

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零二二年度第一次會議記錄

會議日期：二零二二年四月二十六日(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>
許立桑先生(主席)	區議會議員	下午二時三十分	下午五時十二分
麥潤培先生	區議會主席	下午二時三十分	下午五時十二分
冼卓嵐先生	區議會副主席	下午二時三十分	下午五時十二分
鄭仲恒先生	區議會議員	下午二時三十分	下午五時十二分
周曉嵐先生	”	下午二時三十分	下午五時十二分
鍾禮謙先生	”	下午二時三十分	下午五時十二分
林港坤博士	”	下午二時五十一分	下午三時二十二分
莫錦貴先生,BBS	”	下午二時五十三分	下午三時二十二分
衛慶祥先生	”	下午二時三十分	下午五時十二分
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)
蕭根潤先生	沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
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
潘志昌先生	運輸署工程師/沙田 2
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)
孫國全先生	房屋署房屋事務經理(大埔、北區及沙田四)
楊威多先生	沙田地政處署理行政助理/地政

列席者

黃培佳先生
張僑光先生

陳重懿先生

黃裕廷先生

彭俊皓先生

陳浩峯先生

職銜

香港警務處沙田警區交通隊主管

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)

九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司
助理車務總監(東部)

新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司
高級策劃主任

新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司
營運經理(九龍及新界)

應邀出席者

朱麗儀女士
孔浩雲先生
陳自穎女士
蘇玉燕女士

職銜

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) 1

香港鐵路有限公司高級對外事務主任

香港鐵路有限公司助理對外事務經理

負責人

主席歡迎各委員、政府部門和機構代表出席會議。

選舉委員會副主席

2. 主席表示，秘書處已於二零二二年四月十四日將交通及運輸委員會(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二零二二年四月二十六日下午一時三十分截止。

3. 截至提名期結束，沙田區議會(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。

通過二零二一年八月二十四日會議記錄

(會議記錄 TT 4/2021)

通過二零二一年十月十九日會議記錄

(會議記錄 TT 5/2021)

4. 委員一致通過上述會議記錄。

續議事項

政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆

(文件 TT 2/2022)

5. 冼卓嵐先生表示，大埔公路與青山公路交界的交通意外發生至今已約半年。他欲了解運輸署和九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)有否就有關嚴重事故採取額外措施，包括有關車長編更安排、休息時間和待遇等措施。

6. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山陳由游先生表示，運輸署已為巴士公司制定各項指引和守則，訂定車長的工作安排、休息時間和訓練事宜，並不時與巴士公司會面交流意見。在現階段，署方按照所訂立的指引和守則，要求巴士公司遵守有關規定。

7. 九巴經理(車務)張僑光先生表示，九巴會繼續與運輸署就車長工作和訓練安排保持溝通，並遵從署方所訂立的指引，例如確保車長用膳時間不少於 60 分鐘，以及兩個相連更次之間的休班時間不少於十小時等。

討論事項

運輸署二零二二年部門周年計劃
(文件 TT 14/2022)

8. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山陳由游先生、工程師/沙田 1 文祥光先生、工程師/沙田 2 潘志昌先生和工程師/馬鞍山倪曉勤先生簡介文件內容。

9. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示運輸署從二零一九年起已開展大埔公路過路處設置交通燈工程，惟至今尚有部分路段未完成有關工程。他表示麗坪路一帶有不同屋苑落成，亦有不少居民需要在該處橫過馬路。他建議運輸署盡快於該處設置交通燈；
- (b) 他表示去年在大涌橋路曾發生數宗交通意外，署方在意外發生後採取不同改善措施，例如設置安全島，以清晰顯示燈號提示駕駛者，協助加強交通網絡安全。不過，他指大涌橋路不時發生意外，希望署方避免在意外發生後才採取改善措施；以及
- (c) 他表示在疫情緩和後，市民陸續恢復上班和上學，惟部分巴士和小巴的服務仍未能滿足有關需要，長期減班導致班次未能恢復至疫情前的水平。他欲了解署方預計交通服務可於何時恢復至疫情前水平，以及有否訂立相關指標。

10. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解石門迴旋處改善工程的詳情；

- (b) 他欲了解於馬鞍山恆康街行人過路處試行加設紅棕色行人輔助線的預期效果為何；以及
- (c) 他表示有傳新世界第一巴士服務有限公司(新巴)及城巴有限公司(城巴)的營運狀況出現困難，在疫情緩和後，新巴及城巴在港島區的部分路線亦未能恢復正常班次。他欲了解運輸署在為馬鞍山至將軍澳巴士服務揀選營辦商時，有否考慮相關因素。

11. 鄭仲恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解石門迴旋處改善工程的詳情，包括具體的改善方案、工程時間表和預期目標等；以及
- (b) 他表示石門迴旋處擠塞情況已持續多年，而有關情況與大涌橋路有密切關係。他欲了解周年計劃中關於大涌橋路的數項道路改善工程的詳情，以及有關工程能否幫助紓緩石門迴旋處的車流。

