

**葵青區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**第二次會議記錄(二零一三)**

日期：二零一三年四月十八日

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        |
| 周偉雄議員          | 會議開始        | 會議結束        |
| 周奕希議員, BBS, JP | 會議開始        | 下午四時二十八分    |
| 朱麗玲議員          | 會議開始        | 會議結束        |
| 何少平議員          | 下午三時十七分     | 下午五時零九分     |
| 許祺祥議員          | 會議開始        | 會議結束        |
| 林翠玲議員, MH      | 會議開始        | 會議結束        |
| 林立志議員          | 會議開始        | 會議結束        |
| 林紹輝議員          | 會議開始        | 下午四時二十二分    |
| 劉美璐議員          | 會議開始        | 會議結束        |
| 羅競成議員, MH      | 會議開始        | 會議結束        |
| 梁志成議員          | 下午二時四十五分    | 下午五時零八分     |
| 梁國華議員          | 會議開始        | 會議結束        |
| 梁子穎議員          | 下午三時五十三分    | 會議結束        |
| 梁偉文議員, MH      | 會議開始        | 會議結束        |
| 盧慧蘭議員          | 下午三時十三分     | 下午五時二十分     |
| 吳劍昇議員          | 會議開始        | 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        | 會議結束        |
| 鄧瑞華議員          | 會議開始        | 會議結束        |
| 徐曉杰議員          | 會議開始        | 會議結束        |
| 徐生雄議員          | 下午三時三十分     | 下午五時四十三分    |
| 尹兆堅議員          | 下午二時五十一分    | 下午三時十分      |
| 黃炳權議員          | 下午三時五十七分    | 會議結束        |
| 黃耀聰議員, MH      | 會議開始        | 下午五時二十分     |
| 黃潤達議員          | 會議開始        | 下午五時十分      |
| 陳迪遙先生          | 下午三時零五分     | 下午五時三十一分    |

|           |          |          |
|-----------|----------|----------|
| 陳偉文先生     | 會議開始     | 下午三時五十五分 |
| 朱植平先生     | 會議開始     | 會議結束     |
| 范焯然先生     | 會議開始     | 會議結束     |
| 方國榮先生     | 會議開始     | 會議結束     |
| 黎敬瑋先生     | 會議開始     | 會議結束     |
| 梁靜珊女士     | 會議開始     | 下午六時十五分  |
| 梁志堅先生, MH | 會議開始     | 會議結束     |
| 梁永權先生     | 下午二時五十一分 | 下午四時零五分  |

#### 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)        |
| 伍振祥先生     | 土木工程拓展署工程師(新界西及北拓展處)   |
| 譚永強先生     | 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 |
| 關偉昌先生     | 路政署高級工程師 1 /暢道通行       |
| 黃錦榮先生     | 路政署工程師 1 /暢道通行         |
| 李志華先生     | 栢誠工程顧問(亞洲)有限公司首席工程師    |
| 李浩天先生     | 路政署工程師(上坡設施)1          |
| 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

|           |        |
|-----------|--------|
| 陳笑文議員     | (因事告假) |
| 李志強議員, MH | (沒有請假) |
| 梁錦威議員     | (因事告假) |
| 梁耀忠議員     | (因事告假) |
| 曾梓筠議員     | (因事告假) |
| 麥美娟議員, JP | (沒有請假) |
| 劉榮輝先生     | (因事告假) |
| 謝凱健先生     | (因事告假) |

## 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二零一三年第二次會議。

2. 主席歡迎土木工程拓展署新界西及北拓展處工程師伍振祥先生代替張志威先生出席今次會議。

3. 委員會一致通過陳笑文議員、梁錦威議員、梁耀忠議員、曾梓筠議員、劉榮輝先生及謝凱健先生的請假申請。於會前曾梓筠議員已授權劉美璐議員代為就各事項進行表決。

4. 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二零一三年二月六日第一次會議及二零一三年二月二十八日第一次特別會議記錄(二零一三)

5. 主席表示，會前秘書處沒有收到就二月六日第一次會議及二月二十八日第一次特別會議記錄提出的修訂。譚惠珍議員動議通過上述會議記錄，羅競成議員和議，上述會議記錄無須修訂，獲委員會一致通過。

## 介紹/諮詢

### 為葵青區一座行人天橋及一條行人隧道加建“人人暢道通行”設施

(由路政署提出)

(交通及運輸文件第 12/2013 號)

6. 主席歡迎路政署高級工程師關偉昌先生、工程師黃錦榮先生、栢誠工程顧問(亞洲)有限公司首席工程師李志華先生出席會議。

7. 路政署高級工程師關偉昌先生以電腦投影片簡介諮詢文件第 12/2013 號。

8. 梁國華議員詢問署方有關擬建升降機的面積及實際容量。

9. 林紹輝議員詢問署方曾否統計 NF185 行人天橋及 NS126 行人隧道的實際人流。

10. 梁靜珊女士表示，NF185 行人天橋附近的公園仍未向公眾開放，人流不多，對升降機的需求並不迫切；相反南葵涌賽馬會分科診療所附近通往葵芳的行人天橋(NF225)人流甚高，建議署方優先在上址加建升降機。

11. 黃耀聰議員認為，署方在公眾行人通道加建升降機時，應按人流、實際需要和緩急程度排列工程優次。

12. 路政署高級工程師關偉昌先生綜合回應如下：

(i) “人人暢道通行”計劃有兩部分：新政策計劃下公眾建議加裝升降機項目和原有加建無障礙通道設施計劃項目，是次介紹的兩條行人通道屬後者。原有計劃中共有十個項目在葵青區，其中兩項工程已動工，分別是“NS19 橫跨青康路近美景花園”及“NF106 橫跨青衣鄉事會路近偉力工業大廈”；去年九月，署方已向委員會介紹“NS89 橫跨青衣路近長青邨”及“NF286 橫跨興芳路及葵福路至葵青交匯處”的詳細設計方案，並會繼續全力推展原有加建計劃的項目。

