

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2018 年 5 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, SBS

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

鄧家彪先生, JP

容詠嫦女士

鄭官穩先生

周浩鼎先生

曾秀好女士

郭 平先生

傅曉琳女士

王媽添先生

何紹基先生

溫東日先生

袁景行先生

黃福根先生

李嘉豪先生

應邀出席者

嚴啟龍先生	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
曾展慧女士	運輸署 高級行政主任/過境
吳嘉慧女士	運輸署 高級工程師/策略研究 2
黃瀛女士	運輸署 工程師/策略研究 4
王國良先生	運輸署 高級工程師 4/運輸策劃
王澤琨先生	運輸署 工程師 9/運輸策劃
袁妙珍女士	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 1
項穎先生	路政署 高級工程師 8/專責事務
任永健先生	路政署 工程師 3/專責事務
曾憲文先生	路政署 高級工程師/行人通道上蓋 2
劉啓翔先生	路政署 工程項目統籌/行人通道上蓋 2-3
黃達明先生	地政總處 行政助理/地政
洪忠興先生	香港旅遊發展局 總經理，節目及旅遊產品拓展
鍾誠豐先生	香港旅遊發展局 經理，節目統籌
劉偉芝女士	LLA 顧問有限公司 協理
潘振剛先生	龍運巴士有限公司 經理(車務)
鍾佩怡小姐	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 高級公眾事務主任

列席者

歐尚旻先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
蔡小敏女士	運輸署 高級運輸主任/離島
阮潔鳳女士	運輸署 工程師/離島 2
梁昭薇女士	路政署 區域工程師(離島)
歐學能先生	土木工程拓展署 工程師/22 (大嶼山)
楊耀宗先生	香港警務處 大嶼山區行動主任
梁婉珊女士	香港警務處 南丫及坪洲警崗主管(長洲分區)
黃華先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 行政顧問
陳天龍先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 副總經理
曾啟亮先生	愉景灣交通服務有限公司 交通運輸高級經理
周淑敏女士	新世界第一渡輪服務有限公司 企業傳訊經理

