

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2018 年 1 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

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

鄺官穩先生

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

劉展鵬先生

陳淑貞女士

應邀出席者

陳文光先生	消防處 新界西南區指揮官
余鳳娟女士	消防處 新界南署理助理救護總長
葉浩賢先生	消防處 新界西南區署理救護監督
林素華女士	消防處 東涌消防局局長
梁偉豪先生	消防處 東涌救護站主管
吳錦嫻女士	運輸署 高級運輸主任/巴士發展 (大嶼山)
黃安裕女士	運輸署 運輸主任/巴士發展 (大嶼山)
曾婉萍女士	房屋署 副房屋事務經理/物業服務(港島及離島 3)1
黃達明先生	地政總署 署理行政助理/地政(離島地政處)
潘振剛先生	龍運巴士有限公司 經理(車務)
羅耀華先生	龍運巴士有限公司 一級策劃及支援主任
冼志賢先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司 經理(策劃)
吳健文先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司 總策劃主任
尹慧嫻小姐	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司 總公眾事務主任

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)
杜志強先生	運輸署 高級運輸主任/離島
郭詩韻女士	運輸署 工程師/離島 1
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)
盧添發先生	香港警務處 署理大嶼山區行動主任
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
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

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

周玉堂先生, SBS	
周淑敏女士	新世界第一渡輪服務有限公司 企業傳訊經理

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代表：

- (a) 土木工程拓展署工程師/22(大嶼山)歐學能先生，他會接替譚嘉俊先生出席會議；以及
- (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. 主席歡迎陳淑貞女士加入本委員會為增選委員，並請委員備悉周玉堂議員及周淑敏女士因事未能出席會議。

I. 通過 2017 年 11 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. 2018 至 2019 年度離島區巴士路線計劃 (文件 T&TC 1/2018 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)吳錦嫻女士和運輸主任/巴士發展(大嶼山)黃安裕女士，城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司(城巴/新巴)經理(策劃)冼志賢先生、總策劃主任吳健文先生和總公眾事務主任尹慧嫻女士，龍運巴士有限公司(龍運)經理(車務)潘振剛先生和一級策劃及支援主任羅耀華先生，以及新大嶼山巴士有限公司(嶼巴)副總經理陳天龍先生。

6. 吳錦嫻女士簡介文件內容，並補充如下：

- (a) 因應機場島的發展及乘客需求，運輸署會繼續加強巴士服務，並計劃於本年內增設城巴 A17 及 A23 號線，同時將城巴 NA10 和 NA12 號線及龍運 NA31、NA32 及 NA47 號線等通宵特快機場路線的服務恆常化。

- (b) 為配合東涌發展，署方會繼續加強區內的巴士服務。隨着迎東邨巴士站於 2017 年第一季落成，部分巴士路線已延伸至迎東邨，包括嶼巴 37、37H 和 37M 號線，城巴 E21X、E22S 和 S56 號線，以及龍運 E31、E32A 和 S64P 號線。為配合迎東邨入伙，署方會於本年度的離島區巴士路線計劃加強嶼巴 37M 號線的服務，並安排城巴 E23 號線繞經東涌北。由於現時沒有巴士路線行走東涌北至機場飛機維修區，署方建議增設城巴 S52A 號線提供有關服務。
- (c) 為配合東涌第 39 區的發展，署方會落實 2017 至 2018 年度離島區巴士路線計劃的相關建議項目，例如增設嶼巴 39M 號線，並於本年度的巴士路線計劃進一步加強該路線的服務。

7. 鄧家彪議員提出意見如下：

- (a) 本年度的離島區巴士路線計劃似乎提出不少往返機場地區的巴士路線建議。他留意到部分巴士路線為配合東涌北迎東邨入伙而有所改動，但東涌西的巴士路線卻沒有改善。
- (b) 關於龍運 S64 號線，不少居民希望在下午約 4 時至 7 時的繁忙時段，分拆 S64 號線服務以應付乘車需求。在行車路線方面，不少在機場上班的逸東邨居民反對運輸署將 S64 號線的起點站由逸東邨改為滿東邨。滿東邨的人口只是逸東邨的四分之一，而且居民在入住初期不會即時放棄市區的工作而轉往機場上班，因此對該巴士線的需求低於逸東邨居民。他反對更改該巴士線的起點，認為對逸東邨居民並不公平。
- (c) 據悉港珠澳大橋將於 2018 年內開通，他詢問為何本年度的離島區巴士路線計劃沒有提及相關的公共交通服務。

8. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他支持分拆 S64 號線服務及反對將該巴士線的起點改為滿東邨。正如其他議員所述，一個新落成的屋邨發展需時，要循序漸進，而逸東邨的巴士網絡亦花了多年時間才慢慢發展成熟。
- (b) 他支持運輸署將「N」線通宵巴士服務恆常化，以方便在深宵時段往返機場的居民。

- (c) 他曾多次在會議上建議「E」線巴士繞經逸東邨，但署方/巴士公司卻回覆指有關安排會延長行車路線及增加行車時間，或會引起其他乘客不滿。然而，根據文件附件 6，署方卻建議城巴 E23A 號線繞經東涌北，難道此舉不會造成上述問題？他質疑署方持雙重標準，對逸東邨居民不公平。目前東涌北人口只有約 25 000 至 30 000 人，E11A、E21A、E31 及 E32A 號線巴士均途經該區，而人口約有 45 000 人的逸東邨卻只有 E21A 及 E31 號線繞經。滿東邨即將入伙，而東涌第 27 區居屋項目亦預計於 2019 年年底落成，他相信入伙初期居民均會前往逸東邨乘車，故逸東邨的交通需求會更為迫切。他希望署方重新檢討有關「E」線巴士繞經逸東邨的建議。

9. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 根據文件，署方擬增調一輛雙層巴士行駛嶼巴 37M 號線，以配合迎東邨入伙後的交通需求。他歡迎有關建議，但認為仍未足以應付該區未來的整體人口增長。
- (b) 為配合東涌北的人口增長，署方建議城巴 E23A 號線繞經迎禧路。該巴士線現時由機場開出，經順東路及東涌市中心前往市區。他詢問在新建議方案下，由機場往市區的行車路線是先駛經順東路及東涌市中心一帶，再繞道迎禧路和東涌北，抑或採用相反走線。

10. 鄭官穩議員表示對於文件所載的建議方案沒有意見，但認為運輸署未有在計劃內涵蓋城巴及新巴某些巴士路線。他提出意見如下：

- (a) 前往金鐘、灣仔或銅鑼灣一帶的離島區居民於中環碼頭落船後，一般會轉乘城巴 5X 和 11 號線及新巴 2 和 25 號線，但上述路線的巴士站分布於不同位置，以致居民未能於同一巴士站或相鄰的巴士站同時等候數條巴士線。當中以 5X 號線的巴士站最為不便，位於國際金融中心二期附近的天橋位置。此外，2 號線巴士經常脫班，他曾多次致電新巴熱線投訴，但巴士公司卻推搪說是交通擠塞所致。他希望署方改善上述 4 條巴士線在中環碼頭的分站位置，盡量設在同一或鄰近地點，以方便居民乘搭。

