

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2017 年 9 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

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

黃漢權先生

劉焯榮先生

余麗芬女士

李桂珍女士

鄧家彪先生, JP

容詠嫦女士

周浩鼎先生

曾秀好女士

郭 平先生

傅曉琳女士

黃福根先生

王媽添先生

黃信全先生

何紹基先生

袁景行先生

羅 崑先生

劉展鵬先生

應邀出席者

潘嘉豪先生	路政署 工程師 4/暢道通行
楊世喜女士	路政署 高級工程師 4/暢道通行
區澤禧先生	運輸署 工程師/房屋及策劃 1
曾智仁先生	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 2
曾以揚先生	運輸署 高級運輸主任/隧道及青馬 1
司徒巧茵女士	房屋署 物業服務經理/物業服務(港島及離島三)
古兆輝先生	香港警務處 總督察(行動 2)(中區)
林默涵先生	香港警務處 特遣小隊督察(執行及管制分區)(港島交通部)
魏天保先生	機電工程署 工程師/運輸、保安及中央工程 3/2
莫惠寶先生	機電工程署 高級電子督察/運輸、保安及中央工程 3/運輸服務
陳文達先生	機電工程署 助理機械督察/運輸、保安及中央工程 3/運輸署
余嘉敏女士	商務及經濟發展局 高級政務主任(旅遊)
潘振剛先生	龍運巴士有限公司 襄理(車務)
林 圓女士	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理(對外事務)
李偉聲先生	弘達交通顧問有限公司 副董事
劉偉業先生	弘達交通顧問有限公司 首席交通工程師
張建強先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 副董事總經理
張國偉先生	新世界第一渡輪服務有限公司 營運及海事經理
李穎詩女士	動力國際體育商業顧問有限公司 執行董事
曾愷忻女士	動力國際體育商業顧問有限公司 助理客戶經理
方仁傑先生	Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited 行政總裁
姚巧玉女士	Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited 製作總監

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
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)
譚嘉俊先生	土木工程拓展署 工程師 3 (離島發展部)
盧添發先生	香港警務處 署理大嶼山區行動主任
林偉傑先生	香港警務處 署理警民關係主任
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
周淑敏女士	新世界第一渡輪服務有限公司 企業傳訊經理
曾啟亮先生	愉景灣交通服務有限公司 交通運輸高級經理

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

陳連偉先生

樊志平先生

鄭官穩先生

溫東日先生

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) 運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士，她暫代郭詩韻女士出席會議；
- (b) 香港警務處水警海港警區警民關係主任林偉傑先生，他暫代阮敬豪先生出席會議；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. 主席歡迎新任增選委員劉展鵬先生，並請委員備悉陳連偉議員、樊志平議員、鄭官穩議員、溫東日委員及陳金洪先生因事未能出席會議。

## I. 通過 2017 年 7 月 17 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. 「人人暢道通行」計劃的下一階段  
(文件 T&TC 48/2017 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署高級工程師 4/暢道通行楊世喜女士及工程師 4/暢道通行潘嘉豪先生，以及萬利仕(亞洲)顧問有限公司副董事總經理張建強先生。

6. 楊世喜女士表示，路政署於本年 7 月 21 日經秘書處收到市民提出為橫跨迎禧路近昇薈和映灣園的行人天橋(編號 ID01)加建升降機的新建議，希望諮詢委員是否同意將有關建議納入「人人暢道通行」計劃下一階段內推展。潘嘉豪先生利用投影片簡介文件內容。

7. 周浩鼎議員支持於上述行人天橋加建升降機的建議。據他實地觀察所得，該行人天橋通往屋苑，有不少附近居民使用，而且鄰近的巴士站剛剛啓用，預計人流會不斷增加。行人天橋目前只有 1 條樓梯連接地面，附近又沒有其他便利的途徑前往屋苑，居民需要繞路回家，在行人天橋加建升降機設施，可方便長者及行動不便人士。根據文件所載，政府會負擔有關升降機的建造費用，惟該行人天橋並非由路政署負責維修和保養，他詢問升降機建成後會由哪個政府部門負責維修和保養費用。

8. 楊世喜女士表示，雖然上述行人天橋並非由路政署負責維修和保養，但在該處加建升降機後的相關維修和保養費用會由該署負責。

9. 鄧家彪議員亦支持上述的加建升降機建議。他詢問路政署會如何處理在長洲及坪洲等其他離島地區加建升降機的建議。

10. 主席表示鄧議員的提問與下一個議程的內容相關，建議路政署屆時再就其他離島區加建升降機的建議作出回應。

11. 黃華先生表示，巴士公司支持於行人天橋(編號 ID01)加建升降機的建議。

12. 主席總結，委員會同意將文件所載加建升降機的新建議納入「人人暢道通行」計劃下一階段的推展項目。

(黃信全委員約於下午 2 時 15 分入席。)

### III. 有關加建升降機建議的提問 (文件 T&TC 53/2017 號)

13. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師阮潔鳳女士，以及路政署高級工程師 4/暢道通行楊世喜女士及工程師 4/暢道通行潘嘉豪先生。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

14. 李桂珍議員簡介提問內容。

15. 楊世喜女士表示，路政署已於本年 5 月 25 日以書面回覆秘書處，解釋在長洲長貴路加建升降機連接長貴邨的建議未能納入「人人暢道通行」計劃下一階段的原因。她補充，納入該計劃其中的條件包括行人通道(即行人天橋、高架行人道和行人隧道)需要橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路，以及市民可以在任何時間使用這些行人通道。李桂珍議員提出在長洲長貴路加建升降機連接長貴邨的建議並未能符合上述的條件。剛才所討論建議在橫跨迎禧路近昇薈和映灣園的行人天橋加建升降機，則符合上述及相關條件，因此可納入「人人暢道通行」計劃下一階段內推展。李桂珍議員建議加建升降機的位置並非位於公共行人通道，而是涉及依山而建的斜路，因此未能納入「人人暢道通行」計劃內。署方早前已將李議員的建議轉介運輸署跟進，該署會研究有關建議可否納入上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統計劃內。

16. 阮潔鳳女士表示，正如署方的書面回覆所述，政府已訂立一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議進行評審。政府亦計劃展開研究，檢討及改善評審機制，並根據研究結果就近年收到的其他建議(包括上述李桂珍議員的加建升降機建議)，進行初審、交通評估及初步技術可行性研究等。

17. 李桂珍議員表示，連接山上長貴邨的道路既長又斜，對居於長貴邨的長者及攜帶重物的居民造成不便。若有關建議未能納入「人人暢道通行」計劃內，她詢問會由哪個政府部門負責處理。

18. 鄧家彪議員表示「人人暢道通行」計劃於首階段第一批推展項目的三項升降機建議均位於東涌區，在是次下一階段計劃下每區可選出不多於三條現有行人通道作為第二批推展項目，惟現時離島區只有一項位於東涌的新建議納入第二批推展項目。鑑於離島其他地區亦有加建升降機的需要，他希望計劃能同時惠及其他地區，並

可善用資源。雖然路政署表示離島其他地區的升降機建議不符合計劃的既定條件，因此不作考慮，但他認為政策應靈活變通，並需與時並進，正如第二批推展項目的計劃已放寬條件，不再局限於由路政署負責維修及保養的公共行人通道。他希望政府能因應離島的特別情況作彈性處理。

19. 黃漢權議員提出意見如下：

- (a) 若運輸署以道路的人流量作為準則，東涌以外的許多其他離島地區不可能達標。以坪洲聖家路的建議為例，由聖家路連接至山上的上下坡道路均十分陡斜，輪椅人士和長者根本難以使用這些道路，而該處因規劃所限只准興建低層樓宇，居民人數少，以致通道人流不多，因此不符合運輸署有關人流的要求。此外，該處沒有行人天橋等設施，無法納入路政署的「人人暢道通行」計劃內。
- (b) 坪洲聖家路連接坪洲靈灰安置所，雖然該靈灰安置所設有無障礙通道設施，但居民需經陡峭的斜路才能到達，十分不便。他認為「人人暢道通行」計劃的目的是締造暢通可達的社區環境，方便市民，但離島區地理環境特殊，只有東涌設有行人天橋等設施，他希望政府能彈性處理離島其他地區加建升降機的建議，以應付人口老化問題，即使建議未能符合所有條件，只要有合理的理據支持亦應予以考慮。

20. 郭平議員認為政府在制定「人人暢道通行」計劃時只考慮市區的情況，因而只涵蓋行人天橋、高架行人道和行人隧道，但離島各區除東涌外均沒有上述設施，因而未能受惠，做法有欠公平。他認為政府應考慮離島區的獨特性，靈活處理區內的情況，以配合居民需要，並希望路政署將委員的意見轉交運輸及房屋局(運房局)考慮。

21. 周浩鼎議員表示，「人人暢道通行」計劃其中一項條件是公共通道需為行人天橋、高架行人道或行人隧道設施，惟離島島嶼因先天環境所限，根本不能符合這項要求，以致未能納入計劃內。他建議有關部門因應離島區的特別情況考慮放寬有關條件，彈性處理離島區的建議。

