

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議紀錄

日期：2022 年 7 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

副主席

何紹基先生

議員

余漢坤先生, MH, JP (約於下午 3 時 15 分離席)

周玉堂先生, SBS, MH

陳連偉先生, MH

何進輝先生

郭 平先生 (約於下午 2 時 20 分入席)

方龍飛先生

劉舜婷女士

應邀出席者

高志强先生	建築署 高級物業事務經理／東區
楊嘉敏女士	建築署 物業事務經理／筲箕灣及離島南
蔡小敏女士	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 2
黃嘉熙女士	運輸署 運輸主任／渡輪策劃 4
何國輝先生	土木工程拓展署 總工程師／大嶼山 3
魏志華先生	土木工程拓展署 高級工程師／10 (大嶼山)

列席者

李 豪先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
何頌然女士	路政署 工程師／離島(3)
黃睿謙先生	運輸署 工程師／離島 1
許淑儀女士	運輸署 工程師／離島 2
馮羨儀女士	運輸署 高級運輸主任／離島 2
黃詠盈女士	土木工程拓展署 工程師／22 (大嶼山)
何毅敬先生	香港警務處 大嶼山警區行動主任
葉毅重先生	香港警務處 大嶼山警區助理行動主任
何理業先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 地區關係及事務經理
周淑敏女士	新渡輪服務有限公司 高級企業傳訊經理
林惠玲女士	港九小輪有限公司 總經理

秘書

陳愷晴女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)3
-------	--------------------

因事缺席者

黃秋萍女士	
黃文漢先生, MH	
黃漢權先生	

歡迎辭

副主席表示主席因事未能出席會議，是次會議由他主持。他歡迎各委員、政府部門及機構代表出席會議。

2. 委員備悉主席、黃文漢議員及黃漢權議員因事未能出席會議。

I. 通過 2022 年 5 月 23 日的會議紀錄

3. 副主席表示，上述會議紀錄已收錄各政府部門、嘉賓講者及委員的修改建議，並於會前送交各委員參閱。

4. 委員以舉手方式進行表決，一致通過會議紀錄。

(贊成的議員包括：何紹基副主席、余漢坤議員、周玉堂議員、陳連偉議員、何進輝議員、方龍飛議員及劉舜婷議員。)

II. 渡輪碼頭改善工程計劃-坪洲渡輪碼頭 (文件 T&TC 13/2022 號)

5. 副主席歡迎出席講解文件的嘉賓：建築署高級物業事務經理／東區高志强先生、物業事務經理／筲箕灣及離島南楊嘉敏女士、運輸署高級運輸主任／渡輪策劃 2 蔡小敏女士及運輸主任／渡輪策劃 4 黃嘉熙女士。

6. 蔡小敏女士及楊嘉敏女士利用投影片簡介文件內容。

7. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 委員對坪洲渡輪碼頭的改善工程充滿期待。自長洲渡輪碼頭的門廊建成後，坪洲居民對坪洲碼頭入口的門廊及簷篷設計亦有所期望。署方曾經指出由於坪洲渡輪碼頭的簷篷建在碼頭之上，並非如長洲渡輪碼頭的門廊建在實地之上，因此承重力較差，門廊未必能完全仿照長洲

渡輪碼頭的設計。他重申居民有所期盼，並時常把坪洲渡輪碼頭與長洲渡輪碼頭的設計作比較，因此希望署方能盡量美化坪洲渡輪碼頭的門廊及簷篷設計。

- (b) 根據附件二的擬建改善後的渡輪碼頭平面圖，署方為了遮擋兩間餐廳的後門位置而設計了一道類似屏風的大門，惟突出的大門令入口收窄。他建議大門推後至與入口牆壁對齊，避免突出一個 L 形位置，使入口牆壁可一直延伸至入閘機，令入口處更為寬敞。雖然坪洲的遊客數量不及長洲，但入口位置應盡可能設計得較為寬闊，以提升疏導人潮的流暢度。署方如希望遮擋後門位置，應把該處設計成樓梯井(stairwell)的形式，將其 L 形位置推後，而非佔用入口處的空間。

8. 楊嘉敏女士表示有關簷篷美化方面，現時的設計仍屬初步階段，署方在考慮簷篷物料時，會一併考慮物料的材質、耐用性、簷篷本身結構及現時碼頭結構承重力。在委員通過渡輪碼頭改善工程，以及撥款取得批准後，署方會與顧問公司研究可用的簷篷材料，以及如何在美觀、結構安全及日後保養上取得平衡。有關為遮擋後門而設計屏風的大門，署方會於稍後作深化設計時予以考慮，令碼頭入口較為寬闊。

9. 副主席詢問署方改善工程完成後，碼頭是否仍然只能作單邊停泊。

10. 蔡小敏女士表示擬議改善工程的目的是為了提升碼頭的設計及設施，以向乘客提供最佳的候船環境，因此改善工程主要以翻新碼頭的內部設計為主。有關碼頭泊位的情況，署方一直密切留意坪洲渡輪碼頭的運作。據觀察所得，現時使用該碼頭的兩條航線的運作服務大致正常。署方會繼續密切監察，並會在有需要時與相關部門作出跟進，以改善渡輪泊位的情況。

(郭平議員約於下午 2 時 20 分入席。)

III. 檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究 (文件 T&TC 14/2022 號)

11. 副主席歡迎出席講解文件的嘉賓：土木工程拓展署總工程師／大嶼山3何國輝先生、高級工程師／10(大嶼山)魏志華先生及工程師／22(大嶼山)黃詠盈女士。

12. 何國輝先生及魏志華先生利用投影片簡介文件內容。

13. 余漢坤議員提出意見如下：

(a) 《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究》(研究)因各種因素較預期延遲一年多才完成。然而，他感謝土木工程拓展署及顧問公司接納不同意見，並讚賞署方提出的緩解措施，期望相關工程能盡快展開。他相信透過分流及發放更多資訊將有助旅客選擇不同目的地，有助紓緩個別地點旅客過度擠迫的情況。

(b) 署方除了優化東涌市中心至東涌發展碼頭的步行路線，以提升旅客的步行體驗之外，亦可考慮改善連接東涌市中心至東涌發展碼頭的公共交通服務，省卻旅客步行的時間和氣力，以吸引更多旅客以水路交通來往東涌至屯門或大澳。

(c) 大嶼山區內道路，例如嶼南道仍有相當的剩餘容量，原因是它們屬於封閉道路，因此行車量有所限制，加上署方希望提升相關道路網絡應對緊急事故的抗禦力，因此必須進行一系列的改善工程。他希望署方日後進行公眾諮詢時清楚解釋以上原因，以免市民質疑政府浪費公帑大興土木。

(d) 他曾多次表示嶼南道是當年為了興建石壁水塘而修建的建築道路，因此部分路段可能已不符合現時的道路設計標準，署方應把握機會提升整條嶼南道，例如改建路基、以瀝青重鋪路面等等，以便將來進行道路挖掘或維修保養時，可以刨鋪的方式快捷進行。現時嶼南道必須以分段方式重鋪一個範圍的路面，而短短二、三百米的工程亦需花上三個月時間，其間有關路段會間歇性封

