



二零一一年九月六日
討論文件

文件 TT 64/2011

沙田區議會
交通及運輸委員會

交通及運輸研究工作小組
《沙田區改善巴士路線研究調查》研究報告

請委員參閱及考慮通過由交通及運輸研究工作小組提交的《沙田區改善巴士路線研究調查》研究報告(見**附件**)。

2. 工作小組召集人及研究機構代表將於會上解答委員的詢問。

沙田區議會秘書處
STDC 13/35/30/16

二零一一年九月

沙田區改善巴士路線研究調查



主辦:  沙田區議會交通及運輸委員會 交通及運輸研究工作小組

研究機構:  香港中文大學環境政策與資源管理研究中心

目錄

序言

行政摘要

第一章 引言

第二章 沙田區巴士服務現況

第三章 社區問卷調查結果及分析

第四章 改善建議

第五章 總結

附件一 問卷樣本

附件二 所有受訪者對取消/合併/縮短或延伸巴士路線的意見

附件三 所有受訪者對改善或優化巴士路線的建議

鳴謝名單

研究機構成員名單

序言

改善交通網絡優化巴士路線

沙田區自 1970 年代起被香港政府規劃為重點發展的新市鎮，區內設有完善的交通及資訊網絡，主要道路有八號幹線、吐露港公路、西沙路、火炭路、大埔公路及馬鞍山繞道；而鐵路方面，除了港鐵東鐵綫，港鐵馬鞍山綫亦於 2004 年底通車。此外，有超過 110 條巴士線於沙田區行走。近年沙田區仍在急速發展，新屋苑和屋邨相繼落成，區內人口持續上升，因此優化巴士路線以配合長遠發展是十分重要的。

有見及此，沙田區議會交通及運輸委員會轄下交通及運輸研究工作小組(工作小組)，委託了香港中文大學環境政策與資源管理研究中心進行《沙田區改善巴士路線研究調查》，冀能重新檢視現時沙田區巴士路線的規劃，並研究自 2004 年起馬鞍山鐵路通車後相關巴士路線的調整需要，以及分析新及快將落成的屋邨和屋苑的巴士配套與相關巴士路線的調整需要，深入探討居民對優化巴士路線的訴求，提出一些可行的改善建議，為完善沙田區巴士服務尋找新方向。報告內詳述了沙田區巴士路線的服務現況，透過社區問卷調查，分析公眾人士的意見，嘗試找出改善沙田區巴士路線的建議。

工作小組希望透過是次研究能為沙田區巴士發展作出貢獻，期望這份報告能為沙田區交通網絡發展提供參考，加強及完善區內巴士配套。

沙田區議會

交通及運輸委員會

交通及運輸研究工作小組

召集人楊文銳議員

行政摘要

沙田區是香港早期的新市鎮，亦是人口最多的社區。沙田區近年仍在急速發展，新屋苑和屋邨相繼落成，區內人口持續上升，因此優化巴士路線以配合長遠發展是十分重要的。以目前的情況來看，沙田區的巴士服務仍存在不少問題有待解決。有見及此，沙田區議會交通及運輸委員會轄下的交通及運輸研究工作小組委託香港中文大學環境政策與資源管理研究中心進行了《沙田區改善巴士路線研究調查》，對沙田區巴士路線服務的現況進行深入探討，通過社區問卷調查，分析公眾人士（居民及乘客）的意見，嘗試找出改善沙田巴士路線的方向和建議。

本研究分成三部份，包括：（一）追蹤沙田區議會交通及運輸委員會就巴士服務的討論、實地視察和現況分析；（二）問卷調查及數據分析；以及（三）提出改善建議。在追蹤區議會交通及運輸委員會就巴士服務的討論中，相關的議題重點已用作為是次研究的基礎。同時，透過實地視察，搜集社區問卷調查的背景，並對上述資料進行檢視及現況分析。

社區問卷調查於 2011 年 6 月下旬至 7 月上旬期間進行，一共收集了 1052 份有效問卷，當中包括市民和乘客對現時沙田區整體巴士服務的評論、個別巴士路線服務的意見，以及改善或優化的建議。根據調查所得，沙田區居民和乘客對巴士服務的滿意程度尚算理想，唯個別巴士路線的服務仍有進步的空間，希望政府和巴士公司能夠作出改善。受訪者最關切的巴士服務包括巴士班次及其準確度、巴士上落點的數量和位置、路線覆蓋及其服務時間。

本研究根據問卷調查的結果，提出了改善沙田區巴士服務的相關建議，包括針對乘客滿意度較差的巴士路線作出調整、配合沙田區未來的發展、增加班次、巴士路線調整和優化以及增加上落點，希望藉此提升沙田區巴士服務的質素，以滿足沙田區居民對公共巴士服務的需求。

公共運輸是城市發展中重要的一環，為了確保沙田區可持續發展，政府和巴士公司應該定期檢視和優化沙田區的公共巴士服務，以配合沙田的長遠發展，從而提供更理想的居住環境。

第一章 引言

1.1 研究背景

自 1970 年代起，香港政府大力發展新市鎮，沙田一直被譽為規劃完善的第一代新市鎮。經過多年規劃及拓展，沙田區內設施齊備，環境優美，其主要土地利用為住宅用地，另有四個輕工業區包括大圍、火炭、小瀝源和石門。沙田區現時人口約 62 萬，據政府統計處資料顯示，沙田區人口最多，佔全港人口約 8%¹。若要維持這龐大社區的運作與經濟活力，完善的公共交通運輸網絡是十分重要的。現時全港有超過 500 條巴士路線，當中有超過 110 條巴士路線²行經沙田區。

沙田區近年急速發展，新屋苑和屋邨相繼落成，區內人口持續上升，按規劃處於 2010 年的預測，沙田區於 2019 年的人口將會升至 68 萬人³。由此可預計，沙田區居民對公共運輸系統的需求亦隨之上升，可是以目前的情況來看，沙田區的巴士服務仍有不少問題有待解決。首先，自 2004 年起馬鞍山鐵路(馬鐵)通車後，個別巴士路線（特別是往返鐵路站的巴士路線）因乘客數量減少而縮減服務，令有關乘客被迫花上冗長的時間候車。其次，巴士網絡未能完善覆蓋一些新發展的地方或新落成的公共房屋。以 2011 年入伙的欣安邨為例，目前只有兩條巴士路線行經，居民往往需要步行至鄰近屋苑的巴士站候車，對他們造成極大不便。此外，亦有不少居民投訴部份巴士路線的班次不足，他們曾經需要輪候半小時甚至更長時間，令他們感到十分不便。

以上種種巴士服務問題，對沙田區的可持續發展帶來隱憂。有見及此，沙田區議會交通及運輸委員會轄下的交通及運輸研究工作小組委託香港中文大學環境政策與資源管理研究中心進行了《沙田區改善巴士路線研究調查》，對沙田區巴士路線服務的現況進行深入探討，通過社區問卷調查，分析公眾人士（居民及乘客）的意見，嘗試找出改善沙田巴士路線的方向和建議。

¹資料來源: 政府統計處《按區議會分區劃分的人口及住戶統計資料 2010》

²資料來源:沙田區議會網頁 <http://www.districtcouncils.gov.hk/st/chinese/welcome.htm>

³資料來源: 香港規劃處《2010 至 2019 人口分佈推算報告書》

1.2 研究目的

本研究旨在探討改善沙田區巴士路線的方向和建議，通過檢視沙田區議會交通及運輸委員會就巴士服務的討論、實地視察和搜集沙田區居民對改善巴士路線的意見，探討相關巴士路線調整或優化的需要，從而提出改善建議。具體的研究目的如下：

- 研究自馬鐵通車後，相關巴士路線的調整需要
- 分析新及快將落成的屋邨和屋苑的巴士配套與相關巴士路線的調整需要
- 探討如何優化巴士路線
- 提出相關的改善建議

總括而言，本研究主要從民生需要的角度，探討完善沙田區巴士服務的建議，從而達至改善和提升服務質素，優化公共運輸系統，令當地居民受惠。

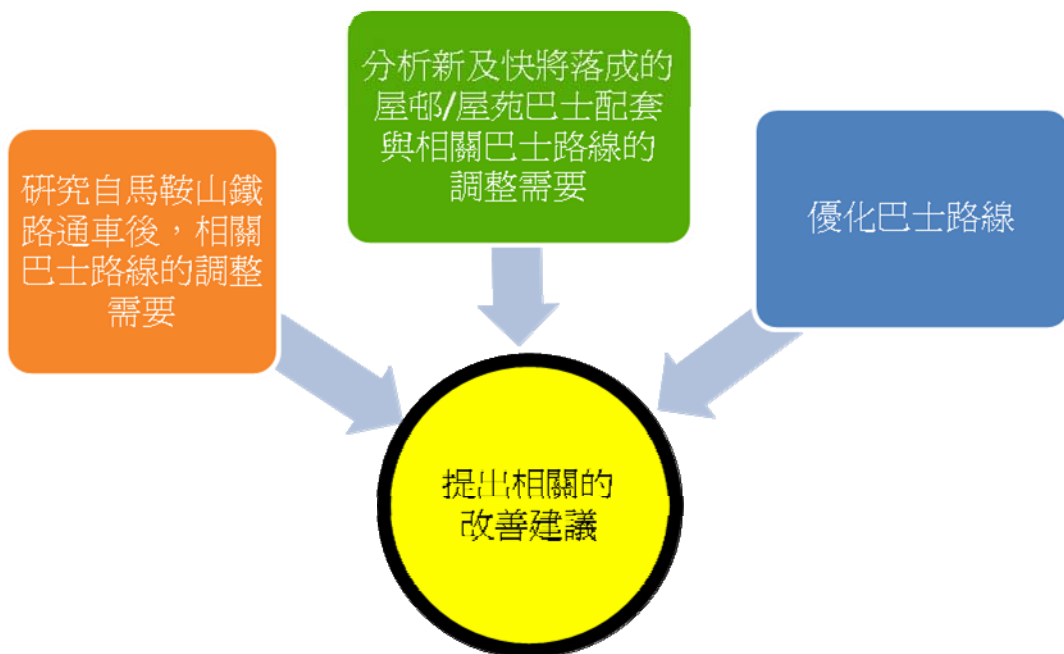


圖 1.1 研究目的

1.3 研究範圍

本研究調查的範圍為沙田區，當中包括沙田、大圍、馬鞍山和火炭，其劃分範圍按2007年區議會選區分界圖－沙田區⁴。

⁴資料來源:選舉管理委員會《2007年區議會選區分界圖》

由於在沙田區行走的巴士路線有超過 110 條，經沙田區議會交通及運輸委員會轄下交通及運輸研究工作小組討論後，建議研究 14 組巴士路線，這些巴士路線大致可分為 3 類並列於下表：

表 1.1 研究範圍內的 14 組巴士路線

類別	調查巴士路線數目	調查巴士路線
往返其他地區 (以沙田為終點站)	11 組	A41P, E42, 46X, 49X, 80, 798, 81C/81P, 83X, 87A, 89D, 286M
區內行駛	1 組	85K/86K
遠程過海特別線	2 組	182, 680/681/682

1.4 研究方法及流程

本研究框架分為三部份，包括：（一）檢視 2008 至 2011 年度沙田區議會交通及運輸委員會就巴士服務的討論、實地視察和現況分析；（二）問卷調查、分析及數據整合；（三）編寫終期報告。具體的研究方法及流程詳述如下：

