

## 定 稿

### 離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2013年3月18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

張 富先生

王少強先生

樊志平先生

容詠嫦女士

鄧家彪先生

安慶英先生

林 悅先生

鄺官穩先生

余漢坤先生, JP

賴子文先生

周浩鼎先生

陳信有先生

王媽添先生

林寶強先生

文偉昌先生

葉錦洪先生

鄺惠娟女士

江燦南先生

## 應邀出席者

邱誠武先生, JP

王明慧女士

譚漢財先生

陳焯明先生

高梓倫先生

關智豪先生

卓健樑先生

林瑞蓮女士

郭立熙先生

鄭廣樂先生

黃保全先生

冼志賢先生

吳健文先生

潘振剛先生

羅耀華先生

李彧孜先生

鍾孟勤先生

楊柳菁博士

吳錦嫻女士

阮榮昌先生

黃寶茵女士

關嘉敏女士

黃蔚藍先生

## 列席者

周淑敏女士

吳錦耀先生

鄭偉鵬先生

雷高明先生

黃志德先生

林梅珍女士

吳不凡先生

羅東華先生

關淑嫻女士

周國樑先生

郭中宏先生

鄧華聯女士(秘書)

## 因事缺席者

陳連偉先生

黃漢權先生

余麗芬女士, MH

李桂珍女士, MH

胡國光先生

黃華先生

副局長

首席助理秘書長(運輸)3

鐵路拓展處副處長 2

總工程師/鐵路拓展 2-2

助理董事

首席工程師

副董事

衛生總督察

衛生督察(合約管理)2

高級地政主任/土地管制

工程師/離島 1

助理策劃經理

高級策劃主任

襄理(車務)

一級策劃及支援主任

區域工程師/施工通知書(E3)

工程師

郊野公園主任(大嶼山)

高級運輸主任/渡輪策劃 1

高級運輸主任/渡輪策劃 2

長洲分區指揮官

高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)

環境保護主任(流動污染源)42

運輸及房屋局

運輸及房屋局

路政署

路政署

艾奕康有限公司

艾奕康有限公司

弘達交通顧問有限公司

食物環境衛生署

食物環境衛生署

離島地政處

運輸署

城巴有限公司/新世界

第一巴士服務有限公司

城巴有限公司/新世界

第一巴士服務有限公司

龍運巴士有限公司

龍運巴士有限公司

路政署

路政署

漁農自然護理署

運輸署

運輸署

香港警務處

運輸署

環境保護署

新世界第一渡輪服務有限公司

大嶼山的士聯會

香港興業國際集團有限公司

運輸署

運輸署

香港警務處

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

新大嶼山巴士有限公司

## 歡迎辭

主席歡迎各委員、機構和政府部門代表出席會議，並介紹下列委員及嘉賓：

- (i) 新加入本委員會的江燦南委員；
- (ii) 水警海港警區警民關係主任羅東華先生，他代替已調職的郭樹志先生；以及
- (iii) 大嶼山警區警民關係主任林梅珍女士，以及大嶼山警區交通組主管吳不凡先生，他們暫代已調職的何世康先生出席會議。

2. 委員備悉，陳連偉議員、黃漢權議員、李桂珍議員、余麗芬議員、胡國光委員及新大嶼山巴士有限公司黃華先生因事未能出席會議。

### I. 通過 2013 年 1 月 21 日的會議記錄

3. 主席表示，會議記錄初稿已於本年 3 月 7 日寄給各委員審議。會前秘書處收到余漢坤議員及容詠嫦議員提出的修訂建議。有關修訂建議已於會前電郵給各委員審閱。

4. 委員沒有提出其他修訂建議，並一致通過上述會議記錄。

### II. “我們未來的鐵路”第二階段公眾參與活動

### III. 有關鐵路發展第二階段公眾參與活動的提問

(文件 T&TC 12/2013 及 17/2013 號)

5. 主席歡迎出席的嘉賓：運輸及房屋局副局長邱誠武先生、首席助理秘書長(運輸)3 王明慧女士、路政署鐵路拓展處副處長 2 譚漢財先生、總工程師/鐵路拓展 2-2 陳焯明先生、艾奕康有限公司助理董事高梓倫先生、首席工程師關智豪先生，以及弘達交通顧問有限公司副董事卓健樑先生。

6. 邱誠武先生及關智豪先生介紹文件 T&TC 12/2013 號的內容。

7. 主席表示，由於議程 II 與議程 III 的內容相關，故建議一併討論。各委員同意主席的建議。
8. 主席介紹文件 T&TC 17/2013 號的內容。
9. 就文件 T&TC 12/2013 號的內容，委員提出以下詢問和意見：
  - (a) 林悅議員表示，據他了解，青馬大橋對行經的列車班次有一定的限制。他詢問如增設東涌西延線，東涌線列車班次的上限為多少分鐘一班。此外，他支持北港島線 B 方案，並希望當局考慮東涌及將軍澳等偏遠地區的居民，在交通費及交通時間上付出很大代價，如能為他們提供轉乘方案直達柴灣或堅尼地城，會是十分好的方案。
  - (b) 鄧家彪議員詢問，東涌西延線的鐵路站將會設置於現有土地，或是填海土地上。他又詢問，在不填海的情況下，當局會否考慮增設東涌西站。他表示，東涌西現時已有不少人口，包括逸東邨 4 萬人，他詢問當局需要多少人口才決定是否興建一個新鐵路站。
  - (c) 周轉香議員表示，東涌西的居民提出興建東涌西延線的訴求已達 10 年以上，該延線亦是當初吸引居民入住逸東邨，以及到東涌西投資的主要原因，但這計劃到現時仍然只是泡影。諮詢文件內仍將未來的東涌西描述為“低密度”、“大多數農耕地”的地方，這與現時進行“東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究”存在矛盾。港鐵站是否西延，現時仍存在很多變數，她憂慮當局會以“低密度”、“少人口”、“農耕地不能轉變用途”等原因而否決興建東涌西延線。當局在東涌的發展構思是最終可容納 22 萬人，現時亦正在進行發展的可行性研究，但東涌西延線仍停留在探索是否興建的階段。她強調，東涌西延線是必需的。此外，她對政府指東涌人口不足 8 萬人的說法十分反感。現時逸東邨已有 4 萬人，而富東邨亦有約 6 千多人，再加上其他大型屋苑的人口，她難以理解為何得出不足 8 萬人的數據。諮詢文件內指“九龍站至港島站的一段路線上，東涌線仍有很多載客空間”，這種說法不能反映事實，因只有百分之 20 多居民會由東涌往港島，而於中途站下車再轉往其他地區的人很多。故此她不認同當局以這項數據，而

衡量東涌線是否需要西延。她認為當局應該以東涌站為起點，然後計算各站的人流，這樣才能反映實際情況。

10. 邱誠武先生回應如下：

- (a) 當局知悉東涌有兩條全日巴士線，來往東涌至荃灣及何文田地區，而途經青衣、葵涌及美孚等地。而凌晨亦有 5 條特別巴士路線，來往東涌及香港各區，這幾條路線並非全日服務。此外，亦有巴士服務連接東涌及機場。正如諮詢文件所述，是次顧問主要探討鐵路在繁忙時段，特別是上班時段對鐵路服務的需求，因此會以此時段的數據作為參考，以決定該路線的負荷量，但數據並不同於居民對該路線的需求量。在規劃方面，當局最需要解決的是樽頸時段的需求，因此在諮詢文件上只顯示此時段的人流。
- (b) 關於可否於東涌舉辦公眾論壇一事，他解釋，當局現時的做法是一方面到各區區議會解釋政府的計劃，另一方面亦於不同地點設置公眾論壇以聽取市民的意見。除此之外，局方亦歡迎市民到相關網頁，或以信件、傳真等反映意見。他強調，現時並不是就單一路線諮詢公眾意見，而是與市民共同為香港設計長遠鐵路發展的藍圖。因此，舉辦較大型的公眾論壇較為適合。至於個別路線具體的走線及設站等問題，待路線項目落實後，當局一定會到訪當區，與各持份者商討。

11. 譚漢財先生回應如下：

- (a) 在諮詢文件內，顧問主要是分析香港現有鐵路網絡於 2011 年最繁忙時段的使用情況。就東涌線而言，在最繁忙時段，其最高乘客量是由九龍站至香港站一段，所以文件便顯示此路段的數據。至於東涌居民會於不同的車站轉乘其他鐵路線，這些資料亦反映在其他路線的數據內。例如荃灣線或西鐵線繁忙時段的數據，都可反映轉車的東涌居民為兩條線路所增加的乘客量。
- (b) 關於青馬大橋的限制對列車班次的影響，他解釋，鐵路所能提供的班次受其訊號系統、走線、上落客時間等因素所影響。東涌線現時約 4 分鐘一班車，有需要時可以

