

交通及運輸委員會第十七次（三／一四至一五）會議記錄

日期：二零一四年九月一日

時間：下午二時三十分

地點：荃灣民政事務處會議廳

出席者：

區議員

羅少傑議員（主席）
黃家華議員（副主席）
文裕明議員，MH
田北辰議員，BBS，JP
林婉濱議員
林琳議員
林發耿議員，MH
陳金霖議員，MH，JP
陳恒鑛議員，JP
陳振中議員
陳偉明議員，MH，JP
陳崇業議員，MH
陳琬琛議員
曾文典議員
黃偉傑議員
葛兆源議員
鄒秉恬議員

增選委員

王化民先生
方閏發先生
王銳德先生，MH
呂迪明女士
胡明焯先生
陳義光先生
曾大先生
張醒文先生
黃晚就先生

政府部門代表

林潤華先生	荃灣民政事務助理專員	荃灣民政事務處
梁進曦先生	荃灣民政事務助理專員（候任）	荃灣民政事務處
譚蘊兒女士	荃灣區行動主任	香港警務處
張國良先生	荃灣區交通隊主管	香港警務處
謝自清女士	高級運輸主任（荃灣）	運輸署
黃光武先生	工程師（荃灣）1	運輸署
陳啟賢先生	工程師（荃灣）2	運輸署
莊國偉先生	區域工程師（荃灣）	路政署
馮嘉豪先生	工程師（新界西）11	土木工程拓展署
簡嘉敏女士	城市規劃師（荃灣）1	規劃署
李成輝先生	行政主任（發展）	荃灣民政事務處

荃灣區議會秘書處代表

林曉蓉女士 高級行政主任（區議會） 荃灣民政事務處
張煒女士（秘書） 行政主任（區議會）4 荃灣民政事務處

列席者：

黃秀娟女士 襄理（策劃及發展） 九龍巴士（一九三三）有限公司
黃子健先生 荔枝角車廠高級車務主任 九龍巴士（一九三三）有限公司
黃勁文先生 社區事務經理 九龍巴士（一九三三）有限公司

應邀出席者：

為討論第 3 項議程

鍾秀慧女士 高級產業測量師（中） 地政總署
林熾輝先生 行政助理（地政） 地政總署
吳國添先生 高級城市規劃師 規劃署

為討論第 6 項議程

蔡榮興先生 高級工程師 1／屯門路 路政署
梁耀富先生 駐地盤總工程師 艾奕康有限公司

因事缺席者：

區議員

李洪波議員

增選委員

朱威霖先生
譚芷菲女士

會議內容

I 歡迎及介紹

主席歡迎各委員、政府部門及公司代表出席委員會第十七次會議，並介紹首次出席會議的下列人士：

- (1) 梁進曦先生，他將於九月二十二日接替林潤華先生出任荃灣民政事務處（下稱“民政處”）荃灣民政事務助理專員；
- (2) 李成輝先生，他接替陳佩雯女士出任民政處行政主任（發展）；以及
- (3) 土木工程拓展署工程師／11（新界西）馮嘉豪先生。

2. 主席提醒委員，根據《荃灣區議會常規》（下稱“常規”）第 28 條的規定，除非另獲主席同意，否則委員只可在會議上就每項議程發言和補充發言各一次，而每次發言時間最多為三分鐘。

II 第 1 項議程：通過七月七日委員會會議記錄

3. 曾文典議員表示，上次會議記錄第 26 段後的會後按指出，萬利仕（亞洲）顧問有限公司已向鄒秉恬議員及他本人提供有關照片及平面圖，而他及後與萬利仕（亞洲）顧問有限公司代表聯絡時，該公司代表表示會為他安排實地視察，但至今仍未有任何安排。

4. 主席表示，秘書處於會議後會通知萬利仕（亞洲）顧問有限公司上述事宜。

（會後按：秘書處已向路政署及萬利仕（亞洲）顧問有限公司轉達上述事宜。）

5. 鄒秉恬議員表示，他已多次強調現時委員會的會議記錄以總結方式記錄委員的發言未能充分反映各委員的意見。上次會議記錄第 12 段為他和主席的意見及提問摘錄，但第 12 段中有部分為他本人的意見，他不清楚主席的發言為何，而第 12(2)段中的“他”亦未能反映發言人是誰，認為會議記錄應更清晰地顯示各人的意見。

（按：陳恒鏞議員及陳琬琛議員於下午二時四十三分到席。）

6. 主席請秘書處於會議後再仔細地聆聽上次會議的錄音，以了解他在第 12 段中的發言為何。他續表示，根據《常規》及民政事務總署的規定，委員會的會議記錄應以總結方式記錄有關討論，委員如對此有意見，可在下次的區議會或財政及內務工作小組會議上反映。

III 第 2 項議程：續議事項

(A) 二零一四年七月七日會議記錄第 10 至 15 段：強烈要求運輸署立刻整合一套完善的交通配套設施以配合荃灣七區的人伙，包括擴闊永德街出入口及改善燈號、增設行人天橋連接 TW_6 及增加各項公共交通班次及研究新增路線

7. 運輸署工程師（荃灣）1 報告，該署已通知地政總署有關把擬建行人過路設施的位置移至荃灣路天橋下方的要求。為此，地政總署、路政署、香港鐵路有限公司（下稱“港鐵”）及運輸署在八月中旬召開會議討論上述事宜。港鐵現正就有關建議擬備設計方案，以提交相關部門審批。此外，港鐵亦正與地政總署商討修改地契條款的安排。因為原本的地契列明，有關興建行人過路設施工程的竣工日期為本年年底，如要修改位置，原定竣工日期可能會因而延後。

8. 鄒秉恬議員及林琳議員的意見及提問摘錄如下：

(1) 對於運輸署未有提供預計竣工日期表示不滿；以及

(2) 業戶反映希望保留連接西鐵線荃灣西站六區及七區物業發展項目（下稱“TW6”及“TW7”）的行人天橋，並請運輸署提供 TW6 及 TW7 的人流評估等相關資料。

