

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2012 年 5 月 28 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

余麗芬女士, MH

李桂珍女士, MH

容詠嫦女士

鄧家彪先生

安慶英先生

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

葉錦洪先生

應邀出席者

邱誠武先生
陳偉偉先生
陳焯明先生
高梓倫先生
凌燕忠先生
卓健樑先生
曾偉文先生
鄭兆銘先生
倪家昇先生
潘業昌先生
潘振剛先生
黃漢中先生
謝秀麗女士
盧杰慧女士
袁健雄先生

副局長
首席助理秘書長(運輸)
鐵路拓展處總工程師/鐵路拓展
助理董事
首席工程師
副董事
高級地政主任/土地徵用
康樂事務經理(樹木)新界西
離島區副康樂事務經理
助理公共關係經理
襄理(車務)
策劃及車務編排經理
署理高級產業測量師/1
工程師/離島
長洲分區小隊主管(行動)

運輸及房屋局
運輸及房屋局
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
離島地政處
康樂及文化事務署
康樂及文化事務署
香港鐵路有限公司
龍運巴士有限公司
城巴有限公司
離島地政處
運輸署
香港警務處

列席者

黃華先生
周淑敏女士
高月華女士
吳錦耀先生
雷高明先生
黃志德先生
張正文先生
郭樹志先生
關淑嫻女士
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
大嶼山警區行動主任
水警海港警區警民關係主任
工程師(離島)
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

張國光先生
黃雄坤先生

歡迎辭

主席歡迎各委員、政府部門和機構代表出席會議，並向與會者介紹下列代表：

- (i) 大嶼山警區行動主任張正文先生，張先生代替已調職的朱文輝先生出席會議；以及
- (ii) 香港興業國際集團有限公司高月華女士，高女士暫代鄭偉鵬先生出席會議。

2. 委員備悉張國光議員和黃雄坤委員因事未能出席會議。

I. “我們未來的鐵路”第一階段公眾參與活動 (文件 T&TC 25/2012 號)

3. 主席歡迎出席介紹文件的嘉賓：運輸及房屋局副局長邱誠武先生、首席助理秘書長(運輸)陳偉偉先生、路政署鐵路拓展處總工程師陳焯明先生、艾奕康有限公司助理董事高梓倫先生、首席工程師凌燕忠先生及弘達交通顧問有限公司副董事卓健樑先生。

4. 邱誠武副局長和凌燕忠先生介紹文件內容。

5. 鄧家彪議員表示，文件只提及大型跨區鐵路走廊，卻遺漏已規劃及東涌居民一直要求興建的東涌西支綫逸東邨站。他詢問當局會否於 24 個月的諮詢期內，諮詢公眾有關興建東涌西支綫的項目。

6. 周轉香議員表示，政府及顧問公司強調只研究有關建議，但並不代表政府已經有意興建有關鐵路。因此，她不了解顧問報告的目的。她表示，文件提出的鐵路構思是爲了配合珠三角的發展，尤其是配合港珠澳大橋及有關的填海工程。港珠澳大橋將於 2016 年通車，但是當局還需要進行 24 個月的諮詢，而且尚未落實會否興建這些鐵路，她詢問最終如何配合。此外，文件建議的港深西部快速軌道接駁新界西及機場，但建議的屯門至荃灣沿海鐵路只接駁屯門及荃灣區。她建議把兩條鐵路連接，以促進人流，跨區就業及各區的經濟發展。她亦表示，建議的鐵路只達大嶼山的小蠔灣，然後接駁至高速公路，乘客沒有機會在大嶼山內停留。她建議當局除了從運輸角度作考慮外，還應考慮鐵路如何帶來人流及促進地區的發展。

7. 邱誠武副局長回覆如下：

- (a) 今次研究的目標是制定 2020 年後全港長遠鐵路發展的藍圖，而第一階段主要探討大型跨區鐵路走廊，以加強區與區之間的連繫。獲得這些資料後，顧問會進一步研究有關構思，並評估未來鐵路網絡可能出現的樽頸位置，提出地區性優化方案(如加建平衡路線、延線或支線、新增車站等)。
- (b) 關於把東涌綫伸延至東涌西的建議，會於第二個階段進行研究及諮詢。現時第一階段是就大型跨區鐵路走廊諮詢公眾意見。
- (c) 經過約兩年的研究和諮詢期後，局方會公布全港長遠鐵路發展藍圖，以勾畫香港未來可能需要建造的鐵路。在這藍圖及規劃之下，每一條鐵路具體於何時興建，其行走路線及車站地點等，會依地區的發展再作具體研究、設計及諮詢。
- (d) 在建立完整的鐵路覆蓋網絡，以滿足市民的交通需要時，局方亦會考慮及配合不同地區的規劃發展。隨著運輸基建愈來愈完善，如港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路等項目的推進，相信日後北大嶼山及新界西的經濟活動和就業人口會較快速地增長，或需考慮在基建及鐵路方面作出配合。

8. 陳偉偉先生補充表示，關於周轉香議員建議連接屯荃鐵路和港深西部快速軌道，局方現階段正進行概念性諮詢，這兩條線地理上比較接近，是否能夠進一步整合，顧問會考慮及研究。

9. 鄭官穩議員表示，研究鐵路發展毫無疑問會牽涉人口政策。現時香港出生率很低，每年人口增長很低，他詢問人口政策是否需要配合道路發展，如果興建了道路但使用率很低，會浪費公帑。他認為需要首先檢視現時的人口政策，然後再釐定鐵路網絡應如何發展。

10. 鄧家彪議員感謝副局長承諾會就東涌西支線的發展諮詢公眾。第一階段諮詢期將於 2012 年 7 月完成，他詢問第二階段諮詢期將於何時開始。

11. 邱誠武副局長回覆如下：

- (a) 2000 年發表的《鐵路發展策略 2000》是建基於比現時高的人口增長率。當時估計，香港至 2016 年將有 846 萬人，但現時估計數字已調低至 744 萬人。鐵路是集體運輸的交通工具，於人口密集而分佈平均的地區，運輸效益十分大。由於建造鐵路需要大量土地及資源，如使用率低，或會造成浪費，因此運輸設計和城市規劃需互相配合。他希望在諮詢期中，市民能夠就這方面提供更多意見。
- (b) 第一階段公眾諮詢期將於 7 月 21 日結束，而第二階段公眾諮詢暫定於今年年底展開，就地區性優化方案的建議等諮詢公眾意見。兩輪的公眾諮詢及研究約需時 24 個月完成，屆時會向公眾交待當局制定的長遠鐵路發展藍圖。

12. 周浩鼎議員表示，十年前的規劃預計東涌現時人口約有 20 萬人，但事實上東涌現時人口只有不足 10 萬人，與原先的規劃數目相差很大。多年來港鐵常以人口不足為由，推卻或拖延興建東涌西站。他認為，很多時候是以配套帶動該區的人口和發展。如果只是考慮人口而不增加配套設施，市民發現當區沒有他們需要的配套設施，會更不願搬往該區居住。

13. 陳偉偉先生表示，規劃署及土木工程拓展署會就東涌的發展進行詳細的研究，並進行進一步的公眾諮詢。局方會與相關部門溝通，希望東涌日後的規劃及鐵路的發展可互相配合。如果東涌鐵路網絡需要優化，局方會跟進。

14. 邱誠武副局長歡迎各委員以書面或到有關諮詢網站內提供意見。

(胡國興先生、葉錦洪先生、周轉香議員、鄧家彪議員、安慶英議員及黃福根議員於討論期間進入會場。)

(邱誠武副局長、陳偉偉先生、陳焯明先生、高梓倫先生、凌燕忠先生及卓健樑先生於討論完畢後離開會場。)

II. 通過 2012 年 3 月 26 日的會議記錄

15. 主席表示，會議記錄初稿已於本年 5 月 17 日寄給各委員審議。秘書處會前收到譚文豪委員提出的修訂建議，有關修訂建議已於 5 月 25 日電郵給各位委員審閱。

16. 委員沒有提出其他修訂建議，並一致通過上述會議記錄。

III. 有關增設單車徑(由東涌至欣澳)的提問 (文件 T&TC 12/2012 號)

17. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島雷高明先生、離島地政處高級地政主任/土地徵用曾偉文先生及土木工程拓展署工程師司徒雪雯女士。發展局和規劃署表示未能委派代表出席會議。會前發展局、運輸署、土木工程拓展署和規劃署已提交書面回覆，供各委員參閱。

18. 周轉香議員介紹提問內容。

19. 曾偉文先生表示，就增設單車徑的計劃，離島地政處主要負責交付土地。如果單車徑的路線範圍涉及私人土地的徵收和清理，交付土地的程序會由有關部門訂定該計劃的最終走線後開始，並需時 18 至 24 個月完成。如果只涉及政府土地的清理，有關程序一般只需 9 至 12 個月便可完成。

20. 雷高明先生表示，書面回覆內已提及土木工程拓展署及規劃署於 2012 年年初已經展開“東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究”。上述研究會一併檢視建議伸延單車徑的可行性。這部份單車徑的走線設計及落實須參考研究結果而定。有關政策局及部門將來會確立這項建議在康樂用途上的必要性，然後再由適當的工程部門作詳細研究。

