

交通及運輸委員會第十四次（六／一三至一四）會議記錄

日期：二零一四年三月三日

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
田北辰議員，BBS，JP
李洪波議員
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
陳振中議員
陳偉明議員，MH，JP
陳崇業議員，MH
陳琬琛議員
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
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
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
伍振祥先生	工程師（新界西及北）17 土木工程拓展署
簡嘉敏女士	城市規劃師（荃灣）1 規劃署
陳佩雯女士	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
張立基先生 社區事務經理（深水埗、葵青、荃灣） 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

張惠華先生 高級工程師／暢道通行計劃 土木工程拓展署
張繼祥先生 工程師1／暢道通行計劃 土木工程拓展署
張建強先生 董事 萬利仕（亞洲）顧問有限公司
黃其光先生 副項目總監 萬利仕（亞洲）顧問有限公司
林偉強先生 項目經理 萬利仕（亞洲）顧問有限公司

為討論第4項議程

陳艷紅女士 高級工程師（優先鐵路發展）3 運輸署
黃永興先生 工程師（優先鐵路發展）7 運輸署
楊仲其先生 高級副董事 阿特金斯顧問有限公司
莊彥暉先生 總交通工程師 阿特金斯顧問有限公司

因事缺席者：

區議員

曾文典議員

增選委員

胡明焯先生
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十四次會議，並介紹首次出席會議的以下人士：

- (1) 林曉蓉女士，她接替林翠玲女士出任荃灣民政事務處高級行政主任（區議會）；
- (2) 謝自清女士，她接替陳志文先生出任運輸署高級運輸主任（荃灣）；以及
- (3) 黃子健先生，他接替譚永強先生出任九龍巴士（一九三三）有限公司荔枝角

車廠高級車務主任。

2. 主席提醒委員，根據《荃灣區議會常規》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：通過二零一四年一月六日委員會會議記錄

3. 上次會議記錄無須修訂，委員一致通過。

III 第 2 項議程：續議事項

(A) 二零一四年一月六日會議記錄第 5 至 8 段：強烈要求增加九巴 39M 及 39A 班次，並改善服務水平，以回應居民之實際需求

4. 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱“九巴”）荔枝角車廠高級車務主任報告，九巴已為 39M 及 39A 號線更換載客量高的車輛，每輛平均可容納超過 130 人。此外，如人手許可，九巴會安排人員在繁忙時間到巴士分站協助乘客上車。九巴會繼續密切留意並與運輸署跟進上述路線的情況。

（按：王銳德先生於下午二時三十八分到席。）

(B) 二零一四年一月六日會議記錄第 45 至 58 段：要求擱置 36、32B 巴士合併計劃

5. 運輸署高級運輸主任（荃灣）報告，在二月十二日下午四時三十分至六時，該署與委員已到惠荃路綠楊新邨外巴士分站視察九巴 36 號往梨木樹方向的情況。視察期間，共有八班車經過該站，班次數目符合服務詳情表的要求，但亦發現班次不均的情況，班次界乎 4 至 17 分鐘。其中一班在下午五時五十五分到站，車牌為 GY8582 的巴士未有停站。據觀察所得，該班車到站前曾慢駛，但可能因沒有乘客示意上車才沒有停站。該署會請九巴跟進上述情況。在其餘的班次中，亦未有發生因客滿以致乘客未能上車的情況。至於班次不均的情況，希望委員理解巴士到站時間會受交通狀況及乘客上落影響。根據九巴提供的記錄，由荃灣西站開出的班次已按服務詳情表內的時間表行駛。該署會適時就 36 號的班次準繩度進行實地調查並與九巴研究改善方法。

（按：方閏發先生及陳恒鑛議員於下午二時四十分到席。）

6. 九巴襄理（策劃及發展）報告，九巴已於十二月七日實施 235 號線的改道安排，該路線往安蔭方向由經青山公路改為經國瑞路，並在國瑞路設分站。九巴會繼續密切留意乘客的需要及交通狀況。

（按：陳金霖議員及陳琬琛議員於下午二時四十四分到席。）

7. 陳琬琛議員、副主席、文裕明議員、呂迪明女士、方閏發先生及陳振中議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 在是次實地視察中，下午近六時有兩班車到站的時間相近，以致居民有時因客滿而上不到車，但有時巴士卻有很多空位，十分不便；
- (2) 實施合併後，發現長者乘客需全程站立，車程比以往增加半小時，而且，現時的班次並不足夠，應增至十班車才可解決合併計劃為梨木樹邨居民帶來的不公平問題；
- (3) 希望有關部門可於下次會議上提交有關上述班次的詳細資料；
- (4) 明白班次時間會受交通狀況影響，但合併後路線加長，車輛數目卻未有相應增加，故認為九巴實在未能確保班次的準繩度及履行服務承諾，因此九巴應增至十輛車行駛，才能真正為梨木樹邨、象山邨、石圍角及其他地區的居民提供良好服務；
- (5) 在繁忙時間，班次應加密至五分鐘一班車，即一小時共 12 班車，才能疏導人流；
- (6) 建議運輸署進行更多實地視察，以了解實際情況並加以改善；
- (7) 36、32B 線合併後對象山邨及石圍角的居民有很大影響，有關部門只會提議他們轉乘 43X 巴士，但 43X 巴士與原本 32B 巴士的路線有分別，使長者未能到達寶石大廈一帶，況且 43X 巴士的班次亦不足，導致城門隧道口的巴士站出現很長的排隊人龍；以及
- (8) 合併後的路線不能照顧原本 32B 巴士的乘客的需要，而現時的班次亦未能兌現九巴當初的服務承諾，希望九巴改善服務。