- (b) 新巴去年曾提及會於本年推出巴士到站時間預報服務，提供所有巴士路線的預計到站時間，他詢問有關服務能否如期於 2018 年全面實施。

11. 吳錦嫻女士綜合回覆如下：

- (a) 考慮到在滿東邨入伙初期，乘客量未必足以能開設一條獨立巴士線，故署方建議 S64 號線繞經滿東邨服務居民；若日後乘車需求增加，署方會再作檢視。就議員提出的意見，署方會於會後與巴士公司研究資源上能否配合。
- (b) 鑑於新屋苑入伙初期，居民未必對巴士服務有很大需求，因此署方建議部分原有巴士路線在過渡期繞經新發展地區。目前有 E31 號線繞經東涌北，於繁忙時間亦有 E32A 號線服務東涌北一帶。隨着日後東涌北和迎東邨人口不斷增長，署方會考慮將 E32A 號線改為全日服務，屆時 E31 號線將不會駛經東涌北。署方希望靈活運用資源配合地區發展及避免區內接駁市區的巴士路線過於迂迴。若新發展區的人口及乘車需求日後不斷增加，有需要開設一條全日服務的獨立巴士路線，署方定會增撥資源及考慮分拆巴士路線。
- (c) 現時 E23 號線的全日行車路線是由機場開出，駛經達東路及東涌市中心，再直接前往市區，途中不繞經東涌北。因應迎東邨即將入伙，在不影響機場員工在主要上下班時段車程的前提下，署方建議於上午 5 時 30 分至下午 12 時 45 分期間，由機場開出的巴士班次繞經東涌北。E23A 號線巴士會經東涌東交匯處駛往怡東路及東涌北，再依照原有路線前往市區；相反，由於居民在下班時間需由市區返回東涌，因此下午時段由市區開出的巴士班次會繞經東涌北。
- (d) 署方會根據相關指引增加巴士班次。當嶼巴 37M 號線的服務需求增加並符合有關要求時，巴士公司會調撥資源，增加一部雙層巴士行走該路線，以滿足乘客需求。
- (e) 關於城巴及新巴的巴士線，例如 2、5X 及 11 號線等，由於路線沒有變動，因此未有納入計劃內。她請巴士公司回應巴士站的安排。

12. 冼志賢先生表示，5X 號線由香港西區出發前往銅鑼灣，途經民寶街天橋往國際金融中心巴士站。若安排 5X 號線繞經中環碼頭巴士

站，路線會變得迂迴，因此建議維持現有路線安排。此外，11號線的巴士總站位於中環碼頭，因路面設計所限，在中環碼頭總站駛出後不可再駛往碼頭方向，因此改動該巴士站位置的可行性不大。不過，該公司會後會研究能否調動2號線及25號線的巴士站，以方便往返碼頭的乘客。

13. 尹慧嫻女士表示，該公司已陸續在所有城巴及新巴的巴士安裝新系統，實時抵站時間查詢服務現時已覆蓋107條巴士線，當中包括剛才提及的2號線。目前安裝進度良好，該公司預期有關系統可在2018年內覆蓋至所有新巴和城巴的專營路線。

14. 吳錦嫻女士表示，署方一直跟進有關港珠澳大橋香港口岸通車後的公共交通服務安排。運輸署代表在去年5月的交通及運輸委員會會議上，向委員簡介「港珠澳大橋香港口岸本地公共交通服務最新安排」(文件T&TC 32/2017號)。根據該文件，鑑於屯門至赤鱸角南面連接路未能在港珠澳大橋香港口岸開通時完工，署方會在香港口岸開通初期作出臨時交通安排，調派9條「A」線巴士服務香港口岸，包括城巴A11、A21、A22及A29號線，龍運A31、A33X、A36及A41號線，以及嶼巴A35號線。待南面連接路開通後，署方會檢討上述「A」線安排，有需要時會再諮詢區議會。署方亦會開辦3條新的接駁巴士路線提供服務，包括東涌往香港口岸，機場往香港口岸，以及欣澳往香港口岸的路線。上述3條巴士路線的招標工作已經完成，署方正與營辦商磋商有關的細節安排。此外，署方亦會開辦一條專線小巴路線。換言之，香港口岸開通後，會同時有巴士及小巴提供公共交通服務。

15. 劉展鵬委員建議S64號線參考嶼巴37號線的走線，繞經松逸街及東涌第39區，繼續以逸東邨作為總站而不應改為滿東邨。他亦希望署方就分拆S64號線的建議作出回應。

16. 鄧家彪議員提出意見如下：

- (a) 本年度的離島區巴士路線計劃並沒有涵蓋港珠澳大橋開通後的交通服務安排，但卻包括一些於2019年第二季才實施的簡單交通改動建議，難免令人疑慮大橋能否於2018年開通。
- (b) 署方表示3條新接駁巴士路線的招標工作已經完成，他請署方向議員匯報有關詳情。
- (c) 為配合東涌北的人口增長，署方建議城巴E11及E23號線加開特別班次繞經該區，甚至行車路線頗長的龍運E43號線

亦會繞經東涌北。然而，議員多次要求署方安排「E」線巴士繞經逸東邨，卻得不到正面回應。他質疑署方厚此薄彼，未有顧及逸東邨居民的需要。

17. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 就 E23A 號線的行車路線，他詢問早上由機場開出的班次是否先行經順東路及東涌市中心，再駛往東涌東交匯處，然後繞經迎禧路及東涌北，最後經北大嶼山公路前往九龍方向。若巴士先行經迎禧路再駛往順東路，行車時間會否增加。
- (b) 他明白署方會因應迎東邨人口增長，檢視增加 37M 號線班次的需要，但迎東邨入伙後，居民對巴士服務有一定需求，署方只增調一輛雙層巴士未必足夠。他詢問署方及巴士公司能否調撥資源進一步增加雙層巴士的數目，以應付乘車需求。
- (c) 他曾於立法會會議上就港珠澳大橋通車後的整體交通配套安排作出提問，但答覆卻未能令人滿意。他建議運輸署向區議會提交討論文件，詳細說明相關安排。

18. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 根據運輸署代表剛才的回應，新屋苑入伙初期，署方可安排特別巴士班次繞經該區，以應付居民的乘車需求。他質疑署方為何將 S64 號線的總站由人口發展成熟的逸東邨，改為新落成的滿東邨，而不直接增加特別班次繞經新屋苑。
- (b) E23A 號線繞經東涌區內不同地點(包括東涌北及東涌市中心)後才前往市區，車程長達 110 分鐘。不少交通意外的成因均是巴士車長駕駛時間過長所致，他希望署方及巴士公司能汲取教訓，重新檢視上述行車路線，以免對司機及道路使用者構成危險。
- (c) 據了解，港珠澳大橋通車後每日車流量約 1 萬架次，假設當中 10%車輛會前往東涌市中心，以現時交通網絡及承載力估計，屆時定會癱瘓整個東涌市中心的交通。他不滿有關部門至今仍未說明將如何優化東涌市中心的交通網絡，以配合港珠澳大橋通車後的龐大交通流量。

19. 曾秀好議員表示，不少離島區學生乘搭 5X 號線前往灣仔及銅鑼灣一帶上學，但最接近中環碼頭的巴士站卻位於國際金融中心，十分不便。她建議巴士公司考慮在中環碼頭設置 5X 號線的巴士分站，以方便前往市區上學的離島居民。

20. 樊志平議員表示，現時署方建議的多條巴士線均集中在東涌北。東涌第 27 區將於 2019 年年底落成，但文件卻沒有提及該區的巴士路線及相關交通配套。滿東邨加上東涌第 27 區的新屋苑，兩區人口合共 2 萬多人，他建議署方增設獨立的巴士線服務該區，方便居民上班上學。

21. 吳錦嫻女士綜合回覆如下：

(a) 因應委員去年就更改 S64 號線總站建議的意見，署方已暫時擱置有關計劃。署方會與巴士公司重新檢視有關安排，有最新進展時會向委員匯報。

(b) 港珠澳大橋開通日期由三地政府共同決定，署方尚未知悉確實日期。不過，署方早已就港珠澳大橋及香港口岸開通後的公共交通服務安排展開籌備工作。就議員希望署方在區議會會議上匯報港珠澳大橋的最新進展，她會於會後向負責組別轉達意見。

(c) E23A 號線於早上時段會按 E23 號線的原定路線行駛，即先途經東涌市中心，然後再繞經迎東邨前往市區，而下午時段則會先駛經迎東邨再繞往東涌市中心，既可方便東涌北的居民，亦可盡量減低對機場員工的影響，達至雙贏局面。署方過去曾提出有關「E」線巴士全日繞經東涌北的建議，不過有機場員工提出反對，認為有關安排會增加他們上下班的乘車時間。

