



黃成智 立法會議員

劉帶生 劉偉倫 李立航 沙田區議員 聯合辦事處

CB(1)2287/03-04(01)

# 馬鐵關注網絡

## 東鐵延線啟用後沙田區新公共交通計劃(初步方案)

### 研究報告[一]

(第一版)

編撰： 劉偉倫議員 李立航議員

陳銘雄 周嘉慧 熊柏基

鳴謝： *YES WE CAN* 青年服務團隊

日期：2004年3月19日

### 匯集民意 · 關注民情

## **目錄**

甲 ·	引言	頁一
乙 ·	調查方法	頁一
丙 ·	調查結果	頁二
丁 ·	分析	頁九
戊 ·	建議	頁十
己 ·	結語	頁十二
附錄一	問卷	頁十三
附錄二	居民意見	頁十五

## 甲、 引言

1. 政府為配合馬鞍山鐵路將於本年年底通車，已於 04 年 2 月底發表「東鐵延線啓用後沙田區新公共交通計劃」，沙田區大部份居民都表示非常不安，因為政府建議「在繁忙時間的最繁忙半小時內載客率少於 85% 的路線，將須調整班次、修改或停止巴士路線。」其中可能停辦的路線包括：81C、85K、285、286M、286P、287K、681 及 681P！
2. 為理性探討居民對「東鐵延線啓用後沙田區新公共交通計劃」的意見，我們在沙田東一分區及東二分區內進行了多次的問卷調查，以了解居民的意見。

## 乙、 調查方法

### 1. 調查目標

- 1.1. 了解區內居民對「新公共交通計劃」的意見；
- 1.2. 了解區內居民對巴士的需求；
- 1.3. 向運輸署及相關組織反映居民意見。

### 2. 調查對象：沙田區內居民

### 3. 調查方法

- 3.1. 這項調查以探索性質為主，透過被訪者自行填寫問卷，進行量化分析，以了解被訪者所列的各項意見。
- 3.2. 以「簡單隨機抽樣」的方式，於沙田及馬鞍山多個主要屋苑向居民派發問卷，調查詳情如下：

#### 3.2.1. 東一分區

調查日期：2004 年 3 月 1 日 至 3 月 5 日

調查地點：錦泰苑、曉峰灣畔、海典灣、錦鞍苑、恆安邨、耀安邨；

派發問卷數量：1,000 份

成功回收問卷數量：177 份

### 3.2.2. 東二分區

調查日期：2004年3月8日至3月12日

調查地點：濱景花園、翠湖花園、碧濤花園一、二、三期；

派發問卷數量：1,000份

成功回收問卷數量：139份

## 丙、 調查結果

### 1 東一分區

#### 1.1 取消 81C 巴士路線，並以 87D 路線取代

	數目	百分比
支持	18	10.17%
反對	136	76.84%
無意見	23	12.99%

1.1.1 佔 76.84%的居民反對「取消 81C 路線，並以 87D 路線取代」，因為：

- 81C 為馬鞍山往返九龍市中心的主要路線；
- 87D 與 81C 的客源不同，不能以 87D 取代；
- 目前 87D 已不足應付居民的需求，經常飛站；
- 87D 只有空調巴士，而空調巴士的空氣流通不及非空調巴士，這會否影響健康。

1.1.2 佔 10.17%的居民贊成「取消 81C 巴士路線，並以 87D 路線取代」，因為：

- 居民認為兩條巴士路線差不多，即使合併亦可以。

## 1.2 取消 85K 巴士路線，並以 86K 路線取代

	數目	百分比
支持	19	10.73%
反對	133	75.14%
無意見	25	14.12%

1.2.1 佔 75.14% 的居民反對「取消 85K 路線，並以 86K 路線取代」，因為：

- 如取消 85K 會影響學生上學，因 85K、86K 為學生往返馬鞍山至沙田、馬鞍山本區的主要交通路線；
- 對往返馬鞍山本區的居民造成不便；
- 區內居民對 85K 需求大，該路線為區內主要交通路線。

