

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2016 年 3 月 21 日(星期一)

時間：下午 2 時正

地點：香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 14 字樓
離島區議會會議室

主席

黃文漢先生

副主席

張 富先生

委員

周玉堂先生, BBS

余漢坤先生, JP

陳連偉先生

黃漢權先生

樊志平先生

劉焯榮先生

余麗芬女士

李桂珍女士

鄧家彪先生, JP

周浩鼎先生

容詠嫦女士

郭 平先生

何紹基先生

林寶強先生

羅 崑先生

王媽添先生

溫東日先生

黃信全先生

黃福根先生

袁景行先生

應邀出席者

鍾孟勤先生	路政署 工程師/香港 2-3
黃星海先生	路政署 高級工程師 20/港珠澳大橋
吳錦嫻女士	運輸署 高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)
郭惠英女士	運輸署 總運輸主任/邊界/基建項目
黃培中先生	運輸署 高級運輸主任/邊界/基建項目
杜志強先生	運輸署 高級運輸主任/離島
阮榮昌先生	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 2
張浩銘先生	運輸署 運輸主任/巴士發展 (大嶼山)
冼志賢先生	城巴有限公司 經理(策劃)
黃嘉俊先生	城巴有限公司 高級策劃主任
李建樂先生	城巴有限公司 公眾事務經理
潘振剛先生	龍運巴士有限公司 襄理(車務)
羅耀華先生	龍運巴士有限公司 一級策劃及支援主任
葉達莊先生	艾奕康有限公司 駐地盤總工程師
余漢榮先生	艾奕康有限公司 駐地盤高級工程師
譚建輝先生	金門建築有限公司 工地總管
何凱恩女士	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理-對外事務

列席者

周 哲先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(2)
杜志強先生	運輸署 高級運輸主任/離島
李家曦先生	運輸署 工程師/離島 1
梁昭薇女士	路政署 工程師(離島)
潘偉榮先生	土木工程拓展署 工程師(離島發展部)
陳朝暉先生	香港警務處 大嶼山警區行動主任
古振南先生	香港警務處 大嶼山南分區助理指揮官(行動)
羅東華先生	香港警務處 水警海港警區警民關係主任
黃 華先生	新大嶼山巴士有限公司 行政顧問
陳天龍先生	新大嶼山巴士有限公司 助理總經理
蔡國璋先生	香港興業國際集團有限公司 愉景灣營運及服務總經理
陳金洪先生	大嶼山的士聯會

秘書

施彼得先生	離島民政事務處 一級行政主任(區議會)
-------	---------------------

因事缺席者

鄭官穩先生	
曾秀好女士	
傅曉琳女士	
周淑敏女士	新世界第一渡輪服務有限公司

歡迎辭

主席歡迎各委員及各政府部門和機構代表出席本屆區議會第一次交通及運輸委員會會議，並逐一介紹出席會議的各機構和政府部門代表。

2. 委員備悉，鄺官穩議員、曾秀好議員、傅曉琳議員及周淑敏女士因事未能出席會議。

I. 羗山道急彎改善工程—近石壁水塘連接路(K10) (文件 T&TC 3 /2016 號)

3. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署工程師/香港鍾孟勤先生。

4. 鍾孟勤先生介紹文件內容。

5. 袁景行委員表示，羗山道路窄彎多，居民多年來一直要求改善，區議會討論這個問題多年，而政府只對羗山道進行小修小補，進度未如理想。他詢問路政署有否尋求長遠的改善方案。

6. 劉焯榮議員希望工程盡快展開，並繼續進行其他路彎改善工程而不作拖延。

7. 黃華先生表示，工程由動工至竣工需時頗長，詢問可否縮短施工期。

8. 余漢坤議員讚賞路彎的設計，認為當局有決心改善羗山道，希望進行其他路彎改善工程時，也運用同等力度。過往羗山道的改善工程只把路彎擴闊 8 吋，並無實際效果，雖然路政署表示已在羗山道完成 11 個路彎改善工程，但情況沒有改善。

9. 鍾孟勤先生綜合回應如下：

(a) 路政署正努力改善羗山道的狹窄路段。

(b) 關於路彎 K10，因工程項目涉及郊野公園範圍，在規劃過程中，必須考慮保護生態環境的因素，因此，遇上的困難較預期大。在漁農自然護理署和環境保護署(“環保署”)協助下，困難已大致解決，預計工程可在今年第三季展開。

(c) 工程項目位處陡峭的山坡，礙於環境及為確保施工安全，難以進一步縮短為期 18 個月的施工期，但署方會盡量加快工程進度，並在實施臨時交通措施時，考慮道路使用者的需要。

10. 余漢坤議員表示，署方指已完成羗山道 11 個路彎的改善工程，但其中 9 個工程的效果並不明顯。他明白在羗山道進行改善工程的難度，在斜坡打泥釘並不容易，進行整條道路的擴闊及路彎拉直工程，更殊不簡單。上屆交通及運輸委員會委員實地視察時，曾提出多個改善方案，例如在深屈道後的兩個路彎進行削斜坡工程、利用巴士泊位擴闊道路等。他希望部門盡快跟進這些建議。

11. 陳金洪先生表示，本年 3 月 20 日因有牛隻阻路，交通燈號未能及時調整，路旁又有工程路障，導致羗山道交通擠塞。他建議在施工期間於路旁設置 24 小時緊急電話。

12. 林寶強委員表示，由於有不少單車和行山人士使用羗山道，他要求路政署留意施工期間的路面安全，並增派人手，以加強交通管理。

13. 余麗芬議員表示，天氣預報顯示今、明兩年雨季較長，颱風亦較多，希望有關部門留意天氣情況會否影響施工期間的路面安全。

14. 鍾孟勤先生表示，署方現正就 K10 工程項目申請掘路許可證，許可證上將載有 24 小時聯絡電話。署方並會確保有足夠人手應付可能出現的緊急情況。

15. 梁昭薇女士補充，現時擬進行的路彎工程共有 21 個，其中 13 個已竣工，5 個預期於今年年底分階段完成，另有 3 個可望在今年年中開展工程。路政署會就各彎位改善工程徵詢運輸署的意見，希望工程效果理想。

16. 主席促請路政署加快工程的進度，以改善羗山道的道路安全。

17. 委員支持文件所載的工程計劃及相關臨時交通措施。

(鄧家彪議員於議題討論期間進入會場)

(鍾孟勤先生於討論完畢後離開會場)

II. 2016-2017 年度離島區巴士路線計劃
(文件 T&TC 2 /2016 號)

18. 主席歡迎講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)吳錦嫻女士和運輸主任/巴士發展(大嶼山)張浩銘先生；城巴有限公司經理(策劃)冼志賢先生、高級策劃主任黃嘉俊先生和公眾事務經理李建樂先生，以及龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生和一級策劃及支援主任羅耀華先生。

19. 吳錦嫻女士利用電腦投影片簡介文件內容。

20. 鄧家彪議員不反對是次巴士路線計劃較側重東涌北的交通。他提出的意見如下：

- (a) 他歡迎每日提供兩班由逸東邨往荃灣的 E31 號線的特別班次，並詢問再增加特別班次的條件。
- (b) 城巴有限公司(“城巴”)在去年巴士路線計劃中表示會陸續增加由逸東邨往將軍澳的 E22S 號線的班次，但至今仍未落實。他希望巴士公司明白工友對增加巴士班次的訴求。
- (c) 就 S64 號線的巴士服務，現時只有一班巴士由逸東邨直達機場博覽館，但服務時間不太合適，他詢問可否增加特別班次，並建議運輸署及龍運巴士有限公司(“龍運”)考慮將該路線改由逸東邨直達機場博覽館。
- (d) 他一直建議部分 E 號線巴士繞經逸東邨，但不獲採納，原因是會影響前往機場的車程，但為何 E11 及 E32 號線卻繞經東涌北，他詢問城巴和龍運何時有 E 號線巴士繞經逸東邨。

