交通及運輸委員會第七次（五／二零至二一）會議記錄

日期：二零二一年二月八日
時間：下午二時三十分
地點：荃灣民政事務處會議廳

出席者：
趙恩來議員（主席）
易承聰議員（副主席）
文裕明議員，MH
伍顯龍議員
李洪波議員
岑敖暉議員
林錫添議員
陳劍琴議員
陸靈中議員
黃家華議員
葛兆源議員，MH
劉志雄議員
劉卓裕議員
潘朗聰議員
劉肇軒議員
賴文輝議員
謝旻澤議員

政府部門代表

黎翊榮先生	荃灣民政事務助理專員	荃灣民政事務處
馮俊鵬先生	荃灣警區行動主任	香港警務處
關霖先生	荃灣警區助理行動主任	香港警務處
黃培佳先生	荃灣區交通隊主管	香港警務處
劉永鏗先生	高級運輸主任／荃灣	運輸署
周啓鏗先生	工程師／荃灣 1	運輸署
張劍虹先生	工程師／荃灣 2	運輸署
李烜堯先生	區域工程師／荃灣	路政署
梁銘詩女士	行政主任（發展）	荃灣民政事務處

荃灣區議會秘書處代表

林曉蓉女士	高級行政主任（區議會） 荃灣民政事務處
嚴康裕先生	行政主任（區議會）3 荃灣民政事務處
吳卓邦先生（秘書）	行政主任（區議會）4 荃灣民政事務處

列席者：

陳琬琛議員	荃灣區議會主席

應邀出席者：

為討論第 3 項議程

馬健儀先生	高級工程師 5／暢道通行 路政署
盧振中先生	工程師 9／暢道通行 路政署

為討論第 4 項議程

溫卓強先生	高級工程師 2／荃灣路 路政署
俞俊達先生	工程師 4／荃灣路 路政署
戴培龍先生	項目經理 艾奕康有限公司

為討論第 5 項議程

杜錦標先生	工程管理組長／青衣至大嶼山連接路 路政署
曾頌文先生	高級工程師 1／十一號幹線 路政署
甄靜琪女士	高級工程師 2／十一號幹線 路政署
簡悅敏女士	高級工程師 5／運輸策劃 運輸署
麥德明先生	營運董事 - 基建 邁進基建環保工程顧問有限公司 - 澳昱冠（香港）有限公司聯營

缺席者：

譚凱邦議員

會議內容

I 歡迎及介紹

主席歡迎各委員及政府部門代表出席交通及運輸委員會（下稱“委員會”）第七次會議，並介紹首次出席會議並接替張惠雅女士的秘書吳卓邦先生。

2. 主席表示，譚凱邦議員因事未能出席是次會議，請委員備悉。

3. 主席表示，根據《荃灣區議會常規》（下稱“《常規》”）第 28 條的規定，除非另有說明，否則每位委員只可就每項議程發言一次，如只有四位或以下委員發言，每人發

言時間最多為 1.5 分鐘。如多於四位委員發言，則每人發言時間最多為 1 分鐘。部門代表介紹文件的時間最多為 8 分鐘，而總回應時間則為 5 分鐘。

II 第 1 項議程：通過十月十九日第六次委員會會議記錄

4. 主席表示，截至會議前，秘書處收到由陸靈中議員提出的一項修訂建議。

5. 秘書表示，有關修訂建議是把十月十九日會議記錄第 51 段第六至七行的“雖然他於文件中建議應拆除分隔楊屋道東行左邊兩條及右邊兩條行車線的花槽或遷移禾笛街的士站”修訂為“雖然他於文件中提及多項可供考慮的建議例如拆除分隔楊屋道東行左邊兩條及右邊兩條行車線的花槽或遷移禾笛街的士站”。

6. 主席詢問委員是否通過會議記錄及有關修訂建議。委員一致通過會議記錄及有關修訂建議。

III 第 2 項議程：續議事項

7. 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」計劃下的「特別計劃」
（交通第 58/20-21 號文件）

8. 主席表示，路政署提交有關文件，簡介「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」。出席的部門代表包括：

(1) 路政署高級工程師 5／暢道通行馬健儀先生；以及
(2) 路政署工程師 9／暢道通行盧振中先生。

9. 路政署高級工程師 5／暢道通行及工程師 9／暢道通行介紹文件。

（按：岑敖暉議員及劉志雄議員於下午二時四十四分到席。）

10. 委員的意見及查詢綜合如下：

(1) 雖然石圍角邨歷史悠久，加上道路老化較嚴重，會增加工程的難度，但他認為有需要進行有關工程，以協助殘疾人士及長者出行。在五項工程中，他初步評估後認為於行人通道 NS18 及行人通道 SWK03 加建升降機效用較大，並就行人通道 NS18 詢問有否其他建議的加建位置（黃家華議員）；
(2) 行人通道 NF220 連接石菊樓、石翠樓及老圍村。該通道由於有設計上的缺陷，長期使用率偏低，不少居民寧願冒險橫過馬路，因此有迫切需要加建升降機。他對於自二零一七年項目落選後未有議員就石菊樓及石翠樓行人天橋發言感到遺憾，希望順利加建升降機有助石圍角邨及老圍村居民出行。他曾去信路政署爭取把行人通道 NS18 納入計劃，因此支持該項目，希望能令居民返回住所

