

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一九年度第一次會議記錄

會議日期：二零一九年二月二十一日(星期四)

時間：下午二時三十四分

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	下午二時三十四分	下午十時十六分
容溟舟先生(副主席)	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
何厚祥先生,SBS,MH	區議會主席	下午二時三十四分	下午七時十分
彭長緯先生,SBS,JP	區議會副主席	下午二時三十四分	下午四時十六分
陳兆陽先生	區議會議員	下午三時零六分	下午五時四十分
陳國強先生	”	下午五時三十二分	下午六時二十七分
陳敏娟女士	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
陳諾恒先生	”	下午二時三十四分	下午八時二十六分
鄭則文先生	”	下午二時四十一分	下午六時三十七分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
趙柱幫先生	”	下午二時四十四分	下午四時三十二分
招文亮先生	”	下午二時三十四分	下午八時五十分
許銳宇先生	”	下午三時二十二分	下午五時十五分
黎梓恩先生	”	下午二時三十五分	下午三時二十六分
林松茵女士	”	下午二時三十四分	下午八時零三分
李子榮先生,MH	”	下午五時二十九分	下午七時零五分
梁家輝先生	”	下午二時三十四分	下午六時三十三分
李世鴻先生	”	下午二時三十四分	下午八時二十六分
李永成先生	”	下午二時四十一分	下午十時五十九分
麥潤培先生	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
莫錦貴先生,BBS	”	下午二時三十八分	下午三時三十九分
吳錦雄先生	”	下午二時四十二分	下午六時二十九分
龐愛蘭女士,BBS,JP	”	下午二時三十四分	下午六時二十六分

<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	下午二時三十四分	下午六時三十二分
丁仕元先生	”	下午二時四十一分	下午六時零五分
唐學良先生	”	下午二時三十四分	下午七時四十八分
曾素麗女士	”	下午二時四十一分	下午七時零二分
董健莉女士	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
衛慶祥先生	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
王虎生先生	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
黃學禮先生	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
黃嘉榮先生,MH	”	下午二時三十四分	下午六時二十三分
黃冰芬女士	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
黃宇翰先生	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
丘文俊先生	”	下午二時三十五分	下午三時四十分
葉 榮先生	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
姚嘉俊先生,MH	”	下午二時三十四分	下午十時五十九分
余倩雯女士	”	下午二時三十四分	下午七時二十二分
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)
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
潘永康先生	運輸署高級工程師/沙田 1
胡悅明先生	運輸署工程師/沙田二
廖慈光先生	路政署新界區域工程師/沙田(2)
張俊彥先生	路政署助理新界區域工程師/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)
林志忠先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
李凱翔先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(交通策劃)
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
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

呂曉暉女士
袁建恒先生
林子豪先生

羅耀華先生
黃漢中先生

黃升延先生

阮達勇先生

夏崇富先生

鄭恩衍先生

鄭炳章先生

歐般仙先生

李奕暉先生

李國樑先生

葉志宏先生

楊天維先生

洪定遠先生

梁文迪先生

葉偉良先生

吳天恩女士

曾啟宇先生

潘靜雪女士

陳嘉誠先生

職 銜

運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)

運輸署運輸主任/巴士發展(新界東)

九龍巴士(一九三三)有限公司

交通策劃及公共事務部主管

龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任

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

新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司
助理策劃主任

土木工程拓展署總工程師/北 2

土木工程拓展署高級工程師/7(北)

土木工程拓展署工程師/14(北)

艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董事

艾奕康有限公司香港區交通運輸助理董事

機電工程署高級工程師/鐵路 8

屋宇署總結構工程師/九龍及鐵路組

屋宇署高級結構工程師/九龍及鐵路 1

香港鐵路有限公司鐵路保護工程師

香港鐵路有限公司鐵路保護及土地測量經理

香港鐵路有限公司助理公共關係經理-對外事務

機電工程署高級工程師/鐵路特別職務

香港鐵路有限公司公共關係經理-項目及物業

香港鐵路有限公司高級建造工程師-信號

香港鐵路有限公司首席高級環境工程師

沙田民政事務處行政助理(區議會)5

未克出席者

蕭顯航先生

職 銜

區議會議員

(已請假)

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：

蕭顯航先生	不在香港
陳國強先生	身體檢查

(會後備註：陳國強先生於下午五時三十二分出席會議。)

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。

通過二零一八年十二月十三日會議記錄

(會議記錄 TT 8/2018)

4. 龐愛蘭女士的修訂建議如下：

(a) 她建議把第 37 段修訂為：

“龐愛蘭女士的意見綜合如下：

(a) 她感謝交運會委員投票選出是項工程，亦感謝路政署、運輸署和民政處的努力及跟進；

(b) 她十多年前開始跟進，並用超過一年時間與土木工程拓展署(土拓署)新界東主管研究加建上蓋的可行性，但最終政府部門認為承托力不夠而告吹；

(c) 在長者友善社區及人口老化的情況下，就是項工程政府的建議非常重要，她以問卷入信箱、張貼大堂及派單張等予超過 5 600 戶火炭區居民以收集意見，調查結果顯示大部分

受訪居民都希望“行人優先”，擴闊原有的行人路，甚至取消單車徑。她詢問單車徑可否遷移往火炭工業村，並已將調查結果及所有其他意見交予相關部門參考。她重申自己沒有任何傾向，會以大多數火炭居民的意願為依歸；

- (d) 在設計行人通道上蓋時，部門應把現有的巴士站/小巴站納入整體設計以統一風格，並就外觀設計諮詢區內人士；
- (e) 她詢問關於行人通道上蓋的排水設計；
- (f) 她已就“火炭站 C 出口至御龍山行人天橋(升降機位置)興建有蓋行人通道”向民政處提交小型工程計劃建議書(地區小型工程)，希望該地區小型工程可配合部門的整體設計；
- (g) 由於御龍山附近的行人通道並無單車徑，她詢問可否先進行該路段的工程；
- (h) 她指火炭站 C 出口位置需下單車推過，但很多騎單車人士都會騎單車直接駛過，對行人特別是長者及小朋友構成危險。她希望部門在平衡行人與騎單車人士雙方利益的前提下，達至兩全其美的方案；
- (i) 她詢問可否在近牆位置興建上蓋，令市民在雨天時能遠離馬路，避免被車輛濺起的水花弄濕。然而，她希望政府就不同方案以問卷方式諮詢火炭區居民的取向，以決定最終方案；以及

(j) 她詢問觀塘區的共融通道可否在樂景街實行。”；以及

(b) 她建議把第 48 段修訂為“黃宇翰先生指出方案一的上蓋只有 1 米闊，難以遮擋雨水。他建議把上蓋的支柱裝在行人路與單車徑之間，上蓋以“T 形”向兩邊伸延，以加強擋雨作用。”

5. 委員接納上述修訂建議，並一致通過經修訂後的會議記錄。

通過二零一八年十二月十八日會議(續會)記錄

(會議記錄 TT 8A/2018)

6. 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 TT1/2019)

7. 委員備悉上述文件。

討論事項

二零一九至二零二零年度開支科 7 建議預算

(文件 TT 2/2019)

8. 委員一致通過上述建議預算。

委員會轄下工作小組年度工作計劃及撥款申請

(文件 TT 3/2019)

9. 委員一致通過上述工作計劃及撥款申請。

二零一九至二零二零年度沙田區巴士路線計劃
(文件 TT 4/2019)

10. 主席歡迎運輸署和巴士公司代表出席會議。
11. 運輸署代表簡介文件內容。
12. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：
 - (a) 982X 號線的需求殷切，只增加兩個下午回程班次並不足夠。他建議增加更多班次，並提早和延長服務時間，長遠應提供全日服務；
 - (b) 上年度的巴士路線計劃，已落實 82C 號線於二零一八第四季實施下午回程服務，但至今尚未實施。然而，本年度的巴士路線計劃又提出增加一個上午班次，他要求該線盡快提供下午回程服務；
 - (c) 86 號線車程長而班次較疏，因此他反對調配其資源至 240X 號線，以免影響 86 號線的乘客；
 - (d) 現時沙田區機場巴士路線主要由馬鞍山、愉翠苑和博康邨開出，而新增的 A42 號線則由水泉澳邨開出，對城門河西岸和沙田北的居民不公平，亦未能回應訴求。他建議分別於城門河東西兩岸開辦機場巴士路線，或新增路線覆蓋火炭、隆亨邨、美林邨和顯徑邨等未有機場巴士服務的地區；以及
 - (e) 新增由火炭往西灣河的巴士服務在沙田區的行車時間太長，因此他建議分拆路線：一條途經火炭、碩門邨、第一城和廣源邨後連接大老山隧道(大隧)；另一條則途經美林邨、隆亨邨、沙角邨、乙明邨和博康邨後連接大隧，以提高效益。

13. 林松茵女士的意見綜合如下：

- (a) 她樂見新增 A42 號線途經顯徑邨往機場，但詢問為何需待至二零二零年第四季才可開辦，以及其車資為何高達 27.7 元；以及
- (b) 新增由火炭往西灣河的巴士服務路線迂迴，她建議分拆路線，分別由火炭和大圍開出，並探討相關路線於大隧轉乘站與其他路線的轉乘安排，以便利市民。

14. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 馬鞍山居民對 980X 號線的需求殷切，他建議提供全日服務；
- (b) 在不影響 86C 號線服務的情況下，286C 號線應提供全日服務；
- (c) 他要求 274P 號線延伸至北區，並提供全日服務，以便利馬鞍山居民往返大埔和北區；
- (d) 現時 87K 號線的脫班問題嚴重，他反對再削減該號線的車輛數目，除非相關資源會調配至 87S 號線；
- (e) 他要求開辦由馬鞍山往新界西(元朗、天水圍和屯門)和西九龍站的巴士服務；
- (f) 他要求 85X 號線於烏溪沙設站；以及
- (g) 運輸署會前曾就本年度的巴士路線計劃初步諮詢委員，但未有因應委員的意見而修改會議文件。

15. 黎梓恩先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問 240X 和 980A 號線是否肯定可在二零一九年第三季增加班次；
- (b) 他詢問為何 88X 和 798 號線的車輛數目增加了，但班次並無增加，並指出花園城居民對 80X 和 88X 號線的需求殷切；
- (c) 980A 號線由碩門邨開出，需時繞經沙田多個地方，他要求運輸署和巴士公司解釋其路線安排，並詢問為何不能由黃泥頭開出；以及
- (d) 既然 982X 號線上午班次開往灣仔，他建議下午回程班次由金鐘延伸至灣仔開出。

16. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他反對 86 號線延長至每 20 分鐘 1 班；
- (b) 他要求新增由新田圍邨往返大圍站的巴士路線，以應付實際需求；
- (c) 他要求 82B 號線途經新田圍邨，並提供全日服務，以增加客量；
- (d) 現時 47X 號線設有 4 班車，在上午約七時至七時三十分由新田圍邨開出，他建議由上午七時至九時增至每小時 8 班車，以應付實際需求，而長遠應提供全日服務；
- (e) 他提出為新田圍邨居民提供更廣泛的轉乘優惠，並要求統一區外路線在沙田區內的收費，以善用資源；

- (f) 他建議增加低地台巴士，以便利長者乘搭；
- (g) 81C 號線便利隆亨邨、新翠邨和新田圍邨居民回程，因此他反對削減該線的班次；
- (h) 新增 A42 號線無論在路線、車資和實施日期方面都不理想，運輸署應再作檢討；以及
- (i) 他要求延長 982X 號線至上午九時，以便利居民。

17. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求 982X 號線增加下午回程班次，並延長服務時間；
- (b) 他樂見新增 A42 號線途經秦石邨往機場，但詢問可否提前於本年開辦，並調低車資，使其與 A41 號線看齊；以及
- (c) 他樂見新增由火炭往港島東的巴士服務，但詢問可否提前開辦、研究增加班次甚至提供全日服務，並檢討其過於迂迴的路線。

18. 李世鴻先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求 982X 和 985 號線盡快提供全日服務，並檢視班次，以免多個班次同時到站而浪費資源；
- (b) 新增火炭往西灣河的巴士服務路線迂迴，應分拆路線以適切應付實際需求；
- (c) 新增的機場巴士路線應由新田圍邨或秦石邨開出，途經新翠邨、隆亨邨、雲疊花園、顯徑邨和名城後接連青沙公路。然而，新增的 A42 號線由水泉澳邨開出，車程長而車資較 E42 號線高。他

