

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會巴士路線工作小組第一次會議紀錄

日期：2021年4月30日(星期五)

時間：上午10時30分

地點：香港中環統一碼頭道38號海港政府大樓14字樓
離島區議會會議室

出席者

召集人

郭平先生

小組成員

何進輝先生

徐生雄先生

方龍飛先生

李嘉豪先生

應邀出席者

茹詠詩女士

運輸署 高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)

王煜棋先生

運輸署 高級運輸主任/鐵路項目

梁嘎敏女士

運輸署 高級運輸主任/離島 1

楊俊榮先生

運輸署 高級運輸主任/離島 2

周宇聰先生

運輸署 運輸主任/巴士發展(大嶼山)

李建樂先生

城巴有限公司 傳訊經理

陳文瑋先生

城巴有限公司 助理策劃及車務編排經理

溫惠炎先生

龍運巴士有限公司 經理(車務)

鄧政傑先生

龍運巴士有限公司 車務策劃部助理經理

聶珮林女士

龍運巴士有限公司 高級主任(公共事務)

劉尚文先生

龍運巴士有限公司 車務主任

朱錦鴻先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 高級營運經理

何理業先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 營運支援及地區關係經理

黃亮霆先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 助理經理-營運支援

秘書

程秀雯女士

離島民政事務處 行政助理(區議會)2

因事缺席者

余漢坤先生, MH, JP
黃文漢先生
何紹基先生
黃秋萍女士

缺席者

王進洋先生

~~~~~

### 歡迎辭

召集人歡迎各小組成員、政府部門及機構代表出席會議。

2. 小組成員備悉余漢坤議員、黃文漢議員、何紹基議員及黃秋萍議員因事未能出席會議。

### I. 通過上次會議紀錄

3. 小組成員沒有修訂建議，並一致通過 2020 年 5 月 5 日的會議紀錄。

### II. 跟進《2021 - 2022 年度離島區巴士路線計劃》

4. 召集人歡迎出席會議的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)茹詠詩女士、高級運輸主任/鐵路項目王煜棋先生、高級運輸主任/離島 1 梁嘎敏女士、高級運輸主任/離島 2 楊俊榮先生、運輸主任/巴士發展(大嶼山)周宇聰先生、城巴有限公司(城巴)傳訊經理李健樂先生、助理策劃及車務編排經理陳文璋先生、龍運巴士有限公司(龍運)經理(車務)溫惠炎先生、車務策劃部助理經理鄧政傑先生、高級主任(公共事務)聶佩林女士、車務主任劉尚文先生，以及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)高級營運經理朱錦鴻先生、營運支援及地區關係經理何理業先生及助理經理-營運支援黃亮霆先生。

5. 運輸署代表表示議員在上次交通及運輸委員會(交運會)會議建議延長嶼巴 36X 號線的總站至滿東邨巴士總站。經審視有關建議後，認為建議可行，並修訂建議，將 36X 號線總站由建議的裕東路雍逸樓改為滿東邨。署方亦理解居民希望在上午 9 時前到達迪士尼樂園上班的訴求，而 36X 號線有別於嶼巴 36 號線，其建議路線將行走北大嶼山公路而非翔東路，因此預期行車時間將較 36 號線為短。如建議落實，署方會與巴士公司進一步研究是否需要調整巴士的開車時間，以配合居民前往迪士尼樂園上班的時間。此外，嶼巴接獲保留 2 號線現時往梅窩方向 4 時 45 分和 5 時 25 分兩班次的意見，並經檢視乘客的乘車模式後，修訂 2 號線往梅窩於下午 3 時至 6 時的班次時間至 3 時 45 分、4 時 45 分、5 時 25 分和 6 時 35 分。於其他沒有 2 號線服務的時段，由昂坪往梅窩的乘客可乘搭嶼巴 23 號線至嶼南路近塘福巴士站轉乘嶼巴 1 號線，由梅窩往昂坪的乘客則可乘搭 1 號線至嶼南路近石壁的沙咀巴士站轉乘 23 號線。

