

沙田區議會
交通運輸委員會
二零二六年度第三次會議紀錄

會議日期：二零二六年五月十二日(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	下午四時二十二分
鄧肇峰先生(副主席)	下午二時三十分	下午四時二十二分
古偉冰先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
朱煥釗先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
李貞儀小姐，MH	下午二時三十分	下午四時二十二分
吳啟泰先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
林玉華女士	下午二時三十分	下午四時二十二分
林港坤博士	下午二時三十分	下午四時二十二分
姚嘉俊先生，MH	下午二時三十分	下午四時二十二分
夏劍琨先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
郭宣彤女士	下午二時三十分	下午四時十五分
張柏源先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
梁振邦先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
梁家瑋先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
陳敏娟女士，MH	下午二時三十分	下午四時二十二分
陳善明女士	下午二時三十分	下午四時二十二分
陳壇丹先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
陳曉盈小姐	下午二時三十分	下午四時二十二分
莫熹雯小姐	下午二時三十分	下午四時二十二分
黃宇翰先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
黃敬博士	下午二時三十一分	下午四時二十二分
楊英瀚先生	下午二時三十分	下午四時二十二分
董健莉小姐	下午二時三十分	下午四時二十二分
蔡明揚先生	下午二時三十分	下午四時二十二分

出席者

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
下午二時三十二分
沙田民政事務處行政主任(區議會)4

離席時間

下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分
下午四時二十二分

列席者

鄭奕文先生
李文輝先生

王素雯女士

沈越先生
梁家棟先生
黃蕾女士
賴俊傑先生
凌家慶先生
陳家陽先生
陳思灝先生
盧學榮先生
盧仲勤先生
鍾佩怡小姐

陳浩峯先生
陳樂軒先生
陳彥初先生

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 1
運輸署高級運輸主任/沙田
香港警務處沙田警區區交通隊主管
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
城巴有限公司助理策劃經理
城巴有限公司
企業事務經理-持份者關係
城巴有限公司營運經理(九龍及新界)
城巴有限公司企業事務主任
城巴有限公司策劃主任

列席者

李侃陵先生

黃程遠先生

聶珮林小姐

黎上謙先生

職 銜

九龍巴士(一九三三)有限公司及
龍運巴士有限公司車務策劃及支援主管
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

蔡嘉陽先生

黃穎華女士

蘇嘉敏女士

陳以慶先生

陳震宇先生

黃雪賢女士

職 銜

運輸署
高級運輸主任/巴士發展(新界東)3
運輸署運輸主任/巴士發展(新界東)4
房屋署
房屋事務經理/大埔、北區及沙田一
渠務署工程師/沙田
康樂及文化事務署
一級助理康樂事務經理(樹木)新界東 3
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。

通過會議紀錄

二零二六年三月十日會議紀錄

(會議紀錄 TT 2/2026)

2. 成員一致通過上述會議紀錄。

討論文件

二零二六至二零二七年度沙田區巴士路線計劃

(文件 TT 18/2026)

3. 運輸署代表簡介文件。

4. 成員就九巴第 86A、286A 和 86C 號線重組方案的意見及建議如下：

- (a) 關注九巴第 86A 和 286A 號線合併後，原有第 86A 號線的尾班車由晚上十一時五十五分提前至晚上八時開出，服務時間大減約四小時，遂建議運輸署及九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)維持服務至晚上十時，或設立適當的過渡期，以顧及往返長沙灣一帶的跨區通勤需要；
- (b) 反對九巴第 86C 號線撤銷新田圍邨站的擬議安排，續指此線經新田圍行獅子山隧道公路再進出九龍是源於運輸署當年接受馬鞍山居民的意見，故詢問運輸署為何擬復行舊路(即取道車公廟路及紅梅谷路)；以及
- (c) 提議九巴第 86C 號線不取大涌橋路，改經沙角街，以服務沙角邨、乙明邨及博康邨(「沙乙博」)附近居民，擴大路線範圍。

5. 成員就九巴第 89B 和 80 號線重組方案的意見及建議如下：

- (a) 建議運輸署及九巴公司重組跨區巴士路線，例如往返觀塘樂華邨、黃大仙及慈雲山的路線，務求整合資源，提高營運效益；
- (b) 認為九巴第 89B 號線的擬議班次削幅過大，以現時每二十五至三十分鐘一班計算，由每日開約 36 班減至僅 6 班，建議早晚繁忙時段應有一定班次密度，維持基本通勤服務；以及

- (c) 反對九巴第 80 號線繞經新翠邨(即紅梅谷路及大圍迴旋處)，以免九巴公司因路程延長而流失乘客，日後再以客量不足為由而取消第 80 號線，故認為應沿用原有走線。

6. 成員就擬開辦九巴第 73H 號線的意見及建議如下：

- (a) 建議九巴第 73H 號線加停「沙乙博」(即沙角邨、乙明邨及博康邨)一帶，因該處及附近的水泉澳邨人口密集，且多為長者，前往大埔兩所醫院的交通需求甚殷；另相較沙田東，「沙乙博」仍未有專線小巴等交通服務直達大埔，遂提議新線停經新城市廣場再往返大埔，進一步擴大客源；
- (b) 提議首班車時間擬議的上午九時十五分(由富蝶邨開出)或十時十五分(由愉翠苑開出)提前至介乎上午七時至八時，以配合前往醫院就診或探病市民的出行時間；以及
- (c) 建議增加圓洲角巴士總站，因擬議最接近威爾斯親王醫院(威院)的站點在林大輝中學附近，未能便利威院乘客。