(ii) 原有無障礙通道設施計劃是配合《殘疾歧視條例》的要求，故上述十條沒有裝設升降機或標準斜道的現有公共行人通道，若技術上可行，都會加建無障礙通道設施。

(iii) 擬建升降機可容納 12 人，方便輪椅進出。

(iv) 由於 NF185 行人天橋兩端出口(即文件附圖的‘A’和‘B’出口)及 NS126 行人隧道南端樓梯(即文件附圖‘C’出口)沒有無障礙通道設施，署方建議於‘A’和‘B’出口各建一座升降機，以及於‘C’出口加建一條標準斜道。由於‘A’出口附近沒有合適位置加建升降機，故擬建升降機將設於葵喜街東行線的行人路旁，屆時行人可無須繞經公園，而直接乘搭升降機上落天橋。

13. 周偉雄議員認為，NF185 行人天橋的使用量一向偏低，反而葵青區多條連接住宅區和工廠大廈的行人天橋人流甚高，更有迫切性加建升降機。

14. 吳劍昇議員指，日前曾聯同路政署工程師到 NF185 行人天橋和 NS126 行人隧道實地視察，發現行人甚少。根據署方初步資料，在 NS126 行人隧道出口加裝標準斜道的工程費用約為 2,000 至 3,000 萬元，成本效益存疑；另葵聯邨、葵盛東邨和葵盛西邨居民都會使用連接葵盛圍至興盛路的行人天橋出入，惟加建升降機和行人通道工程卻需時數年才可完工，他詢問緣由。

15. 周奕希議員認為，加建無障礙設施的計劃必須進行，惟路政署應公開制定工程優次的基準，否則爭議難以平息。

16. 許祺祥議員認為，因應《殘疾歧視條例》，政府確實必須在全港有需要的公共行人通道加建無障礙通道設施，惟當局選取工程項目時須按公開透明的評審準則，而署方是次介紹的兩個項目卻並非最迫切。

17. 主席補充，該兩條公共行人通道屬數年前的原有加建無障礙通道設施計劃，主要是配合《殘疾歧視條例》而加建升降機或標準斜道，人流並非其主要考慮因素，署方早前已在委員會介紹過多條行人通道的設計方案，部分亦已施工；而本年二月介紹的“人人暢道通行”新政策則屬另一範疇，由區議會揀選優先項目以加建升降機。

18. 黃耀聰議員認同當局須為公共行人通道加建無障礙設施，惟因資源有限，人流數據應為重要考慮因素，最有需要的行人通道應優先施工。

19. 許祺祥議員要求署方提交所有工程計劃的最新進度供委員參考，包括已批准項目的施工及完工時間表。

20. 黃潤達議員理解政府在有需要的行人通道加建無障礙通道設施，但因部分行人通道使用率偏低，加建升降機效益不大，故建議政府將所有工程項目分為兩組，一組加建無障礙通道設施，一組為人流較多且較迫切的行人通道加建升降機，滿足不同組群的需要。

21. 劉美瑤議員指，日前她和路政署代表到擬建升降機的行人通道實地視察時人流不多，但該行人天橋主要是葵喜路附近工廠大廈的上班人士使用，早晚上下班時段人流較多，故她支持在上址加建升降機。政府一向將數條行人通道的工程項目捆綁式同時招標，她建議當局將最有需要又最多市民爭取的行人通道分開招標，加快工程進度。

22. 梁志成議員較贊成在人流密集的行人通道加建升降機，使更多人受惠，建議署方再統計 NF185 行人天橋及 NS126 行人隧道在繁忙時段的實際人流，了解行人使用情況。人流較少的行人通道通常較快獲批加建升降機，他質疑是因工程不太複雜，故較容易施工。

23. 張慧晶議員支持在公共行人通道加建升降機，並詢問翠怡花園附近有數條行人天橋由私人物業管理公司管理及保養，惟有數級樓梯未達至無障礙要求，署方可否協助進行無障礙工程。

24. 吳劍昇議員指，近年政府推出不同的加建升降機計劃，包括“無障礙通道”計劃、“上坡地區自動扶梯連接系統及升降機系統”計劃和“人人暢道通行”計劃，當局宜綜合各項計劃，按項目的實際需要和緩急程度制定工程優次，方便統籌。

25. 關偉昌先生綜合回應如下：

(i) 原有加建無障礙通道設施計劃是為現時沒有標準斜道或升降機的公共行人通道加建無障礙通道設施，而本年二月六日介紹的“人人暢道通行”新政策則屬另一範疇，由市民就有需要在公共行人通道加裝升降機的地點，於去年十月底或之前提出建議，即使是已裝設標準斜道的公共行人通道，市民如建議加裝升降機，當局亦會考慮。

(ii) 署方已獲立法會批准開立專用的整體撥款分目，以支付“人人暢道通行”計劃相關的工程費用。署方會根據來年預計加裝工程的進度及數量，每年向財委會申請一筆過撥款，以支付預期在下個財政年度進行的工程項目的費用，包括新政策計劃下的項目及原有計劃項目，故原有計劃的推展不會受任何影響。

26. 柏誠工程顧問(亞洲)有限公司首席工程師李志華先生報告，NS186 行人隧道出口擬建的標準斜道大約 60 米長，工程費用約為 1,300 萬元。

27. 主席總結如下：

(i) 委員會不反對署方諮詢文件所提的工程計劃，並希望署方積極考慮議員提出的建議。

(ii) 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。

(梁志成議員於下午二時四十五分到達，尹兆堅議員、梁永權先生於下午二時五十一分到達，徐曉杰議員於下午二時五十五分離開，陳迪遙先生於下午三時零五分到達，尹兆堅議員於下午三時十分離開，盧慧蘭議員於下午三時十三分到達，何少平議員於下午三時十七分到達。)

## **討論事項**

### **荔景山路及麗祖路升降機系統**

(由周奕希議員及盧慧蘭議員提出)

(交通及運輸文件第 13、13a/2013 號)

### **興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統**

(由梁志成議員、梁錦威議員、黃潤達議員、周偉雄議員及梁耀忠議員提出)

