

葵青區議會
交通運輸委員會第一次會議（二零二五）
會議紀錄

日期：2025 年 2 月 13 日

時間：下午 2 時 30 分至下午 4 時 16 分

地點：葵青民政事務處會議室

出席者

徐曉杰議員（主席）
 蘇栢燦議員, MH（副主席）
 伍志華議員
 伍景華議員
 吳任豐議員
 李偉樂議員
 周潔瑩議員
 袁潤洪議員
 梁嘉銘議員, MH
 莫綺琪議員
 郭芙蓉議員, MH
 陳安妮議員
 陳志榮議員, MH
 彭熠銘議員
 黃俊揚議員
 黃淑雯議員
 葉長春議員, MH
 劉美璐議員
 歐志輝議員
 潘志成議員, MH
 盧婉婷議員, MH
 李旺東先生（增選委員）

出席時間

會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 下午 3 時 06 分
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始
 會議開始

離席時間

會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束
 會議結束

常設部門及機構代表

唐倩儀女士	運輸署高級運輸主任／葵青 1
黃偉廉先生	運輸署高級運輸主任／葵青 2
李栢堅先生	運輸署工程師／葵涌
黃健俊先生	運輸署工程師／青衣
李英研先生	運輸署工程師／特別職務
曾耀添先生	香港警務處葵青警區交通隊主管

負責部門

吳慧琪女士	路政署區域工程師／葵涌及青衣（西）
黃子健先生	九龍巴士（一九三三）有限公司經理（車務）
周禮希先生	九龍巴士（一九三三）有限公司助理經理（公共事務）
李曜生先生	九龍巴士（一九三三）有限公司主任（車務支援）
梁文樂先生	土木工程拓展署工程師／7（西）
林杏玲女士	地政總署行政助理／地政（荃灣葵青地政處）
溫悅婷女士	葵青民政事務處葵青民政事務助理專員

應邀出席的部門及機構代表

馮銘鏗先生	路政署工程師 9-3／工程
韓國維先生	科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師
鄧仲恆先生	利基土木工程有限公司地盤代表

秘書

周倩如女士	葵青民政事務處行政主任（區議會）一
-------	-------------------

歡迎詞

主席歡迎各委員出席葵青區議會（「區議會」）交通運輸委員會（「委員會」）第一次會議（二零二五）。

通過二零二四年十二月十二日第六次會議（二零二四）的會議紀錄

2. 委員一致通過會議紀錄。

討論事項

持續關注連接石籬區、葵涌青山公路至工業街的升降機及行人通道系統的運作情況

（由郭芙蓉議員, MH、吳任豐議員、袁潤洪議員及黃淑雯議員提出）
（交通運輸文件第 1/D/2025 號及第 1a/D/2025 號）

3. 委員討論上述事宜，並提出問題及意見如下：

- (i) 題述升降機自 2024 年年底起故障頻仍，對居民造成不便，故要求路政署檢視升降機的管理情況；
- (ii) 詢問自委員在第四次會議（二零二四）反映題述升降機故障頻仍的問題後，署方已採取的改善措施；

（會後註：關於「關注連接葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統的運作情況」的議題曾於第四次會議（二零二四）上討論，見交通運輸文件第 27/D/2024 號。）

- (iii) 建議署方在升降機外安裝閉路電視攝錄機，以監察升降機的使用情況，憑藉所產生的警惕作用減少因人為原因而導致的升降機故障次數；以及
- (iv) 查詢署方現行的監察機制，並詢問署方會否就升降機故障頻仍而懲罰所涉的承辦商利基土木工程有限公司（「承辦商」）。