閉。刨鋪工程從長遠效益及維修保養角度而言都較為理想。

- (e) 他認為建造一條新行車隧道連接梅窩和北大嶼山較為直接及可取。雖然連接梅窩和愉景灣的隧道較短，工程造價較低，但由於新行車隧道將連接愉景灣的現有道路和隧道，政府亦可能需要花費收回部分私家路或隧道的經營權，加上愉景灣居民偏愛寧靜及遠離交通的環境，新行車隧道無可避免會增加愉景灣的交通流量，因此他認為方案較不可取。他明白新行車隧道擬連接梅窩和小蠔灣是基於小蠔灣將有大量人口居住，然而，他對每天因工作或上學而需要往返南大嶼的居民人數存疑。為此，他建議新行車隧道可接駁梅窩和大蠔，這樣既能提升大嶼山南北之間的道路網絡，而且駕駛人士亦能使用未來的大蠔交匯處前往東、西方向的目的地。
- (f) 有關改善羌山道／東涌及大澳的道路連接，他明白建造高架行車橋樑可解決現時羌山道陡峭多彎的問題，而工程費用亦略低於興建行車隧道，惟該處位於郊野公園範圍，建造高架行車橋樑會對自然生態造成影響，本地居民及環境保育人士未必同意有關方案。因此，他建議署方應採取另一方案，建造一條新行車隧道連接石壁和大澳道。
- (g) 他歡迎署方就改善舊東涌道的伯公坳至長沙路段進行研究，以分流來回的車輛或為郊遊人士提供單車徑。然而，他希望署方同時研究改善伯公坳往東涌方向的一段舊東涌道，以紓緩有關路段的交通，甚至研究讓巴士得以在伯公坳掉頭，為前往大東山的市民提供更便利的巴士服務。
- (h) 他認為研究提出的部分方案，或只容許公共交通工具使用，是本末倒置並且浪費資源。現時市區居民每年需繳付 900 元申請「大嶼山封閉道路通行許可證」(許可證)，他不理解署方為何在車輛數目不多的情況下仍要約束市民使用道路的權利，倒不如不發出許可證也罷。這與屯門公路於繁忙時間設有巴士專線的概念不同。

- (i) 他贊同改善水上公共交通運輸的建議。除了改善萬角咀及二澳碼頭外，署方擬就南大嶼海濱(包括塘福、長沙及貝澳一帶)興建新碼頭設施，不但能輔助大嶼山的陸路交通及提升旅客接待能力，亦回應了委員多年來的要求，即政府在石鼓洲興建焚化爐的同時，應一併提升南大嶼的碼頭設施，以便日後市民及遊客到石鼓洲參觀「轉廢為能」的基建時能夠帶動地方經濟。

14. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 有關東涌新市鎮擴展計劃方面，議會過去在討論東涌西及東涌東的發展時，曾多次建議開放北大嶼山醫院的翠群徑，以紓緩裕東路及順東路前往市區的壓力。委員亦曾與署方表示東涌西一帶正進行不同的工程，各路段日益繁忙，開放翠群徑可進一步紓緩附近交通。此外，委員由上屆議會已提出改善達東路的建議。他期望署方就着是次研究，解決巴士出入總站以及有關路段長期擠塞的問題。
- (b) 有關興建單車徑方面，可持續大嶼辦事處(辦事處)及《施政報告》均提及東涌將發展成一個低炭智慧型社區，而他亦多次表示部門興建單車徑是為了推動環保，鼓勵市民以單車前往各公共交通工具車站。因此他曾建議區內各私人樓宇、社區中心、學校及公營房屋連接單車徑，以方便市民利用單車前往巴士總站及東涌即將落成的所有港鐵站。為此，部門需要研究單車泊位的安排，例如參考其他國家的做法。運輸署前任署長亦曾向委員簡介智慧型單車停泊系統，他期望署方能就興建單車徑的一系列配套設施進行研究。
- (c) 議會早於 2000 年已討論有關連接梅窩及大蠔灣的南北通道，惟建議的高架橋方案會對大蠔河造成污染，未能通過環境影響評估，因此引發建造連接梅窩及小蠔灣隧道的討論，有關建議亦獲立法會通過，至今已有 22 年，他十分支持研究的有關建議。然而，他期望隧道能採用雙管道設計，以應付將來各項大型發展的需求。

- (d) 至於改善舊東涌道方面，他詢問署方在有關路段改建一條符合標準的單車徑是否可行。此外，近年前往伯公坳及大東山遠足人士的數目有上升趨勢。由於巴士須在伯公坳停站，因而導致該處的交通非常擠塞。他曾向巴士公司了解，得悉巴士公司因應乘客需求而增加前往伯公坳的特別班次。雖然伯公坳涉及郊野公園範圍，但署方亦須研究在該處興建迴旋處及提供泊車位是否可行，以解決伯公坳的交通問題，讓巴士得以在該處掉頭而無需前往長沙拐彎。
- (e) 有關南大嶼區內道路改善工程方面，他贊成署方為電動車輛提供充電設施的建議。此外，現時南大嶼各區均欠缺足夠泊車位，惟署方沒有在文件中作重點交代。
- (f) 有關大嶼山的旅客接待能力方面，他詢問署方有否研究在旅客人數出現飽和時，如何及早向其他人士提供資訊，以呼籲他們切勿繼續前往相關地區。此外，他贊同署方改善住宿安排的建議，認為做法不但有助促進大嶼山區內的經濟，亦能減低旅客因即日來回而對交通造成的負荷。
- (g) 他贊成優化南大嶼碼頭設施的建議。

15. 何進輝議員提出意見如下：

- (a) 有關改善南大嶼區內道路的討論已持續多年，惟署方經常強調須以「南保育」為原則，令市民認為南大嶼不宜進行基建，否則會破壞環境。他認為「南保育」的原則有礙南大嶼的交通運輸基建發展。梅窩及長沙等地將發展成旅遊熱點，惟南大嶼的道路由上世紀 50 年代至今並沒有顯著改善。他表示改善工程牽涉的費用並不龐大，而且工序並不繁複，只需拉直和擴闊部分彎位約一米，便能解決迎面車輛必須有一方停下才能通過有關路段的問題。然而，基於「南保育」的考慮，區內交通運輸基建發展停滯不前，運輸署最近更決定放寬「自駕遊」的配額，令居民十分反感。

