



沙田區議會

鄧肇峰先生提問

有關火炭區內公共運輸交匯處及交通規劃安排的最新進展事宜

“火炭區近年發展迅速，多個大型住宅項目陸續落成，現時屋苑包括駿洋邨、旭禾苑、彩禾苑及星凱·堤岸。隨着區內人口急速增長，對公共交通服務的需求亦大幅增加，導致現有交通設施及路線安排不堪負荷，交通壓力日益增加。區內目前設有兩個主要公共運輸交匯處，分別為火炭站公共運輸交匯處及火炭(山尾街)巴士總站，但現有配套未能完全應付居民日益增長的出行需求。

政府早前公布火炭區多項新規劃，包括於火炭平房區「綠化地帶」建設 3 300 個公營房屋單位，預計新增約 8 900 名居民，同時重新規劃火炭(山尾街)巴士總站及熟食市場，改建為聯用綜合大樓(聯用大樓)。該項目將重新安排相關巴士及小巴路線，雖有助提升區內設施，但亦引發居民對未來交通壓力及公共交通服務改動的憂慮。

此外，星凱·堤岸基座商場「星·岸」地下的新公共運輸交匯處被視為紓緩火炭交通的重要配套設施。然而，該交匯處至今仍未啟用，導致現有交通壓力未見改善。同時，火炭(山尾街)巴士總站可能因聯用大樓工程而需暫停使用，令居民進一步關注交通安排，尤其是道路擠塞及違泊問題可能因服務改動而惡化。

基於上述情況，就妥善規劃以應對火炭區未來的交通挑戰，現請運輸署及相關部門回覆以下問題：

- (a) 位於星凱·堤岸基座的公共運輸交匯處計劃何時正式啟用？是否已有具體時間表？啟用後，該公共運輸交匯處將提供多少條巴士及小巴車坑？可容納多少輛巴士及小巴同時使用？

- (b) 是否有計劃停用現有火炭站公共運輸交匯處？如有，該公共運輸交匯處的現有路線(如九巴第 285A 號線及小巴第 65K 號線)將遷往何處？運輸署是否計劃同步優化火炭站公共運輸交匯處的現有設施及路線，以配合區內交通需求？
- (c) 火炭(山尾街)巴士總站是否因聯用大樓工程而需暫停使用？若是，具體時間表為何？該總站停用後，現有巴士及小巴路線將如何調整？是否計劃全數遷往位於星凱·堤岸基座的公共運輸交匯處或其他臨時設施？假如遷往其他設施，是否已做好相關交通配套安排，以確保路線運作不受影響？
- (d) 有否因應區內人口及交通需求的快速增長，計劃擴建港鐵火炭站或優化站內設施？如有，相關規劃及落實時間表為何？現時是否有計劃延長港鐵火炭站的開放時間，以便居民於深宵時段通行？若否，主要考慮為何？
- (e) 火炭區內停車場不足問題長期未見改善，以上規劃中的相關設施(即星凱·堤岸基座的公共運輸交匯處、火炭站公共運輸交匯處，以及聯用大樓)能為區內增設多少個公眾泊車位？有沒有計劃為火炭區進一步增加泊車位數量以應付新增人口及商用車輛需求？
- (f) 坳背灣街、山尾街及火炭工業區主要道路的交通擠塞及違泊問題長期未見改善，運輸署是否有計劃進一步優化區內主要道路設計及交通管理措施？會否考慮增設行車道、改善路口設計，甚至對部分擠塞嚴重的路段進行單程路改造？是否已針對火炭平房區「綠化地帶」新增人口及交通需求進行全面評估，並制定相應的長遠交通規劃？
- (g) 運輸署何時會向公眾公布火炭區各個公共運輸交匯處的啟用、停用及修改計劃？是否會將相關計劃納入下一年度沙田區巴士路線計劃中進行諮詢？如何讓公眾充分了解並參與規劃過程？

## 運輸署的回覆

### 提問(a)

星凱·堤岸內的公共運輸交匯處屬該私人房屋發展項目的一部分，由該項目的發展商負責興建。有關公共運輸交匯處共有一條專營巴士停車灣及一條專線小巴停車灣，分別供三輛專營巴士及四輛專線小巴同時停靠。有關專營巴士停車灣足夠容納已批准的各巴士型號，包括 12.8 米長的專營巴士行駛及停靠。

運輸署一直與星凱·堤岸的發展商保持密切聯繫，以了解有關項目工程的進度。據了解，發展商一直與相關政府部門進行驗收及執漏工序，以確保該公共運輸交匯處的工程質量及日後維修保養安排能達到應有的標準，並正為該公共運輸交匯處的啟用進行最後準備工作。有關公共運輸交匯處預計將於 2025 年第一季啟用。

### 提問(b)

因應星凱·堤岸內公共運輸交匯處的啟用，運輸署初步計劃將九巴第 285A 號線(火炭駿洋邨-火炭站(循環線))及新界專線小巴第 65K 號線(黃泥頭-火炭站)現時位於火炭站公共運輸交匯處的總站搬遷至星凱·堤岸內的公共運輸交匯處，並正一併檢視火炭區內現有的公共運輸網絡，包括鄰近的火炭(山尾街)公共運輸交匯處，以及與相關公共運輸營辦商商討整合或重組於上述公共運輸交匯處內的專營巴士及專線小巴路線，以配合乘客需求。當星凱·堤岸的公共運輸交匯處的啟用日期及相關細節落實後，運輸署將會盡快通知沙田區議會及公眾。