4. 路政署工程師 9-3 回應如下：

- (i) 針對第四次會議（二零二四）曾討論有關升降機門因訊號接收不良而導致的故障問題，署方在會後已加強升降機的維修保養工

作，例如已要求升降機的承辦商額外清潔升降機門，以防感應器被塵埃遮蔽而影響升降機門的正常運作；

- (ii) 署方已要求承辦商和升降機的維修保養公司（「維修保養公司」）安排經驗豐富的技術人員進行維修保養。工程團隊會在維修保養期間到場監督，並定期檢查維修記錄，以維持服務質素；
- (iii) 工程團隊會帶備一些常用零件前往工地現場，以便在升降機的維修或故障期間使用，從而縮短維修時間。在最近的故障中，維修保養公司能夠在數小時內完成維修工作；
- (iv) 維修保養公司在每次維修升降機時都會進行檢查，以找出故障原因。根據紀錄，最近的故障都與升降機門有關。維修保養公司推斷其中一個原因是升降機受到外物撞擊，導致部份零件（例如門轆和門刀）出現耗損；
- (v) 署方已要求維修保養公司於 2025 年 2 月 7 日至 11 日內對所涉升降機再次進行詳細檢查。承辦商已更換一些有潛在耗損風險的零件。工程團隊會與承辦商和維修保養公司探討更換更耐用的零件，使升降機門更堅固，以避免同類故障再次發生。另外，承辦商和維修保養公司於 2025 年 2 月 10 日至 15 日在升降機塔內進行改善工程，期間暫停升降機的運作；
- (vi) 承辦商有責任維持升降機的正常運作。署方已在承辦商最近一季的表現報告內反映相關問題；以及
- (vii) 考慮到個人資料私隱，署方暫未計劃在題述升降機外安裝閉路電視攝錄機。不過，署方已在升降機大堂張貼告示，提醒使用者在進出升降機時避免撞到升降機門。

5. 委員討論上述部門的回覆，並提出問題及意見如下：

- (i) 路政署在第四次會議（二零二四）後採取的措施作用不大，即使已加強維修保養題述升降機，惟依然故障頻仍，且有惡化跡象。此外，委員留意到升降機內的清潔情況不理想，多處有塵埃堆積，或會影響升降機門感應器的正常運作；
- (ii) 題述升降機經常在早上 7 時至中午 12 時正之間進行維修，與居民使用升降機的繁忙時間重疊。再者，額外的改善工程會令升降

機經常暫停使用，嚴重影響居民出行；

- (iii) 詢問署方能否提供其他證據證明升降機門曾受外來撞擊，例如升降機門上是否出現相關痕跡和凹陷。如沒有，署方應檢視所涉升降機的設計；
- (iv) 詢問全港運作中的同類升降機有多少。委員表示若其他升降機均出現類似問題，署方不宜再採用該款設計的升降機。反之，若題述升降機故障頻密的原因屬個別情況，署方須進一步探討故障的真正原因。建議署方成立專責小組，並投放更多資源，從技術層面徹底解決問題；
- (v) 在公眾地方安裝閉路電視攝錄機並無不妥。署方在「人人暢道通行」計劃下興建的升降機內也安裝了閉路電視攝錄機；
- (vi) 要求署方與相關部門（例如個人資料私隱專員公署）探討在題述升降機外安裝閉路電視攝錄機是否可行，並指若升降機門故障頻密的原因涉及刑事成分，署方應積極尋求解決方法，例如安裝閉路電視攝錄機，以便提供錄影證據予警方跟進；
- (vii) 要求署方跟進第四次會議（二零二四）曾討論的設置電子顯示屏安排，並期望署方盡快在升降機及行人通道系統的兩端（即工業街及石籬（一）邨的通道入口）設置電子顯示屏，以提醒居民前方升降機出現故障，藉此省卻居民因走到半途才知悉升降機出現故障而需折返的麻煩；
- (viii) 詢問除了在表現報告反映外，署方會如何就升降機故障頻仍懲處承辦商；以及
- (ix) 期望香港警務處關注有關故障所涉及的刑事成分。

6. 路政署工程師 9-3 回應如下：

- (i) 已要求承辦商在題述升降機發生故障時，即時在升降機塔範圍內張貼故障告示，惟部份居民或未能留意相關告示。署方會再與承辦商檢討，令相關告示更顯眼。在第四次會議（二零二四）後，署方已要求承辦商在各升降機大堂設置電子顯示屏，讓使用者及早得知升降機發生故障的訊息。該等電子顯示屏現正安裝中，預計在三月投入使用；

- (ii) 題述升降機已安裝閉路電視攝錄機，在升降機內攝下的畫面會傳送到升降機外的顯示器作實時播放，惟沒有錄影功能；
- (iii) 已備悉委員對安裝閉路電視攝錄機的意見，會與相關部門再作商討；以及
- (iv) 署方會繼續與承辦商商討為題述升降機更換零件，並竭力找出升降機故障頻仍的真正原因。

