

荃灣區議會
交通運輸委員會
第十四次（一／二六至二七）會議記錄

日期：二零二六年四月二十七日

時間：下午二時三十分

地點：荃灣民政事務處會議廳

出席者：

朱德榮議員，MH（主席）

鄭捷彬議員（副主席）

古揚邦議員，MH

伍俊瑜議員

林婉濱議員

周森明議員

邱錦平議員，BBS，MH

張文嘉議員，MH

梁昌明議員，MH，JP

陳振中議員

陳純純議員

陳崇業議員，BBS，MH

莫遠君議員

曾大議員

馮卓森議員

黃偉傑議員，MH

黃啟進議員

葛兆源議員，MH

劉松剛議員

梁志和委員

陳沛鏗委員

政府部門代表

區家盛先生，JP	荃灣民政事務專員 荃灣民政事務處
張澤豪先生	荃灣民政事務助理專員 荃灣民政事務處
梅晔澄女士	高級運輸主任／荃灣 運輸署
郭浩霖先生	運輸主任／荃灣1 運輸署
李洁凌女士	工程師／荃灣1 運輸署

冼浩邦先生	工程師／荃灣2 運輸署
張幸強先生	工程師／荃灣4 運輸署
黃義朗先生	區域工程師／荃灣 路政署
郭磊明先生	行政助理／地政（荃灣葵青地政處） 地政總署

荃灣區議會秘書處代表

林權先生	高級行政主任（區議會） 荃灣民政事務處
李彥宗先生（秘書）	行政主任（區議會）4 荃灣民政事務處
陳惠欣女士	行政主任（區議會）3 荃灣民政事務處

列席者：

討論第2項議程

莫少昌先生	環境保護主任（評估及噪音）23 環境保護署
梁小玲女士	葵青警區行動主任 香港警務處
羅世光先生	葵青警區交通隊主管 香港警務處

討論第3項議程

羅家勤先生	總運輸主任／渡輪策劃 運輸署
吳嘉穎女士	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	渡輪部經理 珀麗灣客運有限公司
楊志豪先生	巴士部經理 珀麗灣客運有限公司

討論第4項議程

黃子健先生	經理（車務） 九龍巴士（一九三三）有限公司
周禮希先生	助理經理（公共事務） 九龍巴士（一九三三）有限公司
李曜生先生	主任（車務支援） 九龍巴士（一九三三）有限公司

討論第5項議程

林意心女士	高級運輸主任／巴士發展（新界西南） 運輸署
鄭希文女士	運輸主任／巴士發展（新界西南） 運輸署
黃子健先生	經理（車務） 九龍巴士（一九三三）有限公司
周禮希先生	助理經理（公共事務） 九龍巴士（一九三三）有限公司
李曜生先生	主任（車務支援） 九龍巴士（一九三三）有限公司
陳浩峯先生	營運經理（九龍及新界） 城巴有限公司
謝裕康先生	高級策劃主任 城巴有限公司
陳樂軒先生	企業事務主任 城巴有限公司

討論第6項議程

黃子健先生	經理（車務） 九龍巴士（一九三三）有限公司
周禮希先生	助理經理（公共事務） 九龍巴士（一九三三）有限公司
李曜生先生	主任（車務支援） 九龍巴士（一九三三）有限公司
陳浩峯先生	營運經理（九龍及新界） 城巴有限公司
謝裕康先生	高級策劃主任 城巴有限公司
陳樂軒先生	企業事務主任 城巴有限公司

討論第7項議程

黃子健先生	荃灣警區行動主任 香港警務處
林志忠先生	荃灣警區交通隊主管 香港警務處

I 歡迎及介紹

主席歡迎各委員及政府部門代表出席交通運輸委員會（下稱“委員會”）第十四次會議。

2. 主席表示，根據《荃灣區議會常規》的相關規定，區議員參與區議會會議及處理與區議會相關事務時，一旦發現討論事項或相關事務與其有直接個人利益或金錢上的利益，必須作出申報。秘書處於會議前收到陳崇業議員及梁志和委員就第3項議程及第4項議程申報利益。陳崇業議員申報自己是馬灣鄉事委員會主席，而梁志和委員申報自己是珀麗灣業主委員會（下稱“業委員”）主席。就該兩項議程，主席決定陳崇業議員及梁志和委員可以發言及參選討論，以反映當地居民的意見，但不可參與表決。主席詢問是否有委員需要即場作出利益申報。沒有委員即場作出利益申報。

3. 主席表示，委員可於會議上就每項議程發言及補充發言各一次。第一輪發言時間最多為兩分鐘，而第二輪發言時間最多為一分鐘。

II 第1項議程：通過二零二六年二月二十三日第十三次會議記錄

4. 主席表示，截至會議前，秘書處並無收到任何修訂建議。主席詢問委員需否即場提出修訂建議。沒有委員即場提出修訂建議。委員一致通過會議記錄。

III 第2項議程：續議事項

二零二六年二月二十三日會議紀錄第6至16段：要求治理青荃橋晚間噪音問題

5. 主席表示，負責回應的部門代表包括：
- (1) 環境保護署（下稱“環保署”）環境保護主任（評估及噪音）23 莫少昌先生；
 - (2) 香港警務處（下稱“警務處”）葵青警區行動主任梁小玲女士；以及
 - (3) 警務處葵青警區交通隊主管羅世光先生。
- 此外，運輸署的書面回覆已在會議上提交。
6. 委員詢問過去兩個月環保署及警務處執法的情況及成效，例如接獲投訴宗數及執法數字。
7. 環保署環境保護主任（評估及噪音）23 回應如下：
- (1) 車輛的構造及保養（包括改裝排氣管）受《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）規管，所有車輛必須配備運作良好的減聲器，且不得改裝以發出高於原廠設計的聲響。相關執法由運輸署及警務處負責，運輸署可根據《道路交通條例》（第 374 章）第 79 條向懷疑有問題車輛的車主發出檢驗命令，要求送往驗車中心接受檢查；警務處則有權在路面截停車輛，以確認是否有拆除減聲器或改裝排氣管。雖然現行法例沒有授權環保署處理上述執法工作，但該署一直留意國內外用於識別非法改裝車輛的科技發展，為相關執法部門提供技術支援；
 - (2) 車輛在首次登記時，必須符合該署根據《噪音管制（汽車）規例》（第 400I 章）訂明的噪音標準。此項源頭管制措施旨在確保車輛符合法定噪音排放要求；以及
 - (3) 該署正測試一套“人工智能改裝車輛識別系統”。系統會透過設在路旁的麥克風及鏡頭實時記錄車輛的聲音及影像，將聲音轉化為聲紋圖像，並運用人工智能圖像辨識技術快速識別疑似改裝車輛。該系統由該署自行研發，現階段屬技術驗證性質，旨在測試以人工智能技術識別非法改裝車輛的可行性，並非直接執法工具，最終執法行動仍須由相關部門根據現行法例執行。該系統目前處於技術開發及實地測試階段，尚未投入常規執法。該署會與相關部門保持溝通，探討運用科技更有效打擊非法改裝車輛。
8. 警務處葵青警區行動主任回應如下：
- (1) 上次會議後，該處已提交二零二五年九月至二零二六年二月的執法數據；以及
 - (2) 上次會議後，葵青警區隨即聯同警務處新界南總區交通部策劃了一系列行動，以打擊交通違例事項（包括非法賽車、改裝汽車、不專注駕駛，以及貨車載貨不穩等）。相關行動仍在持續進行中，旨在提醒駕駛人士

