

## 定 稿

### 離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2014 年 5 月 19 日(星期一)

時間：下午 2 時正

地點：離島區議會會議室

#### 出席者

老廣成先生 (主席)

黃福根先生 (副主席)

周轉香女士, BBS, MH, JP

李志峰先生, BBS, MH

陳連偉先生

張 富先生

王少強先生

黃漢權先生

樊志平先生

余麗芬女士, MH

李桂珍女士, MH

容詠嫦女士

鄧家彪先生

鄭官穩先生

余俊翔先生

余漢坤先生, JP

賴子文先生

周浩鼎先生

王媽添先生

胡國光先生

文偉昌先生

林寶強先生

葉錦洪先生

黃文漢先生

### 應邀出席者

趙浩明先生	高級運輸主任巴士及鐵路科	運輸署
關嘉敏女士	高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)	運輸署
冼志賢先生	經理(策劃)	城巴有限公司
吳健文先生	高級策劃主任	城巴有限公司
鍾佩怡女士	公眾事務主任	城巴有限公司
潘振剛先生	襄理(車務)	龍運巴士有限公司
羅耀華先生	一級策劃及支援主任	龍運巴士有限公司
鄭廣樂先生	高級地政主任/土地管制	離島地政處
趙智豪先生	區域工程師/施工通知書(E3)	路政署

### 列席者

周淑敏女士		新世界第一渡輪服務有限公司
黃華先生		新大嶼山巴士有限公司
鄭偉鵬先生		香港興業國際集團有限公司
陳金洪先生		大嶼山的士聯會
李家曦先生	工程師/離島 1	運輸署
黃志德先生	高級運輸主任/離島	運輸署
馮嘉寶先生	水警海港警區警察社區聯絡	香港警務處
古振南先生	大嶼山警區行動主任	香港警務處
陳慧儀女士	工程師(離島)	路政署
周國樑先生	工程師(離島發展部)	土木工程拓展署
萬映頤女士	離島民政事務助理專員(2)	離島民政事務處
鄧華聯女士(秘書)	一級行政主任(區議會)	離島民政事務處

