

## 定 稿

### 離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2018年3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

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

## **應邀出席者**

黃智銳先生	路政署 高級工程師 2/港珠澳大橋
李永強先生	路政署 署任高級工程師 20/港珠澳大橋
陳輝先生	路政署 工程項目統籌 17/港珠澳大橋
黃永輝先生	渠務署 高級工程師/顧問工程管理 2
鍾正航先生	渠務署 工程師/顧問工程管理 9
黎明有先生	離島民政事務處 高級工程督察
林圓女士	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理(對外事務)
胡家興先生	奧雅納工程顧問 駐地盤高級工程師
余漢榮先生	艾奕康有限公司 駐地盤總工程師
譚建輝先生	金門建築有限公司 地盤總監
莫錦華先生	金門建築有限公司 助理項目經理
張信揚先生	博威工程顧問有限公司 駐地盤高級工程師
黃聖忠先生	中國建築工程(香港)有限公司 助理施工經理
林子豪先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 傳訊及公共事務部副主管
潘振剛先生	龍運巴士有限公司 經理(車務)
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)
尹慧嫻小姐	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 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)
蔡小敏女士	運輸署 高級運輸主任/離島
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)
彭紹端先生	土木工程拓展署 工程師/12 (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)
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
周淑敏女士	新世界第一渡輪服務有限公司 企業傳訊經理

## **秘書**

陳嘉瑩女士	離島民政事務處 一級行政主任(區議會)
-------	---------------------

## **因事缺席者**

黃漢權先生	
郭詩韻女士	運輸署 工程師/離島 1
黃華先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 行政顧問
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) 運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士，她會接替杜志強先生出席會議；
- (b) 土木工程拓展署工程師/12 (大嶼山) 彭紹端先生，他暫代歐學能先生出席會議；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. 主席表示，陳淑貞委員已辭任交通及運輸委員會增選委員一職。委員備悉，黃漢權議員、郭詩韻女士、黃華先生及陳金洪先生因事未能出席會議。

## I. 通過 2018 年 1 月 22 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. 香港接線-觀景山至香港口岸段(合約編號 HY/2011/03)臨時交通管理措施 延長現時介乎東涌與白芒一段北大嶼山公路(往機場方向)的臨時最高車速限制 (文件 T&TC 9/2018 號)

- 5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署高級工程師 2/港珠澳大橋黃智銳先生及工程項目統籌 17/港珠澳大橋陳輝先生、奧雅納工程顧問駐地盤高級工程師胡家興先生，以及中國建築工程(香港)有限公司助理施工經理黃聖忠先生。
- 6. 胡家興先生利用電腦投影片簡介文件。

7. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 雖然承辦商會在相關路段設置限速路牌提醒道路使用者，但北大嶼山公路在過去 1 年不時發生交通意外，原因是部分駕駛者警覺性不足，故他建議警方增設「雷射槍」偵測車速，以提高駕駛者的警覺性，從而減少意外發生。
- (b) 他詢問上述工程能否趕及在港珠澳大橋通車前完工，若然不能，他擔心屆時經大橋前往香港的內地駕駛者不熟悉香港的道路情況及有關減速措施，加上交通流量大增，容易造成混亂。

8. 鄧家彪議員表示，雖然類似的封路安排並非首次實施，但在夜間會容易令駕駛者視線受阻。他詢問路政署上次實施封路措施期間共發生多少宗交通意外，而警方、運輸署及工程顧問有否從中汲取教訓，加強安全措施。此外，他詢問港珠澳大橋的確實通車日期。

9. 胡家興先生綜合回覆如下：

- (a) 為配合香港接線-觀景山隧道的建造工程，北大嶼山公路往機場方向近國泰城的位置設置了一些豎井，導致道路變得彎曲。為保障道路安全，自 2016 年 11 月起，介乎東涌與白芒的一段北大嶼山公路(往機場方向)的最高車速限制已臨時調低，要求駕駛者在較前路段開始減速，以減低交通意外的風險，效果理想。
- (b) 工程進度方面，觀景山隧道的相關工程已全部完工，現正於驗收階段，豎井亦即將回填完畢。待香港機場管理局(機管局)的道路電子顯示系統顯示牌安裝完成後，交通管理聯絡小組會與機管局、警方及運輸署研究，在不影響交通流量及不減少行車線的前提下，將機場路北面 6 條來回行車線拉直。如工程進展順利，預計可於今年第 3 季開始分階段完工。延長臨時最高車速限制至 2019 年 6 月屬較保守的估計，若工程提早完成，便會提早將車速限制調高至原來的每小時 110 公里。

(c) 他表示是項議題關乎減速安排，與封路無關，但交通管理聯絡小組和警方均十分關注因封路措施所引致的交通意外情況。路政署於今年 1 月 1 日起實施《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》修訂版(工作守則)，規定在高速公路(包括北大嶼山公路)封路範圍內進行流動作業及固定作業時，慢駛工程車輛須由裝有指示燈號和車載式緩撞裝置的車輛護航，以確保駕駛者及工程人員的安全。他相信工作守則生效後，因封路引起的交通意外已大幅下降。

10. 黃智銳先生表示，至於港珠澳大橋的開通日期，三地現正加緊完善口岸通關條件，並將報請中央確定大橋開通的時間，有定案後將盡快公布。

11. 周浩鼎議員表示，文件第 4 段指「自 2016 年 11 月開始臨時調低介乎東涌與白芒的一段北大嶼山公路(往機場方向)的最高車速限制為每小時 80 公里，本工程的交通管理聯絡小組的報告顯示，汽車超速情況及交通意外在 2016 年第 3 季度開始顯著下降。」按此說法，若將道路的最高車速限制調低至每小時 80 公里，便能有效提升道路安全，減低交通意外數字。然而，北大嶼山公路經常發生交通意外，雖然委員多次在會議上討論有關問題，要求警方和相關部門採取改善措施，但仍然意外頻生。他建議政府探討交通意外成因，並檢視減速措施能否有效減少北大嶼山公路的意外。