(d) 根據房屋署的資料，東涌第 27 區預計於 2020 年才入伙，因此署方於本年度的巴士路線計劃未有涵蓋該區的巴士路線服務。署方會因應東涌第 27 區居屋項目的工程進度，策劃該區的巴士路線，以配合入伙日期。

22. 冼志賢先生表示，就 5X 號線繞經中環碼頭的建議，該公司會再作研究。

23. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他對運輸署就 E23A 號線的回應表示失望。他強調，該巴士線路線及車程過長，長時間駕駛對司機有一定危險，或會釀成交通意外，因此這不是雙贏而是雙輸方案。若未能於會議上解決有關問題，他請署方向局方轉達委員意見。
- (b) 署方表示港珠澳大橋及香港口岸開通後，會增加巴士及小巴服務，卻完全沒有回應如何優化東涌市中心的道路網絡以應付新增車流。他希望署方向局方轉達委員意見，以供考慮及研究。

24. 鄧家彪議員表示，早上時段有很多市民從市區前往機場上班，但於機場乘搭市區巴士的乘客不多，反而有大量東涌居民於東涌巴士站候車前往市區。他曾多次要求 E23A 號線於早上繁忙時間繞經逸東邨，此舉既不會影響機場員工，又可滿足逸東邨居民的乘車需求，但如今署方反而建議 E23A 號線繞經東涌北而非逸東邨，他質疑署方厚此薄彼，漠視逸東邨居民的訴求。

25. 陳天龍先生表示，嶼巴明白 37M 號線是前往港鐵東涌站的主要路線，該公司會密切留意東涌北的人口增長，因應情況調配車輛和增加班次。

26. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 港珠澳大橋即將通車，多位議員均十分關注大橋開通後的相關安排。他再次要求署方在稍後的會議上，向委員詳細說明大橋通車後的整體交通服務安排及東涌市中心道路網絡的配套措施。
- (b) 雖然巴士公司表示會因應東涌北人口增長而調配資源，但迎東邨新增人口不少，37M 號線或會成為迎東邨居民前往東涌市中心的唯一選擇。他詢問巴士公司會否考慮增加雙層巴士數量，而不是只增調一輛雙層巴士行走該巴士線。

27. 吳錦嫻女士綜合回覆如下：

- (a) 署方正與多間專營巴士公司就車長工時及作息時間安排作整體檢視。更改有關安排將會影響巴士公司的資源運用，但署方會與巴士公司密切跟進。此外，運輸署對車長的休息時間

有特定指引，就郭平議員對 E23A 路線的關注，署方會後會與巴士公司檢視該路線及行車時間的安排。

- (b) 有關於區議會會議上向委員匯報港珠澳大橋開通後的最新進展及整體安排，她會後會向負責組別轉達委員的訴求，但確實安排需由該負責組別決定。
- (c) 滿東邨入伙後，部分「E」線新增班次除服務該區外，亦會為逸東邨提供服務。因應東涌第 39 區人口增長而增加巴士班次後，亦能同時惠及逸東邨居民。署方會按照加減巴士班次的指引，視乎人口增長情況及乘客量而調整班次。

28. 郭平議員認為署方仍未就東涌市中心的交通安排作出回應。

29. 吳錦嫻女士解釋，由於港珠澳大橋及東涌市中心交通並不屬她負責的範疇，她會於會後與負責組別聯絡，轉達委員的意見及訴求。如有需要，負責同事會聯絡秘書處安排會議。

30. 陳天龍先生表示，嶼巴計劃於本年度購買一定數量的雙層巴士，行走 3M 及 37M 號線及港珠澳大橋開通後增設的巴士線。屆時車隊中有逾三分之一為雙層巴士。該公司會調撥足夠資源配合未來東涌發展。

31. 黃華先生表示，東涌第 27 區將有兩座屋苑入伙，該處有一個迴旋處，但大型巴士沒有足夠空間掉頭。他希望有關部門擴闊該迴旋處及檢討相關的巴士路線安排。

32. 主席表示，該迴旋處面積有限，只足夠一般垃圾車或貨車掉頭，大型巴士未必能在該處掉頭。

33. 阮潔鳳女士表示，目前沒有上述路口的資料，但她會於會後檢視該路口及巴士路線的情況，並研究有否需要進行改善工程。

34. 主席請運輸署及巴士公司跟進委員的意見。他表示，多位委員均關注港珠澳大橋通車後的相關安排，希望有關部門盡早向區議會作出匯報。

(溫東日委員約於下午 3 時 10 分入席。)

III. 龍運第 E43 號修訂建議的行車路線 (文件 T&TC 2/2018 號)

35. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)吳錦嫻女士和運輸主任/巴士發展(大嶼山)黃安裕女士，以及龍運經理(車務)潘振剛先生和一級策劃及支援主任羅耀華先生。

36. 吳錦嫻女士簡介文件內容。她補充，運輸署於上年度的巴士路線計劃，建議於繁忙時間增設龍運 E43 號線往來粉嶺(華明)及東涌發展碼頭。其後北區區議會向署方表示，希望延長該巴士線，以東涌市中心為終點站。署方曾與北區區議會成員作實地視察及解釋東涌市中心的巴士站已十分擠迫，不適合作為總站。北區區議會及後提出修訂建議，希望該巴士線駛經東涌北後，先繞經東涌市中心再前往東涌發展碼頭總站。就此，署方希望聽取離島區議會對修訂行車路線建議的意見。

37. 郭平議員對修訂行車路線建議有保留。在去年 9 月 18 日的交通及運輸委員會會議上，鄧家彪議員提出有關要求提供機場/東涌前往北區巴士路線的提問，而巴士公司回覆表示，根據初步行車測試結果，若 E43 號線先駛經東涌市中心再前往東涌發展碼頭總站，行車時間將接近 2 小時。該公司亦表示曾徵詢工會意見，工會認為 E43 號線的行車時間過長，擔心沒有車長願意駕駛該路線巴士。該公司指出，為市民提供便利的巴士服務的同時，亦需考慮營運可行性，盡量將行車時間控制在 frontline 人員可接受的範圍內。既然巴士公司對行車時間有所顧慮，他希望運輸署慎重考慮有關修訂行車路線的建議。

38. 鄧家彪議員詢問署方，修訂路線的服務對象是誰。單從路線設計及服務時段來看，E43 號線似乎主要接載北區居民前往東涌北或港珠澳大橋香港口岸人工島上下班，但與東涌居民或機場員工的交通需要無關。鑑於不少東涌居民會於周末及假期前往內地購物，他建議巴士公司於星期六、日及公眾假期提供往來東涌及北區上水火車站的特別班次，以切合東涌居民的需要。

39. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 就北區區議會提出修訂有關路線以繞經東涌市中心的建議，他認為雖然能方便前往東涌市中心的北區居民及前往北區的東涌居民，但他擔心新增巴士線會增加達東路的交通負荷。達東路於早上繁忙時段經常出現擠塞，而 E23A 號線及 E43 號線等新增/修訂的巴士線均會駛經達東路，令道路負荷進一步加重。

- (b) 他曾於立法會會議上就達東路未來 5 年的車流量向運輸及房屋局作出提問，但局方竟答覆指未有進行評估。隨着東涌不斷發展，區內人流和車流量將會大幅增加，達東路的道路設計未必能應付未來的需求，因此他要求署方評估達東路未來的交通流量，以免達東路不勝負荷。

40. 劉焯榮議員表示，65 歲或以上的長者可以 2 元乘車優惠乘搭所有「E」線巴士，唯獨 E43 號線除外。不少長者均會乘搭巴士前往北區上水，他詢問署方為何 E43 號線不設 2 元乘車優惠。