由於火炭站公共運輸交匯處的用地和毗連土地(包括星凱·堤岸)早年已獲批改劃作「綜合發展區(1)」用途，運輸署須就該用地的長遠發展計劃諮詢相關部門。在星凱·堤岸內的公共運輸交匯處啟用後，視乎該用地的發展計劃，運輸署會研究可否暫時利用該用地增設臨時交通設施，以配合區內交通需求。

### 提問(c)

運輸署正與政府產業署就火炭山尾街聯用大樓工程期間火炭(山尾街)公共運輸交匯處的安排進行磋商，期望該公共運輸交匯處內的專營巴士及專線小巴服務不受影響。

### 提問(e)

運輸署一直密切留意火炭區不同新發展項目周邊的泊車需求，並因應實際情況盡量在合適的新發展項目中適度增加公眾泊車位以應付區內的泊車需求。在興建中的火炭松頭下路與桂地街交界的工業用地發展項目會興建公眾停車場，將提供約 200 個私家車泊位及約 100 個商用車輛泊位。政府會繼續按照「一地多用」的原則在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目中加設公眾泊車位。

另外，運輸署會繼續按照地區實況及需要，在不影響交通暢順、道路安全或道路使用者上落客貨的情況下，於合適地點增加路旁泊車位，例如最近已於山尾街近長瀝尾街增設電單車泊位。

### 提問(f)

根據運輸署觀察所得，車輛於坳背灣街及山尾街違例停泊，繼而影響山尾街及坳背灣街的交通。因此，運輸署已緊密與警務處聯繫，要求警方加強執法。

運輸署曾研究將山尾街介乎火炭路至穗禾路及坳背灣街介乎禾寮坑路及禾香街由雙線雙程行車道改為雙線單程行車道。然而，有關建議牽涉大量車輛改道，將增加相關道路及其交界處的車流，繼而影響該區整體的交通流量。此外，有關車輛改道亦會增加前往相關目的地的距離和時間，故運輸署暫未有計劃將有關道路改為雙線單程行車道。

為改善火炭區內的交通，以下交通管理措施已經實施：

1. 擴闊介乎沙田廣場近沙田鄉事會路至禾輦邨民和樓近火炭路之間的一段大埔公路(沙田段)；
2. 擴闊介乎長瀝尾街與山尾街的一段穗禾路北行線；
3. 坳背灣街與禾香街的路口改為交通燈控制路口；以及
4. 於山尾街近長瀝尾街增設電單車泊位。

運輸署會繼續觀察區內的交通情況，並因應交通情況調整現時的交通管理措施。

#### 提問(g)

請參閱上述提問(a)及(b)的回覆。

#### 政府產業署的回覆

#### 提問(c)

火炭山尾街聯用大樓項目仍在規劃中，政府產業署正與相關用戶政策局及部門進行磋商，以落實該大樓所提供的政府、機構及社區設施，並會適時向沙田區議會匯報。

## 港鐵公司的回覆

### 提問(d)

港鐵公司不時檢視車站客流量、乘客使用各項設施的情況等，按實際情況審視改善車站佈局或設施的需要及可行性，維持暢順客流。以火炭站為例，公司於二零一五年底完成大型翻新工程，將車站兩邊原本獨立的大堂合二為一，方便乘客往來車站各處及使用各項設施，亦增加了自然光作車站照明。

目前，火炭站設有四個出入口，A 出入口主要便利乘客前往火炭鐵路大樓及安景街公園一帶、B 出入口鄰近火炭村等民居，C 出入口則方便乘客通往御龍山等屋苑，D 出入口主要連接火炭工業區的南北面。其中 A 和 B 出入口及 C 與 D 出入口分別形成的兩組行人通道，位處車站範圍之內，是火炭站的一部分，主要在列車提供服務期間開放予公眾使用。基於保安理由，公司不會 24 小時開放有關的出入口。

事實上，東鐵綫的列車服務及火炭站的日常開放時間接近 19 小時，根據觀察，現有車站設施足夠應付乘客及附近居民的需要。我們會繼續密切留意該站客流、附近社區發展等情況，按需要採取合適措施理順客流，保持車站人流暢順。

## 規劃署的回覆

### 提問(e)

城市規劃委員會(城規會)於二零一七年十二月八日就「星凱·堤岸」包括提供政府、機構或社區設施和公共交通交匯處的綜合發展項目批給有條件規劃許可(編號：A/ST/927)。當中規劃許可的附帶條件包括設計、闢設公共交通交匯處和小型交通交匯處，並須獲運輸署署長或城規會採納。根據記錄，申請人已履行上述相關附帶條件。另外，有關正式啟用交通交匯處，公眾停車場及泊車位事宜，屬於運輸署的職權範圍。

## 房屋署及土木工程拓展署的綜合回覆

### 提問(f)

委聘的顧問公司已就前火炭平房區以西公營房屋發展進行初步交通及公共運輸影響評估。結果顯示，只要於下列路段採取改善措施，擬議公營房屋發展項目並不會為區內的交通及運輸帶來不可接受的影響：

1. 火炭路/穗禾路 路口
2. 火炭路/麵房街/山尾街 路口
3. 火炭路/樂景街/大埔公路(沙田段)的支路 路口
4. 火炭路/大涌橋路 路口
5. 穗禾路/山尾街 路口

最終的道路改善措施會在詳細設計階段再作確認。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/15

二零二五年一月