

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：陳笑文議員

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

本人與區內青衣邨及青怡花園業主立案法團討論後，有以下建議：

居民強烈反對將 44 號路線總站搬至青衣碼頭

原因：

1. 現時九巴經營第 44 號路線是有盈餘的，並非錄得虧損而需要延長行車路線以吸納更多乘客。延長路線後，日後加價時會或會因路程加長而增大加幅；
2. 綠悠雅苑位於現時 44 號路線總站旁，約一千戶居民將於 2015 年初入伙，約三千多居民需乘交通工具外出，而 44 號路線是他們主要的選擇。為確保綠悠雅苑的居民享有足夠的巴士服務，本人代表他們反對搬遷 44 號路線總站；
3. 41A 號線若改道不經美孚、長沙灣、深水埗一帶，44 號線的乘客勢必增加，或影響居民的服務。再者，41A 線至今還未有最終定案，而其收費加幅之大，更不可接受，因此居民並未認同 41A 線的整體方案。鑑於以上各點，建議當局應放棄 44 號搬站的計劃。

41 號線：居民反對 41 號巴士新路線並未照顧青衣邨、青怡花園、偉景花園及綠悠雅苑的居民，當局應從新考慮。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：張慧晶議員

日期：二零一四年三月六日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 948 路線全日行車(包括星期六、日)。
2. 41A 路線加密班次及盡快落實行走快線。
3. 44 號路線總站遷移至青衣碼頭，協助疏導 41A 線的乘客。
4. E32 路線全日行經翠怡花園一帶。
5. 增設一條 M 線或相關路線行經楓樹窩路往返青衣機鐵站，方便村屋居民前往鐵路站。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：周奕希議員, BBS, JP

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

關於九巴服務重整建議

本人早前透過居民諮詢會徵詢荔景邨居民對有關巴士路線重組的意見：

1. 強烈反對第 42 號路線改路，該巴士線是荔景山路唯一能前往港鐵無法直達的新蒲崗順利及青衣南路線。
2. 第 45 號線是荔景山路唯一能前往港鐵無法直達的何文田路線，對長者來說乘搭第 46 號路線再轉乘第 41 號路線到何文田一帶是浪費時間及不便利。
3. 反對第 30 號路線更改行車路線，因區內來往荃灣的專線小巴服務不足，荔景居民多依賴巴士服務，特別是長者，故希望保留第 30 號線並加密班次。

以上意見希望委員會詳加考慮，以幫助荔景邨居民解決交通問題。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：朱麗玲議員

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 45 號路線如遷至荔枝角巴士總站後，宜改善管理及增設班次顯示屏。建議 45 號路線能保持原有班次，因過去經常脫班，如減車，脫班問題將會更為嚴重。
2. 42 號路線除縮減行車數目，又將總站遷至長沙灣，不便居民前往觀塘。荔景山路一帶的居民已經缺少巴士服務前往觀塘(九龍東)一帶，如果減少路線，選擇將更少。
3. 38A 線取消後將沒有巴士服務前往仁濟醫院，對長者造成不便，她們如乘搭地鐵，需再步行超過 20 分鐘才能到達，故對取消 38A 線極有保留。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：方平議員, JP

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 建議 249X 改為全日服務。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：許祺祥議員

日期：二零一四年三月六日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

33A 路線

九巴表示乘客量偏低，故此減少 4 架巴士，惟沒有提供充足數據，顯示乘客量偏低，及為何需要一次減少 4 架巴士。過往本委員會及轄下工作小組的委員及區內居民都曾表示此路線的行車數目不足，班次疏落，亦有數據顯示 33A 線脫班情況嚴重，故此反對減車。

31 號路線

現時在荃富街及大窩口鐵路站的乘客經常投訴此路線脫班，而且經常客滿難以登車返回石籬，故反對縮減行車數目，延長候車時間。

38A 路線

反對取消 38A 路線。當初食物環境衛生署在荃灣華人永遠墳場擬建骨灰龕位時曾表示，前往拜祭的市民可以乘搭此路線前往墓地。現時出爾反爾，欺騙區議員/城規會。另外，此路線是海濱花園居民前往仁濟醫院及瑪嘉烈醫院的唯一巴士，此舉有欺負老弱傷殘人士之嫌。TW5、TW6、TW7 將入伙，海濱區域人口將大量增加，區內學校、住宅及商業工廈林立，對巴士服務需求殷切，因此要求保留 38A 線。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：林立志議員

