

**沙田區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**二零二二年度第五次會議記錄**

**會議日期**：二零二二年十二月二十日(星期二)

**時間**：下午二時三十分

**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>
許立燊先生(主席)	區議會議員	下午二時三十二分	下午四時正
麥潤培先生	區議會主席	下午二時三十六分	下午四時正
冼卓嵐先生	區議會副主席	下午二時三十二分	下午四時正
鄭仲恒先生	區議會議員	下午二時四十三分	下午四時正
周曉嵐先生	”	下午二時三十二分	下午四時正
鍾禮謙先生	”	下午二時三十二分	下午四時正
衛慶祥先生	”	下午二時三十二分	下午四時正
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>
何健南先生	署理沙田民政事務助理專員(2)
王素雯女士	沙田民政事務處一級行政主任(區議會)3
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
梁家棟先生	運輸署工程師/沙田 1
何經匯先生	運輸署工程師/馬鞍山
韋華基先生	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)
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
張僑光先生	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)
聶珮林女士	九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司助理經理

### 列席者

周子灝先生

### 職銜

九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司  
策劃及發展組項目主任

### 應邀出席者

周嘉榮先生

高名昕女士

蘇玉燕女士

### 職銜

沙田地政處產業測量師/特別職務 2

香港鐵路有限公司高級企業傳訊主任

香港鐵路有限公司助理對外事務經理

### 未克出席者

林港坤博士

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：

林港坤博士	工作原因
莫錦貴先生	”

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。

### 選舉委員會副主席

4. 主席表示截至提名期結束，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。

## 通過會議記錄

二零二二年十月二十五日會議記錄  
(會議記錄 TT 4/2022)

5. 委員一致通過上述會議記錄。

## 提問

冼卓嵐先生提問：有關新界專線小巴第 27、27A、27B 及 28S 號線服務事宜  
(文件 TT 49/2022)

6. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示，新界專線小巴(專線小巴)第 27 號線上午繁忙時段的平均等候時間在二零一九年至二零二二年期間，由約 3 分鐘上升至約 17 分鐘，他欲了解有關原因，以及運輸署將如何改善專線小巴第 27 號線系列和 28S 號線等候時間過長的問題；以及
- (b) 他表示近年有不少公司進駐科學園一帶，該處亦陸續有住宅項目落成，衍生一定交通需求。然而，白石角站多年後才可落成，該區現時未有相應交通配套。他欲了解除鐵路交通外，署方就改善科學園一帶交通情況的方案為何，並建議署方考慮將駛經科學園的第 274P 號線改為全日服務或提供其他公共交通服務。

7. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他不認同運輸署在書面回覆中指出專線小巴第 28S 號線平均等候時間為約 20 分鐘的說法。據他了解，由於該線與專線小巴第 28K 號線共用車

隊，乘客一般需候車約 30 分鐘方可上車。他表示當“Silicon Hill”住宅項目落成後，屆時專線小巴第 28S 號線便是連接該住宅項目與大學站的主要交通工具，建議運輸署考慮在該項目落成前穩定和加強有關服務；

- (b) 他表示乘客對專線小巴第 27 號線的需求大。該線在上午繁忙時段經常大排長龍，而每當大埔公路出現交通意外，情況便更為嚴重，故建議署方改善有關情況；以及
- (c) 他表示專線小巴第 28S 號線車隊的車齡較高，希望署方提供更多誘因予營辦商，加快把車輛更換為 19 座小巴。

8. 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) 署方向營辦商了解情況，得悉受疫情影響，專線小巴第 27 號線系列有部分司機因自身或同住家人確診 2019 冠狀病毒病需隔離而未能出勤，加上近期小巴司機離職的人數上升，導致人手不足。為改善上述問題，營辦商已調高司機的薪酬，以期加快招聘司機。營辦商表示目前人手問題正逐漸改善，署方將密切留意有關情況；
- (b) 專線小巴第 28S 號線為第 28K 號線的特別服務，該線的整體乘客需求不及第 28K 號線，其繁忙時間的服務班次為 30 至 35 分鐘一班。從過去數年的實地調查可見，該線的平均等候時間穩定。當有發展項目落成或預計在乘客需求有所增長時，署方會整體檢視相關地區的公共交通配套，並預早考慮調整公共運輸服務的需要；

- (c) 署方鼓勵營辦商按財政狀況適當地更換舊車輛和擴大車隊，以進一步提升服務水平及滿足乘客需求；以及
- (d) 在過去數年，署方按科學園和白石角一帶的公共交通需求適當加強有關服務，例如新增白石角一帶的巴士服務、專線小巴第 806 號線系列，以及專線小巴第 27 號線系列駛經科進路近海日灣的特別班次等。署方將繼續因應乘客需求，適當考慮新增或調整交通服務。

