交通及運輸委員會第十二次（四／一七至一八）會議記錄

日期：二零一七年十一月六日
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	增選委員
羅少傑議員，MH（主席）	王化民先生
黃家華議員（副主席）	方閏發先生
文裕明議員，MH	馬庭熙先生
田北辰議員，BBS，JP	馮卓森先生
古揚邦議員，MH	曾大先生
伍顯龍議員	黃晚就先生
李洪波議員	
林琳議員	
林婉濱議員	
林發耿議員，MH	
陳恒鑌議員，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	

政府部門代表

王光輝先生	署理警署警長	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
謝佩霖女士	城市規劃師／荃灣 2	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
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
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 3 項議程

萬偉強先生　　工程師（新界）4-3　路政署
李永俊先生　　助理土木工程師／香港 1-5　路政署

為討論第 4 項議程

潘嘉敏先生　　高級工程師／屯門路　路政署
潘慧鳴女士　　工程師 1／青山公路　路政署

為討論第 5 項議程

李建樂先生　　公眾事務經理　新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司
林志強先生　　助理營運貳部經理　城巴有限公司

為討論第 6 項議程

黃建聰先生　　物業服務經理（物業服務）（黃大仙、青衣及荃灣）（四）　房屋署

為討論第 7 及第 10 項議程

袁妙珍女士　　高級運輸主任／渡輪策劃 1　運輸署
張裕積先生　　總經理　珀麗灣客運有限公司
張國平先生　　渡輪營運經理　珀麗灣客運有限公司

為討論第 9 項議程

謝興哲先生　　行政助理／地政（荃灣葵青地政處）　地政總署
黃賢傑先生　　工程師／一般法例 4/1　機電工程署
黃寄嶠先生　　荃灣消防局署理助理消防區長　香港消防處

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十二次會議，並介紹接替莊港生先生出任荃灣民政事務處（下稱“民政處”）荃灣民政事務助理專員的周俊亨先生、接替李成輝先生出任民政處行政主任（發展）的戴子欣女士、暫代陳少雲先生出席是次會議的規劃署城市規劃師／荃灣 2 謝佩霖女士，以及暫代呂遂熊先生出席是次會議的香港警務處（下稱“警務處”）署理警署警長王光輝先生。

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：通過九月四日委員會會議記錄

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. 二零一七年九月四日會議記錄第 16 至 22 段：要求改善國瑞路及青山公路過路設施問題

4. 主席報告，委員及運輸署葵青辦事處代表於九月二十二日到上述地點進行實地視察。由於該處人流不足，加上附近已設行人隧道及天橋，因此暫時不會考慮加建行人天橋；但該署會繼續密切留意人流的變化以回應居民的訴求。此外，運輸署認同委員的建議，即需要加建馬路中心分隔圍欄及豎立“不准攀爬”交通標誌，並會盡快研究進行有關工程。

5. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 該處的人流一直增加，附近過路設施亦不方便行人橫過馬路，希望運輸署繼續跟進於該處加建行人過路設施及照明設施的建議，讓行人安全橫過馬路（陳琬琛議員）；以及

(2) 希望運輸署留意附近新建屋苑落成後的人流變化，按需要跟進加建行人天橋的建議（副主席）。

B. 二零一七年九月四日會議記錄第 23 至 29 段：要求改善荃灣多層停車場大廈的小巴站設計以容納 19 座小巴

6. 運輸署工程師（荃灣）1 報告，該署已與 95M 及 96M 專線小巴營運商商討，以及在荃灣多層停車場大廈地下的公共運輸交匯處內使用新 19 座位的小巴進行測試。經討論及測試後，該署得出以下的結論：

(1) 現時荃灣多層停車場大廈地下的公共運輸交匯處的行車道並不足夠讓新 19 座位的小巴通過，需要進行改善工程，包括擴闊部份行車道，更改 95M 及 96M 專線小巴站、新界的士站及市區的士站的位置，以及增設行人過路設施；
(2) 當路政署進行改善工程期間，部份行車道需要臨時封閉，剩餘的行車道並不足夠讓小巴及的士通過。因此 95M 及 96M 專線小巴站、新界的士站及市區的士站，一律需要臨時搬遷往其它合適地方，以配合工程；
(3) 建議把 95M 及 96M 專線小巴站臨時搬遷往古屋里，而新界的士站及市區的士站則臨時搬遷往通往公共運輸交匯處入口的道路；以及
(4) 預計在二零一八年一月開展改善工程，在二零一八年六月完成。

（按：陳恒鑌議員於下午二時四十分到席，譚凱邦議員於下午二時五十分到席。）

7. 委員的意見及提問摘錄如下：
(1) 支持有關建議，希望運輸署盡早動工，並於雨季前完成工程，以及提醒小巴營辦商留意交匯處對 19 座小巴的高度限制，並改建兩條市區的士及一條新界的士行車通道，在新設小巴站的平台開設另一個出入口，以滿足乘客的需求（鄭捷彬議員）；
(2) 小巴乘客人數眾多，運輸署突然把小巴站遷至古屋里會影響乘客的乘車習慣，因此建議把小巴站及的士站對調，方便乘客使用（林發耿議員）；
(3) 建議於農曆新年後展開工程，以免受公眾假期影響，以及擴大的士站範圍，改善交匯處內通風系統，並預留足夠時間通知乘客有關臨時交通安排（副主席）；
(4) 希望運輸署解決長身小巴駛出交匯處時碰撞橫樑的情況及乘客在臨時小巴站候車時的排隊及避雨安排，改善新設小巴站的通風系統及提早通知居民有關安排（曾大先生）；以及
(5) 考慮優化整套停車場通風系統及於小巴站和小巴內張貼通告指示（主席）。

8. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，如果有關方案獲得委員支持，該署將盡快於二零一八年一月展開工程，以便於六月前完工。就該署早前安排使用新 19 座位的小巴於上述公共運輸交匯處內進行測試，新 19 座位的小巴的高度可於交匯處內行駛，然而運輸署亦會提醒小巴營辦商在訂購新式小巴時留意上址高度的限制。該署備悉委員建議於新設小巴站的平台加設另一個行人出入口的意見，並會安排相關部門研究有關工程的可行性。有關調換臨時小巴站和的士站位置的建議，運輸署認為公共運輸交匯處入口的道路較窄，不適合小巴掉頭，故此，並不支持調換臨時小巴站和的士站位置的建議。該署會要求路政署盡量縮短工期，減低對市民的影響。小巴營運商亦提出改善通風系統的建議，該署會通知機電工程署考慮有關的改善方案。有關臨時交通安排，運輸署可以提早把相關資料發放予

委員以便通知其他居民，該署會要求路政署於港鐵站出入口、青山公路地面及交匯處附近位置貼上足夠的通告指示，方便乘客使用臨時小巴站及的士站。

9. 主席總結，為配合更換 19 座新式小巴，有關工程事在必行，希望運輸署於工程展開前與委員保持緊密溝通，並加快完成工程。經討論後，委員支持運輸署進行有關工程。

IV 第 3 項議程：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

（交通第 34/17-18 號文件）

10. 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工程師（新界）4-3 萬偉強先生及路政署助理土木工程師／香港 1-5 李永俊先生。