- (b) 他以往亦曾反映貝澳往梅窩方向的上坡路段沒有避車灣的問題，質疑部門為何沒有進行相關研究。此外，該路段回程方向的巴士灣其實是供當年的小型巴士使用，因此未能完全容納現時的巴士靠站，加上近年旅客數目大增，巴士遮擋了下車後準備橫過馬路的人，造成危險。規劃署近年進行了貝澳用地的規劃，他多次提出郊野公園範圍須距離馬路至少 30 米，以免日後擴闊道路時耗費大量時間諮詢漁農自然護理署及相關部門。他期望部門能加強溝通，藉是次研究審視南大嶼區內的道路，了解問題所在。
- (c) 他理解研究只容許公共交通工具使用部分道路的建議是基於「南保育」的規劃原則。然而，在仍有剩餘容量的情況下限制車輛出入封閉道路，並就大嶼山區內的交通運輸繼續進行研究，是毫無意義的做法。
- (d) 早於 20 年前，議會已表示建造一條連接大蠔的隧道能避免東涌道發生嚴重事故時影響南大嶼對外的陸路交通，更能大大縮短駕駛人士前往屯門、赤鱸角、青衣、荃灣以至尖沙咀等地的路程，是最理想的方案，因此他請部門詳加考慮。
- (e) 有關改善水上公共交通運輸方面，政府當年計劃在石鼓洲興建焚化爐時，委員曾要求署方提供相關配套，在當區興建碼頭設施，惟有關方案一直未有落實。他支持署方改善水上公共交通運輸的方案，以便貝澳、長洲及南丫島居民日常以水路往返出行，並且推動旅遊。
- (f) 東涌道的改善工程已討論多年，惟伯公坳卻一直未有進行任何提升工程，對當區的旅遊造成損失。署方應在伯公坳興建迴旋處及增設泊車位。前往大東山的旅遊人士亦經常表示希望在該處設立觀景台，眺望機場及南大嶼的醉人景色。他建議部門考慮有關建議。

16. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他對中部水域人工島的研究表示關注，並相信署方已參考杜拜人工島的情況。在興建人工島期間，由於水流改變，沙石會被沖走，附近島嶼的沙灘部分會變成深水處，而深水處的地方則會變成淺灘。由於人工島對出就是交椅洲，他擔心施工期間會令水流改變，把沙石沖向西環及維多利亞港，影響維多利亞港的水深，甚至橫跨維多利亞港的三條行車隧道的安全。此外，署方亦需研究沙石及水流會否令西環沿岸地區在極端天氣時引發更嚴重的海浪問題，以及影響香港國際機場正在興建的第三條跑道。
- (b) 署方亦需考慮工程造成的水流改變會否對澳門及珠海造成影響。澳門在十多年前曾面對鹹潮問題，每逢 11 至 12 月潮漲時，鹹水便會湧入水塘，影響食水供應。此外，他表示杜拜現時仍需投放大量經費維修及保養人工島，因此興建人工島後所衍生的問題亦不容忽視。
- (c) 有關南大嶼道路彎多路窄方面，沙螺灣、深屈及大澳的尖形海灣若連接起來是一條直線，由於假日的旅遊人士大多前往大澳，署方可考慮建造一條貫通三地的橋樑，解決東涌來往大澳的交通問題，亦可減少南大嶼區內道路的負荷，以配合「南保育」的規劃原則。由於現時的新填海法無須浚挖海堤下的淤泥，可減少對海洋的污染，他建議署方評估若在三地的岸邊興建橋樑，能否把對海洋生態及自然環境的影響減至最低。

17. 副主席認為研究提出的建議除了建造一條新行車隧道連接梅窩和小蠔灣外，大多未能徹底解決大嶼山的交通問題，並表示改善舊東涌道的工程浪費資源，把它開放作單車徑反而較為可取，質疑部門沒有實際了解大嶼山的地理環境。他贊成署方建議改善水上公共交通運輸及提升旅客的住宿配套以紓緩公共交通工具擠迫的情況，因為旅客集中在黃昏時間乘搭巴士返回市區，人龍擠擁嚴重影響大嶼山居民下班回家休息。然而由於疫情關係，署方若只參考近年的旅客人數作為接待能力的準則，相信未必能夠配合將來大灣區的蓬勃發展。此外，由於渡輪的營運成本高，署方除了研究興建新碼頭外，亦應明白以招標方式尋找合適渡輪公司並不容易，必須就

箇中細節多加研究。他希望署方在有關方案落實前實施緩解措施，了解當地民情，不要閉門造車。

18. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他補充雖然剛才表示建造一條連接石壁和大澳的行車隧道較高架行車橋樑更佳，惟細看文件時發現署方以「及／或」來顯示兩個方案選項，因此他重申委員歡迎署方同時採納隧道及天橋兩個方案，惟兩者擇其一時，則認為隧道較為合適。
- (b) 政府於 90 年代興建赤鱸角機場時，已承諾會興建連接梅窩和東涌的南北通道及連接東涌和大澳的沿海公路，居民對有關項日期盼了 30 多年，一直希望獲得兌現。正如方龍飛議員所述，部門若希望做到「北發展、南保育」，可考慮沿海公路的方案，因為有關工程對環境的影響相對較低，加上署方會進行環境影響評估等程序，因此他相信問題不大。相比港珠澳大橋的龐大工程，建造一條與之平行且規模較少的沿海公路，更需要考慮的可能是造價問題。此外，連接東涌和大澳的沿海公路加上連接梅窩和大蠔的南北通道，將會為大嶼山形成一個環迴公路網絡，當大嶼山任何一個地方發生山泥傾瀉或出現嚴重交通事故時，陸路交通亦不會癱瘓。因此，他希望以上方案能夠納入研究範圍。

19. 何國輝先生綜合回應如下：

- (a) 有關連接梅窩和愉景灣隧道方面，研究考慮到現時愉景灣隧道仍有剩餘承載力，因此署方希望在下一階段研究借用愉景灣隧道以提升大嶼山南北之間道路網絡應對緊急事故抗禦力是否可行。此外，署方亦會就連接梅窩和小蠔灣及梅窩和大蠔的方案進行研究，當有初步結果時會諮詢當地居民意見，繼而再進行下一階段的研究。署方備悉委員意見，會就羌山道建造高架行車橋樑及行車隧道的方案進行研究。
- (b) 有關在舊東涌道伯公坳往石門甲方向的路段增設單車

徑，以及在伯公坳增設迴旋處作為巴士的終點站，以便郊遊人士使用及巴士掉頭，避免出現阻塞的建議，由於部分路段位於郊野公園範圍，因此署方會在下一階段進行研究，檢視工程對環境及生態的影響。

- (c) 署方備悉委員有關改善南大嶼碼頭設施的意見，期望改善水上公共交通運輸後能方便旅客前往南大嶼的不同景點。
- (d) 由於下一階段的研究主要集中在改善大嶼山區內的道路連接，署方會透過現行機制，把委員提出有關東涌區內的道路改善及交通運輸的建議轉交相關部門跟進。此外，有關單車徑連接東涌三個港鐵站的意見同樣屬區內的交通運輸改善措施，署方備悉有關建議。
- (e) 有關電動車充電設施方面，署方已於 2021 年完成在梅窩設置電動車充電站，並會於本年第三季開放大澳的公共停車場充電站設施供市民享用。現時的充電站由環境保護署管理，提供免費的充電服務，充電站設施亦已安裝收費軟件，以配合政府日後徵收電動車充電費的措施。
- (f) 署方期望透過研究，探討提供旅遊熱點人流的資訊。辦事處已和科學園的初創公司洽商，希望能透過相關平台向遊客提供大澳人流的實時資訊，例如以不同顏色代表大澳的人流狀況，以便他們決定是否繼續出行。此外，大澳區內亦即將進行多項改善工程，例如擬建的寶珠潭橋，相信能改善區內的步行連接，方便遊人及區內市民出入。
- (g) 署方將於下一階段研究在南大嶼海濱，例如塘福及長沙一帶興建新碼頭設施，以改善水上公共交通運輸。
- (h) 署方知悉各部門曾在南大嶼進行不同的區內道路改善工程，包括擴闊部分路段及改善行車道的彎位等，因此期望下一階段能與相關部門研究進一步改善部分南大嶼區內的道路。署方樂意聽取委員意見，了解需要優先進行道路改善的路段，以提升南大嶼道路的安全。

