沙田區議會
交通及運輸委員會
二零二零年度第五次會議記錄

會議日期：二零二零年九月十七日(星期四)

時間：下午二時三十分

地點：沙田政府合署四樓
沙田區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>職銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
容溟舟先生(主席)	區議會議員	下午二時三十分	下午八時五十四分
黎梓恩先生(副主席)	”	下午五時二十四分	下午七時四十九分
程張迎先生,MH	區議會主席	下午二時三十分	下午八時五十四分
黃學禮先生	區議會副主席	下午二時三十分	下午八時零九分
陳兆陽先生	區議會議員	下午三時三十三分	下午六時正
陳諾恒先生	”	下午五時零六分	下午六時二十八分
陳珮明先生	”	下午二時三十分	下午八時五十四分
陳運通先生	”	下午二時三十分	下午八時三十五分
鄭仲恒先生	”	下午三時二十五分	下午六時五十八分
張慶樺先生	”	下午二時三十分	下午八時五十四分
趙柱幫先生	”	下午四時零六分	下午八時零九分
周曉嵐先生	”	下午二時三十分	下午八時零九分
鍾禮謙先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
許立燊先生	”	下午二時三十分	下午六時五十八分
許銳宇先生	”	下午三時三十二分	下午七時零二分
林港坤博士	”	下午三時二十九分	下午三時四十九分
李志宏先生	”	下午三時零三分	下午八時零九分
李世鴻先生	”	下午二時三十分	下午八時五十四分
李永成先生	”	下午二時三十分	下午七時零八分
廖栢康先生	”	下午二時三十分	下午八時五十四分
盧德明先生	”	下午二時三十分	下午八時零九分
勞越洲先生	”	下午二時三十分	下午八時十分
雷啟榮先生	”	下午二時三十分	下午八時五十四分
陸梓峯女士	”	下午二時四十三分	下午八時三十分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
麥梓健先生	區議會議員	下午二時三十分	下午八時五十四分
麥潤培先生	”	下午三時十八分	下午五時十四分
吳錦雄先生	”	下午二時三十分	下午八時十九分
吳定霖女士	”	下午二時四十五分	下午六時三十分
岑子杰先生	”	下午二時五十三分	下午八時五十四分
石威廉先生	”	下午二時三十分	下午八時零九分
洗卓嵐先生	”	下午二時三十分	下午八時二十七分
丁仕元先生	”	下午二時三十分	下午五時零八分
曾 杰先生	”	下午三時三十分	下午八時零九分
衛慶祥先生	”	下午二時三十分	下午八時五十四分
黃浩鋒先生	”	下午二時五十五分	下午八時零九分
黃文萱女士	”	下午二時五十五分	下午五時四十一分
丘文俊先生	”	下午四時十分	下午八時零九分
楊思健先生	”	下午四時三十二分	下午八時三十分
葉 榮先生	”	下午二時三十分	下午四時零一分
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	沙田民政事務處助理專員(1)
黃君儀女士	沙田民政事務處助理專員(1)(候任)
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
陳由游先生	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
羅凱榮先生	運輸署工程師(沙田)3
張俊彥先生	路政署區域工程師/沙田(1)
廖慈光先生	路政署區域工程師/沙田(2)
朱錦嫦女士	沙田地政處署理行政助理/地政
陳國成先生	房屋署房屋事務經理/大埔、北區及沙田(四)
高 濬先生	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
廖華基先生	九龍巴士(1933)有限公司區域經理(車務/新界東)
李侃陵先生	九龍巴士(1933)有限公司經理(策劃及發展)
譚浚熙先生	九龍巴士(1933)有限公司經理(公共事務)
鄺靜恩女士	九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)

列席者

陳重懿先生
胡嘉麗女士

職銜

九龍巴士(1933)有限公司助理主任(策劃及發展)
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

王煜棋先生
孔浩雲先生
朱麗儀女士
袁建恆先生
梁文迪先生

職銜

運輸署高級運輸主任/鐵路項目
運輸署運輸主任/鐵路項目
運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)1
運輸署運輸主任/巴士發展(新界東)
香港鐵路有限公司助理公共關係經理(對外事務)

未克出席者

鄭則文先生
莫錦貴先生, BBS
曾素麗女士

職銜

區議會議員 (已請假)
” ”
” ”

負責人

主席歡迎各委員、政府部門和機構代表出席會議。

委員請假事宜

2. 主席表示，秘書處收到下述委員書面請假：

鄭則文先生	身體不適
曾素麗女士	”
麥潤培先生	工作原因
莫錦貴先生	”

(備註：麥潤培先生於下午三時十八分出席會議。)

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。

通過二零二零年五月二十六日特別會議記錄

(會議記錄 TT 4/2020)

4. 委員一致通過上述會議記錄。

通過二零二零年六月二十三日會議記錄

(會議記錄 TT 5/2020)

5. 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 34/2020)

6. 冼卓嵐先生認為運輸署在處理沙田至中環線(沙中線)和小巴 801 號線問題時均缺乏諮詢。

7. 衛慶祥先生指小巴 403A 號線站的上蓋問題並未處理好，只是用布遮蓋，問題已存在多於 1 年，而且使用該物料並不妥當。

8. 周曉嵐先生認為民航處用過長時間回應議員投訴。他又認為小巴 814 號線的服務並未有明顯改善，希望運輸署跟進。

9. 主席決定先處理小巴 814 號線及 403A 號線的問題，而有關 801 號線的事項則留待討論進度報告時詳細處理。

10. 運輸署高級運輸主任/沙田曾慶群女士回應 403A 號線小巴站上蓋問題，表示以布狀物料暫設上蓋是營辦商的中期處理措施，署方已與營辦商聯絡，將在九月內正式維修該站上蓋。在得知完工日期後，署方將聯絡衛慶祥先生。就 814 號線服務問題，署方將在會後與周曉嵐先生了解詳情及跟進。

11. 主席詢問委員，是否同意處理周曉嵐先生提出的臨時

動議。

12. 委員同意討論周曉嵐先生提出的臨時動議。

13. 周曉嵐先生提出以下臨時動議：

“背景：

往來頌安至火炭的 801 路線及耀安往火炭長瀝尾街的小巴 808A 號小巴將於今年 9 月 21 日(星期一)起停止營運，將由 811 系列小巴線承辦商興銳增設 811B 號線以循環線方式來往耀安至火炭長瀝尾街，但新小巴線只能夠在星期一至五繁忙時間提供服務，對於在週末或在非繁忙時間需要往返火炭至馬鞍山的乘客造成嚴重不便，故此沙田區議會交通及運輸委員會動議：

1. 對於運輸署未有諮詢居民意見，取消非繁忙時間和週末往來火炭至馬鞍山的小巴服務表示極度遺憾

2. 要求運輸署盡快就火炭區人口增長重新檢視區內公共交通安排，並要求新線 811B 承辦商興銳盡快提供全日服務”

冼卓嵐先生、麥梓健先生、雷啟榮先生、許立燊先生、陳珮明先生、葉榮先生和勞越洲先生和議。

14. 主席邀請運輸署就上述第一點回覆。

15. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山陳由游先生的回應綜合如下：

(a) 801 號線組別只有 1 條路線，其乘客量由二零一八年年初不斷下跌，在近月的疫情下，乘客量進一步受影響。二零一八年與二零二零年七月相

比，其每日平均載客人次跌幅超過四成。如有營辦商欲終止其服務後，署方會對現有區內的公共運輸網絡、有關路線的服務性質、乘客需求及服務連續性等因素，作出評估及檢討，並研究可行的替代服務；

- (b) 根據署方的實地調查結果，801 號的乘客需求主要集中於繁忙時間，該路線在繁忙時間的平均載客率約為九成，而在非繁忙時間則不足三成。加上另一營辦商旗下的 811 號線系列亦有提供往來馬鞍山與火炭的服務，為照顧繁忙時間的乘客需求，署方協調 811 號線的營辦商，開辦輔助路線 811B 號，以維持平日繁忙時間往來馬鞍山及火炭的交通服務；以及
- (c) 在九月二十日 801 號線終止服務後，811B 號線將在緊接的九月二十一日投入服務。該路線將於平日的上、下午繁忙時間提供服務。署方會與營辦商留意營運情況，並就客量變化探討合適的服務安排。

16. 主席詢問議員，是否同意通過第 13 段的臨時動議。

17. 委員一致通過第 13 段的臨時動議。

討論事項

委員會轄下工作小組成員名單

(文件 TT 35/2020)

18. 主席指在會前收到麥梓健先生提交加入大型交通建設及道路網絡工作小組和道路安全及泊車位供求工作小組的申請，以及得悉陳珮明先生其中一張加入工作小組的申請未獲處理。主席指麥梓健先生已在會前將申請電郵及附件轉交秘書處。

19. 主席詢問議員還有沒有修改工作小組名單的申請，以便一併處理。

20. 石威廉先生指他並沒有申請加入道路安全及泊車位供求工作小組。

21. 陳珮明先生指他在期限前以傳真方式申請加入大型交通建設及道路網絡工作小組，但有關申請未獲處理，他希望可以加入該小組。

22. 麥梓健先生指他在七月三日透過電郵及傳真方式遞交加入上述兩個工作小組的申請，但可能由於技術原因導致他的申請未獲處理，他希望可以加入上述兩個工作小組。

23. 主席建議將道路安全及泊車位供求工作小組中的第 14 位成員“石威廉先生”更改為“麥梓健先生”，並新增第 15 位成員“陳珮明先生”；並在大型交通建設及道路網絡工作小組新增第 11 位成員“陳珮明先生”。主席詢問議員，是否同意上述改動。

24. 張慶樺先生建議將道路安全及泊車位供求工作小組中的第 11 位成員更改為“麥梓健先生”，而第 12 位成員則為“陳珮明先生”。

25. 委員一致通過經修訂的工作小組名單。

屯馬線一期通車後沙田區專營巴士的乘客量變化及建議的班次調整安排

(文件 TT 36/2020)

