

葵青區議會
交通及運輸委員會
第二次特別會議記錄(二零一四)

日期：二零一四年三月二十八日

時間：下午二時三十分至五時四十分

地點：葵青民政事務處會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
潘小屏議員, MH (主席)	會議開始	會議結束
何少平議員(副主席)	會議開始	會議結束
陳笑文議員	會議開始	會議結束
張慧晶議員	會議開始	會議結束
周偉雄議員	下午二時五十分	會議結束
朱麗玲議員	會議開始	會議結束
許祺祥議員	會議開始	會議結束
林翠玲議員, MH	會議開始	下午五時二十六分
林立志議員	會議開始	會議結束
林紹輝議員	會議開始	會議結束
劉美璐議員	會議開始	會議結束
羅競成議員, MH	會議開始	下午三時三十四分
李志強議員, MH	會議開始	會議結束
梁錦威議員	會議開始	會議結束
梁國華議員	會議開始	會議結束
梁子穎議員	會議開始	會議結束
梁偉文議員, MH	會議開始	下午四時四十六分
盧慧蘭議員	會議開始	下午三時四十六分
麥美娟議員, JP	下午三時四十二分	會議結束
吳劍昇議員	下午二時五十五分	會議結束
潘志成議員	會議開始	會議結束
譚惠珍議員, MH	會議開始	下午四時十分
鄧瑞華議員	會議開始	下午四時二十二分
徐曉杰議員	會議開始	會議結束
徐生雄議員	會議開始	下午四時五十三分
黃炳權議員	會議開始	下午三時四十八分
黃耀聰議員, MH	會議開始	會議結束
黃潤達議員	會議開始	會議結束

陳迪遙先生	下午二時四十三分	會議結束
黎敬瑋先生	會議開始	會議結束
林嘉嘉女士	下午二時五十三分	會議結束
劉榮輝先生	下午二時四十三分	會議結束
梁靜珊女士	下午二時四十一分	下午三時零三分
梁永權先生	會議開始	下午三時零二分
吳家超先生	會議開始	會議結束
黃超華先生	會議開始	下午四時五十七分

列席者

胡天祐先生	葵青民政事務處民政事務助理專員
黎雪茵女士	運輸署高級運輸主任(葵青)
布佩雯女士	運輸署高級運輸主任/ 巴士發展(港島)1
程艾樂先生	九龍巴士(一九三三)有限公司主管(策劃及發展)
李侃陵先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)
黃秀娟女士	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)
蘇文華先生	九龍巴士(一九三三)有限公司首席車務主任
黃裕廷先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
黃子健先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理 (深水埗、葵青、荃灣)
黃勁文先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理
洪芷濱女士(秘書)	葵青民政事務處行政主任(區議會)一

缺席者

周奕希議員, BBS, JP	(沒有請假)
梁志成議員	(沒有請假)
曾梓筠議員	(因事告假)
尹兆堅議員	(因事告假)
覃友忠先生	(因事告假)
朱植平先生	(因事告假)
梁松森先生	(因事告假)
謝凱健先生	(因事告假)

歡迎詞

主席歡迎各委員、政府部門及機構代表出席交通及運輸委員會二零一四年第二次特別會議。

2. 委員會一致通過尹兆堅議員、曾梓筠議員、覃友忠先生、朱植平先生、梁松森先生及謝凱健先生的請假申請。會前，曾梓筠議員已授權劉美璐議員、朱植平先生已授權梁子穎議員、謝凱健先生已授權周偉雄議員代他們就會議上的各事項進行表決。

介紹 / 諮詢

二零一四至二零一五年度葵青區巴士路線發展計劃

(由運輸署提出)

(交通及運輸文件第 4-4y/2014 號)

3. 主席歡迎運輸署高級運輸主任布佩雯女士、九龍巴士(一九三三)有限公司主管(策劃及發展)程艾樂先生、經理(策劃及發展)李侃陵先生、襄理(策劃及發展)黃秀娟女士、首席車務主任蘇文華先生、高級車務主任黃子健先生及社區事務經理黃勁文先生出席會議。

4. 主席宣布，將按委員提交文件的次序，順序邀請有關委員提問，沒有提交文件的委員將獲安排在第一輪提問完結後作出提問。

5. 陳笑文議員指第 44 號線現時的乘客量達 79%並錄有盈利，應無需要延長路線以吸納更多乘客。而綠悠雅苑位於現時第 44 號路線總站旁，約一千戶居民將於 2015 年初入伙，44 號路線將是三千多名居民主要的選擇。現時鐵路服務已飽和，乘客需等候數班列車才能成功登車，故許多人已轉為乘搭巴士，當局根本無需遷就九巴賺取更多利潤而改動第 44 號路線。他重申反對搬遷第 44 號線的總站。

6. 主席詢問委員對第 44 號路線有否其他意見。

7. 譚惠珍議員代麥美娟議員提出，她反對第 44 號路線總站搬至青衣碼頭，但同意將這路線的服務伸延至青衣碼頭，再經楓樹窩路往長安邨，既可平衡各方需要，又可提供服務予青衣四村的居民，惟延長路線後，必須同時加密班次。