切勿以身試法，同時推廣道路安全。警方將在日後會議上匯報相關執法成果。

9. 主席表示，此議題不再列入下次會議的續議事項。但歡迎部門繼續向委員匯報相關檢控情況，以及介紹“人工智能改裝車輛識別系統”的最新研發進展。

IV 第3項議程：關於珀麗灣客運近期大幅削減渡輪航班事宜

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 1/26-27 號）

10. 主席表示，陳崇業議員、張文嘉議員、黃啟進議員、葛兆源議員及梁志和委員提交有關文件，負責回應的部門及機構代表包括：

- (1) 運輸署總運輸主任／渡輪策劃羅家勤先生；
- (2) 運輸署高級運輸主任／渡輪策劃 1 吳嘉穎女士；
- (3) 珀麗灣客運有限公司（下稱“珀客”）總經理張裕積先生；
- (4) 珀客渡輪部經理張國平先生；以及
- (5) 珀客巴士部經理楊志豪先生。

11. 張文嘉議員介紹文件。

12. 委員提出意見如下：

- (1) 委員指出，珀客以人手短缺為由，自四月八日起突然實施新一輪削減渡輪航班安排，取消平日共六班渡輪班次，並以巴士服務替代。珀客亦曾於三月下旬連續三日以相同理由取消往返馬灣至中環及荃灣的部分班次。委員認為減班安排極不理想，且遭到眾多居民反對；
- (2) 委員認為渡輪減班影響居民日常出行，巴士難以完全取代渡輪，且會加重青嶼幹線的交通負荷。鑑於青嶼幹線近期交通意外頻生，渡輪減班將對居民出行造成嚴重影響；
- (3) 委員要求珀客提交清晰的渡輪服務恢復時間表，並就是次減班向受影響居民作出充分交代；
- (4) 委員指出馬灣地理位置獨特，若渡輪服務持續萎縮，一旦青馬大橋發生事故，馬灣將面臨對外交通中斷的風險。因此，維持合理的車船比例對保障馬灣的交通韌性至關重要；
- (5) 針對現時珀客以居民巴士 NR338S 號線作為臨時替代方案，委員認為雖然安排並不理想，但若短期內難以改變局面，則希望珀客提供 NR338S 號線票價優惠或加密班次，以補償馬灣居民。同時，委員敦促珀客改善員工薪酬待遇及招聘安排，以確保車船比例得以維持；
- (6) 委員指出，已持續跟進珀客人力資源問題超過一年，惟招聘進度停滯不前，員工離職情況持續。運輸署負責監管渡輪服務的人手、票價及班次，

- 應做好審批珀客削減渡輪班次申請的把關角色，並加強日常監察；以及
- (7) 長遠而言，委員建議政府委託獨立第三方對馬灣整體交通政策進行全面檢討，並研究是否需要更新已沿用 20 年的交通規劃，包括是否維持以渡輪為主的運輸模式、改用陸路運輸的可行性，以及各持份者的責任分配等。

13. 運輸署總運輸主任／渡輪策劃回應如下：

- (1) 該署高度關注珀客自四月八日起於平日時段暫時取消六班渡輪班次，已於當日即時發函向珀客了解原因，並於同週與其會面。珀客表示因人手調動及職員離職致出現人手短缺情況，故此未能維持所有航班正常服務，並需進行招聘工作。該署在會面期間已責成及敦促珀客加快招聘程序，務求盡早恢復正常渡輪服務，同時要求珀客在服務調整期間，提供足夠的巴士服務以盡量減少對居民造成的影響。該署會繼續跟進珀客的招聘情況及復航安排；
- (2) 該署認為珀客是次削減服務的溝通安排不理想，已敦促珀客日後就渡輪服務安排須與政府、區議員及地區人士（包括居民）保持緊密溝通；以及
- (3) 珀客正面對招聘困難，加上近月油價上升，公共交通服務或會受影響，部分外圍環境因素亦非珀客所能控制。該署感謝委員對相關情況的諒解。

14. 珀客總經理回應如下：

- (1) 自二零二五年一月至今，渡輪部共有 19 位員工退休，另有 10 位未達退休年齡的員工離職。今年三月更有 4 位同事在短時間內先後退休或離職。由於渡輪運作必須符合海事處對船員的法定人數要求（即船上必須配備船長、副船長、輪機長、副輪機長及海員），人手不足便無法啟航。儘管珀客已積極招聘，但至三月底仍未能補足所需人手，因而被迫停航三日。其後曾透過安排同事加班短暫復航數日，但加班並非長遠解決方案；
- (2) 珀客正全力招聘人手，務求盡快恢復正常服務。面對招聘困難、油價攀升等經營壓力，懇請委員予以體諒；以及
- (3) 有關補償安排，原定居民巴士 NR338S 號線的票價優惠至四月三十日屆滿，現決定延長至十二月三十一日。至於渡輪班次，目前尚能應付現時的乘客量，並已於放學時段加開班次。珀客正研究是否有足夠運載力，在放工時段進一步加密班次，會盡快回覆相關委員。

15. 委員進一步提出意見及查詢如下：

- (1) 委員表示早前曾就渡輪減班一事在區內多個地點（包括碼頭及巴士站）進行廣泛諮詢，並與水手及工會會員溝通。居民對事件反應不一，部分居民深感憂慮，希望珀客盡快補充人手，並恢復部分已取消的班次，尤其是早上七時四十分及八時四十分往中環的航班；
- (2) 委員關注馬灣的長遠交通規劃，指現時居民只能依賴渡輪及單一陸路出入馬灣。委員曾與馬灣鄉事委員會商討，建議興建另一條連接馬灣的道路，以避免青馬大橋發生事故時，馬灣完全失去對外陸路交通；
- (3) 委員表示希望珀客能確保有足夠能力在青馬大橋發生事故時調派應急船隻接載馬灣居民返家；
- (4) 委員詢問珀客渡輪部離職及新入職人員的具體數字，並指出珀客掌握員工資料，理應已就員工退休作出相應規劃，要求珀客說明現時的人手調配安排；以及
- (5) 委員詢問珀客有否嘗試向其他渡輪營辦商借調人手（如輪機長），以維持航班運作。

16. 運輸署總運輸主任／渡輪策劃進一步回應如下：

- (1) 長期公共交通規劃方面，該署已接獲關於檢討車船比例及相關交通配套安排的意見，將與珀客展開深入探討；以及
- (2) 就青嶼幹線發生事故時的應急安排，該署轄下的緊急事故交通協調中心已制訂應變措施，若因青嶼幹線事故導致馬灣陸路交通嚴重受阻，該署會按既定機制啟動應變方案，包括與珀客協調加強渡輪服務，以疏導受影響乘客。

17. 運輸署工程師／荃灣 2 回應，關於興建另一條陸路連接馬灣的建議，因涉及長遠基礎建設規劃，需要周密考慮及深入分析。現階段應著眼於優化車船比例及相關運輸配套安排。

