

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2012 年 3 月 26 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

張國光先生

陳連偉先生

張 富先生

王少強先生

黃漢權先生

余麗芬女士, MH

李桂珍女士, MH

容詠嫦女士

鄧家彪先生

林 悅先生

鄭官穩先生

余漢坤先生, JP

賴子文先生

周浩鼎先生

胡國光先生

陳信有先生

王媽添先生

林寶強先生

文偉昌先生

譚文豪先生

黃雄坤先生

葉錦洪先生

應邀出席者

盧杰慧女士
徐淑婷女士
楊敏菁女士
甘慧明女士
譚偉文先生
盧艷莊醫生
黃君秦醫生
潘業昌先生
潘振剛先生
冼志賢先生

工程師
高級運輸主任
高級運輸主任
高級運輸主任
署理海事主任
署理控煙辦公室主管
醫生(社區聯絡)
助理公共關係經理
襄理(車務)
助理策劃經理

運輸署
運輸署
運輸署
運輸署
海事處
衛生署
衛生署
香港鐵路有限公司
龍運巴士有限公司
城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司
城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司

吳健文先生

高級策劃主任

列席者

黃華先生
周淑敏女士
鄭偉鵬先生
吳錦耀先生
雷高明先生
黃志德先生
朱文輝先生
楊子良先生
招曦女士
司徒雪雯女士
譚雨川先生
鄧華聯女士(秘書)

工程師/離島 2
高級運輸主任/離島
大嶼山警區高級督察
水警海港警區社區聯絡主任
區域工程師
工程師(離島發展部)
離島民政事務助理專員
一級行政主任(區議會)

新大嶼山巴士有限公司
新世界第一渡輪服務有限公司
香港興業國際集團有限公司
大嶼山的士聯會
運輸署
運輸署
香港警務處
香港警務處
路政署
土木工程拓展署
離島民政事務處
離島民政事務處

因事缺席者

李志峰先生, BBS, MH
安慶英先生

歡迎辭

主席歡迎各委員出席會議。由於是次會議是新一屆區議會任期內的第一次交通及運輸委員會會議，故此他逐一介紹出席會議的各機構和政府部門代表。

2. 委員備悉李志峰議員和安慶英議員因事未能出席會議。

I. 有關東涌單車徑的提問 (文件 T&TC 1/2012 號)

3. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 盧杰慧女士。

4. 鄧家彪議員介紹提問內容。

5. 盧杰慧女士表示，政府在規劃新市鎮及新發展地區時，會適當地提供單車徑及有關的輔助設施，作消閒、康樂及旅遊用途。就議員提出的意見，她回應如下：

- (i) 東涌游泳池旁沒有單車泊位，但在泳池對面，運輸署已提供數十個單車泊位。市民可使用該處的單車泊位，再前往泳池；
- (ii) 關於東涌市政大樓有單車泊位，卻沒有單車徑連接，以及東涌新舊碼頭之間沒有單車徑接駁的問題，她表示，東涌是已發展地區，若加建單車徑，會有一定的限制及困難。土木工程拓展署將在“東涌餘下發展計劃”的規劃及工程研究中，檢討單車徑是否有改善空間；
- (iii) 裕東路警署旁的單車徑隧道十分陡斜。運輸署在該處設立禁止下行指示牌的原意，是希望單車人士在進入隧道前下車推行單車，直至到達隧道後段的平坦道路後才再騎上單車。運輸署備悉議員和居民的意見，亦曾檢討單車徑的指示及周圍環境的設計。運輸署認為可以在下行單車徑的斜路上增加安全警示設施，以及加設分隔上斜及落斜的柵欄，而停下落車的指示牌則取消。在完成安

全改善措施後，居民可以在該隧道的傾斜單車路上繼續使用單車；

- (iv) 設置由東涌至欣澳港鐵站的沿海單車徑需要長遠的規劃。據了解，規劃署於 2007 年發表的經修訂的“大嶼山發展概念計劃”中，初步建議興建由東涌至欣澳的單車徑。如果將來有關部門推行此計劃，會諮詢公眾的意見。

6. 就運輸署的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 鄧家彪議員表示，曾與盧小姐實地視察東涌游泳池附近的地方，當時盧小姐表示若市民有需要，可考慮增加該處的單車泊位。關於東涌新市鎮單車徑的接駁問題，他認為不需要大型規劃和長時間的研究。他建議邀請土木工程拓展署和運輸署實地視察，研究改善單車徑的接駁。此外，他希望運輸署澄清，在裕東路單車隧道增加改善設施後，踏單車下行是否不再違法。他詢問為何在去年突然加強執法，在短短三個內內進行了三十多宗檢控。他要求運輸署提供進行改善措施的時間表。他亦詢問該單車徑隧道的斜度是否在落成時已不合規格。
- (b) 張國光議員表示，居民反對以單車徑接駁東涌新舊碼頭之間的建議，因為村內的土地大部分是私人擁有，以及該處有較多長者出入，若設置接駁新舊碼頭的單車徑，會增加意外及令治安變差。
- (c) 周浩鼎議員表示，他曾向居民了解指示牌不清晰的原因，因為有一塊指示牌指示單車人士落車，但另一個指示牌的箭嘴，似是指示單車人士繼續前進。當踏單車人士行駛至隧道後段的暗角位時，卻有警察在該處執法，令居民不知所措。他認為，如果運輸署希望踏單車人士在進入隧道前的傾斜路段下車推行單車，應取消箭嘴指示牌，以免誤會。如果該斜路是安全的，他建議運輸署考慮放寬讓居民在該處繼續使用單車，以方便居民。他亦希望運輸署提供更改路牌的時間表。
- (d) 主席表示，東涌單車徑的接駁不應納入“東涌餘下發展計劃”中，因該計劃的研究範圍並不包括已規劃的地方。他認為單車徑的接駁應交由有關部門繼續研究。關

於裕東路單車徑隧道的問題，他曾多次反映，單車指示牌與一般司機和行人所認知的不准使用標誌是相反的。由於該單車指示牌不准使用的標誌是有人站著，容易令人誤會是可以前進，他希望運輸署作出檢討。此外，他建議運輸署研究該斜坡是否安全，希望最終的改善方案是又安全又不影響居民。

- (e) 鄭官穩議員表示，很多居民都不明白單車指示牌的含意。如果指示牌不能表達署方的原意，他建議在指示牌下方加上字句，或重新設計路牌。
- (f) 周轉香議員表示，裕東路隧道多年前曾發生多宗單車意外，引起居民的關注。她當時曾和運輸署一起實地視察，認為如果單車人士在轉彎位沒有慢駛會十分危險，因此建議設立分隔欄及告示，而不是放置意義不清晰的下車告示牌。現在在議員的要求下，運輸署才同意當初設立分隔欄的建議。她希望運輸署盡快展開工程。不少單車人士認為單車徑接駁不齊，她建議運輸署與議員一起實地視察，研究增加單車接駁的位置。在可行的情況下，即時作出改善。
- (g) 譚文豪委員表示，規劃署在 2007 年已計劃興建沿海單車徑，但經過 5 年時間仍未落實，希望運輸署協助跟進。他建議在進行改善工程期間，警方不要在裕東路單車徑隧道對單車人士進行檢控，而改以勸諭。