26. 主席歡迎運輸署代表出席會議。

27. 運輸署高級運輸主任/鐵路項目王煜棋先生簡述文件

內容。

28. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方就屯馬線所作的顧問報告中評估的內容為何，就巴士改動又有何建議；
- (b) 他認為由於在本年六月時許多公司並未恢復上班，加上當時香港中學文憑考試已經結束，所以運輸署以去年十月與本年六月的數據作通車前後的比較並沒有代表性；
- (c) 他指運輸署在來年將會調整加減班次的標準，由1小時85%改至75%，並收緊每班次站立位的標準，但署方現在仍使用85%作減班標準，他認為做法並不合理；
- (d) 他指海嵐選區的居民因鄰近地方未有過海巴士路線而選乘286M路線，惟現時未有實際交通安排下減少其班次，故不滿有關安排；以及
- (e) 他認為署方應重新進行客量調查，並交代減班後的資源如何分配。

29. 張慶樺先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為受疫情爆發影響，市民對交通需求減低，所以署方以去年十月和本年六月的數據並不合理；以及
- (b) 他認為減班後的交通服務以及現有的東鐵線班次不能滿足恢復上班上學後的需要，不能有效防疫。

30. 廖栢康先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為在疫情和“罷鐵”影響下，署方以去年十月和本年六月的數據並不合理；
- (b) 他反對 82X 號線的減班措施，指減班對小瀝源居民到大老山隧道(大隧)轉乘其他巴士路線有重大影響，認為署方缺乏諮詢；以及
- (c) 他詢問文件中指七成載客量實際的乘客人數為何。

31. 黃浩鋒先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為受疫情影響，署方以去年十月和本年六月的數據並不合理，希望署方可以再研究乘客量問題並彈性處理；以及
- (b) 他認為 80 號線巴士的班次不足，在該區不少學生乘搭該線上學。

32. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方在哪個車站調查及如何得出數據，以及署方有否持續調查；
- (b) 他認為受疫情及社會運動影響，署方參考去年十月和本年六月的數據並不全面，希望署方可以比較其他路線後再作決定；以及
- (c) 他認為署方對巴士減班措施的反應很快，但對巴士加班措施的反應則較慢，不能滿足市民需要。

33. 陳運通先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為受疫情及社會運動影響，署方參考去年十

月和本年六月的數據並不合理，應待疫情完結後才考慮是否減班；

- (b) 他認為署方應考慮改善方案以幫助客量下跌的巴士路線，協助改善服務並增加競爭力，增加市民選擇，而非削減班次；
- (c) 他指出議員們曾提出改善巴士路線的建議，但署方並未回應，欠缺溝通；以及
- (d) 10 條巴士路線減班建議中，有 4 條路線涉及顯徑區，他認為該區市民會難以接受。

34. 李志宏先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方文件存在數據誤差，不應以此作出任何加減班的決定，同時，署方應清楚指出根據甚麼數據或指引作出加減班次的決定；以及
- (b) 他詢問署方有否調查過巴士路線的服務對象為何，因可能會影響署方的取樣和出現誤差，又有否評估過對居民的影響。

35. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為計劃中僅提及減班建議，署方應交代減班後的行車資源調撥方向，包括會否增加班次或路線；以及
- (b) 他認為署方應顧及不能直接使用鐵路服務的地區，例如慈雲山居民需要轉乘 3 次才能到達新界東地區。

36. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為受疫情影響，不能直接比較去年十月和本年六月的數據，不能作為減班理由；以及
- (b) 他指火炭區只有 1 條巴士路線進出，88K 號線的減班措施忽略市民的出行需要，在考慮減班的同時，署方應考慮如何改善路線，從而善用資源。

37. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方基於甚麼原因選擇於六月十六日及十七日作調查，並提出署方應最少調查 1 星期；
- (b) 他認為客量減少是由於減班所致，同時，他指在疫情期間，運輸及房屋局(運房局)曾建議巴士客量不得多於七成，所以客量必然下跌；
- (c) 他認為受疫情影響，不能直接比較去年十月和本年六月的數據，並建議署方需同時比較巴士和鐵路的客量；
- (d) 他詢問署方就屯馬線影響而作出減班建議，為何 10 條巴士路線減班建議中，有 6 條路線涉及顯徑區，是否屯馬線投入服務對其他區沒有影響；以及
- (e) 他認為 80P 號線與屯馬線通車並沒直接關係，並詢問屯馬線何時完全通車。

38. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他指據他的經驗，減班的建議只會進一步減少該路線的載客量和吸引力，甚至使這些路線萎縮至不能殘存；以及
- (b) 他認為過去數月的疫情使市民減少出門，這些變

化只屬短暫，減班建議會令乘車時更擠迫，候車時間更長，對市民不公，建議署方再考慮。

39. 葉榮先生認為署方偏幫香港鐵路有限公司(港鐵公司)，建議署方應顧及巴士乘客的需要，並應調查鐵路乘客量的變化。

40. 陳兆陽先生認為受疫情影響，現時巴士班次並未恢復至正常水平，詢問署方會否待九月下旬開學後重新取樣調查，希望署方和九龍巴士(1933)有限公司(九巴)再次慎重考慮減班計劃。

41. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他指出署方在疫情尚未結束時便減班是置市民於不顧，認為署方需檢視“以鐵路為骨幹”的政策，改為考慮如何提高巴士的競爭力，而非一味減班，應讓鐵路與巴士並存；以及
- (b) 考慮到雅典居和烏溪沙村居民往返市區的需要，他反對削減 85M 號線和 286M 號線的班次。

42. 勞越洲先生指署方偏袒港鐵公司，認為署方提供的數據並不準確，要求重新調查，亦建議署方決定調整班次前應先諮詢沙田區議會(區議會)。

43. 衛慶祥先生認為受疫情影響，市民減少外出上班上學，署方不應參考去年十月和本年六月的數據，減少巴士班次更可能會使部分巴士乘客轉乘屯馬線，所以他認為不應在現階段討論。

44. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為受疫情影響，市民減少外出上班上學，署方不應參考去年十月和本年六月的數據，並要求

署方撤回文件；以及

- (b) 他指出署方文件上巴士班次容許範圍過闊，例如 82X 號線由 12 至 17 分鐘改成 12 至 20 分鐘一班，加上巴士脫班問題，導致數據不夠準確。

45. 岑子杰先生的意見綜合如下：

- (a) 受疫情影響，市民減少外出上班上學，他認為署方使用的數據不能反映現實；
- (b) 他認為在疫情平復後，當市民對巴士服務需求增加時，重新要求增加班次會十分困難；以及
- (c) 他理解九巴有營運壓力，但擔心九巴在不同地區都提出減班措施，長遠會使對巴士司機的需求下降，要求署方和九巴保證不會裁員。

46. 黎梓恩先生詢問署方有否增加在去年十月部分載客率高的巴士路線的班次，包括 89B 及 80X 號線，又指它們在疫情期間的載客量只下跌兩成，反而應該增加班次。

47. 鄭仲恒先生認為署方以去年十月和本年六月的數據作參考並不妥當，當中有屯馬線通車以外的因素影響載客量，並反對署方是次削減巴士班次的計劃。

48. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方應以同期港鐵的載客量作比較，同時，受失業率上升及在家工作或上課安排影響，數據並不準確；
- (b) 他指部分市民因疫情避免乘搭公共交通工具而改為自行駕駛出門，建議署方可參考隧道車流數據，了解私家車流量有否增長；以及

- (c) 他認為署方在處理交通問題上欠缺全面考慮，應了解區內日後屋苑落成導致的人口變化，從而制定交通計劃。

49. 曾杰先生反對 80 號線及 80P 號線的減班安排，認為署方的數據不能反映現實情況。

50. 許銳宇先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方在取樣時，為何去年十月的數據涵蓋了十月二十一日至三十日，而六月的數據則只包括六月十六日及十七日兩天，又問到計算的準則為何；以及
- (b) 他指由於本年六月的數據有機會受疫情和市民減少出門等因素影響，故建議署方在整理數據時設立對照組，比較去年六月同一路線的數據。

51. 趙柱幫先生的意見綜合如下：

- (a) 他譴責署方在處理 80X 及 89B 號線班次問題時失職，該路線的班次原本已經不足，乘客常滿，署方反而縮減班次，他強烈反對；以及
- (b) 他認為署方“以鐵路為骨幹”的政策助長港鐵公司獨大，忽視市民選乘巴士的需要，而六月時受疫情影響，市民減少出門，署方以該數據作理據並不合理，他表示反對署方的減班計劃。

52. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方在建議減班時快速，但在處理其他問題，包括 809K 號線小巴和 288C 號線巴士時卻緩慢；

- (b) 他認為受疫情影響，在過去 8 個月，學生不用回校上課，不少公司亦有在家工作安排，所以署方以六月數據作理據並不準確，建議待疫情平復後再安排；以及
- (c) 他反對 80X 號線的減班計劃，該線在到達崗背街時已常常客滿，大量乘客不能上車，早前就此詢問署方後，得知是由於巴士趕不及往返，他認為署方需考慮巴士載客量及乘客背景才決定。

53. 李世鴻先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為受疫情影響，本年六月的情況與現時有差異，故署方以去年十月和本年六月的數據反映屯馬線所帶來的影響並不合理他要求署方撤回文件，待疫情平復後再處理；
- (b) 他反對 80 號線及 89B 號線的減班計劃，指出不少學生選乘 80 號線上學，而數據取樣時尚未復課。以他觀察，不少乘客因該線班次疏落而在候車途中放棄乘搭該線，而上述兩條巴士線在繁忙時間均有多於六成半的載客率，認為署方的數據不準確；以及
- (c) 他表示 89B 號線需求大，經常大排長龍，署方數據亦反映該線在去年十月載客量高達 98.8%，詢問署方在當時為何不增加班次。

54. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他指議員普遍都對署方處理加減班次的標準存疑，例如署方在早前載客率高時不增加班次，而在屯馬線通車後就建議減班。同時，由於署方將會更新加減班標準，他詢問署方能否提早套用新

標準量度本次計劃中的路線；

- (b) 他認為署方在減班後，應將資源調撥至需求殷切的路線及區內新的發展項目，例如將 80 號線系列的資源調撥作 80A 號線，或將 82X 號線的資源調撥至班次較疏落的 83X 號線等；
- (c) 他理解被減班的路線較多牽涉鐵路沿線，但他建議署方應善用資源，照顧區內亦有需求殷切的路線，包括 980 和 981 號線。他又建議署方可考慮將 281M 號線、89 號線及 89B 號線的部分資源調至 88X 號線以服務新入伙的駿洋邨；
- (d) 他認為受疫情影響，市民減少外出，故署方在六月調查取樣所得的數據並不全面，取樣方法為人詬病，並建議署方在九月下旬或十月上旬再次調查客量後，再次諮詢區議會；以及
- (e) 他建議署方先處理日間時間的班次問題，因為現時學生只需回校半日，暫未能反映減班對夜間的影響。