12. 鍾禮謙先生表示，大圍迴旋處改善工程原定於二零二二年初展開，惟受疫情影響有所延遲。同時，獅子山隧道擴闊工程原定於二零二一年底進行詳細設計和進一步諮詢，惟現時卻未有相關消息。他欲了解上述工程的最新狀況。

13. 主席表示，有不少居民期待開辦來往馬鞍山至將軍澳的巴士服務，他欲了解該路線的正式營運時間和服務詳情。他引述運輸署早前回覆西貢區議會，指上述巴士服務在二零二二年一月正籌備招標，並預計在同年中旬投入服務。他欲了解有關詳情。

14. 潘志昌先生的回應綜合如下：

- (a) 大涌橋路與安心街路口設有一個橫跨大涌橋路的行人過路處。由於車輛需要在該處等待行人／交通燈號轉換，導致於繁忙時間大涌橋路南行方向車龍於該路口積聚，不時倒灌至石門迴旋處，影響由亞公角街往九龍區方向的车流。因此，署方計劃取消上述行人過路處，增加行車綠燈時間以疏導交通，而行人則可使用附近行人隧道過路。署方現正就上述計劃進行地區諮詢和回應意見，並計劃先進行為期三個月的試驗，檢討成效後再決定是否永久取消上述行人過路處；
- (b) 署方已就大圍迴旋處的交通改善措施發出施工通知書，惟相關工程須在車流較少的時間，例如長公眾假期期間進行以儘量減低施工時對附近交通的影響，故具體的工程時間表須待與香港警務處(警務處)商討。署方的目標是於二零二二年內實施有關改善措施；
- (c) 為更清晰分隔行車方向，署方在二零二一年底於大涌橋路、沙田鄉事會路和沙田圍路路口增設三個交通島及相關交通燈分隔左轉和直駛的行車線。署方觀察到在交通島和交通燈落成後，駕駛者駛至該處時會減慢車速，更小心駛過路口；
- (d) 由於現時車輛從大涌橋路南行方向前往安景街必須繞經安心街，署方計劃在大涌橋路和安景街路口增設以交通島分隔的右轉行車線，讓車輛可從大涌橋路南行方向直接右轉至安景街，疏導交通；以及
- (e) 獅子山隧道改善工程由路政署負責。據運輸署了解，路政署正敲定改善方案，並準備諮詢區議會。

15. 倪曉勤先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署就大埔公路過路處設置交通燈工程進度與路政署緊密聯繫，由於部分地點有環境限制，工程進度受到輕微影響；以及
- (b) 紅棕色行人輔助線一般設於沒有燈號控制的行人過路處，主要用作提醒駕駛者該處為行人過路處，以提升交通安全。

16. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署正按一貫做法，為兩條擬開辦的馬鞍山至將軍澳巴士服務揀選營辦商。在落實有關安排後，署方將適時公布有關資料；
- (b) 在考慮專營巴士的車費優惠建議時，署方和巴士公司的考量是在維持財政狀況健康和穩定巴士服務的前提下，盡量提供合適的車費優惠予乘客。巴士公司在考慮不同車費優惠時須考慮其營運和財政狀況，以維持穩定的巴士服務，署方亦會因應情況繼續鼓勵他們提供更多優惠；
- (c) 自第五波疫情爆發後，整體巴士和小巴乘客量均有所減少。為應對乘客需求下降，巴士公司在檢視其營運和服務安排後，向署方提交申請暫時調整部分巴士路線的服務，包括調整個別路線的營運時間和暫停個別路線的服務。署方在審視個別路線的乘客量和實際運作情況後，批准暫時調整個別路線的服務；以及
- (d) 隨着近期疫情緩和，署方在審視新一輪服務調整時，考慮到巴士車長缺勤狀況、乘客量下降幅度、載客率以及巴士公司的資源調配等因素後，已要求巴士公司恢復早前獲批暫停服務的部分路線

的服務，而獲准調整班次的日間路線，其繁忙時間的班次調整幅度一般最多為延長 10 分鐘，延長後的班次間距時間一般不超過 30 分鐘。署方會繼續因應實際情況與各巴士公司緊密聯絡，監察各條路線的運作情況，適當檢討服務，以配合乘客需求。

二零二二至二零二三年度沙田區巴士路線計劃

17. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)1 朱麗儀女士簡介文件內容。

18. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示 682 號線系列的路線一直過於複雜，並有路線重疊問題，導致浪費資源。因此，他樂見是次計劃重組 682 號線系列的方案；
- (b) 他表示駛經鞍泰區的巴士服務較少，而亞公角街的則較多，認為運輸署和巴士公司應檢視有關情況。他指，巴士公司以客量不足和鐵路主導為由減少鞍泰區的班次，表示該區並非巴士服務的主要發展範圍。他認為應調配資源至區內循環線，方便鞍泰區居民轉乘巴士，同時減少區內路線重疊；以及
- (c) 他認為亞公角街經常出現擠塞，該處亦是馬鞍山區的其中一個交通瓶頸，建議藉減少駛經該處的巴士數目，並提升區內缺乏巴士服務的地區的可達度，以紓緩交通擠塞。同時，部分駛經亞公角街的巴士路線走線重疊，例如 85K、86K、40X 和 43X 號線。他建議署方檢視能否善用馬鞍山繞道，以改善交通瓶頸問題。

19. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示，88X 號線由二零二一年起改以駿洋邨為總站和雙向運作後，該路線的客量不斷上升，油塘區的乘客亦有所增加，可見該線在將來有望增加班次。然而，由於穗禾苑的巴士泊位不足，把該線延長至穗禾苑為總站將限制其班次數目，並須取道經常擠塞的黃竹洋街，將降低其吸引力。因此，他認為將 88X 號線延長至穗禾苑的方案並不合適；
- (b) 他表示 80M 號線取道獅子山隧道，現時如市民錯過東鐵線尾班車，亦可選乘此線返回沙田區。他建議運輸署在調整 80M 號線服務前，考慮火炭區缺乏深宵交通服務的現況。同時，他認為署方應以同樣取道獅子山隧道的巴士路線作 80M 號線的替代路線，並建議把 85 號線總站由山尾街延長至穗禾苑，如此即可避免路線取道黃竹洋街，並維持相似的沿途站，減輕對乘客的影響；
- (c) 他表示不少乘客反對修改 86A 號線走線。他認為有關調整雖可縮短前往荔枝角的車程，但前往深水埗和長沙灣的車程卻增加約 30 分鐘。同時，改經青沙公路未能帶來顯著改善，亦無助改善該線現時的運作情況；以及
- (d) 他表示曾建議增加 48P 號線班次至全日服務、增加 989 號線服務，以及設置火炭區往中上環的過海特別班次，惟有關建議在是次計劃中均未予以落實。

20. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示新增的 85P 號線取道馬鞍山路，故在馬鞍山市中心和耀安邨未有設站。他欲了解該線會否

於雅景臺停站；以及

- (b) 他引述文件指 87D 號線將抽調一班車作 287D 號線，而與此同時，287D 號線下午由紅磡站往錦英苑的走線將修改為由油麻地一帶直接前往大角咀，受影響的乘客可繼續選乘 87D 號線往馬鞍山區。然而，他表示下午繁忙時間的 87D 號線載客量高，經常出現客滿情況。他建議署方留意受影響的乘客，確保他們可登上 87D 號線返回馬鞍山區。

21. 鄭仲恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為寧泰路一帶的交通設計有缺陷，所有途經寧泰路的巴士路線均較為迂迴，例如前往市區的巴士路線必定繞經沙田第一城或沙田路，而錦泰苑一帶亦未設有直接前往馬鞍山路或 T6 橋的通道，車輛必須繞經其他道路，導致車程緩慢；以及
- (b) 他表示港鐵大水坑站只設通往錦泰苑和富安花園的出口，只能服務寧泰路頭段的屋苑居民。雖然寧泰路尾段的屋苑居民亦可步行至恆安站，但寧泰路中段的居民卻未能享用有關港鐵服務。他曾多次建議香港鐵路有限公司(港鐵公司)於大水坑站興建連接寧泰路的出入口，但均以人流不足為由未獲接納。他希望運輸署和各交通服務營辦商檢視寧泰路一帶的交通發展。

22. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他樂見增設往返大角咀至馬鞍山的 287D 號線，惟該線取道深旺道，表示大角咀的商業核心除奧海城一帶外，工廠區亦有不少市民上班。他認為工廠區一帶離深旺道較遠，未必有足夠吸引力，

而在奧海城上班的市民本身亦可選乘港鐵。因此，他建議九巴考慮安排 287D 號線取道大角咀道和聚魚道往青沙公路；以及

- (b) 他表示當大老山公路出現擠塞時，亞公角街可發揮疏導作用，並建議如日後大規模重組馬鞍山巴士路線和檢視亞公角街交通安排時，可考慮善用尖山隧道，例如當火炭路出現擠塞時，巴士可改沿大涌橋路往尖山隧道，彈性容許車長按交通情況決定取道亞公角街或大老山公路。

23. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示 82K 號線總站將由黃泥頭改為圓洲角，運輸署在是次計劃亦建議將該線由美林伸延至美田。他認為上述改動未能改善該線的客量，建議考慮延長該線至碩門邨或馬鞍山，成為接駁大圍和馬鞍山的巴士路線；以及
- (b) 他表示 680 和 681 號線經調整服務時間後，繁忙時段班次為 13 至 18 分鐘一班，經常出現客滿情況。他希望署方和巴士公司檢視有關情況。

24. 朱麗儀女士的回應綜合如下：

- (a) 運輸署備悉委員就馬鞍山區內循環線和寧泰路一帶巴士服務的意見，並會繼續與巴士公司留意有關服務情況；
- (b) 署方在是次巴士路線計劃中建議延長 82K 號線，總站由美林改至美田，而總站由黃泥頭改為圓洲角的安排則已於去年巴士路線計劃的機場重組方案中一併落實。署方備悉委員延長該線至碩門邨或馬鞍山的建議，並會與巴士公司留意有關服務情況，需要時作跟進；

