

二零一七年十一月六日
交通及運輸委員會會議報告

I 建議為橫過青山公路（葵涌段）港鐵大窩口站 B 出口旁的行人天橋加裝自動扶梯

1. 路政署代表介紹為橫過青山公路（葵涌段）港鐵大窩口站 B 出口旁的行人天橋加裝自動扶梯的工程目的及施工安排。委員表示工期過長，建議路政署先於附近興建一條臨時樓梯供居民使用，同步拆卸現有的樓梯及興建自動扶梯，在自動扶梯落成後才興建新樓梯，讓居民可盡快使用自動扶梯，以及建議新建樓梯的走線可繞經國瑞路公園以增加使用率。有委員希望路政署可提交詳細的工程時間表，並詢問新建樓梯是否受港鐵地下結構外牆影響，由路政署或港鐵負責維修保養自動扶梯及自動扶梯於晚上的營運模式。此外，委員希望路政署可盡快完成有關工程，嚴密監控工程中的環境污染及噪音問題，妥善訂立青山公路的封路安排，以減低工程對居民的影響，並建議路政署與港鐵共同商討自動扶梯的設計及走線，如考慮把自動扶梯轉沿 90 度角轉入國瑞路公園、把樓梯設於港鐵外牆側、擴闊國瑞路公園以便更多居民通過、建議調整自動扶梯及行人樓梯的接駁位置以及研究自動扶梯的運作安排。

2. 路政署代表回應，該署需先興建樓梯的伸延部分以便連接新建樓梯。由於擬建自動扶梯的地底設有不少公用設施，該署會要求承建商進行樓梯裝柱及結構工程時同步遷移有關公用設施，以騰出空間興建自動扶梯。由於該署必須完成上述工程才可興建臨時樓梯，因此加設臨時樓梯未必有助縮短工程時間。該署備悉委員的意見，並會按工程進度考慮是否需要加設臨時樓梯。由於在港鐵管轄範圍內進行工程會受阻，因此設計樓梯的走線時需與港鐵地下結構外牆保持若干距離，而新建樓梯位置與現有樓梯相距約 20 至 30 米，行人會比現時多花半分鐘至一分鐘前往新樓梯，但預計自動扶梯落成後有助疏導人流。此外，由於工地範圍與港鐵地下結構外牆距離較近，亦有不少地底公用設施尚待遷移，因此該署需要更多時間設計合適的走線方案。在確定方案後亦需預留時間進行公眾諮詢及向立法會財務委員會申請撥款，故未能訂立明確的工程表。該署備悉居民對工程的關注，會於不同階段盡量縮減工程時間，並會於下一階段研究自動扶梯的開放時間及運行速度等細節。有關部門的分工，該署負責興建自動扶梯，機電工程署則負責自動扶梯的維修保養工作。該署在工程進行時會監督承建商妥善採取相應的環境污染及噪音管制措施，並與運輸署及香港警務處（下稱“警務處”）商討有關封路安排，以減少對居民的影響。該署亦已就工程圖則諮詢港鐵意見，港鐵回覆要求有關工程應盡量與港鐵地下結構外牆保持距離。有關新建樓梯繞經國瑞路公園後的人流問題，該署會於詳細設計路線時諮詢運輸署的意見，並會考慮自動扶梯會否全日運作、重置自動扶梯及行人樓梯接駁位置等細節。經討論後，委員支持建議方案。

II 荃灣路及相關路口交通檢討及改善計劃

3. 路政署代表匯報荃灣路及相關路口交通檢討及改善計劃的最新進展及時間表，並希望委員支持有關計劃。委員就以下各方面提出意見，包括荃青交匯處工程時間表；荃灣路繁忙時間行車流量預測；荃灣路與附近路口擴闊工程建議；荃青交匯處工程討論資料不足；反對擴闊青衣專道；大涌道交匯處左轉車流數據；疏導德士古道迴旋處左轉車流安排；海興路左轉至屯門公路車流數據；荃灣路（往九龍方向）連接路的行車

