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
第五次會議及座談會記錄(二零一二)

日期：二零一二年十月十八日

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	會議結束
陳笑文議員	會議開始	下午四時十六分
周偉雄議員	下午二時四十九分	下午五時十四分
周奕希議員, BBS, JP	會議開始	下午三時五十四分
朱麗玲議員	會議開始	會議結束
許祺祥議員	下午二時四十一分	會議結束
林翠玲議員, MH	下午二時四十二分	下午五時二十二分
林立志議員	下午二時四十九分	會議結束
林紹輝議員	下午三時零三分	會議結束
劉美璐議員	會議開始	下午五時十分
羅競成議員, MH	會議開始	下午四時五十分
李志強議員, MH	會議開始	下午四時五十分
梁錦威議員	會議開始	下午五時十二分
梁國華議員	會議開始	會議結束
梁子穎議員	會議開始	下午五時十分
梁偉文議員, MH	會議開始	下午五時十分
盧慧蘭議員	下午三時零三分	下午四時五十分
麥美娟議員, JP	會議開始	下午四時三十五分
吳劍昇議員	下午二時四十一分	會議結束
潘志成議員	會議開始	會議結束
譚惠珍議員, MH	會議開始	下午五時二十二分
鄧瑞華議員	會議開始	下午四時五十分
曾梓筠議員	下午二時三十八分	下午五時十四分
徐曉杰議員	會議開始	會議結束
徐生雄議員	下午三時十分	下午五時十五分
尹兆堅議員	下午四時二十六分	下午五時二十二分
黃炳權議員	下午三時五十四分	會議結束

黃耀聰議員, MH	會議開始	下午五時二十二分
黃潤達議員	會議開始	下午五時十五分
區志和先生	會議開始	會議結束
覃友忠先生	會議開始	會議結束

列席者

林美儀女士	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
黎雪茵女士	運輸署高級運輸主任(葵青)
李鎮華先生	運輸署工程師(葵涌)
張競思女士	運輸署工程師(青衣)
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
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司幹事(對外事務)
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
陳慧敏女士	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10
陳婉薇女士	運輸及房屋局高級城市規劃師(運輸)港口航運物流
林錦鴻先生	運輸及房屋局助理秘書長(運輸)10A
胡建國先生	運輸署高級工程師(葵青)
洪芷濱女士(秘書)	葵青民政事務處行政主任(區議會)一

缺席者

何少平議員	(因事告假)
梁志成議員	(因事告假)
麥漢樑先生	(因事告假)
潘發林先生	(因事告假)
陳偉文先生	(沒有請假)
陳迪瑤先生	(沒有請假)
黎治甫先生	(沒有請假)
梁永權先生	(沒有請假)
謝凱健先生	(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五次會議。

2. 主席歡迎九巴幹事(對外事務)張立基先生出席會議，張先生將代替王淑媚女士成為九巴在本委員會的代表。

3. 委員會一致通過何少平議員、梁志成議員、潘發林先生及麥漢樑先生的請假申請。

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、梁錦威議員、黃潤達議員、周奕希議員、梁國華議員、朱麗玲議員、羅競成議員、梁偉文議員、潘志成議員、劉美璐議員、梁子穎議員、麥美絹議員、李志強議員、譚惠珍議員、黃耀聰議員、鄧瑞華議員、徐曉杰議員、覃友忠先生及區志和先生。

5. 主席請各委員注意在會議上的發言及討論時間。每名委員在討論事項中最多可發言兩次，每次不可超過兩分鐘；至於報告事項，委員只可就跟進事項發言一次，限時兩分鐘。

通過交通及運輸委員會二零一二年九月六日第四次會議記錄 (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，梁子穎議員和議。上述會議記錄無須修訂，獲委員會一致通過。

諮詢文件

葵青區擬議物流發展的交通影響評估及相關改善措施建議

(由運輸及房屋局提出)

(交通及運輸文件第 46/2012 號)

7. 主席歡迎運輸及房屋局首席助理秘書長陳慧敏女士、高級城市規劃師陳婉薇女士、助理秘書長林錦鴻先生及運輸署高級工程師胡建國先生出席會議。

8. 運輸及房屋局首席助理秘書長陳慧敏女士及運輸署高級工程師胡建國先生簡介文件。

9. 潘志成議員的意見如下：

(i) 有關青衣 B3 地點擬議物流發展的交通評估，署方似乎低估了現有交通擠塞情況。3702 用地附近，每天有超過 30 輛貨櫃車停泊在青鴻路，阻礙車輛出入藍澄灣，至今仍沒有改善。物流中心落成後，附近的交通負荷將大為增加，擔心有關道路難以應付。

(ii) 署方指貨櫃車大都由青沙公路轉入青鴻路，但事實上很多車輛都是停泊在青衣航運路再駛入青鴻路的。

(iii) 藍澄灣居民一直投訴貨車由青沙公路駛入青鴻路時造成噪音滋擾。他曾向環境局提出加設隔音屏障，但一直未獲應允。物流中心落成後，帶來的噪音滋擾定會相應增加，他希望政府可以再三考慮有關選址。

10. 梁偉文議員表示，局方的焦點一直只放在改善交通，卻忽略了其他方面的影響。物流中心落成後，每天會有以千計的人到上址工作，平日出入的車輛勢必影響青衣市中心，尤其是長青邨和長康邨。例如，午膳時間大量車輛會駛入長青邨及長康邨，無可避免地影響現有交通。他質疑局方擱置在葵涌 A2、A3 和 2B 三幅地段發展物流計劃的決定，他認為其中一幅地是發展物流的理想地點。他不同意局方只評估周邊環境的影響，而未有全面評估擬議物流發展對整個青衣島的影響，希望局方再作考慮。

11. 周奕希議員表示，過往為解決貨櫃碼頭附近的交通擠塞問題，當局不斷擴建道路，特別是貨櫃碼頭路和貨櫃碼頭南路，但依然無法配合周邊土地用途的改變。以往政府把貨櫃碼頭土地規劃為“貨櫃碼頭用地”，但由於沒有嚴格限制，以致該區建有不少倉庫或巨型物流中心，造成交通擠塞。現時貨櫃路和貨櫃碼頭南路一旦有壞車，就會導致交通阻塞，加上該處為多條高速公路的出口，對整體交通的影響就更大，因此他支持當局擱置葵涌的物流發展計劃。他又指出，“物流”的定義十分廣泛，在土地用途上沒有嚴格限制，可以是倉庫或小型倉庫。現時很多貨倉都設在貨櫃碼頭內，以致出入上址的不再局限葵涌貨櫃港的貨櫃車，而且有中小型貨車，導致交通擠塞和空氣污染日益嚴重。他希望政府可以研究如何有效地發展葵涌 A2、A3 和 2B 三幅土地。

