

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2017 年 5 月 22 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

容詠嫦女士

周浩鼎先生

曾秀好女士

郭 平先生

傅曉琳女士

黃福根先生

王媽添先生

黃信全先生

何紹基先生

溫東日先生

應邀出席者

李朝傑先生	運輸署 高級運輸主任/鐵路 6
何建成先生	運輸署 高級工程師/特別職務
盧雪兒女士	運輸署 工程師/特別職務 2
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
鄧錦基先生	路政署 高級工程師/行人通道上蓋 1
郭俊森先生	路政署 工程師 / 新界 4-2
陳烈偉先生	路政署 署理高級工程師/新界 3
吳兆東先生	路政署 工程師 / 新界 3-2
葉國良先生	土木工程拓展署 總工程師/海港工程
張永康先生	土木工程拓展署 高級工程師/項目 2
區英傑先生	民政事務總署 高級工程師(工程)(2)
袁建業先生	房屋署 高級土木工程師(4)
楊英藝女士	房屋署 土木工程師(1)
吳健文先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 總策劃主任
尹慧嫻女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 總公眾事務主任
陳健明先生	李榮護建築工程師事務所有限公司 總工程師
柯銘強先生	李榮護建築工程師事務所有限公司 助理工程師
蔡穎琪女士	漢臻顧問有限公司 高級環境顧問
林 圓女士	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理 (對外事務)
潘振剛先生	龍運巴士有限公司 襄理(車務)

列席者

莊欣怡女士	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
杜志強先生	運輸署 高級運輸主任/離島
黃步峰先生	運輸署 高級工程師/離島
梁昭薇女士	路政署 區域工程師(離島)
潘偉榮先生	土木工程拓展署 工程師 11(離島發展部)
陳朝暉先生	香港警務處 大嶼山區行動主任
阮敬豪先生	香港警務處 警民關係主任
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
陳金洪先生	大嶼山的士聯會 主席
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

