

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2014 年 9 月 22 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, JP

余俊翔先生

曾秀好女士

賴子文先生

周浩鼎先生

胡國光先生

陳信有先生

文偉昌先生

林寶強先生

黃文漢先生

李淑桂女士

韓俊賢先生

應邀出席者

吳良瑞先生	總運輸主任/巴士及鐵路/特別職務	運輸署
劉啓恩先生	工程師	運輸署
陳志豪先生	高級工程師/港珠澳大橋香港工程管理處	路政署
趙智豪先生	區域工程師/施工通知書(E3)	路政署
陳慧儀女士	維修工程師/離島及電腦服務	路政署
唐炳達先生	物業服務經理/物業服務(黃大仙、青衣、荃灣及離島)五	房屋署
葉達莊先生	駐地盤總工程師	艾奕康有限公司
余漢榮先生	駐地盤高級工程師	艾奕康有限公司
羅柱榮先生	建築經理	金門建築有限公司
陳遠威先生	工程顧問	Newfoundworld Project Management Limited
秦偉業先生	副策劃經理	新輝建築有限公司
陳皓忠先生	建築師總經理	梁黃顧建築師(香港)事務所有限公司
程金城先生	主任工程師	弘達交通顧問有限公司
何凱恩女士	助理公共關係經理對外事務	香港鐵路有限公司
潘振剛先生	襄理(車務)	龍運巴士有限公司
尹彥超先生	社區事務高級經理	九龍巴士(一九三三)有限公司

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
羅東華先生	水警海港警區警民關係主任	香港警務處
古振南先生	大嶼山警區行動主任	香港警務處
陳家賢先生	工程師(離島)	路政署
曾錦鋒先生	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

鄭官穩先生
余漢坤先生, JP
王媽添先生
葉錦洪先生

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) 新加入本委員會的曾秀好議員；以及
- (ii) 路政署工程師陳家賢先生，他接替已調職的陳慧儀女士。

2. 委員備悉，鄺官穩議員、余漢坤議員、王媽添委員及葉錦洪委員因事未能出席會議。

I. 通過 2014 年 7 月 21 日的會議記錄

3. 主席表示，會議記錄初稿已於本年 8 月 22 日電郵給各位委員審議。委員沒有提出修訂建議，並通過上述會議記錄。

II. 城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的專營權事宜 (文件 T&TC 31/2014 號)

4. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署總運輸主任/巴士及鐵路/特別職務吳良瑞先生。

5. 吳良瑞先生介紹文件內容。

6. 陳信有委員對新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)最近的服務表示不滿。過去兩年，前往南大嶼旅遊及上班的人士增多，雖然嶼巴已經增加班次，亦彈性處理及疏導人流，但這些臨時措施始終未能解決根本的問題。11 號巴士線沿途有超過 30 個分站，分站的乘客因客滿而難以登車。他希望嶼巴在資源許可下，增設一條中途線，由東涌往塘福或由東涌往石壁，這樣才可解決問題。此外，在上下班繁忙時段，在南大嶼上班的人士由於客滿而難以登車，因此，他希望運輸署以及巴士公司考慮增加一條中途線。

7. 張富議員支持陳信有委員的建議。他亦接獲不少投訴，指乘客上車困難。既然運輸署重新審批巴士公司的專營權，他希望能加設中途線。

8. 周轉香議員表示，兩間巴士公司在調查報告中，都獲很高評價，並認為乘客對他們的服務亦感到非常滿意，但實際情況卻非如此。她在不同場合接獲很多投訴，指 38 號巴士線經常“飛站”及排長龍。她明白巴

士公司最近在招聘人手上出現困難。文件提及的調查是在去年進行，但在這半年期間，巴士公司的服務質素令她擔憂。此外，38號巴士線載客量高，是一條盈利高的路線，但其服務卻令居民有很多怨氣，加上乘客大部分是基層市民，故不應增加車費。她表示，運輸署在審批專營權時，應詳細檢討巴士服務的質素。運輸署在2001年開設此巴士線時，很多旅遊設施並未設立，流動人口亦不多，整個東涌只有2萬多人。現時東涌人口約有9萬，加上流動人口，每天約有10萬人到訪東涌，在東涌市區的循環巴士線只有37及38號線。她請運輸署考慮提供更多類型的交通服務，以方便居民。她重申，文件提到的調查是半年前的資料，她認為運輸署應考慮最近的服務，以及未來的發展，從而作出整體的檢討。

9. 周浩鼎議員申報，他任職新世界發展有限公司法律部為法律顧問。很多居民向他反映，城巴有限公司(“城巴”)個別路線的問題。以來往東涌及港島天后的E11號巴士線為例，此路線在下午時段不時脫班，他請巴士公司注意，並作出改善，以免影響居民對巴士公司的觀感。此外，在未來2至3年東涌北會有公共屋邨及私人樓宇落成。隨著人口增長，連接東涌市中心、東涌北或逸東邨的交通需求只會有增無減。他認為，嶼巴除了檢討現有37及38號巴士線外，亦應考慮增加新巴士線貫穿整個東涌。嶼巴在現有資源下，亦應考慮增加37及38號巴士線的班次，以改善候車時間過長的問題。

10. 賴子文議員表示，調查報告的數據及結果，都指巴士公司表現良好，但沒有提及班次、候車時間、收費，以及覆蓋層面是否滿意等核心問題，因此，他建議運輸署擴展調查的範圍。在考慮專營權時，署方應就巴士公司提供的服務進行調查。

11. 主席表示，由於招聘司機困難，38號巴士線的服務實在未能配合逸東邨居民的需要，巴士公司需要作出改善。隨著東涌人口不斷增長，加上東涌北及東涌西未來會有屋邨落成，對巴士服務的需求殷切。由於專營權為期十年，故他促請巴士公司加強服務，做足準備，以應付未來東涌的發展。

12. 吳良瑞先生表示巴士公司每年會按不同地區的發展，擬訂巴士路線發展計劃。議員可以透過該計劃就區內巴士服務及長遠規劃提出意見。此外，運輸署會經常進行巴士服務調查，並因應需求情況要求巴士公司作出改善。他指出這份報告提及的乘客意見調查主要是收集乘客對城巴(香港島及過海巴士網絡)及嶼巴整體服務表現的意見。他明白議員較關注的巴士服務班次、候車時間及收費等問題並未在報告清楚表述。他備悉議員的意見，並會在日後相關調查中作出改善。

13. 鄧家彪議員表示，很多居民投訴，在暑假後 38 號巴士線的表現惡劣，例如在 5 至 6 月期間，早上 7 時 30 分至 8 時巴士站才會出現人龍，但暑假後排隊人龍提早出現。他曾在本年 9 月早上 6 時 45 分至 8 時 30 分，兩次到逸東邨巴士站進行宣傳活動及實地視察，發現在早上 7 時 05 分已經出現兩條人龍，其中一條人龍排到逸東邨商場，他認為問題非常嚴重。他詢問巴士公司是否因為人手短缺，或是出現管理問題。他指出，雖然逸東邨的人口在過去兩年沒有明顯增長，但有很多學生需要跨區上學，勞動人口亦有增加，所以巴士站在早上非常繁忙。運輸及房屋局早前落實興建東涌西港鐵站，但這是長遠的方案。如果巴士服務一直維持現狀，他難以支持嶼巴的專營權。他希望巴士公司及運輸署同心協力作出改善。如果引入小巴分流乘客，他才會支持有關專營權。亦有居民反映，在早上 7 時至中午 12 時，在逸東邨總站開出的巴士往往已經客滿，在醫院附近的分站難以登車。他認為，嶼巴整體的服務並不理想，他收集了約 200 份問卷，稍後會把結果轉交運輸署。由於問題迫在眉睫，他認為需要採取緩解措施，否則居民怨聲載道，有團體可能會組織反對專營權延續的簽名行動。他希望巴士公司提供更好的服務。

14. 周轉香議員表示，東涌西港鐵站最快 2018 年才能動工，而該區居住及勞動人口卻不斷增長。她認為巴士服務已經超出負荷，運輸署不能置之不理，亦不應單純認為是服務質素的問題。她強調，在繁忙時間出現人多擠迫的情況，反映巴士數量及人手不足，亦反映交通規劃有欠完善，未能滿足現時發展的需要。雖然這次討論的是專營權，但議員反映的卻不只是專營權，而是整區發展超出負荷的問題。議員一直要求運輸署引入其他交通服務，例如小巴，因為東涌居民需要不同類型的交通服務，前往更多的地點，以紓緩在繁忙時間出現的人流，希望運輸署正視問題。

15. 余麗芬議員表示，現時離島區不論渡輪問題，或是巴士問題都備受批評。她詢問運輸署如何檢討巴士路線發展計劃，希望署方訂立時間表，分階段進行短期、中期及長期的檢討，並向議員匯報。地區的發展及交通承受力的問題十分重要。東涌人口增長迅速，不論是當區居民，或是旅遊人士，假日期間特別人多。她認為運輸署需要監管專營權續約十年，而巴士服務、車費及人流等問題，政府亦需要一併作整體檢討。

