交通及運輸委員會第二次（二／二零一六）會議記錄

日期：二零一六年三月七日
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	增選委員
羅少傑議員（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
古揚邦議員	馮卓森先生
伍顯龍議員	曾大先生
李洪波議員	黃晚就先生
林婉濱議員	
林琳議員	
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

沈曉威先生	荃灣區行動主任　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
陳少雲先生	城市規劃師（荃灣）1　規劃署
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

黃依凡女士	高級運輸主任／巴士發展（新界西）	運輸署
蔡小敏女士	運輸主任／巴士發展（新界西）	運輸署
余志明先生	高級經理（策劃及發展）	九龍巴士（一九三三）有限公司
蘇文華先生	襄理（車務）	九龍巴士（一九三三）有限公司
冼志賢先生	經理（策劃）	城巴有限公司／新世界第一巴士服務公司
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公司
羅耀華先生	一級策劃及支援主任（行政及策劃）	龍運巴士有限公司

為討論第 6 項議程

徐永麟先生	新界南交通部執行及管制組特遣隊高級督察	香港警務處

因事缺席者：

區議員

田北辰議員，BBS，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二次會議。他介紹出席會議的政府部門及公司代表，包括：

(1) 荃灣民政事務處荃灣民政事務助理專員梁進曦先生；
(2) 香港警務處荃灣區行動主任沈曉威先生；
(3) 香港警務處荃灣區交通隊主管張國良先生；
(4) 運輸署高級運輸主任（荃灣）謝自清女士；
(5) 運輸署工程師（荃灣）1 林振卓先生；
(6) 運輸署工程師（荃灣）2 陳啟賢先生；
(7) 路政署區域工程師（荃灣）莊國偉先生；

(8) 規劃署城市規劃師（荃灣）1 陳少雲先生；
(9) 土木工程拓展署工程師（新界西）11 馮嘉豪先生；
(10) 荃灣民政事務處行政主任（發展）李成輝先生；
(11) 荃灣民政事務處高級行政主任（區議會）林曉蓉女士；以及
(12) 秘書張煒女士。

2. 主席表示，田北辰議員因事未能出席會議。

3. 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：成立交通及運輸委員會轄下工作小組
（交通第 1/2016 號文件）

4. 秘書介紹文件。

（按：曾大先生及王化民先生於下午二時四十分到席。）

5. 經討論後，委員會通過成立下列三個工作小組，包括：
(1) 公共交通運輸網絡專責小組；
(2) 交通安全教育推廣小組；以及
(3) 荃灣行人天橋網絡工作小組。

6. 委員會通過各工作小組、其召集人及副召集人和身兼區議員的成員的任期由二零一六年三月七日起至二零一九年十二月三十一日止。身兼委員會增選委員的成員的任期分別由二零一六年三月七日起至二零一七年十二月三十一日止，以及由二零一八年一月一日起至二零一九年十二月三十一日止。

7. 委員以舉手的方式表示加入工作小組的意向。各工作小組的成員名單載於附件一。

（會後按：秘書處已於會議後以書面形式邀請未能出席會議的委員加入各個工作小組。）

8. 委員會選出各工作小組的正、副召集人如下：

工作小組	召集人	副召集人
(1) 公共交通運輸網絡專責小組	鄒秉恬議員	鄭捷彬議員
(2) 交通安全教育推廣小組	黃家華議員	陳振中議員
(3) 荃灣行人天橋網絡工作小組	古揚邦議員	林　琳議員

9. 委員會通過各工作小組沿用二零一二至一五年度的職權範圍（見附件二）。

III 第 2 項議程：2016-2017 年度荃灣區巴士路線計劃
（交通第 2/2016 號文件）

10. 主席介紹負責講解是項議程的部門及公司代表，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) 運輸署運輸主任／巴士發展（新界西）蔡小敏女士；
(3) 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱“九巴”）高級經理（策劃及發展）余志明先生；
(4) 九巴襄理（策劃及發展）黃秀娟女士；
(5) 九巴社區事務高級經理尹彥超先生；
(6) 九巴襄理（車務）蘇文華先生；
(7) 九巴荔枝角車廠高級車務主任黃子健先生；
(8) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務公司（下稱“城巴／新巴”）經理（策劃）冼志賢先生；
(9) 城巴／新巴總策劃主任吳健文先生；以及
(10) 龍運巴士有限公司（下稱“龍運”）一級策劃及支援主任（行政及策劃）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。

（按：陳恒鑌議員於下午三時六分到席。）

12. 黃偉傑議員、文裕明議員、伍顯龍議員、林婉濱議員及林琳議員的意見摘錄如下：
(1) 歡迎新增的 A31P 號機場巴士輔助路線，但認為建議行車路線未能照顧青龍頭一帶居民的需要。現時有關路線的建議路程約為 30.6 公里，而深井迴旋處至青龍頭一段只有 2.1 公里，如按照巴士停單邊車站來計算，只會增加七至十分鐘行車時間，認為對於每小時一班的路線來說影響不大，亦能令更多居民受惠，因此要求延長路線以途經青龍頭一帶；
(2) 建議 A31P 號機場巴士輔助路線由麗志路至青山公路一段，在麗城花園的出入處各設一個巴士站，以方便居民使用；
(3) 歡迎新增 234C 號巴士的回程班次；
(4) 原則上不反對調整 234X 號巴士行車路線，但居民反映其班次較疏落，希望加以改善；
(5) 建議增加 40P 號巴士的早上班次至十班；
(6) 石圍角邨及象山邨對來往沙田的巴士服務的需求殷切，因此建議 49X 號巴士改道至駛經石圍角邨；
(7) 要求新增的 48P 號巴士由豪景花園開出及提供全日服務；

(8) 不贊成取消 53 號巴士班次以換來 234B 號巴士班次只加密三分鐘。53 號巴士對浪翠園四期居民有重要的輔助作用，因此建議延長 53 號巴士路線至青龍頭迴旋處並維持現有班次，以擴充客源及有效善用資源；

(9) 如要解決深井及青龍頭居民前往東九龍的需要，應仿效 261B 號線，開設繁忙時段的 261C 號線，由三聖開出，經深井、屯門公路汀九橋及龍翔道往九龍灣及觀塘，有關資源可從 52X 號繁忙時段抽調；

(10) 支持增設來往星堤及鰂魚涌的 962E 號巴士線，如乘客量許可，希望可增加班次，以照顧早上不同時間上班人士的需要；

(11) 歡迎 934A 號巴士增加回程班次，並建議提前該路線的服務時間至早上七時三十分，以及其班次與 934 號巴士回程時間相間；

(12) 對計劃未有增加 39A 號線繁忙時段特快班次表示失望，因荃威花園及荃景圍一帶居民需要較快捷路線以接駁西鐵站方便上班；

(13) 環宇海灣居民反對調低 38A 號巴士班次至每 30 分鐘一班的建議，因居民需到葵興的商業大廈上班；

(14) 區內欠缺來往新界東的巴士服務，建議增加有關服務；以及

(15) 希望有關部門可更準確地預計計劃內的目標實施日期，以照顧市民的期望。

（按：曾大先生於下午三時三十分退席。）

13. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）回應如下：

(1) 備悉委員支持增設 A31P 號線，以及延長其路線至青龍頭的建議，該署會與巴士公司再作研究，而在考慮伸延路線時，需要檢視對行車時間及票價的影響及是否有合適的停站設施及地點；