7. 就委員的詢問和意見，運輸署、警務處和路政署回應如下：

- (a) 盧杰慧女士表示，在已發展地區有很多已建成的設施，故加設接駁單車徑會有一定困難。此外，單車指示牌是一套兩個，第一個在單車路與道路/行人過路處的交接位設立，以指示單車人士下車推單車，而另一個則在交接位後設立，以指示可以踏單車。運輸署會在裕東路單車徑隧道進行改善措施，既可方便單車人士不需再於該處下車，亦可保障單車人士的安全。運輸署已向路政署發出施工紙，希望盡快完成有關工程。
- (b) 朱文輝先生表示，警方一直以勸諭的形式，勸告單車人士守法。但在沙田發生單車人士衝落斜坡導致死亡的事

件後，警方在去年才加強宣傳及執法行動。單車的意外不斷增加，而警方的檢控數字亦相應增加。警方不希望發生意外後才加強執法，並會在裕東路隧道以勸諭為主，希望改善工程完成後，情況有所改善。

(c) 關於改善工程的時間表，招曦女士表示會盡快進行，希望在幾個月內完成。

8. 主席希望運輸署會後與議員一起實地視察，以研究改善單車徑接駁的問題。

II. 有關要求於新東涌道路面鋪設鋼砂的提問 (文件 T&TC 2/2012 號)

9. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 盧杰慧女士及路政署區域工程師/施工通知書(E2)招曦女士。

10. 黃福根議員介紹提問內容。

11. 招曦女士表示，曾與黃議員在本年 3 月 15 日實地視察，確認有關路段位於燈柱編號 BC0585 至 CC0837 之間，長約三百米。路政署於今天早上在有關路面進行防滑測試，預計兩星期後會有測試結果。如果結果顯示有需要鋪設鋼砂，會在兩星期內提交工程時間表。

12. 黃福根議員表示已與路政署代表實地視察，並提出建議。有關路段多急彎而且十分陡斜，他曾在此目睹三宗交通意外，希望路政署盡快進行防滑工程。

13. 張富議員認為不需要在路面進行測試，該路段下雨時非常濕滑，容易發生意外，亦曾發生多次交通意外。他認為不是因為駕駛者開得快而導致意外，而是道路設計錯誤。新東涌道彎路多而且斜，路面濕滑時車輛容易出現滑軌情況，只有鋪設鋼砂才可確保安全。他促請路政署盡快進行有關工程。

14. 陳信有委員表示，新東涌道路已開放兩年，近一年因滑軌而發生的交通意外有增加，最近兩個月已有四宗意外，其中兩宗涉及政府車輛。他認為如測試結果顯示不需鋪設鋼砂，便不進行工程，並不合理。路政署應考慮兩年內發生交通意外的頻率，作為考慮鋪設鋼砂

的條件。他關注如果滿載乘客的巴士發生意外，後果不堪設想，希望路政署盡快改善路滑的情況。

15. 黃華先生表示，發生交通意外的因素很多，例如司機的駕駛態度、車輛的保養等。據他了解，新東涌道大部分的路面是安全的，只是位於礮石灣路口因路面油上黃色油漆而產生滑軟的問題。

16. 吳錦耀先生表示，最近的天氣乾燥，難以測試在雨天時路面濕滑的情況，因此現在進行路面測試，結果並不準確。

17. 招曦女士表示，會在兩星期內向議員報告測試結果，以及有關工程的情況。

(林寶強先生於討論期間進入會場。)

III. 有關把梅窩消防碼頭改建為公眾碼頭的提問 (文件 T&TC 3/2012 號)

18. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/碼頭事務徐淑婷女士及海事處署理海事主任/牌照及關務(3)譚偉文先生。

19. 王少強議員介紹提問內容。

20. 徐淑婷女士表示，委員在去年 7 月舉行的會議中已建議把梅窩消防碼頭改建為公眾碼頭，運輸署在會上已解釋有關使用量的情況，消防碼頭附近的三個登岸梯級使用量不高，因此委員要求從海事安全方面檢視建議。在去年 8 月 5 日，有關委員、海事處及運輸署曾一起實地視察，並提出建議，希望海事處跟進有關的安全問題。

21. 譚偉文先生表示，海事處並不反對把梅窩消防碼頭改建為公眾碼頭，如果改建後會提高安全，海事處支持有關改建。

22. 王少強議員希望碼頭可盡快開放給公眾使用。

23. 主席詢問，運輸署及海事處都不反對開放碼頭，但到底是哪個部門作出決定，以及何時可以開放。

24. 徐淑婷女士表示，梅窩消防碼頭現時仍屬於消防處，若決定開放，消防處會將碼頭交回地政總署，再由該署分配給相關部門。

25. 黃福根議員表示，自去年 7 月提出建議後，運輸署在登岸梯級進行了改善安全的措施，但作用不大。現時船隻在登岸梯級泊船依然十分危險。他不認同運輸署指消防碼頭仍屬消防處管理，因為自長洲消防碼頭開放後，已經沒有消防船隻在梅窩消防碼頭停泊。他希望有關方面不要再拖延時間，盡快改建碼頭，供船隻停泊，以保障梅窩居民的安全。

26. 陳有先生表示，梅窩消防碼頭擁有十分完善的設施，但卻空置多年，十分浪費資源。雖然運輸署及海事處都不反對改建該碼頭，但又涉及消防處及地政總署等，他建議與有關部門一起商討，希望得到共識。

27. 主席表示，由於仍未清楚地權屬於哪一部門，他建議交由離島民政事務處(“民政處”)統籌跟進。

28. 譚雨川先生表示，建議涉及多個部門，民政處會將委員的意見轉達給各部門，以及釐清決定是由哪一個部門作出。

29. 譚偉文先生表示，公眾碼頭的管理不屬於海事處的工作範圍，該處會就船隻航行及海上安全方面提供意見。

(鄧家彪先生於討論完畢後離開會場。)

(徐淑婷女士於討論完畢後離開會場。)

IV. 有關長洲新渡輪撞船意外的提問 (文件 T&TC 4/2012 號)

30. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/渡輪策劃楊敏菁女士及海事處署理海事主任/牌照及關務(3)譚偉文先生。

31. 李桂珍議員介紹提問內容。

32. 楊敏菁女士表示，渡輪意外涉及海事安全的範籌，屬於海事處的監管範圍。然而，運輸署在簽發予持牌渡輪營辦商的牌照內，亦有條款要求牌照持有人必須遵守香港法例，包括相關的海事法例，務求渡輪牌照持有人能提供適當而有效率的渡輪服務。另外，運輸署在持牌渡輪航線招標時，亦會考慮入標者過往的海事安全記錄。在評審標書時，如發現入標者在截標前的 12 個月內，曾經觸犯了危害他人

安全的海事條例，包括《香港法例》第 313 章《船舶及港口管制條例》的第 72 條，或第 548 章《商船(本地船隻)條例》第 32 條，並且被定罪，入標者的申請將不獲考慮。至於在意外賠償方面，因新世界第一渡輪服務有限公司(“新渡輪”)已根據海事條例，購買了第三者責任保險，意外中的傷者可直接聯絡新渡輪或其保險公司商討賠償的事宜。而運輸署亦已敦促新渡輪盡快處理有關索償申請。

33. 譚偉文先生表示，關於調查報告方面，海事處意外調查組現正進行調查，若有結果便會即時公布。該處的檢控組亦正在調查撞船意外，完成後會諮詢律政署的意見，決定下一步行動。

