

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2018年11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, 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

李桂珍女士

鄧家彪先生, JP

容詠嫦女士

鄭官穩先生

周浩鼎先生

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

劉展鵬先生

李嘉豪先生

應邀出席者

尹柏恩先生 運輸署 首席運輸主任/新界 2
李偉勳先生 運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 1
何潔瑩女士 運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 2
陳威豪先生 消防處 分區指揮官(海務及潛水)
莫慶祥先生 離島地政處 總地政主任
歐陽承劭先生 離島地政處 高級地政主任/租約
區子威先生 機電工程署 高級工程師/一般法例 3
陳碧山先生 香港警務處 督察(公眾活動小隊)(中區)

曾耿填先生 富裕小輪 經理
葉浩揚先生 冠亮發展有限公司 行政經理
林圓女士 香港鐵路有限公司 公共關係經理(對外事務)
余嘉敏女士 商務及經濟發展局 高級政務主任(旅遊)2
黃良柏先生 新大嶼山巴士有限公司 主席
黃焯添先生 新大嶼山巴士有限公司 董事
黃亮霆先生 新大嶼山巴士有限公司 助理經理-營運支援
李偉聲先生 弘達交通顧問有限公司 技術董事
麥錦浩先生 弘達交通顧問有限公司 交通工程師
李穎詩女士 動力國際體育商業顧問有限公司 執行董事
吳燕玲女士 動力國際體育商業顧問有限公司 助理客戶經理
李建樂先生 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 公眾事務經理
唐潔女士 北京伊諾華電動方程式文化發展有限公司 首席運營官
Ms Gemma ROURA Formula E Operations 項目總監
彭雪怡女士 Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited 市場推廣及傳訊總監
楊逸龍先生 Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited 項目總監
馮敏燕女士 Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited 項目統籌員

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 1
冼佳慧女士 運輸署 高級運輸主任/離島 2
阮潔鳳女士 運輸署 工程師/離島 2
溫志堅先生 路政署 區域工程師/一般職務(2)B
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
戴焯賢先生 香港警務處 長洲分區助理指揮官 (行動及刑事)

黃 華先生 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 行政顧問
朱錦鴻先生 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 行政經理
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 世界第一渡輪服務有限公司 企業傳訊經理
林惠玲女士 港九小輪控股有限公司 總經理

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

曾秀好女士
黃福根先生
葉培基先生
陳金洪先生 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) 路政署區域工程師/一般職務(2)B 溫志堅先生，他暫代潘雅雯女士出席會議；
- (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；以及
- (c) 新大嶼山巴士有限公司行政經理朱錦鴻先生，他暫代陳天龍先生出席會議。

2. 委員備悉，曾秀好議員、黃福根委員、葉培基委員及陳金洪先生因事未能出席會議。

### **I. 通過 2018 年 10 月 3 日的會議記錄**

3. 主席表示，上述會議記錄初稿已收錄政府部門、嘉賓講者及委員的修改建議，並於會前送交各委員審閱。

4. 委員沒有提出修訂建議，並一致通過上述會議記錄。
5. 主席表示秘書處已擬備一份截至本年 11 月 16 日的跟進事項查察表，並於會前送交各委員參閱。有關文件亦已置於席上。
6. 余漢坤議員認為，跟進事項查察表第一項的局方回覆過於簡短及空泛，只提及「機場城市」帶動經濟，未有提及港珠澳大橋開通後的具體情況。他希望局方提供大橋開通後的經濟效益評估，包括旅客人數、可帶來的經濟利益，以及當大橋車流量高時採取的應對措施，例如人潮控制、交通運輸及基礎設施規劃等。他希望有關當局能就上述關注事項提供適當回覆。
7. 秘書表示會後會將意見轉達相關政策局跟進。

(會後註：委員會已去信相關政策局，轉達委員的意見。)

8. 周浩鼎議員表示，就大橋開通後大批旅客湧至東涌的問題，他促請政府盡快在香港口岸提供購物配套，讓旅客能於香港口岸消費，從而疏導東涌人流。

(傅曉琳議員約於下午 2 時 10 分入席。)

## II. 建議「中環 - 長洲」渡輪航線繼續設置月票通道 (文件 T&TC 63/2018 號)

9. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/渡輪策劃 2 何潔瑩女士。
10. 何潔瑩女士簡介文件內容。
11. 李桂珍議員表示，自月票通道實施後，並沒有收到需要在假日往返長洲及中環上班乘客相關的投訴。另一方面，據她觀察，在清明節、重陽節及舉行太平清醮時，大批遊客到訪長洲，居民經由月票通道乘搭快速船往返長洲，經常大感不便。她指出，每逢假日長洲碼頭附近均會出現很長的候船人龍，職員待船隻泊岸後才會讓乘客進入候船室登船。她詢問可否讓乘客先進入候船室無須於碼頭附近排隊等候。

12. 鄭官穩議員提出意見如下：

- (a) 他曾多次建議增設套票或多程票，讓套票或多程票持有人使用月票通道，但署方及渡輪營辦商卻不接納其意見。
- (b) 根據文件第 9 段，平均每日 40% 至 60% 的月票使用者會經由中環及長洲碼頭的月票通道登船，但有關數字並非按整體月票持有人數目計算，因此未能反映月票通道的實際使用量。據悉，每月平均約有 4 000 多人持有月票。以 2017 年 11 月為例，超過 800 人次在長洲渡輪碼頭使用月票通道，約佔整體月票持有人數目的 20%。
- (c) 他表示使用月票通道的人士未必有實際需要，可能只是隨機入閘或慣性使用有關閘機。以 2017 年 11 月為例，他相信 800 多名使用月票通道的市民中，至少有三分之一人符合上述情況。他重申，週末每天約有 20 000 至 30 000 人次往返中環和長洲，相對而言，月票通道的使用量確實偏低。他認為署方的文件未有全面反映實際情況或考慮長洲居民的整體需求，故希望增設套票，以便更多長洲居民使用月票通道。
- (d) 他預計交通津貼於明年實施後，會有更多長洲居民選擇乘搭票價較高的快速船出外，以獲取補貼，擔心屆時快速船班次不足以應付新增的客量，以致衍生其他問題。他表示早於長者 2 元乘車優惠計劃推出時已提出此憂慮。就此，他詢問運輸署及民政處有否作出評估，並促請有關部門認真考慮，及早制定分流措施。

13. 何潔瑩女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署留意到在假日尤其是長假期時，長洲的人流會較平日或普通星期六為多，而渡輪營辦商有因應乘客需求而增加額外班次以疏導乘客。
- (b) 由於在太平清醮的乘客需求量較一般繁忙假日的乘客量高且集中，因此警方會於長洲碼頭外一帶實施廣泛的人流管制措施包括沿長洲新興海傍街設置乘客排隊設施，乘客應按照警方在碼頭外設置的排隊設施及警方的指示排隊候船。鑑於前述的特別安排，所以月票通道亦會於太平清醮暫停。

- (c) 有關長洲渡輪碼頭外的排隊候船情況，渡輪營辦商會因應乘客的需求情況而作出分流的安排。渡輪營辦商通常會待上一班的乘客登船後適時安排下一班船的乘客進入候船室。運輸署不時會安排實地調查檢視渡輪服務的運作情況，有需要時會要求渡輪營辦商作出改善。
- (d) 她備悉鄭議員所提及有關文件內列出的統計數據的意見，並補充運輸署所使用的數據為運用科學方法實地統計調查時實際的乘客排隊人次（包括使用月票通道及非月票通道的乘客人次）及所需時間。運輸署明白乘客或會按實際情況及/或其個人習慣而選用不同的閘機。
- (e) 她表示設置月票通道的目的是減少因假日乘客需求高對於需要經常在假日往返長洲及中環上班的乘客的影響。至於有關增設其他票種以使更多乘客可使用月票通道的建議，渡輪營辦商已完成有關將月票通道擴展至適用於多程票的研究，經研究後渡輪營辦商正進行前期籌備工作。推出多程票後，使用該票種的乘客於星期六/日及公眾假期選乘快船時，可使用月票通道。

14. 鄭官穩議員詢問署方現時月票通道的使用情況，以及每月購買月票的人數。他表示並非質疑數據的準確性，但認為文件內容未夠全面，沒有列出購買月票的人數供委員參考，因此未能反映月票通道的實際使用情況。此外，他詢問署方為何長洲碼頭附近經常出現候船人龍。

15. 何潔瑩女士表示，根據數據顯示，在 2018 年 1 月至 9 月期間，平均每月約有 4 000 人購買月票。至於有關長洲渡輪碼頭排隊的情況，主要是因為於繁忙時段的乘客量多的情況下，渡輪營辦商需要把乘搭「中環—長洲」渡輪的快船與普通船、以及橫水渡的乘客分流，以盡快疏導乘客上船免生混亂。一般而言，在營辦商安排乘客進入候船室後，便可疏導人潮。

16. 李桂珍議員不認同讓不同班次的乘客進入候船室會造成混亂，認為候船室指示清晰，快速船及普通船的登船位置不同，而且候船室會有廣播提示乘客登船。她再次詢問署方及渡輪營辦商為何於非高峰期仍實施此項安排，質疑營辦商有意減少乘客在候船室逗留的時間，避免處理乘客不適等突發狀況。

17. 鄭官穩議員提出意見如下：

- (a) 他同意李桂珍議員的意見，認為乘客須於碼頭排隊以作分流。
- (b) 他指出，中環碼頭外甚少有乘客排隊上船，相反，長洲渡輪碼頭卻經常有候船人龍，可見長洲渡輪碼頭的候船室空間不足，而此問題自 2008 年起長洲遊客急增後逐漸惡化。早於前行政長官梁振英在 2013 年推出社區重點項目計劃時，他曾提交有關擴建長洲渡輪碼頭或覓地興建碼頭的計劃書。事隔 5 年，長洲渡輪碼頭及候船室的面積依然不足，他批評署方沒有從根本解決問題，只一味被動應對。他促請署方積極考慮其計劃書的內容或提供其他可行方法，正視問題。
- (c) 據他了解，渡輪營辦商的前線員工不想太多乘客於候船室，即使上一班船已駛出，仍然讓乘客在外排隊，與分流無關。他認為署方有責任對營辦商進行監管，質疑署方監管不力。

18. 何潔瑩女士表示，運輸署一直密切監察長洲渡輪碼頭的使用量及日常運作情況。按現時使用量，長洲渡輪碼頭可應付日常需求。長遠發展而言，運輸署已與土木工程拓展署、建築署及海事處等相關部門商討擴建碼頭或其他合適的方案優化長洲渡輪碼頭。運輸署已委託土木工程拓展署進行可行性研究，土木工程拓展署現正進行相關的前期工作。

19. 主席促請署方備悉委員的意見，並慎重考慮有關建議。

(黃漢權議員約於下午 2 時 25 分入席。)

### III. 2019 香港電動方程式大賽 (文件 T&TC 64/2018 號)

20. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：商務及經濟發展局高級政務主任(旅遊)2 余嘉敏女士；香港警務處督察(公眾活動小隊)(中區)陳碧山先生；Formula E Operations 項目總監 Gemma ROURA 女士；北京伊諾華電動方程式文化發展有限公司首席運營官唐潔女士；Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited 項目總監楊逸龍先生、市場推廣及傳訊總監彭雪怡女士及項目統籌員馮敏燕女士；動力國際體育商業顧問有限公司執行董事李穎詩女士及助理客戶經理吳燕玲女士；以及弘達交通顧問有限公司技術董事李偉聲先生及交通工程師麥錦浩先生。

21. 余嘉敏女士感謝離島區議會對過去兩屆賽事的支持，為表示謝意及對區議會的重視，**Formula E Operations** 的項目總監專程由英國飛抵本港出席今日的會議。過往兩屆賽事成功吸引賽車運動愛好者和賽隊人員等高消費過夜旅客來港觀賽。根據主辦單位提供的資料，去年的賽事吸引約 27 000 位觀眾入場，當中約 30% 為外地旅客，為香港帶來可觀的旅遊收益，令酒店、航空、餐飲及零售等旅遊相關行業受惠。主辦機構會在香港、海外及內地市場宣傳香港站的賽事，並會透過本地和海外的電視直播，在不同的市場廣泛宣傳香港。根據主辦機構提供的資料，去年的賽事錄得逾 2 500 萬的全球收看人數，加上國際和本地傳媒的廣泛報道，有助擦亮香港的都會形象，鞏固香港作為首選多元化旅遊勝地的地位，向國際展示香港舉辦頂級國際賽車運動的能力，以及提升香港的形象。她希望離島區議會繼續支持今屆賽事，令賽事可以順利進行。

22. 彭雪怡女士及麥錦浩先生利用投影片簡介文件內容。

23. 周浩鼎議員表示，澳門近日發生一宗嚴重賽車意外，根據媒體報道，意外原因與賽道情況有關。雖然香港已非首次舉辦相關賽車活動，但香港和澳門同樣是面積細小的城市，而賽事在鬧市進行，他詢問當局有否就賽事的安全進行評估。

24. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 旅遊事務署的文件指，賽事得到國際和本地傳媒的廣泛報道，有助擦亮香港的都會形象。他認為有關說法十分抽象，要求署方明年提交報告，附上報章報道及圖片等資料，闡述去年及明年的賽事如何提升香港的都會形象。另外，文件指去年的賽事吸引約 27 000 位觀眾入場，當中約 30% 為高消費外地旅客，他建議局方向業界人士索取營運數據，以推算賽事為香港帶來的收益。
- (b) 他支持主辦單位將向離島區議會派發的 **E-Village** 嘉年華的免費入場門票由 300 張增加至 600 張。另外，由於賽事收益十分龐大，而賽事期間的臨時交通改道措施影響市民大眾，他建議主辦單位撥出部分收益作慈善用途，例如捐款予香港公益金等非牟利團體，以回饋社會。
- (c) 港珠澳大橋通車後香港的遊客人數上升，而第二日賽事於星期日(2019 年 3 月 10 日)舉行，他相信會吸引大量遊客及外籍



