

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2015年1月19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

樊志平先生

余麗芬女士, MH

李桂珍女士, MH

容詠嫦女士

鄧家彪先生, JP

鄺官穩先生

余漢坤先生, JP

余俊翔先生

曾秀好女士

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

胡國光先生

文偉昌先生

李文安先生

應邀出席者

雷卓光先生
吳國旋先生
劉毅輝先生
郝 炎先生
譚永揚先生
勞適芝小姐
潘振剛先生
麥志標先生
林振德先生
何凱恩女士
趙智豪先生

高級工程師/顧問工程管理 2
工程師/顧問工程管理 14
項目總監
項目經理
總工程師
高級工程師
襄理(車務)
總工程師/港島(1)
高級工程師 2(港島發展部 1)
助理公共關係經理對外事務
區域工程師/施工通知書(E3)

渠務署
渠務署
博威工程顧問有限公司
博威工程顧問有限公司
博威工程顧問有限公司
博威工程顧問有限公司
龍運巴士有限公司
土木工程拓展署
土木工程拓展署
香港鐵路有限公司
路政署

列席者

周淑敏女士
黃 華先生
鄭偉鵬先生
劉啟恩先生
杜志強先生
羅東華先生
古振南先生
陳家賢先生
潘偉榮先生
萬映頤女士
施彼得先生(秘書)

工程師/離島 2
高級運輸主任/離島
水警海港警區警民關係主任
大嶼山警區行動主任
工程師(離島)
工程師(離島發展部)
離島民政事務助理專員(2)
一級行政主任(區議會)

新世界第一渡輪服務有限公司
新大嶼山巴士有限公司
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
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

葉錦洪先生
黃文漢先生
李淑桂女士
韓俊賢先生
陳金洪先生

大嶼山的士聯會

歡迎辭

主席歡迎各委員、機構和政府部門代表出席會議，並介紹列席會議的以下政府部門代表：

- (a) 運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生，他代替已調職的黃志德先生；
- (b) 土木工程拓展署工程師(離島發展部)潘偉榮先生，他代替已調職的曾錦鋒先生；以及
- (c) 運輸署工程師/離島劉啟恩先生，他暫代李家曦先生。

此外，主席歡迎新加入本委員會的李文安先生。

2. 委員備悉，葉錦洪委員、黃文漢委員、李淑桂委員、韓俊賢委員及陳金洪先生因事未能出席會議。

I. 通過 2014 年 11 月 17 日的會議記錄

3. 主席表示，會議記錄初稿已於本年 1 月 8 日電郵給各位委員審議。委員沒有提出修訂建議，並通過上述會議記錄。

II. 東涌污水泵喉鋪設及現有污水泵喉修復工程 (文件 T&TC 1/2015 號)

4. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：渠務署高級工程師雷卓光先生、工程師吳國旋先生，以及博威工程顧問有限公司項目總監劉毅輝先生、項目經理郝炎先生、總工程師譚永揚先生及高級工程師勞適芝小姐。

5. 郝炎先生介紹文件內容。

6. 容詠嫦議員表示，現有污水泵喉在 1997 年鋪設，但已出現侵蝕破損的情況。她詢問舊喉管及計劃鋪設的新喉管的使用年限，以及所用物料有何分別，而新鋪設及修復的喉管能否於 2024 年同時投入服務。此外，由於翔東路為雙向單程路，多個路段都設有雙黃線，沒有行人路，路狹多車，在北大嶼山公路發生緊急事故時，路面情況會更為緊張。因此，工程計劃分五個部分施工，會影響道路安全。她要求渠務署特別注意施工期間的交通安全。

7. 王少強議員表示，有關工程應包括接駁大蠔、牛牯壠、白芒及污水泵喉之間的渠管，以解決三鄉的污水問題。

8. 周轉香議員表示，渠務署在設計排污系統時，應考慮把三鄉的污水接駁至建議中的污水泵喉，以回應居民的訴求。同時，亦應考慮東涌東新市鎮的發展需要，為建設鄉村所需的排污系統作準備。渠務署亦應與環保署就規劃排污系統保持溝通。由於翔東路經常發生交通事故，她建議運輸署研究禁止單車使用該路段，並盡快興建單車徑，或者把迎禧路等路段劃為臨時單車徑。她促請渠務署在工程開展之前，切實考慮上述建議。

9. 鄭偉鵬先生表示，現時翔東路已有二至三個與連接線有關的工地，若加上污水泵喉工程的五個工地，該路段的行車時間將會延長。他詢問，顧問公司如何減低工程對交通流量的影響，而翔東路的工地數目是否設有上限。

10. 林寶強委員表示，翔東路路面狹窄，加上長期有工程項目進行，有需要改善其道路設計及擴闊路面。

11. 郝炎先生表示，現有污水泵喉使用球墨鑄鐵管(Ductile Iron)物料，設計使用年限為 50 年，但由於內襯的物料為混凝土，其使用年限會較短。現有喉管被侵蝕的原因是由於污水在喉管內產生具腐蝕性的二氧化硫氣體在喉頂積聚。鋪設新污水泵喉的目的是增設後備喉管，以便將來可隨時檢測及維修任何一條污水泵喉。此外，新污水泵喉的內襯會採用新的物料，以加強抵禦侵蝕。另外，當整項工程在 2024 年完成後，新舊污水泵喉可交替使用，或同時使用。

12. 雷卓光先生表示，任何污水工程施工前必須先進行詳細的可行性研究，以確定應採用甚麼方案處理污水（例如：建設管道用以接駁現有污水系統或興建小型污水處理廠等），方可決定建造那種污水設施處理污水。有關委員提出為大蠔、牛牯壠及白芒興建污水接駁設施，渠務署會向環保署反映委員的意見。

13. 劉毅輝先生補充，擬鋪設的是污水泵喉，它的作用是把污水從東涌污水泵房運送往小蠔灣污水廠處理，故此，不能按委員的建議，在管道中途加設採用重力流的支流設施。若要使用新污水泵喉運送三鄉污水，三鄉污水必須先運送往污水泵喉的源頭處(即東涌泵房)。

