



沙田區議會
交通及運輸委員會

周曉嵐先生提問

火炭區內交通問題

“火炭區近年有多個公私營住宅項目落成(包括但不限於駿洋邨、旭禾苑、彩禾苑和星凱·堤岸)，政府亦提議將位於火炭的穗輝工廠大廈改為住宅用途，加上有發展商申請將東火炭工業區面積達 106 萬平方呎的工業和政府用地，改劃為住宅(戊類)，可見區內將增加大量人口，車流亦會隨之大增，對區內交通和道路帶來沉重負荷。惟區內交通一直為人詬病，小巴服務不穩定，經常脫班、“飛站”，巴士服務亦有限，未能滿足居民所需。就此情況，請告知本會：

(一) 火炭山尾街巴士總站遷移至火炭(西)熟食市場事宜

根據沙田區議會文件(CSCD 61/2021)，政府有意於火炭山尾街社區設施聯用綜合大樓興建期間，以現有火炭(西)熟食市場和公廁用地(約 4 700 平方米)興建臨時巴士總站，安置現有巴士和小巴路線。

- (a) 現時以山尾街巴士站為總站的路線，只有巴士 85 號線和專線小巴 481 號線，其餘路線(包括：81K、280X、80M、73A 號線)只以該站為中途站。如運輸署需重置巴士總站，要預留多少空間？是否原定經山尾街巴士總站的所有巴士和小巴路線將改經該臨時巴士站？該用地剩餘的空間會否讓其他巴士或小巴路線作總站？

- (b) 有意見認為，運輸署可以把由穗禾苑開出的路線改經火炭路，以進一步減輕山尾街的交通負荷，並紓緩附近一帶的擠塞問題。運輸署對以上建議取態為何？

(二) 小巴 811、811A、811B、811K、811P 和 811S 號線的服務情況

- (a) 過去 5 年，811 號線系列的每日平均載客量為何？請於下表列出有關數據。

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (至 9 月)
811					
811A					
811B					
811K					
811P					
811S					

- (b) 過去 5 年，運輸署接獲有關 811 號線系列的投訴數字為何？請於下表列出有關數據。

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (至 9 月)
811					
811A					
811B					
811K					
811P					
811S					

- (c) 請提供 811 系列各線所編定的車輛數目(包括 16 座和 19 座小巴的車輛數目)，以及各線車輛的最低、最高和平均車齡、車齡眾數、車齡中位數和車齡標準差。

- (d) 自駿洋邨入伙後，811 號線的需求大增，不少樂景街沿路屋苑(包括但不限於駿景園、銀禧花園、御龍山和榕翠園)的居民表示，811 號線小巴滿座導致乘客未能登車的情況大增，運輸署和小巴營辦商能否加強

811A、811B 和 811P 等支線於繁忙時間的服務，以滿足居民需要？

- (e) 811A 號線作為穗禾路一帶屋苑(包括但不限於華翠園、麗峰花園、沙田渣甸山花園、田禾苑、豐景花園、碧霞花園和穗禾苑二期)的居民往返駿洋邨和樂景街的唯一路線，亦為上述屋苑和樂景街一帶居民往返石門的唯一路線，不少居民依賴上述路線於區內買餸和進行日常消費，惟 811A 號線現時的服務為人詬病，出現脫班和班次不穩的問題，現有班次亦未能滿足居民的需求。運輸署能否要求小巴營辦商改善 811A 號線的服務，以及考慮於早上和下午繁忙時間增加班次，以滿足居民需要？
- (f) 811 號線系列作為火炭區唯一能直達威爾斯親王醫院的路線，小巴營辦商會否有意派出可供輪椅上落的低地台小巴行走醫院路線，以推動無障礙運輸？
- (g) 811 號線系列不少小巴外觀殘舊，部分路線仍未完全更換至 19 座小巴，小巴營辦商全面更換至 19 座小巴的時間表為何？
- (h) 支線 811K 號線僅於早上繁忙時間服務，方便穗禾苑和駿洋邨居民往來火炭站，惟現時路線為經松頭下路轉入樂信徑和樂景街，增加樂景街和樂信徑的交通負荷。另外，有居民反映容易將 811K 號線與 811 和 811A 號線混淆。有見及此，運輸署和小巴營辦商能否安排 811K 號線如 65K 號線以火炭站巴士總站作為該循環線的總站？

(三) 小巴 60K、60P、62K 號線和深宵小巴 61S 號線的服務情況

- (a) 過去 5 年，60K、60P、62K 和 61S 號線的每日平均載客量為何？請於下表列出有關數據。

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (至 9 月)
60K					
60P					
62K					
61S					