家備觀看。賽事進行期間，連接中環碼頭及國際金融中心二期等地方的行人天橋會如常開放予公眾人士使用，他擔心觀看賽事的人流會阻塞天橋，建議警方制定相關措施，例如在天橋架設鐵馬護欄。

25. 余漢坤議員關注賽事的安全，詢問主辦單位有否制定人車分隔措施及備妥足夠的防撞設備。有關在碼頭張貼告示的安排，他建議主辦單位與議員商討，以確保市民清楚接收相關資訊。

26. 鄭官穩議員建議主辦單位派發部分免費入場券予離島區高中學生，讓他們參與此項矚目盛事。賽事期間會封閉民光街部分巴士站，他贊成大會提供循環穿梭巴士，接載乘客來往中環碼頭及鄰近的臨時巴士站，並詢問穿梭巴士的規格、載客量及班次安排。另外，他建議在 3 號和 5 號碼頭的臨時巴士站提供有關轉乘路線的資訊。

27. 袁景行委員表示，警方在去年賽事期間以黑色布簾遮蔽民耀街連接中環碼頭的行人天橋，以防止行人在該處免費觀看賽事，但此舉會影響天橋的照明及通風，他希望警方檢視及改善有關措施。

28. 李嘉豪委員表示，旅遊事務署的文件指賽事有助提升香港作為亞洲盛事之都的形象，但去年賽事的票價約為港幣 2,000 多元，遠超一般市民的負擔能力，他認為賽事既未能吸引市民參與，亦未能加強公眾對電動車的認識。為免市民免費觀看賽事而對購票人士不公平，警方在民耀街連接中環碼頭的行人天橋部署大量警力，並以黑色布簾遮蔽天橋，他認為十分擾民，要求警方檢視及改善有關措施。

29. 李桂珍議員表示，賽事會令碼頭附近的人流增加，而且賽事期間會封閉部分道路，或會影響前往碼頭乘船的離島居民。她希望大會在賽事期間預留通道予離島居民前往碼頭。

30. 余嘉敏女士綜合回應如下：

- (a) 旅遊事務署十分重視賽事的安全。主辦單位與香港汽車會及國際汽車聯合會一直緊密合作，會在賽道旁鋪設預製的混凝土安全護欄、賽道護欄和觀眾圍欄，以保障賽車手和觀眾的安全。另外，警方和消防處在賽事籌劃階段曾召開多次工作會議，並將舉行聯合演練，模擬發生嚴重意外時的救援工作和熟習緊急救援路線，以確保相關部門能有效應付突發事

故。若發生意外，主辦單位會向警方提交詳細報告，包括錄影片段等相關資料，以助警方作進一步的調查。

- (b) 旅遊事務署會報告上一屆及明年賽事的經濟效益。
- (c) 民耀街的行人天橋連接中環碼頭，大量人流在該處聚集會產生危險，亦會對使用天橋的市民造成不便，而且天橋位於賽道上方，若圍觀的市民有物件不慎跌落賽道，會對車手及場內觀眾構成危險，所以警方在該處鋪設黑色布簾，以管制人流。
- (d) 旅遊事務署一直鼓勵主辦單位提高市民對賽事的參與度。主辦單位去年曾免費開放 E-Village 予公眾人士入場，今年亦會派發部分免費門票予弱勢社羣，讓更多市民入場感受賽事氣氛。

31. 陳碧山先生表示，民耀街的行人天橋是連接中環碼頭的主要通道，若賽事期間有大量人流在該處聚集，會妨礙前往碼頭乘船往離島的居民及遊客。另外，天橋位於賽道上方，若圍觀的市民有物件不慎跌落賽道，會對車手及場內觀眾構成危險，所以警方在該處鋪設質料通風的黑色布簾，以防公眾停留在天橋上觀看賽事，並部署警員在天橋上管制人流，協助市民來往碼頭。

32. 彭雪怡女士表示，有關賽事安全措施的提問，Formula E Operations 的項目總監會作進一步補充。

33. Gemma ROURA 女士表示明白各委員關注澳門近日發生的嚴重賽車意外。澳門賽事已有 65 年歷史，雖然香港只有 3 年經驗，但道路狀況較澳門為佳，而且主辦單位按最高標準和規格配置圍欄及防撞欄等設備及調配消防和警務人員。另外，有別於澳門的賽事，是次賽事着重電動車的能源效益及科技比拼，賽車速度會較澳門低。她明白賽車運動具有一定風險，主辦單位定會盡力將風險減到最低，並會繼續與相關政府部門保持密切聯繫。若委員有任何問題，主辦機構樂意解答。

34. 彭雪怡女士綜合回應如下：

- (a) 有關將活動收益回饋社會的建議，儘管過去兩年的賽事均錄得虧損，大會仍邀請不同慈善團體、弱勢社羣，以及受封路影響的市民於 2019 年 3 月 9 日在 E-Village 歡度周末，並會

增加向離島區議會派發的免費門票的數目，讓更多離島居民參與是項盛事。

(b) 她歡迎有關將部分免費門票派發予離島區中學生的建議，並希望委員提出更多建議邀請對象，主辦機構會商議有關安排。另外，會場內的 Formula E World 區設有寓教於樂 (Edutainment) 設施，兼具教育和娛樂元素。

(c) 就委員對票價的關注，由於活動成本較高，主辦單位釐定票價水平時需考慮成本因素，以盡力取得平衡。為吸引社會各階層人士入場參與是項國際盛事，今年的賽事會減少看台的觀眾人數，以期增加 E-Village 的入場人次，而 E-Village 的票價會定於一般香港家庭能負擔的水平。

35. 麥錦浩先生表示，大會正與巴士公司及運輸署商討穿梭巴士的規格、載客量及班次安排。初步而言，大會擬租用巴士公司的雙層巴士，以善用其報站系統向乘客提供更多資訊。穿梭巴士的服務時間預計與現時受影響的巴士運作時間相同，即由早上 5 時 30 分至凌晨 1 時，班次約為 5 至 20 分鐘一班，視乎乘客量而定，5 個巴士站均會提供巴士轉乘路線資訊。

36. 主席表示，委員一致支持活動和各項臨時道路及交通安排。

(陳連偉議員約於下午 3 時離席。)

#### IV. 有關反對嶼巴增加車費及要求取消假日額外車費的提問 (文件 T&TC 67/2018 號)

37. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：新大嶼山巴士有限公司(嶼巴)主席黃良柏先生、董事黃焯添先生及助理經理 - 營運支援黃亮霆先生，以及運輸署高級運輸主任/離島 2 冼佳慧女士。

38. 主席簡介提問內容。

39. 黃良柏先生表示，嶼巴繼 2008 年加價後，事隔 10 年才因應各項經營成本上漲而提出加價申請，希望主席及其他委員諒解嶼巴經營困難。

40. 黃良柏先生回覆如下：

- (a) 嶼巴因應經營成本上漲，向運輸署申請加價 9.8%。由於嶼巴的部分營運路線(如 N35、N38 及 37 號線)載客量偏低，虧損嚴重，為繼續維持穩健經營，同時顧及長遠發展，因此申請加價。他強調嶼巴致力為市民提供優質的巴士服務，希望主席及其他委員能諒解其經營困難。
- (b) 若委員以車費上升加重居民的交通負擔為由，反對調整票價，他提議政府提供車費補貼，減輕巴士的加價壓力。
- (c) 他多年來一直支持取消假日額外車費，但嶼巴須增加星期一至六的車費，以維持整體車資收入水平不變。早於 1992 年新大嶼山巴士被冠忠巴士集團收購時，假日額外車費的安排已經存在，取消與否亦並非嶼巴可以決定，須與運輸署商討細節及廣泛進行諮詢。
- (d) 就有關為離島區學童提供額外交通津貼的建議，他認為政府已為合資格學童提供車費津貼，故無需提供額外交通津貼。

41. 冼佳慧女士綜合回應如下：

- (a) 署方於本年 9 月 28 日收到嶼巴的加價申請，加幅為 9.8%。署方會按照現時的「專營巴士票價調整安排」，根據一貫做法進行審批，包括自上次調整票價以來的營運成本和收益變動、未來成本收益和回報預測，以及巴士公司的合理回報率等。署方會同時檢視市民的接受程度及負擔能力、巴士服務的質量，以及票價調整幅度方程式的運算結果。完成評估後，署方會諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員的意見，最後由行政長官會同行政會議作出決定。
- (b) 目前部分嶼南路線實施平日及假日兩種收費模式，平日的車費較低，以減輕島上居民的日常車費開支；假日車費則較高，有助改善嶼巴的整體財務及營運狀況。嶼巴為乘客提供了多項票價優惠，包括為多條路線設有分段收費，以及為經常來往嶼南的乘客提供票務優惠，以減輕居民於假日出行的開支。因此，署方認為取消假日收費模式會對巴士公司的財務狀況造成進一步的壓力。

- (c) 就有關為離島區學童提供額外交通津貼的建議，政府一直有清晰的政策，向有需要的學生及家庭推出一系列針對性的資助措施，包括勞工及福利局向合資格的低收入家庭人士提供跨區就業補助、教育局向有需要的學生提供車船津貼，以及向渡輪公司提供補助，以紓緩票價的壓力。

42. 郭平議員提出問題及意見如下：

- (a) 鑑於嶼巴的經營困難及壓力，他建議運輸及房屋局(運房局)在下次檢討巴士專營權時引入其他巴士公司競爭，利用自由市場機制控制巴士票價。
- (b) 他認為假日額外車費安排對大嶼山的居民並不公平。假日額外車費的安排於多年前由港鐵提出，當年港鐵以假日期間客流量較高為由推出假日額外車價安排，他不贊成上述安排。港鐵早前已取消有關措施，渡輪公司亦為島上居民提供假日優惠，惟嶼巴仍維持假日額外車費的安排。假日車廂異常擠迫，居民不時因車廂滿座而未能上車，還要承受較昂貴車費，他認為並不合理，亦違反公義。
- (c) 他指出，署方考慮嶼巴的加價申請時，亦須加強監察嶼巴目前的服務，改善經營情況，例如每逢假日，貝澳巴士站候車乘客眾多，人龍延伸至球場，他認為嶼巴應檢討其載客能力及服務。他理解個別巴士路線會出現虧損情況，但相信亦有巴士路線錄得盈利。嶼巴作為專營巴士，在享有專營權的同時，亦應受專營權規範，因此希望於下次檢討專營權時，引入其他巴士公司的競爭。

43. 張富副主席表示，委員是民意代表，有責任於議會上反映市民的意見。若嶼巴認為目前經營的巴士路線未能賺取利潤，可自行決定不申請巴士專營權。他強調車費加價存有討論空間，委員不會一面倒的無故反對。

44. 黃漢權議員提出問題及意見如下：

- (a) 他曾多次要求署方取消假日額外車費，並指出隨着交通發展，有需要檢討有關措施。假日額外車費的原意是透過向遊客收取較高的車費，補貼居民平日的車費，但目前有關措施已失去效用。他指出，港鐵的車費遠低於假日船費(例如乘搭

渡輪往梅窩再轉乘巴士至寶蓮寺的交通開支超逾 70 元，較乘搭地鐵再轉乘巴士貴)，因此乘客於假日大多乘搭港鐵。

- (b) 他批評政府提倡大嶼山「南保育，北發展」計劃時，未有推行任何補貼居民的交通開支計劃，以致在大嶼南人口不斷下降的情況下，居民需承擔高昂的交通費。他強調並不反對大嶼南保育政策，但希望政府為大嶼山居民提供額外車船津貼，例如學生額外車船津貼。

45. 劉焯榮議員提出問題及意見如下：

- (a) 他提醒嶼巴作為專營巴士營辦商，在賺取利潤時，需履行社會責任。他讚賞區內多條號線的車費多年維持不變。他指出加價申請取決於嶼巴的整體經營狀況，若嶼巴經營出現虧損，各委員定必不反對其加價，但在扣除各項上漲成本後仍錄得盈利，則希望嶼巴能擱置其申請。他希望嶼巴能提供更多營運資料，以便委員就加價作進一步討論，但為新 B6 號線增購巴士的特殊新增成本不應納入加價考量範圍內。
- (b) 他指出假日額外車費已存在多年，由於早年於大嶼山營運的巴士公司虧損嚴重，因此推行假日額外車費以補貼營運開支。當時香港旅遊業並不發達，遊客人數不足，加上受到天氣不穩定因素影響，假日額外車費的補貼作用不大。時至今日，內地對香港推行開放自由行的政策，加上不少基建設施落成(如青馬大橋)，香港旅遊業起飛，遊客人數急增，大嶼山蘊含豐富的獨特旅遊資源(如文物保育及歷史文化)，吸引了大批遊客。他相信嶼巴於十年間因遊客人數大增，已賺取可觀的盈利收入，惟大嶼山居民的收入卻沒有大幅增長，實在無法負擔增加的交通開支。有見及此，他反對嶼巴向居民加價，至於在遊客層面加價，則有商討空間，但提醒遊客可能因而減少，從而影響嶼巴的整體收入。他建議嶼巴及署方研究在不增加居民的交通成本情況下，增加嶼巴的收入，以改善嶼巴的經營狀況。

46. 李嘉豪委員表示，委員代表居民發言，有關提問是根據居民的意見而提出，並強調仍有商討的空間，並非對嶼巴加價持寸步不讓的態度。交通費佔離島家庭開支的一大部分，居民尤其是學生，均面對沉重的經濟壓力，除了地鐵提供半價優惠予年滿 12 歲或以上的學生外，其他主要的公共交通服務營辦商並沒有提供優惠。他建議運房局檢討公共交通服務的

專營權時，加入有關學生優惠的條款，或局方直接為離島學生提供額外交通津貼。除即將推行的「免入息審查的公共交通費用補貼計劃」外，政府亦應繼續善用豐厚盈餘提高學生交通津貼額及擴大其津貼範圍。