55. 王煜棋先生的回應綜合如下：

- (a) 他不同意有人稱顯徑區將變成“孤島”，因為在屯馬線一期通車後，市民的選擇增加，區內亦有市民樂見此變化；
- (b) 對有議員問及同一時期鐵路的客量有否改變，他指若比較去年十月和本年六月，屯馬線一期沿線車站的客量的確有所增長。而署方是觀察半年後，才根據指引建議調整巴士班次，即若載客量在最繁忙的半小時低於 85%，署方就會考慮調整班次；

- (c) 就調查方法，他指出署方有全面考慮，包括收集不同公共交通的數據，數據包括實地調查、與不同營辦商溝通聯絡，以及在不同時間和角度觀察等。他又指，過去半年，載客量的改變可以分為 3 個階段，首先為 2020 年情人節至母親節期間，專營巴士客量明顯下跌。由於屯馬線一期開通與第一波疫情爆發時間相近，署方認為在鐵路開通初期難以評估屯馬線一期後其他公共交通服務的乘客量變化；
- (d) 在五月開始，隨著確診個案數字下跌，公共交通服務客量不斷攀升，故此可以預計在分階段復課後，需求亦會進一步上升。而署方選定六月十六及十七日作調查是由於當時幼稚園高班及中小學已復課，相信客量已趨近正常水平；
- (e) 及後，疫情於 2020 年第三季再次爆發並影響社會及經濟活動，公共交通服務乘客量再次大幅下跌。有見及此，署方認為以六月份數據為基礎提出建議較為合適；
- (f) 他指不同人對疫情的看法可能兩極，對市民未來的出行模式改變各有不同。至於有議員提出要待疫情過後再檢視減班安排，他則較有保留。對於有議員擔心巴士班次只減不加，他重申署方對調整巴士服務班次有既定指引，亦會將資源放在較有需求的路線上，以保障大眾利益；
- (g) 就有關調查方法的疑問，他表示署方會先分析宏觀數據，並從兩個途徑觀察公共交通模式，包括從上而下分析，以及從現場考察。而在六月的數據中，所有的交通服務客量均曾回復至接近正常水平；
- (h) 對於有人形容署方“殺線”，他強調這是根據指

引而調整班次，即在最繁忙的半小時中，若載客率低於 85%，署方就會考慮調整班次，而非“殺線”；以及

- (i) 署方將用心聆聽議員的意見，包括資源調配的問題。

56. 李世鴻先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方是否堅持使用六月的數據作減班原因。以他昨日上午時份的觀察所見，80 號線最低的載客量亦多於六成，部分情況則超過七成，而 89B 號線的載客率亦比文件所載的多，在最高峰載客量達至八成多；以及
- (b) 他認為署方班次調整的基準並不合理。

57. 張慶樺先生認為署方的回應迴避疫情因素。他指六月時仍受疫情影響，所以不能接受文件上的數據，同時要求署方提供港鐵載客量數據。他詢問在六月時，政府是否已取消在家工作的安排，全面恢復正常運作，私人公司的狀態又如何。

58. 麥潤培先生認為疫情影響，在六月時社會仍未全面恢復正常，並詢問署方繁忙時間的數據取樣方法為何。他認為署方的數據取樣方法不夠清晰，建議他們仔細了解市民選乘巴士的原因。他指出鐵路不能完全取代巴士“點對點”的功能，希望署方在取得合理數據後再次諮詢區議會。

59. 陳運通先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為顯徑為區內“孤兒”，屯馬線的建立並不能滿足居民需要，該區對巴士服務的需求一直存在，但巴士資源卻越來越少，而署方的減班建議

中，有 4 條路線都關乎顯徑邨。他亦對署方的數據準確性存疑，認為否定了議員們實地考察的結果；以及

- (b) 他指出署方雖稱會調撥資源至其他路線，但在本次建議中只有減班，詢問署方能否作出相關保證。他建議署方在諮詢時，應一併提出減班方案和調撥相關資源，以供討論。

60. 廖栢康先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方偏幫港鐵公司，指署方作數據取樣時無視眾多變數，直接將巴士客量減少歸因至屯馬線開通所致。既然署方有對比其他區的路線數據，他建議署方應將相關數據一併提供，以便討論；以及
- (b) 他指文件上顯示 82X 號線通車的繁忙時間載客率只有七成多，認為與事實不符，詢問數據的取樣方法為何。

61. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他指署方就載客率的計算方法過時，即巴士上每平方米能站 6 人，而署方將在來年更改標準至每平方米 4 人。他詢問署方在標準更新後，會否立即增加班次；
- (b) 他指運房局在二零一九年曾指屯馬線一期在繁忙時間及非繁忙時間的班次分別為 3.5 分鐘及 4 至 7 分鐘一班，但在六月時，屯馬線在非繁忙時間的班次為 9.8 分鐘一班。同時，他指現時馬鞍山線班次為 7 至 10 分鐘一班，詢問署方現時是否已恢復正常班次；以及

- (c) 他指由海典灣步行至大水坑或恆安站，並指出路程需時約 15 分鐘，所以巴士服務對鄰近未有鐵站之地區相當重要。

62. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求署方提供港鐵客量增長的數據；
- (b) 署方指屯馬線開通為市民提供多一個選擇，但他認為署方在鐵路開通後減少巴士班次則為減少市民的選擇之舉，做法矛盾；
- (c) 他詢問署方預計在九月二十三日後，市民對巴士服務的需求會增或減，認為署方單以六月其中兩天的數據釐定全年的巴士班次增減並不合理；以及
- (d) 他不接受署方減少該區 6 條巴士路線的決定，同時建議署方交代減班後資源的去向。

63. 楊思健先生指出文件顯示 82X 號線在屯馬線通車前後的乘客量分別為 70.6%及 60.4%，他要求署方解釋有否科學根據證明所下跌的客量均由屯馬線通車所致，並詢問該線乘客在屯馬線通車後可如何前往小瀝源。

64. 鄭仲恒先生要求署方解釋是否為了減班而尋找相應數據支持。他指出署方雖已解釋為何使用去年十月及本年六月的數據作比較，但他認為六月時部分政府部門依然推行在家工作安排，詢問為何署方會指社會已恢復正常運作。同時，他亦建議署方可提供更多數據以供討論。

65. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他不滿署方所提出的班次調整計劃，並指出屯馬線通車後，由於增設了顯徑站和啟德站兩個鄰近

人口較多的車站，所以港鐵客量必然會增加，所以他建議署方要撇除該站的數據，只比較剩餘車站的客量；

- (b) 他建議署方可從隧道流量入手，比較同期私家車流量的變化；
- (c) 他認為除了在家工作安排及停課的影響外，12萬失業人數亦可能影響數據；以及
- (d) 他認為巴士服務提供的“點對點”功能方便傷健人士和長者，由於長者缺乏體力上落月台及轉乘鐵路，所以署方需要分析哪段時間有較多長者乘搭。

66. 黃浩鋒先生的意見綜合如下：

- (a) 他指出署方在文件上並沒解釋為何比較去年十月及本年六月的數據，亦沒說明取樣方法，認為所提供的數據粗疏和署方有預設立場，是為了推廣屯馬線而減少巴士班次；
- (b) 他指出在疫情期間，不少市民都投訴九巴減班導致班次不足和候車時間長等問題；
- (c) 他指有不少學生每天搭乘往九龍區的巴士到顯徑上學，詢問屯馬線如何服務這些學生，並認為署方不能將鐵路和巴士服務混為一談；以及
- (d) 他詢問署方從何得知下跌的客量是由屯馬線通車所致，而並非受疫情影響。

67. 李志宏先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方以本年六月部分日數的數據作比較

並不足夠；以及

- (b) 他認為署方是以數據支持減班決定，並非因見到持續的實際需要而決定減班，建議署方先向巴士公司取得相關資料和完成足夠取樣後才決定如何調整班次。

68. 許立燊先生詢問九巴曾否反對署方的建議，抑或欣然接受。

69. 陳諾恒先生指出每當鐵路開通，巴士隨之減班是署方一貫做法，認為該做法對市民並不公平。他以 80X 號線為例，通車前後乘客量分別為 94.4%和 70.2%，但他觀察到在上班時間該線的候車人龍很長，詢問處方有否考慮在六月前有不少市民在家工作、停課甚至失業，以及其他因素導致客量減少，亦有部分人改為步行或選乘的士。如單以簡單數字決定減班，會減少市民選擇，他建議署方應保留足夠的交通選擇予市民。

70. 黎梓恩先生指他從文件上看不到巴士減班與屯馬線開通的直接關係，認為客量下跌可由各種因素導致。他又指署方無視居民實際需要，並要求署方在市民全面復工後重新取樣調查和審視班次調整計劃。

71. 許銳宇先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議署方比較今年六月與去年十月其他地區的巴士數據，再與文件上的數字相減，即可得知受屯馬線開通所影響的數字；
- (b) 他詢問署方預計文件上受影響的巴士路線在未來的繁忙時間乘客量為何，若所預計的乘客量比例近百，乘客的乘搭體驗將會十分辛苦，他會反對有關建議；以及

- (c) 他要求署方提供具體數據和解釋數據取樣，例如以全港同一時段的數據作參考。為便利市民和保障巴士公司員工，他詢問署方能否在全面復工後再作調整。

72. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方能否承諾在復課後重作客量調查，以便更聚焦地估算減班數目；
- (b) 他欲了解所減班次的資源能否投放至其他服務需求殷切的路線；
- (c) 他詢問新的加減班標準指引能否套用至本次計劃中，使減班幅度較易令人接受；以及
- (d) 他要求署方承諾在新的客量調查完成前，暫緩本次文件所修改的減班幅度。

73. 王煜棋先生的回應綜合如下：

- (a) 他明白議員欲了解在不同情況下，公共交通服務需求的改變為何。他澄清署方會以既定機制分析公共交通服務，當中亦包括巴士服務。署方的團隊每日從不同途徑監察服務，與營辦商緊密聯絡，安排實地調查和長時間觀察有關路線，以核實數量的準確性；
- (b) 他指將資源投放至高用量的路線乃署方目標之一，署方會考慮相關背景後，將所節省的資源投放至合適的路線；
- (c) 署方將在來年更新加減班次的標準，另外亦建議委員參考文件的附件一，可見數據與新指標(即75%)亦有距離；