12. 陳笑文議員表示，局方只提及在青衣擬議物流發展計劃中，可發展的樓面面積為 21,000 平方米，最高可發展樓面總面積為 85,000 平方米，卻未有提供預計貨物流量的噸數等資料供議員參閱，所以議員無從得知屆時在物流中心出入的車輛數目。他憶述麥美娟議員曾提及，指藍澄灣當初只獲批准發展酒店，原意是作為一道屏障，阻隔貨櫃碼頭對長青邨青濤樓住戶造成的滋擾，最終大家不知為何藍澄灣會被用作發展住宅出售。政府於藍澄灣附近發展物流中心，大家應考慮是否對藍澄灣的住戶不公道。

13. 林立志議員的意見如下：

- (i) 政府部門推銷基建項目時總是講求協同效應，經常倡議在附近繼續發展同類項目，早前倡議於葵青區發展骨灰龕和化學廢物處理中心便是採用同一概念。
- (ii) 雖然物流中心有利經濟發展，但政府亦應考慮區內居民的可承載程度。現時青衣重鋪路面的頻率已比其他區高，可見道路的負荷已十分重，重型車輛出入頻密，加上青衣多個屋邨皆出現違泊、車輛胡亂調頭的情況，也收到不少關於噪音滋擾等方面的投訴。因此，他希望政府部門除了諮詢業界和區議員外，亦應進行詳細的地區諮詢，研究青衣是否確實適合發展物流中心。
- (iii) 他期望當局在經濟發展和民生影響中取得平衡，而非不斷加重居民負擔，特別是噪音及空氣污染和道路使用等方面。

(許祺祥議員、吳劍昇議員於下午二時四十一分到達，林翠玲議員於下午二時四十二分到達，周偉雄議員、林立志議員於下午二時四十九分到達。)

14. 李志強議員的意見如下：

- (i) 考慮發展物流中心，應先了解香港是否需藉此支持經濟活動，才再研究選址的問題，而不應純粹反對發展物流中心。
- (ii) 物流中心的選址通常是可以減少車輛在道路上行走的地點，因此鄰近貨櫃碼頭的地方最為合適，貨船到達後可盡快將貨物直接送往物流中心，運輸時間應可減半。

- (iii) 青衣貨櫃港在規劃上是貨櫃設施，當初規劃時如已考慮未來的物流發展和計算了出入車輛的數量，問題就不大。
- (iv) 現時青衣貨櫃港其實不算太繁忙。如物流中心選定在其他地區，屆時則須將貨物由貨櫃碼頭送往物流中心或由物流中心運往貨櫃碼頭，車輛出入的數目不會因而減少，反而會造成很多交通和環境的問題。因此，若因可能造成區內交通擠塞而反對在青衣發展物流中心，不太公道。
- (v) 他建議當局在規劃時要求發展商提供足夠的社區配套，例如飯堂和候車位置，以及增加小巴服務等，以解決相關問題。

15. 徐曉杰議員指青衣涌美路和青康路的路面較窄，青華苑對出經常有車輛阻塞，將來如不限制車輛由青衣南橋駛入涌美路和青康路等接近民居的地方，容易發生危險。另外，長青邨隔音屏障的覆蓋範圍不足，接近青衣南橋出口的車輛或會對長青邨其中一幢樓宇和藍澄灣的居民造成噪音滋擾。當局在發展物流中心的同時可考慮改善有關問題。

16. 陳慧敏女士的回應如下：

- (i) 葵青貨櫃碼頭附近用地的規劃意向主要是“和貨櫃有關”的用途，故政府研究有關用地是否適合作物流發展。考慮到物流中心的發展可能會為附近交通帶來壓力，因此政府在研究過程中進行了詳細的交通影響評估。
- (ii) 當局在評估交通影響時，是根據現有項目、已規劃項目和它們可能衍生的車流而推測二零二六年的交通情況。評估結果顯示，在 B3 地點發展物流中心是可行的，但必須設有發展限制，因此政府建議把最高樓面發展面積訂為 85,000 平方米，而高度限制則在主水平機准以上 95 米，即約 13 層高，這些限制是為了配合當區交通的承受能力。當局亦會要求物流中心加設足夠泊車位和上落貨區。這些措施都是經當局小心考慮當區情況後才提出的。
- (iii) 當局評估了物流中心落成後每天會產生的額外車流：繁忙時段(早上約八時至九時)預計每分鐘最多會有三至四輛貨車進出物流中心，局方已按此預算制定了相應的交通改善措施。
- (iv) 領達中心是於青衣新建成的物流中心，已於今年落成啓用，操作與 B3 地點的擬議物流中心類似，物流中心內會有不同物流公司為

貨物進行加工工序；由於所有相關工序皆於室內進行，預計不會對青衣島居民造成噪音滋擾。

- (v) 根據其他現有物流中心的運作情況，預計 B3 地點的擬議物流中心可帶來約 1,000 個就業機會，涉及不同工程和技術層面，包括司機、倉務員、保安員，以至文書和管理階層等的職位。由於物流中心主要提供高增值和物流管理服務，預計可增加不少與設計物流流程和營運分銷網絡相關的管理職位。
- (vi) 當局了解議員對物流中心未來交通需求的關注，並指出現時領達中心已向運輸署申請員工專巴服務，定時接載員工來往港鐵站；擬議物流中心建成前，運輸署也會與巴士公司研究是否須要增加巴士服務、修改巴士路線或增加專線小巴服務等。

17. 胡建國先生補充，當局進行交通評估時，不排除會有少量車輛以涌美路或青康路作為目的地，但預計絕大部分車輛會經青沙公路或青衣南橋離開青衣島，而不會進入涌美路或青康路等民居範圍。另外，交通評估範圍其實包括有關車輛途經的地區，絕非只有簡介提及改善工程的周邊範圍，但距離物流中心愈遠的地方，所受的交通影響會愈輕微，對道路網絡的影響也會愈少。評估結果顯示，最受影響的是青衣路、青鴻路和青衣二號迴旋處，故當局已制定了相應的交通改善措施。除增加私家車泊位和上落貨位外，署方亦會建議地政總署在土地契約增設乘客上落的設施，例如巴士、的士上落客的彎位。