47. 余漢坤議員提出問題及意見如下：

- (a) 一如剛才各委員所說，有關假日額外車費的爭論已存在一段時間，委員有責任反映居民對此議題及嶼巴加價的意見。
- (b) 他理解嶼巴作為商業機構，有需要賺取利潤以維持業務持續發展，但專營巴士有責任照顧市民的負擔能力。過去十年間物價騰飛，但居民的薪金卻沒有明顯增長。他建議嶼巴全面檢視其服務質素、車費、架構及班次安排，以重組資源及紓緩整體的加價壓力。他提議將黃良柏先生所述載客量偏低的巴士路線(如 N35、N38 及 37 號線)班次優化及重組，在普遍不會影響居民的大前提下，紓緩巴士加價的幅度，甚至不加價。若上述提議獲得採納，署方有責任把關，協助巴士公司在票價及班次優化取得平衡，以保障乘客的利益。
- (c) 他認為署方需要檢討有關假日額外車費的安排，於假日出行的乘客不應支付較昂貴的車費以補貼平日的乘客。由於往返離島區的交通工具選擇單一及交通費高昂，因此政府應為離島區居民提供交通津貼，以彌補離島區缺乏交通基建的問題。繼政府早前為渡輪公司提供維修補貼後，他認為政府應全面檢視離島區的長遠交通規劃及發展，保障居民以合理及穩定的交通費出行。他促請政府積極研究政府自組船隊的建議。
- (d) 他指出現時除 3 至 11 歲的兒童可透過兒童八達通獲取半價優惠外，政府只透過家庭入息審查為經濟有需要的年滿 12 歲的學童提供交通資助。由於學生交通開支佔家庭開支的一大部分，他建議政府全面檢討向 12-18 歲學生提供的交通津貼的安排，以及 18 歲或以上的在學人士另行申請有關津貼的可行性。他亦要求署方邀請離島區議會交通及運輸委員會的代表，與公共交通服務營辦商一同商討有關措施的細節安排。

48. 周浩鼎議員表示，離島區位置偏遠，來往市區的交通工具選擇單一，交通費高昂，政府卻沒有為居民提供額外的交通津貼。因此，他支持政府為學生提供免家庭入息審查的交通資助，從源頭解決問題，以減輕居

民的家庭開支。此外，不少迎東邨居民要求嶼巴增加 37M 號線的班次，與 38 號線班次密度相若。

49. 黃華先生表示，假日額外車費的安排已實行多年，藉著較高的假日車費，讓居民平日可以以較低價格的車票乘車，但有關安排會受天氣因素而影響，天氣惡劣會使旅客人數大減，導致假日車費收入不足以補貼平日的開支。他強調，若取消假日額外車費，平日的車費需相應增加，以平衡公司的整體財務及營運狀況。

50. 黃良柏先生表示願意就嶼巴的加價空間與委員商討，並同意為載客量偏低的巴士路線(如 N35、N38 及 37 號線)進行重組，以減輕加價的壓力。嶼巴在過去十多年來一直堅持維持票價，但人力資源成本、燃油費及保險費等持續上升，尤其本年度本港發生多宗涉及專營巴士的嚴重交通意外，以及港珠澳大橋開通後各路面交通營辦商都額外招聘人手，加劇人力資源競爭，均導致保險費及人力資源成本大幅上漲。為保障公司長遠發展，以及數百名員工的生計，嶼巴無奈申請加價。嶼巴雖然經營困難，但一直熱心參與社區事務並獲得認同，例如支持寶蓮禪寺舉行法會，大澳佛教筏可紀念中學校長亦多次感謝嶼巴多年來維持車費不變等。他再次希望委員明白嶼巴正面對沉重的成本壓力。

51. 郭平議員澄清委員會過往一直支持嶼巴提出的改善交通建議(例如使用雙層巴士)，並非一面倒反對嶼巴的所有意見。就有關假日額外車費的安排，他諒解嶼巴承受的經營壓力，因此並不反對嶼巴向旅客收取較高昂的車費，以補貼居民的平日車費。他建議嶼巴效法渡輪公司，讓居民於假日以平日的價錢購買來回車票，並促請署方研究設立居民證安排的可行性。

52. 張富副主席強調嶼巴加價存有討論空間，但反對設立居民證安排，擔心有關安排會在執行上有困難。他促請嶼巴申請加價時，致力提升服務質素。

53. 鄭官穩議員表示，數年前議會討論檢討渡輪船費時已有委員提議設立居民證制度，但香港沒有戶籍制度，有關措施不僅難以推行，亦可能與相關法例有所抵觸。他建議巴士公司效法長洲渡輪的「八達通假日來回票」制度，讓已登記居民在假日透過指定的八達通系統支付平日的車費，以減輕行政負擔。他詢問署方專營巴士在推行「八達通假日來回票」方面與渡輪有否不同，以及會否受相關條款限制。



54. 冼佳慧女士綜合回應如下：

- (a) 假日收費模式適用於嶼南的巴士路線。由於嶼南路線平日及假日的載客量有明顯差別，部分路線假日會收取較高車費，以補助平日的服務。新專營權自去年生效時，嶼巴為乘客新增票價優惠，乘客在同一月份內乘搭同一路線達 30 次，便可獲得一張免費車票，乘坐次數達 40 次，可獲兩張免費票。免費車票可於平日或假日使用，以節省開支。由專營權生效至今，嶼巴已派出逾 6 000 張免費車票予經常乘搭嶼南路線的乘客。
- (b) 就有關學童交通津貼及票價優惠建議，現時 12 歲以下的乘客無須申請，已可使用小童八達通享用車費半價優惠。至於 12 歲或以上的學童，教育局會為有需要的學生提供車船津貼。就建議巴士公司提供更多車費優惠，署方會敦促巴士公司在財務可行的情況下，提供更多車費優惠予市民。署方亦會定期檢視巴士公司的服務質素，而在處理加價申請時，巴士服務的質和量亦為其中一項考慮因素。

55. 郭平議員重申，假日額外車費對大嶼山居民極不公平，因此港鐵已於多年前取消，渡輪公司亦推行「八達通假日來回票」制度，以減輕居民的交通開支負擔。署方寧願要求巴士公司提供更多車費優惠予市民(如乘搭指定次數能獲取免費票)，即是認同假日額外車費的措施存有漏洞，卻不肯取消有關措施，他對此大感不滿，並要求署方代表向上級反映各委員的意見。

56. 余漢坤議員認為署方代表的回應，反映署方並未有計劃就離島區 12 歲以上學生的交通津貼進行全面及大型檢討，只表示巴士公司會派發免費票及敦促巴士公司提供更多車費優惠予市民。他認為署方不應把向有需要的市民提供資助的責任推卸給巴士公司身上，有關做法只會加重其營運負擔，長遠上會令乘客承受更高昂的車費。他建議署方參考長洲的「八達通假日來回票」制度及月票通道計劃，並於行走大嶼山路線的巴士實施類似安排，以紓緩居民的交通負擔及解決他們於假日難以登車的問題。他表示稍後於議程 13 亦會詢問署方有關推行上述計劃的可行性。

57. 主席表示，假日額外車費安排對大嶼山居民極不公平，而有關安排已不合時宜，故新發展的東涌新市鎮的專營巴士服務沒有採用有關安排。他表示東涌新市鎮屬大嶼山範圍，巴士營運服務應作整體考慮，若大嶼山的部分巴士路線收益較少，東涌新市鎮路線的收益可用作補貼。身為

大嶼山區區議員，他有責任在會議上反映及討論大嶼山居民所關注的議題。他要求政府因時制宜，及早檢討及改善假日額外車費的安排。

58. 黃良柏先生綜合回應如下：

- (a) 假日額外車費的安排並非嶼巴提出，有關安排的成效易受假日期間的天氣影響，因此他同意取消假日額外車費，但需提高目前平日的車費，才可平衡收益。
- (b) 他指出，嶼巴在 2017-18 年度錄得 350 萬元虧蝕，早年雖有回報，但回報水平並未符合股東的期望，其財務狀況亦難令公司運作達至可持續水平。儘管如此，作為公共交通服務營辦商，嶼巴會繼續致力提高服務水準，為市民提供便捷的交通服務。
- (c) 他提議可以將來往深圳灣口岸及元朗站的 B2 號線和來往港珠澳大橋香港口岸及東涌滿東邨的 B6 號線的收費調整至較高水平，以減輕其他路線的加幅水平。由於乘搭上述巴士路線的乘客主要是遊客及「水貨客」，他們對車費的敏感度較低，又非經常乘搭，相信會比較容易接受較高加幅。他相信上述加價安排可以顧及香港普羅大眾，同時提高嶼巴的收入和紓緩公司的財政壓力。

59. 張富副主席支持黃良柏先生有關增加 B2 及 B6 號線車費的建議。此外，他促請署方檢視金巴的車費是否過於低廉，以致大量旅客經港珠澳大橋來港。

60. 黃華先生表示，嶼巴不反對取消假日額外車費，但問題的關鍵是如何釐定合理的新車費水平，即是降低假日車費的同時亦需要將平日收費提高以達至劃一車費，以平衡嶼巴整體的營運狀況及乘客的利益。

61. 劉焯榮議員支持增加 B2 及 B6 號線的車費，讓大嶼山其他巴士路線的車費維持不變。然而，他反對取消假日額外車費，因他估計新車費將介乎現時平日及假日車費之間的水平，增幅可能較嶼巴目前申請的大，導致大嶼山居民的交通開支大增。因此，他建議效法長洲渡輪的「八達通假日來回票」制度，讓已登記的大嶼山居民在假日期間支付平日的車費。

62. 劉展鵬先生不反對增加 B2 及 B6 號線的車費，並建議 B6 號線可採用分段收費，因 B6 號線由滿東邨至港鐵站路段的載客量偏低，直至港

鐵站至港珠澳大橋路段，載客量才增加，因此建議效法 39M 號線的做法，由滿東邨至港鐵站路段只收取 3.2 元車費，其後的路段才收取 10 元車費。分段收費措施可吸引附近居民乘坐 B6 號線到港鐵站，有助分散 38 號線的客流，減低 38 號線的班次需求，又可善用 B6 號線的剩餘載客力，令嶼巴降低營運成本。

63. 冼佳慧女士表示，署方處理加價申請時，會仔細考慮及評估各項因素，包括專營巴士公司的回報及乘客的負擔能力。她備悉各委員對假日車費模式、路線服務及票價調整的意見，會於會後向相關組別轉達意見，以作考慮及跟進。

64. 余漢坤議員要求署方切實回應委員的意見及邀請各委員一同商討和檢視有關細節安排。

65. 主席請秘書處於會後與運輸署再作跟進。

(會後註：秘書處於會後再次向運輸署轉達委員的意見及建議，並請該署作適當跟進。)

(鄺官穩議員約於下午 4 時 20 分離席；劉焯榮議員約於下午 4 時 25 分離席。)

V. 有關愉景灣北斜行升降機安全問題的提問  
(文件 T&TC 68/2018 號)

66. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：消防處分區指揮官(海務及潛水)陳威豪先生及機電工程署高級工程師/一般法例 3 區子威先生。愉景灣服務管理有限公司及香港興業有限公司(香港興業)的綜合回覆，已於會前送交議員參閱。

67. 容詠嫦議員簡介提問內容。

68. 區子威先生綜合回應如下：

- (a) 根據署方的記錄，自斜行升降機於 2014 年啓用以來，署方曾三次為上述升降機的維修保養及安全質素進行巡查，分別在 2014 年新安裝時進行安全巡查檢驗、2016 年為更換保養承辦

商作風險評估，以及在本年度進行突擊巡查，以檢查升降機的安全部件及運作是否符合實務守則及相關條例的要求。

- (b) 根據署方調查所得，本年 9 月 18 日及 10 月 16 日發生的困人事故主要涉及外來因素，與機件失效或保養維修無關。受斜行升降機的室外設計影響，任何外物跌進軌道或井底均會影響其運作。9 月 18 日的事故是由於山頂有樓宇進行建築工程，工地的建築木材及廢料可能被風吹至升降機軌道上，輸送帶運作受影響導致事故發生。至於 10 月 16 日的事故，由於有垃圾跌進井底後觸碰了安全制，導致運作中的升降機急停。署方已敦促有關物業管理公司制定保護措施，以免外物跌進路軌，影響升降機的安全運作。
- (c) 在保養質素方面，署方巡查時已檢視該兩台斜行升降機的保養記錄，發現每周保養一次，比法例規定的每月最少一次為多，而有關升降機保養承辦商均由原廠採購主要更換的部件，顯示保養質素及工作足夠。

69. 陳威豪先生表示 2018 年 1 月 1 日至 10 月 31 日期間，愉景灣北的斜行升降機共發生 21 宗事故需消防處提供救援，被困人數共有 72 人，而於 2017 年同期則有 31 宗事故，被困人數共有 97 人，顯示今年較去年少 10 宗事故。他指出斜行升降機的被困救援程序與一般室內升降機無異，升降機若於中途位置停止運作，營辦商會提供鋁質鋼梯協助拯救被困人士，而該鋼梯設有扶手，不會構成安全問題。

70. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她對香港興業未有派員出席會議，只一如以往以書面回覆提問，表示遺憾。她亦批評其回覆答非所問，並無提供有關斜行升降機於 2014 年啓用至今因發生事故而停用的次數及日數，又未有就會否考慮徹底檢查斜行升降機以徹查事發原因，作出回應。她感謝機電工程署及消防處提供相關資料，但認為香港興業作為營辦商，有責任備存相關記錄並向委員提交有關資料。
- (b) 她表示曾親身到場視察，發現兩台升降機中間的斜道放置了很多建築廢料，更存放一把梯，除有礙觀瞻，更會影響升降機的運作安全。

(c) 她認為消防處所提供斜行升降機的事故數字及被困人數，令人難以接受。升降機的斜道很高，當升降機處於一定高度，被困人士向外望時會容易產生驚恐情緒，她又擔心消防員於高空救援期間會構成安全問題。她表示升降機故障頻繁，全因營辦商管理不善，希望香港興業代表作出回應。

