

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一九年度第三次會議記錄

會議日期：二零一九年六月二十七日(星期四)

時間：下午二時三十三分

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	下午二時三十三分	下午六時五十五分
容溟舟先生(副主席)	"	下午二時三十三分	下午七時十五分
何厚祥先生,SBS,MH	區議會主席	下午二時三十三分	下午七時十五分
彭長緯先生,SBS,JP	區議會副主席	下午二時三十三分	下午五時零七分
陳兆陽先生	區議會議員	下午三時零八分	下午五時零五分
陳國強先生	"	下午五時二十分	下午七時十五分
陳敏娟女士	"	下午二時三十三分	下午七時十五分
陳諾恒先生	"	下午二時三十七分	下午六時二十二分
鄭則文先生	"	下午二時五十八分	下午六時三十一分
程張迎先生,MH	"	下午二時三十五分	下午七時十五分
趙柱幫先生	"	下午三時零八分	下午五時零五分
招文亮先生	"	下午二時三十三分	下午七時零一分
許銳宇先生	"	下午三時十一分	下午三時四十四分
黎梓恩先生	"	下午三時零八分	下午七時十五分
林松茵女士	"	下午二時三十三分	下午五時四十五分
李子榮先生,MH	"	下午四時二十五分	下午六時二十三分
梁家輝先生	"	下午二時三十三分	下午五時十九分
李世鴻先生	"	下午二時四十一分	下午七時十五分
李永成先生	"	下午二時三十三分	下午七時十五分
麥潤培先生	"	下午二時五十七分	下午六時四十五分
莫錦貴先生,BBS	"	下午二時四十七分	下午四時四十七分
吳錦雄先生	"	下午二時三十八分	下午四時四十九分
龐愛蘭女士,BBS,JP	"	下午二時三十三分	下午六時十一分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
潘國山先生,MH, JP	區議會議員	下午二時三十三分	下午七時十五分
蕭顯航先生	”	下午二時四十七分	下午四時二十二分
唐學良先生	”	下午二時三十三分	下午三時五十七分
曾素麗女士	”	下午二時五十六分	下午四時五十九分
董健莉女士	”	下午二時三十三分	下午七時十五分
衛慶祥先生	”	下午二時四十一分	下午七時十五分
王虎生先生	”	下午二時三十三分	下午七時十五分
黃學禮先生	”	下午三時零八分	下午七時十五分
黃嘉榮先生,MH	”	下午二時三十三分	下午六時二十七分
黃冰芬女士	”	下午二時三十三分	下午七時十五分
黃宇翰先生	”	下午二時三十三分	下午六時四十四分
丘文俊先生	”	下午二時三十三分	下午四時二十八分
葉 榮先生	”	下午二時三十三分	下午六時十六分
姚嘉俊先生,MH	”	下午二時三十三分	下午六時五十三分
余倩雯女士	”	下午二時三十三分	下午四時十一分
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)
潘永康先生	運輸署高級工程師/沙田 1
羅凱榮先生	運輸署工程師/沙田三
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
張俊彥先生	路政署助理區域工程師/沙田(1)
樂志強先生	路政署區域工程督察/沙田(1)
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
林志忠先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
黃子豐先生	九龍巴士(一九三三)有限公司車務主任
譚浚熙先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(公共事務)
胡嘉麗女士	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

方偉雯女士
羅浩堅先生
歐陽慧芯女士
龔文海先生

職 銜

運輸署高級工程師/步行城市 2
運輸署工程師 3/步行城市
路政署高級工程師/行人通道上蓋 1
路政署工程師/單車設施 2

未克出席者

丁仕元先生

職 銜

區議會議員 (已請假)

負責人

委員請假事宜

主席表示，秘書處收到下述委員書面請假：

丁仕元先生 身體不適

2. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。

通過二零一九年四月二十五日會議記錄

(會議記錄 TT 2/2019)

3. 委員一致通過上述會議記錄。

通過二零一九年五月七日特別會議記錄

(會議記錄 TT 3/2019)

4. 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 31/2019)

5. 委員備悉上述文件。

討論事項

於樂景街由港鐵火炭站 A 出口至榕翠園行人路段加裝上蓋
(文件 TT 32/2019)

6. 主席歡迎運輸署和路政署代表出席會議。

7. 運輸署代表簡介文件內容。

8. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 在參與部門舉辦的簡介會後，她就不同方案諮詢了沿樂景街的 7 個屋苑，包括御龍山、銀禧花園、榕翠園、落路下村、駿景園、晉名峰和樂怡小築。調查結果顯示，支持政府方案的比率為：御龍山 68%、銀禧花園 60.56%、駿景園 60.9%、榕翠園 80%、落路下村 100%；支持封閉單車徑的比率為：御龍山 19%、銀禧花園 35.92%、駿景園 33.6%、榕翠園 20%；晉名峰和樂怡小築對方案則沒有特別意見；
- (b) 她指出，調查結果雖大多支持政府方案，但居民仍有意見，如單車徑的存廢，支持保留的意見基於共融社會的考慮，反對保留的意見則認為單車徑使用率低，不應佔據行人空間。居民的其他意見包括：行人路上蓋要有足夠闊度以有效遮擋陽光、上蓋支柱應盡量靠近行人路欄杆以擴闊行人空間、火炭站 A 出口至御龍山的路段應盡快動工、行人路需設照明系統、旁邊馬路需平整以改善積水問題，以及綠化樂景街等；
- (c) 由於火炭站 A 出口至御龍山的路段不涉及單車徑的問題，因此她要求優先展開該路段的工程；

- (d) 她指出政府方案不符合運輸署有關雙程單車徑闊度 3.5 米的規定，難以釐清意外責任。就此，她詢問部門有何措施保障居民；
- (e) 她要求部門盡快展開工程；以及
- (f) 她要求行人路上蓋的設計實用和美觀兼備。

9. 容湏舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為部門就方案的諮詢工作未如理想，有賴當區區議員向區內居民簡介方案詳情；
- (b) 他詢問部門，如是次會議落實方案後，有何跟進程序和所需時間多少；
- (c) 他希望了解工程涉及的臨時交通管理等措施；
- (d) 他認為不同方案皆有利弊。根據政府方案(方案四)，單車徑的闊度會由 3 米收窄至 2.5 米，行人路的闊度看似增加了 0.5 米，但部門在計算行人路的有效闊度時需扣減上蓋支柱障礙，以計算行人路的服務水平，因此他認為行人路只是維持原有闊度而已，並詢問部門會如何優化設計；以及
- (e) 就部門表示近沙田冷倉的巴士站上蓋會拆除以融合行人路上蓋，他詢問巴士站涉及 1 個避車處，部門會如何處理和設計。

10. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為部門就方案設計諮詢居民是合理的，但不能拖延太久。他指出，部門曾兩次造訪駿景園，未能有效收集意見，反而產生更多問題。他認為運輸署和路政署作為工程的專業部門，日後處理

類似工程時，在整合相關工作後應盡快動工，會更有利於居民；

- (b) 他詢問部門有否考慮行人路上蓋建成後的光線問題、如何避免上蓋支柱被綁上違泊單車，以及行人路欄杆會否全線加裝擋水板；
- (c) 他詢問工程何時動工；以及
- (d) 他表示由御龍山至榕翠園的路段屬同一項目，詢問如分階段動工，會否在前段工程耗盡支出而導致後段工程停滯。他詢問統一計劃和施工會否較理想，而建築過程亦會較順利。

11. 葉榮先生詢問上蓋支柱與行人路欄杆的距離，並關注行人路如闊度不足，輪椅人士經過時或需使用單車徑。

12. 鄭則文先生詢問工程何時動工，工程費用是多少，並會由沙田區議會(區議會)抑或部門負責。

13. 運輸署高級工程師/步行城市 2 方偉雯女士的回應綜合如下：

- (a) 她感謝相關委員向地區簡介方案和反映居民意見，對方案得到正面支持感到鼓舞；
- (b) 署方會繼續優化設計，在下一階段進行詳細設計時會考慮其他細節，包括：行人路上蓋功能、照明系統、路面平整和街道綠化等，署方和路政署會在回應居民訴求和可行性之間作出平衡；
- (c) 她表示由於現場路面空間有限，加上現有天橋歷史悠久，因此署方會與路政署商討，盡量減少上蓋支柱的數目，以增加行人路的有效闊度，從而令行人途經時會更順暢和舒適。署方會在下一階

段進行詳細設計時繼續探討和優化；

- (d) 就行人路上蓋與巴士站上蓋融合，她表示在概念上會以維持巴士站服務為原則，而避車處與行人路上蓋設計未必有太大分別，設計上主要把行人路上蓋延伸至與巴士站上蓋融為一體，在外觀和美感上達至一致；
- (e) 就時間表和程序方面，她表示如方案得到議會支持，路政署會開始進行有關跟進工作，包括詳細設計、刊憲、公眾諮詢、申請撥款、招標和施工。她相信方案得到普遍居民的支持，往後的諮詢工作進度會加快和順利，署方會以盡快落實樂景街行人路加建上蓋為目標；
- (f) 就收窄單車徑的設計，她指出署方曾就方案實地統計行人和單車流量。數據顯示，單車流量在平日中午最高峰時約 33 架次，經與單車團體商討後，認為單車徑即使收窄至 2.5 米，在較低流量下，單車仍可雙向行駛，其闊度是合適和可接受的；
- (g) 就處理違泊單車方面，她表示如上蓋支柱被違泊單車長期佔用，署方會積極跟進，並在有需要時會引用相關法例清理；以及
- (h) 她表示上蓋支柱與行人路欄杆相距約 300 毫米，該部分的上蓋延伸主要為行人提供更佳遮風擋雨的效能，而在行人路加建上蓋後，行人包括輪椅人士的主要路徑會在空間較闊的一邊。