- (c) 署方備悉委員對 80M 和 88X 號線的意見。就深宵服務而言，署方需要考慮多方面因素，包括乘客需求和其他現有公共交通服務等。由於現時乘客對火炭區深宵時段的公共交通服務需求較低，從資源和營運的角度考慮，現階段未有計劃提供深宵交通服務。署方會繼續密切留意社區對巴士服務的需求，並適時與巴士公司一同檢視有關狀況；
- (d) 署方備悉委員對 85 和 88X 號線有關火炭總站位置的意見。署方留意到近年東九龍區的商貿發展蓬勃，乘客前往東九龍區一帶的交通需求變得殷切，故建議延長 88X 號線至穗禾苑，為居民提供直接前往觀塘市中心的巴士服務，並連接大老山隧道的轉乘網絡；
- (e) 署方會繼續密切留意 48P 和 989 號線的服務水平，按需要與巴士公司作跟進；
- (f) 署方備悉委員就 85P 號線在馬鞍山市中心和耀安邨設站的意見；以及
- (g) 如 287D 號線方案得以落實，署方會持續檢視該線的服務水平和整體乘客需求，按需要調整有關服務。

25. 九巴主任(策劃及發展)陳重懿先生的回應綜合如下：

- (a) 現時有兩條巴士路線以穗禾苑為總站，總站空間較為擠迫。據九巴估算，當 80M 號線改為平日繁忙時間服務，便可於總站騰空足以安排一條全日服務路線的空間；

- (b) 目前大型車輛和巴士均可順利駛過黃竹洋街，九巴估計是由於黃竹洋街的車房會主動避免阻礙道路，以便巴士駛經。因此，九巴認為 88X 號線取道穗禾苑和黃竹洋街，亦可為駿洋邨居民提供服務，為加密該線班次作準備；
- (c) 九巴備悉委員就 80M 號線尾班車的意見，會繼續與運輸署商討有關安排；
- (d) 九巴備悉委員建議把 85 號線延長至穗禾苑為總站的意見，並補充指 85 號線前往九龍區中部，而 88X 號線則前往商貿活動較頻密的九龍東一帶地區。九巴估計 88X 號線的需求會較殷切，故建議將 88X 號線延長至穗禾苑；
- (e) 九巴備悉委員就 86A 號線的意見，並表示該線目前大部分乘客均於長沙灣至荔枝角一帶乘車往返沙田區，取道青沙公路可減少大部分乘客的乘車時間。因此，九巴建議該線往九龍方向改經青沙公路，並改以循環線模式運作，繼續為乘客提供前往長沙灣和石硤尾一帶的選擇，並減少對乘客的影響；
- (f) 受第五波疫情影響，48P 號線的客量有所減少。九巴會繼續留意有關情況，並適時向運輸署申請調整服務。同時，九巴備悉委員就開設火炭區往中上環的過海特別班次的意見；
- (g) 九巴初步決定 85P 號線在馬鞍山區內的走線和站點與 40E 號線相同，將在雅景臺停站；
- (h) 現時 287D 號線的走線與原來的走線相比，彌敦道內只有兩個站點受到影響，分別為山東街和碧街。九巴在評估上述兩個站點的上車人數後，認為 87D 號線的接載能力可容納返回馬鞍山的乘

客，故建議 287D 號線改經大角咀一帶接載更多乘客；

- (i) 就寧泰路一帶的巴士服務安排，九巴會與運輸署溝通和檢視有關安排，惟有關安排亦受制於道路設計；
- (j) 287X 號線取道深旺道一帶，不少乘客亦會於深旺道的奧運站候車，故九巴建議 287 D 號線跟隨同樣設計。九巴備悉委員就 287D 號線取道大角咀道的意見，會與運輸署商討有關安排；
- (k) 替代路線不能影響現有站點，如巴士路線本來取道大老山公路，並以亞公角街為替代路線，該線在亞公角街則不能設站。然而，現時只有少數巴士路線未有在亞公角街設站，九巴會繼續與運輸署檢視有關事宜；以及
- (l) 延長 82K 號線的路線，把其總站由黃泥頭改為圓洲角的安排是為配合去年機場巴士線而落實。九巴備悉委員延長該線至碩門邨或馬鞍山的建議。然而，如在未有額外資源的情況下大幅度延長路線，將嚴重影響其班次。九巴會繼續與運輸署檢視有關走線。

26. 九巴助理車務總監(東部)黃裕廷先生表示，九巴一直積極和正面研究於馬鞍山提供轉乘計劃，以便馬鞍山區的居民透過轉乘網絡前往市區。九巴在未來會繼續收集地區意見，希望可物色選址設立大型轉車站作硬件配合，為乘客提供清晰路線資料、到站時間、收費詳情和轉乘計劃等資訊。

27. 新巴及城巴高級策劃主任彭俊皓先生的回應綜合如下：

- (a) 新巴希望透過有關建議，提升 682P 號線的載客率；
- (b) 城巴備悉委員就增加 989 號線服務的意見，會密切與運輸署商討有關事宜；以及
- (c) 受疫情影響，680 和 681 號線的乘客量下降，新巴及城巴減少班次以善用巴士資源及維持公司財政穩健。新巴及城巴與運輸署密切檢視每條路線的載客率，適時調整服務，以配合市民的最新出行模式。

