

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零二一年度第五次會議記錄

會議日期：二零二一年十二月十四日(星期二)

時間：上午十時正

地點：沙田政府合署四樓

沙田民政事務處 441 會議室

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
許立桑先生(主席)	區議會議員	上午十時正	下午十二時二十七分
麥潤培先生	區議會主席	上午十時十九分	上午十一時十分
冼卓嵐先生	區議會副主席	上午十時正	下午十二時二十七分
鄭仲恒先生	區議會議員	上午十時三十四分	下午十二時二十七分
周曉嵐先生	”	上午十時正	下午十二時二十七分
鍾禮謙先生	”	上午十時正	下午十二時二十七分
林港坤博士	”	上午十時正	上午十一時二十九分
衛慶祥先生	”	上午十時五十四分	下午十二時二十七分
張霖儀女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

<u>列席者</u>	<u>職 銜</u>
林方達先生	沙田民政事務助理專員(1)
王素雯女士	沙田民政事務處一級行政主任(區議會)3
陳由游先生	運輸署高級運輸主任/馬鞍山
曾慶群女士	運輸署高級運輸主任/沙田
倪曉勤先生	運輸署工程師/馬鞍山
文祥光先生	運輸署工程師/沙田 1
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)
傅裕平先生	房屋署副房屋事務經理(秦石)(1)
楊威多先生	沙田地政處署理行政助理/地政
黃培佳先生	香港警務處沙田警區交通隊主管

列席者

譚浚熙先生

張僑光先生

陳重懿先生

胡嘉麗女士

職 銜九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司
經理(公共事務)九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司
經理(車務)九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司
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
企業傳訊主任**應邀出席者**

林 圓女士

蘇玉燕女士

職 銜

香港鐵路有限公司對外事務經理

香港鐵路有限公司助理對外事務經理

未克出席者

莫錦貴先生, BBS

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，沙田區議會秘書處(秘書處)收到下述委員的書面請假：

麥潤培先生 工作原因

莫錦貴先生 ”

衛慶祥先生 其他原因

(備註：麥潤培先生和衛慶祥先生分別於上午十時十九分和上午十時五十四分出席會議。)

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。

4. 主席表示在使用“安心出行”流動應用程式進入會議場地時，程式所顯示的會議地點有誤。他提醒秘書處檢

視是否已正確設置有關二維碼。

選舉委員會副主席

5. 主席表示，秘書處已於二零二一年十一月二十三日將交運會副主席的提名表格和選舉程序發送給全體委員。交運會副主席的提名於二零二一年十二月十四日上午九時截止。

6. 截至提名期結束，區議會秘書處沒有收到交運會副主席的提名表格。由於沒有候選人參選，主席宣布交運會副主席職位繼續懸空，並將於下次交運會會議舉行副主席的選舉。

通過二零二一年六月二十二日會議記錄

(會議記錄 TT 3/2021)

7. 委員一致通過運輸署於會前提出的修訂建議和會議記錄初稿。

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 56/2021)

8. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

(a) 他表示在書面回覆中，運輸署和路政署均未有直接回答是否會接管或跟進大埔公路往大學站近燈柱 EA3633 行人天橋(大埔公路往大學站行人天橋)的管理及維修事宜，沙田地政處(地政處)亦表示沒有相關工程的建造或維修資料記錄；

(b) 他表示現時政府土地上出現未有機構負責的構築物，他欲了解有關部門將如何跟進有關情況、

如何改善該行人天橋的設計和設施，以及在處理該行人天橋一事上遇到的困難和初步解決方案；

- (c) 他欲了解該行人天橋上的現有設施(包括路燈和圍欄)是否均未經妥善程序申請而裝設；以及
- (d) 他表示在二零二一年十一月二十九日下午繁忙時間，大學站發生東鐵線九卡列車故障，故障列車其後被移離主行車線。他引述香港鐵路有限公司(港鐵)早前的書面回覆，指二零二一年十月發生的九卡列車事故屬受天氣影響的個別事件，而是次故障卻與天氣無關。他欲了解九卡列車的安全水平是否達到有關標準。

9. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解路政署能否判斷哪一個部門適合負責大埔公路往大學站行人天橋的管理工作，以及有關部門在上次會議後所作的跟進工作；以及
- (b) 他表示現時該行人天橋的管理和維修責任尚未釐清，他欲了解如該行人天橋出現破損，有關部門會如何應對。

10. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示大埔公路往大學站行人天橋已興建多年，橋上額外加裝的鐵網和燈柱或已影響其結構，認為應盡早為其進行維修保護工作。他欲了解路政署需要多少時間考慮接管其維修工作的可行性；
- (b) 他欲了解該行人天橋上的燈柱的資料，包括安裝年份；以及

- (c) 他欲了解有關部門在上次會議後所作的跟進工作詳情，例如參與的部門、就有關事宜的工作方向，以及跟進工作的時間表等。

11. 麥潤培先生認為沒有部門主動承擔大埔公路往大學站行人天橋的管理和維修責任。他建議由沙田民政事務處(民政處)組織實地考察活動，聯同各有關部門和交運會一同視察行人天橋，釐清管理責任。

12. 港鐵對外事務經理林圓女士的回應綜合如下：

- (a) 大埔公路往大學站行人天橋不屬港鐵擁有或管理。在二零一九年間，港鐵考慮到鐵路安全的迫切需要，於該條橫跨東鐵線路軌的行人天橋加裝鐵網，防止有物品被拋到路軌，以保護鐵路安全；
- (b) 港鐵知悉政府部門正商討該天橋的管理事宜。在確認該天橋的管理部門後，港鐵將盡快聯絡有關政府部門或機構，以取得同意；
- (c) 港鐵的車務控制中心於二零二一年十一月二十九日下午約五時三十五分收到職員通知，指大學站月台有白煙冒出，懷疑是停在大學站二號月台(即往紅磡站方向)的列車出現設備故障。為安全起見，港鐵即時安排大學站一號和二號月台列車上的乘客下車，並召喚消防和警務人員到場協助。處理事件期間，東鐵線列車服務需要作出調整，整體行車時間需要額外 15 至 20 分鐘。於當日下午約六時十五分，港鐵將懷疑出現故障的列車移離行車線後，東鐵線服務便逐步回復正常；以及
- (d) 港鐵在檢查上述列車後，初步認為該列車的制動系統運作不暢順，出現“**噏 brake**”情況，因此導致白煙冒出，港鐵已作相應維修。

13. 地政處署理行政助理/地政楊威多先生表示，地政處在上次會議後與運輸署和路政署舉行會議，商討大埔公路往大學站行人天橋維修管理事宜的可行性和細節。地政處會繼續與各相關部門跟進有關事宜。

14. 路政署區域工程師/沙田(1)張俊彥先生表示，如有合適部門負責大埔公路往大學站行人天橋管理工作，路政署會接管其維修工作。如該行人天橋需進行即時及個別維修，署方亦會全力配合。

15. 沙田民政事務助理專員(1)林方達先生表示，民政處將與各有關部門跟進實地考察事宜。

提問

冼卓嵐先生提問：有關專線小巴 807 號線系列服務事宜
(文件 TT 57/2021)

16. 冼卓嵐先生表示專線小巴 807 系列路線除 807X 號線外，其餘路線在二零一八年的平均載客率偏低。在二零二零年疫情爆發期間，全部路線的載客率均有所上升，但在二零二一年卻顯著下跌，他欲了解載客率下跌的原因。

17. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示運輸署在數年前重組 807 系列路線，惟他不認同有關方案。他認為分拆路線導致小巴班次和數量減少，未能滿足井頭村等地乘客的需求。他欲了解署方重組路線的原因，並建議署方檢討重組成效；
- (b) 他表示 807A、807B 和 807C 號線下午繁忙時間的平均載客率在二零二一年下跌，807X 號線的平均載客率亦只有約 55%。他欲了解有關原因，

