

葵青區議會
交通及運輸委員會
第四次會議及座談會記錄(二零一三)

日期：二零一三年九月三日

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	下午五時零一分
張慧晶議員 (副主席)	會議開始	會議結束
周偉雄議員	下午四時二十九分	會議結束
周奕希議員, BBS, JP	會議開始	下午三時三十三分
朱麗玲議員	會議開始	會議結束
陳笑文議員	會議開始	下午三時三十九分
許祺祥議員	會議開始	下午三時二十四分
林翠玲議員, MH	會議開始	下午三時二十三分
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	會議結束
李志強議員, MH	會議開始	下午四時二十三分
梁志成議員	下午二時五十一分	會議結束
梁錦威議員	下午三時三十二分	會議結束
梁國華議員	會議開始	下午五時正
梁子穎議員	下午三時二十二分	會議結束
梁偉文議員, MH	會議開始	下午四時四十四分
麥美娟議員, JP	下午三時二十八分	下午三時二十九分
吳劍昇議員	下午二時五十四分	下午五時
潘志成議員	會議開始	下午四時四十四分
譚惠珍議員, MH	會議開始	下午三時二十八分
曾梓筠議員	下午三時零七分	下午四時四十七分
徐曉杰議員	下午三時正	會議結束
徐生雄議員	會議開始	下午五時正
尹兆堅議員	會議開始	下午三時十六分

黃炳權議員	下午四時四十分	會議結束
黃耀聰議員, MH	下午三時十六分	下午四時五十五分
黃潤達議員	下午三時三十二分	下午四時零二分
陳迪遙先生	下午二時二十八分	會議結束
劉榮輝先生	會議開始	下午五時正
黎敬瑋先生	會議開始	下午五時正
梁靜珊女士	下午三時三十八分	下午五時零一分
梁志堅先生, MH	會議開始	下午三時二十三分

列席者

葉志乾先生	香港警務處葵青警區行動主任
李添才先生	香港警務處葵青警區交通隊主管
黃志光先生	香港警務處葵青警區交通隊
伍振詳先生	土木工程拓展署工程師/17(新界西及北)
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)
黎雪茵女士	運輸署高級運輸主任(葵青)
梁祖明先生	路政署區域工程師/西南(工程)
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司幹事(對外事務)
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)
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)
盧慧蘭議員	(沒有請假)
鄧瑞華議員	(沒有請假)
陳偉文先生	(因事告假)
方國榮先生	(因事告假)
朱植平先生	(因事告假)
謝凱健先生	(因事告假)
范焯然先生	(沒有請假)
梁永權先生	(沒有請假)

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四次會議。

2. 主席表示，路政署區域工程師(葵涌及青衣)梁祖明先生將接替孫忠良先生成為署方於本委員會的代表，另土木工程拓展署代表張志威先生因事未能出席是次會議，由伍振祥先生代為出席。

3. 主席歡迎警務處葵青區行動主任葉志乾先生接替鄭美侖女士成為警務處在本委員會的代表，另葵青區交通隊主管李添才先生將於本年十月初榮休，這是他最後一次出席委員會會議，委員祝李先生退休後生活愉快，並歡迎他的接任人黃志光先生。

4. 林紹輝議員建議委員會致函警務處處長，表揚李添才先生多年來在區內的工作和辛勞。

5. 委員一致同意並請秘書代為草擬表揚信。

[註：秘書處已於本年九月十二日將由主席簽署的表揚信傳真予警務處處長。]

6. 李添才先生感謝委員多年來的支持，並指葵青區議會議員及政府部門一向以精益求精的宗旨為市民服務，相信其上司葉志乾先生及接任人黃志光先生會繼續與區議會合作愉快。

7. 委員會一致通過何少平議員、陳偉文先生、方國榮先生、朱植平先生及謝凱健先生的請假申請。會前謝凱健先生和朱植平先生已分別授權梁錦威議員及劉美璐議員代為處理一切表決事項。