21. 冼志賢先生表示，城巴去年曾建議增加 E22S 號線的班次，但該巴士線的載客量約為 70%，未達增加班次的要求。乘客量須達致要求，城巴才會增加班次。

22. 郭平議員同意鄧家彪議員的意見。他關注文件建議在 2016 年第二季增加一輛雙層巴士行走 S64 號線，但班次卻由 10 至 12 分鐘一班減至每 12 分鐘一班。雖然該巴士線的站數已作調整，但希望運輸署和巴士公司繼續完善 S64 號線的服務，減少停站或增加更多直接前往機場博覽館的班次。

23. 周浩鼎議員表示，是次重組計劃只考慮增加 NA11 號線的班次，若機場員工需要在深宵時段前往沙田或上水等地，須乘搭 N42 和 N42A 號線，但該兩條路線的服務時間至晚上 12 時 20 分，因此，有機場員工希望延長上述 N 號線巴士服務的時間。現時 N64 號線的服務時間至凌晨 1 時 20 分。

24. 余漢坤議員希望運輸署將新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)的服務納入巴士路線計劃。他表示，近年大澳往東涌的巴士經常客滿，居民難以在塘福和水口上車，加上車資高昂，希望巴士公司提供分段收費。

25. 潘振剛先生綜合回覆如下：

- (a) 在擬備本年度的巴士路線計劃時，龍運主要考慮北大嶼山的新增人口和地區發展等，然後進行評估和調整服務。由於機場的每日使用量上升，故該公司在擬備計劃時，建議提升機場巴士服務，並因應東涌北未來的人口增長，預留資源應付新增需求。
- (b) 就逸東邨的巴士服務，龍運一直密切留意東涌的發展、乘客需求、乘車習慣和模式而作出服務調整。該公司有部分巴士線是以特別班次形式提供服務，例如在早上時段安排特別班次接載乘客前往東涌北/逸東邨上學/上班。龍運將會開辦 E42P 號線，行走逸東邨、東涌北和沙田等地，以及增加 E31 號線的特別班次，由逸東邨開出前往荃灣，中途不經東涌北。
- (c) 關於 S64 號線，龍運會增加巴士班次，以應付未來需求。在去年的重組計劃中，已分拆 S64 號線早上繁忙時間的服務。就委員建議增加直接往博覽館的班次，龍運曾在去年試行推出 S64X 號線，但班次時間不太理想，故已向運輸署申請更改該班次的時間，並會根據乘客反應，全盤檢視 S64 號線的巴士服務，以更切合需求。關於巴士班次由每 10 至 12 分鐘一班，改為每 12 分鐘一班的問題，他澄清，S64C 和 S64X 號線在早上繁忙時間提供服務，而 S64 號線在早上 9 時 10 分才提供服務，故早上繁忙時間的 S64 號線的車隊，全部用作 S64C 和 S64X 號線。龍運在未來會研究整合 S64C 和 S64X 號線的服務，並因應需求調整服務。

(會後註： S64X 號線途經博覽館的班次於 4 月起更改開出時間，會於試辦期完結前檢討服務。)

- (d) 在 N64 號線方面，該巴士線已營運一段時間，而現時的機場通宵巴士線，已有一條途經機場、東涌和逸東邨的 N31 號線。龍運會繼續留意乘客的需求，並會因應日後乘客的需求，調整巴士服務。

26. 鄧家彪議員不明白為何運輸署只安排 E32 號線繞經東涌北而不經逸東邨。在早上繁忙時間，由市區往機場主要是上班和飛機乘客，只有很少離開機場，故他建議城巴在早上 7 時至 9 時，安排離開機場的 E 號線巴士(例如 E11、E21、E22 號線)繞經逸東邨，然後再往市區。他認為這樣有助紓緩 38 號線的擠迫情況。此外，巴士公司沒提及增加 E22S 號線巴士班次的時間表，亦未曾回應增加 E31 號線特別班次的條件。

27. 周浩鼎議員表示運輸署未有回應會否延長 N42 和 N42A 號線的服務。他歡迎 E31 和 E32 號線繞經東涌北及迎東邨的建議，預計迎東邨會有一定的乘客量。他又建議運輸署考慮將現時由東涌往何文田的 E21A 號線，繞經迎東邨。

28. 余漢坤議員表示運輸署未有回應優化南大嶼山巴士服務的提問。

29. 林寶強委員關注若有更多巴士在繁忙時段使用逸東邨巴士總站，將會非常擠迫，影響安全。他建議運輸署考慮在該巴士總站外增設上落客點，確保乘客和司機安全，又建議巴士公司安排雙層巴士行走大嶼山南部，以增加載客量。他預計在港珠澳大橋和機場三跑道啟用後，將會有大量車輛使用大嶼山的道路，希望運輸署改善和發展大嶼山的道路。

30. 吳錦嫻女士綜合回應如下：

- (a) 就 E11、E21 或 E22 號線繞經逸東邨的建議，運輸署會與巴士公司商討和研究巴士繞經逸東邨對相關路線的影響。
- (b) 就增加 E22S 號線的巴士班次，巴士公司會視乎載客量是否已達到增加班次的要求，而跟進有關建議。
- (c) 關於機場通宵巴士服務，運輸署與機場管理局會留意晚間的乘客量(不論是遊客或員工)，並因應需要增加通宵巴士的班次。

- (d) 就優化南大嶼山的巴士路線方面，運輸署會與嶼巴商討引入載客量較多的巴士車種的可行性，但以雙層巴士行走南大嶼山，有一定限制(例如路旁樹木)。運輸署會與相關部門先處理路旁樹木問題(例如修剪樹木)，以便進行雙層巴士的道路測試。

31. 冼志賢先生補充，就逸東邨的巴士服務，除 E21A 號線提供全日往返逸東邨和市區的服務外，城巴亦在早上繁忙時間提供特別巴士班次，包括 E11S、E21X 和 E22S 號線，以接載居民由逸東邨前往市區。這些特別班次現時的載客量約為 50%至 70%，仍有剩餘載客空間，若將來乘客量上升，城巴會考慮增加班次，或調動原有巴士路線，以繞經逸東邨。

32. 黃華先生表示，嶼巴曾在 2015 年 11 月與運輸署商討使用雙層巴士行走南大嶼山，並感謝城巴借出一輛車身較短的雙層巴士進行試驗。他希望在修剪樹木後，可及早安排試車。

33. 鄧家彪議員不滿城巴就特別班次的回覆。現時 E32 號線須先繞經葵芳，然後駛往東涌北和機場，乘客包括前往機場的市民，因此不能和純粹由逸東邨開出的特別班次比較。現時由逸東邨開出的特別班次，乘客量已達 50%至 70%，既然運輸署同意 E32 號線全日繞經東涌北再前往機場，希望署方按相同原則考慮逸東邨的情況，而逸東邨的乘客量應較東涌北連同未來迎東邨為多。若有鐵路或巴士可供選擇，他相信逸東邨居民乘坐巴士前往市區的誘因較大。他建議新增巴士班次在松仁路附近停泊，而不是使用逸東邨巴士總站。

34. 吳錦嫻女士表示，關於新增巴士停泊一事，運輸署會研究在松仁路附近有否合適地點設置巴士站。

35. 李家曦先生表示，就委員建議在南大嶼山使用雙層巴士一事，運輸署和嶼巴一直保持聯絡，道路安全是運輸署其中一個主要考慮因素，南大嶼山有不少道路依山而建，有較多斜路和急彎，署方會繼續和嶼巴研究雙層巴士行走南大嶼山的可行性。

36. 林寶強委員希望運輸署優化道路，提供可供雙層巴士行走的道路，而不是要求巴士公司購買適合行走現有道路的巴士。他表示，即使完成大澳路旁的修樹工作，雙層巴士亦無法轉彎，只能行走梅窩一帶。由於前往大澳的遊客很多，塘福和水口等地居民經常埋怨乘車

困難，他希望運輸署改善道路規劃和配套，並研究興建由東涌至大澳的沿岸道路。

37. 周浩鼎議員詢問將來 E21A 號線會否如 E31 及 E32 號線繞經迎東邨，才前往市區。

38. 余漢坤議員明白運輸署會考慮引入雙層巴士行走南大嶼山。他相信雙層巴士只可行走塘福、水口至梅窩一帶。正如林寶強委員所言，問題癥結在於道路網絡和道路標準，若增加大型巴士使用南大嶼山的道路，他擔心道路受損情況會更加嚴重。

