

沙田區議會
交通運輸委員會
二零二六年度第一次會議紀錄

會議日期：二零二六年一月十三日(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 | 下午四時零三分 |
| 鄧肇峰先生(副主席) | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 古偉冰先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 朱煥釗先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 李貞儀小姐，MH | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 吳啟泰先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 林玉華女士 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 林港坤博士 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 姚嘉俊先生，MH | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 夏劍琨先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 郭宣彤女士 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 張柏源先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 梁振邦先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 梁家瑋先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 陳敏娟女士，MH | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 陳善明女士 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 陳壇丹先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 陳曉盈小姐 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 莫熹雯小姐 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 黃宇翰先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 黃敬博士 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 楊英瀚先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 董健莉小姐 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |
| 蔡明揚先生 | 下午二時三十分 | 下午四時零三分 |

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
羅棣萱女士
龐愛蘭女士，BBS, JP
龔美姿女士
畢錦龍先生
陸繹苜女士
鍾翠穎女士(秘書)

出席時間

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

下午四時零三分
下午四時零三分

列席者

鄭奕文先生
李文輝先生
王素雯女士
何經匯先生
彭綺蓮女士
譚禮明先生
黃 蕾女士
黃培佳先生
陳家陽先生
陳思灝先生
盧學榮先生
陳浩峯先生
鍾佩怡小姐
黃程遠先生

聶珮林小姐

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 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交通隊主管
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
城巴有限公司營運經理(九龍及新界)
城巴有限公司企業事務經理-持份者關係
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

蘇嘉敏小姐

崔靄賢女士

張浩榮先生

馬俊豪工程師

鄭康怡女士

黃雪賢女士

職 銜

房屋署房屋事務經理/大埔、北區及沙田
一

沙田地政處高級產業測量師/東南

規劃署高級城市規劃師/沙田

環境保護署機電工程師(電動車)11

環境保護署環境保護主任(電動車)41

香港鐵路有限公司助理經理-對外事務

未克出席者

羅婉珮小姐

職 銜

區議會議員(已請假)

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收到以下一位成員的書面請假申請：

羅婉珮小姐

產後休養

3. 交運會一致同意上述成員的請假申請。

通過會議紀錄

二零二五年十一月四日會議紀錄

(會議紀錄 TT 6/2025)

4. 成員一致通過上述會議紀錄。

提問

羅婉珮小姐提問：有關改善禾輦巴士總站和優化附近一帶巴士服務事宜

(文件 TT 1/2026)

5. 主席詢問成員有沒有補充提問。

6. 成員的意見和建議如下：

- (a) 支持房屋署和巴士公司改善禾輦巴士總站，原因是其設施相當殘舊，且面積未能容納現時巴士數量，以致繁忙時間在該處停泊的巴士會阻塞附近一帶的交通；
- (b) 表示曾於二零二五年五月、九月和十月分別與房屋署、運輸署、立法會議員、居民及學校代表等持份者就如何改善禾輦巴士總站到場實地視察。經討論，現時的方向是利用厚和樓前方的空置停車灣(前身為的士站)作巴士站。成員建議運輸署協調房屋署和領展房地產投資信託基金(領展)之間的溝通，並期望房屋署加快審批，盡快落實工程；
- (c) 續指現時方案分兩階段進行：首階段為安裝巴士站牌，指示乘客於厚和樓前方上車，而次階段為興建巴士站上蓋，並移除總站部分行人路路面。由於兩階段均涉及改動禾輦邨的公用地方，當中或牽涉工程費用問題，故成員建議房屋署盡早諮詢禾輦廣場業主(即領展)；
- (d) 建議房屋署與巴士公司保持緊密溝通，加快落實次階段工程；以及
- (e) 表示往返禾輦至石門的現有巴士服務並不便民，而運輸署在書面回覆提出的替代路線(即九巴第 83K 號線特別班次)，僅於早上繁忙時間開出兩班，令長者、學生及輪椅使用者需於下午放學等時段步行十分鐘至源禾路或濱景花園乘車。成員遂建議增設全日往返禾輦至石門的路線，或

