

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2016 年 9 月 19 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

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

鄭官穩先生

容詠嫦女士

郭 平先生

傅曉琳女士

黃福根先生

羅 崑先生

王媽添先生

何紹基先生

溫東日先生

袁景行先生

應邀出席者

利世鏗先生	運輸署 工程師/特別職務 1
鄧錦基先生	路政署 高級工程師/行人通道上蓋 1
龔樹人先生	城巴有限公司 營運貳部經理
潘振剛先生	龍運巴士有限公司 襄理(車務)

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
陳慧儀女士	路政署 維修工程師/離島及電腦服務
李泳儀女士	土木工程拓展署 工程師 2 (離島發展部)
陳朝暉先生	香港警務處 大嶼山區行動主任
鍾詠恩女士	香港警務處 水警海港警區助理警民關係主任
黃 華先生	行政顧問 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司
陳天龍先生	副總經理 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司
陳金洪先生	主席 大嶼山的士聯會
周淑敏女士	企業傳訊經理 新世界第一渡輪服務有限公司

秘書

陳嘉瑩女士(秘書) 離島民政事務處 一級行政主任(區議會)

因事缺席者

樊志平先生	
曾秀好女士	
林寶強先生	
黃信全先生	
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

~~~~~

## 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代表：

- (a) 土木工程拓展署工程師 2(離島發展部)李泳儀女士，她替代潘偉榮先生出席會議；
- (b) 香港警務處水警海港警區助理警民關係主任鍾詠恩女士，她暫代羅東華先生出席會議；以及
- (c) 路政署維修工程師/離島及電腦服務陳慧儀女士，她替代梁昭薇女士出席會議。

2. 委員備悉，樊志平議員、曾秀好議員、林寶強委員、黃信全委員及蔡國璋先生因事未能出席會議。

## I. 通過 2016 年 7 月 18 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. 在行人通道加建上蓋 (文件 T&TC 50/2016 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署工程師/特別職務 1 利世鏗先生及路政署高級工程師/行人通道上蓋 1 鄧錦基先生。

6. 利世鏗先生利用電腦投影片簡介有關在行人通道加建上蓋計劃(上述計劃)的文件內容。

7. 周玉堂議員表示，地區設施管理委員會(地管會)已有幾項有關在行人通道加建上蓋的地區小型工程建議。他建議透過上述計劃考慮這些建議，以便盡快開展工程。

8. 陳連偉議員表示，現時的地管會已有行人路加建上蓋的工程建議，為照顧地區需要，議員一直透過鄉郊小工程計劃及地區小型工程計

劃提出工程建議，但至今有關建議仍未落實，他希望藉此機會讓相關部門盡快處理。南丫島區議員多年前已向政府申請在連接南丫島榕樹灣碼頭(榕樹灣碼頭)的步橋加建上蓋，但未有任何進展。他認為南丫島碼頭是離島區最差的碼頭，基於地理環境，該碼頭的設計較長，但步橋部分卻沒有上蓋設施。長洲、坪洲及梅窩等碼頭較接近馬路，現時已設有上蓋設施。他希望政府不要因為資金所限，拖延在榕樹灣碼頭步橋加設上蓋的工程，並促請運輸署認真評估該碼頭的情況。

9. 周浩鼎議員表示，關於文件提到區議會在三個月內建議三條走線方案，他詢問是否由議員提交建議後，經整合再選出三條走線方案。由於部分地區小型工程建議正在處理，建議走線方案會否與這些地區小型工程重複。選定三個走線方案後，相關部門又能否立即展開工程。

10. 鄧家彪議員支持運輸署推行上述計劃。他相信各社區是基於需要而要求在行人通道加建上蓋設施。他亦曾多次向區議會提出加建上蓋的建議，但個別項目在技術上並不可行。他詢問，在議員提出建議後，委員會將採用甚麼機制，決定運用區議會抑或運輸署的資源進行有關工程，以及區議會的地區小型工程計劃及運輸署主導的計劃有否分別。

11. 容詠嫦議員表示，據她了解，議員提議的工程一般屬鄉郊小工程計劃/地區小型工程計劃，而現時由運輸署和路政署提出的計劃是因應施政報告建議，邀請區議會建議在區內合適的主要行人通道加建上蓋。她明白議員的關注，特別是榕樹灣碼頭的問題。若議員只集中鄉郊小工程計劃/地區小型工程計劃，可能會錯失機會。相反，如果議員提出三個走線方案，當中包括榕樹灣碼頭的建議，便可確保工程能盡快落實。

12. 余漢坤議員表示，上屆地管會有3項有關行人路加建上蓋的地區小型工程建議，當中1項已動工，其餘2項仍在研究階段。多年來，他與其他議員曾多次就榕樹灣碼頭步橋的問題提出解決方法，但海事處及運輸署已表明該步橋落成已久，在結構上不能承受上蓋的負荷。他認為可考慮將現時地管會的2項行人路加建上蓋的地區小型工程建議，連同陳連偉議員及余麗芬議員提議在連接榕樹灣碼頭的步橋加建上蓋的建議，合共有3項上蓋工程建議。他認為有關上蓋工程建議討論需時，亦涉及許多細節及不同部門，例如榕樹灣碼頭的問題需與海事處商討，因此建議由交通及運輸委員會工作小組詳細討論後，再訂定項目的優次，以決定哪一項上蓋工程建議方案使用運輸署的資源推行，而餘下2項則由地管會繼續跟進。這樣既不會錯失機會，亦可善用地管會的資源。

13. 郭平議員詢問，現時運輸署行人通道加建上蓋計劃的 3 000 萬元撥款是否屬專用款項，抑或可撥入地管會使用。

14. 利世鏗先生綜合回應如下：

(a) 時間安排方面，運輸署收到委員會的走線方案建議後，會盡快進行研究。為加快處理程序及節省時間，署方希望委員會提交走線方案時已訂定優次排列，若在研究第一個走線方案時發現技術上屬不可行，可即時研究排在第二位的方案。如諮詢和申請撥款程序等工作順利，有關工程期望最快可在 2018 年開展。