14. 路政署高級工程師/行人通道上蓋 1 歐陽慧芯女士 的回應綜合如下：

- (a) 就行人路上蓋的設計，她表示上蓋支柱如建在天橋的橫樑上，可增加上蓋的可建闊度，因此較為可取；
- (b) 施工期間會實施臨時交通安排，並會分階段封路，減少對行人的影響。她表示工程進行期間，行人路會維持適當的闊度讓行人使用；
- (c) 她表示行人路上蓋會加裝照明系統以維持行人路的光線。建造上蓋常用有兩種物料：第一種是蜂窩鋁板，特點是遮光功能較好；第二種是透光玻璃，惟遮光功能較差。她歡迎委員就行人路上蓋的建造物料給予意見；
- (d) 行人路上蓋旁邊的欄杆可加裝擋水板，署方會在進行詳細設計時處理；
- (e) 她表示上蓋支柱並無特別設施供單車使用者綁上單車，而處理違泊單車須由相關執法部門執行；
- (f) 她同意行人路上蓋要實用和美觀兼備，署方會向橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會提交相關設計，以供審批；
- (g) 就委員提出把工程分階段進行，她表示署方會就整個項目統一諮詢和申請撥款，而是否可分階段施工，則要在詳細設計時再行審視。由於工程涉及的行人路距離較長，署方可因應意見在工程合約中訂明不同路段的施工次序；

- (h) 她表示如方案得到交運會支持，署方會展開跟進工作，包括地區諮詢、詳細設計、申請撥款、招標和施工。《2016 年施政報告》中提出於每區選取 1 條行人通道加建上蓋，署方會整體審視和協調 18 區上蓋工程的時間表，並盡快展開工程；以及
- (i) 她表示要在詳細設計時才可就工程造價進行較準確的估算。如工程費用超過 3,000 萬元，須提交予立法會審批；如不超過 3,000 萬元，則可以丁類項目申請撥款。

15. 何厚祥先生指出區議會已多次討論違泊單車的問題，沙田民政事務處(民政處)的“地區行政先導計劃”亦有協助處理。作為新建設施，他認為部門不應只靠執法，而應在詳細設計階段處理，以減少違泊單車。他表示，民政處轄下地區管理委員會就處理違泊單車在沙田其他地方採取了效果不俗的預防措施，認為部門之間可多作交流。

16. 主席的意見綜合如下：

- (a) 車輛在雨天駛經樂景街時會把地面積水濺上行人路，曾有意見希望單車徑和行人路位置互換，惟有關建議在技術上並不可行，因此，他建議部門加裝擋水板；
- (b) 他希望部門代表向上級反映委員意見；
- (c) 他認為委員大致上認同政府方案較為可行，亦較為區內居民所接受；以及
- (d) 就委員不同的意見，包括工程時間表、加裝擋水板、燈光，以及詳細設計等，他希望部門與交運會保持溝通和適時報告。

動議

林松茵女士動議：要求加強過海巴士 985 系列路線服務
(文件 TT 33/2019)

17. 林松茵女士的意見綜合如下：

(a) 她讀出其動議的背景：

“二零一九年四月底，過海巴士路線 985（美田往灣仔）在星期一至五早上時段被分拆成 985A 及 985B，分別設 6 班及 8 班。然而，由於分拆後，兩組路線因較早前原 985 行走班次為疏，出現有乘客在兩線的尾站未能上車，個別班次亦出現滿載，可見此路線十分受歡迎。

同時，不少乘客由於現時 985 下午回程時間頭車開車時間過早及於金鐘設站，令於灣仔辦公的乘客未能使用服務，因此期望 985 在回程可於灣仔設站及增加回程班次及處理班次開車時間。”；

(b) 她補充指，運輸署就巴士服務增減班次有相關指引，據悉如巴士載客達每小時 85%，署方可要求巴士公司增加班次，可惜當局未有因應情況作相應調整；以及

(c) 因此，她提出以下動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署及九巴增加巴士 985A 及 985B 上班次以應付需求，並增加 985 回程班次及於灣仔設站。”

董健莉女士和議。

18. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 她希望運輸署和九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)停止分化“六美區”(美松苑、美城苑、美田邨、美林邨、美盈苑和美柏苑)與顯徑、隆亨和新翠的居民。她表示，在林松茵女士要求署方增加顯徑的班次時，署方回應指顯徑增加班次較“六美區”可行，因“六美區”人口較少，或考慮抽調“六美區”的車輛至顯徑；然而，在她要求署方增加“六美區”的班次時，署方卻回應指顯徑和“六美區”皆有增加班次的需要，她認為署方涉嫌製造分化；以及
- (b) 她和議林松茵女士聯合提出動議的目的在於向署方表明，在 985 號線分拆後，她已向署方反映班次未能滿足需求。她指出，居民於上午八時後在大圍街市站已難以上車，署方卻回應指“六美區”的需求未達增加班次標準。她要求署方停止分化，切實做好民生工作。

19. 李世鴻先生的意見綜合如下：

- (a) 在 985 號線分拆為 A 和 B 線的首天，他實地視察，發現班次變得疏落，乘客候車時間變長，甚至因爆滿而無法上車。他已向運輸署反映有需要增加班次，而部分居民已因此轉乘港鐵。因此，他要求巴士公司盡快回應增加班次的訴求，以解決問題；以及
- (b) 他指出 985 系列路線非由九巴獨立經營，希望動議人跟進。

20. 林松茵女士的意見綜合如下：

- (a) 她同意李世鴻先生的意見，把動議中“九巴”改為“巴士公司”；以及
- (b) 就董健莉女士提及運輸署考慮抽調“六美區”的車輛，她澄清指運輸署未有相關言論，署方只表示增加車輛有困難，或需以調整班次時間處理，她認為並不合理。

21. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 他反映 985B 號線在隆亨邨站有“飛站”情況，部分乘客被逼前往其他巴士站候車，情況並不理想；以及
- (b) 他指出 985 號線回程服務配套不足，認為該線深受歡迎，運輸署應責成巴士公司增加更多車輛。

22. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示 985A 號線的首兩站位於其選區，由於分拆後行車時間減少，客量因而增加，首兩站後已幾近爆滿，認為只有 6 個班次太少。他指出，客量數據非常明顯，他多次向運輸署反映 985A 和 985B 號線的情況，但署方和巴士公司仍然沒有回應增加班次的訴求；以及
- (b) 他認為 985 號線最後的回程班次於下午六時二十七分由金鐘開出太早。他指出，當局定期進行調查，理應對客量數據非常清楚，卻對調整服務無任何回應。

23. 唐學良先生的意見綜合如下：

- (a) 985 系列路線深受歡迎，但政府只以“擠牙膏”方式增加班次；
- (b) 他指出 985 系列路線是“六美區”唯一的過海巴士路線，應一次過增加來回班次，並實施全日服務；以及
- (c) 他反映 985 號線下午回程班次不足，而時間上亦未能配合下班人士。

24. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 會議議程除了林松茵女士有關 985 號線的動議，還有姚嘉俊先生有關 982X 號線的提問。他認為兩條路線的回程班次需求十分殷切，詢問運輸署和巴士公司在制定班次或巴士路線計劃(路線計劃)時，如何處理沙田區 9 字系列西區海底隧道(西隧)過海巴士路線。他指出，9 字系列路線的回程班次由金鐘開出，不便利灣仔和銅鑼灣的乘客；
- (b) 他表示，當日在計劃 985 號線分拆時已預計客量會有所提升，而綜合委員的意見，現時客量的確因行車時間縮短或較易找到座位而增加。他詢問巴士公司在增加班次時會如何調配資源，是否需待港鐵沙田至中環線局部通車後，才有剩餘車輛可供調配；
- (c) 由於 985 系列路線屬九巴和新世界第一巴士服務有限公司(新巴)聯營，他建議把動議中“九巴”改為“兩巴”；以及

- (d) 他認為運輸署不要待每年提交路線計劃時才提出處理方案，亦不要在收到投訴後才提升服務水平。

25. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 由於 985 和 982X 號線經西隧前往港島較便捷，因此需求十分殷切；以及
- (b) 他建議 985 或 982X 號線在早上提供特別班次由新田圍開出，途經沙田南部和八號幹線，以便利新田圍和秦石的居民。他表示已向九巴反映意見，希望九巴積極考慮和回應。

26. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

- (a) 他曾實地視察，發現 985B 號線在第三站即顯揚樓站的載客率已近七成，數據顯示需求十分殷切，運輸署有責任要求巴士公司增加班次，只調整班次時間並非方法；以及
- (b) 985 號線回程服務深受歡迎，4 個班次往往在置地廣場站已爆滿。他認為，該線有充足理據增加班次，要求署方作出實質改善。

27. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示 9 字系列路線深受歡迎，運輸署和巴士公司應大幅增加資源；
- (b) 他認為 985 號線分拆為 A 和 B 線的原意是好，有助分流乘客，加上行車時間縮短，乘客也不介意只有企位；

- (c) 相比田心村的乘客可選乘 985A 或 985B 號線，乘客在大圍街市站沒有選擇，只可乘搭 985A 號線，初期還有企位，但近期情況轉差至因爆滿而未能上車。他認為必須增加班次，否則乘客或會轉乘港鐵；以及
- (d) 他要求 9 字系列西隧過海巴士路線於港島的回程總站延伸至銅鑼灣，但要先增加資源，因現有資源不足以服務大圍居民。

28. 許銳宇先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為巴士班次不足導致乘客難以上車是客觀現象，因此增加班次本是理所當然，不明白為何需不斷拉鋸和爭論；
- (b) 他指出 985 號線增加回程班次的訴求提出已久，詢問運輸署和巴士公司有何困難。他要求當局清楚交代 985 號線未能增加班次的原因，如巴士數目、車長人數或道路承載力不足等，從而解決問題；
- (c) 他詢問署方處理市民投訴巴士班次不足的程序為何、會否要求巴士公司保留和定期提交相關數據，以及調查和跟進程序為何；以及
- (d) 他認為增加班次要明有明確而合理的機制。

29. 主席表示，這項議程是一項動議，委員趁機表達了對巴士服務的意見。由於接下來的議程包括“運輸署進度報告”，署方和巴士公司稍後可一併回應。

30. 林松茵女士接納委員的意見，修改其動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署、九巴及新巴增加巴士 985A 及 985B 早上班次以應付需求，並增加 985 回程班次及於灣仔設站。”

董健莉女士和議。

31. 主席詢問委員，是否同意通過第 30 段的動議。

32. 委員一致通過第 30 段的動議。

提問

彭長緯先生提問：有關解決火炭區交通擠塞事宜
(文件 TT 34/2019)

33. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (a) 他與運輸署曾數次實地視察黃竹洋街和山尾街的塞車情況，發現問題源於該處的違泊問題嚴重。他指出，即使山尾街近沙田商業中心出入口的一段道路加設了不准停車限制區，但仍有車輛違泊，導致車輛出入商場時遇到困難，要求警方加強執法；
- (b) 因應火炭駿洋邨入伙，運輸署曾提出在香港專業教育學院(沙田)(專教院)往火炭路的路口加設交通燈，取代現時的專用線，從而增加道路的承載力。他認為，專用線結束後的路段雖為三線行車，但專用線影響了行車安全。他表示，該專用線在日間或周末使用率低，浪費了道路容量，而署方亦未有提供相關車流數據作參考；

- (c) 運輸署表示已於本年五月完成興建連接穗禾苑和火炭站扶手電梯工程的框架，他詢問路政署是否同意該工程框架，如是，希望部門簡介現時的跟進程序。據他所知，工程框架經運輸及房屋局(運房局)審批後，會於本年年底完成可行性研究，他希望部門加快進度，並於下次會議提供可行性研究的結果；
- (d) 運輸署同意在擬建文娛綜合體育大樓增設公眾停車場，他認為車位數量要充足，以解決區內塞車問題，如設有車位數目顯示器更為理想。就體育館設施不同的發展選項，他希望康樂及文化事務署(康文署)可向相關委員會報告；以及
- (e) 就穗禾路與山尾街交界的道路擴闊工程，他希望運輸署加快研究，並向交運會報告。

34. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 火炭人口不斷增加，交通問題備受關注，她認為警方執法亦難以解決交通規劃的結構性問題。她舉例指出，車輛在山尾街近穗輝工廠大廈不能左轉火炭路，前往晉名峰的车辆需右轉繞經樂景街，導致車輛擠塞在山尾街；
- (b) 她要求增加由火炭開出的巴士線往返機場，以及經尖山隧道和西隧往返中環、金鐘和灣仔；
- (c) 她建議利用科技打擊火炭工業區內不當使用上落貨處的行為，包括違泊；
- (d) 她建議安裝新一代路旁停車收費錶，支援不同支付系統，並提供實時空置車位資訊以達致智慧出行；

- (e) 她認為應盡快落實山尾街興建文娛綜合體育大樓，增設多層停車場以應付車位不足的問題；以及
- (f) 她反映坳背灣街的塞車問題嚴重，源於該處的違泊和上落貨問題，要求部門正視。

35. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 就重新發展沙田火炭熟食市場作為體育館的項目，他詢問是否需要向城市規劃委員會(城規會)申請改變土地用途。如是，處理申請需時多久。就發展項目的時間表，他希望部門提供具體的資料；以及
- (b) 火炭人口不斷增加，但區內的交通配套、康體設施，以至扶手電梯系統進度緩慢。就興建連接穗禾苑和火炭站扶手電梯工程，他要求相關部門明確交代項目是否已正式啟動，以及預計工程的時間表為何。

36. 運輸署高級工程師/沙田 1 潘永康先生的回應綜合如下：

- (a) 就興建連接穗禾苑和火炭站扶手電梯工程，署方已於本年五月完成工程框架並提交予運房局審批。經審批後，路政署會立即展開初步的技術性研究，並需於 4 個月內完成，之後會進行初步設計和公眾諮詢。運房局和署方會加快處理程序，以盡快落實工程框架；
- (b) 因應駿洋邨入伙，不同政府部門正於火炭區內推展多項交通配套措施，同時亦希望警方可加強檢控違泊的工作；

- (c) 在新政策下，署方會要求新發展項目增設公眾泊車位，例如火炭熟食市場的重建項目。署方會留意火炭的發展，在適當位置增設公眾泊車位，以滿足區內需求並紓緩違泊問題；
- (d) 就穗禾路與山尾街交界的道路擴闊工程，署方正進行初步設計，期望盡快就工程進行公眾諮詢；
- (e) 就火炭路的交通問題，他表示大埔公路(沙田段)擴闊工程正進行中，完成後火炭路將會有專用線匯入大埔公路(沙田段)，相信會有助該路段的行車暢順；
- (f) 就委員提出專教院往火炭路的行車安排，署方會再作考慮；
- (g) 就新一代路旁停車收費錶，署方會於本年年底進行測試，並會陸續更換新型咪錶。署方會因應情況，考慮在有需要的地點優先更換；以及
- (h) 就實時空置車位資訊，署方正積極聯絡全港停車場的管理公司提供相關資訊，並由署方向公眾發放。署方會加強相關工作。

37. 香港警務處沙田警區交通隊主管林志忠先生 的回應綜合如下：

- (a) 警方十分重視火炭區的違泊問題，除加強人手外，亦會借助先進科技如流動攝錄機協助執法；以及
- (b) 警方於本年八月推行先導計劃，試行電子告票，使執法更有效率，以打擊違泊和阻塞情況。

38. 沙田地政處行政助理/地政袁仕俊先生回應表示，重新發展沙田火炭熟食市場作為體育館的項目涉及土地規劃，屬規劃署的範疇，因此他未有相關資料。他補充指出，是否需向城規會申請改變土地用途，需視乎現時《分區計劃大綱圖》所規定的土地用途，宜由規劃署作出回應。

39. 主席表示，由於委員的提問涉及康文署和規劃署的範疇，他請秘書處於會後尋求相關部門的書面回覆。

40. 主席詢問委員，是否同意處理彭長緯先生提出的臨時動議。

41. 委員同意討論彭長緯先生提出的臨時動議。

42. 彭長緯先生提出以下臨時動議：

“背景

據運輸署提供資料所示，2019年5月底運輸署及路政署正就穗禾苑至火炭站扶手電梯敲定相關工程框架，而運房局訂定後路政署將就建議的項目進行可行性研究。穗禾苑至火炭站扶手電梯工程已立項十年，過往因土地業權問題原因導致進度緩慢。對比其他已立項的扶梯工程，穗禾苑至火炭站扶手電梯工程進度一直落後。有關部門應趕回落後進度，加快效率處理。

動議

沙田區議會交通及運輸委員會為此要求政府加快處理穗禾苑至火炭站扶手電梯的可行性研究並於下次交通及運輸委員會會議提交相關報告及設計圖。”

董健莉女士和議。

43. 主席詢問委員，是否同意通過第42段的臨時動議。

44. 委員一致通過第42段的臨時動議。

45. 主席詢問委員，是否同意處理龐愛蘭女士提出的臨時動議。

46. 委員同意討論龐愛蘭女士提出的臨時動議。

47. 龐愛蘭女士提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求政府部門盡快改善火炭區的整體交通及公共運輸走線、利用科技打擊不當使用上落貨處及違例泊車、安裝新一代路旁停車收費錶，支援不同支付系統，並提供實時空置停車位資訊以達致智慧出行。

另外，應盡快落實山尾街興建文娛綜合體育大樓，以增加多層停車場以應付車位不足的問題。”

