



葵青區議會
KWAI TSING DISTRICT COUNCIL

葵青區議會交通發展事務工作小組

葵青區交通建設及配套研究 交通研究報告



2021年2月

葵青區議會交通發展事務工作小組
葵青區交通建設及配套研究

研究報告
最後報告書

2021年2月

目錄

1.	引言	1
1.1	概述	1
1.2	研究目的.....	1
1.3	本研究報告的目的	1
2.	研究方法.....	2
2.1	巴士路線規劃考慮.....	2
2.2	巴士路線重疊定義.....	4
2.3	巴士路線調整	4
2.4	設置巴士轉車站及轉乘優惠	4
2.5	設置分段式收費	6
2.6	發展青衣海上交通.....	7
3.	調查方法.....	8
3.1	調查目的.....	8
3.2	問卷調查.....	8
3.3	焦點小組工作坊	9
3.4	主要巴士調查線載客率調查	9
4.	現時葵青區公共交通概要.....	11
4.1	現時人口概況及交通習慣.....	11
4.2	現時鐵路服務	11
4.3	現時巴士服務	12
4.4	現時渡輪設施	12

5.	葵青區巴士路線網絡	13
5.1	葵青區整體巴士及小巴路線	13
5.2	葵青區交通區分界線	23
5.3	葵青區交通區巴士網絡分析	23
5.4	葵青區巴士路線重疊分析	29
6.	巴士轉車站及轉乘優惠方案	31
6.1	葵青區居民主要出行習慣	31
6.2	巴士轉乘優惠概念	34
6.3	擬議巴士轉車站	35
6.4	擬議巴士路線重組配合轉車站方案	43
7.	巴士分段收費方案	48
7.1	現時主要巴士路線收費模式	48
7.2	擬議巴士雙向分段收費方案	50
7.3	擬議調整現時分段收費	54
8.	青衣海上交通方案	55
8.1	現時海上交通營運模式及政策	55
8.2	現時鄰近海上交通服務	55
8.3	使用海上交通習慣的取態	56
8.4	青衣往來擬議航線目的地的交通概況	57
8.5	擬議青衣海上交通方案	59
9.	總結及結論	63
9.1	總結	63
9.2	結論	66
9.3	跟進工作	66

圖表目錄

圖表 2-1 - 巴士路線計劃指引提出的繁忙路段	2
圖表 2-2 - 九龍及新界區內港鐵及九龍巴士的每月乘客人次按年變幅	3
圖表 3-1 - 巴士載客率調查地點	9
圖表 5-1 - 現時葵青區巴士路線	13
圖表 5-2 - 現時葵青區對外巴士路線服務區域	19
圖表 5-3 - 現時葵青區專線小巴路線	20
圖表 5-4 - 巴士及小巴路線用車數目與工作人口工作地點分佈	22
圖表 5-5 - 葵青區交通區	23
圖表 5-6 - 前往各區巴士路線數目及工作人口工作地點分佈	28
圖表 5-7 - 葵青區內及區外均重疊50%以上的常規路線組合	29
圖表 6-1 - 葵青區居民主要目的地	31
圖表 6-2 - 葵青區居民轉車特性	32
圖表 6-3 - 葵青區居民對於轉車站地點取態	32
圖表 6-4 - 焦點小組對於轉車站地點取態	33
圖表 6-5 - 對於選擇公共交通工具的取態	34
圖表 6-6 - 擬議轉車站的巴士路線覆蓋範圍	36
圖表 6-7 - 使用擬議長安轉車站的轉車例子	37
圖表 6-8 - 使用擬議葵涌交匯處轉車站的轉車例子	39
圖表 6-9 - 使用擬議大窩口站轉車站的轉車例子	40
圖表 6-10 - 使用擬議大窩交匯處轉車站的轉車例子	41
圖表 6-11 - 擬議增加特快路線前往尖沙咀方案	44
圖表 6-12 - 現有巴士轉乘計劃例子收費比較	45
圖表 6-13 - 擬議巴士轉乘計劃往來葵青區及香港島	45
圖表 6-14 - 擬議美孚轉車站轉乘優惠方案	46
圖表 7-1 - 往來下葵涌、荔景及荔華一帶前往葵青區內的常規巴士路線	51
圖表 7-2 - 巴士載客率	52
圖表 7-3 - 擬議葵涌巴士路線分段收費方案	53
圖表 7-4 - 擬議青衣巴士路線雙向分段收費方案	54
圖表 8-1 - 中環往來愉景灣及馬灣渡輪航線乘客量	55
圖表 8-2 - 價錢一樣以及行程時間相若的情況下選擇坐船的比例	56
圖表 8-3 - 行程時間與價錢的改變對於青衣居民選擇坐船的比例	57

圖表 8-4 - 潛在渡輪航線與現時路面交通工具的行程比較.....	58
圖表 8-5 - 東涌線載客率	59
圖表 8-6 - 天星小輪財政表現	61

附件

附件 1 - 焦點小組工作坊意見紀錄

附件 2 - 問卷調查結果及分析

圖目錄

圖 4-1 - 葵青區人口分佈	
圖 4-2 - 葵青區工作人口工作地點分佈	
圖 4-3 - 葵青區工作人口使用鐵路作為主要交通模式的比例	
圖 4-4 - 葵青區工作人口使用巴士作為主要交通模式的比例	
圖 4-5 - 葵青區巴士站及小巴總站及覆蓋範圍	
圖 5-1 - 葵青區交通區分界	
圖 6-1 - 擬議巴士轉車站	
圖 6-2 - 擬議長安轉車站巴士路線覆蓋範圍	
圖 6-3 - 青衣長安轉車站現時情況及方案	
圖 6-4 - 擬議葵涌交匯處轉車站巴士路線覆蓋範圍	
圖 6-5 - 葵涌交匯處轉車站現時情況及方案	
圖 6-6 - 擬議大窩口站轉車站巴士路線覆蓋範圍	
圖 6-7 - 大窩口站轉車站現時情況及方案	
圖 6-8 - 擬議大窩交匯處轉車站巴士路線覆蓋範圍	
圖 6-9 - 大窩交匯處轉車站現時情況及方案	
圖 6-10 - 擬議路線37修改方案	
圖 8-1 - 青衣海上交通問卷調查擬定航線目的地	

1. 引言

1.1 概述

1.1.1 葵青區議會交通發展事務工作小組成立目的旨在區內推行有關交通發展的社區參與計劃，以促進改善葵青區交通路面情況、促進發展新交通運輸配套及研究增設泊車設施。

1.1.2 工作小組在2020年9月開展此葵青區交通建設及配套研究以研究葵青區設立巴士轉車站、分段收費及青衣海上交通事宜。何黃交通顧問在2020年11月25日受聘並開展本研究。

1.2 研究目的

1.2.1 本研究的主要目的如下：

- 一、透過公眾諮詢以研究葵青區是否應建立一個轉車站，及有關配套改善以拓展交通網絡來迎合區內居民所需，避免路線重疊及浪費交通資源；
- 二、按照調整後的葵青區交通網絡，研究可實行的配套，例如葵青區分區轉乘優惠或分段式收費來吸引居民乘坐，以有效及充份運用公共交通共享資源；以及
- 三、研究開發青衣海上交通的可行性。

1.3 本研究報告的目的

1.3.1 本研究報告的目的是根據葵青區巴士網絡分析、及相關的調查結果，就設置巴士轉車站、巴士分段收費及設立青衣渡輪航線進行研究並提出可行性建議。本研究報告分為以下各章節：

- 第二章 - 研究方法
- 第三章 - 調查方法
- 第四章 - 現時葵青區公共交通概要
- 第五章 - 葵青區巴士路線網絡
- 第六章 - 巴士轉車站及轉乘優惠方案
- 第七章 - 巴士分段收費方案
- 第八章 - 青衣海上交通方案
- 第九章 - 總結及結論

2. 研究方法

2.1 巴士路線規劃考慮

2.1.1 每年運輸署均會向各區議會介紹為該區而編寫的巴士路線計劃，因應運輸署及巴士公司的數據修改現有巴士服務網絡，包括增加及縮減班次、開設、縮短、取消或合併路線及增加轉乘計劃等方案。

2.1.2 本研究主要目的探討如何為葵青區提供更多交通選擇，以改善居民出行體驗。以及平衡居民公共交通需求及現時巴士路線規劃的考慮。在擬議巴士轉車站及修改路線方案下，亦會考慮到現時部份政策的限制，例如避免增加主要繁忙路段的巴士數目，亦會考慮修改重疊路線並配合擬議的轉車站以優化巴士網絡。

巴士路線計劃指引

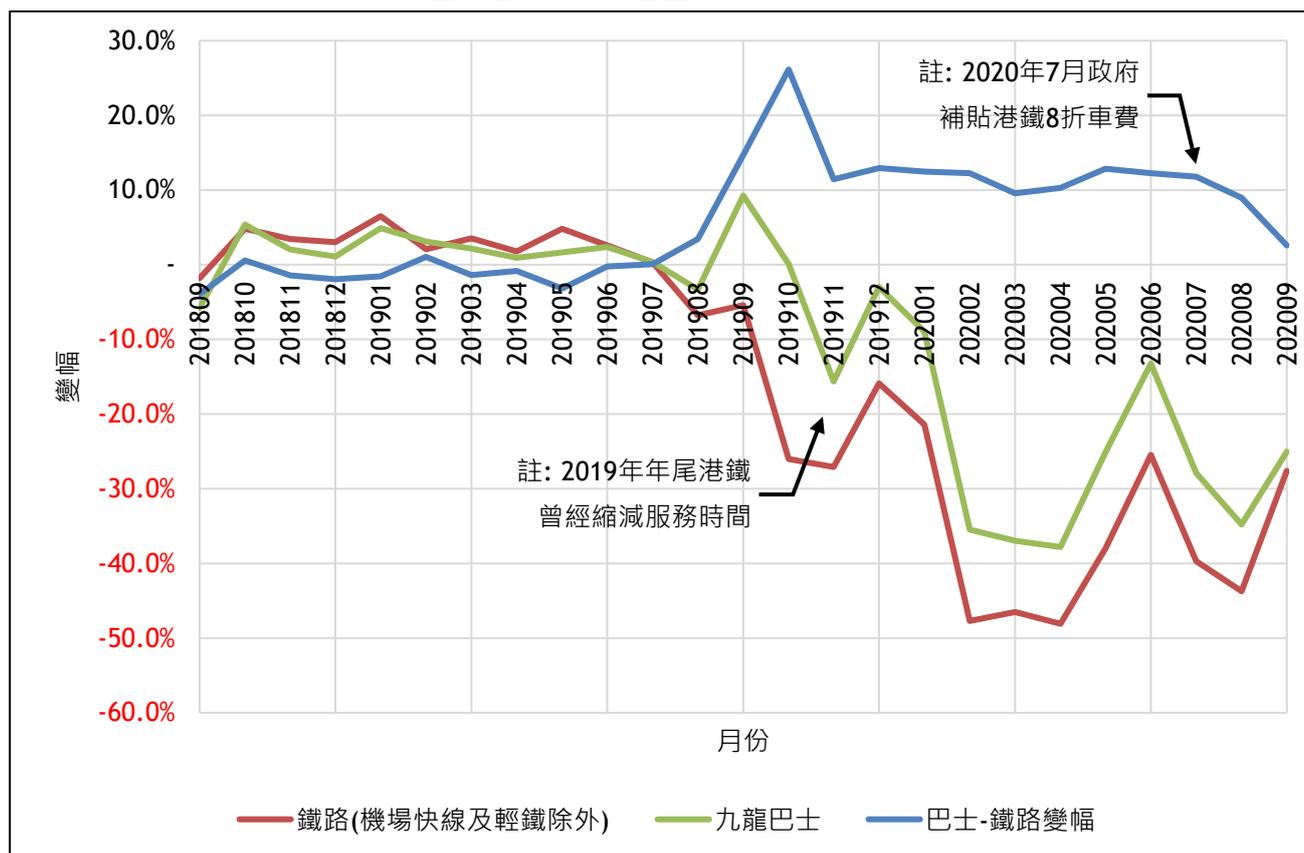
2.1.3 根據運輸署所發出《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》，在新設長途巴士線時，運輸署會考慮該等路線對交通情況的影響，並盡量避免開設長途巴士線，以及避免增加對繁忙地區例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等的巴士路線。在此政策之下，巴士公司需要就新增途經繁忙路段的巴士路線及架次，再減少途經該道路其他巴士路線的同等架次，令途經的巴士架次維持不變，因此新增巴士線不會在該段繁忙路段導致額外交通負面影響。而巴士路線計劃指引提出的繁忙路段列於圖表 2-1。

圖表 2-1 - 巴士路線計劃指引提出的繁忙路段

香港島	九龍
怡和街	彌敦道
軒尼詩道	
金鐘道	
德輔道中	
皇后大道中	
干諾道中	

2.1.4 一般而言以提供接駁鐵路服務為目的或在鐵路範圍以外提供服務的新巴士路線會優先考慮，而香港交通政策一般以鐵路優先作骨幹。根據交通運輸資料月報的資料，如圖表 2-2所示，由2019年8月份開始九龍及新界區內港鐵及九龍巴士(九巴)的每月乘客人次按年變幅，顯示巴士及鐵路每月乘客人次按年變化大致下跌。自2020年疫情的影響下巴士和鐵路的每月客量按年變幅亦相對較高。雖然一年左右的數據未必能反映長遠巴士對乘客的吸引力，在提升巴士網絡的前提下可有助令市民由選擇鐵路重新選擇巴士作為日常交通工具。

圖表 2-2 - 九龍及新界區內港鐵及九龍巴士的每月乘客人次按年變幅



2.2 巴士路線重疊定義

2.2.1 透過設置巴士轉車站及增加巴士轉乘優惠，乘客可以透過現有巴士網絡以更相宜價錢前往更多不同地方。而巴士轉乘再配合巴士重組可減少巴士重疊及提升巴士網絡的效率，過多的巴士在同一路段設站亦會令到巴士停站與其他巴士駛出駛入之間形成交錯的擠塞。根據運輸署制訂的運輸策劃及設計手冊，一般市區內步行往巴士站的理想距離應不多於400米。換言之一條巴士路線的服務範圍為該條路線的所有車站的400米範圍內。巴士線重疊指兩條線的巴士線服務範圍重疊程度。即使行走相同路段，例如高速公路的路線而中途不設站，但公路前及公路後設站地點也不同的路線不會介定為重疊路線。

2.3 巴士路線調整

2.3.1 本項目首先進行相關資料蒐集，以反映現時葵青區的特性。近年所進行的大型普查將會用於分析居民出行需求等部份。其後根據第1.2.1段所指出的研究目標，訂定研究範圍及評估細節，由於葵青區牽涉範圍包括129條巴士線及61條專線小巴線，會透過進行問卷調查及焦點小組工作坊整理出當區居民及區議員主要考慮的地方，包括特定公共交通路線或地區。訂定研究範圍後分析現有巴士路線網絡，及針對公眾關注的路線進行研究。

2.3.2 乘客選擇公共交通的因素會取決路線調整的方向。問卷調查包括收集居民選擇公共交通工具的因素，從而考慮路面公共交通路線調整的方向。由於巴士行車時間增加會影響路面交通的乘客量，乘客選擇其他交通工具會令到路面公共交通的需求降低，惡性循環之下路面公共交通無可避免會被削減班次。所以本研究會整體性考慮路面情況對路面公共交通路線的影響，如發現適合情況，會考慮在路面公共交通服務範圍和行車時間之間作出取捨。

2.4 設置巴士轉車站及轉乘優惠

2.4.1 對於一程車直達，巴士轉乘牽涉額外的候車時間以及額外車資。在沒有轉乘車費折扣或優惠的情況下，以現時巴士公司大部份路線都是採取單向階梯式遞減分段收費模式，轉車的乘客很大機會需要支付兩條巴士路線的車費才可以完成一個行程，令每一次轉車都會有額外附加成本。

- 2.4.2 推行巴士轉車站及配合縮短路線可提升巴士營運效率，巴士公司利用轉車站以減低營運成本，理應提供額外轉乘優惠給予以減低乘客的行程成本。基於現有的巴士網絡，其實已有不少巴士路線都會有部份路程與其他的巴士路線重疊，在一些主要的交通幹道就更加會有數目較多的巴士路線經過，這些有不同路線停靠的巴士站也可以讓乘客在相鄰的不同巴士路線間作轉乘。
- 2.4.3 九巴現時已有在不同地點為轉乘的乘客在第二程的路線上給予票價優惠，例如往返機場乘搭龍運巴士公司A線的乘客，可以乘搭任何一程九巴路線再到任何一個與龍運巴士公司A線的車站轉乘機場路線都可獲扣減最多\$6.0的轉乘優惠。例如青衣居民選乘任何一條九巴路線到長安巴士總站轉乘路線A31都會有\$6.0的車費扣減而轉乘其他路線就不會有車費的扣減，這就是九巴及龍運巴士來往機場的A線巴士路線與其他九巴市區及新界路線的優惠轉乘計劃。
- 2.4.4 另外例如九巴路線42C也與其他路線例如2F、3M、13M、14B、14X、15A等黃大仙區、觀塘區及將軍澳路線等有優惠的轉乘計劃，乘客可以利用42C與相關路線的相同車站或鄰近的車站進行轉乘，第二程的車費會扣減\$4.2。而不同路線都會有不同的轉車站，所以不需要集中到一個特定的轉車站，而是分散到不同的地點。上述的轉乘方式的優點是可以涵蓋數目較多的轉乘路線以覆蓋較多轉乘可達的目的地，而且因為沒有大量的巴士路線集中在一個地點轉乘，所以也較不受車站的環境限制。
- 2.4.5 然而這一類轉乘計劃的缺點是轉乘的路線與車站過於分散，九巴亦沒有就這類的轉乘優惠計劃作足夠的宣傳推廣，結果是只有慣常使用個別路線的乘客才記得及懂得使某一個或數個的轉乘優惠，而且不容易掌握其他優惠計劃的訊息及使用其他的轉乘優惠。
- 2.4.6 另外一類的轉乘模式是在一些集中了大量巴士路線的交通幹道，有足夠的道路及候車的空間讓數目較多的巴士停站及讓乘客可以安全地候車及在不同巴士路線之間進行轉乘。現時在各個過海隧道、大欖隧道及北大嶼山公路等的收費站附近都設有這類的大型巴士轉車站。

- 2.4.7** 設置巴士轉車站的另外一個目的，是讓在該站轉車的乘客，無需繳付兩次全程的車費去完成一次實際距離與單一巴士路線行車里程相約的行程。方法是當乘客轉乘第二程巴士時給予車費折扣，甚至是提供免費轉乘以減低乘客利用巴士出行的費用。降低了的車費亦可以鼓勵居民利用巴士轉乘，前往直達巴士不能到達的地方，增加居民使用巴士路線的選擇。另外現時車站的一般轉乘優惠只會容許轉乘一次，設立轉車站可讓乘客使用三程轉乘優惠，透過三程巴士前往其他地方。九巴在1999年競投天水圍北6條路線經營權時亦曾經建議在大欖隧道收費廣場設立方便乘客的巴士轉車處，成為今天的大欖隧道轉車站。
- 2.4.8** 根據運輸及房屋局在2017年發表的公共交通策略研究，推行區域性模式重組巴士路線並設立巴士轉車站為改善巴士營運效率的方案。當中亦探討在美孚巴士總站及毗鄰的巴士站設立巴士轉車站。撇除當中擬議的硬件配套，現時乘客亦可在現時的巴士站轉乘其他路線甚至轉乘鐵路等其他交通工具。根據2011年交通習慣調查，85%的轉車乘客在轉車站所需的步行時間為3分鐘以內。現有相鄰巴士站亦有轉乘功能，對乘客而言轉車站能否擴大服務範圍以及會否有車費成本亦是考慮因素。
- 2.4.9** 設置巴士轉車站無疑可提升巴士營運效率，分析短途線及長途線乘客的需要和路線載客量，在不增加路面交通負荷下增加額外載客量和提供更多選擇給乘客，亦能令乘客出行計劃更加有彈性。本研究會探討在巴士網絡上能否透過巴士轉車站選址及分析而提升乘客出行效率和方便程度。再配合將部份重疊路線調整以拓展巴士網絡覆蓋，並透過轉車站將受影響的乘客轉乘更快捷適合的路線。
- 2.5 設置分段式收費**
- 2.5.1** 一般而言設立巴士路線需考慮當區區內以及跨區需求。區內及跨區的巴士路線服務對象不同所以設立不同的收費。為免短途區內乘客佔用長途路線載客量，一般不設雙向分段收費。而巴士從區外將近回到位於葵青區的總站是一般會有分段收費。
- 2.5.2** 設置分段收費，甚至是雙向式分段收費可減少開設新的區內短途巴士路線。在乘客量較少的地方，以及現時沒有區內短途路線服務的地方可考慮使用雙向式分段收費在不大影響長途線行車時間下開拓短途客源。

2.6 發展青衣海上交通

- 2.6.1 現時青衣設有一個公眾碼頭位於青衣海濱公園附近，在2000年，當時青衣有常規客運渡輪服務，該條港內航線由中環往來荃灣並途經青衣。該條航線在90年代末期曾經兩度取消，1998年當時由油麻地小輪公司營辦但由於當時正值機場核心計劃的十項核心工程令到荃灣及青衣往來香港島的路面及鐵路交通網絡大幅改善，導致渡輪的吸引力大幅下降。
- 2.6.2 藉西區海底隧道通車而於1997年開辦的930號巴士線與荃灣航線直接競爭，同期由巴士路線348改為經西區海底隧道前往香港島的路線948亦令到青衣居民前往香港島有另一個的途徑。而1998年通車的鐵路東涌線亦令青衣有全日鐵路服務連接香港島。
- 2.6.3 中環經青衣往荃灣的渡輪航線在1997年10月的平均每日乘客量比1994年全年平均每日乘客量下跌40%，1994至1997年間以每年約10%的速度下跌，到1997年10月每日只有約3,800人次。
- 2.6.4 油麻地小輪公司在1998年1月成功要求停辦此航線，期後港九小輪有限公司在同年接辦。當時往來中環渡輪單程收費\$12，同期930及948巴士線收費為\$15.3，比渡輪略高。但當時中環及荃灣填海計劃令到碼頭重置於較偏遠位置，大大增加步行至目的地距離，雖然渡輪收費較低但仍然不能抵消額外步行距離對航線營運吸引力的負面影響，最後於2000年中取消服務。
- 2.6.5 在2001年至2016年間，葵青區及荃灣區以香港島為工作地點的工作人口增長分別為大概7.2%及25.3%。本研究以居民出行取態角度探討今天渡輪是否對居民有足夠吸引力。透過問卷調查，探討居民對於有海上交通前往中環，尖沙咀或觀塘三個主要地點的取態，包括對於時間及票價相對居民現時使用的交通工具的取捨。
- 2.6.6 在問卷調查以外，研究團隊亦會客觀地探討現時香港渡輪航線的營運狀況，基於居民取態及渡輪航線的限制下研究發展海上可持續交通的可行性方向。

3. 調查方法

3.1 調查目的

3.1.1 為探討研究針對的三個範疇，本研究所進行的調查會達至以下目的：

- 收集居民的出行習慣，對巴士轉車站，收費及青衣海上交通的意見及取態；
- 調查葵青區巴士線在主要地方的載客率。

3.2 問卷調查

3.2.1 問卷調查主要目的為收集居民出行習慣及對研究目的有關的取態。本研究在首階段向出席第一次會議的工作小組成員展示問卷初稿。會後亦向區議員徵詢對問卷初稿的意見。根據各區議員回饋的意見相應地修改問卷內容，例如居民居住地點劃分等。

3.2.2 在問卷草擬階段及發放問卷終稿之前，問卷經過進行先導調查(Pilot Survey)，確保問卷內容能夠讓居民容易明白，沒有特別難明的專業術語，以及精簡內容，省卻不必要的問題。

3.2.3 在2020年的疫情影響下，在收集居民意見的目的同時亦考慮到社交距離因素，問卷終稿分別有電子版網上問卷及實體版。一般問卷調查調查員會實地收集居民意見，但為減少接觸風險，調查員只會向居民派發實體問卷，並在各區12個主要居民乘搭公共交通的地點設置宣傳海報增加居民的了解及提供平台擴大社區宣傳效果，但不會與居民現場交流。實體問卷設計已連同QR碼一併列印於問卷開首，讓居民可選擇以實體填寫交回及利用智能電話掃瞄QR碼填寫網上問卷。當區區議員亦安排讓居民填寫實體問卷後可交回區議員辦事處並代為收集。另外，在第一次會議上亦建議經過區議員社交媒體宣傳及發放QR碼以接觸其他當區居民。

3.2.4 考慮到葵涌及青衣的居民人口分佈比例，派發問卷的數量及位置以主要以人口比例及交通設施為考慮因素。根據2019年人口分佈，葵涌及青衣佔葵青區的人口分別大約為65%及35%。葵涌及青衣分別有8個(66%)及4個(34%)派發點。而派發數量亦大致按此比例安排。派發時間在早晚繁忙時間即7:30-9:30及18:00-20:00。

3.2.5 問卷終稿在2020年12月10日確定，並已在2020年12月14日在葵青區主要地點派發。在第一次會議上提到目標下限為得到1,000份回應，實體問卷準備派發數量為5,000份，而最終派發超過4,500份。

3.2.6 在2020年12月20日晚的截止時間，電子問卷收到2,138份。另外收到24份實體問卷，合共2,162份，遠超調查回應目標下限數目。

3.3 焦點小組工作坊

3.3.1 由於當區區議員經常收到有關居民提供的公共交通的意見，亦是最常接觸當區居民的持份者。本研究除問卷調查及瀏覽過去區議會交通運輸委員會會議記錄外，亦進行焦點小組收集當區區議員對本研究目的相關的意見。

3.3.2 在舉行焦點小組工作坊前，區議員收到一份焦點小組相關問卷連同出席意向問題。焦點小組問卷主要以開放式問題為主，以讓區議員在參與焦點小組前先瞭解本研究主要的焦點，再根據各個主要研究目的整理當區居民或區議員日常遇到的相關問題及意見。

3.3.3 同樣因應疫情及社交距離考慮，焦點小組以網上形式舉辦。擬議舉辦4場焦點小組在疫情下提供彈性方便各議員預約參與。最終在2020年12月15日舉行兩場焦點小組工作坊已經達到各成員參與目標，並分別聽取葵涌及青衣區議員的意見。焦點小組流程首先簡介區議員在焦點小組問卷的意見，再以一個開放平台讓有興趣發表意見的區議員發言。兩場焦點小組合共有大約14位議員出席，而焦點小組的意見列於**附件 1**。

3.4 主要巴士調查線載客率調查

3.4.1 在分析巴士轉車站及巴士收費需要牽涉到會否對現時使用該等路線的巴士乘客有所影響，例如經已滿載等因素。本研究亦在13個主要地點進行載客率調查，調查地點列於**圖表 3-1**。

圖表 3-1 - 巴士載客率調查地點

葵涌	青衣
和宜合道	青衣南橋
昌榮路	担杆山交匯處
大窩口站	青衣西路
大窩口道	青康路
葵興地鐵站	
葵青交匯處	
葵涌道	
青山公路	
荔景山路	

- 3.4.2 由於項目時間表所限，巴士載客率調查只能於 12 月上旬進行，巴士載客率調查在 12 月 8 日至 12 月 10 日的上下午繁忙時間(07:30-10:30 及 17:00-20:00)進行。
- 3.4.3 調查員會填寫經過的巴士路線編號，載客量資料。由於在2020年12月上旬受到疫情影響，學校停課及在家工作安排，巴士客量會受到一定程度影響。運輸署亦在12月4日表示批准全港227條巴士線減班，當中有20多條路線為葵青區路線。巴士載客率調查結果只作參考用途。

4. 現時葵青區公共交通概要

4.1 現時人口概況及交通習慣

4.1.1 截至2019年年中，葵青區的人口大約有514,000，當中有大約57.9%為工作人口（不包括外籍家庭傭工）而65歲以上長者的數目大概佔18%，兩者均與全港平均數字相若。葵青區按地方選區的人口密度分佈顯示於圖 4-1。葵青區主要人口密集的地點在葵涌邨、石籬邨、長安邨、等大型屋邨。另外葵青區亦有多個已規劃及落實的房屋供應增加人口數目。

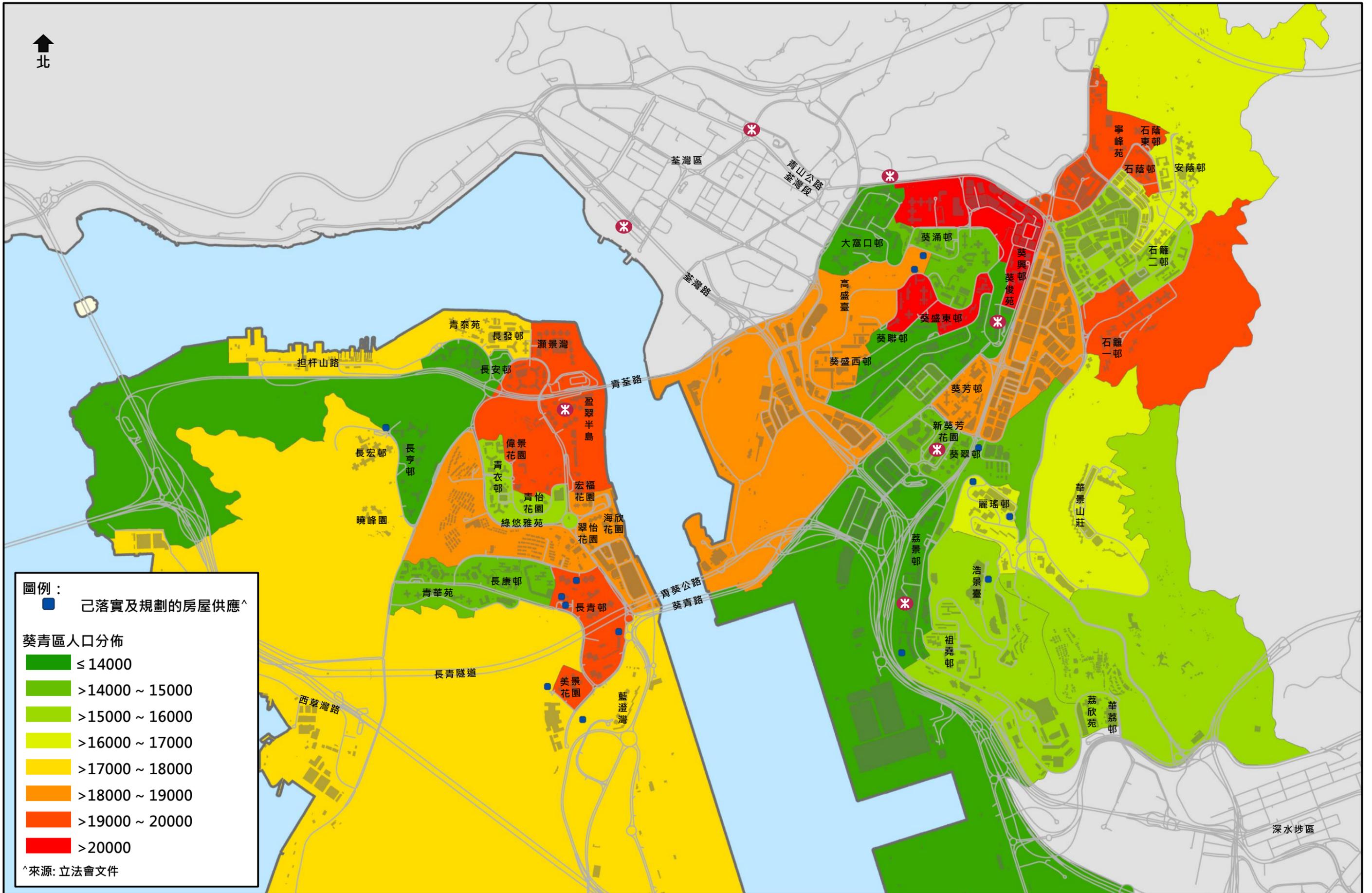
4.1.2 每區的工作人口成為繁忙時間交通需求的主要來源，根據2016年中期人口統計，葵青區有固定工作地點的工作人口的工作地點分佈顯示於圖 4-2。當中有大約25%在葵涌及青衣新市鎮工作。其次於荃灣及油尖旺區工作的亦分別佔大約10%。

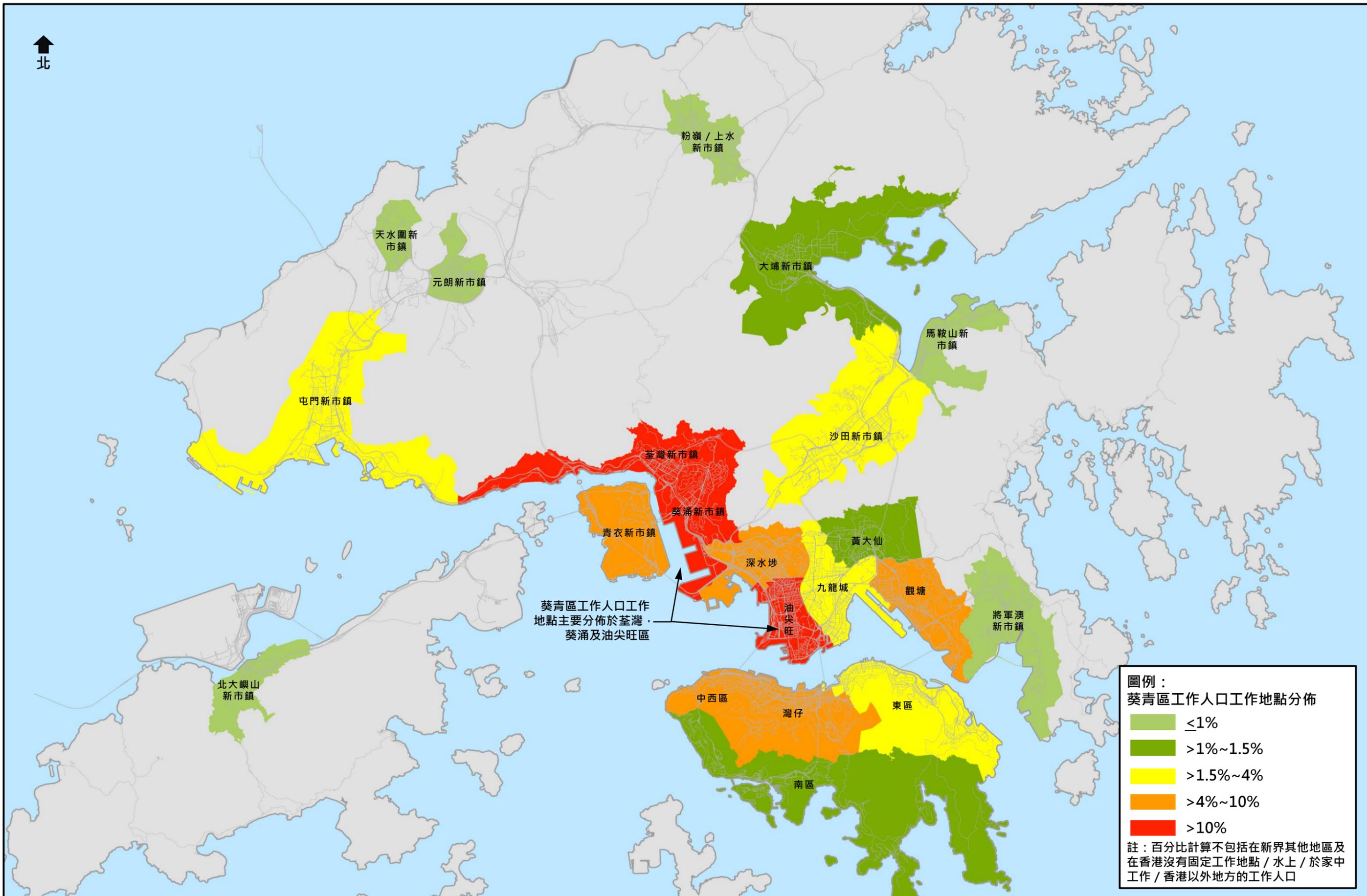
4.1.3 根據2016年中期人口統計，葵青區工作人口的出行模式以鐵路為主，佔大概40%，與同期香港整體的比率相若。而另外大概30%以巴士作為主要交通方式，而同期香港整體比率為大約27%。圖 4-3顯示出葵青區內各地方使用鐵路的為主要交通模式的比例。一般鐵路站的覆蓋範圍為500米，圖中顯示出在鐵路站覆蓋範圍的地區內工作人口使用鐵路作為主要交通模式的比例所對較鐵路覆蓋範圍以外的人口為多。相對地在其他未有鐵路覆蓋的地區，如圖 4-4所示使用巴士為主要交通模式的比例較在鐵路覆蓋範圍以內的人為多。雖然葵青區有相當部份與鐵路站相距超過500米步行距離，但有大概65%有固定工作地點的工作人口亦只需使用1種交通工具方式出行到達目的地，與全港整體比率相若。

