

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2019年3月18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

出席者

張 富先生(副主席)

周玉堂先生, SBS

余漢坤先生, JP

陳連偉先生

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

曾秀好女士

郭 平先生

傅曉琳女士

何紹基先生

黃福根先生

溫東日先生

袁景行先生

葉培基先生

劉展鵬先生

李嘉豪先生

應邀出席者

張子洋先生	運輸署 高級運輸主任/碼頭事務
羅浩堅先生	運輸署 運輸署工程師/步行城市 3
何潔瑩女士	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 2
梁嘎敏女士	運輸署 運輸主任/巴士發展 (大嶼山)
茹詠詩女士	運輸署 高級運輸主任/巴士發展 (大嶼山)
蔡宛錚女士	路政署 工程師/行人通道上蓋 1-2
歐陽慧芯女士	路政署 高級工程師/行人通道上蓋 1
陳浩廷先生	環境保護署 環境保護主任(流動污染源)31
郭志恒先生	離島地政處 行政助理/地政
司徒賀強先生	離島地政處 高級地政主任/土地管制
翁忠濱先生	土木工程拓展署 項目副組長
李學儀女士	土木工程拓展署 工程師/項目 3C
關顯恩先生	莫特麥克唐納 工程師
張僑光先生	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
李國璋先生	何田顧問工程師有限公司 董事
冼志賢先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 經理(策劃)
吳健文先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 總策劃主任
梁孫偉先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 營運貳部經理(交通)

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)
黃芳茹女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)3
楊耀宗先生	香港警務處 大嶼山區行動主任
林耀棠先生	香港警務處 小隊主管(行動)(長洲分區)
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/離島
歐學能先生	土木工程拓展署 工程師/22 (大嶼山)
黃華先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 行政顧問
陳天龍先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 副總經理
曾啟亮先生	愉景灣交通服務有限公司 交通運輸高級經理
陳婉兒女士	新世界第一渡輪服務有限公司 助理企業傳訊經理
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