41. 吳錦嫻女士綜合回覆如下：

- (a) E43 號線目前尚未開通。署方於上年度的巴士路線計劃，建議增設 E43 號線巴士服務，其後收到北區區議會的修訂建議，故現時就最新修訂的行車路線再諮詢離島區議會。目前有 2 條「A」線巴士往來北區及機場，分別是 A43 及 A43P 號線，均不設 2 元乘車優惠。E43 號線投入服務後，將設有 2 元乘車優惠。
- (b) 署方因應北區區議會的訴求，計劃開設 E43 號線往來北區和東涌。目前雖然有 2 條「A」線巴士(即 A43 及 A43P 號線)往來北區及機場，但不途經東涌。由於北區、東涌和北大嶼山的範圍廣闊，署方在上年度的巴士路線計劃中提出開設 E43 號線的建議，希望為居民提供一條便宜的路線往來北區及東涌，乘客亦可再轉乘其他巴士線前往區內其他地方。但其後北區區議會向署方表示，東涌發展碼頭的轉車選擇不多，並在實地視察後提出現時最新的修訂建議，希望 E43 號線駛經東涌市中心，方便乘客轉車。
- (c) 署方明白議員對東涌市中心的交通情況有所顧慮，署方亦希望能平衡北區及東涌的需求，故 E43 號線暫定提供早晚各 2 班班次。署方會視乎乘客量審慎考慮是否需增加班次，屆時會再諮詢離島區議會。

42. 郭平議員擔心行車路線過長會對車長的精神造成負擔，容易釀成意外。他希望署方再審慎考慮 E43 號線的行車走線。

43. 周浩鼎議員重申要求署方就達東路進行交通流量評估，及早制定應對及改善措施，並重新規劃達東路。

44. 潘振剛先生表示，龍運一向致力為市民提供安全舒適和可靠的巴士服務，而安全是最重要的考慮因素。該公司備悉委員對 E43 號線的行車路線及行車時間的關注。將來 E43 號線開通後，龍運會監測路線運作及收集數據，以了解實際行車時間及研究進一步優化該路線。

IV. 有關檢控違例騎單車人士及交通標誌的提問
(文件 T&TC 3/2018 號)

45. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港警務處署理大嶼山區行動主任盧添發先生、運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士及路政署區域工程師/離島梁昭薇女士。

46. 郭平議員簡介提問內容。

47. 盧添發先生就問題 1、2 及 4 綜合回覆如下：

(a) 任何人無明顯需要而在行人路上策騎或駕駛，均觸犯《簡易程序治罪條例》(第 228 章)第 4(8)條。在行車路上踏單車基本上不屬違法，但踏單車人士須遵守《道路交通條例》(第 374 章)的相關法例，包括第 45 條(魯莽騎踏單車)、第 46 條(不小心騎踏單車)及第 47 條(在酒類或藥物影響下騎踏單車等)。

(b) 郭平議員提供的相片(圖 1)中的灰色磚範圍，被劃作行人路。

(c) 警方每逢周末及公眾假期會於不同地點向踏單車人士派發有關單車安全的宣傳單張，並會定期舉行大型宣傳活動，例如於去年 8 月 6 日在東涌新發展碼頭舉行大型宣傳活動，以加強單車安全意識。

48. 阮潔鳳女士就問題 3 回覆表示，運輸署已就全港的騎單車限制區(設有「騎單車者下車」和「下車管制區終止」標誌的地方)進行全面檢討，以期改善單車徑的設計，從而逐步取消現有的限制區。此外，署方一直與道路安全議會合作，希望透過宣傳和教育，加強公眾對單車徑標誌的認識及了解。

49. 郭平議員表示，圖1中的交通指示並不清晰，踏單車人士難以分辨路段哪些部分是單車徑，哪些部分是行人路，更曾有居民因在該處踏單車而遭警方檢控。法庭曾建議改善該路段的交通標誌及道路標記，但至今未有任何進展，他希望運輸署和警方盡快跟進及認真處理。

50. 鄧家彪議員表示他一直關注上述路段標示不清晰的問題，曾有市民因在該處踏單車而遭檢控，最終需要法庭釐清。他亦認為有關交通標誌的中文用字及設計不合時宜，並詢問有關部門會否全面檢視有關標誌。

51. 阮潔鳳女士綜合回覆如下：

(a) 有關圖2交通標誌是指令標誌，以圖示形式展示騎單車限制區。署方亦會在適當位置豎立有「騎單車者下車」字樣的交通標誌，但只屬警告性質。

(b) 在單車徑設計方面，單車徑的開始和終結位置均設有道路標記。圖1的單車徑兩端位置有單車徑終止道路標記，而行人路段亦畫有行人圖像的道路標記，標示該路段為行人路。署方實地視察後認為上址的路標指示合適及清楚。

52. 鄧家彪議員質疑運輸署指文字標示並非用作檢控依據的說法，認為必然與執法有關。據了解，踏單車人士沿單車徑到達隧道口時需下車，以免單車在隧道內落斜時速度太快而發生意外。他詢問在北大嶼山警署外的隧道踏單車落斜會否違法及遭檢控。

53. 郭平議員對運輸署的回覆表示不滿。他認為有關路段的交通標誌容易令人混淆，去年已有多名居民因在該處踏單車而遭警方檢控，並向他求助。他要求運輸署提供更清晰的交通標誌，並建議警方考慮封閉警署停車場的出入口，將整條路改為單車徑和行人路，以解決問題。

54. 阮潔鳳女士綜合回覆如下：

(a) 運輸署有清晰的單車徑設計指引。舉例說，如道路斜度超過某個水平，便須考慮設置相關的提示牌等設施。若交通工程師認為道路太斜而不適合踏單車，便會作出相應限制。

(b) 北大嶼山警署汽車出入口位置與該路段相交，正如很多屋苑和大廈的車輛出入口一樣。她強調單車徑兩端設有路標清晰指示單車徑範圍，踏單車人士不可在行人路上踏單車。

55. 盧添發先生補充，圖1中的路段並非警署的恆常出入口，只供緊急時使用。

56. 何紹基委員認同有關交通標誌容易令人混淆，一般市民可能會因為不熟悉這些標誌而無辜被警方檢控，特別是早上趕着上班時，容易誤墮法網。

57. 郭平議員要求運輸署及警方認真處理，以免居民誤觸法例而無辜被控。由於有關標誌容易令人混淆，他建議警方考慮在檢控時從寬處理。

58. 阮潔鳳女士表示，署方實地視察後認為該處的路標指示充足，而警方亦會定期進行有關單車安全的宣傳活動。騎單車人士身為道路使用者，有責任熟悉及了解相關的交通標誌、道路標記及指示牌等。

59. 盧添發先生表示警方明白居民的憂慮。在處理單車違法行為時，警方會視乎情況先作口頭警告而不作出票控，希望違規人士糾正有關行為。但如果個案涉及撞傷他人及危險駕駛等行為，警方便會立即作出票控。

60. 主席認同該路段尤如一個陷阱，不少居民會踏單車前往富東邨乘車，路經該處時容易誤觸法例。他希望警方和運輸署認真考慮委員的意見及作出跟進。

61. 余漢坤議員認為運輸署未能確切回應有關提問。郭平議員的提問資料詳盡，文件指出曾有類似案件最終上訴至終審法院，浪費不少公帑。一般市民根本未能完全理解有關交通標誌的含意，但署方卻將責任推諉給市民，指他們有責任熟悉交通標誌、道路標記及相關法例規定。他要求署方代表向部門及上級轉達委員意見，並於下次會議前以書面回覆委員會否檢討有關交通標誌，否則委員會或會商討下一步行動。

(會後註：運輸署的補充資料已送交各委員參閱。)

62. 主席表示委員一致贊成余漢坤議員的提議。

V. 有關擴闊道路供救援車通過的提問
(文件 T&TC 4/2018 號)

63. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：消防處新界西南區指揮官陳文光先生、新界南署理助理救護總長余鳳娟女士、新界西南區署理救護監督葉浩賢先生、東涌救護站主管梁偉豪先生及東涌消防局局長林素華女士，地政總署署理行政助理/地政(離島地政處)黃達明先生，路政署區域工程師/離島梁昭薇女士，以及土木工程拓展署工程師/22(大嶼山)歐學能先生。地政總署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