（按：田北辰議員於下午二時四十六分到席。）

8. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，36、32B 線合併計劃自去年十一月三十日起實施至今，九巴一直密切留意行車情況。在合併實施初期，原本行走 36 及 32B 線的車輛已全數用於新的合併路線中。運輸署實地視察的結果亦反映九巴已按照服務詳情表內的時間表行駛，但實際交通狀況會影響車輛到達中途站的時間，以致出現班次不穩的情況。此外，合併路線的乘客量一般需時兩至三個月才告穩定，九巴稍後會再檢討合併計劃的成效，如有任何路線更改，九巴會與運輸署商討並通知委員。

（按：李洪波議員及陳振中議員於下午二時五十分到席。）

九巴
運輸署

9. 主席請九巴及運輸署於本年度的巴士路線發展計劃中盡量協調委員的意見。

IV 第 3 項議程：「人人暢道通行」計劃－為荃灣區一條行人天橋加建升降機設施
(交通第 33/13-14 號文件)

10. 主席表示，土木工程拓展署（下稱“土拓署”）提交有關文件，向委員匯報為荃

灣區一條橫跨大涌道近香車街的行人天橋（結構編號：NF186）加建升降機設施的技術可行性研究結果及相關的初步工程方案。他續介紹講解是項議程的政府部門及公司代表如下：

- (1) 土拓署高級工程師／暢道通行計劃張惠華先生；
 - (2) 土拓署工程師 1／暢道通行計劃張繼祥先生；
 - (3) 萬利仕（亞洲）顧問有限公司董事張建強先生；
 - (4) 萬利仕（亞洲）顧問有限公司副項目總監黃其光先生；以及
 - (5) 萬利仕（亞洲）顧問有限公司項目經理林偉強先生。
11. 土拓署高級工程師／暢道通行計劃簡介“人人暢道通行”計劃的背景。
12. 萬利仕（亞洲）顧問有限公司項目經理介紹文件。
13. 田北辰議員、葛兆源議員、陳偉明議員及黃晚就先生的意見及提問摘錄如下：
- (1) 歡迎上述工程，但施工期間需臨時拆卸現時天橋 A 及 B 出口的樓梯，而工程為期約兩年，上述樓梯對居民出入十分重要，因此建議於施工期間在天橋的出口位置興建臨時樓梯，並查詢其可行性；
 - (2) 很多市民需使用該天橋到附近的工業大廈上班。拆卸 B 出口現有的樓梯後，該處仍有迴旋樓梯供市民使用，但拆卸 A 出口現有的樓梯後，市民需繞路才能橫過馬路，十分不便，希望可實施臨時措施以方便市民出入上落；
 - (3) 建議在升降機出入口提供足夠照明設施，增加升降機出入口的上蓋面積，以方便市民避雨，並提供輔助失明人士的配套設施；
 - (4) 建議在升降機與天橋之間的空位加建簷篷，以方便市民避雨；以及
 - (5) A 出口附近有環保回收公司、汽車維修公司及貨運公司，因此該處經常有很多車輛來往，擔心有關工程會令路面狹窄，對路人造成危險，請顧問公司詳細解釋相關安排。
14. 土拓署高級工程師／暢道通行計劃在回應時指出，現只屬初步設計階段，該署將在詳細設計階段盡量考慮及配合委員會給予的意見。
15. 萬利仕（亞洲）顧問有限公司項目經理的回應如下：
- (1) 早前已就興建臨時樓梯的可行性進行研究，如在 A 出口興建臨時樓梯則需封閉大涌道一條行車線，但為減少對市民造成的影響，因此不打算封閉該路段。就結構及交通層面而言，在 A 出口興建臨時樓梯相對困難，但因現只屬初步設計階段，仍可就此再作研究；
 - (2) 因 B 出口有足夠空間，在該處興建臨時樓梯的可行性較高，但需再作詳細研究以選出合適的位置；以及
 - (3) 升降機出入口會設有足夠的照明設施，而升降機出入口會設有上蓋，他們亦

會就輔助失明人士的配套设施作出相應配合。

16. 萬利仕（亞洲）顧問有限公司副項目總監補充，他們會再檢視大涌道的交通流量，以研究收窄路面後在 A 出口提供臨時樓梯的可行性，希望盡量減少工程對市民造成的影響；就 B 出口在工程期間提供臨時樓梯，他們亦會在詳細設計階段與有關部門商討其可行性及安排。

17. 林婉濱議員及葛兆源議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 查詢為何需在工程期間臨時拆卸現有的樓梯而不是斜路；以及
- (2) 預計在二零一五年年中才開展工程，而工程需時 24 個月，即在二零一七年才告完成，因此希望可盡早落實工程。