(2) 如有需要，巴士公司會按實際乘客需求適時調整 234X 號巴士的班次水平；

(3) 在落實增加 40P 號線班次後，該署會密切留意乘客量，並檢視有否進一步增加班次的需要；

(4) 備悉豪景花園及青龍頭一帶對巴士服務的需求，該署會與巴士公司研究修訂 48P 及 A31P 號巴士的路線的可行性；

(5) 934A 號巴士的開出時間只是初步建議時間，會與巴士公司再研究委員的意見；

(6) 由於 38A 號巴士於最繁忙一小時內的乘客量只有約 50%，而於非繁忙時段更少於 20%，因此該署建議調配資源以增設 48A 號線；以及

(7) 備悉委員支持增設 234C 號巴士回程服務。

14. 九巴高級經理（策劃及發展）回應如下：

(1) 934A 號線的行車時間約一小時，認為建議新增的八時十分的班次仍可滿足居民上班的需要，九巴可再研究委員提出將班次提前至七時三十分的建議。由於這是新增班次，調整班次時間方面的彈性較大；

(2) 修訂 234X 號的回程班次路線可以為乘客多提供一個由尖沙咀碼頭直接前往長

沙灣及深水埗的選擇，希望可提升服務水平並改善其乘客量；

(3) 九巴會先觀察增加 40P 班次後乘客量的變化，並按照運輸署的相關指引，檢視進一步增加班次的需要；

(4) 就增加 39A 號線繁忙時段特快班次的建議，九巴需仔細考慮對原有主線的影響；

(5) 環宇海灣已入伙一段時間，但 38A 號巴士的乘客量未見明顯改善，認為來往沙田的巴士服務可能會更切合居民需要，因此建議調配資源以進行試驗；以及

(6) 備悉委員提出 48P 號線提供全日服務的建議。

15. 龍運一級策劃及支援主任（行政及策劃）回應，已備悉委員大致支持增設 A31P 號線的意見。至於延長路線至青龍頭的建議，初步評估會增加約十分鐘的行車時間，於建議資源下難以維持計劃中建議的班次。龍運備悉委員的有關建議，並會再作研究。

16. 陳琬琛議員、鄒秉恬議員、鄭捷彬議員、譚凱邦議員及陳崇業議員的意見摘錄如下：

(1) 不滿服務梨木樹邨的巴士線採用舊型號巴士及經常脫班，影響服務質素；

(2) 認同 48P 號巴士應由豪景花園開出，並提供全日服務；

(3) 支持 A31P 號巴士途經青龍頭的建議，但要求巴士公司不可因延長路線而增加車資；

(4) 要求優化 936 號巴士回程路線及 36A 號巴士路線；

(5) 認為梨木樹邨欠缺機場巴士服務；

(6) 支持增設 48A 號線，並建議在假日提供早上十一時三十分及下午六時三十分的服務，但認為從 38A 號線抽調資源會令乘客失去預算；

(7) 中港城至彌敦道一帶乘客眾多，238X 號巴士班次一向不足，不贊成減少行走該路線的巴士數目；

(8) 不反對 930X 號延長服務時間，但因海濱花園欠缺於假日往灣仔的巴士服務，建議於星期一至日提供服務；

(9) 支持 A31 號巴士調整行車路線；

(10) 對計劃未有增設深宵巴士服務感到失望；

(11) 建議 A31P 號於非繁忙時段試行途經青山公路各屋苑，包括麗都花園、浪翠園及豪景花園，以檢視乘客量，如乘客量理想，會再考慮全日推行 A31P 號途經青山公路各屋苑；

(12) 歡迎新增的 48P 號線，並建議由豪景花園開出，但前提是不能加價；

(13) 對 234B 號巴士加密班次表示支持，並建議於上午及下午的非繁忙時段進行試驗，將行車路線延至青龍頭迴旋處，以照顧青龍頭及浪翠園四期居民的需要；

(14) 反對減少 53 號巴士的班次；以及

(15) 馬灣的主要交通工具是居民巴士，並由 Y41 號巴士提供唯一的公共巴士服務，因此要求 Y41 號巴士在星期日提供往返荃灣或青衣的服務，以方便遊客到馬灣觀光。

17. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）回應如下：

(1) 備悉委員就 936 號、36A 號、48P 號、53 號及 930X 號線提出的意見；

(2) 計劃中已建議龍運各條 A 線增設與九巴獨營路線的八達通轉乘優惠，建議成人折扣額為 6 元或相等於該程九巴路線正價車資，以較低者為準。梨木樹邨居民乘搭 36M 號再轉乘將增設的 A32 號巴士，便可享有有關的轉乘優惠，減低乘客的車費開支；

(3) 該署會與巴士公司研究委員就 48P 號及 A31P 號提出的建議路線；

(4) 由於 38A 號巴士於非繁忙時段的乘客量低於 20%，因此建議調整班次以善用資源；

(5) 由於 238S 號的乘客量只有 27%，因此建議取消該線，並視乎乘客需求，將資源調配至營運 238P 號線；

(6) 現時馬灣已經有多條居民巴士及渡輪服務提供公共交通服務給居民；以及

(7) 該署會與巴士公司研究加強青龍頭一帶的巴士服務的可行性。

18. 九巴高級經理（策劃及發展）回應如下：

(1) 九巴同意應該改善 936 號及 36A 號線的服務水平，因此會研究改善方案；

(2) 取消 238S 號線後的資源會調配至 238P 號線；

(3) 去年已增設深宵巴士線，九巴會再研究其他小區對相關服務的需求；

(4) Y41 號只作臨時緊急支援巴士服務，如要在平日提供服務，九巴需與運輸署商討可行性；以及

(5) 如將 234B 號巴士的行車路線延至青龍頭迴旋處，則未能途徑豪景花園，但要途徑豪景花園，則需再延長路線，這方面需再作研究。

19. 陳恒鑌議員、副主席、李洪波議員及馬庭熙先生的意見摘錄如下：

(1) 要求運輸署加以解釋 930 號及 930X 號線的變動；

(2) 青龍頭居民反映希望 A31P 號巴士行車路線能延長至青龍頭一帶；

(3) 要求有關部門檢討來往楊屋道及青衣機場鐵路站的巴士線；

(4) 巴士專營權的公眾諮詢於四月十八日結束，希望有關部門聽取市民的意見；

(5) 40P 號巴士去程班次有九班，但回程班次只有四班，要求進一步增加其回程班次；

(6) 建議 36A 號巴士延長路線至東九龍、油塘、九龍塘及將軍澳；

(7) 要求增加 36X 號線一個班次；

(8) N36 號線現只服務至凌晨一時五十五分，希望可延長服務時間至凌晨四時三十分，以配合市民需要；

(9) 要求盡快把服務梨木樹邨的巴士更換為低地台巴士，並增設來往梨木樹邨及機場的巴士線；

(10) 建議九巴多利用屯門公路巴士轉乘站；

(11) 支持增加 934A 號巴士的班次，但班次開出的時間可再斟酌；

(12) 支持 930X 號延長服務時間及每天提供服務，但不明白為何上午繁忙時段使用 6 輛巴士行走，而下午繁忙時段則使用 11 輛巴士行走，這是否表示上午班次較下午班次疏落；

