

**葵青區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**第一次特別會議記錄(二零一三)**

日期：二零一三年二月二十八日

時間：下午二時三十分

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
張慧晶議員(副主席)	會議開始	會議結束
陳笑文議員	會議開始	下午三時二十三分
周偉雄議員	會議開始	會議結束
周奕希議員, BBS, JP	會議開始	下午三時三十七分
朱麗玲議員	會議開始	會議結束
許祺祥議員	下午四時零六分	會議結束
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	下午五時二十四分
李志強議員, MH	下午三時二十六分	下午五時正
羅競成議員, MH	會議開始	下午五時三十分
梁志成議員	下午二時五十三分	下午四時零六分
梁錦威議員	會議開始	會議結束
梁國華議員	會議開始	下午四時二十五分
梁子穎議員	會議開始	下午四時四十一分
梁偉文議員, MH	會議開始	會議結束
盧慧蘭議員	會議開始	下午四時零五分
麥美娟議員, JP	會議開始	會議結束
吳劍昇議員	下午二時四十三分	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	會議結束
鄧瑞華議員	會議開始	下午四時二十一分
曾梓筠議員	下午二時四十三分	下午五時二十四分
徐曉杰議員	會議開始	下午四時十五分
徐生雄議員	會議開始	會議結束
黃炳權議員	下午三時零七分	下午四時二十二分
黃耀聰議員, MH	會議開始	下午五時正
黃潤達議員	會議開始	會議結束

陳迪遙先生	會議開始	會議結束
朱植平先生	會議開始	下午五時二十五分
范焯然先生	會議開始	會議結束
方國榮先生	會議開始	會議結束
黎敬璋先生	會議開始	會議結束
劉榮輝先生	會議開始	會議結束
梁永權先生	會議開始	下午三時三十三分
梁靜珊女士	會議開始	會議結束
謝凱健先生	會議開始	會議結束

### 列席者

林美儀女士	葵青民政事務處民政事務助理專員
李添才先生	香港警務處葵青警區交通隊主管
黎雪茵女士	運輸署高級運輸主任(葵青)
關國恩女士	運輸署高級運輸主任(巴士發展)(新界)
黃蔚藍先生	環保署環境保護主任(流動污染源組)
張競思女士	運輸署工程師(青衣)
施偉廉先生	九龍巴士(一九三三)有限公司運輸發展總監
陳碧君女士	九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
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)
譚永強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
黃秀娟女士	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)
何珮嫻女士	新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理(發展)
冼志賢先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司助理策劃經理
吳健文先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司高級策劃主任
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

何少平議員	(因事告假)
林翠玲議員, MH	(沒有請假)
梁耀忠議員	(因事告假)
尹兆堅議員	(因事告假)
陳偉文先生	(沒有請假)
梁志堅先生, MH	(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二零一三年第一次特別會議。

2. 委員會一致通過何少平議員、梁耀忠議員、尹兆堅議員及梁志堅先生的請假申請。
3. 主席宣布在場委員的姓名：潘小屏議員、張慧晶議員、陳笑文議員、周偉雄議員、梁錦威議員、黃潤達議員、周奕希議員、林立志議員、林紹輝議員、梁國華議員、徐生雄議員、朱麗玲議員、羅競成議員、梁偉文議員、潘志成議員、劉美璐議員、梁子穎議員、麥美娟議員、盧慧蘭議員、譚惠珍議員、黃耀聰議員、鄧瑞華議員、徐曉杰議員、范焯然先生、朱植平先生、黎敬瑋先生、方國榮先生、梁靜珊女士、劉榮輝先生、謝凱健先生、陳迪遙先生及梁永權先生。
4. 主席請各委員注意在會議上的發言及討論時間。每名委員在討論事項中最多可發言兩次，每次不可超過兩分鐘；至於報告事項，委員只可就跟進事項發言一次，限時兩分鐘。

## 討論事項

**動議：**“葵青區議會要求運輸署儘快落實將葵涌金德工業大廈與葵涌葵順中心之間的通道改為正式單線單程行車道路，改善葵涌葵德街一帶交通擠塞的問題，同時解決上述地方非法泊車事宜。”

---

(梁子穎議員、劉美璐議員動議，曾梓筠議員和議)

(交通及運輸文件第6、6a、6b、6c/2013號)

5. 動議由梁子穎議員提出，梁議員簡介文件第 6/2013 號。
6. 主席表示，運輸署已就“將葵涌金德工業大廈與葵順中心之間的通道改為正式單線單程行車道路”提交諮詢文件，請運輸署張競思女士簡介文件。
7. 運輸署工程師(青衣)張競思女士以電腦投影片簡介文件第 6c/2013 號。
8. 徐生雄議員詢問運輸署有關諮詢金德工業大廈和葵順工業中心的結果為何。

9. 張競思女士表示，署方明白有關通道改為行車道路後，會對附近兩幢工業大廈帶來影響，故已分別諮詢金德工業大廈和葵順工業中心。金德工業大廈有不少地鋪，使用通道的機會較多，因此十分支持有關計劃；葵順工業中心地鋪不多，改動對其幫助不大，但認同須改善附近一帶的道路交通，並提出數項改善建議，包括改變現有道路的行車方向、取消泊車咪錶位等。署方認為，單靠改善現有數條道路的交通難以根治問題，惟葵順工業中心的意見值得考慮，故會連同建議方案一併研究。

10. 主席認為改善方案可取，又獲附近受影響工業大廈業主支持，希望運輸署能繼續諮詢和跟進，並定時向區議會報告最新進度。委員一致通過上述動議及運輸署的建議方案。

11. 林紹輝議員要求運輸署完成最後設計方案後，必須先提交區議會，讓委員知悉最新情況。

(曾梓筠議員、吳劍昇議員於下午二時四十三分到達。)