18. 土拓署高級工程師／暢道通行計劃的回應如下：

- (1) 由於實地可加建升降機的空間不足，因此工程需臨時拆卸現有樓梯以加建升降機，並保留斜路讓市民包括行動不便的人士使用；以及
- (2) 明白市民對升降機的需求殷切，但因該署在二零一三年六月下旬才開始進行技術可行性研究，現時的設計只屬初步建議，升降機的外觀設計亦有待橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會審批，並於詳細設計後安排既定的招標程序，因此預計建造工程將於二零一五年年中開展。在諮詢期間如有市民提出反對或日後遇到複雜的技術問題，工程需時可能更長。

19. 主席希望有關部門再詳細研究在 A 出口興建臨時樓梯的可行性。而 B 出口附近仍有一條樓梯可供市民使用，如工程預算許可，亦可在該處興建臨時樓梯。他在總結時表示，委員會一致支持上述計劃，希望有關部門可盡快展開工程。

V 第 4 項議程：「新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃及單車限制區檢討 - 可行性研究」

（交通第 34/13-14 號文件）

20. 主席表示，運輸署提交有關文件，就“新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃及單車限制區檢討 - 可行性研究”諮詢委員的意見。他續介紹講解是項議程的政府部門及公司代表如下：

- (1) 運輸署高級工程師（優先鐵路發展）3 陳艷紅女士；
- (2) 運輸署工程師（優先鐵路發展）7 黃永興先生；
- (3) 阿特金斯顧問有限公司高級副董事楊仲其先生；以及
- (4) 阿特金斯顧問有限公司總交通工程師莊彥暉先生。

（按：田北辰議員、李洪波議員及林發耿議員於下午三時十五分退席。）

21. 運輸署高級工程師（優先鐵路發展）3 簡介上述研究的背景。
22. 阿特金斯顧問有限公司總交通工程師介紹文件。
23. 主席、黃偉傑議員、林琳議員、林婉濱議員、副主席及文裕明議員的意見及提問摘錄如下：
 - (1) 不明白文件中勾畫出荃灣範圍的意義為何；
 - (2) 認為上述研究對香港的道路使用者有好處，但荃灣現時只有西鐵站附近設有單車泊位，並未設有單車徑，請有關部門具體說明荃灣的研究範圍所包含的項目；
 - (3) 單車泊位的管理很重要，無限量增加泊位不能解決長期佔用泊位的問題，建議設立單車泊位登記制度，以管制單車長期佔用單車停泊位的情況；
 - (4) 根據外國經驗，雙層單車停泊設施並不受歡迎，亦不合時，應參考其他亞洲地區如台灣、日本及中國等地的停泊設施的設計，而日本及台灣的屋苑規定必須設有單車停泊設施，這樣可減少單車佔用街道；
 - (5) 區內的大型屋苑均沒有單車泊位，建議在海旁附近或在麗城花園增設單車泊位，因該處人口密度較低；
 - (6) 贊成把單車列為康體設施，但現時電單車泊位也不足夠，故詢問不考慮增加電單車泊位的原因；
 - (7) 歡迎上述研究，但荃灣並非處處也適合建單車徑，如在荃灣市中心興建單車徑，便會對行人造成危險，而荃灣亦有別於可以單車代步的地區，如北區及屯門區，因此單車徑及泊位選址十分重要；
 - (8) 請運輸署向土拓署提供有關單車徑安全設計上的建議，以供土拓署就荃灣至屯門的單車徑進行詳細設計時參考，亦希望有關部門於設計時預留更多空間，以分隔行人路與單車徑；
 - (9) 建議單車徑上的柱採用質地柔軟的物料，提防意外；
 - (10) 香港現時未有法例監管騎單車人士使用頭盔，但香港與外國的情況不同，外國空間較大而香港的密度十分高，而很多人會在行人路上騎單車，雖法例上不許可，但執法困難，因此騎單車人士應考取牌照，並加設罰則以加強執法；
 - (11) 應加強教育，讓騎單車人士知道不遵守交通規則的處罰為何；以及
 - (12) 查詢上述研究計劃的時間表。
24. 運輸署高級工程師（優先鐵路發展）3 的回應如下：
 - (1) 是次研究是有關新市鎮內現有單車徑及單車停泊設施的改善計劃，了解到雖然荃灣現時只有泊位設施而未有單車徑，但希望藉此次諮詢收集委員會對是次研究的意見；
 - (2) 根據現行法例，任何單車在政府指定的單車泊車處是不可停泊超過 24 小時。對於長期違例停泊的單車，有關部門會不時執行清理違泊單車行動，以解決

長期佔用泊位的問題；

- (3) 有關騎單車人士應否考取牌照及泊位登記等並不是這次研究範圍；以及
- (4) 在教育宣傳方面，運輸署、香港警務處及道路安全議會會不時舉辦有關單車安全的活動，並會於網頁上推廣單車安全的訊息，以教導及鼓勵騎單車人士遵守交通規則、加強道路安全意識。