14. 譚永揚先生表示，考慮到不少村民都以單車代步，所以渠務署和運輸署並沒有建議禁止單車使用翔東路。渠務署會在施工期間，盡量減少佔用路面，避免影響騎單車者。污水泵喉鋪設工程預計於 2016 年展開，而路政署現時在翔東路進行的工程，則預計在 2017 年前完成。渠務署會與運輸署互相配合，務求不超出運輸署在交通報告中所建議 5 個工地的上限。他又表示，由於翔東路是連接區內各村落的緊急通道，希望有關工程能盡快完成，以減少對村民的不便。

15. 劉啓恩先生表示，運輸署聯同警務處及其他相關部門會就工程項目組成交通管理聯絡小組，謹慎審視交通情況。署方在掌握更多實際數據後，會因應顧問公司提出的建議，檢視當時相關的交通安排，在有需要時會研究禁止單車使用翔東路的建議的可行性。

16. 張富議員詢問，有關工程既然已包括東涌市鎮以至小蠔灣，渠務署為何不藉此機會把污水系統接駁至三鄉。

17. 周轉香議員表示，很多三鄉村民是以單車代步，所以她並非建議禁止村民使用單車，而是以改道措施，解決施工期間可能出現的交通問題。她的改道建議包括，由迎禧路經 56 區前往大蠔、三鄉、小蠔灣、迪士尼等地。她又表示，翔東路一帶的路段非常繁忙，經常發生交通事故，而且很多單車隊在該路段進行訓練，在上述工程展開後，相信道路情況會變得更混亂。她希望運輸署的跨部門交通管理聯絡小組作實地視察，收集數據，以解決可能出現的問題。

18. 雷卓光先生表示，有關在新污水泵喉旁加裝喉管，預留接駁三鄉污水的建議，必須先進行詳細的可行性研究，方可確定興建甚麼設施來收集及處理三鄉污水。在未經詳細的可行性研究便貿然鋪設污水喉管，最終可能不被使用，而致使公帑被浪費。

19. 劉啓恩先生表示，現時由迎禧路至白芒一帶的路段並非正式單車徑。至於興建單車徑的建議，需待土木工程拓展署在東涌新市鎮擴展研究中，再作詳細研究。

20. 林寶強委員認為，渠務署應採取有效措施確保工程盡快完成，以減少對翔東路的影響。他質疑為何工程未能為三鄉建造接駁污水泵喉，又詢問署方能否以其他科學方法，減慢喉管的氧化速度，以延長喉管的使用年限，從而減少將來翔東路進行工程的次數。

21. 余漢坤議員認為，有關工程計劃較為短視，並沒有考慮大嶼山發展諮詢委員會對東涌東的規劃發展需要，其中包括填海位置將會發展成一個商業及人口密集的地區，而將來的東涌東站，將建於大蠔灣左邊的排水位位置。既然因為工程計劃的位置，有商業區又有住宅，他表示，渠務署應接納委員的建議，在新污水泵喉預留一個接駁點，否則將來如有需要在污水泵喉上接駁其他喉管的話，其難度或會因而提高，翔東路交通又會受到影響。所以，他建議工程構思須長遠點，因為渠管系統的使用年限是五十年，期間上述疑慮必然發生，既然這樣何不早作準備。

22. 郝炎先生表示，由於整個東涌以至機場的污水在收集後，都會經污水泵喉送往小蠔灣污水處理廠，喉管的壓力相對較大(即約 60-70 米)，所以為三鄉在污水泵喉上建造駁口並不可行。至於將來的填海位置，應會有新的污水泵站及污水泵喉把填海區的污水運送往東涌泵站，或直接把填海區的污水運送往小蠔灣污水處理廠。此外，現時東涌泵房已運用一個名為超級加氧的技術，在喉管內加大氧氣含量，以減慢喉管侵蝕。至於現有污水泵喉的侵蝕情況，檢測及維修工作會在新污水泵喉管建造完成後進行。

23. 張富議員表示，由於渠務署仍未就三鄉的喉管接駁建議進行研究，不應在現階段表示不可行。

24. 賴子文議員表示，現有污水泵喉於 20 年內出現氧化，情況頗為嚴重。根據大嶼山發展規劃，東涌人口會隨著將來的發展而不斷增加，故需要一個新的污水收集設施，或使用污水泵喉加壓的方式處理將來的需要。此外，若把三鄉的污水接駁至污水泵喉，因壓力問題而不可行，則應尋找其他辦法解決。他建議渠務署在建造新污水泵喉時，預留接駁點，在有需要時才使用，這在技術上應該可行。

25. 余漢坤議員表示，即使污水泵喉屬高壓喉管，但並非不能加設活門，以便將來有需要時接駁其他喉管。他要求渠務署以主動及長遠角度考慮委員的建議。

26. 周轉香議員同意鋪設新污水泵喉有助東涌東的未來發展，但質疑渠務署以統一口徑表示委員的建議不可行，甚至認為若工程有所延誤，都是委員的責任。而當委員要求署方以長遠角度考慮工程時，就被指浪費公帑。她不希望上述不正確的訊息，會導致政府不考慮委員的建議。她要求秘書處把有關建議記錄在案，讓環保署或相關部門考慮。

27. 容詠嫦議員表示，現有污水泵喉的設計使用年限為 50 年，但使用了 18 年便出現侵蝕，她擔心新污水泵喉的使用年能否達到設計中的 50 年。她認為政府應以長遠眼光來規劃這項工程，以回應將來東涌及三鄉地區的排污需要，並建議以喉管的 50 年設計使用年限作為參考。此外，她要求有關部門注重施工期間翔東路的交通問題。

28. 賴子文議員補充，渠務署建造新污水泵喉的目的，是解決舊喉管受侵蝕的問題，但他不希望新喉管使用數十年後，又同樣出現侵蝕的問題，屆時又要進行喉管復修工程，甚至需要建造第三條污水泵喉。

