

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會巴士路線工作小組第二次會議紀錄

日期：2021年10月25日(星期一)

時間：下午2時30分

地點：香港中環統一碼頭道38號海港政府大樓14字樓
離島區議會會議室

出席者

召集人

郭平先生

副召集人

何紹基先生

小組成員

黃文漢先生, MH (約於下午3時30分離席)

方龍飛先生

應邀出席者

梁嘜敏女士

運輸署 高級運輸主任／離島 1

鍾佩怡女士

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
助理公眾事務經理

彭淦鈞先生

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
高級營運主任

溫惠炎先生

龍運巴士有限公司 經理(車務)

鄧政傑先生

龍運巴士有限公司 助理經理(策劃及發展)

聶珮林女士

龍運巴士有限公司 高級主任(公共事務)

朱錦鴻先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 高級營運及行政經理

何理業先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 地區關係及事務經理

秘書

陳愷晴女士

離島民政事務處 行政主任(區議會)3

因事缺席者

余漢坤先生, MH, JP

何進輝先生

黃秋萍女士

~~~~~

## 歡迎辭

召集人歡迎各小組成員、政府部門及機構代表出席會議。由於 2021 年 10 月 13 日當日懸掛八號熱帶氣旋警告信號，原定於該日舉行的會議延至今天舉行。

2. 小組成員備悉余漢坤議員、何進輝議員及黃秋萍議員因事未能出席會議。

### I. 通過上次會議紀錄

3. 小組成員沒有修訂建議，並一致通過 2021 年 4 月 30 日的會議紀錄。

### II. 跟進東涌巴士服務及路線的事宜

4. 召集人歡迎出席會議的嘉賓：運輸署高級運輸主任／離島 1 梁嘎敏女士、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)高級營運及行政經理朱錦鴻先生及地區關係及事務經理何理業先生。

- 嶼巴 N38 號線繞經滿東邨的建議

5. 小組成員建議 N38 號線繞經滿東邨，以及總站改設在滿東邨，以減低逸東邨巴士總站噪音對民居的滋擾。

6. 運輸署代表表示經初步商討後，嶼巴對 N38 號線的走線建議持正面態度。由於晚上嶼巴 B6 號線和龍運 S65 號線也會停泊在滿東邨巴士總站，因此該巴士總站較為擠迫，署方需要與嶼巴就更改 N38 號線的總站位置再作研究。

7. 嶼巴代表表示無論 N38 號線以逸東邨還是滿東邨作為總站，分別都不大，只是從港鐵站開出的時間需作出相應改動。嶼巴與運輸署確定細節後，預計會在本年底向署方提交初步計劃書。

8. 運輸署代表表示署方收到嶼巴的建議後，會以傳閱文件的方式諮詢區議會，然後按既定程序處理有關申請。此外，由於 N38 號線採用電動巴士，而充電位置設於逸東邨總站，因此署方需要與嶼巴就車輛的分配再作商討。

9. 小組成員表示明白。

- 嶼巴 39M 號線總站遷回滿東邨、加密班次及延長服務時間的建議

10. 小組成員詢問將 39M 號線總站遷回滿東邨的建議是否可行，以及有關的實施時間表。此外，小組成員表示早上 7 時至 8 時有很多乘客在滿東邨輪候巴士，而下午 1 時 15 分至 2 時亦有很多學生放學後在東薈城輪候巴士，因此希望巴士公司加密班次，疏導乘客。