64. 主席簡介提問內容。

65. 余鳳娟女士就問題 2 回覆表示，消防處常用的標準救護車闊 2.6 米，而體積較小的輕型救護車則闊 2.4 米。救護車能否通過道路不單取決於路面闊度，還要視乎其他路面情況，例如彎位、道路負重、斜度、高度限制及障礙物等。雖然白芒至牛牯壆村的路段已擴闊，但路面仍有一些彎位、燈柱、樹木及其他障礙物，以致道路較為狹窄。處方早前曾安排車輛進行路面測試，無論是標準救護車抑或輕型救護車，均不太適合於該路段行駛，尤其在路面濕滑或晚上能見度較低的情況下，會容易發生危險，甚至影響救援效率。若三鄉的道路闊度、承重力及障礙物等問題能進一步改善，處方樂意再考慮調派輕型救護車為該區服務，如有需要可安排輕型救護車到現場進行路試。

66. 陳文光先生就問題 3 回覆表示，消防處曾派車到牛牯壆村及三鄉進行路試，以了解該處的地理環境。處方已為這些鄉村地方制定特別應變措施，如情況需要，會安排一輛客貨車前往奧運徑路口，接載消防人員及運送消防工具入村，以加快救援速度。

67. 黃達明先生表示，地政總署已提供書面回覆，若有其他查詢，他可再作回應。

68. 歐學能先生就問題 1 回覆表示，在東涌新市鎮擴展計劃下的東涌東擴展區，位於東涌市中心東北面，而大蠔灣附近的 3 條鄉村並未納入東涌東擴展區範圍內。東涌東擴展計劃建議興建大蠔交匯處，提供支路連接翔東路，方便駕駛者經大蠔交匯處和 P1 公路前往新擴展區，並會伸延白芒隧道，方便行人步行至新擴展區。

69. 余漢坤議員得悉消防處於事故發生後，主動安排不同車種進行路試，積極尋求解決方法。消防處代表指出，有關道路如能進一步作出

改善，消防處將再測試輕型救護車能否順利通過，處方亦制定應變措施，以加強滅火救援工作。然而，過往於 2012 年、2014 年和 2017 年亦曾發生類似的救援受阻事件，因此問題不容忽視。地政總署剛才表示署方只負責配合其他部門的撥地要求，而且擴闊道路工程並不屬消防處的工作範疇，土木工程拓展署亦表示東涌東擴展計劃並不包括大蠔及白芒的道路發展，該署只負責建造大蠔交匯處以連接翔東路，但並不連接大蠔三鄉等道路。他詢問有關擴闊道路工程應由哪個部門負責；路政署代表能否回答這個問題，抑或需由運輸及房屋局或發展局回答。

70. 鄧家彪議員知悉消防處嘗試解決問題，包括實地視察和進行路試。他相信除三鄉外，大嶼山還有其他偏遠鄉村的道路不符合標準，未能讓救護車通過，影響救援工作。他詢問處方有否備存一份清單，列明標準救護車在哪些大嶼山偏遠鄉村未能通過路試，以及涉及的人口數目。他希望政府能以宏觀角度檢視整體情況，以徹底解決問題。

71. 周浩鼎議員表示，大蠔和白芒欠缺標準道路，以致救援車輛無法進入村內協助救援。大嶼山有不少鄉村道路均迂迴狹窄，雖然曾進行擴闊改善工程，但只屬小修小補，根本未能根治問題，故議員過往曾多次在會議上要求興建一條標準道路通往北大嶼山公路。意外事件屢次發生，他希望有關部門汲取教訓，致力解決問題，否則無法釋除居民憂慮。

72. 劉焯榮議員認同鄧家彪議員的意見。大澳區亦有 2 條村（礮頭村及沙螺灣村）面對救護車無法入村的問題。若道路最少要 2.4 米闊才讓救護車通過，他要求有關部門檢視大嶼山區內有哪些鄉村道路未能符合上述要求，並盡快改善及擴闊有關道路，以協助救援。

73. 樊志平議員表示，政府重點發展東涌新市鎮，但目前東涌有不少鄉村欠缺標準道路，例如莫家村及牛凹村，以致消防車及救護車無法迅速到達現場救援。他擔心一旦發生火災而消防車又無法入村，消防員或需徒步入村救人，以致延誤救援工作。他詢問消防處有否小型消防車輛或電單車可供調派入村協助救援。他希望政府投放資源為區內鄉村提供可供救援車輛通過的標準道路。

74. 郭平議員表示，據悉申訴專員公署曾就新界村屋關設緊急車輛通道的規定進行調查，他詢問消防處、地政總署及路政署有否就有關調查報告作出跟進。鑑於救援工作分秒必爭，因此緊急車輛通道不可或缺，他希望政府認真處理離島區鄉村道路的問題。

75. 何紹基委員表示，每逢周末均有大批遊人前往鄉郊地區行山或踏單車，因此救援車輛的問題不單影響村民，亦影響遊人。東澳古道已多次發生意外，他希望有關部門認真處理問題。

76. 主席感謝消防處安排車輛在有關道路進行路試，逐一測試每個彎位能否讓車輛通過。大蠔的道路狹窄，雖然小型救護車可勉強通過，但對經驗不足的駕駛者而言有一定難度並存在危險。大蠔曾發生失救事件，近日亦有因意外受傷的村民需 1 個多小時才被送抵北大嶼山醫院。有關路段屬奧運徑的一部分，遊人眾多。議員多次要求政府擴闊有關道路，而村民亦只是希望有一條標準道路，供救護車通過以接載長者及傷病者到醫院。他指政府動用大量資源在東涌東進行填海及建設工程，卻不願撥出少許資源為離島鄉村進行道路擴闊工程。他要求有關部門互相協調，盡快檢視有關道路情況及開展道路擴闊工程。

77. 鄭官穩議員就問題 3 詢問消防處會否調派消防電單車和小型救援車輛處理緊急事故及協助救援；若否，處方會否研究落實有關建議。此外，現時有不少鄉村沒有道路通達，他建議政府考慮仿效其他島嶼，以直升機執行緊急救援工作，因直升機坪只佔地 20 平方米。

78. 黃福根委員表示，近年大嶼山成為郊遊熱點，吸引不少行山人士及遊人，不時有救護車及消防車在伯公坳候命，準備為鳳凰山及大東山的受傷人士提供救援。他希望處方申請增撥資源，盡快於東涌消防局增設現時在長洲使用的小型消防車及救護車，以加強救援工作。

79. 歐尚旻先生補充，離島民政事務處(民政處)樂意與消防處、相關議員及地區人士研究可否進一步擴闊狹窄的路段。然而，民政處負責的地區小型工程有一定技術限制，例如未必能擴闊斜坡旁邊的路段。處方明白委員希望政府為三鄉提供一條接駁至北大嶼山公路的標準道路的訴求，並已轉達予相關部門考慮。此外，委員亦提及離島區內有其他鄉村道路可能需要擴闊以方便緊急車輛使用，處方樂意與相關部門跟進，在接到相關資料時探討有哪些可由民政處的地區小型工程跟進，並在技術上可行，以進行類似白芒至牛牯壆部分路段的道路擴闊工程。

80. 余漢坤議員感謝各部門代表出席會議回應，亦感謝民政處在其可行範圍內協助解決問題，可惜至今仍未有確實的解決方法。若 1 個月內仍沒有進展，他建議於地區設施管理委員會提出有關議題，考慮利用地區小型工程計劃的資源進行擴闊工程，改善所有不合規格的彎位，提升至可供救援車輛通過的標準，以盡快解決問題。

81. 黃福根委員建議由民政處統籌，與各相關部門跟進擴闊該條鄉村道路的事宜。

82. 黃文漢主席建議民政處、土木工程拓展署、運輸署及其他相關部門合作，盡快作出跟進。

(會後註：民政處聯同消防處於 2018 年 2 月 7 日與黃文漢主席、黃福根委員、梅窩鄉事委員會副主席鄒長福先生、白芒原居民代表、白芒居民代表及牛牯塢原居民代表作實地視察。消防處派出輕型救護車試行，由翔東路白芒村口一直駛至牛牯塢村公廁。民政處會按消防處當日給予的意見，研究進一步擴闊該路段。民政處了解消防處會在有關路段改善工程完成後，才考慮會否調派輕型救護車為該地區提供緊急救護服務。)