加密班次。香港鐵路有限公司(“港鐵”)已不斷檢討及研究如何更有效地加密班次。

- (c) 關於是否增設車站，當局會考慮技術及經濟等一籃子因素，包括：
  - (i) 車站附近居民對交通的需求；
  - (ii) 現有交通配套是否已可提供足夠服務，及其路線班次的安排情況；以及
  - (iii) 每條鐵路線的營運速度，因為如增設過多的中途站，會拖慢整條路線的行駛速度。
  
- (d) 關於東涌西延線的鐵路站將會設置於現有土地上或是填海土地上的問題，他表示，東涌西延線現時主要是希望滿足逸東邨居民對交通的需求，但諮詢文件內亦指出，房屋署正計劃於東涌西興建更多公共房屋，同時規劃署及土木工程拓展署(“拓展署”)正進行“東涌新市鎮擴展研究”，並已將東涌西納入潛在新市鎮擴展區，所以東涌西的發展機遇將增加其交通需求，而設站的位置最終需就整體規劃而作出最適當的選址，讓當地居民皆可方便地使用該站。

12. 就運輸及房屋局和路政署的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 鄧家彪議員認為當局的回覆拖泥帶水。他指出，運輸及房屋局局長張炳良先生，以及路政署鐵路拓展處處長陳志恩先生，曾在3月1日表明，在不需填海的情況下，亦願意研究考慮東涌西延線的項目。他希望當局在議會上再次表明上述立場。此外，他希望當局再次回應，如透過行走青馬大橋以提供欣澳至青衣的服務，則東涌線的最高班次為何。他以興建中的港島南線為例，表示當局很快便可提供最高容量及班次的數據。因此他希望當局回覆東涌線的最高容量及最高班次的問題。就路政署表示是否設站需考慮一籃子因素的回覆，他認為說法牽強，因為未有鐵路服務，所以該區才需要巴士和小巴等服務。當局的發展策略既然是以鐵路為主，便不應把現時巴士和小巴在區內提供的服務，納入為設站的考慮因素。

- (b) 周轉香議員表示，現時東涌西並非如諮詢文件所言，有多條巴士路線直達多個不同地區，因為當中有路線只於繁忙時段提供服務，而並非恆常路線。居民需先乘車到市中心再轉車往其他地區。此外，為希望可興建東涌西延線，並在不需填海的情況下興建新車站，她已多次表達意見。她認為一個鐵路站並不是只供區內居民使用，而應為該區帶來人流及經濟發展。為應付未來港珠澳大橋及大嶼山的發展所帶來的人流，港鐵及當局需及早規劃，並預留地方在東涌西興建鐵路。此外，如鐵路行經青馬大橋，則會有班次上的限制，她希望當局研究其他可行的方案，因為此路線可接駁東涌與新界西，並促進兩地的發展和交流，故十分值得考慮及研究。她又希望當局在東涌區舉行公眾論壇，諮詢居民的意見。
- (c) 主席表示，就當局揀選高流量路段的數據作為參考，對北港島線來說是十分有用，但對於東涌西延線來說，數據是不著邊際。因為興建東涌西延線的目的，並非是為解決繁忙時段流量的問題，而是要滿足現時東涌西居民的實際交通需要。他認為，在興建東涌西延線後，流量只會增加而不會減少。他希望當局聆聽民意，並以民為本，積極考慮興建東涌西延線。他指出，諮詢文件內的諮詢重點 B 有誤導之嫌，因為其內描述東涌西已有多條巴士路線接駁港九新界不同地區，會令廣大市民誤以為東涌西已有足夠的交通服務，而不需要興建東涌西延線，他認為這與實際情況存在很大偏差。

13. 邱誠武先生表示會將委員的意見，正式納入記錄內，作為規劃未來鐵路發展的其中一項重要參考資料。關於鄧議員要求澄清是否填海的問題，他表示，根據顧問最新的研究，現時東涌西即使不填海，亦有足夠的土地興建東涌西延線，故運輸及房屋局局長的說法正確。至於確實的設站選址等問題，待項目落實後，需再商討研究，但不填海而設站的可能性是存在的。

14. 委員沒有提出其他意見。

(周淑敏女士、張富議員、葉錦洪委員、江燦南委員及鄺官穩議員於討論期間進入會場。)

(邱誠武先生、王明慧女士、譚漢財先生、陳焯明先生、高梓倫先生、

關智豪先生及卓健樑先生於討論完畢後離開會場。)

IV. 有關東涌區違例停泊單車及其配套设施的提問  
(文件 T&TC 13/2013 號)

15. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：食物環境衛生署(“食環署”)衛生總督察林瑞蓮女士、衛生督察(合約管理)<sup>2</sup> 郭立熙先生、離島地政處(“地政處”)高級地政主任/土地管制鄭廣樂先生，以及運輸署工程師/離島<sup>1</sup> 黃保全先生。

16. 周浩鼎議員介紹提問內容。

17. 林瑞蓮女士表示，食環署主要負責提供人手和清理工具，協助把棄置單車運送至地政處的倉庫。在過去五年，該署大約檢獲約 800 架棄置單車。

18. 鄭廣樂先生表示，根據過往經驗，清理行動所檢獲的單車，大部分是棄置單車，流動性單車只佔少數。根據法例，地政處每次清理單車前，需先張貼告示，若單車在限期後尚未移走，該處才可進行清理。由於大多數單車屬流動性，只要移動往其他位置，該處便不能清理。因此，每次清理行動雖發出數百張告示，但所檢獲的單車往往只有數十架。

19. 黃保全先生表示，東涌區有 8 個單車停泊處，3 個位於東薈城附近，3 個在裕東路，另外 2 個則在迎禧路，合共提供約 1,400 多個單車停泊位。關於引入雙層單車泊架的計劃，現階段正在廠房測試及研究如何適用於本港現時的环境，預計在年半後，以新界北為試點推出。他認為，很多棄置單車佔用單車停泊位，若定期清理，可騰出很多泊位供有需要人士使用。

20. 林悅議員表示，除被棄置在合法停泊位的單車外，有很多停泊在路邊欄杆和天橋底等位置的單車，其實更加影響居民的日常生活。

21. 周轉香議員詢問，地政處可否規定在某些範圍不可放置雜物，因為現時街道上擺放雜物的問題嚴重，包括單車停泊處在內。她建議在進行清理單車行動時，一併清理單車停泊處的雜物。



22. 鄭廣樂先生表示，單車停泊處由運輸署管理，行動前需先把單車停泊處封閉，才進行清理單車行動。如有需要，該處可與運輸署商討可否在下一次行動中一併清理雜物。

23. 樊志平議員表示，由馬灣村通往逸東邨的天橋，每天都泊滿單車，某些單車上甚至貼有告示，但未見有政府部門清理。他詢問，這些單車是否屬於違法。

24. 周浩鼎議員表示，他曾實地視察，發現在文東路天橋，除了單車停泊外，還有電單車，情況嚴重。他詢問發出告示後的程序如何，例如何時才可進行清理行動。

25. 黃保全先生表示，單車停泊處由運輸署管理。運輸署在二星期前會在停泊處張貼交通告示，通知居民停泊處在指定日子時間進行清理行動，在該日停泊處便由地政處管轄，地政處有權就所有需要清理的物件張貼告示，限定在 24 小時內移離。在 24 小時後，食環署便可展開清理行動。據他了解，在道路或安全島上停泊單車，經已違反《道路交通條例》(第 374 章)第 4 條的規定，警方有權執法，罰款 2,000 元。但是執法有一定難度，若能證明單車沒有阻礙道路，則車主有免責條款，很難入罪。

26. 鄺惠娟委員表示，根據《簡易程序治罪條例》(第 228 章)第 4A 條的規定，任何人在沒有合理解釋的情況下，把物品擺放在公眾地方，已屬違法，而單車亦屬物品，她認為警方可根據此法例執法。

27. 林梅珍女士表示，《道路交通條例》(第 374 章)第 4 條只適用於電動車輛，不包括單車，單車在馬路上行駛必須遵循交通法例。若單車停泊在行人路上，屬於阻街，違反了法例第 228 章第 4A 條的規定。

28. 主席希望各政府部門加強進行清理行動，以解決問題。

(林寶強委員於討論期間進入會場。)

(林瑞蓮女士及郭立熙先生於討論完畢後離開會場。)

V. 有關龍運巴士及城巴轉乘優惠的提問  
(文件 T&TC 14/2013 號)

29. 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、城巴有限公司(“城巴”)助理策劃經理冼志賢先生、高級策劃主任吳健文先生、龍運巴士有限公司(“龍運”)襄理(車務)潘振剛先生，以及一級策劃及支援主任羅耀華先生。

30. 主席介紹提問內容。

31. 黃志德先生表示，現時 S64 和 S52 號巴士的轉乘優惠較 E31 和 E21A 號為少，運輸署鼓勵專營巴士公司因應營運情況，提供更多轉乘優惠，以減輕居民的交通費開支，亦鼓勵巴士公司提供更多服務選擇，以及紓緩交通擠塞。不過，S64 和 S52 在繁忙時間有不少乘客，若與 E31 和 E21A 一樣全部免費轉乘，他擔心會吸引更多居民乘坐 S 線巴士出東涌市中心，再轉車往其他地區，或會令前往機場的乘客難以上車。