秘書

陳嘉瑩女士	離島民政事務處 一級行政主任(區議會)
-------	---------------------

因事缺席者

李桂珍女士

劉展鵬先生

郭詩韻女士

陳金洪先生

運輸署 程師/離島 1

大嶼山的士聯會 主席

~~~~~

## 歡迎辭

主席歡迎各委員、政府部門及機構代表出席會議，並介紹以下列席會議的部門代表：

- (a) 香港警務處大嶼山區行動主任楊耀宗先生，他接替盧添發先生出席會議；
- (b) 香港警務處南丫及坪洲警崗主管(長洲分區)梁婉珊女士，她暫代戴焯賢先生出席會議；以及
- (c) 愉景灣交通服務有限公司交通運輸高級經理曾啟亮先生，他暫代香港興業國際集團有限公司蔡國璋先生出席會議。

2. 主席代表委員會歡迎李嘉豪先生加入為增選委員。委員備悉，李桂珍議員、劉展鵬委員、郭詩韻女士及陳金洪先生因事未能出席會議。

## I. 通過 2018 年 3 月 19 日的會議記錄

- 3. 主席表示，上述會議記錄已於會前送交各委員參閱。
- 4. 委員沒有提出修訂建議，並一致通過上述會議記錄。

## II. 港珠澳大橋及香港口岸的交通服務及交通管理安排 (文件 T&TC 32/2018 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署總運輸主任/邊界/基建項目嚴啟龍先生、高級運輸主任/邊界/基建項目黃培中先生、高級行政主

任/過境曾展慧女士、高級工程師/策略研究 2 吳嘉慧女士及工程師/策略研究 4 黃瀛女士，以及路政署高級工程師 8/專責事務項穎先生及工程師 3/專責事務任永健先生。

6. 運輸署代表利用電腦投影片簡介文件。

7. 鄧家彪議員提出意見如下：

- (a) 整項港珠澳大橋工程由討論至建造歷時逾 10 年，橫跨多屆區議會，市民均期望大橋盡快通車。他認為政府應善用大橋口岸設施發展「橋頭經濟」，但當局至今仍只聚焦交通議題，鮮有討論如何推動「橋頭經濟」以帶動本港的經濟及多元產業發展。
- (b) 由於「E」線巴士並非覆蓋全港各區，部分機場員工需乘坐「A」線巴士上班。現有 9 條機場「A」線的路線將延長至香港口岸，他認為有關安排主要只為滿足旅客的交通需求，以及使巴士公司賺取更多盈利。他詢問署方在現有 9 條機場「A」線巴士的乘客中，旅客及機場員工的比例為何，以及署方有否評估延長路線對機場員工的影響。
- (c) 他十分關注青嶼幹線(尤其是青馬大橋)的強風管制措施，並建議署方檢討有關措施，以確保大橋安全及避免造成交通混亂。據他所知，當青馬大橋的平均風速達每小時 65 公里或以上時，車輛將使用大橋下層行車。港珠澳大橋長 50 多公里，基本上為單層設計，他詢問署方會在什麼情況及風速下封閉大橋。

8. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他在過去多屆區議會均十分關注港珠澳大橋項目的進展，並期望大橋通車能促進「橋頭經濟」的發展，但時至今日仍只集中討論車流量及監控等事宜。議員多年來跟進有關港珠澳大橋的議題，但至今仍未能就大橋對大嶼山、離島區，以至香港的經濟帶來的益處進行討論。
- (b) 文件第 16 段提及「港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」(「泊車轉乘計劃」)，香港私家車車主需先申領港澳政府發出的牌證和預約澳門停車場泊位，才能使用澳門的停車場泊位。他認為當局若要發展兩岸三地的「橋頭經濟」，便應增加相互

往來，但他看不到「泊車轉乘計劃」可如何提供便利，希望有關部門再作補充。

- (c) 他和其他議員均十分關心北大嶼山公路的交通情況，並希望有關部門提供北大嶼山公路的車流量數字，包括最高峰時段的車流量。據了解，當初在設計通往機場的北大嶼山公路時，預計東涌新市鎮約有 25 萬至 30 萬人居住，而目前東涌的居住人口約為 10 萬，即當初預計居住人口的三分之一，但已頻頻發生交通事故。東涌東站的填海工程已經完成，預計該區日後約有 147 000 人入住，加上東涌西亦將有 2 萬至 3 萬人入住，屆時東涌總人口將增至約 27 萬至 28 萬。他擔心新增居民的交通需求加上港珠澳大橋帶來的新增車流，會令北大嶼山公路不勝負荷，他詢問政府有何計劃紓緩及解決有關問題。
- (d) 他詢問署方有否為港珠澳大橋制定緊急應變機制，包括增加港鐵東涌綫的班次，或在必要時使用水上交通等。若有關部門未能在會上即時回覆個別問題，他請部門會後提供補充資料。

9. 鄭官穩議員指文件的「交通標誌及駕駛規則」部分提及向內地駕駛者宣傳有關「右上左落」的駕駛指引。他指出，本港不時有內地左軚車輛逆線行車或在迴旋處朝相反方向行駛，他建議參考歐盟的做法，強制車輛在擋風玻璃張貼相關交通標誌及駕駛規則，提示左軚車輛的駕駛者進入迴旋處的正確方向。

10. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 港珠澳大橋連接珠江三角洲一帶，根據署方較早前提提供的資料，大橋通車初期將有 9 000 至 14 000 架次的車流量。他認為是次文件只簡單交代相關的交通服務及交通管理安排，反映有關部門未有認真對待問題，把港珠澳大橋視為普通大橋，只設置基本的交通標誌及設施。
- (b) 文件未有提及連接東涌西(包括逸東邨和即將入伙的滿東邨)及香港口岸的交通安排，甚至沒有機場巴士「A」線途經東涌西。他多次在會議上建議署方安排專線小巴途經逸東邨，但至今未獲回應，他希望署方重新考慮有關建議。
- (c) 由於專線小巴的主要服務對象為旅客而非普通市民，他認為

有需要設置行李架設施。

- (d) 文件提及香港兩地牌跨境私家車配額約有 1 萬個。香港地少人多，而且道路狹窄，他詢問署方有否就此與內地有關部門保持緊密聯繫，並向持有兩地私家車牌照的內地駕駛者進行宣傳教育，以減低交通意外的風險。
- (e) 港珠澳大橋連接香港、澳門及珠江三角洲，香港口岸只有約 650 個泊車位，數目比澳門更少，更撥出一半以供預約。議員已多次在會上提出泊車位不足的問題，他希望署方作出改善。
- (f) 港珠澳大橋通車後，將有大量內地車輛進入香港，即使大部分車輛駛往市區或屯門，若有一成(約 900 架次)車輛駛往東涌市中心，已足以癱瘓東涌的交通網絡，但文件卻沒有提及如何改善東涌市中心的交通網絡及相關的配套措施。此外，屆時將有不少旅客到東涌遊玩及購物，他擔心或會影響東涌居民的日常生活。

11. 傅曉琳議員表示，文件提及前往香港口岸公共運輸交匯處落客的非專營巴士無需事先申請，她詢問署方有否制定措施防止過多非專營巴士在同一地點落客，以免影響東涌居民。

12. 樊志平議員詢問有關突發事故的處理方法，例如港珠澳大橋內地管轄範圍發生嚴重交通事故，而意外傷者希望返港就醫，署方將如何處理。

13. 黃培中先生就「A」線巴士服務、新專線小巴路線及非專營巴士管制綜合回覆如下：

- (a) 專營巴士公司將會因應港珠澳大橋的新增客流，增加車輛及班次行走機場巴士「A」線服務，以照顧機場員工的交通需求。運輸署會與專營巴士公司仔細研究「A」線巴士的班次服務安排，以期盡量配合有固定出行時間的機場員工及不定時出行的口岸旅客的交通需求。
- (b) 雖然署方已就香港口岸通車後往來內地/香港和香港/澳門的旅客的出行模式、時間及高峰期作初步估算，但實際情況仍有待大橋開通後才可確定。然而，署方已要求 3 間專營巴士公司在大橋開通初期，於主要中途站及香港口岸安排後備車

輛，以便在高峰期提供特別班次疏導乘客。待香港口岸開通一段時間，旅客的出行模式穩定後，署方及專營巴士公司會因應實際情況調整班次安排，以更有效配合旅客及機場員工的實際出行需要。

- (c) 專線小巴途經東涌北、機場航膳區及亞洲國際博覽館往來香港口岸。就有關專線小巴途經逸東邨及北大嶼山醫院的建議，署方認為雖然增設多個中途站能服務不同地區的居民，但卻會延長專線小巴的行車路線，反而使乘客的整體車程及時間增加。事實上，逸東邨的居民可在裕東路巴士站乘搭新開辦的 **B6** 號線專營巴士，便捷地往來香港口岸。
- (d) 關於本地非專營巴士落客區的管制方面，並非所有本地非專營巴士均可進入香港口岸人工島上落客，署方會作出嚴格管制，只讓持有特定服務批註的本地非專營巴士進入香港口岸，例如持有 **A06** 居民服務批註的本地非專營巴士並不符合資格進入香港口岸上落客。

14. 曾展慧女士就「泊車轉乘計劃」回覆如下：

- (a) 「泊車轉乘計劃」讓未能獲取常規配額的合資格香港非商用私家車車主，駕車前往澳門，並在澳門停車場作短暫的停泊。私家車司機及乘客在澳門停車場泊車及辦理入境手續後，可轉乘公共交通工具前往澳門市區。申請人只需預先領有港澳兩地所需的牌證(以及完成備案手續)，及在網上預約澳門停車場的泊車位便可。
- (b) 首次預約澳門停車場泊位前，申請人可透過運輸署一站式服務網上遞交香港的「封閉道路通行許可證」及澳門的「停泊港珠澳大橋邊境站東停車場識別標誌」申請。在獲發兩地牌證後，申請人可在兩地牌證有效期內隨時預約澳門停車場泊位往來澳門。計劃的目的是為便利一般私家車車主前往澳門作短暫逗留或旅遊，也讓他們享受自駕遊的樂趣。

15. 黃瀛女士綜合回覆如下：

- (a) 港珠澳大橋香港連接路的強風管制措施與香港其他大橋相若，運輸署會根據不同風速採取不同措施。當風速高於每小時 40 公里時，署方會將大橋上的車速限制減至每小時 50 公

里；當風速進一步增加至逾每小時 65 公里時，例如懸掛 8 號風球或 10 號風球，署方便會啟動封閉香港連接路的機制，並通知兩地政府，以便互相配合採取相應措施。

- (b) 署方一直與各公共運輸機構保持緊密聯繫，當北大嶼山公路或青嶼幹線等出現嚴重事故，港鐵公司及渡輪公司等會盡量加強公共交通服務，為市民提供方便的途徑前往不同地區。
- (c) 有關「右上左落」的行車安排，在設計香港口岸時已作出考慮，透過分隔的高架道路使駕駛者離開車輛通關廣場後，直接駛入所需的行車道路，毋須再作選擇。而由於整段香港連接路均為分隔行車道，駕駛者只須緊記左邊是快線，右邊是慢線，並不會受左右軌問題影響。
- (d) 署方一直就泊車位數目與各政府部門保持緊密聯繫及研究，包括與發展局研究在發展香港口岸上蓋時，提供更多泊車位。
- (e) 署方備悉委員對港珠澳大橋發生意外時的救援問題的關注，並請秘書處代為向相關部門轉達委員的意見。

16. 鄧家彪議員提出意見如下：

- (a) 他詢問署方港珠澳大橋的通車日期為何。
- (b) 他詢問署方各巴士公司有否購置新車及增聘車長，以配合大橋通車後的新增交通及乘客需求。他擔心多條機場巴士「A」線的路線延長至香港口岸，會影響機場員工通勤，甚至因無法上車導致上班遲到。他再次詢問署方及巴士公司有否制定措施，確保延長「A」線路線不會影響機場員工。
- (c) 他詢問大橋通車後會為北大嶼山公路帶來多少車流及人流，以及新增流量會否導致北大嶼山公路及青嶼幹線的交通問題惡化。