18. 珀客渡輪部經理回應，早前青嶼幹線曾多次發生嚴重交通事故，珀客均能迅速提供加班服務，協助居民由珀麗灣乘緊急班次前往荃灣再轉乘鐵路上班，有信心日後亦能維持此應急安排。

19. 珀客總經理進一步回應如下：

- (1) 就加密居民巴士班次，珀客在人手許可的情況下巴士車隊具備加班能力，現正檢討人手，整體情況樂觀；
- (2) 至於員工退休及離職安排，珀客已積極招聘新員工，但仍然面對嚴重的人才斷層。目前不少現職同事年齡已年屆 68 至 72 歲，且過去六至十年鮮有新人入行。此外，保險公司對承保高齡員工持保留態度，令珀客面

臨人力不足及員工保險不合規的雙重壓力；

- (3) 去年三至六月珀客曾成功吸納一些新員工，但因薪酬或工作環境等原因，多人在短時間內離職。此外，有任職較長時間的同事亦選擇離職。珀客正檢視薪酬是否可再作進一步調整；以及
- (4) 其他渡輪營辦商現時同樣面臨人手短缺的問題，借調人手的可行性極低。

20. 委員進一步提出意見及查詢如下：

- (1) 委員表示，珀客以人手短缺為由減班，但船長、輪機長等職位均屬專業技術人員，詢問珀客會否優化員工的薪酬待遇，吸引及留住專業人才；
- (2) 委員關注油價上升帶來營運壓力，居民亦憂慮渡輪服務加價。政府已宣布推出每公升 3 元的柴油補貼計劃（下稱“補貼計劃”），詢問珀客是否有調整票價的計劃；
- (3) 委員表示反對珀客單方面削減班次，指居民或能體諒在營運困難下以車代船的權宜之計，但難以接受珀客未有諮詢居民及荃灣區議會而倉促減班。馬灣渡輪服務持續萎縮的問題已持續多年，委員建議運輸署考慮委託第三方機構或學術團體進行獨立研究，全面檢視馬灣的公共運輸安排（包括馬灣日後的交通定位、合理的水陸比例及以車代船方案的可行性），制訂長遠交通規劃，徹底解決每年均會重複討論的減班問題；以及
- (4) 委員指出，退休潮並非突發事件，珀客應早有預料，整個運輸行業亦同樣面對人手短缺問題。委員希望運輸署與珀客共同研究行業人才培養方案，例如與香港專業教育學院合作，規劃行業發展及人才培訓。同時，委員建議探討引入非本地人力資源的可行性，並強調居民對渡輪服務有明顯需求，不應以招聘困難為由削減班次。

21. 運輸署總運輸主任／渡輪策劃進一步回應如下：

- (1) 油價上升確會增加公共交通服務營辦商的營運壓力，但相信屬短期波動。政府稍後會公布補貼計劃的具體細節。該署暫時未收到珀客因應近月油價上升而申請加價；
- (2) 該署備悉聘請第三方機構進行馬灣公共交通長遠規劃研究的建議；
- (3) 船舶業部分職位已納入輸入勞工計劃，珀客可視乎實際營運需要研究其可行性；以及
- (4) 有關加強行業人才培訓和儲備的意見，該署會轉交相關部門備悉意見。

22. 珀客總經理回應，部分渡輪班次使用率偏低，居民或傾向乘搭巴士。渡輪燃油成本遠高於巴士，兩者相差約為十倍。雖然最高載客量的班次可載客 100 至

200 人，但其餘班次可能僅有十多名乘客。公司正研究如何更有效控制成本，票價調整亦是考慮方向之一，期望在營運需要和居民負擔能力之間取得平衡。同時，公司亦正收集輸入勞工的相關資料。

23. 主席總結，由於委員表示希望繼續跟進，此議題將列入續議事項。他促請運輸署與珀客保持緊密溝通，與相關委員展開實質討論，以最有利居民的方式處理問題。

V 第 4 項議程：230R 馬灣島內加站建議

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 2/26-27 號）

24. 主席表示，陳崇業議員、張文嘉議員及黃啟進議員提交有關文件，負責回應的部門及機構代表包括：

- (1) 運輸署高級運輸主任／荃灣梅暉澄女士；
- (2) 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱“九巴”）經理（車務）黃子健先生；
- (3) 九巴助理經理（公共事務）周禮希先生；以及
- (4) 九巴主任（車務支援）李曜生先生。

此外，運輸署及九巴的書面回覆已在會議上提交。

25. 陳崇業議員及張文嘉議員介紹文件。

26. 委員提出意見及查詢如下：

- (1) 委員表示，相關議程在委員會會議上曾多次討論，運輸署當時回覆指，業委會與九巴就珀麗灣臨海廣場（下稱“臨海廣場”）私家路加站一事未能達成共識，導致加站安排無法落實。由於九巴拒絕業委會提出由九巴負責維修該段私家路的要求，令磋商陷入僵局。委員希望運輸署考慮更多其他可行的加站位置；
- (2) 委員表示，馬灣島上設有馬灣公園、公眾泳灘、挪亞方舟等旅遊項目，交通配套至關重要。委員除了促請珀客盡快恢復正常渡輪服務，亦期望透過巴士服務為居民提供更多便利選擇。是次已是第四次在委員會會議上討論在馬灣加設九巴 230R 號線分站的建議，但至今仍未見具體跟進方案；
- (3) 委員提出在馬灣鄉事會路避車處（位於田寮新村 76 號與大街村北 341 號之間）加設 230R 號線分站。運輸署曾回應巴士加站需平衡路線的服務定位、乘客需求及營運效益，委員認為該位置符合上述目標。此外，委員與業委會代表早前曾以雙層巴士在相關路段進行測試，證實該位置的走線可行；

- (4) 委員希望部門同時考慮在馬灣其他位置加設 230R 號線分站，包括田寮新村及中華基督教會基慧小學（馬灣）（下稱“基慧小學”）。相對位於私人業權範圍內的臨海廣場，馬灣鄉事會路及基慧小學周邊屬政府土地，理論上是最佳的加站地點。鑑於 230R 載客量偏低，建議增設的分站不僅方便居民，亦有助提升路線使用率；
- (5) 委員表示，委員會就 230R 號線在馬灣加站一事與運輸署的討論已持續多時。委員歡迎政府推動旅遊業發展，230R 號線的定位亦是旅遊路線。然而，馬灣島內除馬灣 1868 外，另有芳園書室、天后廟及新修建的石仔灣碼頭等旅遊景點，這些景點均位於馬灣鄉事會路一帶。若能在該處設站，將可同時便利旅客及島上居民，委員同時亦支持在基慧小學設站以方便珀麗灣居民。委員續指，如果運輸署願意積極考慮在上述位置加設 230R 號線分站，業委會將對臨海廣場設站方案持開放態度。委員認為部門不應只將目光聚焦於私家路設站的單一方案，而應整體考慮同時於馬灣島上多個地點加設站點，避免擠牙膏式（遂個站點試行）的處理手法；以及
- (6) 委員支持加站建議，並指出 230R 號線作為旅遊路線，原本旨在帶動馬灣 1868 及挪亞方舟的旅客人流，但現時馬灣鄉事會路一帶有不少新景點，該些景點亦應納入 230R 號線的服務範圍內，以進一步推動馬灣的旅遊業發展。若原先的加站方案未能落實，委員希望運輸署考慮其他的新建議（例如在馬灣鄉事委員會會址後方的籃球場附近加站），以完善馬灣旅遊景點的交通配套。