1.2.2 佔 10.73% 的居民贊成「取消 85K 巴士路線，並以 86K 路線取代」，因為：

- 居民認為兩條巴士路線差不多，即使合併亦可以；
- 只要巴士站近就沒有所謂。

## 1.3 取消 286M，以 86K 到亞公角街轉乘 85M，以同樣票價往返鑽石山

	數目	百分比
支持	5	2.82%
反對	160	90.40%
無意見	12	6.78%

1.3.1 佔 90.40% 的居民反對「取消 286M，以 86K 到亞公角街轉乘 85M，以同樣票價往返鑽石山」，因為：

- 286M 方便居民使用，為鞍泰區居民前往鑽石山、黃大仙一帶的主要交通工具；
- 如以運輸署建議的方法轉乘，是極為費時失事、浪費時間、浪費金錢的方法；
- 亞公角街巴士站晚上較靜、不安全，容易造成意外；
- 區內人口不斷增加，目前的巴士不能應付需求，根本不應該削減巴士路線。

1.3.2 佔 2.82%的居民贊成「取消 286M，以 86K 到亞公角街轉乘 85M，以同樣票價往返鑽石山」，因為：

- 增設 85M 站，不要轉乘。

#### 1.4 取消 681P，以鐵路取代

	數目	百分比
支持	11	6.21%
反對	146	82.49%
無意見	20	11.30%

1.4.1 佔 82.49%的居民反對「取消 681P，以鐵路取代」，因為：

- 681P 為區內主要前往港島區的巴士路線；
- 現有 681P 班次根本不足應付，經常無位（錦泰居民往往要步行去曉峰乘搭才可上車）；
- 681P 只是特別車，不明白點解要取消；
- 如果取消 681P，增加 680 負荷；
- 相較 680 路線或鐵路，681P 較快、方便，可方便居民上班；
- 而且，680 班次疏落，繁忙時間根本不足應付；
- 居民質疑馬鐵是否足夠應付區內人口的需求？政府有否體察民情？政府有否尊重居民的需要、選擇？
- 如以運輸署建議的方法轉乘，是極為費時失事、浪費時間、浪費金錢及不方便的方法；
- 可能引致邨巴、私家車、白牌的士等增加，增加道路使用量，造成其他問題，如：污染、交通擠塞。

1.4.2 佔 6.21%的居民贊成「取消 681P，以鐵路取代」，因為：

- 鐵路較為快捷方便。

## 2 東二分區

### 2.1 取消 81C 巴士路線，並以 87D 取代 81C 原有路線，途經窩打老道

	數目	百分比
支持	15	10.79%
反對	118	84.89%
無意見	6	4.32%

2.1.1 佔 84.89% 的居民反對「取消 81C 巴士路線，並以 87D 取代 81C 原有路線，途經窩打老道」，因為：

- 如取消 81C，對前往或居住於大圍的居民構成不便；
- 運輸署應提供多個選擇予居民；
- 濱景花園一帶並不鄰近馬鐵站；
- 87D 與 81C 的客源不同，不能取代；
- 目前 87D 已不足應付居民的需求，經常飛站。