11. 路政署工程師（新界）4-3 介紹文件。

（按：陳振中議員於下午三時退席。）

12. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 認為施工期過長，建議路政署先於附近興建一條臨時樓梯供居民使用，同時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，讓居民可以盡快使用自動扶梯，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，並請路政署提供有關工程時間表（陳恒鑌議員）；

(2) 委員已經跟進有關議程多年，預計路政署仍需時兩至三年完成前期準備工作，希望該署可盡快提交詳細工程時間表，以供荃灣及葵青區內居民參考，並詢問路政署是否會擬備更佳的設計方案以縮短整體工程時間（葛兆源議員）；

(3) 認同路政署應調整工序，先興建臨時樓梯及自動扶梯，在自動扶梯落成後才興建新樓梯，縮短居民等候時間，讓居民可以盡快使用自動扶梯（古揚邦議員）；

(4) 希望路政署以簡潔的“一體式”風格興建新樓梯，並詢問新建樓梯設計是否受港鐵地下結構外牆影響，如果可以在建議位置旁邊康文署管轄的範圍內興建，樓梯設計會更為簡潔（譚凱邦議員）；

(5) 詢問由路政署還是由港鐵負責維修保養自動扶梯，以及自動扶梯於晚間會關閉還是會以慢速模式營運（譚凱邦議員）；

(6) 現時大窩口港鐵站升降機使用率高，加建自動扶梯有助紓緩人流，認為路政署於工程進行期間應採取恰當的臨時交通措施，並關注自動扶梯的維修保養責任誰屬（文裕明議員）；以及

(7) 詢問樓梯走線是否不包括國瑞路公園範圍（主席）。

13. 路政署工程師（新界）4-3 回應，有關設計方案分開放置樓梯及自動扶梯，以盡量增加自動扶梯闊度，而建造工程時需在現有行人天橋北面末端首先興建一個伸延部分（包括相關的地基及結構）以便連接新建樓梯，並不能在工程初期即時興建臨時樓梯，亦由於擬建自動扶梯的地底設有不少公用設施，該署會要求承建商在進行新樓梯的樁柱及結構工程時同步安排遷移有關公用設施，以騰出空間興建自動扶梯，因此初步評估加設臨時樓梯未必有助縮短整體工程時間。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。由於有關樓梯走線位於鐵路保護範圍內，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，雖然新建樓梯的接地位置與現有樓梯的接地位置相距約 20 多米，估計行人會比現時多花半分鐘至一分鐘前往新建樓梯，但預計自動扶梯落成後有助疏導人流，新樓梯為輔助性質設施。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，新建樓梯的走線在設計上亦需確保行人於工程期間順利前往大窩口港鐵站、升降機及天橋，因此該署需要較多時間設計合適的走線方案。在確定方案後亦需預留時間於荃灣及葵青兩區進行公眾諮詢及向立法會財務委員會（下稱“財委會”）申請撥款，因此現時未能訂立明確的工程時間表。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，該署將負責興建自動扶梯，機電工程署則負責自動扶梯機電部分的維修保養工作。

14. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 於十年前已開始爭取改善上落大窩口港鐵站的設施，希望路政署可盡快制定時間表及動工，早日完成有關工程，減少長者及行動不便人士因工程繞道而要步行更久的不便，並建議研究改善大窩口港鐵站 A 出口往國瑞路的上落設施（陳琬琛議員）；

(2) 要求路政署嚴密監控工程中的環境污染及噪音問題，與相關部門妥善訂立青山公路的封路安排，以減低工程對居民的影響（陳琬琛議員）；

(3) 支持進行改善工程，希望立法會財委會以民生為本審批有關工程。路政署亦可進一步優化工程走線，以服務更多區內居民（林發耿議員）；

(4) 詢問路政署會否考慮與港鐵共同商討自動扶梯的設計及走線，把自動扶梯設計成沿 90 度角轉入國瑞路公園，並於港鐵地面加建自動扶梯前往港鐵站內，這不但可減省工序及成本，而且有助疏導人流，亦無需經立法會財委會工務小組審批（陳恒鑌議員）；

(5) 建議有關部門及港鐵舉行聯合會議，以商討及優化工程設計方案（陳恒鑌議員）；

(6) 港鐵地下結構外圍只是禁止打樁，詢問路政署會否與港鐵再行研究，把樓梯設於港鐵外牆側而無需進行打樁工程（譚凱邦議員）；

(7) 建議擴闊國瑞路公園的行人路，以便更多居民使用（葛兆源議員）；以及

(8) 建議調整自動扶梯及行人樓梯的接駁位置，並研究自動扶梯的運作安排（主席）。

（按：方閏發先生於下午三時三十分到席，黃晚就先生於下午三時三十五分退席。）

15. 路政署工程師（新界）4-3 回應，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，並與運輸署及警務處商討有關青山公路封路安排，以減少對居民的影響。該署與港鐵就工程設計方案一直保持溝通，亦已就相關工程圖則諮詢港鐵的意見，港鐵對設計方案沒有表示反對，但要求有關工程應盡量與港鐵地下結構外牆保持距離，而現有設計方案並不包括在國瑞路公園或建議地點以外的其他位置設置樓梯的建議方案。在詳細設計路線階段時，該署會就工程期間市民需繞經國瑞路公園到達新建樓梯的人流問題，諮詢運輸署的意見，以評估有關方案是否足以應付人流，並考慮自動扶梯會否全日運作，以及重置自動扶梯及行人樓梯接駁位置等細節。

16. 主席總結，請路政署備悉委員對工程的意見，在展開工程後應繼續與委員會保持緊密溝通，按需要進行實地視察，以確保工程順利完成。經討論後，委員支持上述建議方案。

（按：李洪波議員於下午三時四十五分到席。）

V 第 4 項議程：荃灣路及相關路口交通檢討及改善計劃
（交通第 35/17-18 號文件）

17. 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高級工程師／屯門路潘嘉敏先生及路政署工程師 1／青山公路潘慧鳴女士。

18. 路政署工程師 1／青山公路介紹文件。

19. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 詢問圖則上紅色沿線範圍為何，認為建議的荃青交匯處工程中未能善用斜路新增一條行車線疏導前往青衣的車流，而且工程進度緩慢，於二零一九年才動工，希望路政署提前展開工程，以及詢問路政署於二零二六年之前會否提出其他建議方案，以改善荃灣交通擠塞問題（陳恒鑌議員）；

(2) 詢問路政署從荃灣路各迴旋處收集行車流量的統計方式為何，並認為有關數據未能反映該些地區的交通擠塞情況，因此建議該署考慮在荃灣路及數個大型路口進行大型擴闊工程、在麗城花園加建引導橋往荃灣路及於永順街加建上車道往天橋等安排（陳恒鑌議員）；

(3) 對路政署於會議前只提交零碎資料，於會議上才提交工程圖則的做法表示不滿，委員無法在資料不全的情況下就工程提出意見，希望路政署提交補充資料及相關圖片，於下次會議再行討論（鄒秉恬議員）；

