

交通及運輸委員會第三次（一／一六至一七）會議記錄

日期：二零一六年五月九日

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

古揚邦議員

伍顯龍議員

李洪波議員

林婉濱議員

林琳議員

陳恒鑄議員，JP

陳振中議員

陳崇業議員，MH

陳琬琛議員

黃偉傑議員

葛兆源議員

鄭捷彬議員

譚凱邦議員

增選委員

王化民先生

馬庭熙先生

馮卓森先生

曾大先生

政府部門代表

葉浩明先生

荃灣區第三分隊指揮官 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

林振卓先生

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

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）4 荃灣民政事務處

列席者：

尹彥超先生 社區事務高級經理 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
黃秀娟女士 襄理（策劃及發展） 九龍巴士（一九三三）有限公司

應邀出席者：

為討論第 2 項議程

林卓峰先生 高級環境保護主任（排污基建）4 環境保護署
薛建勳先生 高級工程師／顧問工程管理 4 渠務署
霍振聲先生 項目經理 阿特金斯顧問有限公司
黃嘉汶女士 高級交通工程師 阿特金斯顧問有限公司

為討論第 6 項議程

梁國民先生 高級運輸主任／隧道及青馬 2 運輸署

因事缺席者：

<u>區議員</u>	<u>增選委員</u>
鄒秉恬議員	方閏發先生
	黃晚就先生

會議內容

I 歡迎及介紹

主席歡迎各議員、增選委員、政府部門及公司代表出席委員會第三次會議，並介紹暫代出席是次會議的香港警務處（下稱“警務處”）荃灣區第三分隊指揮官葉浩明先生。此外，方閏發先生及黃晚就先生因事未能出席會議。

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：通過三月七日委員會會議記錄

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) 二零一六年三月七日會議記錄第 30 至 38 段：要求國瑞路近縉庭山位置斑馬線改為按鈕式交通燈

4. 運輸署工程師（荃灣）2 報告，該署已向路政署發出施工令，在斑馬線兩端前方的合適位置加設“前面有行人過路處”的交通標誌及“慢駛”道路標記，以提醒駕駛者留意前方過路的行人，減慢車速及小心駕駛。該署會繼續密切留意新屋苑入伙後引致的人流及車流增長，有需要時會安排實施合適的交通管理措施。

（按：陳崇業議員於下午二時三十五分到席。）

5. 陳琬琛議員、副主席及陳恒鑾議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 對於運輸署的安排表示不滿，認為增加交通標誌並不能解決問題，因為很多長者和小童都會使用該過路處，而駛經的貨車亦很多，十分危險，如日後發生任何意外，運輸署需承擔全部責任；
- (2) 途經國瑞路的小巴司機亦同意有需要把該斑馬線改為按鈕式交通燈；
- (3) 昇柏山附近亦設有一條斑馬線，而且國瑞路一帶的新屋苑亦將入伙，詢問有關部門在規劃方面有何改善方案；以及
- (4) 除上述問題外，縉庭山一帶的巴士服務、交通接駁及行人通道等亦有很多交通問題，建議到該處進行實地視察以檢視改善方案。

（按：文裕明議員於下午二時四十分到席。）

6. 田北辰議員表示，就上次委員會會議中討論的 2016-2017 年度荃灣區巴士路線計劃，運輸署只備悉他就 A31P 及 41P 號線提出的意見，因此詢問何時可再與運輸署繼續討論有關計劃。

7. 主席表示，上次委員會會議已決定把 2016-2017 年度荃灣區巴士路線計劃交由公共交通運輸網絡專責小組繼續跟進。如有需要，委員可就個別路線向小組或委員會提交文件討論。另外，就國瑞路的交通問題，他曾與有關屋苑及運輸署代表進行實地視察，以檢視短期及長遠改善措施。是次議題只集中討論把國瑞路近縉庭山位置斑馬線改為按鈕式交通燈。

8. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，該署會詳細研究委員的上述建議。

9. 主席表示，市民目前仍不太了解正確使用斑馬線的方法，希望運輸署積極考慮委員的建議。

(B) 二零一六年三月七日會議記錄第 39 至 42 段：要求改善青山公路荃灣段麗城出口之設計以改善該路段長期交通擠塞問題

10. 運輸署工程師（荃灣）1 報告，該署人員曾於三月到現場視察交通情況，其後亦進行了車流流量統計，發現由麗城花園轉入迴旋處的車流較其他入口為高，於早上繁忙時間曾出現交通擠塞。為此，該署會優化海安路及海興路的交通燈號，以控制由海興路轉入迴旋處的車流量。在測試有關方案後，該署發現繁忙時間的交通擠塞問題已見改善，因此該署會於六月落實有關方案。

11. 黃偉傑議員及林琳議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 歡迎運輸署進行測試，但必須事前通知相關區議員，並希望該署提供有關測試結果；
- (2) 優化交通燈號未能完全解決有關問題，因有關措施並未有調整進出該迴旋處車輛的優先次序，而且亦不能減少由青山公路前往屯門方向的車流，因此要求運輸署實施長遠改善措施；以及
- (3) 要求運輸署改善該迴旋處的設計，並就長遠改善方案提供時間表。

12. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，實施交通燈號改善工程後，該署會再監察現場交通情況。該署在檢視由委員提出加設“讓路”線或“停車”線，以及把麗城出口的道路改為兩條行車線的建議後，認為因迴旋處東行（往沙田方向）隧道只有一條行車線，如要加設一條行車線優先供由麗城駛出的車輛使用，迴旋處內由其他入口駛入的車輛便需讓路予該行車線上的車輛，而由海興路及青山公路西行進入迴旋處的車流量亦高，因此有關措施可能會令迴旋處出現交通擠塞，亦會阻塞由麗城駛往海興路的車輛。

13. 黃偉傑議員要求運輸署研究由委員提出的長遠改善方案，並要求該署提供有關測試的具體資料及結果。

14. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，他可於會議後補充有關資料。

15. 主席請運輸署代表於會議後與當區區議員聯絡，以商討有關情況。

（會後按：運輸署已於六月三日提供有關資料，而有關資料已轉交委員參閱。）

16. 伍顯龍議員表示，就上次委員會會議中提及有關建議興建升降機連接青山公路與浪翠園及海雲軒的議題，委員曾建議運輸署考慮其他方案，包括成立相關工程基金、把有關建議納入“人人暢道通行”計劃等，為此詢問有關進展。

（按：李洪波議員於下午二時五十三分到席。）

17. 主席表示，運輸署代表已於上次委員會會議中作出回應，政府正按興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統跟進排名較高的建議。委員的意見亦已於上次委員會會議中向運輸署反映。如有需要，委員可在其他途徑或在日後的會議中提出動議，以進一步跟進有關事宜。

IV 第3項議程：交通及運輸委員會二零一六至一七年度撥款分配事宜
(交通第 1/16-17 號文件)

18. 秘書介紹文件。

19. 經討論後，委員會通過以下二零一六至一七年度的區議會（社區參與計劃）撥款分配：

<u>項目</u>	<u>可供使用的撥款額（元）</u>
(1) 公共交通運輸網絡專責小組	77,690.00
(2) 交通安全教育推廣小組	226,310.00
(3) 荃灣行人天橋網絡工作小組	0.00
(4) 實地視察交通費用	1,900.00
(5) 儲備	0.00
總數：	<u>305,900.00</u>

(會後按：荃灣區議會已於三月二十二日的會議上通過二零一六至一七年度的撥款分配，交通及運輸委員會獲分配305,900元，撥款額包括10%的赤字預算。)

20. 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。

V 第4項議程：工務計劃項目編號 4389DS 九龍西部及荃灣污水系統改善工程 - 第一期
(交通第 2/16-17 號文件)

21. 主席介紹負責講解是項議程的渠務署、環境保護署（下稱“環保署”）及顧問公司代表，包括：

- (1) 環保署高級環境保護主任（排污基建）4 林卓峰先生；
- (2) 渠務署高級工程師／顧問工程管理 4 薛建勳先生；
- (3) 阿特金斯顧問有限公司項目經理霍振聲先生；以及
- (4) 阿特金斯顧問有限公司高級交通工程師黃嘉汶女士。

22. 環保署高級環境保護主任（排污基建）4 及阿特金斯顧問有限公司項目經理介紹文件。

23. 陳恒鑾議員、黃偉傑議員、林琳議員、林發耿議員、李洪波議員及譚凱邦議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 有關興建旱季截流器的工程已討論多時，原本預計在二零一六年開始動工，但現時卻延遲至二零一七年才動工，直至二零二一年才完工，因此對工程進度表示不滿，要求有關部門盡快施工及盡量縮短工程時間，以解決荃灣海旁臭味問題；
- (2) 希望有關部門在施工前充分諮詢有關商戶；
- (3) 優化第一期工程後，對交通的影響雖明顯減少，但始終會影響區內數條主要道路，希望渠務署及警方等相關部門做好協調工作；
- (4) 詢問有關在大涌道建造旱季截流器的進展；
- (5) 每個旱季截流器的施工期約為 18 個月，擔心會影響交通，希望有關部門研究分階段建造荃灣區內四個旱季截流器，盡量減少對交通的影響；
- (6) 希望立法會盡快順利通過有關工程撥款；
- (7) 詢問為何在兩個旱季才能完成一個旱季截流器；以及
- (8) 詢問工程對減少荃灣海灣臭味的效果。

24. 主席請委員集中討論有關工程的交通安排。

25. 渠務署高級工程師／顧問工程管理 4 回應，第一期工程只需兩個旱季便可完成，如可在二零一七年年中展開工程，預計在二零一九年便可完工。該署與顧問公司研究後，認為一次過在兩個旱季盡快完成工程會較分階段進行工程更為理想，而且在非工程期間亦無需封路，相信對交通的影響輕微。他續表示，在《二零一六年施政報告》中，政府正籌備在九龍及荃灣設置旱季截流器及修復污水幹渠，盡快減少維港近岸的殘餘污染物，因此他希望有關工程可順利獲得立法會通過撥款。

