

**葵青區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**第一次特別會議紀錄（二零二一）**

日期：二零二一年三月二十五日

時間：上午十時正至下午一時二十五分

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>
林紹輝議員（主席）	會議開始	會議結束
蔡雅文議員（副主席）	會議開始	會議結束
張鈞翹議員	會議開始	會議結束
張文龍議員	會議開始	會議結束
韓俊賢議員	會議開始	會議結束
許祺祥議員	上午十時四十四分	會議結束
郭芙蓉議員	會議開始	會議結束
郭子健議員	上午十時十二分	會議結束
劉子傑議員	會議開始	會議結束
劉貴梅議員	會議開始	會議結束
梁靜珊議員	上午十時零八分	會議結束
梁錦威議員	會議開始	會議結束
梁嘉銘議員	會議開始	上午十一時三十三分
梁永權議員	會議開始	會議結束
盧婉婷議員	會議開始	會議結束
單仲偕議員, SBS, JP	會議開始	會議結束
冼豪輝議員	會議開始	會議結束
譚家浚議員	會議開始	會議結束
徐曉杰議員	上午十時零八分	會議結束
黃炳權議員	上午十一時三十四分	會議結束
黃俊達議員	上午十一時十六分	會議結束
王必敏議員	會議開始	會議結束
王天仁議員	上午十一時二十六分	會議結束

**列席者**

王羚女士	高級運輸主任/巴士發展（新界西南）
徐亦彤先生	運輸主任/巴士發展（新界西南）
王家駿先生	運輸署高級運輸主任/葵青 1
何家輝先生	運輸署高級運輸主任/葵青 2
梁宏昌先生	九龍巴士（一九三三）有限公司/龍運巴士有限公司經理（車務）

黃秀娟女士	九龍巴士（一九三三）有限公司/龍運巴士有限公司助理經理（策劃及發展）
梁家欣女士	九龍巴士（一九三三）有限公司/龍運巴士有限公司經理（公共事務）
李建樂先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司公眾事務經理
吳健文先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司總策劃主任
蕭慧敏女士（秘書）	葵青民政事務處行政主任（區議會）一

### **缺席者**

陳志榮議員	因事告假
梁國華議員	因病告假
吳劍昇議員	因病告假
唐皓文議員	因事告假
周偉雄議員	沒有告假

## 歡迎詞

主席 歡迎各委員、政府部門及機構代表出席葵青區議會交通及運輸委員會（交運會）第一次特別會議（二零二一）。

2. 委員一致通過陳志榮議員、梁國華議員、吳劍昇議員及唐皓文議員的請假申請。

## 介紹/諮詢文件

### 二零二一至二零二二年度葵青區巴士路線計劃

（由運輸署提出）

（交通及運輸文件第 22-22u/D/2021 號）

3. 運輸署高級運輸主任/巴士發展（新界西南）王羚女士 簡介文件。

4. 主席 宣布為確保會議效率，會邀請已提交文件的委員按地區發言，然後部門及巴士公司代表作出綜合回應，沒有提交文件的委員可在首輪提問完結後作出提問。

5. 劉子傑議員 提出意見及詢問如下：

(i) 詢問將軍澳往來青衣的路線是否方便行車，因為現時建議的路線會由加士居道天橋，經機場隧道，往將軍澳方向，但現時加士居道天橋正進行大型工程，早上交通非常擠塞。他詢問若車輛經加士居道，行駛至紅磡海底隧道（紅隧），再到機場隧道，是否一個比較好的行車路線。其次，他詢問途經龍翔道上方可否是另一個選擇，以及觀塘工業區會否設立站點。

(ii) 41A 號線早上回程路線的第一班車是在七時多，認為開車時間較遲。有居民反映，當他們早上下班時，沒有巴士可返回青衣。他認為運輸署及九巴公司應該提供相應服務。

6. 譚家浚議員 提出意見及詢問如下：

(i) 樂見運輸署開辦青衣往來將軍澳的巴士路線，期望可盡快落實。此外，他詢問該路線可否處理觀塘工業區一帶的問題，因為愈來愈多人前往九龍東上班。

- (ii) 運輸署的回覆文件指 948E 號線的平均載客量是六成。他指出運輸署計算載客量的方法有問題，如：運輸署指 41A 號線的載客量只有八成，無法增加班次，但議員實地考察時，特別是晚上從旺角到青衣的班次，乘客均無法上車。他希望運輸署留意有關情況，修改計算載客量的機制或按實際情況調整服務。
- (iii) 44M 號線去年已實施在早上繁忙時間繞經青衣站，方便相關居民。他建議運輸署可以考慮回程的路線，也可在青衣站設立站點，讓灝景灣及盈翠半島的居民可以到葵芳一帶，因為利用港鐵到葵芳非常轉折。
- (iv) 詢問 948 號線何時可以全日服務。
- (v) 建議 948E 號線盡快獨立成線。他指出 948E 號線早上有六成的載客量，居民有實際需要，居民也樂見開辦青衣至港島東的路線。

7. 徐曉杰議員指出他提交的文件應有十九個項目，但現時文件只列出七個項目，詢問文件會否更新。

8. 主席指示秘書會後轉交相關文件予運輸署回應。

(會後註：秘書處已於二零二一年四月七日，電郵交通及運輸文件第 22a 及 22u/D/2021 號 (更新版) 予委員會參閱。)

9. 徐曉杰議員提出意見如下：

- (i) 青衣西南至荃灣的路線非常迂迴曲折，他認為青衣西南至荃灣的三條巴士路線過分重疊，居民需要一個小時才可到荃灣。他希望運輸署及九巴公司可以認真重組該三條巴士路線。
- (ii) 青衣到屯門可以很快捷，但巴士路線需要經荃灣才可到達屯門公路，認為是沒有效率的。
- (iii) 948 號線在疫情期間的繁忙時間也有滿載的情況。他希望運輸署考慮兩巴聯營的問題，會否可以交換一些路線，令一間巴士公司可以營運同一條巴士路線。

- (iv) 希望 948E 號線可以前往多些地方，如：轉乘至柴灣或小西灣。他希望可以研究如何擴闊客源。

10. 梁嘉銘議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 詢問 948 號線為何不能全日行走，認為客量足夠，居民需求也大。她指出在繁忙時間尾站的乘客無法上車，詢問可否設立特別班次及全日行走。
- (ii) 希望 42A 號線在荔枝角道的街頭也設立一個站點。她指出 43C 號線在改道時，取消了荔枝角道街頭的站點。她認為步行五分鐘對上班的居民也很辛苦，希望運輸署體諒市民的感受。
- (iii) 居民希望有一個較快捷的路線由青衣西南前往荃灣，她指出 249X 號線也曾重組路線，相信運輸署或九巴公司也有方法令青衣西南的居民可以較快到達荃灣。

11. 王羚女士 回應如下：

- (i) 在設計青衣至將軍澳的路線時，運輸署會從整體交通網絡作出考慮。例如就委員建議途經龍翔道，運輸署在開辦新路線時也會考慮現時是否已有巴士服務直達龍翔道。而現時路線的好處是當巴士離開青衣後，可直接前往高速公路，縮短行車時間，並能前往觀塘近偉業街一帶。運輸署備悉委員對佐敦道至加士居道天橋一帶交通情況的關注。
- (ii) 就委員提問會否在觀塘工業區設立站點，運輸署表示現時的走線會行經偉業街，若方案獲得落實，會參考現有巴士服務設置站點。
- (iii) 就委員希望盡快開設將軍澳線一事，有關方案會配合青衣區內發展，預計在二零二二年投入服務，運輸署會留意乘客的需求變化，盡快落實新路線。
- (iv) 就 41A 號線的回程服務，運輸署備悉委員有關提早開出首班車的意見。此外，就委員提及載客量較高的情況，運輸署會要求巴士公司按實際的運作情況，調整班次以應付乘客需求。

- (v) 就委員指出青衣西南前往荃灣的路線服務重疊事宜，運輸署持開放態度與巴士公司研究重組路線的方案，但須審慎考慮是否有合適的替代服務予現時的乘客，並會要求巴士公司提供相關的營運數據以作參考。
- (vi) 就委員要求 948 號線提升至全日服務，並表示部分班次有滯後情況，無論是獨營或聯營路線，巴士公司均有責任留意乘客的需求，有需要時應考慮加密班次應付需求。
- (vii) 就 948E 號線可否延長至柴灣，以及提供更多的轉乘服務，運輸署會再作研究及備悉有關意見。就委員提及 948E 號線在個別時段較難登車，運輸署會與巴士公司考慮合適的服務調整以配合乘客需求。
- (viii) 運輸署備悉委員要求 44M 號線回程途經青衣站的意見。44M 號線在去年年底實施了早上繁忙時間途經青衣站的方案，現時運輸署仍在收集乘客的數據以檢視乘客需求。