將九巴第 83K 號線特別班次恆常化，並繞經碩門邨。

7. 房屋署代表的回應綜合如下：

- (a) 首階段改建厚和樓前方停車灣作上客地點的方案涉及改動禾輦邨的公用地方，因此房屋署將與領展緊密溝通，研究方案的可行性；以及
- (b) 就次階段加建有蓋巴士站及調整行人路的工程，房屋署會在完成首階段後繼續探討。

8. 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)代表的回應綜合如下：

- (a) 九巴公司早前與房屋署、運輸署、領展和區議員到場視察禾輦巴士總站。該巴士總站已啟用數十年，九巴公司認為其泊車位和整體面積不足以應付現時的巴士流量；
- (b) 九巴公司建議將巴士站搬至厚和樓前方，惟於溝通期間得悉領展擔心新站阻擋商戶視線，以及妨礙視障人士使用觸覺引路帶，故該站擬採用反向式上蓋設計(即上蓋支柱設在馬路旁)，且上蓋不設廣告牌，以減少佔用面積和遮擋視線。就此，九巴公司已於二零二五年十二月向房屋署申請遷移巴士站，並欲為其加設上蓋和座椅；以及
- (c) 九巴公司已向房屋署提出建議，改短巴士總站的石壘以擴闊道路空間，騰出更多空間停泊巴士。

9. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 禾輦巴士總站屬房屋署的管轄範圍，運輸署知悉房屋署、巴士公司和領展正商討有關擴闊巴士總站內的行車道及遷移上車站至厚和樓前方停車灣的方案，並會繼續與房屋署和巴士公司保持緊密聯繫，以期推進方案；以及

- (b) 就往返碩門邨至禾輦邨的巴士服務，現時早上繁忙時間設有九巴第 83K 號線特別班次由碩門邨開往禾輦邨及源禾路一帶。然而，運輸署備悉議員有關延長該路線至全日服務(包括放學時段)的建議，將密切留意乘客需求，適時與巴士公司商討服務調整的可行性。

10. 主席宣布結束是項議程。

鄭家豪先生提問：有關沙田區九巴第 82X 和 84M 號線服務調整及專線小巴第 65X 號線新開試辦的運作情況
(文件 TT 2/2026)

11. 主席詢問成員有沒有補充提問。

12. 成員對九巴第 82X 和 84M 號線的提問、意見和建議如下：

- (a) 表示仍有市民反映九巴第 82X 和 84M 號線脫班及路線資訊混亂；
- (b) 建議九巴第 82X 號線回復全日服務，因為沙田區人口日益老化，長者習慣乘搭上述路線前往黃大仙，難免因路線改動而感到困惑，甚至因不懂乘搭巴士而減少外出，希望運輸署認真審視合併路線帶來的負面影響；
- (c) 詢問上述路線過去半年合併前後的載客量為何，以及營運現況是否達到預期效果；以及
- (d) 建議就路線改動加強宣傳，並為途經廣源的九巴第 84M 號線重新編號，以助乘客於晚上約六時五十分至七時期間辨識九巴第 82X 號線的當日服務已經結束，兼可清晰地區分這條路線。

13. 成員對專線小巴第 65A 和 65X 號線的詢問、意見和建議如下：

- (a) 引述其於沙田區就專線小巴第 65A 號線運作所收集的市民意見，結果反映逾九成受訪者反對取消分段收費，認為

車費加幅過高；另有約三成受訪者主動在匿名問卷留下聯絡方式，反映有關改動關切民生。成員請營辦商交代取消分段收費的原因，例如營運成本上升；

- (b) 樂見專線小巴第 65X 號線試辦期延長三個月，建議運輸署在試辦結束前分析過去半年的數據和訂定長遠方向，而非僅以每三個月的方式續運，並探討可否再調低收費，使其貼近舊有的分段收費水平，繼而吸引乘客，同時支持營辦商繼續營辦此路線；
- (c) 以相片指出小巴站並沒有提供專線小巴第 65X 號線的服務詳情。由於專線小巴第 65A 與 65X 號線的服務開始和結束時間不一，成員因此擔心缺乏現場指示會引起混亂，並認為小巴營辦商有責任在站內提供路線資訊，而非單靠乘客自行在網上查詢，促請運輸署與小巴營辦商跟進；
- (d) 建議加強宣傳專線小巴第 65X 號線，讓區內居民得悉此條往返黃泥頭至第一城站的循環短線；以及
- (e) 肯定運輸署事後跟進小巴路線的努力，建議運輸署日後改動路線前給予居民充足的適應期，並審慎考慮涉及偏遠地點的改動，避免在短時間內重疊推出重大交通改動；另請運輸署勿再削減廣康、廣源及小瀝源一帶的小巴及巴士服務。

14. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 備悉上述對專線小巴服務的意見，將於會後與有關小巴營辦商溝通，務求提供更優質的小巴服務；
- (b) 運輸署已要求九巴公司加強發布路線資訊，確保乘客知悉路線合併後的編號和安排；以及
- (c) 據悉巴士路線合併後，有關路線的運作效能確有所提升；惟實際資源調配及運作詳情須由九巴公司代表作補充。

15. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 已在九巴第 82X 和 84M 號線途經分站張貼宣傳單張及提示訊息，巴士站亦設有簡易版路線圖，介紹不同服務時段的安排；在非繁忙時間的九巴第 84M 號線，車廂亦設有廣播，提醒乘客可在龍滿樓站下車，步行前往大成街街市；
- (b) 九巴公司曾在路線改動初期派員到廣源、大老山隧道(往九龍方向)及龍逸樓巴士站，向乘客派發單張和講解詳情；
- (c) 為穩定班次及方便乘客掌握時間，九巴公司已就非繁忙時間的九巴第 84M 號線在樂富巴士總站增設定點開出時間；
- (d) 鑑於乘客已習慣目前班次安排，九巴公司擬沿用現有路線編號，並密切留意兩條路線的運作，與運輸署保持溝通，以及
- (e) 九巴公司已於二零二六年一月五日增設九巴第 288D 號線，此路線提供往返濱景花園至水泉澳的服務，途經第一城、愉翠苑和廣源，方便區內學生放學後回家或前往補習社。

16. 主席詢問成員有沒有補充提問。

17. 成員的補充意見如下：

- (a) 對九巴公司指市民習慣新行車模式的說法有保留，原因是根據多位成員所得的意見，居民目前仍處於適應階段，故敦請九巴公司繼續就前述的路線編號等問題加強協助乘客；
- (b) 建議運輸署提供專線小巴第 65X 號線的營運數據作參考，以免運輸署和小巴營辦商於延長三個月的試辦期屆滿後，在缺乏數據支持下，一刀切取消服務；以及

- (c) 促請運輸署在專線小巴第 65X 號線的過渡期間做好協調工作，以免引起混亂。

18. 運輸署代表備悉有關專線小巴第 65X 號線乘客數據的意見，將於會後提供所需資料。如有需要，亦可安排小巴營辦商一同協商。

[會後備註：運輸署在二零二六年一月中旬的一個平日及一個星期日對新界專線小巴第 65X 號線進行實地調查。在平日上午繁忙時段，由黃泥頭往沙田第一城方向的平均載客率約為七成半，而由沙田第一城往黃泥頭方向的平均載客率約為五成；而在上午非繁忙時段，由黃泥頭往沙田第一城方向的平均載客率約為兩成，而由沙田第一城往黃泥頭方向的平均載客率約為略高於一成。在星期日的上午至中午時段，由黃泥頭往沙田第一城方向的平均載客率約為三成，而由沙田第一城往黃泥頭方向未有錄得載客記錄。]

19. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 九巴第 84M 和 82X 號線合併後，部分時段的班次比合併前更頻密，盼能便利居民出行；以及
- (b) 九巴公司明白乘客於繁忙和非繁忙時間的交接時段或會感到混淆，故已在車頭擋風玻璃張貼 A3 尺寸的告示，並在車廂以廣播提醒乘客該班次會否途經廣源邨；另外，在非繁忙時間的九巴第 84M 號線的車頭路線牌會用方框框起，以提醒該班車是否途經廣源。

20. 主席宣布結束是項議程。

朱煥釗先生提問：有關沙田區橋底空間興建電動車充電停車場事宜
(文件 TT 3/2026)