29. 劉毅輝先生表示，工程計劃涉及運用 70 至 80 米壓力把污水由東涌泵房運送往小蠔灣污水處理廠，若在新污水泵喉上再開一個分叉，該分叉處又會造成另外的 70 至 80 米壓力。即使加設活門，都需要增加壓力才能把污水送出。若要把三鄉區域的污水直接輸送入新污水泵喉，所需壓力會比 70 至 80 米為多，屆時又要在該處建造一個泵房。他舉例表示，現時很多村落並非以接駁主渠的方式處理污水，而是以建造小型污水處理廠處理污水，而西貢等地亦正在研究採用上述方式處理污水。因此，在處理三鄉污水的事宜上，署方需以整個配套作為考慮，包括三鄉是否適合使用泵房和泵喉，或是使用其他方法，例如小型污水處理廠處理污水等。

30. 吳國旋先生補充，有關東涌新發展區的污水處理方法，根據土木工程拓展署的相關研究，北大嶼山公路另一邊會興建泵房，將填海區所收集到的污水泵往東涌泵房，然後再泵往小蠔灣污水處理廠。所以東涌新發展區的污水系統不會直接經由翔東路運送往小蠔灣污水處理廠。因此，在翔東路預留接駁點讓三鄉的污水接駁入東涌新發展區的污水系統實際作用不大。若填海區的面積向東面擴展，該處會再建造多一個泵房，直接把污水泵至小蠔灣污水處理廠。

31. 林寶強委員表示，現時的問題是污水泵喉工程並沒有包括三鄉，而顧問公司亦沒有就有關問題進行研究。

32. 賴子文議員表示，顧問公司可以因應將來東涌新發展區的預計人口，規劃該壓力喉需要加壓的程度。

33. 周浩鼎議員表示，面對東涌新發展區人口增加和不斷發展所帶來的挑戰，渠務署應構思不同污水處理方案，並列舉優點和缺點，以及成本增加的程度，讓委員考慮。

34. 主席表示，委員就工程施工期間的道路安排意見不大，但就工程內容提出了多項建議，希望渠務署考慮，並向環保署反映。

35. 雷卓光先生表示，渠務署備悉委員就交通安排所提出的意見。在完成設計後，工程項目將會提交立法會申請撥款，以便盡快施工。此外，渠務署亦會就委員所提出有關三鄉的污水處理問題及意見向環保署反映。

36. 黃華先生詢問，上述工程施工期間，在翔東路會否同時設立數個工地，而每個工地相隔多少距離。

37. 郝炎先生表示，施工期間的工地數目最多五個，每個相隔約 800 米至一公里。工地數目愈少，施工時間便愈長，設定五個工地的安排是希望縮短施工期，減少佔用翔東路的時間。

38. 王少強議員希望渠務署及顧問公司考慮議員的意見。

(周轉香議員、李桂珍議員、鄺官穩議員、余漢坤議員、周浩鼎議員、周淑敏女士於討論期間進入會場。)

(雷卓光先生、吳國旋先生、劉毅輝先生、郝炎先生、譚永揚先生及勞適芝小姐於討論完畢後離開會場。)

III. 有關分拆龍運巴士 S64 路線的提問

(文件 T&TC 2/2015)

39. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任杜志強先生及龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生。

40. 主席簡介提問內容。

41. 潘振剛先生回覆如下：

- (a) 龍運巴士有限公司(“龍運”)由 2014 年 11 月 22 日起，於早上繁忙時間，將巴士路線 S64 分拆為 S64X 及 S64C，並參考過往早上繁忙時間的乘客流量、中途站的乘客調查，以及每年所進行的乘客人數調查等，作為編配 S64C 和 S64X 班次的依據。S64C 由逸東邨開出，途經東涌鐵路站和機場貨運區，屬短程服務；而 S64X 則提供快捷服務，由逸東邨開出後，不經東涌鐵路站，直達機場，以滿足乘客的需求。

- (b) 在班次方面，由早上首班車至早上 7 時之間，平日(即星期一至星期六)和假日(即星期日及公眾假期)的班次數目，僅相差一班。資料顯示，乘客在平日與假日對巴士服務的需求，約有 30% 至 35% 的差異，相信是由於部份機場員工星期日不用上班，無需乘搭該等巴士路線所致，所以存在差異。因此，該公司是因應上述情況，才作出現時班次的編排。
- (c) 在早上 6 時 30 分前，有較多乘客乘搭 S64X，在分拆路線後一星期，龍運曾作出調整，安排短途特別班次，以疏導乘客，改善乘客在中途站較難登車的情況，協助乘客在早上 6 時 30 分前返抵機場上班。正如主席所言，龍運將向運輸署申請改變 S64C 和 S64X 在早上繁忙時間的班次，希望透過有關安排，更有效運用資源，將 S64C 的資源調撥至 S64X，以加強該路線在上述時段的服務。現時乘客對上述路線的服務需求有差距，龍運會繼續留意平日及假日上述巴士路線的乘客量，若日後差距收窄，該公司會考慮增加班次。

42. 主席表示，在巴士路線分拆的首星期後，龍運約在早上 6 時增加一班 S64X。在他提出提問後，S64X 在早上 6 時至 6 時 30 分由原來的每 15 分鐘一班車，改為每 10 分鐘一班車，龍運的迅速回應及安排獲得居民的讚許。在巴士路線分拆後，由於假日 S64X 的班次較疏，很多上班的工友因車廂過於擠迫而未能登車，因此之後於假日均被迫改乘的士或其他巴士路線上班，所以乘客量約有 30% 至 35% 的差別。他希望龍運考慮將假日早上 6 時 30 分前的班次，更改為與平日的班次相同，其餘時段則可維持現行安排，以照顧需要上班的居民。

43. 林寶強委員表示，正如主席所言，他亦知悉有乘客改乘 S1 前往機場。在分拆巴士路線後，有更多巴士使用北大嶼山醫院巴士站，影響其他巴士“埋站”，上班者可能因而遲到，希望運輸署考慮擴展該巴士站，以容納 2 至 3 輛巴士同時停靠。