(13) 九巴建議延長 930X 號巴士服務時間，但 930 號巴士於該段時間會改為在荃灣西站開出，並不途經荃景圍，因此希望九巴評估有關改動對荃景圍居民的影響，並把影響減至最低；以及

(14) 對計劃未有重組 930X 號巴士路線感到遺憾，並要求改善該線的脫班問題。

20. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）回應如下：

(1) 930X 號原本只於星期一至五的繁忙時段提供服務，現建議延長其服務時間及每天提供服務。同時，由於該線在荃灣區的行車路線較 930 號遠離市中心內範圍，而且灣仔會議道一帶交通擠塞日益嚴重，故此建議往灣仔方向的班次會改經港灣道及杜老誌道，而來回方向的班次會改經沙咀道和聯仁街；

(2) 在 930X 號線提供服務期間，930 號線的終點站會改設在荃灣西站，而由荃灣開出的服務時間改為每天上午六時至凌晨十二時二十五分，希望籍此可騰出更多座位接載大窩口、葵興及葵芳一帶乘客來往香港島；

(3) 備悉委員就 A31P 號提出的建議，該署會與巴士公司研究優化路線的可行性；

(4) 該署會不時檢討區內基礎設施、人口及乘客需求的變化，備悉委員就來往楊屋道及青衣站巴士線提出的建議；

(5) 該署會密切監察 40P 號巴士增加班次後的乘客需求，有需要時會與巴士公司適時調整班次；

(6) N36 號線於去年年底才剛投入服務，運輸署及巴士公司會密切留意乘客需求；以及按照現時更換巴士的進度，專營巴士公司預計可於二零一七年在營運條件許可的情況下，為全港的巴士更換為低地台巴士。

21. 城巴經理（策劃）回應如下：

(1) 930 號及 930X 號現在均不途經荃景圍，因此有關改動對荃景圍居民沒有影響；

(2) 930X 號巴士於上午比下午使用較少車輛行走的原因是早上的行車時間較下午短；以及

(3) 930X 號線投入服務未滿一年，公司對委員要求該線提供全日服務的建議持開放態度並積極研究。

22. 龍運一級策劃及支援主任（行政及策劃）回應如下：

(1) 有關梨木樹機場巴士服務，正如運輸署代表於先前的回覆中所述，龍運計劃就各條 A 線增設與九巴獨營路線的八達通轉乘優惠；

(2) A31P 號巴士的建議行車路線途經青山公路深井段，因此深井村及碧堤半島附近的乘客可直接乘搭該巴士線；以及

(3) 備悉委員就來往青龍頭及機場的巴士服務提出的意見，但居民亦可選擇利用相關建議轉乘計劃前往機場。

（按：陳振中議員於下午四時六分到席。）

23. 黃偉傑議員、伍顯龍議員、鄒秉恬議員、黃晚就先生及陳振中議員的意見摘錄如下：

(1) 要求 A31P 號來回方向均單向停站，並途經青龍頭迴旋處；
(2) A31 號更改行車路線後不會途經大窩口地鐵站，建議 A31 號在關門口街近悅來酒店設站，以方便荃灣東及富麗花園一帶居民使用；
(3) 對於計劃未有劃一相同路程的分段收費感到失望，自從去年九巴劃一 30X 號及 39M 號巴士的分段收費後，居民表示其他路線未有同樣地劃一收費，反映做法不公平，因此要求 48X 號與 34M 號巴士劃一分段收費；
(4) 希望運輸署允許巴士由大涌道迴旋處進出荃灣西站，以方便接駁麗城花園及荃灣西站；
(5) 去年計劃提出延長 40 號巴士行車路線的目標實施日期為去年第四季，但至今仍未見進展，如有關部門遇到困難可與委員商討；
(6) 作為持有專營權的巴士公司，應按乘客需要購入新車輛；
(7) 市民攜帶行李轉乘巴士前往機場十分不便，青龍頭及深井居民對機場巴士的需求尤其殷切；
(8) 支持 234C 號巴士增加回程班次，但其路程對於深井居民而言太長，因此建議增設 261C 號線，由三聖開出，經深井、屯門公路汀九橋及龍翔道往九龍灣及觀塘，有關資源可從 52X 號繁忙時段抽調；
(9) 澄清只建議 53 號及 234B 號線延長至青龍頭迴旋處，而不是延長至豪景花園；
(10) 居民寧願多等候半小時乘搭 53 號巴士，而不選乘 52X 號巴士，這是因為 53 號巴士的分段收費較低。如 52X 號巴士由屯門至深井一段的回程路段亦能提供分段收費，相信深井居民對 53 號巴士的需求便會減少；
(11) 反對從 38A 號線抽調資源以增設 48A 號線；
(12) 反對減少行駛 238X 號線的車輛；
(13) 建議 290 號線在大河道站提供與 238M 號線的轉乘優惠；
(14) 要求運輸署確認 930X 號巴士會於星期一至日提供服務；
(15) 要求運輸署及巴士公司利用科技提高轉乘優惠及增設分段收費；
(16) 要求增設深宵巴士循環線連接麗城花園、海濱花園及荃灣市中心，建議行車路線為麗城花園經大涌道迴旋處進入荃灣路，再經德士古道迴旋處入永德街，再轉入永順街往馬頭壩道，經楊屋道進入祈德尊新邨，再進入大涌道，並建議使用單層巴士行走該線；
(17) 文件中顯示只有 53 號及 234B 號巴士使用單層巴士，詢問運輸署最近是否已取消使用單層巴士；

(18) 希望 934A 號線提早早上的服務時間以配合市民上班的需要；
(19) 對 930X 號線的建議表示支持，並建議提早實施日期至二零一六年第二季，以照顧乘客需求；
(20) 欠缺來往荃景圍及東九龍的巴士服務，因此要求增設有關路線；
(21) 支持計劃中 48P 號線的建議，並建議該線途經石圍角邨；以及
(22) 石圍角邨及象山邨居民需轉乘巴士才能前往沙田市中心，因此希望早上上班時間有途經石圍角的巴士線能直達沙田火車站。

24. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）回應如下：
(1) 根據有關方案建議，巴士公司會在關門口街設置 A31 號巴士站；
(2) 運輸署一向鼓勵巴士公司根據其營運情況及財政狀況提供包括分段收費等優惠，以減低市民公共交通的開支；
(3) 為配合去年延長 40 號巴士行車路線至海安路的建議，位於海安路近麗城花園三期的巴士站需進行延長工程，而去年有關路線的諮詢文件亦已清楚說明延長巴士灣將涉及遷移樹木和其他地底設施及改道等相關工程，有關建議需在上述工程順利完成後方可實施；
(4) 巴士公司必需審慎研究購入新車，因為購入新車後會令巴士公司需要增加司機及維修人員方面的人手及停泊和維修車輛的配套設施。這會加重巴士公司的營運成本，對車費構成壓力，對乘客而言亦有負面的影響；
(5) 備悉荃灣居民對東九龍巴士服務需求殷切，該署會與巴士公司研究如何加強有關服務以配合地區需要；
(6) 備悉委員就 48P 號、238X 號及 238S 號巴士提出的意見；
(7) 本年度計劃建議 930X 號巴士提供星期一至日的服務，上午班次由荃灣開出，而下午回程班次則為由灣仔開出，但該線於星期一至五上午的服務時間與星期六、日及公眾假期的時間不同；
(8) 巴士公司會按路線特性及乘客需求而決定是否使用單層巴士；
(9) 該署會與巴士公司研究 934A 號線的開出時間以配合乘客需要，相信新增路線的彈性會較大；以及
(10) 備悉委員普遍支持有關 930X 號的建議，並希望及早推行，該署會在諮詢相關區議會的意見後，與巴士公司檢視資源上能否能配合。

25. 鄭捷彬議員、譚凱邦議員、陳崇業議員、林琳議員、林婉濱議員及陳恒鑌議員的意見摘錄如下：
(1) 欣悉 A31P 號線途經深井村及碧堤半島；
(2) 不贊成青龍頭居民需轉乘巴士才能前往機場，認為失去開設新路線的意義，建議 A31P 號於非繁忙時段試行途經青龍頭；
(3) 53 號線多“流水客”使用，該線現採用現金分段收費，建議改為採取八達通雙向分段收費，以改善乘客量；

(4) 運輸署需與豪景花園居民溝通以了解他們的需要，相信如運輸署允許在豪景花園設巴士站，巴士公司會有更大誘因加強該區的巴士服務；

(5) 要求有關部門為馬灣長者提供公共交通服務，讓他們可享用長者 2 元乘車優惠，而馬灣的地契規定馬灣交通由發展商，即新鴻基地產有限公司負責，而九巴屬新鴻基旗下公司，因此認為九巴可在馬灣提供公共巴士服務；

(6) 詢問 A31P 號線的總站為何設於愉景新城，而不設於麗城花園，認為如將其總站設於麗城花園可縮短路程；

(7) 由於豪景花園接近屯門公路，建議 52X 號線反方向駛出屯門公路巴士轉乘站，讓居民轉乘由屯門開出的機場巴士線，以及為他們提供更多選擇；

(8) 自 32B 號與 36 號線合併後，石圍角及三棟屋村一帶居民需依賴 43X 號巴士前往荃灣市中心，但 43X 號巴士班次極不穩定，要求改善服務；

(9) 要求 234B 號巴士延長路線至青龍頭迴旋處；

(10) 反對將 53 號巴士班次縮減至每 45 分鐘一班，並建議縮短行車路線至屯門公路巴士轉乘站；

(11) 葵涌區內會有多座商業大廈相繼落成，海濱區附近有很多居民會到該處上班，對 38A 號線需求會增加，因此希望有關部門作出長遠考慮，而且增設 48A 號線不一定要從 38A 號線抽調資源；

(12) 要求公平地劃一相同路程的分段收費；

(13) 希望計劃的目標實際日期能更準確；

(14) 由二零一四年十月起，51 號線班次縮減至每小時一班，十分疏落，但荃錦公路只有這一條巴士線可使用，因此建議巴士公司加密班次至每 30 分鐘一班；

(15) N39 號線現時的服務時間為凌晨一時至二時，班次為每 30 分鐘一班，居民反映希望加密班次至每 20 分鐘一班；

(16) 建議增加 39A 號線繁忙時段特快班次；

(17) 現時荃威花園雖設有 312R 號村巴前往觀塘，但脫班問題嚴重，因此希望運輸署增加來往荃威花園及東九龍的巴士服務，透過競爭改善服務；

(18) 要求提前 934A 號線的服務時間至早上七時三十分；

(19) 希望改動 930 號及 930X 號線的目的並不是為了取消 930A 號線；

(20) 以往 251M 號線經楊屋道往青衣機鐵站，後來改為不經楊屋道，現更減少一班班次，擔心該線會被淘汰；

(21) 238S 號線只得上午一班班次，乘客未必會選乘該線，尤其是當年開設該線時，其班次時間亦不是根據區議會的意見而訂立；

(22) 要求增設一條由中港碼頭開出並途經楊屋道的回程巴士線，讓楊屋道居民不用途經漆黑的工廠區便能回家；以及

(23) 現時欠缺由楊屋道往青衣機鐵站的巴士線，這與運輸署以鐵路為骨幹的政策不符。

26. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西）回應如下：

(1) 備悉委員就青龍頭巴士服務提出的意見；

(2) 實行雙向分段收費會令短途乘客乘坐長途巴士線，除增加長途巴士線的行車時間外，亦有可能令長途乘客難以上車，巴士公司最終需要安排更多巴士行走有關路線，以應付短途乘客的額外需求。這樣資源錯配的後果最終增加巴士公司的營運成本，從而增加加價壓力。此外，推行雙向分段收費亦需要更新有關八達通系統，乘客上車及下車時均需拍卡，結果增加巴士停站時間及整體行車時間，亦令繁忙道路的交通擠塞惡化。基於上述原因，本署並不支持有關建議；

(3) 馬灣的公共交通服務主要依靠居民巴士及渡輪服務；

(4) 委員可就 43X 號線的班次問題提供詳細資料，以作跟進；

(5) 備悉委員就 53 號、38A 號及 934A 號線提出的意見；

(6) 備悉委員對巴士路線計劃實施日期的意見，該署會盡量按計劃的建議實施日期落實方案；

(7) 該署會繼續監察 51 號線及 N39 號線的乘客需求，並會按實際乘客需求及資源適時調整班次；

(8) 考慮增設巴士線時，該署需一併考慮現有公共交通服務的供應量、乘客需求、新路線的乘客量和所造成的交通負荷及資源運用等多項因素，因此該署鼓勵市民盡量使用現有服務或轉乘服務以善用資源及提高公共運輸效率；

(9) 備悉委員要求加強由楊屋道往青衣機鐵站的公共交通服務；以及

(10) 該署每年都會按照巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引，檢視巴士路線服務並調整班次。