27. 運輸署高級運輸主任／荃灣回應如下：

- (1) 為配合馬灣公園第二期發展（馬灣 1868），九巴於二零二四年開辦 230R 號線，旨在便利遊客由市區直達馬灣公園。該路線主要接駁港鐵九龍站、尖沙咀站、南昌站一帶，方便旅客轉乘鐵路；
- (2) 就臨海廣場的加站方案，該署知悉九巴曾嘗試與業權人商討，但截至會議前仍未達成共識。由於 230R 號線現時行經珀欣路及珀麗路，駛離馬灣島前必定會經過臨海廣場站，於此處加站無需改道或延長車程；
- (3) 該署認為委員的文件中建議行車方案（經珀麗灣外的珀林路、馬灣鄉事會路）涉及路線延伸，未能達致直接和便捷地來往馬灣公園的目的；以及
- (4) 該署認為馬灣的乘客需求分為居民出行及遊客前往不同景點兩類，屬截然不同的交通模式。該署規劃時會全盤考慮對居民的影響，以及能否滿足遊客由市區進入馬灣遊覽後，再快速返回市區轉乘其他交通工具的需求。

28. 九巴助理經理（公共事務）回應，九巴對在馬灣島內不同地點增加站點一向持開放態度，會繼續與運輸署及相關持份者溝通，積極研究可行方案。

VI 第 5 項議程：2026 - 2027 年度荃灣區巴士路線計劃

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 3/26-27 號）

29. 主席表示，運輸署提交有關文件，出席的部門及機構代表包括：

- (1) 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西南）林意心女士；
- (2) 運輸署運輸主任／巴士發展（新界西南）鄭希文女士；
- (3) 九巴經理（車務）黃子健先生；
- (4) 九巴助理經理（公共事務）周禮希先生；
- (5) 九巴主任（車務支援）李曜生先生；
- (6) 城巴有限公司（下稱“城巴”）營運經理（九龍及新界）陳浩峯先生；
- (7) 城巴高級策劃主任謝裕康先生；以及
- (8) 城巴企業事務主任陳樂軒先生。

30. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西南）介紹文件，重點如下：

- (1) 該署因應乘客需求、地區發展、基礎建設，並參考過往從地區收集的意見，與專營巴士公司商討後，擬定了 2026-2027 年度的巴士路線計劃；
- (2) 隨着中九龍幹線的啟用，往返荃灣及九龍東的巴士路線可繞過九龍的繁忙路段，更快捷地到達目的地，提高巴士服務網絡的效率。因此，該署在本年度巴士路線計劃建議九巴 234D 及 290E 號線改經中九龍幹線；
- (3) 因應 234D 號線的路線調整，建議將九巴 234C 號線由深井延伸至青龍頭，以服務原有乘搭 234D 號線往來青龍頭及深井至黃大仙一帶的乘客；以及
- (4) 該署會因應乘客需求的變化，在善用資源角度去優化巴士服務的網絡，制定相應措施提高巴士公司營運效率，包括調整現有路線的班次和服務時間、修改行車路線、合併和取消巴士路線等，以確保專營巴士服務的穩定性及可持續性，計劃包括調整九巴 36X 號線的服務時間及修改其他巴士路線的行車路線等。

31. 委員提出意見及查詢如下：

- (1) 委員表示九巴 36X 號線因載客率偏低而取消下午繁忙時間兩個班次，資料顯示 36X 與 36B 號線共用 13 輛雙層巴士，詢問調整班次後騰出的兩輛巴士資源會否繼續投放於九巴 36B 號線；
- (2) 委員收到居民反映，傍晚時段九巴 36M 號線抵達港鐵葵芳站一帶時已滿載，導致昌榮路一帶的乘客等候兩至三班車仍未能登車。委員詢問 36X 號線因調整班次而騰出的巴士資源能否調配至 36M 號線，以紓緩

昌榮路一帶的乘客需求；

- (3) 委員表示，九巴 936 號線（往來荃灣及銅鑼灣）因車程過長，對梨木樹一帶的乘客缺乏吸引力，促請運輸署研究調整行車路線；
- (4) 委員歡迎九巴 234C 號線延伸至青龍頭，方便青龍頭居民往返荃灣東及觀塘。但居民反映現時 234C 及 234D 號線上午班次時間偏早，建議加開一至兩班早上七時四十五分或八時開出的班次，以配合不同上班時間的乘客，並建議在下午試行部分班次，方便居民乘搭 234C 或 234D 號線前往觀塘；
- (5) 委員表示，區內居民除繁忙時間外，其餘時段亦有往返九龍東的需求，建議將九巴 234D 號線改為全日行駛；
- (6) 委員贊成及歡迎本年度的巴士路線計劃，特別是九巴 234C、234D 及 290E 號線的優化安排。鑑於取道中九龍幹線後行車時間會縮短，委員期望署方能相應增加班次，讓更多居民受惠；以及
- (7) 委員指出，現時區內缺乏直達啟德的巴士服務，建議運輸署與巴士公司探討 234D 號線改道中九龍幹線後繞經啟德的可行性。

32. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西南）回應如下：

- (1) 就九巴 36X 號線調整服務時間後車輛調配的查詢，該署表示調整後的 36X 號線將繼續與九巴第 36B 號線使用共同的車輛分配，並會繼續監有關路線的乘客需求，在有需要時作出相應調整；
- (2) 至於九巴 36M 及 39M 號線的服務情況，該署會持續監察乘客需求，在有需要時考慮調整有關服務；
- (3) 該署備悉委員對九巴 936 號線的意見，在有相關規劃時一併作出考慮；
- (4) 就九巴 234C 及 234D 號線的服務安排，該署會密切監察該兩條路線在改道實施後的乘客需求變化及分流情況，在有需要時考慮調整服務；以及
- (5) 就前往啟德的巴士服務，啟德及荃灣均設有港鐵站，該署認為現有的鐵路網絡已能有效地連接兩區。該署備悉委員就往來啟德巴士服務的意見，在有相關規劃時一併作出考慮。

33. 委員進一步提出意見及查詢如下：

- (1) 委員感謝運輸署採納委員會早前建議，安排部分路線（尤其是九巴 290 系列路線）取道中九龍幹線。委員希望運輸署密切監察成效，在確保現有乘客服務不受影響的前提下，盡量安排更多巴士改經中九龍幹線，以便利居民出行；
- (2) 委員指出九巴 39M 號線曾於三月底調整班次。調整後，該路線由早上七時五十九分至晚上十時零五分均採用相同班次，較以往疏落，引起居

