

沙田區議會
交通運輸委員會
二零二六年度第二次會議紀錄

會議日期：二零二六年三月十日(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>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
莫錦貴先生，BBS (主席)	下午二時三十分	下午三時三十三分
鄧肇峰先生 (副主席)	下午二時三十分	下午三時三十三分
古偉冰先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
朱煥釗先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
李貞儀小姐，MH	下午二時三十五分	下午三時三十三分
吳啟泰先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
林玉華女士	下午二時三十分	下午三時三十三分
林港坤博士	下午二時三十分	下午三時三十三分
姚嘉俊先生，MH	下午二時三十分	下午三時三十三分
夏劍琨先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
郭宣彤女士	下午二時三十分	下午三時三十三分
張柏源先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
梁振邦先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
梁家瑋先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
陳敏娟女士，MH	下午二時三十分	下午三時三十三分
陳善明女士	下午二時三十分	下午三時三十三分
陳壇丹先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
陳曉盈小姐	下午二時三十分	下午三時三十三分
莫熹雯小姐	下午二時三十分	下午三時三十三分
黃宇翰先生	下午二時三十分	下午三時三十三分
黃敬博士	下午二時三十分	下午三時三十三分
楊英瀚先生	下午二時三十分	下午三時三十三分

出席者

董健莉小姐
蔡明揚先生
鄭家豪先生，MH, JP
潘國山先生，BBS, MH, JP
鄧開榮先生，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
下午二時三十五分
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
下午二時三十分
下午二時三十八分
沙田民政事務處
行政主任(區議會)4

離席時間

下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分
下午三時三十三分

列席者

鄭奕文先生
李文輝先生
王素雯女士
沈越先生
朱浩民先生
彭綺蓮女士
譚禮明先生
黃蕾女士
劉家文先生
陳家陽先生
陳思灝先生
盧學榮先生
陳樂軒先生
黃程遠先生
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/單車泊位
運輸署工程師/沙田2
運輸署工程師/沙田3
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區交通隊警長
路政署區域工程師/沙田(1)
路政署署理區域工程師/沙田(2)
沙田地政處行政助理/地政
城巴有限公司企業事務主任
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
龍運巴士有限公司主任(車務支援)

應邀出席者

黃雪賢女士

職銜

香港鐵路有限公司助理經理-對外事務

主席歡迎各成員和政府部門及機構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，沙田區議會秘書處於會前沒有收到成員的書面請假申請。

通過會議紀錄

二零二六年一月十三日會議紀錄
(會議紀錄 TT 1/2026)

3. 成員一致通過上述會議紀錄。

討論文件

運輸署二零二六年部門周年計劃
(文件 TT 10/2026)

4. 運輸署代表簡介文件內容。

5. 主席邀請成員進行第一輪發言。

6. 成員就公共運輸服務的意見和詢問如下：

- (a) 認為沙田區「區域性短途分段收費計劃」(「收費計劃」)的宣傳力度及覆蓋範圍不足，建議運輸署與巴士公司商討將「收費計劃」的覆蓋範圍，除了現有城門河以東及馬鞍山一帶外，進一步擴展至大圍、沙田市中心及火炭，既能使居民以合理票價靈活善用公共交通，又可減輕道路交通壓力；