22. 楊世喜女士表示，路政署作為工務部門，需要依循政策局就計劃所訂定的指引及範疇處理有關加建升降機的建議。她理解委

員的關注，但亦強調除非政策局在「人人暢道通行」計劃的政策上作出調整，否則署方在現行計劃下無法處理位於離島區內因前述原因而未能納入「人人暢道通行」計劃的建議。

23. 李桂珍議員詢問向負責政府單位(如運房局)反映意見的渠道。

24. 周浩鼎議員表示，按署方所言，離島區的情況需要運房局才能處理及解決，若然如此，他建議直接向局方反映委員的意見。

25. 郭平議員表示，路政署並沒有真正回應委員的訴求，只歸咎於政策問題，但他認為在有需要時，應因應情況靈活變通。他認為署方的做法對離島區有欠公允。

26. 余漢坤議員表示，既然署方未能作出回應，他建議向運房局反映委員的意見，希望局方能審視有關計劃。他認為，只要配合當區需要，項目範疇不應只局限於升降機設施，亦可包括行人輔助設施等。他認為可先待局方回應，再商討下一步行動。

27. 鄧家彪議員引述北區的例子，指上水曾有一項加建升降機建議，惟有關的行人天橋並非公共行人通道，因此未能納入「人人暢道通行」計劃內，其後政府因應公眾及議員的訴求，作出檢討並優化有關計劃，在新一階段計劃下，即使行人天橋並非公共行人通道，但若任何時間均可供市民使用，政府亦會考慮有關的加建升降機建議。由此可見，政策是可以修改的，他希望相關部門到離島區實地視察，認真聆聽地區意見。

28. 余麗芬議員認為行人通道由路政署和房屋署等多個不同部門管轄及處理，故需要部門間互相協調。面對人口老化問題，離島多個地區都有需要改善行人通道設施，以方便居民及有需要人士。她建議相關部門舉行跨部門會議及實地視察，為離島區研究切實可行的方案，以解決地區需要。

29. 主席請有關部門認真考慮委員的意見，並請秘書處會後再作跟進。

(會後註：委員的意見已轉達予運輸及房屋局考慮。)

IV. 2017 國際汽聯香港電動方程式賽車錦標賽  
(文件 T&TC 49/2017 號)

30. 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)余嘉敏女士、運輸署工程師/房屋及策劃 1 區澤禧先生、香港警務處總督察(行動 2)(中區)古兆輝先生及特遣小隊督察(執行及管制分區)(港島交通部)林默涵先生、Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited 行政總裁方仁傑先生及製作總監姚巧玉女士、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曾愷忻女士，以及弘達交通顧問有限公司副董事李偉聲先生及首席交通工程師劉偉業先生。

31. 方仁傑先生及李偉聲先生利用投影片簡介文件內容。

32. 郭平議員表示，文件第 2.4.2 段提及大會將以網上抽籤形式免費派發 e-Village 的門票給香港市民。他詢問門票是否免費派發予中籤者、每日免費派發的門票數量，以及持 e-Village 嘉年華門票入場人士能否同時觀看賽事。

33. 方仁傑先生綜合回覆如下：

- (a) e-Village 嘉年華門票總數合共 2 萬張，即每日 1 萬張會以網上抽籤形式免費派發予香港市民和旅客。市民可透過大會網站以香港身份證的姓名登記抽籤，而持有外國護照的遊客亦可參加。每名參加者可登記 2 至 4 張門票，並需輸入所有參與活動者的姓名。首輪抽籤會於 10 月 9 日進行，並於 10 月 10 日以電郵方式通知中籤者。中籤者需於活動當日入場時出示所列印的門票。
- (b) 由於場地所限，入場人士不能在 e-Village 區內直接觀看賽道，但可透過大型屏幕觀看賽事直播及享受 e-Village 豐富多彩的娛樂節目。除了精彩的音樂表演，場內亦設有展覽活動展示多個車廠的最新電動車概念，預計今年會有更多車廠參加。此外，今年會安排一項模擬賽車比賽，勝出者可與錦標賽車手進行比賽。

34. 郭平議員表示，大會去年曾派發免費門票予弱勢社羣，他詢問今年會否有同樣安排；如會，這些免費門票所佔比例為何。

35. 方仁傑先生表示，大會去年與香港公益金合作及將部分收益捐予香港公益金，今年亦會預留部分 e-Village 門票予弱勢社羣人士。

36. 主席總結，是項活動是香港盛事，委員會支持活動和各項臨時道路及交通安排。

(羅崑委員約於下午 3 時 5 分離席。)

V. 長洲渡輪碼頭北面及南面泊位升降台維修工程  
(文件 T&TC 50/2017 號)

37. 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 曾智仁先生、機電工程署工程師運輸、保安及中央工程 3/2 魏天保先生、高級電子督察運輸、保安及中央工程 3/運輸服務莫惠寶先生和助理機械督察運輸、保安及中央工程 3 陳文達先生，以及新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)營運及海事經理張國偉先生。

38. 曾智仁先生利用投影片簡介文件內容。

39. 李桂珍議員表示，渡輪班次頻密，乘客上落船一般只有約 10 分鐘，時間緊迫。她關注在維修工程期間，運輸署會有何配套措施，以預留足夠時間讓乘客上落。她詢問大型船隻上層有否上落客設施，以及如何協助坐輪椅的乘客上落。

40. 曾智仁先生回覆如下：

(a) 由於浮躉的設計及尺寸不適合普通渡輪服務的三層船停泊，故普通渡輪航班將會使用未有工程進行的碼頭泊位內的兩層升降台系統，因此乘客(包括使用輪椅的乘客)可按照現行的安排上落渡輪。

(b) 運輸署已要求渡輪公司，在維修工程進行期間安排碼頭職員協助乘客上落，並在碼頭內張貼充足的指示牌，盡

量減低對乘客登船及班次時間的影響。另外，署方與渡輪公司計劃邀請長洲當區議員，在工程開展前測試臨時安排，以審視對航程時間的實際影響及按需要作出改善。

(會後註：運輸署、新渡輪及三位長洲當區議員(即翁志明議員、李桂珍議員及鄺官穩議員)已於本年 10 月 18 日在長洲渡輪碼頭實地視察有關臨時安排的測試。)

41. 李桂珍議員建議運輸署與當區議員及地區人士就工程及臨時安排實地視察。

42. 黃漢權議員詢問運輸署就「長洲-香港仔」渡輪服務的臨時安排詳情，以及碼頭上落乘客的位置。

43. 周淑敏女士希望運輸署就長洲的橫水渡航線(途經梅窩和坪洲)安排作補充。

44. 主席表示，若長洲橫水渡及快速渡輪於同一邊碼頭停泊，他擔心碼頭會過於擠擁，對遊客和傷殘人士造成不便。

45. 曾智仁先生綜合回覆如下：

(a) 現時橫水渡停泊在南面泊位，在長洲渡輪碼頭北面泊位維修工程進行期間，由於部份原本使用北面泊位的普通渡輪航班需要改為使用南面泊位，導致部份橫水渡航班未必可使用原本泊位，而須改用北面泊位。屆時橫水渡的乘客需要穿越候船室，前往北面泊位登船。據他所知，乘客可沿浮躉上落船，無須使用梯級設施，輪椅人士也可經現有碼頭設施沿浮躉登船。他請渡輪公司稍後再作補充。

(b) 運輸署擬在南面泊位工程進行期間，讓「長洲-香港仔」渡輪航線使用長洲公眾碼頭的南面泊位上落乘客。署方會進行試航，以檢視安排是否可行，然後向委員匯報結果。

(會後註：運輸署、土木工程拓展署及海事處於本年 9 月

19日完成有關試航，結果顯示「長洲-香港仔」渡輪航線可以在長洲公眾碼頭的南面泊位靠泊。）

46. 黃漢權議員提出意見如下：

- (a) 現時坪洲和梅窩橫水渡的乘客在登船後，才以八達通付費，唯獨長洲橫水渡的乘客需在入閘時以八達通付費，落船後須繞大圈離開。他建議長洲橫水渡參考坪洲和梅窩的運作模式，以優化付費及落船安排。
- (b) 運輸署剛才提及「長洲-香港仔」渡輪航線在工程期間，會使用南面泊位上落乘客，但該處現時已有多條航線使用，他質疑署方沒有估算南面泊位的使用量，並擔心南面泊位空間不敷應用，因此建議增設一隻浮躉接駁公眾碼頭，供乘客上落。

47. 李桂珍議員表示，南面泊位升降台的維修工程預計於 2018 年 2 月上旬完工，適逢農曆新年期間，是碼頭使用高峰期，她詢問可否提前完工。

48. 曾智仁先生綜合回覆如下：

- (a) 「長洲-香港仔」渡輪航線在工程期間使用長洲公眾碼頭的南面泊位上落乘客，只是初步構思，署方會持開放的態度及研究有否其他可行方案，並繼續與渡輪公司商議有否其他更合適的安排。
- (b) 署方在計劃施工期時，為避開遊客高峰期及考慮颱風季節等因素，最後訂於本年 11 月初開始動工，分階段於長洲渡輪碼頭北面泊位及南面泊位進行升降台維修工程，整個工程為期 3 個月，預計於 2018 年 2 月上旬完成。署方預計可趕及在農曆新年前完工，但需視乎實際工程進度。

49. 張國偉先生綜合回覆如下：

- (a) 有關李桂珍議員提及的上落客問題，普通渡輪的乘客會使用正常斜道上落，無須經過浮躉，因此維修工程不會對他們有任何影響。雖然乘搭快速渡輪的乘客會使用浮

躉上落，但快速渡輪每小時一班，泊岸時間約有 20 分鐘，相信乘客有充裕時間上落。

- (b) 浮躉上設有斜台，雖然通道距離較現時稍遠，但乘客無需使用梯級上落，相信可方便輪椅人士、嬰兒車、長者及小童。

50. 黃漢權議員重申希望渡輪公司考慮參考坪洲和梅窩的安排，優化長洲橫水渡的購票模式。

51. 張國偉認為長洲橫水渡與坪洲和梅窩的情況不同。他解釋，長洲在早上繁忙時間，約有 140 多名乘客乘搭渡輪，若採用坪洲或梅窩的付費模式，乘客登船後才以八達通付費，預計每班渡輪會延遲約 5 分鐘，因此現時乘客入閘付費的做法較為可取。不過，在非繁忙時間及人流較少時，可考慮採用坪洲或梅窩的付費模式，但需因應實際情況及乘客流量作出調整。