- (b) 過去 5 年，運輸署接獲有關 60K、60P、62K 和 61S 號線的投訴數字為何？請於下表列出有關數據。

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (至 9 月)
60K					
60P					
62K					
61S					

- (c) 請提供 60K、60P、62K 和 61S 號線各線所編定的車輛數目(包括 16 座和 19 座小巴的車輛數目)，以及各線車輛的最低、最高和平均車齡、車齡眾數、車齡中位數和車齡標準差。
- (d) 自駿洋邨、旭禾苑和彩禾苑入伙後，火炭區人口增加近 17 000 人，惟一直缺乏深宵公共交通服務。來往旺角和駿景園的 61S(特別線)，每晚只有 4 班，未能滿足區內龐大的人口需求。運輸署和小巴營辦商會否考慮將 61S 號線的總站，由禾輦邨改為駿洋邨或穗禾苑，同時加開特別班次以滿足樂景街沿路屋苑居民需要？
- (e) 有街坊反映，自駿洋邨入伙後，60K 號線經常滿座，班次亦不穩，乘客難以於國際工業中心、利達工業中心、金豪工業大廈等中途站登車前往沙田站，下午繁

忙時間亦需於沙田站輪候多班車才能登車前往火炭。有見及此，運輸署和小巴營辦商能否加開班次疏導未能登車的乘客？同時小巴營辦商會否安排全面使用 19 座小巴？

(四) 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)85、88K、280X 和 285 號線的服務情況

- (a) 過去 5 年，85、88K、280X 和 285 號線的每日平均載客量為何？請於下表列出有關數據。

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (至 9 月)
85					
88K					
280X					
285					

- (b) 過去 5 年，運輸署接獲有關 85、88K、280X 和 285 號線的投訴數字為何？請於下表列出有關數據。

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (至 9 月)
85					
88K					
280X					
285					

- (c) 請提供 85、88K、280X 和 285 號線各線所編定的車輛數目，以及各線車輛的最低、最高和平均車齡、車齡眾數、車齡中位數和車齡標準差。

- (d) 自駿洋邨和彩禾苑入伙後，火炭區人口增加近 15 000 人，惟現時 285 號線的班次未能滿足上午繁忙時間上班人士和學生的需求，運輸署和九巴會否考慮增加 285 號線班次，以滿足居民需要？

- (e) 280X 號線作為火炭區唯一直接前往油尖旺的巴士路線，但不經駿洋邨和彩禾苑一帶，運輸署和九巴會否

考慮提供特別班次駛經駿洋邨或由駿洋邨開出，以滿足居民需要？

- (f) 樂景街一帶居民依賴 280X 號線特別班次前往西隧轉車站轉乘西隧過海路線，運輸署和九巴會否考慮新增 900 號線特別班次，以滿足居民需求？”

運輸署的綜合回覆

(一) 火炭山尾街巴士總站遷移至火炭(西)熟食市場事宜

因應於火炭山尾街擬建的聯用綜合大樓，本署與政府產業署及相關政府部門會視乎穗禾路用地安排積極研究在項目工程進行期間設置臨時巴士總站。本署初步建議將現時於山尾街巴士總站的巴士及專線小巴路線搬遷至臨時巴士總站。屆時，本署會因應臨時巴士總站的空間進一步研究各巴士及專線小巴路線的安排。

現時共有五條巴士路線(九巴第 285、48P、88X、新巴第 798 及城巴第 989 號線)使用火炭路峯達工業大廈外的中途站。本署備悉由穗禾苑開出的巴士路線改經火炭路建議，並會審視火炭路的交通流量及上述中途站的使用率。

(二) 小巴第 811、811A、811B、811K、811P 和 811S 號線的服務情況

本署不時派員監察專線小巴第 811 系列各路線的服務水平。根據本署於二零一七年至二零二一年九月期間的實地調查結果，有關路線的平均載客率如下：

	2017 年			2018 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
811	近 70%	未有相關資料	約 55%	約 95%	近 80%	近 85%
811A	約 40%	未有相關資料	約 5%	約 25%	約 65%	約 20%
811B	於 2020 年 9 月 21 日投入服務					
811K	於 2021 年 6 月 16 日投入服務					
811P	未有相關資料	未有相關資料	未有相關資料	近 80%	約 75%	約 20%
811S	未有相關資料	非營運時段	非營運時段	約 85%	非營運時段	非營運時段