- (b) 建議擴大和統一區內巴士轉乘優惠的安排。成員認為轉乘安排應着重有效分配公共運輸資源和減少乘客整體候車時間，而非只是商業考量。成員以下午繁忙時間於沙田市中心候車前往禾輦及火炭的情況為例，表示許多乘客寧願耗時等候有提供轉乘優惠的九巴第 81K 和 285 號線，也不願乘搭尚餘座位但不提供轉乘優惠的九巴第 280X 號線，造成資源錯配；
- (c) 建議運輸署在提出建議取消乘客量持續偏低的專營巴士服務前，應詳細和審慎評估有關路線的特定社群需要、有否合理的交通替代方式，以及進行地區諮詢。成員請運輸署留意黃泥頭居民相當依賴區內巴士和小巴服務出行；
- (d) 欲了解運輸署有否就區內公共運輸服務表現制定具體監察指標，例如可接受的脫班率和班次誤點率上限。若專營巴士公司及專線小巴營辦商服務表現持續未能達標，運輸署有否具體懲罰或扣分機制；
- (e) 強調本年度的沙田區巴士路線計劃不宜再度削減途經廣源、廣康一帶的巴士路線；
- (f) 認為二零二六年一月五日新推出的沙田區「收費計劃」的相關內容應納入是次周年計劃，以示運輸署有意繼續跟進和擴展「收費計劃」在沙田區的適用範圍；
- (g) 建議運輸署檢視龍運第 A41、A42 和 A46 號線的行車路線，即建議龍運第 A41 號線不途經大圍，並由龍運第 A46 號線增加班次以提供替代服務；以及
- (h) 詢問有否計劃新增更多途經錦駿苑巴士站的巴士或小巴路線。

7. 成員就交通管理的意見和詢問如下：

- (a) 關於區內新增電單車泊車位，成員指出二零二五年八月至十二月期間，沙田區新增了 38 個電單車泊車位，另有 159 個正在規劃中。對此，成員讚揚運輸署過去一年積極在區內尋找合適位置加設泊車位以回應社區需求，反映不少電單車車主的反應相當正面，並期望正在規劃的電單車泊車位能盡快落實和動工；
- (b) 關於單車泊車位的規劃和管理，成員建議運輸署定期全面檢視現有單車泊車位的分布和使用情況，例如港鐵大圍站外的單車停泊處礙於空間有限，即使定期清理該處的廢棄單車，其單車泊車位數量仍然不足；相反，圍方和沙田公園的單車泊車位數量充足，惟停泊單車不多，故成員建議運輸署檢視單車停泊處的位置是否便利便單車使用者，以有效運用空間；
- (c) 詢問於火炭桂地街行人過路處髹上紅棕色警示工程的具體動工時間，以及運輸署會否在桂地街行車道加設防撞欄，以阻止車輛右轉；
- (d) 詢問沙角街與逸泰街對角行人過路處改造下斜路邊石的工程能否在二零二六年內完成；以及
- (e) 引述政府於二零二六年二月公布將推展對角行人過路處至全港另外 15 個合適的路口，當中沙田區佔 3 個。對此，成員讚揚運輸署有聽取市民和區議會的意見，並詢問該 3 個路口的改造工程能否於二零二六年內開展。

8. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 在增設區內單車泊車位前，運輸署會一併考慮鄰近現有泊車位的使用情況；

- (b) 運輸署正規劃有關沙角街對角行人過路處優化下斜路邊石的工程，惟施工時間需與相關部門了解後，再作回覆；

[會後備註：有關的優化工程預計將於二零二六年年底前開展，並於二零二七年第一季完成。]

- (c) 運輸署已委託路政署於百得街與銀城街路口及安明街與安睦街路口加設對角行人過路處。至於威爾斯親王醫院(威院)對開的插桅杆街與銀城街路口，由於該路口交通繁忙，如現階段立即加設對角行人過路處，會嚴重影響該路口的通行能力，因此路政署需待威院完成該路口的道路改善工程後，方具備條件加設對角行人過路處。運輸署正與威院的相關工程部門緊密聯繫，以期路政署可盡早開展對角行人過路處工程；
- (d) 備悉有關巴士分段收費及轉乘優惠的意見，並會繼續鼓勵巴士公司在營運及財政狀況許可下為乘客提供更多巴士轉乘優惠。運輸署會與巴士公司繼續跟進有關擴大「收費計劃」的覆蓋範圍和統一巴士轉乘優惠的意見；
- (e) 備悉有關取消乘客量偏低的巴士路線前須考慮區內特定社群需要的意見；
- (f) 關於巴士脫班問題，運輸署有持續監察巴士班次。如脫班情況嚴重，運輸署一般會發出提示信。若巴士公司沒有作出改善，運輸署會再發出勸諭信。如情況仍沒有改善，運輸署會發出警告信，同時通知巴士公司董事局。根據過往經驗，提示信或勸諭信發出後，相關路線的脫班問題會有大幅改善；
- (g) 有關新增途經錦駿苑的巴士路線的意見，運輸署表示若有關路線沿途經過錦駿苑，而在錦駿苑加站無需大幅改動有關路線的行車路線，會作出考慮；以及
- (h) 備悉成員對龍運第 A41、A42 及 A46 號線行車路線的意見，運輸署一直密切監察區內機場巴士的乘客需求，並留