線安排；善用德士古道斷橋；荃青路車流數據；大涌道工程時間表及細節；長遠改善方案時間表；把德士古道斷橋延伸至地面以紓緩前往青衣的車流；以及聘用土木工程顧問的安排。

4. 路政署代表回應，該署暫時只完成交通顧問評估，稍後會聘請土木工程顧問進行評估。有關提早進行荃青交匯處工程的建議，該署於過去三個月曾與環境保護署磋商，協定無需為有關工程進行環境評估報告。但如需擴闊屯門駛入荃灣路迴旋處路口，便需削除石坡及進行環境評估報告，這會令工程延期進行。雖然這項工程安排於二零一九年展開，但該署已經開展有關的勘探工作、申請許可證及樹木遷移評估等前期工程，該署會按交通改善計劃的逼迫切性、施工所需時間、工程複雜程度、前期準備工作、臨時交通措施、對附近商戶的影響、累積交通影響及現有路口的容量等因素制定工程時間表，並在條件許可下盡量提早完成工程。有關統計及預測荃灣路繁忙時間行車流量數據的計算方式，該署提供的二零一六年數據是由顧問公司在國慶假期量度所得，而二零一四及一五年的數據則由運輸署提交。該署沒有剔除荃灣路擴闊工程中荃青交匯處至屯門路一段的工程，只是按顧問報告結果所示的工程迫切性，優先展開第一期工程，而該署會因應交通情況，適時跟進第二期工程，亦會於日後盡早提交圖則，以供委員閱覽。對於反對擴闊青衣專道的意見，該署代表表示，當年由於在連接路旁進行工程而實施臨時交通改道安排，以致車流較少，亦只有一個路口供駕駛者駛入迴旋處。但在擴闊青衣專道的建議下會加設一個路口及行駛路口，這應有助改善該處交通情況。該署顧問報告顯示由德士古道南行進入荃青交匯處的車流不多，該署會研究是否有需要接駁德士古道斷橋至南行地面的。由於不少車輛會於德士古道左轉位置爭相入線，因此路政署會重新安排道路改善標記，以疏導車流。此外，該署會就荃灣路改善工程聘請土木工程顧問進行研究，該署並沒有擱置第二期荃灣繞道工程，但需在恰當時候才會動工。運輸署代表回應，德士古道斷橋原本預留在有需要時擴闊至雙線行車道，以疏導新界東、青衣及東涌途經城門隧道的交通。該署一直監察該處的交通流量，在不影響斷橋原有用途下，該署會適時檢討是否可以推展德士古道的工程項目。經討論後，委員同意成立荃灣路及相關路口交通檢視及改善計劃工作小組（非常設），專責跟進荃灣路及相關工程的檢視及改善工作，並就有關工程向政府部門提出意見。

III 要求改善 962B 服務水平 增設 X962B 疏道人流

5. 委員建議巴士公司提早 962B 號線首班車開出時間、加密班次、增設 X962B 號線於早晚繁忙時間快捷來往灣仔及銅鑼灣，以及在交通擠塞時靈活調動 962B 號線走線，改經昂船洲大橋以避免塞車，滿足荃灣居民對港島交通的需求。城巴代表回應，962B 號線於早上繁忙時間維持約 5 分鐘一班，平均載客率逾七成，足以應付乘客的需求。城巴已安排站務員於海韻花園維持秩序及協助乘客乘車，並安排一班特別班次於早上 6 時 20 分由青龍頭開出，方便深井居民前往港島上班及上學。城巴會檢視特別班次的安排，並視乎需要考慮提早 962B 號線由屯門開出的首班車時間，而 962B 號線由銅鑼灣開出的首班車載客率約兩成，可以滿足乘客需求。城巴備悉委員有關分拆路線的建議，然而根據乘車數據，現時 962B 號線的乘客主要在金鐘站下車，不足一成的乘客會轉車前往灣仔或銅鑼灣。由於早上繁忙時間資源有限，962B 號線的車輛於抵站後需即時返回荃灣以提供足夠回程服務，加上 962B 號線於回程時由銅鑼灣前往中環的載客率約五成，如再分拆路線未必可以有效運用資源，因此保留現有安排應可滿足乘客需求。並會在乘客量及乘客出行習慣有變時審視推行有關建議的需要。有關應對嚴重交通擠塞的情況，城巴會與運輸署緊急協調中心保持聯絡，亦會留意實時交通情況，安排巴士

