

有關 2010-2011 年度葵青區巴士路線發展計劃建議/意見

內容	運輸署/巴士公司回應
a. 潘小屏主席	
1. 要求 249X 全日服務	<p>249X 號線於 7 月 26 日開始提供服務。此線主要提供於繁忙時間雙向對開服務，以輔助 49X 號線。據資料顯示，乘客的需求主要集中在早上往沙田方向及下午往青衣方向。最高載客率的一班約 76%。而所有班次的平均客量為每班 50 多人。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意 249X 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p>
2. 反對 41 不入長發巴士總站	<p>意見備悉。新行車路線可途經長安巴士總站。</p>
b. 區志和先生	
1. 遺憾 33A 未能增加車輛，要求能多加壹輛巴士改善葵涌邨服務。	<p>現時 33A 號線於早上及晚上最繁忙半小時的平均載客率分別約 40% 及 65%。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意 33A 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p>
2. 要求 A31 號增設分段尾程優惠，善用巴士資源(由葵芳林士德站至荃灣尾站)。	<p>現時 A31 號線往荃灣方向已由青衣開始設有 HK\$10.50 的分段收費。在決定是否設立分段收費前，龍運會考慮有關巴士路線的客量、對路線的財政影響、顧客的乘車模式、市場上其他交通工具的收費以及運作上之可行性等不同因素。</p> <p>由於 A31 號線為一條長途路線，提供直接及較快捷的服務往來機場，太多中途</p>

內容	運輸署/巴士公司回應
	上落會對班次及整體服務水平構成負面影響。在考慮過上述各因素後，龍運未擬更改其現時的分段收費。
3. 由於 40 改經沙咀道，建議考慮路經大窩口道，方便葵涌邨居民可前往觀塘一帶。	40 號線為一長途路線，全程行車時間約 80 分鐘。如改經大窩口道，行車時間會增加約 12 分鐘，影響現有乘客。目前，大窩口邨及葵涌邨的居民可於荃華街，大窩口鐵路站及葵涌道沿線各站乘搭 38，40 或 42C 號線。
4. 開辦葵盛西邨往紅磡線：葵盛西邨、東邨、葵涌邨商場站、上角街、大窩口道、德士古道、荃灣路、青葵公路、西九龍(3 號幹線)、加士居道至紅磡黃埔廣場(四邨人口約十萬人)，如九巴未有興趣，城巴或新巴如何，請考慮。	在考慮新增巴士路線的建議時，我們會考慮現時的公共交通服務情況、乘客的需求、地區內的發展、建議的路線帶來的交通負荷，資源運用等相關因素。 現時來往葵青區至九龍城方向的 41 及 45 號線的乘客需求都未如理想，來往兩區的需求並未能支持新增建議巴士路線。
5. 歡迎開辦 930P 線—建議改為上下午行駛，路線為荃灣開出一大窩口道一下葵盛圍(東邨)—葵聯路(西邨)—盛福街、葵福路—三號幹線—金鐘總站，回程由新路線至三號幹線—葵福路、盛福路、葵聯路→原來路線。	現時 930A 路線為早上繁忙時間服務，單向由荃灣開出往金鐘。其原意為乘客提供更直接路線往返荃灣。為方便乘客，現建議在下午繁忙時段開設回程服務。 就有關提議將現時 930A 路線改經葵盛中及葵盛東邨，其路線將會變得迂迴而行車時間亦會較原有路線增加至少 10 分鐘，不符合 930A 路線提供直接路線往返荃灣的原意。為免對現有使用此路線的乘客造成影響，城巴對有關建議有所保留。

內容	運輸署/巴士公司回應
c. 古文翰先生	
1. 新的 41 號巴士路線不應加價，因為巴士路線無論行車時間及距離均有所縮減，故此不存在加價的理由。	巴士路線的收費，是根據行政長官會同行政會議批准的巴士路線車費等級表而釐訂。這些車費等級表訂明各路線組別的可收取車費。由於 41 號線改行西九龍快速公路後，服務性質將變成特快路線，因此，九巴參考車費等級表建議收費。
2. 要求 249X 全日行走及加密班次。	見第 a(1)項回應。
3. 支持 948 延長服務時間。	意見備悉。我們會密切留意 948 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。
4. 要求 263M 全線改用單層巴士，以配合服務需求。	意見備悉。九巴會按乘客實際情況調配合適的車型以服務乘客。
5. 要求九巴解釋現時巴士司機不足，而引致巴士班次未能依時間表開出的原因，要求九巴聘請更多司機，並且禁止九巴非法「收車」，以配合乘客服務需要。	九巴必須按服務詳情表營運路線。九巴已密切監察車長人手需求的變化並實施不同措施，以應付每天的巴士服務。
d. 賴芬芳議員	
1. 接納巴士路線發展計劃建議，並要求增加 1 部空調雙層巴士行走 34 號線，改善班次服務。	現時 34 號線於繁忙時段的平均載客率約 63%。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意 34 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，調整服務。
e. 許祺祥議員	
1. 要求 33A 加密班次，增加車輛。	見第 b(1)項回應。