(4) 反對自迴旋處擴闊青衣專道，政府部門曾於二零零四年進行同類工程，引致交通嚴重擠塞（鄒秉恬議員）；

(5) 屯門公路荃灣段在屯門公路擴闊工程完成後交通大致順暢，但車輛駛至荃青交匯處時又出現擠塞情況，希望路政署可盡快完成有關工程，紓緩交通樽頸問題（伍顯龍議員）；

(6) 資料文件上除工程日期外，並沒有提及工程計劃、程序及細節，對工程文件內容有保留（伍顯龍議員）；

(7) 詢問有關大涌道交匯處左轉車流數據，以便委員了解於左轉位置增加專用車道是否恰當（譚凱邦議員）；

(8) 在德士古道進行任何交通改善工程時，應先疏導左轉車流，才不會出現倒塞情況，希望路政署詳細講解更改德士古道交通燈信號的安排（譚凱邦議員）；

(9) 認為削除於荃青交匯處左轉一帶的石坡以建造往青衣專線，效用不大（譚凱邦議員）；

(10) 詢問海興路左轉至屯門公路往屯門方向路口的車流數據，因為駕駛人士現時多於第二或第三個路口轉往荃灣或九龍方向，如果把該路口改為專用行車線，便會令前往荃灣的車輛都排在中線，加劇交通擠塞的情況（鄭捷彬議員）；

(11) 詢問荃灣路往九龍方向連接路的行車線安排，認為如不延長現有行車道或增加一條行車道，單靠更改道路標記並不能解決該處交通擠塞問題（鄭捷彬議員）；

(12) 詢問路政署會否考慮善用德士古道斷橋，以疏導荃灣區的車流（鄭捷彬議員）；以及

(13) 大批車輛駛經荃青路、荃灣路及葵福路前往德士古道迴旋處，令荃灣工業區的交通擠塞情況嚴重，在假期前後，車龍更排至青衣長發邨，因此詢問荃青路車流數據，並建議優化荃灣工業區的交通規劃（陳崇業議員）。

20. 路政署高級工程師／屯門路回應，附圖及投影片中的紅色沿線範圍就是荃灣繞道第一期與第二期的初步評估的工程範圍分界線，該署現正進行交通顧問研究，稍後會聘請土木工程顧問再進行研究，所以這建議工程範圍會因應新的土木工程顧問研究及設計，而有可能作出修改。有關擬議荃青交匯處交通改善工程，該署於過去三個月積極與環境保護署（下稱“環保署”）磋商，協定無需為有關工程進行環境評估報告。但如需擴闊荃灣路屯門方向往迴旋處的連接路，為保持足夠視線，便需削除部份石坡及進行環境影響評估，這會令工程延期進行。至於有關提早進行此交匯處工程，該署指出雖然這項工程安排於二零一九年展開，但該

署已經展開部分的前期預備工作，以進行探井挖掘作勘探地底管道工作。其他前期工作如申請掘路許可證、準備交通管理安排措施及樹木遷移評估等亦需要較多時間處理。同時，該署有可能需要向環境保護署申請建築噪音許可證，以便有部分工程可於非繁忙時間或晚上進行，以減低對區內交通的影響。有關統計及預測荃灣路繁忙時間行車流量數據，該署提供的二零一六年數據是由顧問公司在國慶假期前後量度所得，而二零一四及一五年的數據則由運輸署提交。該署沒有剔除荃青交匯處至屯門路一段的荃灣路擴闊工程，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，而會因應交通情況，適時跟進第二期工程。另外該署已備悉委員的要求，會於日後盡早提交圖則，以供委員閱覽。對於反對加設青衣專用行車道的意見，根據有限的資料，相信當年由於在連接路旁進行工程而實施臨時交通改道安排，而當時左轉往青衣方向的車流較少，亦只有一個路口供駕駛者駛入荃青交匯處的迴旋處，但在擴闊青衣專用行車道的建議下會有兩線駛入迴旋處及一條左轉行車道，並增加相應的行車路面，這應有助改善該處的交通情況，並有助提升迴旋處的交通安全。根據顧問研究報告，在大涌道南行掉頭的車輛約 200 架次，該署將於會議後補充大涌道交匯處海興路左轉往屯門公路的車流數據。有關德士古道交通燈信號控制方法，調整後縮短了交通燈信號的週期，能更有效地改善路口交通。有關德士古道車流數據，研究報告顯示由楊屋道東行右轉德士古道南行約佔四成車流，而由德士古道南行經荃青交匯處前往荃青路的車流佔總車流約 18%。

（按：文裕民議員於下午四時零七分退席，林婉濱議員於下午四時十分到席。）

21. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，德士古道未完成的行車天橋（即德士古道斷橋）預留以應付該天橋未來的交通增長，由現時雙線雙程道路擴闊為雙程雙線分隔車道，藉此疏導來往新界東與青衣／東涌／機場及途經城門隧道的交通。該署已一直監察該天橋的交通流量，在不影響原有用途下，該署會檢討其他可行方案，以紓緩荃青交匯處一帶交通擠塞的情況。由於由德士古道南行進入荃青交匯處的車流不多，該署會安排研究是否有需要接駁德士古道斷橋至南行地面。

22. 路政署工程師 1／青山公路回應，由於不少車輛會於德士古道左轉荃灣路位置爭相入線，因此該署會重新安排行車線的道路標記，以疏導車流。

23. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 路政署只打算於二零二六年或之前完成荃青交匯處以南的荃灣繞道第一期工程，對大涌道工程（如興建隔音屏障及麗城花園連接荃灣路引路等）需於二零二六或二零二七年後才可進行感到難以接受（黃偉傑議員）；

(2) 認為路政署提交的資料與上次會議的文件沒有太大分別，他支持於大涌道設立車輛掉頭的行車線，但設立左轉青衣專線及屯門專線會令車輛更

集中使用中線，只理順往青衣的車流，卻令荃青交匯處交通更加擠塞，寧願削除山坡新增一條行車線；路政署應提供大涌道左轉屯門公路的車流數據，以便委員了解開設專用行車線是否恰當，會否使往九龍方面的交通擠塞加劇（黃偉傑議員）；

(3) 荃灣人口快速增長，交通壓力不斷增加，經修訂的交通改善計劃工程時期過長，未能即時紓緩區內交通擠塞問題，希望路政署提早展開工程。此外，有關建議方案治標不治本，希望路政署研究長遠改善方案（林琳議員）；