- (i) 署方知悉委員多年來極力爭取興建連接東涌至大澳的高架行車橋樑，惟研究顯示方案將對大澳的自然保育區造成嚴重的環境影響，而高架橋樑亦會影響大澳漁村的獨有景觀特色，以及可能會影響不少私人土地等。另外，有關方案亦涉及高昂成本造價，研究考慮到南大嶼的主要道路仍有相當剩餘容車量，認為現時未有足夠理據在交通流量方面支持興建大規模交通基建以連接大嶼山南北兩面。
- (j) 關於改善東涌道，署方已將研究範圍由南大嶼至伯公坳延伸至南大嶼至石門甲。
- (k) 辦事處會向相關同事轉達有關中部水域人工島對周邊環境帶來的影響的意見。
- (l) 就有建議將舊東涌道改建成單車徑，以避免單車使用者在新東涌道與其他道路使用者造成衝突，署方會把建議納入下一階段的研究。
- (m) 署方已於 2021 年年底展開「南大嶼生態康樂走廊下的建議」的研究，探討在南大嶼不同地點提供多元化的可持續休閒和康樂活動設施，讓旅客有不同體驗，這有助將旅客分流到不同地點遊覽，減低對大澳居民的影響。

20. 何進輝議員表示梅窩的越野單車徑及練習場已經啓用。現時有不少市民由梅窩起步，騎越野單車前往芝麻灣徑，並以嶼南道中段近太古的位置為出口。他們成群結隊，有時更接近一百人，若突然在嶼南道出現，容易造成交通意外。因此，他建議署方除了研究擴闊有關路段外，亦應考慮設立單車徑，避免出現單車與其他車輛爭路的情況。

21. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他支持「北發展、南保育」的規劃原則。雖然部分委員憂慮保育會阻礙發展，然而，根據 2000 年 11 月立法會交通事務委員會有關大嶼山南北連接路的文件，政府已充分

考慮平衡保育與發展的需求。文件的總結部分如下：「我們仍然認為，我們需要興建一條安全的大嶼山南北連接路。政府會貫徹承諾，興建一條在環保方面可以接受的道路，既可滿足大嶼山居民的需要，亦可支持環境保育政策，保護大嶼山重要的生態區。我們就梅窩至大蠔的連接路所進行的研究，正好反映我們有意尋求解決方法……由於我們無法找到一個可接納的簡單方法來解決問題，我們不得不考慮一些涉及建造一條頗長的隧道的方案。基於安全理由，較長的隧道必須採用雙管形式。雙管隧道的容車量會大大高於因大嶼山南部的鄉郊發展而增長的交通需求。我們現已立即與環保署和規劃署探討替代方案的最佳路線，以期找出一個既環保又符合安全標準的方案，從而應付大嶼山居民的交通需求」。政府亦根據 2004 年發表的《施政報告》，於同年成立了「大嶼山發展專責小組」，透過廣泛諮詢制定了大嶼山發展規劃綱領，內容明確表示要平衡發展與保育。政府有履行承諾，因此他對相關方案表示支持。

- (b) 署方表示由於建造東涌至大澳的沿海公路會破壞海岸生態，因此難以通過環境影響評估，亦會遭環保人士反對。他曾就上屆政府的《施政報告》致函時任行政長官及於議會提出意見，建議政府考慮興建連接東涌及大澳的架空輕軌運輸系統，有關方案可減少對海岸生態的破壞和空氣污染。此外，他亦曾向機場管理局反映考慮興建連接東涌及市中心的架空輕軌運輸系統，又或與政府合作建造一條連接東涌至大澳的架空輕軌鐵路。機場管理局現已計劃興建架空的電動車輛運輸系統，項目日後或會延伸至東涌市中心，有助減低地面交通的壓力及推動環保，減低空氣污染。

22. 方龍飛議員贊成署方進行改善水上公共交通運輸的研究，並表示由大澳前往東涌發展碼頭只需 25 分鐘的船程，比乘搭巴士快捷得多。由於每逢周末及假日，大澳都擠滿輪候巴士返回市區的乘客，加上港珠澳大橋通車對經營來往港澳兩地的船公司造成一定衝擊，因此他建議署方與相關船公司溝通，研究他們能否在假日提供額外的船種及班次，以減輕對巴士的負擔，加強水路交通的運輸能力。

23. 何國輝先生綜合回應如下：

- (a) 署方正計劃在部分越野單車徑進行擴展或連接工程，包括研究在貝澳至梅窩的路段興建新越野單車徑的走線，以減低越野單車使用者使用嶼南道的機會。梅窩現時已設立了越野單車練習場，亦建設了不同路段連接南大嶼其他地方，有關單車徑預計於今年年底開放給公眾使用。
- (b) 有關「北發展、南保育」方面，辦事處自成立以來一直分階段在南大嶼的不同地區開展生態研究，以辨認及保育具有重要生態價值的地區，並探索合適的保育措施，希望推動南大嶼的保育工作。此外，署方亦期望透過大嶼山保育基金，鼓勵非牟利團體進行保育及相關項目。截至目前為止，首輪計劃有 18 個保育相關項目獲得資助，並已陸續展開。第二輪申請現正進行，預計於本年第三季公布結果。

24. 魏志華先生表示因應東涌至大澳的交通運輸需求，富裕小輪於 2018 年 8 月開始以試行方式，於星期六、日及公眾假期增加來往「東涌—沙螺灣—大澳」的短途航線，服務至今已恆常化，每逢星期六、日及公眾假期將增加三班來回(即共六班)的渡輪服務。此外，政府於 2019 年的《施政報告》中建議為六條離島航線提供特別協助措施，而有關措施更會擴展至另外八條航線，其中「屯門—東涌—沙螺灣—大澳」航線亦包括在內。政府亦會推出新的船隻資助計劃，分兩階段於 2021 年起的往後十年，為 11 條渡輪航線，當中包括「屯門—東涌—沙螺灣—大澳」航線，全面更新船隊並使用更環保船隻，以提升服務質素及推動建設綠色城市。政府亦計劃於 2026 至 2031 年「屯門—東涌—沙螺灣—大澳」航線的牌照生效期間，資助富裕小輪把現有的五艘船隻全部更換成 250 座的混合動力快速船。

(余漢坤議員約於下午 3 時 15 分離席。)

IV. 有關大嶼山封閉道路通行許可證費用的提問 (文件 T&TC 16/2022 號)

25. 副主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任／離島 2 馮羨儀女士，並表示黃文漢議員委託他代為簡介提問內容。