21. 司徒雪雯女士補充表示，土木工程拓展署及規劃署於 2011 年 5 月 24 日向立法會發展事務委員會遞交建議書，申請撥款進行“東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究”，而研究亦於本年年初開始。研究的範疇主要是探討東涌市中心未來需要的規劃及土地用途，亦會研究市中心的單車徑走線及是否需要增設等問題。部門已於本年 2 月聘請顧問公司進行研究，暫時未有結果。有關在東涌新市鎮以外的範圍設立單車徑的建議，暫時未有落實的工務工程計劃及時間表，需先由有關政策局及部門確立該建議在康樂用途上的必要性，然後由適當的工

程部門作詳細研究。

22. 就離島地政處、運輸署及土木工程拓展署的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 周轉香議員表示，她曾在區議會會議中提出增設有關單車徑的建議。多年前，各部門與議員亦曾實地視察，知悉有關地段屬土木工程拓展署管轄。議員亦曾多次反映翔東路單車及汽車爭路情況嚴重，道路安全問題令人關注。她建議規劃署和有關部門及機構協調，在做足安全措施下，以試驗性質在該路段增設單車徑。她又詢問土木工程拓展署可否在土地使用方面，酌情彈性處理有關建議。
- (b) 鄧家彪議員表示，他不同意書面回覆內所指東涌新市鎮已有規劃完善的單車徑網絡。他舉例說明東涌新市鎮的單車徑網絡並不完善。他曾向運輸署和規劃署建議於東涌新發展碼頭附近設立約一百米的接駁單車徑，工程規模不大，但規劃署回覆表示，需在 30 個月後研究有結果時才可能進行工程，他對此表示氣憤。他又表示，現時議員的建議是增設由東涌至欣澳的單車徑，但部門的回覆卻表示會於東涌市中心的範圍內進行研究，是迴避問題。該研究需 30 個月的時間及大量撥款，但研究範圍小而沒有長遠的規劃，浪費資源。他希望有關部門可以考慮周轉香議員剛才提出的建議。此外，他詢問康樂用途上的必要性是由哪個部門進行評估。事實上有不少人特地前來踏單車，他建議有關部門與單車聯會聯絡，以便了解情況。
- (c) 譚文豪委員表示，他亦不同意東涌新市鎮已有規劃完善的單車徑網絡。他指出現時的建議只是一項很簡單的工程，數年前經已提出，部門卻一再拖延，互相推卸，他對此表示不滿。他建議部門實地視察，了解有多少人在該處踏單車。若不進行有關工程，只會危及駕駛者和踏單車人士的安全。據他所知，“東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究”並不會考慮建議的單車徑。他亦質疑建議的單車徑工程是否需要牽涉這麼多部門，以及是否必要進行研究後才推行。

- (d) 林悅議員表示，有關建議已提出多時，但部門尚未有任何計劃推行工程。去年翔東路曾經發生非常嚴重的交通意外，他與警方及相關部門曾研究如何改善該道路的安全。他希望各部門合作，盡快進行有關工程，以保障道路使用者的安全。此外，他詢問該路段近欣澳站的其中一段是否由港鐵公司擁有，因為現時不能直接經由該路段前往欣澳站。
- (e) 林寶強委員表示，每日有很多人在翔東路踏單車，過去亦發生很多意外。增設單車徑可保障司機和踏單車人士的安全。

23. 就委員的詢問和意見，離島地政處和土木工程拓展署回應如下：

- (a) 曾偉文先生表示，關於土地擁有者的問題，他請林悅議員會後提供地點，他會盡量提供有關資料。
- (b) 司徒雪雯女士表示，土木工程拓展署的“東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究”，主要是探討東涌新市鎮的發展。在東涌範圍內的單車徑網絡會在這個發展計劃內進行研究。若這項建議經有關政策局或部門確立其必要性後，而認定本署為最適合的工程部門，本署會盡量配合有關政策以推行無論是用作交通運輸或康樂用途的工程項目。

24. 在討論後，主席建議委員在會後與有關部門繼續跟進建議。

(曾偉文先生於討論完畢後離開會場。)

IV. 有關中環碼頭行人過路安全的提問 (文件 T&TC 13/2012 號)

25. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島雷高明先生及香港警務處大嶼山警區行動主任張正文先生。

26. 黃漢權議員介紹提問內容。

27. 雷高明先生表示，現時近中環碼頭的民光街，部分路旁可作上落客貨之用。由於對使用該路段作上落客貨的需求甚殷，爲了公平及有效使用有關設施，運輸署認爲應以先到先得、不作逗留和不可停泊爲原則。對於黃議員指出的情況，運輸署已向警方反映，希望可以加強執法以改善問題。此外，六號碼頭外的行人過路處已經設有“望左”及“望右”的道路標記，提醒行人橫過馬路時要留意車流的方向。運輸署會繼續密切留意該處的交通情況，有需要時會作出其他的改善。

28. 張正文先生表示，警方於中環碼頭一帶，包括文光街、文寶街、文輝街和文耀街，在過去六個月，共發出 851 張違例泊車定額罰款通知書。警方會繼續留意上述路段的交通情況，特別是日間及假日繁忙時段，並加強執法，以確保交通暢順及道路使用者安全。

29. 黃漢權議員表示，他指的是中環四至六號碼頭對出的上落客位置，經常有私家車及旅遊巴士停泊，或將該處視爲停車場。其他車輛無法靠近馬路，乘坐校巴的學生被迫在雙黃線或馬路中間下車，而貨車亦被迫在馬路中間上落貨。若有旅遊巴士在路中上落客，其他車輛根本無法通過，問題十分嚴重。

30. 雷高明先生表示，使用的原則應是先到先得、不作逗留及不可停泊。如果有車輛停泊在該處休息，警方可跟進。運輸署明白該路段上落客貨的需求很大，若司機自律不在該處逗留就能夠改善問題。

31. 張正文先生表示會將議員提出的問題向中環警區反映。

32. 鄭官穩議員表示，非常認同黃議員提出的問題。他詢問是否可以向中西區區議會反映問題。他又建議於有關馬路或道路上設立標誌，提醒司機不可停車等候。

33. 李桂珍議員表示，該路段對離島居民十分重要，她建議一方面向中西區區議會反映意見，另一方面由警方代表向中環警區轉達問題，以便跟進。

34. 主席表示會透過秘書處把問題轉介給中西區區議會跟進。

(會後註：有關問題已於本年 7 月 13 日轉介中西區區議會跟進。)

V. 有關長洲西堤路的提問
(文件 T&TC 14/2012 號)

35. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：康樂及文化事務署(“康文署”)康樂事務經理(樹木)新界西鄭兆銘先生、離島區副康樂事務經理倪家昇先生、運輸署工程師/離島雷高明先生及路政署工程師/離島關淑嫻女士。

36. 鄭官穩議員介紹提問內容。

37. 鄭兆銘先生表示，據了解，西堤路由填海建成，底部多是大石，而泥土數量不多，因此該處樹木生長情況不太好。署方曾嘗試栽種不同種類的樹木，但效果未如理想。署方已把有問題的樹木移除，待今次會議聽取意見後，才決定是否再種植樹木，以及應種植的品種。

38. 雷高明先生表示，把西堤路劃分為行人路段及車用路段的建議原則上可行，但實際上如何劃分必須考慮清楚。運輸署只可用欄杆，而非建議的鐵鍊把路面分隔。例如，地磚路面屬行人專用路段，而車輛則必須行駛石屎路面。此外，亦需考慮以下各點，西堤路本是相當開揚寬闊的道路，若用欄杆分隔，道路會變得狹窄。建議提及於假日時常出現人車爭路的情況，故應考慮分隔道路是否只在假日執行，而在執法上又會否有困難，以及分隔道路之後，緊急車輛的行駛會否受影響。此外，沿路有不少住宅，如果將道路分隔，居民出入經過車用路段，或會造成不便。最後，將石屎路面轉為只准車輛行駛，單車使用者可能會加速行駛，對附近出入的居民安全構成威脅。

39. 李桂珍議員表示，西堤路近來多了遊客，她建議在西堤路沿海一段的頭尾位置加設樁柱，已可解決問題。

40. 賴子文議員認同李桂珍議員的建議。現時西堤路很寬闊，不加設欄杆比較好。他要求康文署改善該處樹木的問題。有很多居民會坐在長椅上休息，他建議在長椅上加建遮蔭上蓋。

41. 鄭官穩議員表示，他曾到現場測量，相信劃分後的車路足夠讓大型的消防車通過，或約三架鄉村車輛同時停泊。現有的地磚路面亦很寬闊，足夠讓行人通過。他澄清建議不是硬性分成行人和車輛專用路段，只希望有提示及分隔，讓居民意識到一面是行車，而另一面是行人。建議只是初步的構思，設計還有很多改善空間。他希望可與