52. 李桂珍議員表示，明年 2 月 16 日是農曆年初一，居民一般於年底開始籌備過年，屆時碼頭人流及貨運量會較繁忙，若工程於 2 月上旬才完工，會影響碼頭運作及居民。因此，她希望工程可於明年 1 月下旬完工。

53. 曾智仁先生明白議員對完工時間的關注。署方會密切留意工程進度，並與機電工程署保持緊密溝通，希望工程進展順利，盡快完工。

54. 主席希望運輸署考慮委員的意見，並適時與長洲區議員商討。

## VI. 建議更換低地台雙層巴士服務第 3M 號線 (文件 T&TC 51/2017 號)

55. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生及新大嶼山巴士有限公司(嶼巴)副總經理陳天龍先生。

56. 杜志強先生及陳天龍先生簡介文件內容。

57. 鄧家彪議員歡迎嶼巴使用低地台雙層巴士行走 3M 號線。另外，現時東涌至大澳的巴士服務需求殷切，他詢問嶼巴有否考慮同

樣以低地台雙層巴士行走 1 號線和 11 號線，既可增加巴士的載客量，亦可配合無障礙運輸的需求。

58. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 使用低地台雙層巴士行走 3M 號線將大幅提升載客量，他相信委員會歡迎有關建議。現時行走 3M 號線的部分巴士為低地台單層巴士，大嶼南居民經常擔心座位已滿甚至無法上車，他認為引入新的低地台雙層巴士不但可為乘客提供更多座位，亦可照顧長者及殘疾人士的需要，一舉兩得。
- (b) 梅窩新居屋項目預計於 2018 年第 3 季落成，約有 700 戶，他詢問運輸署有否評估新增人口的交通需求。假設一半的新增人口需前往別區上班，早上上班時間的乘客便會增加約幾百人，他關注即使更換低地台雙層巴士行走 3M 號線，亦未必能應付新增的需求。他亦詢問渡輪公司會否考慮因應情況增加往來梅窩及中環的渡輪班次，並希望相關部門及機構先作初步回覆，如有需要，會後可再作商討。

59. 周浩鼎議員表示，早前 37M 號線由單層巴士轉為雙層巴士服務，由於有部分路段的彎位並不適合雙層巴士行走，政府必須改善彎位，讓雙層巴士通行。因此，他希望運輸署盡早安排 3M 號線雙層巴士進行路面測試，以確認該路線途經的道路均適合雙層巴士行走。他贊成嶼巴使用低地台雙層巴士行走 3M 號線，除可滿足居民的乘車需要，亦能便利傷健人士。他詢問 37M 號線引入雙層巴士計劃的進度會否受更換雙層巴士行走 3M 號線的計劃所影響。

60. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他關注 3M 號線能否應付新增的乘客需求，並向嶼巴提出以下問題：第一，在約上午 6 時至 8 時的早上繁忙時間，由梅窩往東涌市中心的巴士乘客量為何；第二，在約下午 5 時 30 分至 9 時的黃昏繁忙時間，由東涌市中心往梅窩的巴士乘客量為何；第三，梅窩明年將有多座居屋入伙，巴士公司預計屆時會有多少乘客選乘 3M 號線，以及該路線於早上和黃昏繁忙時間的車務安排及雙層巴士數量為何。

(b) 現時 3M 號線由梅窩往東涌市中心方向的路線會途經石門甲，由石門甲往東涌市中心一段會途經東涌第 39 區。滿東邨及北大嶼山醫院附近的 2 座新屋苑預計於明年入伙，居民主要依賴 3M 號線或 11 號線前往東涌市中心。雖然嶼巴將以雙層巴士行走 3M 號線，但梅窩人口在明年會增加，他關注屆時巴士服務能否滿足由石門甲往東涌市中心一段(即滿東邨及北大嶼山醫院附近屋苑)的新增乘客需求。他建議加強嶼巴 34 號線的巴士服務，以配合未來新增人口的需要。

61. 劉焯榮議員歡迎以低地台雙層巴士行走 3M 號線，但對有議員提出使用低地台雙層巴士行走嶼巴 11 號線的建議有保留。他解釋，當局曾安排一部低地台單層巴士行走往來大澳至東涌的 11 號線，引致不少大澳居民不滿，因為低地台單層巴士只有 32 個座位，而大澳至東涌的車程長約 1 小時，長時間站立對乘客造成不便。此外，上述部分路段暫未能讓雙層巴士行走，在未能完全改善道路情況及縮短車程的前提下，他認為並不適宜以低地台雙層巴士行走大澳巴士路線。

62. 杜志強先生綜合回覆如下：

(a) 嶼巴多年前曾在南大嶼山嶼南路及梅窩碼頭至石壁一帶使用雙層巴士，但並沒有在羌山道行走。署方現時計劃先在嶼南路及東涌道試行雙層巴士。

(b) 在梅窩新居入伙後，署方會密切留意 3M 號線的乘客量。由於預期部分乘客會使用渡輪服務前往中環和灣仔一帶，署方亦會密切留意渡輪的乘客量，以了解乘客分布。

(c) 現時有 10 部單層巴士服務 3M 號線，並會全部更換為新的低地台雙層巴士，而在星期六、日及假期的額外班次，則會繼續以單層巴士提供服務。

(d) 就周浩鼎議員查詢有關更換雙層巴士行走 37M 號線的計劃，巴士公司會按原訂計劃，以雙層巴士行走 37M 號線，不會受其他計劃影響。據悉迎東邨會延至明年才入伙，署方會因應新增人口增加 37M 號線的巴士班次。他補充，本年 7 月起，37M 號線在繁忙時間已由每 8 分鐘一班，增至每 6 分鐘一班，並已引入雙層巴士提供服

務。在迎東邨入伙後，署方會考慮全面使用雙層巴士行走該路線。未來東涌北將會有 1 個公共屋邨及 2 個私人屋苑落成，預計共有約 2 萬名居民，署方會參考現時嶼巴 38 號線的車務安排，規劃未來 37M 號線的行車數目及班次等。此外，東涌北迎禧路東行方向新增設 1 個巴士分站，以服務東環和昇薈的居民。

63. 陳天龍先生綜合回覆如下：

- (a) 就郭平議員有關未來東涌第 39 區巴士服務的提問，嶼巴曾與運輸署商討，在該區屋苑落成後考慮增設 1 條新巴士路線。由於受部分路段所限，現時嶼巴 34 號線需以小型巴士行走，考慮到該巴士線的載客量未必足夠滿足未來東涌第 39 區的乘客需求，嶼巴會考慮增設 1 條新的 39M 號線。
- (b) 議員關注 3M 號線是否足夠應付未來梅窩新增人口的需求，正如運輸署代表所言，嶼巴在假日期間會增加額外班次，亦會密切留意平日的乘車情況，在有需要時可增加班次。

64. 黃華先生補充，3M 號線更換雙層巴士不會影響 37M 號線引入雙層巴士計劃，因為該兩條路線所使用的雙層巴士屬不同車型。37M 號線使用的車型較長，車長約 12 米；而 3M 號線使用的車型只有約 10 多米長，較現時行駛的單層巴士更短，並已於 6 月試行東涌至梅窩路段，路面測試顯示行車沒有問題。

65. 張富副主席支持文件所載的建議。他表示，委員不時接獲居民投訴因巴士客滿而未能乘車，若由單層巴士轉為雙層巴士，相信有助改善情況。他希望巴士公司考慮提早推出雙層巴士服務。

66. 余漢坤議員表示，他和郭平議員查詢的數據，運輸署、嶼巴及新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)或未能即時回覆。他計劃在本年 10 月 23 日的區議會會議上就梅窩新居屋入伙後的整體安排作出提問，除了交通外，亦會邀請相關部門回應有何計劃處理居民入伙後各方面的需要，以及有何適切的配套，希望屆時運輸署可提供數據，例如預計新增就業人數及對 3M 號線和渡輪服務的影響。他希望署方未雨綢繆，盡早作出預算，否則如在屋苑入伙後才發現交通配套不足，屆時才作出應變便會太遲。

67. 鄧家彪議員詢問，用以行走 3M 號線的雙層巴士長約 10 多米，該車型是否適合在大澳區內行走。

68. 郭平議員認同余漢坤議員的意見，希望運輸署在下次區議會會議上提供往來梅窩及東涌市中心的巴士乘客量數據。此外，他詢問 3M 號線的 10 部巴士是否會全部更換為雙層巴士，以及推行時間表。

69. 陳天龍先生綜合回覆如下：

(a) 根據現時的初步數據，上午 8 時至 10 時的早上繁忙時間，由東涌市中心往梅窩的班次約有 30% 至 50% 的乘客量，而下午繁忙時間的反方向班次，預計約有 30% 至 70% 乘客量。換言之，現時單層巴士的載客量仍有空間應付新增需求。

(b) 就鄧家彪議員詢問可否使用新的雙層巴士行走南大嶼山的其他地方，嶼巴曾進行測試，但效果未如理想，除了地區人士持有不同意見外，所使用的車型亦不適合行駛羗山道。嶼巴會繼續研究有否其他更合適的車型。