民極大迴響。該路線是居民往返荃灣市中心及荃威花園的主要交通途徑，且該屋苑長者較多，不宜長時間候車。另外，委員認為現時 39M 號線上午繁忙時段服務只限於七時至七時五十九分的安排並不恰當，建議稍為延長至上午八時十五分或八時三十分，以及加密該路線下午繁忙時段的班次；以及

- (3) 委員指出，九巴 36M 號線是設有轉乘優惠的短途線，九巴而 36A 號線則是沒有轉乘優惠的長途線。委員建議考慮為 36A 號線增設轉乘優惠，分流乘客以減輕 36M 號線的載客壓力。

34. 運輸署高級運輸主任／巴士發展（新界西南）表示，就 39M 號線的班次問題，該署一向根據載客量與巴士公司共同制訂合適班次，以平衡乘客需求及資源運用。該署備悉委員意見，在有需要時考慮調整有關服務。

35. 九巴主任（車務支援）回應，九巴不時檢視不同巴士路線為乘客提供的車資及優惠安排（包括轉乘優惠）。九巴備悉委員就 36M 及 36A 號線轉乘優惠的意見，會與運輸署研究提供更多車費優惠的可行性，以便利乘客出行。

36. 委員補充，就往返深井及九龍東的巴士服務提升至全日服務的建議，署方可同時考慮 234C 或 234D 號線，並認為 234C 號線提升至全日服務可能更為適合。

37. 主席總結，希望運輸署在擬訂下一年度巴士路線計劃時，加強與委員溝通，確保市民能獲取最大得益。

VII 第 6 項議程：關於繁忙時段增設荃景圍往返東區、九龍東及新界東跨區巴士路線的建議

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 4/26-27 號）

38. 主席表示，陳沛鏗委員、曾大議員、林婉濱議員、黃啟進議員、周森明議員、古揚邦議員、陳振中議員、伍俊瑜議員及劉松剛議員提交有關文件，負責回應的部門及機構代表包括：

- (1) 運輸署高級運輸主任／荃灣梅暉澄女士；
- (2) 九巴經理（車務）黃子健先生；
- (3) 九巴助理經理（公共事務）周禮希先生；
- (4) 九巴主任（車務支援）李曜生先生；
- (5) 城巴營運經理（九龍及新界）陳浩峯先生；
- (6) 城巴高級策劃主任謝裕康先生；以及
- (7) 城巴企業事務主任陳樂軒先生。

此外，運輸署及九巴的書面回覆已在會議上提交。

39. 陳沛鏗委員介紹文件。

40. 委員提出意見及查詢如下：

- (1) 委員指出香港的商業中心區持續向東遷移，荃灣區上班人口對跨區（包括東區、九龍東及新界東）交通服務需求日益殷切。港鐵荃灣站繁忙時間鐵路運力緊張。相較之下，愉景新城巴士總站使用情況尚未飽和，仍有空間可容納新路線；以及
- (2) 委員建議將城巴 933 號線總站由荃灣西站延伸至愉景新城，九巴 33X 號線於早上增設由愉景新城開出的班次，以及調整九巴 48P 號線的行車路線，因該路線服務範圍與九巴 48X 號線在荃灣市中心出現重疊，建議改行青山公路，在愉景新城設站，沿青山公路前往眾安街站，再經惠荃路駛往城門隧道。

41. 運輸署高級運輸主任／荃灣回應如下：

- (1) 現時香港各類公共交通服務各有定位，當中鐵路是公共交通系統的骨幹，專營巴士是主要的路面公共交通工具，而公共小巴在乘客較少或不適宜使用高載客量交通工具的地區提供輔助接駁服務。該署規劃巴士路線時需考慮路面空間及公共運輸資源的妥善運用，因此鼓勵市民利用現有交通服務轉乘至目的地；
- (2) 荃景圍乘客如欲前往港島東，上午繁忙時間可選乘城巴 930X 號線、九巴 934A 號線前往西隧轉車站，再轉乘任何前往港島東的巴士路線。前往九龍東可於荃景圍天橋巴士站乘搭九巴 40 號線前往九龍灣、觀塘、藍田，或轉乘九巴 X42C 號線前往油塘。至於前往沙田、火炭一帶，可於荃景圍天橋巴士站乘搭 48X 或 48P 號線，或乘搭專線小巴 95 號或 84 號前往荃灣街市街，再轉乘專線小巴 481 或 481A 號線；以及
- (3) 荃景圍居民亦可乘搭接駁服務（如九巴 39M、39A 號線，或專線小巴 95M、95、84 號線）前往港鐵站轉乘鐵路前往各區。

42. 九巴主任（車務支援）回應如下：

- (1) 九巴一直密切留意荃灣區（包括荃景圍一帶）的巴士服務。就提供往來荃景圍及九龍東的特快巴士服務，九巴持開放態度，會適時與運輸署商討調整服務的可能性；以及
- (2) 就 48P 號線的建議，九巴初步檢視後認為或會影響現有乘客，需審慎考慮及深入研究，方能與運輸署商討建議的可行性。

43. 城巴營運經理（九龍及新界）回應，城巴備悉委員對荃景圍巴士服務的意見

及建議，將根據區內交通網絡、乘客需求及道路環境等因素進行評估，並與運輸署進一步探討及研究。

44. 委員進一步提出意見及查詢如下：

- (1) 委員表示，提交此議程旨在改善荃景圍往返港島東及九龍東的巴士服務。荃景圍作為成熟的社區，人口超過六萬，卻沒有直達港島東及九龍東的巴士線，情況並不理想。反觀其他小區（如北分區）均設有前往觀塘的特快線，但荃景圍居民仍需依賴轉乘，可見交通規劃未算完善。此外，居住在地勢較高位置（如荃威花園、荃灣中心）的居民需步行至大涌道轉車，十分不便。委員希望運輸署及巴士公司代表與委員到荃景圍實地考察，研究調整路線的可行性，並對此建議保持開放態度；
- (2) 委員關注荃景圍繁忙時間的交通狀況，指出居民雖然可以轉乘鐵路前往目的地，但鐵路運力已接近飽和。委員建議先於繁忙時段試辦一班由愉景新城巴士總站開出的班次，因該站仍有空間容納新增班次作總站，希望九巴、城巴及運輸署積極考慮此建議；以及
- (3) 委員強調文件的重點是“繁忙時間”及“直達”。現時轉乘路線的車廂在繁忙時間十分擠迫，其中 39A 號線的班次（15 至 20 分鐘一班）更是供不應求。另外，33X 號線現時僅提供一班（早上八時零五分）從荃灣西站巴士總站開出的班次，根本無法紓緩龐大的乘客需求。委員再次促請運輸署及九巴提供從愉景新城開出的 33X 號線試行班次；
- (4) 委員建議 33X 號線及 48P 號線加開更多早上班次，以照顧上班時間較晚的乘客；以及
- (5) 委員表示荃景圍一帶居民的訴求是於繁忙時段有車可搭、可直達目的地，而非只有轉乘選項。委員同時關注九巴 39M、39A 號線及專線小巴 95M 號線等接駁路線在繁忙時段經常客滿，未能滿足居民需要，促請相關部門積極考慮委員意見。

