沙田區議會
交通運輸委員會
二零二六年度第五次會議紀錄

會議日期：二零二六年九月八日(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	下午四時二十一分
鄧肇峰先生 (副主席)	下午二時三十分	下午四時二十一分
古偉冰先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
朱煥釗先生	下午二時三十四分	下午四時二十一分
李貞儀小姐，MH	下午二時三十分	下午四時二十一分
吳啟泰先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
林玉華女士	下午二時三十分	下午四時二十一分
林松茵女士，MH	下午二時三十分	下午四時二十一分
林港坤博士	下午二時三十分	下午四時二十一分
姚嘉俊先生，MH	下午二時三十分	下午四時二十一分
夏劍琨先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
郭宣彤女士	下午二時三十分	下午四時二十一分
張柏源先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
梁振邦先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
梁家瑋先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
陳敏娟女士，MH	下午二時三十分	下午四時二十一分
陳善明女士	下午二時三十分	下午四時二十一分
陳壇丹先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
陳曉盈小姐	下午二時三十分	下午四時二十一分
莫熹雯小姐	下午二時三十分	下午四時二十一分
黃宇翰先生	下午二時三十分	下午四時二十一分

出席者	出席時間	離席時間
黃　敬博士	下午二時三十分	下午四時二十一分
楊英瀚先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
董健莉小姐	下午二時三十分	下午四時二十一分
蔡明揚先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
鄭家豪先生，MH, JP	下午二時三十分	下午四時二十一分
潘國山先生，BBS, MH, JP	下午二時三十分	下午四時二十一分
鄧開荣先生，BBS, MH, JP	下午二時三十分	下午四時二十一分
蔡惠誠先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
劉德榮先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
羅伊琳女士	下午二時三十分	下午四時二十一分
羅婉珮小姐	下午二時三十分	下午四時二十一分
羅棣萱女士	下午二時三十分	下午四時二十一分
龐愛蘭女士，BBS, JP	下午二時三十分	下午四時二十一分
龔美姿女士	下午二時三十分	下午四時二十一分
畢錦龍先生	下午二時三十分	下午四時二十一分
鍾翠穎女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4	

列席者	職　銜
鄭奕文先生	沙田民政事務助理專員(1)
李文輝先生	沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
王素雯女士	沙田民政事務處一級行政主任(區議會)3
黃　蕾女士	運輸署高級運輸主任/沙田
譚禮明先生	運輸署高級運輸主任/馬鞍山
彭綺蓮女士	運輸署工程師/沙田 3
沈　越先生	運輸署工程師/單車泊位
賴俊傑先生	香港警務處沙田警區區交通隊主管
陳家陽先生	路政署區域工程師/沙田(1)
陳思灝先生	路政署署理區域工程師/沙田(2)
盧學榮先生	沙田地政處行政助理/地政
鍾佩怡小姐	城巴有限公司企業事務經理-持份者關係
陳浩峯先生	城巴有限公司營運經理(九龍及新界)
陳樂軒先生	城巴有限公司企業事務主任
黃程遠先生	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)

列席者	**職　銜**
聶珮林小姐	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)
黎上謙先生	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	**職　銜**
楊達榮先生	香港機場管理局機場服務總監
李仲騰先生	香港機場管理局首席可持續發展主管
鄧振康先生	民航處高級民航事務主任(環境監理)
李欣然女士	民航處高級民航事務主任(程序設計)
梁加諾先生	運輸署高級運輸主任/的士策劃 1
王　輝先生	運輸署高級考牌主任 2
嚴德耀先生	路政署高級維修工程師/東南
郝衞民先生	路政署總工程監督/沙田(1)
蘇玉燕女士	香港鐵路有限公司對外事務經理
何其昌先生	香港鐵路有限公司助理對外事務經理

未克出席者	**職　銜**
陸繹茼女士	增選委員(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(區議會)秘書處於會前收到以下成員的書面請假申請：

陸繹茼女士	身體不適(已提交醫生證明書予秘書處)

3. 交運會一致同意上述成員的請假申請。

通過會議紀錄

二零二六年七月十四日會議紀錄
(會議紀錄 TT 4/2026)

4. 成員一致通過上述會議紀錄。

提問

羅伊琳女士提問：有關沙田區深夜飛機噪音問題
(文件 TT 39/2026)