8. 主席請各委員注意，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。

通過交通及運輸委員會二零一三年六月十三日第三次會議記錄(二零一三)

9. 主席表示，會前秘書處沒有收到就六月十三日第三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，朱麗玲議員和議，上述會議記錄無須修訂，獲委員會一致通過。

討論事項/動議

青荃路(近信興大樓)天橋接駁工程

(由林立志議員提出)

(交通及運輸文件第 30、30a/2013 號)

10. 林立志議員簡介文件第 30/2013 號，並指運輸署的回覆文件顯示，上述行車道的每小時最高車流為 1,100 架次，他詢問該情況所佔時間，下次統計車流時間表，以及未來的發展規劃。

11. 運輸署工程師張競思女士表示，署方已在回覆文件提供詳細資料，有關車流數據來自本年三至五月早上繁忙時間的實地統計結果，以每小時最高車流為參考數據，供署方考慮是否仍須進行天橋接駁工程。

12. 林立志議員詢問，署方為何沒有為假期前後或天氣惡劣可能導致堵塞的不規則變化進行交通流量統計，以及有否該天橋的具體發展時間表。

13. 劉榮輝先生指，青荃路(近信興大樓)天橋已落成逾十年，但運輸署的文件並無考慮其實際使用情況。現時德士古道天橋下行可直接接駁青衣北橋，假如不進行該接駁工程，會導致德士古道迴旋處擠塞，甚至影響葵福路及楊屋道一帶交通；另上述地段工廠大廈林立，即使政府決定進行接駁工程，亦無空間興建橋墩。

14. 許祺祥議員的意見如下：

(i) 他與黃炳權議員一直關注該天橋的發展，並曾於數年前搜集有關資料，及後因擔心擴建會導致德士古道車流量飽和而反對。他指附近一帶缺乏擴建空間，擔心車流量增加會造成噪音並影響行車安全。

(ii) 有關地段較長，擴建天橋須另闢新地興建橋墩，但荊冕堂舊址已重建，故該天橋實難以進行接駁。

(iii) 將荃灣路支線以天橋接駁德士古道，會增加楊屋道和沙咀道的車流量，導致交通堵塞，故他不支持接駁工程。

(iv) 政府已把天橋附近地帶劃為綜合發展區，將來會興建住宅和酒店，道路將非常繁忙，如進行接駁工程，應先在現有行車天橋上加建隔音屏障，減低對居民的影響。

15. 主席認為，假如運輸署不擬在青荃路(近信興大樓)天橋進行接駁工程，應把有關設施拆卸或美化。該天橋位處荃灣，她促請運輸署代表與負責荃灣區的工程師及荃灣區議會商討有關天橋的日後發展計劃。

16. 許祺祥議員補充如下：

(i) 運輸署在第 30a 號文件中提及有關天橋第三階段的改善方案，他希望署方解釋“第三階段”的計劃內容。

(ii) 他強調並非反對道路發展，只是認為政府部門必須考慮交通流量及對周遭居民的影響。

(iii) 多年來他與黃炳權議員爭取在德士古道至宏華大廈路段增設隔音屏障，惟政府部門指有關橋墩無法負荷，故至今仍未興建，只能採用吸音物料。假如該天橋進行第三階段工程，應先加建隔音屏障。

17. 張競思女士回應如下：

(i) 她會就有關天橋的接駁工程與荃灣區同事緊密聯絡並反映意見。

(ii) 因應議員的關注，今年初，署方已統計有關路段的交通流量，明年初會再次進行統計，以評估是否須要進行天橋接駁工程。

(iii) 當初署方原計劃分三個階段擴建及改善德士古道。第一階段擴闊德士古道地面及興建天橋(即現有天橋)，第二階段興建荃青交匯處，第三階段則興建第二條德士古道天橋，以疏導日後增加的交通流量。署方於興建荃青交匯處時須一併興建現有的青荃路(近信興大樓)天橋接駁位，以便日後推行第三階段工程，減低影響。

