

檔號：HAD K&T DC/13/9/23A/12/Pt.1

**葵青區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**第四次會議及座談會紀錄(二零一二)**

日期：二零一二年九月六日

時間：下午二時三十分

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>
潘小屏議員, MH(主席)	會議開始	會議結束
張慧晶議員(副主席)	會議開始	下午三時三十六分
陳笑文議員	會議開始	下午四時零六分
周偉雄議員	會議開始	下午四時五十六分
周奕希議員, BBS, JP	會議開始	下午三時三十七分
朱麗玲議員	會議開始	下午四時二十三分
何少平議員	會議開始	會議結束
許祺祥議員	會議開始	會議結束
林翠玲議員, MH	會議開始	下午四時五十九分
林立志議員	會議開始	會議結束
林紹輝議員	會議開始	會議結束
劉美璐議員	會議開始	下午四時五十三分
羅競成議員, MH	會議開始	下午三時三十六分
梁志成議員	下午二時五十八分	下午三時三十三分
梁錦威議員	會議開始	下午四時五十分
梁國華議員	會議開始	會議結束
梁子穎議員	下午二時四十四分	下午四時三十四分
梁偉文議員, MH	會議開始	下午三時三十六分
盧慧蘭議員	下午三時十二分	下午四時二十三分
吳劍昇議員	下午二時五十五分	下午五時零五分
譚惠珍議員, MH	會議開始	會議結束
鄧瑞華議員	會議開始	下午四時二十八分
曾梓筠議員	下午三時三十八分	會議結束
徐曉杰議員	會議開始	會議結束
徐生雄議員	下午三時十六分	下午五時九分
黃炳權議員	下午三時四十一分	會議結束
黃耀聰議員, MH	會議開始	會議結束
黃潤達議員	下午三時零二分	下午四時五十分
區志和先生	會議開始	會議結束
覃友忠先生	會議開始	下午四時四十六分
陳迪瑤先生	會議開始	會議結束

梁永權先生 下午二時四十九分 下午三時四十一分  
潘發林先生, BBS, MH 會議開始 下午三時十四分

列席者

林美儀小姐	葵青民政事務處民政事務助理專員
李添才先生	香港警務處葵青警區交通隊主管
張國良先生	香港警務處荃灣警區交通隊主管
黎雪茵小姐	運輸署高級運輸主任(葵青)
李鎮華先生	運輸署工程師(葵涌)
張競思小姐	運輸署工程師(青衣)
關偉昌先生	路政署高級工程師 1/無障礙通道
黃錦榮先生	路政署工程師 1/無障礙通道
孫忠良先生	路政署區域工程師(葵涌及青衣)
黎錦榮先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
王淑媚女士	九龍巴士(一九三三)有限公司幹事(對外事務)
譚永強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
黃秀娟女士	九龍巴士(一九三三)有限公司策劃及發展部襄理
蘇威達先生	柏誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理
譚健倫先生	柏誠工程顧問(亞洲)有限公司項目工程師
洪芷濱小姐(秘書)	葵青民政事務處行政主任(區議會)一

缺席者

李志強議員, MH	(因事告假)
麥美娟議員, JP	(因事告假)
陳偉文先生	(因事告假)
黎治甫先生	(因事告假)
謝凱健先生	(因事告假)
潘志成議員	(沒有請假)
尹兆堅議員	(沒有請假)
麥漢樑先生	(沒有請假)

## 歡迎詞

主席歡迎各委員、政府部門及機構代表出席交通及運輸委員會第四次會議。

2. 主席歡迎運輸署工程師/青衣張競思女士出席會議，張女士將成為運輸署在本委員會的代表。
3. 委員會一致通過麥美娟議員、陳偉文先生、黎治甫先生及謝凱健先生的請假申請。
4. 主席宣布在場委員的姓名：潘小屏議員、張慧晶議員、陳笑文議員、周偉雄議員、梁錦威議員、周奕希議員、許祺祥議員、林立志議員、林紹輝議員、梁國華議員、朱麗玲議員、林翠玲議員、羅競成議員、梁偉文議員、劉美璐議員、譚惠珍議員、黃耀聰議員、何少平議員、鄧瑞華議員、徐曉杰議員、覃友忠先生、潘發林先生、陳迪瑤先生及區志和先生。
5. 主席請各委員注意在會議上的發言及討論時間。首先，每名委員在討論事項的議程中，最多可發言兩次，每次不可超過兩分鐘；其次，在報告時間內，每名委員只可就個別跟進事項發言一次，限時兩分鐘。

## 通過交通及運輸委員會二零一二年六月十四日第三次會議記錄 (二零一二)

---

6. 主席表示，會前秘書處沒有收到就上次會議記錄提出的修訂。譚惠珍議員動議通過上述會議記錄，潘發林先生和議。上述會議記錄無須修訂，獲委員會一致通過。

## 跟進事項

### 葵涌荔景山路與聯接街路口驗證安裝燈號的可行性

(由運輸署提出)

(交通及運輸文件第 33/2012 號)