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

此計劃只接納了本人對 42A 路線要求增加行車數目的建議，42C 線推出 2 班 X42C 特快線後，車費增加\$3.5。其餘路線均是大幅削減服務，包括取消 242X、43M、削減 N241 及縮短 42 路程等。

本人認為政府藉「環保為名，削班為實」，「送客」予政府擁有最多股權的港鐵，九巴則通過削班以塞滿每部巴士，賺取最大盈利。本人反對削班/加價的建議，並繼續要求改善 42M 線 及 248M 線脫班問題，加密班次。

42A 線

支持增加班次，但因應 43C 非繁忙時段削班及 41/42 削減部分路段，將大增 42A 負荷，要求增設特別班，接載中途客。

42C 線

支持增開特快線，但反對大幅加價\$3.5，更不同意以取消 242X 線交換。

242X 線

反對取消此路線，此路線客源與 42C 線不同，不能以此交換，影響需要直接巴士服務直達尖沙咀的乘客。

N241 線

反對縮減唯一往返青衣的通宵巴士，反建議設特快路線，由油尖旺直達青衣，不經葵涌區。

43A 線

繞經葵芳站或會導致出現擠塞，拖慢行車時間。

948 路線

繼續要求 948X 過海巴士加強早上班次，加設假日晚間回程班次及爭取 948 線全日行駛。

41A 線

建議盡快推行特快路線，並維持現有收費(\$7.5)。

41 路線

維持現有路線。41A 線如轉行快線，太子至美孚一帶的乘客只能乘坐 44 路線，因此要求 41 路線在「旺角快富街站」開始設立分段收費，令乘客有多種乘車選擇。

44 路線

要求加密班次(特別在晚上繁忙時間)。

41M 線

要求加密班次(繁忙時間 8 分鐘一班)。

42 號路線

反對縮短路程至長沙灣(甘泉街)，並要求延長路程至長康巴士總站，令青衣南居民能乘坐此路線前往瑪嘉烈醫院。

43M 線

反對取消此路線。雖然 43M 線的客量被小巴第 88D 號蠶食，導致客量不足；惟小巴營運商未能提供足夠的服務予青衣南居民前往葵芳，乘客往往等候多部小巴都未能成功上車。再者，早上繁忙時間青衣南居民前往葵芳的需求殷切，而長者都不太願意乘坐小巴(行車較快及不穩定)，因此要求保留 43M 線，並要求降低車費，以提高 43M 線的競爭力。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：李志強議員, MH

日期：二零一四年三月三日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 九巴考慮巴士路線發展計劃時，完全沒有考慮乘客或市民的需要，只著重經濟效益，並非作為一個主要運輸服務者應有的態度，理應全盤考慮在盈利與服務中取得合理平衡；
2. 九巴計算縮班或取消路線的基礎為 85%及 50%，但企位包括在內，即使座位全滿仍可能未達標準；
3. 青衣西南區沒有地鐵，交通已經不便，但九巴竟一口氣取消 42、41、43M 線在青衣西南的服務，豈有此理；
4. 反對取消 42 號路線在青衣的服務，要求保持服務不變；
5. 反對將 41 號路線總站搬移到長安，令青衣西南居民無法乘搭此路線；
6. 反對取消 43M 線；
7. 青衣為老化區，很多長者需乘搭 42 號路線前往瑪嘉烈醫院，因此不建議取消此路線；
8. 43 號路線及 43A 線班次不準，建議改善；
9. 要求 249X 線轉為全日服務；
10. 建議 41 號路線盡快改行快線，不應減車縮班；
11. 42A 線合併後，早上繁忙時間於長青邨青桃站仍爆滿，乘客經常難以登車，建議在早上 8 時調派巴士在長青巴士總站接載乘客；
12. 反對將 45 號路線總站改為荔枝角，放棄麗瑤及荔景居民；
13. 反對取消 242X 線，支持開設 X42C 特快線；
14. 爭取於今年 3 月底前落實第 41A 線改經西九龍快速公路；
15. 往青衣方向，於旺角彌敦道匯豐總行外加設中途站，方便快富街上車的乘客，並在該站起增設 \$6.9 分段收費返回青衣；
16. 增設第 249M 線↔第 41A 線轉乘優惠，方便山上居民享用全日快線往返尖沙咀；
17. 第 44 號線加密非繁忙時間班次至 10 分鐘一班，同時實施定點班次；
18. 第 41 號線增設旺角返青衣 \$6.1 分段收費。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：梁錦威議員

