

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2012 年 9 月 24 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

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

譚家棋先生
龔樹人先生
盧杰慧女士
盧俊豪先生
潘業昌先生

高級運輸主任/的士策劃
營運貳部經理
工程師(離島)1
一級車務主任
助理公共關係經理

運輸署
城巴有限公司
運輸署
龍運巴士有限公司
香港鐵路有限公司

列席者

黃華先生
鄭偉鵬先生
吳錦耀先生
雷高明先生
黃志德先生
何世康先生
郭樹志先生
關淑嫻女士
藍子川先生
郭中宏先生
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(港島及離島發展部)
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
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

周淑敏女士
張國光先生
鄧家彪先生
黃雄坤先生

新世界第一渡輪服務有限公司

歡迎辭

主席歡迎各委員、政府部門和機構代表出席會議，並介紹下列嘉賓：

- (i) 離島民政事務助理專員郭中宏先生，郭先生接替已離職的譚雨川先生；
- (ii) 大嶼山警區行動主任何世康先生，何先生接替已調職的張正文先生；以及
- (iii) 土木工程拓展署藍子川先生，藍先生暫代司徒雪雯女士出席會議。

2. 鄧家彪議員、張國光議員、黃雄坤委員和周淑敏女士因事未能出席會議。

I. 通過 2012 年 7 月 30 日的會議記錄

3. 主席表示，會議記錄初稿已於本年 9 月 14 日寄給各委員審議。秘書處會前收到余漢坤議員提出的修訂建議，有關修訂建議已於會前電郵給各位委員審閱。

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. 前次會議記錄續議事項 - 有關增加大嶼山的士牌照的提問

5. 主席歡迎出席的嘉賓：運輸署高級運輸主任譚家棋先生。

6. 主席表示，就增加大嶼山的士牌照的問題，委員在上次會議提出了多項意見和建議，他請嘉賓作出回應。

7. 譚家棋先生回應如下：

- (a) 運輸署會定時就大嶼山的士服務水平進行調查，而最近一次的調查結果顯示，雖然在假日高峰時段，部分乘客候車時間較長，但整體而言，大嶼山的士服務於大部分時段都處於正常水平。的士站乘客候車情況的資料亦顯示，大嶼

山的士於大部分時段仍然有剩餘的乘載能力。當局理解在特殊情況下，例如在假日高峰期、惡劣天氣下或遇上突發交通事故時，的士服務的供應可能會受到影響。

- (b) 政府並沒有就全港的士的牌照的數目，預先設定上限。如有需要，亦會考慮增發的士牌照。當局發牌時會考慮多方面的因素，包括：
 - i. 市民對的士服務的需求；
 - ii. 的士業的經營狀況；以及
 - iii. 的士數目增加對交通情況可能造成的影響。
- (c) 運輸署會密切留意大嶼山的士的供求情況及服務水平，亦會因應大嶼山的發展，在公共交通服務上作出適當的配合。

8. 余漢坤議員表示，委員會在上次會議上已詳細討論大嶼山的士牌照的問題，他希望再次重申其中一些數據。全港約有 1 萬 8 千部的士服務 700 萬人，而大嶼山現時的 50 部的士如用同樣比例計算，只可服務 1 萬 9 千人，但現時大嶼山約有 15 萬居民。政府以往增建設施都是按人口數據計算，如果根據此人口數據，大嶼山應有約 400 部的士。他表示，因應大嶼山的士在週末時有很大的需求，委員會在上次會議上已提出兩項建議：（一）在中期考慮增加 10 至 20 部大嶼山的士；以及（二）於短期內試行在週末期間，容許市區的士行駛至大嶼山。不少遊客及大嶼山居民均反映，在週末基本上無法乘搭的士，排隊要一兩個小時，電召的士亦要不少附加費，因此，他希望運輸署認真考慮以上建議。

9. 譚文豪委員表示，有關問題在 2011 年年初提出時，他曾向運輸署署長提交請願信及居民的簽名。當時運輸署的回覆與今日譚先生的回覆差不多。當時其中一項不增加的士牌照的論點是“投訴不夠多”，他對此感到十分詫異。他指出，當局的投訴渠道並不清晰，令人投訴無門。他詢問電話熱線 2889 9999 是否可以投訴的士問題。如果不可以，是否有其他投訴的熱線或渠道。當局曾回覆指大部分大嶼山的士是服務南大嶼的居民，而北大嶼山的居民則可乘搭市區紅色的士，他並不認同。他指出，在東涌北映灣園和藍天海岸等地方，根本沒有紅色的士，大部分東涌北的居民都是電召的士，但最根本的問題是的士數量不足，無論電召多少次，都沒有足夠的士提供服務。此外，在機場的士服務方面，當局曾表示會密切留意情況，有需要時會與機場管理局（“機管局”）商量，電召更多的士到場，但由於的士數量不足，