17. 余漢坤議員表示，他剛才提出 4 條提問，但署方僅回答有關「泊車轉乘計劃」的提問，對其他問題只作籠統回應或完全不作回應。他提出意見如下：

- (a) 在發展「橋頭經濟」方面，他相信運輸署及路政署代表無法



於今次會議上作出回應，故希望部門向商務及經濟發展局轉達議員的意見及提問，包括港珠澳大橋開通後的「橋頭經濟」發展概況等。

- (b) 他詢問北大嶼山公路目前的交通流量。東涌人口將增至 20 多萬，加上屯門至赤鱗角連接路開通後所帶來的額外車流量，北大嶼山公路將越趨繁忙，一旦公路發生交通意外或青馬大橋風速逾每小時 40 公里而需限制車速、封閉中線甚至關閉橋面，他擔心北大嶼山公路的交通負荷未能應付。他要求署方作出估算並於會後提交報告。
- (c) 他要求署方詳細交代應急機制安排，而不是只籠統地表示會與港鐵公司加強溝通、增加港鐵東涌綫班次、呼籲市民乘搭港鐵及避免駕車前往北大嶼山公路或相關公路，或使用水上交通等。他希望署方於會後以書面形式提交補充資料。

18. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他表示公共交通服務的目的是服務及便利居民，但剛才署方以避免延長行車路線及車程為由，拒絕安排專線小巴途經逸東邨，他認為此做法是本末倒置，亦對逸東邨居民不公平。他建議增設 1 條循環巴士路線往來香港口岸及逸東邨，便利居民。
- (b) 署方未有就港珠澳大橋通車後，如何改善東涌市中心的交通配套的提問作出回應。

19. 樊志平議員再次詢問有關突發事故的處理及協調安排。假如在內地管轄的大橋區域發生交通事故，傷者可否要求返港就醫及署方會如何安排。

20. 容詠嫦議員認為港珠澳大橋工程涉及兩岸三地，牽涉交通安排、突發事故處理、新增車流量、交通網絡、駕駛模式及駕駛者態度等多方面的問題。大橋開通後或會發生許多突發情況，她詢問署方有否制定機制與離島區議會保持聯繫，於大橋發生突發事故時即時互通消息，以便實施相應措施。

21. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 他詢問署方有否評估港珠澳大橋通車後北大嶼山公路的車流

量。若署方未能在今次會議提供有關車流量的評估資料，他請署方於會後提供書面回覆。

- (b) 現時青嶼幹線或北大嶼山公路不時出現交通擠塞或因各種原因而封閉。港珠澳橋通車後，若在大橋範圍內或在青嶼幹線發生意外，而屯門至赤鱗角連接路又尚未開通，通往東涌的車輛無法掉頭離開，導致整個東涌的交通陷於癱瘓，他詢問署方有何應變措施。他曾建議利用機場附近的海天客運碼頭，在緊急情況下讓市民循海路離開，他詢問署方會否考慮上述建議及相關執行細節。此外，他曾要求署方檢討強風管制措施，希望署方繼續跟進。
- (c) 他曾在不同的會議上指出香港口岸泊車位不足的問題，但是次文件顯示香港口岸仍然只提供約 650 個泊車位。若本地駕駛者無法在香港口岸或澳門口岸覓得泊車位，他們很可能會將車輛停泊於東涌，令東涌出現車位爆滿的問題。因此，他重申要求大幅增加香港口岸的泊車位數量。
- (d) 他詢問署方新開辦的專線小巴第 901 號線有否預留足夠位置供乘客擺放行李。

22. 李嘉豪委員提出意見如下：

- (a) 新開辦的專營巴士及專線小巴路線均會駛經大嶼山、欣澳或機場，以便乘客轉乘港鐵東涌綫或其他交通工具前往市區。他認為目前東涌綫的承載力幾近飽和，提升空間有限，並詢問署方有否評估新開辦路線對東涌綫的影響及所帶來的乘客增幅。
- (b) 若運輸署目前未能提供北大嶼山公路未來車流量的估算數字，他請署方提供現時的車流量數據供委員參考。
- (c) 文件提及三地政府共發出約 2 萬個跨境車輛牌照，他詢問署方何時會檢討上述措施。由於屯門至赤鱗角連接路尚未開通，若署方在短期內增發牌照，或會對交通造成嚴重影響。

23. 余麗芬議員表示，文件提及大橋主橋及三地口岸均全日 24 小時開放，而港珠澳大橋口岸將實施「三地三檢」模式，三地的口岸均位於各自屬地內，由三地政府各自運作。她詢問一旦大橋發生意外或出現擠塞情況，將會由哪方負責管理及疏導交通，使道路盡快回復暢順。

24. 黃培中先生綜合回覆如下：

- (a) 城巴、龍運及嶼巴均已購入新車。城巴及龍運所購置的車輛類別屬「A 線」巴士規格，巴士公司不會購買「E 線」規格的車輛來提供「A 線」服務。
- (b) 就開辦專線小巴途經逸東邨的建議，署方將開辦的專營巴士 B6 號線往來香港口岸及東涌滿東邨，並途經裕東路(即逸東邨外圍)，已可同時照顧逸東邨及滿東邨居民往來香港口岸的需求，專營巴士公司會適當地調整巴士服務，配合居民。鑑於有過多新路線車輛投入服務會加重東涌市中心一帶的交通負荷，而且，建議再新增一條往來逸東邨及香港口岸的專線小巴路線會與專營巴士 B6 號線的服務範圍重疊。因此，署方需在開辦新路線及善用路面及巴士資源之間取得平衡。
- (c) 新開辦的專線小巴車廂內均設有行李架，雖然較專營巴士的行李架為小，但前往珠海或澳門的旅客一般持輕便手提行李，署方相信能配合需要。
- (d) 署方一直與港鐵公司保持溝通，港鐵公司已備悉香港口岸開通後會為東涌綫帶來新增人流。署方與港鐵公司會密切留意有關情況，並視乎日後的實際需要作出相應的車務調配安排。

25. 項穎先生表示，港珠澳大橋涉及三地政府，需要三地在軟件及硬件等方面互相配合，暫時未知確實的開通日期。三地現時正加緊完善口岸通關條件，並將報請中央確定大橋開通的時間，有定案後將盡快公布。

26. 曾展慧女士表示，跨境私家車的配額數目由三地政府共同商議，並設有機制檢討車輛配額及交通情況。目前的配額數目屬暫時性數字，日後會按交通情況再作適當調整。

27. 黃瀛女士綜合回覆如下：

- (a) 現時北大嶼山公路及青馬大橋在早上繁忙時間的行車量/容車量比率約為 0.8。當有關數值達到 1.0，表示交通開始輕微擠塞；數值為 1.0 至 1.2，表示交通擠塞情況尚可控制；當數值超過 1.2，則表示情況轉趨嚴重。由此可見，現時 0.8 的數

值屬可接受的水平。但當遇上如早年的汲水門大橋撞船等嚴重交通事故，或機場快綫及東涌綫發生故障時，便無可避免出現交通擠塞。政府已制定一系列應對措施，包括與各公共交通服務供應商(包括渡輪公司和港鐵公司)聯絡，在有需要時加強服務。

- (b) 署方正就青馬大橋的強風管制措施進行檢討，但香港連接路與青馬大橋所實施的強風管制措施並不相同，當風速達至某強風水平時，香港連接路便需局部甚至全面封閉。署方一直就強風管制措施與三地政府保持緊密溝通，在發生突發情況時，三地政府會迅速採取應急措施，以盡快疏導大橋上的車輛。
- (c) 運輸署和路政署不適宜就有關經濟效益和救援責任的提問作出回應。她請秘書處將有關意見轉交相關部門。

28. 吳嘉慧女士綜合回覆如下：

- (a) 除香港連接路外，大橋亦有一套在惡劣天氣下的交通管理措施。三地政府已制定聯絡機制，若其中一方需採取交通管理措施，例如實施減速措施或封閉某條行車線，三地政府會互相通報及作出配合。
- (b) 署方鼓勵市民盡量使用公共交通工具前往港珠澳大橋。香港口岸提供約 650 個泊車位，駕車前往香港口岸的市民可在出發前先於網上預約泊車位，署方亦會透過網頁及手機應用程式提供香港口岸停車場泊車位空置情況的實時資訊，讓市民在得悉停車場滿額時使用其他公共交通工具。

29. 嚴啟龍先生表示，港珠澳大橋只是香港的其中一個口岸，旅客仍可選擇其他口岸往返內地或澳門。若大橋發生突發事故需要封閉，運輸署的緊急事故交通協調中心會聯繫其他部門及機構，呼籲市民及早更改行程或利用其他口岸及其他交通工具往返內地或澳門，例如考慮經港澳碼頭乘船往返港澳兩地，或經深圳灣或落馬洲口岸往返內地。

30. 余漢坤議員表示，根據官方數據，現時東涌人口不足 10 萬(實際數字可能達 10 萬至 11 萬)，日後東涌東及東涌西人口增加後，東涌人口將增至 27 萬至 28 萬。現時北大嶼山公路和青馬大橋在早上繁忙時間的行車量/容車量比率已達 0.8，當數值達 1.0 至 1.2 時，即表示交通開始擠塞。他認為將來東涌人口倍增時，居民乘車出行會遇到困難。他詢問運

輸署有否因應港珠澳大橋及機場第三跑道開通制定長遠計劃，研究北大嶼山公路以外的其他交通配套。如否，他希望署方及相關政策局於短期內展開有關研究。

31. 鄧家彪議員再次詢問港珠澳大橋的通車日期，並提出意見如下：

- (a) 早前發生連串交通事故後，居民十分擔心北大嶼山公路的擠塞問題。署方剛才表示早上繁忙時間的行車量/容車量比率約為 0.8，但公路現時經常出現擠塞，他詢問署方有何解決方法。
- (b) 近日有報道指逾萬個香港跨境私家車配額申請爆滿，導致有人違規放租，他詢問署方如何預防並打擊違法出租配額，並表示出租私家車作商業用途(例如 Uber)會涉及保險問題。

32. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 署方剛才提及行車量/容車量比率約為 0.8，雖然屬可接受水平，但日後東涌人口增加，有關數值或會升至 1 以上，屆時會對交通構成一定壓力。此外，屯門至赤鱗角連接路尚未開通，一旦青嶼幹線或北大嶼山公路出現擠塞，必定會影響整個東涌的交通。
- (b) 就港鐵公司增加列車班次以應付新增的交通需求及人流，他希望署方以書面詳述有關安排。
- (c) 他曾在會議上建議於全港主要幹道(包括西隧及龍翔道等)加裝電子顯示屏，即時發布交通消息，讓市民在發生事故時及早更改行程。雖然署方表示會利用手機應用程式發布最新資訊，但駕駛期間不宜使用手機，而且電子顯示屏可讓駕駛者盡早得知最新的交通情況，他希望署方重新考慮在全港主要幹道加裝電子顯示屏的建議。

33. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 港珠澳大橋通車將對東涌市中心的交通構成沉重壓力，但署方未有回應如何改善東涌市中心的交通配套以配合大橋通車。現時東涌市中心的交通在繁忙時間十分擠塞，隨着東涌西及各區的新屋苑陸續入伙，東涌人口將會在短短 2 年間增

加 3 萬多人，但當局卻欠缺長遠規劃，他對此表示失望。

- (b) 他贊同容詠嫦議員的建議，認為有關部門應成立危機處理中心，並就突發事故發生時的應對措施進行演習。

34. 黃漢權議員提出意見如下：

- (a) 香港夏季大部分時間的季候風風速為每小時 70 公里。當港珠澳大橋的平均風速逾每小時 40 公里時，大橋上的車速限制會減至每小時 50 公里；另一方面，當青馬大橋的平均風速逾每小時 65 公里時，大橋上層會完全封閉。兩座大橋在不同風速下實施管制措施，或會導致於兩條橋之間塞車。
- (b) 港珠澳大橋通車後提供更便捷的外遊途徑，或會令港澳碼頭的人流減少，他詢問署方大橋能否應付新增的車流，以及有否制定應急措施，以應付交通擠塞及突發事故。他希望署方能未雨綢繆，而不是在問題出現後才作處理。