相關部門實地視察，以改善該處樹木生長及人車爭路的問題。

42. 鄭兆銘先生表示，若要樹木健康生長，就必需有足夠的泥土。署方需實地視察及考慮有關地點是否適合樹木生長。西堤路沿海一帶的樹木生長並不理想，反而靠山的一邊，樹木生長得比較健康。

43. 雷高明先生表示，原本構思是在地磚路面的出入口豎立不准車輛進入的交通標誌，提醒路人該路段只供行人使用，單車及鄉村車輛不能駛入。如果豎立禁區牌，沿路必需加設一些欄杆以分隔行人路和車路，如果只加樁柱，單車亦可中途插入，警方在執法上有困難。

44. 倪家昇先生表示，西堤路如要加設有遮蔭上蓋的長椅，應由離島民政事務處(“民政處”)負責，康文署只是負責樹木的保養。

45. 李桂珍議員表示，據她所知該處長椅屬路政署負責維修。

46. 譚雨川先生表示，他將於會後和民政處工程部核實長椅是否由民政處負責維修。如是的話，處方會研究如何改善。

47. 主席希望相關部門和議員到現場實地視察，以改善情況。

(鄭兆銘先生及倪家昇先生於討論完畢後離開會場。)

VI. 有關促請當局加快落實長者及殘疾人士 2 元乘搭公共交通優惠的動議 (文件 T&TC 15/2012 號)

48. 主席表示，勞工及福利局表示未能委派代表出席會議，但已提交書面回覆，供各委員參閱。是項動議由余麗芬議員提出，周浩鼎議員和議。

49. 余麗芬議員介紹動議內容。

50. 容詠嫦議員表示，根據勞工及福利局 2012 年 5 月 14 日立法會討論文件第二頁的第六項，香港電車有限公司現已為長者提供 1 元的優惠票價，較優惠計劃中所定的 2 元優惠票價為低，因此優惠計劃並不適用於電車。如果把電車加入動議，她擔心會產生誤會，所以建議將電車剔除。

51. 余麗芬議員表示知悉電車為長者提供了 1 元的優惠票價，以及電車並不包括在 2 元乘搭公共交通優惠計劃內。既然政府提出的計劃是讓長者以 2 元乘搭公共交通工具，她認為政府應回饋乘搭電車的長者 1 元或讓長者免費乘搭電車。
52. 譚文豪委員認為動議必須清晰，以免產生誤會，他建議改為把優惠計劃推廣至長者免費乘搭電車。此外，小巴分綠色專線小巴（“綠巴”）及紅色小巴（“紅巴”）。他認為紅巴屬於個別經營，很難推行此項優惠計劃。如果動議中的小巴是指綠巴，他建議清楚說明。
53. 容詠嫦議員表示，她亦擔心紅巴推行此計劃的問題。此外，現時有超過 100 條專線小巴路線及約 3000 輛專線小巴。如果政府沒有適當的監管而貿然推行此計劃，可能會對納稅人不公道。她認為應待條件成熟後，才推行此計劃，所以她對於把電車及小巴納入 2 元優惠計劃內有保留。
54. 黃漢權議員要求把街渡也加入優惠計劃中，因為某些街渡航線也是服務居民的。
55. 鄧家彪議員亦建議把機場巴士 A 線納入優惠計劃內。
56. 周浩鼎議員表示，綜合各議員的意見，他希望提出修訂動議，將動議的第三項“研究把優惠計劃擴展至小巴及電車”刪除。
57. 容詠嫦議員提出修訂動議，把優惠計劃擴展至街渡。
58. 鄧家彪議員提出修訂動議，把優惠計劃擴展至機場巴士 A 線服務。
59. 黃漢權議員申報利益，表示他現時經營兩條航線，一條由愉景灣至梅窩的渡輪航線，每日的人流約 200 人。另一條由坪洲至愉景灣的街渡航線。由於名稱的分別，街渡航線不包括在 2 元的優惠計劃內，受影響的乘客過千，包括低收入人士。
60. 周轉香議員指低收入人士與此項優惠計劃沒有關係，因為此項計劃的對象是長者。
61. 黃漢權議員澄清表示，大多數低收入人士也是長者。
62. 主席表示，根據議事常規，首先需要通過所有的修訂，並根

據剛才提出修訂的先後次序進行投票。他請委員以舉手方式就以下三項修訂逐一進行表決。

- (1) 由周浩鼎議員提出的修訂，將動議第三項“研究把優惠計劃擴展至小巴及電車”刪除
投票結果：24 票支持、1 票反對和 0 票棄權
- (2) 由容詠嫦議員提出的修訂，在動議內加入“研究把優惠計劃擴展至街渡服務”
投票結果：21 票支持、0 票反對和 4 票棄權
- (3) 由鄧家彪議員提出的修訂，在動議內加入“研究把優惠計劃擴展至機場巴士 A 線服務”
投票結果：25 票支持、0 票反對和 0 票棄權

主席宣佈以上修訂全部獲得通過。

63. 主席表示，動議經修訂後，第三項將改為“研究把優惠計劃擴展至街渡及機場巴士 A 線服務”。他請委員以舉手方式表決經修訂後的動議。他總結投票結果，有 24 票支持，0 票反對和 1 票棄權，因此動議獲得通過。

(余漢坤議員於討論完畢後離開會場。)

VII. 有關政府為長者及殘疾人士提供每程 2 元車費及船費優惠的提問
(文件 T&TC 24/2012 號)

64. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)行政經理黃華先生、世界第一渡輪服務有限公司(“新渡輪”)企業傳訊經理周淑敏女士及愉景灣航運服務有限公司(“愉景灣航運”)代表高月華女士。勞工及福利局、運輸及房屋局和港九小輪表示未能委派代表出席會議，但已提供書面回覆，供各委員參閱。

65. 容詠嫦議員介紹提問內容。

66. 黃華先生表示非常支持優惠計劃。嶼巴亦曾與運輸署和八達通卡有限公司(“八達通公司”)舉行會議，討論如何提升嶼巴的八達通系統，以配合優惠計劃的推行。由於嶼巴所用的八達通系統與城巴及九巴不同，而提升系統需時，所以未能夠與其他巴士公司一起於本年

7 月完成系統更新。八達通公司、交通服務營辦商、運輸署和勞工及福利局正一起研究如何設立中央結算平台，以便推行優惠計劃。八達通系統提升後，嶼巴會配合政府，盡快實施有關優惠。

67. 周淑敏女士表示，新渡輪一直與政府當局緊密聯繫，並會積極配合，以便計劃可於預設的時間內推行。為推行此計劃，渡輪公司須配合使用一套全新開發、專為優惠計劃而設的中央結算平台。此結算平台的實施，需勞工及福利局、運輸署及八達通公司的配合，渡輪公司也會積極配合各方的不同安排。

68. 高月華女士表示，愉景灣航運亦是一個持牌的渡輪公司，與新渡輪及嶼巴一樣，將會全力配合政府的安排。

69. 容詠嫦議員表示，根據勞工及福利局的計劃，渡輪公司將會遲兩季，即在下年年初才能夠實施優惠計劃。她認為受惠者不單是離島區居民，於船費較昂貴的假日，區外 65 歲以上的長者亦可享用優惠到離島旅行，因而促進離島各區的旅遊業，是一個多贏的局面。如果只是因為八達通結算平台的技術問題，她認為無需浪費超過半年的時間研究。如果港鐵公司能夠做得到，有關的系統亦可使用於離島區的渡輪航線。離島區的渡輪航線如果需要改變或提升其系統，亦不是一件困難的事。例如新渡輪於假日需要加票價，八達通系統只需簡單操作便會自動調整。愉景灣航運於午夜後需加票價，八達通系統亦只需簡單操作便會自動調整。她質疑如果港鐵可以使用結算平台，為何其他渡輪公司不能。她極力鼓勵渡輪公司盡早實施優惠計劃，亦希望政府當局及八達通公司早日提升系統，以惠及離島和全港的長者及殘疾人士。

70. 鄧家彪議員表示，居民十分歡迎優惠計劃，希望可以早日實施，尤其是嶼巴，希望可於今年內推行。如果營辦商有任何技術上的困難，可提出讓議會知悉。此外，他亦接獲很多意見，表示殘疾人士登上大嶼山巴士有困難。他預計優惠計劃會帶來更多遊客，希望嶼巴留意現時途經旅遊熱點的巴士，是否有適合殘疾人士的無障礙設施。

71. 黃華先生表示，由於大嶼山的路面情況特別，某些路段並不適合低地台巴士行走，所以行走寶蓮禪寺及大澳的路線都會選用車身較高及離地較高的旅遊巴士。殘疾人士上車時，可以將輪椅摺疊起來放進行李倉，在嶼巴職員的協助下上車。關於結算平台，並不是巴士公司能力範圍內的事情，需要八達通公司和勞工及福利局提供。如果能解決結算平台和系統提升的問題，嶼巴很樂意盡快實施優惠計劃。

72. 周淑敏女士表示，新渡輪的八達通系統已使用差不多十年，未能像港鐵那樣快速提升整個系統。中央結算平台由政府提供而渡輪公司只是作出配合。政府希望透過中央結算平台，即時計算票價差距，由於每條航線的票價都不同，計算票價差距牽涉很多不同的組合，十分複雜。而關於使用中央結算平台的原因或其時間表，則需勞工及福利局解答。