25. 主席詢問文件中勾畫出荃灣範圍的意義。

26. 運輸署高級工程師（優先鐵路發展）3 表示，是次研究亦包括檢討單車限制區，其中部份單車限制區位於荃灣區內，需要顧問就有關路段搜集數據和資料。

27. 主席希望運輸署在文件中更清晰地說明上述研究範圍的內容，以免委員誤會可以在勾畫出的範圍內加設單車設施。

28. 呂迪明女士、王銳德先生、黃偉傑議員及林琳議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 如日後荃灣區興建單車徑，希望不要出現如北區及沙田區般人車爭路及隨處泊車的情況，請有關部門屆時可一併研究管理上的問題；
- (2) 荃灣屬少數仍未有單車徑的新市鎮，因此難以討論是次研究；
- (3) 單車意外時有發生，因路面維修不足，造成危險。如日後在荃灣區興建單車徑，應多加留意有關路面維修的問題；
- (4) 因荃灣仍未有單車徑，有市民在引水道騎單車，十分危險，希望有關部門研究在單車徑以外地方騎單車的問題；
- (5) 查詢荃灣西鐵站的單車泊位的改善措施為何；
- (6) 很多市民沿着青山公路騎單車，查詢是次研究範圍會否包括青山公路；
- (7) 請運輸署清楚說明是次研究所包含的項目；
- (8) 請有關部門檢視現時一些多人騎單車卻未有單車徑的熱點，於日後研究興建單車徑時一併考慮，並在熱點上設立警告標示牌；
- (9) 請有關部門於制訂條例時考慮保障騎單車人士在馬路上的安全；以及
- (10) 查詢上述研究計劃的時間表。

29. 運輸署高級工程師（優先鐵路發展）3 在回應時指出，是次研究預計於二零一六年年年底完成。而研究範圍包括香港九個新市鎮內現有單車徑及單車泊位的改善設施及單車限制區的檢討。雖然荃灣沒有單車徑，但有單車泊位，因此希望委員就有關單車泊位提出的意見。

30. 阿特金斯顧問有限公司高級副董事補充表示，在收集委員的意見後，該公司會研究，並會於今年年底或明年初再次諮詢各區議會的意見。研究內除了改善九個新市鎮內現有單車徑及停泊設施外，亦會檢討單車限制區。在改善單車設施方面，研究主要集中在

設施的硬件改善工作，至於單車政策的改善工作，例如管理制度及牌照制度等，因涉及法律的檢討工作，需時較長，並不包括在是次研究範圍內。至於荃灣西鐵站的單車停泊位遭長期佔用的問題，該公司先要研究有關單車是否活躍的單車，才可提出解決方案，而解決的方法並不一定單靠增加泊位。另外，據知屯門至荃灣包括青山公路的跨區單車徑仍未有確實的方案，但仍會留意該計劃的最新資料。

31. 鄒秉恬議員及陳偉明議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 擔心如沒人反對有關放寬單車限制區的建議，日後會有人認為委員會支持放寬單車限制區，但認為在單車徑設施未有完全配套的情況下，不適宜放寬限制，即使要放寬限制，亦只可以放寬一些較寬闊的道路以接駁即將興建的單車徑；
- (2) 就單車牌照的建議，希望可限制不同年齡界別的權利，如禁止駕駛技術不足的小朋友在單車徑騎單車，以防止意外發生；
- (3) 如不設立單車發牌制度，對持有私家車駕駛執照的人士不公平，因他們如在騎單車時違反交通規例，會被扣分並記錄在駕駛執照上，反而言之，應考慮規定持有駕駛執照的人士才能在單車徑上騎單車；
- (4) 建議規定銷售單車時需採用射頻辨識技術，亦應修訂法例，沒有射頻的單車可被立即移走，運輸署不應因修訂法例過程複雜而不實行；
- (5) 認為需時兩年才能完成研究，不夠效率；以及
- (6) 認為該署未免過早提出這份諮詢文件，大埔區的先導計劃仍在進行中，大家需了解其成效後才能提供意見，希望有關部門可於下次會議上提供關於大埔區先導計劃的資料，以供委員參考。

(按：陳金霖議員於下午四時退席。)

32. 運輸署高級工程師（優先鐵路發展）3 在回應時指出，顧問現時仍在檢視有關單車限制區路段的路面情況及交通情況，並搜集有關資料，待綜合及分析所得資料後，更新設立單車限制區的準則，才可就個別單車限制區是否繼續維持作出建議。而大埔區的先導計劃已大致完成，可於下次諮詢區議會時提供相關資料，以供委員參考。

33. 主席表示，希望運輸署及顧問公司備悉委員的意見，並請運輸署也考慮設立單車牌照制度的可行性。他認為應就單車牌照制度設立年齡限制，在有效制度及相關安全配套設施下會事半功倍。此外，委員如有其他意見，請在三月十七日前直接與運輸署聯絡。

VI 第 5 項議程：要求運輸署縮短汀蘭居對出紅綠燈轉換時間 (交通第 35/13-14 號文件)

34. 主席表示，林琳議員提交有關文件，並由運輸署工程師（荃灣）2 陳啟賢先生負責回應。

35. 林琳議員介紹文件。

36. 運輸署工程師（荃灣）2 在回應時指出，該署的交通控制部曾進行實地視察，該路口交通情況大致暢順，而進出汀蘭居的燈號時間為 11 秒，扣除黃燈的轉換時間，當中綠燈亮起的時間只有五秒，運作上難以再縮短該燈號時間。該署會繼續監察該路段的交通情況，如有需要，會調節整個路口的燈號時間以紓緩交通擠塞的問題。