## 介紹/諮詢

### 二零一三至二零一四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3、3a、3b、3c、3d、3e、3f、3g、3h、3i、3j、3k、3l、3m、3n、3o、3p/2013號)

(交通及運輸文件第3q、3r/2013號，會上提交)

12. 主席歡迎運輸署高級運輸主任關國恩女士、環保署環境保護主任黃蔚藍先生、九巴運輸發展總監施偉廉先生、企業事務總監陳碧君女士、社區事務經理張立基先生、高級車務主任譚永強先生、襄理(策劃及發展)黃秀娟女士、新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理(發展)何珮嫻女士、助理策劃經理冼志賢先生及高級策劃主任吳健文先生出席會議。

13. 運輸署高級運輸主任關國恩女士簡介諮詢文件第 3/2013 號。

14. 環保署環境保護主任黃蔚藍先生表示，專營巴士為本港路邊空氣的其中一個主要污染源，政府希望藉重組巴士路線，盡量減少巴士排放廢氣，從而改善路邊空氣質素。專營巴士在二零一一年排放的可吸

入懸浮粒子和氮氧化物，分別佔該年全港整體車輛的有關總排放量約 6% 和 20%。但在繁忙的交通幹道，例如灣仔軒尼詩道，專營巴士的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量佔總車輛排放量分別可高達 40% 和 70%。減少巴士班次可有效減少路邊空氣污染，從而降低對市民大眾構成的健康風險，包括減少因吸入過多懸浮粒子而導致患癌的風險及早逝情況，以及減低因長期接觸氮氧化物中的二氧化氮而增加患上呼吸系統疾病的機會。以旺角、中環及銅鑼灣為例，二零一三至一四年度的巴士路線發展計劃如得以落實，這些地區繁忙幹道路邊空氣中的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的濃度，最高將可分別減少約 0.3% 和 2.3%；有關措施亦具其他環境效益，例如減少噪音滋擾。以葵青區的巴士路線發展計劃為例，巴士 33A 號、41 號及 41A 號如改行高速公路，將有效縮短行車路線和時間，避開繁忙街道，提升行車速度，以及減少廢氣排放；而 336 號改行西隧不經紅隧，亦可帶來同樣的環境效益。

15. 主席宣布，將按委員會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。

16. 張慧晶議員詢問，九巴 41A 號和 44 號的重組是否掛鉤。居民一直爭取 41A 號和 44 號盡量按照原定編制，避免脫班，尤其是繁忙時間。由於重組後的 41A 號不再行經深水埗和美孚一帶，而在彌敦道的車站位置又未落實，須待署方提供更多資料再可作進一步討論。

17. 陳笑文議員表示，41A 號原本途經深水埗往尖沙咀，平均班次為七至八分鐘，惟根據附件 6顯示，重組後不再行經深水埗，但班次卻仍維持七分鐘一班，即行車時間只節省一分鐘，他對此感到費解。早前該署諮詢居民時曾表示，重組後的 41A 號如行車時間縮短，節省車輛會用以填補青衣區的其他路線，但提交文件卻顯示 41A 號的行車數目會由現時 11 輛減至十輛，是違背諮詢時的承諾。另外，44 號重組後由青衣邨開出，須繞經青衣碼頭才到長安邨，車程將增加十多分鐘，而班次卻不變，對居民影響甚大。

18. 主席表示，會前收到青衣邨業主立案法團和青衣邨各互助委員會的來信，強烈反對 44 號繞經青衣碼頭，請委員備悉。

19. 朱麗玲議員擔心，九巴 30 號改以荃灣西鐵站作總站後，會令前往戴麟趾夫人分科診所求診的居民不便；而取消行經荔景山路一帶，九華徑居民前往長沙灣的巴士選擇亦相對減少。

20. 林立志議員的意見如下：

- (i) 他希望運輸署考慮文件第 3f/2013 號所載關於整體交通政策的意見。
- (ii) 他建議增加 42A 號巴士班次，並研究以 242X 號為藍本，把總站改設在尖沙咀，改善現時佐敦渡華路總站的擠塞問題，並加強改善回程的脫班情況。
- (iii) 他建議增加巴士班次以改善繁忙時間經常脫班的問題，若因資源問題無法增加行車數目，也希望能增派站長加強車務管理，避免出現“下層滿載，上層有位”的情況。
- (iv) 他同意陳笑文議員所提，促請運輸署和巴士公司在考慮重組路線前，能認真聆聽各區居民的意見，避免增加地區矛盾。
- (v) 行車路線如須縮短，建議增加轉乘優惠以吸引乘客。
- (vi) 巴士排放的可吸入懸浮粒子只佔全港整體車輛總排放量約 6%，問題關鍵是私家車排放，不應歸咎於專營巴士。
- (vii) 他建議 38A 號改行荔景山路一帶以增加客源，改善現時乘客不足的問題，亦可讓 30 號的原有乘客改乘 38A 號往荃灣。

21. 劉美璐議員表示，37 號是葵盛西邨居民前往市區的唯一巴士線，而邨內三成人是長者，若將 37 號總站遷至葵涌邨，會對他們造成不便，因此強烈反對遷移總站。在不遷移總站的前提下，她歡迎 37 號回程時途經高盛臺的建議，另指葵盛現時只有 237A 號於早上提供一班巴士往尖沙咀，希望巴士公司能將該線服務恆常化，或向葵盛和高盛臺居民提供在市區轉乘其他路線往尖沙咀的優惠。

22. 主席指，會前高盛臺第二座互助委員會主席致函給她，表示支持 37 號回程時途經高盛臺的建議。

23. 梁錦威議員的意見如下：

- (i) 巴士公司反映，由於天后巴士總站沒有足夠空間，故暫未能把 930 號路線延長至天后，就此他指居民的訴求是將 930 號服務延至銅鑼灣地區，故詢問銅鑼灣附近有否合適的巴士總站。