(c) 關於推行時間表，嶼巴預期在 2018 年第 2 季開展雙層巴士計劃。在完成採購程序後，嶼巴會與製造商商討可否提早交車。

70. 黃華先生表示，按現時羗山道路面情況及綜合多方意見，他認為暫不適宜使用雙層巴士行走該路段。

71. 張富副主席詢問嶼南道旁的樹木修剪工作是否已經完成，以及嶼巴有否敦促相關部門跟進。

72. 黃華先生表示，嶼巴於去年年底已準備就緒進行雙層巴士路面測試，但由於相關部門的修樹工作需時，故直至本年 6 月才可試車。他補充，在落實使用雙層巴士的初期，嶼巴會繼續維持在貝澳開出的早上特別巴士服務。

73. 張富副主席表示，使用雙層巴士將大幅提升載客量，希望巴士公司短期內不要考慮加價。

74. 杜志強先生綜合回覆如下：

- (a) 嶼南道和東涌道一帶已有一段時間沒有雙層巴士行走，故運輸署需要較長時間準備路面測試，亦需要不同部門配合修剪沿路樹木。署方早前已在有關路段進行 2 次路面測試，結果顯示有關路段適合雙層巴士行走。在計劃落實前，署方會再次進行路面測試，確保沿途的樹木不會影響巴士行車安全，亦會提醒相關部門定時修剪樹木及加緊留意轉彎位的樹木生長情況。
- (b) 若上述建議獲得委員會支持，巴士公司會展開訂購巴士程序。擬訂購的雙層巴士車型與行走東涌北的 12 米長車型不同，車長約 10 多米，外型美觀，專用於行走南大嶼山的道路。

75. 周淑敏女士綜合回覆如下：

- (a) 就明年梅窩居住人口增加後的渡輪服務情況，新渡輪知悉梅窩新居屋將於明年第三季入伙，故早前已要求運輸署渡輪組協助，收集居屋入伙後的人口資料和在職人口預算，以便就梅窩渡輪服務作整體規劃。
- (b) 新渡輪會逐步為旗下船隊內的 5 艘高速船，由原有 403 個座位各增加多 20 個座位，預計整項加裝座位改善工程在明年第 2 季或第 3 季完成。雖然改善工程未必能完全應付新增需求，但該公司會繼續檢視情況，若發現乘客量大增，會積極與運輸署商討及研究改善方案，例如增加班次或調動航班等。該公司亦歡迎委員提供數據，以作參考。

76. 張富副主席建議運輸署擴闊礮石灣的橋樑及改善有關彎位，方便將來雙層巴士行駛。他表示，現時單層巴士未能順暢地行經有關彎位，希望運輸署改善。

77. 郭平議員希望嶼巴在落實使用新的雙層巴士時，邀請委員試乘。

78. 主席認同需盡快改善礮石灣的橋樑及彎位，並表示巴士、貨車及私家車在該彎位轉彎時，經常過線，情況危險。此外，他希

望巴士公司考慮安排 1 至 2 輛雙層巴士提早在早上繁忙時間試行，無須等到明年年底，既可疏導乘客，亦可給市民一個適應期。

79. 陳天龍先生表示，預計首輛雙層巴士最快明年第 2 季才能交付，其他雙層巴士亦會在稍後時間陸續到港。

80. 阮潔鳳女士表示，運輸署會在會後跟進有關礮石灣橋樑的事宜。

81. 張富副主席表示，梅窩新屋居入伙後，預計不少居民會使用巴士服務，而雙層巴士不久後便開始行駛南大嶼山，並會按人口增長而陸續增加。現時嶼南道的彎位有一定危險，為安全起見，希望運輸署盡快改善有關路段及彎位。

82. 阮潔鳳女士備悉委員的意見，將在會後與相關人員研究該路段的問題。

83. 黃福根委員表示，有巴士車長反映嶼南道往梅窩滙豐銀行方向的彎位彎度不足，若往來行車線同時有車輛行駛，便難以通過，甚至有碰撞情況，希望運輸署考慮擴闊該處路面。

84. 主席總結，委員會支持文件所載建議，並希望能盡快落實推行。

(袁景行委員約於下午 3 時 55 分離席。)

## VII. 有關要求提供機場/東涌前往北區巴士路線的提問 (文件 T&TC 52/2017 號)

85. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任(離島)杜志強先生及龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生。

86. 鄧家彪議員簡介提問內容。

87. 潘振剛先生表示，關於加強北區的巴士服務，據悉運輸署會按巴士路線發展計劃，諮詢各相關區議會的意見。

88. 杜志強先生表示，署方在書面回覆表示稍後會就修訂 E43 號線的行車路線建議，以傳閱方式諮詢相關區議會。

89. 鄧家彪議員詢問 E43 號線會否提供全日服務，以及會否採用傳統 E 線的行駛路線，即途經東涌消防局外巴士站，以接載富東邨及逸東邨的居民，以及途經北區粉嶺華明邨附近的港鐵站。他表示，該 2 個巴士站對東涌乘客相當重要。

90. 郭平議員表示，運輸署的書面回覆提及正修訂 E43 號線在東涌區內的行車路線，故建議把 E43 號線的行車路線延伸至逸東邨一號停車場，即松仁路的巴士站，以便逸東邨居民使用。由於北大嶼山醫院附近快將有 2 座新屋苑落成，他認為應為居民提供更多選擇，而巴士可直接繞經附近迴旋處離開，無需進入逸東邨巴士總站。

91. 劉焯榮議員亦建議 E43 號線採用傳統 E 線的行車路線，途經東涌消防局，以方便東涌及大澳居民，若可分拆為 2 條路線分別前往上水及粉嶺更佳。不少東涌及大澳居民經上水前往內地，現時需乘車到青衣，然後轉乘九巴 279X 號線往上水，非常轉折。

92. 潘振剛先生綜合回覆如下：

- (a) 運輸署早前已就 E43 號線進行諮詢。他表示龍運開設 E43 號線主要是因應東涌北的新增人口，故採取有別於一般 E 線的行車路線，為東涌居民提供服務。
- (b) 龍運在設計 E43 號線的行車路線時，考慮到現時北區往北大嶼山已有 1 條巴士路線，另外亦有多個轉乘巴士路線計劃供乘客由北區前往機場，故訂出現時建議的行車路線。在諮詢期間，有意見表示希望巴士駛經東涌市中心，該公司現正就此與運輸署商討。
- (c) 若 E43 號線駛經東涌市中心，起點在北區，沿東涌北往東涌市中心，再經達東路前往東涌發展碼頭總站，初步行車測試顯示行車時間接近 2 小時。有見及此，龍運曾徵詢工會的意見，現時龍運沒有任何路線的行車時間達 2 小時，若 E43 號線的行車時間進一步延長，他們憂慮沒有車長願意駕駛。該公司希望為市民提供便利的巴士服務，但需同時考慮營運的可行性，盡量將行車時間控制在 frontline 人員可接受的範圍內。

93. 鄧家彪議員詢問龍運會否考慮 E43 號線採用傳統 E 線行車路線，由北大嶼山公路經東涌消防局，再駛往機場。他明白營辦 E43

號線主要是服務東涌北居民，但既然行車時間長達 2 小時，為何不沿用傳統 E 線的行車路線，既方便快捷，亦不會引起爭議。他憂慮車長連續駕駛 2 小時，容易導致疲勞駕駛。

94. 潘振剛先生表示，E43 號線的行車路線與 E31 號線類似。龍運早前接獲乘客意見，希望增設由北區前往東涌的巴士路線，故採用一條和 E31 號線行車路線相近的走線，因此與其他途經其他東涌地區前往機場的 E 線行車路線不同。他解釋，北區至東涌地理距離較遠，以天水圍至東涌的巴士路線為例，早上繁忙時段的車程約需 1 小時 30 分鐘，相比元朗和天水圍，北區路途更遠，加上需考慮繁忙時間交通擠塞的情況，若 E43 號線途經東涌市中心，預計行車時間約需 2 小時。此外，E43 號線在東涌區內的走線安排，主要是希望優先服務東涌新發展區的乘客。

95. 鄧家彪議員詢問 E43 號線何時開通。

96. 杜志強先生表示，根據巴士路線發展計劃的資料，E43 號線巴士預計於 2018 年第 1 季開通，署方稍後將以傳閱文件方式通知委員。

97. 主席希望運輸署積極考慮委員的意見。

(曾秀好議員約於下午 4 時 15 分離席及鄧家彪議員約於下午 4 時 20 分離席。)

### VIII. 有關龍運 E34B 巴士服務的提問 (文件 T&TC 54/2017 號)

98. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生。

99. 周浩鼎議員簡介提問內容。

100. 潘振剛先生表示，有不少乘客使用龍運 E34B 號線往來機場及元朗。在下午 5 時至 7 時的繁忙時間，E34B 號線的班次為每 12 分鐘一班，目前載客率為 83% 至 84%，反映部分時間的乘客需求較為殷切。雖然如此，巴士一般可接載全部候車乘客，若突然出現難以預計的乘客量，則巴士車廂會較為擠迫。龍運已要求外勤前線人員

留意有否特別情況，以便適時靈活調動資源，並會繼續監察乘客量，在有需要時調整服務及作出應變措施，以配合乘客需求。

101. 周浩鼎議員表示，現時 E34B 號線的載客率已超過 80%，不時出現候車人龍及乘客未能登車的情況。他過往曾提出，若在早上某些時段有乘客未能登上 E34B 號線巴士，希望巴士公司加開特別班次疏導乘客。他建議龍運參考過往經驗，並因應現時的載客情況，安排在繁忙時間加開 1 班甚至多班特別班次。