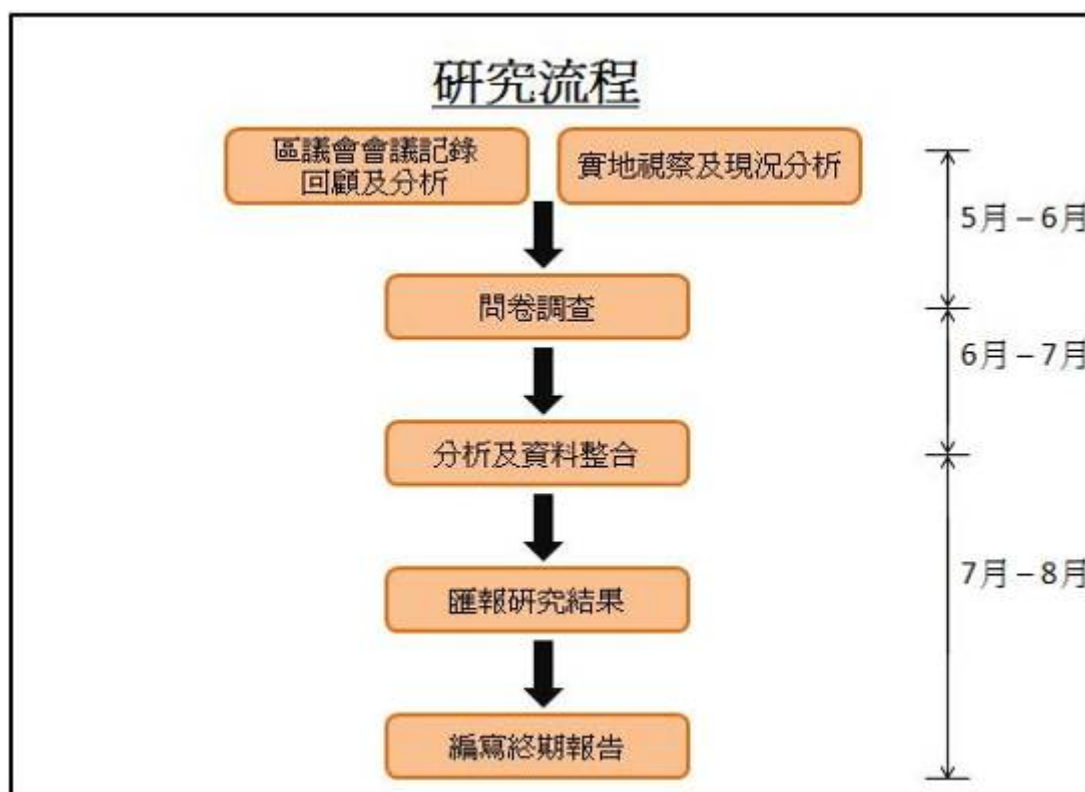


圖 1.2 研究流程

1.4.1 實地視察、現況分析和檢視沙田區議會交通及運輸委員會就巴士服務的討論

本研究透過實地視察，搜集及分析在研究範圍內的巴士資料，檢視沙田區巴士服務現況及核心問題。本研究亦會透過檢視 2008 至 2011 年度沙田區議會交通及運輸委員會對該 14 組沙田巴士路線的討論，並分析會議記錄內容和總括主要議題及問題，作為探討改善沙田區巴士路線之基礎。

1.4.2 問卷調查、分析及數據整合

問卷調查於 2011 年 6 月下旬至 7 月上旬進行，目的是了解沙田居民和乘客對沙田區巴士服務的意見。調查對象主要為乘搭該 14 組巴士路線的沙田區居民。調查的問卷樣本請參閱附件一。在進行問卷調查前，研究人員在數個選定的位置進行了問卷測試，目的是試驗乘客對問卷的理解和找出在訪問時可能遇到的困難，以便對問卷作出修定。

調查地點

經過實地考察後，本研究基於以下三大準則選擇調查地點：

- 鄰近大型屋苑/屋邨：能接觸不同階層的居民，了解該區居民的需要
- 規模較大的巴士站：這些巴士站的乘客流動較大，而且覆蓋的巴士路線亦較多，問卷調查能有效地進行
- 沿線不同位置的巴士站：涵蓋沿線的巴士路線

是次問卷調查於 9 個選定地區的巴士車站和總站以抽樣方式進行（圖 1.3, 1.4 及 1.5），這 9 個選定地區的巴士車站和總站涵蓋了大型屋苑和屋邨、公共交通交匯處及活動熱點，故能接觸到不同群體的調查對象。