黃文漢先生

黃漢權先生

王媽添先生

陳金洪先生

大嶼山的士聯會 主席

~~~~~

## 歡迎辭

張富副主席表示主席因事未能出席，是次會議由他主持，並歡迎各委員、政府部門、機構代表及以下列席代表出席會議：

- (a) 路政署區域工程師/離島溫志堅先生，他接替潘雅雯女士出席會議；
- (b) 香港警務處小隊主管(行動)(長洲分區)林耀棠先生，他暫代戴焯賢先生出席會議；
- (c) 新世界第一渡輪服務有限公司：企業傳訊部助理經理陳婉兒女士，她暫代周淑敏女士出席會議；以及
- (c) 愉景灣交通服務有限公司交通運輸高級經理曾啟亮先生，他暫代香港興業國際集團有限公司蔡國璋先生出席會議。

2. 委員備悉，黃文漢主席、黃漢權議員、王媽添委員及陳金洪先生因事未能出席會議。

## I. 通過 2019 年 1 月 21 日的會議記錄

3. 代主席表示，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，並已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. 代主席表示秘書處已擬備一份截至本年 3 月 15 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。

## II. 重建南丫島北角碼頭工程 — 匯報碼頭設計的修定方案 (文件 T&TC 12/2019 號)

6. 代主席歡迎出席講解文件的嘉賓：土木工程拓展署項目副組長翁忠濱先生及工程師/項目 3C 李學儀女士；運輸署高級運輸主任/碼頭事務張子洋先生；以及莫特麥克唐納工程師關顯恩先生。

7. 翁忠濱先生簡介項目背景，並補充署方已就修訂方案徵詢渡輪服務營辦商的意見，而渡輪服務營辦商亦表示歡迎有關方案。

8. 關顯恩先生利用投影片簡介文件內容。

9. 翁忠濱先生歡迎委員就碼頭的最新設計提出意見，並表示署方會因應有關意見修改設計。在申請撥款後，擬議工程預計會於 2019 年年底展開，工程大約需時兩年完成。

10. 余麗芬議員詢問署方是否只在碼頭西面登岸梯級旁加設斜道，而非在東西兩旁都加設斜道。她表示，基於地理位置，碼頭易受季候風及海浪影響，希望兩邊的登岸梯級旁均可加設斜道。

11. 翁忠濱先生表示，若在碼頭兩邊的登岸梯級旁均加設斜道，碼頭闊度將會大增，故只在其中一邊加設斜道。根據顧問公司研究結果，香港冬季較常吹東北風，因此碼頭東面海浪會較大及頻密。斜道設在西面登岸梯級旁，有需要的居民大部分時間可使用斜道。

12. 周玉堂議員建議用不反光物料建造碼頭上蓋，以免因蓋頂反射陽光而造成光害問題。

13. 翁忠濱先生表示會留意使用的上蓋物料。

14. 容詠嫦議員建議在碼頭上蓋鋪設太陽能發電板，既不會產生光害問題，亦能製造再生能源。

15. 翁忠濱先生表示署方在研究碼頭的設計時，已經在碼頭上蓋加設太陽能發電板。

(袁景行委員約於下午 2 時 5 分入席；溫東日委員約於下午 2 時 10 分入席；劉展鵬委員約於下午 2 時 15 分入席。)

### III. 2019-2020 年度離島區巴士路線計劃 (文件 T&TC 13/2019 號)

16. 代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)茹詠詩女士及運輸主任/巴士發展(大嶼山)梁嘎敏女士；城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司經理(策劃)冼志賢先生及總策劃主任吳健文先生；城巴有限公司(城巴)營運貳部經理(交通)梁孫偉先生；以及龍運巴士有限公司(龍運)經理(車務)張僑光先生及一級策劃及支援主任羅耀華先生。

17. 茹詠詩女士簡介文件內容。

18. 郭平議員提出意見如下：

(a) 為配合北大嶼山醫院的探病時間，他反對將嶼巴 37H 號線開往北大嶼山醫院方向的尾班車開出時間由晚上 11 時 30 分提前至晚上 9 時正，以及將開往迎東邨方向的尾班車開出時間由午夜 12 時正提前至晚上 9 時 30 分。雖然北大嶼山醫院的急症室 24 小時提供服務，但巴士公司仍作出上述調動，他估計原因是 37H 號線在晚間客量較少，故希望節省資源，而運輸署亦配合有關安排，他對此表示不滿。此外，東涌第 27 區裕泰苑將於明年年底入伙，加上北大嶼山醫院將會逐漸增強服務及增設特別專科服務，居民對 37H 號線的需求只會越來越殷切，因此他建議嶼巴加強 37H 號線的服務。

(b) 據他所知，龍運 S64 號線的車費是 3.6 元，但 S65 號線的車費卻是 4.7 元，他認為收費水平不合理，要求龍運將 S65 號線的收費下調至 3.6 元。在行車路線方面，近半年來有不少上班人士向他反映巴士服務不足，故他建議 S64 號線繞經民航處辦公大樓，以方便職員通勤。此外，逸東邨及滿東邨有部分居民需輪班工作或在假期上班，他建議 S64 號線繞經亞洲國際博覽館，以方便居民通勤。

(c) 根據《2019-2020 年度離島區巴士路線計劃》(巴士路線計劃)，城巴 E11S、E21A 及 E22S 號線的車輛分配建議仍有待實施，他詢問有關措施未能落實的原因。

19. 李嘉豪委員提出意見如下：

- (a) 部分東涌北居民反映龍運「E」線巴士班次不足，往往需等候 15 至 20 分鐘才能乘搭「E」線巴士前往青馬大橋，並需在青馬大橋再等候 15 至 20 分鐘轉乘「E」線接駁巴士，總輪候時間逾半小時。他詢問運輸署為何要將行走 E42 號線的巴士調配至其他「A」線巴士，並建議龍運加強「E」線巴士服務。
- (b) 根據巴士路線計劃，有關 E11S、E21A 及 E22S 號線的車輛分配建議是為配合東涌第 27 區的人口增長，但有關措施仍有待實施。他表示第 27 區預計於今年年底或明年落成及入伙，詢問署方是否需待該區落成及入伙後才實施有關安排，並希望署方提供實施時間表。

20. 劉展鵬委員提出意見如下：

- (a) 他歡迎增設 S65 號線巴士，以服務東涌西居民及機場員工，惟 S65 號線的行車路線與 S64X 號線相若，車費卻比 S64X 號線昂貴，他詢問龍運兩條路線收費不一的原因。
- (b) 他認為署方建議新增 S65 號線的目的，是用以替代將 S64 號線全日分拆為 S64X 及 S64C 號線的建議方案。然而，S65 號線在上午繁忙時間的班次僅為 20 至 30 分鐘一班，服務水平遠遠未能應付需來往機場及在機場工作的滿東邨居民需求。除非署方及龍運在實施 S65 號線後能因應需求加強班次服務，否則除新增 S65 號線外，亦有需要將 S64 號線全日分拆為 S64X 及 S64C 號線，或先在下午繁忙時間提供 S64X 號線巴士服務。

21. 傅曉琳議員提出意見如下：

- (a) 她曾反映有很多東涌北居民(包括本地居民及少數族裔人士)在尖沙咀工作，但早上只有 3 班城巴 E21X 號線巴士前往尖沙咀，未能滿足居民需求，故她歡迎增設清晨時分往來東涌北及尖沙咀的城巴 N21A 號線巴士服務。她表示除了早上上班時段，往來東涌北及尖沙咀的巴士服務在下班時段亦有一定需求，故希望署方及城巴考慮日後增設由尖沙咀開往東涌北的巴士服務。

- (b) 往來逸東邨及飛機維修區的城巴 S52 號線的班次服務將會加強，但往來東涌北及飛機維修區的城巴 S52A 號線每日只開出一班，鑑於不少東涌北居民均在飛機維修區工作，她詢問運輸署會否考慮加強 S52A 號線的班次服務。
- (c) 根據巴士路線計劃，城巴將會調配多一輛巴士行走 S1 號線。鑑於現時 S56 號線的行車時間很長，而且已有 S1 號線繞經東涌市中心，她建議 S56 號線取消途經東涌市中心，縮短行車時間，以便機場乘客更快到達東涌北。

22. 葉培基委員提出意見如下：

- (a) 根據巴士路線計劃，嶼巴 37H 號線往北大嶼山醫院方向在晚上 9 時至 11 時 30 分的班次將會取消。然而，部分醫護人員及病人或需在 9 時至 11 時 30 分期間前往醫院，縮減 37H 號線的班次或會影響醫護人員通勤或病人求診，故他反對有關安排。據他所知，37H 號線首班車的開出時間是早上 6 時 30 分，但部分醫院員工需在早上 7 時開始工作，在迎東邨或東涌北居住的醫院員工即使乘搭首班車亦未能準時抵達醫院，故他建議將首班車提早至早上 6 時 20 分開出。
- (b) 他認為東涌北往來市中心的接駁巴士服務有很大的改善空間。雖然嶼巴已安排雙層巴士行走 37M 號線，但早上 8 時 30 分至 9 時正繁忙時段每 10 分鐘才開出一班，而且在迎東邨站有很多乘客上車，導致下一站的乘客難以上車，需等候 10 至 20 分鐘乘搭下一班次，因此他建議將早上繁忙時段的班次加密至 6 至 8 分鐘一班。
- (c) 繁忙時段候車乘客眾多，若嶼巴安排載客量約為 90 人的 4 輪巴士行走 37M 號線，部分乘客會因巴士客滿而未能上車，需花時間等候下一班次。因此他建議嶼巴在繁忙時段以載客量約為 130 人的 6 輪巴士行走 37M 號線，以縮短乘客的候車時間，並在車上增設行李架供乘客使用。
- (d) 城巴 S56 號線首班車在早上 5 時 50 分開出，不少機場員工反映即使乘搭首班車亦未必能準時抵達機場上班，故他建議將首班車提早至早上 5 時 40 分開出，以配合居民需要。
- (e) 委員在上年度曾建議將所有「A」線機場巴士路線改為全日

行走，因為有很多東涌北居民需前往港島區上班，他詢問城巴能否將 E11A 號線改為全日服務。

- (f) 目前並沒有服務東涌北的通宵巴士路線，而通宵行駛的城巴 N11 號線到達東涌市中心後不會繞經東涌北，他詢問城巴能否將 N11 及 E11 號線改為繞經東涌北，為東涌北居民提供通宵接駁巴士服務。
- (g) 他希望龍運交代 N31 及 E43 號線改善建議的進展。
- (h) 龍運 E42P 號線途經東涌北及青衣等地區，為往來東涌北及青衣的居民提供便捷的巴士服務。然而，E42P 號線只在早上 6 時 45 分及 7 時 45 分開出兩班，班次時間未能配合學生的上學時間，他詢問龍運會否考慮加強 E42P 號線的班次服務。

23. 黃華先生表示，嶼巴 37H 號線前往北大嶼山醫院方向及東涌北迎東邨方向的尾班車開出時間均提早 2 小時 30 分鐘。有關調整共影響約 20 人，即平均每班次影響 1 至 2 人。受影響乘客可在鄰近巴士站乘搭嶼巴 37 號線。為善用資源，巴士服務不應只是增加班次，如巴士路線的乘客量偏低，以及受班次調整影響的乘客人數不多，巴士公司可視乎客量及實際情況調整班次服務，希望各委員諒解。

24. 茹詠詩女士綜合回應如下：

- (a) 有關 S65 號線收費水平的意見，專營巴士公司的車費等級表由行政長官會同行政會議釐定。專營巴士公司會視乎個別路線的營運狀況及其他相關因素釐定實際車費，惟該車費不可超過車費等級表所釐定的車費，現時建議的 S65 號線車費符合車費等級表的規定。
- (b) 有關 S65 號線繞經亞洲國際博覽館及民航處辦公大樓的建議，由於 S65 號線的設計主要是採取較直接的路線，即只途經國泰城往返機場，若 S65 號線繞經亞洲國際博覽館及民航處辦公大樓，預計每程的行車時間將會延長，可能影響建議的班次，必須小心考慮。
- (c) 署方知悉滿東邨居民已陸續入伙，若有關 S65 號線的建議得以落實，署方及龍運會密切留意乘客需求，在有需要時會與巴士公司適時檢討服務安排。



- (d) 署方知悉現時北大嶼山醫院的探病時間在晚上 8 時結束，因此建議將 37H 號線兩個方向的尾班車開出時間分別提前至晚上 9 時正及晚上 9 時 30 分。署方於較早前曾調查 37H 號線的替代路線 – 即 37 及 38 號線的載客情況，評估現時 37 及 38 號線會有足夠的運載能力接載 37H 號線原有乘客的需求。
- (e) 待龍運 A42 號線的建議措施落實後，署方會密切留意 E42 號線的載客情況，並會根據指引及乘客量，適時調整班次安排。
- (f) 有關加強東涌北巴士服務的意見，署方會繼續密切留意乘客的需求，並會適時與相關巴士公司商討有關建議。

25. 冼志賢先生綜合回應如下：

- (a) 有關對城巴 E11S、E21A 及 E22S 號線的車輛分配建議仍未落實的關注，城巴須根據相關指引及實際乘客情況，才考慮會否落實增加有關服務的班次。由於有關建議在準備巴士路線計劃的相關文件時尚未實施，故在巴士路線計劃中標示為「有待實施」，但事實上，城巴已於今年 2 月 28 日起增加 E11S 號線的班次，目前早上共提供 5 個班次。而 E22S 號線的乘客量未達增加班次的水平，因此服務仍維持早上提供兩個班次。城巴會繼續密切留意乘客的需求，並會適時落實增加班次的計劃。
- (b) 城巴備悉有關增加東涌北巴士服務的意見，在過往數年增設 E11S、E11A 及 E23A 號線，以加強東涌北的巴士服務，今年亦已增設 N21A 號線繞經東涌北。城巴會繼續密切留意東涌北的乘客需求，並會適時加強該區的巴士服務。城巴備悉有關 S52A 及 S56 號線的意見，會作進一步研究和考慮。

26. 張僑光先生表示，龍運 E32A 及 E31 號線已於今年 2 月 2 日起改為每 15 分鐘一班。根據觀察，每 15 至 20 分鐘一班的巴士服務大致能滿足現時繁忙時間的乘客需求。有見部分居民(如學生)對晨早巴士服務有一定需求，龍運會研究於繁忙時間加密班次的可行性。

(會後註：E32A 及 E31 號線已於 2019 年 4 月 26 日起加強星期一至五(公

眾假期除外)早上由東涌開出的班次，當中 E32A 號線加密至 12 至 15 分鐘一班，E31 號線亦延長提供 15 分鐘一班的時段。)

27. 羅耀華先生綜合回應如下：

- (a) 龍運備悉有關 S65 號線收費水平的意見，並表示延長 S65 號線的行車路線或會影響建議的班次安排。龍運已備悉有關建議並適時作出研究。
- (b) 有關加強 S65 號線班次服務的意見，巴士路線計劃提及的建議班次適用於 S65 號線投入服務初期，龍運會因應滿東邨及逸東邨的乘客需求，適時檢討 S65 號線的班次安排。
- (c) 有關加強 E42 號線班次服務的意見，龍運預期新開設往返沙田及機場的 A42 號線機場巴士將有助釋放 E42 號線的部分載客能力。龍運會因應 E42 號線的客量及根據署方有關增加及減少車輛的指引，適時檢討 E42 號線的服務水平。
- (d) 有關在下午繁忙時間提供 S64X 號線巴士服務的建議，龍運研究後認為有關建議會影響下午繁忙時間在香港空運貨站及空郵中心一帶上車的乘客，屆時他們或只能選乘 S64C 號線，故龍運對有關建議有所保留。
- (e) 有關龍運 N31 及 E43 號線的改善建議，龍運會在稍後討論相關議程時一併作出回應。
- (f) 有關加強 E42P 班次服務的建議，E42P 的服務安排已落實約 1 個月，龍運會繼續留意乘客的需求，並會根據署方的指引及因應客量檢討 E42P 號線的班次安排。

(會後註：E42P 號線已於 2019 年 4 月 26 日起增加班次，星期一至五(公眾假期除外)增至四班車，星期六(公眾假期除外)增至三班車，由東涌經青衣前往沙田。)

28. 劉展鵬委員提出意見如下：

- (a) 有關 S65 號線的收費水平，他表示署方代表僅指現時建議的車費水平符合車費等級表的規定，卻沒有解釋路線相約的 S64X 號線收費與 S65 號線相異的原因。市民不滿現時

S64 號線的服務安排並提出改善建議，但署方及巴士公司卻以增設車費高昂的新增巴士號線作為回應，他認為有關做法並不符合市民期望。

- (b) 他表示巴士公司經常未能落實委員在會上提出的建議，或拖延很長時間才作出跟進，例如討論多年的北區路線至今仍未落實，以及剛才城巴代表所指會視乎乘客量適時調整 E11S 及 E22S 號線的班次安排。他認為巴士公司只關注公司利益，往往需確保公司獲利的情況下才能落實加密班次的安排，完全忽視委員的建議及居民的乘車需要。

29. 郭平議員提出意見如下：

- (a) S65 號線的行車路線與 S64X 號線相若，但車費卻比 S64X 號線昂貴，而署方代表僅指現時建議 S65 號線的車費符合車費等級表的規定，卻沒有解釋收費水平相異的原因。他認為署方的回應不但無助釋除居民疑惑，反而令居民對政府更加不滿。
- (b) 根據附件 2，S65 號線在星期一至六(公眾假期除外)上午 9 時正或之前，以及星期日及公眾假期上午 8 時正或之前由滿東邨開出的班次來回程不途經松仁路，他詢問作出有關安排的原因。既然巴士路線計劃建議 N21A 號線繞經東涌北，他認為亦應安排 S65 號線繞經逸東邨。

