

交通及運輸委員會七次（五／一六至一七）會議記錄

日期：二零一七年一月九日

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

李洪波議員

林婉濱議員

林琳議員

陳恒鑛議員，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

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

鄧兆忠先生

區域工程師／葵涌及青衣 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項議程

江大榮先生 路政署主要工程管理處副處長1 路政署
楊世喜女士 路政署主要工程管理處高級工程師4／暢道通行 路政署
潘嘉豪先生 路政署主要工程管理處工程師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5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
何凱恩女士 助理公共關係經理 香港鐵路有限公司

因事缺席者：

區議員

林發耿議員，MH

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七次會議，並介紹接替陳啟賢先生出席是次會議的運輸署工程師／荃灣 2 張劍虹先生，以及暫代莊國偉先生出席是次會議的路政署區域工程師（葵涌及青衣）鄧兆忠先生。

2. 主席表示，林發耿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。

II 第 1 項議程：通過十一月七日委員會會議記錄

4. 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

5. 主席表示，是次會議並無續議事項。

IV 第 3 項議程：「人人暢道通行」計劃的下一階段

（交通第 36/16-17 號文件）

6. 主席表示，路政署提交有關文件，向委員匯報“人人暢道通行”計劃的最新進展，並就區內公眾建議的加建升降機項目推展優次諮詢委員的意見。主席介紹出席是次會議的路政署及顧問公司代表，包括：

- (1) 路政署主要工程管理處副處長 1 江大榮先生；
- (2) 路政署主要工程管理處高級工程師 4／暢道通行楊世喜女士；
- (3) 路政署主要工程管理處工程師 4／暢道通行潘嘉豪先生；以及
- (4) 萬利仕（亞洲）顧問有限公司項目經理陳浩剛先生。

7. 路政署主要工程管理處副處長 1 報告，“人人暢道通行”計劃推展至今已經超過四年，為現有公共行人通道（即路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道）加建無障礙設施，包括加建升降機及標準斜道。在此計劃下，現時全港正推行超過 200 項計劃項目，荃灣區佔其中十多項，當中四項已經完成，餘下項目也將於二零一八年完成。路政署表示，政府現計劃推展“人人暢道通行”計劃的下一階段計劃，並邀請各區區議會在市民提議加建升降機的地點再挑選不多於三條行人通道，以作為下一階段的推展項目。

8. 路政署主要工程管理處高級工程師 4/暢道通行報告“人人暢道通行”計劃的背景、進展及下一階段計劃的內容。在下一階段計劃下，可供委員考慮的行人通道，將不再局限於由路政署負責維修及保養的公共行人通道，但要符合討論文件說明的四項條件與及加建工程須不涉及收地，並介紹該計劃下可供委員考慮的行人通道的詳細資料，以供委員參考。

(按：鄭捷彬議員及方閏發先生於下午二時四十分到席、田北辰議員於下午二時四十五分到席及李洪波議員於下午二時五十二分到席)

9. 主席詢問有關附件二所列出在“人人暢道通行”計劃下其他有公眾建議但不在考慮之列的公共行人通道更詳細的資料，包括 NF220(橫跨象鼻山路近石圍角路)；NF248(橫跨城門道近青山公路 - 荃灣段(近寶血會思源學校的出口))及 NF464(連接國瑞路及港鐵大窩口站 A 出口)。

10. 路政署主要工程管理處副處長 1 回應，《交通第 36/16-17 號文件》附件二所列的首六項工程已包括在“原有計劃”及“擴展計劃”中，有關工程並已開展。而市民提議在行人通道 NF220 加建升降機的地點位於象鼻山路隔音屏障旁的斜坡，附近環境狹窄，沒有足夠位置可供興建升降機及行人路。至於市民提議在行人通道 NF248 加建升降機的地點地底藏有大量管線及電纜，亦沒有足夠空間加建升降機。而 NF464 不屬於“人人暢道通行”計劃下的公共行人通道範疇，所以路政署不會在“人人暢道通行”計劃下為這地點加建升降機，但路政署已將該建議轉介運輸署跟進。

11. 主席表示，委員可於會議上向有關部門提出意見及新建議，無需即日決定有關計劃下行人通道的優次。

12. 陳琬琛議員、陳振中議員、黃偉傑議員、林琳議員及田北辰議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問行人通道 NF464 不獲考慮的原因，認為該行人通道位於國瑞路公園，連接由路政署負責維修保養的國瑞路，該處人流多，亦有不少老弱殘障人士及孕婦沿此路前往港鐵大窩口站，可見該處有需要加建無障礙通道設施；
- (2) 表示港鐵不會出資在國瑞路加建升降機，希望路政署可再慎重考慮在行人通道 NF464 附近興建升降機的可行性；
- (3) 關於行人通道 NF220 的升降機選址，委員並非建議在圖則所示的地點加建升降機，但由於老圍村的居民多使用該行人天橋橫過馬路，因此建議路政署重新考慮該選址。如果認為該選址不適合進行加建工程，該署可在附近範圍挑選更適合的地點加建升降機，以方便老圍村居民橫過馬