5. 主席詢問成員有否補充提問。

6. 成員的詢問、意見及建議如下：

(a) 感謝香港機場管理局(機管局)於會前安排區議員到香港國際機場(機場)了解飛機噪音緩解措施；另亦明白飛機飛越沙田與否取決於季節和氣候，並表示樂意於地區層面積極向居民解釋，惟強調居民確受噪音滋擾；

(b) 指出自三跑道系統啓用後，居民不時反映晚間飛機噪音嚴重影響其作息，尤見於麗坪路、九肚山路及穗禾路一帶，該處住宅依山而建、地勢較高，受地形放大效應的影響，飛機噪音極為刺耳，在向來清靜的麗坪路民居格外明顯；

(c) 欲了解航機的飛行路徑是否較近馬鞍山海濱長廊，而非馬料水的戶外噪音監察站(監察站)，續指不論是其親眼所見或居民所述，飛機均頻經錦泰苑及鄰近屋苑上空，令人質疑該監察站的讀數未能如實反映，甚或低估前述民居所受的噪音滋擾；

(d) 建議在馬鞍山區內的屋苑和麗坪路高處增設流動噪音監測點，以準確紀錄分貝；

(e) 詢問機管局會否與各大航空公司商訂具體時間表，全面更換配備靜音引擎的飛機，務求長遠減少噪音；

(f) 認為航班升降模式的改變並不能徹底消除沙田區的飛機噪音，建議機管局多用第六航道(即經西博寮海峽進出的航道)，並提供停泊費減免等經濟誘因，吸引航空公司配合；

(g) 欲了解天氣許可時成功轉用第六航道的深夜航班數目為何，以及機管局和民航處有否具體政策和時間表，推動更多航空公司加快機隊及導航設備升等，以配合全面使用該航道；

(h) 提及飛機噪音預測等量線(NEF)25 的標準，認為無超標的噪音仍會擾民安睡，詢問機管局和民航處會否將「夜間單一噪音事件最高分貝」列作評估指標；以及

(i) 查詢三跑道系統啓用前後晚間時段(即晚上十一時至翌早七時)飛越沙田的具體航班數目。

7. 機管局代表的回應綜合如下：

(a) 機管局代表簡報三跑道系統的布局及主要飛機噪音消減措施；

(b) 使用進場航道 6 的抵港航機雖可免經沙田，但由於使用此進場程序的飛機須在複雜的地形上精準地沿預設的航道飛行，飛機須有高水平的導航性能，除了飛機必須具備適當的裝置外，航空公司的機組人員亦須符合特定的要求，並在獲取相關運行授權後，才可以使用該進場程序；

(c) 香港現採用飛機噪音預測等量線(NEF)25 作為飛機噪音評估標準；機管局每年會將整年的飛行數據(如日間及夜間航班數目、機種及使用航道)代入模型計算實際的飛機

噪音總量；即使日後的航班數目或航道使用有變，(NEF)25等量線亦不得伸延至易受噪音影響的新住宅區；

(d) 機管局與民航處一直與各航空公司密切溝通，積極鼓勵其更換新型靜音飛機；另亦先後自二零零二年禁止未能符合《國際民用航空公約》第三章噪音標準的飛機於機場升降，以及於二零一九年進一步限制不符合該公約第四章噪音標準的飛機(即較第三章合規者寧靜)在夜間升降；

(e) 機管局自二零一七年實施飛機音量管制配額計劃，鼓勵航空公司轉換及使用更多較寧靜的新型機種。根據計劃，不同飛機型號會按其經國際認證的噪音水平獲分配不同管制配額值，噪音較低的飛機所佔用的配額較少，因此航空公司在相同配額下可安排更多航班運作。上述計劃實施以來，航空公司轉用新型號飛機有上升趨勢；

(f) 航機降落的方向主要取決於機場風向。基於飛行安全及運作需要，飛機通常逆風起降。在天氣及安全情況許可下，民航處會安排晚上十一時至翌日早上七時抵港的航機航班從西南方降落，以減少航班飛越沙田等市區；全年大部份時間(平均超過 80%)的飛機在晚間時段從西南方向經海面上空降落機場。至於餘下的時間(一般主要在夏季)，航機或受季候風影響，需從東北方向降落；

