

**沙田區議會**  
**交通運輸委員會**  
**二零二五年度第一次會議紀錄**

**會議日期：**二零二五年一月十四日(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

**出席者**

**出席時間**

**離席時間**

莫錦貴先生，BBS (主席)	下午二時三十分	下午四時三十一分
鄧肇峰先生(副主席)	下午二時三十分	下午四時三十一分
古偉冰先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
朱煥釗先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
李貞儀小姐	下午二時三十分	下午四時三十一分
吳啟泰先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
林松茵女士，MH	下午二時三十分	下午四時三十一分
林港坤博士	下午二時三十分	下午四時三十一分
姚嘉俊先生，MH	下午二時三十分	下午四時三十一分
夏劍琨先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
郭宣彤女士	下午二時三十分	下午四時三十一分
張柏源先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
梁振邦先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
梁家瑋先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
陳敏娟女士，MH	下午二時三十分	下午四時三十一分
陳善明女士	下午二時三十分	下午四時三十一分
陳壇丹先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
陳曉盈小姐	下午二時三十分	下午四時三十一分
莫熹雯小姐	下午二時三十分	下午四時三十一分
黃宇翰先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
楊英瀚先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
董健莉小姐	下午二時三十分	下午四時三十一分
蔡明揚先生	下午二時三十分	下午四時三十一分
鄭家豪先生，MH, JP	下午二時三十分	下午四時三十一分

### 出席者

潘國山先生，BBS, MH, JP  
蔡惠誠先生  
劉德榮先生  
羅伊琳女士  
羅婉珮小姐  
羅棣萱女士  
龐愛蘭女士，BBS, JP  
龔美姿女士  
畢錦龍先生  
陸繹苧女士  
鍾翠穎女士(秘書)

### 出席時間

下午二時三十分  
下午二時三十分  
下午二時三十分  
下午二時三十分  
下午二時三十分  
下午二時三十分  
下午二時三十分  
下午二時三十分  
下午二時三十分  
下午二時三十分  
沙田民政事務處  
行政主任(區議會)4

### 離席時間

下午四時三十一分  
下午四時三十一分  
下午四時三十一分  
下午四時三十一分  
下午四時三十一分  
下午四時三十一分  
下午四時三十一分  
下午四時三十一分  
下午四時三十一分  
下午四時三十一分

### 列席者

鄭奕文先生  
李文輝先生  
王素雯女士  
何經匯先生  
梁家棟先生  
譚禮明先生  
黃蕾女士  
黃培佳先生  
韋華基先生  
盧學榮先生  
陳浩峯先生  
陳樂軒先生  
李卓偉先生  
  
聶珮林女士  
  
黎上謙先生

### 職銜

沙田民政事務助理專員(1)  
沙田民政事務處高級行政主任(區議會)  
沙田民政事務處一級行政主任(區議會)3  
運輸署工程師/馬鞍山  
運輸署工程師/沙田 1  
運輸署高級運輸主任/馬鞍山  
運輸署高級運輸主任/沙田  
香港警務處沙田警區交通隊主管  
路政署區域工程師/沙田(1)  
沙田地政處行政助理/地政  
城巴有限公司營運經理(九龍及新界)  
城巴有限公司助理企業傳訊主任  
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  
龍運巴士有限公司助理經理(公共事務)  
九龍巴士(一九三三)有限公司及  
龍運巴士有限公司主任(車務支援)

### 應邀出席者

梁嘉言先生

郭敏儀女士

何君悌女士

### 職 銜

渠務署工程師/馬鞍山

香港鐵路有限公司高級企業傳訊經理 -  
項目及工程拓展

香港鐵路有限公司對外事務經理

### 未克出席者

黃 敬博士

鄧開榮先生，BBS, MH, JP

### 職 銜

區議會議員

”

(已請假)

( ” )

主席歡迎各成員及政府部門和機構的代表出席交通運輸委員會(交運會)會議。

### 請假事宜

2. 主席表示，沙田區議會秘書處(秘書處)於會前收到以下兩位成員的書面請假申請：

黃 敬博士

鄧開榮先生，BBS, MH, JP

出席廣東省政協會議

”

3. 交運會一致同意上述成員的請假申請。

### 通過會議紀錄

二零二四年十一月七日會議紀錄

(會議紀錄 TT 6/2024)

4. 成員一致通過上述會議紀錄。

## 提問

陳壇丹先生提問：有關「沙田穗禾苑至火炭路底行人徑行人通道系統」的進展

(文件 TT 1/2025)

5. 主席詢問成員有沒有補充提問。

6. 成員的意見如下：

- (a) 表示「沙田穗禾苑至火炭路底行人徑行人通道系統」項目（「系統項目」）由提出起至今已逾 16 年。路政署在二零二三年二月向沙田區議會（區議會）提出初步設計方案後，至今設計方案仍未落實。相比沙田區內另一個上坡地區行人通道項目「富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統」的進度，「系統項目」仍處於初步設計階段；
- (b) 希望路政署正視火炭居民對「系統項目」的殷切需求。隨着駿洋邨和星凱·堤岸的住戶入伙、保良局蕭漢森小學遷入、未來將興建多一處公營房屋，火炭一帶的人口已經並將持續增長，可見該處的交通需求會日益增加。「系統項目」不但能方便居民出行，還能紓緩火炭區的交通壓力；
- (c) 知悉路政署正就「系統項目」的前期斜坡鞏固工程方案與土力工程處商討。成員希望本屆區議會任期內可看到研究結果，更理想的是於今年內將相關研究報告提交到區議會傳閱，讓「系統項目」得以盡快推展至下一階段，隨後與房屋署、安望置業有限公司、香港鐵路有限公司（港鐵公司）等不同業權擁有人和持份者商討，以就具體走線達成共識並按《道路（工程、使用及補償）條例》（第 370 章）進行刊憲，及後將「系統項目」提交至立法會申請撥款；以及
- (d) 表示明白政府需要謹慎理財，但火炭區以至整個沙田區的居民對「系統項目」有殷切需求，此乃關乎民生。成員期