無論電召多少次，都沒有的士可提供服務。所以，他重申，最根本的問題是的士數量不足。

10. 譚家棋先生綜合回應如下：

- (a) 電話 2889 9999 是交通事務委員會交通投訴組的熱線，運輸署的士組亦經常收到交通投訴組轉介的個案。署方歡迎市民及議員透過不同途徑，就的士服務提供更多意見。除此熱線外，運輸署的士組亦收到由 1823 轉介的意見及查詢。
- (b) 就的士服務不足的問題，根據上次的乘客訪問調查，大嶼山的士的需求主要來自遊客，不論是平日、假日或公眾假期，但是遊客的需求很難估計。運輸署整體的角度是希望除了的士服務外，其他公共交通服務亦可作出適當的配合。
- (c) 如純粹從的士規劃的角度而言，大嶼山的士當初的設計是希望服務大嶼山的居民。但經過多年的發展，以及旅遊設施的擴展，許多旅客的需求是當初計劃時所未能預計的。運輸署希望透過適當的規劃，將部分遊客對的士服務的需求適當地釋放，讓大嶼山的士服務本區的居民。
- (d) 在機場的士服務方面，他希望乘客和議員能就有關安排提供更多意見。運輸署會在定期會議上，向機管局轉達委員的意見。
- (e) 關於北大嶼山的士服務不足的問題，署方希望可以在遊客方面釋放部分載客量以服務本區的居民。他歡迎北大嶼山居民反映的士服務不足的時間及地點，以便通知的士業界，讓他們更了解乘客候車的地點及需要服務的時間。這樣司機可以得到生意，同時亦可服務居民，實是一舉兩得。

11. 吳錦耀先生重申在上次會議時已表明，大家都並非專家，故爭拗的士數目是否足夠是毫無標準的。他認為應委託顧問公司研究的士數量是否足夠。的士業界已不斷改善服務，與去年比較，不但投訴少了，的士的流量亦快了。

12. 就運輸署的回應，委員提出以下詢問和意見：

- (a) 余漢坤議員表示，他不明白運輸署如何可以“讓遊客少用的士，從而釋放更多的載客量給本區居民”。他質疑運輸署有很多高級的行政人員及專業人才，亦有性能良好的電腦進行運算，為何會出現“顧客難於估算”的問題。他相信新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)代表黃華先生，亦能計算每逢週末前往大嶼山及大澳的人數。據他所知，每個週末約有萬多人前往大澳，如要估算當中乘坐的士的人數，相信可粗略估算。他認為的士業界代表較運輸署更為開放。此問題已討論 10 年，他對運輸署未能開放對事件的看法感到失望。根據數據，大嶼山的士需增至超過 300 輛才達至合適比例，但他不鼓勵這樣做，因為會扼殺業界的營運，導致出現生意額不足的問題。他詢問運輸署，就上次會議提出在週末開放市區的士到大嶼山的建議，為何未有回應，何時才可給予答覆。
- (b) 林悅議員表示，對教育或引導遊客不乘坐的士的說法感到奇怪，並質疑其實際效果。他表示，東涌北的屋苑 24 小時都需要的士。他詢問當局何時才以開放態度與議會及業界討論增加牌照的問題。50 輛的士根本不足以應付大嶼山現時的人口，大嶼山將來的人口預計會增至 22 萬，再加上港珠澳大橋及機場跑道等基建項目，問題已十分迫切。
- (c) 王少強議員表示，早在 7 至 8 年前梅窩鄉事委員會已經與運輸署商討的士牌照的問題。如果運輸署不增發牌照，他建議放寬讓紅色的士服務大嶼南。
- (d) 黃華先生表示，在清明或農曆新年等假期，往來大澳的人數可超過 1 萬人，如果在平日，則有約 7 千人。
- (e) 主席同意委員的意見，認為基本上沒有可能做到釋放遊客的需求。他對運輸署指新市鎮經過多年的發展，遊客和人口均增多，但又不需要增加的士數目的說法感到疑惑。

13. 就委員的詢問和意見，譚家棋先生表示，政府的政策是在有需要時增發適當的的士牌照，亦未就的士牌照預先設定限額。在的士規劃方面，雖然不能限制遊客使用甚麼交通工具，但其他交通工具的服務承辦商都有留意市場情況，並進行適當的推廣以方便遊客。如果