26. 阿特金斯顧問有限公司項目經理回應，由於承建商工人需要在雨水排放系統進行工程，為安全起見，承建商需要先進行雨水改道工程，然後加設隔沙井、閘板或瓣閥等裝置，把污水引流至污水系統。為減低水浸風險及保障工人安全，建造旱季截流器的工程主要安排在旱季期間進行，即十一月至三月進行。儘管如此，渠務署會要求承建商盡量縮短工程時間，以減低對市民的不便。此外，在施工前，駐地盤工程師及交通管理聯絡小組會聯絡當區區議員以及相關人士，以解釋工程細節等資料。另外，第一期工程主要是建造旱季截流器，第二至第四期工程主要是改善現有污水系統，而第二至第四期工程並不會在第一期工程完成後才開始，並期望在二零一八年開展第二期工程。就有關大涌道建造旱季截流器的查詢，他表示在二零一五年七月的環境及衛生事務委員會會議上已指出，經環保署、屋宇署及食環署等多個部門在區內努力清除非法接駁的渠道，該處的水質已大大改善，因此不建議在白田壩街加設旱季截流器。除了荃灣市中心外，渠務署及環保署亦正考慮在荃灣上游鄉村地區加設旱季截流器，以進一步改善荃灣近岸水質。由於個別旱季截流器的位置接近學校，該公司及承建商將會與學校協調施工時間，以免

影響學生上課。在聘請承建商落實具體工程安排後，渠務署及顧問公司便會再諮詢相關區議員。

27. 古揚邦議員及陳恒鑾議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 希望有關部門盡早完成有關評估工作，並在實施有關交通措施前通知區議員；以及
- (2) 立法會“拉布”嚴重，詢問上述工程在各撥款項目中的排名，有關部門預計能否在本年度成功獲得撥款，如未能獲得撥款，則會否有後備方案應對。

28. 渠務署高級工程師／顧問工程管理 4 回應，該署大概在九月才能知悉上述工程能否獲得政府的資源分配，並在獲得資源分配後，才可安排申請立法會撥款。

29. 主席希望上述工程盡快展開，並希望順利獲得立法會撥款。

VI 第 5 項議程：建議要求運輸署盡快興建未完成之德士古道行車天橋段 (交通第 3/16-17 號文件)

30. 田北辰議員及鄭捷彬議員介紹文件。

31. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，該署已檢視橫龍街一帶的交通狀況，並建議作出下列的交通改善措施，包括把灰窰角街至馬角街的一段橫龍街（近馬角街熟食小販市場），由現時雙程行車改為單程行車，車輛只可以沿橫龍街駛往龍德街方向，以疏導由楊屋道轉入橫龍街的車輛，而由馬角街駛出橫龍街的車輛則只可以左轉；把龍德街至灰窰角街的一段橫龍街（近明華工業大廈），由現時單程行車改為雙程行車，車輛可以選擇由橫龍街轉出馬頭壩道，以分流由橫龍街轉出龍德街駛往德士古道的車輛；在橫龍街近馬角里加設上落客貨灣；以及在橫龍街近龍德街及馬角里合適的位置加設行人過路處。除了上述的建議，該署亦建議把荃業街改為標準公共道路。路政署現正就有關建議進行設計及制定推展工程的時間表。德士古道未完成的行車天橋屬於前拓展署（即現時土木工程拓展署）負責的德士古道／荃灣繞道交匯處建造及德士古道改善工程的一部分。根據八十年代進行的荃灣運輸研究，當時的德士古道及德士古道與荃灣繞道交匯處（即荃青交匯處）日後將不足以應付荃灣新市鎮及荃灣填海區發展所帶來的交通需求，因此有需要制定德士古道及荃青交匯處不同階段的改善方案，在將來有需要時可分期實施。有關改善工程分三個階段進行，第一階段包括現時德士古道天橋及相關道路的擴闊工程，並已於一九九二年完成；第二階段主要是建造荃青交匯處及相關天橋建造工程，並已於一九九五年完成；第三階段主要包括把現時青山公路（荃灣段）以南的德士古道天橋，由現時雙線雙程道路擴闊為雙程雙線分隔車道，疏導來往新界東與青衣／東涌／機場及途經城門隧道的交通，以應付該天橋未來的交通增長。德士古道未完成的行車天橋位於荃青交匯處青荃路的最東北位置，長度約為 300 米。這段天橋用以連接將來德士古道改善工程第三階段中擬建的南行天橋及現時的青荃路南行天橋。荃青交匯處的路面迴旋處一向

