



二零一二年五月八日

文件 TT 19/2012

資料文件

沙田區議會  
交通及運輸委員會

政府部門／有關機構就上次會議所議事項的回覆

**1. 就要求 682A 特別班次路線途經廣善街的動議的回覆(會議記錄第 72 段)：**

(a) 運輸署的回覆

運輸署已備悉委員會對“2012-2013 年度沙田區巴士路線發展計劃”中有關過海隧道巴士路線第 682A 號途經廣善街的意見，而目前運輸署正陸續諮詢其他相關區議會轄下交通及運輸委員會的意見，在歸納各方的意見時，運輸署會將委員會的意見一併研究及考慮。

(b) 新巴及城巴有限公司(新巴城巴)的回覆

新巴城巴於本年度的巴士路線發展計劃中建議增設 682A 號線早上特別班次，由馬鞍山市中心開出，途經第 77 區、86B 區及愉翠苑前往西灣河，主要為當區居民於上午繁忙時段提供直接前往港島東商業區的巴士服務，以彌補到現時 682 號線未能全面覆蓋馬鞍山區包括錦泰苑、海典灣及欣安邨的情況。同時，由於 682A 號線為特快路線，新巴城巴建議行駛較直接的路線前往港島，以維持該線的營運效益及吸引度。鑑於上述原因，需維持現時建議的行車路線。惟新巴城巴會於路線投入服務後，密切監察路線運作及乘客需求，適時作出檢討。

2. 就要求增加681P線上班次及傍晚服務班次的動議的回覆(會議記錄第74段)：

(a) 運輸署的回覆

在“2012-2013 年度的巴士路線發展計劃”中，運輸署已建議在上午繁忙時段增開兩班行走過海隧道巴士路線第 681P 號。運輸署會繼續密切監察相關的巴士路線，並會視乎乘客需求，提早落實增加班次的可行性。

(b) 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的回覆

根據現時政府的政策，倘若巴士路線途經繁忙路段，如德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、怡和街等，政府對審批增加班次的申請會極為嚴格，要求專營巴士公司以“一換一”的方式進行增減班次的安排，而 681P 線正行經德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、怡和街等繁忙區域。根據最近進行的平日客量調查顯示，681P 線在最繁忙的半小時內的載客率仍未達到運輸署有關增加班次的指引。

根據“2012-2013 年度沙田區巴士路線發展計劃”，亦建議於二零一三年第二季上午繁忙時間增開兩班行走 681P 線以加強服務。九巴會密切監察 681P 線的服務情況及研究提早落實上午繁忙時間加班的可行性。

(c) 新巴城巴的回覆

根據 681P 號線於早上及傍晚的客量記錄，顯示現有的服務已能滿足客量需求，故新巴城巴需維持現有的班次安排。然而，新巴城巴會繼續密切監察該線的運作及乘客需求，適時作出檢討。

3. 就要求開辦馬鞍山至將軍澳巴士線的動議的回覆(會議記錄第76段)：

(a) 運輸署的回覆

運輸署已備悉沙田區議會交通及運輸委員會對開辦馬鞍山至將軍澳巴士線的意見。但在訂定新巴士路線時，運輸署須考慮包括該區是否有足夠的客量、其他可供選擇的運輸服務及其服務水平、新路線的可行性及其經濟效益等因素。

目前，馬鞍山的居民可考慮乘搭港鐵往返將軍澳外，亦可考慮乘搭以下公共交通工具：

- i. 巴士路線第 682 號(利安-柴灣(東))或第 682P 號(利安-柴灣(東))，利用八達通轉車優惠在大老山隧道收費廣場轉乘巴士路線第 798 號(火炭(山尾街)-調景嶺公共交通交匯處)，前往將軍澳/調景嶺一帶；或
- ii. 巴士路線第 89C 號(恆安-觀塘(翠屏道)) 或第 89D 號 (烏溪沙站-藍田站)，利用八達通轉車優惠在觀塘道轉乘九巴 98A 路線(坑口(北)-牛頭角站(循環線))或 296A(尚德-牛頭角站(循環線))，前往將軍澳一帶。