路前往巴士總站或者回家；

- (4) 表示有委員爭取在行人通道 NF248 旁興建升降機，因為該處位於小學附近，同樣欠缺行人過路設施，希望該署可重新考慮其可行性；
- (5) 支持在行人通道 NF166 旁興建升降機，以連接祈德尊新邨及海盛路一帶的工廠區，亦方便麗城居民步行前往荃灣廣場；
- (6) 詢問篩選行人通道及排列優次的程序；
- (7) 支持在行人通道 NF166 旁興建升降機，方便區內居民前往市中心；
- (8) 認為愉景新城的行人流量極高，但連接該處的扶手電梯常因天雨而操作失靈，維修需時，因此爭取在行人通道 TW03 附近興建升降機，以疏導人流；以及
- (9) 青山公路近豪景花園一帶欠缺行人過路處，不少居民貪圖方便直接橫過馬路，險象橫生，建議在行人通道 NF437 附近興建升降機，以策安全。

13. 路政署主要工程管理處副處長 1 回應，行人通道 NF464 是一條位於地鐵站旁的斜坡樓梯，並非橫跨公共道路的行人天橋或行人隧道，該署已把有關建議轉交運輸署考慮。行人通道 NF220 位於斜坡旁邊，附近亦設有隔音屏障，空間有限而未能在“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”計劃下加建無障礙設施。倘於較遠位置加建升降機，再興建天橋接駁，則未能方便居民出入，也失去加建設施的原意。該署正在行人通道 NF248 近豪輝商業中心一邊加建一架升降機，而近寶血會思源學校一邊因地底有大量管線，沒有足夠空間加建升降機。

14. 譚凱邦議員、伍顯龍議員、葛兆源議員、李洪波議員及古揚邦議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 荃灣大會堂及附近一帶都設有升降機，詢問建議在行人通道 NF343 興建升降機的原因；
- (2) 由於在不同位置興建升降機，所需成本會有不同，詢問該署是否按工程價格決定是否興建升降機；
- (3) 表示升降機預計成本為 2,000 萬元的定價太高，詢問報價的標準及建議該署以較低價格興建四架升降機；
- (4) 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及海雲軒，方便居民出入；
- (5) 連接浪翠園及海雲軒的行人通道橫跨一條由政府部門維修保養的山邊樓梯，而且二十四小時開放及並非私人擁有，因此這條行人通道符合在行人通道加建升降機設施的要求；
- (6) 雖然在行人通道 NF437 加建升降機可以方便老弱及殘障人士橫過馬路，但不少居民仍然貪圖方便直接橫過馬路，可見該處更需要加建一條行人過路處。審計署在青山公路擴闊工程完成後曾發表一份審計報告，批評有關部門未能加建一條設有交通燈號的行人過路處，以控制青山公

路進入豪景花園的交通流量，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；

- (7) 支持在行人通道 TW01 興建升降機，但由於在首階段的“人人暢道通行”計劃中爭取在行人通道 NF186 興建升降機的工程項目在四年後仍未落成，居民對選址亦有異議，因此擔心在行人通道 TW01 興建升降機時亦會遇到類似問題；
- (8) 詢問各項工程項目的困難程度會否影響篩選及興建行人通道的進度；
- (9) 建議部門訂立客觀標準，以免在挑選行人通道時引起爭議；
- (10) 認為行人通道的使用量為最重要的考慮因素，因此應優先考慮超過 1 000 人使用的行人通道，如 NF166、NF242 及 NF334 等。如這些行人通道未獲選，則可以考慮有 800 或 600 人行人流量的行人通道，如 NF343 及 NS9；
- (11) 部門亦需考慮各行人通道日後的行人流量，如鄰近行人通道 TW02 將有多個大型樓盤落成，預計增加約 4 000 多戶人口，如果可以在荃灣廣場天橋旁興建升降機，填補數級樓梯的距離，將會便利附近居民出入；
- (12) 支持在行人通道 NF166 附近興建升降機，因為該區不少工廈已轉用作寫字樓，行人流量高，興建升降機可以方便上班人士；以及
- (13) 部門就每條行人通道建議興建的升降機數目都不同，如行人通道 NF166 將興建兩架升降機，詢問部門是否同時興建兩架升降機，興建兩架升降機的工程困難程度是否相若，以及興建的方式為何。

15. 主席回應，如果單以行人流量作為篩選行人通道及排列優次的標準，行人流量相近的行人通道便會令人難以取捨，因此建議按 1 至 6 分為各行人通道評分，以決定優次。他原本打算在會議後讓委員在一個月內就各行人通道評分，然後在下次委員會會議中通過有關建議，但由於不少委員認為路政署亦應該考慮在行人通道 NF220、NF248 及 NF464 旁興建升降機，因此改為在是次會議上討論增設升降機的地點，以及在會議後實地考察該三條行人通道是否可納入考慮之列。委員將在三月的委員會會議上再討論有關考察的結果及評分，希望可從中挑選六條行人通道以作考慮，其中包括三條屬正選及兩至三條屬後備的行人通道。

16. 就委員的意見，路政署主要工程管理處副處長 1 作出綜合回應。有關行人通道 NF343 附近是設有兩架升降機，該署已在文件中顯示其位置以供委員參考。至於每個工程項目的費用上限為 7,500 萬，是立法會財務委員會批准設立的整體撥款專項的規定，而並沒有限制每條行人通道興建的升降機數目。由於興建過程涉及昂貴的臨時交通改道措施，加上顧問監工費用，每架升降機的興建費用大約 2000 多萬，預計每個項目撥款最多可以興建三架升降機。就委員建議

