

交通及運輸委員會第六次（五／一六至一七）會議記錄

日期：二零一六年十一月七日

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，MH
伍顯龍議員
林婉濱議員
林琳議員
林發耿議員，MH
陳恒鎭議員，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
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
馬庭熙先生
馮卓森先生
曾大先生
黃晚就先生

政府部門代表

劉榮基先生	荃灣區行動主任	香港警務處
呂遂熊先生	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
鄺弘毅先生	署理高級城市規劃師荃灣	規劃署
李培生先生	合約工程項目統籌／2（新界西）	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

莊港生先生	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
鄒慧媛女士（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
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

應邀出席者：

為討論第 3 及第 4 項議程

靳培良先生	高級工程師／荃灣	運輸署
梁燕冰女士	高級區域工程師／西南	路政署
陳建通先生	高級產業測量師／中（荃灣葵青地政處）	地政總署
黃詠勤女士	產業測量師／中 1（荃灣葵青地政處）	地政總署

為討論第 5 項議程

陳志明先生	高級工程師／特別職務	運輸署
利世鏗先生	工程師／特別職務 1	運輸署
鄧錦基先生	高級工程師／行人通道上蓋 1	路政署
鄧耀基先生	工程項目統籌／行人通道上蓋 1-1	路政署

為討論第 7 及第 10 項議程

潘振剛先生	襄理	龍運巴士有限公司
羅耀華先生	一級策劃及支援主任	龍運巴士有限公司
林子豪先生	策劃及發展經理	九龍巴士（一九三三）有限公司

為討論第 9 項議程

蕭家輝先生	總經理	珀麗灣客運有限公司
楊志豪先生	副巴士營運經理	珀麗灣客運有限公司

因事缺席者：

區議員

李洪波議員

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六次會議，並介紹暫代規劃署城市規劃師（荃灣）1 陳少雲先生出席是次會議的規劃署署理高級城市規劃師／荃灣鄺弘毅先生，以及接替張國良先生出席是次會議的香港警務處荃灣區交通隊主管呂遂熊先生。

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：通過九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：荃灣東工業區交通改善措施

（交通第 24/16-17 號文件）

5. 主席表示，運輸署提交有關文件，並介紹負責介紹是項議程的部門代表，包括：

(1) 地政總署高級產業測量師／中（荃灣葵青地政處）陳建通先生；

(2) 地政總署產業測量師／中 1（荃灣葵青地政處）黃詠勤女士；

(3) 運輸署高級工程師／荃灣靳培良先生；

(4) 運輸署工程師（荃灣）1 林振卓先生；

(5) 路政署高級區域工程師／西南梁燕冰女士；以及

(6) 路政署區域工程師（荃灣）莊國偉先生。

6. 運輸署高級工程師／荃灣介紹文件。

7. 地政總署產業測量師／中 1（荃灣葵青地政處）表示，該處會按私人土地業權人曾簽訂的交回土地協議啟動收地程序，要求業權人交回部分位於荃業街及龍德街的私人土地，以配合運輸署及路政署的交通改善工程。另外，灰窰角街及橫龍街的道路擴闊工程須使用位於灰窰角街及橫龍街的部份私人土地。該處會根據有關地契內附有的條款及交回土地協議，要求業權人交回有關土地。由於過程需要有關業權人的配合，實際完成時間視乎有關過程的進展而定。

8. 路政署高級區域工程師／西南表示，該署預計建造荃業街交通改善工程需時約九個月。由於在工程展開前需預先遷移地底公共設施，工程的完工日期視乎遷移各項公共

設施所需時間而定。該署已進行初步勘探工程，發現約五至六間公營機構的地底設施將受影響，其中以中華電力有限公司受影響最大，約有二十多條電線需要遷移。該署已聯絡有關公營機構商討遷移事宜，預計有關地底設施遷移工程需時約兩至三年，其後方可展開交通改善工程。另外，灰窰角街交通改善工程長約 300 米，建造工程預計需時約 20 個月完成。其工程的完工日期亦須視乎遷移各項地底公共設施所需時間而定。

9. 陳恒鎮議員及鄒秉恬議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 歡迎有關計劃，但對於橫龍街由單程行車改為雙程行車表示憂慮，因為橫龍街轉出馬頭壩道的出口處未必可承受更大行車流量，擔心此舉會引致更嚴重的交通擠塞，希望部門可以提供更多資料以供參考；
- (2) 詢問部門在荃業街更改為闊六米的公共道路後，可否保留部分位置作為避車處，以便緊急車輛通過；
- (3) 詢問警方會否加強打擊荃業街違例泊車問題；
- (4) 鑑於大量車輛會排隊進入國際訊通中心，導致附近道路交通擠塞，因此詢問部門會否派員與該中心商討車輛出入安排，以減少有關車輛佔用楊屋道或橫龍街其中一條行車線；
- (5) 認為運輸署近期就荃灣工業區及住宅發展所進行的交通評估失敗，並對此表示失望；
- (6) 認為國際訊通中心於楊屋道設立倉庫是導致荃灣東工業區交通擠塞的主因，並反對在該區展開第三階段交通改善工程，詢問運輸署是否向已灰窰角街附近的工業大廈及屋苑的住戶作出諮詢，並認為該署欠缺實際數據支持進行有關工程；
- (7) 建議運輸署於楊屋道兩邊轉出的十字路口位置加設交通燈號控制車流，以改善該處的交通擠塞情況；以及
- (8) 要求運輸署在進行大型交通改善工程前諮詢公眾，包括有關地點附近的工業大廈及屋苑。

10. 運輸署高級工程師／荃灣回應，在橫龍街第一及二階段交通改善工程，以及馬頭壩道／德士古道、馬頭壩道／橫龍街及馬頭壩道／楊屋道三個路口安裝感應線的工程完成後，該署會檢討有關工程的成效，才決定推展橫龍街第三階段交通改善工程的時間。他表示，安裝感應線可以實時收集汽車流量，從而有效分配不同方向的行車綠燈時間，縮短行人在過路處的等候時間，維持交通順暢。然而，受街道面積所限，荃業街沒有足夠空間加建上落客灣位。至於在楊屋道／橫龍街的路口加設交通燈號的建議，他表示建議未必可以改善該處的交通擠塞情況，但該署會研究建議的可行性，再與有關委員商討。此外，橫龍街第一階段交通改善工程，將馬角街以東的一段橫龍街由雙程行車改為單程行車，可以紓緩車輛排隊進入國際訊通中心所引起的交通擠塞問題。加上該中心已採用八達通拍卡自動入閘安排，現場交通自九月初工程完成後已有明顯改善，該署會繼續監察該處的交通情況。

11. 香港警務處（下稱“警務處”）荃灣區交通隊主管回應，警方由九月起推行交通執法管制措施，有助改善荃灣市中心及荃灣東工業區違例泊車的情況。他於會議後會補充過去兩個月荃灣東違例泊車的檢控數據。