鄭官穩先生

林寶強先生

羅 崑先生

袁景行先生

歡迎辭

~~~~~

主席歡迎各委員及各政府部門和機構代表出席會議，並介紹以下列席會議的部門和機構代表：

- (a) 運輸署高級工程師/離島黃步峰先生，他暫代羅舜華女士出席會議；及
- (b) 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. 委員備悉，鄭官穩議員、林寶強委員、羅崑委員及袁景行委員因事未能出席會議。

## I. 通過 2017 年 3 月 20 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. 南港島線(東段)通車後乘客出行模式的變化及公共交通服務重組計劃最新安排  
(文件 T&TC 29/2017 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科李朝傑先生，以及城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司(城巴/新巴)總策劃主任吳健文先生及總公眾事務主任尹慧嫻女士。

6. 李朝傑先生利用電腦投影片介紹文件內容。

7. 李桂珍議員表示暫時未見港鐵南港島線(東段)通車所帶來的影響，需再觀察一段時間才可下定論。

8. 李朝傑先生表示，南港島線(東段)於去年 12 月 28 日通車，至今已 5 個月，乘客乘車模式的轉變已漸趨穩定。待乘車模式穩定後，署方已於平日上班和上學的日子不同時段進行調查，以分析乘客需求模式的改變情況。根據資料，現時每日約有 11 萬人次使用南港島線，當中部分為原先使用巴士及專線小巴的乘客，因此南港島線通車對巴士公司有一定影響。文件內的建議方案是參考調查結果和現行指引來擬定，當中有部分方案因未能符合現行指引而需要被擱置。有關方案建議由本年 6 月份開始分階段實施。

9. 李桂珍議員詢問若建議方案在試行後出現問題，可否再作修訂？

10. 鄧家彪議員表示，離島區包括大嶼山和其他島嶼，而大嶼山的巴士服務主要由龍運及城巴提供，因此委員難以討論港島區的巴士服務安排。城巴/新巴的收入會因 11 萬名乘客轉乘港鐵而受到影響，他詢問會否考慮增加新巴士線，以紓緩巴士公司的加價壓力及營運困難。

11. 李朝傑先生表示，署方會恆常觀察各條路線在重組後的服務水平能否配合乘客需求，並會根據署方現行的指引，與相關同事不時檢視各條巴士路線於服務調整後能否配合實際乘客需求。有關鄧議員問及巴士公司會否開辦新路線及其營運事宜，將由巴士公司回應。

12. 吳健文先生表示，因應港鐵南港島線(東段)通車後區內乘客乘車模式的轉變，該公司制定全面及區域性的公共交通服務重組計劃，並按照乘客需求的實際改變情況調整服務，削減過剩的巴士資源，以確保能繼續以穩定的票價為市民提供巴士服務。

13. 鄧家彪議員認為南港島線通車後巴士線減少，或會減低對司機的需求，他詢問巴士公司會否有裁員壓力。

14. 尹慧嫻女士表示該公司透過自然流失調節人手，並沒有裁員壓力，早前已跟各工會及前線員工詳細解釋。

(余漢坤議員、周浩鼎議員、傅曉琳議員、何紹基委員及黃信全委員約於下午 2 時 10 分入席。)

### III. 在行人通道加建上蓋 (文件 T&TC 30/2017 號)

15. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級工程師/特別職務何建成先生及工程師/特別職務 2 盧雪兒女士，以及路政署高級工程師/行人通道上蓋 1 鄧錦基先生及工程師/新界郭俊森先生。

16. 盧雪兒女士利用電腦投影片介紹文件內容。

17. 鄧家彪議員認為於行人通道加建上蓋的建議走線方案 1A、1B、2、3A 及 3B，均是圍繞北大嶼山醫院及東涌消防局附近的行人路，只是走線的起點及終點有所不同。他詢問可否就建議走線方案作整體性規劃，無需將方案排列優次。另外，雖然陳連偉議員提議的南丫島榕樹灣碼頭步橋方案不符合計劃的條件，但有意見表示希望能在步橋加建上蓋，他詢問署方可否再作考慮。他以「人人暢道通行」計劃為例，指在計劃初期只在路政署負責維修保養的公共行人通道加建升降機，如今已發展至第二階段，計劃適用範圍已擴展至公共通道。他詢問署方可否靈活處理是項計劃的條件。

18. 郭平議員贊同鄧家彪議員的意見，並指出有些走線方案有重疊的路段。他認為無需為走線方案硬性排列優次，並建議按整體規劃考慮，由松仁路北大嶼山醫院路段至東涌消防局的行人通道加建上蓋，以方便逸東邨、將來東涌第 39 區及北大嶼山醫院附近屋苑的居民。另外，他詢問運輸署是項計劃是否必須符合施政報告提及的規範執行，抑或可採用其他方法。

19. 周浩鼎議員表示有東涌居民向他查詢有關東涌消防局連接翠群徑與北大嶼山醫院附近路段加建行人通道上蓋事宜。根據方案 2，翠群徑部分路段由醫院管理局(醫管局)而非運輸署管理，運輸署只負責管理走線方案的其他路段(即附圖 2 的紅色路段)。若加建行人通道上蓋的走線方案獲得通過，醫管局是否需要承擔其管轄路段的工程費用，如醫管

局無法承擔，將如何處理。由於數個走線方案範圍接近，他認為無需從五個方案中選取三個，而應靈活處理，以盡量滿足公眾需求。他建議在符合居民利益及計劃預算許可下，通過全部五個走線方案建議。

20. 陳連偉議員表示，南丫島榕樹灣碼頭的步橋是於碼頭興建後才加建，屬於碼頭的範圍。他認為步橋主要讓市民前往碼頭乘船，詢問為何不能納入計劃。

21. 盧雪兒女士綜合回覆如下：

- (a) 由於建議走線方案均圍繞北大嶼山醫院附近範圍，委員詢問可否將全部走線方案合併考慮。根據運輸署的設計指引，加建上蓋的行人通道總長度不可超過 500 米，而上述方案除方案 3A 外，大部分建議走線均不超過 500 米。若該方案的優次排第一，則需修訂長度，以符合是項計劃的 500 米長度限制。
- (b) 撥款方面，丁項工程撥款上限為 3 000 萬元，3 000 萬元可建造約 200 米長的行人通道上蓋，而按丁項工程進行會較快捷。若建議方案的工程費用超過 3 000 萬元，署方便需將工程由丙項提升至乙項，最後提升至甲項，並需向立法會財務委員會申請撥款，因此所需時間相對較長。除了丁項及甲項工程撥款在時間上的分野外，基於設計指引的 500 米長度限制，亦不能將北大嶼山醫院附近的方案歸納一併進行。
- (c) 署方會因應地區及公眾的意見，以及部門資源等因素，審視會否進行行人通道加建上蓋計劃的第二階段工作，並研究可否提高計劃的靈活性。
- (d) 署方明白地區對南丫島榕樹灣步橋加建上蓋的訴求，但由於該路段不屬路政署的維修範圍，因此現階段未能納入計劃。下一項議程涉及碼頭改善工程，相關部門會就南丫島榕樹灣步橋加建上蓋建議再作回應。
- (e) 關於醫管局範圍的路段，運輸署曾在其他地區面對類似情況。方案 2 的部分路段(附圖 2 所示紫色虛線路段)由醫管局而非運輸署管理。若此方案獲優先排序，署方會盡快去信醫管局要求同步進行可行性研究，以維持行人通道上蓋的連貫性，但落實方案與否由該局自行考慮及決定。

22. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 方案 1A 及 1B 行人通道上蓋長度分別約為 193 米及 168 米，若將這兩個方案修訂並合併為一個方案，總長度只有約 361 米，他詢問是否符合運輸署不超過 500 米的設計指引要求。
- (b) 他認為方案 3A 較為全面。若上蓋長度過長(約 545 米)，他可修訂該方案，刪除東涌消防局至巴士站的路段，以符合設計指引訂明的 500 米的長度限制。未來北大嶼山醫院附近第 29 區屋苑入伙後，使用該路段的市民將會大增。
- (c) 就方案 2 翠群徑部分路段涉及醫管局的範圍，他憂慮會阻礙加建上蓋的工程。

23. 余麗芬議員提出意見如下：

- (a) 政府提倡建設長者友善社區，而施政報告提出加建行人通道上蓋計劃。鑑於運輸署就加建行人通道上蓋訂立的限制，離島區只有涉及東涌的數個方案符合計劃的要求。她認為運輸署不宜要求委員會就多個方案排列優次。
- (b) 她認同東涌區需要加建行人通道上蓋，特別是北大嶼山醫院附近的路段，但離島其他地區亦有需要。以南丫島為例，榕樹灣碼頭已使用多年，不少市民需經過碼頭步橋前往碼頭乘船，希望能在步橋加建上蓋。

24. 鄧家彪議員希望有關部門就翠群徑加建行人通道上蓋向醫管局提出要求。他曾就相關事宜詢問醫管局，局方回覆指若政府在翠群徑加建上蓋，醫管局會盡量配合，研究在醫管局範圍的部分翠群徑路段加建上蓋。翠群徑途經北大嶼山醫院，若能加建上蓋將會令居民(特別是長者)受惠。

25. 盧雪兒女士綜合回覆如下：

- (a) 就合併方案 1A 及 1B 的提議，由於施政報告指現階段每區可加建一條行人通道上蓋，即使上述兩個方案長度總和不超過 500 米，亦不能合併為一個方案。