16. 黃華先生表示，嶼巴已經開辦一條 11A 號巴士線，在假期由東涌開往石壁。暑假過後，乘客比較少。該公司會考慮在星期六及日，增設巴士路線來往石壁及東涌。關於 38 號巴士線，早上時間已經安排兩輛巴士同時接載乘客。在 7 時 30 分後，亦加入雙層巴士疏導人流。一般在早上 8 時正至 8 時 15 分後，人數已減少。至於在醫院附近的分站，在早上 7 時至 8 時 30 分，有 38X 號巴士線在裕東路開往東涌富東邨(循環

線)，然後駛往學校，一般 6 至 8 分鐘一班車。關於巴士車費問題，嶼巴自 2008 年至今未有加過價，反而與此同時地鐵差不多年年都加價，而九巴亦已加價數次。嶼巴會繼續努力招聘，同時亦會與運輸署商討，希望獲批出更多車輛，因為現時可供調動的車輛已經完全投入服務。關於 37 號巴士線，在 5 年的發展計劃中，嶼巴已申請延長現有的路線，同時亦會增加 6 至 8 部巴士行走。嶼巴會努力作出改善，希望議員給予機會，讓該公司繼續服務居民。

17. 吳良瑞先生表示，這次討論主要是收集議員對專營權及兩間巴士公司在整體規劃上的意見，以方便日後討論延續專營權的條件。他備悉議員就現有東涌的交通服務配套不足，有需要盡快調整的意見。他歡迎議員提出有關專營權條款、服務質素或長遠規劃方面的意見。

18. 周浩鼎議員詢問，嶼巴何時會落實增加 6 至 8 部巴士。

19. 黃華委員表示，初步預計在 2015 年第三至第四季增加巴士，以配合新屋苑的落成。

20. 鄧家彪議員表示，據實地視察所見，排隊候車的人龍提早出現，他詢問嶼巴能否在一個月內提出緩解措施，例如使用雙層巴士。他又詢問，嶼巴如何改善分站難以登車的問題。他批評運輸署沒有對引入小巴的要求作出回應。議員已多次反映，亦曾就此事項提出動議，他希望署方積極回應。

21. 黃福根副主席表示，暑假期間收到很多居民及遊客的意見。整體而言，嶼巴能夠配合居民的需要，例如加開 11A 號巴士線疏導人流，以及加開東涌往貝澳的 3A 號巴士線。現時在梅窩正在進行多項工程，亦有很多遊客前往掘蜆，潮退後大批遊客離開時，候車者眾，猶如與居民爭巴士。因此，長遠而言，他希望 11A 及 3A 號巴士線能夠成為恆常巴士線，在星期一至日提供服務，服務居民及遊客。在購置車輛方面，他認為運輸署應審核巴士公司的招標工作，以確保車輛符合安全標準，保障居民的安全。

22. 林寶強委員表示，他是嶼巴的司機。就嶼巴班次不足等問題，他詢問運輸署有否考慮增加巴士的數量，以紓緩需求。此外，他請運輸署考慮大嶼南道路的設計，使雙層巴士可以行走。除了加密班次外，他認為應考慮增加巴士的載客量，以疏導交通。大嶼南越來越多私家車，但缺乏停車場，私家車只可在街道兩旁停泊。如果運輸署能夠改善路面設計，嶼巴的運作不會有任何問題。

23. 黃福根副主席表示，嶼巴在 2007 年至 2013 年間，乘客量、總收入及盈利每年都上升。因此，他希望運輸署配合巴士公司，讓其增購巴士，以應付增加的乘客量。

24. 吳良瑞先生表示，大嶼山的道路有先天性的限制，其巴士服務與其他地區稍有差別，除路面不足之餘，在假日及平日的服務有很大差異，這亦影響大嶼山整體交通的運作。因此，有關在東涌引入小巴服務建議，必須詳細考慮整體規劃。關於監察巴士公司購置車輛的問題，運輸署一向著重車輛的安全、效率及環保方面。署方有既定政策，巴士公司所購買的車輛，必需安全、環保、配合巴士公司運作的特性，以及照顧殘疾人士的需要。運輸署在專營權條款內會提及上述要求。現時巴士公司正面對車長短缺的問題，他了解巴士公司正積極招聘培訓車長。就增加巴士數量、雙層巴士行走及私家車泊車等問題，他會向署方反映有關意見並繼續跟進。

25. 周轉香議員表示，除了改善現有巴士線外，現有的交通服務並不能夠滿足社區發展的需要。議員在幾年間不斷強烈要求引入其他交通服務，因為城巴及嶼巴已超出負荷。在專營權條款內，議員希望增加引入其他交通服務的條款。她澄清，議員只是提出在東涌新市鎮引入其他交通服務，不涉及南部。關於大嶼南私家車數量增加的問題，她認為不應限制大嶼南居民的車輛駛入。

26. 樊志平議員表示，東涌新市鎮富東地鐵站外的迴旋處，早上交通十分擠塞，車輛在紅燈前需要等待十分鐘，才能通過。而鄉事會對出的一段東涌道殘破不堪，他請運輸署改善上述情況。

27. 吳良瑞先生感謝議員的意見，署方會詳細研究所有意見。

(周浩鼎議員、鄧家彪議員、王少強議員、李志峰議員、黃漢權議員、李淑桂委員、黃文漢委員、周淑敏女士及陳金洪先生於討論期間進入會場。)

(吳良瑞先生於討論完畢後離開會場。)

III. 臨時調低介乎東涌與大蠔灣一段北大嶼山公路(往九龍方向)的車速限制 (文件 T&TC 32/2014 號)

28. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署高級工程師陳志豪先生、運輸署工程師劉啟恩先生、艾奕康有限公司駐地盤總工程師葉達莊先生、駐地盤高級工程師余漢榮先生，以及金門建築有限公司建築經理羅柱榮先生。

29. 陳志豪先生及余漢榮先生介紹文件內容。

30. 余俊翔議員表示，為進行工程而作出相關的交通措施，以保障道路使用者及現場工人的安全，是無可厚非的。但北大嶼山公路在目前為止是唯一通往大嶼山的公路，如何把不便之處減至最低是居民最關心的問題。除了把速度限制調低至每小時 80 公里外，亦有封路措施。有關方面會把慢線及路肩封閉，則車輛可能被迫停在中線。他請有關方面在人手及器材方面作出安排，以便有需要時可以迅速執行應變措施。此外，為管制車速，現時由北大嶼山往東涌方向，沿路設有多部超速檢控攝影機(俗稱“快相”)，但在大嶼山公路出市區方向則只有兩部，分別設在橋墩 B9 的位置，以及青馬橋隧道收費亭附近。為確保道路使用者遵從新的車速限制，他認為運輸署或警方需作出相應的行動。

31. 周轉香議員表示，為道路安全及順利完成工程，她支持建議。她曾反映在翔東路大蠔灣附近的三條村，在興建北大嶼山公路時，村口的道路被封閉，影響村民的生活。現時有另一條連接路經過村口，但卻沒有道路直接連接至村口讓村民回家。如有意外發生，村民只有一條出入通道，非常不合理。她促請有關部門注意基建工程對周邊居民的影響，希望政府部門考慮持續發展的需要，興建道路讓居民出入。

32. 容詠嫦議員表示，顧問公司代表指新工程將會影響翔東路。翔東路是非常狹窄的道路，只有兩條來回行車線。雖然 B11 及 B14 的橋墩工程封路路段比 C8 的橋墩工程為短，但現時翔東路有很多邨巴行駛，工程令邨巴的車速減慢，影響居民進出。她詢問未來的工程會否集中在晚間進行，以方便早上上班的人士，亦可減少邨巴的延誤。

33. 主席表示，從安全角度而言，他認同降低車輛速度限制的做法。顧問公司亦曾仔細考慮，不單是工程的部分路段降低車速限制，而是由離開機場島後便開始調低車速，避免往後路段的車速限制不斷變化。此外，他希望相關部門留意交通的流量，特別是在晚上繁忙時段，以免出現擠塞。他希望有關工程盡快完成，早日解封有關道路。

34. 陳志豪先生綜合回應如下：

- (a) 路政署承諾會將工程對市民的影響減至最低。一直以來，有關方面透過舉行交通管理聯絡小組會議，商討相關事宜。顧問公司稍後會解釋若發生交通意外，如何迅速解封慢線及路肩，應警方或運輸署要求去清理現場。此外，署方會緊密監察推行減速的多個相關措施，包括交通流量、道路使用者的

出入車道及切線的情況、以及會否由於減速而影響車輛從東涌迴旋處前往北大嶼山公路等問題，監察所得會由交通管理聯絡小組的多個政府部門及持份者檢視。

- (b) 至於三條村的情況，他希望議員明白，是次工程是建造一條快速的策略性道路，將車輛由港珠澳大橋的香港口岸盡快帶到北大嶼山公路，所以暫時未能直接連接地方道路（local road）。翔東路每小時是以 50 公里行駛，但高速公路每小時是以 80 公里行駛，接駁上有困難。但相信政府在未來整體規劃時可考慮議員的意見。
- (c) 署方關注愉景灣巴士出入翔東路的問題。封路的安排有兩種，其一是短期的封路，即在日間封路並在晚間解封。如要長期封路，署方會要求承建商縮短施工時間。目前而言，翔東路有 1 至 2 個位置進行長期封路。將來如有大型工程進行（例如吊裝橋面組件），承建商會盡量安排在晚間進行工程，以減低對日間交通的影響。

