

交通及運輸委員會第二十三（三／二零一九）會議記錄

日期：二零一九年九月二日

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，MH（主席）

黃家華議員（副主席）

文裕明議員，MH

田北辰議員，BBS，JP

古揚邦議員，MH

伍顯龍議員

李洪波議員

林婉濱議員

林琳議員

林發耿議員，MH

陳恒鑾議員，BBS，JP

陳振中議員

陳崇業議員，MH

陳琬琛議員

黃偉傑議員，MH

葛兆源議員

鄒秉恬議員

鄭捷彬議員

譚凱邦議員

增選委員

王化民先生

方閏發先生

伍俊瑜先生

伍燦明先生

易承聰先生

馬庭熙先生

馮卓森先生

曾大先生

政府部門代表

呂遂熊先生

荃灣區交通隊主管 香港警務處

劉永鏗先生

高級運輸主任（荃灣） 運輸署

阮庭豐先生

工程師（荃灣）1 運輸署

張劍虹先生

工程師（荃灣）2 運輸署

陳凱琪女士

區域工程師／一般職務（3） 路政署

李培生先生

合約工程項目統籌／2（西） 土木工程拓展署

戴子欣女士

行政主任（發展） 荃灣民政事務處

荃灣區議會秘書處代表

周俊亨先生 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
張惠雅女士（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 策劃及發展部襄理（策劃及發展部） 九龍巴士（一九三三）有限公司
梁宏昌先生 襄理（車務） 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

潘嘉敏先生 高級工程師 1／荃灣路 路政署
梁雅倫先生 工程師 2／荃灣路 路政署
羅詠雄先生 項目董事 艾奕康有限公司
戴培龍先生 項目經理 艾奕康有限公司

為討論第 6 項議程

張永昌先生 工程師／監察及工程 運輸署
張壽昌先生 高級環境保護主任（評估及噪音）1 環境保護署

為討論第 8 項議程

鄭文龍先生 物業服務經理（物業服務）（黃大仙、青衣及荃灣）（4） 房屋署

因事缺席者：

增選委員

林顯輝先生

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二十三次會議。此外，林顯輝先生因事未能出席是次會議，請各委員備悉。

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：通過七月八日委員會會議記錄

3. 委員一致通過經修訂的會議記錄，修訂內容見附件一。

III 第 2 項議程：續議事項

4. 主席表示，是次會議沒有續議事項。由於第 3 項議程下的政府部門代表稍後到席，因此會先討論第 4 至第 8 項議程。

IV 第 4 項議程：正視屯門公路近深井塞車問題 落實改善措施刻不容緩 (交通第 31/2019 號文件)

5. 主席表示，伍顯龍議員提交有關文件。秘書處於會議前收到運輸及房屋局及路政署的書面回覆，並已分發予各委員，請委員參閱有關文件。

6. 伍顯龍議員介紹文件。

7. 運輸署工程師（荃灣）2 回應如下：

- (1) 該署會按既定程序處理屯門公路的交通事故，包括透過不同的媒體通知居民、與公共交通營運機構協調以疏導乘客、調整有關位置的交通燈秒數、要求香港警務處（下稱“警務處”）協助指揮交通，以及透過 24 小時事故中心監察路面狀況；
- (2) 由於屯門至赤鱸角連接路會於明年啟用，屆時由新界西前往機場的車輛無需途經屯門公路或北大嶼山公路，相信可減輕屯門公路的車流；以及
- (3) 政府現正研究興建十一號幹線的可行性，落成後可望進一步疏導交通。

(按：鄭捷彬議員於下午二時五十分到席。)

8. 香港警務處（下稱“警務處”）荃灣區交通隊主管回應如下：

- (1) 遇有突發情況如交通意外時，如有關交通意外情況較嚴重並導致交通擠塞，荃灣區交通組會留意青山公路一帶的交通情況，有需要時會以人手疏導交通；以及
- (2) 荃灣區交通組會首先透過警察電台要求運輸署交通組延長有關交通燈的行人綠燈秒數，當交通燈號出現故障時，才會以人手指揮交通，以疏導交通。

9. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 贊成委員的建議，並指出屯門公路近深井段經常發生交通擠塞的主因相信為該處交通燈時間調整及道路設計問題。由於有關路段有暗斜，如司機未能及時減速，便會撞向前面車輛的車尾，希望相關部門檢視有關問題並研究解決方法（林發耿議員）；
- (2) 同意委員的建議。曾與運輸署試行不同的交通燈調整方案，但仍未能解決繁忙時間交通燈秒數不足問題，因此認為有關問題甚為棘手，希望運輸署可研究其他解決方法（鄭捷彬議員）；
- (3) 就近日發生的交通意外，警務處人員在交通擠塞後近一小時才到場指揮交通。他認為如需待警務處人員到場後才通知運輸署調整交通燈秒數可能已是太遲，詢問運輸署是否在收到通知後才進行調整，或目前是否有任何監察機制，以盡早疏導因交通意外而