在青山公路旁興建升降機連接近浪翠園二期附近的海雲軒，由於建議涉及上坡電梯，較適合在“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”項目下考慮加建升降機，而運輸署亦收到這項建議。而就在行人通道 NF437 附近加建一條行人過路處的建議，他表示有關建議交由運輸署考慮會更合適。該署尚未為各建議地點進行詳細研究，僅按初步評估結果列明各項工程的困難程度，以供委員參考。行人通道 NF166 的兩邊地底均設有較大的水管及雨水渠，要遷移這些管道工程難度頗高。該署會在 18 區區議會各自挑選不多於三條行人通道後，聘請顧問公司進行可行性研究及勘測工作。如果挑選的工程項目被評為不可行，該署會盡快通知各區議會再作選擇，但工程工期可能出現延誤。

17. 黃晚就先生、曾大先生、副主席、鄒秉恬議員及鄭捷彬議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 行人通道 NF334 兩旁均為斜道，但卻並未如 NF166 般在兩邊興建升降機，詢問路政署在決定為各條行人通道興建升降機數目方面的準則；
- (2) 詢問主席會否設定客觀評分標準，如行人流量或加建該升降機對社區有幫助，方便殘障人士使用升降機前往工廈工作等，以便委員作出客觀評審，並向公眾交待如何運用有關公帑；
- (3) 詢問未能在行人通道 NF334 兩旁加建升降機的原因；
- (4) 建議在錦豐園及荃德花園上面的屋苑加建升降機，把服務範圍延伸至荃景圍；
- (5) 行人通道 TW03 的行人流量非常高，荃景圍的居民都會經該行人通道前往荃灣地鐵站，因此支持在該行人通道興建升降機；
- (6) 贊成以計分制為行人通道排列優次；
- (7) 審計署曾批評荃灣部分行人天橋行人流量較少，詢問路政署可否提供指引，規定行人天橋之間可興建升降機的數目，以免在同一範圍內興建過多升降機；
- (8) 認為路政署處理“人人暢道通行”計劃的做法並不恰當，每個階段只提出有限選擇讓委員挑選，容易令委員產生矛盾，建議該署可以直接向各區區議會撥款，讓委員按區內需要提出興建升降機的地點；
- (9) 委員未曾到建議地點實地考察，無法掌握各項工程實際的困難程度，難以客觀地排列優次；
- (10) 支持在行人通道 NF242、TW01 及 TW03 興建升降機；
- (11) 政府規劃未夠全面，不應限制“人人暢道通行”加建升降機的地點及數目，令委員因挑選興建升降機的地點產生分歧。他建議相關部門提出五年或十年計劃，在期限之內到所有建議地點加建升降機，委員只需排列優先次序，以便部門按規劃完成工程；
- (12) 雖然行人流量是重要的考慮因素之一，但亦不可單憑行人流量排列優次。舉例來說，行人通道 NF390 附近居民較少，每小時總行人流量只

有 32 人，但行人在橫過馬路後的斜道上還要繞兩三個彎才到達地下，對殘障人士如輪椅使用者非常不便；以及

- (13) 關於 NF437 青山公路近豪景花園一帶欠缺行人過路處，不少居民貪圖方便直接橫過馬路，險象橫生，如可遷移巴士站至天橋底下，再在巴士站旁加建一架升降機，便可有效解決道路安全問題。

(按：陳恒鑌議員於下午三時二十分到席)

18. 路政署主要工程管理處副處長 1 回應，圖則所標示建議加建升降機地點由市民提出，不一定是最終在行人通道加建升降機的位置。署方表示在附件三首 11 條建議興建升降機的行人通道已設有標準斜道，所以符合無障礙設施的要求。如委員在挑選行人通道後認為在市民建議加建升降機地點以外需要加建升降機，只要每項工程成本不超過 7,500 萬元，路政署將會積極考慮有關建議。而根據政策所定，該署在諮詢 18 區區議會時均統一要求議會揀選不多於三個項目。署方提交的文件建議加建升降機地點乃由市民提出，實際興建升降機的數目則按需要及費用所設的上限而定。為方便委員作出客觀評審，該署已在會議文件圖則中標示建議興建升降機附近是否已設有其他升降機設施，亦標示興建中的升降機位置，委員可參考有關資料後決定建議的優先次序。關於在行人通道 NF334 加建升降機延伸至荃景圍的建議，由於涉及數級上行的樓梯，如果委員最後挑選該行人通道，署方會研究其加建的可行性。

19. 陳恒鑌議員、林婉濱議員、陳振中議員、田北辰議員、譚凱邦議員、伍顯龍議員、黃偉傑議員及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 歡迎路政署提出“人人暢道通行”計劃，居民都對已落成的升降機表示滿意，建議在行人通道 NF242 附近加建升降機，方便悅來酒店的住客及附近居民前往荃灣或大窩口地鐵站；
- (2) 如果資源充足，建議在行人通道 NF242 近金門口花園垃圾站附近位置及行人通道 NF248 近寶血會思源學校門口均加建升降機；但如果資源有限，則應先在行人通道 NF248 近寶血會思源學校門口加建升降機，方便學生及行人前往大窩口地鐵站；
- (3) 關於行人通道 NF242，建議地點 B 比建議地點 A 更需要興建升降機，建議地點 A 的行人流量較少，希望無需砍伐樹木便可進行工程；
- (4) 如果路政署可以克服行人通道 NF248 的技術障礙，而興建成本又不超過 7,500 萬元，是否可以與行人通道 NF242 項目合併成一個項目興建升降機；
- (5) 由於當區居民必須經過行人通道 NF334 前往其他地區，欠缺升降機對老弱長者造成不便，建議委員考慮在該行人通道加建升降機；
- (6) 認同應該在行人通道 NF334 青山公路向屯門方向位置加建一架升降機；