71. 曾啟亮先生表示他並非屬於營運斜行升降機的部門，因此會將容議員的提問轉交相關部門跟進，以便提供相關資料供各委員參考。若各委員有任何提問，歡迎提出。

72. 李嘉豪委員表示書面答覆指全港有三台斜行升降機，因此詢問另外兩台斜行升降機的位置及故障次數，以便與愉景灣北的斜行升降機故障次數作比較。

73. 容詠嫦議員表示她過往一直以電郵方式向曾啟亮先生及蔡國璋先生多次反映居民的投訴，但未有得到任何回覆。最近一封電郵的傳送日期為本年 8 月 24 日，與斜行升降機對出位置的交通意外有關，並附上居民提供的意外照片及在網上平台發表的意見，但至今仍未收到香港興業代表的回覆。為此，她對曾啟亮先生及所屬公司漠視投訴表達強烈不滿。此外，目前有一台升降機長期處於停用維修狀態，她要求香港興業為此作交代並提供數據證明其效能。她請秘書處作出跟進，並要求香港興業提供確切回覆。她亦表示會向曾啟亮先生重新轉發所有未獲回覆的投訴，促請盡快回覆，不要對愉景灣的交通問題視若無睹，以免問題日趨嚴重。

(會後註：秘書處已向香港興業轉達容詠嫦議員的意見。)

74. 區子威先生表示，除愉景灣北外，其餘兩台升降機分別位於大澳文物酒店及大圍寶福山。當中位於大澳文物酒店的升降機是新落成，路軌亦較短，因此事故數字相對較少。大圍寶福山的斜行升降機由於屬舊式設計，其故障次數及安全系數是三者中最不理想，署方曾接到不少有關該部升降機的投訴。就愉景灣北斜行升降機而言，其營辦商一直有定期檢查並使用符合安全標準的部件，因此升降機本身符合安全標準，主要擔心外來因素會影響其運作。

75. 曾啟亮先生表示，若他本人及所屬公司過往未有就容議員提出的問題作出回應，歡迎容議員再次傳送電郵給他以作跟進。如問題涉及其他部門，他會轉交適當部門。他指出部分交通意外可能需由警方或相關工程部門調查跟進，因此需較多時間才可回覆。

76. 容詠嫦議員表示已再次將有關電郵逐一傳送給他，促請盡快跟進。她又請秘書處要求香港興業於兩星期內跟進所有尚未跟進的問題，並對該公司處理問題的態度作出指摘。

77. 陳威豪先生表示，除愉景灣北斜行升降機，大澳文物酒店亦屬其管轄範圍。他指可能由於該斜行升降機的路軌較短，以及只供入住人士使用，使用量較低，因此當區消防局並未收到任何有關該升降機的投訴。他表示會後會提交有關大澳文物酒店及大圍寶福山的斜行升降機出現故障的資料數字，供各委員參考。

(會後註：消防處的補充資料已發送給委員參閱。)

## VI. 有關逸東邨寶逸樓對出過路處安全問題的提問 (文件 T&TC 69/2018 號)

78. 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及運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士。

79. 劉展鵬委員簡介提問內容，並補充說，隨着地區發展，逸東街日益繁忙，交通流量逐漸增多。逸東邨寶逸樓對出位置只有一個行人過路處，並未有交通燈、斑馬線等輔助過路設施，因此該處的交通安全問題一直令人憂慮。他表示本年 10 月於該處發生一宗交通意外，幸好傷者情況並無大礙。他希望署方檢視該處加設安全過路設施的需要。

80. 阮潔鳳女士報告過去 5 年於逸東邨寶逸樓附近所錄得的交通意外數字。2013 年共有 4 宗交通意外，包括 1 宗嚴重意外及 1 宗輕微意外；2014 年共有 5 宗輕微意外；2015 年共有 2 宗交通意外，包括 1 宗嚴重意外及 1 宗輕微意外；2016 年共有 2 宗輕微意外；2017 年共有 3 宗輕微意外；而 2018 年截至 10 月共有 3 宗輕微意外。署方過往較少收到有關寶逸樓對出行人過路處的意見，而本年年中曾收到由房屋署轉介的意見，並建議於該處安裝行人優先過路燈。據署方觀察，目前逸東街寶逸樓對出行人過路處運作正常，現時亦已設置行人輔助線供行人橫過馬路，因此署方暫未考慮於上址增設行人優先過路燈。

81. 劉展鵬委員表示據署方提供的交通意外數字，該位置於過去 5 年發生接近 20 宗交通意外，部分涉及嚴重受傷。為此，他提出以下意見：

(a) 他詢問警方若某地點在過去 5 年錄得接近 20 宗交通意外，有

關地點是否可列作交通意外黑點，並會否就此提出任何建議或意見以改善道路安全。

- (b) 他詢問署方既然該位置已有足夠安全設施，為何仍會發生剛才提及的交通意外，並詢問署方會否訂立任何安全準則，以及怎樣才會將有關地點評定存有安全隱患，繼而推出改善措施。
- (c) 他表示於本年 10 月發生交通意外後，曾於早上繁忙時段到該處視察 6 次。據他觀察，行人大多匆忙橫過馬路，而早上繁忙時段有很多特別班次巴士駛經該處，特別在居逸樓巴士站增設 E11S 及 E22S 號線的特別班次後，可能出現兩部雙層巴士停在該處，令其他駕駛者視線受阻。此外，若行人望向傑逸樓方向，不能看到車輛駛進逸東街，待行至馬路中間的安全島才可看到。很多居民表示在安全島看到有車駛來時，須猜想車輛會否停下讓他過馬路，而司機亦猜想行人會否停下等車輛駛過才繼續橫過馬路。他解釋部分交通意外源於司機與行人之間存有誤會，以為對方會停下讓路。
- (d) 早前房屋署所轉介有關增設行人優先過路燈的建議，是由逸東邨管會提出。他理解署方擔心增設行人優先過路燈可能會影響交通流量及行車。他提議於上址增設斑馬線，因法例清楚訂明駕駛人士須讓路予正在橫過或等候橫過斑馬線的行人，而他認為設置斑馬線不會對逸東街的交通造成嚴重影響，反而可改善交通安全。

82. 郭平議員表示於 2005 年討論逸東街興建安全島及分隔欄杆時，他曾擔心車輛駛進逸東街時會加快車速，因此建議於行人過路處的前方位置設置減速壘。他促請運輸署盡快研究於有關位置增設斑馬線、行人優先過路燈及減速壘的可行性。

83. 楊耀宗先生表示，目前上述位置於四條行車線中間設有安全島，而很多交通意外是於行人需橫過三條或以上行車線的路段發生。根據經驗，他認為長者及小童於正常情況下可以安全橫過兩條行車線，但風險會較橫過一條行車線為高。因此，因應市民訴求及從安全角度而言，警方認為增設輔助過路設施會較目前情況理想，但仍需運輸署考慮及評估。

84. 樊志平議員表示當天下午途經該處時，他看到有校巴停在寶逸樓對出的行人過路處讓學生下車。他表示以往校巴會駛進迴旋處才讓學生下

車，詢問運輸署及警方上述做法是否合法。

85. 阮潔鳳女士綜合回應如下：

- (a) 該處並非交通意外黑點，而剛才所報告的意外數字是將該處的其他意外(包括車輛碰撞)計算在內，而涉及行人的意外約為 10 宗。
- (b) 目前於寶逸樓對出的行人過路處設有安全措施，包括於兩個方向的行車線中間設有安全島，並同時設置道路標記以提示行人駛近的交通車輛的方向。關於有委員擔心巴士會阻擋駕駛者的視線，署方已於該過路處附近的適當位置設置交通標誌及道路標記，以提醒駕駛者留意前面可能有行人正在橫過馬路及減慢車速。
- (c) 有關郭平議員提及的減速壘，她表示車輛越過減速壘時會產生震動，可能會對途經的車輛上的乘客構成危險，甚至會損壞車輛，因此不建議於逸東街設置有關設施。
- (d) 由於逸東街人流及車流增加，署方同意有需要持續監察該處的行人過路設施。

86. 劉展鵬委員提出意見如下：

- (a) 他指出長者或小童須同時橫過四條行車線，會有一定危險。
- (b) 他提出提問是基於該處確實存有安全隱憂，並強調交通意外一宗都嫌多，何況該處已發生涉及行人的交通意外多達十宗。因此，他促請署方反思為何於有安全措施的情況下，該處仍然發生交通意外，並詢問署方會否制訂任何準則評估增設安全設施的需要，以及有關準則如何制訂。
- (c) 他理解署方憂慮增設斑馬線會影響駕駛人士的駕駛習慣，因此建議署方一同於早上繁忙時段到場實地視察及聽取附近居民的意見，並為此進行可行性研究。他強調署方須認真考慮居民的訴求，一如過往逸東 3 號停車場出口的安全問題，署方曾積極解決並修改路面的指示線。



- (d) 他不贊成將該處增設安全過路設施的研究納入逸東街規劃方案，擔心長達四年的工程會令對檢討造成延誤，並增加逸東街規劃的複雜性，因此建議作獨立研究。

(會後註：運輸署已於 2019 年 1 月 3 日與委員作實地視察。)

87. 鄧家彪議員同意劉展鵬委員所說，家長擔心學童於該處過路發生交通意外。他亦促請署方為此議題作獨立研究及實地視察，以及邀請巴士公司代表同往，認真聆聽各持份者的意見。

88. 樊志平議員請署方回應他剛才的提問，並表示擔心學童(尤其是年紀較小的學童)在該處下車的安全問題。

89. 阮潔鳳女士表示，逸東街的大部分路段均設有雙黃線，一般情況下任何車輛也不可於有關路段上落客。若校巴營辦商向署方提出限制區許可證申請，署方會作出安全及交通評估，並在不危及道路安全及影響交通的情況下，向有關營辦商批出限制區許可證，以便於申請路段接送學童。根據記錄，署方並未收到有關營辦商於有關路段的限制區許可證申請。

(鄧家彪議員約於下午 5 時入席。)

## VII. 有關檢討青嶼幹線收費的提問 (文件 T&TC 71/2018 號)

90. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島 1 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。

91. 李嘉豪委員簡介提問內容。

92. 阮潔鳳女士表示，運輸署已於會前提交書面回覆，她暫時未有補充。

93. 李嘉豪委員表示，根據署方的書面回覆，青嶼幹線通車至今的營運收入約為 73 億元，「五隧一橋」債券於 2010 至 2011 財政年度到期後，青嶼幹線平均每年盈利約為 1 至 2 億元，至今共錄得約 14 億元的可觀盈餘。此外，書面回覆指出，政府在釐訂隧道和橋樑的收費時，會考慮一系列因素，包括替代路線的收費水平。他表示青嶼幹線是目前連接大嶼山與

香港其他地區的唯一陸路交通，沒有其他替代路線，因此由大嶼山居民承擔有關交通開支並不合理。他認為青嶼幹線不可與其他有替代路線的通道(例如市民可選用獅子山隧道、大老山隧道或其他途徑往返九龍和沙田，以及經由大欖隧道或屯門公路往返市區和屯門)相提並論。

94. 阮潔鳳女士表示，有關釐訂青嶼幹線收費的考慮因素的提問，她目前沒有相關資料，會於會後由相關組別跟進及回應。

(會後註：運輸署的補充資料已發送給委員參閱。)

95. 李嘉豪委員表示，剛才多名委員在討論有關巴士票價的議題時指出，大嶼山居民的交通開支十分龐大。他認為以青嶼幹線現時的盈利水平，政府絕對有能力推出不同形式的減費措施(如八達通優惠)，以減輕大嶼山居民的交通費負擔。若政府未能盡早落實減費措施，亦應承諾為即將啓用的屯門至赤鱸角連接路釐訂合理收費，甚至豁免收費。

96. 周浩鼎議員表示，過往區議會及立法會曾多次討論檢討或取消青嶼幹線收費的議題。青嶼幹線收費除了對大嶼山居民造成財政負擔外，其收費安排亦曾引致交通混亂，因此為免出現交通混亂，他建議取消青嶼幹線收費。

97. 鄧家彪議員表示，據他觀察，政府發展新大型發展區或新市鎮時，通常會規劃及安排一條連接市區的道路，免費供市民使用，惟青嶼幹線及即將開通的屯門至赤鱸角連接路卻需收費。有關安排對東涌居民及往來東涌區的物流業界並不公平，因此他促請政府再三檢討有關收費安排，以便為市民提供至少一條免費通道，連接東涌及市區。

98. 主席促請政府及署方考慮委員的意見，並盡快全面檢討青嶼幹線收費。

VIII. 有關裕東路專營巴士/旅遊巴士泊位的提問  
(文件 T&TC 70/2018 號)

IX. 有關東涌西的交通服務的提問  
(文件 T&TC 73/2018 號)

99. 主席表示，由於議程 VIII 和議程 IX 的內容相關，他建議一併討論。他歡迎出席回應提問的嘉賓：新大嶼山巴士有限公司主席黃良柏先生、董事黃焯添先生及助理經理 - 營運支援黃亮霆先生、運輸署高級運

輸主任/離島 1 蔡小敏女士及工程師/離島 2 阮潔鳳女士、路政署區域工程師/一般職務(2)B 溫志堅先生，以及香港警察處大嶼山區行動主任楊耀宗先生。就嶼巴 B6 號線的提問，由於稍後其他提問同樣會討論 B6 號線，他建議屆時一併討論。

100. 劉展鵬委員簡介提問內容。

101. 郭平議員簡介提問 1 的內容，並補充說裕東路的泊位是上屆區議會給予臨時准許，並非作永久用途，因此應盡快安排遷移泊位。至於有關司機為了使用空調而空轉引擎的問題，警方及環境保護署曾進行執法，可惜成效不大。他憂慮裕東路目前只剩下一條行車線，若發生交通意外，會導致交通癱瘓。他指出，東薈城二期於 2019 年第一季度完成後，昂平 360 纜車站旁的巴士總站會遷入，屆時可騰出空間提供旅遊巴泊位。署方亦曾表示欣澳可提供旅遊巴泊位，而迎東邨旁空地亦已獲通過作臨時停車場用途。因此，他請署方將裕東路的臨時泊位分散至上述三個位置。