建議整合 A41 和 A42 號線，而 E42 號線的服務不應因新增 A42 號線而削減；以及

- (d) 現時只有 46X 號線經城門隧道(城隧)往大圍並不足夠，他要求新增或調配更多路線，經城隧往返大圍及其他地區如荃灣或葵青，以滿足需求。

19. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 他指出 798 號線原定於本年首季途經源禾路，但至今尚未實施。他詢問由沙田開出的班次於何時會由每 30 分鐘 1 班調整至每 20 分鐘 1 班；
- (b) 新增火炭往西灣河的巴士服務路線過於迂迴；
- (c) A41 號線於沙田區的車程長約 9 公里，而新增的 A42 號線則長約 7.5 公里，如改經城隧則長約 9 公里，他詢問為何後者車資較高，要求巴士公司解釋計算方法；以及
- (d) 火炭和源禾路欠缺機場巴士服務，運輸署應藉新增 A42 號線，全面檢討和重組 A41 和 A42 號線以覆蓋最多地區。他建議一條路線由黃泥頭開出，途經愉翠苑、第一城、新翠邨、田心村、顯徑邨和名城，連接青沙公路；另一條路線則由駿景園開出，途經源禾路、新城市廣場、美田邨和美林邨，連接城隧。上述兩條建議路線於沙田區的車程均長約 9 公里。

20. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 本年度的巴士路線計劃回應了她過往有關機場和港島東巴士服務，以及 46X 號線增加班次等訴求，但認為有關措施實施時間太遲；

- (b) 新增由水泉澳邨開出的 A42 號線路線迂迴，車資亦較高。她認為運輸署應全面重組沙田區機場巴士服務；
- (c) 新增由火炭往西灣河的巴士服務路線迂迴，應分拆為兩條路線，分別由沙田和大圍開出；
- (d) 她反映大圍往荃灣的巴士服務不足以應付實際需求，要求新增更多路線和增加 46X 號線的班次；
- (e) 她要求增加 985 號線下午的回程班次，長遠應提供全日服務；
- (f) 她要求重組 82B 和 82K 號線，以便利“六美區”居民前往新田圍邨和威爾斯親王醫院(威院)；以及
- (g) 她要求改善 80 號線的班次問題。

21. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 她指出上年度的巴士路線計劃，已落實 82C 號線於二零一八第四季實施下午回程服務，並途經大學站，但至今尚未實施。至於擬實施的 286C 號線全日服務，至今亦未有消息；
- (b) 碩門邨二期將於本年入伙，居民人數達 13 000 人，惟交通配套仍未能配合；
- (c) 她要求 38B 號線增加上、下午繁忙時間的來回班次，以便利市民往返荃灣和沙田；
- (d) 她要求重組 980A 號線，改由黃泥頭開出，並途經安明街；

- (e) 她指出 281B 號線由碩門邨開出的班次已較疏落，因此反對調配其資源至 980A 號線；
- (f) 她要求 82P 號線盡快提供全日服務；
- (g) 她要求增加 40X 和 43X 號線班次，以應付上午繁忙時間的需求；以及
- (h) 她指出碩門邨欠缺機場巴士服務，現有的機場巴士路線應改經安明街，而新增的 A42 號線應改由碩門邨開出。

22. 唐學良先生的意見綜合如下：

- (a) 新增的 A42 號線便利美田邨和美林邨的居民前往機場，惟應盡快實施和增加班次以應付實際需求。然而，他詢問為何其車資較 A41 號線高；以及
- (b) 他樂見新增由火炭往港島東的巴士服務，要求盡快試行。

23. 葉榮先生的意見綜合如下：

- (a) 87K 號線上午繁忙時間的需求殷切，理應增加班次，因此他反對調配其資源至 274P 號線，認為兩條路線的客源不同；
- (b) 現時 43P 號線已不足以應付需求，因此不應途經大學站，以免加劇負荷；以及
- (c) 980X 號線的需求殷切，應提供全日服務。

24. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 她指出上年度的巴士路線計劃，已落實 82C 號線於二零一八第四季實施回程服務，但至今尚未實施。她要求九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)提供確實的時間表；
- (b) 就 A41 號線計劃延伸至黃泥頭開出，她會與運輸署和九巴共同努力，解決黃泥頭總站問題，並期望盡快落實相關安排，免受其他因素影響；
- (c) 她認為現時沙田區巴士服務不足，部分遠離鐵路站的地區如廣源邨等，對巴士服務的需求殷切，運輸署不應待綠怡雅苑入伙後才檢視相關路線；以及
- (d) 她要求加強 83X 和 89S 號線的服務，以便利沙田居民往返觀塘和馬鞍山。

25. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 他樂見新增 A42 號線，途經顯徑邨和隆亨邨，並連接八號幹線往機場，惟指出其車資較 A41 號線高出 5.4 元，而且服務時間亦較短，以致與深宵機場巴士服務之間形成真空期，班次亦較疏。他詢問可否提早開辦，亦建議整合沙田區的機場巴士路線；
- (b) 他詢問九巴有何理據削減 81C 號線的班次；
- (c) 他要求 982X 號線盡快提供全日服務；以及
- (d) 他要求 46X 和 46S 號線加強服務，以應付居民於上午繁忙時間前往葵涌和荃灣的需求。

26. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 982X 號線需求極之殷切，應立即增加班次；
- (b) 他不滿削減 E42 號線的班次，要求盡快落實 A42 號線，為水泉澳邨居民提供機場巴士服務；
- (c) 他反對削減 81C 號線的班次；
- (d) 他要求 83X 號線立即增加班次；
- (e) 他要求重組 682B 號線，覆蓋更多地區，並提供全日服務，以擴大客源；以及
- (f) 他要求重組 287X 號循環線，以改善脫班問題。

27. 鄭則文先生的意見綜合如下：

- (a) 現時 87K 號線的需求殷切，也有脫班問題，因此他反對削減班次；
- (b) 他詢問 40X、43X 和 89D 號線的脫班原因，要求運輸署和巴士公司正視問題；
- (c) 他指出已落實的 286C 號線全日服務，至今尚未實施；以及
- (d) 他希望運輸署或巴士公司提供 86C 號線的客量資料，以評估其效能。

28. 曾素麗女士的意見綜合如下：

- (a) 現時 87K 號線的需求殷切，也有脫班問題，因此她反對削減班次；

- (b) 她指出上年度的巴士路線計劃，已落實 286C 號線於二零一八第四季提供全日服務，要求運輸署和巴士公司盡快實施，以回應訴求；
- (c) 她要求 980X 號線增加班次，長遠應提供全日服務；
- (d) 她要求 X89D 號線增加下午回程班次，並延長服務時間至晚上八時；
- (e) 她要求 85X 號線增加上午特別班次，由烏溪沙站或利安邨開出；以及
- (f) 她詢問巴士服務脫班的原因。

29. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 他希望九巴重新考慮 49X 號線於大河道設站；
- (b) 他反映 281A 號線回程服務的需求殷切，居民於九龍難以登車，希望九巴改善問題；
- (c) 他認為 82P 號線於下午四至八時的回程班次由鑽石山站開出，大大縮短了候車時間。此外，因應綠怡雅苑入伙和沙田至中環線(沙中線)通車，他希望該線提供全日服務；
- (d) 他要求九巴兌現承諾，盡快實施 82C 號線全日服務；
- (e) 就 A41 號線計劃延伸至黃泥頭開出，他會與運輸署和九巴共同努力，解決黃泥頭總站問題，期望盡快落實相關安排，免受其他因素影響；

- (f) 他建議 240X 號線改為循環線，到達美孚站後經尖山隧道(尖隧)往紅梅谷路，以善用資源，並把影響減至最低；
- (g) 鑑於 980A 號線路線迂迴，他建議九巴將來試行新路線後，因應意見修改路線，以免浪費資源；
- (h) 他指出 89S 號線傍晚班次疏落，其車輛調配很大程度受九龍東交通情況影響，希望九巴改善；
- (i) 巴士公司應於大隧轉乘站提供更廣泛的轉乘優惠，覆蓋往返區內外的巴士路線；以及
- (j) 他反映九巴因車長人手不足而導致脫班的情況頻密，要求九巴改善。

30. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (a) 自港珠澳大橋香港口岸(大橋口岸)開通後，沙田區對繞經大橋口岸的機場巴士服務需求殷切，但本年度的巴士路線計劃未有措施應對，他認為應設兩條機場巴士路線，分別服務沙田東和沙田西。此外，因應駿洋邨的落成，他建議在該區擬建的公共運輸交匯處設置機場巴士總站，途經禾輦邨、瀝源邨和大圍後，經尖隧往機場；以及
- (b) 新增火炭往西灣河的巴士服務路線迂迴，他建議該線駛至美田路後，直接經獅子山隧道(獅隧)公路連接大隧，並提供全日服務，以應付實際需求和提高效益。

31. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 火炭的巴士服務不足，她一直爭取機場巴士服務由樂景街直達機場和大橋口岸。此外，因應火炭

區內公私營房屋相繼入伙，她要求全面檢討和新增火炭區的巴士路線，由樂景街和火炭工業區開出，經尖隧和西區海底隧道(西隧)，往返中環、金鐘和灣仔等地區；

- (b) 她詢問 798 號線何時增加由火炭開出的班次；
- (c) 新增由火炭往西灣河的巴士服務的車程長達 90 分鐘，情況並不理想，她建議分拆為兩條路線，其中一條由火炭開出，並途經碩門邨；以及
- (d) 她要求運輸署敦促巴士公司落實符合居民實際需要的路線。

32. 趙柱幫先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求 982X 號線下午回程的總站延伸至灣仔，並增加班次和延長服務時間；
- (b) 他要求增加 47X、80X、287X、81K、249X 和 240X 號線在繁忙時間的班次，以應付需求。他特別指出需檢視 47X 和 80X 號線的班次，以免多個班次同時到站而浪費資源；
- (c) 他指出 682B 號線原定於去年提供全日服務，但因服務時間和乘客量不足而未能實施。他詢問新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)可否調整路線，設立更多站點以增加客源，為全日服務提供條件；以及
- (d) 新增的 A42 號線路線迂迴，部分路線與 E42 號線重疊。他詢問會否改善路線，以及新增該路線，會否導致削減 A41 和 E42 號線的資源。

33. 丁仕元先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署的文件表示，會削減 87K 號線的資源，以加強 274P 號線的服務，而 87K 號線的班次亦會因此而延長 2 至 4 分鐘。他詢問九巴能否確定涉及削減班次的乘客都是前往大埔，而運輸署又是否同意此做法。他舉例指出，287D 號線分享了 87D 號線的資源後，87D 號線的班次反而加密了。他認為 87K 號線的計劃欠缺數據支持；以及
- (b) 據他了解，自去年一名兼職車長發生嚴重交通意外後，九巴已沒有聘用兼職車長。因應車長因病缺勤等因素，導致巴士服務有脫班現象，他詢問九巴會否重新聘用兼職車長，還是有其他人手安排。

34. 主席因事暫時離開會議室，由副主席暫代職務。

35. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

- (a) 他反映 E42 號線駛至海福花園時，居民已難以登車。他認為新增的 A42 號線路線迂迴，擔心駛至顯徑邨時，居民同樣難以登車。他亦指出 A42 號線車程長、車資高和落實時間遲；
- (b) 他要求增加 985 號線下午回程的班次。另外，他表示 985 號線中環街市站位於公廁外，候車乘客須忍受難聞氣味，希望九巴改善；
- (c) 他詢問 81S 號線可否延長至佐敦或尖沙咀；以及
- (d) 巴士公司指需待沙中線通車後，才可討論其他相關路線，他認為此舉即表示巴士公司雖認為鐵路取去其客源，但仍配合鐵路發展。

36. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為本年度的巴士路線計劃未能配合大橋口岸的開通。如機場巴士 A 線是提供較便捷的往返機場服務，他詢問部分 A 線需繞經大橋口岸有否違反規定。他指出 A41 號線由機場開出時已相當擠逼，大橋口岸的乘客難以登車；
- (b) 他建議 82B 號線由美松苑延伸至銅鑼灣山山上開出，並途經新田圍邨，以充分利用資源；
- (c) 現時 249X 號線由博康邨開出時已相當擠逼，沙田市中心的乘客難以登車。該路線於上午八時十五分後改為每 30 分鐘 1 班，對上班乘客造成不便。他要求改善上午班次，並建議加強下午的回程服務；以及
- (d) 他反映 89 號線於繁忙時間有脫班問題，要求巴士公司正視和改善。

37. 主席返回會議室。

38. 陳兆陽先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求增加 982X 號線下午的回程班次，並延長服務時間；
- (b) 他反映 80X 號線於上午時有“飛站”情況，要求九巴處理。他又指出需檢視其班次，以免多個班次同時到站而浪費資源；
- (c) 他認為 A42 號線待二零二零年第四季才開辦太遲，並詢問其車資為何高達 27.7 元。他指出該路線迂迴，詢問會否改善，以及開辦後會否削減 A41 和 E42 號線的資源；

- (d) 81K 和 288B 號線於上午繁忙時間的需求殷切，他要求密切監察其班次；以及
- (e) 雖然公共運輸以鐵路為骨幹，但巴士服務仍相當重要，因此他要求巴士公司維持應有的服務水平。

39. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 本年度的巴士路線計劃未有新增馬鞍山寧泰路一帶的服務；
- (b) 他要求 682A 號線盡快增加班次；
- (c) 他要求 981P 號線下午回程總站延伸至灣仔，長遠提供全日服務；
- (d) A41P 號線的需求殷切，因應大橋口岸開通和機場第三跑道日後啟用，他要求增加班次以應付需求；
- (e) 他要求盡快實施上年度的巴士路線計劃落實的將軍澳往返馬鞍山的服務，並途經寧泰路；
- (f) 現時 281X 號線在上午十時前不經沙田和大圍，車程較便捷，因此他建議 81C 號線在上午十時後不經沙田和大圍，並由專線小巴 803 號線開辦特別線，填補馬鞍山居民往返大涌橋路一帶的需要；以及
- (g) 他希望 286C 號線開辦特別班次，途經寧泰路往返長沙灣。

40. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 他反映 985 號線中環街市站位於公廁外，候車乘客須忍受難聞氣味，且位置狹窄，候車情況混亂。他建議把該站移前，並要求延長下午回程服務的時間，長遠應提供全日服務；
- (b) 上年度的巴士路線計劃建議分拆 985 號線為 985A 和 985B 號線，但至今尚未實施，因此他詢問其進度和安排如何；
- (c) 他樂見新增 A42 號線途經大圍往機場，但詢問為何其車資較 A41 號線高，並認為路線迂迴，站點較後的“六美區”居民難以登車。他詢問實施 A42 號線和削減 E42 號線的資源會否同時進行，並詢問運輸署會否再作評估，以及提早實施 A42 號線；
- (d) 新增由火炭往西灣河的巴士服務路線迂迴，他希望巴士公司檢討；
- (e) 他反映 286X 號線的回程班次經常滿座或有脫班問題，希望巴士公司改善；以及
- (f) 他希望巴士公司參考委員就 82B 號線改善服務的建議，以充分善用資源。

41. 許銳宇先生的意見綜合如下：

- (a) A42 號線的實施時間太遲，並詢問其車資為何高達 27.7 元，認為應參考 A41 號線的車資 22.3 元；
- (b) 985 和 982X 號線的需求極之殷切，因此增加下午回程班次刻不容緩；

- (c) 大圍仍未有直達九龍東和港島東的巴士服務；
- (d) 就於新翠邨巴士總站和新田村站安裝座椅，他曾去信運輸署，要求於第一階段計劃安裝兩至三排座椅，並獲相關人員回覆指將會動工，但至今尚未安裝。他表示如工程在本年三月底仍未展開，他會投訴運輸署相關人員；以及
- (e) 現時 80K 號線由大圍站往新翠邨巴士總站的車資為 4.7 元，他建議調低其車資，以吸引例如金獅花園二期和景田苑的居民乘搭，達至分流和增加乘客量的效果。

42. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 本年度的巴士路線計劃較少涉及馬鞍山；
- (b) 他要求 980X 和 981P 號線提供全日服務，並延長至灣仔或銅鑼灣，以應付沙田、馬鞍山和烏溪沙居民往返港島的需求；
- (c) 他表示居民乘坐 680X 號線接駁其他路線往灣仔較便捷，因此反對削減班次；
- (d) 他樂見 682X 號線新增下午回程服務；
- (e) 他希望改善 682 號線略嫌迂迴的路線；
- (f) 他要求改善 682A 號線的下午回程服務，以更直接的路線接載居民返回馬鞍山、烏溪沙和泥涌；
- (g) 86P 和 87E 號線的需求殷切，因此他要求改善服務和路線，以便利居民往返烏溪沙、沙田和油尖旺；

- (h) A41P 號線的需求殷切，因此應增加班次，並安排重新途經雅典居。他並指出，A41P 號線和深宵機場巴士 NA40 號線的服務時間之間存在數小時的真空期，希望運輸署和龍運巴士有限公司(龍運)處理；
- (i) 他認為應重組沙田區機場巴士路線，以應付城門河兩岸居民對機場巴士服務的需求。他樂見新增 A42 號線覆蓋水泉澳邨和顯徑邨，但認為應新增更多機場巴士路線，以達至分流效果，以免個別路線過於迂迴；
- (j) 他反映 40X 號線路線迂迴，在周六、日的脫班問題尤其嚴重；
- (k) 他反映 99 和 299X 號線不時有脫班情況；
- (l) 他要求增加 89D 和 X89D 號線下午繁忙時間的回程班次；
- (m) 他要求加強 89S 號線的服務，以便利烏溪沙居民往香港恒生大學和威院一帶；
- (n) 他要求 85X、86C 和 286C 號線於烏溪沙設站；
- (o) 他要求運輸署盡快實施上年度的巴士路線計劃已落實的烏溪沙往將軍澳的巴士服務；
- (p) 他反映烏溪沙居民對往西九龍站巴士服務有需求，亦認為 274P 號線服務是好的；以及
- (q) 他要求加強 N287 號線的服務。

43. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

- (a) 隨着香港科學園發展，82C 號線的需求不斷增加。上年度的巴士路線計劃已落實兩班下午回程服務，但至今尚未實施。他要求九巴增加該路線的上午班次，以及盡快實施下午回程服務，以便利廣源邨居民往返香港科學園，而無須於沙田市中心和火炭轉車；
- (b) 他詢問新巴城巴有關 682C 號線的乘客量。如該路線的乘客量上升，他希望可增加繁忙時間的班次；以及
- (c) 隨着服務需求上升和大橋口岸開通，他建議龍運重組沙田區的機場巴士路線，分別服務馬鞍山、廣源邨至沙田東，以及沙田市中心(經尖隧)，以達至分流效果，個別路線亦不用過於迂迴。

44. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 當日運輸署抽調五個 87D 號線班次，改由錦英苑開出，途經較快捷的馬鞍山路而不經亞公角街。然而，隨着馬鞍山路日益繁忙，途經該路或亞公角街的車程已相若。本年度的巴士路線計劃安排 87D 號線部分班次重新途經亞公角街，卻影響了原本較快捷的班次。他建議把原有較快捷的班次改經亞公角街和沙田路，以糾正問題；
- (b) 就調配 81C 和 281B 號線的資源至 980A 號線，他表示九巴不時會因人手問題而抽調 281B 或 281X 號線的班次，導致 81C、281B 和 281X 號線出現脫班情況，因此他建議九巴應先穩定該些路線的班次；

- (c) 就調配 87K 號線的資源至 274P 號線，他指出大學站如有交通擠塞，87K、87S 和 289K 號線很容易脫班，因此認為 87K 號線沒有多餘資源調撥給 274P 號線，他並建議先整理 87K 號線的時間表；
- (d) 他指出自 A41P 號線改經寧泰路後不經源禾路，而新增的 A42 號線則未有途經火炭和源禾路。他詢問如何整合 A41、A41P 和 A42 號線，以覆蓋最多的地區。他續表示，龍運應就制定 A42 號線提供多個路線方案，並重新檢視整體網絡，使未有機場巴士服務的地區受惠，亦可考慮安排特別班次服務大橋口岸的乘客；
- (e) 就 982X 號線延伸至灣仔或銅鑼灣，他建議巴士公司可考慮在灣仔消防局對面的巴士專線或較前的路旁位置，或在銅鑼灣摩頓臺和棉花路巴士站設置起步點。他認為直接由灣仔或銅鑼灣開出，可免受軒尼詩道東行線的交通擠塞影響；以及
- (f) 新增火炭往港島東的巴士路線在沙田區行車時間太長，會減低其競爭力，因此他建議運輸署分拆路線，並提供切實可行、具競爭力的巴士服務。

45. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 大橋口岸和高鐵等重要基建啟用後，影響了沙田區交通運輸的格局。他舉例指，沙田居民過往主要依靠東鐵線經羅湖和落馬洲口岸前往內地，現時的選擇多了，並影響着巴士服務的規劃。他要求運輸署和巴士公司就市民的乘車模式和巴士客量的變化，制定具前瞻性的巴士服務；以及
- (b) 他指出新增的機場巴士路線未有覆蓋火炭，運輸署應盡快研究覆蓋整個沙田區的機場巴士服

務，為居民提供更便捷的路線來往機場。

46. 主席的意見綜合如下：

- (a) 運輸署於會議前曾就本年度的巴士路線計劃約見交運會委員，然而，署方在初步諮詢委員意見後，未有修改原有計劃。他舉例指出，馬鞍山 11 位區議員都反對削減 87K 號線的車輛數目，但署方仍未修改有關計劃。他反映 87K 號線已存在班次不足和脫班問題，署方和巴士公司理應正視，因此他強烈抗議削減該路線的資源，並表示該路線深受前往大學站的馬鞍山居民歡迎。署方和巴士公司應交代計劃調配該路線資源至 274P 號線的原因；
- (b) 雖然 980X 號線增加了班次，但有兩個下午回程班次需由金鐘繞經灣仔再行走西隧，他詢問署方有否評估增加了的行車時間。他指出，980X 號線優點在於能在短時間內往返馬鞍山，其需求殷切，理應提供全日服務。而灣仔已有 681 號線往返馬鞍山，因此他反對 980X 號線繞經灣仔；以及
- (c) 上年度的巴士路線計劃已落實 286C 號線實施全日服務，但本年度的巴士路線計劃卻未有提及，因此他要求運輸署和巴士公司交代。

47. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)呂曉暉女士的回應綜合如下：

- (a) 她備悉委員對 A42 號線的路線、行車時間和班次的意見。在制定路線時，署方考慮了不同方案，務求覆蓋未有機場巴士服務的地區。至於整合沙田區 A 和 E 線機場巴士，她表示大規模重組會影響現有乘客和站點，署方會仔細研究；

- (b) 巴士公司會密切監察 982X 和 985 號線的運作，適時增加班次和延長服務時間。雖然現時只提供上、下午繁忙時間服務，但巴士公司會因應需求增加班次；
- (c) 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；
- (d) 巴士公司會檢視 86 號線的需求，如情況不許可，會考慮改由其他路線調配資源，以加強 240X 號線的服務；
- (e) 在制定火炭往港島東的巴士路線時，署方希望為火炭、大圍和“四美區”等提供服務。她備悉委員對該建議路線的意見，署方會仔細檢視其安排；
- (f) 上年度的巴士路線計劃已落實 286C 號線實施全日服務，並把總站移至南昌站。巴士公司正安排有關服務，預計於一至兩個月內實施相關安排；
- (g) 就 87K 和 274P 號線的調配安排，巴士公司評估現時大部分乘搭 87K 號線的乘客是前往大埔方向，故巴士公司建議此資源調配安排。她表示如委員不接受方案，運輸署會與巴士公司再作研究；
- (h) 就碩門邨的交通配套，682D 號線將於二月二十五日開辦，她明白單靠安明街巴士站提供的巴士服務不足以應付需求。她指出現時不少碩門邨居民都會前往小瀝源路乘搭其他路線，例如區內 82K 和 83K 號線、85X 和 89C 號線往九龍，以及 680 號線系列和 980A 號線往港島等。因應碩門邨二期入伙，巴士公司會密切監察需求，適時增加班

次；

- (i) 就委員認為 43P 號線不應途經交通繁忙的大學站，她表示會檢視大學站巴士站的使用情況，有需要時會再作調整。她補充指 43P 號線不經大涌橋路，目的為改行更快捷的路線；
- (j) 就其他路線的服務和脫班等問題，她表示署方人員和巴士公司會繼續監察巴士服務的日常運作，有需要時會調整班次；
- (k) 就 980X 號線由金鐘開出後繞經灣仔，她解釋指，考慮到總站需要有合適的空間作為車長的休息室和停泊車輛，現階段較難在灣仔覓得合適的地點作為該路線的回程起步站。因此，署方計劃在不影響現有服務的情況下，增加 980X 號線兩個下午回程班次途經灣仔往西隧。而該兩個班次繞回金鐘時會停靠海富中心，金鐘的乘客可選擇在該站登車。署方會因應試行的效果，就西隧路線回程於灣仔提供服務再作考慮；
- (l) 985 號線分拆預計於本季內實施；
- (m) 她備悉委員對開辦馬鞍山往新界西和西九龍站巴士服務，以及增加 38B 號線上、下午繁忙時間來回班次的訴求；
- (n) 就上年度已落實的馬鞍山往將軍澳巴士服務，運輸署在完成營辦商遴選工作後，會盡快實施有關服務；以及
- (o) 她備悉委員對 980A 號線班次和路線的意見，並表示留意到該路線的乘客量上升，日後會增加較早的班次，以配合居民在港島區的上班時間。

48. 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) 他備悉委員要求 286C 號線提供全日服務的意見，並表示署方在處理巴士公司提交調整服務的申請時，有責任做好把關工作。他指出，286C 號線的服務調整不單是延長服務時間，同時亦需處理青沙公路的轉乘安排，九巴提交的申請需謹慎調整班次。至於可否在一至兩個月內實施，則視乎九巴提交的申請能否滿足上述要求；
- (b) 他留意到九巴負責日常運作的人員近期未有出席交運會會議，希望九巴檢討派員出席會議的安排，以便運輸署和巴士公司可以一同聽取委員提出的意見，從速解決問題；以及
- (c) 他希望巴士公司在制定巴士路線計劃時，檢視目標落實日期的可行性，以免委員和公眾有錯誤的期望。