4.2 現時鐵路服務

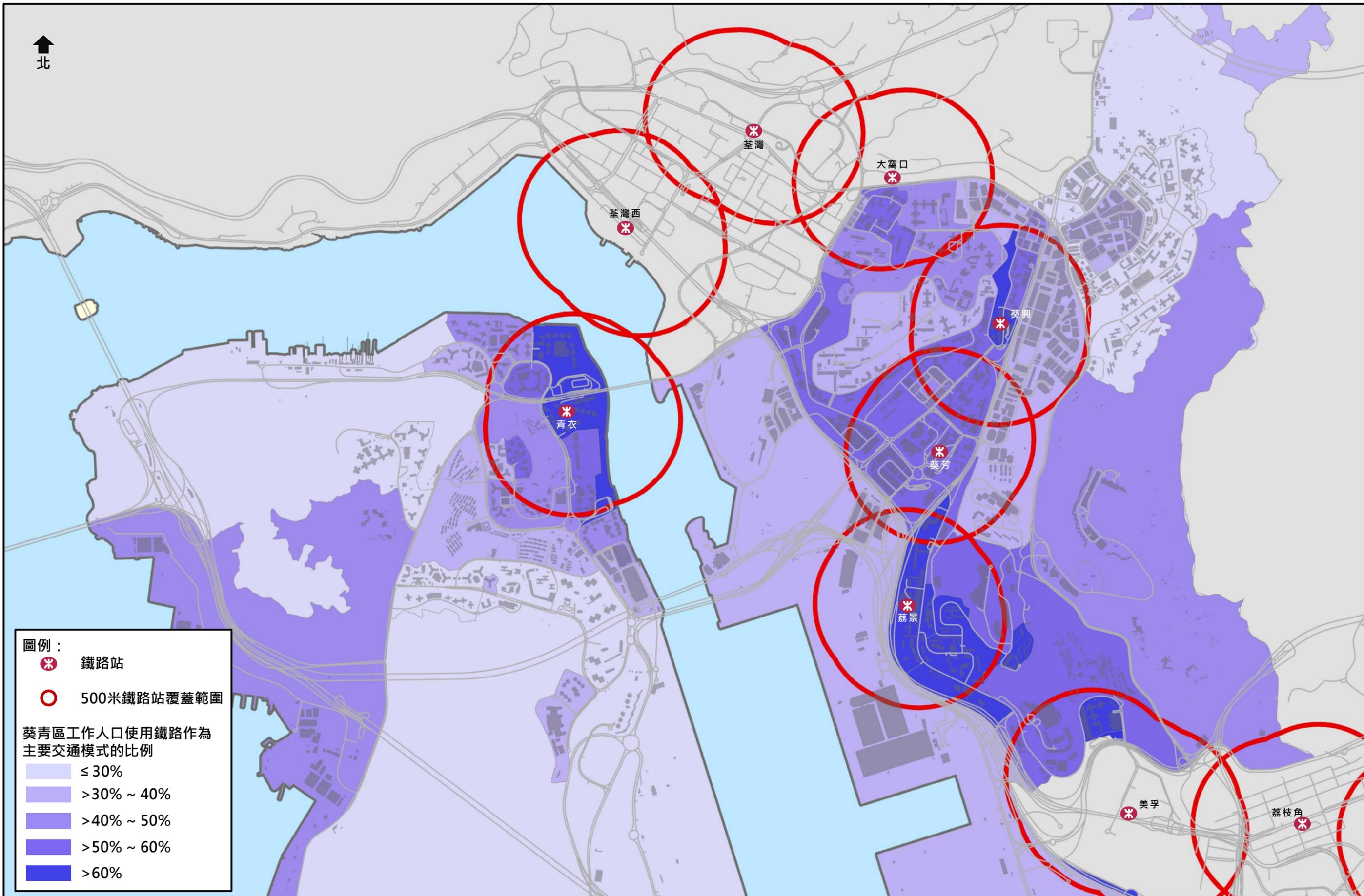
4.2.1 政府在1999年的第三次整體運輸研究指出應充份運用鐵路並以鐵路為客運系統的骨幹。一般鐵路站的服務範圍為500米，以鐵路站覆蓋範圍計，如圖 4-3所示，葵青區共有6個鐵路站包括大窩口、葵興、葵芳、荔景、青衣及美孚站。

4.2.2 葵青區內大部份地區已受鐵路服務範圍所覆蓋，但仍有部份地區處於鐵路站步行範圍之外，需要依賴如巴士及小巴等路面公共交通工具。





葵青區工作人口工作地點主要分佈於荃灣、葵涌及油尖旺區



圖例：

- 鐵路站
- 500米鐵路站覆蓋範圍

葵青區工作人口使用鐵路作為主要交通模式的比列

- ≤ 30%
- >30% ~ 40%
- >40% ~ 50%
- >50% ~ 60%
- >60%



項目名稱

葵青區交通建設及配套研究
STUDY ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND FACILITIES IN KWAI TSING DISTRICT

比例
1 : 20,000

日期
2021年2月

圖編號
4-3

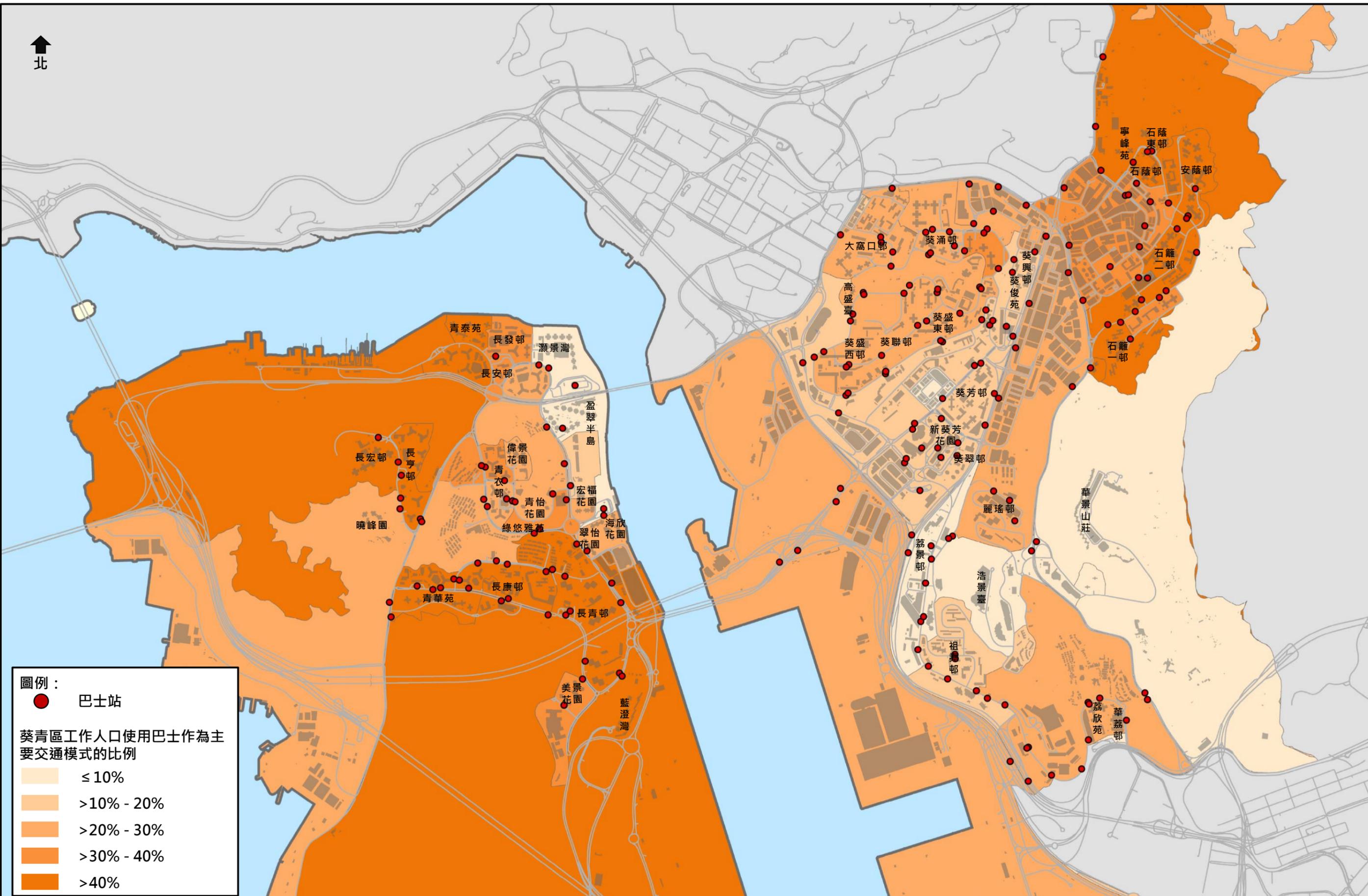
圖標題

葵青區工作人口使用鐵路作為主要交通模式的比列

項目編號
J1607

繪圖組參考編號
J1607/FR/F43.CDR/2021-02-02

修訂
-



圖例：

- 巴士站

葵青區工作人口使用巴士作為主要交通模式的比例

- ≤ 10%
- >10% - 20%
- >20% - 30%
- >30% - 40%
- >40%



項目名稱

葵青區交通建設及配套研究
STUDY ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND FACILITIES IN KWAI TSING DISTRICT

比例
1 : 20,000

日期
2021年2月

圖編號
4-4

圖標題

葵青區工作人口使用巴士作為主要交通模式的比例

項目編號
J1607

繪圖組參考編號
J1607/FR/F44.CDR/2021-02-02

修訂
-

4.3 現時巴士服務

4.3.1 除了鐵路服務之外，巴士為葵青區提供了覆蓋範圍更為廣泛的公共交通服務，這些巴士服務包括了連接港島、九龍市區及新界其他地區的對外路線，以及連接葵青區內地區的區內線服務。根據運輸署推出的運輸策劃及設計手冊，一般市區內步行往巴士站的理想距離應不多於400米，圖 4-5顯示出巴士站及小巴總站和巴士站400米服務範圍所覆蓋的地點。葵青區大部份地點均有巴士服務覆蓋，而華景山莊，浩景臺，担杆山路和西草灣路等地方只有小巴服務。

4.3.2 在設計巴士路線時，巴士公司一般會考慮到不同的交通需求而規劃短途線服務區內交通需求以及開設長途線連接區外和區內。一般建議乘客使用收費較低的區內線前往區內其他地方，而長途線在區內主要集中接載乘客往區外，並讓區內路段的巴士載客量留予前往區外的居民乘搭。使長途路線在區內的行程以上客為主，以及減低區內落客所增加的行車時間，從而令到區內往區外的行車時間較少受短途乘客影響。

4.3.3 香港巴士路線的收費基本上以距離釐定，短途線由於行車里數較短，車費普遍較低。因應本研究的性質，巴士路線分析會分為對外路線及區內線。由於葵青區鄰近荃灣區，所以只服務葵青區及荃灣區的巴士線會定義為區內線。其他連接葵青區對外的地方均會定義為對外路線。現時葵青區的區內巴士線全程收費為\$5.1或以下。由於路線38A亦較為短途，雖然全程收費為\$4.7，但由於連接九龍區關係亦定義為對外路線，連同此路線其餘全程收費為\$5.8或以上的巴士線均為對外路線。

4.4 現時渡輪設施

4.4.1 至於海上交通方面，葵青區的客用碼頭為登岸梯級形式，位於青衣楓樹窩路。於2000年時曾經設立荃灣至中環並途經青衣的航線。隨著東涌線投入服務及過海巴士路線投入服務後，渡輪乘客量下降，渡輪期後取消服務。現時並沒有常規客運渡輪航線使用青衣碼頭。

5. 葵青區巴士路線網絡

5.1 葵青區整體巴士及小巴路線

5.1.1 巴士服務為葵青區提供了覆蓋範圍更為廣泛的公共交通服務。葵青區現時有129條巴士線於區內設站，巴士路線列於圖表 5-1。專線小巴路線列於圖表 5-3。由於城門隧道轉車站一般只供轉車使用，行人無法步行前往該車站，以及葵涌交匯處服務範圍較少，所以129條巴士線已剔除只停上述2個巴士站的路線以較準確反映葵青區居民可使用的巴士路線。另外荔華區居民較接近位於九龍區的荔枝角巴士總站，有9條非葵青區路線在荔枝角巴士總站設站。

圖表 5-1 - 現時葵青區巴士路線

路線	來往地點		全程收費	用車數目	服務類型
葵青區區內路線(只來往葵青區及荃灣區)					
31	荃灣西站	石籬(循環線)	4.3	5	(a)
31M	石籬(梨貝街)	葵芳站	4	10	(a)
31P	石籬(圍沔街)	葵芳站	4	1	(b)
32M	葵芳站	象山(循環線)	4.7	3	(a)
34	葵盛(中)	灣景花園	5	8	(a)
36	荃灣西站	梨木樹邨 (循環線)	4.3	7	(a)
36M	梨木樹邨	葵芳站	4	7	(a)
37M	葵興站	葵盛(中)(循環線)	3.8	3	(a)
41M	青衣邨	荃灣站	4.7	6	(a)
41P	青衣碼頭	荃灣站	4.7		(b)
42M	長宏	荃灣(愉景新城)	4.7	8	(a)
43	長康	荃灣西站	4.7	11	(a)
43A	長宏	石籬(大隴街)	4.7	10	(a)
43B	青衣長青邨	荃灣西站	4.7	10	(a)
43D	長宏邨	葵盛圍(下)	4.7	2	(b)
43M	葵芳站	長青(循環線)	4.3	5	(a)
44M	長安	葵涌邨	4.7	9	(a)
235	安蔭	荃灣(循環線)	4.3	8	(a)
235M	葵涌安蔭邨	葵芳站	4	8	(a)

註：服務類型：(a) 常規服務路線 (b) 部份時間服務路線

用車數目：部份路線用車數目與其他路線共用

路線	來往地點		全程收費	用車數目	服務類型
243M	美景花園	荃灣(愉景新城)	5.1	7	(a)
243P	美景花園	荃灣(愉景新城)	5.1		(b)
248M	青衣站	長宏(循環線)	4	4	(a)
249M	青衣站	美景花園(循環線)	4	6	(a)
葵青區對外路線					
6^	尖沙咀碼頭	荔枝角	5.1	N/A	(a)
30	荃威花園	長沙灣	6.4	5	(a)
31B	石籬(大隴街)	奧運站	5.8	9	(a)
32	石圍角	奧運站	6.8	7	(a)
32H	象山	荔枝角	6.4	2	(a)
33A	荃灣(如心廣場)	旺角(柏景灣)	6.4	9	(a)
35A	安蔭	尖沙咀東	7.7	20	(a)
35X	安蔭	尖沙咀東	8.8		(b)
36A	梨木樹	長沙灣(深旺道)	5.8	5	(a)
36B	梨木樹	佐敦(西九龍站)	6.8	13	(a)
36X	梨木樹	尖沙咀東(麼地道)	7.8		(b)
37	奧運站	葵盛(中)	5.8	10	(a)
38	葵盛(東)	平田	8.7	26	(a)
38A	海濱花園	美孚	4.7	3	(a)
38B	海濱花園	碩門邨	8.1	1	(b)
38P	葵盛(中)	平田	9.7	1	(b)
40	荃灣(麗城花園)	麗港城	8.8	15	(a)
40A	葵興站	觀塘	8.8		(b)
40P	石圍角	觀塘站	8.7	11/5	(b)
40S	泥涌	葵芳邨	12.7	1	(b)
40X	烏溪沙站	葵涌邨	9.1	24	(a)
41	長青	九龍城碼頭	8.4	8	(a)
41A	長安	尖沙咀(東)	8.9	11	(a)
42	長康	順利	8.1	9	(a)
42A	長亨	佐敦(西九龍站)	6.8	24	(a)

註：服務類型：(a) 常規服務路線 (b) 部份時間服務路線

用車數目：部份路線用車數目與其他路線共用。部份路線如 935 及 40P 早晚時間用車數目不同。

^在荔枝角巴士總站設站的非葵青區路線

路線	來往地點		全程收費	用車數目	服務類型
42C	青衣(長亨邨)	藍田站	9.6	34	(a)
43C	青衣(長康邨)	維港灣	6.8	6	(b)
43S	石蔭	香港科學園	9.1	N/A	(b)
44	青衣邨	旺角東站	6.4	17	(a)
45	九龍城碼頭	麗瑤	6.9	7	(a)
46	佐敦(西九龍站)	麗瑤	5.8	7	(a)
46P	美田	葵芳站(循環線)	8.1	N/A	(b)
46S	顯徑	荃灣(如心廣場)	8.1	N/A	(b)
46X	顯徑	美孚	8.1	N/A	(a)
47A	水泉澳	葵芳(南)	8.1	N/A	(a)
47X	秦石	葵盛(東)	8.1	N/A	(a)
48X	禾輦	荃灣(灣景花園)	8.1	N/A	(a)
49P	沙田市中心	青衣碼頭	9.1	N/A	(b)
49X	廣源	青衣碼頭	9.1	29	(a)
57M	山景邨	荔景(北)	9.4	9	(a)
58M	良景邨	葵芳站	9.4	32	(a)
58P	葵芳站	田景邨(田裕樓)	9.4	N/A	(b)
59A	屯門碼頭	葵芳(葵翠邨)	9.4	15	(a)
61M	友愛(南)	荔景(北)	9.1	17	(a)
67M	兆康苑	葵芳站	9.4	20	(a)
68A	元朗(朗屏)	青衣站	11.2	16	(a)
68E	元朗公園	青衣站	11.1	N/A	(a)
69M	葵芳站	天水圍市中心總站	11.1	N/A	(a)
69P	天水圍站	葵芳站	10.1	N/A	(b)
73P	大美督	荃灣(如心廣場)	14.8	29	(b)
73X	荃灣(如心廣場)	大埔(富善)	10.1		(a)
171^	荔枝角	海怡半島	11.9	N/A	(a)
171A^	利東邨	荔枝角	11.9	N/A	(b)
171P^	海怡半島	荔枝角	11.9	N/A	(b)
234C	深井	觀塘站	10.1	3	(b)

註：服務類型：(a) 常規服務路線 (b) 部份時間服務路線

用車數目：部份路線用車數目與其他路線共用。路線 X42C 及 X42P 用車數目與路線 42C 共用。

^在荔枝角巴士總站設站的非葵青區路線

路線	來往地點		全程收費	用車數目	服務類型
237A	葵盛(中)	尖沙咀東(梳士巴利道)	8.1	1	(b)
240X	黃泥頭	葵興站	9.9	4	(b)
241X	長青	愛民	8.9	1	(b)
242X	長亨	尖沙咀	8.9	2	(b)
249X	博康	青衣站	9.1	N/A	(a)
260C	三聖	葵芳站	9.6	6	(b)
265M	天恆邨	麗瑤	11.1	N/A	(a)
269A	天秀路	葵涌(葵芳邨)	11.1	N/A	(b)
269M	天恩邨	祖堯	11.1	N/A	(a)
269P	葵涌(葵芳邨)	天恆邨總站	11.1	N/A	(b)
272P	富亨	葵興站	11.1	1	(b)
273C	九龍坑	荃灣西站	13	5	(b)
273P	太和	荃灣西站	10.1		(b)
278A	粉嶺(聯和墟)	荃灣(如心廣場)	13	30	(b)
278P	太平總站	荃灣(如心廣場)	13		(b)
278X	上水	荃灣(如心廣場)	14		(a)
279A	聯和墟	青衣站	15	17	(b)
279X	聯和墟	青衣站	15		(a)
290	彩明	荃灣西站	10.7	11	(a)
290A	彩明	荃灣西站	10.7	11	(a)
290B	將軍澳工業邨	荃灣西站	10.7	1	(b)
290X	康城站	荃灣西站	10.7	10	(a)
904^	荔枝角	堅尼地城	10.4	N/A	(a)
905^	荔枝角	灣仔北	10.4	N/A	(a)
905A^	灣仔北	荔枝角	10.4	N/A	(b)
905P^	荔枝角	灣仔(港灣道)	10.4	N/A	(b)
930	荃灣西站	灣仔北	17	N/A	(a)
935	石籬(大隴街)	灣仔	18	10/2	(b)
936	石圍角	銅鑼灣(棉花路)(經石蔭及安蔭)	18	13	(b)
936A	梨木樹	銅鑼灣(棉花路)	18		(b)

註：服務類型：(a) 常規服務路線 (b) 部份時間服務路線

用車數目：部份路線用車數目與其他路線共用。部份路線如 935 及 40P 早晚時間用車數目不同。

^在荔枝角巴士總站設站的非葵青區路線

路線	來往地點		全程收費	用車數目	服務類型
948	長安邨	銅鑼灣(天后)	17	20	(b)
948A	長安邨	銅鑼灣(天后)	17		(b)
948B	翠怡花園	銅鑼灣(天后)	17		(b)
948P	長安邨	銅鑼灣(天后)	17		(b)
948X	長宏	銅鑼灣(天后)	17		(b)
948E	青衣站	太古(康怡廣場)	20.2	N/A	(b)
A31	荃灣(如心廣場)	機場(地面運輸中心)	18.9	N/A	(a)
A32	葵涌邨	機場(地面運輸中心)	18.9	N/A	(a)
E21	大角咀(維港灣)	機場博覽館	14	N/A	(a)
E31	荃灣(愉景新城)	東涌(逸東)	10.8	10	(a)
E32	葵芳(南)總站	機場博覽館	10.8	12	(a)
E32A	東涌纜車站	葵芳(南)總站	10.8	9	(a)
E42	沙田(博康)	機場(地面運輸中心)	13.9	17	(a)
E42P	東涌(逸東)	沙田(博康)	13.9		(b)
N21	尖沙咀(天星碼頭)	機場(地面運輸中心)	23	N/A	(b)
N21A	尖沙咀(天星碼頭)	機場(經逸東邨)	23	N/A	(b)
N31	荃灣(愉景新城)	機場(地面運輸中心)	21.6	5	(b)
N171^	荔枝角	鴨脷洲邨	17.7	N/A	(b)
N237	美孚	葵盛(循環線)	9.1	2	(b)
N41X	紅磡站	長宏	16.9	8	(b)
N241	紅磡站	長宏	15.8		(b)
N252	美孚	三聖	11.1	2	(b)
N260	屯門碼頭	美孚	11.1	9	(b)
N269	天慈邨	美孚	12.6	N/A	(b)
N290	荃灣西站	康城站	18.4	2	(b)
N930	荃灣(愉景新城)	銅鑼灣(摩頓台)	25.8	N/A	(b)
NA31	港珠澳大橋香港口岸	荃灣(如心廣場)	33	N/A	(b)
NA32	港珠澳大橋香港口岸	葵涌邨	33	N/A	(b)
X42C	青衣(長亨邨)	油塘	10.6	34	(a)
X42P	青衣(長安邨)	藍田站	10.6		(b)

註：服務類型：(a) 常規服務路線 (b) 部份時間服務路線

用車數目：部份路線用車數目與其他路線共用。路線 X42C 及 X42P 用車數目與路線 42C 共用。

^在荔枝角巴士總站設站的非葵青區路線

5.1.2 葵青區的對外巴士路線服務區域總結於圖表 5-2。除葵青區，荃灣區外，合共有超過30條常規巴士線服務深水埗及油尖旺地區。而由於東北面連接城門隧道，東面接駁青山公路及龍翔道，西面連接屯門公路及三號幹線，前往沙田，九龍東及新界西的常規路線亦各有5條以上。

圖表 5-2 - 現時葵青區對外巴士路線服務區域

區域	路線	常規服務 路線	特定時間 服務路線	通宵路線	合共
中西區	930, 935, 936, 936A, 948, 948A, 948B, 948P, 948X, N930	1	8	1	10
灣仔	930, 935, 936, 936A, 948, 948A, 948B, 948P, 948X, N930	1	8	1	10
東區	948E	-	1	-	1
深水埗	30, 31B, 32, 32H, 33A, 35A, 35X, 36A, 36B, 36X, 37, 38, 38A, 38P, 40, 40A, 40P, 41, 42, 42A, 42C, 43C, 44, 45, 46, 46X, 234C, 240X, 242X, 272P, 290, 290A, 290B, 290X, 936, 936A, E21, N21, N21A, N237, N241, N252, N260, N269, N290, X42C	24	14	8	46
旺角	31B, 32, 33A, 35A, 35X, 36B, 36X, 37, 41, 41A, 42, 42A, 43C, 44, 45, 46, 237A, 241X, 242X, E21, N21, N21A, N241, N41X	14	6	4	24
油麻地	35A, 35X, 36B, 36X, 41A, 42A, 46, 237A, 241X, 242X, N21, N21A, N241, N41X	5	5	4	14
佐敦	35A, 35X, 36B, 36X, 41A, 42A, 46, 237A, 242X, 930, 935, 936, 936A, 948, 948A, 948B, 948P, 948X, N21, N21A, N241, N41X, N930	6	12	5	23
尖沙咀	35A, 35X, 36X, 41A, 237A, 242X, N21, N21A, N241, N41X	2	4	4	10
九龍城	41, 42, 45, 241X	3	1	-	4
黃大仙	38, 38P, 40, 40A, 40P, 42, 42C, 290, 290A, 290B, 290X, N290, X42C	7	5	1	13
觀塘	38, 38P, 40, 40A, 40P, 42, 42C, 234C, 290, 290A, 290B, 290X, N290, X42C, X42P	7	7	1	15
沙田	38B, 40S, 40X, 43S, 46P, 46S, 46X, 47A, 47X, 48X, 49P, 49X, 240X, 249X, 272P, E42, E42P	7	10	-	17
馬鞍山	40S, 40X	1	1	-	2
大埔	73P, 73X, 272P, 273C, 273P	1	4	-	5
粉嶺/上水	278A, 278P, 278X, 279A, 279X	2	3	-	5
元朗	68A, 68E, N269	2	-	1	3
天水圍	69M, 69P, 265M, 269A, 269M, 269P, N269	3	3	1	7
屯門	57M, 58M, 58P, 59A, 61M, 67M, 68A, 260C, N252, N260	6	2	2	10
北大嶼山	A31, A32, E21, E31, E32, E32A, E42, E42P, N21, N21A, N31, NA31, NA32	7	1	5	13
荃灣	31, 32M, 34, 36, 36M, 41M, 41P, 42M, 43, 43B, 235, 243M, 243P	11	2	-	13

圖表 5-3 - 現時葵青區專線小巴路線

路線	來往地點		全程收費	用車數目	服務類型
葵青區區內路線(只來往葵青區及荃灣區)					
46M	荔崗街	荔景站(循環線)	4.4	3	(a)
47M	華景山莊	荔景站(循環線)	4.9	4	(a)
86	荃灣(海貴路)	石籬(梨貝街)	5.9	6	(a)
86A	荃灣(川龍街)	石籬(梨貝街)	7.8	4	(a)
86M	荃灣(川龍街)	石籬(梨貝街)	5.9	11	(a)
87	荃灣(鹹田街)	葵盛(盛芳街)	4.4	5	(a)
87A	貨櫃碼頭路	昂運路	5.2	4	(a)
87K	葵芳站	荃灣西站	4.4	8	(a)
87M	葵芳站	貨櫃碼頭南路 (四號貨櫃碼頭)	5	6	(a)
88	青衣邨	葵芳站	4.7	7	(a)
88A	担杆山路	美景花園(循環線)	3.7	3	(a)
88B	翠怡花園	葵芳站	4.7	6	(a)
88C	葵芳站	美景花園	4.2	3	(a)
88D	宏福花園	葵芳站	5	N/A	(a)
88F	青衣站	藍澄灣	3.7	3	(a)
88G	葵芳站	藍澄灣	4.2	3	(a)
88M	葵芳站	香港聯合船塢	7.7	11	(a)
89	荃灣(河背街)	石頭街	5.2	4	(a)
89A	荃灣(河背街)	葵興站	5.2	4	(a)
89B	海貴路	葵盛北(葵孝街)	5.2	9	(a)
89M	葵盛北(葵孝街)	葵芳站(循環線)	4.9	4	(a)
89P	石頭街	葵芳(循環線)	5.2	3	(a)
89S	葵芳站	葵盛北(循環線)	4.9	3	(a)
91	荔崗街	荃灣(鹹田街)	5.7	8	(a)
91A	荔崗街	葵芳站	5	7	(a)
93	華員邨	荃灣(鹹田街)	5.6	7	(a)
93A	華景山莊	荃灣(鹹田街)	8.4	2	(a)
94	石圍角	葵盛	5.8	8	(a)

服務類型: (a) 常規服務路線 (b) 部份時間服務路線

用車數目: 部份路線用車數目與其他路線共用。

路線	來往地點		全程收費	用車數目	服務類型
94A	梨木樹邨	葵盛	5.8	4	(a)
98	荃灣(河背街)	葵盛北(葵孝街)	4.9	10	(a)
310M	青衣站	荃灣(海濱花園)(循環線)	4.4	3	(a)
312	梨木樹邨	青衣站	7.1	8	(a)
313	荃灣(曹公街)	瑪嘉烈醫院	8.7	12	(a)
401	青衣碼頭	石籬	6.9	N/A	(a)
402S	長亨	荃灣(眾安街)	8.5	N/A	(b)
404M	葵芳站	海濱花園(循環線)	5.5	5	(a)
405	長亨	荔景南(循環線)	6.6	4	(b)
406	石籬	葵盛(循環線)	8.6	2	(b)
407	長宏	瑪嘉烈醫院	10	16	(a)
407A	葵芳站(興寧路)	瑪嘉烈醫院	5.4	3	(b)
407B	長宏	葵盛圍	6.9	2	(b)
409	青衣(長亨)	荃灣(荃灣街市街)(循環線)	6.6	5	(a)
409K	青衣(長亨)	荃灣西站(循環線)	6.6	5	(a)
409S	青衣(長亨)	荃灣(荃灣街市街)經德海街 (循環線)	6.6	13	(a)
410	瑪嘉烈醫院	東北葵涌	9.6	4	(a)
411	葵涌(荔崗街)	深水埗(元州街)(循環線)	8.9	5	(a)
412	葵涌邨	石籬邨(循環線)	5.9	3	(a)
413	青衣公眾碼頭	瑪嘉烈醫院	7.6	4	(a)
葵青區對外路線					
90A	美孚	葵涌醫院	4.5	1	(b)
90M	荔景山村	美孚站(循環線)	5.6	12	(a)
90P	美孚	瑪嘉烈醫院	4.5	4	(a)
92M	華員邨	美孚站(循環線)	5.6	7	(a)
97A	華景山莊	長沙灣(長發街)	8	8	(a)
140M	屯門(恒福花園)	青衣站	12.8	N/A	(a)
308A	碧堤半島	青衣站	9	N/A	(b)
308M	青衣站(經青嶼幹線訪客中心)	荃灣(浪翠園)(循環線)	9	7	(a)
403	石籬(梨貝街)	沙田圍(循環線)	11.3	N/A	(a)
403A	安蔭(安足街)	沙田(担杆莆街)(循環線)	11.3	N/A	(a)

服務類型: (a) 常規服務路線 (b) 部份時間服務路線

用車數目: 部份路線用車數目與其他路線共用。

路線	來往地點		全程收費	用車數目	服務類型
403P	石籬(梨貝街)	沙田(担杆莆街) (循環線)	11.3	N/A	(a)
403X	石蔭 (梨木道)	大圍站	11.3	4	(a)

服務類型: (a) 常規服務路線 (b) 部份時間服務路線

用車數目: 部份路線用車數目與其他路線共用。

5.1.3 根據運輸署提供的路線用車數目，區外 / 區內工作人口的工作地點分佈與路線類別分佈比較列於圖表 5-4。

圖表 5-4 - 巴士及小巴路線用車數目與工作人口工作地點分佈

	葵青區內	以葵青區為總站	葵青區區外為總站	合計
		葵青區外		
巴士路線用車數目比例	16%	57%	27%	84%
專線小巴路線用車數目比例	86%	14%	-	14%
葵青區工作人口工作目的地比例	27%	73%		

5.2 葵青區交通區分界線

5.2.1 一般而言在市區內步行往巴士站的理想距離應不多於400米，而是次研究所拆分的交通區分佈考慮到訂定問卷調查初稿時區議員對當區認識的基礎下所建議的分佈以及居民一般前往巴士站的步行距離。葵青區交通區分界顯示於圖 5-1及列於圖表 5-5。

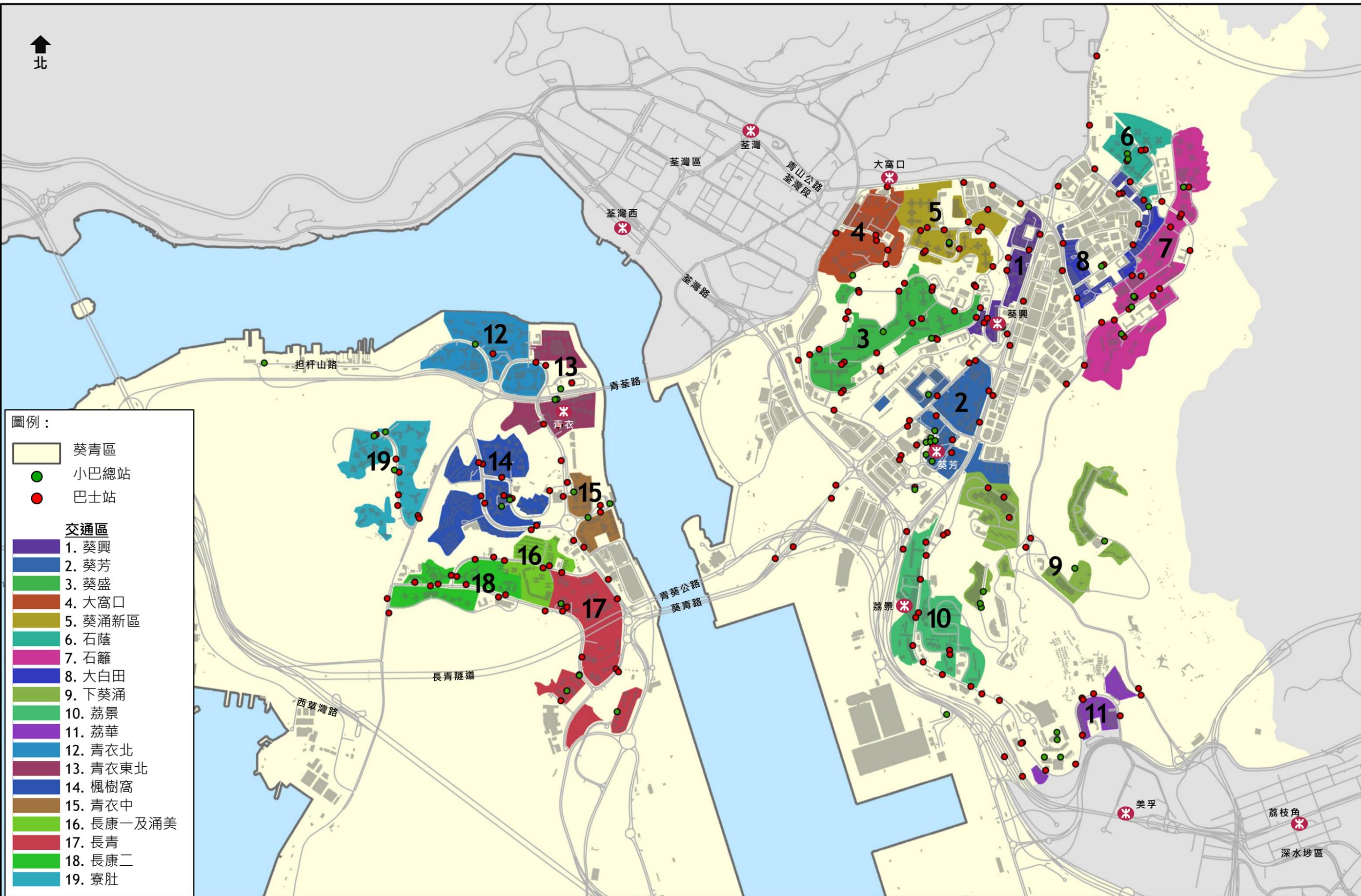
圖表 5-5 - 葵青區交通區

葵涌	青衣
1. 葵興	12. 青衣北
2. 葵芳	13. 青衣東北
3. 葵盛	14. 楓樹窩
4. 大窩口	15. 青衣中
5. 葵涌新區	16. 長康一及涌美
6. 石蔭	17. 長青
7. 石籬	18. 長康二
8. 大白田	19. 寮肚
9. 下葵涌	
10. 荔景	
11. 荔華	

5.3 葵青區交通區巴士網絡分析

5.3.1 雖然葵青區大部份地區在鐵路500米服務範圍內，就各交通區而言，葵盛、北葵涌及下葵涌（交通區編號6至9），即包括葵盛梨木樹石蔭及石籬區不在鐵路服務範圍之內。在青衣方面，除青衣北在鐵路覆蓋範圍內之外，其餘地區均沒有直接的鐵路服務。

5.3.2 另外需要注意的是，有些地區在直線水平距離上雖然在港鐵站500米服務範圍之內，但由於與最近的港鐵站仍有較大的垂直高差距離，大部份居民仍會使用巴士或小巴接駁到鐵路站，這些地區包括葵盛東邨、葵涌邨、麗瑤邨、祖堯邨、葵涌醫院及瑪嘉烈醫院等。



圖例：

- 葵青區
- 小巴總站
- 巴士站

交通區

- 1. 葵興
- 2. 葵芳
- 3. 葵盛
- 4. 大窩口
- 5. 葵涌新區
- 6. 石蔭
- 7. 石籬
- 8. 大白田
- 9. 下葵涌
- 10. 荔景
- 11. 荔華
- 12. 青衣北
- 13. 青衣東北
- 14. 楓樹窩
- 15. 青衣中
- 16. 長康一及涌美
- 17. 長青
- 18. 長康二
- 19. 寮肚