35. 袁景行先生建議運輸署在港珠澳大橋全面開通前，先試行局部通車，分階段開放予不同類型車輛使用。

36. 容詠嫦議員表示，大部分議員均十分關注大橋遇上突發事故時對東涌及其他地區交通的影響。早前發生躉船撞橋事故時，市民需在中環乘船往愉景灣，再經由翔東路前往機場，導致愉景灣的交通非常擠塞。她當時親身前往現場視察情況，並認為署方目前的疏導措施效果有限，一旦青馬大橋出現擠塞，便會影響愉景灣的交通。她詢問署方有否其他水路交通前往機場，例如使用海天客運碼頭。

37. 吳嘉慧女士綜合回應如下：

- (a) 屯門至赤鱗角北面連接路連接香港口岸及屯門，預計最快於 2020 年完工，屆時市民可採用其作為替代通道前往其他地區，紓緩北大嶼山公路的壓力。在港珠澳大橋啓用後，署方會密切監察香港口岸及附近道路的交通情況，以及考慮逐步增加跨境交通流量，以維持大嶼山的交通網絡正常運作。
- (b) 就交通意外的救援或強風下的安排，署方已制定應對措施，各部門亦會在大橋通車前進行演習訓練，務求通車後運作暢順，並在發生事故時盡快恢復正常交通狀況。

38. 曾展慧女士表示，在跨境私家車配額方面，香港私家車車主須向內地有關當局提出申請，經審核符合資格後方可獲發放配額。兩地的配額制度規定配額持有人不得轉讓、租售或買賣配額，如發現違規情況，署方會轉介內地有關當局採取行動。

39. 主席建議有關部門在會後就未能即時回覆的提問，以書面形式提供補充資料。

(溫東日委員約於下午 2 時 10 分入席；周浩鼎議員約於下午 2 時 50 分入席；鄧家彪議員約於下午 3 時 30 分離席。)

### III. 2018 香港單車節 (文件 T&TC 20/2018 號)

40. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：香港旅遊發展局(旅發局)總經理(節目及旅遊產品拓展)洪忠興先生及經理(節目統籌)鍾誠豐先生，以及 LLA 顧問有限公司協理劉偉芝女士。

41. 洪忠興先生及鍾誠豐先生利用電腦投影片簡介文件。

42. 郭平議員支持旅發局舉辦香港單車節。文件第 2.5 段指旅發局期望利用港珠澳大橋通車的優勢，將活動發展成為粵港澳大灣區的年度盛事，他詢問旅發局是否計劃將來使用港珠澳大橋部分路段作為單車比賽路線。

43. 洪忠興先生感謝離島區議會對香港單車節的支持。關於在港珠澳大橋舉行大型單車活動，由於涉及港、珠、澳三地政府，目前計劃尚在研究階段，日後如有具體資料，旅發局會再向離島區議會匯報。

44. 主席總結，委員會支持旅發局舉辦「2018 香港單車節」。

### IV. 擬於東涌新市鎮內增設單車泊位設施 (文件 T&TC 21/2018 號)

45. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級工程師 4/運輸策劃王國良先生及工程師 9/運輸策劃王澤琨先生，以及路政署高級工程師/行人通道上蓋 2 曾憲文先生及工程項目統籌/行人通道上蓋 2-3 劉啓翔先生。

46. 王國良先生利用電腦投影片簡介文件。
47. 周浩鼎議員提出意見如下：
- (a) 不少居民將單車停泊在東盛樓及向東閣附近道路的欄杆旁邊。自共享單車引入香港後，單車違泊問題越來越嚴重，不論是東涌、新界以至全港均出現此情況。他多次在會議上要求有關部門加強監管，並提醒共享單車營辦商有責任清理隨處亂泊的單車，以及勸喻使用者將單車停泊於指定位置。
  - (b) 運輸署在增設單車泊位設施後，須加強監督設施的使用情況，防止共享單車濫用公共單車泊位，切勿認為增設單車泊位後就一勞永逸，無需監管及處理共享單車的問題。
  - (c) 他詢問署方有否與共享單車營辦商設立溝通機制，以便進行監管。
48. 曾秀好議員贊同周浩鼎議員的意見，並認為共享單車為香港多區帶來不少問題，例如在東涌，有不少共享單車隨意停泊在屋邨內，屋邨辦事處職員通知服務營辦商後，有關單車便被移往最近的公共單車泊位，導致東薈城側門附近的公廁外泊滿共享單車。她質疑增設單車泊位設施，受惠的只是共享單車使用者而非市民，並認為必須盡快解決共享單車的問題。
49. 郭平議員提出意見如下：
- (a) 很多共享單車使用者並不自律，在逸東邨內隨處停泊，他曾向管理公司反映有關問題。共享單車營辦商在收到通知後，會將大部分單車移往北大嶼山醫院和松仁路旁邊，並佔用該處的公共單車泊位，以致居民無法使用。他希望運輸署、路政署和警方加強管理及執法，以免新增的單車泊位被共享單車佔用。
  - (b) 他支持將清逸樓後方將 70 個單車泊位增至 108 個，但擔心新增的單車泊位會被共享單車濫用，居民只能被迫將單車停泊於路邊及行人天橋。他要求有關部門加強執法及認真處理共享單車問題，讓市民能使用新增的單車泊位。
50. 李嘉豪委員表示，他發現不少單車泊位被共享單車或棄置單車長期佔用，如果有關部門不加強執法及清理這些單車，不論增加多少單



車泊位都不足夠。他詢問運輸署每年進行多少次執法行動，以清理這些濫用泊位的單車。

51. 黃漢權議員認為問題出於執法方面。運輸署已在單車停泊處豎立告示，清楚列明單車停泊時限為 24 小時，但有很多單車逾時停泊，最後需由地政總署在違泊單車上張貼清理告示，但成效欠佳。坪洲亦同樣面對執法困難的問題，雖然運輸署清楚列明單車泊位只供單車停泊，但卻長期被棄置單車、木頭車及手推車佔用，而且沒有部門有權執法。如果不先解決執法困難的問題，新增的單車泊位亦會被非法霸佔。

52. 王國良先生表示署方備悉委員的意見，但修改法例需時較長。自助單車租賃業務以「共享單車」的名義營運，他們與傳統單車鋪出租的單車在業務性質上沒有分別，只是「共享單車」使用流動通訊形式營運，署方會繼續按照現行法例清理違泊的單車。就剛才提及的東薈城和其他有單車違泊的地點，署方會與自助單車租賃營辦商了解及跟進，並提醒他們盡快移走單車。根據有關服務營辦商的服務承諾，接獲投訴後一般會在 24 小時內回覆投訴人，然後安排移走違泊的單車。

53. 主席表示，委員贊成增設單車泊位供居民使用，但擔心會被共享單車濫用，他希望署方就此再作補充。此外，很多鄉郊地區均有迫切需要增加單車泊位，例如梅窩就有約 4 000 架單車，他詢問署方為何不在該區增設單車泊位。

54. 曾秀好議員提出意見如下：

- (a) 剛才黃漢權議員提及處理棄置單車所面對的困難及執法問題，署方則表示若要修改法例需要很長時間。她建議有關部門簡化執法程序，加快清理違泊及棄置的單車，防止單車泊位被濫用，讓真正有需要的人士可以使用。
- (b) 共享單車亦衍生環境污染問題，例如曾有 6 至 7 架共享單車遭棄置於東涌馬灣涌河，污染河流。

55. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 運輸署未有適當監管共享單車營辦商，以及要求他們妥善管理旗下的單車，導致單車胡亂停泊、單車籃被當作垃圾籃，以及單車被掉進河道等。除了違泊問題外，共享單車亦在社區產生不少環境衛生問題。委員已多次透過離島民政事務處向運輸署反映意見，要求署方加強監管，但是署方僅回應表

示會與共享單車營辦商保持密切溝通，他對此表示不滿。他建議署方實地視察，以了解實際情況。

- (b) 他質疑署方企圖透過增設單車泊位設施，推卸共享單車的問題及逃避監管的責任。若然不是，他請署方向委員清楚解釋。

56. 樊志平議員提出意見如下：

- (a) 共享單車的意念很好，只是運輸署沒有適當監管，以致問題頻生，尤其鄉郊村落經常有共享單車被棄置於坑道及河道(例如馬灣涌及黃龍坑)，下雨時單車會漂流到河口，阻塞河口及導致水位上升。經多次投訴後部門遲遲未有行動，村民只好自行清理被棄置於河道的單車。此外，村屋門口亦經常有單車違例停泊，單車籃內的垃圾發出臭味，影響居民。他詢問署方有否要求共享單車營辦商加強管理旗下的單車，將違泊單車移往指定位置。
- (b) 他曾於深圳目睹職員將共享單車以顏色分類整齊排放，反觀香港的共享單車卻沒有人管理，甚至對村民的投訴置若罔聞，結果村民只好自行清理；而且越來越多單車被棄置於河道及坑道，一旦阻塞渠道令村民蒙受損失，未知應由哪個部門負責賠償。鄉郊地區的共享單車問題更加嚴重，他希望署方敦促營辦商每 2 至 3 天派員巡視及清理違泊單車。

57. 余麗芬議員表示，共享單車營辦商收取服務費用，卻任由單車胡亂停泊在政府土地或佔用公共單車泊位，有關部門必須正視及處理此問題。由於東涌區內缺乏單車泊位，她相信居民支持運輸署增設單車泊位的建議，但同時擔心新泊位會同樣被共享單車佔用。

58. 容詠嫦議員表示，當局應加強監管共享單車服務，以及要求營辦商清理違泊單車。她認為問題的癥結在於市民質素，如香港市民未能像其他國家或城市的人一樣自律守法，便不適合在本港推行共享單車服務，而且共享單車營辦商亦會虧本。這是一個市場主導機制，若營辦商因經營成本高昂而虧蝕，便難以繼續營運，共享單車的問題亦會迎刃而解。。

59. 王國良先生綜合回覆如下：

- (a) 署方增設單車泊位的目的是方便市民，而非自助單車租賃營

辦商。署方不會因為已增設泊位就不規管自助單車租賃營辦商，亦不排除會進一步加強監管工作。就委員對單車被棄置於坑道、河道及其他單車違泊黑點的關注及意見，署方會於會後與自助單車租賃營辦商及委員跟進。

- (b) 雖然是項計劃擬於東涌新市鎮內增設單車泊位設施，但署方會繼續因應市民的需求，考慮在不同地方增設單車泊位。

60. 阮潔鳳女士回覆如下：

- (a) 在清理違泊單車方面，主要是透過部門的聯合行動，根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 6(1)條，清理違例佔用未批政府土地的單車。該條例規定須於清理行動前不少於 24 小時預先張貼告示，但告示經常被人撕去，以致部門未能進行清理工作。自 2017 年 1 月起，政府部門透過試行計劃，在北區上水港鐵站採取聯合行動，引用《簡易程序治罪條例》(第 228 章)第 4A 條及第 32(1)條，檢走造成阻礙的違泊單車，成功改善該區的單車違泊問題，成效理想。運輸署計劃在 2018 至 2019 年度，將計劃逐步擴展至其他有違泊單車阻塞地方的新界地區，並會視乎人手情況，每月派員進行 1 至 2 次清理行動。署方亦會繼續在離島區尋找具條件引用該條例的地點，以進行清理行動處理導致阻塞的違例停泊單車。
- (b) 就主席提及的梅窩單車泊位需求，她會向相關組別轉達意見。

61. 余麗芬議員認為，署方可根據共享單車的車身顏色，分辨其所屬的營辦商，並根據所收集的證據採取執法行動。此外，南丫島亦有單車泊位不足的問題，居民被迫將單車停泊在行人通道。她請運輸署派員往南丫島實地視察以了解情況，以及認真處理共享單車問題。

62. 樊志平議員表示，他曾目睹有多輛私人單車及共享單車停泊在逸東邨某餐廳門口，但房屋署保安員只在私人單車車身張貼告示，他向保安員查詢但不得要領。他詢問運輸署共享單車是否享有特權。