37. 林琳議員、文裕明議員及陳偉明議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 運輸署代表提及有需要時會調節燈號時間，查詢究竟可否縮短紅綠燈轉換時間，希望署方就此再作研究；
- (2) 居民認為有需要縮短燈號的轉換時間，建議運輸署於晚上七時至九時進行實地視察以了解情況；
- (3) 查詢燈號的轉換時間的規定；以及
- (4) 同意上述地點的燈號轉換時間有需要調整，特別是黃昏時段，會有助疏導由荃灣往深井方向的車輛，況且由汀蘭居及悠麗路開出的車輛不多，因此應有調整的空間。

38. 運輸署工程師（荃灣）2 表示交通燈號的轉換時間取決於車流及人流等因素，視乎個別情況而定。他亦會把委員的意見轉交該署交通控制部研究。

運輸署

39. 主席請運輸署與委員跟進上述事宜。

VII 第 6 項議程：要求擴大長者及殘疾人士 2 元乘車優惠至馬灣巴士服務 (交通第 36/13-14 號文件)

40. 主席表示，陳恒鑾議員及陳崇業議員提交有關文件，並由運輸署高級運輸主任（荃灣）謝自清女士負責回應。

41. 陳恒鑾議員介紹文件。

42. 陳崇業議員表示，馬灣的六條居民巴士線中，NR331 及 NR331S 由珀麗灣客運有限公司（下稱“珀客”）營運，但隸屬馬灣鄉事委員會管理，而他是馬灣鄉事委員會的主席。此外，他是可享有 2 元乘車優惠的長者，他就此申報利益。

43. 主席決定陳崇業議員可就本議題發言，但不可參與表決。

44. 陳崇業議員補充，馬灣鄉事委員會於早前曾去信勞工及福利局，要求擴大長者及殘疾人士 2 元乘車優惠至馬灣巴士服務，但遭否決。基於以下原因，他希望運輸署重新

考慮上述要求。首先，馬灣的居民巴士服務與其他居民巴士服務不同，因為除了馬灣居民可使用外，公眾亦可使用。此外，馬灣公園由政府資助發展，擴大長者及殘疾人士 2 元乘車優惠可鼓勵更多市民及遊客到公園參觀，促進旅遊發展。而馬灣居民巴士服務雖不受政府監管，但應有條文規定渡輪與居民巴士服務掛勾。

45. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，為鼓勵長者和殘疾人士多走進社區及建立關愛共融的社會，政府已於去年三月初完成分階段在港鐵一般路線、專營巴士和渡輪推出“長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”（下稱“優惠計劃”），讓全港約 102 萬名年滿 65 歲的長者和 13 萬名合資格的殘疾人士，以每程 2 元的優惠票價乘搭上述公共交通工具大部分的路線。此外，“優惠計劃”下的渡輪服務包括兩條連接馬灣的航線，即馬灣至中環及馬灣至荃灣航線。馬灣的長者居民及合資格的殘疾人士在乘搭上述渡輪服務時可享有 2 元票價優惠。“優惠計劃”是以實報實銷形式，向有關交通營辦商發還在計劃下少收的票價收入，所以現時納入此計劃的公共交通工具，其票價調整均受政府規管的安排。馬灣的六條居民巴士服務，包括 NR330（往青衣站）、NR331（往荃灣站）、NR331S（往荃灣西站）、NR332（往葵芳站）、NR334（往機場）和 NR338（往中環），與其他屋苑現時自行安排的巴士服務一樣，屬非專營巴士服務。這些居民巴士服務的車費均由屋苑自行決定，不受政府監管。因此，“優惠計劃”未能擴展至馬灣居民巴士服務。

46. 陳恒鑽議員、陳偉明議員及林婉濱議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 專線小巴也是私人擁有，非專營巴士服務如何透過配合運輸署的政策，從而符合“優惠計劃”的條件，而運輸署有何建議向珀客提供，例如申請另一種牌照是否可行；
- (2) 香港迪士尼公園和馬灣公園均由政府持份，詢問由欣澳站到香港迪士尼公園有否提供上述優惠；
- (3) 居民巴士是馬灣居民的主要交通工具，希望運輸署盡量幫助他們，如計劃不能擴至馬灣巴士服務，對居民不公平，更可能被指歧視馬灣居民；以及
- (4) 渡輪服務和居民巴士服務均由同一間公司營運，但渡輪服務卻享有優惠，希望居民可獲公平對待。

47. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，政府已於去年三月初完成在港鐵一般路線、專營巴士和渡輪推出“優惠計劃”，因此長者和合資格的殘疾人士可以每程 2 元的乘車優惠，乘搭由欣澳站到迪士尼站的港鐵路線。她重申，馬灣的居民巴士服務屬非專營巴士服務，收費不受政府監管，因此政府未能擴展“優惠計劃”至馬灣居民巴士服務。此外，不單是馬灣的居民巴士服務沒有這項優惠，其他居民巴士服務也沒有，因此並沒有不公平對待或歧視居民。

