

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零二一年度第二次會議記錄

會議日期：二零二一年六月二十二日(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>
容溟舟先生(主席)	區議會議員	上午十時正	下午九時五十三分
黎梓恩先生(副主席)	”	下午三時三十四分	下午八時三十五分
程張迎先生,MH	區議會主席	上午十時正	下午八時五十二分
黃學禮先生	區議會副主席	上午十時正	下午五時十四分
陳諾恒先生	區議會議員	下午三時正	下午五時五十七分
陳珮明先生	”	上午十時正	下午九時五十三分
陳運通先生	”	上午十時四十三分	下午六時三十五分
鄭仲恒先生	”	上午十時正	下午九時五十三分
張慶樺先生	”	上午十時正	下午九時五十三分
周曉嵐先生	”	上午十時正	下午九時五十三分
鍾禮謙先生	”	上午十時正	下午九時五十三分
許立桑先生	”	上午十時正	下午九時五十三分
許銳宇先生	”	上午十時四十分	下午十二時五十一分
林港坤博士	”	上午十一時零六分	下午四時二十三分
李志宏先生	”	上午十時四十五分	下午七時二十五分
李世鴻先生	”	上午十時正	下午六時零三分
李永成先生	”	上午十時五十九分	下午六時三十四分
廖栢康先生	”	上午十時正	下午六時零一分
盧德明先生	”	上午十時三十七分	下午十二時四十六分
勞越洲先生	”	上午十時二十五分	下午八時二十二分
雷啟榮先生	”	上午十時正	上午十一時十四分
陸梓峯女士	”	上午十時正	下午七時四十三分
麥梓健先生	”	上午十時正	下午九時五十三分
麥潤培先生	”	上午十時正	上午十時五十七分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
莫錦貴先生,BBS	區議會議員	上午十時三十六分	上午十一時零一分
吳錦雄先生	”	上午十時二十四分	下午五時零六分
吳定霖女士	”	下午二時四十六分	下午五時三十六分
石威廉先生	”	下午三時四十五分	下午八時三十五分
冼卓嵐先生	”	上午十時正	下午十二時三十分
曾素麗女士	”	上午十時正	上午十時五十七分
衛慶祥先生	”	上午十時正	下午九時五十三分
黃浩鋒先生	”	上午十時正	下午六時十五分
楊思健先生	”	上午十時正	下午六時零一分
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)
何健南先生	沙田民政事務處署理高級行政主任(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
李銳明女士	香港警務處沙田警區行動主管
林志忠先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
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
趙崇高先生	運輸署高級工程師/沙田 1
潘志昌先生	運輸署工程師(沙田)2
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)
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

<u>應邀出席者</u>	<u>職 銜</u>
譚浚熙先生	九龍巴士(1933)有限公司經理(公共事務)
鄭靜恩女士	九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)
陳重懿先生	九龍巴士(1933)有限公司主任(策劃及發展)
彭俊皓先生	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

王煜棋先生	運輸署高級運輸主任/鐵路項目
朱麗儀女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)1
孔浩雲先生	運輸署運輸主任/巴士發展(新界東)1
林善蔭先生	沙田地政處高級地政主任/土地管制
唐美美女士	社會福利署沙田區助理福利專員 2
陳敬強先生	消防處小瀝源消防局局長
梁業先生	消防處沙田救護站主管
林圓女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務
王可欣女士	運輸署高級運輸主任/公共運輸交匯處及項目
馮耀亮先生	建築署高級工程策劃經理 122
陳俊鋒先生	建築署工程策劃經理 178
葉偉倫先生	運輸署高級工程師/智慧出行 1
鄧志弘先生	運輸署電子工程師/智慧出行 14

未克出席者

陳兆陽先生	區議會議員	(已請假)
鄭則文先生	”	(”)
葉榮先生	”	(”)
趙柱幫先生	”	(沒有請假)
岑子杰先生	”	(”)
曾杰先生	”	(”)
丘文俊先生	”	(”)

負責人

主席歡迎各委員、政府部門和機構代表出席會議。

2. 主席提醒委員有傳媒正在拍攝、錄影及錄音。

委員請假事宜

3. 主席表示，沙田區議會秘書處(秘書處)收到下述委員書面請假：

陳兆陽先生
鄭則文先生

工作原因
身體不適

葉 榮先生

身體不適

4. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。
5. 主席建議調動議程，將“政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆”(文件 TT 15/2021)和會議記錄延至下午處理，並詢問委員是否同意。
6. 委員一致同意上述建議。

討論事項

委員會轄下工作小組的更新成員名單
(文件 TT 16/2021)

7. 委員一致通過上述文件。

委員會轄下工作小組年度工作計劃及撥款申請
(文件 TT 31/2021)

8. 委員一致通過上述文件。

運輸署二零二一年部門周年計劃
(文件 TT 17/2021)

9. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山陳由游先生和高級工程師/沙田 1 趙崇高先生簡介文件內容。

10. 黃浩鋒先生表示香粉寮街過路處設置交通燈工程於二零二一年五月中旬展開，惟至今仍未完成，他欲了解該工程進度。

11. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示香粉寮街過路處設置交通燈工程已經延期數個季度，有關燈柱現時仍未能運作，他欲了解該工程進度；以及
- (b) 他表示有居民關注新設交通燈的設計和燈號時間，他希望運輸署在會後提供資料。

12. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示沙田的交通服務情況在屯馬線開通後有重大轉變，現有的巴士服務營運更為困難，他欲了解運輸署會如何改善專營巴士的服務和經營環境，以保障市民的出行選擇和維持有社區需要的巴士路線服務；
- (b) 他認為公共交通費用補貼計劃助長巴士公司加價，署方應檢視專營巴士的制度，研究增加巴士公司利潤的方法，維持現有服務；
- (c) 他表示隨着麗坪路一帶的住宅落成，該區的交通服務無法應付現有需求，現有小巴 814 號線的服務和行人道路設計亦欠理想；以及
- (d) 他表示大埔公路和麗坪路的行人路因防撞欄和路旁野草而變得狹窄，他建議署方改善該區行人路，並加強接駁大學站行人路段，以改善該區的交通情況。

13. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為現有巴士服務的競爭力受鐵路服務影響，在新的載客標準下，巴士公司的營運成本上升，他欲了解運輸署會否大規模檢討專營巴士服務

的政策；以及

- (b) 他表示在大涌橋路南行線，以及由濱景花園往大涌橋路路段均出現交通擠塞的情況。他欲了解署方會否在石門迴旋處至安心街一帶路段推行長期交通改善計劃，以紓緩馬鞍山區的交通擠塞。

14. 廖栢康先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示廣康區的交通服務不足，運輸署在沒有諮詢下削減 49X 和 281A 號線的班次，而減班後的巴士服務亦無法應付該區需求。他欲了解署方如何監察情況和作出調整；
- (b) 他表示有乘客反映專線小巴 808 號線的候車時間過長，需改以其他途徑往返馬鞍山區。此外，亦有乘客反映專線小巴 806A 號線的首班車時間過遲，未能配合外出上班的需要，他建議署方作相應調整；以及
- (c) 他表示在綠怡雅苑入伙後，小瀝源區內的交通流量大增，鄰近的道路網絡卻未能應付區內車流。他建議署方調整小瀝源路的交通燈號和擴闊道路，並密切留意該處的交通情況。

15. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為運輸署應在年初提交周年工作計劃，而非在年中才提交，亦不應將部分接近完成的工作包括在內；
- (b) 就鞍祿街行人過路處加設交通燈工程，他表示該處的臨時安全島過於狹窄，署方跟進工作緩慢，建議日後進行類似工程時多加留意；以及

- (c) 他表示大涌橋路曾發生多宗大型交通意外，欲了解署方為何沒有在文件提出改善建議。

16. 陸梓峯女士的意見綜合如下：

- (a) 她表示專線小巴 67A 號線是石門區居民連接其他交通工具的重要接駁路線，而在早上繁忙時間的輪候乘客較多，她建議運輸署增加 67A 號線早上的班次；
- (b) 她建議將專線小巴 806B 號線的首班車開出時間提早至早上六時三十分，以滿足居民上班上學的需要；以及
- (c) 她建議署方增加由石門區前往香港中文大學的交通方法。

17. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示專線小巴 803 和 808 號線有脫班、服務質素欠佳、經常客滿和班次不足等問題，建議運輸署加強監察小巴服務；
- (b) 他表示署方曾建議增設前往港鐵馬鞍山站的專線小巴 808M 號線短程路線，惟至今仍未落實，他欲了解相關進度為何；
- (c) 他建議署方在大老山隧道(大隧)巴士轉乘站入口改善工程中加設洗手間或流動洗手間，以便利乘客；
- (d) 他建議巴士公司提供跨公司的轉乘優惠；

- (e) 他表示如果不加強 89C 號線不駛經石門的班次服務，便會反對取消 286M 和 85S 號線，以及署方建議的替代服務；
- (f) 他建議署方檢視馬鞍山市中心公共交通總站改善工程期間臨時巴士站的安排；
- (g) 他表示隨着屯馬線開通，乘搭 85X 號線的乘客可能減少，故建議將走線延長至烏溪沙；
- (h) 他希望署方盡快改善 40X 號線繞經源禾路的走線，並增設馬鞍山往返源禾路的巴士服務；以及
- (i) 為減低大涌橋路發生交通意外的機會，他建議在該道路增設高架交通燈。

18. 鄭仲恒先生表示他一直爭取落實跨巴士公司轉乘優惠，並建議運輸署將有關轉乘優惠加入周年計劃。

19. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示運輸署在周年計劃中提及截至二零二零年底，巴士公司提供共 129 個跨公司轉乘優惠計劃，故署方和巴士公司不應以大隧轉乘站並非封閉式中轉站為由，拒絕為該轉乘站提供跨公司轉乘優惠；
- (b) 他建議署方在二零二三年再次向新世界第一巴士服務有限公司(新巴)批出專營權時加入額外條件，要求新巴在隧道轉乘站提供轉乘優惠；
- (c) 他曾要求署方在馬鞍山鞍祿街工程加設指示牌，提示駕駛者水馬間加設了行人過路處，他建議署方應盡早設法減少在工程期間發生交通意外的機會；以及

- (d) 他指出專線小巴 26 號線服務質素欠佳，經常出現“跳站”，他建議署方加強監察。

20. 張慶樺先生的意見綜合如下：

- (a) 他以 690 號線為例，該線為聯營的過海路線，並在非封閉式中轉站提供跨公司轉乘優惠，故他認為巴士公司在沙田區亦能夠提供同樣優惠；以及
- (b) 他表示運輸署沒有就屯馬線開通向小巴營辦商國松汽車有限公司提供足夠協助，亦沒有就試辦的短途專線小巴路線向委員提供報告，故他認為署方不重視專線小巴服務。

21. 曾素麗女士的意見綜合如下：

- (a) 她表示有居民反映專線小巴 803 和 808 號線出現脫班、“跳站”和小巴車齡過高等問題，令他們感到不便和擔心安全，她希望小巴營辦商檢視那些問題；以及
- (b) 她表示曾與小巴營辦商就專線小巴 808 號線預留座位予富寶花園和利安邨居民一事達成共識，惟未見營辦商執行該安排，她希望運輸署加強監管。

22. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他請運輸署回應委員就專線小巴服務質素、服務時間和增加服務地點提出的意見；
- (b) 他建議署方在周年計劃列出計劃進行的道路改善工程；

- (c) 他認為署方在馬鞍山鞍祿街工程清除石壘後約一星期後才加設臨時水馬的安排有待改善；以及
- (d) 他欲了解署方會否把委員就不同巴士路線的意見納入來年的巴士路線發展計劃。

23. 趙崇高先生的回應綜合如下：

- (a) 他表示周年計劃涵蓋本年度主要工程，署方會按環境、行人和車流的改變，檢視調整工程設計的需要；
- (b) 署方將於會後向委員補充香粉寮街新設交通燈的燈號時間，在交通燈啟用後亦會監察該處的車流和人流，並按實際情況再調整燈號時間；
- (c) 他表示因應大埔公路的現場環境，近防撞欄的行人路設計較為狹窄，他建議市民可使用另一側靠近山邊較寬闊的行人路；以及
- (d) 他備悉委員就鞍祿街工程的意見，署方會與警方和路政署檢視該工程，以改善日後的臨時交通安排。