8. 張慧晶議員詢問第 41A 號線與第 44 號線的改動是否掛鉤。第 41A 號路線如改行快線，便須安排第 44 號線繞經青衣碼頭，彌補服務不足。她對於以青衣邨或青衣碼頭為總站沒有意見，但提醒如以青衣邨為總站，行車路線會較為迂迴。

9. 林立志議員詢問發言安排。

10. 梁國華議員和林紹輝議員認為如按每條路線邀請委員提出意見，可能拖長會議時間，建議主席按委員提交文件的次序，順序邀請委員發言會較為可取。

11. 主席詢問委員是否同意按提交文件的次序發言，再邀請運輸署及九巴代表回應。委員沒有異議，主席按文件的順序，邀請提交文件第 4b/2014 號的張慧晶議員發言。

12. 張慧晶議員補充，第 41A 號線改行快線後，不再行經深水埗和美孚一帶，第 44 號線繞經青衣碼頭一帶是彌補青衣碼頭至深水埗和美孚的服務空白。

13. 朱麗玲議員指現時居民多依賴第 45 號路線往返何文田上學，她擔心如將此路線遷至荔枝角巴士總站，並同時削減兩部巴士，會對上學人士造成影響。因此她要求九巴確保早上繁忙時間的班次不受影響，並改善荔枝角巴士總站的管理及洗手間的衛生環境，同時增設班次顯示屏。另外，她不支持第 42 號路線的總站遷至長沙灣，認為會影響居民往返青衣及觀塘。而許多長者依賴第 38A 號線往返仁濟醫院覆診，故對取消此路線有保留。

14. 許祺祥議員的意見如下：

(i) 九巴表示第 33A 號線的乘客量偏低，故建議將行車數目由 10 部減至 6 部，但沒有提出任何切實的重組或改善方案。現時此路線的班次為 15-20 分鐘一班，但居民多次反映此路線嚴重脫班。若將班次改為 30 分鐘一班並減少 4 部巴士，脫班情況將更為嚴重，因此他反對第 33A 的改動方案。

(ii) 現時乘客經常投訴第 31 號線於繁忙時間在荃富街及大窩口鐵路站經常客滿，居民難以登車返回石籬。

(iii) 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第 38A 號線前往掃墓，現卻擬取消此路線。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路線，早前九巴還提供兩部低地台巴士行走此線，現卻擬取消服務，令人無所適從。

15. 林立志議員認為運輸署和九巴的路線規劃有欠妥善，所謂的巴士路線發展計劃是“環保為名，削班為實”，葵青區 27 部巴士被削減，對居民造成不便。而削減服務的指標又令人難以理解，例如第 242X 號路線於繁忙時間的乘客量達七成，卻仍被取消服務；而青衣區的其他巴士路線有部分被削減服務，有部分則取消服務青衣。他不反對盡用資源的做法，但巴士公司應先行改善脫班的問題。另外，運輸署和九巴對委員提出的意見，大都回覆會繼續留意乘客量的轉變而不時提出改進建議，令人感覺沒有誠意與委員商討。他指區內數幅土地將被用作發展住宅項目，故他促請當局先做好交通規劃。

16. 李志強議員指青衣西南沒有鐵路直達，居民出入多依賴巴士服務，惟下年度的巴士發展計劃卻擬大幅削減青衣西南的多條巴士路線，其中第 41 號路線改為只服務青衣東北，第 42 號路線更改為九龍的路線。青衣西南有多條老化的屋邨，長者會乘搭第 42 號巴士到瑪嘉烈醫院覆診。九巴現擬取消此路線，卻沒有替代服務，居民如要前往觀塘，需要轉乘不同路線，因此他不接受所有削減班次的建議。

17. 梁錦威議員指葵涌邨為全港最大的公共屋邨，卻只有第 33A 號線往返九龍。現時此路線的班次為 15-20 分鐘，乘客已經常投訴脫班嚴重。九巴卻擬將班次延長至 30 分鐘一班，同時縮減 4 部巴士，屆時乘客的候車時間可能需 45 分鐘至一小時，因此他認為第 33A 號線的改動建議難以接受。另外，沙田區議會已於本年三月初得悉第 40X 號線的改動建議，葵青區議會卻是在三月二十五日才收到文件，議員沒有足夠時間諮詢區內居民。他同時要求巴士公司解釋為何縮減第 40X 號線兩部巴士，並重申反對第 40X 號線及第 264M 號線的改動方案。他又表示，葵青人口達 50 萬，區內二十多條巴士路線中，其中十條路線均被削減服務，惟節省的資源卻沒有用於本區。

18. 梁國華議員批評葵青區巴士路線發展計劃實為倒退計劃。他表示，區內基層人口較多，居民大多依賴巴士服務出入。以葵涌東北為例，多年來該區的巴士服務一直未能配合房屋發展，惟運輸署和九巴卻以環保為由，縮減服務，同時增加車費，做法不合理，建議推翻計劃。