34. 就運輸署和海事處的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 李桂珍議員詢問，海事處的調查有沒有時限。此外，她不同意運輸署的說法，指新渡輪只需根據海事條例購買保險便沒有問題。意外中的傷者多傷及頸部，難以活動及睡眠，並需花費金錢治療。而在保險賠償有定案之前，傷者生活有困難。她希望運輸署可向傷者提供更多協助。
- (b) 鄭官穩議員詢問調查報告的公布時間，因為意外至今已有五個月，傷者需要有關報告以追討賠償。他希望有關當局盡快公布。他表示，有一位傷者在事件中傷及胸部以致下半身不遂，需要支撐才能坐好。但他現時仍尋找不到合適的居所。雖然根據條例，新渡輪已將賠償責任交給保險公司，但大型企業應有道德責任協助傷者，但新渡輪卻拒絕借款予傷者。他認為評審招標者在過往 12 個月內有否觸犯危害他人安全的海事條例並不足夠，應該評審過往 5 年內的意外記錄。

35. 就委員的詢問和意見，新渡輪、海事處和運輸署的回應如下：

- (a) 周淑敏女士表示，新渡輪在意外中除協助海事處調查外，亦已就在船上設施及船員操守等方面作出檢討。
 - (i)船上設施方面，公司已增加廣播及告示牌，提醒乘客佩戴安全帶。有乘客反映指不知道船上備有安全帶，而在事件中有乘客因沒有戴上安全帶而造成受傷。亦有乘客反映船上欄杆不足，公司亦已作出改善。

- (ii) 船員操守及訓練方面，在意外發生後，公司已調查意外原因，並對個別船員作針對性的強化訓練。就 10 月 21 日的意外，有關船長現正停職。船員在這幾個月內進行了緊急應變的訓練，公司亦在船上以閉路電視監視船長及各船員的工作表現。公司現與海事處保持緊密聯絡，以便提供有關意外的各項資料。
- (iii) 傷者善後方面，公司分別在 10 月 25、26、27 及 31 日於長洲鄉事委員會與傷者討論賠償安排。她重申，公司沒有因未有調查報告而拒絕賠償，只因為部分傷者因有代表律師跟進，律師與保險公司正商議賠償事宜。資料顯示，公司已向五十名傷者作出賠償。
- (iv) 在上星期二公司管理層已與鄭議員提及的嚴重受傷的傷者會面，其中有二名傷者已聘有代表律師。應代表律師的要求，公司會與律師跟進賠償事宜。公司亦已因應傷者的特殊情況作出特別的安排，發放中期賠償給該兩名有代表律師的傷者。她亦知悉該兩名沒有合適居所的傷者現已尋獲居所，當中尚未出院的傷者並已在上星期五出院。
- (b) 譚偉文先生表示，海事處的意外調查沒有特定時限，需要搜集詳盡資料後才能完成。調查的目的是找出事件的起因，以便有關機構檢討，以防止下一次意外發生。海事處的意外調查與傷者賠償，兩者之間沒有關聯。
- (c) 楊敏菁女士表示明白傷者急需賠償，相信新渡輪會積極跟進事件。關於有議員提出評審入標者過往 12 個月的安全記錄並不足夠的意見，運輸署會聯同海事處在下次招標時作出考慮。

36. 就新渡輪、海事處和運輸署的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 賴子文議員不滿海事處的回覆。撞船意外至今已經五個月，但到現時仍表示調查沒有特定時限是不能接受。由於當局尚未公布調查報告，因此保險公司、傷者及律師未能達成合適的賠償協議。他希望海事處盡快完成調查，並提供調查報告的公布日期。

- (b) 黃漢權議員表示，問題的關鍵在於現時本港只有兩間渡輪公司經營，不論發生多少次意外，運輸署仍需二擇其一，讓其中一間經營渡輪航線。因此，運輸署與海事處應積極探討如何防止意外發生。
- (c) 鄭宜穩議員詢問，新渡輪向傷者發放的中期賠償的金額。如果船艙設有閉路電視，並拍攝了駕駛艙及乘客艙在意外發生時的情況，調查報告是否包括閉路電視影像。他希望新渡輪或有關方面可以向委員會公開有關片段。
- (d) 譚文豪委員表示，民航處在處理飛機事故時，會在數月內公布中期調查報告，而詳細調查報告則需要一至兩年時間。他詢問海事處是否做法相同。
- (e) 李桂珍議員表示，四個月內渡輪第二次撞到同樣的石頭，因此運輸署及海事處必需認真調查原因，防止同類意外發生。此外，傷者在受傷後十分無助，中期賠償的金額不足以應付醫療費用，而與保險公司的賠償商討又不知會爭持多久，她希望有關部門關注傷者善後的處理問題。
- (f) 余漢坤議員建議成立非常設工作小組，邀請有關部門及船公司出席會議，以便更有效率地討論渡輪意外的有關事宜。

37. 就委員進一步的詢問和意見，運輸署、新渡輪和海事處回應如下：

- (a) 楊敏菁女士表示，在現階段不能評估在下次招標時，有多少渡輪營辦商有興趣入標競投營運有關的渡輪航線。至於海事安全的問題，新渡輪已改善船上的設施，並加強對船員的培訓，希望避免發生意外。而意外的調查工作，則主要由海事處負責。
- (b) 周淑敏女士表示，中期賠償因涉及賠償者及公司的私隱，因此不能公開。閉路電視影像亦受《個人資料(私隱)條例》的監管。如果執法機構需要有關影帶調查，公司會將影帶直接交給執法機構。

- (c) 譚偉文先生表示，海事處沒有中期報告或初步調查報告，只有最終的詳細報告。海事處在發生事故後，已於 11 月 29 日發出海事通告，讓所有船長及操作人員知悉意外的發生，以及加倍留意航速及海面情況。他會向部門反映委員的詢問和意見，並在會後回覆。

(會後註：海事處的書面回覆，已於本年 5 月 11 日傳真給各委員。)

38. 委員會通過成立長洲渡輪意外非常設工作小組，由李桂珍議員擔任小組召集人，成員包括長洲區的議員，其他委員如有興趣加入，亦可與秘書處聯絡。

(張富議員於討論期間離開會場。)
(譚偉文先生於討論完畢後離開會場。)

V. 有關長洲渡輪服務的提問
(文件 T&TC 5/2012 號)

39. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/渡輪策劃楊敏菁女士、新世界第一渡輪服務有限公司企業傳訊經理周淑敏女士、衛生署署理控煙辦公室主管盧艷莊醫生、衛生署醫生(社區聯絡)黃君秦醫生。會前衛生署已提交書面回覆，供各委員參閱。

40. 鄭官穩議員介紹提問內容。

41. 周淑敏女士的回應如下：

(I) 衛生問題：

(a) 新渡輪會定期清潔渡輪及碼頭。在碼頭方面，除每天的定期清潔外，亦會再因應實際需要而增加清潔的次數。在渡輪方面，新渡輪船上職員會按照每班班次相隔時間的長短進行可行及適量的清潔工作。此外，在每艘船收船後，新渡輪職員亦會進行全面的清潔船艙工作，包括清潔地板、座椅、桌面、玻璃窗、垃圾桶及洗手間等。

(b) 洗手間長期發出臭味

現時中環 5 號碼頭的設計是所有來自廁所的污穢物會

經由碼頭下的連接管道進入沙井，而新渡輪會安排清潔公司定期在沙井抽走穢物。然而，由於連接沙井的管道嚴重老化及出現裂隙，因此傳出臭味。事實上，新渡輪在中環 5 號碼頭的職員工作間、新渡輪顧客及八達通服務站，亦同樣受該問題長期困擾。由於涉及結構的問題，雖然相關政府部門曾修補管道，但成效有限，必須重新設計及進行大規模結構重修，才能有效改善情況。為此，新渡輪已加強清潔洗手間及在洗手間內放置香精。

