定　稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2013 年 7 月 22 日(星期一)
時間：下午 2 時正
地點：離島區議會會議室

出席者

老廣成先生 (主席)
黃福根先生 (副主席)
周轉香女士, BBS, MH, JP
李志峰先生, BBS, MH
張　富先生
黃漢權先生
余麗芬女士, MH
李桂珍女士, MH
樊志平先生
容詠嫦女士
鄧家彪先生
安慶英先生
林　悅先生
賴子文先生
周浩鼎先生
陳信有先生
胡國光先生
文偉昌先生
王媽添先生
葉錦洪先生
鄺惠娟女士

應邀出席者

陳遠威先生	項目總監(暫代)	**Newfoundworld Site 11 Holdings Limited**
范志燊先生	高級發展經理	**Newfoundworld Site 11 Holdings Limited**
林澤仁先生	董事	弘達交通顧問有限公司
程金城先生	主任工程師	弘達交通顧問有限公司
黃煥棋先生	香港區建築工程(結構)執行董事	艾奕康有限公司
劉漢平先生	香港區環境董事	艾奕康有限公司
張永翔先生	首席顧問	世聯顧問
黃保全先生	工程師/離島 1	運輸署
戴其偉先生	消防區長(新界西南)	消防處
吳孝銘先生	署理助理救護總長(新界南)	消防處
潘角青女士	署理救護監督(新界西南)	消防處
陳德苗先生	東涌救護站救護主任	消防處
簡日聰先生	九龍西醫院聯網高級院務主任(北大嶼山醫院)	醫院管理局
賴祖兒女士	署任高級產業測量師/新機場	離島地政處
曾偉文先生	高級地政主任/土地徵用	離島地政處
李永耀先生	新界南交通意外調查組總督察	香港警務處
陳鴻耀先生	特別調查隊第一隊主管	香港警務處
廖家欣女士	公眾事務經理	城巴有限公司
列俊華先生	助理營運經理	城巴有限公司

列席者

黃　華先生		新大嶼山巴士有限公司
周淑敏女士		新世界第一渡輪服務有限公司
高月華女士		香港興業國際集團有限公司
吳錦耀先生		大嶼山的士聯會
雷高明先生	工程師/離島 2	運輸署
黃志德先生	高級運輸主任/離島	運輸署
譚卓軒先生	大嶼山警區行動主任	香港警務處
羅東華先生	水警海港警區警民關係主任	香港警務處
關淑嫺女士	工程師(離島)	路政署
周國樑先生	工程師(離島發展部)	土木工程拓展署
郭中宏先生	離島民政事務助理專員	離島民政事務處
鄧華聯女士(秘書)	一級行政主任(區議會)	離島民政事務處

因事缺席者

陳連偉先生
王少強先生
鄺官穩先生
余漢坤先生, JP
林寶強先生
江燦南先生

歡迎辭

主席歡迎各委員、機構和政府部門代表出席會議，並介紹香港興業國際集團有限公司高月華女士，她暫代鄭偉鵬先生出席會議。

2. 委員備悉，陳連偉議員、王少強議員、鄺官穩議員、余漢坤議員、林寶強委員及江燦南委員因事未能出席會議。

I. 通過 2013 年 5 月 20 日的會議記錄

3. 主席表示，會議記錄初稿已於本年 7 月 3 日寄給各位委員審議。委員沒有提出修訂建議，並一致通過上述會議記錄。

II. 東涌市中心巴士總站搬遷的安排
(文件 T&TC 30/2013 號)

4. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生，Newfoundworld Site 11 Holdings Limited 項目總監(暫代)陳遠威先生、高級發展經理范志燊先生，弘達交通顧問有限公司董事林澤仁先生、主任工程師程金城先生，艾奕康有限公司香港區建築工程(結構)執行董事黃煥棋先生、香港區環境董事劉漢平先生，以及世聯顧問首席顧問張永翔先生。

5. 黃志德先生、范志燊先生及程金城先生介紹文件內容。

6. 就文件的內容，委員提出以下詢問和意見：

(a) 賴子文議員表示，兩個方案都提供 8 個巴士站位，但方案一僅提供 10 個巴士停泊位，而方案二則提供 18 個巴士停泊位。他詢問如果方案一套用方案二的興建模式，是否亦可以提供 18 個巴士停泊位。方案二巴士站遮雨的地方伸延較遠，可用空間較少，但停泊位反而較多，他詢問原因為何。就臨時行車道穿過施工地盤的問題，他關注上述做法會否拖長施工時間或大幅增加工程費用。

(b) 周浩鼎議員詢問，達東路的旅遊巴停泊位及上落客位，是改建現有的停泊位，還是將本來的 3 條行車線割讓改建而成。

(c) 鄧家彪議員表示，建議方案的臨時安排長達 2 至 3 年，安全應為首要考慮。目前，達東路的行車安全已有風險，曾在橋底位置發生較嚴重的交通意外，亦曾有職業司機投訴，大量旅遊巴停泊在達東路側線位置而阻礙交通。此外，亦有行人由東薈城後門橫過馬路的問題。由此可見，達東路的安全問題值得關注。他詢問運輸署，哪一個方案對達東路的行車安全較為有利。他認為方案一的臨時行人通道潛在治安的問題，因為該隧道頗深，如果出入口兩端都是全密封設計，夜間的安全情況令人擔心。此外，方案一有圍板圍著現時的有蓋巴士站，而方案二卻沒有，他查詢兩者的差別。

7. 就委員的詢問和意見，嘉賓回應如下：

(a) 范志燊先生表示，方案一是依照現時地契的安排，而方案二則是在團隊研究後所作的建議。發展商已將最重要的考慮因素，即社區持份者的安全和其使用的舒適度整合在方案二的設計中，因此我們推薦給委員。

(b) 陳遠威先生表示，發展商提出的方案二，安全為首要考慮，而使用者的環境舒適是第二考慮。方案二的臨時行車及行人通道設在地盤範圍以外，安全較有保障，因為所有的建築及重型機械全部設在地盤範圍內，而地盤外的圍欄亦全部設有上蓋。在使用者舒適方面，方案二亦比方案一優勝，空氣和噪音等問題亦較少。關於施工時間，方案一及方案二的施工時間相若。

(c) 林澤仁先生表示，關於巴士停泊位數目的問題，方案一及方案二在設計上有所分別。方案一是按照地契要求設置安全島，將候車位置分隔開，在與巴士公司商議後，發現安全島作用不大，因此建議取消，讓更多巴士可以停泊。此外，方案一有臨時通道穿過地盤，對施工的限制較大，所以在靠近美東街的項目範圍可騰出的空間比較有限。相反，方案二的地盤中沒有通道，將巴士站的臨時出入口設在美東街，因此可以提供更多空間，讓近美東街的昂坪 360 乘客排隊，以及興建有蓋行人通道。

(d) 程金城先生表示，達東路近公廁的位置，本來可以讓一般車輛上落客，建議方案將該處改劃為旅遊巴上落客及停泊的地方。至於過路處右邊的兩個旅遊巴位，則為新增的旅遊巴停泊位置。現時行人橫過達東路需跨越 3 條行車綫，有時旅遊巴在行人過馬路的位置前後停泊，影響行人的視線。因此，基於安全考慮，方案建議將行人路延伸，使行人視線不受旁邊的旅遊巴影響。

