

交通及運輸委員會第二十次（六／一四至一五）會議記錄

日期：二零一五年三月二日

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，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

方閏發先生
王銳德先生，MH
朱威霖先生
呂迪明女士
胡明焯先生
陳義光先生
張醒文先生
曾大先生
黃晚就先生
譚芷菲女士

政府部門代表

陳子浩先生	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

梁進曦先生 荃灣民政事務助理專員 荃灣民政事務處

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）2 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 項議程續議事項

黃依凡女士 高級運輸主任／巴士發展（新界西） 運輸署
余志明先生 高級經理（策劃及發展） 九龍巴士（一九三三）有限公司
黃漢中先生 策劃及車務編排經理 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
吳健文先生 高級策劃主任 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司

為討論第 5 項及第 6 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

因事缺席者：

<u>區議員</u>	<u>增選委員</u>
文裕明議員，MH	王化民先生
林發耿議員，MH	

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二十次會議。

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：通過一月五日委員會會議記錄

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

4. 主席表示，是次會議並無續議事項。

IV 第 3 項議程：2015 - 2016 年度荃灣區巴士路線計劃

(交通第 38/14-15 號文件)

5. 主席表示，運輸署提交有關文件，向委員闡述 2015-2016 年度荃灣區巴士路線計劃（下稱“計劃”），以及諮詢委員對有關計劃的意見。他續介紹講解是項議程的政府部門及公司代表，包括：

- (1) 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）黃依凡女士；
- (2) 九龍巴士（一九三三）有限公司高級經理（策劃及發展）余志明先生；
- (3) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生；以及
- (4) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司高級策劃主任吳健文先生。

6. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）介紹文件。

(按：陳琬琛議員於下午二時四十分到席。)

7. 鄒秉恬議員、李洪波議員、林婉濱議員、林琳議員及陳琬琛議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 不反對建議增設的巴士線，但對計劃未有就即將於三月開始入伙的環宇海灣加強巴士服務以應付將增加的乘客量表示不滿及失望，並認為增加的人口亦會影響海濱花園及海灣花園的乘客，故運輸署及巴士公司應未雨綢繆，不應在問題發生後才處理；
- (2) 計劃中建議新開辦的 N36 深宵巴士線只提供服務至凌晨二時並不足夠，希望有關部門觀察乘客需求後，可考慮延長服務時間；
- (3) 不贊成一次性把 38A 線原有三架雙層巴士全數更換為單層巴士，建議應保留一架雙層巴士，並在檢視客況的變化後才逐步作出相應調整。此外，不滿早前提出延長 38A 號巴士行車路線的建議未納入是次計劃；
- (4) 對於計劃未有就 30X 號巴士的脫班問題提出改善方案表示失望；
- (5) 對於把 30 線全線更換為單層巴士沒有太大意見，但認為居民難以接受將其班次由每 15 分鐘一班調低至每 20 至 30 分鐘一班；
- (6) 根據平日觀察，30 線的車輛經常被抽起，失信於乘客，乘客才不選乘該線，但並不表示乘客對此巴士線沒有需求，因此反對把該線的車輛數目由六架減少至四架。鑑於荃威花園及荃景圍近年人口變化很大，認為九巴需重新檢視有關需求及穩定班次，以吸引乘客；
- (7) 39A 線的車輛數目不變，不明白為何需將其班次由每 17 分鐘一班調低至每 20 分鐘一班，乘客現時已需等候多時才能上車，因此不希望九巴減少班次；
- (8) 歡迎新增的 934A 號巴士輔助路線，因可為荃威居民提供更多選擇，並建議

提前該路線的服務時間至早上七時三十分、增加至三班班次及調低收費至 16 元；

- (9) 不贊成 34 線在早上繁忙時間改為循環線，因居民已就原定班次疏落作出投訴，而且曾就 34 線改為不經葵聯路的建議進行問卷調查，結果顯示居民對此表示反對；
- (10) 歡迎延長 40 號巴士的行車路線至海安路近麗城花園的建議，因現時只提供 234C 號巴士的早上特別班次，但欠缺由麗城往東九龍的巴士服務，並詢問該路線收費會否因路線延長而增加。鑑於擬延長的巴士灣位置會鄰近日後可能興建的單車徑，希望九巴與土木工程拓展署配合有關工程安排，並盡快落實有關建議；
- (11) 梨木樹居民多次投訴 36 號、36A 號、36B 號及 36M 號巴士經常客滿，難以登車，但計劃卻未有就上述路線提出改善方案，希望九巴增加上述路線的班次，改善脫班問題，並為服務梨木樹的巴士線更換低地台及較新型號的巴士；
- (12) 建議延長 N36 號巴士的服務時間至凌晨三時或四時，加密班次至每 20 分鐘一班，並盡量減省中途站的數目，讓梨木樹的居民更快捷地往返荃灣市中心，而且收費定價過高，希望調低收費；以及
- (13) 期望增設途經梨木樹往返機場的巴士線及往返九龍的 40P 號能提供全日服務，並要求劃一相同路程的分段收費，例如由沙田途經梨木樹的巴士線。

(按：陳金霖議員及譚芷菲女士於下午二時五十分到席。)

8. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）的回應如下：

- (1) 該署會密切留意新增路線 N36 號及 N39 號巴士在投入服務後的乘客需求，有需要時會研究調整服務時間的可行性；
- (2) 該署會與九巴研究分階段把 38A 線的雙層巴士更換為單層巴士；
- (3) 路線計劃已為即將入伙的環宇海灣加強過海巴士服務，該署會密切留意區內人口的增長及乘客需求的變化，在適當時會加強服務；
- (4) 該署會嚴正處理巴士脫班的問題，並會向巴士公司了解情況及作出適當的跟進工作；
- (5) 開設 934A 線屬試驗性質，路線開辦後，該署會觀察乘客的需求，以檢視加強服務的需要；
- (6) 至於延長 40 號巴士的行車路線後的車費會保持不變，該署會與相關部門及地區人士保持緊密溝通，希望可盡快落實有關方案；以及
- (7) 備悉委員提出更換低地台巴士的建議，並會請巴士公司研究調配低地台巴士以營運服務梨木樹一帶巴士路線的可行性。

