



二零一八年五月八日
資料文件

文件 TT 27/2018

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. 有關新田圍邨及沙田機場巴士服務的臨時動議(會議記錄第63段)

運輸署的回覆：

- 1.1 目前，新田圍邨的居民可選乘九巴第 82K、87B 及 281M 號線來往大圍站。運輸署及巴士公司亦已備悉有關增設來往新田圍及大圍站巴士服務的建議，並會在將來就沙田區巴士路線計劃時作考慮，有需要時整合現有服務。
- 1.2 此外，目前新田圍的居民可乘坐第 282 號線，並於沙田市中心以轉乘優惠換乘第 47X、48X、48P、49X 及 49P 號線經城門隧道前往各目的地。運輸署及巴士公司亦已備悉增設來往新田圍及經城門隧道的直接巴士路線，並會於規劃新路線時考慮更改路線對現有乘客的影響及新田圍總站的設施。
- 1.3 根據近期的營運數據，281M 號線於早上繁忙時段的最高平均載客率約為 40%。本署及巴士公司會因應有關路線的載客數據，適當地檢討調整服務水平的需要。
- 1.4 就大圍往返機場的服務，現時龍運第 E42 號線(博康 - 機場(地面運輸中心))已為大圍站一帶的乘客提供往返機場的巴士服務，大圍區居民可前往車公廟路或美田路乘搭第 E42 號線。本署理解居民希望加強大圍來往機場的公共交通服務，並會適時檢討沙田區整體機場巴士服務。

九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的回覆：

- 1.5 目前已有 82K、87B 及 281M 號線來往新田圍及大圍站。
- 1.6 九巴備悉增設來往新田圍及大圍站的巴士服務的建議，會在籌備將來的巴士路線計劃時詳加考慮，有需要時整合現有服務。
- 1.7 為了方便新田圍的居民乘坐經城門隧道的巴士路線，九巴已為 282 號線與 47A、47X、48X、48P、49X 及 49P 號線設有轉乘優惠。
- 1.8 九巴備悉增設來往新田圍及經城門隧道的直接巴士路線。視乎新田圍總站的容量，以及改路對現有乘客的影響，而詳加考慮。
- 1.9 根據近期營運數據，281M 號線於早上繁忙時段的最高平均載客率僅約為 40%。九巴會密切留意使用量才考慮調整服務水平。

龍運巴士有限公司(龍運)的回覆：

- 1.10 龍運的回覆載於附件。

2. 有關火炭區往港島及機場的巴士服務的臨時動議(會議記錄第 73 段)

運輸署的回覆：

- 2.1 目前，火炭一帶的居民可乘坐九巴第 280X 號(經青沙公路尖山隧道)前往西區海底隧道轉車站，轉乘巴士第 934、934A、935、936、960、960P、960S、960X、961、961P、968、968A、968X、978、978A 及 978B 號等路線前往港島，並可享有轉乘優惠；同時，乘客亦可乘坐第 88X 號於大老山隧道收費廣場轉乘由九巴營運的第 373 或 673 號線班次前往港島，並可享有轉乘優惠。

2.2 就往返機場的服務，火炭一帶的乘客可以乘搭鐵路前往沙田站，亦可選乘九巴第 80M 號線前往沙田市中心轉乘第 A41 號線，並享有\$5.6的巴士轉乘車費折扣。本署理解居民希望加強火炭來往港島及機場的公共交通服務，並會適時檢討火炭區的公共運輸服務。

九巴的回覆：

2.3 為了方便乘客由火炭往港島，九巴現時已提供巴士轉乘計劃。乘客於火炭先乘 280X 線(經青沙公路及尖山隧道)，再於西區海底隧道可以以優惠票價轉乘 934、934A、935、936、960、960P、960S、960X、961、961P、968、968A、968X、978、978A 及 978B 號線前往港島。

2.4 除此之外，乘客亦可以利用 88X 號線與 373/673 號線的轉乘計劃以優惠票價來往港島。

2.5 即使如此，九巴備悉增加火炭區往港島的巴士服務的建議，會於籌備巴士路線計劃時詳加考慮。

龍運的回覆：

2.6 龍運的回覆載於附件。

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：

2.7 我們已備悉有關建議，並會於日後制定路線計劃時作為參考。

3. 有關落實 982X 號線服務的臨時動議(會議記錄第 81 段)

運輸署的回覆：

3.1 運輸署及巴士公司備悉有關你們建議盡早落實第 982X 號線在下午繁忙時間由金鐘(東)開出的班次，巴士公

司會在資源許可的情況下，盡快實施有關班次安排，並留意有關路線的乘客量變化，有需要時會進一步加強其服務水平。

九巴的回覆：

3.2 九巴備悉建議，並且不反對提早落實新增下午回程班次。

3.3 就建議全日行走，九巴會與城巴及運輸署研究是否可行。

新巴城巴的回覆：

3.4 在本年度的巴士路線計劃中，公司建議 982X 號線增設在下午繁忙時間由金鐘(東)開出的班次服務，並會在資源許可的情況下儘快實施。我們會繼續密切監察該線的運作及客量變化，適時作出檢討。