102. 潘振剛先生表示，龍運會研究優化 E34B 號線的時間表，以及繼續密切監察有關情況。

#### IX. 有關龍運 S64 及 S64X 巴士路線的提問 (文件 T&TC 63/2017 號)

103. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任(離島)杜志強先生及龍運巴士有限公司襄理(車務)潘振剛先生。

104. 劉展鵬委員簡介提問內容。他補充，鑑於現時 S64X 號線的載客率很高，經商討後，運輸署同意在早上 5 時至 7 時的時段增加班次。2017-2018 年度離島區巴士路線計劃建議把 S64 及 S64X 號線的總站由逸東邨改為即將落成的滿東邨。然而，滿東邨未來人口預計有 8 000 至 10 000 人，假設有 1 成居民需前往機場上班，他們在滿東邨乘搭 S64 及 S64X 號線後，巴士到達逸東邨時或已客滿，他詢問運輸署將如何疏導上班的居民。他早前曾就更改總站的計劃諮詢居民意見，超過 90% 的受訪者均反對有關計劃，亦有超過 400 份居民提交的書面反對意見。

105. 杜志強先生表示，龍運 S64 及 S64X 號線的路線延長至東涌第 39 區的建議，已載於 2017-2018 年度離島區巴士路線計劃內並已獲通過。巴士公司會參考分拆 S64 號線的經驗，監察早上繁忙時間的乘客量，並會按實際需要加開由逸東邨開出的特別班次，以照顧該區居民的需求。他重申，運輸署在落實建議前會密切監察有關情況，並在有需要時調整班次，以兼顧滿東邨和逸東邨乘客的交通需求。

106. 潘振剛先生表示，現時有 9 輛巴士固定行走 S64 號線，龍運會在繁忙時間從其他路線調動巴士增加班次，以維持 S64 號線的服務水平，配合乘客需求。他表示，滿東邨即將落成，預計約增加

12 000 人口，該公司與運輸署初步商討後，在 2017-2018 年度離島區巴士路線計劃內建議增加 1 輛巴士行走 S64 號線，並會繼續監察乘客量。他指出，屋邨居民的交通需求一般集中在早上及晚間時間，該公司會透過資源調配，盡量為乘客提供適切的服務。

107. 郭平議員曾在會議上對 S64 及 S64X 號線總站改為滿東邨的建議表示反對，並認為有關方面不應在獲得區議會通過前落實有關建議。他指出，逸東邨約有 45 000 多名居民，對 S64 號線巴士有一定需求，因此不宜更改該路線在逸東邨的總站，否則會引起居民不滿。他建議把 S64C 及 S64X 號線改為全日服務。若逸東邨巴士總站未能同時容納多部巴士，可考慮將 S64C 及 S64X 號線改為由滿東邨開出，然後繞經逸東邨，再前往東涌市中心及其他地方，相信逸東邨居民會較易接受這個方案。

108. 劉展鵬委員表示，滿東邨預計將增加 10 000 多人口，而現時 S64 號線的巴士服務需求已十分殷切，更有乘客因巴士客滿而未能乘車上班，更改總站會令居民憂慮。他重申，早前向居民解釋更改總站的計劃時，超過 90% 的受訪者不接受有關計劃，更接獲 400 多份書面反對意見，因此他希望運輸署及龍運認真考慮繼續以逸東邨作為 S64 及 S64X 號線的總站，若有需要可加開特別班次以應付其他地區的需求。他認同郭平議員的意見，若有關建議未獲區議會通過，或預計會導致交通混亂情況，運輸署需審慎考慮是否落實推行。

109. 潘振剛先生表示會與運輸署商討，以便署方跟進有關建議。

110. 郭平議員重申，S64 及 S64X 號線更改總站的建議並未獲得區議會通過。

111. 杜志強先生表示運輸署備悉委員的意見。

(劉焯榮議員約於下午 4 時 35 分離席。)

X. 有關跟進港鐵在東涌站增設闊閘機及電梯的提問  
(文件 T&TC 55/2017 號)

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

113. 周浩鼎議員簡介提問內容。

114. 林圓女士表示，港鐵了解議員的關注，亦一直留意港鐵東涌站的乘客流量及需要。因應東涌站出入口的分布及乘客流量，現時東涌站 B 及 D 出口有 2 部闊閘機現設定為只作出閘或入閘之用。根據所觀察的乘客出入情況，若將闊閘機轉為雙向使用模式，或會影響客流暢順度及整體運作。根據觀察，於現時繁忙時間，東涌站月台上乘客使用扶手電梯的秩序大致良好，相信目前的設施已可配合乘客的需要。然而，港鐵考慮社區發展及區內人口增長，已着手進行新增多一條扶手電梯的前期規劃工作，並會適時與相關議員聯絡及匯報進度。

115. 周浩鼎議員表示，若港鐵進行評估後，認為將闊閘機設定為雙向使用模式會引起混亂而決定保留現有設定，是可以理解的。不過，東涌站 A 出口增設闊閘機並非複雜工程，為何到 2020 年年底才能完成，而電梯工程更要到 2022 年年底才竣工。東涌人口不斷增長，迎東邨等多個新屋苑快將入伙，東涌站的人流量會愈來愈多，站內的擠迫情況亦會愈來愈嚴重。他促請港鐵加快有關闊閘機及電梯工程的進度，以疏導東涌站人流。

116. 郭平議員認同周浩鼎議員有關加快電梯工程進度的意見。他表示，現時東涌人口約 9 萬多，明年年初入伙的迎東邨約有 1 萬多人口，於 2019 年年中入伙的滿東邨約有 12 000 多人口，而於 2020 年入伙的北大嶼山醫院附近居屋項目約有 8 000 多人口，估計東涌於 2020 年的人口將接近 12 至 13 萬。現時東涌站於繁忙時間已十分擠迫，他促請港鐵將電梯工程列為緊急工程，務求提早於 2020 年完工，並請港鐵進一步解釋前期規劃工作。

117. 林圓女士表示，港鐵車站及出口數目眾多，在決定提升車站設備的優次時，需要考慮眾多因素，包括受惠人數、整體工作安排、現有設施使用情況、資源及技術等。因應東涌站現時扶手電梯使用狀況，港鐵已採取相應措施維持秩序。為配合東涌人口增長，港鐵亦已着手進行增設電梯的前期工作，惟當中涉及工程規劃、資源及人手安排等多方面，程序較為複雜，預計有關工程最早於 2022 年完工。港鐵會密切留意工程進度，並適時向議員匯報。適逢開學初期，該公司希望邀請議員於早上學生上學的繁忙時間到港鐵站實地視察。

118. 主席希望港鐵考慮委員的關注及意見，盡量加快有關工程的進度。

XI. 有關北大嶼山公路交通意外的提問  
(文件 T&TC 56/2017 號)

119. 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，以及運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士。

120. 容詠嫦議員簡介提問內容。

121. 盧添發先生回覆如下：

- (a) 本年 7 月 18 日北大嶼山公路往九龍方向發生交通意外，涉及 10 架車輛，主要是司機跟車太貼所致，但亦有其他不利的環境因素影響，包括大嶼山公路往九龍方向正進行道路改善工程，需暫時封閉部分慢線路段，由 3 線改為 2 線行車，以致車流減慢，以及當天因天雨關係令路面濕滑及司機視線受阻。涉事路段的改善工程現已完成並重新開放。
- (b) 關於北大嶼山公路的交通意外數字，警方於 2017 年 1 月 1 日至 8 月 31 日共錄得 105 宗交通意外，與 2016 年同期相比增加 26 宗。意外主要成因包括不小心轉線、跟車太貼及扭軚閃避。
- (c) 警方於 2016 年 7 月 1 日至 12 月 31 日，分 2 個階段在北大嶼山公路的 2 個工地範圍設置鋁板警察。相關部門及持份者於交通管理聯絡小組會議上檢討有關的鋁板警察計劃，並認為取得正面成效。
- (d) 新界南總區交通部於 2017 年 1 月至 8 月在北大嶼山公路採取執法行動，共截停 3 992 架汽車，並向 3 488 名司機發出告票和向 51 名司機發出傳票，以及拘捕 15 名司機。

122. 阮潔鳳女士表示，運輸署會與相關部門密切聯繫，監察未來有關工程的臨時改道安排。

123. 容詠嫦議員關注北大嶼山公路的交通意外情況，表示過往曾多次提出相關問題。鑑於意外數字上升往往是道路工程所致，而北大嶼山公路未來將進行不少工程，故她希望相關部門加強交通管制措施及檢控工作，減低意外風險。此外，剛才警方回覆指於 2017 年 1 月至 8 月檢控 3 000 多名違規司機，原因大多與司機的駕駛態度有關，若檢討後認為鋁板警察成效正面，她建議警方與運輸署研究在北大嶼山公路增設更多鋁板警察，同時加強檢控及宣傳工作。

124. 周浩鼎議員表示，為配合港珠澳大橋項目，北大嶼山公路須進行多項工程，導致交通意外頻生。港珠澳大橋即將通車，屆時北大嶼山公路的交通流量會增多，增加發生意外的風險，因此他建議有關部門增設道路標示及加強檢控違規司機。

125. 盧添發先生表示，鋁板警察有特定的安全規定及設置地點要求，警方會積極研究有否其他合適地方設置鋁板警察。

## XII. 有關愉景灣舉行大型活動期間的交通問題的提問 (文件 T&TC 57/2017 號)

126. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生、香港警務處署理大嶼山區行動主任盧添發先生，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。愉景灣服務管理有限公司(管理公司)及香港興業國際集團有限公司(香港興業)的書面回覆，已於會前送交各委員參閱。

