

有關北大嶼山交通及運輸規劃的提問
(文件 T&TC 39/2020 號)

運輸及房屋局和運輸署的綜合回覆

就問題 1 回覆如下：

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，東涌綫現時是以八卡列車行駛，各站月台長度同為八卡列車設計。故此，增加東涌綫列車長度的建議，並不切實可行。

至於班次方面，現時東涌綫於早上繁忙時段(即全日最繁忙的時段)由東涌站開出的班次平均約為 6-8 分鐘一班。港鐵公司已於該時段額外增派兩班直接由青衣站開往香港站的東涌綫特別班次，以及行走來往青衣站至香港站的短途列車，以紓緩東涌綫列車的擠迫情況。

現時東涌綫的班次安排大致上可應付乘客出行的需要，因此港鐵公司暫時未有計劃增加東涌綫列車班次。然而，港鐵公司會繼續密切留意東涌綫的服務及乘客量，在有需要時作出適切調整。由於東涌綫和機場快綫共用部分路軌，港鐵公司在安排列車班次時會同時考慮東涌綫和機場快綫的車務編排。

運輸署一直按東涌的地區發展、人口增長及新基建設施／道路網絡的落成，而逐步擴展東涌的路面公共交通服務，包括專營巴士服務，以配合乘客需求。

現時，東涌市中心的居民除可乘搭鐵路外，亦可利用約 30 條專營巴士路線往返不同地區。而嶼巴亦提供 3 條全日接駁東涌站的路線及 5 條區內路線，以方便居民於東涌區內出行。

至於東涌西及東涌北的居民則可乘搭東涌區內路線往返東涌市中心轉乘港鐵或多條「E」線前往不同地區。他們亦可使用服務該等地區的城巴及龍運「E」線來往九龍、荃灣及葵涌一帶。此外，兩間專營巴士亦於繁忙時間安排多條「E」及「S」特別服務路線前往港島、沙田、將軍澳及機場等目的地。

現時上述交通安排已可應付東涌乘客的交通需求。運輸署鼓勵市民充分利用巴士／巴士或巴士／鐵路之間的轉乘安排，以善用資源，從而提高公共運輸服務的營運效率，避免資源重疊或加重路面交通的負荷。運輸署亦會繼續密切留意東涌的地區發展及人口增長，適時按乘客需求加強地區的公共交通服務。

就問題 2 回覆如下：

政府明白有公眾人士建議東涌往返市區的渡輪服務，並歡迎任何有意營辦新的渡輪航線的營辦商提出申請。若接獲有意營辦新的渡輪服務的營辦商的申請，運輸署會考慮現有的交通配套及公共運輸服務網絡是否足夠、乘客對有關渡輪服務的需求、擬議渡輪服務在財務及營運上的可行性，以及碼頭及其他所需的配套設施等因素對申請作出評估。

香港的渡輪服務可以透過專營權或牌照的方式運作。就專營權及牌照種類而言，按《渡輪服務條例》(第 104 章)，渡輪專營權由行政長官會同行政會議批予，並設有一定年期，例如 10 至 15 年。專營權須受行政長官會同行政會議指明的條件規限，該等條件可包括碼頭的管理及商業發展、碼頭的租金及概括地維持而有效率的渡輪服務。行政長官會同行政會議亦可藉命令釐定就任何專營渡輪服務中乘客、行李、貨品及車輛的運載可收取的最高船費，以及因應乘客的類別、專營服務的經營時間及渡輪艙室的水準，釐定船費。以專營權營運的渡輪航線若要調高最高船費，須經行政長官會同行政會議批准。

至於渡輪服務牌照，按同一條例(即《渡輪服務條例》(第 104 章))，運輸署署長批予渡輪服務牌照，每段牌照期為期最長 5 年，但其間可在任何時間延續一段或多於一段不超過 5 年期間，而牌照期連續合計不得超過 10 年。在提供渡輪服務方面，持牌人須維持令運輸署署長滿意並適當而有效率的渡輪服務。至於對渡輪船費的規管，運輸署署長可藉憲報公告，釐定就持牌渡輪服務中乘客、行李、貨品及車輛的運載可收取的最高船費。持牌人若要調高持牌渡輪服務的船費，須事先經運輸署署長批准。

與專營渡輪服務相比，牌照渡輪服務牌照期較短，但屬較靈活的運作模式。無論如何，有興趣的營辦商(包括認為可以提供東涌往返市區渡輪服務的營辦商)可按其需要及實際情況，向政府申請渡輪專營權或牌照，以提供相關的渡輪服務。正如上述提及，政府會考慮所有相關因素，審批有關申請。

2020年8月