39. 冼志賢先生表示，為了配合東涌北的道路發展，運輸署會設置一個新巴士站，E21A 號線巴士會考慮停靠該站。

40. 杜志強先生表示，署方明白委員關注東涌北的巴士服務。運輸署及路政署代表和數名議員曾實地視察東涌北，包括迎禧路西行往映灣園及連接昇薈的行人天橋等，議員提出在該行人天橋下增設一個巴士站，有關工程現正進行中，預計在本年 3 月下旬或 4 月初完成，供巴士上落客。

41. 主席希望運輸署考慮委員提出的意見。

(冼志賢先生及黃嘉俊先生於討論完畢後離開會場)

III. 港珠澳大橋香港口岸的本地公共交通及服務安排 (文件 T&TC 9/2016 號)

42. 主席歡迎講解文件的嘉賓：運輸署總運輸主任/邊界/基建項目郭惠英女士和高級運輸主任/邊界/基建項目黃培中先生。

43. 郭惠英女士簡介文件內容。

44. 委員提出的意見及提問如下：

- (a) 郭平議員詢問，新增的專線小巴只往返東涌鐵路站及港珠澳大橋香港口岸(“香港口岸”)而不經逸東邨的原因。他希望小巴能途經逸東邨，方便居民前往東涌市中心和其他地區。

- (b) 鄧家彪議員不反對增設專線小巴服務往返東涌鐵路站及香港口岸，但希望運輸署考慮增設其他途經逸東邨、東涌北、香港口岸及亞洲博覽館的服務。他表示，立法會不同黨派的議員對機場巴士(“A 線”)巴士先往香港口岸，再往機場的建議有所保留，擔心會令前往機場的乘客不便和影響機場的日常運作。他詢問運輸署有否徵詢機場管理局(“機管局”)及運輸業界的意見。若 A 線改道建議最終落實，他相信會為專營巴士公司帶來盈利，希望專營巴士公司參考香港鐵路有限公司(“港鐵”)的做法，提供月票優惠回饋市民。
- (c) 周浩鼎議員申報，他擔任新世界發展有限公司的法律顧問。現時港鐵東涌綫和機場快綫共用一條路軌，他多次在區議會會議上及香港口岸上蓋發展計劃(“上蓋發展”)的公眾諮詢時，建議伸延東涌綫連接東涌、機場及香港口岸。他表示，香港口岸落成後，乘客量將會增加，單靠巴士接載乘客極為不便。他歡迎當局考慮增設接駁香港口岸、亞洲博覽館、機場及東涌市中心的專線小巴服務。
- (d) 樊志平議員擔心交通服務不足以應付未來東涌人口的增長。現時，東涌鐵路站 A 出口的迴旋處及其他地方經常擠塞，他建議運輸署考慮興建架空鐵路系統，連接東涌及香港口岸。
- (e) 余漢坤議員詢問運輸及房屋局(“運房局”)有否和其他政策局進行溝通。發展局和大嶼山發展諮詢委員會不時討論大嶼山的未來發展，但香港口岸只提供 650 個私家車泊位，而對岸的珠海橫琴則提供約 10 000 個泊位。運房局是否只希望本港市民前往珠海和澳門，而不希望吸引珠三角旅客來港。他質疑此舉能否配合大嶼山的發展。此外，運輸署建議增設由香港口岸往返欣澳的專營巴士線，他相信不少旅客除乘搭東涌綫往市區外，亦計劃前往香港迪士尼樂園(“迪士尼”)，因此建議該條新專營巴士線途經迪士尼。
- (f) 林寶強委員表示，逸東邨巴士總站已經沒有空間容納新增車輛，若專營小巴繞經逸東邨，運輸署將如何安排上落客地點。另外，他認為不少前往香港口岸的旅客會先乘坐鐵路往東涌轉車，再往香港口岸，但專線小巴只有 16 個座位，難以應付有關需求。

45. 黃培中先生綜合回覆如下：

- (a) 建議的專線小巴服務連接東涌鐵路站及香港口岸，提供便捷服務予東涌居民和使用香港口岸的旅客。居民或旅客乘搭專線小巴到達東涌鐵路站後，可轉乘區內其他公共交通服務前往大嶼山不同地區，故署方建議安排專線小巴服務只往東涌鐵路站。
- (b) 就諮詢機管局或其他相關團體一事，運輸署一直與相關持份者(包括機管局)保持溝通，聽取他們的意見。
- (c) 就提供票價優惠的建議，運輸署會向專營巴士公司反映。
- (d) 就延伸港鐵東涌綫至香港口岸的建議，當局正就港珠澳大橋香港口岸上蓋發展進行研究，包括評估對現有交通運輸的影響，並提出緩解措施和方案，令香港口岸上蓋發展與鄰近地區發揮協同效應，促進橋頭經濟發展。

46. 郭平議員表示，專線小巴是服務東涌居民，而逸東邨居民也是東涌居民，希望同樣得到重視。關於香港口岸的私家車泊位，根據運房局早前的估計，每年有約 9 000 至 14 000 車輛架次使用港珠澳大橋，相信 650 個私家車泊位並不足夠。他認為運輸署、規劃署及其他政府部門不應各自為政。東涌東及東涌西未來發展規模龐大，運輸署只考慮以專營巴士處理區內運輸問題並不足夠。他認為興建架空鐵路系統才是解決方法。行政長官在 2003 年《施政報告》提出，政府會發展以鐵路為骨幹的運輸系統，紓緩道路擠塞，減少廢氣排放，但運輸署現時建議以專營巴士接駁大橋口岸，違背上述原則。

47. 余漢坤議員認同郭平議員的意見，認為運房局未有與其他政策局溝通。東涌的整體佈局是讓居民原區就業，而現時建議的交通路線及交通工具只是點對點，只顧現時情況，未有考慮將來發展，即使路線重疊，亦有助疏導交通，為使用者提供多些選擇。另外，若有大量家庭旅客經香港口岸前往迪士尼，運輸署應考慮為他們提供直接往返的方法。他們亦可能希望使用鐵路到中環或其他地方，作為一種旅遊經驗。他認為運輸署應和勞工及福利局溝通，知悉逸東邨待業人口及居民的乘車習慣。此外，將來只有一條路線由東涌往香港口岸，專線小巴的角色相當重要，但在運輸署的計劃中，專線小巴一般只作為輔助性質，主要仍是依賴專營巴士服務。港珠澳大橋啓用初期，預計會有不少車輛使用，加上屯門至赤鱗角連接路帶來的車流，他認為運

輸署應即時考慮輕軌服務或延伸鐵路系統，而不需要等待上蓋發展研究完成後才確定。

48. 周浩鼎議員認同余漢坤議員的意見，即使未進行研究，亦可預計將有大量人流使用香港口岸，當局應及早落實發展鐵路接駁項目，減少對居民和旅客的影響。他詢問進行上蓋發展的時間表。

49. 郭惠英女士綜合回覆如下：

- (a) 香港口岸啓用時並沒有鐵路連接，運輸署會安排全面的公共交通配套，包括提供專營巴士、專線小巴、的士和非專營巴士服務等。上蓋發展研究由土木工程拓展署和規劃署進行，有關部門將會就上蓋發展所產生的額外交通需求進行研究，以及考慮香港口岸、機場和北大嶼山的交通網絡，以提供合適的交通工具。運輸署可將委員的意見轉交土木工程拓展署和規劃署考慮。
- (b) 就議員提及的 9 000 至 14 000 車輛架次使用港珠澳大橋，這些架次是估計使用大橋的過境車輛，包括往來港澳和粵港的過境車輛，並非預計使用香港口岸的車輛數目。運輸署鼓勵市民使用公共交通服務，因此會安排全面的本地公共交通網絡往來香港口岸。當局亦有考慮駕駛者的需要，故提供一個私家車停車場。隨着上蓋發展，對駕駛私家車及其他公共交通服務的需求或會增加，因此上蓋發展研究亦會研究是否有需要提供更多公共交通服務、設施和泊車位。
- (c) 就建議提供專線小巴服務往來東涌站及香港口岸，署方希望提供一個具營運效益的點對點服務。署方會積極考慮委員提出繞經其他地區(例如逸東邨等)的建議，但同時必須考慮該線的營運效益，以及研究是否須增加車輛數目、收費、以及會否與現有服務範圍重疊等。

