

交通及運輸委員會第九次（一／一三至一四）會議記錄

日期：二零一三年五月六日

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）

田北辰議員，BBS，JP

李洪波議員

林婉濱議員

林琳議員

陳金霖議員，MH

陳恒鑛議員

陳振中議員

陳偉明議員，MH，JP

陳崇業議員

陳琬琛議員

陳耀星議員，SBS，JP

曾文典議員

黃偉傑議員

葛兆源議員

鄒秉恬議員

增選委員

方閏發先生

王銳德先生，MH

呂迪明女士

吳翠霞女士

胡明焯先生

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

陳志文先生

高級運輸主任（荃灣） 運輸署

黃光武先生

工程師（工程項目） 運輸署

張秉權先生

工程師（荃灣）2 運輸署

李治國先生

區域工程師／西南（工程） 路政署

梁祖明先生

區域工程師（荃灣） 路政署

林慧賢女士

工程師（新界西及北）22 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

林翠玲女士 高級行政主任（區議會） 荃灣民政事務處
江金燕女士（秘書） 行政主任（區議會）4 荃灣民政事務處

列席者：

譚永強先生 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

陳志恩先生，JP 鐵路拓展處處長 路政署
王明慧女士 首席助理秘書長（運輸）3 運輸及房屋局
陳焯明先生 總工程師／鐵路拓展 2-2 路政署
關智豪先生 首席工程師 艾奕康有限公司
卓健樑先生 副董事 弘達交通顧問有限公司

為討論第 6 項議程

李鑾輝先生 董事 珀麗灣客運有限公司
蘇傲雪女士 總經理 珀麗灣客運有限公司

因事缺席者：

<u>區議員</u>	<u>增選委員</u>
文裕明議員	王化民先生
林發耿議員，MH	麥日超先生
陶桂英議員，JP	黃興邦先生

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九次會議，並介紹首次出席會議的增選委員方閏發先生。此外，麥日超先生及黃興邦先生因事未能出席是次會議。

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：通過三月四日委員會會議記錄

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) 二零一三年三月四日會議記錄第 4 至 7 段：港鐵西鐵綫荃灣西站五區“城畔”物業發展臨時運輸及交通安排

4. 運輸署高級運輸主任（荃灣）報告，繼該署去信敦促相關小巴營辦商必須按照指定路線行駛後，四月份進行的實地跟進調查顯示有關情況已回復正常。

（按：陳恒鎮議員於下午二時三十九分到席。）

(B) 二零一三年三月四日會議記錄第 8 至 10 段：有關“強烈要求運輸署擱置馬頭壩道及橫龍街交界處的交通計劃，並要求政府部門提交評估數據以供委員會審閱。本人同時要求馬上跟進在區議會大會中曾討論遷移現時馬頭壩道上 238M 及 38A 的巴士站至合適位置的議題，同時要求一併搬遷 99 專線小巴士站，以免現有的巴士及小巴服務班次持續受到不必要延誤。”

5. 運輸署工程師（工程項目）報告，上述會議後已向鄒秉恬議員提供有關設計圖以作參閱。有關工程仍在進行中，該署會繼續觀察該處的交通情況，並會在工程完結時就搬遷馬頭壩道巴士站一事諮詢當區及其他受影響地區的區議員。

（按：呂迪明女士及黃晚就先生於下午二時四十二分到席。）

IV 第 3 項議程：「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與活動

（交通第 1/13-14 號文件）

6. 主席表示，運輸及房屋局正在進行「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與活動，就七個現有鐵路線的地區性優化方案諮詢公眾意見。運輸及房屋局及有關部門代表會聽取各位委員對香港未來的鐵路發展的意見。他續介紹負責講解是項議程的嘉賓講者：

- (1) 路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生，JP；
- (2) 運輸及房屋局首席助理秘書長（運輸）3 王明慧女士；
- (3) 路政署總工程師／鐵路拓展 2-2 陳焯明先生；
- (4) 艾奕康有限公司首席工程師關智豪先生；以及
- (5) 弘達交通顧問有限公司副董事卓健樑先生。