鑑於現時的鐵路或巴士/巴士轉乘安排已能為馬鞍山的居民提供往返將軍澳的公共交通服務，為了善用資源，運輸署現階層對增設新巴士路線來往馬鞍山與將軍澳的建議有所保留。

(b) 九巴的回覆

為完善服務，九巴不時檢討各區現有巴士服務及開辦新線的需要，每年制定及更新“五年路線發展計劃”。九巴在研究開設新巴士路線時會考慮多項因素，包括乘客需求、經營成本、可供新線使用的巴

士總站及分站位置、行車路線安排及有否其他交通工具可供乘客選擇等，以及須諮詢有關區議會及獲得運輸署批准後，方可落實執行。九巴現階段未有計劃開辦新線來往馬鞍山至將軍澳，但會將居民的意見記錄在案及作為日後檢討服務之用。但馬鞍山的居民可利用現有 89C 及 89D 線與 98A 及 296A 線的八達通巴士轉乘優惠，同樣到達將軍澳地區。

(c) 新巴城巴的回覆

新巴城巴已備悉有關建議，並會將有關建議在來年的巴士路線發展計劃中作出評估及研究。

**4. 就要求 281X 及 281B 線提供全日服務的動議的回覆(會議記錄第 78 段)：**

(a) 運輸署的回覆

運輸署已備悉委員會對“2012-2013 年度沙田區巴士路線發展計劃”中有關建議於平日早上繁忙時段重組九巴巴士路線第 81C 號、第 81C 號線特別班次及第 81P 號成兩條九巴巴士路線第 281X 號及第 281B 號的意見。

如上述重組方案落實後，運輸署會繼續密切監察相關巴士路線的乘客需求，並會適時與巴士公司商討，研究將重組後的九巴巴士路線第 281X 號及第 281B 號改為全日服務的可行性。

(b) 九巴的回覆

倘若 81C 線的重組方案(包括 81P、281B 及 281X 線)獲得落實後，九巴會作詳細研究將 281X 及 281B 線改為全日服務的可行性。

5. 就反對合併 82X 及 84M 巴士線的動議的回覆(會議記錄第 80 段)：

(a) 運輸署的回覆

九巴巴士路線第 82X 號(濱景花園-黃大仙(循環線))及第 84M 號(富安花園-樂富)的行車路線甚為重疊，兩路線皆途經濱景花園、沙田第一城、愉翠苑、鑽石山及黃大仙。此外，隨著港鐵馬鞍山線於二零零四年年底通車，區內居民的乘車模式已改變，根據資料顯示，上述兩條路線的乘客量持續偏低。因此，在“2012-2013 年度巴士路線發展計劃”中建議合併九巴巴士路線第 82X 號及第 84M 號，以善用資源及提高營運效益，並有助減少對環境的影響。運輸署和巴士公司現正就有關的建議向各相關區議會轄下的交通及運輸委員會進行諮詢和收集意見。委員會提出有關反對合併第 82X 號與第 84M 號路線的意見，運輸署經已備悉。

(b) 九巴的回覆

現提出的 82X 及 84M 線合併方案，是基於兩路線甚為重疊，兩路線皆途經濱景花園、沙田第一城、愉翠苑、鑽石山及黃大仙。除此之外，隨著馬鞍山鐵路通車，區內居民的乘車模式已改變，令兩路線的乘客量持續偏低。所以，為了善用資源，建議合併兩路線，並將部分資源加強巴士路線第 84M 號服務。而兩線合併後會帶來以下雙贏方案：

- i. 合併後班次更頻密，繁忙時間班次由 15 分鐘縮減至 10 分鐘；
- ii. 新增直接服務來往廣源及富安花園；
- iii. 由廣源往黃大仙及鑽石山的乘客，車費將由現時 5 元減至 4.8 元，減幅達 4%；以及

iv. 黃大仙及鑽石山往富安的乘客，車費將由現時 5.8 元減至 5 元，減幅達 14%。

聽取了議會的關注及意見，九巴會積極考慮合併後 84X 線行經新蒲崗區的可行性。

**6. 就要求 305 及 81S 線全日行走的動議的回覆(會議記錄第 82 段)：**

**(a) 運輸署的回覆**

隧巴路線第 305 號由星期一至星期六(公眾假期除外)早上 7 時 20 分至 7 時 48 分提供四班由沙田美林邨前往上環的巴士服務，根據客況調查，第 305 號在該時段平均載客率只為約七成，顯示現有服務仍有空間接載額外乘客，故此運輸署現階段並沒有計劃將第 305 號改為全日服務。然而，運輸署會繼續留意上述服務乘客需求，並在有需要時會作出相應改善措施。