(交通及運輸文件第 14/2013 號)

28. 由於第 13 號和第 14 號文件都是有關“興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”，主席建議一併討論，委員同意。

29. 主席歡迎路政署工程師(上坡設施)李浩天先生出席會議，並表示運輸署和路政署的綜合回覆已載於文件第 13a/2013 號。

30. 周奕希議員和梁志成議員分別簡介文件第 13 及第 14/2013 號。

31. 林立志議員表示，根據當局於二零一二年初向立法會提交的報告，“青衣長亨邨升降機及行人通道系統”項目已於二零一一年完成技術可行性研究，但當局從沒有向區議會匯報進度。他建議當局重新檢視全部 18 項工程的優次，其中排名第 11 項的“禾塘咀街至葵興路升降機及行人通道系統”、第 14 項的“荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統”及第 17 項的“興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統”使用量甚高，應優先進行。

32. 盧慧蘭議員對排名第十的“荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統”已大致完成初步技術可行性研究表示欣慰，惟促請當局盡快提供施工時間表。

33. 梁國華議員表示，早前獲悉排名第六的“青山公路至工業街升降機及行人通道系統”已完成初步技術可行性研究，但仍須進行勘測和初步設計，暫未落實施工時間表。而連接石籬一邨至青山公路的架空

行人通道工程較簡單，他建議當局先施工，另要求署方盡快提交所有工程的進度報告，並制定短期完成目標。

34. 黃潤達議員指 18 項工程中，部分可行性較高，建議署方優先進行，加快進度以便利市民，並促請各相關部門盡力協調。

35. 許祺祥議員指，“上坡地區自動扶梯連接系統及升降機系統”由二零零八年推出以來一直拖延至今，進展緩慢，即使新舊政府交替，亦應延續原有的政策方針。

36. 劉美璐議員指，“葵盛圍至興盛路的升降機及行人通道系統”由二零零八年爭取至今已數年，惟工程仍不見進展，希望政府可公佈有關進度。

37. 周偉雄議員建議當局聘請外判商協助推行工程項目，加快進度。升降機及行人通道系統全部 18 項工程都有迫切需要，他促請政府同步進行研究，並盡快提供設計方案及施工時間表予區議會跟進。

38. 吳劍昇議員指，“葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統”工程已拖延多年，難以令人接受。而現時路政署只有一位工程師專責上坡設施工程，他詢問署方會否加派人手跟進有關工程計劃。早前他獲悉該項目在二零一一年已完成技術可行性研究，惟須在下屆區議會才可完工，他詢問緣由。

39. 林紹輝議員表示，議員自二零零零年開始已不斷爭取在葵青區加建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統，最終葵青區有五項工程排名前十位，惟當局進行技術可行性研究的數年期間，從無向區議會匯報研究結果、工程難處、招標等詳細資料，效率實在難以接受。如非委員提出議題，路政署從不匯報或提及工程進度，今天的回覆文件亦欠詳盡，因此他要求路政署於每次交通及運輸委員會會議呈交“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”首十項中葵青區的工程進度，方便委員跟進。

40. 朱植平先生詢問路政署需捆綁式為首十項工程同時進行招標，還是可以為個別項目獨立招標。

41. 黃耀聰議員認為，“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”是德政；葵青區很多屋邨和屋苑都依山而建，居民出入皆須乘車代步，該系統能讓居民減少乘車，大家對有關工程期望甚高。現時很多政府

工程都是在現有項目加建設施，然而實應優先增建區內缺乏的設施項目。

42. 梁靜珊女士指，現時葵盛圍一帶包括葵盛東邨和葵盛西邨的交通配套不足，“葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統”將可便利街坊出入，大大解決現存的交通問題。

(徐生雄議員於下午三時三十分到達，梁子穎議員於下午三時五十三分到達，黃炳權議員於下午三時五十七分到達。)

43. 路政署工程師(上坡設施)李浩天先生綜合回應如下：

- (i) 雖然“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”與“人人暢道通行”計劃都涉及加建升降機，但範疇卻完全不同。前者主要為便利上坡人士，而提供新的行人設施，工程多於市區進行，規模亦較龐大和複雜，當中或涉及徵收土地；後者則在現有由路政署維修及保養的公共行人通道加設無障礙設施；兩項計劃現分別由不同的工程組同時進行。
- (ii) 排名首十項的工程中，有九項已完成初步技術可行性研究，其中排名第一的“慈雲山行人通道系統”已因應沙中線工程而將於短期內施工。
- (iii) 首十項工程中有五項位處葵青區，其中排名第三的“青衣長亨邨升降機及行人通道系統”已完成技術可行性研究，並於二零一二年下旬聘請工程顧問公司進行研究及初步設計，現正安排土地勘探；而排名第五、第六及第七的工程亦已完成初步技術可行性研究，該署現正檢視資源以安排下一階段研究和勘探的推展。至於排名第十的工程則已大致完成初步技術可行性研究，並正歸納資料以盡快得出結論；此工程的進度比預計稍慢，是因為牽涉複雜的斜坡和地權問題。
- (iv) 有委員聽聞首十項工程中有兩項被剔除，署方並無收到有關資料。
- (v) 就有委員要求採用“人人暢道通行”計劃的推展方式，優先處理有關位置現有人流較多的項目，他表示理解，惟“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”規模龐大，在人煙越稠密地區的工程會更複雜，故部分項目需要較多時間研究。

(vi) 有委員要求路政署定期提交工程進度報告，他會轉達有關意見並研究匯報方式。

(vii) 署方已委派不同工程師跟進葵青區內的五項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統工程，亦已成立新的小組專責處理有關工程。該署會認真處理每項建議。

44. 梁志成議員詢問負責葵青區上坡設施的五位工程師職級為何。另外，當年政府表示因資源有限，只能先為首十項工程進行技術可行性研究。現在既然排名第一的“慈雲山行人通道系統”無須進行研究，即總共只須進行九項可行性研究，署方為何不提前排名第 11 項的研究。