73. 鄭官穩議員認同容詠嫦議員的提問，亦希望盡快實施優惠計劃。他亦認同新渡輪的回應，其系統的複雜性與港鐵不同。他不相信巴士及渡輪公司會刻意延遲優惠計劃，因為營運商並沒有損失，差額會由政府彌補。

74. 主席總結，希望各服務提供者與政府配合，盡早推行此項優惠計劃，以惠及廣大市民。

VIII. 有關要求港鐵凍結東涌綫票價及延續轉乘優惠的提問 (文件 T&TC 16/2012 號)

75. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港鐵路有限公司(“港鐵”)助理公共關係經理潘業昌先生。

76. 鄧家彪議員介紹提問內容。

77. 潘業昌先生表示，港鐵剛於上星期五宣布 2012 年的車費推廣計劃。港鐵將會推出歷來最大規模的車費推廣計劃，乘客在整體交通開支方面可節省約六億七千萬元。港鐵在籌劃今年的推廣計劃時，更細心聆聽社會上的意見。大前提是推出乘客會覺得吸引及有實效的優惠，惠及以不同模式乘車的乘客。今年離島區居民可以享用不少優惠，包括將於今年 10 月起推出“東涌—香港全月通”的月票。在月票推出之前，港鐵與嶼巴的轉乘優惠，會在 7 月至 9 月期間由 1 元提高至 1.5 元。而乘搭五條港外線渡輪往中環的離島居民，由 7 月 1 日至明年 1 月 1 日，亦可享有 1.5 元的轉乘優惠。此外，亦會在 6 月 18 日至 12 月 30 日推出深受乘客歡迎的“搭十送一”推廣，而在緊接的 12 月 31 日至明年 6 月 30 日，亦會推出“即日第二程九折優惠”。港鐵更會於 7 月 28 日至 12 月 31 日首次推出小童於周末及公眾假期免費乘搭港鐵的優惠，相信可鼓勵更多市民積極參與家庭及社區活動。除了先前提及的新優惠項目，港鐵現有的推廣優惠計劃亦會繼續，包括小

童及本地學生半價乘車優惠，以及繼續承擔現時自願為長者及殘疾人士提供的票價優惠。事實上，在今年整個優惠計劃之下，所有使用八達通的乘客，不論是否經常乘搭港鐵、乘坐長途或短途車程，均有機會受惠於計劃中的一個或多個推廣項目。由 6 月 18 日起至明年 6 月 30 日的一整年之間，任何時間都有最少一個優惠推廣項目讓乘客享用。

78. 就港鐵的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 譚文豪委員表示，港鐵只表示月票優惠由今年 10 月開始，但並沒有說明優惠期只有 9 個月，即是由今年 10 月至 2013 年 6 月。他希望月票計劃是固定的優惠，並不是只有 9 個月的優惠。此外，他亦表示映灣園的 CC Club 早前停辦了前往中環及尖沙咀的巴士服務，巧合地港鐵亦推出有關優惠，他質疑兩件事是否有關連，因為映灣園的管理公司是港鐵。雖然港鐵曾不斷表示與該兩條巴士線無關，但若該兩條巴士線停辦，最大的得益者會是港鐵，因為每天該兩條線有過千名乘客。他對港鐵推出月票優惠表示歡迎，但重申希望港鐵考慮將該優惠以固定形式實施，並不是實施 9 個月。
- (b) 鄧家彪議員表示，第一，他不能夠因為港鐵把來年預計所賺的六億多元全數作為優惠，而認同港鐵可以“依法加價”，因為有關機制罔顧市民的負擔能力。港鐵在可觀的盈利下，其實可不加價，亦可彈性處理，即不一定每一條路線都加百分之五點四。東涌綫的票價已經十分昂貴，基數高，實際加幅比其他路線大。他以例子說明若劃一加幅，對東涌居民及機場員工十分不公平。第二，他希望港鐵與嶼巴及離島渡輪航線的 1.5 元轉乘優惠，可成為常規的優惠，而不是只有半年或 3 個月。因為與其他新市鎮相比，只有離島區需要轉乘其他接駁交通服務，而且離島區的交通費已經十分昂貴。第三，他相信港鐵推出的月票計劃是一個長遠的政策，但他對 550 元的定價表示關注。若東涌居民每天在深水埗或荃灣一帶上班，購買這張月票是得不償失。以單程票價計算，每月票價差不多 550 元。如果買了月票後於荔景站下車，再轉往荃灣區，需額外付車費約 3 元，所以是得不償失。他歡迎港鐵推出月票，但詢問可否以人為本，推出分區的月票。例如，現在的西鐵綫全月通有兩種票

價，一是以南昌站為終點，另一則以紅磡站為終點，以切合不同人士的需要。他曾調查過 182 個需要跨區工作的居民，當中只有三分之一前往港島。所以，有居民建議月票計劃分 4 區，包括九龍區、港島區、荔景/青衣區和迪士尼區，希望港鐵考慮。

- (c) 林悅議員表示，港鐵推出月票計劃是一個進步，但認為在檢討東涌綫票價及月票的收費時，不應單純以路線距離衡量，因東涌綫車站較少，投資基建及營運成本較低。若像其他路線一樣以距離作衡量，東涌居民的承擔水平是偏高的。他亦認為港鐵整體收益是包括物業發展、物業管理及正常票務收益等。若純粹以車務收益計算，是不能百分百反映港鐵在政府方面得到的資源，以及賺取的利潤。此外，他亦希望此項優惠並不是短期措施，以及在實施前考慮劃分區域，例如九龍及香港區。長遠而言，則希望可達到全線通的服務，即通用於港鐵所有路線。
- (d) 周浩鼎議員表示，他於港鐵宣佈有關月票計劃後，便設置街站，以了解居民的看法。居民都認為若月票只覆蓋東涌綫過海至香港，作用不大，應該覆蓋其他範圍。他建議港鐵參考倫敦地鐵的做法，將全港路線分區並推出全港通的月票。
- (e) 主席表示，以東涌綫來說，最多人轉車的是荔景站。他建議港鐵加設往荔景站的月票，讓居民受惠。此外，他詢問於月票推行後，月票持有人若轉乘 38 號巴士，是否仍有轉乘優惠。

79. 就委員的詢問和意見，潘業昌先生回應如下：

- (a) 採用更客觀及透明的票價調整機制是 2007 年兩鐵合併時，政府設定的五個範疇之一。現行的機制是將票價調整與經濟情況掛鉤，機制是採用消費物價指數反映每年通脹的變動，以及採用運輸業工資指數反映市民的負擔能力。港鐵於 2007 年開始已放棄調整票價的自主權，而採用票價調整機制。有關機制是一份雙方同意的合約，而且是一個清晰、公眾容易理解的程序，結果完全根據政府公佈的公開數據進行計算。所以，雙方都需要

尊重有關機制。

- (b) 關於東涌綫月票能否分區收費的問題，港鐵推出月票優惠的目的，是減低經常乘搭鐵路的乘客的交通費負擔，特別是長程的乘客。東涌綫月票的安排與港鐵現有其他路線的月票安排是相若的，即是一個價錢，可於同一線路的兩個終點站之間不限次數乘搭。例如，現有東鐵綫的月票可於上水站至尖東站不限次數乘搭。而西鐵綫有兩種月票，是有其歷史原因的。西鐵綫於 2003 年通車時是以南昌為終點，當時亦推出到南昌站的月票。及後九龍南線通車至紅磡後，再推出到紅磡站的月票。
- (c) 今年的優惠涵蓋面非常廣泛，相信可以惠及不同乘車模式的乘客。如果東涌的居民需要前往荔景及青衣等目的地，是可享用到港鐵另外的優惠，例如“十送一”及即日第二程的九折優惠。
- (d) 關於轉乘 38 號巴士的優惠，如果鐵路的車程是在東涌綫內，當使用月票時，由於車程不用額外收費，故不能同時享有轉乘嶼巴的優惠。

80. 就港鐵的回應，委員再提出以下詢問和意見：

- (a) 賴子文議員表示，港鐵公佈已經將加價的收益回饋社會，這是一個謬誤。加價百分之五再派百分之五的錢，並不代表沒有加價，因為一年後再加價的基數便會不同。按比例來說，應該是長程乘客所提供利潤比較多。現在劃一增加票價，即是向長程乘客收多了錢，但該批乘客受惠於優惠措施者不多。他重申劃一加價百分之五，並不合理。在轉乘優惠方面，離島區的船費與其他交通費相比已經很昂貴，而且離島區的人口不多，他希望港鐵不要只推行 3 個月或半年的轉乘優惠，優惠計劃應長期推出。
- (b) 李桂珍議員認同賴子文議員的意見。希望轉乘優惠可維持一年，並且延續下去。此外，她詢問為何港島區的優惠是 2 元，離島區的優惠只有 1.5 元，而且為何只得香港及中環兩個站可使用該優惠。