- (7) 如果路政署可以順利處理行人通道 NF334 的梯級問題，將大大提升整個項目的功能性；
- (8) 樂意與路政署代表溝通及表達意見，關於行人通道 NF220 建議興建升降機地點位於象鼻山路近高速公路地帶，並非居民提議的地點。當區居民希望在一條日常經常使用的行人通道加建升降機，他建議路政署與委員進行實地視察，有助準確掌握建議地點的位置；
- (9) 詢問是否會安排全體委員進行實地視察，再根據視察結果按環境及衛生事務委員會所訂的評審形式評分；
- (10) 由於工程分為不同困難程度，擔心委員挑選的行人通道因為困難程度較高而無法興建，或轉而考慮困難程度較低但行人流量較少的行人通道，結果未能令大眾受惠，建議委員先就排列優次的標準達成共識；
- (11) 贊成以評分制排列優次，這較為公平；
- (12) 認同寶血會思源學校門口較需要加建升降機；
- (13) 贊成在行人通道 TW01 興建升降機，由於該處由愉景新城管理，因此詢問由私人公司管理會否影響工程進行；
- (14) 建議在行人通道 TW02 另一邊興建升降機，如委員最後沒有挑選該行人通道，詢問路政署可否在附近數級樓梯旁興建斜道，方便行人上落；
- (15) 指出荃灣大會堂附近仍有一架升降機，提醒路政署在圖則上補充有關資料；以及
- (16) 雖然運輸署已就在浪翠園興建升降機的建議給予正面回覆，但因該行人通道符合“人人暢道通行”計劃要求，有關地點亦有加建升降機的需求，希望可把該建議列入“人人暢道通行”計劃，讓委員作出評審。

20. 主席表示，行人通道 NF242 建議地點 A 附近設有老人院及幼稚園，行人流量亦多，符合“人人暢道通行”中方便老弱出行的原則。政府就每項工程項目撥款 7,500 萬元，只要工程項目不超支，合併興建亦影響不大，他認為有必要考慮在行人通道 NF242 加建升降機的建議。

21. 路政署主要工程管理處副處長 1 回應，該署備悉委員希望在行人通道 NF242 及行人通道 NF248 近寶血會思源學校門口興建升降機的意見，如果委員最後挑選行人通道 NF248，該署亦會再次研究工程項目的可行性。如果研究結果發現項目不可行，該署會盡快通知委員挑選另一條行人通道取代，但工期可能會出現延誤。該署是以個別行人通道作為項目單位，而非按升降機數目或撥款限額考慮各項建議，因此行人通道 NF242 及行人通道 NF248 屬兩個工程項目，不可合併為一個項目。因青山公路連接海雲軒的建議不涉及行人天橋或行人隧道，較適合在“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”項目下考慮。有關行人通道 NF334 市民建議加建升降機的另一出口加建多一架升降機的建議，如果委員挑選了 NF334 作為三項建議之一，該署亦會考慮。政府在是次下一階段計劃

下，考慮加建升降機的行人通道不再局限於由路政署維修保養，但需符合若干條件。倘若委員挑選在行人通道 TW01 興建升降機，署方會盡快與愉景新城管理處聯路，取得其同意加建升降機的建議，並願意在加建升降機設施工程、其後就升降機設施的管理和維修工程進行期間與政府合作。而該行人天橋仍然繼續由愉景新城管理處負責維修保養。此外，工程困難程度分析是該署按目前所得的資料作出的初步判斷，未經深入的研究。委員可因應所提供資料進行挑選。如果被挑選的工程項目在勘測後被評為不可行，該署會盡快通知各委員，再作出另外選擇，但工程工期可能會出現延誤。圖則所列的升降機興建地點是按市民意見標示，並非由路政署建議。

22. 田北辰議員及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問評分時是否不用考慮工程困難程度，只按工程是否有需要而評分；
- (2) 會否安排表態支持計劃的委員進行實地視察；以及
- (3) 建議主席就委員提出實地視察的地點數目設上限。

23. 主席表示，在行人通道 TW02 興建斜坡或在豪景花園興建行人過路處均不屬於路政署負責工程範圍之內，委員應向運輸署提出申請。為了公平地挑選適合的行人通道加建升降機，秘書處會在會議後安排委員及部門代表進行實地視察，在他們仔細考慮各項因素，如行人流量或工程是否有需要進行後，再按評分制排列優次。有興趣進行實地視察的委員可在會議後一個星期內向秘書處提出希望視察的項目，包括文件附件二所列 3 條不可行項目及附件三所列 14 條可行項目，以便安排實地視察。路政署需在進行視察後提交評估報告，委員會在下次會議中以評分形式選出三條行人通道進行有關工程，另選出三條屬後備的行人通道。如果委員想游說其他委員支持其建議地點，可以在完成由秘書處安排的實地視察後，再邀請未表態的委員視察由他們建議的地點。