日期：二零一四年二月二十八日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 強烈反對 33A 線的班次由 15-20 分鐘大幅削減至 30 分鐘及減少車輛數目；
2. 建議重組 33A 線及 38A 線，將 33A 線轉為快線，在葵芳以後直接到旺角，38A 線更改路線經大窩口及葵涌邨到荔枝角及深水埗一帶；
3. 增加 237A 線的班次，改為全日行駛路線；
4. 建議 38 號路線繞經葵涌邨巴士總站，維持票價不變，便利葵涌邨居民往來東九龍，並於早上提供特別班次，由葵涌邨巴士總站開出；
5. 34 號路線全部改為雙層巴士；
6. 930 線延長服務至天后；
7. 增加巴士路線及轉乘優惠讓大窩口、葵涌邨一帶的居民可以往來何文田、九龍城、土瓜灣、紅磡一帶；
8. 將巴士站「美孚鐵路站」、「美孚巴士總站」及「大窩口鐵路站」設為類似隧道轉乘站，為所有途經葵青及荃灣的路線提供轉乘優惠；
9. 於葵涌區設立大型巴士轉車站。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：梁國華議員、林紹輝議員、徐生雄議員

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 反對 31 號路線減車，建議應增至 6 部車行走；
2. 反對延長 31B 線至石圍角，建議保持原有行車路線，並要求增加班次及維持原有車費；
3. 增開特別班次 35X 特快線後不應增加車費；
4. 反對 36X 特快線減少行車數目，而且收費太高，建議增加巴士數目；
5. 反對 43A 線下午繁忙時段繞經葵芳港鐵站的建議；
6. 要求盡快落實 336 號路線途經石籬。

我們要求運輸署重新修訂 2014-2015 年度巴士發展計劃，並將我們以下的建議納入計劃內：

1. 開辦往來新界東北巴士服務。
2. 開辦往土瓜灣的巴士服務。
3. 40P 線提供全日服務及增加 31M 線班次。
4. 加強往來港島區的巴士服務。
5. 增加多項轉乘計劃優惠。
6. 改善九巴行車路線。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：梁子穎議員

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 九巴第 31 號路線

- 反對第 31 號路線更改行車路線；
- 安蔭邨居民需要使用第 31 號路綫前往荃灣西站公共運輸交匯處；
- 修訂路綫低估了節省的行車時間和距離，運輸署沒有提供相關資料作為參考；
- 修訂路線後同時縮減了行車數量，實際就是削減班次，嚴重影響現有服務水平。

2. 九巴第 35A 號路線

- 反對 35X 線收費過高，應將車費訂於 \$7.4。
- 要求運輸署提供有關收費表作為參考，巴士車程收費一直被市民投訴，行走高速公路的巴士，車程縮短了而減省了時間，可有更多巴士提供服務，巴士亦節省了汽油使用量，但收費卻被提升，巴士公司因而大大得益，市民卻加重高昂的巴士車費壓力，運輸署使用的標準並不合理，間接鼓勵巴士公司行走高速快線而獲高收益。
- 第 235M 號線轉乘第 36A 線是否提供全日轉乘優惠，可否即時執行，方便居民前往深水埗。
- 現時雙層巴士已經不能應付需求，擔心單層巴士未能提供足夠服務，加上使用電能，途中有上坡和下坡路段，亦屬長途路線，服務或受到嚴重影響。
- 第 35A 線現時主要服務葵涌東北，與九巴第 36B 線及第 31B 線有路線重疊的地方，建議第 35A 號經北葵涌街市後改行葵涌道往九龍，這可以分流乘客，讓服務更加貼近不同屋邨居民的需要，九巴亦應提供轉乘優惠，方便乘客前往尖沙咀及紅磡地區。

3. 第 40P 號路線發展計劃

- 發展計劃未有提及九巴第 40P 號路線的發展，何時才可以轉為全日制來回服務？
- 屯門和北區都已經進行巴士路線重組，應有更多巴士資源，為何九巴沒有相應的實際計劃解決問題？