45. 運輸署高級運輸主任／荃灣進一步回應如下：

- (1) 就荃景圍路線及荃威花園、荃灣中心的接駁路線在繁忙時間載客量高、乘客未能登車的情況，該署會與營辦商密切檢視實際情況，有需要時與營辦商研究調配額外資源以滿足乘客需求；以及
- (2) 就委員希望有更多點對點服務或以試辦形式測試乘客量的建議，該署備悉意見，將來考慮調整巴士路線時會一併考慮。

VIII 第 7 項議程：關注荃灣區內多個停車場排隊入場導致交通擠塞問題
(荃灣區議會交通運輸委員會文件第 5/26-27 號)

46. 主席表示，伍俊瑜議員、古揚邦議員、周森明議員、劉松剛議員、莫遠君議

員及陳沛鏗委員提交有關文件，負責回應的部門代表包括：

- (1) 運輸署工程師／荃灣 4 張幸強先生；
- (2) 警務處荃灣警區行動主任香子健先生；以及
- (3) 警務處荃灣警區交通隊主管林志忠先生。

47. 伍俊瑜議員介紹文件。

48. 委員提出意見如下：

- (1) 委員指出在假日或週末區內因商業活動頻繁及人流眾多，各主要商場有大量車輛排隊等候進入停車場，導致周邊交通擠塞，當中以荃新天地及荃灣廣場一帶最為嚴重，希望與相關部門與停車場管理者的溝通及協調，尋求解決辦法；
- (2) 委員反映荃灣千色匯停車場一帶亦有類似情況，建議部門調整附近小巴站範圍或該處盡頭路的交通安排；
- (3) 委員表示，假日繁忙時間商場停車場外輪候的車龍導致區內交通擠塞屬“老大難”問題，對荃灣居民構成極大困擾。楊屋道主幹道全長僅數百米，沿路卻有數個大型商場及大型屋苑，導致該處長期交通擠塞，常有司機因不耐煩而響號，對附近居民造成噪音滋擾。此外，荃新天地二期對出的巴士專用線位於內線，外線為楊屋道主幹道，兩線之間劃有雙白線。繁忙時間巴士經常被困內線無法駛出，但不少私家車為避開塞車而違例橫越雙白線切線。委員建議運輸署及商場代表實地視察，研究改善道路標記，例如將雙白線改為單白線加虛線；
- (4) 委員指出僅三數輛車的車龍已足以堵塞後方交通，希望相關部門與商場管理方探討限制輪候車輛數量，或劃出由商場職員管理的等候區，向輪候司機提供前方車輛數量及預計等候時間，讓司機自行決定是否繼續輪候或改往其他停車場，以避免阻塞主幹道；以及
- (5) 委員指出，就荃灣廣場一帶的交通問題，運輸署曾研究擴闊海盛路，但後來計劃擱置。委員希望署方重新評估並改善該路段的交通安排。

49. 運輸署工程師／荃灣 4 回應如下：

- (1) 該署留意到農曆新年期間市民外出到設有花市或活動的商場，以及其他地區居民跨區到荃灣公園參加慶祝活動等，令區內泊車需求大增。經調查後，該署認為道路阻塞情況不會持續惡化；
- (2) 部分商場設有戲院或提供較多泊車優惠，因而吸引更多駕駛者選擇到該處泊車。因此，該署與警務處及委員曾與部分商場管理方協調，建議在商場人流高峰時段調整泊車優惠，並優化停車場運作，包括在出現車龍時引導輪候車輛至商場範圍內。商場表示會安排職員勸喻車主前往其他

停車場，並提醒車主避免在街上停留，以免阻塞交通；

- (3) 該署與警務處商討後，警務處已於週六、日派員加強巡邏及疏導交通，現時區內交通情況已獲得顯著改善；
- (4) 就委員提出荃灣千色匯停車場的問題，該停車場入口鄰近跨境巴士站，並已設立禁區範圍，如發現違例會轉介警務處執法；以及
- (5) 該署正研究將楊屋道近荃新天地二期的雙白線改劃為一段附有虛線的連續白線，待訂立方案後會諮詢委員意見。

50. 運輸署工程師／荃灣 1 回應，有關海盛路的道路規劃，該署已曾聯同警務處實地視察，現正與路政署研究具體方案。

51. 警務處荃灣區行動主任回應如下：

- (1) 該處留意到楊屋道一帶的問題較為嚴重(尤其農曆新年期間)。數據顯示，二月楊屋道街市附近共接獲 49 宗投訴。該處隨即與相關部門展開磋商，並視察實際情況，發現最多車輛排隊的時段為平日晚上六時晚飯時間，以及週六、日及公眾假期的中午十二時午飯時間及晚上六時；
- (2) 因資源考慮，該處選定在週六、日及公眾假期的中午十二時及晚上六時，派員到場疏導交通；以及
- (3) 措施實施一個月後，三月的投訴數字已下降至七宗，成效顯著。該處將繼續維持週六、日及公眾假期的常規疏導安排，並持續與其他部門及商場磋商有關道路優化及調整優惠時段等安排。

52. 委員進一步提出意見如下：

- (1) 委員表示類似情況去年在海之戀商場亦曾出現。要有效解決此問題，必須多方通力合作，包括商場管理方派員引導車龍及維持秩序，以及警務處在商場管理人員未能處理時提供適切的協助；以及
- (2) 委員表示，若容許車龍在個別路段（如楊屋道）無限延伸，問題只會持續惡化。委員支持警方透過區議員協調，要求商場管理方達成共識，限制排隊車輛數量，並以較強硬方式執行，不應因車主願意等候而放任其阻塞道路。

53. 主席表示，過去曾與多位委員實地視察荃灣多個商場，認為目前“頭痛醫頭、腳痛醫腳”的做法並不理想。主席分析問題成因包括本地消費增加、道路規劃不完善（如車站位置欠妥，以及疫情後跨境巴士用量高企，大型巴士在狹窄街道停泊而阻礙交通），導致車輛排隊及交通擠塞。因此主席建議相關部門與商場管理方加強溝通，設法將排隊車輛引導至商場內，並檢視車站位置是否妥當。有需要時可進一步研究荃灣市中心的交通問題，以便及早制訂應對方案。

54. 荃灣民政事務處荃灣民政事務專員表示，鼓勵消費往往會引致交通流量及車位需求增加，相關部門會考慮委員提出的意見，研究改善的措施。

IX 第 8 項議程：關注寶豐路發展項目對區內交通之影響及相關改善建議

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 6/26-27 號）

55. 主席表示，黃偉傑議員、邱錦平議員、黃啟進議員、葛兆源議員、曾大議員、鄭捷彬議員、劉松剛議員及陳沛鏗委員提交有關文件，負責回應的部門代表為運輸署工程師／荃灣 2 冼浩邦先生。此外，規劃署的書面回覆已在會議上提交。