26. 副主席簡介提問內容。

27. 馮羨儀女士回應如下：

- (a) 現時東涌道，尤其連接石門甲道交界處以南的道路及嶼南所有道路均屬封閉道路。根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)，任何人士在封閉道路駕駛車輛，必須繳交費用以申領許可證。現時嶼南居民或在嶼南營商的人士可向運輸署申請許可證進出東涌道，而署方亦會簽發許可證予有實際需要進入嶼南的人士，例如需要進行各項建設工程、公務、紅白二事、掃墓等等。許可證的費用為每年 900 元或每月 75 元，而續領許可證的費用為每年 660 元或每月 55 元。
- (b) 鑑於署方近年不時收到有關涉嫌濫用許可證申請資格的投訴，例如濫用授權信或以荒廢地段作申請等等，因此署方檢討有關許可證申請的安排，曾於 2020 年下旬在諮詢離島區議會交通及運輸委員會及相關持份者後，由本年 1 月 1 日起落實修訂申請許可證的機制，以維持及堅守對有實際需要人士簽發許可證的原則。
- (c) 在新修訂的安排下，續證安排只適用於長期許可證。而由於臨時許可證是以短期性質簽發給有實際需要進入嶼南的人士，因此署方已取消臨時許可證的續證安排。如有需要，臨時許可證的持有人須於許可證到期日前重新申請許可證，署方會按新證的既定審批程序處理有關申請。
- (d) 由於梅窩的白芒村、牛牯壆村及大蠔村均位於封閉道路範圍以外，因此居民可繼續使用現有的開放道路駕駛私家車往返市區，在日常生活上沒有必要持有許可證駕駛私家車進出嶼南。如有關地區的居民需要駕車進出嶼

南，可向署方申請許可證並提供充分理據，署方會按個別個案考慮及處理。

28. 何進輝議員表示三鄉的居民在青馬大橋落成前可申請許可證。由於大嶼山各村的關係密切，居民探親時會途經梅窩前往其他村落。他認為自青馬大橋開通後，署方表示白芒、牛牯塢及大蠔三鄉不屬於封閉道路範圍內，因此不被納入可申請許可證的範圍，實屬無理。他重申居民的生活及工作長久以來都是在梅窩、長沙、貝澳及大澳，他們鮮有前往市區，署方將三鄉分割，不讓他們申請許可證，使因營商及春秋二祭而需要前往梅窩的居民十分不便。他舉例指部分有需要的上水居民也可申領沙頭角的禁區許可證，反而三鄉屬於梅窩鄉事委員會的管轄範圍，但卻未能申請許可證。

29. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 署方以有人使用假證解釋續領許可證費用的增幅。他認為虛假證件的問題應交由警方處理，運輸署應該負責行政工作，因此他建議去信運輸署，要求署方解釋續領許可證費用增幅達 36%的計算方法。他表示早年申請禁區紙的費用全免，後來署方收取 60 元的行政費，之後再提高費用至 120 元，時任議員已表達不滿。及後，署方繼續增加許可證的費用至 400 多元，並表示不會再大幅增加有關費用。現在續領許可證的費用增加到 900 元，因此署方必須向大嶼南居民交代計算增幅的方法。
- (b) 他曾多次在議會提出在石門甲加設電子辨識系統以偵測沒有有效許可證的車輛。署方在上次交運會會議後表示為了加強監察大嶼山封閉道路的交通管制，土木工程拓展署與運輸署及香港警務處商討後，已委託機電工程署開展概念驗證研究，利用科技儀器識別沒有有效封閉道路通行許可證而駛入大嶼山封閉道路的車輛。系統安裝工程合約已於今年五月開展，預期於 2023 年完成現場儀器設置及進行為期一年的實地運行。換言之，當系統啓用後，辨識車輛的過程就如車輛通過隧道的自動收費亭一樣簡單，行政工作及費用會大大減少，署方屆時更不應該增加續領許可證的費用。

30. 方龍飛議員表示大嶼山的原居民在該區生活已久，署方不應因為政策改變而要求他們繳交路費才能回家，而且費用增幅很大。鄉事委員會委員如需前往大澳開會，在沒有許可證下便只能乘搭公共交通工具，他不明白為何原居民申領許可證亦困難重重。他表示政府為了推動旅遊，增加「大嶼山自駕遊」計劃的配額，卻沒有增加其許可證的收費，認為政府政策應該針對旅遊人士，而非把費用轉嫁至居民身上。油價高企及許可證費用的 36% 增幅嚴重增加居民駕車出行的負擔，他明白政府希望鼓勵市民乘搭公共交通工具，惟大嶼南的交通狀況並不理想，因此署方應重新檢討有關加幅。

31. 何進輝議員表示早年居民自費租船往返油麻地，後來署方就大嶼山封閉道路通行許可證收取費用，由於許可證只能在大嶼山內使用，因此費用是 250 元，為船牌費用的四分之一。他表示現在村民要繳付高達 660 元及 900 元前往大嶼南一帶，反而「自駕遊」的許可證費用卻相對便宜，做法有欠公允。

32. 馮羨儀女士綜合回應如下：

- (a) 署方明白委員對許可證收費的關注。署方自本年初取消了臨時許可證的續證安排，導致部分過往申請臨時許可證的人士從本年開始申領新的許可證時須支付 900 元。她重申現時大嶼南居民申請許可證時，一般會獲發長期許可證，而長期許可證仍保留續證安排，因此居民可繼續以每年 660 元續領許可證。
- (b) 署方一直以「用者自付」為原則。申領許可證的費用是按照辦理證件所涉及的行政費而釐定。署方明白部分居民有實際需要前往大嶼南，例如公務原因，因此會一如既往按個別情況處理有關申請。
- (c) 署方備悉委員的關注及意見，會因應大嶼山的發展及道路交通等因素，適時檢討有關安排，以維持及堅守對有實際需要人士簽發許可證的原則。

33. 郭平議員表示大嶼南居民對加幅反應不大，原因是署方沒有進行諮詢，因此他們不清楚有關事宜，否則村民應該會有很大回響。

34. 副主席提出意見如下：

- (a) 署方表示已就增加許可證費用一事諮詢主要持份者，惟在席議員及當地居民毫不知情，署方有失職及造假之嫌。此外，村民不會預知需要出席緊急會議或紅白二事，因此不可能提早申請許可證。他不清楚署方簽發許可證的準則是什麼，並表示署方對買賣及偽造許可證的違法問題無計可施，卻任意宰割守法市民，做法偏頗。
- (b) 白芒、牛牯塢及大蠔三鄉均屬梅窩鄉事委員會管轄，然而村民未能申請許可證，反而鄰近的沙螺灣卻屬於可申領許可證的範圍，因此使村民感覺不公平。
- (c) 現時居民沒有太大回響，是由於他們的許可證大多尚未到期，稍後當他們申領新證時發現費用由 660 元增加至 900 元時，必然會表達不滿。

V. 有關要求在水口村增設停車場的提問
(文件 T&TC 17/2022 號)

35. 副主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島 1 黃睿謙先生。

36. 何進輝議員簡介提問內容。

37. 黃睿謙先生回應如下：

- (a) 署方曾就一幅位於嶼南道近水口村街燈編號 FA3506 至 FA3507 的土地(即提問中提及的位置)興建公眾停車場的建議進行可行性研究。有關土地在大嶼山南岸分區計劃大綱核准圖編號 S/SLC/21 中被劃為海岸保護區。根據大綱圖的註釋，公眾停車場並不屬於海岸保護區地帶內的許可用途，如需在海岸保護區內進行填土或挖掘工程，須取得城市規劃委員會的規劃許可。