45. 黃潤達議員表示，既然“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”比較繁複，路政署為何不考慮仿效“人人暢道通行”計劃，邀請土木工程拓展署協助推行。他促請署方檢討人力資源的分配。

46. 林立志議員詢問，排名第三的“青衣西路至清譽街升降機及行人通道系統”已於二零一一年十一月完成技術可行性研究，為何拖拉至今才進行土地勘測；另數年來署方沒有主動匯報工程進度，又無提供負責人員的聯絡方法以助跟進，公眾根本無從得知有關進展，且工程位置並非最理想，完工後的升降機不能直達人流較多的商場、巴士站等，預計受惠人數不多，效益存疑；反而現有行人天橋的一端最有需要加建升降機，署方應多加考慮。

47. 盧慧蘭議員要求署方提供每個項目負責工程師的聯絡方法，以便跟進。

48. 周偉雄議員認同盧慧蘭議員的建議，要求署方提交專責工程師的聯絡方法，方便委員跟進工程進度，例如實地視察等；另也促請署方盡快提交施工安排和時間表。當局曾表示，須先為排名首十項的工程進行技術可行性研究，剩餘的項目則須待首十項推展上軌道後再跟進。他詢問，既然排名第一的工程已施工，署方會否將剩餘的工程順次序進行技術可行性研究，還是須再為第 11 至 18 項工程申請撥款。

49. 梁國華議員理解上坡設施工程的難度，並詢問署方加建升降機接駁石籬邨至嘉翠園直達工業街的可行性。他指當初得悉“青山公路至工業街升降機及行人通道系統”排名首十項時甚為欣慰，惟署方剛提

及現階段正檢視資源作進一步勘探，擔心當局會因資源不足而暫停工程，故要求署方解釋何為“檢視資源”

50. 周奕希議員認為，“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”的技術可行性研究已進行數年，至今仍未全部完成，反而“人人暢道通行”計劃較遲推行，卻已有施工時間表並獲撥款。首十項上坡設施工程中，葵青區佔了五項，路政署除應每兩個月呈交工程最新進展外，亦應成立工作小組監察進度。

51. 李浩天先生綜合回應如下：

- (i) 政府的每項工務項目都須先進行初步技術可行性研究，“慈雲山行人通道系統”同樣亦已完成上述程序。
- (ii) 所有工程如在初步技術可行性研究後確認為初步可行，署方即會為工程立項並提升至乙級工務工程，然後進行勘探、研究和初步設計，在初步設計方案完成後再進行諮詢，故此項目完成初步技術可行性研究後，也需要人力及其他資源，以推展下一階段的工作。另外，署方亦有邀請土木工程拓展署協助勘探土地。
- (iii) 委員所關注排名第 11 至 18 項的工程技術可行性研究時間表，他承諾會向有關方面反映委員意見。
- (iv) 有委員希望了解個別工程的最新情況，他會向負責葵青區項目的工程師轉達有關訴求，並請他們於適當時候聯絡當區區議員。

52. 主席表示，“上坡地區自動連接系統和升降機系統”工程規模龐大，對葵青區居民尤其重要，促請路政署在每次交通及運輸委員會會議提交進展報告，包括已完成或正在進行技術可行性研究的項目，以及遇到困難的工程項目等資料，方便委員了解進度。

路政署

53. 周偉雄議員要求署方書面回覆第 11 至第 18 項工程的安排。

路政署

54. 林立志議員指，周奕希議員曾提及成立工作小組監察工程進展，詢問主席是否須作出表決。

55. 主席詢問周奕希議員是否動議成立工作小組。

56. 周奕希議員動議成立“關注上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統工程進度”工作小組，周偉雄議員、林立志議員、梁志成議員、盧慧蘭議員及黃潤達議員和議。
57. 主席宣布就動議進行表決，沒有委員反對或棄權，動議獲得通過。
58. 主席請各委員提名工作小組召集人。
59. 周偉雄議員提名周奕希議員，盧慧蘭議員、林立志議員、吳劍昇議員及張慧晶議員和議。周奕希議員接受提名。
60. 由於只有一名候選人，主席宣布周奕希議員出任“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統工程進度”工作小組召集人。  
(註：秘書處已於本年五月十四日發信邀請委員加入工作小組。)
61. 主席感謝路政署工程師李浩天先生撥冗出席會議。

**要求運輸署交代青衣城天橋底電單車位使用日期及青荃橋由荃灣往青衣城方向接駁通道興建日期**

---

(由譚惠珍議員提出)

(交通及運輸文件第 15、15a、15b/2013 號)

62. 主席表示，運輸署及路政署的回覆已載於文件第 15a 及 15b 號。
63. 運輸署工程師張競思女士以電腦投影片簡介回覆文件第 15a/2013 號的建議方案。
64. 譚惠珍議員的意見如下：
- (i) 二零零八年，她爭取在青荃橋加設行人通道往返青衣城與荃灣海濱花園，二零一零年路政署提出修訂方案，並指工程可於二零一二年竣工，惟數年來一直沒有任何進展。當她向運輸署查詢工程進度時，署方卻提出截然不同的方案，擬以升降機取代原來的行人連接路。
  - (ii) 青荃橋設有兩邊行人通道，署方提出的擬建升降機只能通行華人永遠墳場，不能直達另一邊的荃灣海濱花園；如要把青荃橋改善為無障礙設施，署方應同時分別在青衣長安邨及荃灣海濱花園附近加建升降機。

- (iii) 原有“加建行人連接通道”方案相對比較簡單直接，署方提出擬建升降機位於消防通道，反而未必適合；行人乘搭升降機到達地面後，再前往機鐵站的路線亦比較迂迴，不太便利。她歡迎署方加建升降機，讓市民多一個選擇，惟必須同時加建行人連接通道。
- (iv) “加建行人連接通道”工程已研究多年，她詢問該署何時才正式施工。

