

沙田區議會
交通運輸委員會
二零二五年度第二次會議紀錄

會議日期：二零二五年三月四日(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

下午四時四十八分

鄧肇峰先生
(副主席)

下午二時三十分

下午四時四十八分

古偉冰先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

朱煥釗先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

李貞儀小姐

下午二時三十分

下午四時四十八分

吳啟泰先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

林港坤博士

下午二時三十分

下午四時四十八分

姚嘉俊先生，MH

下午二時三十分

下午四時四十八分

夏劍琨先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

郭宣彤女士

下午二時三十分

下午四時四十八分

張柏源先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

梁振邦先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

梁家瑋先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

陳敏娟女士，MH

下午二時三十分

下午四時四十八分

陳善明女士

下午二時三十分

下午四時四十八分

陳壇丹先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

陳曉盈小姐

下午二時三十分

下午四時四十八分

莫熹雯小姐

下午二時三十分

下午四時四十八分

黃宇翰先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

黃敬博士

下午二時三十二分

下午四時三十分

楊英瀚先生

下午二時三十分

下午四時四十八分

董健莉小姐

下午二時三十分

下午四時四十八分

出席者

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
沙田民政事務處
行政主任(區議會)4

離席時間

下午四時四十八分
下午四時三十五分
下午四時四十八分

列席者

鄭奕文先生
李文輝先生
王素雯女士
彭綺蓮女士
沈越先生
譚禮明先生
黃蕾女士
黃培佳先生
韋華基先生
盧學榮先生
盧仲勤先生
陳浩峯先生
陳樂軒先生
李侃陵先生

張僑光先生

聶珮林女士

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/沙田 3
運輸署工程師/單車泊位
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
城巴有限公司總策劃主任
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
龍運巴士有限公司車務主管
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)

列席者

楊永賢先生

職銜

九龍巴士(一九三三)有限公司及
龍運巴士有限公司助理經理(車務)

應邀出席者

蔡嘉陽先生

職銜

運輸署高級運輸主任/
巴士發展(新界東)3

黃穎華女士

運輸署運輸主任/巴士發展(新界東)1

溫惠炎先生

龍運巴士有限公司巴士車務主管

未克出席者

羅婉珮小姐

職銜

區議會議員 (已請假)

主席歡迎各成員及政府部門和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 出席「民政及青年事務局局長
嘉許計劃 2024」頒獎典禮

3. 交運會一致同意上述成員的請假申請。

通過會議紀錄

二零二五年一月十四日會議紀錄

(會議紀錄 TT 1/2025)

4. 成員一致通過上述會議紀錄。

討論事項

運輸署二零二五年部門周年計劃

(文件 TT 11/2025)

5. 運輸署代表介紹文件內容。

6. 主席邀請成員進行第一輪發言。

7. 成員就「改善道路網絡及交通設施」的意見和詢問如下：

(a) 反映不少車輛在駛入沙田正街毗鄰沙田街市的路口時未有減慢車速，導致與停泊在收費錶旁和在迴旋處行駛的車輛發生碰撞。因此，成員欲邀約運輸署和路政署作實地視察，研究在該處增設交通標誌、劃上「慢駛」道路標記或增設減速壘等設施的可行性；

(b) 建議將大老山公路往馬鞍山路的出口由現時只可在左線駛出改劃為左線及中線皆可駛出。根據成員觀察，在傍晚繁忙時段，往馬鞍山路的出口交通十分繁忙，車龍偶爾會堵塞至往石門交匯處的出口。此外，有些車輛在駛至分岔路口前才切入慢線，導致交通事故。故此，成員建議將往馬鞍山路出口前的一段中線改劃為允許繼續前往港鐵大學站(馬料水方向)或進入馬鞍山路；以及

(c) 詢問有關積輝街及大圍道交界行人過路處擴闊工程的施工規劃和進度。成員表示積輝街和大圍道人流較多，有必要擴闊行人過路處。過去有關部門曾嘗試遷移鄰近的電箱和擴闊欄杆位置，惟改善效果並不顯著。成員期望稍後與運輸署和與路政署人員實地視察和了解擴闊計劃的詳情。

8. 成員就「巴士轉乘優惠」的意見和詢問如下：

(a) 表示過去一星期接獲不少長者反映在石門轉車站一濱景花園以八達通轉乘巴士時，未能享有免費轉乘優惠，導致

被扣取兩元車資。成員詢問運輸署和巴士公司有否收到同類查詢或投訴，以及欲了解事件原因；以及

- (b) 欲了解八達通收費器向合資格乘客提供轉乘優惠的操作流程，例如是否需要車長在巴士抵達轉乘優惠站時手動按鍵以啟動系統。

9. 就「監察及調整區內公共交通服務」，成員表示大欖隧道轉車站和屯門公路轉車站現時設有便利店，認為便利店可方便候車乘客購物和使用增值服務，建議運輸署考慮未來也在大老山隧道轉車站增設便利店。

10. 就「監察道路網絡及檢討管理措施」，成員建議運輸署和香港警務處(警務處)在沙田區的交通黑點(如沙田正街)採用「自動交通執法系統」，以減少違例泊車引致交通擠塞的情況。

11. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 有關沙田街市外車輛超速和違泊的情況，運輸署與警務處將稍後聯絡成員進行實地視察，以評估現場是否需要增設交通指示，以紓緩成員所述的情況；

[會後備註：運輸署計劃於沙田正街髹上紅棕色警示，以提醒駕駛人士注意該行人過路處，從而進一步提升道路安全，並於二零二五年三月三十一日聯絡相關成員。]

- (b) 備悉成員有關將大老山公路往馬鞍山路的出口由現時只可在左線駛出改劃為左線及中線皆可駛出的建議。運輸署會檢視其可行性及作書面回覆；

[會後備註：運輸署的回覆載於文件編號 TT 19/2025「政府部門就上次會議所議事項的回覆」。]