(c) 船上衛生情況

(i) 蟑螂橫行

基於船艙內可以進食，因此經常有食物殘渣遺留。現時，除抓緊卸客後及上客前的有限時間盡快清潔，以及在收船後進行全面清潔外，亦外聘專業滅蟲公司定期滅蟲(以藥粉透過在密封的情況下焗殺蟑螂害蟲)，而有關工作需時一整天，故需視乎船隊調配才可安排進行。此外，亦會不時轉換不同的滅蟲用品，以減低蟑螂的免疫力。然而，由於船隻停泊在室外，部分船隻又非密封，即使清潔過後，仍難以完全杜絕。新渡輪會加密清潔，亦希望乘客通力合作，例如把垃圾放入垃圾桶，將有助改善衛生情況。

(ii) 洗手間梘液及盛梘液器

翻查記錄，新渡輪於近三個月並沒有接獲乘客有關船隻梘液的投訴。若情況許可，新渡輪在航班卸客後及上客前會巡查洗手間的情況及設施。同時船上職員在每晚均會於收船後檢查船上設施，並會向公司匯報損毀及安排維修。船上職員每天在不定期的巡查時會補充洗手間的梘液。然而，船上職員持續發現梘液在補充至全滿的狀態後，使用量會出現異常的增長而導致極速消耗，而盛梘液器亦會同時遭受破壞。因此，現時船上職員不會把梘液補充至全滿狀態，但仍會作適當的補充。如乘客在船上需要任何協助，可與船上職員聯絡。

(II) 設施問題：

(a) 為普通渡輪乘客提供輪椅

現時新渡輪於中環 5 號碼頭、6 號碼頭、長洲碼頭及梅窩碼頭均備有輪椅。有需要者可與碼頭職員借用輪椅自行操作。

(b) 座椅生鏽

由於碼頭環境並非密封，長期暴露在潮濕的空氣下，儘管油漆防鏽，但座椅很快便會出現生鏽的情況。在營運成本的壓力及資源有限的情況下，新渡輪會盡力維修及作出翻新。

(III) 管理問題：

(a) 控煙措施

(i) 新渡輪一直關注乘客在船上吸煙的問題，除了在船上張貼告示牌及廣播提醒乘客外，亦主動邀請控煙辦公室(“控煙辦”)登船執法。由 2010 年 1 月至今年 2 月，在新渡輪的主動聯絡下，控煙辦登船 25 次檢控違例吸煙者。同時，新渡輪亦有安排營運部的後勤職員於不同航班作不定時的巡查。由去年 9 月至今年 2 月期間，新渡輪已先後安排 174 次巡查，並根據政府第 371 章第 4 條《吸煙(公眾衛生)條例》授予公共交通工具的管理人的權利，要求約 120 位吸煙的乘客熄滅香煙。

(ii) 根據政府第 371 章第 4 條《吸煙(公眾衛生)條例》，公共交通工具的管理人可要求吸煙者熄滅香煙，若吸煙者不合作，可要求吸煙者離開該公共交通工具。不過，在船隻開行後，此條文便不能執行。船上職員亦有權要求吸煙者提供資料轉交警方，或召喚警務人員檢控該乘客。由於有吸煙者在職員離開後再次吸煙，但職員需工作，不能長期監視，亦沒有即時檢控權，只能召喚警務人員在碼頭等候吸煙者下船時作出檢控。吸煙者往往在警務人員上船前已把煙弄熄，而有關航班的所有乘客須停留在船上直至警方完成調查工作，此舉會大大影響正常航班。過往的個案顯

示，乘客會不滿此項安排。

- (iii) 若發現有人在船上吸煙，乘客可即時與船上職員聯絡。新渡輪會繼續與控煙辦保持緊密聯絡，以加強執法。

42. 盧艷莊醫生表示，控煙辦在收到渡輪上吸煙的舉報後，會安排在相關時段進行巡查。如發現有人在船上吸煙，便會即時作出檢控。控煙辦亦收到新渡輪要求控煙辦到船上進行巡查的要求。在 2010 年至今年 2 月期間，控煙辦一共收到 58 宗往返中環和長洲渡輪船上違例吸煙的投訴，控煙督察共進行了 36 次突擊巡查，發出了 30 張定額罰款通知書和 2 張傳票。控煙辦與新渡輪會保持聯繫，有需要時會加強巡查和檢控。

43. 楊敏菁女士表示，有關中環 5 號碼頭洗手間長期發出臭味的問題，據了解是由於洗手間的排污系統出現問題所致。運輸署會聯同其他部門和渡輪公司研究改善方案。

44. 就新渡輪、衛生署和運輸署的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 李桂珍議員明白中環 5 號碼頭的結構問題，但環境衛生仍有待改善，例如嬰兒床位的衛生欠佳，家長都不敢使用。她建議新渡輪用禮貌式的廣播，請乘客注意環境衛生，帶走剩餘的食物。此外，希望新渡輪調查小型船隻船艙發出異味的原因。

(會後註：有關小型船隻船艙發出異味，相信是船隻進行滅蟲後遺留的氣味，新渡輪已安排職員跟進。)

- (b) 鄭官穩議員表示，就違例吸煙而言，他不贊成由船員在船上執法，應由控煙辦加強巡查。因為船員在船上工作，執法時容易與乘客發生衝突，而船員亦沒有執法的專業知識。他不認同減少梘液添加量的做法，建議新渡輪增設陷入型的盛梘液器皿，防止盛梘液器皿被人破壞。他同意李議員的建議，新渡輪應增加廣播，提醒乘客勿在船上丟棄垃圾。他亦建議在椅背張貼標語，以增加宣傳。

- (c) 主席詢問，控煙辦會否突擊巡查。他認為兩年內只進行 36 次突擊巡查太少，沒有阻嚇作用。由於船員沒有檢控權力，因此希望控煙辦加強突擊巡查。
- (d) 黃漢權議員表示，中環 6 號碼頭及坪洲碼頭亦有類似衛生問題。碼頭廁所內的廁板損壞很久也沒有人更換。坪洲碼頭屬於舊式設計，地台長期積水及骯髒。他希望運輸署可以一併改善各離島渡輪碼頭的衛生。
- (e) 容詠嫦議員表示，中環 3 號碼頭的衛生情況亦有待改善，希望運輸署跟進。

45. 就委員的詢問和意見，新渡輪、控煙辦和運輸署回應如下：

- (a) 周淑敏女士表示會跟進嬰兒床的衛生問題。新渡輪已經有廣播提醒乘客保持船艙清潔，不要亂拋垃圾。普通渡輪的檯上亦已貼上標語，提醒乘客把剩餘食物放進垃圾桶內。現時渡輪分別以中文、英文及普通話廣播，時間長達近十分鐘，他們已收到不少乘客投訴，指廣播時間太長，造成滋擾。公司會考慮在渡輪上增加標語。此外，如果職員發現洗手間沒有梘液，便會添加。現時的梘液器皿是簡單的按壓式器皿，但經常被破壞，船上職員會加緊留意並作出改善。

(會後註：有關嬰兒床的衛生情況，新渡輪已安排清潔人員作出深入清潔及定期跟進。)

- (b) 盧艷莊醫生表示，衛生署控煙辦現時約有 90 多名控煙督察負責執法工作。由於吸一支煙通常只需很短的時間，執法人員在接獲違例吸煙投訴趕到現場時，吸煙者往往已經停止吸煙。在法例上，執法人員須目睹吸煙者吸煙才能作出檢控。因此，控煙辦在收到舉報後會因應投訴內容安排於適當時段作出突擊巡查。對於違例吸煙情況嚴重的地方，則會緊密巡查。除執法外，亦希望透過宣傳，教育乘客不應在船上吸煙。如渡輪上的管理人員接到有乘客在船上吸煙的報告時，可即時勸止。
- (c) 楊敏菁女士表示會繼續跟進各碼頭的衛生問題。