(按：林發耿議員於下午二時四十七分到席。)

9. 運輸署工程師(荃灣) 1 在回應時指出，TW7 的預計入伙日期為明年三月下旬，該署與港鐵會以此為目標竣工日期。此外，上述行人天橋並非永久取消，該署將來會再研究興建上述行人天橋的需要，而他於會議後會補充有關人流等相關資料。

(會後按：根據運輸署提供的資料，預計日後在該處橫過馬路的行人數量在高峰期大約為每小時 680 人，而車輛使用率大約為該路段容車量的 20%。)

10. 主席表示，如有進一步消息，希望運輸署盡快通知委員會。

(B) 二零一四年七月七日會議記錄第 33 至 39 段：要求改善德士古道迴旋處交通擠塞問題

11. 主席表示，是項議程由他及陳恒鏞議員提出，因此需由副主席暫代主持會議。可是，副主席暫時不在會議廳內，改由鄒秉恬議員暫代主持會議。

12. 運輸署工程師(荃灣) 1 報告，該署會於九月進行交通流量統計。在收集有關數據後，如有需要，該署會與委員會安排實地視察。

13. 陳恒鏞議員、羅少傑議員、陳崇業議員及代主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) TW7 即將入伙，德士古道的車流會因而增加，擔心會加劇該處的交通擠塞問題；
- (2) 德士古道迴旋處是荃灣區內現時唯一的交通黑點，每當該處有意外發生，便會堵塞交通，希望運輸署積極研究上次會議文件中的兩項建議，並就此提出可行性方案以供各委員考慮；
- (3) 詢問德士古道迴旋處的車流是否符合加建繞道的標準，另需符合哪些條件；
- (4) 很多貨車停泊在楊屋道及橫龍街工廠大廈一帶，如遇上交通意外或交貨期，德士古道迴旋處及青荃路一帶便會出現交通擠塞，建議運輸署考慮於該處限制貨車上落貨的時間，並加設行車線以疏導交通；以及
- (5) 詢問運輸署進行交通流量評估及實地視察的日期。

(按：胡明焯先生及王化民先生分別於下午二時五十分及二時五十三分到席。)

14. 運輸署工程師(荃灣) 1 在回應時指出，該署會於九月中旬，即開學後，進行德士古道迴旋處交通流量統計工作，以收集於早上及下午繁忙時間的相關車流數據。他預計會於十月上旬得出結果，並會盡快通知委員會有關結果及實地視察的安排。該署會一併考慮委員提出的各項建議。

15. 代主席在總結時表示，運輸署會於九月中旬進行交通流量統計，並會於十月上旬向委員會主席提交有關結果，及後會再安排實地視察。

(按：田北辰議員於下午二時五十六分到席。)

IV 第 3 項議程：要求部門全面檢視荃灣市區現在及未來的公眾泊車位供應和需求，及早作出適當的規劃及跟進
(交通第 22/14-15 號文件)

16. 主席表示，陳恒鑾議員及陳金霖議員提交有關文件，而秘書處於會議前收到地政總署的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的有關文件。他續介紹講解是項議程的政府部門代表如下：

- (1) 運輸署工程師 (荃灣) 1 黃光武先生；
- (2) 地政總署高級產業測量師 (中) 鐘秀慧女士；
- (3) 地政總署行政助理 (地政) 林熾輝先生；以及
- (4) 規劃署高級城市規劃師吳國添先生。

17. 陳恒鑾議員介紹文件。

18. 地政總署行政助理 (地政) 在回應時指出，由於不少曾劃作公眾停車場的短期租約用地被收回作長遠發展，因此各區包括荃灣區都可能出現短期租約公眾停車場數目減少的情況。地政總署已聯同運輸署及發展局，就各區因應將會出售土地而須收回的短期租約用地，檢視是否需要及如何提供其他短期租約用地作停車場用途。若沒有可提供作停車場用途的短期租約用地，便可能需要探討其他解決方案或從政策層面着手處理，例如在賣地條款中，要求發展商在有關發展項目提供更多泊車位等。雖然地政處並非負責設計運輸措施的專業部門，倘若地政處收到相關政策局或部門尋求協助，地政處會盡力提供協助，並配合相關政策局或部門提出的建議措施及方案。總括而言，地政處會因應實際情況與相關政策局及部門聯絡，適時地物色合適的但暫時未有長遠發展計劃的政府土地，以短期租約方式批出用作私家車及貨車停車場，藉此增加荃灣區內泊車位的供應。此外，在處理區內的政府土地作賣地用途，以及處理私人土地作修改地契及換地申請時，地政處會諮詢運輸署及規劃署的意見，以加入合適的泊車位的要求。

19. 運輸署工程師 (荃灣) 1 在回應時指出，西鐵綫荃灣西站五區物業發展項目 (下稱“TW5”) 包括城畔及灣畔，前址為荃灣交通運輸大樓並設有公眾泊車位，因物業發展而需拆卸，該署遂要求發展商在該發展項目提供 220 個泊車位供公眾使用。在施工期間，該署已在荃灣路天橋下方安排增設臨時停車場。該署與相關部門正考慮把上述臨時停車場日後轉為短期租約停車場，以保持區內泊車位的供應。此外，在日後的區內大型物業發展中，該署會按需要以《香港規劃標準與準則》所訂的上限釐定泊車位的數目，並在可行情況下把商場及住宅的停車場入口分開，盡量避免車輛堵塞路口。舉例來說，荃灣

市地段第 393 號的物業發展項目日後會提供獨立的商場及住宅停車場入口。

(按：陳金霖議員於下午三時八分到席。)

20. 規劃署高級城市規劃師在回應時指出，城市規劃委員會批出荃灣西站物業發展申請後，該署會確保申請人履行規劃申請的附帶條件，包括提交相關交通評估報告及符合運輸署要求的交通設計。而有關物業發展項目提供的泊車位數目亦需符合《香港規劃標準與準則》的規定及運輸署的要求。