VI. 有關要求開放逸東邨 3 號停車場出口的提問 (文件 T&TC 5/2018 號)

83. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：房屋署副房屋事務經理/物業服務(港島及離島 3)1 曾婉萍女士及運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士。領展資產管理有限公司(領展)的書面回覆，已於會前送交各委員參閱。

84. 曾婉萍女士就問題 1 及問題 2 回覆如下：

(a) 涉事的出入口閘機由領展管理。根據逸東邨保安員所作記錄，由 2017 年年初至今，該閘機出現故障的主要原因有四個：第一，車主的八達通卡餘額不足；第二，車主於出閘後 20 分鐘內再次入閘，以致系統未能識別；第三，車主沒有依時繳交月費；第四，因天氣潮濕引致系統失靈，導致迴旋處及逸東街出現車輛擠塞情況。根據逸東邨物業服務辦事處近日觀察所得，閘機的故障情況已有所改善，但上述人為因素卻非房屋署所能控制。為了維持迴旋處交通暢順，逸東邨物業服務辦事處已安排保安員於每日早上 7 時至晚上 11 時在迴旋處協助指揮及疏導交通，以減低車輛響號而引致噪音滋擾。

(b) 逸東邨 3 號停車場由領展管理，逸東邨物業服務辦事處曾於 2017 年 5 月及 6 月去信領展，反映迴旋處閘機故障的情況，並要求領展開放 3 號停車場的逸東街出口，以減輕迴旋處閘機的負荷及改善迴旋處的交通。領展於 2017 年 8 月回覆，指

停車場管理公司職員會於發生突發事故時到場協助，並會積極考慮開放 3 號停車場出口的建議。房屋署於本年 1 月再次與領展溝通，得悉其基於車輛流量的考慮，決定暫時不開放該 3 號停車場出口。

85. 郭平議員不滿領展僅提供書面回覆而未有派代表出席會議，以致議員未能與該公司直接溝通及給予意見。逸東街迴旋處的交通問題存在多時，東涌第 27 區居屋項目於明年年底入伙後，居民亦會使用逸東街，屆時交通擠塞問題會更加嚴重。他再次提出這個議題，目的是希望有關部門及機構加強工作力度，並建議領展、運輸署及房屋署等合作，例如進行道路擴闊工程，以盡快解決逸東街交通擠塞的問題。

86. 阮潔鳳女士就問題 3 回覆表示，逸東街的路面空間存在一定限制，由近松仁路的 4 線行車路至近逸東邨迴旋處只有 3 線，而屬運輸署管理範圍的行人路只有約 3.5 米寬。運輸署曾就有關擴闊行車路面以增設的士停車灣的建議與相關部門商討。擴闊行車路面工程涉及房屋署管轄範圍內的開放空間，該署需考慮能否騰出部分開放空間作行人路，其後再交由路政署負責維修保養。據房屋署初步了解，有關建議涉及領展管理的範圍，加上建議會影響逸東邨的總樓面面積，因此現階段而言相信不太可行。此外，早前有兩條巴士線改以居逸樓作為總站，至今運作情況理想，故該處的巴士停車灣使用情況尚可接受。至於的士站方面，署方建議與議員、相關部門及領展會後繼續探討其他方案。

87. 郭平議員表示，涉事的閘機由領展管理，但領展卻沒有認真處理問題，反而要倚賴房屋署甚至管理公司安排人手維持交通，他對領展十分失望。他希望有關部門及領展成立專責小組，以徹底解決逸東街迴旋處的交通問題。

VII. 有關愉景灣巴士在巴士總站引擎空轉的提問 (文件 T&TC 6/2018 號)

88. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：愉景灣交通服務有限公司(巴士公司)交通運輸高級經理曾啟亮先生。

89. 容詠嫦議員簡介提問內容。

90. 曾啟亮先生回覆如下：

(a) 該公司一直有提醒車長及督導人員等前線人員嚴格遵守相關

法例，包括《汽車引擎空轉(定額罰款)條例》(第 611 章)(《條例》)。在《條例》實施前多年，該公司已有指引要求車長在舊巴士總站開車前 3 分鐘內才可開啓引擎。有關指引與《條例》內關於 60 分鐘內不可「引擎空轉」超過 3 分鐘的規定大致相符。

- (b) 為配合愉景灣的改善工程，該公司於去年年初關閉舊巴士總站，並設置臨時巴士總站。由於部分巴士路線班次較頻密，特別在繁忙時間，因此乘客在碼頭上車後，車長需盡快開車。若車長關掉引擎後在短時間內再次開啓，發出的聲浪及耗油量會更大。該公司會提醒車長，如在巴士總站停車等候時間較長時，便需關掉引擎。
- (c) 該公司一向重視環保，並於去年 9 月落實購買 11 部新型號巴士，預計於今年夏天開始投入服務，以取代舊款歐盟三及四型巴士，屆時公司將有約超過一半車輛符合歐盟五/六期的排放標準。
- (d) 該公司不時派員於巴士總站內監察交通及車站運作情況。就居民反映倚濤軒巴士總站的情況，該公司曾多次派員前往該站視察，暫未發現違規情況。儘管如此，公司會向相關前線人員發出通告，提醒他們需嚴格遵守《條例》。

91. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 現時兩個臨時巴士總站均非常接近民居，有時會有多輛巴士排隊落客，若開啓引擎達 3 分鐘之久，會造成不少噪音及空氣污染。她希望巴士公司檢視有關引擎開啓不多於 3 分鐘的規定是否適當，並考慮要求車長於巴士開車前才開啓引擎，以減低污染及噪音等問題。
- (b) 她欣悉巴士公司落實購買歐盟五/六型的新巴士，並將於本年 8 月於愉景灣開始行駛。與新型號巴士相比，歐盟二/三型巴士在行駛期間會製造較多噪音，再加上愉景灣山路多，令問題更嚴重。她建議巴士公司檢視現時行駛愉景灣的巴士中，共有多少輛屬歐盟二/三型巴士。基於巴士行駛所造成的噪音及污染問題，巴士公司應盡快以環保車及電動車取替舊款巴士。

92. 曾啟亮先生補充，有關引擎開啓不多於3分鐘的規定主要適用於夏季，由於夏季天氣較熱，該公司會要求車長於引擎開啓後3分鐘內開車；在天氣較涼時，公司會提示車長待有乘客登車時才開啓引擎。即使部分車長會在總站開啓引擎等候乘客上車，但由於T1和T6號線巴士班次頻密，車輛長時間停留在總站的情況不多。另外，最後一部歐盟二型巴士已於去年12月被淘汰，11部新型號巴士預計於今年夏天開始提供服務，取代舊式歐盟三型及較早期的歐盟四型巴士，屆時約有超過一半的車輛均屬歐盟五型及六型巴士。

VIII. 有關北大嶼山公路交通的提問 (文件 T&TC 7/2018 號)

93. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 郭詩韻女士。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

94. 周浩鼎議員簡介提問內容。

95. 郭詩韻女士表示，就署方的書面回覆，如議員有進一步查詢，她可再作回應。

96. 周浩鼎議員表示，根據運輸署的書面回覆，署方已制定應變措施，在北大嶼山公路發生事故時作出應對，並會透過道路上的可變訊息顯示屏(顯示屏)及其他途徑，呼籲市民預早計劃行程，以及因應實際情況改變出行路線或模式。2017年颱風卡努襲港時，車輛需改行青嶼幹線下層行車道路，他詢問署方當時有否採取該應變措施，並利用青嶼幹線上的顯示屏向駕駛者發放有關改道安排的訊息。此外，書面回覆提及青葵公路、屯門公路、昂船洲大橋和汀九橋等已裝設顯示屏，但他認為安裝的位置未必合適。即使駕駛者透過顯示屏得知前方路段出現交通事故，但他們可能因已在公路上而無法掉頭，因此他認為在進入公路前的路段裝設顯示屏較為恰當，才可讓駕駛者及時得知訊息並作出應對。