21. 主席詢問成員有沒有補充提問。

22. 成員的提問如下：

- (a) 詢問運輸署除了書面回覆的兩個地點外，沙田區有否其他閒置土地或橋底空間正規劃作停車場或泊車位；
- (b) 欲了解政府目前有否計劃在區內咪錶泊車位或露天停車場安裝電動車充電樁，供一般市民使用；如有，現時研究階段為何，以及有否與創新科技及工業局或科技公司合作研發；
- (c) 區內有不少屋邨及屋苑樓齡較大，若要安裝高速充電樁，往往面臨較多技術或電力限制，詢問相關部門會否為這些樓宇提供具體的協助或支援；
- (d) 欲了解快速充電樁的數量為何未見增長。成員對比環境保護署(環保署)於二零二五年八月沙田區議會地區設施及工程委員會會議上提供的數字，指出儘管區內的充電樁總數淨增加了 65 支，但當中是由於標準充電樁增加了 119 支，而中速充電樁實際減少了 61 支，而高速充電樁則仍然未有；
- (e) 欲了解運輸署、環保署等多個有關部門如何協作物色合適地點和統籌電力安排，以確立加裝電動車充電設施的可能性；
- (f) 欲了解全港有多少個高架天橋橋底的泊車位安裝了電動車充電樁；
- (g) 欲了解火炭山尾街油站改為電動車充電站的項目進度，以及部門有否再覓選新的適合地點；以及

- (h) 欲了解相關部門會否考慮與油站公司續約時加入條款，要求油站公司加裝電動車充電設施，以及沙田區已納入加裝範圍的油站和具體落實時間為何。

23. 成員的建議和意見如下：

- (a) 表示儘管沙田區有超過 1 900 個公共電動車充電樁，惟設施集中在香港科學園、香港沙田凱悅酒店、圍方、頌安停車場及沙田政府合署。上述地點大多屬私人地方，或有開放時間限制，並非全天候供公眾使用；
- (b) 建議在未來落成的高架天橋橋底，例如沙田 T4 號主幹路，設置公共充電樁；
- (c) 成員舉例指內地部分充電站不額外收取停車費、香港房屋委員會的標準充電樁設施不收費，相反若車主使用私人或商場充電站，現需同時支付停車費及充電費，造成雙重負擔。成員遂建議環保署審批新充電樁時，考慮推行只收取電費，即豁免泊車費的模式。若有電動車使用充電樁車位而不充電，則可考慮另外罰款；
- (d) 建議在沙瀝公路橋底近牛皮沙村公廁旁的橋底空間設置公共充電樁。成員指該處旁邊有電房，建議相關部門可與中華電力有限公司商討，將該橋底空間改設公共充電樁，供市民或電動的士使用；
- (e) 認為環保署在沙田區物色地點安裝公共電動車充電位欠缺具體方案或時間表。沙田區有 37% 的充電樁設於香港科學園，此位置分布無法匹配一般市民短暫充電的需求，因此建議運輸署因應實際使用需求，更合理地分布充電樁的位置；以及
- (f) 指出現時咪錶泊車位已通電，建議利用咪錶泊車位加裝電動車充電設施，此舉相比改變土地用途的做法更快及更易，而且全港約有兩萬個咪錶泊車位，沙田區佔約 1 700