(g) 對沙田區而言，主要受由東北方向進入機場的航機所影響，包括部分被安排降落至中跑道的航機。二零二零年年初疫情爆發至二零二四年十一月底該跑道維修工程期間，中跑道使用量銳減，居民或會較少聽見飛機聲；直至二零二四年年底三跑道系統(包括中跑道)全面恢復運作後，便再次感受到昔日雙跑道運作時的航機降落模式；以及

(h) 若航機於晚間時段從東北方向進場，機管局和民航處會鼓勵其採用持續降落模式降落，務求減低噪音對居民的

影響。

8. 民航處代表的回應綜合如下：

(a) 民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統，監察飛機運作所產生的噪音。所有戶外噪音監察站均安裝在進出香港國際機場的航線沿途或附近地區的合適位置，所收集得的數據能有效反映當區的飛機噪音情況；以及

(b) 就馬料水監察站的數據代表性，由於飛機途經沙田時的飛行高度相對較高，飛機在高處與地面鄰近地區的距離大致相若，因此該監測站的數據能充分反映該鄰近地區的飛機噪音水平。

9. 主席宣布結束是項議程。

朱煥釗先生提問：有關改善香港駕駛學院沙田安全駕駛中心外道路安全事宜
(文件 TT 40/2026)

10. 主席詢問成員有否補充提問。

11. 成員的詢問、意見及建議如下：

(a) 理解駕駛訓練實屬必要，惟沙田區人口及車流日增，而相關部門書面回覆的數字顯示學車意外多由其他車輛所致，這或反映學習駕駛人士在車流密集的訓練路線駕駛時相當受壓；

(b) 關注銀城街及安明街中小學校區的情況，續指校車、家長車、學車及考車於平日下午三時至四時的放學時段同時湧現，遂詢問運輸署能否從源頭着手，改善訓練路線及調整學車和考車時間，並就路上的學車總人數及車數設限，以免該處容易塞車；而突發情況過多，亦令駕駛考試的評核有欠公允；

(c) 指出石門迴旋處雖為訓練路線，惟附近既有沙田廢物轉運站的廢物收集車流，亦有學校接送車流，容易阻塞碩門邨邨口，增加意外風險；

(d) 提及部分路段的交通過度擠擁、違泊嚴重，冀考牌主任體諒考生駛經該處時定然承受更大心理壓力，欲了解運輸署會否重新規劃或完善考試路線，盡量避開社區的交通樽頸；

(e) 詢問運輸署會否檢視香港駕駛學院小瀝源分校(小瀝源分校)是否適宜作考場。小瀝源現時交通繁忙，正進行威爾斯親王醫院(威院)重建計劃第二期工程，部分兩線行車線更收為一線，兩條主要繁忙路段為該校對出沿沙田圍路轉入牛皮沙街，以及插桅杆街左轉入銀城街，位置鄰近威院急症室及上述工程範圍；若再計及日後源順圍及香港太古可口可樂廠旁的住宅發展項目，屆時小瀝源的人口與商業活動增多，交通壓力料會更大；

(f) 小瀝源現時有三類駕駛訓練，包括小瀝源分校的學車訓練、源安街的掛接式車輛(俗稱「拖頭」)訓練及九巴沙田車廠的車長訓練。成員請運輸署分別提供上述三類駕駛訓練的學車和考車數目及其於過去十年的變化；

(g) 詢問運輸署是否將全數巴士訓練遷往青衣，抑或僅部分遷離；

(h) 提及運輸署曾有研究將貨櫃碼頭和大埔工業邨的貨櫃車訓練遷往其他地區以減輕交通負荷，成員詢問沙田區相關安排的進展為何，以及會否配合區內發展作適當遷移；

(i) 詢問運輸署是否已經批出小瀝源分校的招標文件。若由現有駕駛學院續約，能否重新安排沙田區議員參觀，以便了解其運作後提供意見；

(j) 欲了解運輸署會否探討以人工智能模擬部分駕駛路試，從而減少實體路面訓練和考試，紓緩交通擠塞；以及

(k) 建議運輸署評估全港學車需求後，就各區的駕駛訓練／考試中心作策略性分流，將沙田區部分考試路線撥予他區。

12. 運輸署代表的回應綜合如下：

(a) 香港駕駛學院每日會派員在不同時段巡視駕駛訓練路線，以密切監察實際交通情況，並即時調整訓練路線，將學車分散至不同路線，以減少其於下午放學時段對學校附近路段等地方的影響；路面訓練期間，學院的駕駛教師亦會按交通實況，靈活調整路線，避免車輛過度集中；