8. 委員再提出以下詢問和意見：

(a) 周轉香議員表示，發展商早前曾聯絡當區的區議員到現場視察，當時議員提出不少意見，亦要求發展商與各持份者商議，包括業界、當區屋苑的住戶及鄉事委員會。整體上，她贊同方案二，因為從厭惡性、安全及排氣方面而言，臨時通道穿過地盤並不是理想的方法。她表示，工程必定會影響南大嶼的乘客，尤其是轉乘及要趕班次的乘客，而該區老弱者較多，發展商應再與持份者商議。方案二仍有問題需要關注，在繁忙日子，排隊乘搭昂坪 360 的乘客可能會與趕車的行人相撞，造成衝突，發展商需要考慮如何將人流分隔及妥善管理。此外，她反對把港鐵站 D 出口劃為旅遊巴停泊處，因為該處最初的設計是小巴的停泊位，持份者強烈要求東涌將來開放給小巴營運，旅遊車佔用該處並不適當。同時，該處交通繁忙，再停泊旅遊巴並不適當。至於取消美東街 5 個“咪錶位”，她認為需要有代替方案。現在發展商將“咪錶位”設在港鐵站 B 出口，要注意會否阻礙大嶼山的士的運作，以及流動車輛上落客，她建議到現場從長計議。再者，不少居民關注噪音的問題、臨時巴士總站出口的管制問題，以及臨時巴士總站將來會否改建成永久的巴士總站，以紓緩交通。她指出，東涌一、二、三區，尤其是第三區有不少尚未有用途或用作園圃的地方，她建議運輸署考慮在該處停泊大型車輛，以減少市中心的交通混亂。最後，她建議 37 及 38 號巴士線不要繞經達東路，而是從美東街直接轉左，並取消東薈城天橋底的巴士站。由於每班巴士在總站已經客滿，所以甚少乘客在該巴士站上落，若能由美東街出轉左往順東路，既不用繞路，亦不用阻塞達東路擠塞的交通。

(b) 高月華女士表示，香港興業國際集團有限公司認為兩個方案都不理想，並已去信運輸署。愉景灣臨時巴士總站的位

置需要再作安排。考慮到很多居民每天都要使用該巴士線，如果臨時巴士總站四周被高交通流量的馬路包圍，乘客每天早晚都要穿越這些露天及高車輛流量的馬路，才到達有蓋通道，對乘客而言，特別是眾多由東涌至愉景灣上學的學童，尤為危險。故此，她希望與有關政府部門及顧問公司再開會，磋商其他可行的位置，安排給愉景灣巴士作臨時總站之用。

(c) 賴子文議員表示，無論是選擇方案一或方案二，最重要是安全及當區持份者的共識。至於臨時巴士總站的設施、愉景灣的線路或巴士停泊位的數量，兩個方案均可採取相同的標準，所以這些都不應考慮的因素。發展商在文件中列明方案二的避雨廊比方案一較闊等資料，但闊度的設計是由發展商決定，亦不應是考慮的因素。最重要的考慮是臨時通道應否穿過地盤，施工時間與費用等。

(d) 黃華先生表示，新大嶼山巴士有限公司支持方案二，最初顧問公司以方案一的設計與巴士公司商討，但巴士公司認為安全島並無作用，只會阻礙巴士停泊，所以要求改用方案二，讓更多巴士停泊。將來的臨時巴士總站比現時的巴士總站面積細小，他詢問可否擴闊近海的空地，騰出空間讓乘客排隊。在長假期如農曆新年和清明節等日子，他相信臨時巴士總站將會相當擠擁。此外，將來會有不少乘客在臨時巴士總站美東街出口處，排隊乘搭昂平 360，亦有乘客在該處過馬路等，他詢問該處有否特別的安全措施。

(e) 吳錦耀先生表示，現時港鐵站 D 出口的的士站，是左邊讓乘排隊及上車，但發展商的方案將乘客上車的方向左右調換，不但需改動大量欄杆，乘客亦要走出行車位置上車，十分危險。他認為 D 出口不應再增加兩個旅遊巴停泊位。他建議在擬議的兩個旅遊巴泊位的位置劃出通道，讓的士通往原來的的士站落客。

(f) 容詠嫦議員表示，若只能從方案一和方案二選擇，她傾向選擇方案二，因為安全是首要考慮因素。方案一的行人隧道在地盤中通過會增加危險性，而方案二最大的問題是繞很多路，特別是達東路有交通安全的問題，車流

頻密，亦曾發生意外，無論從東薈城過馬路或繞過美東街再過馬路，都有一定難度。至於高月華女士表示想再與顧問公司討論愉景灣巴士站的位置，她指出愉景灣的居民中，有很多學生到東涌轉乘大嶼山巴士上學，亦有學生轉乘 E 車，若巴士站的位置距離大嶼山巴士太遠，會有問題，她希望高月華女士備悉她的意見，並諮詢居民和業主組織。

(g) 主席表示，他支持方案二，因為方案一居民經斑馬線過路後，需再橫過馬路才能到達大嶼山巴士站的頭位，而且行人通道可能要經常改動，情況並不理想。至於方案二，他關注從美東街過馬路進入室內巴士站的安全問題，因為如果該位置有很多人過馬路，同時又有巴士在此出入，容易發生意外。至於方案二近美東街入口的擬建臨時巴士候車亭，據悉會成為通宵巴士暫時停泊及上落客位。他認為該處近乎露天，若設置通宵巴士停泊位，產生的噪音可能對東堤灣畔影響較大。他建議將通宵巴士站搬到較入的位置，以減低噪音對居民的影響。至於在大嶼山的士站的位置增加“咪錶位”及旅遊巴停泊位的建議，他表示反對，該處原本預算作為專線小巴停泊的用途，若改為旅遊巴停泊位，可能會導致引入專線小巴的計劃失敗。況且，在該處停泊旅遊巴並不理想。因此，他認為大嶼山的士站的位置不作改動反而更好。關於旅遊巴的停泊位置，如果取消達東路橋底東薈城的巴士站，他不反對在該處新增兩個旅遊巴停泊位。如果不取消該巴士站，新增的兩個旅遊巴停泊位可能會影響巴士站的視線。最後，若能找到適合的地方讓旅遊巴集體停泊，會較為理想。現時旅遊巴停泊位比較分散，旅遊巴司機要在區內搜尋停泊位置，令道路情況更加混亂。

9. 就委員的詢問和意見，嘉賓回應如下：

(a) 范志燊先生表示，在文件中加入方案一是希望讓委員知悉依照地契要求而產生的方案，方案涉及臨時巴士總站、巴士出入口的位置及旅遊巴的停泊位。而方案一的巴士出入口位置在安全上有隱憂，所以他建議委員考慮方案二。

(b) 陳遠威先生表示，關於昂坪 360 乘客排隊的問題，項目公司曾與昂坪 360 公司開會商討，兩個方案中最大的分別是

方案一沒有預留位置給昂坪 360 的乘客等候，因為該方案須佔用全部地盤面積，基本上霸佔了整個等候的位置。而方案二則預留約 360 平方米的有蓋等候面積，亦將行人路擴闊至約四米，令等候的乘客與行人不會有衝突。他已將設計圖交給昂坪 360 公司審視，該公司並不反對，亦認為方案二可行。

(c) 林澤仁先生表示，顧問公司會繼續完善昂坪 360 乘客排隊安排的細節。至於美東街巴士站出入口行人過路的安排，目前仍與巴士公司溝通中，而其中的考慮方案是禁止行人在該處過馬路。在東薈城及地鐵出口將設置指示牌，指示乘客前往臨時巴士總站及昂坪 360。至於現時大嶼山的士站位處的“三角位”的安排，最好由持份者溝通後再作決定，在該處設置“咪錶位”、的士站、小巴站或旅遊巴停泊位。

10. 委員再提出以下詢問和意見：

(a) 周浩鼎議員認同安全最重要，若將來行人於地盤的機器中穿過，有一定問題，所以方案二在安全方面可能會較為適合。此外，達東路的旅遊巴停泊位現時已經存在，亦有其他車輛在該處上落客，顧問公司建議正式將該處撥給旅遊巴停泊，並增加兩個旅遊巴停泊位，他詢問他的理解是否正確。

(b) 林悅議員認同主席的意見，認為應預留位置供將來區內新增的交通工具，例如小巴上落客，此外，未來東涌北或其他發展區將有私人屋苑落成，可能對邨巴有一定的需求。他希望是次計劃不會影響現時東涌映灣園邨巴服務的上落客位置。

(c) 黃華先生詢問，臨時巴士總站向東涌海濱路方向，是否有空地可讓候車人士排隊。至於周轉香議員建議 37 及 38 巴士線改道，巴士公司沒有問題，最重要是居民的意願。如果巴士經達東路左轉到順東路，現時燈位的兩條行車線，一條只准轉左，一條只准轉右，他詢問可否放寬轉右的一條行車線亦可轉左。