（按：陳琬琛議員於下午二時四十四分到席。）

7. 路政署鐵路拓展處處長介紹文件的重點摘錄如下：

- (1) 政府的運輸政策是以鐵路作為客運系統的骨幹，發展鐵路運輸除了可以疏導大量人流、紓緩道路擠塞及減低車輛造成的空氣污染外，還可以釋放周邊地

區的發展潛力，帶動地區的發展和經濟活動；

- (2) 《鐵路發展策略 2000》的檢討及修訂研究分兩個階段進行，以更新全港的長遠鐵路發展藍圖；第一階段公眾參與活動於二零一二年四月至七月進行，就三個大型跨區鐵路走廊的概念性構思，即港深西部快速軌道、北環線及屯門至荃灣沿海鐵路（屯荃鐵路）諮詢公眾意見；
- (3) 第二階段的公眾參與活動於二零一三年二月二十一日至五月二十日進行，主要探討七個現有鐵路線的地區性優化方案，例如興建平衡線／延線／支線及新增車站的構思等；
- (4) 兩次公眾參與活動的焦點並不相同。第一階段公眾參與活動重點探討大型跨區鐵路走廊的構思；第二階段公眾參與活動則重點探討地區性優化方案的構思，而並非前者的延續；顧問及政府並未對第一階段公眾參與活動提出的三條大型跨區鐵路走廊作出定論。一如第一階段公眾參與活動中所討論的大型跨區鐵路走廊構思，顧問公司現階段提出的七個地區性優化方案，都是經初步研究後認為值得公眾討論的構思，目的在於收集市民的意見，並不代表政府經已計劃興建有關項目。我們會以開放的態度，聆聽公眾對不同鐵路構思的意見；以及
- (5) 顧問公司會在第二階段公眾參與活動完成後，全面整合兩個階段收集到的公眾意見，讓大型跨區鐵路走廊和地區性優化方案的規劃能夠互相配合，並就日後的鐵路發展向政府提出整體建議，作為建構香港未來鐵路發展策略的基礎，預計會於二零一三年年底完成整項研究。政府會待研究完成後，參考顧問公司的總體建議，在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要三大前提下，整理出下一階段的鐵路發展策略藍圖，預計於二零一四年內向社會人士交代不同鐵路項目的未來路向。

（按：鄒秉恬議員於下午二時五十分到席。）

8. 艾奕康有限公司首席工程師簡介七個現有鐵路線的地區性優化方案的初步構思。
9. 陳恒鑛議員、陳振中議員、曾文典議員、陳偉明議員、陳琬琛議員及副主席的意見及提問摘錄如下：
 - (1) 歡迎屯門南延線的建議，如該線能連接未來的港深西部快速軌道，便會令鐵路網絡更完善；
 - (2) 盡快落實興建屯荃鐵路，並進一步接駁沙田以貫通新界東及新界西；建議以中載量、高架橋及隧道形式配合地理環境設計；
 - (3) 諮詢文件中部分數據的收集方式及合成照片存在引導性，例如文件中東涌西延線的數據指出東涌線最繁忙的路段為九龍站往香港站，但實際上大多數乘客會於荔景站或南昌站轉車，於九龍站取得的數據未能反映實際情況；此外，第一階段的文件中屯荃鐵路有高架橋設於民居附近的合成照片，會令讀者誤

以為落成後的鐵路會貼近他們的居所而產生不必要的憂慮；

- (4) 未來屯門至后海一帶的交通流量會大幅增加，在設計鐵路時應考慮現有及未來的交通情況和配合其他公共交通服務如巴士路線等；
- (5) 建議東涌西延線途經馬灣，以配合該區的旅遊業發展，並可達致環保及經濟效益；
- (6) 支持是次的諮詢文件及以鐵路為客運系統骨幹的方向，西鐵線的乘客量正踏入飽和階段，屯荃鐵路與沙田連接可大大紓緩現有西鐵線的客量，便利新界西的居民及滿足他們未來的交通需要；
- (7) 港深西部快速軌道可配合荃灣、屯門及沙田的連線形成一個完善網絡，配合屯門至荃灣沿線地區發展以達致經濟效益，包括發展某些地區（例如大欖涌）成為新市鎮，發揮更大的效益，建設宜居宜行的社區，與鐵路網絡互相配合；
- (8) 對建議增設洪水橋站、東涌西站及屯門南站表示歡迎，可便利新界西的居民，希望有關部門能盡快落實興建的時間表；
- (9) 注意鐵路高架橋對附近居民造成的潛在噪音滋擾；
- (10) 車站數目增加會令乘客量增加，建議列車可於某些路段提高速度，縮短行車時間；盡早訂購列車和為招聘及培訓人手作好準備；以及
- (11) 贊成先興建鐵路後發展地區的建議，相信可避免收地問題及其他爭拗，包括居民受噪音影響等。