19. 林紹輝議員表示，2013-14 年度葵青區巴士路線發展計劃承諾會增加第 31M 號線的行車數目，以及第 336 號線會行經石籬邨，此兩項計劃至今仍未實行，九巴卻又擬削減葵涌東北的巴士服務。他批評整個路線發展計劃“車費有加無減，班次有減無加”。葵涌東北人口不斷增加，但巴士服務沒有相應提升，車費反而不斷增加。第 31 號線改道不經安蔭及石蔭，但同時擬削減一部巴士，班次則改為 20 分鐘一班；第 31B 號線延長服務石圍角，乘客量勢必增加，行車數目卻沒有相應提升，回程車費反而增加 1 元。他認為這個路線發展計劃是製造地區矛盾，強烈要求九巴收回計劃。

20. 徐生雄議員認為整個巴士路線發展計劃着重縮減巴士數目，未能有效解決交通擠塞及班次不足的問題，建議當局朝多方面考慮路線規劃，例如乘客量甚高的路線，可考慮於繁忙時間增加點對點的巴士班次，疏導候車乘客。另外，第 31 號線改經石籬(二)邨，不經安蔭邨後，能便利東北葵居民往荃灣，惟他建議班次下調至十五分鐘一班。

(主席暫時離開會議室，由副主席代為主持會議)

21. 梁子穎議員的意見如下：

- (i) 第 31 號線更改行車路線後，安蔭邨、石蔭邨、石蔭東邨及北葵涌街市一帶居民將沒有巴士服務前往荃灣及荃灣西鐵站，因此他對更改路線的建議有保留。
- (ii) 擬議的第 35X 號線收費過高，此路線改行高速公路後，車程縮短，成本降低，九巴反擬提升收費，他對運輸署制定的車費標準表示質疑，並要求保留第 35S 號線。
- (iii) 第 35A 號線現時主要服務葵涌東北，與九巴第 36B 號線及第 31B 號線有路線重疊的地方。因應第 35S 號線取消，他建議第 35A 號線經北葵涌街市後改行葵涌道往九龍，方便居民全日往返貨櫃碼頭一帶。
- (iv) 如落實第 31 號線更改行車線，他建議將第 235 號線改為單程行車，方便安蔭邨的居民前往荃灣。
- (v) 要求第 40P 號線改為全日提供服務。

(vi) 整個計劃共縮減 31 部巴士，卻只增加 4 部，他促請巴士公司解釋如何處理削減的 27 部巴士？

22. 梁偉文議員要求運輸署和九巴收集委員的意見後，重新修訂整個巴士路線發展計劃。在未有任何定案前，維持現時的巴士服務不變。

23. 盧慧蘭議員對 2014-15 年度葵青區巴士路線發展計劃表示強烈反對，尤其是第 30 號線、第 42 號線及第 45 號線取消對荔景區的服務，令到荔景邨、祖堯邨及華員邨的居民出入極不方便。她另要求第 46 號線增加班次，並建議第 46X 號線途經祖堯邨敬祖路，便利祖堯邨居民。

24. 代主席請各位委員遵守兩分鐘發言時間的規定，避免超時。

25. 潘志成議員表示，第 264M 號線是往來天水圍和青衣的巴士路線，運輸署在第一批發出予委員會的文件中沒有提及有關改動計劃，他是透過傳媒翻查其他區議會文件才得悉，質疑署方有否誠意與葵青區議員商討。他由 2011 年開始已向運輸署及九巴反映第 43A 號線、第 42M 號線及第 248M 號線之班次未能應付實際需要，惟至今服務仍沒有得到改善。另外，第 42A 號線繁忙時間的服務同樣不足以應付乘客需求，他建議於繁忙時間增加單層巴士作為“供臨時調配的車輛”，由總站直達深水埗，作疏導中途乘客之用。

26. 徐曉杰議員認為鐵路發展已接近飽和，運輸署應改變以鐵路為主的交通運輸政策。在巴士路線發展方面，他建議取消第 41 號線，增設第 41X 號線並轉行快線；此外，青衣居民多乘搭第 42 號線往瑪嘉烈醫院就診，故他對此路線取消服務青衣區表示反對，並建議將總站搬至長康巴士總站，增加客源；他另指第 43M 號線於繁忙時間有服務需求，建議九巴考慮落實定點班次，讓乘客容易掌握班次時間。

27. 黃炳權議員指現時的長遠運輸政策以鐵路為主，但運輸署仍要依賴巴士及小巴接載乘客到鐵路站。他認為現時乘搭巴士的人數每況愈下，主要是巴士公司造成。以第 33A 號線為例，此路線由葵涌邨這個全港最大的屋邨開出，班次為 15-20 分鐘一班，但仍經常脫班，葵涌邨居民寧願步行一段甚為迂迴的路線前往大窩口鐵路站，均不願乘搭此路線，以致客量越來越少，現九巴擬將班次改為 30 分鐘一班，將令客量更少。

(主席返回主持會議。)

28. 黃耀聰議員表示，運輸署在文件開首即指出“2014 年施政報告中，行政長官再次強調會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統”，可見整份重組計劃是因應行政長官的要求，沒有考慮基層市民的需要。葵青區依山而建，區內居民大多居於山上，十分依賴巴士出入。但九巴卻擬取消沒有盈利的路線，所謂的重組路線沒有跡象顯示可疏導繁忙地方的交通，整個重組計劃可謂“假重組、真取消”。雖然未來六年會有五條鐵路線落成，但在現階段鐵路服務已非常擠迫，建議署方待新鐵路線落成後才檢討。他又指會前有多個團體向運輸署和九巴遞交請願信，希望署方可考慮擱置計劃，並進行全面諮詢。