九巴巴士路線第 81S 號(美田-佐敦道(循環線))主要提供於早上繁忙時間的服務，以輔助九巴巴士路線第 81 號(禾輦-佐敦(渡華路))。根據資料顯示，九巴巴士路線第 81S 號在最繁忙的半小時內載客率少於六成，顯示現有服務仍有空間接載額外乘客，故此運輸署現階段並沒有計劃將九巴巴士路線第 81S 號改為全日服務。然而，運輸署會繼續留意該線的乘客需求，並在有需要時會作出相應改善措施。

另一方面，運輸署備悉委員會對機場巴士服務的意見。但在訂定新巴士路線時，運輸署須考慮包括該區是否有足夠的客量、其他可供選擇的運輸服務及其服務水平、新路線的可行性及其經濟效益等因素。

現時，顯徑及美田的居民可乘搭接駁大圍火車站及

沙田市中心的巴士服務(如九巴第 88K 號(顯徑-駿景園)及九巴第 283 號(沙田市中心-美松苑)轉乘龍運第 A41 號(沙田(愉翠苑)-機場)及 E42 號(沙田(博康)-機場)往返機場。由於現時上述機場巴士服務仍有剩餘的載客量，在善用資源的原則下，運輸署鼓勵市民盡量乘搭現有的公共運輸服務往返機場。因此，運輸署暫無計劃開辦新的機場巴士服務來往顯徑/美田至機場。

(b) 九巴的回覆

根據現時政府的政策，倘若巴士路線途經繁忙路段，如彌敦道、怡和街、金鐘道等，政府對審批增加班次的申請會極為嚴格，要求專營巴士公司以“一換一”的方式進行增減班次的安排，而 81S 及 305 線正分別行經彌敦道、金鐘道及德輔道中等繁忙區域。另外，最近進行的客量調查顯示，81S 及 305 線在最繁忙的半小時內的載客率分別約為 56% 及 71%，現階段未有足夠客量支持全日行走 81S 及 305 線。因此，九巴現階段未有計劃更改 81S 及 305 線的服務內容。九巴已將建議記錄在案，倘若日後客量有所轉變及需求持續上升時，會再重新考慮 81S 及 305 線改為全日行走的可行性。

(c) 新巴城巴的回覆

大部分的巴士路線客量需求最高的均於上午繁忙時段，而 305 號線於星期一至六上午繁忙時段前往港島區班次的最高載客率為 68%，反映服務已能滿足客量需求，故新巴城巴需維持現有的服務安排。惟新巴城巴會繼續密切監察該線的運作及乘客需求，適時作出檢討。

另外，新巴城巴亦已備悉有關新增路線往來機場及顯徑的建議，並會於日後制定路線發展時作為參考。

(d) 龍運巴士有限公司(龍運巴士)的回覆

龍運巴士現階段未有計劃開辦新線或更改現有路線行程繞經顯徑與美田，但會將居民的意見記錄在案，作為日後檢討服務之參考。

**7. 就要求新增巴士線經八號幹線往機場的動議的回覆(會議記錄第84段)：**

**(a) 運輸署的回覆**

運輸署備悉委員會對機場巴士服務的意見。但在訂定新巴士路線時，運輸署須考慮包括該區是否有足夠的客量、其他可供選擇的運輸服務及其服務水平、新路線的可行性及其經濟效益等因素。

現時沙田區已有多線往返機場的巴士服務，當中包括第 A41 號(沙田(愉翠苑)-機場)、A41P 號(馬鞍山(耀安)-機場)、E42 號(沙田(博康)-機場)及 N42 號(馬鞍山(耀安)-機場/東涌巴士總站)。該些巴士線的服務範圍已覆蓋了很多沙田區的私人屋苑及公共屋邨，再開辦新機場巴士線也未必有足夠的客量支持。

