



沙田區議會
交通運輸委員會

陳壇丹先生提問

有關火炭主要道路的交通管理及交通設施規劃事宜

“火炭區的土地用途正經歷重大轉變，由昔日以工業用地為主，轉而逐步加入更多住宅土地，使區內居住人口大幅增長。然而，區內的核心道路網絡(如火炭路、山尾街、坳背灣街及桂地街等)的交通承載力似乎未能配合區內整體發展步伐。

火炭區的交通問題癥結在於車輛頻繁上落客貨、違例泊車、行車道和行人路設計狹窄，加上缺乏完善的行人過路設施，導致上下班繁忙時間經常出現嚴重交通擠塞，居民往往被迫走出馬路，亦有貨車、私家車及巴士「爭路」的情況。

為確保火炭的交通配套能追上房屋發展的步伐，保障居民的出行安全、便利，並推動綠色社區發展，現向運輸署、路政署、香港警務處(警務處)等相關部門提出以下問題：

- (a) 針對火炭區內經常出現擠塞的交通樽頸位置，運輸署是否掌握相關路口的最新行車量/容車量比率？運輸署有否推算日後穗輝工廠大廈重建項目落成後對區內道路網造成的額外負荷？請提供以下數據：

主要路段/ 路口名稱	目前繁忙時間 平均行車量/ 容車量比率	重建項目落成 後推算繁忙時 間平均行車量 /容車量比率	過去五年道路 主要改善工程 或措施
火炭路與 山尾街交界			
山尾街與 穗禾路交界			
桂地街			
坳背灣街(港鐵 火炭站一帶)			
樂景街			

- (b) 火炭有多個公共運輸交匯處，但車流量及乘客數量各異。火炭(坳背灣街)公共運輸交匯處只有一條巴士線及一條小巴線服務，而火炭(山尾街)公共運輸交匯處在下午繁忙時段卻有大量乘客因候車空間不足而被迫在行車道排隊。運輸署會否檢視上述兩個公共運輸交匯處的使用量、重新分配該兩個交匯處設置的巴士路線，以及優化其行人路與行車道安排？
- (c) 火炭工業區一帶的行人路極為狹窄，運輸署會否全面檢視火炭區的行人過路設施，尤其是擴闊坳背灣街行人路？
- (d) 現時有何跨部門協作機制解決大型貨車違泊及上落貨阻街問題？警方有否計劃將沙田區(尤其是火炭)的交通黑點納入「自動交通執法系統」試驗計劃，以加強阻嚇力？
- (e) 運輸署會否將港鐵火炭站附近現有單車徑網絡延伸至桂地街甚至駿洋邨？如否，運輸署會否藉活化火炭明渠工程的契機，建議沿活化後的明渠兩岸一併興建單車徑網絡，以完善區內綠色交通接駁，鼓勵市民以單車代步前往港鐵站？”

運輸署、房屋署及路政署的綜合回覆

提問(a)

運輸署並沒有備存相關路段/路口於繁忙時間的行車量/容車量比率數據。儘管如此，運輸署持續密切監察區內交通情況，並因應實際交通狀況調整交通管理措施。過去五年，運輸署、路政署及有關項目負責人在相關路段/路口實施以下主要交通改善措施：

1. 延長火炭路(南行)近峯達工業大廈現有停車灣；
2. 擴闊介乎長瀝尾街與山尾街的一段穗禾路(北行)行車道；
3. 於桂地街近山尾街增設行人過路處；
4. 於桂地街近長瀝尾街增設電單車泊位；及
5. 將坳背灣街與禾香街路口由優先通行路口改為交通燈控制路口。

房屋署已委聘交通顧問就穗輝工廠大廈重建項目進行了交通影響評估，從而推算出該項目於居民入伙三年後(即二零三四年)相關路口的剩餘容車量¹和設計流量/容車量比率²，相關數據表列如下：