- (ii) 任何重組路線計劃都不應影響其他人的利益。由於葵盛西邨居民關注遷移 37 號總站帶來的影響，37 號只要途經葵涌邨便可，故他同意總站繼續設於葵盛西邨，同時贊成來回程都途經高盛臺，方便居民。
- (iii) 他希望巴士公司增加回程優惠或不同的轉乘優惠予 33A 號和 37 號的乘客，方便西葵涌街坊在美孚轉車前往紅磡、土瓜灣、尖沙咀一帶。
- (iv) 他建議於葵青區設立大型巴士轉車站，方便區內居民。

24. 梁國華議員的意見如下：

- (i) 他歡迎巴士公司加強 336 號於東北葵的服務，便利居民前往港島區，並希望巴士公司考慮安排該線全日行駛，配合服務需求。
- (ii) 他對巴士公司沒有提及加強 35A 號服務表示遺憾。現時該線由安蔭邨經石籬前往尖沙咀，早上七時四十五分許多學生在石籬邨、嘉翠園候車上學，惟經常難以登車，故他要求在早上提供特別班次直接由石籬邨開出，疏導上班、上學的乘客。
- (iii) 位處石籬二邨和安蔭邨之間的 9H 地新公屋項目將於今年年中落成，屆時大約會有 2,000 多居民入住，他建議運輸署及早策劃並加強交通服務。
- (iv) 在黃昏的下班高峰時間，大批乘客經常於葵芳巴士總站等候 31M 號，車站位置有限，巴士穿梭往來，容易造成危險，故他要求盡快加強 31M 號傍晚時段的班次，及早疏導候車乘客。
- (v) 年前，巴士公司提供優惠予 35A 號乘客於石籬(大隴街)巴士總站轉乘 31M 號 往石籬一邨，惟有關優惠只屬短期性質，他希望巴士公司考慮長期落實該優惠，同時考慮提供更優惠的車費。

25. 盧慧蘭議員指，30 號總站由長沙灣搬至美孚後，無異於取消祖堯、荔景區的服務，故建議取消行走敬祖路，避免加重路面負擔。對於運輸署指浩景臺現有多條往港鐵站的專線小巴線，故不考慮安排 30 號和 45 號途經浩景臺，她指現時小巴服務已不足以應付祖堯、麗瑤的需求，促請該署和巴士公司再加以考慮。對九巴指現時並無合適行走浩景臺的車種，她建議九巴再積極物色，更可考慮採用 30 號線的車種。

26. 潘志成議員希望運輸署和巴士公司積極考慮委員的建議，而非單單備悉。他不滿該署沒有提供 43C 號的實際載客量，但又建議取消其雙向行車而只於繁忙時段提供單向服務。乘客雖可轉搭 42A 號往九龍，但該線行車數目只增加一輛，根本不足以應付居民的需求。

(梁子穎議員於下午二時五十七分離開，梁志成議員於下午二時五十三分到達，黃炳權議員於下午三時零七分到達，陳笑文議員於下午三時二十三分離開，李志強議員於下午三時二十六分到達。)

27. 譚惠珍議員指，數年來多位委員積極爭取 249X 號和 948 號全日行駛，可見確有實際需要，惟署方總是回覆已備悉委員意見，並只會在強化八號幹線巴士網絡及轉車站運作時一併考慮有關 249X 號的建議。她要求署方明確答覆何時才落實該兩條路線全日行駛。

28. 徐曉杰議員的意見如下：

- (i) 他詢問青衣區域性重組的詳情為何。
- (ii) 多年來委員重覆提出不同建議，但該署和巴士公司只備悉意見，從無正面回應，而多年來所爭取的統一回程收費和轉乘優惠其實成本不高，又可紓緩“客滿”的情況。青衣西路回程往青衣如設分段收費，將可吸引乘客轉搭，惟巴士公司從不採納。假如巴士公司連成本不高的統一回程收費都不考慮，很難要求委員同意以環保為由重組巴士路線。
- (iii) 現時青衣寮肚路和青康路一帶沒有巴士服務往尖沙咀，只有 242X 號在早上繁忙時段前往尖沙咀，故巴士公司應考慮提供轉乘優惠往尖沙咀，彌補服務不足。
- (iv) 41 號巴士一直都計劃改行快線，但路線仍甚為迂迴，希望巴士公司能重新規劃。
- (v) 他再次要求加強往尖沙咀的巴士服務。

29. 黃耀聰議員的意見如下：

- (i) 居民經常致函向他反映九巴服務退步的問題，他並指荔景山路一帶的居民在繁忙時間經常須候車逾 15 分鐘，非繁忙時間則甚至須等候一小時。
- (ii) 他反對將 30 號的行車數目由六輛減至四輛，班次由 15 至 20 分鐘劃一為 20 分鐘，這即是服務倒退。重組後 30 號不經沙咀道，對前往戴麟趾夫人診所覆診的長者造成不便；他同時建議行車路線縮短後車費應調低。
- (iii) 現時 265M 號提供服務前往天水圍，但因去程沒有分段收費，居民被迫乘搭 30 號。
- (iv) 文件建議 46P 號和 46S 號合併以葵芳鐵路站為總站，惟葵芳巴士總站現已飽和，他不理解運輸署為何不考慮委員多年來的建議，改以麗瑤邨為總站，並促請該署和巴士公司再認真考慮。
- (v) 文件建議更改 45 號在九龍城的行車路線，但路線加長，班次卻不變，是於理不合，他要求加強 45 號的班次。
- (vi) 他建議增設由浩景臺至荔景山的巴士服務，避免小巴壟斷。假如九巴車種不適宜在荔景山路一帶提供服務，或可改由新世界巴士公司經營。