項目名稱 葵青區交通建設及配套研究
 STUDY ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND FACILITIES IN KWAI TSING DISTRICT

圖標題 葵青區交通區分界

比例 1 : 20,000	日期 2021年2月	圖編號 5-1
項目編號 J1607	繪圖組參考編號 J1607/FR/F51.CDR/2021-02-02	修訂 -

葵青區區內巴士路線

- 5.3.3 葵興 (交通區編號1)、葵芳 (交通區編號2)、大窩口 (交通區編號4) 及葵涌新區 (交通區編號5) 處於葵涌道及青山公路葵涌段的旁邊，而葵涌道及青山公路葵涌段為區內交通與巴士主幹道，有大量途經的巴士路線可以為區內市民提供服務。以葵興為例，現時以葵興鐵路站為該交通區唯一的巴士總站，只有一條巴士線前往區內服務葵興及葵盛。而途經葵興並設有車站的區內巴士路線共有10條而當中包括9條常規服務路線及1條部份時間服務路線。這些巴士路線服務葵興往來葵涌各區及青衣。但下葵涌、荔景及荔華一帶 (交通區編號9、10及11) 並沒有短途路線連接葵興。由於葵涌邨 (交通區編號5) 鄰近葵興，而大窩口與葵涌新區鄰近，在該三個交通區 (交通區編號1、4及5) 設站的巴士路線的服務範圍相若。葵涌新區及大窩口同樣有6條全日區內巴士線服務。對於葵涌新區與葵興的分別只有前往青衣寮肚路附近的長宏邨及長亨邨沒有直接的區內巴士線到達。而大窩口對比葵涌新區因為有路線44M在葵涌邨為總站，大窩口沒有區內直接巴士路線前往青衣北及青衣中 (交通區編號12至15) 及寮肚 (交通區編號19)。葵芳 (交通區編號2) 與葵興同樣位處於鐵路站覆蓋範圍，設有8條常規區內巴士路線及2條部份時間服務巴士路線。只有葵盛 (交通區編號3)，以及下葵涌、荔景及荔華 (交通區編號9至11) 一帶沒有短途路線連接葵芳。
- 5.3.4 由於葵盛 (交通區編號3) 地處山坡之上，以及遠離巴士主幹道，區內沒有途經的區內巴士線。葵盛只有2條常規區內巴士路線34、37M及1條部份時間服務巴士路線43D。其中1條常規巴士路線服務葵興、葵盛、大窩口及葵涌新區前往荃灣而另1條常規巴士路線供葵盛居民前往葵興鐵路站接駁鐵路。而該條部份時間服務的巴士路線提供早上單向由青衣開往葵盛。該條路線主要接載居住在青衣的學生前往葵盛學校區上課，只有星期一至五上午上課時間開出，由於2020年12月疫情引致學校停課，路線43D暫停服務。

- 5.3.5** 北葵涌設有3個交通區，分別為石蔭、石籬及大白田（交通區編號6、7及8）。北葵涌均在鐵路站覆蓋範圍以外。石籬及大白田由於此兩區十分鄰近，一樣有5條常規區內巴士路線及1條部份時間服務巴士路線。由於路線相同，這兩區的區內巴士路線服務範圍一樣，設有區內短途巴士路線前往葵涌道、青山公路葵涌段沿線、青衣長康邨、長青邨及寮肚一帶。至於石蔭設有6條常規巴士路線服務葵涌道、青山公路葵涌段一帶沿線。區內線方面有路線235經國瑞路及31號線經石蔭、大窩口往荃灣市中心。而路線31M及235M提供較直接的路線往葵興及葵芳鐵路站。另有31P於早上繁忙時間有3班經石蔭直達葵芳站。這些路線為當區居民前往鐵路站接駁鐵路。而路線43A經葵興、葵芳前往長青為石籬及大白田往青衣的直接短途巴士路線。北葵涌同葵芳一樣沒有常規短途巴士路線服務葵盛，以及下葵涌、荔景及荔華一帶。但石蔭相對石籬及大白田沒有巴士路線前往青衣。
- 5.3.6** 而下葵涌、荔景及荔華一帶（交通區編號9、10及11）並沒有短途巴士路線服務。區內路面公共交通路線主要由專線小巴營運。道路設計方面亦不利於專利巴士服務，連接大窩交匯處及麗瑤的華瑤路以及連接祖堯邨及荔景山路的敬祖路均有車長限制，車長逾10米車輛不能進入這兩段道路。現時雙層專利巴士最短的車款為10.5米，現時服務祖堯邨的巴士路線30、45、46及269M均以10.4米的單層巴士及10.5米至10.6米的雙層巴士服務當區。當一般12米巴士行走該區路線，例如269M班次會以荔景北總站作為終點站。
- 5.3.7** 至於青衣方面，在青衣鐵路站附近的青衣北（交通區編號12及13）分別設有6條及7條常規區內短途巴士路線分別前往荃灣葵芳、葵興、葵涌新區以及青衣區內。兩區亦設有1條部份時間服務路線前往荃灣。青衣中及楓樹窩（交通區編號14及15）的區內巴士線服務範圍亦與青衣北相若，分別設有4條及5條常規區內短途巴士路線及1條部份時間服務的區內巴士路線。與青衣北相差只有寮肚沒有區內巴士路線連接。
- 5.3.8** 長康邨及長青邨（交通區編號16至18）一帶由涌美路及青康路兩條主要巴士幹道連接，這三區的巴士線服務範圍相若設有6至7條常規巴士路線及一至兩條部份時間服務的區內路線。這三區之中分別只有長青邨近青衣鄉事會路的居民可步行前往青衣鄉事會路的巴士站使用該站巴士路線。這三區的區內巴士路線主要能前往葵涌各區（除石籬、下葵涌、荔景及荔華一帶）。
- 5.3.9** 而寮肚區（交通區編號19）的區內巴士路線服務範圍覆蓋葵涌的葵興、葵芳、石籬及大白田。而青衣則覆蓋青衣北、長康及長青。

5.3.10 在區內巴士路線網絡而言，下葵涌、荔景及荔華一帶並沒有區內短途巴士服務，只有區內專線小巴應付區內交通需求。增設雙向分段優惠可補足現有區內巴士網絡的不足。

葵青區對外巴士路線

5.3.11 至於對外巴士路線，葵青區前往香港島只有1條常規巴士路線930在西區海底隧道通車後開辦。近年隨著葵青各區對香港島對巴士需求增加，部份時間服務的過海隧道巴士路線逐步增加服務時間，例如路線935、936及948系列等。常規巴士路線930只服務葵興、葵芳、大窩口及葵涌新區（交通區編號1、2、4及5）往來中西區及灣仔區。葵盛（交通區編號3）設有路線930的特別班次前往灣仔，而石蔭、石籬及大白田及下葵涌設有部份時間服務路線935、936系列前往香港島。而下葵涌華員邨只在單方向設有路線936服務前往香港島，該路線回程途經葵涌道前往葵涌。而荔景沒有過海巴士路線前往香港島，居民需要在荔景站乘搭荃灣線或東涌線前往。

5.3.12 初期規劃巴士路線時，葵青區前往市區的巴士路線考慮到前往居民香港島的方式主要靠巴士轉乘渡海小輪。早期巴士路線例如31B、33A、35A、37、41A、42A等的九龍總站設於主要碼頭，包括深水埗碼頭、大角咀碼頭及佐敦道碼頭等。後期荃灣線通車，考慮到北葵涌及初期青衣不在鐵路站覆蓋範圍，巴士與鐵路較容易競爭，部份原先設總站於九龍主要碼頭的巴士路線延長到尖沙咀一帶。而隨著深水埗碼頭及大角咀碼頭拆卸，以這些地點為九龍總站的路線遷移到附近的奧運站、旺角(柏景灣)等地方。所以現時北葵涌前往九龍市區的巴士路線較為完善。除九龍城外，北葵涌各區（交通區編號6、7及8）均有直接巴士路線前往九龍市區各地方。部份時間更設有特快路線途經西九龍走廊、大埔道等路段而減少途經美孚及深水埗等繁忙地點。而下葵涌（交通區編號9）設有路線45及46前往九龍市區各地方。

5.3.13 至於葵興、葵芳、葵盛、大窩口及葵涌新區（交通區編號1至5），設有常規全日對外路線前往美孚至旺角一段。而油麻地以南的地方只有部份時間有對外巴士服務覆蓋。而前往佐敦只有1條往香港島的巴士路線930在西區海底隧道設站供乘客前往九龍站及西九文化區一帶。而前往九龍城只有在葵芳設站的路線42。葵興、葵盛、大窩口及葵涌新區均沒有直接對外路線前往九龍城。

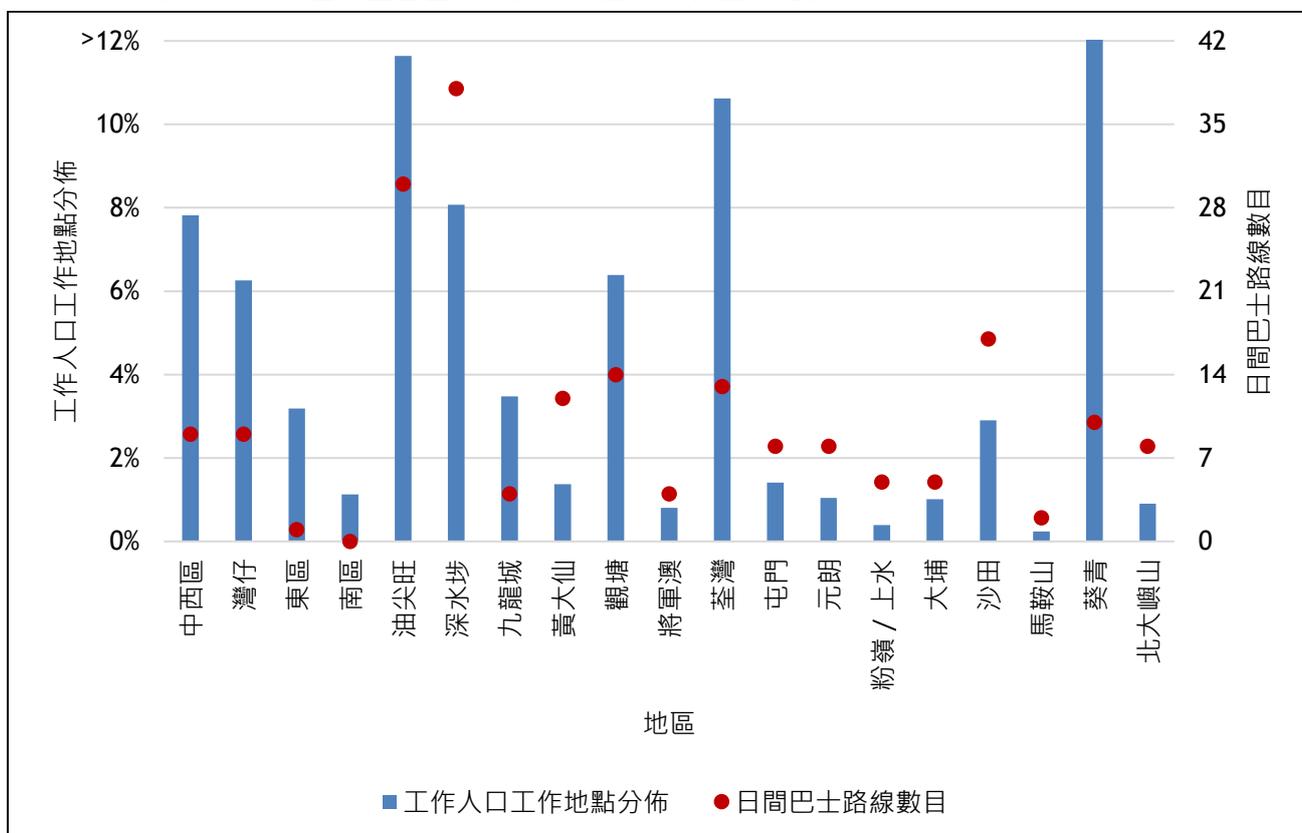
5.3.14 荔景（交通區編號10）設有常規對外路線前往九龍城及美孚至佐敦一帶，但只有1條通宵路線N241服務荔景及尖沙咀。至於前往九龍東，葵青區大部份地方都有常規對外路線，只有石蔭（交通區編號6）需要轉車。

- 5.3.15 在路線290開辦前，葵青區前往將軍澳均需要在觀塘轉車，透過路線98A同296A的轉乘優惠前往將軍澳。現時葵興、葵芳、大窩口及葵涌新區有常規直接路線前往將軍澳。其他地方均需繼續在觀塘轉車。透過路線98A同296A的轉乘優惠，在葵涌乘搭路線38轉乘路線296A往將軍澳南總車費比路線290較低，扣除優惠後總車費為 $\$8.7 + \$5.1 - \$4.2 = \9.6 比路線290的 $\$10.7$ 為低。而前往寶琳一帶轉乘路線98A的總車費扣除優惠後為 $\$8.7 + \$6.1 - \$4.2 = \10.6 亦比路線290便宜 $\$0.1$ 。而由於青衣與九龍東距離較遠，乘搭路線42C使用路線98A同296A的轉乘優惠總車費較在葵涌出發乘坐路線38高 $\$0.9$ 。
- 5.3.16 至於前往新界東其他地方，例如沙田、大埔、上水一帶，則有部份途經城門隧道轉車站的巴士路線可供選擇。往沙田區包括路線40X、46X、47A、47X，大埔包括路線73X而往北區有路線278X。葵涌大部份地區（交通區編號1至6及10至11）和青衣中及青衣北（交通區編號12至15）均有路線前往城門隧道轉車站，居民可透過城門隧道轉車站轉乘優惠轉車前往新界東各區。而石籬、大白田及下葵涌（交通區編號7至9）沒有途經城門隧道的路線。長康、長青及寮肚（交通區編號16至19）則只有途經青沙公路的路線前往沙田，未能透過城門隧道轉車站的網絡前往其他地區。
- 5.3.17 而往新界西，元朗天水圍等地方可透過大欖隧道轉車站轉乘其他路線，現時在青山公路葵涌段、葵涌道附近及荔景山（交通區編號1、2、4、5、9及10），以及青衣北（交通區編號12及13）有常規巴士路線途經大欖隧道前往天水圍及北區，可透過現時轉乘網絡連接新界西其他地方。而葵盛、石蔭、石籬及大白田（交通區編號3、6、7及8）及青衣中和長青一帶（交通區編號14至17）沒有直接巴士路線到達新界西。需要到葵青區其他地方或荃灣區內轉乘。而荔華（交通區編號11）可選擇到美孚轉乘新界西路線。往來葵青區及北大嶼山的常規巴士路線服務葵涌道及青山公路葵涌段沿線以及青衣長康及寮肚地方。其他交通區需要到葵青區其他地方轉乘北大嶼山路線。大部份交通小區均有全日常規區內路線前往荃灣，而下葵涌、荔景及荔華（交通區編號9至11）一帶需要乘搭往來荃灣及荔枝角的路線30前往荃灣一帶。
- 5.3.18 由於荔華（交通區編號11）一帶接近位於九龍區的荔枝角巴士總站，荔華區的居民使用荔枝角巴士總站的路線可前往港島北岸，港島南區，尖沙咀等地方。
- 5.3.19 以巴士路線的網絡而言，大部份地區都沒有直接巴士路線前往香港島，而葵芳、葵興一帶並沒有直接巴士前往尖沙咀。在各葵涌交通區均有部份地方沒有直接巴士到達，設置轉車站可以補足居民前往不同地方的需要。

小結

5.3.20 現時葵青區前往各主要區域的路線數目及工作地點人口分佈顯示於圖表 5-6。就日間巴士路線數目而言，在較多工作人口的區域亦有較多的巴士路線數目，例如九龍西的油尖旺，深水埗等地方。而九龍城及港島區較少由葵青區直達的巴士路線。

圖表 5-6 - 前往各區巴士路線數目及工作人口工作地點分佈



5.3.21 而葵青區小區前往不同地方則有需要進行轉乘，由小區的巴士路線轉乘其他目的地的巴士路線前往葵青區外地點。現時葵青區大部份地方都未有常規直達巴士路線前往港島北岸，而葵涌的鐵路站沿線亦沒有直接巴士前往尖沙咀。對於區內巴士路線，大部份交通區均有數條區內線以滿足區內的交通需求。而下葵涌、荔景及荔華一帶需要使用專線小巴服務前往葵青區內其他地方。

5.4 葵青區巴士路線重疊分析

5.4.1 根據第2.2段提到的定義，巴士路線重疊主要基於各巴士站位的分佈，一組路線停站的位置相若可能會導致出現巴士線重疊。巴士路線重疊可能因為其中一條路線停站較少或稍為不同，由於計算方法單純以覆蓋率考慮，在路線規劃上亦應每一組路線獨立分析。由於部份時間路線的設立目的有部份為在繁忙時間疏導常規巴士路線的乘客量，所以會有大量常規巴士路線及部份時間服務巴士路線重疊的現象。而巴士路線重疊分析以常規巴士路線作基礎，葵青區內及區外重疊超過50%的常規路線組合列於圖表5-7。

圖表 5-7 - 葵青區內及區外均重疊50%以上的常規路線組合

路線組合		服務區域
31B. 石籬(大隴街)-奧運站	32. 石圍角-奧運站	九龍西 / 九龍南
31B. 石籬(大隴街)-奧運站	36B. 梨木樹-佐敦(西九龍站)	
32. 石圍角-奧運站	36B. 梨木樹-佐敦(西九龍站)	
33A. 荃灣(如心廣場)-旺角(柏景灣)	37. 奧運站-葵盛(中)	
35A. 安蔭-尖沙咀東	36B. 梨木樹-佐敦(西九龍站)	
36A. 梨木樹-長沙灣(深旺道)	37. 奧運站-葵盛(中)	
41M. 青衣邨-荃灣站	42M. 長宏-荃灣(愉景新城)	葵青區內
47X. 秦石-葵盛(東)	47A. 水泉澳-葵芳(南)	沙田
57M. 山景邨-荔景(北)	58M. 良景邨-葵芳站	屯門
58M. 良景邨-葵芳站	67M. 兆康苑-葵芳站	
235. 安蔭-荃灣(循環線)	31. 荃灣西站-石籬(循環線)	葵青區內
235M. 葵涌安蔭邨-葵芳站	31M. 石籬(梨貝街)-葵芳站	
243M. 美景花園-荃灣(愉景新城)	43B. 青衣長青邨-荃灣西站	
265M. 天恆邨-麗瑤	69M. 葵芳站-天水圍市中心總站	天水圍
265M. 天恆邨-麗瑤	269M. 天恩邨-祖堯	
269M. 天恩邨-祖堯	69M. 葵芳站-天水圍市中心總站	
290. 彩明-荃灣西站	290A. 彩明-荃灣西站	將軍澳
290. 彩明-荃灣西站	290X. 康城站-荃灣西站	
290A. 彩明-荃灣西站	290X. 康城站-荃灣西站	

- 5.4.2 根據葵青區內及區外均重疊50%以上的常規路線組合，巴士線重疊主要由於路線組合的服務範圍重疊，部份路線的終點站更為相同。即使巴士路線相對重疊，服務範圍或目標乘客亦有所不同。例如路線37及33A，路線33A的服務範圍包括荃灣區，所以服務範圍比路線37廣。而葵芳至旺角段重疊，所以以服務範圍計此路線組合在葵青區內及葵青區外均重疊50%以上。
- 5.4.3 另外部份路線組合的其中一條線由於為提供較快捷服務，中途站較少，例如路線290及290A，路線290不經秀茂坪各站而其他車站服務範圍相若，所以計算上亦為重疊路線。

6. 巴士轉車站及轉乘優惠方案

6.1 葵青區居民主要出行習慣

主要目的地

6.1.1 根據問卷調查結果，經過倍大後葵青區居民主要目的地顯示於圖表 6-1。頭9個主要目的地佔所有問卷約70%。大約有13%的居民前往葵青區內，另外有12%的居民前往九龍東。其他主要目的地為港島北岸，九龍南等地方。

圖表 6-1 - 葵青區居民主要目的地

主要地點	佔比
新界：葵涌、青衣	13%
九龍：觀塘、九龍灣	12%
新界：荃灣	10%
港島：上環、中環、金鐘	8%
港島：灣仔、銅鑼灣、跑馬地	6%
九龍：佐敦、尖沙咀	6%
九龍：旺角、油麻地	6%
九龍：美孚、荔枝角、長沙灣	5%
港島：北角、鰂魚涌、太古	4%

6.1.2 根據葵青區居民的主要目的地，現時葵青區大部份地方都未有常規直達巴士路線前往港島北岸，而葵涌的鐵路站沿線亦沒有直接巴士前往尖沙咀。

6.1.3 對於區內巴士路線，大部份交通區均有數條區內線以滿足區內的交通需求。而下葵涌、荔景及荔華一帶需要使用專線小巴服務前往葵青區內其他地方。

轉車特性

6.1.4 大約65%的葵青區居民在當日第一程行程不用轉車（港鐵系統內轉線除外），另外約35%的居民需要轉車，而較多居民轉車的交通區為葵盛、葵涌新區、石籬、下葵涌及長青，這些區域需要轉車的居民佔所有需要轉車的葵青區居民約50%。這各區的轉車特性總結於圖表 6-2。

圖表 6-2 - 葵青區居民轉車特性

交通區	主要目的地	主要轉車原因及特性
3. 葵盛	佐敦、尖沙咀	大部份乘搭巴士再轉乘另一程巴士
5. 葵涌新區	灣仔、銅鑼灣、旺角、油麻地	大部份乘搭巴士再轉乘另一程巴士
7. 石籬	葵青區內	部份由巴士轉乘另一程巴士，巴士轉乘另一程小巴，巴士轉乘鐵路等
9. 下葵涌	灣仔、銅鑼灣	多數由專線小巴轉乘鐵路
17. 長青	九龍東	分別由巴士 / 小巴轉乘鐵路

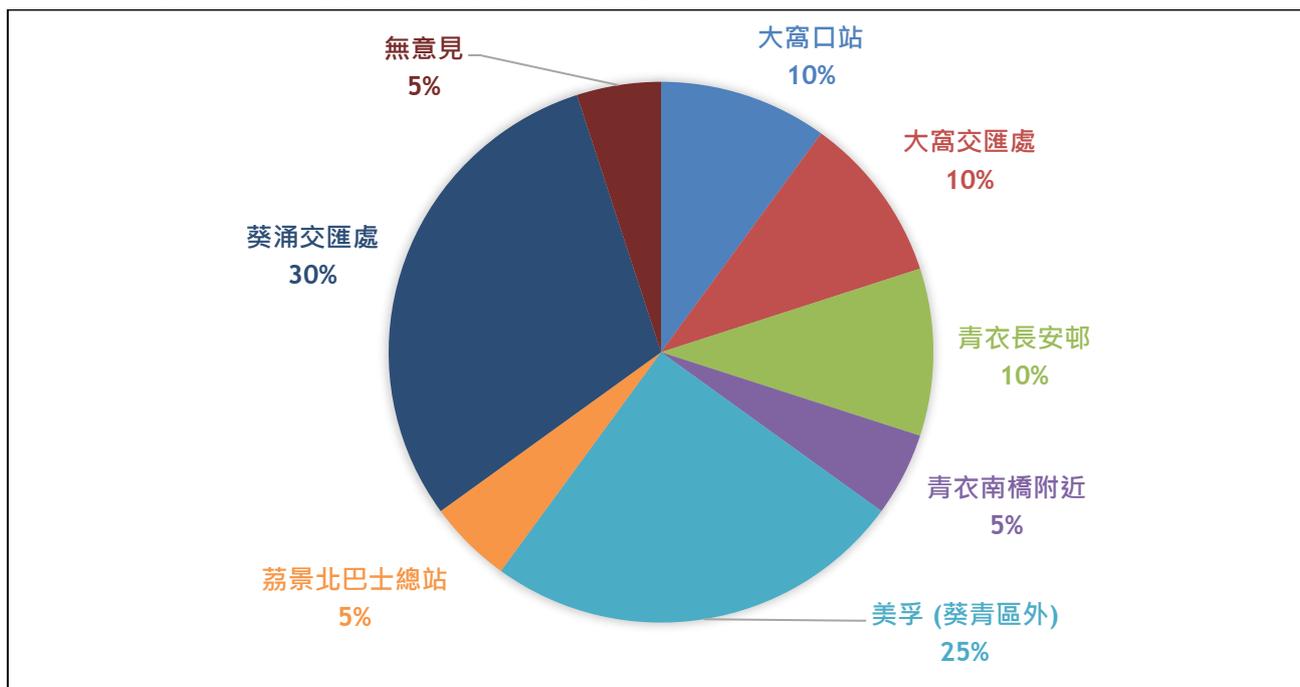
轉車站地點取態

6.1.5 根據問卷調查的數據顯示，葵青區居民對於4個擬議的轉車站地點的取態顯示於圖表 6-3。扣除對轉車站無意見的回覆，主要4個轉車站地點佔整體回應超過60%，而大概有30%的回應支持於長安設立轉車站，當中青衣居民為多。至於選擇葵涌交匯處的葵涌及青衣居民各佔一半。另外選擇大窩口站及大窩交匯處作為轉車站的居民主要居住在葵涌。

圖表 6-3 - 葵青區居民對於轉車站地點取態

擬議轉車站地點	佔比	居住地點	
		葵涌	青衣
長安/青衣站	30%	2%	98%
葵涌交匯處	21%	49%	50%
大窩口站	10%	82%	18%
大窩交匯處	3%	84%	16%

圖表 6-4 - 焦點小組對於轉車站地點取態

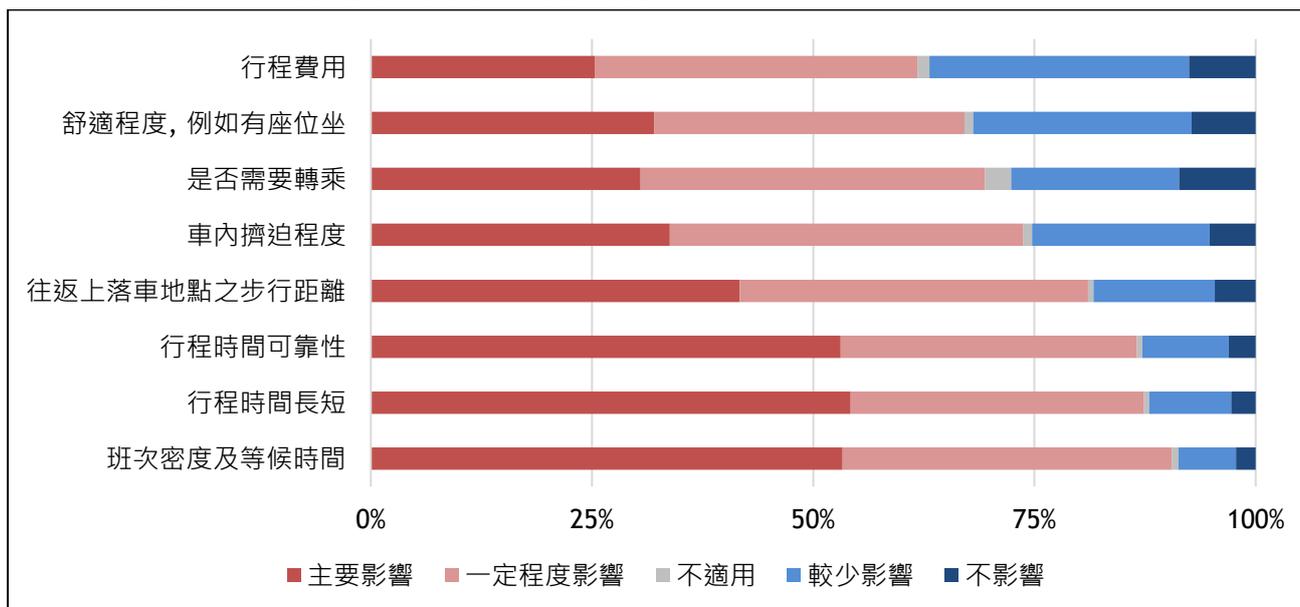


6.1.6 焦點小組成員建議在荔景、青衣南橋附近及美孚設置轉車站，而在問卷調查結果內，選擇這些地點作為轉車站的比率均低於1%。

影響選擇公共交通工具的取態

6.1.7 葵青區居民選擇公共交通工具的取態列舉於圖表 6-5。大約超過90%的受訪葵青區居民認為班次密度及等候時間有最大影響。而設立轉車站旨在令到提供更多出行方案供居民選擇，大約有30%的回應均認為舒適程度及行程費用都對是否需要選擇公共轉乘交通工具有較少影響或不影響。

圖表 6-5 - 對於選擇公共交通工具的取態



6.2 巴士轉乘優惠概念

6.2.1 基本上巴士與鐵路其中一點分別為巴士為點對點服務而鐵路為區到區服務，巴士乘客大多希望有一程車由起點直接到終點而無須轉乘。巴士轉乘優惠希望在未能提供一程車服務的前提下，維持巴士的點到點特性。而轉乘優惠可補償乘客需要下車再候車及重新登車付款的不便及額外車費成本。

6.2.2 根據問卷調查結果，有超過一半的受訪者不清楚住所附近的巴士路線是否設有轉乘優惠。過往九巴在站牌及車箱內放置的路線資料紙均有列明該路線與其他路線的八達通轉乘優惠計劃，包括優惠車資以及轉乘時間限制等資料。而近年九巴新推出的路線資訊單張改為單方向顯示以及只顯示部份資料，例如該站的車資、服務時間及途經車站。詳細路線資料需要乘客使用智能電話掃瞄QR碼連結九巴手機應用程式閱讀。但對於巴士轉乘優惠，即使在九巴手機應用程式都未提供，每條路線的資料只有車站位置，各車站的車費，到站時間，時間表及通告等。如果乘客希望透過巴士轉乘優惠計劃行程，需要前往巴士公司網頁的車資優惠計劃欄目下查閱。

6.2.3 現時巴士轉乘優惠主要在於同營辦商的路線之間轉乘，只有少部份跨公司轉乘而即使有跨公司轉乘，優惠幅度亦較低。由於香港公共交通營運模式為商業主導，考慮設置轉乘優惠時盡可能使用同營辦商的轉乘，令到優惠幅度較大以及較容易推行。

6.2.4 現時九巴已為一部份路線提供轉乘優惠，例如經大窩口站新界東的路線73X、278X等都與區內路線31M、235M、243M等有轉乘優惠。透過轉乘優惠，區內其他地方的乘客可以轉乘長途路線前往其他地方。

6.3 擬議巴士轉車站

6.3.1 現時有巴士轉車站的地方例如屯門公路轉車站、將軍澳隧道轉車站、青沙公路轉車站，這些轉車站均是該區大部份巴士路線必經之路，所以透過各條巴士路線的覆蓋範圍構成一個軸輻式巴士網絡(Hub-and-Spoke)。但葵青區的地理位置處於各區之間，各巴士路線利用不同道路進出葵青區，所以單一巴士轉車站未必能夠完全補足現時葵青區巴士網絡。

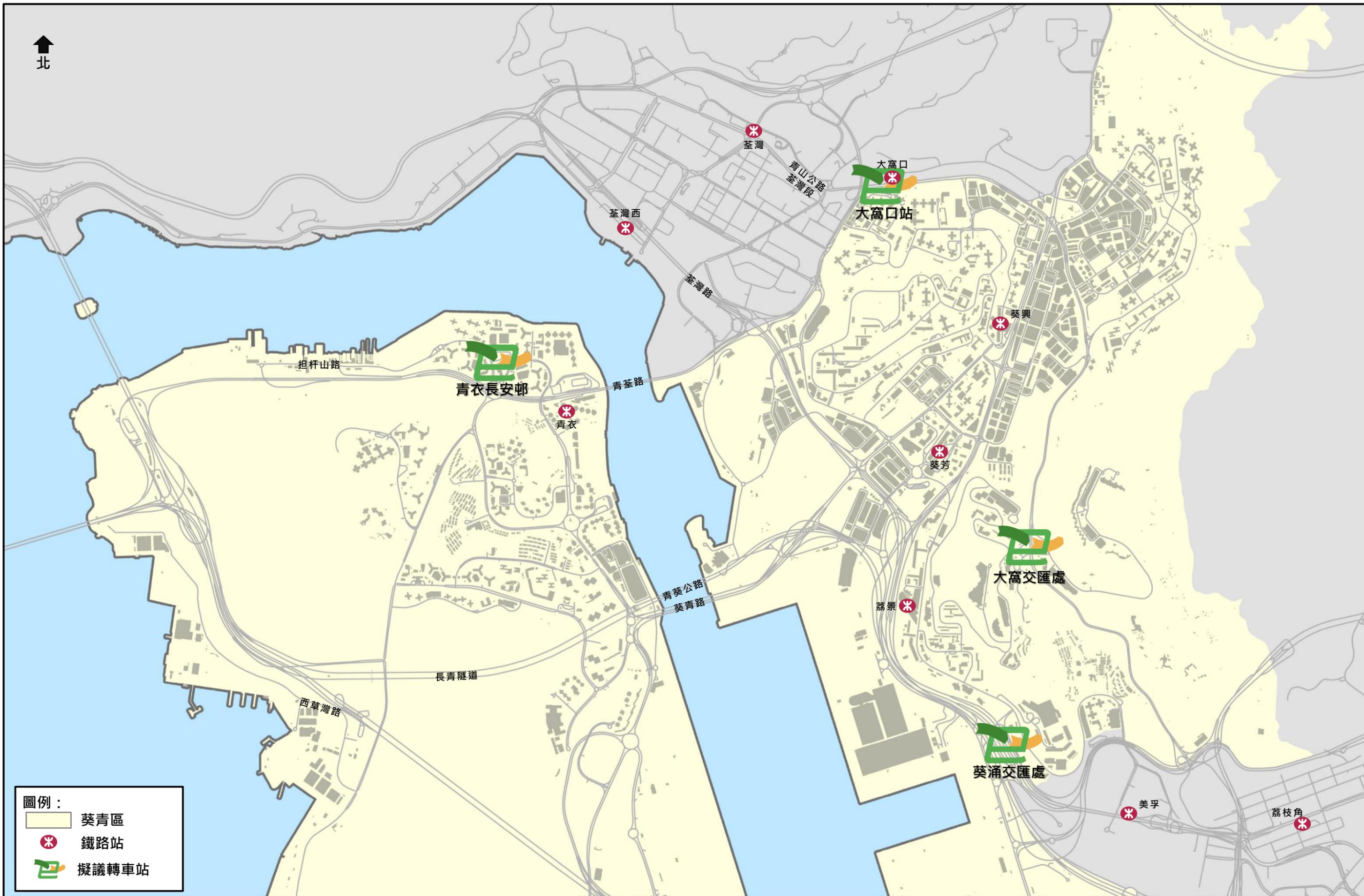
6.3.2 大型巴士轉車站一般設有巴士專用線，更以分隔帶將巴士站範圍及主要幹道分開，有足夠長度的減速行車線及加速行車線讓巴士進入及離開轉車站匯入主車流。巴士站長度除足夠讓巴士上落客外，亦一般分開落客及上客區，巴士進入轉車站後首先會落客，再駛前往上客區接載乘客，有別於一般巴士站上客及落客在同一個位置。行人路亦需要有足夠空間讓乘客有序地落車，以及經過指示前往轉車的上車站重新排隊等候第二程車。一般在已發展的區域以及車流量及車速較快的市區幹道較難設置此類型的大型巴士轉車站。

6.3.3 葵青區是一個已發展成熟的區域，包括已落成建築物，緊密的道路網絡及道路結構，令到設置如公路轉車站一般的大型轉車站較為困難。現時較多巴士路線行經的車站均為路邊車站，有部份設有巴士停車灣，例如青山公路葵涌段近大窩口站，而有部份更不設停車灣，例如葵涌道近光輝圍。

6.3.4 考慮到葵青區的地理位置，配合現有巴士網絡分析，居民出行特性及轉乘地點取態等因素，本研究擬議4個潛在巴士轉車站的地點，從而提升葵青區巴士網絡覆蓋。擬議巴士轉車站顯示於圖 6-1。轉車站的設立主要目的包括：

- 設立一個明確的，乘客容易辨識的巴士轉車站，便利乘客轉車；
- 利用來往不同地區的巴士路線的互相轉乘以擴大現有巴士路線的服務覆蓋範圍；以及
- 利用轉乘的票價優惠減低巴士乘客的乘車費用。

6.3.5 透過各個轉車站的巴士網絡所覆蓋的地區列於圖表 6-6。由於巴士轉乘需要牽涉到目標轉乘的巴士路線的服務時間配合，所以轉乘優惠擴展的巴士網絡主要包括常規服務路線，而部份時間服務路線例如早晚繁忙時間路線、通宵路線未必能適合大部份行程。



圖例：

- 葵青區
- 鐵路站
- 擬議轉車站



項目名稱

葵青區交通建設及配套研究
STUDY ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND FACILITIES IN KWAI TSING DISTRICT