(b) 上述計劃是因應 2016 年的施政報告，因此與區議會地區小型工程計劃的性質不同。上述行人通道加建上蓋計劃的工程費用並非已有既定撥款，若建議方案的工程費用超過 3 000 萬元，署方需將工程由丙項提升至乙項，最後升至甲項工程，並需向立法會申請撥款。他重申，若工程涉及 3 000 萬元或以下，落實時間會較快。至於涉及 3 000 萬元以上的工程，由於存在很多不明朗因素，署方未能確定落實時間。

15. 鄧錦基先生補充，上述計劃只適用於由運輸署負責管理的行人通道加建上蓋的工程，並不包括橋樑等結構。議員提及的榕樹灣碼頭對出行人通道，涉及由榕樹灣伸延至碼頭的橋樑，是否適合在此計劃下進行需再行研究。

16. 周浩鼎議員希望釐清訂定優次的事宜。現時在地區小型工程計劃下已有若干項上蓋工程建議在考慮中，選出的上蓋工程建議能否在運輸署的計劃下立即施工。另外，他詢問運輸署在上述計劃的撥款與區議會的地區小型工程計劃撥款是否屬於兩筆不同撥款。

17. 利世鏗先生回應，上述計劃是有別於地區小型工程計劃。他知悉區議會在地區小型工程計劃下現正討論一些行人路上蓋工程建議，若議員取得共識，可將有關建議方案提交運輸署及路政署作初步評估，從而選取合適方案。

18. 余漢坤議員表示，部門代表指上述計劃只適用於運輸署和路政署管轄的行人通道。離島區與市區有不同的特性，既然計劃資金可以超出 3 000 萬元，而工程也可提升至甲級工程項目，他詢問運輸署和路政署會否與其他部門(例如土木工程拓展署等)協作，一同推展榕樹灣碼頭步橋加建上蓋的建議。有關問題已討論多年，但仍未能獲得解決，他希

望部門代表在回應問題時不要表現僵化，限定計劃只適用於運輸署負責管理的行人通道。他希望運輸署與其他部門協作，協助委員會討論及訂出建議方案的優次。若運輸署和路政署只局限於現有框架內，議員會有不同考慮。

19. 陳連偉議員感謝余漢坤議員的意見。根據部門代表的回應，上述計劃並不適用於榕樹灣碼頭的步橋。他質疑運輸署未有研究過往議員就榕樹灣碼頭步橋所提出的方案，漠視南丫島長者和殘疾人士的需要。現時榕樹灣碼頭是島上唯一對外的交通要道，人流很多。就榕樹灣碼頭步橋加建上蓋一事，政府一直以結構問題作為推搪的理由，故一直未能解決問題。他希望政府部門設身處地為南丫島居民着想，尋找切實可行的解決方法，否則對南丫島居民有欠公平。

20. 黃漢權議員表示，上次「人人暢道通行」加建升降機設施計劃，已是失敗的經驗。政府只顧及市區，卻未能照顧離島區的需要。按署方的回應，只有東涌區才符合該計劃的要求。他建議有關部門向行政長官反映，直接向各區撥款 3 000 萬元，由區議會自行安排更加簡單。

21. 鄭官穩議員表示，上述計劃在 2016 年《施政報告》中提出，只提及邀請各區區議會選定合適的主要行人通道，並沒有提及會施加限制。他質疑此舉是否故意誤導香港市民。他同意黃漢權議員建議直接向各區區議會撥款 3 000 萬元的做法。由於政府諸多限制，上述計劃安排並不適用於離島區。此外，他認為上述計劃只屬政策上的安排，卻未能照顧離島区的真正需要。離島區有許多長者和殘疾人士行動不便，不能使用行人通道，加建上蓋對他們沒有作用。由於離島區缺乏公共交通工具，很多獨居和行動不便的長者及殘疾人士均未能受惠於政府的政策。他希望有關部門向政策局轉達議員的意見，以及反映離島區的民生情況和市民的想法。

22. 李桂珍議員表示，多年前的施政報告已提出行人通道加設上蓋計劃，議員亦就此提出方案，卻受到諸多限制。雖然政府希望在 18 區推行上述計劃，但卻作出各種限制，她對推展長者友善社區存疑。她建議政府在偏遠地區加設如升降機的輔助性設施，以方便行人。

23. 余麗芬議員表示，政府曾在 18 區推行加建升降機設施計劃，但離島區幅員廣大，在分配資源上存在困難，特別在偏遠的村落和長者居住的地方。面對人口老化問題，她希望政府考慮制定照顧長者的政策。此外，每逢假日或公眾假期，前往南丫島的旅遊人士眾多，加上政府推行 2 元交通優惠計劃後，吸引了不少長者前往南丫島。她認為需在每個

碼頭，特別是南丫島碼頭，加設上蓋。南丫島碼頭存在不少問題，不但沒有洗手間，管理亦欠完善，管理工作分別由多個政府部門，包括運輸署、海事處、土木工程拓展署和建築署負責。既然政府部門得悉榕樹灣碼頭的步橋存在安全問題未能加建上蓋，她希望由跨部門合作，積極處理及盡快解決有關問題。

24. 周玉堂議員明白議員關注榕樹灣碼頭的問題，希望有關部門繼續跟進。現時在地區小型工程計劃下已有若干項行人路上蓋工程建議在考慮中，他建議將有關工程建議提交運輸署考慮和研究，並先考慮造價低於 3 000 萬元的上蓋工程建議，以便盡快開展工程。他希望議員支持將相關地區小型工程建議提交運輸署跟進。

25. 周哲先生表示，根據會上討論，有一些觀察供議員考慮：

- (a) 議員的意見主要分兩方面。第一，希望地區小型工程計劃下的現有上蓋工程建議，透過申請上述計劃的撥款盡快開展。第二，建議於連接榕樹灣碼頭的步橋加建上蓋設施。
- (b) 至於排列優次方面，議員希望在地區小型工程計劃下仍未施工的項目可盡早獲得處理，以便工程盡快落實。至於其餘的工程項目，議員希望運輸署和路政署不要受制於硬性規定或條件，繼續跟進。因此，運輸署除考慮相關地區小型工程建議外，亦應一併考慮議員所關注的榕樹灣碼頭步橋項目。
- (c) 就有關運輸署和路政署撥款與地區小型工程撥款可否合併，運輸署代表回應指兩筆屬不同撥款。即使工程項目已納入地區小型工程名單中，也可同時在上述計劃中提出。
- (d) 他詢問運輸署會否向委員會匯報議員所提交的建議方案，或在會後與相關議員跟進。

26. 利世鏗先生表示，收到議員提供的上蓋走線方案資料後，運輸署會提供有關行人通道的初步評估資料，例如長度和寬度等。如有需要及在資源許可情況下，署方可進一步提供統計人流數量等資料，以協助委員會選定合適方案並給予優次排序。

27. 主席總結，委員會同意優先考慮地管會有關行人通道加建上蓋的地區小型工程建議，稍後會將有關資料連同榕樹灣碼頭步橋加建上蓋的建議，轉交運輸署跟進。

(會後註：地管會有4項有關行人路加建上蓋的地區小型工程建議，已連同南丫島榕樹灣碼頭步橋加建上蓋的建議於2016年11月9日轉交運輸署及路政署。)

(黃漢權議員及鄧家彪議員約於2時10分入席。)

### III. 有關建議將無線射頻識別技術用於大嶼山封閉道路通行許可證的提問 (文件 T&TC 49/2016 號)

28. 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。

29. 袁景行委員簡介提問內容。