(d) 黃福根議員表示支持方案二。關於旅遊巴泊位的問題，現時計劃在達東路近公廁及的士站的位置各設 2 個旅遊巴停泊位，他建議將的士站的旅遊巴停泊位搬到公廁旁，令該位置的旅遊巴停泊位增加至 4 個。該處現時亦有其他泊車位，相信有足夠地方可供 4 輛旅遊巴停泊，這樣可方便大嶼南的社區組織舉辦旅行團，而旅遊巴士停泊在廁所旁亦可方便旅行團的長者上廁所。此外，他希望顧問公司在會後，訂立具體的細節安排，再與當區的區議員及地區團體商討。他收到不少居民的意見，希望巴士站上蓋有較厚的隔熱設備，以及在站內裝置風扇及抽風系統。他支持黃華先生的意見，希望政府在人多的日子，例如春秋二祭及黃金假期期間，撥出臨時空地疏導乘客。他亦認為需要設有欄杆及清晰的指示牌，分開排隊候車的乘客，因為若乘客太多，可能會排到昂坪 360 的位置候車，令前往大嶼南寶蓮寺及昂坪 360 的遊客混成一團，在人多天熱時或會發生衝突。

(e) 賴子文議員提出方案三的建議。他表示，現時方案二需將迴旋處改道，他建議考慮由東薈城往巴士站興建通道，以縮短東涌站至巴士站的路程。

(f) 鄧家彪議員表示，他對選擇方案一或方案二持開放態度。他詢問若落實方案二，38 號巴士線的上落客安排為何。他希望乘客往巴士站的路程盡量維持不變。

(g) 周轉香議員認為議員建議的方案三不可行。她再次詢問可否開放空置或養草的土地，供非專利巴士或旅遊巴停泊。此外，達東路花園的使用率非常低，她建議騰出該地方給乘客排隊。

(h) 主席表示，顧問公司提及會在美東街出口加設圍欄，他認為可能會更危險，因行人會在較出的位置過馬路，比原本過馬路的位置更加危險。

11. 就委員的詢問和意見，嘉賓回應如下：

(a) 黃保全先生表示，現時公共運輸交匯處已有很多旅遊巴停泊及上落客，反映旅遊巴對停泊位的需求，而臨時巴士總站的空間不足以停泊旅遊巴。為方便旅遊業，亦不

希望太過擾民，因此將大部分泊位搬至裕東路。因乘客會由地鐵站上落，所以亦在不同位置預留上落客位給旅遊巴。旅遊巴泊位的方案可以更改，顧問公司可再與委員商討。關於周轉香議員建議尋找較大的位置停泊旅遊巴，其實顧問公司曾經嘗試，例如在醫院附近的位置，將來亦可繼續探討。

(b) 范志燊先生表示可考慮安排人手在美東街巴士出入口過路處控制人流，以取代於該位置加設圍欄。

(c) 郭中宏先生表示，臨時巴士總站旁邊的達東路花園及康文署的社區園圃，他與運輸署及康文署跟進設計方案時，會探討能否騰出空間方便乘客候車。

12. 主席表示，委員會支持方案二，並請顧問公司繼續研究委員提出的意見，以及完善方案的詳細內容。

(李志峰議員、樊志平議員、林悅議員、鄺惠娟女士及譚卓軒先生於討論期間進入會場。)

(陳遠威先生、范志燊先生、林澤仁先生、程金城先生、黃煥棋先生、劉漢平先生及張永翔先生於討論完畢後離開會場。)

III. 有關逸東街和松仁路交通安全的提問
(文件 T&TC 32/2013 號)

13. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 黃保全先生及香港警務處大嶼山警區行動主任譚卓軒先生。

14. 鄧家彪議員介紹提問內容。

15. 黃保全先生表示，他曾實地視察，而署方在可行情況下，已在逸東街行人路裝置欄杆，避免行人亂過馬路，但車輛出入口、消防閘及避車處，是不適合安裝欄杆的。他認同委員的建議，最可行的做法是透過宣傳教育，加強居民的交通安全意識。

16. 譚卓軒先生表示，在過去 3 年，逸東街的交通意外數字如下：2011 年有 3 宗，2012 年有 5 宗，2013 年上半年則有 8 宗。2011 年及 2012 年的交通意外，並無涉及 20 歲以下的青少年，而在 2013 年上

半年，有 6 宗交通意外的傷者是 20 歲以下的青少年，另有 2 宗意外的傷者是 30 至 60 歲的人士，即合共有 8 人受傷，包括 5 名行人，1 人名乘客和 2 名踏單車人士。警方注意到在逸東邨有很多南亞裔人士居住，亦同意需向他們加強宣傳和教育。因此，警方現正研究以中文、英文及外語加強宣傳，當中包括巴基斯坦文，以提高居民的交通安全意識。

17. 鄧家彪議員表示，逸東邨東涌天主教學校的學生經常亂過馬路，亦有其他學校的學生，在居逸樓巴士站下車後便橫過馬路，而非使用前方的過路處。因此，他希望警方在學校加強宣傳教育。同時，他亦希望警方與房屋署或互助委員會合作，在逸東邨的各座樓宇，以中/英文提醒居民注意交通安全。此外，他關注在黃昏時段，經常有兒童在屋邨附近玩耍及四處奔跑，可能會發生交通意外。

18. 主席認同意鄧家彪議員的意見。現時不少乘搭 38 號巴士的居民在下車後，便直接在車頭橫過馬路，相當危險。除了宣傳教育外，他希望警方採取阻嚇措施，例如加派警員在該處警告橫過馬路的居民，以收警惕作用。

19. 譚卓軒先生表示，在下學年開始，警民關係科會與學校聯絡，加強交通安全的教育。他會提醒前線警務人員，在暑假期間留意兒童日間的活動。他認同委員的意見，並會以教育及勸喻，提高居民的交通安全意識。

IV. 有關新渡輪航班的提問
(文件 T&TC 33/2013 號)

20. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：新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。

21. 由於李桂珍議員暫時離開會場，由賴子文議員代為介紹提問內容。

22. 周淑敏女士回應如下：

(a) 就本年 6 月 25 日早上繁忙時段長洲碼頭的混亂情況，她代表新渡輪向受影響的乘客致歉。

(b) 當日有一名男乘客，在登上早上 6 時 40 分開往中環的普通渡輪後，感到不適，船上職員立即通知長洲碼頭的職員報警及召喚救護車。船上職員原本擬安排該名男乘客離開船艙到碼頭等候，以免影響開航。但船上一名女乘客堅持不讓船上職員移動該名不適的乘客，職員只好暫停開航，等候救護車。由於當時無法得知救護車抵達碼頭的時間，因此職員無法確實回覆乘客有關渡輪何時可以開航的查詢。此時，有近 50 名乘客自行離開普通渡輪回到候船室，並要求改搭早上 7 時開出的高速船。此外，已購票乘搭 7 時航班的乘客亦在候船室內等候。由於碼頭空間有限，職員無法安排兩批乘客分流登船，加上當時是繁忙時段，碼頭的運作緊張。雖然“乘客須知”上列明，“船票不設退票及必須即班使用”，但職員亦酌情處理乘客補票的要求，務求盡快安排乘客前往中環上班上學。最後，原訂在早上 6 時 40 分開出的普通渡輪，最終順利於 6 時 57 分開出。在早上 7 時高速船開航後，碼頭職員發現候船室仍有不少乘客未上船。考慮到滯留的乘客可能會導致之後的航班滿座，並連鎖影響 7 時至 8 時人流高峰時段的航班，碼頭職員於是要求只開出數分鐘的高速船駛回碼頭，接載這批乘客。最後，該高速船於 7 時 13 分離開長洲碼頭。

(c) 新渡輪一直都有因應不同的情況制定應變機制，但是有些特殊情況是在意料之外，職員需因應事件的緩急先後處理。就上述個案而言，事件在早上繁忙時段發生，當時碼頭運作緊張，乘客眾多又心急，而且碼頭空間有限，職員又需安排突然離開普通渡輪的乘客轉乘高速船。當日碼頭職員已盡力應付，以免影響往後開出的航班，以及造成更大的混亂。然而，新渡輪認同事件的處理手法有改善空間，因此會實施以下的改善措施：