- (b) 由於該處是一個布滿樹木的斜坡，興建公眾停車場需要移除或遷移大量樹木以進行平整工程，可能會影響稀有及受保護的林地鳥類，以及具保育意義的兩棲動物。基於上述原因，署方現階段未有計劃在有關位置興建公眾停車場。
- (c) 署方已向市民提供有關大嶼山南部公眾泊車位的資訊，以方便有需要的駕駛人士。署方亦鼓勵市民盡量使用公共交通工具，減少依賴私家車出行，尤其前往水口村或其他沒有設置泊車位的地點。署方會把水口村一帶的違例泊車情況轉交警務處跟進。然而，署方亦正與相關部門檢視在嶼南道西行近水口村東的停車灣內設置適量私家車路旁泊位是否可行，並會在適當的時候進行地區諮詢。署方會繼續密切留意有關路段的交通情況，有需要時會採取適當措施確保道路安全。

38. 何進輝議員表示，相信署方的回覆會引起村民不滿。由於很多遊人前往水口進行風帆及觀鳥活動，加上「自駕遊」的車輛胡亂停泊，嚴重影響居民，甚至阻礙巴士轉彎，居民曾多次報警求助。他向署方反映有關問題，惟署方卻以保育為由推搪。早前有觀鳥會及大學團體希望到水口進行文化及保育遊歷，政府甚至有意在水口興建展覽館，他當時已提出必須解決旅遊巴及訪客的泊車問題。他重申居民贊成有關的保育活動，惟署方必須先解決泊位問題。他希望署方考慮村民及公眾的實際需要，不應因該地屬海岸保護區而全盤抹殺興建停車場的建議。

39. 郭平議員表示署方必須認真考慮在水口村增設泊車位的建議。除了水口村有泊位不足的問題之外，貝澳及梅窩等地亦有同樣問題，惟水口村的情況更為迫切。他認為署方以海岸保護區及綠化區作藉口，拒絕研究及改善當地的交通設施。現時署方可考慮在水口公廁後方的位置進行斜坡平整工程，以便設計及擴闊該處為泊車位，並於稍後與其他村長及村民研究在不抵觸海岸保護區的情況下，盡可能在其他位置增設泊車位，而非推卸責任。

40. 何進輝議員表示部門早年曾就水口興建停車場進行實地視察，當時大家認為在籬箕灣橋底興建有關設施對海岸保護區的影響最少，方案仍屬可行，但由於部門延誤處理，時至今天該處已草木

叢生。他指擬議停車場的位置其實並不方便村民使用，但礙於空間問題他們只能無奈接受，決定把停車場設置在鄉公所對面籬箕灣橋底的左邊位置。他請署方正視水口的泊車問題，與相關部門溝通如何在海岸保護區取得平衡。村民十分支持水口的環保項目，例如觀鳥會、導賞團等等，但署方卻沒有協助村民解決水口的泊車問題。

41. 副主席表示署方未能為當地居民及遊客提供相關設施，解決民生問題，令人失望。

42. 黃睿謙先生表示，署方會研究在水口村東的停車灣加設路旁泊車位的可行性。此外，署方知悉相關部門正研究於水口村附近興建保育中心等設施。署方會檢視有關發展方案，並會要求項目倡議人按需要加設適量的交通設施，以配合項目發展及避免影響附近一帶的交通。

VI. 有關在塘福行人過路處增設交通燈及電子行人過路發聲裝置的提問 (文件 T&TC 21/2022 號)

43. 副主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島 1 黃睿謙先生。

44. 何進輝議員播放短片及簡介提問內容。

45. 黃睿謙先生回應如下：

- (a) 署方已就有關路段的道路安全問題進行調查。現時塘福公眾停車場前的一段嶼南道視野清晰，交通大致暢順，斑馬線運作正常，交通及行人流量不高，並沒有出現人車爭路的情況。有關過路處附近亦已設置了適當的交通標誌和道路標記，以提醒駕駛者留意前面可能有行人正在橫過馬路及需要慢駛。由於加設非必要的交通燈可能會對交通及行人造成阻礙及延誤，而發聲的行人過路通訊亦會對附近民居構成噪音滋擾，因此署方認為現時有關過路處的交通設施合適，現階段沒有加設交通燈的需要。

- (b) 委員所述的情況可能涉及有人不小心駕駛，署方已將有關資料轉交警方跟進。此外，署方留意到近日有關的行人過路處出現懷疑逆線行車的情況。就有關情況，署方已檢視路段的道路標記，並已安排工務部門把斑馬線附近的行車線改劃為雙白線，以進一步提升道路安全。根據《道路使用者守則》，駕駛人士駛近斑馬線時必須留意正在等候橫過馬路的行人，並應減速以預備在讓路線前停車。當有行人踏足斑馬線時，駕駛人士必須停車及讓行人橫過馬路。此外，駕駛人士在慢駛或停車前應發出訊號，通知其他駕駛人士。署方會繼續密切留意有關路段的交通情況，有需要時會採取合適的措施，維護道路安全。

46. 何進輝議員提出意見如下：

- (a) 他曾多次在交通及運輸委員會會議提出有關塘福行人過路處的安全問題，包括要求加裝偵速攝影機、將該處的車速限制減至每小時 30 公里、將道路標記改劃為雙白線及增設交通燈，可惜除了雙白線的建議外，其餘均不獲署方接納。
- (b) 「自駕遊」猶如一個計時炸彈，短片中駕駛者因被巴士遮擋而不知道前方是斑馬線，於是逆線超車。他不希望再次出現這情況。如果當時有行人正在橫過馬路，後果實在不堪設想。署方不應在交通意外發生後才正視問題。
- (c) 居民曾要求下調該處的車速限制至每小時 30 公里，惟署方回覆指由每小時 70 公里的限制下調至 30 公里，必須有一段時速限制為 50 公里的緩衝。因此，他建議大灘至塘福泳灘的路段下調為每小時車速限制 50 公里作為緩衝，讓塘福村的路段得以下調為時速限制 30 公里，同時在適當的位置加上雙白線，以解決問題。

47. 郭平議員表示短片中的車輛逆線行駛，十分危險。塘福以往亦曾發生行人橫過斑馬線時遭逆線行駛的車輛撞倒的意外。署方設置的交通標誌只適用於守法的市民，而對不守法的駕駛者必須加強執法。他表示安裝偵速攝影機是較理想的做法，如署方有財政考

慮，可研究在附近燈柱安裝閉路電視，並張貼有關告示，以收阻嚇作用。他希望署方能盡力解決民生問題，如建議不可行，亦應向村民解釋，同時實施短期紓緩措施。

48. 何進輝議員表示已將有關短片轉交警方交通部，警方亦已迅速檢控肇事駕駛者，藉此警惕其他人士駛經有關位置時需要減速。他重申村民贊成把該路段的車速限制下調至每小時 30 公里，同時把斑馬線附近的行車線道路標記改劃為雙白線，以保障行人安全，尤其在旅遊旺季期間行人絡繹不絕。他希望署方接納建議，釋除村民的憂慮。

