

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一五年度第二次擴大會議記錄

會議日期：二零一五年三月十日(星期二)

時間：下午二時三十分

地點：沙田政府合署四樓
沙田區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>職銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
姚嘉俊先生(主席)	區議會議員	下午二時三十分	下午七時零九分
余倩雯女士(副主席)	”	下午二時三十分	下午六時五十八分
何厚祥先生,BBS,MH	區議會主席	下午二時三十六分	下午六時三十一分
陳國添先生,BBS,MH	區議會議員	下午二時三十分	下午六時三十一分
陳敏娟女士	”	下午二時三十分	下午六時五十二分
陳諾恒先生	”	下午二時三十分	下午六時十八分
鄭楚光先生,MH	”	下午二時三十分	下午七時零九分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十三分	下午六時五十六分
招文亮先生	”	下午二時三十分	下午六時三十五分
莊耀勤先生	”	下午二時三十二分	下午五時三十分
何國華先生	”	下午二時三十分	下午四時五十分
林松茵女士	”	下午二時三十分	下午六時三十一分
劉偉倫先生	”	下午二時三十分	下午四時三十五分
羅光強先生	”	下午二時五十分	下午六時五十二分
李子榮先生	”	下午五時十四分	下午六時五十五分
李錦明先生,MH	”	下午二時三十分	下午三時十六分
梁志偉先生	”	下午二時四十六分	下午四時三十八分
梁家輝先生	”	下午二時三十分	下午五時零二分
李世榮先生	”	下午二時三十分	下午六時三十三分
麥潤培先生	”	下午二時三十二分	下午六時二十一分
莫錦貴先生,BBS	”	下午四時五十二分	下午六時五十二分
龐愛蘭女士,JP	”	下午二時三十分	下午六時三十八分
潘國山先生	”	下午二時三十分	下午六時三十一分
蕭顯航先生	”	下午二時三十分	下午六時五十二分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
鄧永昌先生	”	下午二時三十分	下午六時三十一分
湯寶珍女士,MH	”	下午二時三十分	下午七時零九分
董健莉女士	”	下午二時三十分	下午六時五十二分
衛慶祥先生	”	下午二時三十分	下午七時零九分
黃澤標先生,MH	”	下午二時三十分	下午五時三十二分
黃嘉榮先生	”	下午二時三十分	下午六時十三分
黃宇翰先生	”	下午二時三十分	下午六時三十一分
丘文俊先生	”	下午二時三十分	下午六時十七分
楊文銳先生	”	下午二時三十四分	下午六時零二分
楊倩紅女士,MH	”	下午二時三十分	下午四時四十分
容溟舟先生	”	下午二時三十分	下午七時零九分
鄭捷杉先生	增選委員	下午二時四十二分	下午五時零八分
羅文生先生	”	下午二時三十分	下午五時三十分
李志麒先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時五十二分
梁家瑋先生	”	下午二時三十分	下午六時三十一分
李慧嫻女士	”	下午二時四十二分	下午六時五十二分
唐學良先生	”	下午二時三十二分	下午六時三十分
陳卓俐女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

<u>列席者</u>	<u>職 銜</u>
黃添培先生	沙田民政事務助理專員
廖靜文女士	運輸署高級運輸主任/沙田
邱功遠先生	運輸署高級運輸主任/馬鞍山
何勁松先生	運輸署高級工程師/沙田
唐 翔先生	運輸署工程師/沙田一
區文宇先生	運輸署工程師/沙田二
曾廣福先生	運輸署工程師/馬鞍山
郭家駿先生	路政署新界區區域工程師/沙田(1)
伍覺雄先生	沙田地政處行政助理/地政
鄭惠端女士	房屋署副房屋事務經理(隆亨)(2)
靳文貴先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
席嘉敏女士	香港警務處沙田警區行動主任
黃學詩先生	香港警務處候任沙田警區行動主任
袁俊傑先生	沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
李述恒先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(策劃及發展)

列席者

張立基先生
洪安琪女士
鍾佩怡女士

職 銜

九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理
九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司
高級公眾事務主任

應邀出席者

陸放天先生
黃漢中先生

伍振邦先生
羅耀華先生

職 銜

運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)
新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司
策劃及車務編排經理
龍運巴士有限公司高級車務主任
龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任

未克出席者

彭長緯先生, BBS, JP
鄭則文先生
吳錦雄先生
洪偉強先生

職 銜

區議會副主席 (已請假)
區議會議員 ”
” ”
增選委員 ”

負責人

主席告知與會者，有旁聽會議的市民在現場攝影、錄影及錄音。

委員請假事宜

2. 主席表示秘書處收到下述委員的書面請假申請：

彭長緯先生	出席中國政府轄下機構 的會議/活動
鄭則文先生	工作原因
吳錦雄先生	身體不適
洪偉強先生	工作原因

交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員的請假申請。

通過二零一五年一月六日會議記錄

(會議記錄 TT 1/2015)

3. 委員一致通過上述會議記錄。

擴大討論

二零一五至二零一六年度沙田區巴士路線計劃

(文件 TT 10/2015)

4. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)陸放天先生、九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)社區事務經理張立基先生、高級主任(策劃及發展)李述恒先生、高級車務主任洪安琪女士、新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)策劃及車務編排經理黃漢中先生、高級公眾事務主任鍾佩怡女士，以及龍運巴士有限公司(龍運)高級車務主任伍振邦先生和一級策劃及支援主任羅耀華先生出席會議。

5. 陸放天先生簡述文件的內容。

6. 董健莉女士的意見綜合如下：

(a) 是次計劃對大圍交通的關注不足，令她感到失望；

(b) 自 82B 號線營辦至今，她與其他委員一直就車站、班次等事宜提出改善建議，但運輸署及九巴沒有採納，甚至計劃取消該線，她對此感到失望。她希望運輸署及巴士公司重新規劃該線；

(c) 她希望營辦商開辦經尖山隧道往返大圍與機場的巴士線；

(d) 她希望 46X 號線往沙田方向增設分段收費；以及

(e) 她贊成 305 號線改經青沙公路，並希望盡快實施。

7. 楊文銳先生指過去市民就巴士路線重組表達的訴求，包括開辦經八號幹線往中上環的路線、開辦往返將軍澳與馬鞍山的路線、開辦往返大學站與機場的路線等，運輸署及巴士公司未有充份回應，亦未有妥善解決去年路線重組遺留的問題，便提出新方案，他希望先處理尚未解決的問題。

8. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

(a) 他詢問將 88X 號線總站延伸至火炭後，在哪個時段行經源禾路；

(b) 現時 88X 號線在最繁忙的一小時內載客率只有 49%，為何不行經源禾路以服務禾輦、瀝源及豐和邨一帶居民。有關 88X 號線的新建議路線，他認為火炭工業區的路段過於迂迴，而該區並無民居，建議取消行經該區，改行源禾路，既不會加長行車路線，又可增加乘客量；