個，勝在位置分布廣，可方便車主短暫停泊和充電。

24. 環保署代表的回應綜合如下：

- (a) 政府的策略是電動私家車應盡量在其居所或辦公室充電。政府已投入 35 億元推行「EV 屋苑充電易資助計劃」(「資助計劃」)，推動現有私人住宅樓宇的停車位裝設充電基礎設施，目標在二零二七年實現提供 14 萬個車位安裝充電基礎設施；
- (b) 沙田區共有 54 個私人屋苑成功申請「資助計劃」，涉及約 18 000 個車位，其中 38 個屋苑約 8 500 個車位已完成安裝充電基礎設施。若按成員提問背景所指沙田區約有 6 300 輛電動車推算，現時已完成安裝的 8 500 個充電基礎設施已多於電動車的估算數量；
- (c) 政府已收緊豁免計算總樓面面積的措施，要求新建樓宇的私家車、電單車及輕型貨車停車場車位必須配備中速充電設施，方可獲給予總樓面面積豁免，因此預料日後新建樓宇車位將配有充電設施；
- (d) 環保署已編制安裝電動車充電設施的設計指南，供未納入「資助計劃」的物業管理公司及停車場營辦商參閱。為協助個別電動車車主在其私人車位安裝充電設施，環保署設立了一支專責隊伍和服務熱線，提供相關資訊及技術支援，有關資訊可於環保署網頁索取；
- (e) 政府亦正逐步把部分現有的油站轉型至高速充電站，供不同類型的車輛充電。火炭山尾街油站改為高速充電站的合約已於二零二四年批出，預計最快於二零二六年首季投入服務。連同九龍灣翠興街項目計算，兩處合共提供 28 支高速充電樁。政府另已批出大埔廣福道項目，預計提供 13 支高速充電樁；
- (f) 政府鼓勵現有油站加裝電動車充電設施，而全港現有約 60 個油站符合安全及技術要求，可加裝高速充電樁。截至二

二零二五年年底，政府已批出 20 多個油站加裝共逾 70 支充電樁。鑑於具體油站名單、安裝時間和安裝數量視乎營運商商業決定，故環保署暫無進一步資料提供；

- (g) 政府於二零二五年七月推出三億元「高速充電樁鼓勵計劃」，資助私營機構在二零二八年年底前安裝合共 3 000 支高速充電樁。截至二零二五年十二月，該計劃已就 426 支高速充電樁批出認可通知書，其中沙田區佔 31 支，並將陸續投入服務；
- (h) 在充電費方面，政府自二零二三年年底將電動車充電服務逐步市場化，長遠由市場主導營運和收費，不再由政府補貼充電費用，務使市場持續健康發展；以及
- (i) 路旁泊車位(包括咪錶泊車位)加裝電動車充電設施具有一定潛力，有助普及電動車；環境及生態局已成立跨部門工作小組，與運輸及物流局探討及研究關於在咪錶泊車位加裝充電設施。

25. 運輸署代表的回應如下：

- (a) 運輸署致力善用有限的路面空間，在不影響交通暢順及道路安全的前提下，利用橋底空間提供泊車位，以滿足駕駛者的短期的停泊需求；以及
- (b) 近年，運輸署已在插桅杆街和馬鞍山近瑞泰路的高架天橋橋底增設電單車泊車位；另亦正積極研究和物色區內其他合適的橋底空間，進一步增加泊車位的供應。

26. 沙田地政處代表的回應綜合如下：

- (a) 地政總署知悉發展局已於二零二五年十二月十五日就有關建議於沙田圍路行車橋底興建充電停車場一事，綜合相關部門的意見後回覆朱煥釗議員；以及

(b) 倘若相關政策局及部門經詳細研究後落實在有關土地推展電動車充電服務，地政總署會按適用程序及指引，在土地行政方面提供協助。

27. 規劃署代表表示對運輸署、環保署及地政總署的上述回應沒有補充。一般而言，如符合相關法規，規劃署對於橋底空間設立停車場沒有特別意見。

28. 主席宣布結束是項議程。

郭宣彤女士提問：有關沙田沙角街與逸泰街交界對角行人過路處優化安排事宜

(文件 TT 4/2026)

29. 主席詢問成員有沒有補充提問。

30. 成員的提問如下：

- (a) 欲了解尖沙咀對角行人過路處試點(尖沙咀試點)的具體情況，例如該處改用下斜路邊石的設計後，有否改善通行情況；
- (b) 詢問運輸署從何得知市民就對角行人過路處的意見，即透過 1823、區議員轉介或電郵，以及有否收到修改路邊石設計和延長行人綠燈時間以外的意見；
- (c) 欲了解沙田沙角街與逸泰街交界路口的對角行人過路處(沙田試點)的現有石壘會否改為類似尖沙咀試點的下斜路邊石設計。如會，施工日期及需時為何，以及能否二零二六年內竣工；以及
- (d) 詢問運輸署訂立對角行人過路處設計標準時，有否採用「通用設計」原則，包括安排輪椅使用者或其他有需要人士實地測試。

