

## 定 稿

### 離島區議會交通運輸委員會會議紀錄

日期：2024 年 2 月 20 日(星期二)

時間：下午 2 時 30 分

地點：香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 14 字樓  
離島區議會會議室

### 出席者

#### 主席

黃秋萍女士

#### 副主席

葉培基先生

#### 議員

吳文傑先生

何紹基先生

何進輝先生

余漢坤先生, MH, JP

周元谷先生

郭慧文女士

許振隆先生, MH

黃文漢先生, MH

溫揚堅先生

劉展鵬先生

劉淑嫻女士

劉舜婷女士

羅成煥先生

## **應邀出席者**

郭靄欣女士	路政署 高級工程師／鐵路計劃(15)
沈宏誠先生	路政署 工程師／鐵路計劃(19)
區格萊先生	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 2
鄭兆君先生	運輸署 運輸主任／渡輪策劃 4
吳卓庭先生	運輸署 運輸主任／渡輪策劃 8
王淑雯女士	運輸署 工程師／大嶼山發展
曾健鋒先生	城巴有限公司 高級企業傳訊主任
葉煒楊先生	城巴有限公司 策劃主任
吳慧心女士	愉景灣航運服務有限公司 交通運輸助理總經理
曾啟亮先生	愉景灣航運服務有限公司 交通運輸高級執行經理
李志剛先生	富裕小輪有限公司 商務總監
胡小波先生	富裕小輪有限公司 營運部經理
陳俊鏞先生	富裕小輪有限公司 營運部副經理
溫惠炎先生	龍運巴士有限公司 經理(車務)
鄧政傑先生	龍運巴士有限公司 助理經理(車務支援)
禰嘉豪先生	龍運巴士有限公司 助理經理(公共事務)
陳小傑先生	香港鐵路有限公司 高級建造經理-土木
湛嘉興先生	香港鐵路有限公司 高級建造工程師-土木
文家裕先生	香港鐵路有限公司 高級企業傳訊經理-項目及工程拓展
馮偉聰先生	香港鐵路有限公司 高級統籌經理
張樹勳先生	香港鐵路有限公司 高級統籌工程師
朱錦鴻先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 高級經理(營運及行政部)
何理業先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 地區關係及事務經理

## **列席者**

李 豪先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
譚潔怡女士	地政總署 行政助理／地政(離島地政處)
康 璞女士	路政署 工程師／離島(2)
楊玉珊女士	運輸署 高級運輸主任／離島 1
陸卓文先生	運輸署 高級運輸主任／離島 2
黃睿謙先生	運輸署 工程師／離島 1
李立民先生	運輸署 工程師／離島 2