44. 鄧家彪議員表示，在機場範圍上班的工友經常抱怨在假日的候車時間過長，希望龍運考慮設立特別班次，應付繁忙時段的需求，以縮短候車時間。他建議巴士公司向區內大型機構查詢員工下班時間，以編排巴士班次。他指出，分拆路線後，乘客上車速度加快。他又指出，現時機場實行三更制，不少工友在深夜下班，希望龍運作出適當安排。他知悉龍運將向運輸署申請更改 S64C 和 S64X 的班次，對 S64C 乘客而言為削減服務，由原來 20 分鐘一班車，變成 30 分鐘一班車。若未能及早通知，會對乘客造成不便。他建議龍運向運輸署遞交申請後，盡快提供新時間表，然後進行全面宣傳。他和當區區議員願意在總站協助宣傳，希

望不要在張貼通告後，翌日便改變班次。

45. 潘振剛先生表示，雖然龍運會申請更改班次，但並不會立即實行，估計會在 2015 年 1 月下旬，但不遲於 2 月 1 日實行。龍運會就班次變更，張貼告示，通知期最少 3 日。通知期的長短需視乎與運輸署的協調，該公司亦需按既定程序進行宣傳，有需要時會發放新聞稿，而不會在張貼通告後翌日，便改變班次。此外，龍運會積極考慮可否將假日的班次時間與平日看齊，亦會考慮試驗 2 至 3 星期，以觀察乘客的反應。若有需求，該公司會作出回應。

46. 主席歡迎龍運推行試驗計劃。他表示，工友或會因班次安排未長期落實而觀望，因而未能確定實際乘客人數。因應分拆路線後出現問題，龍運盡快調整班次，實屬好事，但調整後，假日的班次時間與平日不同。若在數個月後，為了將假日的班次時間與平日看齊，而再次改動時間表，乘客可能混淆，影響他們的乘車習慣。他詢問，龍運會否考慮在這次變更班次的申請中，一併將假日班次調整納入申請內，以觀察乘客的反應。若效果欠佳，可再次收緊班次安排。他建議龍運考慮將假日的班次時間與平日看齊，即使未能全日相同，亦應考慮將假日的早上上班繁忙時段與平日看齊。

47. 潘振剛先生表示，剛才提出增加 2 至 3 個班次，屬試驗計劃，現行的班次時間表無需更改。雖然只是試驗計劃，但該公司仍會張貼告示，通知乘客在某一段時間內會增加班次，例如在早上 6 時至 6 時 20 分，在原來的班次外，以試驗性質在六時 10 分增加一班車；又或在早上 6 時 40 分至 7 時正，以試驗性質在 6 時 50 分增加一班車。班次時間表無需更改，而現時的乘客並不受影響。該公司會在通告上突顯增加的班次，若與運輸署商討後，認為可行，便會開始試驗計劃。

48. 鄧家彪議員詢問，龍運將如何配合居民在深夜下班，即晚上 11 時至最後一班車的車務安排如何。

49. 潘振剛先生表示，龍運計劃在假日晚上 11 時至 12 時增加一班車，並會在是次變更班次申請中一併進行。

(張富議員於討論期間離開會場。)

(潘振剛先生於討論完畢後離開會場。)

IV. 有關東涌貨車停泊位的提問
(文件 T&TC 3/2015 號)

50. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 劉啟恩先生。

51. 主席簡介提問內容。

52. 劉啟恩先生表示，在接獲提問後，運輸署曾派員實地視察。在逸東邨外的裕東路上，有 13 個臨時旅遊巴停泊位。在東涌市中心臨時巴士總站(“臨時巴士總站”)正式啟用後，這些泊位可供專營巴士在晚上 9 時後通宵停泊巴士，以提升這些泊位的使用率。運輸署認為，把上述旅遊車停泊位，在晚上改劃為貨車停泊位不合適。署方已派員了解該區泊車的情況及對泊車位的需求，並會研究及跟進可否在附近增設貨車停泊位。

53. 主席詢問，在臨時巴士總站啓用後，上述旅遊車停泊位是否便會在晚上改作巴士停泊位。

54. 劉啟恩先生表示，現時新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)會使用東涌巴士總站部份空間停泊巴士，但臨時巴士總站的空間較少，而嶼巴在晚上需要較多泊車位，故在臨時巴士總站正式啟用後，上述旅遊車停泊位在晚上將會供專營巴士使用。

55. 主席建議運輸署考慮取消或縮短最接近裕東路“掉頭”位置的停泊位，因為若車輛在該處“掉頭”，一旦車速稍快，或會與在停泊處的車輛碰撞。此外，在該路段晚上如用作專營巴士停泊，他擔心行人路會變得較為黑暗僻靜，希望警方加強巡邏。

56. 鄧家彪議員詢問，東涌第 39 區的露天停車場將於何時停用。此外，他曾建議運輸署及地政總署另覓土地，作為臨時露天停車場之用。

57. 劉啟恩先生表示，運輸署將於會後回覆鄧議員的查詢，並會聯絡地政總署就有關鄧議員提出的建議作研究。

58. 黃華先生表示，正如運輸署所言，在臨時巴士總站啓用後，在晚上可供巴士停泊的空間會減少，因此才會利用在日間原用作停泊旅遊車的泊位停泊巴士。他建議運輸署考慮讓貨車在裕東路的另一條行車線路旁停泊。

59. 劉啟恩先生表示，在裕東路的另一條行車線，由西行至轉彎位的一段，路旁並沒有太多行人路可供使用，亦有部份為種植地，因此運輸署需要再研究在該處增加泊車位的可行性。

(林寶強委員於討論期間離開會場。)

V. 有關梅窩改善工程(第二期第一階段)的提問
(文件 T&TC 4/2015 號)

60. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：土木工程拓展署總工程師/港島(1)麥志標先生，以及高級工程師 2(港島發展部 1)林振德先生。