49. 九巴交通策劃及公共事務部主管林子豪先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴會整體檢視轉乘優惠和劃一區內分段收費等事宜，以充分利用資源；
- (b) 自二零一七年起，九巴車隊全為低地台巴士；
- (c) 脫班問題主要源於人手短缺和路面擠塞，而近期因季節性因素，人手較短缺，以致班次不穩問題較明顯。為符合工時指引，九巴需招聘人手以維持服務水平。九巴已展開半職車長招聘工作，半職車長每天工作 6 小時，而福利與全職車長相同，期望可吸納新血；

- (d) 因應市民關注兼職車長會否因要顧及正職而令車長工作受到影響，他指自去年三月起，九巴已停止招聘兼職車長。現時，在保證兼職車長不會因正職而影響車長工作後，部分車長已復工。他指出，九巴會致力處理脫班問題，期望情況得以改善；
- (e) 他表示無論九巴車務人員有否出席會議，在席的九巴代表都會向相關人員清楚轉達委員和運輸署的意見；以及
- (f) 九巴會繼續探討和改善巴士服務。

50. 九巴高級主任(交通策劃)李凱翔先生的回應綜合如下：

- (a) 鑑於大學站和澤祥街在繁忙時間較多車，九巴會與運輸署商討是否所有 43P 號線都需繞經大學站。他表示九巴會維持 87K 和 289K 號線等途經大學站路線的班次穩定；
- (b) 現時 274P 號線在上午繁忙時間設有三個班次，新增班次會分別設於原有班次之前和之後，而由 87K 號線調配的班次並非該路線最繁忙半小時的班次，以免影響在繁忙時間乘搭 87K 號線的居民。他表示部分 87K 號線乘客會轉乘東鐵線往大埔墟和太和站，再轉乘大埔區內的巴士路線，因此認為增加 274P 號線班次有助省卻乘客的轉乘次數和行車時間。他預計部分 87K 號線乘客轉乘 274P 號線後，274P 號線會有更多乘客量。他續指出，274P 號線增加至五輛車後，將有助日後提供全日服務；
- (c) 現時 87D 號線上午班次分為三種：第一種由錦英苑開出，不經馬鞍山市中心和耀安邨，但繞經亞

公角街和大涌橋路；第二種由錦英苑開出，不經馬鞍山市中心、耀安邨、亞公角街和大涌橋路；第三種由馬鞍山市中心開出，不經亞公角街但繞經大涌橋路。方案建議把第二種班次繞經亞公角街，雖然部分現有乘客會受行車時間延長影響，但因班次增加，候車時間會相對縮短。九巴對聆聽意見持開放態度，並會研究與其他路線整合的可行性；

- (d) 就新增 980X 號線兩個下午回程班次繞經灣仔，他指出有關安排不會影響現時八班由金鐘開出，直接經中環和西隧往馬鞍山的下午回程班次。至於新增班次的起點、路線和站點，九巴會持開放態度與運輸署和新巴城巴商討；
- (e) 因近月車長人手短缺，他承認部分已落實的計劃需延遲實施。就 82C 號線回程服務、286C 號線全日服務和 985 號線分拆，他預計於本年第二季初實施，確實日子會盡快公布；
- (f) 就調配 86 號線的資源至 240X 號線，九巴會檢視 86 號線的需求。有需要時，九巴會與運輸署商討可否改由其他路線調配資源；
- (g) 他表示 85X 號線會安排特別班次由烏溪沙開出，而 X89D 號線的回程班次由現時 3 班增至 5 班，須視乎需求再作調整。至於調整西隧過海巴士 980X、981P、982X 和 985 號線的服務，九巴需因應需求和乘車模式，以決定增加班次和延長服務時間；以及
- (h) 他備悉委員對 38B 號線提供沙田往荃灣巴士服務、980A 號線的路線和回程服務、47X 號線由新田圍邨開出的特別班次，以及 81C 號線減少班次等意見，九巴會再詳細研究。

51. 龍運一級策劃及支援主任羅耀華先生的回應綜合如下：

- (a) 在制定 A42 號線時，龍運考慮了沙田區人口分布、道路設計和總站設施等因素，並在路線便捷與站點覆蓋之間作出平衡，以盡量滿足居民需要。A42 號線的車資按車費等級表釐定，他備悉委員的意見。由於新增服務涉及增加五輛車，亦需因應機場發展而騰出資源，因此暫定於二零二零年第四季實施，龍運會檢視可否提早；
- (b) 龍運會研究提供機場巴士服務覆蓋火炭和源禾路等地區的可行性。至於以城門河兩岸為基礎重組路線的建議，他指出相關建議會影響現有乘客，例如增加行車時間等，因此需謹慎處理；
- (c) 就 A41 號線總站延伸至黃泥頭，龍運會繼續跟進黃泥頭總站泊位空間的問題；
- (d) 按龍運開辦機場巴士 A 線的經驗，新增 A 線後，區內 E 線的乘客量會有所調整，因此龍運會因應 A42 號線實施後的運作情況，適度調配 E42 號線的資源，以加強 A41 或 A42 號線的服務；
- (e) 就大橋口岸的本地公共交通安排，龍運會與運輸署就現有服務和未來規劃保持緊密溝通，為市民提供更完善的巴士服務；
- (f) A41P 號線已於去年加強早上繁忙時間往機場方向的班次，由每 30 分鐘 1 班調整至每 20 分鐘 1 班。他備悉委員對該路線上午繁忙時間班次和站點安排的意見，龍運會密切監察其運作情況；以及

- (g) NA40 號線在過去兩年都有增加班次。因應機場乘客需求的轉變，龍運會研究延長該路線的服務時間。

52. 新巴城巴策劃及車務編排經理黃漢中先生的回應綜合如下：

- (a) 就過海巴士 980X、982X、985、682A、682C 和 682D 號線，新巴城巴會密切監察其運作情況，因應需求加強服務；
- (b) 就 682C 號線的乘客量，新巴城巴曾於農曆新年前統計，該線在平日下午回程首班車的最高客量約 80 人；
- (c) 新巴城巴會與運輸署商討先實施 798 號線改經源禾路，之後再延長路線至本年年底才入伙的駿洋邨。至於加強該路線由火炭開出的服務會同步實施；
- (d) 980A 號線近期的乘客量有明顯增長，新巴城巴需謹慎評估改道建議對乘客的影響；
- (e) 新巴城巴會與運輸署商討擴大 682B 號線的服務範圍，為實施全日服務提供條件；以及
- (f) 就 980X 號線新增兩個班次繞經灣仔，他指出灣仔和銅鑼灣的巴士總站已飽和，如在路旁設置巴士總站，由於巴士由車廠前往起點途中會受繁忙的交通情況影響，如預留時間鬆動，巴士需在路旁起點停候較長時間，阻礙該處交通；如預留時間緊迫，則未必可準時由起步點開出，因此較難在路旁設置巴士總站。有見及此，安排 980X 號線兩個班次由金鐘東巴士總站開出後繞經灣仔，由於有空間可讓巴士作停留而不阻礙交通，

可確保班次的穩定性。而且，980X 號線在灣仔的部分站點與 681 號線相同，為由灣仔返回馬鞍山的乘客提供多一個選擇。金鐘的乘客可待班次返回海富中心站時才登車，而有關安排不會影響現時由金鐘開出的下午回程班次。

53. 新巴城巴總公眾事務主任鍾佩怡女士的回應綜合如下：

- (a) 她感謝委員對區內的新巴士服務提供寶貴意見，新巴城巴一直有密切留意委員對沙田及馬鞍山區巴士服務的訴求，在資源許可的情況下，有需要時調配資源，以提供適切的巴士服務；以及
- (b) 她備悉委員對火炭區的新巴士服務的關注，例如火炭往西灣河和白石角往灣仔會展的新路線，又如上年度巴士路線計劃中馬鞍山往來調景嶺的新路線的關注，新巴城巴會積極研究，為市民提供合適的巴士服務。

54. 主席因事暫時離開會議室，由副主席暫代職務。

55. 副主席請委員備悉陳國強先生已返回會議室，並取消其請假申請。

56. 副主席詢問委員，是否同意處理黃宇翰先生提出的臨時動議。

57. 委員同意討論黃宇翰先生提出的臨時動議。

58. 黃宇翰先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會支持龍運巴士有限公司擬增機場巴士線改善大圍區服務；同時促請全面重組沙田區機場巴士路線，覆蓋更多地區，為更多沙田居

民提供機場巴士服務。”

董健莉女士和議。

59. 主席返回會議室。

60. 主席詢問委員，是否同意通過第 58 段的臨時動議。

61. 委員一致通過第 58 段的臨時動議。

62. 主席詢問委員，是否同意處理龐愛蘭女士提出的臨時動議。

63. 委員同意討論龐愛蘭女士提出的臨時動議。

64. 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運輸署增加巴士線直接由火炭樂景街往返機場/港珠澳大橋香港口岸，以及增加經尖山隧道、西隧往返中環、金鐘及灣仔。”

余倩雯女士和議。

65. 主席詢問委員，是否同意通過第 64 段的臨時動議。

66. 委員一致通過第 64 段的臨時動議。

67. 主席詢問委員，是否同意處理他提出的臨時動議。

68. 委員同意討論李世榮先生提出的臨時動議。

69. 李世榮先生提出以下臨時動議：

“大學鐵路站是馬鞍山居民主要依靠的鐵路站之一，馬

鞍山居民前往大學鐵路站均需乘坐 87K 等巴士路線。因此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈反對運輸署巴士路線發展計劃提出削減 87K 巴士路線服務車輛數目的建議，並要求加密繁忙時間班次，以滿足龐大的需求。”

李子榮先生和議。

70. 主席詢問委員，是否同意通過第 69 段的臨時動議。

71. 委員一致通過第 69 段的臨時動議。

72. 容溟舟先生表示為免 980X 號線由金鐘開出後，東行繞經灣仔時受交通擠塞影響，他建議直接由灣仔開出。既然巴士公司提出了在灣仔或銅鑼灣設置起步點的難處，他建議運輸署、巴士公司和交運會再另行商討合理可行的安排。

73. 呂曉暉女士回應表示歡迎委員就 980X 號線下午回程總站提出意見，若委員就相關安排有其他具體建議，運輸署和巴士公司會積極研究。

74. 主席希望運輸署在落實、擱置或更改巴士路線計劃提出的建議前先諮詢交運會。

運輸署二零一九年部門周年計劃

(文件 TT 5/2019)

75. 運輸署代表簡介文件內容。

76. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 文件未有處理沙田區泊位不足和嚴重違泊的問題。他認為運輸署應在文件中提出增加不同類型車輛泊位的方案；以及

- (b) 車公廟路迴旋處曾採取改善措施如改劃道路標記等，他詢問運輸署有否驗證成效，以及有否研究進一步的改善措施如安裝交通燈等。

77. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 她詢問數項於去年完成地區諮詢的工程何時會展開，包括安平街和安麗街安裝交通燈、安心街增設電單車泊位、改善鄉議局大樓巴士站排隊位置，以及安麗街與大涌橋路交界增劃黃格標記。另外，她又詢問大涌橋路道路安全改善工程的內容；
- (b) 石門將劃分為兩個選區，人口超過 3 萬，而工商貿區持續發展，人流增加。她認為運輸署應考慮在區內增設公共運輸交匯處作為巴士總站，亦方便巴士公司規劃石門的巴士服務；
- (c) 現時有五條巴士路線以安明街為總站，她詢問安明街是否有條件設置一個正式的巴士總站，以增加可停靠的巴士數量；以及
- (d) 她認為現時石門工商貿區的私營停車場時租昂貴，運輸署應考慮增設公營停車場，以紓緩區內的違泊情況。

78. 唐學良先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署未有積極推動環保公共車輛如電動巴士等，相關工作較其他地區落後，政府應更為積極推動；
- (b) 就車公廟路迴旋處改善措施，他詢問運輸署有否檢視交通意外數字。他表示有駕駛者反映該處的設計和道路標記存在安全問題，署方應作檢討；

- (c) 大圍站公共運輸交匯處和車公廟路迴旋處在下午七時左右經常交通擠塞，他詢問運輸署有否改善措施；以及
- (d) 大圍區商用車輛泊位不足，導致違泊問題嚴重，因此他要求運輸署增加車位。

79. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 就因應東華三院水泉澳小學校舍設於美林邨而開辦水泉澳邨往美林邨的特別班次，她要求運輸署提供更多資料，包括提供服務的公共車輛類別、在美林邨的泊車位置和班次時間等；
- (b) 她詢問運輸署如何推動營運商加快更換十九座小巴，以紓緩居民的乘車情況；
- (c) 就車公廟路迴旋處的改善工程，她詢問安裝交通燈的可行性；以及
- (d) 大圍的交通擠塞問題嚴重，她要求運輸署處理和改善。

80. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 沙田區的大型車輛泊位不足，運輸署應提出增加相關泊位的計劃；以及
- (b) 就為長者和殘疾人士安裝延長閃動綠色人像燈號時間的智能裝置和交通燈號倒數裝置，他詢問運輸署有否計劃於沙田區內安裝相關裝置。

81. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 沙田區的大型車輛泊位不足，運輸署應提出前瞻性建議，如研究智能或地下停車場等；
- (b) 就車公廟路迴旋處意外頻生，運輸署應考慮安裝交通燈；
- (c) 運輸署應在沙田區試驗交通燈號倒數裝置，以便長者安全過路；以及
- (d) 他認為工作計劃應包括改善沙田區單車徑和增加單車泊位。

82. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為於西沙路近恆德街、恆德街近大水坑南路增設電單車泊位，將有助紓緩寧泰路一帶泊位不足的問題，並希望盡快展開工程；
- (b) 他支持擬開辦沙田黃泥頭至大埔運頭塘邨新專線小巴路線。諮詢期間，他曾反映該建議路線迂迴，而且站點太多，錦泰苑的居民將難以登車，因此他建議分拆路線，當局並應考慮調低車資、設分段收費，以及途經大埔中心和廣福邨；
- (c) 馬鞍山西沙路近恆安邨的迴旋處交通意外頗多，他建議運輸署研究把慢線改為左轉專用線道，讓車輛可直接轉左而無須等待迴旋處的车辆駛過；以及
- (d) 他要求運輸署和巴士公司考慮為寧泰路一帶的巴士站安裝預計到站時間顯示屏和座椅。

83. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問運輸署沙田區需增加多少泊位才足夠，以及署方在規劃上會否優先增加商用車輛泊位；以及
- (b) 他詢問沙田區有否道路已超出負荷，運輸署有否解決方案。就車位不足和路面擠塞，署方會否從政策上限制私家車的數量，以減少路面車輛的數量，紓緩交通擠塞的情況。

84. 李子榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議運輸署與警方合作，成立研究中心，分析交通意外的成因、評估交通黑點和提出補救措施如改良道路設計或標記等。當局應作長遠規劃，利用資料數據，採取針對性措施以減少意外；以及
- (b) 他建議運輸署和香港鐵路有限公司(港鐵)善用馬鞍山鐵路沿線天橋底的空間作多元化用途，如增加不同類型的車輛泊位等。

85. 林松茵女士的意見綜合如下：

- (a) 沙田區內許多臨時停車場被收回發展，導致商用車輛包括小巴泊位不足，加劇違泊問題和增加經營成本。就此，她詢問運輸署如何協助專線小巴營運商，以維持專線小巴服務正常運作，以及署方有否研究改建公營停車場或推動智能泊車，以增加泊位；
- (b) 她詢問大圍站公共運輸交匯處的改善工程會於何時和如何進行。她反映大圍站 803K 號線小巴站候車乘客甚多，排隊情況混亂，詢問署方會如

何改善；

- (c) 現時沙中線未有確實通車日期，運輸署未有規劃相關公共運輸服務。她詢問署方就沙中線通車會有何交通安排；以及
- (d) 因應人口老化，運輸署應規劃公共運輸服務包括巴士和小巴等，以便市民前往區內的醫療機構和療養院。

86. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 大圍站公共運輸交匯處的交通繁忙，出口形成“樽頸”位置，巴士經常因交通擠塞而未能駛出，導致班次延誤。就此，他詢問運輸署會如何改善；以及
- (b) 他反映服務“六美區”的專線小巴 63 系列路線班次不足，而且車輛陳舊，他詢問何時會安排更換為十九座小巴。

87. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 因應沙田區人口和車輛數目日漸增加，運輸署應增加編制人手；
- (b) 他認為運輸署和巴士公司應致力做好沙田區巴士服務的規劃，以達至分流效果和避免路線迂迴；
- (c) 他支持加強烏溪沙白石的專線小巴服務。因應星漣海和雲海等新屋苑相繼落成，他要求盡快落實 807X 號線往大學站的服務。另外，他又要求盡快落實 810A 號線由烏溪沙往沙田市中心，並提供全日服務。他反映烏溪沙居民對巴士和專線小巴

服務往大學站、沙田市中心以至油尖旺的需求殷切，因此他希望運輸署加強相關服務；以及

(d) 他要求於馬鞍山增加商用車輛和電單車泊位。

88. 主席因事離開會議室，由副主席暫代職務。

89. 程張迎先生反映現時大圍站公共運輸交匯處問題重重，包括的士胡亂停泊、巴士車道使用率不高，以及違泊嚴重等。而於晚上約六至七時許，該交匯處和車公廟路迴旋處一帶的交通非常擠塞，因此他詢問該交匯處的改善工程有何具體安排。他建議善用該交匯處近新翠邨的出口，讓車輛包括私家車駛出車公廟路，以紓緩擠塞情況。

90. 副主席的意見綜合如下：

(a) 就安裝預計到站時間顯示屏，他詢問該項目以政府配對基金形式推行，工程進度未如理想，運輸署可否提供相關時間表。至於有關增設巴士站座椅，他認為巴士公司應與相關區議員協調，以配合候車乘客的情況和排隊安排；

(b) 他詢問欣安邨巴士站增設上蓋工程會於何時展開；

(c) 就開辦沙田黃泥頭至大埔運頭塘邨新專線小巴路線，他認為分拆路線並提供全日服務或會導致乘客量不足，因此建議增加彈性，在繁忙時分拆路線，而其餘時間則容許營運商按乘客量自行決定；

(d) 他歡迎專線小巴 807 和 810 系列路線延伸至白石。他指出，807 系列路線在重組後，有欣安邨居民反映在繁忙時間服務有所改善，但在其餘時間則較難登車往大學站，希望運輸署和營運商商

討改善方法；

- (e) 道路工程和臨時交通安排需要運輸署、警方、房屋署等不同部門協調相關工作，他要求部門及早就相關事宜與地區人士溝通，以確保工程順利進行；以及
- (f) 他歡迎於大水坑南路附近增設電單車泊位，但他指出電單車泊位很多時被棄置車輛佔用，運輸署、地政總署、警方等相關部門應採取聯合行動加強清理，讓真正用家受惠。

91. 王虎生先生表示就增設巴士站座椅，希望運輸署跟進廣源巴士總站多個月台當中，為何有部分月台巴士站的安裝工程需押後至下一階段的計劃進行。

92. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 就開辦水泉澳邨往美林邨特別班次的詳情，運輸署於會後會與相關委員報告；
- (b) 十九座小巴自去年起陸續投入服務，運輸署鼓勵小巴營運商更換車輛，但需視乎營運商資源、旗下車隊的小巴車齡、路線的乘客量等客觀因素而定；
- (c) 就巴士站安裝預計到站時間顯示屏和座椅，由於相關項目由運輸署總部的相關組別負責，他會向相關人員查詢進度，並向委員匯報；
- (d) 關於擬開辦沙田黃泥頭至大埔運頭塘邨新專線小巴路線，運輸署現正進行諮詢，考慮各持份者的意見後，向交運會匯報最終的方案；以及

- (e) 因應烏溪沙北住宅項目相繼入伙，運輸署會盡快落實重組專線小巴 807 和 810 系列路線，並盡早通知委員。

93. 運輸署工程師/沙田二胡悅明先生的回應綜合如下：

- (a) 增加商用車輛泊位是運輸署的重點工作，署方會循不同途徑處理，包括增設路旁泊位，例如在多石街和安群街增設晚間泊位；研究善用天橋底空間，但必須有安全的出入口；與地政總署協調，善用短期租約土地作停車場；在公、私營房屋發展項目增加公眾泊位，以紓緩泊位不足的問題；
- (b) 就大圍站公共運輸交匯處改善工程，運輸署有以下建議：在近巴士站處設出口，疏導往馬鞍山方向的車輛；因應的士胡亂停泊，把的士站和私家車與貨車位上落客/貨區的位置對調，有助車輛流通。他表示在大圍站上蓋物業發展後，交匯處的上落客區會擴闊，而運輸署亦會檢視交匯處內不同區域使用率不均的情況；
- (c) 車公廟路迴旋處於去年九月推行改善措施，包括改劃道路標記等，運輸署會分析數據以檢視成效，並會持續監察和研究其他改善措施，如安裝交通燈等。一般而言，迴旋處會較交通燈號有利行車暢順，他備悉委員的意見，署方會再作研究。他表示，署方會把正確使用迴旋處的小冊子上載互聯網，以教育駕駛者；
- (d) 署方早前曾就沙田區增加單車泊位諮詢交運會，署方會致力落實相關改善工程；
- (e) 署方會聯同警方和地政總署，清理電單車泊位的棄置車輛；

- (f) 安群街增設路邊停車位工程即將展開，而其他位於安平街和安麗街等地點的道路改善工程已安排部門施工；以及
- (g) 他備悉於石門增設公共運輸交匯處的建議，署方會再作研究。

94. 運輸署高級工程師/沙田 1 潘永康先生的回應綜合如下：

- (a) 就為長者和殘疾人士安裝延長閃動綠色人像燈號時間的智能裝置和交通燈號倒數裝置，他表示試驗計劃已經完成，現正檢視其成效，以及審視適合安裝的地點和裝置類型。他會向署方相關人員查詢進度，然後再向委員匯報；以及
- (b) 就研究交通黑點和交通意外成因，他表示政府設有道路安全議會，由警方牽頭，有不同的政策局如教育局和運輸及房屋局，以及運輸署等部門參與，定期審視交通意外成因和涉事車輛類型，並提出技術和教育方面的改善措施，以減少交通意外發生。

沙田 T4 號主幹路走線優化方案及相關道路改善工程最新進展

(文件 TT 6/2019)

95. 副主席歡迎土木工程拓展署(土拓署)和顧問公司代表出席會議。

96. 土拓署代表簡介文件內容。

97. 主席返回會議室。

98. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議 T4 號主幹路(T4 公路)由香港文化博物館(文化博物館)至溱岸 8 號的路段採用全密封式隔音罩設計，以減低噪音影響。另外，他詢問環境影響評估(環評)有何標準決定所採納隔音設施的類別；以及
- (b) 他建議 T4 公路於獅隧公路近豐盛苑的路段加設隔音設施。

99. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他早於二零零五年已建議興建 T4 公路；以及
- (b) 他指出在現有方案下，秦石邨和乙明邨的駕駛者不能由曾大屋經 T4 公路往沙田路和馬鞍山方向，反之亦然。他對此表示失望，認為相關工程大大影響大涌橋路、車公廟路和獅隧公路一帶居民，他們卻得物無所用。

100. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 她希望土拓署協助於大涌橋路與安麗街交界增劃黃格標記，以解決該處的交通擠塞問題；
- (b) 現時安景街於上午繁忙時間經常擠塞，因此她要求加快擴闊安景街工程，並建議安景街增設多一條行車線往安心街，以疏導安景街的車流；以及
- (c) 她歡迎土拓署研究開通安睦街往大涌橋路的道路計劃。由於涉及位置為現有沙田北煤氣調壓及檢管站和貨倉，她詢問沙田地政處(地政處)有關上址的租約條款和收地程序，以及所需時間。

101. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 現時馬鞍山和沙田於上午繁忙時間交通經常擠塞，T4 公路工程刻不容緩。他歡迎土拓署就 T4 公路所擬議的優化措施；
- (b) T4 公路走線十分接近文化博物館，他建議土拓署在施工前和施工期間與文化博物館商討紓緩措施，以減低工程造成的影響；
- (c) 他認為土拓署就石門迴旋處所建議的改善措施，如增設往大老山公路專用線，能有助紓緩亞公角街往市區的交通擠塞情況。他詢問相關工程是否需待立法會就 T4 公路工程撥款後才可展開，還是土拓署可自行加快施工進度。他希望沙田和石門的道路工程可盡快展開；以及
- (d) 雖然土拓署就石門迴旋處所建議的改善措施在會上未包括安裝交通燈的方案，惟他對該建議有所保留，希望土拓署慎重考慮。

102. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示已落成的 T3 公路連接八號幹線，有數個便捷的接駁道路位置，分別位於海福花園、車公廟路迴旋處、蔚景園支路和大圍工業區附近。當二零零六年就 T4 公路諮詢時，其中一個爭議之處為欠缺支路連接車公廟路一帶，包括曾大屋、沙角邨、乙明邨、博康邨和秦石邨，但現時提出的方案仍未有增建相關支路；
- (b) 他認為現時的方案有兩個可取之處，包括在現有青沙公路近銅鑼灣村的預留接駁位置加建橋樑，以及在石門迴旋處增設往大老山公路專用線。他認為若 T4 公路未能發揮紓緩區內交通擠