**秘書**

張凱琨女士

離島民政事務處 行政主任(區議會)3

**因事缺席者**

周玉堂先生, SBS, MH

~~~~~

**歡迎辭**

主席歡迎各委員及政府部門代表出席會議。

**I. 通過 2024 年 1 月 19 日的特別會議紀錄**

2. 主席表示，上述會議紀錄已收錄各政府部門、機構代表及委員的修改建議，並於會前送交各委員審閱。委員一致通過會議紀錄。

**II. 港鐵東涌綫延綫項目進展**

(交通運輸委員會文件第 2/2024 號)

3. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 2/2024 號。

4. 文家裕先生及張樹勳先生利用電腦投影片簡介文件內容。

5. 委員提出意見如下：

(a) 詢問香港鐵路有限公司(港鐵)過去與東堤灣畔居民的溝通及諮詢工作；以及東涌西站各個出入口的位置。

(b) 希望港鐵可以盡快及提早完成工程，同時建議東涌綫延綫應分階段投入服務，而非待整條鐵路綫落成後才啓用，以

紓緩當區的交通壓力。

- (c) 由於港鐵在東堤灣畔及逸東邨的工地接近民居，有居民反映工程在早上七時至八時已經開始發出噪音，對他們造成滋擾，因此委員希望港鐵可延遲施工時間。另外，不少從事夜班工作的逸東邨居民在日間會留在家中休息，因此委員希望港鐵在不影響工程進度的前提下，除了使用隔音布外，加強減低噪音的措施。
- (d) 希望港鐵會採取適當措施，減低工程車輛對順東路及達東路造成的交通壓力。
- (e) 希望港鐵日後加強與社區的聯繫，並考慮與地區關愛隊的協作工作。
- (f) 詢問上述項目的周邊配套設施，包括巴士及的士站的安排，以及停車場的配套設施。

6. 主席詢問港鐵如何減少工程所產生的震動。

7. 文家裕先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵一直與東堤灣畔的業主委員會保持緊密溝通，亦會透過刊物及網站發布有關港鐵工程進度、東涌西站及其出入口位置等資訊。
- (b) 東涌綫延綫項目計劃於 2029 年通車。
- (c) 港鐵會繼續與社區保持緊密聯繫，讓居民了解上述項目的進度。
- (d) 未來東涌車站附近的交通配套及整體規劃由相關政府部門負責。

8. 張樹勳先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵現時正在東堤灣畔工地建造臨時隔音罩，以阻隔日後

工程所產生的噪音。

- (b) 港鐵指工程車輛只會在工地有位置停泊的情況下，才會安排工程車輛駛進工地，並不會安排工程車輛停泊在行車路上。另外，工程車輛會在道路暢通時才駛離工地，避免造成交通擠塞。
- (c) 上述工程進行期間可能會產生輕微震動，港鐵工程人員在工程管理上會作出協調，例如不會同時開動過多機器及分散工地範圍等措施，以減少所產生的震動。

### III. 有關加強 B6 及 39M 號線服務的提問 (交通運輸委員會文件第 10/2024 號)

9. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 10/2024 號。

10. 楊玉珊女士回應如下：

- (a) 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)39M 號線於星期一至五早上繁忙時段由東涌站巴士總站開出的班次大約為七至八分鐘一班。上述路線亦有提供由滿東邨直達東涌站的短途班次，以疏導乘客。
- (b) 根據嶼巴最近的營運記錄，早上 7 時 30 分至 8 時 20 分由滿東邨開出的班次的載客率為約七至八成，顯示有關服務能滿足乘客需求。運輸署會繼續與嶼巴密切留意 39M 號線的乘客需求，並會適時要求嶼巴增加班次及調派載客量較高的巴士，以疏導乘客。
- (c) 由於現時巴士離開東涌巴士總站後需要先繞經達東路，才可在順東路調頭前往達東路巴士總站，如果安排 B6 號線往港珠澳大橋香港口岸方向的班次先駛往東涌巴士總站落客，車程便會延長約 10 至 15 分鐘，影響現有乘客以及班次的穩定性。因此，署方暫時對有關建議有所保留。
- (d) 嶼巴於 2023 年 9 月 27 日起為 B6 號線提供即日來回票價

優惠，並推出 B6 號線與 39M 號線即日來回轉乘優惠，目的是為滿東邨乘客提供多一個來往東涌站的路線選擇。乘客只要在清晨 5 時至晚上 11 時 45 分期間，在滿東邨乘搭 B6 號線前往東涌市中心，並於當日回程時以同一張八達通卡在東涌站或其後的車站乘搭 39M 或 B6 號線前往滿東邨，即可享回程免費優惠。現時滿東邨乘客除了可以乘搭 39M 號線前往東涌市中心外，亦可以選擇乘搭 B6 號線在達東路巴士總站下車，再步行約五分鐘至港鐵東涌站，兩者的總車資只相差約 1.7 元。

- (e) 至於嶼巴與港鐵合作為 B6 號線提供轉乘優惠方面，政府一向鼓勵公共交通營辦商因應其營運狀況及社會經濟環境，盡可能提供票價優惠。

11. 朱錦鴻先生回應如下：

- (a) 嶼巴在資源許可的情況下，會於早上為 39M 號線加開一至兩班特別班次，以疏導滿東邨的乘客。
- (b) 至於嶼巴與港鐵合作為 B6 號線提供轉乘優惠方面，嶼巴已開始與港鐵研究上述建議，如有任何進展，嶼巴會盡快通知委員。

12. 委員提出意見如下：

- (a) 運輸署的回覆指於早上 7 時 30 分至 8 時 20 分由滿東邨開出的班次的載客率為約七至八成。然而，委員觀察到雖然有關載客率只有約八成，但仍有乘客無法登車，原因是即使巴士上層仍有空位，但部分乘客不願登上巴士上層，而巴士下層卻滿載。因此，委員建議嶼巴車長呼籲乘客登上上層，以騰出下層車箱空間容納更多乘客，並希望嶼巴於早上 7 時 30 分至 8 時 20 分增加更多班次，以疏導乘客。