48. 文裕明議員、副主席、陳崇業議員、陳恒鑽議員及陳偉明議員的意見及提問摘錄

如下：

- (1) 馬灣是旅遊區，其他市民也會到訪；
- (2) 勞工及福利局局長指會考慮擴展“優惠計劃”至綠色專線小巴服務，為何卻未能擴展至馬灣居民巴士服務，運輸署應更靈活處理，並積極考慮上述建議，不應事事拒絕；
- (3) 政府部門應盡量配合以減輕馬灣長者的車費負擔，讓他們可外出遊覽或探訪親友；
- (4) 詢問如營辦商再次在公開招標的情況下申辦服務，是否便可享有優惠；
- (5) 其他居民巴士只限屋苑居民使用，但馬灣巴士服務卻可讓任何市民使用，而六條馬灣居民巴士線中，除馬灣鄉事委員會轄下的兩條巴士線外，其餘均需與渡輪服務掛勾，不能單獨營運；
- (6) 制訂政策是運輸署的工作，希望運輸署可提供解決方案，例如珀客需符合哪些條件才可獲發放另一牌照；
- (7) 其他居民巴士服務有其他公共交通工具配合，但馬灣長者只可依靠該巴士服務進出馬灣，希望運輸署可特事特辦；
- (8) 長者如乘搭由欣澳站到迪士尼站的港鐵路線可享有優惠，但馬灣公園和香港迪士尼公園同樣由私人公司及政府持有；以及
- (9) 過往渡輪公司提供馬灣至中環及馬灣至荃灣航線，班次較多，但由於政府政策改變，實行“以車代船”，因此馬灣巴士牌照的條款有商榷餘地。

(按：葛兆源議員於下午四時三十分退席。)

49. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，“優惠計劃”以實報實銷的形式，向有關交通營辦商發還在計劃下少收的票價收入，而所有非專營巴士服務的票價不受政府監管，故此均不能享有優惠。如把“優惠計劃”擴展至馬灣巴士服務，則馬灣巴士服務需改變其營運模式，轉由受政府監管的專營巴士公司承辦。

50. 陳崇業議員查詢馬灣居民巴士服務是否與其他屋苑的居民巴士服務相同。

51. 運輸署高級運輸主任（荃灣）表示，與其他屋苑一樣，提供服務的非專營巴士必須取得居民服務(A06)的批註，以便運載乘客往返住宅區。除非有特別規定，列明某居民巴士服務只可供該屋苑住戶使用；否則，在一般情況下，乘客前往該屋苑住宅區均可使用。

52. 主席希望運輸署研究委員的意見。

53. 陳恒鑌議員宣讀以下動議，“要求擴大長者及殘疾人士 2 元乘車優惠至馬灣巴士服務”，並要求去信勞工及福利局及運輸署轉達上述動議。陳崇業議員和議。

54. 就陳偉明議員的查詢，秘書表示，根據《荃灣區議會常規》第 48(11)條的規定，區議會主席必須決定，曾就某事項披露利益關係的議員(區議會主席除外)可否就該事項發言或參與表決、可否留在席上旁聽或應否避席。
55. 主席決定，陳崇業議員可和議但不可參與表決。他續詢問委員有否修訂動議。
56. 鄒秉恬議員認為擴大“優惠計劃”至非專營巴士服務涉及公帑，現行政策並不容許。如這項計劃適用於馬灣居民巴士服務，則應適用於所有其他非專營巴士服務，這樣可能會引起連鎖反應。他表示如可擴大“優惠計劃”至非專營巴士服務固然是好，但可能性不大。區議會應實事求是，現並非關乎地理環境的問題，而是政策上的問題，因此要求珀客及馬灣鄉事委員會提供優惠更為實際，而原動議亦未有提及要求何方提供優惠。為此，他宣讀以下修訂動議，“要求珀麗灣客運及馬灣鄉事委員會提供長者及殘疾人士 2 元乘車優惠至馬灣巴士服務”。黃晚就先生和議。
57. 陳恒鑾議員認為修訂動議與原動議的意思不同，文件中第二段亦已提及要求政府擴大“優惠計劃”至馬灣巴士服務。此外，他當初亦沒料到優惠會擴展至綠色專線小巴，因此政府應考慮就馬灣的特殊情況發放特別牌照。他雖然明白現時在政策上未必可行，但希望提出動議促使政府考慮上述建議，而並非強迫政府實行。
58. 秘書應主席的要求重複宣讀修訂動議。
59. 經投票後，結果為九票反對，兩票支持及六票棄權，修訂動議未獲委員通過。
60. 鄒秉恬議員認為如“優惠計劃”適用於馬灣居民巴士服務，理應亦適用於所有其他非專營巴士服務。為此，他宣讀以下修訂動議，“要求擴大長者及殘疾人士 2 元乘車優惠至荃灣區其他 NR 線及馬灣巴士服務”。黃晚就先生和議。
61. 陳恒鑾議員表示他提交的文件只集中討論馬灣，如“優惠計劃”擴展至荃灣區，與其原意不同。如委員有其他建議，可考慮提出新的動議。
62. 秘書應主席的要求重複宣讀修訂動議。
63. 陳振中議員表示，修訂動議的範圍擴大，各委員是否需要考慮利益申報問題。
64. 主席表示，因馬灣鄉事委員會是馬灣居民巴士其中兩條線的持份者，有利益關係才需申報利益。如有委員是荃灣區居民巴士線的持份者或有任何直接利益，則亦需申報利益。