馬鞍山/科學園的乘客現時可乘搭接駁馬鞍山市中心的巴士服務轉乘龍運第 A41P 號往返機場，而大學站/禾輦/瀝源一帶的乘客可乘搭接駁沙田市中心的鐵路及巴士服務然後轉乘龍運第 A41 及 E42 號往返機場。由於現時上述的機場巴士尚有剩餘的載客量，在善用資源的原則下，運輸署希望有關的居民能使用轉乘服務往返機場。因此，運輸署暫無計劃開辦有關建議的新機場巴士服務。

**(b) 新巴城巴的回覆**

新巴城巴已備悉有關建議，並會將有關建議在來年的巴士路線發展計劃中作出評估及研究。



8. 就要求開辦馬鞍山至西環經八號幹線新巴士線服務的動議的回覆(會議記錄第86段)：

(a) 運輸署的回覆

在訂定新巴士路線時，運輸署須考慮包括該區是否有足夠的客量、其他可供選擇的運輸服務及其服務水平、新路線的可行性及其經濟效益等因素。目前，馬鞍山的居民可考慮乘搭港鐵往返香港島外，亦可考慮乘搭以下公共交通工具前往不同目的地：

- i. 如需前往上環信德中心，他們可乘搭巴士路線第 680X 號(利安-中環(港澳碼頭))；
- ii. 如需前往西環，他們也可以乘搭巴士路線第 680 號(利安-金鐘(東))或第 681 號(馬鞍山市中心-中環(香港站公共交通交匯處))到灣仔或金鐘一帶，轉乘巴士路線第 1 號(跑馬地(上)-堅尼地城)、第 5X 號(銅鑼灣(威非路道)-堅尼地城)或第 10 號(北角碼頭-堅尼地城)；以及
- iii. 如需前往香港大學，他們則可乘搭巴士路線第 680 號(利安-金鐘(東))或第 681 號(馬鞍山市中心-中環(香港站公共交通交匯處))到灣仔或金鐘一帶，轉乘第 23 號(北角碼頭-蒲飛路)、第 40 號(灣仔碼頭-華富(北))或第 40M 號(灣仔碼頭-華富(北))。

由於現時上述的巴士路線尚有剩餘的載客量，在善用資源的原則下，運輸署希望有關的居民能使用港鐵或轉乘巴士服務往返上環信德中心、西環或香港大學。因此，運輸署暫無計劃開辦有關建議的新過海巴士服務。

(b) 九巴的回覆

九巴已將建議記錄在案，作為檢討服務的參考。

(c) 新巴城巴的回覆

新巴城巴已備悉有關建議，並會將有關建議在來年的巴士路線發展計劃中作出評估及研究。

(d) 龍運巴士的回覆

為完善服務，龍運巴士不時檢討各區現有巴士服務及開辦新線的需要，每年均會制訂及更新“五年路線發展計劃”。龍運巴士在研究開設新巴士路線時會考慮多項因素，包括乘客需求、經營成本、可供新線使用的巴士總站及分站位置、行車路線安排及有否其他交通工具可供乘客選擇等，以及須諮詢有關區議會及獲得運輸署批准後，方可落實執行。

現時路線 A41 及 E42 號於白鶴汀街近帝都酒店設有中途站，乘客可選用上述路線前往機場。龍運巴士現階段未有計劃開辦新線或更改現有路線行程來往馬鞍山海晴軒酒店、科學園、大學站凱悅酒店、禾輦及瀝源，但會將居民的意見記錄在案，作為日後檢討服務之參考。

**9. 就反對取消87A路線的動議的回覆(會議記錄第88段)：**

(a) 運輸署的回覆

運輸署積極與巴士公司研究將部分巴士路線行經青沙公路，回應市民訴求。由於巴士路線第 87A 號與第 86A、86C 及 87B 號線，均行經沙田圍、大圍及南昌街，路線上有不同程度的重疊，因此，運輸署建議將巴士路線第 87A 號改行青沙公路，路線編號更改為第 287X 號(博康-佐敦(循環線))。如路線改動後，巴士路線第 287X 號將為乘客提供特快服務往來沙田與西九龍之間，及把現有巴士網絡伸延至