### 因事缺席者

陳信有先生  
李淑桂女士

~~~~~

## 歡迎辭

主席歡迎各委員、機構和政府部門代表出席會議，並介紹下列嘉賓：

- (i) 新加入本委員會的余俊翔議員；
- (ii) 大嶼山警區行動主任古振南先生，他接替已調職的譚卓軒先生；
- (iii) 水警海港警區警察社區聯絡主任馮嘉寶先生，他暫代羅東華先生；以及
- (iv) 大嶼山的士聯會主席陳金洪先生，他接替吳錦耀先生。

2. 委員備悉，陳信有委員及李淑桂委員因事未能出席會議。

### I. 通過 2014 年 3 月 17 日的會議記錄

3. 主席表示，會議記錄初稿已於本年 5 月 8 日電郵給各位委員審議。會前秘書處收到余漢坤議員提出的修訂建議。有關建議已於會前電郵給各位委員審閱。委員沒有提出其他修訂建議，並通過上述會議記錄。

### II. 配合西港島線通車的公共交通服務之最新修訂重組計劃(2014 年 3 月版本) 配合南港島線(東段)通車的公共交通服務之修訂重組計劃(2014 年 3 月版本) (文件 T&TC 9/2014 及 25/2014 號)

4. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署巴士及鐵路科趙浩明先生、城巴有限公司(“城巴”)經理(策劃)冼志賢先生、高級策劃主任吳健文先生，以及公眾事務主任鍾佩怡女士。

5. 趙浩明先生介紹文件內容。

6. 委員備悉文件內容，並沒有提出任何意見。

(周轉香議員、黃漢權議員、鄧家彪議員、周浩鼎議員、林寶強委員及周淑敏女士在是項議題討論期間進入會場。)

(趙浩明先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

### III. 2014-2015 年度離島區巴士路線發展計劃 (文件 T&TC 8/2014 號)

7. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)關嘉敏女士、龍運巴士有限公司(“龍運”)襄理(車務)潘振剛先生、一級策劃及支援主任羅耀華先生、城巴經理(策劃)冼志賢先生、高級策劃主任吳健文先生、公眾事務主任鍾佩怡女士，以及新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)行政經理黃華先生。

8. 關嘉敏女士介紹文件內容。

9. 鄧家彪議員詢問可否把分拆 E34 號線的模式套用於 S64 號線。該兩條巴士線的情況相似，在繁忙時間載客率超過 8 成，議會亦多次建議分拆 S64 號線，以方便居民及在機場上班的人士。他希望運輸署盡快分拆 S64 號線。

10. 周浩鼎議員表示，由於乘客量持續偏低，E21X 號線在星期六早上的三班車將改為兩班車。但據他了解，居民對上班時段的三班車有頗大的需求，他詢問為何削減班次。此外，全日分拆 E34 路線的建議，在去年的會議上已經提出，理由是巴士在早段已經客滿，很多乘客在中途未能上車。他贊同全日分拆 E34 路線，亦認同鄧家彪議員的建議，希望運輸署考慮。他表示，若分拆路線和優化計劃後，服務仍然未能達到乘客的要求，則巴士公司需要注意。此外，有很多居民向他投訴，E11 號線在下午時段經常脫班。

11. 主席表示，有關 S64 號線的問題，議員收到很多居民的意見，在會前亦收到居民的電郵。就分拆 S64 號線的建議，原應納入去年的巴士路線發展計劃內，但運輸署研究了一年，到目前仍然未能實施，居民對此非常失望。現時由逸東邨往機場客運大樓，車程很長。旅客攜帶行李，若轉乘 S1 號線，非常不便。若乘搭 S64 號線，則需要 45 分鐘至 1 小時才可到達，而在上下班的時段，很多居民都會乘搭此路線，S64 號線亦經常滿座，情況並不理想，因此，他希望運輸署盡快分拆 S64 路線。關於 E21X 號線星期六的班次，他認為如果載客量確實持續偏低，可以考慮削減班次，但希望班次時間不會有太大的調動。他表示，原本第一、二班車由早上 7 時 20 分及 7 時 40 分，改為早上 7 時 30 分，會對居民造成不便，他建議削減班次但不改動時間。若載客量不是持續偏低，他認為應保留原有的三班車。

12. 關嘉敏女士表示，就 E21X 號線而言，根據去年 8 月、今年 1 月及最近的載客數據，E21X 號線於星期六早上開出的三班車的載客量均低於三成，從最近的數據顯示，星期六早上三班車的載客量合共只有 63 人，因應 E21X 號線的乘客量持續偏低，有需要重整該路線星期六的班次。在班次時間方面，署方建議改為早上 7 時 30 分及 8 時的原因，是考慮到星期六的交通比較暢順，預計行車時間約為 50 分鐘，居民應可及時上班，若委員就班次的開出時間方面有其他建議，歡迎向署方或巴士公司提出，以作考慮。就 S64 號線方面，署方明白逸東邨居民的訴求，並一直與龍運積極研究重組或調整行車路線的可行性。而 E11 號線的脫班問題，署方會記錄在案，並會與巴士公司跟進。

13. 鄧家彪議員詢問，有關方面有沒有具體方案解決 S64 號線的問題。他認為 S64 號線不會虧蝕，巴士公司可考慮在繁忙時段加開特別班次，分別前往貨運區及客運區。上述問題已經討論多年，但到現時為止，巴士公司與運輸署都沒有具體方案，令東涌居民不願往機場上班。

14. 潘振剛先生表示，約在兩年前巴士公司曾經提交有關重整 S64 號線的方案，供運輸署考慮。此外，亦建議調整 S64 號線平日繁忙時間的特別班次，進一步加密來往東涌港鐵站及貨運區的班次。在與運輸署初步研究其可行性、走線和班次的安排後，雙方認為方向正確，但需進一步評估對交通網絡的影響及其運作效能。雙方都認為可以在巴士路線發展計劃以外的範疇進行諮詢及討論。在過去 2 年，巴士公司一直推出改善措施，例如在早上及晚上的繁忙時間，增加特別班次來往超級一號貨站對面的培訓中心，航膳西路及東涌港鐵站。巴士公司會繼續與運輸署研究重整 S64 號線的細節。

15. 關嘉敏女士表示，署方理解逸東邨居民希望有直接而快捷的路線分別前往機場貨運區及機場客運大樓，但由於 S64 號線行經東涌及機場島多個地方，其路線改動將影響不同持份者，因此必須謹慎研究，署方一直與龍運商討各種改善措施，並會積極研究一個可行方案，盡快諮詢各委員。

16. 鄧家彪議員希望運輸署與巴士公司盡快作出改善，而不是只聽取意見，一年後才匯報。他詢問，龍運所指方向正確，是指加密班次，還是將 S64 分拆為兩條線。此外，龍運及運輸署就居民對 S64 的需求而作出的持續改善措施，他希望有關方面以書面回覆，以便向居民匯報。