是荃灣及葵青兩區的嚴重交通擠塞地點，車龍經常由鄰近的荃灣工業區伸延至荃青迴旋處甚或至荃灣路兩方向的行車道，而且大量來往新界東與機場以及來往新界西與市區的車輛需駛經荃青交匯處。由於天橋位處荃青交匯處之上，日後在第三階段工程中於該日益繁忙的重要交匯處進行建造此天橋的工程時，預計會造成嚴重及持續整個日間的擠塞。經詳細評估於第三階段才進行該天橋工程所造成的社會成本後，當局認為該天橋應於第二階段建造荃青交匯處時一併預先建造，使工程費用、時間、引起的交通影響及社會成本減至最少。在九十年代末，由於當局延遲進行荃灣填海區發展項目，因此沒有迫切需要進行所有有關道路工程，包括德士古道第三階段改善工程。及後，該填海計劃因保護海港而最終取消，使荃灣新市鎮的人口增長大為減低，以致青山公路（荃灣段）以南的德士古道天橋的交通流量增長亦較過往預期為低，因此現時並無迫切的交通需要增加該天橋的行車線。荃灣區議會早前曾向該署建議繼續推展第三階段工程。該署會密切監察該處的交通流量及需求，並適時檢討第三階段工程的動工時間，以改善德士古道及荃青交匯處一帶的交通。另一方面，路政署將委任顧問工程公司就荃青交匯處，以及德士古道與楊屋道交界的路口一帶進行交通評估及制定合適的交通改善方案，預計有關工作會在六月或七月展開，為期約十二個月。

32. 陳恒鏞議員、田北辰議員、副主席及譚凱邦議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 曾提交文件於二零一四年七月七日的委員會會議上討論上述未完成的天橋及德士古道迴旋處的交通問題，過去兩年也一直與政府部門保持緊密溝通，亦曾舉行兩次跨部門會議討論有關問題，期間曾建議使用上述天橋以疏導楊屋道及荃灣路天橋往沙田的車流，當時有關部門表示會再研究，因此詢問有關進展，並要求有關部門遵守承諾，盡快提交有關時間表；
- (2) 自愉景新城幹線落成啓用後，由德士古道往沙田的車輛雖已減少，但前往荃灣工廠區的貨車數量卻大幅增加，這些貨車的司機通常會經過德士古道迴旋處前往荃灣，希望有關部門靈活運用上述未完成的天橋；
- (3) 詢問有關交通評估的內容為何，並要求有關部門於會議後與相關區議員再舉行會議，以討論有關詳情；
- (4) 曾就德士古道的交通擠塞問題與部門進行實地視察，希望有關部門盡快完成諮詢工作；
- (5) 詢問上述交通評估是否需在上述一系列橫龍街交通改善措施見效後才進行，以及有關時間表；
- (6) 運輸署亦同意工廠區貨車數量增加，不明白為何仍需要進行交通評估，擔心工程一再拖延；
- (7) 運輸署指現時的交通流量不足以支持興建上述未完成的天橋，但荃灣區的新屋苑將陸續落成，相信會增加交通流量，該署需一併考慮有關因素，並要求該署提供具體交通流量的數據；
- (8) 要求運輸署提供有關橫龍街改善措施的資料；以及
- (9) 建議警方安排交通督導員在橫龍街處理違規問題，以作為短期改善措施。

33. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，因應荃灣的新發展項目陸續落成，該署需收集最新的交通流量數據進行評估，有關評估範圍包括德士古道、楊屋道及荃灣路。此外，有關評估會與橫龍街的改善措施同步進行，他可於會議後補充有關資料。

34. 警務處荃灣區第三分隊指揮官回應，警方每日都安排交通督導員在橫龍街疏導交通，但因貨車數量越來越多，警方可實施的管制及執法工作的時間相對有限。儘管如此，警方仍會繼續盡力疏導該處的交通。

35. 陳恒鏞議員及田北辰議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 希望有關部門加快橫龍街改善措施的進度；
- (2) 工廠區的物流倉數目倍增，引致現時的交通問題。如運輸署重新興建未完成的德士古道行車天橋以疏導交通，則不可只考慮車流數據，因該天橋的原本規劃用途已改變，並要求有關部門提供有關評估的具體內容；
- (3) 區內出現交通擠塞的時段每見規律，建議警方在未出現交通擠塞前安排人手紓緩交通；
- (4) 現時區內的交通問題已十分明顯，詢問為何仍有需要進行有關評估並浪費一年時間；以及
- (5) 詢問重新興建該段德士古道行車天橋的成本。

36. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，路政署委任顧問公司進行的評估會就荃青交匯處，以及德士古道與楊屋道交界的路口一帶進行交通評估及制定合適的交通改善方案。為配合整體地區性的評估，該署需收集最新的交通流量數據。至於興建天橋成本方面，則需待有關評估及設計完成後才可進行。

37. 警務處荃灣區第三分隊指揮官回應，警方已安排交通督導員於繁忙時段到現場指揮交通。如突然出現交通擠塞，分區人員會與新界南總部分工合作。當總部發現多架貨櫃車由貨櫃碼頭駛入荃灣區時，便會即時調配人手到區內協助指揮交通，而分區人員主要負責指揮小路的交通，總部同事則負責指揮主要幹道的交通。