31. 成員的建議和意見如下：

- (a) 提議在沙田區其他地點增設對角行人過路處，例如威爾斯親王醫院(威院)對開的銀城街十字路口，以及碩門邨對出的安明街十字路口；
- (b) 指出沙田試點的石壘高度實有安全之虞，有兩名市民反映曾在該處絆倒後需送院縫針，其中一位僅年過四十，四肢靈活，可見設計上的潛在危險不分年齡；
- (c) 表示礙於市民跌倒後未必懂得向負責部門投訴，促請相關部門正視上述個案；
- (d) 建議延長沙田試點的綠燈時間，確保長者有足夠時間過馬路；
- (e) 提議優化時採用更寬闊的斜路設計，並加裝發聲裝置，令使用者更清楚如何使用設施；
- (f) 建議在優化工程開展前，於過路處加鋪防滑物料和加設警示標示；以及
- (g) 指出十字路口的轉角邊緣常因大型車輛反覆碾過而破損、凹陷或裂開，建議相關部門在該處加畫影線，提醒駕駛者預留空間轉彎，切勿過於貼近行人路邊緣。

32. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署主要透過 1823 和電郵收到市民意見，目前共接獲十份關於沙田試點的意見或投訴。至於尖沙咀試點的情況則暫未有資料；
- (b) 會向負責對角行人過路處設計標準的組別轉達相關調整綠燈時間、在路面加鋪防滑物料和改善路口設計的建議；

- (c) 會盡快在威院對開的銀城街十字路口和碩門邨對出的安明街十字路口設立對角行人過路處；以及

[會後備註：政府於二零二六年二月六日公布《運輸策略藍圖》，當中建議將「對角行人過路處」推展至另外 15 個合適的路口，包括鄰近威院對開的銀城街十字路口和碩門邨對出的安明街十字路口。]

- (d) 運輸署會盡早發出施工通告，將沙田試點的石壘改為下斜路邊石設計。日後設立的對角行人過路處將使用類似下斜路邊石的設計。

33. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 路政署經 1823 收到相關建議後，得悉內容涉及運輸規劃及設計，屬運輸署的職權範圍，遂將意見轉交運輸署跟進；
- (b) 倘若路政署接獲運輸署通知將沙田試點的石壘改建為下斜路邊石設計，會盡早安排承建商進行優化工程；以及
- (c) 倘若路政署收到運輸署在沙田區其他地方設立對角行人過路處的施工通知，會盡快安排施工。

34. 香港警務處(警務處)代表表示，警方會不時留意路面交通狀況，如在巡邏或執法期間發現道路設施有損毀，警方會將個案轉交相關部門跟進。

35. 主席詢問成員有沒有補充提問。

36. 成員的補充提問如下：

- (a) 指出經常有大型車輛駛過沙田試點，導致黃色條紋甩漆，建議路政署補漆；
- (b) 欲了解尖沙咀試點的現況和成效；以及

- (c) 表示運輸署曾於二零二五年九月提及會制訂對角行人過路處的設計標準，預計於二零二五年年底前完成；成員詢問有關標準是否已推出。

37. 運輸署代表表示可在會後向成員補充尖沙咀試點的資料。至於對角行人過路處的設計標準尚未推出，將於會後與相關組別跟進。

[會後備註：運輸署於二零二四年八月在尖沙咀路口設立對角行人過路處試點，試驗計劃至今有關路口整體運作安全暢順，亦便利過路的行人。]

[會後備註：運輸署已根據道路使用者使用沙田沙角街與逸泰街交界路口及尖沙咀加拿分道與加連威老道交界路口試點的情況、過路處的安全性及其詳細設計安排，完成制定一套適用於香港的對角行人過路處設計標準及指引。]

38. 路政署代表表示稍候會派員到沙田試點視察，並按需要安排補漆。

39. 主席宣布結束是項議程。

劉德榮先生提問：有關沙田區實施安全帶新規定及區內交通安全的相關事宜

(文件 TT 5/2026)

40. 主席詢問成員有沒有補充提問。

41. 成員的提問、建議及意見如下：

- (a) 表示會議前，運輸署已就專線小巴第 811B 號線在行駛時沒有展示小巴司機證一事聯絡成員，成員已將證據交予運輸署，並重申專線小巴第 811B 號線屢次在行駛時沒有展示小巴司機證，違反《道路交通條例》(第 374 章)，敦請運輸署及執法部門繼續跟進個案；

