

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一九年度第二次會議記錄

會議日期：二零一九年四月二十五日(星期四)

時間：下午二時三十五分

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>
李世榮先生(主席)	區議會議員	下午二時三十五分	下午七時四十九分
容溟舟先生(副主席)	”	下午二時三十五分	下午七時四十九分
何厚祥先生,SBS,MH	區議會主席	下午二時三十五分	下午六時十七分
彭長緯先生,SBS,JP	區議會副主席	下午二時三十五分	下午六時十七分
陳兆陽先生	區議會議員	下午二時三十五分	下午五時零五分
陳國強先生	”	下午三時十七分	下午五時五十九分
陳敏娟女士	”	下午二時三十五分	下午六時零九分
陳諾恒先生	”	下午二時三十五分	下午五時零五分
鄭則文先生	”	下午二時三十五分	下午五時四十六分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十五分	下午七時四十九分
趙柱幫先生	”	下午二時四十七分	下午五時零五分
招文亮先生	”	下午二時三十五分	下午六時五十一分
黎梓恩先生	”	下午二時三十五分	下午七時四十九分
林松茵女士	”	下午二時三十五分	下午五時三十四分
李子榮先生,MH	”	下午二時三十五分	下午六時十七分
梁家輝先生	”	下午二時三十五分	下午六時十七分
李世鴻先生	”	下午二時三十五分	下午七時二十二分
李永成先生	”	下午二時三十五分	下午七時四十分
莫錦貴先生,BBS	”	下午二時三十五分	下午三時二十七分
吳錦雄先生	”	下午二時三十七分	下午四時五十一分
龐愛蘭女士,BBS,JP	”	下午二時三十五分	下午五時四十六分
潘國山先生,MH,JP	”	下午二時三十五分	下午五時十四分
蕭顯航先生	”	下午二時三十五分	下午六時十七分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
丁仕元先生	區 議 會 議 員	下午二時三十五分	下午六時四十分
唐學良先生	”	下午二時三十五分	下午六時十七分
曾素麗女士	”	下午二時五十七分	下午五時二十六分
董健莉女士	”	下午二時三十五分	下午七時四十九分
衛慶祥先生	”	下午二時三十五分	下午七時四十九分
王虎生先生	”	下午二時三十五分	下午七時四十九分
黃學禮先生	”	下午二時五十六分	下午五時十六分
黃嘉榮先生,MH	”	下午二時三十五分	下午四時十九分
黃冰芬女士	”	下午二時三十五分	下午七時四十九分
黃宇翰先生	”	下午二時三十五分	下午六時十七分
丘文俊先生	”	下午二時三十五分	下午四時三十四分
葉 榮先生	”	下午二時三十九分	下午七時四十九分
姚嘉俊先生,MH	”	下午二時三十五分	下午六時十七分
余倩雯女士	”	下午二時三十五分	下午三時二十三分
梁浩賢先生(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(1)
袁俊傑先生	沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
郭詩韻女士	運輸署高級工程師/沙田 2
趙崇高先生	運輸署工程師/沙田一
胡悅明先生	運輸署工程師/沙田二
曾慶群女士	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
廖慈光先生	路政署新界區域工程師/沙田(2)
袁仕俊先生	沙田地政處行政助理/地政
陳國成先生	房屋署房屋事務經理/大埔、北區及沙田(四)
林景昇先生	香港警務處沙田警區行動主任
梁漢堅先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
李侃陵先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(交通策劃)
李卓偉先生	九龍巴士(一九三三)有限公司沙田廠襄理(車務)
譚浚熙先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(公共事務)
鍾佩怡女士	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 總公眾事務主任

列席者

胡嘉麗女士

職銜

新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司
公眾事務主任

應邀出席者

梁皓觀先生

許志鴻先生

張健強先生

陳浩剛先生

湯有全先生

吳斗成先生

職銜

路政署工程師 2/暢道通行

路政署工程師 6/暢道通行

萬利仕(亞洲)顧問有限公司副董事總經理

萬利仕(亞洲)顧問有限公司董事

沙田測量處高級土地測量師/沙田

沙田測量處首席測量主任/沙田

未克出席者

麥潤培先生

許銳宇先生

職銜

區議會議員

”

(已請假)

(未有請假)

負責人

主席告知與會者，有旁聽會議的市民在現場攝影、錄影和錄音。

委員請假事宜

2. 主席表示，秘書處收到下述委員書面請假：

麥潤培先生 工作原因

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。

4. 主席的意見綜合如下：

- (a) 大涌橋路最近發生多宗交通意外，上星期發生的意外更導致人命傷亡。有鑑於此，他建議在今次會議增加議程以討論“大涌橋路交通安全及改善工程”，並詢問委員的意見；以及

- (b) 大涌橋路的相關道路改善工程已載於《路政署工程進度報告》(文件 TT 27/2019)，他認為可在這項議程下展開討論，亦可增加一個新的議程，以提前討論。

5. 丁仕元先生認同交運會應討論相關議題，但認為不適宜在部門未有準備和欠缺資料文件的情況下進行。他建議召開特別會議，讓部門準備相關資料，以作針對性討論。

6. 衛慶祥先生認同交運會應討論相關議題，但認為原定議程較多而且重要，不應貿然改動，建議召開特別會議討論。

7. 黎梓恩先生認同交運會應討論相關議題，但詢問部門是否有充足準備。他指出，今次會議議程較多，詢問如決定在今次會議上討論相關議題，會否安排在提問後進行。

8. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 過往他在交運會會議上曾就大涌橋路發生的交通意外作提問，運輸署和警方等相關部門亦有提供相關資料；
- (b) 他表示，運輸署、警方和路政署代表皆在席，相信可解答委員的提問。至於議程安排可再作商討，惟他指出，今次會議議程較多，如把相關議題安排在較後時段，或會因流會而未能討論；以及
- (c) 由於下次會議在兩個月後舉行，他認同召開特別會議以討論重大的交通事故。然而，他認為應先讓委員就事件表達意見，使部門可準備相關資料以作討論。

9. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 交運會過往曾討論大涌橋路道路設施如“預仔燈”的問題，他認為因應短期內發生多宗交通意外，交運會應盡早討論相關議題和解決方案，避免意外再次發生；以及
- (b) 如決定召開特別會議，他要求警方提供大涌橋路近十年發生的交通意外的相關資料。

10. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 就大涌橋路短期內發生多宗交通意外，她認為交運會應及時討論，而部門亦理應一直跟進事件，如未有準備回應，應予以譴責；以及
- (b) 她建議以投票方式決定是否在今次會議增加相關議程，讓部門收集委員的意見，為特別會議作好準備。

11. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 如部門有準備相關資料，他認為可在今次會議上討論相關議題；以及
- (b) 他建議以投票方式決定是否在今次會議增加相關議程，以及在何時討論。

12. 丘文俊先生認為原定議程和討論大涌橋路交通問題同樣重要，因此不應調動議程，而應召開特別會議作深入討論，讓部門有充分時間準備相關資料，如意外成因等，而委員亦可針對問題提出可行的建議。

13. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為是否臨時增加議程，需視乎部門有否準備相關資料作討論；
- (b) 制定會議議程有既定程序和時限，而主席可修改議程。惟他表示，臨時增加議程或會開不良先例，日後委員或會臨時提出事項以在會議上討論；
- (c) 李子榮先生的提問由上次會議押後至今次會議處理，變相減少了一個提問名額，使其他提問或因名額已滿而需留待下次會議處理。如臨時增加議程，而致使今次會議或續會未能處理議程上所有提問，那麼提問便會一直積壓；以及
- (d) 在不增加議程的情況下，他指可在《路政署工程進度報告》的議程下作討論，讓部門可收集委員的意見，以制定相關的改善方案。如是，委員的發言時間可再作商討。如把相關議題加為第一項討論事項，其後會議的安排亦會有所影響。

14. 彭長緯先生指大涌橋路近期發生多宗交通意外，當中涉及人命傷亡，因此他認為需要討論。如部門現時未有足夠資料，他建議部門先講述意外成因，再由委員提問，如仍未能完成討論，則召開特別會議。

15. 吳錦雄先生建議在四月三十日交運會後備會期上集中討論相關議題，讓部門有所準備。

16. 李子榮先生認為要表決的事項包括是否增加“大涌橋路交通安全及改善工程”為討論事項，以及是否安排於“「人人暢道通行」計劃”的議程之後作討論。

17. 蕭顯航先生認同應討論相關議題，部門亦應提出即時的改善措施，避免意外再次發生。

18. 路政署新界區域工程師/沙田(2)廖慈光先生回應表示，就大涌橋路與沙田圍路交界(施工通知書編號 NE/18/1848)和火炭路交界(施工通知書編號 NE/16/1326)的道路改善工程，路政署已得到運輸署的指示，並會陸續展開，而他現有的資料不多。

19. 運輸署工程師/沙田二胡悅明先生回應表示，運輸署非常關注大涌橋路近期發生的交通意外，雖然未有特意準備相關資料，但可作回應。

20. 香港警務處沙田警區行動主任林景昇先生回應表示，警方是次未有特意準備大涌橋路交通意外的相關資料。

21. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他建議以投票方式決定是否增加相關議程；
- (b) 部門雖未有充足準備，但由於問題嚴重，他希望交運會可先作討論，讓部門可盡早收集委員的意見，以採取相應的措施；以及
- (c) 他建議增加“大涌橋路交通安全及改善工程”議程，並安排於“「人人暢道通行」計劃”議程之前作討論，每名委員可發言一次，時間為兩分鐘。

