交通及運輸委員會第八次（六／一六至一七）會議記錄

日期：二零一七年三月六日

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）

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

林發耿議員，MH

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

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

張劍虹先生

工程師（荃灣）2 運輸署

莊國偉先生

區域工程師／荃灣 路政署

陳少雲先生

城市規劃師／荃灣1 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
黃綺玲女士 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 2 項議程

楊世喜女士 高級工程師 4／暢道通行 路政署
潘嘉豪先生 工程師 4／暢道通行 路政署
陳浩剛先生 項目經理 萬利仕（亞洲）顧問有限公司

為討論第 3 項議程

黃依凡女士 高級運輸主任／巴士發展（新界西） 運輸署
李侃陵先生 經理（策劃及發展） 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
黃綺玲女士 襄理（車務） 九龍巴士（一九三三）有限公司
潘振剛先生 襄理（車務） 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
吳健文先生 總策劃主任 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司

為討論第 5 項議程

冼佳慧女士 高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務 運輸署

為討論第 9 項議程

黃華麒先生 高級工程師（新界）2 路政署
梁維釗先生 工程師／新界 2-1 路政署

因事缺席者：

區議員

田北辰議員，BBS，JP

陳恒鏞議員，JP

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八次會議，並介紹接替黃子健先生出席是次會議的九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱“九巴”）襄理（車務）黃綺玲女士。

2. 主席表示，田北辰議員及陳恒鏞議員因事未能出席會議，請各委員備悉。
3. 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。由於是次會議議程較多，主席請各委員在會議上就每項議程發言一次，每次發言時間不超過三分鐘。

II 第 1 項議程：通過一月九日委員會會議記錄

4. 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

A 二零一七年一月九日會議記錄第 6 至 23 段：「人人暢道通行」計劃的下一個階段

5. 主席介紹出席是次會議的路政署代表，包括：
 - (1) 路政署高級工程師 4／暢道通行楊世喜女士；
 - (2) 路政署工程師 4／暢道通行潘嘉豪先生；以及
 - (3) 萬利仕（亞洲）顧問有限公司項目經理陳浩剛先生。

此外，秘書處於會議前收到路政署的補充資料，並已於三月一日分發予各委員，請委員參閱有關文件。

（按：鄒秉恬議員於下午二時三十四分到席，李洪波議員於下午二時三十六分到席）

6. 路政署高級工程師 4 報告實地視察結果、施工時可能會遇到的障礙及各項工程的可行性。

（按：林琳議員於下午二時四十分到席，鄭捷彬議員於下午二時四十六分到席）

7. 委員的意見及提問摘錄如下：
 - (1) 詢問結構編號 NF334 工程項目是否因未能解決樓梯問題，便不能夠加建連接橋至荃景圍的現有行人路（黃偉傑議員）；

- (2) 詢問路政署是否只能進行結構編號 NF334 工程項目的原定方案，而難以進一步優化（李洪波議員）；
- (3) 詢問路政署可否放寬興建連接橋的闊度要求（林婉濱議員）；
- (4) 詢問路政署在結構編號 NF334 工程項目中加建升降機的數目及會否砍伐附近的樹木以進行有關工程（譚凱邦議員）；以及
- (5) 詢問路政署如何為行人流量較少的行人通道(如結構編號 NF437 工程項目)爭取加建升降機（譚凱邦議員）。

8. 路政署高級工程師 4 回應，NF334 北面出口至荃景圍的行人路，並沒有足夠空間加建連接橋從青山公路北面的行人路經升降機連接至荃景圍，故加建的升降機只能連接行人路及行人天橋橋面。如果委員挑選有關項目，該署會聘請顧問公司進行可行性研究，並向委員報告研究結果。路政署表示若附近的樹木位於加建升降機的位置，便須要移除／移植，該署會安排在適合位置補種／移植受影響的樹木。

9. 主席表示，路政署代表介紹文件時提及 NF334 南面出口近永南貨倉大廈加建升降機的可行性，得悉由於行人天橋的結構及支柱建於行人路的位置，初步認為加建升降機並不可行。由於路政署只負責向委員介紹各條行人通道加建升降機的資料，委員可以就提供的資料挑選有關項目。此外，主席續表示，委員會將在會議後向委員發信，邀請他們在兩個星期內為建議興建升降機的地點評分。委員需在 14 條行人通道中挑選 6 條，按 1 至 6 分排列優次，三條為正選，三條為後備方案。如分數相同，則會抽籤決定。委員會會在統計分數後通知各委員、運輸署及路政署有關結果，以便部門跟進。委員一致同意有關安排。

（按：葛兆源議員於下午二時五十七分到席）

IV 第 3 項議程：2017-2018 年度荃灣區巴士路線計劃

（交通第 44/16-17 號文件）

10. 主席表示，運輸署提交文件，並介紹負責講解是項議程的運輸署及巴士公司代表，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) 九巴經理（策劃及發展）李侃陵先生；
- (3) 九巴襄理（策劃及發展）黃秀娟女士；
- (4) 九巴襄理（車務）黃綺玲女士；
- (5) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司總策劃主任吳健文先生；
- (6) 龍運巴士有限公司（下稱“龍運”）襄理（車務）潘振剛先生；以及
- (7) 龍運一級策劃及支援主任羅耀華先生。

11. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）介紹文件。

12. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 欣悉九巴及運輸署積極回應委員要求增加九龍東及九龍南巴士服務的訴求，如增加 261B 特別班次及 234D 號線，而為配合掃管笏的人口發展，認為由掃管笏路開出，經青龍頭及深井前往市區可滿足區內日漸增加的需求，屬可持續發展的方向（伍顯龍議員）；
- (2) 由 234C 號線的乘客量推測區內有不少居民前往觀塘，預計居民對 234D 號線的服務需求很大，建議運輸署在 234D 號線累積足夠的乘客量後按 261B 號線特別班次模式增設 261C 號線，並由掃管笏路開出，經青龍頭及深井前往觀塘，以提高該路線的營運效率及提供更直接的巴士服務（伍顯龍議員）；
- (3) 對於運輸署延長 52X 號線特別班次，改為由掃管笏開出的建議沒有異議，但建議該署及九巴留意巴士載客率，視乎乘客需求增加班次（伍顯龍議員）；
- (4) 支持把 48P 號線總站遷移至火炭站，有助增加客量及班次，希望運輸署盡快開通該路線。另外，豪景花園居民對於是否在屋苑內加設巴士總站存有分歧，但即使未能獲得居民同意，運輸署仍然應將該線的總站設於青山公路豪景花園一帶，方便居民使用（伍顯龍議員）；
- (5) 指出區內居民會乘搭 52X 號線前往美孚轉乘 63X 號線前往旺角及佐敦，九巴取消 63X 號線途經美孚會影響該批乘客，因此建議該署回應乘客需求，在平日上午七時至九時增加 261B 號線班次服務，以及在假日早上十時至中午十二時加開 261B 號線特別班次，由三聖或掃管笏開出，以滿足區內居民前往九龍南區工作或逛街消遣的需求（伍顯龍議員）；
- (6) 詢問 934A 號線延遲至二零一八年實施的原因（李洪波議員）；
- (7) 建議加開 234C、234D 及 261B 回程班次，以滿足區內日漸增加的需求。由於掃管笏的人口日增，由該區開出的 52X 號線駛至深井一帶已經滿座，建議運輸署及巴士公司留意 52X 號線需求，適時增加班次（鄭捷彬議員）；
- (8) 建議安排 52X 及 53 號線（往九龍方向）途經屯門公路轉車站（鄭捷彬議員）；
- (9) 雖然九巴自二月中已安排 40 號線駛經荃景圍天橋及大涌道，但該停車站與荃景圍仍相距甚遠，因此建議把停車站向前遷移，方便荃景花園及荃灣中心居民乘車（鄭捷彬議員）；
- (10) 建議把 48P 及 234D 號線延伸至途經青山公路、大涌道及荃景圍天橋巴士站，方便荃景圍、愉景新城及福來邨居民乘車（鄭捷彬議員）；
- (11) 歡迎 930X 提升服務，延長終點站至天后（鄭捷彬議員）；