12. 鄒秉恬議員、陳恒鑌議員及譚凱邦議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 不滿政府對國際訊通中心的發展規劃；
- (2) 指出馬頭壩道及永順街都已加設燈號，要求部門解釋未能於楊屋道轉出口位置加設交通燈號的理據；
- (3) 認為部門於馬頭壩道、德士古道、橫龍街及楊屋道加設感應線是為了方便推行第三階段交通改善工程，並非為解決交通擠塞問題，因此對有關工程失去信心；
- (4) 不滿該署未能提供灰窰角街的相關交通數據，認為該處交通情況並不嚴重，無需急於在該處推行大型交通改善工程；
- (5) 指出灰窰角街設有一間郵局，有關交通改善工程可能會影響郵遞服務；
- (6) 由於荃灣工業區改劃為物流交收中心後會增加區內交通負擔，而貨櫃碼頭一帶有預留土地，以應付該碼頭的突發情況，因此建議政府於貨櫃碼頭一帶劃地供貨櫃車排隊輪候前往荃灣交收，以紓緩工業區內交通擠塞問題，並希望部門實行有關建議；
- (7) 認為灰窰角街交通阻塞情況嚴重，贊成部門把上落客貨及行車通道劃分清楚，以保持行車暢順。委員曾就第一階段改善工程諮詢附近居民，並未收到反對意見；
- (8) 反對把前馬角街熟食小販市場用地保留作工業用地，認為此舉會加劇工業區內交通擠塞情況，並希望政府恢復相關服務，以免居民的膳食開支增加；
- (9) 詢問運輸署是否曾就有關交通改善工程進行交通影響評估，要求署方提供評估數據以供參考；
- (10) 認為車輛隨意在工業區上落客貨才是導致交通阻塞的主因，詢問警方會否加強執法；以及
- (11) 要求運輸署提供灰窰角街的行車流量數據，建議委員會於該處進行實地考查。

13. 運輸署高級工程師／荃灣回應，安裝感應線可以實時收集汽車流量，有效分配行車綠燈時間及減少行人等候過路時間，維持交通順暢。該署會在橫龍街第一及第二階段交通改善工程，以及感應線安裝工程完成後進行檢討，並再諮詢區議會的意見後，才會推展橫龍街第三階段交通改善工程。就灰窰角街改善工程，該署收到不少當區居民反映在灰窰角街兩旁違例停泊的車輛阻擋駕駛者視線，影響道路安全，希望有關工程可以改善當區的交通情況。路政署在進行工程時會實施合適的臨時交通改道措施，以減低工程對附近居民、商戶及郵局的影響。由於現時只是完成了馬角街以東的一段橫龍街由雙程行車改為單程行車的工程，規模比較小，因此現階段無需進行交通影響評估，而該署實地

視察後發覺成效理想。目前，違例泊車及在街上上落貨是導致該區交通擠塞的主要原因，加上部分商戶違例將工廈內地面原來的泊車位及上落貨位更改作儲存貨物，再在路旁上落貨，令擠塞問題更加嚴重，該署已要求地政總署按地契條款向違反地契的商戶採取合適行動，糾正違反地契的行為。而警方應加強執法，打擊違例泊車及在街上上落貨。此外，該署在會議後會提供灰窰角街附近屋苑停車場的車位資料。

14. 規劃署署理高級城市規劃師／荃灣回應，荃灣東工業區的土地劃為「工業」地帶。在有關土地進行工業用途，未有違反法定規劃圖則。

15. 主席總結，荃灣東工業區交通改善工程影響深遠，希望部門在完成第一及第二階段交通改善工程後評估成效，並諮詢區議會的意見後，才展開第三階段交通改善工程。

V 第4項議程：荃灣東工業區馬角街擬議道路改善工程
(交通第 25/16-17 號文件)

16. 主席表示，地政總署、運輸署及路政署提交有關文件。出席會議的部門代表與第四項議程相同。

17. 地政總署高級產業測量師／中（荃灣葵青地政處）介紹文件。

18. 譚凱邦議員反對將馬角街熟食中心改為工業用地，認為此舉會增加工業區內車流，抵銷交通改善措施帶來的好處。

19. 主席表示，改劃土地用途事宜應於社區建設、規劃及發展委員會會議商討，上述交通改善工程確能擴闊道路面積，有助改善當區交通。

VI 第5項議程：在行人通道加建上蓋
(交通第 26/16-17 號文件)

20. 主席表示，運輸署提交有關文件，並介紹負責介紹是項議程的部門代表，包括：

- (1) 運輸署高級工程師／特別職務陳志明先生；
- (2) 運輸署工程師／特別職務利世鏗先生；
- (3) 路政署高級工程師／行人通道上蓋 1 鄧錦基先生；以及
- (4) 路政署工程項目統籌／行人通道上蓋 1-1 鄧耀基先生。

21. 運輸署高級工程師／特別職務表示，運輸署及路政署代表出席是次會議，是就《二零一六年施政報告》提出在行人通道加建上蓋的建議與委員進行商討。

22. 運輸署工程師／特別職務介紹文件。

23. 黃偉傑議員、林琳議員、文裕明議員、陳振中議員、鄭捷彬議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 支持運輸署在丁類公共工程項目下興建行人通道上蓋，以減省撥款申請的程序，有助工程於四年任期內完成；
- (2) 對高昂的造價表示疑問，指出 3,000 萬元只可建造 200 米的行人通道上蓋，即平均每米 15 萬元。相比之下，民政處 20 萬元的小型工程可建造 10 米行人通道上蓋，兩者成本相距甚遠，因此詢問該署可否壓縮工程開支，使可加建上蓋的行人通道延長，讓各委員有彈性提出更多建議；
- (3) 支持在行人通道加建上蓋的建議，但認為造價高昂，詢問部門該行人通道上蓋與民政處同類小型工程的分別及撥款申請上限；
- (4) 建議在荃灣西鐵站至麗城三期興建行人通道上蓋，完善荃灣行人天橋網絡；表示市民並不追求先進及花巧的設計，建議有關部門採用簡單樸實的設計以節省開支，務求可延長興建上蓋的行人通道；
- (5) 建議在石圍角接駁綠楊新邨的行人天橋興建行人通道上蓋，但亦認為造價過高，詢問部門有關工程開支預算 3,000 萬元是否只局限於興建一條行人通道上蓋、這項工程所用物料是否較為特殊、設計偏向實用或藝術化，以及這項工程與小型工程的分別為何；
- (6) 支持在合適的行人通道加建上蓋以連接主要交通交匯處，如石圍角連接荃灣地鐵站或大窩口地鐵站，但也認為工程造價過高，可興建上蓋的行人通道只限於 200 米，將會引起社會爭議；
- (7) 詢問如簡化工程程序，可興建上蓋的行人通道會否延長；以及
- (8) 詢問該署可否提供不同造價的上蓋模型供委員參考，讓委員有更多彈性提出不同方案。