(c) 88X 號線的車輛數目建議由兩架增至三架，但繁忙時間班次維持在 30 分鐘一班，略嫌疏落；以及

(d) 他希望運輸署及巴士公司日後將巴士總站負荷量的方案納入年度巴士路線計劃。他曾向房屋署反映禾輦邨巴士總站不勝負荷的問題，但未獲解決。

9. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

(a) 他認為是次計劃一如以往，並沒有就美松、美田、美林及美城一帶的巴士服務提出改善建議。當區居民只能倚賴專線小巴服務，令他們及當區議員不滿；

- (b) 他反對取消 82K 及 82B 號線。他認為 82B 號線載客率偏低的原因，是該線早上班次及總站位置未能配合居民需要，建議將兩端總站分別遷往美田邨公共運輸交匯處及大圍站公共運輸交匯處；
- (c) 他贊成 305 號線改行青沙公路及西區海底隧道(西隧)，並增設回程服務，但希望不要將總站由上環遷往灣仔消防局；
- (d) 他希望開辦來往美松、美田、美林及美城與港島及機場的巴士線；
- (e) 他希望增加設有青沙公路轉乘優惠的巴士線；
- (f) 80 及 286X 號線經常脫班，他希望可改善有關情況及增加班次；
- (g) 他建議 N73 號線於大圍設站，方便上夜班的居民；以及
- (h) 他指美全樓外的巴士站落成兩年仍未有巴士線於該處設站。

10. 林松茵女士的意見綜合如下：

- (a) 281M 號線由 88M 及 81M 號線合併而成，將顯徑巴士總站定為 281M 號線其中一個中途站的原因，是讓原來乘搭 88M 號線(以顯徑巴士總站為總站)的顯徑居民繼續享用往返九龍塘的巴士服務。若取消顯徑巴士總站這個中途站，將會影響約九百名居民，故此她反對將該站取消；
- (b) 她反對削減 85B 號線的班次。沙田至中環線(沙中線)尚未完工，運輸署及巴士公司便削減 85B 號線的班次，對顯徑居民造成極大不便。她認為轉乘

服務無法抵銷削減 85B 號線班次造成的影響，建議運輸署及巴士公司研究可行的替代方案；

- (c) 是次計劃並無提出改善區內巴士服務的建議，例如多年以來一直爭取的通宵巴士服務及 81S 號線改為全日行駛。此外，她認為巴士服務未如理想，除班次不穩外，車站顯示屏經常故障，希望運輸署及巴士公司聽取居民及委員的意見，作出改善；以及
- (d) 運輸署及巴士公司並無回應委員過往提出的意見。她與顯徑居民一直爭取 286X 號線加密班次及不駛入大圍站公共運輸交匯處，但運輸署並無回應。

11. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 88X 號線將於火炭工業區設站，她代火炭居民致謝；
- (b) 88X 號線以坳背灣街為總站，火炭居民表示滿意，她認為由火炭開往平田方向不用繞經山尾街及火炭路，可考慮行經源禾路以服務更多居民；
- (c) 她樂見 798 號線增加班次；以及
- (d) 她希望開辦直接來往火炭與港島及機場的路線。

12. 梁家瑋先生的意見綜合如下：

- (a) 他反對削減 85B 號線的班次。沙中線尚未完工，運輸署及巴士公司便削減 85B 號線的班次，令他感到失望；

- (b) 他不滿 86C 號線不經秦石及新田圍的方案實施後，86A 號線的班次並無加密。他希望 86C 號線於曾大屋及新田圍設站，86A 號線則於曾大屋設站，讓居民可於曾大屋選乘 86A 或 86C 號線，於新田圍則選乘 86C 或 86 號線；
- (c) 他贊成於下午繁忙時段增設 182 號線的特快班次 (182X 號線)，並建議改行西隧；
- (d) 他認為 240X 號線於早上可讓居民快捷地到達長沙灣，但不明白為何該路線不行經新翠以接載更多乘客，而選擇行經香港文化博物館；
- (e) 他贊成將 88X 號線的總站設於火炭，至於建議的路線，火炭工業區的路段頗長，繁忙時間車流多，可能會影響服務，他認為行經源禾路更為理想；以及
- (f) 他詢問 88X 號線的車輛數目由兩架增至三架後，能否加密班次。

13. 陳國添先生對是次計劃感到失望。他認為在運輸署及巴士公司回應委員過往提出的意見前，不宜討論新的計劃。

14. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 她認為 82P 與 82X 號線合併是變相取消 82P 號線。根據建議方案，將 82P 號線的資源調撥至 82X 號線後，82X 號線的服務並無明顯加強，她認為有效改善 82X 號線服務的方法，是着力處理 82X 號線的脫班問題；
- (b) 她一直爭取將 182 號線的總站由愉翠苑延伸至廣源，希望新開辦的 182X 號線將總站延伸至廣源，讓廣源一帶居民享有過海巴士服務；以及

- (c) 682B 號線受居民歡迎，希望盡快增設回程服務，並希望加強服務至全日行駛。

15. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 是次計劃並無就脫班問題提出解決方案，令人失望。例如行經田心村的巴士線幾乎全部都有脫班問題，非繁忙時間亦不例外；
- (b) 他認為削減 85B 號線服務將會令車公廟路、田心街及顯徑一帶居民難以接受，由兩線合併而成的 281M 號線可見，預期巴士公司只會逐步削減服務；
- (c) 305 號線作少許改動後改名為 985 號線，令長者難以適應。此外，305 號線改行青沙公路後需求將會上升，他認為運輸署及巴士公司應交代何時增加車輛數目及加強服務至全日行駛；以及
- (d) 根據是次計劃，巴士公司需待乘客量符合關於改善巴士服務的指引，才增加 E42 號線的班次，他詢問運輸署及巴士公司為何不採取主動，設法提高載客率。現時車公廟路、田心街及顯徑一帶一直沒有巴士線直接往返機場。

16. 羅光強先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為是次計劃有照顧馬鞍山北面的居民，有助應付將來增加的人口。他贊成增設泥涌及烏溪沙的班次，但希望運輸署及巴士公司留意實施後的營運情況，經檢討後考慮再增加班次；
- (b) 他詢問為何 286C 號線開辦不久便調高其票價；以及

- (c) A41P 號線的新行車路線已實施了大約一年半，但是次計劃並無提及改行西沙路經富寶花園及雅典居的建議，希望運輸署及巴士公司再予以考慮。

17. 梁家輝先生的意見綜合如下：

- (a) 是次計劃並沒有就如何解決脫班問題作出回應或提出改善措施，令他感到失望，他指載客量大的巴士線，例如 281A 及 89X 號線，於繁忙時間的脫班情況尤為嚴重；
- (b) 他對 88X 號線延伸至火炭表示歡迎，但希望可於沙田第一城或愉翠苑設站，一方面回應委員的訴求，惠及沙田第一城、愉翠苑及愉田苑一帶居民，另一方面善用 88X 號線的剩餘載客量；以及
- (c) 他對 682B 號線增設回程服務表示支持。

18. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 他本以為運輸署及巴士公司擬取消 82K 號線，可幸這並非事實；
- (b) 現時有很多關於 82P 號線繁忙時間服務的投訴，如再削減服務，相信有不少反對聲音。他建議將 82P 號線的總站由黃大仙遷往鑽石山；
- (c) 他建議改善 83S 號線繁忙時間的服務，並善用 83K 及 83S 號線的資源；以及
- (d) 他希望將 182X 號線延伸至廣源及黃泥頭。

19. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 他對 682P 號線增設行經寧泰路的回程班次表示歡迎，樂見爭取多時終獲成果；
- (b) 他希望增加 286C 號線的班次；
- (c) 他希望開辦直接來往大埔與鞍泰區及富安花園一帶的巴士線；
- (d) 85K 號線班次不足，上午上學時段的情況尤為嚴重，他希望可增加班次；
- (e) 89C 及 289K 號線的需求很大，希望運輸署與巴士公司研究增加班次的可行性；以及
- (f) 286M 號線出現脫班問題多時，情況嚴重，希望運輸署及巴士公司努力改善。

20. 李世榮先生的意見綜合如下：

- (a) 是次計劃並沒有回應委員過往提出的意見，令他感到失望；
- (b) 他詢問是次計劃以甚麼標準制訂。雖然將 286C 號線的路線延長至迎海確可服務更多居民，但延長路線後不增加車輛及資源，將會令該線容易客滿，耀安、恆安等地方的居民難以登車，故此他要求增加 286C 號線的班次；
- (c) 他認為在 87D 號線脫班問題獲得解決前，不宜在其下開辦新的 87E 號線；
- (d) 是次計劃並無建議開辦爭取多時的 798 號線特別班次，方便馬鞍山居民往返將軍澳，他對此感到

失望；以及

- (e) 89D 號線服務供不應求，耀安及恆安一帶居民經常難以登車，他期望巴士路線重組後所節省的資源，可調撥於繁忙時間增設由耀安及恆安一帶開出的班次。

21. 唐學良先生的意見綜合如下：

- (a) 他對是次計劃感到失望。他與其他委員一直關注美松、美田、美林及美城的巴士服務，並要求開辦全日行走城門隧道(城隧)的巴士線、過海巴士線及往返上述地區與機場的巴士線，以及解決 80 及 46P 號線的脫班問題，同時增加 286X 號線的班次及將 N73 號線的總站設於大圍。但上述訴求並未在是次計劃中得到回應；
- (b) 他認為不應取消 82B 號線，而是改善其服務以提高載客率，例如將 82B 號線兩端總站分別遷往美田邨公共運輸交匯處及大圍站公共運輸交匯處，以及改善班次時間；以及
- (c) 他贊成 305 號線改行青沙公路及西隧，但希望總站維持設於美田邨公共運輸交匯處。

22. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 對沙田區近 70 萬居民來說，是項計劃未如理想，沒有涵蓋委員去年就巴士路線計劃提出的多項建議；
- (b) 是次計劃沒有就轉乘優惠的安排提出妥善方案。在過去兩年，委員一直爭取加強沙田區的轉乘優惠服務，避免居民因為需要轉車而多付車資；

- (c) 是次計劃沒有回應委員對改善巴士站候車設施的訴求。舉例說，運輸署及巴士公司一直沒有就新田圍站加設發光二極管(LED)開車時間顯示屏的訴求作出回應；
- (d) 是次計劃沒有提及開辦新巴士路線前往新界西、港島西等地方，以提供服務予因鐵路服務未如理想而希望有其他選擇的乘客；
- (e) 去年交運會曾建議為舊屋邨和舊區加設低地台巴士服務，但是次計劃沒有將其納入考慮之列；
- (f) 82K 號線主要方便居民來往威爾斯親王醫院(威院)，該線雖得以保留，但班次非常疏落；
- (g) 他反對削減 85B 號線服務，新田圍居民確實需要乘搭該線往九龍城；以及
- (h) 281M 號線若不經顯徑巴士總站，車程或會縮短，但嘉田苑及顯富樓、顯貴樓、顯運樓、顯祐樓的居民需步行至較遠的車站，對他們並不公平。

23. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 烏溪沙一帶人口上升，但鄰近的巴士服務未能加以配合；
- (b) 現時烏溪沙只有 89D 號線來往九龍東，沒有直接來往九龍西的巴士線，他希望建議中的 87E 號線行經烏溪沙站，以惠及迎海和銀湖·天峰的居民；
- (c) 286C 號線現時的班次不足，他要求增加班次，特別是將傍晚回程服務增至四班；

- (d) 他希望 86K 號線(特別班次)或 299X 號線行經烏溪沙站；以及
- (e) 40X 號線現時的車程較長，烏溪沙及錦英苑一帶乘客的乘車時間長，於較後路段候車的乘客又往往無法登車。他認為運輸署及巴士公司可參考 87D 號線的做法，為 40X 號線開辦特別班次，經錦英路往雅景臺再直出亞公角，不用繞經馬鞍山市中心、恆安等區域，以縮短車程。

24. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他支持簡化行車路線、提供點對點服務及加強轉乘優惠服務的建議，但是次計劃沒有積極回應。他希望運輸署日後在推行巴士路線計劃時清楚交代重組理念、替代方案和車資，以便委員向居民解釋；
- (b) 他贊成將 88X 號線的行車路線改為由火炭往九龍東，但認為應更清楚列明其轉乘安排及優惠。另外，專線小巴 811 號線的服務已達飽和，他建議 88X 號線行經小瀝源路，以疏導乘客；
- (c) 多條受歡迎的巴士線班次不足，例如 281A、89X 及 49X 號線，乘客於繁忙時間難以登車，周末及假日的情況亦然，希望可增撥資源給上述路線；以及
- (d) 是次計劃沒有對新開辦路線例如 682B 號線的運作情況作出檢討，例如是否需要增設回程班次及加密班次。他希望日後的巴士路線計劃能夠更為詳盡。

25. 何國華先生反對削減 85B 號線的班次，認為應待沙中線落成後再檢討 85B 號線的服務需求。

26. 莊耀勤先生的意見綜合如下：

- (a) 有關文件中提及的專線小巴 63K 號線，其車資已由 2.9 元增加至 3.1 元。其實利用港鐵轉乘優惠乘搭 82B 號線與乘搭專線小巴 63K 號線的車資相同；
- (b) 他認為 82B 號線載客率低是因為班次少和候車時間長。他建議運輸署及巴士公司參考專線小巴的做法，加密班次至三至五分鐘一班；以及
- (c) 他不滿運輸署及巴士公司沒有聽取委員的意見。他曾就美全樓外的巴士站提供意見，豈料約一個月後運輸署及巴士公司將該站取消。

27. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署及巴士公司近幾年一直就 85B 號線提交方案，他認為在沙中線落成前如沒有替代路線，不可取消 85B 號線；
- (b) 他建議運輸署及巴士公司考慮安排 85B 號線於非繁忙時間採用單層巴士；
- (c) 由於 82K 號線主要方便居民往返威院，因此他反對取消該線；
- (d) 86C 號線不經大圍後，大圍居民更加倚賴 86A 號線，但運輸署及巴士公司並無相應加強 86A 號線的服務，他希望加密 86A 號線的班次；以及

- (e) 他希望運輸署及巴士公司考慮於新田圍及曾大屋增設 86C 號線的上落客點。

28. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 巴士路線重組後，部分巴士線例如 85A、287X 及 86A 號線的脫班問題更為嚴重。86A 號線的預定班次為平均 15 至 20 分鐘一班，但實際情況並非如此。他認為脫班問題嚴重的主因是運輸署沒有做好監管工作，九巴又沒有誠意去改善服務。若脫班問題未見改善，他很難對巴士路線計劃有信心；
- (b) 82K 號線主要方便居民來往威院，取消該線會對長者造成不便。他曾建議 182 號線行經威院，但遭回覆指不可行；
- (c) 他贊成 682B 號線增設回程服務，但只有兩班並不足夠，希望可增加班次；以及
- (d) 88X 號線延長至火炭後仍然只有兩架巴士運作，他擔心會出現脫班情況。