24. 運輸署工程師(沙田)3 羅凱榮先生的回應綜合如下：

- (a) 他表示大涌橋路與安心街路口改善工程快將完成，在工程完成後，署方會與交通燈組檢視和調整交通燈的信號時間，避免車龍延伸至石門迴旋處；以及
- (b) 署方會檢視綠怡雅苑入伙後小瀝源路和廣善街一帶於繁忙時間的交通情況，適時改善該區交通安排。

25. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 署方備悉委員對專線小巴服務、巴士服務和巴士轉乘優惠的意見，署方在將來的周年計劃亦會再作檢討和改善；
- (b) 署方備悉議員對專線小巴 803、808、806A 和 806B 號線的意見，將加強監察有關路線，並與小巴營辦商研究有關服務改善建議的可行性，亦會不定期對專線小巴路線進行服務水平調查；
- (c) 他表示轉乘優惠需因應巴士公司的財政狀況而提供，需避免因提供優惠而過份影響巴士公司的營運狀況，署方會與巴士公司再作商討；以及
- (d) 署方有相關分部處理巴士路線的建議，並會在設計日後的巴士路線計劃時按情況適當將委員的建議作為參考，或適時就個別路線進行調整和諮詢。

26. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示 89C 號線駛經寧泰路的班次疏落，而 286M 號線對前往大隧轉乘站的市民同樣重要，以 89C 號線代替 286M 號線的建議並不可行；以及
- (b) 他表示由石門開出的專線小巴 806B 號線經常客滿，以致馬鞍山區的乘客大多未能登車，建議增加 806B 號線的班次或增設“中途起載”安排。

27. 周曉嵐先生表示大埔公路和麗坪路的居民須途經較窄的行人路前往車站，因此有需要改善該處的行人路設計。他表示該處的過路設施不足，有居民因而選擇冒險橫過馬路，他建議署方盡快完成工程。

28. 趙崇高先生回應會轉告當區工程師檢視防撞欄對居民橫過馬路造成不便的情況。

29. 主席指考慮到會議時間，他建議調動議程，並詢問委員是否同意以下調動建議：

- (a) 在討論“九巴第 89S 號線特別班次安排”(文件 TT 32/2021)後，討論“廖栢康先生提問：沙田區非法棄置車輛事宜”(文件 TT 18/2021)、“楊思健先生提問：小瀝源區交通問題”(文件 TT 19/2021)和“陸梓峯女士提問：碧湖區內三項交通工程進度”(文件 TT 20/2021)；
- (b) 接着，討論“配合屯馬線全面開通的公共交通服務調整計劃”(文件 TT 33/2021)、“二零二一至二零二二年度沙田區巴士路線計劃跟進”和“二零二零至二零二一年度沙田區巴士路線計劃—機場線重組跟進”；以及
- (c) 由於“配合屯馬線全面開通的公共交通服務調整計劃”(文件 TT 33/2021)與“陳珮明先生提問：沙田部分巴士路線的數據”(文件 TT 22/2021)”內容有關，他建議合併討論。

30. 委員一致同意上述建議。

九巴第 89S 號線特別班次安排
(文件 TT 32/2021)

31. 陳由游先生簡介文件內容。

32. 廖栢康先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議 89S 號線的走線可參考 83X 號線，由水泉澳經多石街、沙田圍路、牛皮沙街、廣善街、小瀝源路路口往黃泥頭後，沿小瀝源路和沙田圍路往大老山公路。他指上述建議的車程時間與署方的建議相若，並建議於牛皮沙新村、香港恒生大學(恒大)、廣榕樓和廣柏樓一帶加設中途站，服務更多乘客；以及
- (b) 他建議運輸署在路線實施後盡快檢視實際客量，適時考慮增加班次，以配合社區需求。

33. 楊思健先生表示改動 89S 號線的原意為增加該線的客量，並惠及水泉澳區的居民，但署方建議的行車路線卻未有在小瀝源路或沙田圍路設站。他建議 89S 號線駛經牛皮沙街和廣善街，並增設二至三個中途站，以加強服務。他希望署方在路線實施後，按客量考慮增加班次。

34. 陳珮明先生指出現時沒有巴士路線往返寧泰路或西沙路、小瀝源和水泉澳，建議 89S 號線駛進馬鞍山後改經寧泰路，或在行經富安花園後經恆輝街前往西沙路，以覆蓋專線小巴 808 號線未能服務的地區。

35. 盧德明先生支持增設 89S 號線特別班次，為水泉澳區的學生提供交通服務，前往廣源邨一帶，並對廖栢康先生和楊思健先生提出 89S 號線改為駛經牛皮沙街和廣善街的建議持開放態度。

36. 主席認為委員對 89S 號線特別班次的意見清晰，他欲了解九龍巴士(1933)有限公司(九巴)在執行有關建議時遇到甚麼困難，以及署方將如何協調該安排。

37. 陳由游先生表示署方備悉委員就 89S 號線的建議，初步認為有關建議的行車時間與原來的建議相若，署方將與九巴研究和跟進。

38. 九巴主任(策劃及發展)陳重懿先生表示九巴對 89S 號線駛經廣善街的建議持開放態度，惟增設中途站會增加行車時間，初步估計如在水泉澳開出的特別班次首班車提早十分鐘開出，便能配合首班車在黃泥頭開出的時間。九巴將繼續與運輸署商討。

39. 廖栢康先生表示 89S 號線特別班次安排預計於二零二一年第二季實施，他欲了解署方和九巴在聽取委員意見後，將於何時落實該安排。由於 89S 號線特別班次主要是為滿足學生上下課需要而設，他建議該路線在暑假開始前營運。

40. 主席表示 89S 號線的服務時間可填補 83X 號線服務時間的空缺，建議九巴考慮接納委員的意見。此外，他欲了解若同一巴士路線的一般班次與特別班次採用兩組不同的停車站，是否容易令乘客感到混亂。

41. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 如巴士路線設有特別班次，並設有多於一組行車路線，則視乎有關特別班次有否獨立編號，以衡量會否造成混亂。以 89S 號線為例，如部分班次分別取道沙田圍路或廣善街，卻以相同編號命名，或會令乘客感到混亂；以及
- (b) 綜合委員的建議，89S 號線特別班次在水泉澳開出後，經多石街、沙田圍路後駛入牛皮沙街、廣善街和小瀝源路，在牛皮沙街和廣善街增設三個中途站，並提早十分鐘在水泉澳開出。署方與九巴將於會後檢視有關安排是否可行，在九巴同意有關安排，署方將盡快落實方案。

42. 陳重懿先生表示九巴將配合署方盡快實施有關安排。

43. 主席建議署方盡快與九巴跟進，並在本月內或在下學年前實施該安排。

提問

廖栢康先生提問：沙田區非法棄置車輛事宜
(文件 TT 18/2021)

44. 廖栢康先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示恒大學生宿舍和花心坑村一帶有棄置車輛已放置兩年以上，車輛的玻璃損毀、有碰撞痕跡和攔阻道路，或對市民構成危險，他建議沙田地政處(地政處)立即清理可能構成危險的棄置車輛；
- (b) 他表示部分放置在上述路段的棄置車輛被移到鄰近山邊的儲存中心，而這些棄置車輛可能在雨後積水，導致蚊蟲滋生，影響鄰近住宅。他建議地政處盡快將那些車輛移離民居，並與食物環境衛生署一同到場視察衛生情況；
- (c) 他欲了解現時的儲存中心是以永久還是臨時模式運作，他認為部分儲存中心過分接近民居，選址並不理想。他建議地政處應與政府物流服務署(物流署)商討移走花心坑儲存中心內的棄置車輛，並停止使用該土地用作棄置車輛的儲存中心；以及
- (d) 他表示曾於二零二零年九月八日與水務署職員到恒大學生宿舍和花心坑村一帶視察棄置車輛，認為水務署的回覆與事實不符。由於該路段上的

車輛已長期棄置，或對其他道路使用者構成危險，他希望有關部門盡快處理。

45. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)和《道路交通條例》(第 374 章)分別授權地政處和部分警務人員移走棄置車輛；
- (b) 他表示有廢置電單車放在鞍駿街的行人路上多年，卻一直沒有部門清理，權責分工亦不甚明確。他認為由各民政事務處主導的聯合行動成本高昂，亦沒有善用上述條例所賦予的權力。他建議各部門盡快達成共識，清理區內棄置車輛，以保障市民安全和使用道路的權益；以及
- (c) 他認為根據《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)內“道路”的定義，恒大學生宿舍和花心坑村一帶是隸屬於水務署的私家路，屬警方和地政處的執法範圍，有關部門應盡快清理該路段的棄置車輛。

46. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示地政處在過去五年處理了 185 宗棄置車輛個案，當中無一進入檢控程序。他以落禾沙里為例，地政處在過去數年亦曾清理該處的棄置車輛，惟在清理行動後不久，隨即又再有車輛違例泊車(違泊)，甚至阻擋緊急出入口。此外，該處更曾發生棄置車輛在凌晨起火的事件，顯示違泊或棄置車輛有潛在危險；以及
- (b) 他建議政府部門積極檢控和清理有關車輛，並加強合作，提高處理效率。

47. 程張迎先生表示曾就隔田村公廟前的棄置電單車個案向相關部門投訴，惟多個部門均回覆指該個案並非由其獨立處理，須以聯合行動處理，他欲了解採取相關行動的次數和詳情。

48. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示顯徑區內有棄置電單車，其中一輛更被棄置在富健街垃圾收集站旁達三年以上。此外，嘉順苑外亦有一輛電單車放置數年，更曾傳出電油味，惟上述車輛一直未有部門清理。他促請有關部門盡快清理；以及
- (b) 他表示沙田瀘水廠旁亦有多輛棄置車輛放置多年，他認為那些車輛不但佔用土地，而且車內或殘留汽油，甚至被用作進行犯罪活動。他建議政府部門積極處理有關問題。

49. 勞越洲先生認為政府部門清理棄置車輛的效率甚低，他以花心坑村後山一帶的棄置車輛為例，表示該處的車輛放置長達十年仍未清理，他認為有需要改善政府跨部門合作的安排。

50. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示在馬鞍山郊野公園和欣安邨欣喜樓外亦有放置多年的棄置車輛和電單車尚未清理，他認為有需要改善跨部門的溝通和合作，並建議召開沙田地區管理委員會會議；
- (b) 他欲了解由接獲棄置車輛的投訴起計，相關部門需時多久處理個案，以及在棄置車輛沒有車牌和車輛牌照的情況下，會如何聯絡車主；

- (c) 他欲了解沙田民政事務處(民政處)現時正在處理棄置車輛個案的數字，以及處方將於何時處理委員提及的棄置車輛；以及
- (d) 他建議委員與民政處、地政處和警方代表一同到區內棄置車輛黑點實地視察，並請秘書處準備回條，向委員收集沙田區內棄置車輛的黑點位置和相片。

51. 地政處高級地政主任/土地管制林善蔭先生的回應綜合如下：

- (a) 地政處負責處理在公共道路以外未批租及未撥用政府土地上的棄置車輛。一般而言，棄置車輛泛指停留不動的車輛，而其位置、狀態或情況使人有合理原因相信已被棄置的車輛。就處理在公共道路上的棄置車輛，相關部門會透過聯合行動處理；
- (b) 用作棄置車輛儲存中心的土地屬空置的政府土地在短期內無須作發展用途，用作儲存中心是臨時性安排。就儲存中心的環境事宜，地政處定期安排人員清理雜草，亦會留意儲存中心的環境衛生情況。地政處會與物流署安排公開拍賣暫存於儲存中心的棄置車輛，安排公開拍賣一般相隔數月一次；
- (c) 上述提及恒大學生宿舍及花心坑村一帶的路段屬水務署管轄範圍有關棄置車輛仍在警方的調查階段中，因此暫時未能移走有關車輛；
- (d) 就沒有車牌和行車證的車輛，地政處會按程序將車輛的資訊，包括型號和顏色等資料轉交運輸署和警務處嘗試核實車主資料及確認是否失車，以尋找車主，若相關部門未能提供有關資料，地政

處會將個案記錄在案，按個案優次採取適當的跟進行動。根據《土地(雜項條文)條例》第 6 條，地政處處理棄置車輛時，會向棄置車輛張貼通知，要求有關人士在指定日期前停止佔用有關的政府土地，如在通知的限期屆滿後，有關車輛仍原封不動，有關棄置車輛會被接管及移走；以及

(e) 地政處將配合交運會跟進實地視察事宜。

52. 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) 他表示警方根據《道路交通條例》(第 374 章)，將構成即時危險的車輛移離現場或移走保管，並向車主作出檢控或跟進。就棄置車輛事宜，警方主要負責轉介相關部門跟進；以及