- (b) 關於建議修訂方案 3A，刪減東涌消防局路段令總長度符合 500 米的要求，由於消防局外的巴士站有多達 37 條巴士線，署方考慮到該巴士站與巴士總站性質近似，符合施政報告所述倡議範圍連接公共運輸交匯處或鐵路站，故此不能修改消防局外的巴士站起點。至於可否在其他位置作出修改或刪減至 500 米範圍，在方案編排優次後，署方可再研究及調整。
- (c) 她解釋，是次計劃的運作模式由區議會按地區需要向運輸署和路政署提出行人通道加建上蓋的方案，運輸署和路政署會先進行初步評估，並邀請區議會建議三條給予優次排列行人通道加設上蓋的走線方案。署方備悉委員希望於下一階段提高計劃的靈活性，並會適時作出檢討。
- (d) 在方案排序後，運輸署會去信詢問醫管局可否在其管理路段加建上蓋，然後向委員會匯報。

26. 郭平議員表示，若方案 3A 的起點因擬建行人通道上蓋須連接巴士站而不能修改，他建議從另一邊刪減一段，相信能符合運輸署的長度要求。他認為離島區對交通運輸設施有需求，但政府投放在離島區交通設施的資源不多。他認為若以市區設施標準套用於離島區並不公平，政府應考慮特事特辦，靈活處理。

27. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他對南丫島榕樹灣碼頭步橋未能符合加建上蓋計劃的要求感到可惜，希望是項計劃的下一階段可將南丫島榕樹灣碼頭步橋納入研究範圍內。
- (b) 他對於計劃下何謂「一條」行人通道的定義存有疑問。就方案 3A，東涌消防局路段的上蓋走線是斷續的，但運輸署將其視作「一條」行人通道。松仁路兩旁的行人通道(方案 1A 及 1B)即使屬於兩個方案建議，亦應符合「一條」行人通道的要求，希望署方可以盡用 500 米的長度上限。
- (c) 他相信所有委員均同意在松仁路及北大嶼山醫院附近需要一條有蓋行人通道，並須盡用 500 米的長度上限，以善用計劃下的資源。
- (d) 他認為委員會無需訂定走線方案的優次，建議署方於會後邀請東涌當區區議員(包括鄧家彪議員、周浩鼎議員、郭平議員及樊志平議員)商討在該區加建上蓋的地點。

28. 周浩鼎議員贊同余漢坤議員的意見。由於在討論初期委員不清楚運輸署要求區議會就走線方案排列優次，因此委員各自提出不同方案，以致多個方案的走線有所重疊。他同意由東涌當區區議員於會後一同商討，善用 500 米的長度上限在東涌加建行人通道上蓋。

29. 鄧家彪議員亦支持余漢坤議員的建議，不希望以選擇和抽籤方式決定方案。離島區符合要求的走線方案地點集中在東涌，為善用資源，建議由數位當區區議員一同商討，選定在東涌範圍內的合適方案，盡用 500 米的長度上限。

30. 盧雪兒女士綜合回覆如下：

(a) 運輸署備悉委員的意見，至於有關南丫島榕樹灣碼頭步橋上蓋事宜，據她所知，下一項議程的文件內容涵蓋南丫島榕樹灣碼頭改善工程。

(b) 她解釋需要區議會就方案排列優先次序的原因。是項計劃是由區議會建議及選擇方案，再由署方就選定的方案作可行性研究。若運輸署與個別地區的議員進行商討，或會有違原意。假如區議會在討論後選擇以其他方法(如與個別議員直接商議)敲定方案，署方會尊重議會的決定。

31. 鄧家彪議員表示，委員得悉符合計劃要求的方案集中在東涌區範圍，並授權東涌區的區議員以地區利益為前提，與運輸署和路政署進一步商議走線方案。他認為這是最好的方法，不需另外進行投票。

32. 劉焯榮議員不同意以投票方式及選取三個方案排列優次的安排，並認為應盡量採納全部方案。既然只可選擇三個方案，他認為運輸署應一早選定三個方案讓委員會考慮，不應要求委員再分拆方案，希望署方接納委員的意見。

33. 曾秀好議員認為運輸署應彈性處理 500 米的長度限制。無論採用何種方法都應以當區居民的需要為前提，並且應尊重當區區議員的決定，不應以投票方式選擇方案。

34. 樊志平議員認同余漢坤議員的建議。現時全部符合要求的方案均集中在東涌，因此應先與當區區議員商討。若運輸署知道北大嶼山醫院附近的翠群徑行人通道需要加建上蓋，應先徵詢醫管局的意見才讓區議會考慮，以免浪費時間。

35. 余麗芬議員表示，首先由運輸署負責在東涌翠群徑範圍加建不超過 500 米長的行人通道上蓋，並就醫管局管理的路段再與醫管局商議，以盡快開展工程。

36. 周浩鼎議員表示，南丫島榕樹灣碼頭步橋的加建上蓋事宜未能推行，希望政府考慮訂立時間表或透過其他途徑，盡快跟進上述事宜。

37. 盧雪兒女士表示，運輸署明白委員希望善用計劃內以 500 米的長度限制，在東涌松仁路或北大嶼山醫院附近的行人通道加建上蓋。署方會透過秘書處安排工作小組或跟進會議，邀請有興趣的委員及倡議者一同商討方案的確實位置。署方會後亦會向醫管局反映委員的意見，希望在舉行工作小組或跟進會議時，可向委員匯報醫管局的回應。

38. 主席表示，委員普遍同意運輸署及路政署直接與東涌當區區議員商討加建行人通道上蓋事宜，希望相關部門跟進。

39. 陳連偉議員表示，若南丫島榕樹灣步橋加建上蓋方案不能納入是次計劃，他詢問運輸署會否轉介給相關部門跟進。

40. 盧雪兒女士表示，署方於上次會議後已聯絡土木工程拓展署，該署在下個議程介紹改善碼頭計劃時，將提及改善南丫島榕樹灣步橋及加建上蓋的考慮因素。運輸署會與土木工程拓展署就步橋事宜保持聯繫及繼續跟進。署方備悉各位委員的建議，如有下一階段計劃時，會考慮各位委員的建議。

#### IV. 推行改善碼頭計劃 (文件 T&TC 31/2017 號)

41. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：土木工程拓展署總工程師/海港工程葉國良先生及高級工程師/項目 2 張永康先生，以及民政事務總署高級工程師(工程)(2)區英傑先生。多位議員會前就是項議程提交意見書，有關意見書已置於席上，供委員參閱。因事未能出席會議的鄺官穩議員於意見書上表示支持推行改善碼頭計劃。

42. 張永康先生利用投影片介紹文件內容。

43. 陳連偉議員介紹有關南丫島榕樹灣公眾碼頭及南丫島北角碼頭的背景，並希望委員支持將兩個碼頭納入是項改善碼頭計劃：

(a) 南丫島榕樹灣公眾碼頭早於 1960 年代興建，當年居民主要

使用該碼頭乘船往來西營盤。政府建造該公眾碼頭後，碼頭一直維持客運及貨運兩用，而油蔴地小輪每日提供數班班次的服務。直至 1990 年代，政府擴建公眾碼頭，成為現時的榕樹灣渡輪碼頭。榕樹灣公眾碼頭及渡輪碼頭相連，往來南丫島榕樹灣及香港島的渡輪乘客每日約 9 000 至 10 000 人。公眾碼頭早在 1960 年代興建，結構老化，出現鋼筋外露的情況，因此必須改善。

- (b) 南丫島北角碼頭歷史悠久，附近有多條鄉村，包括北角舊村、北角新村、大坪村等，每日乘客流量約 1 000 人，目前仍有不少村民居住。早年村民自行集資興建碼頭，其後在 1980 年代初，由香港電燈有限公司資助為碼頭進行維修及擴建，1990 年代起交由政府負責保養維修至今。街渡於 1990 年代中開始營運，接載村民往返北角碼頭和榕樹灣碼頭，再乘船前往市區。村民需要使用北角碼頭往來榕樹灣碼頭及市區，否則便需沿着崎嶇不平的小徑步行前往榕樹灣，全程約需 1.5 小時，對長者、小童及手推嬰兒車的人士十分不便。他認為北角碼頭不符合現今的安全標準，過去亦曾發生意外，因此村民希望政府興建一個符合安全標準的碼頭。

44. 劉焯榮議員支持是項改善碼頭計劃，並認為政府提出此計劃十分適時，因為偏遠鄉村的碼頭已使用數十年，急需改善。據悉，政府在首階段計劃會選十個碼頭先進行改善工程，當中離島區佔三個，並對於二澳碼頭能納入計劃感到滿意。他亦指出，大澳有另一條偏遠鄉村汾流村，村內有一個既細小又破舊的小型碼頭，欄杆已經損毀，而且碼頭距離水面太近，不便船隻停泊及乘客上落，容易發生危險，因此希望部門能將大澳汾流碼頭納入研究範圍，加以維修及改善。

45. 周玉堂議員表示，離島區的交通主要依靠船隻。他支持是項計劃，並建議先就文件所提議的南丫島北角碼頭、南丫島榕樹灣公眾碼頭及大嶼山二澳碼頭進行改善工程，至於離島其他偏遠碼頭(例如萬角咀碼頭及汾流碼頭)同樣急需改善，希望亦可納入研究範圍。他希望委員同意先進行上述文件所提議的三個離島區碼頭的改善工程，並同時請相關部門將委員提出有關其他碼頭的意見向改善碼頭計劃委員會反映，以作考慮。此外，他建議南丫島榕樹灣的碼頭改善工程應考慮於步橋加建上蓋，並希望盡快落實執行。

46. 黃漢權議員提出意見如下：

- (a) 他贊同上述多個偏遠碼頭需要進行改善工程，尤其是南丫島

北角碼頭，並希望政府在建造及維修碼頭時，諮詢地區人士及當地居民的意見，以配合地區需要。

- (b) 以神樂院碼頭為例，當年的設計並不完善，只有一邊可供船隻停泊，當東風風勢較大時，船隻難以停泊。另外，坪洲渡輪碼頭，亦只有一邊可供船隻停泊，現時新渡輪及港九小輪的航班經常要互相遷就，輪流泊岸，若有航班延誤，便會牽連其後的航班。他希望政府在考慮擴建碼頭時，改善碼頭設計，使碼頭兩邊均可供船隻停泊。