30. 黃潤達議員的意見如下：

- (i) 巴士也是集體運輸工具之一，當局不應將巴士服務置於鐵路發展之後，否則巴士服務將萎縮，並會助長小巴、私家車的發展。發展巴士不等同不環保，亦不應以環保為由重組、削減巴士路線。重組路線原是為了完善服務，但現在許多時卻反使服務倒退，甚至加劇區內居民之間的對立，希望運輸署和環保署能考慮以巴士作為集體運輸去發展。
- (ii) 葵涌道或青山公路段如能設置大型巴士轉車站，巴士就能發揮集體運輸的優良功效。
- (iii) 他從來沒有爭取將 37 號總站改設葵涌邨，只要求 37 號繞經葵涌邨一帶，又可促成 33A 號重組，惟前提是 37 號的車費維持不變。

(iv) 西葵涌居民應能享有直接前往尖沙咀、佐敦、土瓜灣一帶的巴士服務，而無須轉乘其他路線，節省時間和車費。

31. 周偉雄議員指，早前舉行的三場居民大會，出席者普遍反對將 37 號巴士總站遷至葵涌邨。政府一直偏重以鐵路作為大型交通運輸系統，令九龍和新界區的巴士服務逐漸萎縮，惟此非巴士公司服務倒退的藉口。巴士公司為大型企業，周邊收入繁多，卻不肯補貼改善服務，他對此表示遺憾；另指居民一直投訴在繁忙時段候車往往超過 20 至 30 分鐘，故無法接受遷移 37 號總站的建議。即使是改動行車路線，亦只接受更改分站路線，但巴士公司須提供補償方案，如分段收費、轉乘優惠，並即使維持總站在葵盛西邨，也應加強服務，增加行車數目至 12 輛以上。

32. 李志強議員指，巴士公司若能按原來編制發車已能大大改善脫班問題，另市區路線在繁忙時段經常客滿，乘客被迫站於門前，險象環生。他建議行走高速公路的路線(特別是機場線)取消企位，以免車速太高造成危險，同時應加強班次疏導乘客，減少乘客站立車廂內。

33. 主席指有街坊反映，要求保留 N237 號服務，並建議把服務擴展至梨木樹一帶。

34. 麥美娟議員建議運輸署和巴士公司先行檢視歐盟三期以前而仍在行駛的巴士數目，因為空氣污染未必與路面巴士數目有直接關係，反而與巴士型號有關。任何巴士路線重組都應使普遍街坊受惠，惟現時 44 號已常被投訴在繁忙時段服務不足，非繁忙時間則班次疏落。巴士公司連 44 號的原有問題都未解決，卻考慮延長路線，實在令人難以接受。她敦促巴士公司先行改善 44 號線的現有服務，然後再考慮重組。她另建議運輸署和巴士公司為所有巴士加裝類似小欖巴士轉車站的全球定位系統，準確顯示巴士到站時間，使乘客能更容易掌握班次。

35. 陳迪遙先生的意見如下：

- (i) 現時全港巴士數目已由 7,000 輛減至 6,000 輛，反而私家車則每年增加兩萬輛。繁忙時段路面擠滿私家車，巴士亦會受到影響，被迫在路邊排放廢氣。他詢問環保署有否計劃控制繁忙道路的私家車數目。
- (ii) 一九九九年，九巴引入歐盟二期巴士，原計劃使用 17 年，但至今不到 13 年便發現不環保，他擔心歐盟三期巴士的情況一樣，短時間內失卻環保效益，故詢問環保署有否一套嚴謹準則。
- (iii) 根據整個葵青區巴士路線重整計劃，13 輛日更巴士及三輛通宵更巴士將被削減，他詢問削減的巴士有何安排。
- (iv) 取消 43C 號在非繁忙時間的服務後，可騰出九輛巴士，只於早上和下午繁忙時段各提供一輛巴士往維港灣和回長康邨，是不足夠的。
- (v) 他詢問何時可提供 242X 號全日行駛服務。
- (vi) 早上繁忙時間，43 號乘客經常難以在興芳路轉搭 37 號，若 37 號路線延長至葵涌邨，情況定會惡化。33A 號轉行快線後，車費將加至 \$6.4，變相加價。33A 號往旺角路程為 11 公里可行快線，反而 37 號的車程只有六公里卻須轉乘，他對此表示費解。

36. 梁偉文議員指，巴士公司為北區重組路線提供誘因，但並無就削減 43C 號服務提出任何補償方案，另委員多年來爭取 242X 號、249X 號和 948 號全日行駛也不獲回應，故居民強烈反對取消 43C 號的服務。他另要求 41 號按原定編制行車，保持班次穩定。

37. 林紹輝議員的意見如下：

- (i) 政府推行法定最低工資後，許多小巴商均難以聘請司機，另因資源問題又無法增加行車數目，令小巴服務愈見不足，但運輸署卻無採取措施改善居民的交通服務。
- (ii) 東北葵唯一前往沙田的專線小巴 403 號須繞經沙角邨，惟乘客量不多，鑑於現時沙田的交通配套已十分完善，而 403 號的服務需求又甚大，希望署方可考慮重新規劃 403 號的行車路線。

- (iii) 雍澄軒新增了 300 多戶居民，大白田 9H 的公屋又即將入伙，運輸署須盡快加強相關的巴士服務。
- (iv) 沒有 403 號小巴前，東北葵居民可乘搭 46X 號前往沙田，運輸署和巴士公司會否考慮重組 46X 號或開辦新路線，方便東北葵居民前往沙田。
- (v) 東北葵人口不斷增加，巴士服務卻沒有相應提升。九巴如無法改善服務，運輸署應考慮由其他巴士公司經營東北葵的巴士服務。

(梁永權先生於下午三時三十三分離開，周奕希議員於下午三時三十七分離開。)

38. 劉榮輝先生建議新巴/城巴考慮將 930 號總站遷至銅鑼灣摩頓臺，又指現時 930 號在灣仔碼頭開出後，至盧押道才有第一個分站，建議在菲林明道增設分途站，方便莊士敦道一帶的下班人士上車。他同時促請巴士公司增加 33A 號和 37 號的轉乘優惠。