(b) 警方會積極配合處理棄置車輛的程序。

53. 沙田民政事務助理專員(1)林方達先生的回應綜合如下：

(a) 民政處會統籌各部門進行清理棄置車輛的聯合行動，行動中地政處會採取適當執法行動和安排適當地點存放車輛；運輸署和警方負責檢查車輛資料，並按情況執法；路政署則協助將棄置車輛送往儲存中心；

(b) 目前沙田區的聯合行動已經展開，並以每一至兩星期進行一次行動為目標，並視乎情況調整次數；

(c) 處方關注區內需要清理的棄置車輛，目前有大約八十輛棄置車輛等候處理。清理行動已分別在鞍駿街和恆智街等地點展開，並將會陸續擴展至其

他地點；以及

(d) 處方將跟進實地視察事宜。

楊思健先生提問：小瀝源區交通問題
(文件 TT 19/2021)

54. 楊思健先生表示運輸署在批核客運營業證的申請時，會顧及路面的交通情況處理申請。然而，帝堡城居民專用的穿梭巴士卻經常違泊，加劇廣善街的違泊問題。他建議署方考慮加入規定穿梭巴士須停泊在屋苑泊車位的條款，以保障鄰近地區交通不受影響。

55. 廖栢康先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示 49X 和 281A 號線於繁忙時段的載客率高，在非繁忙時段亦出現客滿情況。他認為 49X 號線有接駁青衣、荃灣、城門隧道轉車站和沙田的作用，他欲了解署方如何搜集 49X 和 281A 號線的客量數據，並得出平均載客率少於三成的結論；
- (b) 他表示隨着食肆的防疫措施放寬，49X 和 281A 號線於晚上班次的載客率或隨之上升，他建議署方密切留意客量變化，重新考慮是否削減晚上班次；以及
- (c) 他表示跨區巴士路線須取道不同隧道，或有機會遇上交通擠塞，導致行車時間更長。他認為如乘客在下班回家時須以站立形式長時間乘搭巴士的安排並不合理，因此他建議署方和九巴在調整巴士的班次時，亦應考慮該因素。

56. 鍾禮謙先生表示帝堡城居民專用的穿梭巴士在小瀝源區外亦出現違泊情況，包括大老山公路旁和鞍駿街，他希望民政處與帝堡城管理公司商討改善方法。

57. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 署方已經發信提醒居民巴士服務第 NR829 號線的營辦商只可於獲批准的地點停車讓乘客上落，而署方在考慮批出居民巴士服務的續牌和新申請時，會將有關服務會否對附近路段的交通造成影響納入考慮因素；
- (b) 有關居民巴士服務現時獲批准的停站點為帝堡城內通道及新城市廣場(第一期)內的上落客點，營辦商須自行安排在營運時段以外的停泊位置。營辦商回覆指已經訓示司機須將巴士停泊在停車場或指定位置，並在帝堡城屋苑內安排停泊巴士的位置。署方亦將與營辦商跟進其他小瀝源區外的違泊情況；
- (c) 署方和巴士公司備悉委員對 49X 和 281A 號線服務調整的意見。署方在審批調整巴士服務時，會考慮有關路線的營運情況、乘客需求和載客率等因素，並安排實地調查；
- (d) 署方與巴士公司恆常地按照巴士路線的實際運作情況，參考巴士路線發展計劃中有關改善和減少服務的指引實施班次調整。由於 49X 和 281A 號線在部分非繁忙時段內的平均載客率低於三成，晚上個別時段的平均載客率更低於兩成，署方因此相應調整班次；以及
- (e) 署方備悉委員就防疫措施放寬的意見，將與巴士公司密切留意客量變化，適時調整有關服務。

58. 陳重懿先生表示在疫情緩和後，49X 和 281A 號線的載客量或會上升，九巴會密切留意客量變化，適時加開班次疏導人流，亦將按現行機制與署方商討調整班次的安排。

59. 林方達先生表示民政處一直與帝堡城業主委員會和相關持份者保持溝通。

60. 林志忠先生表示警方將到場跟進和檢控違泊車輛。

陸梓峯女士提問：碧湖區內三項交通工程進度
(文件 TT 20/2021)

61. 陸梓峯女士的意見綜合如下：

- (a) 她欲了解現時沙田區內有多少項已獲批准的工程尚未施工或處於前期準備階段，而當中的工程最早於何時獲批；
- (b) 她希望路政署盡快完成工程“安明街—擬增設停車灣”(運輸署施工通知書編號：NE/19/1166)的樹木測量和遷移地下設施的工作。由於該工程旨在改善校巴接載學童的情況，她認為工程需於九月開學前完成，以減少校巴阻塞交通的機會；
- (c) 她希望署方可於本年內如期展開“大涌橋路安景街交界—交通改善工程”(運輸署施工通知書編號：NE/18/2456)和“安群街近安耀街—擬增設泊車位工程”(運輸署施工通知書編號：NE/19/0449)兩項工程；以及
- (d) 她認為署方須盡力協調不同持份者，並盡快完成工程，避免延誤。

62. 陳珮明先生欲了解文件提及的各項工程的公共設施遷移進度和時間表。

63. 路政署區域工程師/沙田(2)廖慈光先生的回應綜合如下：

- (a) 署方已就工程“安明街－擬增設停車灣”(運輸署施工通知書編號：NE/19/1166)向康樂及文化事務署提交移樹批核申請，預計將於下星期獲批，並於七月初遷移樹木。署方預計該工程可於七月展開；
- (b) 署方一直與各公共設施機構就各項工程聯絡。目前，署方已要求公共設施機構就有關工程申請挖掘許可證，並陸續收到有關的工程進度和預算等資料。在收集所有相關資料後，署方可告知交運會工程時間表；以及
- (c) 現時署方共有 19 項工程尚在進行中，屬“已完成”、“進行中”、“規劃中”和“等候運輸署進一步資料”的工程分別有兩項、四項、六項和一項，因等待遷移公用設施和/或樹木而未能展開的工程則有六項。

64. 主席建議調動議程，先討論“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 25/2021)，並詢問委員是否同意。

65. 委員一致同意上述建議。

資料文件

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 25/2021)

66. 委員備悉上述文件。

67. 主席宣布休會至下午二時三十分。

(會議在下午二時四十六分恢復。)

討論事項

配合屯馬線全面開通的公共交通服務調整計劃
(文件 TT 33/2021)

提問

陳珮明先生提問：沙田部分巴士路線的數據
(文件 TT 22/2021)

68. 運輸署高級運輸主任/鐵路項目王煜棋先生簡介文件內容。

69. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示由於寧泰路一帶缺乏過海巴士路線，離港鐵站亦較遠，該區居民在非繁忙時間依賴 286M 號線外出。在香港鐵路有限公司(港鐵公司)未有增建出入口的情況下，該區居民無法受惠於屯馬線開通，更會因取消 85S 和 286M 號線而大受影響，故他反對有關安排；以及

- (b) 由於載客率未必能反映循環線的實際乘客人數，故他希望署方提供 286M 號線的登車人數統計數字予交運會參考。

70. 陳運通先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示根據部分委員和沙田交通關注組的統計，85B 號線在上、下午繁忙時段的載客率在秦石巴士總站駛至獅子山隧道時已逾六成，可見該路線仍有一定需求；以及
- (b) 他表示 85B 號線的走線並沒有完全與鐵路重疊，不少乘客在嘉諾撒聖家學校和香港浸信會醫院(浸會醫院)下車，在隆亨邨、雲疊花園和顯徑邨顯沛樓亦有一定數量的乘客選乘此線，而這些地點均沒有鐵路覆蓋。雖然 85B 號線在非繁忙時段的載客率或有不足，但他認為區內於繁忙時間對 85B 號線仍有一定需求。他反對取消 85B 號線，並建議署方在路線規劃時多加考慮顯徑一帶居民的實際需要。

71. 鄭仲恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他反對取消 85S 號線，而署方建議的替代方案亦只會增加市民的乘車時間；以及
- (b) 他表示 286M 號線是寧泰路一帶唯一能以較短車程前往大隧的巴士路線。該線的車程較港鐵短，車費亦較港鐵低，取消 286M 號線將大大影響該區居民。除前往鑽石山外，該線亦有前往馬鞍山市中心和大隧轉乘站的功能，並非鐵路能夠取代，故他建議保留該線。

72. 張慶樺先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示署方計劃取消的路線，服務範圍包括部分離港鐵站較遠的地點，包括雲疊花園、寧泰路一帶和浸會醫院，取消該路線將不便長者出行；以及
- (b) 他認為署方須與港鐵公司商討並解決其車費結構問題，減少車程“短貴長平”的情況。他認為署方既減少市民的出行選擇，亦使他們承受更高的車資。

73. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示港鐵公司的新信號系統意外頻生，屯馬線的服務尚未穩定，發生事故時將大大影響居民，“短貴長平”的車資設定亦未有顧及該區居民的需要；以及
- (b) 他反對取消 85B 號線，並表示有不少家長乘搭該線接送子女往返學校，而鐵路既不能覆蓋該段路程，亦不能取代早上班次服務。他建議署方在屯馬線服務完全穩定前，都不應改動該路線。

74. 李志宏先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為鐵路和巴士服務之間能存在競爭，即使兩者的部分路線有所重疊，署方亦應思考如何改善巴士路線，使其繼續服務市民，完善交通服務，而非取消巴士路線；以及
- (b) 他認為署方在提出替代服務時沒有了解市民選乘該路線的原因，以及替代服務是否可行和帶來的影響。

75. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方在制定交通政策或調整運輸服務時，不應單從商業考慮的角度出發，應顧及不同人士的需要；以及
- (b) 他表示對基層市民而言，公共交通服務對維持社交網絡相當重要。此外，巴士服務對長者和傷殘人士而言是十分便利的交通工具。他建議署方不應單以載客率決定是否取消班次，即使巴士路線的利潤偏低，亦應繼續營運市民需要的路線，維持市民的出行選擇。

76. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示交通服務應該保持多元化，以配合不同市民的需求，尤其是長者；
- (b) 他認為 85B 號線和鐵路服務可互補不足，由於九龍城區離港鐵站有一定距離，巴士的中途站有助減少乘客的路程；
- (c) 他建議將 85B 號線走線延長至新田圍邨，以配合該區居民的需要和提高該線載客率。他建議署方暫緩取消 85B 號線，待屯馬線運作暢順後再作考慮；以及
- (d) 他建議港鐵公司在秦石商場和新田圍商場加設特惠站，以吸引市民乘搭港鐵。

77. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示巴士公司的主要收入來自巴士業務，在屯馬線全面通車後，經營會變得困難；

- (b) 他建議署方檢視在沒有鐵路覆蓋的地方增加巴士服務，並在將來增加有社區服務需要的巴士路線，避免進入巴士公司因客量下跌，導致車費上升或班次減少的惡性循環；以及
- (c) 他建議巴士公司檢視如何調整路線和調配資源以維持巴士服務的吸引力，避免出現營運虧蝕並倚賴政府補貼。

78. 勞越洲先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解九巴對署方在屯馬線開通後欲取消 286M 和 85B 號線的意見；以及
- (b) 他欲了解在屯馬線開通後，由沙田前往宋皇臺和土瓜灣的 85A 號線會否也被取消。

79. 楊思健先生表示如屯馬線可延伸至小瀝源區，則不反對署方取消 85A 號線。

80. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示署方建議的 85B 號線替代服務並不吸引，由於替代的巴士路線班次均較為疏落，候車時間可能比實際乘車時間長，故他認為建議並不合理；
- (b) 他表示受大隧交通擠塞影響，上午七時四十五分開出的 85S 號線一般約在九時才可到達紅磡，上班的乘客因此不會選乘該線。交運會曾在數年前建議提早該班次，惟署方和九巴沒有接納；
- (c) 他表示在屯馬線開通前，署方已在沒有充分諮詢交運會意見的情況下，批准一部分巴士路線減班。而現時署方建議的巴士路線，走線並非完全