（按：陳恒鎮議員於下午四時退席。）

V 第 4 項議程：建議延長 234B 至屯門公路轉車站

（交通第 37/16-17 號文件）

24. 主席表示，伍顯龍議員提交有關文件。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，並已於二零一六年十二月三十分發予各委員，請委員參閱有關文件。

25. 伍顯龍議員介紹文件。

26. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，53 號線為現時唯一一條經青山公路來往荃灣及元朗市中心的巴士路線，縮短該巴士路線會令 36.4% 往荃灣方向及

44.5%往元朗方向的乘客受到影響，而且 53 號線屬跨區巴士路線，除了要符合該署縮短路程指引外，亦需得到相關區議會的同意，方可縮短有關路程。至於延長 234B 號線至屯門公路轉車站（九龍方向），則會增加該巴士路線的行駛路程，可能會令票價上升，影響乘客。

27. 九巴策劃及發展部襄理（策劃及發展部）回應，九巴過往曾在巴士路線發展計劃中就 53 號線、234A 號線及 234B 號線提出服務改動建議。在二零一六年，因 53 號線的乘客量偏低，九巴按運輸署指引建議減少班次，並把節省下來的巴士資源調撥至 234B 號線，加強深井至荃灣一帶的服務。但在聽取各持份者的意見後，九巴最終撤回上述方案，維持 234B 號線現有行車安排。再者，現時 234A 號線及 234B 號線實施聯合班次運作，繁忙時間班次大約為五至十分鐘一班，如果延長 234B 號線，可能會影響現時運作的成效。九巴會將議員建議記錄在案並在來年的巴士路線發展計劃中參考運輸署的指引，進行檢討。

28. 田北辰議員、陳崇業議員、鄭捷彬議員、黃偉傑議員及伍顯龍議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 建議九巴在早上繁忙時間安排 52X 號線繞經往九龍方向的屯門公路轉乘車站，以便乘客轉乘 19 條長途巴士路線前往市區；
- (2) 由於 53 號線在非繁忙時間的乘客量較低，支持延長 234B 號線至屯門公路轉車站及縮短 53 號線至屯門公路轉車站，方便把人流帶往轉車站，縮短候車時間，相信青龍頭、深井及汀九一帶的居民均可受惠；
- (3) 詢問途經青山公路屯門轉車站前往荃灣的巴士路線資料；
- (4) 曾在兩年前提出類似提議，建議安排 52X 號線繞經屯門公路轉乘車站，因此支持有關建議，但亦擔心因 234B 車程延長而令車費增加，影響只選乘 234B 往返荃灣及深井的乘客；
- (5) 建議優化 234B 號線，加停楊屋道街市及仁濟醫院，以便青龍頭及深井的居民前往有關地點買菜及覆診；
- (6) 贊成運用由 53 號線騰出的資源提升 234B 號線的服務，現時綠色專線小巴未能為青山公路汀九段乘客提供服務，繁忙時段亦經常客滿，加上 53 號線及 234B 號線的班次較疏落及不準時，加密 234B 號線班次有助改善巴士服務；
- (7) 建議調整 234B 號線巴士路線，經大涌道後先開往荃灣西站再往荃灣地鐵站，以循環線方式提供服務；以及
- (8) 詢問反對更改 53 號線的意見內容，以及在延長 234B 號線至屯門公路轉車站後可否提供分段收費優惠。

29. 九巴策劃及發展部襄理（策劃及發展部）回應，已備悉委員希望為青山公路，特別是深井及青龍頭一帶的乘客提供巴士服務至屯門公路轉乘車站及分段收費優惠的意見。

（按：鄒秉恬議員及王化民先生於下午四時四十分退席。）

30. 伍顯龍議員表示，巴士公司應為大型轉乘車站作宏觀檢討，他建議巴士公司仿效 68X 及 268X 號線的做法，按“區域性模式”重組 234B 及 53 號線巴士路線，並提出完整而非試行的巴士路線重組計劃，為屯門、青龍頭及深井的居民提供更優化的巴士轉乘服務，以免因綠色專線小巴服務有限而未能滿足該處居民的需求。除了轉乘服務外，234B 號線亦為青龍頭及附近一帶居民提供前往荃灣市中心的巴士服務。如果巴士公司可以延長 234B 號線至屯門公路轉車站，不但有助解決當區居民長時間候車問題，更方便乘客前往市區，如九龍城或觀塘一帶。

（按：文裕明議員於下午四時五十五分退席及葛兆源議員於下午五時退席。）

31. 主席總結，運輸署需於會議後提供來往荃灣及屯門，並途經轉乘車站的巴士路線資料，以供委員參考。他希望九巴在來年的巴士路線發展計劃考慮委員對於轉乘車站的建議。

（會後按：運輸署已於二月二十日提交有關資料。秘書處已將有關資料分發予各委員參閱。）

VI 第 5 項議程：要求路政署於荃灣地鐵站 A4 出口增設自動扶手梯

（交通第 38/16-17 號文件）

32. 主席表示，田北辰議員及鄭捷彬議員提交有關文件，並介紹負責講解是項議程的政府部門及香港鐵路有限公司（下稱“港鐵”）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) 運輸署工程師／荃灣 1 林振卓先生；以及
- (3) 港鐵助理公共關係經理何凱恩女士。