堵塞於青山公路的車輛（鄭捷彬議員）；以及

- (4) 屯門公路深井段天橋至汀九橋一段經常出現交通擠塞，因此車輛需靠左線轉上汀九橋。由於有關路段設有四條行車線，建議把最右的行車線劃為實線，以便前往荃灣的車輛可在到達深井前選定行車線而無需切線及避免出現交通擠塞（鄭捷彬議員）。

10. 運輸署工程師（荃灣）2 回應如下：

- (1) 該署及路政署現正研究香港的道路網絡，包括屯門公路近深井段的道路安全及設施，以及把屯門公路汀九橋段右線劃為實線的建議。顧問公司會詳細研究周邊環境，希望減少發生意外的機會；以及
- (2) 該署設有閉路電視監測路面情況並適時作出安排，以及與警務處協調以調整交通燈秒數。

（按：陳振中議員及王化民先生於下午三時二分到席。）

11. 主席及委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問運輸署於今年六月二十八日及七月三十一日是否曾調整交通燈秒數。根據該署於二零一六年發出的書面覆函，該署會因應事故調整交通燈秒數，但實際上成效不彰（伍顯龍議員）；
- (2) 在八月十七日，屯門公路往屯門方向嘉龍村附近發生交通意外導致交通擠塞，車龍延長至青山公路深井段。當時據他觀察，碧堤半島對出交通燈的綠燈秒數為 15 秒以及綠燈時每條行車線只有七架車輛駛過，對比平日沒有發生交通意外時該路段的車流甚少，就此詢問平日該處交通燈的綠燈秒數及發生意外時調整的秒數（伍顯龍議員）；
- (3) 運輸署仍未掌握有關問題對深井及青龍頭居民的影響，由於八月發生多次交通擠塞情況，他亦收到不少居民反映有關問題。他認為該署可因應現場交通狀況作出更大調整，並詢問該署調整交通燈秒數的上限及下限，以及會如何評估有關成效（伍顯龍議員）；以及
- (4) 要求運輸署提供有關六月二十八日、七月三十一日及八月十七日的交通燈秒數調整記錄及詢問是否有更大調整空間（主席）。

（按：林發耿議員於下午三時五分退席。）

12. 運輸署工程師（荃灣）2 回應如下：

- (1) 由於該署需就深井的交通燈作出燈與燈之間的協調，因此調整空間有限，而該署暫時未有有關交通燈秒數調整記錄；
- (2) 該署備悉屯門公路交通擠塞問題，現正準備啟用的屯門至赤鱗角連接路可有效把新界西北的車流分流至機場，以減少屯門公路的車流，從而解決屯門公路交通擠塞問題；以及
- (3) 該署亦正進行其他改善措施。

13. 主席總結，在二零零八至零九年期間，荃灣區議會曾聯同屯門區議會出資研究興建屯荃單軌鐵路，並成功促使政府作進一步研究，可惜“鐵路發展策略 2014”中未有包括有關建議，希望明年屯門至赤鱸角連接路啟用後可有效改善交通擠塞情況。此外，他要求運輸署提供有關交通燈秒數調整記錄。

(按：鄒秉恬議員於下午三時八分退席。)

(會後按：委員會於十月三日收到運輸署的書面回覆，並已分發予各成員。)

V 第 5 項議程：有關老圍村小巴居民乘車事宜

(交通第 32/2019 號文件)

14. 主席表示，陳振中議員提交有關文件。

15. 陳振中議員介紹文件。

16. 運輸署高級運輸主任(荃灣)回應如下：

- (1) 該署每年都會與其他部門及圓玄學院商討老圍路於大型節日包括春秋二祭及盂蘭節期間的交通安排；
- (2) 近年，該署已推出各項優化措施，包括安排巴士 32S 號線及直達圓玄學院的 32P 號線，今年 32P 號線亦曾在清明節前後加強服務，而圓玄學院亦提供接駁巴士服務；以及
- (3) 該署會繼續監察有關公共運輸服務需求，繼續與不同服務營辦商包括小巴公司商討有關節日交通安排，以迎合市民的出行需求。

17. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 由於春秋二祭或其他節日期間於兆和街的數個專線小巴總站有大量候車乘客，有居民建議把部分專線小巴站遷至荃灣西站交通交匯處，希望運輸署重新檢視現時位於兆和街的各個小巴總站安排(古揚邦議員)；
- (2) 因應各種特別情況，小巴承辦商已承諾讓老圍村居民優先乘車，希望運輸署支持(陳振中議員)；
- (3) 由於巴士公司及運輸署未必可完全掌握人流較多的日子並因應需要安排臨時巴士接載乘客，因此認為運輸署應加強與小巴營辦商溝通，以及研究利便老圍村居民乘車的改善方案(陳振中議員)；
- (4) 同意春秋二祭或特別節日期間於兆和街小巴總站有大量候車乘客，雖然近年的特別巴士服務及圓玄學院接駁巴士服務可紓緩有關問題，但既然小巴營運商亦希望於春秋二祭或特別節日疏導人流，因此建議運輸署與小巴營辦商加強溝通，尋找解決方案(文裕明議員)；以及
- (5) 同意專線小巴站過度集中於兆和街的問題，認為適當遷站屬可取的解決方法，但需事先諮詢居民意見(文裕明議員)。

18. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，該署備悉委員意見，圓玄學院於節日期間提供的接駁巴士的終點站為荃灣西站，可有效達至分流效果。

19. 主席總結，他請運輸署備悉委員意見，如有變動，需先行諮詢持份者。

（按：馮卓森先生於下午三時十八分到席。）

VI 第 6 項議程：要求荃灣區引入檢測汽車噪音相機

（交通第 33/2019 號文件）

20. 主席表示，鄭捷彬議員及馬庭熙先生提交有關文件，並介紹出席是次會議的部門代表，包括：

- (1) 環境保護署（下稱“環保署”）高級環境保護主任（評估及噪音）1 張壽昌先生；
以及
- (2) 運輸署工程師／監察及工程張永昌先生。

21. 馬庭熙先生及鄭捷彬議員介紹文件

（按：田北辰議員於下午三時二十五分到席。）

22. 環保署高級環境保護主任（評估及噪音）1 回應如下：

- (1) 香港處理汽車噪音的做法與其他國家相同，從源頭着手管制車輛噪音排放；
- (2) 根據《道路交通條例》（第 374 章），在香港首次登記的車輛須符合《噪音管制（汽車）規例》（第 400I 章）內所訂定的噪音排放標準，而路上行走的車輛產生較大聲響可能是由於車輛超速或非法改裝所致；
- (3) 現行的《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）規定車輛必須安裝減聲器，為防止部分車輛在首次登記後被非法改裝而發出過量聲響，該規例亦規定車輛的減聲器必須保持有效及良好運作，而且不得改裝或更換以導致產生更大聲響，有關法例由警務處及運輸署負責執行；
- (4) 如警務處及運輸署有意引入新科技協助或加強執法效率，環保署願意提供專業意見。但現行的《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）下沒有訂明就改裝或更換車輛廢氣喉而導致發出更大聲響必須採用量度噪音的方式，以證明有關車輛是否違法；以及
- (5) 據該署了解，其他地區的檢測汽車噪音相機仍處於試驗階段，例如英國仍未採用檢測汽車噪音相機進行執法工作。而最近，台灣才開始使用移動式聲音照相機，以篩選超聲響車作進一步檢驗，該署需了解各地的應用情況後才可訂立下一步計劃。

23. 運輸署工程師／監察及工程回應，該署會與環保署緊密合作研究如何推行有關建議。

24. 警務處荃灣區交通隊主管回應如下：

- (1) 警務處目前沒有採用檢測汽車噪音相機，並應由有關決策局如運房局或環保局決定引入有關相機與否，警務處就有關建議並無意見；
- (2) 現行的《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）中訂明，如車輛曾遭改裝，包括沒有安裝減聲器等，即屬違法；
- (3) 警務處曾就非法賽車問題與運輸署採取聯合行動，新界北交通總部亦嘗試利用儀器測量汽車所產生的噪音分貝以作出檢控，但提交至律政司後發現由於有關汽車噪音報告並非於密室內檢測，有關搜證出現疑點而無法進行檢控；以及
- (4) 警務處對引用《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）以進行汽車噪音的執法工作有保留。

25. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 知悉政府部門受制於現時法例，只可就車輛噪音問題扣留車輛作檢驗。有市民曾拍攝聲響較大的懷疑改裝車的片段，並轉交政府部門以作投訴，但有關部門要求投訴人提供證據。雖然有關部門及後已向涉事車主發出車輛檢驗報告，但由於車輛在送往檢驗前大多會先由汽車維修公司處理，而且部分車主可能會在完成檢驗後重新安裝懷疑導致車輛聲響過大的零件，最終仍無法解決車輛噪音問題，因此如按照現時的檢控流程，相信成效不大（陳恒鑾議員）；
- (2) 鑑於荃灣路及德士古道等公路旁的居民受噪音滋擾多年，他希望政府積極研究嶄新的解決方法，並提供相關時間表（陳恒鑾議員）；
- (3) 根據過往經驗，為香港引入新的執法檢測工具需時甚長，加上科技日新月異，以及公眾對私隱的關注，有關技術在成功引入時可能已過時。她認為無法控制汽車噪音的主因是現行法例賦予警務處的執法權限不足，因此政府應考慮重新檢視及修訂相關法例，以協助警務處執法（林琳議員）；
- (4) 鑑於青龍頭及深井居民長期受到汽車噪音滋擾，他同意政府需研究不同的科技協助執法。有關引入檢測汽車噪音相機，他關注執法上的準確性，認為即使有關相機成功拍攝製造過大聲響的車輛，但礙於證據不足，警務處需向車主發出車輛檢驗報告，他相信車主會在修正車輛後才送往檢驗。此外，他關注安裝的檢測汽車噪音相機數量，認為如數量不足，車輛在到達檢測汽車噪音相機前便可能會先行減速，並在駛離拍攝範圍後加速，結果製造更大的噪音。他亦關注檢測汽車噪音相機的私隱問題，認為現時公眾關注數據使用及儲存方式，因此需詳細審視有關問題後才可實行（伍顯龍議員）；以及
- (5) 部門應加強於荃灣路及屯門公路的跨部門執法行動，於現場即時把懷疑改裝車輛送往檢驗，相信可有效遏止噪音問題及減少改裝車輛數量，並要求部門提供有關跨部門執法行動的時間表及檢控數字（伍顯龍議員）。