18. 周奕希議員建議當局應根據客觀標準規劃物流中心，即社區的承載能力，而不應純粹考慮地點是否方便，例如不應只在貨櫃碼頭附近增加物流設施，而須考慮道路網絡、附近居民承受噪音和空氣污染的壓力等。籠統認為物流中心可提升就業機會也不恰當，因為物流是高科技運輸系統，需要的勞動力不多。根據統計處提供的人口結構資料，葵青區人口多是低學歷的貧困人士、長者和領取綜援人士，故對勞動力要求較多的行業才實際有助提升區內的就業情況。

19. 梁偉文議員同意發展物流中心可提供額外就業機會，但質疑局方提出早上繁忙時間只有三至四輛貨車出入物流中心的說法。現時香港國際貨櫃碼頭和亞洲貨櫃物流中心早上六時多已有貨車排隊上落貨，局方應再小心評估對交通和社區的影響。

20. 潘志成議員指青鴻路附近現已設有貨櫃場，每天至少有 20 至 30 輛貨車停泊在青鴻路，阻塞車輛進出藍澄灣，有時車龍甚至延伸至迴

旋處，即使要求警方到場疏導交通亦要等候至少半小時。他質疑署方的交通評估方法。

21. 林立志議員質疑局方進行交通評估時曾否到現場視察情況。有居於青衣的貨櫃車司機曾向他反映，區內沒有足夠的泊車位置，故司機被迫將貨車泊在路邊，可見青衣的整體規劃和配套未能滿足實際需要。局方預計物流中心落成後，繁忙時間每分鐘只有三至四輛貨車出入物流中心，他質疑有關數字，並建議局方在早上六、七時到現場視察，而非只考慮下午非繁忙時段的情況，以更清楚了解青衣的實際交通狀況。

22. 周偉雄議員對於物流中心落成後可新增約 1,000 個職位表示歡迎，居民就業選擇增加，有助提升就業人口，但擔心貨車流量增加會對社區帶來負面影響。根據局方數字，物流中心落成後，繁忙時間平均每分鐘會有三至四輛貨車出入，即每小時最少會有 180 輛，車輛排隊輪候進入物流中心時難免會佔用路面，造成交通擠塞；車輛一旦拋錨或胡亂停泊，更會嚴重阻塞路面；現時每逢節日或長假期前後，葵青區的交通總是十分擠塞。早前，委員會也曾討論荃灣德士古道的貨車排隊輪候進入工廠大廈上落貨時造成的交通擠塞問題。他詢問局方會否考慮擴大大嶼山近機場發展的物流中心的面積，這既可減少對葵青區等市區地方的影響，又可整合物流系統。

23. 陳慧敏女士的回應如下：

- (i) 她明白議員關注物流中心會否對居民造成交通不便和噪音滋擾，以及承載能力的問題。根據現時物流中心的運作經驗，物流中心對地區帶來的影響主要為額外車流，故局方主要因應交通影響評估，而界定發展的可行性和規模。
- (ii) 議員提及青衣現時出現貨車在路旁違泊的情況，署方會提醒警方採取適當的執法行動。
- (iii) 局方認同有需要在青衣增加泊車位，因此會將以前用作政府工地的土地推出作出租停車場，紓緩業界對車位的需求，以及違泊問題。
- (iv) 政府和物流業界皆同意在貨櫃碼頭附近發展物流中心在運作上有其優勢，但她強調這並非唯一考慮因素，當局也會評估交通等方面的承載能力。正是基於交通影響評估的結果，政府才提出擱置

在葵涌 24.7 公頃的土地上發展物流中心的項目，而建議在青衣 2.1 公頃的土地發展較小規模的物流中心。

- (v) 事實上，業界對物流設施的需求甚殷，所以當局正在其他地方物色合適用地，但暫時沒有確切計劃在大嶼山發展物流中心，如擬在其他地方發展物流中心，當局也會先進行詳細的交通影響評估。

24. 胡建國先生補充，物流中心落成後每天會產生的額外車流方面，繁忙時段(早上約八時至九時)預計每分鐘最多會有三至四輛貨車進出物流中心。他理解議員擔心貨車排隊進入物流中心時會對交通造成壓力，就此，署方已向地政總署建議，在地契加入適當條款，要求業主增加一定數量的輪候車位，減少對路面的影響。

25. 梁子穎議員認為，局方擱置在葵涌發展物流中心而把計劃轉到青衣，等於沒有聽取議員的意見。青衣 B3 地點接近藍澄灣，由青衣南橋進去相對較遠，事實上業界一直希望政府可以在臨近貨櫃碼頭的地方設立物流中心。如當局認為葵涌的三幅土地過大，可以考慮縮小發展面積。交通擠塞不但影響業界，還會影響青衣島的居民；現時政府無任何方案擴建青衣南橋或北橋，四條行車線作雙程行車並不足夠，車輛轉入青衣時須經過多個迴旋處，重型車輛車速也較慢，難免會出現車龍，局方應考慮試行發展規模較小的物流中心。

26. 羅競成議員表示，青衣 B3 地點早在規劃時已預留作物流用途，故他不反對興建物流中心，但車流增加會對附近交通帶來影響，亦建議當局考慮加設隔音屏障，解決噪音滋擾青衣藍澄灣居民的問題。

27. 潘志成議員指，當初政府把青鴻路附近 3702 土地批作貨櫃場時，也曾要求場主增加適當的貨櫃車位，最終未見成效，因此即使當局在合約條款要求物流中心業主增加泊車位置，也未必具有成效。他要求局方提供屆時停泊在物流中心的貨車數字。

28. 麥美娟議員詢問，物流中心的貨源是來自空運還是海運，以及貨櫃車可否只經昂船洲大橋進入青衣島，並指青衣現時多個短期租約的停車場將被收回，泊車位漸見不足，將來物流中心落成後，車流預計會增加，擔心泊位需求亦會相應提升。