29. 黃潤達議員表示，會前幾乎所有議員均向運輸署及九巴遞交請願信，不同的請願團體需排隊等候，可見整個路線發展計劃不得民心。巴士公司擬在葵青區大幅削減行車數目，但節省的資源卻沒有用於本區，整個計劃根本是以“重組為名，削車為實”。在巴士路線方面，第 33A 號線乘客量不足並非事實，此路線經常嚴重脫班，居民寧願選乘小巴或鐵路服務。如落實將班次延長至 30 分鐘一班，行車數目由十部減至六部，乘客量將更少，故他建議增加此路線的班次。他認為改善第 33A 號線的服務應從兩方面著手，一是增加行車數目，讓班次更密更穩定，讓乘客有信心乘搭，提升乘客量；另一是重組路線或與第 38A 號線合併，改善葵涌及荃灣往九龍的巴士服務。同時他希望運輸署檢討現時以鐵路為本的政策。

30. 陳迪遙先生的意見如下：

- (i) 整個路線發展計劃要求乘客轉乘不同路線前往目的地，但除非在大型巴士轉車站，否則乘客未必懂得如何轉乘其他路線。日後轉乘路線如縮短路程，變成不屬於葵青區的路線，運輸署和巴士公司屆時未必會諮詢本區議會。
- (ii) “4”是代表葵青/荃灣的巴士路線，計劃現擬將部分路線縮短為服務九龍區路線，以致無需諮詢葵青區議會。
- (iii) 現時的轉乘配套不足，原本的路程可能只需半小時，最終可能因為需要轉乘而多花逾倍時間。
- (iv) 擬辦的第 X42C 號線行走的龍翔道、呈祥道及觀塘道並非屬於高速公路，其收費卻比主線第 42C 號線高 3 元。另外，巴士轉行快線後，中途站的乘客將受影響。例如第 41A 號線改行快線後，中途站的乘客需轉搭第 44 號線，巴士公司應增調車輛服務第 44 號線，配合需

求。

(v) 巴士公司如何調配被縮減的 27 部巴士？收費的準則有否更改？

31. 吳家超先生表示，葵涌東北許多存在已久的巴士服務問題仍未解決，重組計劃卻產生更多問題。例如第 31M 號線現時班次不足，乘客於繁忙時段在葵芳總站需等候 4-5 部車才可登車，其後分站的乘客根本無法上車，但巴士路線發展計劃文件卻對此路線隻字不提；第 40P 號線經常客滿，但由於巴士公司的載客率是以全日平均乘客量計算，以致得出的載客率只有 90-95%。九巴以現有載客量作為評估指標，卻沒有深入了解乘客量少的原因，例如九巴指第 31 號線乘客量只有六成，但此路線非繁忙時間經常脫班，致使石籬居民寧願乘搭小巴往荃灣，乘客量自然低。因此他促請九巴了解各路線的情況才推出發展計劃。

32. 周偉雄議員的意見如下：

(i) 第 34 號線班次嚴重不足，乘客經常候車逾 30 分鐘，更由於此路線採用單層巴士提供服務，以致有巴士到站時，乘車人士也難以登車，故他要求以雙層巴士行走第 34 號線。

(ii) 九巴去年將第 37 號線的行車數目由 11 部縮減至 10 部，本已收到很多葵盛居民投訴；近日更發現此路線在非繁忙時間更縮減至只有 8 部巴士提供服務，導致候車時間完全不能符合運輸署與九巴提供的候車時間標準。他要求運輸署責成九巴達到候車時間標準，並還原至最少 11 部巴士。

(iii) 葵聯邨第二期將於今年中落成入伙，會新增約 4 000 人口，他促請運輸署因應區內人口增加，在入伙前加強並改善葵盛圍一帶的巴士及整體公共交通服務。

(iv) 建議當局研究在區內加建上坡地區自動扶梯連接系統，方便山上的居民出入。

33. 主席表示，會前收到多個團體的來函，請運輸署、九巴及各委員備悉，有關意見如下：

(i) 荔景邨各座互助委員會反對第 42 號線及第 45 號線取消服務荔景區；

- (ii) 葵興光輝圍大廈業戶聯會反對路線發展計劃中，巴士公司沒有將縮減的資源調撥至本區；另外第 32 號線擬改為繁忙時間單向服務，令人無所適從；
- (iii) 青怡花園業主立案法團及偉景花園業主委員會均反對第 44 號線總站搬至青衣碼頭；
- (iv) “一群葵盛東關心交通服務的居民”不滿 2014-15 年度葵青區巴士路線發展計劃文件沒有提及第 34 號線及第 37 號線的改善方案。