2.1.2 佔 10.79% 的居民贊成「取消 81C 巴士路線，並以 87D 取代 81C 原有路線，途經窩打老道」，因為：

- 減少巴士路線的話，可相對減低車輛的流量，減少對環境的污染。

### 2.2 82X 將於馬鐵通車後，視乎乘客量而調整班次

	數目	百分比
支持	32	23.02%
反對	62	44.60%
無意見	45	32.37%

2.2.1 佔 44.60% 的居民反對「82X 將於馬鐵通車後，視乎乘客量而調整班次」，因為：

- 82X 是唯一直接前往地鐵站的巴士路線，因此居民對 82X 巴士線需求量極大；
- 大部份巴士路線都由馬鞍山開出，當到達碧濠區時通常已沒有座

位，繁忙時間情況更為嚴重。而 82X 是唯一以碧濠區為總站的巴士路線：

- 濱景花園一帶並不鄰近馬鐵站；
- 現時該路線的車程已較長，若再作調整，恐需更長車程。

### 2.3 取消 85K 巴士路線，並以 86K 路線取代。

	數目	百分比
支持	28	20.14%
反對	69	49.64%
無意見	42	30.22%

2.3.1 佔 49.64% 的居民反對「取消 85K 巴士路線，並以 86K 路線取代」，因為：

- 兩條巴士路線根本不相同，無法取代；
- 如取消 85K 對往返歷源、禾輦邨的居民更不方便；
- 濱景花園一帶並不鄰近馬鐵站；
- 現時 85K 班次已不穩定，如再以 86K 取代，恐更難掌握時間；
- 如取消 85K 會影響學生上學，因 85K、86K 為學生往返馬鞍山至沙田、馬鞍山本區的主要交通路線；
- 區內居民對 85K 需求大，該路線為區內主要交通路線。

2.3.2 佔 20.14% 的居民贊成「取消 85K 巴士路線，並以 86K 路線取代」，因為：

- 目前已有 284 號巴士路線，所以影響不大。

### 2.4 配合取消 81C 巴士路線，281A 路線將全日改經車公廟路及紅梅谷路

	數目	百分比
支持	25	17.99%
反對	78	56.12%
無意見	36	25.90%



2.4.1 佔 56.12%的居民反對「配合取消 81C 巴士路線，281A 路線將全日改經車公廟路及紅梅谷路」，因為：

- 因目前的車程已十分長(全程七十多分鐘)，如改經大涌橋路、車公廟路及紅梅谷路等車程將更長、更費時；
- 濱景花園一帶並不鄰近馬鐵站。

2.4.2 佔 17.99%的居民贊成「配合取消 81C 巴士路線，281A 路線將全日改經車公廟路及紅梅谷路」，因為：

- 如改經車公廟路及紅梅谷路，可配合大圍居民之需要；
- 亦有居民認為可以促進旅遊業。

2.5 建議將 680 的巴士總站由中環港澳碼頭，改以金鐘為巴士總站

	數目	百分比
支持	10	7.19%
反對	115	82.73%
無意見	14	10.07%

2.5.1 佔 82.73%的居民反對「建議將 680 的巴士總站由中環港澳碼頭，改以金鐘為巴士總站」，因為：

- 目前該區沒有直接前往中環的車輛，對於中環上班的居民不方便；
- 濱景花園一帶並不鄰近馬鐵站；
- 如居民需乘搭馬鐵轉九鐵再轉地鐵前往港島區，十分轉接、且費時失事；
- 而且會增加居民在交通費的支出，嚴重加重居民負擔；
- 增加金鐘一帶交通的負擔；
- 居民對 680 線需求量大。

2.5.2 佔 7.19%的居民贊成「建議將 680 的巴士總站由中環港澳碼頭，改以金鐘為巴士總站」，因為：

- 因為 680 路線並非居民的主要交通路線，對居民影響不大。

## 丁、 分析

1. 在我們收集到的居民意見之中，我們發現超過八成的受訪者表示，沒有急切削減巴士路線的需要，因為大部份居民表示，他們現時只需乘搭一程巴士便可以到達目的地，由於途中不需要轉駁其他交通工具，他們可於巴士上休息。縱使鐵路系統能夠提供穩定及快捷的服務，市民追求舒適的運輸服務，但現時巴士服務既能夠提供點到點的服務，亦可以讓市民於巴士上休息，故居民仍普遍選擇乘搭巴士。
2. 在進行調查期間，部份居民認為重組巴士路線是政府為迎合馬鐵通車，迫使居民乘搭馬鐵的伎倆，一方面削減巴士路線，另一方面將其他巴士路線延長增加行車時間，而且該等巴士線，需途經整個馬鞍山區。有部份居民表示現時經已因滿座已經常未能上車，若然如計劃中進行巴士重組，他們擔憂乘搭有關巴士線比現時更加困難，間接迫使他們選搭馬鐵，剝削了居民的選擇權。
3. 在研究中，亦有支持削減巴士路線的居民，他們均表示，支持香港的交通應以鐵路運輸系統為主幹，而巴士則用作接駁鐵路系統的輔助工具。因為鐵路能夠提供穩定、方便和快捷的服務，而鐵路系統對環境的破壞亦相應減少，有助改善空氣質素。
4. 其次，跟據我們的調查發現，支持削減巴士線的居民，東二分區的支持聲音較東一分區的聲音為多，原因是東二分區的居民已不滿現時的巴士服務，因為巴士到達有關地區時，經常滿座，未能上車。他們表示，多會選擇乘搭 284 號巴士至沙田火車站乘搭東鐵，或乘搭 82X 前往地鐵站轉乘地鐵，由於有其他選擇，因此對他們的影響不大。部份支持者更表示並不使用有關被削減的巴士線，故支持削減部份巴士路線，改善環境及交通。
5. 相反，在調查中表示，反對有關巴士路線重組，主要是集中於東一分區的居民，由於沙中線仍然未有定案，而馬鞍山區的居民現時只須乘搭一程巴士便可前往市區，故此，大部份居民表示在馬鐵通車後，仍會以巴士作為主要交通工具，因此削減巴士或進行重組，對馬鞍山區的居民影響最大。