30. 杜志強先生表示，大嶼山封閉道路通行許可證(大嶼山許可證)費用為每月70元，一年900元，而續證費用為每月55元，一年約600多元。大嶼山許可證用法簡單，容易識別，運輸署不需要收集道路使用者數據或作實時監控，因此暫時沒有需要修改。署方備悉有關建議，待技術較成熟時，日後再作考慮。

31. 郭平議員表示，政府重點發展大嶼山，但大嶼山的道路存在很多問題，議員過往曾多次要求完善及優化大嶼山的道路系統。他十分支持將無線射頻識別技術用於大嶼山許可證的建議。他表示，現時很多市民駕車入大嶼山遊玩，但卻未申領許可證。他留意到有人駕車闖入東涌道禁區路段，若發現沒有警方路障，便指示其他車輛進入。由於每天有很多架次車輛進出大嶼山禁區路段，他質疑是否需警方24小時設置路障監察。他關注現時運輸署沒有訂定措施，監管及限制進入禁區路段的車輛種類，特別是重型車輛，而無線射頻識別技術則有助分析及收集車輛的數據。最後，他質疑為何重開東涌道後，其封閉道路通行許可證需要收費。

32. 容詠嫦議員對上述建議表示支持。若每次需警方派員設置路障截查進入禁區路段的車輛，會浪費人力、物力及財力資源。現時科技發達，無線射頻識別技術可有效識別和實時監察進入禁區路段的車輛，既可票控違規車輛，亦可收集數據作統計之用。她希望運輸署持開放態度，積極研究上述建議是否可行。

33. 鄭官穩議員認為建議可行，希望運輸署考慮，而非敷衍了事。他建議署方詳細研究執行細節，例如財務安排、是否用者自付、收集數



據的目的等問題。

34. 陳朝暉先生表示，大嶼山自駕遊計劃自本年 2 月 26 日起開始實行，至 8 月 31 日為止，警方在東涌道進行了 432 次路障行動，每次平均一小時，共截停 227 架次車輛，均沒有大嶼山許可證，有部分更被重複檢控。由於涉及龐大資源，警方曾與運輸署反映，不宜單靠人手截查及監察。

35. 郭平議員表示，若運輸署不採納有關技術，而令警方耗用大量資源，他質疑該署是利用其他部門的資源協助自己的工作。

36. 黃華先生詢問，若有車輛非法進入東涌道禁區路段，警方會否即時收到通報，以及違規車輛被檢控後，可否繼續進入禁區道路。

37. 鄭官穩議員表示，警方的路障截查行動涉及龐大資源。他詢問警方檢控違規車輛的罰則，以及會否因車輛被檢控而影響第三者保險。

38. 陳朝暉先生綜合回應如下：

(a) 除不定時進行路障行動外，當收到市民舉報有未申領大嶼山許可證的車輛(如市區的士或私家車)非法進入禁區道路後，警方會根據所得資料安排車輛兜截，一經截獲會進行票控，並勸諭有關車輛盡快離開禁區道路。

(b) 警方會以定額罰款檢控違規進入禁區道路的車輛。根據法例，未領有大嶼山許可證的車輛會處以 320 元罰款。至於會否影響第三者保險，他相信兩者並沒有關連。

(c) 如在路障截到違規車輛，警方會要求駕駛者即時調頭；如因市民舉報而截獲車輛，警方會即時勸諭離開，但不排除有些車輛再次進入禁區及於其他路障遭到截查，而每日檢控次數沒有上限。

39. 陳金洪先生贊成採用新科技，以有效監管使用禁區道路的車輛，希望運輸署考慮。以往大嶼山的士在舉報有市區的士違規進入東涌道禁區路段時，除須指出車輛的位置，並要致電相關警署，十分費時。若需要交通警察帶領，更浪費警方資源。採用無線射頻識別技術有助偵測違規車輛並進行檢控，相信對駕駛者有一定阻嚇作用，亦可改善大澳、大嶼南及長沙泊車位被違規車輛佔用的情況。另外，他補充石門甲現設有「不准駛入」的交通標誌，若不依照標誌指示，罰款 450 元。

40. 張富副主席詢問警方，如車輛未領有許可證進入禁區道路，會否受保險保障。他指出車輛違規進入東涌道及嶼南道被檢控，應分別收到 450 元及 320 元兩張罰款告票。

41. 陳朝暉先生表示，有關未領許可證而進入禁區道路的車輛保險問題，需再作研究，但根據過往經驗，兩者沒有關連。至於雙重懲罰的問題，可再作研究。

42. 鄧家彪議員表示，基於安全考慮，東涌道不適合太多車輛進入，他贊同限制車輛數量。他認為駕駛者明知故犯，違規進入禁區，增加道路風險，不應受保。他建議相關政府部門(例如警方或運輸署)向香港保險業聯會查詢，澄清有關問題。

43. 余漢坤議員補充，在新東涌道未建成之前，車輛進入東涌道和嶼南道，需領取各自的封閉道路許可證(即「禁區紙」)。若違規進入，會收到兩張罰款通知。此外，就使用無線射頻識別技術的建議，他質疑運輸署回應草率，敷衍了事。現時大嶼山許可證每年收費 600 多元，以每年發出 8 000 多張計算，款項超過 500 萬元，但政府卻沒有相應投放資源維修及改善道路。他認為政府應撥出部分收入，研究優化現有設施，例如在石門甲設置一個能識別無線射頻識別技術許可證的閘口，若有違規車輛進入，便可傳遞數據作實時監察，相信有助警方執法。他希望運輸署重新研究有關建議。

44. 杜志強先生表示，運輸署會聽取不同意見，待技術發展成熟時，會適時再作研究，考慮是否廣泛採用。

IV. 有關往逸東邨方向的 S64 及 S64C 號線巴士脫班的提問  
(文件 T&TC 51/2016 號)

V. 有關 S64 號線巴士服務的提問  
(文件 T&TC 54/2016 號)

45. 主席表示，議程(IV)和議程(V)的內容相關，故建議一併討論。他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、龍運巴士有限公司(龍運)襄理(車務)潘振剛先生及城巴有限公司(城巴)營運貳部經理龔樹人先生。

46. 郭平議員及周浩鼎議員分別簡介文件 T&TC 51/2016 號及 T&TC 54/2016 號的提問內容。。

47. 潘振剛先生回應如下：

- (a) 在繁忙時段班次編排方面，S64C 號線巴士在下午繁忙時段提供特別班次，由下午 3 時至 6 時許，每 13 分鐘一班，主要疏導機場貨運區下班員工。而 S64 號線巴士的基本班次，由下午 4 時至 7 時許，每 13 分鐘一班。
- (b) 有關本年 8 月 9 日的事件，S64 號線巴士按照原定時間表開出，由於是循環線，中途沒有一個理想的班次調控點，沿途上落客及交通狀況或會影響部分班次的行車時間。該時段是機場島的下班繁忙時間，而 S64 號線巴士與其他往返機場及新界和市區的 E 線巴士共用車站，因此巴士需要排隊入站，才可讓乘客上車。
- (c) S64 號線巴士在東涌逸東邨總站開出，每 12 至 13 分鐘一班，經機場回程時，有部分時段班次於中途站之候車時間可能延長至 15 至 20 分鐘。如有需要，巴士公司會安排短途特別班次疏導乘客。一般來說，在下午繁忙時段，由機場貨運區往東涌的乘客數目，較由機場往東涌或逸東邨多，因此該公司會因應乘客需求而調動巴士班次。服務時間表載有特別班次服務詳情。此外，該公司亦會在下午繁忙時段調派其他路線的巴士行走 S64C 號線的短途特別班次。