(i) 改善長洲碼頭的廣播系統；

(ii) 加強碼頭廣播，讓乘客知悉事件的進展及最新安排；以及

(iii) 改善碼頭職員在突發情況下的應變技巧。

23. 李桂珍議員表示，新渡輪在事發時沒有廣播，令情況更加混亂。她認為要求已開出的航班折返碼頭，接載滯留乘客的做法並不恰當。她建議加開班次接載乘客，並希望渡輪公司日後改善。

24. 周淑敏女士表示會盡量改善碼頭的廣播。根據調查，職員當日是有作出廣播的，但由於事件突發，倉促間職員未能作出詳盡的交代，而且太多廣播亦可能會造成混亂。該公司會研究改善廣播的質素。關於加開班次的建議，她明白航班中途折返會造成延誤，但在早上繁忙時間，在船隊及人手有限的情況下，公司完全沒有空間可以加開班次。如果不安排已開出的航班折返，一定會影響之後的航班，希望委員及乘客明白當中的困難。新渡輪明白委員的關注，日後會盡量作出改善。

25. 周轉香議員表示，由於人命關天，她理解渡輪公司前線職員的難處，並詢問該名女乘客與不適乘客的關係，以及不可搬動該名不適的乘客的要求是否妥當。就遇到突發事件，她詢問渡輪公司有否給予員工應變的指引，以及主管人員當日有否及時到前線支援。她建議渡輪公司建立嚴重事故的通報機制，避免造成混亂。

26. 周淑敏女士回應如下：

(a) 該名女乘客並非不適乘客的親屬或同行者。船上職員已向該名女乘客解釋，但她堅持並以行動阻止職員移動該名不適的乘客。為免情況惡化，職員當時沒有堅持移動不適的乘客。

(b) 船上的職員(例如船長)必須考獲急救證書，而部分的水手亦有報讀有關的急救課程。

(c) 渡輪與陸上交通工具不同。陸上交通工具的應變方法及處理速度較為迅速，但渡輪在海中心，應變較為困難。渡輪公司已有指引，指示員工在不同情況下的應變方法。就以上述個案為例，如有乘客受傷或不適需要送院，公司已有指引指示船員必須即時通知碼頭，以便安排救護車盡快將乘客送往醫院。而船上其他職員(如船長或副船長)，則需按機制立刻通知公司 24 小時運作的控制室，由控制室協助處理情況。控制室亦會立刻通知營運部主管，以便調動船隻。

(d) 在事發當日，營運部主管與管理碼頭的職員是一起處理當時的情況，所以職員之間是有足夠的溝通，並已按照機制處理。但渡輪公司會檢討事件，並盡量優化機制。

(安慶英議員於討論完畢後離開會場。)

V. 有關羌山道和東涌道道路安全的提問
(文件 T&TC 35/2013 號)

27. 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。

28. 鄧家彪議員介紹提問內容。

29. 黃保全先生回應如下：

(a) 在過去兩年，路政署已在羌山道完成了 5 項擴闊工程。就石壁水塘路段而言，該署經已委託土木工程拓展署轄下的土力工程處進行初步的岩石評估，以便進行擴闊工程。由於該路段位於郊野公園範圍內，路政署須根據《環境影響評估條例》進行樹木及生態環境的影響評估。在其他路段方面，羌山道牛過田段的工程剛剛完成，而大澳段現正等候搬遷地下設施，預計工程可於本年年底完成。至於羌山道近巴士站的工程，則預計於明年年中完成。就文件所提及的路段，在未來數月內，運輸署會與路政署實地視察，研究工程的可行性，然後再向委員匯報。

(b) 就安裝魚眼鏡的建議，運輸署認為魚眼鏡所顯示的影像與實際有很大差距，如果駕駛者依照魚眼鏡的顯示估計車輛的距離及速度，未必能適當地減速或注意到路面的情況，反而更容易發生意外。而且夜間駕駛者的視線會受到魚眼鏡反射的強光所影響，甚至增加發生交通意外的機會，所以運輸署並不建議安裝魚眼鏡。

30. 關淑嫻女士表示，路政署已完成東涌道伯公坳段的路面跣軑測試，較早前亦完成了 20%路段的防滑鋼砂工程。本署已安排承建商於下星期開始進行第二階段的防滑工程。屆時該路段大約有 60%路面完成防滑工程，剩餘的路段則需等待測試結果。早前路政署曾應

議員的要求，在東涌道距離大東山水庫的一段路進行跣軑測試，結果顯示該路段無需進行防滑工程。她表示，路面必需經過測試，才能決定是否需要進行防滑工程。

31. 鄧家彪議員表示，希望署方加緊進行防滑工程，並與當區的區議員及運輸團體緊密聯繫，以完善工程。

32. 黃華先生表示，羌山道有很多彎位需要改善，有關問題已提出多年，但仍未處理。關於魚眼鏡的問題，以羌山道石壁水塘分路的彎位為例，全靠魚眼鏡發揮作用，才能防止車輛在該處“卡住”。關於跣軑的問題，最近有 2 至 3 宗交通意外是由跣軑引致。上一次跣軑的交通意外發生後，東涌道需封閉。他詢問在發生交通意外時，能否開放舊東涌道，以疏導交通。

33. 黃保全先生表示，羌山道的擴闊或改善工程並不簡單，因為該道路是依山而建，有很多斜坡及懸崖，而且涉及郊野公園的範圍，所以工程有一定難度。就委員提出有關安裝魚眼鏡的意見，他會向署方反映。

34. 主席表示，在過往多次會議中，很多委員不斷要求改善羌山道，在車流量越來越多的情況下，他希望運輸署考慮交通安全，盡快改善羌山道的道路情況。至於安裝魚眼鏡的建議，他認為魚眼鏡在某些地點的確可以發揮作用，希望運輸署認真考慮委員的建議。

35. 張富議員表示，羌山道很多彎位是無法讓兩輛巴士同時通過，但運輸署一直未有處理有關問題，反而發牌給大型車輛駛經該路段，引起危險。他要求運輸署逐步擴闊羌山道的有關路段。

36. 吳錦耀先生詢問路政署會於何時進行路面跣軑的測試。他表示，東涌道因跣軑而引致的交通意外，大多在下雨天發生。他質疑署方測試的時間是晴天而非下雨天。他指出，在三月份細雨紛飛時，該路段最容易跣軑，並促請路政署在下雨時進行測試。

37. 黃福根副主席表示，他由 2004 年開始提出改善羌山道，但到今日，運輸署才擴闊了 5 個彎位，而每個彎位只擴闊約一尺，並不足夠。現時大澳越來越多遊客，以致有更多巴士使用該道路，而巴士車身長度又有所增加，羌山道彎位的闊度根本不足以讓兩輛巴士同時通過。他再次要求路政署盡快改善羌山道。此外，他支持安裝魚眼鏡，因為駕駛者從魚眼鏡看見有車輛駛近，自然會避開，這樣可以避免發生意外。他認為魚眼鏡反光並不是問題。關於東涌道跣軑的問題，他

已跟進一年多，並感謝路政署及運輸署進行鋪設防滑鋼砂的工程。配水庫路段的工程完成後，該路段的交通意外確實減少了。他得悉路政署將於伯公坳路段及配水庫 4 支街燈路段鋪設防滑鋼砂，認為有助減少交通意外。他建議路政署盡快在東涌道北一帶的道路鋪設防滑鋼砂，以減少意外發生。

38. 李志峰議員表示，他由 1993 年擔任鄉事委員會主席開始，已無數次提出改善羌山道的多個路段的要求，但始終得不到政府的支持。就運輸署指工程範圍涉及郊野公園的說法，他認為郊野公園的土地亦屬於政府，不明白為何不能進行工程。他希望相關的政府部門不要互相推搪，並促請運輸署徹底改善羌山道的道路情況。

39. 黃福根副主席建議李志峰議員與離島各鄉事委員會主席及當區區議員，聯署去信要求運輸署盡快完成羌山道的改善工程。

40. 黃華先生詢問運輸署如何解決工程涉及郊野公園範圍的問題。他認為整條青嶼幹線都能建成，為何不能改善一個小小的彎位，並質疑樹木的價值是否比人命更重要。

41. 張富議員表示，如有需要，希望運輸署邀請負責郊野公園的高層人員出席會議，一起商討如何進行改善工程。

42. 黃保全先生表示會向署方反映委員的意見及建議。

43. 關淑嫻女士表示，路面防滑測試並非在天雨路滑時進行。根據測試所得數據，路政署已經在某些路段完成防滑工程。就如何訂定測試的時間，她將於會後向委員提供有關資料。關於在東涌道北面進行防滑工程的建議，她將於會後跟進。