28. 鄭仲恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示，寧泰路一帶的巴士服務如不駛經沙田第一城一帶，便可減少行車時間，惟有關安排亦與碩門邨和濱景花園一帶缺乏巴士服務有關，他建議運輸署應研究上述交通規劃問題；以及
- (b) 他表示交運會曾數次建議實施跨公司轉乘優惠，例如於大老山隧道實施清晰的轉乘優惠安排，將有不少乘客受惠於此，並可大幅改善馬鞍山的交通配套。他建議運輸署牽頭協助各巴士公司商討有關安排。

29. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議新增類似 285 號線的馬鞍山區內循環線，方便馬鞍山居民轉乘巴士；
- (b) 他樂見 40E 號線的服務調整，但希望運輸署或巴士公司可提供 40X 號線由馬鞍山乘車往禾輦邨

的客量數據，並表示如有其他巴士路線可取代 40X 號線的上述路段，便可進一步縮短 40X 號線的走線和行車時間；以及

- (c) 他表示 85X 號線的客量不足，建議把該線延長至烏溪沙站為總站。此舉既可增添客源，又可讓更多居民受惠，以及避免日後取消此線。

30. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他希望 88X 號線的班次可由現時 30 分鐘一班加密至 15 至 20 分鐘一班。在穩定班次後，他建議九巴考慮在火炭村一帶提供 81K 或 280 X 號線的轉乘優惠，讓穗禾苑的居民亦可在該處轉乘 88 X 號線。他表示目前計劃中 88X 號線受總站制約，限制班次數目，會影響該線的日後發展；以及
- (b) 他表示有部分沙田區居民從市區乘搭港鐵到九龍塘站時，東鐵線尾班車已經開出，在此時 80M 號線便可協助他們返回沙田區轉乘其他路線回家。他建議運輸署針對午夜十二時至一時的時段，填補鐵路服務的空隙和滿足市民需求。

31. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他贊成把 85X 號線延長至烏溪沙站為總站的建議，認為可為該線增添客源，甚至有機會加密其班次；
- (b) 他認為 287X 號線有不少乘客於深旺道的奧運站候車，是由於水泉澳邨沒有鐵路網絡覆蓋，故乘客願意步行較長的距離前往乘搭巴士。然而，287D 號線所前往的馬鞍山區已被鐵路網絡覆蓋，故 287X 號線的情況或未能完全應用至 287D 號線上；以及

- (c) 他補充指，如日後大規模重組馬鞍山巴士路線和檢視亞公角街，部分路線或取消亞公角街的站點，當該路線遇上大老山公路擠塞時，亦可以替代路線方式取道亞公角街。

32. 朱麗儀女士的回應綜合如下：

- (a) 運輸署備悉委員就馬鞍山整體路線設計和轉乘安排的意見，將繼續與巴士公司檢視有關情況，並鼓勵巴士公司提供跨公司轉乘優惠；
- (b) 署方備悉有關 40X 號線不經禾輦邨的建議，並會密切留意其客量變化，需要時與巴士公司再作商討。署方亦備悉委員就 85X 和 88X 號線的意見，將檢視有關情況；
- (c) 在是次計劃下提出新增 798X 號線來往將軍澳工業邨和火炭駿洋邨後，署方接獲地區的意見，要求增設大圍來往將軍澳的巴士路線。署方考慮有關意見後，認為修改 798 X 號線總站至大圍一帶是可行方案。因此，署方會進一步檢視，如有修訂建議會告知委員會；以及
- (d) 署方備悉委員就火炭深宵交通服務和 287D 號線的意見，將繼續與巴士公司檢視有關情況。

33. 主席詢問委員是否同意處理周曉嵐先生和麥潤培先生提出的臨時動議。

34. 委員同意討論周曉嵐先生和麥潤培先生提出的臨時動議。

35. 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
臨時動議

《2022-2023 年沙田區巴士路線發展計劃》中有部分路線建議與火炭區有關，惟區內巴士服務未能滿足火炭區居民需求，故此提出以下的動議：

1. 要求恢復 88K 班次至疫情爆發前的水平
2. 要求增設火炭直接往返中西區及灣仔區過海巴士服務
3. 要求保留沙田區機場巴士重組計劃至疫情放緩後實施
4. 要求增設火炭深宵公共交通服務
5. 強烈要求增加 285 往來沙田市中心及火炭駿洋邨班次
6. 要求 48P 提供全日服務，以滿足區內居民往來城隧轉車站的需求”

冼卓嵐先生和議。

36. 主席詢問委員是否同意通過第 35 段的臨時動議。

37. 委員一致通過第 35 段的臨時動議。

38. 麥潤培先生提出以下臨時動議：

“臨時動議

過去十年，馬鞍山居民對來回將軍澳的巴士路線均引頸以待，可惜一直只聞樓梯響。有見及此，沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署及巴士公司儘快落實將馬線的巴士路線計劃，以解市民一直以來的訴求。”