18. 林立志議員再次詢問有關惡劣天氣及假期前後車流佔交通總流量的比例。

19. 張競思女士表示，惡劣天氣的車流佔交通總流量的比例實在難以預測，但她會向荃灣區同事了解假期前後的交通數據，會後再回覆。
20. 許祺祥議員請署方代表一併補充德士古道第三階段工程的資料。
21. 主席請運輸署代表與荃灣區的部門代表了解德士古道第三階段工程的詳情，並向委員匯報。

要求九巴將 40P 號轉為全日制來回葵涌及東九龍的巴士服務

(由梁子穎議員提出)

(交通及運輸文件第 31、31a、31b/2013 號)

動議：“葵青區議會交通及運輸委員會要求運輸署及九巴將 40P 號轉為全日制來回葵涌及東九龍，更方便、更便宜及更快捷的巴士服務惠及葵青區居民。”

(梁子穎議員、劉美璐議員及麥美娟議員動議，曾梓筠議員和議)

22. 主席表示，由於梁子穎議員不在場，請麥美娟議員簡介文件。
23. 麥美娟議員請各委員備悉文件內容並支持有關動議。
24. 主席表示，梁子穎議員及劉美璐議員不在場，上述動議由麥美娟議員提出、曾梓筠議員和議，並再次宣讀動議如下：

“葵青區議會交通及運輸委員會要求運輸署及九巴將 40P 線轉為全日制來回葵涌及東九龍，更方便、更便宜及更快捷的巴士服務惠及葵青區居民。”
25. 主席詢問委員是否通過上述動議。
26. 梁國華議員要求討論上述議題，他的意見如下：
 - (i) 運輸署回覆文件提到東北葵居民可以利用 235M/31M 號和 40 號的轉乘優惠，但其實實際作用不大；而 40P 號在到達石排街時已客滿，乘客根本無法登車，只有最後兩班車有較多空間。
 - (ii) 最初設立 40P 號是為了讓東北葵居民可以直接前往東九龍，惟至今仍未能真正惠及東北葵居民。他促請九巴加密 40P 號早上繁忙

時段的班次並改為全日行駛，讓東北葵居民能直接往來九龍。

27. 林紹輝議員對動議有所保留。現時九巴 234C 號與 40P 號部分路線重疊，前者由深井開出，途經石圍角和梨木樹，但不經東北葵各屋邨；而 40P 號則由石圍角開出，石蔭、安蔭及石籬等多個屋邨幾乎是尾站，居民經常難以登車。他詢問 40P 號可否改以東北葵為首站，並在藍田或觀塘碼頭設回程總站，主要服務東北葵居民，234C 號則主要服務荃灣區。

28. 陳迪遙先生建議，由於黃昏時段 40P 號往東九龍的服務需求甚殷，九巴應加強有關服務，並認為 40P 號有必要全日行駛。他詢問，現時東北葵居民乘搭 40P 號再轉乘 91M 號可享有轉乘優惠，但將來路線重組後須改乘 31M 號轉 40 號，乘客再轉乘 91M 號能否繼續享有轉乘優惠。

29. 運輸署高級運輸主任黎雪茵女士回應指，現時 234C 號只在早上提供一個班次，假如 40P 號停止服務石圍角、梨木樹一帶，相信荃灣區議會會提出反對。40P 號是為了讓荃灣北及東北葵的乘客能在繁忙時段直接往來東九龍；在乘客需求較分散的時段，署方鼓勵市民使用現有交通網絡來往目的地，以善用資源和減少空氣污染來源。由本年八月二十四日起，九巴開始提供 235M/31M 號和 40 號的轉乘優惠。235M 號及 31M 號的乘客在到達葵涌道後，可轉乘已改行龍翔道快線的 40 號前往東九龍。她重申，署方暫時沒有計劃將 40P 號改為全日服務。