余倩雯女士和議。

48. 蕭顯航先生表示，現時香港經濟逐漸依靠小型運輸業維持，如泊車上落貨也不容許，業界難以謀生，因此他請動議人考慮在動議中提出增設上落貨的位置。

49. 龐愛蘭女士認為正當上落貨並無問題，如非阻塞交通，相信警方執法時會有所判斷。她舉例指出，現時火炭工業邨一條四線行車道路，有兩至三條行車線經常被佔據用作上落貨，而她的動議是針對此等不當上落貨的行為。

50. 主席詢問委員，是否同意通過第 47 段的臨時動議。

51. 委員一致通過第 47 段的臨時動議。

黃冰芬女士提問：有關安明街交通事宜
(文件 TT 35/2019)

52. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 碩門邨第二期在本年一月二十九日入伙後，安睦街近碩門邨第二期封作月租車閘。小瀝源路轉入安明街後，右線劃有右轉的路面標記，一般車輛在右轉安睦街後需在車閘前調頭，情況經常發生。她一直跟進事件，但直至本月運輸署仍未展開相關道路改善工程。署方回覆指正就相關工程進行諮詢，建議把右轉道路標記改為直行。她認為工程應盡快展開，並詢問路政署在收到運輸署發出的施工通知書後，需時多久才可展開工程；
- (b) 由小瀝源路往安明街迴旋處是區內學車路線，由於香港駕駛學院(駕駛學院)表示學員較少機會接觸迴旋處，因此她同意在非繁忙時段以安明街迴旋處作為學習路線。現時學員經常在安明街天橋靠慢線行駛，經過燈號後即切入快線駛往迴旋處，阻礙其他駕駛人士使用快線和影響車流。署方回覆指，學車路線在道路使用上並無限制，但她認為駕駛學院應教導學員避免影響其他駕駛人士，並要求署方跟進；以及
- (c) 她認為，在安明街天橋的右轉道路標記改為直行後，駕駛學院學員皆要面對切線問題，署方應盡早與駕駛學院商討如何教導學員正確使用迴旋處。

53. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 自碩門邨第二期入伙後，石門區的運輸車輛和違泊車輛皆增加了。一般而言，駕駛學院學員應靠左線行駛，但他反映，他們經常會在安明街往碩

門邨方向同時佔用左右兩條行車線，阻礙正常車流；以及

- (b) 他認為運輸署應督促駕駛學院，教導學員靠左線行駛，遇到障礙物和使用迴旋處時要學習切線，而非長期霸佔右線。

54. 運輸署工程師/沙田三羅凱榮先生的回應綜合如下：

- (a) 就安明街道路改善工程，署方建議把安明街東行線右轉燈號改為直行，並已完成地區諮詢，預計可於七月初向路政署發出施工通知書，署方會與路政署協調工程的時間表；
- (b) 署方的相關組別會跟進交通燈號的改動事宜，而有關硬件調整需時約一個月；以及
- (c) 就以安明街迴旋處作為學車路線，署方會與駕駛學院協調相關安排。

55. 潘永康先生的回應綜合如下：

- (a) 就正確使用迴旋處，他表示駕駛人士應按情況選擇適當的行車線，而非長期佔用快線；以及
- (b) 就駕駛學院學員長期佔用快線，署方會向駕駛學院跟進。

56. 路政署助理區域工程師/沙田(1)張俊彥先生回應表示，在收到運輸署發出的施工通知書後，署方須審視其詳細設計，而涉及改動交通燈號需時較長。一般而言，只涉及改動路牌和道路標記的工程，可於6個月內完成。

57. 主席建議運輸署和路政署就安明街的道路改善工程與相關委員保持溝通。

姚嘉俊先生提問：有關 982X 巴士線服務事宜
(文件 TT 36/2019)

58. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他自擔任區議員以來，多次就沙田區交通發展向運輸署表達意見。在八號幹線啟用後，使用的車流和公共巴士服務皆增加了，然而，區內仍有於數十年前規劃的巴士路線如 170 和 182 號線行經繁忙的獅子山隧道和相關路段。他指出，9 字系列西隧過海巴士路線由馬鞍山或沙田經八號幹線的需求十分殷切，只有上下午有限度的服務極不足夠；
- (b) 長遠而言，他要求重新規劃過海巴士路線，調配資源以令更多人受惠。他曾建議 182 號線可改由火炭開出，經沙田市中心和大圍；而現由愉翠苑開出的 182 號線則改為 982X 號線，並提供全日雙向服務。他表示上述建議未被接納，不理解為何不使用較便捷的隧道；
- (c) 他對文件的回覆感到失望，認為署方和巴士公司早已承諾增加班次，而早前署方向交運會發出的《二零一九至二零二零年度沙田區巴士路線計劃》亦落實 982X 號線於本年第三季增加上下午各 2 個班次，但文件未有提及實施日期。他表示，署方即使有人事調動，亦應做好交接，繼續跟進相關工作，而無需他不斷重複；以及
- (d) 他希望署方和巴士公司切實回應訴求，並指出 82C 號線在上年度路線計劃已落實增加 2 個回程班次，但至今仍未實施。

59. 主席因事離開會議室，由副主席暫代職務。

60. 程張迎先生指出 982X 號線駛至秦石時已幾近爆滿，要求運輸署、九巴和城巴有限公司(城巴)積極考慮增設特別班次由新田圍開出，經秦石往八號幹線。

61. 龐愛蘭女士認為，因應火炭的人口增長，運輸署和巴士公司應重組由火炭往港島的巴士路線，並使用較便捷的隧道。

62. 運輸署高級運輸主任/沙田曾慶群女士的回應綜合如下：

- (a) 她感謝林松茵女士就署方被指製造分化一事作出澄清；
- (b) 就增加巴士班次的機制，她表示署方會因應乘客需求，按指引增加班次。如路線載客率達到按指引需增加班次，署方會與巴士公司商討相關資源調配細節；
- (c) 署方持續檢視 985 號線在本年四月底分拆後的營運情況。為使資源可有效運用，署方曾考慮調整開車時間以配合實際的乘客需求，惟署方備悉個別委員認為調整開車時間非理想安排的意見。署方會敦促巴士公司考慮調配更多 12.8 米巴士以配合實際的乘客需求；
- (d) 就建議調配 170 和 182 號線的資源以增加 982X 號線班次，她表示資源調配上必然有支持和反對意見。然而，署方備悉委員的建議，並會與巴士公司研究；
- (e) 由於調整由火炭往港島的巴士路線涉及較大規模的路線重組，她會向署方巴士發展部轉達意見；

- (f) 在地區層面上，署方希望巴士公司能檢視現有的資源，積極增聘人手以應付車長不足的問題；
- (g) 就建議 982X 號線增設特別班次由新田圍開出，她備悉委員的意見；以及
- (h) 她表示剛剛上任，需要一些時間掌握區情和相關路線安排的背景，希望議員體諒和給予空間。就 982X 號線於本年第三季增加上下午各 2 個班次的實施日期，署方表示實際的實施日期涉及資源調配，請巴士公司回應。

63. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山邱功遠先生 回應表示，就 82C 號線增加回程班次，署方尚未收到九巴的正式申請，要求九巴代表跟進。

64. 九巴經理(公共事務)譚浚熙先生 的回應綜合如下：

- (a) 整體而言，九巴理解沙田區對巴士服務的需求所在，有需要時會按實際情況作出調整。同時，九巴希望採取即時的紓緩措施，如調配更多 12.8 米巴士以提高載客量，以及調整開車時間以善用空間。他以 985B 號線為例，該線有部分班次需求較高，但部分班次仍有剩餘載客空間，九巴希望透過調整開車時間得到立竿見影的改善。他表示，長遠措施如增聘人手或基本改動需時，新聘車長亦需培訓和熟習路線，九巴希望透過短期措施得到即時效果；
- (b) 985 號線在本年四月底分拆，而 982X 號線於去年十一月增加了回程服務和班次。九巴需時檢視其運作情況和乘客的出行模式等資料，以科學化的統計數據檢討是否增加班次。他指出，九巴希望在整合相關數據後，作出最有效的調配；以及

- (c) 就 982X 號線於本年第三季增加上下午各 2 個班次的實施日期，他表示現時未有具體資料，九巴會與運輸署保持溝通，並回覆相關委員。

65. 主席返回會議室。

66. 新巴城巴公眾事務主任胡嘉麗女士的回應綜合如下：

- (a) 公司一直密切留意 982X 號線的客量需求和營運情況，會視乎資源許可研究加強服務；
- (b) 公司亦會積極與運輸署研究，調派更高載客量的巴士提供服務。她表示，例如 12.8 米雙層巴士的總載客量為 146 人，會較現時 12 米雙層巴士的載客量多約 20 人；
- (c) 985 號線在本年四月二十九日起分拆為 A 和 B 線，公司一直密切留意其客量，發現乘客大多集中在上午約八時上車。她表示，公司正初步研究調整 985B 號線的開車時間，以配合乘客的出行模式，同時根據車務安排，盡量調派載客量較高的車種行走 985B 號線；以及
- (d) 她會把各委員的意見向公司相關部門反映以再作研究，並會在有進一步消息時再向各委員報告。