30. 茹詠詩女士綜合回應如下：

- (a) 有關龍運 S65 號線收費水平的意見，巴士公司在開辦新巴士路線時需要投放新的資源，而巴士公司在釐定車費時會對上述因素作出考慮，從而會在車費中反映。雖然如此，政府一直鼓勵公共交通服務營辦商因應其營運及財務狀況盡量調低收費，以減低市民的公共交通開支。
- (b) 在 S65 號線於早上繁忙時段不繞經松仁路的情況下，逸東邨居民仍可選乘 S64X 號線往返機場。

31. 羅耀華先生表示，有關龍運 S65 號線收費水平的意見，龍運就運輸署的回應沒有補充。至於有關 S65 號線在早上不繞經松仁路的意見，除剛才署方代表所提及的原因外，亦是因應早前委員表示希望龍運提供較快捷的巴士服務往來東涌西及機場，才作出有關安排。

32. 冼志賢先生表示，城巴備悉有關N21A號線繞經滿東邨的意見，並會與署方檢視有關安排。他建議滿東邨居民可在鄰近北大嶼山醫院松仁路的巴士站乘搭N21A號線。

(周浩鼎議員約於下午3時入席。)

#### IV. 於東涌翠群徑近北大嶼山醫院至消防局對出巴士站行人通道加建上蓋 (文件 T&TC 14/2019 號)

33. 代主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署工程師 3/步行城市羅浩堅先生；路政署高級工程師/行人通道上蓋 1 歐陽慧芯女士及工程師/行人通道上蓋 1-2 蔡宛錚女士；以及何田顧問工程師有限公司董事李國璋先生。北大嶼山醫院的書面回覆已置於席上供委員參閱。

34. 蔡宛錚女士利用投影片簡介文件內容。她補充指，該行人通道上蓋建議，屬運輸署負責管理及路政署負責維修的範圍路段約 370 米長，而在醫院管理局(醫管局)範圍路段則約 235 米長。署方確立該方案(文件附圖一紅色部分)為技術可行，初步建議於翠群徑(現有行人路約 1.5 米闊)和東涌消防局至巴士站的行人路段(現有行人路約 3.5 米闊)加建上蓋，而消防局變電站(變電站)對出約 10 米長的路段則不能加建上蓋。

35. 李國璋先生表示，擬加建上蓋的行人通道會加設照明設施，上蓋暫計劃採用不透光的銀灰色板面，與一般行人通道的設計相若，而在設計上會盡量考慮擴闊上蓋的闊度，以加強其功能。根據中華電力有限公司(中電)的相關守則，變電站門前及通風位置不應有阻礙物，因此不能在變電站對出路段加建上蓋。

36. 蔡宛錚女士表示，署方收集各委員的意見後，將根據既定程序繼續就方案進行詳細設計、諮詢公眾及其他相關的工作。

37. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 由於部分加建上蓋工程位於北大嶼山醫院範圍內的行人路段，屬醫管局管轄。他在上一次交通及運輸委員會(交運會)會議上已向運輸署查詢該路段的設計及工程時間表能否與署方及路政署負責路段的工程互相配合，並請署方匯報最新情況。

- (b) 鑑於東涌不時有狂風暴雨，故他建議署方可考慮在上蓋頂部周邊加設直身的檔雨板以提高上蓋擋雨的效用。
- (c) 由於變電站對出約 10 米長的路段未能加設上蓋，他建議相關部門去信中電，要求在變電站前加設簷篷，以為行人遮擋雨水。
- (d) 根據土木工程拓展署較早前的回應，松仁路近翠群徑及裕東路興建一段有蓋行人通道屬東涌新市鎮擴展計劃範圍的路段，他詢問該署何時會向運輸署提交相關設計，以及有關設計能否配合其餘路段的設計。

38. 周浩鼎議員請運輸署、路政署及北大嶼山醫院提供其負責路段的詳細施工時間表，並建議相關部門研究各種可行措施，為變電站對出路段加設上蓋。

39. 歐陽慧芯女士綜合回應如下：

- (a) 現時已完成有關工程項目的可行性研究，下一步會進行詳細設計，申請撥款及進行招標工作。在施工時間表方面，路政署在收集區議會的意見後，將根據既定程序再作跟進，暫時未有確實的時間表，但署方會爭取盡快展開工程。
- (b) 有關在上蓋頂部周邊加設直身檔雨板的建議，署方會在詳細設計階段研究有關建議的可行性。

40. 羅浩堅先生綜合回應如下：

- (a) 根據醫管局北大嶼山醫院代表在 2019 年 2 月 25 日的離島區議會會議上所述，北大嶼山醫院負責興建醫院工程範圍內部分行人通道的上蓋，而有關工程的可行性研究亦已完成。醫管局正審閱及研究報告內容，並知悉路政署已完成行人通道上蓋的可行性研究，稍後會與路政署跟進及探討相關工程的細節、上蓋設計、施工詳情及預算開支等，以便進一步落實工程的具體執行細節及時間表。他表示北大嶼山醫院會適時向區議會匯報有關項目的詳情。
- (b) 他表示松仁路行人通道的上蓋由土木工程拓展署負責興建，而根據運輸署及土木工程拓展署提供的綜合回覆，在翠群徑及裕東路之間的一段松仁路上興建有蓋行人通道的項目會在

東涌新市鎮擴展計劃下推行。土木工程拓展署已在 2018 年 5 月為包括上述行人通道在內的馬灣涌道路工程項目刊憲，在完成詳細設計後會盡快向立法會申請撥款和開展工程。

41. 周浩鼎議員贊成署方在上蓋頂部周邊加設直身擋雨板，以加強遮擋雨水的功能，並認為署方應研究各種可行措施，為變電站對出約 10 米長的路段加設上蓋。

42. 郭平議員重申在變電站對出位置加設簷篷遮擋雨水的建議。他明白中電並非政府部門，未必會聽取委員的建議採取行動，但委員應代表市民向中電提出要求。就北大嶼山醫院範圍內的行人路段上蓋工程，他詢問土木工程拓展署該路段的設計何時完成，以及有關設計能否與運輸署及路政署負責路段的設計互相配合。

43. 蔡宛錚女士綜合回應如下：

(a) 署方已就變電站對出路段能否加設上蓋事宜與中電聯繫，根據中電的指引，變電站的門口和通風位置不應有阻礙物，因此該路段不宜加建上蓋。

(b) 根據相關規例，行人通道上蓋是不能在消防局緊急車輛出入口對出的行人路段加建。

44. 歐學能先生表示，文件附圖一黑白相間線所示為醫管局負責的範圍，而翠群徑及裕東路之間的一段松仁路上興建一段有蓋行人通道的項目已被納入東涌新市鎮擴展計劃，由土木工程拓展署負責。土木工程拓展署已在 2018 年 5 月為包括上述行人通道在內的馬灣涌道路工程項目刊憲，在完成詳細設計後會盡快向立法會申請撥款和開展工程。

V. 有關龍運 E43 號線的提問  
(文件 T&TC 15/2019 號)

45. 代主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)茹詠詩女士及龍運巴士有限公司(龍運)一級策劃及支援主任羅耀華先生。龍運的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

46. 周浩鼎議員簡介提問內容。

47. 茹詠詩女士表示，運輸署在《2017-2018 年度巴士路線計劃》建

議開辦龍運 E43 號線往來粉嶺及東涌發展碼頭，在星期一至五提供服務(公眾假期除外)，由粉嶺開出的班次為早上 6 時及 7 時兩班，由東涌發展碼頭開出的班次為下午 5 時 30 分及 6 時 30 分兩班。署方在 2018 年年初因應地區人士的建議，將 E43 號線的路線改為繞經東涌市中心，並就修訂方案徵詢相關區議會的意見。在諮詢過程中，地區人士普遍對修訂方案表示歡迎，然而就落實的細節上有意見。署方與巴士公司會繼續與各區區議員保持溝通，以期盡快落實有關方案。

48. 羅耀華先生簡介書面回覆內容。

49. 周浩鼎議員同意 E43 號線繞經東涌市中心，認為有關安排可回應居民的訴求，但他認為早上的班次只開往東涌而傍晚的班次只開往北區並不足夠，建議在早上繁忙時段提供往來東涌及北區的班次以應付需求。

50. 羅耀華先生表示，龍運備悉有關在早上繁忙時段增設班次前往北區的意見，但由於涉及繁忙時段的資源調配，龍運會研究在資源運用方面是否可行。

51. 葉培基委員表示，新增的 E31 號線及 E32A 號線安排在本年 2 月初推出，但 E32A 號線不繞經青衣，令東涌北居民不滿。根據提交的計劃內容，E43 號線會經東涌市中心及東涌北前往青衣，他希望盡快落實 E43 號線的全日服務，為東涌居民提供往來東涌及青衣的服務。

VI. 有關要求增加龍運 E32A 號線班次及加強往來東涌北及青衣的公共交通服務的動議  
(文件 T&TC 17/2019 號)

52. 代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 蔡小敏女士和龍運一級策劃及支援主任羅耀華先生。龍運的書面回覆已於會前送交議員參閱。是項動議由周浩鼎議員提出，並獲李桂珍議員和議。

53. 周浩鼎議員簡介動議內容。

54. 蔡小敏女士表示，為配合東涌北新發展區及東涌西滿東邨一帶的人口增長，署方與巴士公司在《2017-2018 年度巴士路線計劃》中建議把 E32A 號線改為全日服務，龍運 E31 號線會途經東涌西滿東邨而不途經東涌北，並就班次作出相應調整，以期為東涌北及東涌西居民提供更

直接往來東涌及荃灣的服務。龍運已在本年 2 月 2 日起實施有關方案，並在同日加強早上繁忙時段 E32A 的班次為每 15 分鐘一班。根據觀察及營運記錄，現時 E32A 號線的服務大致能應付乘客的需求。關於議員提議加強往來東涌北及青衣的巴士服務，署方在重組路線前已得悉居民的服務需求，惟 E31 號線的大部分乘客是前往荃灣，往青衣的乘客並不多。儘管如此，龍運在本年 2 月 18 日起將 E42 號線在早上繁忙時間由逸東開出的特別班次改經東涌北，並命名為 E42P 號線，東涌北居民在早上繁忙時間可乘搭 E42P 直接前往青衣，其他時段則可透過 E32A 號線與 E31、E32 及 E42 號線的轉乘往來東涌北及青衣。署方與龍運會繼續密切留意東涌北居民對 E32A 號線的服務需求及前往青衣的巴士需求，會在有需要時作出合適的安排。

55. 羅耀華先生簡介書面回覆內容。

56. 周浩鼎議員不滿龍運及運輸署的回覆，並表示實際情況並非如龍運及署方所述。根據在地區的觀察，居民對青衣的巴士服務需求殷切，E31 號線不經東涌北後，居民怨聲載道。他希望提出是項動議要求增加 E32A 號線在繁忙時間的班次，並希望加強往來東涌北及青衣的公共交通服務，例如增加巴士服務或提供前往青衣的小巴服務，以應付東涌北居民的交通需求。他認為現時東涌人口大增，需盡快解決有關問題，希望相關部門作出回應。

57. 葉培基委員提出意見如下：

- (a) 根據他收到居民的百多封的意見書，E32A 號線的新安排從本年 2 月初實行至今，情況並不理想。首先，E32A 號線服務改為全日服務及每 15 至 20 分鐘一班，龍運回覆表示能滿足乘客的需要，但他在過去 1 個多月接獲不少投訴，居民指在青馬大橋候車達 1 小時仍未有巴士到站，情況大多發生於下班時段。此外，E32A 號線班次並不穩定，資料顯示在早上繁忙時段為每 15 分鐘一班，但有些時候 10 分鐘便有巴士抵站，接着 25 分鐘後才再有巴士，使上班及上學的居民無所適從。
- (b) 有關現時九龍巴士有限公司(九巴)提供實時報站手機應用程式，大部分居民反映程式提供的資料並不準確，例如即時查詢顯示的等候時間為 4 分鐘，過了一段時間再查看，等候時間變為 24 分鐘，導致居民不能準確預計時間前往乘搭巴士。至於下班時間，以本年 3 月初青馬大橋收費廣場的情況



為例，居民由下午 5 時 30 分等候至 6 時 30 分才有巴士抵站。龍運回覆指當日候車 1 小時是巴士故障所致。居民對於 E32A 號線班次不穩的問題十分不滿，因為 E32A 號線是唯一一行經東涌北、青馬收費廣場及迎東邨的全日路線，即使新措施展開後，居民仍要依靠此路線。

- (c) 有關前往青衣的巴士路線，龍運的書面回覆表示轉乘 E31 或 E32 號線往青衣的乘客較前往荃灣的乘客少。他表示，儘管乘搭巴士往青衣的居民比例或數目較少，但早上繁忙時段前往青衣的巴士服務仍有一定需求，包括前往青衣上學及上班的居民。在新安排下，上學或上班的居民可能因不能準確預計巴士抵站時間而遲到，他認為龍運及署方須正視問題。
- (d) E42P 號線的改動是把逸東邨開往沙田的路線改為不繞經東涌市中心而途經東涌北，他歡迎有關安排。正如剛才所述，東涌居民在早上繁忙時段對前往青衣的巴士服務有一定需求。他建議署方考慮就 E42P 號線班次作出適當調整，例如將早上 6 時 45 分開出的班次改為在 6 時 20 分開出，讓居民約於 6 時 40 分抵達東涌北，有足夠時間轉乘其他巴士路線前往青衣。

58. 李嘉豪委員亦對署方的回覆表示失望。剛才署方代表指出，居民對青衣巴士服務的需求只佔少數，但實際原因是巴士脫班、班次不足及候車時間過長，導致居民不選搭。本年 2 月 2 日更改服務後，不少居民向他投訴指下班時段在青馬大橋收費廣場轉車站等候很久才能乘搭 E32A 往東涌北，並經常因巴士滿客而未能上車，他建議署方於下班或早上繁忙時段前往東涌巴士站實地視察，便會看到巴士站出現人龍。居民過往可選搭 E31 號線，但新安排實施後，乘搭 E32A 變成唯一選擇。他請署方增加前往青衣的巴士班次或路線，例如 E42、E43 及繞經青衣的 E32A 號線，並希望運輸署與龍運落實有關建議。

59. 羅耀華先生綜合回應如下：

- (a) 龍運備悉委員對有關 E32A 號線乘客在繁忙時段在青馬收費廣場站的候車時間的意見。若委員有確實日期或時間等，歡迎向龍運提供相關資料，以便再作跟進。
- (b) 巴士誤點情況有多個原因，例如巴士行駛期間的交通情況或中途上落客時間都會影響行車時間，因而影響 E32A 號路線

到達青馬收費廣場站的時間。龍運會繼續留意有關情況，而外勤同事於有需要時會即場調整巴士開出的班次，以配合乘客需求。

- (c) 有關往來東涌北及青衣的巴士服務，雖然乘搭 E32A 號線再轉乘 E31 及 E32 號線的居民較少，但龍運會繼續留意有關情況及居民的需求。現時在早上時段，居民可乘搭 E42P 號線從東涌北前往青衣。龍運會繼續監察 E42P 號線的服務水平，並研究在早上時段增加班次的可行性。
- (d) 有關手機應用程式預報巴士到站時間的準確性，龍運備悉委員的意見，並會轉交相關部門跟進。

60. 葉培基委員提出意見如下：

- (a) 他詢問龍運或署方有否就 E31 號線及 E32A 號線的新服務安排所引申的問題作出具體改善方案。此外，他詢問龍運導致有關情況的原因，是否因人手及車輛不足或出現營運問題所致。
- (b) 龍運不能每次都以交通情況作為誤點的解釋。交通情況屬客觀條件，並不會因應巴士路線而改變。他詢問龍運會否考慮透過增聘人手等方法改善巴士服務質素。
- (c) 有關手機應用程式軟件，他詢問軟件運作是根據定位抑或資料庫而提供預算或實時到站時間。他認為，居民十分依賴該軟件提供的班次預報資訊，若龍運可以改善該軟件以提高準確性，居民便能掌握更準確資訊以計劃行程。

61. 羅耀華先生回應如下：

- (a) 龍運備悉委員對手機應用程式的意見，並會轉交相關部門跟進。
- (b) 有關 E31 及 E32A 路線的重組計劃，龍運是按照《2017 至 2018 年度巴士路線計劃》的建議，於本年 2 月 2 日起提供服務，並將 E32A 路線早上繁忙時段的班次，由原來建議的每 20 分鐘一班，增加至每 15 分鐘一班，並加強該路線的服務，大多乘客對安排表示滿意。以 E31 路線為例，乘客無須再經東涌北便可前往荃灣，而 E32A 路線的乘客亦可從東涌

北直達荃灣，無須乘搭 E31 路線繞經青衣，乘車時間減少 10 分鐘。有乘客曾向公司反映，歡迎上述路線的重組安排。

- (c) 龍運會繼續招聘車長及盡量穩定巴士從總站開出和抵達中途站的時間。公司會繼續跟進及留意有關服務水平。

62. 周浩鼎議員認為龍運仍未明白地區的實際情況，他和葉培基委員於區內收到幾百名居民的簽名可證明有關情況。E42 號線前往沙田方向的路線會途經青衣，不少乘客於早上繁忙時間因巴士已載滿乘客而未能上車，他希望巴士公司作出跟進。

63. 代主席請委員以舉手方式就動議進行表決。投票結果有 21 票支持，無人反對和棄權，因此動議獲得通過。

(會後註：E32A 及 E31 號線已於 2019 年 4 月 26 日起加強星期一至五(公眾假期除外)早上由東涌開出的班次，當中 E32A 號線加密至 12 至 15 分鐘一班，E31 號線亦延長提供 15 分鐘一班的時段。同日起，E42P 號線亦增加星期一至五(公眾假期除外)的班次至四班車，星期六(公眾假期除外)的班次增至三班車，由東涌經青衣前往沙田。)

VII. 有關要求龍運優化 E31 與 E32A 號線服務及增設滿東邨通宵巴士服務的提問