27. 主席表示，公共交通運輸網絡專責小組會繼續跟進上述建議。此外，他希望有關部門考慮青龍頭及豪景花園居民對巴士服務的需求，並善用屯門公路巴士轉乘站。

28. 鄒秉恬議員表示，他作為公共交通運輸網絡專責小組召集人，他要求運輸署重視委員會及小組的意見。

29. 主席表示，經過上屆委員會的努力後，本年度的巴士發展計劃亦見進步。他希望運輸署能夠繼續與委員會合作，並尊重區議會的意見。

IV <u>第 3 項議程：要求國瑞路近縉庭山位置班馬線改為按扭式交通燈</u>
（交通第 3/2016 號文件）

30. 陳琬琛議員介紹文件。

31. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，該署人員曾於早上及傍晚的繁忙時段於國瑞路進行實地視察及交通流量調查，發現該處的人流及車流並不高，斑馬線運作正常，而駕駛者的前方視線亦足夠，因此該署暫時未有計劃將該斑馬線改為燈控行人過路處。根據《道

路使用者守則》，駕駛者駛近斑馬線時，須留意是否有等候橫過馬路的行人並應減速，讓行人先過馬路。如有行人踏足斑馬線上，駕駛者便須停車，讓行人橫過馬路。如駕駛者未有停車讓行人先行，便已違反《道路交通（交通管制）規例》。為此，該署已請警方多加留意及跟進駕駛者在駛近斑馬線時不恰當的駕駛態度。為進一步提升道路安全，該署建議於斑馬線兩端前方合適位置加設“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。該署會密切留意新入伙屋苑帶來的人流及車流增長，並與議員及地區人士保持聯絡，有需要時會安排合適的交通管理措施。

（按：李洪波議員先生於下午四時五十五分退席。）

32. 副主席、陳恒鑌議員、黃晚就先生及林琳議員的意見及提問摘錄如下：
    (1) 現時只有少數香港市民正確使用斑馬線，但無需在這方面動用警力；
    (2) 該斑馬線的使用者多是鹹田村、傅屋村、油麻磡村及新落成屋苑的居民，不明白為何運輸署指該斑馬線的人流不高；
    (3) 運輸署未有為國瑞路新增的人口完善交通設施，該處的行人路狹窄而且凹凸不平，市民亦需使用樓梯才能到達地鐵站，認為運輸署需配合新增的人口改善交通設施，包括為該斑馬線改為按鈕式交通燈，並要求運輸署提供合理解釋；
    (4) 認為運輸署以人流作為考慮因素是脫節的做法。雖然該處人流不高，但有很多長者及小童使用該過路處，而該處亦有很多貨車駛過，十分危險，因此運輸署需以實際情況，如當區需求及人口結構等作考慮；以及
    (5) 詢問人流是否增設按鈕式交通燈的必要條件，並要求運輸署解釋考慮增設按鈕式交通燈的因素。

33. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，該署一直密切監察國瑞路的交通情況。最近，該署就國瑞路行人路違例泊車的問題，建議在有關路段增設欄杆，以改善有關情況。該署亦會於該斑馬線兩端前方加設“前面有行人過路處”的交通標誌及“慢駛”道路標記，以提醒駕駛者減慢車速及小心駕駛。該署會考慮不同因素，如人流車流的情況、附近環境因素、駕駛者的前方視線是否足夠、該處是否接近路口，以及交通意外數據等，安排合適的行人過路設施。

34. 古揚邦議員、文裕明議員及副主席的意見摘錄如下：
    (1) 關門口村以往亦是把斑馬線改為按鈕式交通燈，縉庭山入伙後所增加的車流較關門口村的為更多，而且該處有很多貨櫃車經過，為安全起見，認為有需要把該斑馬線改為按鈕式交通燈；
    (2) 詢問運輸署是否因為資源問題而不考慮上述建議；
    (3) 認為行人在使用過路設施時是否遵守交通規則並不是考慮因素，運輸署應提供合適的設施予市民使用；

(4) 運輸署在更換交通設施方面未能跟上社會發展，希望該署改變官僚作風以配合社區發展；
(5) 詢問規劃署，國瑞路是否仍是輔助路線，如國瑞路已規劃成主要路線，規格上有何轉變；以及
(6) 重型貨車司機沒有足夠時間煞停車輛，建議把定豐街過路處和國瑞路過路處合併，並加設按鈕式交通燈。

35. 就主席的詢問，規劃署城市規劃師（荃灣）1 表示，暫時沒有有關資料。主席請規劃署於會議後補充有關資料。

36. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，國瑞路近關門口村連接德士古道至青山公路的一段車流比較多。該署在不同位置設置合適的交通設施時會考慮眾多不同因素，難以一概而論。該署會密切留意新入伙屋苑對人流及車流的影響，並與地區人士保持聯絡，有需要時會安排合適的交通管理措施。此外，國瑞路如其他一般道路，主要供該區附近住宅及工廠區的市民使用，規格上沒有特別轉變。至於就合併過路處的建議，因有可能影響原有的使用者，該署需要審慎研究。

37. 陳琬琛議員對運輸署以人流及車流為加設按鈕式交通燈的指標，表示不滿。他重申，該處有很多大型車輛出入，而且曾經發生多宗交通意外，希望運輸署按實際情況及需要加以考慮有關建議。該區市民需要先過對面馬路才能乘搭交通工具，如運輸署不加設按鈕式交通燈，居民被迫到前面沒有交通燈的位置過馬路，十分危險。

38. 主席認為難以要求警方長時間駐守國瑞路，因該處不是交通黑點。他續表示，荃灣市中心亦有把斑馬線改為按鈕式交通燈的例子，希望運輸署就該區發展等情況再加以考慮有關建議，以免意外發生後才作出補救。

（會後按：規劃署於會議後表示，就有關國瑞路在規格上是否有變動的事宜，應依據運輸署及／或路政署的最新資料，規劃署並無這方面的相關資料／紀錄。）

V <u>第 4 項議程：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</u>

（交通第 4/2016 號文件）

39. 黃偉傑議員及林琳議員介紹文件。

40. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，該署曾於二月進行實地交通流量調查，並於三月四日到現場視察交通情況，發現最繁忙時段為早上七時三十分至八時三十分，在海興路轉入迴旋處的位置亦出現擠塞情況。根據觀察，該迴旋處的大部分車輛均由麗城出口駛入，但這些車輛須讓路予從海安路轉入海興路的行車，結果造成麗城出口擠塞。就此，

他會與該署交通燈號控制組檢視現有燈號並作出調整，讓從麗城駛入的車輛有更多空間轉入迴旋處。該署會先推行上述短期方案，以觀察成效。至於長遠方案，該署初步研究在該處加上“讓路”線的提議後，估計有可能會堵塞由麗城轉入汀九的行車線。此外，把麗城出口的道路改為兩條行車線亦受現場環境限制、並涉及較大型的工程，該署需再作詳細研究以落實方案的可行性。此外，該署會檢視灣景花園一帶的交通燈號。