39. 黃炳權議員促請運輸署和九巴積極考慮委員提出的建議，不要只備悉意見，而是應提出可行建議，落實時間表和方案詳情等，否則只會浪費時間。

(第二輪提問開始。)

40. 張慧晶議員詢問，巴士公司服務如一直沒有改善，運輸署可否根據《公共巴士服務條例》施以罰則。對於 41A 號行程縮短，卻同時大幅增加車費接近 15%至\$8.1，且行車數目又由 11 輛減至十輛，她要求巴士公司提供加價理據。她另詢問 44 號線重組後，巴士公司會否保留早上繁忙時段從翠怡花園開出的 44P 號服務。

41. 徐生雄議員的意見如下：

- (i) 他要求 36 號和 32B 號合併後向大白田一帶居民提供服務，另認為雖然重組後 36 號的班次由現時 14 分鐘減至 12 分鐘一班，但塞車時則或會與現時相若，故重組後的 36 號服務並無太大改善。
- (ii) 現時很多路線重組計劃沒因應地區人口上升而加強巴士服務，反而取消長期虧蝕的路線，但又不提供補償方案，可見路線重組的目的是為巴士公司製造盈利，非解決市民所需。他對此表示不滿。

(梁子穎議員於下午四時零一分重返會議，盧慧蘭議員於下午四時零五分離開，梁志成議員於下午四時零六分離開，許祺祥議員於下午四時零六分到達。)

42. 朱植平先生要求保留 N237 號服務，為深宵下班的“打工仔”提供乘車選擇，另建議巴士公司重整或延長路線，增加 N237 號的客源。

43. 范焯然先生表示，大窩口居民強烈要求運輸署增加大窩口直接往尖沙咀的巴士服務。

44. 許祺祥議員要求於早上繁忙時間增加 42C 號特別服務，由長亨總站開出直經北橋，以疏導東亞花園和大窩口站的乘客，另要求九巴在改動 33A 號時提供更多優惠，例如在美孚/港大進修學院站增加巴士線轉乘服務，方便途經荔枝角、長沙灣及深水埗的乘客，目前只有 6 號及 37 號巴士供轉乘並不足夠。

45. 陳迪遙先生的意見如下：

(i) 現時 36 號乘客轉乘新界西北巴士路線可享有優惠車價，但 32B 號和 36 號合併後，回程往梨木樹須步行十分鐘前往轉乘分站，十分不便。

(ii) 現時 30 號和 39A 號的班次分別為 20 和 15 分鐘一班，班次疏落，即使有轉乘優惠亦難以吸引乘客，故九巴應考慮在班次較密的路線提供轉乘優惠。

(iii) 他贊成 46P 號和 46S 號合併，並以美田為首站，惟建議應行經麗瑤邨和祖堯邨，彌補荔景山路一帶巴士服務不足。

(iv) 他建議安排 10.6 米的巴士或兩軸巴士行走荔景山路一帶。

(v) 他促請九巴積極考慮將 249X 號的行車路線延長至火炭，配合日漸增加的需求。

46. 徐曉杰議員建議 242X 號全日行駛，加密班次，方便青衣居民往返尖沙咀，同時要求巴士公司增加低地台巴士行走葵青區，方便傷健人士。他另促請九巴在提供優厚條件聘請新車長時，亦應關顧現職員工的福利。九巴運輸發展總監和企業事務總監出席是次委員會，他表示欣賞並認為是肯聆聽委員意見的表現。

47. 黃耀聰議員指，本年一月，曾出現頭班車司機休假但無人替代而導致脫班的情況，問題嚴重。而現時行走荔景山路的巴士 30 號、45 號和 46 號均大約 20 至 30 分鐘一班，班次疏落，且經常因車長休假而嚴重脫班，故促請九巴正視脫班問題。他另指葵芳鐵路站的巴士總站已飽和，經常出現候車乘客長龍，險象環生，其中以 31M 號情況最嚴重，敦促巴士公司正視並加以改善。大型轉車站將有助改善服務，他詢問運輸署有關計劃的落實時間表和安排詳情，並建議該署盡早策劃和多聆聽議員意見。

48. 劉榮輝先生認為，城巴建議取消原來位於渣打銀行的 930 號分站，應同時考慮在置地廣場或匯豐總行增設分站，方便下班人士。

49. 梁靜珊女士指，九巴 37 號乃葵盛西邨入伙時第一條，也是唯一一條往市區的巴士線，很多街坊多年來一直乘搭。現九巴每年均有盈餘，但在重組路線時卻從無考慮街坊和邨內長者的需要。她同意黃潤達議員所說，重組巴士路線應避免造成地區分化，同時應加強班次，並保持票價不變。她另促請運輸署和巴士公司協商改善高盛臺的交通。

50. 吳劍昇議員的意見如下：

- (i) 葵芳一帶的街坊對通宵巴士服務需求甚大，惟 N237 號不經葵芳，巴士公司應考慮保留 N237 號並修改行車路線，增加客源。
- (ii) 37 號班次不穩，曾有葵芳居民反映候車需時 30 至 45 分鐘，但由於有兩元乘車優惠，許多長者都無奈繼續選搭該線。
- (iii) 他詢問葵青區大型轉車站有否具體落實時間表。
- (iv) 他促請巴士公司正視及解決巴士經常脫班的問題。

51. 梁子穎議員指巴士路線重疊，服務每況愈下，未能配合市民所需，對此運輸署責無旁貸，應制定長遠策略發展公共交通服務。由於車費高昂，許多市民都不願遷至新市鎮居住，巴士公司應就此提供更大誘