4. 有關 288、287X 和 682B 號線服務的臨時動議(會議記錄第 91 段)

運輸署的回覆：

4.1 根據九巴提供第 287X 及 288 號線近期的營運數據，有關路線的載客量正逐步上升。運輸署及九巴會密切留意有關路線的乘客需求，有需要時會調整班次。

4.2 現時第 682B 號線於上午繁忙時間提供前往港島及下午繁忙時間前往第一城至水泉澳一帶的服務，根據最近的客量調查，第 682B 號線於上午十時十五分由水泉澳開出的班次最高載客率約 10%，有關客量暫不足以支持全日服務。就有關第 682B 號線繞經黃泥頭的建議，新巴已備悉有關建議，並會於日後制定路線計劃時參考有關建議。城巴及運輸署會繼續密切監察路線的客量需求及營運情況，適時評估及檢討有關路線的運作。

4.3 現時乙明邨的乘客可以乘坐第 81K 號線前往沙田市中心，亦可於逸泰街乘坐第 287X 及 288 號線前往水泉澳。由於現時經已有上述公共交通服務往返有關地點，而有關改道建議會增加行車時間及對現有乘客造成影響，本署及巴士公司未擬將第 288 號線更改走線繞經乙明邨街。

九巴的回覆：

4.4 根據近期營運數據，287X 及 288 號線的服務水平能大致滿足需求。即使如此，九巴會密切留意客量，有需要時調整班次。

4.5 現時乘客可以乘坐 81K 號線由沙田市中心前往乙明邨。除此之外，乘客從乙明邨往水泉澳，可以於乙明邨街乘坐 287X 號線，或於逸泰街乘坐 287X 及 288 號線。所以，為了令水泉澳的居民可更便捷地來往沙田市中心，九巴未擬將 288 號線更改走線繞經乙明邨街。

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：

4.6 我們已備悉有關意見。根據新巴 682B 號線的客量紀錄，上午十時十五分由水泉澳開出班次的載客率只有約一成，而下午四時五十分由柴灣開出班次的載客率為約四成。數據顯示目前未有足夠客量支持延長服務時間。我們會繼續密切留意該線的運作及乘客需求，適時作出檢討。此外，我們亦已備悉有關路線行經黃泥頭的建議，並會於日後制定路線計劃時作為參考。

5. 有關馬鞍山機場巴士服務的臨時動議(會議記錄第 99 段)

運輸署的回覆：

5.1 目前共有 23 條巴士路線駛經青沙公路，其中共有 15 條巴士路線於青沙公路轉車站設有中途站以滿足乘客的需求。本署會因應需客需求，繼續積極與巴士公司研

究調整/新增巴士路線使用青沙公路。

- 5.2 現時馬鞍山一帶的乘客可以乘搭第 A41P 號線前往機場。本署及巴士公司已留意到沙田區內有關的人口改變趨勢與出行模式的轉變，並會檢視沙田區機場巴士網絡及其覆蓋範圍。而有關增加雅典居站及欣安邨站點的建議，本署及巴士公司已備悉有關意見，並會積極作出研究及跟進。

龍運的回覆：

- 5.3 龍運的回覆載於附件。

新巴城巴的回覆：

- 5.4 我們已備悉有關建議，並會於日後制定路線計劃時作為參考。

6. 有關運輸署二零一八年部門周年計劃的補充資料(會議記錄第 118 段)

運輸署的回覆：

九巴個別路線的班次及候車時間的監察及跟進安排，包括第 87B 號線(新田圍-維港灣、第 282 號線(新田圍-沙田市中心)及第 81 號線(禾輦-佐敦(渡華路))等

- 6.1 有關於九巴第 87B 號線(新田圍-維港灣)及九巴第 282 號線(沙田市中心-新田圍(循環線))的班次事宜，本署曾與九巴了解，並翻查相關路線的營運紀錄，得悉九巴第 87B 號線近月的脫班情況主要是由於車長臨時缺勤所致，而九巴第 282 號線的服務則大致符合編定時間表所列出的行車班次。本署已要求九巴採取適當的措施，包括加強招聘，以減低車長人手不足及車長臨時缺勤對服務的影響。本署會實地調查，監察上述路線的服務。

6.2 就深水埗等候九巴第 81 號線需時過長方面，根據本署於二零一八年四月下午五時三十分至七時三十分在大埔道薩凡納藝術設計學院對面進行的調查，第 81 號線的到達該站的平均班次約九分鐘，而平均載客量約為八成。本署留意到調查期間有四名乘客未能登上第一班到站的巴士，上述乘客約於 5 至 13 分鐘後登上下一班到站的巴士。本署及巴士公司現正密切留意有關服務需求的變化，在有需要的情况下，實施相應改善措施。