- (c) 有關積輝街和大圍道交界行人過路處擴闊工程的意見將於會後轉交運輸署相關同事跟進，並會稍後聯絡成員安排實地視察，而工程進度將由路政署代表作補充；

[會後備註：運輸署計劃擴闊積輝街及大圍道交界近金禧商場的行人過路處，以提升行人步行環境，並於二零二五年四月一日聯絡相關成員。]

(d) 有關在石門轉車站－濱景花園出現錯收車資的問題，運輸署至今沒有收到相關查詢或投訴；

(e) 據了解，九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)正向沙田地政處申請在大老山隧道轉車站往新界方向的位置設立顧客服務中心。至於設施內容，運輸署請九巴公司作回應；以及

(f) 有關「自動交通執法系統」的事宜將轉交警務處跟進。

12. 路政署代表表示，有關積輝街及大圍道交界的行人過路處擴闊工程，路政署準備在積輝街進行拆除欄杆和調整地面腳線的工序。路政署在開始施工前將會透過運輸署安排與成員實地視察和詳細解釋計劃。

13. 九巴公司代表的回應綜合如下：

(a) 就擴建大老山隧道轉車站的建議，九巴公司正與相關部門討論。鑒於該處現時空間較窄，需要事先擴闊或調整空間布置，才有足夠空間設立便利乘客的設施。九巴公司將積極與相關部門跟進工程的時間表；以及

(b) 針對個別提供轉乘優惠的轉車站誤扣車資的問題，九巴公司建議於會後向成員索取個案詳情，以了解所涉交易的乘搭路線及轉乘方式，以便進一步了解是否與收費系統出錯有關。

14. 主席邀請成員進行第二輪發言。

15. 成員就「巴士轉乘優惠」和「監察及調整區內公共交通服務」的意見和詢問如下：

- (a) 希望運輸署補充二零二四年巴士公司提供的 565 個巴士轉乘優惠計劃中，有多少個計劃與沙田區有關、涉及多少條路線及由哪些巴士公司營運；
- (b) 表示關注轉乘優惠系統出錯後所需的修復時間是否合理。成員引用環境保護署要求其營運商在一天內修復系統問題為例，欲了解運輸署一般要求八達通卡有限公司需要在多久的限期內完成更新程序和修復系統；
- (c) 表示運輸署提供有關巴士班次和載客量的數據往往與成員在地區觀察所得不同，欲了解運輸署收集數據的方式是依靠職員實地統計抑或是讀取雲端數據；以及
- (d) 九巴第 87K 號線早上六時四十三分至八時三十分的班次不途經頌安巴士總站，成員希望運輸署詳細回覆有關取消這個安排的建議。成員表示第 87K 號線途經錦英、利安和富龍區，唯獨於上述時段不駛入頌安邨，嚴重影響沿途居民出行。九巴公司早前曾回應指乘客可乘搭第 87P 號線，但該走線有所不同，而且第 87K 號線早上七時至九時由馬鞍山市中心總站開出的特別班次未能覆蓋不途經頌安邨的整個上午繁忙時段。成員要求九巴公司向乘坐早上由錦英苑開出的第 87K 號線乘客提供優惠，讓他們可在馬鞍山市中心總站下車時免費轉乘其他巴士路線。

16. 成員就「監察道路網絡及檢討管理措施」的意見和詢問如下：

- (a) 大圍迴旋處改為螺旋形迴旋處後，該處偶爾發生交通意外，因此欲了解運輸署是否有持續監察大圍迴旋處的運作情況；

[會後備註：運輸署的回覆載於文件編號 TT 19/2025「政府部門就上次會議所議事項的回覆」。]

- (b) 表示沙角街的對角行人過路處受到居民廣泛歡迎，建議運輸署擴大推展對角行人過路處的範圍，以及檢視沙田區還有哪些其他合適的路口。成員建議的地點包括隆亨邨和田心村之間的田心街路口、沙田第一城銀城街和石門安明街；
- (c) 建議運輸署對小巴士站牌的設計和設置訂立統一的要求和標準。成員反映在颱風等惡劣天氣情況過後，被吹倒或損毀的站牌未有職員及時跟進；
- (d) 建議運輸署檢視並調節沙田區巴士專線的使用量，評估其運作時段是否切合道路的實際車流量，包括大老山公路往小瀝源路和車公廟路往紅梅谷路的巴士專線；以及
- (e) 表示沙田街市外的收費錶停車位經常被一些流動衣物回收車和流動五金回收車霸佔，導致其他車輛無法使用。成員詢問運輸署是否掌握有關收費錶的使用數據，例如收費紀錄和停泊的車輛類型，以便商討如何打擊霸佔收費錶停車位的問題。

17. 就「改善道路網絡及交通設施」，成員表示大涌橋路/安景街/安麗街路口改善工程已持續進行一段時間，惟未見明顯的進展。故此，成員詢問該工程的進度和預計完工日期。

18. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 將於會後補充有關沙田區巴士轉乘優惠計劃的路線數字；
- (b) 有關八達通收費系統的操作指引，運輸署目前未有相關資料。如有相關資訊，將於會後再作補充；
- (c) 有關在馬鞍山市中心總站新增九巴第 87K 號線免費轉乘優惠的建議，運輸署初步認為建議可行，並請九巴公司代表進一步補充；

- (d) 備悉成員就對角行人過路處設置地點的建議，並會研究其可行性；
- (e) 備悉成員就統一小巴站牌設計和管理的建議，並將於會後回覆沙田區議會；
- (f) 備悉成員對巴士專線生效時段的意見。運輸署稍後將與巴士公司商討，以檢視巴士專線目前的運作和安排是否有調整空間；以及
- (g) 備悉成員對沙田街市外收費錶停車位被霸佔的關注。運輸署現時未有相關停車收費錶使用情況的數據，將於會後跟進。