12. 郭平議員提出意見如下：

(a) 他認為由於部分駕駛者警覺性不足，不察覺前面路段需要減速，以致尾隨車輛撞向前方車輛。他再次建議警方設置「雷射槍」偵察車速，以提高駕駛者的警惕性。根據最新資料，北大嶼山公路於當日上午約 11 時再度發生交通意外。他希望有關部門正視委員的訴求，並要求警方就他的建議作出回應。

(b) 他再次詢問路政署，整項工程能否在港珠澳大橋通車前完工。

13. 余漢坤議員表示，路政署曾表示大橋約於 2018 年第 2 季至第 3 季通車，亦有傳聞大橋或能趕及在今年 6 月底至 7 月 1 日通車。有關港珠澳大橋的通車日期眾說紛紜，他希望署方作出回應。

14. 胡家興先生回覆表示，香港接線的整體工程已經完工，但是相關修復工程(即拉直機場路北行線)需時，交通聯絡小組需擬定安全的臨時交通措施，並需分階段執行，以將現時的 S 彎位拉直。按目前進度，修復工程預計於港珠澳大橋通車後才完成。

15. 黃智銳先生重申，三地現正加緊完善口岸通關條件，並將報請中央確定大橋開通的時間，有定案後將盡快公布。

16. 盧添發先生表示，警方樂意探討任何有助減低交通意外的建議。警方在設置偵察儀器前，需進行風險評估，以研究該位置是否合適及會否引致意外等。警方備悉委員的建議，並會向交通部轉達有關意見。

(余漢坤議員及溫東日委員約於下午 2 時 15 分入席；鄭官穩議員約於下午 2 時 25 分入席。)

III. 屯門至赤鱸角連接路-南面連接路高架道路段(合約編號 HY/2012/07)  
北大嶼山公路臨時交通管理措施  
(文件 T&TC 10/2018 號)

17. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署署任高級工程師 20/港珠澳大橋李永強先生、艾奕康有限公司駐地盤總工程師余漢榮先生，以及金門建築有限公司地盤總監譚建輝先生及助理項目經理莫錦華先生。

18. 余漢榮先生利用電腦投影片簡介文件。

19. 鄧家彪議員提出意見如下：

(a) 是次臨時交通管理措施包括於晚上封閉行車線，而路政署過往亦曾有類似安排，他詢問署方有否檢視封路措施會否增加交通意外的風險，以及封路期間的交通意外數字。他希望署方能汲取經驗，完善是次安排，以減低意外的風險。

(b) 工程預計於本年 6 月完工，但施工期橫跨雨季，工程進度或會受天氣情況影響，他詢問署方及承建商有否評估雨季對施工的影響，以及制定應對措施。

20. 周浩鼎議員表示，文件第 11 段指，獨立交通顧問根據 2017 年 6 月所得的行車量/容車量比率等資料，預測東涌至大蠔灣一段的北大嶼山公路實施封路措施後，早上及傍晚繁忙時段的行車量/容車量比率會分別上升至 0.85 及 1.02。他詢問有關數字是否意味道路已超出負荷，並希望署方評估港珠澳大橋通車後相關路段的行車量/容車量比率。

21. 余漢榮先生綜合回覆如下：

- (a) 參考過往經驗，承建商採取多項安全措施，包括將地面影線的範圍擴大數百米，讓駕駛者有更充分時間於到達楔形引入路之前從快線切入中線。
- (b) 上次實施臨時交通管理措施期間，共發生 9 宗輕微交通意外，估計意外主因是駕駛者一時大意撞向前方車輛。若道路因意外而出現擠塞，承建商會在東涌市中心的主要路口擺放交通標誌，提醒駕駛人士改經翔東路前往九龍。如果只剩下 1 條行車線，道路難免會出現塞車，因此承建商實施改善措施，以交通圓錐筒(俗稱「雪糕筒」)代替注水防欄(俗稱「水馬」)，當有輕微交通意外導致 1 條行車線出現擠塞時，便可即時移動「雪糕筒」，開放部分快線路段予車輛使用，以減低對交通的影響。
- (c) 關於雨季方面，工地設有水泵設備作泵水用途，而路邊亦有去水系統，可減低天雨對施工的影響。此外，工程部門亦已制定其他應對措施，例如在挖掘至泥底時即時注入混凝土，作為地基墊層，從而避免道路下面的泥底受到雨水影響。上次工程共完成 5 個道路標誌架的地基及裝嵌工程，而是次工程涉及 4 個道路標誌架。雖然 2 次工程涉及的道路標誌架數目不同，但由於標誌架工程是同步進行，因此所需的施工時間相同。鑑於 6 月底開始或會有颱風吹襲香港，署方及承建商會盡快在 4 月初開展工程，以期在 6 月第 3 個星期竣工，甚至提前於 6 月中或之前完成所有工序，回復該路段所有行車線。
- (d) 從數字而言，行車量/容車量比率為 1.02，表示擠塞情況處於受控制水平，而高於 1.2 則表示擠塞情況嚴重。署方及承建商希望盡快於本年 4 月開展工程，以趕及在港