專線小巴個別路線的營運的監察、加價申請的處理、與港鐵提供轉乘優惠及更換 19 座小巴的事宜，包括第 63K 組別路線，第 68K 號線(瑞峰花園-大圍站)及第 811 組別路線

6.3 為監管專線小巴的班次，本署會不時派員實地或登車調查以了解相關路線的實際運作情況，並監察相關專線小巴路線是否依照規定提供服務。就第 68K 號線於下午繁忙時間，在大圍站公共運輸交匯處往瑞峰花園方向出現候車人龍的事宜，本署曾派員到現場調查。結果顯示，於平日下午六時三十分至八時的時段，上述路線由大圍站前往瑞峰花園的班次平均為約每二至三分鐘一班，乘客平均都能在五分鐘內登車。本署會繼續密切留意第 68K 號線的運作情況。

6.4 就專線小巴就第 68K 號線及第 811 組別路線的加價申請，本署須盡力平衡乘客及營辦商的利益，既要考慮調高車費對乘客的影響，亦要審慎評估路線組合的財政狀況及經營環境。鑑於近年專線小巴的營運成本(例如司機薪酬、保險及維修費用等)不斷上升，而專線小巴第 68K 號線的票價自二零一五年七月至今已超過兩年未有調整，專線小巴第 811 組別路線的票價自二零一四年八月至今已超過三年未有調整，本署認為調整車費可以維持營辦商的日常營運，亦可鼓勵營辦商繼續改善服務，因此決定批准其調整車費申請。本署備悉有關處理專線小巴調整車費的意見，並會研究改善處理調整車費的流程。

- 6.5 港鐵與專線小巴路線預計將於本年六月提供轉乘優惠。港鐵將向所有專線小巴線提供港鐵與專線小巴每程 3 毫的轉乘優惠，現正進行籌備工作，預計於二零一八年第二季推出。
- 6.6 本署一直鼓勵各專線小巴營辦商將旗下小巴更換成十九座小巴，以提升專線小巴服務的整體載客量及縮減乘客在繁忙時間的候車時間。本署會繼續鼓勵在沙田區營運的專線小巴營辦商，因應營運需要逐步將旗下小巴更換成十九座小巴，以方便乘客及提升營運效率。

就巴士及專線小巴於上及下午繁忙時段因交通擠塞引致誤點，建議提供特別班次疏導尾站乘客的事宜

- 6.7 專營巴士及專線小巴服務的穩定性受多項因素(例如交通意外、惡劣天氣、突發事故或車長缺勤等)影響。就個別路線的脫班情況，本署會按機制跟進，敦促相關的巴士公司或營辦商，採取合適措施包括提供特別班次等改善。本署會透過實地調查，密切監察專營巴士及專線小巴服務。

要求運輸署提出針對碩門邨二期、欣安邨二期、火炭新房屋等新發展區入伙後的交通安排

- 6.8 因應新發展區落成及配合人口增長，第 980A 號線已投入服務，於平日上午繁忙時間提供由碩門邨前往灣仔的服務。根據二零一七至二零一八年度沙田區巴士路線發展計劃，為配合碩門邨第二期的入伙，九巴第 82P 號的服務將延長至碩門，提供來往鑽石山的服務。此外，於二零一八至二零一九年度沙田區巴士路線發展計劃中，本署及巴士公司建議於平日上午繁忙時間增設第 682D 及 682X 號線，分別提供由碩門邨及泥涌前往柴灣(東)的服務。
- 6.9 另一方面，因應火炭新房屋發展，除原有九巴第 88X 號線前往平田外，本署及巴士公司於二零一八至二零

一九九年度沙田區巴士路線發展計劃中，建議開辦第 285 號線於早晚繁忙時間來往火炭新房屋發展區及火炭站，並同時建議第 48P、81K、280X 改道及延長第 798 號線至火炭(桂地街)，提供火炭來往沙田圍、尖沙咀東、荃灣青龍頭及將軍澳調景嶺的服務。至於專線小巴方面，現時專線小巴第 60K(沙田站-火炭平房區)、60P(沙田站-桂地街)、811(穗禾苑-愉翠苑)及 811A(華翠園-石門站/碧濤花園)號線等均途經桂地街一帶，本署現正密切留意桂地街一帶的專線小巴服務，並會適時與營辦商調整或加強服務，以應付乘客需求。

- 6.10 就馬鞍山及火炭的未來人口增長，本署及巴士公司會繼續留意各巴士路線的服務需求及營運情況，適時檢討及提升路線的服務以滿足乘客需求，亦會就相關的巴士路線計劃諮詢各相關區議會。