32. 冼志賢先生表示，城巴現時為逸東邨居民提供 2 個轉乘優惠，乘客乘坐 E21A 可在同一巴士站，即青馬大橋站轉乘其他 E 線巴士，但若由 S52 轉乘 E 線巴士，便需步行至另一個巴士站。由於青馬大橋站地方寬闊而且有上蓋，乘客可有秩序地在同一個巴士站使用轉乘設施，故城巴鼓勵乘客在該站轉車。此外，由於經營成本上升，基於財政考慮，城巴暫時只能維持現行安排。

33. 潘振剛先生表示，龍運在 2004 年伸延 S64 和 E31 服務至逸東邨時，已就提供轉乘優惠考慮各種因素，包括如何完善逸東邨對外的交通網絡、每一條路線所擔當的角色和功能，以及各路線的財政狀況。至於把 S64 的轉乘優惠更改至與 E31 相同的建議，他表示在營運上有困難。他又表示，各巴士路線有不同角色，龍運建議乘客乘坐 E31 往青馬收費廣場，再轉乘其他巴士來往新界各地。而 S64 乘客需在裕東苑一帶步行到對面才可轉乘其他路線，相對較為不便。龍運備悉委員的建議，會作日後參考之用。

34. 鄧家彪議員認同運輸署的意見。他早前亦收到乘坐 E21A 長途車的居民反映，E21A 在早上時段十分擠擁，有不少在東涌北下車的學生乘坐，令其他乘客不能順利上車，但他認為可透過有效管理而解決問題。此外，他認為同一間巴士公司在同一區域提供轉乘優惠，並不過份，亦符合政策。關於龍運的轉乘優惠，他表示，E32 的乘客

在青馬收費廣場轉乘 E31 需付全費，反映出該公司只考慮利益，而罔顧原則。他建議 E42 和 E41 在城門隧道轉車站設立車站，以方便居民來往機場和新界東之間。

35. 黃志德先生認為巴士公司的建議不無道理。乘客若乘搭 S64 再轉乘 E 線前往九龍，最快捷的方法是在順東路消防局的車站轉車，但乘客需橫過馬路才能到達 E 線的巴士站，如果經由行人路過路沒有問題，但乘客往往因心急而橫過馬路，因而十分危險，故在青馬廣場轉車會較為理想。此外，E21A 大概是 15 至 20 分鐘一班車，候車時間比 S52 更短。關於 E31 班次不準的問題，他表示，若巴士公司希望乘搭 E31 的乘客在青馬收費廣場轉車，則必需先穩定 E31 的班次。關於鄧家彪議員就 E32、A31、E42 及 E41 的建議，他會與巴士公司跟進。

36. 主席表示，他明白當初以青馬廣場作為轉乘站的原因，但 E31 及 E21A 現時需行經東涌北，若乘客在青馬廣場轉車需多花 10 至 15 分鐘的車程，如在市中心轉車便能節省時間。此外，逸東邨的居民大多在東涌泳池的車站轉車，而非在消防局對面的車站，因為有較多座位。他以例子說明，現時的安排對乘客而言並非最好，亦可能影響巴士公司的形象。他認為因小小的收費而令客量流失，巴士公司或會因小失大。

## VI. 有關羌山道道路改善工程的提問 (文件 T&TC 15/2013 號)

37. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 黃保全先生、路政署工程師關淑嫻女士、區域工程師李彧孜先生、工程師鍾孟勤先生，以及漁農自然護理署(“漁護署”)郊野公園主任楊柳菁博士。規劃署未能派代表出席會議，但已提供書面回覆，供委員參閱。

38. 黃福根副主席介紹提問內容。

39. 鍾孟勤先生表示，署方代表曾與議員實地視察，並交換意見。關於把羌山道路面由 6.5 米擴闊至約 10 米及削去部分斜坡的建議，已委託拓展署轄下的土力工程處進行初步的岩土評估。道路擴闊工程現時面對兩個問題，第一，由於需削去約 3.8 米闊的斜坡，因此需要大量探土記錄以進行斜坡鞏固工程。路政署和土力工程處已儘量翻查進行中及以往的探土工程資料，但未能找到合適的探土記錄。因此在

進行道路擴闊工程前，必需先進行探土工程。第二，道路擴闊工程和探土工程均已進入郊野公園的範圍內，署方必須在探土工程進行以前，遵照相比《環境影響評估條例》嚴謹的規定進行一系列的環境影響評估程序，包括進行樹木或生態評估等。他表示由於這項工程比一般的道路擴闊工程較為複雜，該署須審視內部資源，是否可以進行以上的評估。

40. 楊柳菁博士表示，羌山道改善工程已進入南大嶼郊野公園的範圍，所有發展項目包括斜坡工程、改道工程或土地勘探工程等，均需先諮詢郊野公園及海岸公園管理局的意見。漁護署在收集項目倡議人提供的所有資料後，便會處理申請，並把意見提交地政處考慮是否批准動工。由於郊野公園屬高生態價值或生態敏感的地方，漁護署向路政署作出建議，任何發展項目工程，包括土地勘察工程，均須根據土力工程處的探土工程指引進行。至於工程是否屬於《環境影響評估條例》下的指定工程，則需諮詢環境保護署(“環保署”)的意見。在向漁護署提交申請時，項目倡議人亦須提供有關樹木普查或生態評估等資料。

41. 就路政署及漁護署的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 黃福根副主席表示，城市規劃委員會把整個大嶼山的土地都規劃為綠化地帶或保育區，所以有很多規條限制土地發展。與保育相比較，他認為人命更重要，不能拖到有意外發生才亡羊補牢。他自 2004 年當選為議員開始，便已要求擴闊羌山道，但至今已有 9 年，但工程仍未進行。他又引用禮智園停車位一事為例，說明他曾多次要求改善道路安全，以減低發生意外的機會，但卻受到漁護署的反對。他認為樹木評估應由漁護署進行，而不是由其他政府部門提交資料。他希望有關政府部門盡快解決羌山道彎位安全的問題。
- (b) 林寶強委員詢問羌山道的最大車流量為多少。他建議在彎位加設魚眼鏡，以防止巴士在彎位發生意外。他認為有關的道路改善工程需盡快進行，並詢問生態評估需時多久。
- (c) 賴子文議員表示，相關政府部門需盡快進行有關探土及道路擴闊工程。他詢問損毀的防撞欄何時維修、防撞欄的功効是否足夠；若不足夠，又應如何處理，而議員提出設置鋼鐵防撞欄的建議又是否可行。

- (d) 周浩鼎議員建議政府部門提供程序表，以便委員會監督進度，而各政府部門亦可以根據程序進行分工，並盡快收集相關資料及開展工程。
- (e) 周轉香議員表示，羗山道有巴士行駛，必需改善其安全，但這條路並非標準道路，當中有很多路段不足 7.3 米闊，而且羗山道是一條很斜的山路，下方便是懸崖。她詢問如何為遊客提供安全保障，而萬一發生意外，會有損香港的國際形象。她認為有關部門應先考慮人命安全，東涌道以往亦曾多次發生意外，但今天已改建成為標準的道路，故她認為安全與環保法例之間，可以取得平衡。她建議離島民政事務處統籌各部門，以便盡快落實該道路的改善工程。
- (f) 余漢坤議員表示，根據資料，在 2011 年已有 150 萬人次乘坐公共巴士進入大澳。由於有這麼多遊人及本地居民使用一條不標準的道路，因此人命安全已受到威脅。議員已提出改善建議多年，他希望運輸署、路政署及漁護署通力合作，盡快完成該道路的改善工程。
- (g) 李志峰議員表示，他提出改善羗山道的建議超過 10 年，但事情的進度欠佳。現在有多達 150 萬人次乘坐公共巴士進出大澳，當中尚未計算乘坐渡輪及纜車的人士。他希望漁護署減少阻撓，使其他政府部門可盡快改善道路安全。
- (h) 陳信有委員明白其他政府部門已積極跟進工程。既然事情的關鍵在於樹木的評估，他希望漁護署直接提供有關資料。

42. 就委員提出的詢問和意見，運輸署、路政署及漁護署回應如下：

- (a) 關淑嫻女士表示，該署已安排維修損毀的防撞欄。而這部分的道路，並未納入道路擴闊計劃內。把石砌式防撞欄改為鋼鐵防撞欄，技術上是可行的，但需先檢查該段道路斜坡的結構，她將於會後跟進。