內容	運輸署/巴士公司回應
2. 要求開辦一條由葵涌邨巴士總站至愉景新城巴士總站的循環巴士線，沿途途經大窩口邨及大窩口道。	乘客現時已可利用 34 號線由葵涌邨，葵盛邨及大窩口邨一帶前往愉景新城一帶(青山道福來邨永康樓巴士站)。按現時乘客對 34 號線之需求，現時服務已能應付乘客的需要。
f. 林紹輝議員	
1. 31 巴士要求增加班次。	現時 31 號線於繁忙時段的平均載客率約 60%。我們會密切留意 31 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，調整服務。
2. 31B 巴士增加下午繁忙時間班次。	現時 31B 號線於下午繁忙時段的最繁忙一小時的載客率約 84%。現時服務水平已能配合乘客需求。九巴表示由於下午繁忙時段深水埗至荔枝角一帶的交通繁忙，及路面空間有限，巴士班次不時會被其他車輛或路線阻塞，導致班次不穩。九巴會研究措施，以改善服務。
3. 35A 巴士增加巴士班次。	九巴已於本年度發展計劃中建議增加 35A 號線之服務。
4. 35S 延長至石籬總站。	意見備悉。現時，35S 號線的乘客需求偏低，乘客量最多的班次只有 23 名乘客。此外，為方便乘客可全日來往美孚，九巴已提供 36A <> 31M/235M 之八達通轉乘優惠。為善用資源，我們現不擬 35S 延長路線至石籬總站。
5. 935 巴士增加回程班次及落實全日服務。	現時，隧巴 935 號線在上午及下午繁忙時段提供服務，以應付集中在繁忙時段內的乘客需求。935 號線的早上班次及晚上回程班次的平均載客率均約 60%。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意 935 號路線的乘客需求變

內容	運輸署/巴士公司回應
	化，視乎乘客需求，逐步調整服務。
6. 935 巴士調整下午回程時間。	意見備悉。我們會考慮將下午回程班次的開出時間適度調整，以配合乘客實際需要。
7. 43A 增設分段收費。	<p>現時專營巴士路線的收費是不得高於所核批的收費水平，但巴士公司可在獲得本署批准的情況下，根據商業決定及各種相關因素就路線設立分段收費。運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支出。</p> <p>九巴已備悉議員新增分段收費之意見。</p>
8. 40P 增設回程服務及落實全日服務。	<p>意見備悉。現時九巴第 40P 號在早上繁忙時段提供特別服務，以應付集中在該時段往東九龍的乘客需求。現時九巴第 40P 號沿途(如石圍角邨、梨木樹邨和石蔭邨)的乘客，可在繁忙及非繁忙時間乘搭接駁巴士或專線小巴到荃灣或葵芳，轉乘鐵路或巴士服務到東九龍。</p> <p>我們會密切留意 40P 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p>
9. 31M 巴士增設分段收費服務。	<p>現時專營巴士路線的收費是不得高於所核批的收費水平，但巴士公司可在獲得本署批准的情況下，根據商業決定及各種相關因素就路線設立分段收費。運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支出。</p> <p>九巴已備悉議員新增分段收費之意見。</p>
10. N237 伸延至尖沙咀。	通宵公共交通服務的安排，目標是提供主要幹線服務，以方便市民在深宵時分

內容	運輸署/巴士公司回應
	仍能使用基本公共交通服務。由於通宵公共交通服務的乘客需求相對較低，基於資源運用及環保的考慮，並非每一個別地區均會有直接的通宵巴士服務。因此，N237 號線會維持接駁路線的角色，而來往尖沙咀一帶的乘客可於美孚轉乘 N241 號線。
g. 梁偉文議員, MH	
1. 41 號：支持改站改道，但價錢應維持 7.3 元。	見第 c(1) 項回應。
2. 41A：現有服務根本不足，應該加車加班次行走。	41A 號線的平均載客率約 78%。現時服務水平已足以應付乘客需求。同時 41A 行經繁忙路段，在環保及減少交通擠塞情況的考慮下，班次調整必須審慎考慮及有足夠客量支持。我們會密切留意 41A 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，調整服務。
3. 42C 號：居民希望早上上班時段增設〈北橋直往葵涌道，不經荃灣〉特別車。	由於現時荃灣前往東九龍的乘客主要利用 42C 號線，抽調部份班次不經荃灣會對乘客構成影響。九巴於本年度之巴士路線發展計劃中建議 40 號線改道行經沙咀道。如計劃落實，荃灣前往東九龍的乘客乘車模式或會改變。九巴及運輸署備悉議員之意見，在檢討 40 號線改道的成效時一併考慮 42C 號線在早上時段增設不經荃灣特別車的可行性。
4. 264M 號：現有服務根本不足，應該加車加班次行走。	264M 號線於繁忙時間的平均載客率約 70%。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會繼續密切留意乘客量變化，視乎乘客需求，調整服務。