102. 阮潔鳳女士回應如下：

- (a) 運輸署一直透過不同的措施在東涌區提供泊車位，包括在新發展項目中要求發展商根據《香港規劃標準與準則》提供合適的泊車設施，以及與有關部門保持緊密聯繫，盡量物色適當土地作為臨時停車場，以滿足地區的需要。在不影響交通暢順、道路安全或妨礙道路使用者的前提下，署方會在有泊車需求的地點加設路邊泊車位，而裕東路的 13 個旅遊巴泊位是當年因應東涌第 11 區的發展而設置。
- (b) 第 11 區的發展項目接近完成，但根據規劃設計，新建的交通交匯處只會為非專營巴士提供上落客位置及一定數目的泊位，因此署方希望繼續保留裕東路的 13 個路邊泊車位，以滿足區內泊車需求。房屋署曾就滿東邨的發展進行交通影響評估，預計滿東邨入伙後，裕東路的車流不會有大幅增長，因而相信一條行車線可滿足日後需求。署方會持續觀察裕東路的車流和泊車位的使用情況，並根據滿東邨的入伙情況，適時檢討及考慮會否取消旅遊巴的泊位。

103. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 第 39 區滿東邨已陸續入伙，B6 號線班次十分頻繁，裕東路的車流勢必增加，因此有需要將該道路改為雙線行車，以免

發生交通事故時造成交通阻塞，甚至全面癱瘓。

- (b) 署方於裕東路設置旅遊巴泊位，雖可利便旅遊巴司機，但旅遊巴排放廢氣會危害居民的健康，亦可能增加交通全面阻塞的風險。由於目前欣澳的大型停車場空置率甚高，他建議署方推出措施，鼓勵司機使用該停車場，待迎東邨附近空地的臨時停車場在明年年初啓用後，屆時可安排旅遊巴在該處停泊。

104. 周浩鼎議員表示，迎東邨比滿東邨較早入伙，但至今不時有裝修工程車進出，導致路口有兩條行車線但仍然經常出現擠塞，他擔心滿東邨路口只有一條車線未必能應付入伙期間增加的車流。他建議署方先與旅遊巴司機了解在裕東路停泊的原因，若只是停泊休息，署方可推出措施將旅遊巴分流至較偏遠的地方(例如欣澳停車場)，以減低東涌西的交通負荷。

105. 劉展鵬委員再次詢問，假如裕東路往東涌市中心方向的唯一一條行車線發生交通事故，導致東涌西交通癱瘓，署方有何應對措施。有巴士司機反映，由於裕東路只有一條行車線，旅遊巴從泊位駛出，進入行車線時，途經巴士難以閃避，容易釀成交通意外。此外，裕東路只有 13 個旅遊巴泊位，但於該處停泊的旅遊巴卻遠超 13 部，因此不少旅遊巴司機於泊位前後位置非法停泊，佔用了整條行車線。除在滿東邨入伙期間會出現大量裝修工程車外，有很多巴士(如 E31 和 S64 號線)會駛經滿東邨，因此預計裕東路的繁忙情況不下逸東街，若發生交通事故出現阻塞，將會導致整個東涌西交通癱瘓。他促請署方及早防備，另覓地點重置該 13 個旅遊巴泊位，以釋出行車線。

106. 樊志平議員表示已多次向署方反映旅遊巴於裕東路停泊的問題。署方有責任糾正司機的錯誤想法，以為該處容許不同類型且不限數量的車輛停泊。在午膳時間，路旁泊滿貨車和私家車，更有車輛徹夜停泊。他曾親身到場視察，發現駕駛者的行為不但阻塞交通，車輛發出的聲浪亦影響附近居民。警方近日雖主動在該處巡邏及票控非法停泊人士，但未有足夠阻嚇力。他促請署方到場視察及盡快解決問題。

107. 鄧家彪議員表示，滿東邨的人口預計約為 11 000 人，並提醒署方不應輕視裕東路在滿東邨入伙後所增加的車流。他促請署方盡快將旅遊巴泊位遷走，並聯同警方執法，以解決違泊問題。

108. 黃良柏先生表示，他自 1985 年開始擔任公共巴士同業聯會主席，就旅遊巴於裕東路停泊所衍生的問題，提出意見如下：

- (a) 有關旅遊巴為非專營巴士，主要在早上和黃昏繁忙時間接載機場員工及於機場第三跑道地盤工作的工人上下班。由於上述非專營巴士於其他時段並無載客訂單，難以負擔駛往市區停泊的成本，因此只能在東涌停泊。
- (b) 目前全港約有 7 000 輛非專營巴士，主要在繁忙時段接載市民上下班。他建議運輸署容許非專營巴士在特定時段兼營屋邨巴士服務，以不高於地鐵車費的收費提供往返市區的非專營巴士接送服務。他相信非專營巴士營辦商會樂意承辦有關服務，並認為此舉除利便東涌屋邨的居民，亦可將非專營巴士分流至市區停泊，紓緩東涌區非專營巴士的停泊問題。

109. 阮潔鳳女士綜合回應如下：

- (a) 為配合東涌區內的巴士服務，署方認為有需要保留現時東涌臨時巴士總站，並於較早前向離島地政處申請繼續使用現址作為臨時巴士總站，因此該地點暫不適宜改作旅遊巴泊位。此外，目前位於欣澳的短期租約停車場設有大型車輛泊位，但該停車場位置偏遠，部分司機可能不願意在該處泊車。
- (b) 署方一直密切留意裕東路的車流，並得悉在港珠澳大橋開通後首兩周，尤其在假日期間，有大量旅遊巴於裕東路非法停泊。隨着遊客人數回落，旅遊巴違泊情況略為改善，但東涌區內泊位需求殷切，裕東路的 13 個泊位經常早已被佔用，因此違泊問題仍然存在。署方希望物色合適地點增加區內的旅遊巴泊位。
- (c) 就有關取消裕東路旅遊巴泊位的建議，署方只需在事前按程序通知駕駛者，當中並不涉及大型土木工程，因應滿東邨的交通影響評估顯示一條行車線可滿足滿東邨入伙後裕東路的車流，署方現階段未有計劃取消裕東路的泊位。署方會持續觀察滿東邨的入伙情況，稍後才檢討會否取消現有旅遊巴泊位。
- (d) 關於裕東路發生意外時所採取的應對措施，署方設有既定程序，就突發事件作出迅速應變。緊急事故交通協調中心會向駕駛者發放最新的交通消息，並會聯絡公共服務營辦商配合改道安排，盡量減低事故對駕駛者的影響。

110. 黃華先生建議拆除裕東路旁的花槽，改建為避車處，供車輛作緩衝用途，以減低發生交通意外的可能性。

111. 郭平議員表示，根據道路設計，裕東路應用作行車而非泊車，因此署方有充分理據收回裕東路的泊位，而欣澳的大型停車場亦可提供足夠空間彌補裕東路的 13 個泊位。雖然欣澳停車場的位置較遠，但旅遊巴於裕東路停泊，不但污染環境和危害居民的健康，亦可能導致裕東路的交通阻塞。他建議署方設立為期半年的過渡期，期間安排旅遊巴往欣澳的停車場停泊。此外，他質疑署方指裕東路發生交通事故時會有應變方案，若只有一條行車線，裕東路的交通勢必癱瘓。

112. 劉展鵬委員表示，裕東路與逸東街的情況相似，都是欠缺分流的道路。早前有委員於交運會會議上建議打通東涌道和松逸街，以便裕東路發生意外時，其他車輛可沿東涌道離開，避免造成交通癱瘓，但署方表示須待東涌新市鎮發展進入第三期，才可落實有關方案。由於目前裕東路已存在不少交通問題及隱憂，他建議署方考慮提早落實有關方案，使裕東路一帶的交通安排更具靈活性，以釋疑慮。

113. 阮潔鳳女士表示，署方備悉各委員的意見，並會在會後跟進。

114. 郭平議員表示，由於圍封滿東邨巴士總站的水馬已經拆除，因此提問 2 有關嶼巴 39M 號線的問題已圓滿解決，無須在會上提出。他簡介餘下提問 3 及 5 的內容。

115. 蔡小敏女士回應如下：

- (a) 嶼巴 B6 號線繞經松仁路，令來回班次的行車時間共約增加 5 分鐘，對班次安排造成一定影響。署方備悉有關意見，日後與巴士公司商討調整路線計劃時，會將有關意見納入考慮。
- (b) 就嶼巴 38 及 37M 號線巴士站附近彎位發生數宗巴士撞毀鐵欄事件，署方已發信要求巴士公司提醒司機注意駕駛態度，並為司機提供足夠訓練，以減低意外發生的機會。

116. 鄧家彪議員表示，因應近日有不少遊客乘搭嶼巴 B6 號線，導致東涌市中心的遊客人數大增，他擔心 B6 號線於逸東邨設中途站會引起爭議，因此對上述建議有所保留。鑑於政府和巴士公司正積極處理 B6 號線的上落客安排及大橋開通後大量旅行團湧入東涌所衍生的問題，他提醒署

方須慎重考慮有關建議，認為應先評估 B6 號線疏導旅客的成效，並在徵詢逸東邨居民的意見後，作進一步考慮。

117. 阮潔鳳女士表示，嶼巴 38 及 37M 號線巴士站的設計及興建符合相關安全標準。由於巴士公司稍後會引入較長的巴士，署方早前曾再次檢視有關設計，評估結果顯示巴士站的設計仍然符合標準，而早前發生的意外與巴士站的設計沒有直接關係。署方亦已發信要求巴士公司提醒司機注意駕駛態度，以減少意外發生。

X. 有關東涌東薈城二期巴士總站的提問  
(文件 T&TC 75/2018 號)

118. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署首席運輸主任/新界 2 尹柏恩先生及高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士。

119. 周浩鼎議員簡介提問內容。

120. 蔡小敏女士表示，根據發展商近日提供的資料，若發展商如期獲相關政府部門發出佔用許可證(俗稱「入伙紙」)及完成交接工作，可望於 2019 年第一季末將東薈城新巴士總站交還政府。署方將會整體檢視新巴士總站設施的使用安排，屆時交匯處會提供專營及非專營巴士上落客設施。署方已備悉有關東環及昇薈等屋苑的穿梭巴士遷往新巴士總站的意見，並會在檢視整體新巴士總站設施的使用安排後適時徵詢各持份者的意見，以期方案更臻完善。

121. 周浩鼎議員促請署方正視居民意見，在新巴士總站內提供位置予東環及昇薈等屋苑的穿梭巴士上落客。他希望署方詳細說明新巴士總站啓用後的交通安排，包括總站提供的專營及非專營巴士路線，若暫時未有相關資料，亦請署方提供工作進度。

122. 鄧家彪議員提出問題及意見如下：

- (a) 東薈城公共運輸交匯處預計於明年第一季完工並交還政府，他詢問目前嶼巴使用的臨時巴士站是否同樣設有使用期限，東薈城二期新巴士總站啓用後政府會否收回該臨時巴士站，抑或會繼續保留臨時巴士站，以擴大東涌的交通交匯處及巴士停泊空間。

- (b) 巴士站的配置會牽涉旅遊巴士上落客地點，因而有可能影響附近居民及巴士站的使用情況。他提醒政府應就東薈城二期新巴士總站及東涌臨時巴士站的取捨或路線安排諮詢大嶼山區議員及居民，並以他們的意願為首要考慮。
- (c) 他詢問署方新巴士總站的布局與過往的東薈城露天巴士站有何不同，並希望署方提供東薈城二期新巴士總站的設計平面圖，以及巴士站配置設施的工程進度。
- (d) 嶼巴 38 號線因新巴士總站工程而改動路線，逸東邨居民普遍歡迎新的路線，因此他建議署方及嶼巴於工程結束後維持有關路線安排。

123. 黃華先生表示，過往巴士路線較少，東薈城露天巴士站亦只能勉強容納有關巴士路線。現時巴士路線增加(例如 39M、37M 及 37H 號線)，而新巴士總站的面積又較過往小，因此應不能容納所有巴士路線。有見及此，他建議於新巴士總站啓用後繼續使用臨時巴士總站，以容納所有巴士路線。

124. 李嘉豪委員表示，市民普遍希望東薈城二期的巴士總站能盡早啓用，以紓緩現時東涌市中心巴士站的擠迫情況。他詢問新巴士總站的容量能否容納東薈城巴士站及臨時巴士總站的所有巴士路線，並要求署方提供新巴士總站的設計圖。

125. 郭平議員提出問題及意見如下：

- (a) 據了解，署方已申請將東涌臨時巴士總站的使用期限由 2019 年 1 月 1 日延至 2023 年 12 月 31 日，但卻未有就臨時巴士總站及東薈城二期巴士總站的安排(包括分流巴士路線)向委員匯報，因此希望署方在下次會議提供上述兩個巴士總站的詳細交通安排及優化方案。
- (b) 他曾聯同民政處代表及委員往東涌臨時巴士總站視察，發現鄰近的達東路花園的人流稀少，因此建議連接巴士站及達東路花園，讓輪候巴士的市民可順道逛花園及使用花園內的設施，以善用空間及資源。

126. 黃良柏先生反對於東薈城二期巴士總站設置東環及昇薈等屋苑的免費穿梭巴士上落客位置，認為會嚴重影響嶼巴 37 號線的乘客人數。他



指目前映灣園的免費屋邨巴士已使 37 號線的乘客數目大幅下跌，令該路線錄得逾千萬元虧損，使嶼巴提出加價申請。他不希望情況進一步惡化。

127. 余漢坤議員提出問題及意見如下：

- (a) 大嶼山居民雖期望新巴士總站盡早落成啓用，但港珠澳大橋開通後，有大量旅遊巴及遊客湧入大嶼山，故居民同意因應情況調整巴士總站的安排。他在上星期五聯同其他委員、署方及巴士公司代表往 B6 號線巴士站視察，經進一步了解後，認為不論是將東涌臨時巴士總站的巴士號路重置於新巴士總站，抑或是優化臨時巴士總站並將其改為永久巴士站，均是值得考慮及討論的選項，大前提是巴士總站的安排須平衡旅客、居民及各方的利益。
- (b) 若東薈城二期巴士總站能早日啓用，便能盡快為 B6 號線所衍生的問題提供多一個長遠的解決方法，因此他建議署方與工程承建商協商，研究能否在確保結構安全的情況下，先就新巴士站的已完工部分發出佔用許可證，而無需等待整個工程完工，以便新巴士總站盡快啓用。