- (12) 要求九巴盡快落實“同路程同收費”，把 30 號線、30X 號線、39A 號線與 39M 號線劃一收費 3.5 元及加密 51 號線在繁忙時段的班次至每半小時一班（林婉濱議員）；
- (13) 認為運輸署不應以劃一標準計算市中心及郊區居民對巴士服務的需求，鑑於巴士公司盈利不錯，應回饋市民（林婉濱議員）；
- (14) 詢問 934A 改經大窩口站後增加的行車時間及建議九巴留意途經荃景圍天橋停車站的巴士載客情況，如 34M、234D、234C 及 40 號線，按需求增加班次（林婉濱議員）；
- (15) 希望提供更多轉乘優惠，如提供 39M 號線與其他前往屯門及元朗路線的轉乘優惠（林婉濱議員）；
- (16) 支持九巴延長 934 號線在早晚繁忙時間的服務安排，希望可以盡快落實，並詢問該路線在上午八時二十分至十時的班次安排（黃偉傑議員）；
- (17) 建議九巴留意 34 號線調整後的成效，如改經大涌道有助區內短途巴士更直接有效地進入荃灣西站，則應考慮會否在其他同類巴士路線作出相關改動（黃偉傑議員）；以及
- (18) 希望為 32H 號線提供更多轉乘優惠（黃偉傑議員）。

13. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）回應如下：

- (1) 運輸署已備悉委員對 261B 號線、234D 號線及 52X 號線的意見，該署會因應落實方案後的乘客需求及巴士公司資源調整班次，適時提升巴士服務水平；
- (2) 該署備悉委員對 48P 號線站點的意見，並會與九巴研究盡快落實開通 48P 號線；
- (3) 該署會與九巴研究盡快落實 934A 號線回程服務，此外，今年路線計劃建議於二零一八年第一季將該線繞經大窩口站，方便國瑞路居民乘車；
- (4) 就加開 234C、234D 及 261B 回程班次服務，該署會視乎有關路線投入服務後的乘客需求，再與巴士公司商討適時提升服務水平；
- (5) 該署會密切監察 52X 號線的乘客需求，適時改善服務水平；
- (6) 有關增設巴士路線途經屯門公路轉乘車站建議，由於自深井青龍頭乘車前往屯門公路轉乘站需時約 15 分鐘，乘客在到達屯門公路轉乘站後，還需要等候其他巴士路線前往目的地。故此，該署認為有關上述新巴士路線的乘客需求應該不高。基於善用資源的原則，該署對開設新巴士路線的建議有所保留。該署在 2017 - 2018 年度荃灣區巴士路線計劃中建議增設第 234D 號線由青龍頭經深井前往觀塘。路線沿青山公路、大涌道及荃灣路往東九龍，有關新增路線將會為青龍頭及深井的居民提供較現時第 234C 號線更直接及快捷的選擇；
- (7) 該署備悉委員對 40 號線的意見，並會研究優化停車站點安排；
- (8) 九巴承諾在獲批新專營權下將統一部分跨區及穿梭路線的短途收費；

- (9) 該署會密切留意 51 號線在繁忙時段的班次需求，並按情況調節班次；
- (10) 有關檢視加班減班標準的意見，該署需謹慎考慮，因為增加班次會影響繁忙時間的交通情況，並產生空氣及嘈音污染。巴士公司亦會因為營運成本增加而有調整車費的壓力，對乘客造成負面影響。該署在制定現行指引時已平衡各方面的因素，包括巴士路線的需求、資源運用、成本效益及對路面交通的影響；
- (11) 有關 934 號線班次安排，九巴會維持現有服務時間內的班次水平，並會在延長的服務時段內按乘客需求調節班次密度，大約每 20 至 30 分鐘一班；
- (12) 34 號線改道計劃屬試驗性質，該署會了解改道後乘客的反應及對附近一帶的交通影響進行檢討；
- (13) 該署會與九巴商討為區內乘客提供 32H 號線轉乘優惠的可行性；以及
- (14) 運輸署備悉委員對 52X 號線、63X 號線及 261B 號線的意見，並會在檢視 261B 特別班次的乘客需要後，按情況提升巴士服務水平。

14. 九巴經理（策劃及發展）回應，934A 號線在改道後不會途經荃景圍迴旋處，行車時間變動不大，現有乘客不受影響，還可以為大窩口及國瑞路的乘客提供巴士服務。

15. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 反對把 32M 一架雙層巴士轉為單層巴士，擔心影響乘客在繁忙時間乘車，並爭取 40P 號線全日服務（陳琬琛議員）；
- (2) 建議優化 936 號線的行車路線，以吸引更多居民乘搭（陳琬琛議員）；
- (3) 支持開通 32H 號線巴士路線，並建議運輸署與專線小巴營辦商商討優化方案，避免行走相同路線的巴士及小巴互相競爭，影響專線小巴營生（陳琬琛議員）；
- (4) 爭取為馬灣提供 Y41 號線以外的假日巴士服務（譚凱邦議員）；
- (5) 詢問分階段推行 930 及 930X 號線全日行駛服務的原因，並建議應直接推行有關服務，以免對公眾造成混亂（譚凱邦議員）；
- (6) 由於自荃灣乘搭地鐵前往北角需時，而且巴士經常在抵達金鐘站後便告滿座，建議巴士公司在早晚繁忙時間加開一班由荃灣往北角的特快巴士路線（譚凱邦議員）；
- (7) 建議提供 52X 號線反方向轉乘優惠及繞經屯門轉乘站（譚凱邦議員）；
- (8) 建議把 48P 號線首站設於豪景花園對外位置（譚凱邦議員）；
- (9) 支持提升 930X 號線巴士服務，但由於行車路線途經波斯富街、軒尼詩道及怡和街等交通較為擠塞的路段，擔心第二或第三季才增加兩班班次不足以應付乘客需求，建議運輸署應盡快落實方案及密切留意行車情況，按實際需要加密班次（黃晚就先生）；

