



沙田區議會
交通及運輸委員會

政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆

1. 有關巴士路線發展計劃的臨時動議(會議記錄第52段)

運輸署的回覆：

- 1.1 運輸署非常感謝委員於會議上，就本年度的沙田區巴士路線重組的建議方案提出寶貴的意見。運輸署和巴士公司已盡量吸納區議會及市民的意見，並對各項建議方案作出適當的修訂。運輸署會將修訂後的建議方案呈交交通及運輸委員會作討論。運輸署期望修訂後的建議方案，能讓巴士服務更切合大部分乘客的需要，也盡量把受影響的乘客數目及程度減至最低。

九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的回覆：

- 1.2 九巴現正就沙田區區域性路線重組方案，積極諮詢及聆聽地區人士的意見。有關方案的好處包括：
- i. 優化部分巴士線的行車路線，讓乘客更快抵達目的地；
 - ii. 節省低用量的巴士資源，轉化為投放於需求高的路線上；
 - iii. 將部分現時行走獅子山隧道的路線改行青沙公路，善用新公路網，節省前往西九龍等地區的行車時間，並可減低獅子山隧道一帶的空氣污染；以及
 - iv. 加強水泉澳新發展區的巴士服務等。
- 1.3 重組後部分路線因走線拉直加快與服務範圍擴大，車費會根據服務性質和行車里數的改變而有所調整，而九巴亦會積極研究提供車費優惠吸引乘客。此外，若

九巴發現個別路線的客量上升，必會投放資源調整班次，就如九巴在北區加強受歡迎的 373A 及 277E 號線服務一樣。

- 1.4 九巴希望指出，有關重組方案的諮詢討論只是剛剛展開，現仍處於收集地區人士意見的階段，各項安排尚未有定案。九巴亦已備悉各委員對沙田區區域性路線重組方案的意見，並會按運輸策劃原則探討及研究有關建議。短期內，九巴將與運輸署積極修訂路線重組方案，並會繼續諮詢及聽取地區人士的意見，期望方案能夠獲得交通及運輸委員會的支持，藉此提高沙田區巴士網絡的效率。

新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)的
回覆：

- 1.5 新巴城巴已備悉有關意見，並會與運輸署保持緊密聯繫，密切留意以區域性模式重組巴士路線的進展及變化。就二零一四至二零一五年度的路線發展計劃，新巴城巴現正與運輸署處理早前在各相關區議會收集的意見，會按需要再作評估及適當修訂，獲運輸署批准後才會實施。

**2. 要求研究擴建城門隧道巴士轉車站的動議(會議記錄第 57
段)**

運輸署的回覆：

- 2.1 運輸署經實地視察及仔細研究後，決定將往沙田方向的乘客候車處向後方的空地擴闊及向隧道方向伸延。運輸署同時會調整部分欄杆的位置和要求巴士公司移除部份處於候車平台的廣告板，完工後會增加沙田方向乘客候車處的空間。此外，運輸署亦計劃研究有助進一步擴闊乘客候車處的可行方案。同時，九巴將會因應工程進度，於不同階段研究擴闊上蓋，以覆蓋擴建後的通道；亦會優化及增加路線指示牌。此外，九巴亦會考慮於合適位置加設座椅，供長者或傷健人士

使用，以提供更舒適的候車環境。

路政署的回覆：

2.2 路政署已於本年五月應運輸署要求開展往沙田方向的乘客候車處擴闊及伸延工程。有關的工程預計可於本年七月完成。

九巴的回覆：

2.3 九巴一直關注城門隧道轉車站的運作情況，不時派員於早晚繁忙時段視察，並有安排外勤人員協助疏導乘客和管理排隊問題，現時轉車站的整體運作亦大致正常。

2.4 對於優化城門隧道轉車站的意見，有關當局現正研究分階段進行擴建工程，以改善候車環境及提升設施。九巴將會因應工程進度，於不同階段研究擴闊上蓋，以覆蓋擴建後的通道，同時亦會優化及增加路線指示牌，此外，九巴亦會考慮於合適位置加設座椅，供長者或傷健人士使用，以提供更舒適的候車環境。

2.5 有關城門隧道轉車站加設“巴士到站時間預報系統”的建議，事實上，九巴已於二零一二年年底啟用的屯門公路轉車站引進“巴士到站時間預報系統”，九巴會因應有關係統於屯門公路轉車站的應用情況及測試結果，再決定會否擴展至其他轉車站或巴士站使用。

3. 要求修訂機場巴士A41P號線的行車路線及加密班次(會議記錄第59段)