6. 嶼巴代表表示改動可減省低客量班次，同時因應議員的意見，保留繁忙時間等較重要的班次。此外，嶼巴曾建議由昂坪前往梅窩的乘客可使用 21 號線轉乘 1 號線，新方案只有一個班次需要轉乘，乘客如需轉乘，可使用 23 及 1 號線。

7. 召集人表示 2 號線上午的班次由四班縮減至兩班，會否影響早上繁忙時間的乘客，而其餘時間大幅縮減班次，會否對乘客造成影響，以及建議內容有否諮詢當地居民。如計劃落實，嶼巴會否在巴士站提供轉乘計劃等資訊。

8. 嶼巴代表表示曾進行諮詢，確保乘客轉乘後能夠在早上 9 時前到達昂坪，亦會透過通告及更新時間表告知乘客新安排。此外，嶼巴正改善中途站的到站提醒，不再只提供巴士從總站開出的時間，而是顯示巴士的預計到站時間，方便乘客。試驗計劃會先在主要的車站試行，如塘福、長沙、石壁等，如反應良好，會擴展至其他巴士站。

9. 召集人希望運輸署就建議方案先進行短期試驗。

10. 運輸署代表表示留意到 2 號線繁忙時間班次的使用量低於兩成，而嶼巴亦為受影響的乘客提供轉乘優惠，以減低對現有乘客造成的影響。雖然如此，如建議得以落實，署方會繼續留意乘客的出行模式和需求變化，在適當時候審視巴士公司的運作情況，有需要時調整班次以配合乘客需求。

11. 小組成員提出意見如下：

- (a) 城巴 E11B 號線的班次每 40 分鐘一班，極不方便。小組成員查詢如城巴 E11A 號線額外繞經逸東邨，對整體行車運作會否有很大影響，如影響不大，建議合併 E11A 及 E11B 號線，並維持每 20 分鐘一班，滿足所有東涌居民。
- (b) E11A 及 E11B 號線分別從機場及滿東邨開出，兩條路線均為每 40 分鐘一班，如因路況問題造成延誤，會出現 E11A 及 E11B 號線巴士緊接到站，而下一班巴士須輪候多時才到達的情況。
- (c) 龍運 E36A 號線及其一系列駛經屯赤隧道的巴士何時落實，以及查詢有關龍運 E43 號線投入服務的詳情。
- (d) 裕泰苑即將入伙，東涌西人口急劇上升，對城巴 E21A 號線的需求大增，加上第 42 和 46 區會在年底發展公營房屋項目，大量工人將乘搭該號線上班，為路線帶來壓力。E21A 號線本已大受歡迎，因此有必要加密班次，並考慮在 2022 年第二季開始分拆為東涌西及東涌北開出的兩條路線。此外，小組成員建議現時 E21A 號線由滿東邨開出的特別班次在巴士車頭位置張貼告示，提醒市民該路線從滿東邨抑或逸東邨開出。

12. 運輸署代表綜合回應如下：

- (a) 署方在規劃公共運輸服務時，除考慮為市民提供便捷的交通服務，亦需兼顧資源能否有效運用。E11 及 E11A 號線的最繁忙一小時平均載客率約為三至五成，現時的資源及服務水平已足以滿足乘客需求。就 E11A 及 E11B 號線的合併建議，合併路線會令整體行車時間增加，在現有資源下可能需要調減班次，因而影響現時使用 E11 號線系列服務的乘客。現建議的方案利用機場後勤區及東涌乘客出行模式的差異，讓東涌西居民在早上有多兩個 E11S 號線班次前往市區。在現有資源下，建議可讓東涌西居民於上午至下午的時間前往港島區及在下午至晚上時間前往東涌時享直達的巴士服務而無需轉乘其他路線。此外，乘客仍可利用相關路線前往東涌市中心，再轉乘其他路線前往東涌西及東涌北。

- (b) 就往來北大嶼山及元朗區專營巴士路線改道行走屯赤隧道的行車路線調整安排，當中包括開辦 E36A 號線的安排，署方和巴士公司現正跟進各方意見，如沒有接獲進一步的意見，署方會盡快落實有關路線調整安排。

(龍運已於 2021 年 6 月 20 日起開辦 E36A 號線(元朗(德業街)－東涌(逸東邨公共交通總站))；署方已於 2021 年 5 月 31 日經離島區議會秘書處通知各委員有關落實往來北大嶼山及元朗區專營巴士路線的行車路線調整安排。)

- (c) 至於 E43 號線，相關區議會已同意落實較早前的路線計劃方案，署方正積極與龍運籌備相關細節，並會在路線開辦前通知交運會委員。