珠澳大橋通車前完工，並於 6 月底回復 3 條行車線。迎東邨已開始入伙，預計住戶於 2、3 個月內全部遷入，而滿東邨亦將於今年年底入伙。鑑於人口不斷增加，署方希望在本年 6 月底前完成所有相關臨時交通管理措施，以減低對交通的影響。

- (e) 南面連接路是另一條連接港珠澳大橋人工島的道路，由機場前往市區方向的車輛，會先經人工島進入南面連接路，然後駛往北大嶼山公路。即使港珠澳大橋通車後車流增加，南面連接路工程竣工後應有助紓緩北大嶼山公路的交通情況。

#### IV. 建造東涌至小蠔灣加壓污水管道及其相關工程(合約編號 DC/2016/01) 擬在翔東路道路工程增設兩個 24 小時臨時交通安排 (文件 T&TC 11/2018 號)

22. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：渠務署高級工程師/顧問工程管理 2 黃永輝先生及工程師/顧問工程管理 9 鍾正航先生，以及博威工程顧問有限公司駐地盤高級工程師張信揚先生。

23. 黃永輝先生及張信揚先生分別簡介文件內容。

24. 張信揚先生補充，由於渠務署與路政署均在翔東路設有工地，雙方會保持緊密聯繫，討論及協調屯門至赤鱸角連接路的交通安排。

25. 郭平議員表示，上一議程提及屯門至赤鱸角連接路–南面連接路高架道路段的相關工程預計於本年 6 月完工，而文件第 3.2 段表示，工程已在 2016 年 8 月開展，預計於 2023 年中竣工。上述兩項工程均以翔東路作為緊急道路疏導車輛，一旦兩者同時使用翔東路，定必出現問題。他詢問渠務署有否與路政署及承辦商保持緊密溝通，以協調有可能出現的問題。

26. 鍾正航先生表示，工程開展至今，渠務署一直與路政署召開定期聯絡會議，以討論及協調未來 1 個月雙方在翔東路上之臨時交通安排措施。剛才路政署代表表示，為配合屯門至赤鱸角連接路–南面連接路高架道路段工程，路政署將在本年 4 至 6 月期間封閉北大嶼山公路的快線。為免影響上述路政署工程的進度，署方已跟



運輸署、香港警務處和路政署商討並會在施工期間作出相應安排，以確保翔東路在緊急情況下可用作為北大嶼山公路的臨時替代通道。在收到運輸署或香港警務處通知後，署方會立刻移除翔東路上的所有工地，並於 45 分鐘內取消所有臨時交通安排及還原馬路面予公眾使用。

27. 主席表示，委員會支持文件所載的臨時交通安排。

V. 有關雙層巴士行走 3M 路線的提問  
(文件 T&TC 12/2018 號)

28. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士。

29. 余漢坤議員簡介提問內容。

30. 蔡小敏女士表示，關於雙層巴士是否適合行走嶼巴第 3M 路線，運輸署曾聯同警方、嶼巴及巴士生產商進行兩次實地測試，分別於 2016 年 11 月試行東涌道一段，以及於 2017 年 6 月試行 3M 的全程路線，兩次測試均模擬巴士載滿乘客的情況，測試結果顯示雙層巴士適合行走 3M 路線。署方了解委員及居民對雙層巴士行走 3M 路線的關注，並已提醒嶼巴須為車長提供足夠訓練，以及盡可能安排經驗豐富和駕駛記錄良好的車長駕駛該路線。

31. 余漢坤議員表示，雖然大部分大嶼山居民均知悉上述兩次巴士測試，但卻不清楚測試報告內容，因此對於以雙層巴士行走 3M 號線的安全表示擔憂。若運輸署在早前進行實地測試後沒有編製報告，他建議署方在短期內再進行路試，並詳細記錄過程及相關數據，例如巴士的傾側度、測試時段、巴士上下層的負重量及安全系數等。如測試報告顯示行車安全，相信居民會歡迎以雙層巴士行走 3M 號線，以加強巴士服務，特別是應付梅窩居屋項目入伙後的交通需求。因此，他要求署方提供 3M 號線的路面測試報告及相關數據，以便及早讓居民了解情況，以釋除疑慮。

32. 鄭官穩議員詢問運輸署實地測試的時段及行車速度是否與 3M 號線相若，若車速較慢，安全性自然較高。此外，早前大埔發生交通意外後，有學者建議在巴士車廂內安裝巴士傾側警報器，當巴士的傾側度到達臨界點時，警報器會發出聲響，提醒車長。鑑於

大嶼山道路彎多路窄，他建議巴士公司考慮裝設有關設施。

33. 李桂珍議員建議有關部門修剪路旁樹木，以免阻礙雙層巴士通過。

34. 郭平議員提出意見如下：

(a) 礮石灣的彎位急促，現時單層巴士駛經時需與迎面車輛互相遷就讓位，才有足夠空間通過。他擔心雙層巴士駛經該處時，容易發生意外。

(b) 他贊成以雙層巴士提供服務，以疏導大嶼南的交通。他曾多次指東涌鄉事委員會(鄉事會)對面的 4 個巴士站沒有設置巴士停車灣，單層巴士在該處上落客時會阻礙尾隨車輛，經常造成交通擠塞。滿東邨入伙後，居民可能會前往上述巴士站乘車，而將來使用雙層巴士後會進一步增加上落客時間，他擔心擠塞問題會更加嚴重，希望運輸署及土木工程拓展署商討及研究。