65. 主席表示，青衣城對青衣島居民極為重要。原有“加建行人連接通道”是為要便利掃墓人士從青衣經過青荃橋步行前往荃灣華人永遠墳場，預計使用的傷健人士不多。然而，當時有人指擬建行人通道沒有無障礙設施，故才有加建輪椅升降台的建議。如署方認為原有設計方案不完善，應再研究其他可行方法，而非提出另一完全相反的方案。原有方案已拖拉甚久，署方應交代原因。

66. 梁子穎議員的意見如下：

- (i) 擬建升降機的地點位處“緊急車輛通道”，他質疑該署為何會提出有關方案。
- (ii) 原有的“加建行人連接通道”方案是否已擱置。
- (iii) 原有設計方案設有數級樓梯而未達至無障礙，署方會否考慮加建斜道。
- (iv) 擬建方案只有西行通道，東行方向會否也有行人通道連接荃灣與青衣，還是只要任何一邊行人通道達至無障礙便可。
- (v) “加建行人連接通道”的工程拖拉數年，他敦促當局先行解決健全人士的需要，再進一步研究便利傷健人士的方法，達至傷健共融。

67. 羅競成議員表示，原有的“加建行人連接通道”方案十分理想，行人可在通道左轉往青衣機鐵站，右轉入巴士總站；將來荃灣華人永遠墳場旁的公營骨灰龕場落成後，市民乘搭鐵路到青衣後，再步行前往拜祭亦十分方便，他促請當局維持原有方案並盡快動工。

68. 運輸署工程師李鎮華先生解釋，根據原有“加建行人連接通道”的設計方案，行人經過通道時仍須上落樓梯，即使在樓梯旁加建輪椅升降台，亦非人人能自行操作，該行人連接通道無法做到完全無障礙。

69. 主席認為，署方只是一廂情願，沒有真正從用家角度考慮。原有方案與加建升降機方案比較，前者能便利較多市民，特別是荃灣骨灰龕場落成啓用後，將會有更多青衣居民和其他區居民經青荃橋步行前往荃灣；後者雖然可方便傷健人士，惟使用青荃橋往來荃灣與青衣的傷健人士不多，升降機載客量亦有限，因此她建議署方同時加建行人連接通道及升降機。

70. 羅競成議員估計甚少傷健人士會使用青荃橋往來荃灣與青衣。署方考慮不同方案時，首要是能惠及最多市民。現時最理想的方案是同時加建行人通道和升降機，若兩者只能選一，則加建行人通道會較可取。

71. 主席表示，擬建行人連接通道主要是方便不同地區的居民，而升降機的載運量有限，人流較多時排隊等候的人也較多，加上升降機不能同時容納多部輪椅，故署方應盡快加建行人連接通道。

72. 李鎮華先生解釋，平日使用青荃橋的行人不多，當局在青荃橋進行無障礙通道工程，主要是配合平等機會委員會的《殘疾歧視條例》的要求。

73. 譚惠珍議員指，二零零八年她爭取加建行人連接通道時，《殘疾歧視條例》還未實施。另今年初曾有政府人員通知她即將申請撥款並展開工程。雖然擬建行人連接通道平日的使用人流不多，但這是最簡單直接的方法，春秋二祭時便會有更多市民乘搭港鐵至青衣，再經青荃橋步行往荃灣華人永遠墳場。因此，當局應同時加建行人連接通道和升降機。

74. 黃耀聰議員指，委員在二零零八年提出的加建行人連接通道建議，是經過多番磋商得出的方案，能簡單直接地連接青衣和荃灣，成本亦不高。惟五年來當局從沒有匯報任何工程進度，現在甚至提出另一完全不同方案。署方提出的加建升降機方案，可能再需時數年進行研究、設計及申請撥款。他詢問是否所有行人通道都須提供無障礙設施。

75. 林立志議員詢問，運輸署和路政署在研究加建升降機時有否一定準則，以供考慮人流或效益；另平等機會委員會的《歧視殘疾條例》法定效力為何，不在行人通道提供無障礙設施是否一定違法。他建議署方維持原有方案，並考慮加建升降台予輪椅人士使用。

76. 張競思女士回應，署方暫時無意擱置原有方案，只是發現原有方案不完善，為讓所有人都能享用新設施，故積極研究解決辦法。與此同時，路政署正為青荃橋加建無障礙設施進行可行性研究。此乃另一範疇的工程，無論有否原有的方案，署方仍需盡可能研究無障礙設施。署方認為有關無障礙工程和原有方案的功能類似，因此研究可否集中資源一同處理。無障礙設施現只是進行初步可行性研究，署方仍須與路政署商討，故現階段未能向委員匯報進度。她建議會後再聯絡相關委員，並有需要時可一同實地視察，研究如何制定完善方案。

77. 譚惠珍議員的意見如下：

- (i) 如該署並非擱置原有方案，只是提出不同方案以供委員研究，這是可接受的。她希望該署代表可向有關方面反映委員意見，另詢問研究需時多久。
- (ii) 她擔心當局如將行人連接通道和升降機工程一併處理，或須再多等候數年，故敦促署方先行加建行人連接通道，稍後再加建升降機。
- (iii) 青荃橋由荃灣海濱花園至青衣長安邨一邊東行線平日人流甚多，而荃灣華人永遠墳場至青衣城一邊西行線，則主要在春秋二祭才有較多掃墓人士使用；假如署方考慮在西行線加建升降機，理應也在東行線加建。

78. 梁子穎議員建議成立工作小組，處理加建行人連接通道工程事宜。

79. 主席認為，既然運輸署代表已明確表示並非擱置加建行人連接通道的方案，只是提出其他方案以供討論，會後也會再與相關委員商討，故暫無須成立工作小組。惟她希望署方代表可向部門反映委員意見，維持原有方案，並同時加建升降機，並盡快於短期內向委員回覆最終定案。

80. 譚惠珍議員要求署方在下次會議前向相關委員匯報最終定案及工程進度。

運輸署

(陳偉文先生於下午三時五十五分離開，梁永權先生於下午四時零五分離開，許祺祥議員於下午四時十三分離開，林紹輝議員於下午四時二十二分離開，周奕希議員於下午四時二十八分離開，梁志成議員於下午五時零八分離開，何少平議員於下午五時零九分離開，黃潤達議員於下午五時十分離開。)