圖標題

擬議巴士轉車站

比例
1 : 20,000

日期
2021年2月

圖編號
6-1

項目編號
J1607

繪圖組參考編號
J1607/FR/F61.CDR/2021-02-02

修訂
-

圖表 6-6 - 擬議轉車站的巴士路線覆蓋範圍

轉車站位置	葵青區內服務地區	途經路線 [^]	葵青區外覆蓋範圍
青衣長安邨	葵興、葵芳、大窩口、葵涌新區、石籬、大白田、下葵涌、荔景、荔華、青衣北、青衣東北、楓樹窩、青衣中、長康一及涌美、長青、長康二、寮肚	41、41A、41M、42C、42M、43B、44、44M、49X、243M、A31、E31、E32、[41P、44M、49P、241X、948、948A、948E、948P、X42P、N241、N31、NA31、N41X]	佐敦、北大嶼山、深水埗、旺角、九龍城、觀塘、油麻地、尖沙咀、沙田、黃大仙、[中西區、灣仔、東區]
葵涌交匯處	葵興、葵芳、葵盛、大窩口、葵涌新區、石籬、石籬、大白田、青衣北、青衣東北、楓樹窩、青衣中、長康一及涌美、長青、長康二、寮肚	33A*、36A、37、38A、40*、41、42A*、44*、60X、63X、68X、265B、A20、E21、E21A、[35X*、40A*、237A*、240X、272P*、E21C、N21、N260、N269、NA20、N21A、N252*]	深水埗、旺角、九龍城、油麻地、佐敦、屯門、尖沙咀、北大嶼山、天水圍、元朗、黃大仙、觀塘、[沙田、大埔]
大窩口站	葵興、葵芳、大窩口、葵涌新區、石籬、石籬、大白田、下葵涌、荔景、荔華、青衣北、青衣東北、楓樹窩、青衣中、長康一及涌美、長青、長康二、寮肚	30、31、32M、38A、40、42C、48X、57M、58M、59A、61M、67M、68A*、69M、73X、235、265M、269M、278X、290、290A、290X、E31*、E32、E32A、[38B、46S、58P*、69P*、260C、269A*、269P*、273C*、273P*、278A*、278P*、290B*、934A*、X42P*、N260、N269、N290*、N252*]	屯門、北大嶼山、深水埗、黃大仙、觀塘、將軍澳、佐敦、大埔、天水圍、沙田、粉嶺/上水、元朗、[中西區、灣仔區]
大窩交匯處	葵興、葵芳、葵盛、大窩口、葵涌新區、石籬、石籬、大白田、下葵涌、荔華、青衣北、青衣東北、楓樹窩、青衣中、長康一及涌美、長青、長康二、寮肚	31B、32、35A、36B、38、42C、[35X*、36X、38P、40P、936*、936A*、X42P*、N237*]	深水埗、黃大仙、觀塘、旺角、油麻地、佐敦、尖沙咀、荃灣、[中西區、灣仔]

[^]註:

[]內為部份時間服務路線

* 只有單方向路線途經轉車站

6.3.6 透過設置轉車站，可以透過巴士轉乘讓現時未有直接巴士到達的區域連接，再透過擬議轉車站的轉乘車費優惠令到整體行程車費在合理水平。擬議轉車站的轉乘車費優惠主要以補差價為原則，即若第一程的車費是低於第二程的車費(即於轉車站應收取的車費)，則乘客在轉乘時只需補回兩程車費之間的差價，若第一程的車費與第二程的相同或高於第二程的車費，則乘客可以免費轉乘。

青衣長安邨

6.3.7 現時青衣長安巴士總站為一個大型車坑式巴士總站，作為部份巴士路線的總站，部份途經路線的中途站，而此總站亦有小巴士及的士站。

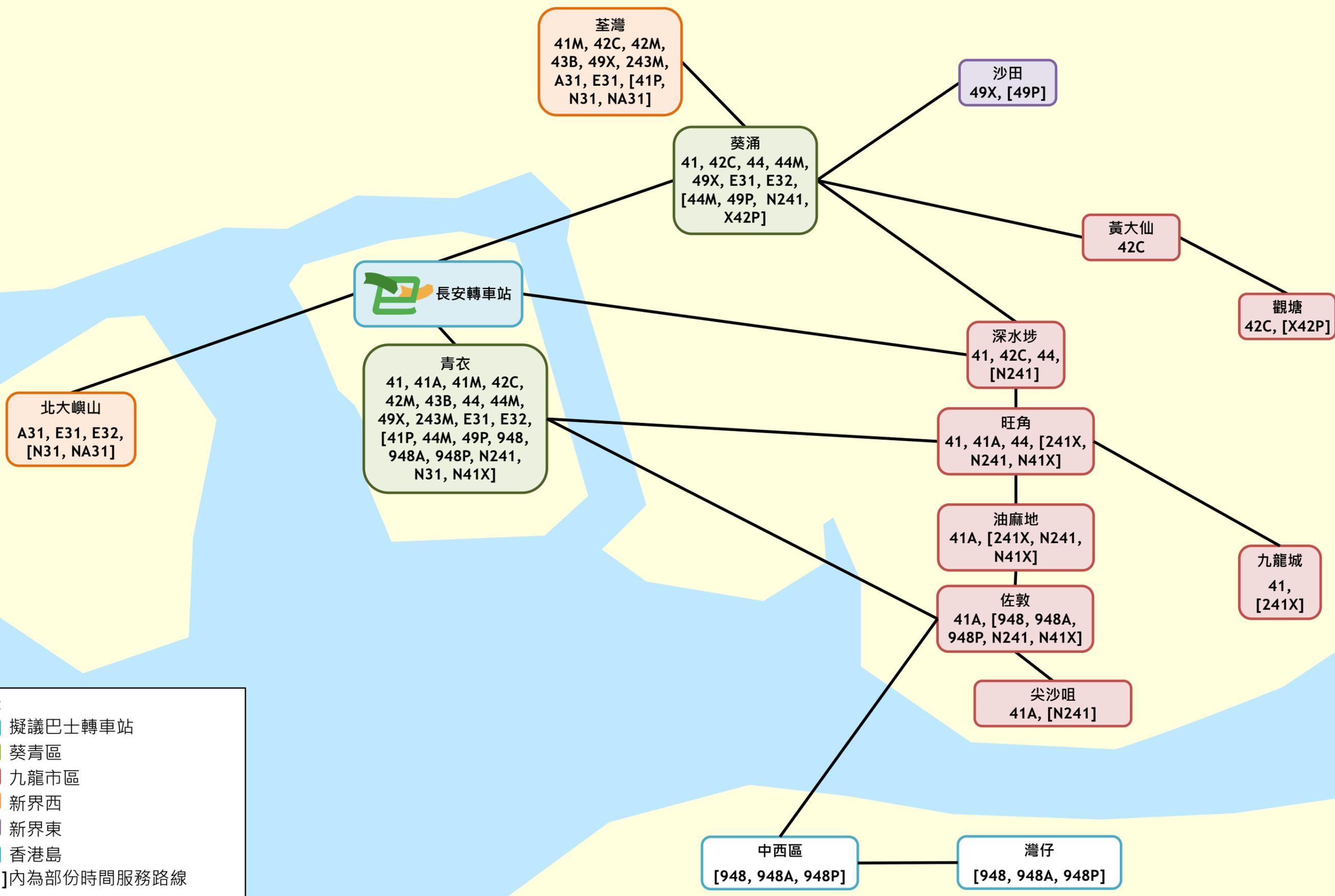
6.3.8 在現時的巴士網絡下，青衣長安邨有13條常規巴士路線設站，另外有11條部份時間服務路線。在青衣長安邨設置巴士轉車站，常規巴士路線的網絡覆蓋範圍顯示於圖 6-2。本轉車站的主要作用是利用轉乘，青衣內各分區居民都可以使用車費較低的區內路線往長安轉車站轉乘往區外的路線。使青衣各區居民可以到達九龍各區及沙田等地方。擬議往區外方向，由路線41M、42M、44M等葵涌荃灣區內線轉乘對外路線的，第二程對外路線的車費可以扣減回第一程區內線的車費。在回程返青衣方向，第一程對外路線的乘客可以免費轉乘第二程的區內線。圖表 6-7概括列出使用擬議長安轉車站的例子。

圖表 6-7 - 使用擬議長安轉車站的轉車例子

往來青衣至		馬鞍山	大埔	上水	北大嶼山
現時路線	行程	路線 43/43A 轉乘路線 40X	路線 243M 轉乘路線 73X	路線 249M 轉乘路線 279X	路線 249M 轉乘路線 E32
	全程收費	\$13.8	\$11.0	\$14.8	\$14.8
利用擬議 長安轉車 站	行程	區內路線轉乘 49X 再轉乘路線 40X	區內路線轉乘 49X 再轉乘路線 73X	區內路線轉乘 49X 再轉乘路線 278X	區內路線 轉乘路線 E31/E32
	擬議全程收費	$\$8.6^{\wedge} + \$1^{\#} = \$9.6$	$\$8.6^{\wedge} + \$2^{\#} = \$10.6$	$\$8.6^{\wedge} + \$4.9^{\#} = \$13.5$	\$10.8
	收費相差	-\$4.2	-\$0.4	-\$1.3	-\$4.8

[^]參照現時路線 42M 轉乘 49X 總車資\$8.6 計算

[#]參照現時城門隧道轉乘優惠



圖例:

- 擬議巴士轉車站
- 葵青區
- 九龍市區
- 新界西
- 新界東
- 香港島

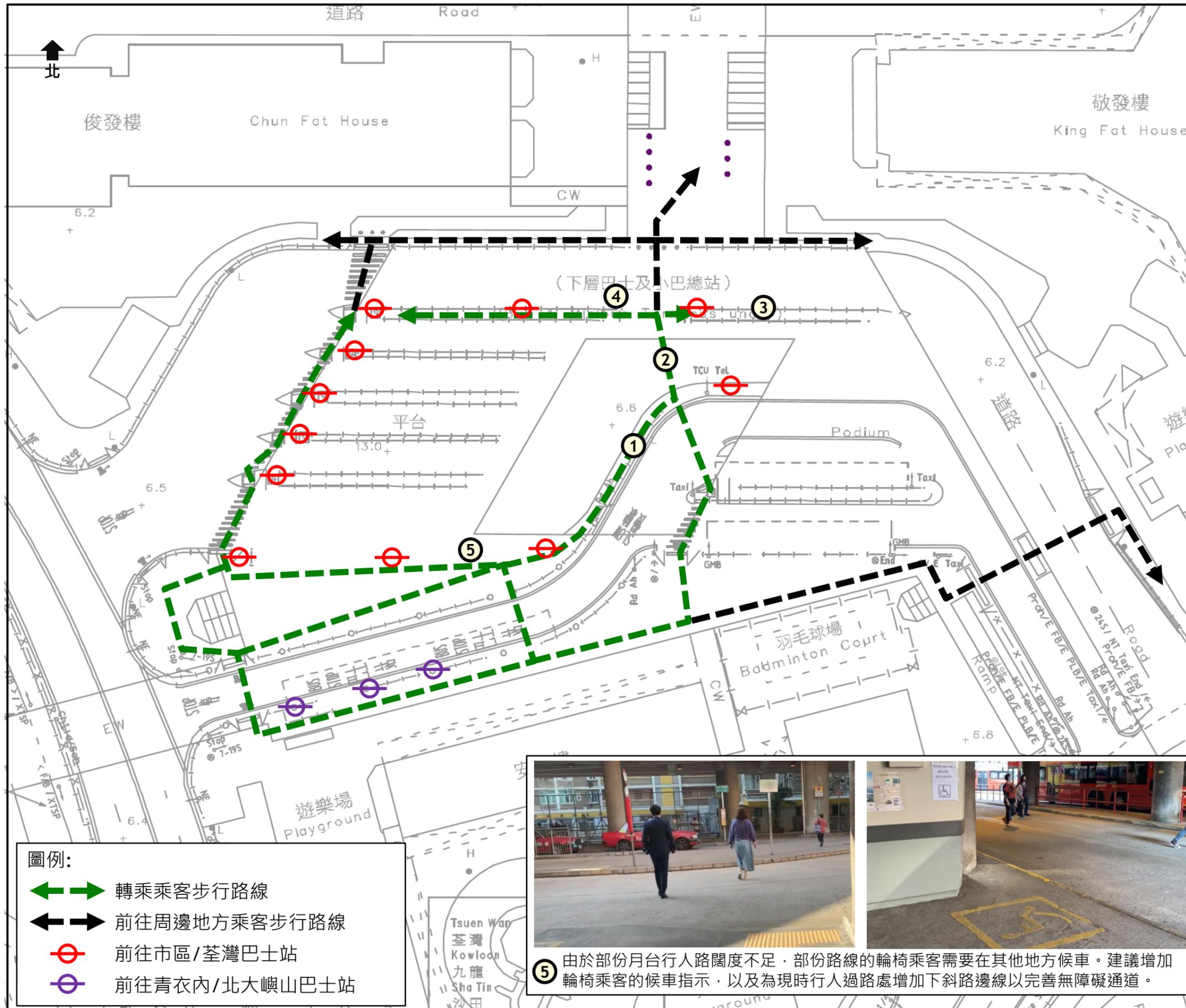
註: []內為部份時間服務路線



- 6.3.9 在完善巴士網絡角度，現時長安巴士總站設置轉車站主要可令到青衣不同地方的乘客到長安邨轉乘城門隧道路線49X到沙田以及利用城門隧道轉車站網絡轉乘其他路線前往新界東，以補足長青 / 長康一帶居民未有路線前往城門隧道轉車站的問題。另外，北葵涌及下葵涌前往北大嶼山的行程亦可透過路線42C到達長安邨轉車站轉乘龍運巴士的北大嶼山路線前往機場東涌等地。
- 6.3.10 現時青衣長安巴士總站設計有多個巴士月台分佈在不同地方，乘客在長安巴士總站內的步行路線及小型改善方案顯示於圖 6-3。在長安巴士總站中間位置的行人島設有行人護欄，而行人護欄在在行人島中央，令到行人路較窄，建議重置現時護欄及街道設施以提升行人路淨闊度。另外現時較多人使用連接長發商場的行人過路處進出長安巴士總站各個月台，建議增加下斜路邊石及標記提升行人安全。現時各路線月台均未設有巴士到站時間顯示屏，建議加設此類設施以讓候車及轉車乘客清楚需要等候的時間安排行程。雖然現時站內設有路線月台指示牌但在主要出入口缺乏指示牌，建議在主出入口的指示牌顯示所有路線，以及前往的主要地區，方便乘客根據路線或需要前往的地區選擇合適的路線。
- 6.3.11 由於現時總站設有上蓋而上蓋設有較多結構支撐柱令到候車月台的闊度不足以讓輪椅乘客通過以致未符合無障礙通道標準。部份路線的輪椅乘客需要在其他地方候車。建議增加輪椅乘客的候車指示，以及為現時行人過路處增加下斜路邊線以完善無障礙通道。亦建議加設免費無線流動網絡方便乘客。

葵涌交匯處

- 6.3.12 現時位於葵涌道南行及北行近葵涌交匯處的巴士站設有巴士停車灣，但南行的停車灣比北行短，南行的停車灣可停泊2-3部巴士而北行可停泊3部巴士，南行停站的常規巴士路線有11條而使用北行停車灣的常規巴士路線有15條。路線33A、40、42A及44只停北行方向巴士站。
- 6.3.13 根據現時葵涌交匯處的巴士網絡，往市區方向的常規巴士路線網絡都以九龍西及九龍城為終點站，而1條部份時間服務路線經青沙公路前往沙田。常規巴士路線的網絡覆蓋範圍顯示於圖 6-4。由於葵涌區的葵涌道一帶沒有直接巴士路線前往油麻地以南，乘客可透過此轉車站轉乘路線60X及63X前往佐敦一帶。透過此轉車站，石蔭前往九龍東的行程可先乘搭路線36A再轉乘路線40。現時由青衣、元朗、屯門及天水圍出市區的分段收費由美孚站開始，建議將分段收費推前一個巴士站到葵涌交匯處。圖表 6-8概括列出使用擬議葵涌交匯處轉車站的例子。



圖例:

- ← → 轉乘乘客步行路線
- ← → 前往周邊地方乘客步行路線
- ⊖ 前往市區/荃灣巴士站
- ⊖ 前往青衣內/北大嶼山巴士站



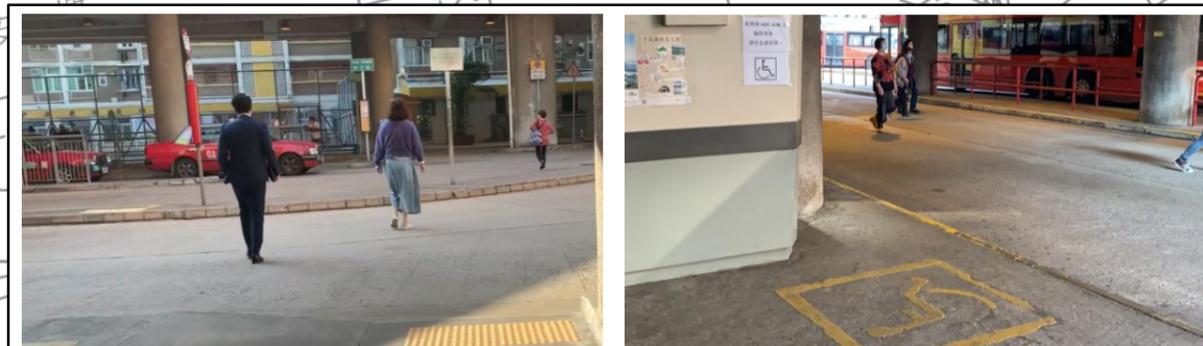
① 現時護欄在行人島中央，建議重置現時護欄增加行人路淨闊度。



② 擬議為現時較多人使用連接長發商場的行人過路處加設下斜路邊線及標記。



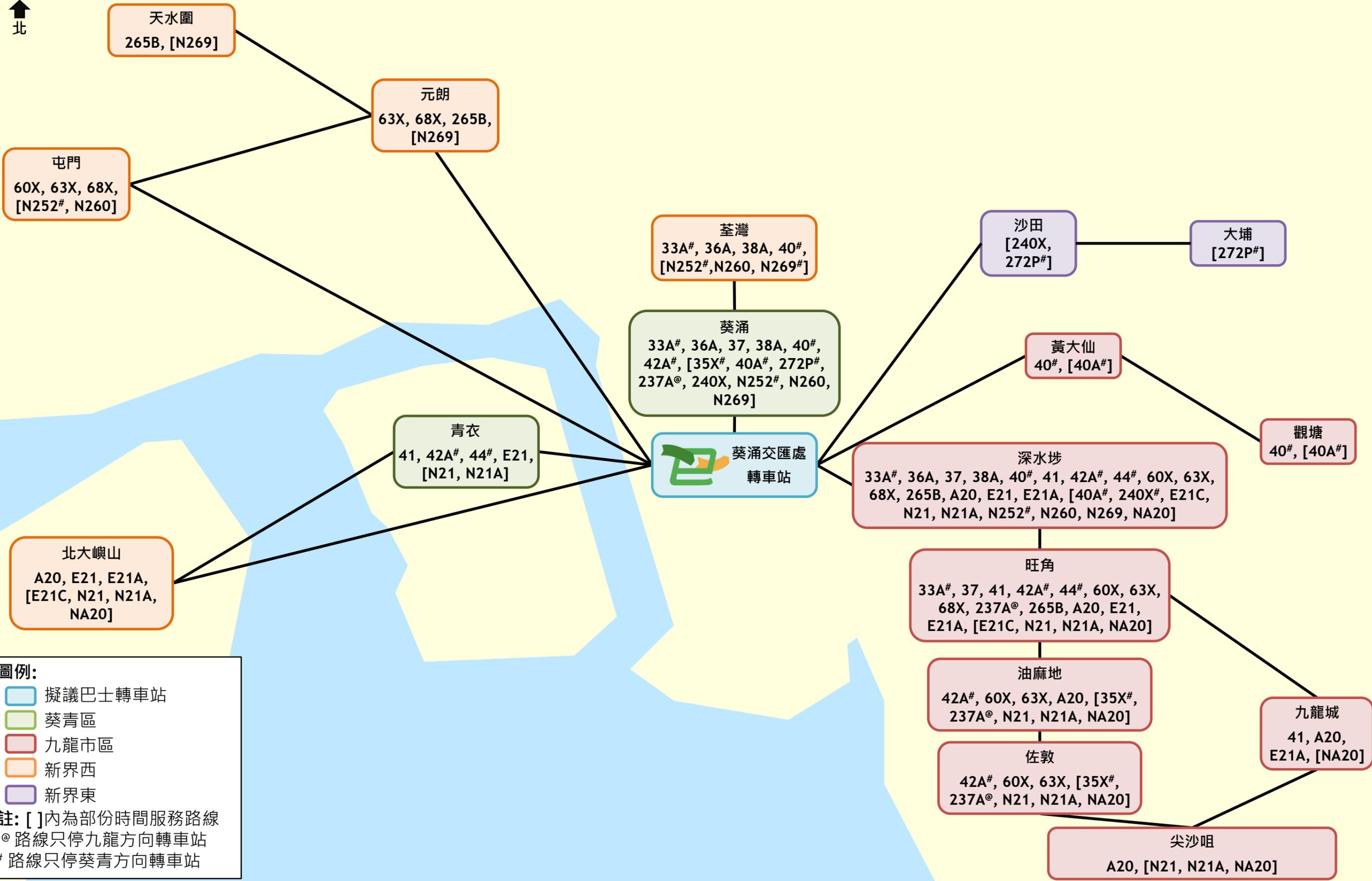
③ 建議為現時較多乘客候車的月台增加巴士到站時間顯示屏。



⑤ 由於部份月台行人路闊度不足，部份路線的輪椅乘客需要在其他地方候車。建議增加輪椅乘客的候車指示，以及為現時行人過路處增加下斜路邊線以完善無障礙通道。



④ 建議重整現時路線月台方向指示牌以顯示所有路線方便乘客尋找候車月台。



圖例:

- 擬議巴士轉車站
- 葵青區
- 九龍市區
- 新界西
- 新界東

註: []內為部份時間服務路線
 ® 路線只停九龍方向轉車站
 # 路線只停葵青方向轉車站



圖表 6-8 - 使用擬議葵涌交匯處轉車站的轉車例子

葵涌往來九龍南		途經長沙灣	途經西九龍走廊
現時路線	行程	路線 37 轉乘路線 2	路線 37 轉乘路線 63X
	全程收費	\$10.7	\$12.0
利用擬議 葵涌交匯處轉車站	行程	路線 37 轉乘路線 63X	
	擬議全程收費	\$6.2	
	收費相差	-\$4.5/- \$5.8	

- 6.3.14 葵涌交匯處轉車站現時情況及方案顯示於圖 6-5。現時巴士站乘客候車上蓋以分段形式設置在巴士停車灣內，設立轉車站後建議使用連續行人路上蓋連接行人隧道及轉車站，方便轉車乘客以及由附近行人隧道前往轉車站的乘客。建議加設巴士到站時間顯示屏及免費無線流動網絡以讓候車乘客清楚需要等候的時間安排行程。由於較遠離商店等人口密集的地方，更可加設自助售賣機等設施方便乘客。
- 6.3.15 在北行巴士站亦建議延長至70米以及將現時慢線一段短距離改為巴士綫。由於葵涌道上游在美孚一帶有支路連接荔枝角道及葵涌道慢線，車輛在葵涌道較多使用中快線而巴士由美孚進入葵涌道主要沿慢線前往葵涌交匯處轉車站。將一段慢線改劃為巴士綫有助令到在離開巴士站的巴士較容易匯入葵涌道主車流。
- 6.3.16 由於葵涌道為市區主幹道而車輛在葵涌交匯處轉車站的行車速度較快，擬議在葵涌交匯處轉車站增設近年在其他地區(如香港仔海傍道近田灣海旁道)的現有巴士站所設置的減能護柱，當受到車輛撞擊時，會吸收車輛能量並使其減速，可以減低失控車輛對行人的威脅，還可以吸收部分的車輛撞擊力，減輕傷害的程度。同時亦提升轉車站的道路安全。
- 6.3.17 礙於南行線巴士站受道路結構及左灣影響視線，大幅度延長巴士停車灣的話需要牽涉大型土木工程。擬議在現時南行線巴士站以北約350米設置較大型巴士轉車站，利用巴士停車灣及中央分隔帶將轉車站範圍與葵涌道主車路分開，增加公共交通進出轉車站的道路安全設計考慮。擬議方案顯示於圖 6-5。現時緊急通道出入口修改為下斜路邊石並重置緊急預撞閘，現時行車天橋下的花槽修改為行人路供乘客候車。轉車站設施包括巴士到站時間顯示屏及座椅。

6.3.18 現時途經荔景山路的巴士路線班次多數維持15-30分鐘一班較為疏落，主要路線均前往美孚。長遠可透過興建上坡電梯連接葵涌交匯處巴士轉車站及荔景山路提升荔景山路沿線的巴士覆蓋。現時葵涌交匯處轉車站設有行人隧道連接南行線及北行線轉車站，雖然行人隧道東面出口現時設有樓梯連接荔景山路，擬議在行人隧道東面出口興建上坡電梯連接荔景山路，可以令瑪嘉烈醫院，葵涌醫院及荔景臺的居民使用葵涌交匯處轉車站的巴士路線。至於擬議的葵涌交匯處以北的南行巴士轉車站，透過擬議的上坡電梯，可連接葵涌醫院，祖堯邨附近地方，為荔景山路沿線居民提供更多路線選擇。

大窩口站

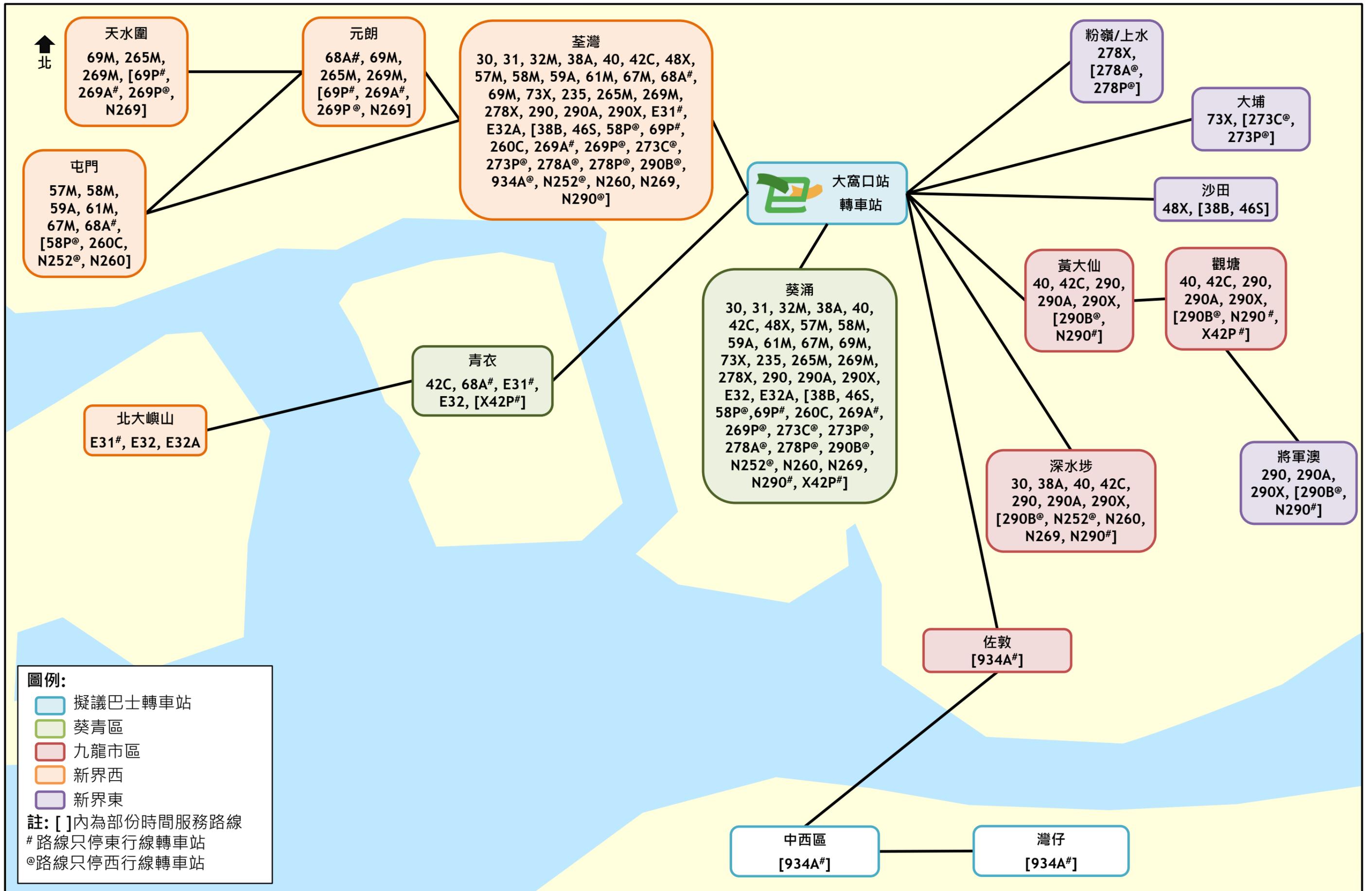
6.3.19 大窩口鐵路站巴士站位於青山公路葵涌段，在青山公路葵涌段東行及西行線各有一個巴士停車灣。現時有24條常規巴士路線於大窩口站設有分站，其中兩條往青衣方向的路線68A及E31只停東行分站。此站的巴士路線服務範圍包括九龍市區，新界西及新界東。九龍市區包括美孚及長沙灣一帶，以及九龍東觀塘。新界西方面包括大欖隧道轉車站、天水圍及屯門。而新界東主要地點在大窩口站亦有常規巴士路線直達，覆蓋將軍澳、沙田、大埔、粉嶺及上水。常規巴士路線的網絡覆蓋範圍顯示於圖 6-6。

6.3.20 由於大窩口站的巴士路線通往各區，特別往新界東及新界西，大部份葵青區的地點都可到此站轉乘城門隧道路線前往新界東。前往部份地方需要到城門隧道轉車站，牽涉到三程轉乘。北葵涌及下葵涌前往新界西的行程亦可透過路線42C到達大窩口站轉乘新界西路線。此站亦可轉乘龍運巴士的北大嶼山路線前往機場東涌等地。圖表 6-9概括列出使用擬議大窩口站轉車站的例子。

圖表 6-9 - 使用擬議大窩口站轉車站的轉車例子

葵涌往來新界西		往來華員邨及北大嶼山	往來華員邨及屯門	往來石籬及東涌
現時路線	行程	路線 42C 轉乘路線 E32	路線 42C 轉乘路線 58M	路線 235 轉乘路線 E32
	全程收費	\$12.2 / \$14.5	\$15.8	\$15.1
利用擬議大窩口交匯處轉車站	擬議全程收費	使用現時優惠 並利用轉車站推廣	\$9.6 [^]	\$10.8 [^]
	收費相差		-\$6.2	-\$4.3

[^]參照車資較高的一程



圖例:

- 擬議巴士轉車站
- 葵青區
- 九龍市區
- 新界西
- 新界東

註: []內為部份時間服務路線
路線只停東行線轉車站
® 路線只停西行線轉車站

6.3.21 現時大窩口站轉車站情況顯示於圖 6-7。為方便乘客由鐵路站到達東行線巴士轉車站，建議增加行人路上蓋連接大窩口鐵路站出口及現時大窩口站巴士站，以及加設巴士路線到站時間顯示屏及免費無線流動網絡方便候車乘客。東行線巴士轉車站行人路需要考慮到候車乘客的位置以及通過的行人，擬議修訂現時花槽位置增加行人路淨闊，提升候車乘客的環境以及行人路服務水平。由於現時東行線巴士停車灣前後受到行人路上蓋結構及德士古道北天橋的支撐柱影響，未能大幅延長巴士停車灣。至於現時西行線巴士停車灣同樣受到德士古交匯處支路及油站用地影響，未能大幅延長巴士灣。可考慮在現時油站用地年期完結後延長巴士停車灣。

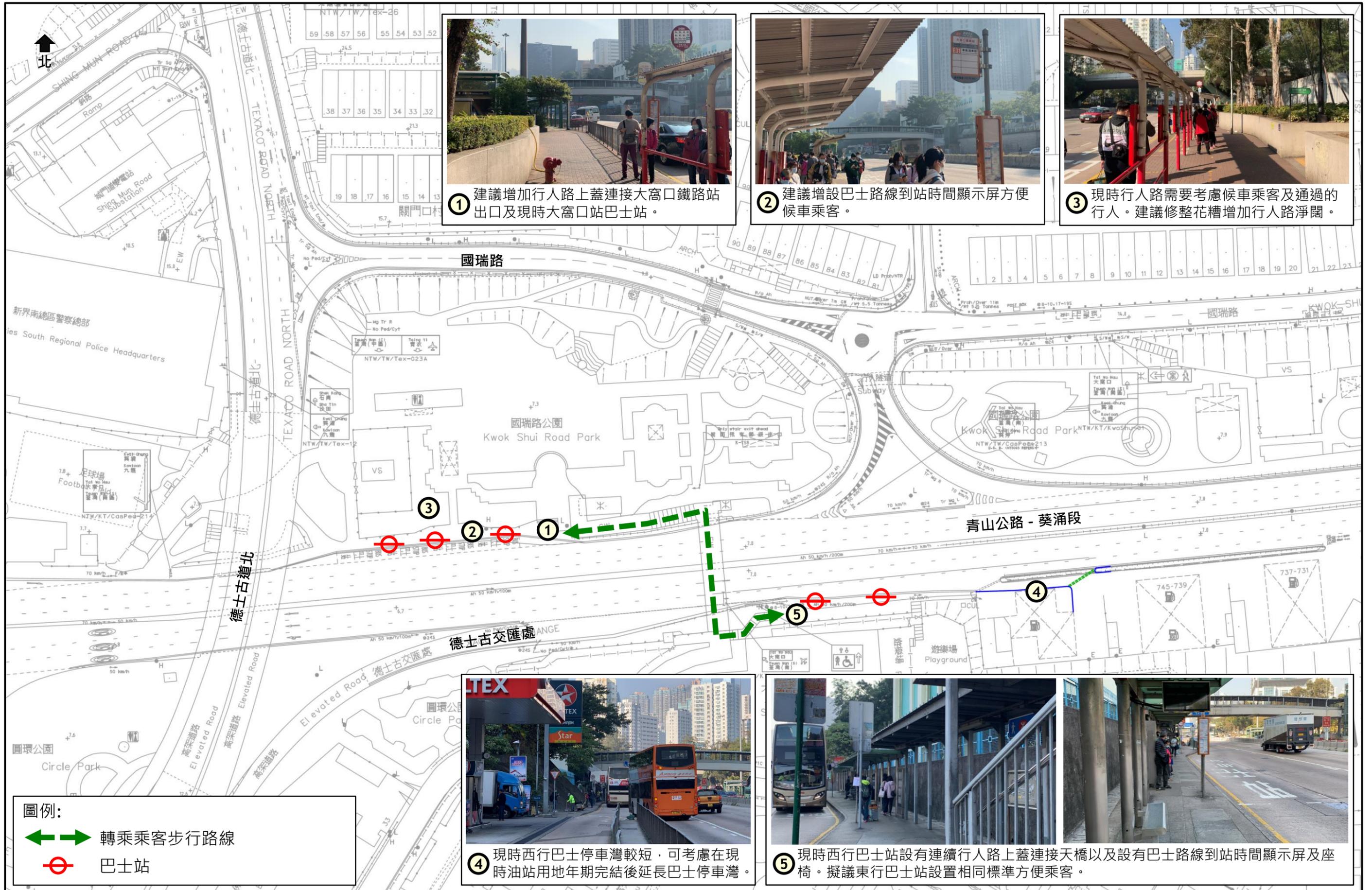
大窩交匯處

6.3.22 現時大窩交匯處附近的巴士站為設於青山公路葵涌段的華員邨巴士站，途經此站的巴士路線主要往來北葵涌，青衣及荃灣區北部。對於在葵涌交匯處設置巴士轉車站，此轉車站能補足北葵涌往來市區的轉車需求。常規巴士路線的網絡覆蓋範圍顯示於圖 6-8。石蔭前往九龍東的行程可先乘搭路線32/35A/36B再轉乘路線38/42C途經青山公路葵涌段前往觀塘及藍田等地方。圖表 6-10概括列出使用擬議大窩交匯處轉車站的例子。乘客現時需要使用路線31M轉乘路線40的轉乘優惠，可透過擬議新增大窩交匯處的轉乘優惠途經青山公路前往九龍東。

圖表 6-10 - 使用擬議大窩交匯處轉車站的轉車例子

往來石籬及九龍東		途經葵涌道及美孚	途經青山公路
現時路線	行程	路線 31M 轉乘路線 40	-
	全程收費	\$8.6	-
利用擬議大窩交匯處轉車站	行程	-	路線 32/35A/36B 轉乘路線 38/42C
	擬議全程收費	-	\$8.6

6.3.23 如圖 6-9所示，現時華員邨巴士分站在青山公路葵涌段北行線及南行線分別設有巴士停車灣供1-2輛巴士同時停泊。考慮到轉車乘客下車後等候再轉乘另一輛巴士擬議增設連續行人路上蓋方便乘客在有雨時轉車。另外加設巴士到站時間顯示屏及免費無線流動網絡讓轉車乘客更有效預計等候時間。由於較遠離商店等人口密集的地方，更可加設自助售賣機等設施方便乘客。