- (b) 欲了解單計沙田區行駛的巴士，已配備乘客安全帶的巴士數目，以及其餘巴士裝設安全帶的具體時間表為何；
- (c) 認為運輸署目前的宣傳過於被動，做法等同將公眾教育的責任轉嫁予營辦商；成員希望運輸署加強監督角色，除與道路安全議會合作，亦可與區議員合作進行公眾教育；
- (d) 反映許多小巴的安全帶設施維護狀況不佳，經常拖在地上，導致安全帶非常骯髒。乘客可能基於衛生考量不願意佩戴安全帶。在這種情況下，警方或相關部門會如何執法；
- (e) 擔心運輸署籲請小巴司機溫馨或禮貌地提醒乘客佩戴安全帶會對司機造成壓力，建議運輸署不要只依賴司機提醒，應該由運輸署直接加強地區宣傳教育；以及
- (f) 引述市民的意見指乘坐巴士上層時，如需下車，前需提前按鐘示意，惟部分鐘掣與座位有一定距離，成員擔心多番走動會造成意外。

42. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 就上述專線小巴的違規投訴，運輸署已於上周進行隨車調查，其間駕駛該班次的司機有展示公共小巴司機證，證件照片亦為駕駛者本人，符合相關要求；儘管如此，運輸署未來會不時安排進行類似的隨車調查，一旦發現懷疑違例行為，會轉交警方跟進；
- (b) 備悉加強佩戴安全帶宣傳的意見，並會向相關組別轉達與區議會推行公眾教育的建議；以及
- (c) 就乘客扣上安全帶後不便按鐘的問題，會向有關運輸署組別轉達。

43. 警務處代表的回應如下：

- (a) 關於專線小巴第 811B 號線的投訴，警方於二零二六年一月初經運輸署轉介接案後，已於不同地點進行了多番突擊抽查，調查期間未發現違規情況；以及
- (b) 就佩戴安全帶的規定，警方執法時會充分考慮環境證據，包括安全帶是否失效；若確認安全帶失效，便會作適當的決定。

44. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 九巴公司自二零一八年新購的巴士全車座位均配備安全帶；過去數年，九巴公司已為超過 1 000 輛現役巴士加裝安全帶，當中有六成全車座位設有安全帶，其餘亦已在指定高風險位置(包括上層車頭及下層車尾)裝設安全帶；
- (b) 巴士服務期最長為 18 年；隨着舊車退役，九巴公司會透過巴士更換計劃陸續引入更多全車配備安全帶的新車；以及
- (c) 隨着強制佩戴安全帶的新例即將實施，九巴公司已採取多項宣傳措施，包括但不限於提示車長按需要經廣播系統提醒乘客扣好安全帶、在座位、車頭和車尾張貼告示、在車內顯示屏播放相關資訊、在巴士總站張貼海報、派出「安全巴士」前往社區和學校進行宣傳，以及舉辦安全講座。

45. 城巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 城巴自二零一八年七月起購買的新巴士，所有座位均配備三點式安全帶。目前有超過 800 輛城巴巴士全車所有座椅或上層所有座椅配備安全帶；
- (b) 運輸署規定專營巴士車齡上限為 17 至 18 年，而上層未設安全帶的巴士接近退役，故現階段在其座位加裝安全帶並

不符合成本效益；以及

- (c) 有見強制佩戴安全帶的新例即將實施，城巴公司已透過車廂廣播、車內電子顯示屏及社交媒體加強宣傳。

46. 主席詢問成員有沒有補充提問。

47. 成員表示已就專線小巴第 811B 號線的違法行為提供詳盡證據，包括日期、時間、地點、車牌號碼、相片和影片，強調定會追究到底，並將於會後向運輸署和警方跟進。

48. 運輸署和警務處代表均表示將於會後一同跟進個案。

[會後補充：政府於二零二六年二月六日在憲報刊登《2026 年道路交通(安全裝備)(修訂)規例》(《修訂規例》)，同日生效。

《修訂規例》旨在刪除《2025 年道路交通(安全裝備)(修訂)規例》加入至《道路交通(安全裝備)規例》(第 374F 章)有關巴士乘客須佩戴安全帶規定的條文(即第 8D 條)，並作出相應修訂。在廢除及修訂相關條文後，法例中將不再有乘客在乘坐專營或非專營巴士時必須佩戴安全帶的規定。