29. 對於胡建國先生表示車輛無須經涌美路或青康路進入青衣故對交通影響不大的說法，徐曉杰議員並不認同，因為即使只有少量車輛經過涌美路或青康路，對居民已可造成很大影響。有人曾建議當局限制

車輛不可轉入涌美路和青康路，但運輸署不贊成。他擔心若不限制大型車輛進入涌美路和青康路，該處交通會受影響。

30. 主席支持政府發展物流中心，認為有利香港長遠發展，但當局須提供足夠配套，如預留足夠車位供停車等候。荃灣德士古道的交通經常擠塞，正是因道路設計不善，沒有足夠車位供貨車停泊所致，而非只因額外車流。她希望當局可以全面評估交通影響，特別是對藍澄灣、長青邨和長康邨的影響。

31. 陳笑文議員支持發展物流中心，但認為須研究如何控制車輛流量，建議當局減少可發展樓面面積，預留更多地方作為等候區或上落貨區。

32. 梁偉文議員建議當局參考機場貨運站的做法，將來物流中心落成後，規定所有車輛必須先駛上天台等候，再分流進入貨倉，避免在路面排隊等候阻塞交通。他絕對贊成政府發展物流業，但當局應小心評估。

33. 陳慧敏女士的回應如下：

- (i) 局方在了解議員的關注後，會認真考慮，並研究如何落實建議。
- (ii) 關於貨源方面，局方從業界得知，物流中心的貨物同時包括空運和海運貨物，因此物流中心的位置須容易接駁機場和貨櫃碼頭。
- (iii) B3 地點早前乃用作出租停車場，地政總署會因應長遠發展計劃停止出租該地。當局明白區內對泊位需求甚殷，故地政總署現正就鄰近 B3 地點的一幅 1.4 公頃土地進行招標，供推出作出租停車場之用；而青衣南另一幅土地亦預計可於明年初以短期租約招標，以回應泊位不足的問題，減少車輛在路邊違泊的情況。
- (iv) 當局會向環保署反映議員對加設隔音屏障的關注。

34. 有關議員擔心重型車輛出入 B3 地點時會影響交通，胡建國先生強調除非以市中心為目的地，否則絕大部分車輛會經青沙公路或青衣南橋離開，無須進入青衣市中心。他預計以市中心為目的地的車輛極少。運輸署亦會跟進禁止重型車輛在青康路和涌美路掉頭的建議。至於物流中心的配套設施，除泊車位及上落貨位外，將來物流中心會提供 40 輛貨櫃車和 25 輛重型貨車的車輛等候區；此外，不少於一半的車輛等

候區將設在物流中心地面，其他的車輛等候區可設到天台或地庫，以配合其運作模式。

35. 林立志議員詢問局方聽取議員意見後，會否再向委員會諮詢。

36. 主席表示，局方是次主要是聽取議員對交通影響評估的意見。

37. 陳慧敏女士明白議員關注擬議物流中心的計劃會對交通造成影響，局方會因應議員的建議研究如何完善配套安排。

38. 周偉雄議員建議於交通及運輸委員會下成立工作小組監察物流中心的興建過程和日後運作。

39. 主席表示，會議文件請委員就 B3 用地的道路改善措施提供意見，無須就計劃作出表決。就當局的發展計劃，希望局方聽取議員建議後，可以研究如何完善配套，向委員會作書面回覆。

40. 陳慧敏女士表示會書面回覆議員的意見。

41. 林立志議員贊成周偉雄議員的建議，成立工作小組，讓青衣區的區議員可以詳細討論共同關注的問題。

42. 麥美娟議員詢問 B3 地點是否規劃用作發展物流。

43. 陳慧敏女士回應，根據現時的規劃大綱圖，在 B3 地點發展物流中心屬經常准許的用途。

44. 梁子穎議員詢問，局方收集區議會的意見後，會否再呈交立法會討論或審批。

45. 陳慧敏女士表示，由於 B3 地點的擬議物流發展符合經常准許的用途，故無須經立法會審批，但早前局方已向立法會匯報提供物流用地的情況。局方了解地區層面關注物流發展對交通的影響，故特別到區議會收集區議員的意見，詳加考慮後會以書面回覆，並按需要與議員跟進。

46. 潘志成議員表示在有關關注未獲充分回應前，他反對局方在 B3 地點發展物流中心。

47. 主席解釋，現階段區議會不反對政府發展物流，局方在聽取議員於今次會議中提出的意見後，會研究如何改善配套措施。
48. 李志強議員認為，現階段只須在概念上支持計劃，政府批出土地後，會由私人發展商研究如何設計，最少需時一年半載，故現時設立工作小組作用不大，根本無開會的需要。假如將來發展商的設計方案類似亞洲貨櫃物流中心，對整體的影響可能較少；如類似荃灣楊屋道的設計，問題才會較大。他強調物流的定義十分廣泛，除儲存貨物外，也可以指包裝等，在物流定義還未清楚就作出決定是非常不理智的，現時議員應先考慮是否支持選址，如支持，當局就可以繼續下一步計劃，假如將來發展商提交的設計太差，議員可再提出反對。
49. 周奕希議員認為，有關土地規劃已定，現階段無須再討論該地點是否適合發展物流中心，局方只是收集議員意見，研究如何改善交通設施。但他同意成立工作小組，這有助監察當局跟進改善措施的工作。
50. 麥美娟議員同意周奕希議員所說，B3 地點早已規劃作物流用途，除非更改土地用途，否則無須再就該土地用途討論。將來政府會通過招標，由私人發展商投標興建物流中心，現在是諮詢區議會如何可以完善交通和其他配套措施，以便將可行建議加入標書供投標人考慮。她同意成立工作小組，但並非在現階段討論，而是將來選定發展商後，然後再在工作小組討論設計方案。
51. 梁國華議員詢問，B3 地點是否已開始進行招標程序，否則仍可改變土地用途。
52. 主席表示土地已規定作物流用途，故無須再繼續就有關用途討論。
53. 周偉雄議員動議成立工作小組跟進，林立志議員和議，李志強議員反對。主席宣布就動議進行表決，結果 11 票贊成，一票反對，動議獲委員會通過。
54. 譚惠珍議員提名潘志成議員擔任工作小組召集人，因沒有其他候選人，潘志成議員自動當選。
55. 主席感謝運輸及房屋局和運輸署的代表撥冗出席會議。