- (10) 歡迎增加 234C 號一班班次，但由於 234C 號常滿座，荃景圍一帶居民難以上車，因此建議增加 234C 號線上午時段的班次及回程班次，方便荃景圍一帶居民乘車（黃晚就先生）；
- (11) 建議加密 32H 號線巴士班次，方便居民前往醫院（馮卓森先生）；
- (12) 支持加開 234D 號線巴士服務，方便荃灣西居民出入。欣悉九巴自重組架構後積極回應乘客訴求，希望巴士公司重視荃灣西居民對巴士服務的需求，做好該區的巴士路線規劃工作（林琳議員）；
- (13) 表示荃灣西多個大型屋苑陸續落成，傳統商貿區亦逐漸遷往九龍東及港島東，詢問運輸署會否就有關變動提前作出交通發展規劃研究，避免因規劃欠佳影響荃灣西及深井居民（林琳議員）；以及
- (14) 詢問九巴推行分段收費的基準為何（林琳議員）。

16. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）回應如下：

- (1) 由於 32M 號線乘客量偏低，九巴在不縮減班次的前提下把 32M 一架雙層巴士轉為單層巴士行走，並把節省的資源分配予加強 34 號線巴士路線；
- (2) 九巴在 2017-2018 年度巴士路線計劃中建議進一步提升 40P 號線的服務水平，運輸署會在有關服務落實後檢視乘客實際需求，按情況考慮是否需要進一步提升 40P 號線的班次水平；
- (3) 運輸署備悉委員對於優化 936 號線提出的建議，並會與九巴商討有關建議的可行性；
- (4) 運輸署在策劃 32H 號線時已檢視區內專線小巴的營運情況，由於 32H 號線每小時只開出一班，服務對象主要為長者、行動不便及使用輪椅人士，因此相信對專線小巴的影響不大。該署會與小巴營辦商保持緊密溝通，在有需要時研究改善小巴服務水平的方案，減少 32H 號線對小巴服務的影響；
- (5) 有關提供更多馬灣假日巴士服務，她表示 Y41 號線是在青嶼幹線實施第一階段強風交通管制措施才會提供服務，現時珀麗灣已有多條居民巴士服務往返青衣、荃灣、中環及葵芳一帶，並設有渡輪服務，運輸署會善用現有公共交通工具接載區內居民前往市區及其他目的地；
- (6) 有關提升 930X 號線服務，她表示運輸署會密切留意乘客需求，當累積足夠的乘客量才會擴展至全日服務；
- (7) 有關增設荃灣至港島東巴士服務，運輸署備悉委員的意見。在規劃新增巴士路線時，該署會考慮現時公共運輸服務的供應、乘客需求及資源運用等因素，鼓勵乘客多使用巴士與巴士或巴士與鐵路的轉乘服務。該署會按區內人口變遷及基礎設施變化而調整巴士服務，以滿足乘客的需求；
- (8) 該署備悉委員對 52X 號線反方向轉乘優惠的意見，並會仔細研究有關優惠對現有乘客及其他持份者的影響；

- (9) 運輸署會密切留意 234C 號線的乘客需求，按乘客需求及資源適時提升服務水平，該署會與巴士公司研究盡快落實提供 234C 號線及 934A 號線的回程服務；
- (10) 有關 32H 號線，乘客可透過巴士公司網站或手機程式中的實時巴士預報系統查閱巴士抵站時間，方便按時使用有關巴士服務；
- (11) 運輸署會密切留意 234D 號線落實後的乘客需求，按情況及資源進一步提升服務水平。該署亦留意到九龍東發展迅速，因此建議加強 234C 號線服務及增設 234D 號線，方便區內居民來往九龍東；
- (12) 有關提升荃灣西巴士服務，運輸署密切關注區內大型屋苑落成及人口增加的情況，在 2016-2017 年度巴士路線計劃中建議新增一條由荃灣西開往油塘的巴士路線，並會配合屋苑落成的進度開通上述巴士路線；
- (13) 九巴承諾在獲批新專營權下為 36 號線、36A 號線、36B 號線、30 號線、39A 號線、30X 號線、34 號線、48X 號線及 234X 號線提供分段收費優惠；以及
- (14) 該署備悉委員對遷移 48P 號線首站至豪景花園的意見，並會與巴士公司商討建議的可行性，以滿足居民的需要。

17. 城巴有限公司總策劃主任回應，公司建議提升 930X 號線服務時，需要考慮資源上的調配及按潛在需求分階段提升服務。為配合 930X 號線延長至銅鑼灣，公司建議於上下午繁忙時段增加兩部雙層巴士行走，並會密切留意延長路線後的營運情況，適時再檢討服務水平。

18. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 支持新增 32H 號線巴士服務，希望可以提早實行。由於部分乘客不會使用巴士預報系統，希望巴士公司可加密班次，方便居民乘搭（陳振中議員）；
- (2) 反對把 32M 一架雙層巴士轉為單層巴士，因為雙層巴士於繁忙時間亦經常滿座，轉為單層巴士行走無法滿足乘客的需求。此外，有乘客反映在有關方案尚未落實前已有單層 32M 號線行駛，希望運輸署留意情況（陳振中議員）；
- (3) 建議調整 40P 號線班次開出時間，方便乘客使用渡輪服務（陳振中議員）；
- (4) 建議調整 936 號線行車路線途經石圍角，方便區內居民前往銅鑼灣（陳振中議員）；
- (5) 表示擔心縮減兩班 49X 號線，並且不再途經沙田市中心可能會影響現有乘客，另詢問 49X 號線特別班次會否保留現有路線編號，擔心誤導乘客，以及建議保留 49X 現有班次密度，方便乘客來往內地（林發耿議員）；
- (6) 建議在大河道北新增 249X 號線落客點（林發耿議員）；