佐敦。

除巴士路線第 287X 號外，乘客亦可選擇其他巴士路線前往所需目的地，例如：

- i. 新翠、秦石、沙角，乙明、博康一帶的居民可乘搭巴士路線第 86A 號前往龍翔道及南昌街等地方；
- ii. 新翠、秦石、沙角，乙明、博康一帶的居民可乘搭巴士路線第 86C 號前往南昌街；或
- iii. 新翠及秦石的居民可乘搭巴士路線第 87B 號前往龍翔道、南昌街及荔枝角道一帶。

另一方面，現時建議用以開辦巴士路線第 287X 號的十部雙層巴士，全數是調撥自巴士路線第 87A 號的巴士服務，在資源有限的情況下，實在未能在不取消巴士路線第 87A 號的情況下而開辦巴士路線第 287X 號。再者，若要保留巴士路線第 87A 號並同時開辦巴士路線第 287X 號，在車輛數目維持不變的原則下，上述兩條路線的班次亦需大幅下調，並會大大減低對乘客的吸引力。

事實上，為減少因重組路線對乘客造成的影響，巴士公司亦已建議增加現有巴士路線第 86A 號及第 89B 號轉乘第 87B 號之間的八達通轉乘優惠金額，令大部分現有的乘客不受影響。

運輸署正陸續諮詢其他相關區議會轄下的交通及運輸委員會，在歸納各方的意見時，運輸署會將委員會的意見一併研究及考慮。

(b) 九巴的回覆

新設途經青沙公路的 287X 線提供沙角、乙明、博康及新翠一條特快巴士線來往佐敦及旺角一帶，另九巴已建議 286X 及 287X 線均於尖山隧道收費廣場設置巴士站，以方便乘客可以互相轉乘或轉乘其他路線如 249X 線到青衣。

倘若 87A 線改道後，現有乘客亦可選擇其他巴士路線往目的地，例如：

- i. 新翠、秦石、沙角、乙明及博康居民往龍翔道及南昌街一帶可選擇 86A 線
- ii. 新翠、秦石、沙角、乙明及博康居民往南昌街一帶可選擇 86C 線
- iii. 新翠及秦石居民往龍翔道、南昌街及荔枝角道一帶可選擇 87B 線

與此同時，九巴亦建議增加現有 86A 及 89B 線轉乘 87B 線的八達通轉乘優惠金額，作紓緩措施以全面配合 87A 線改行經青沙公路方案。

#### **10. 就要求 249X 線全日行駛的動議的回覆(會議記錄第 90 段)：**

##### **(a) 運輸署的回覆**

九巴路線第 249X 號(沙田市中心-青衣站)主要提供於繁忙時間雙向對開服務，以輔助九巴路線第 49X 號(廣源-青衣碼頭)。據資料顯示，乘客的需求主要集中在早上往沙田方向及下午往青衣方向，最高載客率的一小時約 86%。現時服務水平已足以應付乘客需求。

至於要求全日行駛的建議，據資料顯示，來往青衣與沙田的巴士線在非繁忙時間的載客量通常都較

低，以九巴路線第 49X 號為例，在平日非繁忙時間的平均載客率分別只得 49%(往沙田方向)及 46%(往青衣方向)。故此，運輸署在現階段沒有計劃伸延九巴路線第 249X 號的服務時間改至全日行走。不過，運輸署會密切留意九巴路線第 249X 號的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。

此外，九巴亦已建議巴士路線第 286X 號及第 287X 號均於尖山隧道收費廣場設置巴士站，以方便乘客可以互相轉乘或轉乘其他路線如巴士路線第 249X 號往青衣。

(b) 九巴的回覆

最近進行的載客量調查顯示，249X 線未有足夠客量支持全日行走。因此，九巴現階段未有計劃更改 249X 線的服務內容。九巴已將建議記錄在案，倘若日後客量有所轉變及需求持續上升時，會再重新考慮 249X 線改為全日行走的可行性。

另九巴已建議待 86B 及 87A 線改為 286X 及 287X 線行經青沙公路方案落實行駛的同時，249X、286X 及 287X 線均會於尖山隧道收費廣場設站並增設八達通轉乘計劃。

