

葵青區議會
交通及運輸委員會
第三次會議記錄(二零一四)

日期：二零一四年六月十二日

時間：下午二時四十五分至五時三十分

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
周偉雄議員	會議開始	下午三時二十分
周奕希議員, BBS, JP	會議開始	下午三時四十九分
許祺祥議員	下午二時四十九分	下午四時零五分
林翠玲議員, MH	會議開始	會議結束
林立志議員	會議開始	下午四時五十七分
林紹輝議員	會議開始	下午四時十五分
劉美璐議員	會議開始	會議結束
羅競成議員, MH	會議開始	會議結束
李志強議員, MH	會議開始	下午四時零一分
梁志成議員	會議開始	會議結束
梁錦威議員	會議開始	下午四時四十五分
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	會議結束
盧慧蘭議員	下午二時四十六分	會議結束
麥美娟議員, JP	下午二時四十六分	下午三時四十二分
吳劍昇議員	會議開始	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	下午四時零二分
曾梓筠議員	下午四時	會議結束
徐曉杰議員	會議開始	會議結束
徐生雄議員	會議開始	會議結束
黃炳權議員	會議開始	下午四時零二分
黃潤達議員	會議開始	會議結束
黃耀聰議員, MH	會議開始	下午四時四十四分

陳迪遙先生	下午二時五十九分	會議結束
朱植平先生	會議開始	會議結束
覃友忠先生	會議開始	下午四時五十四分
梁靜珊女士	會議開始	會議結束
梁松森先生	會議開始	下午四時三十八分
吳家超先生	會議開始	會議結束
黃超華先生	會議開始	會議結束

列席者

胡天祐先生	葵青民政事務處葵青民政事務助理專員
黃志光先生	香港警務處葵青警區交通隊主管
李鎮華先生	運輸署工程師(葵涌)
張競思女士	運輸署工程師(青衣)
梁祖明先生	路政署工程師(葵涌及青衣)
蔡智鵬先生	土木工程拓展署工程師/22(新界西及北)
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
關智偉先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(車務)
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)
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)
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

張慧晶議員	(因事告假)
朱麗玲議員	(因事告假)
鄧瑞華議員	(因事告假)
尹兆堅議員	(因事告假)
劉榮輝先生	(因事告假)
謝凱健先生	(因事告假)
黎敬璋先生	(沒有告假)
林嘉嘉女士	(沒有告假)
梁永權先生	(沒有告假)

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三次會議。她並表示，土木工程拓展署工程師蔡智鵬先生將接替林慧賢女士成為該署出席本委員會會議的代表。

2. 委員會一致通過張慧晶議員、朱麗玲議員、鄧瑞華議員、尹兆堅議員、黎敬璋先生、林嘉嘉女士、劉榮輝先生、梁永權先生及謝凱健先生的請假申請。於會前張慧晶議員已授權徐曉杰議員、劉榮輝先生已授權黃潤達議員、謝凱健先生已授權周偉雄議員代他們就會議上的各事項投票。

通過交通及運輸委員會二零一四年三月二十八日第二次特別會議記錄(二零一四)

3. 主席表示，會前秘書處沒有收到就 2014 年 3 月 28 日第二次特別會議記錄提出的修訂。周偉雄議員動議通過上述會議記錄，李志強議員和議，上述會議記錄無須修訂，獲委員會一致通過。

通過交通及運輸委員會二零一四年四月十七日第二次會議記錄(二零一四)

2. 主席表示，會前秘書處沒有收到就 2014 年 4 月 17 日第二次會議記錄提出的修訂。譚惠珍議員動議通過上述會議記錄，梁子穎議員和議，上述會議記錄無須修訂，獲委員會一致通過。

3. 黃炳權議員詢問上述會議記錄中，大窩口道荊冕堂旁交通燈增加綠色人像燈號閃亮時間的跟進情況。

4. 主席表示，據了解運輸署代表已將委員的意見向該署交通控制組反映，交通控制組人員現正監察上述路段的交通情況，如有消息會盡快通知委員會及有關議員。

5. 黃炳權議員促請運輸署盡快跟進，又指本港交通意外死亡個案中長者佔了四分之一，原因是他們步速較慢，較易發生交通意外；而外國的調查數字亦顯示長者過路時間不足。

6. 主席促請運輸署代表盡快跟進並回覆委員。

介紹/諮詢文件

二零一四至二零一五年度葵青區巴士路線發展計劃(修訂方案)

(由運輸署提出)

(交通及運輸文件第 17/2014 號)

7. 梁子穎議員於會上作出一段有關“二零一四至二零一五年度葵青區巴士路線發展計劃”的口頭聲明，內容見附件一。
8. 林紹輝議員亦於會上作出口頭聲明，內容見附件二。
9. 主席表示，根據《區議會常規》第 31 條，“議員如欲在會議上作口頭聲明，須於會議舉行前通知秘書”。梁子穎議員作出口頭聲明前已事先通知她，惟如非太多委員提出，她可酌情批准兩至三名委員作出口頭聲明，但前提是不應因此妨礙會議進行。
10. 徐生雄議員要求作出口頭聲明，內容見附件三。
11. 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)有限公司高級經理(車務)關智偉先生、經理(策劃及發展)李侃陵先生、襄理(策劃及發展)黃秀娟女士、高級車務主任黃裕廷先生、高級車務主任黃子健先生及社區事務經理張立基先生出席會議。
12. 運輸署高級運輸主任布佩雯女士介紹文件第 17/2014 號。
13. 麥美娟議員同意將第 44 號線總站保留在青衣邨，惟擔心路線延長，行車時間增加，故詢問九巴會否考慮增加此路線的資源。她指最近收到居民反映，指第 44 號線的班次比以往疏，她要求九巴交代此路線的服務情況。她另詢問九巴何時會落實推行第 41A 號線改行快速公路，並建議第 41A 號、第 44 號及第 44P 號線的路線重組盡快一併推行。
14. 陳笑文議員歡迎將第 44 號線總站保留在青衣邨，惟擔心修訂方案需繞經青衣碼頭，大大增加行車時間。而日後綠悠雅苑入伙，人口增加，服務需求更大，建議運輸署及九巴增加此路線的班次。另外，區內不少居民均期望九巴盡快落實第 41A 號線行走快線，但他擔心九巴屆時將大幅上調車費，故促請九巴本着提供價廉服務的原則，避免增加此路線的車費。
15. 林翠玲議員擔心第 44 號線繞經青衣碼頭後，到達長安巴士總站時已客滿，長安及長發的居民難以登車。而運輸署的諮詢文件指第 44 號線修改行