22. 主席詢問委員，是否同意第 21(c)段的建議。

23. 委員同意第 21(c)段的建議。

24. 容溟舟先生詢問兩分鐘的發言目的是否讓委員提出部門應在特別會議上提供甚麼資料。

25. 主席表示委員可表達意見或要求部門提交資料，而部門亦可根據現有資料作即時回應。

通過二零一九年二月二十一日會議記錄

(會議記錄 TT 1/2019)

26. 委員一致通過上述會議記錄。

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 18/2019)

27. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 她在上次會議上提出臨時動議，要求增加火炭往機場和港島的巴士路線，而並非只有一班 A41 號線特別班次在上午時段由火炭開往機場，有關動議獲得通過。她要求落實火炭往返機場的恆常巴士服務，並不反對路線繞經多個地方，以增加客源；
- (b) 她認為沙田區機場巴士路線應該重組，以覆蓋更多地區，令更多居民受惠；
- (c) 擬議開辦火炭往西灣河的巴士服務路線迂迴，運輸署和巴士公司應提出改善方案，包括分拆或縮短路線，以增加客量；以及
- (d) 她表示火炭區包括榕翠園、銀禧花園、御龍山等屋苑的居民，均十分歡迎增設往返火炭與機場的機場巴士服務。

28. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問運輸署，有何數據支持現有沙田區機場巴士服務大致可應付需求的說法；
- (b) 由於站點少，他預計署方擬議由火炭開出，經源禾路和市中心往機場的 A41 號線特別班次，客量會有所不足；
- (c) 既然署方預計 E42 號線的客量會因開辦 A42 號線而下跌，他認為應趁機重組 E42 號線；
- (d) 他認為署方的回覆未有回應重組機場巴士路線的訴求，亦未有因應意見而修改有關方案；以及
- (e) 他認為火炭與源禾路一帶應設全日機場巴士服務。

29. 容湏舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為土木工程拓展署(土拓署)未完全否定 T4 號主幹路(T4 公路)工程不同走線方案的可能性。他舉例指出，走線方案一(即擬議西行線支路接駁至文林路)受制於 T4 公路橋樑與橋墩位置和重置香港文化博物館的現有設施，而走線方案四(即擬議西行線支路接駁至獅子山隧道公路(南行線))，兩個方案皆屬初步設計，並未考量行駛高架橋或隧道等因素，署方應為不同方案進行可行性研究。他續指出，大涌橋路意外頻繁，很大程度是因沙田第一城至獅子橋一段道路的交通繁忙而引起，他認為擬議的支路方案有助分流車輛，減低意外發生的機會；以及
- (b) 他認為巴士公司應一併考慮重組沙田區機場巴士現有的 A 線、E 線和擬議的新 A 線，以及深宵

機場巴士路線，以覆蓋更多區域，這樣較增加特別班次理想。

30. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為巴士公司安排一班特別班次在上午時段由駿景園開往機場，一方面時間上不配合旅客所需，另一方面，隨着機場第三跑道(三跑)即將投入服務，預計在機場工作的沙田居民會不斷增加，只提供一個班次並不足夠。他詢問巴士公司，如該班次的乘客量高，會否繼續加強服務；以及
- (b) 他指出駿景園附近的道路較狹窄，在該處停靠的巴士或會造成廢氣問題，因此他建議運輸署評估該地區對機場巴士服務的需求，以數據為準則作考慮。

31. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

- (a) 現時大圍只有 E42 號線往機場，該線經常爆滿；以及
- (b) 因應機場升降頻密、三跑即將落成和港珠澳大橋香港口岸通車，沙田區對機場巴士服務的需求極大，他認為運輸署和巴士公司未有回應加強服務的訴求。

32. 李永成先生要求 A41P 號線恢復在雅典居設站。

33. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山邱功遠先生回應表示，就委員對機場巴士服務的意見，他會向運輸署相關人員反映，亦希望九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)向龍運巴士有限公司轉達相關意見。

34. 九巴經理(交通策劃)李侃陵先生 回應表示，九巴備悉委員的意見，並會與運輸署保持緊密溝通，以適時檢視沙田區的機場巴士服務。

35. 主席 的意見綜合如下：

- (a) 由於土拓署人員不在席，他請秘書處把委員就 T4 公路的意見向署方轉達；以及
- (b) 他表示重組沙田區機場巴士路線以覆蓋更多地區是委員的共識，就此，他要求巴士公司展開研究，並適時向議會交代。

討論事項

大涌橋路交通安全及改善工程

(新增議程)

36. 姚嘉俊先生 的意見綜合如下：

- (a) 他詢問路政署，相關的道路改善工程何時動工和需時多久；
- (b) 他詢問短、中、長期的改善措施進度如何，希望運輸署提供相關資料；
- (c) 他指出大涌橋路大部分交通意外皆在凌晨和清晨時段發生，大多涉及小巴、的士等公共車輛超速或衝紅燈。他希望警方提供該路段衝紅燈的數字，並詢問警方有否採取行動以打擊超速駕駛或進行教育工作；以及
- (d) 他詢問運輸署有否就該路段的時速、“預仔燈”的設計及其他改善建議諮詢公共運輸業界。

37. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示大涌橋路與沙田第一城、富豪花園、麗豪酒店和沙角街的交界，兩年來發生多宗交通意外，有些更導致人命傷亡。委員曾聯同運輸署、路政署、警方等相關部門進行實地視察，發現意外成因不外乎衝紅燈、超速和看錯“預仔燈”等；
- (b) 他表示該路段的意外大多發生在凌晨和清晨時段，以及涉及的士和小巴。他指出，該路段為一條大直路，順燈的話容易引致超速，運輸署亦曾建議在晚間取消順燈以減少意外，他詢問相關工程的進度如何；以及
- (c) 他詢問，在運輸署採取一連串改善措施之前，部門有何短期措施解決問題。

38. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

- (a) 他指出大涌橋路十字路口寬闊，車輛衝紅燈易生意外；
- (b) 他建議在該路段設置交通黑點警告牌和偵速攝影機等設施，以加強阻嚇力；以及
- (c) 部門應提出並切實執行短期改善措施，而長期措施則可再商討。

39. 王虎生先生要求警方或運輸署提供過去在大涌橋路發生的交通意外成因的分析，以作討論。

40. 程張迎先生表示，為求客觀判斷是“預仔燈”等裝置引起問題，還是駕駛者不小心駕駛引致意外，他要求部門提供過去五年，由獅子山隧道公路至沙田第一城的一段大涌橋路的檢控數字，包括有關衝紅燈和不小心駕駛等罪名。他認為如主因是駕駛者的駕駛態度問題，實不應諉過於“預仔燈”。

41. 容溟舟先生希望相關部門提供資料，以便在特別會議上討論，包括：請警方提供法庭已判決、過去五年或十年在石門迴旋處至獅子橋一段大涌橋路發生的致命和嚴重交通意外的資料，以分析意外成因，如看錯燈號、道路設計問題或駕駛者的態度等；請路政署提供過去和即將在大涌橋路進行的道路改善工程的圖則，以作審視；請運輸署提供一系列短、中、長期的改善措施，如增加行人過路處、中央分隔帶等，如涉及更改交通燈號，亦應邀請機電工程署(機電署)派員出席會議。

42. 黎梓恩先生希望部門提供數項資料，包括：大涌橋路每宗交通意外的成因分析，如看錯燈號、衝紅燈和道路設計問題等；大涌橋路和全港設有“預仔燈”路口的交通意外數字的比較；大涌橋路各路口改動前後的意外數字變化，以及大涌橋路的交通違例檢控數字。

43. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 大涌橋路在過去多年曾發生多宗致命交通意外，議會及不同團體曾要求部門正視並分析意外成因；以及
- (b) 相關部門在特別會議上應提供每宗意外的成因分析，包括司機類別等，讓議會提出針對性建議。而相關部門亦應交代在意外後已採取的措施和可否加快進度等。

44. 梁家輝先生的意見綜合如下：

- (a) 大涌橋路曾多次發生交通意外，他認為部門必須決心改善；以及
- (b) 他詢問部門在意外後有否聽取委員的意見，採取改善措施，如安裝偵速攝影機等。

45. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 就大涌橋路交通意外成因的分析，她希望部門提供過去十年的資料；
- (b) 過去大涌橋路亦曾發生交通意外，委員進行實地視察後曾向部門提供意見。她詢問部門有何跟進，以及有否監察其成效；
- (c) 她詢問意外成因屬軟件還是硬件問題，如多涉及軟件問題，她希望了解涉事司機的類別；以及
- (d) 她詢問運輸署曾採取甚麼改善措施，而就短、中、長期而言，署方又有何解決方案。

46. 黃冰芬女士認為涉及中長期的改善措施，可在特別會議上討論，而就大涌橋路主要路口過去曾發生多宗交通意外，部門應立即採取短期措施，如豎立交通黑點警告牌等，以提醒駕駛者。

47. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (a) 大涌橋路過往的時速限制為 50 公里，駕駛者經常被檢控超速，經議會建議，時速限制上調至 70 公里，警方亦不時打擊超速駕駛；以及
- (b) 該路段近年交通意外頻生，經調查和跨部門溝通後，部門掌握意外成因等資料，應向議會交代。

48. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求運輸署和警方提供過去在大涌橋路發生的交通意外的詳細資料，包括時段、天氣、車速，是否涉及衝紅燈、看錯燈號，以及車輛碰撞方向等，從而分析成因，並討論解決方案；
- (b) 他表示“預仔燈”在沙田區十分普遍，馬鞍山有兩個路口的“預仔燈”已作出改善。他詢問運輸署和警方，全港有多少“預仔燈”設置與大涌橋路相似，例如左轉燈號設在行車道之間，以及有多少處已作改善；以及
- (c) 他指出近年大涌橋路的交通流量在上午繁忙時間幾近飽和，他詢問運輸署和路政署有否改動道路安排，如縮短燈號轉換時間等，因而引致更多意外發生。

49. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他指出大涌橋路的交通意外大多發生在深夜和清晨時段，而最近兩次都發生在沙田圍路和火炭路的路口；
- (b) 他要求部門提供全面的資料，包括意外成因分析，如衝紅燈、超速、看錯燈號等人為因素，以及道路設計如燈號轉換時間、“預仔燈”、車速和車流等，以作全面檢視；以及
- (c) 運輸署曾採取改善措施，如改劃雙白線等，但事實證明並不足夠。他建議署方考慮改置“預仔燈”、在適當路段安裝衝紅燈和偵速攝影機，以減少大涌橋路與沙田圍路和火炭路交界發生意外的機會。

50. 鄭則文先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問在過去兩年，相關路段曾發生多少宗交通意外，而警方和運輸署應有分析成因並採取解決方法，否則便是失職；以及
- (b) 他詢問相關路段有否設有道路攝錄系統，如有，便可清楚知道交通意外的成因，警方或運輸署在調查過程中知悉成因後可作改善。

51. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他認為最終目標是為減低發生交通意外的機會，改善措施包括在主要十字路口安裝衝紅燈和偵速攝影機，以全面覆蓋相關路段；以及
- (b) 他希望部門就過去或即將展開的道路改善工程提供資料。

52. 胡悅明先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署十分重視大涌橋路發生的交通意外；
- (b) 在去年五月，大涌橋路發生三宗嚴重的交通意外後，署方曾全面檢討大涌橋路的道路安全，並提出多項提升該路段之道路安全的短期和進一步交通改善措施。；
- (c) 短期交通改善措施包括(i)在路口前的路面以雙白線分隔不同行車方向的行車線；(ii)在路口前加設“交通燈在前”的交通標誌，提醒駕駛人士前方有燈號控制的路口；(iii)重置或移除影響駕駛人士視綫的交通標誌或街名牌；(iv)在路口安裝欄杆，引導行人使用過路處；及(v)為交通燈安裝背板，讓駕駛者可以更清晰地看見交通燈號。我

們已於大涌橋路由獅子山隧道公路至小瀝源路共 7 個路口(包括沙田圍路路口)，實施了上述多項短期改善措施，相關的工程已於二零一八年十一月至二零一九年四月期間分階段完成；

- (d) 至於進一步的交通改善措施，包括(i)優化個別交通燈的位置，特別是設有“綠色箭嘴標誌”的交通燈(俗稱“預仔燈”)，令燈號指示更為清晰；(ii)在路口增加交通島，分隔不同行車方向的行車線；，由於涉及較大型的土木工程，需時較長以及
- (e) 上月發生兩宗交通意外後，相關部門包括運輸署、路政署、沙田民政事務處(民政處)、警方和機電署曾開會商討加快進行有關工程。

53. 廖慈光先生的回應綜合如下：

- (a) 路政署會積極配合運輸署，提出一系列加快進行改善工程的措施；以及
- (b) 署方亦已就相關工程向運輸署提交臨時交通安排申請，期望可盡快獲得審批，以展開工程。

54. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他詢問運輸署審批臨時交通安排申請需時多久；以及
- (b) 就相關道路改善工程，路政署可否提供圖則。

55. 胡悅明先生回應表示，制定臨時交通安排屬工程承辦商的工作範疇。運輸署在審批臨時交通安排申請時，必須考慮對交通的影響和工程人員的安全。因此，臨時交通安排能否得到審批取決於其是否符合相關規定。就大涌橋路

的改善工程，運輸署已經主動與路政署和工程承辦商商討臨時交通安排，以求盡快落實。

56. 廖慈光先生回應表示，運輸署已提供相關道路改善工程的圖則予路政署，署方可提供予委員參考。

57. 林景昇先生的回應綜合如下：

- (a) 警方會盡快提交相關意外數字和成因分析；
- (b) 在提出系統和結構性解決方案前，警方會繼續打擊三類行為，包括：衝紅燈、公共運輸車輛(特別是士和小巴)乘客無佩戴安全帶，以及司機不專注駕駛(如使用流動通訊裝置等)，以減低大涌橋路及其他路段發生交通意外的機會；以及
- (c) 警方亦有參與跨部門工作小組，研究方向包括把相關路段的時速限制由 70 公里下調至 50 公里，以減低發生意外的機會。

58. 主席總結表示，相關部門應提供以下資料：警方提供交通意外的數字和成因分析、路政署提供相關工程時間表，以及運輸署提供短、中、長期的改善方案，包括研究加裝衝紅燈和偵速攝影機，以全面覆蓋相關路段。

59. 丘文俊先生認為應緊急處理相關事宜，建議在下星期二下午(即交運會的後備會期)召開特別會議，以詳細跟進。

60. 主席指出何時召開特別會議須視乎部門的準備情況。而由於議題涉及交通燈號事宜，他建議邀請機電署派員出席會議。

61. 容溟舟先生建議在五月十六日財務及常務委員會會議後召開特別會議，一方面無須佔用交運會後備會期，另一方面又可讓部門有充足時間準備資料。

62. 民政處高級行政主任(區議會)袁俊傑先生表示，需進一步確定沙田區議會(區議會)會議室在相關日子的預留情況。

63. 姚嘉俊先生認為應盡快處理，並表示根據五月二日發展及房屋委員會(發房會)的會議議程，會議順利的話應無須續會，因此他建議在五月七日發房會後備會期召開特別會議。

64. 主席詢問發房會主席龐愛蘭女士的意見。

65. 龐愛蘭女士認為應沒問題，最重要是得到各委員的配合。

66. 主席表示，將於五月七日上午十時正在區議會會議室舉行特別會議。

67. 李永成先生表示，發房會後備會期應為五月七日下午二時三十分，而非上午十時正。

68. 主席更正後宣布，特別會議將於五月七日下午二時三十分在區議會會議室舉行，並指示秘書處發出正式通知。

69. 主席詢問委員，是否同意處理王虎生先生提出的臨時動議。

70. 委員同意討論王虎生先生提出的臨時動議。

71. 王虎生先生提出以下臨時動議：

“背景

大涌橋路是沙田區內的主要道路之一，有多個十字路口與主要幹道相連接，在這些路口經常發生嚴重車禍，據傳媒引述警方的數字顯示，2008年起的過去10年，大涌橋路與沙田圍路交界共發生了74宗交通意外，數字令人觸目驚心。在3月至4月不足30天的期

間，大涌橋路已發生 3 宗交通意外，更涉及人命傷亡，令大眾市民不得不懷疑大涌橋路交通燈設計是否有問題。

動議

沙田區議會交通及運輸委員會為此強烈要求政府：

1. 總結大涌橋路近十年的交通意外次數及分析每次成因，盡快向區議會公佈；
2. 並就相應造成交通意外的成因，提出有效及詳細的改善方案；
3. 同時，即時撤換大涌橋路「預仔燈」設計，將有指向性的左或右轉交通燈與直行方向的交通燈獨立分離，以保障道路使用安全。”

梁家輝先生和議。

72. 黎梓恩先生認為在未確定大涌橋路交通意外成因是否涉及“預仔燈”前，不適宜在動議中提出撤換。

73. 丘文俊先生的意見綜合如下：

(a) 他認同黎梓恩先生的意見，建議原動議人修改；
以及

(b) 他詢問原動議人可否讓他擔任和議人。

74. 衛慶祥先生認為首兩項的要求合理，但因現階段不能斷定“預仔燈”是否意外成因，因此建議刪除第三項。

75. 程張迎先生認為不能武斷地認為“預仔燈”是意外成因。

76. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他曾在過去的會議上問及移除大涌橋路“預仔燈”的後果，當時運輸署的代表回應指會引致交通擠塞；以及
- (b) 他指出因動議中第一和第二項的要求尚未做到，所以難以把意外成因歸咎於“預仔燈”。至於第三項要求的原意雖好，卻難以即時做到，因此建議原動議人修改。

77. 彭長緯先生認同現階段不能斷定“預仔燈”為意外成因，如撤換後為駕駛者帶來不便，就並非負責任的做法。因此，他建議把“同時，即時撤換”修改為“研究”，讓運輸署在分析後作專業判斷。

78. 李永成先生詢問運輸署，是否已有改善“預仔燈”設計的計劃。如有，請提供工程時間表。

79. 胡悅明先生的回應綜合如下：

- (a) 他指出“預仔燈”是安全的，並有助紓緩交通擠塞；以及
- (b) 他表示運輸署有計劃優化個別交通燈的位置，特別是設有“綠色箭嘴標誌”的交通燈(俗稱“預仔燈”)，令燈號指示更為清晰；

80. 主席認為部門如有相關資訊，應即時告知而非以“擠牙膏”的方式提供，以免浪費委員的時間。他建議部門檢討向區議會提供資訊的做法。

81. 王虎生先生接納委員的意見，修改其臨時動議如下：

“背景

大涌橋路是沙田區內的主要道路之一，有多個十字路口與主要幹道相連接，在這些路口經常發生嚴重車禍，據傳媒引述警方的數字顯示，2008年起的過去10年，大涌橋路與沙田圍路交界共發生了74宗交通意外，數字令人觸目驚心。在3月至4月不足30天的期間，大涌橋路已發生3宗交通意外，更涉及人命傷亡，令大眾市民不得不懷疑大涌橋路交通燈設計是否有問題。