46. 主席希望運輸署跟進各渡輪碼頭的衛生情況，同時亦希望渡輪公司加強清潔，改善環境。

(楊敏菁女士、盧艷莊醫生和黃君秦醫生於討論完畢後離開會場。)

VI. 有關增加東涌綫優惠的提問
(文件 T&TC 6/2012 號)

47. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生及香港鐵路有限公司(“港鐵”)助理公共關係經理潘業昌先生。

48. 周浩鼎議員介紹提問內容。

49. 潘業昌先生的回應如下：

- (i) 港鐵每年都會推出不同種類的車費推廣活動，目的是答謝乘客的支持及鼓勵不同的乘客群使用鐵路服務。港鐵於 2011 年所提供的車費推廣優惠總值超過 17 億元。港鐵特惠站是一個商業推廣計劃，目的是鼓勵市民步行前往最近的港鐵車站使用鐵路服務。而設立特惠站的條件包括新增特惠站的地點與最近港鐵站的距離、能否帶來新的客源，以及有關地點是否已有其他接駁交通工具提供折扣優惠往港鐵站等。此外，設立特惠站的地點必須具備一些基本設施，包括有足夠空間擺放特惠站及提供電力供應等。因此，若與最近港鐵站的距離太近或太遠，又或者有關地點已有其他交通工具提供優惠往港鐵站，都不符合設立特惠站的條件。
- (ii) 至於在東涌區設立特惠站的建議，港鐵現時已與新大嶼山巴士提供一個轉乘優惠，如乘客使用同一張成人八達通乘搭 37、37P、38、38P 及 N38 號新大嶼山巴士路線，並在一小時內到達東涌站轉乘港鐵，或由港鐵轉乘上述的巴士線，便可享有一元的折扣優惠。由於港鐵已與新大嶼山巴士公司提供轉乘優惠，所以在上述巴士路線服務的地區便不符合設立特惠站的條件。港鐵在過去亦曾經就東涌區內人士建議設立特惠站的地點進行研究，但有關地點都未能符合設立特惠站的條件。如果有其他合適的建議地點，港

鐵會再作研究。

- (iii) 在月票推廣方面，現時港鐵設有上水至尖東全月通、屯門至紅磡全月通及屯門至南昌全月通的月票，設立月票主要目的是鼓勵乘客使用鐵路服務，從而達到乘客及公司雙贏的局面。一如任何的推廣計劃，港鐵在提供月票優惠時，需要考慮推廣計劃的持續性及公司的資源，現時未有計劃於東涌綫或其他鐵路綫增設月票，但港鐵會不時檢討現有的推廣計劃，以及考慮推出新優惠的可行性。

50. 就港鐵的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 李桂珍議員表示，離島區的交通費昂貴，既然港鐵能使用 17 億元於全港推行推廣計劃，為何不考慮偏遠地區。除東涌區外，離島各區以往都曾經短時間設有特惠站，故相信本區符合設立特惠站的條件。離島區居民十分需要有關優惠，她不明白為何特惠站在半年後便拆掉，浪費資源。她詢問為何離島區不符合優惠計劃的條件。
- (b) 黃漢權議員表示，剛才提及港鐵提供了 17 億元的優惠，他詢問港鐵每年有多少盈利，會否考慮與渡輪公司提供轉乘優惠。現時提出設立特惠站的地點並非位於中環，而是位於坪洲及離島各碼頭內，如果計算路程，應有足夠的距離擺放特惠站。
- (c) 林悅議員表示，希望港鐵考慮在東涌北的藍天海岸附近設立特惠站，該地點符合港鐵所提的三個條件。他又詢問港鐵是按照路線的距離或其他因素釐定收費。他認為東涌綫車費偏高，港鐵開辦東涌綫初期，東涌的人口較現時少，隨著機場及旅遊業的蓬勃發展以及本地人口的增加，他希望知悉現時東涌綫的營運情況和數據。如果盈利可觀，能否回饋東涌區的居民。港鐵作為本港唯一的大型鐵路營運者，有社會責任照顧偏遠地區居民的就業及出外的需要。他認為港鐵有責任照顧東涌居民，因為在建設鐵路時，港鐵獲土地發展及物業管理的特權，以支持其營運，東涌所有私人屋苑的興建及管理均有港鐵參與。他表示，推廣社會責任亦是良好的商業宣傳，港鐵不應以商業考慮為理由，拒絕為東涌綫提供優惠。

- (d) 周浩鼎議員表示，現時推出的月票計劃均是偏遠地區的路線，雖然港鐵推出優惠的目的是吸引新客戶，但作為一間營運全港重要交通網絡的公司，應該考慮市民的收入及負擔，為較偏遠地區的居民提供優惠。考慮到東涌居民路程遙遠和負擔沉重，他認為港鐵應該推出月票優惠。
- (e) 賴子文議員認同港鐵有社會責任。此外，他質疑港鐵沒有交代 17 億元所來的額外盈業額。他希望港鐵考慮為離島各區居民提供較長期的優惠。
- (f) 周轉香議員表示，港鐵已考慮十多年，仍未在東涌綫提供轉乘及月票優惠，原因是港鐵沒有競爭，東涌乘客沒有選擇，只能乘搭巴士或港鐵。她認為，東涌至青衣之間的港鐵站數目少，由於沒有港鐵站的上蓋物業，港鐵的收益減少，所以不提供月票。除社會責任外，港鐵應理解偏遠地區居民的需要。她批評港鐵在東涌綫沒有改善服務的情況下仍然加價。她詢問港鐵的商業考慮，是指整體或是個別路線的營運情況。她促請港鐵提供東涌綫的月票優惠，並要求運輸署監察港鐵的運作，在決策層面上解決問題。
- (g) 譚文豪委員表示，設立特惠站的議題已討論多年，但港鐵遲遲未有正面回應。他建議港鐵考慮在大嶼山各區提供優惠。第一在東涌北，因為港鐵在東涌北私人屋苑收取管理費，港鐵應作出回饋。第二在逸東邨，因為當地居民收入不高，需要有關優惠。第三是愉景灣，因愉景灣居民乘坐港鐵多於渡輪。他認為港鐵忽略東涌及大嶼山的乘客，港鐵於全港各綫均提供優惠，唯獨東涌綫例外。如果東涌綫沒有月票計劃，港鐵加價時不應包括東涌綫在內。促請港鐵提供東涌綫月票優惠，回饋東涌居民。
- (h) 主席表示，有關議題已提出多次，但港鐵每次都回應指已提供不少優惠，但其實東涌居民受惠非常少。每次港鐵加價遭到反對時，就會提供為期半年的優惠，半年後便取消。他要求港鐵向離島乘客提供長期優惠。
- (i) 容詠嫦議員支持為東涌綫提供月票優惠，如果港鐵提出

在愉景灣設立特惠站，她可協助諮詢居民，以尋找合適的地點。

- (j) 余麗芬議員表示，港鐵應對全港十八區的乘客一視同仁，現時東涌綫的優惠特別少，離島區的優惠亦往往有年期的限制。她建議港鐵於中環其中一個碼頭增設特惠站。東涌及離島區的人口不斷增加，港鐵不應忽視居民的需要。
- (k) 鄭官穩議員不認同港鐵指提供優惠時需作商業考慮，鐵路是公共資產，不能單以商業角度考慮問題。當日兩鐵合併時，市民都期望可調低車費，但現時港鐵卻不斷加價。