30. 主席宣布就動議進行表決，沒有委員反對，動議獲委員一致通過。

要求運輸署開辦葵青區往深圳灣專營巴士路線服務

(由梁子穎議員提出)

(交通及運輸文件第 32、32a/2013 號)

動議：“葵青區議會交通及運輸委員會要求運輸署開辦葵青區往深圳灣的專營巴士路線，提供價廉及固定班次的巴士服務，惠及葵青區居民。”

(梁子穎議員、麥美娟議員動議，曾梓筠議員和議)

31. 梁子穎議員簡介第 32/2013 號。

32. 陳迪遙先生指，運輸署開辦了 B3、B3X、B3A 及 B3M 號來往深圳灣口岸至屯門，車費為 11 元，居民再轉車返回葵青區所需車費少於 20 元，現有過境巴士車費卻高達 38 元。另指越來越多市民往深圳乘搭飛機，往返深圳灣口岸的人流會陸續增加，故建議運輸署考慮開辦由葵青或荃灣至深圳灣的巴士路線。

33. 黎雪茵女士回應，署方曾考慮現有公共交通服務的供應量、乘客需求、新路線乘客量及可能帶來的環境影響，對開辦葵青區來往深圳灣的巴士路線有所保留。運輸署已備悉委員意見，日後與巴士公司商討路線發展計劃時會加以考慮。

34. 主席再次宣讀動議如下：

“葵青區議會交通及運輸委員會要求運輸署開辦葵青區往深圳灣的專營巴士路線，提供價廉及固定班次的巴士服務，惠及葵青區居民。”

35. 主席宣布就動議進行表決，沒有委員反對，動議獲委員會通過。

專線小巴的車費調整審批準則及諮詢機制

(由林立志議員提出)

(交通及運輸文件第 33、33a/2013 號)

36. 林立志議員簡介文件，指委員已多次在委員會及工作小組的會議上表達對專線小巴的車費調整審批準則及諮詢機制不滿。運輸署就小巴申請加價進行地區諮詢時，大多只是通知委員，甚少接納委員意見或會讓步，而諮詢對象亦局限於當區議員及地區委員會。他不明白為何其他公共交通機構申請加價時會有明確的計算方程式和準則，但專線小巴則沒有，故希望運輸署以列表形式說明小巴加價的情況，並建議署方向議員提供更多資料，以及與議員商討小巴營運詳情。

37. 黎雪茵女士回應如下：

(i) 署方回應文件附件已按照林立志議員的要求，以列表形式提供資料，請各委員參閱。

(ii) 由於專線小巴營辦商的規模大小不一，而經營的路線和乘客量也有所不同，因此引入一條統一的票價調整方程式未必適合。

(iii) 運輸署審批專線小巴加價申請時，會考慮不同因素，例如營運成本及收入、附近有否類似路線的公共交通服務、營辦商過往的服務表現和服務改善(如換車)計劃，以及市民的接受程度等。署方亦會透過民政事務處收集市民對車費調整的意見，並鼓勵營辦商在加價之餘推出優惠。

38. 林立志議員指，運輸署進行地區諮詢時沒有提供“反對”選項，並且在考慮四個審批因素時一直比較偏重“財政”一項。他詢問署方曾否建議營辦商考慮以非車費收入紓緩成本負擔，並建議署方向議員提供小巴加價申請的資料，以及讓議員參與運輸署與營辦商的加價討論和提出意見，以符合第四考慮因素(乘客接受程度)。

39. 梁偉文議員質疑，專線小巴招標時應已訂明收費及服務，服務條件如有改變屬違反標書規定，應再招標。運輸署現再批准營辦商的加價申請，是對當時其他沒有中標的供應商不公平，故營辦商應維持原有服務條件至合約期滿。