29. 容湏舟先生的意見綜合如下：

- (a) 對於是次計劃，他不滿運輸署對九巴的監管。286C 號線本來是 86C 號線的輔助路線，行車里數稍微比 86C 號線長，車費卻調高一元並不合理，故不能接受現將 286C 號線延伸至迎海，車費再調高的建議；
- (b) 286C 號線傍晚由深水埗開往馬鞍山的班次載客率極高，若錦英苑的居民巴士 NR827 號線停辦，傍晚往馬鞍山方向的班次將會顯得不足，早上四

班由馬鞍山開往深水埗的班次亦供不應求，令恆安及亞公角一帶居民難以登車。居民無法乘搭 286C 號線早上的班次，自然享用不到回程的“八達通”優惠，故此他認為 286C 號線有需要增加班次；

- (c) 他曾於本年一月中與運輸署及九巴視察 89D 及 40X 號線的服務，探討能否實施去年巴士路線計劃中提出的建議，他觀察到九巴當日由其他巴士線調撥資源給 89D 及 40X 號線，令人很難信服數據的真確性；
- (d) 政府現時的大方向是大量興建房屋，但交通配套未臻完善，運輸署亦沒有理順地區訴求，令人難以支持其方案；
- (e) 所建議的 682P 號線回程班次將會行經亞公角街、77 區及 86B 區再前往烏溪沙，但早上現有的班次不經亞公角街，682A 號線則行經亞公角街。此外，682P 號線早上現有的站點與所建議的 682P 號線回程班次的站點只有三個相同，而 682A 號線早上現有的站點與所建議的 682P 號線回程班次的站點有九個相同，他不明白為何不將 682P 號線回程班次命名為 682A 號線；
- (f) 680X 號線於佔領中環行動期間改行西隧好評如潮，甚受居民歡迎，不明白運輸署及巴士公司為何不將此方案納入是次計劃；
- (g) 他認為 182X 號線行經西隧比行經紅磡海底隧道(紅隧)理想；

- (h) 若巴士公司無心為居民提供妥善的服務，應考慮將沙田區的巴士專營權開放給予其他機構經營；
- (i) 682A、682B 及 682P 號等路線的早上班次不多，新巴城巴仍建議將總站遷往柴灣(東)，此安排影響對居民提供服務；以及
- (j) 他詢問可否將往年有問題的方案，納入是次計劃的跟進會議議程，以便再作討論。

30. 湯寶珍女士的意見綜合如下：

- (a) 她擔心 286C 號線延長至烏溪沙後乘客大增，令利安、錦英苑一帶以至較後路段的乘客難以登車，她詢問運輸署有否為該線的乘客量作預算。運輸署職員與她於早上及下班時段實地統計居民巴士 NR827 號線的乘客量，發現早上及傍晚時段各班車的乘客都甚多，傍晚時段有大約三百多名乘客，她認為 NR827 號線一旦停辦，286C 號線的服務將會供不應求，屆時應該加密班次；
- (b) 40X 號線下班時段的班次不足，很多居民需於城隧轉車站輪候約 30 分鐘；
- (c) 她很高興爭取多時後，當局終於建議為 274P 號線增設兩個往馬鞍山的回程班次，分別由香港科學園及大埔開出；以及
- (d) 她贊成 86K 及 87D 號線增設上午班次，希望運輸署及巴士公司密切留意實施情況，適時作出調整。

31. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他認為運輸署及巴士公司有聽取委員過往提出的意見，例如將 88X 號線延長至火炭。有委員在是次會議建議 88X 號線改行源禾路，他希望運輸署及巴士公司予以考慮；
- (b) 他贊成 682B 號線增設回程服務，希望隨着水泉澳邨入伙，盡快加強服務至全日行駛；
- (c) 水泉澳邨現時只有 288 號線提供回程服務，他認為並不足夠，希望運輸署及巴士公司盡快增設其他回程服務；
- (d) 182X 號線行經紅隧，不會比 182 號線快捷，他希望改為開辦 982X 號線特別班次，行經八號幹線或東區海底隧道，以提供更快捷的回程服務；
- (e) 有關 83K 號線改用單層巴士的建議，他希望運輸署及巴士公司提供更詳盡的資料，讓委員了解改用單層巴士的服務時段，以免重蹈 85A 號線的覆轍，連繁忙時段也改用單層巴士以致有乘客難以登車；
- (f) 吸取去年經驗，他建議於四月就巴士路線計劃舉行跟進會議，以便運輸署及巴士公司更詳細地回應委員的意見，以及讓委員作更深入的討論；以及
- (g) 他建議運輸署及巴士公司在跟進會議或下次交運會會議上，就委員對 40X 及 89D 號線的意見匯報跟進情況，達成共識後才實施相關計劃。

32. 陸放天先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署是次提交的巴士路線計劃只屬初步建議，署方正陸續諮詢其他相關交委會對該份巴士路線計劃的意見，並會將所有收集到的意見一併考慮，再與巴士公司商討及制訂修訂方案；
- (b) 他對舉行跟進會議的建議表示歡迎；
- (c) 他澄清方案並非建議取消 82K 號線，而是建議取消 82B 號線。現時 82B 號線的巴士站設於美田邨公共交通交匯處外，對居民造成不便，但將巴士站搬至美田邨巴士總站有技術上的問題，若能順利將巴士站搬至美田邨巴士總站，他相信九巴願意再作觀察。他歡迎委員就此作出建議，希望可改善服務以保留該線；
- (d) 運輸署與九巴會積極考慮 88X 號線改行源禾路而非大埔公路的建議，研究如何優化路線；
- (e) 他明白居民及委員對削減服務的建議有保留，路線重組難免對部分居民帶來影響，但整體而言，實行路線重組計劃可望優化交通網絡，若發現巴士服務有所削減，運輸署會要求巴士公司提供替代服務，包括直達或轉乘服務。大老山隧道、屯門公路等的轉乘服務證明若巴士線充足，轉乘服務有助大大減輕交通負荷，充分利用資源，讓沙田各小區的巴士網絡覆蓋得更全面。他同意現時行經青沙公路轉乘站的巴士線不多，但運輸署及巴士公司希望先設置車站，再增加路線以擴大網絡；
- (f) 他歡迎委員在推行巴士路線計劃以外的時間提出對巴士服務的意見，例如於某車站無法登車或部分路線長期班次不足，運輸署可隨時就委員的建

議進行諮詢及優化工作；

- (g) 建議 281M 號線不經顯徑巴士總站是為了精簡行車路線，加上鄰近的顯徑街已設有車站，運輸署備悉委員的意見，並會與巴士公司再行商討及考慮加設車站的建議；
- (h) 若 87E、86K 及 299X 號線於烏溪沙鐵路站設站，行車路線可能會過於迂迴，儘管如此，運輸署會積極研究於烏溪沙鐵路站設站的可行性；
- (i) 他備悉委員不希望取消 85B 號線，運輸署會與巴士公司商討，研究是否有任何替代方案；
- (j) 巴士公司正考慮加強 286C 號線的服務；
- (k) 有關 680X 號線改行西隧的建議，由於需要兩間巴士公司作出協調，運輸署現正積極與他們商討；以及
- (l) 去年落實 40X 及 89D 號線的建議時，運輸署同意需要先理順地區意見，現正不斷修改方案，與巴士公司分析數據，暫未確定實施日期。運輸署及巴士公司認為上述建議有其優點，但會先確定方案帶來的影響為地區人士所接受，然後才實施。