並希望署方比較分拆路線前後的數據，包括班次數目、車輛數目和平均載客率等；

- (c) 他表示九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)87K號線的班次比 807X 號線準確，而 807X 號線的班次不穩，甚至出現脫班情況，導致在下午繁忙時間的載客率較低，乘客亦經常投訴有關情況。他表示，有人指服務 807X 號線的小巴數目只有一輛，他欲了解有關數據是否正確，並建議署方增加 807X 號線的車輛數目和班次；
- (d) 他表示 807 系列路線的載客率不均，部分較受歡迎的路線因小巴數目不足而導致班次不穩。他建議署方與營辦商就 807 系列路線營運情況作大型調查，加強監察營辦商服務，並檢視如何調整有關路線；以及
- (e) 他引述馬鞍山交通關注組的意見，表示對文件中 807X 和 807C 號線平均等候時間有保留，認為有關數據與現實不符。同時，該關注組反對將 807B 號線伸延至西貢市中心，認為有關路線設計迂迴，並有機會遇到交通擠塞。

18. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他曾接獲西貢區居民的投訴，指 807 系列路線於二零一八年經大規模路線重組後，部分原有乘客的情況受忽視。他以 807B 號線為例，該線的平均載客率在上午繁忙時段只有約三成，導致小巴公司不願意投放資源，令該線班次十分疏落；以及
- (b) 西貢區議會曾建議將 807B 號線延伸至來往西貢市中心和大學站，而運輸署未有採納有關意見。他建議署方聽取乘客意見，檢討 807 系列路線重

組成效，並考慮配合日後西沙路的大型綜合發展項目，提早規劃相應交通服務。

19. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他反對將 807 B 號線伸延至西貢市中心，並表示如實施有關改動，該線小巴在西貢市中心站接載乘客後或已滿載，將嚴重影響西沙路沿途登車的乘客；以及
- (b) 他表示 807 系列大部分路線平均等候時間比原定班次長。他欲了解小巴營辦商是否遇到營運困難，例如未能聘請足夠車長、車隊數目不足或受道路情況影響等。

20. 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) 二零一九年年底至二零二零年期間疫情反覆，影響各公共交通服務的載客率，而在二零二一年五月學校恢復面授課程後，807 系列路線的載客率有所上升。受上述情況影響，807 系列路線的載客率並非穩定上升或下降，而是有所浮動；
- (b) 運輸署從實地調查觀察所得，807 系列的部分路線於繁忙時段的載客率已回復至疫情前水平，惟亦有部分路線或受乘客乘車習慣改變影響，以致仍未恢復至疫情前水平。署方會一如以往密切監察有關路線的營運情況，並按需要作合適跟進；
- (c) 署方一直留意 807 系列路線的客量變化，認為現時其載客率由二零二一年起逐步回升。署方將繼續安排實地視察，進一步了解各條路線的運作情況；

- (d) 為解決 807 系列路線的問題，署方於二零一八年為其進行重組。以 807B 號線為例，該線在改組前的車程冗長，易受路面情況影響導致班次不穩。因此，重組方案建議縮短其行車路線，並提供一系列轉乘優惠，乘客可以原有車費轉乘其他路線。透過縮短行車路線，可加快車輛流轉和穩定其班次。路線重組完成至今已愈三年，各路線的營運情況或有檢討空間，署方歡迎委員提供意見，配合各區需求，與營辦商檢視和跟進其運作情況；
- (e) 西貢區議會曾建議將 807B 號線小巴總站伸延至西貢市中心及大學站，惟有關改變將增加該線的路程距離，或進一步影響其班次穩定性。署方在作有關改動時須考慮多個因素，包括對現有乘客的影響和營辦商是否有充足資源維持班次等；
- (f) 署方留意到 807 系列路線的平均班次較編訂時間表稍有不足，署方將與營辦商商討和跟進有關班次事宜，敦促營辦商調配資源配合繁忙時間的乘客需求，或聘請兼職車長應付有關需求。然而，由於專線小巴行業在聘請車長時面對困難，營辦商需提高有關待遇，提高吸引力。惟當中亦涉及成本問題，營辦商須小心考慮；以及
- (g) 市民如需往來西貢及馬鞍山，可考慮選乘九巴 99 號線。據署方在二零二一年十二月上旬於繁忙時間進行的實地調查，該線的班次與編制班次相符，平均每 18 分鐘一班，往西貢方向的載客率約七成，往恆安則為約五成，顯示該線可以配合往來西貢區及馬鞍山區的乘客需求。署方在考慮調整 807B 號線路線時，須考慮有關乘客需求以及對 99 號線的影響。此外，九巴 99 號線已設有雙向分段收費照顧沿途乘客需要。