望路政署急市民所急，與沙田區議員共同推展「系統項目」。

7. 成員的建議及詢問如下：

- (a) 欲了解路政署書面回覆所指的優化方案內容包括什麼，是否與「羅馬廣場」設計有關，以及署方會否就此徵詢相關持份者的意見；
- (b) 就徵收土地的進度，成員欲了解相關機構及業權持有人有否就方案提出反對意見或收地條件；以及
- (c) 表示有使用拐杖的居民反映無法通過樓梯前往足球場做運動。成員欲了解可否先興建由巴士站通往足球場的路段，以緩解部分居民需要，及後再進行其他徵收土地的程序及後續工程。

8. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 由於路政署工程團隊今日有要事未能出席會議，部份項目細節未能即場回應。他將於會後把成員的意見轉達予相關同事，並讓他們向成員直接解釋相關情況；
- (b) 有關收回土地事宜，路政署工程團隊目前正聯繫房屋署、安望置業有限公司及沙田地政處研究收回土地的情況，並進行實地視察。如有更新，相關同事會適時告知成員；以及
- (c) 有關「分拆興建」的建議，由於「系統項目」需要完成整個推展工務工程所需的既定程序，才能將整個項目向立法會財務委員會申請撥款，因此現時未能落實分階段施工。此外，項目需要先完成初步設計、刊憲程序、詳細設計和徵收土地(如適用)後，才能決定是否可以分階段啟動「系統項目」。

[會後備註：路政署於會後就優化方案提供的補充已載於文件 TT 1/2025 補充資料內。]

9. 主席宣布結束是項議程。

莫熹雯小姐提問：有關運輸署監察區內公共交通事務事宜  
(文件 TT 2/2025)

10. 主席詢問成員有沒有補充提問。

11. 成員的意見及建議如下：

- (a) 理解車長會有突發情況導致缺勤，但認為在開車前一晚或前一星期應有候命的後備車長，希望運輸署將此建議轉達巴士公司；
- (b) 希望運輸署檢視載客量較高的路線如九巴第 82X 號線，增加班次以減少巴士客滿的情況；
- (c) 表示過去數年，沙田區巴士減班的情況普遍，例如九巴第 81K、280X、286X 號線。此外，成員於去年九月觀察所得，城巴第 798 號線及九巴第 88X、81、285 和 285A 號線有出現脫班，可見運輸署在監察巴士服務的工作上仍有大量改善空間；
- (d) 反映巴士公司只有在個別較繁忙的巴士總站(例如駿洋邨巴士總站)安排職員協助乘客上落車，但在非繁忙的巴士總站和中途站，則未見有安排人手協助；
- (e) 反映部分巴士站的設施管理未為完善，例如未有維修故障顯示屏，以及手機應用程式的到站時間嚴重誤差，影響乘客出行；
- (f) 建議巴士公司在不同時段不定期調派更多人手在巴士站維持秩序，亦可考慮引入外地勞工，以紓緩目前人手不足的問題；

- (g) 表示頌安邨每天早上都有數十人等候九巴第 87K 號線前往港鐵大學站，高峰時段甚至超過 100 人候車，認為情況難以接受；以及
- (h) 表示已多次反映，希望九巴第 87K 號線在早上繁忙時段開出的特別班次途經頌安邨。現行不駛經頌安邨的安排無法滿足原有路線乘客的需求，對錦英苑、富寶花園、利安邨一帶的居民及在頌安邨上學的學生而言，十分不便。成員指出乘坐第 87K 號線前往頌安邨上學的學生需在曾璧山(崇蘭)中學對面的巴士站下車，再步行五至六分鐘才可抵達頌安商場，認為有關安排欠佳。

12. 成員的詢問如下：

- (a) 認為城巴第 798 號線脫班並非單一事件，只靠一次性監察不足以應對實際運作上的問題，成員查詢有沒有具體的監察措施；
- (b) 表示同樣收到市民投訴城巴第 798 號線脫班，並欲探討事發原因是否與城巴有限公司(城巴公司)將人力和資源側重於第 B8 號線有關。最近周末期間，在蓮塘口岸有大量等候第 B7、B8 等號線的乘客，有關巴士路線在滿載後隨即開出下一班次，質疑有關情況會否導致其他巴士路線人手不足；
- (c) 表示多次有居民反映在愉翠苑巴士總站開出的第 982X 號線有脫班情況。即使實時到站資訊系統顯示有預定班次，但現場並沒有巴士開出。同類情況亦發生在第 182 號線，可見城巴公司在營運過海巴士路線的班次上安排不周，故關注運輸署會如何監管巴士公司；
- (d) 指出於二零二一至二零二四年間，沙田區巴士路線削減的班次多達 202 班，但增加的班次僅有 58 班，當中大部分只是在繁忙時段多開出一至兩班。成員查詢削減掉的巴士資源被調配至甚麼地方；

- (e) 欲了解運輸署會否主動監督、定期抽查和調查各條巴士路線的運作情況；
- (f) 提出在手機應用程式上，城巴第 798 和 B8 號線的到站時間混亂，系統顯示的時間反覆，欲了解運輸署是否已得悉有關問題及會否作出改善；
- (g) 表示多年來已經多次向運輸署反映，沙角邨雲雀樓外的損毀小巴站牌仍未重新設置，然而運輸署只答覆會提醒小巴營辦商跟進，數年來毫無進展。成員詢問運輸署能否加強監察或採取具阻嚇性的措施；
- (h) 就新界專線小巴第 403 號線未有擺放站牌一事，成員指出欠缺站牌指示或導致混亂，使排隊候車者爭拗。成員詢問運輸署會否多加留意小巴站牌有否妥善擺放，尤其於颱風過後。另一方面，成員建議運輸署加強跟進和聯繫小巴營辦商，要求他們巡視各分站候車位置，確保乘客清楚辨識上落車地點；以及
- (i) 雲雀樓外的小巴站牌於二零一八年颱風「山竹」過後消失，成員查詢該站牌於何時重新設置，以及當運輸署向小巴營辦商提出跟進要求後，他們的平均回應時間為何。

13. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署理解市民對巴士脫班的關注。巴士脫班的原因眾多，包括一些巴士公司可以控制的因素，例如車長人手不足、車輛不足或突發機件故障；亦有若干較難控制的因素，例如突發天氣、交通擠塞或突發事故。針對這些問題，運輸署會定期審核巴士公司提交的營運資料和數據，安排進行實地調查，同時分析市民對巴士脫班的投訴和建議，從而監察巴士服務的水平；
- (b) 關於城巴第 798 號線的脫班情況，運輸署在收到成員的提問後，立即與城巴公司了解情況。根據城巴公司的調查結



果，該巴士路線近期的脫班情況是因車長臨時缺勤所致。運輸署已經訓示巴士公司，責成他們必須按照巴士服務詳情表的時間提供服務，如遇上突發情況，應安排後備車長和靈活調動車務，以確保服務的穩定性；

- (c) 運輸署於二零二四年十二月上旬，在將軍澳隧道巴士轉乘站進行實地調查，當時第 798 號線在上午及下午繁忙時段的班次符合服務詳情表的規定，未有出現脫班情況。運輸署會繼續密切監察巴士公司的服務，並作出相應跟進；
- (d) 目前小巴營辦商已在沙角邨雲雀樓重置專線小巴第 403 號線的分站站牌。運輸署會定期安排實地視察，檢查沿途小巴士牌是否妥善擺放在路上，尤其是在颱風過後，運輸署會提醒小巴營辦商留意其站牌或總站設施是否完好，如發現站牌被吹倒或損毀，營辦商應及時重置或維修；
- (e) 就成員表示九巴第 87K 號線於早上繁忙時段在頌安邨有大約 100 人候車，運輸署表示需要進一步了解這 100 人的實際候車時間。一輛雙層巴士可載 100 名以上的乘客，假如這 100 名乘客在繁忙時段可以約在十分鐘內上車，情況仍然可以接受。無論如何，運輸署備悉成員的意見，將派員到場了解具體情況；以及
- (f) 就成員所指上學時段第 87K 號線沒有途經頌安邨，目前運輸署已在上學日安排第 87P 號線經錦英苑前往頌安邨，以配合學生的上學需求。然而，運輸署會根據乘客需求，與巴士公司檢視是否有空間調整服務。

#### 14. 成員的補充意見如下：

- (a) 就站牌情況，雖然運輸署指有定期派員視察，惟未見成效。多名區議員曾向運輸署反映情況，但此問題多年來仍未解決，令人難以接受；

- (b) 期望運輸署更認真履行監管職責，包括規管小巴司機、小巴營辦商、九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)和城巴公司等；以及
- (c) 補充指運輸署所述的九巴第 87P 號線是早上特別班次，只有三班車，最後一班的開出時間為早上七時四十分。然而，部分幼稚園的上學時間是早上八時半，可是第 87K 號線在早上九時前都沒有途經頌安邨的班次。以上安排除了不便幼稚園學童上學外，對於出門飲茶或買菜的長者也同樣不便，希望運輸署能考慮如何填補不足。

15. 成員的補充詢問如下：

- (a) 再次邀請運輸署回答專線小巴第 403 號線在沙角邨雲雀樓分站站牌的重置日期，如手頭上沒有相關資料，可在會後回覆；
- (b) 再次邀請運輸署回應巴士手機應用程式到站時間不準確的問題；以及
- (c) 邀請城巴公司回應。

16. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署備悉成員有關小巴站牌的意見，並會持續監察相關的站頭設施及小巴站牌的情況。如成員或市民發現小巴線沿途站牌有損毀的情況，歡迎聯絡運輸署，署方會與相關小巴營辦商跟進；
- (b) 就成員提問小巴站牌具體安裝日期，運輸署會在會後補充相關資料；

[會後備註：運輸署會後提供的小巴站牌安裝日期和相關補充已載於文件 TT 2/2025 補充資料內。]

- (c) 有關巴士公司手機應用程式到站時間不準確的情況，一般而言，巴士公司的電腦系統會預設經編訂的開車時間，當巴士離開總站後，應用程式的到站時間會根據實時交通情況進行更新。就個別路線偶爾出現時間不準確的情況，運輸署會將相關問題轉達巴士公司，並要求他們檢查和改進應用程式準確性。同時，運輸署也會建議各巴士公司進一步維護和優化系統，確保市民能夠獲得準確的到站資訊；
- (d) 有關早上七時四十分至九時正期間未途經頌安邨的巴士服務(九巴第 87K 或 87P 號線)，運輸署會派員到現場視察，了解實際客量與需求情況，再與巴士公司商討服務調整的安排；
- (e) 有關巴士脫班問題，影響巴士服務的因素眾多，例如車長缺勤、車輛機件故障、道路交通情況等。運輸署有恆常機制監察巴士公司的脫班率，如在可控情況下脫班率高於標準界線，運輸署會採取一系列措施，包括向巴士公司發出提示信或勸告信，並在情況嚴重時發出警告信。因脫班情況所發出的信件會在處理專營權時納入考慮；以及
- (f) 運輸署每天與巴士公司的地勤/安排車務的人員保持緊密溝通。如運輸署得悉將出現人手、車輛調配等方面的問題，會即時敦促巴士公司作出改善和資源調配，以減少對乘客的影響。

17. 城巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 明白前往將軍澳的第 798 號線對沙田區居民十分重要。就成員提到兩個出現脫班的日子，城巴公司經內部調查後，確認在二零二四年十一月二十一日早上，有兩班車的開車時間出現調動，而該情況是由於車長臨時缺勤而造成。此外，當日另一班車亦因將軍澳的交通情況而導致延誤數分鐘才開出。至於二零二四年十一月二十七日早上，同樣因為車長臨時缺勤而需要調動開車時間。城巴公司會繼續密切監察第 798 號線的班次水平、車長服務表現及候車情況，作出適當安排和盡量避免未來再發生類似情況；

- (b) 城巴公司重視沙田區居民，沒有將沙田區日常巴士路線的資源抽調至營運口岸路線。有見第 B8 號線深受沙田、大埔區居民熱烈歡迎，城巴公司已不斷新增額外巴士資源服務路線，而新增的班次大多數在非繁忙時間開出，亦並非以原有資源抽調至營運口岸路線；以及
- (c) 當巴士在總站開出後，應用程式會根據實時交通情況更新到站時間。如成員就個別路線發現有時間不準確的情況，歡迎成員向城巴公司反映事發日期和時間，城巴公司會再檢視應用程式是否需要改進。