7. 成員就路線計劃的其他意見及建議如下：

- (a) 表示儘管文件指二零二五年專營巴士日均載客量已回升至疫情前二零一八年的 93%，班次密度卻未有同步，遂認為過去數年削班與客量下降乃惡性循環，即班次一日未復，乘客亦難回流；以及
- (b) 建議九巴第 90 號線(往碩門邨)的班次取消後，城巴第 798 號線改行地面沙田圍路，而非擠塞的高架橋面沙瀝公路。

8. 成員就非路線計劃的路線詢問、意見及建議如下：

- (a) 提議運輸署及專營巴士公司於新城市廣場、顯徑及火炭一帶進一步實施雙向分段收費，並容許乘客下車時在車廂內拍卡領取回贈車資，以減輕短途乘客車費負擔；

- (b) 促請運輸署及專營巴士公司回應龍運巴士第 A41、A42 和 A46 號線(沙田區三條機場巴士「A」線)的重組訴求；
- (c) 詢問專營巴士公司調整班次的準則為何，以及運輸署事前知否和准否其修改服務時間表；續指曾接獲大量居民投訴九巴第 289K 號線服務嚴重不足，屢次縮減班次前未有知會居民或進行諮詢，並強調此過程應透明。九巴公司調整服務前應徵詢區議員及居民的意見，以實際出行需求為本；
- (d) 反映近日九巴第 280X 號線近日亦在沒有知會和諮詢的情況下調整班次，認為運輸署有責任在減班前諮詢區議員；
- (e) 指出專營巴士公司過去兩年重組路線後節省大量資源，惟區內巴士脫班、路線不獲延長、車長不足等問題頻生，欲了解節流所得，終歸何用；
- (f) 表示九巴第 81K 號線班次疏落，尤見於早上繁忙時間的穗禾苑巴士總站，人龍排出馬路，出現安全隱患，遂建議九巴公司檢視該時段候車情況後加密班次；以及
- (g) 提議運輸署及城巴有限公司(城巴公司)增加城巴第 580 號線(往沙田市中心)的班次，尤其周末和公眾假期，以便市民轉乘其他交通工具出市區。

9. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署備悉有關九巴第 73H 號線服務時間及行車路線的意見，即提早首班車的開出時間和繞經威院及「沙乙博」區，將與九巴公司研究其可行性；
- (b) 考慮到九巴第 86A、286A 和 86C 號線的服務範圍有重疊的情況，且第 86A 號線於晚上八時後的客量偏低，故其晚間相關時段的服務擬由第 86C 號線取代，居民仍可利用

第 86C 號線往返沙田圍及九龍西一帶；

- (c) 除九巴第 86C 號線外，馬鞍山一帶居民現時可乘搭全日服務的九巴第 286C 號線往返長沙灣及深水埗一帶，其行車時間較第 86C 號線快約十五至二十分鐘；運輸署在考慮第 86C 號線的路線調整時，已審視現有的巴士服務網絡，並希望透過優化路線設計，更有效地運用巴士資源配合乘客需求；
- (d) 運輸署備悉有關九巴第 86C 號線繞經「沙乙博」區的意見，將與九巴公司研究其可行性；
- (e) 運輸署理解成員對重組九巴第 89B 和 80 號線的關注；隨着屯馬線通車及疫情後的出行模式改變，第 89B 和 80 號線的客量分別較疫情前下跌逾六成及四成，因此運輸署建議重組該兩條路線的服務以善用資源；為減低重組方案對現有乘客的影響，運輸署擬保留第 89B 號線於上午繁忙時間前往九龍東，以及於下午繁忙時間返回沙田圍的服務，並會密切監察相關路線的乘客需求，在有需要時再作適當調整，以配合乘客需要；
- (f) 九巴第 80 號線擬繞經新翠邨的原意是方便現時於新翠邨站乘搭九巴第 89B 號線的乘客，在服務重組後可改乘第 80 號線前往九龍東；儘管如此，運輸署理解成員對第 80 號線車程延長之憂，將與九巴公司進一步評估改動對現有乘客的影響，並重新檢視該線的路線安排；
- (g) 運輸署備悉有關城巴第 798 號線取道沙田圍路的建議，將與城巴公司研究其可行性；
- (h) 運輸署一直鼓勵專營巴士公司因應其營運狀況及社會經濟環境等因素，盡可能提供不同的票價優惠措施，並會持續就相關事宜與巴士公司作出適當跟進；以及
- (i) 在作出巴士路線規劃時，運輸署須考慮現有服務的網絡、乘客需求、服務調整對原有乘客的影響及資源運用等相關

因素；如龍運第 A41 號線不再繞經沙田市中心，預計該線的客量將會減少，屆時或需縮減現有班次，並影響目前使用第 A41 號線的乘客；運輸署備悉有關重組沙田區機場巴士路線的意見，並會與巴士公司進一步研究各項優化方案的可行性。

10. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 對優化九巴第 73H 號線的建議(包括微調走線，加停「沙乙博」)，九巴公司持開放態度，並會與運輸署緊密溝通，爭取路線正式實施時一併落實；
- (b) 就九巴第 86A 和 286A 號線的重組建議，隨着青沙公路和屯馬線通車，沙田區往返深水埗區的交通模式出現顯著變化，馬鞍山居民可乘九巴第 286C 號線更快抵達深水埗區。有見數據顯示第 286A 號線於早上繁忙時間受到歡迎，故九巴公司建議延長至全日服務，並擴大服務範圍至長沙灣道、黃金電腦商場等地；另由於第 86A 號線的客量現集中於早晚繁忙時段，入夜後乘客量極低，故九巴第 86C 號線來回程早上十時後的班次擬改經大圍，並增設分段收費，讓原有使用第 86A 號線由深水埗區返回大圍的乘客能以原有車資水平改乘第 86C 號線；
- (c) 九巴公司備悉九巴第 89B 和 80 號線的重組方案會影響居民，將與運輸署再研究如何盡量減少對沿路居民的影響不便；以及
- (d) 九巴公司接獲關於九巴第 81K 號線穗禾苑巴士總站候車情況的意見後，已於本年五月八日早上繁忙時段到場視察，確認當日服務大致正常；儘管如此，仍會持續留意上學高峰時間的情況，審視需否調整候車位置。

11. 城巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 城巴第 580 號線為往返沙田市中心至西沙灣的主要路線，乘客需求有所增加，城巴公司正積極與運輸署研究，以盡快增加班次，完善服務；以及
- (b) 城巴公司知悉有關城巴第 798 號線取道沙田圍路的建議，將繼續與運輸署密切溝通。

12. 主席邀請成員作第二輪發言。

13. 成員就九巴第 86A、286A 和 86C 號線重組方案的意見及建議如下：

- (a) 表示擬議九巴第 86C 號線(由利安開出)(特別班次)(經大圍)每日服務時間為上午十時至晚上十一時四十分，對其稱為「特別班次」感到不解，並認為替代路線九巴第 86 號線僅只能彌補部分由新田圍往九龍西的乘客需求；
- (b) 強調九巴第 86C 號線是新田圍唯一直達馬鞍山和途經沙田醫院的路線，取消該站將對該處居民大為不便，遂建議保留新田圍邨站；以及
- (c) 建議九巴第 87D 號線增設新田圍邨站，為出入九龍西的馬鞍山居民提供另一選項，並提議恆常化九巴第 47X 和 80X 號線途經新田圍的安排。

14. 成員就九巴第 80 和 89B 號線重組方案的意見及建議如下：

- (a) 表示對九巴第 80 號線擬繞經新蒲崗的走線有保留，欲了解擬議走線會使在沙田和九龍的行車時間分別增加多少，擔心倘總車程因而延至超過一小時，市民的乘搭意欲將會大減；以及
- (b) 反對九巴第 89B 號線的削班安排，並認為載客率應以每半小時計算，而非以每小時為單位，因最繁忙通勤時間只

集中在特定的二十至三十分鐘，以最繁忙一小時載客率作指標，並不能對準九巴第 47X 和 80X 號線的客量需求。

15. 副主席的提問、意見及建議如下：

- (a) 樂見九巴公司增設第 73H 號線，並建議服務範圍可擴大至博康邨，並加設分段收費(因其車資僅貴九巴第 73A 號線(往返粉嶺(華明)至愉翠苑)一毫)；
- (b) 就九巴第 86A、286A 和 86C 號線的重組方案，提議第 286A 號線駛經南昌站及 V Walk，回程取道青沙公路；以及利用第 86A 號線的節流所得，填補第 86C 號線晚上八時後的班次，再將第 86C 號線經大圍的走線套用至全日服務；
- (c) 就九巴第 80 和 89B 號線的重組方案，反對第 80 號線改經大圍迴旋處，以免加劇交通擠塞；另建議第 89B 號線所省的班次資源撥予第 80 號線，以服務「四美區」(即美田邨、美林邨、美松苑及美城苑)；
- (d) 提議九巴第 N283 號線加停沙田市中心巴士總站；
- (e) 就取消九巴第 81X 號線的方案，認為客量下跌與實時到站時間不準確有關，故建議九巴公司加強全球定位系統(GPS)訊號頻率，精準反映行車緩慢狀況，讓乘客作充足準備；
- (f) 認為九巴第 81C 號線服務時間調整後，乘客需在義德道下車，再步行 300 米前往映月臺轉乘其他路線，此替代安排實在欠妥；
- (g) 建議沙田區三條機場巴士「A」線予以全面完善，務求改善服務重疊，班次不均；

- (h) 提議城巴第 B8 號線(往香園圍(蓮塘)口岸)增設支線，每小時設班駛經源禾路，以測試該小區的實際需求；以及
- (i) 建議城巴第 580 號線延長服務時間，即由早上六時至午夜十二時；加開城巴第 586、587 和 589 號上午八時三十分去程及下午六時三十分回程班次各一；加密城巴第 589 號線班次或開辦往九龍東的路線；增加城巴第 382 號線(往返泥涌至柴灣(東))的班次密度，並將總站伸延至西沙灣；以及善用現有路線資源，加強往返西沙至西貢的服務，便民出行。

16. 成員就非路線計劃的路線意見及建議如下：

- (a) 反映有車長仍未熟習駕駛九巴第 82X 和 84M 號線的新行車路線，建議九巴公司加強培訓；
- (b) 提醒運輸署及九巴公司未有回應成員就九巴第 289K 號線減班的提問，並重申此線過去五年四度減班，由最初每十五分鐘一班，銳減至現時每三十分鐘一班；
- (c) 關注九巴第 284 號線(往返沙田市中心至濱景花園)過去四年逐步縮減班次，由原先每六至八分鐘一班，減至現時每二十分鐘一班；
- (d) 反映指九巴第 87D 號線由本年年初每十至十五分鐘一班，減至現時每十五至二十分鐘一班，令馬鞍山富安花園、錦泰苑等居民既未有口岸巴士服務，亦要面對接駁港鐵的巴士班次屢減問題，故要求運輸署及九巴公司解釋諮詢安排；
- (e) 欲取沙田區三條機場巴士「A」線沙田市中心巴士總站的實際上落客量，務求客觀地評估現時龍運第 A41 和 A46 號線的班次分配是否合理；另欲了解若第 A41 號線不繞經沙田市中心，可節省多少行車時間，以及如何影響班次疏密，以證明調撥資源會令班次變疏，影響原有乘客，即