周曉嵐先生提問：火炭區交通問題

(文件 TT 58/2021)

21. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示專線小巴 811 號線在二零二零年的平均載客率高，在二零二一年卻大幅下跌至六成，惟在駿洋邨入伙後，有不少乘客反映因小巴客滿而難以在樂景街和銀禧花園一帶登車，數據與現實不符，他欲了解有關原因；
- (b) 他表示有不少居民不滿 811A 號線的班次疏落和車長服務態度。同時，該線亦未能滿足碩門邨來往火炭的乘客需求。他要求運輸署加強監察有關服務；
- (c) 他表示 811 號線因營辦商經營困難將會加價，他希望加價可提高該線的服務水平，而非單單解決其財務困難；
- (d) 他表示火炭區將興建社區設施聯用綜合大樓(綜合大樓)，並將於火炭西熟食市場和公廁用地興建臨時巴士總站，惟大部分巴士和小巴路線僅以該處為中途站。他建議將部分巴士路線改道火炭路，騰空臨時巴士總站的部分空間用作其他用途，例如考慮重置熟食市場，或將駛往穗禾苑的路線改道火炭路，以減輕區內交通擠塞問題；
- (e) 他建議增設九巴 280X 號線特別班次、將專線小巴 61S 號線延長至穗禾苑或駿洋邨一帶，以及將以禾輦邨作總站的通宵巴士線伸延至駿洋邨，以改善火炭區深宵交通服務和方便居民來往尖沙咀一帶；

- (f) 他曾就小巴服務進行調查，發現居民普遍不滿小巴服務，主要包括車長駕駛態度和“跳站”問題，他希望署方加強監管。同時，由於區內未來將有數個發展項目落成，他希望署方及早規劃有關交通需求；以及
- (g) 他建議署方考慮將九巴 900 號線伸延至火炭區一帶。

22. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示 811B 號線自二零二零年投入服務起，便保持約九成平均載客率，他欲了解未來會否增加星期六日及公眾假期的服務，或延長其上、下午繁忙時段，以及有關計劃的時間表；以及
- (b) 他表示從二零一八年至二零二一年，811 號線的平均載客率從約九成下跌至約六成，而 811A 號線則由約四成上升至近九成，他欲了解其原因，以及有關變化是否與營辦商的車務資源調動有關。

23. 運輸署高級運輸主任/沙田曾慶群女士的回應綜合如下：

- (a) 根據運輸署的實地調查結果顯示，811 號線系列下的各條路線均按既定班次開出，而 811B 號線的服務已可應付現時的乘客需求。此外，穗禾苑至火炭站的循環線 811K 號線於二零二一年六月投入服務後，已分流部分 811 號線的乘客量。署方會繼續檢視各路線的客量變化，適時與營辦商商討調整相關服務的可行性；
- (b) 811 號線系列調整車費可以維持營辦商的日常營運，亦可鼓勵營辦商繼續改善服務。署方會繼續

監察 811A 號線的服務水平，適時與營辦商作出跟進；

- (c) 現時，火炭路往沙田方向的巴士站已有五條由駿洋邨開出的巴士路線停靠。署方正計劃擴闊有關巴士站的停車灣，惟仍需審慎檢視巴士路線停靠該站的情況和交通流量，以檢視增加改停該處的巴士路線數目建議的可行性；
- (d) 綜合大樓用地安排須待相關部門作詳細研究，運輸署未能就有關安排作出回應；
- (e) 沙田區巴士路線計劃中已包括 280X 號線繞經駿洋邨的建議，署方會檢視巴士公司提出的申請，並審視有關申請對乘客和道路的影響；以及
- (f) 現時，61S 號線於深宵時份提供前往火炭駿景園的服務。署方在延伸有關路線至穗禾苑或駿洋邨時，須小心考慮調整行車路線而於有關路段所衍生的噪音問題。然而，署方已備悉委員的建議，並會因應區內人口變化，研究有關建議的可行性。