- (b) 雖然嶼巴為 B6 號線提供即日來回票價優惠，並推出 B6 號線與 39M 號線即日來回轉乘優惠，但由於乘搭 B6 號線的乘客下車後需步行一段距離才到達東涌站，加上 B6

號線與 39M 號線的實際票價差距較大，因此 B6 號線未能有效疏導乘客。委員希望署方及嶼巴檢討 B6 號線的走線，並建議署方及嶼巴與相關委員進行實地視察，以商討有關改善方案。

- (c) 來往滿東邨及港鐵東涌站的巴士路線有兩條，分別是 B6 及 39M 號線。雖然嶼巴已為 B6 號線提供優惠，但其吸引力不高，大部分乘客仍然選擇乘搭 39M 號線，導致未能有效運用 B6 號線的資源。另外，雖然兩條路線的總車資只相差約 1.7 元，但 39M 號線的車資只是 3.7 元，兩者的車資差距比例甚高，令大部分乘客均選擇乘搭 39M 號線。

13. 楊玉珊女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署會繼續透過實地調查以及檢視巴士公司的營運數據，密切留意各巴士路線的乘客需求，並會鼓勵巴士公司在資源許可的情況下加強有關服務，以及將特別班次納入恆常班次，以便乘客計劃出行。另外，署方會與嶼巴商討盡量安排車長或員工在站頭呼籲乘客登上巴士上層，令更多乘客能夠登車，從而善用巴士資源。
- (b) 委員指出 B6 號線由滿東邨開出的班次的乘客較少，但署方留意到上述路線在假日期間有較多乘客在東涌市中心登車，因此認為現時在達東路巴士總站上客的安排合適。另外，署方歡迎與委員於會後進行實地視察，以商討優化方案。

14. 朱錦鴻先生備悉委員的意見，並會指示車長及站長呼籲乘客盡量登上巴士上層，以善用車廂空間。嶼巴亦會研究優化現時的巴士服務，以吸引更多乘客於早上時段乘搭 B6 號線。

IV. 有關加強 37M 號線假日服務及在 B6 號線加設分段收費的提問  
(交通運輸委員會文件第 7/2024 號)

15. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 7/2024 號。

16. 楊玉珊女士回應如下：

- (a) 現時 37M 號線於星期六、日及公眾假期的班次大約為十至十二分鐘一班。根據運輸署於 2023 年 12 月 9 日(星期六)下午四時至晚上十時在東涌站巴士總站進行的實地視察，上述路線最繁忙一小時的平均載客率大約為 65%，顯示服務可滿足乘客需求。署方亦觀察到嶼巴曾經因應當日個別班次有較高的載客量而加密班次至大約兩至六分鐘一班。署方已致函嶼巴，要求嶼巴繼續密切留意有關路線的服務水平，並適時加強服務，以配合乘客的需求。
- (b) B6 號線的服務方面，雖然嶼巴已為該路線提供即日來回票價優惠，但署方會繼續鼓勵嶼巴提供更多優惠，以達致更好的分流效果。

17. 朱錦鴻先生回應如下：

- (a) 嶼巴一直有留意 37M 號線的服務水平，雖然現時人手較緊絀，但嶼巴會在資源許可的情況下加強上述路線於星期六及日的服務。
- (b) 嶼巴會研究優化 B6 號線即日來回票價優惠，以吸引更多乘客乘搭上述路線。嶼巴亦會研究為上述路線提供雙向分段收費優惠。

18. 委員提出意見如下：

- (a) 37M 號線是東涌北來往市中心的主要巴士路線，平日的班次為五至八分鐘一班，而星期六、日及公眾假期則為十至十二分鐘一班。隨着裕雅苑入伙，當區增加了接近一萬名居民。因此，委員認為星期六、日及公眾假期的班次未能應付乘客需求。由於乘客難以預計特別班次的到達時間，委員認為嶼巴利用特別班次以疏導乘客的做法並不理想，因此希望嶼巴於繁忙時間增加恆常班次。
- (b) 以嶼巴 38 號線為例，該路線於星期一至日的班次均相同，委員詢問嶼巴會否在其他路線採用同一模式，不減少星期



六、日及公眾假期的班次。

(c) 希望嶼巴為 B6 號線提供分段收費。

19. 朱錦鴻先生表示嶼巴備悉委員的意見。現時 37M 號線的班次在一般情況下能滿足乘客需求，嶼巴會研究於繁忙時間加密有關班次。

20. 楊玉珊女士表示運輸署會繼續密切留意 37M 及 B6 號線的服務水平，並希望嶼巴盡快於繁忙時段加密班次。

21. 主席建議運輸署與嶼巴於會後與相關委員進行實地視察，以研究於繁忙時間加密班次的安排。

22. 委員詢問會否成立巴士路線工作小組。

23. 李豪先生表示離島民政事務處備悉委員的意見。除了成立工作小組討論有關巴士路線的事宜外，委員亦可考慮其他方案，包括舉辦非正式會議、特別會議或在會議以外的途徑與相關部門跟進有關事宜。

V. 有關改善 E36A 號線服務建議的提問  
(交通運輸委員會文件第 6/2024 號)

24. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 6/2024 號。

25. 楊玉珊女士回應如下：

(a) 現時龍運巴士有限公司(龍運)E36A 號線來往東涌逸東邨及元朗德業街，該路線大部分時間的班次為 25 至 30 分鐘一班。運輸署一直透過實地調查以及根據巴士公司提供的營運數據，密切留意相關的乘客需求。署方在近日的實地調查發現，該路線在上午繁忙時段往元朗方向的班次的載客率較高，因此已要求龍運調派載客量較高的巴士或增加班次，以疏導乘客。

(b) 龍運已於 2023 年 7 月 30 日起延長 E36A 號線於星期六、日及公眾假期的服務時間，署方亦已批准龍運於本年 2 月 26 日起加密 E36A 號線於早上 6 時 10 分至 7 時 10 分往元朗方向的班次至 20 分鐘一班。署方會繼續留意該路線的服務及乘客需求，並適時要求巴士公司作出調整。

26. 溫惠炎先生表示龍運在裕雅苑入伙後一直有檢視有關路線的載客量，並已因應 E36A 號線的乘客量增加，盡量安排載客量最高的巴士行駛上述路線。龍運會繼續留意該路線的營運狀況，並在有需要時適當調整服務。