上文第 9(i)段的說法；

- (f) 提議城巴第 B8 號線(往香園圍(蓮塘)口岸)設班由顯徑開出，並途經大圍及源禾路；
- (g) 反映指九巴第 282 號線新田圍邨站於上午約七時三十分候車乘客眾多，巴士滿載，遂建議運輸署及九巴公司加強第 281 和 282 號線的早上服務和轉乘計劃，並改用雙層巴士行走第 281 號線；以及
- (h) 建議運輸署及九巴公司基於公平原則，以便民出行為前提，就跨區路線全面實施雙向分段收費，且以乘搭距離釐訂車資，而非目的地。

17. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署備悉有關九巴第 73H 號線車費及行車路線的意見，將與九巴公司研究作出優化的可行性；
- (b) 就實時到站時間系統方面，運輸署一直與九巴公司跟進系統的準確性事宜，並會進一步要求改善系統；
- (c) 如九巴第 80 號線按照重組方案繞經新翠邨和新蒲崗，行車時間預計分別將增加約三分鐘；時間雖短，惟運輸署能理解成員的憂慮，並會與九巴公司重新檢視第 80 號線的路線安排，務求平衡原有乘客的需要；
- (d) 在重組九巴第 86A、286A 及 86C 號線的服務後，新田圍邨的居民可於原有站點改乘九巴第 86 號線往返九龍西一帶，並可改乘九巴第 81K、82K 或 281 號線，然後轉乘九巴第 81C 號線前往馬鞍山一帶；運輸署將與九巴公司研究優化轉乘安排的可行性，以配合新田圍邨居民的出行需要；

- (e) 運輸署備悉有關進一步調整九巴第 286A 號線行車路線和九巴第 86C 號線服務時間的建議，並會與九巴公司研究相關調整的可行性；
- (f) 運輸署備悉有關九巴第 N283 號線的改道建議，並會於本方案落實後，再審視已優化路線於沙田區內的走線安排；
- (g) 運輸署將於會後補充有關沙田區機場巴士路線的客量資料予成員作進一步參考；

[會後備註：根據龍運二零二六年四月的營運數據，其第 A41、A41P、A42 及 A46 號線於平日往機場方向班次最繁忙一小時的平均載客率約為四至六成，往沙田方向班次最繁忙一小時的平均載客率約為四至五成，顯示現時服務可滿足乘客需求。儘管如此，運輸署已要求巴士公司密切留意各線的乘客需求，在有需要時增加班次配合乘客需求，或研究優化巴士路線的方案。]

- (h) 運輸署備悉有關區內不同小區增設往返香園圍(蓮塘)口岸路線的建議，並會密切留意相關的乘客需求，適時與巴士公司檢視現有的服務安排；
- (i) 運輸署與專營巴士公司會不時審視個別路線的客量變化並作調整；就客量持續偏低或繁忙時段需求較高的路線，會按實際情況考慮調整服務的可行性，以配合區內實際交通需求，從而更有效運用巴士車輛資源，提高整個巴士網絡的效率；以及
- (j) 運輸署會繼續持續監察區內各巴士路線的乘客需求及出行習慣的變化，適時與專營巴士公司研究調整服務的方案。

18. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 對九巴第 86C 號線的建議，即回程繞經沙角街，以服務「沙乙博」區，九巴公司持開放態度；

- (b) 對九巴第 86C 號線全日繞經新翠邨的建議，九巴公司持開放態度，認為此舉可替代九巴第 81C 號線，確保大圍全日有巴士往返馬鞍山市中心，將與運輸署調整路線時一併跟進；
- (c) 九巴第 81C 號線的客量下跌確因完善鐵路網絡所致；乘客在服務調整後可乘港鐵由九龍返抵大圍或屯馬線沿線各小區；以及
- (d) 由於沙田區三條機場巴士「A」線的重組建議涉及資源重配，九巴公司會與運輸署仔細分析各小區的客量，探討具體的可行方案。

19. 城巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 城巴公司備悉成員對口岸巴士服務的關注，現時城巴第 B8 號線連接沙田區及香園圍口岸，服務沙田居民。城巴公司亦理解居民對加強口岸交通連接的期望，將與運輸署探討可否提供更全面的服務；
- (b) 城巴公司一直密切監察西沙住宅項目的入伙情況，正與運輸署積極探討如何提升服務水平；以及
- (c) 就伸延城巴第 382 號線總站至西沙灣的建議，城巴公司對加強該區往返港島東的服務持開放態度，樂意與運輸署研究其可行性。

20. 主席宣布結束是項議程。

提問

姚嘉俊先生提問：有關沙田區路牌設計和維修保養事宜
(文件 TT 19/2026)