17. 周轉香議員表示，居民對 S64 號線有強烈的訴求，議員亦在會議上多次提出重組或分拆 S64 號線的建議。但到目前為止，運輸署及巴士公司仍然認為此路線沒有問題。現時有很多機場巴士線，她建議在最繁忙的時段，重整或分流部分 S64 號路線，例如在最繁忙的時段，S64 號線直接

由逸東經消防局往機場。現時 S64 途經巴士總站並接載由鐵路轉乘的乘客，路線長而中途站又多，居民在區內亦需要 1 小時才能到達工作地點或回家，她希望運輸署及巴士公司仔細研究議員的建議。關於 E21X 的問題，由於 E21A 在繁忙時段經常爆滿，所以增加了 E21X 號線。E21X 號線往往在逸東邨總站已經滿座，到東涌北已經沒有空位，所以東涌北的乘客提出強烈的訴求。她關注星期一至五，E21A 及 E21X 的班次是否足以接載所有乘客，她認為應考慮整個東涌區的乘客，而不只是由總站往機場的乘客。此外，嶼巴的 38 號線，雖然在繁忙時段已加密班次，但有乘客等候 20 分鐘仍未能上車，而且有巴士“飛站”的情況，特別是在順東路(消防局對面)的巴士站。因此，她希望巴士公司考慮在繁忙時段增加其他巴士線。此外，37 號線有部分車長態度欠佳，她希望巴士公司改善。

18. 關嘉敏女士表示，署方會就鄧家彪議員的要求提供書面回覆。此外，署方亦會跟進及留意 E21A 及 E21X 星期一至五於東涌區內的乘客需求。至於嶼巴 38 號線的載客情況及 37 號線的車長問題，署方與嶼巴會繼續跟進。

19. 主席希望運輸署及巴士公司盡早落實分拆 S64 號線，以方便居民。

(張富議員及鄺官穩議員在是項議題討論期間進入會場。)

(鄧家彪議員、關嘉敏女士、潘振剛先生、羅耀華先生、冼志賢先生、吳健文先生及鍾佩怡女士在是項議題討論完畢後離開會場。)

#### IV. 有關梅窩私家車泊車位不足的提問 (文件 T&TC 17/2014 號)

20. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 李家曦先生及離島地政處高級地政主任/土地管制鄭廣樂先生。

21. 黃福根副主席介紹提問內容。

22. 鄭廣樂先生表示，離島地政處曾在 4 月中向運輸署提供有關資料。涌盛街的多幅政府土地已被納入為翻新梅窩景貌改善工程第一期(“梅窩改善工程”)的工地，有關土地將在 6 月底轉交土木工程拓展署，以便進行工程。而政府合署附近的空地，則將在 9 月底轉交房屋委員會，作為興建居屋的用途。因此議員的建議並不可行。

(會後註：涌盛街的多幅政府土地將在 7 月初轉交土木工程拓展署以進行梅窩改善工程。)

23. 李家曦先生表示，在接獲議員的建議後，署方已即時跟進，得悉建議的兩幅土地已各有用途，一幅用於興建居屋，另一幅用作梅窩改善工程的工地，因此該兩幅土地均未能作為停車場用途。署方明白梅窩居民對泊車位的訴求，並一直研究有沒有其他位置可以用作泊車位，但暫時未找到合適的土地。土木工程拓展署將會進行梅窩改善工程，包括重整梅窩的泊車位，而署方亦向土木工程拓展署提供意見，希望迎合居民的需求。署方會與土木工程拓展署保持緊密聯繫，希望在梅窩改善工程完成後，可以滿足該區居民對泊車位的需求。

24. 黃福根副主席表示，梅窩鄉事委員會及地區人士建議將現有的緊急車輛通道提升為車輛通道，以便私家車輛可以駛入村內，紓緩現時在行車道路上的泊車情況。他希望運輸署與其他政府部門商討，盡快把現有的緊急車輛通道提升為車輛通道。此外，在新海酒家後方迴旋處的停車場內有一幅空地經常堆滿垃圾，他建議運輸署考慮把該處劃為泊車位。

25. 王少強議員希望運輸署考慮把緊急車輛通道提升為鄉村車輛通道，這樣車輛可駛入村內，而不用在馬路上停泊。

26. 李家曦先生表示，署方會實地視察並考慮黃福根議員提出，把擺放雜物的一幅空地轉為泊車位的建議。關於把緊急車輛通道轉為讓居民駕車自由出入的道路的建議，署方有保留。由於緊急車輛通道主要是在發生意外時，讓緊急車輛快捷地到達肇事地點進行救援工作，署方現時未能確定如果把緊急車輛通道開放為車輛通道，會否影響緊急車輛使用該通道，所以暫時未能支持有關建議。

27. 黃福根副主席表示明白緊急車輛通道是讓緊急車輛在救援時使用。他建議把緊急車輛通道提升為車輛通道，並劃上雙黃線，這樣車輛便不會在通道上停留。此外，村民的車輛會停泊在村內私人土地上，加上警方的執法，他相信可以釋除阻礙救援的憂慮。

28. 王少強議員引述沙田火炭村緊急車輛通道為例，表示村民不會把車輛停泊在緊急通道上，只會停泊在私人土地上。如果屬於緊急車輛泊車的地方，政府亦會將該位置用紅色欄杆圍住，不讓私家車停泊。他希望運輸署參考此做法。

29. 李家曦先生表示，署方會考慮議員提出的建議。

30. 黃文漢委員表示，梅窩設有緊急車輛通道，而且闊度符合標準，但居民不能使用。例如在大雨或大風時，患病的長者可能需要乘車出外就醫，

居民搬遷時亦只可用木頭車搬運物品，不能使用緊急通道，居民對此非常反感。在 2004 年，政府部門曾經開放涌口街新樂對出的一段緊急通道給居民使用，至今已經十年。運輸署如今表示需在梅窩改善工程第一期完成後，才可考慮是否開放入村的一段緊急通道，他認為太遲，並質疑是否需要再等十年才能解決問題。

31. 李志峰議員支持上述幾位議員和委員的建議，認為梅窩每個村前面都有一個大平原，村屋門口亦有很多空地，如果容許車輛直接駛入村內，村民的車輛便可在私人土地上停泊，既可避免梅窩交通擠塞，政府亦不用趕急在梅窩尋找空地作為停車場，是兩全其美的辦法，政府及居民均有得益，他個人十分支持有關建議。

32. 余漢坤議員表示，運輸署及離島地政處應切實考慮有關建議，在上一次討論時，曾經提及擴闊緊急車輛通道會涉及收地。但當地居民儲存的地政記錄顯示，當年收地建設緊急車輛通道時，通道兩旁還有很多已收土地未被使用，如果只是把緊急車輛通道稍為擴闊，他認為是可行的。他明白緊急車輛通道側有渠務設施，但以現時的道路設計，他相信能夠解決問題。或許會有擔憂如果開放緊急車輛通道，居民便會在通道上停車，但居民代表及幾位議員均澄清，居民會將車輛停泊在私人土地上。所以，他希望運輸署聯同離島地政處研究，開放緊急車輛通道及劃上雙黃線，以便利居民。

33. 李家曦先生表示署方會繼續研究有關建議。

34. 張富議員支持把梅窩緊急車輛通道開放為車輛通道。他建議運輸署代表與大嶼山的區議員實地視察，研究有關建議。現時晚上有很多車輛停泊在馬路上，導致單線行車，情況相當危險。由街市往銀礦灣酒店的緊急車輛通道已經成功開放，他認為亦應開放入村的整條緊急車輛通道。

35. 黃福根副主席補充，黃文漢委員提到曾經開放的緊急車輛通道，是一個成功的個案，通道上亦有安全的行人徑，開放至今已有十年，通道相當安全。所以，他認為開放緊急車輛通道是可行的。

36. 主席希望運輸署代表與委員到梅窩實地視察，並盡快處理此問題。

(會後註：運輸署代表於 6 月 5 日與委員到梅窩實地視察，並正在處理有關事宜。)