40. 劉榮輝先生表示，很多小巴司機是“被自僱”，權益未受保障，建議運輸署與勞工處合作，在招標文件或審批加價時，將營辦商的僱傭記錄納入申請加價機制內。

41. 黎雪茵女士的回應如下：

(i) 署方審閱營辦商提供的營運數據時，會加以留意成本變化，並鼓勵小巴公司從不同渠道增加非票務收入，例如在車身賣廣告。

(ii) 在客運營業證有效期內，營辦商可以因應營運及財務狀況，向運輸署申請調整車費。

(iii) 她對劉榮輝先生提及司機“被自僱”的情況不太清楚，建議有關僱員與勞工處聯絡，如有需要，運輸署樂意提供資料配合調查。

42. 林立志議員的意見如下：

(i) 運輸署是否因擔心營辦商會在合約期間停辦服務而批准加價而非重新招標，或標書條件是否過於寬鬆，以致營辦商太容易停辦服務。

(ii) 葵青區有 30 多條專線小巴路線，當中只有十多條提供長者或轉乘優惠，運輸署應協調公共交通公司，促成更多長者或轉乘優惠，以惠及經常須以小巴接駁其他交通工具的市民，以及提升營辦商的客運量。

(iii) 他詢問可否在標書加入條文，減低營辦商加價的可能性。

43. 主席請運輸署備悉委員意見，她理解小巴商須賺取盈利，但與此同時也應顧及市民的負擔。

44. 徐生雄議員希望運輸署審批專線小巴加價時能考慮服務表現，如班次疏密、服務時間等。市民並非不能接受專線小巴加價，只是專線小巴的服務質素亦十分重要，應與加幅成正比。他另建議運輸署記錄乘客投訴，以便監管營辦商的服務表現，以及在下次招標時加入服務質素的條款。

45. 劉榮輝先生表示，部分專線小巴的班次及服務質素不達標及司機駕駛態度惡劣，或與受僱條件不理想有關，建議運輸署將服務質素列為審批車費調整的考慮因素之一，並研究引入其他營辦商取代服務欠佳的公司。

46. 主席請運輸署考慮委員意見，並認同小巴公司的服務質素非常重要，應在合約條款中增加僱員保障。

動議：“葵青區議會交通及運輸委員會反對九巴將路線 43C 號更改為只提供繁忙時段單向行走，並要求加強現有服務。”

動議人：潘志成議員、徐曉杰議員、梁偉文議員

和議人：朱麗玲議員、張慧晶議員、羅競成議員

(交通及運輸文件第 34、34a/2013 號)

47. 梁偉文議員簡介動議，本年二月舉行第一次交通及運輸委員會特別會議討論二零一三至二零一四年度葵青區巴士路線發展計劃時，多位委員已清楚表明反對九巴 43C 號的重組計劃(該計劃建議只在早上七時至九時提供青衣往大角咀及黃昏五時至七時大角咀往青衣的單向服務，並取消非繁忙時段服務)。本年七月十六日，運輸署透過區議會秘書處發出交通及運輸(傳閱文件)第 7/2013 號，指委員原則上支持 42A 號及 43C 號的重組方案，委員對此感到不滿並提出動議反對。運輸署回覆委員動議時表示，重組方案落實後，九巴會將 43C 號非繁忙

時段的資源調撥至 42A 號加密班次，但事實只是將一輛 43C 號巴士調撥至 42A 號。他重申要求九巴保持 43C 號的現有服務。

48. 潘志成議員重申，現有九部巴士行走 43C 號，九巴所謂將該路線非繁忙時間的資源調撥至 42A 號，只是調撥其中一部巴士，他對此十分不滿。對於運輸署指重組後 42A 號的非繁忙時段服務可加密至八分鐘一班，然而現時 42A 號的班次已是八分鐘一班，換言之重組後的服務並沒有改善。他建議九巴將至少六輛 43C 號的巴士在非繁忙時段調撥至 42A 號。