61. 主席表示，土木工程拓展署、教育局及規劃署的書面回覆，已於會前送交議員參閱。此外，運輸署回覆表示對提問沒有補充。

62. 王少強議員介紹提問內容。他表示，有關工程對梅窩居民影響重大，但運輸署及相關部門並沒有進行地區諮詢，亦沒有提交文件予梅窩鄉事委員會。此外，由於工程需永久佔用新界鄉議局南約區中學(“南約中學”)校舍的部份土地，他質疑有關政府部門有否就上述改變土地用途，諮詢離島區議會及梅窩鄉事委員會。他提出以下意見及提問：

- (a) 要求教育局解釋為何南約中學校舍不適合作教育用途；
- (b) 教育局在書面回覆中所提及的公告是否經已發出；
- (c) 當局如有任何有關改動南約中學校址的建議，應向離島區議會、新界鄉議局，以及梅窩鄉事委員會提供資料；
- (d) 質疑土木工程拓展署就工程諮詢離島區議會時，只表明需永久佔用南約中學部分土地，而沒有提及會改變校舍用途，是有所隱瞞；以及
- (e) 就南約中學校舍不作教育用途一事，教育局為何沒有告知區議會及有關辦學團體。

63. 麥志標先生表示梅窩改善工程（第二期第一階段）是根據 2009 年翻新梅窩景貌的可行性研究的建議進行。工程項目包括更改梅窩碼頭路及停車場擴建等。署方曾進行詳細的公眾諮詢，包括在 2014 年 12 月 20 日向離島區議會提交文件，並在議員的建議下，兩度與梅窩鄉事委員會舉行會議，詳細解釋工程詳情。現時工程建議是稍微遷拆一部份南約

中學的圍牆向內移，主要利用南約中學化糞池位置作重整道路之用，而該化糞池亦將於鄰近渠務工程落成後被取代，並不會大幅佔用學校用地，亦不涉及原址土地用途的改變。

64. 賴子文議員表示，南約中學當年因收生不足而停辦，校舍的業權仍屬鄉議局，而教育局只是該校土地的管理人。因此，在改變該土地用途之前，應先取得鄉議局的同意。

65. 余漢坤議員表示，在上次會議，委員會已反對當時行車路線的提議，但今日，教育局、土木工程拓展署及規劃署在書面回覆中，均再表示工程會移動南約中學北面圍牆少部分土地進行道路工程，這所謂小部份，對工程師來說，可能是提供了方便，可是將來若要復辦學校，操場位置會縮減了很大部份面積。委員在上次諮詢時，早已提出須了解梅窩居民情緒，不要移動圍牆的建議，不過，土木工程拓展署並沒有接納諮詢的意見。他表示，鄉議局前年成立了南約中學復校小組，不時與教育局磋商復校的安排，而且已有辦學團體提出復校建議，所以該處是否適合作教育用途一事，應根據梅窩居民、辦學團體的實際意願而定。他又詢問，被徵用作道路用途的土地的面積為何。

66. 麥志標先生表示，該處是否繼續用作辦學用途，屬教育局職務範圍。此外，工程所涉及的土地面積約為 370 平方米。有關工程或會對學校原址有些微影響，但希望議員諒解，盡快完成工程可為梅窩居民提供更多的車位。

67. 王少強議員表示，委員同意需進行工程，但希望土木工程拓展署提供更佳的工程方案。

68. 余漢坤議員補充，不想署方或其他人誤會他反對工程，他認為梅窩面貌改善工程是要做的，也非常殷切。根據黃福根議員早前所進行的研究，梅窩欠缺約200個停車泊位，故他不諱言工程是非常歡迎的，但卻不能做了一件工程而捨棄另一個利益，他建議亦可減少約8至10個停車位，以換取不影響南約中學校舍。兩害取其輕，是比較可接受的方法。

69. 周轉香議員表示，委員支持盡快進行梅窩改善工程，但不同意改動其他原有設施。委員支持土木工程拓展署就梅窩道路改善工程建議刊憲，但條件是要妥善處理當區人士對工程的意見。

70. 黃福根議員支持盡快完成停車場工程，以紓解梅窩泊車位不足的情況。據他了解，教育局回覆鄉議局時表示，該處不適宜繼續用作辦學用途，引起梅窩居民的爭議。他表示，若移除在擬建路上的 9 棵樹，便

可減少佔用南約中學的土地，解決這個問題。

71. 麥志標先生感謝各議員的意見。他表示，土木工程拓展署在道路設計上，主要考慮交通安全，確保重整的梅窩碼頭路的轉角處，即小路出大路時駕車人士的視野要達到最低要求。署方考慮過多個方案，但在交通安全的大前提下，現時的方案是較理想的。在聽取議員的意見後，署方會與運輸署檢視及優化有關梅窩碼頭路的設計方案。

72. 黃福根議員表示，由於擬擴建的停車場位處碼頭附近，他質疑梅窩村民會否在該處停車，然後步行 20 分鐘回到大地塘、白銀鄉。此外，他建議署方把現有的緊急車輛通道盡快提升為車輛通道，以便私家車輛駛入村內，達致人車分隔的道路安全要求。他又希望署方盡快興建大嶼山發展策略所提及的單車徑。

73. 麥志標先生備悉議員的意見，並會與有關部門反映。

74. 主席建議土木工程拓展署考慮議員的意見，盡量不影響前南約中學的土地。

(鄧家彪議員及陳信有委員於討論期間離開會場。)

(麥志標先生及林振德先生於討論完畢後離開會場。)

VI. 有關油價穩定基金的提問

(文件 T&TC 5/2015 號)

75. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任杜志強先生。運輸及房屋局(“運房局”的書面回覆，已於會前送交各委員參閱。