要求九巴統一短途分段收費，例如第 85K、284、86K、86S、299 號線等組合

- 6.11 在處理九龍巴士(一九三三)有限公司巴士(九巴)網絡的新專營權時，政府已與九巴商議有關統一跨區路線及穿梭路線的短途收費。九巴某些跨區路線的終點站及車程雖然與穿梭路線相若，但在途經的主要幹道或轉乘站(如隧道收費廣場)所設的分段收費不一(或不設分段收費)。經政府及九巴研究後，九巴於去年七月一日起，為 72 條出現上述情況的路線按目的地區域及車程分類，統一短途收費，以較低者為準(不包括馬場路線、旅遊路線、特別路線(節日服務)和接駁東鐵大埔墟站的「K」線服務。)，讓乘客可以相同票價享有更多路線選擇。
- 6.12 巴士公司會因應其營運環境、財政狀況以及其他相關因素，決定提供優惠的項目和時間。基於自由營商的精神，提供票價優惠，例如分段收費，屬個別公共交通營辦商的商業決定。然而，本署會繼續鼓勵巴士公司考慮提供更多巴士票價優惠，以減低市民的公共交

通開支。

沙田區電動車車位問題的對策及事宜 – 資料由環境保護署提供

- 6.13 車輛排放的主要空氣污染物(即可吸入懸浮粒子和氮氧化物)，有 95%源自商用車輛。故此，為改善路邊空氣質素，商用車輛一直是政府推行車輛減排措施的重點對象，減排措施包括淘汰老舊柴油商業車、加強管制石油氣及汽油車輛的排放、為較舊型專營巴士加裝減排裝置等。自推出有關措施後，過去五年路邊的主要空氣污染物濃度已下降約三成。電動車沒有廢氣排放，故以電動車取代傳統燃油車輛，特別是商用車輛，有助改善路邊空氣質素。
- 6.14 政府現時有多項措施推廣電動商用車，包括：全數豁免電動商用車的首次登記稅；由二零一零年起，營商機構購買包括電動車在內的環保車輛的資本開支可於買車首年全數扣除利得稅；於二零一一年三月成立三億元的「綠色運輸試驗基金」，鼓勵公共運輸業、貨車營運人士和非牟利機構試驗綠色創新運輸技術包括電動商用車；及撥款 1.8 億元，全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士，在多條路線試驗行駛。
- 6.15 電動私家車方面，政府一貫的政策是鼓勵市民盡量使用公共交通，如有需要購買私家車，則鼓勵選擇電動車。自二零一七至二零一八年財政年度設定電動私家車首次登記稅寬免額上限後，政府一直密切檢視最新情況。在考慮電動車的技術發展、市場環境、道路交通狀況和持份者的意見後，政府認為一方面要控制私家車整體數目增長，以免造成交通擠塞及令路邊空氣污染惡化，同時亦希望鼓勵車主在購買私家車時選擇電動車，故此政府除於二零一八年二月二十八日至二零二一年三月三十一日期間繼續提供上限為 97,500 元的首次登記稅寬減外，亦在上述期間推出新增的「一換一」計劃，合資格的現有車主購買新電動私家車並銷毀其符合條件的舊私家車，將可獲較高的首次登記

稅寬減額，上限為 250,000 元。政府相信新計劃會提供更大的經濟誘因，鼓勵合資格的現有私家車車主在換車時購買電動私家車。

6.16 就電動私家車的充電安排方面，政府一向的政策方針是車主應安排在其居所、辦公室或其他適當場所(包括由電動私家車供應商設置的充電設施)，為其車輛作日常充電。在香港，公共充電設施只屬輔助性質，以便電動車在行程中有需要時補充電力，它們並非亦不能取代提供日常充電的設施。車主在購買電動私家車時應充分考慮其日常充電安排，而不應依賴公共充電設施滿足其日常充電需要。

6.17 基於以上政策方針，政府在規劃電動私家車充電設施的發展時，首要是促進和鼓勵私人樓宇安裝充電設施。當中措施包括環境保護署於二零一一年設立了一支專責隊伍和服務熱線，提供安裝電動車充電設施的資訊及技術支援；以及政府於二零一一年四月透過收緊提供新建私人樓宇樓面面積的寬免，鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場配備可為電動車提供充電裝置的基礎條件(包括充足的電力供應、所有泊位預設電纜及管道等)等。

6.18 就發展公共充電網絡作為輔助設施方面，政府除了牽頭在政府停車場提供和優化其公共充電設施及試驗戶外充電設施外，亦鼓勵私營機構設立及優化非政府公共充電網絡。

6.19 針對電動車輛使用情況轉變迅速，政府現正檢討各項推廣使用電動車的政策和措施，包括探討如何鼓勵配合電動車輛的使用來設置充電設施。

於大老山隧道行人天橋加建升降機及於隧道範圍增設公共洗手間的事宜，以及優化大老山隧道車站的具體資料等

6.20 關於大老山隧道行人天橋加建升降機一事，本署得悉路政署現正進行可行性研究，待研究完成後，將盡快

就研究結果及初步工程方案諮詢沙田區議會及各持份者，以制定進一步推展加建項目的路向。

- 6.21 就大老山隧道範圍內增設公共洗手間，本署曾向食物及環境衛生署反映，惟該署現無興建公共洗手間的計劃。據了解，該署會考慮多項因素，以評估在轉車站興建公共洗手間的需要，包括建議位置、有否合適位置供清潔車輛停泊、預算使用人數、該地點附近是否有新增人口需求等。然而，隧道公司樂意讓有需要的居民和乘客借用隧道行政大樓的洗手間。
- 6.22 本署現正就大老山隧道轉車站(沙田方向)巴士灣位的改善工程進行研究。