67. 主席的意見綜合如下：

- (a) 就 982X 號線服務調整的安排上，他認為運輸署與巴士公司欠缺溝通；
- (b) 他表示人事調動屬署方或巴士公司的內部事務，而交運會發展多年有其歷史。他認為，署方和巴士公司須跟進在路線計劃中曾作出的承

諾，如最終未能落實亦須解釋；以及

- (c) 他要求署方和巴士公司於會後積極跟進相關事宜，並向提問人交代。

68. 主席詢問委員，是否同意處理姚嘉俊先生提出的臨時動議。

69. 委員同意討論姚嘉俊先生提出的臨時動議。

70. 姚嘉俊先生提出以下臨時動議：

“背景

982X 號線早上特別班次自投入服務以來，深受前往港島上班人士的歡迎，為配合區內人口增長，近年更分別增加早上由愉翠苑及水泉澳邨開出的班次和設立 4 班回程服務，但也未能滿足乘客需求。

動議

沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署與巴士公司盡快落實 982X 號線第三季增加班次的安排，以及盡快實施全日雙向服務，以方便居民。”

王虎生先生和議。

71. 陳諾恒先生詢問動議的重點是增加 982X 號線上午抑或下午回程的班次。

72. 姚嘉俊先生回應表示，根據運輸署早前向交運會發出的《二零一九至二零二零年度沙田區巴士路線計劃》，982X 號線落實於本年第三季增加上下午各 2 個班次，但至今仍未實施。因此，他的動議正是針對上述路線計劃就 982X 號線增加班次的承諾，並要求提供全日雙向服務。

73. 主席詢問委員，是否同意通過第 70 段的臨時動議。

74. 委員一致通過第 70 段的臨時動議。

衛慶祥先生提問：有關銅鑼灣山路行人路事宜
(文件 TT 37/2019)

75. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 按運輸署的回覆，欄杆只為防止行人走出行車道而設。然而，據他理解，除此目的外，加設欄杆亦為防止車輛停泊在行人路或為行人提供最基本的保障。他詢問署方，他對欄杆的理解是否錯誤；
- (b) 署方回覆指現時該路段的行人路最窄處約為 1.2 米闊，他詢問署方的量度方法，並表示他親身量度出最窄處約為 1.05 米闊。他引述規劃署於二零一六年修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)第八章“建議行人路/行人道的最低闊度標準”(表 9)表示，土地用途分 9 個類別，每個類別皆對行人地帶的闊度設有標準，最低為 2.5 米闊，而涉及街道設施及綠化地帶的闊度則為 1.5 米，兩項標準皆較署方或他所量度現場路段的闊度為高。他認為現場路段太窄，未有為行人提供足夠保障，不適合作為行人路；以及
- (c) 他指出，現場除居民外亦有學校和晨運人士出入，詢問有何其他可行方法保障行人安全。署方回覆指該路段兩旁分別是護土牆和斜坡，其旁邊位於私人土地，因此未能擴闊行人路。除擴闊行人路外，他詢問可否興建行人天橋或隧道，使行人無須使用狹窄的路面，以及考慮以公眾利益為由收回相關私人土地以擴闊行人路。

76. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 近期有居民反映銅鑼灣山路和松嶺路的道路設計問題，她曾邀約運輸署人員作實地視察，署方表示現場路段符合現時的道路設計標準；
- (b) 居民希望署方改善現場路段的彎位、擴闊兩旁行人路，以及加設欄杆和道路標誌等，惟至今未有具體的改善措施；
- (c) 近期松嶺路多了大型車輛停泊，阻擋行人過路的視線，特別對學童造成危險；而星期日亦較多前往教堂的人士把車輛停泊在銅鑼灣山路，佔用了一條行車線導致需單線雙程行車。她希望署方聆聽意見和正視問題，並採取改善措施以保障行人安全；以及
- (d) 她指出，現場路段有許多幼稚園學生和長者居民出入，狹窄的行人路對他們造成危險。署方除考慮數據和道路標準外，亦應有人性化的考量，盡心改善社區和解決問題。

77. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 現場路段十分狹窄，設有行人過路處而人流亦不少，包括學生和乘搭小巴的人士等。由於現場路段為一條斜路，車速較高，因此存在危險；
- (b) 他詢問運輸署有何措施提高現場的道路安全；以及
- (c) 他認為安全較數據重要，並詢問署方有否現場路段的人流數據，以及要達至甚麼標準才可採取如衛慶祥先生提出的措施。

78. 潘永康先生的回應綜合如下：

- (a) 署方十分關注現場的交通情況和行人安全，並曾實地視察，量度後得知現時該路段的行人路最窄處約為 1.2 米闊，而行車路面則約為 6.1 米闊；行人路的對面為護土牆，而路旁則為小斜坡和直立式護土牆，現場環境對擴闊行人路有所限制。署方曾統計人流，認為現時行人路的闊度足以應付。然而，路旁有鐵絲網傾側阻礙行人，署方會聯絡相關部門維修；
- (b) 銅鑼灣山路車速限制為每小時 50 公里，按署方觀察所見途經車輛皆未有超速，認為其道路安全暫可接受。署方會繼續關注，如有需要會增設提示標記和採取適當措施，並會與委員保持溝通，有需要時再實地視察以商討改善措施；以及
- (c) 他認為現時行人路的闊度暫時足以應付人流需求。如將來有新發展導致人流顯著增加，署方會研究不同措施，包括衛慶祥先生提出的建議，以及擴闊行人路等。

79. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他認為根據《準則》並不足夠，亦須考慮安全問題，而運輸署的回覆未有盡力研究和解決現場路段的問題；以及
- (b) 他希望署方繼續跟進委員提出的具體建議，亦可邀約相關委員實地視察，以尋求改善方法。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 38/2019)

80. 王虎生先生表示，運輸署早前向交運會發出的《二零一九至二零二零年度沙田區巴士路線計劃》顯示，A41 號線可否延伸至黃泥頭巴士總站須視乎該站的空間而定。然而，巴士公司至今仍未相約包括他在內的相關委員實地視察黃泥頭巴士總站的情況，並強調該線的延伸並無阻礙沙田區機場巴士路線的重組。

81. 李子榮先生的意見綜合如下：

- (a) 來往白石和沙田市中心的專線小巴 810A 號線自通車以來深受居民歡迎，他認為現時只有上午去程和下午回程各 4 個班次並不足夠，希望運輸署在未來檢視相關路線時考慮增加班次；以及
- (b) 他強烈反對 85X 號線遷離馬鞍山市中心總站。

82. 鄭則文先生的意見綜合如下：

- (a) 在過去的會議上，委員皆反對削減 87K 號線的班次，他詢問運輸署是否已取消有關建議；以及
- (b) 往大埔的專線小巴 26 號線班次疏落，駛至恆安邨時已經常滿座，他詢問署方有否監察。由於該線形同虛設，乘客大多乘搭 87K 號線轉乘港鐵往大埔，他認為署方應檢討是否取消該線。

83. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 上年度路線計劃建議開辦 85X 號線由烏溪沙開出、經利安和錦英路往土瓜灣和紅磡的特別班

次，他詢問其進度，以及反映該安排有急切需要。此外，他詢問文件中顯示該線調整服務的詳情。他建議 85X 號線先在上下午繁忙時段各增加 4 個班次，再評估乘客的反應；

- (b) 專線小巴 810A 號線特別班次雖調整了下午繁忙時段的開車時間，但由於該線深受歡迎，他認為現時只有上午去程和下午回程各 4 個班次並不足夠。由於該線總站已延至白石，他詢問可否使用馬鞍山繞道以縮短車程，並提供全日的常規服務。他建議該線經錦英路往雅景臺、雅典居後開往繞道，此安排可同時服務新港城中心；而繁忙時段的班次可逐漸增加，而非繁忙時段的班次可維持每 30 至 45 分鐘一班。他認為上述安排不會影響 810 號線的原有服務；以及
- (c) 他指出，專線小巴 808 號線駛至錦龍苑和富寶花園時已經常滿座。他曾向運輸署建議，為 808 號線往新港城中心的短途特別班次增加標示如改為 808M 號線，以識別往威爾斯親王醫院(威院)的正常班次，以減低署方、小巴公司和乘客的紛爭，希望署方跟進。另外，由於該線主要服務往返醫院的人士，他希望車長在靠站時盡量貼近行人路壘，以便利乘客上落。

84. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 她反映指專線小巴 63K、63A 和 63B 號線自加價後仍有班次不穩的問題，以及未有安排 19 座小巴服務美城苑的居民，認為營運商違反當初申請加價時的承諾。就此，她認為運輸署應做好監督工作，向營運商發出嚴重警告，並考慮收回經營權；以及

- (b) 大圍積輝街和美田路交界的行人過路處經擴闊後，她曾與署方實地視察，發現行人擠塞在安全島，而擺放在馬路的貨物則影響行人過路。她認為，署方應切實考慮在實地視察時提出的建議，並提交予交運會。