- (d) 署方在 E21A 號線落實後，會密切留意該路線的乘客出行模式及需求變化，適時與巴士公司研究提供更多不途經東涌北班次的可行性。

13. 城巴代表綜合回應如下：

- (a) E11 號線系列的建議方案是為分拆作準備，在現有資源下以新模式作試驗。隨着東涌西的人口越來越多，城巴會加密班次，直接由逸東邨或東涌北開出。此外，城巴希望參考居民現時的出行模式，如早上的 E11S 號線可直達港島區，而在非繁忙時間，則提供每 40 分鐘一班的班次，並隨客量增加安排加密班次。回程方面，繁忙時間的班次會較頻密，可達 12 分鐘一班，惟非繁忙時間的班次會較疏落，城巴會繼續研究如何加密班次。
- (b) 至於 E21 號線，如客量提升，城巴會安排加密班次，並研究如何更清晰指示乘客 E21A 號線特別班次是從滿東邨開出，因該號線早上只有一個班次是由滿東邨直接開往市區。

14. 召集人表示如考慮將 E11 系列巴士線分拆，為何更需要進行分拆的 E21A 號線只考慮加密班次。

15. 城巴代表表示正研究由機場直接開往東涌北的方案。

16. 小組成員關注 E11 系列巴士線的行車時間，並表示現時迎東

邨的巴士站十分狹窄，隨着巴士線增加，有需要進行擴建。此外，運輸署應改善現時的轉乘安排，讓市民以優惠價錢轉乘不同巴士公司的路線，既可妥善運用路面空間，又能減輕居民的交通費負擔，而非每年重覆考慮增加及分拆不同路線。

17. 運輸署代表綜合回應如下：

- (a) 有關 E11 系列巴士路線繞經東涌北後的行車時間，現時 E11A 號線往機場方向的路線是先途經東涌市中心，之後返回東涌北，然後再前往機場島。在建議下，E11A 號線往機場方向在經北大嶼山公路後會先前往東涌北，然後開往東涌市中心，之後再前往機場島。在此安排下，巴士行車路線將較為順暢並縮短了東涌區內的行車時間；因此，在現方案下，該路線可利用東涌區內節省的行車時間建議增加繞經迎東邨；而在正常的交通情況下，預計整體行車時間與現時相若。
- (b) 有關巴士轉乘計劃，現時東涌北居民乘搭嶼巴 37 號線於東涌市中心轉乘城巴及龍運的 E 線路線時可享有轉乘車費優惠。

18. 龍運代表表示一直在各區提供轉乘優惠，如龍運 A 線路線轉乘九巴部分路線可享 6 元折扣，亦正研究 E 線路線改經屯赤隧道後的轉乘計劃。至於增加轉乘優惠，由於經營環境尚待改善，龍運在有空間時樂意提供更多轉乘優惠。

19. 小組成員提出意見如下：

- (a) E11 系列巴士線的建議方案在往港島方向時先經東涌市中心，因此巴士在早上到達東涌北時已接近滿座。既然長遠也會分拆路線，為何不試行一條經東涌市中心和一條不經東涌市中心的路線，分別由滿東邨及機場開出，以縮短兩班車的行車時間，便利東涌西居民的同時，巴士駛至東涌北亦有較多座位。
- (b) E36A 號線及其一系列往來北大嶼山及元朗區的巴士有否一個確實時間表。
- (c) 離島區議會過往曾討論 E43 號線的問題，然而方案一拖再拖，當年提出的意見已不合時宜，甚至網上有傳車長已

接獲試行新路線的通告，但議員卻未獲告知有關安排。此外，本年度的巴士路線計劃亦沒有包括 E43 號線。

- (d) 巴士公司可否為居民提供月票優惠，惠及居民的同時亦能保障巴士公司有穩定客源。

20. 運輸署代表表示 E11A 及 E11B 號線的建議是以聯合班次的形式運作，如其中一條路線不途經東涌市中心而直接前往目的地，途經東涌市中心的班次將會減少，影響現有的巴士服務。署方備悉有關 E43 號線的意見，相關區議會亦同意落實較早前在巴士路線計劃中的方案，署方正積極與龍運籌備有關細節，在路線推行前會通知各議員。至於月票方面，署方一向鼓勵巴士公司在營運及財務許可的情況下，盡可能為乘客提供優惠措施，以減低市民的公共交通開支。