多些遊客使用其他公共交通服務，他有信心可以釋放載客量。運輸署會定時就大嶼山的士服務進行調查，當中的乘客訪問調查，是在東涌道擴闊工程完成前進行。而從其他資料顯示，東涌站 D 出口和機場等地，乘客候車的時間比較長。

14. 就運輸署的回應，委員再提出以下詢問和意見：

- (a) 張富議員詢問何時是適當的發牌時候，並質疑如何可以限制遊客不要乘坐大嶼山的士。
- (b) 鄭官穩議員以例子說明何謂市場主導。他表示，無論乘客是遊客還是居民，現在是整個市場都對的士有需求。
- (c) 吳錦耀先生表示，的士聯會強烈反對允許市區的士服務大嶼山，因為需要很多配套，亦帶來治安及的士非法營運等問題。
- (d) 余漢坤議員表示，關於其他公共交通工具以宣傳吸引遊客乘坐的說法，並沒有數據根據。他質疑遊客會否因為宣傳而改搭其他交通工具，遊客若與長者或傷殘人士同行，一定會乘坐的士。的士問題已經討論超過 10 年，大嶼山人口亦由幾萬人增至現時的 15 萬人，政府亦預計人口會短期內增加至 22 萬人。他詢問運輸署何時才落實考慮增加的士牌照。的士業界剛才表明不歡迎市區的士，因此運輸署必須切實考慮增加牌照的建議。
- (e) 林悅議員詢問，若需數據支持是否增發的士牌，運輸署會否進行研究。若研究結果支持議員的方案，運輸署需時多久時間才能開放的士牌照。他又質疑如何釋放的士載客量，因為的士和其他公共交通工具的市場不同，不能混為一談。他希望運輸署以數據和科學的方法制定有關政策。
- (f) 周轉香議員認為，運輸署的回應根本沒有解決問題。她表示，東涌港鐵站 D 出口外的的士站，每逢星期六、日經常排長龍。的士聯會既反對增加大嶼山的士，又反對允許市區的士服務大嶼山，她詢問的士聯會有否制定服務承諾。如果沒有服務承諾，又一直強烈反對委員的建議，她認為作為一間公共服務公司，必需檢討。

- (g) 周浩鼎議員表示，考慮到大嶼山的人口增長和旅遊發展，即使將來發出雙倍數目的牌照，亦未必能解決問題。他建議同時允許市區的士服務大嶼山，才能真正解決問題。
- (h) 譚文豪委員對運輸署的回應感到十分失望。他表示，運輸署是否發牌基於三個考慮因素，包括乘客、業界和路面承受問題。委員在多次會議上已強烈表達乘客的需要，而的士業界亦持開放態度。在路面方面，運輸署所持的數據是在東涌道開放之前，根本沒有意義。他對運輸署沒有更新資訊表示疑惑。他以例子說明，乘客對各種公共交通工具的需求是息息相關的。他詢問運輸署如何得出大部分的士被遊客使用的結論，該署又如何分辨乘客是遊客還是居民。
- (i) 賴子文議員質疑當局一直不發牌的原因是否與牌價有關，並詢問現時的士牌的持有者和牌價等資料。他表示，因為綠色的士的車費較紅色的士便宜，新界居民會偏向選擇乘搭綠色的士。他相信如果藍色的士有一定數量，大嶼山居民亦會選搭。一如委員所述，紅色的士會進入大嶼山及機場是因為有盈利。他希望運輸署代表準備充足才出席會議，並積極考慮委員就增發牌照的建議。
- (j) 黃漢權議員表示，在星期日假日附加費的影響下，乘搭渡輪到梅窩需要 40 元，但乘坐地鐵只需 20 元，因此的士大多在北大嶼山載客，在大嶼南沒有的士。他認為即使在增發牌照後，亦需要解決大嶼南吸引不到的士前往的問題。
- (k) 黃福根副主席建議在 2012 年的調查中，提供有關道路增加的數據，例如由東涌新市鎮至機場和愉景灣的路線增加了多少道路，因而令 50 部的士分散，導致大嶼南的居民沒有的士可以乘搭。

15. 譚家棋先生表示，運輸署每年會就大嶼山的士服務進行調查，而 2012 年夏季繁忙時間的士服務的調查已經完成，數據仍在分析中。至於早前所提及的是乘客調查，對上一次是在東涌道工程完成之前進行的。因為該調查是在聖誕節假期進行，所以運輸署今年年底亦有計劃進行一個類似調查，以作比較。除在每個的士站數車和計算候車時間外，調查員亦會訪問乘客，了解他們使用大嶼山的士服務的目的。根據過往的調查，署方發現大部分乘客使用大嶼山的士服務的