4. 第 235 號及第 235M 號路線發展計劃

- 石籬一邨石禮樓已經入伙，在本委員會上已經多次要求因應居民入伙，調整巴士服務班次，但一直都不獲正面回應。
- 運輸署與九巴公司一直採用「拖」字訣。
- 巴士在北葵涌巴士站經常「飛站」，未有接載乘客，情況一直沒有改善。
- 第 235 號路線改行國瑞路後，巴士服務沒有提升，反而「將貨就價」，調高行車時間去交待增加的車程時間。運輸署亦沒有相應改善國瑞路的交通問題。

5. 整體巴士發展計劃

- 運輸署應該將鄰區的巴士發展計劃一併提供予葵青區議會作為參考，因為葵青區內市民經常前往荃灣及深水埗一帶，個別地區的巴士重組會影響葵青區，葵青區議會卻沒有機會作出跟進及討論。
- 整個計劃共縮減 31 架巴士，卻只增加 4 架，被削減的 27 架巴士如何處理？又不見得本區區內或區外的巴士服務有提升的建議，實際是巴士「發展」計劃還是巴士「裁減」計劃？
- 2014-15 年度巴士路線發展計劃提供的資料，欠缺路程及車程時間，所提供的資料未能提供充份的數據去進行研究及驗證。去年的巴士路線發展計劃有提供路程距離及車程時間，是次資料有點馬虎，草草了事以求通過，要求廣大市民就巴士的服務作出研究及討論並不公平。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：梁偉文議員, MH

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 反對取消 242X 線，應該加強服務。
2. 反對 41 號路線改長安為總站，反對減車。
3. 反對 42 號路線改以長沙灣為總站，反對減車。
4. 反對取消 43M 線，建議加強服務。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：盧慧蘭議員

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

本人對《2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃》的重組方案表示強烈反對，30、45、42 號路線取消服務荔景區，要求保留現有服務及改善，加強有關路線在本區的班次。另 46 號路線除了繼續提供服務外，也必須增加班次並減少輪候時間，達到真正服務居民。

此外，建議 46X 線途經祖堯邨敬祖路，以便利祖堯邨居民。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：潘志成議員

日期：二零一四年三月六日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 支持 42A 線增加單層巴士，建議於繁忙時間作為“供臨時調配的車輛”，由總站直達至深水埗疏導中途客之用。
2. 反對 42 號路線更改總站位置，完全漠視青衣居民的需要。
3. 支持增加 X42C 路線，但應該調低收費與 42C 線相同。
4. 反對取消 43M 線。
5. 在不增加 43A 巴士服務下，反對有關建議。另 43A 線多次被居民投訴班次不足，居民希望延長服務時間，但九巴完全沒有跟進，本人對此表示強烈不滿。
6. 反對取消 242X 線，建議考慮如何增加服務，改善載客不足的問題。
7. 反對更改 N241 巴士服務。
8. 948 應全日行駛。

其他：

9. 42M / 248M 線多次被投訴班次未能應付實際需要(特別在繁忙時間)，但投訴至今仍然沒有改善。
10. 要求 249X 線於繁忙時間增加班次及調整服務時間，最終達至全日行駛。
11. E42 於城門隧道增設落客站。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：徐曉杰議員

日期：二零一四年三月六日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 反對取消 41 號路線行走青衣西路，並建議盡快轉行快線，讓青衣居民節省交通時間往返九龍城碼頭，本人建議先增設特別路線 41X 作試驗。建議如下：
方案(一)：青衣長宏開出→青康路→直行三號幹線→尖沙咀→尖東→紅磡→九龍城
方案(二)：青衣長宏開出→青康路→荔橋→旺角→何文田→紅磡→九龍城
2. 反對取消 42 號路線行走青衣，並要求將總站搬前至長康巴士總站；
3. 反對取消 43M 線，建議於非繁忙時間使用單層冷氣巴士，並落實定時行走(例如：900,910,920,930 一班)；
4. 反對取消 242X 線，除非落實 41X 路線(方案一)全日行駛，以便居民往返尖沙咀；
5. 增加 42A 線轉乘優惠至彌敦道各條路線，並應研究長遠於美孚增設轉乘站。例如：1A、2、5、5C、7、8、8A、911K、11X、12、13X、21、26、28、35A、81C、87D、98D、208、234X、260X...
6. 增加 43 號路線早上特別車前往葵盛圍(學校區)；
7. 同意增設 X42C 特快線，不經荃灣直往東九龍，但反對車費加至\$12.7，加幅接近四成，並不合理；
8. 建議增加 N241 線的班次，研究增設旺角↔青衣深宵特快巴士線，並以單層巴士試辦旺角↔青衣深宵特快線；
9. 建議 243M 線頭班車由荃灣開出提早至早上 6 點；
10. 要求改善 41A、42A、43A 及 42C 路線下午返回青衣班次不足的情況
建議增加特別車，以解決乘客未能上車之苦；
11. 強烈爭取 948 號過海路線全日服務，方便青衣居民往返港島；
要求 948 號路線盡快實行全日服務，並建議增設假日全日服務。未落實全日服務前，先延長上班次至上午 9 時(8:20、8:40、9:00)；
12. 建議 279X 線及 264M 線在青衣西路回程往青衣設分段收費，與 249M 線看齊；