車路線後，行車時間會增加 5-10 分鐘，但她認為實際行車時間或會增至 15-20 分鐘，因此促請九巴加密班次。

16. 陳迪遙先生原則上支持第 44 號線的修訂方案，惟促請九巴盡快落實第 41A 轉特快線，並建議調低車費。他指九巴將於本年七月加價，擔心第 41A 號線(7.5 元)轉為特快線後，車費或增至 9 元。他另指修訂方案中，第 35X 號線車費擬調低至 8.4 元，第 36X 號特別線的車費擬調低至 7.5 元，故詢問本年七月六日後，此兩條路線的車費是否仍可維持，不受加價影響。

17. 林紹輝議員支持九巴調低第 35X 及第 36X 號線車費。由於第 35X 號線會行經西九龍高速公路，車費比小巴(13 元)低，他預計會受居民歡迎，建議九巴增加班次，方便居民在繁忙時間前往上班地點。

18. 梁偉文議員詢問，第 42A 號線試行兩部單層電動巴士，是否以此取代原本的雙層巴士服務。他指單層巴士只有一個出入口，乘客上落車的時間或會延長，故他對以單層巴士取代雙層巴士有保留，同時反對將第 43M 號線全部改以單層巴士提供服務，建議在繁忙時間保留由雙層巴士提供服務，只在非繁忙時間試行單層巴士服務。他另指葵青區現時沒有直接巴士服務前往港島，促請運輸署及巴士公司考慮新增有關服務，並要求運輸署及九巴提供更多第 249X 號線的資料。

19. 劉美璐議員指西葵涌居民數年來不停向運輸署及九巴反映區內巴士服務不足，2014-15 年度巴士路線發展計劃卻隻字不提第 34 號線及第 37 號線的改善方案。而葵聯邨第二期將於本年九月入伙，居民對巴士服務的需求勢必增加。早前區內團體進行的巴士班次調查更發現第 37 號線脫班問題嚴重(本年 5 月 15 日下午 4 時 26 分於葵盛東巴士總站開出後，下一班車需等到下午 5 時 22 分)，希望運輸署正視第 34 號線及第 37 號線的脫班問題。她另反對第 37 號線繞經葵涌邨。

20. 徐曉杰議員的意見如下：

- (i) 他代表缺席今次會議的張慧晶議員表示支持第 44 號線繞經青衣碼頭，以及落實第 41A 號線轉為特快線，惟提醒九巴要改善第 41A 號線的脫班問題，並要求增加班次。
- (ii) 欣聞第 43M 及第 242X 號線服務得以保留，惟仍擔心第 41、42 及 264M 號線的最終重組結果。委員已於上次會議表達對這些路線的關注，希望運輸署及九巴可作初步回覆。

(iii) 第 948 號線現時上午最後一班車為早上 8 時 10 分，考慮到現時許多在職人士的上班時間延遲，他建議延長此路線的早上服務至 8 時 30 分或 9 時，長遠則希望提供全日服務。

(iv) 建議第 43M 號線繁忙時間繼續以雙層巴士提供服務，只在非繁忙時間才採用單層巴士。

21. 梁國華議員讚賞運輸署及九巴採納民意，將第 31B 號線的總站保留在大隴街，並維持現有收費。他另認為第 35X 及 36X 號線的車費仍有下調空間，促請九巴再行研究。而第 31 號線現時經常脫班，班次不足，希望該署可於下次會議前提出改善方案，並盡快落實第 40P 號線往來東九龍的全日服務，分流第 38 及 42C 號線乘客。

22. 潘志成議員歡迎維持第 43A 號線行車路線不變，但促請九巴加強此路線的服務。

23. 李志強議員讚賞運輸署擱置取消第 43M 及 242X 號線。他重申希望保留第 41 號線服務青衣西南，並建議第 42 號線總站搬至長康邨，以及要求第 249X 號線改為全日服務。

24. 黃耀聰議員重申反對第 45 號線改以美孚為總站，並希望盡快落實第 46 號線改行彌敦道，無需等待第 45 號線的重組結果。

25. 林立志議員的意見如下：

(i) 歡迎九巴聽取意見，擱置取消第 242X 號線。

(ii) 他早前曾就第 42M、43A 及 248M 號線的服務進行調查，發現這三條路線脫班問題嚴重，促請九巴加強服務。

(iii) 對於運輸署表示因應擱置取消第 242X 號線而需視乎資源調配方可考慮是否增設第 X42C 號線，他建議九巴屆時一併研究可否調低車費，上次方案中提出的車費太高。

(iv) 第 N241 號線將按原來方案實施，班次會由 12 分鐘增至 20 分鐘，服務時間縮短至早上 5 時 30 分。由於第 N241 號線服務與第 42A 號線重疊，後者頭班車開出時間為早上 6 時 30 分，中間會出現服務真空，九巴會如何解決。