65. 黃偉傑議員申報為荃灣麗城花園第一期業主立案法團顧問，但並無直接利益。
66. 王銳德先生申報為荃景圍居民聯會主席，但並不是 NR30 線的經營者。
67. 鄒秉恬議員申報為海濱花園業主委員會主席，但並無直接利益。
68. 經投票後，結果為九票反對，七票支持及兩票棄權，修訂動議未獲委員通過。
69. 主席請委員就原動議投票。陳恒鏞議員要求記名投票。主席同意有關要求。
70. 投票結果如下：
- 支持（共 13 票）
王化民先生、方閏發先生、文裕明議員、呂迪明女士、林婉濱議員、林琳議員、陳恒鏞議員、陳振中議員、陳義光先生、張醒文先生、曾大先生、黃家華議員及黃偉傑議員
- 反對（0 票）
- 棄權（共 3 票）
王銳德先生、黃晚就先生及鄒秉恬議員
71. 主席宣布原動議獲通過。

（會後按：委員會已於二零一四年三月六日去信勞工及福利局及運輸署轉達上述動議，而秘書處已於三月二十八日將勞工及福利局的書面回覆分發予各委員參閱。）

（按：林琳議員於下午五時退席。）

VIII 第 7 項議程：要求增設往東九龍的巴士全日服務

（交通第 37/13-14 號文件）

72. 主席表示，陳琬琛議員及副主席提交有關文件，並由九巴襄理（策劃及發展）黃秀娟女士及運輸署高級運輸主任（荃灣）謝自清女士負責回應。
73. 陳琬琛議員及副主席介紹文件。
74. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，現時九巴 40 號線及 42C 號線提供由荃灣往東九龍的全日巴士服務，其中 40 號線途經荃灣市中心，而 42C 號線則途經大窩口。

有見於東九龍發展迅速，九巴於去年八月已將 40 號線改行快線，轉行龍翔道，此舉已大幅縮短往來荃灣與東九龍的時間，由荃灣往黃大仙只需半小時。此外，為方便荃灣市中心外的居民，九巴已為 40 號線實施一系列的轉乘優惠，轉乘優惠路線包括梨木樹邨的 36M、石圍角及象山邨的 32M、海濱花園的 238M、荃景圍的 39M、麗城花園的 34M 及深井的 234A 及 234B。就梨木樹邨居民而言，除可轉乘 40 號線外，九巴已於早上繁忙時段，為途徑梨木樹邨往東九龍的 40P 及 234C 號線分別提供九班及一班特別班次。九巴在檢視荃灣區整體的巴士服務後，認為現時的安排已大致可配合乘客的需求。九巴備悉委員的意見。如日後需加強往來東九龍的巴士服務，九巴會考慮委員的意見。

75. 陳恒鑽議員、呂迪明女士、陳振中議員、黃晚就先生及黃偉傑議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 對於委員的要求，巴士公司往往以不同的理由推卻，而運輸政策依賴鐵路，但荃灣鐵路線的客運量已達九成九，政府應考慮鐵路以外的其他交通工具，以滿足市民的需要；
- (2) 建議增設由荃灣東經東北葵往東九龍的巴士服務，以照顧更多市民所需，並可考慮將起點延至石圍角邨，以確保有足夠的乘客量；
- (3) 同意應增設由荃灣東往東九龍的全日巴士線，但該全日巴士線不應由調配巴士線而來；
- (4) 現時，越來越多人在東九龍上班，但鐵路的客運量已接近飽和，小巴車費昂貴，而荃灣區唯一前往觀塘的巴士線為由荃灣碼頭開出的 40 號線，荃灣東的居民要到荃灣市中心才可轉乘巴士往東九龍，十分不便；
- (5) 由荃灣往東九龍的交通需求很大，234C 線於早上的特別班次經常客滿，希望九巴善用資源，以荃灣整體作考慮，改善由荃灣往東九龍的巴士服務；以及
- (6) 希望九巴提供荃灣區內其他接駁 40 號線的巴士於 40 號線重組後的相關資料及成效，因為如效果未如理想，可考慮調整路線或擴大優惠以滿足市民需求。

76. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，現時已有 38 及 42C 號線經東北葵往東九龍。九巴暫時未能提供有關荃灣區內其他接駁 40 號線的巴士的詳細資料，而 40 號線改行快線雖只有半年時間，但已觀察到乘客量有上升趨勢。

77. 運輸署高級運輸主任（荃灣）補充，明白委員及市民的需求，但增設新的巴士路線涉及巴士資源調配，因此需小心處理。如增加在路上行駛的巴士數量，除有可能導致交通擠塞外，也可能造成空氣污染。此外，該署亦需評估其可行性，如於繁忙時段有路線的乘客量偏低，便需檢視是否需要縮減班次或取消路線以騰出資源，以維持巴士網絡的效率，因此該署會不時進行巴士服務調查並與巴士公司檢討服務安排，以確保巴士服務可滿足乘客需要。