35. 樊志平議員表示，數年前尚未有雙層巴士行駛大嶼山道路時，他已經指出其危險性，例如沿路有樹木阻擋視野，而龍井頭至東涌鄉事會的路段既陡斜又多彎。雖然測試結果顯示雙層巴士適合行走 3M 路線，但乘客日常乘坐巴士時未必會平均分布於車廂，可能會集中在其中一邊，因此不宜只利用沙包作模擬測試。此外，他認為東涌道及龍井頭至東涌鄉事會的路段存在危險，建議雙層巴士改行裕東路，既可提升行車安全，亦有助紓緩交通擠塞。

36. 曾秀好議員表示，香港不時打風下雨，而 3M 路線沿途有很多彎位，不易駕駛。她詢問運輸署在 2016 及 2017 年進行實地測試時的天氣狀況，並建議署方在惡劣天氣狀況下再次進行測試。

37. 周浩鼎議員表示，使用雙層巴士行走 3M 號線無疑可提升載客量，但若會增加意外風險或減低乘客安全，則需三思而後行。如果測試結果顯示雙層巴士並不適合行走大嶼山道路，而多名委員亦對此表示擔憂，他認為政府可透過其他方案改善該區的交通問題，例如在羌山路進行改善工程，甚至建造新道路。此外，他建議巴士公司調配資源，考慮以雙層巴士行走其他更合適的路線，例如嶼巴 37M 號線，以滿足迎東邨的新增交通需求。

38. 蔡小敏女士綜合回覆如下：

- (a) 上述兩次的實地測試均在早上進行，並模擬全車載滿乘客的情況，運輸署職員監測路線的行車情況，例如巴士能否安全駛過彎位，而巴士生產商人員則在車上監測零件運作是否正常。測試結果顯示雙層巴士能夠順利完成整個路面測試。就余漢坤議員希望獲取更多相關資料(例如安全系數等)，或需由嶼巴作補充。
- (b) 署方備悉有關在巴士車廂內安裝傾側警報器的建議，並會與嶼巴研究其可行性。
- (c) 署方會提醒相關部門定時修剪樹木，並加緊留意道路彎位的樹木生長情況，以確保行車安全。

39. 阮潔鳳女士綜合回覆如下：

- (a) 署方曾在礮石灣的彎位進行實地測試，結果顯示彎位足夠兩輛巴士同時通過。署方會要求巴士公司提醒車長駛經該處時要格外留神，並需遵從路面標誌行駛。
- (b) 根據滿東邨的交通影響評估報告，該區的主要巴士線會行駛裕東路，因此署方會在裕東路設置巴士停車灣，供巴士上落客。署方預計滿東邨入伙後，居民不會乘坐經東涌道駛往嶼南道的巴士，所以暫未有計劃在東涌道加設巴士停車灣。
- (c) 土木工程拓展署現正進行東涌新市鎮擴展計劃的研究，署方會與該署保持緊密聯繫，探討是否需要在東涌道增設巴士停車灣，以應付將來增加的車流或人流。

40. 陳天龍先生綜合回覆如下：

- (a) 用於行走 3M 路線的雙層巴士車型有別於常見的雙層巴士型號。一般的雙層巴士長 12 米、高 4.4 米，但行走 3M 路線的雙層巴士只長 10.4 米、高 4.2 米，即高於一般單層巴士不足 1 米，而且車身亦較短。另外，據悉其他巴士公司亦有採用該款車身較短的巴士，用以行駛石澳或山頂等路段，因此該公司亦選擇以該款巴士行駛大嶼南道路。

- (b) 在進行上述兩次路面測試時，該公司均按照運輸署的標準，在車上座位及走廊位置，按每人57公斤的重量標準放置鐵板，模擬車輛滿載的狀況。
- (c) 有關在巴士車廂內裝設傾側警報器的建議，據悉運輸署已成立工作小組進行研究，相信政府不久後會提出意見。

41. 張富副主席質疑運輸署的說法，他認為現時嶼南道礮石灣的彎位根本不足以讓兩架車輛通過。他認為署方在落實以雙層巴士行走 3M 路線前，需測試該彎位是否能同時讓兩輛雙層巴士通過。委員已多次要求改善該彎位，而且該處最近再次發生交通意外，他促請署方盡快跟進及作出改善。

42. 郭平議員不滿運輸署認為滿東邨入伙後，居民不會使用東涌道及該處巴士站出入，並基於上述假設而不考慮在東涌道巴士站設置巴士停車灣。委員早已指出東涌道欠缺巴士停車灣，巴士停泊時會阻礙尾隨車輛及造成交通擠塞，存在一定危險。他希望署方聆聽委員的意見，正視問題及盡早作出改善。

43. 樊志平議員提出意見如下：

- (a) 剛才巴士公司表示，進行測試時在車上放置鐵板，以模擬車輛滿載的狀況，但他認為在真實情況下，乘客或會集中在其中一邊車廂，他詢問巴士公司有否模擬上述狀況，以測試巴士會否傾斜。
- (b) 他不明白為何運輸署認為滿東邨居民不會使用東涌道。早前他與署方開會時，已極力反對屋苑路口面向東涌道，因擔心將來人車爭路，容易發生交通意外。裕東路已建成多年，他建議署方多加運用。

44. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 在滿足居民交通需求的同時，委員亦十分關注雙層巴士的行車安全，不想有任何意外發生。雖然嶼巴代表剛才已就所選用的巴士型號提供數據，但仍未能完全釋除疑慮。

- (b) 他提議署方及嶼巴在 6 月底雙層巴士正式投入服務前，安排兩架同款的雙層巴士再次進行實地測試，尤其是礮石灣的彎位，並邀請所有持份者，包括議員、本委員會委員、三個鄉事會的委員和村長等，視察整個過程及提出改善建議。