76. 容詠嬪議員簡介提問內容及補充表示，數據顯示，油價從 2010 年最高每桶 140 美元跌至目前 49 美元。由於油價大幅波動，直接影響離島的渡輪票價，因此，離島區議員過去曾多次在會上提議成立油價穩定基金。現時油價從高峰回落，是政府為渡輪服務設立種子基金的適當時機。她構思中的基金運作模式，是當油價下跌時，將成本下降而出現的盈餘的 50% 投入基金；若油價上升，則從基金提取資金以作補貼。根據運房局的書面回覆，政府於 2010 年對離島渡輪服務進行檢討，結論是燃油附加費會把燃油成本的負擔直接轉嫁至市民身上。但她指出，現時的實況是渡輪營辦商會因應油價上升而加價，將增加的成本直接轉嫁至市民身上，這樣對乘客不公平。運房局的書面回覆所指，公共交通服務應按照商業原則審慎經營，而燃油補貼會違反該原則，這與政府在 2012 年

及 2014 年為渡輪營辦商分別提供 1 億 2 千萬元及 1 億 9 千萬元補貼的做法，是自相矛盾的。由於渡輪票價上升對離島區議員有非常廣泛的影響，她重申政府應檢討穩定離島渡輪票價的政策。

77. 主席表示，剛才容詠嫦議員提及對離島區議員有非常廣泛的影響，是否指離島居民。

78. 容詠嫦議員表示同意，並感謝主席的糾正。

79. 杜志強先生表示，就運房局提問的書面回覆，運輸署沒有補充。

80. 容詠嫦議員表示，檢討現行機制與設立油價穩定基金均屬長遠政策，對於運房局沒有派員出席回應，並於是日早上才向議員提交答非所問的書面回覆，她感到失望及難以接受。若政府不利用現時油價回落的機會，對基金作投資，累積足夠金額，當油價回升時，便需提供大額補貼，到時要求渡輪營辦商控制成本，將會更加困難。

81. 周轉香議員表示，離島區議員自 2002 年起，一直強烈要求政府為渡輪及街渡服務設立油價穩定基金，但當局並沒有聽取議員的意見。她認為，基金在運作上，應以油價中位線作參考價格，當油價高於參考價格時，就運用基金作補貼；若油價低於參考價格時，便把盈餘撥入基金，而政府的補貼則可供基金作長期之用。政府在陸路交通建設（例如維修）方面投放不少資源，但投放在海路交通上的資源則非常不足，因此，她認為政府應對渡輪服務提供補貼，紓緩居民的負擔。由於運房局沒有派員出席會議，她希望秘書處將議員的意見記錄在案。

82. 容詠嫦議員贊同周轉香議員的意見，並表示運房局沒有派員親身回應提問，而書面回覆又迴避問題，她建議在交通及運輸委員會（“交運會”）轄下成立工作小組，跟進有關議題，並邀請運房局派員出席會議。

83. 余漢坤議員表示，離島區議員已多次在會上重複論述為何建議設立油價穩定基金。他促請政府考慮設立油價穩定基金及制訂長遠渡輪政策，並要求運房局派員出席會議，商討有關事宜，但局方至今仍未有回應上述要求。他建議交由現有交運會工作小組跟進有關事宜，並邀請運房局派員出席。他指出，現時燃油價格下跌至 49 美元一桶，當局一定要把握機會，設立油價穩定基金。

84. 黃福根議員表示，現時離島渡輪航線之中，以梅窩航線最為昂貴。當油價上升時，票價上調十分迅速，但現時油價下跌，渡輪票價卻未見下調。他希望運房局爭取下調渡輪票價，為居民爭取權益。他支持

設立油價穩定基金的建議。

85. 周浩鼎議員申報，他任職新世界發展有限公司法律部法律顧問。他表示，當局應把握現時低油價的環境，推行委員建議多時的油價穩定基金，以減低居民的交通費負擔。

86. 周轉香議員贊成交由現有交運會工作小組跟進討論有關建議。

87. 主席表示，關於為渡輪及街渡服務設立油價穩定基金的建議，可交由交運會轄下的活動工作小組跟進討論，但需相應修訂活動工作小組的職權範圍，他請秘書補充。

88. 施彼得先生表示，由於目前活動工作小組的職權範圍主要是策劃和推行交運會建議的活動及計劃，故需修訂小組的職權範圍，以配合新增的工作。

89. 委員會通過由交運會轄下活動工作小組跟進為渡輪及街渡服務設立油價穩定基金的建議，並修訂工作小組的職權範圍，以配合新增的工作。

90. 主席請秘書處跟進安排，並邀請委員加入該工作小組。

(會後註：秘書處已透過電郵取得委員同意修訂活動工作小組名稱及職權範圍，以配合新增的工作。此外，工作小組成員人數由 7 人增加至 15 人。)

(黃漢權議員於討論期間離開會場。)

VII. 有關港鐵轉乘優惠站的提問

(文件 T&TC 6/2015 號)

91. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任杜志強先生及香港鐵路有限公司助理公共關係經理何凱恩女士。

92. 容詠嬪議員介紹提問內容，其後，她以圖片補充及建議港鐵在通往中環站及香港站的通道裝設拍卡機，讓港鐵毋須在各個碼頭內各設拍卡機，並方便各個碼頭乘客。

93. 何凱恩女士表示，現時香港鐵路有限公司(“港鐵”)提供的港外綫渡輪轉乘優惠(“轉乘站”)，與一般港鐵特惠站(“特惠站”)不同。若要把短

期的轉乘站優惠改為屬長期優惠的特惠站，港鐵需考慮特惠站與最近港鐵站的距離，以及增設特惠站能否帶來新客源；亦會考慮是否有其他接駁交通工具配合，而該地點又是否有足夠空間放置特惠站等因素。關於將優惠推廣至愉景灣及馬灣碼頭的建議，由於有關碼頭與最近港鐵站(即香港站)的距離太近，所以並不符合上述考慮因素。港鐵會繼續尋找適當位置，亦歡迎議員提出建議，以作研究。