(會後註： 路政署路面防滑測試中已包括模擬下雨天的路面情況。)

44. 主席表示，委員一直關注羌山道的安全問題，因為現時該路段並不安全，如果發生交通意外，除了影響居民出入，亦會影響旅遊業。他促請運輸署及路政署及早改善。

(黃漢權議員於討論期間離開會場。)

VI. 有關北大嶼山醫院啟用後的交通安排的提問
(文件 T&TC 36/2013 號)

45. 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、工程師/離島 1 黃保全先生、消防處消防區長(新界西南)戴其偉先生、署理助理救護總長(新界南)吳孝銘先生、署理救護監督(新界西南)潘角青女士、東涌救護站救護主任陳德苗先生，以及醫院管理局九龍西醫院聯網高級院務主任(北大嶼山醫院)簡日聰先生。

46. 主席介紹提問內容。

47. 黃保全先生表示，為配合醫院的啟用，在過去數月，運輸署與北大嶼山醫院舉行了數次會議，並已完成指示行人及駕駛者前往醫院的路牌設計，預計指示路牌將於 9 月初完成安裝。至於位於松仁路及翠群徑的一組交通燈，主要是為配合東涌灣填海計劃而設。該組交通燈及路中的安全島等設施，並不是配合現時醫院和逸東邨出入口而設計，若倉猝地啟用，或會產生交通安全的問題。運輸署會研究如何改善該組交通燈及路中的安全島的設計。他補充表示，目前該路段沒有交通燈，居民可利用迴旋處前往醫院。在交通燈啟用後，駕駛者前往醫院可能需要多點時間。他又表示，署方亦計劃將翠群徑改為全日禁止停車，希望在醫院啟用後開始實行。

48. 黃志德先生表示，運輸署現正研究引入專線小巴的可行性。在過去一個月，署方與醫院管理局(“醫管局”)已舉行數次會議，以了解醫院在不同時段的訪客、病人及工作人員的人數。署方亦設計模擬路線，以探討小巴可否駛經翠群徑及安東街，亦會評估模擬路線的財務及營運情況，以及考慮未來東涌人口的增長，以及新道路落成啟用的情況。就引入專線小巴的安排，署方會諮詢委員及地區人士的意見。署方亦會繼續與有關專營巴士公司及醫管局保持密切聯繫，並配合醫院的運作情況，在有需要時加強現有的專營巴士服務。

49. 吳孝銘先生表示，救護車接載傷患者往醫院，首要考慮是傷患者的利益。救護人員會因應事故現場的環境，包括救護車所在位置、道路行車的方向、路面的交通流量等因素，將傷患者盡快送院。消防處知悉北大嶼山醫院車輛入口處位於翠群徑，而翠群徑分別接駁松仁路，以及經過私家路再接駁安東街。他舉例說明，如果東涌道有緊急病人需送往北大嶼山醫院，視乎當時路面的情況，救護車會經過松仁路將病人送院。如果東涌港鐵站或富東邨有緊急病人需送往北大嶼山醫院，視乎當時路面的情況，救護車會使用順東路然後右轉至安

東街交界，若順東路及安東街交界交通擠塞，救護人員會隨機應變，利用裕東路右轉入松仁路再到翠群徑。消防處一直與醫管局保持緊密聯繫，亦曾行駛接駁安東街的私家路，以確保行車沒有問題。

50. 簡日聰先生表示，北大嶼山醫院將於 9 月 24 日開始提供服務。醫管局會盡量配合運輸署的交通安排，並已預留醫院平台的部分地方，讓承辦商提供小巴服務，以方便居民及醫院員工。關於醫管局管理的私家路，醫院職員會 24 小時在該段路當值，如有救護車或緊急車輛需要通過，便會立即間打開閘門，讓車輛進入醫院。

51. 主席詢問，運輸署將於何時完成引入專線小巴服務的研究，又會否因成本昂貴而不進行招標。他認為讓市場決定是否提供專線小巴服務比較合適及簡單。他認同消防處就救護車路線的安排，認為可減少救護車行經逸東街，並減低對居民造成的滋擾。關於私家路的安排，他建議善用該道路，希望醫管局盡量開放予公共車輛使用。若擔心違例泊車的問題，他認為可以透過行政措施解決。

52. 周轉香議員表示，運輸署研究引入專線小巴已有一年多，議員亦曾多次向運輸署反映。但該署最近表示，從醫院方面了解得知醫院只有幾百人使用。她強調議員要求引入專線小巴，並不只是為醫院提供服務，而是醫院落成啟用會令引入專線小巴一事更為迫切。她指運輸署本末倒置，十年都未能解決問題。她澄清引入專線小巴的原因，第一是東涌區的發展，第二是除了居住人口外，還有大量流動人口的運輸需要，第三是因為現時的專利巴士服務欠缺靈活性。她表示，引入專線小巴服務可作為輔助，並以例子說明小巴服務可為一些有特別需要的人士解決困難。她希望運輸署重視該問題，並以整個東涌區的發展和需要為考慮，引入多一種交通工具。

53. 吳錦耀先生詢問北大嶼山醫院會否設置的士站。

54. 鄧家彪議員表示，地區人士的意見已經十分清晰，而醫院、市中心、東涌東部或東涌西部等地區均有地方讓小巴停泊。他不明白為何運輸署遲遲不考慮引入專線小巴。他質疑運輸署不引入專線小巴的原因，以及署方是否已向專營巴士公司承諾不會引入小巴。他亦詢問當局是否有政策文件，指令運輸署不要進行招標。

55. 林悅議員表示，香港的交通運輸網絡是以鐵路為主導，其他的交通工具則是輔助。據他了解，將來會有更加多的港鐵站落成。但東涌東部的港鐵站需要約十年才能落成。現時東涌北亦有很多物業發

展，加上北大嶼山醫院的落成啟用，東涌區的交通需求量很大，他認為運輸署應以開放態度，考慮引入專線小巴服務。

56. 黃志德先生表示，他明白議員對引入專線小巴的關注。運輸署是根據政府整體的交通政策，以及乘客的需求規劃地方的公共交通服務。因為公共交通服務必須彼此協調，以便有效管理資源，減少交通擠塞和空氣污染。他澄清署方是根據居民的整體需要及有關交通政策，決定是否需要引入專線小巴服務。他表示，署方會盡快完成檢討，然後向委員匯報結果。關於北大嶼山醫院的士站的問題，署方已邀請大嶼山的士聯會代表實地視察。

(簡日聰先生於討論完畢後離開會場。)

VII. 有關私人直升機在長洲降落的提問
(文件 T&TC 37/2013 號)

57. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：離島地政處署任高級產業測量師/新機場賴祖兒女士。民航處未能派代表出席會議，但已提供書面回覆，供委員參閱。

58. 鄺官穩議員因事未能出席會議，賴子文議員代為介紹提問內容。他表示在事件發生後已向民航處查詢，而民航處回覆表示，根據條例，在私人土地上，如得到業主同意並在安全的情況下，直升機可以進行升降。他認為該條例已經過時。

59. 賴祖兒女士表示，離島地政處(“地政處”)已檢視有關的批地條款，發現條款內並無列明容許或不容許直升機的升降，而該處亦沒有接獲在該地段興建直升機坪的申請。

60. 賴子文議員表示，根據報道，直升機的機主向傳媒表示，有關地盤將會興建大型樓盤，並包括直升機及遊艇的停泊場。如報道屬實，他認為在新《商品說明條例》下，機主似乎作出虛假的陳述。他希望地政處了解有關業主(即直升機的機主)會否申請興建直升機坪，或只是透過虛假陳述吸引投資者。

61. 林悅議員詢問，有關方面會否引入條例限制距離民居多遠才可讓直升機升降，或產生多少噪音便不可升降。就民航處書面回覆表示已通知機主該地點不適宜用作直升機升降一事，他認為民航處的做法矛盾，並詢問是基於甚麼法則限制直升機升降。