內容	運輸署/巴士公司回應
5. 948 號：歡迎開辦 948X，但不應削減 948 現有班次，應維持 15 部車行走。	現時由翠怡花園開出第 948 號線特別班次的乘客使用率只有約 60%。為善用現有資源以及為青衣西路以西的居民提供前往港島的服務，故從三班第 948 號線特別班次中調撥乘客量較少一班的資源以提供第 948X 號線服務。建議實施後，翠怡花園的居民可選用新增二班由長宏邨開出的第 948X 號線服務，另外，因預計部分第 948 及第 948P 號線之乘客會改為乘搭較直接之第 948X 號線，第 948 及第 948P 號線亦因而有較多的空間接載涌美路及青康路一帶的乘客。因此，微調第 948 號線班次估計對乘客影響不大。然而，巴士公司及運輸署會繼續密切留意乘客量變化，務求提供適切的巴士服務。
6. 6 號：同意合併 6 及 6A，但建議所有車輛來回都要入美孚總站，希望獲得深水埗區議會同意。	意見備悉。
7. 930 號：應加車行走，現時候車太耐。	現時 930 號線早上繁忙時間在荃灣開出的班次為 12 分鐘，下午繁忙時間在金鐘開出的班次為 8-12 分鐘。根據客量調查顯示，上述繁忙時段班次的平均載客率約為 50%，反映現時服務水平足以應付客量需求。然而我們及巴士公司會繼續密切留意該路線的客量變化，並會在需要時作出適當的調配。
8. N171 號：歡迎遷總站至荔枝角，但班次應調整至 15 分鐘一班。	意見備悉。
9. 43C 號：班次明顯太疏，市民經常投訴。	43C 號線於繁忙時間的平均載客率約 58%，反映現時服務水平足以應付客量需求。

內容	運輸署/巴士公司回應
	現時 43C 號線與 42A 號線的服務重疊，九巴會積極考慮重整 43C 號線之服務，以配合乘客需求。
h. 譚惠珍議員, MH	
1. 要求 249X 全日服務	見第 a(1)項回應。
i. 王雪盈議員	
1. 41A 非繁忙時段加密班次至 10-12 分鐘一班	見第 g(2)項回應。
2. 41A 繁忙時段加密至 5 分鐘一班	見第 g(2)項回應。
3. 贊成增加 948X 班次	意見備悉。
4. 反對 948 取消早上 6:45 由天后開出的班次	於上午六時四十五分由天后往青衣的第 948 號線班次，乘客量持續偏低，平均每班車只有約 8 名乘客，未能善用資源。我們會繼續密切留意乘客量變化，務求提供適切的巴士服務。
5. 青衣南至機場巴士全日行走	目前已有數條前往機場的巴士線途經青衣服務該區的居民，即第 A31(荃灣(愉景新城巴士總站) - 機場)、E32(港鐵葵芳站 - 亞洲博覽館)、E42(沙田(博康) - 機場)及 N31 號線((荃灣(愉景新城巴士總站) - 機場))。而其中 A31 號線更是全日途經青衣南部的長康及長青，而 E32 號線則在非繁忙時間改道駛經青衣楓樹窩路及青衣南一帶。現時青衣島的機場巴士網絡已很廣泛，多個屋苑已有直接的機場巴士服務。至於有部分屋苑不在機場巴士的服務範圍，他們仍可乘坐小巴或巴士到長安或青衣西路轉乘機場巴士；又或是到港鐵青衣站轉