26. 環保署高級環境保護主任（評估及噪音）1 表示，該署備悉委員意見。

27. 運輸署工程師／監察及工程回應，該署會繼續研究有關技術，以協助執法。
28. 警務處荃灣區交通隊主管回應，他會通知新界南交通部有關加強聯合行動的建議。
29. 主席總結，希望各政府部門通力合作，視乎其他國家的檢測汽車噪音相機的成效後，以荃灣作為試點盡快引入有關技術。此外，他請經常採取跨部門執法行動的警務處新界南交通部備悉委員意見。

(按：李洪波議員於下午三時四十分到席。)

VII 第 7 項議程：要求九巴完善 39M 線巴士服務

(交通第 34/2019 號文件)

30. 主席表示，田北辰議員提交有關文件。
31. 田北辰議員介紹文件。
32. 九巴襄理（車務）回應如下：
- (1) 去年經評估後，認為由於 12 米巴士可應付 39M 號線的需求，以及因應屯門區內人口增加，因此臨時決定撤換原本用於該路線的 12.8 米巴士；
 - (2) 九巴備悉委員意見，並已訂購一批新的 12.8 米巴士，並會優先安排投入 39M 號線服務；以及
 - (3) 九巴將督促荃灣中心巴士站的站務人員盡量安排乘客移步至巴士車廂後半部分位置。然而，根據過往經驗，即使於後門設置八達通機，相信未必有助善用巴士車廂後半部分的空間。

(按：伍俊瑜先生於下午三時四十五分到席。)

33. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，該署備悉委員建議及九巴的回覆，並會與九巴繼續密切留意 39M 號線的服務情況。
34. 委員的意見及提問摘錄如下：
- (1) 要求九巴提供 39M 號線的整體載客量數據，以了解該路線何時會接近滿載（黃偉傑議員）；
 - (2) 根據 34M 號線的經驗，短途巴士線乘客較不願意登上車輛上層，因此經常出現車輛下層全滿但上層仍有空間容納更多乘客的情況。他關注 39M 號線是否出現類似問題，以及站務人員可如何協助安排乘客移往巴士上層（黃偉傑議員）；
 - (3) 指出早前 39M 號線使用 12.8 米巴士時整體運作較為順暢，但現時該路線各巴士站平均有七至八人候車，加上九巴未知新購置車輛何時付運收訖，而且未能確保屆時是否

會安排新購置車輛投入 39M 號線服務，並對九巴以迫切性為由撤換 12.8 米巴士表示不滿，因此要求九巴為 39M 號線調動早前撤換的 12.8 米巴士以投入服務（田北辰議員）；

- (4) 短途巴士線乘客可能基於車程較短，不願意移往車輛上層，但相信如提供後門八達通機上車服務，當巴士車廂後半部分接近客滿時，乘客便會願意登上車輛上層。九巴曾為 39M 號線提供後門八達通機上車服務，當時較能善用巴士空間並於每天早上七時三十分至九時期間能為額外 30 至 40 名乘客提供服務（田北辰議員）；以及
- (5) 雖然九巴代表先前表示站務人員可有效安排乘客移往車廂後半部分，但有見部分乘客無法上車，因此要求進行實地視察，以觀察九巴站務人員能否有效安排乘客移入巴士車廂後半部分。如證實有關方法無效，便要求九巴重新提供後門八達通機上車服務（田北辰議員）。

35. 九巴襄理（車務）回應，九巴備悉委員意見。現時九巴未有 39M 號線的確實載客量數據，並同意該號線上層多數會有空位可供容納乘客。由於該路線載客高峰期為早上八時三十分的兩班班次，因此相信可針對改善該兩班班次的安排。

36. 主席總結，委員會會安排實地視察，以檢視現時 39M 號線車輛及站務人員安排。

（會後按：由於會議後 39M 號線情況有所改善，主席及委員同意無需安排實地視察。）

VIII 第 8 項議程：強烈要求改善梨木樹邨及和宜合道交通安全

（交通第 35/2019 號文件）

37. 主席表示，陳琬琛議員及副主席提交有關文件，並介紹出席是次會議的房屋署物業服務經理（物業服務）（黃大仙、青衣及荃灣）（4）鄭文龍先生。

38. 副主席及陳琬琛議員介紹文件。

（按：葛兆源議員於下午四時退席。）

39. 運輸署工程師（荃灣）2 回應如下：

- (1) 和宜合道近梨木樹邨屬葵青區運輸署的管轄範圍，有關分區人員與委員於實地視察後已進行相關研究，並發現如在和宜合道近梨木樹邨北加設行人過路設施，便需建造安全島及削減和宜合道落山方向一條行車線。由於有關建議可能會造成交通擠塞，該署現正研究其他可行改善方案；以及
- (2) 由於和宜合道一帶的車速較快，如減少安全島的圍欄數目，便可能會增加行人過馬路的風險，因此該署亦正研究其他可行的改善方案。