34. 主席邀請沒有提交文件的委員發表意見。

35. 麥美娟議員表示，她於 2012 年曾提出加強第 41A 號線班次及建議龍運巴士第 E32 號線行經青衣楓樹窩路，但至今運輸署及巴士公司均沒有回應居民的訴求。她認為 2014-15 年度的巴士路線發展計劃並非重組，因為節省的資源根本沒有調撥至本區以增加班次及改善服務。她建議第 44 號線繼續以青衣邨為總站，並將服務延長至青衣碼頭，再經楓樹窩路往長安巴士總站。此舉既可滿足青衣碼頭居民的需要，又可提供服務予青衣四村及綠悠雅苑的居民。由於此線路程加長，班次必須加密。第 41A 號線經常被投訴班次不穩定，運輸署解釋是由於行車路線長，又需途經繁忙道路。如第 41A 號線改行快線可解決問題，她會支持有關改動，但前提是第 44 號線班次必須加強。她另指出，重組應是將兩組不同路線的資源有效地運用，達至改善服務的目的，惟是次路線發展計劃純粹削減巴士數目。另外，現時第 41 號線總站已設在長安巴士總站，所以她不同意將第 41 號線的總站搬至長安邨，以免造成路線重疊。

36. 劉榮輝先生認為巴士路線發展計劃中只有削減行車數目和增加車費，完全談不上發展。他要求九巴收集委員的意見後，修訂計劃再提交委員會考慮。

37. 吳劍昇議員表示，葵聯邨於 2011 年入伙時，他已要求運輸署發展該區的交通服務，以配合新增人口的乘車需求。時至今日，該區的交通仍未得到改善。今年 6 月，葵聯邨第二期將會入伙，屆時的交通將更惡化。雖然葵聯邨臨近鐵路站，惟並非每個人的目的地都是鐵路可到達，因此他促請運輸署及九巴重新規劃路線發展計劃。

38. 劉美璐議員表示，現時葵盛西邨巴士總站有第 34 號線及第 37 號線提供服務，但多年來區內居民不斷反映此兩條路線脫班情況十分嚴重，

運輸署及九巴一直沒有回應。葵聯邨第二期今年入伙後，人口將增加，惟是次巴士路線發展計劃對這兩條路線隻字不提，沒有正面回應居民對交通服務的需求。

39. 譚惠珍議員指多位議員均要求第 249X 號線提供全日服務，署方文件則指會加強此路線的服務，惟需視乎整體重組結果而定。她希望署方及九巴可考慮委員的意見，並詢問班次由半小時提升至 15 分鐘一班的計劃何時可實施。

40. 黎敬瑋先生的意見如下：

(i) 2014-15 年度葵青區巴士路線發展計劃備受批評，運輸署作為監察交通運輸服務的政府部門，責無旁貸。

(ii) 第 6、171、904 及 905 號路線雖是不屬於葵青區的巴士路線，但與葵青區的居民息息相關。他早前曾就此四條路線向運輸署查詢，並獲告知路線不會有變動。及後署方卻在三月中批准巴士公司將班次由五分鐘調整至十分鐘，理由是該四條路線無法提供原訂編制的班次，故需延長班次時間。他認為此舉即變相削減服務，而運輸署不但沒有督促巴士公司盡力達到服務承諾，反而容許巴士公司作出不合理的改動。

(iii) 第 45 號線脫班嚴重，九巴如能解決荔景、祖堯一帶的巴士服務，他會支持將第 45 號線總站搬至荔枝角，並建議提供定點班次。

(iv) 建議第 42 號線延長路線至長康巴士總站，增加客源。

41. 主席表示，許多青衣東北的居民會在長安巴士總站乘搭第 44 號線，促請運輸署及九巴研究如何優化此路線。

42. 運輸署高級運輸主任布佩雯女士回應時指出，2014-15 年度葵青區巴士路線發展計劃涉及較多的路線變動，提供的替代服務亦需乘客作出巴士轉乘，以致區內居民的乘車模式有所改變。然而署方希望能善用巴士資源，透過精簡巴士網絡，長遠解決空氣污染及交通擠塞的問題，令巴士服務得以持續發展。運輸署及九巴會在收集委員會的意見後，再與九巴商討，研究有否空間調整並優化計劃。署方於 3 月 25 日已向委員發出第二批文件，主要有關其他地區的巴士路線重整涉及行經或以葵青區為總站的路線的改動建議，就委員多次提及有關第 40X 號線、第 47X 號線及第 249X 號線的改動方案詳情則會盡快寄奉予委員，並請委員再

提出意見。

43. 九巴經理(策劃及發展)李侃陵先生補充，巴士路線發展計劃的整體目標是提升巴士服務的穩定性，並會因應乘客量的增加適當調節有關路線的行車數量及服務。九巴收集委員的意見後，會盡量在路線發展計劃內作出調整。

44. 林立志議員指委員於多個星期前已向運輸署及九巴提交對 2014-15 年度巴士路線發展計劃的書面意見，運輸署及九巴卻一再表示會於收集委員的意見後，再商討有否空間調整，他質疑署方及九巴有否誠意與委員磋商。

45. 主席詢問運輸署及九巴代表可否回應委員在會上提出的訴求。

46. 林紹輝議員詢問，葵青區議會提出的意見會否因為與其他區議會不同意而未能成事。以第 235 號線(安蔭邨-荃灣)為例，由於荃灣區議會建議此路線途經國瑞路，運輸署及九巴於沒有諮詢葵青區議會的情況下作出改動。因此他詢問運輸署會如何處理不同區議會的意見。

