

二零一七年三月六日
交通及運輸委員會會議報告

I 「人人暢道通行」計劃的下一階段

1. 路政署代表介紹“人人暢道通行”計劃的最新發展。該署代表及委員在二月十五日參觀七條行人通道及進行實地視察。路政署代表報告視察結果，包括施工時可能會碰到的障礙及各項工程的可行性。委員詢問結構編號 NF334 工程項目可否解決樓梯問題，以連接橋至荃景圍的現有行人路。路政署代表回應，荃景圍行人路僅闊四至五米，但興建連接橋需要兩米以上的空間以便容納橋身及兩旁的支柱，該處只可以興建一架升降機連接地面至行人天橋橋面。在進行工程時亦需砍伐附近的樹木，以騰空位置興建升降機。主席總結，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。委員需在十四條行人通道中挑選六條，按一至六分排列優次，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，方便部門跟進。

II 2017 - 2018 年度荃灣區巴士路線計劃

2. 運輸署代表介紹“2017-2018 年荃灣區巴士路線計劃”。委員大致滿意“2017-2018 年荃灣區巴士路線計劃”的內容，並提出建議，包括建議按 261B 號線特別班次模式增設 261C 號線；對 52X 號線延長至掃管笏路沒有異議，但建議運輸署監察載客率，按乘客需求增加班次；支持把 48P 號線延長至火炭，並應在青山公路豪景花園增設分站；在星期六日及公眾假期早上十時至中午十二時加開 261B 號線班次，由三聖或掃管笏路開出；詢問 934A 號線延遲實施有關安排的原因；建議加開 234C、234D 及 261B 回程班次；留意 52X 號線增加班次的需求；安排 52X 及 53 號線（往屯門方向）途經屯門公路轉車站；把 40 號線停車站遷移至荃景圍附近，方便荃景花園及荃灣中心居民乘車；把 48P 及 234D 號線延伸至途經荃景圍天橋巴士站；要求九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱“九巴”）把 30 號線、30X 號線、39A 號線與 39M 號線劃一收費；加密 51 號線繁忙時段的班次至每半小時一班；詢問 934A 改行港鐵大窩口站後增加的行車時間；留意途經荃景圍天橋停車站的巴士（如 34M、234D、234C 及 40 號線）的載客情況，並按需求增加班次；提供更多轉乘優惠，如提供 32H 轉乘優惠；詢問 934 號線班次調整安排；留意 34 號線調整後的成效；反對把 32M 一架雙層巴士轉為單層巴士；爭取 40P 號線提供全日服務；優化 936 號線的行車路線；為馬灣提供假日巴士服務；直接推行 930 及 930X 號線全日行駛服務；考慮加開一班由荃灣往北角的特快巴士路線；把 48P 號線首站遷往豪景花園；增加 234C 號線班次；加密 32H 號線巴士班次；調整 40P 號線班次開出時間，方便乘客轉乘渡輪；擔心 49S 特別班次不經市中心，會影響附近居民；建議 32H 號線在上午七時四十五分開車，並延長終點站至新裁判處；安排開往東涌線的巴士途經梨木樹邨；延長 36A 號線終點站至黃埔或九龍城；以及加開 36X 號線回程服務。運輸署、九巴、城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司及龍運巴士有限公司代表均表示會考慮委員的建議。公共交通運輸網絡專責小組會繼續跟進上述建議。

III 要求檢討巴士企位密度標準

3. 委員表示，運輸署會根據現行巴士路線計劃指引考慮增加車輛行走。現時，巴士載客量總數上限的計算方法為座位總數及下層企位按大約平均每平方站立六人的密度計算，雙層巴士座位佔總乘客量七成，企位佔三成。然而，隨着越來越多人在巴士上使用流動電子