85. 李世鴻先生詢問運輸署何時會重設 81 號線在大圍新村的巴士站。

86. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 就 A41 號線延伸至黃泥頭巴士總站，她希望巴士公司加快處理，並與相關委員保持緊密聯繫；
- (b) 她指出 89S 號線班次不足，但該線有助分流廣源往馬鞍山的乘客，而該線客量較少是源於其路線的設計、收費和班次，導致吸引力低。她認為，巴士公司應調整該線的服務以提升客量，以及盡快研究分段收費，並舉例指該線由沙田醫院往廣源或由廣源往威院收取 6.4 元車資太高，難以吸引乘客；以及
- (c) 現時 83X 號線由水泉澳開出，在上午時段駛至廣源時已幾近爆滿。她指出，因應水泉澳的人口增長，巴士公司應適時增加班次。

87. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 981P 號線在上下午繁忙時段的需求殷切，有居民反映在西隧轉車站未能上車，因此他要求增加班次；
- (b) 他指出，681P 號線返回馬鞍山方向的服務逐漸不受歡迎，原因為該線在灣仔等候燈號和塞車時間長，加上每 20 分鐘一班，難以吸引乘客。他建

議，由於 981P 號線經常爆滿而需求不斷上升，但 681P 號線的客量卻不足，運輸署和巴士公司應研究把 681P 號線的回程資源調配至 981P 號線，並延伸至天后開出，以服務 681P 號線在銅鑼灣、灣仔和金鐘的原有乘客，以善用資源；

- (c) 署方承諾開辦的沙田東經富安花園和錦泰苑來往大埔的專線小巴服務即將落實，他希望盡快通車，縮短車程以使居民受惠；以及
- (d) 他希望署方和巴士公司盡快開辦馬鞍山來往將軍澳的特別線。

88. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他反映專線小巴 810A 號有脫班問題，然而該線深受歡迎，現時只有上下午繁忙時段各 4 個班次並不足夠，希望運輸署和小巴公司增加班次和提供全日服務。就小巴公司表示招聘車長有困難，他認為該線有利可圖，小巴公司應提升待遇，以聘請車長和加強服務；
- (b) 白石多個住宅項目陸續入伙，人口不斷增加但交通配套不足。由於現時烏溪沙站未有巴士服務直達沙田市中心，他建議把 810A 號線延伸至烏溪沙站，並使用馬鞍山繞道以縮短車程；他建議該線經雅景臺、錦英苑和烏溪沙公共運輸交匯處後開往繞道，相信客量足夠維持運作；
- (c) 他指出 810A 號線不會影響 810 號線的服務，但 810 號線中途“飛站”的問題嚴重，要求署方處理；
- (d) 他反映 85X 和 85M 號線的脫班問題嚴重。另外，他表示烏溪沙公共運輸交匯處雖空間有限，但希

望該兩條路線可延伸至烏溪沙站。就此，他希望商討解決方案，以使居民受惠；

- (e) 他反映 985A 號線在大圍街市已幾近爆滿，要求增加班次，以應付大圍街市以至田心村的乘客；
- (f) 他認為 980X 號線越來越受歡迎，要求增加班次和提供全日服務；
- (g) 他要求 9 字系列西隧過海巴士路線延長服務時間，並把回程總站延伸至銅鑼灣；以及
- (h) 他反映 X89D 號線需求殷切，乘客在九龍灣已未能上車，要求署方和巴士公司增加班次。

89. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 她要求運輸署日後在文件中，具體交代巴士和專線小巴服務調整的詳情；
- (b) 署方在路線計劃中建議增加 43X 和 43P 號線班次。她反映指，濱景花園南行巴士站、即新界鄉議局大樓站(鄉議局站)在下午繁忙時段(約下午五時四十五分至六時十五分)經常有近百人候車，因此急需增加班次；
- (c) 她反映 89C 號線服務供不應求，鄉議局站在下午繁忙時段(約下午六時至六時三十分)經常有過百人候車，要求增加班次；
- (d) 她反映 85X 和 84M 號線在下午繁忙時段，於鄉議局站經常有 50 至 60 人候車，要求增加班次；
- (e) 她反映 87D 號線在下午繁忙時間(約下午六時至六時三十分)只有 2 個班次，於鄉議局站經常有逾

40 人候車，要求增加班次；

- (f) 現時石門往返荃灣的 38B 號線全日只有一班車，嚴重不足，她要求署方跟進，至少增加上下午繁忙時段的來回班次；以及
- (g) 現時共有 5 條巴士路線以安明街作總站，她要求署方和巴士公司為該站加設上蓋。

90. 葉榮先生表示，運輸署在本年二月二十一日的會議上曾建議調配 87K 號線的資源至 274P 號線。由於委員要求的是增加班次而非削減，他詢問署方會否取消有關建議。

91. 程張迎先生反映專線小巴 68K 號線服務嚴重不足，至今未有改善。他指出，乘客一般在晚上需等候超過 3 班車；而由聚龍居開出的班次，已未能應付富健街公廁的候車人龍。他認為該線的服務水平令隆亨邨、聚龍居和瑞峰花園的居民難以接受，希望運輸署與小巴公司商討改善安排。

92. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 他反映 85K 和 40X 號線在上午繁忙時段幾近爆滿和候車時間長，源禾路的居民較難上車，建議加密由沙田市中心開出的專線小巴 810A 號線班次至每 15 分鐘一班，並由現時的上午七時三十分提早至七時開出，以便利往馬鞍山的學生；
- (b) 他指出，現時源禾路的巴士服務未能應付居民需要。一般而言，由於選擇較多，居民往馬鞍山的車資較便宜，而返回沙田市中心的情況則相反。長遠而言，他希望 810A 號線提供全日服務，以便利往返馬鞍山的居民。他建議，810 和 810A 號線可參考 68K 號線的做法，預留部分座位予源禾路中途站的乘客上車；以及

- (c) 他認為運輸署應分別增加 85K 號線和增設 86S 號線在上午繁忙時段往馬鞍山的班次，以便利學生。

93. 黎梓恩先生的意見綜合如下：

- (a) 他反映 980A 號線深受歡迎但班次不穩，而本年度路線計劃已建議於本年第三季增加班次，他希望盡快實施；
- (b) 他反映 80X 號線在崗背街休憩花園為尾站，乘客在上午繁忙時段較難上車，另一選擇 88X 號線每 20 至 30 分鐘才一班，而在上午七時四十五分至八時十五分期間則未有 88X 號線服務。他要求增加 88X 號線班次，或調配 80X 號線 1 個班次由沙田圍巴士總站開出，以服務尾站乘客；
- (c) 他指出 798 號線出現繁忙時段班次較非繁忙時段為少的情況，建議署方和巴士公司增加班次；
- (d) 他表示 288B 號線現時途經田園閣，建議在該處設站以便利居民；以及
- (e) 他反映專線小巴 803 和 804 號線來回方向，在富豪花園皆出現“飛站”情況，他詢問是否涉及營運問題。

94. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求運輸署和巴士公司盡快實施在上年度路線計劃已落實的 82C 號線回程服務，以應付香港科學園日益增加的工作人口；
- (b) 他反映專線小巴 804 號線在上午時段途經駕駛學院時有“飛站”情況；

- (c) 他反映 808 號線在上午途經愉翠苑近冠華鏡廠集團大廈，乘巴士靠站時“飛站”；而在下午則於沙田漁民新村出現無故“飛站”的情況；以及
- (d) 就小巴“飛站”問題，他詢問署方有何罰則。

95. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 根據會議記錄，有委員曾就本年度路線計劃，向運輸署提出把 981P 號線下午回程總站與 980X 號線同樣延伸至灣仔，但署方未回應。署方表示會與巴士公司研究 980X 號線的走線安排，卻無提及 981P 號線，他希望署方代表可向相關人員轉達委員意見以作跟進；
- (b) 他表示署方知悉 980X 和 981P 號線增加班次的壓力，巴士公司卻對此毫不積極。他詢問署方，乘客在皇后街尾站難以上車的問題如何處理；
- (c) 署方和巴士公司曾就相關方案試路，他詢問會否按此修訂相關行車路線以切合需要，如把 980X 和 981P 號線部分回程班次延伸至天后或銅鑼灣，以及靈活調配 681P 和 680X 號線班次；
- (d) 他認為署方和巴士公司制定路線計劃時需考慮切實可行的時間表，並舉例指 86C 和 286C 號線的重組仍無下文；以及
- (e) 就要求九巴向交運會提交沙田區巴士脫班記錄，他詢問情況如何。

96. 主席因事離開會議室，由副主席暫代職務。

97. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 專線小巴 810A 號線自本年四月十五日投入服務以來，運作情況穩定，署方會調查下午服務脫班原因。他表示，開辦該線有幾個考慮因素，包括：配合白石新發展區、不影響 810 號線的原有服務，以及為乘客提供較便捷的選擇。署方會在資源和乘客量增長的許可下進一步發展該線，希望委員給予空間和耐性；
- (b) 就建議使用馬鞍山繞道，他明白部分新路線使用繞道後較便捷，如 807X、807S 和由泥涌開出的新路線等，署方會在條件成熟的情況下盡量安排。他指出，810A 號線有一半客量來自高密度住宅區如新港城、偉華中心和好運中心等，是否在使用繞道的同時又有足夠乘客量維持該線的運作需時觀察。署方會在不影響 810 號線的服務下調整 810A 號線，並會在有基礎的情況下安排較便捷的路線；
- (c) 就本年度路線計劃建議調配 87K 號線的資源至 274P 號線，他表示該建議已擱置，九巴會從其他地方調配資源；
- (d) 就專線小巴 26 號線的問題，他會聯絡大埔區的人員跟進，並回覆相關委員；
- (e) 就要求 85X 號線增加班次，署方明白該線在下午繁忙時段出現難上車的問題，而文件顯示該線“調整繁忙時段的班次”實為增加下午繁忙時段的班次；
- (f) 就專線小巴 808 號線的服務問題，署方稍後會約見有關營運商商討該線的未來發展；