49. 徐曉杰議員指，青衣南的數位區議員已於上次委員會特別會議上表明反對 43C 號的重組方案，但運輸署卻似乎未有留意。另外，九巴指重組後 42A 號的班次會由九至十分鐘縮短至八分鐘，早前卻指會由八至九分鐘縮短至八分鐘，不停隨意改動班次時間，讓人有感巴士公司承諾的服務班次並不可靠。現時 42A 號往九龍方向非繁忙時間經常客滿，長青邨和長康邨巴士站的乘客總是難於登車，43C 號正可發揮緩衝作用，加上該線返回青衣的車程較短，對青衣居民很重要。九巴取消 43C 號非繁忙時段的服務但卻沒有提供任何補償方案，實不合理。

50. 林立志議員表示，42A 號和 43C 號的部分路線重疊，為善用資源，九巴建議重組該兩條路線，惟 43C 號重組後，九巴沒有將節省的資源悉數調撥至 42A 號；42A 號經常客滿但資源卻無相應增加，服務根本不足以應付增加的客流。他建議九巴將大部分 43C 號非繁忙時間的資源調撥至 42A 號。

51. 李志強議員指，43C 號非繁忙時間的乘客量約有 21%，重組後該 21% 乘客會轉為乘搭 42A 號，惟 42A 號的原有服務需求已甚大，重組後行車數目沒有相應提高但須吸納更多乘客實不合理。他又稱 42A 號下午二時五十分至六時二十六分的班次為七至八分鐘，重組後是八分鐘，等候時間反而增加了。有青衣居民曾向他反映，42A 號經常客滿，須等候數班車才可登車，因此他建議九巴先行滿足現有的服務需求。

52. 黎雪茵女士解釋，現時 43C 號早上繁忙時間由九龍返回青衣的載客率約為三成。重組後將改在繁忙時段(即早上七時至九時往九龍及下午五時至晚上七時往青衣)提供單向服務，即早上繁忙時段到達大角咀後，會改行快速公路，沿途不會接載乘客並盡快返回青衣接載上班人士，減省回程所需時間，以增加上午繁忙時間往九龍的班次，傍晚則會在接載乘客返回長康，然後直接改行快速公路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。這方案可以更有效地加密 43C 號的班次，改善現時繁忙時段的服務水平。本年二月署方提交的二零一三至二零一四年度葵青區巴士路線發展計劃提及，重組後 42A 號的班次將加密至八分鐘，有見委員關注該班次密度是否足夠應付重組後的客流，署方會再與九巴研究。

53. 陳迪遙先生詢問，43C 號非繁忙時間的服務取消後，原本行走該路線的九部車會如何處理。

54. 九巴策劃及發展部襄理黃秀娟女士回應指，現時 43C 號的來回程乘客量不平均，早上繁忙時間乘客大多前往九龍，黃昏則多數是返回青衣，故九巴提出該重組方案以善用資源。如按建議重組後，43C 號在早上繁忙時間由青衣往九龍的班次在抵達旺角後會直接返回青衣，以加密青衣開出的班次。下午繁忙時段由九龍回程往青衣亦作類似安排。故在繁忙時段 43C 號的車輛安排並無減少。另外，有見 42A 號的服務需要甚殷，九巴計劃為該線增加一部巴士；她澄清有關資源是為配合 42A 號繁忙時間的服務需求而額外增加的，而非撥自 43C 號重組後所節省的資源。43C 號非繁忙時間的服務取消後，九巴會將其部份車輛調撥至 42A 號以強化服務，惟數目則須視乎重組計劃落實後的實際乘客需求而定。

55. 潘志成議員表示，九巴為 42A 號增撥一部巴士，即表示九巴認同 42A 號的資源不足。運輸署指現時 43C 號早上繁忙時間的乘客量為三成，重組後該三成乘客應會轉搭 42A 號，運輸署及九巴曾否研究如何配合所增加的 42A 號客流。他歡迎九巴增加車輛行走 42A 號。