**動議：要求運輸署檢視整體青衣西南路面情況，改善長環街及青衣鄉事會路一帶的交通規劃，避免引致青衣西南嚴重塞車**

(張慧晶議員動議、鄧瑞華議員和議)

(交通及運輸文件第 16、16a/2013 號)

81. 主席表示，運輸署回覆已載於文件第 16a 號。

82. 張慧晶議員簡介文件，指青衣長環街一帶經常有大量貨櫃車出入，造成嚴重擠塞，有時車龍甚至伸延到青衣城及涌美路。就運輸署在回覆文件中提出的數項建議，她查詢如下：

- (i) 署方建議將上址兩小時咪錶泊車位改為一小時的措施是否確實可以改善問題，她認為最佳解決辦法可能是開闢新路。
- (ii) 現時警方會驅趕在長環街無目的地等候的貨車，然後貨櫃車司機通常會在附近繞圈，並很快又回到原來位置，她建議擴大車輛繞圈的範圍。
- (iii) 貨櫃車拖頭如長過兩個泊車位，是否必須在兩個咪錶位入錢。

83. 葵青區交通隊主管李添才先生解釋違例泊車的準則如下：

- (i) 長輝路提供部份貨車咪錶泊車位給貨車使用，所有貨車凡有“Goods”(即貨車)字樣，包括輕型貨車及中型貨車(貨櫃車拖頭等)皆可以停泊在該咪錶位。(註：沒有拖頭連接的拖架則不能單獨停泊在上述咪錶位)
- (ii) 假如拖頭連接拖架的貨櫃車欲泊在貨車咪錶泊車位內，而當時的泊車位長度不能夠容納整部貨櫃車，司機可選擇在前後連接的兩個咪錶付款而佔用該兩個泊車位。

(iii) 貨櫃車拖頭，在沒有拖著拖架的情況下停泊在兩個貨車位中間，因其車身長不足以佔用兩個泊車位，即使已在兩個咪錶位付款泊車，亦屬違例。

(iv) 輕型貨車如停泊在『P』字標誌的泊車位(俗稱私家車位)內，因其車身較長，而在無可避免的情況下，車頭或車尾部份需突出泊車位範圍外，但又無需要佔用兩個車位，在此情況亦不屬違法。

84. 張慧晶議員詢問，在塞車時警方通常都會盡快到達現場趕車，正在卸貨的貨櫃車是否也必須立刻離開。

85. 李添才先生回應，葵青區很多工廠大廈都因大廈內泊車位有限，或大廈出入口不適合大型貨車或貨櫃車駛入，故貨車選擇在路邊上落貨。根據現行葵青警區在工業區處理違例泊車執法政策，貨車在路邊上落貨時如沒有構成阻礙，且沒有引起投訴，警方是會盡量容忍的，但貨車如無目的在路上停泊或司機離開車輛，又或者貨車停下上落貨而引致阻礙或危害其他道路使用人士，此情況警方便會加以驅趕，必要時會票控。

86. 張競思女士補充，貨櫃車經常無秩序地停泊在長環街的行車路中間上落貨，為改善該處的交通情況，署方建議將介乎長隆街與長達路之間的一段長輝路右邊行車線設置上落貨灣位，而左邊行車線的咪錶停車位則保留，並在餘下的一條行車線設立全日禁止上落客貨區(24小時禁區)，確保有一條行車線可供車輛通過。署方希望此方案既可保留一定數量的車輛上落客貨區，又能適當地維持行車暢通；而長遠改善措施則須進一步研究。

87. 張慧晶議員希望設立禁止上落客貨區可有效地改善長環街的塞車情況。

88. 主席詢問委員對動議有否修訂，並宣讀動議如下：

“要求運輸署檢視整體青衣西南路面情況，改善長環街及青衣鄉事會路一帶的交通規劃，避免引致青衣西南嚴重塞車”

89. 主席宣布就動議進行表決，沒有委員反對，動議獲委員會通過。

**要求 264M 和 279X 巴士停泊長安巴士站，以及在青敬路青逸軒對出加建小巴及巴士上落客站**

---

(由林翠玲議員、潘小屏議員及譚惠珍議員提出)

(交通及運輸文件第 17、17a/2013 號)

90. 主席簡介文件第 17 號，並表示運輸署回覆已載於文件第 17a 號。

91. 運輸署高級運輸主任黎雪茵女士回應，九巴 264M 號(青衣鐵路站—天恩邨)和 279X 號(青衣鐵路站—聯和墟)均為長程路線，其單程行車時間均超過一小時，如在返回青衣鐵路站時先進入長安巴士總站，然後再沿担杆山路、担杆山交匯處和青敬路才返回青衣鐵路站總站，預計行車時間需再延長四至五分鐘，這不但會減少該兩線的班次，亦會延誤前往青衣鐵路站總站乘客的行程，因此該署對建議有保留。事實上，長安巴士總站現已非常繁忙，沒有剩餘空間讓額外巴士路線停泊。

92. 譚惠珍議員同意該兩條巴士線如進入長安巴士總站或會延長行車時間，詢問在青逸軒對出位置加設分站的可行性。

93. 張競思女士解釋，青敬路是青衣區最繁忙的行車路之一，由青衣城往担杆山路的一段，每天平均車輛流量超過 12,000 架次。青逸軒對出位置，即在轉入長安巴士總站及轉出担杆山迴旋處之間，車輛進出頻繁，加上政府現正在該處加設行人過路處，假如再加設小巴及巴士上落客站，將嚴重影響交通；另由於該段青敬路為轉彎位，小巴和巴士站會阻礙行人過路及駕駛者視線，影響道路安全。基於以上因素，署方不支持在青敬路青逸軒對出加建小巴和巴士站的建議。

94. 羅競成議員指，以往也曾在青逸軒對出位置加設臨時巴士站，當時並無出現嚴重塞車。

95. 主席表示，當局現正在青逸軒對出加設行人過路處，情況與當時不同。

**要求將兩元乘車優惠推展至中小學生**

(由梁子穎議員、劉美璐議員及曾梓筠議員提出)