- (d) 該公司早前曾向香港機場管理局(機管局)反映，需要擴闊機場島部分巴士站，以便在繁忙時段有多於一部巴士同時入站，縮短候車時間。該公司現正與機管局磋商，希望紓緩某些中途站的擠塞情況，並已安排外勤人員於國泰城站監察情況，適時調動巴士班次。若發現班次出現異常情況，外勤人員會安排巴士直接到該站接載乘客。
- (e) 該公司會繼續密切監察 S64 號巴士線的服務及班次編排，並因應乘客情況調整安排。

48. 龔樹人先生表示，就 8 月 9 日下午繁忙時段 E21 號線巴士脫班一事，當日 E21 號線巴士於下午 5 時 50 分由博覽館站出發，由於車長錯誤行走 E22 號巴士路線，當發現時下一班 E21 號線巴士已經開出，因此未能作出補救，導致下午 6 時 20 分才有巴士到達空郵中心站接載乘客。該公司已進行調查及跟進，並就事件致歉。

49. 郭平議員表示，居民反映下午 6 時至 6 時 30 分時段的 S64 號線巴士服務欠佳，希望龍運改善。另外，他詢問是否因為機場島巴士站未能容納多於一輛巴士停泊，以致不能增加巴士班次，以及擴闊機場島部分巴士站的建議，是否需要獲得運輸署支持。

50. 潘振剛先生回覆，機場島有部分巴士站只能容納一至兩部巴士停泊，由於在繁忙時段許多巴士於正點(如 00、15、30 分)開出，若多部巴士同時到達，便需排隊入站。

51. 鄧家彪議員表示，巴士脫班不時出現，分拆巴士路線亦未能完全解決問題，以致 S64 號線巴士於繁忙時段經常爆滿。他建議巴士公司增撥資源，增加車隊數量及司機。此外，他認為巴士公司只在國泰城進行監察及調動巴士班次，對其他分站的乘客有欠公平。他詢問巴士公司會否考慮在國泰空廚站及空郵中心站乘客高峰時段作出相同安排。

52. 周浩鼎議員反映在一些分站或時段出現滿客「飛站」情況，雖然巴士公司安排外勤人員實時監察，在繁忙時段調配巴士疏導乘客，但由於候車乘客眾多，巴士公司應考慮增加車隊數目。長遠而言，他建議以鐵路及輕軌系統接駁港珠澳大橋人工島、機場島與東涌市中心，以節省交通時間。

53. 潘振剛先生綜合回應如下：

- (a) 有關 S64 號線巴士的數目，現時全日共有 8 架巴士行走 S64 號線，其中 2 架於早上至上午 11 時及下午 4 時至 9 時的繁忙時段服務。該公司會密切留意東涌的人口增長及發展情況，調節 S64 號線巴士服務。該公司每年會向運輸署遞交路線評估發展計劃以供審批，相信署方會做好把關工作。
- (b) 無論對國泰城站及其他分站的乘客，該公司均會一視同仁，並視乎乘客流量調整巴士服務。根據觀察，國泰城的下班人數較航膳東路及航膳西路的機構為多，而國泰城的乘客多數前往港鐵東涌站，而航膳東路及航膳西路站則有較多巴士路線選擇，乘客的目的地亦各異。再者，S64 號線設於國泰城的巴士站，短時間已聚集人龍，外勤人員需彈性調控巴士班次疏導乘客。
- (c) S64C 號線是短途特別班次，行走駿運路、航膳東路、航膳西路，然後返回逸東邨。至於會否再增加班次須視乎當時情況，如前面分站有阻塞情況，可能需即時調動班次疏導人流。

54. 杜志強先生綜合回應如下：

- (a) 關於在機場島擴建巴士彎位一事，由於機場島由機管局管轄，運輸署早前與機管局研究在機場島擴建巴士站及加長彎位，以容納超過一架巴士，現正繼續跟進。
- (b) 在下班繁忙時段，在國泰城站乘搭 S64 號線巴士的乘客眾多，巴士公司會因應乘客及服務需求，調配特別巴士班次到該站疏導人流。
- (c) 根據署方的記錄，S64 號線巴士載客量介乎四成五至六成，與巴士公司資料相若。署方會定期抽查巴士公司的調查數據，檢討其有否需要調配更多資源。

55. 鄧家彪議員詢問，行走 S64 號線的 8 架巴士，當中 2 架是否只於繁忙時段提供服務，以及在高峰期有 8 架還是 10 架車提供服務。他認為現時 S64 號線巴士服務不足以應付需求，希望運輸署做好監察工作，並建議龍運在下年度巴士服務計劃提升車隊數目。

56. 潘振剛先生表示，在繁忙時段以外的行車時間較短，6 架巴士已能維持服務水平。根據服務時間表編定，8 架車是基本班次，連同從其他路線調配的額外特別班次，高峰期會有 11 或 12 架車行走 S64 號線。

57. 杜志強先生表示，運輸署會就未來巴士路線評估發展計劃，與巴士公司保持聯繫，若資源許可，希望巴士公司進一步加強 S64 號線的服務。

VI. 有關要求延長東涌港青基信書院旁與北大嶼山醫院前的巴士站上蓋及加設擋雨屏障和於迎禧路增設巴士站的提問  
(文件 T&TC 52/2016 號)

58. 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、龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生、城巴有限公司營運貳部經理龔樹人先生，以及新大嶼山巴士有限公司(嶼巴)顧問黃華先生及副總經理陳天龍先生。

59. 郭平議員簡介提問內容。

60. 襲樹人先生回覆如下：

- (a) 就松仁路旁巴士站增設上蓋的建議，該公司正進行現場評估及研究會否受某些設施影響而無法進行上蓋工程。若證實可行，會向運輸署申請興建上蓋，以配合當區需要。
- (b) 有關在迎禧路增設巴士站的建議，於迎禧路昇薈對開的一組新巴士站投入服務後，該公司已在該處設置 S56、E11、E11S、E22S、E21A、E21X 及 N21A 號線巴士分站，接載乘客。

61. 陳天龍先生表示，港青基信書院旁的 37 號線巴士站現已設有上蓋，考慮到該站的用量及該巴士線候車處位於巴士站「站頭」，相信設施已足夠，因此現階段未有計劃延長巴士站上蓋。他補充，該公司現正審視整個東涌北區域的巴士站設施，若有需要，會納入考慮範圍，以作出改善。

62. 郭平議員表示，雖然 37 號線巴士站平日用量不多，但在放學時間人流增加，在下雨時上蓋設施更不足以應付需求，候車乘客因而渾身濕透。另外，港青基信附近第 39 區有建屋項目，因應東涌未來發展，他希望嶼巴未雨綢繆，及早檢討該處及附近東涌道的巴士站設施。

63. 周浩鼎議員表示，隨着昇薈、迎東邨及附近屋苑相繼落成，該區人口不斷增加，希望各巴士公司增加區內巴士站數目和巴士班次，以應付服務需求。

64. 陳天龍先生綜合回應如下：