51. 就委員的詢問和意見，港鐵和運輸署回應如下：

- (a) 潘業昌先生表示，委員提及在離島區設立特惠站，所指的應為與港外綫渡輪提供的轉乘優惠。一如其他的商業推廣計劃，由於須視乎市場情況而作出商業考慮，這些推廣計劃一般都設有時限，在當初公佈渡輪航線的轉乘優惠時，已指出此優惠只維持半年。關於在東涌(包括藍天海岸)設立特惠站的建議，他會跟進。關於東涌綫的營運數據，他現時沒有資料，但指出港鐵釐定票價的準則，一如其他公共交通工具，會考慮市場的營運情況及路程長短等因素。港鐵在推出優惠時會考慮整體的營運情況，亦會考慮個別路線的營運情況。港鐵每年都會為乘客提供一連串的優惠，在較早前公布今年調整票價幅度時，亦提及公司正考慮今年的推廣計劃，現時正在聆聽社會各界的意見，包括各位委員的意見，稍後會有公布。此外，港鐵已實踐了兩鐵合併後提供減費的承諾，在 2007 年提供劃一約一成的減費。事實上，東涌綫現時收費較投入服務初期為低。他會將委員就各種車費推廣和優惠計劃的意見和建議向公司反映。

(會後註：就委員於會上提出增設港鐵特惠站地點的建議，港鐵已作出研究。逸東邨方面，由於與最接近的港鐵車站東涌站相距較遠，且港鐵現時已與新大嶼山巴士 37、37P、38、38P 及 N38 路線提供轉乘優惠，故未能符合設

置特惠站的標準。藍天海岸及其他東涌北屋苑方面，由於特惠站必須設置於公眾能夠自由進出的地點，才能讓乘客使用，但東涌北一帶均屬私人屋苑，亦欠缺如商場等適合設置特惠站的公眾地方。至於愉景灣，由於特惠站的目的是要鼓勵更多市民選擇步行至最近的港鐵站乘搭港鐵，惟區內並沒有港鐵車站，故港鐵不會在愉景灣設立特惠站。)

- (b) 黃志德先生同意港鐵在東涌的交通運輸上擔當重要的角色，政府鼓勵港鐵因應財政狀況、社會經濟環境和乘客的需求，盡可能向東涌綫的乘客提供不同形式的優惠，例如月票、轉乘優惠等。他會向署方反映委員的意見。

(陳信有先生和文偉昌先生於討論期間離開會場。)

(潘業昌先生於討論完畢離開會場。)

VII. 有關東涌巴士站增設防撞設施的提問 (文件 T&TC 7/2012 號)

52. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 盧杰慧女士。

53. 周轉香議員介紹提問內容。

54. 盧杰慧女士表示，去年年底與議員實地視察後，已查核有關的地權問題，確定該停車灣位側的行人路由運輸署負責管理，並由路政處負責維修。因此，運輸署認為議員的建議可行，現計劃於該停車灣位側的行人路加設欄杆，以保障行人安全。該署會盡快落實計劃。

55. 周轉香議員詢問工程的時間表。

56. 盧杰慧女士表示，該工程不需要招標，運輸署已向路政署發出施工紙。她並會與路政署跟進，盡快落實有關工程。

57. 林寶強委員表示，多年前他曾提出有關該灣位滑軌的問題，但路政署進行重整地面坑紋工程後，情況已有改善。但經過兩年後，滑軌問題再次出現，他希望運輸署及路政署實地視察，作出改善。

58. 主席請運輸署及路政署跟進有關滑軌的問題。
59. 黃華先生贊同加設防撞欄的建議，希望防撞欄靠近行人路，以留下空位給巴士轉彎。
60. 盧杰慧女士表示，該署加設防撞欄時，會留意委員的意見。
- (胡國光先生於討論期間離開會場。)
- (盧杰慧女士於討論完畢後離開會場。)

VIII. 有關要求增加 S64 巴士線班次的提問
(文件 T&TC 8/2012 號)

61. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生及龍運巴士有限公司(“龍運巴士”)襄理(車務)潘振剛先生。
62. 鄧家彪議員因事離開會場，由主席代為介紹提問內容。
63. 潘振剛先生表示，龍運巴士一向留意轄下路線的營運情況，亦會定期進行客況調查。該公司會在繁忙時間安排外勤人員在人流多的中途站調查，以確保班次符合乘客需求。根據資料顯示，由下午 4 時 19 分至 6 時 55 分之間，S64 巴士線現有服務班次是 9 至 12 分鐘一班。此外，晚上繁忙時間亦會加開班次，大部分是由駿運路的貨運站開出，亦會途經航膳東路至國泰城的巴士站。由於機場貨運區有很多人同一時間下班，所以巴士公司會加開特別班次疏導人流。根據最近一次的客況調查，在一般情況下，基本上可維持 9 至 12 分鐘一班的編定班次，而乘客平均等候時間約 7 分鐘，巴士載客率約 75%。由此可見，目前的班次足可應付客況。根據本年度巴士路線發展計劃，稍後會落實改善班次及增派車輛的措施。
64. 黃志德先生表示，有關增加班次的時段是下午 3 時至 5 時，該時段內並沒有特別班次。他認為加開特別班次是最有效的解決方法，因為 S64 號路線是較長途的循環線，途中有較多乘客上落，車輛班次可能因而集中在一起。如剛巧有數班巴士於差不多時間離開，中途站乘客可能需等候較長時間。他希望巴士公司針對性解決問題，於有關時段加開一至兩班特別班次行駛指定路線，而非整條路線，以免浪費資源。

65. 主席表示，由於平均班次是 9 至 12 分鐘一班，但若因客滿而再等候 10 至 20 分鐘，候車者會很辛苦，特別是在天氣炎熱時。他希望巴士公司於下午 3 時至 5 時的繁忙時段，增派車輛以解決問題。

66. 林寶強委員建議，在國泰城之前的數個站增加特別班次，而不是由機場站開出，以縮短路線。

67. 潘振剛先生表示，現有的特別班次並非由機場開出，因下班時間乘客主要集中在貨運區，所以特別班次是由貨運區開出。

IX. 有關要求 N31 巴士線實施分段收費的提問
(文件 T&TC 9/2012 號)

68. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生及龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生。

69. 鄧家彪議員因事離開會場，由主席代為介紹提問內容。

70. 潘振剛先生表示，目前 N31 巴士線來往機場運輸中心至荃灣愉景新城之間，是一條對外的長途路線，通宵行走，車費 20.9 元。數年前曾調整路線，繞經東涌北及逸東邨。在服務調整後，班次和客況都有改變。他理解議員的訴求，希望 N31 路線提供雙向分段收費，以方便居民來往東涌北、逸東邨及機場貨運區一帶。但龍運巴士現時不設分段收費，若實行雙向分段收費，需詳細研究其可行性、對該路線的財政影響，以及八達通軟件上的改動。他會把有關意見向公司轉達並再作研究。

71. 主席對龍運巴士的回應表示失望。他質疑該公司在改動路線繞經逸東邨及東涌北時，為何不考慮實行分段收費。城巴已設有分段收費，為何龍運巴士做不到。現在很多於機場工作的居民下班後需趕乘 S64 的尾班車，否則便需乘搭價錢較貴的 N31 號線回東涌，令居民怨聲載道。有關分段收費的建議已提出多年，若龍運巴士不願提供分段收費，運輸署應採取行動，考慮改由城巴有限公司(“城巴”)的通宵巴士繞經逸東邨及東涌北，以改善有關情況，而不是讓龍運巴士謀取暴利。