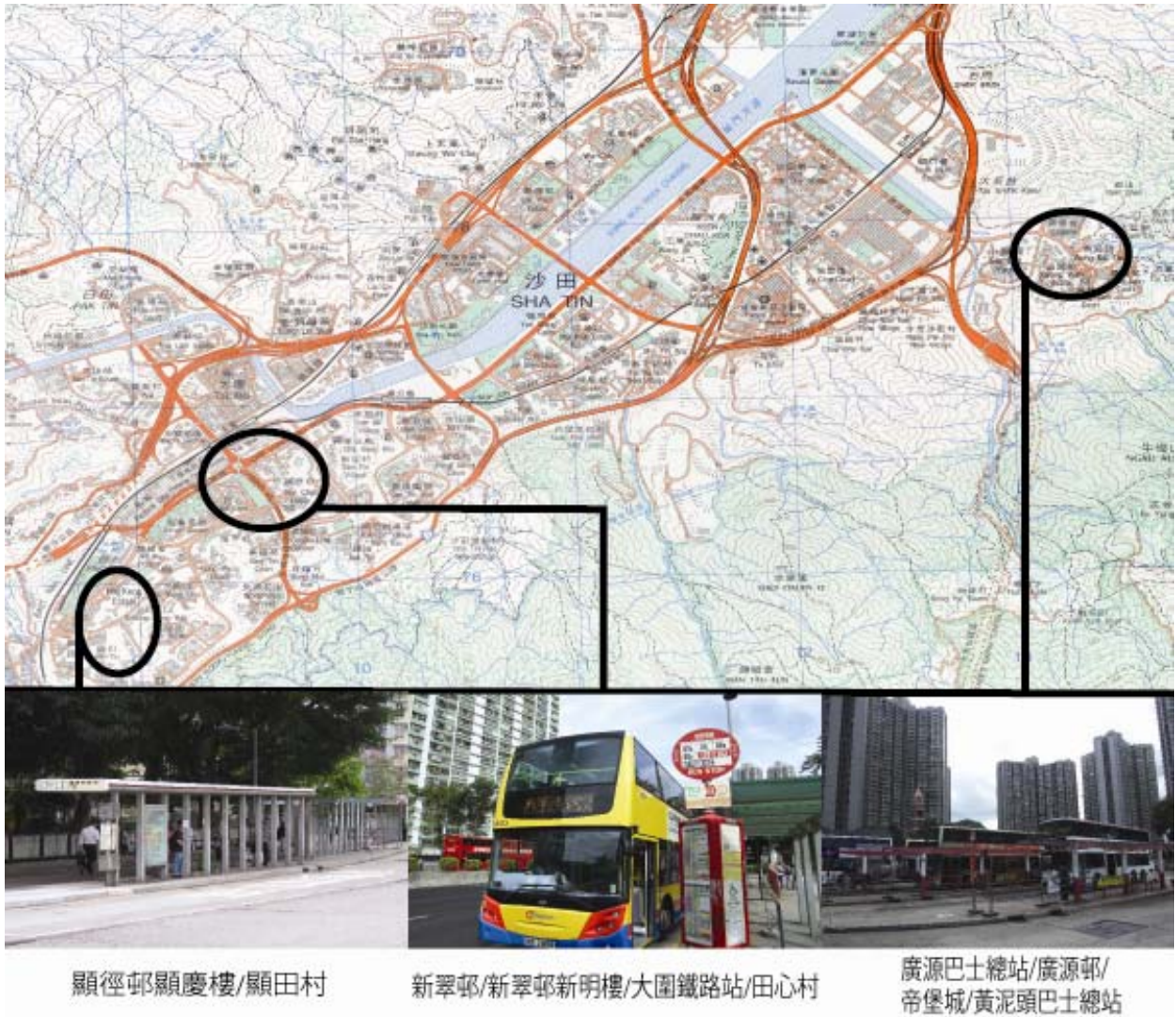


圖 1.3 問卷調查地點

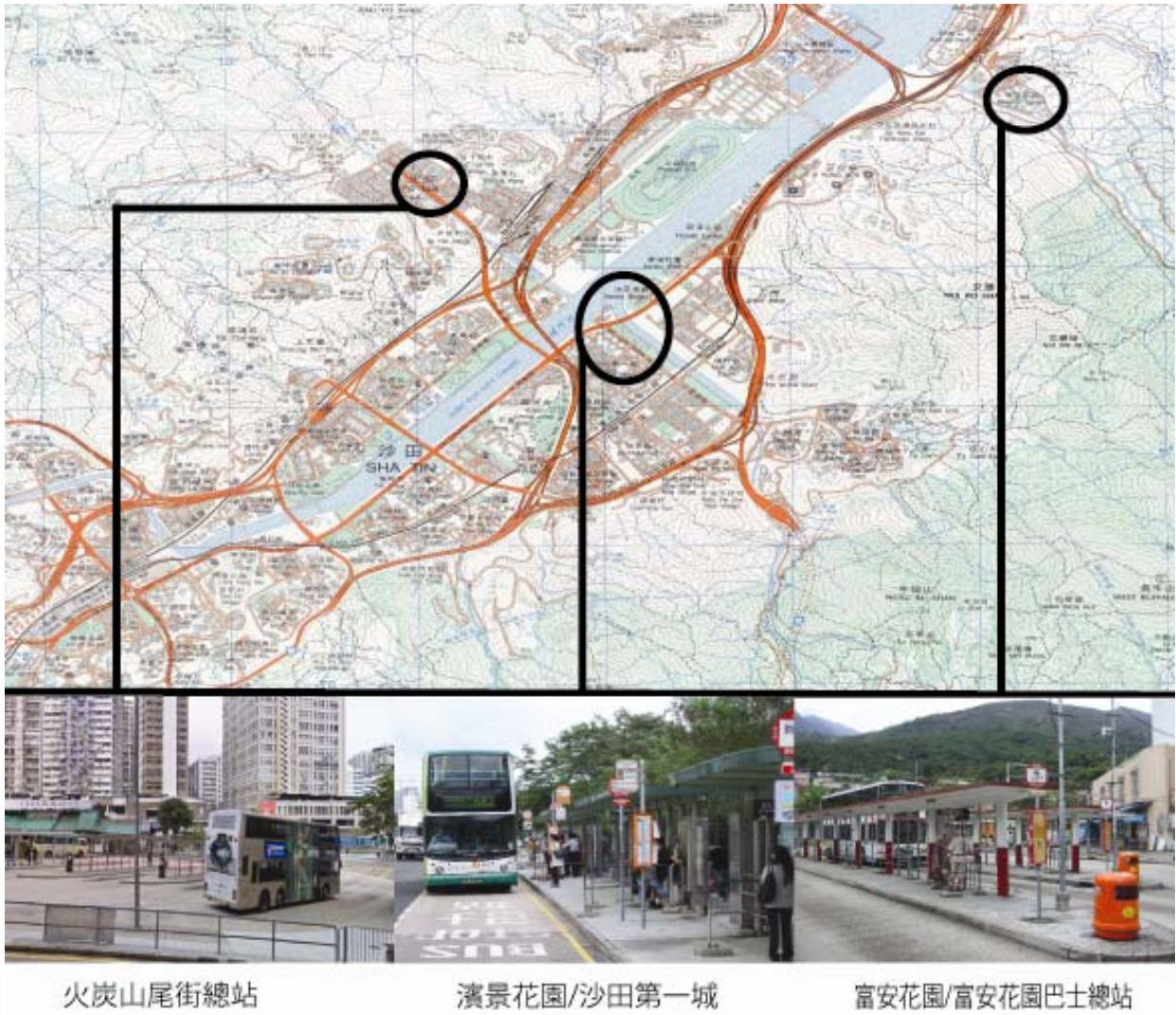


圖 1.4 問卷調查地點

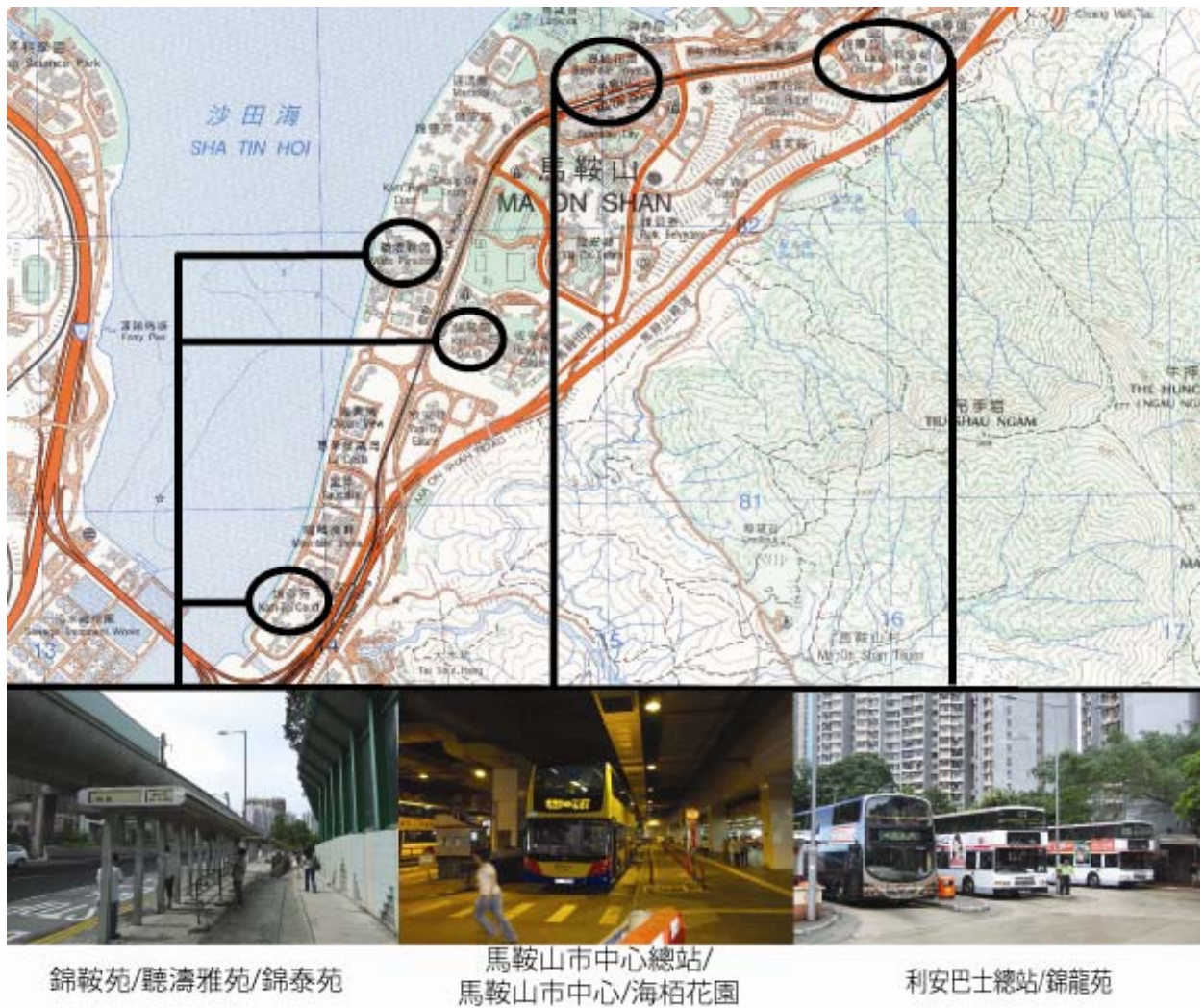


圖 1.5 問卷調查地點

調查時段

調查對象涵蓋不同年齡及階層的工作人士，而是次調查亦在不同時段及日子進行（表 1.2）。

表 1.2 問卷調查時段

平日（星期一至星期六）	上午繁忙時段	07:30 – 09:30
	下午繁忙時段	17:30 – 19:30
	非繁忙時段	12:00 – 15:00
周日（星期日）	繁忙時段	12:00 – 17:00

調查內容

是次問卷調查的目的是收集沙田區乘客對當地巴士服務和路線的意見。這項調查一共收集了 1052 份有效問卷。是次問卷調查收集以下資料和意見（詳細可參閱附件一）：

表 1.3 問卷調查內容

行程性質	<ul style="list-style-type: none"> 受訪者行程的基本資料
現有巴士路線的意見	<ul style="list-style-type: none"> 候車時間 班次 上落點 路線覆蓋
個別巴士路線的改善建議	<ul style="list-style-type: none"> 沙田區議會交通及運輸委員會討論中曾提及的建議
改善/優化措施	<ul style="list-style-type: none"> 受訪者對巴士路線的建議

第二章 沙田區巴士服務現況

2.1 沙田區城市發展

沙田區位於新界東部，人口約 62 萬，是全港十八區人口最多的地區。沙田是 1970 年代開始建設的新市鎮，其發展原意是拓展該區成爲一個可以容納 50 萬人的自給自足的社區。其後，馬鞍山於 1980 年代被納入沙田新市鎮的版圖內加以發展，並提升沙田新市鎮的總人口可容納量至 75 萬人，這奠定了沙田區發展的基礎。

沙田區近年仍不斷迅速發展，有不少大型屋苑和基建相繼落成。自馬鐵於 2004 年 12 月正式通車後，爲馬鞍山和烏溪沙等地帶來新的發展潛力，以下將分別簡介馬鞍山、大圍和火炭的發展現況。

2.1.1 馬鞍山的發展

近年馬鞍山發展一日千里，短短二十年間，區內已有 10 多個大型的私人屋苑相繼落成，包括海典居、聽濤雅苑、天宇海和嵐岸等。馬鐵通車後亦帶動了沿線土地的物業發展潛力，吸引了不少人遷到馬鞍山居住。此外，由於烏溪沙的位置距離沙田市中心較遠，故早期發展較爲滯後，隨著政府落實興建馬鐵，烏溪沙成爲了馬鐵終點站，不少地產發展商預料該區的交通便捷程度將大大提升，故開始在烏溪沙興建私人住宅項目，令該處得以迅速發展。近年，烏溪沙一帶已有不少新屋苑及公共房屋落成，例如銀湖天峰、翠擁華庭和欣安邨等，而多個建築項目仍在建設當中。由此可見，烏溪沙的人口將會繼續上升，對公共交通系統的需求亦會愈來愈大。



圖 2.1 欣安邨



圖 2.2 銀湖天峰和翠擁華庭

2.1.2 大圍的發展

大圍早期已被納入沙田新市鎮發展中，當時的城市規劃主要集中在谷地兩旁的發展，政府亦牽頭興建了不少大型公共屋邨，例如美林邨、美田邨、隆亨邨、秦石邨和顯徑邨等，故大圍已容納了不少人口。在馬鐵通車後，大圍成為馬鐵的中轉站，並擔當連接馬鞍山與市區的重任，進一步提升其發展潛力。近年，不少發展商抓緊這個機遇，進一步加快大圍的發展，未來將會有數個大型屋苑相繼落成，包括名城和盛蒼等，大圍人口預料將會在五、六年間急增，為區內現時的交通配套設施構成壓力。

2.1.3 火炭的發展

火炭位於沙田中部，是區內工廠密度較高的地區。自 90 年代後期，香港工業生產線北移，加上政府近年提倡工廠活化，故區內已有不少工廠轉型作辦公室、藝術工作間及貨倉等用途。雖然火炭以工業發展為主，但近年火炭亦逐漸有大型私人屋苑落成（如御龍山），人口亦開始增加。此外，政府未來已計劃在前火炭平房區的工業用地，興建六幢二十七至三十七層的公共房屋，提供約四千二百個單位，供約一萬二千人居住。由此可預料，火炭區的人口會不斷上升，對區內交通的需求亦會增加。



圖 2.3 御龍山

由以上可見，沙田區仍然在不斷拓展及開發。環境的改變和人口的持續上升，將會為該區的交通系統帶來壓力。為配合和支持沙田區的可持續發展，改善和重整該區的巴士路線實在刻不容緩。

2.2 沙田區巴士服務現況

隨著大型屋苑和屋邨的落成和入伙，按規劃署在 2010 年的預測，沙田區 2019 年的人口將會升至 68 萬人。因此，完善的公共巴士服務對沙田區的可持續發展尤其重要。現時，超過 110 條巴士路線行經或在沙田區內行駛，佔全港巴士路線總數約五分之一。主要的巴士營運商為九龍巴士(1933)有限公司，亦有部份路線由新世界第一巴士服務有限公司、城巴有限公司和龍運巴士有限公司營運。在沙田區行走的巴士路線大致可以分為四類（見表 2.1）：

表 2.1 在沙田區行走的主要巴士路線（不包括特別路線）

類別	主要巴士路線
往返其他地區 (以沙田為終點站)	40X, 43X, 46X, 47X, 48X, 49X, 72A, 73A, 80, 80M, 80X, 81, 81C, 81M, 82M, 82X, 84M, 85, 85A, 85B, 85C, 85M, 86, 86A, 86B, 86C, 87A, 87B, 87D, 88M, 89, 89B, 89C, 89D, 89X, 99, 263, 269D, 281A, 286M, 299, 798, A41, A41P, E42, R42, N42, N270, N281
區內行駛	80K, 81K, 83K, 88K, 282, 283, 284
區內鐵路接駁線	82K, 85K, 86K, 87K, 272K, 289K
遠程過海特別線	170, 182, 680, 681, 682, N170, N182, N680

- 往返其他地區（以沙田為終點站）：此類巴士路線主要提供來往沙田區與其他地區（包括機場）的巴士服務，並會以沙田作為總站。
- 區內行駛：此類巴士路線主要於沙田區內行駛，車程一般較短。
- 區內鐵路接駁線：此類巴士路線主要接駁東鐵車站，方便市民轉乘鐵路往返九龍及新界。
- 遠程過海特別線：此類巴士路線路程較遠，需要使用過海隧道。

沙田區內共有 29 個巴士總站，分佈於沙田、馬鞍山、大圍和火炭（表 2.2）。其中，沙田市中心巴士總站是目前沙田區最繁忙的巴士站（圖 2.4），它位於沙田新城市廣場第一期地下路面，鄰近港鐵沙田站及沙田大會堂，行經或以此站為終點站的路線有超過 40 條，是沙田區的主要交通樞紐。