- (a) 東涌區有多個發展項目，該公司將調整巴士路線，並積極審視整個東涌北區域的巴士站設施，以期提升服務水平。
- (b) 該公司早前去信政府部門要求在第 39 區裕東路近港青基信書院加建一個巴士彎位，以便將來增加巴士服務。迎東路近海旁路邊是攀爬石，不能設置中途站，直至文東路映灣園二期才有巴士站。由於區內人口增加，巴士服務需求不斷上升，他希望有關部門及早訂定全面的交通規劃。

65. 杜志強先生表示，運輸署已要求土木工程拓展署在第 56 區迎禧路東行，昇薈旁對出位置劃定一個巴士彎位。至於巴士公司要求於第 39 區裕東路港青基信書院旁加設巴士彎位，署方亦已與有關部門跟進。因

應東涌北、昇薈、東環及迎東邨等屋苑的入伙時間表，署方會與巴士公司協調，以加強巴士服務及改善巴士彎位設計。

(鄧家彪議員約於下午 3 時 35 分離席。)

VII. 有關改善東涌順東路與達東路間交通燈位前交通擠塞的提問  
(文件 T&TC 53/2016 號)

66. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 李家曦先生及路政署維修工程師/離島及電腦服務陳慧儀女士。

67. 郭平議員簡介提問內容。

68. 李家曦先生表示，有關建議在順東路近東涌游泳池左轉入達東路，即在快線增設左轉的設計，讓快線車輛可同時直去及左轉，而慢線車輛維持左轉，運輸署已實地視察，認為建議可行，但需同時擴闊彎位及更改路面標記，確保車輛左轉入達東路時行車暢順。

69. 郭平議員詢問有關改善措施何時展開及預計完工時間。

70. 陳慧儀女士回應，路政署收到施工紙後會到現場視察，安排承建商設計臨時交通改道措施方案，再與相關部門商討，一般約需數個月。待建議獲相關部門接納，便可開展工程。

71. 陳金洪先生贊同郭平議員的建議，認為對道路使用者帶來方便。現時順東路、達東路及迴旋處經常塞車，燈位亦常有修路工程，影響交通，若准許車輛在順東路左轉，有助疏導交通，他希望有關部門盡快落實工程。

72. 李家曦先生補充，路政署現有多項工程等待施工，相信該署會因應人手及資源，編排工程項目優次。

73. 郭平議員擔心工程建議需輪候多年才能展開，他希望路政署提供確切的時間表。

74. 陳慧儀女士回應，署方在收到施工紙後，會安排實地視察及審視當時的工程項目數量，才能安排工程的展開時間。

VIII. 有關改善東涌市中心迴旋處進度的提問  
(文件 T&TC 55/2016 號)

75. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 李家曦先生。

76. 周浩鼎議員簡介提問內容。

77. 李家曦先生回覆如下：

- (a) 有關港鐵東涌站 A 出口增設上落客位的建議，運輸署已發出施工紙。至於施工日期，相信路政署會根據現時手上工程項目、人手及資源安排工程優次。
- (b) 鑑於達東路現時的交通狀況，署方在東涌市中心第 11 號地段的工程完成前，會盡量避免增加達東路的交通壓力，不會在附近進行大型工程，因此暫時只考慮在達東路和港鐵東涌站 A 出口外尋找適合地點增設上落客位，以免大型工程增加路面負荷。
- (c) 當第 11 號地段的工程完成後，署方會考慮與有關部門商討善用現有臨時巴士總站。巴士總站會遷回原來位置，而騰空的臨時巴士總站位置可考慮用作旅遊巴士、貨車或私家車的上落客位，相信有助紓緩東涌區(特別是達東路)的交通壓力。
- (d) 若港鐵東涌站 A 或 D 出口外有發展機遇時，運輸署會聯同相關部門重新規劃該兩個出口外的路面設計，藉以提供更多上落客位，保持東涌區內交通暢順，亦會盡量增設公眾泊車位，以滿足市民的需要。

78. 周浩鼎議員詢問有關港鐵東涌站 A 出口增設上落客位工程的開展日期。在東薈城擴建工程完成後，現時的臨時巴士總站會搬回東薈城 II 期地下原來位置，臨時巴士總站用地將會騰空。議員曾多次向有關政府部門(如規劃署)建議興建市政大樓及街市，以善用該幅政府用地。運輸署則回應指臨時巴士總站可能會改作旅遊巴士、貨車或私家車的上落客位/泊車位，與早前提議的市政大樓用途有出入，希望署方解釋。

79. 李家曦先生回應如下：

- (a) 就工程開展時間，由於路政署手上有很多工程項目等待施工，包括羌山路及嶼南路彎位改善工程、巴士站改善工程，以及為配合港珠澳大橋即將落成及屯門至赤鱗角連接路工程，需在東



涌區加設不少交通標誌和大型方向指示牌。路政署表示，若把這項新工程排在名單最後，預計在 2018 年動工。若工程有迫切性需盡早開展，可再與路政署商討，研究調整工程次序，但在資源不變的情況下，其他工程進度將受影響。

- (b) 有關臨時巴士總站的日後安排，首先須由規劃署落實土地規劃用途。若如議員所述規劃興建市政大樓，運輸署或會建議將該大樓最低層騰出作為巴士總站或上落客位，以滿足不同使用者的需要。若有需要，署方可向規劃署轉達有關建議。

80. 周浩鼎議員表示，根據運輸署的回應，該兩個用途沒有矛盾。他關注增設上落客位工程最快在 2018 年才能開展，但迴旋處的交通擠塞問題存在已久，他曾向運輸署建議解決方案，但問題一直拖延，希望有關部門積極處理，盡快開展工程。

81. 郭平議員促請有關部門盡快解決現時迴旋處的交通擠塞問題。短期措施方面，他建議調節交通燈的設定時間，以疏導交通，紓緩達東路的擠塞情況。長期措施方面，他希望有關部門重新規劃及盡快落實工程。

82. 傅曉琳議員表示，港鐵東涌站 A 出口外的迴旋處(即映灣園邨巴士站位置)於繁忙時間有很多私家車或貨車停泊。除加強執法外，她詢問運輸署會否制定一些短期措施，例如在繁忙時間，除指定車輛外，限制其他車輛駛入，以改善擠塞問題。

83. 李家曦先生綜合回應如下：

- (a) 就建議調節交通燈的設定時間，運輸署人員最近於 9 月 1 日開學日視察現場，早上繁忙時間車流量較多。他與負責交通燈事宜的同事跟進後，得悉達東路和順東路近富東邨路口的交通燈已經調節，而達東路左轉出順東路的綠燈時間亦已延長。署方稍後會再派員實地調查，研究能否改善附近其他交通燈的時間。
- (b) 就港鐵東涌站 A 出口外的迴旋處限制車輛出入的建議，根據現場觀察，大部分時間的上落客情況尚可接受，但有車輛在彎位短暫停留等待接載乘客，以致該彎位未能善用，影響運作。

84. 陳金洪先生認為迴旋處的設計令駕駛者叫苦連天。由於大嶼山的士站位置較遠，許多大嶼山的士司會選擇在迴旋處的市區的士站落客，但該處交通經常擠塞。另外，他曾建議建造一條道路連接翔東路和