(鄭廣樂先生在是項議題討論完畢後離開會場。)



V. 有關港鐵東涌綫及機場快綫載客量飽和的提問  
(文件 T&TC 18/2014 號)

37. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生。香港鐵路有限公司(“港鐵”)亦提供書面回覆，供委員參閱。

38. 周浩鼎議員介紹提問內容。

39. 黃志德先生表示，就港鐵的書面回覆，運輸署沒有補充。現時東涌綫平日上午及下午繁忙時段，來往東涌站和香港站的班次是 4 至 8 分鐘一班，由青衣站至香港站的班次則是 4 分鐘一班。最新的數據顯示，於上午繁忙時段，東涌綫最繁忙的路段是奧運站至九龍站的一段，平均載客率是 84%，與港鐵所提供的資料相同，而現時情況大致可配合乘客的需求。為應付東涌綫在繁忙時段的需求，港鐵亦曾增加列車班次。為提升可載客量，港鐵會提升各鐵路綫的訊號系統，包括東涌綫、迪士尼綫及機場快綫的訊號系統。據了解，港鐵非常關注月台管理，就乘客集中在近扶手電梯的地方候車，而車頭及車尾位置則比較疏落的情況，港鐵會加強月台管理，使乘客分流，令月台的運作更加暢順，以提升列車的效率。

40. 余俊翔議員表示，隨著大嶼山未來的發展及愈來愈多的遊客訪港，居民及遊客對鐵路有很大的需求。據報道，港鐵在本年 3 月會增加班次，包括港島綫、觀塘綫、東鐵綫及西鐵綫，唯東涌綫卻沒有任何加密班次的安排。據他了解，再加密東涌綫的班次涉及技術上的問題，其中一個是訊號系統的問題。港鐵的書面回覆提到，為提升可載客量，將陸續提升荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫的訊號系統，預計在 2018 至 2022 年期間完成。其後，東涌綫、迪士尼綫、機場快綫的訊號系統亦會相繼提升。他詢問，港鐵有沒有實質計劃提升東涌綫及迪士尼綫的訊號系統。若在 2022 年後才改善東涌綫的訊號系統，他相信絕對不足以應付大嶼山未來的發展，以及不斷增加的東涌居民的訴求。

41. 周浩鼎議員表示，運輸署及港鐵並沒有回應他提出的問題。他已經列出數據表示，港鐵可把班次加密至 32 班車。但在港鐵的回覆中，並沒有落實的時間表，亦沒有計劃加密班次。此外，港鐵亦沒有回應把東涌綫列車由 8 卡增加至 9 卡，以及擴充月台的問題。他對港鐵沒有派代表出席會議表示遺憾。此外，港鐵的回覆提到，東涌綫最繁忙路段的載客率是 84%，並相信可以照顧東涌綫整體乘客的需要，這是否表示東涌綫的最高載客率是 84%，而其他路段則尚有空間，因此，港鐵認為不需要提供更好的服務。最後，上星期港鐵再發生訊號故障，在上午的繁忙時段列車延遲至 5 分鐘一班車，令不少居民相當鼓噪，他認為港鐵應該審慎處理事件。

42. 周轉香議員認為，運輸署作為監管機構，需要細心聆聽乘客及議員一直以來對東涌綫的訴求。東涌綫在繁忙時間，列車班次並不穩定，令乘客無所適從。她建議運輸署派代表在早上 6 時 30 分至 8 時，與議員在東涌站的月台上觀察。現時在繁忙時間，只有 10 班車駛往東涌。有很多乘客質疑為何東涌綫的某些班次以青衣站為尾站。根據數據，港鐵可以提供 32 班列車，她詢問為何港鐵會有此安排。至於月台的問題，她指出，每逢繁忙時間，乘客步出列車後，需要越過在月台上候車的人群才到達扶手電梯。同樣，候車的乘客，亦要避開人流才能進入車廂，情況非常混亂。她認為港鐵在設計月台時，可能未預計乘客量眾多，而把車站設計為一個迷你車站。她建議，第一，在愈來愈多乘客的情況下，港鐵需要考慮開放原本為興建多一個出口而預留的行人電梯或樓梯。第二，請港鐵考慮周浩鼎議員提出，增加列車卡數及擴充月台的建議，讓更多乘客在繁忙時間上車。此外，她認為港鐵應早日策劃東涌西綫，因為預計在 2018 年，東涌 39 區的房屋便可以入伙，增加 1 萬人口，屆時東涌西將會增至 5 萬人，如果沒有地鐵站，將影響居民及其他流動人口。她希望港鐵能夠長遠和持續地思考問題，如果待問題發生時才解決，民怨一定很大。

43. 黃志德先生表示，根據資料，港鐵在 2012 年 1 月及 11 月，分別增加東涌綫非繁忙及繁忙時間的班次。但在今年，港鐵並未有增加班次的安排，署方會與港鐵繼續跟進。載客率 84% 是平均數，並不是指最高載客率。署方亦會繼續跟進有關人多及班次不足的問題。此外，署方會因應人流，考慮是否需要開放額外的自動電梯一事。據他了解，港鐵正研究推出非繁忙時間的票價優惠，主要是分散乘客到非繁忙時段，這是國際及海外城市的做法，港鐵與署方會研究是否適合在香港推行。如有消息，便會向公眾公佈。

44. 容詠嫦議員認同其他議員的意見。她表示，東涌綫現時的載客量非常高，而未來的增長率亦會十分高。把列車由 8 卡增加至 9 卡的建議，她認為刻不容緩。至於是否需要更改月台的設計以配合延長的列車，她認為這是需要長時間設計的工程項目。就乘客集中在中間位置上車的問題，她建議港鐵加派月台管理員，勸諭乘客在兩邊上車，令月台的運作更加暢順，這樣 9 卡列車的建議便可更快實施。

45. 周浩鼎議員表示，港鐵的書面回覆提到，在早上繁忙時段，東涌綫最繁忙路段(奧運站至九龍站)的載客率為 84%，相信大致可照顧東涌綫整體乘客的需要。以他的理解，港鐵是指最繁忙路段只有 84% 的載客率，其他路段則少於 84%。但運輸署代表的解釋，似乎是整條路綫平均載客率是 84%。如果整條路綫平均載客率是 84%，他認為有改善空間，港鐵需要考慮稍為降低整條路綫的載客率，讓上班人士不用擠迫。他認同周轉香議員

的建議，認為需要開放自動電梯，以疏導乘客。

46. 余俊翔議員表示，運輸署表示會與港鐵跟進增加東涌綫班次的安排，他希望有關方面以書面回覆委員會，以便跟進。

47. 黃志德先生表示會與港鐵跟進。

(會後註：港鐵在 6 月 26 日以書面回覆委員會。)

## VI. 有關改善及重建北角村渡輪碼頭的提問 (文件 T&TC 19/2014 號)

48. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生。海事處亦提供書面回覆，供委員參閱。

49. 陳連偉議員介紹提問內容。

50. 黃志德先生表示，現時來往香港仔及榕樹灣的渡輪服務，中途停泊南丫島北角村。根據記錄，在 2012 及 2013 年，平均每日乘客人數分別是 771 人及 804 人，有約 4% 的輕微增長。由於這是平均數，他相信在星期日有很多行山人士或旅客，會使用北角村碼頭乘船前往榕樹灣或香港仔。據了解，北角村碼頭現時的船隻泊岸安排，符合海事處的安全規定。然而，署方理解地區人士的意見，碼頭是舊式設計，而且碼頭的地理位置，很容易受到季候風及海浪的影響。相關政府部門包括土木工程拓展署、海事處、離島民政事務處、運輸署，以及渡輪營辦商在本年年初，曾利用船隻實地測試碼頭的運作情況，並考慮是否可進行改善工程。各政府部門現正詳細考慮改善的安排。如有結果，便會盡快通知地區人士。