- (d) 他強調署方並非為減班而減班，署方的工作目標為照顧大眾利益和善用資源；以及
- (e) 他重申署方的政策目標是以不同模式便利市民到達目的地，並沒偏袒港鐵公司。

74. 九巴經理(策劃及發展)李侃陵先生回應指，班次調整並非全因屯馬線通車所致，九巴每日均會密切留意服務情況，在不同時間作出調整。九巴所有的服務調整均會與署方討論，獲審批後實施。

75. 楊思健先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方何時全面復工；
- (b) 他認為署方並沒有節省九巴資源，反而會損害了市民的資源，增加市民的候車時間；以及
- (c) 他認為王煜棋先生為升職而欲推高屯馬線客量，所以建議減班，將巴士客量撥給鐵路。

76. 廖栢康先生詢問署方的團隊人數和長時間的定義為何，並要求署方團隊日後實地考察時通知他和楊思健先生，以便確認數據。

77. 李世鴻先生不滿九巴的回應，又指九巴平常亦會自行減班，以他乘搭 87B 號線為例，原定 15 分鐘便有車，結果他要多等半小時，沿途每站均有不少乘客和長者候車，詢問九巴如何向乘客交代。

78. 陳運通先生要求署方在疫情緩和及落實路線改善方案後，再一併討論減班安排。

79. 吳錦雄先生建議將本計劃合併至巴士路線重組計劃

一併討論，以便討論增加巴士班次的方案。

80. 陳珮明先生詢問本年政府資助港鐵公司和各間專營巴士公司的金額為何。

81. 張慶樺先生認為署方有傾斜港鐵公司發展，例如開設68S號線連接港鐵站。他認為署方並非諮詢，只是通知委員。

82. 丘文俊先生要求署方在疫情緩和，待不同公司和學校恢復正常運作後，再重新調查。他以80X號線為例，建議署方了解早上與下午的班次和客量情況有否滯留，並改善有關服務。

83. 黎梓恩先生要求署方在疫情緩和後再重新調查，尤其是往觀塘的各條巴士線的客量。

84. 黃浩鋒先生認為九巴已因疫情影響調整班次，故署方不用急在一時，建議署方待疫情緩和後再重新審視。

85. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示將邀請署方回覆，然後處理臨時動議；以及
- (b) 他認為疫情期間的數據缺乏說服力，他要求署方暫緩減班安排，並在全面復工復課後安排調查，檢視有關情況，並建議署方應與九巴商討車輛資源調配安排。

86. 王煜棋先生的回應綜合如下：

- (a) 對於委員提出在疫情後再作調查的建議，他重申相關環境因素曾在五月趨近正常，故署方選擇在六月從不同渠道調查和核實數據，除了六月份

外，署方平時亦有監察數據；

- (b) 他指出公共交通會隨社會活動而改變，重申署方是監察了一段時間的數據後才提出相關建議；以及
- (c) 至於政府能否提高對巴士營辦商的資助，避免減班的建議，他指在原則上，營辦商能滿足市場需求和自行營運。

87. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示雖欲精簡處理議程，但署方所提供的數據令人疑惑，故難以精簡處理；以及
- (b) 他建議先處理臨時動議。就廖栢康先生提出的臨時動議，他建議修改成覆蓋本次文件中的所有路線。

88. 主席詢問委員，是否同意處理廖栢康先生和張慶樺先生提出的兩項臨時動議。

89. 委員同意討論廖栢康先生和張慶樺先生提出的兩項臨時動議。

90. 廖栢康先生提出以下臨時動議：

“運輸署提出之「沙田區專營巴士的乘客量變化及建議的班次調整安排」中，將數條接駁沙田及其他區域之巴士路線於屯馬線通車前(2019年10月)與通車後(2020年6月)之載客量作比較，指繁忙時間及日均客量都錄得顯著跌幅，因此建議將九巴有關路線減班，當中82X線之繁忙時段班次由現時12-17分鐘一班，減少至12-20分鐘一班。

受肺炎疫情影响，於 2020 年 3 月起，香港全數學校停課，亦有大量市民在家工作及減少外出，此情況直至今日仍然可見。於此前提下，各巴士路線載客量減少實屬正常現象。運輸署以疫情期間之載客量數據與疫情前之數據比較，完全未能準確反映居民真實之交通需求；

此外，小瀝源一帶位處於山上，遠離主要鐵路站，屯馬線對小瀝源居民之乘車習慣未有帶來任何改變。相反，82X 卻向來是小瀝源居民所依賴往返東九龍或接駁轉乘其他大老山巴士線之路線，上下午繁忙時段於各站之候車人龍早已反映居民對本路線之殷切需求。於未有完善小瀝源一帶接駁主要鐵路站及轉車站之公共交通路線下，82X 減班只會徒添居民困擾，阻礙居民出入本區；

再者，現時小瀝源區新落成之綠怡雅苑陸續入伙，依賴 82X 出入之居民數目只會有增無減。當屋苑全數入伙後，增加之客量將可彌補甚至超越本身 82X 客量。運輸署於現時的建議內絲毫未有考慮以上有關因素，乃完全漠視社區所需，以及欠缺長遠考慮。

因此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署擱置「沙田區專營巴士的乘客量變化及建議的班次調整安排」計劃，於疫情後重新進行客量統計，再審視有關九巴 82X 線之減班建議，並於提出路線班次調整建議前進行社區諮詢，收集居民意見。

同時，本會促請運輸署立即完善小瀝源一帶接駁主要鐵路站及屯馬線車站之公共交通路線，以便利居民出行。”

91. 主席建議修改成“再審視有關文件內提及的巴士路線之減班建議”。

92. 廖栢康先生接納主席的意見，修改其動議如下：

“臨時動議

運輸署提出之「沙田區專營巴士的乘客量變化及建議的班次調整安排」中，將數條接駁沙田及其他區域之巴士路線於屯馬線通車前(2019年10月)與通車後(2020年6月)之載客量作比較，指繁忙時間及日均客量都錄得顯著跌幅，因此建議將九巴有關路條減班，當中82X線之繁忙時段班次由現時12-17分鐘一班，減少至12-20分鐘一班。

受肺炎疫情影響，於2020年3月起，香港全數學校停課，亦有大量市民在家工作及減少外出，此情況直至今日仍然可見。於此前提下，各巴士路線載客量減少實屬正常現象。運輸署以疫情期間之載客量數據與疫情前之數據比較，完全未能準確反映居民真實之交通需求；

此外，小瀝源一帶位處於山上，遠離主要鐵路站，屯馬線對小瀝源居民之乘車習慣未有帶來任何改變。相反，82X卻向來是小瀝源居民所依賴往返東九龍或接駁轉乘其他大老山巴士線之路線，上下午繁忙時段於各站之候車人龍早已反映居民對本路線之殷切需求。於未有完善小瀝源一帶接駁主要鐵路站及轉車站之公共交通路線下，82X減班只會徒添居民困擾，阻礙居民出入本區；

再者，現時小瀝源區新落成之綠怡雅苑陸續入伙，依賴82X出入之居民數目只會有增無減。當屋苑全數入伙後，增加之客量將可彌補甚至超越本身82X客量。運輸署於現時的建議內絲毫未有考慮以上有關因素，乃完全漠視社區所需，以及欠缺長遠考慮。

因此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署

擱置「沙田區專營巴士的乘客量變化及建議的班次調整安排」計劃，於疫情後重新進行客量統計，再審視有關文件內巴士路線之減班建議，並於提出路線班次調整建議前進行社區諮詢，收集居民意見。

同時，本會促請運輸署立即完善小瀝源一帶接駁主要鐵路站及屯馬線車站之公共交通路線，以便利居民出行。”

楊思健先生、勞越洲先生和議。

93. 主席詢問委員，是否同意通過第 92 段的臨時動議。

94. 委員一致通過第 92 段的臨時動議。

95. 張慶樺先生提出以下臨時動議：

“臨時動議

【反對運輸署借屯馬綫一期 削減沙田區內的巴士班次】

背景

運輸署近日向區議會提交文件，就屯馬綫一期通車後，因部分巴士路線載客量下跌，按相關數據，署方單方面提出由 10 月起削減部分沙田區來往九龍東的巴士路線班次。

細心比對運輸署提交的數據，發現當中是以去年 10 月及 6 月作統計。須留意，去年 10 月仍未爆發武漢肺炎，而今年 6 月正值第 2 波緩和之時，學生仍處於停課狀態，而部分人士仍然在家工作，巴士載客量必然不如去年 10 月。而現時屯馬綫只是局部通車，以此不完整數據作為對比，我們質疑是次減班，實為日後大

幅削減巴士路線班次製造藉口。

多年來，鐵路為主的交通政策看似方便，但正因一鐵獨大，不但壓縮其他公共交通，而且放任鐵路公司，造就「可加可減」的荒誕機制，將消費物價等指數包涵其中，結果有加無減，服務差劣更加毋庸贅言。

政府曾因防疫原因，離地要求巴士載客量不可超過 7 成，以保持乘客之間的距離。然而，東鐵綫新訊號系統延期啟用，現有系統根本無法再於繁忙時間加密班次。一邊廂制定社交距離，另一邊廂正值復工復課之際，鐵路新系統延期，而署方建議削減巴士班次，結果無法達致分流，反之增加公共交通人流密集程度，提高感染風險，談何防疫？

動議

沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署收回是次削減巴士路線班次計劃，並要求政府摒棄「以鐵路為骨幹」之政策，履行自身責任，加強監察及改善巴士、小巴服務，正視區內訴求。”

李世鴻先生、李志宏先生、許立燊先生、陳諾恒先生、楊思健先生、黃浩鋒先生、趙柱幫先生、陳兆陽先生、容溟舟先生、陳運通先生、廖栢康先生、勞越洲先生、吳錦雄先生、李永成先生、盧德明先生、岑子杰先生、石威廉先生、黃學禮先生、程張迎先生、黃文萱女士、麥潤培先生、丘文俊先生、曾 杰先生、雷啟榮先生、麥梓健先生、周曉嵐先生、陳珮明先生、陸梓峯女士、黎梓恩先生、許銳宇先生、吳定霖女士、鍾禮謙先生、鄭仲恒先生、衛慶祥先生和葉榮先生和議。