內容	運輸署/巴士公司回應
	<p>乘機場鐵路到機場。</p> <p>由於目前往返青衣及機場的巴士服務，仍有空餘的載客量接載額外的乘客，所以，在善用有限資源的原則下，我們鼓勵市民乘搭現有的公共運輸服務，以達到善用資源及避免路線重疊的目的，同時亦可減輕繁忙路段交通擠塞及造成環境污染的問題。</p>
j. 梁國華議員	
1. 35A 增加早上往尖沙咀班次，增加下午六時後回程石籬班次；	九巴及運輸署已備悉議員之意見。九巴已於本年度發展計劃中建議增加 35A 號線之服務。
2. 31 巴士線增加行車數目及增加班次；	見第 f(1)項回應。
3. 31B 下午六時後增加回程石籬班次；	見第 f(2)項回應。
4. 935 要求全日服務；	見第 f(5)項回應。
5. 43A 回程石籬增設分段收費；	見第 f(7)項回應。
6. 31M 回程石籬增設分段收費；	見第 f(9)項回應。
7. 35S 巴士服務伸延至石籬；	見第 f(4)項回應。
8. 40P 增設回程石籬服務及全日往來服務；	見第 f(8)項回應。
9. 42C 增加早上班次往藍田；	意見備悉。九巴已於本年度發展計劃中建議增加 42C 號線之服務。
10. 38 增加早上班次往平田。	意見備悉。九巴已於本年度發展計劃中建議增加 38 號線之服務。

內容	運輸署/巴士公司回應
k. 陳笑文議員	
1. 反對 41M 由現行 7 部空調雙層修改為 6 部空調雙層及 1 部空調單層，強烈要求維持現有服務。	<p>意見備悉。現時 41M 號線於繁忙時段的平均載客率約 69%。調配一部空調單層巴士對繁忙時間提供的載客率只會有輕微影響。在調配車輛前，九會再做客量調查，確保單層巴士能應付需求。</p> <p>現時九巴新引入的單層空調巴士均設有低地台及較闊的通道以方便乘客，適合用於如 41M 號線多短途乘客的路線。</p>
2. 41M 巴士線在早上由青衣邨開出的第一、二班次時間不穩定及不準時。	意見備悉。我們密切留意 41M 號線的運作情況。此外，九巴亦會指示外勤同事注意有關問題。
l. 李志強議員, MH	
1. 41 線 - 青衣站將建商場，不宜再將 41 總站遷入 - 反對既要減車而路程短了反要加價，絕對不接受加價	<p>備悉有關 41 總站的意見，九巴會檢視在青衣站站位的安排。</p> <p>若建議落實後，將調配節省下來的一部巴士至 45 號線，增強服務。</p> <p>巴士路線的收費，是根據行政長官會同行政會議批准的巴士路線車費等級表而釐訂。這些車費等級表訂明各路線組別的可收取車費。由於 41 號線改行西九龍快速公路後，服務性質將變成特快路線，因此，九巴參考車費等級表建議收費。</p>
2. 948—要求轉為全日服務	意見備悉。九巴及新巴已於本年度發展計劃中建議調整 948 號線之服務。我們會繼續密切留意乘客量變化，務求提供適切的巴士服務。

內容	運輸署/巴士公司回應
<p>3. 249X—要求先在假期提供服務，再延長至全日服務</p>	<p>意見備悉。249X 號線於 7 月 26 日開始提供服務。此線主要提供於繁忙時間雙向對開服務，以輔助 49X 號線。據資料顯示，乘客的需求主要集中在早上往沙田方向及下午往青衣方向。最高載客率約 76%。而所有班次的平均客量為每班 50 多人。現時服務水平已足以應付乘客需求。</p> <p>一般來說，巴士服務在假期期間的需求較平日為少。考慮到 249X 號線的服務性質為輔助路線，其平日整體的需求量亦不高，我們現並無計劃在假期提供 249X 號線服務。然而，我們會密切留意 249X 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>乘客於非繁忙時段或假期期間可利用 49X 號線或相關的 42M / 243M<>40X / 43X / 46X / 47X / 48X / 49X / 73X / 278X 八達通轉乘計劃。</p>
<p>4. 要求將皇崗至愉景新城之跨境巴士線總站延長至青衣機鐵站，可考慮先將一半車延青衣，一半保留在愉景新城，隔班服務</p>	<p>過境巴士服務是根據香港和內地當局共同管理的配額制度運作，以確保口岸能有效運作及過境交通暢順。現時皇崗至荃灣的短途過境巴士服務（“荃灣線”）路線安排（除在進出荃灣區終點站時途經區內道路外，均使用快速道路來往口岸），是避免駛入繁忙路段，以確保該線服務的穩定性。現時該線每日共載約 7,500 名乘客，繁忙時段平均載客率超過 90%。若該線的部份班次延長至青衣，會令該線的行車時間增加，影響該線的服務水平及穩定性，亦對現時乘客造成一定的影響。現時青衣區居民可使用過境巴士服務由青衣經深圳灣口岸前往內</p>