目的，是以旅遊為主。而本土居民在長假期來往機場的需求比較高。有關能否將乘客分類的問題，他相信可以透過宣傳，讓本地居民或遊客知道除了大嶼山的士外，亦有其他交通選擇。有關的士牌價的問題，的士牌的轉讓是牌主和買家的商業活動，運輸署無從過問牌價和轉讓條款，而牌價的升跌和的士服務沒有直接關係。他會將委員就增發牌照的建議向署方反映。

16. 吳錦耀先生表示，在星期六、日，如果在東涌站 D 出口、大澳、貝澳、磡石灣、長沙和梅窩等的士站的候車乘客眾多，聯會規定的士不能接受電召，而必須返回的士站載客。他認為有關做法有成效，返回的士站載客的車輛數目增多。

17. 老廣成主席希望運輸署代表在下次會議，報告過去 5 年在繁忙時段調查所得的數據。

18. 譚家棋先生表示可以安排。

(鄭官穩議員、周浩鼎議員及林悅議員於討論期間進入會場。)
(譚家棋先生於討論完畢後離開會場。)

III. 有關東涌巴士站新大嶼山巴士乘客排隊安全的提問 (文件 T&TC 35/2012)

19. 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及新大嶼山巴士有限公司經理黃華先生。

20. 林寶強先生介紹提問內容。

21. 黃志德先生表示，達東路有三條行車線，而有關巴士站只屬臨時巴士站，擴闊行人路或收窄行車線都不太可行。現時已有欄杆防止候車乘客走出馬路，在平日問題不大，但在假日候車乘客較多時，可能會出現乘客排隊安全的問題。運輸署現正考慮在巴士站候車區內預留一條較窄的行人通道，讓乘客在尋找龍尾或轉乘其他交通工具時，不必走出馬路。

22. 黃華先生表示，巴士站長反映，走出馬路的乘客主要是尋找 E 線巴士站。在一般情況下，不會有太多人走出馬路。乘客增加是事實，尤其是在節日，嶼巴已盡量增加班次疏導人流。

23. 周轉香議員建議在特別的日子，例如清明節及重陽節，採取特別措施疏導人流。該巴士站屬臨時巴士站，既然空間不足，政府的決策部門便應檢視該處是否適合設置集體運輸設施。現時行人在雙黃線的路面上行走，對行人和司機都會造成危險。

24. 黃志德先生表示，在平日和一般假日，該臨時巴士站都能應付需求，只有在大節日（例如清明節）時，才有可能出現乘客走出馬路的情況。他會向有關方面反映，新的巴士總站需要更多候車空間，並會與嶼巴商討，希望在清明節及重陽節等特定日子，在附近另設一個上落客區，以疏導人流。

25. 主席建議，在短期內考慮在欄杆和候車乘客之間設置鐵馬，以便劃出一條通道，方便乘客通過。

26. 林寶強委員建議運輸署採取 X1 號巴士站的做法，設置指示標誌，並在特別日子於地鐵站內廣播，指示乘客前往纜車站方向排隊。

27. 黃志德先生表示可再研究有關建議。

28. 黃華先生建議運輸署與委員實地觀察，以商討可否在馬路和欄杆設一條通道給乘客行走。

29. 主席建議運輸署安排實地觀察。

(會後註：運輸署代表及委員已於本年 10 月 31 日實地視察，並商討改善建議。)

IV. 有關建議在巴士總站加設上蓋的提問 (文件 T&TC 36/2012 號)

30. 主席歡迎回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任黃志德先生和工程師盧杰慧女士，龍運巴士有限公司(“龍運”)一級車務主任盧俊豪先生，城巴有限公司(“城巴”)營運貳部經理龔樹人先生，以及新大嶼山巴士有限公司經理黃華先生。

31. 林寶強委員介紹提問內容。

32. 黃志德先生表示，停車熄匙法例已於去年 12 月起生效。法例規定任何車輛的司機不可以將引擎於任何連續的 60 分鐘時段內，合

計運作超過 3 分鐘。但是，法例亦有豁免情況，當酷熱天氣警告生效時，直至警告終止生效的當天午夜期間，巴士司機可以豁免停車熄匙的有關安排。他認為巴士司機可因應條例的規定和豁免，開啓巴士引擎和冷氣。關於在巴士總站加設上蓋的建議，昂坪和梅窩等巴士總站的面積大，若要加設上蓋，涉及龐大費用，而上蓋的支撐點亦可能減少巴士站的可供使用面積，署方需謹慎考慮有關建議。