12. 九龍巴士（一九三三）有限公司/龍運巴士有限公司（九巴／龍運公司）助理經理（策劃及發展）黃秀娟女士 回應如下：

- (i) 九巴公司備悉委員建議提前 41A 號線早上返回青衣的班次時間，但 41A 號線早上的需求主要是由青衣前往西九龍或南九龍上班的乘客，故在車務運作方面，九巴公司希望有空間加強青衣前往市區方向的班次。就返回青衣的班次，旺角、深水埗及美孚也有巴士服務，41 號線的第一班車是在早上五時十分開出，而 44 號線的第一班車是在早上六時開出。故此，九龍市區返回青衣有其他巴士路線選擇。暫時九巴公司會繼續觀察有關情況，在合適的時候會考慮 41A 號線的班次是否需要提早從尖沙咀開出。
- (ii) 就 948 及 948E 號線加強服務的建議，九巴公司會與新巴密切留意乘客的需求，按需要調整服務。
- (iii) 備悉 42A 號線在荔枝角站附近加設分站的建議。她解釋現時車站在光昌街的原因是因為九巴公司曾經收到輪椅乘客的意見，在荔枝角站附近的位置不太適合輪椅人士上落，故九巴公司把車站搬到光昌街。
- (iv) 就青衣到荃灣路線重疊的問題及可否有更快的路線到達荃

灣，九巴公司備悉議員的意見，但修改路線前，需研究對乘客的影響。九巴公司會密切與議員保持溝通，有進一步的建議，會提交文件到交運會討論。

13. 城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司總策劃主任 吳健文先生回應指會密切留意 948 及 948E 號線的服務情況，並會與運輸署及九巴公司保持溝通，按乘客的需求調整服務。

14. 徐曉杰議員提出意見如下：

- (i) 很多居民希望在荔枝角站下車，九巴公司的數據指傷健人士不適合在荔枝角站下車，他建議應在荔枝角站增設另一個站點。此外，他認為九巴公司在轉換站點時應諮詢區議會。
- (ii) 尖山隧道已經開通了很久，249X 號線確實是方便了居民，但在轉車站沒有巴士可讓 249X 號線的乘客轉乘至科學園或大埔，他認為是很浪費的。他建議運輸署應考慮公開招標或巴士公司開辦新線等方法。他認為青沙公路轉車站沒有轉乘的巴士，但城門隧道卻十分繁忙，是不合理的。

15. 劉子傑議員提出意見及詢問如下：

- (i) 就建議新開辦的將軍澳線，運輸署集中在青衣南的問題，但他認為應關注整個青衣島的狀況。他重申由加士居道天橋經佐敦，再到紅隧的路線是十分迂迴及擠塞的。他詢問運輸署有沒有試行該路線，並是否真的較節省時間。此外，運輸署指在觀塘會加設站點，但由偉業街至將軍澳隧道，其中有一個接駁位也是十分擠塞的，他擔心會影響將軍澳一帶的居民。
- (ii) 就 41A 號線，明白九巴公司有 41 及 44 號線的回程班次，但由尖沙咀至油麻地也是沒有早上較早的回程班次。他希望九巴公司可以重新審視並提供相關服務給居民。

16. 譚家浚議員提出意見及詢問如下：

- (i) 不太同意建議新開辦的將軍澳線行經龍翔道，因為現時 42C 號線在龍翔道已十分擠塞。他建議將來設線時，避開一些繁忙位置。此外，他詢問巴士公司會否在佐敦設站，若不

會設站，巴士司機可否按實際的交通情況選擇行經龍翔道或機隧，因為龍翔道至觀塘工業區是十分擠塞的，未必可以在觀塘工業區設站。

- (ii) 44M 號線葵芳前往青衣方向，乘客早上繁忙時間可在青衣站下車。他詢問青衣往葵芳的路線，可否在青衣站設立站點，因為青衣到葵芳雖有港鐵，但十分迂迴。
- (iii) 詢問巴士公司以什麼準則增加班次，因為現時 41A 號線在晚上由旺角返回青衣時，載客量也有八成，但仍無法增加班次。
- (iv) 詢問當疫情完結時深宵的巴士路線 N41X 及 N241 號線是否可以梅花間竹的形式行駛，方便市民返回青衣。

17. 梁嘉銘議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 就 42A 號線，希望巴士公司在荔枝角地鐵站附近加設站點，而非把光昌街的站點搬回荔枝角地鐵站。她詢問為何不能在荔枝角地鐵站附近加設站點，是因為運輸署不允許，還是有巴士站數目的限制。
- (ii) 希望巴士公司可推行 948 號線全日行駛，因為居民晚上不能乘搭 948 號線，是不公平的。

18. 王羚女士 回應如下：

- (i) 運輸署備悉委員希望提供更多巴士服務途經青沙公路轉車站，以善用轉乘網絡的意見。運輸署會繼續鼓勵巴士公司開辦更多的新路線或提供更多的轉乘優惠予居民。
- (ii) 就建議新開辦的青衣至將軍澳線，運輸署備悉委員關注佐敦及觀塘一帶的交通情況以及站點設置問題。運輸署歡迎委員就建議方案提供意見，署方會一併考慮於諮詢期間所收集的意見。
- (iii) 就委員提出進一步修改 44M 號線的行車路線，運輸署會持開放態度作檢視。現時 44M 號線早上繁忙時間會途經青衣城，增加了行車時間，巴士公司已需要作出服務調整配合有關改動。如果晚上時間需要繞經青衣城，將會影響現時



的服務安排。故此，運輸署需要了解現時實際使用的乘客數據再作進一步考慮。由於途經青衣城的方案於去年年底才落實，或因疫情關係，客量未見明顯的分別，故現階段運輸署對全日途經青衣城的方案有所保留。

- (iv) 就委員要求 948 號線提供全日服務，巴士公司會密切留意乘客需求，適時考慮合適的服務調整。運輸署理解居民希望提供全日的過海服務，由於有關服務會駛經繁忙路段，運輸署會因應乘客需求逐步提升服務水平。同時，運輸署於去年年底已進一步加強 948 號線的服務，而現時已經覆蓋主要的通勤時間。
- (v) 就深宵服務，因疫情關係乘客量有所變化，運輸署會持續檢視乘客量的變化。

19. 黃秀娟女士 回應如下：

- (i) 就青沙公路轉乘站，九巴公司明白現時該轉乘站的巴士線，主要是服務沙田或馬鞍山。九巴公司亦希望逐步增加覆蓋範圍及路線的選擇。本年的五年發展計劃也有涵蓋一些特別路線，如：272P 號線增加班次到大埔，286 及 286C 號線的路線重組，以改善青沙公路轉車站的網絡。
- (ii) 就通宵線，九巴公司會密切留意乘客的需求。但因疫情關係，晚上與深宵的需求有明顯下降。故此九巴公司會待客量回復較正常水平時，才考慮較大規模的改善計劃或路線重組計劃。

20. 九龍巴士（一九三三）有限公司/龍運巴士有限公司經理（車務）梁宏昌先生 回應如下：

- (i) 41A 號線晚上最繁忙的時段是在晚上六時十五分至六時三十分，而該時段均是所有路線最繁忙的時段。由於 41A 號線現時與距離疫情前的載客量仍有一至兩成的差距，乘客量上升時，九巴公司會進一步調整班次。
- (ii) 解釋 42A 號線本身在荔枝角站的巴士站是一個很窄的位置，對路線有所限制，需要與深水埗區的運輸署再作研究。

21. 吳健文先生 回應指備悉委員對 948 及 948E 號線的意見，會密切

留意兩線的乘客需求，適時檢討服務水平。

22. 盧婉婷議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 青衣山上的居民出入需要依靠巴士或小巴，她對該次的巴士路線計劃表示失望。她指出 242X 號線繁忙時間平均載客率也有七成，詢問為何要削減班次。她建議可延遲星期六在長亨邨開出的時間，以及延遲晚上在尖沙咀返回長亨邨的開車時間。
- (ii) 由於 948 號線是聯營路線，建議可統一由一間巴士公司營運，以及建議全日行駛。
- (iii) 她曾統計 948X 號線的乘客數量，乘客數量愈來愈多，星期一至五，早上七時三十五分才開車會太遲，建議可提早十分鐘開車。
- (iv) 248M 號線改成循環線後脫班及誤點情況嚴重，她建議運輸署派員突擊檢查，在長亨邨了解情況，以及加強監管 248M 號線脫班的問題。

23. 黃俊達議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 就 41M 及 41P 號線的合併方案，對海濱花園及翠怡花園的居民而言，是多了一個前往荃灣的方法。但他擔心有些時段迴旋處比較擠塞，青衣碼頭作總站時，行車時間或因擠塞的情況而延長。他希望確保 41P 號線的巴士可以支援 41M 號線的服務，令其班次不會疏落並希望服務有所提升。
- (ii) 樂見開辦新路線往來青衣南及青衣城，希望在新路線開辦後可以重組青衣島內的巴士線。
- (iii) 就機場巴士，他建議增加全日班次由青衣南及中部往來機場。因為青衣南及中部沒有巴士往來青衣城，詢問居民如何乘搭機場快線或東涌線。他指出當解決了青衣中部往青衣城的問題後，可以緩和 44M 號線是否在青衣城設站的紛爭。
- (iv) 建議 41A 號線在深旺道或南昌站增設中途站。雖然該舉動或會牽涉其他選區，可以再作磋商。