7. 運輸署工程師李鎮華先生簡介文件。

8. 周奕希議員表示，荔景山路與聯接街路口的交通問題已持續十多年，最理想的解決方法是興建一座行人天橋，這亦是很多居民和他本人的要求，但運輸署歷任工程師皆沒有積極考慮，加上資源問題，使問題一拖再拖。安裝紅綠燈號是歷任運輸署工程師提出的建議，可他們大部分都還沒落實方案便已調職。他對方案的意見綜合如下：

- (i) 運輸署提出的驗證燈號方案不失是個積極解決現實問題的辦法，但卻不夠細緻。
- (ii) 驗證燈號能否成功在於兩個關鍵要素，首先，整體交通燈號設計須妥善配合，否則不用驗證也知道計劃一定會失敗。他建議除了聯接街出荔景山路外，麗祖路也須安裝紅綠燈控制燈號。
- (iii) 驗證時間也很重要，早上繁忙時段上址交通非常擠塞，車輛太多，根本無法駛出荔景山路右轉去葵芳，這與設置交通燈號無關，所以驗證時一定要嚴格指明試行時間。
- (iv) 總括而言，要驗證方案是否可行，嚴格的燈號設計和驗證時間設計是必需的條件。他希望運輸署能詳加考慮這些細節，而非貿然試行。另外，委員如到現場視察，最好先了解上址沒有安裝燈號時的交通擠塞情況。

9. 黃耀聰議員同意聯接街是荔景山路一帶的主要連接道路，須驗證安裝燈號的成效，但認為運輸署提出的驗證方案不夠全面，既沒有評估驗證成效的標準，也沒有燈號停頓時間。驗證階段如果以人手控制燈號時間，彈性會較大，可以在車輛較多時減少燈號停頓時間以盡快疏導車龍，然而這或會與將來實際的燈號操作時間不一，驗證意義就不大。他又指出，荔景山路一帶即將進行多項工程，如果交通擠塞的情況仍沒有改善，會對居民影響甚大，故希望運輸署可提供更全面的資料。

10. 主席建議運輸署提供更多詳細資料或更完整方案供議員考慮，並積極考慮議員的建議，興建行人天橋。

11. 李鎮華先生回應如下：

(i) 按照議員的意見，交通燈號控制系統需要涵括聯接街/荔景山路以及聯接街/麗祖路兩個路口。而目前的方案只是應用於聯接街/麗祖路路口，所以並不是完整方案，加上燈號控制系統方案會產生交通流量不足等問題。在此情況下，他要撤回原先的燈號控制系統方案，並會盡快建議新的替代方案。

(ii) 運輸署現正和警方商討另一可行方案，並會於確實定案後提交委員會考慮。

運輸署

(iii) 他向委員簡單報告現正擬備方案的考量前提：麗祖路是直路，車輛雖不多，但車速甚高，容易危害到在聯接街/麗祖路路口轉彎的車輛，因此日後構思的方案會盡可能將麗祖路車輛的速度控制在合理水平。同樣的安全考慮會投放在改善聯接街/荔景山路路口。他會盡快草擬較可行的方案並提交委員考慮。

12. 由於運輸署會提交新方案，主席表示有關驗證燈號的討論到此為止。

(梁子穎議員於下午二時四十四分到達，梁永權議員於下午二時四十九分到達，吳劍昇議員於下午二時五十五分到達，梁志成議員於下午二時五十八分到達，黃潤達議員取消請假，於下午三時零二分到達。)

### 諮詢文件

#### 為葵青區一座行人天橋及一條行人隧道加建無障礙設施

(由路政署提出)

(交通及運輸文件第 34/2012 號)

13. 主席歡迎路政署高級工程師關偉昌先生及工程師黃錦榮先生，以及柏誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理譚健倫先生及項目工程師蘇威達先生出席會議。

14. 關偉昌先生以電腦投影片簡介諮詢文件第 34/2012 號。

15. 梁偉文議員表示，他多年前已向區議會建議在葵涌運動場出口加建升降機，但路政署這次只選擇在 B 出口加建升降機，其實 A 和 C 出口也有同樣需要，C 出口主要供永基工廠大廈的上班人士使

用，A 出口則有一條長斜坡。他希望署方考慮在 A、B 及 C 出口都各建升降機，方便出入上址的輪椅使用者、傷殘人士和長者。

16. 黃耀聰議員歡迎政府推行“加建無障礙設施”計劃，並贊同梁偉文議員的建議，認為葵涌運動場 A 和 C 出口也需加建升降機。他詢問興建一座升降機的成本，以及青衣行人隧道 NS89 的使用量，並稱留意到使用該行人隧道的人不多，但政府卻同一時間在上址加建三部升降機；現時很多政府工程根本不是按實際需要或緩急程度進行，較優先處理的往往是易於進行的工程。因此，如署方能提供實質數據顯示隧道 NS89 使用者多，委員會會更支持方案。