33. 李述恒先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴備悉委員就 88X、182X、82B、86K、87E 號等路線提出的意見，九巴會認真研究，然後與運輸署商討；
- (b) 在設定 88X 號線的行車路線時，需要考慮火炭區及沙田區乘客來源的分布情況，以及火炭區內是否有位置適合用作總站。九巴希望該路線能夠有

足夠客源的同時，亦能有一個較直接的行車路線；

- (c) 281M 號線不經顯徑巴士總站後，受影響乘客可於不遠處的顯徑街乘搭 281M 號線，此方案的好處在減省新田圍、秦石、名城及新翠一帶居民的乘車時間，希望委員平衡利弊後給予支持；
- (d) 九巴正與運輸署商討於去年巴士路線計劃中關於 286X 號線的建議的落實細節，方案一經落實會盡快通知委員；
- (e) 他備悉有關 87E、86K 及 40X 號線的意見，九巴會認真考慮；
- (f) 他備悉委員對 85B 號線的意見，九巴會留意其他交通工具未來的發展，以便處理 85B 號線的運作事宜；以及
- (g) 長遠而言，運輸署及九巴建議 286C 號線延長至烏溪沙，至於短期的加強服務方案，九巴現正與運輸署交換意見，若有任何建議，會盡快向委員交代。

34. 張立基先生回應說，九巴一直重視脫班問題。人手方面，現正積極招聘車長；路線方面，某些路線因道路交通擠塞而脫班，九巴會與運輸署商討，研究改善方法，令班次更為穩定。近一、兩個月，沙田區的整體脫班率只有 2%，希望可繼續改善。

35. 黃漢中先生的回應綜合如下：

- (a) 182X 號線採用與 982X 號線的不同走線的原因，主要在於公主道北行全日包括繁忙時間的交通大致暢順，與南行不同，加上九龍並無設站，可以避開紅隧出口車站的擠塞情況，而由於行經公主

道及窩打老道天橋，因此較 182 號線省時。至於在沙田區的走線，希望盡量避免路線過於迂迴；

(b) 由柴灣前往寧泰路一帶的回程服務的命名是以該路線的終點站而定。該服務傍晚回程服務的終點站為烏溪沙，與 682P 號線上午時段相同；以及

(c) 305 號線改道後，會先到達上環，而為了照顧現有乘客，需行經中環及金鐘，終點站設於灣仔。

36. 羅耀華先生回應說，龍運備悉委員希望沙田各小區有直接往返機場的巴士服務。龍運希望盡量利用現有網絡來服務各區居民，例如大圍的乘客可乘搭 E42 號線往機場，或於青馬收費廣場轉乘其他 A 線往機場，故此在是次計劃中建議，若乘客量符合關於改善巴士服務的指引，便會增加班次。至於開辦其他區域的路線，巴士公司需要考慮當區需求、各區的道路連線、行車時間等因素，以保證服務具吸引力，龍運會考慮委員的意見。

37. 沙田民政事務助理專員黃添培先生的意見綜合如下：

(a) 他相信運輸署已初步了解委員對二零一五至二零一六年度沙田區巴士路線計劃的意見，並會予以跟進。他贊成舉行跟進會議，甚或在有需要時召開多過一次跟進會議跟進有關事宜，讓委員有更多機會討論；以及

(b) 他建議運輸署提供更多詳細數據供委員參考，使討論更見成效。另外，他建議運輸署研究可行的替代方案，例如委員提出有關在載客率不高的時段改用單層巴士的建議。

38. 主席詢問委員是否同意處理容溟舟先生提出的臨時動議。

39. 由於未獲過半數出席會議的委員同意，主席宣佈不會處理容溟舟先生提出的臨時動議。

40. 主席請運輸署及巴士公司盡快選定日期舉行跟進會議，並宣布擴大討論議題到此結束。

續議事項

政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆
(文件 TT 11/2015)

41. 交運會備悉上述文件。

討論事項

單車網絡發展工作小組 - “沙田區單車徑加設單車設施意見調查” 初稿
(文件 TT 12/2015)

42. 何厚祥先生的意見綜合如下：

(a) 他希望知道“日常使用路段”使用率的基數、受訪人數、訪問地點等資料；以及

(b) 從樣本的分布來看，“日常使用路段”使用率沒有多大意義，例如大圍區的使用率偏低，但無清楚列明受訪人數比率，所以需要考慮此項數據是否有必要公布，希望工作小組可以參考意見。

43. 龐愛蘭女士對這份報告表示欣賞，但認為除了提高單車使用者的安全意識外，還可將重點放在鼓勵市民騎單車時戴頭盔。

44. 單車網絡發展工作小組工作小組召集人楊文銳先生的回應綜合如下：

- (a) 若來年有機會，可跟進關於騎單車時戴頭盔的建議；
- (b) 是次調查訪問了 240 人，在八個地點進行，包括香港科學園、港鐵大學站、迎濤灣、馬鞍山海濱長廊、大水坑出口、沙田大會堂、中國香港划艇協會及頌安邨。上述八個地點由工作小組成員提出，由於資源有限，調查地點未能覆蓋整個沙田。調查結果顯示大圍區的路段使用率偏低，此乃由實際數據反映。日後若資源許可，會探討重點研究沙田及大圍區的可行性；以及
- (c) 如工作小組成員同意，會考慮刪除“日常使用路段”使用率的部分。

委員會轄下工作小組的更新成員名單

(文件 TT 13/2015)

45. 委員一致通過道路交通安全工作小組的更新成員名單。

二零一五至二零一六年度開支科7建議預算

(文件 TT 14/2015)

46. 委員一致通過二零一五至二零一六年度開支科 7 建議預算。

運輸署二零一五年部門周年計劃

(文件 TT 15/2015)

47. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署的部門周年計劃一如以往不夠務實。整份計劃當中只有項目二，即加強水泉澳邨公共運輸

服務的部分較為實際，其餘部分只籠統羅列運輸署的恆常工作，並無回應交運會及社區人士多年來的訴求；

- (b) 周年計劃內沒有提及來往沙田與機場及邊境的巴士服務及水泉澳等新發展區、名城、迎海等地方的交通設施，亦無提及將巴士回程票價統一的建議；
- (c) 長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃即將擴展至專線小巴，但據悉區內部分小巴線並無參與，運輸署有否查明原因及鼓勵專線小巴營辦商參與；
- (d) 運輸署有否協助解決專線小巴司機不足的問題；
- (e) 委員曾對橫跨車公廟路及美田路迴旋處的行人天橋的安全問題表示關注，但周年計劃內並無關於硬件設施的建議；以及
- (f) 他期望運輸署的周年計劃能夠更為務實，列出交運會或居民代表過往提出的意見，並作出回應。

48. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 專營巴士的路線計劃旨在改善服務，但有時候巴士公司建議的方案引伸其他更多問題，例如在 36 及 32B 號線合併後，48X 號線需於大窩口實施分段收費，令沙田居民更難登車，運輸署轄下的巴士及鐵路科會否與巴士公司商討對策；
- (b) 新發展項目的交通服務並沒有依據交通影響評估報告來規劃；