33. 盧俊豪先生表示，龍運的 E32 和 E41 號巴士的總站設於博覽館，但龍運只是巴士總站的使用者而非擁有者，無權改變巴士總站的設計。關於巴士車廂溫度太高的問題，龍運已安排 E32 和 E41 號線一半以上的車隊使用新車。新車的冷氣較大，乘客會比較舒服。

34. 龔樹人先生表示，城巴主要使用兩個總站，一個是東涌市中心總站的室內範圍，另一個是機場博覽館總站的露天範圍。以乘客候車情況而言，候車月台已經有上蓋為乘客遮陰。以車輛而言，巴士現時使用總站中間的露天空曠地方作車輛候用地點。他表示，城巴只是巴士總站的使用者，如果建議在候車位加上蓋，以方便乘客候車，城巴會考慮。至於加設大型上蓋遮蓋巴士的建議，應交由有關負責部門考慮。如進行有關工程，他建議施工期間需有額外配套措施，以減低對巴士運作和市民候車的影響。城巴現時會遵守停車熄匙條例的規定，亦會提醒車長在酷熱天氣警告下預防中暑，例如多飲水和充足休息等。

35. 黃華先生表示，全香港所有巴士總站除某些總站上有建築物外，大部分都是露天的。若要在巴士總站興建上蓋，工程浩大，花費亦不少，他並不贊成。

36. 鄭官穩議員表示，曾有居民向他建議在中環碼頭加設上蓋，但他並不贊成。因為加設上蓋牽涉很多問題，如通風、燈光和去水等問題，亦需考慮所涉及的工程費用和日後維修保養的開支。

37. 林寶強議員表示不一定要建設上蓋，並詢問有沒有其他合適及可行的方法避免車廂過熱。

38. 黃志德先生表示，所有嶼巴的車輛都設有窗簾，亦可考慮於巴士司機位置加設太陽檔，避免過熱。

39. 黃華先生表示，在停車熄匙法例實施前，已向環境保護署（“環保署”）建議，容許在露天巴士總站的巴士在開車之前 10 至

15 分鐘開冷氣，可惜不被接納。他認為若環保署可放寬有關規限，容許巴士在啟動前 10 分鐘開冷氣，便可解決問題。

40. 李桂珍議員建議引入太陽能板，以助巴士降溫。

41. 主席希望巴士公司和運輸署研究新科技解決此問題。

(盧俊豪先生及龔樹人先生於討論完畢後離開會場。)

V. 有關要求改善東涌地鐵站 D 出口行人過路安全的提問
(文件 T&TC 37/2012 號)

42. 主席歡迎回應提問的嘉賓：運輸署工程師盧杰慧女士及香港鐵路有限公司(“港鐵”)助理公共關係經理潘業昌先生。

43. 林寶強委員介紹提問內容。

44. 盧杰慧女士表示曾多次實地觀察，東涌地鐵站 D 出口附近設有一個行人過路處，讓行人橫過達東路前往對面的巴士站或富東邨，但現場有一個不足一米的矮牆，圍著地鐵站的出口，所以有很多人貪圖方便，沒有兜圈用行人過路處，而直接從的士站橫過馬路。她建議港鐵考慮移除矮牆，以方便行人，令更多人使用正式的行人過路處。

45. 潘業昌先生表示，所有港鐵站的出入口都有預防水浸的設計，例如在大部分的出入口都設有梯級防止雨水流入車站內。由於東涌地鐵站 D 出口的梯級水平與達東路路面水平相若，加上站口對開的空地路面水平低於達東路，因此根據港鐵車站的標準，在 D 出口旁沿著達東路築起一面矮牆，用以阻擋雨水流入車站內。港鐵認為現時有必要保留矮牆，以防在惡劣天氣下雨水流入車站，影響車站運作。至於使用路面行人過路設施方面，他表示，政府有關部門一直有向公眾宣傳道路安全信息，以及處理行人不遵守交通規則橫過馬路的情況。他亦希望行人顧及自身和他人安全，正確使用行人過路設施。

46. 主席表示明白擋水的需要，但詢問港鐵能否改善現行設計，以方便行人使用過路設施。

47. 林寶強議員詢問會否重新考慮行人過路處的位置，亦可考慮加設紅綠燈或斑馬線。

48. 林悅議員認為現時行人過路處的位置非常危險，因為後方是天橋底，因此光線不足，而且有很多大型車輛高速行駛經過。即使沒有矮牆，行人亦未必願意兜路使用過路設施，大都直接橫過馬路，前往對面的富東邨和巴士站。既然行人過路處的使用率低，他建議運輸署考慮把紅綠燈設施推前至地鐵站出口附近，以方便行人和駕駛者。