51. 陳連偉議員表示，他不明白為何要用船隻進行測試，現時的問題並不是船身有沒有損毀，而是乘客上落安全的問題。在潮退及潮漲的時候，船隻泊岸的高度隨時改變，乘客上岸時容易發生意外。他希望運輸署切實解決碼頭安全的問題。

52. 周轉香議員表示，上任離島民政事務專員曾與議員實地視察。今年年初，政府部門利用船隻進行試驗，並會詳細研究改善方案，她表示歡迎。她明白這項工程可能耗費龐大，還會牽涉載客量或經濟效益等問題。但她認為大前提是需要顧及安全問題，尤其是假日乘客比平日多。除受潮水漲退影響外，最令人憂慮是有“白頭浪”出現時，船隻泊岸會十分危險，她認為不可以危害乘客的安全，更不應待意外發生後，才考慮安全的問題。她

希望政府部門詳細研究後重建碼頭。

53. 黃漢權議員表示，北角村碼頭最初的設計只是供街渡使用，是經改善的渡頭碼頭，並不適合大型渡輪使用。他對海事處的書面回覆感到不解，海上安全包括乘客上落安全，因此應該屬於海事處的管轄範圍。根據法例，碼頭的管治權屬於海事處，而維修則屬於運輸署。北角村碼頭周圍沒有遮掩，只以船頭上落乘客，十分危險，幸好至現時為止，並未有任何意外發生。他建議將該碼頭重建為標準的公眾碼頭，迪士尼碼頭使用率非常低，反而是一個標準碼頭，而使用率較高的碼頭，政府部門卻不考慮重建。他建議運輸署、海事處及土木工程拓展署一起研究碼頭的安全問題。

54. 余麗芬議員表示，北角村碼頭的問題已經提出超過 10 年。該碼頭是在 50 年代，由居民集資興建，最初供街渡使用，而現時則由渡輪使用。既然有渡輪使用，她認為應該是一個安全的碼頭，曾有很多居民在碼頭跌傷。議員已經多次反映問題，政府部門亦已經到碼頭實地視察，但至今仍未有改善，對此她感到非常失望。她詢問北角村碼頭是由哪一個政府部門負責，她認為政府沒有把安全放在第一位，反而只考慮資源的問題。

55. 黃志德先生表示會向署方反映議員的意見。關於議員提到船隻利用船頭泊岸，而乘客需要快捷地上岸的問題，他相信以船身泊岸會比較理想，希望這安排能夠實行。他亦會跟進相關政府部門會否研究改善碼頭的問題。此外，署方會向船公司反映，如需要以船頭上落，需增派人手協助乘客上落，特別是長者及有需要的乘客。

56. 余麗芬議員表示已經與政府部門及營辦商商討，現時使用碼頭的營辦商希望政府能夠重建一個安全的碼頭，為島民服務。營辦商已提供數據及文件給政府部門，她詢問有關部門有否聽取營辦商的意見。

57. 李志峰議員表示，南丫島的北角村碼頭，街渡停泊時十分危險。特別是街渡以船頭泊岸，而且沒有跳板，在海浪洶湧時，乘客上落時十分危險。他表示，大澳及沙螺灣的兩個碼頭，同樣是以船頭泊岸以及沒有跳板，還有兩條車軌隔著，船隻與碼頭距離幾呎，乘客就這樣跳上岸，十分危險。而東涌的碼頭設有跳板，則相對安全。他希望政府部門改善大澳及沙螺灣的碼頭，加設跳板。

58. 黃志德先生表示，關於大澳、沙螺灣、東涌及屯門的航線登岸安排，他會把李志峰議員的意見向署方及營辦商反映，以作出改善。

VII. 有關要求加設梅窩至喜靈洲渡輪服務的提問

VIII. 有關中環至坪洲(經喜靈洲)渡輪服務的提問  
(文件 T&TC 20/2014 及 21/2014 號)

59. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生。

60. 王少強議員介紹文件 T&TC 20/2014 的內容。

61. 黃志德先生表示，梅窩至喜靈洲的渡輪服務已經停止，他明白梅窩居民希望恢復該直航渡輪航線。梅窩至喜靈洲的船程原本 15 分鐘，現在要轉船，耗時 3 倍多。在去年 8 月，梅窩至喜靈洲渡輪航線的營辦商決定在牌照屆滿後停辦服務，署方其後積極邀請其他營辦商接辦，可惜沒有營辦商有興趣。最後在諮詢地區人士後，便要求港九小輪有限公司(“港九小輪”)維持坪洲至喜靈洲的渡輪服務，但由梅窩往喜靈洲則需要轉船，沒有直航服務。喜靈洲島上有 1 間戒毒所及 2 間懲教所，由於沒有著名景點，過往的數據顯示，該航線乘客人數偏低，平日平均 170 人，而假日則只有 40 人。相信正因如此，沒有營辦商願意經營該航線。署方會繼續留意有沒有營辦商，亦會刊登憲報邀請有興趣者營辦該街渡服務，希望可恢復直航服務，讓梅窩居民往喜靈洲時無需轉船。

62. 王少強議員希望運輸署盡力幫忙，梅窩居民需往喜靈洲上班，現時要在坪洲轉船往喜靈洲，十分浪費時間。他建議要求港九小輪營辦該航線。

63. 容詠嫦議員表示，有梅窩居民需往喜靈洲上班，而喜靈洲島上只有 1 間戒毒所及 2 間懲教所，以往渡輪航線依靠外判予營辦商營運，她詢問政府可否為在喜靈洲島上工作的職員提供渡輪服務。

64. 黃漢權議員詢問，運輸署指星期一至六乘客人數每日平均 170 人，而假日則只有 40 人，這是由梅窩往喜靈洲的數據，或是整條航線的數據。

65. 黃志德先生表示，據他了解，懲教署有為喜靈洲的職員安排渡輪服務，但他現時沒有詳情，而政府部門安排的渡輪不能服務訪客。喜靈洲往梅窩及梅窩往喜靈洲的來回航線，乘客量平日平均每日共 171 人次，而假日(包括公眾假期)平均每日則共有 40 人次。

66. 黃福根副主席表示，罪魁禍首是海事處。因為該處推出嚴苛的條例，導致營辦商無法繼續營辦梅窩至喜靈洲航線，引致航線停辦。由梅窩及大嶼南往喜靈洲上班的居民、喜靈洲上的懲教所職員及前往探訪的家

屬，均需經由轉折的交通，才能到達喜靈洲。他認為不論該航線如何招標，也沒有營辦商願意營辦。

67. 黃漢權議員建議一併討論議程 VIII。在其他委員的同意下，他介紹文件 T&TC 21/2014 的內容，並表示運輸署渡輪組沒有委派代表出席會議，他不知如何跟進問題。

68. 黃志德先生表示，“坪洲-喜靈洲”持牌渡輪航線的營辦商在 2013 年 8 月 15 日牌照屆滿後，便停辦該航線。署方其後積極邀請其他渡輪營辦商就此航線提交營運意向書，惟沒有營辦商表現有興趣接手。在沒有新營辦商的情況下，署方與港九小輪商討，並諮詢地區人士及持份者的意見，把港九小輪中環至坪洲的渡輪航線延長服務至喜靈洲，以解決乘客的需要。根據署方最近的調查，有關服務大致問題不大。署方會繼續監察有關服務，確保中環至坪洲的渡輪航線符合詳情表的規定。就個別航班的服務，營辦商正研究微調喜靈洲特別服務的班次時間表，特別是在“壞船”情況時的彈性服務安排，希望保持班次時間表上的服務。署方會就營辦商的具體建議，諮詢議員及地區人士的意見。署方暫時未有計劃重新引入“坪洲-喜靈洲”的持牌渡輪服務。他重申，在去年 8 月 15 日該航線停辦後，沒有營辦商表示有興趣接手，經營渡輪/街渡十分困難，營辦商無利可圖，所以不申請續牌，希望議員理解。