7. 科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師回應如下：

- (i) 題述升降機的高度約為 40 米，較一般升降機高，而且升降機門和出口數量也較多。此外，升降機附近環境空曠，容易受風雨及塵埃影響，或會影響升降機門的運作。工程團隊將為升降機門更換更堅固的零件；
- (ii) 留意到題述升降機門的地坎出現移位。然而，在正常使用升降機的情況下，地坎不大可能會移位，故推斷升降機門或因受到外力撞擊而導致故障；
- (iii) 工程團隊會適時張貼告示，讓使用者及早知道升降機發生故障的情況；以及
- (iv) 工程團隊會加強進行檢查和清潔，確保設備處於良好的狀態。

8. 利基土木工程有限公司地盤代表回應如下：

- (i) 一般而言，行人天橋／行人隧道的升降機閉路電視沒有錄影功能，只能讓公眾透過裝設於外牆的顯示屏觀看升降機內的實時影像。這些實時影像主要在有人被困升降機內時，發揮協助救援的作用；
- (ii) 就技術層面而言，在題述升降機外安裝閉路電視攝錄機是可行的。完成安裝後，工程團隊可通過錄影片段了解升降機門在故障發生前的情況，以查證是否有人在使用手推車運送貨物時不小心碰撞升降機門，抑或有人故意撞擊升降機門；
- (iii) 升降機故障或與使用習慣有關。自題述升降機啟用後，工程團隊

觀察到部份外賣派送員會攜帶單車進出升降機，故難免會碰撞升降機門；

(iv) 工程團隊已張貼告示，提醒使用者避免使用升降機運送貨物，以減少升降機門被撞的風險；以及

(v) 會持續與技術人員溝通，以探討其他可行的改善措施。

9. 香港警務處葵青警區交通隊主管表示會將相關情況轉達葵涌分區，讓警員在巡邏時留意是否有人刻意破壞題述升降機。警方已展開有關在各區安裝閉路電視的計劃。然而，該等閉路電視的安裝位置主要集中在街道上的罪案黑點，而且在安裝時須考慮電力接駁等因素。

10. 委員討論上述部門的回覆，並提出問題及意見如下：

(i) 建議承辦商提交詳細報告，以交代題述升降機是否出現損耗。如有，承辦商須盡快更換損耗的零件；

(ii) 期望顧問公司和承辦商提供全港有同類設計的升降機的例子；

(iii) 對升降機的運作感到憂慮，另認為單車和手推車進出時碰撞升降機門並非故意破壞的行為，而是日常使用下合理出現的情況；

(iv) 強調有必要在升降機塔外安裝閉路電視攝錄機，除了有助找出升降機頻繁故障的原因外，還可改善附近路段的治安。另外，希望署方可說明安裝閉路電視攝錄機的工程所牽涉的政府部門，並在會上討論具體的安裝位置；

(v) 詢問現時的維修費用是否逐次向政府收取，以及因故障引起的額外維修會否導致「葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統」工程項目超支；以及

(vi) 指出各區都有地理條件相若的升降機，故希望署方汲取是次經驗，並應用在日後的升降機興建工程，以免同類事件再次發生。

11. 路政署工程師 9-3 回應如下：

(i) 就「葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統」工程而言，承辦商與顧問公司的工作尚未完成。根據合約內容，他們有責任