(文件 T&TC 18/2019 號)

VIII. 有關龍運 E31 及 E32A 號線的提問

(文件 T&TC 30/2019 號)

64. 代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 蔡小敏女士及龍運一級策劃及支援主任羅耀華先生。龍運的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

65. 郭平議員表示，由於他的提問(議程 VII)與傅曉琳議員的提問(議程 VIII)內容相近，故建議合併討論兩項議程。代主席表示，委員同意合併討論議程 VII 及議程 VIII。

66. 郭平議員簡介文件 T&TC 18/2019 號的提問內容。

67. 傅曉琳議員簡介文件 T&TC 30/2019 號的提問內容。

68. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 龍運 E31 及 E32A 號線的新服務安排在本年 2 月 2 日起實施後，運輸署一直密切留意服務重組後的情況，而現時該兩條巴士路線的服務水平大致能配合乘客需求。署方備悉地區人士對有關路線服務水平的關注，特別是繁忙時段的服務情況。署方會透過翻查該兩條路線的營運記錄、安排進行實地調查，以密切監察有關路線的服務水平，若發現服務未能應付乘客需求或出現班次不穩的情況，署方會與龍運作出適當跟進。
- (b) 有關早上繁忙時間 E41 號線開往大埔頭方向的班次，龍運翻查本年 1 月 23 日的行車記錄，發現早上繁忙時間由機場博覽館開出的班次大致能按照編定時間開出，惟部分班次或受沿途上落客情況或交通燈號影響，以致抵達東涌各中途站的時間或有偏差。龍運會檢視及研究優化早上繁忙時間的班次安排，使班次更切合乘客的需求。
- (c) 有關龍運 N31 號線服務的意見，署方曾就 N31 號線繞經滿東邨及迎東邨的方案徵詢相關區議會的意見，並在審視有關意見後落實方案。署方現正與龍運商討有關細節，並會盡快實施有關方案。

69. 羅耀華先生綜合回應如下：

- (a) 有關 E31 及 E32A 號線服務的意見，根據觀察及營運記錄，現時兩條巴士線於各時段的服務水平大致能配合乘客需求。就委員反映居民對往返東涌北及青衣巴士服務的意見，龍運會密切留意乘客需求，並會適時與署方跟進，以完善服務。
- (b) 有關早上繁忙時間 E41 號線開往大埔頭方向的班次，龍運翻查本年 1 月 23 日的行車記錄，發現早上繁忙時間由機場博覽館開出的班次大致能按照編定時間開出，惟部分班次或受沿途上落客情況或交通燈號影響，以致抵達東涌各中途站的時間或有偏差。龍運會檢視及研究優化早上繁忙時間的班次安排，使班次更切合乘客的需求。
- (c) 有關 N31 號線繞經滿東邨的意見，正如剛才運輸署代表所述，署方已就有關方案進行地區諮詢，龍運與署方正商討有

關細節，並會盡快實施有關方案。

70. 周浩鼎議員表示，他就 E41 號線脫班情況作實地視察時，發現有兩班 E41 號線巴士接連在早上 7 時 30 分及 7 時 35 分抵站，但下一班次則在 8 時 02 分才抵站。他曾向龍運反映此情況，並建議龍運提供每 15 分鐘一班的穩定班次，以善用巴士資源及有效疏導人流。

71. 郭平議員希望 N31 號線的修訂方案能如期於本月底實施，並提出意見如下：

- (a) E31 及 E32A 號線的新服務安排在本年 2 月 2 日實施，兩線分拆前，E31 號線途經青衣，而新增的 E32A 號線卻不繞經青衣，對習慣乘坐 E31 號線往青衣的居民造成不便。此外，E31 號線改為駛經滿東邨後，雖然較以往方便快捷和吸引更多居民乘搭，但卻經常出現班次不足的情況。他要求加密 E31 及 E32A 號線在早上繁忙時間的班次及安排 E32A 號線繞經青衣。
- (b) 根據資料，E32 號線在早上 8 時 30 分至 9 時 30 分繁忙時間的班次由原本每 20 至 25 分鐘一班加密至每 15 分鐘一班，惟 E41 號線在繁忙時間的班次仍然維持每 20 至 25 分鐘一班。龍運的書面回覆表示，現時 E41 號線於各時段的服務大致能配合乘客需求。然而，根據在本年 3 月 1 日早上 7 時 30 分、3 月 6 日早上 7 時 20 分、3 月 11 日早上 7 時 32 分及 3 月 13 日早上 8 時 20 分的實地觀察，由機場開出的班次在抵達東涌游泳池站時已滿座，但該站有眾多乘客候車。他稍後會向龍運提供相關相片以供參考，並建議龍運或運輸署進行實地視察。
- (c) 有貨車司機反映，曾在晚上有兩輛 E32A 號線巴士在東涌發展碼頭並排泊車，堵塞道路，導致司機需逆線行車。他建議龍運提醒巴士司機將巴士一前一後停泊，切勿堵塞道路。

72. 李嘉豪委員表示，去年年底有居民反映 E41 號線的班次明顯較以往疏落，他向署方轉達居民意見，署方回覆指龍運在 2018 年 10 月 24 日起調整服務，將 E41 號線在早上 7 時 30 分至 8 時 30 分的班次，由原本的每 15 至 20 分鐘一班調整至每 20 至 25 分鐘一班。他認為居民對 E41 號線的服務需求殷切，並質疑調整服務的理據。此外，「E」線巴士班次(包括 E41 號線)十分不穩定，每約 20 至 25 分鐘才有一班，

有時甚至逾 30 分鐘才開出一班，他建議署方及龍運跟進有關問題。

73. 傅曉琳議員表示，不少東涌北居民曾於青衣居住，不時前往青衣探視親友，部分居民甚至每日前往青衣上班或上學。以往他們可乘搭 E31 號線往返東涌北及青衣，但自 E31 及 E32A 號線的新服務安排生效後，新增的 E32A 號線不繞經青衣，導致居民需在青馬收費廣場轉乘 E31 或 E32 號線，候車時間很長，十分不便。她希望署方盡快檢視 E31 及 E32A 號線服務重組後的情況，並研究增加往來東涌北及青衣的巴士路線。

74. 羅耀華先生綜合回應如下：

- (a) 周浩鼎議員在本年 2 月中向龍運反映早上 E41 號線在東涌纜車站班次不平均的意見，龍運已於 2 月下旬以書面回覆周浩鼎議員。當日早上約 7 時 30 分抵達東涌纜車站的兩班 E41 號線，其中一班為在博覽館開出的正常班次，另一班為在纜車站開出的特別班次。雖然是次的臨時車務調動導致該兩個班次短時間內抵達纜車站，但並沒有影響正常的班次服務。龍運會檢視有關安排的成效及研究改善班次安排，以有效運用資源。
- (b) 有關落實 N31 號線修訂方案的安排，正如剛才所述，現時龍運正與署方商討有關細節，並希望在本年 3 月底實施有關方案。龍運會在申請獲批後公布相關詳情。
- (c) 有關龍運 E31 及 E32A 號線新服務安排生效後，E31 號線乘客量上升的關注，龍運會繼續留意 E31 及 E32A 號線的乘客量，並會適時檢討增加班次安排。
- (d) 有關增加由東涌北開往青衣的巴士路線的意見，根據觀察，需轉乘巴士往來東涌北及青衣的乘客只佔少數。龍運備悉委員就地區觀察所反映的意見，會研究如何進一步完善巴士服務。
- (e) 有關 E32A 號線在東涌發展碼頭並排泊車一事，龍運會作出跟進及改善泊位，減低對其他車輛的影響。

(會後註：N31 號線已於 2019 年 3 月 25 日起按照諮詢時建議的方案更改路線繞經迎東邨及滿東邨。E32A 及 E31 號線已於 2019 年

4月26日起加強星期一至五(公眾假期除外)早上由東涌開出的班次，當中E32A號線加密至12至15分鐘一班，E31號線亦延長提供15分鐘一班的時段。同日起，E42P號線亦增加星期一至五(公眾假期除外)的班次至四班車，星期六(公眾假期除外)的班次增至三班車，由東涌經青衣前往沙田。)

IX. 有關要求推出龍運巴士月票及增設直達落馬洲邊境的專營巴士路線的提問  
(文件 T&TC 26/2019 號)

75. 代主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)茹詠詩女士；龍運一級策劃及支援主任羅耀華先生；新世界第一巴士服務公司/城巴有限公司經理(策劃)冼志賢先生及總策劃主任吳健文先生；以及城巴有限公司(城巴)營運貳部經理(交通)梁孫偉先生。龍運的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

76. 劉展鵬委員簡介提問內容。他補充，不少居民反映區內一直沒有直達落馬洲邊境的專營巴士路線，由東涌出發經落馬洲邊境前往內地非常不便。雖然居民可選乘由東薈城開出的非專營巴士路線前往皇崗口岸，但該巴士線的單程車資高達約 60 元，故居民希望能開辦由東涌直達落馬洲邊境的專營巴士路線。

77. 茹詠詩女士回應如下：

- (a) 政府一直鼓勵巴士公司及其他公共交通服務營辦商因應其營運及財政狀況、社會經濟環境及乘客需求，盡量調低收費及提供優惠措施，以減低市民的公共交通開支。然而，基於自由營商的精神，是否提供月票優惠等票價優惠計劃，屬巴士公司的商業決定。
- (b) 有關要求開設專線往來東涌及落馬洲邊境的意見，署方在規劃公共運輸服務時，會致力為市民提供便捷的公共交通往來各區，但亦需考慮提供相關服務是否符合有效運用資源的原則。此外，署方亦需審慎研究有關地區是否有足夠的乘客量、可供居民選擇的公共運輸服務及現時的服務水平、建議路線的可行性及所帶來的交通負荷，以及路邊空氣污染等因素。
- (c) 現時東涌居民可乘搭龍運 E34B 號線並轉乘九巴 B1 號線前往

落馬洲支線公共運輸交匯處。落馬洲支線公共運輸交匯處位於自然保育區，進出的車流因環保而需要有嚴格限制。現時，該交匯處同時需要應付大量跨境學童校巴接載服務，加上面積有限，故難以容納新增巴士或小巴路線。

78. 羅耀華先生表示，龍運備悉要求推出巴士月票的意見，會視乎財務狀況檢視有關建議的可行性。有關增設直達落馬洲邊境的專營巴士路線的意見，他簡述龍運的書面回覆內容。

79. 冼志賢先生表示，若政府日後有意開設往來東涌及落馬洲邊境的專營巴士路線，城巴樂意研究開辦有關服務的可行性。

80. 劉展鵬委員表示，龍運一直是東涌居民最依賴的巴士服務之一，惟其車資昂貴，故鄧家彪議員曾多次向龍運建議推出巴士月票，以減輕居民的交通費負擔，但龍運一直拒絕接納有關建議，近日更申請加價 8.5%，令東涌居民的交通費負擔進一步增加。九巴已推出巴士月票，他建議作為子公司的龍運效法有關做法，如暫時未能全面推出巴士月票，亦應推出學生月票。他詢問龍運有否研究推出巴士月票的可行性，以及有否考慮財務及技術等因素。

81. 李嘉豪委員表示，東涌及大嶼山居民對龍運的巴士服務需求很大，現時居民前往市區的公共交通工具只有港鐵及龍運巴士，故港鐵及龍運的票價直接影響居民須負擔的交通費。他與其他委員已多次要求龍運推出巴士月票，而署方亦多次表示會鼓勵巴士公司提供優惠措施，他詢問署方有何實質行動鼓勵龍運提供優惠，並建議政府考慮直接向大嶼山居民提供車費津貼，或直接資助龍運提供優惠措施，以減輕居民的交通費支出。

82. 羅耀華先生表示，離島區議會曾在 2018 年 12 月 17 日的會議上討論有關提供月票優惠的議題，當時龍運表示備悉有關意見，並會按公司的整體財務狀況研究提供月票優惠的可行性。由於九巴和龍運分別獲發不同的專營權，而且在路線種類等方面亦各有不同，故難以直接比較兩者的票務安排。龍運備悉委員的意見，會進一步檢視提供月票優惠的可行性。

83. 鄧家彪議員表示，按照可加可減票價調整機制，當專營巴士回報率逾 8.7%時，巴士公司須將超出的利潤與乘客均分。每當委員要求巴士公司按照回饋機制，為在市區工作的東涌居民提供車票優惠時，巴士公司便以已為機場員工提供特別月票優惠作為推搪理由，拒絕委員的



要求，但上述優惠卻未能惠及東涌的上班人士。九巴已推出巴士月票並優化有關計劃，可見巴士公司有能力的提供月票優惠，加上港珠澳大橋人工島為龍運帶來大量客流及利潤，故他要求龍運盡快為大嶼山居民提供月票優惠。

84. 茹詠詩女士表示，政府已提供巴士總站及公共交通運輸交匯處等交通設施，以配合巴士公司的營運需要，而且政府自 90 年代起已豁免巴士公司的柴油稅，以減輕其調整票價的壓力。政府必須確保公帑用得其所，並沒有計劃補貼巴士公司提供月票優惠計劃。

(鄧家彪議員約於下午 4 時 20 分入席。)

X. 有關要求於北大嶼山公路近東涌北路段加設隔音屏的提問  
(文件 T&TC 16/2019 號)

85. 代主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署區域工程師/離島溫志堅先生。

86. 葉培基委員簡介提問內容。

87. 溫志堅先生表示，署方沒有定期監察北大嶼山公路的噪音水平，而主要工程管理處暫未計劃在北大嶼山公路近東涌北路段加設隔音屏，但署方已就委員的關注聯絡環保署，並會根據會議上獲取的資料，例如受影響屋苑資料，稍後與環保署進一步跟進。

88. 葉培基委員表示，迎東邨迎悅樓及迎喜樓靠近公路，不少居民在晚上備受噪音滋擾。儘管北大嶼山公路的車速限制為 110 公里，但汽車噪音不低於其他高速公路，其他高速公路設有隔音屏，而北大嶼山公路卻遲遲未有相關設施，住戶持續受噪音滋擾。他要求路政署通知環保署，並建議定期監察北大嶼山公路的噪音水平及適時向委員匯報進度。

89. 周浩鼎議員表示，東涌人口日益增加，北大嶼山公路的交通愈趨繁忙，不少居民投訴經常受汽車噪音滋擾，他認為署方在作出整體評估後，須盡快監察整段北大嶼山公路的噪音水平，以檢視及評估需加設隔音屏的位置，紓緩噪音污染的問題。

90. 鄧家彪議員表示，關於加設隔音屏障，政府雖已宣布採取相關措施紓緩噪音問題，但至今仍有多條符合資格的道路未獲安裝隔音屏障；此外，近年的小型工程項目須待鄰近大型工程項目落實才可開展。

鑑於政府近年大力發展北大嶼山及東涌新市鎮，他建議將北大嶼山公路的隔音屏項目納入東涌新市鎮拓展工程規劃，以期透過大型基建發展盡快推展小型工程。

91. 溫志堅先生表示會向環保署轉達委員的意見。

92. 代主席希望路政署和環保署盡快就委員建議在北大嶼山公路近東涌北路段加設隔音屏作出研究。

XI. 有關裕東路臨時旅遊巴士停泊位的提問  
(文件 T&TC 19/2019 號)

93. 代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，以及環境保護署(環保署)環境保護主任(流動污染源)31 陳浩廷先生。環保署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

94. 郭平議員簡介提問內容。

95. 阮潔鳳女士回應如下：

- (a) 運輸署一直密切留意東涌區各道路的交通情況。署方早前到裕東路視察，認為旅遊巴士停泊位並未影響滿東邨入伙後的交通情況及道路安全，亦沒有妨礙道路使用者，而且該地點亦有泊車需求。署方暫無計劃取消裕東路的旅遊巴士停泊位。
- (b) 有關港鐵欣澳站附近的臨時停車場，根據署方在 2017 年的調查記錄，該臨時停車場提供 28 個旅遊巴士停泊位，每天平均有 9 輛旅遊巴士停泊。署方暫未有 2018 年的調查結果。
- (c) 為應付東涌居民對區內泊車位的需求，署方會把喜東街附近的一幅空置政府土地改劃為臨時公眾停車場，並已在離島地政處的協助下落實有關計劃，以短期租約形式為該臨時公眾停車場作公開招租。署方亦擬在該臨時公眾停車場設置大型車輛停泊位，以應付個別車輛類別的泊車需求，但在公眾諮詢時接獲部分居民的反對意見，表示擔心該臨時公眾停車場會對附近民居造成噪音滋擾等問題。在檢視居民及相關部門的意見後，署方計劃只在喜東街臨時公眾停車場設置私家車停泊位，而不提供貨車及旅遊巴士停泊位。署方已請離島地

政處協助在東涌區內物色合適土地，以便各相關部門檢視有關選址是否適合用作興建供大型車輛停泊的臨時公眾停車場。

- (d) 政府現行的泊車位政策，是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並會適時作出檢討，以提供適量的私家車泊位。
- (e) 署方一直密切留意各區的泊車需求，並在 2017 年 12 月就商用車輛泊位情況進行顧問研究。有關研究的目的是深入調查全港各區(包括東涌區)直至 2031 年的商用車輛泊位及上落客設施的供求情況，以及制定短、中及長期措施以應付商用車輛停泊及上落客貨的需求。

96. 陳浩廷先生詳述環保署的書面回覆內容。

97. 劉展鵬委員提出意見如下：