18. 主席宣布結束是項議程。

莫錦貴先生提問：有關大學站月台空隙過闊而產生的安全隱患事宜  
(文件 TT 3/2025)

19. 成員的詢問如下：

- (a) 欲了解月台與列車之間空隙的具體標準為何，以及大學站在安裝自動月台閘門後是否有發生過乘客跌落月台與列車之間空隙的事故；
- (b) 成員表示現時大學站部分月台鋪設了黃色防滑凸膠條，部分則鋪設黃色警示線，詢問為何同時使用這兩措施，以及當中有什麼考慮；
- (c) 指出二零一零年進行的月台伸縮踏板研究是建基於當時使用的舊信號系統。成員欲了解鑑於二零二零年東鐵線更換新的信號系統後，會否提升兼容月台伸縮踏板的可能性；
- (d) 表示大學站和羅湖站的月台結構相比旺角東站簡單，建於地面，而且上方沒有建築物，認為有條件進行月台「拉直」工程，欲了解港鐵公司會否考慮進行「拉直」工程，以及技術上是否可行；

- (e) 詢問港鐵公司能否針對大學站和羅湖站特大空隙的車卡進行特別提醒，以提示特殊人羣，例如長者、弱視、輪椅使用者或使用步行輔助器的人士，避免使用這些車卡；
- (f) 詢問港鐵公司是否可以利用人工智能技術，令列車在駛入這三個月台空隙較闊的車站時減慢速度，以及適當延遲開車門和延長開着門的時間。成員理解港鐵公司目前已經做了很多提醒措施，但在繁忙時段乘客比較匆忙，心急時僅靠提醒略為不足；
- (g) 表示大學站比較多出現信號系統故障的情況。成員詢問是否幕門與信號系統配合不足所致；
- (h) 表示近月沙田有兩宗與月台相關的事故，希望港鐵公司可向成員講解事故成因及曾採取的防範措施。事故分別是上週(二零二五年一月六日)大學站一名乘客不幸墮軌，以及二零二四年十二月二十五日沙田站列車兩側車門同時打開。有關事故使市民擔憂。欲了解港鐵公司未來會採取哪些具體措施防止類似事件再次發生；以及
- (i) 查詢大學站幕門的安裝時間表。

20. 成員的意見如下：

- (a) 表示現時經加闊的黃色膠條與月台之間仍然存在較大的空隙，認為此措施未為十分有效；
- (b) 表示大學站兩邊月台下方的安全燈光存在差異，往羅湖方向月台下方有裝設光管照明，但往金鐘方向的月台下方卻沒有；
- (c) 表示港鐵公司在提醒乘客安全方面已經做了不少工作，但未見有長遠計劃從根本上解決月台與列車之間空隙的問題；

- (d) 表示即使東鐵線信號系統升級、列車車卡縮短、調整部分站點的車卡停泊位置，但仍未能實質地解決羅湖站、大學站和旺角東站的月台空隙問題；以及
- (e) 東鐵線車卡數量減少後，繁忙時間在月台上輪候上車的乘客更多，建議港鐵公司留意大學站安裝幕門和信號系統協調的情況，並嚴謹檢視幕門安裝的品質。

21. 港鐵公司代表的回應綜合如下：

- (a) 關於月台空隙的問題，列車在進入和離開月台時，會受到地理環境、風速及行車速度等因素影響，導致列車車身可能出現輕微擺動。因此，在設計和建造月台時，月台與列車之間必須保持一定的安全距離，以避免列車與月台發生碰撞；
- (b) 東鐵線是香港歷史最悠久的鐵路線，因地理原因有三個車站建造時月台是呈弧形，包括羅湖站、旺角東站和大學站。這些月台在停車後，部分位置的空隙較大。針對大學站的情況，港鐵公司一直以來採取多項措施提醒乘客在上落列車時要小心空隙；
- (c) 自從東鐵線過海段通車後，港鐵公司採用了車身較寬的列車型號，以減少月台與車門之間的空隙。另外由於列車由原來的十二卡縮短為九卡，港鐵公司已重新規劃列車到站時的停車位置，盡量將停車點調整到月台較直的部分，進一步減低空隙問題；
- (d) 港鐵公司也在月台邊緣採取了多項安全措施，包括加裝黃色膠條，以縮窄月台與車廂空隙。另外在月台下方安裝藍燈，提醒乘客注意與月台邊的距離。自二零二三年年中，港鐵公司已開始分階段安裝自動月台閘門，是次工程並無改變月台弧度或空隙，但能作為一項附加設施，能進一步提升乘客安全；

- (e) 在自動月台閘門使用前和使用後，月台設施和裝置皆符合安全要求。在大學站兩個月台共有 46 個個別位置被釐定為空隙間距較闊。於二零二四年年底，港鐵公司邀請沙田區議員前往大學站參觀時，亦介紹了額外的安全措施，例如在月台邊緣安裝 LED 燈帶鋼板、在閘門內外貼上醒目的黃色「小心空隙」提示貼紙，以及在車廂內向閘門方向的地腳線加貼黃黑間條的警示標記。在個別車門位置也增設廣播和進一步加闊月台邊緣的黃色膠條，以進一步提醒乘客；
- (f) 關於進一步縮窄月台空隙的其他措施，港鐵公司早在多年前曾進行相關測試，包括使用自動月台伸縮踏板，但當時在可靠性與可用性未如理想。港鐵公司去年(二零二四年)有在羅湖站繼續進行相關測試。話雖如此，由於東鐵線每日的乘客量高達 80 多萬人次，港鐵公司需確保新措施經過反覆測試，可以與現有系統兼容，並需收集各項數據，通過測試後才會提交相關部門審批並驗收。凡任何可以改善乘客體驗的措施，港鐵公司都持開放態度；
- (g) 關於成員提出月台「拉直」的建議，港鐵公司表示需顧及東鐵線整體走線及月台的現有建設，這是一項長遠規劃，短期內難以實現。至於在未來應用新科技改善月台空隙和提示乘客，港鐵公司會將成員的建議帶回團隊研究；
- (h) 關於大學站月台閘門是否與信號系統兼容，港鐵公司重申所有設施皆通過反覆測試方會投入使用；
- (i) 關於早前乘客墮軌的意外，港鐵公司相信隨着自動月台閘門啟用，能有效將乘客與路軌分隔；以及
- (j) 二零二四年十二月二十五日在沙田站發生的事故，是有關當日清晨時分一列列車由沙田站一號月台開出前往羅湖或落馬洲方向的首班列車。車長按既定程序作服務前各項檢查及測試，包括先後開啟並關閉兩側車門，確保列車運作正常。完成該程序後，車長按時準備開出該列車，開啟了月台方向的車門讓乘客登上列車時，未有察覺另一側車