履行維修保養工作，因此升降機故障引致的維修不會構成額外工程開支；以及

- (ii) 認同承辦商地盤代表的說法，安裝閉路電視攝錄系統在技術層面上是可行的，惟在落實過程中牽涉多個政府部門，恕未能在會上確認具體安排。

關注葵青區內電動可移動工具的監管及執法情況

（由陳安妮議員、李偉樂議員、劉美璐議員、周潔莹議員、彭熠銘議員、歐志輝議員及蘇栢燦議員, MH 提出）

（交通運輸文件第 2/D/2025 號、第 2a/D/2025 號及第 2b/D/2025 號）

12. 委員討論上述事宜，並提出問題及意見如下：

- (i) 查詢有關葵青區於 2024 年因使用電動可移動工具而遭檢控的情況和發生意外的數字，以及部門會否考慮加強執法力度；
- (ii) 查詢有關所涉部門來年在葵青區進行宣傳及教育的工作安排；
- (iii) 查詢相關部門會否加強監管電動可移動工具，例如修訂相關法例；
- (iv) 葵青區內有人在行人路及馬路上使用電動可移動工具，對居民造成危險，因此期望警方加強巡邏，並採取突擊執法行動；
- (v) 葵青區內有人攜帶電動可移動工具（例如電動自行車）進出升降機，裝置內的電池可能會在升降機內引發火警，故希望警方加強宣傳有關電動可移動工具的安全風險；
- (vi) 居民反映在青衣海濱公園經常看見電動可移動工具高速飛馳，因此期望康樂及文化事務署（「康文署」）關注和改善相關情況；

（會後註：康文署表示備悉委員的意見，並已安排青衣海濱公園的場地職員加強巡視，以維持公園的秩序和防止有人在公園範圍非法使用電動可移動工具。）

- (vii) 查詢居民若發現有人使用電動可移動工具，有何方法向警方舉報。電動可移動工具有別於一般車輛，並無登記或發牌制度，

而且拍攝有人使用電動可移動工具的片段不足以作為證據。因此，委員憂慮倘若電動可移動工具釀成交通意外，引致其他道路使用者受傷，而涉事的騎乘者又不顧而去，傷者會難以追究責任；以及

- (viii) 使用電動可移動工具的人在看見軍裝警員時往往會立刻下車步行，導致檢控困難，故希望警方可考慮派出便衣警員在他們出沒的黑點加強巡查和檢控。

13. 香港警務處葵青警區交通隊主管回覆如下：

- (i) 警方於 2024 年在葵青警區內執行了八次行動，每次行動都持續兩至三日。在過去的行動中，警方拘捕了六男一女，涉及七宗駕駛電動可移動工具的案件，而七名涉案人已被控「無牌駕駛」、「沒有第三者保險下駕駛」、「駕駛未有登記車輛」等罪名。警方會繼續留意有關區內電動可移動工具的違法情況，不定期採取執法行動；
- (ii) 葵青區於 2024 年內並無發生任何涉及電動可移動工具的交通意外；
- (iii) 相關宣傳及教育工作主要由新界南總區交通道路安全組負責，他們會向提供外賣服務的商戶派發單張，以宣傳路上禁止使用電動可移動工具的訊息。為加強宣傳，葵青區警民關係組和交通組人員未來會參與宣傳；
- (iv) 警方會將市民的舉報視作情報，然後進行執法行動。不過，市民若自行截停使用電動可移動工具的人，或會構成危險。倘若市民成功截停違法者，可以證人身分向警方指證違法者如何使用電動可移動工具。至於以影片作為證據一事，警方未必能確認片中人曾否使用電力推動可移動工具。因此，警方在蒐集相關證據上有一定難度，但仍會盡力處理；以及
- (v) 根據《道路交通條例》，便衣警員無權要求道路上的駕駛者停車。在執法過程中，警方須顧及執法者、違法者及其他道路使用者的安全，截停高速行駛的電動可移動工具的做法實欠理想。

14. 運輸署高級運輸主任／葵青 1回覆指，運輸署一直聯同道路安全議會及香港警務處進行不同的宣傳及教育活動，向所有道路使用者推廣道

路安全。署方透過不同渠道（例如由運輸署出版和派發的刊物、運輸署的網頁及道路安全議會的社交媒體平台）向公眾宣傳有關在行人路上禁用電動可移動工具的訊息。署方會繼續透過宣傳及教育以加強道路使用者的安全意識。

15. 委員討論上述部門的回覆，並提出問題如下：

- (i) 查詢 2024 年全港涉及電動可移動工具的交通意外宗數，以及有多少市民因此而受傷；以及
- (ii) 查詢因電動可移動工具而受傷的市民可如何舉證。

16. 香港警務處葵青警區交通隊主管回覆如下：

- (i) 有關全港道路交通意外的統計須待運輸署發布《運輸資料年報》方會有全面數據。不過，電動可移動工具屬特殊用途車輛，暫未列為個別車輛類別，因此相關數據未必能顯示涉及電動可移動工具的傷亡數字；以及
- (ii) 如市民被電動可移動工具撞傷，可報警求助。2023 年 7 月，有行人在葵盛圍被電動可移動工具撞傷，警方把案件列為「交通意外有人受傷」，並拘捕一名使用電動可移動工具的人。2024 年，葵青區沒有錄得相關的受傷數字。