50. 多位委員提出意見或提問如下：

- (a) 林寶強委員認為專線小巴只有 16 個座位，若繞經太多地區，質疑可否應付乘客的需求。現時東涌市中心的泊位已經不足，路面擠塞，難以容納新增小巴車輛。他建議以雙層巴士行走有關路線。

- (b) 陳金洪先生表示，現時由東涌消防局轉入東涌游泳池的一段達東路及東涌鐵路站外已經非常繁忙，他詢問會在何處增設專線小巴站。
- (c) 劉焯榮議員表示，運輸署只預計使用港珠澳大橋的車輛約有 1 萬架次，他詢問這些外地車輛是否到達香港口岸後便須折返，不准在香港口岸停泊。另外，大澳需要 400 個泊車位，而香港口岸只提供 650 個私家車泊車位，不足以應付需求。港珠澳大橋即將開通，但運輸署仍未有長遠的交通配套規劃。他促請運輸署考慮興建鐵路的建議。
- (d) 黃漢權議員表示，運輸署是否預計只有香港車輛經港珠澳大橋前往珠海及澳門，而內地及澳門的車輛則不會來港。當局只興建 650 個私家車泊車位，是否不接受其他車輛在香港口岸停泊？他又詢問，運輸署為何要求旅客先乘坐巴士，在欣澳鐵路站下車後，再轉乘鐵路前往迪士尼？他希望署方從善待旅客的角度考慮提供服務。
- (e) 余漢坤議員認為運房局未有考慮香港口岸等大型基建所帶來的發展機會，希望局方提出具前瞻性的建議，解決及完善區內的交通。

51. 郭惠英女士回覆如下：

- (a) 估計使用港珠澳大橋的 9 000 至 14 000 車輛架次包括所有的跨境車輛，當中有跨境私家車、跨境巴士、口岸穿梭巴士和跨境貨車等。
- (b) 不論乘搭本地公共交通工具或駕駛私家車的市民，在香港口岸公共運輸交匯處或私家車停車場下車後，均須轉乘口岸穿梭巴士前往珠海或澳門口岸。就跨境私家車使用港珠澳大橋的安排，三地政府仍在商討中，暫時未有定案。
- (c) 運輸署在設計新專線小巴路線時，主要考慮為東涌居民提供往來香港口岸的點到點服務。署方預計有不少乘搭鐵路的市民會在欣澳鐵路站下車，再轉乘新的專營巴士服務到香港口岸。建議的專線小巴路線只往來東涌站及香港口岸，班次頻密，可為居民提供便捷服務。
- (d) 運輸署會將委員對鐵路的意見，轉交相關部門參考。

52. 多位委員提出意見或提問如下：

- (a) 黃福根委員表示，建議的其中一條新專營巴士服務屬循環線，只服務機場，不前往東涌。另一條則只往欣澳公共運輸交匯處，運輸署未有考慮安排該線繞經迪士尼，再往欣澳公共運輸交匯處，反而須旅客多次交通接駁，才到達迪士尼。另外，他歡迎增加專線小巴服務，但小巴只有 16 個座位，不足以應付經香港口岸往東涌鐵路站的旅客；而東涌鐵路站 A 出口和達東路根本不能負荷新增的車流量，將造成交通樽頸和擠塞情況。鐵路是最理想的集體運輸系統，而使用輕軌亦相當環保，他認為運輸署為何只考慮以專營巴士作為接駁工具。此外，香港口岸只提供 650 個私家車泊位絕對不足夠。
- (b) 黃漢權議員表示，現時粵、港、澳政府正研究如何處理香港口岸的過境車輛，而粵澳兩地政府已提供大量泊車位，但香港口岸只有 650 個泊位。
- (c) 林寶強委員詢問，若香港口岸的車位泊滿，隨後的車輛是否不能過境，而旅客須轉乘穿梭巴士前往珠海和澳門。
- (d) 郭平議員詢問，旅客可否攜帶大型行李乘搭專線小巴，以及由兩地來港的車輛是否可在香港口岸停車場停泊。
- (e) 張富副主席詢問，立法會早前通過的 190 多億元撥款是否包括興建 650 個私家車泊位的費用，又可否增加泊位數目。

53. 郭惠英女士綜合回覆如下：

- (a) 署方早前已就香港口岸的私家車泊位數目及建議新專營巴士線未有途經迪士尼作出回應。運輸署備悉並會參考委員的意見，並會在考慮所接獲的意見後，才敲定有關專營巴士及專線小巴路線的詳情。
- (b) 路政署負責向立法會財務委員會申請香港口岸的撥款，因此運輸署未有關於撥款是否包括興建私家車泊位的資料，該署會向路政署轉達委員的意見。

- (c) 由於香港口岸的位置有限，路政署按現時的设计只可規劃出 650 個私家車泊位，相信該署已善用有限的土地。在進行上蓋發展研究時，有關部門會考慮新增人流，研究是否有需要增設更多公共交通設施，例如泊車位。
- (d) 香港口岸的 650 個私家車泊位只供本地車輛而非入境車輛使用。本地私家車停泊後，乘客可乘搭口岸穿梭巴士前往澳門或珠海口岸。就委員認為私家車泊位不足的意見，運輸署會向路政署反映。至於跨境私家車安排，三地政府仍在商討中，暫時未有定案。

54. 多位委員提出意見或提問如下：

- (a) 張富副主席詢問運輸署為何沒有預留土地，供入境車輛停泊，若有車輛入境，會否被即時要求折返。
- (b) 郭平議員表示，運輸署未有回覆內地車輛可否駛入香港境內，以及有否考慮中港兩地車輛的左右軚問題。
- (c) 黃福根委員希望運輸署就是項議題徵詢大嶼山四個鄉事委員會、大嶼山的士聯會及嶼巴的意見。
- (d) 黃漢權議員詢問，若其他兩地政府的車輛不能使用港珠澳大橋，當局所預計的 9 000 架次會否有變。若三地政府同意將入境車輛停泊在口岸，然後轉乘其他公共交通服務進入市區，但現時香港口岸只有 650 個私家車泊位，當局將如何處理？
- (e) 樊志平議員表示，人工島旁有不少地方，運輸署可將部分土地用作興建泊車設施。
- (f) 容詠嫦議員認為運輸署欠缺全盤計劃。運輸署曾表示希望本港使用以鐵路為主的集體運輸系統，但現時又建議使用專營巴士、專線小巴及私家車。她建議成立一個工作小組繼續討論。
- (g) 李桂珍議員表示，對提供 650 個私家車泊位的建議有所保留。

55. 主席同意在交通及運輸委員會工作小組繼續討論有關事宜，並詢問委員的意見。

56. 張富副主席表示，委員已就議題提出不少意見，希望運輸署提出其他方案，物色合適地點增加私家車泊位，再適時諮詢有關意見。就委員提出專線小巴和專營巴士服務的意見，他希望運輸署考慮及完善有關方案。

57. 主席希望運輸署明白委員關注香港口岸的交通配套，適時向委員會匯報。

(郭惠英女士、黃培中先生、吳錦嫻女士及張浩銘先生於討論完畢後離開會場)

IV. 屯門至赤鱸角連接路－南面連接路高架道路段(合約編號 HY/2012/07)高架道路 B 預制橋面安裝工程的臨時交通安排
(文件 T&TC 16/2016 號)

58. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署高級工程師 20/港珠澳大橋黃星海先生、金門建築有限公司工地總管譚建輝先生，以及艾奕康有限公司駐地盤總工程師葉達莊先生和駐地盤高級工程師余漢榮先生。

59. 余漢榮先生介紹文件內容。

60. 郭平議員表示，由於北大嶼山公路直接連貫機場，臨時交通安排可能會影響飛機旅客。他詢問路政署有否與機管局討論有關安排，希望路政署與運輸署在作出臨時交通安排時，保持緊密合作，確保道路安全。