35. 余漢榮先生表示，開始封鎖慢線以進行 B9 橋墩工程時，承建商會增加 5 至 6 人，24 小時在地盤預備處理緊急事項。如有需要，有關人員會立即出動，而運輸署及警方都會作出配合。在減速的措施上，過往他們亦與警方緊密聯繫，如有需要，警方會加派人手到現場追查違規駕駛。每次進行大型交通改道或管理措施時，他們與警方及運輸署都會一直監視有關情況，顧問公司及承建商亦會從多方面作出配合。在翔東路方面，有關 C 橋及白芒村附近的 B11 和 B14 的橋墩工程，承建商正考慮盡量避免影響交通並視乎現場環境，興建一條臨時路面，以減低需要封閉整條翔東路的可能。在 2015 年年中開始，他們預計需要在晚間進行橋面預制件的接駁工程，翔東路的某一路段需要暫時性封閉，工程會盡量在晚間進行，以減少對居民的影響。他明白有部分居民對噪音問題特別關注，顧問公司會與承建商研究方法以盡量減低噪音，並與居民保持溝通。

36. 劉啟恩先生表示，運輸署一直在交通管理聯絡小組上與各持份者緊密合作，監察承建商及顧問公司建議的臨時交通安排和措施。就這次減低車速的議案，因為對交通的影響不大，亦可提升工程工作人員及道路使用者的安全，署方是表示支持。在實施措施初期，署方會與承建商、顧問公司及警方緊密監察道路交通的實際情況，在有需要時作出檢討。

(曾秀好議員及林寶強委員於討論期間離開會場。)

(黃漢權議員、陳志豪先生、葉達莊先生、余漢榮先生及羅柱榮先生於討論完畢後離開會場。)

IV. 東涌市第 11 號地段巴士總站暫時遷移 - 周邊交通配套設施施工期間的臨時交通安排
(文件 T&TC 40/2014)

37. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任黃志德先生、工程師李家曦先生、Newfoundworld Project Management Limited 工程顧問陳遠威先生、新輝建築有限公司副策劃經理秦偉業先生、梁黃顧建築師(香港)事務所有限公司建築師總經理陳皓忠先生，以及弘達交通顧問有限公司主任工程師程金城先生。

38. 李家曦先生、陳遠威先生及程金城先生介紹文件內容。

39. 周轉香議員詢問，是否周邊交通配套設施工程完成後，巴士總站才能遷移，然後巴士總站的工程才可開展。

40. 鄧家彪議員詢問，上述工程已構思接近一年，根據最新評估，臨時巴士總站需使用多久。

41. 黃華先生表示，根據附件 2 的圖則，港鐵站往現時巴士總站的通道十分迂迴。他希望有關方面提供更多明確的指示牌，指引乘客前往巴士總站。

42. 黃福根副主席表示，附件 2 的圖則沒有顯示巴士如何由美東街駛往巴士總站。他詢問，有關方面會否在迂迴的行人路上提供行人輔助設施，而紅色圈內是否工程範圍，該地段是否設有上蓋。此外，原本雙線行駛的道路，現改成單線行駛，他認為會影響私家車的出入。

43. 陳遠威先生表示，周邊交通配套設施工程完成後，臨時巴士總站才會正式開放給公眾使用，因為不只專利巴士，旅遊巴士亦需要完善的泊車位。至於臨時巴士總站需要使用多久的問題，根據賣地條款，發展商需在 2016 年 6 月 30 日完成東涌市第 11 號地段的巴士總站工程，換言之，臨時巴士總站需要使用約兩年。在提示方面，他們會提供足夠指示牌，指引乘客前往巴士總站。

44. 程金城先生表示，現時提出的臨時交通方案主要為興建周邊交通配套設施，部分行人道路需要封閉，待臨時交通方案工程完成後，現時有蓋部分的巴士總站在美東街的出入口才會開放。

45. 鄧家彪議員質疑發展商是否能如期在2016年6月30日完成巴士總站的工程。如需延期，地契上是否容許。他特別關注達東路的交通，在東薈城的停車場出口位至公廁之間的路段，已經有不少的交通意外發生，該處亦有不少旅遊巴士停泊。工程對達東路會造成一定的影響，他希望有關方面特別關注此段道路的安全。

46. 鄭偉鵬先生表示，港鐵站 D 出口的工程涉及兩個花槽，但施工期是兩個月，他詢問是否涉及其他工程。

47. 主席表示，臨時巴士總站已建好一段時間，又空置一段時間，整個工程已拖延很久，他希望盡快落實工程。他請有關方面提供清晰的指示牌，指示嶼巴及昂坪 360 的乘客，以免發生意外，並希望兩方面多加溝通，採取合適的措施和安排。

48. 陳金洪先生表示，從文件得知，港鐵站 D 出口的的士站將不受影響，但現時情況對前往達東路的車輛，非常不便。由於達東路已非常繁忙，而在燈位附近的路面又經常凹陷，需要進行道路維修工程，以致達東路非常擠塞。他認為，應先妥善處理多個燈位的路面維修，同時避免進行道路維修，以免達東路更擠塞。

49. 主席表示，稍後會討論有關路面工程的議題。他指出東薈城的停車場經常泊滿，車輛在出口排至 38 號巴士站的入口，妨礙其他車輛出入，希望警方留意。

50. 陳遠威先生表示亦希望工程盡早動工，但因種種原因而延遲，他們會盡力滿足地契內所列的要求，在 2016 年 6 月 30 日完成新巴士總站。他們亦正構思良好的施工方法，從而縮短施工期。如需延期，地契是容許的，但要罰款，他們並不希望發生。此外，他們會在施工期間盡量做好道路措施，減少對周邊環境的影響。

51. 程金城先生表示，港鐵站 D 出口主要涉及幾項工程，包括移除工程範圍內的一個行人島，以建造一條臨時行車路，在地上劃路面標記的工程，以及移除花槽的工程。有關工程預計在兩個月內完成，在工程完成並取得相關部門的批准後，愉景灣巴士便可使用港鐵站 D 出口新設的巴士站。

(陳遠威先生、秦偉業先生、陳皓忠先生及程金城先生於討論完畢後離開會場。)

V. 有關要求改善 38 號及 N38 號巴士服務的提問
(文件 T&TC 33/2014)

52. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任黃志德先生及新大嶼山巴士有限公司行政經理黃華先生。

53. 鄧家彪議員介紹提問內容。

54. 黃志德先生表示，運輸署關注 38 號巴士線的服務。在 9 月 1 日的開學日，他曾在逸東邨及東涌市中心巴士總站實地觀察。由早上 6 時 30 分至 9 時正，可能由於是開學第一天，事先又已通知巴士公司準備，所以 38 號巴士線當天的運作大致正常。乘客排隊最長排至街市的牆角，巴士更是絡繹不絕地接載乘客，並以兩輛巴士同時接載乘客。在 7 時 30 分最繁忙的時段，亦有雙層巴士接載乘客。據他所知，開學後的巴士服務有需要改善的地方。除 9 月 1 日實地觀察外，他亦安排實地調查，以及與嶼巴商討，除繁忙時段外，亦需留意非繁忙時段的服務，即 9 時至 12 時，當中包括在松仁路中途站上車困難的問題。在完成調查後，便會向有關議員匯報結果。關於 N38 號線取消循環線的安排，根據記錄，N38 號線的運作模式在 2002 年起實施。署方認為，巴士線設有頭站及尾站會較為理想，除讓司機休息外，亦可讓他們根據時間表出車。若居民由市區返回逸東邨，他建議在青馬收費廣場轉乘 E21A 或 E31 號巴士，便可直達逸東邨。如選擇在消防局下車，便要在對面馬路乘搭 N38 號線。他重申，會盡量維持 N38 號線現時兩個總站的安排。

55. 黃華先生表示，由早上 7 時開始，嶼巴基本上維持以兩輛巴士同時接載乘客的安排。在 7 時 30 分至 7 時 35 分之間，會有 5 至 6 班雙層巴士接載乘客。在 8 時正至 8 時 15 分之間，已能接載大部分乘客。有關在松仁路中途站因客滿而難以登車一事，他已通知車長，每隔一或兩班車，不要載滿乘客，但乘客不予理會並繼續上車，嶼巴會再作檢討。因應當時居民及議員提出的意見，N38 號巴士線在 2002 年 7 月 8 日開始已改為非循環線。循環線最主要的問題是會在不同時間到達東涌市中心巴士總站，有可能是巴士已開出，港鐵才到達。因此改為配合港鐵到站的時間，而定時出車。如果有居民乘坐 N 線巴士在消防局下車，往對面馬路的裕東苑東盛樓乘坐 N38 號線，便能直達逸東邨。