47. 布佩雯女士重申，這次是以“區域性”模式重組青衣區的巴士路線，涉及的路線改動較大，委員及區內居民會較為關注，署方和九巴冀透過舉行多次會議，與委員就路線改動的方案，例如總站位置、行車路線及車費等事宜進行詳細討論，再研究修訂並優化計劃。

48. 主席綜合委員第一輪發言的意見，指大家對計劃的大部分方案皆不接受，希望運輸署及九巴聽取委員意見後，再提交一份大家皆可接受的路線發展計劃。

49. 劉榮輝先生表示，委員早前已就葵青區巴士路線發展計劃向運輸署及九巴提出意見，惟署方及九巴沒有回應到委員的訴求，他希望九巴可承諾不會加價。他另指九巴的巴士路線經常嚴重脫班，詢問署方對此有否懲罰機制。

50. 徐曉杰議員指第 242X 號線只在早上繁忙時間提供兩班前往尖沙咀的服務，文件顯示此路線的載客率為 59%。其他巴士公司的港島巴士路線即使只有 30-40%的載客率仍會維持較穩定的服務，因此他反對取消第 242X 線。此外，第 X42C 號線改行快線後，不再繞經荃灣，理論上可使居民受惠，但收取高達 12.7 元的車費並不合理，他認為第 X42C 號線如作為“供臨時調配的車輛”，車費便應與主線相同。他另表示，第 264M

號線的班次比第 68E 號線為密，載客率亦比第 68E 號線為高，九巴建議將此條路線合併，並取消第 264M 號線，將使較多乘客受影響。

51. 張慧晶議員表示，其選區內的居民及她本人非常贊成第 41A 號線轉行快線，惟大原則是第 44 號線必須補充第 41A 號線改行快線後的服務不足，同時保證不能削減班次，脫班的問題亦須得到改善，她促請運輸署及九巴勿因第 44 號線而影響第 41A 號線改行快線的計劃。她另要求運輸署考慮提供循環線，便利青衣四村居民往來青衣機鐵站或旺角，同時建議將龍運巴士第 E32 號線改為全日行駛，並加密第 948 號線的班次。

(主席暫時離開會議室，由副主席代為主持會議。)

52. 黃耀聰議員強烈要求保留第 45 號線以麗瑤為總站，並促請運輸署及九巴承諾在未與區議會充分討論前，不會實施有關計劃。

53. 李志強議員認為九巴如能按照原來的編制提供服務已十分難得。他另反對第 42 號線取消服務青衣區，並指出巴士六成載客量為座位，四成為企位，第 42 號線非繁忙時間的載客率有 56%，即表示九成半座位已滿，如再將此路線的總站搬往長康巴士總站，相信能吸納新客源。他又認為以鐵路為主再轉乘巴士的交通模式已不合時宜。他同時建議委員考慮否決計劃，要求運輸署修訂並重新提交計劃予委員會考慮。

54. 麥美娟議員表示，委員冀望以往一直未能解決的交通問題能透過重組計劃得以改善，惟當局這次沒有善用資源進行路線重組。她指居民均不希望第 44 號線總站搬離青衣邨，無論最終結果如何，她促請九巴考慮增加此路線的行車數目及加密班次。她另不認同第 41 號及第 42 號路線的乘客量不足，事實是這兩條路線服務表現欠佳，居民繁忙時間根本沒有信心乘搭。由於葵青區沒有類似屯門轉車站的設施，在候車地方不理想的情況下，很難令居民接受轉乘計劃。

55. 梁子穎議員表示，委員早前已就葵青區巴士路線發展計劃向運輸署及九巴提出意見，署方及九巴理應在是次會議前已分析委員的意見並有初步結論，繼而在是次會議提交修訂計劃建議，與委員共同磋商，而非純粹收集委員意見。他另指出，巴士的車費比其他公共交通便利，市民亦早已習慣點對點的巴士服務。當局現擬大幅削減葵青區的巴士服務，又沒有提供補償方案。他認為區內沒有大型巴士轉車站等轉乘配套，很難令市民接受計劃。

56. 劉美璐議員希望巴士公司考慮將第 34 號線的單層巴士全部改為雙層巴士；第 37 號線的行車數目可由 11 部增至 13 部。

57. 潘志成議員指長亨邨、長宏邨及曉峰園一帶的居民對往返尖沙咀的巴士服務有需求，現巴士公司卻擬取消第 242X 號線(長亨-尖沙咀)，以一條客源完全不同的第 X42C 號線(長亨-藍田站)取替其服務，實難令人接受。他指重組應是將削減的資源用於重組區內的路線，但是次計劃卻沒有做到。

58. 梁偉文議員期望運輸署及九巴修訂計劃，再與委員研究。他另表示最近有較多市民投訴第 42A 號線，希望九巴加以留意。

59. 徐生雄議員表示，雖然許多路線的問題仍未解決，惟部分路線改行快線後，的確可使服務提升。例如第 235 號線及第 31 號線部分路線重疊，署方及九巴現擬議更改第 31 號線的行車路線，有助縮減行車時間，促請運輸署及九巴盡快研究及落實計劃。另外委員大都支持第 35X 號線方案，惟對建議車費有保留，希望署方及九巴加以考慮。