11. 運輸署代表建議巴士公司觀察平均客量較低的路線，以騰出資源調整 39M 號線的上午班次。此外，署方曾在東薈城巴士站進行調查，發現 39M 號線在中午非繁忙時段的班次能夠維持每十二分鐘一班，1 時 30 分至 2 時期間有一班班次的載客率達九成，其餘班次的載客率則維持在百分之五至百分之六十。如有需要，署方會要求嶼巴加開班次，以服務放學的學生。有關 39M 號線總站遷回滿東邨的建議，署方會在巴士站擴建後着手研究有關細節，但由於最近路政署的工程較多，署方會適時跟進擴建進度。

12. 嶼巴代表表示已為 37M、39M 及 3M 號線加密班次。由於各

學校的放學時間在不同日子會有所不同，因此嶼巴未有在固定時間加密班次，而是按照實際情況，為學童提供加班服務。

13. 小組成員表示現時只有兩至三輛巴士行走 39M 號線，並建議若雙層巴士能夠駛入裕泰苑的迴旋處，39M 號線可改用雙層巴士行走，這樣既可進一步疏導人流，又能避免北大嶼山醫院巴士站出現等候嶼巴 38 號線的人龍。

14. 運輸署代表表示現時 39M 號線有四輛巴士提供服務。此外，由於雙層巴士駛入裕泰苑迴旋處會比較危險，因此 39M 號線暫時會以單層巴士行走。

15. 小組成員表示 39M 號線未能配合港鐵尾班車到達東涌站的時間，詢問可否加開班次接載尾班車乘客返回滿東邨。

16. 嶼巴代表表示 N38 號線即將延伸到滿東邨，屆時 N38 和 39M 號線可無縫交接，接載凌晨返回滿東邨的乘客。

17. 小組成員希望 N38 號線能夠提供轉乘優惠。

18. 嶼巴代表表示需要就有關方案再作研究。

- 改善嶼巴 37M 號線服務的建議

19. 小組成員表示希望 37M 號線可加密班次。

20. 運輸署代表表示 37M 號線在中午時段從總站開出的班次約為每九分鐘一班，個別班次的載客率達九成，其餘班次的載客率為兩成半至七成。當整體載客量在繁忙時間達到一定水平，署方會根據指引要求嶼巴加開班次。

21. 嶼巴代表表示會密切監察載客量，如發現載客率高出標準，會加開班次疏導乘客。

- 修訂嶼巴 37H 號線行車路線的建議

22. 小組成員表示居民對 37H 號線的建議修訂行車路線有很多意

見，由於修訂後的路線共有三十多個中途站，因此希望簡化路線。

23. 運輸署代表表示 37H 號線的車程主要分成兩段，方便東涌北的乘客前往東涌西和醫院，以及東涌西的乘客前往東涌中和東涌北。由於 37H 號線是循環線，因此中途站較多。然而，乘客如在逸東邨總站上車，前往東涌發展碼頭只需乘搭六個站。雖然前往迎東邨需要繼續乘搭多六至七個站，但由於途中會經過東涌北不同的站點，因此路線會較修訂前方便。此外，是次修訂亦會取消部分中途站，例如健東路，以避免繞路，並利用所節省的行車時間改行裕泰苑，以服務更多乘客。

24. 嶼巴代表表示公司曾構思更改東涌站巴士總站的站點，因為東涌站巴士總站經常擠塞，巴士轉入該站時往往需要額外花上五至十分鐘。然而，由於該路線主要服務前往醫院的乘客，甚至是輪椅使用者，公司不希望把巴士站設於需要橫過馬路的位置，因此最終決定保留東涌站巴士總站的站點。嶼巴會考慮如何改善巴士路線圖，令乘客更清楚各方向的站點。

25. 小組成員表示如果從東涌西出發，37H 號線與 38 號線會有所重疊，因此建議 37H 號線加開班次，部分班次改為不繞經東涌站巴士總站，以及平均每三十分鐘開出一班途經北大嶼山醫院的班次，因為較少區外市民前往北大嶼山醫院。小組成員亦建議 37 號線改為全日行走，以便與 37H 號線互相配合。此外，他們表示裕泰苑居民不歡迎現時的方案，因為居民上車後還需繞經滿東邨、逸東街及逸東邨巴士總站等才能到達港鐵站，相信居民會選擇步行約五分鐘，乘搭在非繁忙時間每四分鐘一班的 38 號線，希望署方和巴士公司考慮有關問題，以免浪費 37 號線的資源。