94. 李桂珍議員表示，由中環 6 號或 7 號碼頭(即梅窩渡輪航線)至香港站的距離亦很遠，故增設優惠的考慮範圍不應局限於馬灣及愉景灣碼頭。她建議港鐵考慮把特惠站設在港鐵站附近，以增加乘搭人數。她舉例表示，部份特惠站的位置與港鐵站的距離並不遠，例如在上環文娛中心及將軍澳站附近的特惠站，港鐵長期提供減免 2 元的優惠，相比離島居民需先乘搭渡輪再轉乘港鐵，所需費用比其他地區市民為多，但卻只有 1.5 元的車費優惠，她認為對離島居民不公平。

95. 何凱恩女士表示，港鐵會研究計算方法，以確定現行的計算機制應如何配合。

96. 曾秀好議員表示，委員曾多次在會上提出相同建議，但港鐵一直未有訂立增設優惠的方案，希望港鐵積極跟進有關建議。

97. 黃福根議員表示，早前渡輪票加價時，港鐵曾提供半年的優惠，他希望港鐵把有關優惠轉為長期優惠。

98. 何凱恩女士備悉議員的意見，並且沒有進一步補充。

99. 余麗芬議員表示，由於中環屬於中西區，故港鐵在計算距離時，不應由中環碼頭開始，而應由離島區範圍開始計算。她留意到在每一次船票加價時，港鐵都會提供短期的轉乘優惠，她質疑有關優惠是否用以配合加價。

100. 主席亦質疑港鐵是否只在渡輪加價時，為配合運輸署安撫居民才會提供短期的轉乘優惠。他表示，離島居民經常乘搭港鐵，他請港鐵考慮在各個渡輪碼頭內設立只供離島居民使用的特惠站，從而收窄港鐵優惠的範圍，以減少損失。至於距離遠近的問題，由長洲渡輪碼頭至香港站的距離不短，相信應符合港鐵的要求。他希望港鐵和運輸署積極考慮議員的建議。

(何凱恩女士於討論完畢後離開會場。)

VIII. 有關東涌海濱路汽車停泊問題的提問
(文件 T&TC 7/2015 號)

101. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師劉啟恩先生。

102. 余俊翔議員簡介提問內容。

103. 劉啟恩先生表示，運輸署在接獲余議員的提問後，曾派員實地視察。由於受到東涌市第 11 號地段發展的影響，項目發展商在海濱路近東涌發展碼頭(“碼頭”)對出兩條行車線的其中一條，增設了五個只供旅遊車停泊的臨時停泊位。若有其他車輛在該等泊位停泊，即屬違法，相信警方會採取執法行動。運輸署認為，在增加臨時旅遊車停泊位後，該處違例泊車的情況會有改善，署方亦會與警方繼續監察交通情況。

104. 余俊翔議員詢問運輸署新增臨時旅遊車停泊位的期限。

105. 劉啟恩先生表示，據悉臨時旅遊巴停泊位已開始使用，直至東涌市第 11 號地段發展完成後才會取消。

106. 周轉香議員表示，她在 2014 年 12 月與運輸署代表視察海濱路及美東街一帶，當時署方表示會派員實地點算車輛數目，進行車流量調查，但至今仍未有進展。在下午放學時段，校車及中港跨境車輛在美東街爭奪泊位，情況混亂。若市民因而受傷，運輸署需負責。

107. 余俊翔議員希望運輸署在上述工程完成後，繼續留意違例泊車的情況，亦希望警方執法，以保障東涌居民的安全。

108. 李志峰議員詢問，旅遊車可否全日在碼頭外的停泊處停泊，或是上落客後需即時離開。

109. 劉啟恩先生表示，旅遊巴士可以在該處停泊處停泊。

110. 李志峰議員表示，由於碼頭外沒有貨車停泊處，貨車只可在路旁起卸貨物，因而被警方檢控。議員曾建議准許貨車在碼頭外起卸貨物後即時離開。他詢問設立旅遊車停泊位後，會否影響貨車在該路段起卸貨物。

111. 劉啟恩先生表示，上述旅遊車停泊位設有停車收費錶(“咪錶”)，並在地上加上劃線，以便旅遊車停泊。現時在碼頭對出的另一條行車線，

並沒有加設雙黃線，亦沒有設立停泊位，貨車可使用該行車線部份位置起卸貨物。運輸署稍後會跟進周議員對美東街的意見及提問。

112. 周轉香議員重申，運輸署在實地視察時曾表示會跟進，進行車流量調查及訂定措施，她不滿該署至今仍未跟進。她建議運輸署盡快拆除美東街的咪錶，以及在建築地盤外加設雙黃線，以防止車輛停泊。現時該路段只餘下一條行車線供雙向行駛，容易造成混亂，特別以校車接載學童回家的下午時段最為嚴重。她表示，建築工程由 2014 年 11 月開展至今，造成滋擾，而農曆新年快將來臨，希望運輸署盡快跟進。

(會後註：美東街的咪錶已於 2015 年 1 月中旬臨時遷移至達東路近東涌地鐵站 D 出口。)

113. 余俊翔議員表示，在碼頭對出可供車輛暫時起卸貨物的位置，違例泊車情況嚴重，尤以往東涌方向的行車線為甚。他指出，一般會出現兩部車同時停泊上述位置的情況，車輛駛入後，如欲右轉往海濱路，或需先退後；若遇上其他車輛沒有關上車門，可能會造成危險。他希望運輸署提出改善措施，例如設立路標、指示或加設黃線等，以保障道路使用者的安全。

114. 劉啟恩先生補充，由於是次提問只提及海濱路，運輸署未有準備有關美東路最新情況的資料，會在會後回覆周議員的提問。就余議員所提出的意見，運輸署稍後會研究是否需要在碼頭對出另一條行車線上，設立相關的交通標誌或考慮其他措施以改善停泊位的問題。

IX. 交通及運輸委員會活動工作小組報告

115. 黃福根副主席報告如下：

(a) 製作宣傳交通安全信息的宣傳品

(i) 有關單車安全駕駛的 25 條宣傳橫額，已於 2015 年 1 月初在康樂及文化事務署轄下的公園、泳池、足球場等場地內懸掛，以廣泛宣傳安全踏單車的信息。

(ii) 約 7,000 個單車射燈、8,000 支鉛筆及 3,500 把間尺，經已送達離島八區鄉事委員會及各區議員，以便派發給區內居民(其中約 1,000 個單車射燈、1,500 支鉛筆及 500 把間尺，則預留在離島區交通安全日的活動中派發)。