45. 黃福根委員提出意見如下：

- (a) 他認為問題癥結不在於雙層巴士本身或型號，而是駕駛雙層巴士的車長需要具備足夠的經驗及駕駛技術，並需提高警覺，以便能駕馭大嶼南的道路，特別是礮石灣彎位，因為稍有不慎便容易發生意外。
- (b) 嶼南道至羗山道一段有很多彎位，駕駛雙層巴士行走該路段有一定難度，亦存在危險。他認為現時是一個契機，希望政府增撥資源改善有關道路，並建議路政署和運輸署實地視察及試坐巴士，親身感受該路線的真實行車情況。

46. 余麗芬議員表示，嶼巴代表提及有巴士公司現時採用與 3M 號線雙層巴士同款的巴士行走石澳路段，而道路情況與梅窩路段相若。她質疑有關說法是假設該款巴士能安全行走石澳及大嶼山的道路，但石澳及大嶼山的道路環境各有其獨特性，情況不盡相同，而且石澳亦不時發生交通意外。她認為巴士公司應進一步詳細了解相關資料，再回應委員的問題。

47. 陳天龍先生澄清，他剛才是指該款巴士型號亦有在其他地方行走類似的山路路線，例如石澳和山頂路段。

48. 張富副主席認為最大的問題出於道路而不是巴士，因此首要是改善道路彎位。大嶼山的道路並不是標準道路，很多彎位根本不適合兩輛巴士同時通過，尤其是礮石灣的彎位十分急促，容易發生意外，他要求相關部門盡快跟進及作出改善。

49. 郭平議員表示，大嶼南巴士服務不足的問題急需解決，除了引入雙層巴士外，署方亦需改善該區的道路網絡。他同意應安排委員親身試坐雙層巴士進行路試。

50. 主席表示，大嶼山的巴士站十分簡陋，仍處於七、八十年

代的標準，已不合時宜。雖然梅窩部分巴士站已進行翻新工程，但設施仍未能切合乘客所需。有關建造新巴士站的訴求已提出多年，但運輸署與巴士公司互相推卸責任，以致問題一直未獲解決，他希望相關部門與巴士公司盡快商討及處理。此外，他亦希望署方盡快安排進行另一次雙層巴士路試，並邀請有興趣的委員參與。

51. 蔡小敏女士回覆表示，就再次安排進行路試，署方會於會後與嶼巴作適當的跟進，有興趣的委員屆時可一同參與。就曾秀好議員建議在惡劣天氣下進行路試，由於署方在路試前需與多個部門協調，並需巴士公司作出相應安排，再加上天氣狀況難以預測，因此不能保證可安排在惡劣天氣下進行路試，但署方備悉有關建議並會盡量作出安排。署方理解委員對雙層巴士行走 3M 路線的關注，並會繼續與巴士公司保持緊密溝通，以加強巴士服務的安全。

52. 黃福根委員表示，路政署曾在礮石灣進行彎位改善工程，雖然彎位有所改善，但弧度依然不足，導致巴士尾轆不時駛上路壘。他建議路政署進一步擴闊該處附近的橋位，以供兩架車輛同時通過。

53. 阮潔鳳女士表示會向相關同事轉達委員有關礮石灣彎位的建議，以作出跟進。就有關東涌道及裕東路的意見，她會在會後與相關議員商討滿東邨入伙後的交通安排。

54. 主席希望運輸署盡快安排委員一同進行路試，以檢視需要改善的彎位。

(鄧家彪議員及劉展鵬委員約於下午 3 時 45 分離席。)

## VI. 有關要求加強迎東邨通宵巴士服務的提問 (文件 T&TC 13/2018 號)

55. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士、龍運巴士有限公司經理(車務)潘振剛先生、城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司經理(策劃)冼志賢先生及總公眾事務主任尹慧嫻女士，以及新大嶼山巴士有限公司副總經理陳天龍先生。

56. 周浩鼎議員簡介提問內容。

57. 蔡小敏女士表示，運輸署備悉有關龍運 N31 號線及城巴 N21A 號線繞經迎東邨巴士總站的建議。迎東邨入伙後，署方會繼續密切留意居民對巴士服務的需求及出行模式，並會在有需要時要求巴士公司作出合適安排。此外，署方在 2017-18 年度巴士路線計劃中落實開辦一條往來迎東邨與東涌站的嶼巴第 N37 號線，預計該線會於今年第 2 季內投入服務，署方會盡快與巴士公司商討落實細節。

58. 冼志賢先生表示，城巴會密切留意 N21A 號線的乘客需求，以研究該巴士線是否需繞經迎東邨。

59. 潘振剛先生表示，據悉迎東邨準住戶已開始陸續收到單位鑰匙。龍運會密切留意乘客需求的變化，並會適時調整巴士服務，以配合當區新增人口的需求。

60. 周浩鼎議員提出意見如下：

(a) 剛才運輸署表示嶼巴 N37 號線預計於今年第 2 季內開辦，他詢問巴士公司能否作出配合，以確保該巴士線能如期投入服務。

(b) 現時迎東邨居民需步行約 5 至 10 分鐘前往較遠的迎禧路巴士站乘搭 N31 及 N21A 號線，於深夜時分尤其不便，因此他建議該巴士線繞經迎東邨巴士總站，以方便居民。剛才兩間巴士公司均表示會因應日後乘客需求變化，適時調整巴士服務，他詢問巴士公司能否提供時間表。

61. 陳天龍先生表示，嶼巴一直就 N37 號線與運輸署保持緊密溝通，並已調撥車輛和車長等資源以作出配合。該公司與運輸署會密切留意迎東邨的入伙情況，並希望於今年第 2 季開辦 N37 號線。