21. 主席表示，由於旅遊事務署代表未能出席是次會議，有關提問或意見將由秘書處於會後轉達，遂詢問成員有否補充提問。

22. 成員向旅遊事務署提出以下詢問、意見及建議：

- (a) 不滿旅遊事務署再次未派代表列席會議解答提問，認為若旅遊事務處代表在場，方可促進討論；
- (b) 表示沙田區「改善地區旅客指示標誌計劃」方向指示牌(旅遊指示牌)裝設後，管理欠妥。成員認為沙田作為單車社區，指示牌不應僅以行人為對象，亦應兼顧騎單車者的需求以引導其前往主要景點；
- (c) 反映沙田雙子橋的兩款路牌資訊零散不一，建議現有旅遊指示牌增加距離及預計行程所需時間，方便騎單車者和遊客掌握前往區內地標的路程，遂促請旅遊事務署活化區內旅遊指示牌；
- (d) 詢問旅遊事務署和運輸署有否就旅遊指示牌保持緊密溝通(包括其數量、所及的區內地標(例如車公廟和沙田馬場)及資訊增補)，並諮詢區內多方持份者，以突顯地區特色；
- (e) 建議整合和改良雙子橋的兩個指示牌，即單車徑附近的旅遊指示牌(供行人或遊客用)與運輸署路牌(供騎單車者用)，以便騎單車者快覽所需資訊；
- (f) 認為前往區內景點的主要天橋或轉彎位應有相應指示配套，並以香港文化博物館為例，指附近的天橋及單車徑均缺乏旅遊指示牌；以及

- (g) 提議旅遊指示牌增設二維碼，連結電子地圖，向遊客介紹景點。

[會後備註：旅遊事務署提供的補充資料已載於文件 TT 19/2026 的補充資料內。]

23. 成員的其他提問、建議及意見綜合如下：

- (a) 反映小瀝源路旁欄杆底部嚴重銹蝕，部分路牌老化，區內更曾有路牌倒下導致途人受傷，欲了解路政署現時的巡查和維修機制，及如何改善監察，以保障公眾安全；
- (b) 建議運輸署與旅遊事務署合作完善單車徑路牌；另亦歡迎運輸及物流局於本年二月公布《運輸策略藍圖》，提出「單車主幹道」及「地區單車徑」的概念，遂提議運輸署用顏色區分兩種路牌，同時亦可配合未來的單車徑系統，標示目的地(連距離)，並將沙田區列為前述概念的試點，讓區外市民及遊客體驗沙田區的「單車友善」文化；以及
- (c) 讚賞運輸署於本年三月接受成員及香港恒生大學學生的邀請，實地視察沙田體育會大水坑單車公園至雙子橋的沿路路牌，並作跟進，成員遂提議單車徑路牌加入目的地及距離標示，方便騎單車者。

24. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署備悉成員的意見。一般而言，運輸署會視乎有關目的地的可達性、重要性及受歡迎程度等因素，為合適的目的地設置方向指示標誌。在設置此類標誌時，亦會考慮其對步行環境所造成的影響。運輸署會適時就上述地點的方向指示標誌的目的地資訊進行檢視；
- (b) 運輸署一般會因應地區發展及環境變化，按實際情況適時檢視方向指示標誌上的資訊。如相關部門有加設方向指示標誌的建議，運輸署會提供適切交通意見。例如早前因應區內新落成的馬料水新渡輪碼頭項目，運輸署與香

港旅遊發展局就旅遊指示牌保持緊密溝通，協助更換了馬料水一帶的相關旅遊指示牌；以及

- (c) 市民或遊客亦可利用運輸署的「香港出行易」流動應用程式，搜尋實用資訊(包括單車徑的路線、行程距離、所需時間，以及附近單車泊車位、景點和相關公用設施)，以配合不同道路使用者的需要。

25. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 路政署的承建商通常會每月巡查行人路及附屬道路設施(包括交通標誌及指示牌)，而繁忙的行人路則會加密至每周一次；以及
- (b) 路政署備悉小瀝源路欄杆受損，正要求承建商跟進。

[會後備註：路政署將於本年七月內就有關欄杆展開維修工程。]

26. 主席宣布結束是項議程。

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

(文件 TT 20/2026)

27. 主席歡迎房屋署及渠務署代表出席會議，並詢問成員有否補充提問。

28. 成員的提問、意見及建議如下：

- (a) 表示火炭穗輝工廠大廈重建作公營房屋發展項目入伙後，火炭路、麵房街與山尾街交界路口的容車量僅剩餘約15%，如再計入違泊車輛，情況更堪憂，遂詢問警方及運輸署可否於該處推行自動交通執法系統，打擊違例泊車；

- (b) 反映火炭(山尾街)公共運輸交匯處候車月台狹窄，人龍往往排出行車道，構成安全隱患，遂請九巴公司研究可否擴建巴士站；
- (c) 支持運輸署將火炭(坳背灣街)公共運輸交匯處部分空間改作泊車位，惟坳背灣街鄰近火炭站 B 出口，繁忙時間人多擠迫，火炭工業區的下班者與歸家居民爭道而行，建議運輸署評估坳背灣街的人流後，研究增設行人過路處的可行性；
- (d) 再次提議運輸署容許車輛由山尾街左轉駛入火炭路，而無須在山尾街調頭，以免加劇交通擠塞；
- (e) 根據本年二至三月的交通違例檢控數字，坳背灣街的檢控數字屬全區最高；儘管警方已積極執法，惟違泊情況仍屢禁不絕，或同時反映區內車位數量不足，遂詢問相關部門撤除火炭松頭下路與桂地街交界工業用地發展項目擬設的 100 個公眾泊車位，實際增設的泊車位數目為何；以及
- (f) 反映火炭多處行人路路面凹凸不平，邀請相關部門與成員實地視察，冀改善整體地面狀況。