72. 黃志德先生表示，城巴 N 號路線由機場行駛至東涌收取 5 元的車費，運輸署一向鼓勵巴士公司提供優惠，希望龍運巴士積極研

究分段收費的建議。

73. 林寶強委員詢問 N31 號線每晚的班次及車輛數目。

74. 譚文豪委員不接受巴士公司以需要調整八達通機為藉口，而不提供分段收費。他認為調整八達通機技術上可行，巴士公司只為賺錢，車程短但收取 21.6 元的車費。他又認為以路程長短計算車費較為公平。當然每站分段收費不可行，但沒有可能不作出任何調整。現在已有另一間巴士公司營運接近的路線，龍運巴士應考慮調整收費，以增加客源。

75. 潘振剛先生表示，每晚雙向班次為 21 班，全晚以 5 部巴士行走。他強調，若要以八達通機收取雙向分段費用，軟件開發商需要收取額外費用，有關開支是營運成本。他只是解釋設立分段收費需考慮不同因素，並不是拒絕有關建議。他會將有關建議帶回公司研究。

76. 黃志德先生澄清，N31 號線的班次是 30 分鐘一班，早上 12 時 15 分至早上 5 時 15 分由機場開出。他希望與會者給予龍運巴士時間以研究建議。

77. 黃華先生表示，新大嶼山巴士公司來往機場與梅窩之間的 N35 路線，雖然班次較少，每晚只有兩班，但為於逸東邨或東涌市中心上車的乘客提供雙程分段收費。只要乘客表示會於逸東邨下車，就會收取較低的費用。

78. 林寶強委員希望龍運巴士參考新大嶼山巴士的做法，容許乘客上車先付短途車費，下車再補付附加費用。

79. 林悅議員表示，龍運巴士因為有乘客市場，所以於東涌北及逸東邨設置前往機場方向的巴士站。此外，城巴及新大嶼山巴士已提供分段收費，顯示技術上可行。既然有市場有技術，他希望龍運巴士及早實施雙向分段收費。

80. 潘振剛先生補充表示，一年前在重整路線時，亦開辦了 N64 號路線，方便於機場貨運區工作的居民返回逸東邨，現提供兩班車，一班 12 時 45 分，另一班 1 時 15 分，由機場開往逸東邨，收費 5.2 元。

81. 主席請運輸署繼續跟進有關事宜，讓龍運巴士盡快實行雙向分段收費。

X. 有關來往愉景灣和欣澳站的居民巴士服務質素的提問
(文件 T&TC 11/2012 號)

82. 主席歡迎回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生及香港興業有限公司總經理鄭偉鵬先生。

83. 容詠嫦議員介紹提問內容。

84. 鄭偉鵬先生表示，巴士公司一直密切留意愉景灣居民對區外巴士路線的需求。在過去一年多，實施多項改善措施，包括於愉景灣北增加一條輔助路線直接來往欣澳，以及於繁忙時間增加班次以減短候車時間。最密的班次是 3 至 8 分鐘一班車，而每日合共有 230 多班巴士來往欣澳和愉景灣之間。巴士早上第一班開出的時間由以往 6 時 35 分改為 6 時 15 分。該公司亦回應居民的意見，在下午時段增加 20 多班次以改善情況。該公司會繼續留意區內居民的需求，在資源許可的情況下，盡量滿足乘客的需求。

85. 黃志德先生表示，運輸署一直有進行調查，以了解愉景灣巴士的服務情況，特別是關於超載、脫班或者乘客能否登上到站的第一班車的問題。運輸署於本年 1 月 31 日(星期二)由早上 7 時至晚上 10 時，以及 2 月 5 日(星期日)由早上 9 時至下午 10 時，進行了一項大型調查。調查發現巴士服務大致能夠滿足乘客的需求，惟 DB03R 線平日早上繁忙時間，以及假日早上和晚上時間，前往欣澳候車者眾。在調查中，運輸署並沒有發現超載的情況，但巴士上乘客擠迫，署方已提醒巴士公司跟進情況。關於容議員提及隧道出入口巴士站乘客未能上車的問題，他表示盡量希望於東涌巴士總站、欣澳巴士總站及愉景灣尚堤等公眾地方進行調查。他會與容議員研究可行的改善方法。

86. 容詠嫦議員表示，愉景灣巴士屬於屋邨巴士，而運輸署的屋邨巴士政策是讓居民在安全舒適的環境下乘搭巴士。最初巴士不設企位，直至 2000 年愉景灣巴士公司提出申請後才增設企位，當時業主委員會只批准 12 至 15 個，最多 20 個企位。據她觀察所得，現時企位已增加至大約 40 個，而座位只有大約 30 個，企位多過座位，並不符合運輸署提供舒適邨巴服務的政策。她曾於 2010 年 4 月進行問卷調查，調查報告亦交予運輸署、巴士公司及所有居民。問卷調查結果

是有 7 成居民認為巴士線服務不合水準，以及有 8 成居民認為車費高昂。她希望運輸署計算愉景灣邨巴行走一公里的價錢，以確定該邨巴是否屬全港收費最高的巴士線之一。此外，她曾於離島區議會和交通及運輸委員會多次提出有關提升巴士服務的訴求，但居民的投訴仍然不絕。她認為巴士公司作為一個營運者，應該積極提升巴士服務。但多年以來，她看不到任何改善。而在一個壟斷的局面下，唯一的出路是引入競爭。所以，她將於會後與運輸署及有關政府部門探討於愉景灣引入專利巴士的事宜。在有競爭的情況下，才可提升巴士服務水準和降低票價。

87. 黃志德先生表示樂意於會後和容議員商討有關事宜。

XI. 2012-2013 年度離島區巴士路線發展計劃
(文件 T&TC 10/2012 號)

88. 主席歡迎講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)甘慧明女士、龍運巴士有限公司襄理潘振剛先生、城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司助理策劃經理冼志賢先生、高級策劃主任吳健文先生和新大嶼山巴士有限公司行政經理黃華先生。

89. 甘慧明女士介紹文件內容。

90. 就文件內容，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 鄭官穩議員表示，文件內建議 2 號巴士的繁忙時段班次改為 20 分鐘一班，他表示反對，因為很多離島居民乘坐該巴士線前往灣仔、維多利亞公園和銅鑼灣，該路線繁忙時間乘客不多的主要原因，是因為 11 及 25 號巴士沿途路線相近。前往灣仔及銅鑼灣的乘客亦可選擇這兩條巴士線，但 11 及 25 號的班次不準，而車費又比 2 號路線貴，所以不少乘客選擇乘搭 2 號巴士。如果巴士公司加強 11 及 25 號的服務及提供分段收費，他不反對把 2 號巴士線的班次改為 20 分鐘一班。如果因為客量少而減少 2 號巴士線的班次，會產生惡性循環。他建議巴士公司增加班次以提升使用率。此外，11 及 25 號巴士路線是循環線，在灣仔或銅鑼灣上車再回到中環碼頭要等候 20 至 30 分鐘，時間太長。他建議加密班次。他又建議仿效尖沙咀車站的設計，在中環碼頭巴士站提供巴士

