

2021 RPP 青衣邨區回應報告



📍 青衣邨宜偉樓地下12號

53351267

📘 王必敏 (青衣島民)

創見
必與
新天
你



青衣邨
青怡花園
綠悠雅苑

葵青區區議員 (青青綠區)



王必敏



- 反對 41M 改動

是次九巴建議重組 41M 路線，並合併 41P 班次，主要牽涉搬遷 41M 總站至青衣碼頭，而班次維持不變的建議，對青衣邨及區內居民日常出行影響甚深，因此本人反對以上路線重組。

九巴建議取消 41P 早上特別車，以 41M 全日行駛取代。本屬好意，唯 41P 原有的兩架次與 41M 合併後，理應豐富了 41M 車線的資源及架次，但九巴建議合併後的 41M 並沒有任何班次上 / 車輛數目上有所優化，這並不有利合併後 41P/41M 的乘客利益。

碼頭一帶繁忙時間因鄰近工廠區而經常出現塞車情況，延長行車路線至碼頭，勢必令此線行程拉長多至 5 分鐘或以上。鑑於 41M 原本班次已備受爭議，受訪中 9 成街坊同時表示現時班次疏落且不時脫班，如再加上線路延長及塞車情況，將嚴重情況加劇，影響出行。

九巴建議改道後車站改為青衣邨商場站 & 青衣邨站，尤以青衣邨站頭位置包括 88 小巴、409 系列小巴，413 小巴，



41a, 41p, 極度狹窄的空間早已人流過份密集擠擁, 每每出現混亂, 甚至會引來爭執。現實是再不可能容納 41M 的乘客量。

本人連日來於網上及巴士站頭內訪問包括 (青衣邨、青怡花園、綠悠雅苑、偉景花園) 近二百位街坊, 得出以下結果:

問卷抽樣方式

日期: 2021 年 3 月 3 至 4 日

地點: 青衣邨巴士總站

時間: 3 日 0900 - 1100 ; 4 日 0800 - 1100

抽樣人數: 140 人

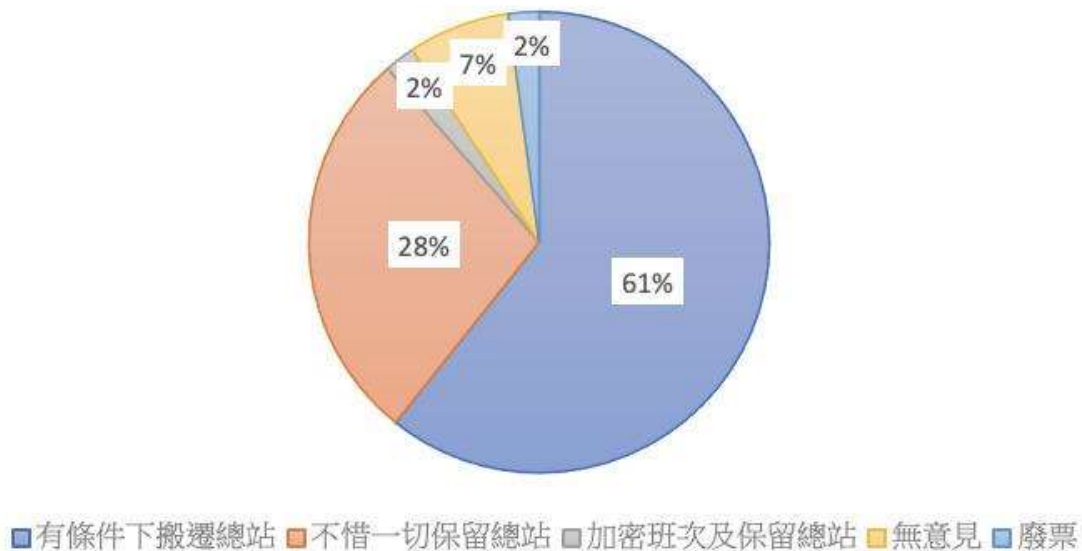
調查結果

- 支持變更與否

按照九巴現時提議更改路線方案, 即總站遷至青衣碼頭、班次維持每 15 分鐘一班下, 超過 90% 受訪者表示反對, 只有 7% 受訪者表示無意見, 另有 2% 問卷無法作進一步分析。



青衣站邨巴士總站乘客對41M擬搬遷總站意見調查



在「班次加密」之條件下，61%受訪者表示願意接受 41M 總站遷往青衣碼頭。另外，28%受訪者表示不論班次加密與否，仍堅持反對 41M 總站遷至青衣碼頭，另有 2%人士要求保留青衣邨巴士總站作為 41M 總站，以及加密班次。