38. 陳恒鏞議員表示，早前曾就工廠區的交通擠塞問題向警方建議，在出現嚴重交通擠塞時，可要求所有車輛在其他地方排隊，詢問警方有否跟進有關建議及實施時間為何。

39. 警務處荃灣區交通部主管回應，經研究後，總部認為上述建議不可行，因橫龍街的貨倉由不同的商業機構經營，為確保自身利益，該些機構的車輛不會接受警方指派到較遠的地方排隊。委員如希望了解更詳盡資料，便需由總部同事講解。

40. 主席表示，早前他曾要求運輸署把上述未完成的一段德士古道天橋連接德士古道

地面，以疏導由楊屋道前往機場的車輛。此外，他希望運輸署於會議後盡快提供有關橫龍街改善措施的詳細資料，以及要求顧問公司派代表出席下次會議，以繼續跟進有關進展。

41. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，由於顧問合約由路政署負責，他會向路政署轉達主席的上述要求。

（會後按：運輸署已於五月十九日提供有關資料，而有關資料已轉交委員參閱。）

（按：陳恒鑠議員於下午四時三分退席。）

VII 第 6 項議程：要求隧道盡快引入八達通收費

（交通第 4/16-17 號文件）

42. 主席表示，陳琬琛議員及副主席提交有關文件，並介紹負責回應是項議程的運輸署高級運輸主任／隧道及青馬 2 梁國民先生。

43. 陳琬琛議員及副主席介紹文件。

44. 運輸署高級運輸主任／隧道及青馬 2 回應，運輸署獲得立法會財務委員會撥款，在七條政府收費行車隧道和道路（即香港仔隧道、海底隧道、獅子山隧道、城門隧道、將軍澳隧道、青嶼幹線及青沙公路）引入“停車拍卡”式電子繳費設施，以便為駕駛人士提供另一種付費方式（即使用非接觸式智能卡）的選擇。運輸署在獲得撥款後，一直就項目的技術細節積極進行預備及前期工作，其中主要包括安排改裝各條政府收費行車隧道和道路現有的人手收費系統、安裝電子繳費設施，以及訂定提供電子繳費服務承辦商的合約要求及細則。現時，改裝現有人手收費系統的工作已完成。在未來兩個月內，經公開招標的承辦商會開展電子繳費設施的系統設計，該署亦會公開招標遴選提供電子繳費服務的承辦商。此外，該署須就電子繳費修訂附屬法例，預計有關設施可於二零一七年下半年分階段在上述七條政府收費行車隧道及道路投入服務。政府歡迎八達通卡及其他非接觸式智能卡營辦商參與增設非接觸式智能卡繳費設施的計劃。

45. 鄭捷彬議員、林琳議員、譚凱邦議員、古揚邦議員、陳琬琛議員及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問是否未必會採用八達通卡作電子收費，以及電子繳費會否全面取代人手收費；
- (2) 歡迎有關計劃，並建議採用不同種類的電子收費工具；
- (3) 現時駕駛者可使用快易通電子繳費服務，詢問快易通可否同時參與遴選，擔心會否造成壟斷；
- (4) 估計日後可能需要為不同種類的車輛分開線道，避免車輛花時間排隊繳費，認

為運輸署需詳細研究有關計劃的可行性；

- (5) 建議有關設施於二零一七年下半年在七條政府收費行車隧道及道路同步投入服務，以免產生混亂；以及
- (6) 東區海底隧道將被政府收回，詢問屆時如要引入“停車拍卡”式電子繳費設施，是否需再次修訂有關附屬法例，希望有關部門可盡量縮短修訂法例的時間。

46. 運輸署高級運輸主任／隧道及青馬 2 回應，該署已邀請有意提供電子繳費設施和服務的承辦商提交“競投興趣表達書”，稍後會進行公開招標，而遴選承辦商的準則包括有關智能卡的普及程度、設備成本及交易費用等。該署歡迎八達通卡及其他非接觸式智能卡營辦商參與這次計劃。如快易通有興趣及符合有關規格，亦可投標。此外，該計劃會在政府收費隧道和道路的所有人手收費亭設置“停車拍卡”式新電子繳費設施。使用電子繳費設施繳費的駕駛人士須在人手收費亭停車，然後把非接觸式智能卡放在收費亭的讀卡器上繳費。屆時，駕駛人士可選擇以非接觸式智能卡、現金或預購的使用費代用券繳費。根據人手收費系統的現時運作模式，當值收費員必須在收費亭內的控制台按鍵確認收取駕駛人士繳付正確隧道或道路使用費後，駕駛人士才可以通過收費亭。在人手收費亭設置非接觸式智能卡的“停車拍卡”式電子繳費設施將會沿用現時人手收費系統的運作模式。該署會爭取盡快推行有關計劃。另外，東區海底隧道由政府接收後，將與其他政府隧道一樣被納入《行車隧道（政府）條例》（第 368 章），因此無需重新修訂其他法例。