圖 2.4 沙田市中心巴士總站

資料來源：九龍巴士(1933)有限公司網站 <http://www.kmb.hk/chi/img.php?file=SH05-T-1000-0>

表 2.2 沙田區的巴士總站/公共運輸交匯處

利安巴士總站	博康巴士總站	大圍站公共 運轉交匯處	富安花園 巴士總站	廣源巴士總站	恆安巴士總 站
愉翠苑 公共運轉交匯處	新田圍 巴士總站	新翠巴士總站	沙田圍 巴士總站	沙田市中心 巴士總站	沙田站公共 運轉交匯處
沙田馬場 巴士總站	海栢花園 公共運轉交匯處	瀝源巴士總站	火炭(山尾街) 公共運轉交匯 處	烏溪沙站公共 運轉交匯處	禾輦巴士總 站
秦石巴士總站	穗禾苑 巴士總站	美林巴士總站	美田邨公共 運轉交匯處	耀安巴士總站	錦英苑公共 運轉交匯處
顯徑巴士總站	香港科學園 巴士總站	馬料水公共 運轉交匯處	馬鞍山市中心 公共運轉交匯 處	黃泥頭公共 運轉交匯處	

資料來源：九龍巴士(1933)有限公司網站 <http://www.kmb.hk/tc/services/search.html>

2.3 沙田區巴士服務現存問題

由於沙田區人口不斷增加，巴士服務未能滿足區內居民的需求，造成了不少問題，影響沙田區居民的生活質素，為他們帶來不便。現時沙田區巴士服務問題大致可以歸納為以下數項：

- (i) 巴士路線覆蓋未盡完善，新落成的屋苑未能涵蓋；
- (ii) 巴士班次不足及不穩定；以及
- (iii) 巴士站的位置未能照顧部份居民。

交通運輸與城市發展密不可分。人口不斷增長和巴士服務發展滯後使沙田區出現了不少問題。沙田區現時仍處於發展中，新屋邨和屋苑相繼落成，在環境轉變和人口持續上升的壓力下，現存的巴士問題必會愈趨嚴重，故公共交通運輸系統有需要重新審視和規劃。

一直以來，沙田區議會交通及運輸委員會轄下的交通及運輸研究工作小組不斷討論改善區內公共交通運輸情況的具體措施。為配合沙田區未來的長遠發展，改善沙田區巴士路線實在是十分重要的議題。

第三章 問卷調查結果及分析

爲了進一步了解居民和乘客對於巴士服務的意見，本研究於 2011 年 6 月下旬至 7 月上旬期間在沙田區進行了一項社區問卷調查，共收集了 1052 份有效問卷，以下爲問卷結果及分析。

3.1 受訪者背景

受訪者的男女比例大致平均，在 1052 位受訪者中，女性佔 57.1%，而男性佔 42.9%（圖 3.1）。在居住地方方面，絕大部份的受訪者（82.1%）居住在沙田區，只有少於兩成的受訪者是非沙田區居民（17.9%）（圖 3.2）。在年齡分佈方面，18 歲至 29 歲的受訪者佔 30.5%，而 30 歲至 39 歲及 40 歲至 49 歲的受訪者分別各佔 23.3%和 18.2%（圖 3.3）。在教育程度方面，接近一半的受訪者（49.9%）完成中學程度的教育，完成大專或以上程度的受訪者有 36.9%及小學或以下程度的受訪者有 9.1%，而有 4.1% 的受訪者沒有提供此項資料（圖 3.4）。在個人月入方面，超過三成的受訪者（33.7%）個人月入爲 10,000 至 19,999 元，4,999 元和或以下佔 25.4%和 5,000 至 9,999 元佔 17.2%，而 20,000 至 29,999 元則佔 10.7%，其餘收入組別均少於 10%（圖 3.5）。本研究受訪者的年齡和收入分佈，大致上和全香港的分佈吻合，符合一般統計的要求。

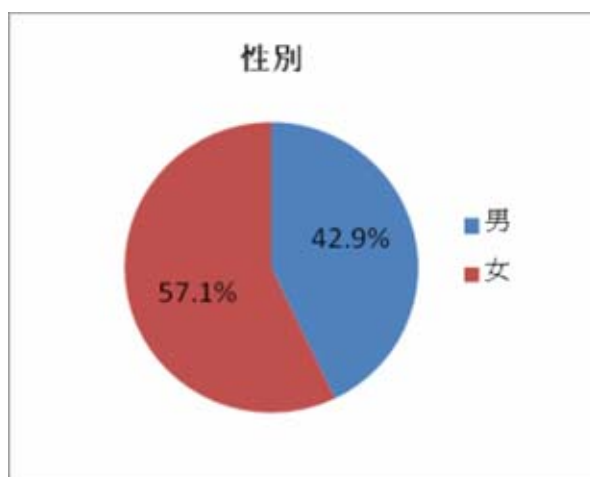


圖 3.1 受訪者的性別

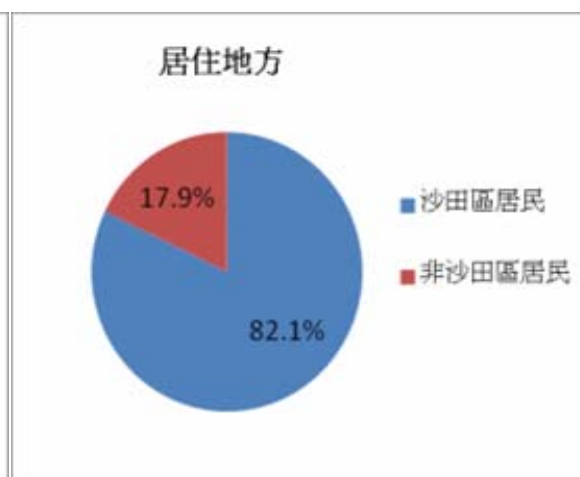


圖 3.2 受訪者的居住地方

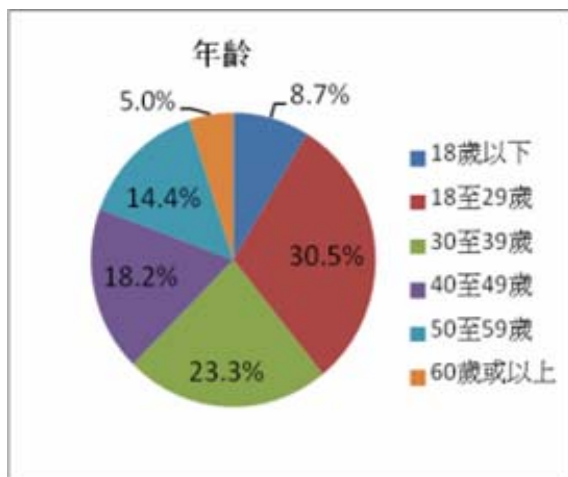


圖 3.3 受訪者的年齡

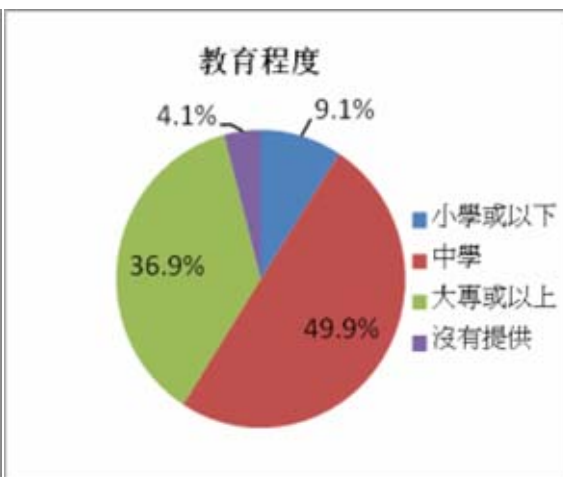


圖 3.4 受訪者的教育程度

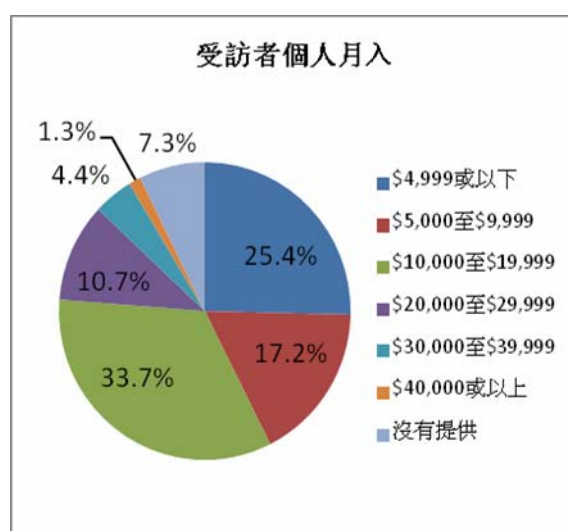


圖 3.5 受訪者的個人月入

3.2 行程性質

根據調查結果，大部份受訪者乘搭巴士的原因是上班或下班，因此足夠和穩定的巴士班次對他們來說是十分重要。其他主要乘搭巴士的原因有購物、娛樂或遊覽和探訪親友，只有小部份的受訪者乘搭巴士的原因是用膳或其他（圖 3.6）。在乘搭次數方面，過半數受訪者（52%）平均一星期乘搭該巴士路線五次或以上，這與超過一半受訪者乘搭巴士的原因為上班或下班的結果吻合。在輪候巴士時間方面，受訪者一般在周一至周六的繁忙時間所需的輪候時間較短，而周一至周六非繁忙時間和周日及公眾假期的輪候時間則較長（表 3.1）。輪候時間的差別主要是巴士班次在周一至周六的繁忙時間較周日及公眾假期為多之故。而部份路線例如 A41P 號巴士線的輪候時間則較長，這是因為該巴士線每隔半小時才開出一班。另外，大部份受訪者（85.1%）表示不需要轉車前往目的地，只有 14.9% 的受訪者表示需要轉車（圖 3.8），這表示受訪者一般都能夠乘搭該巴士路線前往目的地，亦反映研究範圍內的 14 組巴士路線的覆蓋範圍基本上能配合居民所需。最後，受訪者表示上下車巴士站與出發點及目的地的距離均不遠，

遠近程度分別是 4.18 和 4.28（圖 3.9, 3.10）。若以 3.50 的滿意程度為分界點，3.50 或以上反映評價正面，3.50 以下反映評價負面，以上數值表示巴士的上落點距離位置大致上能令市民感到滿意。