① 建議增加行人路上蓋連接大窩口鐵路站出口及現時大窩口站巴士站。



② 建議增設巴士路線到站時間顯示屏方便候車乘客。

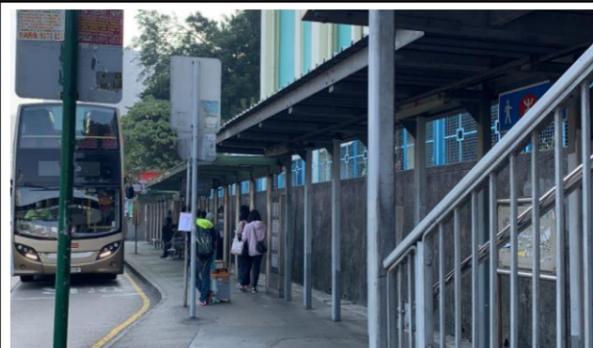


③ 現時行人路需要考慮候車乘客及通過的行人。建議修整花槽增加行人路淨闊。

圖例：
 轉乘乘客步行路線
 巴士站



④ 現時西行巴士停車灣較短，可考慮在現時油站用地年期完結後延長巴士停車灣。



⑤ 現時西行巴士站設有連續行人路上蓋連接天橋以及設有巴士路線到站時間顯示屏及座椅。擬議東行巴士站設置相同標準方便乘客。



荃灣
32, 36B, [36X, 40P,
936[®], 936A[®]]

葵涌
31B, 32, 35A, 36B, 38,
42C, [35X[®], 36X, 38P[®],
40P, 936[®], 936A[®], X42P[®],
N237#]

黃大仙
38, 42C,
[38P, 40P]

觀塘
38, 42C, [38P,
40P, X42P[®]]

大窩交匯處
轉車站

青衣
42C, [X42P[®]]

深水埗
31B, 32, 35A, 36B, 38, 42C,
[35X[®], 36X, 38P, 40P, 936[®],
936A[®], N237#]

旺角
31B, 32, 35A, 36B,
[35X[®], 36X]

油麻地
35A, 36B, [35X[®], 36X]

佐敦
35A, 36B, [35X[®],
36X, 936[®], 936A[®]]

尖沙咀
35A, [35X[®], 36X]

中西區
[936[®], 936A[®]]

灣仔
[936[®], 936A[®]]

圖例:

- 擬議巴士轉車站
- 葵青區
- 九龍市區
- 新界西
- 香港島

註: []內為部份時間服務路線
[®] 路線只停九龍方向轉車站
路線只停葵青方向轉車站



項目名稱

葵青區交通建設及配套研究
STUDY ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND FACILITIES IN KWAI TSING DISTRICT

比例
不按比例繪畫

日期
2021年2月

圖編號
6-8

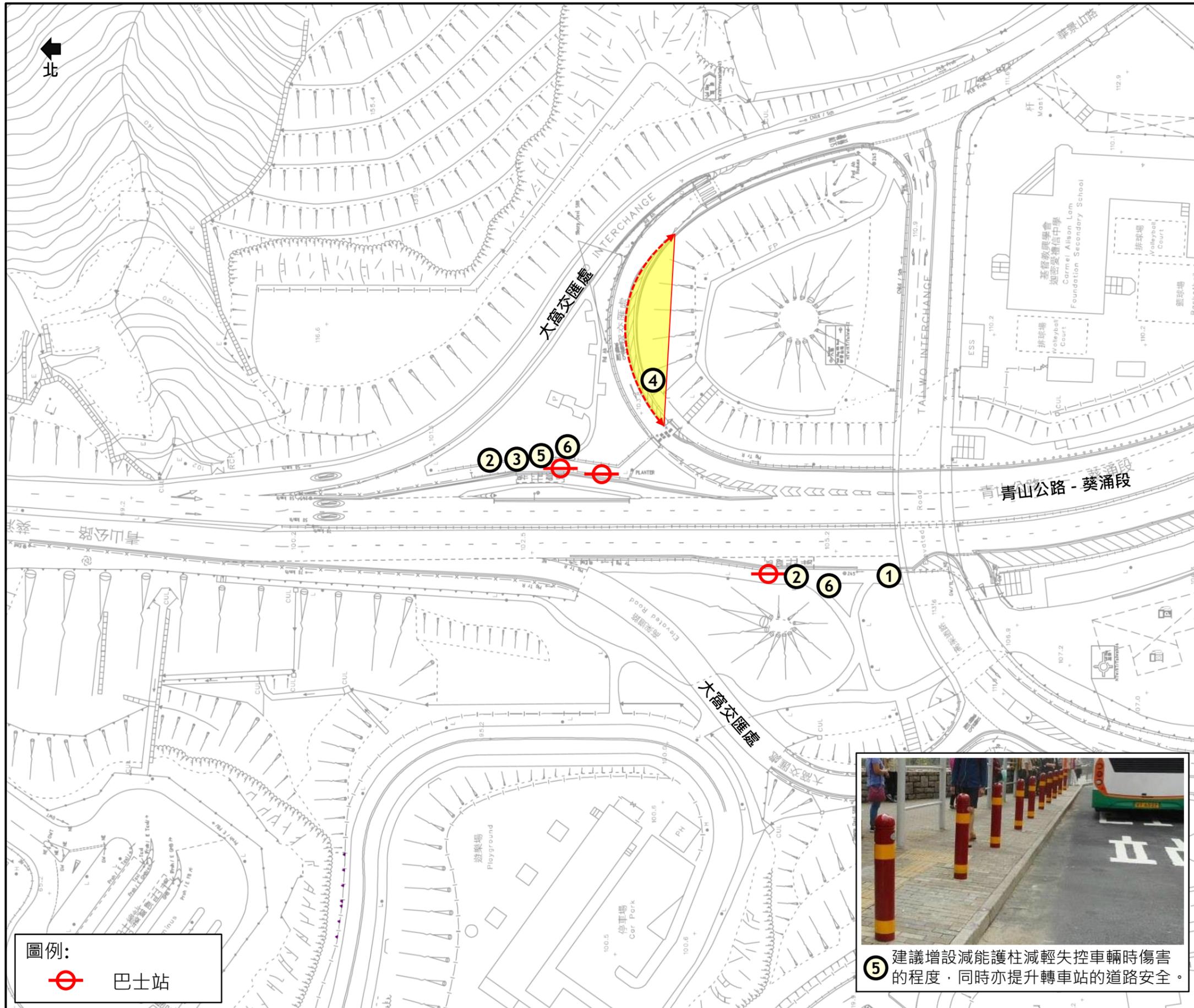
圖標題

擬議大窩交匯處轉車站巴士路線覆蓋範圍

項目編號
J1607

繪圖組參考編號
J1607/FR/F68.CDR/2021-02-02

修訂
-



① 建議增加行人路上蓋連接行人天橋及現時大窩交匯處巴士站。



② 建議增設巴士路線到站時間顯示屏及汽水機方便候車乘客。



③ 建議以使用連續行人路上蓋方便轉車乘客。



⑤ 建議增設減能護柱減輕失控車輛時傷害的程度，同時亦提升轉車站的道路安全。



④ 建議增加減速標記或重建斜坡以減慢車速或增加行人過路處視線。

圖例：
 巴士站

6.3.24 在道路安全角度可在巴士停車灣加設減能護柱，減輕失控車輛時傷害的程度，同時亦提升轉車站的道路安全。另外其他居民亦會利用到此轉車站乘搭巴士出市區，居民亦會使用現時大窩交匯處出九龍方向支路的行人過路處。由於過路處視線未符合運輸策劃及設計手冊中提到的70米行人過路處可視距離，建議增加減速標記或重建斜坡以減慢車速或增加行人過路處視線。

其他考慮過的轉車站地點

6.3.25 至於焦點小組成員及部份居民都建議在美孚設立轉車站，而美孚轉車站為鄰近葵青區相對較大型的巴士交匯處設施。根據運輸及房屋局在2017年發表的公共交通策略研究，推行區域性模式重組巴士路線並設立巴士轉車站為改善巴士營運效率的方案。當中亦探討在美孚巴士總站及毗鄰的巴士站設立巴士轉車站。葵青區巴士路線網絡對於部份地方，例如九龍城區相對較少路線，前往這些地方可透過現時美孚轉車站轉乘其他路線，例如6C等前往九龍城區。特別對於荔景及荔華一帶的地理位置較接近美孚，可透過現時美孚的巴士網絡選乘路線98C前往將軍澳或選乘較快捷路線40前往九龍東。擬議提供轉乘優惠供途經荔景山道的巴士路線在美孚轉乘其他路線前往其他地區。

6.3.26 青衣南橋葵青路附近現時沒有一個巴士站供所有途經青衣南橋的巴士路線設站，進入青衣後巴士路線會分別向青衣鄉事會路方向及青衣路方向行走。有意見認為是否可在青衣南橋設立巴士轉車站，根據地理位置的限制，現時青衣交匯處較困難按標準設置一個巴士轉車站，而橋的結構限制需要牽涉大型土木工程才能擴建轉車站。另外，即使夠將所有途經青衣南橋的巴士路線設置轉車站，巴士網絡覆蓋範圍沒有太大變化，因有其他轉車站已有替代功能。

6.3.27 另外路政署計劃興建連接葵青交匯處上斜路至葵涌道的天橋(工務計劃項目第6856TH號)，當中牽涉遷移現時葵涌道荔景邨巴士站南行及北行分別約130米及73米。當中現時南行巴士站由巴士停車灣形式改為設在慢線巴士線內，而北行巴士站則設於重置的約26米長巴士停車灣內，可讓2輛巴士同時停泊。有小組成員建議藉是次工程探討提升該葵涌道荔景邨巴士站為轉車站。設置轉車站主要讓目的為讓乘客容易辨識的巴士轉車站，便利乘客轉車，以及有較多路線網絡覆蓋。此轉車站的轉乘網絡主要包括九龍西、九龍東及將軍澳。與上述擬議的葵涌交匯處轉車站分別只在於路線290系列會途經此巴士站而不停葵涌交匯處往來將軍澳。其餘路線均會在葵涌交匯處停站。此外，在葵涌交匯處停站的路線數目比此巴士站更多。在轉乘往將軍澳的行程下，乘客可透過現時路線30/31M/32M/36M/37M/43A與290系列路線的轉乘優惠在葵涌道一帶相鄰巴士站轉乘。可以善用短途或區內路線轉乘長途路線往來將軍澳。

6.3.28 對於上述所建議的轉車站，假設巴士公司沒增加新線的情況下，葵青區內的居民單純利用了這些轉車站，仍會有部分地區未能覆蓋，這些地區包括港島銅鑼灣以東的地區，港島南區等乘客若要前往這些地區就需要在其他地點(如西區海底隧道)作轉乘。

6.4 擬議巴士路線重組配合轉車站方案

葵涌往來九龍南

6.4.1 透過增加巴士轉車站及巴士轉乘優惠，乘客可在現有巴士網絡之下有更多選擇，可以透過轉車乘搭較快捷、總車費更便宜的巴士路線。由於葵涌往來九龍南，特別佐敦以南的巴士服務在部份地區沒有直接巴士服務。而且前往九龍南的路線大多要途經美孚、荔枝角等地方，前往九龍南的乘客需要較長乘車時間。

6.4.2 配合擬議的葵涌交匯處轉車站，可透過重整部份重疊的巴士路線，將部份行走美孚及荔枝角前往尖沙咀的巴士路線改為行走西九龍走廊 / 大埔道以減少前往九龍南的行程時間。根據圖表 5-7，主要往來九龍西 / 九龍南的路線重疊。由於現時葵興、葵芳、大窩口、葵涌新區及葵盛等地方沒有常規巴士路線到達油麻地以南的地方，可配合在葵涌交匯處的轉車站，將路線37改為循環線特快前往九龍南，途經西九龍走廊前往尖沙咀。擬議路線37修改方案顯示於圖 6-10。由於彌敦道為運輸署所發出《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》提及的繁忙路段，所以建議路線以紅磡站作為循環點，回程途經加士居道天橋，減少巴士在佐敦及尖沙咀內行經的次數，以及為尖沙咀及紅磡往葵涌提供特快服務。受影響的乘客可透過葵涌交匯處的轉車站轉乘路線33A前往美孚、旺角等地方。

- 修改後的路線 37 途經路段：由葵盛(中)開沿現有路線至葵涌道葵涌交匯處，途經葵涌道天橋（不停美孚）、荔枝角道、西九龍走廊、塘尾道、櫻桃街（保留現時銘基書院巴士站）、海泓道（設站）、匯民道、廣東道（設站）、梳士巴利道（設站）、漆咸道南（設站）、暢運道（設站）、都會道、公主道連接路、加士居道、天橋、西九龍走廊、翱翔道、海泓道（設站）、西九龍走廊、荔枝角道、葵涌道天橋（不停美孚）返回原線往葵盛(中)。現時美孚至旺角街市，帝柏海灣及奧運站巴士站將會取消。

6.4.3 透過葵涌交匯處巴士轉車站並重新安排停靠此轉車站的巴士路線，可補足青衣南及寮肚前往尖沙咀的不足。現時路線42A只能夠到達佐敦，到前往尖沙咀的乘客可以透過轉乘修改後的路線37，途經西九龍走廊較快捷到達油麻地及尖沙咀等地方。

6.4.4 至於北葵涌，現時基本上有2條常規路線及2條部份時間服務路線前往佐敦及尖沙咀，包括路線35A及36B，以及特快路線35X及36X。透過位於大窩交匯處的擬議巴士轉車站，可將路線35X改為常規路線提供較快捷服務連接旺角以南而路線35A可改為部份時間服務路線，受影響由安蔭往荔枝角的乘客可透過大窩交匯處的轉車站由路線35X轉乘路線32/36B，而由太子至荔枝角往安蔭的乘客可使用葵涌交匯處轉車站由路線33A轉乘路線35X。尖沙咀往華員邨乘客可由路線35X轉乘路線32。圖表 6-11列出主要受影響乘客的替代方案。

圖表 6-11 - 擬議增加特快路線前往尖沙咀方案

方案	增加特快路線前往尖沙咀			
	修改 37 為特快路線前往尖沙咀	修改路線 35X 為常規路線及路線 35A 改為繁忙時間路線		
行程	葵盛往來美孚至旺角	安蔭往荔枝角至旺角	尖沙咀往華員邨	太子至荔枝角往安蔭
現時路線	路線 37	路線 35A		
替代路線	路線 37 轉乘路線 33A	路線 35X 轉乘路線 32/36B	路線 35X 轉乘路線 32/36B	路線 33A 轉乘路線 35X
擬議替代路線收費	現時路線 37 收費	現時路線 35A 收費		
使用轉車站	葵涌轉車站	大窩轉車站	彌敦道	葵涌轉車站

葵青區往來香港島

6.4.5 在現時香港巴士系統營運模式的背景下，透過巴士轉車站及巴士轉乘方案會盡量透過相同營辦商的網絡下考慮。根據問卷調查及焦點小組的意見，葵青區居民希望有巴士線到達港島不同地區，特別前往港島東。

6.4.6 根據近年新設的巴士轉乘方案，九巴透過獨營過海路線增設與現有九龍及新界路線的轉乘優惠，以現時的巴士網絡透過轉乘優惠拓展版圖。例如九巴透過過海路線108及613增設不少與九龍及新界路線的轉乘優惠，透過轉乘優惠讓只服務九龍的過海路線以更優惠價錢轉乘新界路線前往將軍澳。以及連同與電車的轉乘優惠，九巴在港島的網絡可拓展至港島北岸的電車服務範圍。

6.4.7 以將軍澳為例，透過路線108及613的轉乘優惠，往來銅鑼灣及北角至筲箕灣一帶的票價更可比現時直達路線低。票價比較顯示在圖表 6-12。根據此例子，轉乘過海可比乘搭直達路線有大約15%至30%的減幅。

圖表 6-12 - 現有巴士轉乘計劃例子收費比較

行程		車費
銅鑼灣往來將軍澳	透過路線 108 巴士轉乘優惠轉乘路線 98D	\$12.0
	路線 690	\$14.3
	鐵路	\$15.2
筲箕灣往來將軍澳	透過路線 613 巴士轉乘優惠轉乘路線 98A	\$9.8
	路線 694	\$14.3
	鐵路	\$12.7

6.4.8 就葵涌交匯處巴士轉車站方案，配合擬議修改重疊路線37為特快往來葵涌/荃灣至尖沙咀/紅磡的路線，可以藉此方案再配合過海路線轉乘增加葵青區往來港島的巴士路線選擇。根據現時葵青區往來港島區的公共交通方式，巴士路線收費為\$17-\$18而鐵路收費為\$15.2，票價比巴士低大約10%。藉著新路線延伸至紅磡站，可透過途經海底隧道轉車站的路線108轉乘往來港島區。其他往來尖沙咀東的葵青區巴士路線亦可透過此方式增加轉乘優惠，例如路線35A/35X，41A等令到居民前往香港島有更多選擇。至於往來港島東，則擬議透過現有巴士網絡，居民可透過特快路線X42C在油塘轉乘過海路線613前往北角至筲箕灣一帶。擬議過海路線轉乘優惠及票價比較列於圖表 6-13。

圖表 6-13 - 擬議巴士轉乘計劃往來葵青區及香港島

行程		車費
葵青區往來港島	路線 936/948	\$17-\$18
	鐵路	\$15.2
	擬議路線 108 轉新 37 巴士轉乘優惠[往來銅鑼灣]	\$12-\$15
	擬議路線 X42C 轉 613 巴士轉乘優惠[往來北角-筲箕灣]	

6.4.9 透過現時巴士網絡無疑是拓展轉乘優惠相對直接的方法，增加與現時過海路線108的轉乘優惠可令到葵青區居民往來香港島有更多選擇及計劃行程更大彈性。

荔景/華荔往來市區

6.4.10 對於荔景及華荔的居民往來市區，以上擬議的4個潛在巴士轉車站地點，因為路網問題未有特別改善這兩區的巴士網絡覆蓋。而運輸署在2017年發表的公共交通策略研究，當中提到在美孚巴士總站及毗鄰的巴士站設立巴士轉車站。對於這兩區的居民，主要往來市區的巴士路線均途經荔景山道，並在美孚附近設站。在現有轉乘配套下擬議增加轉乘優惠，包括路線30、42、45、46、46X與美孚的對外路線，例如與路線40及63X的轉乘優惠以讓這兩區的居民轉乘特快路線前往九龍東及尖沙咀。轉乘方案列於圖表6-14。

圖表 6-14 - 擬議美孚轉車站轉乘優惠方案

使用美孚轉車站 轉乘方案	荔景荔華往來地區		
	九龍東	九龍南	將軍澳
由路線	30/42/45/46/46X		
轉乘路線	40	6/63X	98C
擬議全程收費	8.8 ⁽¹⁾	5.8 ⁽²⁾ /8.1 ⁽³⁾	10.7 ⁽⁴⁾

註:

- (1) 參照路線 40 收費
- (2) 參照路線 45 收費
- (3) 參照路線 237A 收費
- (4) 參照路線 290 收費

小結

- 6.4.11 現時葵青各區的居民是可以在上述巴士站，進行不同巴士路線之間的轉乘，巴士轉車站的設立，其主要作用是改善現有巴士站的設施，使乘客可以在安全的環境下轉乘。轉車站內亦需要有清晰明確的指示，使乘客可以容易快速地找到轉乘的路線。
- 6.4.12 以上的巴士轉車站以特定轉車站為定位，透過設置以上的巴士轉車站，可補足現時巴士轉乘優惠在宣傳上的不足，以及設置預計巴士到站時間顯示系統令到候車乘客可方便知道下一班車的去站時間。亦可提供免費無線流動網絡、大型巴士路線資料圖、座椅等改善候車環境。至於大窩交匯處及葵涌交匯處，由於較遠離商店等人口密集的地方，更可加設自助售賣機等設施方便乘客。
- 6.4.13 因應轉乘而衍生的候車時間，轉車站的設置以宣傳及推廣轉乘優惠及分段收費為主。而擬議的葵涌交匯處轉車站及大窩交匯處轉車站配合修改路線，可令當區有特快路線前往九龍市區，行車時間可減少大約15分鐘。
- 6.4.14 在各個轉車站方案而言，可先試行葵涌交匯處轉車站，並增加往來九龍南特快巴士路線以測試轉車站對乘客反應及成效。

7. 巴士分段收費方案

7.1 現時主要巴士路線收費模式

7.1.1 基本上巴士路線的收費由巴士公司訂定各路線的類別及路程再按照公共巴士服務條例下的車費等級表訂定全程車費。除全程車費外，該車費等級表列明的優惠包括12歲以下小童及65歲或以上長者半價優惠，以及由每位成人可帶同最多2名不佔座位的4歲以下小童免費乘車。其他乘客優惠，例如長者\$2乘車是則由政府向巴士公司補貼差額，而提供分段收費則是巴士公司的商業決定。在設置分段收費時，需要考慮到會否有短途乘客乘搭長途路線，增加長途路線的行車時間繼而影響長途乘客。增加長途路線的行車時間亦有機會導致需要調配更多車輛行走但只應付短途乘客需求。

7.1.2 自70年代開始至今香港巴士路線為一人控制模式而不設售票員，乘客向設置在車長位置的錢箱及八達通閱讀機繳付車資。現時絕大部份巴士路線的收費模式為前門上車收費，乘客於上車時繳付車資。一般而言，香港巴士服務所採用的分段收費模式為按上車點與該路線終點站的距離而訂定。隨著該路線與終點站的距離愈接近，車費則按收費區域而遞減。由於上車時繳費的關係，乘客中途下車仍以上車時該路線與其終點站的距離訂定。在這樣的收費模式下，巴士公司亦開設票價較低的短途路線，以回應區內乘客的需求。所以各區的巴士網絡，一般會有路程較長而票價一般較高的對外路線，以及票價較低而車程較短的區內線的組合。乘客可根據自己出行的需要而在對外路線及區內路線間作出選擇，這種巴士路線組合的模式一直延續到現在。

7.1.3 少部份路線則有相反的定價模式，為避免額外開辦機場往東涌的通宵短途巴士服務，路線N31由機場往荃灣方向的班次乘客需要使用前門下車並於下車時繳付車資，以便由機場往東涌的乘客享用機場東涌區內分段收費。往荃灣方向在青馬收費廣場後下車的乘客需要繳付全程收費。

7.1.4 在設立區內短途線以及對外路線能夠讓大部分的乘客都不需繳付較高的全程車費作短途的行程。但部份地區沒有短途線服務區內需求而只有對外的長途路線，基於此原因，部份路線設立不同的收費模式以便乘客享用雙向分段收費。主要的雙向分段收費模式包括：

- 上車時以現金繳付分段車資
- 上車時繳付全程車資，下車時到車廂內的八達通閱讀機回扣車資
- 上車時繳付全程車資，下車後到主要地點設置的八達通閱讀機回扣車資

- 7.1.5 以往有部份路線設有現金雙向收費，乘客自行投入相應分段收費入錢箱，但就一人收費模式而言，巴士營辦商較難監察乘客。
- 7.1.6 另外部份路線的乘客可在上下車時在八達通閱讀機拍卡，例如乘客乘搭路線N241需要上車時拍卡繳付全程車費，在設有雙向分段收費的路段下車時再以同一張八達通卡再次拍卡享分段收費。由於需要到設置在車長位置的八達通閱讀機再次拍卡，會阻礙上車拍卡繳付車費然後進入車廂的乘客，亦會延長了巴士停站上落乘客的時間，甚至在上車與落車乘客間引起衝突。所以此模式只適合在於較少上落車人流的路線，以免上落車人流互相產生混亂。
- 7.1.7 近來九巴在新界西長途路線新增雙向分段收費，透過設於拍定巴士站或主要地點的八達通閱讀機為短途乘客提供優惠。以同一張八達通卡在該等巴士站的八達通閱讀機確認，便可以獲得車資回贈。這些路線現時在由市區返回新界西北地區的方向上，已在區內設有單向的分段收費，在該等路線的元朗、天水圍或屯門地區的首個中途站上車的乘客，可以用\$4.3的單向分段收費乘坐該線餘下的路程。雙向分段收費，使乘客可以利用該等區外路線於相反方向，即往市區的方向，同樣以\$4.3的票價作短程的區內行程。新界西北地區巴士線的雙向分段收費的實施，與回贈車費拍卡機的裝置，清楚表明如有需要的話，巴士路線的雙向分段收費，在技術上是絕對可行的。
- 7.1.8 新加坡在2010年7月進行巴士按里程計算巴士車費制度，乘客乘搭巴士的車費計算按照行程距離計算，即使轉車亦不會有額外車費成本。乘客可以先選乘相近路線，再轉乘另一條路線而不用刻意等候直達巴士路線從而減少行程時間。根據當時的評估，修改公共交通收費制度後大約61%的乘客會享有車費下降，而另外35%乘客則會增加車費，另外有4%乘客車費不變。
- 7.1.9 此雙向分段收費模式牽涉到巴士公司需要在車輛下車處安裝另一部八達通閱讀機紀錄乘客下車位置以便回扣車資。一般巴士上客時間較落下時間長，因為上客需要每位乘客向車長位置的八達通閱讀機繳付車資，當下車時需要再次向位於下車處的八達通閱讀機再次拍卡亦會增加巴士落客時間，令長途乘客的乘車時間延長。而且當巴士營辦商不在下車處派職員監察乘客時，亦有機會引伸逃票問題。新加坡在2016年至2017年財政年度期間發現超過7,000宗逃票個案，至於發現關於巴士的逃票個案為約每1,000名乘客有1.3名逃票。而逃票類型當中有大約30%為繳付較低車資。

7.1.10 根據1999年的立法會資料，九巴曾經就利用八達通技術按車程分段收費的可行性作初步評估，包括在下車處安裝八達通閱讀機。而評估結果認為此收費過程上會有運作及技術困難，包括乘客過早向八達通閱讀機拍卡導致收費與乘搭距離不相稱、乘客對八達通閱讀機收費質疑或當下車處的八達通閱讀機失靈時如何處理等相關問題。

7.2 擬議巴士雙向分段收費方案

7.2.1 由於現時下葵涌、荔景及荔華一帶（交通區編號9、10及11）並沒有短途區內巴士路線服務，乘客往來葵青區內需要乘搭專線小巴。為提升葵青區內的巴士連接性，以及善用現時的巴士服務，可以透過雙向分段收費往來這些地區以減少開辦短途路線。

7.2.2 往來下葵涌、荔景及荔華一帶而前往葵青區內的常規巴士路線列於圖表 7-1。普遍來說現時巴士路線的區內分段收費均比相近路程的專線小巴路線為低。來往葵芳的巴士路線分段收費後與專線小巴收費相若，亦與普遍區內線全程收費\$5.1相若，只有部份例如路線38及42到達葵青區後分段收費定價稍為高於\$5.1。而其他路線例如30、32H及46X由於終點站不在葵青區範圍，所以在葵青區區內的段收費未有如葵青區區內線低。

7.2.3 至於往來葵興/葵涌新區/大窩口、石蔭/石籬/大白田及青衣的比較，專線小巴的收費普遍比巴士分段收費為高。部份路線例如31B、42等，即使以全程收費比較，區內專線小巴的收費仍然比巴士收費為高。

7.2.4 雖然部份巴士分段收費比現時區內專線小巴為低，分別在於如果以全程收費計，大部份路線的收費比區內專線小巴路線高，在巴士路線首段登車的乘客不能享用區內的分段收費。

7.2.5 然而增加巴士雙向分段不受車費等級表限制，釐定分段收費有各種考慮因素，而九巴的考慮因素包括：

- 乘客需求模式；
- 分段收費對路線及整體財政的影響；
- 其他交通工具的收費；
- 對車務運作的影響；以及，
- 長途與短途乘客所付出的車費、候車與行車時間及舒適程度等多方面的相對成本效益等。

圖表 7-1 - 往來下葵涌、荔景及荔華一帶前往葵青區內的常規巴士路線

路線	來往地點		全程收費	往來區內主要目的地 的分段收費	相近路程的常規 專線小巴路線(收費)
往來葵盛/葵芳					
30	荃威花園	長沙灣	6.4	4.9/5.5	91 (5.7), 91A (5.0), 93 (5.6), 93A (8.4), 313 (8.7), 407 (10.0), 413 (7.6)
32H	象山	荔枝角	6.4	6.4	
38	葵盛(東)	平田	8.7	5.6	
42	長康	順利	8.1	5.6	
46X	顯徑	美孚	8.1	5.8	
57M	山景邨	荔景(北)	9.4	5.1	
61M	友愛(南)	荔景(北)	9.1	5.1	
265M	天恆邨	麗瑤	11.1	5.1	
269M	天恩邨	祖堯	11.1	5.1	
往來葵興/葵涌新區/大窩口					
30	荃威花園	長沙灣	6.4	4.9/5.5	313 (8.7)
32H	象山	荔枝角	6.4	6.4	
42C	青衣(長亨邨)	藍田站	9.6	6.4	
57M	山景邨	荔景(北)	9.4	5.1	
61M	友愛(南)	荔景(北)	9.1	5.1	
265M	天恆邨	麗瑤	11.1	5.1	
269M	天恩邨	祖堯	11.1	5.1	
往來石蔭/石籬/大白田					
31B	石籬(大隴街)	奧運站	5.8	4.9	410 (5.9/9.6)
32	石圍角	奧運站	6.8	5.6	
35A	安蔭	尖沙咀東	7.7	5.6	
36B	梨木樹	佐敦(西九龍站)	6.8	5.6	
38	葵盛(東)	平田	8.7	5.6	
42C	青衣(長亨邨)	藍田站	9.6	6.4	
往來青衣					
42	長康	順利	8.1	5.6	407 (7.1/10.0), 413 (7.6)
42C	青衣(長亨邨)	藍田站	9.6	6.4	

7.2.6 在現時下葵涌、荔景及荔華一帶的巴士網絡情況下，巴士分段票價比現時專線小巴票價低，再配合到站時間預報等可減少乘客候車時間的幫助下，可令長途巴士路線在區內接駁有競爭力。建議在下葵涌、荔景及荔華一帶巴士站增設拍卡機，以參照現時新界西雙向分段模式，以便當區居民在葵涌區其他地方乘客對外路線到下葵涌、荔景及荔華一帶下車時享用雙向分段收費。

7.2.7 另外亦需要考慮到現時長途巴士路線的載客率是否已達到高水平，否則增加短途雙向分段吸引短途乘客乘搭會影響長途乘客未必能夠登車前往區外。根據巴士調查線載客率調查以及過往運輸署的數據，圖表 7-2可見部份巴士路線繁忙時間載客率超過70%。以一般12米巴士配大約90個座位而總載客量為大約137人的車款計，載客率超過70%代表乘客需要站立。部份路線非繁忙時間載客率較低，可考慮先針對載客率較低的路線增加雙向分段，以減少對長途乘客的影響。

圖表 7-2 - 巴士載客率

路線	過往載客率數據		調整後的2020年調查載客率 [^]	
	繁忙時間(非繁忙時間) 載客率	年份	繁忙時間載客率	調查地點
31B	72%	2017	80%	青山公路
35A	85%	2020	70%	
38	85%	2020	85%	
42	60%	2015	25%	
42C	70%	2020	90%	
45	70%	2016	<50%	荔景山路
46	<50%	2017	<50%	
46X	83%	2018	<10% / 65%	荔景山路 / 昌榮路
57M	63% (16%)	2016	38%	昌榮路
61M	77%	2019	30%	
265M	80% (39%)	2015	50%	
269M	66%	2017	40%	

[^]根據運輸署交通統計月報，九龍巴士在九龍及新界內乘客人次按年增長率在 2020 年 1 至 9 月對比 2019 年同期平均按年下跌 30%。考慮到疫情對公共交通客量變化的影響，調查所得的載客量增加 30%以作參考。

7.2.8 擬議葵涌及青衣巴士路線分段收費方案分別列於圖表 7-3及圖表 7-4。

圖表 7-3 - 擬議葵涌巴士路線分段收費方案

路線	方向/路段	現時收費	建議單向或雙向分段收費	回贈金額	往來區域
30	往長沙灣 (下葵涌分科診所至美孚)	5.5	4.7 單向分段收費	不適用	荔景、荔華往來美孚
30	往荃灣 (美孚至下葵涌分科診所)	6.4	4.7 雙向分段收費	1.7	
32	往奧運站 (石圍角至華員邨)	6.8	5.6 雙向分段收費	1.2	石蔭、石籬、大白田往下葵涌、荔華
32H	往象山 (荔枝角至大窩口)	6.4	5.8 雙向分段收費	0.6	往來葵興、葵芳、葵盛、大窩口、葵涌新區、荔景、荔華
32H	往荔枝角 (大窩口至美孚)	6.4	5.8 單向分段收費	不適用	
38	往平田 (葵盛東至華員邨)	8.7	5.6 雙向分段收費	3.1	葵盛往石籬、大白田、下葵涌
42	往順利 (長康至華荔邨)	8.1	5.6 雙向分段收費	2.5	青衣往荔景、荔華
42C	往藍田站 (青衣至華員邨)	9.6	6.4 雙向分段收費	3.2	青衣往大窩口、葵涌新區、石籬、大白田、下葵涌
45	往九龍城碼頭 (麗瑤至美孚)	6.9	4.7 雙向分段收費	2.2	荔景、荔華往來美孚
46	往西九龍站 (麗瑤至美孚)	5.8	4.7 雙向分段收費	0.9	
46X	往美孚 (下葵涌分科診所至美孚)	5.8	4.7 單向分段收費	不適用	
46X	往顯徑 (美孚至下葵涌分科診所)	8.1	4.7 雙向分段收費	3.4	
46X	往顯徑 (美孚至可風中學)	8.1	5.8 雙向分段收費	2.3	荔景、荔華往石蔭
47X	往秦石 (葵盛東至可風中學)	8.1	5.8 雙向分段收費	2.3	葵盛往石蔭
269M	往天恩邨 (祖堯至荃灣)	11.1	5.8 雙向分段收費	5.3	荔景往大窩口

7.2.9 另外由於沒有直接路線連接葵盛及青衣，建議增加路線37M及路線43/44M的轉乘優惠供往來葵盛往來青衣的乘客。

圖表 7-4 - 擬議青衣巴士路線雙向分段收費方案

路線	方向	全程收費	建議雙向分段收費	回贈金額	往來區域
青衣					
41, 41A, 42, 42A, 42C, 43C, 44, 49X, 249X, 279X	往九龍、新界	6.4 至 15.0	4.3	成人全程收費與 4.3 之間的差額	青衣內各區

7.3 擬議調整現時分段收費

7.3.1 相對於增加新型式的雙向分段收費，調整現時對外路線回到區內將近到總站的尾段路程的分段收費相對較容易推行。以葵青區總站的對外路線回到區內時一般不會與總站距離太遠，而葵青區內的需求主要來自於區內主要商場設施到居住用地 / 屋苑等的區內需求。現時一般對外路線回到葵青區內設有分段收費，但部份路線的分段收費與現時區內線不同，所以建議此類路線的最後一段分段收費與現時區內線睇齊。例如青衣對外路線回到青衣內收費與現時青衣區內路線248M及249M的\$4.0一致等。

7.3.2 此外，部份對外路線有部份路段重疊，重疊路線行走相同路段有助互相補足形成聯合班次，令到較多客量的路段有較大的載客量。例如路線45/46在旺角至麗瑤一段，41/44在旺角至青衣一段，乘客由旺角往麗瑤 / 青衣可以同時等候多條巴士路線。但這例子中兩個組合的巴士路線往新界方面收費不一樣。由旺角往青衣的路線41收費\$8.4而路線44收費為\$6.4；往麗瑤方向路線45收費為\$5.8而路線46收費為\$6.9。有部份受訪者在問卷調查中提到應該將相同路段的對外路線分段收費一致。

8. 青衣海上交通方案

8.1 現時海上交通營運模式及政策

8.1.1 香港以通勤模式營運的海上交通主要分為港內航線及港外航線客運渡輪服務。港內航線為服務維多利亞港範圍內的航線而港外航線為連接維多利亞港內與維多利亞港外，例如離島等地點的航線。

8.1.2 根據運輸及房屋局在2017年發表的公共交通策略研究，港內航線渡輪發揮輔助角色，提供過海鐵路及路面服務以外的公共交通服務選擇，服務隨市場供求而調整。按照現時政策，政府對所有渡輪航線一律實施多項措施協助減低渡輪服務的營運成本，包括發還碼頭租金和豁免船隻牌照費等。此外，政府准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業和零售用途，以賺取非票務收入來補貼渡輪的營運，從而紓緩加價壓力。

8.1.3 由於大部份港外航線渡輪為連接離島及市區不可或缺的對外公共交通服務，所以政府為港外航線提供額外資助以維持有關渡輪服務的財務可行性。政府自2011年起為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，向營辦商發還若干營運開支從而將票價加幅由約30%大幅減至約4%。當時並不包括馬灣及愉景灣渡輪航線。根據2019年施政報告提出，受資助的港外航線計劃為14條離島渡輪航線，當中包括與葵青區較相鄰的「馬灣往來中環」、「馬灣往來荃灣」及「中環往來愉景灣」航線。至於港內航線渡輪，政府並沒有向港內航線提供直接補助。

8.2 現時鄰近海上交通服務

8.2.1 鄰近的馬灣及愉景灣均設有海上交通直達中環，2017至2019年每年的乘客量顯示於圖表 8-1。而營辦愉景灣及馬灣的渡輪營辦商於2016/17年度至2018/19年度的除稅前平均利潤率分別為-11%及-96%。海上交通服務能否吸引渡輪營辦商營運亦需要客觀考慮潛在使用海上交通的客量。