- (a) 他在 2018 年 11 月 19 日的交通及運輸委員會(交運會)會議上已提出有關裕東路泊車位的提問，過往亦有不少委員向運輸署反映有關問題。雖然去年開始入伙的滿東邨住戶仍然不多，但居住人口日後會不斷增加，巴士路線亦須改道以加強服務，裕東路的車流量勢必上升。
- (b) 他不同意署方剛才指在裕東路實施單線行車不會影響交通的說法，認為單線行車會影響車輛出入，一旦發生交通意外更是不堪設想。他表示署方應防患於未然，以確保東涌區內道路不會因個別交通意外而導致癱瘓。
- (c) 多名委員曾要求重置裕東路 13 個旅遊巴士停泊位。該 13 個旅遊巴士停泊位變相鼓勵旅遊巴士在假日前往東涌，致使在該處停泊的旅遊巴士遠超 13 部，迫使司機於泊位前後位置非法停泊。因此他促請署方另覓地點重置該 13 個旅遊巴士停泊位，以釋出行車線確保道路暢順，並減少違泊情況。

98. 容詠嫦議員表示，剛才運輸署指暫未有 2018 年旅遊巴士使用港鐵欣澳站附近臨時停車場的統計資料。在過去的交通及運輸委員會會議上，她曾多次提出因大型車輛於道路上停泊而導致交通擠塞的問題。她詢問署方為何現在仍未能提供 2018 年的統計結果，並認為署方應向營辦商索取有關停車場使用率的數據。她請署方跟進問題並在會後向委員提供有關數據。

99. 樊志平議員提出意見如下：

- (a) 他詢問運輸署有否前往裕東路作實地視察。他表示該處的泊車問題嚴重，由裕東路至松仁路路口附近均泊滿貨車和私家車等，估計約有 50 至 60 輛。他在數年前曾把該處泊車情況的照片交給警方及署方，並要求署方在中午時份到該處作實地視察，惟署方對問題視若無睹，而警方有時亦會因人手短缺而未能適當處理有關問題。他詢問署方在過去多年來，有否關注該處的實際情況，以及有否到該處實地視察。
- (b) 他表示裕東路的 13 個旅遊巴士停泊位只供旅遊巴士使用，其他類別的車輛則無處停泊，衍生違泊問題。現時馬灣涌村村口經常被大量大型及持有中港牌照的車輛阻塞，部分司機更把車停泊在馬路旁以作休息，並讓車輛引擎空轉，對附近環境造成污染，並影響途人。他認為必須在東涌區內興建多層停車場，否則車輛停泊問題將無法解決。

100. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他表示，裕東路往來滿東邨及東涌市中心的兩條行車線，平均有最少 40 輛旅遊巴士停泊，有些更停泊在松仁路，阻礙巴士靠站。此外，他在早前的離島區防火委員會會議上指，有居民向他反映，在裕東路停泊的旅遊巴士會阻礙消防車使用消防喉救火。他認為裕東路的設計並不適合旅遊巴士停泊，惟署方卻將其合法化。他促請署方取消裕東路臨時旅遊巴士停泊位，並把裕東路改為雙線行車。他亦促請警方及環保署加強執法，將停泊的車輛數目控制在 13 輛內，才能解決違泊問題。
- (b) 現時東涌發展新市鎮，填海及基建等工程正進行得如火如荼，他認為署方應與土木工程拓展署研究在區內規劃一個大型多層停車場，以配合東涌的新發展。此外，港珠澳大橋將會吸引許多旅遊巴士前往東涌，若署方不正視有關問題，後果會日益嚴重。
- (c) 喜東街公眾停車場的規劃包括旅遊巴士停泊位，惟在諮詢時收到居民的反對意見。他建議署方日後在進行任何規劃前，應預早規劃及評估可能帶來的後果。

101. 阮潔鳳女士回應如下：

- (a) 署方在得悉喜東街公眾停車場未能容許大型車輛停泊時，已要求離島地政處協助在東涌區內物色其他土地，並與相關部門研究建議的位置是否適合用作臨時公眾停車場供大型車輛停泊。署方會繼續與相關部門跟進，以期在短期內另覓新選址作臨時公眾停車場。
- (b) 鑑於政府的泊車位政策是優先考慮配合商用車輛的泊車需求，因此署方於 2017 年起進行商用車輛泊車位顧問研究，而東涌區內的商用車輛亦納入研究範圍，研究內容則包括旅遊巴士及貨車等類型車輛對泊車及上落客設施的需求。署方會積極考慮東涌區的情況，以提供相關設施，務求解決區內的泊車問題。
- (c) 署方明白多位委員關注現時裕東路的泊車情況，亦不時到現場作實地監察，過往亦曾發現嚴重違例泊車問題，因此署方一直與警方合作並要求警方加強執法。根據近期的調查記錄，裕東路的違例泊車問題已有所改善，前往裕東路的車輛沒有受到影響，該處交通亦暢順。有見及此，署方希望繼續保留現有裕東路路邊旅遊巴士停泊位供公眾使用。署方知悉東涌區內的泊車位需求殷切，會繼續密切監察有關情況。
- (d) 有關剛才容詠嫦議員提及的港鐵欣澳站附近臨時停車場的大型車輛停泊資料，她表示相關同事只提供 2017 年的統計資料，她會後會與相關同事跟進 2018 年的記錄，並會向委員補充有關資料。

(會後註：根據顧問公司在 2019 年 4 月提交有關 2018 年臨時停車場的調查記錄，港鐵欣澳站附近的臨時停車場提供 28 個旅遊巴士停泊位，每天平均有 9 輛旅遊巴士停泊。)

102. 鄧家彪議員提出意見如下：

- (a) 政府根據 3 項原則彈性開放社區內的路段供商用車輛停泊：第一，停泊的車輛必須是商用車輛；第二，車輛只可在深夜時段停泊；第三，開放的路段必須在商業區內。然而，現時裕東路的路段大多已成為住宅區居民的必經之路，因此署方

應盡快處理裕東路的泊車問題。

- (b) 他不滿署方為遷就現時的情況而限制當區的公共交通服務。不少居民向他反映，要求署方增加嶼巴 39M 號線班次但仍不得要領。他預計在復活節假後，會有更多滿東邨居民入伙，促請署方及巴士公司考慮加密 39M 號線班次，不應為保持裕東路行車暢順，而限制當區巴士班次的增長。

103. 阮潔鳳女士回應如下：

- (a) 運輸署備悉委員的關注，特別是東涌區內大型車輛的停泊需求，並會密切監察裕東路的交通情況。
- (b) 她表示區內的公共交通服務與現時裕東路的旅遊巴士停泊位無關，署方會適時監察有關情況。

(袁景行委員約於下午 4 時 35 分離席。)

## XII. 有關共享單車棄置問題的提問 (文件 T&TC 20/2019 號)

104. 代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；路政署區域工程師/離島溫志堅先生；離島地政處行政助理/地政郭志恒先生及高級地政主任/土地管制司徒賀強先生；離島民政事務處(民政處)離島民政事務助理專員(1)歐尚旻先生；以及香港警務處大嶼山區行動主任楊耀宗先生。運輸署、離島地政處及離島民政處的書面回覆已於會前送交各委員參閱。共享單車公司 OFO (HK) Limited (OFO)未能派代表出席會議，但已提供書面回覆供委員參閱。

105. 周浩鼎議員簡介提問內容。

106. 阮潔鳳女士簡介書面回覆內容。

107. 溫志堅先生表示，民政處會按情況與當區地政處、運輸署、香港警務處和食物環境衛生署(食環署)等部門協調及安排聯合行動，清理違例放置的單車或雜物，而路政署沒有參與有關行動。

108. 司徒賀強先生簡介書面回覆內容。

109. 歐尚旻先生表示，正如運輸署的書面回覆中表示，運輸署、香港警務處和地政總署會按各自的職責安排清理行動，而當遇上較複雜及嚴重的情況時，民政處會按情況協調各相關部門採取聯合行動，以清理違例放置的單車或雜物。

110. 楊耀宗先生表示，警方會繼續派員協助各部門進行聯合單車清理行動，確保有關行動順利進行。

111. 周浩鼎議員表示，部分快將結業的自助單車租賃業務營辦商如OFO，沒有按簽訂的備忘錄履行相關《守則》，導致清理違泊單車的責任落在政府身上。早前有多輛共享單車棄置在東涌富東邨的斜坡上，最終須由政府部門清理。剛才部門強調會採取聯合行動清理違例放置的單車或雜物，故他建議由一個部門擔當指揮角色。

112. 葉培基委員表示，書面回覆只強調部門會採取聯合清理行動，卻沒有回應有關監管措施的提問，他希望相關部門作出回應。據悉食環署會定期派員清理違規懸掛的標語，並向違規人士發出告票，他詢問有關部門清理違泊單車後，會否向違規人士收取清理及存放物品的費用。現時Gobee.bike已結業，但在東涌多處仍發現該公司的單車，他詢問處理有關單車的費用是否由公帑承擔。是次提問亦提及部分共享單車已被拆除電子鎖，並停泊在路邊或佔用單車停泊位，他詢問居民發現有關違規情況時應如何處理，是否向警方舉報，由警方跟進。

113. 李嘉豪委員提出意見如下：

- (a) 他詢問現時有否啓動聯合行動的機制，如有，由哪個部門負責，並查詢過去1年進行聯合行動的數字。
- (b) 他詢問部門清理違泊單車後會否採取法律行動，以及曾否檢控相關營辦商或向他們收取處理單車的費用。Gobee.bike已結業，他詢問由誰負責清理該公司的棄置單車，並希望運輸署從中汲取教訓，及早制訂措施，以免再有共享單車營辦商在結業後，其公司的單車隨處棄置。
- (c) 他詢問拆除共享單車的電子鎖及將單車據為已有的行為是否違法，以及相關部門會如何處理。

114. 鄧家彪議員提出意見如下：

- (a) 就營辦商結業後的單車棄置問題，據悉有關部門已制訂相應

的溝通機制和指引，他詢問指引有否要求營辦商在結業前的指定時限內，通知政府部門。如有，有關時限為何。

- (b) 單車被人破壞後，GPS 的準確度或會下降，儘管各營辦商的單車設計或有不同，追蹤被拆除電子鎖的單車並非完全不可能。大約半年前，便有營辦商偵測到試圖偷竊單車零件的活動，並通知警方拘捕有關人士，但他擔心營辦商只會運用追蹤技術保護公司財產，無意協助處理棄置路邊的單車。他詢問署方有否向營辦商了解相關技術。
- (c) 他詢問營辦商有否定期向署方匯報回收棄置單車的進度及管理狀況。

115. 郭志恒先生表示，在採取聯合行動時，地政處會根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 6 條向違泊的單車張貼法定通知，飭令佔用人在指定日期前停止佔用該政府土地，否則政府會依法移走違泊單車。地政處一直與民政處保持緊密溝通，並會就較複雜及嚴重的違泊單車情況參與聯合行動。

116. 歐尚旻先生表示，相關部門會根據其職權範圍安排清理行動。如有較複雜及嚴重的情況，當區民政處會按需要協調地政處、運輸署、警方和食環署等部門進行聯合行動，並根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 6 條，由當區地政處清理違例放置的單車或雜物。另一方面，在「地區主導行動計劃」下，離島民政處與有關部門在議員提出的「優先處理地點」，進行清理違泊單車的聯合行動。有關過去 1 年進行聯合行動的次數，他將在會後提供。

117. 代主席認為現時共享單車違泊的位置屬地政處的管轄範圍，運輸署沒有權力進行清理。

(會後註：2018 年 4 月至 2019 年 3 月期間，民政處共協調了 18 次清理違泊單車的聯合行動。)

118. 郭志恒先生表示，違規佔用政府土地涉及不同類型的個案，例如佔用政府土地作為儲存貨倉或維修工場等用途，這些個案屬地政處執管的核⼼範疇。除此以外，地政處亦會因應其他政府部門的行動和視乎地政處的資源及工作優次，參與部門的聯合執管行動，例如清理違泊單車的聯合行動。

119. 代主席希望有關部門盡快解決共享單車隨處棄置的問題。



XIII. 有關長洲至中環航線招標事宜及政府自設船隊的提問  
(文件 T&TC 21/2019 號)

120. 代主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/渡輪策劃 2 何潔瑩女士。

121. 鄭官穩議員簡介提問內容。

122. 何潔瑩女士回應如下：

- (a) 政府一貫的政策是公共運輸服務由私人機構按照商業原則經營，以提高效率及成本效益。運輸署在處理渡輪服務的加價申請時，會綜合考慮各項因素。
- (b) 除了 6 條主要離島渡輪航線外，政府現時沒有對公共交通服務提供直接資助。由於渡輪服務的經營環境普遍較為困難，政府會為該等離島渡輪航線提供特別協助措施，因為該地區除了渡輪服務外，基本上沒有其他公共交通工具可以選擇。
- (c) 現時往來中環及長洲的渡輪服務由新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)營辦，是獲提供特別協助措施的 6 條主要離島渡輪航線之一。政府將於 2019 年上半年就 6 條主要離島渡輪航線的 2017 至 2020 年度 3 年牌照期進行中期檢討，目的是確保公帑用得其所，並在營運成本降低後，考慮調低相關渡輪航線的票價。按以往的做法，政府會一併處理有關牌照的事宜。
- (d) 政府在進行是次中期檢討時，會一併檢視特別協助措施是否用以維持渡輪財務可行性的最佳長遠營運模式。檢討亦包括全數資助渡輪營辦商更換新船隻的可行性，目標是確保提升服務質素、維持財務可持續性，以及維持合理的票價水平。政府亦會研究特別協助措施或其他安排應否用於其餘 8 條離島渡輪航線。政府預期於 2019 年上半年公布檢討結果，並會於屆時向立法會和離島區議會交代詳情。她表示歡迎委員就離島渡輪服務的長遠營運模式向署方提出意見。
- (e) 現時，「中環-長洲」航線的牌照是運輸署經招標後，在 2011 年首次批予新渡輪第一個為期 3 年期渡輪服務牌照的延

續。署方在諮詢並獲得立法會及離島區議會支持下，署方分別於 2014 年及 2017 年延續往來中環及長洲的航線牌照各 3 年。現行 2017 至 2020 年牌照期將於 2020 年 6 月 30 日屆滿，屆時該航線的總計牌照期為 9 年。根據《渡輪服務條例》(第 104 章)規定，渡輪服務的總牌照期，即包括新發及所有續期的牌照年期不得超過 10 年。因此，往來中環及長洲航線的牌照期，最多可延續至 2021 年 6 月 30 日，其後，該航線的經營權則須透過公開招標選出營辦商。

- (f) 渡輪業的整體營商環境存在不少不穩定因素，因此以牌照方式營運相關航線較為合適，亦行之有效。在維持必要的渡輪服務時，營辦商可因應渡輪市場的改變作出適當調整。政府為鼓勵及便利渡輪營辦商作出較長遠的投資和營運計劃，從而改善渡輪服務的財務可行性及提升服務。政府早前透過修訂法例，將渡輪服務牌照期由原本不超過 3 年延長至不超過 5 年，而總計牌照期上限則維持不得超過 10 年。
- (g) 現時渡輪營運的招標條件之一，是投標者必須在牌照期開始時能夠提供合適的船隊營運，以配合招標時經諮詢區議會而訂定的渡輪服務水平。署方在制定招標條件時會考慮所有相關因素，例如乘客的需求及意見、渡輪服務的日常運作情況、碼頭設施等，以及就離島渡輪服務長遠營運模式的檢討結果。政府公布檢討結果時會諮詢立法會及離島區議會。
- (h) 就監管渡輪服務方面，現時的機制行之有效。根據《渡輪服務條例》(第 104 章)第 31 條規定，渡輪服務持牌人須於牌照期內，維持令署方滿意的適當而有效率的渡輪服務。署方一直透過不同的措施持續嚴謹監管渡輪服務，包括進行突擊實地視察、審閱營辦商提交的定期報表、進行全日或繁忙時段的實地調查、收集公眾意見，以及與營辦商或相關政府部門一同進行實地視察等。如果營辦商表現未如理想，署方會要求營辦商作出改善。如營辦商未能適時作出改善又沒有合理解釋，署方可考慮撤銷該營辦商的牌照。
- (i) 署方就渡輪服務進行招標或延續牌照時，會考慮區議會及地區人士的意見；而在評估營辦商是否具備營運渡輪服務的能力時，會考慮營辦商能否確定於相關牌照期開始時提供所需船隻，而不會硬性要求營辦商在招標期間必須擁有船隊。

123. 鄭官穩議員提出意見如下：

- (a) 根據剛才運輸署代表所述，中環至長洲的航線的渡輪服務將於下次招標時繼續以牌照形式營運，若營辦商的服務質素未能達標，署方有權撤銷該營辦商的牌照，但船隊屬於營辦商的資產，故署方不能收回其營運船隊。若由政府自設船隊並透過專營權形式營運，署方便能透過行政會議的決定，收回有關船隊，再交由新營辦商繼續營運，從而有助改善渡輪服務的質素。然而，剛才署方代表的回應，似乎傾向不接納這個由前行政長官建議的方案。他希望政府能就自設船隊機制進行研究，並請運輸及房屋局(運房局)或運輸署作出回應。
- (b) 他表示新渡輪剛發出了一份「徵求二手鋁合金雙體船」招標文件，投標期為 7 天。他認為 7 天的投標期並不合理，公營機構一般會設 21 至 40 天的投標期，讓有意投標的公司遞交相關文件。鑑於政府就舊船維修向渡輪營辦商提供補貼，故新渡輪透過是次投標購入二手船後，便有機會取得相關資助。他擔心會有公司透過這種短期投標方式轉移資產，向新渡輪出售二手船，然後由新渡輪使用政府的維修補貼修補船隻，數年後再轉售圖利。他表示有關招標文件提出的條件似乎是針對某種船隻，不明白為何招標期只有短短 7 天，並指新渡輪在過往所定的招標期亦不只 7 天。他認為這是非常嚴重的事宜，並擔心會涉及內幕交易，因此希望交運會去信運房局，着局方關注有關的招標事宜。