查問建議增加的路旁供大型貨車停泊設施的選址及數量，供區議會就此提供意見

- 6.23 政府目前提供泊車位的政策，是盡量優先考慮及配合商用車輛的泊車需求。商用車輛負責客貨運輸，在日常運作中對泊車位有實質的需求，在物流業、旅遊業以至整體經濟方面擔當重要角色。
- 6.24 為紓緩商用車輛泊車位短缺的問題，政府已積極推展多項即時措施，冀望盡快提供更多泊車位，並已在二零一八年年初開展商用車輛泊車位顧問研究，以制定合適的下一步措施配合商用車輛的泊車需求。
- 6.25 就沙田區而言，本署一直積極尋覓合適的商用車輛泊車位。例如；
- 二零一七年在安群街和源禾路合共增加8個夜間商用泊位。
 - 已落實在大圍文禮路 and 文林路合共增加3個夜間商用泊位，預計工程可於二零一八年九月完成。
 - 已計劃在馬鞍山恆健街和瑞祥街加設18個路旁貨車夜間泊位，現正就計劃進行地區諮詢。

巴士公司月票提供更多不同價位及款式供乘客選擇，使大圍居民受惠的建議

- 6.26 政府一貫鼓勵巴士公司因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費及為乘客提供更多票價優惠。就巴士公司會否提供更多不同價格及款式供乘客選擇，屬巴士公司的商業決定，九巴已備悉有關意見。政府亦會繼續鼓勵營辦商為乘客提供更多票價優惠。

增設大老山隧道轉車站的跨巴士公司轉乘優惠的建議

- 6.27 本港的專營巴士服務和其他公共交通一樣，由私人營辦商按商業原則提供。政府會繼續鼓勵巴士公司在確保能夠維持適切及有效率的公共交通服務情況下，因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費及為乘客提供更多票價優惠。由於各間專營巴士公司的路線網絡不同，需面對的營運環境亦不盡相同，因而財務狀況亦有別。巴士公司會否提供跨巴士公司的轉乘計劃，屬各巴士公司的商業決定。政府會繼續鼓勵巴士公司因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費及為乘客提供更多票價優惠(包括跨巴士公司的巴士轉乘優惠)，以減低市民的公共交通開支。

九巴與鐵路的轉乘優惠的建議

- 6.28 本署已將有關建議轉介九巴考慮。九巴回覆表示，一直致力強化巴士網絡，為市民提供更佳服務。九巴為了吸引更多乘客使用旗下的巴士網絡，現正考慮不同改善計劃，包括引入更多分段收費、提供巴士轉乘優惠及改善巴士轉乘設施等。九巴會考慮各項建議，包括有關增設九巴轉乘鐵路優惠的建議，並通過與有關單位的合作實現「雙贏」局面。九巴已備悉有關意見。政府亦會繼續鼓勵巴士公司因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費及為乘客提供更多票價優惠。

九巴於巴士站上蓋增設車站名稱供乘客辨識，及改善巴士實時服務資訊的建議

- 6.29 現時大部份的巴士站上蓋及巴士站柱上均印上了巴士站的中英文名稱，方便乘客辨識。本署亦已將有關意見轉達九巴備悉。
- 6.30 為了讓乘客更易於規劃行程及掌握候車時間，巴士公司已在巴士站的實時巴士服務資訊顯示屏提供巴士預計到站時間。
- 6.31 就要求於顯示屏增加載客量實況及巴士實時位置等巴士服務資訊，本署已將於有關意見轉交巴士公司考慮，並鼓勵巴士公司考慮有關建議。

要求就馬鞍山未來人口增長，提供相關巴士線及道路上的規劃

- 6.32 為理順沙田區內的交通，運輸署及土木工程拓展署已有計劃實施多項道路改善工程，以冀改善沙田區內的交通情況，包括(1)大埔公路(沙田段)擴闊工程；(2)研究改善石門交匯處的交通管理措施，包括以交通燈號控制車流；及(3)於沙田內主要道路如大涌橋路、沙田圍路、小瀝源路、火炭路、獅子山隧道公路等道路交界處的位置，改善道路標記、重置巴士站和調整交通燈號時間等。
- 6.33 土木工程拓展署現正檢討 T4 號主幹路的推展計劃和時間表，並計劃於二零一八年就 T4 號主幹路進行研究工作。
- 6.34 至於較長遠的跨區交通緩解措施，政府會為香港跨越二零二零年的規劃，土地及基建發展進行相關的鐵路及主要幹道策略性研究。
- 6.35 上述位於區內道路交界處附近的改善措施已逐步展開。