27. 委員提出意見如下：

(a) 隨着裕雅苑入伙，居民對巴士服務的需求進一步上升。然而，由於班次不足，居民經常因巴士客滿而無法登車，脫班的情況亦時有發生，令居民無所適從。

(b) 希望龍運提供 E36A 號線繁忙時間的載客量數字及巴士實際到站的班次時間數據。

(c) 觀察到當有些班次以只設有 119 個座位的巴士而非載客量最高的巴士行駛，往往有十多名乘客因巴士客滿而無法登車。

(d) 希望龍運與運輸署緊密審視各巴士路線的運作情況。

28. 溫惠炎先生表示龍運已於早上六時至七時的繁忙時段盡量調派載客量最高的巴士行駛 E36A 號線，但有時會因車輛維修或故障而未能調派相關巴士。龍運希望於本年 2 月 26 日起加密 E36A 號線於早上 6 時 10 分至 7 時 10 分往元朗方向的班次至 20 分鐘一班後，乘客因巴士客滿而無法登車的情況會有所改善。

29. 主席要求運輸署及龍運聯同相關委員於早上繁忙時段到相關車站進行實地視察。另外，由於本委員會討論的議題較多，為提高會議效率，她建議委員先向相關部門反映問題，如果問題仍然無法解決，才向委員會提交提問。

VI. 有關龍運巴士有限公司為東涌區內路線提供分段收費優惠的提問  
(交通運輸委員會文件第 14/2024 號)

30. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 14/2024 號。

31. 楊玉珊女士回應如下：

(a) 由於龍運巴士有限公司(龍運)E36A 及 E42P 號線主要提供直接來往東涌及其他區域的巴士服務，運輸署在考慮為上述路線提供雙向分段收費的建議時，必須平衡短途及長途乘客不同的交通需求，避免短途乘客佔用長途路線的運載力，或於中途下車導致長途路線的載客率過低，以致未能善用公共交通資源。因此，署方對相關建議有所保留。

(b) 現時於早上繁忙時段來往東涌北及東涌西的學生及其他乘客可乘搭新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 37、37P 及 37H 等路線，有關路線於本年一月下旬上午最繁忙一小時的平均載客率為約五至六成，顯示有關服務可滿足乘客需求。署方會繼續密切留意各路線的乘客需求，並在有需要時要求巴士公司加強區內路線的服務。

32. 鄧政傑先生表示龍運會審視有關建議對長途乘客的影響，亦會與運輸署研究建議的可行性。現時龍運已為 E36A 號線往逸東邨方向的班次提供短途分段收費優惠，龍運會與署方研究為往元朗方向的班次提供短途分段收費優惠。

33. 委員表示來往逸東邨及東涌北的巴士路線選擇少，班次亦不足，當中 37 及 37P 號線只於星期一至五(學校假期除外)提供服務，而且全日只提供數個班次。至於 37H 號線的班次為 20 至 30 分鐘一班，該路線由逸東邨前往迎東邨的車程長達半小時，因此不少居民選擇乘搭 E21 及 E36A 號線。委員希望龍運為 E36A 及 E42P 號線提供雙向短途收費優惠，亦希望運輸署能改善東涌區內的巴士網絡。

34. 楊玉珊女士表示運輸署備悉委員的意見，並會因應乘客需求與巴士公司研究優化東涌區內的巴士路線。

VII. 有關加強 E11 及 E21 系列巴士路線服務的提問  
(交通運輸委員會文件第 11/2024 號)

35. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 11/2024 號。

36. 楊玉珊女士回應如下：

- (a) 城巴有限公司(城巴)E11S 號線於星期一至五(公眾假期除外)早上由東涌滿東邨開往天后的班次為五至二十分鐘一班。為配合乘客需求，該路線已分別於 2023 年 4 月 23 日及 11 月 26 日新增早上 7 時 50 分及 6 時 40 分開出的班次。根據巴士公司提供的營運數據，該路線最繁忙一小時的平均載客率約為 60%，顯示服務大致能滿足乘客需求。
- (b) 城巴 E11A 號線往天后方向由航天城交通總匯開出後途經東涌市中心及東涌北，每日提供服務至下午四時，至於往機場方向的服务時間則為下午 1 時 20 分至凌晨零時。城巴 E11B 號線於東涌滿東邨開出後途經東涌西、東涌市中心及東涌北，服務時間與 E11A 號線大致相同。來往天后及東涌的乘客在 E11A 及 E11B 號線的服務時間外可乘搭途經東涌市中心的城巴 E11 號線，該路線提供全日服務。
- (c) 為加強東涌與香港島之間的直達巴士服務，運輸署於 2023-2024 年度離島區巴士路線計劃中，曾建議重整 E11 號線系列的服務，包括延長 E11B 號線往來東涌滿東邨及銅鑼灣的服務、加強 E11S 號線的服務及加密班次、取消 E11A 號線，以及調整 E11 號線往香港島方向的服务時間。然而，當時相關區議會轄下交通及運輸委員會擔心上述方案會影響往返香港島及機場的乘客(尤其是機場員工)，因此未有落實有關方案。
- (d) 根據巴士公司的營運數據，現時 E11、E11A 及 E11B 號線最繁忙一小時的平均載客率分別為 40%、60%及 70%，顯示服務能滿足乘客需求。

- (e) N11 號線是來往中環港澳碼頭及機場地面運輸中心的深宵路線，途經東涌市中心，服務時間為凌晨一時至四時，班次為每 60 分鐘一班。現時來往東涌北和香港島的乘客可乘搭新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 N37 號線或龍運巴士有限公司(龍運)N31 號線前往東涌市中心，再轉乘 N11 號線。N11 號線的車程大約為 75 分鐘，如果再繞經東涌北，行車時間將進一步延長 10 至 15 分鐘，或會對部分乘客造成影響。因此，署方現階段未有計劃安排 N11 號線繞經東涌北。另外，提供深宵專營巴士服務的主要目的是方便乘客在深夜時分往返市中心及居住地區。由於深宵專營巴士路線的乘客量一直偏低，巴士公司或會集中資源於較多乘客的路線，因此未必能在個別地區或屋苑提供點對點服務。