17. 關偉昌先生回應如下：

- (i) 在新的“人人暢道通行”政策下，當局歡迎市民就加建升降機提出建議，故委員對葵涌運動場 A 和 C 出口加建升降機的提議會記錄在案，在今年十月底提名期完結後，當局會整理所有建議，經相關區議會討論後，制定工程優次。
- (ii) 至於在青衣行人隧道 NS89 加建三座升降機。該行人隧道的三個入口都沒有無障礙設施，在現有計劃下，政府會在沒有無障礙設施的行人通道(即行人天橋、高架行人路及行人隧道)加建升降機或斜道。
- (iii) 興建一座升降機的成本視乎工程的複雜程度而定，在行人天橋 NF286 興建一座升降機的成本約港幣一千萬元。

18. 主席歸納關先生的回應表示，現有計劃是在沒有無障礙設施的行人通道進行加建工程，署方不會純粹根據人流排列工程優先次序，每當一個加建升降機項目確定為技術上可行，而涉及問題較少的，可盡快展開設計及建造工程。

19. 梁子穎議員指出，以往政府一般會按人流、實際需要和緩急程度排列工程的優次，但如今人流卻不再是主要考慮因素。根據此新原則，石蔭邨附近的行人天橋既有斜道又有樓梯，每天許多長者都須經過該天橋前往石蔭街市，以人流、安全和大眾利益考量的話，該天橋應該優先加建升降機。他建議政府根據緩急程度、實際需要和受惠人數考慮政策，而非朝令夕改，令市民難以適從；另指葵青區很多屋邨的行人天橋，比建議中的行人隧道更需加建升降機。

20. 吳劍昇議員的意見如下：

- (i) 葵涌廣場附近的行人天橋是葵青區最繁忙的，路政署會否考慮在上址加建升降機？
- (ii) 署方建議在葵涌運動場 B 出口加建升降機有助傷殘人士出入運動場，故他不反對，但卻不明白為何在青衣行人隧道 NS89 優先加建三座升降機，詢問署方釐定工程優次的計分方法為何。

21. 譚惠珍議員詢問署方，有否較快捷途徑讓地區人士盡快反映加建升降機的建議。青衣行人隧道 NS89 使用量甚低，但她不反對在上址加建升降機，只希望署方另提供途徑，讓她可以盡快向當局反映其他更有實際需要的地點。

22. 徐曉杰議員的意見如下：

- (i) 前兩年曾有媒體報導，路政署興建的行人天橋和升降機使用率不高，當時署方承諾會檢討，在展開工程前會先評估人流，但至今仍沒有改善。按青衣的情況，涌美路一帶更需加建升降機。
- (ii) 他提議署方在興建升降機時，考慮加入節省能源的裝置，讓電梯在較少用的時段可自動停止運作。
- (iii) 加建升降機時，或可不安裝冷氣設備，只安裝通風系統，以免電梯被濫用作冷氣房。
- (iv) 兩年前他曾反映，青康路青華苑周演森小學附近的行人天橋有需要加建無障礙設施，但至今沒有任何消息，究竟阻滯為何。
- (v) 署方曾計劃在瑪嘉烈醫院下面加建一部升降機，因現時巴士不能直達醫院門口，身體有殘疾的病人難以徒步前往，故工程實有急切需要，署方應加快進度。

23. 黃潤達議員表示，八年前甚或更早，政府已提出在全港各區加建無障礙設施的計劃，故現有計劃進度已是拖慢了；另除行人天橋

和行人隧道外，上坡地段也有加設無障礙設施的需要。他希望署方多聽取地區人士的意見，並增聘人手處理相關工作，加快工程進度。

24. 關偉昌先生補充如下：

- (i) 除了是次介紹的行人天橋 NF286 和行人隧道 NS89 外，署方過往亦曾在會上介紹區內其他將會加建無障礙設施的地點。
- (ii) 他簡介署方就現有計劃項目的工作程序時表示，署方會先研究技術上是否可行，可行的話便會著手詳細設計，繼而施工。這次介紹的兩處地點經研究確定為技術上可行，設計工作已初步完成，署方現向各委員介紹，隨後會再進行詳細設計。署方亦會進行其他現有計劃項目的工作。
- (iii) 署方已備悉譚惠珍議員的建議，並記錄在案。  
(會後註：署方已聯絡譚惠珍議員，並告知地區人士可在今年十月底前透過 1823 熱線電話或網站提供建議。)
- (iv) 對於徐曉杰議員提出的節能建議，關先生透過幻燈片解釋，由於陽光可透射透明玻璃，升降機內容易吸熱，署方會在陽光容易照射到的升降機外牆使用混凝土設計，減少吸熱；玻璃設計會採用低透熱玻璃，另升降機塔外牆設有通風口，兩者均可減低電梯內的溫度，並升降機內會使用高效能照明裝置，以節約能源。
- (v) 在上坡地區加設扶手電梯屬另一項計劃，署方會將議員的建議轉介運輸署跟進。
- (vi) 署方會盡快進行葵涌道近瑪嘉烈醫院附近行人隧道的加建升降機工程計劃。

(盧慧蘭議員於下午三時十二分到達，潘發林先生於下午三時十四分離開，徐生雄議員於下午三時十六分到達。)