時不用沿長斜路步行。行人通道 SWK01 及 SWK02 附近已設有升降機，為免浪費資源，他不支持於行人通道 SWK01 及 SWK02 加建升降機。相反，行人通道 SWK03 附近並未設有升降機或斜道，因此他支持於行人通道 SWK03 加建升降機，以協助行動不便人士及輪椅使用者出行。由於石蘭樓附近鋪設了大量喉管，為降低工程難度，他建議把工程範圍限為僅於石圍角商場出口旁邊興建升降機，並盡快落實工程（賴文輝議員）；

(3) 他欣悉計劃共有五項工程可供選擇，相信居民的反應將會熱烈，認為作出選擇時必須尊重居民的意願。他早前於石圍角上邨及下邨數個地點進行問卷調查，結果顯示居民傾向選擇於行人通道 SWK01、行人通道 SWK02 及行人通道 SWK03 加建升降機。他估計邨內不同位置的居民有不同需要，認為需進行民意調查以了解居民的需要，亦得克服技術上的困難（文裕明議員）；以及

(4) 他認為部門在評估各項工程的技術困難程度時所用的字詞分別不大，並希望部門並非以造價評估工程的困難程度。他以行人通道 NS18 為例，指出進行每項工程時均會面對地下管線衝突、修改花槽、興建高架平台前須建造地基等各項問題，故不明白部門所指困難何在，希望部門能提供更多數據，以闡釋為何經評估後認為工程難以進行（副主席）。

（按：劉卓裕議員於下午二時四十九分到席。）

11. 路政署高級工程師 5／暢道通行回應如下：

(1) 該署根據每項工程的實際環境和相關限制評估各項工程的困難程度。例如在行人通道 SWK03 近石圍角商場出口加建升降機，工程期間須面對工作空間不足及與大量地下管線有衝突等問題，因此初步評估的困難程度為非常困難。五條行人通道初步評估並非技術上不可行，委員可根據各行人通道初步評估的困難程度和其他因素在選擇推展的項目時作整體的考慮；

(2) 該署認為行人通道 NS18 現擬加建升降機的位置合適，但並非最後定案。在詳細設計時，會考慮各持份者的意見及公共設施的位置，繼而作出適當調整。由於在該隧道出口加建升降機，可選擇的位置不會有很大的分別；以及

(3) 工程困難程度和工程量都會影響工程建造成本的估算。例如行人通道 SWK01 工程初步評估的困難程度為較少，造價亦因而相對較低。而進行行人通道 SWK03 的工程，須克服工作空間不足的限制，為行人通道 NF220 近石菊樓加建的升降機較高和需要提供三個出口，SWK03 及 NF220 兩項工程建造成本的估算反映了各工程整體的困難程度和工程量，造價亦因而相對較高。

12. 主席表示，委員較能就推展行人通道 SWK03 的工程達成共識。工程不應受造價所限，應盡量克服技術困難，加以推展。他又詢問路政署，委員會是否須考慮人流或其他客觀因素，即日作出決定，選擇其中三條行人通道作為推展工程。

13. 路政署高級工程師 5／暢道通行回應，委員應該從整體角度考慮有關因素，選出不多於三條現有行人通道作為「特別計劃」的推展項目。他希望委員會能夠盡快作出決定，以便推展相關工程。