## 戊、 建議

1. 馬鞍山鐵路（馬鐵）將於本年底為沙田及馬鞍山居民提供服務，方便居民往返馬鞍山至市區。若馬鐵啓用後，重組區內巴士服務，將會為居民帶來不便，因此我們就有關重組巴士路線計劃有以下建議：
  - 希望馬鐵能夠與巴士配合，為東一及東二分區的居民，建立一個更完善的交通網絡。
  - 我們建議保留區內大部份巴士路線，不要因應馬鐵投入服務而大量取消區內巴士路線，影響居民生活，減少居民選擇權。
2. 85K 及 86K：我們擔憂馬鐵通車後，取消部份連接馬鞍山與東鐵火車站或沙田市中心的路線，將會為居民帶來不便。我們認為馬鐵提供的服務範圍主要以城門河東岸為主，因此往來馬鞍山區與城門河西岸巴士路線是有保留的需要，而有關路線更是區內居民前往市中心，及學生到沙田區上學的主要路線，乘客量很多，因此我們建議：
  - 保留 85K 及 86K 路線。
  - 巴士公司考慮以循環線型式經營，有助加強巴士班次服務。
3. 81C 及 87D：有關 81C 巴士路線，由於有大量居民表示以 87D 巴士路線取代 81C 線，將會令他們更難乘搭，而且現時 77 區（錦泰苑、曉峰灣畔、海典灣及嘉華星灣）及碧湖區的居民表示現時的班次於早上繁忙時間經已不足應付，若 87D 延長至途經整個馬鞍山地區取代 81C，居民認為 87D 將會滿座並會「飛站」，因此我們建議：
  - 保留 81C，並反對以 87D 取代。
  - 馬鐵通車前，巴士公司考慮加強有關路線的班次。
4. 680，681 及 681P：沙中線仍然未有定案，而現時馬鞍山區的居民只須乘搭一程的巴士便可前往香港島。大部份居民表示在馬鐵通車後，仍會以巴士作為主要交通工具，因此我們建議：
  - 所有馬鞍山至香港島的巴士路線應全面保留。

- 保留 680 以中環港澳碼頭為終點站。
  - 於 77 區加開特別班次，讓該區及碧湖區的居民能夠易於乘搭有關路線前往香港島。
5. 286M：我們建議保留 286M 巴士線，因新計劃中建議居民乘搭 86K 至亞公角街轉乘 85M 以前往黃大仙及鑽石山一帶，居民轉乘 85M 將費時失事，浪費了居民的等車時間，加上，現時 85M 的乘客量經已很高。
- 因此我們建議保留 286M 巴士路線。
6. 增加使用量大的班次：大圍區路線經已有巴士路線前往西九龍地區（如：86 黃泥頭至美孚；86A 沙田圍至長沙灣甘泉街；86B 顯徑至美孚），而在馬鐵投入服務後，居民可以使用馬鐵往來馬鞍山及大圍，
- 我們建議運輸署考慮取消類似 86C 線途經大圍路段，以騰空班次 (trips) 給其他使用量較大的巴士線，因調整該等路線可以縮短居民乘車時間，亦可以騰出更多班次予使用量較大的巴士，如 286M、680、681 及 681P 等。
7. 馬鐵與巴士轉車站：馬鐵啓用後，285 巴士線被削減的可能性很大，我們建議：
- 加密 87K 巴士線的班次，用作連接馬鐵車站與區內離馬鐵車站較遠的屋苑。我們更提議馬鐵增設八達通轉乘優惠，吸引更多居民使用接駁公具轉乘馬鐵。
  - 於馬鐵馬鞍山站建設成馬鐵與巴士的轉車站。
8. 小巴接駁鐵路：我們建議運輸署與區內各小巴路線商討，增設小巴路線與馬鐵的轉乘優惠，方便居民乘搭小巴往來距離馬鐵站較遠的屋苑，既可方便居民，亦減輕居民的交通費負擔。