40. 房屋署物業服務經理（物業服務）（黃大仙、青衣及荃灣）（4）回應，該署備悉委員提出有關梨木樹邨巴士總站行人過路設施的建議，並會與運輸署緊密研究如何提升該巴士總站內行人過路設施的安全性。

41. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 基於運輸署曾表示房屋署的運輸專業人士可提供有關意見，運輸署不會就安裝減速壘提供意見，為此詢問房屋署是否仍需與運輸署研究有關梨木樹邨安裝減速壘的建議（主席）；
- (2) 於和宜合道一帶加建行人過路設施可能會對駕駛人士及行人造成更大的交通危險。由於有關路段為一條較長的行人斜路，建議考慮興建天橋及升降機以接駁兩旁行人路及梨木樹邨（古揚邦議員）；
- (3) 多年前曾建議興建天橋橫跨和宜合道，但因未能落實天橋兩端位置而無法成事（陳琬琛議員）；
- (4) 梨木樹邨商場對出安全島的石壘過高，導致不少行人摔倒，希望運輸署及路政署盡快進行改善工程（陳琬琛議員及主席）；
- (5) 現時和宜合道梨木樹邨行人路對出安全島的使用率甚高，部分行人會被擠出馬路上等候過路以致險象橫生，為此建議於和宜合道加建行人過路設施以疏導行人（陳琬琛議員）；
- (6) 現時梨木樹邨內不設車速限制標記，而且邨內車速甚高。雖然運輸署不鼓勵安裝減速壘，但事實上各區內不少由房屋署管轄的範圍已安裝減速壘，並有效減低車速，因此希望房屋署可為梨木樹邨內馬路劃設車速限制標記，以及希望警務處加強執法（陳琬琛議員）；
- (7) 不少的士經常停泊於梨木樹邨巴士總站附近，造成噪音及安全問題。現時並無交通警員在場維持交通秩序，只能依賴邨內保安執行有關工作，但由於司機多數無視保安勸喻，希望房屋署、管理公司及警務處協調處理有關問題（陳琬琛議員）；
- (8) 雖然麗城花園等不少私人屋苑均會安裝減速壘，但由於房屋署需視乎運輸署的意見再作決定，希望運輸署會就邨內車輛車速問題提供意見（副主席）；以及
- (9) 運輸署葵青區代表從未向委員提供有關研究和宜合道改善方案的詳細資料，有關人員亦從未與委員聯絡，因此希望透過是項議程討論，促使運輸署葵青區代表重新研究有關建議（副主席）。

42. 房屋署物業服務經理（物業服務）（黃大仙、青衣及荃灣）（4）回應，該署需就梨木樹邨安裝減速壘及減低車速以達至運輸署訂明的水平徵詢運輸署意見，以及會與運輸署保持聯絡及盡量配合。

43. 運輸署工程師（荃灣）2 回應如下：

- (1) 由於減速壘對駛經的車輛可能會造成震動及機件損毀，因此運輸署不鼓勵安裝減速壘。房屋署需提供方案，以便運輸署進一步研究如何減低梨木樹邨巴士總站內車輛車

速；

- (2) 有關梨木樹邨巴士總站內的士阻礙巴士駛入問題，該署早前曾研究為有關位置劃設雙黃線以便警務處執法，相信路政署會陸續進行有關的劃線工程；
- (3) 同意進行實地視察，以進一步研究如何有效減低邨內車輛車速；以及
- (4) 將於會議後向委員了解有關梨木樹邨對出行人路石壘問題，以便進一步跟進。

44. 主席總結，由於梨木樹邨行人過路處對面為巴士總站，有關路段的行人流量甚高，希望運輸署代表向運輸署葵青區代表轉達委員會意見。委員會會安排實地視察，以檢視現時梨木樹邨及和宜合道的交通安排。

（會後按：委員及相關政府部門代表於九月二十日進行梨木樹邨及和宜合道實地視察。）

IX 第 3 項議程：擴闊荃灣路、擴建現有德士古道行車天橋以及相關路口改善工程的勘查研究（交通第 30/2019 號文件）

45. 主席表示，路政署提交有關文件，並介紹負責講解是項議程的路政署及公司代表，包括：

- (1) 路政署高級工程師 1／荃灣路潘嘉敏先生；
- (2) 路政署工程師 2／荃灣路梁雅倫先生；
- (3) 艾奕康有限公司項目董事羅詠雄先生；以及
- (4) 艾奕康有限公司項目經理戴培龍先生。

46. 路政署工程師 2／荃灣路介紹文件。

47. 主席表示，鄒秉恬議員在退席前請他代為表達意見。鄒秉恬議員建議於荃灣路兩線進入荃青交匯處位置削除石坡以擴闊至三條行車線，及後才可考慮建設青衣專線，否則會對荃灣交通造成極大影響。此外，他建議研究在德士古道建造一條架空行車天橋連接荃灣路往九龍，以紓緩荃灣區內日益繁重的交通狀況，並在建造期間，盡量減少工程進行時對現有交通的影響。

48. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 曾建議接駁及擴建現有德士古道行車天橋（俗稱“斷橋”）至地面，以疏導楊屋道一帶的車輛繞經荃青交匯處直接上橋，詢問是次計劃中是否已包括這項建議，並希望路政署提供講解是項議程的簡報（陳恒鑾議員）；
- (2) 得悉已進行初步環境影響評估。過往曾建議於荃灣路往荃青交匯處（往青衣方向）設立左轉青衣專用行車線以繞過迴旋處，因此詢問是否在完成荃灣路擴闊工程研究後，才會考慮這項建議（陳恒鑾議員）；
- (3) 今屆荃灣區議會的不同會議上已多次討論有關議題，對工程於早年曾遭擱置表示遺憾，並欣悉工程計劃重新啟動，相信荃灣區議會希望路政署及顧問公司會盡快完成勘查研究（林琳議員）；
- (4) 工程對荃灣西居民影響最大，由於荃灣路沿路居民長期受到公路噪音滋擾，加上區內

- 樓宇密集，包括麗城花園等不少新舊屋苑的居民均希望加設隔音屏，因此認為路政署在進行勘查研究時必須考慮採用全密閉式隔音罩，並及早積極與居民代表及當區區議員介紹工程計劃及收集意見，否則有關噪音問題難以解決及居民可能對此工程計劃有較大反響（林琳議員）；
- (5) 青龍頭及深井的車輛大多經屯門公路或青山公路汀九段到荃灣路，但現時屯門公路近有線電視大樓路段經常出現交通擠塞，主要原因是部分荃灣的車流被分流至荃灣路，而樽頸位則位於葵青交匯處附近，因此希望可透過此工程解決有關樽頸問題及增加交通容量（伍顯龍議員）；
 - (6) 早年的荃灣繞道工程計劃中曾就早上繁忙時間車輛於海安路及海興路排隊等候進入大涌道迴旋處以轉上荃灣路問題提出建議，以期把車流順暢地引導至荃灣路，希望是次勘查研究亦會研究有關問題（伍顯龍議員）；
 - (7) 在荃灣西一帶的屋苑未入伙前已開始討論有關工程，可惜基於各種原因，有關工程仍未落實。由於現時沿路大部分屋苑已入伙，區內道路設施難以處理有關新增車流，因此希望工程可於五至十年內動工，以及顧問公司從多方面考慮將荃灣區內的交通分流至快速公路，以改善荃灣區的交通擠塞問題（副主席）；
 - (8) 建議延伸斷橋以接駁來自楊屋道及葵福路的交通路線，並考慮以現時德士古道旁的臨時停車場為接駁至斷橋的入口，以減低施工時對德士古道交通的影響（副主席）；
 - (9) 關注現時四組路線集中於荃青交匯處往德士古道，包括青荃路往德士古道荃灣及沙田方向、荃灣路左右支線往德士古道，以及區內海濱花園的車流往德士古道，加上德士古道工業區一帶的上落貨活動頻繁，導致德士古道及荃青交匯處出現嚴重交通擠塞，也導致由青衣往荃灣及沙田方向的車輛經常倒塞至青衣，並直接影響馬灣或大嶼山北的車輛出入荃灣及沙田，一旦發生任何交通意外，便會導致荃灣區內交通癱瘓，因此希望顧問公司詳細研究有關問題（陳崇業議員）；
 - (10) 多年來，車輛於青荃路往德士古道方向經常由於等候楊屋道的交通燈而出現倒塞問題，為此詢問路政署會如何處理（譚凱邦議員）；
 - (11) 由葵芳往馬灣的邨巴會由荃灣路左轉入青荃路，而過往亦曾討論有關增設一條獨立行車線左轉入青荃路的建議，為此詢問路政署現時就這項建議作出考慮的進展為何（譚凱邦議員）；
 - (12) 工程在過去近七年以來沒有進展，希望工程盡快展開，但他相信相比七年前，工程的難度更大。由於現時大部分沿海屋苑已入伙，除非路政署在設計中包括全密閉式隔音罩，否則難以按原先計劃於介乎大涌道迴旋處及荃青交匯處的路段興建兩條行車線（黃偉傑議員）；
 - (13) 為減低荃灣區內交通對大涌道交匯處及荃青交匯處的依賴，希望路政署繼續考慮為海興路一帶規劃興建兩條支路，以期把車流引導至擬議的荃灣繞道及方便車輛經海興路而無需經大涌道迴旋處直出九龍，相信這項建議有助改善整體交通流量（黃偉傑議員）；以及
 - (14) 由於顧問公司剛獲聘用，希望路政署及顧問公司再次向下屆區議會提交文件，以供更詳細討論（黃偉傑議員）。