96. 陳珮明先生建議修改為“因工程問題而不斷延誤通車的屯馬線，簡稱因線”。

97. 張慶樺先生表示他會使用官方文件所用的名稱。
98. 主席詢問委員，是否同意通過第 95 段的臨時動議。
99. 委員一致通過第 95 段的臨時動議。
100. 王煜棋先生重申在座各位同事代表均以公職身份服務市民，署方會繼續以大眾利益為目標工作。他強調指出署方對巴士服務並非只減不加，在本年的巴士路線計劃當中，有需要加強服務時亦有相應調整，希望與各委員保持理性溝通。當屯馬全線開通投入服務時，任何公共交通的執整，署方會以市民改變出行的需要作出適切的調整。
101. 主席要求秘書處將上述兩個臨時動議的副本轉交署方，讓有關部門知悉交運會對是次計劃的意見，並盡快複查有關調查，並轉告部門相關同事。
102. 李永成先生的意見綜合如下：
- (a) 他認為署方比較的數據不公，有損市民利益；
 - (b) 他指在疫情期間，巴士班次已經減少，又有脫班問題，詢問署方為何在疫情期間仍要減班；以及
 - (c) 他認為委員只是反映沙田區居民的意見，在委員幾乎一致反對計劃的情況下，他不明白署方的回應是甚麼意思。
103. 黎梓恩先生強調沙田區區議員是為大眾利益着想而理性討論。
104. 廖栢康先生感謝署方願意與委員溝通，邀請署方一同實地考察，並建議署方可以到他的社交平台專頁閱讀市民意見。

105. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方發言不負責任，又指署方在過去遺漏不少路線仍未跟進，包括 809K 號線、288 號線系列和 80X 號線等；
- (b) 他指委員是履行區議員職責而發表意見，認為王煜棋先生作為署方代表，須謹慎發言。他要求署方收回言論；以及
- (c) 他邀請署方一同實地考察，了解居民意見。

106. 楊思健先生邀請署方一同到小瀝源實地考察以了解居民意見，指不少居民不滿署方的減班計劃。

107. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 他要求署方提供更多數據作討論，並詢問署方為何堅持文件上的數據一定正確；以及
- (b) 他認為在未有充分數據下，署方不應減少巴士班次，並應向委員解釋清楚後才推行計劃。

108. 黃浩鋒先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方代表的態度令人髮指，指全部委員均背負數千名市民的選票，須向市民負責，所以才在會上發表意見，是為理性討論；以及
- (b) 他強調巴士與鐵路服務不能互相取代，文件的數據亦不準確。他稍後會呈上有關臨時動議，希望署方改善。

109. 主席詢問委員，是否同意處理黃浩鋒先生提出的臨時動議。

110. 委員同意討論黃浩鋒先生提出的臨時動議。

111. 黃浩鋒先生提出以下臨時動議：

“臨時動議

沙田區議會交通及運輸委員會對高級運輸主任/鐵路項目王煜祺先生於九月十七日於會上言論未有足夠數據支持下，以及在會議會上言辭及態度挑釁。本委員會對此等態度表示強烈譴責。”

112. 廖栢康先生建議修改為“以及在會議上”。

113. 主席建議由“態度挑釁”修改為“不友善”，但尊重動議人意見。

114. 楊思健先生建議保留“挑釁”。

115. 黃浩鋒先生接納委員的意見，修改其動議如下：

“臨時動議

沙田區議會交通及運輸委員會對高級運輸主任/鐵路項目王煜祺先生於九月十七日於會上言論未有足夠數據支持下，以及在會議上言辭及態度挑釁。本委員會對此等態度表示強烈譴責。”

黃學禮先生、黎梓恩先生和丘文俊先生和議。

116. 主席詢問委員，是否同意通過第 115 段的臨時動議。

117. 委員一致通過第 115 段的臨時動議。

九巴第 88X 號線的修訂方案

(文件 TT 37/2020)

118. 主席歡迎運輸署代表出席會議。

119. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新展東)1 朱麗儀女士簡介文件內容。

120. 主席簡介路線圖片，並補充因署方在六月三十日提出 88X 號線修訂建議與二零一六年的第二次交運會上所提出的方案有所不同，由循環線變成雙向總站，亦沒顯示如何安排受影響的乘客，故需要在會上討論。

121. 張慶樺先生同意 88X 號線的修訂建議，將總站伸延至駿洋邨，方便當區居民。但走線方面，他指修訂後的路線兩種走線分別會駛經觀塘繞道和觀塘道，由於路線會繞過部分觀塘的巴士站，導致居民在某些時段不能乘搭該路線至觀塘，會帶來不便和產生混亂，故他建議署方整合該線在觀塘區的行車路線。

122. 麥梓健先生的意見綜合如下：

- (a) 他同意 88X 號線伸延至駿洋邨的修訂，可縮短該線在火炭區的行車時間和方便駿洋邨居民，但他指修訂措施導致區內居民在下午一時後失去直達觀塘的巴士路線，他要求署方和九巴交代如何對經常進出觀塘的市民提供協助；
- (b) 他詢問署方和九巴在未來會如何研究改善走線；
- (c) 他指其他由沙田往返觀塘的巴士路線收費均為 7.5 元，詢問署方為何 88X 號線的車資定價為 10 元；
- (d) 他詢問署方和九巴會否提供轉乘優惠予受影響居民；

(e) 他要求署方先盡快落實 88X 號線在火炭區的搬遷安排，至於是否以油塘站作總站則須諮詢觀塘區議會；以及

(f) 他稍後將提出臨時動議。

123. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

(a) 他原則上認同修訂方案，但修訂後可能使早上由觀塘往火炭的乘客不能乘搭該路線，反之亦然，指他們無法受惠於該線所增加的班次；

(b) 他認為該線收費昂貴，署方和九巴亦沒提供轉乘優惠，隨着火炭區人口增加，對巴士需求將增加，故他要求提供轉乘優惠和下調車費；以及

(c) 他要求盡快落實 88X 號線在火炭區路段的安排。

124. 李志宏先生的意見綜合如下：

(a) 他同意暫停 88X 號線以循環線方式營運，但認為署方缺乏在沙田區內的諮詢；

(b) 他認為兩種走線方式令人感到混亂，會為居民帶來不便，文件中亦沒提及替代方案；以及

(c) 他建議署方將修訂方案分拆討論，即將總站伸延至駿洋邨、油塘站和改變走線方式分開討論，要求署方盡快落實 88X 號線在火炭區路段的安排。

125. 丘文俊先生的意見綜合如下：

(a) 他認為 88X 號線伸延至油塘的修訂方案各有利弊，乘車時間增加，吸引力下降，他詢問署方預

計修訂後的客量改變為何，能否提供數據；以及

- (b) 他建議署方將修訂方案分拆討論，要求署方盡快落實 88X 號線在沙田區路段的安排，而觀塘區的安排則有待署方諮詢該區區議會。

126. 雷啟榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他不反對 88X 路線在沙田區的修訂建議，贊成將總站伸延至駿洋邨的安排，認為能改善區內交通；
- (b) 他同意將修訂方案中沙田區和觀塘區的部分分拆討論，先實行該線在火炭區路段的安排，滿足駿洋邨居民的需要；以及
- (c) 他建議署方提供轉乘優惠或調整車資，與其他往返沙田區和觀塘區的巴士路線看齊。

127. 黎梓恩先生同意將修訂方案中沙田區和觀塘區的部分分拆討論，先實行該線在火炭區的修訂安排。

128. 主席指他曾經與觀塘交運會主席聯絡，並表示沙田區委員對 88X 號線沙田區內走線並沒太大意見，而觀塘區則尚在討論中，故建議九巴可與相關持份者再商討。

129. 朱麗儀女士的回應綜合如下：

- (a) 有關替代方案，她指在修訂方案實施後，欲從九龍灣至觀塘往火炭的乘客，可於早上改乘 80X 號線，並於大隧轉乘 88X 號線。而欲從火炭和沙田往九龍灣至觀塘一帶的乘客，亦可使用轉乘優惠在大隧轉乘 80X 或 89X 號線；以及
- (b) 她指委員目前對將總站改至油塘、行車路線和設

立雙向總站均有不同意見，為配合駿洋邨入伙和改善火炭區內交通問題，署方將考慮先落實 88X 號線在火炭區的修訂方案，而其他問題將再檢視。

130. 李侃陵先生表示九巴與委員的意見一致，認為將總站搬往駿洋邨可方便居民和改善該線的運作情況。就觀塘區走線問題，九巴將再檢視。

131. 九巴區域經理(車務/新界東)廖華基先生表示九巴明白修訂方案實施後，因走線問題，部分市民可能不能於某時段直達目的地，就此，九巴會提供轉乘優惠，市民可於大隧免費轉乘大部分往觀塘的巴士。

132. 主席詢問委員，是否同意處理麥梓健先生提出的臨時動議。

133. 委員同意處理麥梓健先生提出的臨時動議。

134. 麥梓健先生提出以下臨時動議：

“有關 88X 巴士路線修訂事宜

鑒於駿洋邨第四和第五座現時已經入伙，以及第一至第三座亦於明年 1 月陸續入伙，本會動議要求運輸署及九巴：

1. 立即將 88X 搬遷至駿洋邨作為總站，以便區內居民乘搭。
2. 就建議 88X 搬遷至油塘作為雙向總站盡快諮詢相關持份者意見，以落實對沙田區及觀塘區居民雙方有利的方案。”

雷啟榮先生、周曉嵐先生和議。

135. 主席詢問委員，是否同意通過第 134 段的臨時動議。

136. 委員一致通過第 134 段的臨時動議。

137. 主席詢問委員，是否同意處理他提出的臨時動議。

138. 委員同意討論主席提出的臨時動議。

139. 主席提出以下臨時動議：

“背景：

近年運輸署巴士鐵路科向沙田區議會提交的巴士路線發展計劃，其中多項較具爭議的事宜未有解決方案，而運輸署回應地區意見的效率緩慢，未能從速改善沙田區公共交通服務。

1. 2016 年 3 月 8 日，運輸署建議 88X 延長路線至油塘，多年來一直未解決地區人士就路線走線及班次意見。2020 年 7 月，運輸署在未有諮詢沙田區議會的情況下修訂 88X 路線，取消循環線安排，令沙田區居民來往九龍灣與觀塘不能直達而需要轉乘。直至本人要求，運輸署才提交修訂 88X 路線事宜於今天的交運會上討論，本人對此深感不滿。