63. 黃漢權議員表示，由於條例規定當局須在不少於 24 小時前張貼告示，即使運輸署引用《簡易程序治罪條例》執法，亦可能出現告示被人撕去而導致署方未能移走違泊單車的情況。另外，坪洲區內的單車泊位長期被雜物佔用，居民無奈將單車停泊於指定位置外卻被移走，如署

方引用《簡易程序治罪條例》處理坪洲的違泊單車，居民只會成為最終受害者。他建議署方訂立適當法例，以清理霸佔單車泊位的棄置單車及雜物，騰出泊位供居民使用。

64. 曾秀好議員表示，她是逸東邨管理公司保安部經理，並希望就剛才樊志平議員指保安員只在私人單車上張貼告示作出補充。她解釋，居民看到告示後會自行移走單車，但共享單車的車軚被鎖上，難以移動，故保安員只可盡量把單車推到一旁，然後通知共享單車營辦商盡快派員清理。

65. 王國良先生表示，署方不適宜就個別公司的經營手法和職員的行為作出回應。就委員提及的自助租賃單車違泊黑點，署方承諾會於會後與委員跟進，並要求營辦商認真處理，而其他區亦曾有成功例子，在議員及署方向自助單車租賃營辦商反映意見後，營辦商能從善如流，迅速清理違泊單車。

66. 黃漢權議員追問署方是否有權執法，清理停泊在單車泊位的共享單車。

67. 王國良先生表示，在現行機制下，運輸署會先臨時取消單車泊位，把其變成普通官地，然後由地政總署引用《土地(雜項條文)條例》(第28章)處理霸佔官地的物件。若發現自助租賃單車佔用公共單車泊位，導致市民無法使用，署方會向營辦商反映。基於商業考慮，營辦商一般會自行將單車遷移至其他地方，讓單車能在市面上繼續流轉，從而騰出泊位。

68. 李嘉豪委員詢問署方如何處置棄置於河道或山上的共享單車，例如被棄置在東涌與大澳之間山上的數架共享單車。

69. 王國良先生表示，每輛自助租賃單車均裝有全球定位系統，以便營辦商追蹤單車的位置。若定位系統受損，營辦商便無法派人搬走單車，署方如得悉有關位置會通知營辦商處理。

70. 郭平議員促請運輸署和警方加強執法，認真處理共享單車的問題，並要求記錄在案。

71. 主席總結，委員會贊成於東涌新市鎮內增設單車泊位設施，但同時要求部門加強執法及跟進共享單車的問題。

V. 有關大嶼山交通需求的提問  
(文件 T&TC 22/2018 號)

72. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：土木工程拓展署工程師/22(大嶼山)歐學能先生，以及運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士、工程師/離島 2 阮潔鳳女士及高級運輸主任/渡輪策劃 1 袁妙珍女士。主席表示運房局未能派員出席會議，但已委託運輸署代表回應委員的提問。

73. 余漢坤議員簡介提問內容。

74. 蔡小敏女士回覆如下：

(a) 關於嶼巴 11 號線，為應付假日乘客的需求，巴士公司已預留額外資源，按實際情況靈活調配班次，以加強該號線的服務。在今年的清明節及復活節假期，巴士公司特別就 11 號線加開約 70 至 120 班次，於最繁忙時段約每 3 至 5 分鐘開出一班巴士。署方會繼續與巴士公司保持密切溝通，並會採取合適措施以滿足乘客需求。

(b) 有關提供 15 分鐘便捷交通往來大澳至港鐵東涌站的建議，由於目前沒有道路直接連接兩地，嶼巴 11 號線須繞經東涌道、嶼南道及羗山道，車程約為 45 分鐘。如日後有新的道路網落成，署方會積極與巴士公司研究優化 11 號巴士路線，為市民提供快捷的交通服務。

75. 周浩鼎議員表示，他曾在立法會轄下的委員會提出相關議題，據悉政府已就興建東涌至大澳沿海公路展開可行性研究，預計於本年或明年完成研究，屆時會向議員匯報結果。上述資料若有錯漏，他請署方更正及補充。

76. 劉焯榮議員表示，大澳的交通問題存在已久，地區團體一直積極尋求解決方法，包括要求巴士公司增加班次，以及要求富裕小輪有限公司(富裕小輪)增加往來東涌至大澳的航班。但面對人手限制，巴士公司不可能無限增加班次。據了解，渡輪公司如欲在假日期間增加東涌至大澳的航班班次，運輸署規定有關航班需為固定航班。他認為有關規定並不合理，建議署方放寬限制，容許渡輪公司在假日期間因應服務需求彈性調整班次，以紓緩交通問題。長遠而言，有關部門應盡快落實興建東涌至大澳沿海公路，解決大澳的交通問題。

77. 郭平議員認為東涌至大澳的交通問題已迫在眉睫。雖然署方表示已制定長遠方案和計劃，但未能即時解決目前的問題，故他希望署方研究即時的解決方案。

78. 鄭官穩議員表示，剛才劉焯榮議員提及渡輪公司在假日期間增加的航班須為固定特定班次。他認為有關規定不切實際，署方應容許渡輪公司在規定的固定航班外，自行因應情況增加特別班次。

79. 余漢坤議員表示，大澳居民十分友善，當地棚屋居民過往會邀請遊客進屋喝茶。不過，隨着到訪大澳的遊客人數上升，假日期間的交通十分繁忙，導致居民乘車困難，歸根究底是源於大澳的交通問題，這是運房局的管轄範疇，但該局卻顧不到旅遊，甚至港珠澳大橋及未來機場第三跑道開通後的問題，以及將來無數外地遊客及本地市民到大嶼山旅遊所引起的問題。有居民向他反映，曾有往來屯門至大澳的航班因接載旅行團而爆滿，導致已購票的居民因客滿而未能登船，需改乘下一航班。由於遊客過多而造成滋擾，部分居民已開始不歡迎遊客到訪，近日甚至有媒體指大澳居民排外。居民明白發展旅遊業有助振興大澳經濟，一方面歡迎遊客到訪，但另一方面卻擔心遊客過多會影響日常生活。大澳本來是和順和諧的地方，但居民的情緒因而大受影響。他認為可持續大嶼辦事處處事一向積極主動，今天卻沒有派員出席，他猜想處方把有關問題視為常規性，故敷衍委員及冷淡處理，令他十分失望。

80. 容詠嫦議員認為部門內部欠缺溝通，在發展經濟和旅遊的同時，卻沒有配套設施配合。她相信大澳居民並非排外，只是遊客人數太多，以致影響居民的生活質素。她建議政府在配套設施尚未完善之前，不要過度催谷旅遊業，以免影響居民的生活。

81. 袁妙珍女士綜合回覆如下：

- (a) 往來屯門、東涌、沙螺灣及大澳的渡輪航線由富裕小輪營運。該公司平日會調配 1 艘常規船行駛上述路線，於星期六、日及公眾假期期間則會安排約 3 至 4 艘後備船，以加強渡輪服務及疏導人流。自 2016 年 9 月起，該公司除因應乘客量增加 7 至 8 班額外航班。該公司亦在本年 1 月起，於星期六、星期日及公眾假期的下午時段，視乎情況及乘客需求而增加 2 班特別班次。
- (b) 鑑於大澳遊客眾多，署方一直鼓勵渡輪營辦商在資源許可的情況下，引用更多後備船及增加班次，以加強渡輪服務。有關增設往來大澳及東涌的渡輪航線的建議，署方正與渡輪營

辦商研究其可行性，在不影響常規班次的情況下，署方鼓勵及支持渡輪營辦商提供往返大澳及東涌的航線。待有具體計劃時，署方會適時諮詢區議會，並歡迎委員及地區人士提出意見。

82. 歐學能先生補充，土木工程拓展署已於 2017 年年底展開《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及大嶼山的旅客接待能力研究》。有關研究涵蓋連接東涌至大澳的多種運輸模式，包括道路、輕軌及水上運輸，並會評估各運輸模式在技術、環境和財務方面的可行性。署方預計於 2019 年完成研究，屆時會向委員匯報最新的資料。

83. 周玉堂議員表示需要盡快改善大澳的交通。剛才委員已就短期措施提出建議，長遠而言，他希望政府考慮在大嶼山興建單軌鐵路系統，繞經沙螺灣和大澳前往東涌市中心，車程只需約 15 分鐘，比一般道路交通更快捷。此外，政府亦可考慮興建高架橋及橋墩，以紓緩交通問題。他希望部門於會後跟進他的建議。

84. 余漢坤議員表示，有關研究預計於 2019 年完成，完成後需要最少 8 年進行設計規劃，多年後才能真正落實。他認為署方除制定長遠方案外，亦需考慮短中期措施。

85. 主席希望署方考慮委員的意見，盡快解決大澳的交通問題。

## VI. 有關南丫島鄉村車輛及單車行駛速度的提問 (文件 T&TC 23/2018 號)

86. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士，以及香港警務處南丫及坪洲警崗主管(長洲分區)梁婉珊女士。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。秘書處於會前接獲立法會議員朱凱迪與本議題有關的意見書，有關意見書已置於席上，供各委員參閱。

87. 余麗芬議員簡介提問內容。

88. 梁婉珊女士表示，警方一向十分關注道路安全。警員在南丫島執勤時會留意鄉村車輛的行駛速度、單車速度，以及駕駛者的駕駛態度。警方會透過宣傳、教育和執法等，循多方面加強市民的道路安全意識。

89. 余麗芬議員詢問警方有否檢控違例的騎單車人士及鄉村車輛駕駛者。

90. 梁婉珊女士表示，在執法方面，警方除作出口頭警告外，亦會向違例的道路使用者(包括鄉村車輛駕駛者及騎單車人士)進行票控。如有需要，她可於會後提供有關數字。

91. 容詠嫦議員表示，愉景灣的 498 輛高爾夫球車屬鄉村車輛，須領取牌照及受有關條例規管。由於愉景灣屬於私人地方，警方執法受到限制，以致不時出現違例駕駛高爾夫球車的情況。她曾目睹一名約 12 至 13 歲的少年在區內駕駛高爾夫球車，其父則坐在少年旁邊。若高爾夫球車的駕駛者沒有牌照而又超速駕駛，會對其他道路使用者構成威脅，後果嚴重。縱使愉景灣是私人地方，警方在打擊違例駕駛上始終責無旁貸，她希望警方派員前往愉景灣視察。

92. 楊耀宗先生感謝容議員提供上述資料，他會於會後與相關同事跟進，並表示警方不時派員往愉景灣巡邏。警方鼓勵市民就違規情況提供資料及線索，以協助警方執法。

93. 郭平議員詢問警方，有否制定鄉村車輛登記制度、過去 1 年在南丫島進行的有關安全駕駛鄉村車輛的宣傳次數，以及有否抽查駕駛者和檢控醉酒駕駛人士。

94. 鄭官穩議員提出意見如下：

- (a) 書面回覆第 2 段指運輸署在發出鄉村車輛許可證時會加入有關條件，包括令其前/後排檔換檔向上功能被禁用，但他認為有關限制在現實情況下並不可行。鄉村車輛第 3 檔是最快波段，其次是第 2 檔，最慢是第 1 檔。按有關規定，駕駛者在起動鄉村車輛時可使用第 1、2 或 3 檔，但在上斜時則不能使用第 3 檔，他認為根本不切合實際情況，並建議署方在檢討現行發牌條件時作出修改。
- (b) 書面回覆第 1 段指車輛(包括單車及鄉村車輛)在任何道路上行駛的最高速度限制為每小時 50 公里，但並沒有提及電動鄉村車輛的時速限制，以及其許可證有否加入車速限制的條件。據他所知，鄉村車輛現時一般以時速 12 至 13 公里行駛，時速 50 公里的限制根本不適用於鄉村道路。雖然以時速 50 公里行駛鄉村道路並不違法，但會對其他道路使用者構成危險，因此他建議署方減低鄉村車輛的車速限制。長洲