內容	運輸署/巴士公司回應
	地，或乘搭九巴第 279X 號於上水轉乘港鐵往落馬洲站往返皇崗。故運輸署未能考慮有關建議。
5. 要求九巴盡快更換歐盟 5 型環保巴士	九巴已備悉議員之意見。九巴一向致力保護環境，並且是香港最先引入歐盟 5 型環保巴士的巴士公司。新購入以替代退役車輛的巴士均為歐盟 5 型環保巴士。
6. 反對將短程線 43B、43M 轉為全空調，應保留少量非空調車給乘客選擇，因車費較貴對短程客不利	<p>隨着巴士車齡增加，巴士維修時間及費用亦會相應增加。同時，高齡巴士亦不符現代的環保及乘客要求。因此，巴士需要適時退役。按目前情況，九巴餘下的非空調巴士將全部在 2012 年介退役車齡，到時才會全面替換為空調巴士。</p> <p>空調巴士為乘客提供較寧靜、舒適的乘車環境，有助提高巴士服務質素。故此運輸署亦支持九巴以循序漸進方式利用空調巴士全面替代非空調巴士的服務。根據獨立的顧問公司進行的乘客意見調查的結果，我們得悉大部份的乘客較喜歡空調巴士服務。為了提升服務質素及迎合乘客需求，各專營巴士公司添置新巴士時，其標準設備均包括空調系統。</p> <p>九巴表示空調巴士除了使用環保引擎，車內的設備亦較先進，如低地台，電子空氣淨化器，「優化」空調系統除提供冷氣及暖氣外，其「智能」溫度控制能配合車廂及室外溫度自動調節，更寬闊的 2+2 座椅設計等。</p>

內容	運輸署/巴士公司回應
m. 黃耀聰議員、盧慧蘭議員	
1. 反對將 46 號線巴士全部改為單層空調巴士行走，原因如下： 1.1 繁忙時段擠迫 1.2 長者及行動不便者在車廂上落階級困難	意見備悉。現時 46 號線全日最繁忙半小時的平均載客率約 48%。由於 46 號線整日的乘客量偏低，使用單層巴士可避免因客量低而下調班次，且更具營運效益。 九巴新引入的單層空調巴士均設有低地台，較闊的通道，及輪椅位置，方便長者及行動不方便的乘客。
2. 歡迎 45 號路線增加一架車輛，但仍然不足，應增加多一架車輛以應付乘客需求及改善班次	意見備悉。45 號線增加一部車輛的建議能否落實將視乎 41 號線改道建議的諮詢結果。
3. 強烈不滿沒有往新界東的巴士服務計劃，重申要求： 3.1 46X 路線繞經麗瑤邨巴士總站 3.2 46P 總站由荔景延長至麗瑤邨 3.3 增設轉乘優惠	意見備悉。九巴及運輸署會繼續研究不同方案，在不降低 46X 號線的營運效率的大前提下，配合服務麗瑤邨前往新界東的交通需求。
4. 要求 46X 路線巴士來回改經敬祖路	由於敬祖路的路面空間不足，如 46X，42 號線等使用較大型車輛的路線行經該路段會容易導致交通意外。九巴對此建議有保留。
5. 反對再將 30 號路線巴士原有雙層巴士改為單層巴士行走，原因如 1.1 及 1.2	意見備悉。現時 30 號線於繁忙時段的平均載客率低於 50%。由於 30 號線整日的乘客量偏低，使用單層巴士可避免因客量低而下調班次，且更具營運效益。現時九巴新引入的單層空調巴士均設有低地台，較闊的通道，及輪椅位置，方便長者及行動不方便的乘客。
6. 要求 265M 及 269M 巴士來回程有分段收費	運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支

內容	運輸署/巴士公司回應
<p>另外，居民有下列巴士服務的投訴：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在麗瑤邨總站有部分的巴士不在巴士站位開出，要乘客穿越欄杆追巴士 2. 有部分路線(如 265M)司機飛站 3. 30 號路線巴士在早上開車時間未能配合學生上課時間 	<p>雙向分段收費有別於現時之公共巴士服務計算收費之方式及收費模式。九巴認為引進雙向分段收費會引致運作上的問題(如短途乘客上落會影響整體路線的行車時間，乘客短付車資等)和重大人力及資本開支，加重整體乘客的負擔。因此，九巴暫不考慮有關建議。</p> <p>九巴已備悉有關巴士服務及運作的投訴，並會指示外勤同事注意有關問題。</p>
n. 徐曉杰議員	
<ol style="list-style-type: none"> 1. 41 巴士增設特別巴士路線改行快線 爭取多年終見 41 改為快線，九巴應該將票價維持不變，因為 \$7.3 加至 \$8.2，加幅超過一成太過高昂。假若最終未能通過改行快線，亦要求九巴增設特別巴士路線 41X 作試驗。另外，回程分段收費應該統一至 \$5.5，以便疏散乘客。 2. 增加 N241 班次，研究增設旺角 <> 青衣深宵特快巴士線 建議九巴用單層巴士試辦旺角青衣深宵特快線。 	<p>見第 c(1) 項回應。</p> <p>通宵公共交通服務的安排，目標是提供主要幹線服務，以方便市民在深宵時分仍能使用基本公共交通服務。由於通宵公共交通服務的乘客需求相對較低，基於資源運用及環保的考慮，並非每一個別地區均會有直接的通宵巴士服務。</p> <p>現時，N241 號線平均每班車接載 37 名乘客。九巴認為現時的需求量不足以支持增加額外資源或增加新通宵巴士服務。</p>