- (c) 他申報利益，表示他是渡輪服務營辦者。運輸署經常呼籲渡輪營辦商清洗船隻，以防止傳染病散播，但在離島偏遠地區的碼頭並沒有自來水供應。他舉例說，坪洲公眾碼頭沒有供水設施可供清洗船隻，但其他渡輪碼頭(如香港迪士尼樂園渡輪碼頭)卻有水供應。他建議運輸署檢討現時碼頭的供水情況，並在公眾碼頭加裝水喉設施。

47. 余麗芬議員欣悉政府推行改善碼頭計劃，但同時詢問改善碼頭計劃的時間表，並認為計劃在 2019 年才開始動工太遲。她表示，南丫島北角碼頭設計簡陋，長期受風浪侵蝕，船隻難以泊岸，以往更曾發生意外，因此改善工程必須盡快開展。南丫島榕樹灣公眾碼頭自 1960 年代起使用至今，雖然政府定期進行維修，但希望部門增加資源，加快碼頭改善工程的進度，以盡快提升碼頭安全。此外，她亦贊同陳連偉議員有關在南丫島榕樹灣碼頭步橋加建上蓋的建議。

48. 余漢坤議員支持是項改善碼頭計劃。他認為在首階段計劃所揀選的十個碼頭中，有三個位於離島區，這些碼頭的改善工程均刻不容緩，應盡快進行，並請署方在審視南丫島榕樹灣碼頭時，考慮多位議員提出於步橋加建上蓋的建議。他指出，其中一份意見書詳述萬角咀碼頭的實際情況及需要，該碼頭過去亦曾發生事故，因此有急切需要改善。此外，汾流碼頭同樣有需要改善，因船隻在低水及潮漲時均難以靠岸，甚至不能使用碼頭。他希望署方將萬角咀碼頭及汾流碼頭納入研究範圍，即使不能涵蓋在首階段的十個碼頭中，亦希望可於下一階段的碼頭項目或在某個既定時間內落實。

49. 郭平議員亦支持是項改善碼頭計劃，並提出意見如下：

- (a) 南丫島榕樹灣碼頭已使用超過 60 年，單靠改善工程未必能徹底解決問題，因此他建議重新設計及建造整個碼頭。

- (b) 由於離島對外交通主要依靠碼頭，安全的碼頭設施不但能便利當地居民，亦有助推廣綠色旅遊。他希望政府在首輪十個碼頭項目完成後，陸續推行第二輪及第三輪項目，以改善全部有需要的碼頭。
- (c) 除政府部門代表外，他建議邀請地區持份者加入改善碼頭計劃委員會，因地區持份者更加了解當區環境，能給予適切的意見。

50. 何兆基委員希望土木工程拓展署與大澳偏遠鄉村的代表及當區議員加強溝通。他表示，每逢假日經常有很多遊客及露營人士前往當地鄉村，不過在潮退時，即使小船亦未能停泊於二澳或汾流碼頭，在需要使用緊急服務時，水警小艇亦未必能夠成功泊岸，因此希望部門考慮上述因素，改善該兩個碼頭的設計及結構安全。

51. 主席支持改善碼頭計劃，並詢問揀選碼頭的準則。他收到不少萬角咀居民的求助，表示該處長期有村民居住，但碼頭設施破舊，船隻經常因為水深不足而無法泊岸，以致村民無法歸家。萬角咀碼頭以往曾發生事故，水警輪因水退而未能停泊，無法運送一位長者的遺體，擾攘多時才解決。早前亦有船隻不能泊岸，而需要由飛行服務隊協助把傷者轉送醫院。相反，二澳人口不多，而剛才部門代表表示改善二澳碼頭主要為方便旅遊人士遊覽。他支持所有離島區偏遠碼頭的改善工程，但認為需訂定先後次序。現時萬角咀碼頭的底部已經損毀，影響碼頭安全，因此他希望將萬角咀碼頭納入改善計劃項目，以盡快進行改善工程。

52. 黃福根委員認為文件提及的五個主要考慮因素中，最重要是碼頭的使用量和人流量，以免碼頭在工程完成後無人使用，造成浪費。他建議可依照該五個考慮因素訂定改善碼頭工程項目的先後次序。此外，他認同南丫島兩個碼頭急需改善碼頭的設施及安全，並支持盡快進行改善工程。

53. 李桂珍議員表示，離島居民主要依靠渡輪服務往來市區，而長期的交通問題令離島發展滯後，因此要求政府增加資源，改善離島區的設施，以配合地區需求。

54. 葉國良先生綜合回覆如下：

- (a) 署方會就計劃充分諮詢地區人士。若改善碼頭計劃得到委員會的支持，署方下一步會聘請顧問公司，並預計於本年底或明年年初開始研究工作。顧問公司在進行研究的同時，亦會諮詢地區人士的意見，例如會否在南丫島榕樹灣公眾碼頭步橋

加建上蓋、碼頭應進行重建抑或改善工程，以及供乘客上落的靠岸泊位地點及長度等事宜。在徵詢地區人士的意見後，署方才會確定最終的設計。

- (b) 關於計劃的時間表，於 2019 年動工的原因與資源無關，而是涉及的程序需時，例如海上工程涉及環保事宜，需要進行環境影響評估(環評)。假設本年底順利聘請顧問公司，亦需要一年多時間進行環評研究，因此難以提早於 2019 年之前動工。不過署方會在諮詢過程中收集意見，不排除可提早進行一些簡單快捷的改善措施。
- (c) 首階段計劃初步敲定十個碼頭的改善工程項目，若計劃順利推行，或會考慮推行下一階段計劃。除了現時建議的三個離島區碼頭項目外，亦不排除稍後會把其他碼頭納入計劃。
- (d) 有關揀選碼頭進行改善工程，有別於建造行人通道上蓋或升降機工程，碼頭工程的考慮因素較多，範圍及技術亦比較複雜，因為每個碼頭都有不同的地理及海面環境，乘客需要亦不盡相同，因此署方就改善碼頭計劃進行初步評估後，揀選一些潛在的碼頭項目諮詢區議會，以收集意見。署方備悉委員有關萬角咀碼頭及汾流碼頭的意見，並會向改善碼頭計劃委員會反映。
- (e) 改善碼頭計劃委員會經通盤考慮後，初步敲定把三個離島區碼頭納入首階段計劃。南丫島北角碼頭設施簡陋，牽涉上落安全問題；南丫島榕樹灣公眾碼頭已建造超過 50 年，雖然政府有為該碼頭進行維修，但碼頭的結構情況值得關注，須整體檢討碼頭是否需要重建或進行大型改善工程；大嶼山二澳碼頭的使用量雖然較萬角咀碼頭少，但二澳碼頭較為簡陋，且有下列跡象，加上配合近期的綠色旅遊發展，所以改善碼頭計劃委員會暫時揀選二澳碼頭。
- (f) 署方明白委員關注萬角咀碼頭，除了向改善碼頭計劃委員會反映委員的意見外，亦會派同事前往萬角咀實地視察及進行初步勘探，審視進行小型改善工程的可能性。

55. 黃漢權議員詢問會否為人流量高的公眾碼頭安裝水喉，因私人公司難以成功申請自行安裝。他對於揀選二澳碼頭作為計劃項目有保留，由於該碼頭岸邊的水很淺，必須在離岸較遠的海面興建碼頭才能解決水深問題，若興建細小的碼頭，則有機會被非法船隻利用，有違建造

碼頭的原意。此外，萬角咀碼頭同樣有水深不足的問題，船隻在低潮時無法泊岸，他認為只能伸延碼頭或加設登岸浮橋，才能有效解決問題。

56. 主席詢問二澳綠色旅遊發展計劃的詳情、發展土地的擁有權、計劃的進度及就改善碼頭所投放的資源。二澳碼頭的水位很低，相信工程會涉及龐大資金，他希望部門增加工程的透明度。

57. 張富副主席認為應先落實進行文件提議的三個離島碼頭改善工程，至於碼頭水深不足的問題，可由工程師再作研究及設法解決。當完成三個碼頭改善工程後，如資源許可，可考慮進行萬角咀碼頭的改善工程。

58. 余漢坤議員申報利益，他妻子的家人在二澳擁有土地，因此他不會對二澳碼頭的事宜發表意見。

59. 劉焯榮議員認為二澳及汾流碼頭細小，維修並不複雜。不論二澳或汾流，從來沒有渡輪公司的大船接載村民，村民只是自行聘請鄉村式的小船，因此改善碼頭的成本不會很昂貴。他亦贊同應先落實文件中提議的三個離島碼頭的改善項目，但若能同時將萬角咀碼頭及汾流碼頭納入計劃便更為理想，希望改善碼頭計劃委員會考慮。

60. 葉國良先生明白委員關注碼頭的供水問題，署方可請顧問公司將供水設施加入首階段的三個離島碼頭的研究範圍，但全港碼頭的整體供水情況則不在是次計劃範圍之內。

61. 張永康先生解釋改善碼頭計劃的目的並不是發展大型碼頭，而是滿足居民或遊客的基本需要，例如使碼頭有合適的水深，讓船隻及乘客可安全泊岸及上落。另外，署方會請顧問公司研究碼頭水深及船隻泊位等事宜，以免在改善工程完成後，船隻因水深不足而無法停泊。在研究過程中，署方會邀請地區人士一同商討，綜合各方意見，再因應每個碼頭的情況及限制，研究合適可行的方案。

62. 主席總結，委員會支持推行改善碼頭計劃及文件所提議的三個離島區碼頭的改善工程，希望署方盡早落實及開展有關改善工程，並同時考慮及研究委員的意見。

## V. 港珠澳大橋香港口岸的本地公共交通服務最新安排 (文件 T&TC 32/2017 號)

63. 主席歡迎講解文件的嘉賓：運輸署總運輸主任/邊界/基建項目嚴

啟龍先生及高級運輸主任/邊界/基建項目黃培中先生。

64. 嚴啟龍先生簡介文件背景，並由黃培中先生介紹文件內容。

65. 周浩鼎議員表示，東涌北迎禧路附近屋苑陸續入伙，預計會有兩至三萬名居民。文件附圖八的專線小巴服務以循環線形式運作，由迎禧路繞經機場，再前往港珠澳大橋香港口岸(香港口岸)。他明白該專線小巴主要是服務東涌北居民，特別是前往機場及香港口岸上班人士，但小巴座位有限，又沒有其他專營巴士行走該路線，他擔心單靠專線小巴服務未能滿足需求。他詢問運輸署會否增加專營巴士服務同時行走該路段，以提升載客量。此外，機場旅客或會乘搭該專線小巴，他希望署方提供誘因，吸引旅客改行其他交通路線前往東涌市中心。

66. 傅曉琳議員表示，該專線小巴途經東涌北、東涌東、機場航膳區等多個地點，再到港珠澳大橋香港口岸，但只可以容納 16 人，若有太多停車點，在中途站候車的乘客未必能上車。文件建議開辦一條新的專營巴士路線服務東涌第 39 區及東涌西的居民，她詢問署方根據甚麼準則決定在第 39 區及東涌西提供專營巴士服務，而另一區只有專線小巴服務。

67. 鄧家彪議員提出意見如下：