24. 運輸署高級工程師／特別職務回應，有關工程開支預算只是最初保守的估算，而實際開支需視乎上蓋的走線及工程的複雜程度而有所調整。

25. 路政署高級工程師／行人通道上蓋 1 回應，有關工程開支預算是按照最近完成的行人通道上蓋實際工程費用以及若干意外開支計算，有關工程並不局限於 200 米內，如工程走線中並無障礙物，可建工程的距離可能予以延長。該署將聘請顧問公司進行研究，優化現有上蓋設計，並採用樸實利民的設計興建有關行人通道上蓋。如該工程的估價超過 3,000 萬元，該署便會根據既定工務工程的程序立項為丙級工程項目，繼而晉升至乙及甲級工程，向立法會申請更多撥款。

26. 運輸署高級工程師／特別職務回應，《施政報告》中並無限制工程撥款上限，工程撥款 3,000 萬元是丁級工務工程項目的撥款上限。如工程的估價少於 3,000 萬元，將有助加快申請撥款和工程進度。由於是項項目將於 18 區同時展開，因此政府需集中資源，

每區只會興建一條行人通道上蓋。然後在 18 區落實計劃後，按市民及區議會的意見和反應檢討相關政策和未來的推展方法。

27. 林婉濱議員、田北辰議員、林發耿議員、葛兆源議員、鄒秉恬議員及主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 建議在荃景圍至荃威興建一條行人通道上蓋；
- (2) 建議運輸署提供更多數據，包括可興建上蓋的行人通道限於 200 米的估算基礎、在無需搬遷地底設施的情況下可建上蓋的行人通道長度上限等，以供委員考慮；
- (3) 詢問興建行人通道上蓋的工程費用預算是否已包括聘請顧問公司的開支；
- (4) 已就數條行人通道建議興建上蓋，每條通道長約五米，預計興建成本約十多萬；
- (5) 與早前已完工的小巴站上蓋平均每米 20,000 元的成本比較後，委員對部門提出動用 3,000 萬元興建長約 200 米的行人通道上蓋表示難以理解；
- (6) 建議在荃灣海壩街官立小學行人過路處、荃灣街市街及眾安街交界行人過路處以及荃新天地二期及荃灣公園行人過路處興建行人通道上蓋；
- (7) 歡迎興建行人天橋上蓋，但對運輸署未能提供詳細工程規劃以及動用 3,000 萬元興建行人天橋上蓋表示不滿；
- (8) 認為部門準備不足，未能提相關資料。雖然現有的行人天橋設計美觀，但已出現漏水問題，希望新興建的行人通道可免卻有關問題；
- (9) 會於三個月內提出有關興建通道連接公共交通運輸交匯處的建議供部門考慮，希望部門採用簡潔設計興建上蓋，方便市民使用；
- (10) 指出路政署已於大河道興建兩條行人通道上蓋，可供參考；
- (11) 對部門不進行規劃，但卻要求委員提出建議表示不滿；
- (12) 認為部門已具備相關工程經驗，亦有責任接駁區內的交匯處，應該承擔規劃責任並提出建議，以及制定明確的工程時間表，再交由委員進行諮詢後展開工程；以及
- (13) 要求部門就工程開支估算提供更多資料，以及詢問是否可向部門提出上蓋的設計標準。

28. 路政署高級工程師／行人通道上蓋 1 回應，報表所列的行人通道圖片取自大學站接駁巴士站的行人通道，中間有支柱連接，縮窄了通道寬度，但造價不詳，僅供參考。有關的工程預算只是按照最近完成的行人通道上蓋實際工程費用，以及若干後備開支計算，長度亦不限於 200 米，但工程的實際開支及行人通道的長度需視乎工程的複雜性、地底設施遷移及對附近交通及樓宇的影響而定。該筆工程費用預算並不包括顧問公司的費用。他續表示，雖然興建“土的”型上蓋的成本較建議的上蓋節省不少，但設計需要優化來符合寬度要求和一些設計標準。部門會考慮委員提出的設計建議，按實用的原則完成工程。

29. 古揚邦議員、伍顯龍議員、陳崇業議員、黃偉傑議員及主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 對部門積極考慮委員的建議表示歡迎，希望盡快完成工程，為居民提供舒適的行人通道；
- (2) 不應為了縮短申請程序而局限於丁類公共工程項目下申請撥款，否則只可興建200米長的行人通道上蓋，根本無法完全覆蓋連接至大型交通運輸交匯處的走線，只會引起浪費公帑的批評，因此建議成立小組，按實而不華的標準提出建議，為市民興建實用的行人天橋上蓋；
- (3) 對部門未能提供清晰指引及規劃表示不理解，建議設計應簡樸實用，服務大眾即可；
- (4) 建議在浪翠園至深井、豪景花園的海傍行人通道或海傍接駁柴灣角工業區興建上蓋；
- (5) 建議兩年內於荃灣海濱長廊以及麗城花園至荃灣西站甚至達海濱興建行人通道上蓋；
- (6) 詢問會否考慮民政處的避雨上蓋設計標準；以及
- (7) 詢問諮詢限期，委員是否必須於三個月內提出建議。

30. 路政署高級工程師／行人通道上蓋 1 回應，部門會參考區內行人通道上蓋設計，並按現行的設計標準規劃新建行人通道上蓋。

31. 運輸署高級工程師／特別職務回應，部門會按照當地環境及設計標準等因素評估有關走線方案，有關走線方案需符合路政署的設計標準，如需承受設計的風力等。該署在收集所有委員提出的方案後會提出技術性評估，從而方便區議會挑選合適的行人通道興建上蓋。部門建議委員可在三個月內提出有關建議，但這並非硬性規定。

32. 主席提議成立一個非常設行人通道上蓋工作小組，商討於行人通道興建上蓋，有關小組的最長任期為八個月，委員一致通過有關建議。

33. 黃偉傑議員建議由主席擔任該工作小組的召集人。委員一致通過有關建議。

34. 委員以舉手形式表示加入該工作小組。

35. 主席建議每名委員於一個月內提交有關建議，並由委員會把有關建議轉交有關部門跟進。委員一致通過有關建議。秘書處於會議後會向未列席的委員發出信件，邀請他們加入該工作小組。

（會後按：秘書在十一月十七日以書面形式邀請未能於會議上表示意向的委員加入行人通道上蓋工作小組（非常設）。有關成員名單載於附件一。）

VII 第 6 項議程：要求往返梨木樹邨巴士路線增加分段收費事宜

(交通第 27/16-17 號文件)

36. 主席表示，陳琬琛議員及黃家華議員提交有關文件。在是次會議前收到九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱“九巴”）的書面回覆，並已於十月三十一日分發各委員參閱。