按需要改行昂船洲大橋以避過擠塞的路口，以免駛經擠塞的路口。運輸署代表回應，該署一直監察 962B 號線的服務水平，該署於九月中在海韻花園進行的調查結果顯示，乘客平均候車時間約為 2.8 分鐘至 5.8 分鐘，班次尚算頻密。該署會與巴士公司檢視班次時間，希望透過調整每班車的開出時間以提升服務水平。由於分拆路線會影響現有班次及乘客，該署需與巴士公司仔細研究。在遇到交通擠塞的情況時，該署緊急協調中心亦會與巴士公司保持緊密聯繫以解決有關問題。

IV 要求改善梨木樹邨安全過路設施

6. 委員建議於梨木樹邨增設附設交通燈號的行人過路處以便橫過和宜合道，以及於楊樹樓對出閘口增設離開梨木樹邨的行車通道及行人過路設施。房屋署代表回應，該署對於在梨木樹邨增設附設交通燈號的行人過路處以便橫過和宜合道沒有異議，亦會為配合有關工程遷移附近閘門及花園以便居民出入。梨木樹邨自重建後只設一個出入口，在繁忙時間，間中會出現交通擠塞，因此房屋署會研究把“一出一入”的出入口改為“一入兩出”的出入口的可行性，並採取臨時改善措施，加裝一架八達通閘機，以縮短司機拍卡出閘的時間。運輸署代表回應，該署會積極研究增設附設交通燈號的行人過路處的建議。

V 關於馬灣巴士班次不足及渡輪班次被取消問題及要求改善馬灣交通及津貼計劃

7. 委員表示，馬灣居民依賴珀麗灣客運有限公司（下稱“珀客”）的渡輪及巴士服務出入，但珀客近年多次上調票價，令居民的交通開支百上加斤，因此建議把珀麗灣的渡輪服務納入政府渡輪補貼計劃，以穩定船票價格，減輕居民負擔。有委員希望政府部門可盡快把邨巴納入《免入息審查的公共交通費用補貼計劃》的補貼範圍，並為長者及合資格殘疾人士提供 2 元交通票價優惠，讓居民可以公平地受惠於政府的交通政策。此外，委員詢問珀客的巴士服務經常出現班次延誤、不足及脫班的情況是否與「繁忙時間以水路為主」的政策有關，以及解釋於八月至十月期間取消渡輪班次的原因、研究改善方案及把離島航線的補貼擴展至涵蓋馬灣居民，以解燃眉之急。

8. 運輸署代表回應，珀客主要是因為煙花匯演而在維港實施海上交通安排、以及受惡劣天氣、年檢安排及壞船影響而取消有關的渡輪班次。該署關注珀客於八月至十月期間取消多班渡輪的情況，已要求珀客就此解釋及跟進，並就此與珀客管理層會面，提醒作為營辦商必須按核准的服務詳情表提供服務，檢討船隊年檢及維修安排，以減低年檢或壞船對渡輪服務的影響。珀客亦應與有關合約營辦商商討租用後備船的安排，以盡快提供後備船服務，並及時通知乘客有關安排。該署於十月就兩條渡輪線進行抽查，結果顯示珀客已按照核准的服務詳情表運作。該署會繼續監察珀客的服務，按需要作出改善。而政府在二零一九年上半年會檢視用以維持渡輪服務的財務可行性的特別協助措施是否屬可行的最佳長遠營運模式，包括研究延長牌照期及全數資助營辦商更換新船隻的可行性等，以提高服務水平及財務可行持續性及相應合理的票價水平。目前除了六條主要的離島航線外，其他八條離島航線，包括馬灣至中環及荃灣的航線等，暫時未獲特別協助措施資助。該署會考慮一籃子因素以研究是否可以把資助措施擴展至上述八條航線，包括需恰當運用公帑、八條航線是否各自具有可替代的交通工具、八條航線不同的經營環境、財政狀況及載客量，希望可以盡快完成有關中期檢討。此外，現時渡輪服務於平日上午七時至十時的載客率均超過 50%，符合馬灣現行的交通規劃指引。該署會繼續密切留意市民對馬灣的交通需求、乘客交通模式的變化、青