(4) 荃灣交通擠塞亦是導致荃錦交匯處交通擠塞的原因之一，但長遠改善方案需於二零二七年後才會推行，令人難以接受，希望路政署盡早研究長遠改善方案（林婉濱議員）

(5) 希望路政署詳細講解荃灣路行車流量飽和參數及相關數據的關係，並交代擴闊荃灣路工程的方案細節及時間表，以紓緩新屋苑落成後的交通需求（陳恒鑌議員）；

(6) 詢問楊屋道駛往青衣的車流數據，建議把德士古道斷橋延伸至地面，引領楊屋道車流繞經荃青交匯處駛往青衣，以紓緩荃青交匯處的車流（陳恒鑌議員）；

(7) 路政署提交的文件了無新意，而且資料並不清晰，建議在該署清楚交代整套交通改善計劃將如何有效改善荃灣區交通問題後，委員才進行深入討論（鄒秉恬議員）；

(8) 可考慮其他靈活創新的方案，如遷移荃青交匯處中間的樹木帶及興建天橋疏導車流等（鄒秉恬議員）；

(9) 路政署應交代於德士古道路口左轉、向前直走及右轉的車流比例，以免建造左轉專線後令交通更加擠塞（譚凱邦議員）；

(10) 要求路政署提交德士古道交通燈信號控制方案，以便委員評估該處交通情況是否得以改善（譚凱邦議員）；

(11) 要求路政署解釋為何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，並交代該處左轉及向前直走的車流數據（譚凱邦議員）；

(12) 詢問聘用土木工程顧問的安排及是次建議交通改善方案是否不會列入第一期工程，並關注委員對海興路左轉專線及德士古道轉往青荃路的研究會否妨礙路政署聘請土木工程顧問的進度（主席）；以及

(13) 建議路政署先進行爭議性不大的工程，然後才提交德士古道轉往青荃路的車流數據，以供委員商討進行工程是否適合（主席）。

（按：李洪波議員於下午四時四十分退席）

24. 路政署高級工程師／屯門路回應如下：

(1) 該署於二零一六年年底展開交通顧問研究，檢討荃灣路及相關路口的交通情況，並提供意見，但該署仍需就荃灣繞道工程聘請土木工程顧問負責整項工程的研究、設計及建造工作；

(2) 該署並沒有擱置第二期荃灣繞道工程，但需與運輸署密切監察荃灣路各路段的交通情況，並適時檢討第二期工程項目的推展。該署只是按顧問研究報告結果所示的工程迫切性，優先展開第一期工程，而並非受個別區議會的影響；

(3) 雖然工程推展時間表的預計施工時間介乎二零一八年至二零二一年，但該署已展開部分的前期預備工作，以進行勘探地底公共設施及樹木遷移評估，以確定地底公共設施的位置及對改善工程的影響。雖然如此，該署會於計劃進行階段中會審視時間表，盡可能提早動工。為避免在不同的荃灣交匯處及路口同時進行臨時交通改道安排以免影響交通。該署會按個別交通改善計劃的迫切性、施工所需的時間、工程的複雜性、前期準備工作的需要、臨時交通管理措施、與毗鄰已安排工程之間的相互影響、累積交通影響及路口現有的剩餘容量等因素制定擬議的推展時間表，並在條件許可下盡量提早開展工程；

(4) 荃灣繞道第一期工程的時間表除了考慮到交通預測的角度外，實際完工日期會視乎環境評估、資源分配、刊憲、土木工程研究的結果、修訂工程的複雜性及範圍等因素而有所影響，在擬議工程方案獲得委員的支持後，該署與運輸署會積極計劃推行第一期工程，以期盡快聘請土木工程顧問展開研究；

(5) 擬議的現有荃青交匯處改善方案並不需要削除石坡，因此無需為有關工程進行環境影響評估；但如果打算削除部分石坡及進行環境影響評估，工程所需時間會比現有方案更長；

(6) 該署希望盡快展開荃灣繞道第一期工程及三個交匯處及路口的改善工程，以疏導荃灣區內較繁忙的交匯處及路口的交通；

(7) 荃灣路行車流量數據已計及附近新屋苑入伙時間的因素。該署將計劃聘請新的土木工程顧問進行環境影響評估，如果新增道路對附近屋苑有所影響，該署會按需要設置適當的噪音紓緩措施；

(8) 由於土木工程拓展署從前的顧問研究已進行了一段時間，所以報告未能反映最新的數據，因此需待該署新聘的土木工程顧問檢視建議方案、交通數據及規劃參數後，再研究是否需要修訂第一期工程規劃的設計藍圖及細節；

(9) 由於德士古道北行車線需要進行擴闊工程，可能會影響到部分地底管線，該署已經開展有關勘探地底公共設施的前期工作，待確定勘探結果後才可制定工程時間表及流程；

(10) 該署與運輸署可於會議後提供交通燈信號的控制方法，以供委員參考；

(11) 該署是次建議的三個交匯處的工程並不屬於荃灣繞道第一期工程，由於開展第一期工程需時，該署擬按交通顧問的建議優先改善三個交匯處及路口的交通情況；以及

(12) 荃青交匯處的改善計劃會擴闊路面及迴旋處內的行車線，有助改善此交匯處的交通擠塞情況。該署會於下次會議前提交荃青交匯處車流數據供委員參考。同時，亦可分開進行三個交匯處及路口的交通改善計劃。

25. 路政署工程師 1／青山公路回應，有關大涌道交匯處海興路左轉往屯門方向的車流佔總車流的 10%，荃青交匯處德士古道南行左轉車流佔總車流六成，而德士古道直行佔約四成。該署會於會議後提交其他路口的數據。

26. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 建議於荃青交匯處新增一條行車線作為青衣專道（副主席）；

(2) 由於海興路左轉往屯門方向的車流僅佔總車流的 10%，因此反對興建專用車線，以免令其餘 90%車輛更集中使用中線及第三條行車線，令其他車輛更難駛進迴旋處（鄭捷彬議員）；

(3) 由於海興路左轉往屯門方向的車流僅佔總車流的 10%，因此對興建專用車線表示保留，認為除了於大涌道設立車輛掉頭支路建議外，委員對其他計劃都有異議，因此建議於會議上達成共識後才展開工程（黃偉傑議員）；

(4) 建議成立一個非常設工作小組，就荃灣路及相關路口交通檢視及改善計劃與路政署、運輸署、土拓署、環保署及相關部門商討（陳恒鑌議員）；

(5) 不反對路政署聘請土木工程顧問進行研究報告，並支持成立小組深入討論有關議題，並盡早訂定會議日期（鄒秉恬議員）；

(6) 除了於大涌道設立車輛掉頭支路建議外，其他計劃都無法即日通過，建議擱置再議（譚凱邦議員）；

(7) 要求運輸署提交建議方案，於德士古道斷橋位置興建一條通往沙田迴旋處的天橋（主席）；以及

(8) 部門就改善荃灣數個迴旋處交通情況提出長、中及短期改善措施，但受討論時間及資料所限，委員未能全面掌握工程細節及流程，建議成立非常設工作小組與部門進行討論，加快工程進度（主席）。

27. 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），召集人為羅少傑議員，任期為八個月，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。

28. 主席總結，秘書處會於會議後向委員發信，邀請委員加入有關工作小組。

（會後按：秘書在十一月十日以書面形式邀請委員加入荃灣路及相關路口交通檢視及改善計劃工作小組。有關成員名單載於附件一。）

VI 第 5 項議程：要求改善 962B 服務水平　增設 X962B 疏道人流
（交通第 36/17-18 號文件）

29. 主席表示，伍顯龍議員提交有關文件，並介紹出席是次會議的新世界第一巴士服務有限公司（下稱"新巴"）公眾事務經理李建樂先生及城巴有限公司（下稱"城巴"）助理營運貳部經理林志強先生。此外，秘書處於會議前收到城巴的書面回覆，並已分發予各委員，請委員參閱有關文件。