9. 衛慶祥先生欲了解是否只有專線小巴第 27 號線系列出現受疫情影響導致人手不足的情況，還是全港的小巴營辦商均面對同樣問題。他認為如只有專線小巴第 27 號線系列收到乘客投訴，運輸署應考慮可能導致該線人手不足的其他原因。

10. 冼卓嵐先生表示，據他了解，小巴站長可協助監察小巴從總站開出的時間，協調小巴的班次安排，從而減少脫班情況。他欲了解專線小巴第 27 號線系列和 28S 號線有否安排站長當值、是否必須安排站長當值，以及運輸署就營辦商的人手編配安排的要求為何。

11. 周曉嵐先生表示，近年小巴司機的流失率高，營辦商須以不同方法挽留人手。他欲了解運輸署在制定新的服務合約時，有否制定有關小巴司機的福利或薪酬指標的條款，從而減少行業人手競爭和穩定人手。他認為司機老齡化乃行業的結構性問題，小巴行業的收入未能支撐營運成本，造成惡性循環。他建議署方在政策上提供更多誘因，吸引年輕人投身公共運輸行業。

12. 主席表示，他曾在會前約一星期向運輸署反映專線小巴第 803 號線於顯徑站出現脫班情況，有乘客需候車逾半小時，他希望署方回應上述情況。

13. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 署方就司機離職人數上升的回覆，是回應專線小巴第 27 號線系列的提問。經署方向營辦商了解後，部分司機因離開香港而離職，目前營辦商則以提高薪酬方式增加職位吸引力；
- (b) 專線小巴第 27 號線系列和 28S 號線均有站長當值，惟因牽涉營運成本問題，署方並未就此作硬性規定。署方透過實地和乘車調查了解各小巴路線的營運情況，並持續要求營辦商加強監察日常營運，除依照時間表提供服務外，亦因應實際的交通和乘客需求彈性調整人手安排；
- (c) 由於硬性規定營辦商提供一定薪酬待遇予司機或會影響其營運成本，署方並沒有要求營辦商或於新招標的小巴服務合約訂立有關條款。署方與營辦商密切溝通，建議營辦商在招聘員工時須同時考慮薪酬和工時等因素。署方將繼續鼓勵營辦商在財政許可的情況下改善司機待遇；以及
- (d) 在向專線小巴第 803 號線的營辦商了解後，營辦商表示事發當日因站長觀察到有關時段的乘客需求較低，故作出班次的調整。署方已嚴正敦促營辦商注意有關情況，並將進行實地調查監察其服務水平。

周曉嵐先生提問：有關馬料水及香港科學園發展對鄰近交通影響事宜

(文件 TT 50/2022)

14. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解有關政府部門和機構未有出席會議的原因。他指提問內容與馬料水填海計劃(填海計

劃)有關，該計劃在數年前因出現不同反對聲音而被擱置，而近年政府則決定重啓填海計劃以增加創科發展用地。他表示區內居民關注填海計劃，包括計劃對河口、景觀和交通的影響，惟政府未有向居民作充分解說。他對有關政府部門和機構未有出席會議感到失望；

- (b) 他表示目前填海計劃未有列出將興建的建築物。他認為填海計劃將衍生一定交通需求，政府應及早計劃相應交通配套，惟現時未見相關方案；
- (c) 他樂見香港科技園公司(科技園公司)經重新評估後，決定取消將澤祥街及科學園路的迴旋處改為燈號控制路口的方案，惟他認為有關部門和機構應主動告知委員會有關決定；
- (d) 他認為，運輸署寄望透過擬興建的 T4 號主幹路，解決馬料水和馬鞍山區一帶的交通擠塞問題，惟 T4 號主幹路長時間後才能建成，而隨着北部都會區的發展，吐露港公路一帶的負荷將不斷增加。他建議政府及早計劃有關交通配套，並檢視現行匯聚馬鞍山和科學園一帶的車流於澤祥街的安排，否則 T4 號主幹路在建成後亦將見飽和，未能應付屆時的交通需求；
- (e) 他表示，香港中文大學(中文大學)對出的“二號橋”因放有石墩和鐵網而由雙線雙程行車改為單向行車。有不少在科學園一帶工作的科研人員向他反映，在上述安排下，他們需花多一倍時間往來中文大學，故建議有關部門和機構考慮移除石墩並恢復該橋雙向行車安排；以及
- (f) 據他了解，中文大學“二號橋”不屬中文大學地契批租範圍內，惟該橋由中文大學使用和負責維修保養。他欲了解當校方決定移除石墩時，須向