	2019 年			2020 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
811	超過 95%	約 35%	約 35%	約 95%	約 50%	近 75%
811A	約 45%	約 80%	約 55%	約 45%	約 35%	約 45%
811B	於 2020 年 9 月 21 日投入服務			約 85%	近 90%	非營運時段
811K	於 2021 年 6 月 16 日投入服務					
811P	未有相關資料	未有相關資料	未有相關資料	約 70%	未有相關資料	非營運時段
811S	近 100%	非營運時段	非營運時段	未有相關資料	非營運時段	非營運時段

	2021 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
811	約 60%	約 30%	約 45%
811A	近 90%	約 10%	約 40%
811B	約 85%	約 85%	非營運時段
811K	約 70%	非營運時段	非營運時段
811P	近 45%	近 75%	未有相關資料
811S	約 90%	非營運時段	非營運時段

在二零一七年至二零二一年九月期間，本署每年接獲有關第 811 系列路線的投訴數字如下：

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (截至 9 月底)
811	37	58	59	38	33
811A	34	39	36	34	34
811B	於 2020 年 9 月 21 日投入服務			9	8
811K	於 2021 年 6 月 16 日投入服務				2 (由 6 月至 9 月)
811P	12	5	6	6	12
811S	10	6	3	2	8
總計	93	108	104	89	97

現時專線小巴第 811 號線系列編定車輛分配共 26 輛小巴，包括 15 輛 16 座小巴及 11 輛 19 座小巴。當中車齡介乎為 1 年至 17 年。營辦商會繼續按實際營運狀況陸續更換 19 座小巴以滿足乘客需求。

有關專線小巴第 811、811A、811B、811P 及 811K 號線的服務水平，根據本署調查顯示上述路線的服務大致可應付乘客需求，而第 811A 號線於調查期間亦已大致按既定班次開出。本署會繼續密切留意服務水平及乘客需求，並適時與營辦商商討

改善服務。

使用低地台小巴須考慮不同營運問題，例如為配合輪椅人士上落，令行車時間較相同路線的其他專線小巴為長或不穩定，以及採用新款小型巴士的營運開支及維修保養費用較高等。就建議第 811 號線增設可供輪椅上落的低地台小巴，本署鼓勵營辦商按實際營運需要考慮增設可供輪椅上落的低地台小巴。

專線小巴第 811K 號線為專線小巴第 811 號線的輔助線服務，於早上繁忙時段疏導穗禾苑乘客前往火炭站的乘客需求。營辦商已於目的地顯示屏及車身旁展示路線編號。就建議第 811K 號線改以火炭站巴士總站作為總站，本署已備悉有關建議，並會密切留意乘客需求及樂景街和樂信徑的交通流量，適時與營辦商檢討該線的運作。

(三) 小巴第 60K、60P、62K 號線和深宵小巴第 61S 號線的服務情況

本署不時派員監察專線小巴第 60K 系列各路線的服務水平。根據本署於二零一七年至二零二一年九月期間的實地調查結果，有關路線的平均載客率如下：

	2017 年			2018 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
60K	約 95%	約 95%	約 90%	約 85%	約 95%	約 10%
60P	約 95%	未有相關資料	非營運時段	未有相關資料	未有相關資料	非營運時段
62K	約 35%	約 10%	約四成半	約 35%	約 55%	未有相關資料
61S	非營運時段	非營運時段	約 95%	非營運時段	非營運時段	約 95%

	2019 年			2020 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
60K	約 60%	約 95%	近 80%	約四成	約 95%	未有相關資料
60P	約 95%	約 90%	非營運時段	約 95%	未有相關資料	非營運時段
62K	約 65%	未有相關資料	約 45%	約 30%	約 70%	約 95%
61S	非營運時段	非營運時段	約 95%	非營運時段	非營運時段	約 95%

	2021 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
60K	約 95%	約 95%	約 60%
60P	約 70%	約 95%	非營運時段
62K	未有相關資料	約 95%	約 95%
61S	非營運時段	非營運時段	未有相關資料

在二零一七年至二零二一年九月期間，本署每年接獲有關第 60K 系列路線的投訴數字如下：

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (截至 9 月底)
60K	50	49	25	13	50
60P	1	2	0	1	8
62K	15	9	35	17	23
61S	0	20	5	4	0
總計	66	80	65	35	81

現時專線小巴第 60K 號線系列編定車輛分配共 27 輛小巴，包括 18 輛 16 座小巴及 9 輛 19 座小巴。當中車齡介乎為 1 年至 18 年。營辦商會繼續按實際營運狀況陸續更換 19 座小巴以滿足乘客需求。