56. 周轉香議員表示，早上巴士在松仁路經常“飛站”，而晚上 6 時至 8 時 30 分則在消防局對面經常“飛站”。她經常乘搭 38 號巴士，曾有四輛巴士因客滿而不停消防局對面的巴士站，巴士超負荷的問題值得關注。她認為巴士公司根本無法應付繁忙時間的人流，當局需要考慮以其他車輛分流巴士乘客。此外，中途站上車困難的問題需盡快解決，她建議在

第一輛巴士滿座時，安排第二輛巴士接載其他巴士站的乘客，她詢問在繁忙時間建議是否可行。

57. 鄧家彪議員表示，正如在 9 月 1 日的開學日，巴士公司有充足的事先準備，便可疏導人流，他希望巴士公司每天都以這樣的態度處理。他再次提出以下幾點：第一，人龍出現的時間已提早至早上 7 時。第二，雙層巴士是否可早些開出，接載乘客。第三，中途站難以登車的問題越來越嚴重，醫院站的乘客在 9 時至 10 時也不能上車，希望有關方面盡快解決。最後，消防局及纜車站貼有告示，通知居民 38 號線不再是循環線，其後澄清是 N38 號線，而不是 38 號線，他詢問為何貼出該告示。他表示，居民在夜晚需在消防局站下車，並在對面等候 N38 號線返回逸東邨，夜晚班次少，十分不便，他詢問可否改善。

58. 黃華先生表示，張貼告示可能是希望提醒居民 N38 號線不是循環線。

59. 黃志德先生表示，他會跟進繁忙時間提早出現以及調派雙層巴士行走第 38 號線的事宜，然後再觀察是否需要增加巴士班次。據他觀察所得，逸東街已有很多車輛停泊，在繁忙時間，太多車輛會引致危險，需要小心處理。此外，當臨時巴士總站啟用後，第 38 號線便可由美東街轉左往達東路，然後再左轉往順東路，不需要經過較繁忙的一段達東路。他亦會在會後跟進議員的意見。

VI. 有關逸東街及松仁路道路安全的提問 (文件 T&TC 34/2014 號)

60. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師李家曦先生。

61. 鄧家彪議員介紹提問內容。

62. 李家曦先生回應如下：

- (a) 位於松仁路及逸東街交界的迴旋處附近，向逸東邨方向設有分段橫過馬路處(Staggered Crossing)。實地視察發現，如將行人過路處轉為直線型過路處，即把其中一邊的過路處稍微移入逸東邨方向，與迴旋處距離拉遠，這樣駕駛者可有較多時間及距離看到橫過馬路的居民，進一步提升交通安全。署方已就有關建議完成設計圖，並已交由離島民政事務處(“民政處”)進行地區諮詢。如沒有接獲強烈的反對意見，署方便會向路政署發出施工紙，以進行有關工程。

- (b) 議員提及在居逸樓附近的巴士站，居民下車後有可能會在巴士車頭或兩架巴士之間橫過馬路，引致潛在交通安全問題。議員建議興建停車彎或在巴士站以北、行車路之間興建行入路學位，讓居民視察交通情況後才橫過馬路。經實地視察，署方發現該巴士站旁設有行人路，由路政署負責維修並由運輸署負責管理。署方量度行人路闊度後，發現該處不足以同時容納停車彎及行人路。雖然附近有一個由房屋署負責管理的空地，但難以肯定房屋署會否使用該空地作其他用途。由於現場並沒有足夠空間同時容納一個停車彎及行人路，故運輸署對設立停車彎的建議有所保留。而在巴士站側興建行入路學位或緩衝區的建議，經實地視察後，發現該巴士站同時有多條巴士線使用。如興建學位，當有幾輛巴士同時到達，將會影響巴士運作。因此，署方不建議興建緩衝區。
- (c) 運輸署認為，在巴士站站頭不遠處，已經設有行人過路處，署方建議居民使用此過路處過馬路。署方亦收到議員反映居民的意見，希望擴闊行人過路處的中間位置，讓更多居民在該處等候，看清楚交通情況後才過馬路，從而提升交通安全。就此，署方已準備圖則，並交由民政處進行地區諮詢。如沒有接獲強烈的反對意見，署方會向路政署發出施工紙，以開展有關工程。
- (d) 就位於傑逸樓附近的彎位，議員建議設立的士站或巴士站。運輸署認為，如在左轉彎位設立的士站或巴士站，當司機從倒後鏡觀看的時候，會較難看到後方的車輛。基於交通安全的考慮，署方不建議在彎位設立的士站或巴士站。

63. 鄧家彪議員表示，尊重運輸署研究後的決定。他希望落實會進行的工程可以盡快展開，並詢問有關工程的時間表。在過去一年，有關地點的交通意外頻生，有些意外涉及非華裔小童。他曾建議增加交通標誌，希望運輸署盡快完成。

64. 主席希望運輸署說明左轉彎位的確實位置。此外，就移入松仁路及逸東街迴旋處附近的過路處，對駕駛者而言，雖然轉彎後會多了空間觀察行人過路情況，但對行人而言，則不容易看見迎面而來的車輛。他認為必須清楚考慮，行人的習慣是過馬路時會調頭看後方的車輛，但過路處移入後，會有一幅牆遮蓋行人的視線。在看不清馬路的情況下，行人過馬路非常危險，他希望運輸署考慮清楚。

65. 李家曦先生表示，有關工程的諮詢期將在 10 月中結束。完成諮詢後，便會在 1 至 2 星期內，向路政署發出施工紙。至於左轉彎位的位置，是在寶逸樓對面的巴士站，沿逸東街往巴士總站方向，在停車彎前的位置。就議員提出把行人過路處移入會對駕駛者及行人造成影響一事，他會後會與議員交換意見，以完善建議。他補充表示，為提升寶逸樓過路處的安全，警方會準備勸喻式橫額，教導居民小心過馬路及注意交通安全。

66. 鄧家彪議員表示，橫額必須中英對照。

67. 主席表示，關於非法過馬路的問題，他建議警方加強宣傳及執法。關於巴士總站對面的停車彎，近期發現愈來愈多車輛在該處非法停泊，有時甚至是雙線停泊，或在彎位末端位置突出車尾，霸佔半條行車線。這些情況對轉彎的車輛構成危險，他詢問警方可否安排執法行動。

68. 古振南先生表示，自從松仁路發生致命交通意外後，警方已經加強相關道路的執法。警方會盡快懸掛橫額，提醒居民不要非法過馬路，並提高居民的道路安全意識，以減低意外的發生。警方一直留意非法泊車問題，並會加強人手執法，以改善情況。

(會後註：古振南先生已向警務處相關部門查詢，相關橫額制作需要數個月的時間，而大嶼山警區最快只可以在數月後才可以獲得相關勸喻式橫額在相關地點懸掛。古振南先生已將情況轉告李家曦先生，並告知李家曦先生警方的相關勸喻式橫額只有中文版本。)

(鄭偉鵬先生於討論期間離開會場。)

VII. 有關東涌順東路路面維修的提問 (文件 T&TC 35/2014 號)

69. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署維修工程師/離島及電腦服務陳慧儀女士。

70. 林寶強委員因事離開會場，由鄧家彪議員代為介紹提問內容。

71. 陳慧儀女士表示，路政署會定期巡查路面，當巡查時發現馬路有坑洞或接到市民提供坑洞的位置，路政署會儘快安排維修工作。一般情況下，署方可在二十四小時內修葺九成半的坑洞，所有坑洞可在四十八小時內完成修葺。路政署在定期巡查時，發現順東路及達東路時常出現

路面不平的情況，大雨過後亦會出現坑洞。為改善整體路面狀況，署方正計劃重鋪相關路段，包括：順東路近消防局的慢線、達東路近富東商場對出的行人過路處、達東路富東商場後上斜轉入順東路前的慢線，以及順東路近泳池對出轉入達東路的慢線。署方正詳細研究臨時交通改道的安排，稍後便會向有關部門提交建議。

72. 鄧家彪議員詢問，既然路政署能夠 24 小時接收投訴，並在 48 小時內處理問題，居民可透過甚麼途徑作出投訴。此外，如果在達東路進行重鋪路面工程，他相信將嚴重影響該路段的交通，希望路政署做好各方面的安排。

73. 周轉香議員表示，路政署很快回覆議員的查詢，但未能徹底解決問題。她引述例子表示，順東路曾因路面不平而導致意外發生，而達東路亦曾經發生多宗意外，在上星期有一名長者跌倒受傷。她表示，上述道路經常有意外發生，但路政署卻未能根治問題。她建議分階段重鋪路面，由行人過路的斑馬線開始，亦可以在雙線的路上封閉其中一條行車線逐步進行工程，或將行車線改道而進行工程。此外，她認為重鋪路面只是治標的方法，在炎熱的天氣下，重鋪的瀝青很快便會再次裂開，她詢問路政署可否使用承托較佳的物料。路面不平而導致意外發生的問題已經存在多年，她促請路政署研究解決方法。