49. 副主席表示駕駛人士責無旁貸，但署方亦應防患未然，積極跟進有關問題。

50. 黃睿謙先生表示署方首先會把有關路段的前後虛線改劃為雙白線，同時繼續密切監察有關路段，視乎實際情況考慮是否需要採取進一步行動，包括安裝偵速攝影機、安裝行人過路燈及實施車速限制等。

VII. 有關在東涌道來回行車線的下坡路面鋪設防滑鋼砂的提問 (文件 T&TC 20/2022 號)

51. 副主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署工程師／離島(3)何頌然女士。

52. 何進輝議員簡介提問內容。

53. 何頌然女士回應如下：

- (a) 路政署已派員詳細勘察東涌道的行車路面狀況，發現部分行車路面已使用一段時間，並有一定損耗，因此署方已持續安排重鋪工程，以改善路面狀況，還原表面紋理，從而增加路面的摩擦力。現時東涌道部分位置已鋪設防滑鋼砂，署方亦在本年六月完成了鄰近伯公坳一段東涌道的防滑鋼砂重鋪工程。

- (b) 就鄰近黃家圍一段東涌道，署方亦收到運輸署的施工通知書，並將於本年內完成防滑鋼砂重鋪工程。至於是否需要在其他位置鋪設防滑鋼砂，署方會根據運輸署的交通意外統計數據、路面狀況及測試結果，調配資源以進行相關改善工程。

54. 何進輝議員提出意見如下：

- (a) 東涌道部分路段的坡度高達 1:6，擴闊工程對大嶼南實屬恰當。署方現時只在伯公坳往東涌的路段鋪設防滑鋼砂，該路段最為陡峭，但視野較開闊；伯公坳往長沙方向的路段彎多而視野受限，署方卻較少在該路段進行改善工程。他表示該路段其實也發生不少交通事故，惟因沒涉及人命傷亡及車輛碰撞，所以司機未有申報，運輸署亦沒有相關數據。
- (b) 他曾以時速約 40 公里沿東涌道駕車行駛，到伯公坳的最高點準備下坡及轉彎時，前方卻突然出現一輛壞車，雖然他已馬上剎車，但車輛仍滑行了約十米。他表示下雨天時山上的泥土及枯葉沖到路面，再加上車輛殘留的污染物，令路面非常濕滑，甚至使人難以站穩，車輛亦因打滑而難以起步。夏天雨季及旅遊旺季期間，更經常有巴士壞車，需要警方到場疏導交通，但以上種種情況均未有反映給運輸署。他請署方防患未然，在下坡及彎位路段鋪設防滑鋼砂。

55. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他建議署方與土木工程拓展署在討論《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究》(《研究》)時，一併提出東涌道的問題。東涌道的工程質素馬虎，路面即使重鋪或鋪設鋼砂，連場大雨後不久又會出現坑洞，凹凸不平，對駕駛者構成危險。雖然署方定期修補路面，但問題沒完沒了。他表示主要原因是東涌道並不適合重型車輛行駛，署方應該研究限制重型車輛使用東涌道。他曾目睹貨車載着重型機器在彎多路斜的東涌道行駛，又曾看到貨車上的工字鐵只隨便以鐵線繫綁，十分危

險。此外，他表示議會曾提出禁止運油車使用東涌道，惟署方沒有接納建議，一旦運油車發生意外，便有機會污染引水道及石壁水塘的水源。他請署方把握《研究》的契機，與土木工程拓展署檢視東涌道現存的問題，提升道路安全，以配合開放大嶼南的政策。

- (b) 議會過往曾提出方案，建議以隧道連接長沙及東涌，取代東涌道，惟最終意見未獲採納。由於現時東涌道出現不少問題，署方必須聽取委員意見，與土木工程拓展署及相關部門檢視有關問題。

56. 副主席表示署方花費大量資源進行《研究》，卻沒有接納時任議員的意見。若採取隧道方案，既可把東涌道開放給市民用作單車徑，又能夠提升道路安全。

VIII. 有關東涌中增設電單車泊位的提問 (文件 T&TC 19/2022 號)

57. 副主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島 2 許淑儀女士。

58. 方龍飛議員簡介提問內容。

59. 許淑儀女士回應如下：

- (a) 一般而言，區內的發展項目已參照《香港規劃標準與準則》，以提供所需數量的泊車位。運輸署亦會在有需要時盡量物色合適土地興建臨時停車場，並在不影響交通暢順、道路安全及其他道路使用者的前提下，在有泊車需求的地點加設路旁泊車位。此外，署方會按照「一地多用」的原則，在合適的政府機構、社區設施或公共休憩用地發展項目內加設公眾泊車位。
- (b) 署方早前建議在文東路近海堤灣畔的現有電單車停泊處加設泊位，以更好利用路面空間，惟有關建議方案在公眾諮詢期間受到公眾反對，因而未能落實。署方最近在

文東路一帶實地視察，留意到現時有足夠泊車位(包括附近發展項目的電單車泊位及喜東街的臨時停車場)供電單車停泊。署方會繼續留意區內對電單車泊位的需求，並在有需要及可行的情況下，物色適當位置增設路旁電單車泊位。

60. 郭平議員表示滿東邨居民十分關注可否在邨內增設路旁電單車泊位，他半年前亦曾與署方實地視察，當時署方表示會再作研究，因此他希望了解有關進度。

61. 方龍飛議員對署方在諮詢期間收到反對意見感到不解。他表示不少在東薈城上班的市民會把電單車停泊在文東路旁的電單車泊位，而且他們一般較晚下班，當居民黃昏回到東涌時，車位通常早已經泊滿，因此他們只好違例把電單車泊在路旁泊車位附近，導致翌日早上有不少電單車違泊在空出的泊車位旁邊。有見及此，他請署方改善有關問題。

62. 許淑儀女士表示署方在實地視察後，曾派員在晚上點算電單車的數目，結果顯示滿東邨附近的電單車泊位需求較低，而鄰近逸東邨的泊車位需求則較大，因此署方決定在逸東邨現有的泊位處加設數十個泊車位。署方備悉委員意見，並會繼續留意電單車泊位的需求，如有需要，會物色適當位置增設電單車泊位。

63. 方龍飛議員表示，滿東邨居民反映他們被迫把電單車停泊在康逸樓對出的泊車位，然後再步行或騎單車回家，因此才會出現滿東邨的電單車泊位需求較低的情況，請署方多加留意。

64. 郭平議員表示根據他調查所得的資料，滿東邨有加設電單車泊位的需要。由於滿東邨沒有足夠泊位，居民經常因違泊而被票控罰款，因此他曾建議居民把電單車停泊在康逸樓後方。泊位不足問題令居民互相爭奪車位，產生矛盾。康逸樓現時所增加的路旁電單車泊位是討論多年的成果，可是仍不足以滿足逸東邨的需求，而且據他所知，有少數裕泰苑居民亦會把電單車停泊在康逸樓，因此署方更應在滿東邨增設泊車位，縱使只是五六個泊位，仍值得考慮。

65. 許淑儀女士表示署方備悉委員意見，並會派員視察。

IX. 有關東涌西發展的提問
(文件 T&TC 18/2022 號)

66. 副主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島 2 許淑儀女士、路政署工程師／離島(3)何頌然女士、土木工程拓展署工程師／22(大嶼山)黃詠盈女士、香港警務處大嶼山警區行動主任何毅敬先生及大嶼山警區助理行動主任葉毅重先生。路政署、土木工程拓展署、香港警務處、環境保護署和康樂及文化事務署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