內容	運輸署/巴士公司回應
3. 43C 巴士/42A 巴士提供轉乘優惠 →41A 巴士 解決青衣西南居民長期欠缺通往尖沙咀直接線問題。	九巴已備悉議員對新增巴士轉乘計劃之意見。
4. 增加 43 早上特別車往葵盛圍(學校區)	九巴及運輸署已備悉議員對新增特別車前往葵盛圍之意見。
5. 42C 早上增設快線不經荃灣	見第 g(3)項回應。
6. 改善 41A、42A、43A、42C 下午返回青衣的班次不足情況 增加特別車，以解決繁忙時間乘客未能上車之苦。	意見備悉。九巴表示由於下午繁忙時段旺角至荔枝角一帶的交通繁忙，及路面空間有限，巴士班次不時會被其他車輛或路線阻塞，導致班次不穩。九巴會繼續研究措施，以改善服務。
7. 將 42 總站搬移至長康二期商場巴士總站 解決青華苑、長康邨及青盛苑未有巴士通往荔景(瑪嘉烈醫院)的問題。	意見備悉。由於 42 號線是長途路線，車輛數目較多，長康巴士總站空間有限，未能容納新巴士路線。同時延長 42 號線將會導致票價上升。
8. 強烈爭取 948 過海巴士全日服務，方便青衣居民往返港島 建議 948 巴士盡快實行全日服務，早上班次提前至早上 7 時正，下午班次延遲至晚上 8 時正。另外，建議增設假日全日服務。	見第 1(2)項回應。
9. 合併 6 與 6A 時，應該同時減低途經美孚路線的分段收費 分段收費應該訂立在合理水平，例如 41A、42A 在美孚的分段費用為 \$5.3，但同樣到達相同目的地 6、6A 却只收 \$3.2/\$4.4(冷氣)，試問乘客怎會在美孚乘搭 41A、42A？	現時專營巴士路線的收費是不得高於所核批的收費水平，但巴士公司可在獲得本署批准的情況下，根據商業決定及各種相關因素就路線設立分段收費。運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支出。 九巴已備悉議員對分段收費之意見。

內容	運輸署/巴士公司回應												
10. 建議 42 下調回程往青衣收費至\$5	<p>現時專營巴士路線的收費是不得高於所核批的收費水平，但巴士公司可在獲得本署批准的情況下，根據商業決定及各種相關因素就路線設立分段收費。運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支出。</p> <p>九巴已備悉議員對分段收費之意見。</p>												
11. 建議 279X、264M 在青衣西路回程往青衣設分段收費至\$3.4	<p>現時專營巴士路線的收費是不得高於所核批的收費水平，但巴士公司可在獲得本署批准的情況下，根據商業決定及各種相關因素就路線設立分段收費。運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支出。</p> <p>九巴已備悉議員對分段收費之意見。</p>												
12. 要求巴士回程路線分段收費統一以深水埗站為例，回程路線地區相同，但收費卻各異。建議統一收費至\$5.5，以便疏散人流解決「滿車」問題。	<p>現時專營巴士路線的收費是不得高於所核批的收費水平，但巴士公司可在獲得本署批准的情況下，根據商業決定及各種相關因素就路線設立分段收費。運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支出。</p> <p>九巴已備悉議員對分段收費之意見。</p> <table border="1" data-bbox="609 1626 810 1873"> <tbody> <tr><td>41</td><td>\$7.3</td></tr> <tr><td>41A</td><td>\$5.5</td></tr> <tr><td>42</td><td>\$7</td></tr> <tr><td>42A</td><td>\$5.8</td></tr> <tr><td>43C</td><td>\$5.8</td></tr> <tr><td>44</td><td>\$5.5</td></tr> </tbody> </table>	41	\$7.3	41A	\$5.5	42	\$7	42A	\$5.8	43C	\$5.8	44	\$5.5
41	\$7.3												
41A	\$5.5												
42	\$7												
42A	\$5.8												
43C	\$5.8												
44	\$5.5												