門在檢查後未有關上。按照既定安全設計，列車是不可以移動的，即列車仍然處於靜止狀態。車長發現後迅速關閉另一側車門，而月台職員亦有即時通知車長。為審慎起見，港鐵公司安排列車上約 100 名乘客轉乘下班列車繼續行程，並把涉事列車按既定程序進行相關安全檢查。事件中並無乘客受傷，港鐵公司當日已向媒體及公眾發出聲明，表示關注事件，並向受影響乘客致歉。港鐵公司的初步調查顯示，列車運作正常，事件發生涉及人為因素，涉事車長已被暫時調離駕駛職務，並協助調查。港鐵公司已提醒所有職員避免類似事件再次發生，並按機制通報相關政府部門。

22. 成員的補充詢問及意見如下：

- (a) 追問究竟月台與列車之間的空隙多大才算是安全，以及基於港鐵公司提到的三個條件：速度、風力及月台位置，詢問如果列車進站時放慢速度，是否可以縮窄空隙；
- (b) 表示港鐵公司回應指大學站是歷史較久的車站而未能處理是不合理；
- (c) 認為安裝月台閘門後可能更加危險。當空隙依然存在，但幕門令乘客視線受阻，無法看清空隙大小，反而增加風險；
- (d) 成員表示如果空隙無法解決，應該設法縮窄，或者採取其他補救措施，不應因車站老化而認為不值得修復；以及
- (e) 表示港鐵公司並未從技術層面解釋「拉直」月台的可行性。

23. 港鐵公司代表的回應綜合如下：

- (a) 關於月台空隙的問題，不同車站因多種因素而導致空隙的大小有所不同，並沒有統一或固定的標準尺寸；
- (b) 港鐵公司強調乘客在上下車時，必須自行留意自身安全。港鐵公司一直以來採取多種措施提醒乘客注意月台空隙，



包括月台廣播、月台上的燈板、日常的宣傳教育、車廂內的提醒廣播等，希望乘客上落車時注意安全；以及

- (c) 由於東鐵線部分月台設計受制於歷史和地理條件，如果進行大規模結構改動，例如將月台「拉直」，港鐵公司必須充分考慮車站實際情況，包括乘客安全、行車穩定性，以及工程對日常營運時間的影響，並全盤考慮車站的位置及鐵路走線等。

24. 主席宣布結束是項議程。

劉德榮先生提問：有關來往火炭及馬鞍山的公共交通事宜  
(文件 TT 4/2025)

25. 主席詢問成員有沒有補充提問。

26. 成員的意見及建議如下：

- (a) 感謝運輸署提供相關的統計數據，有助成員更深入了解問題；
- (b) 表示如客量不足，往往會縮減班次。建議運輸署考慮延長新界專線小巴第 811B 號線的路線，甚至覆蓋至烏溪沙，讓更多居民能夠乘搭，從而改善營運狀況；
- (c) 希望運輸署日後主動聯絡或邀請提問人一同參與實地視察，並邀請運輸署會後實地視察第 811B 號線的候車情況；
- (d) 希望運輸署和九巴公司同樣為火炭一帶學生考慮增加上學時間的特別班次；
- (e) 表示根據現場觀察，二零二四年十二月十九日早上七時至七時二十五分左右有出現乘客留後的情況。惟七時半才上車的學生到達馬鞍山時已經遲到。成員建議在農曆新年後運輸署與關注此議題的成員再實地視察，檢視是否有空間調整路線以改善情況；

- (f) 表示九巴公司建議乘客乘坐第 285 號線再轉乘第 40X 或 85K 號線是無法解決問題。成員指出自保良局蕭漢森小學搬遷至港鐵火炭站附近後，駿洋邨、彩禾苑一帶的居民和學生對整體交通需求明顯增加，現時第 285 號線針對區內乘客的運載力不足，更勿論消化前往馬鞍山方向學生的需求。成員期望九巴公司能在今年內提出一個可行方案，為火炭居民提供一條新路綫，特別是在早上繁忙時段，直接前往馬鞍山；
- (g) 建議可考慮在小巴士站安裝攝錄鏡頭，以收集候車人數等數據，更靈活地調配特別班次，並認為有關安排不構成侵犯私隱的問題；
- (h) 表示不理解為何香港無法在車內安裝攝錄鏡頭，或者通過網絡實時追蹤公共交通運作情況；以及
- (i) 認為運輸署應就巴士、小巴脫班情況仿效對港鐵公司的做法，即延誤要罰款，會比發警告信或勸諭信更有效。

27. 成員的詢問如下：

- (a) 欲了解就不同類型的投訴，運輸署會如何跟進；
- (b) 有關濫收車資的問題，成員亦曾被專線小巴第 811 系列號線的司機濫收車資，例如進入已有分段收費路綫，司機不會調整八達通機，亦不會主動提醒乘客。有些長者可能不知道或不留意，結果支付超過應繳車資。如長者使用兩元乘車優惠或市民透過公共交通費用補貼計劃領取補貼，無形中增加公帑支出。成員詢問運輸署是否有進行過突擊檢查打擊濫收車資。如有，相關檢查是多久進行一次；
- (c) 邀請運輸署回應專線小巴第 811B 號綫經常在車輛滿座後，直接經大涌橋路前往馬鞍山，而不經火炭半山的樂景街、駿景園、銀禧花園、御龍山一帶的小巴士站的情況；