[會後備註：運輸署就第 18(a)、18(b)、18(e)、18(g)段的回覆載於文件編號 TT 19/2025「政府部門就上次會議所議事項的回覆」。]

19. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 大涌橋路安景街路口的改善工程包括樹木搬遷、遷移地下公用設施、將原有種植區和行人路改為行車道、加設安全島，以及更改分隔島和交通燈的位置等。考慮到工程的複雜性，路政署將分階段進行施工。由於該路口交通繁忙，路政署需要因應審批部門的要求先在大涌橋路北行方向增設一條臨時行車線以維持該路口的交通流量，完成後才能進行南行線的改善工程；以及
- (b) 有關上述增設臨時行車線的工程進度，路政署於二零二四年八月已完成樹木搬遷工作，隨後於二零二四年年底動工。路政署現時正進行大涌橋路北行近安景街(濱景花園)路段的臨時行車線工程，預計於本年年中完成。隨後將展開大涌橋路北行近安景街公園路段的臨時行車線工程，預計於本年年底前完成。路政署會因應工程進度，適時籌備下一輪臨時交通措施並與相關部門討論細節安排。

20. 九巴公司代表備悉有關在新港城巴士站為九巴第 87K 號線乘客提供免費轉乘優惠的建議，並會考慮各個因素，例如對乘客的影響、實際需求和對公司財務狀況的影響等，檢視建議的可行性。

21. 主席邀請成員進行第三輪發言。

22. 成員就「改善道路網絡及交通設施」的意見和詢問如下：

(a) 查詢有關博泉街/水泉坳街加設交通標誌和道路標記的工程動工時間及預計完成時間；

(b) 查詢有關在二零二四年十二月與運輸署工程師實地視察後，就擴闊積運街近積泰里行人過路處的研究結果和進一步消息；以及

(c) 繼早前成員、多石村代表和運輸署在多石街近多石村視察其行人過路處，成員欲了解運輸署的檢視結果，以解決該處車路出口與行人容易發生衝突的情況。

23. 成員就「監察及調整區內公共交通服務」，建議在早上八時十分至三十分之間，增加兩班專線小巴第 811 號線的服務。

24. 成員就「監察道路網絡及檢討管理措施」，表示桂地街近松頭下路和麵房里有大量車輛在路邊停泊。成員建議在該處加設停車收費錶，既可增加收入，又可減少違泊車輛。

25. 成員就「改善道路網絡及交通設施」的意見和詢問如下：

(a) 表示十分關注車輛駛入沙田正街時行車速度過快的情況，有機會傷及沿途出入的長者。據成員所知，運輸署工程師已前往現場視察，並於二零二四年十一月就擬議於沙田正街近橫壘街的行人輔助線髹上紅棕色警示進行地區諮詢。成員期望運輸署盡快完成髹上紅棕色警示的工程，並視乎施工情況再與成員實地視察；以及

- (b) 欲了解在麗坪路及雍坪徑近陡坡路段加設防撞欄的諮詢結果和方案進度。

26. 警務處代表的回應綜合如下：

- (a) 警務處暫時沒有在沙田採用「自動交通執法系統」的計劃；
- (b) 備悉沙田正街近沙田街市路口車速過快的意見，並計劃加派人手在一帶巡邏。在可行情況下，警務處亦會加強在午飯時段和學童放學時段，派遣人員進行短暫的交通管制，確保行人和道路安全；以及
- (c) 備悉有關沙田街市外收費錶停車位被霸佔的意見，並將在稍後了解情況。

27. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 運輸署正與相關部門研究於多石街近多石村位置設置正式車輛進出口通道；

[會後備註：運輸署於會議後釐清相關多石村入口地段的負責部門。運輸署現正與地政總署研究於多石街近多石村位置設置正式車輛進出口通道設計方案。]

- (b) 有關建議拓闊積運街近積泰里的行人過路處工作進度的詢問，運輸署代表將於會後回覆；
- (c) 備悉有關在桂地街和麵房里增加停車收費錶的建議，並進一步研究可行性；以及
- (d) 有關在麗坪路及雍坪徑近陡坡路段加設欄杆的進度詢問，運輸署將於會後書面補充相關工作進度。

[會後備註：運輸署就第 27(b)、27(d)段的回覆載於文件編號 TT 19/2025「政府部門就上次會議所議事項的回覆」。]

28. 路政署代表的回應綜合如下：

- (a) 有關博泉街與水泉坳街的工程，路政署近日已再次提交臨時交通措施安排予運輸署及警務處審批。若審批通過，路政署將儘快開展工程；以及
- (b) 有關於沙田正街的行人輔助線髹上紅棕色警示的建議，路政署已經收到運輸署發出的工作指示。路政署與承建商正考慮具體的施工安排，制訂臨時交通措施。考慮到該位置交通繁忙，如需要封閉一邊行車道，只保留另一邊道路通行，有機會影響沙田正街和附近停車場的車輛出入。路政署會與相關部門討論細節安排。

29. 主席詢問成員就部門回覆有沒有追問。

30. 成員的意見和詢問如下：

- (a) 希望運輸署在實地視察桂地街和麵房里的交通情況時聯絡成員一同前往；
- (b) 希望運輸署跟進專線小巴第 811 號線在早上增加兩個班次的建議；
- (c) 詢問巴士公司有關轉乘優惠的操作和是否有保存車長的操作記錄。如果沒有相關記錄，巴士公司會否主動聯絡八達通卡有限公司，協助乘客退回優惠差額。成員表示鑒於未來長者二元乘車優惠會調整至每日最多使用八程。若轉乘優惠未能正常生效，將影響長者使用優惠的次數，而且被多扣的車資亦增加政府的財政壓力；以及
- (d) 欲回應九巴公司代表在上述第 21 段指「公司需考慮財政資源是否許可為九巴第 87K 號線乘客提供免費轉乘」的