24. 王必敏議員 指出她曾就 41M 號線的改動作了數次街頭訪問及網上調查。有二百多位用家表示 41M 號線的班次過於疏落，繁忙時間仍是維持十五至二十分鐘一班，居民會傾向選擇其他交通工具，故九巴公司的數據顯示乘客數量較低。她建議在任何調動前，希望 41M 號線的班次及服務水準有所提升。如果取消 41P 號線，合併 41M 及 41P 號線，合併後的班次及服務水準應有所提升，她認為應可以達到十至十二分鐘一班。她指出若在合併後仍只是維持現有的服務水準，居民是不能接受的。

25. 冼豪輝議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 就九巴公司提及待疫情緩和後，深宵巴士或有相應的改善計劃。他建議九巴公司可提早遞交文件，讓區議員有充足的時間諮詢居民。
- (ii) 希望將軍澳線盡快招標，因為青富苑將於二零二二年年底落成，他認為不應等待新屋苑入伙後，才運作新路線。他詢問運輸署有沒有就新路線諮詢西貢區議會。他了解居住在坑口的居民也希望早上時間有巴士前往青衣。
- (iii) 就 948E 號線，他指出居民建議回程時增加西隧的站點，因為 948E 號線經過西隧時只有大約六至七成的載客量。
- (iv) 詢問運輸署可否利用內部的資源研究荃灣線路程重疊的問題。
- (v) 建議 41A 號線在南昌英華書院加設站點。

26. 王羚女士 回應如下：

- (i) 就委員提出有關 948 號線全日服務及 948X 號線服務安排的建議，運輸署及巴士公司會密切留意乘客需求，適時考慮合適的服務調整。
- (ii) 就 248M 號線的脫班問題，運輸署一向會作實地調查或抽查巴士公司的營運數據，以檢視服務情況。就委員提及的脫班情況，運輸署會作出跟進。
- (iii) 就 41M 及 41P 號線的合併方案，因為 41M 及 41P 號線是共

用車輛，即使延長服務至青衣碼頭，這些車輛也會繼續用於 41M 號線。就委員要求 41M 及 41P 號線於合併後加密班次，運輸署會在方案落實後，了解營運服務的情況。如客量進一步增加，巴士公司可適時考慮合適的服務調整。

- (iv) 樂見委員支持運輸署開辦新路線往來青衣城及青衣南，並備悉委員希望重組青衣區內的巴士路線及關注青衣中部較難轉乘到機場的意見。故此，運輸署去年年底落實了 44M 號線在上午繁忙時間延伸至青衣站，以便居民前往青衣站。運輸署正研究有關乘客數據，並會密切留意乘客需求考慮有關意見。
- (v) 青衣至將軍澳線預期在二零二二年落實，但運輸署會因應實際情況配合青衣區內的整體發展，安排新路線投入服務。現時初步建議為單向服務，運輸署備悉其他議會及委員希望提供雙向服務的意見。
- (vi) 就重整青衣至荃灣的巴士服務，運輸署會不時檢視巴士路線的營運數據或作實地調查，以檢視路線是否需要作出調整。就委員在會前提交的路線重整建議，運輸署會研究乘客的需求及相關的營運數據，並會與巴士公司考慮合適的服務調整。運輸署今年提出合併 41M 及 41P 號線的建議，未來會繼續檢視青衣至荃灣的巴士服務。
- (vii) 就 242X 號線減班的問題，委員引述運輸署回應文件中的最高載客率是指平日的時間。

27. 黃秀娟女士 回應如下：

- (i) 九巴公司對 948E 號線在西隧加設站點，以及 41A 號線在南昌附近加設站點，持開放態度。但 41A 號線或需多些時間研究，因為需與運輸署溝通路面情況是否可以進行工程，以加設一個合適的巴士站。
- (ii) 就 242X 號線星期六的乘客量，因為近十年來，五天工作周較為盛行，242X 號線是方便居民平日上班。而 242X 及 237A 號線在星期六的乘客量也是不斷縮減的。上星期六 242X 號線的兩班車，各自只有大約三十多名乘客。故此，九巴公司希望善用資源，既然路線需求不高，可以把車輛分配到其他地方。九巴公司亦備悉委員關於特別班次

開出時間的意見。

- (iii) 242X 號線晚上在尖東開出的時間為下午五時五十五分及六時十五分。九巴公司在訂立該開出時間時，參考了 41A 號線在尖沙咀的開出時間以及前往青衣的乘客量。故該兩個開出的班次時間，大致可配合大多數乘客的需求。若委員認為班次時間有需要調整，九巴公司會再作考慮。

28. 梁宏昌先生 回應如下：

- (i) 九巴公司每天也會在青衣的尾站檢查 948X、948A 及 948B 號線的班次。九巴公司及新巴公司的四班車，由首站至青桃樓的平均載客量為九十至一百人。現時水平也可以滿足乘客的需要。九巴公司亦留意接近早上八時半時由首站至青桃樓有較多乘客的趨勢，該情況與疫情前不同，或因為交通路面比較暢順，故乘客偏向乘搭稍遲的過海巴士班次，但整體 948 號線系列的載客量比疫情前少。
- (ii) 數據顯示 248M 號線是沒有失班的，或因該路線轉了循環線，少了一個調整點，故在青衣站開出至長宏時會有少許偏差，但基本上是沒有失班的。除非遇上較大的路面阻塞，如青敬路有較多車上落，但最近較少有阻塞的情況，故暫時 248M 號線改為循環線後的運作亦算暢順。九巴公司會繼續留意該路線的班次，在有阻塞的情況下，學生恢復上學後，在長宏設立特別班次，以滿足學生的需要。

29. 吳健文先生 回應指備悉有關 948X 號線調整青衣開出頭班車時間及回程往青衣方向在西隧加設站點的建議，會與運輸署及九巴公司商討及跟進。

30. 盧婉婷議員 提出意見如下：

- (i) 雖然九巴公司指 248M 號線沒有失班，但居民反映 248M 號線的服務未能滿足他們的需求，希望九巴公司積極考慮她早前提出的建議。此外，她建議運輸署突擊檢查 248M 號線的運作情況。
- (ii) 在青衣亨美街長宏巴士總站旁也有新樓盤落成，希望九巴公司積極考慮開辦新路線。

- (iii) 248M 號線轉為循環線後，空出了一條行車路。她建議九巴公司安排一些路線在青衣區內行駛遠些，例如：43C 及 43 號線行駛至長宏巴士總站，服務長宏及長亨的居民。她認為 248M 號線不應轉為循環線。

31. 黃俊達議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 明白 41M 及 41P 號線是共用車輛，希望可以增加在早上繁忙時間的班次。
- (ii) 49P 號線（特別線）的班次是不足夠的，因為 49X 號線要經荃灣才可到沙田，時間比較長，而荃灣居民也可乘搭 48X 號線，建議抽撥 49X 號線的班次到 49P 號線，加強 49P 號線的班次。
- (iii) 建議合併 41 及 241X 號線，因為路線過長，居民或不想乘搭，變相浪費資源。

32. 王必敏議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 41M 號線失班的情況已發生了很久，她認為若現在要重整 41M 號線，必須承諾穩定該路線的班次及提升服務。否則，她擔心將來或會取消 41M 號線。
- (ii) 青衣有六條巴士線是行駛至荃灣的，由楓樹窩路經長安，再到北橋。她詢問是否需要六條同一路線的巴士線。

33. 冼豪輝議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 認為運輸署在整個巴士計劃中角色被動，需要倚賴巴士公司提交數據，所以區議會應調撥資源作交通研究。
- (ii) 贊成合併 241X 及 41X 號線，41X 號線由深水埗返回青衣車費為八元多，而 44 號線由深水埗返回青衣車費為六元多，故他建議設立分段收費。
- (iii) 就 249X 號線，他指出下午六時巴士到長青邨基本上是滿座的，而夜晚繁忙時間往沙田、大圍方向也是滿座的，希望九巴公司可以加密繁忙時間的班次。

- (iv) 建議加密 X42C 號線的班次，因為載客率較高。
- (v) 就 41 及 41A 號線，詢問運輸署可否在南昌站英華書院對出加設站點。此外，該路線在星期六、日，下午三時至四時也會滿座，滿座後要等二十分鐘才有下一班返回青衣的巴士，希望可以加密班次。