建議重組新界專線小巴路線第 89 號/89B 號/89S 號之修訂方案

(由運輸署提出)

(交通及運輸文件第 47/2012 號)

56. 黎雪茵小姐以電腦投影片簡介諮詢文件第 47/2012 號。

57. 劉美璐議員的意見如下：

- (i) 上次會議後，她隨即在高盛臺進行問卷調查，主要詢問居民是否贊成小巴重組方案，最後共收回八十多份問卷。結果，只有約百分之八受訪者表示贊成，超過八成受訪者反對重組，希望保留原有行車路線。部分居民雖沒有表態，但書面表達了意見，表示高盛臺對外交通工具選擇不多，89B 號小巴是前往荃灣的唯一小巴路線，故不贊成取消。
- (ii) 後來她聯同麥美娟議員和梁子穎議員親自到高盛臺召開居民大會，收集住戶意見。他們於十月三日的西葵涌交通重組工作小組上反映了高盛臺居民的關注，表明除非 98 號小巴全日駛經高盛臺，否則不贊成 89B 號小巴路線重組方案。
- (iii) 根據重組方案，高盛臺居民可在屋邨對面乘搭 89S 號小巴到葵盛西邨巴士站，再轉乘 89B 號小巴去荃灣，每程可節省 0.2 元。但 89B 號小巴須經過葵涌邨、大窩口，才到達荃灣，十分費時，居民多選擇乘搭 98 號小巴直接前往荃灣。
- (iv) 小巴到達葵盛西邨巴士站前往往已經客滿，她每天都收到高盛臺居民反映無法登車，希望各委員了解高盛臺交通服務不足的問題。

58. 西葵涌交通重組工作小組主席黃潤達議員的意見如下：

- (i) 劉美璐議員已於十月三日舉行的工作小組會議上，反映了 89B 號小巴取消行經高盛臺對該屋邨居民造成的影響。
- (ii) 工作小組的成員來自不同地區，包括葵涌邨、大窩口和葵興，在互諒互讓的原則下，均同意 98 號小巴應在早上繁忙時間增加服務。他們稍後會跟進該路線全日行經高盛臺的問題，故希望委員考慮先通過文件中的修訂重組方案。

(iii) 89B 號小巴路線較長，須經過葵興、葵涌邨、大窩口，最後才到達荃灣，對以荃灣為目的地的乘客十分不便，該路線客量也較少，應否取消存在重大爭議。

(iv) 現在高盛臺第一座住戶反對取消 89B 號小巴路線，第二座住戶卻支持。他希望各委員能夠以持平的態度處理問題，先跟進 89B 號小巴路線重組方案，稍後再處理 98 號小巴路線重組事宜。

59. 麥美娟議員認為，商討交通重整方案時，須綜合多條小巴路線一併考慮，而非先行處理某一條路線，以免最終令部分人受惠，另一部分人利益受損。是次問題的關鍵在於小巴服務不足，運輸署應採取適當行動，增加巴士和小巴服務，而非按營辦商的建議重組路線，引致地區紛爭。事實上，區議會過去數年曾多次否決類似重組路線的申請，如這次予以容忍，勢將引發更多同類問題。

60. 梁子穎議員的意見如下：

(i) 委員不是用家，表達的意見往往只是一廂情願的想法，待收到居民的意見後，便盡量滿足他們的訴求。

(ii) 根據劉美璐議員的問卷調查結果，大部分高盛臺居民都反對重組路線。

(iii) 運輸署開辦新路線時，為補足乘客量不足，一向以利潤較高的路線搭配利潤較低的路線。如這次容許某一條路線隨意改動，不但違背其一貫的政策，如日後區內其他小巴路線也任意改動，最終會令承辦商、區內居民和議員無所適從。

(iv) 他希望委員不要“好心做壞事”，如果為方便一小撮人而作出改變，卻沒有回應市民的訴求，隨後的跟進工作會更為繁重，而且會出現反效果，影響區議會的形象。

(v) 這次問題的癥結在於小巴營辦商不願提供服務予高盛臺居民，該屋邨對外的交通服務十分缺乏，運輸署必須研究解決方法。

61. 周偉雄議員的意見如下：

(i) 89 號系列小巴的營辦商多次被投訴服務不足，葵聯邨入伙後，居民數量增加，情況更為嚴重。營辦商於是提出重組 89B 號小巴路

線，嘗試改善問題，但試行重組路線前卻沒有諮詢區議會。交通及運輸委員會已於上次會議中就此事譴責小巴營辦商，運輸署也曾去信嚴厲警告。

- (ii) 葵盛東邨是 89B 號小巴的中途站，試行重組後，邨內許多居民均表示服務已有所增加，但仍有改善空間。
- (iii) 高盛臺第二座的互助委員會主席表示，他們在劉美璐議員完成問卷調查後，也在邨內進行同類問卷調查，得出的結果與劉美璐議員的截然不同。
- (iv) 在十月三日的西葵涌交通重組工作小組會議上，小組成員取得兩項共識。首先，小巴營辦商必須在繁忙時間調動後備車輛，提供足夠的服務；其次，小組會繼續跟進將來 98 號小巴全日行經高盛臺的問題。當時出席會議的劉美璐議員並無提出反對。
- (v) 由於 89B 號小巴路線現有爭議，委員可考慮在試行期滿後，回復其原來的行車路線，或延長試行期，並於試行期間收集更多意見。
- (vi) 既然劉美璐議員和高盛臺第二座互助委員會分別進行的問卷調查結果迥異，他建議由民政事務處統籌進行一項全面的問卷調查。

62. 許祺祥議員表示，在上次會議中，主席建議受影響地區的區議員進行問卷調查，收集居民意見。在十月三日的西葵涌交通重組工作小組會議上，劉美璐議員和小巴營辦商都報告了他們各自進行的問卷調查，但結果卻迥然不同。小巴營辦商的問卷調查訪問了高盛臺 800 多伙住戶，最終 700 多伙交回問卷，他們都支持 89B 號小巴重組路線，並接受營辦商提供 98 號小巴作為替補。而劉美璐議員的問卷詢問高盛臺居民“是否贊成取消 89B 小巴路經高盛臺”，在此情況下他們當然反對，結果也必然有別。西葵涌交通重組工作小組曾討論，問卷調查結果顯示大部分高盛臺居民皆支持重組路線。顧及高盛臺居民的整體利益，並考慮到居民多數選擇乘搭 98 號小巴，小組希望運輸署加強 98 號小巴的服務，最終目標則是爭取 98 號小巴全日行經高盛臺。他希望委員盡快落實 89 號系列小巴路線的重組方案。