增設空間泊電單車，例如恆安邨、田心街與紅梅谷天橋底的建議

6.36 關於電單車泊車問題，運輸署主要通過以下措施處理：

- 在不影響交通暢順、道路安全或妨礙道路使用者的前提下，在有泊車需求的地點加設路邊泊車位。例如，本署已建議於大水坑村及恆德街加設約 40 個路邊泊位，預計於二零一九年完工。
- 與有關部門保持緊密聯繫，盡量物色適當土地作為臨時停車場，並監察其使用情況。如個別車輛類別的泊車位需求殷切，在該臨時停車場投標或續約時，訂明供某種車輛類別使用的泊車位數目，以紓緩該類泊車位的需求。例如，運輸署已建議在計劃中的馬鞍山 73 區的短期租約停車場加設約 40 個電單車泊車位。
- 在新發展項目中，要求發展商提供泊車設施。運輸署會根據《香港規劃標準與準則》向發展商建議有關項目所需提供的泊車位數目，並會參考發展項目附近一些與交通運輸相關的因素，彈性地於相關的泊車位標準範圍內，考慮建議採用範圍內較高的泊車標準計算。運輸署亦會在合適的項目加入條款，要求提供公眾泊車位。
- 另外，本署已計劃在田心街與紅梅谷天橋底附近增加單車泊位，短期內會進行地區諮詢。

要求署方檢視部分路段的安全問題及道路維修問題，特別是彎位及高速路段，如：可樂廠對開天橋快線往大老山隧道、馬鞍山公路時速 80 公里限速位兩線轉一線位置

6.37 一般而言，道路維修工程所涉及的臨時交通安排須符合路政署所出版的『道路工程的照明、標誌及防護工作準則』(工作準則)。有關的臨時交通安排亦必須得到運輸署及警務處的審閱方可進行。

6.38 就有關馬鞍山公路西行方向近大水坑位置，由兩條行車線收窄為一條行車線事宜，根據視察結果，上述位

置車輛視線清晰，相關交通標誌及道路標記均合乎標準。根據本署記錄，過去三年在上述位置並無有人受傷的交通意外記錄，本署會繼續密切監察該處的交通情況。

要求運輸署提出沙田往來香園圍口岸的交通安排及計劃

6.39 運輸署將會在二零一八年五月八日諮詢沙田區議會交通及運輸委員會委員有關蓮塘/香園圍口岸的本地公共交通服務安排的意見。

要求於觀塘道迴旋處設巴士專線、限制區

6.40 鑑於觀塘道近開源道迴旋處的交通已非常繁忙，如在該迴旋處設立巴士專線，將降低其運作效率，因此本署對有關建議有所保留。雖然如此，本署早前建議將部分途經觀塘道近開源道迴旋處的巴士路線改行觀塘道行車隧道，以改善該迴旋處一帶交通擠塞的情況及提升公共運輸服務的效益。本署將按諮詢結果，落實有關巴士路線優化方案。

指出安明街巴士站會有五條線設總站，但上述選址違泊嚴重、空間小，要求署方交代有何對策確保相關巴士路線的服務穩定及乘客上落安全事宜

6.41 在現有巴士站前方，設有一個的士站灣位。本署已進行初部評估，發現此的士站的使用率偏低，因此建議把其搬遷，改劃為巴士站。連同現有巴士站，巴士灣位的總長度會由 24 米增加至 56 米，相信這安排可改善現有的巴士上落客的容量之餘，亦可應付將來區內新一輪公共房屋入伙後的需求。至於被搬遷的的士站，本署正考慮在區內尋找合適位置重置。

要求署方於安群街及安平街增設公眾時租車位及重劃行車線，解決現時石門區違泊問題

6.42 就此建議，本署曾於本年四月上旬和議員一同到現場

了解。現正就此建議安排更詳細的實地視察、調查及研究其可行性。

要求周年報告內包含港鐵的內容、港鐵事故的匯報及提出相關改善措施

6.43 港鐵公司一直密切監察鐵路系統的運作，並已採取必要措施以提升系統的穩定性，維持可靠而有效率的服務。為持續改善顧客服務，港鐵公司亦就鐵路事故期間的免費接駁巴士安排及資訊發放進行檢討，並會進一步探討提升個別車站的免費接駁巴士調配、排隊設施和安排，並與相關政府部門商討。至於乘客資訊方面，公司會研究為乘客提供更多的訊息。另外，公司亦會加強推廣工作，向乘客教育在面對事故期間的應變安排及注意的地方，以保障乘客的安全。