與屯馬線重疊，而且沒有交代減班後的巴士資源調動安排；以及

- (d) 他表示交運會曾就 286M 號線提出不同改善建議，並數次要求提供相關數據予委員參考，惟至今仍未能提供。他欲了解九巴是否已提交相關數據予署方。

81. 王煜棋先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸及房屋局在本年五月二十八日公布屯馬線全面通車後，運輸署隨即將相關的公共交通服務調整計劃文件透過秘書處轉交各位委員備悉；
- (b) 文件中提及的巴士路線有三個共通點，即有關巴士線與鐵路服務範圍完全重疊、有替代巴士服務及巴士公司計劃提供轉乘優惠。署方未來會密切留意有關巴士線的需求變化，根據乘客的實際需求，適時考慮落實或修訂文件所述的方案；以及
- (c) 基於以往經驗，市民在大型鐵路項目通車後需要時間確定合適的出行模式，因此署方將來會與巴士公司緊密聯繫及監察乘客量變化，再作合適安排，確保滿足市民的出行需要。

82. 陳由游先生表示有關 286M 號線的營運數據屬九巴擁有，如九巴同意發放有關數據供委員參考，署方可作相應跟進，惟署方尚未收到九巴的回應。

83. 九巴經理(公共事務)譚浚熙先生表示在其他地區的區議會會議上亦曾出現議員向九巴索取客量數據或車輛編配等資料的情況，九巴會在整理資料後提交予運輸署，並由署方回覆有關區議會。九巴希望與署方維持一致的工作模式，以同樣方法處理該類要求，故早前已將 286M 號線的數據提交予署方。

84. 主席宣布休會，讓運輸署和九巴商討發放資料的事宜。

(休會 15 分鐘後)

85. 主席欲了解在商討後，九巴會否以書面提供 286M 號線的數據予委員參考。

86. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他希望運輸署和九巴可在會上提供 286M 號線的數據，如未能提供，則建議主席以後備會議日期或特別會議形式跟進；以及
- (b) 他表示九巴在文件中的回覆沒有全面回應提問，只提供部分數據。他欲了解運輸署能否提供 286M 號線的登車人數以作參考。

87. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 署方在調整現時巴士路線服務或增設巴士路線時，會考慮不同因素，包括現時公共交通服務的選擇和服務水平、改動後的乘客需求變化和資源調配等。現時馬鞍山寧泰路和西沙路一帶的居民除港鐵外，亦可於保泰街選乘不同巴士路線前往九龍或香港島，或以 89C 號線轉乘 3M 號線或港鐵前往慈雲山；
- (b) 署方曾在大隧實地調查了解 286M 號線的營運情況，該線在繁忙時間到達大隧的客量平均為兩成，離開大隧時的客量則平均為一成半，即有約 5% 乘客在大隧轉乘其他巴士路線；以及

- (c) 陳珮明先生在提問中要求按年提供 286M 號線過去四年於大隧的轉乘數據，對現時檢視該線的運作和乘客需要而言，署方和九巴認為參考近期的數據較為合適。

88. 陳重懿先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴未有為 286M 號線繞經慈雲山的方案進行試車，而是以估算進行研究。286M 號線自屯馬線一期通車後，最繁忙一小時客量由約七成跌至約四成。在屯馬線通車前後，使用該線於大隧轉乘的客量均約為一成半。九巴會繼續就屯馬線通車事宜與運輸署溝通，並按其指示提供巴士服務；
- (b) 現時 89C 和 85X 號線特別班次的最繁忙一小時客量約為七成；以及
- (c) 九巴已將有關 286M 號線的資料提交至秘書處，運輸署亦存有 286M 號線登車人數的數據。

89. 譚浚熙先生的回應綜合如下：

- (a) 他表示九巴已將有關 286M 號線的資料提交至秘書處，而運輸署亦存有相關數據；以及
- (b) 就現時檢視 286M 號線的運作而言，九巴認為近期的數據參考價值較大。

90. 民政處行政主任(區議會)4 張霖儀女士表示九巴提供的資料已悉數載於文件中。

91. 主席認為運輸署和九巴的回應含糊，他詢問陳珮明先生現時希望署方和九巴提供甚麼數據。

92. 陳珮明先生希望署方或九巴在會後按提問內的表格提供數據，並建議在下次沙田區議會大會前再次舉行的交運會會議跟進。

93. 譚浚熙先生表示九巴提供予運輸署的詳細營運數據屬內部參考之用，有關數據涉及營運商業內容，故九巴一直以現有方式向交運會展示有關數據。

94. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示交運會現時沒有清晰的轉乘數據分析替代方案是否可行，他欲了解運輸署可發放多少額外資料予委員參考；以及
- (b) 他欲了解署方和九巴公布數據的準則。

95. 王煜棋先生的回應綜合如下：

- (a) 如現行公共交通網絡已能夠滿足乘客需求，署方會繼續鼓勵市民以現行網絡前往目的地，以善用資源；
- (b) 運輸署會透過各公共交通營辦商了解市民的出行需要，並根據不同數據分析制定路線的改動方案。市民的出行模式及需求不斷改變，署方須與各營辦商緊密聯繫，確保公共交通服務配合市民的需要；以及
- (c) 在屯馬線全面開通後，署方會密切留意有關巴士線的需求變化，根據乘客的實際需求，適時考慮落實或修訂文件所述的方案。

96. 張慶樺先生的意見綜合如下：

- (a) 他指署方在文件中表示擬在屯馬線全面開通後約六個月實施取消有關巴士班次的安排，但在會議上卻表示將視乎變化再作決定，他欲了解詳情；以及
- (b) 他表示文件建議的替代服務對長者和傷殘人士造成不便，並減少市民的交通選擇，認為安排未能配合市民需要。

97. 李志宏先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示如未能公開 286M 號線的數據，運輸署或九巴應及早告知委員；
- (b) 他認為文件沒有提供足夠數據反映取消有關巴士路線的影響，亦沒有提出具體的調整建議。他認為署方雖然聲稱會按實際乘客需求落實或修訂上述建議，但實際上已決定取消相關路線。由於屯馬線開通後市民的出行模式或有改變，他建議署方不應在現時決定取消路線；
- (c) 他認為署方應提供陳珮明先生在提問中要求的數據，以顯示替代服務的車程和車費變動，並提供補償方案；
- (d) 他認為署方沒有在巴士公司的營運和維持公共交通服務質素之間取得平衡，如署方欲維持公共交通服務的良性競爭，便應改善巴士路線的服務質素，提升其競爭力，而非取消巴士路線以配合屯馬線開通；以及

- (e) 他認為文件中的替代方案雖然亦能到達目的地，但所需的車程和車費均有所增加。此外，由於轉乘其他路線的乘客或將增加，他欲了解署方有否考慮增加相關班次。

98. 廖栢康先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為取消有關巴士路線會影響市民的出行模式，並減少他們的交通選擇。他建議署方就改動路線向市民提供出行建議和補償方案；以及
- (b) 他認為署方需與社區保持溝通，派員親身了解社區的實際情況和市民的意見，從而制定能配合市民出行需要的交通安排。

99. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為運輸署在制訂運輸政策時過於注重載客率和經濟收入，惟交通服務乃社區服務，署方應給予市民足夠的選擇；以及
- (b) 他表示對基層市民而言，港鐵和巴士的車費差異是一大考慮因素。由於港鐵的車資一般比巴士高，在取消部分巴士路線後，或影響市民外出的次數。此外，由於轉乘巴士對傷殘人士甚為不便，有關安排亦會影響他們出行。他建議署方在調整服務時考慮市民的需要。

100. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方為提升港鐵的使用率而減少巴士服務，建議署方在調整運輸網絡的資源分配時，應兼顧少數市民如長者和傷殘人士的出行需要；以及

- (b) 他欲了解在取消相關路線後，多出的巴士資源會如何分配和將用作增加哪些巴士服務。

101. 鄭仲恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示由大水坑站乘搭屯馬線到鑽石山站的車費為約 11 元，較乘搭 286M 號線貴約五成，認為調整計劃導致乘客需支付更多車費；
- (b) 他認為署方不應以巴士服務與鐵路重疊和欠缺利潤為由取消巴士服務，反而應改善有關巴士服務。他表示巴士服務對香港的交通網絡十分重要，作為一個商業機構，九巴亦應同時負上社會責任；以及
- (c) 他表示在非繁忙時段，寧泰路並沒有過海巴士服務，所以市民會乘搭 286M 號線轉乘其他路線，故他認為署方不應以該線在繁忙時間的客量判斷需求。他建議署方委派代表親身乘坐該線，以了解市民實際需要。

102. 陳珮明先生認為在討論巴士路線調整時，須參考九巴提供的客量數據，惟現有數據不清晰，建議的替代方案亦不可行，難以深入討論。

103. 王煜棋先生的回應綜合如下：

- (a) 他強調運輸署會按實際需求調整服務安排。屯馬線通車後，署方會密切觀察乘客出行模式及需求的改變。市民選用交通工具的模式需要考慮不同因素，亦需要時間適應新服務。署方須待市民的出行模式穩定，才能與營辦商及巴士公司根據數據了解其改變；以及

- (b) 署方現時的首要目標是妥善照顧市民的出行需要，同時確保整體交通網絡持續有效營運。

104. 陳重懿先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴作為專營巴士服務營辦商受運輸署監管，並按署方的意見提供巴士服務。九巴作為屯馬線通車的重要持份者，會與署方保持溝通，密切留意有關巴士路線的客量變化，因應乘客的出行轉變調整服務；以及
- (b) 他表示 286M 號線自屯馬線一期通車後，其最繁忙一小時客量由約七成跌至約四成。在屯馬線通車前後，使用該線於大隧轉乘的客量均約為一成半。

105. 陳運通先生建議署方在觀察期後、落實或修訂交通服務調整安排前，再次諮詢交運會，與委員交流意見。

106. 主席詢問委員是否同意處理分別由陳珮明先生、陳諾恒先生和李志宏先生提出的臨時動議。

107. 委員同意處理陳珮明先生、陳諾恒先生和李志宏先生提出的臨時動議。

108. 陳珮明先生提出以下臨時動議：

“臨時動議”

背景：

運輸署於五月三十日通知本會，計劃於屯馬線全面通車後取消巴士路線 85B、85S 及第 286M 號線。

85S 乃繁忙時間特別班次，以服務 85X 未能覆蓋的地

區如保泰街、寧泰路、西沙路等地區，客量甚多，不符運輸署的取消路線標準。而 286M 的服務範圍內，不少屋苑與鐵路距離甚遠，一旦取消將缺乏合理的代替路線。沙田區議會交通及運輸委員會委員曾建議 286M 延長至慈雲山等重組方案，但九巴未有積極配合，一直推搪公開試車及營運數據，阻礙路線重組的討論。

動議措辭：

沙田區議會交通及運輸委員會強烈反對取消 286M 及 85S，要求運輸署在屯馬線全面通車後，積極研究沙田區內巴士線重組，以改善寧泰路西沙路一帶的巴士服務，尤其是過海及大老山隧道轉乘服務，並在九巴專營權中期檢討因應九巴表現，考慮收回部份路線營運權。”

鄭仲恒先生和許立燊先生和議。

109. 主席詢問委員，是否同意通過第 108 段的臨時動議。

110. 委員一致通過第 108 段的臨時動議。

111. 陳諾恒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強烈要求

1. 暫緩在屯馬線全面開通後六個月落實取消九巴第 85B 號線(秦石↔九龍城碼頭)，並建議觀察到 2023 年。
2. 建議 85B 號線繞經新田圍邨，增加客源。

3. 要求港鐵在秦石商場及新田圍商場增設「特惠站」，提供改用屯馬線的誘因。”

程張迎先生和議。

112. 主席詢問委員，是否同意通過第 111 段的臨時動議。

113. 委員一致通過第 111 段的臨時動議。

114. 李志宏先生提出以下臨時動議：

“臨時動議

鑒於運輸署於屯馬線開通後，只以配合屯馬線全面開通為由，作出公共交通服務的調整。並不會以全面的公共交通系統運作以作出調整。

動議內容：

沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署要先以全面的公共交通系統運作為思考方向研究與屯馬線有關之公共交通服務的調整，並以研究結果再作安排。如果只以取消巴士線作配合屯馬線，其實應要將取消屯馬線作思考及研究，或檢討現有鐵路站，研究興建新出入口及增加特惠站。”

陳珮明先生和議。

115. 周曉嵐先生認同要求署方全面研究巴士路線調整的動議內容，惟他認為研究取消屯馬線的提議或不符社會利益，建議動議人考慮刪除取消屯馬線的部分。

116. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示屯馬線是九廣鐵路公司以特許專營權形式租借予港鐵公司營運，因此屯馬線屬政府所有，沒有回購的需要；以及
- (b) 他宣布休會，請動議人考慮修訂動議內容。

(休會 15 分鐘後)

117. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他建議將“配合屯馬線”改為“配合屯馬線全面開通”；以及
- (b) 他建議將“或檢討現有鐵路站”改為“及檢討現有鐵路站”。

118. 李志宏先生接納委員的意見，並修改其動議內容如下：

“臨時動議

鑒於運輸署於屯馬線開通後，只以配合屯馬線全面開通為由，作出公共交通服務的調整。並不會以全面的公共交通系統運作以作出調整。

動議內容：

沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署要先以全面的公共交通系統運作為思考方向研究與屯馬線有關之公共交通服務的調整，並以研究結果再作安排。如果只以取消巴士線作配合屯馬線全面開通，其實應要研究將屯馬線及沙中線經營權重新開放，打破港鐵一鐵獨大的壟斷及檢討現有鐵路站，研究興建新出入

口及增加特惠站。”

陳珮明先生和議。

119. 主席詢問委員，是否同意通過第 118 段的臨時動議。

120. 委員一致通過第 118 段的臨時動議。

通過二零二零年十月二十日會議記錄

(會議記錄 TT 7/2020)

121. 陸梓峯女士提出的修訂如下：

第 176(b)段 她指在 82C 號線回程亦有類似問題，在 43P 改動前與 82C 最少有七個班次可提供回程服務，而改動後則只餘兩班 82C，時段亦較短，為往返科學園和沙田區的市民帶來不便，她建議署方作出資源調配和增加有關班次；以及

122. 委員一致通過經修訂的會議記錄。

通過二零二一年二月二日會議記錄

(會議記錄 TT 8/2020)

123. 委員一致通過上述會議記錄。

動議

容溟舟先生動議：有關參觀屯馬線設施的安排
(文件 TT 34/2021)

資料文件

港鐵車務及工程進度報告
(文件 TT 27/2021)

124. 主席表示由於“容溟舟先生動議：有關參觀屯馬線設施的安排”(文件 TT 34/2021)與“港鐵車務及工程進度報告”(文件 TT 27/2021)內容有關，他建議合併討論。

125. 委員一致同意上述建議。

126. 主席的意見綜合如下：

(a) 他讀出其動議的背景：

“在 2020 年 2 月 14 日港鐵屯馬線局部通車時，港鐵公司並沒有就新設施如顯徑站及列車系統運作邀請一眾沙田區議員參觀。就此，本人曾於 2020 年 2 月 6 日的交運會會議上向港鐵代表提出，請向管理層轉達安排委員參觀車站和試乘新鐵路的意見，及後本人亦與交運會黎副主席於 2020 年 8 月 21 日前往火炭港鐵大樓，與港鐵代表會面並再次要求在屯馬線全線通車前，邀請一眾沙田區議員參觀。

本人得悉港鐵公司在 2021 年 6 月 9 日邀請油尖旺及九龍城區全體區議員，惟其他屯馬線沿線的區議會均只有大會及交運會正、副主席獲邀出席。”

(b) 因此，他提出以下動議：

“港鐵屯馬線沿線共 27 個車站，當中在沙田區內共有十個車站，可見比例之重。沙田區議會對港鐵於 2020 年屯馬線第一期通車，及其後 2021 年

屯馬線全線通車，都未有邀請沙田區議會全體議員參觀車站了解鐵路服務。就此，沙田區議會交通及運輸委員會對港鐵厚此薄彼的舉措深表遺憾，並要求港鐵需設常任代表出席交運會的會議，以加強區議會與港鐵的溝通和合作。”

黎梓恩先生和議。

127. 主席詢問委員，是否同意通過第 126 段的動議。

128. 委員一致通過第 126 段的動議。

129. 港鐵公司公共關係經理一對外事務林圓女士簡介文件內容。

130. 李志宏先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示沙田區內有 14 個港鐵站受屯馬線開通影響，惟港鐵公司卻沒有為委員安排實地視察，以致他們無法就有關事宜提供意見或向居民轉達資訊；以及
- (b) 他建議港鐵公司在調整服務或實施特別安排前向交運會報告，聽取委員意見，加強合作。

131. 廖栢康先生表示屯馬線服務範圍覆蓋馬鞍山，港鐵公司卻沒有邀請相關委員在通車前參觀或試乘，亦沒有向交運會簡介安排。他不滿港鐵公司發放資訊和溝通的方式，建議港鐵公司與沙田區議會加強溝通。

132. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示據立法會文件所載，截至二零二一年六月三日，新信號系統共發生 27 宗八分鐘或以上服務延誤的事故，惟文件沒有相關資料。由於沙田

至中環線(沙中線)將於來年第二季全線開通，他欲了解最新的東鐵線新信號系統事故數字；以及

- (b) 他表示現時繁忙時間，港鐵公司仍需使用十二卡車處理乘客流量，他欲了解港鐵公司有否進行壓力測試，估算沙中線開通和通關後，需要多少班列車才足以應付乘客流量。

133. 鍾禮謙先生表示屯馬線一期於假日非繁忙時段的班次較疏落，乘客候車時間較長，在夏季候車可能較為炎熱。他欲了解港鐵公司會否參考西鐵線的做法，在手機應用程式提供屯馬線列車的實時到站時間，供乘客參考。

134. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他對港鐵公司透過交運會主席發放數張開放日門票予全體委員的做法感到不解，建議港鐵公司檢視該安排；
- (b) 他欲了解東鐵線在二零二一年五月十三日於火炭站服務延誤的原因。他表示有乘客反映事發後，港鐵公司沒有提供清晰指示。他建議港鐵公司全面檢討每次事故、設立應急方案、加快發布資訊、增調人手和向乘客提供清晰指示；以及
- (c) 他表示屯馬線在非繁忙時段的班次較疏落並不吸引，部分乘客或因此選擇在大圍站轉乘東鐵線前往紅磡。

135. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示屯馬線連接西鐵線的路段已經開通，乘客乘搭西鐵線至紅磡站後須先離開車廂，而沒有載客的列車會駛往啟德站，並接載乘客由啟德站前往烏溪沙站。他早前曾與油尖旺區交運會主席陳

嘉朗先生和屯門區議員巫堃泰先生前往視察運作情況。據觀察所得，西鐵線在繁忙時段的實際和預算行車時間相差約五分鐘，而啟德站駛至紅磡站的時間亦相差約一分鐘。他欲了解屯馬線全面開通後，港鐵公司是否有足夠列車維持服務，以及當發現列車不足時，港鐵公司的應變方案為何；

- (b) 他欲了解屯馬線全面開通後，沙田區內各車站的首班車和尾班車開出時間；
- (c) 他表示委員普遍不滿實地視察的安排，他在早前的交運會會議上亦曾要求港鐵公司安排實地視察，惟港鐵公司沒有作相關安排；
- (d) 他表示觀察到月台的人流管制安排不佳，紅磡站的 C2 出口亦只有一部闊閘機供乘客離開，增加有需要人士的等候時間。此外，他表示 A 出口的閘機數量亦不足夠，不便轉乘過海巴士的乘客。他建議港鐵公司代表向管理層反映；以及
- (e) 他表示委員普遍希望在屯馬線開通前實地視察，建議港鐵公司安排。

136. 林圓女士的回應綜合如下：

- (a) 她表示早前已向相關部門反映委員要求安排在屯馬線開通前實地視察的意見，她會再次轉達有關要求。如委員希望在屯馬線全面開通後實地視察，港鐵公司將積極配合，聽取委員對新線運作安排的意見；
- (b) 她將向相關部門反映委員就紅磡站出閘機的意見，並表示 C 出口將增設流動閘機，港鐵公司亦會繼續密切留意乘客的流量和使用習慣，以改善

服務質素；

- (c) 她表示屯馬線在繁忙時段的列車安排為約三分鐘一班，而非繁忙時段則為約五分半至七分鐘一班。港鐵公司會確保車隊資源足夠以維持服務水平；
- (d) 她表示會後將跟進委員以應用程式查閱列車到站時間的建議；
- (e) 東鐵線自二零二一年二月六日啟用新信號系統起，系統的表現愈見良好，事故的次數亦有所下降。在二零二一年五月十三日於火炭站發生的事故為十二卡車故障，她會後將與周曉嵐先生跟進有關事宜；
- (f) 港鐵公司將逐步增加九卡車車組，並有足夠的車隊於繁忙時間提供服務，亦會就實際運作情況作出適切調配，以應付乘客需求。在需求較高的車站，港鐵公司會因應情況安排特別班次來往九龍；以及
- (g) 她表示就星期日暫停東鐵線旺角車站至紅磡站段的列車服務期間的接駁巴士安排，委員可向她反映意見。在暫停有關服務前，港鐵公司會透過不同途徑向委員發放相關資料。

137. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解港鐵公司將運送新列車至何東樓車廠時，沙田區的封路安排；以及
- (b) 他表示在二零二一年五月二日舉行的屯馬線信號系統測試中，港鐵公司於各站安排接駁巴士前往鑽石山站和啟德站。他指 M24 號線接駁巴士的

車程較長，欲了解如屯馬線開通後出現故障，港鐵公司將如何應對。此外，他指在測試當天，九巴 85M、286M 和 84M 號線均沒有增加班次疏導乘客，他欲了解運輸署的哪一組別負責協調有關事宜，以及相關的整體安排為何。

138. 周曉嵐先生欲了解在二零二一年四月二十九日於火炭站發生有關九卡車的集電弓故障詳情，以及當中有否涉及韓製列車的質素問題。此外，他指有乘客向他反映不滿故障當天港鐵公司的臨時安排，建議港鐵公司檢視有關安排。

139. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他建議港鐵公司在屯馬線開通前向沙田區議會提供以下資料：屯馬線轉乘其他路線的首班和尾班車時間、屯馬線沙田段短途服務的列車資訊、發現列車數量不足時的應變安排，以及屯馬線發生故障時的緊急接駁服務安排，並建議接駁巴士的走線避免過於迂迴；以及
- (b) 他欲了解警方就運送新列車的安排。

140. 林圓女士的回應綜合如下：

- (a) 她將於會後向周曉嵐先生提供有關二零二一年四月二十九日的事故資料，並會向相關部門轉達意見，以改善安排；
- (b) 她將於會後提供屯馬線轉乘其他路線的首班和尾班車時間予委員參考；
- (c) 港鐵公司在日常運作時會安排後備列車，以確保服務可切合班次，維持服務水平。在屯馬線全線通車後，港鐵公司將按乘客的實際乘車情況調配

列車；

(d) 在啟用緊急接駁服務時，港鐵公司均會與運輸署商討安排，並向署方反映委員就接駁巴士走線的意見；以及

(e) 她將於會後與陳珮明先生跟進運送新列車的封路安排。

141. 林志忠先生表示新列車會經火炭路送往港鐵何東樓車廠，並在凌晨時分由新界南總區交通道路管理組負責護送工作，屆時沙田警區交通隊亦將在現場進行交通管制工作。

142. 主席希望警方可提供運送路線和時段供委員參考。

(會後備註：相關回覆已載於“政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆”(文件TT 36/2021)。)

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 15/2021)

143. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

(a) 他對運輸署拒絕在火炭樂景街開設接駁港島區的巴士路線感對遺憾，並指出由於駿景園離港鐵站較遠，居民前往乘搭港鐵和 280X 號線並不方便，加上火炭是沙田區較少沒有過海巴士路線覆蓋的地區，他希望署方重新考慮決定；以及

(b) 他表示署方因疫情未能落實重組機場巴士路線，惟在開關後或有大量市民出外旅遊，是落實重組機場巴士路線的時機，他建議署方盡快落實該方

案。

144. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他請秘書處將鑽石山站公共運輸交匯處重組泊位安排的臨時動議的附件上載至沙田區議會網頁；以及
- (b) 他請運輸署講解鑽石山站公共運輸交匯處的巴士站位重組後的情況和站位安排，並欲了解署方處理改動公共運輸交匯處內的巴士站位的程序。

(會後備註：相關附件已載於“政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆”(文件 TT 15/2021)。)

145. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署與沙田區和黃大仙區議會溝通後，在二零二一年五月三日順利完成鑽石山站公共運輸交匯處之巴士站位重組。據署方了解，交匯處目前運作暢順，署方會繼續觀察其運作情況和服務；以及
- (b) 他表示如巴士公司欲改動巴士站或泊位位置，需與署方協調。署方會考慮交匯處的運作，並諮詢工程師意見，考慮改動對交通、乘客候車和過路安全的影響。署方亦會按情況諮詢其他部門的意見。