127. 容詠嫦議員簡介提問內容。

128. 曾啟亮先生回覆如下：

- (a) 交通公司在活動期間一直密切留意愉景灣的車船交通情況，並因應需要增加巴士班次疏導人流。在有關活動舉行初期，交通大致暢順，惟活動愈來愈受歡迎，反應遠超預期，因此在活動的中後期(尤其是週末及假日)人流增加，對巴士服務需求殷切。交通公司遂與主辦機構商討交通改善措施，安排免費穿梭巴士於活動最後 2 天的高峰期(即 2017 年 8 月 19 及 20 日)接載活動參加者，並提供特別巴士班次接載區內居民，減低對愉景灣居民的影響，以及增派人手在巴士站站頭及活動場地提供協助及維持秩序。

- (b) 愉景灣渡輪上提供空間讓乘客放置物件，雖然渡輪公司並沒有限制乘客所攜帶的物件尺寸，但有關物件不可對其他乘客造成滋擾或不便，並需按指示放在船上指定位置。若將來舉辦類似活動時有乘客攜帶大型吹氣物件上船，渡輪公司會勸喻乘客將物件放氣，以減少佔用空間。

129. 杜志強先生表示，由於主辦單位預計 8 月 19 及 20 日為活動高峰期，因此向運輸署申請往來欣澳及愉景灣的免費穿梭巴士服務，以疏導人流，署方亦予以特別批准。

130. 容詠嫦議員對運輸署及交通公司的回應，以及香港興業及管理公司的書面回覆感到失望。她提出意見如下：

- (a) 她認為主辦單位準備不足及未有妥善規劃整個活動，包括評估參加人數、加強交通措施及增加其他配套設施等。上述活動在愉景灣大白灣沙灘舉行，該處有不少泳客，但卻沒有救生員當值，有潛在危險。活動期間曾有警車及救護車進出沙灘，相信是有意外發生，情況值得關注。
- (b) 她表示，活動期間的交通配套嚴重不足，居民往往等候多時仍未能在欣澳或東涌巴士站成功上車，而主辦單位在活動最後幾天才推出改善措施及增加巴士服務，反應太過緩慢。她擔心若主辦單位沒有能力籌辦大型活動及未能提供足夠配套，會對愉景灣居民造成很大滋擾。
- (c) 由於愉景灣道路狹窄而且泊車位不多，居民擔心過多車輛會阻塞交通。上述活動已舉辦多年但仍不斷出現問題，她建議負責發牌的運輸署應加入適當的發牌條款以加強監管，並在處理大型活動牌照申請時，審慎檢視活動場地範圍、預計人流及交通負荷評估等因素。
- (d) 上述活動已連續舉行 3 年，居民投訴不斷，而活動安排卻每況愈下。她希望主辦單位積極聆聽居民訴求，並請交通公司代表代為轉達有關意見。

131. 杜志強先生備悉容議員的意見，並相信主辦單位會汲取經驗。

132. 曾啟亮先生表示，交通公司會汲取每次經驗，日後若再有類似活動舉行，會盡早與主辦單位協調，希望能安排得更好。

133. 容詠嫦議員建議讓愉景灣居民使用其八達通住戶證在活動期間優先乘搭巴士。她認為愉景灣巴士是服務區內居民的邨巴而非旅遊巴士，故希望主辦單位在舉辦活動期間，為遊客另行安排其他交通工具，以免影響區內居民乘車。

134. 曾啟亮先生表示，管理公司現正為愉景灣居民進行八達通卡登記，日後居民乘搭愉景灣渡輪可享有折扣及其他優惠。有關讓居民在活動舉行期間優先使用巴士服務的建議，該公司會予以考慮。

### XIII. 有關愉景灣交通意外的提問 (文件 T&TC 58/2017 號)

135. 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，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。愉景灣服務管理有限公司(管理公司)的書面回覆，已於會前送交各委員參閱。

136. 容詠嫦議員簡介提問內容。

137. 盧添發先生表示，上述交通意外只涉及私人財物損毀，涉事司機與物主達成和解，沒有報警處理，因此警方沒有相關資料。根據警方記錄，2017 年 1 月 1 日至今並未接獲臨時巴士總站交通意外的報告。據實地觀察所得，該巴士總站附近行人路段已安裝鐵欄及「水馬」，防止行人亂過馬路。

138. 阮潔鳳女士表示，運輸署曾與管理公司溝通，以了解上述意外，並派員實地視察。據署方觀察所得，現時臨時巴士總站的交通及道路狀況正常，署方在有需要時會與管理公司商討可行的改善措施。

139. 曾啟亮先生補充，意外發生於 7 月 14 日早上約 11 時 10 分。交通公司事發後派員與司機會面及到事發現場了解情況，得悉意外主要原因是司機駕駛時分心，以致撞向樹木，公司車輛及巴士站欄

杆損毀，事件中無人受傷。該公司已訓示及提醒涉事司機小心駕駛，並會加強監察司機的行車情況，以及配合管理公司的交通管理措施，確保區內道路交通安全。

140. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她詢問警方，若交通意外的涉事雙方達成和解或意外中無人受傷，是否無需報警。
- (b) 為配合愉景灣的發展工程，多輛重型運輸車輛及建築車輛經常進出愉景灣，平均約 2 分鐘就有運泥車經大路駛往稔樹灣。愉景灣道路狹窄，根本不適合過多巴士或大型車輛行駛，加上區內有不少車速緩慢的高爾夫球車，構成一定危險。
- (c) 據她觀察所得，最近愉景灣的車輛不斷增加，但泊車位數量不變，以致司機胡亂泊車，不但阻塞道路，亦容易構成交通盲點。上述意外地點位於轉彎位置，該處種有樹木，涉事司機可能因視線受阻而發生意外。她希望交通公司和管理公司留意區內車流量、限制車輛發牌數量、增派人手指揮交通、以及增設斑馬線及指示牌等設施，盡量減低道路風險。

141. 盧添發先生表示，由於上述交通意外只涉及私人財物損毀，而涉事司機亦願意向物主提供個人資料，因此無需報警。若涉事司機不願意向物主提供個人資料，則需在 24 小時內報警。

142. 曾啟亮先生表示，事發地點位於康慧台對出的直路，當日路面情況正常，意外是由於司機一時疏忽撞到欄杆及樹木。交通公司會加強對司機的監察及教育工作，亦會配合管理公司的交通管理措施。據他了解，管理公司現時有安排人員於繁忙時間指揮交通及協助行人橫過馬路。

143. 阮潔鳳女士解釋，由於意外只涉及私人財物損毀，涉事司機亦沒有報警處理，因此運輸署沒有有關意外記錄，但署方會與管理公司保持聯繫，在有需要時商討改善措施。

144. 容詠嫦議員表示，由於愉景灣範圍內種植樹木的相關費用由居民負擔，她質疑意外中損毀的樹木屬管理公司所有的說法。此外，警方指交通事故若只涉及財物損失及沒有造成傷亡，在涉事雙

方同意下無需報警及通知運輸署，她對此做法並不認同。愉景灣的管理及交通服務提供者均隸屬同一集團，難以進行監察，因此她建議所有意外事故，包括在私人地方發生或不涉及財物損失及傷亡的個案，均須報警及通知運輸署，以便備存足夠資料及數據以加強監察。

145. 盧添發先生表示，警方會在巴士總站加強道路安全的宣傳工作。

XIV. 有關東涌欠缺停車場供大型貨車停泊的提問  
(文件 T&TC 59/2017 號)

146. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士及路政署區域工程師/離島梁昭薇女士。

147. 郭平議員簡介提問內容。

148. 阮潔鳳女士表示，有關在東涌區提供大型貨車及旅遊巴士泊車位，運輸署曾考慮多個不同的方案：第一，署方考慮在裕東路提供 14 個泊車位，早上讓旅遊巴士停泊，晚間則轉為貨車泊位，惟在公眾諮詢期間收到不少地區人士的反對意見；第二，署方考慮將部分東涌私家車泊位於晚間轉為貨車泊位，初步認為富東街有 4 個私家車泊位可於晚間轉為 2 個貨車泊位；第三，署方正積極尋找合適土地興建臨時停車場，並於喜東街油站附近覓得合適土地，可用作興建短期租約臨時停車場，署方已就此與地政總署商討並向該署提出相關申請，預計擬建臨時停車場可容納 16 架大型車輛及 42 架私家車。如有需要，署方可考慮增加大型車輛泊位比例。

149. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 關於在喜東街興建短期租約臨時停車場的建議，若運輸署及地政總署現時才展開相關申請程序，他詢問預計該臨時停車場何時可正式啓用，以及提供的泊車位數量是否能滿足區內大型貨車及旅遊巴士的泊車位需求。
- (b) 鑑於東涌區欠缺大型停車場，曾有貨車司機向相關部門建議開放鄰近欣澳站的大型露天停車場供貨車臨時停泊，但建議不獲接納，原因是該處只供旅遊巴士停泊。他希望運輸署重新考慮有關建議。