25. 梁子穎議員詢問，路政署可否提供葵青區加建升降機的地點名單，以供議員參考。

路政署

26. 關偉昌先生表示可於會後提交相關名單。

27. 徐曉杰議員同時要求路政署在會後交代青康路青華苑附近行人天橋加建升降機的進度。

28. 主席的總結如下：

(i) 委員會不反對署方諮詢文件內所提的工程計劃。

(ii) 她感謝各位議員提出的寶貴意見，並希望署方可積極考慮議員的建議，在十月提名期完結後，再向委員會介紹已收集並整合的建議。

(iii) 她感謝路政署及柏誠工程顧問(亞洲)有限公司代表撥冗出席會議。

29. 關偉昌先生表示，署方會整理所收集的建議，預計於年底提交區議會討論。

30. 委員會通過路政署在葵青區一座行人天橋及一條行人隧道加建無障礙設施的建議方案。

### **建議重組新界專線小巴路線第 89 號/89B 號/89S 號的方案**

(由運輸署提出)

(交通及運輸文件第 35/2012 號)

31. 主席表示，開會前秘書處收到高盛臺第二座互助委員會主席的來信，指重組後 89B 號車輛數目增加，班次加密，候車時間減短，居民感到很方便，另營辦商會在繁忙時段安排 98 號特別車先行接載該屋苑的居民，俾能更快捷地前往荃灣，重組方案大受居民歡迎和支持。

32. 主席表示，開會前秘書處亦收到高盛臺第一座互助委員會的信件，指高盛臺位置比較偏僻，89B 號和 89S 號是十分重要的輔助交通工具，89B 號取消途經高盛臺後，居民須乘搭 89S 號到葵盛西邨，然後轉乘 89B 號，十分不便，因此他們反對重組路線。主席請各委員備悉上述兩座居民不同的意見。

33. 劉美璐議員表示，她並非代表高盛臺第一座互助委員會，只是

小巴試行重組後，她陸續收到高盛臺一、二座居民不同的意見。早前一座互助委員會曾舉行反對重組簽名活動，在屋苑三千名住戶中共收到約一千個簽名支持，其中包括第二座的住戶，他們反對小巴公司取消 89B 號在高盛臺的中途站。當天早上她收到第二座互助委員會的信件，表示支持重組路線。作為當區區議員，她會先深入了解，進行詳細的問卷調查，另希望運輸署在居民未達成共識前，先撤回重組方案。

34. 梁子穎議員詢問，西葵涌交通重組工作小組通過小巴 89/89B/89S 號重組方案後，運輸署便按照小組的建議試行重組，但程序上是否應該先將工作小組的建議呈交委員會討論再落實，這次委員會並不知道工作小組通過重組方案，如大家及早知悉並作廣泛討論，或可避免出現是次情況。

35. 主席表示，工作小組是在交通及運輸委員會的支持下成立，她本人十分支持該小組的工作，雖不清楚工作小組是否應把重組決定先知會委員會主席，但仍是尊重小組的決定，委員亦不應加以質疑。大家如想更清楚了解重組工作，可考慮加入該工作小組。鑑於大家意見不同，她邀請西葵涌交通重組工作小組主席黃潤達議員分享意見。

36. 西葵涌交通重組工作小組主席黃潤達議員表示，今年七月，小組在會議上討論上述重組方案，當時出席的議員皆支持試行方案，劉美璐議員雖因事未能出席，亦委託其他議員代為轉達意見。當時小組決定先試行重組方案三個月，並根據期間所收集的意見再檢討和在交通運輸委員會上討論。

37. 黃潤達議員又指，由於是次小巴重組不只會影響高盛臺的住戶，還涉及其他屋邨和屋苑的居民，因此建議由民政事務處統籌進行全面而中立的問卷調查，然後把結果交由工作小組討論，最後才將建議呈交委員會通過。

38. 周偉雄議員表示，他在工作小組會議上已如實轉達劉美璐議員的意見，另指重組方案不但影響葵盛東邨、葵盛西邨和高盛臺，也影響大窩口邨等其他地方。當時小巴商表示，重組後班次會更穩定，車輛流量密度會提高，故工作小組才同意試行，但也同時表明，若試行後發現重組路線不理想，便會還原路線。他同意由民政事務

處或交通及運輸委員會統籌進行問卷調查，再將結果交由工作小組或委員會討論，以免大家出現兩難的情況。

39. 陳迪瑤先生表示，89B 號現維持八至九分鐘一班，89S 乘客又可使用八達通免費轉乘 89B，以致在早晚繁忙時段居民難以在大窩口上車，故建議在繁忙時間加強 89B 的班次至五至八分鐘或六至九分鐘一班，以切合居民的轉乘需要和配合服務需求。

40. 梁錦威議員表示，小巴路線重組試行一段時間後，班次加密了，很多葵涌邨的居民都表示成效不錯，所以他個人贊成重組，另也支持由民政事務處統籌進行問卷調查，收集各方意見。

41. 林紹輝議員表示，這是多年來工作小組首次試行重組小巴路線，他同意這種試行方法是可取的。試行三個月後，如效果不理想可以再檢討，總比紙上談兵好，否則浪費心神。他建議工作小組日後可加強宣傳，讓更多人知道試行方案。試行成功的話，可供其他區參考，不成功也可收集有用的意見，以便日後展開更全面諮詢，以提供更多數據供參考。