14. 主席總結，委員會會以傳閱文件方式，選出不多於三條行人通道，以便推展相關工程。

（會後按：委員會在會後以傳閱方式選出行人通道 NF220、SWK03 以及 NS18 作為「特別計劃」的推展項目。）

V 第 4 項議程：擴闊荃灣路、擴建現有德士古道行車天橋以及相關路口改善工程的勘測研究荃青交匯處改善工程

（交通第 59/20-21 號文件）

15. 主席表示，路政署提交有關文件，簡介擴闊荃灣路、擴建現有德士古道行車天橋以及相關路口改善工程的勘測研究荃青交匯處改善工程。出席的部門代表包括：

(1) 路政署高級工程師 2／荃灣路溫卓強先生；
(2) 路政署工程師 4／荃灣路俞俊達先生；以及
(3) 艾奕康有限公司項目經理戴培龍先生。

16. 路政署高級工程師 2／荃灣路及路政署工程師 4／荃灣路介紹文件。

17. 主席表示，是次會議主要討論荃青交匯處，委員如對擴闊荃灣路以及相關路口改善工程有意見，可留待日後討論。

18. 委員的意見及查詢綜合如下：

(1) 他同意按第四項工程於德士古道近山德士中心增設一條行車線，但反對在該處豎立路牌標示上落客貨停車處。他促請路政署小心考慮第三項工程中擬建連接路的弧度設計，以免發生交通意外。此外，他請部門留意近期於德士古道及龍德街交界處往環宇海灣方向位置發生的貨櫃車翻側事故，並詢問能否改善有關路段的弧度，以提升交通安全。就第二項工程而言，他指出擬擴建行車天橋的位置飆車問題嚴重，希望能夠加建隔音設施，並促請路政署顧及噪音問題，避免在深夜時分施工（陸靈中議員）；
(2) 鑑於荃青交匯處是荃灣路主要的瓶頸位置，他希望路政署提供更多數據，說明工程完成後可把多少進入迴旋處的車輛分流及對紓緩迴旋處的交通壓力有何作用。他亦請該署推算五年及十年後的情況，以評估現時增設一條行車線的設計方案能否達到預期把六成車流分流的效果，以及有否需要額外削平斜坡，以便興建第二條行車線（伍顯龍議員）；

(3) 荃青交匯處交通及德士古道斷橋的問題多年來一直未有解決，他希望工程能盡快於本屆區議會任期內落實。他指出，迴旋處中間的石壆及兩旁花槽的灌木均會阻礙駕駛者的視線，期望路政署能改善有關設計，以提升交通安全（黃家華議員）；

(4) 他認為按第四項工程設立上落客貨停車處會導致交通阻塞。鑑於現時大量車輛（包括公共交通工具）均經德士古道行車天橋及青衣北橋往返青衣，擴建行車天橋能即時起分流作用，紓緩荃青交匯處的擠塞情況，因此建議優先展開第二項工程。他認同第一項工程亦有把車流分流的作用，但擔心削平斜坡會對交通造成影響。另外，他希望車輛由德士古道轉入永德街時無須在交通燈位等候，因此建議路政署及運輸署考慮就第三項工程採用上屆區議會的永順街方案，又或把兩組交通燈分拆，令左轉慢線的交通燈的綠燈持續亮起以供車輛通行，日後再考慮右轉行車線的安排（岑敖暉議員）；以及

(5) 有柏傲灣居民向他反映，進入屋苑停車場須繞經海濱，甚為不便。他因此詢問運輸署，第三項工程的方案將如何與永德街加以配合，以切合居民的需要。鑑於現時葵福路轉入德士古道的位置設有行人過路處，他詢問路政署在把德士古道行車天橋接駁口連接至地面前會否與相關區議會討論如何優化上述過路處的設計。他亦指出迴旋處靠近環宇海灣、柏傲灣、海之戀等民居，因此希望在適當位置設立隔音屏障或其他設施減低噪音，避免居民投訴（副主席）。

19. 路政署高級工程師 2／荃灣路回應如下：

(1) 現時德士古道近山德士中心對出的左行車道不時有車輛佔用作上落客貨活動，影響該段德士古道及迴旋處一帶的交通。建議的第四項工程是將部分環境美化地帶改建為行車道，即使在最左線被車輛佔用的情況下，仍可維持兩條行車線供往荃灣方向的車輛使用；

(2) 該署在詳細設計階段會留意荃灣路下行斜路至德士古道的連接路的設計要求；

(3) 工程顧問已為工程項目進行環境檢討，檢討結果顯示工程對附近的噪音敏感受體的影響符合現行環境法例要求。儘管如此，該署會在詳細設計階段探討在工程中合適的新建路段鋪設低噪音路面物料；

(4) 當擬議工程全部完成後，迴旋處的交通情況將有所改善。交通影響評估顯示，預計在 2031 年左轉往青衣專用行車線將分流約六成沿荃灣路(往屯門方向)引路進入迴旋處的車流量；擴建現有德士古道行車天橋能夠分流約一半沿德士古道地面進入迴旋處的車流量；荃灣路下行斜路至德士古道的連接路能夠分流約四分之一沿該下行斜路進入迴旋處的車流量；

(5) 由於受構築物阻礙，現時荃青交匯處迴旋處的部分入口均出現駕駛者視線距離未如理想的情況。工程顧問會研究調整進入迴旋處的角度，並會盡量利用迴旋處內圈的空間，改善視線距離，從而提升道路安全；

(6) 該署計劃在荃青交匯處改善工程項目下一併推展建議的五項改善措施。如有部分工程細項能夠分階段完成，會先開放相關的路段予公眾使用，以盡早紓緩荃青交匯處的交通；以及