41. 黃偉傑議員及馬庭熙先生的意見及提問摘錄如下：

(1) 上述短期方案未能解決現時的交通問題，希望運輸署盡快研究長遠解決方案；以及

(2) 要求運輸署落實有關工程前充分諮詢附近居民，並提供時間表及設計草圖。

42. 主席總結，希望運輸署盡快實行短期及長遠改善措施，並與當區區議員保持溝通。

VI <u>第 5 項議程：要求往返梨木樹邨巴士路線增加分段收費事宜</u>

（交通第 5/2016 號文件）

43. 副主席介紹文件。

44. 主席表示，秘書處於會議前收到九巴的書面回覆，並已於二月二十九日分發予各委員，請委員參閱有關文件。

45. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，政府一向鼓勵各公共交通營辦商，包括專營巴士公司，因應其營運狀況及社會經濟環境，盡可能調低票價或推出優惠措施，以減輕乘客的車費開支。基於自由營商的精神，則屬個別公共交通營辦商的商業決定。運輸署會繼續鼓勵專營巴士公司因應其營運情況推出更多巴士轉乘優惠計劃，使乘客享有更多服務選擇，以優惠票價前往更多目的地，減少開設點對點巴士路線，以紓緩交通擠塞及改善環境，並提高巴士資源的使用效率。

46. 譚凱邦議員、伍顯龍議員、陳琬琛議員、文裕明議員及陳恒鑌議員的意見及提問摘錄如下：

(1) 支持文件中的建議，因自 36 號線與 32B 號線合併後，36 號線經常滿座，把 48X、278X 及 73X 號線由梨木樹邨和宜合道巴士站往荃灣方向一段車費調低至與 36 號線相同，可紓緩對 36 號線的服務需求；

(2) 當市民要求增加班次時，巴士公司往往表示受資源所限，需按乘客量分配資源，但有時一些巴士線卻因車費問題令乘客量失衡，因此希望巴士公司解釋分配資源時的考慮因素；

(3) 認為途經梨木樹的沙田巴士線也應增加分段收費，但巴士公司為求賺取最高利潤，便以系統問題等不同藉口推搪；

(4) 乘客反映 36 號、36A 號及 36M 號線因脫班或班次等問題難以乘搭，不明白為

何巴士公司不劃一相同路線的分段收費以解決有關問題，質疑巴士公司強迫市民乘搭車費較昂貴的巴士線，希望運輸署督促巴士公司推行上述建議；

(5) 綠色專線小巴也設有分段收費；

(6) 交通費用佔基層市民日常開支一定比例，推行分段收費可減輕市民負擔，實在刻不容緩；以及

(7) 建議委員會去信運輸署，要求該署考慮在審批巴士公司專營權時加入服務條款，要求巴士公司提供分段收費。

47. 運輸署高級運輸主任（荃灣）重申，政府一向鼓勵專營巴士公司，因應其營運狀況及社會經濟環境，盡可能調低票價或推出包括分段收費在內的優惠措施。運輸署會繼續鼓勵專營巴士公司因應其營運情況推出更多優惠計劃。

48. 主席對於運輸署的回覆表示不滿，認為未能切實地回應委員的提問。他表示綠色專線小巴也是由運輸署管轄，要求運輸署解釋為何綠色專線小巴設有分段收費，但巴士卻未有相同安排。

49. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，綠色專線小巴的分段收費亦是由有關營運商自願提供。

50. 黃偉傑議員、副主席、林琳議員、林婉濱議員及古揚邦議員的意見及提問摘錄如下：

(1) 現時的問題是“不患寡而患不均”，有些巴士線有劃一分段收費，但有些卻沒有，做法不公平；

(2) 要求九巴回應劃一 30X 線與 39M 線分段收費試驗計劃的成效及提供有關數據；

(3) 建議參考輕鐵收費的做法，即是於車站內收費，以實行分區域收費；

(4) 認為運輸署代表的回應漠視委員表示做法不公平的意見；

(5) 對於運輸署代表於回應第二項議程時指實行分段收費可能會增加巴士公司加價壓力表示不滿；

(6) 根據九巴的調查顯示，39M 線的乘客量是荃灣區內最高，而 30X 線增設由富華街往荃威花園的分段收費後確實具有分流作用，因此認為優先為該線推行試驗也屬合理，但希望可推行至其他路線；以及

(7) 運輸署及巴士公司的職責是疏導人流，劃一相同路線的分段收費可縮減乘客為等候車費較便宜的巴士的時間。

51. 九巴襄理（策劃及發展）回應，九巴作為商營機構，在訂定收費時，九巴需從整個巴士網絡作出考慮。九巴當初選擇 30X 號線進行試驗計劃的原因是由於觀察到荃灣區公共交通市場上的變化，才推行有關試驗計劃以測試市場的反應。現時，九巴的七成

路線已提供分段收費，包括文件中提及的 48X、278X 及 73X 號線巴士，由城門隧道開始已提供分段收費。她明白委員希望在荃灣區內路段也增設分段收費，為居民爭取最大利益，但作為營運四百多條巴士線的公司，九巴需從整個巴士網絡作出考慮。此外，九巴的專營權將於二零一七年屆滿，在申請續期時，九巴亦收到運輸署就車費優惠及服務改善等不同方面的要求。她會把委員的上述意見提交公司考慮。

52. 黃晚就先生、陳振中議員及伍顯龍議員的意見及提問摘錄如下：

(1) 與轉乘優惠相比，九巴在提供分段收費方面比較謹慎，但推行分段收費也和轉乘優惠一樣，令資源分配更平均，因此希望了解九巴決定提供轉乘優惠及分段收費的取捨為何；

(2) 認為上述路線可提供分段收費，並能疏導 36 號巴士的人流，若在推行上有困難，可考慮於某時段試行分段收費；以及

(3) 政府有制定政策的權力，九巴的專營權即將屆滿，建議有關部門於政策上配合，以解決有關問題。

53. 九巴襄理（策劃及發展）回應，轉乘優惠及分段收費是有分別的。九巴在決定開辦或營運路線時，需檢視乘客需求。九巴推行轉乘計劃的原因是當某處的乘客量不足以開辦一條直接的巴士路線時，轉乘計劃可為乘客提供更多選擇。對於減價後能達到分流效果的意見，她指出若長途路線巴士的分段收費在減價後會影響短程路線巴士的乘客量，則部分短程路線巴士的班次可能需按照運輸署的有關指引予以調整，這樣對乘客的影響可能更大。就 30X 號線推行的試驗計劃，九巴觀察到 39A 號線的乘客量因而減少，但 39A 號線的乘客量原本已不高。如有關情況持續，該署不排除會調整有關路線的服務。

54. 主席表示不明白為何於最後一個巴士站提供分段收費，會影響其他路線的車輛分配及班次安排。他表示委員可透過公共交通運輸網絡專責小組繼續跟進上述事宜。

（按：陳琬琛議員於下午六時退席。）

VII <u>第 6 項議程：建議討論荃灣區非法賽車問題</u>

（交通第 6/2016 號文件）

55. 主席表示，田北辰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香港警務處(下稱“警務處”)新界南交通部執行及管制組特遣隊高級督察徐永麟先生。

56. 鄭捷彬議員介紹文件。

57. 主席表示，秘書處於會議前收到警務處的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的有關文件。