與巴士站安裝座椅及顯示屏的相關事宜，包括安裝進度、量化指標、座椅設計等

6.44 透過各階段資助計劃安裝設施的巴士站名單已於去年一月以資料文件方式送交沙田區議會交通及運輸委員會，有關文件亦已上載到運輸署網頁。網頁連結如下：

[http://www.td.gov.hk/filemanager/en/util_uarticle_cp/subsidising\(st\)\(c\).pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/util_uarticle_cp/subsidising(st)(c).pdf)

6.45 為了方便所有乘客包括長者使用，巴士公司所裝設的座椅都是可讓乘客坐下而非依靠式。至於背靠馬路的座椅因要裝嵌於巴士站上蓋的柱身，而有關的巴士站的設計是背向馬路的，因此座椅在安裝後會是背靠馬路。若如對座椅設計有任何意見，本署會向巴士公司轉達。

6.46 由於受地理環境及技術條件限制，不是所有的巴士站都適合安裝座椅。經研究後，本署就安裝座椅的巴士站擬定了條件，包括有關巴士站必須設有上蓋，而行人路在安裝座椅後亦應留有至少 1.5 米闊度的通道。巴士公司必須確保有關的巴士站符合以上條件。安裝

工程完成後，巴士公司及本署會實地視察，確保座椅妥善安裝。如視察期間發現問題，本署會要求巴士公司適切跟進(例如移除阻礙候車乘客的可移動排隊欄杆及新增巴士路線及排隊標記)。

6.47 透過資助計劃，大部分備有電力供應的巴士站都會安裝顯示屏。本署要求巴士公司在顧及財政情況下，研究於個別乘客量較多但未有電力供應的巴士站接駁電力及安裝顯示屏。

6.48 首階段資助計劃已於去年十一月展開，並預計於本年完成。就沙田區而言，第一階段工程涉及在約 80 個巴士站上蓋安裝座椅，及在約 50 個巴士站上蓋安裝顯示屏。截至四月中，巴士公司已於 67 個沙田區巴士站上蓋安裝座椅，亦正在有關的巴士站上蓋進行安裝顯示屏的準備工作(例如：接駁管道及電線)。為了盡快讓市民使用有關設施，巴士公司在本署要求下已將原先訂定為五年的安裝工程縮短至三年。本署會密切監察資助計劃的進度。

6.49 就位於個別位置的巴士站安裝顯示屏的方面，將分開三個階段進行。第一階段安裝顯示屏預計於本年底前；第二階段安裝顯示屏預計於二零一九年年中前；而第三階段安裝顯示屏預計於二零二零年年中前。本署現正整理將於第一階段安裝顯示屏的資料，並會盡快提供有關資料予沙田區議會。

7. 有關香港專營巴士服務獨立檢討委員會、《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)及九巴自行承保的補充資料(會議記錄第 133 段)

運輸署的回覆：

香港專營巴士服務獨立檢討委員會

7.1 行政長官於二零一八年三月十三日宣布，成立香港專營巴士服務獨立檢討委員會(獨立檢討委員會)，並委任倫明高法官為獨立檢討委員會的主席、歐陽伯權及

羅康錦教授為委員。

7.2 獨立檢討委員會將於二零一八年三月下旬正式投入運作，並在約九個月內向行政長官提交報告書。

7.3 政府高度重視近期發生涉及專營巴士的嚴重事故。在二零一八年二月十日於大埔公路發生致命交通意外後，行政長官已於當日表示會成立一個由法官領導的獨立檢討委員會，以全面檢視專營巴士營運和監管事宜，確保本港的公共巴士服務安全可靠。

7.4 獨立檢討委員會的職能範圍為：

從安全角度而言，鑑於香港專營巴士涉及二零一八年二月十日發生的致命意外以及其他近期發生的嚴重事故：

(一)審視巴士專營權在現行法律、專營權及其他合約規定下的運作及管理模式；

(二)審視現行對專營巴士的監管及監察制度；以及

(三)就上述事宜向行政長官提出與安全相關的建議，以維持香港的專營巴士服務安全可靠。

委員會可邀請有關人士、團體及公眾就上述事宜提交意見書，並盡其所能在九個月內提交報告。關於二零一八年二月十日發生的致命意外的成因及所涉人士的法律責任等事宜會由警方進行調查，該等事宜不屬委員會的職權範圍。

九巴承保安排

7.5 根據《汽車保險(第三者風險)條例》(第 272 章)(下稱“條例”)第 4(4)(c)條的規定，擁有車隊的機構如資金充裕而又可靠，可憑藉本身的財務保證，選擇自行承擔因其業務運作而對第三者所負的法律責任。九龍巴士

(1933)有限公司(下稱“九巴”)目前是採用這種保險安排。九巴獲准採用這個做法，是因為該公司所作的保險安排，在承擔對第三者的法律責任方面，能為市民提供足夠保障。有關安排包括以下兩部分：