63. 吳劍昇議員指出，無論 89B 號小巴重組方案如何，葵聯邨永遠是中途站，居民總是很難上車。他曾多次在委員會會議上提出，也曾不下數次去信運輸署，要求加強葵聯邨對外交通服務，但一直未獲回應，希望該署盡快跟進。

64. 麥美娟議員認為，西葵涌幾乎每一座屋邨都面對巴士和小巴服務不足的問題，如要解決問題，委員應向運輸署、巴士和小巴公司爭取增加服務，而並非讓幾座屋邨互相競爭資源，把交通問題由一個地點引申到另一地點。她希望委員不要容忍表現未如理想的交通服務，並促請運輸署正視問題，不要接納所謂的重組方案，引起紛爭。

65. 覃友忠委員認為，小巴的發牌條件是向市民提供足夠的服務。葵聯邨入伙後居民數量大增，小巴公司有否增加車輛應付需求，值得關注。他另指出，重組方案中提到使用八達通可以享用轉乘優惠，卻無提及現金付款是否同時享有優惠。

66. 劉美璐議員表示，任何諮詢皆須通過區議會進行，而非由小巴營辦商私下接觸互助委員會或個別區議員商討，然後訂定方案。她重申，早前進行的問卷調查沒有提及早上繁忙時間會有 98 號小巴的特別服務，只因她在這次會議之前，從未見任何正式文件提及 98 號小巴替補機制。她強調，除非 98 號小巴全日行經高盛臺，否則反對 89B 小巴路線重組方案。

67. 黃潤達議員表示，任何交通路線重組方案都會令部分人受惠、對部分人造成影響。礙於沒有額外資源，小組只能以整體西葵涌居民的利益為優先考慮。由於重組方案有助改善葵盛東邨、葵盛西邨、葵涌邨、大窩口等地區的整體交通服務，小組同意試行重組路線。他希望委員考慮整體居民的情況，平衡各方利益，通過這項較佳的重組方案；如認為方案有不完善之處，可向工作小組提出，再作討論。

68. 梁偉文議員認為，重組方案最大受益者是大窩口、葵涌邨、甚至葵盛東邨居民，卻對葵盛西居民最為不利。他表示交通服務重組的原則是不影響現有使用者，但現在方案卻剝削部分居民，滿足經營者的利益，故他不支持重組方案。

69. 梁子穎議員的意見如下：

- (i) 劉美璐議員進行調查時，未有提出妥協方案，純粹是蒐集高盛臺居民的意見，而高盛臺第一座互助委員會主席是小巴營辦商的職員，可向居民提出公司的內部建議，徵詢意見，故兩者難免出現不同的調查結果。他認為這類諮詢並不公平，亦有角色重疊之嫌。

(ii) 一向以來，如某些交通路線服務未達水平，或乘客量下降，出現資源錯配，才會重組路線。不過，西葵涌的問題是小巴營辦商提供的服務不足，未能應付葵聯邨及高盛臺居民的需求，解決方法是增加資源，而非重組。可惜運輸署沒有增加小巴牌照，營辦商始終只有十六輛小巴提供服務，行車路線雖然縮短了，但乘客量不變，仍無力解決問題。

70. 周偉雄議員澄清，他與小巴營辦商絕對沒有任何枱底交易，他事後才知悉營辦商未經區議會同意便試行重組路線。他表示，居民曾多次要求增加車輛行走 89 號小巴路線，但營辦商辦不到，因此才考慮重組，藉減少行車時間增加班次。重組後，高盛臺居民表示 89B 號小巴的行車時間減少，繁忙時間又有 98 號小巴提供特別服務，選擇比以前多；他也曾親自到葵盛東邨巴士站視察，發現重組後小巴班次明顯增加，街坊也反映候車時間減少。他建議由民政事務處或交通及運輸委員會於高盛臺進行獨立的問卷調查，了解高盛臺居民的意見。

(黃炳權議員於下午三時五十四分到達，周奕希議員於下午三時五十四分離開，陳笑文議員於下午四時十六分離開，尹兆堅議員於下午四時二十六分到達。)

71. 許祺祥議員表示，西葵涌交通重組工作小組一向歡迎任何議員或地區人士加入作為成員。工作小組在委員會同意下成立，多年來秉持既有原則，討論如何以有限資源完善西葵涌的交通服務。他和麥美娟議員一樣，希望運輸署增加區內交通資源，但一直未能如願。上次委員會會議曾提及進行問卷調查，收集居民意見，他當時已提出由民政事務處統籌較為公平，但主席認為由當區區議員自行進行較為可取，故劉美璐議員才進行問卷調查，小巴營辦商也自行調查民意，並將結果交予工作小組討論。反對重組的區議員當日也有出席小組會議，其間並無表示有問題。委員如不認同重組方案，他建議由民政事務處或運輸署諮詢高盛臺居民。

72. 主席總結說，劉美璐議員的問卷調查內容，沒有提及 98 號小巴替補方案，由於高盛臺的交通服務本已不足，若仍要縮減，居民難免會反對，因此大部分受訪者反對重組。有關方面沒有通知劉美璐議員可以提供 98 號小巴特別服務，實屬不對。