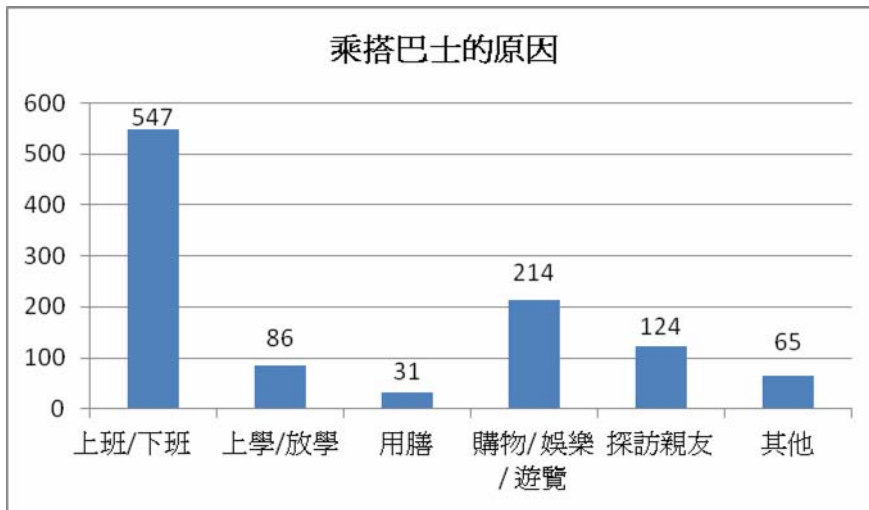


圖 3.6 受訪者乘搭巴士的原因

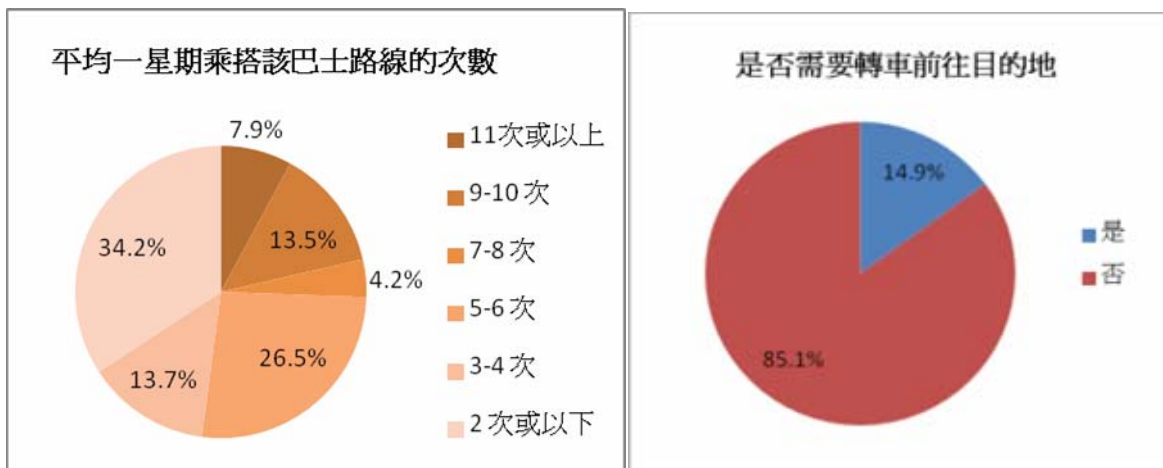


圖 3.7 受訪者平均一星期乘搭該巴士路線的次數 (左圖)

圖 3.8 受訪者是否需要轉車前往目的地 (右圖)

表 3.1 受訪者平均每次輪候該巴士所需時間

路線	平均輪候時間 (分鐘)		
	周一至周六繁忙時間 (上午 7:30 - 9:30 及下午 5:30 - 7:30)	周一至周六非繁忙時間 (正午 12:00 - 下午 3:00)	周日及公眾假期： (正午 12:00 - 下午 5:00)
A41P	18.1	18.7	17.4
E42	15.4	17.6	17.0
46X	9.0	12.2	11.5
49X	11.2	13.6	12.7
80	10.1	13.3	14.4
798	14.6	19.1	15.1
81C	10.0	13.8	12.6
81P 註一	13.4	不適用	不適用
83X 註二	15.1	不適用	17.6
87A	14.6	16.4	17.1
89D	11.3	13.1	14.0
286M	11.8	14.5	14.0
85K	9.9	12.3	12.8
86K	9.3	10.8	11.3
182	13.7	17.7	17.8
680	11.1	14.3	15.5
681	8.8	14.0	14.3
682	11.3	14.1	15.9

註一: 81P 路線只在周一至周六上午繁忙時間行駛

註二: 83X 路線只在周一至周六繁忙時間和星期日及公眾假期行駛

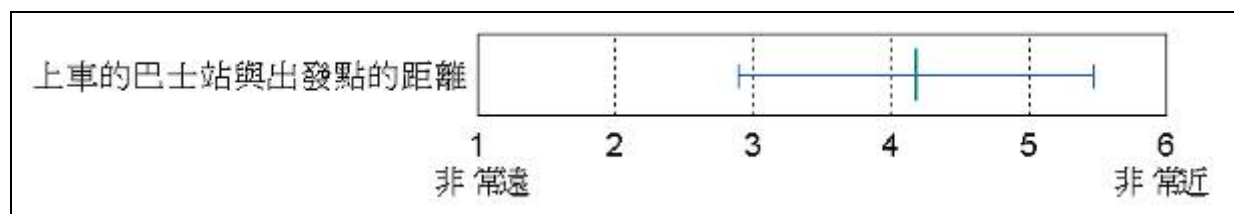


圖 3.9 受訪者上車的巴士站與出發點的距離

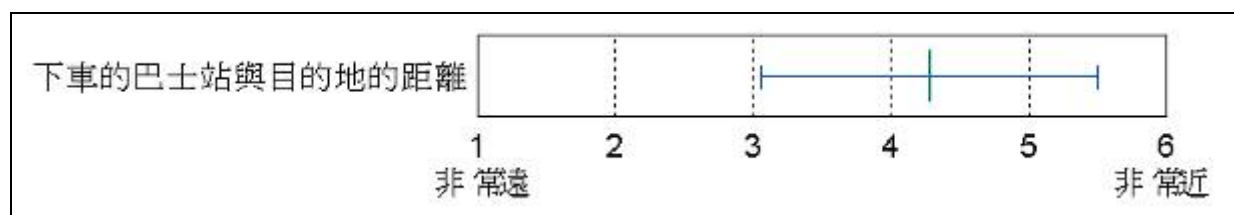


圖 3.10 受訪者下車的巴士站與目的地的距離

3.3 班次足夠性

根據受訪者的意見，約六成的受訪者（59.3%）表示他們所乘搭的巴士路線班次足夠，但同時亦有約四成的受訪者（40.7%）表示他們所乘搭的巴士路線班次並不足夠（圖 3.11）。有超過四分之三的受訪者（76.4%）表示未曾試過因輪候人士太多而需輪候下一班車，表示有上述經驗的只佔 23.6%（圖 3.12），而曾因輪候人士太多而需輪候下一班車的受訪者中，他們表示平均一星期有 2.2 次遇到上述情況，問題亦算嚴重。綜合上述數據可得，在研究範圍內 14 組的巴士路線班次尚算足夠，但仍然有進步的空間，建議可在某些特別的路線和時段，例如早上和下午的繁忙時間應該增加班次，以縮短乘客的輪候時間。

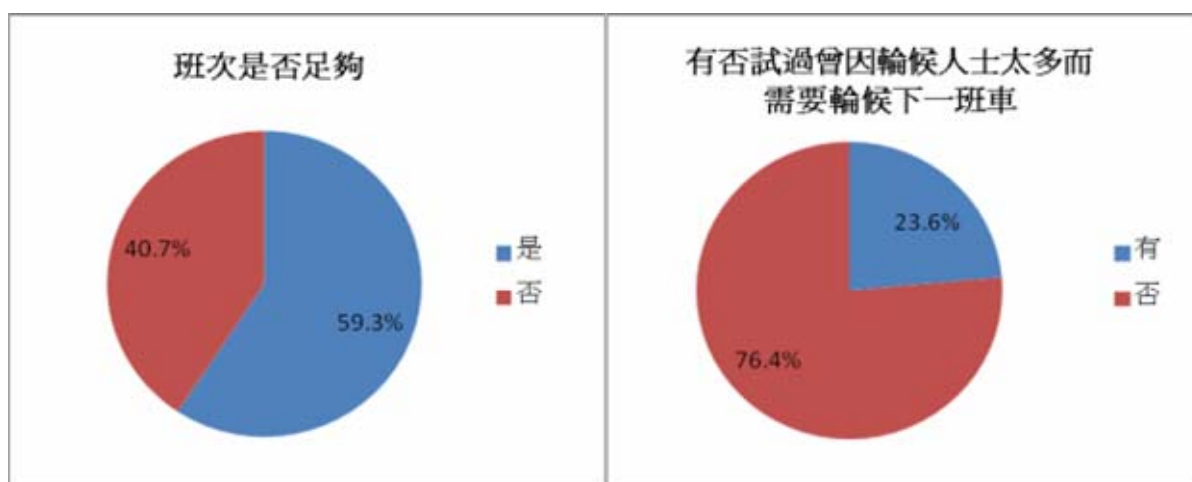


圖 3.11 受訪者認為班次是否足夠 (左圖)

圖 3.12 受訪者有否試過曾因輪候人士太多而需要輪候下一班車 (右圖)

3.4 受訪者對輪候時間、班次、上落點位置和路線覆蓋滿意程度

本研究調查受訪者對輪候時間、班次、上落點位置和路線覆蓋四方面的滿意程度，結果列於表 3.2。由於滿意程度最低是 1 分（非常不滿意），而最高是 6 分（非常滿意），所以 3.5 分可以視為滿意和不滿意的分界點。

就輪候時間而言，18 條巴士路線中，有 12 條路線的評價是正面（滿意程度 ≥ 3.5 ），而 6 條路線的評價則較為負面（滿意程度 < 3.5 ）。就班次而言，18 條巴士路線中，有 13 條路線的評價是正面，而 5 條路線的評價為負面，這結果與受訪者（59.3%）表示他們所乘搭的巴士路線班次足夠的結果吻合。整體而言，沙田的巴士服務在輪候時間（滿意程度=3.57）和班次（滿意程度=3.64）這兩方面尚可以接受，但仍需要有所改進。至於上落點位置和路線覆蓋，18 條巴士路線的滿意程度全部高於 3.5，顯示受訪者對巴士服務的上落點位置和路線覆蓋大致滿意，這與大部份受訪者表示不需要轉車前往目的地的意見吻合。

以個別路線而言，18 條巴士路線在不同方面各有不同表現。如果把輪候時間、班次、上落點位置和路線覆蓋一併考慮，89D、86K 和 681 號巴士線服務的評分最高，上述 3 條巴士路線無論在輪候時間、班次、上落點位置和路線覆蓋的滿意程度都是正面（滿意程度 ≥ 3.5 ）。

表 3.2 受訪者對輪候時間、班次、上落點位置和路線覆蓋滿意程度

路線	滿意程度(平均值)				
	輪候時間	班次	上落點位置	路線覆蓋	總體
89D	3.96	4.01	4.56	4.75	4.32
86K	4.04	4.16	4.58	4.36	4.29
681	4.05	3.90	4.61	4.46	4.26
286M	3.65	3.83	4.72	4.48	4.17
49X	3.81	3.84	4.42	4.48	4.14
46X	3.90	3.85	4.25	4.48	4.12
81C	3.70	3.65	4.39	4.48	4.06
798	3.61	3.63	4.29	4.61	4.04
87A	3.53	3.62	4.45	4.48	4.02
85K	3.59	3.58	4.44	4.39	4.00
A41P	3.28	3.57	4.57	4.45	3.97
E42	3.42	3.71	4.21	4.42	3.94
682	3.33	3.43	4.41	4.52	3.92
80	3.60	3.52	4.26	4.1	3.87
680	3.26	3.46	4.30	4.17	3.80
182	3.44	3.47	4.05	4.08	3.76
81P	3.47	3.43	3.83	4.13	3.72
83X	2.73	2.87	4.47	4.45	3.63
平均	3.57	3.64	4.38	4.41	

註：滿意程度由 1（非常不滿意）至 6 分（非常滿意）

3.5 受訪者對取消／合併／縮短或延伸巴士路線的意見

在問及受訪者有關如何改善他們所乘坐的巴士路線⁵，共有 111 位受訪者表達了意見，佔受訪者總數的 10.6%。由於受訪者的數量不多，其意見只代表小部份人的看法。以下部份，只列出提出意見者人數佔該路線受訪者人數達 10%或以上的巴士路線，而所有受訪者的意見可參閱附件二。

在 111 位受訪者的意見中，有 57 位表示希望延伸路線，其中只有 80、680 和 681 號巴士線有 10%或以上該路線的受訪者提出此建議。以 680 和 681 號巴士線為例，受訪者表示希望巴士線能延伸至中環及上環等地。另外，80 號巴士線的受訪者意見卻不一致，他們延伸的建議包括將軍澳、藍田、沙田新城市廣場、彌敦道、新界區和港島區等地。