47. 主席表示希望政府盡快落實計劃，並建議城門隧道為首條引入這項服務的收費行車隧道。

VIII 第 7 項議程：有關建議收窄港安醫院旁轉角行人路以擴闊對出馬路 (交通第 5/16-17 號文件)

48. 李洪波議員介紹文件。

49. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，該署派員到上述地點進行實地視察後，認為該路段的闊度雖足以讓巴士通過，但因經常出現違例泊車，導致阻塞交通，而上述行人路的路面寬闊，可予收窄。該署會於五月下旬或六月上旬就上述建議進行地區諮詢。如諮詢結果正面，該署會盡快落實方案。

50. 田北辰議員、林婉濱議員、林琳議員、副主席及曾大先生的意見及提問摘錄如下：
- (1) 荃威花園居民多次投訴巴士於晚上難以在上述地點轉彎，因為會很容易碰到違例停泊的車輛，該轉彎位置是 24 小時禁止泊車的，詢問為何執法部門仍然沒有處理有關問題，並詢問警方可否提供一個熱線電話號碼讓市民投訴，以便即時作出行動；
 - (2) 支持有關建議，雖然已增設禁區指示牌，但違例泊車問題仍十分嚴重，阻塞交

通；

- (3) 詢問雙黃線會否較單黃線更見成效；
- (4) 區內違例泊車問題普遍，但警力有限，難以長期安排人手驅趕違例停泊的車輛，認為擴闊馬路有助紓緩問題；
- (5) 港安醫院有足夠泊車位可供車輛停泊；以及
- (6) 擴闊馬路後，擔心駕駛者加速或借助行人路轉彎，對行人造成危險，建議有關部門多增設指示牌提醒行人及駕駛者注意安全。

51. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，“雙黃線”及“單黃線”同屬不准停車限制區的道路標記，兩者的設立不是用以限制違例泊車。因現行法例已列明任何人在一般情況下均不得停泊車輛在非泊車位的公共道路路旁，不准停車限制區的設立旨在限制車輛於交通繁忙的道路停車上落乘客或貨物。由於在任何時間停泊車輛於非泊車位已屬違法行為，警務處可向相關違法人士採取合適的檢控。在擴闊馬路後，該署會加設合適的交通標誌以確保交通安全。

52. 警務處荃灣區第三分隊指揮官回應，警方在過去四個月內已在荃景圍一帶發出超過 600 張違例泊車告票。如市民希望就上述問題要求警方執法，可致電荃灣警署的報案室，報案室內 24 小時均有警員當值，當值警員會作出適當行動疏導交通。此外，警方計劃在有關路面加設交通圓錐筒，防止車輛違例停泊，並會再商討更完善的安排，以改善交通。由於人手資源有限，警方會盡量分配資源處理交通問題。

53. 田北辰議員、古揚邦議員及林琳議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 對於警力有限的說法不敢苟同，現時於上述地點違例泊車的位置只有兩個，而且對居民造成不便，對此表示不能容忍，警方有責任執法；
- (2) 詢問警方會採取甚麼適當的行動；
- (3) 擴闊馬路未能完全解決違例泊車問題，違例停泊的車輛會阻塞消防車及救護車等緊急車輛通過，為安全起見，警方需設法確保沒有車輛在該處停泊；以及
- (4) 相信警方設置的交通圓錐筒不會被人移走，以往在區內其他地方曾採取有關措施，亦見成效，而且泊車位不足是全港性問題，荃灣市中心更有多個違例泊車黑點，明白警方確實難以兼顧，因此支持收窄港安醫院對出轉角行人路，擴闊路面讓車輛行駛，以紓緩該處的交通問題。

54. 警務處荃灣區第三分隊指揮官回應，警方執法時必須先給予警告，如情況嚴重，警方有權拖走車輛。警方會安排巡邏車於委員提出的上述時間到現場巡邏。

55. 主席表示，委員會支持委員提出的上述建議，並希望有關部門在落實方案前，研究短期改善方案。

IX 第 9 項議程：要求運輸署允許部分專營巴士路線於海興路駛進或駛出荃灣西站以改善荃灣西站之接駁交通

(交通第 7/16-17 號文件)