- (a) 東涌未來人口增長主要集中在東涌北，若東涌北只有一條專線小巴路線前往機場島及香港口岸，即使增加小巴座位也不能滿足居民(特別是上班員工)的需求。
- (b) 他提出以下問題。第一，請署方提供港珠澳大橋的通車日期；第二，屯門至赤鱗角連接路的南面連接路和北面連接路至今仍未完工，請交代工程進度；第三，請交代香港口岸開通後對「A」線機場巴士行車時間的影響。「A」線巴士線修訂後，前往香港口岸須先在機場落客，再前往香港口岸，然後返回機場總站，行車時間會增加多少？
- (c) 他擔心在新交通服務安排下，會增加車流量及道路負荷，以致影響整個東涌新市鎮的交通流暢度。他認為最大得益者是專營巴士公司，而非居民或機場員工。新巴士路線會帶來新增客流，增加專營巴士公司的收益。雖然專營巴士公司為「A」線巴士提供八達通優惠，但東涌居民卻未能受惠。他希望龍運和城巴考慮提供其他優惠，回饋東涌居民。

68. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 根據文件第 4 頁第 9 項，因應預期東涌人口增長及公眾意見，會增加三條專營巴士路線，包括東涌線(附圖四)及機場線(附圖五)。他認為東涌居民(特別是逸東邨)未能受惠，並建議將兩條路線整合及優化，以東涌第 39 區為起點，途經松仁路、北大嶼山醫院及東涌第 27 區，再繞經機場及亞洲國際博覽館，然後到達香港口岸，令東涌第 39 區以至逸東邨、富東邨及東涌第 27 區的居民均可受惠。
- (b) 文件沒有提及小巴的車廂設計，他建議專線小巴需有放置行李的位置及設施，以方便旅客。此外，他提議專線小巴需繞經逸東邨，令東涌西居民除專營巴士外，有多一個乘車選擇。
- (c) 他認為整個港珠澳大橋香港口岸的交通規劃未有考慮東涌市中心的交通情況，希望政府盡早審視及改善東涌市中心的交通問題，以配合將來與內地和澳門的交通連接。

69. 樊志平議員贊同郭平議員的意見。新專營巴士路線從東涌第 39 區開出，卻沒有繞經東涌第 27 區屋苑及附近村落，該區有不少人口居住，但署方沒有清楚交代交通安排及配套。署方現時亦只着力規劃於東涌北和新市鎮的交通服務，沒有考慮東涌西的交通需求。東涌西第 39 區及第 27 區的屋苑相繼落成，他詢問署方如何滿足該區居民的乘車需求，以及可否安排專線小巴繞經東涌西以方便居民。

70. 黃培中先生綜合回覆如下：

港珠澳大橋通車時間

- (a) 路政署根據目前進度，評估香港段工程於 2017 年年底完成達致通車條件的目標維持不變。

屯門至赤鱗角連接路南面連接路及北面連接路的完工期

- (b) 南面連接路方面，根據路政署承建商提交的最新進度表，若未來沒有其他不可預見的情況出現，路政署預計該路段工程最快可於 2019 年上半年完成；至於北面連接路，則預計該路段工程可於 2020 年完成。

「A 線」機場巴士的行車時間

- (c) 根據署方的修訂方案建議，9 條往市區方向的「A 線」機場巴士由機場開出，途經香港口岸，再前往市區，初步估計行

車時間多 7 至 8 分鐘。

### 乘車優惠

- (d) 署方一直透過不同渠道與專營巴士公司保持聯繫，轉達委員及市民就乘車優惠的訴求，並鼓勵專營巴士公司提供票價優惠，以減低市民的公共交通開支。署方正與專營巴士公司研究為香港口岸上班的員工提供員工車費優惠，若有最新資料，會適時向委員匯報。

### 新專營巴士服務

- (e) 署方原建議增設一條專線小巴路線服務東涌市中心至香港口岸，但在 2016 年諮詢時有意見指專線小巴難以應付乘客需求。經考慮不同持份者的意見後，以專營巴士服務取代，由東涌第 39 區開出，經東涌市中心往來香港口岸。新專營巴士路線有較高載客量，可盡量減輕對東涌市中心交通網絡的影響。

### 路線設計

- (f) 香港口岸新路線的設計是以最快捷和直接的方法，接載東涌市中心、東涌西、東涌北或欣澳的乘客(包括員工及跨境旅客)往來香港口岸。署方明白委員希望專營巴士或專線小巴可同時繞經東涌更多地方，但香港口岸新路線的服務對象主要是前往香港口岸工作的員工及跨境旅客，若這些新路線繞經太多地方，行車變得迂迴，失去提供快捷及直接服務的目標。

### 合併路線

- (g) 有委員建議將東涌線及機場線專營巴士路線合併，以服務更多東涌居民。署方認為若行車路線繞經不同地方才到達香港口岸，車程會增加，令乘客(包括員工或跨境旅客)的行程大失預算，因此傾向維持現時的行車路線安排。

### 專線小巴服務

- (h) 署方在 2016 年諮詢時收到市民意見，指專營巴士不能駛入航膳東路的盡頭處，乘搭專營巴士前往港龍後勤中心一帶工作的員工需在航膳東路一半路程的巴士站下車，步行至工作地點。由於專線小巴車身較短，可在航膳東路的盡頭處調頭，提供服務予這些員工。經修訂後，專線小巴路線會駛經東涌北及機場航膳區，但不會前往東涌市中心及東涌西，亦不會途經機場一號客運大樓。前往機場一號客運大樓上班的

東涌北居民可乘搭城巴 S56 號線。專營巴士公司會密切監察其服務，在有需要時調整班次。

#### 專線小巴行李架設施

- (i) 署方會要求承辦商在小巴車廂內裝設行李架。署方估計前往珠海和澳門的旅客與機場的旅客的出行性質不同，一般只會攜帶少量及手提行李，相信專線小巴裝設的行李架可應付需要。

#### 71. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 關於東涌線專營巴士服務(附圖四)，他認為運輸署在規劃路線時只假設市民前往香港口岸，並無考慮市民或需前往其他地方(如機場酒店及一號客運大樓)，做法有欠理想。若從居民角度，他建議該線從東涌第 39 區出發，前往香港口岸，再繞經亞洲國際博覽館、機場酒店及一號客運大樓，然後駛回東涌市中心，相信會是方便居民及旅客的全方位方案。他指出，機場線巴士服務(附圖五)規劃只能讓旅客受惠，沒有惠及東涌市中心和東涌西的居民，因此建議將附圖五的部分路線與附圖四合併。
- (b) 據悉在運輸政策中，小巴擔當輔助的角色，以彌補專營巴士的不足。既然署方建議增設專線小巴服務，應考慮增加東涌市中心和東涌西的乘車點，以擴闊專線小巴客源。他認為讓專線小巴和專營巴士行走相同路線，可為市民提供多一個乘車選擇。

#### 72. 鄧家彪議員提出意見如下：

- (a) 東涌人口不斷增長，他希望署方在規劃交通政策時更加靈活及多元化，不應局限於一個地區只有一種交通工具。
- (b) 他認為兩間機場專營巴士公司的業績理想，在香港口岸開通後，新專營巴士路線會為專營巴士公司增加客源，帶來更大收益。現時專營巴士公司為「A 線」巴士提供八達通乘車優惠，亦研究為香港口岸上班人士提供員工優惠，但都是在機場或香港口岸工作的乘客才享有優惠。由於前往市區的東涌及大嶼山居民多乘搭「E 線」巴士，未能受惠於上述兩項優惠。他希望署方與專營巴士公司協商提供其他乘車優惠，以惠及東涌及大嶼山居民。

73. 樊志平議員重申東涌第 27 區的屋苑現正興建中，加上附近數條村落，人口不斷增加，但署方並沒有交代有關該區的交通安排及配套設施。雖然有龍運 S64 號線，但該線在早上於逸東邨開出後，駛到松仁路北大嶼山醫院的巴士站時已滿座，居民根本不能登車；而專線小巴服務亦不足以應付需求。若將來沒有專營巴士駛經該處，居民乘車會遇到困難。

74. 黃培中先生綜合回覆如下：

- (a) 是次提交的文件內容主要討論香港口岸的本地公共交通服務安排，研究提供接駁香港口岸公共運輸交匯處及市區的交通服務建議。至於離島區的交通網絡發展，包括專營巴士路線計劃、公共交通網絡的發展及東涌第 27 區的交通安排，署方的新界分區辦事處會檢視整體地區性的交通運輸安排。有關為市民提供往來東涌市中心、機場、機場航膳區等的專營巴士服務建議，署方在檢視年度專營巴士路線計劃時會一併考慮。
- (b) 署方在不同場合也有向專營巴士公司提出提供乘車優惠的要求，例如票價優惠及月票優惠等，並一直與專營巴士公司跟進。此外，署方亦同時會考慮將來在香港口岸上班員工的需要，與專營巴士公司跟進乘車優惠的安排。
- (c) 關於將東涌線及機場線合併的建議，文件提及的新專營巴士路線建議已分別涵蓋東涌市中心及東涌西往來香港口岸，及亞洲國際博覽館或機場一號客運大樓往來香港口岸的需求。有委員提議併合這兩條專營巴士路線，為往來東涌西及機場的市民提供服務，以循環線方式連接香港口岸、機場島及東涌。署方理解委員的建議，但併合後行車路線會變得十分迂迴，失去提供往來香港口岸的便捷服務的原意。事實上，往來東涌西至機場島有不少專營巴士路線，如龍運 S64 號線及其輔助路線 S64C 和 S64X 號線，為東涌西的居民提供前往機場島的專營巴士服務。雖然這些服務未必能夠完全配合居民的需要，但署方會因應地區發展及乘客乘車模式的轉變，不時檢視市民的乘車需求及交通服務安排，以提供適切的服務。

75. 黃華先生表示，若建議的專線小巴服務未能滿足東涌北居民的需求，署方會否考慮改用專營巴士，以增加載客量。另外，東涌第