因吸引更多乘客，而轉乘優惠將有效紓緩路線重疊、服務使用率偏低的情況。對於巴士行車路線縮短但車資反而增加，他表示費解，建議運輸署參考外國巴士與鐵路合營模式，以調低車費。

52. 九巴代表綜合回應如下：

- (i) 九巴感謝委員提出不同意見，並已備悉大家的關注，希望自此雙方能多加強交流和對話，共同改善服務，取得互利互惠的成果。
- (ii) 九巴強調，提出多項重組方案並非為了削減服務，事實上葵青區開始老化，巴士路線重疊，部分更乘客量偏低，重組可重新調配資源，填補其他路線的服務不足。
- (iii) 九巴重申並非取消 43C 號，只是調整非繁忙時間的服務。
- (iv) 九巴已備悉委員對 42A 號的意見，會考慮提供轉乘優惠往尖沙咀。
- (v) 九巴備悉委員對遷移 37 號總站的關注，鑑於葵涌邨居民只要求 37 號繞經葵涌邨，九巴會和運輸署再商討一個能平衡各方的方案。
- (vi) 鑑於委員對 44 號繞經青衣碼頭表示關注，九巴會積極研究一個平衡各方的方案，例如 44 號部分巴士行走原來路線，部分則繞經青衣碼頭。
- (vii) 九巴脫班率已由過去的 7% 減至等於或少於 3%，每月也增聘 100 名車長。脫班與車長不足確實息息相關，亦是整個公共交通服務業面對的困難。自從政府實施法定最低工資後，許多司機都轉職保安員，加上政府推行十大基建項目，多條鐵路支線同時施工，對司機需求甚殷，大家競相招聘。九巴已提供不同誘因吸引車長入行，包括介紹親友入職的現職車長可獲獎金。九巴希望委員明白，巴士車長是紀律性極強的行業，必須無駕駛意外記錄，又須定時作息，許多年輕人均無法達標，但強調會著力處理並改善脫班的問題。

53. 城巴/新巴冼志賢先生回應，如延長 930 號線至銅鑼灣，其他路線須作出配合。早前 930 號線總站由金鐘(東)遷移至灣仔碼頭，正要先將城巴 40M 號線總站遷離灣仔碼頭以騰出空間。現時天后巴士總站和摩頓臺總站的使用量已飽和，如 930 號線遷往銅鑼灣，其他路線就須作出配合，及須抽調其他路線資源以維持 930 線的班次，故現階段會維

持 930 號線以灣仔碼頭為終點站。現時乘客可轉乘 1、5、5B、5S 或 10 號線前往銅鑼灣、跑馬地或北角等地區，可節省 1.5 元車費。另外，由於德輔道中近匯豐總行大廈的巴士站已有甚多路線停站上落，故 930 號線將於德輔道中近利源東街增設分站。

54. 關國恩女士綜合回應如下：

- (i) 運輸署今年已先後在屯門和北區推行區域性巴士路線重組計劃，稍後會逐漸把計劃推展到其他區域。由於會議文件提及的路線改動項目有急切需要，並已發展成熟，故先提交委員會考慮。該署會繼續和各位委員以互動形式商討葵青區的巴士路線重組計劃，希望委員能提供更多意見和建議。
- (ii) 32B 號和 36 號合併後，對現有乘客影響輕微，因 32B 號乘客將來可選搭 36 號，更可以優惠車費轉乘 43X 號線。
- (iii) 有委員對 37 號總站遷至葵涌邨表示關注，而葵涌邨的議員亦表示 37 號總站不一定須設在葵涌邨，繞經葵涌邨已可。就此，署方會再與九巴商討並研究有關方案，以免影響現有路線的班次。而 32B 號與 37 號合併後騰出的兩部車亦會投放於 37 號線，以疏導該線重組後日增的需求。
- (iv) 41 號行走快線是許多青衣居民的訴求，由於九龍城因沙中線工程而實施的大型交通改路措施會對交通造成影響，為免乘客受九龍城碼頭一帶道路擠塞影響，該署建議 41 號在早上繁忙時段接載青衣居民到紅磡後，直接行快線返回長康，避開繁忙街道以保持班次穩定，這是可維持車費不變和便利乘客的方案。
- (v) 由於青衣邨居民對 44 號繞經青衣碼頭有不同意見，該署會再與巴士公司商議另一個可平衡各方需要的方案。
- (vi) 她強調 42A 號和 43C 號合併並非為節省資源。現時 43C 號在非繁忙時間由大角咀返回長康的乘客率只有數個百分比，確是浪費資源，故建議取消 43C 號非繁忙時間的服務。另外亦建議在早上繁忙時段 43C 號由大角咀返回長康時改行快線，沿途不接載乘客，以期盡快返回青衣接載上班人士，並同時增加 43C 號的班次。傍晚 43C 號接載乘客返回長康後，亦會同樣改行快線前往大角咀接載下班乘客，以盡快疏導深水埗、長沙灣一帶的下班人潮。這是不增加巴士數目而能加密班次的方案。

- (vii) 署方已備悉委員就 46S 號和 46P 號合併後提出的建議，並會積極研究 46P 號行經麗瑤、祖堯一帶的可行性，但須先行研究荔景山路是否適宜巴士使用，確保安全。
- (viii) 署方會再與荃灣區議會詳細討論取消 234S 號的安排。
- (ix) 由於委員都同意 336 號改為 936 號並行西隧的建議，署方會盡快與巴士公司商討及落實方案。
- (x) 關於 30 號更改行車路線，署方會再與荃灣區議會商討詳情。現時乘客已可於楊屋道轉乘另一路線。
- (xi) 多位委員要求 934 號、242X 號和 249X 號全日行駛，署方會於今年年中研究強化青沙公路道路網絡時一併考慮 249X 號的建議。另 948 號亦已因應需求延長服務時間，惟由於早上繁忙時段由中環返回青衣的乘客量極少，為免加劇中環一帶的交通擠塞並引致空氣污染，署方暫不考慮提供早上由港島返回青衣的服務。
- (xii) 現時銅鑼灣、天后總站的設施需求緊張，故署方暫不考慮將 930 號路線延長至銅鑼灣或天后的建議。