60. 吳劍昇議員指區內越來越多居民於機場上班，但現時沒有通宵機場巴士途經葵芳，希望運輸署及巴士公司加以考慮。另外，他促請運輸署及九巴考慮增加第 34 號線的班次，或將單層巴士改為雙層巴士。

61. 梁國華議員的意見如下：

- (i) 運輸署的角色是監察公共交通機構能否達到服務承諾，現卻容許巴士公司削減服務，迫使乘客搭乘本已十分擁擠的巴士，助巴士公司賺取最大利潤。
- (ii) 他於 2009 年要求九巴提供第 35A 號線於大隴街轉乘第 31M 號線的車資優惠，惟有關轉乘優惠卻是半年續批一次，今年才批准一年的轉乘優惠。換句話說，巴士公司提供的轉乘優惠根本沒有保障，隨時可被收回。
- (iii) 第 31M 號線於葵芳總站經常大排長龍，其後分站的候車乘客總是難以登車。他曾建議第 43A 號線(4.5 元)於葵涌運動場站開始提供 3.8 元分段收費，與第 31M 號線(3.8 元)車資相同，以吸引乘客轉搭第 43A 號線，分流乘客，惟建議一直不獲九巴回應。

62. 林紹輝議員指委員早前已就葵青區巴士路線發展計劃向運輸署及九巴提出書面意見，惟署方及九巴的聯合回覆文件沒有回應委員訴求，內容與往年大同小異，拖延及浪費時間。去年提出加強第 31M 號線和第 336 號線的計劃至今仍未落實，今年提出的部分轉乘方案亦不切實際，例如建議元朗往石籬的乘客轉乘經常客滿的第 31 號線。他促請運輸署及九巴認真與委員討論問題。

63. 林立志議員表示，運輸署及九巴個多月前已開始與議員討論 2014-15 年度的巴士路線發展計劃，又委派多位代表出席是次會議，讓人誤以為有誠意討論問題，惟其收集委員的書面意見後，仍沒有提交修訂計劃供委員討論，其誠意值得商榷。他又認為路線發展計劃是製造地區矛盾，例如取消有 70%載客率的第 242X 號線(長亨-尖沙咀)，以新增的第 X42C 號線(長亨-藍田站)替代，並上調車費。惟此兩條路線目的地及客源不同，根本不可能互相取替，亦與以往調整行車數目的準則不同。

(主席返回主持會議。)

64. 黃潤達議員不認同當局以減少空氣污染為由，縮減巴士數目。據統計，到了 2017 年私家車的數目將達至 530 000 部，而巴士則只有 5 000 部，他質疑巴士是否空氣污染的真正源頭。事實上最近數年巴士排出的污染物應已大大減少。另一方面，政府沒有限制私家車的數量，亦沒有加大力度推動電動巴士、研究設立巴士專線、增設大型轉車站及協助巴士公司安裝全球定位系統。他又批評政府容許九巴分拆巴士營運及其他業務的收入，例如廣告和路訊通的收益。2017 年巴士專營權即將屆滿，他促請當局一併檢視巴士公司計算營運收入的方法，並要求在不會削減巴士數目的前提下與委員磋商路線發展計劃。

65. 梁錦威議員的意見如下：

- (i) 批評巴士公司名為重組，實為減車。他認為路面私家車數量最多，政府如要解決空氣污染及交通擠塞問題，應考慮限制私家車的進口。
- (ii) 對於巴士公司表示會參考乘客量的變化而調整路線的行車數量，他並不認同，並以第 33A 號線為例，表示部分路線服務表現欠佳，市民不願乘搭，如再進一步削減服務，載客量將更少。
- (iii) 九巴作為擁有專營權的巴士公司，應從整體交通運輸服務考慮；運輸署亦應檢視如何監察獲得專營權巴士公司之服務表現。

(iv) 詢問是否會於下次會議討論第 40X 號線。

(v) 政府應重新檢討鐵路為主的政策，並按區域發展巴士服務。

66. 周偉雄議員表示，根據統計處的數字，過去五年每年新增私家車數目有 20 000 部，今年全港的私家車數目將接近 500 000 部，比巴士的數目多 100 倍，故當局透過削減巴士數目以達至減少污染的目的是不能接受。他於 2012 年已建議巴士公司考慮提供免費/優惠轉乘計劃，例如於第 33A 及第 37 號線提供由旺角返回葵涌時的互換次程轉乘優惠，乘客於回程時可任選兩車返回葵芳，並可免費轉乘另一條路線巴士。但九巴代表卻以無法統計有關數字為由，沒有接納其建議。他認為巴士服務是區域性的，巴士公司如能提供合適的轉乘優惠，將有助活化部分虧損的路線。

67. 陳笑文議員表示，由於第 41A 號線改行快線的方案詳情仍未公布，包括建議車費及行車路線等，暫無法開始進行地區諮詢。文件另建議第 44 號線總站搬至青衣碼頭。他理解碼頭一帶居民對此路線的需求，但如按文件建議的行車路線，由青衣碼頭開出後，經過青衣邨，再往長安邨接載乘客，而行車數目仍然維持現時的 17 部，長安邨總站的乘客將難以登車。