- (c) 鄧家彪議員表示，就剛才議員提出有關分區、設多張月票等建議及意見，港鐵仍抱有封閉及保守的態度，他希望港鐵可以積極考慮有關建議。此外，他非常關注持有月票的居民再乘搭 38 號巴士沒有轉乘優惠的問題。他詢問港鐵會否同步取消西鐵及東鐵轉駁 K 線車及輕鐵的轉乘優惠，若不會，又為何歧視東涌，尤其是逸東邨的居民。此外，若持月票前往荃灣，於荔景站轉車需付車費，他詢問由荔景回東涌，是否不能使用一元的 38 號巴士轉乘優惠，但由荃灣轉往荔景再回東涌則可使用。
- (d) 林悅議員詢問，假設由東涌持月票往銅鑼灣，是否需要於香港站開口一出一入，還是香港站至銅鑼灣站的車費會於八達通卡內自動扣除。乘客多付一程短程收費，是否仍可享受“十送一”的優惠。
- (e) 周轉香議員建議於中環四、五、六號碼頭設立港鐵 2 元特惠站。從商業角度考慮，會有更多人因可節省 2 元而轉搭港鐵。此外，若設了月票後而多了限制，甚至令逸東邨的居民失去 38 號巴士來回的轉乘優惠，對居民的生活影響很大，希望港鐵為持月票的居民提供有關轉乘優惠。
- (f) 黃華委員表示，若使用月票後，便沒有 38 號巴士轉乘優惠，他請港鐵在通告內列明，以免讓人誤會是嶼巴不給予有關優惠。

81. 就委員的詢問和意見，潘業昌先生回應如下：

- (a) 關於不同線路是否可彈性處理加幅的問題，在現有票價調整機制下，五點四的加幅是加權平均的加幅，即是所有車程的平均總加幅是百分之五點四，而個別車程的加幅會略有不同。根據機制，若將長途車程的加幅減低，由於所有車程車費加幅的加權平均數必須等如五點四，那麼短途車程的加幅便會相應提高。
- (b) 港鐵推出的優惠是商業推廣，一般的商業推廣都有期限，港鐵會經常檢討推廣的成效，在不同時間推出不同優惠。

- (c) 他澄清，港鐵與五條港外線渡輪所提供的是轉乘優惠，與港鐵特惠站是兩個不同的推廣計劃。關於為何渡輪轉乘優惠必須在中環或香港站使用，其實港鐵所有的轉乘優惠都有這樣的規定，於定點車站與其他公共交通營辦商提供轉乘優惠。例如，與嶼巴的轉乘優惠必須於東涌站使用。
- (d) 使用東涌綫月票的乘客，由東涌出發於荔景站轉車前往荃灣，仍可享有月票的優惠，且不需要於荔景站一出一入，只需要使用該張已注入月票資料的八達通卡，港鐵的系統會直接扣除荔景往荃灣的車程，而東涌至荔景的車程，因為已有月票而不需再付費。而持月票的乘客由荃灣出發經荔景轉車前往東涌，再轉乘 38 號嶼巴，是可以享有轉乘優惠的。而該乘客因多付一程短程費用，亦可享有“十送一”的優惠。
- (e) 今年的優惠計劃，涵蓋的範圍相當廣泛，不同乘車模式的乘客，都可以享用港鐵不同的優惠。他明白大家關心東涌綫月票具體實施的細節。到十月份推出月票時候，港鐵會向居民多作宣傳及解釋詳請。

82. 主席總結表示，希望港鐵考慮委員的意見，以及進一步完善計劃。

(容詠嫦議員於討論期間離開會場。)

(周轉香議員及潘業昌先生於討論完畢後離開會場。)

IX. 有關城巴及龍運巴士新優惠措施的提問 (文件 T&TC 17/2012 號)

83. 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、龍運巴士有限公司(“龍運”)襄理(車務)潘振剛先生及城巴有限公司(“城巴”)策劃及車務編排經理黃漢中先生。運輸署及城巴有限公司的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

84. 鄧家彪議員介紹提問內容。

85. 黃志德先生表示已於本月初將主要優惠的資料交予鄧家彪議員參閱。其後，運輸署亦在會前向委員發出書面回覆，詳列在新專營權下有關巴士優惠細節。他請巴士公司介紹有關詳情。

86. 潘振剛先生和黃漢中先生分別介紹龍運和城巴在新專營權下提供的新票價優惠措施。詳情見附件一和附件二。

87. 鄧家彪議員表示，大部分優惠措施不應該在專營權續約後才提供，應在續約之前就提供。很多優惠只是同集團下 A 線車及 E 線車之間的轉乘優惠。待續約後才提供是誇大了回饋。城巴每年在港島的專營權下都因為盈利佳，而推出即日回程八折等優惠，但有關的優惠卻永遠不於大嶼山實施，亦沒有在今次專營權續約中提供。此外，很多東涌居民希望城門隧道的巴士站有更好的轉乘系統，即 E41 或 E42 可於城門隧道停站，以便轉乘九巴往新界東，但巴士公司現在尚未做到。此外，龍運提供的 N31 號巴士即日回程優惠，需待明年五月才可實行，但城巴實施有關優惠已久，他詢問龍運可否早些推出優惠。

88. 黃志德先生表示，他將於會後跟進 N31 號巴士即日回程優惠可否早日實施的問題。

89. 潘振剛先生補充表示，關於實施時間表，龍運曾與運輸署討論了一段時間。實施有關優惠，需視乎龍運的營運狀況，以及需時完成軟件更新等調整工程。龍運已承諾於新專營權開始時完成所有有關調整。至於可否提早完成，需視乎軟件更新的情況。龍運會再與運輸署跟進及磋商。

90. 譚文豪委員表示，提供跨公司的轉乘優惠措施是一個突破。現在居民由其他地方返回東涌北，於青嶼幹線收費廣場需轉乘同一間公司的巴士返回東涌才享有優惠。他希望兩間巴士公司研究在青嶼幹線收費廣場，乘搭龍運再於該處轉乘城巴的 E21A 回東涌北，或是，乘搭城巴再轉乘龍運的 E31 回東涌北，可享有轉乘優惠。他相信此項安排不會引致額外支出，亦非什麼優惠，希望兩間巴士公司考慮。

91. 主席表示，代表東涌區的議員亦一直爭取跨公司的轉乘優惠，現在兩間巴士公司可提供較簡單的跨公司轉乘優惠，故希望可進一步推廣至更多的路線，以方便所有東涌居民。就譚文豪委員的意見，他請巴士公司回應。

92. 黃漢中先生表示，新增的跨公司轉乘優惠的其中一項，是為龍運的 E32、E33 等路線於順東路東涌消防局對面轉乘城巴 E21A 號線前往東涌逸東邨的乘客，提供一元的轉乘優惠。此外，乘搭城巴 E11、E21、E22、E22A 或 E23 的乘客於順東路轉乘龍運的 E31 號線往逸東邨，亦可享有一元的新優惠。此兩項新措施可讓於青馬收費廣場轉車往逸東邨的乘客多一個選擇。

(陳連偉議員及李志峰議員於討論期間離開會場。)

(潘振剛先生及黃漢中先生於討論完畢後離開會場。)

X. 有關東涌 3A 地皮招標及工程對東涌巴士總站的影響的提問
(文件 T&TC 18/2012 號)

93. 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、運輸署工程師/離島盧杰慧女士及離島地政處署理高級產業測量師/謝秀麗女士。發展局表示未能派代表出席會議，但已提交書面回覆供各委員參閱。

94. 鄧家彪議員介紹提問內容。

95. 黃志德先生表示，有關賣地對 38 號巴士線的影響很輕微。有關詳情，他請離島地政處(“地政處”)回應。

96. 謝秀麗女士表示，關於東涌 3A 地皮招標，發展局已提交書面回覆。東涌市地段第 11 號(即東涌 3A 地皮，下稱“有關地段”)現列於 2012 年至 13 年“供申請售賣土地一覽表”內，暫時未有確實售賣日期。根據相關草擬賣地條件，發展商須於有關地段對面位於達東路的政府土地提供一個“臨時公共交通總站”，讓現時使用有關地段上巴士總站的各公共交通路線在施工期間，可暫時使用“臨時公共交通總站”繼續運作。在新建的公共交通總站完工後，各公共交通路線將會遷回有關地段。至於經有關地段來往達東路及東薈城有蓋巴士總站的現有巴士線，賣地條件亦要求發展商於施工期間容許車輛繼續駛往有關地段。

97. 就運輸署和地政處的回應，委員和機構代表提出以下詢問：

- (a) 鄧家彪議員詢問，現時位於有蓋巴士總站內的巴士線，例如 38、S1、X1、S52 及 S64，於賣地施工期間是否都

不需要搬站。

- (b) 林寶強委員詢問，會有哪些巴士線需搬遷至臨時巴士總站。他亦詢問旅遊巴和愉景灣邨巴的停泊位置。
- (c) 黃華先生詢問將來的臨時巴士總站及現有巴士總站的面積，臨時巴士總站能否容納現有的所有巴士線，而又不影響現有的運作模式。往映灣園的 37 號線巴士現位於露天巴士總站，將來是否會搬回有蓋巴士總站。若將來巴士線搬往對面的臨時巴士總站，乘客由地鐵站前往臨時巴士總站的過路設施又會如何。