- (7) 建議運輸署在調整巴士路線時亦應為區內受影響的居民提供補償優惠，如為 40 號線的乘客提供 73X 號線或 278 號線的轉乘優惠(古揚邦議員)；
- (8) 歡迎運輸署建議的新增巴士路線，但亦希望該署會密切留意新增路線對路面交通的影響，以免導致交通擠塞(古揚邦議員)；
- (9) 認為 52X 號線的規劃並不理想，希望日後可以新增由青龍頭深井直接前往九龍的巴士路線(古揚邦議員)；
- (10) 檢討“相同路程不同收費”的問題(古揚邦議員)；
- (11) 建議 32H 號線在上午七時四十五分開車，首個時段每半小時一班，其餘時段每一小時一班，並延長終點站至新落成的裁判處(副主席)；
- (12) 提供 40P 號線全日巴士服務(副主席)；
- (13) 安排開往東涌線的巴士途經梨木樹邨(副主席)；
- (14) 建議延長 36A 號線終點站至黃埔、九龍城或九龍東，或由運輸署提供可以加設的新巴士站建議，透過委員諮詢當區居民意見(副主席)；
- (15) 希望研究加開 36X 號線回程服務，有助提升服務效率(副主席)；
- (16) 運輸署在繁忙時間會增加單層巴士行走 36M 號線或 36 號線，建議該署增加班次及實施分段收費，有助紓緩交通擠塞情況(副主席)；以及
- (17) 優化 936 號線巴士路線，縮短巴士行車時間，運用節省下來的資源優化其他巴士路線服務(副主席)。

19. 運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界西)回應如下：

- (1) 該署備悉委員對 32H 號線的意見，並會按方案落實後的實際需求決定會否提升巴士服務水平；
- (2) 有關把 32M 一架雙層巴士轉為單層巴士行走的安排，經該署初步觀察現時的乘客需求後，認為把其中一架轉為單層巴士行走 32M 號線仍可滿足乘客需求，該署備悉委員對 32M 號線的意見，並會再與巴士公司研究有關意見；
- (3) 該署會仔細研究 40P 號線的班次時間，方便居民轉乘其他公共交通工具；
- (4) 為方便廣源至河畔花園之間的乘客，建議於早上繁忙時段調撥兩班前往青衣方向的 49X 號線特別班次，不經沙田市中心；
- (5) 該署備悉延長 40 號線後對乘客的影響，並會與巴士公司研究增設轉乘優惠的可行性；
- (6) 該署亦備悉委員對 32H 號線開車時間及 40P 號線的意見，並會與巴士公司商討，按資源決定會否提早 15 分鐘開出 32H 號線及逐步提升 40P 號線在繁忙時間的服務水平；
- (7) 有關梨木樹邨公共運輸服務方面，龍運及九巴自二零一六年十一月起開始提供龍運各條 A 線與九巴獨營路線的八達通轉乘優惠，成人折扣額為 6 元或相等於該程九巴路線正價車資，以較低者為準，既方便乘客前往機場，亦減低乘客的車費開支。此外，建議增加 234C 號線班次亦可惠及梨

木樹邨居民。該署會繼續監察梨木樹邨一帶居民對公共運輸服務的需求，為居民提供適切的巴士服務；以及

- (8) 該署一直鼓勵巴士公司提供分段收費及轉乘優惠，但巴士公司需按一籃子因素作出決定。該署備悉委員對相關優惠的意見，並會繼續鼓勵巴士公司為乘客提供票價優惠。

20. 九巴經理（策劃及發展）回應，九巴會在上午繁忙時間調撥兩班 49X 號線班次不經沙田市中心，直接開往荃灣及青衣，方便廣源、第一城及河畔花園的乘客更快捷地前往荃灣，沙田市中心的乘客則可乘搭現有 49X 號線前往荃灣，在上午由荃灣開往沙田的班次則沒有變動。

21. 主席總結，2017-2018 年度荃灣區巴士路線計劃建議令人滿意，委員如對個別路線提出意見，可於公共交通運輸網絡專責小組會議上繼續跟進上述建議。

V 第 4 項議程：要求檢討巴士企位密度標準

（交通第 45/16-17 號文件）

22. 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署的書面回覆，並已於三月一日分發予各委員，請委員參閱有關文件。

23. 伍顯龍議員介紹文件。

24. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，由於香港的道路及運輸資源有限，因此在考慮專營巴士的運載能力時，該署會按全車的運載能力（即包括座位及企位的數目）作為基礎。現時，所有專營巴士的規格必須符合《道路交通（車輛構造及保養）規例》所訂的安全準則，每輛巴士的「企位數目」是根據相關法例及車廂內地面總面積計算出來的。而實際座位及企位的數目亦會因應不同型號專營巴士的設計而有所不同。政府一向關注專營巴士的行車安全。本港法例亦對巴士的行車安全及安全設施作出規管，以保障包括在車廂內站立的乘客的安全。根據《道路交通條例》（第 374 章）第 40 條，巴士的最高車速為每小時 70 公里。即使快速公路路段容許車速高於每小時 70 公里，但巴士仍須在該等路段保持不高於每小時 70 公里的車速。另外，根據《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）規定，所有可供乘客站立的巴士，均須在車廂內適當位置安裝扶手杆等供站立乘客使用的設備。根據現行的專營巴士路線巴士班次調節機制，旨在配合人口變遷及乘客乘車模式的改變，以提升巴士網絡的效率。如果在考慮專營巴士的運載能力時只考慮全部座位數目，巴士公司除必須額外添置大量巴士分配在多條巴士路線行走外，亦需額外增聘司機及維修人員配合，這不但會加重巴士公司的營運成本，亦對車費構成壓力，而大量增加巴士在繁忙路面上行走，亦會加劇路面擠塞及路旁的噪音及空氣污染。該署會因應實際情況，適度地調節長途巴士服務班次，以滿足乘客的需求。

25. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 不少居民反映部分巴士路線在繁忙時間首兩個停車站點已經滿座，中途候車乘客難以上車，但按運輸署計算企位密度標準仍然未算滿座。荃灣區議會曾在二零一四年的交通及運輸事務委員會（下稱“交運會”）會議上商討按港鐵每平方米站立四人的標準計算企位密度標準，但運輸署並沒有積極跟進，希望該署可以回應乘客訴求，修改巴士企位計算標準或下調增加班次的標準（鄭捷彬議員）；
- (2) 指出荃景圍的短程巴士（如 39M 號線）經常滿座，但按運輸署計算標準仍然未算滿座，即使加裝更多扶手杆亦難以減低擠迫之感，希望運輸署可以考慮乘客感受，檢討有關機制（林婉濱議員）；以及
- (3) 地鐵在高度受控的行車環境下都規定每平方米僅可站立四個人，相比之下，巴士的行車環境更不穩定，運輸署仍按現有標準或資源因素決定巴士企位密度及加減班次標準並非最有效益。按國際標準規定，每平方米站立六人的企位標準已屬十分擠迫，遇有緊急情況，更可能發生人踩人的慘劇，或如最近 962B 號線便因在早上繁忙時間緊急剎車而發生乘客跌倒事故，因此建議運輸署降低企位密度的計算標準及增加班次疏導乘客，避免發生重大傷亡事故（伍顯龍議員）。

26. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，該署在處理調整巴士班次事宜時會顧及實情，綜合考慮客觀數據及個別路線的情況（例如個別路線是否持續輪候人龍偏長而且等候時間較長）作適度靈活調配。該署會繼續監察各條巴士路線的服務情況，在有需要時會要求巴士公司增撥資源，以配合乘客的實際需要。她備悉委員的意見，並會向負責同事反映，以便作出跟進。

27. 主席表示，他希望運輸署備悉委員的意見，並與時並進作出改善。

VI 第 5 項議程：九龍巴士公司專營權並改善梨木樹巴士設施服務

（交通第 46/16-17 號文件）

28. 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運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務冼佳慧女士。

29. 陳琬琛議員及副主席介紹文件。

30. 運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務回應，該署已在二零一七年一月向立法會報告該署與九巴商討專營權的細節，九巴會提升服務質素，包括在 2 000 部巴士（車程較長及載客量較高）車廂內提供免費無線上網服務、分階段提升高使用量巴士總站及轉乘車站的設施（如提供免費無線上網服務及八達通增值服務）、在

巴士站增設座椅及電子顯示屏、以先導形式改裝低地台巴士以便同時容納兩架輪椅及建議開辦兩條新醫院線。在票價優惠方面，九巴會推出全日制學生長途票價優惠、增加轉乘優惠及下調長途路線返回區內轉乘站的分段收費。有關分段收費安排建議，她表示巴士公司按每條路線的車程及性質釐定車費等級表收取車費，巴士公司會在考慮個別路線的乘客量及公路情況後提供分段收費，她備悉委員對分段收費的訴求，但提供票務優惠會對票價造成影響，巴士公司在考慮提供優惠時亦需作出平衡。九巴會把全部非票務收入，如車廂及電子顯示屏播放的廣告收入撥入專營權帳目，並在有關帳目中反映。運輸署會繼續監管巴士公司的日常營運，並與九巴共同商討，提出優化巴士服務的措施。關於文件提及的建議分段收費巴士路線，該署建議把 36A 及 36B 號路線於和宜合道運動場的分站收費由 5.6 元及 5.8 元下調至 4 元。

31. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 市民希望巴士公司可提供更合理的票價收費及頻密的巴士班次服務，但運輸署則以巴士載客率不足及按現有收費等級表計算並無調整車費空間為由，未能提出改善巴士服務措施，因此建議運輸署與九巴商討專營權時檢討收費等級表及增加班次的標準，以滿足市民對巴士服務的需求（黃晚就先生）；
- (2) 九巴單單提供免費無線上網服務僅屬小恩小惠，不少本地乘客的手提電話已設有上網服務，免費無線上網服務多惠及自由行旅客，因此建議巴士公司進一步提供娛樂資訊的手機程式，方可提升服務質素，並建議九巴參考其他公共交通服務承辦商“搭二十送一”等做法，提供更大的票價優惠，鼓勵更多乘客乘搭九巴（鄒秉恬議員）；
- (3) 支持為途經梨木樹開往相同地點的沿途巴士，如 36 號線及 48X 號線，提供劃一收費，認為兩條路線的終點站都設在荃灣區內，而且乘客在設有分段收費的巴士站上落亦順暢，並沒有延誤車程，因此希望可以盡快推行劃一收費的措施（譚凱邦議員）；
- (4) 乘客應按實際乘車距離支付車費，現時不少梨木樹邨居民因未能登上 36 號線巴士而被迫轉乘 48X 號線、278X 號線或 73X 號線而需支付全程車費。基於公平原則，九巴應盡快實行分段收費的安排，讓乘客無需支付多於行程的收費，並應在商討新專營權時一併檢討分段收費的安排（陳琬琛議員）；以及
- (5) 希望運輸署與九巴商討新專營權前要求九巴承諾採用區域性收費模式釐定車費，在獲批專營權後分階段推行新收費系統，為市民爭取更實際的優惠（副主席）。

32. 運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務回應，該署備悉委員對巴士票價的關注，巴士公司現時按車費等級表釐定車費，如果巴士公司要按行車距離釐定車費，則會改變收費系統結構，這可能會影響乘客的乘車模式及行車時間，對巴士公

司的營運有深遠影響。該署鼓勵巴士公司提供更多票價優惠，但由於公共交通服務是由私人公司按商業原則提供服務，政府不可以直接資助，避免造成票價競爭的壓力。在現有專營巴士票價調整計劃下，當巴士公司賺取多於指標的利潤後便需與乘客共享，如九巴已在二零一六年十一月至二零一七年一月提供即日回程優惠。該署理解委員的訴求，並會繼續與九巴商討提供更多票價優惠的可行性。

33. 主席詢問，巴士公司是否可以提供車窗可予開啓的巴士並下調車費，以及讓乘客上落車時都可使用八達通以區分實際行程收費會否影響行車安排。

34. 九巴襄理（策劃及發展）回應，有關提供車窗可予開啓的巴士以節省電費的安排，現時使用的巴士內置冷氣系統會自動監測及保持車廂內的溫度及濕度，如果轉為車窗可予開啓的巴士，則難以保持固定的車廂溫度及濕度，亦可能令乘客因開關車窗問題而引起不必要的爭執。由於全部專營巴士承辦商都會按照車費等級表釐定車費，如要修訂為按行車距離釐定車費，並讓乘客上落車時都可使用八達通以區分實際行程收費，則需要大幅度修改整套收費網絡系統，亦可能造成混亂，對乘客造成不便或引發衝突。

35. 主席總結，他希望九巴承擔社會企業責任，提供更多優惠回饋社會。

VII 第 6 項議程：關於農曆新年期間荃灣往圓玄學院之交通情況 (交通第 47/16-17 號文件)

36. 主席表示，譚凱邦議員提交有關文件。

37. 譚凱邦議員介紹文件。

38. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，專線小巴公司在乘客流量高及需求大的情況下會增加班次，於農曆新年期間增加大約十架小巴行走，與春秋二祭時的交通安排相若。九巴只會在春秋二祭實施封路措施期間，才會提供 32S 號路線巴士服務。由於農曆新年期間沒有封路措施的安排，因此九巴沒有提供 32S 號線巴士服務。

39. 香港警務處（下稱“警務處”）荃灣區交通隊主管回應，警方會與其他持份者，包括荃灣民政事務處（下稱“民政處”）、運輸署及圓玄學院，商討封路安排，以免影響行人及附近的居民。由於過往農曆新年期間人流及車流均不算特別多，因此警方沒有預先作出特別交通措施安排。當日警方發現圓玄學院交通擠塞情況嚴重，已立即採取特別交通措施，靈活調配的士及小巴，方便市民進入。此外，警方亦與圓玄學院保持緊密溝通，以確保有足夠的停泊車位才會允許車輛駛入。

40. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 每逢節日期間，圓玄學院交通擠塞情況仍然嚴重，因此建議政府部門與持份者積極商討，並規劃該處增設環迴路或開拓新公路，讓車輛直接駛離老圍，才是最佳的解決方案（陳振中議員）；
- (2) 感謝民政處、運輸署及警方在老圍聯手推出不少交通改善措施，可是仍未能完全解決問題，建議相關政府部門研究措施，如增設環迴路或開拓新公路以徹底解決問題（林發耿議員）；
- (3) 由於警方在節日期間人手緊絀，未必可以採取封路措施，而加密班次亦只會令其他路線的小巴資源更為緊絀，因此建議九巴於來年農曆新年期間加開 32S 號班次，提供更多公共交通服務，以紓緩交通擠塞問題（副主席）；
- (4) 老圍路交通擠塞問題已累積多年，農曆新年期間擠塞情況嚴重，可能會影響市民使用救護服務，而且浪費大量警力維持治安，因此希望政府部門及圓玄學院商討措施，徹底解決有關問題（陳琬琛議員）；
- (5) 不少市民於春秋二祭及農曆新年期間前往老圍，導致交通擠塞問題嚴重，委員曾就此問題與運輸署代表商討未果。認為開闢新公路至荃錦公路屬可行解決方案，建議政府部門積極聆聽居民訴求，與持份者好好商討規劃，考慮收回部分私人土地以開闢新公路，讓車輛直接駛離老圍，改善老圍路交通擠塞問題（陳崇業議員）；以及
- (6) 每年港人及旅客均會前往圓玄學院祈福或拜祭先人，經濟低迷時前往祈福的公眾人數更多，加上院內車位不足，該處道路已經不勝負荷，因此認同其他委員的建議，不應單單依靠警方封路維持秩序，應該積極研究治標又治本的解決方案（古揚邦議員）。

41. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，老圍路過往多因節日期間的士上落客頻繁而出現交通擠塞問題，該署已就此與圓玄學院達成共識，院方會在清明期間借出停車場作為的士上落客點，希望可以紓緩交通擠塞問題。該署會密切監察有關措施的成效，如情況有所改善，便會與其他持份者商討，以延續是項解決方案。

42. 主席總結，是次農曆新年交通擠塞屬個別事件，但政府部門亦應汲取教訓，盡早作出規劃，並考慮在日後開拓新公路或環迴路，以徹底解決老圍交通擠塞問題。短期而言，運輸署已就二零一七年清明節作出特別交通安排，在四月二日、四月四日及四月八日增加 32S 巴士服務，安排的士在圓玄學院停車場上落客，以及調整小巴上落客點，以疏導老圍的交通。

VIII 第 7 項議程：要求九巴盡快落實 934A（荃威花園-灣仔）特別路線
（交通第 48/16-17 號文件）

43. 主席表示，李洪波議員及黃晚就先生提交有關文件。

44. 李洪波議員及黃晚就先生介紹文件。

45. 九巴襄理（車務）回應，九巴將在二零一七年第二季落實推行 934A 號線特別班次。

46. 九巴襄理（策劃及發展）回應，九巴在“2016-2017 年荃灣區巴士路線計劃”中提出的推行日期僅為初步預計推行日期，實際上仍需視乎 934A 號線的乘客量是否達到運輸署的標準，以及巴士公司的車隊資源才可落實有關計劃。九巴原本預計地鐵觀塘延線將在二零一六年第二或第三季開通，開通後部分乘客可能會轉乘地鐵，九巴便可以抽調過剩的巴士資源服務其他地區的乘客。然而，觀塘延線延至二零一六年十月才開通，其後又受聖誕及新年假期影響，因而令 934A 號線特別班次未能如期推行，九巴在確定實施日期後會盡快通知委員。

47. 主席表示，九巴應該與區議會保持緊密溝通，以便委員掌握最新發展動向。

48. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 九巴在二零一六年諮詢期間並不曾提及需在取消 30X 號線後才抽調資源以增加 934A 號線特別班次。由於取消 30X 號線會影響荃灣前往觀塘的乘客，希望九巴日後進行有關調動前會做好地區諮詢工作（林婉濱議員）；以及
- (2) 詢問九巴是否確定在四月開通 934A 號線特別班次，並建議九巴在延遲巴士路線計劃前應通知受影響地區的委員（李洪波議員）。

49. 九巴襄理（車務）回應，九巴在確定實施日期後會盡快通知有關委員。

（按：曾大委員於下午四時三十四分退席。）

50. 主席總結，由於多名委員關注 934A 號線特別班次的安排，因此請九巴在確定實施詳情後立即通知秘書處，以便通知各位委員，而九巴亦應與委員保持良好溝通。

IX 第 8 項議程：要求運輸署將荃錦公路鄰近芙蓉山路斑馬線改建為行人觸動燈號過路處

（交通第 49/16-17 號文件）

51. 主席表示，王化民先生提交有關文件。

52. 王化民先生介紹文件。

53. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，該署現正就荃錦公路鄰近芙蓉山路斑馬線改建為行人觸動燈號過路處的建議收集數據，包括行人及車輛流量和車速，該署亦會派員與委員進行實地視察後再作決定。

54. 警務處荃灣區交通隊主管回應，警方並沒有由委員提供的超速數據可供參考，但警方交通意外調查組的數據顯示，芙蓉山荃錦公路一帶在二零一五年沒有發生交通意外，在二零一六年發生一宗交通意外，原因是車輛距離太接近而造成意外，可幸沒有人命傷亡。

55. 委員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 曾在二零一六年十一月二十四日與部門代表、居民代表及麥理浩夫人中心代表進行實地視察。運輸署認為，近年行人橫過馬路時可能會使用手提電話，如把有關地點轉為燈控過路處，行人可能因分心而釀成交通意外，因此堅持保留斑馬線及設置交通標誌提示，希望保持行人對車輛的警惕之心，為此建議政府部門（包括民政處、運輸署及警方）可以聯同委員、居民代表及麥理浩夫人中心代表再次進行實地視察，以研究優化行人過路設施的措施（林婉濱議員）；
- (2) 委員曾就上述問題與運輸署商討，獲得相同的回覆，該署亦表示川龍山下行斜坡斜度較大，不宜加建行人過路處。然而，為滿足居民的需求，運輸署可在木棉下村對面的牌樓加建一條行人過路設施，以減低居民橫過馬路的風險（林發耿議員）；
- (3) 委員認為斑馬線未能起警惕作用，居民多會視若無睹，不遵守道路安全守則，胡亂橫過馬路。駛經荃錦公路近芙蓉山路的車速亦非常高，影響當區長者及幼童的安全，部門不應漠視村民對燈控過路處的需求，在發生意外後才採取改善措施已是太遲。此外，警方於該處應加強偵查車速問題，以起警惕作用，而運輸署則應在委員建議的地點改建燈控過路處，不應推塘塞責（陳琬琛議員）；
- (4) 如運輸署未能說服居民使用斑馬線較燈控過路處更為安全，則應回應居民的訴求，改建燈控過路處，而警方亦應加強偵查衝紅燈問題，以起警惕作用（黃偉傑議員）；
- (5) 支持委員的建議，該處已有潛在交通風險，居民亦提出改建燈控過路處的訴求，並認為運輸署不應因為車輛違規衝燈便堅持保留斑馬線，而且轉用觸控式交通燈並不會影響行車速度，反而有助提高道路安全，運輸署應與時並進，認真研究把芙蓉山路斑馬線改建為行人觸動燈號過路處（黃晚就先生）；
- (6) 讚揚委員認真進行調查報告，提供數據支持建議（副主席）；
- (7) 運輸署在偏遠地區會安裝車速檢視器，並設有輕觸式紅綠燈裝置，只有在行人橫過馬路時才運作，不會妨礙車輛行駛，因此建議運輸署興建同類輕觸式行人過路設施，免除當區居民的憂慮（副主席）；
- (8) 司機的交通安全意識日低，不少司機不會在斑馬線前停車讓行人橫過馬路，建議運輸署應多加宣傳正確的交通安全守則，提升司機安全意識；否