動議

沙田區議會交通及運輸委員會為此強烈要求政府：

1. 總結大涌橋路近十年的交通意外次數及分析每次成因，盡快向區議會公佈；
2. 並就相應造成交通意外的成因，提出有效及詳細的改善方案；
3. 檢視大涌橋路「預仔燈」設計，以保障道路使用安全。”

丘文俊先生和梁家輝先生和議。

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。

「人人暢道通行」計劃 橫跨西沙路及恆明街近啟新書院的行人隧道(結構編號：NS225, NS284 & NS285)加建升降機建議

(文件 TT 19/2019)

84. 主席歡迎路政署和顧問公司的代表出席會議。

85. 路政署和顧問公司的代表簡介文件內容。

86. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示恆安站人流眾多，而且附近人口不斷增長和老化，預計會有大量人流使用擬建升降機，因此他支持相關建議。然而，他詢問工程的施工期是何時，而工程較簡單的一、二號升降機可否先落成啟用；
- (b) 他指出三部擬建升降機皆毗鄰學校，詢問工程期間會否有打樁工序，因為工程產生的噪音或會影響學校；
- (c) 三號升降機的擬建位置狹窄，一般而言工地需預留位置擺放器材，他詢問是項工程會如何安排，以及會否封閉西沙路行車線；
- (d) 三號升降機的工程位置在施工期間會圍封，他詢問該處的行人通道預留的闊度最少會是多少。如行人通道過窄，而恆安站的人流眾多，他擔心在繁忙時間行人需排隊進入車站；
- (e) 就三號升降機工程的問題，他表示其選區有不少居民會前往恆安站，希望路政署跟他進行實地視察，尋求解決方案；以及
- (f) 他要求署方提供地底高壓電纜的確實位置，以及與行人隧道(結構編號：NS284)和隔音屏的距離，以評估把三號升降機移入隧道牆身的可行性。

87. 鄭則文先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示一、二號升降機有足夠的建造空間，對此意見不大；
- (b) 他指出三號升降機擬建位置是往馬鐵站的主要通道，在上午繁忙時間的人流量甚高。他詢問路政署有否評估工程期間和升降機啟用之後的人流，而行人通道的空間又是否足夠應付；
- (c) 他曾建議三號升降機向隧道牆身移入 1 米，以騰出更多空間讓行人通過，但署方指相關建議受制於地底高壓電纜和路面隔音屏的樁腳，以及鑽牆工程耗費大，而認為不可行。然而，他進行實地視察時，發現該處地底只有電訊纜線而無高壓電纜。據專家指出，路面隔音屏的樁柱空間只有約 1 米闊，而行人路闊約 3 米，他詢問把升降機向牆身移入 1 米的建議為何不可行。他認為行人空間不足會大大影響居民出入車站，因此長遠而言，即使鑽牆工程成本較高，署方亦應考慮。有見及此，他反對現有三號升降機方案；以及
- (d) 就三號升降機工程的問題，他希望署方跟他再進行實地視察，尋求解決方案。

88. 葉榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問工程的施工期是何時，希望輪椅人士可盡快使用三部升降機；
- (b) 就三號升降機工程，他認為行人空間過窄會為健全人士帶來不便，甚至造成傷健分化；以及
- (c) 就一、二號升降機工程，他希望路政署可跟他進行實地視察。

89. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 顧問公司在二零一七年提交的文件顯示，經行人隧道(結構編號：NS284)進出恆安站的人流分別為每小時 1 746 人和 1 072 人，數字尚未計算欣安邨二期入伙後的額外人流。他詢問在三號升降機落成後，行人隧道的樓梯和斜道剩餘多少有效闊度，而其服務水平又是多少。他指出該處的行人空間會變得狹窄，方案忽略了健全人士的出入需要，只會造成擠塞，不理解為何會有此建議；
- (b) 就三號升降機的擬建位置，他詢問顧問公司有否進行勘探，並向沙田地政處(地政處)和路政署查詢地下公共設施或高壓電纜的數量、分布和邊界，從而評估路面隔音屏樁柱與升降機之間是否有足夠公共空間，並聯絡相關機構重置地下電纜及其他線道；以及
- (c) 他指出除了當區居民外，鄰區居民亦會使用行人隧道(結構編號：NS284)，但當局從未就相關工程諮詢包括他在內的鄰區議員，亦未有邀約他進行實地視察。

90. 主席表示是項加建升降機方案需要表決，並詢問部門可否把方案分開表決。

91. 黃宇翰先生認為三號升降機工程有較大爭議，建議把三個加裝升降機方案分開表決。

92. 路政署工程師 2/暢道通行梁皓觀先生的回應綜合如下：

- (a) 如方案得到委員的支持，顧問公司會於本年年中進行勘探，在確定施工方案後，會進行詳細設計，並會考慮委員對三號升降機的意見。當有詳

細設計後，路政署會進行招標，因此現階段未有確實的施工期，而工程一般需時三至四年；

- (b) 署方會積極安排先啟用一、二號升降機，以便居民可盡快使用；
- (c) 署方同意分開表決行人隧道(結構編號：NS225、NS284 和 NS285)加建升降機方案；
- (d) 他備悉委員對行人隧道(結構編號：NS284)加建升降機方案的關注，署方會與民政處商討，安排會議向委員交代署方的勘探工作和工程設計等詳情；以及
- (e) 署方會盡快安排與委員進行實地視察。

93. 萬利仕(亞洲)顧問有限公司董事陳浩剛先生 的回應綜合如下：

- (a) 關於對鄰近學校的影響，打樁工程一般會採用鐵管鑽地式進行，產生的噪音不會太大。而顧問公司亦會與學校保持聯絡，並配合學校的時間表，以期盡量在長假期才進行噪音較大的工序；
- (b) 就三號升降機的擬建位置，在施工期間，行人通道的最窄位置闊約 2 至 2.5 米，並會搭建臨時鐵台以擺放建築物料，而由於空間所限，施工期會較長。在升降機落成後，行人通道的最窄位置闊約 3 至 3.2 米；
- (c) 顧問公司曾進行勘探，他亦可與委員再進行實地視察。他承諾三號升降機會盡量靠牆興建，以騰出空間予行人通道，但同時指出路面行人路須保留約 2 米的闊度；

- (d) 顧問公司曾翻查相關的地界圖則，發現隔音屏位處政府土地邊界，後方為私人土地，在其範圍內進行工程會涉及收地問題。顧問公司會因應工程的限制和利弊，盡量提供升降機設施；
- (e) 行人隧道(結構編號：NS284)的牆身設有電線和水泵設施，中華電力有限公司亦已確認附近行人路鋪設了高壓電纜，直接被混凝土覆蓋而並無井蓋；
- (f) 因應有新屋苑相繼入伙，他會更新對人流的估算，以再評估行人隧道的服務水平。按現有數據顯示，行人隧道的服務水平會由現有的 B 級下降至工程完成後的 C 級；
- (g) 他表示顧問公司會在各種限制下盡力完成工程，如得到委員支持，亦會盡力優化方案並提供詳細設計，而之後會再進行勘探；以及
- (h) 他希望稍後藉會議或實地視察，向委員交代已進行的勘探工作和講解地下設施的限制，並提供工程的相關資料。

94. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他認為路政署有責任監督顧問公司，並加強與委員的溝通；以及
- (b) 無論是項工程還是其他加建升降機工程，署方應在提交方案予議會討論前，就初步方案先諮詢相關區議員。

95. 主席詢問委員，是否同意通過行人隧道(結構編號：NS225)加建升降機建議(一號升降機)。

96. 委員一致通過上述建議。

97. 主席詢問委員，是否同意通過行人隧道(結構編號：NS285)加建升降機建議(二號升降機)。

98. 委員一致通過上述建議。

99. 主席詢問委員，是否同意通過行人隧道(結構編號：NS284)加建升降機建議(三號升降機)。

100. 除了李子榮先生和陳敏娟女士表示棄權外，其餘委員皆反對上述建議。

101. 姚嘉俊先生表示，委員並非反對興建三號升降機，而是希望部門在修改方案後再提交予交運會表決。

102. 黃宇翰先生詢問否決方案後，部門是否會再提交新方案予交運會表決。

103. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 交運會早已通過加建相關升降機，只是反對其建議方案，部門應改善其設計後再提交予議會討論；以及
- (b) 他認為路政署可直接聯絡相關區議員，不理解為何署方會提及民政處。

104. 主席的意見綜合如下：

- (a) 部門能否提交新方案，須視乎就重置地下公用設施，以把三號升降機移入隧道牆身所進行的可行性研究的結果；

- (b) 無論是項工程或其他加建升降機工程，部門應與相關區議員加強溝通；以及
- (c) 就被否決的三號升降機建議方案，部門應優化方案，亦可邀約相關區議員進行實地視察。

提問

李子榮先生提問：擴闊大老山隧道巴士轉乘站的建議方案
(文件 TT 9/2019)

105. 李子榮先生的意見綜合如下：

- (a) 大老山隧道(大隧)轉車站已有約 30 年歷史，時至今日未能應付人流和解決轉車問題。他曾在去年九月的交運會會議上提出動議，建議興建轉車站大上蓋，以解決視線和空間不足的問題；
- (b) 他認同運輸署提出建設智慧城市(例如不停車繳費)的方向，但該處每天有數千人流，他認為有需要改善。他建議把現有避車處改劃成巴士行車道，增加車站空間，以容納更多巴士靠站，亦可有空間改善其他配套設施，如座椅、洗手間、到站顯示屏等。由於轉車站人流不斷增加和施工需時，署方應把握時間。他詢問署方，他的建議與其研究方向是否一致，並希望署方給予意見；
- (c) 他詢問署方會何時開始研究不停車繳費，及他的建議和署方方案可否同時實施；
- (d) 他希望署方提供轉車站旁避車處的使用率；以及
- (e) 他認為如改設兩排巴士站，會使乘客需要橫跨道路轉車，造成困難。他建議保留一排巴士站，使乘客可自由、安全和快捷地轉車。

106. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 為配合政府收回隧道專營權和興建升降機等無障礙設施，議會在多年前已提出優化轉車站設施。他曾提出在收回專營權前，整體規劃如何優化大隧出口設施和改善候車空間，如加設洗手間和座椅等；
- (b) 他認為政府的回覆未有重視議會過往提出的意見，亦未有提出改善工程的時間表；以及
- (c) 他指出轉車站來回方向都十分擠迫，詢問政府會如何解決。他問既然政府已收回專營權，是否可優化候車空間。

107. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 議會過往曾提出候車空間改善工程，因轉車站無論對於巴士或候車乘客而言，來回方向都十分擠迫；
- (b) 既然政府已接管大隧，她認為可彈性處理。她舉例指出，轉車站往觀塘方向的候車處旁有一鐵絲網圍封範圍，屬隧道公司管理，她詢問該位置如只是綠化區，是否可騰空用作候車空間；以及
- (c) 她認為改善工程除了要考慮巴士站的空間外，亦須考慮候車空間和設施。

108. 胡悅明先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署曾研究在現有行車道增加巴士站。亦曾於現場試路，結果顯示在增加巴士站後，餘下的行車道可應付車流。然而，他備悉委員希望保留只有一排巴士站的意見；

- (b) 政府現擬推行讓駕駛者無須在收費亭停車也可繳交隧道費的計劃。實施不停車繳費系統後，行車綫會顯著減少，將可騰出空間供改善現時巴士站之用。現時運輸署正集中研究不停車繳費，並同時擴闊轉車站的方案。；
- (c) 署方曾就避車處的存廢諮詢隧道公司，獲回覆表示避車處是必要的設施，主要讓壞車暫時停泊，以等待警方或拖車到來，雖不常用卻是必需的。即使實施不停車繳費，亦需預留避車處以維持正常運作。另外，他表示暫未有避車處使用率的資料，將於會後回覆相關委員；以及
- (d) 署方會一併考慮改善轉車站的設施。

109. 主席因事暫時離開會議室，由副主席暫代職務。

110. 副主席指出，不停車繳費屬長遠方案，而原提問人要求短、中期的解決措施，希望署方向相關人員轉達委員的意見。

111. 副主席詢問委員，是否同意處理李子榮先生提出的臨時動議。

112. 委員同意討論李子榮先生提出的臨時動議。

113. 李子榮先生提出以下臨時動議：

“大老山隧道現時有超過 50 條巴士線使用該轉車站，未來路線數目及轉車需求將不斷增加，因此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署盡快擴闊上述車站，加建大上蓋，增建包括多媒體設備、洗手間、座椅等配套設施，提高整體的運輸效率。”

蕭顯航先生和議。

114. 副主席詢問委員，是否同意通過第 113 段的臨時動議。

115. 委員一致通過第 113 段的臨時動議。

葉榮先生提問：設有雙輪椅位的巴士
(文件 TT 20/2019)

116. 葉榮先生的意見綜合如下：

- (a) 九巴應盡快在巴士車頭玻璃張貼雙輪椅位標誌，以便輪椅人士識別；以及
- (b) 他詢問巴士公司何時會在流動應用程式加入雙輪椅位提示，以便輪椅人士預算候車安排。

117. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 她詢問雙輪椅位會應用在單層還是雙層巴士，與一般巴士有何分別，而巴士公司會否改裝舊巴士，對企位和座位數目有何影響；
- (b) 現時九巴車隊設有雙輪椅位的巴士不足 5%，她詢問九巴就雙輪椅位和傷健共融有何計劃，以便利輪椅人士出行；以及
- (c) 如輪椅位被一般乘客佔用，遇上輪椅人士登車，她詢問會如何處理。

118. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問巴士公司的流動應用程式除了提示巴士設有雙輪椅位外，可否提示輪椅位是否已被佔用，以便利候車的輪椅人士；以及

- (b) 現時新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)的流動應用程式可顯示巴士與車站的距離，他詢問九巴可否更新其流動應用程式，達至相同效果，以便利候車乘客。

119. 副主席 詢問九巴的流動應用程式可否提升準確度和顯示輪椅位的佔用情況。

120. 九巴經理(公共事務)譚浚熙先生 的回應綜合如下：

- (a) 單層或雙層巴士皆有改裝雙輪椅位，一般會拆除數張座椅，對整體座位數量影響不大；
- (b) 優化流動應用程式存在技術問題，例如如何盡快在系統上顯示輪椅位是否已被一般乘客或輪椅人士佔用，九巴會研究並提升系統以迎合需要；
- (c) 九巴正與運輸署商討張貼標誌的細節，並會盡快通知委員；以及
- (d) 現時，車長會提示乘客雙輪椅位的資訊，如位置被一般乘客佔用，車長亦會提醒乘客配合，讓輪椅人士優先使用。

121. 新巴城巴總公眾事務主任鍾佩怡女士 的回應綜合如下：

- (a) 現時新巴城巴車隊共有 46 輛巴士設有兩個輪椅停泊區，並且全部已在車頭張貼標誌，讓輪椅使用者易於識別；
- (b) 改裝為雙輪椅位巴士需拆除 4 個座位以騰出空間；

- (c) 現時，新巴城巴全線車隊為低地台巴士，最少可接載一名輪椅使用者，部分巴士亦已改裝或本身有雙輪椅位，以接載兩名輪椅使用者。公司理解輪椅使用者關注巴士上輪椅位是否已被佔用，並希望於流動應用程式知悉巴士是否有雙輪椅位的資訊，她會向相關人員轉達並再作研究；以及
- (d) 不論一個或雙輪椅位巴士，如輪椅停泊區被其他乘客佔用，車長都會提醒及勸喻乘客騰出空間讓輪椅使用者優先使用，亦會透過車廂廣播提示乘客。

姚嘉俊先生提問：有關區內露天停車場資料及未來規劃
(文件 TT 21/2019)

122. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 自二零一一年以來，地政處收回 12 幅共約 54 000 平方米的臨時停車場用地，卻只增加了 4 幅共約 2 萬平方米的臨時停車場。其中，石門由 6 幅減少 4 幅、小瀝源由 4 幅減少 2 幅、馬鞍山由 10 幅減少 3 幅、大圍由 5 幅減少 2 幅、火炭由 2 幅減少 1 幅，總括而言，臨時停車場用地增加的面積不及減少的；
- (b) 政府以舊有的思維和標準，解決今天和未來的問題並不理想。他認為，如要適當運用土地令大眾得益，地政處和運輸署應聆聽意見和互相合作。他指出，馬鞍山第 103 區體育館和大圍綜合大樓提供多個車位雖屬長遠辦法，但需時至少數年，而私營停車場亦趁機加租，如此規劃並不足夠；
- (c) 他舉例指，重置大圍普通科門診診所為綜合大樓並提供車位，以及利用紅梅谷路遊樂場、富健街用地、車公廟路遊樂場和源禾路康體設施等興建

智能停車場，並同時提供康體設施如足球場等，皆為可研究項目。不同部門雖有其土地運用的政策，但他建議可智能化以善用，以達到“一地多用”之效；

- (d) 短期而言，他詢問可否釋放地政處批出予政府各部門的短期租約土地，以用作停車場。另外，就地政處現正批出的臨時停車場，他詢問可否引入智能化管理，以增加泊位和方便車主搜尋車輛等；以及
- (e) 運輸署提供的資料亦說明停車場的供應不敷所需，他建議政府研究讓校巴在學校停泊；讓貨車在工廈停泊；透過改善相關設施或修改批地條款以釋放部分土地，容許公眾車輛停泊；以及改善建屋規劃和修改車位比例等。

123. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他認同區內泊位不足和露天停車場存在問題，認為應控制車輛的增長，而因泊位不足而引致違泊問題，則屬政府規劃失當；
- (b) 他同意發展智能化停車場，並認為政府應研究開放綜合大樓、學校和工廈，在晚間容許大型車輛停泊；
- (c) 他認為解決方法是控制車輛數目，或在發展時考慮增加泊位供應，例如在馬鞍山第 103 區體育館和大圍綜合大樓增加車位。他認為政府要以新思維應對問題，並需要跨部門合作；以及
- (d) 他指出，地政處批出臨時停車場用地時奉行價高者得原則，但當營運商高價投得用地後，先以低租金招徠，後來卻不斷加價，最終令居民困擾。

他認為地政處有責任監管，建議批地時加添條款，如限制加價次數和幅度等。

124. 主席返回會議室。

125. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問政府，康樂設施和停車場用地在規劃範疇上是否一致；
- (b) 停車設施的發展應立體化和智能化，並向地下空間發展；
- (c) 公眾停車場可按不同時段的使用率作智能化管理，而運輸署亦應有前瞻性方向；以及
- (d) 他舉例指出，田心公眾停車場屬運輸署管理，旁邊的紅梅谷路遊樂場屬康樂及文化事務署管理，而中間的公廁和垃圾站則屬食物環境衛生署管理。他認為在發展時，部門之間不可各自為政。