98. 就委員和機構代表的詢問，地政處和運輸署回應如下：

- (a) 謝秀麗女士表示，根據有關地段的賣地草圖，該土地約有一萬平方米，而預留作臨時巴士總站的土地面積大概超過四千平方米，現有巴士總站的土地內有一部分是通道。此外，根據運輸署的資料，東涌市地段第 11 號現只有五條巴士線使用。
- (b) 黃志德先生補充表示，根據地政總署提供的草擬賣地條件，現時位於有蓋巴士總站內的巴士線將不受賣地施工的影響。而露天巴士站的巴士線包括 3M、11、23、34、36 及 37，亦會於新建成的巴士總站內有適當、安全及方便的停泊位置。除專營巴士線外，亦會提供停泊點予旅遊巴和愉景灣兩條邨巴路線。有關的詳情，將來會送交巴士公司評估，有需要時亦會徵詢委員的意見。關於巴士搬至臨時巴士總站的詳情，暫時未有進一步的資料。

99. 就運輸署和地政處的回應，委員和機構代表再提出以下詢問和意見：

- (a) 黃華先生表示，現有一萬平方米的巴士總站都已經十分擠迫，若搬往只有四千平方米的臨時巴士總站，情況令人難以想像。他詢問政府會否提供備用巴士的停泊位置。
- (b) 林寶強委員表示，若臨時巴士總站面積太小，於節日期

間，乘客多而巴士班次頻密時，道路會十分擠塞。

- (c) 鄧家彪議員表示，若要等到整個土地買賣程序完成後，才與發展商商討，實在太遲。他認為政府有責任列明條款，要求發展商做好有關安排。他希望有關部門與鄉事會、當區區議員及巴士公司商討。
- (d) 高月華委員表示，非常關注愉景灣兩條巴士線會否受影響，希望部門作出安排時諮詢愉景灣巴士公司。

100. 就委員和機構代表的詢問和意見，地政處和運輸署回應如下：

- (a) 謝秀麗女士表示，剛才提及的數字是有關地段的總面積及估計臨時巴士總站的面積。根據有關地段的賣地草圖顯示，位於有關地段上之現有巴士總站撇除通道後與臨時巴士總站面積相距沒那麼大。
- (b) 盧杰慧女士表示，賣地後，發展商須提交計劃書，列出臨時巴士總站及搬遷巴士站的安排。有關計劃書亦需交予相關政府部門審批。運輸署亦會就發展商提交的資料，提供意見，及要求發展商諮詢巴士公司及議員的意見。有關面積的問題，撇除通道及現有的東薈城巴士總站，臨時總站與現有巴士總站的面積相差無幾。

101. 主席表示，運輸署及地政處的資料都尚未齊備，希望可於會後與各持分者，例如鄉事會及巴士公司，研究清楚各項安排，不要待賣地程序完後才發現問題。他希望能盡早解決有關問題，以便妥善處理巴士站搬遷事宜。

102. 張富議員建議相關部門將有關賣地的圖則提供予各位委員，例如臨時巴士站的位置及面積、將會售賣土地的位置等。他亦建議圖則上列明哪部分將由哪間巴士公司使用。

103. 謝秀麗女士表示，有關地段的賣地草圖已上載於地政總署網站，她將於會後提供一份顯示現時位於有關地段的巴士總站及臨時巴士站的圖則予各委員參考。

(會後註：地政處提交的圖則等進一步資料，已於本年 7 月 11 日傳真給各委員。)

(謝秀麗女士於討論完畢後離開會場。)

XI. 有關要求加裝乘客指示牌的提問
(文件 T&TC 19/2012 號)

104. 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。

105. 林寶強委員介紹提問內容。此外，他亦提及東涌巴士總站路面滑軟的問題，希望有關部門跟進。

106. 黃志德先生表示，他曾實地視察，在 X1 號線的總站位置已貼有大約六個標貼，指導乘客乘搭 X1 號巴士，但標貼並不顯眼，他會向巴士公司反映。此外，由於乘客未必能夠留意貼在牆上的標貼，而由龍運及城巴合辦的 X1 號巴士線只於博覽會有大型活動時才運作，他已要求巴士公司除指示標貼外，亦要安排人員指導乘客經由行人路前往車站。

107. 關淑嫻女士表示，關於路面滑軟的問題，承建商已準備好防滑物料，由於需配合巴士公司夜間的運作，暫時未能訂定鋪設的日期。

(黃漢權議員於討論期間離開會場。)

XII. 有關下長沙和羌山道的提問
(文件 T&TC 20/2012 號)

108. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師盧杰慧女士及離島民政事務處助理專員譚雨川先生。

109. 林寶強委員介紹提問內容。

110. 盧杰慧女士表示，關於羌山道 FA481 至 FA482 燈位的彎位太窄，要求加裝魚眼鏡的建議，由於魚眼鏡是凸鏡，它所顯示的映像與真實有很大差異。駕駛者駛至彎位時，如果只憑凸鏡觀察，很容易錯誤估計迎面而來的車輛的位置、距離和速度，而沒有減慢車速和作出適當的反應。基於安全的理由，運輸署不建議在彎位安裝魚眼鏡。

111. 譚雨川先生表示，關於下長沙至沙灘的行人徑欄杆損毀的問題，民政處工程部已安排維修，工程預計於六月底前完成。

112. 就運輸署的回應，機構代表和委員提出以下詢問和意見：

- (a) 黃華先生表示，一般來說，在彎位闊度不足的情況下都會加裝魚眼鏡。他以石壁水塘引水路的分路上的魚眼鏡為例，表示如果該處沒有魚眼鏡，容易發生意外或會導致交通擠塞。如果運輸署不建議加裝魚眼鏡，則應該擴闊彎位。
- (b) 林寶強委員表示，大型車輛(例如巴士)，因為右邊的鏡比較貼近車身，所以在轉彎時看不見彎位的交通情況，如果不在彎位加裝魚眼鏡，非常容易發生意外。
- (c) 主席詢問，運輸署的現行政策是不准加裝魚眼鏡還是不建議加裝魚眼鏡。他認為魚眼鏡僅為輔助，至於是否能夠幫助駕駛者，應視乎實際情況而定，駕駛者本身應該小心駕駛。
- (d) 張富議員表示，現時公共道路上的確有數個位置加裝了魚眼鏡，希望運輸署考慮委員的建議。如果不能加裝魚眼鏡，則應擴闊道路。
- (e) 賴子文議員希望運輸署詳細研究委員的意見。此外，他亦詢問燈柱上的魚眼鏡是由哪個政府部門負責安裝的。

113. 就機構代表和委員的詢問和意見，運輸署回應如下：

- (a) 盧杰慧女士表示，魚眼鏡會令駕駛者不能準確估計車輛的距離。在夜間，魚眼鏡更會反射其他車輛的燈光，影響駕駛者的視線，增加意外發生的機會。她重申基於安全的理由，運輸署不建議加裝魚眼鏡。而運輸署過往在公共道路上亦沒有加裝魚眼鏡。此外，她表示由於羌山路倚山而建，空間有限，運輸署與路政署目前正就部份可行的彎位進行改善工程，亦會考慮在急彎設立警告牌，提醒司機小心駕駛。

- (b) 雷高明先生補充表示，不安裝魚眼鏡是運輸署現時的一個既定政策，因此在全港的公路上都沒有由運輸署安裝的魚眼鏡，現有的魚眼鏡可能是私人安裝的。

114. 主席促請運輸署考慮擴闊道路的建議，並探討改善該道路的安全的方案。

(盧杰慧女士於討論完畢後離開會場。)

XIII. 有關長者服務車輛的提問
(文件 T&TC 21/2010 號)

115. 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警務處長洲分區小隊主管(行動)袁健雄先生。

116. 鄭官穩議員介紹提問內容。

117. 黃志德先生表示，西灣贊端路並不位於禁區範圍內。根據鄉村車輛的營運條件，安老院長者服務車輛需按既定的路線行走，但現時有關車輛的行走路線並不經贊端路。若安老院希望更改路線，可向運輸署牌照部申請。此外，山頂道至山頂道西屬時間限制的禁區範圍，若安老院希望於限制時間內行走該段道路，亦可向運輸署申請。牌照部在審批申請時會諮詢警務處、地區人士及運輸署工程師等。現時山頂道至山頂道西准許車輛行駛的時間是每日早上七時至晚上八時。星期六十二時後、星期日及公眾假期全日是禁止車輛行駛的。

118. 袁健雄先生表示，警務處會根據安全情況、有沒有影響其他道路使用者、地理環境等因素考慮是否發牌。若申請有助長洲居民生活，警方會支持有關申請。

119. 李桂珍議員表示，安老院車輛牌照的路線訂定時，西堤路尚未興建，安老院的負責人曾詢問有關部門可否改變路線，回覆是不可以。她表示，因現時人口老化，而西灣一帶有很多長者，非常需要長者車輛的服務，她希望運輸署跟進。