葵盛東商場門前與葵盛（東）巴士總站之間斑馬線對行人構成危險問題

（由伍景華議員、伍志華議員及黃俊揚議員提出）

（交通運輸文件第 3/D/2025 號、第 3a/D/2025 號及第 3b/D/2025 號）

17. 委員討論上述事宜，並提出問題及意見如下：

- (i) 建議延長「之」字線，讓駕駛者更早注意斑馬線，並提前減速；
- (ii) 詢問「之」字線的長度是否足以讓車輛在抵達斑馬線前保持兩秒煞車距離；
- (iii) 詢問運輸署能否彈性容許小巴乘客在題述斑馬線兩旁的「之」字線範圍上車下車；以及
- (iv) 建議改善葵盛（東）巴士總站的照明系統。該巴士總站設有上

蓋，而斑馬線範圍處於有蓋部分下方。該處燈光昏暗，駕駛者從露天路段駛入斑馬線範圍時，視力會因光線變化而變差，對眼前景物（尤其是身穿深色衣服的行人）的視覺敏銳度下降。同理，在光線充沛的日間，橫過斑馬線的行人難以覺察從露天路段駛近的淺色車輛。

18. 運輸署工程師／葵涌回覆如下：

- (i) 「之」字線的長度經配合小巴站的位置而制定。基於法例規定，小巴乘客不准在「之」字線上車下車。署方會與小巴公司商討，研究遷移小巴站是否可行；以及
- (ii) 署方已在題述斑馬線推行試驗計劃，增設新款黃波燈。新款黃波燈讓司機從較遠處已能注意到其所駕車輛正靠近斑馬線。

19. 路政署區域工程師／葵涌及青衣（西）回覆時表示備悉委員就光線變化對駕駛者和行人構成安全隱患的意見。

20. 委員討論上述部門的回覆，並提出意見如下：

- (i) 題述斑馬線的人流日漸增加，已出現人車爭路的情況。在過去幾年，該處發生了數宗涉及行人受傷的交通意外。委員認為有必要在該處安裝紅綠燈，故希望運輸署重新考慮有關建議；以及

(會後註：關於「建議在葵盛（東）巴士總站對出過路處增建交通燈」的議題曾於第五次會議（二零二四）上討論，見交通運輸文件第 38/D/2024 號。)
- (ii) 葵盛東商場停車場外有盲點，令駕駛者在駛離停車場時，難以看到斑馬線旁等候過路的行人。委員建議署方到題述斑馬線的位置實地視察，並考慮安裝凸鏡（俗稱「魚眼鏡」）。

21. 運輸署工程師／葵涌回覆如下：

- (i) 「之」字線的長度取決於個別情況，有關的標準長度因應現場環境而定，與煞車距離無關；
- (ii) 署方一直留意題述斑馬線的人流變化，如有需要，會採取適當

的交通管制措施；以及

- (iii) 備悉委員對安裝凸鏡的建議，惟凸鏡並非署方的標準裝置。署方會繼續檢視並採取其他可行的措施。

22. 香港警務處葵青警區交通隊主管回覆時表示，題述斑馬線是警方重點執法的位置，故經常在該處擺放流動錄影機以作執法用途。另外，新界南交通總部也有針對題述斑馬線進行有關「沒有讓斑馬線上的行人先行」的執法行動。