26. 運輸署代表表示若裕泰苑居民前往逸東邨買菜，上車後只需途經滿東邨便能到達逸東邨。署方明白現時裕泰苑居民前往東涌港鐵站的路程較為迂迴，因此在 37H 號線正式推出後，署方會視乎乘客反應，與嶼巴研究更直接前往港鐵站的交通方式。此外，如果 37H 號線在經過逸東邨後才前往裕泰苑，前往港鐵站的逸東邨居民便需繞經滿東邨和裕泰苑。由於裕泰苑居民為新增乘客，加上現時居民沒有直接前往逸東邨的交通選擇，因此署方會先照顧有關需求，下一步才與嶼巴研究裕泰苑居民前往港鐵站的問題。

27. 嶼巴代表表示裕泰苑居民乘坐 37H 號線前往港鐵站看似不便，但當他們從東涌站巴士總站回程時，裕泰苑卻是首站，而且有關路線亦方便裕泰苑居民前往逸東邨買菜。此外，由於在 37 號線與 37H 號線合併後，37H 號線的載客量仍然偏低，因此嶼巴不會考慮將 37 號線改為全日行走。

28. 小組成員表示由於居民上班的時間較為倉促，因此建議把 37H 號線往北大嶼山醫院方向的尾站設於裕泰苑，以便裕泰苑居民一上車便能直達市中心。此外，37H 號線繞經裕泰苑後，乘客量一定會有所增加，因為裕泰苑和馬灣新村的居民都會乘坐 37H 號線，因此建議早上和黃昏繁忙時間的班次增至每十五分鐘一班。

29. 運輸署代表表示現時 37H 號線是先經北大嶼山醫院，然後繞經裕泰苑和滿東邨，再前往逸東邨總站及東涌站巴士總站。假如 37H 號線在繞經北大嶼山醫院後直接前往滿東邨，逸東邨巴士總站內的巴士站或會因行車方向有變而需要更改位置，甚至對車長造成不便，因此署方需要與嶼巴研究建議是否可行，並會在 37H 號線正式實施後視乎乘客反應再作決定。此外，署方傾向利用其他路線在早上繁忙時間服務裕泰苑居民，而非以一條主要前往醫院的路線服務裕泰苑。署方正與嶼巴研究方案是否可行。如有關路線在繁忙時間的半小時和一小時載客量分別達百分之九十和百分之七十五，署方會要求嶼巴增加班次。

30. 嶼巴代表表示傾向研究在早上繁忙時間提供直達服務，而非以 37H 號線繞經裕泰苑。當 37H 號線推出後，嶼巴會作出檢視，並研究合適的直達巴士方案。

31. 召集人表示經討論後，認為 37H 號線維持現有的走線較為恰當，並建議署方及嶼巴在路線正式實施後視乎乘客反應再作決定。此外，如果 37 號線能夠全日行走，東涌西居民將可更快捷地前往東涌市中心和東涌北，因此建議署方和嶼巴密切監察 37 號線在裕泰苑入伙後是否有足夠的乘客量改為全日行走。最後，他詢問有關路線是否於本年年底實施。

32. 運輸署代表表示署方正與嶼巴處理相關的程序，以及安排車長訓練，預計 37H 號線會在本年年底實施。

- 增加城巴 E21A 號線早上特別班次及分拆路線的建議

33. 召集人歡迎出席會議的嘉賓：運輸署高級運輸主任／離島 1 梁嘎敏女士、城巴有限公司(城巴)助理公眾事務經理鍾佩怡女士及高級營運主任彭淦鈞先生。

34. 小組成員表示居民反映 E21A 號線在早上和晚上經常客滿，並詢問現時 E21A 號線在早上的特別班次數目，以及可否加密班次，作為短期紓緩措施，並分拆相關路線，以長遠解決問題。