嶼幹線的交通情況及相關道路設施的落成，如有需要該署會即時檢討及修訂馬灣的交通規劃指引。該署亦一直密切監察馬灣居民巴士的服務水平，以確保居民巴士服務足以應付乘客需求。根據運輸署於十月初就馬灣公共交通服務進行的調查顯示現時的居民巴士服務大致可以滿足居民往來青衣的交通需求，該署會繼續監察馬灣的交通服務水平。有關把邨巴納入《免入息審查的公共交通費用補貼計劃》的建議，運輸署代表指出公共交通費用補貼計劃的政策目標是為日常在港使用公共交通工具出行的市民紓緩交通費用負擔，計劃需要簡單易明操作簡便，而政府現時的建議並不包括紅色小巴及邨巴（非專營巴士），這是由於政府認為計劃所涵蓋的公共交通服務的票價須有一定預支性，政府需就其票價調整有一定的參與，故現時計劃建議涵蓋的公共交通服務的票價均受政府監管。政府備悉有關意見，會小心考慮及研究，希望可以於三個月內就最後確定方案向立法會爭取撥款，並於通過撥款後一年內落實計劃，令市民可及早受惠。珀客代表回應，在八月至十月期間主要因年檢驗船及壞船而取消有關的渡輪班次，並已即時向合約營辦商租用後備船隻以維持應有渡輪服務，及增加臨時巴士服務接載居民來往馬灣至中環及荃灣。該公司在二零一七年五月至十一月因船隻維修、機件故障、租用船隻未能替補等原因取消了 47 班渡輪服務，佔全部開出的 10 252 班班次的 0.46%，該公司已安排船廠為旗下四隻船輪流進行年檢，以免再次出現同時缺船的情況。另外，除港九小輪及新渡輪外，該公司亦邀請愉景灣渡輪報價，以增加可租用後備船隻的數量。該公司亦會在缺班時加強廣播，方便乘客掌握最新的交通資訊。珀客大致可按時間表提供巴士服務，除因青馬大橋交通擠塞導致巴士未能及時駛回馬灣外，珀客希望可以維持每 8 至 10 分鐘一班，並在資源許可的情況下增加班次以疏導人流。

VI 要求改善荃錦交匯處設計，改善荃錦公路的塞車情況

9. 委員表示，由於荃錦公路近半年來交通擠塞問題嚴重，影響附近屋苑居民出入，此希望討論荃錦交匯處的設計是否恰當，並盡快研究改善方案。有委員關注運輸署會否收集數據以便更準確地分析交通擠塞的成因。運輸署代表回應，該署已派員到上述地點檢視交通情況，發現不少接送學童上學的車輛駛經荃錦交匯處，加劇交通擠塞問題。該署會研究荃錦交匯處是否尚有改善空間，並採取交通改善措施，疏導汀九公路至荃錦公路一帶的交通。該署現正收集荃錦公路各條支路車流數據以作分析，希望有助推行交通改善工程。

VII 建議於公眾停車場引入機械式停車場設備以及智能泊車系統

10. 委員表示，為解決荃灣泊車位不足問題，建議政府在批出短期租約時作出適度的政策配合，允許營辦商引入機械式停車設備，應用於臨時公眾停車場。長遠而言，政府日後於荃灣區規劃興建政府公眾停車場時，應考慮引入智能泊車系統，盡量提高私家車泊車位的可用面積，以紓緩泊車位不足的問題。運輸署代表回應，在優先考慮商用車輛的泊車需求及公共交通為本的大前提下，政府會在整體發展容許的情況下提供合適數量的私家車泊位，但不希望此舉會誘使原本使用公共交通工具的乘客轉乘私家車。該署在進行泊車位研究時會考慮及參考其他地區或國家的成功例子，並在顧及本地車輛使用及泊車位供求的情況下研究是否可以把其他地方的泊車管理及技術發展應用於本地的停車場上。該署建議把未有發展用途的土地劃作臨時停車場，並正與地政總署商討在租約內加入合適條款，讓營辦商可以使用兩層高的機械式泊車系統。地政總署代表回應，該署對臨時停車場承租人申請在短期租約使用地上使用機械式或智能泊