21. 陳偉明議員、林琳議員、林婉濱議員、田北辰議員及王銳德先生的意見及提問摘錄如下：

- (1) 贊成委員於文件中提出的要求，有關物業發展項目由二零零零年批出至今已相隔十四年，期間人口及車流均已增加，而交通環境及對泊車位的需求亦已改變；
- (2) 建議將荃灣公園地盤及荃灣大會堂連羅馬廣場發展為地庫停車場，以及將沙咀道遊樂場發展為多用途體育設施暨多層停車場大廈，以紓緩區內對泊車位的需求；
- (3) 贊同把商場及住宅的停車場入口分開，因現時荃新天地商場及住宅共用同一個停車場入口，市民往往需等候良久才能進入該商場及住宅，交通亦受阻；
- (4) 麗城區內個別的臨時停車場已取消，減少可供貨車停泊的地方，間接影響工業區的交通流量；
- (5) 希望有關部門除了從長遠規劃上解決區內交通問題外，也應推行臨時措施以紓緩問題；
- (6) 不少車輛停泊在荃景圍及荃威花園附近的單向馬路上，阻塞交通，希望警方加強執法，此外，建議運輸署考慮開放林百欣中學對面的政府車輛專用停車場予公眾使用；
- (7) 泊車位短缺是全港性的問題，香港的私家車數量由二零零九年的 430 000 輛增至二零一三年的 520 000 輛，但公眾泊車位數量卻由 184 000 個下降至 175 000 個，而運輸及房屋局上一次進行全港泊車需求研究的時間為二零零三年，認為是時候再進行檢討，詢問運輸署有關進展；
- (8) 自由市場難以限制車輛供應數目，詢問政府對已發牌車輛與公眾泊車位的比例有否既定規定，如車輛數目繼續增加，臨時停車場不足以應付需求，規劃署應盡量提供更多永久性停車場；
- (9) 私人泊車位的租金昂貴，對居民造成負擔；以及
- (10) 區內欠缺大型車輛泊車位，不少貨櫃車及貨車經常在荃景圍屋苑附近違例停泊，希望有關部門增加大型車輛泊車位供應。

22. 規劃署高級城市規劃師在回應時指出，泊車位數目的標準是按照《香港規劃標準

與準則》釐定，而《香港規劃標準與準則》是根據運輸署提供的資料而制訂。有關政策層面的問題，他不方便代表局方回應。

23. 運輸署工程師（荃灣）1 的回應如下：

- (1) TW5 會提供合共 220 個泊車位供公眾使用，以彌補因物業發展而需拆卸的荃灣交通運輸大樓所提供的公眾泊車位，應付區內對泊車位的需求；
- (2) 該署會與地政總署盡量物色合適的土地用作短期租約停車場，例如有關部門會考慮把用作地盤用途的臨時用地在工程完結後轉為短期租約停車場；
- (3) 麗城區的臨時停車場並非永久取消，而是會重新招標，找尋新的營辦商；
- (4) 至於荃景圍的泊車位方面，林百欣中學對面有一個短期租約停車場，提供小型車輛泊位。此外，執法部門已就荃景圍違例泊車的情況加強執法，該署亦會安排延長個別路段的禁區時間，以減低違例泊車對荃景圍交通所造成的影響；
- (5) 該署會考慮在日後的區內大型物業發展中，要求發展商提供公眾泊車位，以滿足需求；以及
- (6) 有關政策上的問題，他暫時未有詳細資料可作回應。

24. 地政總署高級產業測量師（中）在回應時指出，該署會盡量配合運輸署及規劃署的要求，如有關部門認為區內有地方適合興建地庫停車場，該署會考慮更改其土地用途。

25. 林發耿議員、曾文典議員、文裕明議員、陳金霖議員及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 認為部門的回應積極，但希望部門可提供實際改善方案；
- (2) 要在荃灣區泊車十分困難，而沙咀道一帶雙行泊車情況嚴重，加重警方的工作壓力；
- (3) 根據統計資料，香港現時有百分之七的人口擁有車輛，以荃灣區約 30 萬人口計算，需要 21 000 個泊車位才能應付需求，因此詢問運輸署可否提供有關區內泊車位的數據，以了解區內泊車位的供應是否符合水平；
- (4) 政府應從城市規劃設計層面及人口統計方面，研究具前瞻性的措施，才能解決泊車位不足的問題，不應“見步行步”；
- (5) 區內重型車輛的違例泊車問題嚴重，建議運輸署考慮從停車場收費方面或增設重型車輛泊位，以解決問題；
- (6) 政府如按照一貫政策，並不能解決荃灣市中心泊車位不足的問題，贊同委員提出興建地庫停車場的建議，要求有關部門特事特辦；以及
- (7) 近年，荃灣區的屋苑、酒店、商場及旅客數目持續增加，建議開放工廠大廈用作貨車及旅遊巴士停車場、在區內公屋及荃灣大會堂附近增設泊車位，並參考觀塘區可供車輛雙層停泊的臨時停車場等方法，暫時紓緩區內對泊車位的需求。

26. 規劃署高級城市規劃師在回應時指出，該署對於地庫停車場的建議持開放態度，但設置地庫停車場會改變區內整體的道路網絡，為此需考慮相關道路的承載力，以及研究地下設施的相關配套。此外，因平時貨車在工廠區上落貨已令附近交通十分擠塞，如在該處增設貨車停車場，擔心會加重該處的交通負荷。

27. 運輸署工程師（荃灣）1 的回應如下：

- (1) 該署會適時就《香港規劃標準與準則》作出檢討；
- (2) 該署沒有區內私人泊車位數目的資料，但可於會議後提供區內由政府管理的咪錶泊位及公眾停車場的相關資料；
- (3) 貨車泊位現時主要由短期租約停車場提供，而荃灣葵青地政處早前亦在青衣南橋近焚化爐附近開設了新的短期租約停車場，荃灣區的貨車司機亦可使用該停車場；
- (4) 在工廠大廈加設貨車泊位或增設停車場會有困難，因地契已列明有關泊車位的數目；以及
- (5) 備悉委員提出增設地庫停車場的建議，但該署暫時會先安排在區內大型物業發展項目中增設公眾泊車位。