126. 運輸署高級工程師/沙田 2 郭詩韻女士的回應綜合如下：

- (a) 政府目前的政策主要提供商用車輛泊位，並不希望在提供私家車泊位時，誘使原本使用公共交通工具的市民改為駕駛私家車，但亦同時會考慮在發展項目中提供適量的公眾泊位；
- (b) 政府已展開商用車輛泊位顧問研究，並會實施一系列措施以增加泊位供應；
- (c) 二零一八年的《施政報告》中指出，政府會繼續致力提供泊車位，並會按照“一地多用”的原

則，在合適的“政府、機構或社區設施”和公共“休憩用地”發展項目中，加設公眾泊車位。其中，包括在計劃中的馬鞍山第 103 區體育館和大圍綜合大樓加設公眾泊車位；

- (d) 其他措施包括在不影響道路安全的情況下加設路旁咪錶位，而運輸署亦會繼續與地政處聯絡，尋找合適的閒置土地以設置短期租約停車場；以及
- (e) 就發展智能停車場和在短期租約停車場加入相關智能元素，署方已在去年年初委託顧問為智能泊車系統作先導研究，在合適的選址興建不同種類的智能停車場，為興建、營運和管理不同種類的智能泊車系統和財務安排等方面積累經驗作適時檢討。研究包括在合適的“政府、機構或社區設施”和公共“休憩用地”引入智能泊車系統，以及在指定的臨時停車場安裝智能泊車系統。署方會檢討計劃成效和整理經驗，並因應先導研究結果考慮在其他地方推行。

127. 地政處行政助理/地政袁仕俊先生 的回應綜合如下：

- (a) 地政處一直與運輸署緊密合作，以公開招標短期租約形式批出未有即時發展需要的閒置政府土地，用作臨時公眾收費停車場。然而，以短期租約方式批出的收費公眾停車場，絕大部分都有長遠的發展規劃用途。當有關土地須用於其長遠規劃用途時，地政處便會終止相關的短期租約，以配合其發展時間表。故此，短期租約並非解決地區泊車位短缺問題的長遠方案。；
- (b) 地政處會就相關部門在落實“一地多用”政策上，在土地行政上提供意見及作出配合；以及

(c) 地政處備悉委員就規管短期租約停車場的意見。。

128. 主席詢問委員，是否同意處理姚嘉俊先生提出的臨時動議。

129. 委員同意討論姚嘉俊先生提出的臨時動議。

130. 姚嘉俊先生提出以下臨時動議：

“近年，有不少區內露天停車場被收回作其他發展用途。不少市民、駕駛人士均表示沙田區內車位嚴重不足，月租車費亦不斷提升，違泊問題漸趨嚴重，環顧沙田區沒有一個綜合停車大樓可供大型旅遊巴士、貨車、輕型貨車、私家車和電單車停泊。因此，沙田區議會交通及運輸委員會認為政府有關部門應當盡快在沙田區合適的「政府、機構或社區設施」和公共「休憩用地」作出檢視、檢討和全面規劃，在規劃的同時亦須要與施政報告中提出的「一地多用」政策相結合，以在沙田區內物色合適的用地或重置土地，興建公眾智能停車場與社區設施一體化的綜合設施大樓，以釋放更多地面空間，完善社區配套設施，達致地盡其用的目的，以解決泊車位嚴重不足及增加社區設施的問題。”

黃冰芬女士和議。

131. 主席詢問委員，是否同意通過第 130 段的臨時動議。

132. 委員一致通過第 130 段的臨時動議。

衛慶祥先生提問：有關白鶴汀街交通事宜
(文件 TT 22/2019)

133. 主席歡迎沙田測量處(測量處)的代表出席會議。

134. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他指出白鶴汀街一直存在，現時部門以收到投訴指有道路未有路牌為由而進行諮詢，建議把一段“新築成道路”命名為白鶴汀街。據他理解，該路段並非新築成，而且一直稱為宜正里。《沙田、大圍及馬鞍山交通違例檢控數字》(文件 TT 29/2019)顯示，警方稱該路段為沙田帝都酒店(帝都酒店)外宜正里。他詢問部門，該路段究竟稱為宜正里還是白鶴汀街；
- (b) 他詢問警方，在進行交通違例檢控時，會記錄該路段為宜正里還是未命名道路，而被控人士又可否以路名不正確為抗辯理由推翻控罪；
- (c) 宜正里長期有違泊問題，警方早前在該處拉起封鎖帶，效果理想，他詢問此項措施會否長期實施。違泊車輛如破壞封鎖帶，除了違泊外，警方會否控以刑事毀壞或妨礙警務人員執行職務等罪名；
- (d) 他不清楚運輸署何時會進行實地視察，但指出該路段響號問題源於右邊有違泊車輛，當過境巴士在左邊靠站時，後方車輛因未能通過而響號。他認為責任在於右邊的違泊車輛而非過境巴士，但署方反而視察過境巴士有否響號；
- (e) 他反映新城市廣場第三期居民曾投訴車輛響號的噪音嚴重，並提出遷移過境巴士站。由於他認為責任在於違泊車輛而非過境巴士，因此不支持遷站，然而情況未有改善；
- (f) 他表示署方指因該路段已設立上午7時至午夜12時不准停車限制區，因此無須劃上雙黃線。他詢問兩者是否等同，如是，為何其他地方會兩者並

存。他認為劃上雙黃線有助改善違泊問題；

- (g) 他詢問運輸署，當日批准在哪條道路設立過境巴士站；
- (h) 他指出部門會透過民政處進行地區諮詢，認為處方應檢視把關工作，避免出現類似的混亂情況；
- (i) 他詢問該路段入口的 24 小時不准停車限制區在何時設立；
- (j) 由於該路段違泊嚴重，的士一般不會停靠的士站，以免阻塞後方車輛。然而，自設立過境巴士站後，由於過境巴士必須靠站上落客，因此經常造成阻塞，引致後方車輛響號；以及
- (k) 他希望警方或運輸署提出中、長期改善措施。

135. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 據他理解，該路段一直稱為宜正里。他記得當日運輸署在該處設立過境巴士站時，也稱該路段為宜正里；
- (b) 他認為響號問題源於違泊車輛而非過境巴士，並指出當日設立過境巴士站時，運輸署當時的工程師曾與過境巴士營運商商討，過境巴士須嚴守指令，除非遇到危險情況，否則不會響號；
- (c) 警方曾設置交通圓錐筒嘗試阻止違泊，卻被人移走，導致問題持續；
- (d) 該路段存在超過三十年仍未命名，現時部門建議把其命名為白鶴汀街，但旁邊本身已有一條白鶴

汀街，他認為此舉會造成混亂。他曾在發房會會議上就街道命名問題詢問過測量處，亦不理解為何會出現有數十年歷史的道路仍未命名的情況；

- (e) 他詢問該路段是否已正式命名為宜正里。既然該路段一直被認知為宜正里，他詢問部門為何一定要命名為白鶴汀街。他詢問，如過往有文件稱該路段為宜正里，會否影響執法；如運輸署批出公共運輸服務詳情時，稱該路段為宜正里，又會如何處理；
- (f) 由於該路段右方經常泊滿車輛，的士一般不會停靠的士站，以免造成阻塞。既然該處不能泊車，他認為何不劃上適當的道路標記，以提示駕駛人士；以及
- (g) 現時帝都酒店的地址為白鶴汀街 8 號，而新城市商業大廈的地址則為白鶴汀街 10 至 18 號。如該路段物業在差餉物業估價署(估價署)一直也有門牌編配，但該路段卻未命名，他詢問為何會出現這種情況。

136. 林景昇先生的回應綜合如下：

- (a) 設立交通圓錐筒的初期阻嚇作用明顯，後來成效逐漸下降。近期，警方不時會以突擊方式、以“回馬槍”的策略執法，希望駕駛人士在此短期措施下會奉公守法；
- (b) 他指出警方的執法人手始終有限，長遠而言希望遷移過境巴士站，但須由相關部門考慮；以及
- (c) 在檢控違泊時，如所在路段未有名稱，警方會在定額罰款通知書上填上“無名路”，並註明最近

的道路名稱，這種方法行之有效。除了道路名稱外，警方亦會以其他方式註明地點，如燈柱編號等。

137. 測量處首席測量主任/沙田吳斗成先生 的回應綜合如下：

- (a) 他表示，任何市民或團體皆可向測量處申請為街道命名。處方收到申請後，會審視該街道是否適合命名，條件包括：該路段是否在法例上視為一條街道、命名是否有需要，以及是否有部門負責豎立路牌和維修保養，而私家路則需得到有關業權人同意。如符合以上條件，處方會正式啟動命名程序；
- (b) 經諮詢相關部門後，處方會就街道命名透過民政處諮詢相關地區人士，並因應合理意見而作出修訂；
- (c) 現時，擬議路段的命名正處於諮詢階段，尚未有正式名稱；
- (d) 當諮詢程序完成後，處方會把建議提交予區議會審議。如區議會同意方案，處方會安排刊憲，否則便會撤回；
- (e) 由於諮詢文件屬標準格式，因此出現手民之誤，擬議路段應為“現有道路”而非“新築成道路”，他對此表示抱歉，並會向處方反映以檢視相關文件格式；
- (f) 就擬議路段命名為白鶴汀街而非宜正里，他表示處方是按相關指引處理。首先，要避免引起市民不便。帝都酒店現時以白鶴汀街為郵遞地址，如該路段命名為宜正里會引起混亂，而它在地理上

屬白鶴汀街的延伸，因此處方認為命名為白鶴汀街較為合適。然而，如委員提出命名為宜正里較合適，處方會在審視時權衡不同名稱的利弊，目的為便利市民；

- (g) 他未能代表估價署回應委員就門牌編配的詢問。他指出，編配門牌主要為市民提供郵遞服務和方便辨別地方，由於擬議路段未命名，而附近主要的道路為白鶴汀街，因此一般市民都會以此作為辨識；以及
- (h) 是次道路命名源於有市民反映，擬議路段未有命名帶來不便，因此處方趁機解決問題。他表示，香港有很多街道仍未命名，歡迎市民提出意見。