主要路段/ 路口	路口類別	評估指標	2034年繁忙時間	
			早上	晚上
火炭路、麵房街 與山尾街交界	交通燈號 控制路口	剩餘容車量	15% ³	32%
山尾街與 穗禾路交界	優先通行 路口	設計流量/ 容車量比率	0.92	0.89

¹ 交通燈號控制路口的交通情況是以其剩餘容車量顯示，正數表示該路口仍可容納更多車輛；負數則表示已超出該路口的負荷，以致出現車龍，令行車時間延長。

² 優先通行路口的交通情況是以設計流量/容車量比率顯示，當比率等於或低於 1.0 時，表示交通流量未超出設計容量；當比率高於 1.0 時，則表示優先通行路口超出負荷，以致出現車龍，令行車時間延長。

³ 有關剩餘容車量是實施路口改善工程後推算。

桂地街	有關路段/路口屬交通影響評估範圍以外。
坳背灣街(近火炭站一帶)	
樂景街	

根據交通影響評估報告，房屋署會在火炭路、麵房街與山尾街交界的路口進行改善工程，相信有助改善該項目附近道路網絡的交通。

運輸署的回覆

提問(b)

就火炭(山尾街)公共運輸交匯處乘客候車事宜，運輸署已派員於該交匯處進行實地視察，並留意到下午繁忙時段九巴第 81K 及 263B 號線的候車乘客較多。就此，運輸署已要求九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)作出跟進，九巴公司亦表示會增設排隊線及指示牌，以指示乘客正確的排隊方向，優化乘客在該處的候車秩序及提升候車安全。

運輸署會繼續密切留意火炭區內的人口發展及乘客的需求變化，檢視區內的公共運輸網絡，適時與相關公共運輸營辦商商討調整公共運輸交匯處內的專營巴士及專線小巴路線，以配合乘客需求。

提問(c)

目前，火炭工業區的主要行人路，包括火炭路、坳背灣街及山尾街，其行人路淨闊度維持在 2 米或以上，並非極為狹窄。

就有關擴闊坳背灣街行人路的建議，運輸署會安排進行實地調查，以掌握現時坳背灣街行人流量，從而檢視有關行人路能否有效疏導人流。

提問(d)

就有關貨車於火炭工業區的道路違例停泊，運輸署一直與警務處聯繫，並已促請警務處加強執法。

除打擊違例停泊，政府亦一直積極推展一系列短期及中長期措施，在情況許可下適量增加火炭區內商用泊車位供應。

當中在興建中的火炭松頭下路與桂地街交界的工業用地發展項目，將會設置公眾停車場，提供約 100 個商用車輛公眾泊車位。政府亦會繼續與相關部門聯繫，按照「一地多用」的原則在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目中加設公眾泊車位。

另外，運輸署擬議在坳背灣街近火炭站一帶增設停車灣及五個貨車咪錶泊車位⁴，以配合附近上落客貨及短期泊車的需求。

警務處的回覆

提問(d)

警方會視乎現場交通狀況採取合適的交通管理措施，包括加強巡邏、管制汽車流量、疏導車輛及檢控違例停泊在周邊的車輛以確保交通暢順。

運輸署的回覆

提問(e)

現時，區內的單車徑網絡已延伸至火炭路近旭禾苑。由於火炭路兩旁的土地大多已被發展，現時並未有空間延長現有單車徑至桂地街或駿洋邨。然而，若果相關部門有意透過火炭明渠活化項目加設單

⁴ 有關數量為初步估算，可能會因應個別位置的地理或技術上的限制及當區持分者的意見而有所調整。

車徑，運輸署樂意從交通層面提供意見。

渠務署的回覆

提問(e)

渠務署「活化火炭明渠」工程計劃的主要目的，旨在提升現有明渠的生態價值、促進綠化和推動近水活動，改善社區環境，以構建宜居城市。本工程計劃並不包括單車徑網絡的規劃與建造。

沙田區議會秘書處
STDC 13/70/45

二零二六年五月