74. 周浩鼎議員表示，有關路段發生多次路陷，維修後又再次發生。他明白路政署曾嘗試使用新方法維修，但一個月後又再次發生路陷。他了解路政署正在抽查土地樣本進行測試，希望從中尋找發生路陷的源頭，以便根治問題。現時鋪路的過程需時較長，可能需要 12 小時，甚至 1 至 2 天才可完成整段道路的修補工程。路政署若能找到路陷的源頭，便需盡快進行修補工程，以解決問題。

75. 陳慧儀女士表示，議員或居民可透過不同途徑表達意見，包括電話熱線 1823、電郵或直接與她聯絡。

76. 張富議員詢問，路政署會否考慮使用其他比較堅固的物料，以改善東涌路面不平的情況。他表示，現時天氣炎熱加上大型車輛經常駛過，路面上的瀝青很快便會溶掉。他希望路政署整體考慮全面的改善方法，而不只是修修補補。

77. 陳慧儀女士表示，在本年六、七月期間，路政署在路面不平的路段使用熱能修補機械進行路面復修工程。熱能修補的好處是可在短時間內進行修補，對交通的影響最低。由於署方發現熱能修補後成效不理想，因此，署方於八月及九月在順東路及達東路進行研究。署方會考慮重鋪

路段，並會考慮轉用其他物料，以改善路面承受輪胎摩擦的能力。在臨時交通安排方面，署方會詳細研究及考慮有關方案，評核封路的時間、封路範圍及分階段施工，盡量減低對居民、行人及駕駛者的影響。署方會與有關部門商討臨時交通安排，並盡快展開工程。

(會後註：順東路近泳池對出轉入達東路的慢線重鋪工作，分兩個階段進行。第一階段已於十月完成，現正就第二階段的臨時交通安排與有關部門商討，預計在年底前完成。)

78. 張富議員重申，建議路政署使用其他物料進行工程。東涌人口不斷增加，現時興建中的屋邨尚未全部入伙，港珠澳橋尚未接通，署方應把握時間考慮更完善的方案解決問題。

(王少強議員及黃文漢委員於討論期間離開會場。)

(陳慧儀女士於討論完畢後離開會場。)

VIII. 有關港珠澳大橋口岸及東涌北未來交通安排的提問 (文件 T&TC 36/2014)

79. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師劉啓恩先生及路政署區域工程師/離島陳家賢先生。

80. 周浩鼎議員申報，他任職新世界發展有限公司法律部的法律顧問，並介紹提問內容。

81. 陳家賢先生表示，有關第一部分的提問，他根據港珠澳大橋香港工程管理處提供的資料作出以下回應。為配合港珠澳大橋的通車，整體的交通網絡已作出相關的規劃，以應付新增的車流。相關的道路規劃包括新建的屯門至赤鱸角連接路，其南段會以高架路模式，連接港珠澳大橋香港口岸及北大嶼山公路，並將會與港珠澳大橋同時通車。屆時由港珠澳大橋香港口岸往返市區或新界，可直接使用此高架路段，而無需要經過東涌一帶的道路。至於屯門赤鱸角連接路的北段，將會以隧道模式連接港珠澳大橋香港口岸及屯門，預計會在 2018 年年底通車。屆時往來新界西北各區、港珠澳大橋香港入口及大嶼山機場之間的交通，都可直接使用隧道的路段。在道路的規劃及設計上，屯門至赤鱸角的連接道路將會提供分流的作用，從而減低北大嶼山公路、青嶼幹線及屯門公路的交通負荷。除此之外，相關的道路規劃亦包括新建道路連接港珠澳大橋香港口岸及鄰近的香港國際機場，以方便旅客。

82. 劉啓恩先生表示，有關第二部分的提問，根據路政署所提供的資料，東涌及北大嶼山的交通網絡的整體規劃已有相應的措施，可以應付及分流日後大橋落成後新增的車流量。同時，車輛可利用日後落成的屯門至赤鱸角連接道路的北段及南段，往返新界西北和香港九龍市區，不需經過東涌的交通網絡，這樣的安排能使東涌的交通得以改善。儘管如此，署方仍會繼續監察大橋落成後東涌及北大嶼山公路的實際交通情況，在有需要時會安排改善措施。至於未來會否有新建的道路連接北大嶼山及市區，除現有的青馬大橋外，還有正在興建的屯門至赤鱸角連接路，北段是以隧道的形式興建，南段以高架道路的形式興建。署方會繼續監察大嶼山連接路的交通流量，適時擬議新建道路，亦會審視東涌新市鎮的發展，以及相關的交通影響評估報告，確保有關交通安排措施可以承受新發展所帶來的新增車流量。

83. 周浩鼎議員希望署方提供補充資料，說明如由北大嶼山開始使用屯門至赤鱸角的連接道路往港島區，車程約需多久。他認為這樣的路線是在繞圈子。

84. 劉啓恩先生表示將在會後提供有關資料。

85. 周轉香議員表示，上述回應反映政府部門各自為政。大橋落成後，每天有 1.4 萬輛車使用該道路，她詢問道路的承載力如何，與外界交通的接駁又是如何。但部門回覆表示車輛只會路經此地，與最初以大橋帶動橋頭經濟發展的概念互相違背。如果是這樣，車輛只會帶來嘈音污染，而不見任何經濟效益。她批評有關部門沒有回應如何疏導或分流交通的問題。她認為有關部門完全不考慮道路支線及周邊的連接，只著重工程的開發。

86. 周浩鼎議員表示，居民關注東涌有多項大型基建工程，車流及人流將會增加，而東涌的交通能否承接新增的流量。地鐵最近公佈會在東涌增建車站，但在 2018 年才動工，2024 年完成，居民對此並不滿意。他憂慮青馬大橋將會成為瓶頸，若只依靠屯門至赤鱸角的連接路，不可以完全解決問題。他認為這樣的路線是在繞圈子，駕駛者未必願意行駛那麼遠的路程。此外，在港珠澳大橋通車後，關檢的安排如何，他請有關政府部門提供資料。

87. 樊志平議員關注將來東涌的人流增加，大嶼山的道路不能負荷。

88. 劉啓恩先生表示，關於東涌或周邊支線道路的問題，土木工程拓展署和運輸及房屋局在考慮東涌擴展規劃時，會一併審視其可行性。至於行車時間或關檢的安排，他將於會後補充有關資料。屯門至赤鱸角連

接道路落成後，在南段的高架路可以將來自國內或澳門的車輛，直接經北大嶼山公路駛往香港或九龍市區。而連接路北段的隧道在 2018 年落成後，亦可將原本駛往新界西北的車輛分流，不用再經北大嶼山公路、青馬大橋及屯門公路，對這些公路的交通能提供改善作用。此外，車輛可直接由口岸人工島的連接道路駛往香港國際機場，不需經過東涌，以減低對東涌交通的影響。署方會就各路橋落成之後，繼續監察實際車流量，亦會適時建議興建新道路。關於旅客人數增加的問題，在現時的規劃中，署方會先盡量利用現有的公共運輸工具，亦會一併檢討專營巴士、非專營巴士及鐵路的規劃，以應付新增旅客的人流。

89. 張富議員詢問，當外來的車輛，例如由澳門的車輛駛至口岸時，能否直接駛往香港。

90. 劉啓恩先生表示，關檢的安排的資料將在會後提供。

(會後註：路政署 - 有關議員查詢港珠澳大橋關檢的安排，三地政府已成立跨界通行政策協調小組，共同研究大橋的跨界通行政策。目前，三地政府仍就議員查詢的有關事項進行溝通和商討，暫時未有具體定案。

運輸署 - 經港珠澳大橋香港口岸關檢的車輛將可利用屯門至赤鱸角連接路南段通往北大嶼山公路往來港島市區，而無需經過東涌一帶的道路。在落成後，由港珠澳大橋香港口岸經赤鱸角連接路南段至西區海底隧道出口的車程約為30.1公里。而由香港國際機場經現時路段至西區海底隧道出口的車程約為34.5公里。)

(李桂珍議員於討論期間離開會場。)

(劉啓恩先生於討論完畢後離開會場。)

IX. 有關北大嶼山交通及運輸系統承載能力的提問 (文件 T&TC 37/2014)

91. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任黃志德先生及香港鐵路有限公司(“港鐵”)助理公共關係經理 - 對外事務何凱恩女士。