(7) 就區內交通事宜，該署將繼續與運輸署協調，探討可行的改善措施。

20. 主席總結，委員會支持路政署提交的方案，希望可盡快落實以紓緩荃青交匯處的擠塞問題，另亦要求路政署預早規劃第一項工程封路期間的臨時交通安排。

VI 第 5 項議程：十一號幹線（元朗至北大嶼山段）及相關主要幹道
（交通第 60/20-21 號文件）

21. 主席表示，路政署提交有關文件，簡介十一號幹線（元朗至北大嶼山段）及相關主要幹道。出席的部門代表包括：

(1) 路政署工程管理組長／青衣至大嶼山連接路杜錦標先生；

(2) 路政署高級工程師 1／十一號幹線曾頌文先生；

(3) 路政署高級工程師 2／十一號幹線甄靜琪女士；

(4) 運輸署高級工程師 5／運輸策劃簡悅敏女士；以及

(5) 邁進基建環保工程顧問有限公司—澳昱冠（香港）有限公司聯營營運董事—基建麥德明先生（下稱“邁進基建環保工程顧問—澳昱冠（香港）聯營公司董事”）。

22. 路政署高級工程師 1／十一號幹線介紹文件。

23. 委員的意見及查詢綜合如下：

(1) 他擔心工程造價龐大會增加政府的財政赤字，因此詢問該項工程的申請撥款額。為了解十一號幹線是否確能紓緩屯門公路的交通壓力，他亦詢問部門如何得出文件中的行車量／容車量比率（謝旻澤議員）；

(2) 他總體上支持興建十一號幹線，認為十一號幹線可作為屯門公路汀九段的替代路線，避免新界西北的交通因交通意外而癱瘓。此外，他關注工程項目對環境的影響，尤其是噪音和污染問題，包括青龍頭一帶的景觀及噪音問題和青山公路沿線泳灘的海水污染問題（賴文輝議員）；

(3) 他不滿政府容許部門提交跨區性議題以供委員會討論，卻限制委員提交這類議題。他反對興建十一號幹線，認為該項目是新界西北—大嶼山—都會區運輸走廊計劃的一部分，目的是為未來東大嶼都會計劃鋪路。他認為有其他方法應付直至二零三零年的人口增長，質疑東大嶼都會計劃的必要性及工程造價（潘朗聰議員）；

(4) 他指出擬建的青龍大橋長度與青馬大橋相若，並且接近青龍頭的民居，因此詢問部門是否已經評估可產生的噪音及對環境的影響。他亦指出政府早於二零零零年推出十一號幹線計劃時已接獲大量反對意見，計劃刊憲後亦不獲當時的立

法會通過，因此詢問當局在制訂現有方案時是否已考慮有關的反對意見（劉卓裕議員）；

(5) 他反對興建十一號幹線，因為關注工程對周圍環境及景觀的影響，以及擔心深井一帶的民居會被多條大橋包圍。他質疑該項目是為明日大嶼計劃鋪路，並詢問部門於二零一八年五月進行可行性研究後有否考慮到社會近況（如移民潮等）對人口增長的影響、工程是否有必要，以及工程造價對財政的影響（劉志雄議員）；

(6) 他希望部門提供簡報，讓委員了解計劃並給予意見。他又指出，從洪水橋出發往九龍的駕駛者多會採用大欖隧道或屯門公路，鑑於屯門公路深井段經常出現擠塞，他詢問十一號幹線對有關路段與荃灣區的交通有何助益，以及是否必須填海才能進行工程（黃家華議員）；

(7) 他得悉部門就十一號幹線涉及的小量荃灣區路段諮詢委員會。他詢問文件中第九段提及的P1公路在地圖上的位置，並指出文件中第15段的用字不清晰，“部分行程”的意思不易明白，建議部門日後舉例說明以便理解。他認為擬建的大欖涌隧道的名稱與現有但相距甚遠的大欖隧道相似，容易引起混淆，建議當局考慮重新命名（陸靈中議員）；

(8) 她反對興建十一號幹線，認為要解決新界西部及屯門公路一帶的擠塞問題，大可透過開辦小輪航線及在繁忙時間限制某類車輛使用巴士專線等方法，把車輛分流及疏導交通。文件中附件二的估算數字亦顯示現時的情況尚可控制，無須興建十一號幹線以配合東大嶼都會計劃。她詢問部門基於甚麼準則估算現時及二零三六年的情況及衡量兩者的差距（陳劍琴議員）；

(9) 他反對興建十一號幹線，認為現有方案只能改善元朗及屯門的對外交通，而另建一條連接昂船洲的道路以疏導青嶼幹線的交通，會令車流增加和令西隧負荷過重，因此並不可行。他質疑計劃的真正目的是把青嶼幹線接駁至東大嶼人工島，再經交椅洲接駁至堅尼地城（岑敖暉議員）；

(10) 十一號幹線擬建的青龍大橋將連接青龍頭及陰澳，靠近豪景花園西面，因此他擔心大橋會對該區造成景觀、空氣及噪音上的影響，在設計時需留意。他明白十一號幹線是為配合新界西部的新發展區而建造，但隨着洪水橋及掃管笏的新樓盤陸續入伙，十一號幹線在15年後才通車，那是“遠水不能救近火”。政府必須多管齊下，透過管理私家車的增長、進行鐵路規劃、改善道路及公共交通服務等方式解決問題（伍顯龍議員）；