37. 黃家華議員介紹文件。

38. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，政府一直鼓勵公共交通營辦商因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費或提供優惠措施，如分段收費優惠，以減低市民的公共交通開支。巴士公司會因應其營運環境、財政狀況及其他相關因素，決定提供優惠的項目及時間。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。該署已於十月二十六日再次向九巴發出信件，繼續鼓勵九巴在確保能夠維持適當及有效率的公共交通服務情況下，為乘客提供更多的票價優惠。

39. 九巴策劃及發展部襄理（策劃及發展部）回應，九巴備悉委員的訴求。九巴由十一月五日起提供回程八折票務收費，為期 88 日，該公司會於適當時間考慮票務優惠。

40. 林婉濱議員、陳振中議員、文裕明議員、王化民先生及黃家華議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 對九巴自十月十二日起取消 30X 號線分段收費優惠表示不滿。鑑於九巴可提供回程八折優惠，認為九巴在財政上有能力延續 30X 號線分段收費優惠，因此質疑巴士公司未能合理分配資源；
- (2) 建議九巴為 48X 號線提供分段收費優惠；
- (3) 基於公平原則及履行社會企業責任，建議九巴應該於荃灣不同區域提供分段收費優惠，並考慮延長回程八折優惠期限，以惠及更多基層市民；
- (4) 認為分段收費可以吸引更多市民乘搭九巴，間接有助九巴賺取更多盈利，因此對九巴在盈利增加的情況下不提供分段收費優惠表示難以理解；以及
- (5) 九巴獲得政府批准專營權經營公共巴士服務，去年盈利錄得增長，才能提供回程八折優惠，回饋市民。然而，這項優惠並非惠及荃灣區包括位於山上的公共屋邨所有乘客，因此希望九巴可秉承公平原則，增加不同巴士路線的分段收費優惠。運輸署亦有責任監管巴士公司營運，讓荃灣區基層居民共同享有分段收費優惠。

41. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，分段收費屬巴士營辦商的商業決定，該署已向九巴發出信件，鼓勵九巴提供更多分段收費優惠。

42. 九巴荔枝角車廠高級車務主任回應，由於實施 39M 號線的分段收費後對 30X 號線的行車時間有影響，因此九巴希望透過調節 39M 班次以解決有關問題。

43. 主席總結，希望運輸署及九巴積極考慮增加分段收費優惠。

VIII 第 7 項議程：跟進要求機場巴士途經青龍頭

(交通第 28/16-17 號文件)

44. 主席表示，伍顯龍議員及鄭捷彬議員提交有關文件，並介紹負責回應是項議程的部門代表，包括

- (1) 運輸署高級運輸主任(荃灣)謝自清女士；
- (2) 龍運巴士有限公司(下稱“龍運巴士”)襄理(車務)潘振剛先生；
- (3) 龍運巴士一級策劃及支援主任羅耀華先生；以及
- (4) 九龍巴士(一九三三)有限公司策劃及發展經理林子豪先生。

45. 秘書處於會議前收到龍運巴士的書面回覆，並已於十一月三日分發予各委員參閱。

46. 伍顯龍議員及鄭捷彬議員介紹文件。

47. 運輸署高級運輸主任(荃灣)回應，該署與龍運巴士檢視相關班次數據，發現 A31P 號線的部分班次於繁忙時間的車程已超過 60 分鐘一班，如再加停青龍頭，便會影響巴士班次穩定性，亦未能達到 60 分鐘一班的要求，影響現有乘客。

48. 龍運巴士襄理(車務)回應，由於八月正值暑假，交通流量較為順暢，九月初又適逢開學，兩個時期均未能如實反映新路線的交通流量，因此提交九月十八日至二十四日的班次數據供委員參考。現時 A31P 號線去程的平均行車時間為 54 分鐘一班，回程則為 45 分鐘一班。由於該公司須遵守運輸署規定的車長駕駛及休息工時要求，如加停青龍頭或會令車長在班次與班次之間沒有足夠的休息時間，而且一旦行車時間超過 60 分鐘，便會導致脫班情況出現，影響乘客的乘車安排。另外，A31P 號線的平均載客率約為每班 17 至 18 人。

49. 田北辰議員、陳崇業議員、黃偉傑議員、伍顯龍議員、林琳議員及陳恒鑾議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 表示收到豪景花園約 3800 封居民請願信，提出是項議程的訴求；
- (2) 認為當區居民對機場巴士的需求龐大，建議龍運巴士考慮取消 A31P 號線於數個乘客較少的地區停站，以節省時間，並於非繁忙時段試行加停青龍頭；
- (3) 一直爭取機場巴士駛經青龍頭，希望龍運巴士認真考慮當區居民的訴求，在完成三個月檢討後把 A31P 號線的行車路線延伸至青龍頭及汀九，或增加一條由青龍頭前往機場的巴士專線；

- (4) 表示委員均認同應把 A31P 號線的行車路線延伸至青龍頭，青山公路一般交通順暢，不會因 A31P 號線加停青龍頭而引致交通擠塞，希望龍運巴士可聽取民意，減少因巴士路線安排引起的地區矛盾；
- (5) 認為龍運巴士一直誇大途經青龍頭所需時間。龍運巴士於三月舉行的交通及運輸委員會會議上報告 A31P 號線將分別於每小時的 40 分及 45 分在愉景新城及機場開出，預計去程需時 65 分鐘，回程需時 55 分鐘。然而，龍運巴士在實際推行時卻把愉景新城及機場的開車時間調校至 45 分開出，令人誤以為去程已用盡時間，並無足夠時間加停青龍頭。然而，委員表示浪翠園迴旋處至龍如路迴旋處全長僅一公里，按其乘搭 52X 號線的經驗所得，如巴士途經浪翠園三期及四期不停站，則只需一分三十秒途經青龍頭；即使途經青龍頭區三個站，亦只需三分鐘車程。因此，希望龍運巴士可以調整 A31P 號線的開車時間，使愉景新城及機場的開車時間可調校至分別於每小時的 40 分及 45 分開出，這樣便可加停青龍頭；
- (6) 希望龍運巴士承擔公營機構的社會責任，全面考慮青龍頭居民的訴求；
- (7) 表示青山公路沿線屋苑一直欠缺機場巴士服務，居民需到市中心乘搭機場巴士。委員對龍運巴士提供 A31P 號線表示歡迎，但希望該公司亦顧及青山公路尾段居民的需求，考慮將該線延伸至青龍頭；
- (8) 不滿龍運巴士忽略當區居民的需求，並指出過往曾有巴士接載居於深井及豪景花園一帶的員工來往赤鱗角，該巴士班次取消後對居民造成不便；
- (9) 希望透過三個月的檢討向巴士公司反映居民的訴求，並建議龍運巴士邀請委員試乘加停青龍頭的 A31P 號線，以了解有關路線延伸至青龍頭的可行性；以及
- (10) 由荃灣往機場工作的工作人口日增，加上青龍頭區與地鐵站有一段距離，區內居民對機場巴士服務非常殷切，因此支持把 A31P 號線延伸至青龍頭一帶。