56. 陳迪遙先生表示，九巴並無回應有關 43C 號九部巴士在非繁忙時間的安排，另指 42A 號在早上七時半後經常客滿，九巴應盡快增加車輛應付需求。

57. 李志強議員認同 43C 號早上繁忙時間返回青衣時不接載乘客，可加密班次疏導往九龍上班的乘客，惟九巴也須計劃取消該線非繁忙時間服務後的安排，妥善處理原有三成乘客轉乘 42A 號所產生的問題。

58. 林立志議員指，三成乘客現會於非繁忙時間選搭 43C 號往九龍，服務取消後會轉搭 42A 號，九巴曾否研究 42A 號客量增加的問題。現時 42A 號經常客滿，一旦脫班，情況會更嚴重，故實有迫切需要增加行車數目。他不明白為何九巴會將 42A 號加車與 43C 號重組的問題掛鉤。

59. 徐曉杰議員重申，42A 號經常客滿，尾站或前一站的乘客總是難以登車，43C 號實可作緩衝，故他反對無條件取消 43C 號非繁忙時間的服務，並建議九巴優化 42A 號的服務，例如在美孚提供轉乘優惠。青衣西南沒有車直接往尖沙咀，運輸署曾表示會於青衣區域性巴士路線重組時一併考慮，惟現時卻提出斬件式的重組方案。

60. 主席宣讀由潘志成議員、徐曉杰議員及梁偉文議員動議，朱麗玲議員、張慧晶議員及羅競成議員和議的動議如下：

“葵青區議會交通及運輸委員會反對九巴將路線 43C 號更改為只提供繁忙時段單向行走，並要求加強現有服務。”

61. 主席表示收到由林立志議員動議，林紹輝議員、梁國華議員、吳劍昇議員、徐生雄議員、黎敬瑋先生和陳迪遙先生和議的修訂動議如下：

“葵青區議會交通及運輸委員會反對九巴在沒有將 43C 號資源全部調配往 42A 號的情況下，把 43C 號更改為只提供繁忙時段單向行走，對沿線青衣居民造成影響。”

62. 主席宣布，由於現場只有 18 位委員，有數位委員離開了會議室，法定人數不足，故會議暫停，並請秘書處召喚離開會議室的委員返回會議現場，以便有足夠法定人數處理動議。

(會議暫停十五分鐘後復會。)

63. 主席宣布復會，並表示下述已離席的委員已授權其他委員代為表決一切事項：李志強議員授權黃耀聰議員，劉美璐議員授權朱麗玲議員，許祺祥議員授權林立志議員。

64. 主席宣布就是否接納修訂動議進行表決，十五位委員贊成，七位委員反對，修訂動議獲得接納。

65. 主席宣布就修訂動議進行表決，無人反對，動議獲委員會一致通過。

巴士脫班嚴重

(由張慧晶議員及徐曉杰議員提出)

(交通及運輸文件第 35、35a、35b/2013 號)

66. 張慧晶議員簡介文件第 35 號時表示，本年八月一日九巴原定有五輛巴士行駛路線 249M 號，惟最後卻縮減至兩輛，導致乘客苦等超過半小時以上。九巴口頭解釋當日脫班嚴重是因有司機請病假、壞車及交通意外。她接受交通意外導致脫班的解釋，但促請運輸署和九巴正視車長放病假或壞車等而引致脫班的問題。
67. 主席表示，運輸署和九巴已分別提交回覆文件第 35a 和 35b 號。
68. 林立志議員詢問，由可控制因素而導致巴士脫班的情況現已很普遍，運輸署及九巴有否制定後備方案或指引，以便在車長人手不足或車輛維修時，站長可依循指引採取適切的應變措施。
69. 梁國華議員表示，葵青區超過一成的九巴路線經常脫班，他以 43A 號為例，該線星期日經常脫班，暑假期間情況更為嚴重。九巴經常解釋脫班是因交通意外、司機放假、壞車等導致，然而九巴應有後備資源應變，因司機放假而脫班的理由實不合理。
70. 徐曉杰議員指，巴士脫班問題存在已久，而原因總是司機請病假和壞車，他詢問九巴如何處理司機放病假和壞車的情況，而運輸署又有否措施監察巴士公司的脫班問題。
71. 林紹輝議員要求主席點算仍然留在會議現場的委員人數。
72. 主席表示，會議現場只有 20 位委員，法定人數不足，故於下午四時五十分宣布流會，委員同意餘下議程以座談會形式進行。
73. 周偉雄議員詢問，九巴會否考慮在車上安裝全球定位系統，以便更有效掌握巴士在路面的位置和情況，一旦發生突發事件即能迅速調派後備車輛支援，也可方便統計行車數據作參考。此外，其他地區進行路線重組後也可騰出部分車輛，他建議巴士公司調撥這類騰空車輛到其他區作後備支援。
74. 梁錦威議員指，九巴在非繁忙時間的脫班情況尤為嚴重，促請九巴加以正視並改善。
75. 九巴高級車務主任譚永強先生感謝委員提出的意見，並表示會密切留意區內巴士路線的情況，敦促外勤人員遇到突發情況後迅速應對，盡快恢復巴士服務。九巴每天均會編定後備人手應付突發事件，並在個別主要總站設立維修站，以便車輛可在就近位置安排檢查及維