（按：陳振中議員及黃偉傑議員分別於下午三時及三時零四分退席。李洪波議員於下午三時零五分到席。）

10. 路政署鐵路拓展處處長回應如下：

- (1) 理解委員希望盡快落實興建屯荃鐵路，第一階段的公眾參與活動已就屯荃鐵路及其餘兩個大型跨區鐵路走廊的概念性構思諮詢公眾意見，共收到一千多份意見，待顧問整合意見後會把報告提交政府考慮，而是次的第二階段諮詢主要是探討七個現有鐵路線的地區性優化方案；
- (2) 諮詢文件中的數據及合成照片是為了令公眾更容易理解實際情況及明白可能面對的難題，並不存在引導性，但日後會考慮檢討；
- (3) 在發展每條鐵路前，會聘請顧問公司就該鐵路對當區或其他地區的公共交通服務的影響作出研究及評估，亦會考慮及盡可能兼顧各公共交通服務營辦商，包括巴士公司、小巴、的士商會等的意見；
- (4) 基於馬灣的特殊地理環境，於東涌線青馬大橋上加設馬灣站存在相當的技術困難；
- (5) 把屯荃鐵路伸延至沙田需要穿越不同的地理環境，必須詳細考慮技術上的可行性；早前土木工程拓展署及規劃署曾就青山公路沿線地區發展及土地用途作出研究，初步結果顯示大部分居民希望維持沿線地區的低密度發展模式，需在日後土地發展及居民意願之間作出適當平衡，會與規劃署再作跟進；

- (6) 所有鐵路興建均須通過環境及噪音評估及符合法定要求，若有需要會實施噪音緩解措施；
- (7) 鐵路公司會預早訂購列車，以二零一八年至二零二零年通車的沙中線為例，購置列車的合約現時已經開展；以及
- (8) 以往在研究興建鐵路的可行性時，會考慮是否有足夠的乘客量；當局在是次的《鐵路發展策略 2000》的檢討中透過不同形式聽取各方的意見，包括由各界專業人士及學者組成的聚焦小組，當中亦有討論應該由鐵路帶動地區發展或由地區發展帶動興建鐵路，而現時社會上存在不同的意見；然而，加設延線／支線／接駁線必須考慮乘客量及成本效益等因素；一般來說，於現有地面鐵路線加設車站較為容易。

(按：陳恒鑾議員於下午三時十五分退席。)

11. 鄒秉恬議員、曾文典議員及黃晚就先生的意見及提問摘錄如下：

- (1) 支持優化鐵路的方向，建議諮詢文件列出全港現有的所有鐵路網，會更為清晰；
- (2) 屯門南延線伸延至東涌線能完善整個網絡，成為一個完整的環迴鐵路系統；
- (3) 西鐵線加設德士古道分站能配合該區未來的土地發展及住宅人口增長；
- (4) 建議荃灣線接駁往愉景新城以配合曹公潭谷自然生態公園的發展及解決該處的交通問題，希望路政署積極考慮；
- (5) 認為於馬灣加設鐵路站的技術問題應可克服，例如以架空橋方式興建；樂意與局方交流以討論如何解決於馬灣加設分站所面對的技術上問題；
- (6) 北環線可分流西鐵線的乘客往返落馬洲，應落實增設古洞站，貫通新界東及新界西，令網絡更完善；以及
- (7) 環境評估噪音方面並未充分諮詢周邊居民，除了按標準方式進行有關評估外，亦須顧及鐵路附近居民的意見，特別是對噪音問題的關注。