(v) 希望九巴考慮將第 948 及 948X 號線早上服務時間延長，並於周末及假期提供服務；另返回青衣回程尾站的乘客經常難以登車，促請九巴加強此時段的服務。

(vi) 同意第 249X 號線定點班次的做法，但建議將班次由 30 分鐘提升至 20 分鐘，甚至 10 分鐘一班。

26. 黃潤達議員重申反對將第 33A 號線的班次調整至每 30 分鐘一班，他指此路線是葵涌邨及大窩口居民前往市區的重要巴士路線，建議九巴提升其服務，包括考慮與第 38A 號線合併，吸引更多居民乘搭，而非不斷縮減服務。他對第 40X 號線修改行車路線表示沒有意見，但反對削減行車數目兩部，並指黃昏時段的服務不足，建議九巴加強班次。

27. 梁錦威議員指不少巴士路線的重組方案均「現正諮詢各相關區議會的意見」，他詢問運輸署有否重組時間表。另外，第二次特別會議上運輸署提出擬削減第 40X 號線的行車數目兩部，但沒有提及原因，他希望九巴可以維持此路線的現有服務水平。另在不影響現有乘客的情況下，他支持修改此線的行車路線。第 33A 號線是葵涌邨及大窩口居民前往市區的重要路線，促請九巴除維持現有服務外，亦可研究加強服務，包括與荃灣部分巴士路線合併。

28. 主席表示，修訂方案建議第 44 號線的總站保留在青衣邨，總站開出後改道行經青衣碼頭，再往長安巴士總站，她擔心長安巴士總站的乘客在繁忙時間會難以登車。而九巴預計重組後第 44 號線的行車時間會延長十分鐘，她認為此估算過於樂觀。現時長安巴士總站的乘客量甚高，綠悠雅苑入伙後，服務需求增加，如繼續維持 17 部巴士行走此路線，九巴又可否保證行車時間只增加 10 分鐘。她要求九巴進一步加強第 44 號線的服務，確保長安巴士總站的乘客不受影響。

29. 吳家超先生認為運輸署及九巴沒有明確的改善服務目標，今年初提出改善方案，現卻表示需整理各相關區議會的意見而暫緩推行。例如第 31B 號線原本擬於非繁忙時間延長服務至石圍角，現卻由於其他路線的問題而需擱置，事實上此路線的脫班問題嚴重，九巴一直沒有提出解決方案；第 35X 及第 36X 號線的車費雖下調，但成效存疑。前者到達石籬時已是尾站，乘客或難以登車，九巴在修訂方案中完全沒有提及如何加強服務。他另促請九巴在日後的巴士路線發展計劃中研究如何加強第 31M 及 40P 號線服務的方案。

30. 布佩雯女士的綜合回應如下：

- (1) 署方已備悉委員對第 31 號線的意見，會與九巴磋商，如有修訂方案再諮詢委員。
- (2) 署方已因應委員的意見而調整第 35X 號線的車資，同時亦理解特快服務或較受乘客歡迎，因此會視乎此路線開辦後的受歡迎程度而研究增加班次。
- (3) 第 40X 號線由於建議不行經亞公角街，故可節省資源而減少兩部巴士行走，惟方案仍需諮詢沙田區議會，如有最終方案會再諮詢委員會。
- (4) 署方已備悉委員對第 41 及第 42 號線改動的意見，日後與巴士公司商討時會加以考慮委員的意見。
- (5) 第 42A 號線試行的兩部單層電動巴士屬於額外增加的資源。
- (6) 因應擱置取消第 242X 號線的建議，開辦第 X42C 號線特別班次的建議亦會同時擱置，巴士公司日後在資源許可下，會再重新考慮有關方案，同時跟進委員對此路線車資的意見。
- (7) 考慮到第 43M 號線乘客量偏低，早前曾建議取消此路線，惟收集委員的意見後，署方現建議全線改以單層巴士行走，但會採取逐部替換的方式，並密切監察替換後的情況。如乘客需求增加，巴士公司會考慮安排雙層巴士提供服務。
- (8) 第 44 號線與第 44P 號線合併後，其班次將由現時的 12 分鐘提升至 8-10 分鐘一班；同時因應乘客需求，於星期一至五早上繁忙時段將安排兩班特別班次由長安開出。
- (9) 第 44 號線的改動主要是配合第 41A 號線改行快速公路的方案，如委員對第 44 號線的改動建議取得共識，第 41A 號線改為特快服務亦會一併落實。
- (10) 署方已備悉委員對第 45 號線的意見，並將會與第 46 號線的改動一併跟進。
- (11) 因應部分市民反映將第 36B 號線全面改為第 36X 號特快線或較為急進，署方現建議先在繁忙時段提供特快服務，若乘客反應理想，會再

考慮逐步增加第 36X 號線的班次。

31. 九巴高級經理(車務)關智偉先生回應時表示，第 44 號線與第 44P 號線合併後，班次將會加密。待改動方案實施後，九巴會再評估乘客需求，完善方案，例如研究早上繁忙時間的兩班特別班次可否滿足長安巴士總站候車乘客的需求。

32. 九巴高級車務主任黃子健先生回應時表示，議員提及的第 37 號巴士脫班問題，據他初步了解，當日巴士從總站開出的時間正常，因此會研究當日的路面有否出現突發情況，會後再回覆委員。

33. 九巴高級車務主任黃裕廷先生回應第 42M 及第 43A 號線的班次時表示，九巴一直密切留意長亨、長宏居民繁忙時間的乘車情況，亦已集中資源應付此兩條路線繁忙時間的需求。惟第 42M 號線有時在長宏總站的登車情況或會引致抵達中途站時出現延誤，九巴會盡量作出班次調整，並研究可否提供特別班次應付學生的需要。九巴亦有長期留意第 43A 號線早上繁忙時間的情況，如發現中途站出現登車困難，會與運輸署整合班次時間表，以配合乘客早上的乘車需求。