許立桑先生、冼卓嵐先生、鄭仲恒先生和鍾禮謙先生和議。

39. 主席詢問委員是否同意通過第 38 段的臨時動議。

40. 委員一致通過第 38 段的臨時動議。

41. 朱麗儀女士的回應綜合如下：

- (a) 她補充指，就早前巴士路線計劃落實分別於上午和下午繁忙時段增設來往烏溪沙至康盛花園，以及碩門邨至彩明的兩條新巴士路線。署方正按一貫做法進行揀選工作，將繼續與區議會保持溝通，並適時通知區議會有關新路線的服務詳情；
- (b) 署方備悉委員對整體巴士網絡和加強現有路線服務水平的意見，將繼續與巴士公司因應服務水平及乘客需求，按需要適時調整服務；以及
- (c) 署方現正就整體巴士路線計劃聽取各區區議會的意見，在歸納和總結有關意見後，需要與巴士公司商討調整方案。當中，部分路線例如第 682D 號線早前受疫情影響暫停服務，為免令乘客感到混淆，不應在恢復路線後的短時間內又再取消或調整服務。署方在諮詢各區區議會後如未有收到反對意見，將與巴士公司作出相應協調，盡早落

實有關方案。

提問

許立桑先生提問：於大老山隧道候車處興建上蓋和設置洗手間
(文件 TT 4/2022)

42. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 他指新巴及城巴就在大老山隧道加設上蓋僅持開放態度。他欲了解委員可如何提供協助，有效解決現時情況；以及
- (b) 他引述運輸署的回覆，指如有需要，公眾人士可使用大老山隧道行政大樓內的洗手間設施。他以由九龍往沙田方向為例，乘客需要橫跨天橋才可到行政大樓使用洗手間，路途較遠。他建議署方於大老山隧道轉車站擺放流動廁所，從而大幅改善現時的情況。

43. 鄭仲恒先生表示，大老山隧道轉車站在夏季時非常炎熱，新巴及城巴的候車處亦沒有遮蔭位置。他欲了解新巴及城巴在乘客需求達至甚麼具體程度，才會考慮興建巴士站上蓋。

44. 新巴及城巴營運經理(九龍及新界)陳浩峯先生的回應綜合如下：

- (a) 新巴及城巴對在大老山隧道巴士站加設上蓋的意見持開放及積極態度，並就有公司代表在大老山隧道客戶聯絡小組會議中發布不準確訊息致歉，而新巴及城巴已就此作內部跟進和處理；以及

- (b) 由於大老山隧道將實施不停車收費安排，在參考其他收費隧道情況後，隧道的巴士站和收費亭或因此遷移和拆卸。城巴及新巴希望藉此機會，在騰出轉車站空間後與署方探討設施改善方案，例如參考將軍澳隧道和屯門公路轉車站的一體式巴士站上蓋和非流動洗手間。

45. 陳由游先生表示，為配合“智慧出行”，運輸署計劃擴展現有巴士轉乘站，以推行不停車繳費服務，現時正與相關政府部門展開籌備工作。不停車繳費服務實施後，駕駛人士可以遙距方式繳交隧道費，無需在收費亭停車。大老山隧道收費廣場的收費亭將會被移除，所騰空的空間可用作改善現有巴士站。署方備悉委員的意見，並得悉就擴展後轉乘站進一步提供更多便利而具成效的設施，新巴及城巴持積極和開放態度。當有關改善工程完成後，交通狀況和巴士轉乘站的設施將得以改善。署方在與有關部門和巴士公司商討有關事宜時，亦會參考委員的意見。

46. 鄭仲恒先生欲了解不停車繳費服務的實施時間表和有關詳情。

47. 陳由游先生表示，不停車繳費服務將於二零二二至二三年度開始分階段實施，日後在考慮大老山隧道轉車站設計時將參考委員意見。

鍾禮謙先生提問：有關近啓新書院及馬鞍山循道衛理小學之西沙路路段交通擠塞事宜
(文件 TT 5/2022)

48. 警務處沙田警區交通隊主管黃培佳先生補充指，沙田警區於二零二零年及二零二一年在西沙路(包括啓新書院外)共發出 1 196 張及 1 409 張定額罰款通知書。

49. 主席要求秘書處在會後修訂文件上的有關數據。

(會後備註：相關更新數據已載於文件 TT 5/2022(修訂)內。)

50. 鍾禮謙先生指，警務處與環境保護署(環保署)在二零二零年及二零二一年間於沙田區內共進行 15 次停車熄匙聯合行動，均未發現違例情況。然而，他表示在沙田區內的違例泊車黑點中，包括馬鞍山循道衛理小學外一段西沙路的道路和沙田廣場外的停車灣，均不難見到有車輛違反停車熄匙法例。因此，他欲了解停車熄匙聯合行動的詳情，以及執行有關法例的程序。