圖表 8-1 - 中環往來愉景灣及馬灣渡輪航線乘客量

每年乘客量(千人)及 按年變化	2017年	2018年	2019年
愉景灣往來中環	3,867	3,671 [-5%]	3,449 [-6%]
馬灣往來中環	1,072	1,067 [0%]	1,132 [+6%]

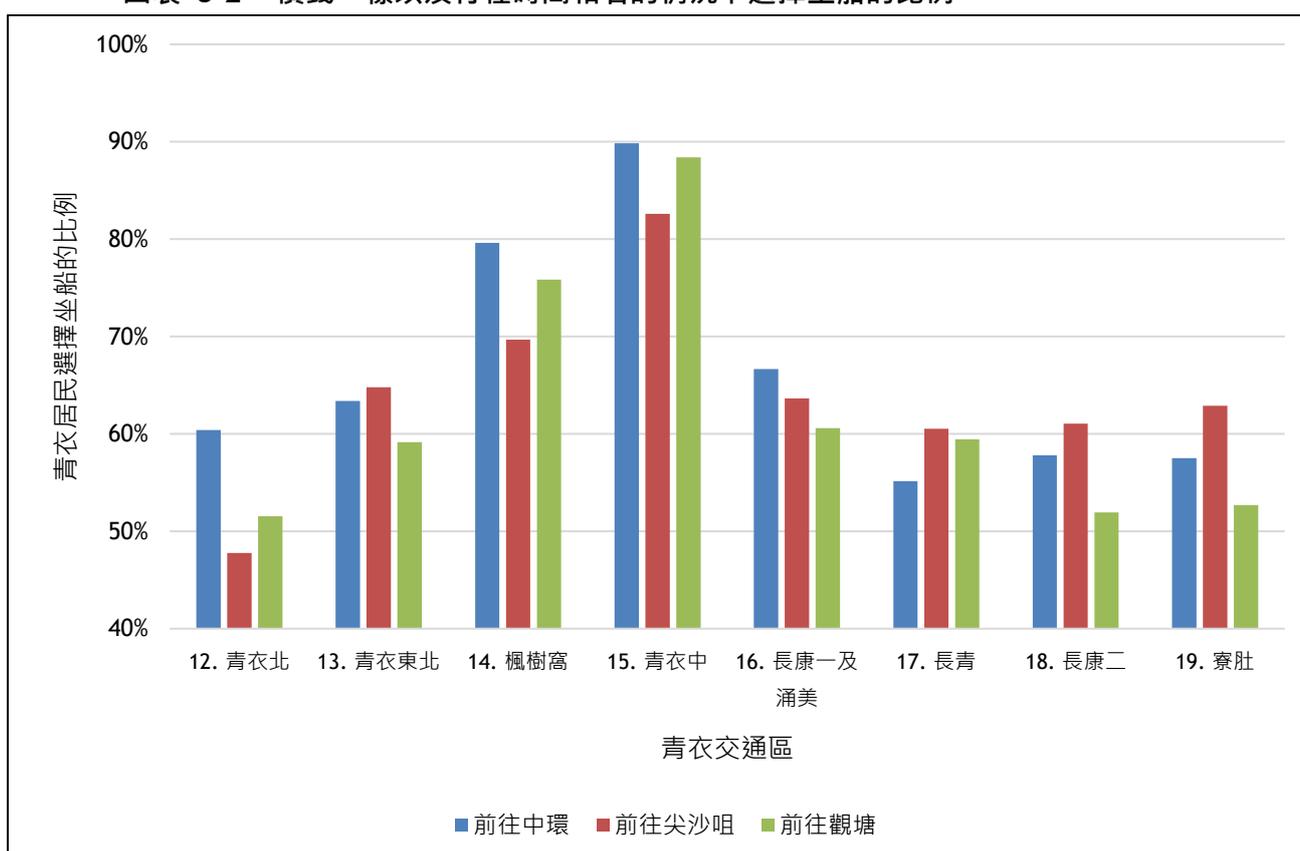
8.3 使用海上交通習慣的取態

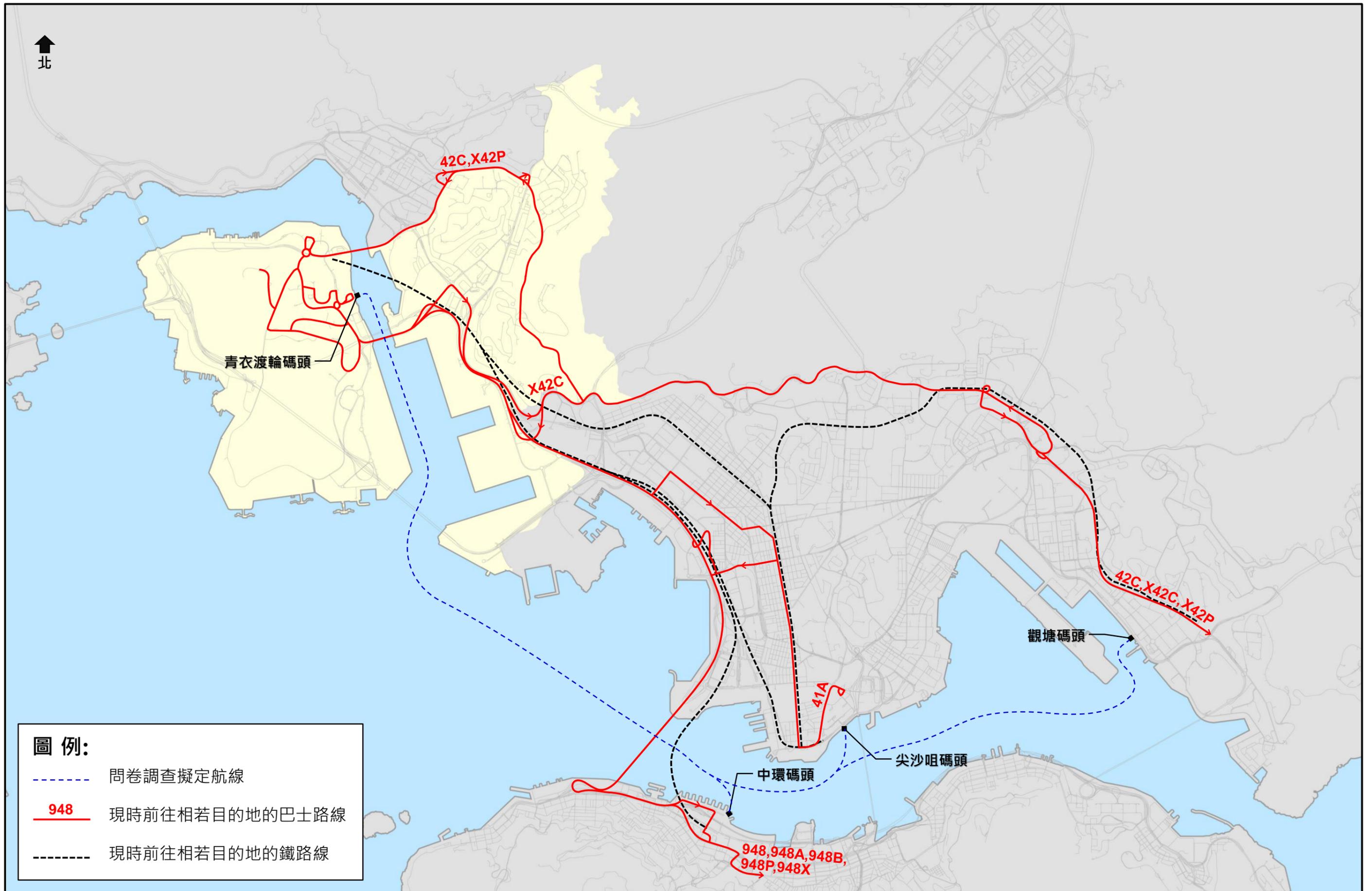
8.3.1 根據2011年交通習慣調查，現時使用渡輪的乘客平均步行時間約為6分鐘(約430米)。而在戶外有蓋行人環境的情況之下，一般認為步行至渡輪碼頭設施可接受的時間上限為大約12分鐘，而有空調的行人環境情況下則稍為增加至15分鐘。在有空調及電梯的情況下則再增加至17分鐘。介乎大約860米至1.2公里左右。

8.3.2 本研究的問卷調查中亦搜集居民對於海上交通的取態，包括擬定三個主要目的地，包括中環、觀塘及尖沙咀供選擇，透過行程時間及價錢因素探討居民對於海上交通的取態。三個主要目的地的航線以及現時前往相若目的地的巴士路線及鐵路線顯示於圖 8-1。已回覆的問卷調查中有大約62%為青衣居民。

8.3.3 根據青衣居民在問卷調查中的回覆，圖表 8-2顯示出在價錢一樣以及行程時間相若的情況下，超過一半的回覆指會選擇坐船前往中環、尖沙咀及觀塘。對於最接近青衣渡輪碼頭的青衣中居民(交通區編號15)，大約90%回覆指會選擇坐船前往中環，前往尖沙咀及觀塘亦分別有大約83%及88%。相對於距離青衣渡輪碼頭較遠的居民，例如在長青、長康及寮肚一帶的居民，會選擇坐船的比率則下降至50%-60%。整體會選擇坐船的青衣居民比率大概為65%。

圖表 8-2 - 價錢一樣以及行程時間相若的情況下選擇坐船的比例





項目名稱

葵青區交通建設及配套研究
STUDY ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND FACILITIES IN KWAI TSING DISTRICT

比例
1 : 50,000

日期
2021年2月

圖編號
8-1

圖標題

青衣海上交通問卷調查擬定航線目的地

項目編號
J1607

繪圖組參考編號
J1607/FR/F81.CDR/2021-02-02

修訂
-

8.3.4 如圖表 8-3所示，如果行程時間增加20%而價錢一樣的情況之下，整體會選擇坐船的青衣居民比例會降至35%，如果時間增加40%選擇坐船的比率更低至15%。

圖表 8-3 - 行程時間與價錢的改變對於青衣居民選擇坐船的比例

青衣居民選擇坐船的比例		渡輪與現時交通工具的行程時間改變		
		一樣	增加 20%/40%	減少 20%
渡輪與現時交通工具 的價錢改變	一樣	65%	35%/15%	75%
	增加 20%/40%	35%/15%	-	65%

8.3.5 現時前往中環、尖沙咀及觀塘的巴士及鐵路價錢分別為\$17¹/\$15.6、\$8.9²/\$10.7及\$10.6³/\$10.7。如果行程時間相若之下，價錢增加20%及40%的話會選擇坐船的居民比率會分別下跌至約30%及10%。以往來中環計，價錢增加20%及40%後大約為\$20.4及\$23.8。而現時往來馬灣及中環的渡輪價錢為\$27(以訪客計)。如果行程時間相若而價錢分別增加20%及40%的話，青衣居民會選擇坐船的比率會分別降至35%及15%。

8.3.6 相反如果行程時間較現時的交通工具快20%，而價錢一樣的話會選擇坐船的比率整體會提升至大約75%。當價錢同時增加20%的話比率則下降至大約65%。

8.3.7 相對於過往新交通工具模式拓展，包括觀塘線延線及南港島線通車後巴士客量下跌20%至40%，問卷調查所得的結果顯示出居民表示會願意改變交通模式的比率相當高。事實上達到行程時間與現時交通工具相若需要考慮居民前往青衣渡輪碼頭的行程時間及交通方式，而根據青衣居民的回覆結果顯示，當中大約56%的青衣居民會選擇以步行方式前往青衣渡輪碼頭。步行超過15分鐘的比率為大約25%。當實際上需要步行超過15分鐘或需要轉車牽涉另一種公共交通工具時，居民的行程成本需要比較船連同接駁交通工具的總時間及總車費。

8.4 青衣往來擬議航線目的地的交通概況

8.4.1 由於現時海上交通政策並不會直接資助港內航線營運，在香港公共交通以商業運作為大前提下營辦商需要仔細審視財務可行性。而海上交通服務範圍受到碼頭位置限制，對起點和目的地與碼頭一定距離的市民未能有太大吸引力。

¹ 以巴士路線948作比較

² 以巴士路線41A作比較

³ 以巴士路線X42C/X42P作比較

8.4.2 往來青衣碼頭及中環碼頭 / 尖沙咀碼頭 / 觀塘碼頭的潛在渡輪航線與現時路面交通工具比較列於圖表 8-4。

圖表 8-4 - 潛在渡輪航線與現時路面交通工具的行程比較

往來地點	中環	尖沙咀	觀塘
現時陸路交通工具			
現時服務	鐵路/巴士路線 948 系列	鐵路/巴士路線 41A	鐵路/巴士路線 42C/X42C/X42P
現時收費	\$15.6 / \$17	\$10.7 / \$8.9	\$10.7 / \$10.6
大約行程時間	23 分鐘/45 分鐘	25 分鐘/45 分鐘	37 分鐘/50 分鐘
潛在巴士塞車路段	西九龍公路/ 西區海底隧道	西九龍公路/彌敦道	龍翔道
鐵路容量	2032 年機場鐵路掉頭隧道延展段啟用後，東涌線屆時由青衣站至荔景站的關鍵路段能符合每平方米站立 4 人的標準。		
海上交通競爭性			
大約行程時間	大約 35 分鐘	大約 40 分鐘	大約 50 分鐘
收費水平 ^a	\$13	\$8	\$8

^a 巴士路線的行程時間以青衣總站計；鐵路時間以青衣鐵路站計

^a 海上交通收費水平參照第 2.6.4 段所述當年渡輪服務與路面交通的收費差別(渡輪比巴士票價低約 20%)以及問卷調查結果顯示價錢一樣以及行程時間相若的情況下，超過一半的回覆指會選擇坐船；而表內收費水平亦考慮需要轉乘一程巴士的票價為整體行程收費。

8.4.3 以行程時間角度，單純往來青衣碼頭及中環碼頭 / 尖沙咀碼頭 / 觀塘碼頭的渡輪航程上與現有交通工具相差不大。往尖沙咀及觀塘有全日特快巴士路線41A及X42C。如果連同居民前往碼頭的時間，使用海上交通時間可能比起現有交通工具需時較長。

8.4.4 由於過海緣故，現時往中環的路面 / 鐵路票價較高，所以往中環的渡輪定價可能可以相對與現時交通工具接近。相反，往來尖沙咀現時的交通票價相對較低，渡輪服務的票價可能較現有交通工具相差較大。而青衣往來觀塘的距離比往來中環及尖沙咀更長。在2020年成功復辦的中環-紅磡航線全程收費\$9，距離大約為2海里。而青衣碼頭至觀塘碼頭的距離為大概9海里，為中環-紅磡航線的4.5倍距離。現時往來青衣及觀塘的路面 / 鐵路交通工具的票價較往來中環低，渡輪相對較難在票價上競爭。

8.4.5 現時由青衣到中環主要可乘坐鐵路及過海路線948途經西區海底隧道到香港島。在早上繁忙時間而言，鐵路可分為東涌線及機場快線早晨專線。根據立法會文件指出，在2018年至2019年上半年東涌線繁忙時間載客率達到95%。由圖表 8-5可見現時東涌線載客率在最繁忙一段在奧運至港島段。縱使最繁忙一段不會影響青衣居民在青衣站上車，但透過增設額外交通選項亦有助分流青衣居民使用東涌線的依賴。

圖表 8-5 - 東涌線載客率

東涌線(單向)		2018年	2019年上半年
乘客量 [a]		28,600	28,500
最高列車班次下可載客量 [b]	每平方米站立 6 人計算	45,000	45,000
	每平方米站立 4 人計算	32,040	32,040
現時載客量 [c]	每平方米站立 6 人計算	42,500	42,500
	每平方米站立 4 人計算	30,260	30,260
現時載客率 [a]/[c]	每平方米站立 6 人計算	67%	67%
	每平方米站立 4 人計算	95%	94%
最高列車班次下載客率 [a]/[b]	每平方米站立 6 人計算	64%	63%
	每平方米站立 4 人計算	89%	89%
最繁忙一段		奧運至九龍	九龍至香港

8.4.6 至於未來東涌線將會增加東涌東站及東涌西站，以及規劃中的小蠔灣站應付大嶼山增加的交通需求，而東涌線亦會在東涌線延線工程下一併更新信號系統，以及增建機場鐵路掉頭隧道延展段以便增加班次。根據立法會關於東涌線延線的文件，在2032年機場鐵路掉頭隧道延展段啟用後，東涌線屆時由青衣站至荔景站的關鍵路段能符合每平方米站立4人的標準。

8.4.7 過海路線948行經青衣各個主要地點，再途經青葵公路及西區海底隧道到香港島，主要繁忙路段為西區海底隧道一段。問卷調查中亦有部份往來港島的受訪者指出西九龍公路至西隧一段經常出現塞車情況，增加海上交通往來中環可視為另一個較為穩定的選項。

8.5 擬議青衣海上交通方案

8.5.1 焦點小組的持份者亦提到單靠青衣未必能夠有足夠客源支持一條渡輪航線，所以海上交通方案考慮一併服務荃灣碼頭一帶的人口。

- 8.5.2 由於通勤乘客量在集中於早上繁忙時間，可考慮先在早上繁忙時間提供荃灣經青衣至中環的航線，提供另類通勤服務由青衣住宅區到商業區。

試行通勤服務方案

- 8.5.3 由於營運一條全新航線牽涉固定成本及可變成本，固定成本包括購買船隻成本，可變成本主要為日常運作成本。初步方案可先吸引現時渡輪公司在部份時間試行航線，以動用最少可變成本試行，以便宣傳及吸引乘客。
- 8.5.4 建議初步試行方案利用現時準備啟行的水上的士作為試點，由於水上的士的營辦安排經已作最後階段，船隻成本已經計算在水上的士營運模式的成本在內，可探討在水上的士營運時間以外加開荃灣碼頭經青衣碼頭至中環碼頭的航線，在無須額外增加固定成本下開拓航線。由於水上的士擬議的首班船時間為**12:45**，可在早上繁忙時間試行一班作荃灣青衣通勤服務的班次前往中環。以水上的士收費作為參照，下午繁忙時間短途班次由灣仔經紅磡往尖東的收費為**\$24**，距離約**2**海里，而荃灣經青衣往中環的航程大約為**6**海里。根據問卷調查的結果，航線的收費比現時交通工具超過**40%**的話只有約**10%**的居民會選擇坐船。參照復辦的紅磡至中環航線所使用船隻設有大約**200**個座位，當開設渡輪航線後在最高載客量下可減少約**2**輛雙層巴士在主要道路行走。而未來當水上的士引入具環保元素的船隻，例如零排放純電動環保船及/或混合動力船隻可在減少路邊空氣污染下更有效減少排放。
- 8.5.5 由於試行方案選擇透過現時港內線渡輪營辦商營運，不需要重新購置船隻，可先作試行測試居民的出行模式會否有轉變，如果居民出行模式的確轉變可令水上的士營辦商在水上的士服務時間以外開拓收入；相反，如果新交通模式對居民的出行選擇沒大影響的話亦較容易讓渡輪營辦商停辦航線。

政府補貼方案

- 8.5.6 上述試行方案以已付出的固定成本之下，用最少的可變成本復辦青衣渡輪的方案。相反，公共交通營辦商重新開拓新服務往往需要牽涉高固定成本以添置交通工具及設置站點設施。政府對所有渡輪航線均有發還碼頭租金和豁免船隻牌照費等措施。至於如果設置新航線，營辦商無可避免地需要購置新船隻，牽涉大額固定成本。

- 8.5.7** 為鼓勵渡輪減低污染物排放，政府建議讓港內航線參與電動渡輪先導試驗計劃，在渡輪營辦商轄下的一條特定渡輪航線建造一艘新電動渡輪及相關充電設施。現時港內航線普遍僅有微薄的利潤，部份甚至處於虧損狀態，所以政府建議全額資助電動渡輪和相關充電設施的資金成本以及試驗期內的營運、保養和維修開支，而渡輪營辦商須承擔所有與營運、管理、維修及保險等相關的法律責任。此先導試驗計劃亦提到如果日後有新的渡輪營辦商提供港內航線渡輪服務亦會考慮將試驗計劃擴展到新營辦商。
- 8.5.8** 如果以新營辦商營運青衣碼頭的航線，新營辦商可透過此計劃申請政府全額資助電動渡輪和相關充電設施的資金成本，連同其他港內航線一樣相獲得的資助，盡量減低投入的成本。按照**第8.1.3段**提及，由於港內有多種路面 / 鐵路公共交通工具可供選擇，港內航線一般不會獲得額外直接補助。假如青衣航線需要額外補助及資助以維持商業可行性，可能需要與其他港內航線一併檢討以維持政策一致性。
- 8.5.9** 根據立法會交通事務委員會指出，政府准許現時天星小輪作為其中一條港內航線進行碼頭分租作商業及零售用途，以賺取非票務收入來補貼渡輪的營運。但以上擬議的碼頭，包括青衣渡輪碼頭、中環9號或10號碼頭、尖沙咀碼頭、觀塘碼頭均以登岸梯級形式，假如需要考慮如天星小輪碼頭一樣提供空間予船公司開拓非票務收入，需要改建碼頭並設有大型專屬空間予於船公司。
- 8.5.10** 開拓租金收入亦需要考慮碼頭位置及整體營商環境因素，以天星碼頭為例子，如**圖表 8-6**所示，即使政府准許天星碼頭開拓租金收入，租金收入在2017年受惠於2016年第4季在灣仔碼頭的餐廳有所增長，但其後在2018年及2019年下跌。

圖表 8-6 - 天星小輪財政表現

年度	每日平均乘客量	票務收入	租金收入	其他非票務收入	總收入 [a]	總營運成本	盈虧 [b]	盈利率 ([b] / [a])
		(百萬元)						
2016	53,400	48.66	29.16	12.68	90.51	90.85	-0.34	-0.4%
2017	52,800	49.7	34.77	13.68	98.14	90.59	+7.56	+7.7%
2018	53,900	53.07	28.84	14.44	96.35	99.07	-2.71	-2.8%
2019	49,200	48.34	28.68	14.84	91.86	97.39	-4.50	-4.9%

註1: 由於四捨五入關係，個別項目的數字加總可能與實際總和略有出入。

註2: 其他非票務收入包括廣告收入。

旅遊角度方案

- 8.5.11 由政府重建碼頭為渡輪航線增加租金收入可視為其中一項協助渡輪航線的措施，但需要政府增加基礎設施的投資。在通勤服務以外的角度，可以從規劃及配合疫情後香港經濟復甦的角度，透過活化青衣海濱長廊與維港內其他海濱長廊並利用海上交通連接作試點。過往亦有私人發展商在赤柱聖誕市集時提供來往赤柱卜公碼頭及香港仔碼頭的免費船以宣傳吸引其他區的居民前往市集。可考慮參照此模式在維港各海濱長廊舉辦活動，利用渡輪連接各區，從旅遊角度提供青衣海上交通服務。

9. 總結及結論

9.1 總結

9.1.1 葵青區議會交通發展事務工作小組在開展此葵青區交通建設及配套研究以研究葵青區設立巴士轉車站，分段收費及青衣海上交通事宜。本研究透過公眾諮詢以研究葵青區是否應建立一個轉車站，及有關配套改善以拓展交通網絡來迎合區內居民所需。亦研究可實行的配套包括轉乘優惠或分段式收費來吸引居民乘坐，以有效及充份運用公共交通共享資源以及研究開發青衣海上交通的可行性。

9.1.2 為探討研究針對的三個範疇，本研究的調查包括問卷調查，焦點小組以及主要巴士調查線載客率調查。問卷調查調查收到合共2,162份問卷，亦舉辦了2場焦點小組收集主要持份者意見。

9.1.3 根據葵青區內及區外均重疊50%以上的常規路線組合，巴士線重疊主要由於途經路線重疊，部份路線的終點站更為相同。即使巴士路線相對重疊，服務範圍或目標乘客亦有所不同。另外部份路線組合的其中一條線由於為提供較快捷服務，中途站較少。

9.1.4 葵青區居民主要目的地包括葵青區及荃灣區內，對外主要前往九龍東、港島北岸及九龍南等地方。根據葵青區居民的主要目的地，現時葵青區大部份地方都未有常規直達巴士路線前往港島北岸，而葵涌的鐵路站沿線亦沒有直接巴士前往尖沙咀。對於區內巴士路線，大部份交通區均有數條區內線以滿足區內的交通需求。而下葵涌、荔景及荔華一帶需要使用專線小巴服務前往葵青區內其他地方。

巴士轉車站及轉乘優惠方案

9.1.5 在設置轉車站而言，青衣居民主要支持於長安設立轉車站。至於選擇葵涌交匯處的葵涌及青衣居民各佔一半。另外選擇大窩口站及大窩交匯處作為轉車站的居民主要居住在葵涌。

9.1.6 考慮到葵青區的地理位置，配合現有巴士網絡分析，居民出行特性及轉乘地點取態等因素，本研究擬議4個潛在巴士轉車站的地點旨在提升葵青區巴士網絡覆蓋。轉車站地點包括：

- 青衣長安邨
- 葵涌交匯處
- 大窩口站
- 大窩交匯處

- 9.1.7 配合擬議的葵涌交匯處轉車站，可透過重整部份重疊的巴士路線，將部份行走美孚及荔枝角前往尖沙咀的巴士路線改為行走西九龍走廊 / 大埔道以減少前往九龍南的行程時間。包括修改路線37為特快路線前往尖沙咀並透過葵涌交匯處的轉車站轉乘現有路線33A，以及透過大窩轉車站將路線35X改為常規路線提供較快捷服務連接旺角以南而路線35A可改為部份時間服務路線。受影響的乘客可透過轉車站互相轉乘。
- 9.1.8 透過設置轉車站，可以透過巴士轉乘讓現時未有直接巴士到達的區域連接，再透過擬議轉車站的轉乘車費優惠令到整體行程車費在合理水平。擬議轉車站的轉乘車費優惠主要以補差價為原則，即若第一程的車費是低於第二程的車費(即於轉車站應收取的車費)，則乘客在轉乘時只需補回兩程車費之間的差價，若第一程的車費與第二程的相同或高於第二程的車費，則乘客可以免費轉乘。
- 9.1.9 就葵涌交匯處巴士轉車站方案，配合擬議修改重疊路線37為特快往來葵涌/荃灣至尖沙咀/紅磡的路線，可以藉此方案再配合過海路線轉乘增加葵青區往來港島的巴士路線選擇。
- 9.1.10 對於荔景及華荔的居民，主要往來市區的巴士路線均途經荔景山道，並在美孚附近設站。可在現有轉乘配套下擬議增加轉乘優惠，包括與美孚的對外路線，補足該區的巴士網絡。
- 9.1.11 在各個轉車站方案而言，可先試行葵涌交匯處轉車站，並增加往來九龍南特快巴士路線以測試轉車站對乘客反應及成效。

巴士分段收費方案

- 9.1.12 由於現時下葵涌、荔景及荔華一帶並沒有短途區內巴士路線服務，乘客往來葵青區內需要乘搭專線小巴。為提升葵青區內的巴士連接性，以及善用現時的巴士服務，可以透過雙向分段收費往來這些地區以減少開辦短途路線。
- 9.1.13 相對於增加新型式的雙向分段收費，調整現時對外路線回到區內將近到總站的尾段路程的分段收費相對較容易推行。建議區外路線回到葵青區內的最後一段分段收費與現時區內線睇齊。而部份對外路線有部份路段重疊，重疊路線行走相同路段有助互相補足形成聯合班次，令到較多客量的路段有較大的載客量。建議重疊路線行走相同路段的對外路線分段收費一致有助互相補足形成聯合班次。

青衣海上交通方案

- 9.1.14 香港以通勤模式營運的海上交通主要分為港內航線及港外航線客運渡輪服務。現時政府並沒有向港內航線提供直接補助。海上交通服務能否吸引渡輪營辦商營運亦需要客觀考慮潛在使用海上交通的客量。
- 9.1.15 在價錢一樣以及行程時間相若的情況下，超過一半的青衣會居指會選擇坐船前往中環、尖沙咀及觀塘。對於最接近青衣渡輪碼頭的青衣中居民，大部份回覆指會選擇坐船。
- 9.1.16 問卷調查所得的結果顯示出居民表示會願意改變交通模式的比例相當高。事實上達到行程時間與現時交通工具相若需要考慮居民前往青衣渡輪碼頭的行程時間及交通方式，實際上需要步行超過15分鐘或需要轉車牽涉另一種公共交通工具時，居民的行程時間需要比較船連同接駁交通工具的總時間及車費。當價錢及時間比現有使用的交通工具高的話，選擇坐船的比率會大幅下降。
- 9.1.17 由於營運一條全新航線牽涉到需要購買船隻，日常運作等成本。初步方案可先吸引現時渡輪公司利用現時準備啟行的水上的士作為試點，由於水上的士的營辦安排經已作最後階段，船隻成本已經計算在水上的士營運模式的成本在內，可探討在水上的士營運時間以外加開荃灣碼頭經青衣碼頭至中環碼頭的航線，在無須額外增加固定成本下開拓航線。可在早上繁忙時間試行一班作荃灣青衣通勤服務的班次前往中環。由於試行方案選擇透過現時港內線渡輪營辦商營運，不需要重新購置船隻，可先作試行測試居民的出行模式會否有轉變，如果居民出行模式的確轉變可令水上的士營辦商在水上的士服務時間以外開拓收入；相反，如果新交通模式對居民的出行選擇沒大影響的話亦較容易讓渡輪營辦商停辦航線。
- 9.1.18 如果以新營辦商營運青衣碼頭的航線，新營辦商可透過電動渡輪先導試驗計劃申請政府全額資助電動渡輪和相關充電設施的資金成本，連同其他港內航線一樣相獲得的資助，盡量減低投入的成本。由於港內航線一般不會獲得額外直接補助。假如青衣航線需要額外補助及資助以維持商業可行性，可能需要與其他港內航線一併檢討以維持政策一致性。

9.2 結論

9.2.1 本研究透過問卷調查及焦點小組收集當區居民及區議員的意見，並透過客觀巴士網絡分析和政策探討提出多項公共交通改善建議，從增加選擇角度出發令到葵青區居民可利用不同的公共交通模式前往市區，增加巴士轉車站及轉乘優惠可令到市民計劃行程更加有彈性。修改現時部份重疊的巴士路線再配合轉車站運作可令葵青區居民有較快捷的方法前往市區。

9.2.2 至於青衣居民對於海上交通的回應較正面，當實際選擇時需要考慮往來渡輪碼頭的成本，亦需要考慮居民對海上交通的選擇是否能有持續性，令航線能夠長遠有足夠乘客量支持。

9.3 跟進工作

9.3.1 本研究探討在葵青區設立巴士轉車站、增加巴士雙向分段收費，以及為青衣增加海上交通的初步方向。在研究過程中，在焦點小組及各會議上都有其他在本研究目的以外而有關葵青區交通的意見。

9.3.2 本研究以巴士網絡上剖析往來部份地區的不足，由於現時巴士營辦商有大量八達通數據，包括轉乘不同路線組合的次數可反映使用量。可在較多數據的情況下一併研究對公司財政的影響，以及平衡乘客需求。

9.3.3 在研究過程有意見提到不少路線改動，涉及本研究以外等範疇：有關於葵青區巴士路線改動建議(例如有意見提到對於青衣至將軍澳路線的需求)可在其他研究探討。而現時乘客可使用路線42C在觀塘轉乘將軍澳路線來往青衣及將軍澳，可適時向部門或巴士公司查詢八達通轉乘數據，當數據顯示一定程度的乘客使用現時路線42C轉乘將軍澳路線的話可更有理據地建議分拆路線分別前往觀塘及將軍澳以滿足直達路線需求。

9.3.4 另外有意見提到葵青區不同地方有交通擠塞問題。關於區域路面交通嚴重擠塞及其他路面交通設施及服務水平情況不足，這方面的研究可在未來路面進行繁忙時間交通調查和交通研究並以交通影響評估方式進行探討，並建議優化及改善設施的方案。

附件1

焦點小組工作坊

意見紀錄

[空白頁]

焦點小組意見紀錄第一部分：巴士轉車站相關意見	
議員意見	報告回應
<p>有保留。鑒於過去屯門公路巴士轉車站，巴士公司會以該區已設立轉車站作拒絕增加點對點巴士服務藉口。改善巴士服務質素的工作會因此受阻，巴士服務也因此變得單一。巴士服務的優勢在於提供點對點服務，不宜太倚賴轉車站。葵青區的地鐵網絡相對完善，應加以利用巴士點對點服務的優勢。</p>	<p>由於此研究主要針對設置巴士轉車站作出研究，而設置巴士轉車站的方向是為乘客提供更多選擇，令到市民出行更加有彈性，沒有取代點到點巴士線的前提。當點到點的巴士需求達到一定程度能夠足夠開辦全日巴士路線，應該透過新路線回應乘客往來兩地點的需求。所以本研究在設置轉車站的前提下修改巴士路線令到葵青區巴士網絡在有適度擴展。</p>
<p>現時大部分葵青區內的巴士服務也屬於途經的性質。點對點的巴士服務對於葵青區的市民或乘客有更大的吸引作用。現時，葵青區的市民欠缺直達的公共交通服務到港島東部（天后以東）或九龍東部（觀塘尾段），市民往往需要轉乘3至4程才能到達相應的地方，即使乘搭地鐵也需要轉線2至3次。若有直達的巴士服務，相信會比地鐵更吸引，因此點對點的巴士服務可更加針對該位置。</p>	<p>現時葵青區巴士路線38、42C、X42C等全日服務路線均到達九龍東藍田，乘客可享用轉乘優惠轉乘觀塘區區內路線前往觀塘以東地方。另外路線948E提供繁忙時間服務往來青衣及北角至太古。當路線948E運作一段時間而乘客模式穩定後，可考慮是否將路線948E加經天后至北角一段並擴展服務時間。</p>
<p>只增設一個轉乘車站難以服務整個葵青區的居民，需要額外的配套。現時只有948E提供青衣到港島東的點對點服務，整個葵青區連接港島東的需求不足。</p>	<p>考慮到葵青區的地理位置，報告第6.3段擬議4個潛在巴士轉車站地點盡量服務多數葵青區居民。</p>

焦點小組意見紀錄第一部分：巴士轉車站相關意見	
議員意見	報告回應
巴士公司現時建議善用轉乘的巴士服務，但往返港島西部與東部只有18X行駛中環繞道並提供全日服務。其餘往返港島西部與東部的巴士路線均需要經過擠擁的路段，使巴士服務的優勢降低。因此，巴士路線應盡量連接屋村和工作地區，同時，應避免經過擁擠路段（行駛中環繞道），從而減少行車時間。過長的行車時間，會失去點對點服務的意義和難以吸引市民。	認同巴士路線應盡量在人口密集的地方，例如房屋用地及工作地點設立並避免行經塞車地點。巴士路線設計需要平衡服務範圍及營運效率。研究擬議的路線改動亦將提升巴士路線速度基礎再配合轉車站功能拓展巴士網絡。如 第6.3.28段 提到，由於葵青區轉車站未能覆蓋全港所有地點，轉車站未能覆蓋的地點乘客需要在其他地方轉乘。
前往九龍東的荔景居民需要依靠地鐵擠擁的觀塘線或忍受擠擁的路面情況（長沙灣道、九龍城），欠缺巴士路線行駛呈祥道。	認同荔景區的巴士路線網絡比葵青區其他地方覆蓋較低，而荔景的地理位置未能善用擬議的轉車站往九龍方向。所以 第6.4.10段 擬議增加荔景路線在美孚與其他特快路線例如40及63X方便荔景居民特快前往九龍。

焦點小組意見紀錄第二部分：巴士轉乘優惠/分段收費相關意見	
議員意見	報告回應
轉乘優惠是轉乘巴士服務的最大的誘因，轉乘優惠有助吸引基層市民。現時只有屯門、天水圍和元朗等地區設有分段拍卡機。葵青區範圍同樣需要雙向分段收費計劃。葵青區內的巴士服務只有單向的分段收費計畫（由天水圍往葵青區的方向，於葵青區上落的乘客可享有優惠；由葵青區往天水圍的方向，於葵青區上落的乘客則不能享有優惠）。實行雙向分段計畫讓居民有更多選擇，並能增加巴士的乘客量。	雙向分段優惠的建議方案於 第7.2段 提及以補足現時區內巴士網絡的不足。
麗瑤與荔景山情況一樣，同樣特別需要雙向分段收費計畫。雙向分段收費計畫使居民有更多的選擇，巴士的價格下降從而增加其競爭力。	雙向分段優惠的建議方案於 第7.2段 提及以補足現時區內巴士網絡的不足。
轉乘優惠、雙向和單向的分段收費計畫皆能為葵青區居民和巴士公司帶來好處。考慮葵青區大多為基層市民，價錢上的優惠更能帶來好處。長遠來說，為了與地鐵服務競爭，巴士公司值得投放資源實行。現時葵青區的巴士網絡不俗，大部分的主要道路均設有巴士站。葵青區與美孚情況相近，均有一定數量的巴士路線經過。相信雙向分段收費計畫對葵青區市民有很大的幫助。	雙向分段優惠的建議方案於 第7.2段 提及以補足現時區內巴士網絡的不足。