49. 周轉香議員建議實地視察及商討實際可行的補救措施，以改善行人過路安全的問題。

50. 盧杰慧女士表示，東涌地鐵站 D 出口設有過路處，富東邨亦設有紅綠燈行人過路處。而 D 出口的行人過路處設在轉彎位，行人可以留意到路面行車情況。該處亦是士站、出入口和三叉路口，所以將過路處移前或移後各有其好處和壞處。

51. 主席建議運輸署安排與委員實地視察，商討改善方法。

52. 潘業昌先生表示港鐵願意配合實地視察。

(會後註：運輸署和港鐵的代表及委員已於本年 10 月 31 日實地視察，並商討改善建議。)

(盧杰慧女士於討論完畢後離開會場。)

VI. 有關香港航空營運安全的提問 (文件 T&TC 38/2012 號)

53. 主席表示，民航處、機場管理局和香港航空均表示未能派代表出席會議，但已提供書面回覆，供各委員參閱。

54. 周浩鼎議員介紹提問內容。並表示書面回覆並未回答他的提問，對民航處、機場管理局和香港航空均未有派代表出席會議感到失望。

VII. 有關在港鐵欣澳站增設入閘機的提問 (文件 T&TC 40/2012 號)

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

56. 容詠嫦議員介紹提問內容。

57. 黃志德先生表示，運輸署一直留意愉景灣居民巴士服務的情況。根據去年 1 至 8 月及本年同期的數字，發現乘客人數有 2% 的增長，愉景灣有新的住宅即將落成入伙，預期乘車前往欣澳的人數將會增加，目前已有兩條由愉景灣前往欣澳的巴士線，如兩輛巴士同時到達欣澳站，乘客排隊入閘的情況將不太理想。港鐵現時已盡量疏導人流，他希望港鐵在資源許可的情況下，積極考慮容議員的意見，並在短期內改善壞機或壞卡等問題。

58. 潘業昌先生表示，目前欣澳站有 3 部出入口閘機，其中 2 部設定為可以讓乘客入閘，港鐵一直密切留意出入閘機的使用情況，以及是否有需要加強設施。根據觀察，早上繁忙時間乘客出入車站的秩序大致良好，而港鐵明白議員及居民對欣澳站出入閘設施的關注，為了方便乘客，港鐵最近已開始研究於欣澳站出口 A 增設閘機的方案，但受到欣澳站出入口的地理環境所限，加設出入閘機有一定困難，然而，港鐵的工程人員目前正努力研究和規劃，如能解決所有技術上的困難，希望能於本年年底或明年年初展開工程，確實的日期則視乎籌備工作的進度，詳情確定後會盡快通知各委員。

59. 容詠嫦議員多謝港鐵代表積極的回應。她表示，有關議題提出已有兩、三年，亦觀察到會議中很多議題在提問兩、三年後都沒有進展。她指出，除了現時繁忙時間的人流多外，新樓的落成亦會增加人流，因此更需要盡早安排增設入閘機。因為欣澳的地理環境特殊，如更多居民入住及使用入閘機後才開展工程，情況將會更混亂，希望港鐵可以更積極，早日完成增設入閘機的工程，以方便居民。

60. 潘業昌先生表示會盡快進行規劃，如有最新消息會通知各委員。

(余麗芬議員於討論期間離開會場。)

(潘業昌先生於討論完畢後離開會場。)

VIII. 有關翔東路彎位的提問 (文件 T&TC41/2012 號)

61. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 雷高明

先生。路政署則回覆表示，上述問題並不屬於路政署的工作範疇，因此未能委派代表回應。

62. 容詠嫦議員介紹提問內容，並利用相片說明各彎位的情況。

63. 雷高明先生回應如下：

- (a) 翔東路的道路設計，包括能見度及路彎，皆符合標準。此外，翔東路與北大嶼山公路並排而行，基本上是一條直路。翔東路現時的速度限制為每小時 50 公里，至於個別彎位，例如翔東路近東涌東交匯處的行車隧道附近，運輸署已設置適當的交通標誌及道路標記，提醒駕駛者前方有彎位。有關部門亦會定時修剪翔東路旁的植物，以免阻礙駕駛者的視線。
- (b) 對於容議員所提供的道路彎位相片，運輸署會逐一研究，但他留意到相片中不少位置並不屬於離島區，而是位於荃灣區的迪士尼樂園及欣澳。他亦會與荃灣區的工程師一起研究及改善以上路段的問題。從相片中看到的彎位角度頗大，這與他於現場所看到的有出入，可能是長短鏡或不同角度所帶來的效果。如有需要，他希望可與委員及相關部門實地視察及商討。
- (c) 翔東路長約 11 公里，過去 5 年不涉及單車的交通意外並沒有上升趨勢。在 2011 年，翔東路有 30 宗交通意外發生，而今年 1 月至 8 月期間，則有 13 宗。