128. 周浩鼎議員表示，據他所知，署方仍未就新巴士總站的安排制定任何方案，而各委員最關注的是巴士站容量及巴士路線等安排，故他促請署方盡快提供有關新巴士總站啓用後的詳細交通安排資料，以便委員就有關方面進行討論。

129. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 近年大嶼山發展迅速，遊客及居民對巴士服務的需求亦大幅增長。為提供足夠的巴士站設施，署方已向地政總署申請繼續使用東涌臨時巴士總站。如果申請獲得批准，該臨時巴士總站加上港鐵東涌站的巴士總站及明年啓用的東薈城新巴士總站，東涌將會有 3 個巴士總站同時運作。
- (b) 隨着大嶼山近年的發展、多個屋苑落成及港珠澳大橋開通，乘客的交通服務需求及模式均有所改變。署方正因應有關變化就新巴士總站設施的使用安排作全面檢討，並會與委員保持緊密聯繫，若有任何具體方案，會適時進行諮詢。

(c) 有見逸東邨居民歡迎嶼巴 38 號線目前使用的新路線，在巴士總站啓用後，38 號線會繼續維持現有路線。

(d) 有關新巴士總站啓用後的使用安排，署方會制定具體方案，當中會附夾新巴士總站的平面圖供委員參閱。

130. 郭平議員再次要求署方連接巴士站及達東路花園，以便輪候巴士的市民能順道於花園休息及使用花園內的各項設施。

131. 李桂珍議員支持郭平議員的建議，認為連接巴士站及達東路花園能有效疏導人流，為乘客提供舒適的候車環境。

132. 蔡小敏女士表示署方備悉各委員的意見，會於會後與相關部門作適當跟進。

XI. 有關港珠澳大橋通車後東涌人潮激增的提問  
(文件 T&TC 80/2018 號)

XII. 有關內地旅行團湧入東涌市中心的提問  
(文件 T&TC 81/2018 號)

XIII. 有關港珠澳大橋開通後大嶼山交通情況的提問  
(文件 T&TC 82/2018 號)

133. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)主席黃良柏先生、董事黃焯添先生、助理經理-營運支援黃亮霆先生、行政經理朱錦鴻先生及行政顧問黃華先生；運輸署首席運輸主任/新界 2 尹柏恩先生、高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士、高級運輸主任/離島 2 冼佳慧女士、高級運輸主任/渡輪策劃 1 李偉勳先生及工程師/離島 2 阮潔鳳女士；以及富裕小輪經理曾耿填先生。商務及經濟發展局轄下旅遊事務署及運輸署就文件 T&TC 80/2018 號所載提問的書面回覆，已於會前送交委員參閱。

134. 容詠嫦議員簡介文件 T&TC 80/2018 號所載的提問內容，接着周浩鼎議員簡介文件 T&TC 81/2018 號所載的提問內容，最後余漢坤議員簡介文件 T&TC 82/2018 號所載的提問內容。

135. 主席建議先討論陸路交通及相關問題，然後再討論水路交通。

136. 郭平議員簡介文件 T&TC 73/2018 號所載有關 B6 號線巴士的內容及第 4 條提問。他表示有關 B6 號線巴士回程於松仁路增設中途站的建議，是根據他於 11 月 4 日，即東涌旅客人數急增前夕，向附近居民進行問卷調查後得出的結果。有鑑於最新情況，他暫時向運輸署收回有關提問，待再次進行問卷調查後，會根據居民意見決定是否提出有關建議。

137. 尹柏恩先生綜合回應如下：

- (a) 他向委員匯報過去數星期鄰近東堤灣畔的 B6 號線分站的情況。港珠澳大橋開通後首兩個周末，大批旅客於該分站排隊乘搭 B6 號線巴士前往港珠澳大橋香港口岸，對區內居民造成不便。運輸署、民政處、警方及嶼巴代表在 11 月 6 日到該分站視察及商討應對措施。嶼巴其後於 11 月 10 日起實施一系列措施，以改善 B6 號線的乘車安排，包括讓旅行社或團體主辦單位預先購買來回車票，在繁忙時間安排兩部巴士同時上客，以及加派人手協助乘客登車和維持秩序。上述措施實施後，署方派員實地視察，認為能有效縮減乘客登車時間，大部分繁忙時間沒有出現長人龍。嶼巴於車站放置的排隊鐵馬亦改善乘客的排隊秩序，未再出現 11 月首個周末期間乘客一字形排隊、人龍延伸至廣場的情況。運輸署及嶼巴會密切留意有關情況，並會於有需要時採取適當的應對措施。署方亦鼓勵旅客前往東涌以外的地區，以紓緩東涌的擁擠情況。
- (b) 就委員提出的巴士站搬遷建議，他表示署方對此持開放態度，但強調需仔細檢視當中的利弊，以及巴士停泊空間、乘客排隊空間、秩序安全，以及對交通及道路安全影響等因素。他表示署方與多名委員於上星期前往各新巴士站選址作實地考察，發現選址各有不同限制。他希望在是次會議與各委員詳細討論有關安排。根據署方記錄，B6 號線巴士最繁忙一小時的乘客量達 1 600 人次，因此需小心評估搬遷巴士站對道路安全及交通所帶來的影響。

138. 周浩鼎議員表示，多名委員於上星期曾到 3 個建議選址視察，發現選址各有優劣之處。他指沒有完美的方案，委員需作出考量，前提是將巴士站遷往遠離民居的地方，以減少對東涌居民的影響。他表示於人潮擁擠事件發生初期，有委員提議將巴士站搬遷至昂坪 360 纜車站旁的臨時巴士站，後來擔心會影響該處的車流而擱置。其後他提議新巴士站選址於東薈城後方的達東路，該處有供旅遊巴士停泊的位置。委員視察該選址及經討論後，大致認同該處人流較少，可減低對居民的影響，而且鄰近達東路

花園，有較大空間位置讓旅客或旅行團集合。他表示目前的主要考慮是 B6 號線巴士站遷至該處會否影響其他大嶼山巴士的行駛路線。他強調署方必須落實遷移方案，否則必定會出現更多問題，並詢問署方在選定新巴士站選址後，會否安排試行以作進一步評估。

139. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他擔心署方因情況有所改善便安於現狀。他指早於 2014 年已向媒體表示港珠澳大橋通車後定會有大批旅客湧入東涌，原因是東涌市中心具備吸引旅客的設施，例如昂坪 360 及東薈城。然而，東涌市中心的規劃並沒有考慮港珠澳大橋所帶來的人流，因此他多次於會上提出優化及改善東涌市中心的道路網絡、環境及設施配套，以配合港珠澳大橋落成。
- (b) 問題現已逐漸浮現，他建議制定短期方案、中期方案及長遠根治方案，分階段推行措施。目前署方及嶼巴推出的措施屬短期解決方案，雖然已動用大量警力於周末在東涌市中心維持秩序，但居民的日常生活仍受影響，有居民表示現時每逢假日均會離開東涌市中心，以避開人潮。他認為這種情況不應發生，居民理應可於周末留在所屬社區生活。
- (c) 有關中期方案，他同意將巴士站遷移至剛才周浩鼎議員所述的東薈城後方位置，並連接達東路花園。他已將有關意見轉達離島民政事務專員及其他委員。有關該處鄰近停車場出入口及過路處而可能引致安全問題，他認為嶼巴可派職員指揮車輛出入及維持秩序，以保障乘客安全。他建議在東薈城第二期發展於明年完工後，才考慮將 B6 號線巴士站遷移至該處或其他合適地方。
- (d) 有關長遠根治問題的方案，政府需評估香港承受及接待旅客的能力，在增設配套設施後才分階段提升接待的旅客量。他指目前香港旅遊業發展蓬勃，但接待旅客的能力明顯超出負荷。他認為可從旅檢大樓的店鋪及規劃中的航天城第二期着手，增加港珠澳大橋的配套設施，並建議政府於港珠澳大橋的配套設施完成前，訂立來港旅客配額制度。

140. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她不滿署方只着重講述推行疏導措施後的成效，亦不認同運

房局局長陳帆呼籲旅客分流乘搭 B5 號線巴士前往欣澳的做法。她指有居民於 11 月 17 及 18 日拍攝到超過 30 輛旅遊巴士停泊於欣澳，由於該處亦有單車停泊，故存在安全問題。從相片中亦看到一班旅客於欣澳公廁旁排隊，推測他們正候車前往港鐵站或愉景灣。她近日亦觀察到愉景灣廣場的內地旅客人數增加，而且更有部分人進入私人屋苑範圍，她擔心愉景灣會步東涌後塵，出現擠擁情況。此外，有居民反映愉景灣屋邨巴士司機容許旅客不繳付車資，她本想向愉景灣交通服務有限公司代表查詢有關情況，可惜有關代表已提早離席。

- (b) 她同意郭平議員的說法，政府需評估香港承受及接待旅客的能力，並從源頭控制旅客人數。她指目前問題已迫在眉睫，為免問題蔓延至香港其他地區，她促請政府及早採取補救措施。

141. 鄧家彪議員表示，他於上星期五前往廣州的廣東省人民政府港澳事務辦公室(廣東省港澳辦)，要求內地當局嚴厲打擊行內稱「野馬團」的旅行團或不合規的旅行團，以及將來港旅行團分流，避免大批旅客同一時間來港。此外，他向本港政府提出以下 3 項建議：

- (a) 從源頭控制旅客的出入境次數及時間；
- (b) 擴建港珠澳大橋香港口岸人工島，以增設更多旅遊配套設施，正如廣東省港澳辦亦曾表示有需要時可擴建珠海人工島，港府有責任就此擔當主導角色。行政長官林鄭月娥曾於立法會會議上提及，調查顯示五分之一經港珠澳大橋來港旅客的目的只是參觀大橋，因此他建議當局研究安排部分港珠澳大橋穿梭巴士(金巴)原車接載旅客返回內地。他指大部分旅客前往東涌只為購物及休閒，當局應在香港口岸人工島增設相關臨時設施，亦可參考錦上路旁邊墟市的形式，以滿足旅客需要，從而分流前往東涌的旅客；以及
- (c) 將 B6 號線巴士站遷移至東薈城後方位置，並連接達東路花園，此舉亦有助增加達東路花園墟市的人流。他預料農曆新年前會是另一個旅客高峰期，雖然人流暫時減少，署方仍須盡快進一步研究及推出解決措施。

142. 李嘉豪委員提出意見如下：

- (a) 他指雖然上周末東涌的交通及人流暫時有所紓緩，但並不代表問題已徹底解決。正如有委員提及農曆新年是內地旅客來港的高峰期，若有關部門不及早採取應對措施，問題定必再次浮現。他指大批旅客湧入東涌不只源於交通問題，亦涉及東涌市中心的整體規劃。當局須評估東涌交通及日常設施的旅客承载力，避免情況持續並進一步影響東涌的交通甚至居民的日常生活。早於數星期前，已有居民反映區內商店的日常用品被旅客搶購一空，他促請政府從源頭解決問題，與內地當局商討，限制前往香港的旅行團數量或減少即日團數量。
- (b) 他不反對搬遷 B6 號線巴士站，並認為巴士站現址的最大問題是導致很多旅客於廣場逗留，而且很多即日團均以該處為集合點，因此搬遷巴士站才可解決問題。他認為巴士站選址須主要考慮東涌居民的需要，以他們的意願為依歸，務求盡量減低對東涌居民的影響。

143. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他認同周浩鼎議員所說，目前 B6 號線新巴士站的 3 個建議選址各有優劣之處。根據上星期的實地視察，他認為新巴士站不宜搬遷至東涌臨時巴士總站，而東薈城後方的達東路是較合適的選址。雖然東涌臨時巴士總站不會有很多人長時間聚集，但部分居民習慣於該處下車後作短時間停留，與親友商討接着的行程，因此該處不能容納大批旅客排隊候車。但他擔心東薈城後方的達東路沒有足夠位置供兩部 B6 號線巴士同時上落客，因而會影響交通，建議署方及早研究搬遷巴士站的可行性及解決上述技術問題。
- (b) 目前東涌人流較高峰期少近 3 成，顯示內地部門已從源頭進行規管。雖然如此，他強調節日長假期將至，署方絕不能鬆懈，須盡快制定應對方案。達東路花園將於本星期六舉行墟市，他認為可測試墟市對旅客的吸引力，若達東路花園墟市受旅客歡迎，長遠而言可有助分流東薈城的旅客，而且旅客於墟市購物後可於該處乘車離開，減低對居民的影響。
- (c) 剛才運輸署提及可考慮讓乘客預先購買 B6 號線巴士來回車票。他表示大澳居民每逢周末都飽受登車困難之苦，港珠澳

大橋開通後情況更甚，因此提議署方參考長洲渡輪月票通道的做法，讓大澳居民預先購買來回巴士票，並於每部巴士劃設一定數量的來回票優先座，旅客如有需要亦可購買來回票，持有來回票的乘客可優先乘車。他詢問署方有關措施是否可行。

- (d) 機場北部商業區的工程將於 2023 年分階段落成，預計屆時會有更多境外人士在該處進行商貿活動，而他們亦可能會前往東涌遊覽。他本人及多位離島區議員均曾經提出興建架空輕軌以連接東涌、港珠澳大橋香港口岸及機場北部商業區，以便利市民及旅客往返上述地方。他認為適逢目前旅客量大增，當局應盡快研究興建架空輕軌的可行性。

144. 傅曉琳議員提出意見如下：

- (a) 她指很多經港珠澳大橋來港的內地旅行團並未向香港旅遊業議會(旅議會)登記，而且沒有聘請香港導遊，導致大批旅客在東涌市中心聚集。有旅行團在過關後以「自由行」形式運作，或多團共用一名香港導遊，企圖走「法律罅」避免遭旅議會指摘違規及違法，她認為應從源頭打擊涉嫌違規的旅行團。旅遊事務署的書面回覆指，警方已將懷疑違規的內地旅行社個案轉介廣東省文化和旅遊廳，她詢問警方有否權力對涉嫌違規的旅行團採取執法行動，以及政府會否推出政策或措施打擊此類旅行團。
- (b) 她表示雖然署方及嶼巴已於 B6 號線巴士站前加設鐵馬及安排兩部巴士同時上客，使候車人數減少，但仍然有很多旅客於東涌市中心聚集，有商店設置鐵馬及向地下潑水，以防止旅客坐在商店門外，部分商店甚至選擇關門以避人潮。
- (c) 她在上星期實地視察後，認為達東路花園公廁附近位置可作為 B6 號線新巴士站的選址。她指該處人流較少，平時亦有旅遊巴停泊，旅客可於達東路花園休息並候車。此外，達東路花園不定期舉辦活動，例如本星期六亦會有墟市，旅客可順道購物。她認為東涌臨時巴士總站已有很多前往離島的巴士，若把 B6 號線巴士站遷移至上址，擔心同樣會產生擠擁甚至安全問題。