(b) 運輸署一直密切監察沙田區的交通情況，不時檢討駕駛考試路線，務求改善車流，包括曾於二零二四年調整小瀝源分校的考試路線，將原經乙明邨的路段改為經牛皮沙街停車場，及後觀察到附近交通已有改善；

(c) 運輸署已於本年八月在青衣設立新的駕駛考試中心，逐步減少九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)於沙田區的學車及考車數目；另會繼續密切留意區內交通變化，並在有需要時優化考試路線；

(d) 政府致力平衡學習駕駛人士與其他道路使用者的需要，並採取「雙軌制」駕駛訓練政策，即既維持足夠的私人駕駛教師在公用道路提供訓練，亦設立指定駕駛學校，鼓勵學員在非公用道路的場地接受訓練，減少公用道路的車流；

(e) 為減輕繁忙時段公用路面的交通負荷，運輸署已透過立法和豎設交通標誌，限制學車地點，並訂明全港所有道路的禁學時段為星期一至六上午七時三十分至九時三十

分，以及星期一至五下午四時三十分至晚上七時三十分；以及

(f) 運輸署非常重視小瀝源分校的管理，並發出實務守則監管其日常運作及訓練活動，而學員必先完成校內基礎訓練，方可進行路面訓練。為盡量分散學員於不同時段及路線練習，運輸署已在該校周邊制訂多達 12 條訓練路線，以紓緩個別路段的交通壓力。

13. 主席詢問成員有否補充提問。

14. 成員補充詢問和意見如下：

(a) 大部分學習駕駛活動集中在周末，關注運輸署會否適當限制周末的學車活動；

(b) 欲了解運輸署會否將平日下午三時至四時三十分的放學時段訂為禁學時段；

(c) 由於運輸署代表未能提供書面回覆以外的資訊，成員邀請運輸署具體回應續問，例如各路線實際車輛數字為何；運輸署有否派員到場評估實況；以及會否因威院重建計劃而完善訓練路線；以及

(d) 認為運輸署應於會後補充回應續問的資料。

15. 運輸署代表表示將於會後提供相關數字。

[會後備註：運輸署就此提問的補充回覆將載於下次會議文件「政府部門就上次會議所議事項的回覆」，並於下次會議續議。]

16. 主席宣布結束是項議程。

梁家瑋先生提問：有關沙田區行車道路陷及鋪料品質監管事宜
(文件 TT 41/2026)

17. 主席詢問成員有否補充提問。

18. 成員的詢問、意見及建議如下：

(a) 指出沙田區雨後多處路面經常飛沙走石，現坑積水，尤見於巴士站附近和十字路口轉彎位，導致車輛行經時，水花濺濕途人及巴士站候車乘客；積水同時亦易生蚊患，影響環境衞生；

(b) 反映下址路面反覆損毀及有坑洞頻現：

(i) 沙角街與逸泰街交界；
(ii) 石門迴旋處近安耀街變電站一帶；
(iii) 牛皮沙街和插桅杆街；
(iv) 港鐵第一城站對出(往威院方向)；
(v) 西沙路左轉近恆康街(往耀安方向)；
(vi) 馬鞍山路左轉錦英路近馬鞍山分區警署對出；
(vii) 恆錦街近恆安巴士總站；以及
(viii) 耀安巴士總站對出。

(c) 認為臨時修補措施只屬權宜之計，提議路政署先檢視整個沙田區的路面，再識別所有黑點，然後將反覆損毀的路段納入全面重鋪路面工程，最後有序編排工期，其間可透過區議會請成員協助處理難鋪路段或與居民協調封路安排；