27 區附近有一個垃圾站和迴旋處，大型巴士難以駛經該處，他建議擴大迴旋處，方便大型巴士進出。

76. 陳金洪先生詢問新專營巴士路線及專線小巴會否 24 小時運作，以及深夜的收費會否不同。

77. 黃培中先生表示，將來新專營巴士路線的服務時間會配合香港口岸的開關及閉關時間。舉例說，深圳灣口岸現時於晚上 12 時閉關，尾班車約在 12 時 15 至 20 分開出，接載最後一批入境香港的旅客離開口岸。將來香港口岸的新專營巴士路線和專線小巴路線都會作同樣的安排，以接載最後一批離開入境大堂的市民返港。至於香港口岸的開關和閉關時間，香港特區政府正與珠海市政府和澳門特區政府商討，會適時公布。

78. 主席請運輸署考慮委員的意見。

79. 嚴啟龍先生補充，是次公共交通安排修訂是為了配合香港口岸的運作。有些委員的意見未必與服務香港口岸的公共交通有直接關係，而只涉及地區的交通需求。署方重申，是次修訂安排的目的是希望為市民提供直接和便捷的服務往來香港口岸。一如其他口岸的交通安排，隨着時間或會出現變化，有關規劃和服務亦會因應旅客的變化和需求，以及公共運輸服務營辦商的營運情況而不斷演變，以配合市民需求。

(周浩鼎議員約於下午 4 時 25 分離席。)

## VI. 新橫塘河橋

(文件 T&TC 33/2017 號)

80. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署署理高級工程師/新界 3 陳烈偉先生及工程師/新界 3-2 吳兆東先生、李榮護建築工程師事務有限公司總工程師陳建明先生及助理工程師柯銘強先生，以及漢臻顧問有限公司高級環境顧問蔡穎琪女士。

81. 吳兆東先生及柯銘強先生利用電腦投影片介紹文件內容。

82. 鄧家彪議員支持該重建及擴闊梅窩橫塘河橋工程項目，並詢問有關工程的預算費用。

83. 余漢坤議員亦支持興建新橫塘河橋，並詢問項目的預算費用。多年來，他一直反映位於銀鑛灣酒店旁連接新橫塘河的通道因沙土流失，沙灘附近一半道路出現下陷情況。他詢問路政署在興建該橋時，會否同時進行優化及鞏固路面工程。

84. 郭平議員讚賞新橫塘河橋的設計。根據初步設計，橋樑南邊有預留分隔空間，但北邊卻較為狹窄。他詢問在北邊兩條橋的會合點會否使行人、單車及鄉村車輛發生碰撞，以及路政署有何解決方法。

85. 主席表示，多年前曾與路政署就興建新橫塘河橋一起實地視察，他對此項目表示支持，並希望工程盡快開展。

86. 吳兆東先生綜合回覆如下：

(a) 新橫塘河橋的初步設計剛完成，現正進行詳細設計(包括地質研究的勘探工程等)，因此暫時未能提供確實的工程估價。

(b) 至於橋樑附近出現下陷跡象，署方會在橋樑的頭尾兩端進行路面改善及重新鋪設工程，而項目範圍以外地方的工程需與負責維修保養的相關同事再作研究和配合以作出整體的處理。

(c) 關於設計圖左方(北邊)橋樑的交匯點，署方曾檢視如何優化及避免行人與單車/鄉村車輛在該處發生碰撞。基於空間所限，該處路面較狹窄，但署方會研究利用交通措施，在兩條路的匯合處清楚交代人車的優先使用次序，並在路面提供清晰標示說明。

87. 鄧家彪議員要求路政署稍後提供工程估算資料。

88. 黃福根委員建議路政署/顧問公司就設計圖細節徵詢梅窩鄉事委員會的意見。他補充，余漢坤議員提及銀鑛灣酒店旁的行人路，早年颱風黑格比吹襲時把沙灘沙粒吹走，政府為此建造了約十米長的石籠，現時石籠鐵線因海水氧化外露，而石籠上是行人路，他希望署方協助解決石籠問題，並在諮詢梅窩鄉事委員會時一併商討相關事宜。

89. 吳兆東先生表示，顧問公司負責初步設計，而路政署負責其後的詳細設計。署方稍後會聯絡梅窩鄉事委員會解釋相關詳細設計。

90. 主席表示，委員會支持上述工程建議。

(張富副主席約於下午 4 時 50 分離席；黃漢權議員約於下午 4 時 55 分離席；樊志平議員及曾秀好議員約於下午 5 時離席。)

VII. 有關港鐵東涌綫故障的提問  
(文件 T&TC 34/2017 號)

91. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港鐵路有限公司(港鐵公司)助理公共關係經理(對外事務)林圓女士。周浩鼎議員因事未能出席會議，已委託余漢坤議員代為介紹提問內容。

92. 余漢坤議員簡介提問內容。

93. 林圓女士回應如下：

(a) 事故於早上約 9 時 10 分發生，一列往香港方向的東涌綫列車在離開東涌站不久後，車長發現列車有故障，列車停在路軌上，因而令行車綫受阻。車務控制中心得悉事件後，已即時安排一輛未有載客的列車，嘗試將故障的列車推離主行車綫，以盡快恢復東涌綫列車服務。其間，東涌綫列車維持服務，香港站往來欣澳站的班次維持每 12 分鐘一班，而香港站往來東涌站則約每半小時一班。直至約 10 時 15 分，工程人員估計仍需一段時間才能將故障的列車推離主行車綫，港鐵公司立刻作出調配安排，暫停東涌站往來欣澳站的列車服務，並安排免費接駁巴士，在東涌站和欣澳站接載受影響乘客前往青衣站。

(b) 至於事故期間車務資訊發放安排，港鐵公司按照既定機制，透過不同渠道通知乘客。當日在事故發生後，港鐵公司於短時間內透過車站和車廂的廣播系統通知乘客，再透過港鐵手機應用程式及港鐵網頁通知乘客，並通知傳媒，讓乘客掌握最新的車務狀況資訊。東涌站亦即時實施客流管制措施，並有客務快速應變隊前往受影響車站(包括東涌站及青衣站)協助乘客轉乘其他交通工具或乘搭免費接駁巴士。上午 10 時 30 分左右，故障列車被移送到大蠔灣後備月台，車上乘客下車後，由另一輛列車接載返回香港站。東涌綫列車服務於上午 10 時 35 分開始逐漸回復正常。

- (c) 該故障列車經檢查後，工程人員發現壓縮空氣系統出現故障，因而啟動安全防護裝置，令列車停止運作。她解釋，整個鐵路系統每日有數十萬個不同零件同時運作，難以完全避免事故發生。每次發生事故，港鐵公司均十分關注，並會透過既定程序處理，包括應變措施、與乘客溝通及車務資訊發放安排等，務求將乘客的影響減至最低，而是次事件對行車安全完全沒有影響。在維修方面，港鐵公司去年投放超過 80 億元維修、提升和更新鐵路資產，並訂有嚴謹的維修程序。該公司會繼續做好維修及檢查工作，加強列車巡查，以維持穩定的列車服務。

94. 余漢坤議員明白港鐵列車系統龐大，每日有多輛列車行駛，當中少部分或會出現老化。既然港鐵公司知道事故起因，並已投放 80 多億元提升車輛維修及鐵路系統，他詢問有否投放資源防止類似事件發生。在事故發生後，雖然港鐵公司透過不同渠道盡快對外發布資訊，並安排疏導乘客及協助他們轉乘其他交通工具，但仍有居民反映訊息通報和宣傳廣播不足。他希望港鐵公司加強這方面的工作。

95. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他認為港鐵公司有能力和處理突發事故，但不少居民反映事故當日港鐵的訊息混亂。由早上 9 時 30 分開始，車站告示板多次顯示列車服務於 30 分鐘後恢復正常，但事與願違，亦沒有職員向乘客解釋原因。直至上午 11 時左右，港鐵列車服務才恢復正常。他提醒港鐵公司不能發放錯誤訊息，以免影響市民的乘車安排，希望該公司改善車務資訊發放安排，待掌握確實資訊後才發放。
- (b) 東涌站曾多次發生同類事件，但港鐵公司往往很遲才安排接駁巴士服務。他希望該公司汲取經驗，改善接駁巴士服務安排，以免再出現相同情況。

96. 林圓女士綜合回應如下：

- (a) 她明白議員希望乘客能第一時間獲得準確的資訊。每次事故發生時，港鐵車務控制中心會盡快發放訊息，並因應事態發展更新訊息。事故當日，港鐵公司需先了解將故障的列車推離主行車綫的所需時間，然後按最新發展更新訊息，因此與乘客最初接收的訊息或有差別。港鐵公司在每次事故發生後均會作出檢討，盡量減低對乘客造成的不便。

- (b) 有關接駁巴士服務，若知悉事故持續影響超過某段時間，港鐵公司會啟動緊急接駁巴士服務接載乘客。然而，安排巴士出勤到車站需時，該公司會檢討能否縮短所需時間。
- (c) 港鐵系統至今已使用接近 40 年，剛才提及投放超過 80 億元，主要用於維修保養，包括市區及東涌綫的防護性及日常維修。除了恆常系統維修外，還有其他系統更新(如提升訊號系統)及購置新列車。她明白委員的關注，並會向相關部門轉達委員的意見，研究有否更好的處理方法。

VIII. 有關東涌新發展碼頭配套設施的提問  
(文件 T&TC 35/2017 號)

97. 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。運輸署的書面回覆，已於會前送交各委員參閱。

98. 傅曉琳議員簡介提問內容。

99. 杜志強先生表示，就東涌新發展碼頭內的設施，運輸署渡輪組及公共碼頭組已作出書面回應。至於碼頭外的設施，該署不時與巴士公司研究優化巴士站設施，以配合乘客和車長的需要。碼頭數十米外的東涌海濱長廊設有洗手間，從碼頭步行只需約 1 分鐘。此外，最近有巴士公司申請在碼頭加設一個站長亭，有關申請現正處理中。

100. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 東涌人口將由現時 9 萬多增至 5 年後約 15 萬人，加上東涌新市鎮擴展計劃，預計 12 年後約有 20 萬人在東涌東居住，合共 30 多萬人。東涌居民現時主要依賴港鐵出入，但港鐵已十分擠迫，而港珠澳大橋香港口岸只連接屯門，東涌居民沒有其他交通工具前往市區。因此，他認為東涌新發展碼頭的位置非常重要，建議增加碼頭的交通配套以連接港鐵及其他大型屋邨，改善區內交通，亦可配合未來東涌新市鎮擴展計劃。
- (b) 他又建議增加渡輪服務，例如由東涌前往青衣、尖沙咀、中環及紅磡等地方，以分流乘客，減少港鐵及巴士的負擔。他認為水路交通無需大型基建設施，可為東涌提供多一個交通選擇。

101. 杜志強先生表示會向相關部門轉達委員的意見。

IX. 有關迎東邨巴士總站的提問  
(文件 T&TC 36/2017 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，以及房屋署高級土木工程師袁建業先生和土木工程師楊英藝女士。

103. 傅曉琳議員簡介提問內容。

104. 楊英藝女士表示，房屋署獲土木工程拓展署委託，負責設計及興建符合運輸署和路政署要求和標準的迎東路，包括巴士站設施。迎東路現已完成，由運輸署和路政署負責運作、維修及管理。

105. 杜志強先生表示，迎東邨有一個巴士總站，其設施由運輸署管理。此外，迎東路設有兩個的士站，分別是市區的士和大嶼山的士。

106. 黃華先生表示，現時有三條新大嶼山巴士路線以迎東邨作為總站，但巴士總站規模細小，每個巴士站只可停泊一至兩輛巴士，將來迎東邨全部入伙後，巴士線及數目將會增加，泊車位置將不敷應用。他建議在迎東路的迎東邨方向路段，興建一個巴士停車灣讓巴士停泊。

107. 傅曉琳議員詢問會否提升迎東邨巴士總站的規格，一如逸東邨或東涌港鐵站外的標準巴士總站。

108. 杜志強先生表示，迎東路巴士總站範圍由運輸署負責，若議員希望將迎東路巴士總站擴建及提升至逸東邨或東涌港鐵站外的巴士總站規格，須視乎房屋署轄下的屋邨範圍有否擴展巴士站的空間。

109. 袁建業先生解釋，迎東路和迎東邨巴士總站由土木工程拓展署委託房屋署及香港房屋委員會興建和設計，落成後已交由運輸署和路政署管理及營運。房屋署按照運輸署和路政署的要求，設計和興建迎東路及巴士總站，並已完成上述部門所委託的工作，日後擴建事宜不屬於房屋署負責範疇。

110. 郭平議員表示，若迎東邨四座公屋的人口超過一萬人，現有數條巴士路線將不足以應付需求，因此有關部門應盡早計劃及作出改善。他以逸東邨的士站為例，該處沒有公共洗手間讓司機及夜歸的市民使用，影響附近環境衛生。他認為有關部門在興建設施之前，應作通盤考

慮及整體規劃，包括人口結構、對外交通配套、巴士站及的士站設施等，以配合居民的需要。若待屋邨入伙後才作考慮，則會太遲，他不希望屆時運輸署和房屋署再行討論責任問題。

111. 陳金洪先生以逸東邨的士站為例，質疑部門在設計迎東邨的士站時，欠缺周詳考慮。他到迎東邨視察後，認為的士站空間不足，排隊等候的士或會阻礙巴士及其他道路使用者，導致交通擠塞。

112. 余漢坤議員認同其他委員的意見。他曾親身前往該處，發現迎東邨的設施確實有不足之處。他建議房屋署和運輸署在會後認真考慮委員的意見，並研究改善方案，例如優化或擴建巴士/的士停車灣位，或興建較大型的交通樞紐。他希望相關部門日後主動向議員匯報，而不是待委員提出提問才作出回應。

113. 黃華先生建議在該處擴闊兩個巴士停車灣位。

114. 楊英藝女士表示，房屋署曾就東涌第 56 區發展進行交通影響評估，評估結果顯示將來的道路，包括迎東邨的巴士站及的士站配套，均可應付居民入伙後的需要。另外，黃華先生建議將兩個巴士站距離拉長，但事實上其中一面是迴旋處，另一面是第 56 區屋邨入口，距離受到局限。至於區內的交通規劃及檢視屬運輸署範疇，而非房屋署負責。

115. 黃華先生不同意署方指迎東邨有足夠位置讓巴士停泊。車長在用膳前需停泊車輛才可離開，但現時根本沒有足夠地方供巴士停泊。他建議將海旁附近的巴士停車灣位拉長和擴闊，以增加泊車位置。

116. 容詠嫦議員認為逸東邨的設計不當，質疑房屋署為何將同樣的設計套用於新落成的屋邨。房屋署負責設計，卻將責任轉嫁運輸署，但該署無法處理。當居民入伙後發現交通配套有問題，屆時才在議會上反映已經太遲。她希望房屋署積極接納委員的意見。

117. 郭平議員表示，委員已提議相關部門就有關問題進行研究和檢討，並尋求改善方案。剛才署方表示有關設計完全符合要求，若日後出現問題，委員定必提出質詢。

118. 黃華先生提議相關部門與委員一同實地視察。

119. 主席建議相關部門會後安排與委員實地視察，並詳細考慮委員的意見。

X. 有關愉景灣遊艇徑巴士站安全問題的提問  
(文件 T&TC 37/2017 號)

120. 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陳朝暉先生及運輸署高級工程師/離島黃步峰先生。愉景灣服務管理有限公司(管理公司)及運輸署的書面回覆，已於會議前送交各委員參閱。

121. 容詠嫦議員簡介提問內容，並播放影片展示有關巴士站的情況。她指出遊艇徑巴士站附近有一個垃圾站，不時有垃圾車經過，並有不少其他車輛停泊，但該處沒有行人輔助線、欄杆及交通標示等安全設施，情況令人憂慮。此外，由於現時愉景灣山上正進行土木挖掘工程，所以在巴士站後面碼頭停泊了躉船，每隔數分鐘就有運泥工程車經過。她認為愉景灣的道路設計根本不適合太多車輛及人流(包括大型巴士、工程車，以及行人和街渡乘客等)一同使用，因此希望相關部門/機構就增加交通安全設施作出回應。

122. 陳朝暉先生回覆如下：

- (a) 警方在本年3月20日交通及運輸委員會會議上，就愉景灣臨時巴士總站的交通安全提出一些建議，包括設置交通安全島，以及在臨時巴士總站圍欄位置放置水馬或鐵馬。他曾到愉景灣實地視察，發現管理公司採納部分建議，效果良好，有助改善行人的方向性及亂過馬路的情況。
- (b) 至於遊艇徑巴士站的情況，實地視察時發現居民過馬路時欠缺方向性，情況與容議員所述脛合。巴士站後面馬路對面為居民住宅，附近有一個垃圾站，若前往巴士站，需經垃圾站再過馬路，由於垃圾站放置不少垃圾箱，衛生情況欠佳，居民一般不喜歡經過該處。
- (c) 警方曾考慮建議愉景灣的服務管理公司在住宅大廈旁設置行人輔助線，惟發現該處已有一個安全島及一個迴旋處，不少巴士或工程車會在該迴旋處轉彎，若加設行人輔助線，便須橫跨迴旋處，因此設置行人輔助線的建議未必可行。警方留意到迴旋處後方(即碼頭附近)平日只用作停泊愉景灣巴士，若將巴士站遷往該處，居民便可從住所直接前往巴士站，無須經過垃圾站。他希望管理公司及交通顧問公司考慮該建議，若認為可行，再配合其他行人輔助線設施，相信有助提升市民過馬路時的方向感。
- (d) 早上繁忙時段有很多市民及工人行經遊艇徑巴士站，再加上

工程車及垃圾車在附近進出，交通非常繁忙。若可遷移巴士站位置，相信可改善市民胡亂過馬路的情況。

123. 曾啟亮先生表示，管理公司在書面回覆表示會請交通顧問公司繼續留意及檢視該處的情況。他亦會向交通顧問公司轉達陳朝暉先生的建議，研究是否可行。

124. 容詠嫦議員感謝陳朝暉先生的建議，但認為未必可行。巴士站後面是躉船停泊的地方，每隔數分鐘便有工程車駛過，近期更有多輛黃色重型工程車進出，運載泥土和大樹傾倒在躉船上，因此，除非躉船遷到別處或工程車直接經由愉景灣隧道離開，以減低車流量及交通負荷，否則建議並不可行。此外，現時已有不少居民投訴該處的交通情況，她亦擔心會造成意外，故希望管理公司及交通顧問公司在計劃搬遷巴士站前，能作出更周全的考慮。

125. 主席希望相關部門/機構考慮委員的意見。

#### XI. 有關長者及殘疾人士的 2 元乘車優惠的提問 (文件 T&TC 38/2017 號)

126. 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。勞工及福利局(勞福局)表示運輸署會派員出席會議及回應。

127. 容詠嫦議員簡介提問內容。

128. 杜志強先生表示，勞福局在進行 2018/19 年的優惠計劃檢討時，會一併考慮所有公共交通工具，包括紅色小巴及街渡。待檢討完成後，會公布有關結果。

129. 鄧家彪議員認為乘車優惠必須涵蓋偏遠島嶼(例如蒲台島及東平洲)，或可考慮以渡輪方式營運街渡。居於偏遠島嶼的長者沒有其他交通選擇，他希望局方在檢討時不要忽略他們的需要。

130. 主席請運輸署向相關部門轉達委員的意見。

#### XII. 有關機場南環路的交通安全及配套的提問 (文件 T&TC 39/2017 號)

131. 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