(按：田北辰議員於下午三時二十三分到席。)

12. 路政署鐵路拓展處處長回應如下：

- (1) 路政署現正進行屯門至赤鱗角的連接路基建項目，可有助改善屯門至東涌的交通；
- (2) 加設由荃灣至愉景新城的接駁線需符合成本效益及有足夠的乘客量，必須仔細考慮各項因素；
- (3) 以落馬洲或是古洞作為北環線的尾站，現時暫未有定案，但如要同時接駁兩個地點，列車需要以分道方式，隔班次分別前往古洞及落馬洲，因此在設計上需仔細考慮；
- (4) 視乎公眾意見，噪音問題會交由環境保護署跟進，有需要時會要求鐵路公司

採取相關減噪措施，例如打磨路軌，以減低列車行駛時所產生的噪音；

- (5) 青馬大橋加設鐵路站存在相當困難，亦需要考慮於惡劣天氣下封橋時的行車安排，而且現時在同一時間只容許一輛列車於橋上行走，這亦會大大增加橋上設站的困難，但歡迎委員提供進一步的意見；以及
- (6) 於現有高架路段加設分站較於地底路段容易，但會考慮委員就加設接駁線連接荃灣站及愉景新城的建議，以配合曹公潭谷自然生態公園日後可能吸引的人流。

13. 主席總結，委員如有進一步意見，可於諮詢期完結（五月二十日）前透過其他途徑向路政署反映。

V 第 4 項議程：有關：灣景花園巴士總站入口與聖文嘉幼兒園對出增設行人過路燈
(交通第 2/13-14 號文件)

14. 林琳議員介紹文件。

15. 運輸署工程師（工程項目）回應，該署曾於上午及下午繁忙時間往該處視察，發現該處車流較少及大部分駕駛者有於斑馬線前方停車讓行人橫過馬路，顯示斑馬線運作及過路秩序大致良好。此外，警方稍後會於該處舉行交通執法日，以教導道路使用者如何正確使用斑馬線及遵守有關的交通規則。

16. 香港警務處荃灣區交通隊主管補充，警方會於五月十六日派員在該處進行交通執法。根據現行法例，如行人踏出斑馬線後而駕駛者未有停車，讓行人先過，駕駛者便屬違法；但如行人未有踏出斑馬線及仍在行人路上等候，駕駛者便無需停車，可繼續駛過。此舉容易令行人及駕駛者雙方在道路使用優先權上產生誤會，加上車輛是在行駛中，因此在教育駕駛者方面亦存在困難。如警方發現有行人已踏出斑馬線而駕駛者未有停車，會直接向駕駛者作出票控。

17. 田北辰議員詢問，該路段的車流及人流情況適合設置哪一類過路設施。

18. 運輸署工程師（工程項目）回應，有關位置的車流較少，上午繁忙時間約為每小時 400 多輛，根據現時要求，在一般情況下，如要把斑馬線過路處提升為交通燈號控制過路處，車流需達每小時 1 700 輛。如在非繁忙路段的過路處加設交通燈，部分行人可能會在紅燈時因路面沒有車輛而違例橫過馬路，有可能產生反效果。至於使用按掣式行人過路燈，根據該署過往經驗，行人普遍不熟習按掣式過路燈的操作，反應並不理想，因此希望透過交通執法日教導道路使用者如何正確使用斑馬線過路設施。

19. 林琳議員表示，她自二零一一年開始已觀察到該處的交通問題，但一直未有改善，她認為運輸署單憑兩次觀察便認為該處的車流不多值得商榷。她續指出，市民對按掣式

過路燈的操作不熟習，有關部門應加強教育，而非棄用有關設施，她認為運輸署的做法是本末倒置，並非正確的解決問題方法。她質疑為何該路段較前位置（近浸信會聯會小學）的車流相若卻設有按掣式過路燈。她重申，該處有不少學童及長者橫過馬路，車輛特別是紅色小巴的車速高，途人險象環生，希望有關部門能正視問題，並要求警方提供執法時間表。