(d) 關注多處沙井周邊路面的情況，擔心其坑洞會對私家車及電單車司機構成危險，遂詢問路政署如何監察路面維修保養及巡查工作；

(e) 指出路面損毀的主因為車輛重壓、雨水滲入路基和瀝青因高溫而變形，詢問路政署近年使用的高改性瀝青物料

是否有足夠的質量與密度，並建議路政署研發和採用承重力較高的物料；

(f) 讚揚路政署日常從即時應用程式接獲通報個案後，普遍反應迅速，惟維修質素參差不齊；

(g) 查詢承建商的巡查密度，續詢問路政署人員會否一同巡路。如否的話，如何單靠覆核報告確保內容反映實況，以及有否進行突擊檢查和親自到場驗收；

(h) 提議路政署與區議員建立恆常溝通機制，讓後者能夠提供道路損毀資料，供路政署比對其巡查紀錄，務求做到查漏補缺；

(i) 反映修路工程完成後工地往往遍地沙石，欲了解清潔責任誰屬。如屬承建商，路政署有否在合約列明此責，並設立履責監管機制；以及

(j) 指出路面屢修屢陷，查詢臨時修補工程有否保養，並認為近年多番出現極端天氣，路政署應加強道路保養及巡查。

19. 路政署代表的回應綜合如下：

(a) 路政署的日常巡查密度取決於道路類別及使用量，主要道路為每七天至每一個月一次，而地區性道路則為每三個月一次；另於暴雨警告信號生效期間(黑色警告信號除外)及之後，會安排特別巡查。巡查期間如發現或接報路面出現坑洞會盡快處理；

(b) 緊急修補通常使用俗稱「地補」的冷拌瀝青材料。它的優點在於無需加熱，可即時用於緊急修補。除物料本身，施工時的天氣狀況對修補能否持久亦有相當影響。然而，為盡快恢復交通，很多時在下雨的情況下仍需先進行臨時修補，再安排長遠的路面重鋪工作。期間，若發現臨時修補物料鬆脫，會盡快再修補；

(c) 若路段重複或嚴重受損，路政署會安排較大規模的重鋪。相關工程可能需要較大型的交通改道及臨時遷移公共交通設施作配合，需較長時間籌劃；

(d) 為應付日增車流和不穩天氣，路政署自二零二五年採用高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料。此材料中的瀝青黏度較高，會較為耐用。然而，在急彎或車輛需要大幅加減速的路段，損耗速度仍會較一般路段快；

(e) 黃大仙龍翔道和呈翔道所用的高性能超薄磨耗層，主要用於修復不平的混凝土路面，而非瀝青路面(沙田區大部分為瀝青路面)；另一方面，路政署開始測試應用半柔性路面。此物料由多孔瀝青物料加入水泥灌漿物料造成，柔硬兼備，但需較長施工時間；

(f) 道路重鋪大多於夜間進行並保留至少一條行車線，以減低對市民不便。如進行較深層的道路刨鋪或應用半柔性路面物料，可能需要作較大型及較長時間的交通改道。路政署會按需要聯絡相關區議員、專營巴士公司、居民等持份者協商；

(g) 就沙角街轉入逸泰街的交界，路政署擬於本年年底一併進行行人過路處的道路標記改動工程及路面重鋪工作；

(h) 二零二六年首七個月沙田區行車路面出現坑洞個案的數字上升，部分原因是本年五至七月的總雨量比過去兩年同期多近一倍；以及

(i) 修路工程後的清理工作由路政署承建商負責；路政署已要求承建商於臨時修補工程完工後翌日需因應實際情況再檢視路面狀況。

20. 主席詢問成員有否補充提問。

21. 成員分享外國研究指鋪路物料加入舊輪胎碎料後可增加張力和減低路面爆裂的機會；另亦指出沙角街轉入逸泰街的路段難以封閉半日作重鋪，欲了解路政署能否縮短工時，同時徹底修路。

22. 路政署代表的回覆綜合如下：

(a) 香港已在部分路面將廢棄輪胎粉末加入瀝青鋪料以循環再用輪胎物料，現正觀察成效；路政署會後會向成員了解前述外國研究的資料；以及

(b) 就封閉逸泰街作深層重鋪的安排，由於該路段同時設有巴士線和小巴線，路政署會與持份者商討可否延長封路時間，以便進行兩層(即磨耗層和承重層)刨鋪工程。

23. 主席宣布結束是項議程。

姚嘉俊先生提問：有關容許新界的士(綠色的士)往返沙田區內醫院及醫療機構事宜
(文件 TT 42/2026)

24. 主席詢問成員有否補充提問。

25. 成員的詢問、意見及建議如下：

(a) 沙田區亞公角附近有數間同樣重要的醫療機構，包括沙田醫院、沙田慈氏護養院及白普理寧養中心。由於威院床位緊張，部分病人需轉往沙田醫院，亦有部分臨終病人於白普理寧養中心就醫。成員期望運輸署基於人道立場和同理心，容許新界的士進出上述機構，旨在方便市民，特別是長者及行動不便人士前往就醫或探病，以填補現有公共交通服務的缺口；