(交通及運輸文件第 18、18a/2013 號)

96. 梁子穎議員簡介文件第 18 號。

(黃耀聰議員、盧慧蘭議員於下午五時二十分離開，許祺祥議員於下午五時二十五分重返會議，陳迪遙先生於下午五時三十一分離開。)

97. 主席表示，勞工及福利局沒有委派代表出席會議，但已提交書面回覆，詳見文件第 18a 號。運輸署代表聽取委員的意見後，將代向各有關當局轉達。

98. 林立志議員指出，現時交通費太高昂，巴士公司及港鐵即使錄得可觀盈利仍每年加價。兩元乘車優惠不單須推展至中小學生，25 歲以上的全職大專生亦有此需要。另外，政府推行長者及傷殘人士兩元乘車優惠的效果不太理想，他建議如將優惠推行至學生，可考慮採用月票形式，詳情可於社區事務委員會討論。

99. 周偉雄議員指，兩元乘車優惠計劃由政府補貼巴士公司和港鐵，是本末倒置，建議當局向巴士公司發出經營牌照時加入適當條款，要求對方提供乘車優惠，並提議由秘書處致函運輸及房屋局，要求該局在立法會會議上責成巴士公司提供優惠。如不可行，則可考慮增加學生車船津貼。

100. 黎雪茵女士回應，勞工及福利局已在回覆文件中解釋，推行兩元乘車優惠的目的是鼓勵長者及合資格傷健人士走進社區，故未能將計劃推展至中小學生。她明白現時學生因通識教育而經常須跨區學習，故她會致函教育局並反映委員意見。

101. 梁子穎議員希望運輸署可協助向教育局反映意見。學童申請車船津貼時須接受資產審查，惟並非所有家庭都願意公開經濟情況。學生既然沒有謀生能力，就應可享有半價車資優惠，他希望政府批出經營牌照時要求巴士公司向學生提供車費優惠。

102. 主席請運輸署代表協助反映委員意見。

## 工作報告

### 道路安全工作小組

(交通及運輸文件第 19/2013 號)

103. 委員省覽上述文件。

**公共交通服務工作小組**

(交通及運輸文件第 20/2013 號)

104. 委員省覽上述文件。

**葵青區交通意外報告**

(交通及運輸文件第 21/2013 號)

105. 委員省覽上述文件。

106. 林立志議員表示，現時的交通意外報告所載資料有限，只臚列涉及意外的車輛類別和道路使用者，以及統計意外成因，委員能掌握的資料不多。南區區議會的交通意外報告相對比較詳細，會詳列意外地點、嚴重程度、涉及車輛類別和數目及傷亡情況等，故會前他已透過秘書處要求警方改善現有的報告形式。

107. 李添才先生補充，葵青區交通意外報告是由新界南總區交通部的道路安全組提供。

108. 主席表示，秘書處已將委員的訴求轉達警方，警方回覆指由於資源有限，暫不能就各警區提供詳細報告。

109. 梁國華議員認為，警方指資源不足的說法難以接受。委員確有需要知悉區內交通意外的詳細資料，以便跟進。

110. 主席認同，並請秘書處向警方反映意見。

(註：秘書處會後已向警方代表轉述委員的意見，警方表示會再積極研究修改報告的可行性。)

秘書處

**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 22/2013 號)

111. 委員省覽上述文件。

112. 梁子穎議員表示，路政署工程編號 NW/12/02300 改善大白田街巴士站的工程，早前由於煤氣公司申請在上址掘路而未能展開，但他發現煤氣公司連月來並無施工，故希望署方跟進。

113. 許祺祥議員感謝運輸署和路政署協助跟進石頭街葵蓉苑對面加設十個電單車位的工程，並指上址平日有大約 30 輛電單車停泊，十個電單車位實不足夠，要求署方在電單車位對面空地再加設車位。

114. 黃炳權議員指除了路政署，其他政府部門如水務署等亦會在區內進行工程而須局部封路，然而工程進度緩慢且阻礙交通，故建議把所有政府部門和公營機構在葵青區進行而又會影響交通及運輸的工程納入此報告中，以便監督進度。

115. 周偉雄議員詢問署方，兩個月前在葵聯邨聯欣樓對出馬路完成的一座交通安全島，為何仍未開放以供使用。

116. 吳劍昇議員指，興芳區須進行多項工程，惟路政署報告並無顯示，故詢問有關進度。另外，葵聯邨聯喜樓附近的工程已拖延一段時間，該工程由房屋署負責，故報告沒有列出有關進度。他認同黃炳權議員的建議，無論工程是由政府部門或公營機構負責，凡會對居民造成影響就應被列入路政署的報告中。

117. 路政署區域工程師孫忠良先生表示，署方為大白田街巴士站改善工程申請掘路紙時，發現煤氣公司已在該址申請掘路紙。署方與煤氣公司商討後，署方會待煤氣公司完工後才會展開改善巴士站工程。至於其他委員的查詢，會後他查明後會再聯絡個別委員。

路政署

118. 主席希望路政署代表向部門反映委員意見，研究可否將其他部門和公營機構的工程一併納入路政署報告。

119. 梁子穎議員指，個別政府部門或公營機構在成功申請掘路紙後，會拖延一段時間才施工，在現有機制下，其他部門如須申請掘路紙在同一地點進行工程，就會受到拖延，建議應加以改善，將來如有部門或機構取得掘路紙後一直不施工，其他有需要的部門或機構就可申請停止其掘路紙的效用。

120. 孫忠良先生表示已向煤氣公司了解，該公司即將在大白田街進行開路工程，為免兩項工程同時在該址進行，署方須待煤氣公司完成工程後才能施工。他會再向煤氣公司了解最新進度，研究可否先改善巴士站，並會將最新情況通知梁子穎議員。

## 其他事項

### 2012 年第四季巴士脫班報告

(交通及運輸文件第 23/2013 號)(會上提交)