9. 九巴高級經理（策劃及發展）的回應如下：

- (1) 39A 號巴士於繁忙時間或因路面情況未能提供編訂的班次，因此建議因應乘

客量調整班次，令班次更穩定；

- (2) 對於環宇海灣即將入伙，九巴已就此檢視 238M 號及 238X 號巴士的服務水平，最繁忙時段的載客率約七成，因此認為該些巴士線仍有空間應付新增的乘客量，九巴會視乎實際情況於有需要時調配資源以應付需求；
- (3) 934A 線的收費定價與 934 線的相同；
- (4) 34 線只會於早上繁忙時間改為循環線，而現時該線為點到點路線，需來回葵盛圍兩次，這樣除增加行車時間外，也影響班次穩定性，因此建議改為只來回一次，以節省行車時間及增加班次穩定性。此外，原本於葵聯路上落的乘客可步行至葵盛圍分站乘搭該路線；
- (5) 落實延長 40 號巴士行車路線需視乎有關的諮詢結果，如獲區議會支持，九巴會與運輸署安排推行有關方案，包括擴闊巴士灣作總站的安排；
- (6) 九巴會就脫班問題向運作部同事了解情況以檢視問題所在，如委員收到乘客的投訴，可即時向九巴提供詳細資料，以便跟進；
- (7) 現時 30 線的載客率只有百分之六十三，因此建議減少車輛數目；
- (8) 36 線、36A 線及 36B 線於最繁忙時間的載客率分別為九成、六成半及八成半，認為現時的服務足以應付需求，九巴會檢視班次不穩的原因；以及
- (9) 統一分段收費方面需視乎公司的財政狀況及對乘客量的影響。

(按：田北辰議員於下午三時五分到席。)

10. 陳偉明議員、陳恒鑌議員、黃偉傑議員、陳振中議員及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 現時運輸政策以鐵路為骨幹，但黃金海岸、大欖、小欖、深井、青龍頭一帶均沒有鐵路服務，對巴士服務的需求更為殷切。現時欠缺由屯門東及荃灣西直接往機場的巴士服務，經與屯門東區議員及深井、青龍頭的居民商討後，要求運輸署及龍運巴士有限公司（下稱“龍運”）研究 E33 線及 E33P 線途經上述地方；
- (2) 要求九巴就 261B 線及 234C 線各增加一至兩班班次；
- (3) 過往曾多次討論因應環宇海灣的人口增長而需加強巴士服務的配套，但計劃仍未有就此提出改善方案；
- (4) 238X 號巴士在馬頭壩道經常客滿，乘客難以登車，環宇海灣入伙後，如不加強服務，相信海濱居民屆時定會有怨言；
- (5) 對擬開設 930X 線沒有意見；
- (6) 計劃擬把 930A 線的來回方向所有班次由楊屋道改經馬頭壩道，但乘客需經過工廠區前往乘車，對他們十分不便，亦對原本在楊屋道下車的居民來說同樣十分不便。此外，現時該路線的乘客量已很高，該路線改經馬頭壩道對於在環宇海灣上車的乘客沒有幫助，因此反對有關建議；
- (7) 支持延長 40 號巴士行車路線至海安路近麗城花園的建議，希望可盡快落實，

並建議在麗城荃灣官立小學及蔚景花園沿路增設分站；

- (8) 反對減少 34 線的車輛數目，因原本班次已很疏落，再減少車輛數目只會令班次更疏落，對居民十分不便，並詢問是否只於繁忙時段減少車輛數目，還是於全日所有時段均減少車輛數目；
- (9) 對於文件中指出 34 線如改為不經葵聯路會影響約 200 名乘客，要求九巴提供有關的上車及落車人數；
- (10) 現時由麗城花園往荃灣西站的巴士線十分迂迴，要求改善有關服務；
- (11) 要求 N36 號巴士途經象山邨並把其服務時間延長至凌晨三時，以照顧深宵下班的居民的需要，並建議新增的深宵巴士線使用電動巴士，以免有噪音滋擾居民；以及
- (12) 要求增設由梨木樹邨往東九龍的巴士服務。

11. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）在回應時指出，該署會與巴士公司研究委員的上述建議。對於沒有鐵路服務的地方，該署會密切留意區內乘客需求及新發展對人口變化的影響，有需要時會與巴士公司研究提升服務。至於分段收費方面，運輸署一向鼓勵巴士公司按其營運及財政狀況及其他相關因素提供優惠，基於自由營商的精神，提供票價優惠屬個別公共交通營辦商的商業決定。

12. 九巴高級經理（策劃及發展）的回應如下：

- (1) 261B 線的載客率為百分之五十六，而 234C 線的兩班班次的平均載客率為百分之八十六，認為現時的服務足以應付需求；
- (2) 認為 238X 線現時最繁忙時段的載客率只有七成，可見仍有空間應付新增的乘客量，並預計有部分居民會使用 238M 線，因此需再觀察環宇海灣居民的需求；
- (3) 現時 34 號巴士需在葵盛圍來回兩次，令行車時間不必要增加，如改為不經葵聯路，繁忙時間的班次可維持不變，認為是雙贏的做法，而該線只於早上繁忙時間減少一架車輛，其餘時間的車輛數目可維持不變；以及
- (4) 九巴正就 N36 號巴士的行車路線收集意見，初步認為路線越長，便越影響班次及路線的吸引力。