(11) 十一號幹線可把青山公路的車輛分流，避免新界西北的對外交通過分依賴青山公路，只要並非為明日大嶼計劃鋪路，他原則上並不反對興建。他關注擬建道路與鄰近的豪景花園、汀九、馬灣等地民居的實際距離及對當區居民的影響，詢問部門有否制訂任何措施監控有關影響。此外，他關注現有方案如何應付十一號幹線與青山公路連接處的車流問題，如無有效解決車流問題的措施，他便會反對有關計劃。他亦促請部門提升現有的交通配套，以及交代計劃是否為明日大嶼計劃鋪路（副主席）；

(12) 十一號幹線的造價以億元計，成效將在 15 年後顯現，但一展開工程即會衍生多項問題，包括施工期間對環境的影響、重置屯門公路路段對交通的影響，以及竣工後帶來的景觀及噪音影響，希望部門提出詳細計劃後能再諮詢委員會（陳琬琛議員）；

(13) 他憂慮十一號幹線連接深圳後會令大量“左軚車”進入香港各區，引致交通意外及令擠塞問題加劇，並擔心大量經十一號幹線和青嶼幹線前往青衣的車輛會堵塞荃青交匯處的交通，因此希望部門提供有關路段的交通意外及擠塞情況估算數字，否則便會反對興建十一號幹線（林錫添議員）；以及

(14) 他知悉工程項目包括在交椅洲預留道路連接東大嶼人工島及堅尼地城，因此詢問部門擬建的青衣至大嶼山連接路與工程項目的關係、具體安排及目前的進度（主席）。

24. 路政署工程管理組長／青衣至大嶼山連接路回應如下：

(1) 工程的可行性研究已將近完成，其主要目的為確立初步走線、連接點的位置及各路段行車線的數目、考慮不同因素的影響，以及評估工程有否難以克服的困難。該署下一步會進行勘查研究，收集各項數據，為十一號幹線（元朗至北大嶼山段）進行初步設計及更深入的研究。該署會在訂定最終走線及設計後，按市場因素對工程造價作出估算；

(2) 擬議工程項目主要分為三個部分，包括十一號幹線（元朗至北大嶼山段）、青衣至大嶼山連接路及擴闊一段由藍地石礦場至唐人新村的元朗公路。因應新界西北的持續發展，該署估計新界西北的人口於二零三六年會較現時增加約 50 萬人，而到二零四一年會再增加 15 萬人，因此新界西北市民來往市區的交通需求將會增加，對新界西北的整體交通構成壓力。十一號幹線（元朗至北大嶼山段）的主要作用是分流屯門公路及大欖隧道的車流，以紓緩新界西北未來的人口增長所帶來的交通壓力；

(3) 十一號幹線（元朗至北大嶼山段）在連接北大嶼山後將會增加青嶼幹線的行車量，因此該署建議有需要興建青衣至大嶼山連接路以作分流，並會盡快進行有關工程的工程研究。當青嶼幹線交通擠塞時，駕駛者可經十一號幹線（元朗至北大嶼山段）及青衣至大嶼山連接路由新界西北前往市區，對現時由藍地一帶出發並使用大欖隧道前往市區的駕駛者而言，行車距離和行車時間都會較短。由於屯門公路的車流較多，擬議的新幹道對屯門公路的分流作用將會更明顯；

(4) 由於十一號幹線（元朗至北大嶼山段）將會於藍地石礦場附近連接元朗公路，該署計劃因應屆時的交通流量擴闊元朗公路（藍地至唐人新村段），以確保交通暢通無阻；

(5) 十一號幹線（元朗至北大嶼山段）目標不遲於二零三六年通車，此工程項目旨在滿足因應新界西北未來發展而產生的交通需求，與「明日大嶼願景」的目標不同；

(6) 該署可於會後提供簡報副本，供委員參考；以及

(7) 該署認為十一號幹線（元朗至北大嶼山段）及相關主要幹道可以紓緩屯門公路及大欖隧道的擠塞情況，對環境有正面影響。

25. 邁進基建環保工程顧問—澳昱冠（香港）聯營公司董事回應，就初步走線方案進行的可行性研究包括交通評估、技術及可行性評估、土地徵收及初步環境評估，亦已就空氣質素、噪音、景觀、視覺、生態、水質、廢物管理、受污染土地及文化遺產各方面進行評估。該公司已就初步環境評估與環境保護署等相關部門溝通，並因應工程所造成的環境影響提出緩解措施。在下一階段的勘查研究時，路政署會訂定最終走線及設計，並與相關持份者溝通，及後向環境保護署取得環境許可證以展開工程。