**11. 就要求完善及優化巴士路線發展計劃的動議的回覆(會議記錄第 92 段)：**

(a) 運輸署的回覆

動議第(1)點：

若按建議將龍運巴士路線第 A41P 號(耀安-機場(地面運輸中心))、第 N42 號(耀安-東涌站)、九巴巴士路線第 286M 號(馬鞍山市中心-鑽石山站(循環線))及第 85K 號(恆安-沙田站)繞經欣安邨，有關路線的行車距離將會增加，班次亦需相應調低，影響現有乘客，故在現階段未能支持有關改道建議。然而，

運輸署與巴士公司已備悉有關的意見，以作將來計劃馬鞍山的整體公共運輸參考之用。

動議第(2)點：

在“2012-2013 年度的巴士路線發展計劃”中，運輸署已建議在上午繁忙時段增開兩班行走過海隧道巴士路線第 681P 號。運輸署會繼續密切監察相關的巴士路線，並會視乎乘客需求，提早落實增加班次的可行性。此外，運輸署已備悉委員會對“2012-2013 年度沙田區巴士路線發展計劃”中有關反對取消及要求重整第 681P 號線於星期六由上環開出班次的意見。目前，運輸署正就上述方案繼續諮詢其他相關的區議會交通及運輸委員會，現階段未有定案。

動議第(3)點：

就有關“2012-2013 年度沙田區巴士路線發展計劃”中，建議於平日早上繁忙時段重組九巴巴士路線第 81C 號、第 81C 號線特別班次及第 81P 號成兩條九巴巴士路線第 281X 號及第 281B 號的意見。如上述重組方案落實後，在早上繁忙時段，九巴巴士路線第 281X 號將會繞經欣安邨，而在非繁忙時段行走的第 81C 號亦繞經欣安邨。

至於，就有關要求保留紅磡站作為九龍的總站及繞經欣安邨，將會增加行車距離，因而增加全程行車時間及影響現有班次。根據資料顯示，現時巴士路線第 81C 號的乘客大部分為九龍區上班，而他們亦可選擇巴士路線第 87D 到達紅磡站。儘管如此，運輸署正就上述重組項目陸續諮詢其他相關區議會轄下交通及運輸委員會的意見，委員會的意見亦會一併考慮。

動議第(4)點：

運輸署已備悉委員會對“2012-13 年度沙田區巴士路線發展計劃”中有關第 682A 號線的意見，而目前運輸署正陸續諮詢其他相關區議會轄下交通及運

輸委員會的意見，在歸納各方的意見時，運輸署會將委員會的意見一併研究及考慮。

(b) 九巴的回覆

動議第(1)點：

倘若 85K 或 286M 線繞經欣安邨，將會涉及更改現有行車路線，增加行車距離，因而增加全程行車時間及影響現有班次，故九巴現階段未有計劃更改 85K 及 286M 線的服務路線。九巴會將有關意見記錄在案，作為日後檢討服務之用。

動議第(2)點：

根據現時政府的政策，倘若巴士路線途經繁忙路段，如德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、怡和街等，政府對審批增加班次的申請會極為嚴格，要求專營巴士公司以“一換一”的方式進行增減班次的安排，而 681P 線正行經德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、怡和街等繁忙區域。另外，最近進行的平日客量調查顯示，681P 線在最繁忙的半小時內的載客率仍未達到運輸署有關增加班次的指引。就盡快落實已建議於二零一三年第二季上午繁忙時間增開兩班行走 681P 線的意見，九巴會密切監察 681P 線的服務情況及研究提早落實加班次的需要。

就有關保留 681P 線星期六下午回程服務及修改班次的意見，自從政府和大部分私營機構實行五天工作日以來，681P 線於星期六的乘客量大幅下降，根據乘客調查顯示，681P 線在星期六下午由上環開出之班次的乘客量持續偏低，乘客使用率僅為總載客量的 18%，每班車平均只得 24 名乘客，部分班次更低至只有九名乘客。為更善用資源，建議取消 681P 線於星期六傍晚由上環開出的四班，實施上述建議除可減輕低載客率巴士途經繁忙地區所造成的不必要交通負荷外，亦可藉此改善路邊的空氣質素，配合環保。