- (b) 楊柳菁博士表示，漁護署於 2010 年年底收到路政署有關羗山道改善工程的資料，當時已就工程內容提出詢問。路政署於 2011 年 3 月就工程細節及工程範圍，以及初步的樹木普查資料作出書面回覆，並表示會進行樹木評估工作，然後才提交資料給漁護署考慮。但到現時為止，漁護署尚未收到樹木評估的資料。在 2013 年 1 月收到路政署的探土工程申請時，漁護署已提供意見，並要求該署根據土力工程處的指引進行有關工程。漁護署明白工程的重要性，並會盡量配合其他政府部門的工作，但該署不會替項目倡議人進行樹木評估，有關工作應由項目倡議人負責。關於大嶼山禮智園停車位一事，她澄清漁護署並沒有反對有關工程。
- (c) 黃志德先生表示，在星期日及公眾假期，羗山道每日約有 80 架巴士行走，其中 30 架是私家旅遊巴，另外約 40 多架為專營巴士。
- (d) 黃保全先生表示會後會跟進安裝魚眼鏡的建議。
- (e) 鍾孟勤先生表示，路政署有負責樹木評估的同事，但並沒有負責生態評估的專業人士。

43. 主席希望各政府部門盡量協商，並以人為本，盡快解決羗山道的安全問題。

(鄧家彪議員及余漢坤議員於討論期間離開會場。)

(李彧孜先生、鍾孟勤及楊柳菁博士於討論完畢後離開會場。)

## VII. 有關大嶼山道路上單車的提問 (文件 T&TC 16/2013 號)

44. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 黃保全先生。

45. 黃福根副主席介紹提問內容。

46. 黃保全先生表示，只要踏單車人士遵守交通規則，是可與駕車人士共用道路，運輸署會就此加強宣傳教育，亦希望警方加強執法。大嶼山每年有幾日會有非常多單車在道路上行駛，運輸署會先監察騎單車人士使用上述道路的安全情況，並在有需要時加設路牌，提醒駕駛者。關於在大嶼山加建單車徑的建議，運輸署已向拓展署反映，在“大嶼山東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究”中一併考慮，作為東涌單車網絡的延續。

47. 就運輸署的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 林寶強委員質疑宣傳教育的成效。他建議以單車與巴士的意外片段作為宣傳，以收阻嚇作用。他表示，警方只檢控在行人路上踏單車的人，但不檢控在道路上的違規踏單車人士，做法並不合理。他又表示，單車現時可擺放於公共交通工具上，對 38 線等繁忙的短線巴士而言是很大負擔，他建議運輸署規定短線巴士不可運載單車。
- (b) 張富議員建議先設置路牌提醒駕駛者。
- (c) 賴子文議員表示，單車的數目不斷增加，運輸署應不斷檢討及推出相應措施，例如增加路牌、在樽頸位限制單車使用等。他詢問，單車是否和車輛一樣有權在馬路中心行駛，而不必只靠近路邊行駛；而單車因行車太慢而被票控是否有問題。他認為單車問題的癥結在於道路設計及限制方面，運輸署應該負責。
- (d) 鄭惠娟委員表示，根據香港法例第 228 章 4(8)條，無明顯需要而在行人路上騎駛單車是犯法的。她詢問警方，有否警告或票控在馬路上行駛而阻礙其他駕駛者的踏單車人士。踏單車人士沒有牌照亦沒有購買第三者保險，她詢問如發生意外，事主可向誰人追究，而追究責任又是否由警方負責。她認為要求單車購買第三者保險，是為了保障全港市民的安全。
- (e) 鄭官穩議員表示，如果規定單車購買第三者保險，則需先進行廣泛諮詢及詳細討論。以長洲為例，有 1 萬多名的單車使用者，他們對購買第三者保險會有很多意見。此外，他認為道路不是汽車專用，汽車只是道路的其中一個使用

者，亦不應即時票控稍稍阻礙路面的道路使用者。他建議政府清楚訂明單車屬休閒工具還是交通工具。如果是交通工具，便需要有更多法則規範其使用。至於索償方面，他認為受傷者可提出民事訴訟。

48. 就委員提出的詢問和意見，運輸署及警方回應如下：

- (a) 黃保全先生表示，他明白若踏單車人士愈來愈多，會影響駕駛者，但他認為治本的方法是宣傳教育。至於內容及形式，可再作考慮。本港很多道路都可以容許單車與汽車共用，只會在很特殊的情況下，運輸署才會禁止單車進入。這是多年來一直行之有效的做法。運輸署會經常檢討單車的相關措施。關於單車在道路慢駛的問題，他認為在這方面進行宣傳教育十分重要。
- (b) 林梅珍女士表示，由於接獲大量涉及單車的交通事故報告，目前警方進行先教育、再警告、後票控的措施。本港法例並沒有要求踏單車人士購買第三者保險。如果踏單車人士不是故意慢駛而阻礙交通，便不是駕駛態度出現問題，是否票控需視乎現場情況而定。
- (c) 黃志德先生表示，公共巴士一直有限制大型行李登車，單車則因為大小不同而很難規定巴士不可運載，但單車不能擺放在巴士通道上。

49. 主席希望運輸署深入研究可行的方案，以解決單車的問題。

(黃保全先生於討論完畢後離開會場。)

## VIII. 有關東涌北巴士班次的提問 (文件 T&TC 18/2013 號)

50. 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，城巴有限公司助理策劃經理冼志賢先生及高級策劃主任吳健文先生。

51. 周浩鼎議員介紹提問內容。



52 黃志德先生表示，S56 是循環線，由東涌港鐵站開出，駛經東涌北再往機場。S56 半小時一班車，逢 25 分及 55 分開出，開車後約 8 分鐘到達文東路。文東路有數個車站，最後一站是映灣園一期。運輸署曾在該站進行調查，數據顯示，S56 由東涌港鐵站開出，一般而言可於 8 分鐘內到達文東路。不過早上 7 時 25 分及 7 時 55 分這兩班車，則需 12 分鐘才到達文東路，署方已經提醒巴士公司跟進。於下班的繁忙時段，由於候車時間太長，部分居民會選搭路線較 S56 迂迴的 S1 及 S64 巴士，情況不太理想。長遠而言，他認為可考慮議員提出協調或重整巴士路線的建議。短期而言，他希望巴士公司可考慮在繁忙時間加開 S56 號線的班次。

53. 冼志賢先生表示，各車站站長均有記錄開車時間及到站時間，而載客量則可翻查八達通的資料。由於資料太多，請議員告知希望知悉哪一日的資料，以便巴士公司追查。關於 S56 號巴士線，目前運輸署只批准一架單層巴士行駛該路線，然而於早上繁忙時間，已安排了一架單層巴士及一架雙層巴士行駛，正常班次是以雙層巴士行駛，8 時 25 分的特別班次則是以單層巴士行駛，而早上繁忙時段後以一架單層巴士行駛。關於改善 S56 的班次一事，在稍後討論巴士路線發展計劃時，會提出建議，而 S56 的走線問題，則會在改善班次後再作檢討。

54. 周浩鼎議員欣悉巴士公司有意加密 S56 於繁忙時間的班次。他促請有關當局檢討，S56 號線只以一架單層巴士行駛是否足夠。

55. 林悅議員亦欣悉巴士公司有意加密班次，希望改善方案可盡快實行。關於東涌北的巴士班次，他表示，現時 E11S 及 E21X 號巴士線只在早上繁忙時段開往市區，但下班繁忙時段則沒有班次。雖然夜晚回程的乘客並不集中，但他建議先加開一至兩班車。若居民知悉有關班次，他相信乘客會愈來愈多。此外，地鐵站附近的巴士停泊處設有車長 11 米的限制，他建議放寬此限制，以便新型的巴士可以在該處停泊。

(葉錦洪委員、張富議員、陳信有委員、樊志平議員、李志峰議員及吳錦耀先生於討論期間離開會場。)

IX. 有關來往愉景灣至中環渡輪加價的提問  
(文件 T&TC 19/2013 號)

56. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/渡輪策劃吳錦嫻女士，以及愉景灣營運及服務總經理鄭偉鵬先生。

57. 容詠嫦議員介紹提問內容，並提供一份補充資料給委員參閱。

58. 吳錦嫻女士表示，文件內提及，愉景灣業主代表對服務營辦商愉景灣航運服務有限公司(“愉景灣航運”)提出 3 個訴求。據她了解，愉景灣航運已研究有關訴求，並在本年 1 月舉行的愉景灣城市業主委員會會議上報告結果。

59. 鄭偉鵬先生表示，在本年 1 月 16 日舉行的愉景灣城市業主委員會(“業主會”)會議已經商討有關問題，容議員亦有出席上述會議，並收到相關文件。文件內已作出回應，表示 3 個建議皆不可行。第 1 個建議是關於在非繁忙時間減低長者的船費，吸引更多長者乘搭渡輪以增加票務收入。該建議不可行是因為長者現時已可半價乘搭渡輪，而船公司亦曾與倡議人及區內長者商議，但未能就減價幅度和減價時段達成共識。第 2 個建議是減收船費以吸引更多現時乘搭區外線巴士的乘客轉乘渡輪。船公司曾在 2011 年進行調查，合共發出 1,554 份問卷，詢問乘搭東涌及欣澳線巴士的居民，如果船費減價是否會轉乘渡輪。結果顯示，居民乘搭巴士或渡輪與票價無關，而是取決於目的地。在未加價前，乘搭區外線巴士再轉乘地鐵往香港的車費合共接近 27 元，與渡輪未加價前的 28 元，差別不大，因此居民選擇巴士還是渡輪是取決於目的地。第 3 個建議是延遲至凌晨 1 時才收取附加費。他表示，即使所有在凌晨 12 時至 1 時乘搭區外線巴士的乘客均轉乘渡輪，亦不足以抵銷不收附加費所帶來的損失。