145. 袁景行委員表示，居民反映有導遊於香港口岸向團友派發長者八達通，供旅客乘搭 B6 號線巴士，但不確定有關團友是否均為長者。長者八達通乘車優惠的原意是鼓勵長者出行，他擔心有關優惠被濫用，詢問署方長者八達通乘車優惠是否適用於旅客。

146. 樊志平議員提出意見如下：

- (a) 他在實地觀察後，發現東涌旅客人數確實明顯減少，但巴士站旁的廣場仍有不少旅客聚集。他讚揚嶼巴及時調配足夠人手、車輛及鐵馬疏導乘客。他認為大批遊客湧入東涌的原因之一，是 B6 號線巴士收費便宜，於是旅客便選擇乘搭該巴士線到東涌購物，因此當局應從源頭控制旅客人數，包括於港珠澳大橋香港口岸加設購物點，使旅客無需前往東涌購物。
- (b) 他認為 B6 號線新巴士站的 3 個選址均不可取，例如東薈城後方的達東路並沒有足夠位置供兩架巴士同時停泊，他擔心巴士會因位置不足而未能靠站，而且該地點的車流量很高，可能存在安全問題。他建議新巴士站設於達東路花園附近，該位置較為安全，又有足夠位置供兩部巴士停泊，惟需先由康文署拆除該處的鐵絲網。他重申根治問題的方法是政府從源頭減少旅客。

147. 李桂珍議員表示，在上星期實地視察後，認為達東路花園附近是最合適的新巴士站選址，但需由康文署移走花圃，以便有足夠位置供旅客候車。長遠來說，政府需為港珠澳大橋香港口岸作完善規劃，使旅客可於口岸區購物而無需乘車前往東涌。她認為將旅客分流至其他地區，只會令其他地區出現人潮，希望有關部門盡快搬遷 B6 號線巴士站，以期於短期內解決問題。

148. 容詠嫦議員希望跟進有關長者八達通被濫用的問題，並表示收到居民投訴，指有遊客於周末人潮高峰期乘搭愉景灣邨巴但未有繳付車資，而有關遊客並非長者。若情況屬實，警方應進行權執法，以免長者八達通被濫用。

149. 劉展鵬委員指剛才鄧家彪議員提及曾前往廣東省港澳辦，與內地部門商討從源頭規管，打擊不合規的旅行團，他認為除此之外，警方亦應加強執法力度。他指雖然過去數星期有執法部門抽查導遊或內地領隊的證件，但作用不大，原因是導遊走「法律罅」，出現多團共用一名香港導遊的情況。他促請當局檢視有關情況，透過法律途徑堵塞漏洞。



150. 余麗芬議員表示，港珠澳大橋通車後東涌旅客大幅增加的情況已持續一段時間，不論居民、議員，甚至新聞報道亦反映旅客影響居民的日常生活，她詢問有關政府部門有否制定措施以疏導人流。她於上星期六前往東涌市中心視察，發現旅客只有數小時自由活動時間，沒有充裕時間前往其他地方遊覽，故選擇在東涌逗留。根據目前東涌市中心的規劃，無論空間、餐廳及店鋪均難以同時應付大批遊客，才會出現擠擁情況。她指除天壇大佛及昂坪 360 對旅客較具吸引力外，很多遊客只為一睹港珠澳大橋的風采，所以政府一方面需提供設施滿足旅客需求，另一方面需設法減低對居民日常生活的影響。她建議政府成立跨部門工作小組，研究並盡快解決這個迫在眉睫的問題。

151. 黃良柏先生綜合回應如下：

- (a) 他感謝樊志平議員讚揚嶼巴的疏導乘客措施，並強調嶼巴作為專營巴士營運者，有責任盡快疏導乘客，安全接載他們前往目的地，並維持候車秩序。據他了解旅客出入境及安檢過程，旅客一般於清早在珠海人工島排隊等候過關出境，然後乘搭橋面穿梭巴士(金巴)來港，辦理入境手續後再乘搭新大嶼山巴士第 B6 號線巴士前往東涌，合共需時長達 5 小時，因此他們經過繁複的出入境程序後，大多選擇到就近的東涌用餐及購物。
- (b) 他指港珠澳大橋開通後首兩個周末，嶼巴沒有預計會有大批旅客乘坐第 B6 號線巴士，故未及採取應付措施。嶼巴已於 11 月 10 日推出一系列疏導措施，包括預售來回車票及於口岸巴士總站內提供電子支付工具購票，以減省上車時間，讓旅客盡快登車。嶼巴亦已調動港珠澳大橋香港口岸巴士站上客位置，以騰空更多位置供兩部第 B6 號線巴士同時上客。他表示上述措施大致能疏導由港珠澳大橋香港口岸前往東涌的人潮。此外，有賴警方協助調停示威人士及協助旅客候車時的秩序，東涌第 B6 號線巴士站的混亂情況已大幅改善。
- (c) 有關遷移巴士站的問題，他強調須考慮選址有否足夠地方供乘客安全上落車，以及附近有否足夠位置供巴士停泊，以便在人流高峰期時巴士可及時回車疏導乘客。根據署方資料，高峰期每小時有近 1 600 人於第 B6 號線巴士站候車，以一部巴士可載客 130 人計算，即需約 12 至 13 部巴士才能疏導乘

客，等於平均每 5 分鐘便需開出巴士，故嶼巴須於巴士站附近停泊足夠數量的巴士預備，以應付客量需求。

- (d) 他表示嶼巴會盡力於周末提供適切的服務疏導來回大澳的乘客，以應付大澳居民需要。鑑於嶼巴須在司機休息時間及足夠巴士服務之間取得平衡，因此已向署方申請停止向部分公司提供非專營巴士服務，以調配足夠司機提供專營巴士服務。他感謝署方於 1991 年批准嶼巴於大嶼山開辦非專營巴士服務，以便有足夠巴士應付周末及假日的乘客需求。
- (e) 有關大量旅遊巴停泊於欣澳，他建議署方全面開放口岸上客區供旅遊巴上客。根據署方現時的要求，已登記的旅遊巴營辦商須在前一天晚上 9 時前通過運輸署網上系統提交申請及完成簡單手續，才可於翌日進入口岸上客區上客，而周末更須於星期五下午 5 時前提交申請。然而，大部分旅遊巴公司因在接獲訂單後時間緊迫，趕不及提交申請，故只能改往欣澳上客。他表示嶼巴正就此與署方商討，同時亦與旅議會研究與旅遊巴司機協調，建議在旅客到達香港口岸後才將旅遊巴駛往口岸上客區上客，避免旅遊巴長時間霸佔上客區位置等候旅客。
- (f) 旅客分流方面，他表示以 11 月 17 日為例，由珠海經港珠澳大橋來港的旅客有 31 200 人次，當中約有 25 000 人選擇經港珠澳大橋返回珠海，約有 5 300 人前往皇崗，其餘分別前往深圳灣及乘搭高鐵離開香港。由此可見，旅客會經不同口岸離開香港，大部分因交通費較便宜而選擇在皇崗口岸出境，尤其是來自東莞、番禺及廣州的旅客，由皇崗口岸出境會較為便捷。因此，旅客於離港時已自行分流。
- (g) 有關濫用長者八達通的問題，他促請署方取消 B4 及 B6 號線巴士的長者 2 元車費優惠，以杜絕旅客濫用優惠。他認為旅客不是香港人，不應該享有這項優惠，而且長者乘搭 B6 號線巴士有半價優惠，只需繳付 3.5 元，與 2 元車費相差不遠。
- (h) 他表示所屬集團旗下的冠忠巴士獲分配 208 個港珠澳大橋直通巴士配額，但目前只有 68 班班次行駛，其餘直通巴士配額均由金巴使用。他指待金巴有足夠的運載能力，便可提供更多直通巴士班次，接載旅客往香港其他地方以分流人潮。嶼巴亦會盡快與珠海市文化體育旅遊局及中山市旅遊局商討，

從源頭將旅客分流至香港其他旅遊點，避免旅客集中於東涌。他表示上周末乘搭 B6 號線巴士的人數有所下降，但並不代表問題會逐步消失，長遠而言需靠兩地政府及巴士營辦商作出協調，盡量減省旅客出入境及候車的時間，使他們有充裕時間前往東涌以外的地區遊覽，達到分流目的。

152. 尹柏恩先生綜合回應如下：

- (a) 有關旅遊車停泊於欣澳的問題，他表示署方最快會在數天後優化預約前往口岸上客區上客的網上系統，屆時不論任何日子，旅遊巴士營辦商只需在下午 9 時前通過網上系統提交申請及完成簡單手續，便可於翌日進入上客區上客。每日有兩個預約時段，每個時段有 150 個名額，每日合共提供 300 個名額供旅遊巴士使用。根據署方的數據，上個星期六全日合共約有 200 部旅遊巴士在網上預約，當中約有 50 部旅遊巴士進入上客區接載旅客；而在上個星期日截止晚上 8 時，合共有 240 部旅遊巴士在網上預約，當中約有 70 部旅遊巴士進入上客區接載旅客，上述預約均於上星期五下午 5 時前完成。由此可見，目前口岸上客區的停泊位尚未滿額。署方會與公共巴士同業聯會商討，鼓勵旅遊巴士營辦商使用口岸上客區，希望有助紓緩欣澳的旅遊車停泊情況。
- (b) 他強調署方會密切留意東涌 B6 號線巴士站的排隊情況及東涌市中心的旅客量，以及會繼續在有需要時推出改善及分流措施，以減低對居民日常生活的影響。分流措施方面，署方會從地區及乘車時間兩方面着手：(一)地區分流方面，署方一直鼓勵旅客到其他地區遊覽，旅客可乘搭 B5 號線巴士前往欣澳，再轉乘港鐵前往香港其他地區，或於香港口岸乘搭 9 條機場「A」線專營巴士前往香港各區；(二)乘車時段分流方面，大橋穿梭巴士營辦商將於 11 月 23 日推出團體旅客網上預約系統，旅行社或團體主辦單位可透過系統購買翌日或以後的指定日期及時段的穿梭巴士車票，亦可購買來回車票。這項安排有助管理及控制各時段的乘客量，避免團體旅客集中在同一時段出入境。署方希望透過以上措施控制人流，避免大批旅客在同一時間於同一地點聚集，為附近居民帶來不便。
- (c) 有關 B6 號線新巴士站的選址及可行性，署方備悉委員的意見，會於會後整理相關資料並再作評估。他重申署方對遷移巴士站持開放態度，但需先評估及計算附近地方及馬路的人

流，並從有效管理的原則出發，制定一個確保安全有序的遷站方案。

- (d) 有關長者八達通優惠的問題，年滿 65 歲或以上的乘客可以每程 2 元的優惠票價，使用指定公共交通工具及服務。就委員提出有關濫用長者車費優惠的關注，署方會於會後向負責長者八達通的部門同事反映及要求同事作適當跟進。

153. 余漢坤議員請運輸署於會後研究有關興建架空輕軌的建議。他又請署方回應他在文件 T&TC 82/2018 號提出的第 3 條提問，會否考慮參考長洲渡輪月票通道的做法，為大澳至東涌及梅窩至東涌的巴士路線增設持有預售票人士的排隊位置。

154. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他認為政府需擔當領導角色，與巴士營辦商及旅遊業界共同解決問題，不應單靠巴士營辦商和旅遊業界。他表示港珠澳大橋興建時間長達 8 年，但有關部門未有充分利用這段時間做好相關的規劃工作及制訂應對措施，他對此感到失望。
- (b) 他重申東涌 B6 號線巴士站有搬遷需要，署方不應因旅客量暫時回落而有所鬆懈，需就即將來臨的長假期做好準備，以防 11 月初的擠擁情況再次出現。他認為將巴士站遷移至東薈城後方的達東路是合適的短期解決方案，並建議增聘職員及增派警力指揮交通及維持秩序。他亦建議將部分嶼巴巴士路線的分站遷至昂坪 360 纜車站旁的巴士站，直至東薈城第二期完工後再作安排。長遠而言可考慮開放達東路花園，將候車人龍伸延至該處。他促請署方盡快實施短期措施，以減少對東涌居民的影響及平息示威人士的不滿，但強調短期措施並非永久方案。

155. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 他讚揚嶼巴採納委員意見，及時採取一系列疏導乘客的措施，安排兩部巴士同時上客，以及設置鐵馬維持秩序。上述措施已取得初步成效。
- (b) 有關遷移 B6 號線巴士站，他指雖然建議方案各有優劣，但目前巴士站位置實在太接近民居，他促請有關部門下定決心處

理及解決當前困局。若署方及各委員認為東薈城後方的達東路是合適選址，署方應積極設法解決相關限制，例如沒有足夠位置供兩部巴士同時靠站的問題，並在有需要時安排試行。

- (c) 他要求政府盡快於香港口岸旅檢大樓增設臨時店鋪，讓旅客可直接於該處購物，無需前往東涌或其他市區。他表示旅檢大樓早已預留有關位置，因此應能於短期內推行上述措施。

156. 黃華先生表示反對搬遷巴士站，認為即使巴士站遷至別處，東堤灣畔對出廣場的人流亦不會減少，因為旅行團仍會選擇於該處集合。他又認為搬遷巴士站只會將問題轉嫁至新巴士站，例如遷移至東薈城後方的達東路後可能會造成交通擠塞，而事實上，現時達東路每逢周末都會因私家車排隊駛入停車場而出現擠塞情況。