34. 九巴襄理(策劃及發展)黃秀娟女士補充如下：

(i) 第 264M 號線現時於天水圍及元朗的路線迂迴，令到天水圍的乘客量長期偏低。因此為了有效運用巴士資源及改善營運效率，九巴建議此路線與第 68E 號線合併，提供青衣往來元朗市(南)的服務。屆時青衣居民如欲前往天水圍，可乘搭第 68E 或第 279X 號線於大欖隧道轉乘其他路線繼續前往目的地。

(ii) 九巴已備悉委員對 N241 號線的意見，初步認為仍有微調的空間，待有修訂方案會再諮詢委員。

35. 徐曉杰議員要求運輸署或九巴代表回應有關第 41 及第 42 號線的提問。

36. 布佩雯女士表示，署方已備悉委員對上述兩條路線的意見，惟暫未有修訂方案，署方會待完成整理各方意見後再就修訂方案諮詢委員會。另早前提出的部分方案本預計於本年第三季實施，但由於署方現仍在整理有關方案的意見，故署方暫定於本年第四季就修訂方案再諮詢委員。

37. 林紹輝議員詢問，九巴將於本年七月加價，屆時第 35X 及第 36X 號線的建議車費會否作出調整。

38. 黃秀娟女士回應時稱，九巴已於去年向政府提出加價申請，諮詢文件提及第 35X 及第 36X 號線的建議收費並未包括有關加幅，因此當下月九巴整體路線加價時，上述兩條路線的車費亦會按整體加價幅度相應作出調整，九巴屆時會再向委員公布最新建議車費。

39. 林翠玲議員指第 249X 號線現時只有四部巴士提供服務，班次為 30 分鐘一班，她詢問九巴有否計劃加強此路線的服務，包括提供全日服務。

40. 徐生雄議員指在第二次特別會議上，運輸署曾提出修改第 31 號線的行車路線，有關方案雖會影響安蔭邨少量居民，卻可令和宜合道一帶的居民受惠。他指和宜合道一帶近年人口大幅增長，專線小巴根本未能應付需求，運輸署及九巴得悉有關問題，卻沒有盡快優化第 31 號線服務。對於最新修訂方案指署方仍需就此路線的改動方案諮詢荃灣區議會，他指早前九巴第 235 號線改行國瑞路，卻沒有諮詢葵青區議會，只是以傳閱文件的方式作出通知。

41. 陳迪遙先生認為第 264M 號及第 68E 號線合併後，青衣居民可乘搭第 68E 號線或第 279X 號線於大欖隧道轉乘其他路線前往天水圍，安排尚可接受。但第 68E 號線現時收費 10.6 元，第 279X 號線收費則為 14.4 元，因此建議九巴提供第 279X 號線八達通分段收費(10.6 元)。他另促請九巴盡快公布第 35A 及第 36X 號線按整體加價幅度調整後的最新車費。

42. 對於部分委員擔心第 44 號線改動後，行車路線延長，長安總站的乘客會出現登車困難，陳笑文議員建議於早上繁忙時間分為第 44 號線及第 44P 號線兩組車隊提供服務；第 44 號線不繞經青衣碼頭，由青衣邨總站開出後，直接前往長安總站；同時第 44P 號線改在青衣碼頭開出，然後直接駛往長安總站，這樣既可平衡青衣邨及青衣碼頭居民的乘車時間，又可確保長安總站乘客不致出現登車困難。至於非繁忙時間，兩組車可按照修訂方案，合併行駛，他促請運輸署及九巴考慮有關建議。

43. 林立志議員的意見如下：

(i) 由於部分方案已可落實推行，部分則須再諮詢其他區議會意見，而現階段仍未知諮詢需時多久，因此建議運輸署整理一份最新的改動方案，方便委員了解。

(ii) 要求署方及九巴回應有關第 948 / 948X 號線回程尾站服務不足，以及於周末提供服務的問題。

(iii) 九巴指現有巴士服務班次符合編制，但地區團體進行的班次調查則發現許多路線均出現脫班，他建議九巴於繁忙時間增加稽查員數目，疏導乘客登車。

44. 林紹輝議員指近年來和宜合道一帶人口急增，巴士服務不能應付需求，居民一直反映乘車有困難，既然優化第 31 號線的方案仍需諮詢其他區議會意見，他建議九巴短期內於早上繁忙時間增設第 31P 號特別班次，途經和宜合道，疏導上班及上學的乘客。

45. 梁子穎議員的意見如下：

(i) 安蔭邨的長者多乘搭第 31 號線前往仁濟醫院覆診，因此有必要繼續保留該路線服務安蔭邨。如要修改其行車路線，則應有替補方案，方便安蔭邨居民前往仁濟醫院及荃灣西鐵站。

(ii) 和宜合道一帶有不少紅色小巴提供服務前往荃灣，但安蔭邨、石蔭則沒有。

(iii) 他早前提及第 235 號線的優化方案，希望運輸署及九巴加以考慮。

(iv) 促請九巴研究第 35A 如何與第 31B 及第 36B 號線配合，分流回程乘客，並加強車隊管理及資源分配。

46. 梁國華議員建議九巴調撥資源，於早上繁忙時間安排第 35A 號線特別班次從大隴街開出，疏導石籬一邨、青山公路一帶的乘客，同時希望九巴考慮第 40P 號線改為全日服務，便利往來九龍東的東北葵居民。

47. 吳家超先生認為第 31 號線及第 235 號線資源錯配，經常出現三班第 235 號線巴士到站，才有一班第 31 號線巴士到站的情況，以致石籬居民被迫乘搭小巴。現時該區有三條紅色小巴路線往來荃灣，可見有其服務需求，但現時卻只有一條第 31 號線提供巴士服務。他建議九巴考慮重組第 31 號線的行車路線，改為於石梨街左轉圍口街，然後經石排街直往荃灣，但前提是九巴先研究資源錯配的問題。另外，九巴於文件中提及會引入全新的“定點班次運作模式”，以改善班次不穩問題。他認為若路面出現突發情況，定點班次亦無助解決問題，九巴反而應考慮在繁忙時間安排特別班次接載居民。