62. 冼志賢先生表示，由於城巴 N21A 號線的路線建議仍在研究階段，目前尚未有確實時間表，但該公司會繼續留意該巴士線的乘客需求。

63. 潘振剛先生表示，龍運 N31 號線通宵行駛，每晚約有 20 班次，載客量約為兩成多，因此該巴士線仍有足夠的剩餘載客量，可滿足迎東邨入伙後的新增乘客。雖然如此，該公司仍會密切留意乘

客量的增長及變化，並會適時調整及改善服務。

64. 李桂珍議員希望巴士公司從善如流，盡快增加巴士班次，以配合迎東邨居民的交通需求，否則居民乘車出入時會十分不便，尤其是晚上時分。

65. 曾秀好議員表示，現時 N31 及 N21A 號線不途經迎東邨巴士總站，居民需由迎東邨步行 5 至 10 分鐘至迎禧路巴士站，步速較快亦需 5 至 7 分鐘，而上述 2 條巴士線繞經迎東邨巴士總站只需數分鐘車程。鑑於迎東邨已陸續入伙，她希望巴士公司盡快落實繞經迎東邨巴士總站的安排。

66. 周浩鼎議員對嶼巴作出配合以盡快落實 N37 號線巴士服務表示讚賞。議員並非要求巴士公司開辦新路綫，只建議 N31 及 N21A 號線繞經迎東邨巴士總站，而落實有關建議只需增設 1 個巴士站，雖然車程會稍為延長，但這是解決問題的簡單方法。他希望巴士公司跟進有關 N31 及 N21A 號線的路綫建議。

67. 郭平議員認為嶼巴從善如流，值得讚賞。現時迎東邨居民需前往較遠的迎禧路巴士站乘車，於天氣惡劣的情況下及深夜時分尤其不便，而 N31 及 N21A 號線巴士只需花少許時間繞經迎東邨巴士總站，便能解決居民面對的問題。他要求運輸署及巴士公司考慮有關建議。

68. 張富副主席表示，近年東涌發展迅速，建議開辦專線小巴提供點對點交通服務，從而改善東涌的整體交通服務。

69. 蔡小敏女士表示，署方備悉有關 N31 及 N21A 號線的意見，並會繼續密切留意該兩條路綫的需求變化，在有需要時要求巴士公司優化路綫的服務。署方亦備悉有關開辦專線小巴服務的意見。

## VII. 有關牌照巴士安全的提問 (文件 T&TC 15/2018 號)

70. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士，以及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。

71. 容詠嫦議員簡介提問內容。



72. 蔡小敏女士表示，現時非專營巴士服務(包括邨巴服務)一般由使用者和客運營業證持有人直接安排，運作時間較為靈活。運輸署現時並沒有規範非專營巴士公司車長的工作時間，但一直透過不同途徑與業界保持緊密聯繫，並提醒業界確保司機安全駕駛。據悉交通公司一直有參照署方的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)安排車長更表。

73. 曾啟亮先生回覆如下：

- (a) 該公司招聘車長時，會先核實申請者持有合資格的公共巴士駕駛執照，申請者亦需接受由資深人員督導的駕駛考試，合格後才可繼續進行餘下的招聘程序。此外，申請者須於入職前向該公司提交由香港警務處發出的「過往定罪事項證明書」(俗稱「查牌紙」)，以便該公司了解申請者的扣分和觸犯交通規例紀錄，紀錄良好者才會正式獲聘。最後，獲聘者須於入職前接受註冊西醫的體格檢驗，證明其有能力執行駕駛工作。
- (b) 車長工時方面，每天上班時間平均約為 10 小時，當中包括不少於 1 小時的用膳時間及不少於 30 分鐘的小休時間。在編訂更表時，該公司會在每班次之間預留數分鐘讓車長休息。
- (c) 雖然該公司並非專營巴士公司，但在編訂車長更表及工作時間時，均會參照運輸署向專營巴士公司發出的《指引》，確保車長在下班後及再次上班之前有足夠的休息時間。該公司在愉景灣提供公司宿舍，居住較遠的車長可因應需要申請入住，以減省通勤時間。

74. 郭平議員表示，雖然專營巴士服務受《指引》規管，仍屢次發生交通意外及存在不少問題。運輸署曾於過往會議提及《指引》並不適用於邨巴服務，包括愉景灣邨巴。他詢問，既然《指引》不適用於邨巴服務，署方將如何監管邨巴車長的工作及休息時間。

75. 蔡小敏女士回覆表示，就非專營巴士(包括邨巴)的監管方面，署方主要查核其有否遵從客運營業證所許可的用途、發出條件和相關規定，例如有否按照服務詳情表提供服務。若有違規，署方會作出跟進。雖然署方沒有就非專營巴士的車長工時作出規範，但

會透過與業界的恆常會議或不同渠道，提醒非專營巴士公司注意車長的休息時間及其他方面的安全措施。

76. 容詠嫦議員認為現時車長的工作環境及工時等條件並不理想，邨巴又不受《指引》規管，情況令人憂慮。她認為運輸署並沒有體恤車長工作的辛勞，署方只透過與業界的恆常會議，提醒巴士公司遵從有關規定，但沒有制定規範，任由服務使用者和邨巴公司自行商討服務細則，有監管不力之嫌。她建議署方加強監管，並就車長工時、服務及過往駕駛態度等方面制訂指引。

77. 蔡小敏女士表示，就容議員提出有關制訂指引的意見，她會轉達相關組別作適當跟進。

(周浩鼎議員約於下午 4 時 10 分離席。)