56. 主席表示，由於黃偉傑議員需代表荃灣區議會出席會議，因此會先行討論第 9 項議程。委員同意有關安排。
57. 黃偉傑議員及林琳議員介紹文件。
58. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，因荃灣西站旁的路段現時為荃灣五區物業發展項目 -TW5（灣畔）的工地出入口及將來整個發展的汽車出入口位置，該署可考慮以試行形式選出一條巴士線於該處駛入巴士總站，但該署需再加以研究。
59. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，巴士線規劃主要配合交通流量，如交通工程組認為可選出一條巴士線於特定時間駛入巴士總站，運輸管理部會盡量配合。
60. 九巴荔枝角車廠高級車務主任歡迎有關建議。
61. 黃偉傑議員、伍顯龍議員、鄭捷彬議員、副主席及林琳議員的意見及提問摘錄如下：
- (1) 根據運輸署的回應，有關建議技術上可行，而且九巴亦歡迎有關建議，希望有關建議得以推行，方便荃灣西的居民；
 - (2) 支持有關建議，因為可節省約七分鐘行車時間；
 - (3) 現時多條前往荃灣西站的巴士線路線重疊，如 234A、234B、53、39A、39M 號線，建議可從重疊的巴士線中選出一條巴士線沿海興路駛入荃灣西站；
 - (4) 有關建議可分流荃灣市中心的交通，希望盡快落實方案；
 - (5) 建議在該路口增設迴旋處；以及
 - (6) 要求運輸署提供時間表。
62. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，該署已開始進行研究工作，檢視容許一至兩條巴士線以試行形式，由大涌道迴旋處進出荃灣西巴士總站的可行性，預計今年五月會落實技術上的可行性。
63. 運輸署高級運輸主任（荃灣）補充，即使交通工程組落實以試行形式選出一條巴士線於該處駛入巴士總站，部門仍需進行地區諮詢，因此她澄清五月並不是推行該方案的時間。
64. 主席表示，希望運輸署交通工程組盡快完成研究，讓委員可與該署巴士組協調，選出試行的巴士線。此外，由荃灣路轉入迴旋處的行車速度會較快，為此，他提醒運輸

署在研究時多加注意，以防止交通意外。

(會後按：運輸署已於六月三日提供有關資料，而有關資料已轉交委員參閱。)

X 第 8 項議程：要求討論有關西樓角路的交通混亂事宜

(交通第 6/16-17 號文件)

65. 譚凱邦議員介紹文件。

66. 警務處荃灣區第三分隊指揮官回應，在人手許可的情況下，警方已安排交通督導員於早上及黃昏時段到現場管制交通。由二零一五年五月至二零一六年四月，警方在上述地點共檢控了 129 名違例過馬路的行人。警方會繼續安排交通督導員到現場管制交通。

67. 運輸署工程師(荃灣) 1 回應，由於該處設有停車灣，難以再加設欄杆。為防止行人胡亂橫過馬路，該署早前已在該處增設多個交通標誌，提示行人使用行人天橋過馬路。

68. 副主席及林發耿議員的意見摘錄如下：

(1) 有很多居民巴士線在該處上落客，詢問居民巴士線有否受到監管，並建議遷移部分居民巴士線的車站；

(2) 荃灣區內多個屋苑即將落成，擔心會有更多居民巴士線於該處設站；

(3) 有關問題已討論多時，運輸署曾在美心皇宮對出位置增設行人過路線，但其後因車流太高已被取消，就此，有關部門將會在行人天橋旁興建升降機，希望可方便市民使用行人天橋橫過馬路；

(4) 認為檢控並不是解決問題的最佳方法，建議加強宣傳，教導行人遵從正確的過路守則；以及

(5) 運輸署需研究該處的人流及車流數據，以檢視改善該處交通的方法。

69. 運輸署工程師(荃灣) 1 回應，該署觀察到該停車灣的使用量高，經初步研究，該署會考慮擴闊現有近華都中心及荃昌中心對出的停車灣，以增加合適位置供車輛停車上落客貨。此外，該署於過去三年內均沒有批出許可證予居民巴士線在該停車灣上落客。早前，該署已在該處增設多個交通標誌，提示行人使用行人天橋過馬路。

70. 運輸署高級運輸主任(荃灣) 回應，提供居民巴士服務的屋苑需向運輸署提出申請，並由該署審批有關申請。現時在該處設站的居民巴士線已是多年前由運輸署批出的，而該署於過去數年已沒有再批准其他居民巴士線於該處設站。此外，如要遷移居民巴士的車站，對現時使用該車站的乘客會造成影響。

71. 警務處荃灣區第三分隊指揮官回應，在宣傳教育方面，他會向該處道路安全組轉達有關意見。

72. 副主席要求運輸署提交有關在上述地點上落車的所有路線的資料。

73. 主席請運輸署於會議後補充有關資料。他據悉新界南交通部道路安全組一直關注上述地點的安全問題，希望各有關部門加強執法和宣傳教育，以解決西樓角路的交通問題。

(會後按：運輸署已於六月二十一日提供有關資料，而有關資料已轉交委員參閱。)

XI 第 10 項議程：建議增設及增強由屯門經深井往九龍東、南路線

(交通第 8/16-17 號文件)

74. 伍顯龍議員介紹文件。

75. 主席表示，秘書處於是次會議前收到九巴的書面回覆，並已於四月二十九日分發予各委員，請委員參閱有關文件。

76. 運輸署高級運輸主任(荃灣)回應，該署會與巴士公司研究新增路線的可行性，如有需要，便會在制定下年度巴士路線計劃時再加以考慮。此外，巴士公司需按照巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引調整班次，該署會密切留意有關路線的乘客需求，有需要時，會請巴士公司增加班次。

