

荃灣區議會
交通運輸委員會
第十五次（二／二六至二七）會議記錄

日期：二零二六年六月二十二日

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

張澤豪先生	荃灣民政事務助理專員	荃灣民政事務處
梅暉澄女士	高級運輸主任／荃灣	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

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

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”）第十五次會議。

2. 主席表示，會前陳崇業議員因身體不適申請缺席是次會議，符合《荃灣區議會常規》（下稱“《常規》”）第 64(1)條的規定。根據《常規》第 64 條(4)，會議須決定是否同意該缺席申請。主席詢問議員是否同意該缺席申請。議員一致同意有關缺席申請。

3. 主席表示，根據《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。就續議事項及第 3 項議程，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。

4. 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：通過二零二六年四月二十七日第十四次會議記錄

5. 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

二零二六年四月二十七日會議紀錄第 10 至 23 段：關於珀麗灣客運近期大幅削減渡輪航班事宜

6. 主席表示，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。

7. 委員指出，珀客自四月八日起以人手短缺為由再次削減渡輪班次，委員會已於第十四次會議上討論相關事宜，並向相關部門反映居民受影響的情況。委員詢問珀客人手招聘的進度及最新情況，並要求其提交恢復正常渡輪服務的明確時間表。

8. 珀客渡輪部經理回應如下：
 - (1) 自四月中起，有兩班往來中環及馬灣的渡輪班次改以巴士代替，另有一班往來荃灣及馬灣的渡輪班次則已取消。目前渡輪運力維持調整後的水平，未有因人手短缺而進一步削減班次；
 - (2) 珀客雖已透過勞工處及工會等渠道持續進行招聘工作，但市場反應冷淡，至今仍未有新人應徵；
 - (3) 七月將有兩名年約 67 至 68 歲的輪機長將退休，珀客正積極遊說總公司批准延長其合約。若相關安排未能落實，預計渡輪服務會進一步受影響，有機會出現更多缺班情況；以及
 - (4) 珀客承諾日後若有任何服務改動，定必盡早跟珀麗灣業主委員會、各相關區議員及立法會議員進行事先的溝通，並於執行前盡力將信息透明化。

9. 委員提出意見及查詢如下：
 - (1) 委員憂慮七月份人手進一步短缺會影響現有渡輪班次，現時早上繁忙時段（上午八時後）“以車代船”的安排令居民難以接受。委員指出，居民巴士 NR338S 號線車程時間受西區海底隧道交通狀況的影響而波動，總行車時間介乎三十五分鐘至逾一小時不等，導致通勤時間極不穩定。居民因此強烈要求在上午十時前的繁忙時段恢復渡輪服務。委員補充，由於居民下班及下課時間各異，他們對下午繁忙時段“以車代船”的安排尚可接受，但若進一步削減早上繁忙時段的渡輪服務，將引起居民強烈的不滿；
 - (2) 委員認為現時巴士服務無法完全取代渡輪服務，尤其對需攜帶寵物或大型行李的乘客造成嚴重不便。此外，委員詢問運輸署的監管渡輪服務營辦商機制下，如何履行審批和把關的職能，以切實保障居民應有的交通權益；
 - (3) 委員詢問珀客在招聘船員方面，會否進一步優化薪酬待遇，以提升職位吸引力，

並改善招聘效率；

- (4) 委員詢問珀客能否在非繁忙及繁忙時段之間作出靈活的班次調配，以確保繁忙時段可為居民提供穩定的渡輪服務；以及
- (5) 委員要求珀客作出任何服務改動前，必須事先與區議員及地區人士充分商討。

10. 珀客總經理回應如下：

- (1) 面對資深員工相繼退休的壓力，珀客正積極與總公司商討，為年屆 67 至 68 歲、即將退休的員工申請延長聘用期，但需視乎其身體狀況及其他考慮因素；
- (2) 就寵物乘車安排而言，為響應政府近年推動的寵物友善政策，部分公共運輸營辦商正逐步放寬乘客攜帶寵物乘車的限制。珀客正參考其他私人屋苑及公共運輸營辦商的做法，研究容許部分寵物乘搭居民巴士的可行性，並會與業委會及相關議員商討細節，以期制定廣大居民皆能滿意和接受的方案；
- (3) 珀客正密切審視各時段的實際乘客數據（包括渡輪及巴士），若招聘進度仍不理想，會研究將部分非繁忙時段的資源調配至繁忙時段，以在有限人手下維持穩定服務，盡量減少對居民日常出行的影響；以及
- (4) 珀客承認上次減班決定過於倉促，與各方的溝通亦有不足，承諾日後如需作出任何服務調整，必定會加強與區議員、立法會議員、運輸署及居民的溝通，並願意出席居民大會作詳細交代。