60. 容詠嫦議員利用電腦投影片表示，她已進行問卷調查，由上星期三下午至會議當日上午 10 時，合共收到 181 份問卷，超過 9 成的被訪者反對渡輪加價，只有 1 人贊成，14 人(7.73%)沒有意見或沒有表示意見。反對加價主要的理據是加幅太大，而且居民未能了解船公司的運作，因為完全沒有透明度。她認為，在沒有透明度而又獨自經營有關航線的情況下，兩年內加價 9.5%，加幅驚人。關於在上次加價時居民提出的 3 個訴求，她認為船公司的有關調查結果並不中立。此外，在適用於渡輪服務的 65 歲人士及部分合資格殘疾人士的每程 2 元優惠實施後，她預期會有更多人乘坐渡輪進入愉景灣。她希

望船公司的運作有透明度，亦希望運輸署在諮詢及了解愉景灣居民的意見後，才決定是否批准加價和加幅為多少。

61. 吳錦嫻女士表示，運輸署現正審核愉景灣航運提交的愉景灣至中環渡輪航線的營運及財務資料。在處理該項票價調整申請時，運輸署會考慮的因素，包括渡輪營辦商的財政狀況、營辦商現時及預計的收入和回報、營辦商過去的服務表現、公眾對建議票價的接受程度，以及營辦商過去所採取的開源節流措施。運輸署亦會考慮長者及合資格殘疾人士優惠票價實施後，對航線整體乘客量的影響。就是次票價調整申請，運輸署曾在 2 月 22 日透過民政處收集居民對愉景灣航運建議的票價調整的意見。

62. 鄭偉鵬先生表示，容詠嫦議員 181 份的問卷調查只佔愉景灣 1% 的居民，而且他相信沒有居民會願意支持加價。由 2007/08 年至今，船公司在營運上的虧損已超過 1 億元。船公司有義務提供渡輪服務，但不代表要在長期虧損的情況下提供。船公司已將有關的財政數字提交運輸署。相比其他離島的渡輪航線，他表示有關加幅不算大，而且愉景灣渡輪航線和其餘 6 條離島的渡輪航線情況不同，政府並沒有提供補貼。他相信委員還會記得，當政府在 2010 年 5 月 24 日就補貼計劃諮詢本委員會時，雖然愉景灣渡輪的載客量是全港第二高，但並沒有獲納入政府的補貼計劃內。他說很多愉景灣居民要求他向容詠嫦議員查詢，她曾如何為居民向政府爭取把愉景灣渡輪納入補貼計劃內。

63. 容詠嫦議員表示，運輸署表示會審核愉景灣航運的財務資料，她詢問運輸署在 2 年前審批加價時，並不知悉愉景灣渡輪曾有船隻在船塢燒毀而損失大約 2 百萬元(後修訂為 980 萬元)，而且沒有保險公司賠償，之後更轉換了保險公司，直到她與運輸署會計師商討時，運輸署才得悉此數目。她希望可以審閱該公司的財務報告，以便提出意見，就此她會再次與運輸署商討。她曾要求政府把馬灣和愉景灣渡輪航線納入補貼計劃內，但政府沒有考慮。她再次要求政府考慮把馬灣和愉景灣渡輪航線，納入補貼計劃內，與離島其他渡輪航線看齊。她仍會繼續收集問卷，然後把問卷結果轉交運輸署及有關人士，以便他們了解愉景灣居民的意見。最後，她要求運輸署仔細審核渡輪公司的財務報表，並切實考慮有關的加價申請。她亦請鄭偉鵬先生查看愉景灣批地條款，條款之一是提供渡輪服務。她表示，有不少居民因交通費昂貴，已搬離或計劃搬離愉景灣。

64. 鄭偉鵬先生表示，現正和保險公司商討燒毀渡輪的賠償問題，保險公司沒有表明不會賠償，而且船公司一直沿用現有的保險公司，並沒有轉公司。他並指出，2010年5月24日委員會會議記錄並無顯示容詠嫦議員曾要求政府把愉景灣渡輪納入補貼計劃內。此外，有關加價申請已於1月16日諮詢根據公契成立的業主會，而運輸署亦透過民政處進行諮詢。

65. 吳錦嫻女士表示，運輸署會仔細審核渡輪營辦商所提交的數據，如發現問題，便會要求船公司澄清。由於財務資料屬商業數據，署方不便向外透露。現時數據仍在審核中，署方暫時對加價幅度沒有定案。她表示，署方已透過民政處收集居民對加價的意見。如居民仍有意見，他們可以提出。如果居民召開大會並邀請運輸署參與，署方會樂意出席。

66. 容詠嫦議員表示，肇事的愉景灣渡輪在2009年燒毀，至今仍未獲得賠償，她詢問獲得賠償的機會如何。她相信船隻在船塢維修時燒毀，保險公司可能會因此增加保費，亦會令營運成本增加。船隻燒毀事件亦反映船公司管理不善。此外，她曾通過不同渠道，要求把馬灣和愉景灣渡輪航線納入政府的補貼計劃內。她再次要求審閱船公司的財務報告，以便她可以提出意見。在她接獲的問卷中，有居民認為沒有必要維修碼頭，亦有居民認為維修是為了該公司經營的酒店及賣樓，亦有居民反映船內空調太冷，浪費資源。她會將居民意見向運輸署和其他有關政府部門反映。她希望船公司留意，長者及合資格殘疾人士優惠票價實施後，渡輪乘客量的增幅為何。她認為船公司的收入是樂觀的，她希望運輸署研究船公司預計未來收入的準確性，並且考慮延遲渡輪的加價。

67. 主席請運輸署考慮委員和居民的意見。

(會後註：運輸署經仔細審核及評估“愉景灣航運有限公司”提交的數據，同時經諮詢地區人士後，決定批准“愉景灣航運”於2013年5月12日起實施票價調整，平均加幅為9.5%。運輸署經充份考慮居民的意見及平衡各方人士的訴求，認為批准是次的加價申請，可以減低營運虧損和確保渡輪服務可持續營運，繼續服務愉景灣居民。)

(安慶英議員於討論期間離開會場。)

(吳錦嫻女士於討論完畢後離開會場。)

X. 有關愉景灣巴士加價的提問  
(文件 T&TC 20/2013 號)

68. 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和愉景灣營運及服務總經理鄭偉鵬先生。

69. 容詠嫦議員介紹文件內容。

70. 黃志德先生表示，愉景灣巴士屬邨巴服務，服務的詳情由營辦商和管理公司商討，期間管理公司需諮詢居民的意見。關於在區內引入專利巴士服務的可行性一事，他表示，愉景灣內的道路屬私家路，而交通設施包括巴士站和交通交匯處均屬私人物業，由香港興業有限公司(“興業”)擁有。根據興業和業主所簽訂的大廈公契，愉景灣服務管理有限公司(“愉景灣服務管理”)有權限制愉景灣內的車輛數量、類型、如何使用交通設施等事項。基於上述獨特因素，專營巴士的營辦商需得到愉景灣服務管理的支持，才可申請在愉景灣內提供公共交通服務。在收到申請後，運輸署會就運輸政策、乘客需求、基礎交通設施、現有服務，以及對交通的影響等因素，考慮有關申請。

71. 鄭偉鵬先生表示，愉景灣巴士上一次加價是在 5 年前(2008 年)，而在這 5 年間營運成本不斷上升。他表示，營辦商曾在 1 月 16 日就有關加價的事宜諮詢業主會，當時有委員反對把巴士服務外判，業主會決定成立工作小組，以評估巴士服務是否適宜外判。工作小組成員包括各村代表，他們一致同意巴士服務不應外判。大部分委員認為巴士服務質素有提升的空間，但基本上滿意服務。此外，愉景灣巴士雖然屬居民巴士服務，但提供多項優惠，例如長者優惠、學童優惠和小童半價優惠。愉景灣有很多外籍人士居住，而且地處偏遠，巴士司機不太願意在愉景灣工作，故聘請司機十分困難。由於巴士客運營業證費用大幅增加，當增加車輛以加強服務時，營運成本亦會上升，故是次的加價十分合理，而很多業主會的委員亦認同加價合理，但要求提升服務，而有關細節會與業主會再商討。

72. 容詠嫦議員表示，她所進行的問卷調查，在 4 天內收到超過 90%的居民反對加價，贊成的只有 1.66%，沒有意見的佔 7.73%，所以絕大部分居民是反對巴士加價。愉景灣巴士的票價是全港最高的，由愉景灣前往東涌或欣澳的車程是 10 多分鐘，票價是 9.1 元；乘坐巴士前往區內地方則需 4 元；由愉景灣往機場則是 32 元。關於愉景