30. 伍顯龍議員介紹文件。

31. 城巴助理營運貳部經理回應，除了由屯門置樂花園開出的正常班次外，城巴於早上繁忙時間亦會在青龍頭加開 962B 號線特別班次，最頻密時可達 5 分鐘一班，平均載客率超過七成。受乘客上車速度及現場交通情況影響，部分班次的相隔時間會延長而出現滿載的情況，但下一班車會於一兩分鐘內抵達，足以應付乘客需求。城巴已安排站務員於海韻花園維持秩序及協助乘客乘車，亦盡量調整班次的頻密度，加上已安排一班特別班次於早上六時二十分由青龍頭開出，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，城巴會密切留意乘客的出行習慣，以便適時作出檢討。有關分拆路線的建議，乘車數據顯示 962B 號線的乘客早上主要以中環或金鐘站為目的地，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新界以接做餘下繁忙時段往港島的班次，因此現有安排已可滿足乘客需求。城巴備悉委員有關分拆路線的建議，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 962B 號線回程時車輛開至砵甸乍街後改行干諾道西天橋往西隧的建議，962B 號線於回程時由銅鑼灣前往中環的載客率約五成，分拆路線未必可以有效運用資源，或會導致其後的班次更加稀疏，城巴備悉委員有關分拆路線的建議，並會在適當時間研究分拆路線的可行性。有關應對嚴重交通擠塞的情況，城巴會與運輸署緊急事故協調中心保持聯絡，亦會留意實時交通情況，安排巴士按需要改行昂船洲大橋，以免駛經交通擠塞的路口。城巴亦會檢視通報機制，及時部署，減低對乘客的影響。

32. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，該署已一直監察 962B 號線的服務水平。該署於九月中於早上七時至九時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 5.5 分鐘，班次尚算頻密。雖然偶有乘客溜後的情況出現，但該些乘客是在巴士尚有載客空間的情況下選擇等候乘搭下一班車。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。受資源所限，延長路段或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，希望可以善用資源改善巴士服務。在遇到交通擠塞的情況時，該署緊急事故協調中心會與巴士公司保持緊密聯繫，以期解決有關問題。

（按：鄒秉恬議員於下午五時二十五分退席）

33. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 未來沿青山公路會有兩至三個大型及小型屋苑落成，希望運輸署在規劃路線時會顧及沿青山公路往屯門方向一帶的屋苑居民，以進行更適切的交通規劃，避免交通擠塞（副主席）；

(2) 指出早上七時至八時半才是最多乘客乘搭 962B 號線的高峰期，認為城巴於早上六時十五分至九時進行載客率調查並未能客觀反映 962B 號線客滿的情況。該路線部分時段出現滿載情況，現時深井已有私人小巴及旅遊巴營辦商提供前往灣仔及銅鑼灣的路線，證明居民對有關巴士服務需求非常殷切，希望巴士公司增加資源，加開前往灣仔及銅鑼灣的特別班次（鄭捷彬議員）；

(3) 隨着中環及灣仔繞道快將開通，城巴應該積極考慮延長 962B 號線往灣仔及銅鑼灣一帶的建議；即使未能調撥新資源，亦可於特定班次試行，方便荃灣居民直接前往灣仔及銅鑼灣（譚凱邦議員）；

(4) 詢問 962B 號線改行昂船洲大橋的車程時間，並要求運輸署研究是否可透過改行昂船洲大橋縮短車程及加密班次（林發耿議員）；

(5) 數據顯示 962B 號線有增加資源及班次的需要（黃偉傑議員）；

(6) 按運輸署的標準，七成滿座率代表 100 個座位的巴士幾乎全部滿座，另有 10 名乘客站在下層車廂。委員提交的附圖顯示 962B 號線在繁忙時間全部座位滿座，另有 38 名乘客站在下層車廂，出現巴士乘客滿至站近車門的情況，反映巴士服務未能滿足乘客需求，因此要求立即增加班次，並希望城巴會考慮荃灣至屯門一帶新增的人口需求，開辦 X962B 號線（伍顯龍議員）；

(7) 表示並非建議完全分拆 962B 號線行車路線，而是在特別班次及正常班次同時開出的繁忙時段安排同時抵達皇后街的巴士分別行走不同路線，有關建議應在不影響乘客候車時間的情況下進行（伍顯龍議員）；

(8) 雖然城巴提供的轉乘數據顯示前往灣仔及銅鑼灣的乘客人數不多，但有不少乘客會選擇乘搭私人營辦的旅遊巴或小巴直接前往該區，而回程數據反映有五成乘客於中環或金鐘上車，可見潛在乘客量不低，不應忽視由荃灣前往灣仔及銅鑼灣的乘客需求（伍顯龍議員）；以及

(9) 由於與其他區議會商討開通 962E 號線的安排需時，建議運輸署增加 962B 號線的資源及盡早作好 2018-19 年度巴士路線計劃，以配合中環及灣仔繞道工程（鄭捷彬議員）。

34. 城巴助理營運貳部經理回應，七成半的載客率是城巴按 962B 號線於早上六時至九時繁忙時間內每小時最高平均載客量計算。部分班次因間距問題而出現滿載及乘客滯留的情況，但隨後的班次會有較大載客空間接載，有關數據已經反映上述情況。有關延長 962B 號線至灣仔及銅鑼灣一帶的意見，城巴備悉乘客可能會選擇其他交通工具前往該區的需求，但由於數據反映乘客於早上大多在車輛到達金鐘站前已經下車，加上 962B 號線於抵站後亦需即時返回新界以接做餘下繁忙時段往港島的班次，現時的安排已可滿足乘客需求，城巴會密切留意乘車現況的變化，按需求研究分拆路線的可行性。有關改行昂船洲大橋所需車程時間，雖然部分車程時間會受個別隧道的路面情況影響而略有差異，但在正常情況下，改行昂船洲大橋的車程時間與途經長青隧道及南灣隧道前往西區海底隧道的車程時間大致相同。城巴會繼續留意路面情況，並與運輸署的緊急事故協調中心保持聯絡，在突發情況時改道，以減低對班次的影響。此外，962B 號線於回程時由銅鑼灣前往中環的載客率約五成，除了在該區工作的乘客外，亦有其他乘客基於其他原因而前往灣仔及銅鑼灣，而黃昏及晚上的乘客量亦較早上的分散，因此與早上收集的轉乘數據會有偏差。城巴會繼續留意乘客量的變化，在條件許可下分拆路線行走 962B 號線。城巴亦會密切留意深井區發展與客量變化，並備悉委員對巴士路線計劃的意見，與運輸署及相關區議會積極跟進及落實可行的巴士路線計劃。

35. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，運輸署會繼續密切監察 962B 號線的乘客需求，並與城巴保持緊密聯繫，以提升巴士服務水平。