- (d) 欲了解因應保良局蕭漢森小學搬遷，運輸署會否檢視上學和放學時段專線小巴第 811B 號線的班次安排；
- (e) 詢問九巴公司預計何時進行新增來往火炭及馬鞍山巴士路線的可行性研究；
- (f) 表示現時在內地或澳門，市民可以透過高德地圖或公交應用程式追蹤巴士目前位置，並取得預計的巴士到達車站時間。換言之，只要車輛有安裝定位系統，運輸署便可以清楚掌握巴士公司或小巴公司的行車情況，包括車輛何時開出、具體車輛資料、行駛路線，以及有否超速等資料。成員詢問運輸署為何不於香港應用上述技術；以及
- (g) 成員引用一宗於二零零九年發生在元朗涉及小巴的致命交通事故。調查發現，失事小巴是違規「偷步行車」，而最終不獲保險公司賠償。成員向運輸署查詢，如果小巴司機因違反發牌條款而發生交通意外，最終造成的損失由誰承擔。

28. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署將於會後與兩位成員進行實地視察；

[會後備註：就第 26(c)和第 28(a)段，運輸署在二零二五年二月十二日上午七時至七時四十五分，與成員於火炭長瀝尾街進行視察。]

- (b) 運輸署收到涉及服務質素、不依從指定路線駕駛、駕駛態度及員工表現等投訴時，會立即與營辦商溝通，通知他們接獲相關投訴，並要求營辦商調查司機是否曾作出相關行為；
- (c) 除此之外，運輸署會安排實地調查。針對特定地點和班次投訴，運輸署會派員到現場觀察班次情況。針對不依從既定路線的投訴，運輸署會派員隨機進行隨車調查，由總站出發乘搭小巴至目的地，觀察司機是否偏離路線。同時，職員會監察司機的駕駛態度及員工的服務表現；

- (d) 有關濫收車資的情況，運輸署會派員作隨車調查，檢查是否存在濫收車資。運輸署代表指現時未有專線小巴第 811B 號線進行隨車調查的日子；
- (e) 有關使用定位技術追蹤小巴位置，現時「香港出行易」應用程式提供小巴及巴士的預計到站時間功能。運輸署備悉成員建議技術可應用至監察超速駕駛或路線偏差，並將反映予運輸署相關組別研究；
- (f) 運輸署表示現時未有元朗小巴事故的具體詳情，因此未能即時作出回應；以及
- (g) 因應保良局蕭漢森小學在本學年搬遷校舍，運輸署已經與相關小巴營辦商協調加強專線小巴第 811 號線的服務，為學生提供更完善的上學和放學交通服務。由二零二五年一月二日起，專線小巴第 811 號線已經在下午二時四十五分開始因應乘客需求加強服務，並在下午三時十五分及三時三十分，安排了特別班次由港鐵火炭站開往穗禾苑疏導放學時段的學生人流。運輸署也會繼續安排實地調查，了解學生及家長放學的交通需求，並根據實際情況與營辦商進一步調整班次或加強服務。運輸署亦已要求小巴營辦商密切監察上學時段的需求，並根據實際情況加強服務。

29. 成員的補充意見及詢問如下：

- (a) 指出在上午七時三十分，仍未能登上小巴的學生已轉乘其他交通工具，因此候車人數看似減少；
- (b) 表示曾目睹運輸署人員登上小巴後，隨即向司機表明是運輸署人員在進行隨車檢查。有關行為令檢查難以反映司機真實的日常行為；
- (c) 就濫收車資的問題，成員指在二零二五年一月十二日下午二時零三分，在專線小巴第 811A 號線途經港鐵火炭站時，目睹車上有一位女士和一位長者被濫收車資；

- (d) 追問運輸署和九巴公司何時進行有關為火炭學生開設特別班次的可行性研究；
- (e) 未有按照既定路線行駛的小巴及巴士，是否違反發牌條款。如在既定路線以外的路上發生交通意外，會否導致乘客不獲保險賠償；以及
- (f) 認為透過北斗衛星導航系統或全球定位系統，運輸署可以利用實時數據和大數據分析，掌握行車狀況，不需要待接到投訴後才進行調查。成員期望運輸署為此確切回覆會否考慮落實。

30. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 關於隨車調查的問題，運輸署要求隨車檢查以匿名進行。運輸署將於會後與成員進一步了解詳情，並強調這些情況是不能接受；
- (b) 如在非突發情況或並非因應警方指示下而專線小巴未有依照指定路線行駛，有關行為是違反發牌條款。至於發生交通意外後保險公司是否受理賠償是涉及營辦商與保險公司之間的保險條款，運輸署無法進一步回應；
- (c) 有關使用北斗衛星導航系統或全球定位系統技術的問題，運輸署會與部門相關同事研究，並在檢視後，向成員作出回覆；以及
- (d) 表示將於會後與成員了解專線小巴第 811A 號線於二零二五年一月十二日疑有濫收車資的情況，並會及後與營辦商進行調查。

[會後備註：就第 30(a)段，運輸署表示已責成負責安排實地調查的人員實地調查必須以匿名進行。]

[會後備註：就第 30(c)段，運輸署表示已將成員有關使用導航定位系統的技術問題轉交該部門的相關同事研究。]

[會後備註：就第 30(d)段專線小巴第 811A 號線疑似濫收車資的情況，運輸署與成員了解後得悉有關事件發生於火炭站至穗禾苑一段路段。現時專線小巴第 811A 號線(往華翠園方向)由火炭站至中途站穗禾苑的車費為 \$5.7，而由火炭站至終點站華翠園的車費則為 \$7.1，因此乘客在火炭站登上第 811A 號線時八達通機所顯示的車費為 \$7.1。如乘客的目的地為穗禾苑，可在付款前按八達通機上的分段收費按鈕，或通知司機更改分段收費，方可享有該路分段收費。小巴營辦商已在車廂內張貼通告，提醒乘客有關安排，並已提醒轄下司機如有乘客示意，須協助乘客更改分段收費。]

31. 九巴公司代表表示，對早上設立繁忙時間特別班次由駿洋邨出發前往馬鞍山的建議持開放態度，並正研究相關方案，會與運輸署保持溝通。

32. 主席宣布結束是項議程。

鄧肇峰先生提問：有關進一步推展沙田區街景及行人設施美化工程事宜

(文件 TT 5/2025)