35. 運輸署代表表示現時 E21A 號線在早上繁忙時間前往九龍的班次約為每十一至二十二分鐘一班，下午繁忙時間前往東涌的班次則為每十五分鐘一班，該巴士線在早上有一班特別班次從滿東邨開出。城巴 E21X 號線在早上繁忙時間亦有三班特別班次從滿東邨開出，分別前往旺角、尖沙咀及紅磡。根據資料，E21A 號線在早上最繁忙時間的載客量約為兩至七成，而 E21X 號線的載客量則約為三成半。然而，署方發現 E21A 號線約有五分之一的乘客在文東路近藍天海岸的巴士站下車，相信是利用分段收費來往逸東邨和東涌北的學生。由於 E21A 號線屬對外的巴士路線，為避免影響前往市區的乘客，署方鼓勵市民乘搭嶼巴的區內路線，即 37、37H 及 37P 號線，以來往逸東邨和東涌北。署方知悉東涌西居民希望有特快路線前往九龍，但在考慮是否全日分拆東涌西及東涌北的服務時，需要平衡路線的載客率和發展情況。署方會與城巴保持溝通，積極回應小組成員的訴求。

36. 城巴代表表示 E21A 號線在八月底曾進行路線調整，現時早上 7 時 25 分由滿東邨開出的特別班次足以滿足乘客的需求。城巴會密切留意乘客量的變化，並在有需要時作出調整。

37. 小組成員表示由於早上時間緊促，乘坐 E21A 號線前往市區的乘客認為短途乘客阻礙他們上班，兩者經常發生爭執。此外，E21A 號線班次出現延誤，除了是旺角彌敦道塞車所致之外，還因為巴士需要繞經東涌北。自滿東邨和裕泰苑入伙後，E21A 號線每天早上也出現滿座的情況，因此乘客量理應符合增加早上特別班次的條件。現時 E11B 和 E21A 號線都會繞經東涌北，令東涌西居民的車程非常冗長，因此小組成員建議只保留 E21A 號線繞經東涌北的安排，而 E11B 號線則不再途經東涌北。

38. 運輸署代表表示根據調查所得，E21A 號線在逸東邨的載客率達八成，由於很多市民把該線視作短途路線，因此當巴士在藍天海岸落客後，載客量便降至約三成二。署方會與嶼巴商討如何鼓勵市民使用其他區內路線，避免影響前往市區的乘客。此外，署方維持 E11B 號線繞經東涌北的安排，目的是確保東涌北居民的原有班次不會受到影響。署方會密切留意東涌北和東涌西的發展，並在乘客量許可的情況下，與城巴研究簡化兩條路線。

39. 小組成員表示以行政手段鼓勵市民乘搭其他路線前往東涌北的作用不大。學生選擇乘坐 E21A 號線到文東路上學的主要原因是 E21X 號線沒有提供分段收費優惠，因此增加 E21X 號線的班次無助疏導東涌西前往市區的乘客人流。小組成員建議署方及巴士公司可考慮透過不同措施解決 E21A 號線經常客滿的問題，包括 E21X 號線增設分段收費優惠、E21A 號線增加早上班次以及 E21X 號線改道不再繞經東涌北等等。

40. 運輸署代表表示署方希望鼓勵市民乘坐區內路線，例如嶼巴 37 號線系列，而分段收費優惠的提供則須視乎巴士公司的財政狀況而考慮。

41. 城巴代表表示會研究和考慮小組成員的意見。

42. 小組成員表示問題的重點是巴士路線不夠直接。他們表示在非繁忙時間乘坐 E21A 號線前往市區需時近一小時二十分鐘，當中東涌北段車程耗時二十分鐘，而在早上繁忙時間，繞經東涌北的車程更長達約二十八至二十五分鐘。E21A 號線客量減少的原因是很多居民選擇乘搭較易掌握時間的港鐵，城巴應該想辦法吸引更多乘客。東涌西是東涌最早入伙的地區，人口多達六萬，居民等待近二十年才等到 E11B 及 E36A 號線的開通，如今卻要他們犧牲時間遷就東涌北居民，小組成員希望城巴能夠考慮東涌西居民的訴求。

43. 運輸署代表表示署方一直希望改善東涌西的巴士服務，因此才會分拆 E21 及 E21A 號線的早上班次，以及開通 E36A 號線及最近投入營運的 E11B 號線。署方明白東涌西居民希望享有更直接的巴士服務，因此會積極與巴士公司研究不同走線，務求為東涌各區居民提供便利。