36. 主席總結，運輸署及新巴／城巴備悉改善 962B 號線服務水平及增設 X962B 號線的迫切性，希望該署及城巴會積極研究委員提出的意見。

VII <u>第 6 項議程：要求改善梨木樹邨安全過路設施</u>
（交通第 37/17-18 號文件）

37. 主席表示，副主席及陳琬琛議員提交有關文件，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）（四）黃建聰先生。

38. 副主席及陳琬琛議員介紹文件。

39. 房屋署物業服務經理（物業服務）（黃大仙、青衣及荃灣）（四）回應，該署對於在梨木樹邨外增設附有交通燈號的行人過路處以便橫過和宜合道沒有異議。梨木樹邨自重建後只設一個車輛出入口，在繁忙時間，間中會出現交通擠塞，因此該署會研究把出入口由“一出一入”改為“一入兩出”的可行性，並稍後計劃安裝有雙閱讀器的八達通閘機，取代現時只有單一閱讀器的八達通閘機，以減低因閱讀器故障引起的不便及縮短司機拍卡出入閘的時間。

40. 運輸署工程師（荃灣）2 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。

41. 主席總結，希望房屋署及運輸署積極考慮委員的建議，理順區內交通。

VIII 第 7 項議程：關於馬灣巴士班次不足及渡輪班次被取消問題以及第 10 項議程：要求改善馬灣交通及津助計劃

（交通第 38/17-18 號文件及交通第 41/17-18 號文件）

42. 主席表示，譚凱邦議員及陳恒鑌議員分別就第 7 項議程及第 10 項議程提交有關文件。由於這兩項議程相關，因此合併討論。他介紹出席是次會議的運輸署及珀麗灣客運有限公司（下稱"珀客"）代表，包括：

(1) 運輸署高級運輸主任／渡輪策劃 1 袁妙珍女士；
(2) 珀客總經理張裕積先生；以及
(3) 珀客渡輪營運經理張國平先生。

此外，秘書處於會議前收到珀客及勞工及福利局的書面回覆，並已分發予各委員，請委員參閱有關文件。

43. 陳恒鑌議員介紹文件，並報告於十月八日收到市民的電郵，表示譚凱邦議員創辦的環保觸覺香港有限公司（下稱"環保觸覺"）收取大型發展商，包括新鴻基地產有限公司（下稱"新地"）的捐款，希望譚議員按《荃灣區議會常規》第 48 條附錄 VIII(9)規定就其與新地附屬公司珀客的關係作出利益申報。

（按：陳琬琛議員、方閏發先生及王化民先生於下午六時十五分退席）

44. 譚凱邦議員介紹文件。

45. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 各委員於十月八日收到市民的電郵，表示譚凱邦議員創辦的環保觸覺收取大型發展商，包括新地的捐款，懷疑構成利益衝突，希望譚議員就其與新地附屬公司珀客的關係作出利益申報。他表示區議會一直設有申報機制，委員即使只擔任不受薪的會長職務，亦會於討論相關議題時避席。即使委員只擔任義務總幹事，亦與擔任不受薪的主席或會長無異，認為應該申報利益。委員於提交的文件中建議政府補貼由珀客營運的兩條虧蝕航線，按情理應作出申報以避嫌，申報利益是委員應盡的責任，如果未能就申報與否達成共識，則交由委員會主席處理（陳恒鑌議員）；

(2) 《荃灣區議會常規》第 48 條附錄 VIII(9)規定，如有任何議員／委員會成員察覺到其與區議會或有關委員會所考慮的任何事項有直接個人利益或金錢上的利益，則須在討論該事項之前，向區議會或有關委員會披

露。媒體於十月九日報導譚議員承認自己曾收取有關發展商的捐款，因此希望譚議員可以作出申報（林琳議員）；

(3) 表示譚議員提交的文件中第 3 點提出"政府如何扶助這兩條虧蝕中的航線"，容易令人誤會荃灣區議會交通及運輸委員會要求政府部門津貼有關公司，因此建議不應於會議上討論上述第 3 點事項（林發耿議員）；以及

(4) 委員有責任就其與其他機構利益作出申報，再由委員會決定是否需要作書面記錄，並交由主席裁決有關委員可以留在席上旁聽但不作發言還是可以參與討論（黃偉傑議員）。

46. 譚凱邦議員回應，環保觸覺會在沒有條件限制的前提下收取商界機構（皮草及煙草公司除外）的捐款，但他當選區議員後便以義工身分為環保觸覺工作，並沒有從中獲取任何金錢利益，不構成任何利益衝突，亦會監察大公司的工作表現，他已就有關指控作出口頭回應，因此毋須就此作出申報。他表示，希望申報機制一視同仁，如果他需就義務工作作出申報，全體委員亦需於每次會議就其屬會成員或榮譽會員身分作出利益申報。如有需要，委員應於財政及內務工作小組商討利益申報的標準。

47. 主席表示，譚議員已明確表示於當選區議員後以義工身分為環保觸覺工作，並沒有從中獲取任何金錢利益，亦會監察而非維護有關公司的表現，認為並不構成利益衝突。譚議員於委員會上亦已就有關問題作出口頭回應，秘書處亦會紀錄在案，並把相關會議紀錄上載至區議會網頁供公眾參閱，因此按有關申報決定譚議員可以繼續提交討論文件以監察珀客的服務水平。由於兩項議程均提及需要運輸署補貼珀客，才會合併處理有關議程，有關的電郵及媒體報導未經證實，委員會不會單憑片面之詞便取消討論。

48. 運輸署高級運輸主任／渡輪策劃 1 回應，珀客已於會議前把兩條渡輪航線服務於過去半年來取消班次的情況作出總結，並已分發予委員參考。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，珀客亦曾匯報在過去 6 個月，馬灣渡輪服務曾因壞船而取消了合共 47 班船，佔中環及荃灣渡輪航線的 0.46%。當中約八成因壞船而取消的班次（合共 37 班），是由於於在本年八月中，珀客四隻正規船中因多隻船隻涉及上排驗船及偶有突發壞船的情況，「珀客」所營運中環航線的個別班次服務亦因此受到影響，而荃灣渡輪航線亦需臨時停駛。就此，珀客向合約營辦商租用後備船隻維持渡輪服務，並安排臨時巴士服務接載乘客來往馬灣至中環及荃灣。該署就取消渡輪班次與珀客管理層會面，提醒作為營辦商必須按照核准的服務詳情表提供服務，以及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檢視租用後備船的安排，在有需要時可盡快安排後備船提供服務，並及時通知乘客有關安排。該署於十月就兩條渡輪航線進行抽查，結果顯示珀客已按照核准的服務詳情表運作，未見有取消服務班次的情況。該署會繼續監察珀客的服務，按需要作出改善。而政府會在下一次中期檢討中（即二零一九年上半年）檢視特別協助措施是否用以維持渡輪財務可行性的最佳長遠營運模式，當中包括深入探究延長牌照期及全數資助渡輪營辦商更換新船隻的可行性，目標是確保提升服務質素，並維持財務可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，未有獲特別協助措施資助。就將特別協助措施擴展至這八條離島渡輪航線，該署會作深入研究，當中會考慮一系列因素，包括公帑須使用得宜的原則、八條航線各自是否有替代的公共交通服務、八條航線不同的經營環境，（例如部分航線是配合當年新推出的住宅項目而開辦），以及財務狀況（部份航線有虧損，但亦有航線財政目前相對較為穩健）、載客量等。