建議 44M（往葵涌邨方向）增設「長安邨安瀾樓」（B1 月台）」分站

（由蘇栢燦議員、MH、彭熠銘議員、陳安妮議員、李偉樂議員、周潔瑩議員、歐志輝議員及劉美璐議員提出）

（交通運輸文件第 4/D/2025 號、第 4a/D/2025 號及第 4b/D/2025 號）

23. 委員討論上述事宜，並提出問題及意見如下：

- (i) 反映九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）第 44M 號線（往葵涌邨方向）的「青衣站」與「長安巴士總站」之間距離過遠，對候車居民（尤其是行動不便的人士）造成不便。不少乘客需要預留較多時間步行前往「青衣站」和「長安巴士總站」；
- (ii) 上述兩站中間有「長安邨安瀾樓」分站，惟第 44M 號線（往葵涌邨方向）不停該站。然而，第 44M 號線（往青衣站方向）卻在「長安巴士總站」與「青衣站」之間設有「灝景灣」一站；
- (iii) 建議第 44M 號線（往葵涌邨方向）增設「長安邨安瀾樓」分站，以方便附近居民；以及
- (iv) 留意到第 44M 號線（往青衣方向）在調整路線後須繞經「長安巴士總站」才前往總站「青衣站」，故詢問因而所增加的巴士行車時間。據委員觀察，車輛在駛入「長安巴士總站」時經常遇到交通擠塞的情況，往往需要三至四分鐘才能通過有關路段。

24. 運輸署高級運輸主任／葵青 2 回覆如下：

- (i) 署方早前曾進行調查，觀察巴士由青敬路右轉入「長安巴士總站」的情況。路面情況時有變化，但巴士大致上需要在快線停

留約一至兩分鐘，以待迎面由担桿山交匯處駛出的車輛全部通過；

- (ii) 目前「長安邨安湄樓」分站的交通情況非常繁忙，沒有空間讓第 44M 號線（往葵涌邨方向）在該處停站。署方最近調查發現，在早上七時至八時之間，一共有六條巴士路線從「青衣站」開出。期間，有 29 個巴士班次曾在「長安邨安湄樓」分站停站。署方亦發現有超過 20 名乘客於該站上車，以乘搭長途巴士（例如前往北區的第 279X 號線）。由於該站停車空間有限，有時會出現兩至三部巴士排隊等候進站的情況。除此，「長安邨安湄樓」分站另有八條專線小巴路線在該處停站。排隊中的巴士和小巴或會阻塞路面，使道路更加擠塞；
- (iii) 「長安邨安湄樓」分站和「長安巴士總站」相距不遠。此外，上述六條停靠「長安邨安湄樓」分站的巴士路線並無同時在「長安巴士總站」設置分站；以及
- (iv) 會密切留意「長安邨安湄樓」分站的交通情況。倘日後有機會擴闊或延長該站的空間，署方會考慮讓更多巴士路線在該處設置分站。

25. 九巴助理經理（公共事務）回覆時表示備悉委員對第 44M 號線行車時間和巴士路線的關注。九巴會就委員的提問進行實地調查，再向委員匯報結果。

26. 委員討論上述部門的回覆，並提出意見如下：

- (i) 強調車輛由青敬路轉入「長安巴士總站」的堵塞問題持續多年，並認為「長安邨安湄樓」分站有擴闊的空間。因此，建議署方派代表與委員實地視察，並再作探討；以及
- (ii) 路政署在靠近長安邨安湖樓的行人天橋進行加建升降機工程，對「長安巴士總站」一帶或造成交通壓力，委員就此表示關注。有委員憂慮運送工程物料的貨車在地盤附近裝貨和卸貨，或會使相關路段交通受阻，故希望署方採取措施以確保附近道路暢通無阻。

27. 運輸署高級運輸主任／葵青 2回覆時表示，歡迎委員提出進行實地視察的建議。署方會審視工程承辦商實施的臨時交通安排，以確保青敬

路的交通不受影響。

優化九巴 43C 路線

（由莫綺琪議員、盧婉婷議員, MH、徐曉杰議員、潘志成議員, MH 及梁嘉銘議員, MH 提出）

（交通運輸文件第 5/D/2025 號、第 5a/D/2025 號及第 5b/D/2025 號）

28. 委員討論上述事宜，並提出問題及意見如下：

- (i) 九巴第 42A 號線和第 43C 號線（往青衣方向）在「美孚轉車站」後的分站大致相同，但載客率卻差距甚遠；
- (ii) 建議署方採取措施（例如調整第 43C 號線的開出時間），以紓緩第 42A 號線的滿載情況，從而善用資源；
- (iii) 建議第 43C 號線在葵涌交匯處加設分站，以分流第 42A 號線的部分乘客，並期望署方盡快落實加站的安排；
- (iv) 建議加密第 43C 號線班次和延長其服務時間；
- (v) 建議延長第 43C 號線（往青衣方向）的行車路線，把總站改為「長宏巴士總站」，以增加客源；
- (vi) 第 42A 號線於晚上非繁忙時間的班次疏落，而且出現脫班情況；以及
- (vii) 署方提供的第 42A 號線和第 43C 號線的載客率與委員在實地觀察到的情況明顯迥異，故要求署方解釋背後原因。