13. 陳恒鑽議員詢問九巴所指的載客率是以每平方米容納多少人作計算。

14. 九巴高級經理（策劃及發展）在回應時指出，每班車的可載客容量為 120 至 130 人。

15. 主席表示，早前的委員會會議上曾討論有關載客率定義的問題，相信有關部門需要時間再作研究，暫時難有共識。

16. 九巴社區事務經理在回應時指出，他會向龍運轉達委員就 E33 號及 E33P 機場巴士線提出的建議。

17. 陳金霖議員、田北辰議員、黃晚就先生、曾大先生、曾文典議員及呂迪明女士的意見及提問摘錄如下：

- (1) 擔心延長 40 號巴士的行車路線至海安路會影響原本在如心廣場上車的乘客，因現時繁忙時段已有八成乘客在如心廣場上車，如改為在麗城開出，乘客便需步行至滿樂大廈才能上車，而且很多居民在東九龍上班，如他們需在大河道下車再步行回家，路程會很遙遠，希望有關建議落實後，如觀察到乘客在滿樂大廈難以上車，便應增加班次或車輛數目；
- (2) 文件中指出 40 號巴士往荃灣方向於海興路設有分站，而總站則設於海安路，認為在大涌道亦應設有分站，建議應更清晰地列出分站地點；
- (3) 對於建議開設的 N39 線的服務時間至凌晨二時表示支持；
- (4) 曾在早上繁忙時間就 30 號巴士進行調查，發現共有 46 名乘客在荃景圍上車，到達葵俊苑後有 38 名乘客下車，到了麗瑤及荔景，則只有 1 名乘客上車，因麗瑤的居民仍可選乘 61M 號、37 號及 46 號等其他路線，建議取消由葵俊苑至美孚一段的分站，以維持現時每 15 分鐘一班的班次；
- (5) 由荃灣前往中環約需一小時，建議 934A 號巴士提前由早上七時二十分至七時三十分開出，以配合市民上班的時間；
- (6) 由於巴士站鄰近民居，希望巴士公司注意 N39 號深宵巴士線可能引致的噪音問題；
- (7) 歡迎開辦 N39 線，但認為收費定價為四元七角實在過高，因為 39M 線的行車路線與 N39 線的相若，但收費只需三元五角，而同樣為循環線的 39A 線的收費亦只是四元三角；
- (8) 30 線的脫班問題已十分嚴重，如再減少其車輛數目，情況令人擔心，希望重組路線可解決有關問題；
- (9) 反對把 30 號巴士的班次由現時每 15 分鐘一班改為每 20 至 30 分鐘一班，如因現時未能履行班次承諾便減少班次，是本末倒置的做法。此外，荃景圍居民對該線有極大需求，反對全線更換為單層巴士，建議先更換四架雙層巴士為單層巴士，而減省的車輛亦應調配至如 934A 號等區內其他巴士線使用；
- (10) 不滿 39A 號巴士的班次由每 17 分鐘一班改為每 20 分鐘一班，九巴不應因未能履行服務承諾便減少班次，令服務水平倒退；
- (11) 要求加強青龍頭、深井、梨木樹及石圍角等沒有鐵路服務地區的巴士服務，希望運輸署及九巴與當區區議員聯絡以了解市民的需要，並於收集意見後，為檢討工作訂下時間表；
- (12) 多條巴士線會途經青嶼幹線，但轉乘站卻設在收費站，相信未來有需要在青衣尋找合適地方設置轉乘站，以貫通交通網絡及增加轉乘組合；
- (13) 詢問巴士公司有否計劃發展衛星導航系統，讓乘客知悉巴士到站時間，以解

決巴士脫班問題；以及

- (14) 歡迎開辦 N36 線，建議延長其服務時間及使用電動巴士以減少噪音。此外，該線的路程較長，如車輛數目只有一架，對於能否確保每 30 分鐘一班班次有保留，並擔心車長會為了趕及班次時間而影響行車安全。

(按：胡明焯先生於下午三時四十二分退席。)

18. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）的回應如下：

- (1) 該署會就 40 號巴士的分站地點再作詳細研究，並會研究優化 30 號巴士行車路線的可行性；
- (2) 備悉委員提出增加 934A 號巴士班次的建議，該署會與九巴在路線投入服務後密切留意乘客需求後再作檢討；
- (3) 該署會促請巴士公司檢視及解決脫班問題，並採取可行方法提高班次穩定性；
- (4) 備悉有關意見，該署會與巴士公司研究在適當和可行的地點，提供巴士轉乘計劃，讓乘客可享用優惠的轉乘票價前往更多目的地；以及
- (5) 該署會與九巴審視 N36 線的車輛數目，務求為市民提供安全而穩定的巴士服務。

19. 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理在回應時指出，如開設 930X 線，930X 號及 930A 號巴士於早上繁忙時段會為楊屋道上車的乘客提供合共七班班次，較現時 930A 號巴士的三班班次多出四班。至於傍晚繁忙時段，則可提供合共六班班次，較現時 930A 號巴士的兩班班次多出四班。930X 線亦可分擔乘客對 930A 線的需求，因此估計 930A 線會有足夠能力應付環宇海灣新增的人口。現時在楊屋道及橫窩仔街一帶乘搭 930A 號巴士的乘客主要為樂悠居及爵悅庭一帶的居民，改道後，他們可經橫龍街步行約三分鐘至馬頭壩道分站，路程與他們現時步行至楊屋道分站相若。此外，930X 號及 930A 號巴士會合共提供每五至十分鐘一班的班次，相信可縮短乘客候車的時間。有關建議落實後，該公司會按需求適時調整服務。他備悉委員就衛星導航系統提出的建議，並會轉達該公司相關組別考慮。

(按：朱威霖先生於下午三時五十分退席。)

20. 九巴高級經理（策劃及發展）的回應如下：

- (1) 澄清 40 號巴士的回程路線並不會途經大河道及大涌道；
- (2) 同意麗瑤邨居民對 30 線的需求不大，因此九巴在兩年前曾提議調整有關服務，但有關建議因未獲相關區議會通過而遭擱置；
- (3) 作為受監管的營辦商，九巴需按照運輸署的車費等級表釐定收費，而深宵巴士線的收費會較日間的巴士線為高，現時 N39 號巴士的建議收費已較有關收費標準的上限為低；