73. 主席詢問委員，是否須就接納方案與否作出表決，還是再作諮詢。她並問及民政事務處會否進行問卷調查。

74. 林美儀女士解釋，按照一貫的諮詢機制，部門如須進行地區諮詢，會向民政事務處提出。民政事務處的諮詢對象主要為路線經過地區的當區區議員、相關分區委員會主席或委員、附近屋苑的業主立案法團和互助委員會等，而一般並不會進行逐戶諮詢。如果交通及運輸委員會認為有需要只諮詢高盛臺的居民，民政事務處須研究如何處理。
75. 主席建議由民政事務處在高盛臺進行諮詢，並要求委員表決。表決結果是 19 位委員贊成，無人反對，建議獲委員會通過。
76. 周偉雄議員表示，方案的試行期將於本年十月三十一日結束，他建議委員表決是否延長。
77. 梁偉文議員認為，小巴行駛路線如果有別於當初招標時的規定，即屬毀約，運輸署應收回經營權。
78. 主席認為梁偉文議員的意見屬於另一層面，建議先討論是否贊成延長試行方案。
79. 梁偉文議員詢問民政事務處何時可完成相關問卷調查。
80. 林美儀女士表示，民政事務處未有進行逐戶諮詢的經驗，暫未可回應。
81. 主席要求委員就是否贊成延長試行期進行表決，而不要逐一發問。
82. 梁偉文議員提議延長試行期，直至民政事務處完成問卷調查為止。
83. 周偉雄議員要求民政事務處盡量在交通及運輸委員會下次會議前完成問卷調查，以便委員會討論調查結果，並提議將試行期延長至完成問卷調查為止。
84. 劉美璐議員補充，有居民向她反映，小巴營辦商並無按照承諾，在試行重組方案期間，於早上繁忙時段為高盛臺提供 98 號小巴服務。因此，她聯同麥美娟議員和梁子穎議員要求小巴營辦商在文件上清楚列明，會在早上繁忙時段安排 98 號小巴行經高盛臺，接載該屋邨的居民。她也希望民政事務處在問卷內列明有關內容，同時爭取 98 號小巴全日行經高盛臺。

85. 黎雪茵女士解釋，批核文件只寫明試行時會提供轉乘優惠，沒有提及有 98 號小巴特別服務。因此，於九月六日交通及運輸委員會會議上，運輸署提交的文件並無 98 號小巴替補方案。該署在會議後兩天才收到小巴營辦商通知擬改善原來的方案，在早上繁忙時段為高盛臺居民增設 98 號小巴特別服務。其後，西葵涌交通重組工作小組在十月三日的會議上，討論該修訂方案，並同意提交在這次委員會會議上討論。她表示，試行期將於本年十月三十一日完結，請問委員是否同意延長試行期，以及是否贊成加入 98 號小巴替補方案，這些細節都須在批核文件中清楚列明。

86. 林美儀女士補充，89 號系列小巴路線的重組方案是工作小組經過討論而提出的，民政事務處進行地區諮詢的對象為相關分區委員及居民組織等，只就方案諮詢高盛臺兩座樓宇住戶有違該處一貫的地區諮詢原則。為此，她認為應由工作小組進行問卷調查。

87. 主席同意以工作小組名義由秘書處發出問卷，諮詢高盛臺居民。她強調，高盛臺居民主要倚賴 98 號小巴出入，延長試行期時，必須加入 98 號小巴替補方案，並希望運輸署要求小巴營辦商增加 98 號小巴的服務。

88. 黃潤達議員指出，進行問卷調查一事，由交通及運輸委員會提出，工作小組從未討論。他不反對以委員會名義進行問卷調查，但如以工作小組名義進行，則必須事先諮詢小組成員並獲他們同意。

89. 主席同意由工作小組先討論是否贊成進行問卷調查。

90. 梁子穎議員表示，為免拖延時間，他建議改以交通及運輸委員會的名義進行調查。

91. 譚惠珍議員提議在座的工作小組成員即場表決是否以小組名義進行問卷調查，以免拖延時間。

92. 黃潤達議員表示，數位工作小組成員不在場，不能隨意表決。

93. 主席詢問委員，是否同意以交通及運輸委員會名義進行問卷調查，並表示如由委員會進行，便不能只諮詢高盛臺兩座樓宇的居民。她建議工作小組先開會討論是否同意以工作小組名義進行。

94. 黃潤達議員指按照同樣邏輯，如以工作小組名義進行，也不能只諮詢高盛臺的居民，而須諮詢西葵涌所有居民。
95. 主席表示，既然委員無法取得共識，建議表決是否通過會議文件第 47 號的修訂方案，繼續試行。
96. 周偉雄議員表示，由於委員無法取得共識，加上重組路線涉及的範圍甚廣，影響周邊不少居民，因此建議押後討論，讓委員有充分時間考慮如何跟進。
97. 主席表示，有關方案將於本年十月三十一日試行期滿，須於會上表決是否延長。
98. 周偉雄議員提議暫時延長試行一段時間，其間再探討如何跟進。
99. 梁子穎議員認為，現在須解決的是應否在本年十月三十一日完成試行。無論試行任何計劃，一貫原則是在期限屆滿後進行檢討，而居民也知悉試行期將於十月三十一日屆滿，不應因為有新意見加入而推翻早前的決定。
100. 主席表示現有兩項建議，一項是周偉雄議員建議延長 89 號系列小巴路線試行計劃，另一項是梁子穎議員提議如期結束試行，稍後再討論重組路線。
101. 黃潤達議員修訂周偉雄議員的建議，要求在延長後的試行期加入 98 號小巴替補方案。
102. 主席同意黃潤達議員的建議，於重組方案中加入 98 號小巴作為替補，延長試行期，直至完成問卷調查為止。
103. 梁子穎議員認為，一般試行計劃會於完結後進行檢討。如認為原來的方案有所不足，中途加入其他元素，延長試行，便難於研究及分析結果。既然委員同意進行全面諮詢，便應待調查結果公布並掌握更多具體資料後，再擬備更完善的重組方案。他又指出，重組計劃主要由工作小組決定，而非由委員會決定，故引發爭議。現在雖然委員提議加入 98 號小巴服務作為替補方案，但運輸署仍在與小巴公司磋商，未知小巴公司是否同意。

104. 主席總結，黃潤達議員修訂周偉雄議員的建議，於重組方案中加入 98 號小巴服務作為替補，延長試行期；梁子穎議員要求於本年十月三十一日試行計劃期滿後，回復 89/89B/89S 號小巴原有路線，待完成問卷調查後再作檢討。

105. 主席宣布就梁子穎議員和黃潤達議員的建議即場表決。結果四位委員贊成黃潤達議員的提議、十位委員同意梁子穎議員的建議、五位委員棄權，梁子穎議員的建議獲得通過。

106. 主席請運輸署代表協助將委員的決議通知小巴營辦商。

討論事項

巴士滿載的定義及實際情況

(由李志強議員提出)

(交通及運輸文件第 48、48a/2012 號)