修，減省巴士往返車廠的時間；而站長也會留意附近可供調撥的後備車輛，以期盡快恢復服務。

76. 張慧晶議員詢問，八月一日 249M 號嚴重脫班後，何時才恢復正常服務。

77. 譚永強先生表示，八月一日 249M 號有三部車可提供正常服務，另外兩部則壞車和遇到交通意外。當日站長已立刻調撥另一後備車輛支援，而發生交通意外的巴士則須待警方處理而無法行駛；當日早上十時多 249M 號已恢復正常服務。

78. 張慧晶議員指當日早上十一時多仍有居民致電向她求助，表示 249M 號仍未恢復正常服務，可見譚先生的資料並不準確。

巴士公司訂立的企位數目實際上是否可行及曾否進行測試

(由李志強議員提出)

(交通及運輸文件第 36、36a/2013 號)

79. 委員省覽上述文件。

建議將九巴 243M 線總站由美景花園搬至青衣路

(由李志強議員提出)

(交通及運輸文件第 37、37a/2013 號)

80. 委員省覽上述文件。

動議：“葵青區議會交通及運輸委員會要求巴士公司改善轉乘配套”

動議人：陳迪遙先生

和議人：林立志議員、林紹輝議員、徐生雄議員

(交通及運輸文件第 38/2013 號)

81. 委員省覽上述文件。

加建行人過路輔助設施的準則

(由黃炳權議員提出)

(交通及運輸文件第 39、39a/2013 號)

82. 委員省覽上述文件。

小巴兩元乘車優惠計劃的進展

(由黃炳權議員提出)

(交通及運輸文件第 40、40a/2013 號)

83. 委員省覽上述文件。

地區提問

青康路加設石壘的可行性

(由李志強議員提出)

(交通及運輸文件第 41、41a/2013 號)

84. 委員省覽上述文件。

工作報告

道路安全工作小組

(交通及運輸文件第 42/2013 號)

85. 委員省覽上述文件。

公共交通服務工作小組

(交通及運輸文件第 43/2013 號)

86. 委員省覽上述文件。

西葵涌交通重組工作小組

(沒有文件提交)

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

(交通及運輸文件第 44/2013 號)

87. 委員省覽上述文件。

報告事項

葵青區交通意外報告

(交通及運輸文件第 45/2013 號)

88. 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 46/2013 號)

89. 委員省覽上述文件。

二零一三年第一季巴士脫班報告

(交通及運輸文件第 47/2013 號)

90. 委員省覽上述文件。

其他事項

91. 餘無別事，會議於下午五時零五分結束。

下次會議日期

92. 下次會議定於二零一三年十月十七日(星期四)下午二時三十分舉行。

本會議記錄於二零一三年十月十七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

二零一三年十月