

致：葵青區議會交通運輸委員會

提呈人：吳任豐議員

提交日期：二零二六年三月二十五日

議題：2026 – 2027 年度葵青區巴士路線計劃

建議／意見：

本人就《2026 – 2027 年度葵青區巴士路線計劃》提出以下重點意見，反映東北葵地區居民在跨區及上班交通方面的主要困難，並提出具體改善建議。

一、總體觀感：東北葵被忽視

本年度計劃集中優化青衣及其他地區路線，包括利用中九龍幹線及增設特別班次，但對東北葵一帶並無任何實質改善安排，亦未有回應多年累積的交通訴求。東北葵居民高度依賴巴士服務，看不到向外延伸或加強服務的藍圖，難免予人「東北葵被忽視」之感。

二、40P 往觀塘早高峰嚴重擠迫

大量居民於觀塘上班，早上主要依賴 40P。平日約 7 時 30 分在石佳樓站，經常出現約四十名乘客輪候同一班 40P，但該班次到站時車廂已極為擠迫，最終只有少數居民能夠上車，其餘三十多人需繼續等候下一班，情況屢見不鮮。

建議運輸署聯同九巴：盡快實地及以數據檢視 40P 於 7:00 – 8:00 的候車及載客情況；研究在相關時段加密班次或增設加班車，紓緩長時間排隊及多次無法上車的情況。

三、936A 早高峰需提前及加強班次

936A 近月延長服務時間屬正面措施，但居民反映早上往港島方向仍非常擠迫及耗時。以 07:00 開出的 936A 為例，三隧分流後經西隧一

段長期嚴重擠塞，由東北葵上車至港島首站往往接近五十分鐘，車廂於九龍末段已十分擠迫。

建議：研究在 07:00 之前增設更早一班 936A 或特別班次，以分流客量。

四、往新界東（沙田、大圍等）多年訴求仍無着落

東北葵居民多年爭取往沙田、大圍、馬鞍山的巴士服務，現時主要依賴多重轉乘，對長者及復康人士尤為不便。是次計劃未有任何相關研究或試驗方案。

建議運輸署開展由東北葵出發、經主要幹道及隧道直達沙田／大圍鐵路站一帶路線的可行性研究；

五、往屯門及元朗缺乏直接或較直接路線

不少東北葵居民在屯門及元朗工作，但目前並無任何由東北葵直達屯門或元朗的巴士線，居民須下山再多重轉乘，通勤時間長、成本高。相對而言，是次計劃已優化往屯門方向與葵芳的連接，但未有任何針對東北葵往屯門及元朗需求的安排。

建議運輸署：進行專項調查，掌握東北葵居民往屯門及元朗的實際通勤需求；研究試行由東北葵出發、經屯門公路等前往屯門／元朗主要就業區或轉車站的路線，或至少提供較直接的「東北葵—新界西北轉車樞紐」接駁服務。

結語

東北葵居民在跨區上班，尤其往觀塘、港島、新界東及新界西北，以及早上繁忙時段上車困難等問題，於本年度巴士路線計劃中未獲重視。本人期望運輸署及巴士公司就建議，盡快作出實地觀察及數據分析，並在本年度及後續規劃中，為東北葵提供實際可見的改善方案。