- (c) 剛才署方代表指公布相關招標結果後會再次諮詢立法會或區議會議員，但他認為此舉只是通知而非諮詢議員，並未能真正就運輸署與渡輪營辦商的招標過程作出監察。他估計 2021 年的營運招標可能只有一間渡輪營辦商(新渡輪)投標經營中環至長洲的渡輪服務，因此 2021 年票價並不會下調。他請署方或運房局認真處理有關事宜，避免政府公帑被商家胡亂使用。

124. 李桂珍議員提出意見如下：

- (a) 她想藉此提出有關早上船隻班次的問題。她表示中環至長洲渡輪服務雖有所改善，但上午 8 時 10 分由長洲開出的班次載客量低，大部分居民均選乘 8 時 20 分的班次。她詢問上午 8 時 10 分的班次能否改用較大的船隻以接載更多乘客。

- (b) 不少居民反映，下午4時45分由長洲開出的班次乘客量高，導致他們經常未能乘搭此班次。她認為應就船隻未能提供足夠的載客量作出檢討。
- (c) 乘客須在碼頭排隊候船並待乘客下船後方可上船，但碼頭空間不足，她請運輸署就上述問題研究解決方法。

125. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她表示渡輪是離島唯一的對外交通工具，但在香港擁有渡輪船隊的公司不多，造成渡輪業被壟斷的局面。在這情況下進行投標，勝出者呼之欲出，特別是經營乘客量高的航線。因此，她認為需制定政策就任何招標項目進行把關，務求按公平的原則保障市民權益，以及讓私營企業透過公平競爭如常運作。
- (b) 委員已在交運會會議上多次就渡輪服務作出提問，署方亦多次在會議上表示其庫務會計師會檢視有關帳戶，但她對署方的庫務會計師表示失望，認為他們未能觀察到有關情況，例如有上市公司的渡輪在其船廠維修時被燒毀，其資產淨值虧蝕約900萬至1,000萬港元，保險公司經調查後亦不作賠償，船公司企圖將虧損轉嫁乘客而上調渡輪票價，增加乘客負擔。她認為此舉並不公道，並希望能提升渡輪公司的營運透明度。另一情況是有渡輪公司使用其資源進行渡輪服務以外的的工作，並使渡輪母公司從中得益。以上情況時有發生，議員及市民都知道這些事，但署方的庫務會計師卻似乎未有察覺到這些問題，故她促請政府加強把關，以及提升投標事宜和渡輪公司營運的透明度。

126. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他表示前行政長官在其任內發表的《施政報告》中表示，研究為離島區居民設立一支政府船隊，以在渡輪公司或營辦商以外提供多一個選擇。根據運輸署代表剛才所述，不論有否自設船隊的公司都可以投標，他擔心若投標公司沒有船隊，而是在投標成功後才購入其他公司的船隊，會存在很大風險。他認為投標公司沒有船隊便難以制定合適的營運模式，例如預計每日開往長洲或梅窩的所需班次，有關數據只有現

時的渡輪公司才能計算得到。他表示現時的渡輪種類及船期安排是為現有營辦商而定，以大澳的渡輪服務為例，雖然富裕小輪有限公司及其母公司珠江船務企業(集團)有限公司等或有能力及有條件參與投標，但現時的投標準則並未能吸納其他新的渡輪公司，亦不能提升渡輪公司之間的競爭。

- (b) 他表示渡輪服務質素停滯不前。而現時的招標方式未能彈性處理或反映已存在的問題。新渡輪曾為往來梅窩及中環的航線進行調查，結果顯示載客量仍有約 5 至 10% 的增長空間，但梅窩新屋苑的 700 戶中現時只有 100 多戶遷入，當所有單位入伙後，便會為該航線帶來沉重負荷。他估計新渡輪是次招標的二手船將用作為梅窩 700 戶新遷入居民提供渡輪服務，但他對不採購全新而購買二手船表示不解，亦不便對其商業決定作任何評論。
- (c) 他認為政府與其向渡輪公司提供舊船維修補貼，不如自設船隊，讓有營運渡輪服務經驗的公司投標。剛才鄺官穩議員指出以專營權及牌照形式營運的分別，而現時所有離島航線均須申請牌照，故居民沒有其他選擇。他表示委員在交運會會議上多次強調渡輪是離島唯一的對外交通工具，並沒有其他交通建設直達其住處，他詢問政府為何至今仍未為離島居民提供船隊，並對政府沒有為自設船隊進行任何研究大感失望。他表示多年前的《施政報告》已提出研究為離島區居民設立一支政府船隊，但現時有關研究仍未見眉目，他不明白當局為何在未有任何進展下，草率表示無需自設船隊。他請運房局及署方就至今仍未就政府自設船隊進行研究作出回應。

127. 何潔瑩女士回應如下：

- (a) 由於營運船隊的開支較大，因此政府現時就 6 條航線提供特別協助措施。署方備悉委員的意見，並會在中期檢討中予以考慮，包括提供特別協助措施是否用以維持渡輪財務的最佳長遠營運模式，以及研究全數資助營辦商更換船隻的可行性，有結果時會盡快公布。
- (b) 有關特別協助措施方面，政府已規定 6 條航線的營辦商在為船隻進行維修保養前，須進行公開招標或邀請維修保養承辦商報價，以挑選合適的承辦商提供維修保養服務。營辦商亦

須向署方提交相關文件，例如經獨立會計師簽署的確認單據，才可獲發維修補貼。

- (c) 正如剛才所述，長洲及中環航線的渡輪服務的牌照期最多可延續至 2021 年，署方其後將會透過公開招標方式，選出營辦商營運往來長洲至中環的航線，並已備悉各委員的意見。署方會因應剛才委員提出的渡輪服務水平及班次情況，研究應否加入有關招標條款，以作出改善。

128. 李桂珍議員表示，剛才運輸署指會向立法會及離島區議會公布有關調查結果，但她從未收到署方提供的有關資料。此外，署方不時派人在碼頭向乘客進行實地調查，她詢問有關調查有何實際用途。

129. 何潔瑩女士表示，運輸署會以不同方法監管營辦商的服務水平。署方進行實地調查的目的，是監察營辦商的服務情況，如營辦商有否按照已批准的班次時間表提供服務、渡輪上的運作情況、觀察乘客的需求情況等。若署方在實地調查中發現營辦商的服務質素未如理想，便會要求營辦商跟進並作出改善。此外，署方在收到地區人士或市民的投訴後，亦會作實地調查或突擊檢查，有需要時會作出檢討以改善服務質素。

130. 鄭官穩議員提出意見如下：

- (a) 委員在得悉運輸署希望按商業原則營運有關航線後，曾提出政府自設船隊的要求，原因是希望大幅降低招標門檻。他強調只要求政府自設船隊，而非營運船隊，政府仍可按商業原則進行招標，挑選合適的渡輪公司營運船隊。他請署方清楚聆聽委員的意見，切勿誤會委員要求將渡輪業務「國有化」。
- (b) 他表示現在距離 2021 年的招標還有 2 年時間，如果署方在 2020 年才能提供招標文件，他擔心有意投標的渡輪公司沒有充足時間準備。若屆時自設船隊政策仍未通過，而標書條款列明投標者必須擁有船隊，恐怕 1 年時間不足夠讓有意投標的公司購入船隻，而且造一艘船約需 1 至 2 年及約 5,000 多萬港元，他認為署方須提供足夠時間讓新營辦商購入或造船。此外，他表示署方的招標文件似乎只是為新渡輪度身訂做，因為半年至 1 年的投標時間難以吸引新的投標者，而這個情況已持續 20 年。即使政府認為自設船隊可行，亦需要時間購買船隻及向立法會申請撥款，然後進行投

標，再由渡輪公司製作船隻作為營運航線之用，這些工作實難以在1年內完成。雖然新渡輪的牌照可延續至2021年，但署方須給予其他營辦商營辦渡輪業務的機會。

131. 曾秀好議員提出意見如下：

- (a) 她表示委員多次在交運會會議上提出由政府自設船隊，再投標挑選合適渡輪公司營運，但政府一直沒有聽取委員的意見。她質疑運輸署能否真正以公平、公正的方式監察招標事宜，因為現時只有極少數渡輪公司符合投標條件。她亦表示擔心相關渡輪公司退出業務，屆時便會失去渡輪服務。
- (b) 她認為署方提供維修保養補貼猶如無底深潭，因為二手船不論如何維修也只是舊船。她不明白為何新渡輪招標購入二手船，並認為政府為營辦商提供資助購買舊船是浪費公帑。她表示署方一直沒有聽取民意，繼續維持「小圈子運作」，導致乘客未能有更多選擇。

132. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他認為政府並非完全不聽取民意，前特首已在《施政報告》中提出研究設立政府船隊，只是運輸署似乎對有關事宜置若罔聞。
- (b) 前特首在2017年《施政報告》中提出就政府自設船隊政策作出檢討，並建議任何公司都能投標以增加競爭，他詢問有關研究是否已經開展，以及會否邀請議員參與研究。他感謝運輸署渡輪策劃組代表出席是次會議，但仍然未能就上述提問及委員的查詢作出實質回應，因此他希望運輸署在約4星期內再作回覆。若發現情況未如理想，委員可在下次交運會會議上作出跟進提問。

133. 鄧家彪議員表示，由於涉及招標事宜，故希望在下次交運會會議加入此跟進事項，以便運輸署提供更多資料，讓委員了解更多相關情況。

134. 代主席請秘書處於會後去信運房局及與運輸署再作跟進。

(會後註：委員會已致函運房局和運輸署，轉達委員的意見並要求提供書面回覆。)

(劉焯榮議員約於下午 5 時 30 分離席。)

XIV. 有關離島渡輪航線特別協助措施的提問  
(文件 T&TC 22/2019 號)

135. 代主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/渡輪策劃 2 何潔瑩女士。

136. 容詠嫦議員簡介提問內容。

137. 何潔瑩女士回應如下：

- (a) 政府正就 6 條離島渡輪航線的長遠營運模式進行檢討，研究特別協助措施是否用以維持渡輪服務財務可行性的最佳長遠營運模式，探究範圍包括延長牌照期，以及全數資助渡輪營辦商更換新船隻的可行性，目標是確保提升服務質素，並維持財務可持續性及相應合理的票價水平。有關結果預計在 2019 年上半年公布。
- (b) 政府在決定 6 條離島渡輪航線的長遠營運模式時，會一併決定所訂下的長遠營運模式應否用於其他 8 條離島航線，包括往來愉景灣和中環，以及馬灣和中環的航線。政府會考慮不同因素，包括公帑須使用得宜的原則、8 條航線各自會否有替代的交通服務、各自不同的營運環境(例如部分航線是為配合當時新推出的住宅項目而開辦)，以及各自不同的財務狀況和載客量等。至於有關延長營運牌照的批予及延續期限由 3 年增至 5 年的條例，已在 2018 年 11 月起生效。

138. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 根據剛才運輸署代表所述，政府考慮的因素包括相關航線會否有替代的交通服務，她指出，在 2011 年及 2015 年推出的特別協助措施，當中 1.2 至 1.9 億港元並未有惠及愉景灣的渡輪服務，但往來愉景灣及中環的航線客量是離島區所有航線第二高。儘管有陸上交通往來愉景灣及其它地區，但在 6 條受惠航線中，梅窩也有不少陸上交通服務，她不明白為何愉景灣的渡輪服務並未納入特別協助措施計劃。



- (b) 她曾多次在交運會會議上，以及每年與立法會議員會面時就相關議題作出提問，並要求運輸及房屋局(運房局)和運輸署就愉景灣的渡輪服務未有納入特別協助措施計劃作出檢討，希望在中期報告檢討相關議題。她亦請署方就提問中問及的進展情況作出回應。

139. 何潔瑩女士回應如下：

- (a) 運輸署在決定 6 條離島航線的長遠營運模式時，會一併決定所訂下的長遠營運模式應否用於其他 8 條離島航線，包括往來愉景灣和中環。
- (b) 檢討工作正在進行，有結果時會盡快公布並諮詢立法會及離島區議會。

140. 曾啟亮先生提出意見如下：

- (a) 自 2011 年政府宣布為 6 條離島渡輪航線提供特別協助措施後，愉景灣及中環渡輪服務的營辦商—愉景灣航運服務有限公司(航運公司)一直爭取將航線納入相關措施，但至今仍不得要領。公司感謝一羣熱心的愉景灣居民與航運公司向運房局和運輸署提出要求，並透過立法會議員協助向立法會爭取把愉景灣及中環的航線及其他未被包括的離島航線納入特別協助措施。
- (b) 據悉政府現正進行相關檢討，他希望政府考慮把這數條航線，特別是處於虧損狀態的愉景灣及中環航線納入特別協助措施。現時經營環境十分艱難，不論工資或油價各方面都有上升趨勢，在如此環境下，實難以預測未來前景，因此很難訂出長遠的營運規劃。儘管政府修訂法例，把營運牌照期由 3 年延長至 5 年，但航運公司亦只可逐年申請續期。他要求政府在檢討時，慎重考慮把往來愉景灣及中環的航線及其他未被包括的離島航線納入特別協助措施。

141. 鄭官穩議員支持離島渡輪航線特別協助措施計劃，但認為各島嶼之間的橫水渡也應納入計劃內。正如運輸署代表所述，經營渡輪服務十分困難，惟安排交通服務是必須的，也需要有適當的補貼。相比其他地區道路建設開支，為渡輪航線提供的補貼只是九牛一毛。

142. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 《2018年渡輪服務(修訂)條例》已於2018年11月23日生效，營運牌照期由3年增至5年，惟航運公司仍每年申請續牌，而運輸署會根據民意，批准有關申請。由於只有少數渡輪營辦商可參與投標，居民實際上難以給予意見。況且若不使用該公司提供的愉景灣渡輪服務，居民亦沒有其他選擇。航運公司逐年續約，便可每年上調船費，導致居民飽受加價之苦。如今航運市場被壟斷，加上政府管制措施有限，她希望運房局能進一步了解情況。
- (b) 她每次與立法會議員會面時都會提出上述問題及關注。剛才曾啟亮先生表示有立法會議員協助向立法會爭取把往來愉景灣及中環等離島航線納入特別協助措施，惟至今進展有限。她詢問航運公司立法會有何回覆？

143. 何潔瑩女士回應如下：

- (a) 她表示現時往來長洲、坪洲、梅窩及芝麻灣的橫水渡渡輪服務已於2011年起納入特別措施計劃內。
- (b) 署方正研究特別協助措施應否擴展至其餘8條離島渡輪航線。事實上現時政府一直有為離島渡輪服務提供特別協助措施以外的協助，例如承擔碼頭的維修保養工作、豁免稅項措施、豁免牌照費以及補貼因提供長者票價優惠而少收的收入。此外，署方亦簡化碼頭分租申請的審批程序，鼓勵營辦商增加非票務收入。
- (c) 政府已展開就離島渡輪服務長遠營運模式的檢討，有結果時會盡快公布並諮詢立法會及離島區議會。

(鄧家彪議員約於下午5時50分離席。)

XV. 有關加開往來榕樹灣及中環的渡輪班次的提問  
(文件 T&TC 31/2019 號)

144. 代主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/渡輪策劃 2 何潔瑩女士。

145. 余麗芬議員簡介提問內容。

146. 何潔瑩女士回應如下：

- (a) 運輸署一直透過實地調查，監察往來中環及榕樹灣的渡輪服務水平及乘客需求量。根據 2017 年下半年至現時為止的平日實地調查工作報告，上午 6 時 20 分及 7 時正由榕樹灣開往中環的航班，平均載客率分別約為 56% 及 80%；而晚上 8 時 30 分、9 時 30 分及 10 時 30 分由中環開往榕樹灣的航班，平均載客率分別約為 53%、67% 及 58%。上述結果顯示這些時段的航班服務能滿足乘客需求，並且仍有剩餘運載力。
- (b) 署方理解委員的意見，指該航線在上午 6 時 20 分至 7 時期間開出的班次，較其他航線少。署方亦留意到在個別日子，平日上午 7 時的班次的載客率接近約 90%。署方會密切留意有關時段的乘客需求量，並會在中期檢討時與營辦商積極研究加設上午 6 時 40 分航班的可行性。
- (c) 根據剛才余麗芬議員所述，居民乘搭晚上航班時，有時會因乘客太多而未能與同行小孩或長者同坐，署方亦留意到有關情況，並已要求渡輪營辦商加強宣傳，勸告乘客為他人着想，讓乘客能與同行小孩或長者同坐。營辦商已為此承諾於碼頭或渡輪張貼通告，向乘客作出呼籲，並計劃製作短片在今年下半年於渡輪播放。

147. 余麗芬議員提出意見如下：

- (a) 她請署方積極研究加開上午 6 時 40 分往來中環及榕樹灣的航班。渡輪是島上唯一的對外交通工具，高達 90% 以上的載客率實在太高。因渡輪不設劃位，不少家長擔心未能與學童同坐，亦有居民認為渡輪座位不夠寬敞，希望署方在中期檢討時研究及作出回應。
- (b) 她要求署方根據晚上 9 時半至 10 時半的航班情況，研究可否推出合適措施，減少接近客滿情況。她亦請署方及營辦商留意渡輪班次，以及學童和居民乘搭渡輪的情況。

148. 陳連偉議員表示，南丫島亦面對類似問題，晚間渡輪班次的需求很高，他希望港九小輪控股有限公司考慮及研究加開晚間渡輪班次的建議。

149. 何潔瑩女士表示署方備悉委員的意見。

(鄺官穩議員約於下午 6 時 5 分離席。)

XVI. 有關愉景灣泊車位的提問  
(文件 T&TC 23/2019 號)