24. 九巴及龍運巴士有限公司(龍運)主任(策劃及發展)陳重懿先生表示，九巴會積極考慮 280X 號線繞經駿洋邨和 900 號線特別班次的建議，並已向運輸署提交 280X 和 285 號線加強服務申請，將於獲批後實施有關調整。

25. 主席詢問委員是否同意處理周曉嵐先生提出的臨時動議。

26. 委員同意討論周曉嵐先生提出的臨時動議。

27. 周曉嵐先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會動議

1. 反對削減火炭區內巴士服務，並強烈要求運輸署嚴格監督巴士及小巴承辦商服務水平，如服務未達標準應予以懲罰。
2. 建議在麵房街和松頭下路兩個新巴士站增設巴士站上蓋。
3. 強烈要求改善火炭區深宵交通服務。
4. 要求增設 280X 特別班次，改善駿洋邨及彩禾苑與尖沙咀區的巴士接駁服務。
5. 強烈要求改善火炭樂景街往港島區巴士接駁服務”

冼卓嵐先生和議。

28. 主席詢問委員是否同意通過第 27 段的臨時動議。

29. 委員一致通過第 27 段的臨時動議。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 59/2021)

30. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解 281 號線的經營狀況、取消 281M 號線對乘客的影響，以及專線小巴 806C 號線多次延長試辦服務而未能轉為長期服務的詳情；以及

- (b) 他欲了解大埔公路(馬料水段)近麗坪路有關改善現有防撞欄的交通管理計劃的進度，並建議署方應注意維持該行人路的闊度，以保持行人的暢達性。

31. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示瀝源普通科門診診所正進行翻新工程，部分患者和長者須改到威爾斯親王醫院(威院)接受醫療服務。他以由沙田市中心一帶前往威院為例，居民一般會選乘 80K 號線，惟該線到達沙田市中心時通常已經接近滿載，導致長者難以登車。他建議有關部門在診所翻新期間改善 80K 號線安排或提供特別服務；
- (b) 他表示在屯馬線通車後，有不少巴士路線遭減班。他欲了解沙田區內現時受影響的路線數目，以及未來的服務調整計劃和詳情。同時，他表示有不少市民向他投訴上述的減班情況，他欲了解署方和巴士公司有否收到類似投訴和有關詳情；以及
- (c) 他表示在沙田市中心巴士總站 283 號線站旁有圍板架起，至今約九個月。他欲了解運輸署或地政處是否曾批准在該處進行工程，以及為何容許圍板架起多時仍未展開工程。由於圍板影響乘客上落巴士，他希望運輸署作出跟進。

32. 鄭仲恒先生表示專線小巴 810 號線將調整車費，他希望該線的車長質素和其駕駛態度可藉此得到改善。他認為該線的司機服務態度有改善空間，並反映該線的司機曾在乘客尚未坐穩時開車，導致有乘客跌倒。他亦曾目睹該線的司機無故切線，影響其他車輛安全。他希望運輸署向小巴營辦商反映有關問題，並加以監察。

33. 主席表示有九巴車長擔心在二零二一年十二月十九日為市民提供免費乘車優惠時，需同時負責駕駛巴士和統計乘客人數，可能因而引起混亂。他希望九巴備悉有關事宜。

34. 陳重懿先生的回應綜合如下：

- (a) 281 號線與 281M 號線在調整服務後，兩條路線的最高載客量均維持約三成，情況並不理想；
- (b) 由於 80K 號線主要接載沙田區內的乘客前往區內短途目的地，乘客一般不會登上上層車廂，導致下層車廂較為擁擠。他以由新翠邨開出的情況為例，該線需駛經大圍迴旋處駛入大圍站公共運輸交匯處，然後再次駛經大圍迴旋處前往愉翠苑方向。由於該線途經區內不同地方，並行駛部分較為擠塞的路段，導致其到站時間較不穩定。他表示九巴將為此作出微調，以穩定其到站時間；以及
- (c) 九巴按既定機制監察不同巴士路線的客量，並根據運輸署的準則恆常向署方申請調整班次。九巴會繼續與署方一同監察巴士客量並適當調整班次，並未特意就沙田至中環線(沙中線)開通作出個別調整安排。