92. 容詠嫦議員介紹提問內容。

93. 何凱恩女士回覆如下：

- (a) 港鐵一直非常留意車務情況，在有需要時，會作出適當的調動及安排。為紓緩部分繁忙路段的壓力，港鐵會安排特別班次行走短途路線，以方便列車調頭，加快疏導部份路段的乘客。據觀察所得，東涌綫來往香港站及青衣站的乘客量相對較多，為紓緩車廂擠逼的情況，港鐵需要安排部分列車以青衣站為總站，然後將列車調頭，駛回香港站，加快疏導此段路的乘客。現時由香港站開出的東涌綫列車，平日下午 5 時至 7 時 30 分的繁忙時段，每三班中有兩班列車是以東涌站為終點站。若安排所有列車以東涌站為終點站，多數乘客在青衣站下車後，車廂密度下降，這樣便不能善用列車資源，而調頭的時間會因而延長，對疏導香港站及青衣站的乘客會較困難。就上述車務安排會否令乘客產生誤會的問題，港鐵已提供大量資訊，例如透過月台的展示屏、廣播及月台助理等，提示乘客下一班列車會在哪個月台開出，列車會以東涌或青衣作終點站。乘客亦可透過手機程式得知下一班列車開出的時間及終點站為何。
- (b) 政府在本月 17 日公佈香港鐵路發展策略 2014，鐵路是本港公共交通運輸的骨幹，在本港未來的發展擔當重要角色。港鐵由規劃、設計至公眾諮詢方面，都會研究方案的各項計劃，興建鐵路過程一般需時 8 至 10 年。港鐵會盡量配合政府，作出充分的協調，周詳規劃和適時落實新的鐵路項目。
- (c) 關於獨立路軌的安排，現時東涌綫及機場快綫在大蠔灣至大嶼山的路段，已經使用獨立路軌行走。目前東涌綫的樽頸位不在大嶼山，而在青馬大橋、汲水門大橋及西隧，但礙於隧道及橋面的位置所限，港鐵不能再加設路軌，這是技術上的問題。
- (d) 關於東涌綫會否加密班次，整體而言，多條鐵路綫同樣有加密班次的壓力，相比之下，東涌綫的載客密度相對較低，在最繁忙時段，以每平方米 4 人計算，奧運站至九龍站錄得 84% 的密度，其他路段及非繁忙時段的載客密度比此更低。所以，港鐵在提升鐵路系統時，首先需處理市區綫，然後再處理東涌綫、機場快綫及迪士尼綫。在提升鐵路系統後，載客量可提升約 10%。

94. 黃志德先生表示，就港珠澳大橋及北大嶼山的發展，巴士公司已經開始籌劃相關的公共巴士服務，並已向運輸署提交初步的 2015 至 2016 年度巴士路線發展計劃，署方正審核有關建議及計劃，預計在明年年初將詳細計劃呈上交通及運輸委員會，徵詢委員的意見。

95. 容詠嫦議員表示，在最繁忙時段，奧運站至九龍站這段路錄得 84% 的密度，而且要在提升鐵路系統後，班次及載客量才能提升。她詢問，整體的訊號系統提升安排在何時完成。

96. 余俊翔議員表示，港鐵宣佈由 9 月 1 日開始增加東涌綫早上的班次，星期一至五增加三班列車，星期六日增加一班列車。關於訊號系統問題，據他所知，港鐵預計在 2022 年完成市區綫的訊號系統改善工程後，才會展開東涌綫的訊號系統工程。他詢問，這樣能否配合未來大嶼山及東涌的發展。早前港鐵曾提及可進行香港站的月台或路軌改善工程，藉此增加東涌綫的班次，他詢問港鐵有關工程的內容及效益。

97. 何凱恩女士表示，市區綫的訊號系統改善工程在 2018 至 2022 年進行，而 2022 年後則會進行東涌綫的訊號系統工程。關於東涌綫的列車安排能否配合大嶼山的發展，根據香港鐵路發展策略 2014，東涌綫的訊號系統工程與東涌西鐵路的發展，差不多同期進行，東涌西鐵路發展的初步落實時間在 2024 年，兩者可以互相配合。至於香港站的工程，若有進一步的資料，港鐵會諮詢區議會。

X. 有關港鐵乘車優惠的提問 (文件 T&TC 38/2014)

98. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任黃志德先生及香港鐵路有限公司助理公共關係經理 - 對外事務何凱恩女士。

99. 容詠嫦議員介紹提問內容。

100. 何凱恩女士回應如下：

- (a) 關於月票的問題，月票是多種車票產品的其中一種，目的是讓沿線的乘客來往某一個路段享有優惠，月票亦會配合其他推廣，例如在月票範圍以外的其他站出入會有 75 折優惠，以及這些月票範圍外車站在早上 7 時 15 分至 8 時 15 分出閘亦會有晨早優惠等。月票的價格，在每年的票價調整時會一併處理，票價調整機制具透明度，與工資和經濟情況掛鉤。

月票價格調整會按照機制進行，她已將議員的意見轉達有關部門備悉，以便在進行推廣時參考。

- (b) 港鐵特惠站是一個商業的推廣，在推廣之前，港鐵會衡量該處能否帶來更多的乘客和增加額外的收益，最終目的是鼓勵乘客步行前往附近的港鐵站乘搭港鐵。所以特惠站與港鐵站的距離需是步行的距離，亦需考慮地點附近會否有其他交通工具提供的轉乘優惠，例如巴士、小巴有提供轉乘優惠，港鐵就不可以設置特惠站。設置時亦要考慮基本的設施，例如是否有足夠的空間，保安及電力供應的問題等。
- (c) 關於在逸東邨設置特惠站的建議，逸東邨內有 4 條巴士路線已設有轉乘優惠，而且步行至港鐵站的距離比較遠。此外，在東涌市中心及東涌北，港鐵暫時未找到合適的地方，歡迎議員建議合適的地方以作研究。而港外線渡輪的優惠並非長期的優惠，該公司會視乎市場和乘客使用後的反應再考慮是否繼續有關優惠，現時港外線渡輪的優惠會截至 2015 年 1 月。港鐵市場部已備悉議員的意見，並會檢討優惠的成效。
- (d) 多謝議員邀請港鐵列席會議，港鐵一直都重視區議會和轄下委員會，並會透過不同的渠道，與議員見面，保持溝通，聽取意見。往後的會議若有商討有關港鐵的議題，港鐵會盡量安排代表出席。

101. 容詠嫦議員表示，東涌有很多居民是跨區就業，區內的就業機會不多，居民需到中環或其他地區工作，東涌綫乘客眾多，所以需要推廣月票制度，不只是港鐵可賺錢，亦會惠及東涌跨區就業及長期乘搭港鐵的居民。她感謝港鐵邀請議員提供東涌北的特惠站地點，她亦希望港鐵研究盡量延長港外線渡輪的優惠，讓乘客受惠。她希望港鐵成為機構代表，長期列席交通及運輸委員會會議，因為未來東涌的發展涉及很多港鐵的工程，包括增加車站，人流增多及與其他交通配套，所以需要港鐵長期列席會議，以協助本委員會解決問題。

102. 主席表示，以往秘書處曾去信邀請港鐵代表列席本委員會會議，港鐵當時回應表示，會委派代表出席回應提問，但不會派代表長期列席會議。如果容詠嫦議員再次要求，可再次出信邀請港鐵。

103. 容詠嫦議員希望主席再考慮出信對本委員會的益處，因這不只是港鐵的問題，而是港鐵與其他交通配套措施的問題，如果他們沒有列席會議，便不知道本委員會的討論，若只就某一個議題出席會議解釋，未

必能詳盡了解實際情況。因此，港鐵代表長期列席會議，對本委員會的運作有幫助，希望港鐵考慮，列席會議亦有助港鐵營運，拉近港鐵與持份者及顧客的距離。

104. 何凱恩女士表示港鐵會研究議員的建議。

(會後註：秘書處於會後發信邀請港鐵代表列席本委員會會議。其後，委員在本年 10 月 30 日經秘書處以電郵收到港鐵對外事務高級經理的回覆，表示港鐵會盡力安排代表出席會議，就與港鐵相關的討論事項聽取委員的意見。)

(何凱恩女士於討論完畢後離開會場。)

XI. 有關“長洲—香港仔”渡輪航線的提問
(文件 T&TC 39/2014 號)

105. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任黃志德先生。

106. 李桂珍議員因事離開會場，由賴子文議員代為介紹提問內容。

107. 黃志德先生表示，長洲議員及委員在較早前向運輸署建議增設來往長洲及香港仔的渡輪航線，令長洲居民有多一個選擇。運輸署渡輪組經研究及詳細考慮地區人士的意見、航線的服務安排、服務時段、班次等資料後，已在本年的 8 月 29 日進行招標。內容基本上與長洲議員所提出的大致相同，服務時間是上午 6 時正至晚上 9 時正，班次在繁忙時段不會少於 30 分鐘一班，其餘時段為 1 小時一班。上落地點在長洲公眾碼頭及香港仔逸港居對出的登岸台階。在票價方面，成人單程收費不高於 25 元。有關標書的截止日期是 9 月 26 日。如果招標過程順利，署方希望“長洲—香港仔”渡輪服務能夠在 2014 年年底投入服務。

XII. 有關逸東邨巴士總站的提問
(文件 T&TC 41/2014 號)

108. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任黃志德先生、房屋署物業服務經理/物業服務(黃大仙、青衣、荃灣及離島)唐炳達先生及新大嶼山巴士有限公司行政經理黃華先生。

109. 主席介紹提問內容。

110. 唐炳達先生表示，關於逸東邨巴士站空氣流通的情況，經現場觀察及檢視，發現巴士站的通風系統設施運作正常。由於 E31 及 S64 的巴士站側有一幅牆，在天氣熱時，居民在排隊時或會感到空氣不流通。雖然如此，巴士站附近設有通風槽，運輸署亦會繼續跟進及監測上述通風系統，以及適時檢測空氣的情況，並會積極研究加設風扇，以改善空氣流通的問題。