97. 余漢坤議員提出意見如下：

(a) 雖然署方透過手機應用程式通知市民交通事故的最新發展及交通安排，但現時仍有部分市民沒有智能手機或不使用相關應用程式，以致無法接收有關交通消息，而且駕駛者亦不宜在駕駛時使用手機。

(b) 雖然多條主要道路已安裝顯示屏，但似乎未能發揮效用，於

事故發生時及時通知駕駛者離開。如果在三號幹線裝設足夠數量的顯示屏，駕駛者便可盡早知悉通往大嶼山的交通情況並因應需要於青衣改乘機場快線，而不會繼續駛往昂船洲大橋、青馬大橋和汀九橋，造成該處擠塞。

- (c) 署方現時未有擴充北大嶼山公路的計劃，亦未開始就梅窩至大嶼山的南北通道及連接東大嶼的道路進行研究，但屯門至赤鱗角連接路及港珠澳大橋即將開通，估計屆時北大嶼山公路的交通流量會以倍數上升。雖然裝設顯示屏需實施封路安排，但有關工程只需時一至兩星期。北大嶼山公路是通往機場的主要道路，不單涉及離島區，更關係到全港，因此他希望有關部門正視問題，切實回應有關建議。

98. 容詠嫦議員表示，有關議題曾多次在會議上討論，但問題並未得到改善。根據書面回覆的附表一，北大嶼山公路東行及西行線於繁忙時段的交通流量由 2012 年的每小時約 2 700 架次增加至 2016 年的約 3 400 架次，增幅約為 25%。而附表二顯示北大嶼山公路的交通意外數字，由 2012 年的 47 宗上升至 2017 年截至 11 月的 80 宗(尚未包括 2017 年 12 月發生的交通意外)，升幅接近一倍，即表示交通意外的升幅遠高於交通流量的增長。她希望運輸署及新界南總區交通部正視問題及採取相關措施，減低北大嶼山公路及翔東路的交通意外數字，否則不能解決道路阻塞的問題。

99. 郭詩韻女士綜合回覆如下：

- (a) 在青葵公路、屯門公路、昂船洲大橋和汀九橋等策略性道路上裝設顯示屏，是交通控制及監測系統的其中一部分。安裝於現時的位置是希望駕駛者在道路發生事故或出現擠塞時，盡快獲得相關的交通消息，以便及時改道並選擇合適的行車路線。除此之外，運輸署亦會透過傳媒及隧道內的收音機轉播系統等不同途徑，盡快通知駕駛者及道路使用者最新的交通情況，而市民亦可透過手機應用程式在出行前或途中獲得相關資訊，從而選擇出行路線或模式。
- (b) 關於在策略性道路或現有道路上增加或裝設顯示屏的建議，署方需要檢視道路改善系統或新的道路網絡後再作研究。
- (c) 北大嶼山高速公路的交通意外數字在過去數年呈上升趨勢，但仍低於香港的整體意外率。以 2016 年為例，北大嶼山高速公路的交通意外率約為每百萬公里 0.31 宗，而同期香港的

整體意外率約為 1.18 宗。署方會繼續留意北大嶼山高速公路的交通情況，檢視意外成因並研究其他改善措施。

100. 周浩鼎議員建議，除了青葵公路、屯門公路、昂船洲大橋和汀九橋外，署方可在西區海底隧道、龍翔道及西九龍公路等駕駛者經常駛經的路線設置顯示屏，讓駕駛者及早知悉北大嶼山公路的交通情況，在有需要時改變行車路線。此外，他詢問運輸署在去年 10 月颱風卡努襲港時，有否採取書面回覆所述的應變措施。

101. 容詠嫦議員表示，剛才運輸署提及北大嶼山公路的交通意外率較香港整體的 1.18 宗為低，她認為署方可能低估有關數字，因為北大嶼山公路的交通意外一般涉及數車連環相撞，意外的破壞力及造成的阻塞都比其他地方嚴重。她建議署方與新界南總區交通部檢視有關數字，並研究有何方法防止意外發生。

102. 黃漢權議員表示，有關部門往往在事故發生後才尋求補救方法，之前青嶼幹線收費亭擠塞事件如是，現時北大嶼山公路的意外亦如是。他認同不能單靠手機應用程式對外發布交通訊息，因每當遇上颱風時，手機通訊網絡會十分繁忙。他認為顯示屏設施是有效及簡單的發布訊息方法，因此他支持增設顯示屏的建議。此外，港珠澳大橋即將開通，屆時有多條道路連接北大嶼山公路，車流量定必增加，但有關部門並沒有正視委員的意見，例如興建多層停車場及增加停車泊位等，他對此表示失望。

103. 黃華先生表示，除了北大嶼山公路往機場方向外，駕駛者亦關注前往九龍方向的交通情況。他建議署方在裕東路和逸東邨附近設置顯示屏，一旦北大嶼山公路發生交通事故以致出現阻塞，駕駛者可選擇即時改道翔東路離開。

104. 余漢坤議員認為署方代表未能確切回應委員的提問，希望署方就加裝顯示屏的建議再作研究，並於兩個月內回覆。假設駕駛者從元朗出發後，從顯示屏得知三號幹線及九號幹線出現擠塞，行車時間或會大幅增加，他們便可因應交通情況即時改道，以便及時到達機場，因此顯示屏的用處毋庸置疑。雖然署方指現時顯示屏的數量足夠，但委員並不認同。他希望署方考慮委員的建議及意見，若署方最後仍決定維持現狀，委員會再商討下一步行動。

(會後註：委員會已就有關事宜去信運輸署。)

105. 周浩鼎議員贊同余漢坤議員的意見，希望署方於兩個月內回覆，若署方未能增加顯示屏，屆時委員會再商討下一步行動。此外，北大嶼山公路的交通意外數字連年上升，情況嚴重，他要求有關部門加強監控及執法。

(樊志平議員及李桂珍議員約於下午 4 時 45 分離席。)

IX. 有關要求增加道路安全設施的提問
(文件 T&TC 8/2018 號)

106. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 郭詩韻女士。

107. 劉焯榮議員簡介提問內容。

108. 郭詩韻女士回覆如下：

- (a) 警方仍就意外進行調查，故運輸署未能總結意外成因。署方翻查大澳道相關位置的資料，根據記錄，事發地點並非交通黑點。除了今次交通意外，過去三年錄得一宗涉及有人受傷的交通意外。整體而言，大澳道近消防局路段是直路，視野清晰廣闊，行人及駕駛者均可清楚看見道路四周情況及從遠處而來的車輛，車速限制為每小時 50 公里。
- (b) 關於將車速限制改為每小時 30 公里的建議，署方會定期檢討現有車速限制，以維持交通暢順，同時保障道路及道路使用者的安全。待意外調查完成後，署方會再檢視意外成因及道路狀況，若與車速限制有關，會按現有機制檢討大澳道車速限制。為免引起混淆，署方一般不會在同一段道路訂立不同的車速限制。
- (c) 減低車速限制並非唯一有效方法避免交通意外，運輸署亦會考慮在容易發生意外的地點設置合適的警告標誌。署方會根據現場觀察所得及意外調查結果，考慮在大澳道近消防局位置推行合適的交通措施，以提升道路安全。由於意外涉及大嶼山的士，署方會提醒的士司機駛經該處時小心駕駛，並會繼續監察交通狀況，適時向議員匯報意外調查結果並作出跟進。