- (4) 39A 號巴士班次不穩是由於交通擠塞所致，而九巴無法控制交通流量，除了向運輸署反映有關問題外，另一方面亦有需要靠調整班次時間以穩定班次水平；
- (5) 衛星導航系統仍處於試驗階段，暫時未有具體實施計劃；
- (6) 擬定的 N36 線只有一架車輛，如有足夠乘客需求，九巴會適時調配資源；以及
- (7) 至於使用電動巴士方面，九巴會檢視有關路線有否相關配套設施，務求盡量減少噪音。

21. 陳恒鑽議員、李洪波議員、林琳議員、林婉濱議員及田北辰議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 930A 號巴士於早上時間有很多乘客，在抵達爵悅庭分站時已差不多客滿，如改經馬頭壩道，對環宇海灣居民的幫助不大，而且原有乘客步行至馬頭壩道的路程應超過三分鐘，對他們十分不便，因此希望原有乘客不會受到影響；
- (2) 九巴未能提供充分理據支持 30 線的改動，該線於繁忙時間的乘客量達百分之六十三，如全線改為以單層巴士行走及減少車輛數目，相信難以應付乘客量。此外，不反對委員提出縮減 30 號巴士分站的建議，但認為需考慮乘客會否有需要在擬縮減的分站上車和下車；
- (3) 有關 39A 號巴士的脫班問題，認為應增加繁忙時間的車輛數目，而不應減少班次；
- (4) 促請有關部門研究改善 30X 號巴士的脫班問題；
- (5) 過往曾就 34 線改為循環線的建議進行問卷調查，並發出共 21 000 份問卷，結果顯示市民反對這個建議；
- (6) 環宇海灣將於三月下旬入伙，人口將會大量增加，認為有關部門應及早加強巴士配套服務；
- (7) 過往曾就來往荃威及荃灣港鐵站的深宵巴士服務進行調查，發現共有 80 名乘客需於凌晨十二時三十分至一時三十分使用這條巴士線，因此對於開辦 N39 線表示支持，但認為每半小時一班的班次過於疏落。此外，建議把該線的服務時間改為由凌晨一時至二時開始，以接駁 39M 線於凌晨十二時五十分尾班車，並提供每 20 分鐘一班的班次，以及使用電動巴士等較寧靜的巴士以減少噪音；
- (8) 贊成把 39A 號巴士的班次調整為每 20 分鐘一班，因班次準繩度對乘客十分重要，而九巴以往會於下午繁忙時間增加一輛車以維持班次，希望這個安排可得以維持；以及
- (9) 理解 30 線的雙層巴士轉為單層巴士是由於乘客量偏低所致，但班次不應因而減少。此外，荔景的居民仍可選乘多條巴士線，不應因葵青區議會反對縮減分站而令本區的乘客受影響。據早上進行的調查所得，該線的巴士到達都會廣場後，所有乘客都會下車，詢問有關部門認為葵青區議會反對的原因是

否合理。

22. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）在回應時指出，該署備悉委員上述的意見。她續表示，建議 34 號巴士於早上繁忙時間不經葵聯路的目的是要穩定班次。

23. 九巴高級經理（策劃及發展）在回應時指出，30X 號巴士的脫班問題主要是由於紅磡海底隧道擠塞及觀塘線延線工程影響行車時間所致。此外，九巴會與運輸署繼續研究優化 30 號巴士的行車路線。

（按：陳崇業議員於下午四時十分退席，王銳德先生於下午四時十三分到席。）

24. 鄒秉恬議員、黃偉傑議員、副主席及王銳德先生的意見及提問摘錄如下：

- (1) 對於運輸署的回覆表示失望，讚賞城巴敢於作出新嘗試，但環宇海灣的居民並非全部都在港島區上班，認同 930A 號巴士改經馬頭壩道作用不大，因此反對有關建議；
- (2) 九巴並未就 238X、238M 及 238P 線提出改善方案，支持城巴營辦更多區內的巴士線；
- (3) 曾於去年提出把 38A 號巴士的行車路線延長至沙田，當時九巴表示會研究這個建議，但這個建議不但未有納入本年度的計劃中，而且九巴更打算更換全線車輛為單層巴士，九巴的服務不斷倒退，歡迎城巴取以代之；
- (4) 由於計劃中就 34 線提出的建議會影響多達 200 人，而九巴又未交代會如何調配減省的車輛，因此反對有關建議；
- (5) 現時由麗城花園往荃灣西站的巴士線需繞經大河道才能進出荃灣西站，路線十分迂迴，建議可讓巴士單程進出荃灣西站近大涌道出口，以方便前往荃灣西站的車輛，使行車更暢通，希望運輸署工程組及路政署研究其可行性；
- (6) 234C 號巴士於早上時間經常客滿，認為有需要增加車輛數目及開辦回程班次；
- (7) 要求劃一途經梨木樹邨的巴士線的分段收費；
- (8) 現時由梨木樹往港島的 936 號巴士只提供去程服務，建議增辦回程班次；
- (9) 建議延長 36A 及 36B 號巴士的行車路線，以便將其總站設於紅磡火車站或黃埔一帶，或途經石硤尾前往城市大學及浸會大學；
- (10) 不認同九巴就深井往東九龍巴士服務提供的數據，認為乘客不選乘是因為現時的班次未能配合乘客所需，希望 234C 號巴士能增加一至兩班班次；
- (11) 反對計劃就 30 線提出的建議，建議重組其行車路線，以免浪費資源；以及
- (12) 39A 號巴士因班次過於疏落才導致乘客量偏低，因此反對調低班次時間，並要求加密班次。

25. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）在回應時指出，該署會與巴士公司研

究委員的意見。至於分段收費方面，該署一向鼓勵專營巴士公司因應營運及財政狀況及其他相關因素，盡可能為市民提供包括分段收費等優惠措施。該署對優化個別路線持開放態度，歡迎委員隨時向該署及巴士公司提出建議。

26. 九巴高級經理（策劃及發展）的回應如下：

- (1) 234C 線在早上時間提供兩班班次由深井前往東九龍，乘客於其餘時間可利用 234A 號、234B 號和 40 號巴士的轉乘服務，而九巴亦已就 234C 線回程班次展開調查以收集數據；
- (2) 由於有關地區正進行工程，因此現時把 36A 及 36B 號巴士的總站設於紅磡火車站或黃埔一帶並不適合；
- (3) 30 號巴士由荃灣圍往長沙灣的行車時間已需一小時，如再延長行車路線，相信吸引力會大減；以及
- (4) 強調所有巴士班次需因應乘客量及按運輸署的《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》作出調整。

27. 鄒秉恬議員表示，對於運輸署及九巴無視延長 38A 號巴士的行車路線建議十分不滿。

28. 九巴高級經理（策劃及發展）在回應時指出，九巴曾於去年的計劃中提出有關 38A 號的建議，但有關方案經諮詢後因不獲區議會支持而遭擱置。

29. 主席表示，公共交通運輸網絡專責小組會繼續跟進上述事宜。

V 第 4 項議程：建議巴士公司增設 234C 線傍晚回程服務
(交通第 39/14-15 號文件)

30. 主席表示，田北辰議員提交有關文件，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。

31. 田北辰議員介紹文件。

32. 主席表示，秘書處在會議前收到九巴的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的附件二。

33. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，該署會與九巴再詳細研究有關建議。

34. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，九巴會繼續密切留意包括 40P 線及 234C 線在內來往荃灣及東九龍的巴士服務。

(按：陳恒鑾議員、田北辰議員及陳義光先生於下午四時三十分退席。)

35. 陳偉明議員、陳琬琛議員、黃偉傑議員、副主席、陳振中議員、李洪波議員、王銳德先生、林琳議員、林婉濱議員及黃晚就先生的意見及提問摘錄如下：

- (1) 支持文件中的建議，認為建議中的回程路線有足夠的客量支持，並可方便荃景圍、梨木樹、石圍角及象山邨居民，希望有關部門及巴士公司能盡快落實；
- (2) 詢問由觀塘往深井的行車時間；
- (3) 建議在荃景圍天橋加設中途站，以方便荃德花園、翠豐臺及家興大廈的居民；
- (4) 很多商業發展已由中環移至東九龍，因此市民對建議的路線有一定需求，要求巴士公司詳細研究開出時間及班次；
- (5) 市民反映要求 234C 線在黃大仙加設中途站，希望有關部門在研究有關回程服務時可一同研究上述加設中途站可行性；以及
- (6) 雖然不反對有關文件，但認為回程服務對荃景圍一帶居民的幫助不大。有關人士正爭取復辦來往東九龍及荃景圍的村巴，不希望有關建議對此造成影響，希望有關部門在考慮增設回程服務時會顧及不同區域居民的需要。

36. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，她備悉委員的意見，並會繼續密切留意有關巴士服務。她估計文件中建議回程路線與早上去程的行車時間相若，即約 90 分鐘。此外，當初把 234S 線轉為 234C 線時，因行車路程較長，在考慮委員的意見後，為盡量方便市民，才把駛經荃灣後的第一個中途站設於九龍灣，如要在黃大仙加設中途站，行車時間便可能會延長，但九巴會再檢視在黃大仙加設中途站的可行性。

37. 主席表示大部分委員支持有關建議，希望運輸署及九巴盡快研究其可行性。

VI 第 5 項議程：有關荃灣區內停車場不足事宜

(交通第 40/14-15 號文件)

38. 主席表示，林發耿議員提交有關文件，但他缺席是次會議。秘書處於會議前收到地政總署的書面回覆，並已於二月十八日分發予各委員，請委員參閱有關文件。是次會議不會討論是項議程。

VII 第 6 項議程：要求在國瑞路或附近增設貨車、私家車及電單車位

(交通第 41/14-15 號文件)

39. 主席表示，陳琬琛議員及副主席提交有關文件，並由運輸署工程師（荃灣）2 陳啟賢先生、地政總署高級產業測量師（中）鍾秀慧女士及規劃署城市規劃師（荃灣）1 簡嘉敏女士負責回應。

40. 陳琬琛議員及副主席介紹文件。

(按：陳偉明議員於下午四時四十三分退席。)

41. 運輸署工程師(荃灣)2在回應時指出，有關部門會參考《香港規劃標準與準則》及附近交通情況，以釐定物業發展需提供的泊車位數目。該署會配合地政總署的工作，適時物色合適及暫時未有即時發展計劃的政府土地，以短期租約方式批出土地用作停車場，並會按供求情況，建議於租約條款中加入停泊個別車輛類別(例如貨車及電單車)的要求。此外，該署會在不影響道路安全及其他道路使用者的情況下，在適當位置加設路旁泊車位。經公眾諮詢後，該署已向路政署發出施工令，在國瑞路附近的傳屋路增設四個電單車泊位，並要求路政署會盡快完成有關工程。

42. 地政總署高級產業測量師(中)在回應時指出，該署已就區內的政府用地可否作短期租約停車場用途進行檢視。他們會研究昌榮路現時地盤用地用作短期租約停車場的可行性。至於新物業發展項目的泊車位，該署會與運輸署及規劃署合作，探討在賣地條款中要求發展商增加公眾泊車位。

43. 規劃署城市規劃師(荃灣)1在回應時指出，該署主要會考慮增加泊車位對區內交通負荷能力造成的影響。如沒有影響的話，該署對增加區內泊車位持開放態度。就一般物業發展項目而言，發展商提交有關增加車位的申請後，該署會諮詢運輸署及地政處的意見再加以考慮。而位於昌榮路的地盤的現時土地用途為休憩用地，長遠來說，如要發展該處為停車場，便需提交規劃申請。據她了解，有關地盤的撥地期限似乎已經延長，地政處可補充有關資料。