61. 余漢榮先生綜合回應如下：

- (a) 路政署一直透過交通管理委員會會議，與機管局保持緊密聯繫，並通知機管局有關臨時交通安排。
- (b) 工程進行期間，每晚約 11 時半會封閉兩條行車線及作出相關改道安排。此安排根據去年 8 月及 11 月兩次試行封閉行車線的經驗，而 8 月份的交通比較繁忙。

(c) 由於內地實施空管期間會有較多航機於晚上較後時間抵港，引致往返機場一帶的道路交通會較繁忙。根據機管局與內地的通報機制，內地會通知機管局其空管措施，而路政署會因應空管對交通帶來的影響，與承建商商討應否延遲封閉行車線時間或暫停當晚的工程，以免影響旅客及早上上班的居民。

(d) 路政署與運輸署會緊密合作，並透過交通通告、電台廣播、網頁和傳媒，向駕駛人士及市民公布臨時交通安排。路政署會在封路前約一星期發出通告，除在巴士站張貼外，亦希望各委員把通告張貼於辦事處告示板上，以協助宣傳。路政署歡迎委員隨時向署方提出進一步改善通告臨時交通安排的建議。

62. 張富副主席表示，駕駛人士可能沒有留意在施工期間翔東路的車速限制會調低至每小時50 公里，因此建議路政署增設大型顯眼的交通標誌，提醒駕駛人士減速。

63. 余漢榮先生表示，承建商會在北大嶼山公路利用回流島的安排，令車輛單線行駛，並在安全情況下從北大嶼山公路轉入彎位駛進翔東路。署方亦會在有關路段設置車速限制電子牌，並與運輸署及警方研究其他方法提醒駕駛人士減速。在下次會議就有關減速的安排再向委員會匯報。

(劉焯榮議員於討論期間離開會場)

(黃星海先生、譚建輝先生、葉達莊先生，以及余漢榮先生在是項議題討論完畢後離開會場)

V. 有關松仁路增設斑馬線建議的提問 (文件 T&TC 4 /2016 號)

64. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島李家曦先生。

65. 周浩鼎議員介紹提問內容。

66. 李家曦先生表示，運輸署收到提問後，曾派員統計松仁路的車流及人流，結果顯示交通流量未達設立斑馬線或行人過路燈的標準。松仁路與裕東路交界的行人天橋在完成加建升降機工程後，市民便可安全快捷地前往北大嶼山醫院。

67. 周浩鼎議員認為運輸署不應純粹根據統計數字決定是否在松仁路增設斑馬線，署方應考慮每天到北大嶼山醫院求診的居民(特別是長者和傷健人士)的過路需要。這個問題已討論多時，不少居民反映在該處過馬路很危險，因此，他希望運輸署採納建議。

68. 容詠嫦議員表示，她曾在 2014 年 1 月 20 日的會議上向運輸署提出相同提問，而該署的回應與剛才一樣。她認同周浩鼎議員所言，署方不應按慣常做法，以交通流量決定是否在松仁路增設斑馬線，應考慮求診者大多是長者。她希望運輸署特事特辦，盡快在松仁路增設斑馬線，而行人天橋加建升降機工程已討論多時，不能一再拖延。

69. 鄧家彪議員支持改善松仁路的行人過路設施，但由於 38 號線及 64 號線巴士會駛經該處，運輸署應諮詢巴士公司，以確定會否影響行車或延長行車時間。以 38 號線為例，現時由東涌鐵路站往來逸東邨巴士總站的行車時間約為 7 至 8 分鐘，他關注增設斑馬線或交通燈後會否增加行車時間；若會，行車時間預計會延長多久？在進行研究時，他請運輸署參考其他地區的交通管理經驗，包括對接駁巴士行車時間的影響，以及增加的交通燈數目等。此外，他請運輸署提供加設斑馬線須符合的人流數字，同時要求運輸署和警方提供有關松仁路在過去 12 個月發生的交通意外數字。

70. 李家曦先生表示，上屆區議會曾討論在松仁路加設斑馬線等改善措施，運輸署其後在行人過路處附近加設警告交通標誌，提醒駕駛人士小心慢駛，並在路面鬆上慢駛道路標記。加設斑馬線的其中一個要求是，有關路段在最繁忙的6小時內，平均車流須達800架次，但松仁路現時未能滿足上述要求。他同意研究其他措施，以加強松仁路的道路安全，並詳細考慮委員的意見。

71. 周浩鼎議員表示，多位委員再三要求運輸署在松仁路加設斑馬線，以確保行人安全。如果必須符合上述要求才加設斑馬線，則不知何時才能達標。因此，他以北大嶼山醫院為例，希望署方特事特辦，處理委員的訴求。

72. 鄧家彪議員表示，松仁路附近的小型迴旋處工程原訂於2015年年底完成，但現時仍在進行。他希望運輸署報告進度及說明工程是否有助提醒車輛減速，保障行人安全。

73. 陳朝暉先生表示會後會向議員提供過去12個月在松仁路發生的交通意外數字。

74. 李家曦先生表示，有關松仁路附近的小型迴旋處工程的進度，路政署稍後在匯報小型交通改善項目及其施工時間表時，會向委員報告。由於迴旋處工程位置與松仁路的行人過路處相距約 70 米，現階段未能顯示兩者會互相影響。

(會後註：路政署已於 2015 年進行小型迴旋處的前期工程，並將實地視察結果告知運輸署，運輸署得悉視察結果後，認為需優化小型迴旋處的設計，及後已將改善方案交予往路政署。由於優化設計影響不少於五棵樹木及需要遷移地下管道設施，故工程預期於 2017 年年中才可展開，並於 2017 年底完成。)

75. 黃華先生表示，加設斑馬線對行車時間有很大影響。

76. 主席表示，松仁路的行人過路安全問題討論已久，增設斑馬線既可保障行人過路安全，又不影響居民的日常生活，希望運輸署盡快跟進。

77. 李家曦先生表示會跟進委員的訴求。

78. 郭平議員批評運輸署只提供數據作為回應。他表示，今年行政長官在施政報告中提到建設長者社區友善設施，運輸署可向政府申請在松仁路興建天橋及升降機等設施，相信建造費用遠較高鐵耗資的 800 多億元為低。現時居民需要安全過路設施前往醫院，增設斑馬線或會對巴士及其他車輛構成影響，但兩者比較，行人過路安全較為重要。

79. 李家曦先生表示，松仁路過路處附近已有行人天橋，而加建升降機的工程在籌備中。

80. 張富副主席表示，北大嶼山一帶將有多座公屋落成，運輸署須因應人口增長及北大嶼山醫院的醫療服務需求，改善行人過路設施。若待人流達 800 人次才加設斑馬線，如發生交通意外，不知責任誰屬。

81. 林寶強委員建議運輸署在松仁路過路處附近懸掛橫額，提醒駕駛人士注意交通安全。

82. 陳金洪先生建議運輸署在過路處安裝先按鍵待轉燈過馬路的裝置，既可確保行人安全橫過馬路，又可減低車輛等候轉燈的時間。

83. 李家曦先生表示會詳細考慮委員的意見。

84. 主席希望運輸署考慮委員的意見。

(黃漢權議員於討論期間離開會場)

VI. 有關 2016 年 1 月 24 日港鐵東涌綫故障的提問
(文件 T&TC 5 /2016 號)

85. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港鐵路有限公司助理公共關係經理-對外事務何凱恩女士。

86. 周浩鼎議員介紹提問內容。

87. 何凱恩女士回應如下：

(a) 事故的起因主要是當天氣溫很低，只得攝氏 3.5 度，加上強風影響，導致連接絕緣體的電纜過度收縮斷裂，而調查結果顯示絕緣體沒有品質問題。此外，維修部門已即時更換該絕緣體，並採取措施加強鞏固絕緣體和電纜，以免日後出現極低溫情況時，再次發生同類事故。

(b) 事故發生在星期日上午 6 時，並非繁忙時間。港鐵已按情況作出車務調動，主要是東涌綫往東涌方向的列車不停荔景站，而香港站至東涌站的列車服務維持每十分鐘一班。其間，往東涌方向的乘客如須在荔景站下車，可在青衣站 4 號月台轉乘往香港方向的東涌綫列車往荔景站；而荔景站的乘客可先乘搭東涌綫往香港方向的列車，到南昌站後轉乘往東涌方向的列車往青衣、欣澳和東涌各站。港鐵亦調動及加派人手到荔景站協助受影響乘客。