48. 徐曉杰議員指第 264M 號線取消後，居民需乘搭第 68E 號線前往元朗，候車時間將由現時的十五分鐘增至二十分鐘，並需在大欖隧道轉乘其他路線前往天水圍。第 264M 號線現時載客率比第 68E 號線高約三倍，因此九巴屆時應考慮調整第 68E 號線的班次，吸引現時第 264M 號線的乘客轉乘該路線。他另建議第 948/948X 號線延長早上繁忙時間至八時三十分，長遠則希望可改為全日服務。他同時希望第 249X 號線盡快改為全日服務，善用尖山隧道轉車站，並建議調低該隧道收費(8 元)至與城門隧道收費相同(5 元)，以提高其使用率。他續詢問城門隧道環境改善工程的責任誰屬。

49. 布佩雯女士綜合回應如下：

- (i) 署方暫定於本年七月發信予委員，屆時會清楚列明哪些路線仍需諮詢其他區議會意見或是待本年第四季再諮詢委員會、哪些路線會正式擱置推行、哪些路線會按原定計劃推行，以及哪些路線會按修訂方案推行。
- (ii) 署方曾考慮過加強第 249X 號線服務，惟由於此路線行經沙田區，仍需視乎沙田區巴士路線重組結果，可否騰出巴士資源作進一步考慮。
- (iii) 署方已備悉委員對第 31 號線的意見，會再與九巴磋商及整合方案。
- (iv) 署方亦曾考慮過第 44 號及第 44P 號線於繁忙時間分兩組路線行走，但為方便及有效管理資源，加密班次，合併此兩條路線較為可取。
- (v) 考慮到長安總站的乘客需求，方案建議於星期一至五早上繁忙時段安排兩班特別班次由長安開出。署方及九巴會視乎屆時的乘客需求再作調整。如委員支持第 44 號線修訂方案，第 41A 號線轉為特快線的方案亦可盡快推行。
- (vi) 署方已備悉委員要求延長第 948 號線服務時間及路線。現時此路線早上 8 時 10 分的班次其載客率只有約六成，延遲服務時間，或未能服務到大部分在早上 9 時 30 分前上班的乘客；同時巴士公司亦難以透過車務調配增加班次。事實上巴士公司曾在去年 9 月延長此路線晚間的服務時間，將來如能騰出資源，署方及巴士公司會再考慮回應委員的訴求。
- (vii) 委員已多次要求加強第 40P 號線的服務，署方會與巴士公司研究資源可否配合，以及乘客量可否達到加車標準，再考慮加強其服務。

(viii)轉車站的資訊方面，署方相信巴士公司會致力在資源許可下提供最多的資訊予乘客。

50. 黃子健先生補充，城門隧道落成多年，其使用量已遠超當初的設計，九巴會定期與運輸署及隧道公司檢討該隧道的運作情況。現時管理公司正進行轉車站擴闊工程，九巴會在工程完成後，再檢討有關運作及排隊情況，如有消息，會再向委員匯報。

51. 徐曉杰議員詢問有關工程費用是由政府、九巴還是隧道公司支付。

52. 黃子健先生補充，擴闊工程由政府及隧道公司主導，九巴主要負責轉車站上蓋及排隊設施。

53. 主席希望運輸署及九巴備悉委員意見後，如有修訂方案，再諮詢委員。她另表示並非反對第 44 號線的修訂方案，惟希望署方及九巴研究加強服務。

54. 主席宣讀由徐生雄議員動議，陳迪遙先生和議的臨時動議(一)如下：

“要求運輸署盡快落實 31 號巴士改行和宜合道去荃灣，並維持現時的行車時間 14-20 分鐘。”

55. 主席宣布就是否接納臨時動議(一)進行表決，沒有議員反對，臨時動議(一)獲得接納。

56. 主席宣布就臨時動議(一)進行表決，贊成 10 票，5 票反對，8 票棄權，臨時動議(一)獲委員會通過。

57. 梁偉文議員要求運輸署五年內不要再就第 44 號線提出任何改動建議。

58. 主席宣讀由梁子穎議員動議，劉美璐議員和議的臨時動議(二)如下：

“葵青區議會交通及運輸委員會要求運輸署保留九巴第 31 號巴士的原有行走路線，並改善巴士服務時間。”

59. 林立志議員認為臨時動議(二)與臨時動議(一)互相違背，質疑委員為何沒有在表決臨時動議(一)前提出修訂。

60. 主席認為兩項臨時動議的內容完全不同，所以現時提出並無問題。
61. 徐生雄議員認為運輸署現時並無就第 31 號線提出任何改動建議，因此臨時動議(二)的前半部內容並不合理。
62. 林立志議員表示，根據《葵青區議會常規》第 22 條，“主席須確定已獲接納的修訂是否與原動議背道而馳。若然，則須要求出席的議員否決原動議，並指示秘書於會上撰寫新的動議。”
63. 主席表示，臨時動議(二)並非修訂臨時動議(一)，因此沒有問題。
64. 主席宣布就是否接納臨時動議(二)進行表決，贊成 7 票，10 票反對，6 票棄權，委員會否決接納臨時動議(二)。

討論事項

九巴第 42A 號線及第 43C 號線改動後的服務事宜

(由梁偉文議員、徐曉杰議員及潘志成議員提出)
(交通及運輸文件第 18/2014 號)