29. 九巴公司代表的回覆綜合如下：

- (a) 就火炭(山尾街)公共運輸交匯處的人龍，九巴公司已派員到場視察，確認九巴第 81K 和 263B 號線下班繁忙時間候車人多且月台短，令乘客排出行車線；
- (b) 九巴公司已即作調整，以膠帶圍封月台上蓋尾端，使人龍回旋折返，確保隊尾在有蓋月台範圍；人員隨後到場觀察，發現候車秩序已初步改善；以及
- (c) 九巴公司會密切留意山尾街周邊的地區發展及土地用途改變後，調整途經該處的巴士路線。

30. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 政府積極推展短中長期措施，適量增加火炭區內商用公眾泊車位的供應，例如正在興建的松頭下路與桂地街交界工業用地發展項目將會增設公眾停車場，提供約 100 個商用公眾泊車位；政府會繼續與相關部門聯繫，按「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」用地加設公眾泊車位；
- (b) 為配合星凱·堤岸的發展，項目負責人已將坳背灣街與禾香街交界的路口改為交通燈控制過路處，以改善行人過路安全；為方便行人橫過馬路，運輸署已適度延長該處「綠色人像」燈號的亮起時間；
- (c) 運輸署評估加設行人過路處的可行性時，需作周全考慮，包括檢視行人流量、路口與過路處之間的距離及行人與車輛的視距等；以及
- (d) 就火炭工業區的车辆違泊問題，運輸署會繼續與警方聯繫，促請其加強執法；另亦持續適度增加泊車位，並正計劃於桂地街近長瀝尾街增設電單車泊車位，同時亦建議於坳背灣街近火炭站增設停車灣及泊車位(包括五個貨車和三個私家車咪錶泊車位、一個傷殘人士專用泊車位及五個電單車泊車位)，並正諮詢相關持份者。

31. 房屋署代表回應火炭改道的建議，指房屋署正計劃於火炭路、麵房街與山尾街交界處進行道路改善工程，相信能改善交通流量。

32. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 路政署會與運輸署就擬設泊位探討技術可行性，並會在接獲其施工通知書後展開工程；以及
- (b) 就火炭部分行人路路面凹凸不平的意見，路政署樂意與成員一同實地視察。

[會後備註：路政署已於本年五月二十七日與成員進行實地視察，並正積極跟進有關維修工作。]

33. 香港警務處(警務處)代表的回應綜合如下：

- (a) 警方一直密切關注火炭的交通，並將實施合適的交通管制措施(包括加強巡邏、按實時情況管制交通和疏導車流、檢控違泊車輛等)，確保道路暢順；以及
- (b) 二零二六年二月至三月期間，警方在火炭就違例泊車共發出 1 520 張定額罰款通知書。

34. 主席宣布結束是項議程。

吳啟泰先生提問：有關澤祥街近大學站迴旋處的交通擠塞問題及改善建議

(文件 TT 21/2026)

35. 主席詢問成員有否補充提問。

36. 成員的提問及建議如下：

- (a) 表示大老山公路與澤祥街/支路交界迴旋處較小，導致快線長期未獲充分利用；
- (b) 指出上述迴旋處的瓶頸有二：一為馬鞍山往大學站方向由兩線轉三線的位置，車多且左穿右插，以行慢線或中線進入大學站為主，惟仍有少數直接由快線切入車站；二為往香港科學園及沙田方向的位置，車輛應取快線，卻常擠於中線；
- (c) 提議運輸署將該迴旋處改為螺旋處；參考大圍螺旋處及大埔廣福迴旋處的設計，加劃虛實雙白線等導向標線；或將慢線劃為往大學站專用線，以理順車流；以及

- (d) 建議警方加強管制馬料水公共運輸交匯處(交匯處)早午繁忙時段的交通，疏導候客車龍，避免雙行泊車。

37. 成員的意見如下：

- (a) 引述運輸署書面回覆指澤祥街與科學園路交界迴旋處於二零二四年及二零二五年的繁忙時間設計流量與容車量比率接近飽和，期望運輸署能探討其他有效改善方式；
- (b) 認為迴旋處擠塞的主因是香港中文大學醫院正門前方的行人優先斑馬線，以致車輛頻停，車流嚴重倒灌；成員觀察該處每早約八時便會塞車，車龍偶爾更倒灌至大水坑及錦泰苑一帶，遂請運輸署全面重新規劃和完善交匯處；
- (c) 認為車輛於繁忙時間在交匯處違泊候客或上落客，導致小巴、穿梭巴士及的士雙行泊車，繼而令整個交匯處非常擠塞混亂；大老山公路與澤祥街/支路交界迴旋處及澤祥街與科學園路交界迴旋處於下班繁忙時段均有塞車和車流倒灌的情況，龍尾有時更至大水坑及香港科學園一帶；以及
- (d) 反映交匯處經去年實地視察後，至今仍未有短期改善措施。

38. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 傳統迴旋處和螺旋處在運作和交通安全方面各有優點，功能有別，惟用法相若，駕駛者須在安全情況下轉線；於轉換行車線和即將離開迴旋處前發出適當的燈號，小心在前方越過的車輛和在下一個出口駛出迴旋處的車輛等；
- (b) 《運輸策劃及設計手冊》就設置螺旋處訂明一般原則，即中央安全島的直徑須達 30 米或以上，且同時符合以下三個條件：行車出口不少於三個；環繞行車區為兩線行車；以及所有行車出口在理想情況下均應設有兩條行車線；