109. 劉焯榮議員不認同運輸署的說法，並提出意見如下：

- (a) 大澳道近消防局路段是交通黑點，過往曾發生致命交通意外。該處鄰近佛教筏可紀念中學的巴士站，師生眾多，而且龍田邨附近亦曾發生多宗涉嫌超速駕駛而引致有人受傷的交通意外，因此車速不宜太快。
- (b) 該處鄰近新村，傷者在踏單車出新村路口時被撞倒，估計因涉事車輛車速過快而導致意外。從坑尾轉彎後，駕駛者視線容易受阻，在有巴士靠站停泊時受阻情況更為嚴重。因此，他認為坑尾後的路段需要減速，並建議把車速限制改為每小時 30 公里，以保障行人安全。

110. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他明白運輸署對在同一段道路訂定不同車速限制的顧慮，但大澳道並非標準道路，彎位較多危險處處，不宜高速駕駛。貝澳曾發生嚴重事故，及後有關路段的車速限制改為每小時 30 公里，有不少違規駕駛人士因而被檢控，具有一定的阻嚇作用。為保障道路使用者的安全，他認為署方應考慮減低車速的建議。
- (b) 他曾去信運輸署要求在塘福村限制車速至每小時 30 公里，不少巴士及車輛在該處以時速 50 公里至 60 公里行駛，而路上不時有牛隻經過，險象橫生。
- (c) 為了改善大嶼山道路問題及提升道路安全，他建議有關部門與相關委員及村長前往大澳至梅窩所有村落實地視察，檢視行車速度限制，例如貝澳道路的車速限制為時速 30 公里，長沙路段為 70 公里，其他路段則為 50 公里，車輛入村後則須以時速 30 公里行駛。駕駛人士於每年申請封閉道路通行許可證時，需留意有關車速限制的指引及要求。

111. 黃福根委員提出意見如下：

- (a) 他建議運輸署在大澳道，以及梅窩至大澳的整條嶼南道(包括塘福及水口村)多個位置設置偵測車速攝影機，並檢視每條村的入口位置，按需要安裝偵測車速攝影機，以提高阻嚇力及保障村民出入安全。此外，他建議將梅窩警署的偵測車

速攝影機移往其他更合適的位置，因為駕駛人士駛經該處彎位時會減速，作用不大。

- (b) 早前有 50 架沒有申請封閉道路通行許可證的車輛非法駛入嶼南道，他希望有關部門認真處理。現時違例駕駛人士只罰款數百元，未必能發揮阻嚇作用。他建議修改法例，除罰款外並記分，沒有許可證而違規進入嶼南道的駕駛人士一律扣 5 分，以收阻嚇作用。

112. 郭平議員表示，貝澳近泵房位置已安裝偵測車速攝影機，駕駛人士駛經該處時會減速，具有一定效用。他支持於每條村的合適位置安裝偵測車速攝影機。據悉警方在石門甲增加不少人手設置路障，他曾多次在會議上建議運輸署改用自動偵測電子系統，既減省行政開支及時間，亦可節省警方資源，有效禁止駕駛人士非法闖入大嶼南。

113. 余漢坤議員同意劉焯榮議員的建議，肇事地點附近有中學，鄰近新村村民亦需在該處橫過馬路，因此應盡快增設道路安全設施。若因消防局所限而未能在附近設置安全設施，他建議運輸署盡快研究在該處增設斑馬線或行人過路線，並在道路中間設置小型安全島。當路面縮窄時，駕駛人士便會減慢速度。此外，他希望運輸署盡快到現場實地視察，研究有關建議的可行性。

(會後註：運輸署已派員到有關路段作實地視察，以了解現時大澳道近佛教筏可紀念中學路段的交通情況。在檢視該路段的整體交通狀況後，署方計劃在大澳道西行近消防局位置劃上「慢駛」路面標記及加設「路口在前」的路牌，提醒駕駛者前方有小路及斑馬線，以提升交通安全。另外，署方亦計劃在進入大澳前的彎位劃上雙白線，禁止車輛於該處超車。署方會將有關工程建議諮詢相關部門及地區人士，如獲支持將落實有關計劃。)

114. 主席請運輸署與相關委員盡快安排實地視察。

(周浩鼎議員及劉展鵬委員約於下午 5 時 10 分離席；余漢坤議員約於下午 5 時 20 分離席。)

X. 工作小組報告 交通及運輸委員會工作小組

115. 委員備悉及通過上述工作小組報告。

(溫東日委員約於下午 5 時 25 分離席。)

XI. 其他事項

路政署小型交通改善項目及其施工時間表

116. 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。路政署於會前提交一份截至本年 1 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，歡迎委員查詢和提出意見。

117. 黃華先生詢問路政署能否於農曆新年前完成路彎 K10 工程；如否，他建議署方於農曆新年期間重開該路段 2 條行車綫，並取消臨時交通燈位及交通標誌。

118. 黃福根委員表示，第六項於嶼南道近松麗閣的路彎 S1 工程，原定為擴闊馬路上段，但工程完成後卻發現擴闊位置為馬路下段，而且只擴闊約 10 吋。根據施工時間表，目前只有 2 項工程尚未完成，而整條嶼南道仍有多處路段嚴重破損，他詢問署方會否把其他有需要改善的路段納入表內。

119. 梁昭薇女士綜合回覆如下：

- (a) 路彎 K10 工程暫定於 2018 年第一季完成。鑑於農曆新年期間該處交通繁忙，署方及承建商計劃於農曆新年前重開 2 條行車綫，並且不會設置交通燈位。
- (b) 路彎 S1 工程礙於路面限制而未能按原定計劃進行，需稍作修改，故工程位置與原定位置有所出入。施工時間表顯示，只有路彎 K10 擴闊工程尚未完成。就議員對嶼南道路面損毀的關注，署方會不時審視路面狀況，並在有需要時安排維修甚至重整路段。至於其他有需要改善的路段及彎位，署方及運輸署會與地區人士再作商討。

120. 黃福根委員表示，現時大部分小型交通改善項目的工程已完成，他建議署方利用剩餘資源改善梅窩至大澳一段的嶼南道，以保障道路使用者的安全。

121. 張富副主席表示，他曾與路政署往嶼南道實地視察，發現梅窩至石壁一段路面多處損毀，並詢問署方有否計劃維修損毀位置。此外，貝澳坳因工程關係而未能進行維修，然而施工時間表顯示有關工程即將完成，故他希望署方及早申請挖掘准許證，以便盡快進行維修工程。

122. 梁昭薇女士表示，署方明白委員對道路維修工程的關注，會將較大型的維修工程納入表內，以便委員掌握更多資訊。就嶼南道的損毀狀況，署方亦收到不少地區人士的意見，並一直進行審視及規劃相關維修工作。由於署方需就部分工程申請挖掘准許證，因此未能即時進行維修。署方會安排工程優次，盡量先維修嚴重損毀的路段，以減少意外風險。

123. 黃福根委員補充，貝澳坳近太古的彎位以及長沙消防局對出的彎位為交通黑點，他曾建議在上述位置鋪設防滑鋼砂，但路政署回應指需進行測試以確定是否可行，至今尚未落實有關建議。隨着太古度假屋落成，再加上即將有雙層巴士行走有關路段，車輛駛經彎位時容易發生意外，故希望署方盡快在該路段鋪設防滑鋼砂。

124. 張富副主席希望路政署日後加緊留意嶼南道的路面狀況，主動規劃及安排維修損毀路段，而不是在委員提醒時才採取行動。

125. 梁昭薇女士表示，署方明白委員對太古彎位的關注，現正進行規劃，並會盡快處理。至於長沙消防局對出的彎位，她於會後會與相關同事跟進。

(會後註：路政署即將重建太古度假屋地盤對出的道路以作長遠的改善計劃。署方已經開始了道路重建工程的前期準備工作。新建的混凝土路面，將大大提升路面的防滑度。混凝土路面上的橫紋，其防滑效果跟防滑鋼砂相若，所以毋需再鋪設防滑鋼砂。署方預計該段道路重建工程將會在年中開展。)

XII. 下次會議日期

126. 會議完畢，會議在下午 5 時 35 分結束，下次會議日期為 2018 年 3 月 19 日(星期一)下午 2 時正。

-完-