11. 運輸署總運輸主任／渡輪策劃回應如下：

- (1) 自上次會議後，該署已於五月及六月持續跟進珀客招聘替補人手的情況，並已要求珀客優化薪酬福利安排，以提升職位在招聘市場的競爭力，從而早日招聘到人手，盡快恢復正常渡輪服務；
- (2) 該署已要求珀客在服務調整期間，提供足夠的居民巴士服務以盡量減少對居民出行造成的影響；以及
- (3) 該署將繼續密切監察珀客的招聘進度及渡輪服務情況，並會適時參與日後珀客與地區人士就服務調整所進行的溝通工作。

12. 主席表示，巴士等其他運輸同業亦曾面臨人手短缺問題，當時業界積極考慮各種對策，包括引入外勞或透過優化薪酬待遇及加強培訓，以吸引求職人士入行，從而填補人手空缺，確保能持續為乘客提供正常服務。他認為珀客不能單以“招聘困難”為由迴避其營運責任。他詢問珀客有否制定長遠的培訓及招聘計劃（例如培訓新入行的學員，由基層崗位逐步晉升），向公眾展示該行業具備可持續發展的潛力，並交代解決人手短缺的具體方法。主席指出，珀客多年來未能成功培育新血接替年長員工，導致員工即使年屆高齡仍無法順利退休，情況極不理想。他要求珀客提出切實可行的解決方案，讓市民得以理解其營運難處的同時，亦能對服務改善抱有合理期望。

13. 主席表示此議題不再列入下次會議的續議事項。

IV 第 3 項議程：要求在馬灣鄉事會路加設斑馬線或限制車速標誌

(荃灣區議會交通運輸委員會文件第 12/26-27 號)

14. 主席表示，陳崇業議員及張文嘉議員提交有關文件，負責回應的部門代表為運輸署工程師／荃灣 2 冼浩邦先生。

15. 張文嘉議員介紹文件。

16. 委員提出意見如下：

- (1) 委員表示近日接獲居民投訴，指駛經馬灣鄉事會路一帶的車輛（包括的士、巴士及貨車）車速偏高，目測時速或已超過 50 公里。居於大街村中、大街村北及漁民村屋的居民每日需橫過馬灣鄉事會路，前往珀林路轉乘巴士到青衣或葵芳，車輛高速行駛對居民的生命安全構成風險。為改善情況，委員建議在馬灣鄉事會路籃球場（即珀林路花園籃球場）附近增設斑馬線，以提醒駕駛者減速，同時建議加設限制車速的交通標誌，加強行人過路安全；
- (2) 委員表示，區議員一直爭取在文件提述的地點增設其中一條巴士路線的分站，從而推動馬灣旅遊發展。若能同步設置斑馬線及巴士站，相信將大大便利遊客及居民在該處下車後前往馬灣各景點，對促進當區旅遊發展有莫大裨益，因此希望運輸署認真研究並落實有關建議；以及
- (3) 委員指出，不少居民需要橫過馬路前往籃球場，建議運輸署除了研究增設限制車速的交通標誌外，亦考慮在該路段加裝減速帶，以強制車輛減速，進一步保障行人安全。

17. 運輸署工程師／荃灣 2 回應如下：

- (1) 該署在接獲委員的意見後，已就馬灣鄉事會路相關路段的交通情況進行評估。數據顯示，該路段於最繁忙時段每小時約有 50 至 60 名行人及 80 至 100 架次車輛，即每分鐘約有一名行人及一至兩架車輛經過，整體交通流量屬於偏低水平；
- (2) 根據該署的設置準則，擬設斑馬線的地點需達到一定的車輛及行人流量門檻。有研究指出，在流量偏低的地點設置斑馬線，或會令行人以為已享有優先過路權而放鬆警覺，而駕駛者亦可能因平時車流稀少而疏於應變，一旦遭遇突發狀況，反而會增加安全風險；
- (3) 該路段屬斜路，其斜度已超出設置斑馬線的容許上限，故在技術上該處並不適合設置斑馬線；
- (4) 該署強調，斑馬線的功能並非用作強制車輛減速，處理車輛超速問題應採用更直接及針對性的措施。於二零二五年二月的委員會會議上，曾討論在馬灣鄉事會路北面另一位置加設行人過路處。該署近日已與路政署協調，相關工程預計於二零二六年十月竣工，並會同步劃設相應的道路標記（包括“前面有行人過

路處”及“慢駛”標記)，提醒駕駛者減速；

- (5) 就加設減速帶的建議，該署表示減速帶設施一般只用於高速公路的減速路段，不適用於時速限制為 50 公里的市區路段；以及
- (6) 該署已聯絡巴士服務營辦商及的士業界，敦促他們提醒司機在駛經馬灣鄉事會路時務必小心駕駛及切勿超速，同時亦已通知香港警務處加強巡邏及進行偵速執法。