65. 徐曉杰議員指第 43C 號線改動後，只於繁忙時間提供服務，他建議延長服務時間，方便上班人士。
66. 梁偉文議員簡介文件時表示，重組第 42A 及第 43C 號線是冀透過資源合併，改善服務。惟合併後，第 42A 號線早上 6 時至 7 時、晚上 7 時至 11 時 45 分的班次竟要 15 分鐘一班，亦沒有其他路線選擇，對居民影響甚大。此外，有不少居民投訴晚上在荔枝角、美孚一帶乘車返回青衣時，經常難以登車。而由於第 43C 號線於周末沒有提供服務，居民返回青衣仍出現候車過久的問題，促請九巴維持第 43C 號線於周末的服務。
67. 林立志議員認為第 43C 號線可分流第 42A 號線的乘客，重組後第 42A 號線的需求明顯增加，在美孚一帶經常出現“客滿飛站”的情況，建議九巴延長第 43C 號線的服務時間。另外，第 42A 號線晚上由九龍返回青衣的服務班次應為 9 分鐘，但乘客往往需要候車逾 10 多分鐘。九巴的解釋總離不開路面情況擠塞、司機缺勤等原因。由於第 42A 號線服務範圍廣，他促請九巴從管理方面着手改善，同時運輸署亦應與九巴協調，提升服務水平。
68. 潘志成議員建議第 43C 號線平日下午服務時間可延長至晚上 8 時，並

於周末提供服務，以配合實際需求。他另建議九巴提供第 43C 號線於青衣免費轉乘第 42A 號線的優惠，吸引長亨、長宏及曉峰園的居民選乘第 43C 號線回青衣，疏導對第 42A 號線的需求。

69. 徐曉杰議員指現時第 42A 號線乘客享有轉乘第 41A 號線的優惠，惟並非太多乘客得悉此安排，他建議九巴加強宣傳，同時提供更多轉乘優惠。

70. 運輸署高級運輸主任黎雪茵女士回應如下：

(i) 署方一直十分關注第 42A 號線及第 43C 號線重組後的運作情況，並於今年四月在其繁忙時間最高載客量的分站(即早上往九龍方向於長青邨青桃樓；下午回程於美孚)進行調查，發現第 43C 號線乘客量較少，早上繁忙時間往九龍方向載客率只有 60%，下午返回青衣方向的載客量只有 80%。

(ii) 第 42A 號線班次較頻密，載客量亦相應較多，其上、下午繁忙時間的載客率接近 90%。

(iii) 於今年二月開始推行上述兩條路線的重組以來，議員已向運輸署和九巴反映假日的巴士班次與乘客出行模式出現落差，因此九巴於今年五月十一日開始已再調整巴士班次，以更配合乘客的需求。

(iv) 下午 7 時後由長亨往九龍的乘客需求量較少，故將第 42A 號線班次定為 15 分鐘一班；相反由佐敦返回青衣的乘客量較多，為配合需求，班次則定為 6-8 分鐘。如將長亨往九龍的班次加密，或會影響佐敦返回青衣的服務。

(v) 署方會繼續與九巴協調，密切留意乘客的出行模式。

71. 梁偉文議員認為第 42A 號線下午 7 時後的班次維持 10 分鐘會較為恰當。另現時上班人士的放工時間不斷延後，他建議將第 43C 號線的服務延長至下午 8 時。

72. 林立志議員指第 42A 號線於下午 7 時 30 分後仍出現客滿，部分乘客正因為未能乘搭第 43C 號線而轉乘此路線，因此他再次要求延長第 43C 號線晚上的服務時間。

73. 潘志成議員要求運輸署回覆可否將第 43C 號線下午的服務時段延長至下午 8 時。

74. 陳迪遙先生認為，兩條路線重組後，九巴只增加一部巴士行走第 42A 號線，不足以應付增加的乘客需求，建議應增加 3 至 4 部巴士於下午 7 時後及假日提供返回青衣的服務。

75. 黎雪茵女士表示，署方會與九巴留意下午 7 時後第 42A 及 43C 號線的乘客量，研究有否空間加強服務。

強烈要求取消單層巴士行走第 34 號路線

(由劉美璐議員提出)

(交通及運輸文件第 19/2014 號)

76. 劉美璐議員簡介文件時表示，自九巴於去年採用兩部單層巴士行走第 34 號路線後，不少西葵涌的居民反映難以登車。她曾於去年八月致函運輸署反映，及後至十月，單層巴士的行車數目雖增至三部，惟於上學及放學時間，居民仍難以登車。她另指葵盛西邨有三成人口為長者，而單層巴士的車廂設計易生危險，促請運輸署及九巴正視問題，取消單層巴士。此外，她要求九巴提供第 34 號線使用單層巴士的班次，以供參考。

77. 吳劍昇議員指其一直向運輸署及九巴爭取加強第 34 號巴士的班次。他提醒如只要求取消單層巴士，沒有提及替代方案，擔心此路線的服務水平會下降，因此建議議員考慮釐清有關字眼。他另促請九巴加強第 34 號線的班次。

78. 梁靜珊女士詢問九巴的加車標準，並要求九巴提供第 34 號線的班次及載客量等數據。

79. 黎雪茵女士回應時表示，現時第 34 號線共有六部雙層巴士及兩部單層巴士提供服務，班次為 15-20 分鐘。在最繁忙的一小時的載客率為 55%，非繁忙時間的載客率則不足 50%。以此載客率計算，現時的車輛調配足以應付需求。署方會與九巴研究可否在上學、放學等乘客較為集中的時段加強服務。

80. 黃子健先生補充，九巴現時安排兩部單層巴士行走第 34 號線，實際情況會視乎資源、車輛維修及檢驗而有所不同。綜觀今年整個六月，九巴都是安排兩部或以下的單層巴士行走此路線，惟部分時間由於臨時出現車輛故障，因此需作出臨時調配，但九巴已盡快恢復正常調配，務求將對乘客的影響減至最低。至於繁忙時間班次不足的問題，九巴已安排於上學及放學等繁忙時段加開特別班次，配合乘客需求；亦會定期進行調查，了解服務是否足以應付實際需要，及避免在繁忙時間安排單層巴士提供服務。