內容	運輸署/巴士公司回應
13. 增加低地台巴士行走青衣，以回應傷健人士的訴求	<p>政府一直鼓勵專營巴士公司採用可供輪椅上落的低地台巴士，方便傷健人士使用巴士服務。因應我們的鼓勵，九龍巴士有限公司、城巴有限公司、新世界第一巴士服務有限公司及龍運巴士有限公司已同意在添置新車時，選購可供輪椅上落的巴士。至於新大嶼山巴士有限公司，其經營範圍主要為大嶼山，但由於地形所限，不適宜使用可供輪椅上落的巴士行走。不過，該公司亦計劃在地形許可的情況下改用可供輪椅上落的巴士。目前，全港已有超過半數是可供輪椅上落的巴士。</p> <p>巴士公司已備悉議員對低地台巴士調配之意見。隨着低地台巴士數目日漸增多，傷健人士利用巴士服務將會更方便。</p>
14. 強烈要求九巴將 249X 路線全日行駛，班次加密 將 249X 路線改為全日行駛，以解決青衣西南居民長期欠缺路線直達沙田的問題，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。	<p>249X 號線於 7 月 26 日開始提供服務。此線主要提供於繁忙時間雙向對開服務，以輔助 49X 號線。據資料顯示，乘客的需求主要集中在早上往沙田方向及下午往青衣方向。最高載客率的一班約 76%。而所有班次的平均客量為每班 50 多人。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意 249X 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>此外，九巴備悉有關轉乘優惠的建議。</p>
15. 九巴將大部分路線轉做全空調巴士變相加價，要求九巴調低車費 43B、43M、41A 變全冷氣，冬天被迫支付空調費用，差價卻要乘客支付。	見第 1(6)項回應。

內容	運輸署/巴士公司回應
o. 麥美娟議員	
1. 支持 948 加班，並要求長遠改為全日行走。	見第 1(12)項回應。
2. 要求 E32 全日行走青衣西南，並開辦 E32P 行走青衣西路。	現時 E32 線每天早上 10:00 至下午 3:30 由葵芳鐵路站及機場博覽館開出之班次均繞經青衣中及青衣南。由於其行車時間增加，導致上述時段之班次亦有所影響，如在繁忙時段實施相同安排，會對現時的服務構成進一步的影響。在有效善用資源及平衡各區乘客需求的前提下，運輸署暫未能接納有關建議。
3. 42C 改善班次不足夠，應多增加 2 部車。	意見備悉。九巴已於本年度發展計劃中建議增加 42C 及 38 號線之服務，以提升往來新界西南與東九龍的交通服務。
4. 41A 班次長期不足，九巴必須改善。	見第 g(2)項回應。
5. 41 改道建議並未能加密班次，增強服務，反之票價上升，故要求九巴改道同時要加密班次，增加行車數目和維持原票價。	巴士路線的收費，是根據行政長官會同行政會議批准的巴士路線車費等級表而釐訂。這些車費等級表訂明各路線組別的可收取車費。由於 41 號線改行西九龍快速公路後，服務性質將變成特快路線，因此，九巴參考車費等級表建議收費。 若建議落實後，將調配節省下來的一部巴士至 45 號線，增強服務。
p. 梁玉鳳議員	
1. 要求增設巴士線經大窩口→葵涌邨→葵盛東邨及葵盛西邨往土瓜	見第 b(4)項回應。

內容	運輸署/巴士公司回應
灣及紅磡一帶。	
2. 要求改善 34 巴士服務班次，因居民投訴每次等候 34 巴士的時間比較長，需要 30 分鐘。	見第 d(1) 項回應。
3. 要求改善 37 巴士服務班次，每次等候 37 巴士的時間都超過 30 分鐘。	現時 37 號線於繁忙時段的平均載客率約 78%。現時服務水平已足以應付乘客需求。九巴表示由於該路線行經旺角一帶的交通繁忙，巴士班次不時會被其他車輛或路線阻塞，導致班次不穩。九巴會繼續研究措施，以改善服務。
4. 要求改善 38 巴士服務班次，特別在下班時間，有街坊反映，在黃大仙經常等候時間太長及有時候滿座未能上車。	意見備悉。九巴已於本年度發展計劃中建議增加號 38 線之服務。
5. 要求 37M 巴士能夠設有轉乘優惠。	九巴已備悉議員對新增八達通轉乘優惠之意見。
6. 要求 47X 巴士設有分段收費，由葵盛往葵芳。	現時專營巴士路線的收費是不得高於所核批的收費水平，但巴士公司可在獲得本署批准的情況下，根據商業決定及各種相關因素就路線設立分段收費。運輸署鼓勵巴士公司就其營運情況盡可能提供收費優惠，以減低市民的交通支出。 九巴已備悉議員對分段收費之意見。
q. 黃潤達議員	
1. 要求增加 33A 班次。	見第 b(1) 項回應。
2. 將 37 巴士繞經葵涌邨巴士總站，同時重組 33A 路線，不經深水埗，改行西九龍走廊至旺角，經何文田往九龍城。	九巴及運輸署已備悉議員對 33A 及 37 號線重組之意見。在重組巴士路線時，我們必須研究對乘客的影響。