33. 鄭捷彬議員及田北辰議員介紹文件。

34. 主席詢問，文件中是否建議在不改動現有行人樓梯的情況下，在港鐵範圍內加建一條扶手電梯。

35. 田北辰議員回應，他是建議在不改動現有行人樓梯的情況下，在港鐵範圍內加建一條向上行駛的扶手電梯。
36. 地政總署行政助理／地政（荃灣葵青地政處）回應，現時荃灣地鐵站 A4 出口的樓梯已屬港鐵擁有，如果打算再向附近區域伸延發展，則須交由港鐵評估是否仍有實際空間進行。在興建有關工程項目時，地政總署負責為各工程部門或發展商提供支援，協助他們釐清業權或修改地契，該署對任何工程項目建議均持開放態度。
37. 運輸署工程師（荃灣）1 回應，該署已就有關建議進行行人流量統計，統計數據顯示，荃灣地鐵站 A4 出口樓梯的行人流量符合興建扶手電梯的要求。據該署了解，該行人樓梯和附近土地均由港鐵擁有，有關工程牽涉土地業權問題，加上建議地點旁邊已是港鐵圍牆，附近亦有港鐵的鐵路電纜及通風設施，該署會與路政署和港鐵代表積極研究建議的可行性。
38. 路政署區域工程師／葵涌及青衣回應，如果能夠解決相關土地業權問題，和運輸署確立項目，該署便會考慮興建扶手電梯項目。
39. 港鐵助理公共關係經理回應，港鐵會配合政府，研究有關項目的可行性及處理業權問題，並希望由政府全權負責興建、擁有及維修管理該扶手電梯。政府如在港鐵範圍內興建扶手電梯，工程會涉及行政程序及其他問題，但港鐵會盡力配合政府研究有關建議。
40. 陳琬琛議員、古揚邦議員、李洪波議員、陳崇業議員、田北辰議員的意見及提問摘錄如下：
- (1) 支持在荃灣地鐵站 A4 出口興建自動扶手電梯，但擔心因政府及港鐵未能就維修保養的責任達成共識，結果使有關工程出現延誤；
 - (2) 由於不少市民使用 A4 出口行人樓梯前往地鐵站乘搭地鐵，建議港鐵於荃灣地鐵站興建一個新出口，以疏導人流；
 - (3) 荃灣站已啓用 30 年，需要一條單線上行的自動扶手電梯，方便公眾前往地鐵站，因此建議有關部門盡早研究地權問題及工程可行性；
 - (4) 其他委員曾在“一億元工程”計劃下提出類似建議，但因撥款問題未能執行，對於建議獲得再次考慮表示支持，預計工程開支約 3,000 萬元，希望立法會可盡快通過撥款；
 - (5) 詢問工程時間表詳情；
 - (6) 多個政府部門都積極回應有關建議，預計需一至兩年進行研究評估，希望盡快展開；以及

(7) 已就該建議進行多次實地考察，並作好規劃，避免與興建中的電梯位置重疊。多個部門包括運輸署、路政署、地政總署及港鐵對建議的反應正面，希望由路政署牽頭，與各個部門研究建議的可行性及解決業權問題後，盡快展開有關工程。

41. 路政署區域工程師／葵涌及青衣回應，如計及顧問費用，有關工程所涉開支可能超過 3,000 萬元，而且需按既定的工務工程規定立項，但在立項之前，地政總署需與港鐵釐清業權問題。

42. 主席表示，委員提及的一億元工程是包括在非政府土地上進行的工程，但在荃灣地鐵站 A4 出口興建自動扶手電梯的建議則必須在政府土地上進行，因此需邀請地政總署就業權問題提供意見。此外，委員建議將部分港鐵土地歸還予政府，再於其上興建扶手電梯，有關做法是否符合相關業權規定，而港鐵可否提供先例以作參考。

43. 地政總署行政助理／地政（荃灣葵青地政處）回應，現時荃灣地鐵站 A4 出口的行人樓梯及建議興建扶手電梯的位置均屬港鐵範圍，如把有關土地改為政府土地，有關部門需要就所建議工程立項，要求把該幅土地改為政府土地，地政總署才有權就所建議項目的業權進行討論及研究。

44. 主席及副主席的意見及提問摘錄如下：

- (1) 詢問各政府部門可否於會議後就業權問題溝通，釐清業權，以便為工程項目立項；
- (2) 詢問委員可否提交文件，要求更改土地業權；
- (3) 詢問港鐵可否在荃灣地鐵站 D 出口前方 100 米興建一個新出口；以及
- (4) 詢問港鐵可否就加建扶手電梯工程給予初步評估意見，委員再就此提出實際可行的建議。

45. 地政總署行政助理／地政（荃灣葵青地政處）回應，該項工程的持份者包括港鐵和政府部門，港鐵可以向政府申請在其土地範圍內更改土地用途或進行其他工程。政府部門亦可為建議工程立項，該署會配合部門為該工務工程提出意見。

46. 港鐵助理公共關係經理回應，就興建新出口的建議而言，港鐵需要計算該處行人流量以及工程對附近機房設施的影響，在完成技術研究報告後方可作出決定。有關加建扶手電梯的建議，港鐵評估後認為有關建議屬技術上可行的工程項目，但細節仍有待商討。

47. 主席總結，路政署代表在會議後應盡快就在荃灣地鐵站 A4 出口增設一條自動扶手電梯與委員進行商討，以確定建議工程地點，並研究是否可以為工程立項。他表示，部門如安排與委員就項目進行實地視察，亦可邀請他一同參與。