21. 城巴代表重申希望 E11 系列路線邁向分拆，有關走線將來可再作研究。現時的建議方案是由於客量在非繁忙時間偏低，只有約兩至三成，因此無論分拆為由機場或逸東邨開出的路線也足以應付需求。而駛經東涌市中心及東涌北的路線安排，是為了維持 E11A 號線在非繁忙時間每 20 分鐘一個班次的服務，避免對東涌北及東涌市中心的居民造成影響，因此在設計方案時，機場及逸東路線均為每 40 分鐘一班，當兩線到達東涌市中心時便成為每 20 分鐘一班。此外，公司一直提供不同的轉乘計劃，但需視乎營運及財務狀況，而月票屬車資優惠，以現在的財務狀況，未必可以提供月票計劃。

22. 召集人表示居民對龍運 S64 及 S64X 號線修改行車路線的方案表示歡迎。此外，龍運 E31 號線的分拆十分成功，隨着疫情好轉，早上繁忙時間的往返班次經常爆滿，甚至連荃灣往東涌的路線在早上亦接近滿座，中途站的乘客難以登車，因此建議龍運在早上和黃昏時間加開班次。

23. 龍運代表表示有定期監察不同路線的巴士服務，亦有安排同事在東涌市及青馬收費廣場觀察巴士的營運狀況，當中包括 E31 號線。根據早前的觀察，巴士服務仍可應付乘客需求。龍運備悉有關情況，會再審視巴士服務，有需要時作出調整。

24. 小組成員提出意見如下：

- (a) 由於 E21 及 E21A 號線的車站在上海街後大致相同，加上大部分在東涌上車的乘客均在上海街一帶落車，因此建議 E21 號線改為途經東涌北而不途經東涌市中心，而 E21A

號線則分拆為不經東涌北，在前往東涌市中心後直接到市區，讓東涌西的居民不用行經整個東涌。

- (b) 小組成員建議以較高車資的路線設計月票，讓轉乘長途線的乘客享用優惠車資的同時，亦可增加巴士公司的客量。
- (c) 小組成員建議整合龍運 S64 及 S65 號線在非繁忙時間的路線。S65 號線車程較快，但不途經逸東邨，而 S64 號線則繞經機場後勤區。小組成員建議 S64 號線行經滿東邨至機場後勤區，而 S65 號線則途經逸東邨，再直接前往機場，以方便在非繁忙時間上下班的居民，為他們提供更直達的巴士服務。

25. 龍運代表表示公司一直監察 S65 及 S64 號線的運作，亦已收集一定數據研究兩線如何協調，以配合乘客的需求和改善運作效率，有需要時會與運輸署商討有關細節。

26. 運輸署代表表示備悉 E21 及 E21A 號線的意見，在今年巴士路線計劃下，建議 E21 號線上午 7 時 15 分的班次由機場開出，在前往後勤區後會途經東涌北再直上北大嶼山公路；而 E21A 號線上午 7 時 25 分由滿東邨開出的特別服務班次將不途經東涌北，並於途經東涌市中心後前往市區。署方會密切留意乘客的出行模式及需求，與城巴研究是否需要增加班次。

27. 召集人感謝署方和嶼巴接納 36X 號線由滿東邨開出的建議。另外，36 號線由達東路巴士總站開往小蠔灣車廠的路線會延長至迪士尼公共運輸交匯處，車費全程為 9 元，而由達東路至小蠔灣的車資則實施分段收費，車資為 4.3 元。嶼巴有何方法避免乘客多付車資，乘客可否在下車時再拍一次八達通以獲得分段收費。

28. 嶼巴代表表示暫時未能做到以八達通進行分段收費，初步構思是乘客上車時告知司機其目的地，或安排繳付不同車資的乘客分開兩條隊候車。公司就分段收費的安排大致運作暢順，嶼巴會繼續密切留意，有需要時再作調整。

29. 召集人表示龍運已有相關技術進行八達通分段收費，由於大嶼南不同路線均設有分段收費，嶼巴應積極跟進，採取有關建議。

30. 嶼巴代表表示公司的車資收費系統與龍運不同，因此以八達通進行分段收費會涉及龐大的軟件開發費用，考慮到現時的財務狀



況，公司未能提供以八達通進行分段收費的時間表，但會積極考慮有關建議。

31. 召集人表示現行的分段收費措施容易造成混亂，乘客有機會多付全程車資，請嶼巴認真考慮有關問題。此外，收取大嶼山居民假日車資附加費並不公平，他不反對向遊客收取假日附加費，然而，巴士公司不能因技術問題將費用施加在居民身上。

32. 嶼巴代表表示假日車資津貼了大嶼山居民平日較便宜的車資，公司會積極研究及增加遊客假日附加費以補貼居民平日的車資。

33. 小組成員提出意見如下：

(a) S64 號線的客量在疫情前已很多，尤其在星期六日，乘客難以在航膳站上車，因此 S64 及 S65 號線在非繁忙時間的路線需整合及優化，讓各機場路線在疫情後能配合不同市民的需求。