陳朝暉先生及運輸署高級工程師/離島黃步峰先生。香港機場管理局(機管局)及運輸署的書面回覆，已於會議前送交各委員參閱。

132. 鄧家彪議員簡介提問內容。

133. 陳朝暉先生表示，機場南環路路段在過去半年沒有錄得交通意外，而近香港商用航空中心或DHL中亞區樞紐中心一帶則有5宗交通意外，該處與鄧議員所述位置距離較遠。有關交通意外成因是車輛從大路駛出小路或跟車太貼，並無涉及行人。

134. 黃步峰先生表示，運輸署一直與機管局保持聯絡。機場範圍的道路需要配合基本及功能上的目的，一些道路更會用作保安用途。基於航空安全考慮，機管局並不鼓勵有太多市民及車輛前往南環路路段進行休憩活動。機場範圍的道路管理由機管局主導，而運輸署會就機管局擬訂的方案，從交通工程角度提供專業意見，例如方案可行性及會否構成危險等。

135. 鄧家彪議員詢問該路段涉及單車意外的數字，以及近期違泊情況是否嚴重，並希望警方多加留意。由於該處並非禁區，市民可以駕車、乘搭巴士、踏單車或步行前往，因此必須做好交通安全評估，否則待將來人流增加才作出應變會太遲。他明白該處屬機管局的管轄範圍，但希望相關部門向機管局反映意見，以做好交通安全評估。

136. 陳朝暉先生表示近半年並沒有發生涉及單車的意外。就車輛違泊問題，他會向機場警區交通部同事反映，以便密切留意有關情況。

### XIII. 有關在機場貨運區設立的土上落客區的提問 (文件 T&TC 40/2017 號)

137. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級工程師/離島黃步峰先生。機管局及運輸署提供的書面回覆，已於會議前送交各委員參閱。

138. 鄧家彪議員簡介提問內容。

139. 黃步峰先生表示，運輸署就的士事宜一直與機管局保持聯繫。根據機管局的書面回覆，機場貨運區內包括多個物流中心均設有的士上落客區；至於其他地方是否容許的士上落客，則需考慮該些位置的安全及交通流量。機管局現正考慮將一些公共的士落客站改為同時容許上客，一般來說，的士落客時間較快但上客時間會較慢，運輸署會與機管局一同檢視有關建議。

140. 陳金洪先生表示，機場島的道路幾乎全是雙黃線，的士司機上落客甚為不便。現時在機場空運中心的巴士站旁設有一個的士上落客區，運作良好。他建議在亞洲空運中心的巴士站旁設置的士上落客區，該處交通不算繁忙，而且空間寬闊，方便的士上落乘客。

141. 鄧家彪議員表示，的士落客相對容易，上客卻較為困難。電召的士司機曾向他反映難以在機場島上尋找合適的上客點，他希望有關部門盡快處理問題。

142. 黃步峰先生表示將於會議後與陳金洪先生再作跟進。

#### XIV. 有關要求龍運巴士提供月票優惠的提問 (文件 T&TC 41/2017 號)

143. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生及龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生。龍運巴士有限公司(龍運巴士)提供的書面回覆，已於會議前送交各委員參閱。

144. 鄧家彪議員簡介提問內容。

145. 潘振剛先生表示，龍運巴士明白市民大眾對巴士月票的期望和訴求，現正積極研究，期望在財政許可的情況下，為乘客提供優惠，同時又可提升網絡營運效益。

146. 鄧家彪議員詢問落實月票優惠建議的時間表。他早前與九龍巴士有限公司(九巴公司)接觸，知悉九巴月票方案構思及定價方法是假設每月乘搭 44 程，以總車費的 85 折優惠作為月票定價，持有月票的乘客可無限次乘搭指定範圍的巴士線。他認為龍運巴士可參考九巴公司的構思，為東涌及大嶼山居民推出月票優惠。隨着港珠澳大橋即將通車，巴士客流量會有所增加，相信巴士公司的收益會更可觀，因此希望龍運巴士為東涌及大嶼山的居民提供更大的乘車折扣(如 75 折優惠)，以回饋乘客。

147. 潘振剛先生表示，由於月票計劃仍在研究中，現階段未能交代有關時間表。若有較具體消息，會向市民公布。月票的計算方法是優惠方案的其中一個研究範疇，暫時未有進一步資料。

148. 鄧家彪議員表示，若龍運巴士提供月票優惠，相信有助提升其在東涌居民心中的形象。他希望該公司在每年盈利穩定增長的情況下，

回饋東涌及大嶼山居民。除提供 A 線巴士優惠外，也可提供其他實質優惠。

149. 潘振剛先生補充，該公司近年都有回饋乘客的車費優惠安排，除了涵蓋 A 線巴士服務外，亦有其他優惠，例如剛於 4 月 30 日完結的同日第二程乘車優惠計劃，同時惠及 A 線及 E 線的巴士乘客。

150. 主席希望龍運巴士研究及考慮委員的意見。

XV. 工作小組報告  
交通及運輸委員會工作小組

151. 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

152. 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。路政署於會前提交一份截至本年 5 月上旬的離島區小型交通改善項目及施工時間表(施工時間表)，有關文件已置於席上，歡迎委員詢問及提出意見。

153. 郭平議員詢問第一項(項目編號 NE/16/01369)於裕東路近逸東邨增設泊位的確實地點。

154. 黃福根委員詢問路彎 K14 工程是改善行人路抑或是擴闊馬路彎位。

155. 鄧家彪議員詢問第二項有關改善單車徑設施(項目編號 NE/16/01432)的詳情。現時松仁路設有臨時水泥路障及臨時交通燈設施，但松仁路的迴旋處工程卻沒有進展，他希望署方講解將有多少工程會在松仁路進行。此外，不少東涌居民反映路政署行人天橋的燈光太強，浪費能源及造成光污染。他詢問署方可否採用燈光監察系統或設定開關時間制等，以控制燈光亮度。

156. 梁昭薇女士表示，第一個項目增設泊位地點在康逸樓對出位置，將增設數個小型貨車泊位。她可於會後向郭議員提供相關位置圖。

(會後註：路政署已於 6 月 29 日將有關位置圖透過電郵傳送予郭平議員。)

157. 郭平議員表示曾去信運輸署和路政署，要求將棄置在康逸樓後面電單車泊位的舊電單車和單車移走，並反映電單車泊位不足。路政署回覆表示會在適時該處增加電單車泊位，所以他以為第一個項目是增加電單車泊位。

158. 梁昭薇女士綜合回覆如下：

- (a) 第一個項目所指康逸樓對出的小型貨車泊位位置，與康逸樓後的電單車泊位位置不同。關於增設泊車位，相信運輸署正進行相關研究，她會後與運輸署跟進後再回覆郭議員。

(會後註：運輸署及路政署已應郭平議員要求在康逸樓後面增設 4 個電單車泊位，有關位置圖已於 6 月 29 日透過電郵傳送予郭平議員。)

- (b) 一如路彎 K13 工程，路彎 K14 工程是進行擴闊馬路彎位工程，以改善路面狀況，提升道路及行車安全。
- (c) 改善單車徑設施工程項目主要是在單車徑標記上重新髹上黃色漆油及增加道路標記，以便行人注意單車徑。
- (d) 過往會議曾提及松仁路有一個迴旋處工程，預計於本年年底完成，完工目標暫時維持不變，若有任何變更，署方會與鄧議員再作商討。
- (e) 有關天橋照明太光，基於公眾安全考慮，署方需在晚間提供足夠照明予道路使用者。她會後會與相關同事跟進，研究可否在安全和環保之間取得平衡，稍後再回覆鄧議員。

(會後註：路政署會適時審視有關天橋照明的安排。)

159. 鄧家彪議員希望署方盡快回覆天橋照明設施事宜，並提供松仁路迴旋處項目的工程設計圖則。

160. 梁昭薇女士表示會後會向鄧議員提供迴旋處的工程圖則。

(會後註：路政署已於 6 月 29 日將有關松仁路迴旋處項目的工程設計圖透過電郵傳送予鄧家彪議員。)

161. 劉焯榮議員指出路彎 K10 工程於半年前動工，但進度緩慢，希望有關部門加快進度。他早前途經該處，發現臨時交通燈號採用電子感應的時間制，而不是人手操作，因此未能因應路面交通情況即時作出調整。該路段時有牛隻經過，阻礙道路交通，易生危險，希望有關部門跟進。

162. 黃華先生詢問為何羗山道路段工程須延至年底才能完成。

163. 主席表示曾駕車途經羗山道路段，但不見有人施工，希望署方加快工程進度。

(會後註：路政署表示，路彎 K10 工程第一階段的挖掘工作已於 5 月初大致完成，目前正為臨時工作平台作最後平整及籌劃下一步的斜坡加固工程。至於臨時交通措施，日間大部分時間都採用人手操作的"停/去"臨時標誌。惟"停/去"臨時標誌在視野不良情況下有其局限性，為保障工人及道路使用者的安全，承建商會在清早、黃昏及惡劣天氣下，改用電子操作的臨時交通燈號。由於施工範圍有限，工程須分階段進行。署方與承建商溝通後，承建商正積極調整工程進度，期望主要的改善工程可按計劃於本年年底完成。)

(郭平議員約於下午 6 時 15 分離席。)

## XVII. 下次會議日期

164. 會議完畢，會議在下午 6 時 20 分結束，下次會議日期為 2017 年 7 月 17 日(星期一)下午 2 時正。

-完-