## 己、 結語

1. 最後，在我們的研究當中，特別發現到居民對環境保育的關注，因在回收到的意見當中，部份意見是希望政府注視環保問題，減少污染，他們擔心到馬鐵通車後，馬鐵對環境造成的污染。他們擔憂馬鐵會發出巨大的聲浪，造成噪音，破壞社區寧靜。而我們將會於沙田及馬鞍山地區繼續進行諮詢，就馬鐵的收費及對環境影響進行調查，了解居民需要，收集居民意見，匯集民意，關注民情，將民意造成研究報告，建議給有關部門，為沙田區建設成一個更完善的交通網絡。


# 政府的初步建議

# 你的意見：


<巴士路線意見調查 6>

**取消**  取消 81C 巴士路線，並以 87D 路線取代。


支持 反對，因為

**取消**  取消 85K 巴士路線，並以 86K 路線取代。

支持 反對，因為

**取消**  取消 286M 巴士路線。使用 86K 路線到亞公角街轉乘 85M 取代。

支持 反對，因為

**取消**  取消 681P 巴士路線，以鐵路系統取代。

支持 反對，因為

附錄：全五頁

**你有興趣加入馬鐵關注網絡**  
請傳真至 2947 7252，或交回流動辦事處

姓名：\_\_\_\_\_ 電話：\_\_\_\_\_

電郵：\_\_\_\_\_

# 政府的初步建議

# 你的意見：

<巴士路線意見調查 1>

## 取消

### 81C

取消 81C 巴士路線，並以 87D 取代 81C 原有路線，途經窩打老道。

支持 反對，因為

## 更改

### 82X

馬鐵通車後，視乎乘客量調整班次。

支持 反對，因為

## 取消

### 85K

取消 85K 巴士路線，並以 86K 路線取代。

支持 反對，因為

## 更改

### 281A

配合取消 81C 巴士路線，281A 路線將全日改經車公廟路及紅梅谷路。

支持 反對，因為

## 更改

### 680

建議將巴士總站由中環港澳碼頭，改以金鐘為巴士總站。

支持 反對，因為

## 如有任何意見， 請傳真至 2 9 4 7 7 2 5 2

姓名：\_\_\_\_\_ 電話：\_\_\_\_\_

電郵：\_\_\_\_\_

# 政府的初步建議

## 九巴 286M 路線停止服務

(附件 4 p.4 of 16)

286M 是接駁地鐵的巴士路線，馬鐵通車後，視乎乘客流失情況而停止服務。

政府建議：增設 86K(錦英苑-沙田火車站)與 85M(錦英苑-黃大仙)直通轉乘優惠，建議居民使用 86K 巴士線 85M，令寧泰路沿線居民以同樣票價往返鑽石山。

使用者的意見：

支持  反對

為甚麼：

# 我們的意見 061

九巴 286M 路線取消，對本區居民帶來的影響：

- 現時 286M 路線乘客已因班次不足而未能上車，若取消 286M 路線，本區居民往來東九龍，只有乘搭馬鐵前往大圍站，轉乘東鐵到九龍塘站再轉乘地鐵調景嶺沿途線各站，需要比現在多轉 1 次車。
- 若居民欲以巴士前往黃大仙及鑽石山等地，便需要乘搭 86K 再轉乘 85M，令居民不能單程前往目的地，居民亦相應地增加了額外的等車時間。