77. 九巴荔枝角車廠高級車務主任回應，52X 號各班次由總站開出的時間大致相若，但由於 52X 號線途經青山公路，令到站時間不穩。九巴由去年起已增設在屯門公路轉乘站開出的特別班次，亦會安排外勤人員留意班次情況，如有需要，會調整班次開車時間，以減少對乘客的影響。九巴對開設新路線持開放態度，但因涉及資源分配及其他地區，九巴會於制定下年度巴士路線發展計劃時一併考慮。根據近期的乘客量調查，261B 號線的服務水平可配合乘客需求，九巴會繼續監察該線的班次服務，有需要時，會按運輸署的指引增加班次。

78. 鄭捷彬議員、譚凱邦議員、伍顯龍議員及陳崇業議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 深井及青龍頭一帶欠缺來往東九龍的巴士服務，早前曾提議增設 234C 號線回程班次。此外，該處的人口接近 40 000 人，詢問九巴這是否足以支持開設一條由青龍頭開出的新巴士線；並詢問如巴士途經麗城及荃景圍一帶，是否也足以支持開設新巴士線；
- (2) 建議新增路線的起點不應由三聖邨開出，而應該在黃金海岸後面開出，以避開國際學校的接送車輛；
- (3) 建議 52X 號線增設由豪景花園開出的特別班次；
- (4) 明白開設跨區新巴士線較為複雜和困難，但希望有關部門加以研究；

- (5) 261B 號線只有一班班次，不能單以該班次的乘客量作為增加班次的標準，因為增加班次服務的指引是以全日的情況作為標準，而且沿線將有多個新發展項目，有關部門應該提供相應配套；以及
- (6) 建議新增路線由大欖交匯處開出，沿青山公路往麗城，再經屯門公路往東九龍，希望運輸署及各巴士公司加以考慮。

79. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，該署備悉委員的意見，並會在制定下年度巴士路線計劃時一併考慮。

80. 九巴荔枝角車廠高級車務主任回應，在本年度巴士路線發展計劃中已提出增加 234C 號線回程班次的建議。另外，由去年底起，52X 號線已有兩班特別班次在屯門公路轉乘站開出。雖然 261B 號線只有一班班次，但仍需按照運輸署的相關指引調整班次，而該班次屬最繁忙時段的資源，如該段時間內的乘客量仍未能符合標準，便難以再調配資源。此外，九巴需考慮乘客量能否支持開設新路線，因此在制定下年度巴士路線發展計劃時會一併考慮及研究。

81. 主席表示，希望運輸署與九巴加以研究上述方案，在下年度巴士路線計劃中提出建議。

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（截至二零一六年四月二十一日）
(交通第 9/16-17 號文件)

82. 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。

83. 馬庭熙先生及伍顯龍議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 項目編號 NE/14/00768（美環街近愉景新城的擴闊行車路，改善道路和路面交通標誌（探坑工程））的預計完工日期為二零一七年第二季，並需視乎遷移地下設施的時間，擔心再延期會影響交通，希望路政署加快工程進度；以及
- (2) 項目編號 NE/16/00510（青山公路青龍頭段近豪景花園的加設“使用行人天橋”指示牌工程）是源於市民在青山公路胡亂橫過馬路，而該處已有數個“請勿在此過路”的指示牌，質疑再加設指示牌的成效。

84. 路政署區域工程師（荃灣）回應，項目編號 NE/14/00768 的工程分兩階段進行，以延長兩個避車處。第一個避車處的延長工程已在四月完工，其餘工程的動工及完工日期需視乎地下設施遷移後的情況而定。

85. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，就項目編號 NE/16/00510 的工程，雖然現時行人天橋附近的中央分隔帶已設有指示牌，但該署會在巴士站附近等當眼位置再加設指示牌，

進一步更清晰地提示市民使用行人天橋橫過馬路。

86. 主席表示，文件已列出負責各工程項目的政府部門代表及聯絡電話，如有需要，委員可直接聯絡有關人員。

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

87. 古揚邦議員報告，小組沒有特別事項報告。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

88. 鄭捷彬議員報告，小組已於三月三十一日舉行第一次會議，討論 2016-2017 年度荃灣區巴士路線計劃，以及九龍巴士（一九三三）有限公司新的專營權及巴士服務事宜。

(C) 交通安全教育推廣小組

89. 副主席報告，小組已於五月四日舉行第一次會議，商討小組本年度各項活動計劃詳情，並暫定會繼續舉辦去年的三個活動，即“荃灣區模範行人表揚日”、“荃灣區道路安全耆趣講座”及“荃灣區道路安全嘉年華”。

XIV 第 13 項議程：其他事項

90. 委員備悉以下資料文件的內容：

- (1) 交通及運輸委員會二零一五至一六年度的撥款財政結算報告
(交通第 10/16-17 號文件)。

91. 主席提醒委員，下次會議於七月四日（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六月十六日。

XV 會議結束

92. 議事完畢，會議於下午五時五十五分結束。

荃灣區議會秘書處

二零一六年六月