29. 九巴助理經理（公共事務）回覆如下：

- (i) 九巴所計算的載客率是同一條巴士路線的不同班次在一小時內的平均載客率，因此有可能出現部分班次載客率較高，而部分則較低的情況；
- (ii) 第 42A 號線及第 43C 號線從九龍區的不同起點開出，並且受繁忙路段的交通狀況影響。即使調整第 43C 號線的開出時間，也無法準確控制巴士抵達「美孚轉車站」的時間。因此，九巴實難以透過調整巴士班次的開出時間來平衡兩條巴士路線的載客

率；以及

- (iii)認為第 43C 號線於葵涌交匯處加設中途站的建議可行，會與運輸署商討落實安排。

30. 運輸署高級運輸主任／葵青 2 回覆如下：

- (i) 認為委員觀察所見的載客量與署方計算的載客率沒有明顯落差。就第 42A 號線而言，署方觀察到在下午繁忙時間的一小時內，每個班次的載客率介乎四成至滿座不等，故得出平均載客率約為七成。第 43C 號線在相同時段內，每個班次的載客率介乎兩成至六成多之間，故得出平均載客率約為五成；
- (ii) 第 42A 號線及第 43C 號線均途經交通繁忙路段，容易受到沿途交通情況及各站乘客上車下車的人數影響，故難以控制兩線巴士到達「美孚轉車站」的實際時間。即使調整班次，倘遇上交通堵塞情況，依然可能會出現第 42A 號線及第 43C 號線的巴士緊接到達的情況。在該情況下，於「美孚轉車站」等候已久的乘客經常會一窩蜂擠上先抵站的前車，只餘下少數乘客登上緊接而來的後車；以及
- (iii) 目前第 42A 號線在下午繁忙時間的班次為每六分鐘一班，乘客的候車時間不會太長。因此，乘客若因巴士客滿而未能上車，可等待乘搭下一班次。此外，路線相似的第 43C 號線巴士可協助接載「留後」的乘客。

31. 委員討論上述部門的回覆，並提出意見如下：

- (i) 自從第 43C 號線（往青衣方向）於多年前由全日服務改為只於星期一至六下午繁忙時間（下午五時至七時）提供服務後，很多乘客不再乘搭該巴士線。此外，該巴士線的服務時間只有兩小時，未能涵蓋整段繁忙時間。因此，委員建議延長第 43C 號線（往青衣方向）的行車路線，把總站改為「長宏巴士總站」，並延長服務時間，以增加客源；
- (ii) 第 43C 號線班次疏落，與第 42A 號線班次相差甚遠，令乘客卻步。委員建議九巴於行駛中的第 43C 號線的巴士車頭及車門旁邊的電牌顯示「途經青康路」，並加強有關宣傳；以及

(iii)建議第 43C 號線繞經青富苑及長宏邨，並指出該巴士線繞經青富苑只會增加三至四分鐘的行車時間。九巴現時沒有巴士路線往來青富苑和九龍，導致青富苑居民只能選擇在其他巴士站上車和下車，甚為不便。

32. 運輸署高級運輸主任／蔡青 2 回覆指，部門會與九巴商討有關第 43C 號線繞經青富苑並延長行車路線至長宏邨的建議是否可行。

33. 九巴助理經理（公共事務）回覆時表示，九巴會就有關第 43C 號線繞經青富苑並延長行車路線至長宏邨的建議再度進行研究。九巴也會研究於行駛中的第 43C 號線巴士的電牌顯示「途經青康路」，或以其他方式宣傳。

其他事項

34. 委員沒有提出其他事項。

下次會議日期

35. 下次會議定於 2025 年 4 月 10 日（星期四）舉行。

葵青區議會秘書處
2025 年 4 月