動議第(3)點：

為加強行走欣安邨一帶的巴士服務，九巴已於“2012-2013 年度沙田區巴士路線發展計劃”中，建議 281X 線繞經欣安邨以增強欣安邨來往尖沙咀區的服務。另 81C 線總站由現時紅磡鐵路站遷移至尖沙咀麼地道，縮短行車距離及時間，與此同時，安排 81C 線繞經欣安邨。倘若 81C 線保留紅磡車站作九龍的總站及繞經欣安邨，將會導致增加行車距離，因而增加全程行車時間及影響現有班次。

根據調查的顯示，現時 81C 線於紅磡車站下車之乘客大部分為九龍區上車的，而他們亦可選擇 87D 線同樣到達紅磡車站。因此，81C 線總站由現時紅磡鐵路站遷移至尖沙咀麼地道及繞經欣安邨是較合適方案。

(c) 新巴城巴的回覆

動議第(2)點：

根據 681P 號線於早上往港島方向的班次的客量記錄，顯示現有的服務已能滿足客量需求，故需維持現有的班次安排。然而，新巴城巴會繼續密切監察該線的運作及乘客需求，適時作出檢討。

現時 681P 號線於星期六下午由上環開出之班次的乘客使用率僅為總載客量的 18%，每班車平均只有約 24 名乘客，部分班次更只有約九名乘客。鑑於 681P 於所述時段的客量持續偏低，新巴城巴建議取消於星期六傍晚由上環開出的四個班次，以調配資源至有需要的時段。

動議第(4)點：

新巴城巴亦已備悉有關延長 682A 號線至柴灣(東)及增設回程服務之建議，並會於 682A 號線投入服務後，一併作出檢討及研究。



(d) 龍運巴士的回覆

若按建議將路線 A41P 及 N42 繞經欣安邨一帶，其行車時間及距離會顯著增加，亦未能維持現行之班次服務水平，對該線的服務構成負面影響，因此龍運巴士現階段未有計劃更改路線 A41P 及 N42 繞經欣安邨一帶，儘管如此，龍運巴士已把居民的意見記錄在案，作為日後檢討服務之參考。

**12. 九巴就有關要求提供巴士班次調整的資料的回覆(會議記錄第112段)：**

九巴在訂定服務班次時，需要考慮多方面因素，包括乘客需求、服務地區範圍、乘客的乘車模式、交通流量及營運成本效益等，九巴會不時檢討巴士路線服務，在班次上作出適當調整，以善用資源和配合乘客需要。此外，任何修訂均必須得到運輸署的批准，方能落實執行。

沙田及馬鞍山巴士服務班次的調整主要是因應乘客量的變化而作出相應的配合。另外，因應交通擠塞而導致行車時間增加，九巴亦會調整行車時間，更改部分班次，務求令班次更穩定。

近三年沙田及馬鞍山巴士路線調整如下：

年份	巴士路線涉及遞減巴士班次	巴士路線涉及增加巴士班次
2009	10	-
2010	9	1
2011	29	1
合共	<b>48</b>	<b>2</b>

九巴會密切監察各路線服務情況而作出相應的班次調整。

**13. 香港警務處就有關警方於城河道發出告票數目的回覆(會議記錄第126段)：**

由二零一一年一月至二零一二年二月十九日警方於城河道共向違例車輛及司機發出 264 張告票，而在大圍市中心共發出 7149 張告票。

**14. 運輸署就有關“機動車輛”定義的回覆(會議記錄第133段)：**

在《道路交通條例》第 374 章第 2 條的釋義中，“汽車”(motor vehicle)是指任何由機械驅動的車輛；而“車輛”(vehicle)是指任何經構造或改裝為用於道路上的車輛，而不論是否由機械驅動的，但不包括西北鐵路車輛或電車。另外，在“道路交通條例”第 374 章的“附表 1”已列出須要登記及領牌的汽車類別，包括私家車、的士、公共小巴、私家小巴、輕型貨車、中型貨車、公共巴士、私家巴士、重型貨車、特別用途車輛、電單車、機動三輪車、傷殘者車輛、拖車和人力車。

沙田區議會秘書處

STDC 13/65/45

二零一二年五月