- (f) 城巴 E21 號線系列方面，E21 及 E21A 號線原本分別往來亞洲國際博覽館和大角咀及東涌逸東邨和何文田。然而，署方於 2020 年及 2021 年接獲離島區議員的意見，指 E21A 號線於東涌區的行車路線過於迂迴。因此，署方檢視上述方案後，在 2022-2023 年度離島區巴士路線計劃中建議調整及分拆有關巴士路線，將 E21A 號線來回方向的部分班次改經東涌市中心而不再繞經東涌北，並將路線編號更改為 E21B 號線。透過分拆 E21A 號線，東涌西及東涌市中心的居民可於部分時段享受直達巴士服務，從而縮短來往九龍的交通時間。為配合 E21A 號線的改動，署方亦調整及分拆 E21 號線，將該路線的部分班次改經東涌北而不再繞經東涌市中心，並將路線編號更改為 E21D 號線。調整有關路線後，E21 號線現時繼續全日繞經機場後勤區及東涌市中心，為乘客提供直接來往大嶼山及九龍的巴士服務，乘客亦可因應不同時段乘搭合適的巴士路線。上述安排已於 2022 年 8 月 29 日起實施，並已盡量平衡對各區乘客的影響。署方會向城巴轉達委員對 E21 路線系列的意見，以便城巴考慮，亦會繼續留意東涌乘客的需求，並適時與巴士公司研究進一步調整相關路線的安排。

37. 主席表示運輸署的回覆內容較多，建議署方日後在會議前就提問提交書面回覆，減省委員在會議中筆錄重點的需要。

38. 委員提出意見如下：

- (a) 建議在中環碼頭加設巴士站，並安排通宵巴士繞經中環碼頭，以配合碼頭的通宵渡輪服務，方便凌晨出行的離島居民。
- (b) 強烈建議重組城巴 E11 及 E21 系列路線，並參考龍運於 2019 年分拆 E31 及 E32A 號線的做法，使東涌西和東涌北居民同時受惠。東涌西居民表示現時 E11 及 E21 系列路線過長，而東涌北居民則經常因巴士客滿而無法登車，上述情況與龍運 E31 號線未分拆前相同。委員質疑為何龍運 E31 號線能成功分拆，但 E11 及 E21 系列路線卻無法成功分拆。
- (c) 不認同署方回應指巴士公司的營運數據顯示有關服務能滿足乘客需求。委員認為不少居民因行車路線迂迴而改乘港鐵，巴士公司不能單憑營運數據斷定有關巴士服務能滿足乘客需求。委員認為不少乘客希望巴士公司提供直達巴士服務，因此單憑載客率並未能全面反映乘客的需求。

39. 曾健鋒先生簡介城巴的書面回覆內容，期望委員繼續就有關服務向城巴提出意見。

40. 委員提出意見如下：

- (a) 雖然城巴增加了 E11S 號線的班次，但卻同時延長了其行車路線，將路線改為繞經新落成屋苑的巴士站，因此部分乘客因巴士客滿而未能登車的問題仍然存在。
- (b) N37 號線只提供服務至凌晨二時，並非通宵服務。委員認為通宵巴士服務對在機場輪班工作的市民尤其重要。
- (c) 不少東涌北學生需前往何文田上學，但城巴卻取消了前往何文田的巴士路線，為學生帶來不便。
- (d) 巴士公司及運輸署應做好路線規劃，以滿足居民及未來東涌新市鎮發展的需求。

41. 主席建議運輸署聯同城巴及相關委員成立小組，以商討 E11 及 E21 系列路線的改善方案。

VIII. 有關在愉景灣增設的士站的提問  
(交通運輸委員會文件第 9/2024 號)

42. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 9/2024 號。

43. 王淑雯女士表示運輸署於 2023 年接獲愉景灣業權人，即香港興業國際集團有限公司(香港興業)所提交有關在愉景灣範圍內增設四個的士站的建議方案。由於愉景灣的土地業權屬私人擁有，土地範圍內的行車路均屬私家路，因此日常交通管理及道路維修等事宜皆由香港興業負責。署方已審視香港興業提交的方案，並就交通影響、道路安全及公共運輸服務等方面提出意見以及要求香港興業提交補充資料。另外，署方認為有關方案不但會影響交通，亦會對其他方面造成影響。因此，署方要求香港興業諮詢愉景灣居民、離島區議會及其他政府部門(包括警務處及規劃署)的意見。

44. 委員提出意見如下：

- (a) 愉景灣居民關注上述方案對區內道路容量及交通安全的影響。委員以愉景灣道為例，指該道路貫通愉景灣南北兩面，中段位置更設有商場、住宅和學校，但整條道路並沒有任何交通燈及斑馬線等行人過路設施。委員質疑如果容許的士駛入愉景灣，會對區內交通安全造成隱憂。
- (b) 詢問運輸署香港興業有否向署方提供顧問報告以說明如何確保道路安全以及有關民意調查結果的文件，以支持有關方案。另外，委員詢問署方審視方案時有否參考上述文件。

45. 王淑雯女士回應指香港興業提交的交通評估報告已估算道路容量足以容納額外的士流量。運輸署已要求香港興業就道路安全提交補充資料。另外，上述報告並沒有提及民意調查。

46. 委員詢問運輸署審視上述方案前有否進行公眾諮詢。另外，委員表示愉景灣道鄰近學校的路段曾發生多於兩宗涉及區內巴士撞倒學童的交通事故，因此認為署方應要求香港興業增設交通燈及安裝偵速攝影機，以確保道路安全，避免同類事故再次發生。

47. 王淑雯女士備悉委員有關增設交通設施以提升道路安全的意見。至於公眾諮詢方面，運輸署曾要求香港興業諮詢委員的意見。

48. 主席希望運輸署於會後安排委員與香港興業會面，以作深入討論。

(會後註：運輸署已於 2024 年 3 月 20 日以電話方式與相關委員溝通並解答委員提問。)