34. 王羚女士 回應如下：

- (i) 就 248M 號線的情況，運輸署一直有作實地調查，並會與巴士公司密切跟進有關情況。
- (ii) 運輸署備悉長宏一帶的房屋發展，並會檢視現有巴士路線網絡，考慮合適的服務安排。
- (iii) 運輸署備悉委員關注 41M 號線脫班的情況。合併 41M 及 41P 號線後，路線將延伸至青衣碼頭，令青衣碼頭的居民也享有全日往來荃灣的服務，而非現時只限 41P 號線於上午及下午繁忙時間才提供服務。就委員關注合併路線後，載客量會否下降令將來需要取消路線一事，運輸署在考慮取消路線時，會作出審慎考慮，除了考慮載客量外，亦會考慮社區對該路線的需求、接駁至鐵路的服務、合適的替代服務等。合併 41M 及 41P 號線將對翠怡花園一帶的居民有切實的服務提升，但亦備悉委員關注合併後的服務水平，運輸署會與巴士公司保持溝通。
- (iv) 就委員提及運輸署須積極研究，而非只參考巴士公司的數據，運輸署除檢視巴士公司提交的營運數據外，亦會透過安排實地調查及參考日常接獲的投訴及意見，以了解巴士服務的營運情況。
- (v) 就分段收費，運輸署鼓勵巴士公司提供多些分段收費，讓青衣及葵涌居民可善用區內的巴士路線轉乘至不同的地方。
- (vi) 就 249X 號線加密班次一事，運輸署去年落實在青衣單向開出一個特別班次到大圍站，因疫情關係，運輸署預計在二零二一年的第二季正式落實有關方案。運輸署會繼續密切關注該路線的服務水平。

(vii) X42C 號線去年落實了全日服務，運輸署留意到巴士公司提供的載客量較高，已要求巴士公司加密班次。

(viii) 就委員建議 41 及 241X 號線的路線作進一步調整，運輸署在過去也有就 41 及 241X 號線的服務提出兩個不同的重組方案，但也未能獲得通過。運輸署會密切留意有關路線的服務情況，適時考慮合適的服務調整，如有新方案會再與議會保持溝通。

35. 運輸署高級運輸主任/葵青 2何家輝先生 指出曾就 41A 號線在南昌站加設站點一事，與運輸署深水埗區的同事討論，但因交通理由，難以加設站點，但他理解委員的關注，會再作跟進。

36. 黃秀娟女士 回應如下：

(i) 九巴公司備悉委員對 249X 號線的意見，會留意該路線的情況，考慮是否需要調整 249X 號線繁忙時段的班次。

(ii) 九巴公司備悉委員對 49P 號線的意見。今年 49P 號線的改動建議是早上特別班次由沙田市中心延伸至石門，九巴公司期望在落實相關建議並增加了客源後，可有進一步提升服務的空間。

37. 郭子健議員 提出意見如下：

(i) 認為巴士路線發展計劃與整體規劃是環環相扣的，葵青區包括青衣的人口不斷上升，由二零一六年青俊苑陸續入伙，直至現時，青衣西南仍然沒有增加任何巴士資源，出現包括 42A 號線在中途站或在尾站青桃樓未能上車的情況。他指出整個青衣社區經常有違泊的情況，或因公共巴士及小巴的覆蓋不足夠。他提及西草灣路最近加設了一個驗車中心，貨櫃碼頭也增加了車位及電單車位，而市民選擇使用私家車經西草灣路的原因是因為小巴服務不足。他認為運輸署知悉市民需要時，應整合公共交通。

(ii) 運輸署的回覆文件指，藍澄灣的居民可利用專線小巴 88F 及 88G 號線前往青衣站及葵芳站，但他已多次指出該路線是時常客滿的。

(iii) 他昨日曾高調地統計 248M 號線的班次情況，服務時間表



指有四輛巴士行駛，但由疫情開始到現在，長期只有三輛巴士行駛。他希望巴士公司解釋及運輸署加強監管。

38. 韓俊賢議員 提出意見如下：

- (i) 運輸署理解青衣西南，特別是長青邨一帶未來人口增加，故設立了兩條新線，歡迎運輸署的決定。
- (ii) 長青的居民主要出行的目的地是在西九龍，當取消了 242X 號線星期六的班次，是重組 42A、43C 及 242X 號線的契機。涌美路一帶不是地鐵沿線，相對東北葵前往荔枝角及長沙灣，有 31B、32、35 及 36B 號線，長青的居民只有 42A 號線全日行駛，繁忙時間及非繁忙時間也未能上車。
- (iii) X42C 號線到東九龍的載客量高，但假日沒有班次。他認為 X42C 號線的服務應擴展到星期六、日及公眾假期。
- (iv) 荃灣至青衣西南的路線有 43B、243M 及 243P 號線，243P 號線只在繁忙時間行駛，但該早他看見載客量也不少。他指出青衣是有直接到荃灣的客量。

39. 張文龍議員 提出意見如下：

- (i) 關注荃灣到青衣的路線，認為有重整的空間。多條到荃灣的路線在長安巴士總站也有很多人排隊輪候，若調整後，相信對在長安候車的乘客有所幫助。
- (ii) 希望運輸署及巴士公司重視青衣到沙田及屯門的交通服務。現時早上從長安巴士總站到沙田市中心也要接近一小時的車程，而 49P 號線早上是沒有特別服務的。現時愈來愈多公司因為經濟理由搬入石門或小瀝源一帶，青衣的居民需用一個不合理的交通時間到沙田，私家車只需十五分鐘車程，但巴士需要一小時的車程，是不成比例的。他希望 249X 及 49P 號線早上有特快的服務由青衣到沙田。此外，往屯門的情況，他指出青衣的居民逐漸不乘搭 41M 號線，但該路線是有價值的。荃灣地鐵站有很多前往屯門的路線，若 41M 號線有轉乘的服務，不單可令青衣居民以較便宜的方法到屯門，也可增加客量。

40. 王羚女士 回應如下：

- (i) 運輸署備悉委員就西草灣一帶提出的服務建議。運輸署往年也有一些方案配合青衣西南的乘客需求變化，往年落實 X42C 號線前往九龍東的全日服務，今年亦建議開辦兩條新線以服務青衣西南的居民。
- (ii) 就專線小巴 88F 及 88G 號線的服務情況，運輸署會與相關專線小巴營辦商檢視服務情況。
- (iii) 就 248M 號線失班的情況，運輸署會與九巴作出跟進，確保九巴依照服務詳情表提供服務。
- (iv) 運輸署感謝委員支持開辦兩條新的巴士路線。
- (v) 就青衣西南前往九龍西的服務，運輸署一直與巴士公司作出跟進，並已要求巴士公司加密 42A 號線的班次，確保服務配合乘客的需求。
- (vi) 就委員提出 X42C 號線擴展至星期六、日及公眾假期全日行駛的建議，由於 X42C 號線於去年年底落實平日全日雙向服務，運輸署會持續檢視有關路線的服務情況，適時考慮合適的服務調整。
- (vii) 就委員建議重組 42A、43C 及 242X 號線等前往九龍西路線，運輸署會與巴士公司會檢視路線的服務情況。
- (viii) 就委員關注荃灣往來青衣西南的路線會否有重組的空間，例如重組客量較高的 243M 號線，運輸署持開放態度研究有關重組建議。運輸署今年建議合併 41M 及 41P 號線，由於兩條巴士服務的行車路線較相近，重整建議對乘客影響相對較為輕微，因此先建議重整有關服務。運輸署備悉委員提及重整不同路線的建議，並會再作研究。
- (ix) 就往來青衣及沙田的服務，249X 及 49P 號線的載客量較高，運輸署會要求巴士公司加密班次。
- (x) 運輸署備悉委員希望利用 41M 轉乘到屯門，並會鼓勵巴士公司研究方案。

41. 黃秀娟女士 回應如下：

- (i) 理解青衣區的議員期望可以重整青衣前往荃灣的網絡，令不同區可有直接到達荃灣的服務。雖然現時前往荃灣各路線在青衣島內的路線或有重疊，但在荃灣是行駛不同的路段及前往不同的目的地。故九巴公司在研究減少青衣段的路線重疊的同時亦要減低對現有乘客的影響。九巴公司期望可與各位委員保持密切溝通，如委員有任何具體建議，可以提供九巴公司參考。
- (ii) 九巴公司會研究擴展 X42C 號線服務至星期六、日及公眾假期，以及青衣西南前往西九龍及南九龍的服務網絡的建議。

42. 郭子健議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 關注區內分段收費的情況，指出 E21 及 E31 號線途徑青衣，前往荃灣及九龍，疫情期間九龍前往機場的路線或不是太多人乘搭，會否考慮雙向分段收費的做法。
- (ii) 疫情期間巴士公司經常縮班，248M 號線太疏落，令乘客改乘坐小巴 409 號線。
- (iii) 就北大嶼山的服務，荃灣、葵涌及青衣的居民或增加了到大嶼山醫院覆診、旅遊等需求，但青衣日間前往北大嶼山的服務未能覆蓋整個青衣，也沒有通宵的 E 線服務。除了 E32 號線作全日行駛外，他詢問會否作一些重整及在青嶼幹線轉乘站作完整的轉乘計劃。
- (iv) 青衣長亨邨及長宏邨前往機場貨運區上班的人也較多。