- (c) 大老山公路與澤祥街/支路交界迴旋處的中央安全島直徑僅約 13 米，而澤祥街與科學園路交界迴旋處的則為約 20 米，兩者均小於《運輸策劃及設計手冊》所訂的 30 米或以上的標準；倘改為螺旋處，會導致螺旋式行車線劃分將過於零碎，容易令駕駛者混淆，故一般不建議採用；
- (d) 由於上述兩個迴旋處位置相近，而且出入口較多，故運輸署不建議將其改為螺旋處，以免車輛在連續出口之間急轉彎，衍生危險；
- (e) 運輸署備悉成員就澤祥街兩個迴旋處出口劃設虛實雙白線或其他道路標記的建議，並會繼續密切監察其交通情況，按需要制訂適當的交通管理及改善措施，加強交通安全，確保交通暢順；以及
- (f) 運輸署亦備悉委員就馬料水公共運輸交匯處的建議，並會因應區內的新發展項目，檢視相關交通需求，要求項目倡議人推展合適的交通改善措施。

39. 警務處代表指，警方會繼續管制澤祥街上下班繁忙時間的交通，尤其對阻塞車流的違法車輛執法。

40. 九巴公司代表的補充綜合如下：

- (a) 九巴公司在大學站、白石角及香港科學園一帶營運多條巴士路線，留意到過去十多年該處交通流量日增，路面寬度及行車線數目卻未有更新；
- (b) 行車路面不足會增加大學站、白石角及香港科學園一帶巴士路線的行車時間(包括成員早前提及的九巴第 289K 號線)，間接使部分班次需予調整，期望大眾體諒；以及
- (c) 九巴公司期望運輸署重新審視該路段的行車空間，減低對巴士服務的影響。

41. 主席詢問成員有否補充提問。

42. 成員的補充建議綜合如下：

- (a) 提議會後再與運輸署及九巴公司就上述迴旋處及交匯處商討短期可行解決方案；以及
- (b) 認為區內交通流量及馬鞍山前往大學站的人流只增不減，情況難待 T4 主幹路通車後或大老山公路 T6 橋擴闊工程竣工後改善，遂請運輸署正視如何疏導短中長期的交通。

43. 主席宣布結束是項議程。

羅伊琳女士提問：有關改善沙田區內交通方向指示牌清潔狀況事宜
(文件 TT 22/2026)

44. 主席歡迎康樂及文化事務署(康文署)代表出席會議，並詢問成員有否補充提問。

45. 成員的詢問、意見及建議綜合如下：

- (a) 以相片帶出樹木遮擋路牌的情況，並表示馬鞍山樹多，續引述路政署書面回覆指會每三至六個月巡查公共道路及交通標誌等附屬道路設施一次，故詢問路政署後續有否安排清潔；如有，頻率為何；
- (b) 反映細小的路牌難以閱讀，夜間和有樹遮擋時尤然，遂請康文署加強修葺牌旁樹木，並請路政署加緊清潔路牌；
- (c) 指出馬鞍山路與恆康街交界的迴旋處乃馬鞍山要津，建議路政署特別加強清潔該處路牌；

- (d) 提議相關部門利用清洗玻璃幕牆的無人機清潔路牌，並研究激光修樹的可行性，使工人在惡劣天氣或凌晨時分於路邊鋸樹時更安全省力；
- (e) 表示雜草生長極快，只需數月，雨後尤甚，完全遮擋路牌；另有路牌褪色後，視力欠佳人士難以看清；
- (f) 反映高速公路某些渠蓋長出如灌木般的植物，建議相關部門加強巡查和保養；以及
- (g) 認為路牌不宜在短距離內豎設過多，原因是駕駛人士行車時難以速讀所有資訊，續舉例指大圍站公共運輸交匯處的路牌多卻有欠清晰，建議運輸署再作檢視，以免駕駛人士走錯路。

46. 康文署代表的回應綜合如下：

- (a) 就樹木長勢過旺而遮擋路牌一事，康文署人員會定期巡邏，而接獲路政署、市民或成員的轉介後，便會於三至五個工作天內安排並完成修樹；
- (b) 康文署備悉有關激光修樹的建議，將探討智慧修樹的可行性；以及
- (c) 就雜草和灌木迅速生長事宜，康文署會向有關公園及遊樂場的負責同事反映，並督促承辦商在雨季、夏季等生長季加強修樹，以免遮擋路牌。

47. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 路政署的承建商會每三至六個月巡查交通標誌，檢查其潔淨狀況，其間若發現標誌有塵埃、污垢等，便會安排清洗，惟實際清洗工序需配合臨時交通措施及／或天氣，故個別情況或安排需時；

- (b) 文件中的五個位置共有六個交通指示牌；路政署於本年五月已清潔其中三個(兩個位於恆康街(近燈柱編號 EA4238)及一個位於西沙路(近燈柱編號 EA9711))，其餘三個料於本年六月前清潔完畢；

[會後備註：路政署已於本年六月二日完成其餘三個交通指示牌的清潔工作。]