- (c) 在服務受阻情況下，港鐵通常會安排免費穿梭巴士接送乘客，而當天亦有相同安排。不過，由於當時東涌綫列車只是稍微延誤，考慮到乘客按當時車務安排乘搭列車較穿梭巴士方便，加上天氣寒冷 (攝氏 3 度) 及有雨，港鐵並沒有讓乘客到站外轉乘穿梭巴士。穿梭巴士只在車站備用。
- (d) 事故發生後，港鐵透過車站廣播、車站告示、港鐵網頁及手機應用程式和傳媒，發放資訊給站內及未出門的乘客，讓乘客計劃行程。

88. 周浩鼎議員表示，日後若再發生同類事故，或事故在繁忙時段發生，港鐵必須同時安排車務調動及穿梭巴士，以疏導乘客。他指出，現時東涌鐵路站在繁忙時間非常擠迫，乘客由月台前往大堂需時約 3 分多鐘。他曾多次要求港鐵啟動近 A 出口的電梯，以疏導人流，他希望港鐵作出回應。

89. 何凱恩女士表示，每當有事故發生，港鐵會因應情況評估對乘客的影響，然後實施應變措施，包括安排穿梭巴士和車務調配，以疏導乘客。港鐵會跟進議員提出有關啟動東涌鐵路近 A 出口的電梯的建議，稍後再作回覆。

VII. 有關“東涌－南昌全月通加強版”及“東涌－香港全月通加強版”的提問
(文件 T&TC 14/2016 號)

90. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務何凱恩女士及城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生。

91. 容詠嫦議員介紹提問內容。

92. 何凱恩女士回應如下：

- (a) 港鐵一直與鐵路沿線的巴士和專線小巴營運商合作，研究推出各類轉乘優惠計劃，但須其他交通工具營運商合作，方可推行。

(b) 港鐵會視乎實際情況及載客量再釐訂是否推出免費轉乘巴士優惠。為紓緩早上繁忙時間及部分路段的擠迫情況，港鐵現時提供早晨優惠折扣，以鼓勵乘客提早出門或在非繁忙時間乘搭港鐵。

(c) 港鐵會繼續留意情況，並把議員的建議記錄在案，以便日後檢討推廣計劃時，作參考之用。

93. 李建樂先生表示，城巴會與港鐵研究和商討建議在技術和財務上是否可行。

94. 容詠嫦議員表示，現時東涌綫列車有 8 個車卡，車卡數目須在更新訊號系統後才可增加。隨着逸東邨和東涌人口不斷大幅增加，對東涌綫服務需求殷切，但現時根本無法滿足居民的需求。她明白更新訊號系統需時，而港鐵和城巴在推行任何方案時，均須考慮財務安排，因此，她希望港鐵和城巴考慮有關建議。

95. 何凱恩女士表示，港鐵和城巴會跟進議員的建議。

(何凱恩女士於討論完畢後離開會場)

VIII. 有關要求增加巴士路線 S64X 班次的提問 (文件 T&TC 6 /2016 號)

96. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生，以及龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生和一級策劃及支援主任羅耀華先生。

97. 鄧家彪議員介紹提問內容。

98. 潘振剛先生表示，根據本年擬定的巴士路線發展計劃，龍運將調撥資源改善 S64 號線巴士服務，並會因應乘客在早上繁忙時間對 S64X 號線的需求，適時作出調整。

99. 鄧家彪議員表示，不少博覽館工友須於早上 8 時前到達博覽館上班。他們認為現時 S64X 號線只有一班在 7 時 30 分開出，並不足夠，希望加開上午 5 時 45 分及 7 時的班次。他建議巴士公司以試行方式加開巴士班次，並提供明確的落實時間表。

100. 潘振剛先生表示，龍運已向運輸署遞交調整 S64X 號線班次申請，並計劃於本年 4 月初落實。現時在公眾假期開出早上 7 時 35 分及 7 時 40 分兩班 S64X 號線巴士，可能因為未能配合上班時間，客量十分低，因此會按收集所得意見，把班次時間由 7 時 35 分改為 7 時正。龍運會根據調整後的乘客反應，考慮進一步改善 S64X 號線的服務。

101. 鄧家彪議員希望龍運盡快落實新的班次時間。

IX. 有關提升巴士服務的提問
(文件 T&TC 8/2016 號)

X. 有關 38 號巴士站的提問
(文件 T&TC 12/2016 號)

102. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生、城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生、龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生和一級策劃及支援主任羅耀華先生，以及新大嶼山巴士有限公司經理黃華先生。

103. 鄧家彪議員簡介提問內容(文件 T&TC 8/2016 號)及郭平議員簡介提問內容(文件 T&TC 12/2016 號)。

104. 李建樂先生回覆如下：

- (a) 現時，市民可透過該公司網頁和手機應用程式，取得城巴機場快線(A 線)的實時到站時間資訊。有關資訊計劃將於 2018 年推展至所有路線。
- (b) 由 2018 年開始，新巴/城巴將分階段在 100 多個建有上蓋和提供電力裝置的主要巴士站，安裝電子顯示屏，顯示巴士到站時間。
- (c) 在評估巴士站是否適合安裝顯示屏時，該公司會考慮巴士站的空間、地理環境、人流多寡和路線數目等因素，並計劃在大嶼山部分巴士站包括東涌鐵路站、暢達路 1 號停車場、達東路東涌纜車站和達東路富東商場，安裝電子顯示屏。

- (d) 就電動巴士(“電巴”)方面，政府資助的首批三輛比亞迪單層電巴，已於 2015 年 12 月 27 日起陸續投入服務，餘下三輛由華夏神龍供應的單層電巴，亦會在本年陸續投入服務。城巴會就該兩款行走港島區(包括 11 號、12 號和 25A 號線)的電巴進行測試，為期兩年，以評估電巴在本地環境的效能和成本效益。由於測試剛開展，在未有結果前，城巴不會考慮擴充電巴計劃。

105. 陳天龍先生回覆如下：

- (a) 嶼巴在 2015 年完成電巴招標程序，預計四輛電巴陸續在本年年底交付。現時該公司正跟進興建充電站事宜，四個充電站中，兩個位於東涌逸東邨，另有兩個在元朗西鐵站。在行走路線方面，兩輛電巴行走 38 號線，另外兩輛行走元朗 B2 號線。該公司和環保署的電巴計劃，與城巴和九巴類似，並會進行測試，為期兩年，然後將結果交予環保署參考。
- (b) 就實時到站方面，嶼巴一直與運輸署商討，並正在草擬標書，預計整個招標程序約需時一至兩個月，相信可在 2017 年第一季可推出實時到站系統。
- (c) 該公司的實時到站系統可讓乘客在網頁或手機應用程式查詢巴士到站時間，並計劃在大嶼山包括昂坪、東涌、大澳、梅窩和逸東邨等巴士站安裝 LCD 顯示屏，顯示巴士到站時間，以便利乘客。

106. 潘振剛先生回覆如下：

- (a) 就實時到站方面，龍運於 2014 年年底已率先引入巴士實時到站系統。直至 2015 年年底，有關服務已推展至所有龍運巴士路線(包括 E32 號線)。乘客可透過該公司的手機應用程式及網頁，查詢其獨營路線的巴士到站時間，未來該公司亦會與其他聯營路線的巴士公司商討，研究提供聯營路線的巴士實時到站時間。
- (b) 關於在巴士站提供顯示屏的建議，龍運會選擇部分使用量較高，地理環境沒有限制的巴士站增設顯示屏，預計本年會在大嶼山四個巴士站安裝顯示屏，包括美東街纜車站、達東路富東商場、機場國泰城往市區方向及香港空運貨站駿運路。

除北大嶼山外，龍運亦會在與九巴共用的巴士站，巴士陸續安排增設顯示屏，以便乘客掌握乘車資訊。

- (c) 就電巴方面，龍運獲政府資助四部電巴。該公司已完成招標程序，現正審視巴士製造商的回覆是否符合要求，稍後會批出採購合約及在車廠增設設施，以配合電巴試驗計劃。