說法。成員強調根本而言，乘搭常規九巴第 87K 號線的乘客已經繳付全費車資，卻未能如常前往頌安邨站的安排並不合理和公平。

31. 運輸署代表表示將會安排實地視察早上繁忙時段專線小巴第 811 號線的乘客需求和班次情況，及後與小巴營辦商探討提升服務的可能性。

32. 九巴公司代表的回應綜合如下：

(a) 澄清有關轉乘優惠系統的操作是由系統設定。系統會根據乘客的八達通拍卡記錄來判斷他們在不同路線之間的轉乘情況。如果乘客的搭乘組合符合轉乘優惠的設定，系統會自動提供有關優惠；

(b) 如有個別情況因車長調校分段收費失誤，導致乘客未能享受轉乘優惠，公司存有相關操作記錄。假如乘客發現被錯扣款額，公司會根據相關記錄進行調查，並在確定涉及操作問題後，向乘客退還差額；以及

(c) 備悉成員對九巴第 87K 號線的轉乘優惠意見。

33. 主席宣布結束是項議程。

二零二五至二零二六年度沙田區巴士路線計劃
(文件 TT 12/2025)

34. 運輸署代表介紹文件內容。

35. 主席邀請成員進行第一輪發言。

36. 成員就計劃內有關九巴第 80X 和 83X 號線的意見和建議如下：

(a) 表示不支持合併非繁忙時間的九巴第 80X 和 83X 號線。即使運輸署指合併路線後將會增加班次，亦無法回應對乘客而言車程過長的問題。再者，合併路線建議命名「第

80X 號線(特別班次)」有違大眾對「X」系列屬快速路線的既有理解；

- (b) 提議將合併後非繁忙時段的特別班次資源調配到繁忙時段的服務上。成員指，過去曾與運輸署和巴士公司實地視察早上繁忙時段的九巴第83X 號線，顯然可見近乎所有班次均滿載，因此對資料文件中提到九巴第83X 號線最繁忙一小時內的載客率是55%存疑；
- (c) 反映合併後的九巴第80X 號線(特別班次)行車時間和安排非常複雜；
- (d) 表示運輸署以非繁忙時段載客量少為由建議重組路線，卻繼而在調整方案中建議加密非繁忙時段的班次，兩者說法存在矛盾；
- (e) 表示合併後的九巴第80X 號線(特別班次)影響原有乘搭九巴第80X 號線的王屋居民；以及
- (f) 關注九巴第80X 號線(特別班次)途經沙田區內多個小區如秦石、沙角、廣源，但建議方案卻未有雙向分段收費的安排，讓整體方案顯得極不合理。

37. 成員就計劃內有關九巴第82X 和84M 號線的意見和建議如下：

- (a) 表示樂見九巴第82X 和84M 號線在非繁忙時段合併，認為合併後的九巴第84M 號線(特別班次)可以為廣源居民提供多一條前往九龍東的路線，而且班次亦有所增加。惟希望方案落實時，運輸署保持監督所述的增加班次是否有依照班次時間表開出；
- (b) 表示過往收到不少居民反映九巴第82X 號線在繁忙時間的服務不足，尤其放工時段未能在大老山隧道轉車站登車。成員希望運輸署更慎重地區分繁忙時段與非繁忙時段的時間，並因應乘客量的高峰調整班次；

- (c) 表示擔心因合併後的特別班次車程延長，導致流失富安花園的乘客，繼而出現減班或直接取消班次的情況；
- (d) 表示去年運輸署已經取消九巴第82P號線，然而今年運輸署仍然選擇重組九巴第82X號線，對此感到失望。現時九巴第82X號線每15至20分鐘的班次間隔已使得部分乘客轉乘鐵路，建議的重組方案甚至要求市民記下如此複雜、多變的班次和路線，巴士公司或將進一步流失客源。再者，此方案使濱景花園和翠湖花園一帶居民失去星期日的相關巴士服務，居民只能前往鄰近的石門轉車站—新界鄉議局大樓乘搭其他巴士；
- (e) 關注合併後的九巴第84M號線(特別班次)會否提供區內路段分段收費；以及
- (f) 對計劃感到失望，因為將影響新田圍居民前往區內其他屋邨商場和街市。

38. 成員就計劃內有關龍運第 A46號線的意見和建議如下：

- (a) 表示不少居民依賴龍運第 A46號線來往火炭和機場。現時非繁忙時間的班次間隔為每60分鐘一班，若連同乘車時間計算，市民預算的所需時間總和或超過兩個小時。因此，成員建議龍運巴士有限公司(龍運公司)考慮將非繁忙時段的班次縮短至每40至45分鐘一班，繁忙時間則安排每30至35分鐘一班；以及
- (b) 表示港珠澳大橋香港口岸巴士站以半開放式設計，若乘客在夏日等候巴士60分鐘，很可能會感到身體不適。因此，希望巴士公司和運輸署檢討和提升龍運第 A46號線的服務班次。

39. 成員就沙田巴士路線計劃以外的路線的其他意見和建議如下：

- (a) 認為本年計劃中建議新增的路線只是途經而不停靠沙田。相反，對沙田區居民有確實影響的方案則是簡化或合併路線。對沙田區的居民而言，未見有明顯受益或改善；
- (b) 鑒於沙田區的鐵路和巴士站點數目眾多，成員認為評估區內巴士路線的營運效率難免需要全盤和徹底的檢視和調整；以及
- (c) 建議運輸署和九巴公司增加九巴第82K 號線的班次和編配具輪椅泊位空間的巴士型號行駛該號線，以便有需要人士前往威爾斯親王醫院。

40. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 就九巴第 80X 和 83X 號線於非繁忙時間的重組方案而言，運輸署明白現時秦石和沙田圍的乘客日後需要繞經水泉澳和黃泥頭才能往來九龍東，而其行車時間預計會延長約 15 分鐘。然而，在整合第 80X 和 83X 號線於非繁忙時間的服務資源為第 80X 號線特別班次後，其班次將會較現時頻密。雖然第 80X 和 83X 號線於非繁忙時間的乘客需求不高，有關安排旨在為乘客提供較理想的班次，以方便乘客乘搭；
- (b) 文件中有關第 80X 和 83X 號線的載客率為該兩條路線於非繁忙時間的平均載客率，而第 80X 號線於相關時段的每小時載客率事實上只有不足一成至最高約三成，即平均每班車只有不多於 35 名乘客。因此，運輸署認為有必要對第 80X 和 83X 號線於非繁忙時間的服務進行調整；
- (c) 備悉成員對九巴第 82X 和 83X 號線等沙田區巴士服務於繁忙時間班次的意見。雖然是次方案是關於重組相關路線於非繁忙時間的服務，但運輸署會一如以往地持續監察區內不同路線的乘客需求，並按照實際需求要求巴士公司適切加強服務，以滿足乘客需要；以及

- (d) 備悉成員對增設特別班次的同時提供區內分段收費的意見，並會與巴士公司進一步研究其可行性。

41. 主席邀請成員進行第二輪發言。

42. 成員就計劃內有關九巴第81K和80M號線的意見和建議如下：

- (a) 表示方案建議九巴第81K號線(特別班次)在上午十一時及十一時三十分開出的安排與居民出行的時間不符，建議將班次提前至九時或九時三十分；
- (b) 表示九巴第81K號線(特別班次)只有前往大圍方向，但沒有往穗禾苑方向的回程班次，建議在早上九時三十分和十時三十分，以及下午四時和四時三十分各設一組往返大圍和穗禾苑的特別班次；
- (c) 表示取消九巴第80M號線後，穗禾苑居民將失去前往獅子山隧道轉車站的交通服務，希望運輸署考慮將九巴第85號線的站點延伸至穗禾苑；
- (d) 建議增加九巴第81K號線晚上六時至七時三十分直接由沙田市中心總站開往穗禾苑的特別班次。另外，建議將此路線改為循環線，由沙田市中心開往新田圍後，返回瀝源、禾輦，途經駿洋邨再返回穗禾苑；以及
- (e) 因應取消九巴第80M號線的建議，成員建議新增第81K號線晚上六時五十分及七時二十分的班次，並請運輸署確保九巴第81K號線在晚上九時至十一時二十五分之間的班次(每15至20分鐘一班)準點開出，以及改善第280X號線的脫班問題。

43. 成員就個別巴士路線計劃的路線以外的其他意見和建議如下：

- (a) 對路線計劃未有包括新增來往馬鞍山和香園圍口岸(蓮塘)的路線感到失望。成員表示現時由大圍站開出的城巴第B8號線載客量已經飽和，而馬鞍山居民對往返香園圍

口岸的公共交通服務需求殷切，希望運輸署能夠加快考慮設立來往馬鞍山和香園圍口岸的巴士服務，以及一併考慮未來十四鄉新增居住人口對此運輸服務的需求。

- (b) 表示運輸署提交的計劃甚少着墨於馬鞍山，令馬鞍山的居民未能感受到運輸署提出的計劃有顧及馬鞍山居民的需求；
- (c) 建議加強沙田往返香園圍口岸的巴士服務，以及將城巴第 B8 號線的首班車提早半個小時開出，以應對目前頭班車爆滿的情況；
- (d) 建議城巴第 B8 號線在每小時開出的四班車中，將其中一班改為不經大涌橋路，而取道源禾路，並再新增一班途經馬鞍山的班次；
- (e) 建議九巴第 88X 號線由沙田站至穗禾苑站的分段收費車資應下調至 5.5 元；
- (f) 建議加強沙田往返機場的巴士服務，重新規劃龍運第 A41、A42 和 A46 號線在區內的站點分布，避免三條路線的站點數量不均；
- (g) 表示九巴第 281 號線在繁忙時段有較大需求，希望巴士公司能夠安排雙層巴士行駛繁忙時段的班次；
- (h) 希望運輸署檢視九巴第 282 號線在繁忙時段的載客量，並考慮增加繁忙時段的班次；以及
- (i) 希望運輸署加強新田圍一帶的巴士服務，例如檢視以秦石為總站的路線是否可以延伸至新田圍邨。

44. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 在規劃公共運輸服務網絡時，包括考慮增設新巴士服務及延長現有路線等，運輸署需要一併考慮多項因素，包括

現有的公共運輸服務網絡、乘客需求、可能帶來的交通負荷及資源運用等。由於巴士和道路資源有限，運輸署鼓勵乘客使用現有服務，並透過轉乘安排來減少開設長途及直接點到點服務的需要，從而更有效地運用巴士和道路資源；

- (b) 備悉成員有關增設往來馬鞍山和十四鄉及香園圍口岸的新巴士服務，以及有關加強新田圍巴士服務的建議，並會繼續監察相關的乘客需求，在有需要時作進一步考慮；
- (c) 備悉成員有關九巴第 81K 號線特別班次的意見，並會與巴士公司檢視該路線的開出時間，以及增設回程服務的可行性；以及
- (d) 現時乘搭九巴第 80M 號線往來九龍塘的大部份乘客可改搭九巴第 85 或 85A 號線，而於穗禾苑的乘客亦可使用巴士公司提供的轉乘網絡往來九龍塘。運輸署會就繁忙時間往來穗禾苑的巴士服務安排實地調查，了解相關時段的乘客需求，並在有需要時要求巴士公司加強服務。

45. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 受港鐵屯馬線和沙田至中環線過海段開通的影響，九巴公司在沙田區的乘客量嚴重流失，特別是與鐵路服務重疊的路線。因應較低的客量，現時已削減相關路線在非繁忙時段的班次。運輸署和九巴公司今年建議重整兩條於市區並行的路線第 80X 和 83X 號線的服務，從而提升非繁忙時間的班次。希望藉此安排可增強連繫一些以往未有直達巴士服務的小區，例如由秦石前往廣康或富安花園前往威爾斯親王醫院和樂富；
- (b) 理解成員對於服務合併後，乘客是否適應出行模式和班次穩定性感到憂慮，因此在進行路線調整時，九巴公司會特別留意讓乘客容易辨識相關服務，例如盡量保留車站原來位置和維持票價；

- (c) 有密切關注高載客量和需求殷切的巴士路線，並會就最新的客務狀況與運輸署在年度巴士路線計劃以外商討調整巴士服務的需要，例如過去亦曾因應繁忙時段的乘客需求增加九巴第 49X 號線的班次；
- (d) 備悉並會研究改善第 81K 號線(特別班次)的開出時間和成員提出分段收費的建議，務求更改路線後可吸納更多乘客，同時讓居民有更多出行選擇；
- (e) 就建議新增沙田市中心返回穗禾苑的交通安排，九巴公司會視乎九巴第 81K 和 280X 號線的乘客需求調整班次；
- (f) 現時九巴第 281 號線大多使用單層巴士。九巴公司留意到經調整後的九巴第 281 和 87D 號線受到乘客歡迎，公司會密切跟進這兩條路線的運作情況，以確保不會出現乘客留後的情況。如有需要會調撥大容量巴士服務當區乘客；以及
- (g) 關於機場巴士的安排，因應二號客運大樓將於本年年底啟用，所有龍運機場巴士「A」線都會途經該處。九巴公司會密切留意相關「A」線的乘客量，亦備悉成員對沙田區三條「A」線的關注。九巴公司將適時與運輸署探討微調班次時間和安排。

46. 主席邀請成員進行第三輪發言。

47. 成員就個別巴士路線計劃的路線以外的其他意見和建議如下：

- (a) 表示不同意合併巴士路線，因為這會使路線變得迂迴，不僅增加行車時間，還間接使班次疏落。有成員建議將路線繞經火炭區內多個地點，或使途經源禾路的巴士班次頻密度和準點率受到影響；
- (b) 表示去年已經多次提出修訂龍運第 A41號線的建議，以期將縮短行車時間後剩餘的巴士資源調撥至龍運第 A46號線，以加密第 A46號線的班次，惟運輸署仍未回應；

- (c) 強調利用八達通數據讀取乘客數量和乘客出行模式等資料十分重要。然而，巴士公司和運輸署從未向成員披露有關數據，使成員無從判斷文件上數據的準確性；
- (d) 反映長途巴士線的最繁忙時段或許只有半小時。以九巴第 80X 號線為例，文件顯示最繁忙一小時內的載客率為 53%。然而，若以最繁忙半小時計算，該載客量必然超出這個數字。因此，運輸署以最繁忙一小時的數據評估客量，將導致低估的情況。成員希望運輸署和巴士公司考慮改善評估方法，以便更準確地反映乘客的實際需求和出行情況；
- (e) 表示過去的巴士路線重組計劃往往需要待通過後一至兩年才得以落實，而這段時間內的交通情況往往已經出現變化。以九巴第 T80 和 286X 號線為例，方案在二零二二年進行諮詢，卻到二零二五年才落實，然而三年後市民的生活狀況已有所不同；
- (f) 反映沙田以鐵路服務為骨幹的局面已形成，巴士公司會否將服務重點放在改善一些老區(如新田圍)的服務，而不是僅提出減班方案；以及
- (g) 建議九巴第 82K 號線回程途經美林以及恢復九巴第 80A 號線的路線。

48. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 備悉成員有關整體檢視沙田區巴士路線的意見，並會在未來的巴士路線計劃中作出適當考慮；
- (b) 備悉成員對九巴第 82K 和 T80 號線的意見，並會與巴士公司進一步檢視調整有關路線的可行性；
- (c) 關於數據應用方面，運輸署表示文件上最繁忙一小時的載客率只是其中一個參考數據，而運輸署在審視巴士路

線計劃及評估個別路線的服務水平時，亦會考慮其他不同因素，包括參考繁忙時間最繁忙半小時的載客率等，並會因應實際的乘客需求與巴士公司作出適當跟進；以及

(d) 就機場巴士路線的服務安排，運輸署會留待在稍後有關機場巴士路線的提問議程中與成員集中討論。

49. 城巴有限公司(城巴公司)代表的回應綜合如下：

(a) 感謝各位成員對城巴第 B8 號線的關注，城巴公司亦同樣重視這條路線，並將與運輸署持續研究在長假期間實施特別班次疏導乘客，也會檢視巴士站點和硬件設施的負荷，以靈活應對乘客的需求；以及

(b) 將繼續與運輸署探討在馬鞍山、十四鄉和沙田地區加設前往香園圍口岸的站點或路線安排。

50. 主席邀請成員進行第四輪發言。

51. 成員就個別巴士路線計劃的路線以外的其他意見和建議如下：

(a) 建議加密九巴第 285A 號線的班次，並將路線延伸至穗禾苑，方便鄰近火炭站的新遷校舍的學童上下學；

(b) 反映不少沙田學院和沙田小學的學生和家長需要乘搭專線小巴第 69K 號線往返學校。成員觀察到平日約下午四時左右，有大約七百多名學生同時放學，建議九巴第 280X 號線增加特別班次，應對放學高峰期的需求；

(c) 表示從地理位置來看，由馬鞍山前往香園圍口岸更為直接，但運輸署建議市民前往大圍轉乘巴士到香園圍口岸，不但路線迂迴，而且十分耗時。成員希望運輸署就增設巴士線的可行性給予確實答覆；