意到巴士公司已在假期出行高峰期間加密班次以疏導乘客。運輸署會繼續密切留意機場巴士服務的乘客需求變化，適時與巴士公司商討調整服務的可行性。如就機場巴士的行車路線有任何調整，運輸署會適時諮詢交運會。

9. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 有關桂地街的工程進度，路政署承建商正制定臨時交通安排，預計工程將於二零二六年內展開；
- (b) 有關沙田區三處對角行人過路處的施工時間表，路政署收悉運輸署有關百得街與銀城街路口及安明街與安睦街路口的過路處施工通知，路政署亦已要求承建商調配資源，盡快完成上述兩處的臨時交通措施。路政署預計石門安明街與安睦街路口的過路處可於二零二六年第二季動工，並於同年第三季完成；而百得街與銀城街路口的過路處則預計於二零二六年第四季動工，並於二零二七年第一季完成；以及
- (c) 有關鄰近威院的一處對角行人過路處，由於威院擴建工程內包括有關路口的道路改善工程，路政署須待威院擴建工程完成後才可進行對角行人過路處工程。

10. 主席邀請成員進行第二輪發言。

11. 副主席的意見和詢問如下：

- (a) 同意運輸署減少開設「點對點」巴士路線以紓緩交通擠塞的方針，惟希望運輸署因應房屋發展，設立跨巴士公司的轉乘優惠，例如建議為主要服務西沙和十四鄉一帶的城巴第 580 號線於馬鞍山市中心提供轉乘優惠；
- (b) 縱使運輸署已於二零二五年就沙田正街和橫壘街進行道路和交通改善措施，惟早前該處發生交通意外時仍引致附近一帶交通癱瘓，故成員希望運輸署把改善沙田正街的交通情況納入年度規劃；

- (c) 現時火炭穗輝工廠大廈已經拆卸，而區內將有新項目陸續落成，故成員建議運輸署預早對火炭(坳背灣街)公共運輸交匯處作整體規劃，並及早與持份者溝通；以及
- (d) 欲了解鄰近威院的對角行人過路處設計為何與其他過路處的「X型」設計不同。

12. 成員就公共運輸服務的意見和詢問如下：

- (a) 期望運輸署與巴士公司提供更多有關區內短途路線、跨巴士公司，以及聯營巴士路線的轉乘優惠；
- (b) 反映甚多長者依靠巴士站的實時巴士到站資訊顯示屏，惟不少顯示屏間歇發生故障，故建議運輸署督促巴士公司加強檢查維修；以及
- (c) 表示小巴加價令市民難以負擔，希望運輸署除考慮小巴營辦商的營運成本外，亦須考慮市民的負擔能力。

13. 成員就交通管理方面的意見和詢問如下：

- (a) 期望運輸署根據實際人車交通需求，於沙田區繼續設立對角行人過路處，例如在田心街近隆亨邨出口的丁字路口，該路口附近有數個較多長者居住的屋邨，在該處設立對角行人過路處可讓一眾居民包括長者有充足時間過路；以及
- (b) 因應大圍一帶人口上升，建議運輸署考慮優化田心街和富健街附近的行人隧道設施。

14. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 有關沙田正街交通狀況的意見，運輸署留意到沙田正街轉入橫壆街的位置經常發生交通意外，已委託路政署於二零二六年內加設合適的道路標記及交通標誌，進一步加強地