VII 第 6 項議程：有關馬灣的士及其他車輛由機場往馬灣的青嶼幹線收費安排
(交通第 39/16-17 號文件)

48. 主席表示，譚凱邦議員提交有關文件，秘書處於會議前收到運輸署的書面回覆，請委員參閱於會議上提交的有關文件。

49. 譚凱邦議員介紹文件。

50. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，青嶼幹線所涉範圍包括青馬大橋、馬灣高架道路、汲水門大橋及毗鄰該部分的任何區域。當的士離開青嶼幹線，經青衣西北交匯處再轉入馬灣，已屬第二次進入青嶼幹線區域。按現行《青馬管制區條例》規定，有關車輛必須逐次計算收費，共須支付 60 元青嶼幹線費用。《道路交通（公共服務車輛）規例》（第 374D 章）第 47 條列明，的士乘客必須支付附表 5 指明的有關費用。

51. 田北辰議員、黃晚就先生、李洪波議員、副主席、陳琬琛議員、陳崇業議員、主席及譚凱邦議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 乘客的意見反映有關收費制度及相關條例不合時宜，詢問修例的程序；
- (2) 雙重收費的做法對珀麗灣居民不公平，希望運輸署採取措施，只收取費用一次；
- (3) 進入馬灣的車輛只駛經一條路線，亦由同一間公司提供電子道路收費服務，不應收取兩次附加費，希望該公司可彈性處理有關收費安排；
- (4) 擔心修例需時，並認為該公司可透過修改處理收費系統程序，向司機只收取一次附加費；
- (5) 支持只收取一次附加費，建議運輸署與相關發展商協商，為的士業界提供駛入馬灣豁免一次附加費的優惠，並建議有關部門檢討收費機制是否有漏洞，以免重複收費；
- (6) 詢問運輸署其他收費站是否曾發生類似事件；
- (7) 基於公平原則及在技術可行的前提下，支持有關要求，認為馬灣居民不應比其他地區居民支付更多使用大橋的費用；
- (8) 對建議表示中立，因為馬灣發展初期確曾協定向途經馬灣路進入馬灣的的士收取 30 元附加費，由機場經青嶼幹線進入馬灣共途經兩次青馬大橋，因此收取兩次附加費，而由馬灣乘搭的士前往機場亦需繳付 30 元附加費；

- (9) 現時的士由機場經青嶼幹線前往馬灣會途經欣澳站及馬灣島兩個收費亭，合共支付 60 元附加費，為此詢問運輸署，當的士離開馬灣前往機場時是否仍需經過欣澳站收費亭，再次向政府支付附加費；以及
- (10) 如果的士進入馬灣時並沒有駛離青馬管制區的覆蓋範圍，詢問運輸署是否只應收取一次附加費。

52. 運輸署高級運輸主任（荃灣）回應，現時青嶼幹線收費系統屬單向收費系統，如要修改有關收費，除需要修改相關法例外，亦需修改整套青嶼幹線收費系統。按《道路交通（公共服務車輛）規例》（第 374D 章）附表 5 第 4(vic)段的規定，從馬灣前往其他地點的的士亦須繳付 30 元附加費。

53. 主席總結，請運輸署於會議後提交青馬管制區的圖則，以供委員參考。

（會後按：運輸署已於二月二十日提交有關資料。秘書處已將有關資料分發予各委員參閱。）

VIII 第 7 項議程：要求九巴公司繼續 30X 在富華街站與 39M 劃一收費\$3.5
（交通第 40/16-17 號文件）

54. 主席表示，由李洪波議員提交有關文件，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，並已於十二月三十日分發予各委員，請委員參閱有關文件。

55. 李洪波議員介紹文件。

56. 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，以減低市民的交通開支。巴士公司亦會因應營運環境、財政狀況及其他相關因素，決定提供的優惠項目及期限。基於自由營商精神，提供票價優惠屬個別營辦商的商業決定。該署已於二零一六年十二月三十日向九巴發出信件，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，為乘客提供更多票價優惠。

（按：田北辰議員於下午五時十五分退席。）

57. 九巴荔枝角車廠高級車務主任回應，在提供有關優惠期間，富華街的乘客流量增加，行車時間延長，影響荃威花園往返九龍方向的巴士班次。九巴由二零一七年一月七日起已改用 12.8 米高載客量的巴士行走 39M 號線，希望透過增