- (g) 就要求 981P 號線增加班次，署方正與巴士公司商討其資源調配。就該線下午回程總站延伸至灣仔，他會向署方相關人員轉達意見；
- (h) 就開辦往返大埔的新專線小巴服務，署方正進行招標；
- (i) 署方即將就馬鞍山往將軍澳的新巴士服務招標；
- (j) 署方備悉 980A 號線深受歡迎，會與巴士公司檢視如何調配資源以惠及最多乘客；
- (k) 就路線計劃中尚未落實的建議，如 82C 號線增加班次和 85X 號線延伸至烏溪沙等，他表示署方尚未收到巴士公司的相關申請。他指出委員已多次提出要求，希望巴士公司盡快跟進；
- (l) 就部分路線難以上車的問題，署方會安排客量調查，並希望巴士公司備悉委員的意見，適當調配資源以滿足需求；
- (m) 就 85K 號線難以上車的問題，署方會調查；
- (n) 就專線小巴的“飛站”問題，署方會於黑點車站調查，並希望相關委員提供具體資料；
- (o) 他認為在路線計劃中提出的實施日期必須切實可行，並建議巴士公司日後在草擬計劃時，考慮地區需要和資源調配，提出切實可行的方案，以免令人有錯誤期望；以及
- (p) 就路線計劃已落實的建議，巴士公司應在下次會議向相關委員交代實施時間表或面對的困難。

98. 曾慶群女士的回應綜合如下：

- (a) 署方正安排調查檢視專線小巴 63K、63A 和 63B 號線自加價後的服務情況；而就營運商承諾調配 19 座小巴行走美城苑的上午繁忙時段特別班次，署方會與營運商了解及跟進；
- (b) 就專線小巴 68K 號線的服務問題，署方正安排調查，並會與營運商跟進。另外，乘客如在富健街公廁的中途站難以上車，可就相關情況即時致電營運商以作安排；
- (c) 就 80X 號線在崗背街休憩花園難以上車，署方會檢視相關的乘客需求，並與九巴商討增加班次的可行性；而就建議增設 80X 號線特別班次由沙田圍巴士總站開出，由於會增加原有乘客的行車時間，署方需謹慎考慮；
- (d) 本年度路線計劃落實 798 號線增加班次，署方會與巴士公司跟進，並會因應乘客需求而調整服務；她表示，該線繞經源禾路後已改善了繁忙時段的班次。然而，署方會再檢視增加班次的需要；
- (e) 就建議 288B 號線於田園閣增設站點，由於會增加行車時間，署方會與巴士公司視乎擬議站點的需求和對原有乘客的影響謹慎考慮；以及
- (f) 就重設 81 號線在大圍新村的巴士站，她會於會後向李世鴻先生匯報情況。

99. 九巴車務主任黃子豐先生的回應綜合如下：

- (a) 他表示 980X 和 981P 號線因行車時間和路線網絡等因素而較受歡迎，九巴會密切監察其運作情況，並靈活調配該兩條路線與 680X 和 681P 號線

的資源，以減少上車困難的情況；

- (b) 就委員指 85K 號線在源禾路往馬鞍山方向在上午繁忙時段的班次疏落和候車時間長，他解釋指該路線時間表的設計原意是滿足乘客由馬鞍山往沙田市中心的需求。九巴會調查，如發現乘客的出行模式有所改變，會適時調整服務；
- (c) 就部分路線如 43X 和 87D 號線難以上車的問題，九巴會調查，如有需要會調配資源以疏導乘客；以及
- (d) 就路線計劃建議的實際落實日期，他會向九巴的路線策劃人員轉達委員的訴求。

100. 主席返回會議室。

101. 譚浚熙先生 回應表示，九巴於五月的整體脫班率約為 2.4%。就人手不足問題，九巴會繼續加強招聘，並以改善車長福利和休息設施等措施挽留員工和吸引人才。

102. 主席 的意見綜合如下：

- (a) 運輸署和巴士公司未有解答委員就不同巴士路線和班次的提問，以及路線計劃提出的建議可否落實。他認為會議只是浪費時間，不介意與委員約見署方和巴士公司的管理層，以直接表達訴求；以及
- (b) 他要求署方和巴士公司如未能即席解答，應於會後翻聽會議錄音，再逐一聯絡委員回覆建議可否落實，如否，應交代原因和會否再作研究。如有委員發現署方和巴士公司於會後未有聯絡他們，可於下次會議提出，他會再作處理。

103. 衛慶祥先生讚揚主席未有限制委員發言的做法。然而，他不同意主席要求運輸署和巴士公司於會後回覆委員的做法。他認為，區議員須向選民負責，市民可透過會議錄音和會議記錄翻查區議員的發言，而政府部門和相關機構亦然，在議會外向區議員交代會剝削市民的知情權。因此，即使於會後跟進，署方和巴士公司亦應在下次會議作出交代。

104. 姚嘉俊先生表示，根據本年二月交運會會議的會議記錄，黃冰芬女士已提出 82C 號線仍未實施回程服務，當時九巴代表譚浚熙先生亦在席。由此證明，交運會在半年內 3 次會議皆有提及 82C 號線何時實施回程服務，這是承諾而非新建議。

105. 主席備悉委員的訴求。由於距離下次會議需時，他希望雙軌進行，一方面要求運輸署和巴士公司於會後向委員交代；另一方面，他亦要求署方和巴士公司在下次會議的續議事項中報告。

運輸署
巴士公司

106. 譚浚熙先生回應表示，九巴代表已記錄委員的提問和意見，並會於會後聯絡委員。

107. 邱功遠先生同意雙軌進行的做法。署方會與巴士公司於會後聯絡委員。此外，就路線計劃中未落實或即將落實的建議，他希望巴士公司在下次會議交代得更清晰。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 39/2019)

108. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 就施工通知書編號 NE/15/2189 的工程，文件顯示“臨時交通安排與其他工程有抵觸”。他表示其

狀況已持續很久，詢問何時才可動工；

- (b) 施工通知書編號 NE/18/0117 為增加電單車泊位的工程，他詢問其位置是在恆德街新建居屋對出抑或大水坑村內；
- (c) 施工通知書編號 NE/17/2099 為更換欄河的工程，原有欄河經已拆除。他表示運輸署經審視後認為情況有變，尚未決定是否加設欄河。就此，他曾詢問署方的專業判斷是根據《運輸策劃及設計手冊》(《手冊》)抑或工程師的個人喜好而定。他指出，現場加設欄河的目的為避免行人走出馬路，因此要求署方明確表示會否加設欄河，以及詢問署方一般加設欄河的目的為何；以及
- (d) 他表示警方在處理臨時交通安排時，對路口的見解與運輸署手冊所述不同，各方花費很多時間討論。他認為，部門應按其專業範疇各司其職。

109. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他曾與運輸署商討，要求路政署在牛皮沙街由都會廣場至小瀝源報案中心的路段加設引路線，詢問是否正是施工通知書編號 NE/19/0865 所述“牛皮沙街/源順圍擬增設馬路路標”的工程。如是，由於工程涉及臨時交通安排，以及該處近期不時發生輕微交通事故，他希望警方跟進，以盡快展開工程；以及
- (b) 施工通知書編號 NE/18/2037 的工程爭取已久，希望多石街加設巴士站。他詢問工程進展，是否需要申請臨時交通安排，並希望路政署和警方配合以盡快展開工程。

110. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他曾要求部門在文林路加設行人路欄杆，詢問是否正是施工通知書編號 NE/19/0368 的工程。如是，他希望部門於會後向他提供相片。此外，他指出該路段的行人流量遠較他早前提問的銅鑼灣山路相關路段為低，原因是文林路兩邊皆有行人路而銅鑼灣山路只有一邊。他詢問既然行人流量較低的文林路亦可加設欄杆，為何銅鑼灣山路不可；
- (b) 他相信施工通知書編號 NE/18/1454 的工程位置是沙田正街沙田市中心巴士總站外的士站，並表示交運會曾討論把的士站往後移。他指出工程應已於本年六月十四日完工，相信文件未及更新。他表示居民對工程的反應正面，候車乘客無需再日灑雨淋。然而，輪椅使用者反映指由於路面傾斜，影響他們上落車，因此他詢問部門就相關設施會否為輪椅使用者作特別安排；以及
- (c) 他表示，施工通知書編號 NE/18/1116 的工程應是他曾提出、建議在沙田中心停車場出口左邊延長 24 小時禁區，以確保駛出車輛不會被左邊停泊的車輛阻擋視線。現時工程受沙田中心私人發展工程阻礙，他詢問在該私人工程完成後，署方會否隨即展開有關工程。

111. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 施工通知書編號 NE/17/1084 的工程為沙田頭路往新田圍方向更換密封式欄杆，但只更換上坡欄杆而未有更換下坡。由於下坡行人路連接往愉景花園的樓梯，在工程完成後行人上樓梯後會橫過馬路，並沿馬路行走而造成危險。就此，他詢問何不一併更換兩旁行人路的欄杆以提升安全；以

及

- (b) 施工通知書編號 NE/17/2109 的工程會在沙田頭路加設觸覺警示帶，文件顯示其狀況為“維修責任澄清中”。他表示有關位置明顯屬政府土地，部門亦非首次加設相關設施，因此他對此不明所以。然而，由於有關位置有斜路和彎位，他提醒部門要小心選擇防滑物料，以保障行人安全。

112. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他關注路政署工程的積壓情況，而文件顯示只有 3 項工程正在進行，其餘大多屬規劃和檢視中。他詢問署方和承辦商有多少人手，並認為署方需很多人手才可跟進積壓的工作；以及
- (b) 不少市民曾向部門反映、投訴和建議，但部門給人印象是工程拖延良久。他舉例指，海福花園曾有 1 項小工程，時任運輸署人員已向路政署發出施工通知書但最後無疾而終，他詢問是否部門在檢視後認為不可行。他表示，署方如在工程安排上有困難可在會議上反映。

113. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 施工通知書編號 NE/18/2281 為安麗街和安平街加設行人過路燈的工程，運輸署於二零一八年已向路政署發出施工通知書，但文件顯示工程要待本年第四季才可展開，她詢問當中有何阻礙。她指出，現場行人過路存在危險，加上人口增加導致使用人流上升，希望盡快動工；
- (b) 施工通知書編號 NE/18/0301 為安景街更換欄河的工程，她詢問何時動工；

- (c) 施工通知書編號 NE/17/0332 為增設電單車泊位的工程，她於二零一七年年年初曾閱覽運輸署的圖則，而文件亦一直列出有關工程，但現時文件卻顯示其狀況為“檢視中”，仍未可動工；以及
- (d) 就施工通知書編號 NE/17/0206 的工程，文件顯示“受水務署工程阻礙”。然而，她在現場未發現任何水務工程，詢問工程有何阻礙，需時多久才可完成。

114. 潘國山先生表示就施工通知書編號 NE/16/1402 的工程，他表示部分巴士線沿紅梅谷路南行時會停靠世界花園，而北行時則沒有，因此居民希望擴闊有關巴士站，讓部分北行巴士線可停靠世界花園。部門正進行遷移公用設施等前期工作，而他關注的是在工程展開後巴士靠站時的相關安排。

115. 招文亮先生表示施工通知書編號 NE/15/2189 為增加電單車泊位的工程，位於大水坑站附近。他指出，大水坑站正興建升降機，封閉了部分路段，由於位置十分接近，因此有關工程暫未能動工。據他所知，升降機工程將於數月內完工，希望路政署在道路解封後隨即展開工程。

116. 張俊彥先生的回應綜合如下：

- (a) 施工通知書編號 NE/15/2189 的工程涉及遷移樹木，因此臨時交通安排受到影響，工程暫未能動工；
- (b) 就施工通知書編號 NE/19/0368 的工程，他會於會後向衛慶祥先生提供有關相片；
- (c) 施工通知書編號 NE/18/1454 的工程位置正是沙田正街沙田市中心巴士總站外的士站，並已於本年六月十四日完工，他會於會後向衛慶祥先生提

供有關相片。就的士站的路面問題，他和運輸署人員會於會後與衛慶祥先生跟進；

- (d) 施工通知書編號 NE/18/1116 的工程受沙田中心的私人工程影響，暫未能動工；
- (e) 就施工通知書編號 NE/17/2109 的工程，路政署會按相關標準選擇觸覺警示帶的物料，以確保安全；
- (f) 就文件顯示只有 3 項工程正在進行，他解釋指，在過去 3 個月內，署方已完成 16 項工程；在提交文件時，已發出工作指令的工程則有 3 項；而現時每星期署方會向承辦商發出一定數量的工作指令；
- (g) 施工通知書編號 NE/17/0206 的工程受水務工程影響，有關工程的挖掘許可證限期為二零二零年，因此工程暫未能動工；以及
- (h) 就其餘工程的提問，他會於會後跟進，並回覆相關委員。

117. 潘永康先生的回應綜合如下：

- (a) 他指出加設欄杆是為防止行人胡亂走出馬路而造成危險和影響交通。就處理違泊問題，署方一般會在行人路加設鐵柱以作阻隔。他指出，署方希望盡量減少路面設施對行人的影響；
- (b) 就施工通知書編號 NE/17/2099 更換欄河的工程，他會於會後向相關人員跟進，並表示署方會在有關位置提供適當的設施；以及

- (c) 就沙田正街沙田市中心巴士總站外的士站的路面問題，他和路政署人員會於會後與衛慶祥先生跟進。

118. 主席因事離開會議室，由副主席暫代職務。

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 40/2019)

119. 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 41/2019)

120. 黎梓恩先生的意見綜合如下：

- (a) 他理解警方努力檢控違泊車輛，但認為要找出問題根源；
- (b) 他反映花園城第一和第三期經常有車輛徹夜違泊，在早上阻擋行人過路的視線。他詢問除票控外，有何方法阻止車輛在該處違泊；
- (c) 他反映指沙田圍巴士總站入口近田園閣的行人過路處經常有車輛違泊；而總站出口近聖本篤堂亦充斥違泊車輛，阻礙巴士行駛，車輛響號亦對居民造成滋擾；
- (d) 他詢問運輸署可否改善道路設計，避免車輛違泊在巴士站或停車場出入口；
- (e) 就以錄影方式協助檢控，他詢問警方有否準則決定裝設攝錄器材的地點，以及會永久定點裝設抑或以人手設置；以及

- (f) 他建議警方考慮在怡成坊和圓洲角路裝設有關器材。

121. 衛慶祥先生表示，很多駕駛人士會貪一時之便把車輛違泊在沙田正街，嚴重影響交通，因此他要求警方加強執法。

122. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他反映指翠田街的違泊車輛嚴重阻擋行人過路的視線，要求警方跟進。如情況未有改善，他或要求運輸署考慮把該路段收窄至 1 條行車線；
- (b) 他指出，沙田頭路由天主教郭得勝中學至新田圍邨的上坡路段在晚上充斥違泊車輛，而新田圍邨停車場入口的違泊車輛更導致巴士難以轉彎，因此他要求警方在該處加強執法；以及
- (c) 他建議警方在警車裝設攝錄器材，以流動方式記錄違泊車輛。

123. 李永成先生表示，就烏溪沙公共運輸交匯處的違泊問題，有居民反映四月至五月的情況本有改善，但踏入六月有故態復萌的跡象，有車輛違泊在小巴士站，以及在停車處雙線違泊，影響道路安全，要求警方加強執法。

124. 陳國強先生的意見綜合如下：

- (a) 就以錄影方式協助檢控，他詢問警方會以人手在道路上設置，抑或裝設在警車上；以及
- (b) 他建議警方只在因違泊導致交通嚴重擠塞或造成危險的道路上使用有關器材。在不影響交通的情況下，警方應避免於深夜時段在一些偏僻地方執法，以免浪費警力。

125. 副主席 詢問警方是否籌組了專責檢控違泊的特遣隊。

126. 香港警務處沙田警區行動主任林景昇先生 的回應綜合如下：

- (a) 他表示沙田警區清楚委員的關注，警方會按既定政策和重點執法項目，在有關路段提出檢控；
- (b) 警方在去年年底推行先導計劃，以錄影方式協助檢控。警察總部已完成有關的檢討工作，成效十分理想，因此會正式推行。他希望透過委員向公眾宣傳，警方會不定時和不定點進行錄影檢控；
- (c) 就以錄影方式協助檢控，警方會在日間時段以人手操作流動攝錄機，而可否於警車上裝設有關器材，他會把建議轉達警察總部以作考慮；
- (d) 在深夜時段和不影響交通的情況下，警方按重點交通執法項目對違泊車輛進行檢控。然而，如警方收到違泊投訴，會審視是否有必要提出檢控；
- (e) 錄影行動分兩種：一種較富教育意味，道路使用者會明顯看到警方錄影；而另一種則較難觀察警方的行動。他表示，如交運會對有關工作有興趣，他可邀請委員參觀警方的錄影行動；以及
- (f) 由本年四月起，沙田警區成立了區交通執法隊，會以整區為單位，專責交通執法，包括檢控與違泊有關的罪行。隊伍試行約 3 個月，初步反應理想。他希望該專責隊伍有助紓緩沙田區的道路擠塞問題，以及教育道路使用者遵守交通法例和加強阻嚇力。

127. 潘永康先生的回應綜合如下：

- (a) 就委員提出道路設計的改善建議，他會於會後與相關委員跟進；以及
- (b) 署方希望在新發展項目，以及透過不同方式增加合法車位，以減少違泊車輛。

128. 副主席表示如警方有意邀請委員參觀錄影行動，可於會後聯絡秘書處。

下次會議日期

129. 下次會議定於二零一九年八月二十九日(星期四)下午二時三十分在區議會會議室舉行。

130. 會議在下午七時十五分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一九年八月