(b) 反映新界專線小巴第 67K 號線(往返亞公角至港鐵沙田站)在下午五時至晚上七時的探病及下班繁忙時間期間

候車乘客眾多，需排隊良久才能上車；

(c) 現時網約車服務便捷，若非適度開放這些確有需求的醫療地點予新界的士進入，或會變相助長網約車市場，建議引入新界的士作良性競爭，並平衡市民出行需求；

(d) 提及過去區議會曾討論相同議程，欲了解運輸署最近何時作檢視，以及不予採納的具體考量為何；

(e) 建議運輸署按實際民意、道路用況及市場需求，重新評估和適時修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)附表 7 新界及大嶼山的士的許可地區；

(f) 查詢現行的網約車法規是否適用於所有網約平台的新界、市區及大嶼山的士；

(g) 欲了解為何威院與仁安醫院同屬沙田區、同設急症服務，惟新界的士只准往返前者；

(h) 詢問運輸署現時新界的士機制有否豁免或彈性安排，續以孕婦為例，若她們需前往仁安醫院進行產檢，但附近只有新界的士，卻須因現行法例而中途改搭市區的士，此規定顯得缺乏以人為本；

(i) 欲了解運輸署書面回覆所指「適時檢討」的具體時間為何；以及

(j) 現時威院內範圍不設新界的士站，若司機落客後無法即場載客，須以空車狀態返回許可經營範圍，且不能如網約車般收取附加費，對司機而言不公平，建議運輸署在威院加設新界的士站。

26. 運輸署代表的回應綜合如下：

(a) 為確保新界鄉郊及偏遠地區有足夠的士服務，新界的士現以服務沙田以北及荃灣以北地區為主，惟威院則不在此限，原意是方便大埔及北區居民前往新界東醫院聯網大型急症醫院，使用急症及專科服務；

(b) 指出沙田醫院、沙田慈氏護養院及白普理寧養中心主要提供康復、紓緩及療養服務，不設急症室，市民前往該等機構可透過預約作妥善安排，與威院的情況有所不同；

(c) 建議市民乘搭市區的士、新界專線小巴及其他公共交通工具，或預約車隊的士等個人化點對點公共交通服務。關於新界專線小巴第 67K 號線繁忙時間服務供不應求的意見備悉，並會轉交相關分組跟進，以探討可否加強服務；以及

(d) 備悉有關新界的士許可經營範圍的意見。儘管運輸署現階段無法提供確實檢討時間表，惟會繼續保持與業界及相關持份者溝通，以及日後因應新發展區的交通發展、大型基建設施的落成等不同因素，適時檢討有關安排。

[會後備註：就第 25(f)段，運輸署補充表示，的士經網約平台預約載客，不論是市區、新界或大嶼山的士，其性質仍屬於的士並受現行的士的相關法例所規管，而新界的士亦必須遵守《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)附表 7 的許可地區營運。]

27. 主席宣布結束是項議程。

鄧肇峰先生提問：有關城巴第580號路線系列的巴士脫班事宜
(文件 TT 43/2026)

28. 主席詢問成員有否補充提問。

29. 副主席的詢問和意見如下：

(a) 認為運輸署的書面回覆有欠周全，對此無從建言；

(b) 列舉過去三個月城巴第580號線的五次失誤紀錄：

	班次時間	性質
(i)	本年六月十八日尾班車	脫班
(ii)	本年六月二十九日早上七時四十分	脫班
(iii)	本年六月三十日早上七時十分至七時四十分	脫班一次
(iv)	本年八月五日早上六時二十分至七時十分	脫班一次
(v)	本年九月四日晚上七時十分	偏離原定路線

(c) 引述申訴專員公署對脫班的定義，指班次不符亦視作脫班論，欲了解運輸署是否採用此嚴謹準則，以判別本年六月三十日及八月五日車務調動所致的失班是否屬脫班；

(d) 以全港約1%的巴士脫班率計算，單計全年上班日子每條路線年均脫班約兩至三次。副主席促請運輸署提供巴士脫班數字，以便分析城巴第580號線過去三個月的四次類似情況是否高於一般水平；