43. 韓俊賢議員 提出意見如下：

- (i) 42A 號線非繁忙時間在北河街的車站也會大排長龍，以致乘客未能上車。42 號線行經汝州街，距離北河街街市不遠，但 42 號線的車費為 8.1 元，價錢與 42A 號線有距離，如果分段收費可在北河街開始，可以惠及一定的乘客。
- (ii) 居民反映，前往地鐵站的 249M 及 43M 號線是循環線，起點是在葵芳及青衣城，但實際上兩條路線的乘客是邨內的

居民。他建議早上 43M 號線以青衣碼頭作起點，而 249M 號線以美景花園作起點，可讓一些較早上班及沒有其他替代交通工具的居民受惠。

- (iii) 相信 948E 號線開辦後有不錯的客量，建議有空間開辦多一條獨營的過海線。

44. 張文龍議員 提出意見如下：

- (i) 青衣到九龍東的路線，現時有 X42C 及 42C 號線，X42C 號線的車輛或是在 42C 號線抽調。現時長安巴士總站是唯一一個 X42C 號線沒有覆蓋的站點，故延長居民前往九龍東的等候時間。他希望可以平衡兩條路線的車輛，在 X42C 號線加密班次時，也可照顧長安的客量。
- (ii) 就 N290 號線深宵路線的方案，建議增設觀塘的服務。因為現時 42C 號線到凌晨十二時多便停止服務，但該區仍有不少的商業活動，不少市民在深宵時也需要返回葵青一帶的服務。
- (iii) 青衣到將軍澳線的走線，新的走法是不經龍翔道，希望日後開辦其他路線時，可作參考。

45. 王羚女士 回應如下：

- (i) 就分段收費，運輸署鼓勵巴士公司提供更多的分段收費，讓乘客可善用現時的巴士網絡。
- (ii) 就車站安排，運輸署會與巴士公司再作研究。
- (iii) 就過海路線 948E 號線，運輸署會密切留意乘客需求，亦會整體檢視青衣區內居民到港島區不同區域的乘客需求，有需要時會考慮開辦新路線。
- (iv) 備悉 N290 號線通宵路線的意見，以及 X42C 及 42C 號線，由長安前往九龍東，上車有困難的狀況。運輸署會與巴士公司溝通。

46. 吳健文先生 回應指備悉有關 E21 號線增設雙向分段收費的意見。該線的服務對象主要為往來九龍/青衣與北大嶼山的乘客，公司在

考慮有關雙向分段收費的建議時，須小心評估建議對車務運作及現有往返北大嶼山的乘客的影響。

47. 張鈞翹議員 提出意見如下：

- (i) 與深水埗區議員一樣，反對 63X 號線不停美孚站。他表示對 63X 號線不停美孚站的建議感到愕然。63X 號線是美孚及九華徑的居民前往旺角的特快路線。運輸署的回覆指可用 60X 號線代替，但 63X 號線停美孚後，會前往高速公路，下一站已是太子、旺角，而 60X 號線是經十分擠塞的長沙灣道。
- (ii) 就機場路線的問題，運輸署的回覆指可透過轉乘前往機場，但前往旅行的居民需攜帶行李上落山，是不切實際的。他希望運輸署長遠可考慮開辦荔景山到機場的巴士路線。
- (iii) 樂見 936 號線改行青山公路，因為那是合乎常理的路線，亦方便了鍾山台的居民。
- (iv) 希望 905A 號線可提早服務的班次，因為現時第一班車在下午五時五十分由中上環開出已經太遲。
- (v) 希望 32H 號線早上增設特別班次到葵盛圍的學校區，方便學生上學。
- (vi) 希望荔景增設前往港島的特快服務，如：948E 號線，方便居民上班。

48. 單仲偕議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 歡迎 36X 號線改行青山道。
- (ii) 建議華景山路、華瑤路及荔枝嶺路引入巴士，但運輸署的回覆指華景山路部分路段為雙線雙程的道路，如容許巴士於相關路段行駛，巴士需超越現有雙白線或駛上行人路。駛上行人路故然是不能接受的，但港島區有不少雙程雙線的道路也有巴士行駛。他詢問是否所有雙程雙線的道路也不會有巴士行駛。他亦詢問運輸署是否已試車，在哪一段的道路要駛上行人路，以及有沒有辦法可與議員及巴士公

司試行短型巴士。華景山路、華瑤路及荔枝嶺路是有不少小巴行駛，但小巴的服務令人非常失望。他在這星期繁忙時間下午五時多，在華員邨巴士總站候車，看見有六、七輛小巴均是空車，小巴的服務未能應付居民的需求，他建議運輸署引入巴士作為競爭。

49. 蔡雅文議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 贊成開辦青衣至將軍澳的新路線，但認為行經偉業街未必適合，因為在偉業街街尾的迴旋處轉上觀塘繞道及將軍澳隧道的位置也十分擠塞，希望運輸署研究可否行經其他地方。
- (ii) 就 46X 號線，詢問九巴公司何時可落實雙向分段收費。因為祖堯邨沒有交通工具可以直接前往其他地方，一直倚靠小巴服務是不足夠的，山腳的居民未必可上車，而現時長者較多，很難上車再轉到其他地方。他希望盡快有雙向分段收費。
- (iii) 荔景山上會有醫院擴建，但未見交通會有何改動。若交通有所改善，覆診人士、醫護人員及附近的居民也會受惠。

50. 王羚女士 回應如下：

- (i) 備悉委員關於 63X 號線建議方案的意見，運輸署會參考諮詢期內收集的意見，並會一併考慮。
- (ii) 備悉委員建議開辦荔景山前往機場巴士的直達服務，運輸署會審視乘客需求、資源運用等因素，並考慮合適的服務安排。
- (iii) 歡迎委員支持 936 號線改行青山公路的建議方案。
- (iv) 備悉委員希望開辦前往港島東的服務，運輸署會再作研究。
- (v) 就 905A 及 32H 號線的班次安排，運輸署會與巴士公司再作研究。
- (vi) 備悉委員關注青衣至將軍澳線駛經觀塘偉業街一帶的交通

擠塞情況。

- (vii) 運輸署在考慮是否引入巴士服務時，路面交通情況是否適合是考慮因素之一。同時，運輸署亦會持開放態度檢視現有的公共運輸服務，包括通過改善小巴服務及考慮引入巴士服務，以合適的服務安排配合整體的公共運輸網絡。

51. 運輸署高級運輸主任/葵青 1 王家駿先生 回應指巴士可否行駛雙線雙程的道路是視乎道路本身的情況。因華景山路、華瑤路及荔枝嶺路道路空間的限制，當有巴士於相關路段行駛，巴士需超越現有雙白線或駛上行人路，引起安全的問題，但運輸署會與巴士公司繼續探討該路段的狀況。

52. 黃秀娟女士 回應如下：

- (i) 備悉委員建議提早 905A 號線的服務時間及提早 32H 號線由荔枝角開出的時間，九巴公司會檢視路線的時間表及對現有服務其他班次的影響。
- (ii) 就開辦前往港島東的服務，九巴公司會與運輸署繼續積極溝通。此外，就葵涌區開出的過海隧道服務，即 935 及 936 號線，九巴公司會與運輸署繼續研究不同的服務調整方案。

53. 張鈞翹議員 提出意見如下：

- (i) 荔景山的巴士服務如中巴般服務差、車輛舊及班次疏落。巴士公司指荔景山乘客的需求不足夠成立新的巴士路線或改善巴士服務。他指出若擴大巴士的服務覆蓋範圍，乘客自然會選擇乘搭巴士。他希望巴士公司可改善荔景山的巴士網絡，因為現時車費不合理及沒有分段收費等，對荔景山的居民也不公平。
- (ii) 樂見巴士公司指會研究前往港島東的服務，但若 935 及 936 號線從石籬開出，經青山公路，直接過海，荔景山的居民仍無法受惠。他希望祖堯邨、九華徑華荔邨一帶的居民可以有車輛直接前往港島東。

54. 單仲偕議員 指出運輸署解釋現時巴士沒法行駛荔景山的原因，是因為技術理由，而非小巴服務不理想。他期望巴士公司或運輸署，可

以具體指出巴士行駛哪條路段會駛上行人路。如果可以解決技術問題，他詢問在什麼情況下可以引入巴士。他指出居民對小巴的投訴十分多，詢問運輸署有沒有什麼可行的建議，解決目前荔景山頭及華景山頭巴士服務需求的問題。

55. 蔡雅文議員 提出意見如下：

- (i) 就運輸署指出的技術問題，若荔景山的道路不能兩部巴士並行，可以嘗試循環線或單層巴士。他指出居民對小巴服務極度不滿，所以希望引入巴士。運輸署指會有試車的計劃，他希望可以與相關議員一同視察哪個位置有問題。
- (ii) 就機場巴士問題，若荔景山的居民前往機場，要在荔景站乘車至青衣站，再轉乘至機場，攜帶行李的乘客或會直接到葵芳乘搭巴士至機場，故希望荔景可有巴士服務直接到達機場。
- (iii) 希望 45、46 及 269 號線設立轉乘優惠，居民可經 46X 號線轉乘到其他地方。