107. 議題由李志強議員提出，他因事提早離席，委託譚惠珍議員代為簡介文件。

108. 黎雪茵女士簡介文件第 48a/2012 號。

109. 梁國華議員詢問巴士公司根據什麼標準來計算滿座率。他指出，有些巴士車廂有 44 個企位，但有時有 20 多位乘客站在車廂前半部，車廂後半部仍很疏落，但車長已亮起“滿座”指示燈。他詢問營辦商有沒有措施讓乘客得悉車廂後半部仍有空位。

110. 尹兆堅議員的意見如下：

(i) 運輸署沒有完全回應李志強議員的提問。

(ii) 對於有關“要求巴士公司進行試驗，證明有關企位量可行”的問題，運輸署即使現階段無法回應，仍可於稍後補交答覆。

(iii) 巴士車廂通道狹窄，座位凸出，根本不能提供 44 個企位。

(iv) 文件中提及的“專營巴士路線班次調節機制”並非有效的方法。

- (v) 運輸署表示，如以可企位數目的 30% 為策劃標準，會加重巴士公司的營運成本，其答覆有協助巴士公司開脫之嫌。該署發出專利巴士服務牌照時，亦應肩負監管之責，並適當地推動巴士公司改善服務。
- (vi) 議員的問題是“車廂 44 個企位是否需檢討”，但該署的回覆令人難以接受。

(麥美娟議員於下午四時三十五分離開，李志強議員、鄧瑞華議員、盧慧蘭議員、羅競成議員於下午四時五十分離開，梁錦威議員於下午五時十二分離開。)

111. 潘志成議員認為，運輸署並無回應李志強議員要求增加邨巴牌照的訴求。以藍澄灣為例，小巴營辦商服務欠佳，居民向運輸署申請邨巴服務，該署卻以維護小巴營辦商利益為由，不接納申請。

112. 林立志議員的意見如下：

- (i) 由於每人體積各異，而背着書包、手抱嬰孩或殘疾的乘客亦幾乎等於佔用兩個人的空間，他不明白巴士公司如何精密計算載客率，以決定是否增加行車數目。
- (ii) 巴士公司通常不會在中途站派員維持秩序，指導乘客上車，希望巴士公司和運輸署正視問題。
- (iii) 現時繁忙時間乘客經常擠在車廂下層，容易導致“滿座”及“飛站”，運輸署應與巴士公司商討解決方法，而非替其開脫，要求載客率滿 100% 才增加行車數量。

113. 林紹輝議員認為，男士乘車時如沒有座位，在人多擠迫及男女夾雜的車廂內，容易出現尷尬情況。他建議巴士公司按照巴士的型號適當調整企位數目。

(徐生雄議員於下午五時十五分離開，黃耀聰議員、林翠玲議員、尹兆堅議員及譚惠珍議員於下午五時二十二分離開。)

114. 主席表示，會議法定人數為 21 人，鑑於在場委員人數不足，因此餘下議程以座談會形式進行。

115. 主席感謝仍然留在會議現場的委員：潘小屏議員、張慧晶議員、徐曉杰議員、朱麗玲議員、潘志成議員、黃炳權議員、吳劍昇議員、林紹輝議員、林立志議員、許祺祥議員、梁國華議員、區志和委員、覃友忠委員。

116. 黎雪茵女士補充，巴士企位數目是按照《道路交通(車輛構造及保養)規例》訂明的方法計算的。

117. 梁國華議員詢問為何車廂企位數目不是根據巴士實際可供站立的面積計算。

118. 黎雪茵女士表示，法例列明單層巴士或雙層巴士下層皆可供乘客站立。根據有關方程式，每位乘客可享有 0.17 平方米的可供站立面積。運輸署在發牌時，會將單層或雙層巴士下層可供乘客站立的面積除以 0.17 平方米，以計算該巴士的企位數目。

119. 吳劍昇議員詢問該方程式是否已扣除樓梯和司機位的面積，以及有否考慮幾何形狀的問題。

120. 黎雪茵女士表示，法例早已列明車廂內有些地方是不包括在總面積內，例如座位、座位前面 230 毫米範圍、梯級井、車廂出入口 230 毫米範圍、司機座位、不可放下每邊長度均為 300 毫米的正方形空間等。

121. 吳劍昇議員要求運輸署將有關法例以電郵傳送給他參考。

運輸署

122. 梁子穎議員表示，按照每人 0.17 平方米企位面積計算，即每人可享面積為 30 厘米乘 50 厘米，這計算方法理論上可行，但實際上車廂內不同位置的闊度不一。他認為應以“可放下多少個 30 厘米乘 50 厘米形狀”的物件計算才公平，希望運輸署的法例小組可以研究修訂有關公式。

123. 林立志議員促請運輸署根據實際情況，包括人的身形、是否攜帶行李，以及人與人之間應預留適當空間等因素，制定一套適切的計算公式。

124. 黎雪茵女士表示，政府會按照法例行事，她會向有關當局和部門反映議員的意見。

其他事項

125. 林立志議員表示已收到運輸署提交的第一季及第二季巴士脫班情況報告，並詢問該署日後會否繼續提交報告。

126. 黎雪茵女士表示，運輸署日後收到巴士公司的脫班情況報告後，**運輸署**會再提交予委員會，以供參閱。

地區提問

要求青康路彎位加裝石壘

(由李志強議員提出)

(交通及運輸文件第 49、49a/2012 號)

127. 委員省覽上述文件。

報告事項

葵青區交通意外報告

(交通及運輸文件第 50/2012 號)

128. 委員省覽上述文件。

路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃在未來六個月動工的主要交通改善工程項目及時間表

(交通及運輸文件第 51/2012 號)(修訂)

129. 梁子穎議員詢問路政署有關青山公路和石排街的工程進度。

130. 梁國華議員指有關安裝超速檢控攝影機一事，路政署早前曾表示還欠關於電纜安裝的問題須處理。然而，有關工程自本年九月停工後，至今仍未復工。另外，路政署助理署長早前表示會設置路牌，限制長型車輛右轉入石排街，但至今未見進展。他詢問有關計劃是否已落實，以及何時完工。

131. 路政署孫忠良先生表示，早前收到中華電力有限公司的報告，表示上址的電纜會影響樹木。中電已將樹木評估報告呈交康樂及文化事務署(康文署)審批。待康文署審批後，可於三星期內接通電源，然後安

路政署