150. 劉展鵬委員表示，現時裕東路劃設臨時旅遊巴士泊位供旅遊巴士停泊，他詢問將來東涌第 39 區的發展會否影響這些泊車位。

151. 黃華先生詢問政府有否計劃在東涌區興建多層停車場供大型車輛停泊。

152. 阮潔鳳女士綜合回覆如下：

(a) 關於喜東街興建短期租約臨時停車場的計劃，由於需依循既定程序提出申請，而地政總署稍後亦需進行諮詢，因此暫時未有時間表，但她相信地政總署會盡快處理。

(b) 關於開放欣澳站附近大型露天停車場供貨車臨時停泊的建議，署方暫時未有相關資料，她會後會提供相關資料。

(會後註：根據運輸署的紀錄，欣澳站附近的短期租約臨時停車場已容許貨車停泊。)

(c) 滿東邨入伙後，裕東路的車流定會增多，屆時署方會再檢視裕東路的臨時旅遊巴士泊位，並會適時與相關委員跟進。

(d) 按善用土地資源的原則，運輸署暫時不考慮使用空地興建多層停車場，但會要求每個發展項目須提供足夠數量及合適的泊車位。

XV. 有關青嶼幹線雙向收費安排及相關工程的提問  
(文件 T&TC 60/2017 號)

XVI. 有關青嶼幹線擠塞事件的提問  
(文件 T&TC 61/2017 號)

153. 主席表示，由於議程 XV 和議程 XVI 的提問內容相關，因此建議一併討論。他歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/隧道及青馬 1 曾以揚先生。交通基建管理合約有限公司(交通基建管理公司)的書面回覆，已於會前送交委員參閱。鄧家彪議員因事離席，並已委託劉展鵬委員代為簡介提問內容。

154. 劉展鵬委員及郭平議員分別簡介文件 T&TC 60/2017 號及 T&TC 61/2017 號所載的提問內容。

155. 曾以揚先生表示，運輸署十分關注青嶼幹線在本年 8 月 21 日發生嚴重擠塞，亦明白事件對公眾造成嚴重不便。署方已檢討有關實施雙向收費的安排，並會汲取經驗，以便日後作更周詳考慮及妥善安排。關於鄧家彪議員的提問，他回覆如下：

- (a) 青嶼幹線於本年 8 月 20 日開始實施雙向收費，相關工程亦按原定計劃於當日展開，並需封閉 3 條原先直通的行車道。工程包括重鋪路面、加設人工島及收費設施等，預計於本年 12 月初完成。鑑於塞車事故，大嶼山收費廣場往機場方向已調整以 2 條自動繳費通道及 6 條人手繳費通道運作。根據署方觀察，收費廣場交通暢順，早上繁忙時段亦未有出現塞車情況。
- (b) 署方計劃於明年 3 月實施拍卡式自動電子繳費系統，屆時司機可以八達通卡或信用卡繳費。電子繳費系統由機電工程署及其承辦商負責安裝，該署正與機電工程署研究加快工程進度，以期早日推出電子繳費服務。
- (c) 上述交通及收費設施工程於本年 12 月初完工後，大嶼山收費廣場可提供共 20 條收費通道。現時收費廣場於日間繁忙時段開放 14 至 16 條收費通道予車輛使用，運作暢順，署方相信開放所有收費通道後，足以應付將來港珠澳大橋開通後及東涌人口增長所帶來的額外車流量。此外，屯門至赤鱸角連接路較機場第三跑道更早落成，預計於 2020 年通車，屆時亦有助疏導青嶼幹線的車流量。
- (d) 鑑於不同車輛佔用及損耗道路的程度各異，署方按車輛類別釐定青嶼幹線收費，而私家車需繳付的費用較高，以鼓勵市民使用公共交通工具。青嶼幹線自 1997 年啓用至今從未調整收費，下調或撤銷收費會違背政府釐定隧道及道路收費的原則，所以署方暫時並無計劃取消收費安排。

156. 劉展鵬委員認為取消青嶼幹線收費安排既可提高青嶼幹線整體交通效率，亦可降低市民的交通費。雖然署方提到取消收費安排不符合相關政策，但昂船洲大橋、汀九橋及灣仔繞道等大橋或隧

道基建設施無需收費，而且青馬大橋所帶來的收益只佔香港政府每年整體收益極小部分，他質疑為何青嶼幹線不能取消收費。此外，收費制度亦對東涌居民的生活造成不便，有傢俬公司因需繳付橋費而拒絕送貨。他希望有關部門及政策局就再討論及研究上述議題。

157. 周浩鼎議員認為，青嶼幹線收費廣場實施雙向收費首日的交通擠塞事件揭示多個問題。首先，事件反映有關部門及機構未有考慮青嶼幹線的交通流量，對新安排準備不足。若車輛無需排隊繳費，或可避免引致擠塞，因此他希望政府考慮取消收費安排，以減低對市民的影響。第二，現時青嶼幹線是連接大嶼山與市區的唯一幹道，即使日後屯門至赤鱸角連接路通車，東涌居民仍主要依靠青嶼幹線往返市區，一旦青嶼幹線出現交通事故，居民便無其他交通選擇。第三，東涌人口不斷增加，估計 10 多年後約有 20 多萬人，加上大嶼山的人口增長，屆時青嶼幹線將不勝負荷。長遠而言，政府應考慮加建幹道或鐵路，不能單靠青嶼幹線或屯門至赤鱸角連接路接駁其他地區。

158. 曾以揚先生表示，青嶼幹線收費安排有政策上的考慮，但署方備悉委員的意見，並會再作研究。此外，關於加建幹道或鐵路連接市區的建議，由於不屬其負責範疇，他會將建議轉達相關同事考慮。他就郭平議員的提問回覆如下：

- (a) 運輸署已就青嶼幹線交通事故制定緊急應變方案。一般而言，當機場鐵路受阻，署方會調動其他陸上交通工具協助疏導交通；相反，若青嶼幹線發生事故，署方會調動機場快綫或東涌綫的列車疏導交通。此外，署方會視乎事故的情況、可調派資源及環境因素(包括可供調動的船隻數目、碼頭設施容量、陸上交通接駁安排及調動所需的時間)，提供緊急渡輪服務。他指出，大嶼山和機場的對外交通以鐵路及專營巴士為主，海上交通服務發揮的作用相對不大。
- (b) 署方在評估增設渡輪服務的可行性時，會考慮有否其他替代的交通服務、乘客需求，以及有關渡輪服務的財務可行性和營運可行性等因素。現時東涌居民可以選擇鐵路或巴士往來港、九、新界各區，相信交通運輸網絡足以應付乘客需求。巴士公司會透過定期巴士路線計劃徵詢委員意見，而鐵路公司亦會因應乘客需求調整或改善服務。由於現時東涌的公共交通運輸網絡大致能滿足居民需要，署方暫時未有計劃開辦新的渡輪航線。若有渡

輪營辦商主動提出開辦往來東涌的航線，署方需先評估其財務及營運可行性，如認為可行，便會進行招標程序。

- (c) 青嶼幹線於本年 8 月 20 日(星期日)凌晨開始實施雙向收費，整體運作暢順。在 8 月 21 日(星期一)實施雙向收費後的首個工作日，交通流量與平時相若並在估算之內，但往機場方向車道在該日早上因多個原因而出現交通擠塞。首先，收費廣場當時正進行工程，但臨時工地的交通安排，如水馬位置及臨時路牌等不清晰，以致駕駛人士未能暢順地轉換行車線，而工地前面轉彎位的路牌及指示牌亦不足，令駕駛人士未能預先選定行車線。署方已即時作出應變措施並改善臨時工地的交通安排，包括調整水馬及指示牌位置、增加路牌指示以提示駕駛人士，以及增設收費亭以疏導排隊繳費的車輛等。此外，當日汀九橋發生交通意外，影響附近交通，而職員和駕駛人士亦未熟習新的行車和收費安排。
- (d) 據署方觀察所得，現時大嶼山往機場方向的收費廣場安排足以應付繁忙時間的車流量，甚至有剩餘能力處理額外車流。經署方與營辦商協商後，營辦商已在收費廣場附近停放緊急車輛，一旦發生交通意外或有壞車事故，便可盡快移走有關車輛，使交通回復正常。署方希望相關工程能盡快完成，屆時便可使用因工程封閉的收費通道作為備用通道，以應付突發事故。
- (e) 署方正釐定屯門至赤鱗角連接路和港珠澳大橋的收費，待有相關資料時會作出匯報。

159. 郭平議員對運輸署的回應表示失望，並且不滿交通基建管理公司在書面回覆中只將責任推卸給政府。青嶼幹線交通癱瘓事件已兩度發生，但當局未有從中汲取教訓，制定應急方案及為東涌交通網絡作整體規劃。他認為不應只依賴青嶼幹線接駁市區，因為一旦發生事故，便會造成交通阻塞。他建議增設往來東涌及市區的渡輪服務，既可作為陸路交通以外的應急方案，亦可於短期內應付東涌人口增長帶來的新增交通需求。若新的渡輪航線有利可圖，相信會吸引優秀的渡輪公司提供服務。

160. 周浩鼎議員贊同增設渡輪服務的建議，認為可於短期內解決部分交通問題。港珠澳大橋通車後，北大嶼山公路的交通負荷必

會大增，萬一出現突發事故，渡輪服務可作為應急方案。既然現時已具備碼頭等基礎配套設施，他相信短期內推出新渡輪服務並非不可行，並希望署方認真考慮有關建議。

161. 黃華先生表示，大嶼山收費廣場往青衣方向共有 3 條自動繳費通道，但往機場方向只有 2 條自動繳費通道。若往機場方向的 1 條自動繳費通道被巴士佔用，他擔心只餘下 1 條通道供其他車輛使用並不足夠。

162. 曾以揚先生綜合回覆如下：

(a) 運輸署已制定以渡輪服務作為應急方案的計劃及路線，一旦發生緊急事故，署方會視乎事故情況、可調動的船隻數目及碼頭設施容量等因素，調動有關渡輪服務。雖然署方暫時未有計劃開辦新渡輪航線，但會密切留意當區居民的需要，適時再作評估。