東涌東交匯處，方便車輛前往機場及市區方向，以紓緩現時達東路的擠塞情況，但運輸署回應並不可行。他質疑署方敷衍了事，未有積極尋求解決方法。

85. 張富副主席建議運輸署與路政署和委員視察現場環境，研究有關建議是否可行。

(余麗芬議員約於下午 3 時 55 分離席。)

## IX. 有關愉景灣外來車輛的提問 (文件 T&TC 56/2016 號)

86. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生及路政署維修工程師/離島及電腦服務陳慧儀女士。

87. 容詠嫦議員簡介提問內容。

88. 杜志強先生表示，愉景灣隧道(隧道)由私人興建及擁有，運輸署會定期檢查隧道的清潔、燈光、交通標誌、救援車輛及人手等事宜。根據最近三年的數據資料，每年平均有 1 至 3 部車輛因看錯路標誤闖隧道，情況並不嚴重。根據運輸署第 6093 號公告，由 2014 年 10 月 26 日起愉景灣北的車輛限制放寬，市區和大嶼山的士，以及部分旅遊巴士均可進入。另外，該公告列明隧道的維修車輛和指定車輛，包括警車、消防車及執行公務的政府車輛均可進入隧道。最近的資料顯示，隧道的運作大致正常。若發現未獲許可的車輛進入隧道，可將涉事車輛車牌供運輸署查證。

89. 容詠嫦議員提出的意見如下：

(a) 她認為問題癥結在於現時進入隧道的車輛由愉景灣隧道有限公司(隧道公司)全權管理，而愉景灣服務管理有限公司(管理公司)則管理准許在愉景灣行駛車輛的發牌事宜，兩間公司都是香港興業國際集團旗下的公司，因此有「自己人管自己人」之嫌。

(b) 根據《愉景灣隧道及連接道路條例》(第 520 章)第 23 條，若有車輛違規使用隧道，罰款 10 萬元，並需匯報行政局，涉事車輛更可能會被吊銷牌照。根據該條例，政府有責任作出監管。

(c) 她曾目睹或從居民提供的相片看到有私家車停泊在愉景灣董事

屋的私人停車場，亦有非運輸用途的輕型貨車長期停在管理公司門口，甚至有的士進入愉景灣廣場附近地方。她質疑這些車輛並非獲准許的指定車輛，涉嫌違規進入區內或停泊。此外，她更目睹有警方的「CID」車輛接載職員與愉景灣管理公司及保安公司人員踢足球，對其執行公務之說存疑。

- (d) 她關注愉景灣正進行不少大型工程，有很多重型車輛行走和不時實施改道措施，擔心會發生交通意外。如果路政署及運輸署不根據該條例(第 520 章)第 23 條作出監管，便是沒有做應做的事。
- (e) 她建議運輸署及路政署考慮在隧道入口收費亭位置加裝閉路電視，以便監察進入隧道的車輛。雖然愉景灣隧道不長，但據悉有 21 部用作維修用途的車輛，大部分為私家車，有居民拍攝到這些私家車周末停泊在愉景灣董事屋的私人停車場，她質疑這些車輛有被濫用之嫌。若情況屬實，政府有責任執法，對違規車輛作出檢控。
- (f) 運輸署回應指每年只有 1 至 3 部車輛誤闖進入愉景灣，但據她所見，每日也有類似事件發生。她質疑是否每次須向該署匯報，抑或應將事件交予傳媒報道。

90. 杜志強先生表示，《愉景灣隧道及連接道路條例》第 35 條所載罰款，只在出現重大的結構性問題時才會施行。根據署方資料，誤闖隧道的車輛不多，一經發現，隧道公司職員會即時勸諭有關車輛離開。另外，就隧道公司職員、維修車輛及職員專車的數量及使用情況，署方暫時未有相關資料。據悉，隧道公司設有「禁區紙」監管愉景灣車輛，若有並非上述公告准許的指定車輛進入隧道，即屬違法。他補充，並非 AM 車牌號碼的「CID」車輛是警方在特別行動時使用。

91. 容詠嫦議員表示，運輸署未能理解問題的嚴重性，又沒有對違規車輛做好監管工作，任由隧道公司自我監察而不受約束。她詢問其他較長的隧道(如大老山隧道)有多少輛維修車，又會否使用私家車，以及使用私家車作維修用途是否合適。她歡迎前往愉景灣執行公務的政府車輛(包括非 AM 車牌號碼的車輛)，但她確曾目睹有不知名車輛到愉景灣接載警員與管理公司和保安公司人員踢足球，若無合理解釋，即屬違規。她質疑運輸署及路政署失職，存心不加以監管或不敢監管。她擔心報章報道的勾結事件會在愉景灣發生。她曾分別向業主委員會查詢及在區議會會議上提出違規車輛進入愉景灣的問題，若當局不加強執法，她

唯有向公眾公開事件。

92. 杜志強先生表示，若有車輛非法進入愉景灣隧道而沒有合理解釋，即屬違法，署方不會姑息，並會作出相應的檢控行動。關於警方車輛當時是否執行公務，可由警方補充。

(張富副主席約於下午 4 時 10 分離席。)

X. 有關要求興建東涌至大澳的沿海公路的提問  
(文件 T&TC 48/2016 號)

XI. 有關大嶼山塌山泥導致交通癱瘓的提問  
(文件 T&TC 57/2016 號)

93. 主席表示議程(X)及議程(XI)的內容相關，建議一併討論。雖然議程(XI)的提問在限期後遞交，但考慮到有關事宜在限期後發生，並有迫切性，故他特別批准在是次會議上討論。他歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/杜志強先生及工程師/離島 1 李家曦先生；路政署維修工程師/離島及電腦服務陳慧儀女士。運輸及房屋局(運房局)、運輸署、路政署及土木工程拓展署的綜合書面回覆，已於會議前送交各委員參閱。

94. 劉焯榮議員分別介紹 T&TC 48/2016 號及 T&TC 57/2016 號的提問內容。

95. 李家曦先生回應如下：

- (a) 有關興建東涌至大澳沿海公路的建議，運輸署在本年 8 月 2 日以書面回覆大澳鄉事委員會。信中提及，政府曾於 1998 年就興建道路連接東涌至大澳進行初步可行性研究。當時的研究結果顯示，從交通需求流量或環境因素而言，並沒有足夠理據支持興建該段連接路。署方和相關部門多年來一直密切留意大嶼山道路的使用情況，並在有需要及可行情況下進行合適的改善工程，例如在 2006 至 2009 年進行東涌道擴闊工程，大幅改善東涌至大澳的交通。政府近年亦在羌山道及嶼南道多個地點完成彎位改善工程，以進一步提升行車暢順程度。以上多項工程對改善大嶼山鄉郊地區的對外交通有顯著幫助。此外，根據大嶼山發展諮詢委員會於本年 1 月發表的大嶼山發展策略建議，大嶼山西北部(包括大澳)主要用作保育、休閒、文化及綠色旅遊用途，並不建議作任何大型發展。考慮到以上兩點，現時政府並

沒有計劃興建連接大澳至東涌的沿海公路。