灣的道路，她希望有關部門研究，愉景灣的道路和巴士站的維修費用是由愉景灣的居民負擔，亦屬共用地方(city common area)，如果得到大部分愉景灣業主的同意，在區內引入專利巴士服務是可行的。愉景灣南的巴士總站由興業擁有，興業有權禁止其他巴士駛入，但愉景灣北已預留有 10,000 平方米的交通交匯處，惟至今仍未落成。愉景灣受到極大壟斷，她希望政府部門理解事件。愉景灣的管理公司和營辦商都是發展公司的子公司，所以更加應該披露財務資料。此外，雖然牌照費用增加，但愉景灣的巴士大多是在多年前購入。愉景灣的巴士服務一直欠佳，巴士十分擠迫。根據國際會計準則，愉景灣的的巴士牌照已經升值，所以她認為愉景灣巴士沒有加價壓力，而巴士公司應該公開其營運財務報表。她以例子說明愉景灣需引入競爭，以提升服務質素。此外，業主會主席對工作小組的報告有很多疑問。有關建議在 1 月 16 日舉行的會議上才提出，而下次會議會於 4 月 10 日舉行，但 4 月 1 日巴士便加價，如果她沒有發出問卷，大部分業主或已忘記此事，亦沒有人向他們提及此事。作為有良心和有企業社會責任的公司，絕對不會用這些手法經營。如果交通費不斷加價，只會迫居民搬離愉景灣，對社區和發展商均沒有好處。她希望營辦商特別是發展商，考慮居民的感受。她表示會收集居民的意見，再向各方反映他們的訴求。

73. 鄭偉鵬先生表示，業主會成立的工作小組的職權範圍並非單單包括非專利巴士，其他巴士服務亦包括在內。

74. 黃志德先生表示，邨巴車費由營辦商、居民代表和管理公司商討後決定，再通知運輸署作出登記。因此，有些屋苑的巴士是無需車費的、有些只供居民使用，而愉景灣巴士則是收費的及可供其他人士乘搭。運輸署在現階段暫時沒有收到任何申請更改邨巴車費的通知，希望各方把握時間商討。

75. 容詠嫦議員表示，引入專利巴士是她的建議，但當時因其他人提出修訂而無法討論。她提出愉景灣的壟斷問題已有十多年，愉景灣未能成立業主立案法團，故即使所有居民投票，亦只佔 23%，其餘 77% 由大業主和其子公司擁有。沒有業主立案法團便難以有獨立的監察，只要一日不能解決此問題，愉景灣仍然被壟斷。如果發展商有良心、尊重業主和居民，便可得到雙贏局面。如果單方面提出加價，卻不改善服務，只有更多居民會搬離愉景灣。她促請各政府部門研究愉景灣的問題，愉景灣是全港唯一除批地(land grant)以外，其發展由總綱發展藍圖(master layout plan)管轄。總綱發展藍圖是由發展商向地政處申請，其間沒有諮詢居民的意見。直至近年才有居民根據公開資料

守則(Code on Access to Information)索取有關資料，並發現當中的漏洞。她希望各政府部門聆聽居民的意見，她又舉例說明愉景灣管理公司對駛入愉景灣的車輛監控不足。

76. 主席希望營辦商、居民代表和管理公司繼續商討愉景灣邨巴的收費問題，並請有關政府部門跟進容議員提出的意見。

XI. 有關長者票價優惠(第三階段)展開的提問  
(文件 T&TC 21/2013 號)

77. 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 2 阮榮昌先生和新世界第一渡輪有限公司(“新渡輪”)企業傳訊經理周淑敏女士。

78. 問題由李桂珍和賴子文議員提出，並由賴子文議員介紹提問內容。

79. 阮榮昌先生表示，在本年 3 月 3 日長者及合資格殘疾人士票價優惠計劃(第三階段)(“優惠計劃”)實施後，運輸署與營辦商已密切留意情況。根據最近 2 星期的觀察，來往長洲及中環航線現有的服務，整體足以應付此計劃帶來的額外乘客需求。營辦商會繼續留意情況，並會因應實際情況和在資源許可下，調整班次以應付額外的乘客需求。

80. 周淑敏女士表示，在優惠計劃實施後，渡輪公司已密切留意乘客量的變化。過去 2 星期的資料顯示，長者和殘疾人士乘搭渡輪數目確實有上升，但主要集中在假日時段，而新渡輪亦有加開班次，疏導人流。她表示，此計劃推出後，暫時未見為上下班時段帶來客量的壓力。由於額外加開班次受其他因素限制，現時上下班時段已全數運用可調動的所有船隻和人手，額外加開班次會增加營運成本。因此，渡輪公司需要作出適當平衡，以保持票價穩定。此外，在優惠計劃推出後，新渡輪已發信給全港超過 1000 間老人中心和復康機構，並在相關網站刊登資訊，提醒他們在安排團體旅行時，預先通知渡輪公司作出準備，這樣做希望可避免大量長者乘坐上下班繁忙時段的航班。同時，在函件上亦列出上下班繁忙時段的时间，請他們盡量避免在有關時段內乘搭。稍後，新渡輪亦會向全港各區的區議員辦事處寄出相同的函件，希望信息能廣泛傳開，盡量避免長者和殘疾人士在上下班時段乘搭渡輪。此外，在優惠計劃推出後，該公司已特別提醒碼頭員

工加強碼頭內的人流管制。因為長者和殘疾人士的步伐比較緩慢，在登船或離船時速度較慢，在碼頭逗留時間亦相對較長，而且因長洲碼頭空間較小，在繁忙時間疏導人潮會相對較難。她希望警方在復活節、清明節和佛誕期間，特別留意碼頭外的人流管制，希望人流暢順，減少對其他乘客的影響。最後，因計劃只推出了兩星期，該公司需要更多時間觀察，並會密切留意客量變化，確保運作暢順。她又呼籲離島的團體，在舉辦活動時，若預計有大量乘客乘坐渡輪，可預先通知新渡輪作出準備。

81. 賴子文議員表示，在假日，特別是在星期六和星期日，加開班次亦不足以應付乘客的需求。在正常開行時間之前的 10 分鐘，就算連加班船亦已開出，並沒有船隻在碼頭停泊的情況下，仍有大量乘客候船，等候時間大約是 40 分鐘，這情況在繁忙時間一直持續。他詢問渡輪公司是否有長遠政策，以應付上述問題。

82. 鄭官穩議員對運輸署指現有服務尚算足夠感到詫異。他表示，在 3 月 3 日優惠計劃推出後，早上繁忙時段的 7 時至 9 時，很多高速船經已早過預定時間開出。他認為在推出計劃前，政府沒有評估計劃對現時航班服務營運的影響。其他交通工具，例如巴士等，或可以承擔額外的乘客量，但渡輪因坐位有限，亦未能隨時調動加班船，因此未能承受額外的乘客量。他以例子說明政策尚未成熟就推出，對居民有負面影響。他在兩年前已經向運輸署反映有關問題，但署方沒有理會。根據數據，來往中環和長洲的航班，在 2008 年服務 700 萬人次，在 2012 年服務 800 萬人次，按照此升幅，他預計在 2016 年會有 900 萬人次，每天多了 2,700 人次，需要額外 7 班船，才能應付乘客需求。他希望政府能考慮政策所帶來的長遠影響，作出補救。

83. 阮榮昌先生表示理解委員的關注，但希望委員能整體考慮來往長洲及中環航線的情況。他指出現時該航線的快船和普通船班次的整體載客量足夠應付客量。他明白在繁忙時間因快船載客量相對較少，或有個別乘客未能乘搭有關班次。署方會繼續與新渡輪公司商討，在資源許可下進一步加強服務。他表示，優惠計劃只實施了 2 星期，需要更長時間觀察情況和了解乘客需求的模式。

84. 周淑敏女士表示，關於議員提出正常航班因滿座而提早開出的情況，根據資料顯示，暫時沒有在極短時間內出現滿座情況，最早可能大約 5 分鐘前滿座。在情況許可下，新渡輪亦立即調動船隻加開班次，亦會盡量在滿座後才開出。她指出，很多情況是快船很快滿座，但普通船卻只有 6 至 7 成客量。她呼籲團體乘坐普通船，以分流人潮。



她明白島民的訴求，但需考慮船隻和人手供應的情況，才可加開班次。對於船隻供應，新渡輪有考慮加添新船，但是購買需時大約 3 至 5 年，未能改善現有問題。現時人手緊張，若不斷加開班次，船員需不停加班，或會影響乘客的安全。公司會繼續留意情況，亦會通過宣傳，呼籲乘客在情況許可下乘坐普通船。