則把芙蓉山路斑馬線改建為行人觸動燈號過路處亦不失為一個有效的解決方案（譚凱邦議員）；以及

- (9) 認同需正視交通安全問題，建議運輸署研究委員提交的數據報告，認真考慮有關建議（李洪波議員）。

56. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，燈控過路處及斑馬線行人過路處均可保障行人過路安全，但除了有關設計需符合既定標準外，道路使用者亦需遵守交通規則，方可確保道路安全。該署已備悉委員的意見，並會安排實地視察，檢視芙蓉山路現有路口設計。

57. 警務處荃灣區交通隊主管回應，他會向新界南交通部反映委員的意見，加強打擊該路段非法賽車及不遵守交通規則的問題，避免發生意外。

58. 主席表示，由於不少委員都關注芙蓉山路的行人過路安全，因此建議運輸署安排委員及居民一同進行實地視察，檢視行人過路處需予改善之處。警方亦應加強巡察，以收警惕之效。

（按：李洪波議員於下午五時五十分退席。）

X 第 9 項議程：關注荃灣區內行人天橋的結構安全問題

（交通第 50/16-17 號文件）

59. 主席表示，古揚邦議員、林琳議員及葛兆源議員提交有關文件，並介紹出席是次會議的路政署代表，包括：

- (1) 路政署高級工程師（新界）2 黃華麒先生；
- (2) 路政署工程師／新界 2-1 梁維釗先生；以及
- (3) 路政署區域工程師／荃灣莊國偉先生。

60. 古揚邦議員及葛兆源議員介紹文件。

61. 路政署高級工程師（新界）2 回應，行人天橋 NF462 自二零一三年四月二十九日開通後已使用四年，該署結構維修部負責該行人天橋的定期維修保養，包括每年進行兩次定期檢查，每兩年進行一次綜合定期檢查。路政署會定期監察該行人天橋使用情況，並在交運會轄下的荃灣行人天橋網絡工作小組會議上作出報告。

62. 路政署工程師／新界 2-1 回應，關於該行人天橋看似出現凹陷及令人感震盪的情況，該署在二零一四年十月及二零一七年二月量度該行人天橋的數據顯示，兩者相差不超過兩毫米，可見該行人天橋的傾斜情況並不嚴重，認為該行人天橋結構安全。由於該行人天橋以鋼鐵興建，柔韌度較大，使用時出現輕微震盪屬正常情況。

在聘請顧問公司時，該署會要求顧問公司按《道路及鐵路設計手冊》及相關標準設計行人天橋，並在確認有關設計符合相關要求後才會開通行人天橋。該署在定期檢查中並沒有發現天橋結構安全問題。

63. 路政署區域工程師／荃灣回應，該行人天橋落成後已交由該署結構維修部負責維修保養工作。為解決該行人天橋去水渠淤塞導致橋面積水問題，該署安排承建商為該行人天橋加裝三條貓梯，以便清理天橋頂面的樹葉，亦在天橋頂面的排水溝上加裝鐵絲網和橋身加裝擋水板，防止落葉阻塞渠道，以保持排水渠暢通。自完成上述改善措施後，該署在二零一六年雨季後再沒有收到積水投訴。該署會繼續密切留意天橋去水的情況，如發現問題，會盡快解決。該署結構維修部亦會每六個月進行一次定期檢查和每兩年進行一次綜合定期檢查。該署在二零一六年初已完成綜合定期檢查，下次綜合定期檢查將於二零一八年進行，而天橋的定期檢查則已在二零一六年九月完成，下次定期檢查將於二零一七年三月進行。

64. 主席詢問路政署是否就天橋震盪幅度設有評估標準。

65. 路政署工程師／新界 2-1 回應，該署會要求顧問公司按《道路及鐵路結構設計手冊》及相關震盪評估標準設計行人天橋，以確保天橋結構安全。

66. 主席總結，路政署工程部已一直跟進天橋使用情況，委員如有提問，可向該署或在荃灣行人天橋網絡工作小組會議上反映，以優化荃灣行人天橋設施。

XI 第 10 項議程：強烈要求運輸署重新審視永順街一帶的交通燈行人過路設施是否存在過路或駕駛安全漏洞，找出修正及徹底改善的建議，以保障駕駛者及市民的安全

（交通第 51/16-17 號文件）

67. 主席表示，鄒秉恬議員提交有關文件。

68. 鄒秉恬議員介紹文件。

（按：王化民委員於下午六時零八分退席。）

69. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，他與委員已進行實地視察，怡康街及永順街的行人過路處及路口的交通安排合適，交通情況大致正常，行人交通燈號的綠燈時間亦足夠讓市民橫過上址行人過路處。然而，永順街近怡康街的慢線路段經常出現違例停車上落客貨及泊車的情況，阻礙永順街及怡康街一帶的車流，運輸署已於上址路段設置上午七時至下午七時的不准停車限制區，並會考慮延長至 24 小時全日不准停車限制區。同時，該署會建議優化上址道路標記的安排，延長路面部份影線的道

路標記以進一步提醒駛經上址路口的駕駛人仕。該署會繼續檢視上址的交通情況，並於合適的情況下制定其他交通管理措施，如有需要，該署會安排透過荃灣民政事務處就方案進行地區諮詢。有關永順街及馬頭壩道一帶的車流問題，該署交通控制部已對現有燈號作出合適的調整，他會向該署交通控制部反映紅燈等候時間過長的問題，以便跟進。此外，該署正就馬頭壩道北行及南行擴闊工程擬備方案，並已向公共交通運輸網絡專責小組簡介有關方案，該署會在落實方案的可行性後安排透過荃灣民政事務處進行地區諮詢。另外，有關協調馬頭壩道、永順街、德士古道及橫龍街交通燈的安排，該署交通控制部已採取同步協調安排，運輸署工程師（荃灣）1會了解交通燈號時間延長的原因，並於會議後與委員再作商討。至於取消行人過路設施的建議，運輸署早前已回應該行人過路處有保留需要，該署備悉委員的建議並會於上述馬頭壩道擴闊工程中再作考慮。