2. 於 2018 年 3 月 3 日的交通及運輸委員會會議上運輸署建議 286C 全日服務並從於 86C 路線中抽調車輛行駛，但客量一直未如理想，同時令 86C 服務水平下降。本人已多次向運輸署表達建議，以改善 286C 及 86C 路線分工及車輛調配，然而運輸署至今仍沒有任何方案。

3. 於 2019 年 8 月 29 日的交通及運輸委員會會議上，本人再次向運輸署詢問 980X 和 981P 於銅鑼灣或天

后設總站的建議。唯時至今日，運輸署仍沒有就站點安排諮詢地區人士，落實長久以來討論的建議，至今仍沒有任何回應。

動議措詞：

沙田區議會交通及運輸委員對運輸署已離職之高級運輸主任許嘉儀女士未有認真跟進上述建議，處理地區意見不力，對此深表遺憾。故此責成總運輸主任關國恩女士盡快跟進以上事項，並促請九巴改派更高級的同事負責路線策劃及發展，與沙田區議會交通及運輸委員會共同改善沙田區公共交通服務。”

陳珮明先生、陸梓峯女士、麥梓健先生、雷啟榮先生、黃文萱女士、周曉嵐先生、冼卓嵐先生、許立燊先生、鍾禮謙先生、衛慶祥先生、李志宏先生、麥潤培先生、吳定霖女士、勞越洲先生、廖栢康先生、吳錦雄先生、陳運通先生、張慶樺先生、李世鴻先生、李永成先生、鄭仲恒先生和黎梓恩先生和議。

140. 主席詢問委員，是否同意通過第 139 段的臨時動議。

141. 委員一致通過第 139 段的臨時動議。

142. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他要求署方盡快與九巴研究修改 88X 號線沙田路段之建議，盡快將總站遷移至駿洋邨，以解決改善於沙田區行車時間不穩的問題；
- (b) 他要求署方就有關轉乘優惠及轉乘後的乘車時間作估算；以及
- (c) 他建議署方適時與觀塘區議會溝通，並向沙田區匯報。

動議

李世鴻先生動議：增加沙田區泊車位
(文件 TT 38/2020)

143. 李世鴻先生的意見綜合如下：

(a) 他讀出其動議的背景：

“鑒於不少市民反映沙田區汽車停泊位置嚴重不足，加上警方對處理違泊的執法意識薄弱，未有積極改善問題，只歸咎於泊位不足，不但加劇區內違泊狀況，同時導致部份駕駛者視法理規則如無物，將違泊視作理所當然。而且，當中涉及區內商戶，未有選擇錶位停泊，反於區內長期佔用某特定行車線及通道，嚴重阻塞道路並影響救援車輛通過。與此同時，違泊對途人構成阻礙之餘，亦遮擋途人及駕駛者視線，大幅提高交通意外風險。故本會認為繼續監督警方跟進違泊問題是必須的，同時增加區內泊位的議程亦迫在眉睫。”

(b) 因此，他提出以下動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會，就增加區內汽車泊位事宜上，提出以下建議及要求：

1) 運輸署應盡快重新啟動積存街油站旁種植區改建為汽車咪錶位的建議及研究工作，並盡早進行諮詢；

2) 運輸署應研究區內的路旁咪錶位由橫泊改為斜泊，從而增加泊位的可行性；

3)運輸署及地政署應研究不同路旁種植區改建為路旁咪錶位的可行性；

4)地政署應在區內覓地研究建設地下停車場；

5)各有關政府部門在區內新規劃土地上，應增加大型車輛的泊位供應，以改善區內搵食車司機對泊位的需求。”

張慶樺先生和議。

144. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他十分認同上述動議，又指政府部分政策過時，例如《香港規劃標準與準則》(《準則》)、泊車位與住宅比例均十分落後，建議相關部門須作出檢視；
- (b) 他指本港各類車輛泊車位均不足，例如在馬鞍山區保良局兩川小學附近，晚上出現大型貨車違泊阻塞街道，電單車亦有類似問題，建議相關部門應審視並增加泊車位；
- (c) 他樂見處方接納交運會意見，在馬鞍山第 103 區計劃中增設停車場，他建議政府可多加考慮建設地下停車場；以及
- (d) 他指在世界各地均有特別的停車場設計，例如面積較小但附有升降機的多層停車場，可有效增加泊車量，他希望有關部門考慮。

145. 吳錦雄先生認同上述動議，他指在大圍富健街和顯徑街有綠化土地，建議署方可考慮在該處興建地下停車場，以解決該區的違泊問題，減少意外發生。

146. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他指在過去 10 年，區內不少短期租約停車場改為房屋發展用途，以錦暉苑為例，車位數量由百多個減至 35 個，人口增加，但泊車位數量卻下跌。他建議署方在日後改用短期租約停車場時，需考慮相關情況；
- (b) 他留意到區內有部分短期租約用地使用量低，但區內泊車位費用昂貴，他建議署方考慮在車位短缺的情況下，應檢視是否繼續將該類短期租約用地租予一些低用量的使用者；以及
- (c) 他認為《準則》過時，人口不斷增加但泊車位數目卻因鄰近鐵路沿線而下降，建議有關部門檢視。

147. 曾杰先生認同富健街與顯徑街的土地適合用作停車場，因該處鄰近兩個停車場，附近街道違泊問題亦相當嚴重，他希望有關部門慎重考慮。

148. 黃浩鋒先生指以他記憶所及，政府曾打算在東華三院洗次雲小學附近興建綜合大樓，包括圖書館和停車場等設施，他詢問有關計劃的進度如何。

149. 周曉嵐先生認為問題根本在於規劃，他指現行準則在減少“發水樓”的同時，亦限制了部分發展項目興建足夠停車位，導致單位數目與泊車位數目嚴重失衡。他以火炭的麗坪路為例，指該處有不少低密度住宅，但泊位與住宅比例只有一半，加劇違泊問題。他同意本次動議，並建議署方善用臨時租置土地，發展臨時停車場。

150. 李志宏先生的意見綜合如下：

- (a) 他支持本次動議，指沙田區內泊車位不足，晚上

出現嚴重違泊問題。他認為沙田區內有土地適合興建停車場，例如計劃中的大圍綜合大樓，以及政府將在沙田區內興建不同建築物，他建議署方考慮在上述建築增設停車場；以及

- (b) 除了汽車泊位外，他建議署方加強了解電單車泊車問題。

151. 廖栢康先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示廣康區(廣林苑和康林苑)的違泊問題嚴重，原因可歸咎於車輛數目多、泊車位供應不足和月租昂貴。他指廣康區月租車位為 2,999 元，與沙田第一城和沙田市中心的價錢相若，高昂費用導致部分人選擇違泊，他促請相關部門研究區內適合用作停車場的空間；
- (b) 他指現時有不少私人車場的車位空置，但受限於出租條款或其他原因，導致車位空置，他建議相關部門研究；
- (c) 他認為電單車泊位問題值得關注，在小瀝源區內，公眾電單車泊位只有廣善街近小瀝源村一帶，泊位嚴重不足；以及
- (d) 他要求相關部門加強清理“死車”，避免浪費土地資源。

152. 盧德明先生表示支持上述動議，他指他與丘文俊議員曾就水泉澳邨區內泊車位問題聯絡過不同部門，雖然房屋署在規劃水泉澳邨時已按規定增設 15% 停車位，但違泊問題依然嚴重，正正反映準則不合時宜。他建議有關部門在規劃新屋邨或新政府大樓時，應向規劃署反映有關意見，改善標準。

153. 楊思健先生的意見綜合如下：

- (a) 他十分支持上述動議，他指綠怡雅苑只有 91 個泊車位，月租 3,500 元，導致廣善街違泊問題嚴重；以及
- (b) 他指帝堡城有公共泊車位，建議當局研究是否可以重新開放予居民泊車。

154. 主席詢問委員，是否同意通過第 143 段的動議。

155. 委員一致通過第 143 段的動議。

156. 主席要求相關部門就動議在續議事項中回覆，例如沙田地政處是否因為地契條款而不能將部分屋苑的車位外租，署方如何回應有關《準則》的建議。

提問

盧德明先生提問：有關水泉澳邨的巴士及專線小巴服務
(文件 TT 39/2020)

157. 盧德明先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示水泉澳邨已入伙 5 年，但在上學時段仍缺乏直達廣源邨的交通服務，只有 83X 號線在約八時過後才能提供類近路線服務，認為署方沒有考慮該區學生和家長的需要；
- (b) 他指水泉澳邨居民缺乏直達馬鞍山和廣源邨的交通配套，而 89S 號線的載客率只有約一成，故他認為若能將 89S 號線延長至水泉澳邨，能有效解決居民交通需要和增加客量。他促請署方和九巴考慮上述建議；以及

- (c) 他指署方雖就 813 號線班次問題在六月實地考察，但監察時間只限上午七至十時，認為未能反映晚上情況。

158. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方何時會改善 83X 號線，以方便學生上下課，又指署方在過去數年均缺乏跟進有關路線；以及
- (b) 他認為 813 號線現行做法與招標文件相違背，其班次疏落，指署方錯誤低估服務需要，又建議將該路線的總站搬至沙田港鐵站，增加客量。

159. 楊思健先生表示 89S 號線的客量低，才建議將其路線延長至水泉澳邨以增加客量，他同意盧德明先生的建議。

160. 曾慶群女士的回應綜合如下：

- (a) 就 83X 和 89S 號線，署方會與九巴探討可行方案，若有細節，署方會適時與有關委員報告和跟進；以及
- (b) 有關專線小巴 813 號線方面，署方正在安排調查其非繁忙時間的服務表現，同時，署方正在與營辦商商討如何改善該路線的營運效率及服務表現，並會探討服務改善的可行性。

161. 李侃陵先生表示 89S 號線用量低，九巴正考慮不同方案改善其營運狀況，包括考慮將路線延長至水泉澳邨。

162. 主席詢問九巴是否同意將 89S 號線延長至水泉澳邨。

163. 李侃陵先生表示同意。

164. 盧德明先生對署方和九巴所持的開放態度感到滿意，並提交臨時動議。

165. 主席詢問委員，是否同意處理盧德明先生提出的臨時動議。

166. 委員同意討論盧德明先生提出的臨時動議。

167. 盧德明先生提出以下臨時動議：

“臨時動議

背景：

沙田水泉澳邨居住人口近三萬人，大量學童在廣源邨及馬鞍山地區就學，便捷的公共交通工具需求殷切，惟入伙五年至今，水泉澳邨與上述兩個地區缺乏完善交通配套，對區內居民造成嚴重不便。