44. 小組成員建議試行 E21X 及 E21A 號線部分早上班次不繞經東涌北，然後視乎市民反應再作檢討。

45. 城巴代表表示會與運輸署再作討論及研究。

(黃文漢議員約於下午 3 時 30 分離席。)

● 城巴 E11A、E11B、E21A 及 E21 號線更改路線後的問題

46. 小組成員表示 E11S、E11A 及 E11B 號線均繞經東涌北及迎東邨，令車程冗長，引致滿東邨及逸東邨居民不滿。

47. 運輸署代表表示城巴根據《2020-2021 年度巴士路線計劃》中所訂立的方案，於本年九月調整 E11、E11A 及 E11S 號線的行車路線、服務時間及班次，並且開辦 E11B 號線連接東涌西及天后。署方明白東涌西居民希望有更快捷的巴士服務前往香港島，但由於開辦 E11B 號線時調用了 E11A 號線的部分資源，署方考慮到 E11A 號線原本繞經東涌北，為免影響對東涌北居民的服務，因此要求 E11B 號線繞經東涌北。署方明白東涌西及東涌北的發展迅速，會因應乘客量相應調整兩條巴士路線的走線。

48. 城巴代表表示有關改動主要是希望配合整個東涌的發展以及滿足東涌各區乘客的需求。城巴希望 E11 號線系列能提供聯合班次服務，因此不同路線會重複經過東涌北及迎東邨。若獨立檢視每條路線，班次會較疏落，然而若以整個 E11 號線系列來看，無論居民身處東涌西或東涌北，都可以乘搭 E11 或 E11A 號線前往香港島。城巴正觀察客量以及收集數據，並會與運輸署保持緊密聯絡，檢視有關路線的運作情況。

49. 小組成員表示由機場開出的 E11A 與 E11B 號線路線相近，兩者均是先前往東涌西，再到東涌市中心及東涌北，浪費東涌西以至東涌南居民的時間，迫使他們改乘港鐵。有見及此，居民提出兩個建議，第一個建議是 E11B 號線改由迎東邨開出，然後繞經東涌市中心，最後前往東涌西再到市區。第二個建議是 E11A 號線回復以往的路線，由機場開出，首先前往東涌北，然後到東涌南再駛往市區，而回程時則先前往消防局，然後到東涌北再駛往機場。

50. 運輸署代表表示會與城巴就上落客情況及路線時間的改動進行研究，若有可行方案，會諮詢區議會意見。

51. 城巴代表表示相關路線開辦至今只有約一個月，公司會密切監察有關情況，並考慮小組成員的意見。

52. 小組成員表示居民的反應十分強烈，他們不能接受 E11A、E11B 及 E11S 號線路線重疊，並建議 E11A 號線維持繞經東涌北和迎東邨，而 E11B 及 E11S 號線則取消東涌北和迎東邨的站點，以方便東涌西居民。小組成員希望署方及城巴考慮居民的意見。

53. 運輸署代表表示會與城巴進行研究，並重申經調整後的 E11A 及 E11B 號線班次均為每四十分鐘一班，為減低對東涌市中心及東涌北乘客的影響，該兩條路線都會繞經東涌市中心及東涌北，以提供每二十分鐘一班的聯合班次服務。

54. 小組成員表示表面上每二十分鐘便有巴士班次前往市區，然而署方與巴士公司並不了解實際情況，E11A 號線由機場開往東涌市中心需時十至十五分鐘，有機會與 E11B 號線於相若時間到站，如果居民錯過兩條路線的班次，便需要再等待約四十分鐘。有關路線改動只顧及東涌北居民，但卻忽略了東涌西及東涌南的居民，因此小組成員希望署方積極考慮居民的意見並作出檢討。此外，小組成員建議由 E21 號線代替 E21A 號線繞經東涌北。

55. 運輸署代表表示署方會將 E21A 及 E21 號線的問題和 E21X 號線的方案一併與城巴討論。

- 龍運 E32A 號線的脫班問題
- 龍運 E31 號線早上與傍晚繁忙時間班次不足的問題