35. 曾慶群女士的回應綜合如下：

- (a) 運輸署在收到九巴就 80K 號線行車路線調整申請後，會作出相應配合及審視有關申請；以及
- (b) 現時，沙田市中心巴士總站 283 號線候車平台旁的圍板已經拆除。一般而言，有關部門會檢視工程圍板對行人道路的影響，就圍封範圍提出意

見，並與有關持份者協調。如有需要，署方會建議縮窄工程範圍或以分階段形式進行，減低對公眾的影響。

36. 運輸署工程師/沙田 1 文祥光先生表示新城市廣場的承批人按相關部門的指示，須在 283 號線候車平台旁興建升降機，以符合有關地契條款。相關的承建商曾向運輸署提交臨時交通安排申請，以在有關地點架起圍板，惟有關申請在經審視後暫未被批准。署方留意到圍板會影響乘客等候巴士，故要求相關的承建商還原設施。有關圍板已在十二月上旬拆除，相關的承建商亦已重新遞交申請。署方將繼續積極與相關的承建商商討有關臨時交通安排事宜，以減低對公眾的影響。

37. 九巴及龍運經理(公共事務)譚浚熙先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴未有因應沙中線開通制定個別調整班次計劃，惟九巴會按實際的巴士客量變化以及運輸署提供的準則和指標申請調整班次；以及
- (b) 九巴留意到乘客對調整班次的意見，而九巴作為交通服務發展的持份者，會繼續因應交通政策變化，配合公司資源作出改變。

38. 陳由游先生表示，運輸署預計屯馬線全線通車會為乘客的出行模式和乘車需求帶來變化，署方會與巴士公司留意各巴士路線的營運情況和客量變化，並商討調整的必要性。

資料文件

路政署工程進度報告
(文件 TT 60/2021)

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 61/2021)

39. 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 62/2021)

40. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示大圍文禮路的違例泊車(違泊)檢控數字與沙田正街四個地點的總數相若。他欲了解在文禮路被檢控的車輛的種類、檢控數字偏高的可能原因，以及警方到場檢控的時段；
- (b) 他表示文禮路設有兩個臨時停車場，而發展局曾表示一旦興建 T4 號主幹路，將會拆除有關臨時停車場。他擔心未來文禮路的違泊情況會變得更嚴重；以及
- (c) 他表示警方近年着重打擊沙田市中心的違泊情況，故沙田正街(沙田廣場外)的違泊檢控數字明顯下跌。他表示當警方在沙田廣場外作檢控時，部分違例車輛會駛至沙田街市外暫避，故建議警方可在上述兩個地點同時執法。

41. 周曉嵐先生欲了解山尾街、坳背灣街和黃竹洋街的違泊檢控行動時段和有關詳情。

42. 主席表示留意到警方最近改以錄影方式在沙田正街檢控違例車輛，他欲了解警方會否擴展有關做法至其他區域。他以鞍駿街為例，該處的違泊車輛不時影響緊急車輛進出。當警員到場時，司機便會立即駛走車輛。如以錄影方式執法便可改善有關情況。

43. 鍾禮謙先生表示，鞍誠街和鞍祿街交界的迴旋處在夜間有不少貨車或商用車輛違泊，甚至阻擋行人過路處，遮蓋道路使用者的視線，影響道路安全。他希望警方注意和跟進有關情況。

44. 香港警務處沙田警區交通隊主管黃培佳先生的回應綜合如下：

- (a) 他表示，沙田正街和鄰近街道(包括宜正里和橫壘街)均為警方的重點執法區域，並會不定時以錄影方式執法，效果良好。警方亦會針對不同區域的特定情況，於不同時段檢控違泊車輛；
- (b) 警方已採用錄影方式檢控違例車輛一段時間，將視乎有關地區的違泊情況決定是否採用上述方式；
- (c) 他表示警方在十月和十一月於鞍駿街共發出 1 388 張定額罰款通知書，將繼續於不同時段進行突擊行動和巡邏；以及
- (d) 警方將於會後就文禮路的違泊檢控數字向衛慶祥先生提供補充資料。