69. 賴子文議員表示，署方除邀請營辦商營運外，並沒有提供措施，協助營辦商解決經營上的困難，當然沒有人願意接手營運。議員一直建議運輸署提供特別措施，協助街渡營運，他希望運輸署積極考慮。

70. 黃漢權議員詢問，運輸署會否與運輸及房屋局(“運房局”)商討，提供特別協助措施，以協助街渡營運。運房局曾回覆表示，政府為渡輪航線提供特別協助措施，是因為渡輪服務並無合適的替代交通服務。往喜靈洲的渡輪服務正是沒有其他交通工具可替代，若政府不提供特別協助措施，根本不會有營辦商願意營運。而政府為“中環-梅窩”航線提供特別協助措施，是因為梅窩往東涌的交通並不方便。在上述原則下，他不明白為何往喜靈洲的航線不能獲得補貼。他申報利益，“梅窩-愉景灣”渡輪航線由他經營。現時中環至坪洲(經喜靈洲)的渡輪服務並不理想，居民怨聲載道。所以他建議政府提供特別協助，使“坪洲-喜靈洲-梅窩”航線獨立營運，減低對居民的影響。他再次建議運輸署與運房局商討，以解決問題。

71. 鄭官穩議員表示，運房局在制訂補貼政策時，並沒有一貫性的政策方針，現時是人治政府而非法治政府，他非常支持張炳良局長辭職。

72. 黃福根副主席表示，街渡問題非常困擾地區居民，尤其是沒有正式

渡輪服務而需倚靠街渡服務的地區。梅窩至愉景灣的渡輪服務會在暑假期間停航，而梅窩至喜靈洲的服務又停航。他建議提供梅窩、愉景灣、坪洲及喜靈洲一條環島的航線。他詢問為何政府為六條主要離島渡輪航線提供補貼，但街渡航線就沒有任何補貼，以致街渡服務停航，影響居民。

73. 余漢坤議員表示，大多數離島居民需乘坐渡輪出入，而運輸署渡輪組經常沒有委派代表出席議會，不能解決渡輪的問題。離島區議會主席已去信運房局，他認為局方需要與離島區議員商討交通及渡輪的問題，希望屆時運輸署渡輪組亦會出席會議。

74. 主席表示，離島區議會主席已去信運房局，現正等候局方的回覆。

75. 黃漢權議員表示信件已發出約 2 個月，希望局方盡快回覆。

76. 鄺官穩議員表示，居民及議員已經不耐煩，如運房局在限期內仍未回覆，他建議議員到政府總部門外等候局長。

77. 賴子文議員認同鄺官穩議員的建議，並希望運輸署的代表能向局方轉達議員的意見。

78. 容詠嫦議員認同其他議員的建議。在上次的區議會會議上，有議員建議，如局長不回覆，議會應每日發出一封信提示。她詢問區議會秘書處有否跟進。

79. 主席請秘書處會後跟進運房局的回覆。他感謝運輸署黃志德先生的回應。

(黃文漢委員在是項議題討論完畢後離開會場。)

## IX. 有關要求改善逸東邨往機場交通的提問 (文件 T&TC 22/2014 號)

80. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生。

81. 由於鄧家彪議員已離開會場，由林寶強委員代為介紹提問內容。

82. 黃志德先生回覆如下：

(a) 關於 S64 號路線過長的問題，已於較早前討論巴士路線發展計

劃時提到，署方會積極與巴士公司商討，希望能盡快分拆路線。S64 號線所涵蓋的範圍很廣泛，與其他巴士公司所提供的 S1 及 S52 號線等亦有重疊，署方會謹慎處理資源重疊的問題，亦會留意該路線乘客的情況，雖然暫時未能分拆路線，但署方已積極與巴士公司商討，安排特別班次行走短途路線，例如由東涌市中心直達航膳區或貨運區，以疏導部分乘客及縮短逸東邨乘客的候車時間。而在下班時間，亦有特別班次由貨運區直達東涌市中心。除週日及公眾假期外，巴士公司亦會在其餘日子提供特別班次服務。署方最終希望能成功分拆路線，並會盡快以書面回覆委員會。

- (b) 關於沒有公共巴士由逸東邨直達亞洲博覽館和海天碼頭的問題，他同意由乘客的角度出發，直達的公共巴士服務是最理想的安排。根據亞洲博覽館管理公司的資料顯示，亞洲博覽館並非每日均有活動舉行，亦沒有定期活動，管理公司沒有長期僱用固定的員工，只在活動舉行期間，才安排臨時工到博覽館工作。亞洲博覽館的人流，在有活動舉行時和沒有活動舉行時，分別很大。署方曾與巴士公司商討，巴士公司認為暫時未有直達亞洲博覽館路線的長遠需求，不過會將意見記錄在案。
- (c) 現時逸東邨居民可轉車往亞洲博覽館，其中一個方法是乘坐 38 號線到市中心轉乘 S1 號線，此方法的優點是較省時，因為 38 及 S1 號線的班次頗密，行車路線亦直接，但缺點是車資較貴。38 號線收費 3.1 元，而 S1 號線收費 3.5 元。而需要前往航膳區或貨運區的居民，則可乘坐城巴的 S52 號線，再轉乘該公司的 E21 號線，此方法的優點是較廉宜，因為城巴提供巴士轉乘優惠，車資合共只需 4 元，但缺點是車程較長，因為 S52 號線的班次較疏。署方曾與城巴商討，而城巴表示會加密 S52 號線的班次，並調配雙層巴士行走 S52 號線。署方會將議員的意見記錄在案，以便日後跟進。

83. 周轉香議員表示，在繁忙時間所有巴士路線都十分繁忙，而 S1 號線除接載富東邨或市中心的乘客外，亦需接載由鐵路線轉乘的乘客，因此在繁忙時間該路線的候車人龍非常長，而不少前往機場的居民亦會選擇該路線。如當局建議居民轉乘 S1 號線，居民便要排隊之後再排隊，需時 1 小時才可到達博覽館。而在繁忙時間由逸東邨乘坐 38 號線，亦需排隊等候一段時間，在到達巴士總站後又要再排隊。她詢問這與乘坐巴士路線過長的 S64 號線有何分別。她希望運輸署認真審視分拆或重組 S64 號線的建議，這樣會更好。



84. 周浩鼎議員表示，就算在東涌區內短短的路程，由於沒有直達的公共交通工具，例如往亞洲博覽館，也需轉乘不同的巴士才能到達目的地，最終所花的時間較前往東涌區外還要多。從宏觀的角度來看，未來港珠澳大橋通車後，會有更多遊客途經大嶼山或東涌，他認為政府應提供更多配套設施，吸引遊客停留，而非把遊客趕走。無論是在區內上班的人士或遊客，如此不便利的交通，只會令他們不願意留在區內消費、玩樂或是進行其他活動。他認為政府應考慮如何接駁區內各處。E34 號線(元朗、天水圍－機場)分拆為 A 及 B 線，是因為很多中途站的乘客因客滿而不能上車，所以便將路線分拆，以疏導人流。現時 S64 號線亦是同一個情況，他認為加車未必能解決問題，故建議分拆該路線，分流乘客，這才能真正解決問題。他亦建議將其路線伸延至亞洲博覽館。他認為直接接駁區內各處，才是解決區內交通問題的方法。