138. 運輸署高級運輸主任/沙田曾慶群女士 的回應綜合如下：

- (a) 她理解問題源於有車輛違泊導致過境巴士未能適當靠站，後方車輛因未能通過而響號。然而，由於運輸署負責規管過境巴士服務，因此署方人員在進行實地視察時，會一併調查過境巴士有否同樣長期停泊造成阻塞或或不適當使用車輛響號。她補充指，實地視察的時間為中午，未有發現上述情況；以及
- (b) 就當日批准過境巴士站在哪條道路上設立，她會於會後向相關委員補充資料。

139. 運輸署工程師/沙田一趙崇高先生 的回應綜合如下：

- (a) 設立不准停車限制區的目的為 禁止車輛在繁忙道路上落客貨，而該路段已因應交通情況設立上午 7 時至午夜 12 時不准停車限制區，在白鶴汀

街左轉入無名路的彎位已實施 24 小時不准停車限制區，避免車輛在彎位上落客貨影響交通。關於車輛在該路段的違泊問題，運輸署已要求警方加強執法；以及

- (b) 就設置道路標記以禁止駕駛人士違泊的建議，由於在路旁泊車已是違法，因此並沒有需要額外加設禁止泊車的道路標記，以免在其他道路未有豎立同類的標記時令人混淆。法例清楚列明，如在非指定泊位泊車已屬違法，警方已可執法。

140. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他請部門於會後向相關委員補充所需資料；以及
- (b) 擬議道路的命名尚未刊憲落實，委員如有意見可向部門提出。

王虎生先生提問：有關巴士站裝設座椅
(文件 TT 23/2019)

141. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問安裝座椅的優先次序是由運輸署還是巴士公司制定，以及按此優先次序安裝座椅，與在同一巴士站統一安裝比較，哪一種方法更符合成本效益；
- (b) 就第二優先次序，他反映巴士服務經常因不同因素而脫班，候車時間往往超過 20 分鐘，對此準則不明所以。他認同需要訂立優先次序，但認為在同一巴士站安裝時，應統一安裝而非分階段進行；

- (c) 就部門提供的附表，由於未有顯示巴士路線，難以檢視計劃是否已包括所有路線；以及
- (d) 他詢問第三階段工程預計可否在二零二零年內完成。

142. 招文亮先生反映，錦泰苑和曉峰灣畔的居民深受巴士脫班影響，因此到站顯示屏十分重要，加上區內的居民人口老化，希望九巴盡快在該區的巴士站安裝座椅和顯示屏。

143. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 文件指安裝座椅的優先次序由運輸署提供，她詢問是由署方制定，還是由巴士公司制定後提交予署方審批；
- (b) 第二優先次序為巴士服務班次多於或等於 20 分鐘的巴士站，她詢問是計算繁忙時段、非繁忙時段還是脫班後的候車時間，是否超過 20 分鐘便可優先安裝；
- (c) 附表中有 6 個項目皆為“濱景花園巴士站”，在首階段有 2 個項目完成安裝。她表示，該站正確名稱應為“新界鄉議局大樓巴士站”，是由九巴命名的，但未有在附表中顯示。她詢問相關巴士站的位置和涉及的巴士路線；
- (d) 其餘項目分別會於第二、三階段進行，她同意醫院路線應優先安排，但認為在同一巴士站不應分階段安裝，這樣只會浪費資源和降低效率。她建議當局審視第二、三階段計劃，並考慮統一處理同一區域的工程，以加快進度。至於當中的彈性處理，她詢問是否由運輸署向九巴提出；以及

- (e) 她表示安景街巴士站計劃於第三階段，即二零二零年才進行安裝，但該區人口較年長，而 82X 號線又經常脫班，她詢問會否重新考慮優先次序。

144. 譚浚熙先生 的回應綜合如下：

- (a) 安裝時間表由運輸署制定，九巴除了配合外，亦會因應不同巴士站的需要而自資安裝座椅；
- (b) 就同一巴士站分階段安裝座椅，他重申九巴是配合運輸署制定的時間表；以及
- (c) 就車站名稱的更改，他備悉委員的意見。

145. 邱功遠先生 的回應綜合如下：

- (a) 由於計劃安裝的座椅數目甚多，難以在短期內全部安裝，因此制定了安裝座椅的優先次序，讓最需要的人士，包括身體有需要和候車時間較長的人士優先使用，以及讓最多人受惠；以及
- (b) 他明白在同一巴士站或區域統一安裝座椅可節省成本，但未必符合按優先次序安裝的原則，或會導致不同區域之間的安裝情況不均。他表示，運輸署會與九巴協調，在安裝次序和成本效益之間取得平衡。

146. 主席 的意見綜合如下：

- (a) 委員同意就安裝座椅制定優先次序，讓有需要的人士優先使用；
- (b) 因應委員的意見，他建議在完成優先項目的工程後，按區域完成餘下的工程，以符合成本效益和加快進度；以及

- (c) 他希望部門考慮委員的意見，並適時就計劃的變更通知委員。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 24/2019)

147. 李世鴻先生表示，81 號線約在半年前取消了美田路近大圍新村的巴士站，居民普遍反對，並要求重設該站。運輸署在本年一月中曾回覆表示，重設該站需在區議會討論，但至今未有進展，他詢問何時會處理。

148. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 他指出居民經常投訴在下午繁忙時段後，83X 號線的脫班問題嚴重，要求九巴履行服務承諾；
- (b) 他反映 83K、82X、85 和 86 號線脫班問題嚴重，九巴應考慮重新規劃該些路線，以提供合理服務，而運輸署亦應嚴格規管；
- (c) 他詢問在增聘人手後，最快何時可改善脫班問題；以及
- (d) 據他觀察，駕駛學員會以單層巴士學習。他詢問，這些駕駛學員日後轉為駕駛雙層巴士時，操控上有否分別，以及會否影響行車安全。

149. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他指出文件列舉了巴士服務的改善措施，包括增加班次和新增服務，卻未有提及削減服務和班次，他詢問其原因，並要求報告包括巴士服務和路線增減的資料；以及

- (b) 他收到 269D 號線削減車輛數目的投訴，詢問是否屬實，並要求具體資料。

150. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 根據二零一九年二月二十一日交運會會議記錄第 47(c)和 47(f)段，運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)呂曉暉女士回應表示，“82C 號線預計於一至兩個月內實施下午回程服務，並建議於本年第三季增加上午班次”，以及“286C 號線預計於一至兩個月內實施全日服務”，但時至今日，署方的進度報告卻未有提及。她指出，82C 號線的服務調整原定於二零一八年第四季實施，署方必須做好監管工作；
- (b) 她反映 89C 號線有脫班問題。她指出在上午五時三十分至八時三十五分，原定班次為每 12 至 15 分鐘一班，但據她實地調查所得，在上午七時四十五分至八時十五分，實際班次超過 20 分鐘一班，而九巴的流動應用程式的到站時間顯示亦不準確，令上班的居民未能掌握時間。就此，她要求九巴解釋如何操作；
- (c) 她要求 85X 號線在上午六時四十分至五十分增加班次；
- (d) 她反映居民於上午六時在新界鄉議局大樓巴士站已未能登上 A41P 號線的首班車，希望部門調查；以及
- (e) 她認為進度報告應同時包括巴士服務和路線增減的資料。此外，每年巴士路線發展計劃皆會提出落實不同的路線服務和班次，她認為亦應在報告中交代相關的實施進度。

151. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 就多條專線小巴路線調整收費，他指出 68K 號線由聚龍居開出，在隆亨邨站候車的居民往往要等兩班車才可登車，反映車輛數目不足。在假期晚上，由大圍返隆亨邨和聚龍居的候車人數眾多，他認為小巴營運商有責任調整服務；以及
- (b) 他建議 85B 號線改為循環線，由美田邨開出後，繞經新田圍邨往大圍站。

152. 容湏舟先生的意見綜合如下：

- (a) 在上次區議會會議上，他向運輸署反映，巴士公司並無委派車務人員出席會議，署方在會上亦責成九巴委派相關人員出席會議；
- (b) 他曾去信運輸署和秘書處，要求九巴委派相關人員出席會議和提供近年沙田區巴士服務的脫班記錄，可惜截至會前仍未收到相關資料，他詢問九巴原因為何。他表示，葵青區議會交通及運輸委員會會議文件包括一份葵青區巴士脫班報告，他要求巴士公司於下次會議上提交類似的報告；
- (c) 他引述一段網上消息時指出，“九巴優先調撥巴士車長予沙田廠，因之前失班率高企和部分路線的減班申請已持續地被當局拒絕。據了解，有關方面已開始推行一些緩解措施，為穩定人手，市區的車長已優先撥予沙田廠。有些路線的相關更分已逐步調整，運作上雖仍由沙田廠派更，但掛牌車輛因遷就新車長的住所而改停泊於九龍市區，方便他們接更，以改善路線欠人失班的情況。”他詢問以沙田區為總站或途經點的巴士路

線，失班率是否嚴重，巴士公司又曾採取甚麼改善措施；

- (d) 就信中提及的脫班問題，他詢問巴士公司採取了甚麼改善措施；
- (e) 他詢問以下巴士路線的班次情況：40X、43X、85X、86、86A、89、980X 和 981P 號線，包括因爆滿而未能登車和候車時間過長的情況；
- (f) 就其去信，他詢問秘書處和署方有何回覆；以及
- (g) 他要求新巴城巴盡快實施 682A 和 682B 號線返沙田時與 798 號線的轉乘優惠。