33. 主席詢問成員有沒有補充提問。

34. 成員的意見及建議如下：

- (a) 表示其他地區在興建「人人暢道通行」計劃的升降機或行人通道時會加入壁畫或美化設計，而沙田區居民對區內進行美化工程的反應正面，希望政府相關部門可以繼續實踐；
- (b) 讚揚渠務署早前舉辦的「特色渠蓋設計比賽」有效促進社區參與，加強市民對地區的認同感和歸屬感，亦有助提升市容；以及

- (c) 表示關注過去完成的美化項目，特別是壁畫，有些是由沙田民政事務處資助完成，但時間已久，有些壁畫出現日久失修或曾遭到破壞，例如港鐵沙田站和恆信街橋底的壁畫。沒有適當保護措施的壁畫可能影響了整體城市形象。

35. 成員的詢問如下：

- (a) 詢問路政署、渠務署會否在未來工程項目和現正進行中的「人人暢道通行」計劃，加入關於美化設施的元素；
- (b) 欲了解美化工程的範圍會否擴展至區內一些主要道路，例如獅子山隧道入口或者馬鞍山路等；以及
- (c) 表示完成的項目由路政署接手管理，因此查詢部門是否有計劃進行翻新工作。成員建議趁着特殊時機，例如舉辦沙田節的時候，考慮全面翻新和修復沙田區的現有壁畫。

36. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 有關正在動工的項目可否修改設計，路政署指出工程團隊需要視乎工程的合約條款、施工進度及設計方案，才能判斷可否在工程的後期階段作出改動；
- (b) 就已完工的項目，路政署主要會根據地勢、行人流量、設施的結構狀況及老化程度，行人安全以及施工時對周邊環境影響等因素，作為實施美化工程選址的考慮；
- (c) 有關於快速公路入口進行美化的建議，需要考慮多方面因素，包括駕駛安全、工程可行性及交通影響，才能決定是否適合進行美化工程。路政署已備悉有關意見，作為日後策劃工程時參考之用；以及
- (d) 表示港鐵沙田站、恆信街橋底的壁畫並非由路政署負責維修和保養，故未能直接回應相關情況。

37. 渠務署代表的回應綜合如下：

- (a) 備悉成員建議日後進行工程時考慮加入美化元素；以及
- (b) 目前正為「特色渠蓋設計比賽」中獲獎的沙田區作品選定安裝位置，下一步會進行採購、生產及測試等工作，希望為公眾及遊客提供打卡地點。

38. 成員追問路政署如壁畫破損應查詢哪個部門。

39. 秘書處指將在會後了解有關情況，及後回覆成員查詢。

[會後備註：任何機構或人士(包括政府部門)如欲於路政署轄下結構(例如恆信街的地下通道)進行壁畫創作，需事先得到路政署同意。路政署正與相關申請部門跟進有關壁畫創作事宜。]

40. 主席宣布結束是項議程。

## 資料文件

馬鞍山路近錦駿苑巴士站的運作情況  
(文件 TT 6/2025)

41. 運輸署代表介紹文件內容。

42. 成員的意見和建議如下：

- (a) 表示關注錦駿苑巴士站的服務情況，並指於去年(二零二四年)開學日，曾在早上繁忙時段進行實地視察，發現部分巴士班次脫班問題，包括城巴第 682 號線及九巴第 86K、87D、89D 和 85X 號線等；
- (b) 希望日後可在錦駿苑巴士站增加分站前往機場；



- (c) 希望鄰近錦駿苑 A、B 座的富安花園巴士站可增設前往大學站的巴士路線。雖然錦駿苑巴士站現時有九巴第 287 號線能夠前往大學站，惟班次比較疏落；
- (d) 希望路政署跟進和改善錦駿苑至大水坑村的道路及錦駿苑巴士站附近晚間照明不足的情況，保障居民安全；
- (e) 表示錦駿苑巴士站(往馬鞍山方向，鄰近嵐岸)並未設置垃圾桶，該處經常堆積垃圾，影響環境衛生。成員曾向食物環境衛生署(食環署)查詢，獲回覆指該位置暫未劃歸其管理，並建議成員向路政署或運輸署了解該路段的管理問題。成員藉此希望有關部門能關注該處的衛生情況；
- (f) 感謝運輸署、政府部門(沙田民政事務處、運輸署)，以及巴士公司自錦駿苑巴士站啟用以來進行的協調工作，使巴士站得以在二零二四年六月十六日啟用。在啟用後，同年七月十一日的交運會會議曾討論有關巴士站安排的提問，當時運輸署回覆指為減少混亂，會優先安排全日行駛的巴士路線，待乘客出行模式穩定後再檢視。而今天運輸署主動提供的資料文件正反映署方有落實行動，並在二零二四年十月和十二月進行兩次檢視，確認巴士站有空間增加部分巴士或小巴服務。成員表示這種積極回應在過往區議會中較為罕見，並且能達致良好效果；
- (g) 表示仍有大約十條巴士或小巴路線沒有途徑錦駿苑巴士站，其中大部分是特快路線，並指出其中有些路線是比較高需求，包括前往大埔的九巴第 274P 號線和專線小巴線、前往將軍澳日出康城的巴士線、前往香港島的特快路線，以及前往西貢的九巴第 299X 號線。成員希望運輸署可以告知未來在錦駿苑巴士站增設中途站的方向及具體時間表；
- (h) 表示沙田北的居民反映不少巴士路線繞經錦駿苑，增加乘客行車時間，平均令行程增加五至十分鐘。然而，目前部分路線在錦駿苑的上客量不高，未必符合大多數乘客需求；以及

- (i) 建議運輸署進行相關諮詢時，平衡不同持份者意見。在進行路線改動時，應全盤考慮馬鞍山乃至沙田區的巴士路線規劃，例如增加站點後是否有資源加密班次，而不是單純把所有路線都繞經錦駿苑。