62. 鄺惠娟委員表示，根據香港法例第 448 章，行政長官有權准許直升機降落，這件事件與地政處無關。

63. 周轉香議員表示，若得到業權人的允許，直升機便能在該土地降落，這在市區是沒可能發生的，因要得到整座大廈的所有業權人的允許非常困難。但在離島，只要購買一座鄉村屋，業權人便可利用鄉村屋的天台或周邊的花園讓直升機升降。她認為有關條例對未來離島的發展及離島居民是一個災難，並促請有關部門重新檢討該法例。她指賴議員所提及的報道，不單是誤導或違反新《商品說明條例》條例的問題，而是離島居民是否容許他們把土地規劃一部分，用作私人直升機的升降的問題。

64. 賴子文議員表示，若香港法例第 448 章具有監管效用，民航處便是提供了錯誤的信息。當日民航處回覆表示如果直升機在私人土地上升降，又不會對人或物品構成傷害，則民航處基本上不反對直升機升降。他希望直升機在長洲升降不會危及居民的安全。

65. 鄧家彪議員對此事感到離奇。他相信對直升機在香港飛行，民航處一定有嚴格的監管。他並不想深入討論個別個案，但認為民航處應詳細解釋直升機在香港飛行的政策，以便議會了解事件。

66. 李桂珍議員表示，長洲的屋宇密集，她認為私人直升機不應隨意升降，以免影響民居的安全。她詢問可否由委員會去信，要求事主解釋為何在長洲屋宇密集的地方升降直升機。

67. 主席認為去信事主的做法並不適合，並要求民航處跟進事件。民航處的書面回覆表示，涉事地點不適宜用作直升機升降，亦已要求機主停止使用。在此情況下，民航處可否禁止直升機在該地點降落。

68. 賴祖兒女士表示，截至是日為止，該地段的圖則沒有直升機坪的設計。此外，在香港關於航空交通管理及安全的條例，屬民航處的管轄範圍。民航處現已跟進事件，認為該地點不適宜用作直升機升降，並已通知機主停止使用。她相信民航處會繼續跟進事件，而地政處沒有其他補充。

(賴祖兒女士於討論完畢後離開會場。)

VIII. 有關要求擴闊逸東街至東涌道(逸東邨側)行人路的提問
(文件 T&TC 34/2013 號)

69. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：離島地政處高級地政主任/土地徵用曾偉文先生、運輸署工程師/離島 1 黃保全先生、路政署工程師/離島關淑嫻女士，以及離島民政事務處(“民政處”)助理專員郭中宏先生。

70. 鄧家彪議員介紹提問內容。

71. 曾偉文先生表示，地政處正跟進此事，並於較早前派職員與委員實地視察。他指出，當運輸署確定建議的可行性並提出有關的土地需求後，地政處會就工程走線提供意見，再由相關部門考慮作出微調，以便進行最後定線的工作。

72. 黃保全先生表示，運輸署已就建議展開初步研究。逸東街近逸東邨附近並沒有足夠的空間進行擴闊工程，而由迴旋處至社區服務綜合大樓西面的行人路，署方已開始研究是否可以擴闊，希望在一個月內，得出比較可行的方案，並將建議轉交地政處作相關安排。

73. 關淑嫻女士表示，待運輸署及地政處確定工程細節後，路政署會配合進行工程。

74. 郭中宏先生表示，待確定道路擴闊工程可行後，民政處會請地區設施管理委員會考慮是否運用地區小型工程撥款，為擴闊後的行人路加設上蓋。在可行情況下，會盡量配合兩方面的工程。

75. 鄧家彪議員表示，他先後已進行兩次實地視察，他詢問有關政府部門的可行性研究將於何時完成。由迴旋處至社區服務綜合大樓的行人路，如需擴闊至 2.2 米，他詢問地政處可否評估，當中是否只涉及政府土地，還是需要收地。此外，運輸署完成可行性研究後，是否待地政處批出土地後便可進行工程，或是需要考慮其他因素才可動工。最後，他詢問行人路加設欄杆的建議可否先推行，以保障路人安全。

76. 曾偉文先生表示，由迴旋處至社區服務綜合大樓的西北面一段，當中部分工程範圍可能牽涉私人土地。在運輸署提出工程的土地需求後，地政處便會依照工程的走線與地界圖則上的資料作對照，便可得知私人土地會否受有關工程影響。

77. 黃保全先生表示，有關行人路會擴闊至 2.2 米，因現時各路段的闊度不同，署方需就每段路進行可行性研究，以方便施工。地政處會就工程的走線提供意見，以便署方考慮作出微調，再交由路政署進行詳細的工程設計。關於加設欄杆的建議，署方會優先處理。

78. 曾偉文先生表示會後會把有關位置地界圖交給運輸署，以作規劃土地需求及定線時的參考。

79. 鄧家彪議員表示，他曾向地區設施管理委員會遞交關於在這段路加設上蓋的小型工程建議，希望民政處與其他政府部門能夠緊密聯繫，以便兩方面的工程可同步進行。

(鄺惠娟女士於討論期間離開會場。)
(曾偉文先生及黃保全先生於討論完畢後離開會場。)

(會後註： 地政處一直都與運輸署保持聯絡，就建議擴闊逸東街至東涌道(逸東邨側)行人路的事宜作出跟進。該處已將建議工程附近的土地類別圖，以電郵提供給運輸署，以便協助運輸署定出建議工程的初步走線。

據悉，運輸署已就鄧議員提議的道路擴闊工程，進行了中期評估，亦已制定了有關工程的初步規劃圖(註：地政處已抄送相關規劃圖給民政處作參閱)。運輸署亦曾表示，施工部門（即路政署)有可能需要使用工程走線以外的某些土地作為額外施工區，以方便在建議工程兩年的施工期間，進行有關工程。

地政處會積極配合運輸署，在他們進行建議工程定線的工作期間，提供關於土地範疇上的意見，藉以盡量減輕該工程對所在土地及其佔用者帶來的可能影響。)

IX. 有關離島區救護車在重大意外事故的服務情況的提問
(文件 T&TC 38/2013 號)

80. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：消防處消防區長(新界西南)戴其偉先生、署理助理救護總長(新界南)吳孝銘先生、署理救護監督(新界西南)潘角青女士，以及東涌救護站救護主任陳德苗先生。

81. 周浩鼎議員介紹提問內容。

82. 吳孝銘先生回應如下：

(a) 日間共有 4 輛救護車派駐東涌救護站、竹篙灣救護站有 2 輛、赤鱲角消防局有 2 輛，而長沙、梅窩、大澳和愉景灣各有 1 輛救護車派駐。

(b) 在過去 5 年，東涌區緊急救護召喚的數字如下：

年份	召喚宗數
2008	5,365 宗
2009	5,842 宗
2010	5,864 宗
2011	5,723 宗
2012	6,454 宗
總數	29,248 宗
平均每年	5,850 宗

在過去 5 年，由區外調派救護車到東涌區處理緊急召喚的數字如下：

年份	召喚宗數
2008	1,003 宗
2009	1,243 宗
2010	1,180 宗
2011	1,057 宗
2012	1,628 宗
總數	6,111 宗
平均每年	1,223 宗

在 2008 至 2011 年期間，東涌區緊急救護召喚數字每年約 5 千宗，去年則增加至超過 6 千宗。從區外調派救護車到東涌區處理緊急召喚的宗數，由 2008 至 2011 年每年平均約 18.7%至 20%，增至 2012 年的 25.2%。

(c) 基本上，救護資源是按不同區域的緊急服務需求而分配。救護車的調派並沒有考慮車輛本身的駐守地點，而是採用動態模式。動態模式是指派最接近事發地點及可調配的救護車前往現場，這做法可以達到最高的行動效率。

(d) 消防處的服務承諾是在接到緊急救護召喚的 12 分鐘內抵達現場，而消防處在 2013 年的目標，是 92.5%的緊急救護召喚能達致服務承諾。統計數字顯示，在 2013 年 1 月至 6 月期間，東涌區有 93.96%的緊急救護召喚能在 12 分鐘內到場處理。