哪些政府部門申請和取得許可，以及校方有否向相關部門提交移除石墩的初步時間表。

15. 沙田民政事務處行政主任(區議會)張霖儀女士表示，秘書處在會前曾邀請土木工程拓展署(土拓署)、創新科技署、中文大學和科技園公司出席會議，並獲回覆未能派員出席是次會議。

16. 沙田地政處(地政處)產業測量師/特別職務 2 周嘉榮先生的回覆綜合如下：

- (a) 地政處已向中文大學查詢，得悉校方正就移除“二號橋”上的鐵網、石墩以及恢復該橋雙向行車安排的方案進行初步可行性研究。由於有關方案屬初步研究階段，暫時未有具體落實詳情，處方會繼續與中文大學適當跟進有關安排。如校方有進一步資料，將會聯繫周曉嵐先生；以及
- (b) 根據地契條款，“二號橋”用地為政府土地，而中文大學作為地段承批人，享有“二號橋”的通行權，並須負責維修保養事宜。就“二號橋”的維修事宜，中文大學在擬訂計劃後，須向路政署和運輸署等有關政府部門提交詳細計劃，並由其他部門作審批。

17. 路政署區域工程師/沙田(1)韋華基先生表示，中文大學“二號橋”並非是由路政署負責維修保養的公共道路設施。署方知悉校方正初步探討移除該橋上的鐵網及石墩以恢復雙向行車的可行性，並已向校方提供初步意見，要求校方在擬訂施工方案時，須考慮避免於施工期間影響吐露港公路的日常運作。待校方就有關方案提供進一步資料後，路政署會從維修保養吐露港公路的角度提供技術意見。

18. 主席詢問委員是否同意處理周曉嵐先生提出的臨時動議。

19. 委員同意討論周曉嵐先生提出的臨時動議。

20. 周曉嵐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要求香港中文大學、地政總署、運輸署及其他相關政府部門，盡快移除中文大學二號橋上的鐵欄和石墩，並恢復雙線雙程行車，便利中文大學教職員、學生及科研人員往來中文大學及科學園。”

冼卓嵐先生和議。

21. 麥潤培先生建議將“恢復雙線雙程行車”改為“恢復該路段的雙線雙程行車”。

22. 周曉嵐先生接納委員的意見，並修改其動議內容如下：

“臨時動議

沙田區議會交通及運輸委員會要求香港中文大學、地政總署、運輸署及其他相關政府部門，盡快移除中文大學二號橋上的鐵欄和石墩，並恢復該路段的雙線雙程行車，便利中文大學教職員、學生及科研人員往來中文大學及科學園。”

冼卓嵐先生和議。

23. 主席詢問委員，是否同意通過第 22 段的臨時動議。

24. 委員一致通過第 22 段的臨時動議。

鄭仲恒先生提問：有關海澄軒海景酒店用地改劃作純住宅用途後引伸的汽車泊位事宜

(文件 TT 51/2022)

25. 鄭仲恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解運輸署在書面回覆中表示海澄軒海景酒店(海澄軒)一公里範圍內約有的 8 500 個私家車泊車位，是否指供私家車停泊的泊車位，以及當中公眾泊車位與私人屋苑管理的泊車位的數量為何；
- (b) 他表示海澄軒將提供 758 個住宅單位和 67 個住宅車位。考慮到香港車輛數目呈增加趨勢，以及每 1 000 名香港市民便擁有約 100 輛私家車的比例，可見海澄軒所提供的住宅車位數量不足。他指海澄軒旁的臨時停車場的使用量高，而當屋苑內的泊車位供不應求時，車主便唯有使用公眾泊車位，故海澄軒在入伙後，或進一步加重馬鞍山區內的公眾泊車位負荷；
- (c) 他希望署方可講解有關推展自動泊車系統的應用的資訊；以及
- (d) 他對規劃署和城市規劃委員會(城規會)未有出席會議感到遺憾，希望秘書處協助轉達意見。他認為香港舊式和新式屋苑的住宅車位供應量有明顯差異，城規會未有完善規劃屋苑住宅車位數量。他以“玫瑰山”住宅發展項目為例，該處住宅車位供應少，亦只有一條小巴路線可直達屋苑，交通極為不便。另外，他表示海澄軒的單位呎數較大，入住的家庭對私家車泊車位有一定需

要，建議城規會在規劃車位數目時應考慮屋苑單位的呎數、入住的家庭結構和項目地段等因素。

26. 鍾禮謙先生指，運輸署在書面回覆中提及四項增加泊車位供應的短期及中長期措施。他欲了解(a)項“在適當地點加設路旁咪錶泊位及電單車泊位”和(b)項“增加路旁夜間商用車輛泊車位計劃”有否在計劃馬鞍山區內實行，以及其詳情。