- 路線改道行走意見

關於九巴有意將 41M 總站調往青衣碼頭，有居民擔心青衣碼頭總站現時已有多條路線進駐，41M 遷至後勢必令該區交通惡化，亦有人對上午繁忙時間，楓樹窩路翠怡花園對出之迴旋處有可能造成嚴重擠塞。



41M 由 1988 年開始已於青衣邨巴士總站設站，而區內至今仍然以 41M 出入荃灣的街坊皆表示希望以總站上落，以保長者出入安全。如將總站位置改成青衣商場站上落，對仍然使用 41M 出入的長者構成一定程度的危險。故絕大部份乘客皆希望維持總站上落。

唯一讓青青綠街坊認同的改道走法是行經青綠街一段路面。8 成街坊表示不容 44 現時走法再次發生，認為應利用青綠街路段成接駁碼頭的主要方法。

綜合約 200 名街坊意見後，本人認為 41M 在任何路線更改前，加密班次至 10 - 12 分鐘一班為必要之條件。在加班次的條件下，可討論其他路線更改計劃。

在此條件下，61%的居民表示會無奈接受 41M 路線改動，由青衣邨巴士總站搬至碼頭，並經青綠街再轉出楓樹窩路。

本人明白 41M 客量近年長期偏低，2021 年疫情期間繁忙時間只有 45%。為長遠增加 41M 之效益，本人亦有以下路線建議，一來可令青衣中部街坊來往青衣機鐵站；二來可令 41M 乘客數量增加，提升效能；三來亦可以為其他荃灣路線分流，避免

王必敏議員辦事處

葵青區區議員（青衣邨區）

📍 青衣邨宜偉樓地下12號

📞 53351267

✉️ wongpitman.typ@gmail.com

👤 王必敏（青衣島民）



楓樹窩路線的荃灣車重疊再重疊。希望此建議最終能達雙贏局面：

青衣開出：維持青衣邨總站後經青綠街駛向碼頭，再行駛青敬路經聖保祿村，以安媚樓為尾站直出荃灣。



王必敏議員辦事處

葵青區區議員 (青衣邨區)

📍 青衣邨宜偉樓地下12號

📞 53351267

✉️ wongpitman.typ@gmail.com

👤 王必敏 (青衣島民)



荃灣開出：北橋 > 灝景灣 > 宏福 > 碼頭 > 街市 > 青衣邨總站





- 有條件下支持開辦 49X 上繁石門特別班次

是次運輸署建議主要針對沙田區乘客利用 49X 特別班次由石門前往荃灣及青衣各地通勤，本人有條件下支持上述計劃，建議運輸署能夠同時開辦 49P 上繁班次由青衣碼頭前往石門，以便利青衣區內居民前往石門附近地區工作。建議的 49P 上繁班次路線如下：

青衣碼頭總站、楓樹窩路、擔桿山迴旋處、長安、青荃橋、德士古道天橋、德士古道北、荃錦交匯處、象鼻山路、城門隧道、沙田市中心、沙田鄉事會路、大涌橋路、石門總站。

由於青衣沒有直接途徑前往石門工業區，只有以廣源為總站的 49X 最為接近，但步行前往動輒 15-20 分鐘，對青衣區內前往該區乘客做成不便。另外，49P 上繁班次計劃路線與下繁服務路線相若，只是將總站沙田市中心遷往石門，路線在執行上有較大可行性。



- 落實 E 線於青衣中南部全日行走

上年度運輸署建議修訂 E 線機場巴於青衣島內行走路線，但事隔一年亦未能實行，本人繼續要求落實 E 線於青衣中南部全日行走，以便青衣中南部乘客前往機場作業區工作。

- 取消 242X 星期六上繁班次

本人認為取消 242X 星期六上繁班次不可接受，關注點在於運輸署並沒有交代過節省落的班次會用否用回本區身上，而運輸署亦沒有提出任何方案協助解決該兩班次乘客需求。雖然這兩程班次乘客量較低，屬低用量，但並不代表乘客沒有需求。

- 948E 上下繁時段增加班次

自 948E 開車以來，收到大量街坊表示歡迎，在實際客量上亦可以體現青衣居民對港島東線之渴求及迫切。近日已有乘客表示，兩班上下繁 948E 已不夠滿足青衣居民所需。期間新一年度能加開上下繁班次以解決青衣港島東問題。

- 繼續爭取 948 全日行走

- 贊成開設青衣往將軍澳工業村路線