20. 運輸署工程師（工程項目）回應，位於浸信會聯會小學附近的按掣式交通燈接近路口，車流及交通情況有所不同，除了車流外，該署會就個別路段考慮有關的過路設施及道路使用者的交通需要和運作以作配合。至於按掣式過路燈，市民反映在操作上有困難，他建議先觀察該斑馬線在交通執法日後的運作情況，再按需要作出調整。

21. 主席建議運輸署與當區區議員往現場視察，以便了解該處的交通情況及作出跟進。

（會後按：主席、副主席與當區區議員已於六月二十五日聯同運輸署及警務處代表往實地視察。）

（按：陳金霖議員於下午三時四十五分到席。）

VI 第 5 項議程：強烈要求和宜合道晚間不准重型車輛行駛

（交通第 3/13-14 號文件）

22. 主席表示，陳琬琛議員及黃家華議員提交有關文件，而環保署的書面回覆已在會上提交。

（按：林琳議員於下午三時四十七分退席。）

23. 陳琬琛議員及黃家華議員介紹文件。

24. 運輸署工程師（荃灣）2 表示，環境保護署（下稱“環保署”）負責就噪音控制提供意見，運輸署只可從運輸角度作出回應，該署不反對探討有關噪音問題以尋求改善方法。他續表示，如實施交通管制計劃禁止重型車輛於晚間在和宜合道行駛，該署建議應豁免巴士，以免影響公共交通服務，並建議於凌晨一時後才實施，以配合尾班車的行駛時間。

25. 陳琬琛議員認為於凌晨一時後才實施交通管制的作用不大，居民依然會在晚上睡眠時間受噪音滋擾，建議於晚上十一時開始實施。此外，他同意應豁免巴士，但希望巴士公司能盡量採用低噪音型號的巴士行駛有關路段，進一步減低噪音對附近居民的滋擾。

26. 主席總結，上屆委員會亦曾就類似的噪音問題實地視察，他建議環保署及運輸署與當區區議員再往實地視察及量度噪音水平，以期尋求改善噪音問題的方法。

(會後按：主席與當區區議員已於六月二十五日聯同環保署及運輸署代表往實地視察。)

VII 第 6 項議程：有關馬灣交通事宜

(交通第 4/13-14 號文件)

27. 主席表示，曾文典議員提交有關文件。負責回應的是運輸署高級運輸主任（荃灣）陳志文先生、珀麗灣客運有限公司（下稱“珀客”）董事李鑾輝先生及總經理蘇傲雪女士。

28. 曾文典議員介紹文件，並於會上提交補充資料文件及有關動議。

29. 運輸署高級運輸主任（荃灣）表示，該署十分關注馬灣的交通問題，並且一直與各持份者包括珀客、居民組織、鄉事委員會及當區區議員等磋商及加強溝通，亦曾多次舉行三方會議（包括運輸署、珀客及居民組織）。在三月份的會議上，珀客提出新的方案，居民與珀客一直加強溝通，希望馬灣的交通服務能有效地運作，並訂出各方均可接受的方案。

30. 珀客董事感謝荃灣區議會交通及運輸委員會一直關注馬灣的交通服務事宜。他續表示，珀客一直基於兩大原則處理珀麗灣的交通服務，包括考慮居民的意願及商業營運原則；該公司至今一直面對嚴重虧損，最高峰期每年超過八千萬元，因此必須設法處理虧損的問題，但亦希望同時能尊重居民的意願。經多次商討後，A 及 B 方案是經與各地區人士（例如相關業主委員會（下稱“業委會”）及／或當區區議員）共同商討後提出的方案，再由珀客訂定具體細節。但於二零一二年十一月的居民大會上，A 及 B 方案均不獲接納，而馬灣至荃灣西的渡輪亦於牌照屆滿後不再繼續營運。該公司理解停航後會對居民特別是飼養寵物及攜帶大型行李的人士構成不便，因此一直與居民組織保持溝通及磋商。直至本年二月二十四日珀麗灣業委會再就 A 及 B 方案重新投票，但由於時間上的差別及商業因素，珀客事前已表明不能再實行原有的 A 及 B 方案，但居民組織同意先恢復邨巴服務的牌照，再以 B 方案作為基礎，以便雙方進一步磋商。業委會委任之交通小組召集人就珀客於三月份提出的新方案進行民意調查，在成功收回的問卷中約 83% 的居民贊成新的方案，珀客於四月十八日收到調查結果後，隨即於四月十九日與運輸署及業委會舉行三方會議，按居民意願訂定新方案，包括延長馬灣鄉事委員會巴士線至荃灣西（即全日提供馬灣至荃灣西的巴士服務），亦提供每日三班來回馬灣至荃灣西的渡輪服務。新建議是基於尊重居民意願、商業考慮及環保三大原則而訂出，雖然未必是最佳方案，但從營運角度來看，馬灣至荃灣西的渡輪收費已是偏低，該公司希望能維持收支平衡及為居民提供優質服務。既然現時三方已達成共識，希望各方能盡快配合及於六月實行新方案，為居民提供渡輪及巴士延線服務。