- (b) 就信中提及的數據，嶼南道及羗山道的設計車容量為每天 8 000 架次。根據署方統計，嶼南道現時每天車流量約為 3 200 架次，羗山道介乎嶼南道及深屈道的一段路每天車流量約為 2 560 架次，而介乎深屈道至大澳道的一段路每天車通流量約為 1 110 架次，交通擠塞情況鮮有發生。署方認為嶼南道足以應付現時的車流量，因此短期內未有擴建需要。
- (c) 雖然署方未有計劃興建東涌至大澳的沿海公路，但據悉土木工程拓展署現正籌備成立大嶼山拓展處，專責推展及管理發展大嶼山的計劃，當中包括為大嶼山各項發展進行整體交通及運輸研究，相信屆時該署會再檢討大澳至東涌之間的公路情況及有關興建沿海公路的建議。

96. 劉焯榮議員對運輸署的回應表示失望。他不認同車流量偏低及沒有足夠數據支持興建沿海公路的說法。香港所有道路都免費讓車輛通行，唯獨大嶼山除外，車輛需申領「禁區紙」才可進入嶼南道。他表示，嶼南道並非標準道路，政府部門所進行的小型改善工程根本不能解決問題。雖然大澳人口少，但遊客眾多，他請運輸署於假日下午 1 時至 7 時實地觀察以了解情況。除了考慮車流量及人流數據外，運輸署亦應顧及大嶼山居民長遠生活所需及持續發展的需要。由於交通配套缺乏，居民只好離開鄉村前往市區，導致多條鄉村(例如汾流、二澳、磡頭村及沙螺灣等)人口銳減。以沙螺灣為例，人口由約 1 000 人跌至現時不足 100 人。他認為運輸署根本沒有考慮居民的生活、經濟以及持續發展等問題，並對署方的回應感到荒謬。

97. 余漢坤議員提出的意見如下：

- (a) 有關議題在區議會討論多時，運輸署卻拋出一大堆車流量數據敷衍了事。若要討論數據，政府部門不應該只提及數量，還需要提供質量的數據，像發生山泥傾瀉意外後，離島多個地區與外界隔絕等影響。
- (b) 這次發生山泥傾瀉的斜坡地點並不屬於土木工程拓展署斜坡緩減計劃範圍之內，因為該幅斜坡面積很小，表面上不易察覺其潛在危險。繼 2008 年黑格比強颱風吹襲之後，各政府部門並無對計劃沒有涵蓋的斜坡進行任何改善工程。在大嶼山有不少斜坡，隨時可能發生山泥傾瀉意外，但大嶼山居民卻無計可施。

在發生山泥傾瀉意外後，居民無法前往市區，直至約 4 小時後政府才安排緊急渡輪服務接載居民，這就是他所指的質量數據。大澳承載力已出現問題，萬一發生意外(如山泥傾瀉)需要暫時封路，疏散旅客會相當困難，居民生活亦會大受影響。此外，居民平時每天上班上學，耗用的時間標準與市區不同，來回交通需數小時，影響生活質素。

- (c) 運房局把發展大嶼山的問題推卸給發展局，完全沒有考慮及關注大澳及其他偏遠地方的運輸及居住環境。對於大嶼山居民而言，政府忽視離島居民的生活需要，即使現時計劃發展大嶼山，大嶼山南部大部分地方並未受惠。雖然北大嶼的發展對大澳有一定裨益，但他關注現時大嶼南的道路承載力根本不能負荷未來大嶼山發展及港珠澳大橋通車後所帶來的車流量。另外，政府部門欠缺長遠的道路重建或改善計劃，多年來對嶼南道這條「建築路」只進行小修小補，未能將其提升為標準道路，若發生意外，後果不堪設想。除斜坡問題外，嶼南道的路基、闊度、彎位等亦出現基本的問題。他希望有關部門記錄在案，當大嶼山拓展處成立後，首要考慮興建大澳至東涌沿海公路的建議。

98. 周浩鼎議員表示，如果政府興建沿海公路，由東涌至大澳的車程只需 15 分鐘。他認為，興建沿海公路的成本效益非常高，政府應該盡快研究及開展有關工程，不應再拖延。

99. 周玉堂議員表示，據悉環保人士反對興建沿海公路的建議，有關工程要通過環境評估並不容易。他認為，大澳的承載力已經飽和，特別在假日時，交通十分擠塞。政府不應只考慮環保人士的反對聲音，亦應顧及地區的需要。政府發展大嶼山時，應作長遠考慮，若缺乏交通配套，發展大嶼山便失去意義。他促請政府盡快研究興建沿海公路的建議，亦希望在發展和環保之間取得平衡。

100. 黃漢權議員表示，只要巴士公司購置更多巴士，便可紓緩交通承載的壓力，但若要居民攤分車輛保養維修費用，並不公平。政府計劃發展大嶼山，卻不興建沿海公路，他表示費解。運輸署回應時指目前數據不足以支持興建沿海公路，他質疑政府落實興建港珠澳大橋時，亦沒有數據支持。此外，早前發生的山泥傾瀉意外後，因須進行修復工程而把大嶼山與機場島之間的航道列為禁區，除富裕小輪外，其他船隻不得進入，否則海事處可以作出檢控。他認為政府部門各自為政，發展大嶼山時沒有考慮周全的交通配套，造成居民和遊客之間的摩擦。運輸署的

數據顯示嶼南道足以應付車流量，但他質疑該等數據根本未能反映事實。

101. 黃華先生表示，即使增加巴士數目，但道路不通亦無補於事。現時嶼南道要容納更多巴士行駛有一定困難。至於環保方面，他認為以往興建青嶼幹線時，開山闢石及填海均沒有問題，相反在大澳興建連接東涌的沿海公路一事上卻認為不可行。

102. 劉焯榮議員表示，就運輸署的回應指大澳將作保育、休閒、文化及綠色旅遊等用途，但欠缺交通配套，遊客根本無法前往大澳。他舉例說，大澳在 2008 年發生山泥傾瀉，封閉道路接近一個月，令大澳與世隔絕。雖然水路能夠局部解決交通問題，但乘坐船隻時間長，加上船隻數量不多，未能快速有效紓緩交通問題。而今次發生山泥傾瀉的地點在水口，工程較簡單，故能在短時間完成維修工作。若在石壁水塘或其他地點發生類似意外，他詢問政府將如何應變。

103. 余漢坤議員表示，由於北大嶼山醫院未能為長者提供牙科診治服務，他計劃與某慈善團體合作設置一輛「牙科車」為大嶼山區內長者提供牙科診治服務，可惜在實地視察時，慈善團體關注嶼南道彎位及路陷問題較多，「牙科車」在該道路上行駛，將會加速車身及車內設備的損壞速度。他不認同運輸署指嶼南道的對外交通及多個彎位問題已有顯著改善的說法，認為改善工程的實際成效有限。他批評運輸署只求能夠向傳媒證明已經為嶼南道進行多項彎位改善工程，現時情況大為改善，免除與環保人士的衝突，因而拒絕興建大澳至東涌的沿海公路。

104. 郭平議員表示，大澳至東涌的交通擠塞問題應盡快解決。環保問題方面，他去年曾向發展局提出建議，參考溫哥華至本那比(Burnaby)的架空鐵路系統(SkyTrain)，研究在東涌興建架空鐵路系統，既能解決環保問題，保育沿岸風景免受破壞，同時提供舒適及快捷的交通接駁方法，連接大澳至東涌逸東邨、東涌新市鎮、機場及港珠澳大橋人工口岸。他相信上述系統可徹底解決議員所提出的問題。他批評政府投放巨額資金興建機場三跑系統，卻不願投放資源為大嶼南居民解決迫切的交通問題。

105. 陳金洪先生表示，完善的道路網絡對於解決交通問題非常重要。他舉例表示，因為大嶼山的道路網欠缺完善，很多大嶼山的士司機不願意在假日到大澳接載乘客。若興建在大嶼山環島公路，即使日後在水口再發生山泥傾瀉，仍然有其他道路前往東涌。他要求政府盡快完善大嶼山的道路網絡，以解決交通問題。