85. 鄭官穩議員詢問運輸署需要觀察多久，而評估後又會採取甚麼措施。

86. 阮榮昌先生表示優惠計劃實施後，目前整體營運情況可以應付額外需求，但署方會繼續留意經過新渡輪的宣傳和呼籲工作後，在需求方面的最新情況。

87. 賴子文議員表示，若整體情況是包括凌晨的班次，當然沒有問題。因此他要求運輸署在繁忙時段實地視察，以了解情況，亦不要迴避問題。

88. 鄭官穩議員表示，運輸署表示會要求新渡輪加開班次，他認為優惠計劃是政府提出的，政策所帶出的影響應由政府負責改善。他詢問運輸署，評估需時多久。

89. 周轉香議員表示，優惠計劃是德政，長者為此計劃感到開心，但突然加重長洲航班的負擔，居民感到不高興也是正常。她建議會後運輸署、新渡輪與當區區議員商討在繁忙時間疏導人流的方法。

90. 阮榮昌先生表示樂意會後繼續與新渡輪和當區區議員商討改善方法。

(鄭偉鵬先生於討論期間離開會場。)

(阮榮昌先生於討論完畢後離開會場。)

## XII. 有關長洲單車非法停泊及行人安全的提問 (文件 T&TC 22/2013 號)

91. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：離島地政處高級地政主任/土地管制鄭廣樂先生、運輸署工程師/離島 2 雷高明先生、香港警務處長洲分區指揮官黃寶茵女士。此外，他請委員參閱警務處的書面回覆。

92. 鄺惠娟委員申報，她沒有涉及任何利益，並介紹提問內容。她表示，根據香港法例第 374G 章，所有單車須靠道路邊行駛。

93. 鄭廣樂先生表示，地政處曾進行清理單車行動。以香港法例第 28 章《土地(雜項條文)條例》第 6 條有關未經批准佔用未批租土地的條款處理違泊單車，地政處職員會在單車貼上通知書，要求物主在限期內移走單車。在限期屆滿後，有關單車仍未移動，該處方能執法。此法例原本用於清理雜物，若用於清理單車並不理想，因為單車會移往他處。他表示，在 2011 年曾與食環署進行多次清理單車行動，發出大約 1,500 張告示，但最終只能清理 30 多輛單車。該處會配合各政府部門清理單車的行動。

94. 黃寶茵女士表示，根據道路交通條例，單車與其他機動車輛不同，一般機動車輛若違例停泊，警方便可向登記車主發出定額罰款告票。但是，香港並沒有法例要求單車車主向運輸署登記，故警方並未能夠向非法停泊的單車，或在合法地方以外停泊的單車發出定額罰款告票。在長洲碼頭附近，運輸署設置了單車停泊位，但數量不足，有很多單車停泊於碼頭兩旁。而且，由於部分島民居住的地點與碼頭相隔頗遠，他們需要踏單車前往碼頭乘搭渡輪離島工作或上學。她表示，在現行法例上，警方並未能有效執法，以解決單車在碼頭停泊的問題。此外，根據香港法例第 228 章第 4A 條，任何人在沒有合法權限或解釋下，留下物件或東西，對公眾地方的人或車輛造成阻礙、不便和危害，則警方可根據此法例執法，但警方的權力是有限制的。只可以在構成嚴重阻礙的情況下才有理據引用該法例執法。在去年太平清醮期間，警方曾因停泊在巡遊路線上的單車會對遊行隊伍和觀眾構成危險，及在發生緊急事情時，阻礙消防車和救護車行駛，而引用該條例執法。在太平清醮舉行前 3 天，地政處向已停泊多時的單車發出告示，要求在太平清醮期間移走。而在太平清醮當天，警方檢獲合共 88 輛單車，當中有一名車主到署認領，而警方亦票控了該名車主在公眾地方造成阻礙。

95. 雷高明先生表示，運輸署已計劃在長洲碼頭增設單車停泊位，並在去年 11 月舉行的交通及運輸委員會(“交運會”)會議上，提交有關建議。因應委員提出的意見，在本年 1 月舉行的交運會會議上，該署提交了修定的單車停泊位建議圖則。經委員同意後，增設單車停泊位工程會分階段進行。第一階段會先劃出單車停泊位的位置及豎立相關的交通標誌，而不設置泊車架，預計第一階段工程可於今年年底完成。

96. 鄭惠娟委員表示，單車在碼頭旁停泊，以及在碼頭附近踏單車，都會危害居民的安全。她表示，在 1960 年警方曾表示因為海旁是市集，而單車又沒有購買保險，因此不能踏單車。亦有居民向她反映，受傷者未能找到車主及獲得賠償。

97. 鄭官穩議員認為在海旁踏單車是否危險，需視乎駕駛者的態度而定。他表示，剛才提出的工程計劃，是較早前委員會同意的計劃。單車佔據了公共地方，但亦需考慮居民的訴求。他認為規劃署未能預計長洲人口增長和長洲街道承受的能力，所以單車問題應以規劃的方式解決，而清理單車並非徹底的解決方法。此外，就文件提及分隔單車路和行人路一事，他認為大部分鄉村道路只有 2 米闊或少於 2 米闊，很難分割行車路和行人路。

98. 賴子文議員認同需要監管單車停泊的問題，包括對市容、阻塞交通和發生意外的問題。早前交運會已同意設置更多單車停泊處，以解決非法停泊問題。此外，他詢問根據法例，是否所有車輛包括單車應靠左行駛和遠離石壘，以免發生危險。

99. 鄭惠娟委員詢問，鄭官穩議員有關單車方面有沒有利益申報。她認為申報利益不是權利，而是義務。若鄭官穩議員不申報利益，可能會有利益衝突，而只說對其有利的事。她亦詢問鄭官穩議員是否不申報利益，以及是否任何事也不需要申報。

100. 主席表示，委員需根據《離島區議會常規》的有關規定申報利益。委員在發言時若覺得有利益需要申報，應主動提出，無需他人提醒。委員應自行提出申報，至於是否申報則是委員本人的權利或決定。若認為有利益衝突，委員可提出申報。但如果不申報，日後發現有利益衝突，便可追究委員。

101. 林寶強委員建議運輸署設立單車考牌制度和開辦單車課程。

102. 主席表示，運輸署一直有派發關於安全踏單車的小冊子，而問題在於駕駛者是否有留意。

103. 鄭官穩議員建議地政處和食環署定期清理被棄置的單車，以騰空更多合法單車停泊位。

104. 主席認為可循多方面解決問題，一方面進行教育和宣傳，另一方面運輸署可加快重整單車停泊位。他表示，島民需要停泊單車，而解決單車問題的方法，則需平衡各方的利益。

105. 黃寶茵女士表示，長洲道路是人車共用，她明白人車爭路會構成危險。島上某些段路亦劃分了星期六下午 12 時後、星期日和公眾假期全日，禁止車輛行駛，包括禁止鄉村車、三輪車和單車進入，故繁忙時間只有行人，除緊急救護車輛外，並不會有其他車輛使用該路段，若有任何人不遵守此法例，警方會向違例者發出口頭警告，如警告無效，則進行票控。其次，單車和一般車輛一樣，須遵守香港法例第 374 章《道路交通條例》第 45 和 46 條，有關魯莽腳踏單車和不小心騎踏單車的條例。只要證明駕駛者是魯莽腳踏單車、腳踏單車時沒有謹慎、專注或合理地照顧其他道路使用者，而在發生交通意外時，即時舉報駕駛者，警方便可執法。如果駕駛者不顧而去，警方會在現場尋找証人進行調查，搜集證據，盡力追尋駕駛者並將其繩之以法。警方希望市民能夠提供交通意外的資料，協助警方進行調查，另一方面，警方亦希望透過教育及宣傳，令駕駛者留意他人安全，而行人亦需提高警覺，免生意外。至於保險問題，她表示，法例並沒有要求騎單車人士需領有駕駛執照和駕駛者需購買第三者保險。

106. 鄭惠娟委員表示，若發生意外後沒法捉拿駕駛者，則應如何處理。她又詢問如何停止單車數量的增長。

107. 黃寶茵女士就議員有關單車是否應靠道路左邊行駛作出回應，她指出根據香港法例第 374G 章《道路交通(交通管制)規例》中第 51(1)條，在道路上騎單車和三輪車或掌控人力車的人，除超車時，必須以單行前進。在行車的馬路上，此法例是指行駛車速較慢的單車，需靠慢線單行行駛，條文並沒有訂明是否需要靠左行駛，但在一般行車的馬路上，車速較慢的車輛，包括單車需靠慢線，即最左面的行車線行駛。但長洲的道路是人車共用的，並沒有劃分為行人或行車的路段，故根據香港法例第 374G 章有關單車須以單行前進的執法規例，較難運用於長洲道路上。

108. 主席希望各方盡力配合解決問題。

(鄭廣樂先生及黃寶茵女士於討論完畢後離開會場。)