31. 田北辰議員、李洪波議員、陳崇業議員、鄒秉恬議員及黃晚就先生的意見及提問摘錄如下：

- (1) 發展商根據售樓時的協議只需提供馬灣往返中環的渡輪服務，因此於營運牌照屆滿後停辦來往荃灣西及馬灣的渡輪服務並無不妥；
- (2) 珀麗灣業委會委任的交通小組進行的問卷調查應具認受性，結果顯示大部分居民支持新方案，認為應盡快落實新方案，方便居民乘搭渡輪往返荃灣西，避免進一步拖延事件；
- (3) 認為二零一三年二月的業委會議決較於三月進行的問卷調查更具認受性，因為問卷調查結果較易出現偏差；
- (4) 珀麗灣環境優美，屬消閒的好去處，提供渡輪服務能為居民及旅客帶來方便；
- (5) 同意新建議方案，認為是珀客與居民經多番努力磋商後得出的共識，亦有助旅遊業發展；以及
- (6) 質疑三方會議是否包括當區區議員曾文典議員，否則對他並不尊重，而運輸署有責任促成四方會議，在居民角度而言，應支持原有的 B 方案。

（按：王銳德先生於下午四時二十分到席。）

32. 珀客董事回應，有關的問卷調查並非由珀客進行，而是由業委會設計及進行，內容十分詳細。此外，由於居民於二零一二年十一月的業委會大會上已表明不選擇 A 及 B 方案，再要求居民從中作出選擇的做法並不合理及對居民不公道。而早前舉行的會議曾文典議員亦有出席。他感謝業委會的體諒及進行問卷調查，收回的調查中有 83% 支持新方案，基於商業營運及配合民意調查結果的原則下，希望盡快落實及推行新方案。

33. 林婉濱議員、陳琬琛議員、陳耀星議員、副主席、鄒秉恬議員及吳翠霞女士的意見及提問摘錄如下：

- (1) 問卷調查沒有給予居民選擇，欠缺客觀性，並非以市民及旅客的利益為先；如珀客曾經推出 B 方案，該方案理應可解決虧損的問題，建議讓居民重新選擇 B 方案或是新建議，會較為客觀；
- (2) 當初大部分珀麗灣業主於購買樓宇時會考慮渡輪服務作為是否購買的因素之一，認為珀客及發展商應本着企業良心，繼續為居民提供渡輪服務，特別是方便殘疾人士、飼養寵物人士及攜帶大型行李人士，亦可讓旅客及市民前往觀光，認識該處的大自然生態環境，建議發展商及珀客加強宣傳，以增加乘客量；
- (3) 新建議的渡輪服務每兩小時一班的班次太疏落，令居民欠缺意欲乘搭，建議加密班次；
- (4) 由於荃灣西至馬灣渡輪的營運牌照已屆滿，珀客停辦航線亦屬合理，既然新方案獲居民接受，珀客從營商角度亦認為新方案可行，理應按居民意願盡快恢復渡輪服務。此外，區議會就地區事務擔任諮詢的角色，並不會介入談判，如雙

方達成共識，便應盡快實施新方案，才能令馬灣居民受惠；

- (5) 建議珀客進一步優化新建議及與業委會磋商，按居民意向設計一個更能切合居民需要的方案以供選擇，避免令人覺得是在無選擇的情況下被迫接受新建議；
- (6) A 及 B 方案已不再存在，但可以 B 方案作為基礎再作進一步磋商，以訂定新建議；以及
- (7) 文件中的動議存在技術上錯誤。