56. 黃偉傑議員介紹文件。

57. 委員提出意見及查詢如下：

- (1) 委員指出寶豐路一帶有多個正在施工或規劃中的發展項目，預計新增超過三千個住宅單位，將為區內帶來顯著的人口增長。然而，已獲部門批准的規劃申請中，其交通影響評估報告提出的基建改善方案主要是擴闊寶豐路，但上游路段（麗城花園一帶經青山公路—荃灣段出市區）的交通基建規劃卻未見相應改動。現時麗城花園一帶路段繁忙時間已出現擠塞，特別是海興路迴旋處及麗順路等樽頸位置。委員詢問部門收到的交通影響評估報告中，申請人有何避免造成交通擠塞的改善建議；
- (2) 委員建議改動海興路迴旋處及部分青山公路—荃灣段行車方向，讓新發展項目住戶的車輛進出該區域時更順暢，盡量減低對現有道路交通的影響；
- (3) 委員表示，社區發展直接影響居民日常出行，向來備受關注。雖然寶豐路前期道路擴闊工程已展開，但麗城花園現時只有青山公路—荃灣段往海興路及麗順路兩個出口，該兩處在繁忙時間均十分擠塞。委員建議運輸署在海安路方向增設離開麗城花園的出口，以紓緩寶豐路及麗城花園一帶的交通壓力；
- (4) 委員表示，規劃署的書面回覆指相關事宜屬運輸署專業範疇，委員請運輸署確認是否已收到委員建議並展開技術可行性研究；
- (5) 委員詢問隨着新住宅入伙，運輸署是否有交通飽和度的預測數據，以協助改善道路設計；
- (6) 委員詢問除改善交通燈號外，運輸署在智慧交通方面（如優化迴旋處設計）有何研究或應用；以及
- (7) 委員詢問運輸署在交通研究中有否考慮發展項目的居民出行模式（包括居民駕駛私家車的比例、將提供的泊車位數量、小巴或居民巴士的接駁服務需求等），因該些因素直接影響周邊道路的交通流量。

58. 運輸署工程師／荃灣 2 回應如下：

- (1) 寶豐路一帶有一個私人發展項目正在施工，另有兩個發展項目正在規劃階段（包括一個私人住宅項目及一個香港房屋協會（下稱“房協”）的“港人首次置業”項目）。按既定程序，發展商及房協需向該署提交交通影響評估報告，說明發展項目不會對區內交通造成不可接受的影響，並提出道路改善措施及交通運輸配套安排；
- (2) 該署一直關注青山公路荃灣段繁忙時段的擠塞情況。為此，該署已進行一系列道路擴闊工程，部分已完成，其餘部分正按計劃進行；
- (3) 就委員建議將寶豐路迴旋處西面的一段青山公路—荃灣段由雙線東行改為雙線西行或雙向行車，方便油柑頭一帶車輛直接西行往海安路，以收分流之效，以及擴闊翠景臺連接海安路的交界處。該署正聯同相關部門研究建議的可行性，包括地理環境、公用設施及樹木搬遷等因素；以及
- (4) 至於在海興路迴旋處加裝交通燈的建議，該署評估可否在迴旋處加設交通燈時會考慮多項因素，包括迴旋處的車流特性、加設交通燈的必要性、迴旋處的大小、現有道路設計、地理環境限制及駕駛者習慣等。經初步視察，受海興路迴旋處現場環境所限，若在該處加設燈號控制，則必須設置停車線及預留足夠的車輛緩衝空間，此舉會導致迴旋處內等候綠燈的車龍倒灌至其他出口，進而引致迴旋處交通癱瘓。因此，該署認為該迴旋處技術上不適合加裝交通燈號。

59. 委員進一步提出意見如下：

- (1) 委員表示，希望相關改善工作能在新發展項目入伙前完成，避免在居民遷入後才被動處理交通問題。就海興路迴旋處加裝交通燈號的建議，雖然部門初步認為技術上不適合，但歡迎部門提出其他改善麗城花園及青山公路一帶交通問題的具體可行方案；以及
- (2) 委員感謝運輸署在青山公路—荃灣段進行多項擴闊工程，改善車輛出入情況。委員希望運輸署加快完成餘下的工程項目，以全面配合寶豐路日後的發展，使整體交通配套更趨完善。

60. 主席補充，上述路段過往容許雙向行車，改道後變成雙線東行，若改為雙線西行，整體交通或會更順暢，促請運輸署對此作出跟進研究。

X 第 9 項議程：有關荃灣區“網約小巴”試驗計劃的詳情及諮詢安排
(荃灣區議會交通運輸委員會文件第 7/26-27 號)

61. 主席表示，莫遠君議員、林婉濱議員、陳純純議員、曾大議員、劉松剛議員、伍俊瑜議員、周森明議員、陳振中議員及陳沛鏗委員提交有關文件，負責回應的

部門代表為運輸署高級運輸主任／荃灣梅暉澄女士。此外，運輸署的書面回覆已在會議上提交。

62. 莫遠君議員介紹文件。

63. 委員提出意見及查詢如下：

- (1) 委員表示樂見政府積極探索不同類型的公共交通服務模式，並希望了解有關計劃的具體安排，包括試行日期、車輛數量、營運時段、收費模式、手機應用程式預約平台及預約途徑等資訊；
- (2) 委員詢問荃灣往佐敦的網約小巴收費會否較常規小巴路線高，以及兩元乘車優惠是否適用；
- (3) 委員指出網約小巴需透過手機應用程式預約，詢問如何確保長者及殘疾人士能有效使用該應用程式；
- (4) 委員詢問有何機制保障偏遠地區居民的預約不會因市區需求較高而被服務營辦商忽略；以及
- (5) 委員建議提供多元化的預約途徑，確保服務盡量覆蓋荃灣偏遠地區或屋苑，並實施彈性收費機制（如非繁忙時段提供折扣）。

64. 運輸署高級運輸主任／荃灣回應，政府在《運輸策略藍圖》提出，測試在香港推行需求導向智慧公交模式的可行性，目的是在現行採用固定時間表和固定路線的公交服務之上，因應需求彈性採用更有效率的路線及靈活編配班次，乘客可以利用手機應用程式預先提出行程的需求，而公共交通服務營辦商的後端系統則根據所收集的乘客提出的行程綜合需求，按照實時交通路況及各乘客的上落站點，靈活制定合適的行車路線及班次。此模式較適用於需求分散及地理位置較偏遠的地區。在智慧交通基金的資助下，一間研發公司已自行邀請一間紅色小巴營辦商參與研發項目，營辦商會提供三輛紅色公共小巴，在其營運的其中一條佐敦至荃灣的路線進行測試。測試預計於今年稍後展開，具體安排仍在籌劃中，該署歡迎委員繼續提出意見。

65. 委員進一步提出意見如下：

- (1) 委員指出，現時部分道路設有紅色小巴不得駛入的禁區，市民預約時未必清楚相關禁區範圍，或會影響應用程式的派車安排。此外，委員詢問現階段是否有空間逐步開放紅色小巴禁區，令網約小巴的運作更暢順；以及
- (2) 委員歡迎此試驗計劃，並指出郊區（如深井、浪翠園四期一帶）經常出現專線小巴（如 302、96M 號線）在總站已客滿，中途站的乘客無法登車的情況，相信網約小巴計劃有助解決此問題。然而，委員關注手機應

用程式的便利性，指出現時多個網約的士平台同時營運，對市民而言並不方便。由於公共小巴營辦商比的士更為分散，擔心網約小巴服務若推出更多路線，會重現平台分散的問題，因此詢問運輸署會否考慮由單一平台整合所有小巴營辦商，或推出其他方便市民的營運模式。