18. 委員進一步提出意見及查詢如下：

- (1) 委員表示，荃灣區一些位置（例如荃錦公路）的行人過路處設有附帶行人過路按鍵的交通燈，沒有行人按掣時，交通燈會維持綠燈讓車輛通行。委員指出，現時該路段並無裝設行人過路燈，認為該類交通燈或可作為平衡行人安全與車流效率的一個考慮選項；以及
- (2) 委員指出，該路段車速偏高與人流稀少存在一定關聯。正因為行人流量不高，駕駛者容易掉以輕心而高速行駛。委員認為，車速偏高是問題的核心所在，而單靠斑馬線或交通燈未必能有效改善，建議部門採取其他更直接的車輛減速措施，例如增設減速帶或車速偵測儀器等。

19. 主席表示，一般道路確實不適合如停車場般設置減速帶，但部門可考慮設置一些令高速行駛車輛產生震動或顛簸的提示裝置或路面設計，以提醒駕駛者減速。他強調區議員的職責是在問題發生前預視風險並及早介入，而非待事故發生後才被動跟進，希望部門積極研究可行方案。

20. 運輸署工程師／荃灣 2 進一步回應，理解委員關注駛經該路段車輛的車速偏高。然而，交通燈及斑馬線是因應不同人流及車流而設置的行人過路設施，並非用於限制車速。該署備悉委員的意見，將配合即將於馬灣鄉事會路北面設置的行人過路處，一併檢討及研究加強相關交通標誌及道路標記的適用方案，在符合技術標準的前提下，落實可行的改善措施。

V 第 4 項議程：有關探討改善小巴站內車輛使用通道事宜 (荃灣區議會交通運輸委員會文件第 13/26-27 號)

21. 主席表示，邱錦平議員及陳崇業議員提交有關文件，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；以及
- (2) 運輸署高級運輸主任／荃灣梅瑋澄女士。

此外，運輸署的書面回覆已在會議上提交。

22. 邱錦平議員介紹文件。

23. 委員提出意見及查詢如下：

- (1) 委員指出，多年前運輸署雖曾改善位於荃灣多層停車場大廈下方的西樓角路公共運輸交匯處（下稱“該交匯處”）小巴站入口轉彎位，但近年專線小巴營辦商向委員反映，十九座小巴因車身較長，進出停車場時仍會遇到困難。此外，站內空間亦因十九座小巴體積較大，未能如以往停泊三部小巴。委員現場視察後，建議進一步削減該交匯處部分現有結構（例如轉彎位的柱身或路壁），以擴闊行車通道，方便十九座小巴轉彎駛入。假如無法透過改善工程解決問題，委員建議於西樓角路荃豐中心對出位置設置專線小巴 95M 及 96M 號線的站點，從而騰出該交匯處的空間予其他路線使用；以及
- (2) 委員指出，委員會曾於二零一七年的會議上討論該小巴站的改善工程。當時為配合十六座小巴更換為十九座小巴，該交匯處進行了為時約一年的改建工程，期間小巴站暫時遷至古屋里。工程完成後，小巴營辦商使用十九座小巴測試時能勉強通過站內的行車通道。但不足一年後，小巴司機已反映車輛駛經轉彎位（尤其附件一圖示位置）時經常擦損車身，導致司機拒絕駕駛十九座小巴進站，因此至今在該交匯處設站的專線小巴 95M 及 96M 號線只能使用十六座小巴營運。為使過往改善工程的效益得以真正發揮，委員建議進一步擴闊轉彎位空間，讓十九座小巴能夠暢順進出。隨着越來越多十六座小巴車齡老化，營辦商換車時會傾向選購效益更高的十九座車型，若十九座小巴無法進出該交匯處，將無法有效運用公共交通資源。

24. 運輸署高級運輸主任／荃灣回應如下：

- (1) 該署一直與專線小巴 95M 及 96M 號線的營辦商保持溝通，知悉司機在駕駛較大型的十九座小巴時需格外小心轉彎，以免車身碰及行人或行李。該署已檢視站內的柱位及路邊空間，然而，二零一八年進行的改善工程確實已用盡所有可用空間，目前進一步削減或調整的空間不大；
- (2) 因站內結構柱位及高度限制已難以再作調整，該署不排除研究其他解決方案，包括將小巴站遷移至西樓角路公共運輸交匯處外的位置；以及
- (3) 該署會繼續與營辦商探討可行方案，若有具體建議，將適時諮詢持份者的意見，務求盡量減低對公共交通服務乘客影響的同時，配合營辦商更換新車的計劃。