157. 冼佳慧女士表示，署方一直密切監察來往各嶼南巴士路線於港珠澳大橋開通後的乘客量，並留意到乘客高峰期為 11 月初的周末，而其後的周末乘客增幅較小。她表示署方理解嶼南居民因旅客眾多而候車時間較長，會與嶼巴全面檢視乘客的出行模式。有關預售來回車票的建議，署方及嶼巴會從營運方面作出考慮，包括有否合適地點設立售票處、具體的人手及排隊安排等，亦須避免有關安排予人不公平的感覺。

158. 黃華先生表示，根據旅客的出行模式，即使周末旅客較多，亦不會對大嶼南居民乘車有很大影響。旅客預購車票時普遍選擇相連座位，若巴士尚餘單邊座位，居民可向職員表示有意乘坐，職員便會作出安排，而大部分大澳居民均知悉有關做法。

159. 李桂珍議員詢問署方為何預售來回車票的安排會產生不公平的現象，並表示此措施只是為大嶼南居民解決乘車困難的問題。

160. 冼佳慧女士表示，署方須顧及未有購買預售票的乘客會因登車次序不同的反應，因此需詳細研究及檢視有關安排。

161. 張富副主席希望署方及嶼巴理解大嶼南居民長期飽受登車困難之苦，例如很多旅客乘搭 3M 號線巴士到坳頂遠足，導致居民需長時間候車。

162. 李偉勳先生綜合回應如下：

- (a) 他表示目前來往「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」的渡輪航線由富裕小輪營運，渡輪營辦商於平日會安排兩艘常規船隻行

駛該路線，周末及公眾假期則會增派 2 至 3 艘後備船行駛，以加強服務及疏導乘客。

- (b) 他表示署方一直鼓勵營辦商於資源許可的情況下，盡量靈活調配後備船隻及增加班次，以配合乘客需求。事實上，自 2018 年 8 月起，渡輪營辦商已於星期六、星期日及公眾假期，試行加開 8 班來往大澳和東涌（途經沙螺灣）的特別短途航班，以試驗形式運作一年。除上述的短途航班外，現時渡輪營辦商亦已在週末假日，因應乘客需求，再額外增加了特別班次。署方會與渡輪公司繼續密切留意試驗航班的運作情況，並會視乎試驗的成效，與渡輪公司研究日後服務調整的可行性。

163. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他表示渡輪服務一直有助疏導巴士乘客，但理解若於下午 6 時半後加開航班，會因入夜後環境漆黑而引起安全憂慮。
- (b) 有關居民乘搭大嶼南巴士時登車困難的問題，雖然嶼巴代表已解釋有關安排，但仍不斷有居民向他反映登車問題，因此促請署方研究預售來回車票，並向委員匯報研究結果。

164. 主席請署方備悉委員提出的討論要點，特別是 B6 號線新巴士站的選址問題，並希望有關工程部門作出配合，擬定合適選址，為乘客提供安全的候車及上落車地點。

165. 郭平議員表示，港珠澳大橋剛剛開通，目前使用量仍不足一成，但未來的旅客量會逐漸增多。他指聖誕節及農曆新年是人潮高峰期，問題十分迫切，再次促請有關部門仔細檢視各委員提出的關注。

166. 周浩鼎議員促請署方根據各委員的意見及以專業角度，於會後分析及檢視各個 B6 號線遷站方案，從而選定可行方案，並向委員提供遷站時間表。

(鄧家彪議員約於下午 6 時 30 分離席；周玉堂議員於下午 6 時 50 分離席；余麗芬議員於下午 7 時離席；容詠嫦議員於下午 7 時 10 分離席；以及溫東日委員約於下午 7 時 25 分離席。)

XIV. 有關要求加密港鐵東涌綫班次的提問  
(文件 T&TC 74/2018 號)

167. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港鐵路有限公司(港鐵)公共關係經理－對外事務林圓女士。

168. 郭平議員簡介提問內容。

169. 林圓女士表示，港鐵一直密切留意東涌綫在繁忙時間的需求，並因應情況在本年 1 月調整早上繁忙時間由東涌及青衣開出的列車班次，使東涌開出的班次更為平均，並在青衣增設特別班次以疏導乘客。此外，列車大堂提供緊接四班列車的抵站時間資料，市民亦可利用手機應用程式查詢資料，方便預計上車時間。就香港站的出車情況，過往香港站開出兩班往東涌的列車後，便會開出一班往青衣的列車，現時已改為往東涌及青衣的列車輪流開出。因此，乘客除可預計在東涌站上車的時間外，兩班由青衣開出的列車亦有助分散人流，令整體旅程更為舒適。港鐵會繼續留意乘客的需求，並採取相應的措施。

170. 郭平議員澄清提問主要關注由香港站往東涌的列車，並促請港鐵增加由香港站往東涌的列車班次。

171. 周浩鼎議員表示，由於東涌人口日益增長，他促進港鐵盡快提升訊號系統，以便盡快進一步安排加密東涌列車班次。

172. 林圓女士表示，港鐵自今年年初調整列車的服務時間，並沒有縮減東涌列車班次。提升訊號系統有助加強整套系統的穩定性，但由於東涌綫和機場快綫共用部分路軌，列車班次仍會受車務編排等因素影響。儘管如此，港鐵會繼續密切留意香港站的客量情況。

(張富副主席約於下午 7 時 30 分離席。)

XV. 有關要求改善往返東涌北及逸東邨/機場島的公共巴士服務的提問  
(文件 T&TC 76/2018 號)

173. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士，冠亮發展有限公司(冠亮)行政經理葉浩揚先生，新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)行政經理朱錦鴻先生及行政顧問黃華先生，以及城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生。葉培基委員因事未能出席會議，已

委託周浩鼎議員代為簡介提問內容。

174. 周浩鼎議員簡介提問內容。

175. 黃華先生表示，除早上及黃昏的繁忙時間外，嶼巴 37 號線其餘時間的載客量偏低。由於 37 號線有固定路線，暫未能縮短車程。除 37 號線外，乘客可選乘經文東路往逸東邨及北大嶼山醫院方向的 37H 號線巴士，或於早上繁忙時間選乘由逸東邨(雍逸樓)開出往映灣園及東涌北的 37P 號線巴士特別班次。

176. 李建樂先生表示，根據 10 月份的營運記錄，城巴 S56 號線大部份班次均能準時從總站開出，但在繁忙時間個別班次或受客量或交通情況影響，未能準時抵達中途站。載客量方面，S56 號線全日最繁忙 1 小時的載客率約為六成，而早上 5 點 50 分開出的頭班車載客率約為三成。城巴會繼續密切留意 S56 號線的客量，並適時檢討有關安排。

177. 葉浩揚先生表示，901 號線小巴的單程車費原本為 8.4 元，推廣優惠車費為 8 元，優惠期至 2019 年 4 月。由於 901 號線推出至今尚未夠 1 個月，冠亮需繼續觀察客量變化及收集相關數據，以檢討現有收費水平。

178. 周浩鼎議員促請城巴改善 S56 號線巴士班次誤點問題，並將頭班車的開出時間提早至早上 5 時。

179. 李建樂先生表示，城巴會繼續密切留意 S56 號線班次的情況，並會於會後研究提早 S56 號線頭班車的開出時間的建議。

## XVI. 有關於喜東街增設停車場的提問 (文件 T&TC 77/2018 號)

180. 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，以及離島地政處總地政主任莫慶祥先生和高級地政主任/租約歐陽承劭先生。葉培基委員因事未能出席會議，已委託周浩鼎議員代為簡介提問內容。

181. 周浩鼎議員簡介提問內容。

182. 阮潔鳳女士表示，運輸署一直密切留意區內的泊車需求，並在去年要求離島地政處以短期租約形式，將位於東涌喜東街的一幅政府土地出



租作臨時停車場，相關的部門在本年年初初步落實擬議停車場的界線。離島地政處正就擬議停車場的細節諮詢相關政府部門，待諮詢完成後會進一步處理有關招標的事宜。

183. 莫慶祥先生表示，離島地政處一般以短期租約形式，將未有指定用途或未落實長遠發展計劃而又合適的政府土地出租作臨時用途。處方早前已透過離島民政事務處就喜東街的擬議臨時停車場進行公眾諮詢，如果沒有接獲反對意見，預計招標程序最快可於 2019 年第三季完成。

184. 周浩鼎議員詢問處方，招標程序完成後，停車場何時可正式投入運作。

185. 莫慶祥先生表示，處方會盡快完成招標工作，並會與承租人聯繫以便其展開籌備工作和盡快將停車場啓用。

186. 周浩鼎議員詢問，招標完成後，會否需約一個季度進行籌備工作。

187. 莫慶祥先生表示，一般來說，所需的籌備時間無需一個季度。

## XVII. 有關嶼巴 37M 號線的提問 (文件 T&TC 78/2018 號)

188. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：嶼巴行政經理朱錦鴻先生及行政顧問黃華先生。

189. 傅曉琳議員簡介提問內容。

190. 黃華先生表示，嶼巴一直密切監察旗下的巴士路線，並已於 11 月 15 日向運輸署申請加密 37M 號線巴士班次，將上午 6 時 15 分至 6 時 50 分的班次，由現時每 10 至 12 分鐘一班調整至每 8 至 10 分鐘一班，以及將上午 6 時 50 分至 7 時的班次，由現時每 10 分鐘一班調整至每 5 分鐘一班。有關措施將於本年 12 月 1 日起實施，以滿足居民的乘車需求。

191. 周浩鼎議員歡迎嶼巴加密 37M 號線早上繁忙時間的班次，並要求嶼巴進一步增加 37M 號線的班次，與 38 號線的班次密度看齊。

192. 黃華先生表示，嶼巴會繼續密切留意 37M 號線的班次情況。

193. 劉展鵬委員表示，目前 38 號線於繁忙時段以雙層巴士行駛，有居民表示希望改為以單層巴士行駛，原因是雙層巴士落客需時，會阻延其他巴士靠站，而且部分乘客不願登上巴士上層，導致巴士下層人數過多，造成嚴重擠迫。因此他促請嶼巴檢視現時的安排並作出調整。

194. 黃華先生表示理解部分乘客為了能在巴士到站後盡快下車，而不願前往巴士上層，嶼巴會仔細檢視有關安排，務求於載客量及出車速度之間取得平衡。

#### XVIII. 有關要求在可譽中學門口巴士站加建上蓋的提問 (文件 T&TC 79/2018 號)

195. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：嶼巴行政經理朱錦鴻先生及行政顧問黃華先生。

196. 傅曉琳議員簡介提問內容。

197. 黃華先生表示，可譽中學門口巴士站曾經是 37 和 37H 號線巴士的總站，自上述號線巴士總站搬往迎東邨後，除放學時間有學生候車外，該巴士站其餘時間的使用率偏低，因此嶼巴決定暫時擱置在該巴士站興建上蓋設施的計劃，以便將資源用於興建迎東邨 37 號線巴士總站的上蓋設施。

198. 郭平議員表示，每天均有大批市民於北大嶼山醫院對面的露天巴士站候車，其他巴士公司早已於該處興建巴士站上蓋，唯獨嶼巴除外，而黃華先生曾於會上承諾為上述巴士站加建上蓋設施。他認為於上址加建巴士上蓋設施符合剛才黃華先生所述的資源運用原則，並詢問黃華先生何時落實為露天巴士站興建上蓋設施。

199. 傅曉琳議員表示，雖然可譽中學門口巴士站在放學時間以外的時段使用率偏低，但每逢下大雨，在巴士站候車的學生都會被雨淋至全身濕透，認為嶼巴有需要為該巴士站加建上蓋。此外，嶼巴曾於 2016 年 12 月書面承諾於 2017 年內完成興建上蓋，因此不應以資源調配為由而擱置有關計劃。

200. 黃華先生表示，在有限的資源下，為使更多乘客受惠，原定計劃往往需因應現實情況而靈活調整。據悉北大嶼山醫院對面的巴士站已設有上蓋，無須加建上蓋設施。

201. 主席表示，梅窩仍有一個巴士站沒有上蓋設施，促請嶼巴積極跟進，並希望嶼巴及有關部門妥善設計及興建該巴士站上蓋，以免重蹈大澳巴士站的覆轍，在設計方面引起爭議。

202. 郭平議員認為嶼巴應履行承諾，在北大嶼山醫院對面的巴士站興建上蓋設施。

203. 周浩鼎議員希望嶼巴接納市民意見，在海堤灣畔對出路口的巴士站興建上蓋設施。

204. 黃華先生表示，嶼巴會一併考慮所有加建巴士站上蓋的訴求，並會盡快跟進及回覆。

## XIX. 工作小組報告 交通及運輸委員會(交運會)工作小組

205. 主席表示，有關工作小組報告已置於席上，供委員參閱。委員備悉及通過上述工作小組報告。

206. 黃漢權議員指出，就鄉村車輛事宜，業界已表明反對署方有關限制高爾夫球車速為每小時 10 公里的建議，惟署方仍保留此車速限制。他認為上述做法並不理想，促請署方正視工作小組成員及業界的意見，不可單參考外國例子，亦須考慮離島區的實際情況。

207. 余漢坤議員表示對有關部門及機構處理大澳新巴士總站上蓋的進展，深感遺憾。事隔已經約 4 個月，改善工作仍然原地踏步。他認為有關部門及機構未有正視及回應工作小組成員及居民所提出的訴求，令居民不滿。

208. 阮潔鳳女士表示，署方仍在整理及檢討有關規管鄉村車輛的建議，以期在完成有關程序後就確實細節諮詢相關持份者。她承諾會於會後將黃漢權議員及其他工作小組成員的意見轉交相關人員跟進。

## XX. 其他事項 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

209. 主席歡迎出席回應的嘉賓：路政署區域工程師/一般職務(2)B 溫志

堅先生。路政署在會前向委員會提交一份截至本年 11 月上旬的離島區小型交通改善項目及其施工時間表(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。

210. 委員備悉有關報告。

## XXI. 下次會議日期

211. 會議完畢，會議在下午 7 時 58 分結束，下次會議日期為 2019 年 1 月 21 日(星期一)下午 2 時正。

-完-