(d) 明白九巴公司希望拓寬秦石、新田圍至廣康路線的客源。過往九巴第 82K 號線亦曾經有類似的走線，只是最終因

為客流不足而更改路線。成員認為現時討論的分歧有部分是由於缺乏各方認可的數據來源，使成員無法清晰了解乘客需求；以及

- (e) 表示沙田擁有多個鐵路站點是客觀事實，巴士公司亦將一直面對來自鐵路的競爭。若運輸署依靠每年巴士路線計劃作小規模的路線合併和重組，並不能長遠地解決根本問題。成員建議運輸署以整個沙田區的角度出發，檢視每個小區的乘客分布和各自需求，重新規劃所有路線安排，方能有效地處理巴士公司面臨客量流失的情況。

52. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 備悉成員對火炭區巴士服務的關注，並會與巴士公司進一步考慮改善該區的巴士服務安排，以配合區內學生的需求；
- (b) 理解市民對口岸接駁巴士服務需求殷切，然而各個口岸設施(包括香園圍邊境管制站公共運輸交匯處)的容量有限。運輸署會繼續檢視進一步改善口岸接駁巴士服務的可行性，惟現階段鼓勵乘客使用現有的公共交通服務；以及
- (c) 備悉成員對整體沙田區巴士路線的關注，並會就成員的意見再作檢視。

53. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (a) 關於小學搬遷後帶來接送學生的服務需求，九巴公司樂意進一步探討調整服務的可行性；以及
- (b) 有關延長九巴第 85 號線繞經至穗禾苑的意見，九巴公司需考慮有關車站設施能否配合，因為該處過去沒有空間增加相關巴士服務。九巴公司須與運輸署探討，確保新增服務的安全性和有效性。

54. 城巴公司代表表示留意到城巴第 B8 號線的客流量龐大，亦一直希望從源頭分流來自馬鞍山和周邊地區的乘客，如開辦支線以減輕這條路線的負荷。城巴公司一直與運輸署保持溝通，尋求更好的解決方案，提升服務水平，應對客流上升。

55. 主席宣布結束是項議程。

提問

莫熹雯小姐提問：有關沙田區電單車違例行駛及停泊問題
(文件 TT 13/2025)

56. 主席詢問成員有沒有補充提問。

57. 成員的意見和建議如下：

- (a) 認同運輸署回覆指警方需要加強執法，然而運輸署實施各項交通管理措施的責任同樣重要；
- (b) 反映崗背街天主教聖本篤堂旁邊行人路和崗背街休憩花園的違例駕駛情況相當嚴重；
- (c) 建議運輸署加裝監察鏡頭，並將資料轉交給警方，以增強執法力度；亦建議利用現有偵速攝影機攝錄行人路路況，以偵測於行人路上不合理駕駛電單車的情況；
- (d) 建議警方和運輸署合作加強宣傳，例如推廣「影住駕」舉報程式，以保障行人安全；以及
- (e) 建議運輸署與附近住宅的業主委員會和業主立案法團聯絡，提醒他們加強注意附近電單車的違例駕駛行為和鼓勵舉報。

58. 成員表示近年涉及電單車的事故有增加的趨勢。成員詢問現時沙田區電單車泊位的數量，以及該泊位數量與登記電單車數目的比例是否合理。

59. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 目前運輸署的閉路電視系統主要用於交通管制、監察交通狀況和處理交通事故，並不具備截取畫面和儲存功能，因此不適宜作執法用途；
- (b) 認同可與警務處合作加強宣傳，例如在特定位置懸掛橫額，提醒市民和駕駛人士不要在行人路上駕駛；以及
- (c) 表示未能於會上提供沙田區內電單車泊位的數目。運輸署過去一直在區內物色合適位置增加電單車泊位，例如最近在崗背街近花園城三期新增了 15 個電單車泊位。

[會後備註：運輸署的回覆載於文件編號 TT 19/2025「政府部門就上次會議所議事項的回覆」。]

60. 主席對運輸署拒絕設置警告路牌，卻建議警方懸掛橫額的回應表示疑惑。

61. 運輸署代表補充指，現行法例禁止車輛在行人路上駕駛。成員提問所指的地點有車輛進出口通道和行人過路處，於路口設置交通標誌，將增加路上障礙物。運輸署建議警方加強執法及加設橫額以作提醒，並會密切留意附近一帶交通情況，亦會積極尋找合適位置增設電單車泊位。

62. 警務處代表的回應綜合如下：

- (a) 二零二四年警方在沙田區向電單車發出的 11 000 多張定額罰款通知書中，有超過 8 300 張涉及電單車違例停泊於行人路上。除獲運輸署署長授權外，法例明確禁止在行人路上駕駛電單車。警方會持續關注此問題；
- (b) 警方有在崗背街加強執法工作。在二零二四年一月至二零二五年一月期間，警方在崗背街檢控了 18 輛在泊位停

泊超過 24 小時的電單車，並向 18 名違例電單車車主發出傳票；以及

(c) 市民如有相關違例情況的錄影資料，可以向警方舉報。

63. 成員表示現時警方會利用偵速攝影機的資料直接向違例車主發送罰款通知書，因此不理解為何運輸署表示無法使用此方法。成員表示正因為違例者未意識到其行為的嚴重性，因此建議使用監控系統或設置交通標誌加強阻嚇作用。

64. 運輸署代表備悉成員意見，將研究設置監控系統或交通標誌的可行性。

[會後備註：運輸署表示警方已於二零二五年四月十二日分別於崗背街及圓洲角路的行人路上設置臨時警告標誌，提醒駕駛人士切勿在行人路上違例行駛或停泊電單車。]