鄉村車輛的許可證列明准許行駛道路的時間，他建議將車速限制加入牌照條件內，以便警方引用相關法例執法，檢控超速駕駛者。

- (c) 關於登記制度方面，據悉申領鄉村車輛許可證時，申請人須登記車主及 2 名駕駛者的資料，而鄉村車輛一般由已登記的 2 名駕駛者駕駛。民政事務總署或運輸署過往每年都會就許可證續期申請徵詢委員意見，但由於委員只知道車主的身分而不知道駕駛者的身分，往往無法提供建議。警方一旦作出檢控，便會發警告信予有關鄉村車輛的車主，表明有關檢控可能會影響其續牌申請，但運輸署在處理續牌申請時，卻甚少考慮鄉村車輛過往的檢控記錄，即使鄉村車輛曾發生交通意外或駕駛者的駕駛態度欠佳，署方依然批准續牌。他希望署方全面檢討及完善現有發牌機制，在處理續牌申請時考慮有關車輛過往的檢控記錄，從而杜絕不良駕駛行為，防止意外發生。

95. 梁婉珊女士綜合回覆如下：

- (a) 在宣傳方面，警方不定時向鄉村車輛駕駛者派發單張，亦會在告示牌上張貼有關安全駕駛的須注意事項，以及懸掛宣傳橫額。今年 1 月底，南丫及坪洲警崗聯同港島交通部舉辦交通安全教育講座，交通部代表向出席者講解駕駛時應有的態度、車輛速度和其他注意事項。
- (b) 在處理續牌申請時，運輸署會向警方查詢有關鄉村車輛的記錄(包括口頭警告及票控記錄)，以作參考。至於在審批續牌時會否加入附加條件或縮短牌照限期，均由運輸署決定。
- (c) 警方不定時進行執法行動，例如於本年 5 月 4 日，警方與運輸署在南丫島採取聯合行動，截停數輛懷疑改裝鄉村車輛，並由運輸署的驗車主任即場進行檢驗，然後向違規車輛發出維修令，列明需要整理或維修的事項。此外，警方在平日執勤時亦會留意駕駛者的態度及車輛速度。

96. 阮潔鳳女士回覆表示，運輸署一直因應個別地區的道路環境，透過許可證的條款管制鄉村車輛的使用，包括車輛可行走的日子、時間、道路及範圍；其可負載物的大小、重量和形狀；以及需要採取的安全措施等。由於汽油型或柴油型的鄉村車輛速度受引擎大小限制，而其前/後排檔升檔功能已被禁用，所以車輛的速度約為每小時 5 至 10 公

里，而電動鄉村車輛的最高速度約為每小時 20 公里。署方正檢討許可證的條件，希望更有效管制鄉村車輛。

97. 鄭官穩議員表示，署方剛才指電動鄉村車輛的速度約為每小時 20 公里，此車速在鄉村道路而言已算相當快。他建議署方在檢討發牌條件時，考慮在不同路段施加不同的車速限制，例如在長洲碼頭對出路段，較安全的車速應為約每小時 3 至 5 公里。他相信在執行上並不困難，署方只需向車主及駕駛者提供清晰指引，而警方亦可藉着有關規定檢控超速駕駛者。

98. 阮潔鳳女士表示署方備悉鄭議員的意見。署方現正就鄉村車輛許可證制度及牌照規定進行檢討，稍後會與持份者商討。

(黃漢權議員約於下午 4 時 55 分離席；鄭官穩議員約於下午 5 時 10 分離席。)

## VII. 有關外來車輛進入愉景灣的提問 (文件 T&TC 24/2018 號)

99. 主席表示，愉景灣服務管理有限公司(管理公司)及香港興業有限公司(香港興業)均未能派代表出席會議，但已提供書面回覆，供委員參閱。

100. 容詠嫦議員簡介提問內容。她對管理公司及香港興業未能派代表出席會議表示遺憾，並對其提供的書面回覆表示不滿。香港興業的蔡國璋先生甚少出席會議，今次由曾啟亮先生代為出席，她請曾先生回應她的提問：

- (a) 愉景灣超速駕駛及違例泊車問題嚴重，居民多次向管理公司投訴，但是投訴電話長期沒人接聽，有接線生曾要求居民透過通訊應用程式作出投訴，但現時連通訊應用程式亦沒人回覆。居民投訴無門，只能在社交網路媒體發放相片或影片。
- (b) 剛才警方代表表示，警方不時派員往愉景灣巡邏，但她每日均發現車輛違規情況。她即場展示有關相片。第 1 及第 2 張相片顯示有車輛在「不准停泊」的標誌牌下停泊；第 3 張顯示 3 架車輛泊在消防喉轆前。據她所知，車輛不得在消防設施附近的特定範圍內停泊，以免影響救援工作。另外，居民拍攝的相片顯示有客貨車接載一家大小往愉景灣的餐廳進

餐，又有人在未獲准許的情況下駕車接載子女往愉景灣學校上課，她質疑管理公司及保安公司職員執法不力，對上述違規行為視而不見。

- (c) 她詢問警方能否在愉景灣的私人地方執法。愉景灣的道路不適合大量車輛進出，加上泊車位有限，若不遏止違規情況，她擔心會對居民人身安全構成威脅。

101. 曾啟亮先生表示，管理公司及香港興業已就容議員的提問提供書面回覆，由於他負責愉景灣區內的公共交通及隧道事宜，因此不宜代為作出補充。若居民發現違規車輛，可以將相關資料交給管理公司或相關政府部門跟進。至於愉景灣隧道，該公司按相關條例及運輸署的公告嚴格監管進出隧道的車輛，確保進出車輛符合規定。

102. 容詠嫦議員表示，管理公司早前建議居民透過通訊應用程式作出投訴，但現時應用程式已停用，居民投訴無門。熱線電話長期沒人接聽，即使接通，接線生亦因不熟悉愉景灣的情況而未能協助解決問題。她要求管理公司設立投訴熱線或提供通訊應用程式新號碼，以便居民作出投訴。她請曾先生轉達她的意見。

103. 曾啟亮先生表示會向相關同事轉達容議員的意見。

104. 楊耀宗先生表示會將容議員提供的相片轉交相關同事跟進。警方會與管理公司聯絡，研究有否措施杜絕違規情況。如果車輛造成嚴重阻塞，警方會採取進一步行動。

105. 李嘉豪委員查詢每日進出愉景灣隧道的車輛數據，以了解出入車輛是否增加。另外，他詢問發出車輛許可證的準則。

106. 曾啟亮先生表示，每天出入車輛約有 1 000 架次。正如剛才所述，公司一向遵照相關條例及運輸署的公告，嚴格監管進出愉景灣隧道的車輛。

107. 容詠嫦議員表示，除陸路外，車輛亦可經水路進入愉景灣。去年進行建築工程時，有大型躉船運載重型建築車輛進入愉景灣，以運走山上的泥頭。這些車輛往來頻繁，達每 2 分鐘 1 架，她認為愉景灣的道路難以應付過多車流量。

VIII. 有關青嶼幹線交通意外的提問  
(文件 T&TC 25/2018 號)

108. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港警務處大嶼山區行動主任楊耀宗先生，以及運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

109. 容詠嫦議員簡介提問內容，並表示有不少議員曾在會議上提出相關議題討論。北大嶼山公路現正進行多項道路工程，而多宗交通意外接連發生。有關部門曾使用鋁板警察、調低車速限制、豎立交通標示等方法，以減低意外風險，但成效有限。每次意外除有人命傷亡外，亦造成交通擠塞。她希望警方採取適當措施，以減少意外發生。

110. 李嘉豪委員指出青嶼幹線及北大嶼山公路是連接大嶼山與市區的重要道路。2015 年，一艘躉船撞向汲水門大橋，導致汲水門大橋及青馬大橋全線封閉。上月，青嶼幹線更曾 1 小時內錄得 4 宗交通意外，導致大橋封閉。意外不單影響居民出入，往來機場/市區的旅客亦受牽連，因此，相關部門不應單靠傳媒及手機應用程式，亦應研究其他方法加強資訊發布，及早通知市民有關資訊。

111. 周浩鼎議員詢問警方及運輸署如何更有效預防意外發生，例如車速監察、阻嚇性標示等。他再次建議運輸署在全港主要幹道(包括西隧)裝設電子顯示屏，讓駕駛者盡早知悉有意外發生及路面擠塞，以便因應實際情況及早改變行程。

112. 楊耀宗先生表示，警方會透過針對性執法，以減低意外風險，包括(一)不定時在幹線上進行執法，打擊超速駕駛；(二)進行高調巡邏，提醒駕駛者專心駕駛；以及(三)教育駕駛者在公路上盡量靠左邊慢線駕駛。

113. 阮潔鳳女士表示，除了緊急事故協調中心外，署方正籌劃一項「安裝新增的交通探測器、行車速度屏和行車時間顯示系統」工程計劃，當中包括加裝 3 組行車時間顯示系統和改善 1 組現有行車速度屏，以提供更多有關前往大嶼山及機場的交通資訊。工程撥款申請如於本立法年度獲得批准，安裝工程預計可於 2019 年第一季展開，並於 2020 年年底完成。

IX. 有關青馬大橋及港珠澳大橋的交通意外的提問  
(文件 T&TC 26/2018 號)

114. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士及工程師/離島 2 阮潔鳳女士。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

115. 郭平議員簡介提問內容。

116. 蔡小敏女士表示，關於增設東涌往市區的渡輪服務的建議，正如署方的書面回覆所述，現時本港的運輸政策以發展鐵路作為公共交通系統的骨幹，在此前提下，署方提倡充分運用鐵路服務，專營巴士會繼續在公共交通系統中扮演重要角色，而其他公共交通工具(包括渡輪服務)則繼續在整個運輸系統中發揮輔助功能。鑑於現時東涌的公共交通運輸網絡相當完善，有鐵路服務及多條巴士線，因此署方暫未有計劃開辦新的渡輪航線。署方歡迎有意營辦新離島持牌渡輪服務的營辦商提出申請，署方接獲申請後會評估有關渡輪航線的可行性、有否其他替代的交通服務及乘客需求等因素，若認為可行便會就建議航線進行招標。

117. 阮潔鳳女士表示，有關提問 2 設立巴士專用線的建議，署方需評估專用線對整體巴士服務的效益、有關路段能否承受設置巴士專用線後的交通流量，以及對其他道路使用者的影響等。考慮到現時青馬大橋在繁忙時段的交通流量，署方認為不適合設立巴士專用線。署方正調查及研究改善青嶼幹線擠塞的方案，並會研究在青馬大橋實施不同交通改善方案的可行性。有關港珠澳大橋的提問剛才已詳細討論，她不再重覆。

118. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 政府致力發展東涌東，東涌在未來 2、3 年的人口將由目前的 9 萬多上升至逾 13 萬。運輸署代表指現時東涌交通網絡完善，但東涌市中心及北大嶼山公路接連發生事故，導致交通經常擠塞，隨着未來東涌人口不斷增長，東涌的交通網絡將不勝負荷。
- (b) 他多次在會議上指出，港鐵東涌綫及機場快綫受青馬大橋結構所限，已不能進一步加密班次，因此不能透過增加港鐵列車班次，解決東涌人口增長帶來的新增交通需求。他建議署方利用東涌新發展碼頭及現有碼頭設施，連接附近巴士總

站、港鐵站及屋苑等，並增設循環小巴線、巴士線，以及前往市區的渡輪服務。

- (c) 他曾徵詢東涌居民有關乘坐渡輪往市區的意向，居民表示港鐵車廂擠迫，渡輪相對較為舒適，若車程所需時間相若，他們樂意乘坐渡輪。但政府漠視有關意見，並計劃以架空天橋或隧道解決目前的交通問題，而有關工程需時 10 至 20 年，若環境評估或規劃方面出現問題，工程進度更會受阻。他希望署方以長遠規劃的角度，即時審視並着手處理東涌交通網絡的問題。

119. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他贊同郭平議員的建議，認為署方應增設東涌往市區的固定渡輪服務，在發生事故時便可透過加強渡輪服務即時疏導人流。但署方僅表示歡迎有意營辦新離島持牌渡輪服務的營辦商提出申請，如可行會就建議航線進行招標，他認為此舉十分被動。香港作為國際大都會，政府應制定高瞻遠矚及主動積極的政策，而非被動地等待業界提出申請。
- (b) 書面回覆最後一段指「來往香港口岸的車輛將使用青馬大橋等主要幹道。政府已針對有關主要幹道及其他附近連接路作出研究」。離島區議會身為其中一個重要持份者，他要求署方就有關研究的內容、範圍及結果等，適時諮詢區議會。
- (c) 今天會議上有多項議程及討論均與港珠澳大橋及周邊交通事宜相關，委員過往亦曾多次在會議上提出相同議題及訴求。為提高效率，他建議運房局及運輸署派代表出席如交運會工作小組會議，主動就有關議題向委員匯報最新工作或研究進度。

120. 曾秀好議員表示，東涌人口不斷增加，署方應未雨綢繆，制定長遠措施以完善該區的交通網絡，並應主動向委員匯報最新進度。她認為若渡輪較港鐵舒適，而車資及時間相若，東涌新發展碼頭附近屋苑的居民應會選擇乘坐渡輪。她希望政府正視議員及居民的訴求，為市民提供多一個水路交通的選擇。

121. 周浩鼎議員表示，既然東涌發展碼頭及機場的海天客運碼頭已提供基本配套設施，他亦建議署方研究增設往市區的渡輪服務。此外，署方當年設計東涌達東路時，並沒有預計 20 多年後東涌的車流和人流

會大幅增加，隨着東涌進一步發展及人口不斷增加，他擔心未來東涌市中心的交通會不勝負荷。

122. 蔡小敏女士表示署方備悉委員意見。就委員對水路交通服務的關注，署方會密切留意東涌區內公共交通服務(包括渡輪服務)的水平，並會考慮相關因素，包括乘客需求，以及考慮是否需要邀請業界申請營辦新的渡輪航線，以配合未來人口增長。

123. 郭平議員表示，現時只有往來屯門及大澳的渡輪服務，因此東涌居民不會選擇乘坐渡輪前往市區。他認為若署方完善碼頭配套，並改善營商環境，必能吸引業界營辦具吸引力的新渡輪航線，例如由東涌往青衣、中環及紅磡等，市民亦會樂意乘搭這些渡輪航線，而不再乘坐擠迫的港鐵。

124. 主席希望運輸署跟進委員的意見及建議。

X. 有關北大嶼山公路及青嶼幹線交通事故頻生的提問  
(文件 T&TC 29/2018 號)

125. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士，以及香港警務處大嶼山區行動主任楊耀宗先生。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

126. 周浩鼎議員簡介提問內容，並提出意見如下：

- (a) 根據運輸署的書面回覆，署方正籌備一項「安裝新增的交通探測器、行車速度屏和行車時間顯示系統」工程計劃，預計可於 2019 年第 1 季展開並於 2020 年年底完成。他詢問署方除在西九龍公路、朗天路、洪天路及新田公路等地點安裝電子顯示屏及行車時間顯示系統外，會否在其他主要幹道(例如西隧)安裝有關設施。
- (b) 行車時間顯示系統目前只顯示前往目的地的所需時間，並沒有顯示交通意外等其他資訊。他建議署方在顯示屏上發布更多資訊，以便駕駛者得悉交通意外事故並及時改變行程。
- (c) 運輸署現正檢討青嶼幹線的強風管制措施，預計研究於 2018 年年中完成，他詢問署方確實的完成日期。此外，他希望署方在制定強風管制措施時，除了考慮公眾安全，亦要

盡量設法減低對市民及交通的影響。

- (d) 他質疑署方指有信心應付港珠澳大橋通車後為北大嶼山公路帶來的新增車流量。他認為署方過於樂觀，並對此表示憂慮。

127. 阮潔鳳女士感謝周議員的意見。由於有關議題涉及多個不同組別的負責範疇，她會向相關組別轉達有關意見以作跟進。

128. 李嘉豪委員詢問，除了運輸署的手機應用程式外，市民有否其他渠道獲得電子顯示屏所示到達目的地的時間資訊。另外，雖然屯門至赤鱗角連接路有助將北大嶼山公路的車流分流，但預計 2020 年才完工，他詢問在此之前署方有何緊急應變措施處理交通事故。

129. 阮潔鳳女士表示，署方設有緊急事故交通協調中心，並會在事故發生時加強對外發布資訊。政府正研究透過不同渠道(包括手機應用程式)發放資訊，以便市民更快及更全面掌握事故發生後的應變安排。有關屯門至赤鱗角連接路完成前的交通安排，她目前並沒有相關資料，會後會向相關組別轉達有關意見以作跟進。

130. 周浩鼎議員希望署方就他剛才提出的 2 個提問作出回覆，包括會否於其他主要幹道安裝行車時間顯示系統，以及考慮透過顯示屏提供更多其他交通資訊。

131. 郭平議員支持周浩鼎議員的建議，並認為既然署方安裝電子顯示屏，應善用資源，同時發布更多資訊。

132. 主席請運輸署於會後就委員的意見及提問再作跟進。

## XI. 有關運輸署的載客率數據的提問 (文件 T&TC 27/2018 號)

133. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

134. 郭平議員簡介提問內容。他認為署方多年來一直以錯誤的載客率數據誤導市民，書面回覆並未提及巴士每平方米站立人數、載客率的計算方法及最繁忙的 1 小時的挑選準則等，而透過目測方法計算上落客人數亦不科學。他希望署方重新檢視現時的統計方法。



XII. 有關要求於水口村及塘福村裝設汽車測速器的提問  
(文件 T&TC 28/2018 號)

135. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

136. 余漢坤議員簡介提問內容。他知道書面回覆所載選擇安裝固定偵察車速攝影機地點的 6 個準則，但認為有關部門研究安裝偵察車速攝影機時，應同時考慮當區的實際情況。政府提倡大嶼山「北發展、南保育」，雖然地區對牛隻保育持不同意見，但絕對不想再次發生牛隻受傷的意外。他希望運輸署及警方在安裝新一批固定偵察車速攝影機時，涵蓋水口村及塘福村，以保障村民及動物的生命安全。

137. 阮潔鳳女士感謝余議員的意見，並表示署方會審慎研究及跟進在水口村及塘福村村口裝設偵察車速攝影機的建議。

138. 郭平議員支持余議員的建議，認為應尊重動物生存的權利。他希望署方盡快落實在上述村口裝設偵察車速攝影機，以提升道路安全。

139. 黃福根委員表示，貝澳及梅窩警署對出路口裝設偵察車速攝影機後，駕駛者駛經該處時會提高警覺，並減低車速，村民出入亦更為安全。他認為偵察車速攝影機亦有助警方執法，打擊超速駕駛。他經常駛經水口村，發現車輛駛至大澳往水口方向的彎位時，駕駛者的視線被遮擋，無法看到出入該村的路口，十分危險。大嶼山道路的交通越來越繁忙，在水口村及塘福村加裝偵察車速攝影機，能有效警惕駕駛者在該路段減速行駛。

140. 何紹基委員表示，大澳巴士總站正進行改善工程，早前大澳道亦曾發生嚴重交通意外，他認為署方應考慮在大嶼山各主要道路的合適位置裝偵察車速攝影機。

141. 張富副主席請運輸署與委員一同往大嶼山及大澳視察，以檢視需要裝設偵察車速攝影機的地點。

142. 阮潔鳳女士表示，署方備悉委員的關注，並會向相關同事轉達有關意見以作跟進。

143. 主席請運輸署考慮及跟進委員的意見。

(余漢坤議員約於下午 6 時 10 分離席。)

XIII. 有關要求加強東涌東環、昇薈及迎東邨的公共交通服務的提問  
(文件 T&TC 30/2018 號)

144. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)副總經理陳天龍先生、龍運巴士有限公司(龍運)經理(車務)潘振剛先生，以及新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(城巴)高級公眾事務主任鍾佩怡女士。龍運的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

145. 周浩鼎議員簡介提問內容。

146. 蔡小敏女士表示，自迎東邨巴士總站於 2017 年第 1 季落成後，嶼巴 37、37H 及 37M 號線，城巴 E21X、E22S 及 S56 號線，以及龍運 E31、E32A 及 S64P 號線等巴士路線已延伸至迎東邨以服務東涌北一帶的居民。此外，署方在《2018 至 2019 年度離島區巴士路線計劃》建議增設城巴 S52A 號線往返東涌北及機場飛機維修區。署方會繼續密切留意東涌北的人口增長、乘客的需求變化及巴士服務情況，在有需要時與巴士公司研究改善措施及增加巴士路線。

147. 周浩鼎議員表示，龍運 E31 號線在早上 9 時後才開始運作，9 時前只有 E32A 號線提供每半小時一班的服務，班次十分疏落，因此他建議 E31 號線的服務時間提早至早上 9 時前的時段，以滿足居民於早上繁忙時間的乘車需求。另外，迎東邨屋苑陸續入伙，他要求嶼巴增加 37M 號線的班次，以方便居民往返東涌市中心。

148. 郭平議員表示，《2017 至 2018 年度離島區巴士路線計劃》提及巴士公司將於 2018 年第 3 季分拆龍運 E31 及 E32A 號線，以 2 條獨立路線行駛，E31 號線將由逸東邨開出但不途經東涌北，而 E32A 號線將由東涌發展碼頭開出，經東涌北及迎東邨前往荃灣方向。他建議巴士公司盡早落實上述路線安排，以便解決周浩鼎議員剛才所指的問題。

149. 潘振剛先生表示，因應東涌北一帶人口增長，龍運已重整部分巴士路線，包括 E31 及 E32A 號線，當中新增的 E32A 號線在早晚繁忙時間分別提供去程及回程班次，相信可滿足迎東邨及東環居民的需求。為免資源重疊，E32A 號線在早上繁忙時段提供服務期間，E31 號線將

不會途經迎東路。據初步觀察，上述路線的乘客量目前仍處於偏低水平，需求量並未達到預期數字，因此暫時會維持有關服務安排。龍運會繼續密切留意服務需求，並適時檢討有關安排。

150. 鍾佩怡女士綜合回覆如下：

- (a) 目前城巴 E21X、E22S 及 S56 號線均行經迎東路。城巴一直密切留意該區的人口增長情況及客量需求變化，並已於 2017/18 年度的巴士路線計劃中建議因應客量情況增加 E22S 號線的班次，預計於本年第 3 季實施。城巴會繼續留意區內住宅項目的入伙情況及人口增長，有需要時會加密巴士班次以應付需求。
- (b) 運輸署於去年就政府資助專營巴士公司於巴士站增設座椅及顯示屏之計劃提交區議會的文件中，城巴會於離島區 4 個巴士站增設班次顯示屏，其中位於機場一號停車場的巴士站因巴士站已遷移，將不會安裝班次顯示屏，故只會在其餘 3 個巴士站安裝班次顯示屏。公司一直有就安裝顯示屏事宜與運輸署保持緊密溝通，並正就安裝工程進行公開招標，預計於 2019 至 2020 年期間分階段施工。

151. 陳天龍先生回覆如下：

- (a) 嶼巴 37M 號線是居民前往港鐵東涌站的主要路線之一，數據顯示該巴士線仍有足夠承載力。公司會與運輸署保持緊密聯繫，並會因應該區的人口增長情況，適時增加 37M 號線的班次。