焦點小組意見紀錄第二部分：巴士轉乘優惠/分段收費相關意見	
議員意見	報告回應
<p>支持，荔景山的居民特別需要雙向分段收費優惠。因為荔景山附近的巴士對於需要往返葵青區內市民只能提供單向的分段優惠（46X：由顯徑往美孚的方向，於葵青區上落的乘客可享有優惠；由美孚往顯徑的方向，於葵青區上落的乘客則不能享有優惠），30和42有同樣類似的情況。只有32H能提供較合理價錢的巴士服務給需要往返葵青區內市民，但其班次為60分鐘。即使轉乘其他交通工具，最終價錢相約（由青衣南位置往荔景或美孚；乘搭249M到青衣站轉乘到地鐵到荔景站或美孚站的車費與42車費相約，同樣需要資付由青衣到順利的車費）。考慮到巴士轉乘地鐵優惠執行上的困難，更突顯雙向分段收費於葵青區的重要。</p>	<p>雙向分段優惠的建議方案於第7.2段提及以補足現時區內巴士網絡的不足。</p>
<p>車站設置分段拍卡機並不是一個可取的方法，應參考台灣的做法，於上車及下車時段均需要拍卡以分辨出優惠計劃內的乘客。</p> <p>巴士公司過往以乘客量不足作理由，拒絕增加巴士服務。雙向分段收費計劃有助巴士公司開拓新客源。</p>	<p>備悉在車廂增設拍卡機的意見。現時新加坡的雙向分段模式及九巴對八達通技術按車程分段收費的可行性作初步評估可見第7.1.8及7.1.9段。</p>

焦點小組意見紀錄第二部分：巴士轉乘優惠/分段收費相關意見	
議員意見	報告回應
<p>長途車能解決區內短途車路線不足或缺憾。實行雙向分段計劃後使居民有更多的選擇，並減低其他短程路線的需求。同時，使長途車程的路線於非繁忙時間也有一定的客量，支撐該路線的營運。</p>	<p>雙向分段優惠的建議方案於第7.2段提及以補足現時區內巴士網絡的不足。</p>
<p>相信市民對於任何轉乘優惠不會異議，但同時擔心引入更多轉乘優惠的同時會減低新增直達巴士路線服務的可能性及縮減現有的巴士服務。市民不論長途車或短途車也不期望需要轉乘，因此對市民而言轉車站並不是一個好的解決方案。同時可考慮增加每程巴士的載客容量。</p>	<p>由於此研究主要針對設置巴士轉車站作出研究，而設置巴士轉車站的方向是為乘客提供更多選擇，令到市民出行更加有彈性，沒有取代點到點巴士線的前提。當點到點的巴士需求達到一定程度能夠足夠開辦全日巴士路線，應該透過新路線回應乘客往來兩地點的需求。所以本研究在設置轉車站的前提下修改巴士路線令到葵青區巴士網絡在有適度擴展。</p>
<p>葵青區內部分現有巴士路線（N241）已設有雙向分段收費。應先考慮向載客量低的路線和短的路程安排雙向分段收費。其後，再考慮於各車站內安裝分段拍卡機及雙向分段收費的需要。畢竟青衣有一定數目的巴士站。</p>	<p>雙向分段優惠的建議方案於第7.2段提及以補足現時區內巴士網絡的不足。</p>
<p>支持。每個站也可以加設分段拍卡機迎合分段收費計劃。現有部分巴士路線的價錢也有相偏差（279X、68E及248M也經青衣西路），調整重疊路線的價錢至相約，可供市民多一個選擇。</p>	<p>雙向分段優惠的建議方案於第7.2段提及以補足現時區內巴士網絡的不足。整合分段收費已於第0段提及。</p>

焦點小組意見紀錄第二部分：巴士轉乘優惠/分段收費相關意見	
議員意見	報告回應
不希望雙向分段收費計劃或分段拍卡機會影響市民的乘車習慣，即使偏僻的車站也需要設立分段拍卡機，或盡可能於巴士車箱內設立分段拍卡機，如新加坡。避免部分市民失去優惠。	備悉在車廂增設拍卡機的意見。現時新加坡的雙向分段模式及九巴對八達通技術按車程分段收費的可行性作初步評估可見 第7.1.8及7.1.9段 。雙向分段優惠的建議方案於 第7.2段 提及以補足現時區內巴士網絡的不足。
建議於區內環島線的巴士總站或中途站先試行設置分段拍卡機。載客量低的路線（43M）有分流的作用，仍可考慮先從載客量低的路線實行雙向分段計劃。	雙向分段優惠的建議方案於 第7.2段 提及以補足現時區內巴士網絡的不足。

焦點小組意見紀錄第三部分：青衣海上交通相關意見	
議員意見	報告回應
<p>過往的青衣航線也因地鐵東涌線投入服務而變得經營困難，最後停辦。</p> <p>因此，新增的航線可以考慮以特別班次的服務型式開辦；於上班或下班的繁忙時間投入服務。但最終需要視乎營運公司以作決定。</p>	<p>青衣海上交通方案於第8.5段提及。</p>
<p>因航運船隻停駛時需額外的地方停泊，相信難以只在繁忙時間投入服務。</p> <p>另外，青衣碼頭只會服務少部分的居民，可能需靠荃灣客流才能足以營運一條航線。船費上的考慮。考慮到珀麗灣客運需要不斷縮減航線，成功開辦青衣航線的可能性相對較低，但新航線開辦視乎船營運公司意願。</p>	<p>青衣海上交通方案於第8.5段提及。</p>
<p>強調青衣海上交通需要測試並考慮區內居民的意見。現時青衣站於繁忙時間內已十分擠擁。</p>	<p>青衣海上交通方案於第8.5段提及。</p>

焦點小組意見紀錄第三部分：青衣海上交通相關意見	
議員意見	報告回應
<p>相信選擇公共交通工具基於乘車習慣，新增航線初期成效可能不大。另外，航線的目的地應避免與地鐵東涌線重疊，不應考慮中環為目的地，應先考慮九龍東或港島東。</p>	<p>根據第8.3段提及對於海上交通習慣的取態，渡輪與現時交通工具的價錢及行程時間的改變對是否選擇坐船都敏感。訂定渡輪路線的地點需要與現時交通工具的價錢及時間作考慮。</p>
<p>荃灣西居民入伙前，曾有人提議復辦荃灣—青衣—港島的航線。除了青衣居民外，相信荃灣西的居民也是青衣海上交通的服務對象。</p>	<p>青衣海上交通方案於第8.5段提及。</p>
<p>新增的航線不應與之前的荃灣至中環航線相同。中環碼頭與中環市區內也有一定的距離，但仍可作嘗試。以九龍東或北角作為航線的目的地可能較遠。</p>	<p>根據第8.3段提及對於海上交通習慣的取態，渡輪與現時交通工具的價錢及行程時間的改變對是否選擇坐船都敏感。訂定渡輪路線的地點需要與現時交通工具的價錢及時間作考慮。</p>

焦點小組意見紀錄第三部分：青衣海上交通相關意見	
議員意見	報告回應
<p>有之前的研究《小蠔灣分區計劃大綱圖》指出，青衣站會成為第二高人流的車站，希望找出背後的理據。現時青衣島與市區只靠兩條橋相連，倘若發生交通意外，欠缺其他方法出入青衣島。</p>	<p>根據該《小蠔灣分區計劃大綱圖》，青衣東涌站連同青衣機鐵站在2036年小蠔灣全面入伙後在早上繁忙時間合共入站人流為約24萬。而單純東涌線入站計人流約17萬，與將軍澳站，東涌東站相若。根據該文件東涌線青衣站並非全港第二高人流入站的車站。</p> <p>根據最新立法會關於東涌線延線的文件，在2032年機場鐵路掉頭隧道延展段啟用後，東涌線屆時由青衣站至荔景站的關鍵路段能符合每平方米站立4人的標準。</p> <p>備悉對於青衣島對外交通的緊急事故應變需求，一般而言渡輪營辦商需要考慮到每日平均客量才能決定該航線是否可持續地營運。對於緊急替代交通服務方面，運輸署的緊急事故交通協調中心每天二十四小時監察交通情況，有需要時可安排緊急渡輪服務，如2015年汲水門大橋緊急封閉事件或如2019年增設數條緊急渡輪服務，包括紅磡及九龍城來往灣仔的免費渡輪服務，以及大埔來往烏溪沙的渡輪航線。</p>

焦點小組意見紀錄第三部分：青衣海上交通相關意見	
議員意見	報告回應
難以用過往的航線營運方式經營青衣航線，需探討其他新型的海上交通工具或以專營船的方式經營，從而讓小型的船營運公司也能參與投標。	青衣海上交通方案於 第8.5段 提及。
對於市民而言，船的吸引性會低於地鐵服務。另外，青衣碼頭的位置與居民有相約的距離。考慮相關擠塞的情況，相信新航線以東九龍作為目的地會較有優勢。但需要注意航線的行駛時間，因會影響其實際吸引力。畢竟船的營運成本不低，乘客的需求能否滿足，畢竟船難以安排密集的班次。	根據 第8.3段 提及對於海上交通習慣的取態，渡輪與現時交通工具的價錢及行程時間的改變對是否選擇坐船都敏感。訂定渡輪路線的地點需要與現時交通工具的價錢及時間作考慮。
考慮到現時香港營運中的航線需要不斷轉讓的情況，可見船作為公共交通工具的競爭力較低。為降低海上交通工具的營運成本，需要考慮其他形式，如海上的士提供點對點的服務形式。初期需要由觀光模式營運，慢慢轉變成日常通勤。	青衣海上交通方案於 第8.5段 提及。

附件2

問卷調查結果及分析

[空白頁]

葵青區議會交通發展事務工作小組
葵青區交通建設及配套研究

研究報告

附件2 - 問卷調查結果及分析

目錄

1.	引言	1
1.1	背景	1
1.2	問卷調查主要內容	2
2.	問卷調查結果及分析	3
2.1	一般特徵	3
2.2	出行地點	4
2.3	使用公共交通工具的次數	6
2.4	轉乘相關意見及行程	7
2.5	使用公共交通的因素	11
2.6	分段收費相關意見	12
2.7	青衣海上交通	13

圖表目錄

圖表 1-1 - 電子問卷回覆時間分佈.....	1
圖表 2-1 - 問卷調查居住地點分佈.....	3
圖表 2-2 - 第一個主要行程前往區域.....	4
圖表 2-3 - 行程塞車地點/路段.....	5
圖表 2-4 - 使用各種公共交通的次數比例.....	6
圖表 2-5 - 清楚住所附近巴士路線是否設有轉乘優惠的比例.....	7
圖表 2-6 - 行程需要轉乘的比例.....	7
圖表 2-7 - 轉車行程每一個行程段所選擇的公共交通工具.....	8
圖表 2-8 - 選擇轉車的原因.....	9
圖表 2-9 - 巴士路線轉乘優惠的意見.....	10
圖表 2-10 - 對於選擇公共交通工具的取態.....	11
圖表 2-11 - 使用過巴士分段收費的比例.....	12
圖表 2-12 - 青衣各區居民前往青衣渡輪碼頭的交通模式.....	13
圖表 2-13 - 青衣居民前往青衣渡輪碼頭所需時間分佈.....	14
圖表 2-14 - 現時青衣居民前往中環、尖沙咀及觀塘的主要交通模式.....	14
圖表 2-15 - 價錢一樣以及行程時間相若的情況下選擇坐船的比例.....	15
圖表 2-16 - 在不同情境下青衣各區居民選擇坐船前往中環的比例.....	16
圖表 2-17 - 在不同情境下青衣各區居民選擇坐船前往尖沙咀的比例.....	16
圖表 2-18 - 在不同情境下青衣各區居民選擇坐船前往觀塘的比例.....	17

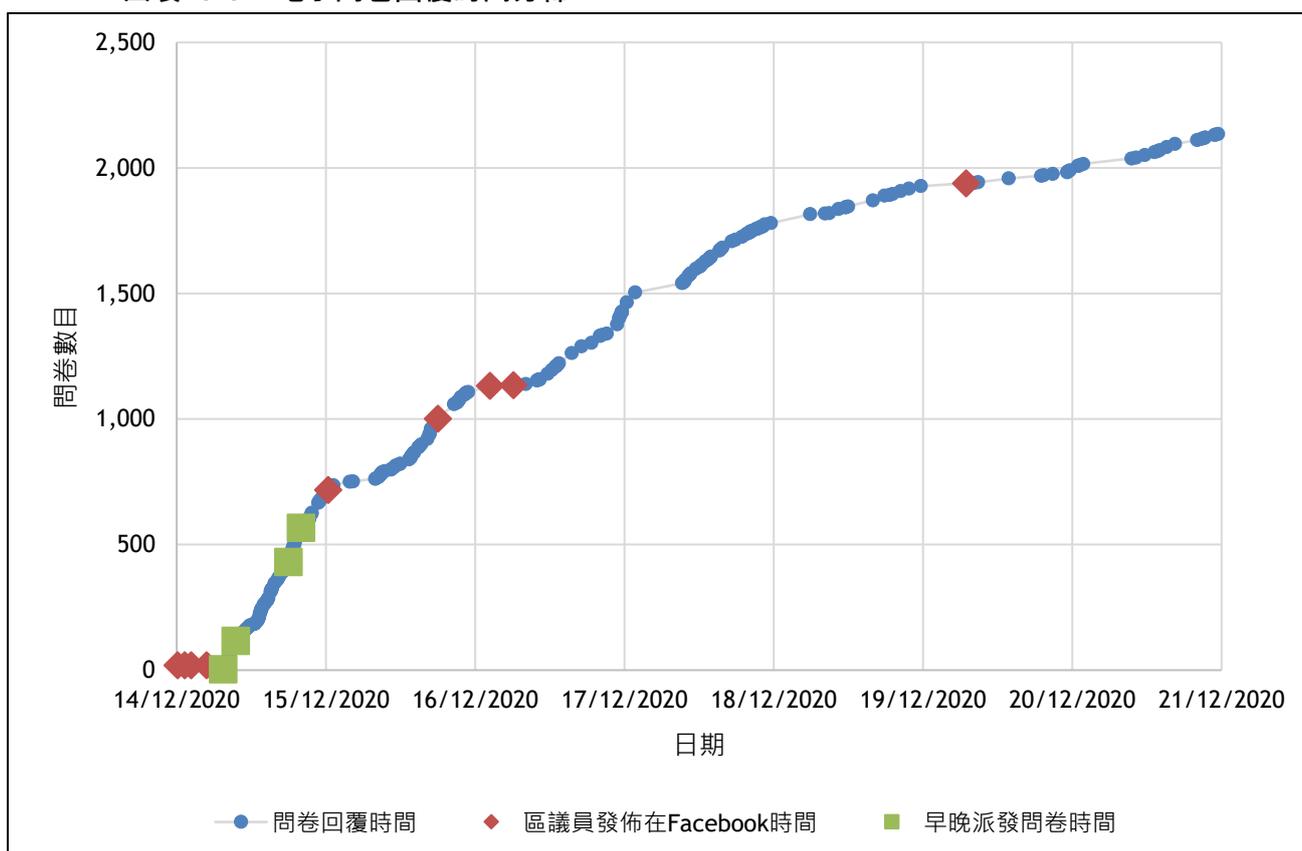
1. 引言

1.1 背景

1.1.1 本附件旨在闡述於2020年12月為本研究進行的問卷調查的主要結果。部份問卷調查結果已於報告內引述。

1.1.2 電子問卷回覆時間分佈顯示於圖表 1-1。實體問卷派發時間為2020年12月14日早晚繁忙時間，而區議員亦於不同時間在其社交媒體發佈問卷調查QR碼及連結。而2020年12月14日Google全球大範圍服務故障對電子問卷回覆率影響輕微。

圖表 1-1 - 電子問卷回覆時間分佈



1.1.3 本問卷調查收到的問卷數目合共有2,162份，當中2,138份為通過網上電子問卷填寫，另外收到24份實體問卷。

1.1.4 除特別註明外，本附件所列出的數字均為調查數字，並未按各小區人口比例等調整。由於四捨五入的關係，統計表內的數字加起來可能與總數略有出入。百分比是根據原本數字計算而來。

1.2 問卷調查主要內容

1.2.1 問卷調查主要收集居民的出行習慣，對巴士轉車站，收費及青衣海上交通的意見及取態。問卷調查主要包括以下各點：

- 一般特徵
- 出行地點
- 使用公共交通工具的次數
- 轉乘相關意見及行程
- 使用公共交通的因素
- 分段收費相關意見
- 青衣海上交通

2. 問卷調查結果及分析

2.1 一般特徵

2.1.1 本次調查合共收到2,162份回覆，而根據居住地點所回覆的數字列於圖表 2-1。當中大約有62%為青衣居民，另外38%為葵涌居民。少於1%為居住在葵青區外，包括象山邨，馬灣，觀塘，深井，秀茂坪，東區等。

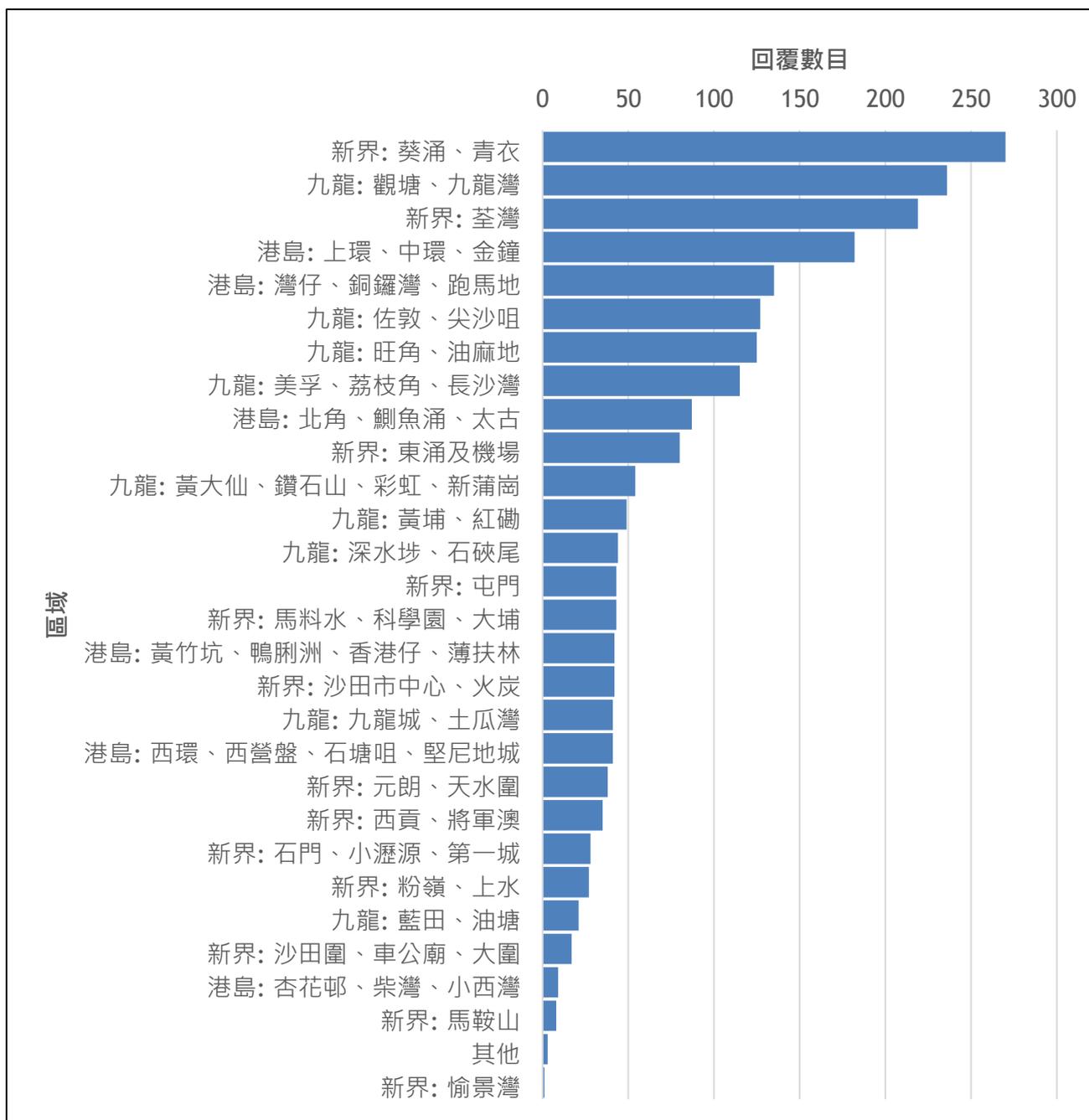
圖表 2-1 - 問卷調查居住地點分佈

區域	受訪人數	佔比
青衣北	293	14%
楓樹窩	211	10%
青衣中	207	10%
寮肚	186	9%
長青	185	9%
葵涌新區	160	7%
長康二	154	7%
下葵涌	132	6%
石籬	116	5%
葵盛	87	4%
荔華	84	4%
青衣東北	71	3%
荔景	65	3%
大白田	53	2%
大窩口	40	2%
石蔭	34	2%
長康一及涌美	33	2%
葵芳	30	1%
葵興	13	1%
其他	8	<1%
合共	2,162	100%

2.2 出行地點

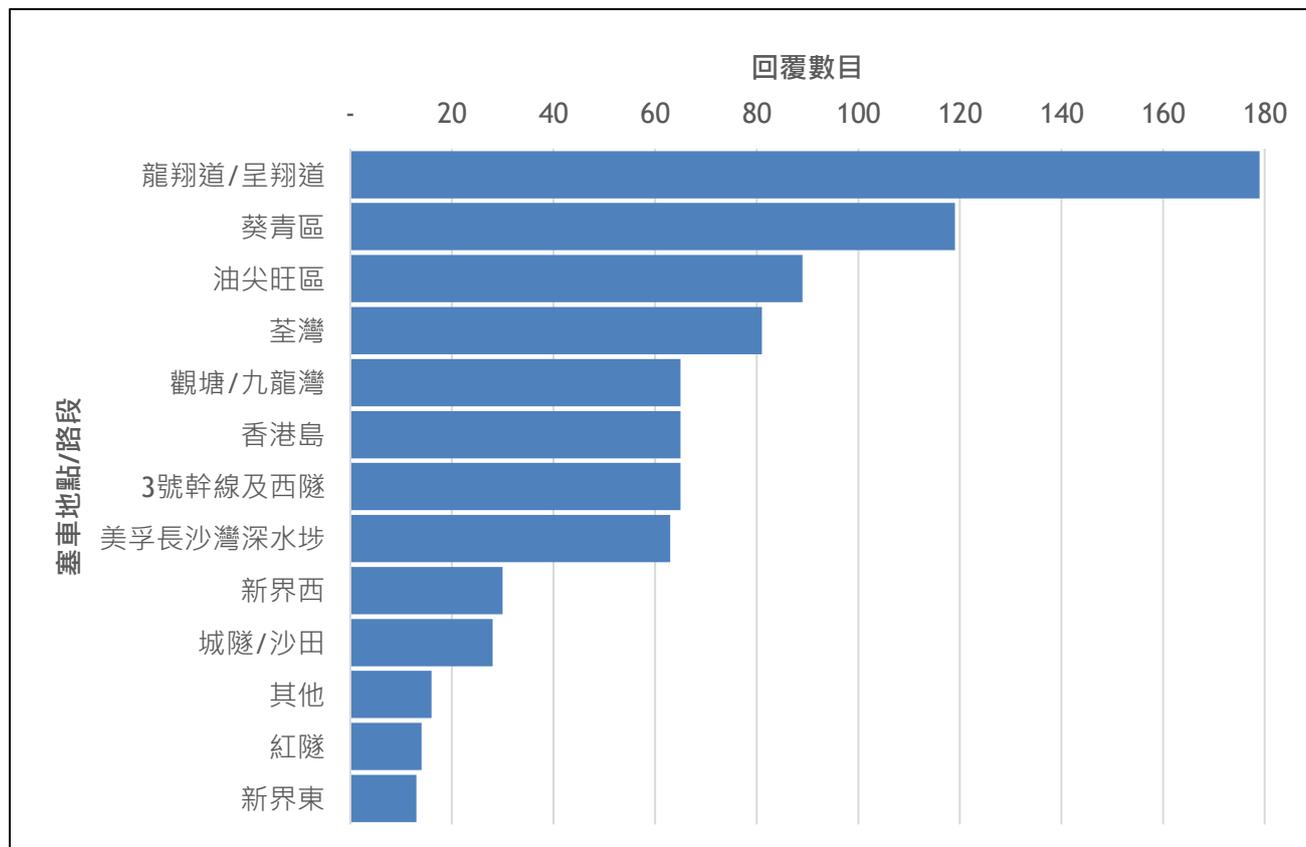
2.2.1 受訪者在過去一個有使用交通工具的一個平日的主要行程目的地列於圖表 2-2。

圖表 2-2 - 第一個主要行程前往區域



2.2.2 受訪者指出的塞車地點/路段列於圖表 2-3。當中較多受訪者指出龍翔道/呈翔道為塞車路段。

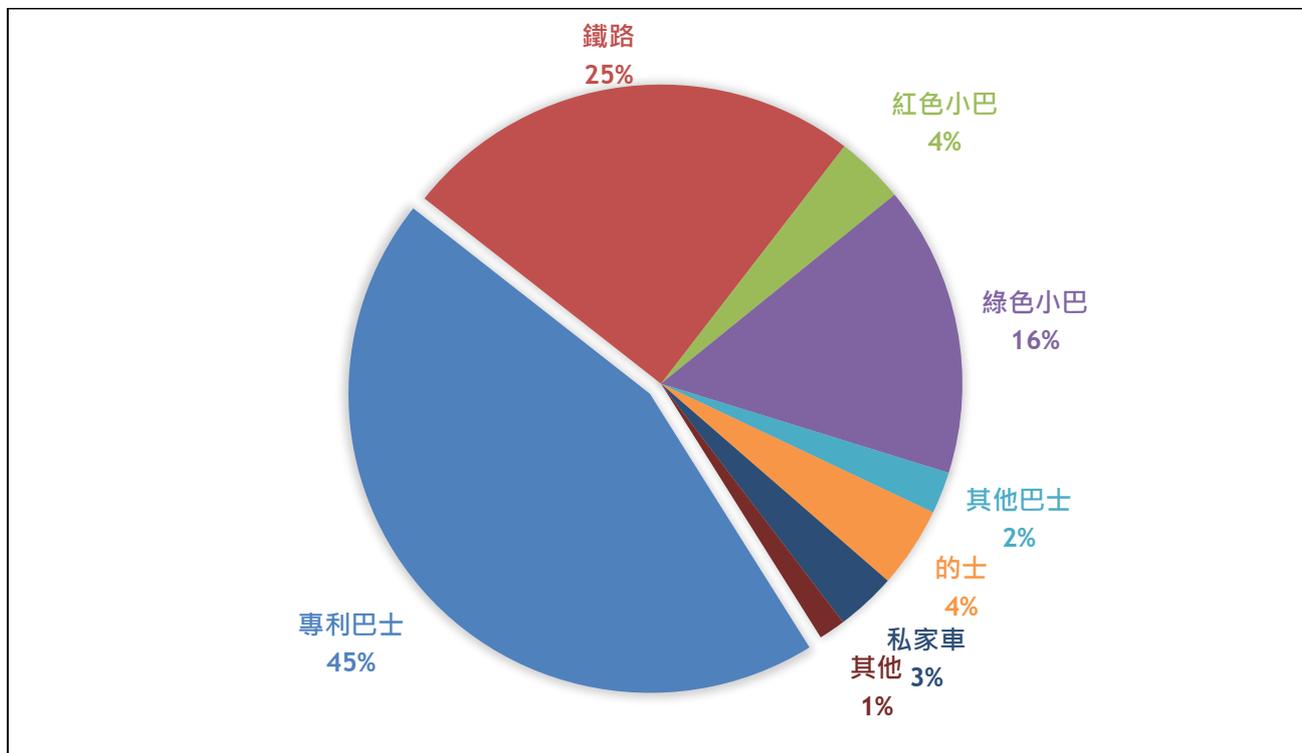
圖表 2-3 - 行程塞車地點/路段



2.3 使用公共交通工具的次數

2.3.1 由於此問卷調查主要針對使用路面交通的居民，而派發實體問卷的地點亦在主要巴士總站及交通交匯處，問卷調查結果亦如圖表 2-4顯示使用專利巴士的次數為最多。

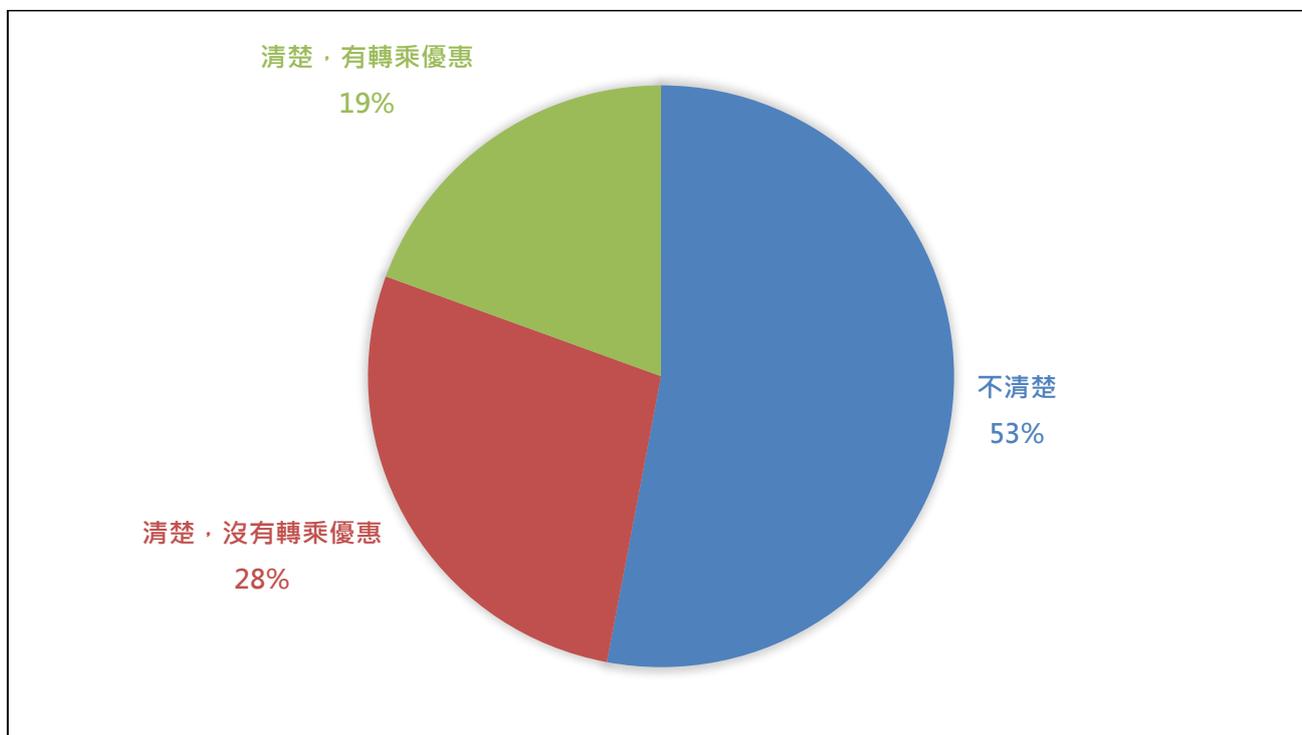
圖表 2-4 - 使用各種公共交通的次數比例



2.4 轉乘相關意見及行程

2.4.1 現時九巴部份巴士路線設有轉乘優惠，而圖表 2-5顯示超過一半的受訪者指出不清楚住所附近的巴士路線是否設有轉乘優惠。

圖表 2-5 - 清楚住所附近巴士路線是否設有轉乘優惠的比例



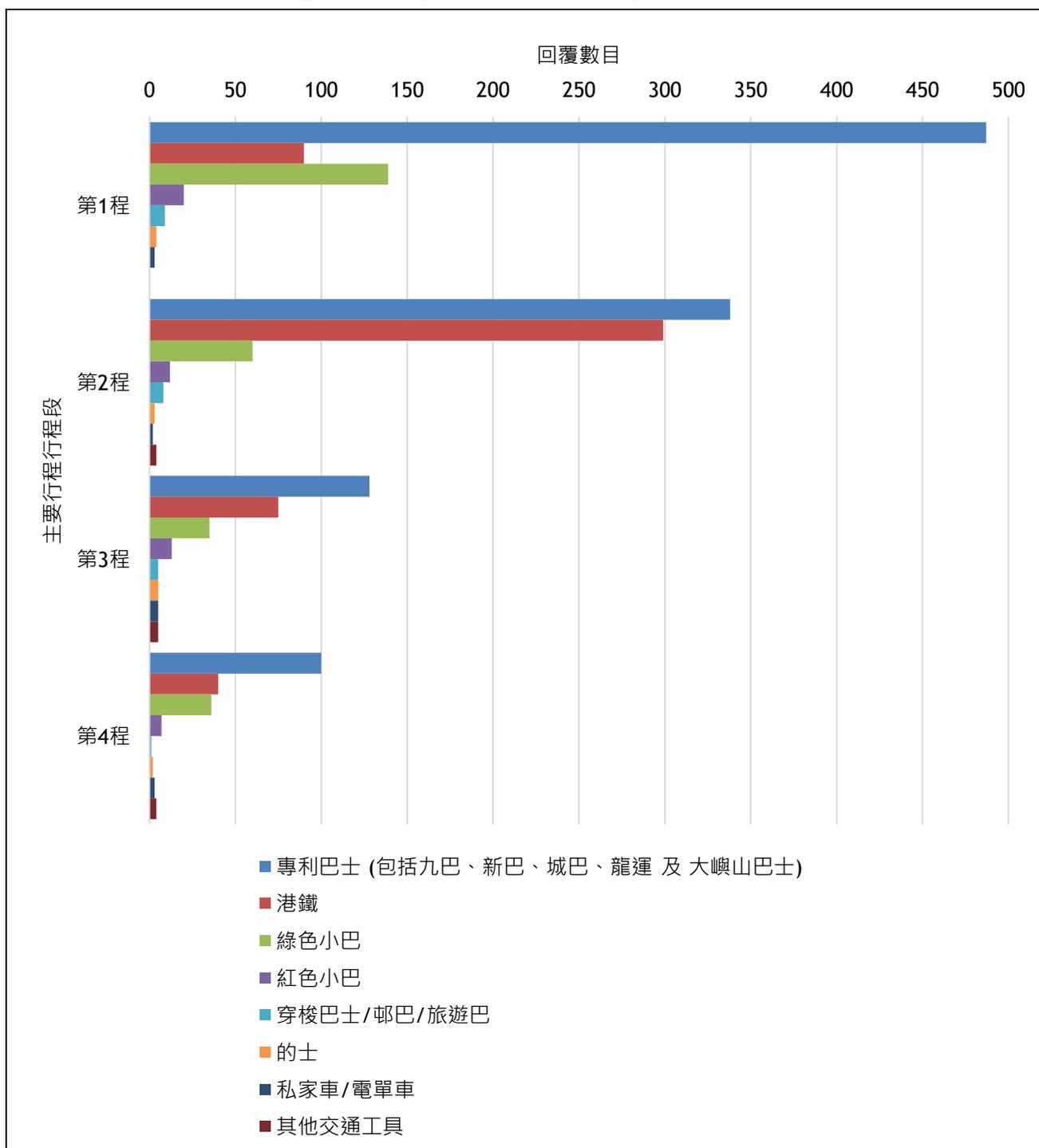
2.4.2 圖表 2-6顯示，大約65%的受訪者在第一個主要行程並不需要轉乘。而不清楚是否設有轉乘優惠的受訪者當中，大約70%在第一個主要行程並不需要轉乘。需要轉乘的受訪者相對於不需要轉乘的受訪者較清楚住所附近巴士路線是否設有轉乘優惠。

圖表 2-6 - 行程需要轉乘的比例

清楚住所附近巴士路線 是否設有轉乘優惠	行程需要轉乘比例	
	不需要	需要
不清楚	70%	30%
清楚，沒有轉乘優惠	58%	42%
清楚，有轉乘優惠	56%	44%
整體	65%	35%