55. 黃蔚藍先生綜合回應如下：

- (i) 政府已採取一系列措施減少巴士廢氣排放，現時本港採用的歐盟巴士排放標準已十分嚴格。
- (ii) 一般巴士的壽命規定不可超過 18 年，歐盟前期的巴士皆於一九九五年啟用，至今已超過期限，故現時已無歐盟前期的巴士行駛。
- (iii) 政府已在彌敦道、中環、灣仔和銅鑼灣試驗低排放區，要求巴士公司必須派出具環保效益的巴士，如歐盟四期或以上的巴士行走該些區域。
- (iv) 現時歐盟一至三期的巴士都已按要求加裝粒子減排裝置，減少粒子排放；政府亦會資助這類巴士安裝催化還原器，減少排放氮氧化物；另立法會財務委員會亦已批准資助巴士公司試驗六輛混合動力巴士和 36 輛電動巴士，預計可於二零一四年年中行駛。

- (v) 當局在批出巴士路線專營權時，已要求巴士公司必須購入環保巴士。

56. 許祺祥議員的意見如下：

- (i) 他不認同 33A 號的改善方案有效，因為重組後整體行車時間並無明顯改善，縮減兩輛巴士後卻提升車費，方案並不吸引。他建議巴士公司在美孚/港大進修學院的巴士站增設轉乘巴士路線，方便乘客前往荔枝角、長沙灣、深水埗一帶。
- (ii) 他要求巴士公司提交 42C 號的乘客量以供參考。
- (iii) 由荃灣海濱花園至大窩口的 238S 號需求甚殷，但卻只在早上繁忙時間提供一班車往尖沙咀，他建議九巴參考城巴經營 930 號的模式，分拆 238S 號以加密班次。

(鄧瑞華議員於下午四時二十一分離開，黃炳權議員於下午四時二十二分離開，梁子穎議員於下午四時四十一分離開，黃耀聰議員及李志強議員於下午五時正離開。)

57. 黃潤達議員認為，交通擠塞固然是巴士經常脫班的原因之一，但司機放病假、壞車等則是巴士公司須正視的問題，運輸署必須監管巴士脫班的問題。他建議當局考慮以公帑資助巴士公司安裝全球定位系統，監察巴士班次，另亦可在批出專營權時要求巴士設有後備資源，防止脫班。在葵青區增設大型轉車站亦有實際需要，當局應成立跨部門工作小組進行商討及規劃。

58. 麥美娟議員的意見如下：

- (i) 她不同意調用公帑資助巴士公司安裝全球定位系統，事實上九巴部分車輛已安裝該系統，九巴亦有足夠資源為服務增值。
- (ii) 現時 948 號使用的天后巴士總站空間不足，乘客候車時甚為辛苦，她希望運輸署協調巴士公司作出改善。
- (iii) 計劃建議 41 號改行西九龍高速公路，以縮短行車時間，同時減少兩輛巴士。現時由美孚、深水埗一帶前往亞皆老街至九龍城的乘客需改乘 45 號線，惟縮減的兩部 41 號車卻並非悉數投放於 45

號的服務，她對此表示不解，並認為同一路線組別的巴士數目不應減少。

- (iv) 43C 號的傍晚服務時間至七時，惟現時很多僱員在晚上七時還未下班，她要求延長 43C 號傍晚的服務時間。
- (v) 她不認同車長流失是法定最低工資所致，問題是巴士公司提供的服務條件欠佳，例如最高行車時數令車長壓力大增，人手自然流失。她促請巴士公司向司機提供合理待遇。

59. 林紹輝議員的意見如下：

- (i) 對於九巴沒有回應如何改善東北葵的巴士服務及葵芳鐵路巴士總站飽和等提問表示失望。
- (ii) 運輸署和九巴曾承諾，如果東北葵人口上升而乘客量接近飽和，就會增加 40P 號的行車數量，但最終卻沒有回音。
- (iii) 多年來區議會一直向九巴提出許多不同的可行建議，包括於早上繁忙時段提供特快線，以及合併 35A 號和 36B 號等，但九巴均沒有積極回應。
- (iv) 東北葵沒有直接前往新界東的巴士服務，只有前往沙田的專線小巴，惟行車路線太長，服務不足，他建議 46P 號和 46S 號合併後，同時提供服務予東北葵居民。
- (v) 雍雅軒和寶星中心一帶並無直接前往荃灣的巴士服務，他建議九巴考慮合併 31 號和 235 號。
- (vi) 九巴 43A 號沒有提供分段收費，全程車費 \$4.5，而 31M 號則為 \$3.6，43A 號回程時可在葵涌運動場站提供 \$3.6 的分段收費，減少乘客選搭車費較低的 31M 號。

(徐曉杰議員於下午四時十五分離開，梁國華議員於下午四時二十五分離開。)

60. 林立志議員首先轉達陳笑文議員反對 44 號繞經青衣碼頭的建議。他另表示，巴士安裝全球定位系統可有效監測巴士班次，減低脫班機率，當局應考慮稅務寬減、公帑補助或由巴士公司自行研發，盡

快落實有關計劃，使運輸署、巴士公司和乘客受惠。現時中途站的脫班情況甚為嚴重，九巴 42A 號有時逾半小時都沒有車，有時卻一連四班車幾乎同時出現，他促請巴士公司採取有效措施加以改善。對於巴士公司建議 43C 號在繁忙時間回程時改行快線，他擔心若中途遇到塞車，巴士公司未必可及時調配車輛應付，另詢問取消 43C 號非繁忙時間服務後，騰出的九輛巴士會否投放於 42A 號或其他路線；而 43C 號繁忙時間的班次又可否確保由 12 分鐘減至八分鐘。另外，政府作為港鐵大股東，應積極穿針引線，促成巴士-港鐵轉乘優惠。他另促請當局考慮於葵青區增設大型巴士轉車站。