(e) 在一般情況下，消防處不會把駐守在機場內的救護車調派往市區執行緊急救護服務。過去 5 年的數字，亦顯示機場內的救護車沒有被調派出機場外執勤。

(f) 在本年 7 月 1 日的交通意外事件中，消防處救護人員在現場處理傷者時，一定會以傷者的利益為首要考慮。由於當時傷者的人數眾多，消防處不會把所有危殆和傷勢嚴重的傷者送往單一醫院的急症室，確保傷患者不會過度集中，分批送往不同醫院，讓他們盡快得到適切的治療。此外，現場主管會通過控制中心，與醫管局保持緊密的聯繫。了解急症室可接收的危殆和嚴重傷者的數量，以便將危殆和嚴重傷者送往不同的醫院接受治療。

(g) 隨著東涌區未來人口增加及港珠澳大橋的落成，消防處會嚴密監察該區的緊急救護服務的需求，並會因應需求而適時檢討區內的救護資源。

83. 周浩鼎議員詢問，在 2012 年東涌區的緊急救護召喚，以及區外調派救護車至東涌區處理緊急召喚的數字，為何突然增加。他又詢問，就服務承諾達標的情況，東涌與其他區的比較如何。隨著東涌人口增加，救護車的需求只會愈來愈大，他詢問消防處是否已有計劃增加救護車的數量。

84. 周轉香議員表示，她明白在遇到災難性的交通意外時，不能把傷者集中送往同一間醫院，但她質疑為何把一個危殆的病人捨近求遠送往九龍區的醫院。她詢問，評估傷者情況再送往哪間醫院，是基於甚麼準則，而 7 月 1 日交通意外現場處理傷者的情況為何，以及是否由聖約翰救傷隊負責處理緊急的傷者。最近北大嶼山公路的交通意外增多，而未來由於東涌的發展，車流量將會增加，她詢問消防處有何應變措施。

85. 吳孝銘先生回應如下：

(a) 關於 2012 年救護召喚增多的原因，將在會後補充。

(b) 消防處會嚴密監察緊急救護服務的需求，並會因應需求及人口增加等因素，檢討區內的救護資源。

(c) 消防處現行的機制，是每當消防控制中心知悉涉及大量傷者事件時，消防處除立刻調動救護資源至現場外，同一時間亦通知其他救傷部隊，例如聖約翰救傷隊到場協助。

(d) 關於把其中一名傷者送往九龍伊利沙伯醫院的事件，他解釋，消防處的救護人員在抵達現場後，傷勢嚴重及危殆的傷者會立刻送往醫院搶救。由於大型意外發生的時候，傷者被救出時會有先後，救護人員會於現場進行檢傷分類，將情況嚴重或危殆傷者立即送院。如果最近的醫院接收情況嚴重或危殆傷者經已滿額，消防處便會通知距離較遠的醫院接收情況嚴重或危殆傷者。在 7 月 1 日的車禍現場，有多位嚴重及危殆的傷者被送往瑪嘉烈醫院。

86. 周轉香議員表示，有報道指當日現場指揮救援的是聖約翰救傷隊，她希望消防處澄清。此外，事件仍存有疑點，她希望消防處完成調查後向區議會報告結果。

87. 鄧家彪議員表示，他深信前線的救援人員是以最專業和救急扶危的精神處理傷者。消防處表示會內部檢討事件，他詢問若有同類事件發生，消防處會否如當日般分流傷者。此外，北大嶼山醫院啟用後，除消防處的救護員外，北大嶼山醫院會否有急症室的專業人員到場支援及協助分流。

88. 吳孝銘先生表示，消防處在初步檢視 7 月 1 日的行動流程後，認為當日的做法切合大量傷者分流的處理，有關的救護人員是按程序進行檢傷分類、分流及分批送傷者往醫院救治。在 9 月 24 日北大嶼山醫院開幕後，消防處會與北大嶼山醫院院方保持緊密的聯繫，並依照既定機制處理涉及大量傷者的事件。他澄清表示，在 7 月 1 日的車禍現場，是由一位剛好在附近的休班消防處人員指揮。

89. 老廣成議員表示，委員關注消防處工作的流程，處方可考慮邀請委員參觀控制中心，讓委員了解該處救護工作的實際運作情況。

(戴其偉先生、吳孝銘先生、潘角青女士及陳德苗先生於討論完畢後離開會場。)

(會後註： 消防處於會後提供的資料如下：

- 2012 年全港緊急救護召喚宗數與 2011 年比較，有 5.71%增長，而東涌區緊急救護召喚宗數於同時期比較，有 12.77%增長。數字顯示東涌區緊急救護召喚需求的增長較全港需求增長為高。緊急召喚的需求受很多因素影響，人口增長是其中一個原因。

- 東涌區於 2013 年 1 至 7 月的召達時間表現為 94.01%，與全港的平均表現 94.30%相若，亦達到本處 92.5%的服務承諾。

- 本處會在本年 9 月底，於東涌救護站增加 3 輛救護車更次（日更 2 輛及夜更 1 輛）以配合需求。

- 7 月 1 日大嶼山小壕灣發生交通意外，本處不會就該宗事故進行調查。)

X. 有關一宗北大嶼山公路致命交通意外的提問
(文件 T&TC 39/2013 號)

90. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港警務處新界南交通意外調查組總督察李永耀先生、特別調查隊第一隊主管陳鴻耀先生、運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生、工程師/離島雷高明先生、城巴有限公司(“城巴”)公眾事務經理廖家欣女士，以及助理營運經理列俊華先生。

91. 容詠嫦議員介紹提問內容。

92. 陳鴻耀先生回應如下：

(a) 確實的意外地點是北大嶼山公路路段 7.6，距離小蠔灣約 1 公里，事發時天氣晴朗而且路面乾爽。根據現場人士提供的資料，當時交通暢通。該路段的車速限制為 110 公里，運輸署沿路每隔一段距離便設有速度指示牌。香港警務處亦於該路段往機場方向，設立了 7 個“快相照相機”，即約 1 公里便設有 1 部，而該路段往青衣方向亦設有 1 部快相機，故快相機分佈密集。

(b) 肇事巴士車頭嚴重損毀，現場滿佈玻璃碎和被割開的金屬。基於安全理由，警方在搜尋巴士行事記錄儀(黑盒)時，未能接近該巴士的駕駛艙。而事發當天是公眾假期，城巴未能即時證實巴士是否設有黑盒。警方亦於事後立刻跟進，在驗車所檢查巴士及與城巴聯絡，證實肇事巴士裝有黑盒。城巴已將黑盒資料整理，並會交予警方調查。警方已拆下巴士的速度計及儀表板，並到現場量度煞車痕跡。政府化驗師將到現場進行測試，以重組意外時的車速。由於事件很可能在法庭審訊，警方不便在此透露其他資料。

93. 黃志德先生回應如下：

(a) 香港法例第 374A 章《道路交通(車輛構造及保養(規例)》第 5 條規定，巴士構造須符合 3 個條件：(a)採用合適的材料，妥善及適當地構造；(b)在良好及可使用的狀態；及(c)其設計及構造方法，使其能抵受相當可能會在運作時遇到的負荷及應力。運輸署每年都會全面檢查巴士，若發現不符合規定便不會續牌，而巴士亦須維修妥當，才可以在道路上行駛。香港巴士的結構和所用的物料，均達國際安全水準，每部巴士由製造商設計及經過測試後證實安全。

(b) 香港所有的專營巴士都裝有行車記錄儀(黑盒)，包括肇事的城巴在內。

(c) 有關修改法例，以強制所有乘客必須佩戴安全帶的問題，運輸署不時檢討並考慮立法強制專營巴士的乘客佩戴安全帶。但由於涉及將乘客的行為定罪，運輸署需要時間研究相關的配套措施，以解決執法時可能遇到的問題。專營巴士車身比公共小巴高，而車內乘客座位較多並設有企位，乘客亦會在車廂內走動和上落車等，與小型車輛(如小巴及私家車)比較，執法的難度較高。而在技術及營運方面，要求巴士的所有座位都裝上安全帶並不可行，例如橫向的座位，如加設安全帶，在意外時的危險程度可能更高。巴士的車種很多，不同型號的巴士需要安裝安全帶的座位都有分別。此外，因涉及將乘客的行為定為罪行，運輸署亦需評估市民的接受程度。而非專營巴士的車種比專