26. 路政署高級工程師 1／十一號幹線回應如下：

(1) 初步走線的設計，已避免有關道路工程過於接近青龍頭豪景花園一帶的民居。由於需要保護青龍大橋的主柱，有需要於青龍頭及北大嶼山拐石位置進行小規模的填海。另一方面，填海亦會縮短青龍大橋的主跨度，以減低工程建造難度；

(2) 該署指出 P1 公路屬「東涌新市鎮擴展」項目的範圍內，待 P1 公路完成後，駕駛者可在青龍大橋右轉並沿 P1 公路前往東涌及香港國際機場；以及

(3) 運輸署會適時考慮各路段通車時的命名，以免駕駛者混淆。

27. 主席請路政署提供簡報以供傳閱，並希望部門備悉委員的反對意見。他詢問屯門公路的重置安排、青龍大橋的設計高度及橋面與民居之間的距離。此外，他希望在與部門確定青衣至大嶼山連接路走線方案後諮詢委員會，以及進行實地視察，了解深井和青龍頭一帶居民的意見。

28. 路政署高級工程師 1／十一號幹線回應，重置屯門公路的目的是為興建青龍大橋及大欖涌隧道。該署會先待屯門公路的重置路段建成後再實施改道安排，以確保屯門公路交通暢順。

29. 主席總結，他要求路政署在將來安排委員進行實地視察，以了解居民的意見。

VII <u>第 6 項議程：資料文件</u>

(A) <u>二零二零年十一月至十二月荃灣警區交通執法報告所關注的違例泊車地點</u>（交通第 61/20-21 號文件）

30. 警務處荃灣警區行動主任匯報荃灣警區執法的最新情況。該處於二零二零年十一月成立“區交通執法隊”（“執法隊”），透過內部調配，安排十位警務人員專責在早上七時的繁忙時間至晚上十一時期間處理交通投訴。執法隊配備專門的車輛及最新的電子告票系統，以便於短時間內前往較偏遠的地點執法，以及減省程序。自去年十一月二十九日推行這項新計劃以來，執法隊所發出的告票數量頗多，其中於本年一月三十一日至

二月六日的一星期內便發出 1 275 張告票。該處會繼續密切留意這項新計劃，並適時將之優化，以提升執法效能。

31. 警務處荃灣區交通隊主管簡介二零二零年十一月至十二月荃灣警區交通執法報告所關注的違例泊車地點。

32. 委員的意見及查詢綜合如下：

(1) 他詢問執法隊的聯絡方法（主席）；

(2) 他指出青山公路及屯門公路每星期均會出現飆車情況，認為警務處巡查次數不足，希望部門提供有關執法數據（謝旻澤議員）；

(3) 他詢問部門去年發出告票的數量，並指出不時有電單車從荃灣警署急速駛向荃威花園一帶，造成噪音，希望部門留意（劉卓裕議員）；

(4) 他認為深井一帶飆車問題嚴重，並詢問部門為此架設路障的詳情。由於汀九村一帶僅設有一個停車場，但經常被外來車輛非法佔用，妨礙村民泊車，他希望部門跟進（劉志雄議員）；

(5) 他對執法效能有所提升予以讚賞。他希望警務處留意車位長期被非法佔用的情況，並建議劃設合適的咪錶位置。他亦詢問文件中的數字是否包括在辦公室檢視攝錄片段後發出告票的個案（黃家華議員）；

(6) 他比較沙咀道及楊屋道的執法數字後指出，沙咀道作為區內的主要道路，較少出現違例泊車的情況。相反，楊屋道違例泊車的問題猖獗，嚴重影響巴士及小巴乘客在上落期間的安全。他促請警務處加強在有關路段的執法工作（陸靈中議員）；

(7) 他指出近日楊屋道街市及沙咀道一帶的商戶處理大量貨物，所產生的垃圾在馬路上堆積，令交通嚴重擠塞，希望警務處及相關部門處理。他亦指出近日深夜時分德士古道、荃富街及青山公路經常有非法改裝車輛駛過，造成噪音，希望部門跟進（林錫添議員）；

(8) 他詢問執法隊是否俗稱的“咖啡仔”。麗城附近的青山公路及海之戀一帶經常出現違例泊車的情況，但現時難以在繁忙時間聯絡部門處理有關問題，而即使部門採取應對措施，在劃上黃格的道路上作用亦有限。他促請警務處加強處理違例泊車及指揮交通，並詢問部門早前承諾的跨部門合作打擊飆車行動現階段的時間表及成效（副主席）；以及