56. 召集人歡迎出席會議的嘉賓：運輸署高級運輸主任／離島 1 梁嘎敏女士、龍運巴士有限公司(龍運)經理(車務)溫惠炎先生、助理經理(策劃及發展)鄧政傑先生及高級主任(公共事務)聶珮林女士。召集人表示希望龍運能夠改善 E32A 號線於早上繁忙時間在迎東邨站點的脫班問題。

57. 龍運代表表示公司於上次會議後曾作出檢視，發現有關路線的確曾因壞車而導致脫班，公司已要求維修部及車務部加強注意。除了颱風獅子山襲港翌日及本月十二日荃灣出現塞車問題外，直至現時為止，不論是繁忙時間或非繁忙時間，有關路線的班次都按時間表開出。公司十分重視 E32A 號線，最近亦調配了較大型的 12.8 米巴士以增加載客量。根據現有數據，該路線的載客率為五至六成，相信可以滿足乘客的需求，公司會密切留意有關路線的情況。

58. 運輸署代表表示根據龍運提交的營運數據，E32A 號線近月的脫班班次數目維持在一班以下，屬可接受範圍，署方與龍運會密切留意該路線的情況。

59. 小組成員建議合併討論龍運 E32A 號線的脫班問題及龍運 E31 號線在早上與傍晚繁忙時間班次不足的問題，並表示問題的主因是達東路繁忙時間擠塞，導致巴士回程受阻。由於大部分前往市區及在區內服務的巴士路線均會經過達東路，加上順東路轉入達東路處設置了交通燈，而交通燈後不遠處又設置了區內巴士站，每當有巴士遇上紅燈或靠站上落客，都會阻塞該路段的交通。由於 E32A 及 E31 號線會先經達東路再前往發展碼頭，順東路及達東路一帶擠塞經常導致有關班次延誤五至十分鐘。小組成員表示曾建議 E31 號線回程時沿順東路直駛而不轉入達東路，因為直駛途經的東堤灣畔站及裕東苑站對原本需在達東路下車的兩邨居民而言仍屬方便，請署方及龍運考慮上述建議。

60. 運輸署代表表示會與龍運進行研究。

61. 龍運代表表示會與運輸署進行研究，公司對能夠令路線運作更加暢順而又不影響居民的建議持開放態度。

62. 小組成員表示十分欣賞運輸署及龍運從 E31 號線分拆出 E32A 號線。E32A 號線非常方便，直接前往荃灣而無需繞經東涌市中心，居民對有關路線服務的需求殷切，希望可加密繁忙時間的班次。

63. 龍運代表表示由於 E31 及 E32A 號線是公司在東涌的主要對外路線，因此公司一直密切留意有關路線的服務。E31 號線班次的最高載客率為八成，尚未達到增加班次的標準，然而，公司會研究調整繁忙時間的班次以配合居民的需要。

64. 小組成員表示有居民指 E31 號線早上班次到達雍逸樓時已經客滿，並提醒署方及巴士公司裕泰苑入伙在即，應盡快安排加密繁忙時間的班次。此外，小組成員正爭取在裕泰苑側設置巴士站以及擴闊松慧街兒童遊樂場外的巴士站為巴士灣，以便雙層巴士通過。如方案可行，E31、E21A 號線及其他巴士路線都能行經該處並為裕泰苑居民提供服務。

65. 運輸署代表表示有待與其他部門討論相關工程。此外，由於松慧街兒童遊樂場外的彎位較為狹窄，大型車輛如要在該處掉頭及轉彎，除必須大幅減速外，亦要兼顧東涌道的路面情況，因此署方對開放該路段予更多雙層巴士行駛有所保留。然而，署方會繼續進行相關研究，以期服務更多居民。

66. 龍運代表表示 E31 號線的個別班次確實較為擁擠，載客率達八成，表示已有乘客需要站立。公司已調配較大型的 12.8 米巴士行走 E31 號線以增加載客量。由於相關的巴士車身龐大，因此並不適宜駛進上述掉頭位置，然而公司備悉小組成員的意見，會研究改善 E31 號線服務的方法。

### III. 其他事項

67. 小組成員沒有提出其他事項。

### IV. 下次會議日期

68. 議事完畢，會議在下午 4 時 20 分結束。下次會議日期將另行通知。

-完-