66. 運輸署高級運輸主任／荃灣回應，該署備悉各項意見，會後將與負責組別跟進。

XI 第 10 項議程：有關荃灣區設置為長者及殘疾人士延長行人閃動綠燈的智能裝置

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 8/26-27 號）

67. 主席表示，馮卓森議員、黃啟進議員、周森明議員、鄭捷彬議員及陳沛鏗委員提交有關文件，負責回應的部門代表為運輸署工程師／荃灣 1 李洁凌女士。

68. 馮卓森議員介紹文件。

69. 委員提出意見及查詢如下：

- (1) 委員詢問為長者及殘疾人士延長行人閃動綠燈的智能裝置（下稱“智能裝置”）的安裝準則，包括如何評估及決定適用的路口；
- (2) 委員反映在石圍角邨近石安街南面安裝智能裝置後，不少街坊不了解其功能，誤以為需拍卡後方能啟動行人綠燈燈號，且該路段原有的過路時間對長者而言已屬充裕；
- (3) 委員詢問該計劃已實施一段時間，運輸署有否在全港收集使用者意見，並比較安裝智能裝置前後的相關數據（如行人安全、通行體驗）；
- (4) 委員詢問運輸署會否將計劃擴展至荃灣區其他地點，指出區內部分行人過路處的過路時間更短，更有安裝此類裝置的迫切性；以及
- (5) 委員反映荃景圍匯利工業中心對出的兩個交通燈路口（面向警署方向）過路時間非常短，一般長者走到三分之二路程時綠燈已開始閃動，步速較慢的長者甚至在即將轉為紅燈時才完成過路。智能裝置可讓有需要人士靈活地延長過路時間，而不影響整體交通運作，希望運輸署積極考慮在上述地點安裝智能裝置。

70. 運輸署工程師／荃灣 1 回應如下：

- (1) 該署於二零一八年及二零二一年按計劃在全港 21 個行人過路處完成安裝智能裝置；
- (2) 該署現階段並無大規模安裝智能裝置的計劃，但會繼續監察使用量，並按需要及交通情況考慮實施便利行人過路的措施；

- (3) 就委員於文件提及的八個路口，該署已檢視交通情況及燈號設定。在不影響交通情況的前提下，該署已調整部分行人過路處的行人綠燈時間(包括永順街怡康街交界、青山公路深井段近麗都花園、和宜合道與梨木樹邨巴士總站交界)，將行人綠燈時間延長。而部分交通較繁忙的路口(如沙咀道、荃景圍交界)，為兼顧各方需要，暫時未能進一步延長行人綠燈時間；以及
- (4) 該署備悉委員意見，會繼續監察各路口的交通情況及燈號運作，有需要時會作進一步調整。

71. 委員指出，智能裝置計劃自二零一八年開始試行至今已約八年，期望部門全面檢討推行多年來的成效，研究進一步增設該裝置的必要性。雖然個別路口延長綠燈時間或會影響交通，但此裝置能在不影響整體交通的情況下解決有需要人士的過路困境。委員曾接獲不少居民意見指部分行人過路處(如麗城花園二期四座對出)過路時間不足，希望透過此方法延長過路時間。因此委員希望部門向上級反映委員會的訴求，認為應進一步擴大該計劃，並指出過去對智能裝置的宣傳及推廣力度不足。

72. 運輸署工程師／荃灣 1 回應，該署一直監察智能裝置的使用量。數據顯示，各個路口的智能裝置每日使用量約為四至十次不等，整體使用量未算高，因此暫未有計劃大規模安裝。然而，該署亦會監察未有安裝智能裝置路口的交通狀況，在可行情況下適當延長行人綠燈時間。

73. 委員進一步提出意見及查詢如下：

- (1) 委員指出運輸署曾在深井測試，希望了解該測試的分析結果，以及延長行人綠燈時間方面的最新工作進展；以及
- (2) 委員認為繁忙路口的行人綠燈時間較短，更需要安裝智能裝置，協助有需要人士延長過路時間。以匯利工業中心一帶為例，該處車流量高，不適合長期調整行人綠燈時間，反而更適合安裝智能裝置作一次性延長，希望部門認真考慮並重新評估在該處安裝智能裝置的可行性。

74. 運輸署工程師／荃灣 1 進一步回應如下：

- (1) 就匯利工業中心對出路口安裝智能裝置的建議，該署將與負責組別溝通及反映意見，研究在該路口安裝智能裝置的可行性；以及
- (2) 就討論文件提及的第七個路口(青山公路深井段近麗都花園)，該署已檢視燈號控制設定，在全日大部分時間將行人綠燈時間延長了三秒。

75. 委員促請運輸署改善深井天主教小學對出路口的行人綠燈時間。委員在街站

活動中收到不少街坊反映該處馬路較長，現時的過路時間不足，希望部門研究並制訂非繁忙時間的燈號優化方案。

76. 主席指出部分長者為了不麻煩他人，即使自覺過馬路時間緊迫，亦未必會主動按掣或拍卡，因此智能裝置的使用數據未必能全面反映實際需求。主席認為，即使每日僅有四至十人使用，該裝置已屬利民措施，值得繼續推行。智能裝置的推廣工作亦不足夠，導致市民不了解其功能，期望部門從市民角度出發，加強宣傳工作。

XII 第 11 項議程：跟進橫跨石圍角路及象鼻山路行人天橋（NF220）加建升降機工程的進度

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 9/26-27 號）

77. 主席表示，陳振中議員、馮卓森議員及陳純純議員提交有關文件。此外，路政署的書面回覆已在會議上提交。

78. 馮卓森議員介紹文件。

79. 委員提出意見及查詢如下：

- (1) 委員表示，早前曾有工人在石翠樓一側豎立圍板開始施工，但農曆新年前石翠樓一側的工程突然暫停。委員於新年前與相關部門會面後得悉，停工原因涉及權責問題，石翠樓一側的升降機工程或會被擱置。其後社區出現未經證實的消息指升降機將繼續興建，新年後委員收到路政署回覆石翠樓一側的工程可以繼續進行，但委員希望了解權責問題的具體解決方案；以及
- (2) 委員指出，工程至今已延誤數月。雖然路政署書面回覆指工程將如期推進，但委員希望署方交代具體的趕工措施、工程的時間表，以及工程能否如期竣工。

80. 主席表示，雖然路政署相關組別未能派員出席是次會議，但將於五月下旬與委員實地視察及交流意見。秘書處會將委員提出的意見轉交路政署，請路政署負責組別繼續跟進，並盡快與相關委員聯絡。

（會後按：路政署已於二零二六年五月二十七日聯同相關委員到該地點實地視察。）

XIII 第 12 項議程：資料文件

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（截至二零二六年四月二十七日）

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 10/26-27 號）

81. 路政署區域工程師／荃灣介紹文件。

XIV 第 13 項議程：其他事項

82. 是次會議並無其他事項。

XV 會議結束

83. 主席提醒委員，下次會議定於二零二六年六月二十二日（星期一）舉行，而提交文件的最後日期為二零二六年六月四日（星期四）。

荃灣區議會秘書處

二零二六年五月十三日