42. 劉美璐議員的意見如下：

(i) 她同意試行總好過紙上談兵，但指小巴公司在試行前已違規，自行在高盛臺小巴站張貼取消 89B 號的通告，她嚴重譴責小巴公司沒有尊重居民意見，並已將違規情況轉告運輸署，希望署方嚴管該小巴公司。

(ii) 除 89 號外，98 號的問題也未處理。很多乘客集中在葵盛西邨轉乘其他路線的小巴去荃灣，令葵盛東邨和葵聯邨的居民無法上車，運輸署應詳細研究並解決有關問題。

(iii) 她贊成由民政事務處進行全面的問卷調查，了解高盛臺居民的意向。

43. 吳劍昇議員支持試行上述重組路線方案，起碼可以測試方案是否可行；另指很多葵聯邨居民曾向他反映在中途站很難上車，無論是小巴或巴士，在中途站均難以登車，須等候良久。他希望工作小組或民政事務處進行問卷調查時，可以將葵聯邨納入計劃內，並指

去年葵聯邨入伙時已向運輸署反映該屋邨的交通問題，但至今依然沒有改善。

44. 許祺祥議員贊成試行重組，嘗試新的運作模式，但須處理過程中出現的磨擦和融合問題。既然現時高盛臺兩方意見各異，可由民政事務處進行中立的問卷調查。他又提醒，留意小巴商在試行階段會否偷天換日。由於試行時小巴數目不變，葵聯邨和高盛臺的居民又表示在中途站難以登車，即是說中間路線的居民對服務有需求。他希望西葵涌交通重組工作小組能派員數一數小巴的數目，迫使小巴公司增加車輛。

45. 林紹輝議員認同試行是可取的，但要正視小巴偷天換日的問題。中途站的乘客經常無法上車，大家總是要求增加車輛數目，但一個小巴牌照要七百萬元，要增加車輛實在不易，如果小巴商聲稱已增加了，可能是從其他地方抽調過來的。另專線小巴經常在起點站等待客滿才開出，甚至改行快線，使中途站的乘客無法上車。他要求運輸署在試行前與小巴商協議，須預留座位予中途站的乘客，以便分流，另也希望運輸署加強監督和巡察，優化重組。

46. 黃潤達議員的意見如下：

- (i) 重組方案已試行一段時間，暫時沒有居民反對，有居民甚至稱讚重組後班次加密了。
- (ii) 他譴責小巴公司在試行一段時間後私自取消一些中途站，希望運輸署正視問題，並如再發現小巴公司違規，應予以懲罰，例如扣分或實施其他嚴厲制裁。
- (iii) 試行是好建議，可供其他路線重組時參考。
- (iv) 他希望民政事務處可以協助統籌進行中立的問卷調查。

(曾梓筠議員於下午三時三十八分到達，黃炳權議員於下午三時四十一分到達，梁志成議員於下午三時三十三分離開，羅競成議員於下午三時三十六分離開，梁偉文議員於下午三時三十六分離開，張慧晶議員於下午三時三十六分離開，周奕希議員於下午三時三十七分離開，梁永權委員於下午三時四十一分離開。)

47. 主席的意見如下：

- (i) 民政事務處進行的地區諮詢難以逐戶上門調查。
- (ii) 工作小組代表區議會，是由各委員自行推選產生的，她本人不會質疑工作小組的工作，且十分尊重。
- (iii) 她建議由當區區議員自行做問卷調查，例如高盛臺是劉美璐議員的選區，便請劉議員向每住戶發信，問卷收集後交工作小組開會討論。各委員如認為重組或會影響自己選區的居民或擬提出任何意見，則可以加入工作小組，這樣會比較實際。

48. 劉美璐議員表示，她早在第一輪發言時已表明會在高盛臺向每戶居民進行深入的問卷調查，再交由工作小組開會討論，然後向主席匯報。但如果民政事務處可以進行多項同類的調查，則結果會更公正。

49. 陳笑文議員表示，從多個不同渠道收集意見，結論會更公正。

50. 覃友忠委員對重組方案的轉乘服務有保留，葵盛西的長者曾向他反映，由高盛臺到葵聯路的路程十分短，他們上車未幾已須下車轉乘其他路線，造成不便，又會阻礙其他乘客，更會引致司機不滿。

51. 主席請相關工作小組備悉和記錄覃友忠委員的意見，各位議員如收到自己選區居民的建議，亦可記錄在案，並向委員會提交報告。

52. 黎雪茵女士的意見如下：

- (i) 有關重組方案須由工作小組繼續討論，她暫時沒有補充。
- (ii) 營辦商在重組路線未獲批前即偷步試行，運輸署得悉後已立即作出調查，去信嚴厲訓示小巴營辦商必須根據運輸署批准的路線提供服務，並把事件記錄在案，作為日後檢討該營辦商服務表現的參考。
- (iii) 八月一日開展試行重組路線後，運輸署也曾收到荃灣區人士就路線牌資料準確性方面的意見，運輸署會繼續加以跟進。