107. 郭平議員表示，嶼巴未有回覆如何改善 38 號線和逸東邨巴士總站的管理情況。此外，他接獲投訴，指 38 號線並未有在長者日向長者展示無須付費的訊息，導致不少長者繼續使用“八達通”付款。他希望嶼巴在每年的長者日提供清晰指示，讓長者知悉當日可免費乘車。

108. 黃華先生回覆如下：

- (a) 就長者日免費乘車的問題，嶼巴已通知站長，亦提早貼出告示，通知長者無須使用“八達通”付款。該公司會繼續研究改善措施。
- (b) 至於逸東邨巴士總站的管理，每天早上繁忙時間巴士不斷在該處上落客，但總站空間有限，該公司會繼續努力改善。

109. 杜志強先生補充如下：

- (a) 嶼巴獲政府資助購買四部電巴，部分將會行走 38 號線。
- (b) 專營巴士公司會逐步引進實時到站系統。運輸署預計，該系統在數年後會涵蓋所有巴士線，而個別巴士公司亦會提供網頁及手機應用程式，讓市民知悉巴士到站時間。
- (c) 若專營巴士公司在現時建有上蓋及提供電力裝置的巴士站增設電子顯示屏，政府會以配對形式提供資助。運輸署預計，在首三年可安裝約 500 個電子顯示屏，其中 270 多個電子顯示屏的費用由巴士公司支付，餘下則由政府支付。

110. 周浩鼎議員表示，嶼巴往北大嶼山醫院的 37H 號線在 2015 年年底投入服務。他早前曾提出，由於行走該路線的巴士沒有附設低地台，很多傷殘人士難以登車並詢問嶼巴何時會引入新車種或提供低地台巴士，以回應市民的訴求。

111. 黃華先生表示，嶼巴曾嘗試使用附設低地台的巴士行走 37H 號線，但與運輸署進行測試時，發現低地台巴士難以轉入東涌鐵路站 D 出口的巴士站。由於該處是愉景灣巴士站，若有巴士停泊，低地台巴士便無法轉入站內。嶼巴亦希望使用低地台巴士服務長者、殘障或行動不便人士，因此建議將巴士站改設於達東路，以便低地台巴士可以駛進。

112. 杜志強先生補充，運輸署亦希望巴士公司使用附設低地台的巴士行走 37H 號線，以方便前往北大嶼山醫院的輪椅使用者或長者上落。正如黃華先生所言，低地台巴士轉入東涌鐵路站 D 出口，彎位闊度最少須 3 米，故運輸署建議使用達東路富東商場或東薈城對出的巴士站，而無須駛入東涌鐵路站 D 出口。他詢問委員的意見。

113. 周浩鼎議員表示，若把 37H 號線的分站遷至達東路富東商場，運輸署必需有充足時間張貼通告，以免乘客以為分站取消。

114. 容詠嫦議員表示，就愉景灣巴士難以轉入東涌鐵路站 D 出口的問題，她希望運輸署考慮縮細花槽，方便巴士轉彎；但若使用雙層巴士往返東涌至愉景灣，則必須改動花槽。此外，現時東涌鐵路站 A 出口的交通繁忙，的士亦較少使用 D 出口，希望當局善用該位置，惠及長者及殘疾人士。

115. 杜志強先生回覆如下：

- (a) 若 37H 號線決定引進低地台巴士，運輸署會通知醫院並安排通知乘客，例如在車箱內及分站張貼通告。署方會盡快與嶼巴商討車輛調配事宜，以便及早使用低地台巴士行走 37H 號線，並會向醫院及乘客給予充分通知。
- (b) 運輸署工程師稍後會研究縮減花槽面積的建議。至於早前討論增設往返東涌至香港口岸的專線小巴，估計會在東涌鐵路站 D 出口上落客。

116. 周浩鼎議員同意容詠嫦議員的意見。專線小巴將在東涌鐵路站 D 出口上落客。既然將來有不少小巴和巴士在該處上落客，他希望運輸署研究縮減花槽，以容納更多車輛。

117. 張富副主席同意縮減花槽面積的建議，希望運輸署考慮。另外，在東涌巴士總站往游泳池方向的交通燈附近有一個花槽，他建議將該花槽縮細，以便提供車輛轉彎的空間。他建議運輸署在會後邀請委員實地視察。

118. 主席贊同張富副主席的建議，並建議運輸署在會後邀請委員實地視察。

XI. 有關汲水門大橋撞橋事件的提問 (文件 T&TC 7/2016 號)

119. 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。

120. 林寶強委員代表鄧家彪議員介紹提問內容。

121. 阮榮昌先生表示，現時東涌有充足的陸路及鐵路交通服務來往市區。在水路方面，亦有一條經屯門、東涌、沙螺灣、大澳的渡輪航線來往東涌及屯門(“東涌至屯門航線”)。運輸署對開辦新渡輪航線來往東涌及市區持開放態度，若有渡輪營辦商有意營辦新航線，署方會研究其運作及財務可行性，並會留意東涌的發展，不時檢討對外交通需求。在緊急應變方面，若有突發事故引致青嶼幹線全面封閉，該署會與渡輪營辦商商討，按當時乘客需求及營辦商可調動的資源，加強東涌至屯門航線屯門、東涌、沙螺灣、大澳的渡輪服務。署方亦與港九電船拖輪商會有限公司簽訂緊急渡輪協議，在有需要時，可要求提供緊急渡輪服務，服務範圍包括市區、機場、東涌、大澳及支援現有的港外線渡輪服務等。此外，政府會積極跟進屯門至赤鱗角連接路工程，務求盡快提供一條額外道路連接大嶼山。

122. 周浩鼎議員表示，發生汲水門大橋撞船事件後，各方對只有一條道路進出大嶼山及東涌，更加關注。在上屆區議會會議上，有議員提議在東涌新發展碼頭增加往來市區和澳門的渡輪航線。雖然在緊急情況下，運輸署會安排水路交通來往市區，屯門至赤鱗角連接路亦預計在 2018 年啓用，但他希望署方研究增加東涌的水路交通，令居民有多些選擇。他補充，海天碼頭配套完善，但只供轉機乘客使用，若開放該碼頭予公眾使用，可為市民提供更多選擇。

123. 郭平議員表示，運輸署應以“雙腿並行”方式進行交通規劃，只依賴陸路交通並不穩妥，而東涌至屯門航線只屬街渡服務，並非標準渡輪航線。他建議增設具吸引力的渡輪航線，例如來往東涌和青衣或尖沙咀等地，以吸引渡輪營辦商投標。

124. 阮榮昌先生表示，運輸署對增設東涌來往市區的水路交通服務持開放態度，並會考慮營辦商提出的意見。另外現有“東涌至屯門航線”屬持牌渡輪服務，而非街渡服務。

XII. 有關東涌西延綫的提問
(文件 T&TC 10/2016 號)

XIII. 有關擴展東涌交通網絡的提問
(文件 T&TC 11/2016 號)

125. 主席表示，議程 XII 及 XIII 的內容相關連，建議一併討論。運輸及房屋局表示未能派代表出席會議，但已提供書面回覆，供委員參閱。

126. 郭平議員介紹提問內容，並對運房局未能派代表出席會議表示遺憾。他認為局方未有認真看待東涌交通的規劃發展。

127. 容詠嫦議員支持郭平議員提出在東涌增設架空輕便鐵路系統的建議。她表示，在先前議程中已花不少時間討論香港口岸日後的交通接駁，既然運輸署提議增設不少點到點的巴士及小巴服務，何不考慮採用架空輕便鐵路系統，既環保，又減少東涌路面的交通擠塞。東涌不斷擴展，未來會有不少私人屋苑、居屋或公屋相繼落成，而現有道路網絡有限，架空輕便鐵路系統雖然涉及大量金錢，但她希望運輸署會進行研究。

128. 周浩鼎議員表示，在去年進行上蓋發展的諮詢時，他亦曾建議在東涌設立輕軌鐵路系統。他希望當局考慮郭平議員的意見。不論輕軌、架空輕便鐵路，或伸延東涌綫至香港口岸，都是以集體運輸系統解決區內交通問題，而非依賴巴士或其他交通工具。

129. 張富副主席希望運輸署跟進有關鐵路系統的建議。

(余漢坤議員於討論期間離開會場)