120. 黃志德先生表示，運輸署對建議持開放態度，若居民認為有需要而提出申請，運輸署樂意跟進。

XIV. 有關單車意外黑點的提問
(文件 T&TC 22/2012 號)

121. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港警務處長洲分區小隊主管(行動)袁健雄先生及運輸署工程師/離島雷高明先生。

122. 鄭官穩議員介紹提問內容。

123. 袁健雄先生表示，所有發生交通意外的地方都是交通黑點。根據資料，於 2012 年 1 月至 5 月 20 日期間，警方於長洲共執行了十五次交通管制行動，其中一次是聯合港島交通部針對鄉村車輛而作出的行動。期間，警方檢控了 31 位踏單車者及發出 20 個警告、檢控了 5 輛鄉村車輛駕駛者及發出 26 個警告。於上年 10 月至今年 4 月期間，警方共拘控了六個駕駛電動單車人士，相信以上執法行動已產生阻嚇作用。關於單車意外的數字，本年至今只有一宗發生於北帝廟球場的輕微意外。此外，警方亦曾在 5 月 12 日與區議會聯合舉辦交通安全講座，推廣交通安全。

124. 雷高明先生表示，現行法例要求，在道路上踏單車需有適當的謹慎或專注，以及合理地顧及其他道路使用者。踏單車人士應時刻留意路面交通情況，遇到車多或人車爭路的時候，應適當地減速及避免碰撞。如踏單車人士的駕駛行為是引致交通意外的原因，該踏單車人士可被檢控。關於加設廣角鏡的建議，由於有關路段並非由運輸署負責管理，所以運輸署不能安排設置廣角鏡，但在有需要時可提供技術上的意見。

125. 譚雨川先生表示，該路段由民政處負責維修。至於可否加裝廣角鏡，由於民政處未曾進行過有關工程，需首先與運輸署研究該處是否適合安裝廣角鏡，以及商討由哪個部門安裝，有需要時，亦會安排實地視察。

126. 李桂珍議員表示，除鄭官穩議員提及的幾個位置外，其他十字路口和彎位，例如國民路、新興街、民順巷及長貴路長貴邨牌坊後的第一個彎位等，都容易發生意外，希望有關部門實地視察時一併檢視。

127. 鄭官穩議員表示，運輸署對於加裝廣角鏡工程亦沒有經驗。他詢問若請民政處工程部跟進，是否會令工程推行得較快。

128. 譚雨川先生表示，加裝廣角鏡工程是為確保行人及踏單車人士的安全，因此需要諮詢運輸署的專業意見。

129. 黃福根議員表示，他曾在居住的鄉村某彎路加裝了廣角鏡，但收到投訴，表示廣角鏡影響風水。

130. 鄭官穩議員表示，若進行實地視察，希望亦邀請路政署參與，因為某些位置需要安裝在電燈柱之上。

131. 主席表示，希望民政處安排實地視察。

(袁健雄先生於討論完畢後離開會場。)

XV. 有關要求加強來往大嶼山石壁與東涌新市鎮巴士服務的提問
(文件 T&TC 23/2012 號)

132. 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。

133. 張富議員介紹提問內容。

134. 黃志德先生表示，運輸署在今年年初昂坪 360 停駛時做了一個調查，發現有部分乘客沒法登上巴士而需要等下一班車，亦有部分乘客沒有座位。於昂坪 360 恢復行駛後，運輸署亦曾再進行調查。在 5 月 17 日，由下午 1 時至 7 時 30 分在塘福做的調查中，並沒有發現有乘客因上不到車而需等下一班車的情況，只有由大澳往東涌的 11 號巴士的其中一班車的載客量達 93%，加上旅客所帶的行李，巴士差不多滿座。對長者在頗長的车程中站立的辛苦，他表示理解。他曾與嶼巴商量，可否推廣讓位的信息。他亦已要求嶼巴加密在下午的繁忙時間往東涌的 11 號巴士班次，並在資源許可下在石壁加開特別班次。他樂意和委員和嶼巴的代表一起實地視察，以繼續跟進有關問題。

135. 黃華先生表示，在昂坪 360 停駛和大澳文物酒店開幕期間，對 11 號和 23 號巴士服務的需求的確是有所增加。但當昂坪 360 在四月初恢復行走和文物酒店的效應逐漸減退後，對巴士服務的需求已回復正常。嶼巴於 5 月 21 日至 25 日在長沙和塘福進行調查，發現沒有大問題。每日經過長沙和塘福的 11 號和 23 號巴士平均有 44 班次，其中佔了六成至六成二的是 11 號巴士，而且在 44 班次之中，平均

3.8 班次出現乘客未能即時上車的情況，佔 8.6%，受影響的人數為 1 個至 9 個，由等車到成功上車的等候時間最少是 1 分鐘，而最多的是 10 分鐘。調查時間是由下午 1 時至 6 時。發現有乘客難以上車的情況發生於 4 時後，乘客通常都可以乘搭下一班次，或者選擇其他巴士路線，令等候時間變為 1 分鐘。只有 1 個人在 5 月 22 日下午 5 時 31 分等了 10 分鐘才能乘搭 11 號巴士，而 9 個人的那一群只等了 2 分鐘。嶼巴會以客為先，亦願意投放更多資源提供更好的服務，例如曾於早上在水口加開特別班次，以配合乘客的需求。

136. 陳信有先生表示，村公所和鄉事委員會近年來不斷收到村民上車困難的投訴，並不只是在昂坪 360 停駛期間。嶼巴並沒有競爭對手，在沒有盈利時可申請加價，路線載客量不足時亦可停駛有關路線。現在村民有強烈訴求，要求加設多一條由東涌至石壁的循環線，但嶼巴竟然諸多推搪，他詢問這是否良心企業的態度。他又質疑巴士公司的調查結果是否真實。他希望運輸署和嶼巴詳細考慮和聆聽乘客的要求。

137. 黃華先生表示，嶼巴有責任提供優質的服務和控制成本，以維持票價不變，他要求與委員實地視察，以便了解情況。

138. 主席要求運輸署安排嶼巴和委員實地視察，以便了解情況。

(會後註：經詳細研究主席及各委員的意見後，嶼巴及運輸署決定自 2012 年 7 月 1 日起，星期一至六每日增加 2 班嶼巴 11 號線特別班次分別在下午 3 時 45 分及下午 4 時 15 分由沙咀開出經水口、塘福及長沙前往東涌。)

XVI. 其他事項

139. 主席表示，路政署在會前向委員會提交一份截至本年 5 月中旬該署於離島區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。

140. 鄧家彪議員詢問，第 33 項單車徑改善工程是否就是裕東路警署旁單車徑隧道改善工程。關於第 39 項加設行人過路設施及第二類欄杆工程，事前為何沒有諮詢區議員的意見。

141. 黃福根議員表示，關於第 31 項翔東路近白芒向東一段增設巴士站及行人路工程，他收到白芒牛牯壟村民的投訴。工程興建的欄杆阻擋了駕駛者的視線，差點便發生交通意外，他將於會後把有關資料交給運輸署。

142. 主席表示，第 37 項增加逸東及大嶼南交通指示牌工程已經拖延了好幾年，他詢問該工程是否可以在本年 7 月動工。

143. 關淑嫻女士表示，增加逸東及大嶼南交通指示牌工程應該可以依期完成。至於其他工程的資料，她將於會後提供。

144. 林悅議員表示，東涌映灣園往中環和尖沙咀的穿梭巴士突然終止服務，而只有三個工作天的通知。這兩條巴士線已經營運差不多十年，停止服務令居民十分不便。他在 5 月 17 日收到通知後，已與運輸署和巴士公司商討如何疏導人流。他希望可增加 E21X 的班次和加設由東涌北往中環的 E11X 巴士路線，希望運輸署和巴士公司考慮。

145. 主席多謝林悅議員提出的意見。

(李桂珍議員於討論期間離開會場。)

XVII. 下次會議日期

146. 議事完畢，會議於下午 6 時 5 分結束。下次會議將於 2012 年 7 月 30 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-

龍運巴士有限公司(「龍運」)及
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)
(「城巴(專營權二)」)

新專營權

30 項票價優惠措施

(I) 15 項新增的巴士轉乘計劃

票價優惠	路線及詳情
個別公司巴士轉乘計劃	
(a) 龍運: 2 項在青馬收費廣場提供的新增巴士轉乘計劃	龍運路線 E31/ E32/ E33/ E33P/ E34/ E34S/ E41/ E42 號[往機場方向] 轉乘 A31/ A33/ A41/ A41P/ A43 號 龍運路線 A31/ A33/ A41/ A41P/ A43 號[往新界方向] 轉乘 E31/ E32/ E33/ E33P/ E34/ E41/ E42 號 [轉乘優惠\$5.1 至\$14.3]
(b) 城巴 (專營權二): 3 項在青馬收費廣場／東涌提供的新增巴士轉乘計劃	城巴路線 A10/ A11/ A12/ A21/ A22/ A29 號 [往市區方向] 轉乘 E21/ E21A/ E21X/ E22/ E22P/ E22X/ E23 號* 城巴路線 E11/ E21/ E21A/ E21X/ E22/ E22A/ E22P/ E22S/ E22X/ E23 號[往市區/ 將軍澳方向] 轉乘 A10/ A11/ A12/ A21/ A22/ A29 號* 城巴路線 E11/ E21/ E21A/ E22/ E22A/ E22P/ E22X/ E23 號轉乘 S52 號 [轉乘優惠\$0.5 至\$18.0]