(e) 欲取運輸署所接獲的投訴宗數、日常抽查結果及專營巴士公司提交的營運數據作比較，從而有效識別巴士誤點情況；

(f) 提議運輸署將脫班個案的嚴重程度分等，透過將鐵路未達的住宅、早上繁忙時間及尾班車的失班個案列為嚴重

級別，促使專營巴士公司重點加以關注；以及

(g) 詢問九巴公司和城巴有限公司(城巴公司)有否借助科技實時監測巴士行駛路線，提升車隊管理效率。

30. 運輸署代表的回應綜合如下：

(a) 運輸署釐清脫班和班次不準的定義：脫班是指專營巴士公司未有按編定班次開車，例如原定上午繁忙時段開出十班車，最終卻只開出九班；班次不準是指班次確有開出，惟開車時間與編定時間不符，例如原定開車時間為早上七時，卻延遲至七時零五分；

(b) 運輸署明白中途站的乘客或偶感班次延遲，惟希望市民理解巴士延誤的因素眾多，例如沿途交通受阻或上落客需時；運輸署已鼓勵專營巴士公司在實際可行情況下調配資源保持服務穩定；

(c) 就脫班率的評估，由於各巴士路線的性質差異甚大，包括假日線、區內循環線及跨區長途線，故直接比較個別路線與整體路線的脫班率實質意義不大；以及

(d) 至於脫班的嚴重程度，即運輸署向專營巴士公司發出提醒信或勸諭信與否，則取決於脫班是否持續未有改善。根據過往經驗，專營巴士公司通常收函後均會積極改進。

31. 城巴公司代表的回應綜合如下：

(a) 城巴公司已詳細翻查城巴第 580、581、582、586、587 和 589 號線的營運紀錄，結果顯示絕大部分班次均由總站準時開出；

(b) 就個別車輛故障或人為因素所致的總站延誤開出班次，城巴公司向受影響乘客致歉，並已徹查和跟進事件；

(c) 此外，巴士或會因交通事故和路面嚴重擠塞而未能及時返回總站續開下一班次或遲抵分站。城巴公司會在資源許可下盡量調配車務資源，穩定班次，同時加強監察日常車務狀況，靈活應變；以及

(d) 根據內部營運數據，城巴第 580 號線的脫班率低於整體脫班率。

32. 九巴公司代表回應指，九巴公司已於巴士加裝全球定位系統；惟相關數據屬紀錄性質和用於事後查核行車狀況，尚未能即時上傳至系統。

33. 主席詢問成員有否補充提問。

34. 副主席的追問如下：

(a) 引述運輸署於二零二三年十一月二十九日回覆立法會質詢時指整體專營巴士的脫班率平均介乎 0.4%至 4.5%，續請運輸署及專營巴士公司參考後作改善；以及

(b) 認為早上繁忙時間和尾班車脫班、偏離原定路線等屬專營巴士公司的可控範圍，個案嚴重程度較高，促請運輸署嚴肅跟進，加強監管，增加市民對公共巴士服務的信心。

35. 運輸署代表指接獲相關個案後定必嚴肅跟進。

36. 主席宣布結束是項議程。

資料文件

運輸署進度報告
(文件 TT 44/2026)

37. 成員的意見及詢問如下：

(a) 讚揚運輸署及九巴公司處理第 82X 號線(往返濱景花園至黃大仙)於廣源邨巴士總站調度得宜，並吸取經驗改善站頭標示；

(b) 提及地區諮詢文件建議將新界專線小巴第 65X 號線(往返黃泥頭至港鐵第一城站)的總站伸延至港鐵石門站作循環線，遂詢問運輸署預計何時實施；以及

(c) 欲了解九巴第 73H 號線(往返愉翠苑至富蝶邨)預計開辦日期為何。

38. 運輸署代表回應指，何時執行新界專線小巴第 65X 號線的服務調整建議須視乎地區諮詢後所收集的意見及是否需對建議作出調整而定，因此現時未有執行該建議的時間。

39. 九巴公司代表回應指，九巴公司已將九巴第 73H 號線的擬議方案及開辦日期提交運輸署審批，並會繼續與運輸署密切溝通，以期盡快落實。

40. 主席請成員備悉文件。

路政署工程進度報告
(文件 TT 45/2026)

41. 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 46/2026)

42. 成員備悉上述文件。

港鐵車務及工程進度報告
(文件 TT 47/2026)

43. 成員備悉上述文件。

下次會議日期及時間

44. 主席宣布下次會議定於二零二六年十一月十日(星期二)下午二時三十分舉行。

45. 會議在下午四時二十一分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二六年十月