49. 路政署高級工程師 1／荃灣路回應如下：

- (1) 繼於荃灣路及相關路口交通檢視及改善計劃工作小組會議上的討論後，該署已計劃積極研究於荃灣路擴闊工程項目的前期儘早完成位於荃青交匯處附近的三項工程，包括擴建現有德士古道行車天橋、削除部份現有石坡以建造荃灣路（往屯門方向）引路增設的行車線，以及加設荃灣路至青荃路（往青衣方向）的專用左轉線；
- (2) 備悉委員關注青荃路往荃灣路（往九龍方向）的擬建新橋興建期間對海濱花園一帶的影響；
- (3) 該署在考慮有關工作小組各位成員的意見後，建議接駁至德士古道斷橋的路段連接來自楊屋道及葵福路的交通，將德士古道西行往青衣方向的交通由荃青交匯處帶往橋上，以疏導荃青交匯處地面繁忙的車流，並創造一個有利的條件，以建造荃灣路（往屯門方向）引路上增設的第三條行車線，以及建造荃灣路至青荃路（往青衣方向）的專用左轉線，相信此安排可將工程施工期間對交通的影響減到最低，並會朝這方向進行研究；
- (4) 根據《環境影響評估條例》（第 499 章），上述工程（包括擴建天橋）屬於須有環境許可證的指定工程項目，因此該署需根據該條例的規定、要求及程序進行環境影響評估，有關環評工作需時完成。雖然工作繁複，但該署仍會積極研究，力爭於荃灣路擴闊工程的前期儘早完成這三項工程；
- (5) 勘查研究剛於今年 5 月底展開，顧問公司現正收集最新的規劃參數及交通數據等資料，其後亦需探討可行的工程方案，因此有關勘查研究預計於二零二二年完成；
- (6) 該署曾於荃灣路及相關路口交通檢視及改善計劃工作小組及環境及衛生事務委員會會議上備悉有關成員和委員提出採用全密閉式隔音罩的意見。雖然現時荃灣路擴闊工程挑戰甚大，但該署會於荃灣路擴闊工程的環境影響評估中，評估擴闊路段的交通噪音對附近居民的影響，及建議合適的噪音緩減措施，以紓緩對居民的影響，並會在制定有關方案後適時向委員會匯報及收集意見。至於噪音緩減措施的實施時間表，則需待勘查研究階段完成後方可確定；
- (7) 該署備悉委員所關注的荃灣區內交通問題，並會盡可能把有關意見納入荃灣路擴闊工程的交通研究一併考慮，以期盡量引導車流至擴闊後的荃灣路，以紓緩荃灣區內交通擠塞問題；
- (8) 該署同意提供講解是項議程的簡報；以及
- (9) 該署備悉委員關注接近屯門公路近有線電視大樓路段出現的交通擠塞、葵青交匯處附近的樽頸位、車輛在海安路和海興路等候進入大涌道迴旋處以轉入荃灣路、青衣往荃灣方向轉往楊屋道交通擠塞、以及大涌道迴旋處及荃青交匯處交通繁忙等問題，並會連同荃灣路由葵青交匯處至荃青交匯處路段以及由荃青交匯處至屯門公路路段的交通問題，於勘查研究中一併檢視。

50. 主席表示，現時荃灣沿海一帶的新屋苑中有 5 274 伙已入伙或準備入伙，亦有 1 489 個新增車位及 173 個電單車車位，因此路政署應盡快制定短中長期方案，以應付新增車流問題。他

指出，早年與土木工程拓展署及其顧問公司討論的設計中已曾考慮全密閉式隔音罩，由於現時大部分居民已入伙，相信半掩式隔音屏未能有效保障居民免受噪音滋擾，因此建議路政署以採用全密閉式隔音罩為前提並盡快完成設計方案，以及盡早把有關設計方案提交委員會以收集意見。他建議路政署在設計短期方案時考慮善用於海興道的小型迴旋處分流車輛往青山公路，以紓緩經大涌道迴旋處往麗城花園方向的嚴重交通擠塞問題。此外，有關工程早年因地區諮詢不足遭擱置，延後近十年，因此希望路政署及顧問公司在進行勘查研究時與各持份者保持良好溝通，以盡快展開工程，解決荃灣區內日趨嚴重的交通擠塞問題。

（會後按：委員會於九月十二日收到路政署提供的議程簡報，並已分發予各成員。）

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（截至二零一九年八月十六日）

（交通第 36/2019 號文件）

51. 路政署區域工程師／一般職務（3）介紹荃灣區小型交通改善工程項目及時間表。
52. 副主席要求路政署盡快落實 TW/18/02663-86 曹公街近香車街街市改善公共小巴泊車位標誌工程，以改善該處的交通擠塞情況影響市民乘搭巴士及小巴問題。
53. 主席總結，請路政署備悉委員意見。