(9) 他關注國瑞路及城門道違例泊車的問題，認為現時先聯絡警民關係科的做法較為繁複，希望警務處向區議員提供直接聯絡執法隊的方法（陳琬琛議員）。

33. 警務處荃灣警區行動主任回應如下：

(1) 該處備悉委員的意見，並會不遺餘力地執法及打擊各項交通罪行；

(2) 該處暫時未有關於青山公路飆車問題的確切數據，會研究問題及於會後提供相關資料。該處亦會提供過往的執法數據以作比較，希望執法行動能減低交通問題對市民的影響，提升生活質素；
(3) 該處會跟進從荃灣警署出發的電單車所造成的噪音問題；
(4) 文件中各個地點和委員提及的汀九及國瑞路，均為該處重點執法的地點。執法隊會更有效調配其車輛，以處理較偏遠地點的交通問題；
(5) 該處會與相關部門研究設立咪錶的位置；
(6) 文件中的數字不包括在辦公室檢視攝錄片段後發出告票的個案；
(7) 飆車問題主要涉及高速公路，由該處的新界南總區交通部負責，而荃灣警區則會擔當中間人的角色，反映委員的意見。打擊飆車的跨部門合作行動正處於討論階段，如有最新發展，會向委員會匯報；以及
(8) 為免令公眾感到混亂，該處希望簡化聯絡渠道。現時公眾可致電總區電台或警署的報案室，以便轉介執法隊，而該處亦會考慮是否設立熱線或以其他既定方式處理投訴。如有需要，委員亦可聯絡他，以便跟進或轉介。

34. 警務處荃灣警區助理行動主任回應，新設的執法隊限於十位警務人員，而俗稱的“咖啡仔”是原有的交通督導員，他們會繼續就交通問題執法。該處亦十分關注海之戀的違例泊車問題，已拖走涉事車輛及在有關路段劃上黃格，以期改善情況。

(B) <u>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（截至二零二一年一月二十九日）</u>
（交通第 62/20-21 號文件）

35. 路政署區域工程師／荃灣匯報相關資料。

36. 委員的意見及查詢綜合如下：
(1) 他詢問工程項目 NE/17/00461-77 青山公路深井段近海韻花園擴闊行車路，改善道路和路面交通標誌（下稱“工程項目 NE/17/00461-77”）及未在今次文件中出現的工程項目 TW/19/00502-132 青山公路（青龍頭段）近浪翠園第三期重置迴旋處路面標誌（下稱“工程項目 TW/19/00502-132”）的預計完工日期（伍顯龍議員）；
(2) 工程項目 TW/20/01046-94 海興路近荃灣路延長 24 小時禁止停車限制（下稱“工程項目 TW/20/01046-94”）進行當日因有車輛違泊阻塞，外判工程商竟遺留部分位置沒有劃上黃格就直接離去，直至事件被傳媒揭發及他本人親自投訴後才事後補劃黃格。他直斥部門監管不力，容許外判商「倔筵」馬虎了事，他詢問路政署會否將工程一分為二，令外判商能夠在單一工程重複獲利。他並對剛完成的工程項目 TW/18/02734-122 青山道-荃灣段近麗城薈 2 期改善行人路設施及改善路邊欄杆（下稱“工程項目 TW/18/02734-122”）延期近一年表示遺憾，他表示有關工程實為 2018 年接獲投訴後已經積極爭取，並於 2019

年獲知部門接納意見，惟工程卻一拖再拖，直至 2020 年 11 月才完成，當時投訴人已經過身 2 個多月而無法享用。他促請部門以後進行地區工程時謹記教訓，切勿隨意拖延（副主席）；

(3) 他詢問工程項目 TW/20/02013-179 灰窰角街近富源工業大廈加裝路邊欄柱（下稱“工程項目 TW/20/02013-179”）的工程內容，以及該項工程是否與另一項為防止大型貨車衝上行人路而進行的工程屬同一項目（陸靈中議員）；

(4) 他詢問已獲發施工通知書的工程項目 TW/18/01930-108 沙咀道近荃榮街改善行人過路設施及道路交通標誌（下稱“工程項目 TW/18/01930-108”）及工程項目 TW/19/01568-146 荃貴街更新殘疾人士專用停車位路面標誌（下稱“工程項目 TW/19/01568-146”）的工程內容（林錫添議員）；

(5) 他詢問工程項目 TW/20/01767-168 荃錦公路近芙蓉山路改動路面標誌（下稱“工程項目 TW/20/01767-168”）的工程內容及進度。他知悉部門將會就工程項目 TW/20/03184-246 蕙荃路近荃錦交匯處改善路面交通標誌（下稱“工程項目 TW/20/03184-246”）精簡有關路面設計，希望部門告知他有關方案後才進行工程（潘朗聰議員）；

(6) 他詢問工程項目 TW/20/01179-191 三棟屋路近老圍路改善路面標誌（下稱“工程項目 TW/20/01179-191”）的工程內容及進度（賴文輝議員）；以及

(7) 她曾就工程項目 TW/20/03349-255 海貴路公共運輸交匯處增設電單車泊位（下稱“工程項目 TW/20/03349-255”）進行地區諮詢。不少市民反對該項工程，認為收窄行人路會增加危險，並關注電單車的噪音問題。她質疑工程的迫切性，並希望部門暫停該項目（陳劍琴議員）。