50. 龍運巴士襄理（車務）回應，龍運巴士需在提供穩定的巴士服務的前提下，才可考慮擴大服務範圍。由於 A31P 號線僅開通兩個多月，數據顯示部分班次的去程時間非常緊迫，回程有時亦超出預計行車時間，因此龍運巴士需要更多時間收集數據以作檢討，以及制定一個可以穩定班次及滿足乘客需求的方案。就開車時間表而言，龍運巴士於三月向交通及運輸委員會提交的時間表只是初稿，於實行時，便會改為一個讓乘客較易記得的時間表，以方便乘客查閱。龍運巴士於會議後會補充 A31P 號線時間表的制定原則，以供委員參考。

51. 副主席、鄭捷彬議員及譚凱邦議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 豪景花園及附近將入伙的新建屋苑的居住人數近 10 000 人，對青龍頭往機場的需求殷切，因此希望龍運巴士考慮長遠需求，加停青龍頭；
- (2) 按龍運巴士提供的班次數據估算，現時班次去程的行車時間為 54 分鐘，回程為 45 分鐘，全程需時 99 分鐘，仍較原定 120 分鐘多出 21 分鐘。扣除途經青龍頭來回 14 分鐘，仍多出 7 分鐘可作緩衝，因此建議龍運巴士考慮當區居民

的迫切需求，於非繁忙時間試行加停青龍頭；

- (3) 認為開設 A31P 號線的最終目的是為了讓機場巴士途經青山公路沿岸一帶屋苑，包括浪翠園及豪景花園一帶，因此希望龍運巴士可考慮各委員及當區居民的請求，把該巴士路線延伸至青龍頭一帶；以及

- (4) 主席希望龍運巴士認真考慮把 A31P 號線的行車路線延伸至青龍頭的可行性。

52. 伍顯龍議員表示，A31P 號線每小時於 45 分開車的時間表只便利愉景新城的居民，對於使用其他地點的車站的居民幫助不大，因此不應以此為藉口不調整開車時間。由於在早晚繁忙時間，汀九橋的交通擠塞情況嚴重，如龍運巴士不增加班次，A31P 號線必定會面臨脫班問題，因此他建議龍運巴士增加班次以解決脫班問題，並宣讀以下動議，“要求機場巴士 A31P 途經龍如路迴旋處，加停青龍頭村、浪翠園四期及浪翠園三期巴士站，理順本區交通規劃”，鄭捷彬議員和議。

53. 主席詢問委員會否提出修訂動議，沒有委員提出修訂動議。

54. 主席請委員就原動議投票。經投票後，上述動議獲得一致通過。

55. 主席請秘書處向運輸署轉達有關動議，而龍運巴士亦需於會議後與有關委員商討試乘 A31P 巴士的安排，以進行實地考察，研究 A31P 號線加停青龍頭的可行性。

（會後按：委員會已於二零一六年十一月十六日去信運輸署轉達上述動議。）

IX 第 8 項議程：關注荃灣區內巴士站上蓋面積不足問題，要求改善荃灣區內巴士站上蓋設計

（交通第 29/16-17 號文件）

56. 主席表示，文裕明議員及陳振中議員提交有關文件。秘書處於會議前收到九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱“九巴”）的書面回覆，並已於十月三十一日分發予各委員參閱。

57. 文裕明議員及陳振中議員介紹文件。

58. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，在興建巴士站上蓋時，巴士公司需考慮不少客觀因素，包括行人路闊度、附近的環境、大廈出入口及斜坡等，該署於會議後會與相關議員跟進有關巴士站上蓋的問題。

59. 九巴荔枝角車廠高級車務主任回應，九巴曾經運輸署向有關持份者及政府部門提交有關設計圖則，以進行諮詢。委員可向九巴提出意見，九巴會派員進行視察，在條件

許可的情況下進行改善工程，為乘客提供舒適的候車環境。九巴於會議後會與相關議員跟進有關巴士站上蓋的問題。

60. 副主席、林發耿議員及陳振中議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問九巴有關興建巴士站上蓋的建築規限，如造價、尺寸及物料顏色等；
- (2) 詢問九巴批准於巴士站上蓋刊登廣告招牌的原則，並認為部分廣告招牌會令路面縮窄；
- (3) 建議九巴採用茶色或深色玻璃興建巴士上蓋，以減低透明玻璃未能隔熱的弊端；
- (4) 詢問梨木樹邨部分巴士上蓋中間斷開的原因；
- (5) 由於市民候車時間長，如石圍角邨居民，因此建議九巴於巴士站增設電子顯示屏，以提供巴士班次資料；以及
- (6) 鑑於石圍角邨巴士站上蓋亦有不少問題，建議九巴於會議後派員與委員一同進行實地視察。

61. 九巴荔枝角車廠高級車務主任回應，九巴會就興建巴士站上蓋考慮實際路面情況以決定所建上蓋的尺寸，他會向同事了解建築物料的要求，再作回應。

62. 主席表示，政府會資助九巴於巴士站增設電子顯示屏，以提供候車資料，並希望有關工程可盡快完成。九巴可安排委員實地視察有關的巴士站上蓋，並研究翻新及優化該些巴士站上蓋的可行性。

X 第 9 項議程：有關馬灣假日交通服務 (交通 30/16-17 號文件)

63. 主席表示，譚凱邦議員提交有關文件，並介紹特別出席是次會議的珀麗灣客運有限公司（下稱“珀客”）總經理蕭家輝先生及珀客副巴士營運經理楊志豪先生。

64. 譚凱邦議員介紹文件。

65. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，該署已與珀客檢視馬灣居民巴士的班次及服務，並認為已可滿足居民及乘客的乘車需求。

66. 珀客總經理回應，珀客負責馬灣的渡輪及居民巴士服務，最近一年都沒有經歷嚴重的交通擠塞事故。居民巴士在過去三個月的平均載客率達六至八成，乘客平均輪候不超過兩班車即可上車。由十月起，珀客於假日增加 6 班來往荃灣地鐵站的班次及 4 班來往荃灣西鐵站的居民巴士班次，平均輪候時間約為十分鐘。珀客於節日前亦會與運輸署保持緊密溝通，在有需要時已增加班次疏導乘客，如在中秋節當晚增加了 24 班居民巴士。他認為珀客已提供有效率的居民巴士服務。