專營及非專營巴士以外其他車種(包括私家車、的士、貨車、小型巴士、特別用途車輛、學生服務車輛)的佩戴安全帶的法定要求仍繼續有效。而當非專營巴士用作學生服務時，乘客須依照《道路交通(安全裝備)規例》(第 374F 章)第 8G 條佩戴安全帶。

下一步，政府會重新檢視乘坐巴士時佩戴安全帶的安排，並展開公眾諮詢，廣納民意；同時邀請專家就安全帶的設計、裝置和效能等進行研究，再就推行方向及細節提出建議。與此同時，會繼續加強宣傳教育，培養公眾乘坐巴士時自覺佩戴安全帶的習慣。]

資料文件

運輸署進度報告 (文件 TT 6/2026)

49. 副主席的建議綜合如下：

- (a) 表示十四鄉的西沙大型發展項目自二零二五年年底已陸續有居民收樓、入伙，入住者多為年輕家庭，因此對上班上學的交通服務需求殷切。成員建議巴士公司在入伙高峰期主動增加班次，提前應對龐大的客流量；
- (b) 建議提早城巴第 580 號線的首班車時間(現時首班車時間為上午八時十分)，以配合上班上學人士的出行時間；以及
- (c) 理解不斷加開點對點巴士路線實非可行之舉，因此建議運輸署研究和遊說巴士公司在隧道轉乘站或主要交通交匯處，推出跨巴士公司轉乘優惠。

50. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署表示因應十四鄉一帶的人口發展，城巴公司於二零二五年三月開辦了往來西沙十四鄉與沙田市中心的城巴第 580 號線，並因應西沙住宅項目的入伙情況，於二零二五年十二月加強服務，包括提升該線至每日服務和延長服務時間；並開辦往返西沙至荃灣及九龍一帶的城巴第 586、587 及 589 號線；
- (b) 運輸署會透過實地調查及分析巴士公司營運數據來密切留意乘客需求，並因應乘客需求與巴士公司商討調整服務水平，包括調整服務時間和增加班次；以及
- (c) 備悉成員有關跨巴士公司轉乘優惠的建議。

51. 城巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 為配合西沙住宅項目入伙，城巴公司已於二零二五年十二月開辦三條路線，即城巴第 586、587 及 589 號線，並提升城巴第 580 和 581 號線的班次水平；
- (b) 城巴公司得悉居民陸續入伙，會密切留意乘客需求，包括與九巴公司聯營的第 980X 號線的服務。若服務需求有增加，城巴公司樂意研究加強服務及調整首班車時間；以及
- (c) 表示城巴第 580 和 582 號線(往西沙方向)現已設有錦駿苑站，建議城巴第 586、587 及 589 號線亦可加停錦駿苑，以增加載客量，支持加強服務同時亦便利附近居民。

52. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 九巴公司與城巴公司聯營第 980X 號線的部分班次路線已延伸至西沙灣交通交匯處開出，而龍運巴士第 A41P 號線亦已新設往返西沙灣交通交匯處至機場的班次；以及
- (b) 九巴公司一直與物業管理公司保持溝通，得悉西沙住宅項目現有百多戶入伙。因應入伙戶數，九巴公司已向運輸署申請延長九巴第 287 號線頭尾班車時間，加強西沙 GO PARK 和西沙灣總站接駁馬鞍山市中心的交通服務，並利用錦駿苑作為轉乘站，讓西沙居民可以接駁九巴公司在馬鞍山的對外交通網絡，配合居民上班上學的交通需要。

53. 主席宣布結束是項議程。

路政署工程進度報告

(文件 TT 7/2026)

54. 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 8/2026)

55. 成員備悉上述文件。

港鐵車務及工程進度報告
(文件 TT 9/2026)

56. 成員備悉上述文件。

下次會議日期及時間

57. 主席宣布下次會議定於二零二六年三月十日(星期二)下午二時三十分舉行。

58. 會議在下午四時零三分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二六年二月