37. 路政署區域工程師／荃灣回應如下：

(1) 該署預計於本年三月展開並於六月前完成工程項目 NE/17/00461-77 的第一階段，即在荃灣天主教小學對出位置改建行人過路處，方便學生上下課。該署現正研究工程第二階段的擴闊海韻花園行車路工程的臨時交通安排；

(2) 由於工程項目 TW/19/00502-132 涉及迴旋處及刨鋪路面工程，交通安排較為複雜，因此該署未有確切的預計完工時間，但希望於今年內完成；

(3) 工程項目 TW/20/01046-94 因車輛阻塞而未能即時完成，該署已於事後 48 小時內補劃黃格。該署是按實際工程項目數量計算工程開支，會考慮日後在遇到類似情況時即時報警處理；

(4) 就工程項目 TW/18/02734-122，該署會與康樂及文化事務署加以配合，日後會盡量安排加快進度；

(5) 該署已完成工程項目 TW/20/02013-179，於富源工業大廈外加裝三條欄柱。該署及運輸署尚未展開灰窰角街的大型改善工程；

(6) 該署已完成工程項目 TW/18/01930-108，於尚翠苑對出位置增設燈控行人過路處，而有關燈控行人過路處亦已於本年二月二日啓用；

(7) 該署現正等待警務處及運輸署審批工程項目 TW/20/01767-168 的臨時交通安排，並會盡快展開工程；以及

(8) 工程項目 TW/20/01179-191 是一項改善路面標誌工程。該署會將雙白線併入影線，預計工程會於本年第一季完成。

38. 運輸署工程師／荃灣 1 回應如下：

(1) 工程項目 TW/20/02013-179 的內容是在美德大廈地下洗衣店門口加裝三條護柱，並非灰窰角街樂悠居轉彎處的較大型擴闊工程；

(2) 工程項目 TW/20/03184-246 主要分兩部分，第一部分優先在迴旋處蕙荃路出口至怡景園第一座的路面加設慢駛標誌，第二部分則因應目的地地點進行調節，並把路牌尺寸縮減至設計大小的下限，以擴闊駕駛者在轉彎時的可視角度；以及

(3) 關於工程項目 TW/20/03349-255，該署早前已與相關委員及持份者進行實地考察，了解附近的電單車泊車情況。鑑於諮詢期間意見分歧，該署會考慮是否仍然推展工程。

39. 主席提醒委員，如在收到工程項目的文件及地圖後有任何查詢，可直接聯絡運輸署或路政署的代表，務求及早解決問題和節省會議討論時間。

（按：伍顯龍議員於下午四時五十一分退席，李洪波議員於下午四時五十二分退席，而劉卓裕議員亦於下午四時五十三分退席。）

(C) <u>交通及運輸委員會截至二零二一年一月二十二日止的撥款財政報告</u>
（交通第 63/20-21 號文件）

40. 委員備悉相關資料文件的內容。

VIII <u>第 7 項議程：其他事項</u>

41. 委員的意見及查詢綜合如下：

(1) 由於第三項議程涉及他的選區，他希望以記名方式傳閱文件（文裕明議員）；

(2) 關於荃灣西約近油柑頭村及寶豐路兩幅地皮的發展項目所產生的車流，儘管在壹號九龍山頂附近會進行道路改善工程，但青山公路荃灣段及柴灣角迴旋處才是交通問題的癥結。他詢問運輸署進行的交通影響評估如何得出結論，認為僅有少量發展項目產生的車輛會經青山公路荃灣段及柴灣角迴旋處前往港鐵荃灣站或沙田，大部分車輛均會經麗順路及海安路前往九龍及其他地區（謝旻澤議員）；

(3) 他接獲大量關於交通擠塞及違例泊車的投訴，促請警務處在農曆新年假期前加強執法，疏導沙咀道及楊屋道的交通（林錫添議員）；以及

(4) 他詢問部門如何評估麗城後山豪宅計劃的交通影響，並希望部門提出更詳盡的方案，增加區內的公共交通班次。他亦關注智能停車場計劃的最新發展（副主席）。

42. 運輸署工程師／荃灣 2 回應，對油柑頭村兩幅用地進行的交通影響評估乃是由路政署進行，將於會後提供相關資料。

43. 警務處荃灣警區行動主任回應，該處關注沙咀道的交通情況。因應年宵花市的季節性情況，該處會以疏導交通為首要目標，加派人員執法。

44. 主席表示，下次會議暫定於三月中舉行，以討論委員早前提交的文件。

（會後按：交通及運輸委員會第八次會議日期已改為二零二一年三月十一日。）

IX 會議結束

45. 議事完畢，會議於下午五時零二分結束。

荃灣區議會秘書處
二零二一年三月十六日