58. 警務處新界南交通部執行及管制組特遣隊高級督察的回應如下：

(1) 有關文件載列二零一五年荃灣區非法賽車的投訴數目及執法數字、針對非法賽車的行動結果及於深井一帶偵察車速攝影機的位置；

(2) 警務處交通執行及管制組會收集偵察車速攝影機的資料並交由有關部門執法，向違例者發出告票；

(3) 至於偵察車速攝影機的選址及安裝事宜則由運輸署負責，該處交通總部會向運輸署建議於某些超速黑點或交通意外黑點安裝偵察車速攝影機；

(4) 青山公路現時設有兩架偵察車速攝影機，包括海安路南行及北行位置，而其餘八架偵察車速攝影機設於屯門公路；以及

(5) 警方已於不同時間進行巡邏及偵速，亦已留意到非法賽車人士出沒，若發現有非法改裝的車輛時，警方會進行檢控，並會強制有關車輛送往汽車檢驗中心檢查，該車輛經修理後才可再次行駛。

59. 運輸署工程師（荃灣）1 表示，如委員就增設偵察車速攝影機的地點提出建議，他會把有關建議轉交該署相關組別跟進。

60. 林琳議員、陳恒鑌議員、文裕明議員、陳振中議員、林婉濱議員、馬庭熙先生及鄭捷彬議員的意見及提問摘錄如下：

(1) 參與非法賽車的車輛多在麗城區開始加速駛至青龍頭一帶，其中亦包括紅色小巴，該處亦多次發生交通意外，早前曾向運輸署建議於深井迴旋處附近增設偵察車速攝影機，但遭運輸署以該處未曾發生嚴重交通意外為理由拒絕，希望運輸署重新審視有關建議；

(2) 收到環宇海灣居民投訴指有非法改裝的車輛於荃灣路非法賽車，產生噪音，希望有關部門進行執法行動；

(3) 荃灣的偵察車速攝影機數量不足，由屯門公路至荃灣路一段大直路，車輛行駛速度甚高，但該段路卻沒有安裝偵察車速攝影機，偶然只見警方在該處使用鐳射槍，認為這個方法未能長遠解決問題，因此要求在該處增設偵察車速攝影機；

(4) 經常有車輛在楊屋道左轉聯仁街位置衝紅燈，建議有關部門檢視區內偵察車速攝影機的數量是否能有效阻止非法賽車及違規交通行為；

(5) 象鼻山路亦時有非法賽車問題，其中多涉及電單車，希望運輸署在象鼻山路向石崗方向一段增設偵察車速攝影機，以及希望警方加強執法；

(6) 警方提供的執法資料中提及於二零一五年曾有一宗瘋狂駕駛，涉事司機被判監禁 12 個月，詢問有關案件詳情；

(7) 經改裝的車輛每晚也駛過荃威花園附近，造成噪音滋擾，建議運輸署及警方與區議員詳細了解情況，並詢問改裝車輛是否違法；

(8) 地面感應線圈相機可對付反雷達偵測機，詢問在青山公路安裝這些相機的可行性；

(9) 要求警方提供二零一六年的執法數字；

(10)警方於二零一五年就全港非法賽車共發出超過 5 400 張超速駕駛定額罰款告票，其中荃灣區的個案有超過 2 600 宗，佔整體數字差不多一半，但涉事駕駛者不曾遭停牌或監禁，因此對有關執法的阻嚇性有保留；

(11)詢問警方會否在青山公路深井段設置路障，因為逢星期六、日，一定會出現非法賽車；以及

(12)詢問運輸署安裝偵察車速攝影機的準則為何，並建議在汀九、深井、青龍頭一帶增設偵察車速攝影機。

61. 警務處新界南交通部執行及管制組特遣隊高級督察回應如下：

(1) 不同執法工具有不同好處並具有一定阻嚇性，當駕駛者看見偵察車速攝影機時便會減速，但突然減速亦可能引致意外，而鐳射槍及數碼雷達在使用上較偵察車速攝影機具彈性，而且隱蔽性較高；

(2) 警方與香港大學合作，一名教授會協助警方進行法庭認證工作，並會以數據分析可使用數碼雷達的合適位置；

(3) 現時汀九有可使用流動鐳射槍的位置，而在青山公路亦有六個位置可使用數碼雷達，因此認為有足夠措施替代偵察車速攝影機；

(4) 超速駕駛定額罰款告票分不同種類，包括 2B 號告票（即超出法定最高行車速度 45 公里以上），警方會向收到 2B 號告票的涉事駕駛者發出傳票，並取消其駕駛資格，有關工作由警務處交通中央交通檢控組負責處理，因此他沒有關於駕駛者被取消駕駛資格的數字；

(5) 據了解，地面感應線圈相機與偵速雷達是兩種不同科技，兩者都用於收集偵速數據；

(6) 就非法賽車問題，警方亦需依賴市民提供資料以協助他們及時執法，希望區議員幫忙宣傳，如市民報案，警方亦會列為交通投訴處理，有關人員會再作跟進；

(7) 警方於二月曾於荃威花園執法，拘捕一名已被取消駕駛資格的駕駛者，他涉嫌撞毀荃威花園停車場閘口及一輛警車。警方會在不同層面進行執行，將違法人士繩之於法；以及

(8) 他會記錄委員的意見，以供警方編排行動時作參考。

62. 運輸署工程師（荃灣）2 表示，他會把委員建議增設偵察車速攝影機的地點轉交相關同事跟進。

63. 主席請運輸署於會議後向相關委員了解建議增設偵察車速攝影機的確實地點。

（按：林琳議員、葛兆源議員、鄒秉恬議員及王化民先生於下午六時三十分退席。）

VIII 第 7 項議程：建議興建升降機連接青山公路與浪翠園及海雲軒
（交通第 7/2016 號文件）

64. 伍顯龍議員介紹文件。

65. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，政府就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（下稱“上坡電梯系統”），於二零零九年訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，為當時收到的 20 項建議的工程項目進行評審，以決定為該 20 項工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府於二零零九年五月就此諮詢立法會交通事務委員會，並於有關評審完成後，再於二零一零年二月向立法會交通事務委員會匯報結果。政府當時表示，會分批為經評審後排名最高的十項建議，進行初步技術可行性研究，並在該十項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。現時，由於政府正在跟進上坡電梯系統排名較高的建議，須待這些排名較高的建議順利推展後才會檢討其他建議。他備悉委員的上述建議，有關部門在推展排名較高的建議後，會再檢視其他建議。

66. 副主席、陳恒鑌議員、黃偉傑議員及主席的意見及提問摘錄如下：

(1) 政府於二零零九年檢討至今，多年來仍未見進展，要求運輸署表明如何才能成功增設上述升降機；

(2) 路政署就上坡電梯系統的跟進工作進展緩慢，有待進行的工程經過接近十年但仍未展開，最近施政報告中表示會興建三架升降機，相信亦要在八至十年後才能完成，因此要求路政署及運輸署檢討有關程序，並建議政府撥出一筆基金或把有關建議納入“人人暢道通行”計劃，以加快興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機；