## 討論事項

### 德士古道與楊屋道的交通擠塞問題

(由許祺祥議員提出)

(交通及運輸文件第 36、36a/2012 號)

53. 主席歡迎警務處荃灣警區交通隊主管張國良先生出席會議。
54. 許祺祥議員簡介文件。
55. 李鎮華先生簡介回應文件第 36a/2012 號。
56. 張國良先生回應如下：
  - (i) 橫龍街工廠區的大廈多屬舊式設計，泊車位不足，大型車輛，特別是 40 呎大型貨櫃無法駛入工廠，所以上、落貨等商業活動都在路邊進行，造成擠塞，貨期或長假期後，塞車情況就會出現。
  - (ii) 由八月中開始，如果沒有特別任務，荃灣警區會派交通督導員在早、午繁忙時段於楊屋道和橫龍街一帶巡邏，以管制路邊停泊的車輛。如司機並非正在上、落貨，而是吃飯、抽煙等，交通督導員會請他們立即離開。
  - (iii) 在非繁忙時段，警方會運用酌情權，容許貨車在行人路落貨，例如早上十時至下午四時(不包括午膳時間)，貨車可停泊在行人路上而無須停在馬路，以免馬路車輛太多，形成惡性循環。
  - (iv) 交通督導員如收到塞車報告，就會立即前往楊屋道和橫龍街一帶疏導交通，盡量減短塞車時間。
  - (v) 荃灣警區主要負責內圍工作，新界南交通總部已答應在德士古道迴旋處和青衣天橋配合荃灣警區的工作，協助疏導車輛。
  - (vi) 荃灣警區和新界南交通總部已制定合作機制疏導車輛，塞車時大家會盡快趕抵現場。

(vii) 長遠來說，他建議運輸署、土木工程拓展署或路政署須在路面設施或規範上作出改善。

57. 譚惠珍議員不滿運輸署的回應，指塞車主要影響青衣居民，荃灣區議會當然不會理會，並希望警方可以在星期五、倉期或颱風前後加派人手疏導交通。

(陳笑文議員於下午四時零六分離開。)

58. 許祺祥議員的意見如下：

- (i) 要解決德士古道的交通擠塞問題，短期的話運輸署可考慮在上址設置“禁區牌”，更短期的則可加派交通督導員在德士古道加強巡邏，疏導車龍。
- (ii) 長遠來說，楊屋道一帶將會成為住宅綜合發展區，當局如不及早重新規劃交通配套，問題會更趨嚴重。
- (iii) 未來三、四年附近的油站合約將會期滿，二零一六年又有居屋落成，運輸署、規劃署和土木工程拓展署應考慮擴闊路面。他希望運輸署、民政事務處或警方可向當局反映有關的環境規劃意見。

59. 主席留意到經常有車輛停泊在楊屋道附近工廠大廈外面，排隊轉入楊屋道時會佔用青衣天橋的路面，令由青衣出來的車輛無法前行。德士古道的問題已存在超過十年，再不小心規劃並加以改善，只會是死胡同。她同意要真正徹底解決問題，必須著手改善路面設計，而非靠警方疏導車輛。她希望運輸署和路政署等部門可以積極研究。

60. 許祺祥議員希望有關當局可在會後提交補充資料，詳列德士古道附近商廈或油站的租約何時期滿，方便委員討論長遠規劃時參考。

61. 覃友忠委員認為主席點出了問題所在。自從達力工業大廈開始營運後，上址一帶交通就十分擠塞，早前運輸署和警方曾嘗試改善但不成功。設立禁區無助改善情況，只會令所有車輛排隊駛入工廠。運輸署應考慮在青衣橋下斜坡位置劃設死線(即雙白線)，令車

輛直接駛往沙咀道或青山道，防止貨車排隊等候轉入楊屋道而堵塞青衣橋。貨車如要進入工廠，可在德士古道天橋的路口轉入，在碼頭霸道街或荃灣西散車。

62. 黃炳權議員詢問，德士古道的交通問題牽涉荃灣區議會及不同政府部門，是否應成立跨部門或跨議會小組詳細討論；但如果運輸署認為覃友忠委員的建議可行，則應加以採用以盡快解決問題。

63. 主席表示，以往也曾成立跨部門工作小組解決交通問題，並由林紹輝議員代表葵青區議會，但成效不大。覃委員的建議雖好，但只是緩兵之計，因為問題牽涉路面設計，難以完全解決。

(朱麗玲議員於下午四時二十三分離開，盧慧蘭議員下午四時二十三分離開，鄧瑞華議員於下午四時二十八分離開。主席請委員不要離開，因只剩下 22 位委員，任何一位離開就會導致流會。)

64. 林紹輝議員指出，一旦涉及跨區，大家總會保護自己的利益，以致未能好好合作，因此政府部門應多加思考如何解決問題。

65. 梁子穎議員支持覃友忠委員的建議，加設雙白線能規定車輛不得左轉入楊屋道；現時青山公路葵涌段便是沿用此原理，車輛由荃灣國瑞路經過美達中心時，由於橋尾劃設了雙白線，便不能轉左入和宜合道，而須經昌榮路迴旋處，迫使車輛走下路。他希望運輸署能積極考慮此方案。