34. 曾文典議員表示，業委會交通小組、運輸署及珀客並未有知會他有關新建議或邀請他共同磋商。他強調早前的 A 及 B 方案是由發展商提出及經運輸署同意。他認為居民已於二月的業委會大會上重新選擇 B 方案，但發展商不接納，而三月份由業委會進行的問卷調查亦未有提供選擇，居民只可在迫於無奈下選擇唯一的新建議，否則業委會交通小組不會繼續跟進有關事宜。他指出發展商曾表示 A 或 B 方案仍會有虧蝕，並理解數年後或需調整方案，但他憂慮發展商在是次大量削減渡輪班次後，日後會進一步削減班次以達致收支平衡；他認為此做法違反售樓項目協議中的票價及班次承諾，而且建議的班次密度不可接受。他作為當區區議員，職責是為居民爭取利益，因此他必須指出事實，讓大家清晰了解事情的來龍去脈。

35. 珀客董事澄清，曾文典議員早前曾參與磋商，但隨後的會議並非由珀客召開，而四月十九日的會議曾議員並不在場。他續表示，要在居民意願及商業角度之間達致平衡存在困難，新建議實行後會按實質需要再作檢討，包括巴士及渡輪服務。至於售樓時的項目協議只訂明必須提供中環往返馬灣的渡輪服務。他感謝居民的諒解，珀客會在資源運用上作出調配，為居民提供馬灣至荃灣西的渡輪服務，亦會繼續聆聽居民的意見，繼續改進服務。

36. 運輸署高級運輸主任（荃灣）澄清，曾文典議員確曾參與早前的三方會議（包括運輸署、珀客及居民組織），但四月十九日的會議他並不在場。

37. 陳偉明議員、陳金霖議員、陳崇業議員、李洪波議員、陳耀星議員及黃晚就先生的意見及提問摘錄如下：

- (1) A 及 B 方案已不存在，建議先實施新建議，特別是盡快恢復渡輪服務，以免進一步延誤交通服務及影響居民生活；試行半年後另作檢討以便繼續改進，包括考慮增加荃灣渡輪的班次，並邀請有興趣的委員提供意見，以增加客觀性；
- (2) 當區區議員為居民爭取權益是理所當然的，希望珀客亦考慮當區區議員的意見；
- (3) 質疑問卷調查的認受性，認為業主大會上的議決不應被推翻，建議調整方案時參考原有 B 方案及新建議方案，以順應民意；
- (4) 業委會的交通小組是正式獲授權處理交通事宜，因此具認受性；居民當時未

- 有把握時機選擇 A 或 B 方案，責任亦不應由珀客單方面承擔。由於沒有合約約束力，珀客已履行社會責任，盡量為居民提供可行的渡輪服務；以及
- (5) 珀客作為商營機構會尋求方法增加客量，例如加強宣傳，現時最重要是盡快恢復渡輪服務繼而再作優化，以免居民的生活繼續受到影響。

(按：李洪波議員於下午五時退席。)

38. 珀客董事表示，現時渡輪行業普遍出現虧損，班次方面有實質的限制，而珀客在過往與業委會的討論中得到居民的諒解。基於上述限制，現時新建議中往返荃灣西的渡輪班次需要於非繁忙時間調撥中環線的船隻行駛，於繁忙時間仍為中環線提供每十五分鐘一班的渡輪班次。新建議的優點是每日可提供點對點的渡輪服務方便居民往返荃灣西，雖不是完美的方案，但珀客會不時檢討及聆聽各方的意見，務求服務能盡善盡美。

39. 曾文典議員宣讀後補文件中提出的動議“要求運輸署及發展商尊重珀麗灣業主大會二零一三年二月的決議，實行 B 方案！”。

40. 陳崇業議員詢問委員會應接納業委會於二零一二年十一月居民大會上的決議或是二零一三年三月的問卷調查結果。

41. 主席回應，委員會不適宜就業委會或法團的出席人數或認受性等作出質疑或判斷。

42. 由於沒有委員和議曾文典議員的動議，主席表示不會繼續處理有關動議。

43. 主席總結，希望各方繼續加強溝通，盡快於六月實施新建議，並按居民意向進一步檢討及優化方案。

(會後按：據運輸署提供的資料，馬灣的公共運輸服務新方案已於本年六月八日實施。)