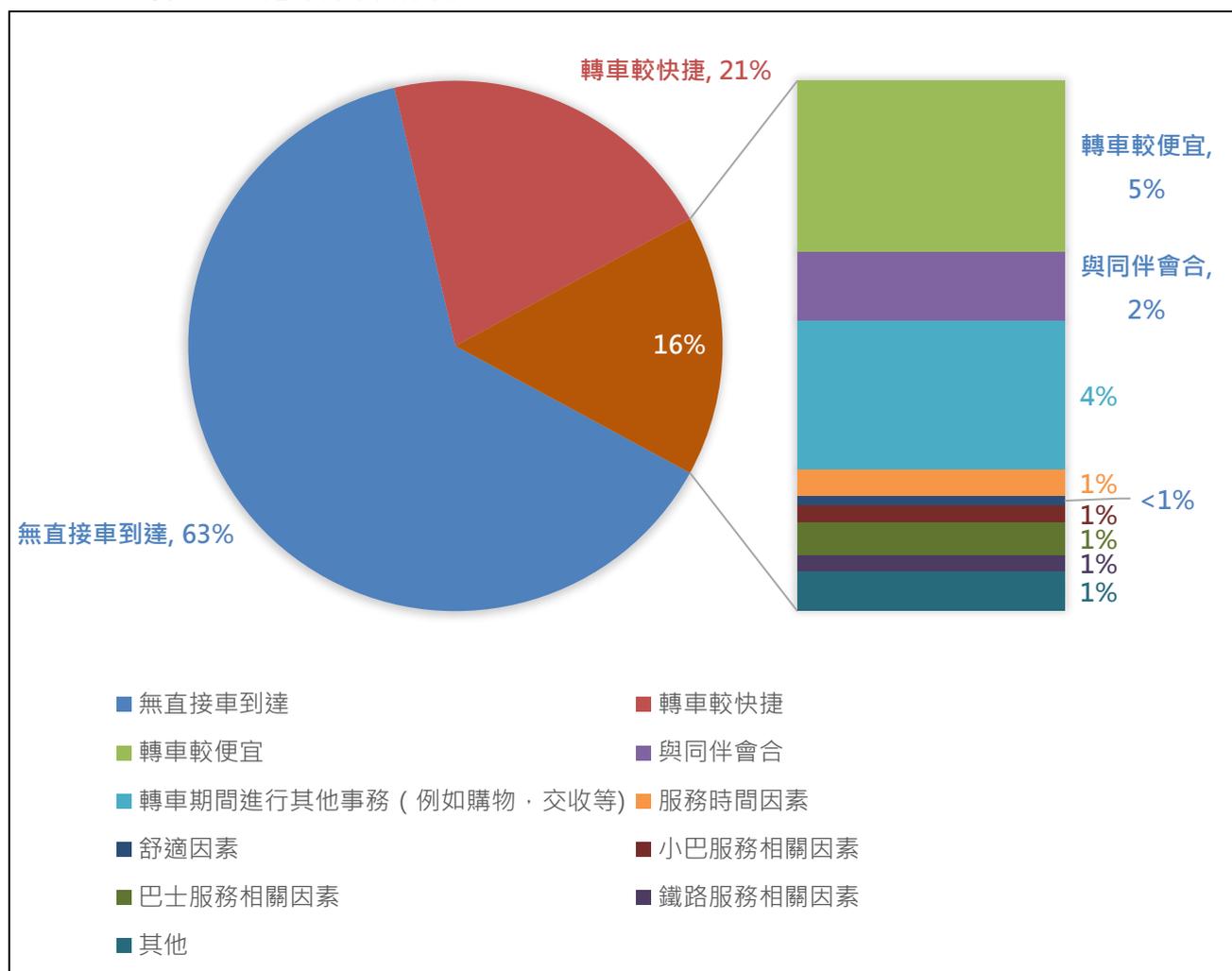
2.4.3 大約有65%的受訪者指出在第一程主要行程需要轉車，而該行程每一個行程段的交通工具顯示於圖表 2-7。以鐵路作為第二行程段的數目較第一行程段多，大約34%選擇專利巴士作為第一行程段交通模式的受訪者會轉乘鐵路作為第二行程段交通模式。而另外約52%以專利巴士作為第一行程段交通模式的受訪者第二程會轉乘專利巴士。

圖表 2-7 - 轉車行程每一個行程段所選擇的公共交通工具



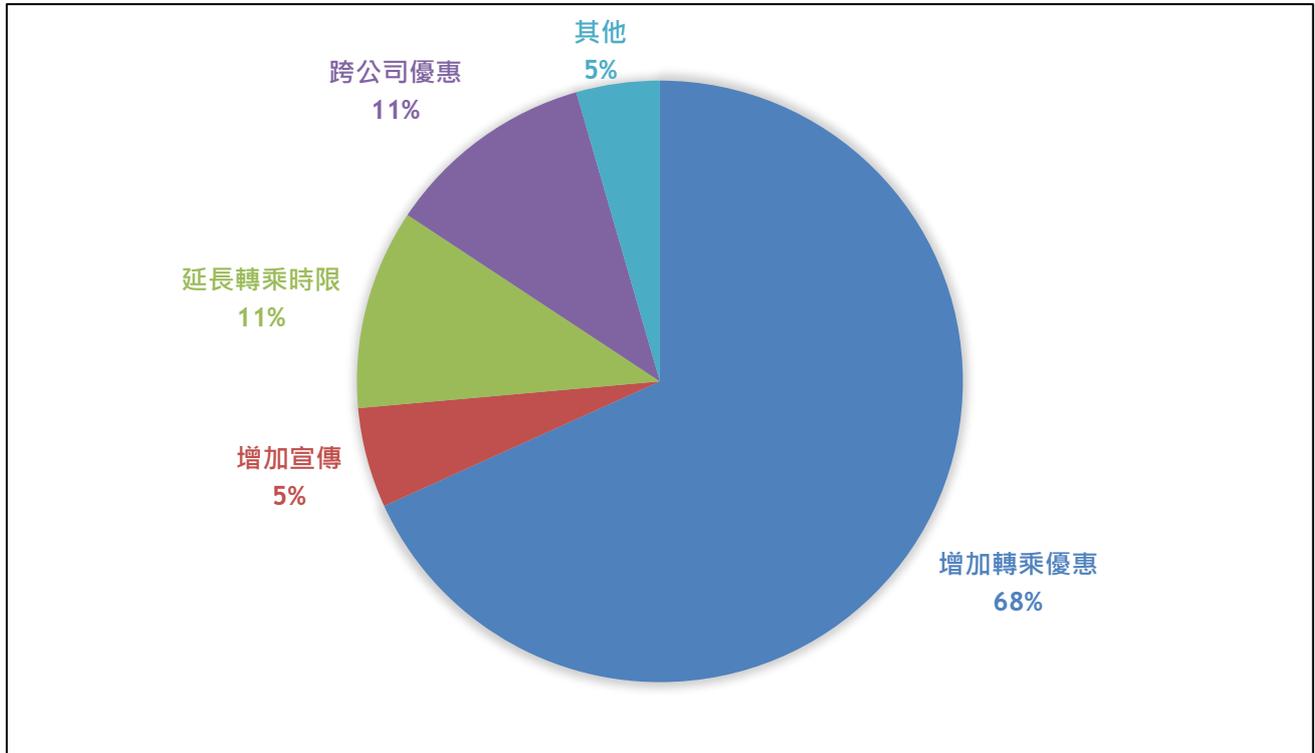
2.4.4 受訪者選擇轉車的原因列於圖表 2-8。主要原因為沒有直接車到達以及轉車較快捷。

圖表 2-8 - 選擇轉車的原因



2.4.5 受訪者對巴士路線轉乘優惠的意見載於圖表 2-9。主要意見圍繞增加轉乘優惠，亦有跨公司優惠及延長轉乘時限。另外亦有意見指出應增加宣傳。

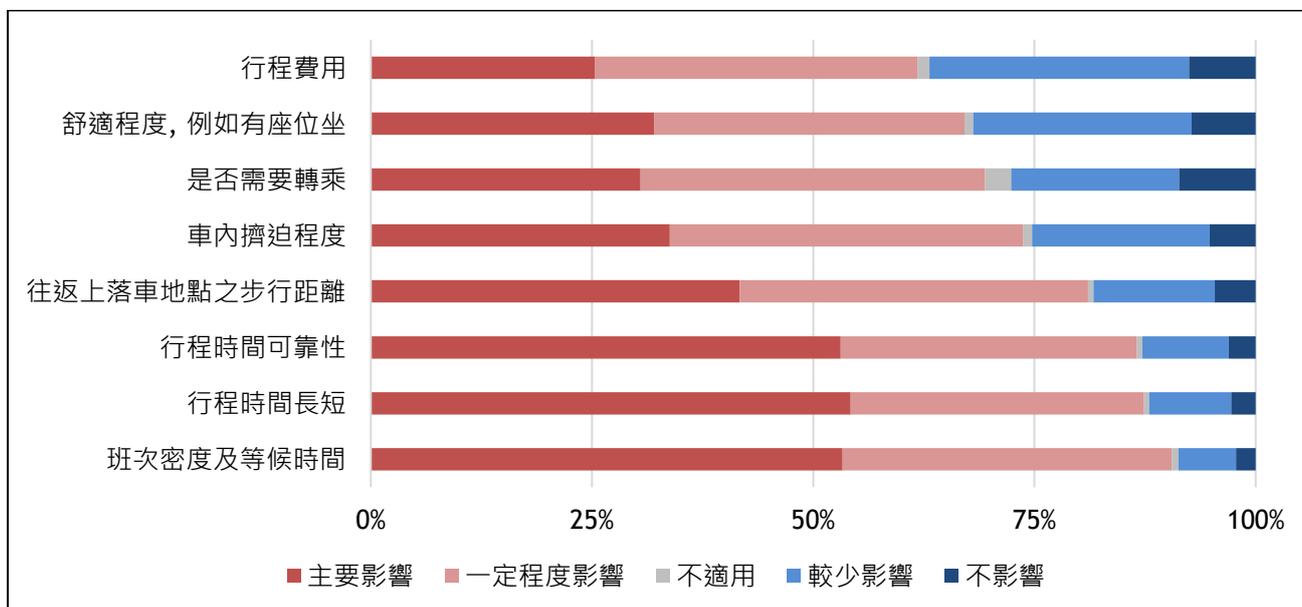
圖表 2-9 - 巴士路線轉乘優惠的意見



2.5 使用公共交通的因素

2.5.1 受訪者選擇公共交通工具的取態顯示於圖表 2-10。結果指出班次密度及等候時間有最大影響。

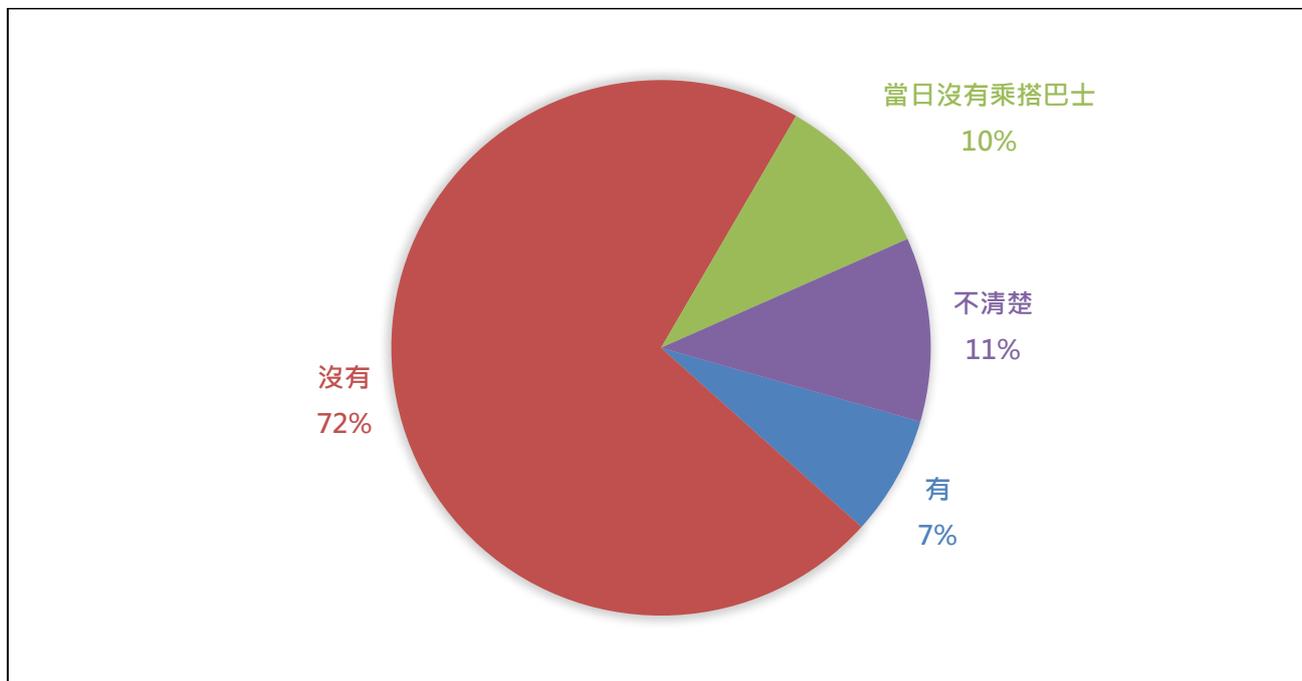
圖表 2-10 - 對於選擇公共交通工具的取態



2.6 分段收費相關意見

2.6.1 大約有72%的受訪者在最近一個有使用公共交通工具的平日的行程並沒有使用過巴士分段收費。

圖表 2-11 - 使用過巴士分段收費的比例



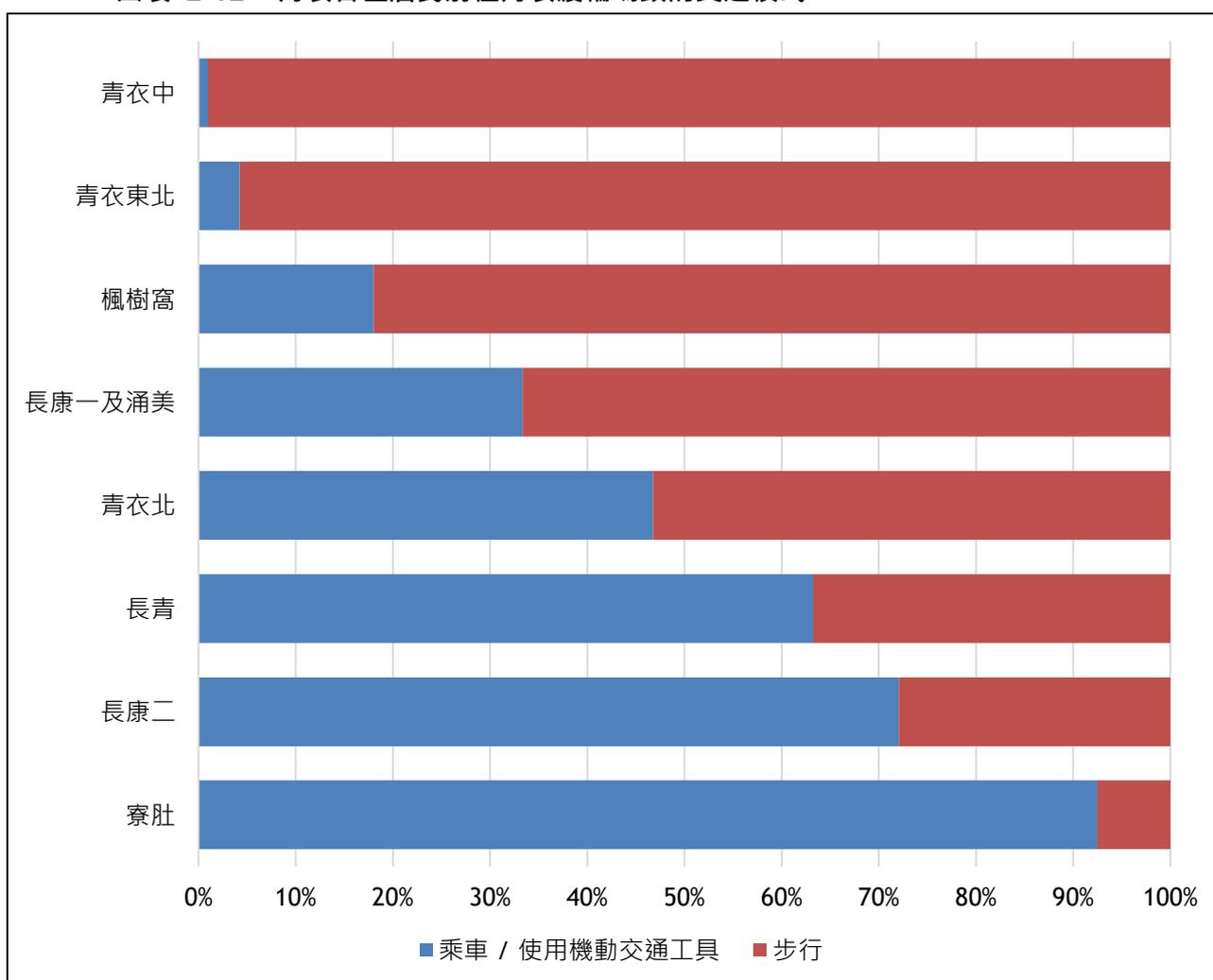
2.6.2 大部份對於分段收費意見圍繞增加分段收費優惠，包括按距離的雙向分段收費，而少部份建議增加宣傳分段收費。

2.7 青衣海上交通

2.7.1 本部份問卷主要目的探討青衣海上交通的取態，本部份主要闡述青衣居民的回應結果。

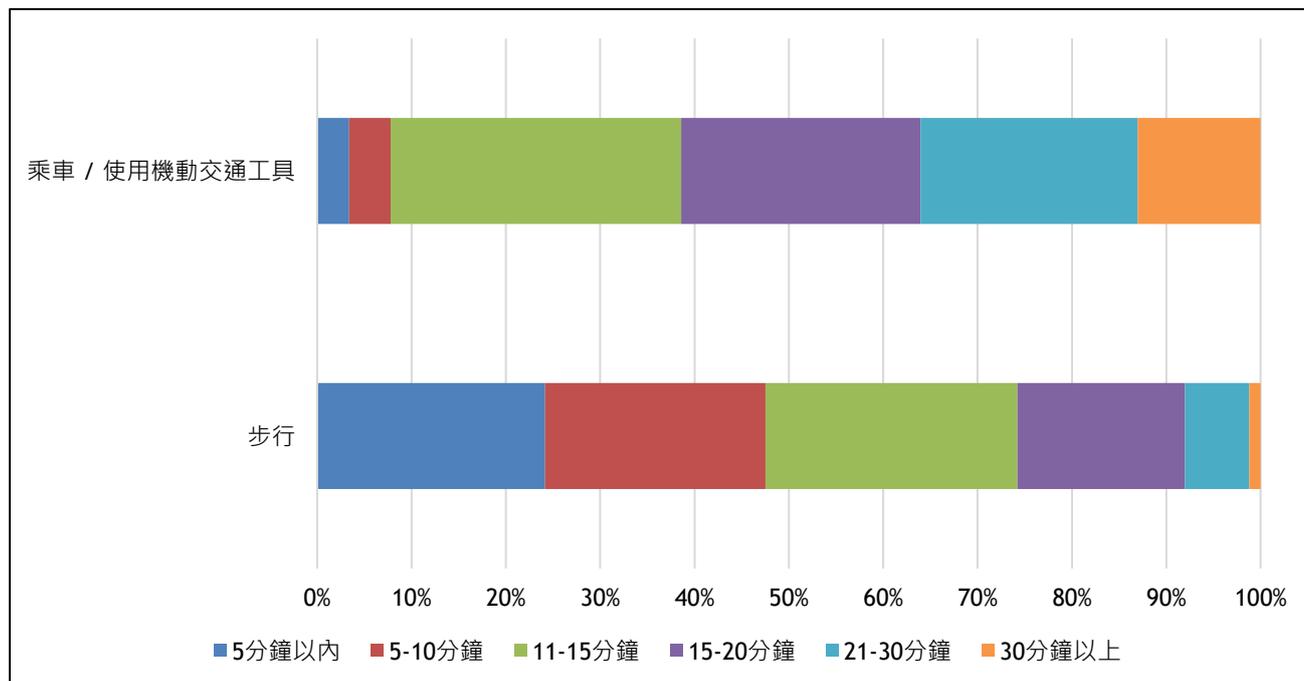
2.7.2 由於渡輪服務未能如陸路，尤其是路面交通一樣能在青衣每一區設站，青衣部份地區的居民或需要使用另一種交通工具前往碼頭。青衣各區居民前往青衣渡輪碼頭的交通模式顯示於圖表 2-12。整體大約56%的青衣居民會選擇以步行方式前往青衣渡輪碼頭。而以小區角度，最接近碼頭的小區，青衣中有超過90%的受訪者會選擇步行，而另外距離碼頭較遠的寮肚區不足10%的受訪者會選擇步行前往青衣渡輪碼頭。

圖表 2-12 - 青衣各區居民前往青衣渡輪碼頭的交通模式



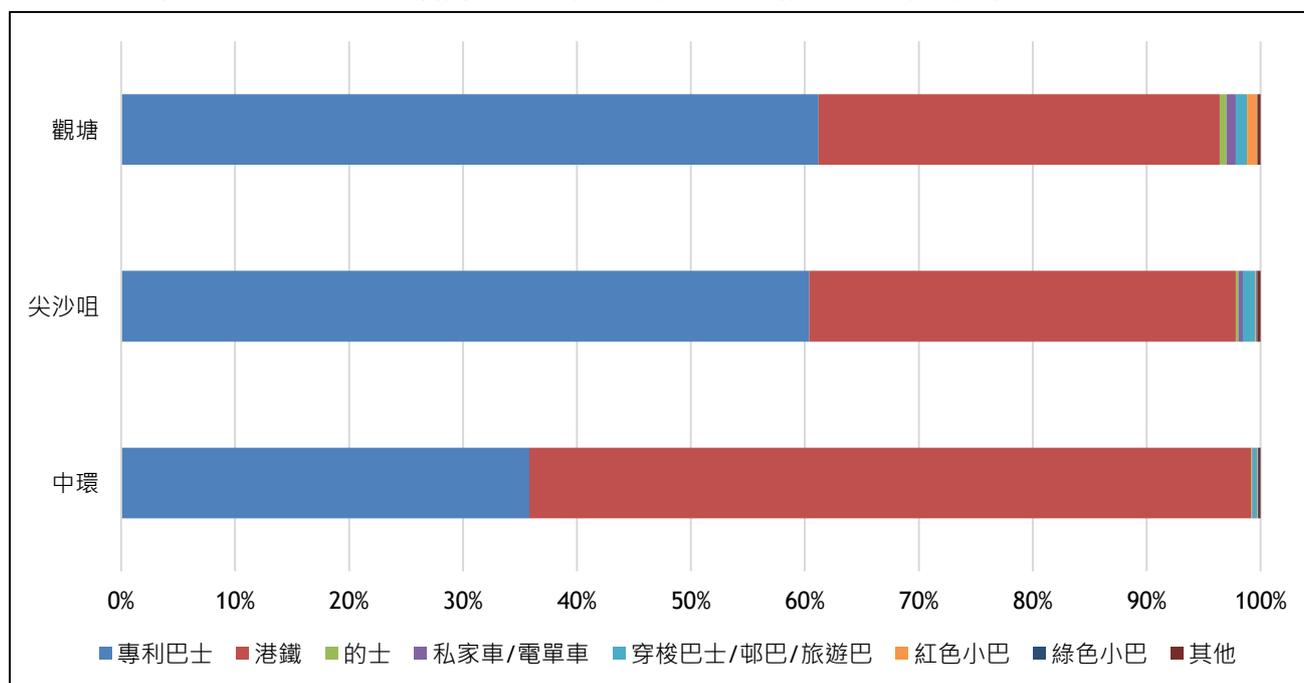
2.7.3 整體青衣居民前往青衣渡輪碼頭所需的時間分佈顯示於圖表 2-13。步行超過15分鐘的比率大約為25%。

圖表 2-13 - 青衣居民前往青衣渡輪碼頭所需時間分佈



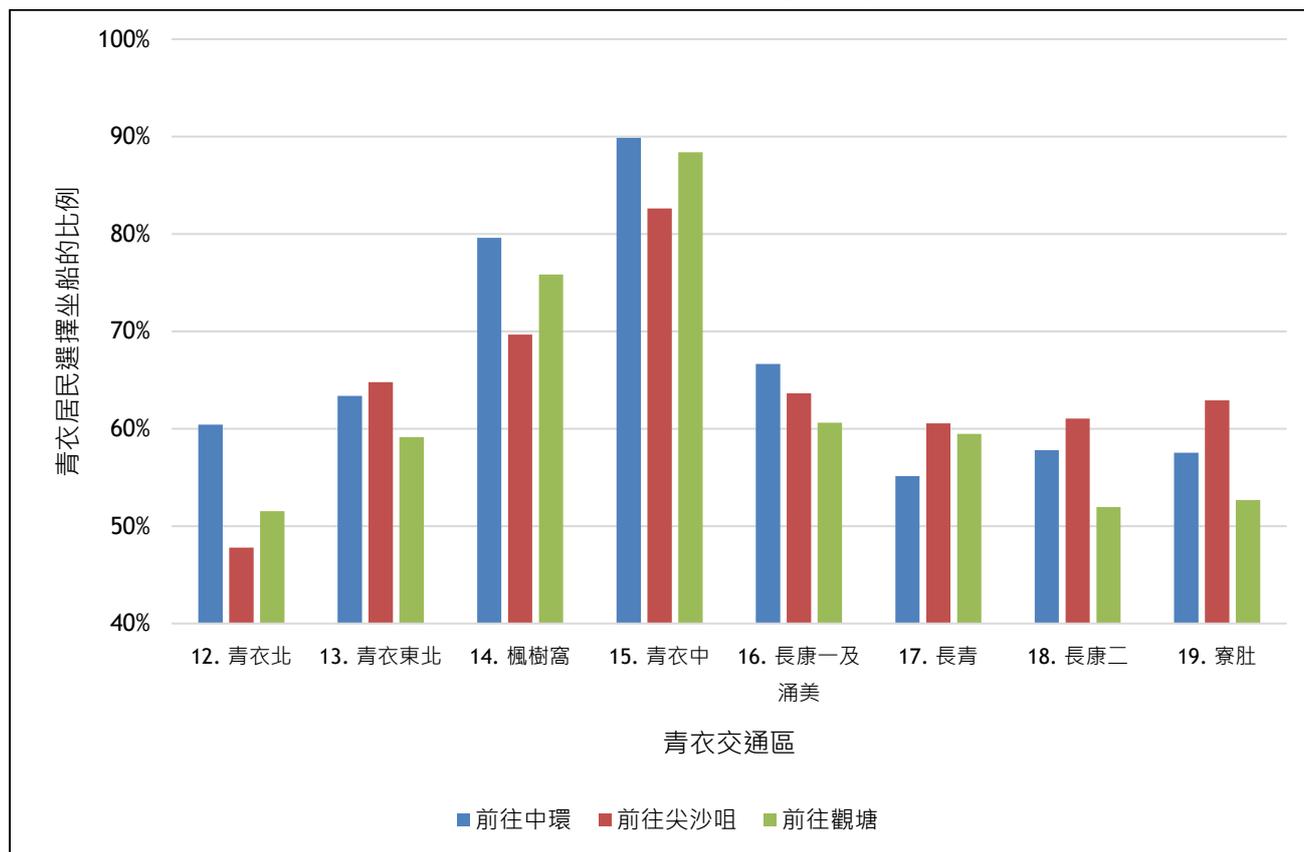
2.7.4 現時青衣居民前往中環、尖沙咀及觀塘主要交通模式顯示於圖表 2-14。主要以巴士及鐵路為主要交通模式。前往中環的話選擇鐵路的比例較高。

圖表 2-14 - 現時青衣居民前往中環、尖沙咀及觀塘的主要交通模式



2.7.5 在價錢一樣以及行程時間相若的情況下選擇坐船的比例顯示於圖表 2-15。

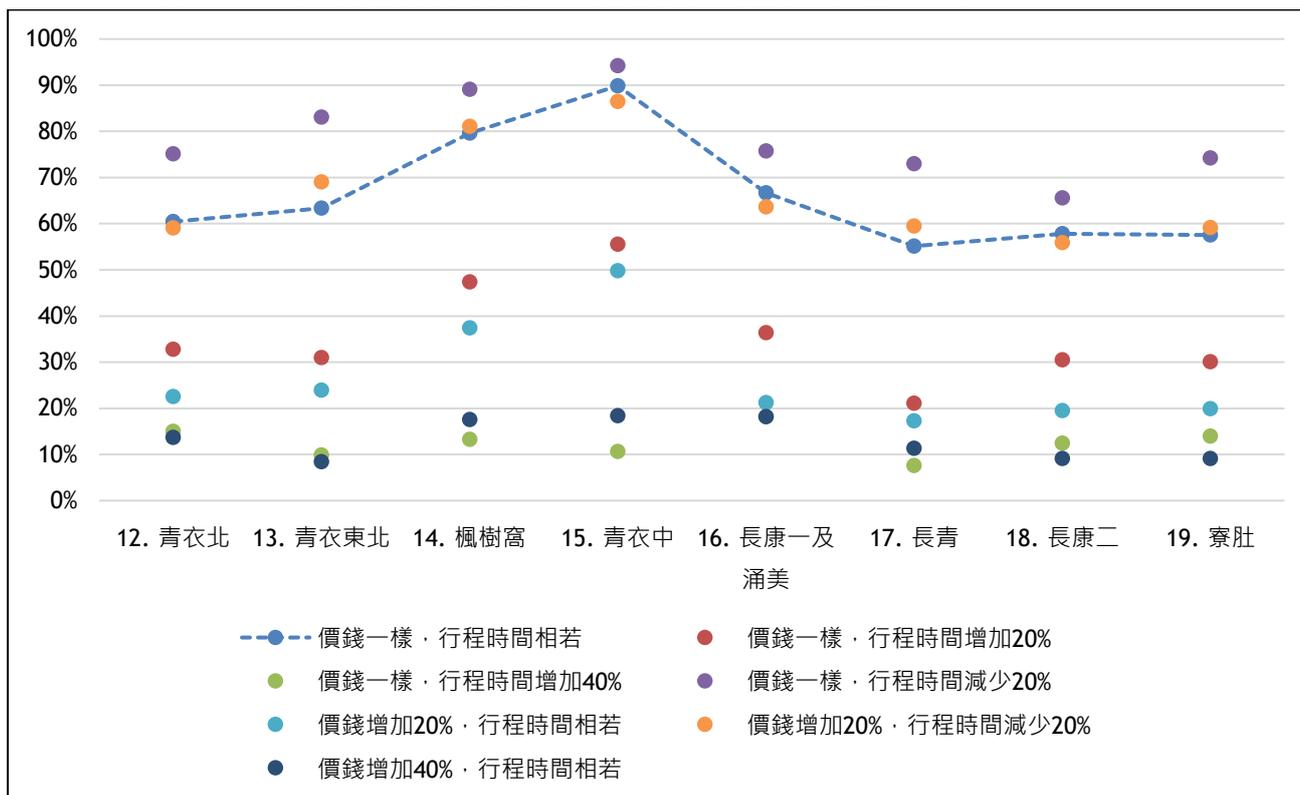
圖表 2-15 - 價錢一樣以及行程時間相若的情況下選擇坐船的比例



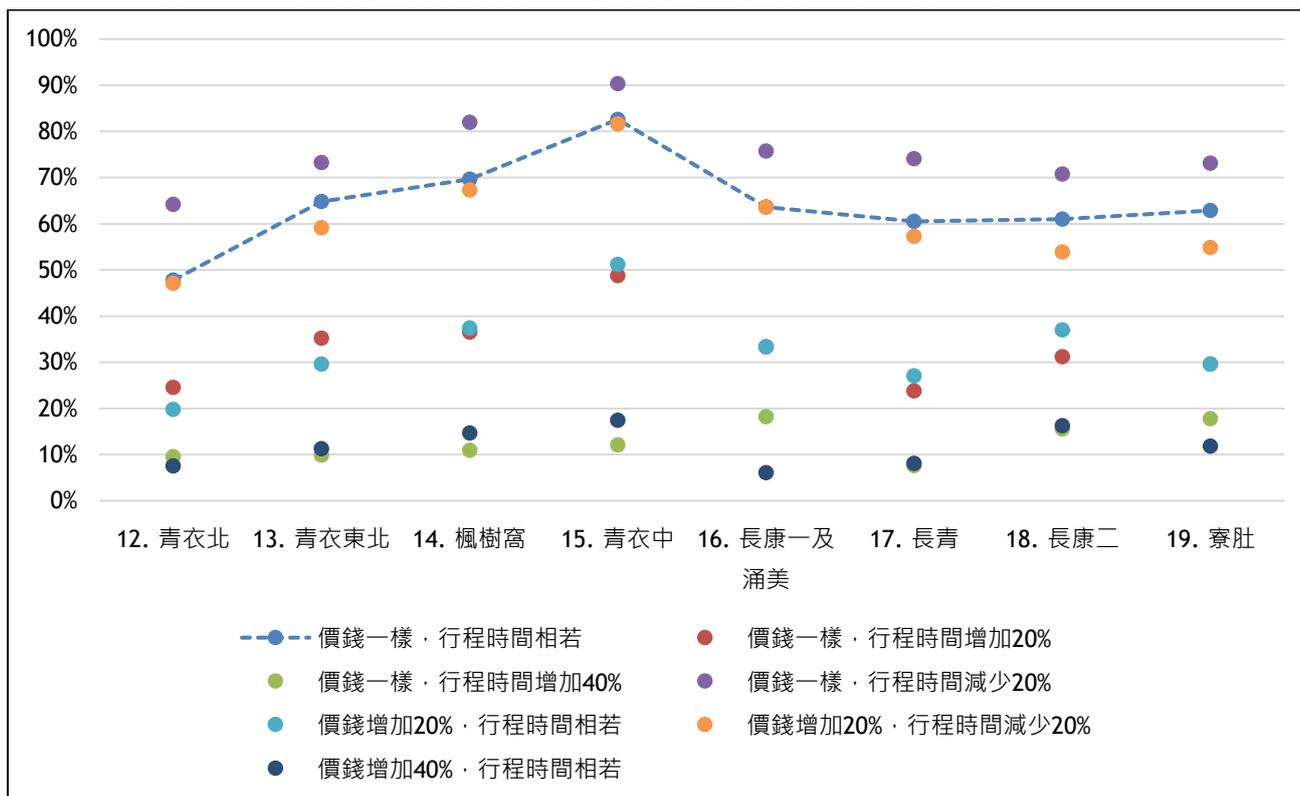
2.7.6 在以下各參數下，選擇坐船的比例的影響顯示於圖表 2-16至圖表 2-18。

- 價錢一樣，行程時間相若
- 價錢一樣，行程時間增加 20%
- 價錢一樣，行程時間增加 40%
- 價錢一樣，行程時間減少 20%
- 價錢增加 20%，行程時間相若
- 價錢增加 20%，行程時間減少 20%
- 價錢增加 40%，行程時間相若

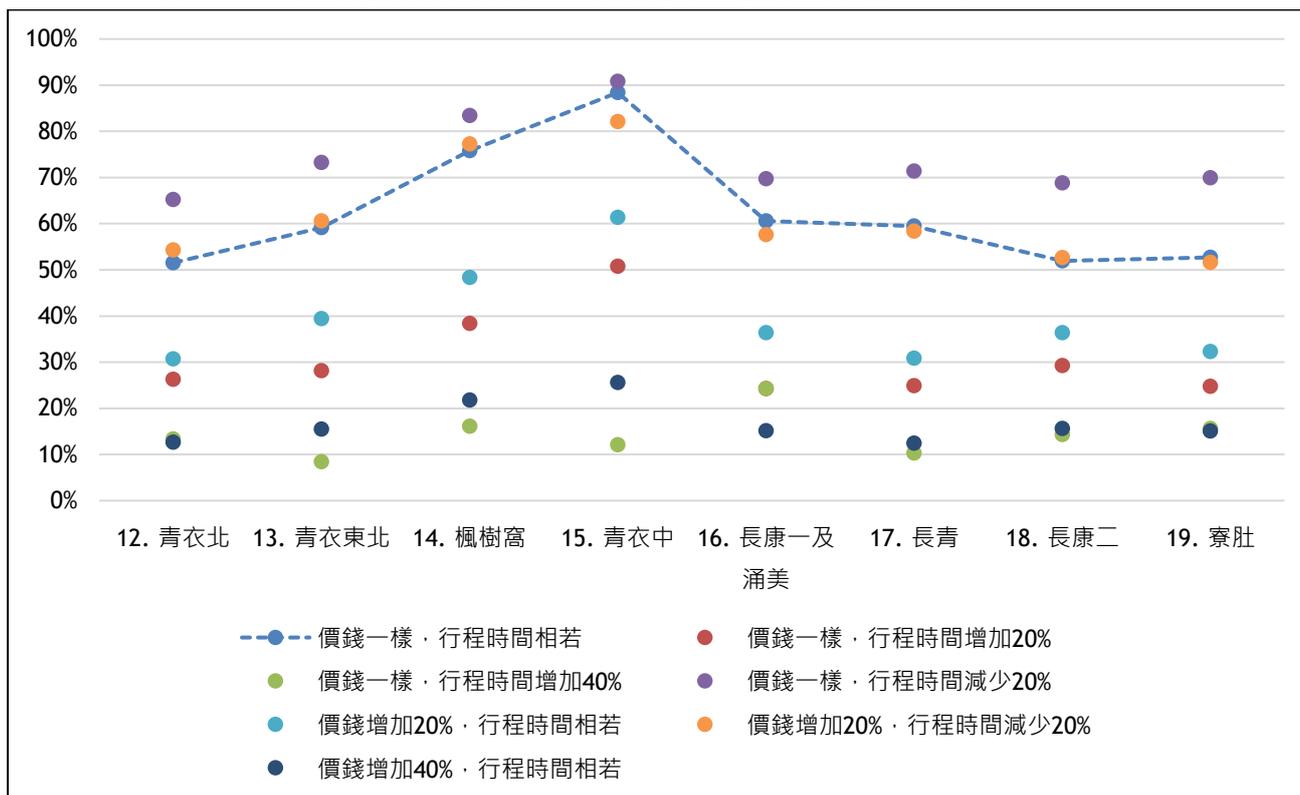
圖表 2-16 - 在不同情境下青衣各區居民選擇坐船前往中環的比例



圖表 2-17 - 在不同情境下青衣各區居民選擇坐船前往尖沙咀的比例



圖表 2-18 - 在不同情境下青衣各區居民選擇坐船前往觀塘的比例



2.7.7 就以上圖表顯示出，當價錢或行程時間任何一個選項增加時都會令到選擇坐船的比率下降。