- (c) 運輸署及巴士公司所建議的轉乘服務未夠吸引。大老山隧道及青沙公路轉乘站的轉乘服務未能做到同一區域劃一收費，例如於青沙公路轉乘站乘搭 270B 號線需支付十多元車費；
- (d) 從會計實務角度看，長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃對規模小或持份者多的專線小巴營辦商來說難度甚高，運輸署如何平衡地區的訴求和小巴營辦商受到的限制；
- (e) 巴士及鐵路科所建議的方案有部分欠完善，但將問題留給地區分科處理並不理想；以及
- (f) 巴士公司要價甚高，路線延長半至一公里便要求加價。

49. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 287X 號線延伸至水泉澳邨後加價一元對居民不公，不能接受；
- (b) 運輸署不應任由專線小巴營辦商以司機不足作為經常脫班及誤點的理由；
- (c) 沙田區的泊車位供不應求，他贊成為私家車、貨車、電單車及單車提供路邊泊車位，但希望同時增設旅遊巴士泊車位；以及
- (d) 他認為運輸署對市民的訴求並無作出實質回應。

50. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 水泉澳邨即將入伙，周年計劃內並無提及委員在上次會議提出的意見，即 287X 號線延伸至水泉澳邨後收費需維持不變，希望運輸署回應；以及

(b) 他希望了解 288 號線的詳情及安排。

51. 陳國添先生的意見綜合如下：

(a) 他希望於水泉澳邨入伙前了解 287X 號線延伸至水泉澳邨後的票價；以及

(b) 他詢問日後行經水泉澳邨的巴士是否仍然選行水泉坳街。

52. 招文亮先生的意見綜合如下：

(a) 巴士脫班問題嚴重，運輸署可否提交調查所得的數據予交運會討論；

(b) 運輸署會否就嚴重的脫班問題懲處巴士公司及考慮開放巴士服務專營權；

(c) 他樂見運輸署繼續推行“跨巴士公司轉乘優惠計劃”，但大老山隧道轉乘站仍未有此項安排，希望運輸署繼續積極鼓勵巴士公司實行上述計劃；

(d) 他一直關注專線小巴服務問題，包括出現交通意外的情況。他贊成由運輸署督促專線小巴營辦商舉行研討會及提供培訓，以改善小巴“飛站”情況及司機服務態度，並希望運輸署跟進培訓的成效，深入了解服務改善的進度；

(e) 他贊成在政府收費隧道和道路的人手收費亭設置“停車拍卡”電子繳費系統；以及

(f) 沙田區的迴旋處有安全問題的隱患，希望運輸署參考將軍澳迴旋處的改善工作，盡快就沙田區的迴旋處提出改善建議。

53. 梁家瑋先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議運輸署多向地區人士了解有何合適的泊車位置，以增加沙田區的泊車位，解決特別是貨櫃車位不足的泊車問題；
- (b) 他詢問沙田區有多少條巴士線提供轉乘優惠。雖然大老山隧道轉乘站有多條巴士線可乘搭，但宣傳不足，而青沙公路轉乘站則有巴士線不足的問題；
- (c) 他希望運輸署將分段收費納入周年計劃。現時能夠在禾輦及火炭等地區實施分段收費，證明技術上是可行的，希望推而廣之；以及
- (d) 交運會一直向運輸署及巴士公司提供意見，讓他們以了解乘客的需要。

54. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署的部門周年計劃與往年相約，對解決區內的交通問題作用不大，署方應該回應委員反映的意見；
- (b) “四美區”的人口增長了近一倍但交通服務未能加以配合，只有 80 及 283 號線全日行駛。美柏苑、美盈苑及私人屋苑快將落成，但未有加強該區的交通服務；
- (c) 專線小巴營辦商調高票價但不加強服務，居民候車時間長，運輸署應加強監管。長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃即將延伸至綠色專線小巴，但區內部分小巴線並無參與此計劃，他詢問運輸署為何不強制他們參與；以及

- (d) 他認為“四美區”的交通問題並非全因專線小巴服務水平，加強巴士服務可以減輕專線小巴的負擔。

55. 董健莉女士希望運輸署加強監管專線小巴的服務。她不明白運輸署為何容許部分專線小巴營辦商不參與長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃。

56. 程長迎先生認為雖然運輸署樂於與巴士公司作出協調，但成效不夠顯著。他一直爭取 86C 號線於新田圍設站，但未獲回應。他希望知道經運輸署與巴士公司協調後實行轉乘優惠計劃的路線，共有多少條。

57. 運輸署高級運輸主任/沙田廖靜文女士的回應綜合如下：

- (a) 她備悉委員對巴士轉乘優惠及分段收費的關注。運輸署一直鼓勵巴士公司因應營運環境，盡量提供優惠和擴大優惠的範圍。運輸署備悉委員對“跨巴士公司轉乘優惠計劃”的意見，並會與巴士公司研究；
- (b) 她備悉委員對 287X 號線票價的關注，運輸署一直與巴士公司跟進委員的意見，希望符合委員的期望；
- (c) 有關“四美區”的專線小巴服務，根據近日的調查所得，小巴 63K 及 63A 號線於繁忙時間每兩至三分鐘一班，比運輸署要求的班次為多。專線小巴司機不足，營辦商現正積極招聘，運輸署會繼續跟進。82B 號線巴士於去年開辦，雖然由於乘客量偏低，在今年的路線計劃中建議取消其服務，但運輸署及巴士公司會考慮和跟進委員就該線提出的建議及保留該線的訴求；

- (d) 運輸署於前年的巴士路線計劃中建議開辦 288 號線，該線的簡介載於文件 TT 11/2015。運輸署正就即將入伙的水泉澳邨積極與巴士公司商討路線的細節，待有定案後向相關委員交代；以及
- (e) 運輸署有向九巴轉達 86C 號線於新田圍設站的訴求。

58. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 一般而言，涉及傷亡的專線小巴交通意外，運輸署都會作出跟進，但會議上不適宜匯報警方進行調查的個案；
- (b) 對於巴士脫班問題，如因行車時間不足或受交通繁忙等因素影響，運輸署會盡快與巴士公司跟進並作出改善。運輸署除參考數據外，還會實地視察乘客候車情況及考慮委員的意見，着力從問題根源處理巴士脫班問題；
- (c) 運輸署歡迎委員就個別路線的脫班問題提出意見，運輸署會予以跟進；以及
- (d) 運輸署鼓勵巴士公司實行“跨巴士公司轉乘優惠計劃”，待運輸署與巴士公司有更清晰的計劃再向委員匯報。

59. 李述恒先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴現正與運輸署研究 287X 號線延伸至水泉澳後的收費，待與運輸署達成共識後向委員匯報；以及

- (b) 九巴正在審視 86C 號線不經大圍後乘客的分布情況，並會跟進相關委員的意見。

60. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他請運輸署及九巴在四月的跟進會議上，交代 287X 號線延長路線後的收費及走線，讓委員在實施前知悉有關安排；
- (b) 他認為運輸署及巴士公司用了比較長時間處理 86C 號線加設車站一事；
- (c) 委員就巴士路線計劃及區內交通提出很多意見，希望運輸署及巴士公司於下次會議回應，並於會後跟進個別委員的意見；以及
- (d) 他認為明年應邀請總運輸主任列席，就運輸署提交的部門周年計劃回應委員的意見。