(b) 離島區交通安全日

離島區交通安全日將於 2015 年 2 月 7 日(星期六)下午 2 時 30 分於東涌逸東邨黎淑英紀念廣場舉行。活動當日將派發單車射燈、間尺、鉛筆及宣傳單張給區內居民，以宣傳安全踏單車的信息。

116. 委員備悉上述報告的內容，並沒有提出任何意見。

X. 其他事項

路政署小型交通改善項目及其施工時間表

117. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署區域工程師/施工通知書(E3)趙智豪先生。路政署在會前向委員會提交一份截至本年 1 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。

118. 就文件的內容，黃華先生提出以下詢問和意見：

- (a) 第 2 項黃龍坑道近赤立角村道路改善工程的目的，是讓巴士有足夠空間調頭，但在 2014 年 11 月與運輸署試車時發現，巴士在有關路段無法調頭，工程設計需再作調整；
- (b) 就第 5 項大澳道近靈隱寺小路的擴建巴士站工程，巴士公司與路政署視察及開會後，路政署同意興建及搬運巴士站上蓋，但至今仍未有進展；以及
- (c) 就第 13 項大澳道近龍田邨的擴建巴士站工程，巴士站上蓋應一併搬遷。

119. 陳連偉議員表示，有關第 1 項和第 10 項在長洲新興海傍街和大興堤路增設單車泊位及安裝單車架工程已相繼落成及計劃中，而南丫島單車停泊處亦即將落成，他曾多次建議運輸署提交單車架的安裝和使用方法，但至今仍未獲回覆。在新界及其他地區都接獲有關單車停泊處的投訴，他希望署方提供單車停泊方法的資料給鄉事委員會。

120. 趙智豪先生表示，第 2 項有關巴士調頭、第 5 項和第 13 項有關巴士站上蓋，以及第 1 項和第 10 項有關單車停泊處的問題，屬交通管理及道路設計事宜，由運輸署回應較為合適。

121. 劉啓恩先生表示，運輸署稍後會對第 2 項有關巴士調頭的問題再作研究。第 5 項和第 13 項有關巴士站上蓋，曾經於上星期五與巴士公司的會議中討論過，運輸署會聯同路政署跟進和考慮搬遷巴士站上蓋的安排。

122. 黃華先生重申，路政署應負責興建及搬遷巴士站上蓋。

123. 主席表示，搬遷巴士站上蓋應屬擴建巴士站工程的一部份，請運輸署與路政署盡快處理有關問題，讓巴士站上蓋早日完成，供乘客使用。

124. 黃福根副主席表示，在進行深屈路和羨山路擴建巴士站工程時，運輸署曾負責搬遷巴士站上蓋。他質疑為何路政署和運輸署今次以不同方法處理第 5 項和第 13 項巴士站上蓋的問題。他希望巴士停泊處可早日落成，讓大澳居民使用。

125. 劉啓恩先生表示，南丫島即將落成的單車停泊處的建造工程是由土木工程拓展署負責。關於單車停泊處的設計，應由土木工程拓展署交代設計上的細節。

126. 陳連偉議員表示，剛才運輸署代表回覆指單車停泊處工程由土木工程拓展署負責，但其實土木工程拓展署只是負責碼頭工程，而單車停泊的問題應由運輸署負責。他希望路政署向土木工程拓展署反映，盡快解決問題。

127. 余麗芬議員亦關注南丫島單車停泊處的問題。在完成工程後，土木工程拓展署諮詢鄉事委員會，並接受了她和陳連偉議員的意見，沿用現時用欄杆停泊單車的方法。她認為，現時單車架的設計容易被人佔用空間，一旦鎖上，其他人便不能使用。她表示，有關單車停泊的問題應由運輸署負責。土木工程拓展署曾派員列席 3 次會議，向議員解釋單車停泊的方法，但運輸署代表從沒有出席有關會議。就這個問題，她感謝離島民政事務助理專員親自與運輸署商談，希望當局會接受鄉事委員會提出有關單車架臨時擺放的建議。

128. 劉啓恩先生表示，有關單車停泊處內單車泊架的設計，是由土木工程拓展署及其顧問公司負責，運輸署曾就不同方案向土木工程拓展署提供意見，包括使用形式、安全考慮等，就現行各區使用中的單車泊架，運輸署及路政署一直向土木工程拓展署提供意見，如有需要，可重新向委員和地區人士講解。

129. 黃福根議員詢問，第 7 項嶼南道近貝澳老圍村第二期道路改善工程的完工日期。至於第 8 項嶼南道近貝澳公立學校擴建巴士站工程，如要待第 7 項工程完成後才展開，工程時間會更長。貝澳公立學校的老師十分關注擴建巴士站的進度，他希望工程盡早完成。

130. 趙智豪先生表示，第 7 項工程預計於本年 2 月完成。此外，由於第 8 項工程與第 7 項工程位置十分接近，為減低因臨時交通改道對附近居民和駕駛者的影響，第 8 項工程會安排在第 7 項工程完成後才進行。第 8 項工程預計於本年 2 月下旬至 3 月上旬展開，工程所需時間約為 2 至 3 個月。

131. 李志峰議員表示，自從政府推行長者乘船乘車優惠計劃後，屯門至大澳渡輪航線的乘客不斷增加。他建議渡輪公司於每天下午 4 時增加一班船，由大澳或沙螺灣開出，途經東涌和屯門。他請秘書處向渡輪公司反映他的意見。

(李桂珍議員及鄺官穩議員於討論期間離開會場。)

(趙智豪先生於討論完畢後離開會場。)

XI. 下次會議日期

132. 議事完畢，會議於下午 5 時結束。下次會議將於 2015 年 3 月 16 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-