(一) 自行承保 — 一項金額足以承擔不超出某個上限(“自保上限”)的潛在法律責任的儲備；

(二) 向外投保 — 一份用以承擔涉及超出“保上限”的潛在法律責任的保險。

7.6 九巴現時維持一項儲備，用作應付不超出“自保上限”的第三者索償。至於超出這個上限的索償，九巴已向外投購保險。根據專營權條款，九巴必須聘請合資格的精算師審核該項儲備。九巴已按此規定，聘用精算師每年審核該項儲備一次。

7.7 在處理第三者索償方面，九巴會交由律師參考警方調查結果，根據香港法例及過往法庭判決的案例為基礎，對個案作出專業評估。以便索償人能夠避免冗長的法律程序，及早獲得合理賠償。

7.8 至於其他已購買全額保險的專營巴士公司，第三者索償個案會交由保險公司處理。根據市場慣例，保險公司會聘請理賠公司就索償進行評估、調查和審核。索償人如對賠償有任何爭議，可直接與保險公司磋商或向法院提出訴訟。

7.9 由此可見，對索償人而言，九巴和其他專營巴士公司所採取的安排實質上並無分別。

巴士車長工作、休息及用膳時間指引

《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》 (2010 年 10 月修訂)

- 指引 A — 車長工作 6 小時後最少應有 30 分鐘休息時間¹；在 6 小時的更次內應有合共 20 分鐘的小休，其中不少於 12 分鐘應安排在首 4 小時的工作時間內提供。車長在總站準備開出下一班巴士和監察乘客上車的時間，不應視為休息時間。
- 指引 B — 一個工作日內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾 14 小時。
- 指引 C — 一個工作日內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有每次最少 30 分鐘的休息時間)不應超逾 11 小時。
- 指引 D — 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於 10 小時。
- 指引 E — 車長一個工作日內的工作時間不少於 8 小時便應獲提供不少於 1 小時的用膳時間。

《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》 (2018 年修訂本)

- 指引(1) (a) 一個最長的更次時間²不應超逾 12 小時；而當中的駕駛時間³不應超逾 10 小時。
- (b) 因應上下午繁忙時間的服務需要而安排的特別更次時間可超逾 12 小時，惟最長的更次時間仍不應超逾 14 小時，而當中的駕駛時間則

¹用膳時間亦視為休息時間

²更次時間是指每一個更次由開始至完結的總時數，當中包括所有休息時間。

³駕駛時間是指所有駕車及小休時間，但不包括每次 40 分鐘或以上的休息時間。

不應超逾 10 小時。在該特別更次內應有一段不少於連續 3 小時的休息時間。

指引(2) 一 兩個相連更次之間的休班時間不應少於 10 小時。另外，除特別更次外，三個相連更次內的總休班時間不應少於 22 小時。

指引(3) 一 車長駕駛 6 小時²後最少應有 40 分鐘休息時間⁴；而在該 6 小時內應有合共不少於 20 分鐘的小休⁵，其中不少於 12 分鐘的小休應安排在首 4 小時內提供。車長在總站準備開出下一班巴士和監察乘客上車的時間，不應視為休息/小休時間。

指引(4) 一 車長在一個更次時間達 8 小時或以上，便應獲提供不少於 1 小時的用膳時間。

8. 於沙田街市和欣安邨隧道口安裝防止單車違泊的鋼網的補充資料(會議記錄第 144 段)

路政署的回覆：

8.1 沙田街市更換欄杆工程，運輸署施工通知書編號 NE/18/00070 已於本年三月中完成。

8.2 至於在欣安邨行人隧道編號 NS229 之安裝欄杆工程，運輸署施工通知書編號 NE/18/00316，現該工程仍在進行中，預算本年六月底完成。

沙田區議會秘書處

STDC 13/65/45

二零一八年四月

⁴ 用膳時間亦視為休息時間。

⁵ 小休是指少於 40 分鐘的休息時間。

沙田區議會
交通及運輸委員會
2018年第二次會議

龍運巴士有限公司之回應

有關在議程「二零一八至二零一九年度沙田區巴士路線計劃」提出的動議

動議:

「盡快安排機場巴士服務大圍區(六美、田心街及車公廟路(南段))的沿途屋苑；同時應檢討沙田機場巴士服務的覆蓋範圍。」

「沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署善用青沙公路尖山隧道，增加火炭區往港島及機場的巴士服務。」

「沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署善用青沙公路，加強馬鞍山至機場的巴士服務，及增加雅典居站及欣安邨站以服務附近的居民。」

就上述動議所提及之機場巴士服務，龍運注意到沙田區內有關的人口改變趨勢與出行模式的轉變，對檢視沙田區的機場巴士網絡及覆蓋範圍持開放態度，並會詳細評估更改或新增路線對資源運用、維持班次穩定性及現有乘客行程的影響。如龍運與運輸署就優化相關服務有任何具體建議或方案，我們樂意與貴會探討詳細內容，務求便利居民選用龍運的機場巴士服務。無論如何，我們已備悉有關動議的內容，並會與運輸署積極作出研究和跟進。

2018年4月