#### VIII. 有關要求九巴月票適用於龍運巴士及跟進脫班問題的提問 (文件 T&TC 17/2018 號)

78. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士、龍運巴士有限公司經理(車務)潘振剛先生，以及九龍巴士(一九三三)有限公司傳訊及公共事務部副主管林子豪先生。

79. 郭平議員簡介提問內容。

80. 林子豪先生回覆表示，九巴月票計劃只適用於九巴班次及聯營路線的九巴班次。由於九巴和龍運是兩間不同的專營巴士公司，其帳目、路線和收費結構均不相同，因此九巴月票計劃並不涵蓋龍運巴士線。該公司樂意聆聽各方就月票計劃提出的意見。他會向公司轉達郭議員的建議，研究如何在現有框架下優化九巴月票計劃。若該公司就月票計劃的適用範圍有任何變更，需先與運輸署聯繫及商討。

81. 潘振剛先生回覆如下：

- (a) 根據公司資料，於農曆新年期間龍運並非單由兼職車長駕駛巴士。龍運每條巴士線的車長均包括退休後續聘的車長及兼職車長，但人數並不足以大幅影響班次的穩定性。該公司會定期向運輸署提交巴士脫班和班次開出的資料，供署方參考及作監管用途。

- (b) 農曆新年期間，龍運 S64、E41 及 E42 號線出現脫班並非單因人手所致，亦受路面情況及天氣影響。根據記錄，龍運巴士的脫班率於本年 2 月中旬後的確有輕微上升，但 2 月份的整體脫班率與以往(包括本年 1 月)相若。
- (c) 該公司一直與兼職車長商討聘用條件和工作安排，並計劃將聘用條件改為工時較長的時薪合約。據初步了解，大部分兼職車長均有意接受有關新安排。

82. 蔡小敏女士表示，運輸署並沒有就龍運各條路線於 2017 年每月不同時段進行載客率統計，但署方不時派員實地監察有關路線的服務水平。根據署方近日在繁忙時段進行的實地調查，龍運「A」線、「E」線和「S」線等日間路線的平均載客率約為 2 成至 8 成多，服務水平可應付乘客需求。署方明白委員對巴士服務水平的關注，會繼續密切監察有關路線的服務，並會在有需要時要求巴士公司加強服務。

83. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 早前大埔公路發生嚴重交通意外後，九巴曾向傳媒表示，九巴和龍運對車長的停工安排意見一致，但現時談到月票計劃時，九巴卻推說九巴和龍運是兩間不同的公司。他認為有關說法反映九巴持雙重標準，令人難以信服。
- (b) 他多年來處理東涌的交通問題，每當他向龍運投訴巴士脫班及延誤等問題時，該公司都以天氣因素及路面交通狀況作回應。他希望巴士公司認真檢討車長的福利制度，改善車長待遇，以期解決脫班問題。
- (c) 東涌發展迅速，交通需求急增。鑑於區內有不少居民前往機場上班，他曾多次要求龍運加密班次，但卻未獲回應。他希望龍運聆聽市民的訴求，積極解決班次延誤及脫班等問題。

84. 林子豪先生表示，社會大眾均十分關注大埔公路車禍事件。無論是九巴或龍運，兩間公司都將安全放在首位，並會盡力將

安全標準提升至乘客和公眾滿意的水平。然而，月票計劃受帳目和專營權所限，因此九巴無法將月票計劃擴展至包括龍運巴士線。

85. 潘振剛先生補充，九巴及龍運為兩間不同的專營巴士公司。巴士公司在可行及不會嚴重影響公司財務狀況的情況下，會考慮為乘客提供票價優惠、轉乘優惠或月票計劃等，以回應社會訴求和減輕乘客的車費負擔。九巴和龍運的票價結構並不相同，故九巴只可基於自身的財務狀況考慮為乘客提供票價優惠。該公司備悉委員對九巴月票計劃的意見，並會向管理層反映。

(樊志平議員約於下午 4 時 30 分離席。)

IX. 有關要求運輸署撤回城巴 E23 號線繞經東涌北建議的提問  
(文件 T&TC 18/2018 號)

86. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島蔡小敏女士、城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司經理冼志賢先生及總公眾事務主任尹慧嫻女士。

87. 郭平議員簡介提問內容。

88. 蔡小敏女士表示，載客率的計算方法是以 1 小時內所有班次的總乘客人數除以 1 小時內所有車輛的總載客量。《2018-2019 年度離島區巴士路線計劃》(巴士路線計劃)文件提及，城巴 E23 號線最繁忙的 1 小時是指下午 5 時正至 5 時 59 分往慈雲山方向的巴士班次，行走有關班次的巴士部分長 12.8 米及部分長 12 米，運輸署現正就巴士路線計劃徵詢相關區議會的意見。署方備悉郭議員對 E23 號線的意見，並會在歸納各方意見時作適當的考慮。

89. 冼志賢先生表示，城巴會定期調查每條巴士線的乘客量。根據最近的客量調查，E23 號路線全日最繁忙 1 小時的載客率為 56%，時段為下午 5 時正至 5 時 59 分。在該小時內開出的 5 班車中，公司抽樣調查其中 3 班車，包括 2 班 12 米長巴士及一班 12.8 米長巴士，得出上述載客率數據。

90. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他詢問運輸署會否新增 1 條巴士路線，由逸東邨開出，經東涌北前往市區。