68. 陳迪遙先生認為鐵路服務接近飽和，當局應研究如何發展巴士服務。另外，巴士公司每年的路線發展計劃大同小異，只是將削減服務方案以不同形式提出，從最早的修改行車路線、取消服務，變成只於繁忙時間提供單向服務。巴士公司明知區議會不可能支持削減服務的計劃，便應在不縮減資源的前提下，研究如何提升服務，例如第 42C 號線經常客滿，會否考慮分拆此路線的服務？

69. 林嘉嘉女士表示，當局為減少空氣污染而擬削減巴士數目，但另一方面卻沒有限制私家車數目。她認為除非削減巴士數目這大方向得以改變，否則對修訂計劃不抱太大期望。

70. 黎敬瑋先生強調，九巴必須確保荔景山一帶居民支持第 45 號線的改動方案，否則不支持將此路線的總站搬至荔枝角巴士總站。

71. 吳家超先生建議九巴先行處理現時的服务問題，再考慮重組及其他發展方案。另外，文件建議第 31B 號線繞經石蔭邨，但車費需增加\$1；而第 31 號線不再途經安蔭、石蔭，縮短了路程，卻隻字不提降低車費。

因此他促請九巴在修訂計劃中避免再出現如此雙重標準的情況。九巴一直表示重組計劃的目標是要善用資源，但只提出節流措施，沒有研究開源方案。他曾致函九巴建議提供分段收費，例如第 31M 號線，惟九巴沒有採納建議。

72. 梁子穎議員要求有關部門提供現時空氣污染的來源中，巴士所佔的比率。

73. 主席宣讀由劉美璐議員、梁子穎議員及麥美娟議員動議，朱麗玲議員和議的臨時動議如下：

“葵青區議會交通及運輸委員會表示極度遺憾，原因是運輸署及九龍巴士有限公司在 2014 至 2015 年度葵青區巴士路線發展計劃中對九巴 34 及 37 號巴士改善服務隻字不提。現強烈要求將九巴 37 號路線行走巴士車輛數目由十架增加至十三架，以及將 34 號路線取消所有單層巴士，改用雙層巴士服務。”

74. 主席宣布就是否接納臨時動議進行表決，沒有議員反對，臨時動議獲得接納。

75. 主席宣布就臨時動議進行表決，無人反對，臨時動議獲委員會一致通過。

76. 主席宣讀由黃潤達議員、梁錦威議員及周偉雄議員動議，許祺祥議員、林立志議員、林紹輝議員、梁國華議員、吳劍昇議員、陳笑文議員和議的臨時動議如下：

“葵青區議會強烈要求擱置 2014-2015 葵青區巴士路線發展計劃，重新檢討巴士服務。同時，要求運輸署檢討‘鐵路為本’的政策，應扶助巴士服務，‘雙線’並行，加強及改善區內巴士服務。”

77. 主席宣布就是否接納臨時動議進行表決，沒有議員反對，臨時動議獲得接納。

78. 主席宣布就臨時動議進行表決，無人反對，臨時動議獲委員會一致通過。

79. 布佩雯女士補充，有關以葵青區為總站的三條往沙田區巴士路線，即 40X、47X 及 249X 的方案詳情會盡快發給委員。署方收集委員的意見後，會再與九巴研究有否調整空間。至於特快路線的車費，署方亦會與九巴一併研究。

80. 梁國華議員表示，部分路線雖然並非葵青區路線，但會影響區內居民，詢問署方會否就此類路線諮詢葵青區議會。

81. 布佩雯女士解釋，署方一般會就改動建議諮詢路線兩邊總站及途經中途站地區議會的意見，三月二十五日發出的補充文件主要為其他地區的巴士路線重整而涉及途經或以葵青區為總站的巴士路線改動的建議。其中 40X、47X 及 249X 由於另一總站在沙田，有關建議詳情將於沙田區的路線發展計劃資料整理完成後發出。

82. 李侃陵先生補充，第 264M 號線與第 68E 號線合併後，青衣居民可選乘第 68E 號線往元朗，或於大欖隧道口轉乘其他路線往天水圍。另外，第 44 號線如落實將總站搬至青衣碼頭，九巴會調撥第 44P 號線的巴士營運第 44 號線，屆時此線的整體班次將會提升；而第 41A 號線的建議車費暫定為 8.5 元。九巴亦暫定於 2014 年第二季落實第 336 號線及第 31M 號線的發展方案。

83. 主席表示反對取消第 264M 號線，並再次促請運輸署及九巴研究委員的意見，於下次會議時能積極回應委員的訴求。

84. 陳笑文議員希望署方預留足夠時間，以便議員諮詢居民意見。

85. 梁錦威議員表示，他早前曾邀請運輸署及九巴出席居民會，聆聽居民對巴士路線的意見，惟運輸署拒絕出席。

86. 黎雪茵女士表示，署方已備悉委員的意見，亦相信委員已反映居民的訴求，署方會再研究有否空間修改方案。

87. 周偉雄議員建議民政事務處協調，於區內舉行數場居民諮詢會。

88. 麥美娟議員不認同議員的建議，她指議員可自行聯絡運輸署代表出席居民會。

本會議記錄於二零一四年六月十二日獲交通及運輸委員會通過。

主席： _____ 秘書： _____
潘小屏 洪芷濱

葵青區議會秘書處
二零一四年六月