49. 珀客渡輪營運經理回應，有關取消馬灣渡輪班次的數目，除受颱風影響外，珀客於五月至七月期間沒有取消任何渡輪航班。在八月至十月期間主要因船隻年檢及受壞船影響而取消有關渡輪班次，當中珀麗三號於六月開始進行年檢，原定於七月中完成，但承辦商通知因機件問題而需延期至八月中完成。珀麗七號於八月初到期需進行年檢，珀客已即時向合約營辦商租用兩艘後備船以維持應有渡輪服務。珀麗八號則於八月十二日駛往中環途中碰到不明物體而需緊急維修，令珀客每日需要租用三艘後備船以維持渡輪服務。珀客在八月 1 838 班班次中取消了 37 班渡輪服務，其中 36 班已透過增加臨時巴士服務以接載居民來往馬灣至中環及荃灣。在九月時，由於仍有兩艘船進行維修，因此珀客在開出的 1 746 班班次中取消了 4 班渡輪服務，而且因租用的其中一艘港九船於早上回程時需要準時返回基地維修，因此導致九月七日、九月八日、九月十一日及九月二十日早上九時十五分由中環開出的回程渡輪服務取消，每日約有兩至三名乘客受影響，佔該月全部開出班次的 0.23%。珀客在十月取消了 6 班渡輪服務，佔該月全部開出班次 0.44%，其當中兩班是於十月四日及十月十日早上九時十五分及九時三十分的回程班次，珀客的四艘船於十月十六日全部發生故障，令乘搭早上七時四十五分及八時四十五分的乘客延遲至八時及九時乘搭下一班船，載客率分別為 80%及 40%。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。

50. 珀客總經理回應，珀客在招標時會以公平公正的方式進行，並延長合約期，希望就提早與船廠約定維修日期作好準備，以免受惡劣天氣影響而令船隻沒有位置停泊而延遲維修。此外，珀客亦在受影響期間特別增加巴士服務，免費協助長

者乘車，以減少對乘客的影響。珀客大致可按時間表提供巴士服務，希望可維持每 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。

51. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 詢問“繁忙時間以水路為主”的政策是否仍然存在（陳崇業議員及譚凱邦議員）；

(2) 支持把交通津貼擴展至包括珀麗灣，把邨巴及渡輪納入免入息審查的公共交通費用補貼計劃，令更多居民受惠，但他對要求政府補貼虧損的航線有保留，認為向珀麗灣居民提供交通服務屬賣地條款之一，發展商應致力遵守有關承諾，投放充足資源改善服務（古揚邦議員）；

(3) 詢問運輸署有關珀客邀請愉景灣渡輪報價，以增加可租用後備船的數量是否可行，以及水陸交通比例有否改變（譚凱邦議員）；

(4) 雖然珀客可按時間表提供巴士服務，但早上的班次浮動，希望珀客可以維持渡輪班次頻密，以疏導人流（譚凱邦議員）；以及

(5) 詢問渡輪年檢安排細節（陳崇業議員及副主席）。

52. 珀客總經理回應，海事處規定渡輪公司就續訂牌照，必須每年為旗下渡輪進行年檢，以及每四年進行一次大型年檢，以更換主要零件。珀客第一及第三年進行較小規模檢查，為期約 40 天，而在第二及第四年進行的檢查為期 42 至 45 日。

53. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，現時渡輪服務於平日上午七時至十時繁忙時段的載客量比例均超過 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，該署會適時檢討及修訂馬灣的交通規劃指引。該署亦已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能夠應付乘客需求。根據該署於十月初就馬灣公共交通服務進行的調查顯示，在平日早上七時至十時往青衣方向的 NR330／NR330A 號線於珀林路迴旋處離站時的平均載客率約為九成，整體班次為 1 至 11 分鐘一班，平均候車時間為 6 分鐘。雖然偶有乘客溜後的情況出現，但他們均可在 1 至 10 分鐘內乘搭下一班巴士離開，因此該署認為現時的居民巴士服務水平大致可以滿足居民往來青衣的交通需求，而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，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，計劃須簡單易明和操作簡便，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知性，政府亦須對其票價調整有一定的參與，因此現時計劃建議涵蓋的公共交通工具的票價調整均受政府監管。政府留意到有市民希望把紅色小巴及邨巴納入免入息審查的公共交通費用補貼計劃的意見。就此，政府會繼續聽取意見，並小心考慮及研究，目標是爭取在三個月內就最後確

定的方案向立法會申請撥款，並於通過撥款後一年內盡快落實計劃，令廣大市民可及早受惠。

54. 主席總結，運輸署備悉委員的意見，繼續監察珀客的表現，以維持穩定的公共交通服務。

IX 第 8 項議程：要求改善荃錦交匯處設計，改善荃錦公路的塞車情況
（交通第 39/17-18 號文件）

55. 主席表示，林婉濱議員提交有關文件。

56. 林婉濱議員介紹文件。

57. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，該署已派員到荃錦公路檢視交通情況，發現不少接送學童上學的車輛駛經荃錦交匯處往德士古道方向，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，以疏導汀九公路至荃錦公路一帶的交通。

58. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 估計荃錦公路原有設計並未能容納現時的車流量，但車輛數目一直增加，建議運輸署派員到上述地點記錄車輛數目及行駛方向，以便委員作出評估及提出交通改善方案（黃偉傑議員）；
(2) 建議在荃錦公路左轉駛入德士古道方向設立行車專線，以紓緩城門隧道往荃錦公路交匯處的交通擠塞情況（鄭捷彬議員）；
(3) 希望運輸署及路政署盡快研究長遠的交通改善方案，並提交相關數據，按需要考慮是否興建繞道及天橋（林婉濱議員）；以及
(4) 詢問有關調查中收集荃錦公路往荃灣、沙田或九龍方向的車流數據細節（古揚邦議員）。

59. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，該署現正收集荃錦公路各條支路的車流數據以作分析，並會盡快整理相關數據與委員商討，以及會研究德士古道專線建議的可行性，希望有助推行交通改善工程，疏導交通擠塞問題。

60. 主席總結，運輸署會派員到上述地點收集車流數據後，便提交委員會以供進一步討論。

X 第 9 項議程：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
（交通第 40/17-18 號文件）

61. 主席表示，田北辰議員及鄭捷彬議員提交有關文件，並介紹出席是次會議的部門代表，包括：

(1) 地政總署行政助理／地政（荃灣葵青地政處）謝興哲先生；
(2) 機電工程署工程師／一般法例 4/1 黃賢傑先生；以及
(3) 荃灣消防局署理助理消防區長黃寄嶠先生。

此外，秘書處於會議前收到規劃署及地政總署的書面回覆，並已分發予各委員，請委員參閱有關文件。

62. 鄭捷彬議員及田北辰議員介紹文件。

63. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，在優先考慮商用車輛的泊車需求及採取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。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。

64. 地政總署行政助理／地政（荃灣葵青地政處）回應，該署對臨時停車場承租人在短期租約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。如有關設備符合相關法例，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。