66. 李鎮華先生同意雙白線值得考慮，但劃設雙白線並非由運輸署葵涌分部負責，而是荃灣分部。他會將有關建議向部門同事反映。

67. 主席希望運輸署向荃灣同事或部門高層反映委員的意見和訴求，由署方內部先商討如何解決問題，然後在下次開會時提交實際方案供委員考慮，另希望警方在短期內盡量協助疏導交通。

(梁子穎議員於下午四時三十四分離開。)

68. 主席表示由於法定人數不足，在委員的同意下，餘下的會議事項改以座談會形式討論。

**要求九巴 49P 線延長起點站至火炭/249X 線延長至火炭**

(由林立志議員、陳迪遙先生提出)

(交通及運輸文件第 37 及 38/2012 號)

69. 由於 49P 和 249X 的問題類似，主席建議一併討論，委員同意。

70. 陳迪瑤先生簡介文件。

71. 黃秀娟女士感謝委員的建議，並回應如下：

- (i) 設立 49P 的目的是盡快疏導由沙田回青衣的下班人士或由內地乘火車返港的青衣居民，平日設有下午六時四十分及七時兩班車，由沙田市中心開出，經城隧返回青衣。九巴參考 49P 的使用率後，同意有空間可接載火炭往青衣的新增乘客。
- (ii) 九巴會視乎由火炭到沙田市中心的行車時間，考慮將總站開車時間提早，確保巴士可於大概下午六時四十分及七時到達沙田市中心分站，以減低對原有乘客造成影響。
- (iii) 沙田市中心一旦變成分站，九巴未必能確保該班車每日都可以準時到達沙田市中心，乘客每日於該站乘搭 49P 的時間可能有點不同，但乘客可以在同一位置選搭 49X 線。由於 49P 是 49X 的輔助路線，在作出任何改動前，均須諮詢荃灣區議會和沙田區議會，九巴會再與運輸署一同跟進。
- (iv) 249X 的情況則有點不同，該路線目前只有四輛車對向行駛，公司須很準確地掌握兩邊巴士到達總站的時間，確保能維持每 30 分鐘一班車的服務。初步估計，如果延長起點至火炭，行車時間會增加十多分鐘，如要繼續維持 30 分鐘一班車，巴士公司則須調動額外資源應付。
- (v) 九巴資料顯示，249X 路線只在早上(往沙田)及黃昏(往青衣)的個別班次才有較多乘客。按照現行情況，公司難以再增加額外資源，因此如要延長起點站至火炭，則須考慮減少班次，由現時每 30 分鐘改為每 40 或 45 分鐘一班。

72. 陳迪瑤先生的意見如下：

- (i) 他感謝九巴對 49X 方案的回應。
- (ii) 九巴現正計劃發展 286X 及 287X 兩條新路線，故可考慮將該兩線與 249X 聯網，否則 249X 只有單向乘客，數量一定不足以提升到全日服務。
- (iii) 現時火炭主要的客源是繁忙時間的上班人士，既然如此，就應前往最多人上班的工商業區，火炭有多達 30 多幢工廠大廈，九巴如能考慮為 249X 增加一部巴士，就能繼續維持 30 分鐘一班車，對現有服務不會有太大影響。
- (iv) 249X 每程收費八元兩角，價錢足以前往馬鞍山，故九巴除了考慮延長 249X 服務至火炭外，也可考慮試行全日服務或加強服務。
- (v) 將來 286X 和 287X 通車後，或可讓 249X 的乘客轉乘，方便青衣北居民前往美林、顯徑、博康等地方，這既能增加乘客量，又可便利居民，九巴可積極考慮。

73. 林立志議員表示，居民原希望 249X 延至大埔，但顧及路程太遠才建議較多上班人士的火炭。他希望九巴在未增加資源前考慮其他轉乘方案，既可以增加乘客量，又能達到節省能源的環保目標。

74. 黃秀娟女士表示會將議員對 286X 和 287 轉乘方案的意見向公司反映。

### **改善和落實“公共交通2元乘車票價優惠計劃”**

(由黃炳權議員提出)

(交通及運輸文件第 39、39a/2012 號)

75. 黃炳權議員簡介文件第 39/2012 號。

76. 主席表示，勞工及福利局回覆已載於文件第 39a/2012 號。

77. 林立志議員的意見和提問如下：

- (i) 小巴透過八達通向長者提供兩元乘搭優惠有何困難？

(ii) 很多長者反映，由青衣乘小巴到瑪嘉烈醫院收費太高，他希望勞工及福利局考慮分階段於小巴提供長者兩元乘車優惠，採取先易後難的方法，在可試行的小巴路線先實行。

(iii) 長者兩元乘車優惠計劃試行期為三年，可否參照交通津貼計劃的例子，在三年試行期滿前提早檢討？

(iv) 無論是 100%或 50%程度傷殘的人士，出外皆會遇到很大困難，要鼓勵他們多融入社會，便應盡快向他們提供乘車優惠。

78. 陳迪瑤先生表示，現時小巴未能提供兩元乘搭優惠，長者自然會選擇乘搭巴士，將來小巴乘客量下降，營辦商自會將車費調高，甚至取消路線。因此當局應積極考慮將長者兩元乘搭優惠擴展至小巴，以改善小巴的營運環境。