產品，每位站立的乘客需要更多空間；加上由荃灣前往九龍及港島等主要上班路線的車程較長，因此巴士公司有需要檢討巴士企位密度標準是否已不合時宜，並建議運輸及房屋局及運輸署積極檢討巴士企位密度，在有需要時考慮修改法例。委員表示不少乘客均反映巴士車廂擠迫，有時更難以上車，但按運輸署計算的企位密度標準，企位仍未滿額。委員希望運輸署可以考慮乘客感受，修改巴士企位計算方法或調整增加班次的標準。運輸署代表回應，由於香港的道路及運輸資源有限，因此運輸署會按全車的運載能力（包括座位及企位數目）作為基礎，考慮巴士的運載能力。現時所有專營巴士的規格必須要符合《道路交通（車輛構造及保養）規例》所定的安全準則，每架巴士的企位數目會根據相關法例及車廂內地面總面積釐訂，而實際座位及企位數目亦會因應不同型號的專營巴士設計而有所不同。政府一向關注專營巴士安全，法例亦對巴士行車安全設施作出規管，以保障車廂內的乘客安全。現行專營巴士路線調節機制旨在配合人口變遷及乘客乘車的模式轉變，以提升巴士網絡的效率。如果在考慮巴士運載能力時只考慮全部座位數目，巴士公司除了要增添大量巴士以分別行走不同路線外，亦需增聘司機及維修人員，不但增加巴士公司的營運成本，亦對增加車費構成壓力。增加大量巴士在路面行走，亦會引致交通擠塞及噪音和空氣污染，該署會按實際情況適當調節巴士班次，在調整班次時會考慮客觀數據及個別路線的情況，如在個別路線出現持續輪候的人龍及等候時間過久，該署會作出靈活的調動。該署會繼續監察各條巴士路線的服務情況，在有需要時，該署會要求巴士公司增撥資源以滿足乘客需求。

IV 九龍巴士公司專營權並改善梨木樹巴士設施服務

4. 委員表示，九巴的巴士服務未能與日俱進，因此藉運輸署將與九巴商討下一個十年專營權時提出建議，爭取改善巴士班次不足及脫班、未能實施已落實班次、分段收費安排欠妥、計算盈利方式欠缺透明度及管理水平下降等問題。委員爭取駛往梨木樹邨實施分段收費的巴士行車僅為 1.5 公里，建議九巴考慮實施分段收費，並參考其他公共交通工具，優化收費系統。此外，委員希望九巴撥出部分收益以資助巴士票價，回饋市民。委員表示，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，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。委員認為九巴除提供免費無線上網服務外，可提供娛樂資訊的手機程式，以提升服務質素，並建議九巴參考其他公共交通服務承辦商「搭十送一」做法，提供更大的票價優惠，鼓勵更多乘客乘搭九巴。另外，委員支持把目的地相同的巴士，如 36 及 48X，沿途各站劃一，而基於公平原則，九巴應該盡快實行分段收費的安排，並希望運輸署可在正式批出專營權前建議九巴採用區域性收費模式釐定車費，為市民爭取更實際的優惠。運輸署代表回應，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 2000 架車程較長及載客量較高的巴士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、在巴士站增設座椅及電子顯示屏，並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。運輸署建議為 36A 及 36B 號路線和宜合道運動場巴士站的收費由 5.6 元及 5.8 元下調至 4 元。運輸署亦會繼續監管巴士公司的日常營運，包括巴士的班次及路線，以及與九巴商討優化措施。運輸署備悉委員對巴士票價的關注，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要與乘客共享，如九巴便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。運輸署理解委員的訴求，鼓勵巴士公司提供更多票價優惠，並會繼續與九巴商討提供更多票價優惠的可能性。九巴代表表示，就分段收費安排，九巴按每條路線的車程及性質釐定車費等級表收取車費，會在考慮個別路線的乘客量及公路狀況後提供分段收費，並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，九巴在考慮推出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廣告的收入撥入專營權帳目，並在有關帳目中反映。就提供車窗可予開啓的巴士以節省電費的安排，九巴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，亦可能令乘客因此而引起不必要的爭執。由於全部專營巴士承辦商都會按車費等級表釐定車費，如要修訂為按行車距離釐定車費，並讓乘客在上落車時均使用八達通付款以區分實際行程收費，則需要大幅修改整套收費網絡系統，亦可能造成混亂，對乘客造成不便。主席希望九巴承擔社會企業責任，提供更多優惠回饋社會。