146. 陳重懿先生回應指九巴與委員商討後，已改動相關巴士站位，現時運作大致暢順。

討論事項

二零二一至二零二二年度沙田區巴士路線計劃跟進

二零二零至二零二一年度沙田區巴士路線計劃－機場線重組跟進

147. 主席請運輸署講解就二零二一至二零二二年度沙田區巴士路線計劃的跟進情況，以及現時機場線的重組安排。

148. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)1 朱麗儀女士的回應綜合如下：

- (a) 因應委員提及九巴 88X 號線雙向路線或混淆行車路線的意見，九巴將會透過單張、新聞稿、巴士報站系統廣播和手機應用程式等不同渠道，向乘客提供該線的最新資訊。在方案落實後，乘客可透過轉乘優惠來往目的地，轉乘的總車資將與 88X 號線現時車資相同，甚至更低。有見及此，署方建議落實有關方案；
- (b) 980X 和 981P 號線的特別班次為由灣仔前往馬鞍山的乘客提供便捷的晚間巴士服務，應付乘客的回程需求，故署方建議落實有關方案；
- (c) 由於各區區議會對 86 號線系列的方案持不同意見，署方在整合有關意見後，將繼續觀察現有路線的服務水平與乘客需求，並與九巴商討改善方案，適時諮詢相關區議會；以及
- (d) 署方收悉早前交運會通過有關機場巴士路線重組的臨時動議，並已提交書面回覆至二零二一年四月二十日的交運會會議。受疫情影響，大部分機場巴士路線正以臨時調整安排運作，署方將需

視乎乘客需求，決定落實有關安排的時間。

149. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解運輸署會否就“二零二一至二零二二年度沙田區巴士路線計劃跟進”提供書面補充資料；以及
- (b) 他欲了解其他區議會對 86C 和 286C 號線的意見，並建議署方增設途經寧泰路的 86 號線系列班次，或將 86C 和 286C 號線改為繞經寧泰路。

150. 麥梓健先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解 88X 號線轉乘優惠的安排；
- (b) 他認為乘客甚少留意車廂內的廣播或告示，建議九巴和運輸署以其他方法協助市民分辨經觀塘道和經觀塘繞道的班次，例如使用 88XA 和 88XB 號線等編號；以及
- (c) 他曾去信九巴要求增加 285 號線班次，惟事隔數月仍未收到九巴回覆將於何時安排。他預料駿洋邨的入伙率在九月前將超過九成，而現時早上時段居民對前往沙田市中心的巴士和專線小巴服務的需求殷切。他欲了解九巴未能增加 285 號線班次的原因，以及提供增加班次的確實日期。

151. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議在 88X 號線巴士的滾動式燈牌加上“繞經觀塘”或“直達藍田”等字眼，或在司機位旁加設指示牌，顯示目的地和途經的路線，協助乘客分辨班次；

- (b) 他欲了解署方會否取消 A47X 號線的大學站中途站，如取消該站點，或對該處酒店的旅客造成不便；以及
- (c) 他表示在早上時段，駿洋邨居民因巴士和小巴經常客滿而前往桂地新村候車，他認為現時 285 號線每 20 分鐘一班，未能應付早上繁忙時段的需求，建議九巴增加班次。

152. 衛慶祥先生表示由於 A41 號線的走線較 A46 號線直接，車程亦較短，故有沙田市中心的居民不滿以 A46 號線取代 A41 號線。他表示 A46 號線會先駛經火炭、禾輦和瀝源等地區，有乘客擔心在沙田市中心會較難登車，而希爾頓中心、蔚景園和好運中心的居民亦失去方便的登車站點。

153. 李志宏先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為運輸署沒有跟進 286 號線駛經城門河兩岸的建議，而在抽調 86 號線的資源後，亦沒有給予禾輦和瀝源的居民補償或替代方案；
- (b) 他不贊成調整 81 號線的班次；
- (c) 他建議署方向不同部門了解放寬防疫限制的預定時間，及早計劃落實機場線重組的安排；以及
- (d) 他建議署方在調整跨區路線時，應積極將各區區議會的意見傳遞至其他區，加強資訊互通，協調各區的意見。

154. 黎梓恩先生欲了解運輸署是否同意交運會於上次會議通過臨時動議中的建議，即於火炭增設途經瀝源、禾輦前往深水埗和長沙灣的巴士路線，並將 86 號線改為取道大涌橋路。如署方同意，將於何時實施該建議。

155. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他表示改動 88X 號線路線後，車程有所增加，走線亦變得混亂，故不應繼續收取比一般水平高的車資。他建議運輸署和九巴為 88X 號線的乘客提供轉乘優惠；
- (b) 他表示並非所有九巴的巴士都有長幅式側牌，以側牌提示乘客 88X 號線的走線並不可行。此外，該線的走線並不吸引平田的居民乘搭，他建議署方在沙田和平田提供轉乘優惠；
- (c) 他認為 980X 和 981P 號線在金鐘的走線有待改善，他提議署方適時檢討上述路線會否受軒尼詩道交通擠塞影響；
- (d) 他表示日後錦駿苑的居民需前往欣安邨乘搭機場巴士，惟署方現時卻沒有考慮有關情況。他認為署方在計劃機場線重組時忽略了該屋苑的需要，並建議署方考慮為錦駿苑加設機場巴士服務；以及
- (e) 他表示署方在重組屯門－赤鱗角隧道巴士路線時有增加該區的機場巴士服務，而沙田區機場線重組卻連落實日期都未能提供，亦沒有採納委員的建議。他希望署方提供落實沙田區機場線重組的時間表。

156. 朱麗儀女士的回應綜合如下：

- (a) 署方在收集各區區議會對 86 號線系列的意見後，目前正與九巴商討有關事宜和整合資料，如有修訂方案，將適時諮詢相關區議會；

- (b) 署方已就二零二一至二零二二年度的巴士路線計劃諮詢各區區議會，目前正準備總結工作，將適時向各區區議會匯報有關資訊。署方希望盡快落實有關計劃，以改善各區的交通服務；
- (c) 由於觀塘區交通較為繁忙，88X 號線由循環線轉為雙向總站後可使行車時間更穩定，而該線的走線亦有延長至油塘，可為乘客新增前往油塘的方法，並增加大隧轉乘站的轉車選擇；
- (d) 由於 A47X 號線特別班次每日只有約十名乘客，佔全線客量少於百分之一，為善用巴士資源，署方建議取消有關班次。此外，由於順朗路現已經開通，A46 號線取道港珠澳大橋香港口岸往機場的安排可有效善用巴士資源，其行車時間與 A41 號線亦大致相若；
- (e) 署方備悉主席對錦駿苑機場巴士服務的意見，將繼續留意服務水平及乘客需求，以配合沙田區的發展。然而，若巴士路線不斷增設中途站或繞經各個屋苑，將導致行車時間增加，甚至影響班次，因此署方建議先落實現有方案；
- (f) 在 980X 和 981P 號線方案落實後，署方會與巴士公司會密切留意有關路線在灣仔和金鐘一帶的行車情況；以及
- (g) 署方預計在整個機場路線重組中增加十輛雙層巴士提供服務，惟受疫情影響導致機場巴士路線的客量大幅下跌，現階段暫未能落實有關路線的重組日期。署方將繼續與各相關部門和巴士公司保持溝通，並適時通知交運會有關安排。

157. 譚浚熙先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴已向運輸署提交 285 號線的加密班次的申請，並將與署方保持溝通；以及
- (b) 88X 號線現時亦設有 A、B 線模式的服務安排，九巴相信市民能適應該線的新安排，並會以張貼通告、車上廣播等方式協助乘客適應。參照乘客乘搭 88X 號線循環線的模式，一般只有少量乘客以該線由平田前往觀塘，惟九巴會繼續監察情況，並適時加強宣傳。

158. 陳重懿先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴將與運輸署整合各區區議會的意見，適時修訂方案並提交至交運會以聽取意見；
- (b) 九巴在考慮多個機場線的方案後，最終認為以 A46 號線取代 A41 號線的方案最為合適。九巴樂意加強欣安邨一帶的機場巴士服務，惟不一定以 A41P 號線提供相關服務，九巴將繼續與署方溝通和檢視情況；以及
- (c) 九巴一直與署方就落實機場線重組計劃的日期緊密溝通，惟現時未能提供確實時間予委員參考。

提問

容溟舟先生提問：二零二一年六月在沙田大涌橋路發生兩宗交通意外的支援和跟進工作

(文件 TT 21/2021)

159. 主席的意見綜合如下：

- (a) 運輸署曾於二零一九年在事發路段實施改善工程，包括調整交通燈附屬燈號(俗稱“預仔燈”)的位置，讓駕駛者清晰看見燈號。他欲了解在視察事故現場後，警方與運輸署有否發現引致事故的原因，以及會否檢視該道路的設計；
- (b) 他欲了解社會福利署(社署)為在意外中身亡的司機家屬提供甚麼支援，並認為社署須為死者家屬提供足夠的情緒支援；
- (c) 他讚賞消防人員和救護人員在兩次交通意外中的救援行動迅速，並欲了解消防人員的救援工作有否遇到阻滯，以及沒有佩戴好安全帶是否導致小巴司機在意外死亡的原因；
- (d) 他表示以往大涌橋路和沙燕橋交界路段曾發生小巴衝下隧道的事故，經檢視後，運輸署在沙田區內的單車徑和隧道口裝設防撞欄。在二零二一年六月四日的意外中，肇事校巴由大涌橋路衝下單車徑的路段沒有裝設防撞欄。他欲了解運輸署會否參考過往的做法，在是次意外發生的位置裝設防撞欄；
- (e) 他認為大涌橋路和沙燕橋交界路段需要裝設“預仔燈”，然而，指示燈號的方式有待改善。運輸署須採取其他措施，確保駕駛者清晰看見燈號。此外，他認為只靠雙白線未能有效分隔不同

方向的行車線，建議在行車線之間設置膠柱，避免駕駛者大意看錯燈號；

- (f) 他表示在大涌橋路和沙燕橋交界意外發生的翌日，再有駕駛者看錯燈號，在紅燈亮起時行車。他建議運輸署參考安心街的燈號設計，在意外路口的行車線之間設置交通燈，將“預仔燈”和直行的普通交通燈分開設置在兩條燈柱上，避免駕駛者混淆。由於駕駛者的駕駛技術參差，運輸署應改善路面安全和交通燈號，減少意外發生的機會；以及
- (g) 他希望警方參考文件 TT 30/2019 和 TT 31/2019 附件一和附件二的形式提供最新數據，並建議警方聯絡道路安全及泊車位供求工作小組召集人許立燊先生商討推廣道路安全事宜。

160. 黎梓恩先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解運輸署有否考核校巴司機的質素，日後會否收緊相關要求；以及
- (b) 他認為司機駕駛態度欠佳是兩次意外的主因，因此建議警方考慮加重駕駛者違反交通燈指示的罰則，並定期在大涌橋路設置路障，加強執法，提醒駕駛者專心駕駛。

161. 勞越洲先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示根據新聞報道，在大涌橋路和沙燕橋交界意外中，肇事司機尾隨前車駛入錯誤的行車線，並在左轉燈號亮起後向前行駛，導致意外發生。他表示在意外發生後的翌日，同樣有駕駛者駛入錯誤的行車線後衝紅燈，故他認為“預仔燈”的設計有機會混淆駕駛者，建議運輸署研究改善方

法；以及

- (b) 他以黑龍江省讓林路一處的交通燈為例，說明合適的燈號設計能同時為多條行車線清晰指示行車方向。他認為大涌橋路的燈號設計略有不足，運輸署需及早考慮採取改善措施。

162. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議運輸署在該路段增設懸掛式交通燈，確保中排行車線和距離交通燈較遠的駕駛者的視線不會被大型車輛阻擋，以致無法看見燈號；以及
- (b) 他欲了解肇事校巴在發生意外時有否超速，以及有否其他因素影響司機判斷導致是次車禍。他希望警方說明兩宗意外的初步調查結果。

163. 張慶樺先生指大涌橋路不時發生交通意外，除燈號不清晰外，亦有其他原因導致交通意外。他希望警方提供過去在大涌橋路發生嚴重交通意外的事故成因，以協助構思如何改善相關路口的設計。

164. 程張迎先生指他曾多次向運輸署提出在沙燕橋和翠榕橋兩旁路口設置衝紅燈攝影機，令駕駛者提高警覺，但暫時未見進展。作為駕駛者，他認為現有路口的燈號指示清晰，意外乃因個別司機疏忽駕駛所致，不應將意外的成因完全歸咎於道路設計。

165. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他在翻查立法會文件後，發現時任環境運輸及工務局局長廖秀冬女士於二零零五年曾表示政府計劃在四十多個大型路口安裝高架交通燈，他欲了解署方是否已就設置高架交通燈進行可行性研究，本港是否有路口正在使用高架交通燈，以

及署方為何沒有在大涌橋路路口設置高架交通燈；以及

- (b) 他欲了解於二零二一年六月十三日衝紅燈的黑色私家車司機是否持內地免試在港駕駛的執照。

166. 許立堯先生的意見綜合如下：

- (a) 他認同程張迎先生的意見，認為使用“預仔燈”符合標準，並同意在大涌橋路增設衝紅燈攝影機。他認為若在大涌橋路與沙燕橋路口設置衝紅燈攝影機，當第一輛私家車衝紅燈後，有關裝置可警示尾隨的私家車。他指在二零二零年十一月於沙田鄉事會路發生的致命交通意外中，若肇事司機知悉路旁已設置衝紅燈攝影機，必然會減慢車速，避免意外發生；以及
- (b) 他表示駕駛考試的路試甚少考核考生如何應對不同的道路設計，建議運輸署考慮改善駕駛執照的考核方式。

167. 石威廉先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為若交通燈號太多，或會對司機造成混亂，運輸署應審慎考慮設置懸掛式交通燈；以及
- (b) 他希望運輸署加強駕駛者對“預仔燈”的認識，提醒駕駛者要小心駕駛。

168. 鄭仲恒先生欲了解在大涌橋路十字路口設置的衝紅燈攝影機是否只能拍攝單一行車方向的車輛。他認為署方應在該位置不同方向增設衝紅燈攝影機，令駕駛者提高警覺。

169. 趙崇高先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署在大涌橋路意外後到現場視察，認為兩個路口的道路和燈號設計均符合安全標準，署方會按警方調查結果與警方研究改善措施。署方備悉委員對“預仔燈”的關注，而大涌橋路一向是署方重點關注的道路，雖然有關設計已符合安全標準，但署方仍會繼續研究優化措施，更清晰地分隔行車線，以保障道路使用者的安全；
- (b) “預仔燈”是國際常用且符合安全標準的交通燈，署方將會繼續使用該裝置。本港所設的懸掛式交通燈只顯示單一行車方向的燈號，不適合用於意外發生的路口；
- (c) 署方曾於二零一八年全面檢視大涌橋路的路面情況，並實施一系列改善措施，以提升該路段的安全，當中包括改善交通標誌、以雙白線分隔不同方向的行車線、加設衝紅燈攝影機和改善交通燈位置，相關措施已分階段在二零一九至二零二零年下旬完成。大涌橋路發生意外的次數自二零二零年起有下降趨勢，顯示署方針對大涌橋路的改善措施取得成效；
- (d) 署方有就加設衝紅燈攝影機與警方保持聯絡，亦曾於二零一九年在大涌橋路路口加設衝紅燈攝影機。署方會視乎意外記錄、衝紅燈情況和其他因素決定會否在不同路口加設衝紅燈攝影機。現時，署方正與警方和機電工程署研究在沙田圍路往大涌橋路方向加設衝紅燈攝影機的可行性；
- (e) 署方一直高度關注沙田區的道路設計，現時署方亦加緊檢視大涌橋路的路面設計，考慮採取改善措施，包括把行車線分隔得更清晰，以提醒專注力較差的駕駛者。署方會根據道路設計、現場環

境和相關意外數據，適時在有需要位置實施道路改善措施，包括設置防撞欄、檢視交通標誌、改善燈號和分隔行車線設計；

- (f) 本港有部分路段設置懸掛式交通燈，並顯示單一行車方向的燈號，不會附設“預仔燈”。除非修改燈號設計，否則該裝置並不適合於大涌橋路路口安裝；
- (g) 署方會向相關組別轉達委員就駕駛執照考核的意見；以及
- (h) 署方一直致力提高駕駛者的安全意識，並會與道路安全議會和警方合作，透過網頁、社交媒體平台、電台、《道路安全通訊》和海報等方式，加強宣傳和教育，提醒公眾遵守交通規則，致力提升道路安全和宣揚安全駕駛的訊息。署方亦不時與公共運輸業界舉辦安全駕駛的座談會和講座，以加強商用車輛司機的安全駕駛意識。

170. 林志忠先生的回應綜合如下：

- (a) 警方表示相關交通事故已進入司法程序，將分別檢控和拘捕肇事司機，而大部分交通意外因駕駛者疏忽、不留神和不小心切線所致；
- (b) 在意外發生後，警方與各有關部門到車禍現場視察，並採取一系列改善措施，包括在沙田圍路兩邊設置橫額，提醒司機有關警方的攝錄執法行動；沙田交通隊聯同新界南交通部在意外地點進行攝錄執法，檢控衝紅燈的駕駛者；沙田交通隊聯同交通安全隊人員和警民關係組在相關小巴站和巴士總站向司機和乘客派發傳單，提醒他們佩戴安全帶；以及配合運輸署就沙田圍路、火炭路和獅子山隧道公路貫通大涌橋路的三個路口

的交通情況，實施交通改善工程；

- (c) 警方會繼續推行宣傳教育和嚴正執法，亦會積極配合運輸署的道路改善工程；
- (d) 安裝衝紅燈攝影機和分析相關數據由新界南交通部負責，有關部門會與運輸署商討衝紅燈攝影機的安裝位置和方向；以及
- (e) 警方將於會後向交運會提供主席要求的數據。

(會後備註：相關回覆已載於“政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆”(文件 TT 36/2021)的補充資料。)

171. 消防處小瀝源消防局局長陳敬強先生的回覆綜合如下：

- (a) 二零二一年六月四日交通意外的肇事校巴共載有 55 名小學生，由於所有學生均有佩戴安全帶，他們只受了輕傷；
- (b) 就二零二一年六月十三日的交通意外，消防人員抵達現場時，大部分乘客已在車外等候救援，只有小巴司機和另一名乘客被困車內，消防人員花了約十分鐘將他們救出；以及
- (c) 如駕駛者和乘客均有佩戴安全帶，有助減少傷亡。消防人員到場後發現肇事小巴司機並非在司機座位上。

172. 社署沙田區助理福利專員 2 唐美美女士表示相關綜合家庭服務中心已聯絡死者家屬，並按他們的需要提供適切協助，包括情緒支援及經濟援助等。

173. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他請秘書處將部門就其提問的回覆加入“容溟舟先生提問：二零二一年六月在沙田大涌橋路發生兩宗交通意外的支援和跟進工作”(文件 TT 21/2021)中，方便委員閱讀；
- (b) 他建議委員邀請運輸署工程師到交通意外現場實地視察；以及
- (c) 他希望消防處能提供參與意外救援工作的消防員和救護員名單，以便他撰寫致謝嘉許信。

(會後備註：相關回覆已載於“容溟舟先生提問：二零二一年六月在沙田大涌橋路發生兩宗交通意外的支援和跟進工作”(文件 TT 21/2021)的補充資料。)

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 23/2021)

174. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示市民希望 686 號線的服務延長至非辦公時間；以及
- (b) 他指有市民反映 900 號線由白石角開出的班次駛至源禾路時已接近客滿。有市民建議早上和晚上的班次由四班增至六班、在早上增設特別班次和提供全日服務，以應付需求。另有市民建議黃昏回程的第一班次改由五時三十分開出，方便較早下班的市民。此外，沙田市中心的居民亦希望 900 號線能駛入沙田市中心，以便乘搭。

175. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示曾試乘九巴建議的轉乘路線，乘搭 88K 號線至禾輦邨轉乘 900 號線，惟發現若 88K 號線到站的時間稍遲，便會錯過 900 號線，並要等待一段長時間才有下一班車。他相信較少乘客會採用該路線，因其他路線更為方便；
- (b) 他認為 989 號線在火炭、美林邨和美松苑的客量不多，而在名城登車的乘客則較多。他認為 989 號線對火炭居民的吸引力不大；以及
- (c) 他欲了解 900 號線可否由白石角直達區外，並為火炭、禾輦和瀝源的市民提供特別班次。他欲了解相關客量數據。

176. 張慶樺先生的意見綜合如下：

- (a) 有市民反映希望提早開出 989 和 686 號線的首班車，以應付前往港島區上班市民的需求。他認為 989 和 686 號線分別在港島區和觀塘區的行車時間不穩定，而首班車開出的時間較晚，會減低市民乘搭的意欲；以及
- (b) 他指出 989 和 686 號線為沙田區市民提供了快捷的巴士服務，他欣賞運輸署和巴士公司開辦該兩條由港島東往返沙田區的路線。

177. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他指 682X 號線回程經東區海底隧道和觀塘繞道會遇上塞車，欲了解改為 988 號線後，在柴灣至泥涌一段路能夠節省多少行車時間；以及

- (b) 他認為 682A 與 682X 號線的情況相同，682A 號線在抵達太古和康怡時已錯過客流量的高峰期。他建議在 682A 號線回程的首班車前，開設行經西區海底隧道(西隧)的路線，或將部分 682A 號線班次改行西隧，避開較擠塞的路段，減少市民回程的時間。

178. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他認為 686 號線由大圍開出後繞經顯徑，減低了路線的吸引力。他建議調整路線，由沙田開出並行經西隧，路線會較順暢，行車時間也較穩定；
- (b) 他表示 989 號線沒有在沙田市中心設站並不方便，商場的乘客需步行至希爾頓中心或好運中心乘車，他欲了解 989 號線沒有在沙田市中心總站設站的原因。此外，他指下午七時後由太安街開出的班次客量較少，建議署方容許巴士公司提早開出部分班次，以配合乘客出行需要；
- (c) 他指 682X 號線取道柴灣道，而回程的 988 號線在經過港鐵柴灣站後，會直接駛往筲箕灣總站一帶。他建議巴士公司於早上開設駛經西隧和柴灣道的特別班次，以服務泥涌和西沙路一帶的市民，而回程則提供較早的班次，方便寧泰路和欣安邨的市民回程；以及
- (d) 他指 65M 號線試辦期間有更多市民乘搭，星期五、六和日的客量更多。65A 號線特別班次的客量則較少，可能是因為宣傳不足和乘客出行情況不同。他建議署方調整該路線的安排。

179. 運輸署高級運輸主任/沙田曾慶群女士指署方備悉委員對 686、989 和 900 號線更改班次時間和增加班次的意見，惟新路線投入服務時間較短，署方仍在觀察乘客對路

線的需求，署方會按需要與巴士公司商討加密班次或調整班次時間。

180. 陳由游先生的回應綜合如下：

- (a) 署方備悉委員建議 682A 號線參考 988 號線開設特別班次的意見。由於 988 號線營運時間尚短，署方會繼續留意該號線的營運情況，如客量變化等，亦會與巴士公司研究相關建議；以及
- (b) 由於營辦商在第一次試辦期未有仔細記錄客量數據，因此署方延長了 65A 號線和 65M 號線的試辦期，希望讓市民有更多時間熟習該兩條新路線。他表示歡迎委員提出意見，署方會考慮建議對現有公共交通服務的影響和是否有效回應市民需求。

181. 陳重懿先生的回應綜合如下：

- (a) 有關 900 號線的客量數據，他指由白石角開出客量較高的班次為第三和第四班，由灣仔開出客量較高的班次則為第一和第二班。九巴已向運輸署申請增加班次，會繼續與署方保持溝通；以及
- (b) 他表示觀察到 900 號線在白石角的客量較高，源禾路的市民因而較難登車，因此九巴亦打算分拆路線，但暫時仍未有確實方案。

182. 新巴及城巴有限公司(城巴)策劃及車務編排主任彭俊皓先生的回應綜合如下：

- (a) 他表示注意到 686 號線的資源運用未如 989 號線理想。為提升服務質素和善用資源，城巴考慮調整 686 號線，詳情將與運輸署商討後通知公眾；

- (b) 城巴對 989 號線於沙田市中心總站設站持開放態度，他表示會後會與運輸署商討設站的可行性；
- (c) 他表示西灣河開出的 686 和 989 號線的客量高峰集中在首班車。他表示將於會後與運輸署商討調整班次時間的可行性；
- (d) 他表示由於 988 號線為特快路線，因此回程未有駛經柴灣道，新巴會於會後檢討改動路線的需要；以及
- (e) 新巴會檢討 682A 號線的行車路線及首班車的開出時間。他表示現時正觀察 988 號線(改動前編號為 682X)改經西隧後的服務情況，並會研究在 682 號系列路線作為參考。

183. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解新巴有否考慮讓 686 號線採用駛經西隧的路線模式；以及
- (b) 他欲了解 989 號線開辦時沒有在沙田市中心總站設站的原因，並認為署方應從乘客的實際需要和出行模式考慮在該處加設 989 號線車站，以便利市民。

184. 彭俊皓先生的回應綜合如下：

- (a) 城巴正考慮調整 686 號線的行車路線，改為駛經西隧以提升載客量，如有進一步消息會向交運會匯報；以及
- (b) 他表示在 989 號線開辦前曾與運輸署商討在沙田市中心總站設站的可行性。他表示將於會後再與運輸署溝通。

185. 曾慶群女士的回應綜合如下：

- (a) 根據 989 號線的投標文件，該路線不會途經沙田市中心總站，因此現時路線是根據投標文件而定；以及
- (b) 署方將研究 989 號線在沙田市中心總站設站的需要和沙田市中心巴士總站是否有加設車站的空間。

186. 麥梓健先生指有穗禾苑居民反映會乘坐 280X 號線於西隧轉乘其他路線前往中環。他表示過去亦有非專營巴士 NR19 號線由穗禾苑駛往中環，但由於營辦商的經營問題而停運。他表示穗禾苑居民對直達中環的路線有殷切需求，建議署方開設早上由穗禾苑開往中環的特別班次，以便利居民。

資料文件

路政署工程進度報告
(文件 TT 24/2021)

187. 主席欲了解在亞公角街馬鞍山崇真中學外設置巴士站的進度。

188. 陳珮明先生欲了解沃泰街和寧泰路近嵐岸路口改善工程的進度。

189. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 據他了解，“大埔道一馬料水段近麗坪路迴旋處一交通改善工程”(運輸署施工通知書編號：NE/17/1724)曾因煤氣喉管延期，他欲了解該工程的進度；以及

- (b) 他欲了解“大埔道馬料水近紅橋里一擬擴闊行人路”(運輸署施工通知書編號：NE/17/0271)工程的進度。

190. 趙崇高先生表示大埔道近麗坪路的工程曾受煤氣喉管影響一度受阻，而煤氣公司已在三至四月完成相關工程，路政署隨即恢復展開工程，現時工程已接近完成。

191. 主席要求路政署就委員的提問提交書面回覆。

(會後備註：相關回覆已載於“政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆”(文件 TT 36/2021)。)

沙田、大圍及馬鞍山交通違例檢控數字
(文件 TT 26/2021)

192. 麥梓健先生表示松頭下路的違泊問題嚴重，有居民擔心該情況會阻礙巴士上落客，他欲了解警方除了擺放告示牌外，將採取甚麼行動處理。

193. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示警方最近在樂景街加強執法，有效改善巴士站和停車灣的違泊情況，惟居民反映有一輛的士經常甚至整晚於該處違泊。他建議警方對該車輛採取更具阻嚇力的行動；以及
- (b) 他表示火炭工業區新增的巴士站經常有貨車違泊，導致市民不時要越線上落巴士，他建議運輸署跟進。

194. 鍾禮謙先生表示現時學校陸續復課，有家長反映經常有車輛在校巴使用的停車灣違泊，導致學童需橫過行車線上落校巴，十分危險。鞍祿街近鞍誠街花園的停車灣、鞍

駿街的停車灣，以及鞍誠街近新港城第一和第三期位置，不時有違泊車輛，阻礙校巴上落。他建議警方加強巡查。

195. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他指在啟新書院上下課時間，接載學童的私家車在恆明街、西沙路和恆健街的違泊情況嚴重，甚至影響聽濤雅苑穿梭巴士出入。他建議警方在上述時段加強執法；以及
- (b) 他表示早上和黃昏時段，長者中心或需在恆健街以復康巴士接載使用輪椅使用者和長者，由於該時段與學校上下課時間重疊，有關機構曾多次反映長者沒有足夠空間上落車，他欲了解署方將如何解決問題。

196. 鄭仲恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示恆泰路錦泰商場外的違泊問題嚴重，學童於該處需在車與車之間穿插走動越線上落校巴。在中午時段，建築工人亦會在該處停泊泥頭車和工程車，對學童上落校巴構成危險。他建議警方加強在上述地點巡查和執法；以及
- (b) 他表示有小巴營辦商反映，806B 號線在石門的泊車處不時有違泊車輛，導致小巴要雙列通宵停泊，多次遭市民投訴。他建議警方加強在上述地點巡查和執法。

197. 林志忠先生的回應綜合如下：

- (a) 警方非常重視委員提及的違泊情況，並備悉委員提及的時間和地點，將在那些地方加強執法；以及

- (b) 松頭下路的巴士站啟用後，警方為配合巴士路線的新安排，在該處設置告示牌，提醒貨車司機不應違泊，以免影響巴士上落客。警方亦已與有關店鋪負責人溝通，以作提醒，並將繼續留意情況。

沙田區飛行航道、飛機噪音及事故報告
(文件 TT 28/2021)

198. 主席表示秘書處已草擬有關參觀民航處的信件，惟他尚未與衛慶祥先生商討信件內容，將繼續跟進。

199. 委員備悉上述文件。

馬鞍山市中心公共交通總站改善工程
(文件 TT 29/2021)

200. 運輸署高級運輸主任/公共運輸交匯處及項目王可欣女士和建築署高級工程策劃經理 122 馮耀亮先生簡介文件內容。

201. 鍾禮謙先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示工程的第一階段會臨時封閉 681 號線總站前方及後方的過路處，市民需步行到西沙路總站出入口才能過馬路到達 286M、87K 和 680 號線的巴士站。他建議有關部門增設足夠的指示牌，以提供清晰的指示；
- (b) 他表示由工程的第二階段起，681 號線的總站將臨時遷移至現有 85X 號線的總站位置，他建議署方及巴士公司增設足夠的指示牌。由於 681 號線的臨時總站位置可容納兩輛巴士，他建議城巴和九巴於繁忙時段安排兩輛巴士同時上客以作出疏導，並檢視是否需要拆除排隊欄杆讓兩輛巴士同步接載乘客；以及

- (c) 他表示 681 號線的候車乘客或因人數多而站出候車月台，他建議有關部門作出跟進，避免發生有關情況。

202. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示在工程期間，市民在總站內橫過道路的情況或會增加，提升發生交通意外的機會。他建議有關部門向市民提供清晰指示，說明巴士站的位置調動；以及
- (b) 他建議有關部門在指示牌上展示工程不同階段的施工期，讓市民了解。

203. 鄭仲恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示在工程期間，市民於總站內橫過道路或有所上升，他建議在商場內設置指示牌，指示市民前往各巴士線停車灣的路線；以及
- (b) 他表示 286M 號線的乘客量遠較 681 號線為少，建議將 681 和 286M 號線在工程期間的臨時巴士站位置對調，便利市民。

204. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他建議將工程第一階段分為兩部分，先在島式巴士月台的一部分實施工程，然後開放位置作為前往 680 號線巴士站的臨時過路處，以減低對居民造成的不便；以及
- (b) 他表示 681 號線巴士站臨時改至總站最接近西沙路停車灣位置的原因，是需要有足夠空間停泊該路線的巴士，他認為不應大幅度調動巴士站，以

期減少對乘客的影響。

205. 王可欣女士的回應綜合如下：

- (a) 改善工程計劃包括把現有巴士停車灣移除以改建為鋸齒型巴士停車灣。在考慮安全因素後，於第一階段工程期間總站內的過路處將臨時停用。運輸署及巴士公司將會在工程開始前發出通告，預先通知乘客有關臨時巴士站安排；
- (b) 署方會與巴士公司檢視 681 號線臨時總站兩輛巴士同時上客的可行性；以及
- (c) 681 號線是總站內乘客量及巴士數目最高的路線，需要較大空間供乘客候車及巴士停泊。為避免在工程期間多次調動巴士站位置，署方經與巴士公司檢視站內停車灣空間及各路線乘客人數後建議 681 號線的巴士站由第二至四階段均設在總站最北面的停車灣；而 286M 和 85X 號線的乘客量相對較少，故其巴士站設於總站內圍停車灣位置。

(會後備註：(i)建築署工程承辦商於會議後因應警方意見修訂臨時公共交通安排，於第一階段施工期間維持 681 號線總站旁其中一個過路處；以及(ii)運輸署已於二零二一年九月二十三日致函交運會，通知各委員第一階段工程期間實施的臨時巴士站安排。)

206. 馮耀亮先生表示建築署將在指示牌上顯示工程不同階段的施工期予市民參考，並將配合有關巴士站的調動安排。

207. 鍾禮謙先生表示如 681 號線巴士站兩輛巴士同時上車安排可行，市民將更易接受有關調動。

208. 主席的意見綜合如下：

- (a) 欲了解運輸署於哪一時段到總站觀察，以及有曾觀察到現時總站內 681 號線巴士站兩輛巴士同時上客的情況；以及
- (b) 他建議有關部門在施工前與新港城管理處、業主委員會及當區區議員溝通，以提供臨時公共交通及運輸安排資訊。

209. 王可欣女士表示運輸署在二零二一年五月十四日(星期五)早上七時至早上九時派員視察馬鞍山市中心公共交通總站 681 號線的運作，當日早上 7 時 45 分至 7 時 46 分及 8 時 29 分至 8 時 30 分曾出現兩輛巴士於一分鐘內相繼開出班次的情況。署方將與巴士公司跟進委員的建議。

於不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器
(文件 TT 30/2021)

210. 運輸署高級工程師/智慧出行 1 葉偉倫先生簡介文件內容。

211. 陳珮明先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解如有貨物放置在泊車位上，系統會否顯示該泊車位為正在使用，以及上述感應器是以甚麼技術感應泊車位內的車輛；
- (b) 他欲了解感應器是否需要安裝電話卡連接網絡，以及其防水設計為何；以及
- (c) 他表示或有市民會損毀感應器，或以物件霸佔車位誤導感應器，希望運輸署留意。

212. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解安裝感應器的目的是否要找出被佔用的殘疾人士專用泊車位，以及運輸署如何判斷車位是否被濫用或霸佔；以及
- (b) 他欲了解感應器的體積、重量和物料。

213. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解感應器的雷達和地磁感應技術會否錯誤感應其他金屬物件佔用泊車位，以及感應器是否需要供電；
- (b) 他欲了解感應器的可靠性和耐用性，並表示如感應器感應不夠準確或容易損壞，對協助傷殘人士尋找泊車位的效用不大；
- (c) 他表示由於感應器安裝在地下，某程度上需要防水防塵，他欲了解感應器防水防塵的級數認證；
- (d) 他欲了解感應器的訊號會如何傳送至“易泊車”手機應用程式，以及除了“已被佔用”和“未被佔用”的狀態外，會否顯示“故障”等訊號；以及
- (e) 他關注感應器會否過度收集個人資料，並欲了解感應器的安裝地點和工程何時開始。

214. 葉偉倫先生的回應綜合如下：

- (a) 感應器將採用雷達和地磁感應技術，以電池運作，電池壽命大約一至三年，並具達國際防護等級認證 IP68 的防塵防水級別。相關部門會為感應器定期進行保養，確保感應器能保持運作；

- (b) 安裝感應器的目的是為提供實時資訊協助駕駛者尋找空置泊車位，從而減少車輛在道路上徘徊尋找泊車位的時間，署方希望透過試行計劃了解安裝感應器的成效；
- (c) 感應器將使用政府專用的無線電物聯網(即政府物聯通)傳輸訊號，現所採用的感應器亦不需使用電話卡。感應器亦會定時發出訊號到後端監察系統以檢測故障或異常情況，系統並能在檢測到故障後將故障訊號傳送到指定人員以採取行動；
- (d) 感應器將會安裝於泊車位內的適當位置，直徑約 12 厘米。施工期間將實施臨時交通管理措施，預計工程只會對公眾造成輕微影響；以及
- (e) 確實的感應器安裝工程開展時間需視乎與施工相關申請的進度而定。

215. 運輸署電子工程師/智慧出行 14 鄧志弘先生補充指感應器的直徑為約 12 厘米及深度約 7 厘米。

下次會議日期

216. 下次會議日期為二零二一年八月二十四日(星期二)上午十時正，在民政處 441 會議室舉行。

217. 會議在下午九時五十三分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二一年十二月