121. 主席表示，運輸署於會上提交 2012 年第四季巴士脫班報告，詳見交通及運輸文件第 23/2013 號。

122. 林立志議員表示，他曾於委員會會議上要求運輸署提交巴士脫班報告，惟署方總在多番追問後才提交，故他要求將“巴士脫班報告”納入資料文件，規定運輸署須在每次會議上提交。另外，巴士 E42 號、43A 號及 E31 號的脫班問題並無改善，甚至有惡化的跡象，巴士公司應正視問題，特別是機場線，脫班往往會增加乘客的候車時間至 20 分鐘以上，他促請巴士公司採取適當措施加強穩定班次，例如提供定點班次，以便乘客掌握車輛到站時間。

123. 許祺祥議員補充，運輸署在上次會議提交的 2013-2014 年葵青區巴士路線發展計劃中，擬將 33A 號路線重組並改行快線。其後他在區內進行問卷調查，在收回的 600 份問卷中，九成七反對重組，並認為該路線只要按原有編制行車已可大大改善服務，而且重組會令大窩口石頭街一帶的居民不能直接乘搭巴士前往荔枝角、長沙灣一帶。他促請運輸署嚴厲督導巴士公司提供穩定的班次。

124. 黃炳權議員贊同林立志議員的建議，把“巴士脫班報告”納入資料文件，以便在每次會議上討論。報告中有些路線的脫班比率超過 5%或等於 10%，但沒有顯示有否路線是超過 10%，也無說明脫班率等於 10%情況是否嚴重。他建議加入路線停留在脫班報告內的時間，以了解脫班情況有否改善。

125. 張慧晶議員關注九巴 41A 號脫班比率依然超過 5%或等於 10%，建議運輸署研究有效機制，懲罰長期脫班的巴士路線，例如要求巴士公司加開班次。她另強調，41A 號和 44 號乃互補路線，署方在重組 44 號路線時務必慎重評估對 41A 號的影響。

126. 梁子穎議員表示，數條經安蔭邨的巴士線都出現脫班問題，包括 235 號、235M 號、31 號、35A 號及 40P 號，促請運輸署正視並加以改善。

127. 梁偉文議員表示，脫班比率劃分為三級，第一級“實際平均班次符合服務詳情表要求”的路線通常是通宵路線，或班次極少且脫班機會甚低的，納入報告的意義不大；而第二級“脫班比率低於或等於 5%”的路線，有些經常被投訴嚴重脫班；第三級“脫班比率超過 5%或等於 10%”的，243M(包括 243P)天天都被投訴嚴重脫班，但歸入此級別會令人誤會情況輕微，故他認為脫班報告的形式必須改善。

128. 梁國華議員指，九巴 40P 號只在早上七時至八時半提供九班車往觀塘，但仍然出現脫班，其他提供全日服務的路線情況可能更甚。43A 號在下午五時後總是脫班，他質疑報告指其脫班比率介乎 5-10%的準確度。

129. 譚惠珍議員指經常收到乘客投訴九巴 41 號嚴重脫班，詢問此路線的實際班次為何。

130. 黎雪茵女士解釋，脫班報告涵蓋以葵青區為終點站或途經葵青區的專營巴士路線。由於沒有路線的脫班比率超過 10%，故報告沒有顯示脫班率逾 10%的路線。一直以來，署方都和巴士公司跟進脫班情況並不時派人調查班次，了解脫班情況。如有路線持續嚴重脫班，署方會向巴士公司詳細了解因由，並責成巴士公司加以改善，另亦曾向長期嚴重脫班的路線發出警告信。

131. 九巴高級車務主任譚永強先生感謝委員提出的寶貴意見。九巴一直與運輸署緊密聯繫，嚴密監察路線的運作情況，研究改善脫班的空間，包括提升行車時間的準繩度，以及適當地調配車輛，並會優先處理脫班比率較高的路線。

132. 周偉雄議員認為，運輸署的現行措施，對責成巴士公司改善脫班情況成效不大。委員多次建議該署採用扣分制，表現欠佳的路線被扣滿分後應被註銷經營權，改由其他巴士公司承辦，此措施將有效改善脫班情況，奈何未獲署方接納採用。巴士公司一直承諾會致力改善脫班情況，惟九巴 34 號和 37 號線長期被投訴嚴重脫班，而公司的解釋總是“司機放病假”及“車輛故障”，卻一直沒有完善的解決方案。

133. 許祺祥議員認為，運輸署有責任向委員和公眾公開巴士的脫班資料，故要求將有關報告納入“報告事項”。運輸署和巴士公司回應委員質詢時，答案總是千篇一律，脫班問題始終沒有改善；33A 號和 34 號的脫班比率過去四季一直維持在 5-10%，有時甚至超過 10%，因此他同意運輸署實行懲罰機制。

134. 朱麗玲議員表示經常收到街坊投訴，指九巴 6 號及 171 號經常脫班，故她請署方將此兩條路線納入脫班報告內。

135. 黎雪茵女士解釋，九巴 6 號及 171 號從荔枝角巴士總站出發往九龍方向，沿途不經葵青區，因此未有包括在報告之內，如有需要，署方可在日後的報告中加入此兩條路線。另外，脫班報告的所有資料均由巴士公司提供，署方必須獲得巴士公司同意才可向第三者披露，她會再和部門研究在每次會議提交報告的可行性。

136. 代主席張慧晶議員認為，脫班資料由巴士公司提供，準確度可能存疑。

137. 林立志議員補充，巴士公司是以首尾兩站乘客拍八達通卡的時間計算脫班比率，故會出現脫班比率與實際情況不同，在巴士安裝全球定位系統會有助改善此技術性問題。委員會早已通過動議，要求運輸署在每次委員會會議上提交巴士脫班問題報告，署方理應沒有太大困難。他認為巴士脫班報告有助各方監察巴士服務。

#### 下次會議日期

138. 下次會議定於二零一三年六月十三日(星期四)下午二時三十分舉行。

139. 餘無別事，會議於下午六時二十八分結束。

葵青區議會秘書處  
二零一三年六月