44. 地政總署高級產業測量師(中)在回應時指出，有關昌榮路地盤撥地事宜由該署鐵路發展組負責，她可於會議後補充有關資料。

45. 陳琬琛議員、王銳德先生、副主席及曾文典議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 國瑞路附近陸續有新住宅落成，但泊車位數目不足，造成嚴重失衡，因此對於部門不斷將附近工廈重建為住宅有保留，並要求在昌榮路地盤位置興建多層停車場大廈或臨時停車場以解決問題；
- (2) 現時昂貴的車位售價及租金已反映泊車位供求失衡，認為政府不夠積極改善有關問題，建議嘗試發展地下停車場；
- (3) 對於地政總署的回覆表示不滿，希望部門講解國瑞路附近政府用地的用途，並要求有關部門於會議後與當區區議員聯絡，以反映居民的需求；
- (4) 認為各部門上述的回覆屬互相推搪，而且是次會議議程早已發出，但地政總署代表卻指有關事宜由該署另一組別負責，認為部門應於會議前已準備充足資料，對此表示不滿；以及
- (5) 現時持有私家車的人口為百分之七點五，與十年前為百分之五的數字相比，可見持有私家車的人口於十年間增加了百分之五十，認為政府需就此訂立清

晰的政策方向，並詢問運輸署釐定泊車位數目的標準。

46. 運輸署工程師(荃灣)2 在回應時指出，該署會繼續監察國瑞路一帶的泊車位需求，並會積極配合各相關部門的工作，亦會考慮在不影響道路安全及其他道路使用者的情況下，在適當位置加設路旁泊車位。至於新物業發展項目，有關部門會參考《香港規劃標準與準則》及附近交通情況，以釐定物業發展需提供的泊車位數目。如發展項目附近的地點有額外的泊車需求，該署會在不影響附近道路交通的情況下，要求發展商在新物業發展項目內增加適量的公眾泊車位以滿足需求。

47. 規劃署城市規劃師(荃灣)1 在回應時指出，現時在國瑞路有兩個已發展的住宅項目，附近亦有工廠大廈，這些工廠大廈的土地規劃定住宅(戊類)地帶。城市規劃委員會(下稱“城規會”)於上星期五通過了一個住宅(戊類)地盤展開發展期限的延期規劃申請，而加設的一個附帶條件是要求申請人向運輸署提交交通影響評估及重新檢視泊車位的供應。所有規劃申請均需經城規會通過，及諮詢相關部門的意見，以確保有關發展項目已根據最新的規劃標準釐定泊車位數目或得到運輸署的同意。在考慮過程中，相關部門需考慮區內的交通情況，以及泊車位數目對區內交通負荷能力會否造成負面影響。國瑞路附近的土地大部分已被發展，短期內如要增加泊車位，便需靠地政處物色合適的政府土地以作短期租約停車場。目前，國瑞路附近有有機會可發展的土地只有數個住宅(戊類)地盤，但有關地帶為私人土地，需待土地擁有者提出重建發展的申請才有機會增加泊車位。至於國瑞路高鐵地盤完工後，有關用地可否用作短期租約停車場，則需視乎各部門對有關土地有否需求作其他用途而定，但因區內土地有限，政府需平衡各方的需要。

(按：陳琬琛議員於下午五時退席。)

48. 地政總署高級產業測量師(中)在回應時指出，該署一直在區內物色合適地方作短期租約停車場用途。該署預計在今年年中可推出位於海角街的一幅新短期租約用地，並招標作收費停車場用途。此外，空置的私人用地如要發展為臨時停車場，需視乎業主的意願而定。業主可向地政總署提交有關申請，該署會諮詢相關部門的意見以進行審批。至於昌榮路高鐵地盤撥地年期，她需在會議後與該署鐵路發展組確實後才可提供實際日期。

49. 曾文典議員表示，多年來沒有任何發展項目能提供足夠泊車位，認為政府規劃不周。他詢問運輸署釐定泊車位數目的標準為何，例如一個物業共有1 000個單位，需提供多少個泊車位。他不同意部門所指需要考慮物業項目附近的交通情況及環境，因這些因素不受控制並隨時有變，故此建議參考其他國家的做法，在地區進行全面調查，以便選擇合適地方興建多層停車場大廈。他認為部門不能因土地不足便不解決車位不足的問題，希望運輸署及規劃署制訂長遠政策，以解決有關問題。

50. 運輸署工程師(荃灣)2 在回應時指出，有關部門在制定發展項目的泊車位需求時，需要考慮《香港規劃標準與準則》指引中不同的因素，難以一概而論。除單位數量外，亦需考慮例如附近交通情況及附近有否鐵路站等因素。規劃署的網頁已載列有關《香港規劃標準與準則》更詳細的說明。

51. 主席表示，區內泊車位不足問題已討論多時，希望有關部門能從善如流。此外，他請地政總署於會議後補充有關昌榮路高鐵地盤撥地年期的相關資料。

(會後按：地政總署已於三月十二日提供有關資料，而有關資料已轉交委員參閱。根據地政總署的資料，昌榮路高鐵地盤撥地年期至二零一七年三月三十一日止。)

VIII 第 7 項議程：要求 30X、39A、30 號巴士劃一與 39M 相同分段收費（由富華街至荃威花園總站一段）

(交通第 42/14-15 號文件)

52. 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）謝自清女士及九巴襄理（策劃及發展）黃秀娟女士負責回應。

53. 林婉濱議員及曾大先生介紹文件。

54. 主席表示，秘書處在會議前收到九巴的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的附件三。

55. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，該署一向鼓勵專營巴士公司因應其營運、財政狀況及其他相關因素，盡可能為市民提供包括長者及小童車費優惠、轉乘優惠及分段收費等的優惠措施。然而，基於自由營商精神，巴士公司對個別路線會否提供任何優惠措施，屬巴士公司的商業決定。九巴由二月十四日起已為 30X 線推行為期半年的分段收費計劃，與 39M 線由富華街往荃威花園的收費看齊。

56. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，就 30X 線推行為期半年的試驗計劃剛於二月十四日開始，之後又適逢農曆新年假期，因此九巴需待情況穩定後收集更多數據以檢討成效，並會密切留意乘客量的變化。在考慮提供優惠措施時，九巴亦需考慮財政負擔及乘客需求等多項因素，期望盡量達成多贏局面。

57. 就主席的查詢，九巴襄理（策劃及發展）表示，30X 線往荃威花園方向由美孚鐵路站開始的分段收費原本為 6.4 元。由二月十四日起，30X 線增設由富華街往荃威花園的分段，收費為 3.5 元，這與往來荃灣站與荃威花園的 39M 線的收費相同。

58. 李洪波議員、林婉濱議員、黃偉傑議員、王銳德先生及曾大先生的意見及提問摘錄如下：

- (1) 劃一分段收費一事已討論多時，如今九巴只為 30X 線推行試驗計劃未免過於慳吝，可能會損害九巴的形象，希望九巴會把試驗計劃擴展至區內其他有類似情況的巴士線；
- (2) 30 線的班次很疏，而且由富華街往荃威花園的收費為 4.9 元，乘客可選擇不乘搭該線，要求調整上述分段收費至 3.5 元；
- (3) 30 線由荃威花園往長沙灣的全程收費為 6.4 元，但由滿樂大廈開始的分段收費已下調至 5.5 元，證明九巴有足夠能力提供分段收費優惠；
- (4) 各巴士線的分段收費不同，乘客很容易混淆，他們往往在登上 30 號巴士後才發現收費與 39M 號巴士的不同，乘客對此十分不滿；以及
- (5) 詢問九巴選擇 30X 線而不選擇其他路線進行試驗計劃的原因，為何推行試驗計劃前沒有在區議會上提出討論，而試驗計劃得出甚麼結果才會永久落實計劃，以及九巴應把試驗計劃擴展至其他路線。

59. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，選擇 30X 線進行試驗計劃是純粹出於商業考慮，因觀察到荃景圍一帶公共交通市場上的變化，才推行有關試驗計劃以測試市場的反應。現階段九巴未能確定於半年試驗期後會否落實有關分段收費，但會繼續密切留意有關情況。如有任何決定，九巴會盡快通知相關區議員。

60. 主席表示，是次試驗計劃對九巴來說已是一大突破，希望九巴盡量考慮委員的上述意見。

IX 第 8 項議程：要求增設途經象山邨的深宵巴士路線 (交通第 43/14-15 號文件)

61. 主席表示，文裕明議員及陳振中議員提交有關文件，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。

62. 陳振中議員介紹文件。

63. 主席表示，秘書處在會議前收到九巴的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的附件一。

64. 運輸署高級運輸主任（荃灣）在回應時指出，於 2015-2016 年度荃灣區巴士路線計劃中，已建議開辦來往荃灣鐵路站至梨木樹的全新 N36 號深宵巴士服務，該署會與九巴研究改動有關路線的可行性。如有任何更改，該署會於諮詢期內再諮詢委員的意見。

65. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，於 2015-2016 年度荃灣區巴士路線計劃中建議開辦的全新 N36 線深宵巴士途經二坡圳路，象山邨居民只需經過一條行人天橋便可回家，十分方便。她備悉委員要求上述路線的巴士駛進邨內，但需研究額外行車路線對原定每 30 分鐘一班的班次的影響。

66. 陳振中議員及葛兆源議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 對九巴的回應表示不滿，如巴士不駛進象山邨內，居民需經過山路或幽暗的村路才能回家，希望巴士公司考慮市民的需要及保障他們深宵回家時的安全；以及
- (2) 建議的 N36 線服務時間為凌晨十二時至二時，而且只有四班班次，認為駛進邨內對行車時間的影響不大。

67. 主席表示，公共交通運輸網絡專責小組會在 2015 - 2016 年度荃灣區巴士路線計劃的議題上繼續跟進上述建議。

（按：譚芷菲女士於下午五時三十五分退席。）

X 第 9 項議程：強烈要求九巴下調途經「荃灣市中心至灣景花園」及「梨木樹至荃灣市中心」巴士路線的分段收費

（交通第 44/14-15 號文件）

68. 主席表示，黃偉傑議員、林琳議員及呂迪明女士提交有關文件，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。

69. 黃偉傑議員、林琳議員及呂迪明女士介紹文件。

70. 主席表示，秘書處在會議前收到九巴的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的附件四。

71. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，九巴的回應大致已在書面回覆中詳述。她強調，把 30X 號巴士由富華街往荃威花園的分段收費下調至與 39M 號巴士看齊，只屬於一項為期半年的試驗計劃，他們需檢討成效後才考慮是否擴展計劃至其他巴士線。她表示明白市民的期望，並會於檢討時考慮委員的意見。

（按：林婉濱議員於下午五時四十八分退席。）

72. 李洪波議員、葛兆源議員、曾文典議員、王銳德先生及鄒秉恬議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 希望九巴不要歧視個別議員而只重視個別選區的要求，推行試驗計劃時應考

慮公平性，不論對待議員或乘客都應一視同仁，而運輸署作為監察機構，有責任促請巴士公司作出更全面的考慮；

- (2) 只要求下調有關巴士線的分段收費，以免路程相同的不同巴士線的收費差別太大；
- (3) 詢問九巴是否受壓才推行有關試驗計劃；以及
- (4) 要求九巴把試驗計劃擴展至區內所有巴士線。