(b) 小組成員建議嶼巴 37 及 37H 號線在早上繁忙時間增加一至兩個班次，方便學生上學。

(c) 至於收取大嶼南居民假日車資方面，小組成員建議向他們提供月票優惠，而且月票更可用來區分居民和遊客，為居民提供優先上車的安排。

34. 嶼巴代表表示會因應客量適當調整 37 及 37H 號線的班次，亦會研究月票計劃的可行性。由於優先上車的安排較複雜，因此需時研究。

35. 小組成員表示假日有大量遊客在東涌乘搭直達大澳、寶蓮寺及梅窩一帶的巴士，由於東涌有巴士前往石壁，因此建議嶼巴增加由石壁開往寶蓮寺或大澳的巴士線，以疏導人流。

36. 嶼巴代表表示曾就類似中轉站的建議作研究，但由於提及的車程較長，加上本身有座位的乘客在轉車後或需站立，容易引起公平問題，因此需深入研究。

37. 召集人認為小組成員的建議可行，因為東涌前往石壁的路程可以雙層巴士行走，載客量是單層巴士的兩倍，有助解決塘福、水口

及長沙一帶鄉民的交通問題，加上假期有大量遊客前往長沙及塘福，因此建議有助疏導乘客，值得考慮。

38. 嶼巴代表表示會研究有關建議的可行性，石壁的停車場位置亦可考慮作轉乘之用。此外，嶼巴正積極與運輸署研究以雙層巴士行走 23 號線，稍後或會擴展至 11 號線，以增加載客量及疏導乘客，如方案落實，會通知議員及地區人士。

39. 小組成員建議 E21A 號線在早上及傍晚繁忙時間加密班次，以配合居民的上下班時間。此外，路線計劃未有提及城巴 N21A 號線等通宵巴士的安排，由於清晨 5 時現只有一個班次前往尖沙咀，居民反映希望可增加班次。而 37H 及 37 號線的路線重疊，小組成員建議嶼巴及運輸署優化相關巴士路線，以及加密嶼巴 37M 號線晚上的班次。

40. 運輸署代表備悉 E21A、E11S、N21A 及 37M 號線的加班建議，如有關客量達到標準，會要求巴士公司加開班次。有關 37 及 37H 號線的建議，署方正與嶼巴溝通，希望方案不會影響現時的乘客。

41. 嶼巴代表表示正與運輸署研究有關 37H 號線的方案，稍後會與議員溝通。此外，嶼巴一直留意 37M 號線晚上的客量，由於其總站設於迎東邨，巴士到達東涌港鐵站的時間會受路上交通燈及交通狀況的影響而造成延誤，嶼巴會密切留意客量的變化，作出相應調整。

42. 小組成員表示不少東涌北及迎東邨居民乘搭城巴 N11 及 N21 號線，他們在消防局下車後須步行一段路至東涌北，路途遙遠及不便，因此建議 N11 及 N21 號線行走迎東路及迎禧路一帶，方便深宵回家的居民。

43. 城巴代表表示會研究有關建議的可行性。

44. 召集人表示嶼巴 39M 號線由東涌市中心開出的尾班車為晚上 12 時 20 分，而港鐵尾班車到達東涌站為晚上 12 時 57 分，希望 39M 號線的尾班車能接駁港鐵尾班車。此外，他詢問 37 及 39M 號線的總站是否可配合滿東邨巴士站的擴展工程遷回滿東邨。

45. 嶼巴代表表示解決 39M 號線接駁港鐵尾班車的方法是在凌晨 1 時開出尾班車，在研究後會告知議員方案是否可行，並建議待巴士站擴建後到場視察和考慮 37 及 39M 號線遷回滿東邨的建議。

46. 運輸署代表補充由於嶼巴已於本年 4 月 4 日調整車費，因此 36 號線的建議車費亦相應調整為 9.8 元，而往來東涌及小蠔灣(深豐路)一段的分段收費亦調整至 4.7 元。而嶼巴 37A 號線的建議車費則相應調整至 3.5 元，與現時 37M 號線相同。

(龍運會後註：E43 號線於 2021 年 5 月 10 日開辦，龍運已告知議員有關安排，以及發出新聞稿和乘客通告。)

(運輸署會後註：龍運已於 2021 年 5 月 10 日開辦 E43 號線(粉嶺(華明)—東涌發展碼頭)，署方亦於 2021 年 5 月 4 日經離島區議會秘書處通知各委員有關安排。)

### III. 其他事項

47. 小組成員沒有提出其他事項。

### IV. 下次會議日期

48. 議事完畢，會議在下午 12 時 10 分結束。下次會議日期將另行通知。