150. 代主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港警務處(警方)大嶼山警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。愉景灣服務管理有限公司及香港興業有限公司的書面回覆，已於會前送交各委員參閱。

151. 容詠嫦議員簡介提問內容。

152. 楊耀宗先生回應如下：

(a) 剛才容詠嫦議員表示，不少非當區居民駕車到愉景灣，違泊情況嚴重，更可能會造成意外。由於有大量車輛於私家路違泊，警方會督促管理公司，確保交通安全暢通。

(b) 他表示管理公司已得悉如違泊導致道路嚴重阻塞，可即時通知警方到場處理。他解釋該處屬私家地段，應由管理公司監管，警方在接報後才可採取相應行動。

(會後註：根據記錄，警方在 2019 年第一季接獲兩宗交通違泊投訴，並因此發出共 4 張定額罰款通知書，檢控包括沒有許可證人士在愉景灣內駕駛車輛/違例停泊。)

(c) 若市民因道路阻塞車輛出入，又未獲相關管理公司回應，可報警求助，警方會盡快派員到場處理。

153. 阮潔鳳女士表示，正如警方剛才所述，愉景灣區內道路屬私人產業，因此相關的管理及改善工程由愉景灣服務管理有限公司(管理公

司)負責。若管理公司計劃推行措施改善愉景灣區內的交通情況，運輸署可就道路安全設計提供意見。

154. 曾啟亮先生表示，管理公司已就管制區外車輛進入愉景灣作出書面回應，暫未有補充。

155. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她認為管理公司及香港興業有限公司所提供的書面回覆，未能完全回應有關提問，卻沒有派代表出席會議作出回應。她表示大部分違泊車輛屬香港興業有限公司所有，並已就違泊情況拍照送交管理公司處理，但問題癥結在於難以要求管理公司自我監管或監察屬同一母公司的其他子公司。剛才警方表示若管理公司未有處理，警方可作出跟進。因此，她希望警方派員到愉景灣實地視察，了解區內的違例泊車情況。
- (b) 昨天早上9時15分，她看到有拖頭車司機超速駕駛，越過一輛高爾夫球車，向愉景灣隧道方向駛去，並請警方查證。
- (c) 有多輛建築車在消防喉旁停泊，特別在中午工人午膳期間，她擔心若有火警或交通意外發生，該處違泊車輛可能導致其他車輛無法進入現場。她請警方作出適當行動，例如向違泊司機作出勸告，或與消防處一同巡查，以檢視消防喉旁的違泊問題。
- (d) 由於很多司機已慣性違泊，因此違泊情況在非停車場的私人土地時有發生。據悉如改變土地用途超過5年，相關發展商須向城市規劃委員會(城規會)申請改劃規劃大綱草圖。她多年來已拍下不少照片，證明發展商在沒有申請的情況下作出違泊行為。若規劃大綱草圖顯示有關位置並非停車場，而發展商把車輛停在該處，即屬違泊。
- (e) 她再次對香港興業有限公司及管理公司不派代表出席會議作出回應，以及愉景灣違泊問題嚴重表示不滿。她認為一旦發生事故，最終受害的是居民。她希望曾啟亮先生向相關的立法會議員反映，就管理公司管理不善及發展商有否違規使用土地作出跟進。

156. 楊耀宗先生解釋，由於有關地方屬私人地段，違泊問題須由負責管理該地方的私人公司跟進，警方採取的執法行動受到一定限制，只

可在道路嚴重阻塞，對交通造成影響時才可作出相關行動。若管理公司知悉違泊問題但未能即時處理，警方樂意提供協助。如交通嚴重阻塞影響居民進出，警方採取行動責無旁貸。若市民未能向管理公司求助移走阻塞的車輛，可通知警方派員到場協助。

157. 曾啟亮先生表示會向公司轉達容詠嫦議員的意見。

158. 容詠嫦議員感謝警方積極作出回應。她亦會不時巡查，以及把相片發給傳媒，讓外界知道愉景灣的情況及監管不善的問題。她希望政府部門知悉愉景灣的管理公司雖作出自我監管，惟部分違泊問題涉及該公司的車輛，有關情況應盡早改善。

## XVII. 有關新建的機場旅遊車總站設施嚴重不足的提問 (文件 T&TC 24/2019 號)

159. 代主席表示，香港機場管理局(機管局)未能派代表出席會議，但已提供書面回覆供委員參閱。

160. 容詠嫦議員簡介提問內容，並表示機管局作為法定機構，不但沒有派代表出席會議，更沒有在書面回覆中交代相關措施的落實時間表，她對此表示極度遺憾，並予以譴責。以往通往離境大堂的客運大樓設有臨時車輛停泊處供車輛停泊，停泊處亦有行李車供市民/旅客搬運行李，不少攜同小孩的家庭均會在該處下車，但現時卻沒有臨時車輛停泊處及行李車供應，對前往離境大樓辦理離港手續的市民/旅客造成不便。此外，她不滿機管局沒有就 DB02R 號線巴士站的搬遷計劃諮詢愉景灣居民及相關區議會，並請秘書處去信機管局，要求局方就她的提問提供書面回覆。

161. 代主席請秘書處與機管局再作跟進。

(會後註：委員會已致函機管局，轉達委員的意見並要求提供書面回覆。)

## XVIII. 有關配合東涌第 6 區商業發展的交通安排的提問 (文件 T&TC 25/2019 號)

162. 代主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士及土木工程拓展署工程師/22(大嶼山)歐學能先生。規劃署及土木工程

程拓展署的綜合書面回覆已於會前送交各委員參閱。

163. 李嘉豪委員簡介提問內容。

164. 阮潔鳳女士表示，署方一直密切留意東涌各道路的交通情況。東涌第 6 區的周邊道路(包括達東路及慶東街)屬區域道路，其交通流量受行車及停車等候，以及路面活動等因素影響。署方暫未能提供相關路段的交通流量數據，但根據觀察，道路的日常交通運作正常。一般而言，在開展發展項目時，政府會要求有關項目的倡議人進行交通影響評估和提出相應的紓緩措施。土木工程拓展署正就東涌第 6 區的商業發展及興建公眾街市計劃進行初步技術評估，運輸署會要求該署在交通影響評估中，提供有關路段的交通流量及環境數據作估算，以確保北大嶼山的運輸設施足以應付新發展項目所帶來的額外交通流量。

165. 歐學能先生表示，土木工程拓展署現正就該地點的商業發展進行初步交通影響評估，預計於 2019 年年中有初步結果，屆時可供相關部門就推展該發展項目時參考。

166. 李嘉豪委員對於運輸署和土木工程拓展署的回覆均沒有提供相關道路的交通流量數據表示失望。區議會曾多次就港鐵東涌站 A 出口對出的迴旋處及達東路的擠塞問題進行討論，惟剛才運輸署代表指東涌第 6 區周邊道路的日常交通情況正常，他質疑署方的資料是否可信。此外，規劃署的書面回覆指出，東涌第 6 區用地改劃前後在本質上並無重大分別，但他認為政府用地和商業用地各有不同。據他所知，第 6 區將會興建一棟約 30 層(近 100 米高)的商業大廈，改劃用途後該處的交通流量勢必大增。他希望土木工程拓展署完成初步的交通影響評估後，向相關委員提供初步結果作參考。

167. 歐學能先生表示，推展該發展項目涉及不同部門，署方會在完成初步交通影響評估報告後，提供評估結果給相關項目推展部門參考，以便相關部門跟進有關委員的要求。

(李桂珍議員約於下午 6 時 30 分離席。)

## XIX. 有關要求增設巴士站上蓋及到站資訊顯示屏的提問 (文件 T&TC 27/2019 號)

168. 代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 蔡小敏女士及龍運一級策劃及支援主任羅耀華先生。龍運的書面回覆已

於會前送交各委員參閱。

169. 劉展鵬委員簡介提問內容，並補充指滿東邨巴士總站只有部分位置設有上蓋，故希望巴士公司在其餘位置加建上蓋設施。此外，平逸樓對出的巴士站將會作為東涌西巴士路線的上落客站，他建議龍運及運輸署在該站加設上蓋和到站資訊顯示屏。

170. 蔡小敏女士表示，運輸署一直鼓勵巴士公司改善巴士站設施，包括興建上蓋及增設到站資訊顯示屏。然而，巴士公司需視乎資源、乘客需求及巴士站的實際地理環境等因素，考慮是否提供有關設施。署方會繼續鼓勵龍運於資源和環境許可的情況下，積極考慮委員的意見。

171. 羅耀華先生簡介書面回覆內容。

172. 郭平議員表示，新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)早前承諾於北大嶼山醫院對出的松仁路巴士站加建上蓋，嶼巴代表在去年的交運會會議上表示會跟進有關建議，他詢問現時進度如何。此外，逸東邨雍逸樓附近設有嶼巴站點，供 B6 及 38X 等巴士路線上落客，該站的上蓋設施早前被移除，他希望嶼巴重新為該站設置上蓋。有關在逸東邨巴士總站增設到站資訊顯示屏的計劃至今毫無進展，他對此感到十分失望。

173. 劉展鵬委員希望署方及龍運積極考慮委員的建議，致力改善巴士站設施及候車環境。

174. 周浩鼎議員建議在迎東邨巴士站增設上蓋及到站資訊顯示屏，以回應居民訴求。

175. 黃華先生表示，有關在北大嶼山醫院對出的松仁路巴士站加建上蓋的意見，據了解，位於松仁路的 2 個巴士站均設有由其他公司興建的上蓋。嶼巴會派員到場視察，以了解實際情況。

176. 羅耀華先生表示，有關在逸東邨巴士總站增設到站資訊顯示屏的意見，據了解，龍運於該站站長室對出位置已設有到站資訊顯示屏，顯示相關巴士路線下一班次的開出時間。龍運會繼續提供相關服務。



XX. 有關東薈城新巴士總站的提問  
(文件 T&TC 28/2019 號)

177. 代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。

178. 劉展鵬委員簡介提問內容。他補充，就運輸署早前提供相關文件資料，他建議把開往滿東邨的嶼巴 39M 及 B6 號線的落客位置遷往 9 號位，即現時嶼巴 38 號線上落客站的較後位置。他表示，若把前往東涌西的巴士路線安排在同一位置，無法乘坐 39M 號線的滿東邨居民便可改乘 38 號線往逸東邨，再步行至滿東邨。此外，他認為上述調動安排有助整合東涌北巴士路線服務，並希望署方能提供東薈城新巴士總站的啓用日期。

179. 蔡小敏女士表示，各相關政府部門在離島民政處及土木工程拓展署的牽頭下，積極爭取於第一季完成新巴士總站的驗收工作，待落實啓用日期後，署方會適時通知各委員。此外，署方早前就於東涌市中心各巴士總站的專營巴士服務安排，諮詢各委員的意見。就劉展鵬委員建議在 38 號線後方的落客位置改為 39M 及 B6 號線的上客位置，會令建議的共用的巴士落客位置由 4 個減少至 3 個，影響巴士總站的日常運作。從營運需要角度，署方認為需保留近入口位置共 4 個的落客點。此外，建議用作 39M 號線上客位置接近電梯，地方狹窄，在該處排隊並不理想。因此，配合營運需要，署方認為署方早前所建議的安排會較為合適。署方已備悉有關意見，並會在新巴士總站啓用後，密切留意該站的運作，並會在可行的情況下會與巴士公司商討合適的安排。

180. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他建議署方安排委員實地視察。新巴士總站的出口位於達東路，由於人流和巴士線會增加，而東涌纜車站巴士站的出入口位於鄰近東涌游泳池的達東路，亦是大嶼山巴士的臨時巴士總站，他質疑署方進行交通流量評估時，有否認真考慮達東路的交通承載力。
- (b) 東薈城第一及第二期打通後，邨內居民須通過第一及第二期之間的道路，再橫過馬路前往嶼巴 39M 及 B6 號線巴士站，他詢問在車輛和人流不斷進出及巴士站點眾多的情況下，當局有何安排。

- (c) 他關注新巴士總站內的通風口位置及其安排。巴士總站內車流眾多，他詢問署方有否諮詢環保署，抑或署方會根據專業，研究解決廢氣流量的方案。
- (d) 把嶼巴 B6 號線搬至現時的臨時巴士站附近，理應可行，但他詢問署方有否與康樂及文化事務署(康文署)商討，將旁邊較後位置的達東路花園打通，以免假日期間乘客及旅客在巴士站排隊候車時出現擠迫情況，並希望署方在大橋香港口岸的 B6 號線巴士站落實後，與康文署研究排隊候車安排。

181. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 不少東涌居民關注新巴士總站的啓用時間。據他所知，新巴士總站除提供公共巴士的上落客站，亦預留位置給非專營巴士。由於現時東環及昇薈的穿梭巴士均停在富東街，他建議把穿梭巴士的上落客位置遷往新巴士總站。
- (b) 他希望大型巴士站落成啓用後可解決多方面的問題。由於現時地方較大，他建議把部分 E 線巴士站搬往其他地方，以分流東涌游泳池對出巴士站的巴士路線交通及改善該巴士站的上落客問題。由於在繁忙時段有很多巴士會在該處上落客，而原有地方已十分狹窄，他希望透過新巴士總站興建計劃，疏導交通及作其他適當的調動。

182. 葉培基委員提出意見如下：

- (a) 既然已預留非專營巴士的上落客位置，運輸署應考慮把東環及昇薈等屋苑的穿梭巴士的巴士站，搬往新巴士總站。
- (b) 他得悉署方已安排把城巴 S56 或 S52A 號線與嶼巴 37M 或 37 號線等路線的上落客位置分開，但這些巴士線均需繞經東涌北，若居民選乘 37M 號線，便不能知道 S56 號線的到站時間。他建議署方考慮把前往東涌北的巴士集中在同一地點上落客，相信營運者和居民都會歡迎。
- (c) 現時居民需過馬路前往巴士站，他希望署方會後除考慮在地面提供行人過路設施，並會研究連接東薈城二期的電梯設施，讓居民經商場前往巴士站位置。據悉，居民可使用扶手電梯到達商場，但他不清楚扶手電梯數目及運作形式，是否

單向向上或向下，抑或雙向方式。他希望署方提供更多資料。

183. 李嘉豪委員提出意見如下：

- (a) 根據巴士公司的書面回覆，安裝到站資訊顯示屏需考慮電力問題，他詢問新巴士總站內是否設有到站資訊顯示屏。
- (b) 他詢問新巴士總站會否提供足夠的員工休息室供巴士車長休息。
- (c) 有關非專營巴士的停泊問題，署方是否已安排某類專營巴士在該處停泊。
- (d) 他詢問日後美東街出入口會作何用途。

184. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 對於各委員就新巴士總站啓用後的安排、交通情況及行人過路等方面的關注，在不阻礙驗收程序下，署方可與發展商安排委員實地視察，讓委員可更了解有關安排。
- (b) 有關空氣污染問題，賣地條款規定發展商須向環保署提交空氣測試報告，她相信有關部門會作出跟進。
- (c) 有關安排行走東涌北路線的巴士在同一位置上落客，署方在研究方案時，已盡可能把相同路線，如將往迎東邨的 37 及 37M 號線安排在附近的位置上客，以盡量配合居民的需求，惟巴士總站的實際上客及排隊空間及位置有限，實難以將太多的路線集中在同一站點。署方建議居民可預先查看巴士公司提供的巴士到站時間，才決定選乘那條巴士路線。
- (d) 就非專營巴士的上落客位置安排，署方現正全面檢視非專營巴士設施，並會視察東涌一帶非專營巴士服務情況，例如居民及僱員巴士服務的上落客位置安排。署方會適時通知相關持份者有關安排。

185. 郭平議員表示，根據現時新巴士總站及東涌臨時巴士總站出入口設計，車輛都是往達東路向右駛出，即是單向行車。以往可分流往美東街，例如 38 號線或其他往滿東邨的巴士線都經美東街駛出，但現時

所有車輛均向右駛出。他詢問運輸署有否進行電腦模擬測試，以解決在繁忙時段因車輛數目眾多而出現「樽頸」的問題。

186. 蔡小敏女士表示，關於郭平議員提出的巴士站出入口問題，現時美東街之後的達東路是單向行車，新巴士總站的出入口將有一條南行線，即向美東街方向行駛，因此，巴士或非專營巴士駛出巴士站後，可選擇向左或向右轉。現時在美東街左轉的巴士，在達東路出口仍可向左轉往順東路方向，委員可在實地視察時留意相關路口的安排。

XXI. 有關愉景灣巴士 DB01R 號線的提問  
(文件 T&TC 29/2019 號)

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

188. 傅曉琳議員簡介提問內容。

189. 曾啟亮先生綜合回應如下：

- (a) 交通公司一直根據居民的服務需求安排 DB01R 號線巴士的班次及用車款式。公司最近就 DB01R 號線巴士的供求情況作出檢討，顯示在一般情況下，DB01R 號線巴士班次服務均能滿足乘客需求。在平日繁忙時間上午 7 時至 8 時為每 10 分鐘一班，其後一小時為每 12 分鐘一班，這兩小時期間主要以雙層巴士接載乘客，乘客大多為前往愉景灣上班及上學的人士。他表示公司車隊的雙層巴士數目並不多，如遇有機件故障，便需以單層巴士於繁忙時間提供服務，以致其載客量較高。近期雙層巴士均運作正常，巴士服務應足以應付居民需求。