(b) 他認為署方和城巴提供的載客率計算方法有誤導成分。12.8 米長的巴士型號，上層座位 63 個，下層座位 29 個及企位 48 個，共有 92 個座位，而 56%載客率相等於 70 多名乘客，即巴士上的座位已幾乎坐滿。此外，另一款 12 米長巴士型號，上層座位 51 個，下層座位 23 個及企位 46 個，共有 74 個座位，而 56%載客率相等於約 70 名乘客，即巴士上的座位已經坐滿。由此可見，56%載客率反映巴士座位接近或已經滿座。在上次會議上，署方令人誤以為 56%載客率表示巴士尚有 44%承載力，及後他翻查資料才發現署方同時把座位及企位計算在內。他認為早前大埔及深水埗交通意外的成因，可能是車長長途駕駛或車廂擠滿乘客所致。他希望署方及巴士公司正視有關問題，致力提高服務質素。

91. 蔡小敏女士回覆表示，署方備悉郭議員有關開辦新路線往來逸東邨及慈雲山邨的建議，並會轉介相關組別於將來的巴士路線計劃中作適當考慮。現時逸東邨居民可透過巴士公司的轉乘計劃，先乘搭城巴 E21A 號線，再轉城巴 E23 號線前往慈雲山。關於載客率方面，現時專營巴士的載客率是按照全車的運載能力計算，即包括座位和企位。署方明白委員對巴士行車安全的關注，並會繼續與專營巴士公司溝通及探討不同措施，以加強專營巴士的安全。

(張富副主席約於下午 4 時 35 分離席。)

X. 有關在欣澳站加設出入口閘機的提問  
(文件 T&TC 14/2018 號)

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

93. 容詠嫦議員簡介提問內容。

94. 林圓女士回覆如下：

(a) 港鐵公司一直密切留意各車站的客流，亦會因應客流採取合適的措施，以維持車站運作暢順。根據觀察，港鐵欣澳站早上繁忙時段的整體乘客入閘情況大致暢順。車站人員會通知愉景灣的巴士公司有關列車的最新班次時

間表，以便巴士公司作出相應的班次安排。不過，巴士有時會受到路面交通情況影響，以致抵達時間未必能與列車班次配合。由於巴士站落客處與港鐵車站閘機位置有一段距離，乘客下車後一般會魚貫入閘，而非同一時間蜂擁至入閘機。

- (b) 在早上 7 時至 8 時半的繁忙時段，該公司留意到個別時段有較多乘客使用閘機入閘，其餘時間則未有出現擠擁情況。事實上，港鐵公司於數年前已增設出入口閘機，至今仍能應付乘客需求。
- (c) 為應付東涌綫的最繁忙路段(青衣站及南昌站往香港方向)，港鐵公司在今年年初調整部分班次，在青衣站加開特別班次，並調節東涌站的列車開出時間，令班次更平均，因此在欣澳站上車的乘客亦可以受惠。港鐵公司會繼續密切留意有關情況，並可於會後與容議員在繁忙時間一同實地視察。

95. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她曾於早上 8 時後在欣澳站實地視察。該站共設有 5 部閘機，包括 2 部入閘機，2 部出閘機及 1 部出入口閘機。早上繁忙時段有很多往愉景灣上班的乘客會使用該部出入口閘機，以致出入口閘機經常出現擠塞，形成「樽頸位」。她表示，一輛雙層巴士有過百名乘客，他們下車前往港鐵站轉車時，卻因堵塞在該閘口位置而未能到達月台，即使列車尚未滿載仍無法及時上車，以致上班遲到。
- (b) 她感謝港鐵公司早年因應市民訴求，在港鐵站增設閘機。增設閘機並不是一朝一夕能夠達成，她上次提出有關建議後亦要 1 年才能成事。她預期欣澳站的人流將不斷增加，因此預早提出此問題，希望港鐵公司考慮增設閘機的建議及盡快籌劃有關工程。

XI. 有關要求修補長洲路面空隙的提問  
(文件 T&TC 16/2018 號)

96. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署區域工程師/離島梁昭薇女士，以及離島民政事務處(民政處)高級工程督察黎明有先生。

97. 鄭官穩議員簡介提問內容。

98. 黎明有先生表示，文件提及的部分路面空隙是處方在重鋪路面時刻意預留的空間。處方以伸縮物料(例如填縫膠)填補空隙，以應對路面的冷縮熱脹。另外，有部分路面空隙是新舊物料的接口位，由於面積較小，故不會以填縫膠填補。鑑於部分填縫料因使用多年而損耗，處方將安排跟進和作出修補。

(會後註：大菜園路已進行修補，民政處亦會留意其他路段位置，如有需要會進行修補。)

99. 梁昭薇女士表示署方會安排承建商巡查和陸續修補該署負責維修的道路。提問夾附的相片所示大興堤路已進行修補，署方亦會檢視和修補其他路政署負責的路段。

100. 李桂珍議員表示，路面空隙較易察覺及提防，但坑渠蓋一旦出現破損，行人稍有不慎便很易跌入坑渠，十分危險。她請相關部門跟進有關問題。

101. 鄭官穩議員補充，由路政署負責維修的西堤道部分路段出現頗大的裂縫，他要求署方跟進。此外，雖然贊端路由民政處工程部負責維修，但早前進行的工程效果欠佳，他請處方作出跟進。

(會後註：民政處表示，贊端路由路政署負責維修保養，該署會作出跟進。)

102. 梁昭薇女士表示，署方會安排承建商檢視西堤路和贊端路，屆時亦會留意渠蓋和路面空隙的問題。

## XII. 其他事項

### 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

103. 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 3 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。

104. 委員備悉有關報告。

## XIII. 下次會議日期

105. 會議完畢，會議在下午 4 時 50 分結束，下次會議日期為 2018 年 5 月 21 日(星期一)下午 2 時正。

-完-