提問

丘文俊先生提問：982X、81C、281B、86A及85A號線脫班情況

(文件 TT 16/2015)

61. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署有否就巴士脫班問題懲處巴士公司或要求繳交罰款，九巴的服務未如理想，他認為運輸署應加強監察；
- (b) 85A、86A、81C 及 281B 號線的脫班問題非常嚴重，班次不準，以 85A 號線為例，繁忙及非繁忙時段都有脫班情況，令居民不滿；以及

- (c) 86A 號線乘客量上升，是前往深水埗的巴士線由三條減至一條。

62. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 既然巴士公司的服務欠佳，便應交出專營權，以將軍澳區為例，九巴及新巴城巴各有其專營路線，由於有競爭，服務質素得以提升；以及
- (b) 九巴在回覆中表示沙田近兩個月的整體脫班率是2%，與其他委員調查所得的數據不符。葵青區交運會有每季度的巴士脫班率，他認為運輸署及九巴應先提交與是次提問有關的客觀數據供委員分析，包括該五條巴士線的脫班率、繁忙及非繁忙時段的最高脫班率、最低脫班率、脫班率中位數、平均數、平均差及變異數，日後再討論其他脫班率數據。

運輸署

63. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為加密班次的標準定得太高，在現行標準下，86A 及 982X 號線難以加密班次，運輸署應考慮更改標準；
- (b) 他認為運輸署需要提交脫班記錄；
- (c) 運輸署的調查顯示 86A 號線的實際班次為 16 分鐘一班，但該線早上繁忙時段的班次應為 15 分鐘一班；以及
- (d) 982X 號線的需求上升，為何運輸署及巴士公司不增加車輛。

64. 廖靜文女士的回應綜合如下：

- (a) 運輸署曾就 86A 號線進行調查，發現早上繁忙時段平均 16 分鐘一班，與編訂的班次相若，但個別班次確有延誤，運輸署會向九巴了解情況；
- (b) 982X 號線受區內居民歡迎，運輸署一直密切留意其營運情況。雖然根據數據，982X 號線仍未達加班的標準，但運輸署會繼續密切留意該路線的乘客量和營運情況，有需要時與巴士公司商討在資源許可的情況下加強服務；以及
- (c) 運輸署會於會後了解可提供予委員的脫班資料。

65. 洪安琪女士回應說，86A 號線因路線重組而乘客量上升，路線亦延長，九巴現正與運輸署研究如何令班次穩定以方便市民乘搭。九巴發現 86A 號線行車時間長的原因之一，是元州街及通州西街有車輛非法停泊，阻礙巴士駛向總站，九巴各區同事會緊密合作，盡量作出安排疏導乘客。

66. 主席希望運輸署及九巴於會後提交是次提問所涉及的五條路線的脫班率，日後有需要再提交其他路線的脫班率。他表示委員不滿九巴有關路線的服務水平。 運輸署

67. 李述恒先生表示會於會後處理提交該五條路線脫班率的建議。

李世榮先生提問：改善沙田區機場巴士通宵服務
(文件 TT 17/2015)

68. 李世榮先生的意見綜合如下：

- (a) 香港國際機場非常繁忙，凌晨時分到港的航班數量上升，但 N42 號線在凌晨只有 0 時 20 分一班車由機場開出，錯過了便沒有巴士直接前往沙田；

- (b) 運輸署及龍運沒有在回覆中直接回應其提問的要點。他詢問運輸署及巴士公司以何準則決定不開辦新的通宵機場巴士線；以及
- (c) 他建議運輸署將前往粉嶺的 N42A 號線和前往沙田的 N42 號線合併，以節省資源及提供更優良的服務。沙田的人口比元朗多，為何凌晨由機場開出的 N42 號線班次比前往元朗的 N30 號線少。

69. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 沙田區的人口佔全港十分之一，很多居民向他反映，指 N42 號線只有凌晨 0 時 20 分一班車由機場開出並不足夠，他要求加強由機場往沙田區的通宵巴士服務；以及
- (b) 有居民指到了旅遊旺季，在機場等候 N42 號線的人龍甚長，實在有需要加班。雖然現在的載客率只有 50%，但不等於能夠照顧到在凌晨 0 時 20 分後需要交通服務的居民。

70. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為現時有不同通宵巴士服務，未見噪音問題，詢問運輸署開辦通宵機場巴士服務與噪音有何關係；
- (b) N42 號線只有凌晨 0 時 20 分一班車由機場開出，沙田區居民在沒有選擇下乘搭其他交通工具並不等於沒有需要增加班次；以及
- (c) 他對運輸署及龍運的回覆表示費解。他認為增加一至兩個通宵班次不會令噪音顯著增加，如果龍運坦言因為資源不足而不增加班次更容易令人接

受。

71. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 理解居民於深夜時分手攜行李，卻無巴士直接返家實在不便，他會與巴士公司再商討增加班次的可能性；以及
- (b) 運輸署在照顧旅客需要的同時，需要小心考慮居民能否承受增加通宵班次所產生的噪音。

72. 伍振邦先生表示已就加強 N42 號線服務的訴求回覆運輸署，而龍運一直密切關注該線的客量。去年十二月的客量調查顯示，N42 號線的載客率是 50%，足以應付需求。龍運會積極考慮於長假期加強 N42 號線的服務。

73. 主席詢問委員是否同意討論李世榮先生提出的臨時動議。

74. 委員同意討論李世榮先生提出的臨時動議。

75. 李世榮先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署及龍運巴士有限公司增加 N42 巴士班次，同時延長 N42 的服務時間，並開設通宵巴士線往返機場至沙田及馬鞍山區，讓市民於深夜時段，不用迂迴曲折地往返。”

羅光強先生和議。

76. 容湏舟先生的意見綜合如下：

- (a) N42 號線是往返機場與沙田及馬鞍山區的通宵巴士線，何解在建議延長 N42 號線服務時間的同時，建議開設通宵巴士線。他認為只要延長 N42

號線的服務時間，問題便得以解決；以及

- (b) 他擔心開辦新巴士線可能涉及專營權的審批，若延長服務時間或開辦新線，可能某時段由一間公司營運，另一時段由另一間公司營運，不知技術上是否可行。

77. 李世榮先生的回應綜合如下：

- (a) 他在臨時動議內提出兩個要求，其一為延長 N42 號線的服務時間，其二為開辦多一條通宵巴士線，以惠及凌晨 0 時 20 分後需要由機場返回沙田的居民；以及
- (b) 他建議將“同時延長 N42 的服務時間，並開設通宵巴士線往返機場至沙田及馬鞍山區”改為“同時延長 N42 的服務時間，或開設通宵巴士線往返機場至沙田及馬鞍山區。”

78. 陳國添先生認為最理想是加開新路線，否則至少應該維持通宵服務。

79. 李世榮先生修改其臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署及龍運巴士有限公司增加 N42 巴士班次，同時延長 N42 的服務時間至深夜時份，讓市民於深夜時段，不用迂迴曲折地往返。”