車系統以提高停車場泊車容量的做法持開放態度。如有關申請符合相關法例，並獲得運輸署、規劃署、警務處、香港消防處（下稱“消防處”）及機電工程署等有關部門的批准，該署不會反對營辦商使用有關設備。規劃署代表回應，如公眾停車場用途申請超過五年，便需檢視個別地帶的土地規劃意向，在有需要時向城市規劃委員會提出申請及取得規劃許可。機電工程署代表回應，建議的泊車系統受《升降機及自動梯條例》（第 618 章）規管，營辦商可向該署提交申請，在獲得該署批准後便可安裝。消防處代表回應，該處在收到營辦商提交的停車場圖則後，便會審視該建築物需添置的消防設備，包括緊急照明燈、指示牌及消防喉等，並按實際情況審批有關圖則，以確保符合相關消防條例。主席總結，部門對有關建議反應正面，希望地政總署及運輸署盡快尋找合適的試點，並放寬停車場契約條款，鼓勵營辦商申請安裝有關泊車系統，以紓緩荃灣區內泊車需求。

VIII 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（截至二零一七年十月二十日）

11. 路政署代表介紹荃灣區小型交通改善工程項目及時間表。委員詢問工程項目 NE/17/00540-49 延至二零一九年第四季完工的原因及工程項目 NE/17/00461-77 尚未動工的原因。路政署代表回應，該署已經展開工程項目 NE/17/00540-49 的前期準備工作，包括勘探及遷移地底公用設施、申請掘路許可證及制定臨時交通安排，以供運輸署及警務處審批。如進展順利，預計可於二零一九年年初展開工程。該署亦已就工程項目 NE/17/00461-77 展開前期準備工作，包括勘探地底公用設施及制定臨時交通安排。由於需要處理工程範圍內的樹木，該署已向地政總署及康樂及文化事務署提交報告，在獲得批准後便會展開工程。

IX 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

12. 根據路政署的資料，就行人天橋 B 及 C（工務計劃項目第 145TB 號），在二零一七年八月二十九日，路政署代表出席了荃灣地區管理委員會與議員討論了推展行人天橋 B、C 及 E 的方向，並同意就上述項目與荃灣行人天橋網絡工作小組（下稱「工作小組」）及相關議員再作跟進。在二零一七年九月十二日，路政署及運輸署代表出席立法會的個案會議，與多名立法會議員商討荃灣行人天橋網絡規劃的推展。及後，路政署代表再於二零一七年九月十四日與工作小組的召集人及當區區議員會面，商討行人天橋 B 和 C 的走線方案。另一方面，路政署已展開海盛路的地底公用設施勘探及樹木勘測工作，以及位於馬頭壩道的地下公用設施勘探工作，並將於本年內陸續展開位於大涌道的地底公用設施勘探和樹木勘測工作。就行人天橋 D（工務計劃項目第 164TB 號），承建商繼續與荃灣廣場和灣景廣場的管理公司跟進天橋連接細節，而中華電力有限公司的遷移工程及路政署的樹木移植工程正在進行。此外，就大窩口地鐵站行人天橋扶手電梯工程，路政署已透過交通及運輸委員會就新方案進行公眾諮詢。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

13. 小組已於八月三十日舉行第十二次會議，繼續跟進及討論以下八個事項，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，以舒緩地區上有需要的人士；
 - (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；

- (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；
- (4) 要求加強取締佔用西樓角多層停車大廈外村巴士站之車輛及尋求改善方案；
- (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；
- (6) 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；
- (7) 2017-2018 年度荃灣區巴士路線計劃；以及
- (8) 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。

(C) 交通安全教育推廣小組

14. 交通安全教育推廣小組已完成荃灣區道路安全耆趣講座及荃灣區模範行人表揚日兩項活動，並將於十一月十二日舉行荃灣區道路安全嘉年華，請委員踴躍支持。

X 其他事項

15. 委員希望運輸署及龍運巴士跟進 A31P 號線在十月十六日及十一月三日晚上七時四十五分從愉景新城開出的班次脫班問題。

荃灣區議會秘書處
二零一七年十一月