（會後按：根據運輸署提供的資料，荃灣區內由政府管理的私家車咪錶泊位及荃灣多層停車場內的私家車泊位數目分別為 452 個及 547 個。）

28. 黃晚就先生、陳恒鑞議員、鄒秉恬議員、田北辰議員及曾文典議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 建議臨時停車場採用雙層式泊車位及增加貨車泊位的比例；
- (2) 詢問可否改變私人屋苑土地用途，開放私人屋苑停車場作為公眾停車場，這樣可於短時間內增加泊位供應；
- (3) 荃灣區交通擠塞問題迫切，擔心泊車位不足問題會越來越嚴重，有關部門不應在有需要時才進行檢討，認為運輸署及規劃署有責任立即檢討有關的規劃標準及泊車位供應，而規劃署應從市區整體角度進行城市規劃；
- (4) 荃新天地二期商場約有 80 個泊車位，但仍不足以應付需求，而 TW5 城畔的商場相信會較荃新天地二期商場更大型，會吸引更多人流，但該商場卻只提供 100 個泊車位，認為只有增加泊車位才能解決問題；
- (5) 建議規劃署與未完工的物業的發展商，如荃灣市地段第 393 號的物業發展項目、TW5 及 TW6 的發展商洽談增加泊車位數目；
- (6) 區內泊車位不足問題源於規劃失誤，由荃新天地一期及二期等物業發展項目的發展商提交交通評估以評核交通流量及泊車位數目是否足夠的做法，已不合時宜；
- (7) TW5 及 TW6 為鐵路上蓋發展項目，增加泊車位的可行性較低。因荃灣市地

段第 393 號的物業發展項目亦已出售，質疑規劃署能否成功與發展商洽談增加泊車位事宜，因此建議部門在區內物色空置地方或舊有設施，如楊屋道街市及聯仁街的熟食市場，將其重建為公眾停車場，並認為此建議的可行性會較高。此外，建議可運用荃灣區議會轄下社區建設、規劃及發展委員會的撥款，研究把上述地方改建為停車場，以及在荃灣公園地盤及荃灣大會堂增設地庫停車場等建議的可行性；

- (8) 現時，政府各部門在規劃發展上各自為政，難以改善問題，認為應從立法會層面上就全港泊車位需求及規劃研究一套新標準，而區議會的功能是根據各區車輛數目，按比例為當區居民爭取泊車位；
- (9) 詢問有關全港已發牌車輛與公眾泊車位的比例事宜是否屬於規劃署的職責範圍，而運輸及房屋局何時會再進行全港泊車需求研究；
- (10) 詢問政府是否不打算再興建永久性停車場，而在物業發展項目中增設泊車位是否唯一解決方法；以及
- (11) 如運輸署只能提供有關咪錶位及公眾泊車位的數目，將難以檢視區內對泊車位的需求，因此要求有關部門提供區內私人泊車位的數據，以供參考。

29. 規劃署高級城市規劃師在回應時指出，有關全港發牌車輛的數目由運輸署提供，而有關於私人屋苑內加設公眾泊車位的事宜因涉及地契條款，主要由地政總署負責。該署會定期檢討及修訂《香港規劃標準與準則》，並在過去數年已就私人泊車位供應比例標準作出調整。至於物業發展項目發展商提交的交通評估報告內容，除了包括評估住宅的車流外，亦需檢視附近地方的交通流量及發展，作出累計的交通影響評估，以釐定有關物業發展項目的泊車位的供應數目。該署會持開放態度，與各相關部門合力研究委員提出在區內增設停車場的建議。

30. 地政總署高級產業測量師（中）在回應時指出，批地條款中規定的泊車位數目是根據有關發展項目的用途，如住宅樓面面積或商業用地面積釐定，而相關的比例是由運輸署提供，因此，地契中是沒有列明車位的實際數目。此外，因地契會列明土地用途，如其他部門同意將發展項目中的私人停車場改為公眾停車場，發展商便需向地政總署申請豁免或更改土地用途，而該署會按個別情況考慮有關申請。她表示若有需要，可於會議後，根據區議會提出的個別大型屋苑項目，翻查建築圖則，提供關於屋苑提供的泊車位數目的資料。

（按：王化民先生於下午四時退席。）

31. 運輸署工程師（荃灣）1 在回應時指出，該署並非打算不再興建永久性停車場，而是會優先以物業發展項目中按《香港規劃標準與準則》所訂的上限釐定泊車位的數目及在有需要時於物業發展項目中提供公眾泊車位，並盡量維持現有的臨時停車場。至於全港泊車需求研究的進展，他需在會議後向負責組別了解，才可提供有關資料。

(會後按：根據運輸署提供的資料，在 2014 年 2 月，有關政府部門已更新了《香港規劃標準與準則》中的私人住宅發展項目的泊車標準，改善有關供求情況。)

32. 陳恒鑾議員、林琳議員及林婉濱議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 認同有需要就於區內不同地方增加泊車位的建議進行可行性研究，荃灣區議會轄下社區建設、規劃及發展委員會已在本年度撥款中預留款項進行有關研究，但因資源有限，認為由政府部門進行研究會更合適。此外，有關部門在物色到合適的地方後，應向荃灣區議會提交建議；
- (2) 期望運輸署擴充荃灣路地下的臨時停車場，以增加泊車位供應；
- (3) 深井區亦出現泊車位不足的問題，但該區暫時未有新物業發展項目計劃並藉以增設泊車位，希望有關部門關注上述情況；以及
- (4) 得悉早前有個別私人屋苑成功申請減少其停車場內的公眾泊車位數目，但該屋苑附近卻經常出現車輛違例停泊的情況，希望有關部門審批有關申請時多考慮實際情況。