111. 主席詢問如加裝風扇，預計將於何時實行。

112. 唐炳達先生表示會與巴士公司及運輸署再次視察，相信可於 1 至 2 個月內落實。

113. 鄧家彪議員希望落實有關建議，巴士站另外有一個小通道通往逸東(2)邨，即 S64 現時排隊側面的通道。這個通道經常傳出異味，希望有關部門安排清除氣味、調整光線及翻新油漆，以徹底改善問題。他了解通道的物權屬於領匯，希望有關部門與領匯商討。

(會後註：所述範圍屬逸東(一)邨管轄，物業服務辦事處已將有關通道牆壁重新粉飾，並加強通道內的照明及清潔工作，辦事處職員亦會繼續留意通道內的清潔情況，作出改善。)

114. 黃華先生詢問，房屋署是否在逸東邨巴士總站的每一個位置都會加設風扇。

115. 唐炳達先生表示，只會在相應位置(即 E31 及 S64 巴士站附近)安裝風扇。而其他位置(即中間範圍)，空氣比較流通，房屋署認為暫時沒有需要加設風扇。署方會聯絡領匯反映有關問題，以便作出適當的措施。

116. 主席表示，除 E31 及 S64 巴士站外，希望房屋署留意 E21A 巴士站的位置，因為該位置的空氣亦不流通，希望有關部門考慮改善。

117. 唐炳達先生表示會跟進。

(陳信有委員、胡國光委員及周淑敏女士於討論期間離開會場。)
(唐炳達先生於討論完畢後離開會場。)

XIII. 有關分拆 S64 號巴士路線的提問
(文件 T&TC 42/2014 號)

118. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任黃志德先生及龍運巴士有限公司(“龍運”)襄理潘振剛先生。

119. 老廣成主席介紹提問內容。

120. 黃志德先生表示，現時 S64 號巴士線服務範圍非常廣泛，路線覆蓋東涌及機場各主要的區域。署方與龍運一直小心研究及評估分拆路線對各服務區域的乘客、班次及行車時間方面的影響，務求在分拆路線的同時，亦可維持乘客可接受的班次服務水平。他們正積極研究分拆路線的建議，雖然需要進一步研究及磋商，但在短期內希望實施短程的特別班次，紓緩乘客對 S64 號線的需求。有關建議已放在席上，將由龍運的代表介紹內容。

121. 潘振剛先生表示，龍運已與運輸署詳細討論 S64 號線分拆的問題。經討論後，龍運建議在未全面分拆 S64 號巴士線時，推行短期措施，回應乘客由逸東邨來往機場的乘車需求。第一項建議是在星期一至六試辦特別班次，由逸東邨經航膳區再前往機場客運大樓，另外亦會開辦特別班次往來逸東邨與機場貨運區及航膳區。由於需由逸東邨前往機場的需求祇在部份早上時段較顯注，故暫定班次為早上 5 時 30 分，早上 6 時 15 分及中午 1 時 30 分。上述班次是根據部分居民的上班時間而定，而行車路線由逸東開出，經過松仁路、裕東路，順東路、赤鱸角南路、觀景路、國泰城對面及航膳東路，最後是機場，路線較直接而不途經東涌鐵路站。此外，龍運與運輸署檢討 S64 服務時發現，下午繁忙時段的服務需求較為殷切。有見及此，龍運建議開辦特別班次於星期一至六行走，由下午 4 時至 7 時正，以一個定點及定班的形式，把資源重點投放在下班時間。班次經由超級一號貨站開始、國泰城一帶然後回到東涌鐵路站及逸東邨。這安排會令班次更加穩定，以往由於 S64 路線有超過 20 個中途站，使行車時間在繁忙時段時超過一小時，龍運希望透過此安排穩定班次水平。

122. 主席詢問未能分拆 S64 號線的原因及所考慮的問題，他希望龍運提供有關資料。據他了解，前往機場上班的員工的上班時間不定，但最早的特別班次只提供三班車，分別是早上兩班及中午一班，路線雖然縮短少少，除不會前往達東路之外，實際路線依然很長。他認為這個特別安排與現時實際情況沒有明顯分別。由於只有三班車，對前往機場不定時上班的員工幫助有限。他擔心在試辦後，巴士公司會因為未能配合員工上班時間以致乘客量不足等理由，而擱置 S64 號線分拆的建議，他不

能接受龍運的早上特別班次的安排。至於加開下午下班時間的特別班次，由於是定點及固定班次，他認為這個安排可取，因為他經常收到居民下班時間因客滿而未能登車的投訴。他再次詢問龍運何時落實分拆 S64 號線。

123. 鄧家彪議員表示，就 S64 號線的問題，他曾實地視察及進行問卷調查。120 位受訪者全部都是 S64 號線的乘客，有 75 位同意分拆路線，他們是需要早上 6 時前到達客運站上班的人士。此外，有 106 位受訪者表示，S64 曾有客滿及“飛站”的情況，他們是在國際空郵中心至國泰空廚(即航膳東路)分站等候的乘客。在 120 位受訪者中，其中 30 位表示候車時間為 20 分鐘，46 位表示需要等候 25 分鐘以上。調查顯示 120 位受訪者中，有一半以上需要等候 20 分鐘或以上，而星期日及假期的情況更為嚴重，因機場非常繁忙。他歡迎建議(2)特別班次的安排，因為有助改善在國際空廚及機場工作的員工下班乘車。他希望龍運審視現有資源，考慮可否加開星期日的特別班次。他認為分拆 S64 號線的訴求已提出兩年，希望能夠盡快落實。此外，就開辦建議(1)和(2)的特別班次，他詢問巴士公司有沒有增加車隊及司機等資源。

124. 潘振剛先生表示，建議(1)以三班車的形式進行，這項措施只是一個開始，希望藉此了解乘客乘坐巴士的模式及需求。龍運一直有進行乘客乘車模式的調查，亦會在特定地點進行定點調查，從而了解每小時的客量。在上午 5 時 30 分至 6 時之間，乘客人數最多。但由於資源有限，在建議(1)提及的三班車屬於新加的班次。至於下午班次，龍運將增加班次及縮短行車時間，以應付最多人流的時段。而整體的班次，在向運輸署遞交的班次列表中，已經詳細分析客量及班次，班次增加最多 7 至 8 班，而載客量增加接近 1,000 人。他們相信在下午時段可以明顯改善班次不穩及車廂擠迫的情況。至於分拆 S64 號線方面，龍運一直支持分拆 S64 號線的建議，並於一年前已經向運輸署提交建議，供該署審視及研究。但龍運認為 S64 號線的部分服務路段，不應因為分拆路線而有所改變，這會影響部分乘客乘坐 S64 號線的權利，在這方面龍運一直與運輸署磋商。巴士公司會與運輸署繼續商討，如有新發展，運輸署會向議會匯報。

125. 黃志德先生表示，在繁忙時段增設特別班次，可有效紓緩現時的情況。至於全日分拆路線的建議，雖然可縮減行車時間，但在資源不變的情況下，會削減現時車輛數量，導致候車時間增加及班次縮減，所以必需小心處理。他強調，署方並不反對分拆 S64 號線，但需要更多的數據作參考。至於開辦建議(1)的特別班次，是希望早上的巴士不途經市中心及貨運區，直接前往客運大樓，就這三班車作用不大的說法，日後署方會因應乘客的意見，再作檢討。此外，下班時間的特別班次安排是連

續運作 3 小時，每 13 分鐘一班車，定時定點開出。這兩個安排都是試行，試驗乘客對 S64 號的意見，署方會作為參考，以制定將來第 S64 號線全面分拆時需要特別留意的地方。

126. 主席表示，龍運及運輸署同樣支持分拆路線，但運輸署提及三班車屬於試驗形式，將來可能作出調整，如果運輸署不斷增加班次，變相只會維持增設特別班次而不是分拆路線，他認為這做法是本末倒置。如果員工需要在早上 6 時前到達機場，直接分拆路線到機場客運大樓更為實際及快捷。他認為特別班次的作用不大，把 S64 號分拆才可解決問題。至於班次減少而令候車時間增多的問題，他相信乘客不介意候車時間增加 2 至 3 分鐘，但到達目的地的時間可以大幅縮減。他認為定班定點出車的方式可取，現時的彈性班次令居民無法預計登車時間。

127. 鄧家彪議員尊重主席對建議(1)有所保留的意見，他詢問建議(1)及(2)是否必需一併進行，他認為建議(2)對於居民非常重要。此外，龍運代表回覆指增加了班次，他詢問是整體車隊的規模增大，還是巴士公司抽調其他路線的巴士行走特別班次，特別班次的路線是否維持現有路線還是不同，而線號會否更改(例如改為 S64X)。