67. 陳崇業議員、伍顯龍議員、黃晚就先生、古揚邦議員、文裕明議員、林婉濱議員、副主席及鄒秉恬議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 贊成珀客於假日增加班次的做法，但希望珀客可以再作協調，以滿足當區及區外市民的交通需求；
- (2) 如按平均 20 分鐘輪候一班居民巴士，最多輪候兩班居民巴士便可以上車的頻率計算，乘客可能需輪候分 40 鐘才可上車，因此認為輪候時間並不理想；
- (3) 認為居民與珀客對於巴士輪候時間有不同的期望，而居民對珀客服務表示不滿；
- (4) 由於馬灣已發展成為旅遊景點，假日進出馬灣的人數日多，認為運輸署不應把責任推卸給居民巴士服務，並建議運輸署考慮批准增加其他公營巴士或渡輪服務，以疏導人流；
- (5) 詢問運輸署是否可以於假日增加公營巴士服務；
- (6) 認為居民巴士的班次較疏，而且為乘客提供前往荃灣候車站的指示不清晰，希望珀客可增設指示牌並於假日晚上增加一班居民巴士服務，以疏導人流；
- (7) 曾於下午三時至四時輪候近半小時才可乘搭居民巴士，而且由於乘客人數太多，部分老人家及小童因巴士座位已滿座而需在巴士上站立，因此希望珀客顧及乘客交通安全，增加下午的班次；
- (8) 馬灣已發展成為旅遊熱點，對當區的交通需求日增，一旦島外居民候車需時較長，便會向當區區議員投訴，為此希望珀客檢討有關數據，於假日增加居民巴士班次，以提升服務；以及
- (9) 建議珀客於假日亦增加渡輪服務，以疏導人流。

68. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，根據發展商與珀麗灣業主及屋苑管理公司簽訂的公契，發展商有專有權利在珀麗灣的範圍內提供對外巴士及渡輪服務。現時馬灣的渡輪和居民巴士服務由發展商營運，合符相關安排。

69. 珀客總經理回應，如把珀麗灣往荃灣地鐵站以及往荃灣西鐵站的班次一併考慮，平均每十分鐘便有一班居民巴士開往荃灣地鐵站或荃灣西地鐵站，因此乘客並不需要輪候 40 分鐘才可上車。珀客會盡力提供服務，但無法確保每名乘客可就位。關於增加渡輪服務，由於渡輪的乘客量極低，經營成本高，珀客的渡輪服務早已虧本經營，因此於二零一二年與珀麗灣居民商討後已減少渡輪班次，同時於二零一六年十月延遲至四時三十五分開出船隻，以配合乘客的需要。珀客會於荃灣線增加乘車指示牌，方便乘客使用珀麗灣居民巴士服務。

70. 鄒秉恬議員及陳崇業議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 提醒發展商為區內居民提供巴士及渡輪服務屬發展珀麗灣的附帶條件之一，因此珀客不應推卸責任，而應積極考慮增加渡輪服務；

- (2) 要求提供低地台的巴士，不設企位，以提升巴士服務水平；以及
- (3) 希望珀客提供字體較大及清晰的指示牌，方便乘客掌握轉車資訊。

71. 主席總結，希望珀客承擔企業責任，回應委員的訴求，以滿足公眾對珀麗灣的交通服務需求。

XI 第 10 項議程：要求盡快試行每日一班機場巴士線途經青龍頭
(交通第 31/16-17 號文件)

72. 主席表示，田北辰議員、黃偉傑議員及林琳議員提交有關文件。

73. 田北辰議員、黃偉傑議員及林琳議員介紹文件。

74. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，該署一直就有關事宜與龍運巴士商討，但於會議前尚未有定案。

75. 龍運巴士襄理（車務）回應，A31P 號線僅試行兩個多月，該公司需要時間仔細評估青龍頭區的乘客量，並會考慮青龍頭一帶現有及將來新增人口。該公司已備悉委員的意見，並會於二零一六年年底或二零一七年年初完成有關乘客量評估，在考慮行車時間及乘客量等因素後再作調整，然後向區議會匯報。

76. 主席、田北辰議員、伍顯龍議員及鄭捷彬議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 認為龍運巴士檢討 A31P 號線乘客量的時限過長；
- (2) 不接受龍運巴士不願試行的決定，認為龍運巴士既然已收集若干數據，便可以考慮試行每日一班機場巴士線途經青龍頭。如載客率未如理想亦可即時取消，不會對公司營運造成重大影響；
- (3) 按龍運巴士提供的數據顯示，全日只有五班車的行車時間可能會超過 55 分鐘，龍運巴士可考慮於這五班車行車時間以外試行每日一班機場巴士線途經青龍頭；
- (4) 建議龍運巴士於早上繁忙時間於青龍頭加開往機場的特別班次，接載航空業從業員往機場工作，並認為如果龍運巴士可在繁忙時間增撥資源提供特別班次服務，在非繁忙時間亦可同樣提供相關服務，因此建議龍運巴士全日提供青龍頭至機場的巴士服務；
- (5) 由於港人外遊次數並不頻繁，加上航班升降時間亦不會集中於某個時段，擔心如每日只於非繁忙時間加開一班機場巴士線途經青龍頭，該巴士路線的載客率會較低，令人誤以為青龍頭居民對機場巴士服務需求不大，因此仍然積極爭取機場巴士全日途經青龍頭；以及
- (6) 如在非繁忙時間試行加開一班機場巴士線途經青龍頭，去程最短只需 44 分鐘，回程行車時間為 37 分鐘，來回需時 81 分鐘，仍多出 39 分鐘可作緩衝，車長

仍有時間休息，因此希望龍運巴士盡快實施 A31P 號線試行途經青龍頭。

77. 龍運巴士襄理（車務）回應，他備悉委員的意見，由於有關建議屬初次提出，他需向公司反映委員的建議，再行商討。

78. 主席、林琳議員、副主席、古揚邦議員、文裕明議員及伍顯龍議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 對龍運巴士代表的回應表示不滿，指出委員會並非第一次討論該議題，希望該公司以務實態度處理有關問題；
- (2) 龍運巴士有責任為市民提供服務，建議龍運巴士仔細研究建議的可行性，透過試行了解加停青龍頭對公司盈利的影響；
- (3) 要求龍運巴士於會後提交文件，解釋試行與否的理據；
- (4) 建議於晚上九時四十五分及十時四十五分試行加開一班機場巴士線途經青龍頭，並於一個月內報告試行結果；
- (5) 重申豪景花園居民對機場巴士需求殷切，亦不認為加停青龍頭對車程造成很大影響，希望龍運巴士回應訴求，盡快試行加開一班機場巴士線途經青龍頭；
- (6) 讚揚九巴從善如流，試行 40P 號線，現時已可以全日來往觀塘，希望龍運巴士改善服務態度，積極考慮試行；以及
- (7) 如試行的目的是測試載客量，則擔心非繁忙時段的低載客率會令人誤以為有關需求不大，但如試行是為了測試車程，則支持每日加開一班機場巴士線途經青龍頭。