羅光強先生和議。

80. 主席建議保留“往返機場至沙田及馬鞍山區”及刪除“讓市民於深夜時段”中的“深夜時段”。

81. 李世榮先生接納建議並修改其臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署及龍運巴士有限公司增加 N42 巴士班次，同時延長 N42 的服務時間至深夜時份，往返機場至沙田及馬鞍山區，讓市民不用迂迴曲折地往返。”

羅光強先生和議。

82. 主席詢問委員是否同意通過第 81 段的臨時動議。

83. 委員一致通過第 81 段的臨時動議。

彭長緯先生提問：穗禾路道路安全
(文件 TT 18/2015)

84. 彭長緯先生因事請假，他以書面委託董健莉女士代為提問。

85. 董健莉女士感謝運輸署因應委員的要求，於意外發生後到場視察。該宗交通意外的位置危險，常有交通意外發生，她詢問除了加上“慢駛”標誌外，可否於迴旋處前加設防滑鋼沙。

86. 運輸署工程師/沙田一唐翔先生回應說，運輸署十分關注道路安全，於意外發生後曾派員到現場視察。路政署亦派員實地視察，確定路面狀況良好。該路段的斜道合乎標準，斜度平均約 1:12，由於該處為“手臂彎”，為進一步加強道路安全，運輸署已在該路段適當的位置髹上「慢駛」的道路標記及加設「開始減速」的道路標誌，提示駕駛者需要慢駛。

87. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)郭家駿先生回應說，路政署於意外發生後實地視察，確認穗禾路行車路面現況良好。同時，路政署亦已收集現場詳細資料，包括進

行實地測試，初步確認上址行車路面沒有加設防滑鋼沙的需要。

莫錦貴先生提問：大圍交通問題

(文件 TT 19/2015)

88. 莫錦貴先生的意見綜合如下：

- (a) 大圍城河道非法泊車問題多年來未見解決；
- (b) 他發現警方於深夜時分積極於該處發告票予非法停泊的車輛，日間則較少執法，該處雖已劃為“雙黃線”，但非法泊車問題仍然嚴重，相信警方若更着力執法情況會改善。雖然運輸署已於該處加設鐵柱，但鐵柱的間距不一，修車房外的鐵柱較其他位置疏落。他認為各政府部門應盡力改善問題；
- (c) 大圍城河道非法泊車問題導致交通擠塞，影響居民；以及
- (d) 警方在回覆中只提及食肆問題，沒有提及修車房問題，他詢問是否需要留一個路口給各間修車房。在現行安排下，城河道非法泊車問題仍然嚴重。

89. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 文林路一帶非法泊車問題嚴重，警方未有加強執法，導致該處有較多單車盜竊案；
- (b) 很多曉翠山莊及壹號雲頂的居民向他反映，指村南道近大圍鐵路站 A 出口的非非法泊車問題嚴重；

- (c) 他希望警方對大圍的非法泊車問題加強執法，若執法不力，將誘使更多人不遵守法律；以及
- (d) 若警方有在大圍加強檢控，應不會出現現時的情況，他希望警方日後於“沙田市中心交通違例檢控數字”的文件內加入大圍的執法數據。

90. 鄭楚光先生詢問為何城河道的鐵柱設於行人路上。

91. 唐翔先生的回應綜合如下：

- (a) 有關鐵柱位置的設計考慮了各持分者的意見，則需既可防止車輛違例停泊於行人路，亦能顧及該處上落貨的需要，例如把貨物或待維修的車輛搬進商鋪。有關的方案在保障行人安全及行人路暢通的大前提下，已能有效平衡各方需要；以及
- (b) 任何交通規則或交通管理措施的有效實施都需依賴市民守法及警方執法配合方可成功。運輸署一直與警方保持聯絡，並得悉警方一向在城河道採取相應的執法行動去取締違泊行為，以保障交通順暢和道路安全。

92. 香港警務處沙田警區行動主任席嘉敏女士的回應綜合如下：

- (a) 田心市中心一帶食肆及商鋪林立，吸引區外人士到訪，令違例泊車問題惡化。警方一直在各個時段，包括午飯及晚飯時段，在田心市中心加強執法，並沒有選擇性執法；以及
- (b) 告票數目只反映個案的性質，與投訴數字及警方執法的成效沒有必然關係。

93. 主席指此議題曾於交運會會議上討論，但問題仍未見解決，希望運輸署、路政署等部門積極就解決繁忙及狹窄路段非法泊車問題，研究長遠方案。大圍出現人車爭路情況，食肆及商舖林立，違例泊車問題嚴重，他請警方於下次會議提供大圍的執法數據，以便交運會作恆常監察。

容溟舟先生提問：沙田區專營巴士在法例下的監管
(文件 TT 20/2015)

94. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 若巴士公司需要就嚴重交通意外提交報告，需於何時交，如不提交有何罰則；
- (b) 運輸署在回覆中指九巴、城巴等主要巴士公司均無申請向攜帶逾五公斤和總體積逾 0.1 立方米行李和貨品的乘客收取額外費用。若巴士上擺放行李的空間不足，導致載客量因大型物件佔用空間而減少，他認為會影響載客率的計算，令本來達加班標準的巴士線被誤以為未達加班標準，運輸署如何處理這種情況；
- (c) 若輪椅佔用巴士上的空間，同樣影響載客率的計算。供輪椅使用的空間若當作“企位”計算，對輪椅使用者不公。再者，以新巴城巴為例，部分巴士上供輪椅使用的空間設有一張椅子，有些乘客坐下後不願讓予有需要的輪椅使用者，造成糾紛。他詢問運輸署為何在計算“企位”數目時不剔除供輪椅使用的位置，若剔除會否影響載客率的計算；
- (d) 他認為運輸署是次回覆顯示現行班次加減標準有問題。香港鐵路有限公司的“企位”計算方法已因應實際載客情況更改，巴士的“企位”空間比鐵路車廂小，運輸署有否考慮檢討巴士載客率的

計算方法，甚或調整加減班次的標準，以反映實際情況，而非只倚賴巴士公司的數據；以及

- (e) 巴士脫班情況實在嚴重，委員需要更多有效數據，以便監察巴士服務。

95. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 如專營巴士涉及嚴重的交通意外，運輸署會要求巴士公司提交報告，巴士公司一向都有配合，相信不用施加罰則；
- (b) 運輸署以務實態度處理載客率資料，因應乘客的實際乘車情況作考慮，若車廂內有大型行李或輪椅，他相信相關人員會適當處理。在處理載客統計時，若是巴士上已有輪椅乘客，運輸署不會將輪椅的空間當成仍有企位；以及
- (c) 以升降機的標準為例，在計算平均個人體重時以 75 至 80 公斤不等作為標準，但一般成人的重量通常達不到上述標準，可見安全設計的標準定得高，未必反映實際使用時的情況。

96. 主席表示，由於法定人數不足，他請秘書處召喚缺席的委員出席會議。

97. 由於 15 分鐘後仍未有足夠的法定人數，主席於下午七時零九分宣布休會，並決定以傳閱文件方式處理《運輸署進度報告》、《工作小組報告》、《路政署工程進度報告》、《沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口》及《沙田市中心交通違例檢控數字》。

下次會議日期

98. 下次會議定於二零一五年五月五日(星期二)下午二時三十分舉行。

99. 會議在下午七時零九分結束。

沙田區議會秘書處

STDC 13/15/45

二零一五年四月