25. 委員進一步提出意見及查詢如下：

- (1) 委員指出，現時西樓角路荃豐中心對出位置經常有車輛違例停泊，若能將專線小巴 95M 及 96M 號線的站點遷移至該處，既可解決十九座小巴無法駛入該交匯處的問題，亦有助解決違例泊車的情況；以及
- (2) 委員指出，現時專線小巴 95M 及 96M 號線小巴駛入及駛出該交匯處時均使用同一出入口，建議改為單向入口，並在靠近荃灣多層停車場的出入口的另一位置開闢小巴的專用出口，讓十九座小巴可直接駛出而無需在该交匯處內轉彎。委員認為居民已習慣在有蓋位置候車，若將小巴站遷走，原有設施或會被閒置而造成資源浪費，因此建議部門在可行情況下盡量保留現有小巴站，並靈活調

配現有空間以解決問題。

26. 運輸署高級運輸主任／荃灣進一步回應如下：

- (1) 該署探討改善方案時，會以對居民及乘客影響最小、技術上可行及保障安全為原則，同時亦會兼顧候車環境的舒適度及乘客的出行習慣；
- (2) 就委員建議在該交匯處另闢出口，該署曾作探討，但由於站內柱位及高度限制問題，十九座小巴無論駛入或駛出均存在操作困難。此外，現時新型號十九座小巴的各項尺寸均較二零一八年用作測試的十九座小巴尺寸更大（包括車身的長、闊、高），加上受限於該交匯處的橫樑及柱位，因此即使調整出口位置，亦未必能解決空間及高度不足的根本問題；以及
- (3) 長遠而言，搬遷小巴站可能是目前較可行的解決方案。該署擬定具體方案後，會諮詢居民及其他持份者的意見，務求在各方需求中取得平衡。

27. 主席綜合委員意見後表示，現階段有兩個方向需要跟進：第一，研究能否保留及優化現有小巴站，因為該站的有蓋設計對候車乘客十分便利；第二，若無法改善現有小巴站，則如委員建議，研究在西樓角路另覓合適位置設站，但必須確保新站不會對行人及周邊交通造成阻礙。主席亦建議運輸署派代表與委員一同實地視察，以確認現有小巴站是否完全無法再作改善，並特別指出委員提出的改道方案（利用靠近荃灣多層停車場大廈停車場出入口的牆身位置作為小巴出口）值得研究，認為落實該方案可實現單向進出，從而減少小巴在站內難以轉彎的問題。

28. 委員補充，現有小巴站的優勢在於直接連接港鐵站，且設有上蓋為乘客提供舒適的候車環境。若將車站遷至室外，須考慮加建行人上蓋連接新舊站點，避免居民受日曬雨淋之苦。

29. 運輸署工程師／荃灣 4 回應，遷站方案在技術層面上可行，但擬議新站旁現有數棵大樹或會限制加建候車上蓋的空間。此外，小巴行車路線或需因應遷站而略作調整，此舉可能會增加車程時間。就改動出口的建議，該署會進一步研究，但初步觀察後發現，改動出口會影響現有荃灣多層停車場大廈外避車彎的空間。更重要的是，即使改動出口，若小巴因車身高度限制無法駛入該交匯處，則改動亦無意義。該署強調，新的十九座小巴車身較高，而荃灣多層停車場大廈樓齡較高，其樓宇結構的柱位及橫樑空間有限，難以進行大幅度改動，此為主要的技術顧慮。

30. 主席總結，關於小巴站高度限制的問題，較易透過數據進行評估。他建議於會後安排實地視察，以研究現場環境是否適合繼續使用十九座小巴。

VI 第 4 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（截至二零二六年六月二十二日）

（荃灣區議會交通運輸委員會文件第 14/26-27 號）

31. 路政署區域工程師／荃灣介紹文件。

VII 第 5 項議程：其他事項

32. 委員表示，近日接獲居民反映，自六月踏入風季及雨季後，荃灣區內多條行人天橋在紅色或黑色暴雨警告信號生效期間多次出現滲水情況。委員知悉路政署已採取改善措施（例如封堵漏水位置），但仍希望該署在風季期間加強行人天橋的防水及防漏工程。此外，有居民亦反映因路旁雜草叢生及渠道淤塞而導致道路積水，行人需涉水而行，造成不便。委員建議路政署在風季加緊清理雜草及疏通渠道。

33. 主席補充，暴雨期間部分行車天橋因路邊水渠淤塞，導致積水在車輛駛過時飛濺至橋下，影響其他道路使用者。主席建議路政署在風季及雨季期間加強巡查及清理淤塞渠道，確保渠道運作正常。

VIII 會議結束

34. 主席提醒委員，下次會議定於二零二六年八月二十四日（星期一）舉行，而提交文件的最後日期為二零二六年八月七日（星期五）。

荃灣區議會秘書處

二零二六年六月三十日