61. 周偉雄議員指旺角交通黑點經常擠塞，導致 37 號脫班嚴重，許多街坊憂慮該線重組後他們搭車會更難，加上 33A 號和 37 號合併後，葵涌邨居民會改搭 37 號，情況將會惡化。無論 33A 號和 37 號重組最終是否成事，他促請當局都應檢視 37 號於旺角一帶的行車路線，避開繁忙街道。他反對取消 N237 號，指早前此路線班次由 20 分鐘改為 30 分鐘，部分居民被迫乘搭其他交通工具，導致客量持續下降。現時深宵時分缺乏由荃灣返回葵盛的巴士服務，他建議 N237 號路線延長至荃灣愉景新城，接載機場巴士或中港巴士的乘客返回葵盛。

62. 梁偉文議員表示，現時 43C 號可補充 42A 號服務的不足，九巴若不加強 42A 號的服務，他會反對取消 43C 號的建議。他另建議當局考慮在葵涌道近瑪嘉烈醫院增設大型轉車站，以及於西區海底隧道口提供青衣巴士轉車站，方便青衣居民轉乘其他路線往港島各區。

63. 劉美璐議員指現時 37 號脫班嚴重，居民經常投訴在非繁忙時間於深水埗欽州街、汝州街候車過久，九巴解釋是新填地街交通黑點經常擠塞所致。她指葵盛西居民極需要 37 號巴士服務往市區，巴士公司建議 33A 號繁忙時間改行快線後，居民只可選搭 37 號，但該線只會增加兩輛巴士行駛，服務將更為不足，故葵盛居民不同意有關合併計劃。

64. 徐生雄議員建議運輸署和巴士公司考慮重組 31 號和 235 號。他指很多居民投訴安蔭邨居民已可選搭 235 號往荃灣，卻仍安排 31 號繞經安蔭邨而令路線加長，希望巴士公司審慎考慮。

65. 黎敬瑋先生的意見如下：

(i) 他不贊同 44 號繞經青衣碼頭的計劃，另指 41A 號若改行快線，無疑將加重 44 號的負擔，而 44 號在青衣北已經常脫班，繁忙時間

問題更嚴重；除非巴士公司可分配額外資源加強 44 號的服務，否則他強烈反對改動 43C 號路線。

- (ii) 他支持將 41 號總站設在紅磡，但反對改行循環線，因 44 號路線過長，若在中途站脫班，將難以作出監測。
- (iii) 他促請九巴正面回應為何 30 號不行經荃灣沙咀道。
- (iv) 早前提及的 N241 號優化計劃是否仍存在。

66. 對於委員擔心 33A 號改行快線後，37 號的巴士數目又不相應增加，以致不能應付增加的服務需求，梁錦威議員建議在繁忙時間加開特別車疏導深水埗、長沙灣、荔枝角一帶的乘客返回西葵涌。

67. 九巴綜合回應如下：

- (i) 對於班次多於 15 分鐘的路線，九巴計劃公布其從總站開出的準確時間，方便乘客掌握候車時間。
- (ii) 九巴會盡力改善巴士脫班問題，穩定班次，避免同一路線의數班車同時到站。
- (iii) 九巴會研究於葵涌道近瑪嘉烈醫院設置大型轉車站的建議。
- (iv) 九巴關注到葵芳巴士總站的候車秩序問題，當內部完成該巴士總站的重組計劃後，會提交運輸署考慮及進行諮詢。
- (v) 九巴留意到葵芳巴士總站夜晚繁忙時間候車人數甚多，並已加派站務人員協助維持秩序，若能調動站台位置，候車秩序將會更完善。
- (vi) 現時 37 號經常在新填地街、亞皆老街一帶交通黑點遇到道路擠塞，使行車時間嚴重偏離原來編制，導致深水埗一帶的乘客須候車過久，九巴樂於聆聽委員的意見，積極研究不同的建議方案，包括調整行車時間、改動旺角區行車路線等，希望可使班次更穩定。

68. 新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理何珮嫻女士回應指，現時天后巴士總站一分為二，一半供專線小巴停泊，一半供巴士使用。巴士一邊共有兩條通道，一條為 E11 號機場線總站，另一條通道可供兩輛車停泊或經過，而現時已有五條路線使用此通道，空間已嚴重不足，故可供乘客排隊的空間不多，新巴會再檢視有否其他方案可紓緩有關情況。

(曾梓筠議員、劉美璐議員於下午五時二十四分離開，朱植平委員於下午五時二十五分離開，羅競成議員於下午五時三十分離開。)

69. 主席感謝委員踴躍發表意見，並指葵青區居民十分依賴巴士出入，希望運輸署和巴士公司聽取委員的意見後再仔細研究，擬定更完善的方案，使葵青區的居民出入更便利，亦更具環保效益。她再次感謝運輸署、環保署和巴士公司出席會議。

### 其他事項

70. 主席感謝仍然留在會議現場的委員：潘小屏議員、張慧晶議員、譚惠珍議員、麥美娟議員、潘志成議員、梁偉文議員、朱麗玲議員、徐生雄議員、吳劍昇議員、林立志議員、許祺祥議員、黃潤達議員、梁錦威議員、周偉雄議員、范焯然先生、黎敬璋先生、陳迪遙先生、方國榮先生、梁靜珊女士、劉榮輝先生及謝凱健先生。

### 下次會議日期

71. 下次會議定於二零一三年四月十八日(星期四)下午二時三十分舉行。

72. 餘無別事，會議於下午五時三十分結束。

本會議記錄於二零一三年四月十八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  
二零一三年四月