有 29 位受訪者表示希望縮短路線，他們主要認為路線太長或太迂迴，令行車時間過長，造成不便。81C 號巴士線的受訪者中，有 12.12%受訪者表示希望該線能縮短，他們認為現時 81C 號巴士線的行程上會經過 40 個巴士站，行車時間為 75 分鐘，通過縮減部份巴士站可令行車時間得以縮短。另有 11.11%的 682 號巴士線受訪者希望該路線可以縮短北角至鰂魚涌段、馬鞍山段及沙田第一城段。

有 21 位受訪者表示希望合併路線，他們認為有部份巴士路線路程重疊，認為可以透過合併巴士線令巴士服務更有效率，如 83X 和 89D 號巴士線。至於取消路線方面，少於 10%受訪者提出此項建議。

3.6 巴士路線改善或優化的建議

有 155 位受訪者對所乘搭的巴士路線的整體改善或優化提出建議⁶，佔受訪者總數的 14.7%。在這 155 個意見中，有 118 個表示希望增加班次，其他意見不多，只有 21 個意見表示希望穩定班次，有 10 個意見表示希望縮短路線或減少巴士站，有 6 個意見則表示希望延長服務時間。

有不少受訪者建議增加及穩定班次，部份受訪者認為全日都應該增加班次，亦有部份受訪者表示應該在上班和下班繁忙時間增加班次，由此可見，受訪者對增加班次最具殷切的需求。除了增加班次外，有部份受訪者認為巴士經常誤點以及班次不穩定，這會對他們造成很大的影響，故希望巴士公司能穩定班次。

總括而言，受訪者對不同的巴士路線有不同的建議和要求，值得進一步研究。因此本調查亦就個別巴士路線的具體改善建議徵詢受訪者的意見⁷。由於具體改善建議的數量

⁵問卷的第 16 條問題

⁶問卷的第 17 條問題

⁷問卷的附加問題

眾多，以下部份只列出贊成人數達 30%或以上的建議。所有受訪者對改善或優化巴士路線的整體建議可參閱附件三。

A41P

根據調查結果，超過一半乘搭 A41P 號巴士線的受訪者（51.7%）認為該巴士線應該改行八號幹線，亦有 35.0%受訪者傾向贊成將整條路線延長至烏溪沙。

E42

有 48.4%乘坐 E42 號巴士線的受訪者支持改行八號幹線，有 38.7%的受訪者支持開設由顯徑經隆亨及八號幹線到機場的巴士線。此外，亦有 33.9%的受訪者支持在美田路行人天橋附近增設巴士站。

680

有 32.6%受訪者支持行經清風街天橋。及後問及他們是否同意將 680 號巴士線延長至中環，有一半(50.0%)的受訪者表示同意。

681

有 31.7%受訪者支持 681 號巴士線開設特別班次繞經馬鞍山烏溪沙交匯處。

798

有 64.5%和 79.0%的受訪者同意 798 號巴士線首班車的時間提早至早上六時至七時，以及將尾班車時間延遲至晚上十時半至十一時，可見受訪者十分希望 798 號巴士線的服務時間能夠延長。及後問及他們是否同意早上繁忙時間加設由馬鞍山交匯處開出經錦英路、恆康街、西沙路、亞公角和石門往將軍澳的特別線，有 48.4%的受訪者同意此建議。

81C

有 45.5%的受訪者同意 81C 號巴士線更改部份行車路線，由馬鞍山開出，行至碩門交匯處直出九龍。至於是否同意新增由碩門邨總站開出，經大涌橋路，車公廟和紅梅谷路的巴士線，有 42.4%的受訪者表示贊成。

81P

有 76.7%受訪者贊成 81P 號巴士線轉為全日行駛。另外，有 40.0%的受訪者同意 81P 號巴士線增加行經顯徑邨和隆亨邨。

83X

有 69.4%受訪者同意 83X 號巴士線轉為全日行駛，可見此建議得到受訪者廣泛支持。

85K

有 37%受訪者同意該線在頌安商場對出的巴士站內增設上落點。

182、46X、682、86K 和 89D

上述巴士路線中，沒有建議是得到超過 30%或以上的受訪者支持。

第四章 改善建議

沙田區議會交通及運輸委員會一直十分關注沙田區公共巴士服務，在定期的工作會議中，亦經常討論沙田區巴士服務的問題以及改善建議，其討論重點大致可分為以下五項（表 4.1）：

表 4.1 沙田區議會交通及運輸委員會會議相關的討論重點

1. 馬鐵通車後的巴士路線調整建議（取消/合併/縮短/刪減）
2. 巴士路線調整以服務新落成及快將落成的屋邨/屋苑
3. 巴士路線優化的需要，包括增加或移動巴士站
4. 增加班次及新增巴士路線
5. 巴士票價及轉乘優惠

另外，運輸署與巴士公司每年亦就沙田區的巴士服務作出檢討，並會提供沙田區巴士路線發展計劃予沙田區議會交通及運輸委員會參考，以下為 2011 – 2012 年度沙田區巴士路線發展計劃的部份建議重點：

表 4.2 2011 – 2012 年度沙田區巴士路線發展計劃部份建議重點⁸

巴士路線	建議重點
80	- 由 2011 年第二季起全線改以空調巴士行走 - 由 2012 年第一季起視乎乘客需要，調配車輛改善班次
81P	- 由 2011 年第三季起改行八號幹線
81C	- 由 2012 年第二季起全線改以空調巴士行走
85K	- 由 2011 年第四季起加強空調巴士服務，及部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求 - 由 2012 年第四季起全線改以空調巴士行走
86K	- 由 2011 年第四季起部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求 - 由 2012 年第四季起全線改以空調巴士行走
87A	- 由 2011 年第三季起重組巴士路線，改為新巴士路線 287X(博康 – 佐敦) (行經八號幹線)

⁸2011 – 2012 年度沙田區巴士路線發展計劃，沙田區議會交通及運輸委員會討論文件，二零一一年三月八日 (只列出研究範圍內的 14 組(共 18 條)的巴士線的建議重點)

680	<ul style="list-style-type: none"> - 由 2011 年第三季起早上繁忙時間後更改路線如下： 繞經寧泰路(來回方向) - 由 2011 年第三季起往金鐘方向全日更改路線如下： 改經清風街天橋及內告士打道
682	<ul style="list-style-type: none"> - 由 2011 年第二季起於上午繁忙時間增設 682 號線特別班次，路線編號為 682A，由馬鞍山市中心至北角(健康邨)
E42	<ul style="list-style-type: none"> - 由 2011 年第三季起視乎乘客需要，調配車輛改善班次
46X	<ul style="list-style-type: none"> - 由 2012 年第一季起視乎乘客需要，調配車輛改善班次
286M	<ul style="list-style-type: none"> - 由 2012 年第一季起分階段將部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求
A41P	<ul style="list-style-type: none"> - 由 2012 年第三季起視乎乘客需要，調配車輛改善班次

以上可見，無論是運輸署或巴士公司也持續地對沙田區的巴士服務提出改善建議，以提升沙田區巴士路線的服務質數。可是，本研究發現受訪者對 83X、81P 及 182 號巴士路線較為不滿意（滿意程度平均值最低），而在 2011 – 2012 年度沙田區巴士路線發展計劃內對其輪候時間及班次方面並沒有任何發展計劃或改善建議，這顯然是未能全面掌握乘客意見。故此，我們建議巴士公司應針對乘客滿意度較差的個別巴士路線進行研究，就輪候時間、班次、上落點位置及路線覆蓋等方面提出改善建議。

4.1 配合沙田區未來的發展

交通運輸是城市發展中重要的一環，透過點與點的連接，促進人流物流，有助社區的發展。沙田區仍處於持續發展中，巴士路線需要定期作出適當的調整，以配合新發展。從沙田區的發展策略可見，未來的發展主要集中在鐵路沿線，包括大圍馬鐵車廠、火炭東鐵站和烏溪沙馬鐵總站（圖 4.1），這些地方將會是沙田區未來人口的新增長點，人流物流會持續上升，因此有關部門應考慮重組和協調巴士與馬鐵的服務，從而達至更完善的城市規劃。以烏溪沙為例，在政府決定興建馬鐵後，由於預料該區的交通便捷程度將大大提升，故有不少發展商在烏溪沙一帶興建私人住宅項目，唯當地偏處一隅，儘管馬鐵通車後，居民仍然需要巴士服務，現時雖然已有巴士行經，但班次和路線覆蓋仍然不足，故有不少乘客建議延伸部份路線，例如可考慮將 86K、A41P、680 和 682 號巴士線總站由馬鞍山延伸至烏溪沙，以惠及烏溪沙一帶的居民。除了烏溪沙外，部份巴士路線亦可增加行經新落成的屋苑。據統計，現在大部份巴士路線都是行經恆康街及亞公角街前往沙田，而行走西沙路至寧泰路一段的巴士路線則比較少。隨著新屋苑落成和入伙，該區的乘客量預料會上升，因此巴士路線的規劃應平衡各方需要，以服務新屋苑的居民。