#### IX. 有關擬議增加愉景灣渡輪票價的提問 (交通運輸委員會文件第 8/2024 號)

49. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 8/2024 號及運輸署的書面回覆。

50. 曾啟亮先生表示愉景灣航運服務有限公司(愉景灣渡輪)自上次於 2018 年 6 月加價至今已超過五年，期間發生的社會事件及疫情嚴重影響愉景灣渡輪的乘客量，加上近兩三年的通脹高企及油價飆升，進一步損害愉景灣渡輪的財務穩健性。因此，愉景灣渡輪認為若要在這艱難的經營環境下維持渡輪服務以及持續提升服務質素，申請加價是唯一的方法。雖然政府已補貼愉景灣渡輪的部分經營開支，但由於目前經營成本正不斷攀升，因此仍然難以扭轉虧損的情況。另外，他表示愉景灣渡輪向運輸署申請的加幅是根據實際財務狀況計算而得出，以達致收支平衡。

51. 委員指現時香港經濟前景不明朗，市民正面對沉重的生活負擔，因此居民均反對愉景灣渡輪申請加價 60%。委員詢問愉景灣渡輪申請上述加幅的理據，並希望運輸署在審批加價申請時做好把關工作以及進行全面的公眾諮詢。

52. 曾啟亮先生表示愉景灣渡輪向運輸署申請加價時已提交相關



帳目供署方審理。現時愉景灣渡輪所使用的燃油價格較 2018 年(即上次加價年份)上升了約 70%，而燃油開支佔經營成本的主要部分，其他開支(包括維修開支)亦因通脹而上升。他表示 60%的加幅申請是根據愉景灣渡輪的帳目計算而得出。

53. 委員提出意見如下：

- (a) 現時「愉景灣—中環」航線的成人單程票票價為 46 元，而愉景灣居民只須支付 33.5 元。
- (b) 明白目前的營商環境艱難，加上不少愉景灣居民已移民，導致居民人數減少。委員建議愉景灣渡輪的母公司香港興業國際集團有限公司應多關注居民的情況，並協助愉景灣渡輪的營運。
- (c) 建議向愉景灣居民提供月票，並實施較低的加幅，以減輕居民的負擔，同時提高對非愉景灣居民或遊客的票價加幅，以作補貼。
- (d) 對運輸署沒有派代表出席會議回應提問表示失望。
- (e) 希望愉景灣渡輪開拓非票務收入，以補貼營運開支。若居民因難以負擔交通開支而搬離愉景灣，只會令區內的樓價進一步下跌。
- (f) 批評愉景灣渡輪申請加價 60%的做法引起社會恐慌，並認為運輸署監管公共運輸服務營辦商的政策一成不變。委員希望離島區議會主席可協助跟進上述事宜。

54. 曾啟亮先生綜合回應如下：

- (a) 現時「愉景灣—中環」航線的成人單程票票價為 46 元。愉景灣居民如使用已登記的八達通卡付費，每程費用只需 33.5 元。另外，在愉景灣工作的人如使用「T」卡付費，每程費用約為 36.8 元。因此，大部分乘客均無需繳付全費 46 元。愉景灣渡輪擔心若將票價加幅大部分轉嫁至在愉景灣工作的人，會削弱區內其他企業及商戶在勞動市場

的競爭力，最終亦只會影響愉景灣居民。

- (b) 愉景灣渡輪是次的加價申請是為了維持渡輪服務以及持續提升服務質素。雖然是次加價申請的加幅較高，但愉景灣渡輪在過去五年並沒有申請加價，而其他公共運輸服務營辦商則已多次申請加價。

55. 主席認為愉景灣渡輪在申請加價前應先進行諮詢，並需考慮市民的負擔能力。她希望運輸署跟進上述事宜。

X. 有關檢討富裕小輪有限公司的大澳渡輪服務的提問  
(交通運輸委員會文件第 5 / 2024 號)

56. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 5 / 2024 號。

57. 區格萊先生簡介運輸署的書面回覆內容。

58. 胡小波先生表示由於 2023 年 12 月 26 日是公眾假期，大澳當天的旅客量大增，令航班上落客時間較平日長，因此原定於下午六時正開出的班次延遲了約 15 至 20 分鐘才開出，導致服務延誤。富裕小輪有限公司(富裕小輪)與運輸署溝通後已推出改善方案，包括於逢星期六、日及公眾假期的下午時段派員到大澳碼頭向乘客發放最新航班資訊、張貼有關額外班次的告示、協助分流乘客以及維持秩序，並與乘客保持溝通。另外，富裕小輪將於公眾假期加開額外班次，以應付乘客需求。

59. 委員提出意見如下：

- (a) 上述問題約於兩個月前發生，最近有關情況已有所改善。委員認為雖然有關問題並非十分嚴重，但同類問題大約每半年發生一次，令乘客非常困擾。
- (b) 希望富裕小輪能加強培訓員工，提醒他們如遇上突發事故(包括脫班及航班延誤)，應主動與乘客溝通，並通知相關委員，以便他們向居民發放有關訊息。

(c) 對運輸署及富裕小輪的回覆以及過去兩個月的跟進工作表示滿意，並希望有關問題不會再發生。

(d) 詢問富裕小輪採用新船隻後，發生有關問題的次數有否減少。

60. 胡小波先生表示新船隻投入服務後，沒有再出現因季候風而停航的情況。另外，富裕小輪會於日後的公眾假期前安排更多資源應付乘客需求。當有突發事故發生，富裕小輪會盡早發布有關訊息，並與各持份者保持溝通。

61. 委員表示有船家反映富裕小輪有個別渡輪船長在駛入避風塘後高速駕駛船隻。委員希望富裕小輪提醒船長在駛入避風塘後應控制船速，以免掀起海浪影響附近小艇，構成危險。

## XI. 有關渡輪公司營運的提問

(交通運輸委員會文件第 3/2024 號)

62. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 3/2024 號。

63. 區格萊先生簡介運輸署的書面回覆內容。

64. 委員提出意見如下：

(a) 運輸署向渡輪公司發還碼頭租金以及豁免船隻牌照費並未能直接減輕燃油價格波動對渡輪票價的影響。

(b) 在非票務收入方面，雖然署方在翻新碼頭時已增加可供出租的商業空間以及改善碼頭的環境和設施，但也不代表有關商業空間能成功出租或能增加租金收入。舉例而言，雖然中環七號及八號碼頭的裝修十分美觀，但商戶仍然難以持續經營。委員建議署方應尋求專業人士的意見，以及增加中環碼頭的通達性。委員亦建議署方與文化體育及旅遊局商討將中環碼頭打造成為熱門旅遊景點，從而增加碼頭的租金收入。