65. 主席宣布結束是項議程。

梁家瑋先生提問：有關沙田區往返機場及港珠澳大橋口岸的巴士服務事宜

(文件 TT 14/2025)

66. 主席詢問成員有沒有補充提問。

67. 成員的意見和建議如下：

(a) 建議巴士公司考慮在「A」線和「E」線增加可轉乘前往北大嶼山的站點，例如在城門隧道轉車站設站；

(b) 表示設立龍運第 A42和 A46號線的原意之一是分流沙田東和沙田西的乘客。然而，現時第 A41、A42和 A46號線於區內的走線卻顯示，在分工接載各個小區的居民、平衡路線的班次間距、加強與北大嶼山的巴士接駁，以及善用轉乘站方面，三條路線的表現皆有改進空間。成員期望運

輸署和巴士公司能兌現會作出檢討的承諾，並提出優化路線的計劃；

- (c) 建議龍運第 A42和 A46號線增加途經大圍的站點，使龍運第 A41號線不需再途經大圍。如此一來可以增加龍運第 A42和 A46號線的客源，使班次有機會提升到30至40分鐘一班；以及
- (d) 建議在轉乘站設置只供落客的站點，以便乘客轉乘其他巴士路線返回小區，藉此減少「點對點」的站點，從而縮短車程，以釋放巴士資源增加班次。

68. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (a) 目前沙田區的龍運第 A41、A42 和 A46 號線均在青沙公路轉車站設有分站，九巴公司亦有提供機場巴士轉乘其他巴士路線的優惠。未來會繼續鼓勵巴士公司進一步擴大巴士轉乘的覆蓋範圍；
- (b) 關於調整龍運第 A41、A42 和 A46 號線的行車路線的意見，運輸署在規劃公共交通網絡時，需審視現有公共運輸服務的網絡、乘客需求以及調整路線對原有乘客和區內交通流量的影響；
- (c) 目前龍運第 A41 號線繁忙時段班次約為 15 至 20 分鐘一班，非繁忙時段則約為 20 至 30 分鐘一班，而龍運第 A42 和 A46 號線繁忙時段的班次則約為 30 至 60 分鐘一班。有關龍運第 A41 號線不經大圍並改以龍運第 A42 和 A46 號線繞經大圍的建議，由於龍運第 A41、A42 和 A46 號線的班次存在明顯差異，如將龍運第 A41 號線取消途經大圍，並以龍運第 A42 和 A46 號線取代第 A41 號線行駛大圍一帶的分站，秦石、新翠、車公廟路和海福花園一帶乘客往返機場的巴士班次將明顯減少；以及

- (d) 運輸署會繼續和巴士公司密切監察沙田區機場巴士的服務情況，並因應乘客需求適時調整班次及調配車輛，以考慮調整路線的行車路線。

69. 龍運公司代表的回應綜合如下：

- (a) 目前龍運公司營運的四條沙田「A」線巴士路線已在港珠澳大橋香港口岸設有站點，以及在青沙公路轉車站和青嶼幹線轉車站設有轉乘安排，該等路線亦與九巴公司的路線合作提供轉乘優惠；
- (b) 有關成員提及在城門隧道轉車站增設站點和路線重組的建議，龍運公司會進一步研究意見，並與區議會保持溝通；以及
- (c) 據觀察，有關「A」線巴士在長假期前後的客量較高，特別是疫情後的客量明顯反彈，龍運公司每次在長假期前都會進行規劃，向運輸署和香港機場管理局索取客況資料，並會因應客量作出相應安排和調動後備車輛，以疏導乘客；以及
- (d) 在長假期間，龍運公司有安排外勤職員協助乘客妥善擺放行李，以確保巴士車廂安全和便利乘客。

70. 成員補充指對運輸署在第 69(c)段的回覆表示質疑。早前因龍運第 A41 號線的載客量高，故班次提升至約 20 至 30 分鐘一班。與此同時，沙田西的居民卻只能乘搭 30 至 60 分鐘一班的第 A46 號線。運輸署以減少龍運第 A41 號線在大圍的站點會增加大圍一帶乘客的候車時間為由，拒絕檢討路線安排。成員詢問運輸署有關安排的統一性。

71. 運輸署代表表示一直有密切監察每條機場巴士路線的乘客需求。在農曆新年期間，龍運第 A46 號線往機場方向的平均載客率約為三成，而往沙田方向的平均載客率約為六成。運輸署將繼續密切監察乘客需求，並與巴士公司保持緊密聯繫，以便根據乘客實際需

求作出相應的調整。巴士公司亦曾在假日期間因應需求加密龍運第 A41 號線的班次。

72. 成員表示如能將轉乘安排發揮最大成效，將能有效解決許多問題，包括成員提及的不同區域的班次差距。此外，成員再次建議「A」線或「E」線在城門隧道轉車站加設站點，以惠及前往北大嶼山通勤的乘客。

73. 運輸署代表表示將與巴士公司檢視成員提出的轉乘安排，並指出運輸署一向鼓勵巴士公司提供更多轉乘優惠，以減輕市民財政負擔和滿足出行需求。運輸署會繼續與巴士公司保持溝通，鼓勵巴士公司擴大轉乘網絡以覆蓋更廣泛地區。

74. 龍運公司代表回覆指會檢視成員對轉乘安排的建議。

75. 主席宣布結束是項議程。

資料文件

運輸署進度報告

(文件 TT 15/2025)

76. 成員備悉上述文件。

路政署工程進度報告

(文件 TT 16/2025)

77. 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 17/2025)

78. 成員備悉上述文件。

港鐵車務及工程進度報告

(文件 TT 18/2025)

79. 成員備悉上述文件。

下次會議日期及時間

80. 主席宣布下次會議定於二零二五年五月六日(星期二)下午二時三十分舉行。

81. 會議在下午四時四十八分結束。

沙田區議會秘書處
STDC13/15/45

二零二五年四月