加載客量改善富華街於晚上繁忙時間出現的登車困難問題，減少乘客溜後的情況。

58. 林婉濱議員、黃晚就先生、曾大先生、伍顯龍議員、譚凱邦議員、陳琬琛議員、副主席、黃偉傑議員、林琳議員及李洪波議員的意見及提問摘錄如下：

- (1) 在十月二日前曾向九巴爭取延續有關優惠，30X 號線乘客亦反映有關優惠對其他巴士路線的服務影響不大；
- (2) 希望九巴繼續觀察取消有關優惠對乘客的影響，並考慮恢復 30X 在富華街站與 39M 劃一收費 3.5 元；
- (3) 荃景圍居民希望九巴可以劃一 30X 及 39M 的收費，有關優惠對繁忙時間的巴士班次服務影響不大，反而起了分流作用，並希望九巴可以承擔公營機構的企業責任，繼續提供有關優惠；
- (4) 繼續爭取 39M 和 30X 號線以及 39A 和 30 號線劃一收費優惠，並表示 30X 號線於非繁忙時間都出現脫班問題，單單增加 39M 號線載客量並不能改善富華街於晚上繁忙時間出現的交通擠塞問題；
- (5) 有關優惠有助減少繁忙時間等候 39M 號線的人流，取消優惠令輪候 39M 號線的乘客流量大增，詢問九巴如何解決這個問題；
- (6) 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；
- (7) 支持恢復 30X 在富華街站與 39M 劃一收費 3.5 元安排，認為九巴可以推出“回程八折”優惠，並相信九巴的盈利應該不俗，不理解為何九巴取消劃一收費優惠，並建議九巴積極考慮其他方案，以解決富華街的交通擠塞問題；
- (8) 認為九巴不少巴士路線即使行走路線相近，收費亦有所不同，詢問九巴是否以盈利為先，而漠視取消優惠對乘客的影響；
- (9) 認為九巴在同一路線收取不同車資的安排令部分乘客為節省開支而增加等候車輛的時間，對乘客造成不便，希望運輸署可以監督九巴，並盡快劃一相同路線的巴士收費；
- (10) 認為九巴現有收費系統可以支援有關安排，支持九巴繼續推行同類型的劃一收費優惠。若取消有關優惠，相信市民的反響會更大；
- (11) 大部分委員均支持繼續推行有關優惠，荃威花園的居民依靠巴士、小巴及邨巴出入市中心，如可繼續提供有關優惠，便會有助疏導候車人流；
- (12) 對九巴沒有解釋取消優惠的原因表示不解，希望九巴作出回應，並考慮恢復提供優惠，回饋社會；以及

- (13) 認為取消優惠對學生影響頗大，而且 39M 號線舊型號巴士都足以接載候車乘客，以更高載客量的巴士行駛 39M 號線未能有助解決交通擠塞問題。有關優惠已推行一年半，乘客多表示滿意，恢復提供優惠可以吸引更多乘客乘搭九巴巴士，締造乘客及九巴雙贏的局面，因此希望九巴恢復 30X 在富華街站與 39M 劃一收費 3.5 元的安排。

(按：陳崇業議員於下午五時四十分退席及林琳議員於下午五時五十分退席。)

59. 九巴荔枝角車廠高級車務主任回應，他會向公司反映委員的意見。就 39M 號線改用 12.8 米高載客量的巴士安排，他表示不少 39M 的乘客乘車前往地鐵站，亦多站在巴士下層，12.8 米高載客量的巴士設有較多企位，可以接載更多乘客，有助疏導在巴士站候車的人流，減少乘客溜後的情況。

60. 主席總結，大部分委員均支持恢復提供劃一收費優惠，希望九巴可以慎重考慮委員的意見，於 2017-18 年度巴士路線計劃中延續有關分段收費優惠。

IX 第 8 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（截至二零一六年十二月二十日）

（交通第 41/16-17 號文件）

61. 路政署區域工程師（葵涌及青衣）介紹荃灣區小型交通改善工程項目及時間表。

X 第 9 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

62. 古揚邦議員報告，根據路政署在二零一六年十二月底提供的資料，行人天橋 D 的前期工程已於二零一六年九月展開，中華電力有限公司（下稱“中電”）正遷移地底現有的電纜，進展良好。為應付聖誕及農曆新年期間區內可預見增加的人流，中電已進行大部分恢復路面的工程，並會盡量收窄日後遷移工程所需的範圍。在遷移工程完成後，便會逐步展開天橋的地基及橋身工程。至於行人天橋 B 及 C 方面，路政署因應最新發展，已獲取各公共事業機構現有及計劃中的地底公共設施詳細資料，現正檢視這些地底公共設施對行人天橋 B 及 C 走線設計的影響。

(B) 公共交通運輸網絡專責小組

63. 鄭捷彬議員報告，小組已於十一月二十三日舉行第六次會議，繼續跟進以下七個事項，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) 2016-2017 年度荃灣區巴士路線計劃；以及
- (7) 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，以供了解及進行討論。

另外，小組訂於二零一七年一月十一日舉行第七次會議。

(C) 交通安全教育推廣小組

64. 副主席報告，小組已順利完成 2016-2017 年度所有活動，包括荃灣區模範行人表揚日、荃灣區道路安全耆趣講座及荃灣區道路安全嘉年華。

(D) 行人通道上蓋工作小組

65. 主席報告，小組於二零一六年十一月十七日向小組成員發出信件，邀請他們於二零一六年十二月十六日（星期五）或之前就行人通道上蓋計劃提出建議走線，並合共收到七項建議。有關建議已轉交運輸署跟進。小組於二零一七年一月四日與提出建議的七名成員、運輸署及路政署代表進行交流，並請相關成員在二零一七年一月十日前就運輸署及路政署提出的微調建議提出修訂。

XI 第 10 項議程：其他事項

66. 陳琬琛議員表示，城門水塘違例泊車情況日益嚴重，影響交通及途人安全，希望警方在假日於該處增加放置錐形路標，運輸署亦可盡快沿路加建鐵柱，以減少車輛隨便停泊在路旁的問題。

67. 主席請警務處及運輸署備悉有關事宜。

68. 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日止的撥款財政報告（交通第 42/16-17 號文件）。

69. 主席提醒委員，下次會議於二零一七年三月六日（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二月十七日。

XI 會議結束

70. 議事完畢，會議於下午六時五分結束。

荃灣區議會秘書處
二零一七年二月