13. 要求回程路線統一分段收費，以深水埗站為例，回程路線地區相同，但收費各異。建議統一收費，以便疏散人流解決「滿車」問題；
14. 增加低地台巴士行走青衣，以回應傷健人士的訴求；
15. 強烈要求九巴將 249X 線改為全日行駛，以解決青衣西南居民長期欠缺直達沙田的巴士服務問題，班次亦應加密至最少 15-20 分鐘一班，並提供轉乘優惠至大埔、馬鞍山、火炭路線；
16. 要求開設尖山隧道轉車站，並增加路經的巴士路線，以疏導繁忙路段的擠塞情況；
17. 增加 264M 線班次，縮短繁忙時間候車時間。
18. 各總站增設班次顯示器，以提升班次透明度，建議可參考藍田巴士總站的班次顯示器，讓乘客清楚等候時間；
19. 要求改善九巴車長福利及待遇，以穩定車長質素；
20. 要求於農曆除夕夜開辦特別巴士路線由維園返回青衣，以及延長當晚青衣巴士路線的服務時間。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：尹兆堅議員

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 完善葵青區巴士路線之安排，不宜與其他路線或公共交通服務嚴重重疊。
2. 巴士路線改道前應充份諮詢居民意見並予以採納。
3. 票價應調低，如 35X 線。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：黃炳權議員

日期：二零一四年三月六日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 強烈反對 33A 線繁忙時段班次調整至 30 分鐘一班。
2. 只有增加班次，改善服務才可解決乘客量偏低的問題。
3. 減少班次只會將問題惡化，造成惡性循環。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：黃耀聰議員, MH

日期：二零一四年三月六日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 強烈反對第 45 號路線更改總站，原因如下：
 - 1.1 乘客需轉乘班次較疏的路線(不計行車路線及上落車時間，若追車尾，最少要用 15+30 分鐘等車)；
 - 1.2 九龍城居民有 3 條巴士路線前往美孚，而麗瑤唯一前往九龍城方向的路線擬取消是極不公平，也不能達到理順路線的目的；
 - 1.3 新鐵路最早要到 2018 年才落成，若現時取消部分巴士路線，居民完全沒有選擇；
 - 1.4 轉乘沒有提供任何優惠以補償乘客。

2. 要求 45 及 46 號路線在荔景山路往麗瑤方向增設分段收費。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：黃潤達議員

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 強烈反對第 33A 線削減行車數目及班次。該路線乘客並不少，亦是主要往區外的主要路線，削減服務會為帶來居民不便。
2. 要改善第 33A 線的服務，應從兩個方面著手，一是增加行車數目，讓班次更密更穩定，讓乘客更有信心，提升乘客量；另一是重組路線或合併路線，改善葵涌及荃灣往九龍的巴士服務，才能解決居民需要。
3. 增加第 237A 線班次，將該路線改為全日服務。
4. 第 38 號線繞經葵涌邨巴士總站，讓居民可以更方便前往九龍東，或於早上增加特別班次。
5. 第 34 號全線改用雙層巴士提供服務，現時的單層巴士並未能應付需求。
6. 第 930 號線延長服務至銅鑼灣或天后。
7. 增設往紅磡/土瓜灣/何文田等地區的巴士路線。
8. 於葵涌區設立大型巴士轉車站。
9. 鐵路已超負荷，應並行發展巴士路線，不應只以鐵路為本。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：陳迪遙先生

日期：二零一四年三月四日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

第 31 號線更改行車路線

- 第 31 號線不再途經安蔭及石蔭，直達石籬(一/二)邨及和宜合道，方便了石籬及和宜合道一帶的居民，並減少與 235 線重疊的路線，是可取的方案。但將行車數目由 5 部減少至 4 部是不能接受的，因為石籬及和宜合道往返荃灣的需求甚殷，小巴亦常難以登車，加上荃灣沙咀道沿線交通繁忙，可能會引致 31 線脫班，故要求第 31 號線維持 5 部巴士行走，及維持 15-20 分鐘一班。