本署一直密切留意駿洋邨入伙後的公共運輸服務情況。根據本署就專線小巴第 60K 進行的實地調查，該線在繁忙時間的平均載客率約為九成半。除專線小巴第 60K 號線外，乘客現時亦可乘搭專線小巴第 60P 號線(沙田站－駿洋邨)、九巴第 88X 號線(火炭駿洋邨－平田)、新巴第 798 號線(火炭駿洋邨－調景嶺站)或於沙田市中心巴士總站乘搭九巴第 285 號線(火炭駿洋邨－沙田市中心)(循環線)來往沙田站及駿洋邨一帶。本署已備悉有關伸延通宵小巴第 61S 號線至駿洋邨或穗禾苑及加開特別班次的建議，並會與營辦商檢視現時第 61S 號線的乘客需求，於需要時會加強有關路線的服務。

(四) 九巴第 85、88K、280X 及 285 號線的服務情況

本署不時派員監察九巴第 85、88K、280X 及 285 號線的服務水平。根據本署於二零一七年至二零二一年九月期間的實地調查結果，有關路線的平均載客率如下：

	2017 年			2018 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
85	約 55%	近 60%	未有相關資料	約 30%	近 60%	約 25%
88K	約 45%	約 25%	約 55%	約 80%	近 50%	約 35%
280X	約 40%	未有相關資料	近 40%	約 15%	約 15%	約 35%
285	於 2020 年 9 月 5 日投入服務			於 2020 年 9 月 5 日投入服務		

	2019 年			2020 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
85	未有相關資料	約 60%	未有相關資料	未有相關資料	未有相關資料	約 45%
88K	約 35%	未有相關資料	未有相關資料	約 15%	約 20%	約 15%
280X	約 40%	未有相關資料	約 40%	約 55%	約 35%	約 40%
285	於 2020 年 9 月 5 日投入服務			約 10%	未有相關資料	未有相關資料

	2021 年		
	上午繁忙時段	下午繁忙時段	非繁忙時段
85	約 75%	約 45%	未有相關資料
88K	近 40%	約 25%	約 10%
280X	約 75%	約 45%	約 25%
285	約 65%	約 30%	未有相關資料

在二零一七年至二零二一年九月期間，本署每年接獲有關第 85、88K、280X 及 285 號線的投訴數字如下：

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年 (截至 9 月底)
85	21	21	56	14	14
88K	9	10	35	9	22
280X	14	24	43	11	57
285	於 2020 年 9 月 5 日投入服務			0	8
總計	44	55	134	34	101

現時九巴第 85、88K、280X 及 285 號線編定車輛分配分別為九輛、七輛、九輛及三輛。有關車輛調配的安排，如車輛符合相關法例的規定及通過車輛測試，並符合服務詳情表有關車輛調配的規定，巴士公司可自行作出車輛調配，以配合各路線的營運需要。

為配合駿洋邨的乘客需求，九巴第 285 號線已於本年七月十二日起加強早上繁忙時段往沙田的班次。根據本署調查所得，該線早上繁忙時段的平均載客率約為六成，顯示現時該線服務大致能應付乘客需求。根據二零二零至二零二一年度沙田區巴士路線計劃，建議九巴第 280X 號線修改行車路線，改經黃竹洋街及桂地街為火炭駿洋邨一帶居民提供直接巴士服務往返尖沙咀。

現時樂景街一帶的居民可以乘搭九巴第 88K 號線前往源禾路後，轉乘九巴第 900 號線前往港島一帶。根據本署本年十月七日於瀝源邨分站進行的實地調查，九巴第 900 號線上午繁忙時段往灣仔方向最繁忙一小時的平均載客率約七成半，顯示有關服務已可配合相關時段的乘客需求。然而，第 900 號線將於本年十二月十三日起延長服務時間以加強服務。由於香港的道路及運輸資源有限，本署鼓勵市民選擇現有的公共運輸服務、充分利用不同公共運輸服務之間的轉乘安排，以善用資源，從而提高公共運輸服務的營運效率。

本署會繼續密切留意上述路線的運作及乘客需求，並會適時與營辦商跟進有關路線的運作情況。

九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的綜合回覆

九巴 85 號線平均載客率為六成、88K 號線約五成、280X 號線約七成、285 號線則為接近八成。我們按車務調動需要，靈活配置車輛為各路線提供服務。就議員有關加強 285 號線服務及提供 280X 號線行經駿洋邨班次之建議，我們持正面態度，並已於早前向運輸署提交建議，目前正待署方回覆。900 號線服務方面，我們將於十二月十三日延長服務時間，並擴展服務至星期六。我們會積極研究提供 900 號線特別班次之可行性。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零二一年十二月