內容	運輸署/巴士公司回應
3. 增加 237A 班次，長遠因應高鐵站的落成，新增一條由西葵涌往尖沙咀之巴士路線。	現時 237A 號線於的載客率只約 60%。現時服務水平已足以應付乘客需求。同時 237A 行經繁忙路段，在環保及減少交通擠塞情況的考慮下，班次調整必須審慎考慮及有足夠客量支持。我們會密切留意 237A 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，調整服務。
4. 將 38 巴士繞經葵涌邨巴士總站。	意見備悉。38 號線為葵涌區前往東九龍的主幹路線，故路線不宜迂迴。如路線繞經葵涌邨，行車距離，行車時間將會增加，並直接影響整體班次。同時亦會導致車費上升。
5. 增加 40P 巴士路線。	見第 f(8)項回應。
6. 將行經美孚天橋附近之巴士路線改為類似大欖隧道的轉乘站，提供轉乘優惠予所有經荃灣、青衣、葵涌所有路線。	意見備悉。由於設置轉車站需要有合適的地方及多方面的配合，必須詳細研究，才可評估其可行性。
7. 將行經青山公路大窩交匯處改為類似大欖隧道的轉乘站，提供轉乘優惠予所有經荃灣、青衣、葵涌所有路線。	見第 q(6)項回應。
r. 李永達議員	
1. 41 路線： 因 41 路線已經於青衣行走十多年，市民已習慣由長青總站開出。本辦事處建議按現時的行車路線，青衣路段不變，由青衣北橋出往青葵公路，之後按建議的內容行走。	41 號線：意見備悉。如按現時青衣島的路線行走，行車距離會較現時建議多約 1.2 公里。同時，荃灣路於繁忙時間的流量亦頗高。新建議路線的整體班次或會輕微下調。
41M 路線： 反對使用單層巴士行走	41M 號線：見第 k(1)項回應 42A 號線：意見備悉。九巴已於本年度發展計劃中建議增加號 42A 線之服務。

內容	運輸署/巴士公司回應
<p>42A 路線： 贊成 42A 增加巴士行走，特別晚上由佐敦往青衣，因部分站的市民等候多時。</p> <p>42C 路線： 贊成 42C 增加巴士行走，特別晚上由觀塘開出，因部分站的市民等候多時。</p> <p>948X 路線： 支持延長至長宏開出的 948X</p> <p>6 及 6A 路線： 認為合併路線對居民並沒有減少選擇權，並且可改善旺角區的空氣質素，同時班次更穩定，運輸署責無旁貸，盡快執行。</p> <p>N171 支持延長至荔枝角巴士總站，市民可以多一條路線可通宵往返港島。</p>	<p>42C 號線：意見備悉。九巴已於本年度發展計劃中建議增加號 42C 線之服務。</p> <p>948X 號線：意見備悉。</p> <p>6, 6A 號線：意見備悉。</p> <p>N171 號線：意見備悉。</p>
s 徐紹輝先生	
1. 237A： 增加早上及傍晚回程班次	見第 q(3)項回應。
2. 33A： 要求夏季前完成全線空調化 要求加密班次 關注有乘客反映 33A 誤點情況， 要求改善。	<p>九巴計劃在夏季前完成 33A 號線全線空調化。</p> <p>現時 33A 號線於早上及晚上繁忙時段的平均載客率分別約 40% 及 65%。現時服務水平已足以應付乘客需求。我們會密切留意 33A 號路線的乘客需求變化，視乎乘客需求，逐步調整服務。</p> <p>九巴表示由於該路線行經旺角一帶的交</p>

內容	運輸署/巴士公司回應
	通繁忙，巴士班次不時會被其他車輛或路線阻塞，導致班次不穩。九巴會繼續研究措施，以改善服務。
1 潘志南先生 1 機場巴士 E32 路線，由於早上前往機場上班人士較前增多，仍有市民繼續反映，有必要上述巴士線早上七時至八時半，加設特別班次路經楓樹窩，青衣鄉事會路。現時該路線上午八時後才駛經青衣區內上述地區，未能配合有需要的乘客，尤其是前往機場上班的人士。	現時 E32 線每天早上 10:00 至下午 3:30 由葵芳鐵路站及機場博覽館開出之班次均繞經青衣中及青衣南。由於其行車時間增加，導致上述時段之班次亦有所影響，如在繁忙時段實施相同安排，會對現時的服務構成進一步的影響。在有效善用資源及平衡各區乘客需求的前提下，本署暫未能接納有關建議。