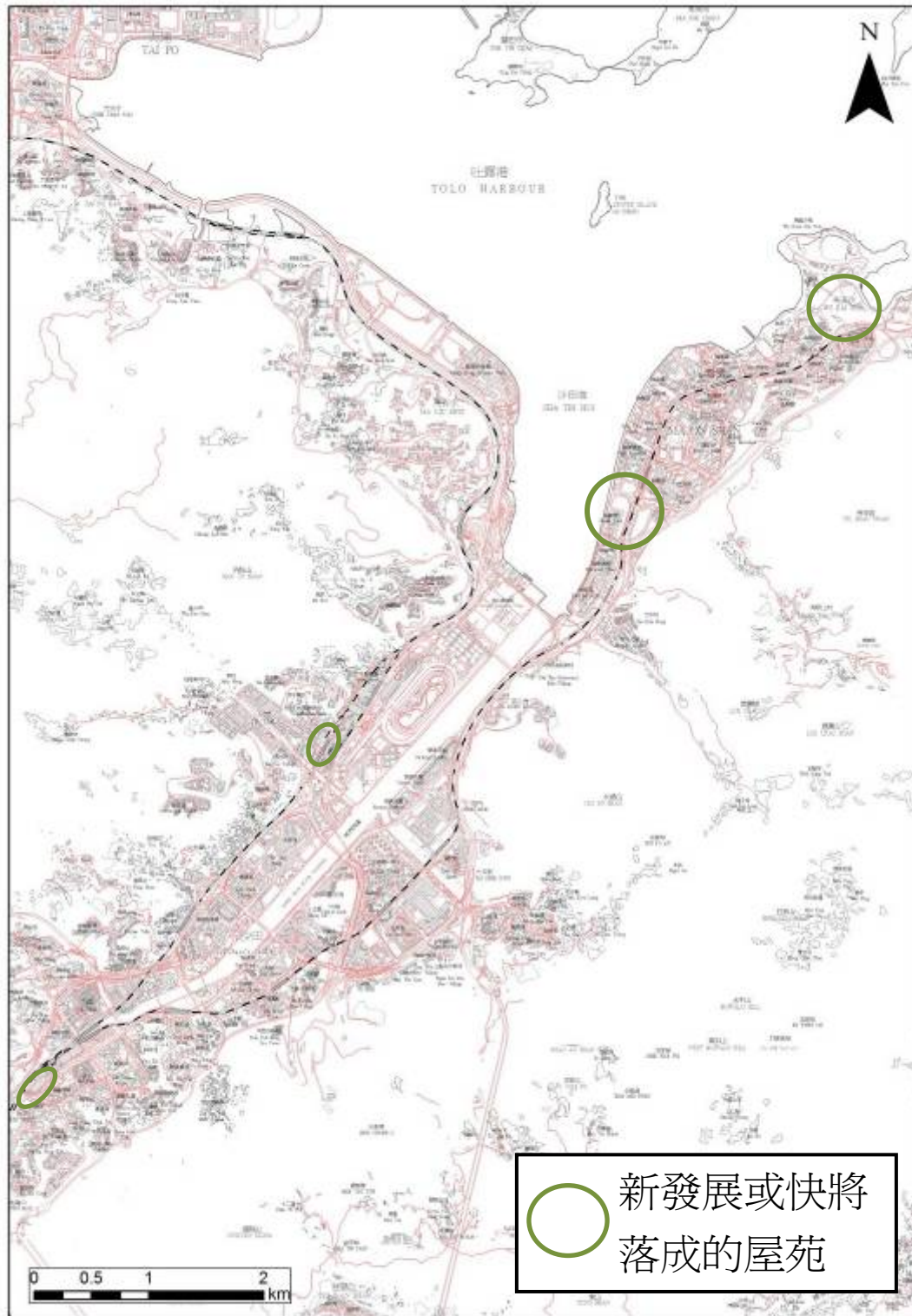


圖 4.1 建議增加巴士路線覆蓋及班次的地方

4.2 增加班次

總括本研究調查結果，受訪者對增加巴士班次最具殷切的需求。不少受訪者表示部份巴士路線的班次不足，乘客經常需要花冗長的時間候車，對他們的日常生活造成不便，故希望部份巴士路線例如 83X、182 和 682 號等巴士線能夠增加班次，尤其是在早上和晚上乘客量較多的繁忙時間，以縮短輪候時間，令在中途站上車的乘客不需要全程站立。另外，不少乘客反映有些巴士線如 49X 班次出現誤點和班次不穩定的情況，故我們建議巴士公司應該盡量調節車次，避免出現誤點，以減少對乘客的影響。

4.3 巴士路線調整及優化

不少受訪者反映部份巴士路線重覆或部份時段的路線安排混亂，不但浪費資源，而且使乘客無所適從。因此，我們建議重整部份重覆的巴士路線。以 83X 和 89D 號巴士線為例，不少居於廣源/黃泥頭的受訪者反映現時的班次安排混亂，83X 號巴士線只在周一至周五繁忙時段及周日行駛，而非繁忙時段則由 89D 號巴士線行經廣源/黃泥頭，故令乘客感到無所適從。根據調查結果，受訪者對調整和優化這兩條巴士線表達了很多意見⁹。參考了居民的意見後，我們建議可考慮以下的方案：

- i. 83X 號巴士線改為全日行駛（路線不變）；
- ii. 合併 83X 和 89D 號巴士線，路線由藍田鐵路站至烏溪沙鐵路站，途中經過黃泥頭和官塘碼頭

但由於巴士路線調整涉及技術性考慮，如何達至更好的改善方法需由運輸署作詳細考慮。此外，不少乘客亦建議 680 和 681 號巴士線延伸至中環及上環等地，以照顧更多居民的需要。另一方面，亦有部份受訪者提及希望 80 號巴士線能夠延伸至不同地方，建議包括將軍澳、藍田、沙田新城市廣場、彌敦道、新界區和港島區。

4.4 增加上落點

除了改善巴士路線及班次外，有受訪者亦希望部份巴士路線能夠增加巴士站，以方便乘客上下車前往目的地，乘客的建議包括 E42 號巴士線在大圍區增加巴士站；46X 號巴士線在葵芳一帶增加巴士站；以及 680 號巴士線在銅鑼灣一帶增加巴士站。除此之外，亦有乘客建議 A41P 號巴士線在烏溪沙站、沙田區內、青衣、進入青馬大橋前和機場博覽館增加巴士站；而 681 號巴士線則在馬鞍山利安一帶和中環及銅鑼灣一帶增加上落點，以配合居民所需。

⁹所有受訪者的意見可參閱附件二及三

總括而言，沙田區的巴士服務尚算滿意，但仍可進一步改善和調整，以配合城市發展。透過增加班次、巴士路線調整和優化以及增加上落點，希望能夠提升沙田區巴士服務的質素，以滿足沙田區居民對公共巴士服務的需求，從而打造一個可持續發展的沙田區。

第五章 總結

馬鐵通車後，沙田區得以迅速發展，隨著新屋苑的落成，區內人口將會持續上升，現存的巴士問題必會愈趨嚴重，公共交通運輸系統有必要重新審視和規劃。本研究透過實地視察以及搜集居民和乘客對沙田區內行走巴士路線的意見，探討巴士路線調整或優化的需要，從而提出改善建議。

是次研究因時間和資源所限，只能選取 14 組（共 18 條）最需要改善的巴士路線進行社區問卷調查，一共收集了 1052 份有效問卷，當中包括市民和乘客對現時沙田區整體巴士服務的評論、個別巴士路線服務的意見，以及改善或優化的建議。

整體而言，沙田區居民和乘客對巴士服務的滿意程度尚算理想，唯個別巴士路線的服務仍有改進的空間，希望政府和巴士公司能夠加以改善。調查結果顯示，受訪者最關切的巴士服務可歸納為以下四項：

- i. 巴士班次及其準確度：不少受訪者指出部份巴士路線班次不足，尤其是在早上和晚上的繁忙時段，他們被迫花上冗長的時間候車，對他們的生活造成不便。另外，亦有不少受訪者質疑巴士班次的準確度，並希望巴士公司能夠確保班次的穩定性；
- ii. 巴士上落點：巴士上落點的數量和位置亦是受訪者十分關注的地方。有受訪者指出部份路線的巴士站數量不足，部份居民儘管居於巴士沿線，仍需要花費不少時間才能到達巴士站。此外，有受訪者在問卷調查中表示部份巴士路線的上落點位置不方便，希望巴士公司能夠作出改善；
- iii. 巴士路線覆蓋：有部份受訪者指出個別巴士路線的覆蓋未如理想，希望部份路線能夠延伸並覆蓋一些新發展區域如烏溪沙和火炭。另一方面，有受訪者表示希望縮短部份行車路線或重整重覆的巴士路線，令更多居民受惠；以及
- vi. 巴士服務時間：延長巴士的服務時間亦是不少受訪者的訴求，這可方便早出和晚歸的居民。另外，亦有受訪者指出部份巴士路線只在特定時段內行駛，對居民造成不便，希望這些巴士路線可以轉為全日行駛。

根據社區問卷調查結果，本研究對沙田區巴士服務提出了數項改善建議，當中包括針對乘客滿意度較差的巴士路線進行更深入的研究、配合沙田區未來的發展、增加班次、巴士路線調整及優化，以及增加上落點。透過不同的改善措施，希望能提高居民和乘客對沙田區巴士服務的滿意程度，以及配合沙田區的長遠發展。

總括而言，沙田區是一個具活力的社區，人口流動頻繁，故完善的公共巴士運輸系統是十分重要的。沙田區居民對不同巴士路線都有不同的建議和要求，巴士公司應該定期檢視個別巴士路線的路線覆蓋、行車時間、班次和巴士站的位置，以配合城市發展和照顧沙田居民的需要。

附件一 問卷樣本及結果

沙田區議會交通及運輸委員會 交通及運輸研究工作小組
沙田區改善巴士路線研究調查

香港中文大學環境政策與資源管理研究中心

沙田區改善巴士路線研究調查—問卷調查

您好！沙田區議會交通及運輸研究工作小組委託香港中文大學環境政策與資源管理研究中心進行有關沙田區改善巴士路線的研究，希望了解區內人士對沙田區巴士路線的意見。我們希望您能用三至四分鐘時間回答以下問題。謝謝您！

甲 行程性質

1. 你是否住在沙田區（包括大圍、火炭及馬鞍山）？
 是（請註明：_____） 否
2. 你所乘搭的巴士路線是：
a. 巴士方向：往 _____（由訪問員填寫）
b. 上車站：_____（由訪問員填寫） 下車站：_____
3. 你乘搭巴士的原因是什麼？
 上班/下班 上學/放學 用膳 購物/娛樂/遊覽
 探訪親友 其他（請註明：_____）
4. 你平均一星期乘搭這巴士路線多少次？
 2次或以下 3-4次 5-6次
 7-8次 9-10次 11次或以上

乙 現有巴士路線的意見

- 一. 候車時間
5. 你平均每次輪候這巴士需要多長時間？
周一至周五繁忙時間（上午 7:30 - 9:30 及下午 5:30 - 7:30）：_____。
周六至周日非繁忙時間（正午 12:00 - 下午 3:00）：_____。
周日及公眾假期：（正午 12:00 - 下午 5:00）_____。
6. 總括而言，你對這巴士路線所需的輪候時間有多滿意？
非常不滿意 _____ 非常滿意

二. 班次

7. 你認為這巴士路線的班次是否足夠？
 是 _____
 否（請註明哪一時段不足夠：_____）
8. 你有否試過因輪候人士太多而需要輪候下一班車？
 有（請註明：一星期_____次） 沒有

三. 上落點

9. 總括而言，你對這巴士路線的班次有多滿意？
非常不滿意 _____ 非常滿意
10. 你上車的巴士站與你出發點的距離相距多遠？
非常遠 _____ 非常近
11. 你下車的巴士站與你目的地的距離相距多遠？
非常遠 _____ 非常近

12. 你是否需要轉車前往目的地？
 是 (請註明：_____) 否

13. 你對這巴士路線的上落點位置有多滿意？
 非常不滿意 | | | | | | | 非常滿意
 1 2 3 4 5 6

14. 你認為這巴士路線的上落點應如何改善？
 增加上落點 (請註明：_____)
 移動上落點 (請註明：_____)
 其他 (請註明：_____)

四. 路線覆蓋

15. 你對這巴士路線的路線覆蓋有多滿意？
 非常不滿意 | | | | | | | 非常滿意
 1 2 3 4 5 6

16. 你認為這巴士路線有否須要：
 取消 (請註明：_____)
 合併 (請註明：_____)
 縮短 (請註明：_____)
 延伸 (請註明：_____)
 其他 (請註明：_____)

丙 個別巴士路線的改善建議
 (訪問員請參閱附件，按個別路線訪問受訪者)

丁 改善/優化措施

17. 整體而言，你對這巴士路線有什麼改善或優化的建議？

戊 個人資料
 性別： 男 女
 年齡： 18歲以下 18至29歲 30至39歲 40至49歲 50至59歲 60歲或以上
 教育程度： 小學或以下 中學 大專或以上
 個人月入： \$4,999 或以下 \$5,000 至\$9,999 \$10,000 至\$19,999 \$20,000 至\$29,999 \$30,000 至\$39,999 \$40,000 或以上

己 此部分由訪問員()填寫
 訪問日期：_____ 訪問時間：_____ am / pm
 訪問地點：_____

丙 附件

路線: A41P

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 開設特別班次, 繞經馬鞍山烏溪沙站交匯處	26.7%	35.0%	38.3%
2. 改行八號幹線/青沙公路	51.7%	23.3%	25.0%
3. 行經欣安邨	18.3%	48.3%	33.3%
4. 路線延至烏溪沙總站	35.0%	26.7%	38.3%

路線: E42

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 開設由顯徑經隆亨及八號幹線到機場的巴士線	38.7%	25.8%	35.5%
2. 在美田路行人天橋附近增設巴士站	33.9%	27.4%	38.7%
3. 行經美田邨, 美林巴士站和美松苑	14.5%	41.9%	43.5%
4. 改行八號幹線/青沙公路	48.4%	19.4%	32.3%