XIII. 2013-2014 年度離島區巴士路線發展計劃  
(文件 T&TC 11/2013 號)

109. 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、環境保護署環境保護主任(流動污染源)黃蔚藍先生、龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生、一級策劃及支援主任羅耀華先生、城巴有限公司助理策劃經理冼志賢先生，以及高級策劃主任吳健文先生。

110. 關嘉敏女士介紹文件內容。

111. 就文件的內容，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 周浩鼎議員表示，現時 E11 號巴士經東涌往天后。在路線重組時，他建議可考慮經東涌北映灣園，因為東涌 56 區迎禧路附近將有新的公共屋邨，以及 55A 和 55B 區將有 2 個私人屋苑會於數年內落成，預計東涌北人口會增加。
- (b) 周轉香議員表示，現時 37 號線仍維持 15 至 30 分鐘一班車，隨著北大嶼山醫院落成，她希望巴士公司加密班次，在非繁忙時間使用小型巴士載客。大嶼山巴士經常出現脫班的情況，她建議在車站設置電子屏幕，顯示車輛位置。她亦希望運輸署研究未來東涌北和東涌西的發展，並考慮加密巴士班次及增加轉乘優惠。此外，有居民向她反映，38 號起點是逸東邨，終點是巴士總站，根本不是循環線，她建議在消防局開出，然後一直循環行駛。
- (c) 林悅議員建議 E11S 號和 E21X 號線增設晚上回程班次。隨著 53、54、55 及 56 區的人口發展，東涌北往東涌市中心的運輸需求會增加，他希望運輸署持開放態度，考慮增加新巴士路線，或引入更多公營車輛進入東涌北。此外，他詢問由中環至將軍澳的 692 號巴士是否已經決定取消，或者會有其他路線代替。將軍澳人口眾多，而亦有很多離島區居民由中環碼頭前往將軍澳探親，而將軍澳區包括調景嶺、坑口、寶琳、將軍澳站和康城站，只有 690 號巴士提供服務，並不足夠，而且將軍澳中心只有 692 號可以前往。

- (d) 鄭官穩議員反對 25 號巴士的重組建議，因為沒有考慮會為離島區居民帶來不便。長洲、梅窩及坪洲的居民依靠 11 號和 25 號巴士由灣仔及銅鑼灣一帶返回中環碼頭。現時建議 25 號巴士行經告士打道，而不經軒尼詩道，離島居民只可以乘搭 11 號才可返回中環碼頭。此建議過份著重天后廟道及炮台山道的居民，而沒有考慮離島區居民的實際需要。如果目的是使此巴士路線更加暢通，則不應改行德輔道中，因為現時行駛干諾道中可十分快捷地到達灣仔及銅鑼灣，若經德輔道中便需繞道而行，而且燈位亦較多。因此，他反對 25 號線有任何更改，因為該路線的服務已有改善。
- (e) 主席支持 E34 號路線分拆行駛，因為需求很大。若路線分別前往元朗和天水圍，便可分流乘客。關於 37 號巴士繁忙時段每 5 至 20 分鐘一班車改為 5 至 30 分鐘一班的建議，他表示會令乘客候車時間更長。由於 37 號巴士主要是服務上學的學童，但將來醫院落成後，現時的班次便會難以應付人流。他建議引入專線小巴行駛東涌區，並直接駛進醫院平台，以方便居民和病患者。如果只有 37 及 38 號巴士來往醫院，則由於病患者及乘客數量眾多，容易引發流感和傳染病。既然醫院有安排平台位置停泊專線小巴，運輸署應該考慮增設專線小巴，而不是讓 37 號及 38 號巴士成為醫院的輔助專線。

112. 關嘉敏女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署理解委員對東涌北巴士服務的關注，並會密切留意東涌北的人口增長和乘客需求，在有需要時調整巴士服務。
- (b) 就新大嶼山巴士第 37 號線的班次方面，當路線改為全日服務後，繁忙時間的班次將維持不變，而非繁忙時段的班次為 30 分鐘一班。由於北大嶼山醫院將會分階段投入服務，預計在啟用初期的人流相對較少，運輸署和巴士公司會留意乘客需求的變化，在適當的時候調整班次。
- (c) 運輸署備悉有關改善轉乘站設施的建議。

- (d) 關於新大嶼山巴士第 38 號線的收費問題，現時，專營巴士公司在訂定個別巴士路線的全程票價時，均需要參照行政長官會同行政會議批准的巴士路線車費等級表，根據路程距離而釐訂。目前，第 38 號線的全程收費已較車費等級表所釐定的準則為低，而循環路線亦能彈性地配合在沿途各站上落的乘客，故暫時未有計劃更改現有路線。
- (e) 關於城巴第 25 號線的重整建議，主要是配合城巴第 25A 及 25C 號線的合併方案，同時亦為炮台山道居民提供更便捷前往中環的巴士服務，而且避免行經繁忙地區，有助改善空氣質素及穩定班次。
- (f) 另一方面，隧巴第 692 號的行車路線與港鐵服務大致重疊，乘客量持續處於偏低水平，為了善用資源，本署及巴士公司建議取消該路線，並正就有關建議諮詢相關的區議會。
- (g) 我們感謝委員支持龍運第 E34 號線的重組方案，而有關方案將會納入元朗區的路線重組計劃一併討論。

113. 冼志賢先生表示，25 號線向西行往中環碼頭，會沿告士打道輔助道設巴士站，乘客可使用改道後的 25 號線往中環，車程會較快。如果乘客在軒尼詩道上車，可以選擇乘搭 11 號巴士。至於東行改為行經德輔道中，行車時間會較稍長，但亦不會出現大塞車的問題，對乘客的影響不大。

114. 鄭官穩議員表示，如果 11 號線的班次加密，則 25 號線改行告士打道是合理的。軒尼詩道只有 25 號和 11 號巴士前往中環碼頭，25 號改道後乘客只可乘搭 11 號。他詢問如何確保 11 號的服務可以提升。

115. 冼志賢先生表示，初步估計在軒尼詩道上下車的乘客有 300 人，改道後乘客可選擇在告士打道上車前往中環碼頭，車程會縮短。軒尼詩道亦有其他巴士前往中環碼頭，例如 307 號巴士。

116. 賴子文議員建議，692 號巴士取消後，只剩下 690 號可前往將軍澳，但 690 號不經坑口，而 603 號前往平田的使用率一直偏低。他

建議把 603 號的路線伸延至將軍澳坑口，讓乘客更加直接由中環前往東九龍和將軍澳，令載客量上升。

117. 鄭官穩議員表示，由希慎廣場乘搭 11 號和 25 號巴士至中環大約需要 15 至 20 分鐘，最擠塞的地方是長江中心和置地廣場對開路面。如果把 25 號巴士站設於世貿中心，雖然方便某些乘客，但軒尼詩道人流眾多，11 號巴士恐怕供不應求，令乘客候車時間加長。

118. 周浩鼎議員建議參考外國的做法，設立熒幕牌並以全球衛星定位系統(GPS)顯示預計巴士到站的時間，以方便乘客預算車程。

119. 關嘉敏女士表示，運輸署會繼續鼓勵巴士公司採用新科技，為乘客提供乘車資訊及提升服務質素。

(關嘉敏女士、黃蔚藍先生、潘振剛先生、羅耀華先生、冼志賢先生及吳健文先生於討論完畢後離開會場。)

#### XIV. 其他事項 - 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

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

121. 黃福根副主席表示，項目 10,11,13,15,16,20,23 及 26 共 8 個項目均涉及樹木移植和等待遷移地下設施，他擔心有關工程未必能如期完工。他希望政府部門及有關機構跟進，以便盡快完成工程。

122. 周轉香議員表示，文件中有幾個項目都是要增加東涌的單車停泊處，但電單車停泊處亦不足夠，例如港鐵站 A 出口外的彎位，只有 12 個電單車位，但現在至少泊了 20 部電單車。她表示，裕東苑後上山的樓梯，有很多單車使用者需要托車而行，她建議在樓梯旁興建一條斜路，讓單車使用者可推車而行。

123. 賴子文議員詢問第 27 項工程的時間表。

124. 雷高明先生表示，第 27 項工程是加密單車停泊架，而時間待定，因為之前有議員提出不想用倒 U 型的停泊架，所以工程暫時不會進行。關於新增單車停泊處的工程，則會分階段進行，第一階段先劃出單車停泊處的位置，預計可在年底完成。



125. 鄭官穩議員表示，有關單車停泊處工程應該是分為兩個項目。一個是改建停泊處，另一個是增設停泊處。此外，拓展署已經完成單車泊架的設計比賽，他詢問新設計的款式為何。

126. 雷高明先生表示，將於會後與拓展署跟進。

(會後註：經與拓展署查詢，單車泊架設計比賽的結果將會在本年6月公布。)

127. 關淑嫻女士表示，樹木移植有相當的困難，公共設施如設在彎位遷移也有很大困難。路政署會與其他政府部門及機構跟進，希望盡快完成工程。

#### XV. 下次會議日期

128. 議事完畢，會議於下午 7 時 05 分結束。下次會議將於 2013 年 5 月 20 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-