XIV. 有關油價穩定基金的提問
(文件 T&TC 13/2016 號)

130. 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。

131. 容詠嫦議員介紹提問內容。

132. 阮榮昌先生表示，按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構根據審慎商業原則經營。由於渡輪服務有其獨特性，政府一直提供特別協助措施，減低其營運成本，例如分租碼頭或容許出租商店，以補貼渡輪服務，希望增強長遠財務可行性及減輕票價加幅對乘客的負擔。運輸署在 2010 年進行離島渡輪服務檢討時，曾研究各種與燃油相關的機制，例如燃油附加費及補貼等，認為油價的波動難以預測，政府不希望把油價變動直接轉嫁市民。燃油補貼措施違反自由經濟的原則，並會引起廣泛的連帶效應等。運輸署明白燃油開支屬渡輪服務的其中一項成本，因此在評估渡輪服務的財務可行性及財務表現，除燃油外，亦會考慮員工支出和維修成本等因素。政府因應上述服務檢討，由 2011 年起為 6 條主要離島航線制定特別協助措施，以維持相關渡輪服務的財務可行性，以及減輕票價加幅對乘客的負擔。運輸署現正就該 6 條主要離島航線的特別協助措施進行中期檢討，並會在本年 4 月向立法會交通事務委員會及離島區議會匯報，稍後亦會研究是否須為其他離島持牌渡輪提供特別協助措施。

133. 容詠嫦議員表示，運輸署的回應正是問題癥結所在。在上次渡輪招標時，每桶油價為 140 至 160 美元，現時每桶油價為 39.44 美元，但票價依然是 40 多元。她表示，長者及傷殘人士以 2 元乘搭渡輪往離島，涉及運用公帑進行補貼。若政府當時成立油價穩定基金，現時渡輪營辦商便不能從中得益，市民亦無須付出高昂票價。她認為現時補貼未有直接用於乘客，而是給予渡輪營辦商。政府表示渡輪服務是營辦商和乘客之間的商業交易，但卻在 2014 及 2015 年提供補貼，自相矛盾。既然政府提供補貼，何不以此作為油價穩定基金，以平衡油價，令居民及旅客受惠。她希望運輸署在本年 4 月進行中期檢討時考慮有關建議。她認為其他國家已有先例，成立油價穩定基金是可行的。

134. 阮榮昌先生表示會考慮委員的意見。他強調，運輸署現時推行的特別協助措施，有效維持渡輪服務長遠的財務可行性，對維持票價穩定具有一定作用。

135. 容詠嫦議員表示，運輸署聲稱提供特別協助措施可穩定票價，但現時補貼只適用於 6 條主要離島航線，並不包括人流較多的愉景灣及馬灣航線。若政府提供補貼，應包括該 2 條渡輪航線。

136. 阮榮昌先生表示，運輸署正進行中期檢討，下一步會研究是否有需要為 6 條航線以外的其他離島持牌渡輪航線提供特別協助措施。

(阮榮昌先生在討論完畢後離開會場)

XV. 有關一宗東涌市中心巴士總站交通意外的提問
(文件 T&TC 15/2016 號)

137. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師李家曦先生及香港警務處大嶼山警區行動主任陳朝暉先生。

138. 容詠嫦議員介紹提問內容。

139. 陳朝暉先生表示，該宗交通意外發生在 2016 年 1 月 24 日(星期日)上午 8 時 57 分，事發地點為東涌達東路大嶼山巴士總站入口位置，向富東街方向，當時正下雨，路面濕滑，交通流量中等，車速限制為每小時 50 公里。一名男子下車後，途經達東路大嶼山巴士總站入口，一輛巴士正由達東路轉入巴士站，該男子被撞倒，重傷死亡。巴士司機涉嫌危險駕駛導致他人死亡，被警方拘捕，故不能詳細講述調查進度及結果。在調查方向方面，警方會從當時行人情況、當時司機駕駛態度及交通情況，進行考慮。他表示，警方定期為大嶼山巴士及的士司機舉辦講座，講解道路安全及良好駕駛態度，日後會增加開辦這類講座，讓更多司機及道路使用者有機會接觸道路知識。交通組人員已即時加強巡邏意外地點，相信有助提高行人和司機的道路安全意識。

140. 李家曦先生表示，現時達東路臨時大嶼山巴士總站的設計，是讓市民沿巴士總站旁的行人路上車，盡量減低橫過馬路的需要。前往愉景灣的市民亦可沿巴士總站出入口外的行人過路處步行至候車處上車。沿途和路面均設有清晰過路處標記，提醒行人注意安全。

141. 郭平議員表示，有關路段非常危險。運輸署和警方應知悉達東路公廁外的部分路段可供大型旅遊巴士及其他車輛停泊。他駕車經過，不時看見大型巴士或貨車在該處停泊，司機上落車時，險象環生。他希望運輸署研究該路段是否適宜供大型巴士停泊。此外，警方亦須留意有否私家車和旅遊巴士司機越界泊車，不理從右邊經過的車輛，以致發生交通意外。

142. 周浩鼎議員表示，東涌市中心迴旋處近東涌鐵路站 A 出口的交通日趨繁忙。在上屆交通及運輸委員會會議上，委員曾多次提到有不少車輛(例如前往工地的車輛和校車)在該處停泊和上落客，車輛(尤其是大型巴士)開動時，容易發生意外。隨着東涌人口不斷增加，車輛流量亦會上升。他希望運輸署檢視該處的情況，考慮是否繼續用作迴旋處。

143. 林寶強委員表示，從司機角度而言，達東路有一定危險。運輸署在達東路公廁外劃出部分地方，供旅遊巴士及接載機場員工的巴士上落客，但卻被私家車或外來旅遊巴士佔用，更出現雙重泊車情況。不少司機反映車位不足，不知往何處停泊。他預計前往工地的泥頭車會增加，希望警方加強交通管理。

144. 陳朝暉先生表示，警方一直在達東路重點打擊非法泊車及雙重泊車情況，並會加強力度對付。此外，警方亦會就東涌鐵路站 A 出口外的交通情況，加強執法。

145. 李家曦先生回覆，運輸署與警方一直保持緊密聯繫，在短期內會再與警方商討有關東涌鐵路站 A 出口的交通安排，並研究可否採取措施，令交通更加安全暢順。

XVI. 工作小組報告

146. 委員備悉及通過交通及運輸委員會工作小組報告。

XVII. 其他事項

路政署小型交通改善項目及其施工時間表

147. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署區域工程師/離島梁昭薇女士。他表示，路政署在會前向委員會提交一份該署截至本年 3 月

中旬於離島區進行的小型交通改善項目及施工時間表，有關文件已置於席上，歡迎委員提問和提出意見。

148. 黃華先生詢問道路改善工程(路彎 K4)進行後彎位的闊度。

149. 張富副主席表示，居民反對在芝麻灣路巴士站近貝澳巴士總站增設 4 個泊位，希望運輸署暫停劃設泊位。

150. 黃華先生詢問運輸署在進行增設咪標工程時，有否預留足夠彎位，讓東涌往貝澳的 3R 線巴士駛入貝澳巴士總站。

151. 李家曦先生回覆如下：

(a) 路彎 K4 工程涉及兩個彎位，將分別擴闊 2.1 米及 1.5 米，但暫時未有經擴闊後的彎位總闊度資料。

(b) 就貝澳巴士總站附近增設 4 個泊位，相信不會阻礙 3R 線或其他巴士駛入。如有需要，可進行實地視察。

152. 張富副主席歡迎運輸署作出改善，令巴士可以順利行走該路段。他認為運輸署劃出 4 個泊位作用不大，反而會令巴士無法轉彎，建議改以巴士停泊該處。

153. 黃華先生表示，他以為進行改善工程後，巴士可「一手執」駛入該路段，但原來署方有意在該處增加泊位。

154. 李家曦先生表示會在會後研究可否再改善設計。

155. 主席表示，如有需要，運輸署可邀請有關委員與巴士公司實地視察。

XVIII. 下次會議日期

156. 議事完畢，會議在下午 6 時 45 分結束，下次會議日期為 2016 年 5 月 23 日(星期一)下午 2 時正。

-完-