路線: 182

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 總站由愉翠苑搬往廣源巴士總站	3%	9.1%	87.9%

路線: 46X

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 在美田路行人天橋附近增設巴士站	28.3%	25.0%	46.7%
2. 行經美田邨, 美林巴士站和美松苑	15.0%	68.3%	16.7%

路線: 680

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 在繁忙時間行經牛皮沙街及廣善街	8.7%	71.7%	19.6%
2. 行經欣安邨	15.2%	54.3%	30.4%
3. 行經清風街天橋	32.6%	47.8%	19.6%
4. 將路線延長至中環	50.0%	23.9%	26.1%

路線: 681

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 開設特別班次, 繞經馬鞍山烏溪沙交匯處	31.7%	53.7%	14.6%
2. 繞經亞公角街和寧泰路一帶	12.2%	70.7%	17.1%

路線: 682

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 在繁忙時間行經牛皮沙街及廣善街	7.4%	68.5%	24.1%
2. 開設特別班次, 繞經馬鞍山烏溪沙交匯處	20.4%	53.7%	25.9%

路線: 798

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 首班車的時間提早至早上六時至七時	64.5%	0%	35.5%
2. 尾班車時間延遲至晚上十時半至十一時	79.0%	0%	21.0%
3. 在沙田區加設分站及行經馬鞍山	8.1%	64.5%	27.4%
4. 繞經大圍	17.7%	69.4%	12.9%
5. 行經小瀝源工業區	19.4%	66.1%	14.5%
6. 早上繁忙時間加設由馬鞍山交匯處開出經錦英路, 恆康街, 西沙路, 亞公角, 石門往將軍澳的特別線	48.4%	16.1%	35.5%

路線: 81C

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 行經欣安邨	21.2%	30.3%	48.5%
2. 由馬鞍山開出，至碩門交匯處直出九龍	45.5%	22.7%	31.8%
3. 新增由碩門邨總站開出，經大涌橋路，車公廟和紅梅谷路的巴士線	42.4%	15.2%	42.4%

路線: 81P

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 全日行駛	76.7%	10.0%	13.3%
2. 行經顯徑邨和隆亨邨	40.0%	50.0%	10.0%
3. 行經美田邨和顯徑邨	20.0%	66.7%	13.3%
4. 改行八號幹線/青沙公路	13.3%	36.7%	50.0%

路線: 83X

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 全日行駛	69.4%	9.7%	21.0%

路線: 85K

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 行經欣安邨	17%	36%	47%
2. 在頌安商場對出的巴士站內增設上落點	37%	26%	37%

路線: 86K

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 在頌安商場對出的巴士站內增設上落點	24%	36%	40%

路線: 89D

你是否同意以下建議:

	是	否	沒意見
1. 在繁忙時段繞經廣源邨	25%	64%	11%

附件二 所有受訪者對取消/合併/縮短 或延伸巴士路線的意見

第 16 條問題：這巴士路線有否須要取消/合併/縮短/延伸或其他調整

路線	往返地點	取消巴士站	與其他 巴士合併	縮短路段	延伸路段	其他
85K	恆安往返沙田鐵路站					-增加新路線, 行經欣安邨
86K	錦英苑往返沙田鐵路站	-濱景花園站 -錦泰	-299		-烏溪沙鐵路站 -將軍澳 -源禾路 -大圍	
A41P	耀安往返機場(地面運輸中心)總站 (經城門隧道)	-馬鞍山區			-東涌 -烏溪沙鐵路站	
E42	博康往返機場(地面運輸中心)總站 (經城門隧道)			-青衣 -機場附近	-顯徑 -觀塘 -馬鞍山區 -東涌逸東邨	
46X	顯徑往返美孚 (經城門隧道)		-81C		-荃灣	
49X	廣源往返青衣碼頭總站 (經城門隧道)	-富豪花園		-新城市廣場 -顯徑	-荃灣鐵路站	
80	美林往返觀塘碼頭 (經獅子山隧道)				-將軍澳 -藍田 -新城市廣場 -新界區 -彌敦道 -港島區	-新增九龍塘鐵 路站 -更改總站位置
81C	耀安往返紅磡鐵路站 (經獅子山隧道)			-沙田 -大圍 -秦石邨至 沙田第一城		
81P	沙田圍往返尖沙咀 (經獅子山隧道)				-尖沙咀 -尖沙咀碼頭	
83X	黃泥頭往返觀塘碼頭 (經大老山隧道)		-89D	-馬鞍山	-九龍灣 -藍田 -將軍澳	
87A	博康往返旺角柏景灣 (經獅子山隧道)		-80K		-隆亨邨 -荃灣	
89D	烏溪沙鐵路站往返藍田鐵路站 (經大老山隧道)		-83X	-廣源 -黃泥頭	-彩頤花園 -秀茂坪 -將軍澳 -麗港城	

286M	馬鞍山市中心總站往返鑽石山鐵路車站總站之循環線 (經大老山隧道)			-頌安邨至 沙田醫院段	-黃大仙 -慈雲山 -欣安邨 -深水埗	
798	火炭(山尾街)往返調景嶺站		-61R	-坑口至將軍澳	-大圍 -沙田第一城 -火炭山尾街工業區 -西貢	
182	愉翠苑往返港澳碼頭巴士總站 (經獅子山隧道及紅磡海底隧道)		-170			
680	利安往返金鐘鐵路車站(東) (經大老山隧道及東區海底隧道)	-北角	-681	-沙田第一城 -馬鞍山 -沙田區內	-中環 -烏溪沙鐵路車站 -港澳碼頭	
681	馬鞍山市中心巴士總站往返中環 (香港鐵路車站) (經大老山隧道及東區海底隧道)		-680		-上環 -港澳碼頭	
682	馬鞍山利安邨往返柴灣(東) (經大老山隧道及東區海底隧道)			-馬鞍山 -沙田第一城 -北角 -鯽魚涌	-馬鞍山 -烏溪沙鐵路車站	

附件三 所有受訪者對改善或優化巴士 路線的建議

第 17 條問題：整體而言，你對這巴士路線有什麼改善或優化的建議

路線	往返地點	改善或優化的建議
85K	恆安往返沙田鐵路站	-增加班次 -非繁忙時段增加班次 -增加班次至 10 分鐘一班
86K	錦英苑往返沙田鐵路站	-增加班次 -早上繁忙時間增加班次 -開設往返元朗(或新界區)的新路線
A41P	耀安往返機場(地面運輸中心)總站 (經城門隧道)	-增加班次 -在凌晨時分增加班次, 方便乘客夜班機的乘客 -延長服務時間 -縮短行車時間
E42	博康往返機場(地面運輸中心)總站 (經城門隧道)	-增加班次 -增加班次至 5-10 分鐘一班車 -班次誤時 -進入高速公路後直達機場,不應停國泰城 -機場附近上落點太多 -路線不足,應在大圍區開新路線
46X	顯徑往返美孚 (經城門隧道)	-增加班次
49X	廣源往返青衣碼頭總站 (經城門隧道)	-增加班次 -早上 9:00 前加密班次至 5 分鐘一班 -下午時間增加班次 -繁忙時間增加班次 -應分開 43X, 49X, 40X 巴士站, 及巴士有時候不停站 -班次不穩定 -班次不穩定, 有時候兩班巴士同時到達
80	美林往返觀塘碼頭 (經獅子山隧道)	-增加班次 -增加班次至 10 分鐘一班 -增加回程(往美林方向)班次 -非繁忙時間增加班次 -班次不穩定
81C	耀安往返紅磡鐵路站 (經獅子山隧道)	-在周一至五下午繁忙時段, 應增設從紅磡鐵路站往耀安(不經大圍)的快線 -巴士靠站時間很久 -滿意上午繁忙時段有特別加班車
81P	沙田圍往返尖沙咀 (經獅子山隧道)	-增加班次至 15 分鐘一班
83X	黃泥頭往返觀塘碼頭 (經大老山隧道)	-增加班次 -增加班次至 10 分鐘一班 -全日行駛 -延長服務時間 -早上班次誤時, 等候班次開出時間過長

		<ul style="list-style-type: none"> -往來馬鞍山不方便,希望加強小瀝源及入馬鞍山的交通 -西貢交通接駁差 -開設多些路線直接到新市鎮地方
87A	博康往返旺角柏景灣 (經獅子山隧道)	<ul style="list-style-type: none"> -增加班次 -增加班次至 15 分鐘一班 -班次不穩定 -減少巴士站,延長服務時間
89D	烏溪沙鐵路站往返藍田鐵路站 (經大老山隧道)	<ul style="list-style-type: none"> -增加班次 -班次不穩定 -全日行經黃泥頭 -繁忙時段繞經廣源邨 -維持現狀,在繁忙時段不經廣源 -不經廣源 -開設特別班次不入彩虹
286M	馬鞍山市中心總站往返鑽石山鐵路 站總站之循環線 (經大老山隧道)	<ul style="list-style-type: none"> -增加班次 -在非繁忙時段增加班次
798	火炭(山尾街)往返調景嶺站	<ul style="list-style-type: none"> -增加班次 -增加晚上班次及延遲尾班車開出時間 -班次嚴重誤時(35分鐘才一班車) -班次誤時(誤時5-10分鐘) -班次應10-15分鐘一班 -早上07:30、08:00及08:30三班班次經寶琳、坑口和尚德 -開設從沙田/大圍往將軍澳/調景嶺的特快路線,以服務不同地區的居民. -不須繞經大圍 -開設從火炭往西貢的巴士路線,或在299的基礎上加開從火炭往西貢的特快巴士路線.
182	愉翠苑往返港澳碼頭巴士總站 (經獅子山隧道及紅磡海底隧道)	<ul style="list-style-type: none"> -增加班次 -增加班次,以減少輪候時間。在繁忙時間(下班時間)有時會不停站 -巴士站太少,增加巴士站 -回程(往愉翠苑巴士總站方向)太多巴士站
680	利安往返金鐘鐵路站(東) (經大老山隧道及東區海底隧道)	<ul style="list-style-type: none"> -增加班次 -把銅鑼灣時代廣場的站稍為移近
681	馬鞍山市中心巴士總站往返中環(香 港鐵路站) (經大老山隧道及東區海底隧道)	<ul style="list-style-type: none"> -增加班次,頭站半空車就應該要開出,以避免中途站上車人數太多令隨後車站上車的人上不到車 -不要經畢打街,因為很塞車 -回程時縮短路途
682	馬鞍山利安邨往返柴灣(東) (經大老山隧道及東區海底隧道)	<ul style="list-style-type: none"> -增加班次 -增加回程(往利安方向)班次 -早上時段增加班次 -班次不穩定 -增加興華邨和連城道的下車站,否則會對當地居民造成不便 -減少柴灣地段的巴士站 -開設特快線不經第一城

鳴謝名單

沙田區議會交通及運輸委員會交通及運輸研究工作小組

楊文銳議員(召集人)

鄭楚光議員

葛珮帆博士,JP

楊祥利議員

姚嘉俊議員

何樹忠先生

林焜添先生

黃國新先生

盧見明先生

朱潤林先生

李春棉先生

黃河清先生

曹悅駿先生

羅棣萱女士

柴秀玲女士

黃冰芬女士

伍惠屏女士

梁芷靈女士

《沙田區改善巴士路線研究調查》研究機構成員名單

香港中文大學環境政策與資源管理研究中心

李慧瑩博士 (副主任, 項目主持人)

伍世良教授(主任)

吳俊江 (研究助理)

鄧頌華(研究助理)

王慧峯(研究助理)