106. 主席希望運輸署考慮委員提出的意見。

(李桂珍議員約於下午 4 時 50 分離席。)

## XII. 工作小組報告

107. 委員備悉及通過交通及運輸委員會工作小組報告。

## XIII. 其他事項

### 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

108. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署維修工程師/離島及電腦服務陳慧儀女士。他表示，路政署在會前向委員會提交一份截至本年 9 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。

### (路彎 K10 近石壁水塘連接路的改善工程)

109. 黃華先生詢問為何路彎 K10 工程在施工時間表上標示為「有待檢討」。該工程項目較早前已獲本委員會通過，並原定於本年 8 月開展。據悉現時有地方組織反對，他詢問反對理據為何，會否因有人反對而取消工程，以及工程是否能如期進行。

110. 劉焯榮議員表示，據悉大澳數個社團/地區組織代表將會出席 9 月 28 日的會議。他認為，路彎 K10 的工程已獲本委員會通過，若因部分地區團體反對而取消工程，是不尊重議會的決定。此外，他詢問工程的施工時間「有待檢討」是運輸署，還是路政署的決定，希望有關部門解釋。

111. 黃福根委員表示，路彎 K10 的彎位非常危險，有關問題超過十年仍未解決。路彎 K10 的工程早前已獲本委員會通過，卻因為部分地區團體的意見需要重新諮詢，他質疑運輸署存心拖延，致使工程完成遙遙無期。他詢問是否要待羌山道發生意外，當局才正視問題。

112. 何紹基委員表示，香港是一個民主社會，但大多數市民的訴求卻被少部份人的無理要求而推翻，甚至是議會已通過的項目，並不合理。他詢問是否要大嶼山居民採取行動，才能引起政府關注。



113. 余漢坤議員表示，路彎 K10 工程早已落實，亦已訂定施工日期，現因少部分人提出意見而延誤，他對此感到費解。他原本以為召開 9 月 28 日會議的目的是講解工程細節，但現在得悉是諮詢不同地區團體及理順他們的意見後，才可開展工程。若果他們沒有足夠代表性，以後可無須諮詢區議會/交運會及鄉事委員會，因為通過後亦不能確保工程可以施工。

114. 周浩鼎議員表示，已通過的工程項目理應開展。若因個別地區團體反對而再進行諮詢，延誤施工，甚至推倒重來，他質疑是否違反程序。既然工程項目已獲通過，議會的決定應受到尊重。

115. 主席表示，本會對路彎 K10 工程的進度尚「有待檢討」全不知情，希望有關部門解釋。

116. 黃漢權議員表示，提升道路安全急不容緩，現在路彎 K10 工程議而不決，決而不行，更因為少部分團體反對，運輸署將工程推倒重來，並重新進行諮詢，他質疑署方的做法有欠妥善。

117. 李家曦先生表示，有地區團體對路彎 K10 工程的臨時交通安排存在意見，為聆聽地區團體的意見，政府於 9 月下旬將安排會議與地區團體會面，解釋路彎 K10 的臨時交通安排，政府亦期望可盡快開展路彎 K10 的工程。

(會後註：在 9 月 28 日的會議上，政府聆聽了地區組織的意見，及後，政府再聯絡離島區議會正、副主席、離島區議會轄下交通及運輸委員會主席及當區區議員，並得到他們確認對該項工程的支持。政府在衡量各方面的因素，包括工程完成後所帶來的好處、離島區議會和大部分地區人士的支持等因素，決定展開工程，工程已於 2016 年 10 月 25 日展開。)

(路彎 K12 羌山道近大澳道及路彎 K1 的改善工程)

118. 黃福根委員表示，路彎 K12 在巴士站對出位置，他駕車經過時並未發現該段道路有問題。相反，路彎 K1 近引水道的路段已經嚴重損毀，路面凹凸不平，車輛經過時顛簸不穩，急需修補，並建議該路段改用較為耐用的混凝土路面。就實際情況而言，他認為修葺路彎 K1 比路彎 K12 更有迫切性，建議路政署先進行路彎 K1 的改善工程。

119. 黃華先生認同黃福根委員的意見，路彎 K1 的路面損毀嚴重，影響行車安全。雖然曾多次修補，但路面狀況仍不太理想。

120. 陳金洪先生表示，羗山道凹凸不平，路窄彎位多，每逢大雨，雨水湧上道路，損壞路面，影響行車安全。他希望有關部門盡快改善羗山道，提升道路安全。

121. 陳慧儀女士表示，路彎 K1 至 K12 的路面狀況，在本年 9 月初大嶼南連場大雨，位於羗山道近大澳道交界附近的沙井滿溢，大量的雨水湧出附近道路，使路面損毀嚴重。路政署當天已派員到該處視察路面狀況，待天氣好轉後，已即時進行及完成臨時修補工作，並聯絡渠務署跟進該處的排水系統設施。隨後，路政署與渠務署一起實地視察和商討，擬定該處需要進行排水系統改善工程。根據安排，路政署與渠務署會協力在路底鋪設較大排水能力的排水管道，以有效疏導雨水，之後會進行永久性路面重鋪工作，兩項工程都需要在羗山道該路段實施臨時交通改道措施，才能進行。

122. 黃福根委員認為路政署仍未能解釋路彎 K12 工程的作用。現時以瀝青修補道路，不但容易被雨水沖走，也不耐用，他建議路政署考慮使用其他物料代替瀝青修補道路。有關排水系統的改善工程，他希望渠務署盡量擴闊接收雨水的渠口及擴大沙井，以便更有效地收集及疏導雨水，減少淤塞。他要求路政署與渠務署協調，盡快開展工程，提升道路安全。

(其他事項)

123. 鄭官穩議員提出對長洲渡輪服務班次的意見。他表示，自本年 9 月 1 日開學後，長洲渡輪服務的班次安排有欠妥善，令居民叫苦連天，深感不滿。他舉例，由 9 月 1 日至 19 日期間，早上 6 時 20 分由長洲開出的班次(0620 班次)比原定時間提早約 3 至 10 分鐘開出，令許多學生及上班居民未能趕上而遲到。他希望新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)和運輸署正視問題及盡快處理。上星期運輸署聯絡他，表示會與新渡輪商討以較大載客量的船種行走 0620 班次。他曾於去年 12 月向新渡輪反映班次問題，但新渡輪卻諸多推搪，不作處理，至今未有改善。他促請政府檢討由新渡輪營運長洲渡輪航線的安排。

#### XIV. 下次會議日期

124. 會議完畢，會議在下午 5 時 30 分結束，下次會議日期為 2016 年 11 月 21 日(星期一)下午 2 時正。

-完-