營巴士更多，研究範疇更加複雜。運輸署會繼續研究有關問題。

94. 廖家欣女士代表城巴，向逝世的車長、車長家屬及傷者致以深切的慰問。事發後，城巴已全面協助警方調查，城巴及新巴全線約 1,700 架巴士都已安裝黑盒，包括肇事的巴士在內，城巴已準備有關黑盒資料，將會提交予警方。城巴全線車隊的巴士設計及車廂設施，完全符合運輸署的規定及安全標準。城巴一直有制定嚴謹的維修準則，而所有巴士每年均需進行全面維修檢查，運輸署亦會進行突擊檢查，確保巴士以最安全及最佳的狀態服務市民。關於巴士物料方面，經與巴士製造商了解，現時世界各地普遍採用鋁為巴士車身的主要物料。巴士製造商使用物料的主要考慮是實用性及安全，由於鋁的防腐蝕性強，亦比較輕巧，符合安全和環保原則。

95. 容詠嫦議員表示，北大嶼山公路近年意外頻生，因為車速限制是 110 公里，是全港道路中最高速的。她詢問運輸署會否考慮將車速限制減低，或在道路設計方面作出適當的安排。關於佩戴安全帶的問題，她明白立法需要很長的程序，但在過程中不能原地踏步。她建議由教育做起，例如在巴士張貼標誌，鼓勵乘客如有安全帶就必須佩戴，以保障安全。此外，警務處及運輸署都沒有回應關於翔東路的問題。她非常關注該道路的安全問題，過去 1 年已有 3 人在翔東路的交通意外中身亡，而 7 月 10 日亦發生的士與巴士相撞的意外。基於北大嶼山公路車速很高，而又意外頻生，7 月 1 日發生意外時，警方同時開放翔東路以疏導交通。所以她認為，除考慮北大嶼山公路的安全外，亦需考慮翔東路的安全。她詢問警務處及運輸署會否考慮研究翔東路交通安全的問題。同時她希望警務處提供 7 月 10 日交通意外的資料。

96. 鄧家彪議員表示，巴士車身的物料過薄過輕，大型巴士被撞後會殘破不堪，他質疑車身物料符合國際標準的說法。他詢問城巴或運輸署會否檢討車身物料，以及現時的車身物料是否足以保障司機的安全。此外，他希望警務處盡快聯絡死者的家屬，並提供案件的詳情。

97. 雷高明先生表示，是次交通意外仍在調查中，從表面上來看事發原因未必是道路設計或車速問題所導致。運輸署會因應警方的調查結果，作出跟進及配合。目前翔東路的交通流量並不高，署方暫時不會考慮限制翔東路的車輛數目，但會密切留意翔東路的情況。

98. 陳鴻耀先生表示，警方已經聯絡死者的家屬，將來亦會把調查的最新進展通知家屬。死者家屬若有其他需要，警方亦會盡量提供協助。

99. 容詠嫦議員表示，她乘搭 E 車時發現座位上雖然已備有安全帶，但沒有人佩戴。因此她認為教育是非常重要的。她建議運輸署考慮張貼標誌、製作口號或舉辦交通安全日作為宣傳，以鼓勵乘客佩戴安全帶。因為在當日的交通意外中，確實有傷者被拋出車外而受傷。

100. 黃志德先生認同在立法前進行宣傳及教育的做法。運輸署會考慮拍攝宣傳片，在巴士上播放，以提醒乘客佩戴安全帶。他會將有關建議向部門反映及探討其可行性。關於保護司機安全方面，他會向部門反映，以考慮加強對司機的保護措施。他建議城巴亦循這方向一同研究。

101. 廖家欣女士表示，城巴車上的報站系統及車廂貼紙，都有提醒乘客若座位設有安全帶，乘客應盡量扣上以保障安全。城巴會與運輸署研究教育市民的途徑。此外，意外發生後，城巴一直與死者家屬保持密切的聯絡，日後如有需要，議員及家屬亦可以直接與城巴聯絡。

(吳錦耀先生於討論期間離開會場。)
(李永耀先生、陳鴻耀先生、廖家欣女士及列俊華先生於討論完畢後離開會場。)

XI. 交通及運輸委員會活動工作小組報告

102. 黃福根副主席表示，工作小組已於本年 7 月 15 日召開了第一次會議，並通過推行下列項目，作為本年度宣傳交通安全信息的活動計劃。

(a) 製作宣傳交通安全信息的宣傳品

(i) 建議於 2013 年 12 月至 2014 年 2 月期間，在離島區內(包括康樂及文化事務署轄下的場地，例如體育館及公園)懸掛宣傳橫額，以宣傳單車安全駕駛的信息，暫定懸掛約 40 條。

(ii) 建議製作 LED 單車閃燈及 4 層卡片膠套，在離島區交通安全日上，透過各區議員及委員派發給區內居

民，以宣傳交通安全的信息。

(b) 離島區交通安全日

活動將於 2014 年 1 月 4 日或 11 日(星期六)舉行。在活動舉行當日，主辦單位會在離島各處(包括東涌、梅窩、大嶼南、大澳、長洲、愉景灣、坪洲及南丫島)派發宣傳品給居民，以提高他們對交通安全的認識。此外，同日上午 11 時，亦會安排學校的交通安全隊隊員於在東涌主要地點派發宣傳品。

上述活動計劃開支總額的預算為 100,000 元。工作小組稍後會以傳閱文件方式，提交計劃詳情及預算開支，供委員會審批。

XII. 其他事項

103. 主席表示，路政署在會前向委員會提交一份截至本年 7 月中旬，該署於離島區推行的小型交通改善項目及有關施工時間表，歡迎委員提出意見。

104. 李桂珍議員詢問，第 24 項有關長洲改建現有單車泊位工程已定於本年 12 月動工，為何文件中動工日期卻為“待定”。

105. 雷高明先生表示，長洲有 2 項涉及單車泊位的工程，(1)增設 390 單車泊位(只限劃線及豎立交通標誌)及(2)改建現有單車泊位。李桂珍議員提到的工程應該是文件中第 5 項，該工程現已動工，預計完工日期由本年 12 月提前至 9 月。而第 24 項的工程是改建現有的單車泊位，因有意見表示倒轉 U 型的單車架設計不夠美觀，因此該工程暫時擱置。

106. 黃福根副主席表示，文件內有 13 項工程仍在計劃中，原因是正在尋找補償植樹位置及等候遷移地下設施。他要求有關政府部門及機構解釋工程延誤的原因。他又詢問第 22 項擴建巴士站(嶼南路近貝澳公立學校)工程，其位置是否在羅屋村的巴士站，由於該處交通經常混亂，他希望工程盡早完成。

107. 張富議員詢問第 22 項擴建巴士站工程是否涉及收地。他指出，工程最初擬議的地點，並不是文件中提及的地點，原先的地點並不涉及收地。他詢問工程的負責人是誰，該巴士站工程已商討多年但仍未有進展。

108. 黃福根副主席表示，早前已經與路政署就第 22 項工程進行實地視察，他希望路政署確定工程的最新位置，然後回覆委員。

109. 關淑嫺女士表示，將於會後向委員提供有關資料。

(會後註：路政署現正積極與地政處聯絡，尋找補償植樹位置，但暫時仍等待地政處回覆。路政署亦會就個別項目考慮挖掘公共壕坑，以便地下設施一併遷移，加快工程進展。另外，本署及運輸署早前已經分別就第 22 項羅屋村巴士站事宜進行實地視察。兩署亦已就巴士站的最新位置有初步共識。一旦工程圖則落實，路政署便可盡快完成工程。)

110. 張富議員表示，新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)已增加來往東涌及大澳的巴士班次，但駛經塘福及水口的巴士依然非常擠迫，他要求嶼巴於繁忙時間在石壁增加班次。

111. 主席請嶼巴代表黃華先生跟進有關問題。

XIII. 下次會議日期

112. 議事完畢，會議於下午 6 時 10 分結束。下次會議將於 2013 年 9 月 23 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-