- (b) 嶼巴暫未有計劃推出新的全日巴士路線服務東涌東環、昇薈及迎東邨的居民。
- (c) 基於技術及地理限制，例如巴士站有否上蓋及電力供應等因素，並非所有巴士站均適合增設顯示屏。嶼巴在檢視東涌的巴士站後，會在合適地點增設顯示屏。

152. 郭平議員表示，上年度的巴士路線計劃已落實在 2018 年第 3 季分拆龍運 E31 及 E32A 號線，以 2 條獨立路線提供服務，但龍運代表剛才卻表示要因應情況再作決定。他促請龍運在 2018 年第 3 季分拆 E31 及 E32A 號線，並要求記錄在案，以免有關安排被推翻。

153. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 嶼巴代表表示 37M 號線仍有足夠承載力，但有不少居民向他反映 37M 號線服務不足。他要求嶼巴增加 37M 號線的班次，並希望把有關意見記錄在案。
- (b) 現時迎東邨居民需要步行 10 分鐘前往迎禧路的巴士站乘坐城巴 E21A 號線，晚上時段尤其不便。他建議該巴士線繞經迎東邨巴士總站，以方便居民出入。
- (c) 現時龍運 E32A 號線在早上繁忙時段為每半小時一班，班次疏落，他再次促請巴士公司增加 E32A 號線的班次。日後 E31 及 E32A 號線分拆後，便可為居民提供更多路線選擇，目前的問題亦能迎刃而解。

154. 黃華先生表示，目前迎東邨巴士總站的巴士泊位不足，只能停泊 1 至 2 架巴士。他去年曾向路政署建議移除海邊的花槽，以騰出空間供巴士停泊。嶼巴有 3 條巴士路線以迎東邨為總站，但巴士泊位不足的問題會影響巴士路線運作甚至迎東邨的巴士服務。

155. 梁昭薇女士表示，路政署曾與黃華先生及運輸署討論移除迎東路的花槽，以提供更多地方供巴士停泊。路政署已申請相關的挖掘准許證，並正與警方商討臨時交通安排，惟有關工程尚在進行中，預計完工時間未必能配合迎東邨的入伙時間。

156. 潘振剛先生表示，龍運無意更改巴士路線計劃所載有關 E31 及 E32A 號線的分拆計劃。龍運樂意投入資源服務社區，但同時需考慮乘客需求及屋苑入伙情況。鑑於迎東邨延遲入伙，龍運在研究如何分拆 E31 號線時，需檢視現時的乘客需求及視乎 E32A 號線的客量作出調整，以便有效配合居民的交通需求。龍運會繼續留意服務需求的變化，適時調整巴士服務安排。

157. 鍾佩怡女士感謝委員對城巴 E21A 號線行車路線的建議，公司理解居民希望巴士路線能在最鄰近自己的居住地點設站，但巴士公司需考慮及平衡多方面的因素，包括路線的行車時間、行車路線及吸引度等。她會向相關部門轉達上述建議。

158. 郭平議員認為有關分拆 E31 及 E32A 號線服務的建議很好，但龍運代表今天卻表示需有相當人口增長及足夠乘客需求才能落實計劃。他批評該公司唯利是圖，只經營有利可圖的路線，欠缺企業應有的社會責

任。東涌北的新屋苑剛剛開始入伙，人口增長處於起步階段，待日後該區人口上升，盈利自然會增加，因此他要求龍運如期分拆有關路線。

159. 主席表示，梅窩區內的巴士站陳舊簡陋，3年前已要求有關方面加建2個巴士站上蓋。隨着梅窩新居屋項目即將落成，他希望嶼巴能投放資源改善該區的巴士站設施。

160. 陳天龍先生表示，嶼巴現正籌劃加建巴士站上蓋的事宜，並已納入該公司的計劃內。

161. 周浩鼎議員表示，在E31及E32A號線正式分拆之前，龍運應考慮增加E32A號線在早上繁忙時間的班次，以盡量照顧居民的乘車需求。

(樊志平議員約於下午6時15分離席。)

#### XIV. 有關緊急維修行車路面工程所採用的物料的提問 (文件 T&TC 31/2018 號)

162. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署區域工程師/離島梁昭薇女士、運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士、地政總處行政助理/地政黃達明先生及香港警務處大嶼山區行動主任楊耀宗先生。

163. 黃福根委員簡介提問內容。他指嶼南道由梅窩至大澳的路段有多達200處破損。收到投訴後，路政署的承辦商一般會以混合瀝青及小石的物料(俗稱「地寶」)修補，但道路使用率高，維修物料很快破損甚至鬆脫。相反，用快乾英泥修補路面的效果較佳，而且工序簡單，只需一日便能令路面回復平整，物料又較耐用，因此他認為用快乾英泥維修路面會較合適。

164. 黃達明先生表示，梅窩至大澳路段的維修工程及挖掘許可證的審批工作由路政署負責，有關維修工程無需獲地政總署的批准。

165. 梁昭薇女士綜合回覆如下：

- (a) 關於道路維修工程的審批事宜，路政署需因應不同地點和情況，向有關部門提交申請及詳盡資料，例如涉及臨時交通改道的工程需獲運輸署及警方批准；郊野公園範圍的工程則需漁農自然護理署批准，才能展開工程。

- (b) 維修路面物料方面，署方會按情況採用不同物料。署方一般採用「地寶」或預熱瀝青用以臨時修補局部破損的路面，好處是物料能在短時間內變硬，減少道路圍封時間及減低對道路使用者的影響。快乾英泥雖然較「地寶」耐用，但牽涉的工序較多，需要打爛路面及清走碎石和混合物料，因此圍封道路的時間較長，適用於維修範圍較細的道路。

166. 黃福根委員提出意見如下：

- (a) 他曾向承辦商查詢破損路面遲遲未修補的原因，得悉審批工程牽涉多個部門，例如路政署負責處理挖掘准許證的申請，警方交通部則處理涉及臨時交通措施的申請，待獲得批准後，承辦商才可以進行路面維修工程。
- (b) 路政署每年均獲撥款用以進行路面維修工程，他詢問離島的道路維修費用是否由路政署新界東分署承擔，並希望署方預留資源維修大嶼南的道路。此外，嶼南道已有 60 多年歷史，道路規格已不合時宜，他詢問署方可否設立專款，支付臨時道路維修費用。
- (c) 羗山道近法華苑的彎位(路彎 K13)的泥頭至今仍未清理，該處是急彎位置，不少巴士駛經時車尾會碰到泥頭，他希望有關部門盡快清理。
- (d) 據悉可持續大嶼辦事處現正就大嶼山的發展進行可行性研究，他詢問研究是否涵蓋嶼南道梅窩至大澳路段及所涉及的維修改善工程。
- (e) 大嶼山交通繁忙，巴士往來頻繁，自駕遊車輛數目越來越多，以「地寶」修補的路面很快破損。梅窩碼頭外的路面以快乾英泥修補，多年來絲毫無損，他建議路政署改用快乾英泥維修所有路面。
- (f) 貝澳近太古渡假屋一帶正進行工程，有居民表示臨時交通燈轉燈太慢，影響居民上學和上班，他建議署方將工程分兩階段進行，並增設施工指示牌，通知駕駛者前方有工程進行。

167. 劉焯榮議員表示，嶼南道不是標準道路，加上日久失修，破損嚴重。除進行緊急修補外，署方應全面改善整條嶼南道。

168. 容詠嫦議員詢問路政署以快乾英泥修補的道路的使用期可維持多久，以及「快乾英泥」的英文學名。

169. 梁昭薇女士綜合回覆如下：

- (a) 離島區屬新界東範圍，道路維修費用由路政署新界東分署承擔。路政署會研究可否在其他部門現正進行的工程中納入該項路面維修工程，使工程盡快展開。
- (b) 土木工程拓展署會在路彎 K13 位置進行削斜坡工程，預計工程於今年年中展開。路政署會與土木工程拓展署保持緊密聯繫，跟進工程的進度。
- (c) 路政署及運輸署代表早前與黃福根委員到嶼南道視察，確定需要進行維修的路段，署方正計劃逐步把有關路段納入道路維修工程項目。有關部門會與黃委員保持緊密聯繫。
- (d) 該署已陸續在嶼南道進行分段重建工程，包括南山、貝澳及長沙等位置。重建嶼南道近南山路段的工程已展開，餘下路段的工程也會繼續跟進。
- (e) 關於快乾英泥的耐用性，她目前未有相關資料，但混凝土的壽命一般超過 10 年，她估計快乾英泥的壽命相若。至於快乾英泥的英文學名，她會後會作補充。

(會後註：快乾英泥的英文學名是 fast hardening mortar。)

170. 歐學能先生表示，土木工程拓展署現正進行一項有關大嶼山交通的研究，當中包括審視大嶼山的現有道路(包括嶼南道及羗山道)的狀況，並提出可行的改善措施，例如擴闊道路及改善彎位。該署會與路政署及運輸署保持緊密聯繫。

171. 黃福根委員要求路政署修補梅窩至大澳路段的破損路面，以保障道路使用者的安全。他希望把其意見記錄在案，以便日後跟進。

(張富副主席約於下午 6 時 40 分離席。)

XV. 工作小組報告  
交通及運輸委員會工作小組

172. 委員備悉及通過上述工作小組報告。

XVI. 其他事項

路政署小型交通改善項目及其施工時間表

173. 主席歡迎出席回應的嘉賓：路政署區域工程師/離島梁昭薇女士。路政署在會前向委員會提交一份截至本年 5 月上旬該署於離島區的小型交通改善項目及有關施工時間表(施工時間表)，有關文件已置於席上，歡迎委員查詢和提出意見。

174. 黃福根委員表示，有關施工時間表第 3 項的工程，近太古度假屋地盤位置的臨時交通燈轉燈時間過長，需要改善。他建議在往梅窩方向的路段，增設更多指示牌及放置大型施工牌，並將工程分為 2 個階段進行。此外，路彎 K10 現正進行綠化工程，部分路壘被車輛撞到受損，需要修整。

175. 周浩鼎議員詢問署方，施工時間表第 4 項的富東街和翔東路單車徑重建工程進行期間，該單車徑是否不能使用。

176. 溫東日委員表示，據悉太古度假屋附近道路的重建工程只涵蓋小部分路段，他建議重建整條道路。

177. 梁昭薇女士表示，署方備悉黃福根委員及周浩鼎議員的意見，並會於會後作出跟進。關於近太古度假屋的道路重建工程的路面涵蓋範圍，由於署方是在很早之前申請挖掘准許證，她需於會後了解有關情況。

178. 主席表示，大嶼南的道路工程施工期很長，反觀市區的道路工程施工期較為合理，而且一般能如期完成。他希望有關部門加快道路工程的進度，以減低對交通及道路使用者的影響。此外，他請路政署就剛才委員提出的意見作出跟進。



## 其他

179. 主席表示，他早前收到余麗芬議員的建議，表示鑑於港九小輪控股有限公司(港九小輪)為部分離島區渡輪航線的營辦商，故希望邀請該公司派代表列席委員會會議。委員一致同意邀請港九小輪派代表列席會議。

180. 主席表示，秘書處於本年 5 月 10 日向各位議員轉發香港專營巴士服務獨立檢討委員會的電郵，但至目前為止未有收到任何意見書。若議員就涉及專營巴士的交通意外，以及其運作和管理模式等有任何意見，須於當天內以書面方式提交秘書處，以便轉交該專責委員會。

181. 郭平議員詢問意見書應提交予秘書處抑或該專責委員會，並表示早前已向該委員會提交他的意見書。

182. 主席表示，議員可以向該專責委員會直接提交意見書或透過秘書處轉交。

## **XVII.** 下次會議日期

183. 會議完畢，會議在下午 7 時結束，下次會議日期為 2018 年 7 月 23 日(星期一)下午 2 時正。

-完-