56. 王羚女士 回應如下：

- (i) 就荔景山引入巴士服務一事，運輸署一直與巴士公司跟進路面的情況是否可行。由於專線小巴是現有區內的交通服務，運輸署會要求小巴營辦商改善現有的服務，同時會繼續研究引入合適的巴士服務。
- (ii) 備悉委員建議開辦荔景山前往機場巴士的直達服務。
- (iii) 整體而言，運輸署會與巴士公司一同研究荔景山的巴士網絡，以配合乘客的需求。

57. 黃秀娟女士 回應指就委員提及個別路線的雙向分段收費或新增轉乘優惠，九巴公司備悉有關意見，以作參考。

58. 主席 詢問會否與葵涌中南的議員一同試車。

59. 王家駿先生 回應指運輸署會與巴士公司討論後，在合適的時間實地考察。



60. 王天仁議員 指出雖然運輸署知道荔景山的交通問題，但每次只說會考慮意見，詢問運輸署可否直接提出荔景山的交通改善計劃。除了巴士、小巴外，會否有其他交通工具的可能性，讓居民了解進度。

61. 王羚女士 回應指運輸署會檢視當區的公共交通網絡，而九巴現時也有多條路線行經荔景山路，但該些路線主要提供長途服務，或未能符合居民的期望。運輸署重整路線時，需要審慎考慮乘客需求，例如個別路線的乘客分布及目的地均有所不同，運輸署會小心考慮服務改動對現有乘客的影響，並會仔細考慮委員提出的意見。

62. 劉貴梅議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 爭取了 40P 號線一段時間，現時可以全日行駛。而現時 40P 號線在荃灣鐵路站沒有分站，詢問會否設立分站，方便市民。此外，40P 號線在觀塘的開出時間為早上九時，但觀塘至東北葵一帶也有辦公室及工廠區，建議提早開出時間，方便居民上班。再者，40P 號線的收車時間為晚上九點三十分，希望運輸署在實行全日服務後，留意客量以調整收車時間。
- (ii) 因為東北葵一帶的居民較多，確切需要一條全日行走港島的路線，希望運輸署或九巴公司可以研究開辦東北葵至港島的全日行走路線。
- (iii) 知悉由三月二十九日起，31B 號線會削減班次，而 31B 號線較多人乘搭，她詢問會否有其他路線的班次也減少了。

63. 郭芙蓉議員 提出意見如下：

- (i) 東北葵有十多萬的人口，居民前往元朗、屯門及天水圍的需求也非常大。她已提出多年可在葵興光輝圍作轉乘，但一直未見運輸署/巴士公司有具體的報告或調查，檢視該路線是否有足夠的載客量，可以經過東北葵。
- (ii) 就 43S 號線，運輸署的回覆指最繁忙時間平均載客量只有六成。她就數據表示不滿及懷疑，眾所周知，因為疫情，很多上班人士的上班時間有很大的調整，故質疑在疫情期間，量度載客量的準確度及意義。她希望運輸署不要因六成載客量，而不調整班次，並希望在現時疫情緩和的情況下，定期作載客量的評估，因為在她的巴士調查中，居民

反映前往沙田的需求非常大。

- (iii) 同意及支持 40P 號線全日行駛，但希望在繁忙時間有特別班次由東北葵開出，亦希望在荃灣港鐵站增設站點。東北葵私樓區的居民已多次爭取希望有荃灣的巴士服務可經和宜合道。

64. 主席 提出意見如下：

- (i) 歡迎 40P 號線作全日服務，並由如心廣場開出。他希望盡快落實方案，因為東北葵、象山石圍角一帶的居民也希望有前往觀塘的全日服務。他指出有荃灣區的區議員要求 40P 號線在石圍角作總站，令居民反感，因為如心廣場很難得才可作總站。此外，他要求 40P 號線設立分段收費，很多居民指出雍雅軒一帶沒有巴士前往荃灣，而 40P 號線可以行經雍雅軒，認為應設立分段收費，而石圍角一帶到荃灣也可設立分段收費。他亦希望增加一些分站，早前已提交相關資料給運輸署及巴士公司。
- (ii) 歡迎 936 號線行經青山公路。
- (iii) 就 43S 號線，指出現時到沙田只有一班車，車程需要四十五至五十分鐘。他建議去程比現時的班次早些開出，因為居民在科學園上班，到達時只差五分鐘便到九時。他指出居民希望有前往沙田的巴士路線，因為綠色專線小巴的班次不足，亦希望 43S 號線可增設回程服務。
- (iv) 就 935 及 936 號線，認為運輸署及巴士公司應設立全日服務。他指出有些居民在銅鑼灣乘車，看着時間表也不知道是哪一班車，較難乘搭，令居民不敢乘搭。
- (v) 就 31M 及 235 號線，希望盡快回復正常。雖然學校未全面復課，但已有很多人全面上班。他希望 31M 及 235 號線回程的收車時間可跟從服務時間表。
- (vi) 屯門、天水圍的路線已討論了多年，他希望能盡快落實前往新界天水圍一帶的服務。

65. 梁永權議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 今年的巴士路線發展計劃沒有太多著墨於 235 及 235M 號線，他詢問安蔭邨的服務是否沒有需要改善。他強烈要求 235 號線不要行經國瑞路。當年運輸署在行經尖沙咀及彌敦道的巴士也要把三個站壓縮為兩個站，令一些繁忙路段減少車輛經過。居民在非繁忙時間，在荃灣需要候車超過半小時才可乘搭 235 號線，其中一個原因是因為車輛在國瑞路塞車。他建議 235 號線行經青山公路而非國瑞路。
- (ii) 就 35X 號線回程服務，有居民表示乘搭 35X 號線或 35A 號線返回安蔭的時間也差不多。當初設立 35X 號線的目的是希望縮減行車時間，但對安蔭居民而言，並沒有得益。假設 35A 號線的行車時間為一小時十分鐘，在晚上繁忙時間乘搭 35X 號線返回安蔭不會更快。他指出把 35A 號線的車輛，轉為 35X 號線，令 35A 號線的班次疏落，間接影響一向在長沙灣、深水埗等候 35A 號線回東北葵的居民。他希望九巴公司可提交數據，證實 35X 號線是否比 35A 號線快十至二十分鐘返回總站。

66. 王羚女士 回應如下：

- (i) 就 40P 號線建議方案，運輸署備悉委員的意見，包括建議在荃灣鐵路站加設中途站，提早由觀塘開出的服務時間，以及當方案落實全日行駛後，檢視服務是否足夠應付乘客需求。署方理解委員希望方案盡快落實，有關方案預計可於今年第三季落實。就 40P 號線在如心廣場作總站會否提供分段收費一事，運輸署及巴士公司亦作備悉。
- (ii) 備悉委員建議東北葵的過海服務提升至全日服務及關注班次時間對居民造成不便，運輸署會因應需求考慮逐步提升服務，並會與巴士公司留意有關乘客的需求。
- (iii) 就往來東北葵及新界西北的巴士服務，運輸署鼓勵乘客利用巴士路線之間的轉乘安排。如果乘客量理想，運輸署會與巴士公司檢視是否需要開辦特別服務以配合需求。
- (iv) 43S 號線剛於去年年底開辦，而運輸署回應文件中有關的數據是在政府宣布全面復工後的數據。運輸署期望在疫情回穩、市民回復上班及學生開學後，乘客量有進一步上升的空間。運輸署亦會與巴士公司考慮提升服務水平及設立回程服務，方便和宜合道一帶的居民。

- (v) 就往來荃灣及和宜合道的服務，運輸署建議 40P 號線延伸至如心廣場，居民可直接前往荃灣市中心一帶。運輸署會檢視現有的公共交通網絡，考慮合適的服務。
- (vi) 備悉委員就 935 及 936 號線重整及開辦前往天水圍巴士服務的意見，運輸署會檢視現有的轉乘客數及現有的公共交通網絡，因應需求考慮合適的服務安排。
- (vii) 就 235 號線行經國瑞路及行車時間較長的情況，運輸署會持續與巴士公司檢視其運作。運輸署須審慎考慮 235 號線改行青山公路對現有乘客的影響。

67. 黃秀娟女士 回應如下：

- (i) 就 40P 號線加設站點、第一班車的開出時間及返回荃灣時可以提供分段收費的建議，九巴公司會在實施 40P 號線時考慮有關建議。
- (ii) 就 43S 號線提早早上開出的班次，九巴公司會研究到達科學園的行車時間，再考慮會否作出調整。此外，九巴公司亦備悉委員希望 43S 號線設立回程服務。
- (iii) 就 935 及 936 號線，以及東北葵的全日過海服務，九巴公司會與運輸署積極跟進。
- (iv) 就新界西的路線，現時主要是接駁到地鐵站，如：葵芳地鐵站，甚至到荔景北附近。九巴公司備悉東北葵居民有到新界西的需求，九巴公司會一併考慮整個屯門、元朗及葵青區的巴士網絡。