- (c) 現時兩間電力公司都設有燃油穩定基金，委員希望政府為渡輪公司設立類似的燃油穩定基金，以助穩定渡輪票價。
- (d) 建議興建三座大橋(即「香港仔—南丫島」、「坪洲—愉景灣」及「長洲—芝麻灣半島」大橋)，但若涉及的投資額過大，則改為每年以投資額的 1% 為渡輪航線提供補貼。例如，若興建三條連接相關島嶼的大橋的總投資為 2,000 億元，如果每年以上述金額的 1% 作為離島渡輪航線的補貼，每年則有 20 億元的補貼額，以減輕居民的交通開支。
- (e) 希望本委員會主席與離島區議會主席商討能否邀請運輸及物流局和運輸署代表與委員會面，以討論上述建議，以及設立非常設小組，以交流意見，從而協助穩定渡輪票價。
- (f) 希望署方推動全面使用混合動力船隻，並在碼頭增設相關充電裝置。

65. 區格萊先生綜合回應如下：

- (a) 在增加非票務收入方面，渡輪營辦商一直與不同界別的專業人士聯繫，聽取他們的經驗及專業意見來增加非票務收入。
- (b) 在設立燃油價格穩定基金方面，政府於 2019 年檢討離島渡輪服務時，認為設立燃油價格穩定基金會令渡輪營辦商完全不受油價波動影響，營辦商或會因此缺乏誘因妥善管理其營運開支，背離了公共運輸服務應按審慎的商業原則營運的既定政策，亦未必能有助穩定票價。另外，由於現時各行各業均直接或間接使用燃料，若只為渡輪行業設立燃油價格穩定基金，不但會損害公平的營商環境，亦會造成廣泛的連帶影響。因此，運輸署現階段未有計劃設立相關基金。
- (c) 署方積極從多方面協助渡輪行業的營運，包括協助渡輪營辦商增加非票務收入，以及推展碼頭改善工程，以確保碼頭設施維持良好狀況，從而配合碼頭和渡輪的日常運作以及拓展非票務收入。

66. 主席表示她會與離島區議會主席商討有關邀請運輸及物流局和運輸署代表與委員會會面的事宜。

XII. 有關東涌新發展區停車場泊位的規劃的提問  
(交通運輸委員會文件第 13／2024 號)

67. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 13／2024 號。

68. 李立民先生回應如下：

- (a) 東涌新發展區內的發展項目(包括裕雅苑)均參照《香港規劃標準與準則》提供所需數量的泊車位。
- (b) 東涌第 99 區除了會提供私家車泊位供居民使用外，還會有一個可提供 80 個私家車泊位的公眾停車場供公眾使用，該停車場預計於 2025 年上半年竣工。
- (c) 運輸署會繼續留意區內泊車位的需求，在有需要時採取適切措施，以增加泊車位的供應，例如在不影響交通暢順度、道路安全及其他道路使用者的前提下，在有泊車需求的地點加設路旁泊車位。署方亦會按照「一地多用」的原則，與有關政府部門商討在東涌新市鎮擴展計劃中合適的政府、機構和社區用地盡量加設泊車位。
- (d) 署方會繼續與其他部門保持聯繫，盡量物色合適土地設置短期租約停車場，以應付區內需求。

69. 委員提出意見如下：

- (a) 詢問《香港規劃標準與準則》所定的泊車位比例。
- (b) 儘管運輸署已參照《香港規劃標準與準則》提供所需數量的泊車位，但現時公屋、居屋及鄉郊地區的泊車位確實不足，委員希望政府在發展東涌東的同時，訂立短、中及長期的泊車位規劃，物色更多土地以興建停車場或興建智能

停車場，以改善東涌泊車位不足的問題。

- (c) 東涌未來人口會大幅增長，委員擔心泊車位不足的問題會愈趨嚴重，認為部門應優先解決這問題。
- (d) 迎東路停車場的車位不足一百個，在早上繁忙時間因停車場已泊滿，不少車輛停泊在迎東路，影響路面交通及巴士服務。在假日，不少車輛因等候進入東薈城停車場而停泊在達東路，引致交通擠塞。委員希望署方在合適位置加設路旁泊車位。
- (e) 建議在東涌纜車站旁的位置興建綜合停車場。
- (f) 詢問《香港規劃標準與準則》於何年訂立。委員認為《香港規劃標準與準則》應切合時宜，而且應為不同區域訂立不同標準與準則。
- (g) 電動車充電設施亦不足。

70. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 政府提供泊車位的政策是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，然後才提供適量的私家車泊車位。受制於香港整體的交通環境，運輸署鼓勵市民盡量使用公共交通工具，以免加重路面交通的負荷。
- (b) 《香港規劃標準與準則》於 2021 年提高了公營房屋(包括資助房屋)的泊車位比例。現時東涌新發展區的新發展項目均按照新標準和準則提供所需數量的泊車位。
- (c) 署方會考慮在整個東涌區物色合適地點加設泊車位，包括在不影響道路使用者的情況下提供合適的路旁泊車位。
- (d) 至於為不同區域的規劃訂立不同標準與準則，現時《香港規劃標準與準則》應用於全港地區，亦會因應地區及發展項目的不同因素提供合適數量的泊車位，有需要時署方會向相關分部反映有關意見。

(e) 署方會就電動車充電設施的事宜與環境保護署保持密切聯繫。

71. 主席建議運輸署向委員發出諮詢文件，以收集委員對東涌泊車位的意見，包括建議興建停車場及加設路旁泊車位的位置，以供署方考慮，並在有需要時與委員作進一步討論。

(會後註：秘書處已於本年 3 月 13 日向委員發出上述諮詢文件。)

**XIII. 有關榕樹灣公眾碼頭改善工程進行期間的單車停泊位安排的提問**  
(交通運輸委員會文件第 12/2024 號)

72. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 12/2024 號及土木工程拓展署(土拓署)的書面回覆。