V 關於農曆新年期間荃灣往圓玄學院之交通情況

5. 委員表示，不少市民於農曆新年期間會前往荃灣老圍的圓玄學院祈福，大量的士及私家車令老圍及三棟屋村一帶交通擠塞，雖然荃灣民政事務處（下稱“民政處”）、運輸署及香港警務處（下稱“警務處”）在老圍路聯手推出不少交通改善措施，但每逢節日期間，警方人手緊絀，未必可以採取封路措施，該處仍出現嚴重交通擠塞。因此，委員建議九巴加開 32S 號線，提供更多公共交通服務，以紓緩上述交通擠塞問題。長遠而言，政府部門應與持份者積極商討，考慮收回部分私人土地以增設環迴路或開拓新公路，讓車輛直接駛離老圍，以解決問題。運輸署代表回應，小巴公司在乘客流量高及需求大的情況下會增加班次，農曆新年期間增加約十部小巴行走，與春秋二祭時的交通安排相若。九巴只會在春秋二祭等推出封路措施期間，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，因此九巴沒有提供 32S 號線巴士服務。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，運輸署就此與圓玄學院達成共識，圓玄學院會在清明期間借出停車場作為的士上落客點，希望有助紓緩交通擠塞問題。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，延續是項解決方案。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，及調整小巴上落客點，以疏導老圍的交通。警務處代表回應，該處會與其他持份者，如民政處、運輸署及圓玄學院商討封路安排，以免影響行人及附近居民。由於過往農曆新年期間人流及車流算不上特別多，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外的交通擠塞情況嚴重，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，警警務處亦與圓玄學院保持緊密溝通，確保有足夠的泊車位才會允許車輛駛入。

VI 要求九巴盡快落實 934A（荃威花園-灣仔）特別路線

6. 委員表示，運輸署在“2016-2017 年荃灣區巴士路線計劃”中落實九巴 934A 號線將由二零一六年第三季起於早上增加一班前往灣仔的班次，以及於下午繁忙時間開辦兩班回程服務的安排。然而，有關安排在二零一七年第一季仍未推行，令荃景圍居民深受影響，因此詢問九巴延期推行上述安排原因，並要求九巴盡快落實 934A（荃威花園-灣仔）特別班次。九巴代表回應，九巴將在二零一七年第二季落實推行 934A 號線特別班次。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 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。委員表示，九巴在二零一六年諮詢期間並不曾提及在取消 30X 號線後，才抽調資源以增加 934A 號線特別班次，畢竟取消 30X

號線會影響荃灣往觀塘的乘客，希望九巴日後進行有關調動前會做好地區諮詢工作。主席總結，由於多名委員關注 934A 號線特別班次的安排，九巴在確定實施詳情後會通知各委員。

VII 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

7. 委員表示，荃錦公路近芙蓉山路設有斑馬線，這是芙蓉山村及附近居民前往荃灣市區必經之路。有關路段迂迴而且多急彎，加上車輛高速行駛，險象環生。有芙蓉山居民在二零一六年八月收集意見，合共收集了三百多個簽名要求把該路段的斑馬線改為燈控過路處。委員亦委託道路安全研究小組進行調查，發現 771 架駛經的車輛中有 85% 車輛超速，因此建議運輸署把該路段的斑馬線改為燈控過路處，保障行人安全。運輸署代表回應，該署現正就有關建議收集數據，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。警務處代表回應，該處交通意外調查組的數據顯示，二零一五年芙蓉山荃錦公路一帶沒有發生交通意外，二零一六年發生一宗交通意外，沒有人命傷亡。委員認為斑馬線未能起警惕作用，駛經荃錦公路近芙蓉山路車輛的車速非常高，影響行人安全，部門不應漠視村民對燈控過路處的需求，運輸署亦應加強偵查車速問題，以起警惕作用。委員建議有關部門聯同委員及居民再次進行實地視察，研究優化行人過路設施，並盡快把斑馬線改建為燈控過路處，保障行人過路安全。運輸署代表回應，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。警務處代表回應，他會向該處新界南交通部反映委員的意見，聯合加強打擊該路段非法賽車及不遵守交通規則的問題，避免意外發生。主席表示，運輸署安排委員及居民一同進行實地視察，以檢視行人過路處需予改善之處。