(b) 現時青嶼幹線往機場方向正進行工程，暫時只開放 2 條自動繳費通道，待 12 月初工程完工後，便會開放 3 條自動繳費通道。

163. 余麗芬議員表示委員希望得知青嶼幹線因突發事故導致交通擠塞時，署方會如何解決及有何應變措施。她希望署方進一步研究委員的意見。

164. 主席請有關部門考慮委員的意見。

(張富副主席約於下午 5 時 40 分離席。)

## XVII. 有關增設逸東街居逸樓巴士站上蓋及巴士停車灣的提問 (文件 T&TC 62/2017 號)

165. 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/離島梁昭薇女士，以及房屋署物業服務經理/物業服務(港島及離島三)司徒巧茵女士。

166. 郭平議員簡介提問內容。

167. 阮潔鳳女士表示，居逸樓巴士站站尾與松仁路迴旋處有一段距離，該段道路已畫有路標，提示駕駛人士慢駛及留意前方過路的行人，而行人過路處亦畫有「望左」及「望右」路標提示行人，因此署方認為現時巴士站設計合適。現時該巴士站長約40米，可同時容納3架巴士停泊，若改設為巴士停車灣，按設計準則需在巴士站兩旁預留15至20米長的斜位，即合共30至40米。由於巴士站站頭及站尾位置附近均設有行人過路處，難以擴大巴士站面積，故需減少站內1至2個巴士泊位才能騰出空間改設巴士停車灣。根據署方觀察，該巴士站現時運作良好，並無改設巴士停車灣的需要。

168. 劉展鵬委員表示，城巴建議將E11S及E22S號線的總站由逸東邨巴士總站改為居逸樓巴士站，但現時居逸樓巴士站沒有上蓋，乘客在露天地方候車，十分不便，他希望運輸署及巴士公司考慮先加建巴士站上蓋，然後才更改上述2條巴士路線的總站。此外，現時巴士在居逸樓巴士站停泊時，會令後面車輛的視線受阻，因此他建議在增設巴士停車灣以避免上述情況。

169. 郭平議員表示，現時E11S及E22S號線的總站設在逸東邨巴士總站內，早上繁忙時間候車乘客眾多，加上城巴考慮增加E11S號線的班次，因此建議將上述2條巴士線的總站改在居逸樓巴士站，既可紓緩逸東邨巴士總站的擠迫情況，亦有助疏導人流。他支持城巴將E11S與E22S號線的總站改在居逸樓巴士站的建議，但希望有關部門同時考慮增設上蓋及巴士停車灣以配合需要。

170. 杜志強先生表示，現時逸東邨巴士總站有18條巴士線，而城巴E11S、E22S、E21A及E21X等4條路線共用1條停車坑，在早上7時15分至8時的繁忙時間內，約有10班車在該停車坑上客，巴士司機在接載乘客後需迅速駛離車站，以免影響下一班次的服務。由於城巴考慮增加E11S號線的班次，而逸東邨巴士總站已十分擠迫，沒有空間容納新增的巴士班次，因此將E11S與E22S號線的總站改為居逸樓巴士站的建議極具迫切性，必須盡快實施。至於加建巴士站上蓋及巴士停車灣的建議，署方需作進一步研究。

171. 司徒巧茵女士表示，居逸樓巴士站附近範圍由不同部門管理，其中巴士站至明渠邊的行人路段屬路政署管轄範圍，明渠往逸東邨範圍的行人路段屬逸東邨公用地方。香港房屋委員會(房委會)及領展房地產投資信託基金(領展)分別擁有逸東邨土地上物業；逸東邨土地的使用及發展受地契及公契條款規限。就加建巴士站上蓋及巴士停車灣的建議，房屋署有以下考慮因素：第一，若巴士停車灣建於路政署管轄的行人路段，則巴士站及其上蓋會坐落逸東邨範

圍，就此，房屋署需按地契條款，就改變公用地方的土地用途或上蓋面積百分比徵詢所有業權人的同意，以及得到地政總署的批准；第二，為配合相關工程，行人路段需重新規劃，現時巴士站對出，逸東邨範圍內的樹木、樹圈及路燈需要覓地重置；在重置樹木前，署方需諮詢樹木管理小組的專業意見；第三，擬建巴士停車灣的位置非常接近行人通道上的明渠，署方需與相關部門詳細研究，以確保明渠的運作、排水及其他功能不受工程影響。總括而言，署方初步認為有關建議在技術上可行，但需就地契、樹木及明渠等事宜作深入研究，才可落實。

172. 劉展鵬委員表示，若在逸東邨範圍行人路段進行工程需徵詢領展意見，相信難以在短期內落實建議。他詢問若在路政署的行人路段範圍內興建巴士站上蓋，涉及的問題會否較少及可加快工程進度。此外，若 E11S 及 E22S 號線更改總站後，巴士站上蓋工程仍未完工，乘客需在露天地方候車，運輸署有何解決方案。

173. 阮潔鳳女士表示，按設計準則，興建巴士停車灣的所需空間不小，但逸東街道路規模有限，除非更改巴士站前後方的行人過路處，否則難以興建大型停車灣。此外，運輸署管理的行人路面約 3.5 米闊，建造巴士停車灣會截斷該行人通道，因此需要在房委會管轄的行人路段預留一條行人通道讓市民使用，但基於逸東邨地契及公契條款等因素所限，署方不確定是否可行。

174. 劉展鵬委員再次詢問在路政署管轄的行人路段範圍內加建巴士站上蓋的可行性。

175. 梁昭薇女士表示，巴士站上蓋屬巴士公司物業，興建及維修保養均由巴士公司負責。路政署需與運輸署商討及將有關建議轉達巴士公司考慮。

176. 劉展鵬委員希望路政署、運輸署、房屋署及巴士公司與相關委員實地視察，以釐清業權及技術問題等，否則會影響 E11S 及 E22S 號線總站的更改計劃。雖然巴士站上蓋由巴士公司負責，但他希望相關部門作出配合，以加快工程進度。

177. 郭平議員表示曾就與運輸署及巴士公司代表會面，巴士公司初步承諾加建巴士站上蓋，他希望運輸署及路政署進一步跟進。此外，若 E11S 及 E22S 號線總站改為居逸樓巴士站而又不該處興建巴士停車灣，他擔心巴士靠站時會阻礙後面車輛的視線，容易造成交通盲點，影響行人安全，因此希望運輸署檢視有關問題。

178. 主席建議運輸署於會後安排與相關委員實地視察及跟進有關事宜。

(會後註：運輸署、房屋署、離島民政事務處及巴士公司於 2017 年 10 月 31 日與郭平議員、鄧家彪議員及劉展鵬委員進行實地視察，考慮到現場環境及交通流量，各出席者同意於 11 月底前將 E11S 及 E22S 號線的總站遷移至居逸樓巴士站，並由巴士公司於行人路段興建上蓋，方便乘客候車。)

(劉展鵬委員約於下午 6 時 20 分離席。)

## XVIII. 其他事項

### 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

179. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：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 9 月上旬的離島區小型交通改善項目及施工時間表(施工時間表)，有關文件已置於席上，歡迎委員查詢及提出意見。

180. 黃華先生表示，有關大澳道近龍田邨的擴建巴士站工程已完成，但巴士站上蓋地方的地權問題尚未解決。他建議先搬遷巴士站以盡快建造巴士站停車彎。另外，他認為路彎 K10 的道路改善工程進度緩慢，詢問工程能否如期於本年 12 月完工。

181. 余漢坤議員表示，龍田邨擴建巴士站工程已完成，但沒有上蓋，居民日曬雨淋，而地權問題至今尚未釐清，他詢問有關部門將如何處理。他亦詢問路彎 K10 的道路改善工程能否如期完工。

182. 梁昭薇女士表示，龍田邨巴士站上蓋工程由巴士公司負責，但相關的掘路工程申請之審批未知是由路政署、地政總署或其他政府部門負責，署方需向掘路組同事查詢，以確認巴士站上蓋的建造位置屬哪個部門管轄。

183. 黃華先生表示，據他了解，巴士站上蓋位置屬路政署管轄範圍，但上蓋的支柱落點位於地政總署管轄範圍。

184. 梁昭薇女士綜合回覆如下：

- (a) 若上蓋的支柱落點位於地政總署管轄範圍，需由巴士公司向地政總署申請挖掘准許證。她會後會聯絡負責同事，以了解如何推展有關工程，稍後向相關委員匯報。
- (b) 就路彎 K10 道路改善工程的完工日期，她會向負責的工程部門反映委員的關注，相關同事會繼續敦促承建商跟進工程進度，以期在本年 12 月完工。

185. 余漢坤議員表示有不少區內居民及駕駛人士查詢路彎 K10 的工程進度。他建議路政署協助跟進工程，並希望盡快於會後收到工程進度的書面補充資料。

186. 黃華先生詢問若承建商未能如期完工，政府會有何罰則。

187. 梁昭薇女士會與負責同事聯絡，盡快就路彎 K10 的道路改善工程進度，透過秘書處向委員提交書面回覆。罰則方面，工程是按照施工合約進行，該合約會訂明逾期完工的罰則，以規管工程進度。

188. 主席請路政署跟進委員的意見。

## XIX. 下次會議日期

189. 會議完畢，會議在下午 6 時 32 分結束，下次會議日期為 2017 年 11 月 20 日(星期一)下午 2 時正。

-完-