據悉，現時九巴第 89S 號線由圓洲角開出，繞經廣源邨後前往馬鞍山後折返，而逢星期一至五清晨亦設特別班次，從黃泥頭開出前往馬鞍山。惟根據運輸署數據，第 89S 號線載客率僅 10%，反映該線有能力加強客源、從走線及班次上作出提升以服務廣大市民，以達到善用公共資源的社會原則。

動議：

沙田區議會交通及運輸委員會促請運輸署及九巴：

1. 延伸九巴 89S 號線特別班次由水泉澳邨開出，並前往廣源邨及馬鞍山地區，以改善水泉澳邨清晨繁忙時間缺乏交通配套前往廣源邨及馬鞍山地區等問題；
2. 延伸九巴第 89S 號線，由圓洲角總站開出後繞經

水泉澳邨並往廣源邨及馬鞍山地區，以改善水泉澳邨交通配套，善用公共社會資源；

3. 加強九巴第 89S 號線及其清晨特別班次的班次，以穩定客源，服務市民。”

168. 主席建議盧德明先生修改其臨時動議的第二點，直接延長至水泉澳邨，並往廣源邨和馬鞍山地區。

169. 盧德明先生接納主席的意見，修改其動議如下：

“臨時動議

背景：

沙田水泉澳邨居住人口近三萬人，大量學童在廣源邨及馬鞍山地區就學，便捷的公共交通工具需求殷切，惟入伙五年至今，水泉澳邨與上述兩個地區缺乏完善交通配套，對區內居民造成嚴重不便。

據悉，現時九巴第 89S 號線由圓洲角開出，繞經廣源邨後前往馬鞍山後折返，而逢星期一至五清晨亦設特別班次，從黃泥頭開出前往馬鞍山。惟根據運輸署數據，第 89S 號線載客率僅 10%，反映該線有能力加強客源、從走線及班次上作出提升以服務廣大市民，以達到善用公共資源的社會原則。

動議：

沙田區議會交通及運輸委員會促請運輸署及九巴：

1. 延伸九巴第 89S 號線及特別班次，由水泉澳總站開出後往廣源邨及馬鞍山地區，以改善水泉澳邨交通配套，善用公共社會資源；

2. 加強九巴第 89S 號線及其清晨特別班次的班次，以穩定客源，服務市民。”

黎梓恩先生、陳兆陽先生、趙柱幫先生、陳諾恒先生、許銳宇先生、黃浩鋒先生、吳錦雄先生、曾杰先生、黃學禮先生、李永成先生和丁仕元先生和議。

170. 主席詢問委員，是否同意通過第 169 段的臨時動議。

171. 委員一致通過第 169 段的臨時動議。

提問

楊思健先生提問：有關沙田區往觀塘區的巴士線於大老山隧道轉車站的轉乘車資
(文件 TT 40/2020)

172. 楊思健先生的意見綜合如下：

- (a) 他就 88X 號線修訂方案續問，在大隧乘車往油塘只需 6.4 元，但並沒顯示其他路線轉乘 88X 號線的總車資，故詢問署方有關收費為何；
- (b) 他指署方的書面回覆未有正面回答有關客量和票價補償的問題，希望署方盡快處理小瀝源居民沒有直達車輛，但車資卻增加的問題；以及
- (c) 他稍後將呈交臨時動議。

173. 廖栢康先生詢問署方和九巴有否考慮將大隧轉車站往觀塘和藍田一帶的巴士路線的車資統一，或將往同區的巴士路線車資統一，以區域模式收費。同時，他請九巴考慮將相反方向，即往新界區的路線實行類似方案。

174. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 上屆區議會交通及運輸委員會曾就 83X、89D 和 89S 號線的發展作出討論。因應有關路線現時的營運情況，署方會與巴士公司檢視有關路線的服務安排；
- (b) 就 83X 號線客量情況，署方與巴士公司會密切留意該路線的實際乘客需求變化；以及
- (c) 有關車資和區域劃一收費，署方一直鼓勵各公共運輸營辦商在財政穩健的狀況下提供更多優惠。

175. 李侃陵先生回應指現時大隧轉乘計劃的總車資以兩程較高的車資總和計算，九巴在考慮推行分段收費時會考慮路線性質和票價壓力等因素，同時備悉委員意見。

176. 主席詢問委員，是否同意處理楊思健先生提出的臨時動議。

177. 委員同意討論楊思健先生提出的臨時動議。

178. 楊思健先生提出以下臨時動議：

“臨時動議

要求劃一降低 82X、83X 於大老山轉車站轉乘前往觀塘、藍田鐵路站之轉乘收費

背景：

運輸署於 2017 年決定 89D 號線不再途經小瀝源，並改以 83X 號線服務本區居民時，未有充份考慮到本區居民失去觀塘游泳池與藍田之直達車。以往 89D 號線途經小瀝源一帶，乘客能從該區直達觀塘游泳池和藍田，現時要改用巴士轉乘計劃轉乘前往，車費卻比以

往貴 \$1.4 至 \$8.4 不等。

動議：

為能就小瀝源居民往返觀塘游泳池與藍田之轉乘車費能與未改線前的 89D 比較，沙田區交通及運輸委員會要求運輸署考慮劃一降低 82X、83X 於大老山轉車站轉乘前往觀塘、藍田鐵路站之轉乘收費。共同攜手使小瀝源以及沙田區的巴士路線能更符合市民需求和期望。”

廖栢康先生、陳運通先生、勞越州先生、盧德明先生、丘文俊先生、陸梓峯女士、李志宏先生、石威廉先生和陳珮明先生和議。

179. 陳珮明先生建議涵蓋大隧往觀塘所有路線劃一收費。

180. 主席要求署方將轉乘不同巴士路線的車資總表轉交予新任委員參考，並詢問九巴在將來會否考慮檢討現行轉乘巴士收取最高車資的收費機制。

181. 李侃陵先生回應表示票價調整須考慮多方面因素，備悉委員的意見，會作為日後參考。

182. 楊思健先生表示昔日市民可乘 89D 號線直達觀塘和藍田，而現時轉乘至上述地點車資卻增加了 1.4 元至 8.4 元不等，故希望在臨時動議中強調該變化。

183. 主席詢問委員，是否同意通過第 178 段的臨時動議。

184. 委員一致通過第 178 段的臨時動議。

麥梓健先生提問：火炭區交通問題
(文件 TT 41/2020)

185. 麥梓健先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示雖然駿洋邨尚未完全入伙，但部分相關車輛，例如裝修公司的車輛、私家車和泥頭車等已經泊滿黃竹洋街和桂地新村路，令居民大感不便。他指只有 200 個泊車位的駿洋邨未來會變得更差，認為上述問題由配套規劃不足所致；
- (b) 他指警方對區內工廠大廈發生違例上落貨問題有努力執法，詢問警方在未來會否持續執法，以及有否曾因違泊問題而將違規車輛拖走，他欲了解有關數據；
- (c) 他認為運輸署對於區內違泊問題責無旁貸，希望署方改善情況，幫助因交通擠塞而失去時間的市民。他指山尾街在過去曾經因水務工程改行雙線單程，詢問署方為何在書面答覆上指未有充分理據支持該建議；以及
- (d) 他詢問署方會如何改善駿洋邨完全入伙後的交通問題。

186. 雷啟榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他就火炭區內交通問題亦提出了 1 條問題，惟因議程問題未納入本次會議中。他指近月在坳背灣街，因商業運作而造成嚴重的佔路和違泊問題，導致交通擠塞，甚至影響巴士班次問題；以及
- (b) 他邀請警方、運輸署和路政署在短期內就坳背灣街及鄰近街道的問題舉行會議，一同討論。

187. 張慶樺先生指火炭區是工業區，故不解署方為何需要考慮深宵時段車輛行走的噪音問題。他建議處方參考其他區的做法，准許小巴行經，例如將小巴 61S 號線延長至駿

洋邨。

188. 曾慶群女士回應表示就火炭區的深宵時段交通服務情況，署方備悉委員意見。

189. 運輸署高級工程師(沙田)1 潘永康先生的回應綜合如下：

(a) 署方正積極檢視火炭區交通情況，並正研究山尾街和穗禾路交界處路口設計，亦會就新的發展項目和重建項目提供更多公眾停車位。就松頭下路的工業發展項目，署方亦已要求相關項目提供逾300個泊車位，以解決區內問題；以及

(b) 就雷啟榮先生的邀請，署方樂意一同商討。

190. 香港警務處沙田警區交通隊主管林志忠先生回應表示警方會在火炭區嚴正執法。若違泊車輛阻礙巴士行駛或造成阻塞，警方會採取拖車行動。警方亦會配合各政府部門和議員共同改善區內道路環境。

191. 李侃陵先生回應表示會密切留意火炭區情況，並會就深宵服務與署方再研究。

192. 主席詢問委員，是否同意處理麥梓健先生提出的臨時動議。

193. 委員同意討論麥梓健先生提出的臨時動議。

194. 麥梓健先生提出以下臨時動議：

“臨時動議：

背景：

火炭區未來兩年將會有大批居民入住，包括今年開始陸續入伙的駿洋邨、旭禾苑、彩禾苑和鄰近火炭站的私人住宅項目，預計屆時火炭新增人口超過兩萬。

現時火炭區內的主幹街道包括黃竹洋街、桂地街、山尾街、長瀝尾街和坳背灣街的違例泊車問題越見嚴重，區內交通擠塞問題已經令居民無法忍耐，隨著火炭區人口增長，車流亦會隨之大增！

動議：

沙田區交通及運輸委員會，提出下列三個要求：

1. 要求警方持續加強執法，拖走長期停泊的違泊車輛；
2. 將開往穗禾苑的巴士（81K、280X、80M）及小巴改經火炭路，並於火炭路沙田商業中心外增設巴士站，以改善巴士行車擠塞的問題；
3. 重新規劃火炭區內的行車路線，以及研究道路改善工程以改善山尾街、黃竹洋街及坳背灣街的交通擠塞情況。”

雷啟榮先生和周曉嵐先生和議。

195. 主席詢問委員，是否同意通過第 194 段的臨時動議。

196. 委員一致通過第 194 段的臨時動議。

197. 主席表示就雷啟榮先生展開跨部門會議的建議，他請相關部門代表準備會議，他亦樂意出席會議，並請秘書處安排會議時間。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 42/2020)