128. 潘振剛先生表示會使用原有車輛行走特別班次。在下午繁忙時間，會透過現有的車輛資源調配，安排部分車輛行走長路線(即現時 S64 行走的路線)，而另外部分則會安排行走建議中的短線。因為短線約需 40 分鐘已經可以折返起點。而建議(1)及建議(2)可以分開進行，如果議會同意落實，龍運會在 2 至 3 星期內完成向運輸署申請、製作通告，與乘客溝通及修改時間表的工作。

129. 主席表示歡迎建議(2)，希望盡快落實，但他對於建議(1)有所保留。

130. 鄧家彪議員再詢問，為實行建議(2)的車輛及司機數目有否增加，以及 S64 現時下午的巴士數量是多少。據他所知，巴士公司每年都會推出巴士新方案，他詢問龍運在 2015 年會否增添車輛，亦詢問運輸署在這方面有沒有進行監督工作。

131. 黃志德先生回應，現時行走 S64 號線有 7 部車，但運輸署的調查發現，龍運在資源許可下，會增加了 1 部車輛行走特別班次。

132. 潘振剛先生補充，現時 S64 號線行車時間約 60 分鐘，在 60 分鐘的車程中，並不是每個分站都有大量乘客上車。在下午繁忙時間，貨運

區及逸東的乘客比較多。而現時建議的短程行車時間約 30 分鐘，即由 1 小時只有一班車變成兩班，即班次增加，以疏導人流。

133. 鄧家彪議員希望巴士公司能夠盡快落實建議(2)。

134. 黃志德先生補充，就實施建議(1)及建議(2)，署方與龍運商討時，建議(1)及建議(2)是一併進行的。

135. 主席表示，現時龍運已經承諾實施建議(2)，而他擔心建議(1)會對將來分拆 S64 號線有直接影響，他詢問為何運輸署堅持建議(1)及建議(2)一併進行。他希望建議(2)可在 2 至 3 星期後實施。

136. 黃志德先生表示署方會與龍運研究實施細節，希望可盡快落實有關建議。

(李志峰議員、張富議員及陳金洪先生於討論期間離開會場。)

XIV. 有關屯門公路和大欖隧道轉車站巴士轉乘優惠的提問 (文件 T&TC 43/2014 號)

137. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)社區事務高級經理尹彥超先生及龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生。

138. 余俊翔議員介紹提問內容。

139. 尹彥超先生表示，九巴為現有約七成路線提供八達通轉乘優惠。設立轉乘優惠的考慮是希望達至雙贏的結果，一方面希望減輕乘客的車費支出，另一方面希望吸引更多乘客透過優惠轉乘九巴的巴士。近年九巴進行不少路線重組，希望引入轉乘優惠，從而協助受影響的乘客，令他們以相同價錢到達同一目的地。九巴每一個轉乘組合都會個別考慮，並會在訂立有關優惠前與地區人士溝通，了解不同路線的運作狀況，繼而評估可行性。現時九巴的八達通轉乘優惠計劃，不限於補差價轉乘，部分會提供定額折扣，每一個情況每一條路線的組合都有不同，九巴會個別考慮。

140. 潘振剛先生表示，九巴及龍運雖屬同一集團，但分別負責營運不同專營權下的路線，所以收費機制及財政架構都不同。當考慮提供轉乘優惠時，除考慮路線本身的營運成本外，亦會考慮服務網絡是否已經覆蓋有關地方，例如 E34 號線在大欖隧道暫時未有提供轉乘優惠，是由於

E34 號線已經覆蓋大部分天水圍及元朗地區。雖然未有覆蓋天水圍北面，這是由於 E34 開辦初期天水圍北仍未發展，而目前 E34 號線的行車時間及行車距離十分冗長，在路線上沒有太大的調整空間，而乘客往往會利用輕鐵接駁及近天水圍北的巴士站，乘搭 E34 號線。龍運備悉議員的意見，在日後發展巴士網絡及完善地區交通配套時，會多加留意整合路線，令居民更加有效地使用該公司的服務網絡。

141. 鄧家彪議員認為，巴士公司基於財政考慮而沒有提供轉乘優惠。他表示，往屯門有 4 元的扣減，這對元朗的乘客並不公平。不管有何歷史因素，現時有很多元朗及天水圍的居民在機場上班，而 E34 號線是 E 車中規模最大的，有 30 部車輛。據悉，巴士公司會考慮分拆天水圍及元朗路線，他不明白為何沒有在水圍北面提供更多的協助措施。天水圍北大多是基層市民，希望巴士公司提供優惠措施，否則居民會到元朗市中心轉車，使元朗市中心更加擠迫。

142. 潘振剛先生表示，巴士公司正進行分拆天水圍及元朗路線，希望可以盡快落實，而路線分拆後，將會覆蓋天水圍北。

143. 鄧家彪議員表示，既然龍運已經計劃分拆路線，在完成分拆前，龍運應提供轉乘優惠。

144. 潘振剛先生表示，在重整路線以及提供多一個服務讓居民選擇，他認為需要分開處理。

145. 余俊翔議員認同鄧議員的意見。雖然九巴及龍運是根據不同的特許經營權而提供服務，但盈利最終是同一個集團收取。他不明白為何九巴能夠免費轉乘而龍運則只有 4 元的轉乘優惠，這樣對 E33 號線的乘客並不公平。而 E34 號線的情況更為過分，在大欖隧道轉車沒有優惠，但在其他地方轉車則有優惠(例如元朗市中心)。剛才兩間巴士公司代表表示希望達至雙贏，但他認為乘客在這樣的情況下是沒有贏的。

146. 潘振剛先生澄清，在屯門公路轉車站，不論是來回方向，九巴或龍運(E33 號線)的乘客都享有 4 元的轉乘優惠。

147. 主席詢問為何現時 E34 號線未能提供轉乘優惠。

148. 余俊翔議員重申，為何 E34 號線在大欖隧道沒有轉乘優惠，反而在元朗市中心卻有轉乘優惠。他明白不同的路線，九龍往屯門還是屯門往九龍，在屯門公路轉車站都會有 4 元的優惠。但他提到不公平的問題，是指九巴乘客轉乘九巴前往其他地點，可以免費轉乘。但龍運乘客到屯門公路轉乘往其他地方，就只有 4 元優惠。他詢問為何有這樣的差別存

在。剛才龍運代表提到是由於不同經營權的問題，但九巴及龍運屬於同一集團。

149. 潘振剛先生表示，這涉及路線收費表的問題，龍運的車費等級表與九巴或其他巴士公司不同，用以反映路線的服務性質及營運成本。E33 及 E34 號線為約 50 公里的行車路線，但九巴很少這樣的路線。九巴的收費與龍運並不相同，可能同樣行走 20 公里，巴士公司收取的票價各有不同。現時 E33 及 E34 號線屬行車里數十分長的路線，但票價只是 13.9 元，而行經的青嶼幹線及大欖隧道，收費十分高昂，E34 號線需要 135 元一程，營運成本十分高。他不是否定提供轉乘優惠，而是該公司需要考慮每條路線現時的功能，路線的經營成本及其他因素。

(尹彥超先生及潘振剛先生於討論完畢後離開會場。)

XV. 交通及運輸委員會活動工作小組報告

150. 黃福根副主席表示，委員會已通過撥款 150,000 元推行 2014 至 2015 年度交通安全的宣傳計劃。活動工作小組現正為各項宣傳品，包括橫額及 LED 單車閃燈等，進行招標工作。

XVI. 其他事項

151. 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 9 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。

152. 鄧家彪議員表示，第 10 項逸東街迴旋處近黃泥屋加設行人過路設施及欄杆工程，是否包括擴闊行人路工程。

153. 李家曦先生表示，該工程並不包括擴闊行人路。

154. 黃華先生表示，第 9 及 13 項工程已經提出多時，但路政署一直延後施工時間，沒有任何進展。他詢問有關工程何時動工。

155. 趙智豪先生表示，第 9 項大澳道及羌山道交界道路改善工程，路政署原訂完成第 9 項工程後才開展第 7 項工程，從而減低工程對居民及駕駛者帶來的不便。但由於第 9 項工程的遷移地下設施的工作進度有所延遲，署方決定把兩項工程的次序對調，先完成第 7 項工程，再開展第

9 項工程。而第 13 項嶼南道近貝澳坳隧道入口道路改善工程，署方已經把補償樹木的位置呈交部門的環境美化組研究，如建議獲接納，署方便會向地政總署提交移除樹木的申請。如獲得批准，工程會隨即展開。

156. 黃華先生詢問黃龍坑巴士調頭位置改善工程的進度，運輸署曾與他實地視察，但為何工程細節仍未落實。此外，他亦詢問東涌道近礮石灣迴旋處巴士站旁修短學口工程的進度。

157. 趙智豪先生表示，黃龍坑的工程並不在列表中，署方已經取得掘路許可證，並正預備申請撥款，在獲得撥款後，預計可在 10 月底展開有關工程。他將於會後補充東涌道迴旋處工程的資料。

(趙智豪先生於討論完畢後離開會場。)

XVII. 下次會議日期

158. 議事完畢，會議於下午 6 時 08 分結束。下次會議將於 2014 年 11 月 17 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-