81. 劉美瑤議員表示，運輸署提供的繁忙時間的載客率為 55%，與早前另一區內團體進行的巴士班次調查結果不同，她詢問該署的載客率是指平均載客率，還是獨立每班車的載客率。她並重申要求九巴將所有單層巴士改為雙層巴士。而葵聯邨第二期將於今年九月入伙，詢問署方有否計劃增加第 34 號線的服務。

82. 黎雪茵女士表示，55%是指最繁忙的一小時的平均載客率。

83. 主席認為此計算方法或會出現“有車無人搭，有人無車搭”的情況，促請運輸署及九巴考慮委員的意見，加強第 34 號線的服務。

盡快改善及解決葵聯邨交通運輸嚴重不足問題

(吳劍昇議員提出)

(交通及運輸文件第 20、20a/2014 號)

84. 吳劍昇議員不滿運輸署的書面回覆內容空泛，沒有因應他的每項提問逐一回覆，例如他要求署方交代所有途經葵聯路及興盛路的各小巴每天的服務時間、班次及數量，署方於回覆文件中卻沒有提供全部所需資料；他另要求署方交代所有途經葵聯路及興盛路的小巴及巴士脫班、誤點及滿座飛站的投訴及詳細資料，署方的回覆對此提問隻字不提。他詢問署方有否此方面的資料，還是因某些原因而未能交代。

85. 黎雪茵女士的回應如下：

(1) 回覆文件的附表已列出議員要求的有關葵聯路及興盛路所有途經的巴士及小巴路線的資料；而巴士的脫班資料則已包括在葵青區的季度巴士脫班報告內，至於小巴的脫班資料，署方暫沒有這方面的數據可提供。

(2) 在葵聯路及興盛路的可承載總平均乘客數量方面，附表所列的七條巴士路線每日可載客量達 10 萬人。由於在準備回覆文件時仍未計算出有關數字，現於會上向委員口頭匯報。

86. 吳劍昇議員詢問署方可否於會上提供上述資料的書面文件，方便委員作出討論。他理解署方對於提供小巴的脫班資料或有困難，但認為署方應已掌握小巴的投訴數字，不明白為何不能在回覆文件交代有關數據。他指區內三位議員皆十分關注葵聯路一帶的交通，亦曾透過不同渠道向署方及巴士公司反映，但署方的回覆內容仍是千篇一律，對解決問題無甚幫助。

葵聯邨第二期即將入伙，暑假後新一批學生陸續入學，交通需求勢必增加，署方若不及早規劃，至出現問題才補救便太遲。

87. 黎雪茵女士表示，她暫時沒有書面資料可提供予委員參考，並強調署方一直十分關注葵聯邨第二期即將入伙，亦已備悉當區各位議員的意見。署方去年已發信提醒在當區營運專線小巴的營運商有關葵聯邨第二期將於今年入伙的時間及人口數字，希望他們及早為新增的服務需求作出適當的準備；巴士公司於準備每年的巴士路線發展計劃前，署方亦會向其提供人口方面的數據。現時署方及巴士公司仍未能準確掌握新增居民的出行模式，巴士公司皆回覆已備悉有關人口變化事宜。現時於葵聯路及興盛路提供服務的 7 條巴士路線仍有空間吸納新增的需求，日後如有需要加強服務，署方會再與巴士公司磋商。

88. 梁靜珊女士認為運輸署的回覆空泛，並指現時葵盛東、西二邨居民的生活模式及交通需求已可供署方作為參考，沒有理由要待葵聯邨入伙後才因應居民的出行模式作出規劃。她詢問署方有否時間表會於何時加強葵聯路一帶的交通服務。

89. 吳劍昇議員詢問運輸署有否要求在葵聯路一帶提供交通服務的營辦商進行意見調查，初步估計居民出行的目的地。而附近學校的學生出行的目的地則不會出現太大轉變，大都是荃灣或葵芳。署方表示現時的巴士及小巴及服務仍有空間吸納新需求，但他指繁忙時間的服務遠遠不能應付實際需求，促請署方主動進行調查，初步估算居民出行的目的地，同時要求署方於會後提供補充資料。

90. 梁偉文議員表示，其所屬政黨十分關注葵聯邨入伙後的交通問題，促請運輸署與巴士公司跟進。

91. 黎雪茵女士表示，署方暫無增加葵聯路一帶交通服務的時間表，惟會在葵聯邨第二期入伙後，增加對巴士及小巴服務進行的調查，監察交通需求有否出現轉變，並會與巴士公司及小巴營辦商跟進。

92. 主席促請運輸署及九巴密切留意葵聯邨第二期入伙後的情況，並與議員跟進。

工作報告

道路安全工作小組

(交通及運輸文件第 21/2014 號)

93. 委員省覽及通過上述文件。

公共交通服務工作小組

(交通及運輸文件第 22/2014 號)

94. 委員省覽及通過上述文件。

監察上坡地區自動扶梯連接系統及升降機系統工程工作小組

(非常設工作小組)

(交通及運輸文件第 23/2014 號)

95. 委員省覽及通過上述文件。

報告事項

葵青區交通意外報告

(交通及運輸文件第 24/2014 號)(會上提交)

96. 委員省覽上述文件。

路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃在未來六個月動工的主要交通改善工程項目及時間表

(交通及運輸文件第 25/2014 號)

97. 委員省覽上述文件。

二零一四年第一季巴士脫班報告

(交通及運輸文件第 26/2014 號)