51. 主席表示，隨着疫情緩和，學校陸續復課，他觀察到在二零二二年四月下旬的放學時段，西沙路啓新書院外的三線行車線曾出現被私家車霸佔至只剩一條行車線的情況，導致駕駛者在駛出西沙路迴旋處後便須直接轉至第三線。他表示有不少市民曾就此向他和警方作投訴和反映意見，惟情況至今未有改善。由於“家長車”阻塞道路問題嚴重，他建議警方定時定點派員或派駐警車至上址執法。

52. 黃培佳先生的回應綜合如下：

- (a) 根據《汽車引擎空轉(定額罰款)條例》(第 611 章)規定，司機不得於任何 60 分鐘時段內，空轉車輛引擎超過三分鐘。警務處的交通督導員會與環保署在區內不同地方進行聯合行動，如觀察到有車輛出現上述情況，政府人員會向司機表明將執行有關條例並進行觀察。一旦到達時間門檻，便會向司機發出定額罰款通知書，惟在 15 次行動內均未發現違例情況；以及
- (b) 警方備悉有關西沙路擠塞情況的意見，將加強於放學時段到西沙路的執法行動。

周曉嵐先生提問：有關沙田區公共交通工具實時到站資訊系統事宜

(文件 TT 6/2022)

53. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示自路訊通停播後，九巴改以動態巴士站顯示屏顯示巴士行駛路線，惟顯示屏資訊經常出現錯漏，包括錯別字，以及巴士站中英文名稱不相符的情況。一旦乘客不熟悉該巴士路線，便會對其造成不便。他欲了解九巴在發現顯示屏資訊有誤後所作的跟進、如何維持報站系統的穩定性，以及系統啟用數年後仍處於“測試中”的原因；
- (b) 他欲了解運輸署有否儲存小巴的營運數據，並以此分析路線和與小巴營辦商作相應跟進，例如觀察小巴的班次、有否出現脫班情況、服務時間和建立數據庫分析小巴營辦商表現等；以及
- (c) 他表示“香港出行易”流動應用程式可顯示實時空置泊車位資訊。他欲了解運輸署有否計劃與私人停車場合作並分享數據，讓市民掌握區內空置泊車位資訊。

54. 張僑光先生表示，九巴在得悉報站系統出現編碼錯誤後，便立即通知承辦商作詳細檢查，並已提升系統，確保資訊可準確顯示。同時，由於報站系統逐漸成熟，九巴已陸續拆除巴士車廂內動態顯示屏的“測試中”標貼。

55. 運輸署高級運輸主任/沙田曾慶群女士表示，運輸署有透過專線小巴實時到站資訊系統內的數據監管其服務表現，包括開車時間是否準確和行車路線有否偏差等，並會向小巴營辦商作相應跟進。除透過上述系統作出監察外，署方亦會恆常透過實地調查觀察專營小巴公司有否遵守服務詳情表內的要求，當發現有班次不穩或未有遵從服務

詳情表提供服務的情況，署方會即時跟進。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 7/2022)

運輸署進度報告

(文件 TT 15/2022)

56. 委員備悉上述文件。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 8/2022)

路政署工程進度報告

(文件 TT 16/2022)

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 9/2022)

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 17/2022)

57. 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 10/2022)

沙田、大圍及馬鞍山交通違例檢控數字
(文件 TT 18/2022)

58. 周曉嵐先生表示，介乎港鐵火炭站 A 出口和 C 出口間的一段道路，以及樂景街近駿景園外的一段道路，在早上七時至七時半擠塞情況嚴重。由於有不少私家車停泊在上述道路，導致校巴難以停泊，學童需要於道路中心上落校巴。他希望警方加強有關執法行動。

59. 冼卓嵐先生表示，警方於二零二零年三月起推行電子定額罰款通知書先導計劃。他欲了解計劃推行至今的成效為何。

60. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

(a) 他表示有單車使用者於行人路上騎單車，包括烏溪沙石灘外一段行人路以及海典居外鞍駿街一段道路。同時，在單車徑上亦有部分單車使用者不遵守單車徑上的指示，或有行人於單車徑上跑步。除宣傳外，他希望警方加強執法行動，避免意外發生；以及

(b) 他建議應教育市民，單車除作為消閑娛樂用品外，亦是一種應小心使用的交通工具。如市民可學懂使用道路規矩和單車禮儀，便可大幅提高其安全性，或可避免以立法方式規定騎單車者必須戴頭盔等強制方法規管單車使用者。

61. 鄭仲恒先生認為應加強市民和單車使用者的道路使用意識，而非以強制立法方式規定騎單車者必須戴頭盔等措施作規管。他認為近日單車意外數字上升的原因與“假日車”有關，部分單車徑的設計亦應重新予以檢討。他建