票價優惠		路線及詳情
跨公司巴士轉乘計劃		
(c)	新巴與城巴 (專營權二): 3 項一起提供的新增跨公司巴士轉乘計劃	新巴路線 15 號轉乘城巴路線 A11/12 號*, 新巴路線 702 號轉乘城巴路線 A21 號*, 新巴路線 722 號轉乘城巴路線 A11/12 號* [轉乘優惠 \$1.5 至 \$6.5]
(d)	龍運與城巴 (專營權二): 2 項一起提供的新增跨公司巴士轉乘計劃	龍運路線 E32/ E33/ E33P/ E34/ E34S/ E41/ E42 號[東涌往逸東方向]轉乘城巴路線 E21A 號/ 龍運路線 E31 號; 及 城巴路線 E11/ E21/ E22/ E22A/ E23 號[東涌往逸東方向]轉乘龍運路線 E31 號 龍運路線 E31/ E32/ E33/ E33P/ E34/ E34S/ E41/ E42 號轉乘城巴路線 S52 號 [轉乘優惠 \$0.5 至 \$1]
(e)	龍運與九巴: 5 項新增跨公司巴士轉乘計劃	龍運路線 A31 號轉乘 九巴路線 32B/ 34M/ 36M/ 238M 號, 龍運路線 A33 號轉乘 九巴路線 61M/ 66M 號, 龍運路線 A41 號轉乘 九巴路線 83K/ 282/ 283/ 284 號, 龍運路線 A41P 號轉 乘九巴路線 87K/ 289K/ 299 號, 龍運路線 A43 號轉乘 九巴路線 73/ 270/ 273B 號 [轉乘優惠 \$1]

(II) 11 項新增的分段收費

票價優惠	路線及詳情
<u>龍運:</u> 10 條路線增設新的分段收費	龍運路線 A33, A41, A41P, A43, E33, E33P, E34/ E34S, E41, N42 及 N42A 號 [指定分段收費優惠 \$3.1 至 \$24.9]
<u>龍運:</u> 1 條通宵路線增設雙向分段收費	龍運路線 N31 號指定分段收費優惠 \$16.4

(III) 3 項現時票價優惠提供更低的優惠

票價優惠	路線及詳情
<u>城巴(專營權二):</u> 1 項現有轉乘計劃提供更低的優惠票價	城巴路線 A10/ A11/ A12/ A21/ A22/ A29 號 [往機場方向] 於青嶼幹線收費廣場轉乘 E21A/ E23 號* [轉乘優惠 \$8.0]
<u>城巴(專營權二):</u> 2 條路線降低分段收費	城巴路線 A10 及 A12 號降低指定分段收費 \$0.5 至 \$3.0

(VI) 1 項即日回程折扣優惠

票價優惠	路線及詳情
<u>龍運:</u> 1 條路線增設即日回程折扣優惠	為乘搭路線 A43 號的機場員工提供即日回程 20% 折扣優惠 [票價優惠 \$6.2]

*不適用於已享用機場員工八達通卡優惠，及已享用其他八達通車資轉乘優惠之乘客。

城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(「城巴(專營權二)」)

新專營權

票價優惠措施

城巴(專營權二)(共 11 項)

(a) 3 項在青馬收費廣場／東涌提供的新增巴士轉乘計劃

	城巴路線 ¹	城巴路線 ¹	連接地區	轉乘地點	轉乘優惠
1.	A10/ A11/ A12/ A21/ A22/ A29	E21/ E21A/ E21X/ E22/ E22P/E22X/ E23	由機場往市區	青嶼幹線 收費廣場	\$14.0*
2.	E11/ E21/ E21A/E21X/ E22/E22A/ E22P/E22S/ E22X/E23	A10/ A11/ A12/ A21/ A22/ A29	由赤鱗角往 市區/ 將軍澳	青嶼幹線 收費廣場	\$1.0 - \$18.0*
3.	E11/ E21/ E21A/ E22/ E22A/ E22P/ E22X/ E23	S52	往來市區/ 九龍/ 將軍澳 與機場飛機維 修區	順東路/ 國泰城	\$0.5

*不適用於已享用機場員工八達通卡優惠，及已享用其他八達通車資轉乘優惠之乘客。

¹ 巴士路線起訖點：

- A10 (海怡半島 - 機場)
- A11 (北角碼頭 - 機場)
- A12 (小西灣 - 機場)
- A21 (紅磡 - 機場)
- A22 (藍田 - 機場)
- A29 (將軍澳(寶琳) - 機場)
- E11 (天后 - 亞洲國際博覽館)
- E21 (大角咀 - 亞洲國際博覽館)
- E21A (何文田 - 東涌(逸東))
- E21X (東涌(逸東)往紅磡)
- E22 (藍田(北) - 亞洲國際博覽館)
- E22A (將軍澳(康盛花園) - 亞洲國際博覽館)
- E22P (油塘 - 亞洲國際博覽館)
- E22S (逸東往將軍澳(寶琳))
- E22X (油塘 - 亞洲國際博覽館)
- E23 (慈雲山(南) - 機場)
- S52 (東涌(逸東) - 機場(飛機維修區))



周大福企業及新創建集團成員
Member of Chow Tai Fook Enterprises and NWS Holdings

(b) 1 項現有轉乘計劃提供更低的優惠票價

城巴路線 ²	城巴路線 ²	連接地區	轉乘地點	轉乘優惠*
A10/ A11/ A12/ A21/ A22/ A29	E21A/ E23	由市區/ 將軍澳 往逸東邨/機場	青嶼幹線收費廣場	\$8.0

*不適用於已享用機場員工八達通卡優惠，及已享用其他八達通車資轉乘優惠之乘客。

(c) 3 項與新巴一起提供的新增跨公司巴士轉乘計劃

	城巴路線	新巴路線	連接地區	轉乘地點	轉乘優惠*
1.	A11/ A12 (北角碼頭 - 機場/ 小西灣 - 機場)	15 (中環碼頭 - 山頂)	往來機場與 山頂	干諾道中	\$5.4
2.	A21 (紅磡 - 機場)	702 (海麗邨 - 又一村)	往來機場與 又一村	深旺道	\$3.3-\$3.7
3.	A11/ A12 (北角碼頭 - 機場/ 小西灣 - 機場)	722 (耀東邨 - 中環)	往來機場與 耀東邨	干諾道中	\$1.5-\$6.5

*不適用於已享用機場員工八達通卡優惠，及已享用其他八達通車資轉乘優惠之乘客。

² 巴士路線起訖點：
A10 (海怡半島 - 機場)
A11 (北角碼頭 - 機場)
A12 (小西灣 - 機場)
A21 (紅磡 - 機場)
A22 (藍田 - 機場)
A29 (將軍澳(寶琳) - 機場)
E21A (何文田 - 東涌(逸東))
E23 (慈雲山(南) - 機場)

(d) 2 項與龍運一起提供的新增跨公司巴士轉乘計劃

	第一程路線 ³	第二程路線	連接地區	轉乘地點	轉乘優惠
1.	龍運路線： E32/ E33/ E33P/ E34/ E34S/ E41/ E42	城巴路線： E21A (何文田 - 東涌(逸東))	由市區或 新界至逸 東邨	順東路東涌 消防局對面	\$1
	城巴路線： E11/E21/E22/ E22A/E23	龍運路線： E31 (荃灣 - 東涌(逸東))			
	龍運路線	城巴路線	連接地區	轉乘地點	轉乘優惠
2.	E31/ E32/ E33/ E33P/ E34/ E34S/ E41/ E42	S52 (東涌(逸東) - 機場(飛機維修區))	往來新界 與機場飛 機維修區	順東路東涌 消防局外及 對面	\$0.5

(e) 2 條路線降低分段收費

	城巴路線	分段		現時 分段收費	下調後的 分段收費
		由	至		
1.	A10 (海怡半島 - 機場)	域多利道消防局外	海怡半島	\$10.0	\$7.0
2.	A12 (小西灣 - 機場)	柴灣道	小西灣 (藍灣半島)	\$6.5	\$6.0

³ 巴士路線起訖點：
E32 (葵芳 - 亞洲國際博覽館)
E33 (屯門 - 機場)
E33P (兆康 - 機場)
E34 (天水圍 - 機場)
E34S (天水圍往機場 (經天水圍北))
E41 (大埔頭 - 亞洲國際博覽館)
E42 (沙田(博康) - 機場)
E11 (天后 - 亞洲國際博覽館)
E21 (大角咀 - 亞洲國際博覽館)
E22 (藍田(北) - 亞洲國際博覽館)
E22A (將軍澳(康盛花園) - 亞洲國際博覽館)
E23 (慈雲山(南) - 機場)