79. 梁國華議員的提問如下：

(i) 其實港鐵羅湖及落馬洲線都是位處香港境內，為何不納入長者兩元乘車優惠計劃內？

(ii) 長者轉乘九巴 31M 線往石籬，轉乘收費是一元九角，但曾有長者被收取兩元，究竟是一元九角還是兩元？九巴回應是車長忘記調校收費系統所致。如情況屬實，巴士公司應考慮使用電子自動調校系統。

(iii) 巴士是如何就轉乘優惠收費的？收取轉乘優惠的價錢還是兩元？

80. 黃耀聰議員希望運輸署盡快處理小巴長者乘搭優惠的問題，他選區內的居民大都依賴專線小巴出入，其他公共交通工具提供兩元乘車優惠對他們沒有多大用處。另根據媒體報道，在兩元乘車優惠推行後，曾有長者反而被多扣車資，巴士公司宜加以改善。

81. 黎雪茵女士表示，運輸署在勞工及福利局的書面回應上沒有其他回應，但會向該局反映委員的意見。

82. 黃炳權議員希望運輸署回應在小巴使用八達通提供長者乘車優惠的問題。

83. 黎雪茵女士指，運輸署正協助安排勞工及福利局和小巴營辦商會面，商討在小巴上使用八達通系統提供長者乘車優惠的可行性，研究如何在技術上配合推行優惠。由於小巴營辦商甚多，所安裝的八達通系統可能曾在不同時段進行更新，導致出現不同版本，當局須先解決這些技術問題。她會向勞工及福利局反映委員對先在部分小巴實行有關優惠的意見。

84. 林立志議員表示，提供長者乘車優惠本來是運輸公司的責任，但最後卻要政府主導，既然如此，政府不妨考慮協助小巴營辦商更新八達通系統。

85. 長者在轉乘時被多扣車資，黃秀娟女士解釋，長者兩元乘搭優惠和轉乘優惠的計算方法不同，詳情如下：

- (i) 以前九巴提供的優惠計劃是用兩元作為基數減轉乘優惠，如果第二程長者轉乘優惠是一元八角，用兩元去減，長者就只須付兩角。
- (ii) 現時政府推行的長者乘車優惠計劃，則是按照長者半價車資計算。如長者第二程的半價車資是三元，三元減去一元八角等於一元兩角，收費時會比較價錢，按照此例子，長者就只須付一元兩角。然而如第二程的長者半價車資是十元，用十元減去一元八角則車資為八元兩角，比較之後，長者最終只須付較低的兩元車資。
- (iii) 她強調，以往的計劃是由巴士公司提供，只限於星期日及公眾假期，現時的計劃則由政府提供，長者 365 天皆可享受優惠。

86. 梁國華議員詢問，在只須付一元九角的例子中，為何有長者會被收取兩元車資？另他希望運輸署解釋為何長者去羅湖不能享用兩元乘車優惠？現時的收費詳情為何。

87. 梁國華議員提及的多收車資問題，黃秀娟女士表示，可能是八達通沒有提供轉乘優惠所致，並建議如遇到此情況，當事人可以致電九巴並提供八達通號碼，以便巴士公司作出調查。

88. 關於在羅湖及落馬洲提供長者兩元乘車優惠的問題，黎雪茵女士致歉手上未有有關資料，指會後會向勞工及福利局反映委員的意見。

89. 陳迪瑤先生表示，曾有個案是長者搭乘 269M，已付了兩元車資，接著在大欖轉車到元朗，本不須再付任何車資，但實際卻再被扣了兩元。

90. 主席建議九巴著手改善收費系統。

91. 黃炳權議員認為問題未必涉及系統，可能是因為第二程轉乘優惠是以全程計算。由於個案中的長者第一程不是付全額車資，故第二程仍須付兩元車費。

92. 黃秀娟女士解釋，以前沒有兩元優惠時，長者即使付半價車資，依然可以享用轉乘優惠。現有計劃推行了，長者仍可享有轉乘優惠，簡單來說，只須用以往支付的車資與兩元比較，收取的會是最便宜的價錢。若有出錯，則可能因乘搭方向不同所致。

93. 主席表示，上述事件屬特別個案，可建議長者向巴士公司反映，追討被多收的車資。

94. 黃炳權議員分享他的個案，有長者乘坐城巴 930 到金鐘，以往轉車去海洋公園是不收費的，但新乘車優惠實施後，第二程去海洋公園則要收費。他希望了解究竟是收費系統出錯或是巴士公司的收費政策所致。

95. 主席表示可以不須回應，運輸署可與巴士公司商討這些個案，在下次議員提問時再回應。

96. 梁國華議員建議，既然用人手調校轉乘優惠容易出現問題，巴士公司可安裝電子儀器協助提醒車長。

## 報告事項

### 工作小組報告

(交通及運輸文件第 40、41、42、43、44 及 45/2012 號)