73. 黃睿謙先生表示為更有效處理單車違泊問題，離島民政事務處會按情況協調相關部門採取聯合行動，在違泊單車的黑點進行清理工作。在本年 1 月 30 日的聯合行動中，運輸署負責按相關條例臨時封閉南丫島榕樹灣碼頭單車停泊處，以配合單車清理行動，並負責提早發出通告通知公眾人士有關安排。

74. 李豪先生表示如日後在榕樹灣公眾碼頭改善工程進行期間需採取聯合行動清理違泊單車，部門會因應實際情況作出安排，並會考慮委員的意見。

75. 委員提出意見如下：

(a) 希望部門在採取聯合行動前與委員保持良好溝通。

(b) 由於榕樹灣公眾碼頭附近的單車停泊位不敷應用，不少居民會將單車停泊在大街，希望部門設法解決上述問題。

76. 黃睿謙先生表示現時步橋的範圍並非合法的單車停泊處。就土拓署進行碼頭改善工程所衍生的問題，運輸署會向相關部門轉達委員的意見，並會加以研究。

77. 委員表示單車違泊問題的根本原因是單車泊位不足。雖然土拓署的書面回覆指重建後的步橋將會增設約 100 個單車泊位，但為了紓緩工程期間單車泊位不足的問題，委員建議利用郵政局對開的空置土地或物色適當土地用作臨時單車停泊處。

78. 譚潔怡女士表示地政總署會與運輸署研究把委員建議的土地用作臨時單車停泊處的可行性。

#### XIV. 有關開放南丫島索罟灣與榕樹灣之間的行車通道供鄉村車輛使用的提問

(交通運輸委員會文件第 4/2024 號)

79. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 4/2024 號。

80. 黃睿謙先生回應如下：

(a) 根據紀錄，由運輸署聯同離島民政事務處、警務處、離島地政處及前區域市政總署組成的工作小組，曾就長洲、南丫島、坪洲及大嶼山的鄉村車輛發牌及續牌條件以及有關運作情況進行檢討。檢討結果已於 2002 年 6 月提交離島區議會交通及運輸委員會會議討論，以諮詢委員的意見。

(b) 上述檢討內容包括鄉村車輛在南丫島的准許使用範圍。由於貫通南丫島北部和南部的通道主要是狹窄的行山徑，加上當時預計南丫島南部的車輛數目可能會增加，因此工作小組基於安全理由，認為不宜准許鄉村車輛使用該段通道。工作小組建議南丫島北部鄉村車輛的使用範圍以洪聖爺灣泳灘為界，而南部的鄉村車輛則以蘆鬚城泳灘為界。

(c) 如鄉村車輛許可證持有人因工程或商業原因而需使用鄉村車輛往來南丫島北部和南部，有關人士可向運輸署提出申請。署方在審核申請時會仔細考慮申請人的實際需要、對其他道路使用者的影響以及其他部門的意見。

(d) 因應委員對題述事宜的關注，署方近日曾派員進行實地視



察，發現有關路段有不少遠足人士，而且部分路段的闊度只有約 1.5 米，路旁亦有斜坡。當大量鄉村車輛同時駛經有關路段時，有機會對道路使用者造成危險。署方認為目前的安排已平衡道路安全及地區需要，因此暫時維持相關安排是最合適的做法。

81. 委員提出意見如下：

- (a) 平日使用有關通道往來索罟灣與榕樹灣的鄉村車輛不多，鄉村車輛亦只會在有需要時才駛經該通道。此外，除了假日，平日前往南丫島遠足的遊人亦不多。
- (b) 運輸署現時的安排阻礙南丫島南部及北部的交通往來及發展。南丫島南部正興建多間小型村屋，需要利用鄉村車輛從北部運送建築物料和工具，但現時只能經陸路將有關物資運往蘆荻灣，再經海路運往索罟灣，令建築成本上升約 30%，增加鄉民的負擔。另外，不少南部及北部居民或需互相運送生活物資。當南部鄉村發生水管爆裂或電力故障等事故時，亦可能需要居住於北部的合資格水電技術員前往進行緊急維修及支援。因此，全面開放上述通道對南丫島居民非常重要。
- (c) 質疑運輸署以安全為由而拒絕全面開放通道的做法，並詢問以往在有關通道發生的交通意外數字以及造成意外的原因。
- (d) 強烈要求署方全面開放通道供鄉村車輛使用，並希望署方與委員實地視察署方認為不安全的路段，並進行道路改善工程，從而提升道路安全，以便全面開放通道。
- (e) 建議署方於平日全面開放通道，而於星期六、日及公眾假期或其他指定時段則禁止鄉村車輛使用有關通道，以在減少對遠足人士的影響以及方便南丫島居民之間取得平衡。
- (f) 建議署方就全面開放通道推出為期三個月至半年的試行計劃，其後再作檢討。

- (g) 建議署方在有關路段增設交通標誌，提醒遠足人士有關路段已開放供鄉村車輛使用，需加倍注意路面安全。

82. 黃睿謙先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署在上述道路設立行車限制的同時，會按既定機制審批車輛(包括政府部門及機構的車輛)往來南丫島北段和南段的申請，以向居民提供公共服務。
- (b) 在有關通道的路況得以改善並能夠容許鄉村車輛安全地行駛的前提下，署方對修改於 2002 年訂立的行車限制持開放態度。然而，署方在近日實地視察中發現當鄉村車輛在有關路段行駛時，途人需走往路旁躲避。因此署方基於安全理由，認為應繼續實施有關行車限制，以平衡各方的需要。
- (c) 署方備悉委員提出在指定時段開放通道供鄉村車輛行駛以及在有關路段進行改善工程的建議。署方將於會後安排與委員進行實地視察，並探討有關建議的可行性。

83. 主席要求運輸署盡快安排實地視察。

## XV. 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

84. 主席表示路政署在會前提交截至本年一月下旬的離島區小型交通改善項目及其施工時間表，歡迎委員查詢及提出意見。

85. 委員備悉有關文件。

## XVI. 下次會議日期

86. 議事完畢，會議在下午 6 時 10 分結束。下次會議定於 2024 年 4 月 15 日(星期一)下午 2 時 30 分舉行。

-完-