第 31B 號線與第 32 號線非繁忙時段及假日合併

- 第 31B 號線與第 32 號線在非繁忙時間合併是不能接受的。現時第 31B 號線有 9 部巴士行走，班次為 10-12 分鐘一班。若非繁忙時間需配合第 32 號線縮減服務時間，而延長服務至石圍角，需調整班次至 15 分鐘一班，惟行車數目仍維持 9 部。由石籬往石圍角(經埋象山)的車程需要 15 分鐘，再加上日間在和宜合道工廠區繁忙路段，必定令非繁忙時間的班次出現較大延誤或脫班，因此本人非常反對此方案，除非增加行車數目(至少 3 部)。

取消 35S 開辦 35X

- 35S 長期客量偏低，服務不合時宜，對於九巴開辦特快班次 35X 線往尖沙咀，方便往油尖旺上班人士，能有效運用資源，更可提升東北葵的巴士服務，本應絕對支持，但此特快線收費為\$9.4 卻是有點不合理，反之比葵青更遠的荃灣區特快線，經旺角往尖沙咀的路線亦無需收取此高昂的收費，如下：

234P(灣景花園往尖沙咀碼頭)經西九龍走廊直達旺角尖沙咀只需\$8.5；

242X(長宏往尖沙咀)經西九龍走廊直達旺角尖沙咀只需\$8.5；

237A(葵盛中往尖東麼地道)經西九龍走廊直達旺角尖沙咀只需\$7.7；

從以上路線的收費來看，35X 線收取\$9.4 車資是不合理，本人絕對支持開辦 35X 線取代 35S 線，但必須維持\$7.7-\$8.5 的車費水平。

第 41 號線縮短路線及長安為總站

- 居民多年來建議第 41 號線不經美孚至深水埗，改行快速公路以節省時間，惟因收費及受到地區不便的原因而擱置，今年提出縮短的建議，而且第 43C 線服務時間大為縮減，第 42 號線又建議縮短路線，不再服務青衣區，第 43M 線又擬取消，變相縮減青衣山上的巴士服，令人感覺是為了減車而減車。如果今年擱置計劃，明年可能又建議一些不受歡迎的計劃，令人感覺九巴及運輸署在策劃及發展路線時非常不專業，建議九巴應妥善評估該路線的發展潛力及乘客需求，再設計有效的方案。

第 42 號線縮短至長沙灣

- 第 42 號線的“4”是代表葵青/荃灣的巴士路線，惟其縮短後只是一條九龍區的路線。現時青衣長康邨一直缺乏來往瑪嘉烈醫院的巴士服務，而且 43C 線的服務被縮短，行車數目減少，理應將一部節省了的車輛投入服務第 42 號線並延長服務至青衣長康邨，一條路線的資源節省了，便要將資源加到另一條線，這才是公平的做法，惟九巴沒有增加服務之餘，更要取消葵青區一段的服務，將來第 42 號線再有路線改動，已不再需要諮詢葵青區，因此本人非常反對縮短第 42 號線的建議，並要求將此路線延長服務至長康邨。

增設特快班次 X42C

- 開辦 X42C 將方便青衣往九龍東上班的居民，更令長青及美景花園一帶的居民能直接乘搭巴士往九龍灣及觀塘工商區，惟新路線收費\$12.7，收費比機場巴士 E32 線的\$10.8 還要高，比主線 42C 線貴了\$3.5。如在長亨及長安上車，由於要經涌美及青康路，相信與第 42C 線的時間相差不大，因此收取\$12.7 車費是極不合理，要求調低收費至\$10.5 元或以下。

取消第 43M 線

- 第 43M 線的客量偏低，而且與其他巴士及小巴服務重疊，惟此路線於繁忙時間仍有需求。既然九巴對第 43M 線經營不樂觀，本人建議該路線在早晚繁忙時間繼續維持服務，或將服務交由邨巴/小巴經營。