27. 主席的意見綜合如下：

(a) 他認為馬鞍山區內泊車位供應不足問題嚴重，當海澄軒改劃作純住宅用途和入伙後，可預視有關業主對私家車有一定需求，甚至出現一戶擁有數輛私家車的狀況，故 67 個住宅車位不足應付需求；以及

(b) 他表示雖然運輸署預計日後在“馬鞍山第 103 區綜合設施大樓”(綜合大樓)加設的收費公眾停車場可提供不少於 300 個泊車位，惟用作興建綜合大樓的用地現時以臨時停車場形式提供逾 300 個泊車位，而有關用地將在日後被收回，可預計馬鞍山區內泊車位不足問題將更為嚴重。

28. 周曉嵐先生表示，在九十年代落成的屋苑一般有足夠住宅車位供應，惟在二零一零年代後批租落成的屋苑的住宅車位供應則大幅減少，他不解為何規劃署在最近十數年改變泊車位供應政策。他認為屋苑住宅車位供應不足導致區內泊車位供求失衡，運輸署在書面回覆中列出的一系列增加泊車位供應措施無助從根本解決問題。

29. 麥潤培先生認為舊式屋苑一般可提供足夠泊車位，惟隨後落成的屋苑逐漸忽視泊車位供應，屋苑住宅車位供應比例不斷減少。隨着香港的車輛數目增加，他建議政府在發展新的樓宇或社區項目時調高住宅車位供應比例，以紓

緩泊車位供不應求的情況，並平衡區內租用泊車位的價格。

30. 運輸署工程師/馬鞍山何經匯先生的回應綜合如下：

- (a) 他表示署方在書面回覆中提及的 8 500 個私家車泊車位包括公眾泊車位和私人屋苑管理的泊車位。如有需要，將在會後提供有關公眾泊車位的數據；
- (b) 推展自動泊車系統的應用是政府為增加泊車位供應的措施之一。當政府為新短期租約停車場招標、及就現有短期租約停車場重新招標時，會研究盡量採用自動泊車系統的可行性。同時，政府亦會在未來規劃其轄下於合適的“政府、機構或社區”設施和公共休憩用地發展項目中的公眾停車場時，研究盡量採用自動泊車系統；
- (c) 署方曾於二零二二年年中進行調查，留意到海澄軒旁的臨時停車場的使用量高，夜間有少量空置泊車位，署方將循一貫政策紓緩泊車位不足的情況；以及
- (d) 署方了解馬鞍山區內電單車泊車位不足的問題，會考慮在路旁適當位置加設電單車泊車位。署方將在恆康街近頌安邨，以及大水坑西沙路近恆德街一帶加設共約 24 個電單車泊車位。

(會後備註：現時海澄軒一公里範圍內約有 8 500 個私家車泊車位，當中約 2 000 個為公眾泊車位。)

31. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他讚揚運輸署的工程師過去與委員緊密溝通，增加頌安邨和大水坑一帶電單車泊車位；以及
- (b) 他要求秘書處向規劃署和城規會轉達委員的意見，並作出回覆。

(會後備註：規劃署和城規會的回覆已載於“鄭仲恒先生提問：有關海澄軒海景酒店用地改劃作純住宅用途後引伸的汽車泊位事宜”(文件 TT 51/2022)的補充資料內。)

## **報告事項**

### 運輸署進度報告

(文件 TT 52/2022)

32. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解大埔公路近麗坪路迴旋處加設安全島的工程進度，以及在該處進行的煤氣工程會否影響工程進度；以及
- (b) 他欲了解九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)第 80M、85 和 81 號線的改道和延長路線至駿洋邨的安排的最新進展。

33. 韋華基先生表示，土拓署目前正於大埔道馬料水近紅橋里一帶進行長遠防治山泥傾瀉計劃的相關工程。該工程暫定最快於二零二三年三月下旬完成，由於臨時交通改道安排的限制，設置行人過路處的工程須待上述工程完成後方可展開。

34. 運輸署高級運輸主任/沙田曾慶群女士表示，運輸署正就駿洋邨的各條巴士路線與巴士公司密切溝通，如有進一步消息將通知相關委員。

35. 九巴及龍運巴士有限公司策劃及發展組項目主任周子灝先生表示，九巴已向運輸署提交申請和提供所需資料予相關部門，目前正與相關部門商討申請並等候審批。

## 資料文件

### 路政署工程進度報告

(文件 TT 53/2022)