- (b) 公司亦留意往愉景灣上班及上學人士的交通需求有增加趨勢，為提升服務水平，公司計劃增加雙層巴士數量，稍後會與運輸署商討及提交購置雙層巴士的申請。為有效運用路面及公司營運資源，公司會考慮將乘客量高的巴士路線由單層轉為雙層巴士行走相關路線。

190. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她表示在交運會會議上已多次說明愉景灣巴士為居民服務路

線(Residents Service)，其運作模式是巴士營辦商向運輸署申請營業證時，須一併提交與使用者或機構簽訂的服務合約、申請表格及其他文件，而有關巴士種類及班次均須在表格內填寫，由署方批核。映灣園亦有屋邨巴士服務，但條款是非該邨居民不能使用，這是屋邨巴士與專營巴士服務的分別。愉景灣巴士服務合約是交通公司與代表愉景灣業主會(業主會)和居民的管理處在商討後簽訂，如有意更改此路線的運作模式，交通公司必須諮詢業主會。

- (b) 據她所知，在繁忙時間乘搭由東涌開往愉景灣的 DB01R 號線巴士的愉景灣居民不多。愉景灣是私人地方，駛進愉景灣的所有車輛需繳付隧道費，至於道路維修、清潔及保安費用均由愉景灣居民從管理費中支付。既然愉景灣巴士為居民服務路線，她認為不應讓其他地區的居民有優先使用權，亦不宜因非居民的乘車需求而貿然增加雙層巴士數目及班次，因為購置一輛雙層巴士及申請牌照所需費用不菲。
- (c) 她認為前往愉景灣上學的學童及其家長可要求校方向相關部門申請額外校巴牌照，以便為學生提供更多校巴服務。
- (d) 她曾在會議上就愉景灣居民服務路線多次提出提問及進行討論，遺憾的是傅曉琳議員提出本提問時卻未能釐清當中細節。

191. 傅曉琳議員表示明白 DB01R 號線主要為愉景灣居民提供巴士服務，惟該巴士線亦開放予其他市民使用。由於校方提供的校巴或保姆車載客量有限制，許多由東涌往愉景灣上學的學童只好乘搭 DB01R 號線巴士，在繁忙時間，為免上學遲到，學童都會擠進擠迫的巴士車廂。有見及此，她才提出在繁忙時間增加班次的建議，以應付學童對 DB01R 號線巴士服務的需求。

192. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 剛才曾啟亮先生指出，該巴士路線服務足可應付現時乘客需求。她重申，居民服務路線應優先為當區居民提供服務，因此前往愉景灣上學的學童可使用校巴。如果校巴配額不足，校方應向相關部門申請額外校巴牌照。其他地區的乘客不須支付愉景灣區內的道路維修費、清潔費及保安費，故不應由

愉景灣居民資助購置額外雙層巴士，以服務其他地區的市民。

- (b) 愉景灣區內學校位於愉景中及建築地盤位於愉景北，若增加 DB01R 號線的雙層巴士數目及班次行走整條巴士路線，只會導致愉景灣道的行車量上升及增加交通負荷。因此她建議學童及家長向校方要求增加校巴數目。

193. 曾啟亮先生回應如下：

- (a) 其他地區有不少需往愉景灣上班及上學的人士，都需使用愉景灣的交通服務(例如渡輪或巴士)進出愉景灣。雖然愉景灣巴士的服務牌照的名稱是居民服務路線，但允許非居民使用有關服務。
- (b) 若居民巴士只允許居民使用，其他上班及上學的人士需使用其他車輛進出愉景灣，此將導致愉景灣道的車流上升。根據觀察，愉景灣巴士服務的使用率有上升趨勢。儘管在早上繁忙時間由東涌開往愉景灣的班次，乘客大多為前往愉景灣上班及上學的人士，但由愉景灣開往東涌或欣澳的班次，乘客大多是愉景灣居民，因此交通公司在這些路線改用雙層巴士，以減輕道路負荷及班次壓力。
- (c) 他表示該行業面對的最大困難，莫過於聘請巴士司機，儘管交通公司願意增加班次，亦難以增聘人手。增加雙層巴士有助善用路面及人力資源，是個雙贏方案。

194. 代主席贊同容詠嫦議員的建議，學童及家長可要求校方申請額外校巴牌照。然而，前往愉景灣上學的學童，也可視作愉景灣的一份子，因此讓學童乘搭居民服務路線存有灰色地帶

195. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 根據曾啟亮先生所述，交通公司似乎有意把居民服務路線的運作擴展為專營巴士服務。作為監管者，運輸署應向交通公司了解情況。她擔心營辦商以營利為目標，為配合使用率上升而增加巴士班次，因而導致愉景灣區內道路的交通流量超出負荷。
- (b) 她不認同代主席的說法，前往愉景灣上學的學童及家長並非

於愉景灣居住，不能視作愉景灣居民。她不排除有其他地區的居民前往愉景灣上學，故此建議增加校巴或保姆車數目。若家長需陪同學童前往愉景灣上學，可一同乘搭校巴或保姆車，直達學校，同時亦不會影響愉景灣道路的交通流量。

- (c) 剛才曾啟亮先生指出，在早上繁忙時間，愉景灣居民通常乘搭愉景灣巴士前往東涌及欣澳，由東涌返回愉景灣的居民只有少量。不少居民表示，由於有很多建築工人乘搭愉景灣巴士，令他們難以乘車外出。
- (d) 她促請交通公司安排專車接送於愉景灣工作的建築工人。此外，她曾在上次會議上提及內地遊客帶行李乘搭愉景灣巴士，導致混亂及不愉快事件發生。為免酒店住客因乘搭愉景灣巴士及語言不通而出現溝通問題及混亂情況，她再次要求交通公司安排專車接送愉景灣酒店的住客。她重申，居民服務路線的服務對象以居民為主，如運作模式有變，營辦商需與業主會磋商。
- (e) 若舉辦任何大型節慶活動，她建議交通公司安排旅遊巴接送參加者前往活動地點，而非使用愉景灣巴士提供交通服務，以免妨礙愉景灣居民使用有關服務。她不明白為何有非當區議員會在交運會會議上提出有關愉景灣居民服務路線的提問，卻又未能釐清當中細節。她認為盡責及準備充足的議員在提出討論事項前，應搜集相關資料，避免提出不恰當的提問。

196. 余麗芬議員認為作為離島區議員，即使並非愉景灣議員，在收到居民的意見後，亦可在會議上提出提問，其用意是希望為市民解決問題。此外，會議規則亦未有訂明非當區議員不可關注其他地區的問題，並提出進行討論。若愉景灣巴士只服務該區居民，交通公司應述明只可限於愉景灣居民乘搭，其他地區居民不可使用。

197. 周浩鼎議員不認同容詠嫦議員剛才對其他議員的觀點。他認為區議員應尊重自己的身分，若有議員在會議上對其他議員用詞不當，可能會對該議員造成冒犯，甚至影響區議會的形象。

198. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她表示無意冒犯其他議員，但提問中提及「不少市民向本人

反映」，當中「市民」一詞是指全港市民，而愉景灣的居民服務路線並非供全港市民使用。若周浩鼎議員認為她的說法讓其他議員感到難堪，她願意收回這番言論。

- (b) 她表示曾多次在會議上就居民服務路線的運作模式作出討論。惟愉景灣發展商在多次活動舉辦期間，有不少市民由其他地區前往愉景灣，導致愉景灣居民無法使用愉景灣巴士服務。她並非反對市民前往愉景灣，事實上，她曾在業主會提出居民巴士收費兩級制建議：居民車費為 4 餘元，市民車費為 5 餘元，以及居民有優先乘搭的權利。
- (c) 她認為增加學童巴士或保姆車數量是最有效解決愉景灣巴士 DB01R 號線班次不足問題的方法。此外，她再次促請交通公司安排其他車輛接送前往愉景灣上班的人士，以便紓緩愉景灣內道路擠塞的情況。
- (d) 她補充，營辦商可根據其服務範疇，向運輸署申請服務牌照以營辦非專營巴士服務，申請表格可分為酒店服務、居民服務及學生服務等。

199. 代主席表示，傅曉琳議員的提問旨在反映學童家長的意見。

200. 容詠嫦議員認為申請校巴牌照不太困難，加上學童乘搭校巴可減低風險，因此建議傅曉琳議員要求校方增加校巴。

201. 余麗芬議員請交通公司就此提問向傅曉琳議員提供書面回覆。

202. 曾啟亮先生表示會提供書面回覆。

## XXII. 有關東涌道交通意外的提問 (文件 T&TC 33/2019 號)

203. 代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。

204. 樊志平議員簡介提問內容。他要求將東涌道加油站至石門甲迴旋處一段的車速限制訂為每小時 30 公里，在東涌道黃家圍至龍井頭一段安裝固定偵察車速攝影機(偵速攝影機)，以及在龍井頭往石榴埔的路



口增設斑馬線。他要求運輸署盡快派員到東涌道視察，並就他的建議提供書面回覆。

205. 阮潔鳳女士回應如下：

- (a) 根據署方記錄，東涌道松仁路至石門甲一段並非交通黑點。初步資料顯示，今年 2 月發生的 1 宗交通意外涉及車輛失控問題，署方待警方完成意外調查後會作出跟進。
- (b) 有關安裝固定偵察車速攝影機的訴求，署方及警方會繼續密切監察超速駕駛及相關交通意外的情況，並會根據既定準則，在資源許可的情況下，適時加裝偵速攝影機。署方早前已向相關組別轉達在東涌道相關路段安裝偵速攝影機的建議，以便該組別一併考慮東涌道及其他地點的安排。
- (c) 有關設置減速警告標誌的要求，署方早前已到東涌道實地視察，並在適當位置加設「慢駛」、「開始減速」及「前面有行人正在道路上/正橫過道路」等標誌。署方歡迎委員就設置警告標誌的選址提出建議，並會仔細研究有關地點是否合適。
- (d) 署方早前曾與警方聯絡，知悉警方會加強執法，以保障道路使用者的安全。

206. 樊志平議員提出意見如下：

- (a) 他多年前曾在會議上提及東涌道的問題，當時運輸署代表進行實地視察後，承諾會作出跟進，惟有關問題至今仍未解決。
- (b) 以往村民可經由石榴埔入口的道路直達裕東路，但為配合滿東邨的工程，署方封閉石榴埔的道路，車輛須改經東涌道前往裕東路。署方當時承諾會在工程完成後重開石榴埔一段，最後卻不了了之。東涌道十分狹窄，加上由梅窩前往石門甲的車輛經常以高速行駛，對村民(尤其是長者)構成極大威脅。他要求署方在黃家圍及龍井頭近石榴埔村入口處設置交通燈、斑馬線及實施其他限制車速的措施。

207. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 今年 2 月 23 日，黃家圍及龍井頭近石榴埔村入口處發生 1 宗的士與貨車相撞的意外，導致 7 人受傷。是次意外令村民十分擔心行人安全，尤其是長者。鄰近逸東邨的行人天橋較早前納入「人人暢道通行」計劃，可優先加裝升降機，正是因為有不少長者途經該處前往逸東邨酒樓，對過路設施的需求很大。
- (b) 因應貝澳早前發生的交通意外，署方已將有關路段的車速限制減至每小時 30 公里。大澳、水口、塘福、東涌路舊村及梅窩等多個路段均存在交通隱患，他要求署方將有關路段的車速限制一併減至每小時 30 公里。他認為，正如樊志平議員多次表示，為確保鄉村範圍內的道路安全，駕駛者不會介意車程稍為延長。
- (c) 剛才署方代表指黃家圍及龍井頭近石榴埔村入口處並非交通黑點，但近年該處平均每年發生 1 宗嚴重意外，例如 2016 年 12 月 15 日有重型貨車在該處翻側，2017 年 9 月 30 日有 1 輛白色私家車失控撞向燈柱，以及今年 2 月 23 日發生導致 7 人受傷的事故。他要求署方盡快在該處實施車速限制及增設道路安全設施，以保障村民安全，他相信村民不會介意有關措施對車流造成輕微影響。

208. 劉展鵬委員認同應加強道路安全措施的建議，並要求署方檢視交通事故後的應急安排。他與多名委員曾在會上指出，一旦東涌道發生意外而需封閉，其他車輛將無法駛離，因此建議將東涌道伸延至滿東邨的道路，以便東涌道出現車龍時，車輛可經由松逸街及裕東路前往市中心。他詢問署方有否跟進有關建議及制訂施工時間表。

209. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他同意樊志平議員就改善東涌道的建議。剛才署方引用過往數據指出有關路段並非黑點，但他去年已經指出，隨着滿東邨入伙，加上滿樂坊及鄰近 2 所中學的人流，滿樂坊與街市一帶的交通十分繁忙。從東涌前往市中心的車輛經常以高速駛經多個路口及巴士站，包括石門甲及 2 個下斜彎路、轉彎後前方的石榴埔出口及巴士站、2 個連接黃家圍的出入口、

滿樂坊的車輛出入口，以及 3 個連接下嶺皮的出入口等，沿途危機重重。

- (b) 他建議署方分別推出短期、中期及長期措施。短期措施方面，他要求署方在適當位置設置「前面限速」、「小心學童及村民」及「前面限速每小時 30 公里」等標記；中期措施方面，他建議在適當位置安裝偵速攝影機；長期而言，他建議盡快打通 2 所中學及滿東邨之間的道路。

210. 周玉堂議員表示，發生事故的路段有安全隱憂，建議署方前往現場實地視察，並調查意外起因及制訂改善措施，以免類似事件再次發生。他相信落實有關措施不難，希望署方及早推出補救措施，以減輕村民的憂慮。

211. 阮潔鳳女士綜合回覆如下：

- (a) 署方十分關注東涌道的交通情況，過往曾在合適位置加設「慢駛」、「開始減速」等交通標誌，並重申署方歡迎委員就設置警告標誌的選址提出建議。
- (b) 有關加設行人過路設施的建議，署方檢視有關路段及考慮相關村長的意見後，認為部分位置不適合加設有關設施，但會繼續研究在其他相關路段加設行人過路處的可行性及必要性，並會在會後與委員商討實地視察的安排。

212. 黃福根委員提出意見如下：

- (a) 東涌道一段危機四伏，而石榴埔村口的路面設計失當，他駕車由黃家圍駛進石榴埔的行車線時，曾 3 次擦過路邊燈柱。該處已發生多次撞毀燈柱意外，議員及鄉事會亦多次反映有關問題，但路政署至今仍未實施任何改善措施。
- (b) 石榴埔村口已發生多次意外，曾有拖着重型機械的拖拉車在該處失去重心翻側。而今年 2 月亦有 1 輛貨車失控越過行車線，與迎面而來的的士相撞，傷者至今仍昏迷不醒。他建議路政署在石榴埔路段試行，以檢視車輛有否在彎位失控及越過行車線的危機。
- (c) 剛才運輸署代表提及會在上述位置增設行人過路處，但他擔心最終會不了了之，正如多年前他已指出石門甲路段的彎位

易生意外，雖然署方曾多次往大嶼南等地實地視察，但至今仍未落實改善措施。余漢坤議員曾去信要求在相關位置鋪設鋼沙，但署方並沒有採取實際跟進行動。現時有雙層巴士行走黃家圍路段，但道路狹窄，雙層巴士在轉彎時有一定危險。他建議路政署以雙層巴士試行黃家圍路段，並盡快制定相應的改善措施，以免意外再次發生。

213. 周浩鼎議員建議將東涌道的改善工程納入跟進事項查察表，以便議會跟進有關項目的進展。

214. 代主席表示，東涌道危機四伏，促請運輸署正視及盡快解決有關問題。

215. 阮潔鳳女士表示，署方早前曾接獲在東涌道增設巴士灣的建議，現時巴士灣的初步設計大致完成，下一步會徵詢相關持份者的意見。署方稍後會安排與委員一同往該處視察，以商討增設行人過路處等設施的安排。

216. 黃華先生表示，據他理解，黃福根委員剛才的意思是東涌道的彎位欠缺弧度，車輛急速轉彎時，車身會輕微向外傾側，若彎位呈弧線，車輛較易保持平衡，故他建議改善有關彎位設計。

217. 余漢坤議員建議盡快在今年 3 月進行實地視察及商討改善建議的安排。

218. 代主席建議參考大嶼南道路的車速限制，將東涌道的車速限制減至每小時 30 公里，並在該處設置偵速攝影機，以打擊超速駕駛。

219. 阮潔鳳女士表示，署方需進一步研究有關建議是否合適。

220. 樊志平議員希望署方盡快跟進委員的建議，並在 2 星期內與鄉事會進行實地視察，以及商討改善建議的安排。

221. 阮潔鳳女士表示，署方會在會後盡快安排進行實地視察。

(會後註：余漢坤議員、郭平議員、黃秋萍議員和劉展鵬委員與運輸署、香港警務處、路政署和房屋署於 2019 年 4 月 4 日聯合進行實地視察。相關部門正檢視各委員就東涌道交通安全提出的建議。)

(曾秀好議員約於下午 7 時 20 分離席；劉展鵬委員約於下午 7 時 45 分離席。)

### XXIII. 其他事項

#### 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

222. 代主席歡迎出席回應的嘉賓：路政署區域工程師/離島溫志堅先生。路政署在會前向委員會提交一份截至本年 3 月上旬的離島區小型交通改善項目及其施工時間表，有關文件已置於席上，歡迎委員查詢和提出意見。

223. 黃福根委員讚賞部門在貝澳坳路段進行剪草工作，並表示完成剪草後，雙層巴士司機的視線不再受雜草阻擋。

224. 委員備悉有關報告。

### XXIV. 下次會議日期

225. 會議完畢，會議在下午 7 時 47 分結束，下次會議日期為 2019 年 5 月 20 日(星期一)下午 2 時正。

-完-