(3) 荃灣是一個長者友善社區，有關部門應盡力改善有關設施以配合居民實際需要及政府無障礙通道的政策；以及

(4) 請運輸署就委員於介紹文件時指出街燈燈柱與消防栓不符合無障礙通道比例加以解釋。

67. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，現時政府的政策仍是按上坡電梯系統的評審機制處理有關工程建議，而人口結構是評審機制內的其中一個考慮因素。至於“人人暢道通行”計劃由路政署負責推行，他不便就此作出回應。此外，青山公路 18 號支路的通行權由浪翠園一期和二期及海雲軒共同享有，該馬路的管理及維修工作均由上述屋苑地段承批人負責。如承批人有任何改善該道路的建議，該署可在交通層面上提供意見。

68. 主席詢問是否整條分支馬路都屬於上述屋苑的管轄範圍；若是，建議興建的升降機便會建於私人地方上。

69. 運輸署工程師（荃灣）2 回應，整條支路都屬於上述屋苑的管轄範圍，而上坡電梯系統沒有規定只興建升降機連接公共道路。

70. 伍顯龍議員表示，上坡電梯系統沒有時間表，有關的升降機工程遙遙無期，詢問有關部門有甚麼方法令上述建議得以推行。此外，他早前曾向地政總署了解，上述的分支馬路並不是私家路，而是有過路權的公眾道路，由青山公路迴旋處延伸至浪翠園一期頂部，並由浪翠園一期和二期及海雲軒共同擁有、管理及維修。上坡電梯系統中排名第十六的建議是興建一條扶手電梯以達富寶花園的私家路，可見工程地點並不限於公眾道路。

71. 主席請運輸署考慮委員的建議。

IX 第 8 項議程：要求討論於沙咀道及眾安街交界增設交叉過路處可行性
（交通第 8/2016 號文件）

72. 陳恒鑌議員介紹文件。

73. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，該署正於區內物色合適的路口，作為設置行人交叉過路處的試點。該署最初會先尋找一些車流不繁忙但人流多的路口，因行人交叉過路比直過馬路需要較長時間，因此需要延長行人燈號的時間，結果會間接影響行車時間。此外，該署會尋找一些同時亮起行人綠燈的路口，因在這些路口設置行人交叉過路處會對現有交通影響相對較少。另外，該署亦需考慮現有行人路的闊度，因在設置行人交叉過路處後，行人會聚集於過路處的角落。至於安全方面的考慮，因現有十字路口的角位會設有欄杆，設置行人交叉過路處需改動原有欄杆位置，當車輛轉彎時，行人聚集於角落可能有一定危險，因此該署需考慮設置欄杆的合適位置。該署會先檢視試點的成效，如效果理想，便會研究在區內合適地點陸續設置行人交叉過路處。

74. 陳恒鑌議員、伍顯龍議員及馬庭熙先生的意見摘錄如下：
(1) 認為運輸署的回覆正面，希望該署物色一個方便行人的實際試點，並提供時間表、路線圖及相關交通配套，並適時向委員會匯報進度；
(2) 認為要於區內尋找一些車流不繁忙的路口會較為困難，因區內各路口的交通事實上都十分繁忙；以及
(3) 建議於街市街及眾安街交界和荃景花園一帶增設行人交叉過路處，以方便行人使用及疏導人流。

75. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，該署會物色人流多的地方作試點。此外，該署需經進一步深入研究後，才能提供時間表及路線圖等資料。沙咀道及眾安街交界路口涉及較多車輛轉向，因此交通燈號的運作比較複雜，而街市街及眾安街的行人路較為狹窄，該署會檢視有關建議的可行性。

76. 主席表示，希望運輸署在研究上述建議後，有進一步的資料時可與當區區議員商討。

X 第 9 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（截至二零一六年二月十九日）
（交通第 9/2016 號文件）

77. 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。

78. 陳恒鑌議員表示曾向運輸署提議於荃貴街劃上雙黃線，但未見列入上述工程項目，他於會議後再會與有關部門聯絡。

XI 第 10 項議程：其他事項

79. 副主席、黃晚就先生及陳恒鑌議員的意見摘錄如下：
(1) 設於青山公路近國瑞路公園出口附近的欄杆經常遭車輛撞毀，因此希望作出改善；
(2) 由於在城門隧道近李炳中學附近曾發生交通意外，導致該處一支燈柱損壞，希望有關部門跟進燈柱維修工作；以及
(3) 港安醫院附近、荃貴街及眾安街違例泊車情況嚴重，希望警方加強執法。

80. 委員備悉以下資料文件的內容：
(1) 二零一六至一九年度交通及運輸委員會委員名單
（交通第 10/2016 號文件）；
(2) 交通及運輸委員會職權範圍
（交通第 11/2016 號文件）；
(3) 交通及運輸委員會二零一六年五月至二零一七年三月的會議日期
（交通第 12/2016 號文件）；以及
(4) 交通及運輸委員會截至二零一六年二月十九日止的財政報告
（交通第 13/2016 號文件）。

81. 主席提醒委員，下次會議日期於五月九日（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四月二十一日。

XII 會議結束

82. 議事完畢，會議於下午七時十分結束。

荃灣區議會秘書處
二零一六年四月二十二日

附件一

交通及運輸委員會

二零一六至一九年度各工作小組的成員名單

公共交通運輸網絡專責小組

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
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

交通安全教育推廣小組

召集人 ： 黃家華議員

副召集人 ： 陳振中議員

成員 ： 文裕明議員，MH
古揚邦議員
李洪波議員
陳琬琛議員
羅少傑議員
王化民先生
方閏發先生
馮卓森先生
曾　大先生
黃晚就先生

荃灣行人天橋網絡工作小組

召集人 ： 古揚邦議員

副召集人 ： 林　琳議員

成員 ： 文裕明議員，MH
陳恒鑌議員，JP（會後加入）
黃家華議員
葛兆源議員
鄒秉恬議員
鄭捷彬議員
羅少傑議員
王化民先生
馬庭熙先生
馮卓森先生
黃晚就先生

註： 身兼委員會增選委員的成員的任期由小組成立當日（即二零一六年三月七日）起至二零一七年十二月三十一日止。

附件二

交通及運輸委員會
二零一二至一五年度各工作小組的職權範圍

(I) 公共交通運輸網絡專責小組
作為荃灣區居民和公共交通機構與政府部門的溝通橋樑，就荃灣區公共交通服務向有關機構和政府部門反映意見、提出改善方案及跟進落實情況。

(II) 交通安全教育推廣小組
在荃灣區內推行各種不同形式的活動，以配合交通及運輸委員會的工作，並將交通及道路安全的訊息，傳達給道路使用者。

(III) 荃灣行人天橋網絡工作小組
就荃灣區行人天橋網絡擴充工程，向政府部門反映意見、提出改善方案及跟進有關工程落實的情況。