68. 梁宏昌先生 回應如下：

- (i) 就巴士班次的調整，31B 號線在三月二十九日調整了非繁忙時段的班次。若有些班次的載客量下跌時，會調整班次。相反，若載客量上升時，也會增加班次，如：40P 號線增加了班次。
- (ii) 就 31M、235M、31 及 235 號線的班次承載量，31M 及 235M 號線基本上在繁忙時間，也是跟從編定班次開出。就 31 號

線晚上時段的班次，九巴公司會再檢視。

- (iii) 就 35X 號線的行車時間，成立 35X 號線的目的是希望由旺角盡快到達東北葵，以避開深水埗及長沙灣的堵塞情況。由於疫情期間，長沙灣及美孚一帶，特別是在晚上時段，交通路面情況有所改善，故 35X 號線或 35A 號線由尖東返回安蔭的時間或不是相差太多。但在疫情期間，35X 號線的穩定性也較高，因為該路線避開了最塞車的路段。就委員提問 35X 號線的載客量是否較高，九巴公司會再進一步研究。
- (iv) 就 235 號線行經國瑞路的情況，荃灣的區議員也有提及國瑞路是十分阻塞的路段，因為有數間車房會作展銷，霸佔路段較多及其範圍不規則。就 235 號線可否改行青山公路，需要考慮當區居民若沒有 235 號線可否有其他替代方案，故要再作研究。

69. 劉貴梅議員 指出 43S 號線第一班車的開出日期在十二月二十一日，她與林紹輝議員乘搭了第一班車計算路線的行車時間。43S 號線由七時五十分開出，到科學園總站要一小時，如果路面有不暢順的情況，或有機會令市民遲到。此外，她建議加密班次，提早一班車以觀察其成效，因為居民反映只有一班車不足以應付他們的需求，而 43S 號線到城門隧道也可轉車，希望運輸署及九巴公司再研究。

70. 郭芙蓉議員 指出 936 號線由東北葵過海的需求非常大，所以一直反映希望可以延長服務，但是次計劃沒有延長服務，反而改了路線，取消了屏麗徑的分站。她對該改動表示反對，因為損害了屏麗徑及光輝圍一帶居民的利益。若該路線調整可以令服務提升或增加班次，區議員就方案向居民解釋時，居民的接受度也會高些。但在二零一八年十月前，936 號線原本是行經青山公路葵涌段，其後改行經葵涌道，現時再改行舊路，三年改了兩次，她詢問有沒有實際的原因，那樣更改會否太草率。

71. 主席 指出 31B 號線雖然現時非繁忙時間增加至二十分鐘一班，但饒宗頤文化館的分站多了人乘車，而在荔枝角地鐵站，乘客亦很難上車，希望九巴公司考慮該些問題。

72. 梁永權議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 就 235 號線，他指出數年前某些議員因其區內的資源不

足，而搶了東北葵安蔭邨的 235 號線巴士服務的資源。他不認為沒有了國瑞路的乘客，會令 235 號線虧本。他指出巴士行駛講求效率，但 235 號線行經國瑞路會塞車。當年 235 號線回程時是沒有照顧國瑞路的居民，他認為乘客可由青山公路步行至國瑞路。他指出若九巴公司可以增加資源，在非繁忙時間不要讓居民等候三十至三十五分鐘才有一班車，確保居民六分鐘有一班車，他也不介意繼續行經國瑞路。

- (ii) 35X 號線整體時間沒有較快，並會影響長沙灣、深水埗的居民，他不認同 35X 號線會令居民更方便。

73. 王羚女士 回應如下：

- (i) 備悉委員有關 43S 號線的相關意見，運輸署會研究如何配合乘客出行的需要。
- (ii) 備悉委員有關 936 號線的建議方案及希望延長服務時間的意見。就提供全日的過海服務，運輸署會檢視有關路線的乘客需求以及繁忙路段的交通負荷等因素再作考慮。運輸署的建議方案主要為配合 936 號線的實際運作情況而提出。在 936 號線改經葵涌道後，運輸署接獲不少意見希望改回行經青山公路。因此，今年署方經審視後，建議 936 號線改回原本走線，以切合乘客的實際需要。運輸署理解取消屏麗徑分站會帶來影響，但也是為了配合回程的路線，而附近也設有替代的車站配合改動。
- (iii) 運輸署備悉 235 號線行經國瑞路的情況，並一直積極與巴士公司溝通。運輸署理解改路建議將會影響現有乘客，但會積極研究受影響的乘客會否有合適的替代服務。

74. 黃秀娟女士 回應指就 43S 號線的意見，會視乎乘客需求，研究調整早上的班次，或增加班次。

75. 主席 指出荃灣區議會因為國瑞路有新建成的屋苑，故希望 235 號線行經國瑞路，但 235 號線回程行經國瑞路，若塞車確實阻礙了居民返回石籬及安蔭。他建議九巴公司重新考慮情況。

76. 梁宏昌先生 回應指就 235 號線，九巴公司會研究有沒有其他替代方案。

77. 王家駿先生 回應指運輸署會與九巴公司探討有什麼方案可以改善現時的情況。

78. 梁錦威議員 提出意見如下：

- (i) 今年巴士路線計劃忽視了葵涌邨的居民，只有取消 237A 號線星期六的唯一班次，他對該改動表示反對。
- (ii) 就 930 號線，他提出多年希望 930 號線可延長至銅鑼灣，而今年 930 號線可經銅鑼灣的外圍。但長遠而言，希望 930 號線雙向的路線均途經銅鑼灣及銅鑼灣的中心地帶，即由灣仔，經軒尼詩道、怡和街，到摩頓臺作總站。
- (iii) 就 930B 號線，他希望長遠可以全日行走，以及取代 930 號線。現時荃灣亦有 930X 號線到港島作分流。他建議 930B 號線可延伸至葵芳作總站，以滿足取代 930 號線後乘客的需要。
- (iv) 就 44M 號線，若經青衣城，也會方便葵涌邨的居民到青衣城或轉乘機鐵。
- (v) 建議 38B 及 237A 號線，全日行走；38 號線經葵涌邨的巴士總站；33A 號線可以延伸至尖沙咀；33A、237A 及 37 號線作路線重組；以及上月區議會完成了葵青區交通建設及配套研究的建議，他希望運輸署可以認真回應。
- (vi) 巴士公司的回應經常提及載客量，他指出一輛巴士的載客量若達到七成，已是沒有座位了，乘客需要站立。他指出運輸署及巴士公司載客量的計算方法，與乘客實際乘車感受，有很明顯的落差。

79. 黃炳權議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 40P 號線會變為全日行駛，但 40P 及 40 號線是共用巴士，他認為 40P 號線恆常化後，需求量會變大，但巴士共用後，巴士只是增加為十七部，希望運輸署解釋如何沒有影響 40 號線的服務。
- (ii) 48X 號線特別班次取消繞經象山，並按恆常路線行駛。恆

常路線每班的車程長三分鐘，而恆常的班次也會受到影響。他詢問該方案會否令 48X 號線恆常班次的行車時間加長三分鐘。

- (iii) E42C 號線是新增的機場線，他最初以為大窩口會有分站，但原來不停大窩口。
- (iv) 希望增設來往葵芳和元朗的恆常巴士服務。

80. 梁靜珊議員 提出意見如下：

- (i) 反對運輸署批准巴士公司加價，因為在政府補貼後，巴士公司由虧蝕變成有盈餘兩億元。她不明白為何在疫情下運輸署仍繼續審批巴士加價。
- (ii) 反對 237A 號線取消星期六上午唯一班次。她指出星期六在葵盛的車站，也有十多名居民乘搭 237A 號線。她不明白為何運輸署或巴士公司指沒有人乘搭。現時葵盛的居民只有一部巴士前往尖沙咀，若取消星期六的班次，疫情後運輸署會如何評估葵盛的居民會否需要星期六的班次。
- (iii) 就短途收費，運輸署回覆指是因為自由營商環境，但運輸署應有責任幫助居民處理短途收費問題。

81. 許祺祥議員 提出意見如下：

- (i) 欣賞城巴採納過往議員的意見，把 930 號線延伸至港島。他希望 930 號線的特別班，早上可增至兩班。
- (ii) 希望 930B 號線可以變為恆常化。雖然現時加了車費，但也是最快捷到港島的路線。
- (iii) 對巴士逆市加價，表示不滿。
- (iv) 指九巴今年忽略了葵涌西的居民，沒有為 33A 號線加密班次或延長至尖沙咀。
- (v) 龍運 E 線入東涌或機場時，如 E31 及 E32 號線也會經過德士古道，但不停德士古道尚文苑。他建議研究來回經德士古道時，於尚文苑設分站。