（按：林婉濱議員於下午四時五十六分到席。）

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

54. 古揚邦議員報告，根據路政署八月底提供的資料，行人天橋 B（工務計劃項目第 145TB 號）的公眾諮詢活動已於五月中結束，市民普遍支持有關項目。路政署現正跟進收集所得的百多項意見，主要包括接管私人行人天橋及加建升降機的安排等，並同時進行相關設計及技術研究。目前，該署亦為行人天橋 C（工務計劃項目第 145TB 號）及 E（工務計劃項目第 196TB 號）兩個項目一併委聘工程顧問公司，以詳細研究不同走線及方案，並預期於本年內完成相關委聘程序。行人天橋 D（工務計劃項目第 164TB 號）主體工程的進度理想，升降機塔外的玻璃、百葉窗及電錶箱已經完成安裝。此外，樓梯及花槽的建造、升降機的安裝，以及天橋橋身的連接工程亦已展開。該署分別於二零一九年七月及八月與荃灣廣場及灣景廣場的管理公司會面商討相關細節，並力爭在二零一九年年底完成行人天橋。另外，就大窩口地鐵站行人天橋扶手電梯工程，該署在立法會恢復會議後，便會盡快向立法會交通事務委員會提交擬議工程計劃以供討論，並繼續進行相關地基、結構、照明、環境美化、排水及機電工程等的設計及準備相關招標文件。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

55. 鄭捷彬議員報告，小組已於二零一九年八月二十八日完成第二十九次會議，繼續跟進及討論以下十個事項，包括：

- (1) 要求運輸署及政府相關部門協助研究可行方案，打開海灣花園與環宇海灣間之部分隔欄作閘門通道，以便兩屋苑居民能便捷往來互通互惠，創造更好的居住環境；
- (2) 強烈要求運輸署督促各公共交通工具營運商提交各項交通服務班次調節方案，以應付突發大量人潮而迫切需求時的局面；
- (3) 強烈要求運輸署馬上研究擴闊及改善永德街相關路段，增設的士上落客停泊位方案，以方便來往環宇海灣的訪客及居民。同時也要求警務處加強在永德街及永順街的執法力度以防止問題惡化，確保荃灣海濱區的交通保持暢順；
- (4) 強烈要求運輸署及路政署馬上提交橫龍街工廠區一帶的交通詳細工程資料，以供瞭解及進行討論；
- (5) 強烈要求香港鐵路公司研究增加從列車月台上落地面樓層的扶手電梯，進一步方便荃灣各區的居民使用列車服務；
- (6) 要求運輸署和 393 發展商及政府相關部門研究在建造新行人天橋時能同步擴闊馬頭壩道的專用左轉車道工程，以免浪費兩項的總工程時間，盡快為荃灣區居民帶來更便利的交通；
- (7) 要求運輸署及警務處研究在楊屋道近街市路段，增加有效可行的交通管制措施，以維持車道應有的順暢及保障市民的生命安全；
- (8) 要求運輸署批准 95 線小巴由荃灣中心開出，經荃景圍至愉景新城旁的美環街，直接駛至西樓角路，經港鐵後再沿原有路線行走；
- (9) 建議城門隧道 X 線巴士在富華街站享轉乘優惠；以及
- (10) 建議延長 85 號專線小巴深夜服務時間。

(C) 交通安全教育推廣小組

56. 副主席報告，小組已順利完成“荃灣區道路安全耆趣講座”及“荃灣區道路安全日暨模範行人表揚日”，並將於九月八日舉行“荃灣區道路安全嘉年華”，請各位委員踴躍支持和參與。

XII第 11 項議程：其他事項

57. 陳琬琛議員要求盡快提供國瑞路兩項行人過路設施改為輕觸式行人過路設施工程的時間表及展開工程、制定橫過青山公路天橋或行人過路設施的方案，以及於港鐵大窩口站國瑞路出口加建升降機。另外，由於油麻磡路建造樓梯工程已拖延近十年，他希望運輸署及路政署會盡快展開工程。

58. 主席請有關政府部門備悉委員意見。

59. 委員備悉以下資料文件的內容：

- (1) 交通及運輸委員會截至二零一九年八月十六日止的撥款財政報告
(交通第 37/2019 號文件)。

60. 主席表示，是次會議是委員會在本屆區議會任期內舉行的最後一次會議，他在此感謝各委員及部門代表對委員會的支持及貢獻。

XIII 會議結束

61. 議事完畢，會議於下午五時結束。

荃灣區議會秘書處

二零一九年十月

二零一九年七月八日
交通及運輸委員會會議記錄

修訂內容

(1) 第 23 頁第 100(4)段第二行：

原文	他提交的文件中已提及運輸署及巴士公司可因應實際需求增加班次，以確保荃灣西站一帶的乘客不會因有關改動而受到影響，因此建議只要巴士公司提供足夠車輛及班次，有關路線可改由荃威花園開出，途經荃灣中心、愉景新城、荃灣西站及區內對服務有需求的其他地點後前往港島東
修訂	他提交的文件中已提及運輸署及巴士公司可因應實際需求增加班次，以確保荃灣西站一帶的乘客不會因有關改動而受到影響。 <u>在介紹文件時，</u> <u>他已建議巴士公司提供足夠車輛及班次，以平衡荃景圍及荃灣西居民的需求。他亦理解部分荃灣西居民或擔心延長路線後，當區居民難以上車，故建議保留原有由荃灣西開出往港島東的巴士線，同時加開由荃景圍開出，途經荃灣南往港島東的巴士線</u>