- (c) 路政署備悉借助無人機、激光等科技清洗路牌的建議，並會轉達予相關組別再作研究；
- (d) 路政署負責護養其轄下路旁登記斜坡／擋土牆及全港快速公路路段的樹木，規定其承建商定期巡樹，且每年最少修剪三次；倘人員巡查時發現或接獲報告指樹枝嚴重遮擋行車道的交通標誌，並對道路使用者構成即時危險，則不論該樹由路政署負責與否，路政署均會優先安排緊急修剪；以及
- (e) 就交通標誌物料和褪色問題，路政署現所用物料均符合《土木工程一般規格》及相關國際技術標準的要求，具備足夠的反光性能，以確保道路使用者在不同光線及天氣情況下都能清晰辨識標誌。至於額外加設塗層，則有可能影響標誌原有的反光效果，故未必適合採用。

48. 主席宣布結束是項議程。

陳善明女士提問：有關跟進運輸署沙田區改善行人過路設施事宜
(文件 TT 23/2026)

49. 成員的提問、意見及建議綜合如下：

- (a) 歡迎運輸署近年推行各項措施，加強行人過路安全，惟交通意外數字仍居高不下，期望運輸署顧及人口老化，多管齊下加快改善行人過路設施；

- (b) 指出去年全港共有逾 550 宗致命或嚴重交通意外，欲了解沙田區的佔數及其長者佔比為何；
- (c) 欲了解投射紅光輔助裝置試驗計劃有何進展，以及會否因評估結果顯示成效正面(即減少約 24% 的行人衝紅燈行為)而擴展至大涌橋路、源禾路等交通意外黑點；
- (d) 引述運輸署書面回覆指二零二五年涉及「行人不留神」的行人傷亡數字為 4 人，低於二零二三年的 10 人和二零二四年的 17 人，欲了解跌幅是否與投射紅光輔助裝置有關；
- (e) 欲取沙田區行人過路事故黑點列表，並建議運輸署在該等位置安裝投射紅光輔助裝置；
- (f) 表示全港 16 個過路處正測試新款行人交通燈倒數器(新款倒數器)，惟沙田區的則不在其內。有見第一代倒數器早於二零零六年試行，而內地現亦廣泛應用倒數器，遂詢問運輸署會否在沙田區進行測試，並各就綠色及紅色人像燈號提供倒數器；以及
- (g) 查詢已裝妥的新一代電子行人過路發聲裝置有否行人過路按鍵。

50. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 政府非常重視道路安全，並以多管齊下的策略，包括應用嶄新科技、改善交通設施和管理等，持續完善行人過路環境，以保障道路使用者的安全；
- (b) 二零二五年沙田區涉及車撞行人的致命交通意外為 3 宗，而嚴重交通意外則為 17 宗；

[會後備註：當中涉及 65 歲或以上長者行人傷亡的致命交通意外為 1 宗，而嚴重交通意外則為 4 宗。]

- (c) 沙田區內四個位置已安裝投射紅光輔助裝置，分別是沙田正街近沙田市中心巴士總站外；插桅杆街/牛皮沙街交界；田心街近隆亨邨出入口；以及大涌橋路/小瀝源路交界。運輸署備悉就源禾路、大涌橋路等行人過路處安裝輔助裝置的建議，並會繼續定期審視各路口的交通及資源後，考慮在特定位置(如新增涉及行人意外的交通黑點)加裝輔助裝置；
- (d) 運輸署備悉在沙田區增設新款倒數器的建議，並正於全港 16 個過路處進行測試，旨在全面評估其在港的成效，從而協助制訂下一步方向；以及
- (e) 新一代電子行人過路發聲裝置設有非接觸式行人過路按鍵。

51. 主席宣布結束是項議程。

資料文件

運輸署進度報告

(文件 TT 24/2026)

52. 成員的意見及提問綜合如下：

- (a) 代表彩禾苑居民感謝運輸署於黃竹洋街近禾上墩街增設「禾上墩街」方向標誌；
- (b) 引述多名火炭居民反映指，運輸署未曾進行諮詢，便於本年三月將火炭路(北行)近禾輦邨左一線行車道的行車方向，由直去或左轉改為左轉，欲了解運輸署可否恢復原有安排；以及
- (c) 指出由於上述的路面標記太近分岔路口，令不熟路的駕駛人士常於路口臨急切線，易釀意外，遂請運輸署考慮在更前方路段加設路面標記及路旁指示牌。

53. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 火炭路(北行)與大埔公路(沙田段)路口行車方向的改動(即由直行或左轉至左轉)只屬於微調性質，乃基於實際交通需要，旨在理順車流；
- (b) 為協助駕駛人士適應火炭路(北行)的最新交通安排，運輸署已實施多項交通措施，提醒駕駛人士選擇合適的行車線，並會持續留意改動後的交通情況；以及
- (c) 就加設道路標記的建議，運輸署會與路政署檢視其技術可行性。

54. 成員的提問及意見綜合如下：

- (a) 感謝運輸署在美田路近碧田街的路口實施交通改善措施，欲了解後續的行人過路處改善工程料何時展開；以及
- (b) 反映現場雖設「請勿在此橫過馬路」的交通標誌，惟仍有行人危險過路，盼運輸署探討更好的措施，免生意外。

55. 運輸署代表指，由於美田路正興建新住宅項目，故運輸署將與路政署及項目發展商探討合適的交通管理措施，以加強該行人過路處的安全。

56. 主席宣布結束是項議程。

路政署工程進度報告
(文件 TT 25/2026)

57. 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 26/2026)

58. 成員備悉上述文件。

港鐵車務及工程進度報告
(文件 TT 27/2026)

59. 成員備悉上述文件。

下次會議日期及時間

60. 主席宣布下次會議定於二零二六年七月十四日(星期二)下午二時三十分舉行。

61. 會議在下午四時二十二分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二六年七月