33. 規劃署高級城市規劃師在回應時指出，該署會盡力在物業發展項目的地契方面著手，確保區內的泊車位供應充足，並會與運輸署共同研究委員所提出各項建議的可行性。

34. 地政總署行政助理（地政）在回應時指出，該署會配合運輸署及規劃署的建議措施，物色合適的但暫時未有長遠發展計劃的政府土地，以短期租約方式批出用作私家車及貨車停車場。此外，該署會諮詢運輸署及規劃署的意見，在批地條款中加入合適的泊車位的要求，以增加區內泊車位的供應。

35. 運輸署工程師（荃灣）1 在回應時指出，他在會議後會向負責組別了解有關全港泊車需求研究的進展，如有相關資料，他會向委員提供。

36. 主席表示，委員均反映荃灣市中心泊車位不足及交通擠塞問題嚴重，希望各相關部門加緊研究改善方案。據他了解，警方會加強對違例泊車的執法工作，希望有關措施可改善市中心的交通。

37. 陳恒鑾議員表示，希望委員會可協助推動跨部門合作，以協力解決問題。

38. 主席表示，如委員提出的動議獲得通過，委員會便會去信運輸署、地政總署及規劃署轉達有關動議，並且在相關部門作出回覆後，委員會將再作跟進。

39. 陳恒鑾議員宣讀以下動議，“要求部門全面檢視荃灣市區現在及未來的公眾泊車位供應和需求，及早作出適當的規劃及跟進。” 陳金霖議員和議。

40. 主席詢問委員有否修訂動議。沒有委員提出修訂。

41. 經投票後，委員一致通過上述動議。

(會後按：委員會已於九月四日去信運輸署、地政總署及規劃署轉達上述動議。)

V 第 4 項議程：強烈要求增設巴士到東涌及機場

(交通第 23/14-15 號文件)

42. 主席表示，陳琬琛議員及黃家華議員提交有關文件，並由運輸署高級運輸主任(荃灣)謝自清女士負責回應。此外，秘書處於會議前收到龍運巴士有限公司(下稱“龍運”)的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的有關文件。

43. 陳琬琛議員及黃家華議員介紹文件。他們續表示，龍運在書面回覆中指出，現時每日只有不多於四十名乘客使用轉乘計劃往返梨木樹邨與北大嶼山，認為有關數據失實。此外，他們不滿龍運太遲才作出回覆。

(按：呂迪明女士於下午四時十五分退席。)

44. 九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱“九巴”)社區事務經理表示，由於龍運代表因事未能出席是次會議，他會把委員提出的意見轉交龍運考慮及回覆。

45. 運輸署高級運輸主任(荃灣)表示，備悉委員的意見，並會向該署巴士發展組轉達有關意見，以供考慮。

46. 陳振中議員、文裕明議員、黃偉傑議員、曾文典議員及主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 石圍角及梨木樹邨有很多基層市民需前往東涌及機場上班，但荃灣東的機場巴士服務不足以滿足市民的需求；
- (2) 梨木樹邨、象山邨及石圍角的人口超過 70 000 人，應有足夠客量支持開設新路線，希望運輸署及巴士公司考慮增設由梨木樹邨開出，途經象山邨及石圍角，前往機場及亞洲國際博覽館的巴士線；
- (3) 機場需要大量勞動人口，港珠澳大橋亦即將落成，就業人力需求增加，市民對交通的需求亦會相應增加，如沒有便利的交通工具讓梨木樹邨、象山邨及石圍角的居民前往上述地區，會影響他們的就業機會；
- (4) 荃灣海濱花園、麗城花園及深井一帶等其他地區也需設有便捷的巴士服務前往機場；
- (5) 龍運 A31 號及 E31 號巴士線只提供一元轉乘折扣優惠，欠缺吸引力，建議

龍運提供更吸引的轉乘優惠；

- (6) 觀察到於傍晚時分，由東涌往荃灣的巴士均告滿座，但龍運卻指現時每日只有不多於 40 名乘客往返梨木樹邨與北大嶼山，質疑有關數據是否準確；
- (7) 香港人平均每人每年前往機場兩次，荃灣東的人口約為 70 000 人，即每日至少 400 人需要前往機場，認為龍運的數據以偏概全；
- (8) 龍運在八月二十八日的書面回覆中表示，秘書處的電郵在八月二十五日發出，而委員提交文件的日期為八月十五日，認為龍運並沒有太遲作出回覆，詢問秘書處在收到委員文件後的相關處理程序及時間為何；以及
- (9) 詢問有否途經城門隧道的機場巴士線可調撥途經梨木樹邨。

47. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，在規劃運輸服務網絡時，需要審慎兼顧有效地運用資源。開設新巴士線需考慮多項因素，包括乘客量、其他可供市民選擇的交通工具及其服務水平，以及新路線是否可行及其經濟效益，她會把委員的意見轉交該署巴士發展組以供考慮。

48. 主席表示，有關事宜已討論多時卻仍未有進展，建議運輸署考慮引入除龍運以外的巴士公司營運上述機場巴士服務。他續指出，龍運的代表未有出席是次會議，只作出書面回覆，處理手法欠佳，因此委員會於會議後會去信龍運，以表達委員的意見。

49. 秘書在回應時指出，按照既定程序，秘書處在收到委員提交的文件後，經主席同意列入議程後，已立即轉交運輸署跟進，及後獲悉有需要邀請龍運派代表出席會議，亦已即時致電及發出電郵通知龍運。