43. 成員的提問如下：

- (a) 表示錦駿苑巴士站旁邊的行人路被單車徑分隔，導致錦駿苑 C、D 座的住戶需要橫跨兩次單車徑才能到達巴士站，對居民出行造成不便。部分居民為求方便，直接在單車徑上步行，帶來安全隱患。二零二四年六月成員去信運輸署建議對調單車徑與行人路的位置，當時運輸署書面回覆表示暫時沒有必要進行相關改善工程。惟近期成員再次收到居民反映設計不便，欲了解運輸署會否重新考慮建議；以及
- (b) 詢問為何九巴第 299X 號線未能途經錦駿苑巴士站。成員表示去年曾向運輸署查詢，得悉往返路線中，只有其中一個方向可以安排巴士停站，因此第 299X 號線未能途經該巴士站。然而，成員翻閱第 299X 號線的路線圖後，認為該巴士線理應可以在來回方向停站，故希望運輸署重新考慮第 299X 號線途經錦駿苑巴士站的建議。

44. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 目前錦駿苑北行巴士站周邊仍屬於房屋署的管理範圍，將於會後將相關意見反映給房屋署，請他們加強該區域的清潔工作；

[會後備註：就第 42(e) 和第 44(a) 段，沙田民政事務處、房屋署及食環署於二零二五年一月二十五日舉行會議，討論錦駿苑北行巴士站周邊的清潔工作。房屋署計劃於二零二五年三月上旬將該處移交予相關部門管理。在此期間，房屋署會派員加強清潔該地段，而食環署亦會加強執法。]

- (b) 關於在錦駿苑新增專營巴士中途站的安排，正如文件中提及，現時安排的方向是在相關專營巴士路線不需改道的情況下，逐步在錦駿苑增設中途站。有別於去年中初次啟用時的情況，現時已有一定數目的路線在錦駿苑設置中途站，前述逐步增設的安排是避免同一時間在錦駿苑增設多條路線的中途站，可能對附近的交通情況造成負面影響。正如文件中提及，現時在錦駿苑設立中途站的公共運輸服務均不需改變行駛路線，因此，停靠錦駿苑的中途站對行車時間的影響應該不大；
- (c) 至於九巴第 299X 號線往沙田方向的走線的確未能在不改道的情況下停靠錦駿苑巴士站。基於道路設計，該路線離開馬鞍山繞道後，因道路標記及中央分隔欄的設置，行走該路線的巴士是不能駛入錦駿苑巴士站的停車灣。若要停靠，便需改道繞經西沙路、馬鞍山路或恆康街等，將會大幅增加行車時間，因此運輸署現階段不考慮在錦駿苑增設九巴第 299X 號線的中途站。如只安排前往西貢方向的第 299X 號線停靠錦駿苑，而往沙田方向則不設停站，會令在錦駿苑乘搭該路線往西貢方向的乘客，未能同時乘搭該路線返回錦駿苑，對乘客造成混亂和不便；
- (d) 至於其他路線，運輸署備悉成員提及的建議路線，並會根據實際情況進行持續檢視，並在有進一步安排時通知議會；
- (e) 就單車徑與行人路對調的建議，運輸署表示曾到現場視察交通情況，視察結果顯示該處行人過路處和單車徑運作正常。運輸署認為現時該處已設有過路處幫助行人橫過單車徑，設計仍屬合適；以及
- (f) 隨着將來巴士線和客流量或會進一步上升，運輸署會繼續留意有關情況，適時評估該處行人流量及單車徑的使用情況。

45. 路政署代表表示將於會後把照明問題的意見轉達路燈部同事，以期了解現場燈光情況後再回覆成員。

[會後備註：就第 42(d)和第 45 段，路政署已回應相關議員的關注，並表示路政署計劃透過優化措施提升有關路段的照明效果，包括在個別位置加裝燈具及安排將路燈燈具更換為 LED 燈具。]

### 運輸署進度報告

(文件 TT 7/2025)

46. 成員的建議及詢問如下：

- (a) 建議香港警務處交通部能夠在富健街近隆亨邨慧心樓就超速駕駛加強執法行動，以配合運輸署在富健街近慧心樓及善心樓新增的兩個道路標誌；
- (b) 表示支持九巴第 82K 號線更改總站至圓洲角的安排，同時建議運輸署考慮往美田方向重新加入停靠美林巴士總站。現時美林邨居民回程時需在美輝街下車，步行一段時間才能回到美林邨，對於部分長者或行動不便的居民造成困難；以及
- (c) 表示田心救護站對出顯徑街安全島存在安全隱患。運輸署曾表示研究將該處的安全島中島面積縮小，以減低車長 12.8 米的大型巴士在轉彎時發生意外的風險，但工程至今未被列入工程報告表，欲向路政署及運輸署了解進度，減低安全隱患。

47. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署備悉成員早前反映希望九巴第 82K 號線途經美林巴士總站的意見。由於調整巴士路線至美林邨巴士總站會增加第 82K 號線行車距離及行車時間，有關建議會影響現有乘客及服務水平。運輸署會繼續與巴士公司，密切留意乘客需求，適時研究調整服務的可行性；以及

- (b) 表示會將成員就調整行人安全島的問題轉交相關同事跟進，並於會後回覆成員。

[會後備註：就第 46(c)和第 47(b)段，待學校農曆新年假期完結並附近交通回復正常後，運輸署會在二月中旬於繁忙時間到現場進行人流調查及觀察安全島的使用情況，以進一步檢視安全島的安排。]

48. 香港警務處代表表示備悉成員有關加強執法行動的意見，會實地了解情況。

[會後備註：警方表示已實地視察富健街慧心樓外交通情況。新界南總區交通部及沙田警區人員將會加強巡邏及執法。]

49. 成員備悉上述文件。

#### 路政署工程進度報告

(文件 TT 8/2025)

50. 成員備悉上述文件。

#### 沙田、大圍及馬鞍山交通違例檢控數字

(文件 TT 9/2025)

51. 成員備悉上述文件。

#### 港鐵車務及工程進度報告

(文件 TT 10/2025)

52. 成員備悉上述文件。

#### 下次會議日期及時間

53. 主席宣布下次會議定於二零二五年三月四日(星期二)下午二時三十分舉行。

54. 會議在下午四時三十一分結束。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/15/45

二零二五年二月