36. 周曉嵐先生表示工程“樂景街近火炭站 B 出口一擬增設單車泊位”(運輸署施工通知書編號：NE/20/3170)現址已設有單車泊位，他欲了解工程是否將移除全部現有泊位，並重新設立符合標準的泊位，以及有關部門有否考慮設立雙層單車泊位。

37. 韋華基先生表示根據施工指示，署方將設置單層單車泊位。目前承建商正採購有關材料，署方亦同步與相關部門一同處理被放置在該處的單車，預計可於二零二三年第一季內完成工程。

### 沙田、大圍及馬鞍山交通違例檢控數字

(文件 TT 54/2022)

38. 主席表示上次會議後，香港警務處(警務處)已為“沙田、大圍及馬鞍山交通違例檢控數字”(文件 TT 44/2022)提供以車種分類的檢控數據，並載於該文件的補充資料內。他欲了解於文件中恆常地加入以車種分類的數據是否可行。

39. 鄭仲恒先生建議警務處可按季度或每半年提供以車種分類的數據。

40. 警務處沙田警區交通隊主管黃培佳先生表示，警方可恆常地加入以車種分類的數據於資料文件中。

港鐵車務及工程進度報告

(文件 TT 55/2022)

41. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示有乘客反映在二零二二年十一月十三日荃灣線油麻地站的列車事故發生後數小時前往油麻地站等候列車，當時月台上並沒有職員提供特別指示，有部分乘客不知道列車已終止運作；
- (b) 他認為香港鐵路有限公司(港鐵公司)應檢視其人力資源分配安排。他指出港鐵公司的線路在近年不斷擴展，旗下車站數目有所增加，導致分薄人力資源，一旦遇上緊急事故，站內或未有足夠人手應付和處理有關事宜；以及
- (c) 在二零二二年十二月五日將軍澳線往北角方向列車的事故發生後，他關注現行列車車卡與車卡之間的連接位是否仍然安全。另外，他表示港鐵公司在推廣新列車時鼓勵乘客站立於車卡間的連接位，他欲了解港鐵公司是否仍然支持有關安排。

42. 港鐵公司高級企業傳訊主任高名昕女士的回應綜合如下：

- (a) 港鐵公司向受荃灣線油麻地站事故影響的乘客和鄰近社區致歉，港鐵公司十分重視上述事故，已就事件展開深入調查，並於二零二二年十一月十六日向政府提交初步調查報告。港鐵公司已組成調查委員會以確定事件成因，並檢討當日的處

理和跟進工作。港鐵公司初步相信事故成因是進入油麻地站二號月台前的隧道路軌旁有一個金屬護欄組件移位，與列車有所碰撞，引致列車第一卡車的一個轉向架偏離路軌，使頭兩卡車駛入月台時亦令第一卡車兩對車門移位。港鐵公司會繼續深入調查，以進一步確定事件成因。港鐵公司在事故發生後即時啟動應變程序，安排約 900 程免費接駁巴士接載受影響乘客，並派出超過 350 名職員在沿線車站提供協助，並透過不同渠道發放資訊。事故期間，車站秩序大致良好，大部分乘客按指示改乘其他替代路線的列車，港鐵公司就此感謝乘客諒解；

- (b) 港鐵公司就將軍澳線往北角方向列車事故引起乘客不便致歉，並已向政府提交初步報告，涵蓋範疇包括事故成因、當日事故處理和跟進工作。根據初步調查，相信事故成因乃接駁第六與第七卡車廂的車鈎裝置中的一個緩衝器組件鬆脫所致。緩衝器組件鬆脫導致兩卡車廂之間的車間通道比正常幅度拉長，列車安全防護裝置在偵測到上述情況時隨即啟動，並制停列車。在事故發生後，港鐵公司已展開三項跟進工作，包括：(i) 檢查其他同類型車鈎裝置，供應商亦確認現時行駛中列車的同类裝置運作安全；(ii) 於兩個月內完成深入事故調查，確認事故成因並檢討當日處理的安排，提出改善措施，以及(iii)與供應商技術團隊深入研究事故原因，包括組件的運作情況、物料、大修組裝過程及環境因素等，以制定相應方案，防止同類事故再次發生；以及
- (c) 港鐵公司高度重視上述事故，將全力進行事故調查，防止同類事故再次發生。

沙田區飛行航道、飛機噪音及事故報告  
(文件 TT 56/2022)

43. 委員備悉上述文件。

**下次會議日期**

44. 下次會議定於二零二三年二月二十一(星期二)下午二時三十分舉行。

45. 會議在下午四時正結束。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/15/45

二零二三年二月