78. 文裕明議員、副主席及陳琬琛議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 市民對巴士服務的需求越來越大，由石圍角往觀塘的 40P 號線在增加班次後，服務雖已見改善，但仍有再改善空間，如增加途經梨木樹及東北葵的 40P 號線班次，即可解決問題，希望運輸署及九巴加以研究；
- (2) 梨木樹邨的校網包括深井，早上 40P 號線有十班特別班次經梨木樹邨及深井往東九龍，雖已減輕 40、42C 及 38 號線的載客量，但該線卻只有三班回程班次，因此希望可增加該線的回程班次，提供往東九龍的全日巴士服務，並如 40P、40 及 42C 號線般行駛較快的路線；
- (3) 運輸署雖表示增設新巴士路線可能會影響環境，但居民的確有需要來往東九龍，他們需轉車才能到達目的地，對其他交通工具也造成負擔，如有一條直接的巴士線，可節省轉折的車程，對環境保護更有好處；以及
- (4) 如只增加一至兩班 40P 號線，並未能完全滿足市民的需求。40P 號線由石圍角邨開出，為多個屋邨提供服務，這並非純為梨木樹邨的利益着想，石梨邨的區議員亦反映居民上不到車，因此希望可就 40P 號線提供全日的巴士服務。

九巴 運輸署

79. 主席希望九巴及運輸署在本年度的荃灣區巴士路線發展計劃中考慮委員的意見。

IX 第 8 項議程：強烈要求運輸署加快審批程序，盡快批出專線小巴予荃威花園 (交通第 38/13-14 號文件)

80. 主席表示，林婉濱議員及曾大先生提交有關文件，並由運輸署高級運輸主任（荃灣）謝自清女士負責回應。

81. 林婉濱議員介紹文件。

82. 曾大先生補充，來往荃威花園的村巴停駛後，居民更須倚賴九巴的巴士服務前往荃灣市中心，但居民於繁忙時段根本未能上車，令荃景圍的交通失衡，造成惡性循環。

83. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，該署已諮詢小巴商會及的士業界的意見，現正整理所收集的意見，如沒有反對聲音，預計會於三月刊登憲報邀請小巴營辦商提交申請，並於本年度第三至第四季完成相關程序，希望委員理解招標需按既定程序進行。

84. 陳恒鑾議員、黃晚就先生、王銳德先生及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 荃威花園的居民一直使用的邨巴服務突然取消，而公共巴士服務又長期不足，因此荃威花園的居民需乘搭往荃灣中心的小巴出入，十分擠迫。如運輸署在本年度第三至第四季，即需時接近一年，才能批出專線小巴，實在對荃威花園及荃灣中心的居民造成不便，因此希望運輸署可特事特辦，加快審批程序；
- (2) 39M 號線的班次增加後，可紓緩一定乘客量，但 39A 號線的服務難以改善，

而暑假將至，非繁忙時間的人流屆時會因學生放假而增加，希望運輸署可於九月開學前完成所有程序；

- (3) 以往 95A 號小巴的審批程序似乎較快，希望可盡快批出上述專線小巴；
- (4) 港安醫院新翼即將落成，該院對交通的需求亦會增加，希望小巴營運商可仔細研究收費及路線；以及
- (5) 如既定程序不能減省，建議可同步進行個別程序，盡快落實上述專線小巴的營運。

(按：陳恒鑌議員於下午五時四十分退席。)

85. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，希望委員理解該署需按既定程序進行審批工作。地區諮詢現已完成，但當中有些困難亦非該署所能預料，而且該署也需先處理小巴商會及的士業界的意見，才能展開招標工作。該署會盡量在今年年底前完成所有相關程序。

86. 林婉濱議員宣讀以下動議，“強烈要求運輸署加快審批程序，盡快批出往來荃灣市中心的專線小巴予荃威花園”。曾大先生和議。

87. 主席詢問委員有否修訂動議。沒有委員提出修訂。

88. 經投票後，動議獲委員一致通過。

(會後按：委員會已於三月六日去信運輸署轉達上述動議。)

X 第 9 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（截至二零一四年二月十四日）
(交通第 39/13-14 號文件)

89. 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。

XI 第 10 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

90. 秘書報告，根據路政署二月下旬提供的資料，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

91. 鄒秉恬議員報告，小組已於二零一四年二月二十日舉行第十二次會議，繼續跟進以下三項事宜，包括如何改善楊屋道街市對出的巴士及小巴站上落客嚴重受阻的情況、

要求增設特快巴士到九龍區，以及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，以紓緩地區對單車泊位的需求。小組訂於二零一四年四月十四日舉行第十三次會議。

(C) 交通安全教育推廣小組

92. 副主席報告，小組沒有特別事項報告。

XII 第 11 項議程：其他事項

93. 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二月十四日止的撥款財政報告
(交通第 40/13-14 號文件)；以及
- (2) 交通及運輸委員會二零一四年五月至二零一五年三月的會議日期
(交通第 41/13-14 號文件)。

94. 主席提醒委員，下次會議定於二零一四年五月五日（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四月十五日。

XIII 會議結束

95. 議事完畢，會議於下午五時五十分結束。

荃灣區議會秘書處

二零一四年三月十八日