議運輸署收集單車意外黑點，例如大水坑單車公園外的一段下坡急彎道段，並考慮加設告示提醒單車使用者和檢討路段設計。

62. 主席表示，警方於沙田正街以流動錄影執法形式打擊違例泊車。他欲了解除沙田正街外，警方有否在區內其他地方以上述形式執法。

63. 黃培佳先生的回應綜合如下：

- (a) 警方備悉有關火炭站區道路擠塞的意見，並補充指警方早前於樂景街進行執法行動時，亦曾拖走造成阻塞的違泊車輛。警方將調派人員加強執法；
- (b) 警方於二零二零年三月起推行電子定額罰款通知書先導計劃，有關計劃可有效提高執法效率和準確性。目前，沙田警區內的交通督導員、交通隊的警員和小部分分區警員配備有關裝置，其餘警員則以書寫方式發出定額罰款交通違例通知書；
- (c) 警方備悉有關使用單車和單車徑的意見，並補充指警方早前曾兩度在水廠街和馬鞍山區舉辦有關教育單車安全的宣傳活動，最近亦舉行單車安全周活動。警方將繼續關注有關事宜；以及
- (d) 警方曾於田心區、積存街和翠欣街以流動錄影執法形式打擊違例泊車。警方會適時把有關執法形式推展至其他地區。

64. 潘志昌先生表示，運輸署會檢視單車徑設計和分析有關數據，並會把有關大水坑單車公園的意見轉交負責工程師，檢視如何改善有關單車徑。

港鐵車務及工程進度報告

(文件 TT 11/2022)

港鐵車務及工程進度報告

(文件 TT 19/2022)

65. 冼卓嵐先生欲了解東鐵線過海段是否如期於二零二二年六月至七月通車。

66. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議港鐵公司在東鐵線過海段通車前，邀請沿線的區議會議員參觀有關設施，並表示議員或可以用家身為新的大型轉車站提供意見；以及
- (b) 他觀察到最近社交平台上流傳關於十二卡車退役的消息，引起部分鐵路愛好者“追車”，並導致混亂。他建議港鐵公司加快作出反應，在有關謠言開始流傳時便應即時澄清。

67. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他感謝運輸署、路政署、沙田民政事務處和港鐵公司早前出席有關大埔公路往大學站近燈柱 EA3633 行人天橋的視察活動。他希望該天橋日後可按視察活動中所述獲妥善跟進；以及
- (b) 他表示十二卡車即將退役，港鐵公司早前亦曾答應會盡快安裝東鐵線月台幕門。他欲了解幕門工程預計於何時展開及有關詳情。

68. 鄭仲恒先生欲了解在防疫措施放寬後，現時各港鐵路線的班次是否已恢復正常。

69. 主席建議港鐵公司在十二卡列車退役前向乘客宣傳有關資訊，以免引起混亂。

70. 港鐵公司助理對外事務經理蘇玉燕女士的回應綜合如下：

- (a) 東鐵線過海段已進入試營運階段，港鐵公司正為開通有關服務作最後準備，並預期東鐵線過海段在二零二二年六月至七月正式投入服務。相關部門早前已備悉委員希望參觀東鐵線過海段的意見，惟有關安排需視乎最新的通車工作和防疫安排而定。港鐵公司會作出適當和相應的安排。如有進一步安排，港鐵公司會聯絡各委員和秘書處；
- (b) 港鐵公司早前出席有關大埔公路往大學站近燈柱 EA3633 行人天橋的視察活動，惟根據港鐵公司的資料和記錄，該天橋並非港鐵公司擁有或管理；
- (c) 東鐵線過海段的整體設計和營運安排均配合九卡列車。港鐵公司將陸續安排九卡列車在東鐵線行駛。港鐵公司明白部分乘客或對個別車種尤其關注，將繼續留意有關情況；
- (d) 由於東鐵線已啟用多年，加裝月台幕門前須進行月台結構加固工程，確保月台可承托幕門的附加重量。目前，月台結構加固工程已大致完成，並正進行加裝自動月台閘門工程的部分前期工作。在新列車全面投入服務後，港鐵公司會盡快展開加裝月台幕門工程；以及
- (e) 由二零二二年四月中旬起，各港鐵路線的班次已回復至疫情前安排。以東鐵線為例，東鐵線從四月十九日起平日上午八時至九時以及下午六時

至七時的列車班次已加密至四分鐘一班。從四月二十五日起的上午繁忙時段班次更加密至 2.9 至 3.8 分鐘一班。港鐵公司會繼續密切監察各路線的載客情況。

沙田區飛行航道、飛機噪音及事故報告
(文件 TT 12/2022)

沙田區飛行航道、飛機噪音及事故報告
(文件 TT 20/2022)

71. 麥潤培先生表示，飛行航道和飛機噪音問題影響沙田區居民，故他認為民航處有責任出席交運會聽取委員意見。他以沙田區議會主席身分對民航處未有出席會議表示遺憾。

72. 主席表示受國際情況影響，部分航線轉飛馬鞍山和沙田區上空。他認為在第五波疫情緩和後，航班數量將隨之恢復，屆時或會有更多市民就飛機噪音作出投訴，委員亦希望進一步了解航班資料。他希望民航處出席會議討論相關事宜，並要求秘書處協助轉達有關意見予民航處。

73. 委員備悉上述文件。

下次會議日期

74. 下次會議定於二零二二年六月二十八(星期二)下午二時三十分舉行。

75. 會議在下午五時十二分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二二年八月