

臨時動議 1:葵青區議會交通及運輸委員會反對運輸署削減巴士路線 A32 及 NA32 的班次，要求維持原有班次。

運輸署回應：

在考慮重整現有的機場巴士路線及開辦新機場巴士路線時，本署須審慎研究該區是否有足夠的乘客量、對現有乘客的影響、其他可供選擇的運輸服務及其現時的服務水平、建議路線的可行性、可能帶來的交通負荷及路邊空氣污染等因素。

為增加葵青區機場巴士服務的覆蓋範圍，本署於《2020-21 年度巴士路線計劃》中建議修改龍運第 A32 號線（葵涌邨公共運輸交匯處—機場（地面運輸中心））的行車路線，包括取消途經葵芳及葵興，及增加行經大窩口及青衣中南一帶，並建議開辦龍運第 A30 號線（葵涌（石籬）—機場（地面運輸中心）），服務範圍除了葵興及葵芳外，亦會伸延至梨木樹及東北葵。上述建議方案可以為現時葵青區未有機場巴士服務的地方（包括梨木樹、東北葵、大窩口及青衣中一帶）的居民提供直接往返機場的巴士服務。

根據巴士公司的客量數據（見附件），現時第 A32 號線於葵芳及葵興上落的乘客佔全線總客量的六成。如建議得以落實，除葵芳及葵興的乘客會改乘第 A30 號線外，現時在東北葵及梨木樹一帶使用九巴轉乘「A」線機場巴士的乘客亦將會改乘建議開辦的第 A30 號線，而第 A32 號線在取消途經葵芳及葵興後，預計乘客量會相應減少。本署及巴士公司在葵青區重整及開辦新機場巴士路線時，已因應實際的乘客需求而建議第 A30 及 A32 號線的服務班次及車輛分配。

因應上述重整日間路線的建議，巴士公司需額外增加四輛巴士營運葵青區的機場巴士服務，屆時葵青區機場巴士的整體運載力亦會提升，而全日往返機場及葵青區的整體服務班次亦會增加。如建議得以落實，本署及巴士公司會密切留意上述兩條路線的乘客需求，並在有需要時考慮因應乘客需求調整上述兩條路線的班次。

至於深宵機場巴士服務，其乘客需求一般而言較日間機場巴士服務為低。現時，龍運第 NA32 號線（葵涌邨公共運輸交匯處—港珠澳大橋（香港口岸）公共運輸交匯處）的平均載客率為約四成。因應深宵機場巴士路線的重整及開辦深宵機場巴士路線第 NA30 號線（葵涌（石籬）—港珠澳大橋（香港口岸）公共運輸交匯處），葵青區於深宵前往機場的整體班次將由三班增加至四班；而由機場開出的班次亦

由兩班次增加至四班。

本署會密切留意葵青區深宵機場巴士路線的乘客需求變化，並在有需要時因應乘客對不同深宵機場路線的實際需求，而考慮調整班次及車輛調配。長遠而言，擴闊機場巴士服務的覆蓋範圍，將可完善葵青區的機場巴士網絡，令該區更多的乘客享有直接的機場巴士服務。

運輸署

2020 年 5 月