79. 主席表示，所有提交文件討論相關議題的委員均贊同 A31P 號線加停青龍頭，並認為不應漠視青龍頭區居民的需求。而有關路線在非繁忙時間的行車時間較短，司機可藉此加停青龍頭，因此希望龍運巴士及運輸署積極考慮試行建議。

80. 龍運巴士襄理（車務）回應，他並非拒絕委員試行優化服務的措施，但公司於推行新路線時已經制定檢討時間表，他會向公司反映委員的建議，積極研究有關議題。

81. 田北辰議員宣讀以下動議，“強烈要求巴士公司盡快試行每日一班機場巴士線，途經青龍頭包括浪翠園及豪景花園等屋苑，以便掌握更多實際數據支持有關路線全天候服務”，黃偉傑議員及林琳議員和議。

82. 主席詢問委員會否提出修訂動議。沒有委員提出修訂動議。

83. 主席請委員就原動議投票。經投票後，上述動議獲得一致通過。主席請秘書處向運輸署轉達有關動議。

(會後按：委員會已於二零一六年十一月十六日去信運輸署轉達上述動議。)

XII 第 11 項議程：要求盡快延長旅遊巴士進入馬灣時限

(交通第 35/16-17 號文件)

84. 主席表示，陳崇業議員提交有關文件。

85. 陳崇業議員介紹文件。

86. 運輸署高級運輸主任(荃灣)回應，現時旅遊巴士可於早上十時至下午四時的非繁忙時段進入馬灣，有需要於其他時段進入馬灣的旅遊巴士需事先申請禁區許可證。該署一直提供協助，適時簽發禁區許可證予旅遊巴士於禁區時段進入馬灣。該署就延長旅遊巴士可進入馬灣的時間至上午九時至凌晨十二時的建議持開放態度，並樂意聽取各位議員，尤其是當區議員的意見。

87. 譚凱邦議員、副主席、林婉濱議員、陳振中議員、古揚邦議員、黃偉傑議員、文裕明議員及主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 馬灣的規劃未必可以應付突然增加的大量人流及車流量，加上曾發生交通意外，島上居民曾考慮要求把行車時速降至 50 公里以下；
- (2) 認為運輸署應審慎考慮是否延長有關時限，而無論是否有關延長時限，運輸署都需要處理馬灣島上行車時速及旅遊巴士違例泊車的問題；
- (3) 建議運輸署於網上發布申請馬灣禁區許可證的手續細節；
- (4) 贊成延長旅遊巴士進入馬灣時限，方便學校安排旅行活動；
- (5) 認為放寬旅遊巴士進入馬灣時限有助旅客於不同時段進入馬灣，有助疏導人流；
- (6) 認為放寬旅遊巴士進入馬灣時限有助旅客使用不同途徑進入馬灣，有助減少車輛對島上居民造成的滋擾；
- (7) 馬灣本來已規劃為旅遊區，政府卻又同時加設不少交通限制，在政策上自相矛盾；
- (8) 認為駛入馬灣的旅遊巴士與其他商業車輛不同，旅遊巴士主要接載旅客出入，放寬時限有助疏導人流，有利解決假日交通擠塞問題；
- (9) 雖然主辦團體可於時限以外申請禁區許可證進入馬灣，但受開放時間所限，旅遊巴士欠缺彈性調動車輛接載乘客，因此希望可以放寬限制，方便市民出入馬灣；
- (10) 申請禁區許可證手續繁複，支持放寬有關時限，方便團體或個別人士於島上進行活動；
- (11) 認為放寬時限可能會促進島外人士使用旅遊巴士進出馬灣，有助紓緩乘客對珀客的居民巴士需求；
- (12) 支持放寬時限，但同時要對旅遊巴士有所約束，建議規定旅遊巴士於固定泊車

地點上落客，減低對島上居民的影響；以及
(13) 詢問申請馬灣禁區許可證的限制。

88. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，公眾可於運輸署網頁瀏覽申請馬灣禁區許可證的資料及下載有關表格。前往馬灣公園的人士亦可以透過馬灣公園作出安排，經其電腦系統提出申請。該署會視乎申請禁區許可證的目的及提交文件是否充份等作出決定，暫時未曾拒絕旅遊巴士的申請。該署在收到違例泊車的投訴後會通知警方加強執法。

89. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，馬灣珀欣路現時有 30 個旅遊巴士泊車位，足以滿足泊車需求。該署收到的馬灣交通影響評估報告顯示島上車流量對島上泊車設施、上落客安排及環境影響不大。馬灣島上的車速上限為時速 50 公里，為免影響島上居民及珀客居民巴士的營運，該署不會調低馬灣行車時速 50 公里的限制。

90. 陳崇業議員、譚凱邦議員及黃晚就先生的意見及提問摘錄如下：

- (1) 除舉辦婚禮外，很少公眾人士會申請禁區許可證於下午四時後進入馬灣，一般公眾人士多透過乘搭珀客居民巴士出入馬灣；
- (2) 對運輸署的回應表示失望，因為有居民反映旅遊巴士違例泊車，影響島上的交通安全及寧靜環境；
- (3) 如運輸署決定放寬時限，必須進行諮詢，以免引起島上居民不滿；
- (4) 葵青警區並沒有安排定期巡邏，島上違例泊車問題頗多，如果放寬時限只會令更多島外人士進入馬灣，便會增加對珀客居民巴士的負擔；
- (5) 運輸署在批核前應考慮整體配套是否完善及對居民的影響；以及
- (6) 估計在下午四時後乘搭旅遊巴士進入馬灣的公眾人士不多，旅遊巴士的行車路線亦不經民居，應該不會影響居民生活。

91. 主席希望運輸署在聽取委員的意見後會就有關議題進行廣泛諮詢，積極解決馬灣假日的交通問題，並請香港警務處荃灣區交通隊主管向葵青區的負責人員反映委員的意見，解決違例泊車問題。

XIII 第 12 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（截至二零一六年十月二十一日）
（交通第 32/16-17 號文件）

92. 路政署區域工程師（荃灣）介紹文件。

93. 伍顯龍議員及陳振中議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問項目編號 NE/16/01680-48（青山公路青龍頭近豪景花園延長現有巴士站停車灣工程）的情況和另外一系列的建議的工程包括更改行車時速限制及安裝偵測車速攝影機的安排；以及

- (2) 詢問項目編號 NE/16/00563-45（三棟屋路近和宜合道加設行人過路設施）和項目編號 NE/16/00968-20（象鼻山路近和宜合交匯處）的工程詳情及時間表。