50. 九巴社區事務經理表示，龍運的代表原擬出席會議，但臨時有要事處理，才未能出席是次會議，他會向龍運轉達委員的意見。

51. 陳琬琛議員、王銳德先生及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 龍運責無旁貸，要求龍運的代表出席下次會議；
- (2) 重申龍運在書面回覆中提出的數據荒謬，希望運輸署不要根據這些資料而認定梨木樹邨對機場巴士服務的需求不大；
- (3) 最理想是開設一條途經區內各地區的機場巴士線。如未能開設新路線，調撥現有任何一條機場巴士線途經和宜合道一帶，也是可接受的方法；
- (4) 東北葵也欠缺往東涌及機場的巴士線，查詢調撥龍運 A41 號巴士途經梨木樹周邊地方的可行性；以及
- (5) 曾到城門隧道視察實際情況，發現途經該處的機場巴士線並非全部滿座，希望運輸署善用資源，研究調撥有關機場巴士線途經和宜合道。

（按：文裕明議員於下午四時三十五分退席。）

52. 主席表示，希望運輸署研究委員的建議，並在下次會議上繼續討論這項議題，希望屆時龍運的代表會出席會議。

（會後按： 委員會已於十月十三日去信龍運轉達委員的意見及邀請龍運派代表出席下次會議。）

VI 第 5 項議程：要求於早上繁忙時間增加公營巴士班次服務經青龍頭及深井區往上班熱點地區

（交通第 24/14-15 號文件）

53. 主席表示，陳偉明議員提交有關文件，並由運輸署高級運輸主任（荃灣）謝自清女士及九巴襄理（策劃及發展）黃秀娟女士負責回應。此外，秘書處於會議前收到九巴的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的有關文件。

54. 陳偉明議員介紹文件。

55. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，在 2014-2015 年度巴士路線發展計劃當中，城巴 962B 有一個改善項目。當有關巴士路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加由青龍頭開出的特別班次。此改善項目預計會於二零一四年第四季增加由青龍頭開出的特別班次由七班車增加至九班車。

56. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，九巴在青龍頭及深井區共有四條全日巴士線及兩條繁忙時間的特別路線，而上述路線在繁忙時段中最高峰的半小時內的載客率維持在百分之七十四至百分之九十之間，並未達至運輸署在《指引》中所訂增加班次的準則，認為服務水平能應付現時乘客的需求。九巴在九月開學後會就最新的載客率進行調查，如調查結果顯示載客率達至《指引》中所訂增加班次的準則，九巴會考慮增加班次。

57. 田北辰議員、林琳議員、陳恒鑾議員、黃偉傑議員及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 贊成委員於文件中提出的要求，因現時深井區沒有鐵路設施，政府亦未有打算興建早前曾討論途經深井區的荃屯鐵路，居民依靠巴士服務作為交通工具，但該處的巴士班次並未能滿足居民的需求；
- (2) 前往旺角的九巴 52X 號在早上繁忙時間的班次雖為每 6 分鐘一班車，但深井及青龍頭一帶的乘客往往需等候兩至三班車，即約 20 分鐘後才能上車，因此九巴必須增加 52X 號巴士的班次，如九巴認為其載客率未達至增加班次的標準，可派員與委員一同視察實際情況；
- (3) 有深井居民反映有需要前往鰂魚涌、灣仔、九龍城碼頭、沙田及紅磡等地區，

建議調撥九巴 53 號及 52X 號途經屯門公路巴士轉乘站，讓居民可轉乘其他巴士線前往上述地區，此舉既可無需開設新巴士線，又可增加 19 條巴士線供乘客選擇，合乎經濟效益；

- (4) 巴士服務除班次不足外，班次不準亦是一大問題。因現時的班次時間表是根據多年前的數據而制定，加上近年車輛數目遞增，路面交通環境已大大改變，令班次不準，故建議九巴檢視現時的班次是否符合服務詳情表及研究調整班次時間，並以“定班定點”模式運作，方便市民預計所需時間；
- (5) 查詢現時深井區巴士線的載客率及運輸署在《指引》中所訂的增加班次標準；
- (6) 深井段的屯門公路改善工程即將竣工，可配合增加班次的要求；
- (7) 希望運輸署在提交有關巴士服務的調查數據前，先與委員會進行實地視察；
- (8) 九巴 234C 號的載客率應可符合增加班次的標準，希望運輸署及九巴加強服務，以方便麗城花園、深井及青龍頭一帶的居民前往九龍東；
- (9) 詢問運輸署在計劃興建屯門公路巴士轉乘站時，除照顧屯門居民的需要外，有否考慮荃灣郊區居民的需要，而上述轉乘站是否只服務附近屋苑；以及
- (10) 希望運輸署監察巴士公司的運作及服務，如有巴士公司拒絕增加班次，可安排其他巴士公司替補。

58. 九巴襄理（策劃及發展）的回應如下：

- (1) 備悉委員的意見，九巴會檢討開設新巴士線，還是調撥九巴 53 號及 52X 號，以接駁深井及青龍頭和屯門公路巴士轉乘站會較為合適；
- (2) 九巴會陸續檢視各路線的行車時間，以調整班次時間表，盡量提供“定班定點”的班次服務；
- (3) 在每年巴士路線發展計劃文件中，運輸署都會說明改善及減少巴士服務的《指引》所訂的標準，個別路線如在繁忙時段中最繁忙的半小時內的載客率達百分之一百及在該一小時內的載客率達百分之八十五，九巴便需考慮增加班次。而青龍頭及深井一帶的巴士線在繁忙時段中最繁忙的半小時內的載客率維持在百分之七十四至百分之九十之間，其中部分路線在最繁忙的一小時內卻只有低至約百分之六十的載客率，這些路線全部都未達至由運輸署釐定可以增加班次的指標。鑑於載客率在九月開學後可能會有變化，九巴稍後會再為上述路線進行調查，以檢視最新的載客率；以及
- (4) 234C 號線利用已停辦的 234S 號線騰出的資源，為麗城花園及深井一帶居民在早上繁忙時間提供兩班前往九龍東的巴士服務。根據八月中旬的資料，在麗城花園及深井一帶上車的乘客人數佔該路線的總乘客人數約六成，而九巴會繼續密切留意 234C 號的載客率，如載客率符合增加班次的標準，他們便會考慮增加班次。