98. 委員省覽上述文件。

99. 羅競成議員指報告中超過九成的路線均出現脫班，詢問運輸署會如何加強監督，巴士公司有何改善措施。

100. 黎雪茵女士表示，巴士脫班是由不同因素導致，部分是巴士公司可控制的，包括司機缺勤、車輛故障等；部分因素則屬非巴士公司可控制的範圍，例如交通意外或路面出現突發情況。署方一直十分關注巴士脫班情況，並密切監察不同路線的脫班數據，如發現某幾條路線的脫班問題特別嚴重，署方會與巴士公司商討並要求作出改善。

101. 主席建議運輸署考慮對經常出現脫班問題的巴士公司施以罰則，以儆效尤。

102. 陳迪遙先生建議巴士公司加強資訊發放，如得悉路面出現突發情況而可能引致脫班，應及早向乘客公布。他另建議巴士公司檢討車長人手安排並改善其待遇。

103. 主席促請運輸署和巴士公司考慮委員的建議，改善脫班問題。

其他事項

104. 吳劍昇議員指葵芳盛芳街違例泊車問題嚴重，2013年警方共錄得1千多宗，今年首半年亦有幾百宗，詢問警方有否改善方法。

105. 葵青警區交通隊主管黃志光先生表示，盛芳街有不少餐廳及商舖，吸引許多居民駕車前往光顧。警方已得悉上址為違泊黑點，並已多次實行交通管制行動，亦已於不同時段派員進行檢控。由於盛芳街一帶道路設計老舊，附近沒有新建道路或新增泊車位，故難以徹底解決問題。警方現時會每日派員到上址疏導交通及進行檢控。同時運輸署也於上址設立禁區，以冀減少違泊情況。

106. 主席詢問警方可否加強檢控。

107. 黃志光先生表示，葵青區很多道路均出現違泊情況，而警方去年在全港各區共發出逾100萬張違例泊車告票，可見檢控未能完全解決問題，實際還需車主守法自律。

108. 吳劍昇議員詢問運輸署有否具體改善建議。

109. 運輸署李鎮華先生表示，署方已於半年前將有關違泊路段設為禁區，由早上7時至午夜12時不准所有車輛上落客。

110. 主席希望設立禁區後，違例泊車情況得以改善，惟同時促請警方與運輸署緊密協調，盡量將禁區對附近商舖的影響減至最低。

下次會議日期

111. 下次會議暫定於二零一四年九月二日(星期二)下午二時三十分舉行。

葵青區議會
交通及運輸委員會
第三次會議記錄(二零一四)
附件(一)

梁子穎議員的口頭聲明，內容如下：

“本人梁子穎議員，現作出口頭聲明，本人就交通及運輸文件第4/2014號附件3中，提及九巴31號路線的資料，本人反對九巴第31號路線改道，理由是在葵涌安蔭邨、石蔭邨及石蔭東邨的居民都是依賴九巴第31號路線來往荃灣西鐵站，但更改路線後，嚴重影響現有乘客使用九巴第31號路線的權利前往荃灣西鐵站。而是次更改路線，運輸署及九龍巴士有限公司亦沒有提出解決辦法以解決上述問題。早幾年本人曾建議此路線改道，途經悅來酒店，方便居民前往仁濟醫院，建議受到居民歡迎。因此本人聲明，要求運輸署及九巴在未有確實的解決方案前及得到市民支持前，保留九巴第31號線原有行走路線。

此外，本人亦作出聲明，本人從未反對九巴開辦新的第35X號路線，本人是對第35X號路線收費過高，表示收費不合理，九巴建議費用\$9.4，比第35A號線的\$7.4貴了兩元，本人表示反對。今天，九巴提出修訂收費，由\$9.4減至\$8.4，本人表示歡迎，並欣賞運輸署及九巴回應本人的訴求，實是市民之福。

本人是反對取消第35S號路線，原因是有市民需要前往貨櫃碼頭及美孚工作，第35S號路線正幫助市民以便捷的巴士服務前往目的地。但九巴建議取消第35S號路線而沒有解決方案，本人表示不滿。

因此，本人重申要求將九巴第35A號路線，改行葵涌道以解決問題。並且要求九巴第35A號路線在尖沙咀回程安蔭總站時，將第35A號的分站與九巴第31B號及第36號分站分開設置，以便更好管理車隊資料及讓不同目的地的乘客選用最合適的巴士服務及資源。

本人對於有人別有用心地斷章取義，在社區上製造謠言，表示極度的失望和遺憾。”

葵青區議會
交通及運輸委員會
第三次會議記錄(二零一四)
附件(二)

林紹輝議員的口頭聲明，內容如下：

“對九巴在未有增加第 35A 號線的資源下，第 35S 線(安蔭至美孚)只能服務東北葵的安蔭及安蔭邨居民，浪費資源。石籬、大白田及石籬一邨的居民非常歡迎本年度巴士路線發展計劃中九巴擬將開辦第 35X 號線，並將車費下調，居民表示願意嘗試接受，惟希望九巴盡快考慮將 35A 分拆，提供特快服務。許多居民表示第 35A 號線班次嚴重不足，九巴近一年來雖已增加該路線的班次。但鑑於石歡樓入伙，客量增加，居民仍難以登車，怨聲載道，希望九巴增加 35A 的服務，並盡快落實第 35X 號線特快服務。”

葵青區議會
交通及運輸委員會
第三次會議記錄(二零一四)
附件(三)

徐生雄議員的口頭聲明，內容如下：

“歡迎運輸署及九巴擬將第 35S 號線改為第 35X 號線特快服務，方便東北葵居民，善用資源。同時對於運輸署不再提及第 31 號線改道和宜合道表示非常遺憾，署方已於上次交通及運輸委員會第二次會議介紹此路線擬改行車路線的原因及好處，但在是次修訂方案卻不再提及改道方案，極度遺憾，要求運輸署重新提交第 31 號線的改道方案(行經和宜合道往荃灣)，解決居民上班繁忙時間長期難以登車的問題。”