港鐵車務及工程進度報告
(文件 TT 63/2021)

45. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解九卡列車運作時的聲響是否比舊列車為低，並表示蔚景園、希爾頓中心和偉華中心的居民反映列車帶來的噪音問題。據他了解，除了在有需要時打磨路軌外，港鐵並未有其他計劃減輕噪音問題。他欲了解該路段的路軌是否因長時間未有打磨導致噪音問題加劇，並希望港鐵跟進有關事宜；以及
- (b) 他表示有乘客反映九卡列車的班次較疏、班次相隔的時間較長、車廂亦較為擁擠，他欲了解港鐵有否收到相關投訴。

46. 鍾禮謙先生表示東鐵線過海段將於二零二二年中旬通車，他希望港鐵在有關工程完成後可安排委員參觀有關設施，以了解其運營和轉乘安排。

47. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示港鐵在二零二一年十一月二十九日於大學站發生因剎車系統導致列車冒煙的事故，在同一年十二月二日亦於銅鑼灣站發生列車車門脫落事故，導致港島區列車服務受阻約三小時。他欲了解在上述兩宗事故發生後，港鐵有否成立獨立調查委員會檢查所有路線的廣告牌，以及有否加強維修人員的培訓；
- (b) 他欲了解港鐵有否就二零二一年十二月十九日免費乘車優惠或日後通關進行壓力測試，以保障市民安全和維持服務質素；以及

- (c) 他希望港鐵在東鐵線過海段工程完成後可安排委員參觀有關設施，以便向市民講解有關事宜。

48. 林圓女士的回應綜合如下：

- (a) 港鐵在各路線均就行車聲響實施不同緩解措施，例如定期檢查路軌和車輪的狀況，並按需要進行打磨，確保行車暢順和減低行車聲響。九卡列車的設計較現有列車先進，例如配置新的避震和空調系統，使列車運作時較為寧靜；
- (b) 港鐵曾收到有居民或議員反映蔚景園、希爾頓中心和偉華中心的列車聲響問題，會後會檢視該路段的狀況和最近進行打磨的日期；
- (c) 九卡列車的車廂數目雖然較少，但港鐵會增加平日繁忙時段的列車班次，以加強東鐵線的南行服務，照顧乘客需求。港鐵會繼續留意該線乘車狀況，並按需要適切調整列車服務；
- (d) 港鐵會就參觀東鐵線過海段事宜向相關組別反應有關意見；
- (e) 二零二一年十二月二日下午大約六時銅鑼灣站二號月台發生列車車門事故，當日港鐵人員即時到場檢查和搶修。涉事列車當晚如常慢速進入銅鑼灣站月台，期間頭卡列車有一對面向隧首壁的車門脫落。現場所見，列車隧道的前段位置留有廣告牌與列車車門碰撞的痕跡，港鐵初步懷疑事故因廣告牌部件移位碰撞車門引致；
- (f) 上述事故發生時，港鐵車務控制中心人員立即安排乘客安全有序離開，並未有收到乘客受傷的報告。港鐵亦即時加固廣告牌，並檢查隧道內其餘廣告牌，以確保安全。及後，港鐵於晚上八時將

涉事列車移離主行車線，並在檢查路段安全後，於當晚約九時起逐步恢復服務；以及

- (g) 港鐵十分關注上述事件，並在當晚所有列車停止服務後，在所有設置同款廣告牌的地點進行檢查，確保有關裝置安裝穩固。及後，港鐵發現出現移位的組件設於廣告牌的下方，該組件可供工作人員打開和更換廣告。港鐵會從以下三個方向作深入調查，包括組件的設計、廣告牌的操作和運作程序，以及該設備的狀態，避免同類事件發生。

沙田區飛行航道、飛機噪音及事故報告
(文件 TT 64/2021)

49. 委員備悉上述文件。

下次會議日期

50. 下次會議定於二零二二年二月二十二日(星期二)下午二時三十分舉行。

51. 會議在下午十二時二十七分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二二年六月