59. 主席表示，委員提及九巴 52X 號的乘客需等候兩至三班車後才能上車，但九巴表示其載客率為百分之七十四至百分之九十之間，按道理乘客應可即時上車，詢問箇中原

因。

60. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，上述載客率為繁忙時段中最繁忙的半小時內的平均數字，如該半小時內的乘客量分佈不均，便會有可能出現需要等候上車的情況。此外，52X 號巴士由屯門市中心開出，途經屯門公路巴士轉乘站，而轉乘站的上客量亦會影響餘下可供青龍頭及深井乘客上車的空位數目。

（按：陳琬琛議員於下午五時退席。）

61. 田北辰議員及陳偉明議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 立法會早前曾就港鐵列車載客率的定義作出討論。經討論後，港鐵重新檢視載客率的定義。同樣地，九巴以“設計可載客量”計算載客率的方法未能切合實際情況，因為對乘客來說，上不了車便等於載客率已達百分之一百，因此，巴士公司應參考港鐵的做法，重新界定載客率的標準，而增加班次的準則應視乎乘客需等候多少班車才能上車來釐訂；
- (2) 青龍頭及深井一帶需要往機場上班的居民眾多，現時有很多居民乘搭非法村巴前往機場上班，希望運輸署調查有關情況；以及
- (3) 詢問在現有政策下，運輸署會否反對紅色非專線小巴開辦由青龍頭及深井往九龍東及尖沙咀的路線。

62. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，該署一直關注有關非法邨巴的問題，亦已一直就此進行打擊行動。而紅色公共小巴的營運以至時間表及路線等均不受運輸署監管，紅色公共小巴可在沒有設置禁區範圍以外的地方營運。至於巴士載客率方面，署方會不時進行乘客量調查，以檢視其服務水平。

63. 主席詢問，運輸署是否認為只要巴士上仍有座位或企位，便代表尚未滿座。他表示，現時很多政策已在變改，例如房屋政策對擠迫戶的定義已放寬，港鐵亦會重新檢視載客率的定義，並詢問運輸署作為監管機構，會否重新檢視巴士載客率的定義。

64. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，有關提出巴士服務增加班次的準則及意見，會轉交巴士及鐵路科研究。

65. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，九巴作為受運輸署監管的機構，運作上需按照由運輸署制定的一系列指引，如九巴引進新型號巴士時，亦需根據運輸署的指引計算“設計可載客量”。如運輸署調整有關指引，九巴會盡量配合。

66. 林琳議員、曾文典議員及田北辰議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 希望運輸署及九巴改善 234A 號巴士及 234B 號巴士班次不準的問題，並增加

234C 號巴士於繁忙時段的班次；

- (2) 希望運輸署積極檢討現行政策是否切合實際情況，並於下次會議上報告會否重新界定載客率的標準；以及
- (3) 要求安排實地視察。

67. 主席表示，由於更改巴士載客率的標準屬政策上的更改，相信運輸署難以於下一次會議上報告結果，希望身兼立法會議員的委員可在立法會會議上提出討論。

68. 九巴社區事務經理表示願意和委員一同進行實地視察。

69. 主席在總結時表示，委員均認為深井及青龍頭的巴士服務，包括班次及路線，均有需要進行檢討。他請委員於會議後向秘書處提供需要視察的巴士線及相關時間，在集合有關資料後，秘書處會與運輸署及九巴安排實地視察。

(按：田北辰議員於下午五時二十分退席。)

VII 第 6 項議程：要求改善屯門公路改善工程近麗城花園一帶斜坡鞏固工程竣工後之外觀

(交通第 25/14-15 號文件)

70. 主席表示，黃偉傑議員提交有關文件，並介紹負責講解是項議程的政府及顧問公司代表如下：

- (1) 路政署高級工程師 1／屯門路蔡榮興先生；以及
- (2) 艾奕康有限公司駐地盤總工程師梁耀富先生。

71. 黃偉傑議員介紹文件。

72. 路政署高級工程師 1／屯門路以投影片向委員講解於屯門公路往九龍方向旁的斜坡上（即麗城花園對面位置）建造的設施。他指出建造有關設施的目的是防止泥石從斜坡流向屯門公路。目前，有關設施表面已被塗上泥綠色以改善其外觀。在有關工程完成後，會於設施上種植攀藤植物，讓植物遮蓋設施的表面以美化其外觀。

73. 艾奕康有限公司駐地盤總工程師補充，有關種植工序預計可於十月下旬完成。

(按：陳崇業議員及曾大先生於下午五時二十五分退席。)

74. 林琳議員及黃偉傑議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 中國人較為著重風水，麗城花園的居民反映白色石柱形似墳墓，令他們感到不舒服；

- (2) 歡迎有關綠化措施，但擔心十月已非種植季節，植物生長速度會較緩慢，詢問有關植物的生長期，並希望部門可委派專業的園藝人士照顧植物；以及
- (3) 建議除綠化石柱外，可在斜坡平面上鋪設草網，可助攀藤植物生長，增加綠化範圍，以進一步改善外觀。

75. 艾奕康有限公司駐地盤總工程師在回應時指出，植物於種植後有一年保養期，期間會督促承建商多澆水及多施肥料，令植物盡快生長，相信有關設施的外觀會於明年開始有進一步改善。他們亦會與高級園藝師研究在斜坡平面上增加攀藤植物。此外，他們指出爬牆虎等攀藤植物十分容易生長，會密切留意其生長情況。

76. 路政署高級工程師 1／屯門路補充，有關設施上會種植爬牆虎及薜荔兩種不同生長期的攀藤植物，以加強綠化效果。

VIII 第 7 項議程：路政署（荃灣區）過去兩個月內完成、正在施工及已規劃在未來六個月內動工的小型交通改善工程項目及時間表（截至二零一四年八月十五日）
(交通第 26/14-15 號文件)

77. 路政署區域工程師（荃灣）介紹荃灣區小型交通改善工程項目及時間表。

(按：曾文典議員於下午五時三十分退席。)