運輸署的回覆：

3.1 龍運巴士有限公司(龍運)由二零一三年八月二十五日起將當時 A41P 號線位於馬鞍山耀安邨巴士總站遷移至烏溪沙站公共運輸交匯處，並實施相關改道措施，不再繞經西沙路雅典居及富寶花園的巴士站，由於增加了

行車距離和時間，該線的班次需調整至 30 至 35 分鐘一班。若將現時 A41P 號線恢復繞經雅典居及富寶花園，行車時間將會增加，班次亦需延長，對現時 A41P 號線的乘客會帶來很大影響。為回應雅典居居民恢復 A41P 號線行經雅典居的訴求，運輸署曾多次和龍運商討。由於 A41P 號線在馬鞍山區服務不同屋苑，其路線改動將影響不同持份者的利益。當未找到一個各持份者均可接受的路線方案時，運輸署認為維持現行路線是個較為謹慎的做法。在班次方面，根據龍運 A41P 號線近日的營運記錄，該線於平日早上七時至八時繁忙時段往機場方向的平均載客率約為百分之七十。然而，鑑於烏溪沙一帶陸續有居民入伙，龍運計劃當 A41P 號線的乘客量符合改善巴士服務的指引時，會加派車輛以改善服務水平。

龍運的回覆：

- 3.2 目前 A41P 號線的路線安排，與及龍運曾於去年底回覆運輸署函件中提出以錦英總站掉頭的方案無論在路程走線及時間，以至於乘客感覺上均較重置終點站於耀安巴士總站之方案為佳。同時，後者方案將延長班次的車程及行車時間，班次則無法維持在現有水平，影響現有乘客。
- 3.3 事實上，目前烏溪沙巴士總站無論於乘客候車環境、車站空間、以至周邊配套設施亦較能配合 A41P 路線長遠發展或增加車隊數目的需求。相反，耀安巴士總站的各樣客觀限制實會窒礙該線長遠的服務改善計劃。龍運相信運輸署從交通策劃及運作層面上亦會同意以上方案為較佳及可取之方案。龍運謹此期望運輸署能就此表明觀點及立場，盡快推動議會在此議題上尋找各方最終可接受方案。
- 3.4 至於增加上述路線班次一事，龍運會根據烏溪沙巴士總站一帶新屋苑人口遷入情況及密切留意客量變化，適時於本年度增派車輛行駛上述路線。

4. 墮軌事件令服務延誤的個案數字(會議記錄第71段)

香港鐵路有限公司(港鐵公司)的回覆：

4.1 二零一四年截至五月底，於東鐵線，有關乘客落入路軌的個案有 17 宗。此類個案有不同的成因，包括乘客墮軌的意外(例如受酒精或藥物影響、因身體不適等)；自殺及企圖自殺的個案；及擅入路軌範圍的個案(例如乘客到路軌執拾跌在路軌上的物品、橫過路軌到另一邊月台等)。

5. 有關港鐵事故及乘客流量(會議記錄第74段)

運輸署的回覆：

5.1 二零一四年二月，東鐵線發生兩宗供電事故，影響列車服務運作，及後證實與架空電纜安裝的絕緣體質量有關。根據港鐵公司的報告，港鐵公司在兩宗事故後已盡快安排更換有關批次絕緣體，以減低發生同類事故的可能性。長遠而言，港鐵公司在二零一二年底已批出新的列車及訊號系統採購合約，用於日後沙田至中環線(沙中線)南北走廊(即現有的東鐵線，連接沙中線紅磡至金鐘段組成的新鐵路線)的車務運作。

5.2 至於東鐵線的載客量方面，現時東鐵線在上午繁忙時間期間一直有安排短途特別班次以疏導乘客需求，當中包括由火炭站及沙田站開往紅磡方向的班次。待沙中線通車後，沙中線大圍至紅磡段會將現時的西鐵線和馬鞍山線連接成為東西走廊，屆時將會以八卡列車行走，相信能有效地發揮分流的作用。此外，如上所述，南北走廊將會採用新的訊號系統，能進一步加密列車班次，兩條走廊能將整體的運載力提升，有助改善在繁忙時間乘客率偏高的情況。