開車時間表。

- (b) 李桂珍議員不同意將 2 號巴士線的班次改為 20 分鐘一班。現時候車時間已經很長，如果減少班次又遇上延誤，候車時間可能長達半小時。2 號巴士線的車費大眾化，亦途經其他路線不涵蓋的地方，對離島居民非常重要，特別是長者。
- (c) 譚文豪委員表示，S56 巴士路線並沒有包括在是次的巴士路線發展計劃中。他去年曾提出 S56 巴士車廂擠迫的問題，雖然增加了雙層巴士，情況稍有改善，但班次太疏(半小時一班車)是問題的主因。運輸署曾表示，按照現時的乘客量，不需要增加班次。他詢問在制定 2012 至 2013 巴士路線發展計劃時，有沒有考慮 S56 的情況。他去年曾與運輸署討論 S56 的使用率問題。使用率只有 80% 的原因是因為該巴士沒有設置行李架，往機場而攜帶行李箱的乘客只可以把行李放於地上或傷殘人士的專用空間。由於大量行李隨處擺放，佔用站立乘客空間，故使用率不達 100%。他曾經要求增設行李架，但巴士公司表示需要拆除座位才能夠增設，他認為如果減少座位可考慮增加班次。如果巴士公司拒絕增加班次會產生另一個問題，就是傷殘人士不能登車，因為傷殘人士的專用空間均被行李霸佔。
- (d) 主席表示，鄧家彪議員委託他詢問為何發展計劃沒有包括 S64 及 N31 號巴士線的改善措施。此外，運輸署希望巴士公司提供轉乘優惠，以鼓勵市民乘搭，但他認為轉乘優惠只是一個補差價的做法，並不是一個鼓勵轉乘的優惠。他指出，東涌居民的車程比較長，在轉乘其他交通工具時，通常因沒有座位而需要長時間站立至目的地。至於龍運巴士的 E31 號線，由於經常有脫班或班次調動的情況出現，故他質疑文件內關於該號線提升服務的措施能否見效。他認為龍運巴士的班次表不清晰，只顯示多少分鐘一班車，他希望運輸署要求龍運巴士參考其他巴士公司的做法，提供顯示每班巴士開出的時間表。
- (e) 黃漢權議員表示，很多居民擔心中環碼頭的巴士站會被棄用。他詢問運輸署日後會否向委員會報告涉及中環巴

士站的事宜。

- (f) 林悅議員希望巴士公司在制定班次時，除了參考自訂的數據外，亦留意最低的服務水平。東涌現時是最多機組人員居住的地區，巴士班次頻密十分重要。巴士 80% 使用率已經不低，他詢問巴士公司還需提高多少使用率，才考慮增加班次。他質疑 30 分鐘一班的巴士線如何有效服務一個擴展中的機場及其周邊城市。

91. 就委員的詢問和意見，運輸署、龍運巴士和城巴回應如下：

(a) 冼志賢先生的回應如下：

- (i) 2 號巴士路線是由中環前往筲箕灣，現時繁忙時間的載客量只有 39%。若班次改為 20 分鐘一班，載客量會有 62%，相信仍足以應付乘客的需求。2 號巴士線總站位於港澳碼頭，前往中環碼頭的行車路線交通暢順，可維持穩定的班次。此外，該巴士線是一條歷史悠久的路線，經過多年發展，已經與其他港島區的巴士路線重疊，例如城巴來往中環至銅鑼灣的 5 號路線，以及東區的 82 及 85 號巴士路線。2 號巴士路線使用率低的主要原因是有很多其他的替代服務。巴士公司建議調整班次是希望善用資源。
- (ii) 11 及 25 號巴士路線因途經銅鑼灣怡和街等繁忙路段，所以班次可能不穩定。巴士公司會留意有關巴士線的服務情況。
- (iii) 就中環碼頭設置巴士開車時間表的建議，需要考慮現場環境及技術上的配合，公司會跟進。
- (iv) S56 號線於去年加密班次後，乘客量最高約有 8 成，可以應付需求，現階段會維持現有的班次。除增加班次外，巴士公司亦增加設有行李架的雙層巴士行走該路線，雖然未能安排全線由雙層巴士行走，但在可行的情況下，會盡量安排。此外，巴士公司鼓勵乘客把行李放在行李架上。至於班次的問題，巴士公司會繼續監察及檢討，如有需要，會加密班次。

- (b) 潘振剛先生表示，在正常情況下，巴士公司會按編定的行車時間表行車。如遇上交通阻塞，或因突發事故而封路或發生交通意外，才需要調整班次。
- (c) 甘慧明女士表示，運輸署備悉委員會的意見，並會要求巴士公司研究及考慮。就分段收費及巴士轉乘優惠事宜，運輸署會繼續鼓勵巴士公司因應其實際的營運狀況及社會經濟環境，盡量為市民提供更多的車費優惠措施，以減輕市民的公共交通開支。關於巴士班次事宜，政府一貫政策是要確保巴士公司能為市民提供有效率及可靠的服務，署方會繼續與巴士公司跟進其服務情況。運輸署已將巴士路線發展計劃中涉及中環碼頭一帶停站的巴士服務的調整建議納入 2012-13 年度的離島區巴士路線發展計劃的諮詢範圍內，署方備悉委員的意見並會適時檢討上述安排。

92. 主席表示，2 號巴士線是一條歷史悠久的路線，很多長者已習慣乘坐該路線，減少班次對長者有一定的影響。他要求運輸署及城巴作出適當的調配。

(張國光議員於討論期間離開會場。)

(鄭偉鵬先生、甘慧明女士、潘振剛先生、冼志賢先生和吳健文先生於討論完畢後離開會場。)

XII. 成立工作小組 交通及運輸委員會活動工作小組

93. 主席表示，離島區議會在本年 1 月 4 日舉行的會議上，同意在本委員會轄下成立活動工作小組，以便跟進上屆區議會尚未完成的跨年度活動，以及籌備本屆區議會計劃在 2012 年 1 月至 3 月舉行的活動。稍後，再由相關委員會商議是否需要在 2012 年 4 月之後保留這些工作小組，或成立其他工作小組，然後向區議會匯報。活動工作小組成員名單已放置席上，供委員參閱。她詢問委員是否通過在 2012 年 4 月之後繼續成立交運會活動工作小組，以便統籌和推行本委員會的活動建議和計劃。

94. 委員會一致通過繼續成立交運會活動工作小組。

95. 主席歡迎其他委員加入活動工作小組，並請有意加入該小組的委員於 3 月 30 日或之前聯絡秘書處。

96. 黃華先生表示希望加入活動工作小組。

(陳連偉議員和王媽添先生於討論完畢後離開會場。)

XIII. 其他事項

97. 主席表示，路政署在會前向委員會提交一份截至本年 3 月該署於離島區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。

98. 容詠嫦議員詢問，翔東路近白芒向東一段增設巴士站及行人路工程(第 32 項)將於今年 10 月完工，但翔東路由東涌東交匯處至白芒一段伸延行人路工程(第 30 項)則尚未知完工日期。她詢問原因及完工的日期。

99. 招曦女士表示，有關行人路因路段較長，工程分四期進行，已有三期已完成，尚有一期因有地盤正進行工程而阻礙進度，需待有關地盤工程完成後才可繼續進行。因此，需先知悉有關地盤的完工日期，方可預計本工程的完工日期。

100. 黃福根副主席表示對當中 9 個工程項目有疑問，他邀請路政署及運輸署的代表會後一同前往實地視察及商議。

101. 李桂珍議員表示，關於長洲新興海傍街及大興堤路增設單車泊位工程(第 38 項)，她希望邀請路政署實地視察，以全面了解有關工程。

102. 招曦女士同意安排往長洲實地視察。

XIV. 下次會議日期

103. 議事完畢，會議於下午 5 時 28 分結束。下次會議將於 2012 年 5 月 28 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-