區道路安全；

- (b) 備悉有關田心街及富健街行人過路設施的意見，稍後會再與成員跟進；

[會後備註：運輸署已於二零二六年四月九日就優化田心街及富健街一帶行人過路設施的意見與有關成員作實地視察。運輸署會繼續跟進有關意見，並適時向有關成員報告研究結果。]

- (c) 有關鄰近威院的對角行人過路處，由於該處有屯馬線的行車天橋柱躉，為了保障駕駛者視線不會受阻，因此只於威院與第一城港鐵站方向加設對角行人過路處；
- (d) 備悉有關跨巴士公司轉乘計劃的意見，並會繼續鼓勵兩間巴士公司探討設立更多跨巴士公司的轉乘安排；
- (e) 運輸署會定期視察區內實時巴士到站資訊顯示屏是否運作正常。如發現顯示屏故障，會立即通知巴士公司安排維修。運輸署亦會跟進維修情況。據過往經驗，巴士公司因需安排更換零件，個別故障顯示屏的維修時間或會較長。運輸署會繼續監察有關情況；
- (f) 有關專線小巴調整票價事宜，運輸署一如既往會考慮市民可接受的程度，及維持營辦商財務可持續的情況下，釐定票價調整幅度；以及
- (g) 有關火炭(坳背灣街)公共運輸交匯處的規劃，運輸署會密切留意該區人口和整體發展，適時調整區內公共交通服務，並與持份者及地區人士保持緊密溝通。

15. 主席宣布結束是項議程。

提問

羅伊琳女士提問：有關沙田區電動可移動交通/運輸工具的事宜
(文件 TT 11/2026)

16. 主席詢問成員有沒有補充提問。

17. 成員的詢問如下：

- (a) 表示或許因馬鞍山和沙田區的單車徑設施完善，區內使用電動可移動工具的情況日益增加。雖然警方每月均採取執法行動，惟仍有不少外賣送遞員在屋苑範圍內駕駛該等工具。成員欲了解警方或運輸署會否與屋苑管理處合作，就如何處理有關情況提供指引；
- (b) 欲了解運輸署和警方會否在完成法例修訂前這段期間加強執法，並考慮使用人工智能或閉路電視等科技協助執法；
- (c) 反映曾有電動單車撞毀升降機，導致乘客被困，欲了解運輸署日後會否限制電動可移動工具的尺寸；
- (d) 詢問市民對「電動可移動工具先導試驗計劃」的接受程度，以及未來會否再推出類似試驗計劃；
- (e) 指出電動可移動工具經常於食肆或商店林立的地點出現，詢問會否考慮跨部門處理，例如聯同房屋署、物業管理處及警方，於午飯前或晚飯前的外賣高峰期，在食肆林立的地方進行巡查或執法；
- (f) 反映公共屋邨前線保安員對於「電動可移動工具」的定義感到模糊，例如加裝電池的單車是否已屬於電動可移動工具，並詢問運輸署會否向屋苑管理人員提供具體指引；以及

- (g) 欲了解修訂法例進度和公眾諮詢的時間表，以及將會擬定的技術要求，例如電動可移動工具的速度和重量限制。

18. 香港警務處(警務處)代表的回應綜合如下：

- (a) 道路安全是警務處二零二五年的首要行動項目之一，其中包括推廣道路安全和與不同團體合作進行宣傳教育，以提高市民對電動可移動工具的相關法律認知；
- (b) 在二零二四年七月至二零二五年十二月期間，警方曾聯同社區及屋苑負責人，在沙田區共舉辦了十次有關電動可移動工具及道路安全的教育及宣傳活動。未來警方會繼續因應社會情況及需要，持續加強宣傳教育及執法行動；以及
- (c) 在近期的執法行動中，警方拘捕了多名正駕駛電動可移動工具的外賣送遞員。就成員有關在食肆集中地點附近進行執法行動的建議，警方會積極聯同運輸署探討其可行性。

19. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 政府非常重視道路安全。運輸署一直聯同道路安全議會及警方進行不同的宣傳教育活動，例如在二零二六年三月八日，道路安全議會於啟德車站廣場舉行了「道路安全議會52周年『留心520』嘉年華」，透過攤位遊戲等活動加深市民對道路安全的認識。運輸署亦透過不同渠道，如運輸署出版的刊物、專題網頁等，加強道路使用者的安全意識及對電動可移動工具的認知；
- (b) 就早前已完成的「電動可移動工具先導試驗計劃」及「共享電動可移動工具試驗計劃」的成效，運輸署在上述試驗期間收集了約1 500名市民的意見，逾六成受訪者支持在單車徑上使用經妥善規管的電動可移動工具，當中大多受訪者認為對電動可移動工具的速度限制、闊度限制及個人安全裝備的要求是合適的；其餘約三成受訪者則持保留態度，他們主要關注電動可移動工具與騎單車者和行人之間的潛在風險，以及現有單車徑的空間有限。基於上述試驗

的成功經驗和市民的意見，運輸署認為在技術及安全規範許可的情況下，可以考慮容許若干電動可移動工具在指定的單車徑上使用。就此，運輸署正進行有關規管安排的法例修訂研究工作；以及

- (c) 就法例修訂方面，運輸署已成立跨部門工作小組檢視有關規管架構，並制定相關技術及安全要求，以檢視試驗的結果。參考二零二三年六月運輸及物流局提交立法會交通事務委員會的文件，當時就電動個人移動工具和電動輔助單車初步擬定的最大長度為 1 250 毫米和最高設計速度為每小時 25 公里，而且為方便市民及執法人員辨識合規格的電動可移動工具，運輸署建議制定認證安排，生產商或代理會為合規格的電動可移動工具型號安排認證及貼上預定的二維碼。政府正進行相關法例修訂的草擬工作，目標在二零二六年內向立法會提交修例建議。

20. 主席宣布結束是項議程。

姚嘉俊先生提問：有關九巴「區域性短途分段收費計劃」事宜
(文件 TT 12/2026)

21. 主席詢問成員有沒有補充提問。

22. 成員的詢問如下：

- (a) 反映沙田區「收費計劃」的 7 元短途分段收費定價過高，欠缺吸引力。第一，九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)的書面回覆亦表示認同分段收費水平若與區內其他路線車資相若，可提升其吸引力，故認為運輸署與巴士公司仍有議價空間。第二，其他地區「收費計劃」的定價遠低於沙田區(例如屯門區為 5.1 元至 6 元、北區為 4.3 元至 5.4 元、將軍澳區為 5.8 元)。第三，「收費計劃」的定價高於同區專線小巴和九巴其他路線全程車資，甚至比部分跨區路線的全程收費還要貴(例如專線小巴由廣源邨前往沙田市中心收費 6.6 元、前往顯徑收費 6.5 元、前往第一城分段收費 4.2 元；九巴第 82X 號線前往黃大仙為 6.5 元、

九巴第 281A 號線前往油尖旺為 9 元、九巴第 83K 號線由黃泥頭前往沙田市中心為 5.2 元)。成員欲了解運輸署根據甚麼準則批准九巴公司的定價，以及有否參考其他地區「收費計劃」的定價；

- (b) 欲了解計劃實施至今的實際使用人次及受惠人士類別，以檢視該定價對「收費計劃」吸引力的影響；以及
- (c) 欲了解「收費計劃」未來有否減價空間。如有，將於何時檢討。除現時兩個雙向分段收費站點(愉翠苑、馬鞍山市中心)，未來會否增加更多站點。

23. 成員的意見和建議如下：

- (a) 歡迎九巴公司推出「收費計劃」，惟 7 元定價過高。例如九巴第 281A 號線，由廣源往九龍站全程 9 元，於愉翠苑下車卻收費 7 元；九巴第 89D 號線，由烏溪沙站往藍田全程 10.2 元，於馬鞍山市中心下車卻收費 7 元，可見短途收費佔全程車資約七成。成員認為「收費計劃」本身具有競爭力，可以為居民在區內出行提供一個新模式，故建議巴士公司按實際車程距離調整車費至合適且合理水平；
- (b) 建議巴士公司評估八達通拍卡機數量是否充足，以承受繁忙時間的乘客流量或機器故障的情況，以免乘客因未能拍卡而需支付昂貴的全額車資；以及
- (c) 認為區內前往市區的巴士路線均有條件實施分段收費，例如可參考其他城市，乘客在下車時於巴士車廂內的收費機拍卡，按實際乘坐距離扣除車資。

24. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署一直積極鼓勵巴士公司在營運及財務狀況許可下提供更多優惠；以及

- (b) 就有關前往市區的巴士路線均有條件實施分段收費的意見，運輸署表示需要小心考慮。因為長途路線需保留運載力接載長途乘客，避免造成「長車短搭」的情況。

25. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 備悉上述有關短途分段收費定價及拍卡機的意見。九巴公司在落實「收費計劃」前，需就計劃內容向運輸署提交申請，包括短途分段收費範圍及收費水平等，並需獲運輸署審批後才能實施；
- (b) 備悉有關擴大「收費計劃」以覆蓋更多地點和路線的建議，九巴公司會繼續檢視計劃實施情況，並與運輸署保持溝通；以及
- (c) 有關「收費計劃」的使用數據，九巴公司將於會後補充。

[會後備註：九巴公司於會後就「收費計劃」使用數據提供的補充資料已載於文件 TT 12/2026 補充資料內。]

26. 主席詢問成員有沒有補充提問。

27. 成員追問運輸署如何判定 7 元短途分段收費是否合理，並欲了解運輸署有否就九巴公司提交的建議收費進行還價。另一方面，欲了解九巴公司將短途分段收費定於 7 元的依據。

28. 運輸署代表表示，運輸署在審批分段收費建議時，會審視整體區內其他公共運輸服務的收費水平及服務狀況。由於整個定價過程涉及長時間的考慮，運輸署將於會後向成員作詳細補充。

[會後備註：運輸署已於二零二六年三月十日就上述事宜聯絡有關成員。運輸署在審批分段收費建議時，會審視整體區內其他公共運輸服務的收費水平及服務狀況，以維持各種公共交通服務之間的生態平衡。]

29. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 九巴公司一直就「收費計劃」的具體定價與運輸署保持溝通，經雙方討論後，最終定出目前 7 元的價格；以及
- (b) 就擴展雙向分段收費站點的建議，目前拍卡機主要安裝在有供電設施的巴士站，然而區內不少巴士站並無供電，若要安裝拍卡機則涉及較繁複的工序。無論如何，未來九巴公司會盡力尋找合適且具備條件的地點以加裝有關設備。

30. 主席宣布結束是項議程。

資料文件

運輸署進度報告

(文件 TT 13/2026)

31. 成員詢問九巴第 288D 號線(由濱景花園前往水泉澳)在試辦期至二零二六年三月三十一日屆滿後，會否延長試辦期。

32. 運輸署代表表示正與九巴公司商討，預計本周內會有定案，屆時將再回覆成員。

[會後備註：九巴第 288D 號線將會繼續由二零二六年四月一日起至二零二六年七月十五日，以試辦形式提供服務，服務詳情維持不變。]

33. 成員備悉上述文件。

路政署工程進度報告

(文件 TT 14/2026)

34. 副主席詢問「車公廟路明愛沙田長者中心對出-改善行人過路設施」(編號：NE/25/1414)的施工進度。

35. 路政署表示有關工程已於二零二六年二月底完成。

36. 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 15/2026)

37. 成員備悉上述文件。

港鐵車務及工程進度報告
(文件 TT 16/2026)

38. 成員表示有居民讚賞高速鐵路(香港段)由二零二六年一月二十六日起，提升前往上海的臥鋪列車服務至每日「夕發朝至」的服務安排。

39. 成員備悉上述文件。

下次會議日期及時間

40. 主席宣布下次會議定於二零二六年五月十二日(星期二)下午二時三十分舉行。

41. 會議在下午三時三十三分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二六年四月