82. 王羚女士 回應如下：

- (i) 就 237A 號線的方案，運輸署與巴士公司檢視了星期六的乘客需求，並沒有削減 237A 號線平日班次。有關方案參考了 237A 號線的數據，由於星期六的載客量偏低，故建議調整服務，以善用現有巴士資源。
- (ii) 感謝委員支持 930 及 930B 的建議方案。運輸署在 930 及 930B 號線方案落實後，若乘客需求有所增加，會檢視服務水平，並備悉委員希望路線途經銅鑼灣市中心的意見。
- (iii) 運輸署備悉委員希望 38、33A 及 37A 號線提升服務及重組路線，並會再作研究。
- (iv) 就 48X 號線的建議方案，現時星期六、日各有兩個特別班次途經象山邨，由於其使用量偏低，故建議這些班次不再行經象山邨，改回行走原來路線。因此，建議方案對 48X 號線原本的车務運作沒有影響。
- (v) 運輸署備悉委員有關 E42C 號線途經大窩口的意見，去年運輸署已落實 A32 號線會修改路線途經大窩口，而現時也有 E32 號線可以前往機場。運輸署會密切留意乘客的需求。
- (vi) 就分段收費，運輸署樂見巴士公司提供更多分段收費或轉乘計劃，以便利市民。運輸署亦會繼續要求巴士公司因應其財務狀況提供不同的票價優惠，如月票計劃，以減輕市民的車費負擔。
- (vii) 運輸署希望巴士公司可以透過改善他們的財政狀況，開源節流，重整現有路線以增加營運效率，甚至增加非票務性的收入，以改善服務及維持健康營運。
- (viii) 就加密班次的問題，運輸署會參考現有的指引。

83. 黃秀娟女士 回應如下：

- (i) 留意到葵青區議會完成了一個交通報告，當中牽涉轉乘站安排、轉乘優惠及路線重組的建議，九巴公司會深入研究

該報告，期望將來可以作深入的討論，如：33A、37 及 237A 號線，可以如何安排，以切合乘客的需求。

- (ii) 備悉委員希望 44M 號線來回程也途徑青衣城的建議，九巴公司會作詳細研究。
- (iii) 就 40P 號線，雖然 40P 號線是與 40 號線共用資源，但當提升至全日雙向服務時，九巴公司建議額外增加兩部巴士，以作全日安排。九巴公司沒有計劃因 40P 號線的服務改動而調減 40 號線的班次。

84. 吳健文先生感謝委員對 930 及 930B 號線服務的關注及支持，公司希望以該兩方案作試點，會密切留意方案實施後的營運情況及需求，期望服務更能配合居民出行的需要。

85. 梁錦威議員提出意見如下：

- (i) 很多議員希望巴士公司提供轉乘優惠及分段收費，但運輸署只回應是巴士公司的商業決定。現時市民經濟有困難，失業率有百分之七，政府凍結了最低工資，卻批准巴士加價，是不恰當的。他認為轉乘優惠、分段收費及車費回贈，可以是巴士公司加價的附帶條件。他認為要巴士公司改善營運，並不是批准加價，而是研究巴士公司營運上有沒有什麼問題可以改善。此外，他希望運輸署可以盡快落實葵青區一些區域性的雙向分段收費，以減輕市民的車費負擔，及改善區內短程路線。他指出葵涌至瑪嘉烈醫院的路線，如有雙向分段收費，可幫助居民及減輕市民對小巴的倚賴。
- (ii) 237A 號線的替代方案是很迂迴的，亦沒有提供轉乘優惠。
- (iii) 西葵涌的重點路線，如：33A 及 37 號線的路線重組，過去也做了很多工作，期望今年可以深化研究及推出方案。

86. 黃炳權議員提出意見及詢問如下：

- (i) 40 及 40P 號線現時共用十五部車，詢問在早晚 40P 號線不開出的時段，40 號線是否也使用十五部車，還是某些車輛會在非繁忙時段被抽調作其他用途或停開。

- (ii) 就 48X 號線不經象山邨而行經恆常的路線，現時 48X 號線特別班次的路線是經可風中學、象山邨，再到城門隧道，詢問恆常路線會否加入象山邨的站點，而班次會如何安排。

87. 梁靜珊議員 提出意見如下：

- (i) 運輸署指取消 237A 號線星期六的班次後，讓市民轉乘到尖沙咀。但巴士公司沒有提供轉乘優惠，她表示反對方案，不知道運輸署如何處理居民到尖沙咀的問題。
- (ii) 葵盛沒有巴士到港島區，她期望 930 及 930B 號線試行後，可以全日提供服務。
- (iii) 高盛臺有些巴士沒有回程服務，認為興建了屋苑但不提供巴士服務，是不合理的。她希望九巴公司的兩億元盈餘可以改善高盛臺或葵盛圍的巴士到尖沙咀及港島區的服務。

88. 許祺祥議員 提出意見及詢問如下：

- (i) 認為運輸署在批准巴士公司加價時，應要求巴士公司提供相應優惠。
- (ii) 多年來希望西葵涌有巴士路線到達東九龍及尖沙咀，其他區也有轉乘或區域分段雙向收費。他希望巴士公司可以研究。
- (iii) 城巴 933 號線會在三月二十九日由荃灣西到西灣河，詢問該路線在經過德士古道時，會否有機會設立大窩口的分站，希望城巴公司詳細交代 933 號線的進度。
- (iv) 詢問龍運 E31 及 E32 號線可否在中途站加設尚文苑。因為有新屋苑入伙時，巴士公司指會因應需求，加強巴士的服務，但屋苑已入伙兩年，希望可以加強巴士的服務。

89. 王羚女士 回應如下：

- (i) 就 48X 號線的方案，運輸署的文件也有詳細解釋有關運作情況，方案建議星期六、日的特別班次改行恆常路線，共涉及四個班次。若象山邨的居民要乘搭 48X 號線，可到可

風中學的替代分站。

- (ii) 運輸署備悉委員希望增加巴士服務往來葵盛圍至港島、有關 237A 號線建議方案及加強大窩口至機場巴士服務的意見。

90. 九龍巴士(一九三三)有限公司/龍運巴士有限公司經理(公共事務) 梁家欣女士 回應如下：

- (i) 就落實雙向分段收費，九巴公司在去年八月，於屯門、元朗及天水圍落實了第一階段計劃，九巴公司一直檢視成效，其後亦陸續加裝更多拍卡機及增加多些新路線。就委員建議在葵青區引入雙向分段收費的計劃，九巴公司樂意研究其可行性。
- (ii) 就九巴公司加價的問題，九巴公司及龍運是在兩年多前申請加價，當時疫情尚未爆發。九巴公司上一次加價已是七年前。龍運公司是次的加價被否決，但龍運已有十年沒有加價。她希望委員理解巴士公司在疫情下，經營環境是嚴峻的，而九巴公司亦會採取措施，提升及改善不同區的巴士服務水平。

91. 城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司公眾事務經理 李建樂先生 回應如下：

- (i) 感謝委員對 930 號線方案的支持。
- (ii) 近年公司的經營環境非常惡劣，二零二零年的財政狀況，即使有政府津貼，公司也有嚴重虧蝕。雖然近日政府批准加價，公司仍面對困難，亦預計有嚴重虧蝕，但仍會繼續服務市民。
- (iii) 除 933 號線外，城巴/新巴公司也預備開辦其他新路線，會密切與運輸署溝通。就 933 號線的具體資料，包括在何時投入服務，當有消息時會盡快公布及預留足夠的時間作宣傳。

92. 蔡雅文議員 詢問巴士公司是否有雙向分段收費的落實時間表，希望有消息時，可以盡快通知議員。

93. 主席 指出巴士發展計劃不單是葵青區通過便可，也要其他區通過。若委員有好的建議，可以盡快交給運輸署或巴士公司，讓他們研究。他希望社區的交通可以更好。

94. 黃炳權議員 詢問 40 號線在沒有 40P 號線時的班次詳情。

95. 黃秀娟女士 回應指現時沒有 40 號線的班次詳情，但整體而言，巴士公司有很多路線只在繁忙時間服務，故在非繁忙時間的巴士資源較充裕。40P 號線是增加非繁忙時段的服務，有關資源不需要由 40 號線調配。

### 其他事項

96. 主席 表示收到以下一則臨時動議：

#### 臨時動議：要求葵青區內巴士路線回復疫情前班次安排

（由郭子健議員及韓俊賢議員動議，梁靜珊議員及張文龍議員和議）

97. 郭子健議員 簡介有關臨時動議。

98. 主席 宣布就是否接納有關臨時動議進行表決，委員會一致接納該臨時動議。

99. 委員會一致通過臨時動議。

（會後註：秘書處已於二零二一年四月八日、二十九日及五月二十六日，透過交通及運輸傳閱文件第 21、27 及 39/2021 號，向委員會傳閱九巴公司、城巴/新巴公司及運輸署的書面回覆。）

葵青區議會秘書處

二零二一年五月