65. 規劃署城市規劃師／荃灣 2 回應，除永久性建築物及具有已知重建或拆卸計劃的建築物外，位於市區土地或建築物的臨時用途，而該臨時用途為期少於五年，只要符合相關法例、政府土地契約條款及其他相關規定，便屬於經常准許用途。如公眾停車場用途申請超過五年，便需視乎個別土地用途地帶的規劃意向，或需先向城市規劃委員會提出申請及取得規劃許可。

66. 機電工程署工程師／一般法例 4/1 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。

67. 荃灣消防局署理助理消防區長回應，該消防局在收到營辦商提交的停車場圖則後，便會審視該建築物內停車場的位置以擬定需添置的消防設備，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。

68. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 支持運輸署善用空間，認為政府可以參考其他國家做法，於荃灣合適的地點試行有關計劃，讓營運者透過創新科技及智能系統經營多層機械式停車場設備，以紓緩違例泊車問題（古揚邦議員）；

(2) 建議由運輸署牽頭，以荃灣海盛路為試點進行跨部門計劃，而有關部門可以把使用機械式停車場設備及智能泊車系統列為其中一項批出短期租約的條件，以吸引營辦商參與（田北辰議員）；

(3) 荃灣海傍停車場已經拆卸，希望可以於區內挑選一個地點作為試點，不但可增加泊車位，而且可試行智能泊車系統。相關部門可提供數據，如使用有關機械式停車場設備及智能泊車系統的營辦商應繳的地租，以供委員參考（副主席）；

(4) 建議運輸署研究可否在路邊泊車位引入機械式停車泊車架，並交由管理公司管理，以紓緩荃灣區交通擠塞問題（副主席）；以及

(5) 荃威花園最近欠缺時租車位，建議於荃灣大會堂或仁濟醫院林百欣中學對面設置使用智能泊車系統的停車場，並希望政府部門仔細計算營運成本，在有需要時提供租金優惠或資助計劃，吸引營辦商引入機械式停車設備，善用土地資源以解決泊車問題（林婉濱議員）。

69. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，該署會檢視有關機械式泊車系統可否在短期的停車場租約下使用，並正與地政總署在荃灣區內尋找合適的位置放置兩層高機械式泊架。該署會仔細研究同類或更高層數泊架的運作，以及對附近民居的影響，並於下次委員會會議上報告有關結果。

70. 地政總署行政助理／地政（荃灣葵青地政處）回應，在制定臨時收費停車場用途的短期租約投標文件時，地政總署會諮詢部門意見，在適當時進行地區諮詢，並按運輸署的意見加入適當租約條款，訂明可停泊的車輛類型及可予或需要使用的特別停車設備或泊車系統。短期租約一般包括固定租期及其後續租的租期，現時收費停車場的租期一般為一年，其後會按季續租。該署亦會按情況及既定程序重新招標，以及因應運輸署的意見及每幅用地情況，彈性處理臨時公眾停車用地的租用期限。政府在考慮會否長期批地時會小心考慮其他因素，包括保留使用土地的彈性、在短期租約上不同持份者的利益，以及政府整體的土地運用及規劃政策等，該署從未向私人車輛停車場營辦商批出超過五年的土地租約，但在獲得城規會及其他相關政策局及部門批准後，該署曾向重型貨車停車場營辦商批出超過五年的土地租約。

71. 規劃署城市規劃師／荃灣 2 回應，當地政總署諮詢該署意見時，該署會視乎情況就延續短期租約事宜提供意見。

72. 機電工程署工程師／一般法例 4/1 回應，該署會審視有關機械式泊車系統是否符合國際標準，大部分供應商均可按國際標準供應有關系統。該署過往亦曾向私人停車場營辦商批出許可證，有意承辦的營運商可向該署提交資料作初步評估，在獲該署批准後才購入新式機械式泊車系統。

73. 主席總結，部門對有關建議回應正面，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。

XI 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（截至二零一七年十月二十日）

（交通第 42/17-18 號文件）

74. 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。

75. 委員的意見及提問摘錄如下：

(1) 詢問工程項目 NE/17/00540-49 – 擴闊美環街行車路、改善道路和路面交通標誌工程在二零一九年第四季完工的原因，認為有關工程並不複雜，可以分階段進行，對預期完工日期感到難以接受（田北辰議員）；以及

(2) 詢問工程項目 NE/17/00461-77 – 擴闊青山公路深井段近海韻花園行車路、改善道路和路面交通標誌工程尚未動工的原因及路政署正在申請的許可證細節，並希望部門盡快動工，以減輕青山公路的交通擠塞情況（鄭捷彬議員）。

76. 路政署區域工程師／荃灣回應，工程項目 NE/17/00540-49 主要包括在美環街擴建避車彎、遷移現有行人過路設施和相關路面交通標誌等等，前期準備工作已經開展，包括在受影響的行人路勘探地底公用設施，並發現地底公用設施的深度不附合改建後行車路深度的要求，該署已即時通知相關公用事業機構遷移或降低受影響的地底公用設施。另外，該署亦要求承建商規劃工程期間的臨時交通安排措施，提交警務處交通部和運輸署審批和申請掘路許可證。如前期準備工作進展順利，預計可於二零一九年年初展開工程。至於在青山公路深井段近海韻花園的工程（工程項目 NE/17/00461-77），該工程項目和美環街工程相似，也是包括擴建避車彎、改善現有行人過路設施和相關路面交通標誌等等。該署亦已開展前期準備工作，包括勘探地底公用設施和制定工程期間的臨時交通安排措施。由於工程範圍內有受影響的樹木要處理，該署已向地政總署及康樂及文化事務署提交受影響樹木報告。待上述前期準備工作完成後，路面工程便會展開。

77. 主席表示，路政署人員於會議後會與委員跟進有關工程。

XII 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

78. 古揚邦議員報告，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，就大窩口港鐵站行人天橋扶手電梯工程，路政署已於委員會會議上報告最新進展。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

79. 鄭捷彬議員報告，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。

小組已於十月十一日舉行第十三次會議。

(C) 交通安全教育推廣小組

80. 副主席報告，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。

XIII 第 13 項議程：其他事項

81. 黃偉傑議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。

82. 委員備悉以下資料文件的內容：

(1) 交通及運輸委員會截至二零一七年十月二十日止的撥款財政報告（交通第 43/17-18 號文件）。

83. 主席提醒委員，下次會議於二零一八年一月八日（星期一）舉行，而提交討論文件的截止日期為二零一七年十二月十九日。

XIV 會議結束

84. 議事完畢，會議於晚上八時五分結束。

荃灣區議會秘書處
二零一七年十二月

附件一

交通及運輸委員會

荃灣路及相關路口交通檢視及改善計劃工作小組（非常設） 成員名單

召集人	：	羅少傑議員，MH
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
		陳恒鑌議員，JP
		陳崇業議員，MH
		黃家華議員
		黃偉傑議員
		鄒秉恬議員
		鄭捷彬議員
		譚凱邦議員
增選委員		王化民先生
		馬庭熙先生
		馮卓森先生
		黃晚就先生