港鐵公司的回覆：

鐵路服務表現

- 5.3 安全、可靠及有效率的鐵路服務運作，對香港的公共交通系統至為重要。就鐵路服務的可靠程度而言，二零一三年，港鐵公司營運的鐵路網絡上，達八分鐘或以上由機件故障或人為因素導致的事故共 143 宗，乃自二零零七年十二月兩鐵合併以來最低的一年。今年第一季的事故共 31 宗，亦比去年同期的 34 宗為少。事實上，當列車服務有延誤時，港鐵公司必會第一時間深入調查每宗事故的因由，採取改善措施，以防止同類事故再次發生。
- 5.4 為維持高質素的鐵路服務、提升設施表現和組件狀態良好，港鐵公司每年投放超過 50 億元進行維修、保養及更新鐵路資產，以維持安全可靠的列車服務。港鐵公司有一套嚴謹的維修制度，會就土木工程結構、軌道、訊號系統、供電系統、架空電纜、載客列車、工程機車等各方面進行維修保養工作，當中包括檢查、維修、清潔和更新資產。這些項目都是按預定維修周期而進行。港鐵公司亦會因應營運需要不時增聘維修人員，有關員工數目由二零零九年約 3 700 人增至二零一三年約 4 000 人。
- 5.5 至於東鐵線近期幾宗嚴重服務延誤事故，由於事故的原因分別與架空電纜的安裝以及所用的絕緣體品質有關，港鐵公司已聘請獨立海外專家對架空電纜系統作出全面檢討，範圍包括技術規格、採購、品質保證、安裝及維修保養。

東鐵線列車服務

- 5.6 港鐵公司自二零一二年起推出“用心聽・用心做”計劃，其中一個目的是紓緩列車載客率和縮減乘客候車時間。在該計劃下，港鐵公司每星期增加列車班次超過 1 300 班(即一年超過 67 000 班)，包括繁忙及非繁忙

時段。可是，同一期間的總乘客量也上升了接近 3%。

- 5.7 若在編定班次下，列車與列車之間有足夠空間可供額外列車安全行駛，港鐵公司也會盡量加插短途班次服務，行走繁忙車站，以增加可載客量。不過，這類班次並非經常可行，而且只能紓減部分車站的乘客候車時間。現時東鐵線早上繁忙時間最繁忙的路段，是從大圍站前往九龍塘站，這是東鐵線和馬鞍山線乘客前往市區必經的路段。港鐵公司會於該段時間安排短途班次，於大埔墟及火炭站開出接載乘客。
- 5.8 長遠而言，數條興建中的新本地鐵路線將於未來數年通車，包括於本年年底通車的西港島線、於二零一五年通車的南港島線(東段)和觀塘線延線，以及於二零一八和二零二零年分階段通車的沙中線。新鐵路線啟用後，有助提升港鐵系統整體的可載客量和分流現時的乘客量。特別是在沙中線通車後，沙田至九龍的鐵路段和其他現有鐵路線過海路段的可載客量將會增加，紓緩九龍市區鐵路線的繁忙時間乘客率偏高的情況。
- 5.9 二零一八年落成的沙中線大圍至紅磡段，會與西鐵線和馬鞍山線構成“東西走廊”，而現時西鐵線的七卡列車和馬鞍山線的四卡列車，將一併改為八卡列車行駛，不單提高可載客量，亦能起重要的分流作用。當沙中線於二零二零年連接至金鐘站全線通車後，與東鐵線形成“南北走廊”，港鐵公司估計約有百分之二十經大圍至九龍塘段的乘客，屆時會改為取道沙中線前往九龍東和港島，有助減輕東鐵線的負荷。

訊號系統

- 5.10 現時東鐵線的訊號系統於一九九八年投入服務，其設計可使用約 20 年。一般來說，透過適當的日常維修保養，以及更新組件，訊號系統可使用超過 20 年。東鐵線的訊號系統將配合沙中線工程作出更新，預計工程於二零二零年全部完成。合約已經在二零一二年底批出，承建商目前正就新訊號系統進行設計等前期工

作。至於馬鞍山線於二零零四年投入服務，訊號系統相對較新，但該線的訊號系統亦會隨著沙中線工程作出改動，以配合把馬鞍山線從大圍經東九龍連接西鐵線、並由現時四卡車廂改以八卡車廂的列車運作。

6. 89C號線於八號風球除下後的車務安排(會議記錄第76段)

九巴的回覆：

6.1 89C號線於二零一三年八月十四日下午一時三十分至四時三十五分的發車紀錄：

由恆安出發		由觀塘(翠屏道)出發	
開出時間	備註	開出時間	備註
13:30		13:30	
13:40		13:50	
13:40	大老山隧道 起載	14:05	
13:52		14:20	
14:00	富安花園起載	14:30	
14:09	濱景花園起載	14:45	
14:12		14:55	
14:35		15:01	觀塘定富街 起載
14:55		15:05	
15:12	富安花園起載	15:20	
15:25		15:40	
15:50		16:00	
16:15		16:20	
16:35			

沙田區議會秘書處

STDC 13/65/45

二零一四年六月