78. 黃晚就先生、林婉濱議員及鄒秉恬議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 文件顯示項目編號 NE/14/00934（荃景圍近荃威花園巴士總站的改善道路、路面交通標誌和行人路設施工程）的預計完工日期為二零一四年八月，但至今仍未完工，查詢上述工程的確實竣工日期；
- (2) 項目編號 NE/12/01039（荃錦公路近川龍的改善路邊欄杆工程）已討論超過兩年，預計動工及完工日期一直推遲，去年十二月的試路又告失敗，需再安排試路，詢問何時才可開始動工，如試路再告失敗，有關部門又有何對策；以及
- (3) 查詢項目編號 NE/14/00680（馬頭壩道近爵悅庭的擴闊行車路、改善道路和路面交通標誌〔探坑工程〕）的工程進展，因仍未見該處有工程進行，詢問有否需要延期。

79. 運輸署工程師（荃灣）1 在回應時指出，項目編號 NE/14/00934 的工程是為配合一條專線小巴線而推行的相關配套設施，該署及路政署會安排在荃威花園巴士總站加建候車平台，而有關硬件設施已完成。在配合小巴線的啓用時間後，便會開放該平台。此外，在小巴線啓用後，該署會設置路面交通標誌及調整禁區及的士站位置，因此路政署是按照進度進行有關工程。

80. 路政署區域工程師（荃灣）在回應時指出，去年已為項目編號 NE/12/01039 安排試路，惟效果未如理想。其後，該署與運輸署已安排另一次試路，承建商正準備有關試路工序，該署會促請承建商盡快安排試路。至於項目編號 NE/14/00680，承建商已完成探坑工程，發現該處地底有數組公用設施，需要水務署等相關公用事業機構及部門遷移受影響設施。在有關設施遷移後，該署便會進行路面工程，而動工時間則需視乎遷移公用設施的完工時間而定，該署會督促有關部門盡快進行有關工程。

IX 第 8 項議程：交通安全教育推廣小組與地區團體合辦活動的區議會撥款申請
(交通第 27/14-15 號文件)

81. 秘書介紹文件，並宣讀身兼交通安全教育推廣小組成員的委員名單，以作為他們已就其成員身分申報利益，成員名單載於附件一。她續報告，陳義光先生申報為荃灣安全健康社區督導委員會委員，陳偉明議員及陳崇業議員申報為荃灣安全健康社區督導委員會副主席。

82. 由於主席及副主席已申報利益，委員會同意由鄒秉恬議員代為主持會議。代主席詢問委員需否即席申報其他利益。主席、副主席及陳恒鑾議員申報為荃灣安全健康社區督導委員會委員。代主席根據《常規》第 48(12)條的規定，批准申報為小組成員的委員可參與討論和表決，而申報其他利益的委員則不可參與討論和表決。

83. 委員會通過以下兩項撥款申請：

<u>活動名稱</u>	<u>申請／合辦團體</u>	<u>批核款項(元)</u>
(1) 荃灣區道路安全耆趣講座	荃灣安全健康社區督導委員會	16,400.00
(2) 荃灣區道路安全嘉年華	香港中華基督教青年會荃灣會所	188,380.00

X 第 9 項議程：委員會轄下工作小組的進展報告

(A) 荃灣行人天橋網絡工作小組

84. 陳金霖議員報告，根據路政署八月下旬提供的資料，該署正進行行人天橋 B 沿大涌道的設計工作。至於行人天橋 D 的設計工作，該署亦正與荃灣廣場和灣景廣場的商場代表洽談接駁天橋的細節，以進行天橋的詳細設計。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

85. 鄒秉恬議員報告，小組已於八月二十七日舉行第十六次會議，繼續跟進以下兩項事項，包括要求運輸署盡快在荃灣區內尋找合適位置增設電單車泊位，以紓緩地區上有需要的人士，以及 2014-2015 年度荃灣區巴士路線發展計劃。在會議上，成員討論重新分發荃灣區公共交通工具班次服務調查報告（2013）閃存盤的安排。經表決後，成員決定請合辦機構把以往的調查報告一併儲存於服務承辦商重新製作的 200 隻閃存盤內，並

再分發給荃灣區區議員，以及荃灣區屋苑的業主立案法團及業主委員會，而每名交通及運輸委員會委員可獲分發兩隻閃存盤。此外，成員亦討論“荃灣區專線小巴班次服務調查計劃”的最新進展。由於報價金額較預算為高，成員同意縮減調查時數至 500 至 550 小時，調查路線則縮減至八條。小組訂於十月十六日舉行第十七次會議。

(C) 交通安全教育推廣小組

86. 副主席報告，小組已於八月二十日舉行第七次會議，成員同意兩項與地區團體合辦活動的安排及財政預算，包括“荃灣區道路安全耆趣講座”，這項活動定於十月至十一月期間於荃灣區三個社區會堂舉行三次講座，活動開支預算為 16,400 元；以及“荃灣區道路安全嘉年華”，這項活動定於十二月二十八日舉行，活動開支預算為 188,380 元。

XI 第 10 項議程：其他事項

87. 委員備悉以下資料文件的內容：

- (1) 交通及運輸委員會截至二零一四年八月十五日止的撥款財政報告
(交通第 28/14-15 號文件)。

88. 主席提醒委員，下次會議定於二零一四年十一月三日（星期一）下午二時三十分舉行，而提交討論文件的截止日期為二零一四年十月十七日。

XII 會議結束

89. 議事完畢，會議於下午五時五十分結束。

荃灣區議會秘書處

二零一四年九月二十六日

交通及運輸委員會
二零一二至一五年度交通安全教育推廣小組成員名單

召集人 : 黃家華議員
副召集人 : 陳振中議員
成員 : 文裕明議員，MH
 : 李洪波議員
 : 林婉濱議員
 : 陳偉明議員，MH，JP
 : 陳琬琛議員
 : 羅少傑議員
 : 王化民先生
 : 方閏發先生
 : 呂迪明女士
 : 陳義光先生
 : 黃晚就先生