使用者的意見：

支持  反對

為甚麼：

# 你有興趣加入馬鐵關注網絡

請傳真：2947 7252

姓名： 電話：  
地址：

本人強烈反對取消 286M 及 86K 之巴士線。若講 286M，本人每天均以此線往鑽石山再轉乘地鐵到劉魚涌上班，兩下班之路線亦一樣。行程大約 45 分鐘，極之方便快捷。但政府之建議卻若我們走出錦英苑，步行約 15 分鐘，還要過兩條馬路才可到大水坑乘坐 86K 往鑽石山或黃大仙地鐵站，簡直是浪費我們的體力及寶貴時間。再亦現時錦英苑時間亦雨天時，因班次不足，該巴士站已積聚大量搭客，很多時能等到錦英苑時，巴士已離開車站，令已久等的我們，既急且失，不知下班車何時才到，又要等多久，上班遲到不能作工。本人曾因此致電九巴加緊班次。雖然現時情況尚可接受，但當錦苑附近之屋苑如海逸等陸續入伙後，搭客必然暴增，高潮時，政府是否取消此線？何來理由？

雖然 86K 是本來居民通過沙田沿途之直達路線，車資便宜，而且每巴士站也很近，倘若我們改搭 86K，情況比上述一樣，再設及老人乘車向錦英苑等處，這情況，若我們使用馬鐵！



01-669-2004 10:00 FROM: Passenger Services Dept

沙田區議會

P.18

李亡航 謹啟

(1) 反对停止服务巴士线 85K. 因 85K 是屋苑  
 與沙田車站和区内的主要接駁交通工具。如  
 停止服务居民便要步行與其他屋苑聯  
 絡(如恆安、恆安、利安等屋邨之間)的往來。  
 如 85K 重新調整則 85K 要在恆安邨和沙田  
 火車站後的一般距離以分段收集減低  
 居民的負擔。

(2) 反对停止服务巴士线 286M. 因錦泰苑  
 居民沒有屋苑巴士來往錦泰苑而金鐘石山  
 地鐵站。如終止 286M 的巴士線服務則居民  
 就未能與區外聯絡。而 286M 線應該以  
 即普通巴士行走已減低居民負擔。

(3) 反对停止服务 681 及 681P. 因 681 及 681P  
 是錦泰苑與中環區的主要接駁巴士  
 雖然車資比較貴但交通可算快捷。它行走  
 東區走廊及兩隧道。如終止該線則服務  
 為馬鐵而切割居民的選擇權。馬鐵車  
 資相信比 681 更貴。

使用者的意見：

反對：

極力反對停止及取消“681P”之巴士路線，馬鐵落成後要馬鞍山居民，為何一定要選擇馬鐵、東鐵及地鐵，而政府不可以給予居民選擇其他交通共具，要馬鞍山居民全程需要轉3次車，才可往返中環，在時間上、車資上，一定比巴士或其他交通共具負出得更多，以上政府是否可幫馬鞍山居民負出嗎？根本3鐵在時間上、車資上，一定很多或貴。

<p><b>政府諮詢意見</b></p> <p><b>九巴 681P 路線停止服務</b> (附件 4.1.8-3/16)</p> <p>由於 681P 的服務區域與馬鞍山區在馬鐵通車後，運輸需求情況下停止服務。</p> <p>政府現擬以馬鐵、東鐵、地鐵等交通亦可改乘其他 680 在該區及</p> <p>使用者的意見  <input type="checkbox"/>支持 <input checked="" type="checkbox"/>反對          為甚麼</p>	<p><b>政府諮詢意見</b></p> <p>九巴 681P 路線取消後，區居民若不用 681P 路線，不便前往馬鞍山，只有乘搭馬鐵前往大馬路，再轉乘地鐵，各區居民需要轉 3 次車，不能以原來的時間往返中環，為</p> <p>使用者的意見  <input type="checkbox"/>支持 <input type="checkbox"/>反對          為甚麼</p>
--	--