94. 路政署區域工程師（荃灣）回應，該署在收到運輸署就項目編號 NE/16/01680-48 發出的施工令後，已即時詢問公共設施公司，初步回覆得知附近有地底公共設施。該署會於十二月安排勘探工程，確實地底公共設施的位置。待公共設施公司遷移受影響的地底公共設施後便會展開擴闊避車灣工程。至於項目編號 NE/16/00563-45（三棟屋路近和宜合道加設行人過路設施）工程，該署已發出施工紙給承建商於月內動工，該署會督促承建商盡快完成工程。另外在象鼻山路近和宜合交匯處的路面髹上道路標誌（項目編號 NE/16/00968-20）的工程，該署知道該工程在項目編號 NE/16/00563-45 工程附近，會盡量互相配合，減低對居民的影響。

95. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，關於更改行車時速限制及安裝偵測車速攝影機的安排，該署已於十一月初批出施工令，要求路政署盡快把豪景花園行車時速限制由 70 公里減至 50 公里，他將於會議後跟進安裝偵測車速攝影機事宜。

XIV 第 13 項議程：公共交通運輸網絡專責小組與地區團體合辦活動的區議會撥款申請（交通第 33/16-17 號文件）

96. 秘書介紹文件，並宣讀身兼公共交通運輸網絡專責小組的委員名單，以作為他們已就其成員身分申報利益，成員名單載於附件二。

97. 鑑於主席及副主席已申報利益，委員會同意由陳崇業議員代為主持會議。代主席詢問委員需否申報其他利益，沒有委員申報其他利益。代主席決定，申報為小組成員的委員可參與討論和表決。

98. 委員會通過以下一項撥款申請：

活動名稱	申請／合辦團體	批核款項（元）
(1) 青荃橋瀟灑健步行暨起步禮 嘉年華	海濱體育會	20,000

XV 第 14 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

99. 古揚邦議員報告，小組已於十月二十日舉行會議，在會議上路政署代表報告行人天橋 A, B, C 和 D 的最新進展。就行人天橋 A 於十月十九日黑色暴雨警告當天出現漏水情況，路政署代表表示該署維修部門一直關注天橋運作，並根據實際情況及相關議員的意見不斷進行優化改善工程，例如加設貓梯以便工作人員快速通往天橋頂清理阻塞去水口的物件，以及加裝膠板以減少雨水吹進橋身。該署會跟進當天的情況及繼續優化改善天橋。至於行人天橋 B 的走線設計，相關部門在聽取小組、當區區議員及相關持份

者的意見後已作出修訂。該署現正重新檢視天橋走線的地下公用設施資料。如有需要，該署會微調有關走線及再作諮詢。由於運輸署就行人天橋 C 的走線收到不同的意見及反對聲音，該署現正重新檢視行人天橋 C 的走線設計。行人天橋 D 的前期工程已於二零一六年九月逐步展開，主要由中華電力有限公司（下稱“中電”）遷移地底現有的電纜，該署會與中電作出跟進。在搬遷工程完成後，天橋的地基及橋身工程會逐步展開。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

100. 鄒秉恬議員報告，小組已於十月十二日舉行第五次會議，繼續跟進以下八個事項，包括：

- (1) 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
路政署已展開於荃景圍及安賢街增設日間電單車泊位的工程，有關工程涉及四間公共設施的遷移工程，中電已在九月完成遷移地底設施，香港寬頻將在十月完成遷移，而其他電訊公司則會在二零一七年二月前完成所有遷移工程；
- (2) 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
由於聯仁街違例泊車問題並無明顯改善，因此小組會向警方及運輸署發出信件，要求密切監察上述情況，並檢討應否延長該處不准停車時限；
- (3) 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
運輸署已就專線小巴 310M 的班次及乘客量進行調查，調查結果反映現有巴士服務已可滿足乘客需求；
- (4) 要求加強取締佔用西樓角多層停車大廈外村巴士之車輛及尋求改善方案
運輸署已就華都中心及荃昌中心對開的停車灣擴闊工程進行地區諮詢，並正檢視在諮詢中收集所得意見，以便作出修訂；
- (5) 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
運輸署會在德士古道左轉永德街的位置加設“不准調頭”交通標誌，禁止車輛調頭影響交通，路政署於八月已完成相關工程。此外，有關在環宇海灣對出位置增設的士停車灣的建議，運輸署已經擬備詳細方案，並會聯同荃灣民政事務處安排進行地區諮詢；
- (6) 2016-2017 年度荃灣區巴士路線計劃
在有關計劃下就建議的 238P 及 238S 線建議的服務調整，將會在二零一六年十月十七日實施。238S 線將於當日取消，而 238P 將會加班至四班，分別在早上七時四十八分、八時正、八時十二分及八時二十四分於海濱花園總站開出；
- (7) 有關建議 84 專線小巴千里臺落客站移至家興大廈及要求運輸署保留 84 專線小巴在千里臺的落客站及增設家興大廈的落客站，以及於荃德花園 B 座對出加設落客站方

便荃德花園及錦豐園居民落車

運輸署認為於荃德花園 B 座對出加設落客站會導致行車視線不足，而且小巴停站後駛離小巴站會影響現時司機及其他道路使用者安全，因此該署不支持在上述位置設站。另外，該署不反對於家興大廈 A、B 座對出位置設站、並同時保留千里臺小巴站的建議，惟早上繁忙時間可能會因為小巴上落客而影響其他小巴行車；以及

- (8) 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

橫龍街第一階段改善工程已於八月底完成，運輸署現正安排遷移地底公共設施，以便進行第二階段改善工程。

此外，小組訂於十一月二十三日舉行第六次會議。

(C) 交通安全教育推廣小組

101. 副主席報告，小組沒有特別事項報告。

XVI 第 15 項議程：其他事項

102. 委員備悉以下資料文件的內容：

- (1) 交通及運輸委員會截至二零一六年十月二十一日止的撥款財政報告
(交通第 34/16-17 號文件)。

103. 主席提醒委員，下次會議於二零一七年一月九日（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二零一六年十二月二十日。

XI 會議結束

104. 議事完畢，會議於下午七時十分結束。

荃灣區議會秘書處

二零一六年十二月

交通及運輸委員會
行人通道上蓋工作小組（非常設）成員名單

召集人	:	羅少傑議員
成員	:	黃家華議員
		古揚邦議員，MH
		伍顯龍議員
		林婉濱議員
		林 琳議員
		林發耿議員
		陳振中議員
		陳崇業議員
		黃偉傑議員
		葛兆源議員
		鄒秉恬議員
		鄭捷彬議員
		王化民先生
		馮卓森先生
		黃晚就先生
		方閏發先生

交通及運輸委員會
二零一六至一七年度公共交通運輸網絡專責小組成員名單

召集人	:	鄒秉恬議員
副召集人	:	鄭捷彬議員
成員	:	文裕明議員，MH
		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
		陳振中議員
		陳琬琛議員
		黃家華議員
		黃偉傑議員
		羅少傑議員
		譚凱邦議員
		王化民先生
		方閏發先生
		馮卓森先生
		曾 大先生
		黃晚就先生