塞的作用，土拓署便浪費過去十年的時間；

- (c) 他表示 T4 公路興建需時，但現時北區和大埔的車輛駛至沙田時已形成“樽頸”。他並指過往沙田、大埔和北區區議會都曾建議於近香港科學園的一段吐露港公路興建沙田繞道，讓由北區和大埔往荃灣和西九龍的車輛無需駛經大埔公路(沙田段)。他認為興建 T4 公路需時，土拓署卻未有考慮長遠方案，擔心最終令沙田面對更大的交通困擾；
- (d) T4 公路主要疏導往返馬鞍山的車流，他建議土拓署的環評應包括沙瀝公路，並研究在沙瀝公路上安裝全/半密封式隔音罩；以及
- (e) 土拓署就 T4 公路西行線增建支路提出了多個方案，他詢問如交運會對支路方案未有共識，對整體工程進度會有何影響。

103. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) T4 公路東行線可連接獅隧公路，但西行線卻未能連接大涌橋路或車公廟路，他認為情況並不理想，希望土拓署研究解決方法；
- (b) 就土拓署表示，T4 公路西行線連接大涌橋路受制於相關路段地底藏有大量公共設施，他建議在 T4 公路西行線和青沙公路預留接駁位置附近增建支路出口連接文林路，使西行車輛可經文林路或獅隧公路往沙田市中心或大涌橋路。他認為這個方案可紓緩車輛由馬鞍山經大老山公路往小瀝源路造成的擠塞問題，並詢問土拓署，這個方案在技術上(例如：走線的水平差距和交通流量等)是否可行，以及要求土拓署於會後回覆；

- (c) 他對石門交匯處增設交通燈的方案有所保留，擔心會加劇該處的交通擠塞情況；
- (d) 他曾提出於石門交匯處由馬鞍山轉往大涌橋路的路段增設一條行車線，土拓署回覆指有關建議涉及橋樑結構。他希望土拓署研究有關建議；以及
- (e) 就開通安睦街往大涌橋路的道路，他建議延長兩條道路匯合的路段，以免車輛堵塞在安睦街。

104. 黃學禮先生表示在優化方案下，T4 公路與青沙公路的預留接駁位置將加建橋樑，該位置非常接近銅鑼灣村。他詢問土拓署有否評估工程及車輛噪音對附近民居的影響。

105. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 雖然土拓署嘗試優化 T4 公路工程，但沙田市中心的居民將深受工程影響，卻未有直接受惠，因此他一直反對有關工程；
- (b) 按土拓署於十年前提供的資料，大埔公路(沙田段)在繁忙時間約七成的車流並非來自沙田，他估計馬鞍山車輛所佔車流亦不足兩成。因此，他建議興建繞道，使前往市區的區外車輛無須途經沙田，T4 公路亦無需興建；
- (c) 他不反對解決交通擠塞問題，但土拓署必須慎重規劃；以及
- (d) 他曾建議土拓署就優化方案諮詢沙田市中心的居民，但至今未獲正面回應。

106. 李永成先生表示 T4 公路有助紓緩馬鞍山的交通擠塞情況，應盡快展開工程。

107. 土拓署總工程師/北 2 阮達勇先生的回應綜合如下：

- (a) T4 公路東行線近順景工業大廈的天橋位於香港主水平基準之上約正 36 米，近沙田頭村的隧道約負 12 米，而近沙田路則約正 27 米。由於路段的高低起伏大，因此難以在沙田市中心增設支路，但優化方案已包括於近曾大屋增建支路，連接 T4 公路東行線往沙田路；
- (b) 就 T4 公路西行線增建支路連接大涌橋路和沙角街，土拓署曾研究不同方案，但因受環境、技術及現有設施等限制，須實施規模大及時間長的臨時設施改動(例如停用曾大屋遊樂場足球場和網球場等)和交通管制措施，對市民影響頗大；
- (c) 此外，就增建 T4 公路西行線支路連接大涌橋路的方案，由於需橫過大涌橋路，更要避開、改動或重置大量主要地下公共設施(例如 13.2 萬伏特電纜和 1800 毫米直徑污水管等)，須興建頗長隧道和安裝相關通風設施，以符合路面設計斜度和安全要求。另外，增建支路亦須收回附近私人土地。在進行收回土地的程序時，亦可能面對更多不可預計的問題及反對意見。他不希望有關增設 T4 公路西行線支路的方案拖慢整體工程進度；
- (d) 就有委員建議於 T4 公路西行線增建支路接駁至文林路或獅隧公路，他初步認為該走線會受文化博物館前的設施及現有道路和橋樑的限制。土拓署會就有關方案作進一步可行性研究，並提供補充資料；
- (e) 沙田區道路改善工程方面，他指出，大埔公路(沙田段)擴闊工程已於二零一八年年中展開，預計於二零二三年竣工。如進展順利的話，T4 公路工程會緊接大埔公路(沙田段)擴闊工程進行，並預計

土拓署

於二零二八年竣工。此外，石門交匯處增設亞公角街往大老山公路專用線和安心街及安景街路口改善工程亦會盡快展開，相關工程進度將視乎實際設計後而定。至於二零二零年後的道路網絡規劃，運輸署會檢視跨區交通網絡，包括研究是否需要興建沙田繞道；

- (f) 土拓署在下一階段將展開環評工作，處理因興建和營運 T4 公路時所產生的交通噪音和空氣問題。關於噪音標準，會視乎敏感受體的類別，一般噪音水平均符合 70 分貝的要求。土拓署會按相關法例進行環評，並整體檢視及建議適當的噪音緩解措施，包括須增設隔音屏的位置等；
- (g) 就大涌橋路與安麗街交界增劃黃格標記，他會向運輸署和路政署跟進，至於安睦街涉及徵收土地事宜，則會與地政處跟進；
- (h) 土拓署一直與文化博物館保持聯絡，並就 T4 公路工程所產生的噪音和震動等提供數據，以及就相關設計探討如何落實在興建期間的紓緩措施，減低工程造成的影響；
- (i) 就石門交匯處交通燈的方案，他備悉委員的意見。他指出，安心街、安睦街的道路改善工程和亞公角街往大老山公路專用線將影響石門交匯處的運作，土拓署會在有關改善工程完成後，檢視有否需要在石門交匯處安裝交通燈；
- (j) 就有委員建議土拓署就 T4 公路優化方案諮詢沙田市中心的居民，土拓署樂意出席有關居民諮詢會，聽取意見；
- (k) 至於開通安睦街往大涌橋路的建議，土拓署將與運輸署商討工程安排；以及

- (1) 土拓署預計於二零二零年完成 T4 公路的環評工作後，會再向交運會匯報工程進度。

108. 地政處行政助理/地政袁仕俊先生回應指，擬議安睦街連接大涌橋路工程，涉及收回沙田北煤氣調壓及檢管站和貨倉的部分私人土地和短期租約。由於涉及道路工程，一般會引用《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)進行。

109. 主席希望部門與交運會保持緊密溝通，並適時匯報工程進度。

提問

容溟舟先生提問：有關往來機場及港珠澳大橋巴士服務問題

(文件 TT 97/2018)

110. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問運輸署就沙田區機場巴士路線進行的實地調查，平均載客率的計算基準；
- (b) A41P 和 E42 號線在上、下午繁忙時間經常爆滿，他詢問龍運在 A41 號線需繞經大橋口岸後，增加了多少資源；
- (c) 他詢問龍運有否安排人手在往機場方向的巴士上，整理乘客的行李。運輸署在檢定機場巴士時，行李架的容量為何，署方有否公式計算。他指出，如龍運採用行李架不合標準的車輛行駛機場巴士路線，乘客未必有足夠空間存放行李；
- (d) 就 A41 號線繞經大橋口岸，他詢問運輸署有否測試對行車時間和班次的影響，並考慮增加資源；

- (e) 運輸署對機場巴士路線和一般路線套用相同的加班標準，惟機場巴士路線或因行李架空間問題，導致行李佔用乘客空間而降低了載客率，因而未能達至加班標準。因應機場巴士的情況，他詢問載客率可否不計算企位，以降低加班標準；以及
- (f) 他指出深宵時段乘客攜帶行李的比例較高，惟龍運不時調動行李架空間較小的 E 線車輛行駛深宵機場巴士 NA 線，導致乘客被迫把行李擺放於通道或輪椅位。如相關路線需繞經大橋口岸，行李架會不敷應用。

111. 衛慶祥先生詢問當局有否預計經大橋口岸來港的旅客會攜帶多少件行李。他指出，A41 號線已在機場接載大量乘客和行李，大橋口岸的乘客難以登車，或被迫擺放行李於車廂通道上，這樣會引起爭拗，他詢問當局有何解決方法。

112. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 他反映 A41P 號線在上午繁忙時間和外遊高峯期經常爆滿，詢問可否調整加班標準。由於機場巴士需承載行李，加班標準應不同於一般路線；
- (b) 據他所知，運輸署限制了九巴在路面行駛的車輛數目，他詢問機場巴士有否類似限制。因應大橋口岸開通和機場第三跑道日後啟用，他要求加強 A41P 號線服務，以應付與日俱增的需求；
- (c) 他認為 A41P 號線有利可圖，有許多乘客因該線服務不足而需改乘其他路線或的士，該線可增加班次，為乘客提供適切的服務；

- (d) 他詢問當局有否研究 A41P 號線改經尖隧和昂船洲大橋，以縮短行車時間和增加班次；以及
- (e) 他詢問巴士載客率的計算方法。

113. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 他指出，機場巴士路線的客源包括旅客、接送機人士和於機場工作的人士，在不同時段會有不同的客羣，設置更多行李架會減少座位，反之亦然，因此需作出平衡。另外，巴士公司除考慮法例的要求外，亦會因應實際情況，對前往過境口岸的乘客所攜帶的行李，作彈性處理；
- (b) 就委員對機場巴士路線運作情況的意見，他建議龍運向相關委員索取具體的班次資料以作跟進；
- (c) 運輸署會規管專營巴士服務營運商，車隊規模需按實際需要，既要與時並進，配合社會發展的需要，同時也不能盲目擴充，令乘客增添無必要的負擔；
- (d) 運輸署會按不同情況就載客率進行統計，包括監察實際運作、跟進投訴和規劃路線需要等。由於運輸署可能因各種不同原因而進行統計，因此部份統計所得的數據，未必會反映全日最高載客量的情況。他建議委員提問時可更聚焦，以便署方提供清晰回覆，避免產生誤會；
- (e) 他同意委員所指，機場巴士 NA 線的乘客攜帶行李的比例較高，建議龍運按實際情況調整服務；以及
- (f) 他指出，除參考相關指引外，巴士公司會按實際情況調整班次。

114. 羅耀華先生的回應綜合如下：

- (a) 自大橋口岸開通後，龍運一直密切留意機場巴士 A 線的運作，並於主要車站安排外勤人員協助整理行李、維持秩序和解答查詢；
- (b) 就安排巴士行走 A 線，他表示龍運所有行走機場的巴士皆設有行李架。然而，如遇上突發情況，為了穩定班次，龍運會調動配備不同車廂設施的巴士疏導乘客；
- (c) 由於機場和大橋口岸旅客攜帶行李數量受多方面因素影響，龍運對此並無正式統計。龍運會於車站和車廂張貼告示，亦會安排車站人員提醒乘客垂直擺放行李，以善用空間；
- (d) A41P 號線自去年八月加強上午往機場方向班次至每 20 分鐘 1 班後，服務大致能夠配合乘客需求；
- (e) A41P 號線行走城隧或尖隧的行車時間並無顯著分別，龍運會密切監察運作情況，並適時檢視路線安排；以及
- (f) 龍運會按相關指引和實際情況研究增加班次的可行性，而調整車隊數目亦需按既定程序向運輸署申請。

115. 主席認為機場巴士提供足夠的行李架對旅客十分重要，希望巴士公司備悉委員意見並作出改善。

陳敏娟女士提問：有關公共車輛安全帶問題

(文件 TT 7/2019)

116. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 法例規定公共小巴由二零零四年八月一日起，必須在乘客座位配備安全帶，她詢問是否代表所有小巴都必須配備安全帶。對於未有配備安全帶的小巴，運輸署在車輛年檢時會否要求配備；
- (b) 她詢問小巴未有配備安全帶的舉報數字；以及
- (c) 就公共車輛乘客有否佩戴安全帶，她認為警方在二零一八年只有兩次突擊檢查，次數太少。她認為執法和教育要雙管齊下，使乘客佩戴安全帶，以策安全。

117. 程張迎先生表示，現時小巴安全帶分兩種：第一種是兩點式安全帶，當乘客提起安全帶時，容易觸碰到旁邊的乘客而造成尷尬；第二種是大多數新式十九座小巴會配備的三點式安全帶，乘客較難在小巴行駛時佩戴，需待小巴停定後才能扣上，導致乘客放棄佩戴。他希望當局改良安全帶的設計，使乘客更容易佩戴。

118. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 小巴營運商可藉着更換十九座小巴時配備三點式安全帶，他詢問三點式安全帶和舊款兩點式安全帶，在安全性上有否分別；
- (b) 運輸署會否在審批小巴專營權時，鼓勵營運商更換未有配備安全帶或車齡老舊的車輛；
- (c) 如乘客因安全帶損毀而未有佩戴，警方會否接納為抗辯理由；以及