85. 主席表示，在過去一年多一直討論 S64 號線分拆的問題，但仍然沒有結果，今天終於知悉，是因為運輸署現時只考慮在市中心加開特別路線，接走部分等候乘客，而沒有真正考慮逸東邨居民的實際需求，所以一直不處理該路線的分拆問題。很多逸東邨居民在機場上班，除在航膳區及客運大樓上班外，亦需長期往亞洲博覽館做清潔或保安的工作。此外，天際萬豪酒店亦有很多員工需乘坐區內交通工具上班。現時逸東邨居民上班需轉車，不但費時又昂貴，更需要“迫車”。雖然運輸署表示會在市中心加開特別班次往航膳區，而且每天都有班次，但這對逸東邨居民毫無幫助，相反令逸東邨居民無論是上班或是乘坐飛機出外旅遊，只有 S64 號線的唯一選擇，又或者攜帶行李到市中心轉車，排隊再排隊才能到達機場，費時失事。他強調，分拆 S64 號線可縮短行車時間，是一條線可直達客運大樓或亞洲博覽館的路線，無需繞道航膳區。如需到航膳區上班，可乘坐原來往航膳區的路線。關於 S64 號線與 S1 或 S52 號線重疊的部分，他建議往航膳區的 S64 號線可經市中心接載乘客，而往客運大樓及亞洲博覽館的 S64 號線不經市中心，這樣便不會與 S1 或 S52 號線路線重疊。如當局只考慮巴士乘客量，而不理會居民的實際需要，便是失策。他希望運輸署早日處理此問題。

86. 賴子文議員表示，大家都贊成分拆 S64 號線。現時本港會以小巴或的士提供區內接駁交通服務，但他不明白為何當局卻一直不在東涌區引入小巴。有關當局曾經回應，擔心小巴服務於區內未必有生意，但他認為可先公開招標，若沒有人投標，屆時再考慮其他解決方法。他又詢問為何北大嶼山醫院的小巴服務一直未獲批准。他建議當局考慮以小巴提供區內點到點的交通服務。

87. 黃志德先生表示，議員建議分拆 S64 號線，而分拆後亦希望其中一條路線能直達亞運博覽館，署方會與巴士公司商討有關建議。此外，當局

並沒有排除東涌增設小巴的可能性，署方在策劃時，亦已預留不少地點以增設專線小巴的上落客站。至於何時引入小巴服務，署方會緊密留意東涌的交通情況及將來的發展，並於適當時候研究引入小巴服務。

(黃漢權議員及鄭官穩議員於討論期間離開會場。)

(會後註：在 2014 年 5 月 19 日的離島區議會交通及運輸委員會會議上，主席及多位議員均表示希望運輸署可盡快和龍運制訂 S64 號線的重組方案。會後運輸署已積極和龍運磋商，而龍運已剛在 7 月初向運輸署提交初步建議供運輸署考慮。運輸署正審核有關建議，並會適時在隨後的交通及運輸委員會會議上匯報最新進展。)

## X. 有關大嶼山巴士站的提問 (文件 T&TC 23/2014 號)

88. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 李家曦先生。路政署回覆表示，將由運輸署代表回應提問。

89. 由於鄧家彪議員已離開會場，由林寶強委員代為介紹提問內容。

90. 李家曦先生表示，他曾到貝澳坳巴士站、礮石灣荳盧巴士站、貝澳新圍巴士站(梅窩方向)，以及東涌上嶺皮巴士站(東涌方向)實地視察，發現貝澳新圍巴士站因位於過河橋的欄杆附近，而導致上落客的範圍變窄。署方建議將巴士站向前移五至十米，至近涼亭附近，相信可改善乘客上落的情況。而東涌上嶺皮巴士站側設有行人欄杆，只留下少許空間供乘客上落車，署方會與巴士公司商討，移除一兩組行人欄杆，以方便乘客上落。至於貝澳坳巴士站，署方已於現場量度巴士站的闊度及長度等，初步建議將巴士站向前後延伸，擴大範圍，以方便巴士停泊。但此方案仍然需要進一步研究，並需再到現場視察情況及量度，才能決定是否可行。礮石灣荳盧巴士站的問題則較為複雜，因在現場視察所見，巴士站附近有頗多雜草，署方未能即時了解現場的實際情況，例如有沒有斜坡，或有沒有空間可預留給乘客候車，可否將巴士站向前或後移以解決問題等，署方會繼續跟進。

91. 林寶強委員表示，行人欄杆影響巴士停泊的問題，並非只限於上述 4 個巴士站，例如東涌鄉事委員會附近的多個巴士站，以及大澳靈隱寺巴士站，在巴士停泊而乘客需自行打開巴士行李倉時，有可能夾傷手指。他希望署方留意有關巴士站的情況。

92. 黃華先生表示，雖然現時大部分巴士只有前門，但亦有小部分設有

前門及中門，他建議拆除巴士站的部分欄杆，預留更多空間讓乘客在前門或中門上落。此外，有幾個巴士站，包括荳盧巴士站的停泊空間太短，根本不足以讓整輛巴士停泊，導致巴士埋站時，車尾超出車站，其後駛至的車輛需越過雙白線至對面行車線，才能超越巴士。同時，該巴士站乘客的候車位置亦十分窄，由於巴士站的前方為斜坡，故向前擴展的可行性不大，他建議將巴士站向後延伸，解決該巴士站面積細小的問題。

93. 黃福根副主席認同黃華先生的意見，荳盧巴士站的確太短。他建議巴士站向山的方向內移，因為該路段山內只有山渠，此方法應該可行。關於將新圍巴士站向前移的建議，他希望署方諮詢新圍村村公所的意见。因為向前移可能會進入村公所舉辦活動的場地，若有活動舉辦時，巴士停泊會影響活動的進行。他建議署方與村公所溝通，以免工程開展後遭到村民反對。

94. 樊志平議員表示，他建議運輸署到東涌道黃家圍附近的幾個巴士站實地視察，現時巴士站內樹根橫生，乘客無處站立候車，而巴士更只能停泊在馬路上上落客。此外，他認為東涌 39 區公共房屋發展工程的工程車不應駛入東涌道，避免大嶼南及東涌交通擠塞。

95. 李家曦先生多謝議員的建議，署方會跟進，他亦歡迎議員在會後與他聯絡及提供意見。

96. 黃華先生認同樊志平議員的意見，認為東涌 39 區公共房屋發展工程的車輛不應駛入東涌道，因為如發生意外，便會影響整個大嶼南的交通。

## XI. 有關大嶼山巴士服務不足的提問 (文件 T&TC 24/2014 號)

97. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生以及新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)行政經理黃華先生。

98. 黃福根副主席介紹提問內容。

99. 黃志德先生表示，運輸署會定期在大嶼南各個主要地點實地調查，希望了解乘客的需求，亦會與嶼巴分享調查結果，共同研究改善服務的方策。關於由梅窩開出經貝澳往東涌市中心的巴士服務(3M 號線)，經過調查及與嶼巴商討後，已在本年 4 月 16 日加密班次，共增加 4 班車，來回線各加 2 班車。班次增加後，署方曾進行調查，發現還有改善空間，並正研究改善方案，包括考慮增加多 1 輛巴士行駛該路線。而由大澳開出經長沙、

塘福往東涌市中心的巴士服務(11 號線)，除黃福根副主席的意見，他早前亦收到李志峰議員的意見。署方現正與嶼巴商討改善方案，包括增加巴士班次。

100. 黃華先生表示，3M 號線在 4 月 16 號加密班次後，情況已有改善。在暑假期間，嶼巴會在芝麻灣路口加開特別班次前往東涌，以方便泳客和居民。而 11 號線在平日下午 4 時至 6 時會在 10 分鐘內開出一班車，下午亦有 6 班車由石壁開往東涌，嶼巴亦準備在 6 月加密巴士班次。