64. 容詠嫦議員表示，翔東路其實並非與北大嶼山公路平行而行。相反，翔東路的彎位十分多，由東涌港鐵站 D 出口對出道路開始就要進入一個彎位隧道，接著近竹篙灣亦有很多彎位。雷先生所提供的數字剔除了單車意外，如果加入單車意外，數字可能會十分驚人。現時不少市民到翔東路踏單車，當中不少人並沒有遵照交通規則。關於雷先生對照片所顯示的道路彎位角度感到驚訝一事，她表示，整個拍攝過程只是她在的士內，以最普通的相機拍攝，沒有長短鏡和特別技術。同時，她亦利用攝錄機沿途錄下對面行車線的行車情況。據她當日所見，兩邊車輛的超速情況嚴重，故她呼籲警方在翔東路加強執法。此外，她認為不能忽視單車使用翔東路的情況，委員會曾多次討論翔東路的單車問題，她希望當局透露有關單車意外的數字及情況。

65. 鄭偉鵬先生建議警方在假日加強執法，因為法例並不容許單車並排行車，但在假日時，經常見到兩至三輛單車於道路上並排而駛，危及巴士服務及其他道路使用者的安全。此外，他希望運輸署考慮，如果將所有中間的虛線皆劃成雙線，即不允許車輛超越前車行駛，有可能於假日在該路段造成塞車的問題。因為在假日只要有一輛車速較慢的車在道路上行駛，便會阻礙其他車輛前行，造成類似西沙公路的塞車情況。此外，他感謝有關部門於東涌至白芒路段加設行人路，改善行人和駕駛者的安全。

66. 譚文豪委員認為，容議員的建議並非是將整條翔東路改為中間雙白線，他相信只要將部分位置改為雙白線便可以達到其效果。此外，他亦認同容議員所言，現時東涌與大嶼山愈來愈多人踏單車，所以不能忽略單車意外的數字。

67. 賴子文議員表示，運輸署應在相片中顯示的部分彎位加白線，但不一定是雙白線。他認為該道路現時以每小時 50 公里行駛並不適合，建議改為每小時 70 公里。對駕駛者而言，若路速限制太慢，或會產生流量不均的情況，更容易造成交通意外。他認同委員的建議，希望警方加強對單車使用情況的執法，因為單車使用上述道路較為危險。

68. 雷高明先生綜合回應如下：

- (a) 2011 年翔東路共有 30 宗交通意外。當中涉及單車的意外有 22 宗，不涉及單車的有 8 宗。而今年首 8 個月的總數有 13 宗，涉及單車的有 8 宗，不涉及單車的有 5 宗。至於他剛才所提供的數字，已包括單車意外的數字。
- (b) 有關翔東路車速限制的問題，當局於今年年中曾進行檢討，亦曾於道路上利用雷射槍偵測車速及收集交通流量數據進行研究，並將有關資料交給檢討委員會審視，當時檢討委員會認為翔東路應維持每小時 50 公里的車速，並不適宜將車速提高至每小時 70 公里。

69. 何世康先生表示，大嶼山警區一向十分重視翔東路的交通情況，無論對駕駛者還是單車使用者一直都有執法行動。就單車超速的問題，警方曾用雷射槍進行監察，發現單車最高車速是每小時 38 公里，並不超過每小時 50 公里的限制。此外，對其他違例行為，包括

平行行駛等情況亦有留意，在有需要時，警方一定會執法。

70. 周轉香議員表示，議會多年來一直關注翔東路的安全問題，而最根本的解決方案是禁止單車使用該道路，並同時興建沿岸地區的單車徑，這樣不但解決道路安全的問題，亦滿足單車使用者對運動的需求。她感謝警方對踏單車人士的駕駛行為及態度所作出的宣傳及教育，但踏單車人士往往忘記和忽視這些道路安全規則。所以，她希望不同的政府部門都能正視問題，切實解決問題。

71. 容詠嫦議員強調該道路其實是輔助道路，因為在道路下面有許多設施。早於 10 年前，她便要求當局允許車輛使用該道路前往迪士尼樂園方向，而運輸署的反對理據為該道路是一條輔助道路，並有其他的設施，所以不能允許太多車輛使用，亦不容許高速行駛。10 年過去，今時今日車輛數目增加了，加上很多基建項目令該道路有不少大型車輛使用，而運輸署亦改變口徑，她對此感到奇怪。她是次實地拍攝及錄影的主要原因，是本年 6 月 13 日在該道路發生有人傷亡的交通意外，為避免意外再次發生，她希望運輸署認真考慮該道路的安全問題。她表示願意與運輸署一起實地視察，研究可以改善的地方。