153. 黎梓恩先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求提早 682D 號線首班車的服務時間；
- (b) 他詢問增加 980A 號線兩個班次以提早服務時間的計劃會在何時實施；
- (c) 他認為 798 號線在繁忙時段每 20 至 25 分鐘一班並不合理，並詢問巴士公司有何原因。他指出該線繞經源禾路後車程更長，經常需等候超過 30 分鐘；以及
- (d) 他反映有居民曾在永隆街等候 75 分鐘才能登上 86A 號線返回沙田，他詢問該線經常脫班的原因。

154. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 就專線小巴 807X 號線修改行車路線，他反映在上午繁忙時段，一般安排到每 5 至 6 分鐘一班。然而，在上午七時五十分至八時十分期間，班次

有時較疏，最長需等候 14 分鐘。他雖理解主要原因是交通擠塞等問題，但既然承諾了每 5 至 6 分鐘一班，便要設法解決。另外，他反映在下午約六時的繁忙時段，乘客在烏溪沙站一般需等候 1 至 2 班車，他要求加強服務以應付需求；

- (b) 就新增專線小巴 810A 號線往返白石至沙田市中心，他認為每 30 鐘一班並不足夠，要求加密至每 15 分鐘一班。他指出由烏溪沙往沙田市中心的小巴服務需求殷切，因此他要求該線提供全日服務，並繞經烏溪沙站公共運輸交匯處，以提升競爭力和令更多居民受惠；
- (c) 他反映 980X 號線在上午繁忙時段的需求殷切，新增的班次都爆滿，而下午繁忙時段的班次亦不敷所需，因此他要求增加班次。他認為 980X 和 981P 號線有足夠條件提供全日服務；以及
- (d) 他指出 99、40X 和 85X 號線脫班問題嚴重。就 85X 號線的脫班問題，他曾去信巴士公司並獲回覆指，經抽查下午繁忙時段的行車記錄，該公司發現 85X 號線車長的臨時缺勤情況嚴重，導致班次有所調整而未能按時間表提供服務，他要求巴士公司改善。

155. 李侃陵先生的回應綜合如下：

- (a) 他備悉委員對巴士服務的意見，九巴會密切監察各路線的運作情況，以適時調整服務，並會檢視個別路線候車時間過長的情況；
- (b) 他知悉 980X 號線的需求殷切，九巴會指示車長呼籲乘客善用車廂空間，令更多人可登車；

- (c) 據他所知，269D 號線近期並無調整服務，他請委員提供詳細資料以作跟進；
- (d) 九巴會致力按規定提供班次服務，有需要時會與運輸署溝通，適時調整服務；
- (e) 就 82C 和 286C 號線的服務調整，九巴正與運輸署跟進，並會檢視如何調配資源以實施相關服務；以及
- (f) 截至本年四月初，沙田區巴士服務的整體脫班率為 2.7%。九巴會致力改善人手不足的問題，包括加強招聘以增加車長人手，亦會透過提升福利和改善休息設施以挽留員工。他希望增加人手後，可完善沙田區的巴士服務。

156. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 就九巴的脫班問題，運輸署在本年三月初召見了九巴沙田車廠的負責人員，並責成九巴認真處理問題。就個別嚴重脫班的路線，署方曾向九巴發出提示信要求認真處理。他指出如情況再無改善，署方會採取更嚴厲的措施；
- (b) 就 82C 和 286C 號線的路線計劃的落實日期，他在上次會議上已即時修正呂女士的說法，指出運輸署會對巴士公司提交的申請作出把關，因此實際落實安排仍須視乎巴士公司提交的申請是否符合要求，未必可在一至兩個月內實施；
- (c) 調整 682D 號線首班車的開車時間須視乎乘客量需求，他會與巴士公司商討；
- (d) 署方在本年三月三十日重組了白石和落禾沙的專線小巴服務，亦有派員視察運作情況。署方會

與小巴營運商跟進，按該區的發展和需要調整服務；

- (e) 他指出進度報告主要交代一些委員關注並要求實施的項目，未必會鉅細無遺地顯示其他服務調整的資料。他備悉委員就報告內容的意見，並會作出檢討和跟進；以及
- (f) 就委員要求提交沙田區巴士脫班報告，署方會於會後與巴士公司協調處理方法。

157. 曾慶群女士的回應綜合如下：

- (a) 署方會檢視專線小巴 68K 號線是否需要加強服務；以及
- (b) 署方正處理 81 號線加設站點的事宜。

158. 鍾佩怡女士的回應綜合如下：

- (a) 682D 號線客量不俗，新巴會密切留意其客量情況，適時研究是否有需要調整服務；以及
- (b) 798 號線一直受乘客歡迎，公司亦有持續增加該線的資源，並在每年的巴士路線計劃中提出提升服務之建議。因應委員之意見，該線已實施行經源禾路，亦加強了由火炭開出的服務。新巴會密切監察其乘客量，並會在資源許可下研究加強服務。

159. 民政處行政主任(區議會)4 梁浩賢先生的回應綜合如下：

- (a) 就容溟舟先生向秘書處發信，表示關注九巴和香港鐵路有限公司派員出席區議會會議的事宜，秘

書處早前已作書面回覆，提到交運會主席已去信運輸署，轉達相關議員的訴求，並要求署方督促有關機構委派相關範疇的人員出席區議會會議，以有效回應議員和委員的意見和提問。同時，就容溟舟先生的要求，秘書處亦有要求九巴向交運會提供沙田區巴士服務脫班記錄等資料；

- (b) 秘書處剛於會議前收到署方向主席發出的正式書面回覆，主席已同意把回覆信件發給各委員備悉；以及
- (c) 截至會前，秘書處尚未收到九巴提供巴士服務脫班的相關資料。

160. 九巴沙田廠襄理(車務)李卓偉先生 的回應綜合如下：

- (a) 脫班問題很大程度源於人手不足，九巴近月已透過不同途徑進行宣傳和招聘；
- (b) 班次調動受不同因素如交通情況等影響，站長會適時調整班次以滿足需求；以及
- (c) 車務工作會致力按運輸署的相關指引安排，以滿足乘客的需求。

161. 主席 表示，就向交運會提交沙田區巴士脫班報告，他要求運輸署和巴士公司協調後再向議會交代。

工作小組報告

(文件 TT 25/2019)

162. 委員備悉上述文件。

資料文件

二零一九至二零二零年度委員會轄下開支科的批准預算
(文件 TT 26/2019)

163. 委員備悉上述文件。

路政署工程進度報告
(文件 TT 27/2019)

164. 程張迎先生表示，現時由沙田頭路駛入車公廟路、在車公廟站附近的左邊行車線長期封閉，令駕駛人士難以適應，而現場亦未見正進行任何工程，因此他要求盡快回復原有的行車安排。

165. 胡悅明先生回應表示，水務署正在現場進行水務工程。他會向水務署了解並回覆委員。

沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口
(文件 TT 28/2019)

166. 委員備悉上述文件。

沙田、大圍及馬鞍山交通違例檢控數字
(文件 TT 29/2019)

167. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 文件顯示“宜正里帝都酒店外”於本年二至三月期間共有 124 宗違泊檢控，較沙田正街其他黑點多約一倍。他對警方加強執法表示讚賞，但同時指出警方在其他地方執法的人手或會減少；以及

- (b) 他詢問警方在上述路段檢控違泊時，會在定額罰款通知書上註明何地。如警方註明其為“無名路”，何以在文件中稱其為“宜正里帝都酒店外”。

168. 程張迎先生表示，在午飯時段和晚間時分，翠田街近愉景花園和新翠邨入口充斥違泊車輛，嚴重阻擋行人視線，構成危險。由於司機大多身處附近，當警方到場時，車輛很快便駛走而不會被檢控。他要求警方加強執法，並與運輸署商討把不准停車限制區延長至行人過路處。

169. 黎梓恩先生的意見綜合如下：

- (a) 在崗背街近花園城三期，早上充斥違泊車輛阻塞交通，引致車輛響號造成滋擾；
- (b) 他希望警方提供圓洲角路的違泊檢控數字，並指出該處違泊問題嚴重，有旅遊巴士甚至停泊在屋苑入口；以及
- (c) 他反映有車輛違泊在怡成坊近田園閣的行人過路處，對行人和交通造成影響。他認為警方應加強打擊違泊在轉彎位或行人過路處的車輛。

170. 林景昇先生的回應綜合如下：

- (a) 就檢控帝都酒店外的違泊車輛，警方在定額罰款通知書上會填上“無名路”。為方便委員閱讀，文件所列“宜正里帝都酒店外”包括了帝都酒店外的一段無名路，以及沙田裁判法院外的宜正里；
- (b) 他感謝委員讚賞警方的工作，並希望委員理解警方人手有限，加強某地區的執法或會令其他地區執法的人手減少。他表示，由本年四月一日起，

警方會派出身穿反光衣的人員加強執法，包括即時票控違例車輛，以加強阻嚇性；

(c) 他指出，警方的執法策略會以保持道路暢通為先，有時警方到場後，身處附近的司機會立即駛走違泊車輛，因此執法會有難度，希望委員理解；以及

(d) 就委員提及的違泊地點，警方會增派人手視察。

下次會議日期

171. 特別會議定於二零一九年五月七日(星期二)下午二時三十分舉行，而下次常規會議定於二零一九年六月二十七日(星期四)下午二時三十分舉行。上述兩個會議舉行的地點皆為區議會會議室。

172. 會議在下午七時四十九分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一九年六月