- (d) 小巴代理商會否在引入車輛前，向運輸署提交車型以作檢定，以便署方在車輛大量生產前，指出需要改良的地方。

119. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 他會向小巴業界轉達委員對安全帶設備的意見；以及
- (b) 據他所知，小巴營運商會在相關小巴型號投入服務前，把車輛送交運輸署，以作檢定。

120. 潘永康先生的回應綜合如下：

- (a) 法例規定，二零零四年八月一日或以後登記的公共小巴必須在乘客座位配備安全帶，而舊有車輛因設計問題或未能安裝。由於當局考慮到可行性和經濟效益，法例未有要求舊有車輛必須配備安全帶。現時約八成小巴已配備安全帶，運輸署一直鼓勵營運商為舊有車輛配備安全帶，而藉着舊有車輛更換為十九座小巴，署方期望會有更多小巴配備安全帶；
- (b) 就小巴未有配備安全帶，他現時未有相關舉報數字，他將於會後向署方相關人員索取資料，並予以跟進；
- (c) 現時法例容許使用三點式和兩點式安全帶，而有研究顯示，三點式安全帶一般會較兩點式安全帶提供較佳保障，但兩點式安全帶配合高背座椅所提供的安全保障，與三點式安全帶相若；以及
- (d) 他會向署方相關人員反映委員對小巴安全帶的意見。

121. 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) 警方每月會就不同交通罪行採取打擊行動，於二零零八年就公共車輛乘客有否佩戴安全帶進行了兩次突擊檢查；以及
- (b) 就乘客因安全帶損毀而未有佩戴，警方會視乎實際情況處理，未必會檢控乘客，但會向車主發出驗車通知書，要求車主前往指定驗車中心驗車。

王虎生先生提問：有關沙田區迴旋處問題
(文件 TT 8/2019)

122. 王虎生先生表示，運輸署曾分階段試驗螺旋式迴旋處，結果不盡相同。與傳統迴旋處比較，螺旋式迴旋處的慢線和中線優先使用權不同，當發生交通意外時，雙方的責任也不同。他詢問如本港因地形環境所限而未能統一使用螺旋式迴旋處，運輸署會否考慮把所有迴旋處劃一改回傳統迴旋處。

123. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 既然運輸署的試驗結果顯示，螺旋式迴旋處和傳統迴旋處在交通安全和運作上並無太大分別，他詢問運輸署在政策上會否逐步改用螺旋式迴旋處，原因為何；
- (b) 螺旋式迴旋處試驗計劃集中於兩線迴旋處，他詢問運輸署如何處理三線迴旋處，考慮因素為何；以及
- (c) 駕駛者需時熟習螺旋式迴旋處，他希望運輸署在改動馬鞍山的迴旋處時，預留充足時間進行宣傳和教育，使駕駛者熟習螺旋式迴旋處不同行車線

可前往的方向，以減低發生意外的機會。

124. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 據他觀察，車公廟路迴旋處發生交通意外的主要原因，是駕駛者不適當切線和強行駛出迴旋處，導致車輛相撞。他認為警方加強執法會提高阻嚇性；以及
- (b) 他認為，如螺旋式迴旋處和傳統迴旋處在交通安全和運作上並無太大分別，運輸署不應更改，以免駕駛者產生混亂，這樣反而更易發生意外，尤其是三線迴旋處。他認為駕駛者的態度和駕駛方式才是導致意外的最大原因。

125. 潘永康先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署已將螺旋式迴旋處列為迴旋處設計標準，連同傳統式迴旋處，署方對於迴旋處有兩套標準。然而，螺旋式迴旋處只會應用在兩線迴旋處或一些特定設計，如直徑較大的迴旋處，署方認為兩線迴旋處較適合採用螺旋式設計。署方現階段會集中把兩線迴旋處改為螺旋式，暫未有計劃應用於三線迴旋處；
- (b) 螺旋式迴旋處可增加內圈的使用率，駕駛者應按前往方向選擇正確的行車線，一般兩線螺旋式迴旋處的右線可選擇直去或右轉，從而增加內圈的使用率，提升迴旋處的效率。因此，運輸署會選擇合適的迴旋處改為螺旋式，以提升交通效率；以及
- (c) 他認為迴旋處發生的交通意外多因駕駛者不小心駕駛或強行駛出迴旋處所致。道路安全議會、運輸署和警方會聯合推動教育工作，教導駕駛者

如何正確使用迴旋處，亦會更新《道路使用者守則》的相關內容。

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)

126. 由於提問人不在席，主席決定把提問押後至下次會議處理。

127. 程張迎先生表示，過往押後提問是因未能完成會議，而非因提問人不在席。如提問人不在席，主席應先徵詢其意願是否繼續提問，而非自動押後至下次會議處理，此舉變相佔據了下次會議的一個提問限額，對其他有意提問的委員不公平。

128. 主席表示《沙田區議會常規》並無明文規定如何處理這種情況，而過往會議亦曾發生同樣情況，他也是劃一把提問押後至下次會議處理，因此他採取相同的處理方法。

姚嘉俊先生提問：有關安裝巴士到站時間預報系統
(文件 TT 10/2019)

129. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 文件列表第 15 和 16 項，與第 100 和 101 項關於廣源巴士總站的資料相同，他詢問資料是重複，還是代表總站內不同路線的巴士站；
- (b) 他詢問巴士公司會否藉此機會更換一些舊式巴士站的設施，以改善車站情況。文件提供的資料屬第一階段計劃，他要求巴士公司及早向委員提供第二、三階段計劃的資料，以便委員在地區上作出協調；以及

- (c) 就已運作的顯示屏，他詢問巴士公司有否收過因天氣或人為因素而毀壞的報告，而相關維修需時多久。

130. 王虎生先生表示根據九巴的回覆，廣源巴士總站的工程因技術問題或正進行拉電工程而尚未完成。他指出，廣源巴士總站的滅蚊燈經常發生故障，九巴表示因電力問題所致，因此他詢問九巴該站的電力是否早已有問題。

131. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 部分巴士站因技術或電力問題而尚未進行工程，他詢問巴士公司會否初步就第二、三階段計劃作評估；
- (b) 就文件列表第 104 項，九巴指火炭山尾街總站沒有電力供應。據他所知，該站設有一個站亭，他詢問是該站的行車道上蓋沒有電力供應，還是該站不適合安裝顯示屏。就文件列表第 105 項，他指九巴應知悉該站是 48X 和 81 號線的尾站，為何當日會列入第一階段計劃。就沒有電力供應或屬尾站的巴士站，九巴會照樣安裝顯示屏，還是另有替代方案；
- (c) 新巴城巴巴士站的座椅環繞圓形支柱而設，高度較低，對候車乘客尤其是長者而言不太舒適，希望新巴城巴改善；
- (d) 他表示新田圍邨富圍樓對出巴士站尚未安裝顯示屏，詢問會否撥入第二、三階段計劃進行；以及
- (e) 他指出九巴首批安裝的液晶體顯示屏較易發生故障，屏幕顯示經常出現問題，希望九巴檢視顯示屏的質素，選用較耐用的型號。

132. 李凱翔先生的回應綜合如下：

- (a) 就廣源巴士總站四個因技術問題未能於第一階段計劃完成的站點，他會向九巴相關人員跟進；
- (b) 有顯示屏因天氣或其他因素而受損，九巴前線人員會向公司報告，以便盡快安排維修；
- (c) 就廣源巴士總站滅蚊燈經常發生故障，他會向九巴相關人員跟進；
- (d) 就因沒有電力供應而未能於第一階段計劃進行工程的巴士站，九巴或會於第二、三階段計劃中以其他巴士站替代；
- (e) 就第二、三階段計劃，九巴會提供詳細列表，以供委員備悉；
- (f) 就於新田圍邨富圍樓安裝顯示屏，他會向九巴相關人員查詢，會否安排於第二、三階段計劃安裝；以及
- (g) 他承認首批安裝的顯示屏較易故障，他會向九巴相關人員查詢原因。現時九巴已轉用其他型號，耐用程度已有所提高。

報告事項

大圍站物業發展項目復工

(文件 TT 11/2019)

133. 主席歡迎屋宇署、機電工程署(機電署)和港鐵代表出席會議。

134. 港鐵代表簡介文件內容。

135. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他從一份當局未提供予交運會的文件中得悉，大圍站最新的沉降數據為 25 毫米，而停工沉降指標由 20 毫米調高至 40 毫米。當輕鐵天榮站的停工沉降指標錄得 95 毫米時，當局亦把指標調高至 80 毫米，他認為調整指標的做法未能取信於公眾。他查詢當局有關調整指標的做法和為何不向交運會提供最新的數據；以及
- (b) 既然政府在文件中註明指標為停工沉降指標，主要以 20 毫米為標準，但卻因應不同的沉降情況而放寬標準，他認為此舉影響了政府的公眾形象。

136. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為包括文件夾附的新聞稿在內，港鐵未有提供最新資料，亦未有適時發放相關資訊；
- (b) 大圍站上蓋物業停工前在不同監測點錄得的沉降數據約為 22 至 23 毫米，而按屋宇署的最新資料顯示，沉降數據為 26 毫米。他詢問屋宇署就大圍站和周邊情況有何監察措施；
- (c) 灌漿工序旨在穩定沉降情況，他詢問項目復工後會否再出現沉降情況，機電署如何處理。此外，署方會根據港鐵提交的數據，還是會主動監察沉降情況有否惡化；以及
- (d) 他詢問部門會否審視地盤巡查表格，如屬政府出資的工程項目遺失了該些文件，部門又會如何處理。

137. 李永成先生表示，當日大圍站月台和電線杆錄得沉降數據為 21 和 23 毫米，高於 20 毫米的沉降指標。當局後來把沉降指標調高至 40 毫米，而最新的沉降數據為 26 毫米，情況未有改善。他認為安全至上，詢問部門有何補救措施，以免情況進一步惡化。

138. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 政府接納發展商的復工要求，並容許上調沉降指標，他詢問政府在工程期間放寬標準有何準則；以及
- (b) 政府一般會以 20 毫米作為停工沉降指標，一旦在工程期間調整指標會令公眾產生疑慮，因此他詢問政府日後會如何處理同類情況。

139. 主席的意見綜合如下：

- (a) 在去年討論大圍站沉降問題的會議上，他曾要求港鐵在發展項目復工前向交運會匯報；以及
- (b) 現時沉降指標調高至 40 毫米，最新沉降數據為 26 毫米。他認為沉降情況如再惡化，後果嚴重，希望當局積極回應委員的提問。

140. 屋宇署總結構工程師/九龍及鐵路組李國樑先生的回應綜合如下：

- (a) 大圍站上蓋發展項目自去年七月十二日停工後，負責該項目的註冊結構工程師向屋宇署提交報告和修訂圖則，內容包括緩解措施，以減少工程對鐵路設施的影響。署方在徵詢了土力工程處和港鐵對報告的意見後，於去年十月批准相關的修訂圖則，亦經考慮該註冊結構工程師的分析後，才把沉降指標調高至 40 毫米；

- (b) 在去年七月十二日停工時，大圍站月台錄得沉降數據為 21 毫米，七月底時則錄得 23 毫米。及後數個月，沉降數據輕微增加 1 毫米至 24 毫米，原因包括地下水位和天氣變化等因素，屬正常數值，而在本年一月五日復工時的沉降數據為 24 毫米。在恢復已暫停的樁柱工程前，發展商會先進行灌漿工程，以加強泥土的承受力，過程或會導致泥土輕微移動。截至昨天，沉降數據增加 2 毫米至為 26 毫米，主要因灌漿工程所導致，該變化屬調整沉降指標後的預計範圍之內；
- (c) 發展商已增加沉降監測點和監測次數，而項目註冊結構工程師現時每天均會透過電郵向屋宇署提交最新的沉降數據資料，以便署方監察有關情況。署方亦會適時進行實地視察，並與機電署和港鐵緊密溝通，以確保鐵路設施安全；
- (d) 就制定停工沉降指標，他指出一般會有兩個方法：第一，按照地盤實地的土質進行分析，估算工程對附近土地及構築物的影響，並評估構築物可承受的沉降幅度，以制定相關的沉降指標，並載於施工圖則；第二，採納按過往工程的經驗制定的一般指標，現時鐵路設施的沉降經驗限值為 20 毫米，是大部分構築物可承受的沉降幅度。然而，工程於不同地方進行會有不同的沉降幅度，而不同的構築物亦會有不同承受沉降的能力，須視乎相關註冊結構工程師的分析結果而定，結果亦可能有所不同；以及
- (e) 大圍站發展項目設有地庫，工程導致的沉降幅度會較大。經項目註冊結構工程師的分析和評估，遂把停工沉降指標調整至 40 毫米。屋宇署經嚴格審核提交的資料，並徵詢土力工程處和港鐵的意見後，確定對大圍站鐵路設施結構安全不會構成影響，遂批准有關修訂圖則。他指出，40 毫米