72. 黃華先生贊同周轉香議員的意見，認為最好於海岸邊建設單車徑，並且禁止單車行駛翔東路。他又詢問如單車在道路上超速，警方會否執法。

73. 林寶強委員詢問，警方有否在東涌道下坡路段測試單車的車速。

74. 何世康先生表示，警方有在有關路段進行車速測試，如發現汽車或單車超速，均會執法。

75. 雷高明先生表示歡迎實地視察以商討改善方法的建議。

76. 主席請運輸署於會後繼續跟進翔東路的安全問題。

(周浩鼎議員於討論期間離開會場。)

IX. 交通及運輸委員會活動工作小組報告

77. 黃福根副主席表示，工作小組已於本年 9 月 18 日召開了第一次會議，並通過進行下列項目，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) 建議在離島 10 區懸掛宣傳橫額，以宣傳單車安全駕駛信息，暫定每區懸掛 10 條。
- (ii) 建議製作單車閃燈紀念品，並透過各區議員及各委員在離島區交通安全日派發給區內居民，以協助宣傳交通安全信息。

(b) 離島區交通安全日

- 活動將於 2013 年 1 月 12 日舉行。在活動當日，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，亦會安排學校的交通安全隊隊員於同日上午 11 時在長洲派發宣傳品。

上述活動計劃預算開支為港幣 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，供委員審閱。

78. 委員備悉上述報告內容，並沒有提出任何意見。

(陳信有先生及鄭偉鵬先生於討論期間離開會場。)

X. 其他事項

79. 主席表示，路政署在會前向委員會提交一份截至本年 9 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。

80. 張富議員表示，第 37 項嶼南路近貝澳學校巴士站擴建工程有迫切性，因為該處有很多乘客候車，他詢問該工程可否如期於 2013 年 8 月動工。

81. 李桂珍議員表示，關於第 44 項的長洲新興海傍街及大興堤路增設單車泊位工程，她並非反對工程，而是希望更好地進行工程。她希望雷工程師相約長洲的議員討論有關的設計細節。此外，她希望有關部門重新考慮增設新的單車停泊處。

82. 主席表示，第 18 項裕東路近順東路更換交通指示牌工程應於本年 9 月完工，他詢問工程是否已正式完工。

83. 黃華先生認同張富議員就第 37 項工程提出的意見，並表示嶼巴於假期時會改在芝麻灣上客，以免阻塞貝澳學校附近的道路。

84. 賴子文議員表示，他沒有反對第 44 項工程的建議，只是希望解決長洲單車泊位的問題。他曾提出更好的建議，但運輸署沒有跟進。

85. 李志峰議員詢問，第 19 項羌山路近大澳道道路改善工程是否位於閘水渠附近。

86. 鄭官穩議員表示，第 44 項工程現時並不能夠解決問題。他曾建議擴闊路面及建造平台，但運輸署卻回應指工程涉及海床，施工期十分長，所以沒有考慮該建議。

87. 主席表示，第 44 項工程可交由活動工作小組討論和跟進。

88. 關淑嫻女士回應如下：

(a) 她將於會後跟進第 18 項工程是否已於 9 月完工。

(b) 第 37 項工程因受斜坡影響，須修改設計。除非受到不可預計的因素影響，工程應可於 2013 年 8 月動工。

(會後註：第 19 項羌山路近大澳道道路改善工程是位於閘水渠附近。預計工程將於本年 12 月完工。第 18 項裕東路近順東路更換交通指示牌工程可在本年 11 月完工。由於第 37 項工程涉及斜坡改動，須經土力工程處進行評估及審批；而 2013 年 8 月乃路政署給相關部門所訂的目標日期，如評估及審批過程順利，工程應可如期展開。)

89. 雷高明先生表示，第 44 項工程是把長洲碼頭附近的現有單車位的距離，由 1 米收窄至 800 毫米，從而可以停泊多 25% 單車。但在施工前，有意見認為應採用更美觀的設計，所以路政署暫時擱置有關工程。而賴子文議員所提及的建議是建設新的單車停泊位，有關建議需再進行商討及諮詢。

(會後註：就增設長洲單車泊位工程，運輸署、路政署、離島地政處和香港警務處的代表及委員已於本年 10 月 30 日進行實地

視察及商討。)

(譚文豪委員於討論期間離開會場。)

XI. 下次會議日期

90. 議事完畢，會議於下午 4 時 35 分結束。下次會議將於 2012 年 11 月 26 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-