198. 陳由游先生表示小巴 801 號線將於九月二十日停止服務，翌日起 811B 號線將投入服務，於平日繁忙時間提供服務。署方與營辦商會密切留意其運作情況及服務需求，審視該線於非繁忙時間甚至周末提供服務的可能性。

199. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

(a) 他要求處方在星期六早上提供服務；以及

(b) 他表示署方因 811 號線營辦商的經營狀況而考慮削班，但他指該公司的董事背後亦有其他營辦商，故他欲了解署方的招標程序為何，有否捆綁其他路線招標。

200. 主席要求署方提供該線的“客運營業證”的路線數目，以及說明招標程序和營辦商放棄服務的手續。

201. 陳由游先生的回應綜合如下：

(a) 他指小巴 801 號線組別只有 1 條路線，即現時停止營運的 801 號線。若營辦商欲終止專線小巴服務，則需預先通知運輸署，“客運營業證”亦會在服務停止後交還署方。署方會考慮其服務性質、乘客需求和服務連續性，以及考慮區內公共交通服務後作出檢討，並研究替代服務。如有需要，署方會以刊登憲報的方式邀請有興趣人士作出申請營辦有關專線小巴服務；

(b) 801 號線的行車路線為馬鞍山耀安邨至火炭工業區，現時區內有另一間營辦商亦有提供往來馬鞍山及火炭的服務，為照顧繁忙時間的乘客需求，

署方協調 811 號線的營辦商開辦 811B 號線；以及

- (c) 署方會留意在星期六早上的乘客需求，與營辦商探討服務調整的可行性。

202. 主席詢問署方 801 號線是否不會再招標，以及接辦的公司是否須要根據現時的營辦商服務詳情營辦。

203. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 801 號線與現時開辦的 811B 號線由不同的營辦商營運，考慮到現時區內的公共交通服務與 801 號線的服務性質後，因應 811 號線已提供往來馬鞍山耀及火炭的服務，故協調相關營辦商開辦 811B 號線；
- (b) 署方曾接獲市民反映對 801 號線班次和行車路線的意見，而現時 811B 號線的行車路線並非完全參照 801 號線，行車時間將較 801 號線為短；以及
- (c) 811B 號線屬 811 號線系列組別，並不屬 801 號線組別，兩者屬不同的“客運營業證”。

204. 主席表示受疫情影響，現時小巴車隊較為充裕，惟在疫情過後，市民增加外出，故他要求處方密切留意客量改變。

205. 廖栢康先生詢問署方在去年第四季就廣源巴士總站附近增設電單車車位所作的諮詢進度為何。

206. 潘永康先生表示有關廣源邨電單車車位事宜，署方收到市民和議員的意見，並正在研究。若有進一步更新，署方將與議員聯絡。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 43/2020)

207. 廖栢康先生認為文件粗疏，部分項目有錯別字，建議處方下次需留意。

208. 主席建議路政署和運輸署下次提交文件時要特別注意。

209. 李世鴻先生詢問項目 NE/20/1504 具體是甚麼工程。

210. 路政署區域工程師/沙田(1)張俊彥先生解釋，該工程在大圍迴旋處，即行人天橋近紅梅谷道實施，運輸署將在該處增設路標和道路標記，並表示署方可在會後提供相關圖則予議員參考。

211. 主席詢問運輸署能否在錯別字問題上提供協助。

212. 潘永康先生表示運輸署文件上的項目名稱均使用英語，會與路政署商討那些項目的中文翻譯。

213. 楊思健先生詢問路政署有關小瀝源路擴建停車處的諮詢結果為何。

214. 主席指有關資訊認為沙田民政事務處(民政處)負責，詢問運輸署是否知悉最新進度為何。

215. 羅凱榮先生指運輸署已收到最新結果，並正研究有關意見的可行性，故未列於文件上。他表示署方會與有關機構和該區議員跟進。

216. 主席補充進度報告只會列出完成諮詢並已有施工通

知(works order)的工程項目，他要求署方告知楊思健先生最新狀況。

沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口

(文件 44/2020)

217. 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 45/2020)

218. 衛慶祥先生詢問警方在採取票控行動時，是否不成文規定警員發出一定數量的違泊告票後便不再發出。

219. 林志忠先生表示並沒有相關規定，警方會對危及道路安全或阻塞道路的駕駛者和車輛採取檢控行動。

220. 廖栢康先生表示小瀝源路和廣源邨巴士站一帶違泊問題嚴重，建議警方下次在文件上增加“小瀝源路”一欄。

221. 主席指工作小組將會討論有關文件的格式和選擇道路，故在現階段不會增加任何道路。

222. 廖栢康先生要求警方與他保持密切聯繫，以跟進相關路段的違泊問題。

223. 李世鴻先生的意見綜合如下：

(a) 他指與上次會議的數據相比，大圍個別地區的檢控數字上升，但大圍市中心的其他地點卻大幅下跌。綜合而言，大圍區的檢控數字下跌約 200 宗，故他希望警方可以更積極票控；

(b) 他指他在八月下旬曾於大圍目睹警方採取檢控

行動，惟警員只會檢控沒有乘客和司機的車輛，並勸諭其他車輛駕駛者離去，部分駕駛者可以道歉了事，故他認為警方行動阻嚇力低；

- (c) 他表示翠田街違泊問題嚴重，甚至霸佔巴士站，影響私家車進出；以及
- (d) 他表示車公廟路錶位迴旋處附近晚間違泊問題嚴重，希望警方跟進。

224. 張慶樺先生的意見綜合如下：

- (a) 他指現時學生不用回校上課，所以沒出現關於接送學童車輛的交通問題。但在復課後，相關的違泊問題便可能影響校巴接送學生，導致安全問題。故他促請警方在復課後加強早上執法；以及
- (b) 他建議警方訂立更清晰的前線執法標準，或嚴正執法。

225. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他在九月五日晚上目睹兩名警員於宜正里票控 6 輛車後離去，但在附近街道分別均有十多輛車違泊，指警方為何只票控部分車輛，故詢問警方是否有相關不成文規定；
- (b) 他指文件顯示於文禮路一共檢控了 155 次，他詢問文件上所述的文禮路是否包括文林路，若否，他希望警方關注文林路的違泊情況；以及
- (c) 他指他在八月三十日發現沙田鄉事會路違泊問題嚴重，由排頭街違泊伸延至沙田鄉事會路，他希望警方跟進。

226. 林志忠先生的意見綜合如下：

- (a) 警方備悉上述違例泊車的地點和有關發出票控的情況，並會就有關信息反映至所屬之分區；以及
- (b) 他強調維持道路安全是警方首要行動目標之一，打擊違泊問題亦是重中之重，警方會繼續嚴正執法，確保道路暢通與安全。

227. 主席要求警方在會後跟進廖栢康先生所提出的意見。

228. 衛慶祥先生要求警方跟進他於九月五日所目睹的情況，了解相關人員為何只檢控部分車輛。

港鐵車務及工程進度報告

(文件 TT 46/2020(修訂))

229. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他指港鐵公司早前因更換訊號系統而暫停服務，他詢問當日試車出現問題是因為測試訊號系統，還是實際測試列車時所致；以及
- (b) 他詢問港鐵公司是否需待調查報告完成後，才會安排更換訊號系統。

230. 張慶樺先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問港鐵公司在五月已經得悉有關情況，為何直至最近才決定延遲啟用訊號系統；
- (b) 他認為港鐵公司可以不涉及行車安全而不通報有關問題，會導致更多人不信任港鐵公司；以及

- (c) 他詢問港鐵公司會否因應更換新列車而安排一眾委員參觀，以及有否準備相關時間表。

231. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解韓製列車投入服務的進度，以及在疫情平穩後，港鐵公司能否安排委員參觀；
- (b) 他擔心訊號系統的情況，並詢問港鐵公司修復進度為何，會否影響紅磡站新月台與東鐵線的接駁，以及何時會更改岔口的設計；
- (c) 他欲了解現時屯馬線的進度為何，以及有否受到東鐵線更新訊號系統影響；以及
- (d) 他建議港鐵公司將新聞稿以附件形式加至本文件上。

232. 港鐵公司助理公共關係經理(對外事務)梁文迪先生的回應綜合如下：

- (a) 他指在沙中線項目下，東鐵線正實施更換列車及訊號系統工程。他表示港鐵公司在五月中測試期間，發現系統行車路線設定不理想。該問題的發生機會率低，不會影響行車安全，是工程團隊分析列車行車路線表現所推斷出的可能情況。港鐵公司一直跟進，並原定透過營運管控配合。直到最後審視的階段，港鐵公司決定先改善有關情況，再投入服務可更加切合公眾期望。港鐵公司對新系統暫緩投入服務一事深表歉意，並已成立獨立調查委員會調查和改善問題，並預計在3個月內完成調查，向有關部門提出結果，並適時向公眾交代；
- (b) 就參觀新列車一事，鑑於疫情影響，港鐵公司暫

緩原定安排，並會再次考慮如何安排；以及

- (c) 港鐵公司目標在二零二一年第三季屯馬線全線通車。

沙田區飛行航道、飛機噪音及事故報告
(文件 TT 47/2020)

233. 主席引述民航處回覆，就交運會詢問沙田區飛行航道、飛機噪音及事故報告事宜，民航處已提供相關資料，並詳列於文件 TT 47/2020，民航處現階段沒有其他資料補充，抱歉未克出席會議。

234. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他指文件上只有航班的資料，要求處方增添與直升機有關的資料，例如每月飛越沙田區上空的直升機數目。他認為近年直升機在沙田區上空出現次數增加，故擔心直升機與民航機有可能造成意外；
- (b) 他要求處方提供飛越沙田區上空的直升機的違規數據，以供參考；以及
- (c) 他指文件的附件四顯示航班數目相差四百多，他詢問處方能否補充有關資料。

235. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他同意衛慶祥先生的建議，他指文件中的附表是參考陳志全先生在立法會的其中一條提問而撰寫，歡迎委員指正不足之處；以及
- (b) 他要求秘書處跟進民航處不出席會議屬個別情況，抑或未來也不打算出席會議。

下次會議日期

236. 下次會議日期定於二零二零年十月二十日(星期二)下午二時三十分在沙田區議會會議室舉行。

237. 主席表示稍後會公布特別會議的時間，以討論機場巴士路線和本年巴士路線發展計劃的部分項目。

238. 會議在下午八時五十四分時結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二一年四月