VIII 關注荃灣區內行人天橋的結構安全問題

8. 委員表示，荃灣行人天橋網絡擴充工程在二零一三年四月全面啓用，近日有市民反映，於青山公路及大河道交界的行人天橋看似出現凹陷，另有部分行人在使用天橋時感到輕微震盪，以及行人天橋在雨季時會出現漏水及積水問題，令市民關注荃灣區內行人天橋的結構安全，為此詢問政府在行人天橋維修保養方面，是否已作出定期檢測安排。路政署代表回應，行人天橋 NF462 已開通四年，並定期進行檢測，包括小型檢查每年兩次，大型檢查兩年一次。就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，使用時有輕微震盪屬正常。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。至於行人天橋的維修保養安排，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，該署已安排承建商為該行人天橋加裝三條貓梯，以便清理天面的樹葉。另外，為解決該行人天橋去水渠淤塞導致橋面積水問題，該署已加裝擋水板，並在天面的排水溝上加裝鐵絲網，防止落葉阻塞渠道，保持排水渠暢通。自推行上述改善措施後，該署在二零一六年雨季後再沒有收到積水投訴，並會繼續密切留意天橋去水的情況。該署結構維修部亦會每六個月進行一次定期檢查，以及每兩年進行一次綜合定期檢查。該署在二零一六年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。

IX 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

9. 委員表示，運輸署近年在永順街及怡康街交界處新增一組交通燈行人過路設施，雖然方便行人橫過馬路，但因規劃不當，對駕駛者造成潛在駕駛風險，交界處豎立的燈柱多次被撞倒在地上，於今年一月二十四日該處更發生致命交通意外。委員建議運輸署關閉該行人過路設施或把該行人過路設施向後遷移至天橋位置，方便駕駛者轉彎，確保道路使用者的安全。此外，運輸署新增不少行人過路設施，又延長德士古道及永順街交界紅燈等候時間至 30 至 32 秒，令海濱區的行車流量嚴重受阻，委員建議關閉環宇海灣與德士古道及永順街交界（即荃灣公園所在位置）的行人過路設施，只保留金泰線廠附近行人過路設施以應付行人需求，理順區內交通。委員要求運輸署聽取當區區議員及其他委員的意見，進行充分的地區諮詢，方可妥善解決區內交通問題。運輸署代表回應，他與委員在意外發生後即時進行實地視察，發現怡康街及永順街的行人過路處及路口安排合適，交通情況正常，綠燈等候時間亦足以讓市民使用行人過路設施。然而，永順街轉向永德街的慢線範圍的違例泊車情況嚴重，影響怡康街右轉的車流，運輸署已於該處設置上午七時至下午七時不准停車限制區，並考慮延長至 24 小時全日不准停車限制區。雖然怡康街右轉永順街的位置充裕，足以讓車輛順利通過，但受違例泊車問題及駕駛人士的態度影響，運輸署建議加深地面影線，提醒駕駛者正確的行車路線方向。該署會繼續優化該處路口設計，並就改良方案進行地區諮詢。就永順街及馬頭壩道的車流問題，該署交通控制部已調節紅綠燈同步亮起的問題，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，該署會在落實方案後進行地區諮詢。

X 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）

10. 路政署代表介紹荃灣區小型交通改善工程項目及時間表。委員並無任何提問。

XI 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

11. 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

12. 小組已於一月十一日舉行第七次會議，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，以供瞭解及進行討論。

小組訂於三月十五日舉行第八次會議。

(C) 交通安全教育推廣小組

13. 小組沒有特別事項報告。

(D) 行人通道上蓋工作小組（非常設）

14. 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。至於青山公路深井段方案，由於有關位置連接青山公路深井段路旁，而兩端未有連接任何公共交通交匯處或鐵路站，因此不符合有關條件。

15. 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，小組同意由交通及運輸委員會全體委員按一至四分為行人通道評分，並排列優次，一條為正選，三條為後備方案。秘書處將發信邀請所有交通及運輸委員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。

XII 其他事項

16. 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；
- (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；
- (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；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。

荃灣區議會秘書處

二零一七年三月