101. 黃福根副主席表示，他曾積極向嶼巴反映居民的意見，亦曾研究可否向大澳居民發出居民證。居民反映在暑假期間候車時間過長，他建議在假期時於龍田邨加設巴士站，以疏導人流。

102. 周浩鼎議員表示，根據巴士路線發展計劃，嶼巴的 3M 和 11 號線均會增加一班車，希望增加班次後可疏導人流。在巴士公司回應居民的訴求的同時，他認為亦應解決大嶼山南北之間的接駁問題，不應只依靠東涌道。東涌道道路狹窄，可以乘載的交通量有限，道路需要優化。長遠而言，政府應連接大澳和南北大嶼，建設廣闊道路，以疏導交通。

103. 張富議員表示，居民經常投訴，由大澳往東涌市區的巴士，很難在水口、塘福及長沙站上車。他希望運輸署督促巴士公司，加設東涌市中心來往石壁的一條循環巴士線。此外，長沙、塘福和水口的居民在東涌市中心上車，亦要支付前往大澳的全費車資，但居民中途就會下車，做法不公平，所以居民要求加設東涌市中心來往石壁的循環線。

104. 黃華先生表示，現時下午已有 6 班車由石壁開往東涌，嶼巴會仔細研究張富議員的意見，而黃福根副主席建議在假期時於龍田邨開設巴士站方便上客，嶼巴亦會考慮。但他重申，該站會讓任何人士使用，包括遊客和居民。

105. 黃志德先生表示，在會後會與嶼巴商討上車困難的問題，特別是在長沙、塘福及水口等中途站。

106. 黃福根副主席建議先試行在龍田邨加設巴士站。

107. 林寶強委員表示，未來大嶼山的遊客數量會大增，他希望擴闊東涌道及嶼南道，或增設新的道路，方便大澳居民往東涌。此外，他建議使用雙層巴士，取代現時的單層巴士。

108. 黃志德先生表示會與巴士公司探討使用雙層巴士在大嶼南行駛的

可行性。

109. 主席表示，相信在東涌道行駛雙層巴士會有困難。

(余漢坤議員於討論完畢後離開會場。)

## XII. 交通及運輸委員會活動工作小組報告

110. 黃福根副主席表示，活動工作小組將於稍後召開會議，商討本年度的工作計劃，開會日期將會另行通知小組成員。有興趣加入小組的委員，可於會後通知秘書處。

## XIII. 其他事項

111. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署區域工程師/施工通知書(E3)趙智豪先生。路政署在會前向委員會提交一份截至本年 5 月中旬，該署於離島區推行的小型交通改善項目及有關施工時間表，歡迎委員提出意見。

112. 陳連偉議員詢問，第 4 項及第 18 項有關增設單車泊位工程的單車架，是由路政署還是運輸署負責。南丫島的單車停泊處工程現已動工，但他希望不要使用舊式單車架。他詢問單車架的設計有沒有改進，並要求有關政府部門在會議上介紹新單車架的設計。

113. 李桂珍議員詢問第 18 項增設單車泊位工程的進展，為何有關工程仍是“待定”。此外，她亦詢問採用兩層式單車架的可行性。

114. 趙智豪先生表示，第 4 項增設單車泊位工程現已動工，單車架設計是傳統倒 U 型的款式。有關第 18 項工程，路政署於較早前計劃開展，但後來運輸署收到議員的意見，需再研究工程的細節，所以工程暫時未能展開。他請運輸署於會後補充相關資料。有關雙層單車架的問題，亦需待運輸署仔細研究後才能回應。

115. 賴子文議員表示，路政署代表指第 18 項工程因議員的意見而導致工程受阻礙而未能開始。但他表示，議員已多次表示，因為並沒有單車架的款式可供選擇，就算安裝傳統式的單車架亦可，議員最希望是能盡早動工。他不明白路政署為何一直以議員的意見作為推搪，以致工程一直“待定”。

116. 周轉香議員感謝運輸署從善如流，在東涌地鐵站 A 出口劃上黃線

而非黃格(第 3 項工程)，令的土讓路給行人。而第 6 項及第 7 項兩項工程很快便會動工，並且已有完工日期，她感到高興。但上述工程仍在等候“掘路許可證”及“移除樹木許可證”，她擔心工程可否如期動工。

117. 趙智豪先生表示，就第 18 項工程，路政署收到運輸署的通知，因議員的意見而暫時擱置，需待研究後才能進行工程。至於第 6 項工程，因“掘路許可證”的申請已到最後階段，預計可如期開展工程。而第 7 項工程仍在等候“移除樹木許可證”，在獲得許可證後，並取得核准的臨時交通措施，工程便可開展。

118. 張富議員詢問，嶼南道近貝澳公立學校擴建巴士站工程(第 11 項)的開工日期為何。

119. 黃華先生表示，大嶼山的多項小型交通改善工程，每次報告都是處於“規劃中”、“等候搬樹”及“等候遷移地下設施”等，一直未有任何進展。此外，較早前他與運輸署工程師實地視察，他建議擴闊赤鱸角村上的車輛調頭處，讓大型巴士可在該處調頭，他詢問有關工程何時動工。而東涌道近礮石灣迴旋處的巴士站，他曾反映巴士停泊後，往往需駛至對面行車線才能轉彎離開，他詢問有關道路擴闊工程何時動工。

120. 趙智豪先生表示，路政署正積極跟進有關移除樹木的申請及遷移地下設施的安排。第 11 項擴建巴士站工程，現正等候水務署申請掘路許可證以遷移地下水管，及後中電亦會遷移地下電纜。在完成所有搬遷工作後，預計工程在本年 9 月動工。

121. 李家曦先生表示，運輸署已完成黃龍坑道近赤鱸角村的施工圖及發出了施工紙，但工程未列於討論文件內，他認為可以將此新項目加入文件列表中及與路政署跟進此項工程的動工及完工日期。

122. 黃華先生認為無需將新項目加入列表當中，應盡快動工及完工更好。

123. 李志峰議員表示，文件內的小型交通改善工程，都是處於“等候搬樹”及“等候遷移地下設施”等，工程進度一拖再拖。他以例子說明，有關政府部門不應一直押後動工日期，文件內多項工程已討論多年，希望各項工程盡快完工，以免釀成意外。

124. 黃福根副主席詢問第 10 項及第 13 項工程的進展。

125. 張富議員詢問第 11 項工程可否在本年 9 月動工，2015 年 1 月完工。

126. 趙智豪先生表示，第 10 項工程涉及遷移地下電纜，而中電正申請掘路許可證。第 11 項工程則涉及遷移地下水管及電纜，如水務署及中電如期遷移其地下設施，工程預計於 9 月動工。就第 13 項工程，署方已獲地政總署撥地，並正進行勘測工程，包括勘測地下設施及尋找合適的位置種植補償樹木。勘測工程完成後，便可安排受工程涉及的兩間公共事業機構遷移地下設施，預計本年 10 月動工。

127. 李志峰議員建議該兩間公共事業機構同時進行遷移工作。

128. 趙智豪先生表示，若工地情況許可，會安排相關公共事業機構同時進行遷移工作。

(張富議員於討論完畢後離開會場。)

#### XIV. 下次會議日期

129. 議事完畢，會議於下午 5 時 10 分結束。下次會議將於 2014 年 7 月 21 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-