第 44 號線延長行車路線至青衣碼頭以取代第 44P 線

- 第 44 號線延長行車路線至青衣碼頭以取代第 44P 線，以配合第 41A 線改行快速公路，此建議能有效運用資源。但第 44 號線及第 44P 線維持 17 部巴士行駛，過往第 44 號路線與第 44P 線繁忙時間的聯合班次為 6-10 分鐘一班，改動後的班次只維持 8-10 分鐘一班，再加上第 41A 線不再途經深水埗至美孚一帶，下班時間乘客在長沙灣恐難以乘搭第 44 號路線，希望第 44 號線合併後班次能維持 6-10 分鐘一班，而第 41A 線改行快速公路所節省的 2 部巴士應投入服務第 44 號路線，行車數目應由 17 部加至 19 部才合理，希望九巴及運輸署能考慮。

重組第 45 號線與第 46 號線

- 如將第 45 號線總站縮短至荔枝角，此路線將變成一條九龍區路線，而“4”是代表巴士以服務荃灣及葵青為主。此路線縮短後將與第 41 號線有 95%重疊，荔景區的居民將大受影響，因此本人非常反對此建議。
- 九巴可考慮將第 46 線改為特快線並延長服務至尖沙咀，不經長沙灣及深水埗，並加設第 45 號線〈麗瑤↔深水埗〉的八達通雙向分段收費，有效提升荔景的巴士服務，吸引更多居民乘搭巴士，減少服務重疊，有效運用資源。

取消 242X 線

- 第 242X 線的乘客量不穩，主因是此路線只有兩班車，車費比第 42A 線高，而且需要途經美孚站，行車時間不穩定。惟該兩班車的乘客量平均每班有 60-75 人，乘客量達 60%，可無須取消。另外，第 43C 線縮減服務後，理應將第 242X 線提升至全日服務，惟計劃卻沒有提及，那麼節省了的巴士會如何處理？此外，即使增加第 42A 線的服務，及建議開辦第 41A 號特快線，乘客在美孚或仍難以登車，因此本人反對取消第 242X 線。

第 948 號線及 948X 線

- 支持此兩條路線的改道建議，相信對往青衣方向的乘客量有所提升，更可便利深夜從銅鑼灣返回青衣的居民。

第 36B 線改為第 36X 線

- 重組後車程將縮短，能減省行車時間，更便利往返油尖旺的市民，本應支持此計劃，惟騰出的一部巴士必須投入服務第 36A 線，加強班次，以便利梨木樹往返美孚、長沙灣及深水埗的居民。

取消第 38A 線

- 明白第 38A 線客量非常少，但如將第 40 號路線延長至海濱花園，再增設美孚↔海濱花園的八達通雙向分段收費，服務或受市民歡迎。雖然取消了第 38A 線，但海濱花園居民將能享有第 40 線的服務，除葵涌及美孚，還可以全日都享有巴士服務前往九龍東，海濱花園居民可能支持此方案。

最後，所有與葵青區巴士路線有轉乘優惠的路線如有改動或發展計劃，運輸署及巴士公司應通知本委員會會員。

二零一四年三月二十八日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議(二零一四)

致：交通及運輸委員會

由：吳家超先生

日期：二零一四年三月七日

討論事項：2014-2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

建議/意見：

1. 第 31M 線班次不足，於繁忙時段需等候 3-4 部車才可登車；繁忙時段乘客在葵芳總站往後的分站已無法上車。建議繁忙時段增加“可供臨時調配的車輛”，接載總站往後的中途站乘客；並於打磚坪街站加設分段收費；於大隴街巴士站則可免費轉乘第 31M 線。
2. 要求第 31 號線增加班次，縮短候車時間，改善脫班問題。建議不經安蔭及石蔭，縮短車程及減價。
3. 要求增設第 35P 特別車由石籬大隴街為起點開至尖東。
4. 要求第 36B 線加密班次，於繁忙時段往梨木樹方向經大埔道及呈祥道，減少路面擠塞，引致脫班。
5. 第 31B 線回程嚴重脫班，要求加密班次。
6. 改善第 42C 線及第 38 號路線繁忙時間石籬區居民無法上車問題。要求加密班次，增加“可供臨時調配的車輛”，解決繁忙時間“客滿飛站”問題。
7. 建議第 40P 線全日行駛，加密班次，以便居民往返九龍。
8. 增加低地台巴士行走石籬，以回應傷殘人士的訴求。
9. 各總站增設班次顯示器，以增加班次透明度，讓乘客清楚候車時間。
10. 要求改善九巴車長福利及待遇，以穩定車長質素。
11. 增設往新界東的巴士線。