73. 九巴襄理（策劃及發展）在回應時指出，30X 線試驗計劃純粹為一項測試，希望委員不要有任何誤會。區內不同地區，如荃威花園、荃景圍及灣景花園等，其營運環境及乘客交通模式都不相同，九巴會於檢討 30X 線試驗計劃的成效時一併考慮委員的意見。

74. 主席表示，希望九巴出於企業良心，可於短時間內推行第二個試驗計劃。

XI 第 10 項議程：要求制定行人路電訊商渠蓋長遠維修保養方案
(交通第 45/14-15 號文件)

75. 主席表示是項議程由他本人提出，因此請副主席代為主持會議。

76. 羅少傑議員介紹文件。

77. 副主席表示，秘書處在會議前收到路政署的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的有關文件。

78. 路政署區域工程師（荃灣）在回應時指出，該署負責轄下公共道路和附屬道路設施的保養工作，並會定期派員巡查，如發現路面或附屬道路設施有破損，該署會適時安排維修，以保障道路使用者的安全。一般而言，如發現行人路上的電訊商渠蓋損壞，該署會要求承建商於 48 小時內進行臨時維修，以保障行人的安全。同時，該署亦會把個案轉交相關的電訊商，以作出跟進。

79. 代主席、王銳德先生、呂迪明女士、林琳議員及葛兆源議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問路政署的巡查工作有否既定程序及時間表，以及有否提供維修樣版以供承建商參考；
- (2) 位於荃景圍一條行人斜路上的電訊商渠蓋附有金屬製造的電訊商標誌，而且該處的地磚凹凸不平，雨天時可能會令路人滑倒受傷，要求有關部門多加監察有關情況；
- (3) 地磚上的隙縫對於穿高跟鞋的女士十分不便；
- (4) 區內大部分行人路面已換上新的防滑地磚，但部分電訊商卻仍未更換渠蓋上

的地磚，例如路德會聖十架小學外行人路渠蓋上的地磚，路政署應要求電訊商更換新地磚，以保障行人安全；以及

- (5) 早前由於麗城花園街市進行裝修工程，泥頭車在附近路段卸貨令路面上有些地磚碎裂，路政署已將行人路的地磚修理好，但相關電訊商一再推搪，遲遲不肯修理其渠蓋上的地磚，擾攘數個月後才得以解決。路政署現時只把個案轉交相關的電訊商跟進，但卻沒有規定電訊商需於何時完成維修工程，這存在很大問題，希望路政署訂立電訊商需完成維修工程的期限。

80. 路政署區域工程師（荃灣）在回應時指出，如要公用設施進行維修，有關公用設施的營辦商需向該署申請掘路紙。營辦商完成維修工程後會通知該署，該署便會派員視察情況。一般來說，公用設施的營辦商已了解該署的要求，因此該署不會向該些營辦商提供樣版。此外，他會向該署相關的同事轉達委員上述的意見，以作出跟進及檢視。

（會後按： 路政署在三月二十五日與公用設施營辦商舉行的定期掘路統籌委員會上，已將委員的關注轉達，並督促公用設施營辦商定期巡查它們的設施，如發現損毀或接到該署的損毀報告後，要盡快安排維修以保障行人的安全。）

81. 代主席及羅少傑議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問路政署有否規定電訊商需完成維修工程的期限；
- (2) 電訊商進行臨時維修時十分馬虎，及後才再進行全面維修，而渠蓋上地磚的物料質量參差；以及
- (3) 讚揚路政署維修地磚工作出色，但不希望因電訊商不履行責任而危害到行人的安全，而且作為監管部門，如有行人因而跌倒，路政署亦可能需負上責任，希望路政署訂立電訊商需完成維修工程的期限。

82. 路政署區域工程師（荃灣）在回應時指出，該署暫時未有規定電訊商需完成維修工程的期限。

83. 代主席表示，就維修電訊商渠蓋事宜，委員於會議後可直接與路政署聯絡，以便作出跟進。

XII 第 11 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（截至二零一五年二月十一日）
（交通第 46/14-15 號文件）

84. 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。

XIII 第 12 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

85. 陳金霖議員報告，小組已於三月二日舉行第七次會議，繼續討論進一步延伸荃灣區行人天橋網絡的建議、行人天橋 A 工程的最新進展、行人天橋 B、C 及 D 計劃的最新進展，以及完善荃灣海濱區域之天橋網絡。根據路政署提供的資料，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，該天橋的詳細設計正在進行中，該署會再與荃灣廣場及灣景廣場的商場代表洽談接駁天橋的細節。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

86. 鄒秉恬議員報告，小組已於一月二十一日舉行第十九次會議，繼續跟進以下三項事項，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；強烈要求警方及運輸署馬上嚴肅及認真處理聯仁街塞車的現狀，以解決公共巴士服務受阻及改善該區一帶交通的流量；以及強烈要求路政署加快工程項目 NE/14/00680，以盡快改善現時馬頭壩道巴士乘客上落安全及交通班次的流量。小組訂於三月十七日舉行第二十次會議。

(C) 交通安全教育推廣小組

87. 副主席表示小組沒有特別事項報告。

(按：張醒文先生於下午六時十分退席。)

XIV 第 13 項議程：其他事項

88. 副主席及主席提出意見如下：

- (1) 希望有關部門代表可出席區議會會議，以便向議員講解昌榮路地盤延長撥地年期及政府收回區內某些地段的用地事宜；以及
- (2) 近日西樓角路與德海街的過境巴士令交通出現混亂，希望運輸署留意有關情況。

89. 委員備悉以下資料文件的內容：

- (1) 交通及運輸委員會截至二零一五年二月十一日止的撥款財政報告（交通第 47/14-15 號文件，隨議程分發）；以及
- (2) 交通及運輸委員會二零一五年五月至九月的會議日期（交通第 48/14-15 號文件，隨議程分發）。

90. 主席提醒委員，下次會議定於五月四日（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四月十六日。

XV 會議結束

91. 議事完畢，會議於下午六時二十二分結束。

荃灣區議會秘書處

二零一五年三月二十七日