70. 鄒秉恬議員表示，他認為可以在上址安裝攝影機，協助運輸署計算行人流量，以評估是否需要進行改善工程。海濱區的行車流量因交通燈號過多而嚴重受阻，即使交通組調整交通燈號亦未能解決問題，駕駛者難以在楊屋道右轉至德士古道。他希望運輸署不要只滿足大組織的訴求，亦應聽取弱勢持份者的意見，做好地區諮詢工作。

71. 主席總結，請部門備悉委員的意見。由於有關工程對駕駛者的影響很大，運輸署應積極與地方持份者進行商討及協調。該署目前正就兩項擴闊工程進行規劃及諮詢工作，路政署及運輸署亦會在第九次交運會中提出更多海濱區交通改善工程。

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（截至二零一七年二月十七日）
(交通第 52/16-17 號文件)

72. 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

73. 古揚邦議員報告，根據路政署二月底提供的資料，行人天橋 D 的前期工程已於二零一六年九月展開，主要包括由中華電力有限公司（下稱“中電”）遷移地底現有的電纜，進展良好。為應付新一年長假期內當區增加的人流，中電已完成初步遷移工程，並恢復路面原貌。其餘的遷移工程、天橋的地基及橋身工程將會逐步展開。至於行人天橋 B 及 C，路政署因應當區最新發展，已取得各公用事業機構現有及計劃中的地底公用設施詳細資料，並正檢視這些設施對走線設計的影響及檢討各方案的技術可行性。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

74. 鄒秉恬議員報告，小組已於一月十一日舉行第七次會議，繼續跟進七個事項，秘書處將於會議後以傳真方式向各成員發送有關文件，請各成員備悉。

(C) 交通安全教育推廣小組

75. 副主席報告，小組沒有特別事項報告。

(D) 行人通道上蓋工作小組（非常設）

76. 主席報告，小組在一月二十三日進行實地視察，結果顯示區議會就行人通道加建上蓋計劃提交五條走線方案中有四個方案符合《施政報告》中倡議的範圍，包括石圍角邨石菊樓巴士總站至石圍角邨隧道口、荃灣西站至海安路行人通道、石圍角邨石荷樓至大窩口地鐵站，以及荃灣西站至荃新天地二期前。而青山公路深井段方案並不符合有關條件。

77. 此外，小組已於二月二十四日舉行第一次會議，就行人通道加建上蓋的建議進行討論。經討論後，小組同意由交運會全體委員按 1 至 4 分為行人通道評分，並排列優次，一條為正選，三條為後備方案。委員會將發信邀請所有交運會委員在兩星期內為各方案評分，分數最高的行人通道將獲優先考慮。如出現同分，則會抽籤決定興建行人通道上蓋的路段，並通知各委員有關結果及把有關結果提交路政署及運輸署，以便盡快展開前期工程。

XIV 第 13 項議程：其他事項

78. 委員提出意見如下：

- (1) 荃灣區的升降機陸續啓用，使用者在繁忙時間未能有秩序地排隊，造成混亂，為此建議路政署在富華中心近中旅社及荃灣千色匯對面的升降機地面畫上箭咀指示，方便居民排隊等候升降機（林發耿議員）；
- (2) 曾與運輸署代表商討在大窩口地鐵站天橋升降機加畫箭咀指示，但受法例所限未能成事（陳琬琛議員）；
- (3) 希望運輸署及警方跟進委員於一月九日委員會會議上提出有關城門水塘違例泊車問題（陳琬琛議員）；以及
- (4) 不少電單車經常在永德街及永順街的一個三角地帶停泊，並以布塊掩蓋，以致阻擋路上司機右轉的視線，希望警方跟進並處理有關問題（鄒秉恬議員）。

79. 主席表示，他在會議後會就在升降機旁地面劃上箭咀指示與運輸署及路政署商討，以跟進委員的建議，並促請運輸署及警方與委員跟進城門水塘違例泊車問題。

80. 委員備悉以下資料文件的內容：

- (1) 交運會截至二零一七年二月十七日止的撥款財政報告（交通第 53/16-17 號文件）；以及

(2) 交運會二零一七年五月至二零一八年三月的會議日期
(交通第 54/16-17 號文件)。

81. 主席提醒委員，下次會議於二零一七年五月八日（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二零一七年四月十九日。

XV 會議結束

82. 議事完畢，會議於下午六時四十分結束。

荃灣區議會秘書處
二零一七年四月

二零一七年一月九日
交通及運輸委員會會議記錄

修訂內容

(1) 第 5 頁第 14(4)段：

原文	現時青山公路一帶三個屋苑有大約 3 300 名居民，建議在青山公路興建升降機連接浪翠園二期 5 座及海雲軒，方便居民出入
修訂	現時青山公路一帶三個屋苑有大約 3 300 名居民，建議在青山公路興建升降機連接浪翠園 二期 5 座 及海雲軒，方便居民出入

(2) 第 6 頁第 14(6)段：

原文	因此委員建議在青山公路豪景花園正門加建一條行人過路處，並認為路政署同時加建升降機及行人過路處才是恰當的解決方案
修訂	因此委員 認為 在青山公路豪景花園正門加建一條行人過路處 才是最直接有效的解決方法 ，並認為 如果運輸署規定在加建升降機後就不能加建行人過路處就不是恰當的解決方案

(3) 第 17 頁第 58(6)段：

原文	富華街於繁忙時間會出現大量乘客候車，造成交通樽頸問題，認為九巴單單以 12.8 米高載客量的巴士行走 39M 號線的安排並非最佳解決方案，反而令其他巴士如 30X、243M、42M、A31 及 231 號線巴士擠在巴士站等候乘客上落車，造成青山公路交通堵塞，因此建議九巴以較小型巴士載客及同時增加 39M 號線班次以疏導人流，這樣可能會更有效解決富華街於繁忙時間出現的交通擠塞問題
修訂	富華街於繁忙時間會出現大量乘客候車，造成交通樽頸問題，認為九巴單單以 12.8 米高載客量的巴士行走 39M 號線的安排並非最佳解決方案，反而令其他巴士如 30X、243M、42M、A31 及 E31 號線巴士擠在巴士站等候乘客上落車，造成青山公路交通堵塞，因此建議九巴以較小型巴士載客及同時增加 39M 號線班次以疏導人流，這樣可能會更有效解決富華街於繁忙時間出現的交通擠塞問題