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（截至二零一三年四月十八日）
(交通第 5/13-14 號文件)

44. 主席表示，因應上次有委員要求路政署就文件中新增項目提供工程詳情，路政署已準備有關資料及圖則，委員如有興趣進一步了解各項工程的詳情，可以聯絡秘書處，秘書處會以電郵轉發有關資料給委員參考。

45. 路政署區域工程師／西南（工程）介紹荃灣區小型交通改善工程項目及時間表。

(按：田北辰議員於下午五時十二分退席。)

IX 第 8 項議程：交通及運輸委員會二零一三／一四年度撥款分配事宜
(交通第 6/13-14 號文件)

46. 秘書介紹文件。

47. 主席表示，他與副主席及各小組召集人已就本年度的撥款分配建議作初步討論，並請各委員參閱文件的附表。

48. 委員會通過以下二零一三／一四年度的區議會（社區參與計劃）撥款分配：

項目	*可供使用的撥款額 (元)
(1) 公共交通運輸網絡專責小組	86,400.00
(2) 交通安全教育推廣小組	251,640.00
(3) 荃灣行人天橋網絡工作小組	0.00
(4) 實地視察交通費用	2,160.00
(5) 儲備	0.00
總額：	<u>340,200.00</u>

* 此款額包括 15% 的赤字預算。

49. 委員通過授權秘書處在不涉及修改核准財政預算的情況下，根據已獲批准的撥款申請，自行批准更改活動名稱、地點、日期及時間的申請，但所獲批撥的款項則維持不變。

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

50. 陳金霖議員報告，小組於四月三十日舉行第三次會議，繼續討論進一步延伸荃灣區行人天橋網絡的建議，運輸署表示會先規劃行人天橋 B、C 及 D，再在適當時間進一步研究行人天橋 E 的可行性。此外，路政署報告行人天橋 A 已於四月二十九日上午十時全面開放予公眾使用。小組亦與運輸署及路政署討論行人天橋 B、C 及 D 計劃的最新進展情況，包括：會先行落實行人天橋 B 大涌道第一階段的建設工作，路政署正重新審視有關設計；成員初步認為運輸署建議的行人天橋 C 走線替代方案的路線太迂迴及不可行，並要求運輸署重新設計走線及進行全面性的地區諮詢；以及運輸署表示行人天橋 D 會配合 TW5（城畔）發展的時間表。小組會繼續跟進區內各行人天橋計劃的最新進展。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

51. 鄒秉恬議員報告，小組於四日八日舉行第六次會議，繼續跟進小巴 96B 號的服務、九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱“九巴”）234B 號路線由深井浪翠一期總站延伸至青龍頭迴旋處的事宜，並由運輸署匯報如何改善楊屋道街市對出的巴士及小巴士上

落客嚴重受阻的情況，該署初步建議在楊屋道東行往大窩口方向及楊屋道街市對出位置設立由上午七時至下午七時的禁區。此外，運輸署代表匯報“2013-2014 年度荃灣區巴士路線發展計劃”各路線的最新進展，該署及九巴代表表示會考慮成員的建議。合辦機構亦在會上介紹 2012-13 年度的“荃灣區公共交通工具班次服務調查”報告。小組訂於五月二十二日舉行第七次會議。

(C) 交通安全教育推廣小組

52. 副主席報告，小組稍後會舉行會議商討本年度舉辦的各項活動。

XI 第 10 項議程：其他事項

53. 委員備悉以下資料文件的內容：

(1) 交通及運輸委員會二零一二至一三年度的撥款財政結算報告
(交通第 7/13-14 號文件)。

54. 主席提醒委員，下次會議定於七月八日（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六月二十日。

XII 會議結束

55. 議事完畢，會議於下午五時二十二分結束。

荃灣區議會秘書處

二零一三年六月二十七日