沉降指標是整個發展項目工程的最終指標，整項工程完成後的沉降數據不應超過此指標。

141. 機電署高級工程師/鐵路 8 李奕暉先生回應指，港鐵加密了監測沉降數據的次數，並會定期向機電署提交資料，署方亦會定期視察大圍站的情況，以覆核相關數據。

142. 港鐵鐵路保護及土地測量經理洪定遠先生的回應綜合如下：

- (a) 由於不同鐵路設施的結構、位置和施工方法有所不同，沉降指標不能一概而論，而即使達到沉降指標，亦不代表鐵路設施的結構和安全會受到影響；以及
- (b) 他表示在鐵路保護區內的沉降監測數據會上載至港鐵網頁供公眾參閱，而最新資訊更新至本年二月一日。

143. 港鐵助理公共關係經理-對外事務梁文迪先生的回應綜合如下：

- (a) 港鐵向沙田區議會提交的文件，旨在講解大圍站發展項目復工的最新情況，當中包括緩解措施。至於夾附的新聞稿旨在給予委員一個參考，內付一條網站連結，委員可透過該網頁閱覽大圍站沉降的最新情況；以及
- (b) 在鐵路設施變更或沉降數據超出停工指標時，港鐵會在網頁上載最新的相關資料。他備悉委員對發放資訊的意見，港鐵會檢視相關安排，亦會檢討與沙田區議會的溝通。

144. 主席認為部門和港鐵應提高資訊透明度，以釋除委員和公眾的疑慮。

運輸署進度報告

(文件 TT 12/2019)

145. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) NA40 號線曾提供不經沙田市中心の特快服務，取消後改為一個較早班次，但宣傳工作不足。他要求龍運改善宣傳，以便往機場上班的乘客知悉相關安排；以及
- (b) N86 號線特別班次早前未有因應 85K 號線途經欣安邨而調整路線，他希望運輸署在未來審批時留意相關安排。

146. 程張迎先生反映由本年二月十四日起，282 號線於傍晚時段往新田圍邨服務至少有一個班次脫班，居民大受影響。他要求運輸署和九巴嚴肅處理，九巴並須安排車長當值，恢復該班次。

147. 李凱翔先生的回應綜合如下：

- (a) NA40 號線會加強宣傳服務調整的資訊；
- (b) 九巴曾檢視農曆新年特別班次的運作情況，並會小心處理如 N86 號線的相關安排；
- (c) 他備悉 282 號線的脫班問題，表示會督促車務人員按時開車，為居民提供服務；以及
- (d) 就運輸署於年度工作計劃中提議，開辦由黃泥頭往大埔運頭塘邨的專線小巴服務，他指出擬議路線由黃泥頭往香港科學園路段與 82C 號線完全重疊。因此，擬議小巴路線或會影響 82C 號線的長遠發展，例如增加班次的需求。九巴反對擬議小巴路線由黃泥頭往香港科學園路段與 82C 號線重

疊，認為此安排會造成惡性競爭，亦會違反運輸署的公共運輸政策，即在未能提供巴士服務的情況下，才安排小巴服務，他希望署方理解九巴的顧慮。

148. 姚嘉俊先生表示難以接受九巴指開辦沙田往大埔的專線小巴服務會影響 82C 號線。他指出，香港科學園工作人口不斷增長，上午有大批市民在港鐵沙田站輪候往香港科學園的小巴。然而，九巴未有提供足夠服務，已落實的 82C 號線回程服務尚未實施，而大圍、顯徑邨和隆亨邨等地區仍未有前往香港科學園的巴士服務。他認為九巴應配合香港科學園的發展，擴大服務範圍。

149. 陳敏娟女士表示，現時沙田居民前往大埔或香港科學園的需求殷切，上年度巴士路線計劃已落實的 82C 號線回程服務，不會因開辦該小巴服務而有所更改。九巴的說法令委員和居民不滿，並指出有競爭才有進步，如九巴提供優質服務，即使有小巴服務也無須擔心乘客量，這項安排絕非惡性競爭。

150. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 擬議專線小巴服務完全符合現時運輸署的公共運輸政策，即是以鐵路服務為骨幹、巴士服務為輔助，並配合其他不同種類的公共交通工具，共同組成公共運輸網絡，九巴的代表不應斷章取義；以及
- (b) 運輸署作為監管機構，會避免不同類型的公共交通工具之間出現惡性競爭。如有需要，亦會透過良性競爭，促進業界提高服務水平，以配合乘客需求，希望九巴的代表了解和留意。

151. 主席認為委員有理據為居民爭取民生服務，希望巴士公司先行了解清楚，避免同樣情況再發生。

工作小組報告

(文件 TT 13/2019)

152. 委員備悉上述文件。

資料文件

東鐵線信號系統更換工程及測試

(文件 TT 14/2019)

153. 主席歡迎機電署和港鐵代表出席會議。

154. 港鐵代表簡介文件內容。

155. 主席因事離開會議室，由副主席暫代職務。

156. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

(a) 港鐵預計於本年完成信號系統更換工程，他詢問東鐵線列車由 12 卡更換為 9 卡的安排會否緊接進行，並指出相關安排會直接影響東鐵線全線安裝月台幕門的時間表；以及

(b) 他詢問新信號系統中，無線通訊頻譜的安全性。

157. 李永成先生的意見綜合如下：

(a) 據他所知，新舊信號系統其中一個分別，是列車之間的安全間距由 200 至 300 米縮短至 100 米，而新系統有兩套無線通訊設備。他詢問，如兩套無線通訊設備同時發生問題，最壞情況為何，會否影響行車安全和效率，以致同時影響將來東鐵線和屯馬線的運作；以及

- (b) 他詢問新信號系統曾否應用在其他地區的鐵路上。

158. 衛慶祥先生指出，東鐵線車站不時會有晚間廣播，聲浪大而持續，不知是否與試車有關，希望港鐵解釋。

159. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 東鐵沿線設有車速限制，他詢問港鐵，在夜間以日間最密班次標準進行試車，列車速度是否相同。如是，港鐵有何噪音緩解措施；
- (b) 他詢問港鐵會否因提升班次和車速，而考慮在東鐵沿線增設隔音屏；
- (c) 港鐵曾考慮壓縮港穗直通車的班次以加強東鐵線的服務。他詢問港鐵如何考量，會否在未來高鐵線樟木頭支線途經廣州東站後，一併考慮港穗直通車的存廢，以直接增加東鐵線的班次；
- (d) 就新信號系統的無線通訊，他詢問以甚麼頻段和多少頻譜來收發信號，其安全性為何，如未能接收信號，系統又會如何處理。另外，他詢問港鐵會否在惡劣天氣下試車，以測試無線通訊系統的運作情況；
- (e) 港鐵曾因信號系統故障而導致四條鐵路線服務同時受到影響，因此，他詢問港鐵如何處理同類問題，會否更新相關手冊指引，並主動通報以及早通知市民；
- (f) 他詢問港鐵有否更新東鐵線和屯馬線在大圍站轉乘人流的估算。如屯馬線局部通車，港鐵會否重新估算相關人流，會否加劇大圍站的負荷；以及

- (g) 他詢問港鐵會否向交運會適時匯報屯馬線局部通車和信號系統更換工程等資訊。

160. 港鐵高級建造工程師-信號曾啟宇先生的回應綜合如下：

- (a) 新信號系統的無線通訊設有備用系統，東鐵線上、下行方向每隔約 100 至 300 米都設有無線通訊設備，有足夠覆蓋範圍，試車結果亦顯示無線通訊可在惡劣天氣下正常運作。每列列車設有兩套天線，兩套設備可互相補足。信號測試包括無線通訊，港鐵亦特別為隧道路段進行測試；
- (b) 機電署和港鐵已找出早前港鐵信號系統故障而導致四線服務同時受影響的事故原因。港鐵會更新相關手冊指引，定期保養和檢測系統，以確保系統運作正常，不再出現四線服務同時受影響的情況。同時，港鐵會與承辦商研究更新和升級相關系統；
- (c) 晚間試車會參照日間運作而進行，包括於特定路段實施車速限制，而行車時間表亦與日間運作相同；
- (d) 新信號系統的無線通訊採用 5 GHz 頻段收發信號，設有多組固定頻譜互相補足，而頻譜分布廣，可減低受干擾的機會。此外，全部信號已加密以增加安全性，如系統於數秒內未能接收到列車信號，即會啟動緊急制動系統；
- (e) 就新信號系統的網絡安全，港鐵現正與機電署安排招標，邀請承建商測試系統的安全，並徵詢獨立意見；以及

- (f) 新信號系統廣泛應用於其他地區如歐洲的鐵路系統，安全可靠。

161. 港鐵公共關係經理-項目及物業吳天恩女士的回應綜合如下：

- (a) 東鐵線列車由 12 卡更換為 9 卡的安排，除視乎信號系統更換工程的進度外，亦須視乎屯馬線通車、發揮分流作用後的運作情況。港鐵會按情況陸續更換為 9 卡列車，並希望盡量縮短相關時間；
- (b) 港鐵預計屯馬線可分流東鐵線約兩成客量，如屯馬線延遲通車，即維持現狀，乘客乘車模式與現時無異。至於屯馬線分段通車的人流估算，港鐵正就分段通車進行可行性研究；
- (c) 自本年一月起，港鐵在晚間以日間最頻密的班次進行試車。港鐵就測試與社區緊密溝通，包括為相關區議會舉辦工作坊、在車站張貼展板資訊、發出通告通知沿線住宅大廈，以及設立熱線電話等，至今暫未收到有關晚間試車行車聲響的投訴；
- (d) 就委員反映東鐵線車站晚間有廣播聲響的情況，她暫未能確定是否與試車有關。一般而言，若晚間信號系統的測試涉及廣播系統，工程人員會盡量調低音量。她備悉委員的意見，港鐵在進行廣播測試時，會盡量避免影響附近的居民；以及
- (e) 港鐵會繼續透過不同渠道向相關持份者包括區議會提供最新的工程資訊。

162. 梁文迪先生的回應綜合如下：

- (a) 港鐵會定期打磨路軌，使列車行車暢順，以減少噪音；
- (b) 港鐵留意到城際列車的客量在高鐵通車後有所下降。然而，高鐵只通車數月，港鐵需要更多時間作評估；以及
- (c) 港鐵會留意需求，並與內地鐵路部門保持溝通，按需要為乘客提供良好的跨境列車服務。

163. 機電署高級工程師/鐵路特別職務葉偉良先生表示，就早前港鐵信號系統故障而導致四線服務同時受影響的事故，機電署會監督港鐵因應事故成因重新檢視新系統各方面是否正常，並於保養手冊列明港鐵需定期保養和重設系統。港鐵已把事故報告和改善建議上載互聯網，機電署會監督港鐵落實相關建議，包括邀請大學教授成立小組，以檢視相關電腦系統。

路政署工程進度報告

(文件 TT 15/2019)

164. 委員備悉上述文件。

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 16/2019)

165. 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 17/2019)

166. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為烏溪沙站公共運輸交匯處的交通違例檢控數字未能反映實際情況，因違泊車輛很多時都會在警方到場時離開。他詢問檢控數字是如何得出，而警方又如何解決相關問題；
- (b) 他指出違泊人士有時會毀壞公物如路旁欄杆，並佔用政府土地。他舉例指出，銀湖·天峰近第七座行山徑附近的欄杆被移除，坑渠亦被填滿。他建議警方與路政署和地政總署合作，以防有人毀壞公物；以及
- (c) 他反映利安邨每到上、下課時間，巴士站便會充斥違泊車輛。警方雖可勸籲車輛離開，但他建議警方與運輸署商討改善方法，把車輛分流往可停車的位置，以免阻塞巴士站。

167. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他讚揚警方在過去兩個月，安排警車停泊在烏溪沙站公共運輸交匯處，以提高阻嚇性。然而，該處的違泊問題在二月變得嚴重，希望警方加強執法；以及
- (b) 他反映銀湖·天峰近第七座有鐵閘被人非法移除，希望警方和地政總署跟進。

168. 林志忠先生的回應綜合如下：

- (a) 文件列出警方在過去兩個月於烏溪沙站公共運輸交匯處就交通違例執法的檢控數字。除檢控

外，警方在過去兩個月，又曾安排警車停泊在交匯處，以收阻嚇之用，並在繁忙時間派員巡邏和勸籲車輛離開；

- (b) 他備悉銀湖·天峰的違泊問題，警方會與運輸署研究疏導車流，以紓緩違泊的情況；以及
- (c) 就銀湖·天峰近第七座鐵閘懷疑被刑事毀壞，警方會向地政總署查詢相關業權資料，以作調查和跟進，市民亦可向警方提供資料。

169. 袁仕俊先生表示就銀湖·天峰近第七座鐵閘懷疑被刑事毀壞，地政處人員會後會與警方商討如何加強防範措施。

170. 麥潤培先生建議進行實地視察，參與部門包括警方、地政總署和路政署。

下次會議日期

171. 下次會議定於二零一九年四月二十五日(星期四)下午二時三十分在沙田區議會會議室舉行。

172. 會議在下午十時五十九分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一九年四月