67. 方龍飛議員簡介提問內容。

68. 許淑儀女士回應如下：

- (a) 根據運輸署於繁忙時間的實地視察，裕東路、松仁路及有關交界路口的交通暢順，交通流量亦處於設計水平，因此署方未有計劃在裕東路及松仁路增設額外行車線。
- (b) 政府一般在處理發展項目時會要求項目倡議人提交交通及運輸影響評估報告，以及就交通影響提出紓緩方案，以確保現時的基建可以應付發展項目帶來的額外交通流量。土木工程拓展署已就東涌新市鎮擴展項目進行了交通及運輸影響評估。根據評估報告結果，裕東路及松仁路的現有行車線足以容納發展帶來的車流，而土木工程拓展署亦已根據評估報告的建議，在東涌新市鎮擴展項目相關的基礎設施工程合約中加入松仁路及裕東路交界路口，以及順東路及裕東路交界路口的改善工程。有關工程預計於本年展開並分階段完成。
- (c) 此外，為配合巴士運作，本署計劃在松仁路南行線近裕泰苑增設巴士停車灣。本署已就有關方案完成公眾諮詢，以及向相關部門發出施工通知書。乘客在新增設的巴士停車灣下車後，步行約 100 米便可到達裕泰苑及附近村落。

(d) 運輸署負責公共道路的交通管理，有關路面碎石及沙塵問題，請相關部門另作回覆。

69. 何頌然女士簡介路政署的書面回覆內容。

70. 黃詠盈女士簡介土木工程拓展署的書面回覆內容。

71. 何毅敬先生簡介香港警務處的書面回覆內容。

72. 方龍飛議員提出意見如下：

(a) 現時由松滿路至松仁路一段的裕東路泊滿東涌西的工程車，只剩下一條行車線可用。隨着第42及第46區的房屋陸續入伙，車流會不斷增加，加上東涌區內的旅遊巴、貨車及工程車泊位一直供不應求，因此他建議增加多一條行車線，並將部分空間改劃為泊車位，以解決違泊及大型車輛泊位不足的問題。

(b) 東涌在過去一個月內曾發生兩次大塞車，分別由交通意外及交通燈失靈所致。他曾多次建議開通翠群徑，以在裕東路出現擠塞時，可以多開一條行車線疏導交通，減低對東涌以至大嶼南居民的影響。

(c) 東涌西將陸續發展，在由松仁路至順東路一段的裕東路增設行車線，可有助紓緩交通，令道路走線更為靈活。雖然將來會有新鐵路站，但居民始終需要依賴路面交通工具，例如私家車及巴士等。他多次指出東涌不少道路中間留有大片綠化地帶，足以容納三四條行車線，估計是留待將來發展之用。署方應預先作好規劃，應對未來發展。

(d) 松仁路近逸東邨的綠化地帶過往種滿鬼爪蘭，植物甚至延伸出馬路，容易導致交通意外發生，因此他曾建議署方以石壘圍起過路處附近的植物，以免阻擋駕駛人士及行人的視線，而有關位置加設交通燈後，交通意外情況亦有所改善。從提問的附圖可見，有車輛在撞向石壘後翻側，因此中間的綠化地帶具有潛在危險。由於署方即

將移除該處的植物，他建議署方一併把該處改劃為行車線，以善用路面空間。

- (e) 他明白綠化環境很重要，惟逸東邨兩旁已種滿植物，過多的綠化地帶亦會帶來環境衛生和行車安全問題。現時松仁路左轉入翠群徑一段的植物已遮擋行人的視線。此外，松仁路及裕東路的十字路口以往亦曾發生多宗交通意外，行人為求方便，會直接越過綠化地帶橫過馬路，由於行人及駕駛者的視線被植物及違泊車輛遮擋，因此容易發生意外。有見及此，他希望署方改劃裕東路的綠化地帶，用以開闢新行車線及泊車位。

73. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 署方應認真研究把路段中間的花槽位置改建為行車線或泊車位。議會多年前曾通過建議，把裕東路由滿東邨至逸東邨路段的其中一條行車線改劃為非專營巴士停泊處，導致現時非停泊區的路段亦泊滿車輛，經常需要警方執法，更影響巴士在雍逸樓後方靠站，居民被迫在馬路中間上落車，十分危險。
- (b) 委員提出將裕東路中間的花槽位置改建為行車線，該建議有助解決東涌西第42及第46區發展時人口及交通流量增加所引起的問題。裕東路當初設計成兩條行車線，就是為了應付東涌的交通流量，惟區內的大型露天停車場用作滿東邨發展之用，導致泊車位不足。因此，署方應研究把其中一條行車線改為泊車位，並將中間的花槽位置改建成行車線。
- (c) 最近，順東路及裕東路十字路口近警署位置的交通燈在晚上發生故障，警方需要到場指揮交通。他指該組交通燈在最近三個月已經發生了三次故障，請署方多加留意。
- (d) 雖然土木工程拓展署表示已要求承建商的地盤車輛在離開第42區的工地前必須妥善清洗車輪及車身，但他每天經過滿東邨都沒有看到職員在地盤出入口監管，而鄰近

東涌道的地盤出入口亦布滿黃泥及沙石。

74. 許淑儀女士綜合回應如下：

- (a) 裕東路因工程而只餘下一條行車線可用，純屬臨時交通安排。署方會檢視承建商的臨時交通安排，並要求承建商評估有關安排對現場交通的影響。如影響重大，署方會要求承建商先行採取改善措施。
- (b) 署方如發現有樹木阻擋道路使用者的視線，會聯絡負責部門修剪樹木。
- (c) 有關改建花槽以增設泊車位的建議，東涌新市鎮擴展項目將根據《香港規劃標準與準則》建議的數目提供泊車位。另一方面，署方會按照「一地多用」的原則，因應現時的泊位需求，在政府機構及社區設施(包括將來第107區的發展項目)加設泊車位，而第107區的發展項目亦會提供大型車輛泊位。此外，土木工程拓展署亦會在即將發展的馬灣涌村停車場提供泊車位。運輸署希望駕駛者善用現有的泊位設施，包括逸東邨商場內的泊車位，以釋出路面空間作行車用途。
- (d) 委員提及的交通燈故障應是指本年6月17日晚上的情況。根據署方記錄，該組交通燈當晚並沒有出現故障。而交通燈被暫時關上的原因是土木工程拓展署為配合東涌新市鎮擴展項目需進行的交通燈改動工程而實施的臨時交通安排。署方知悉土木工程拓展署事前已與警方協調。

75. 郭平議員表示議會一直反映東涌的違泊問題嚴重，可見區內的泊車位不足。即使東涌北將提供新泊車位，但仍不足以解決問題，因此署方應研究為非專營巴士提供泊位。此外，就署方希望駕駛者善用逸東邨商場內的泊車位，他表示有關停車場只提供私家車及輕型貨車的泊位，並沒有非專營巴士的大型泊位。

76. 方龍飛議員補充指逸東邨松仁路的工程尚未展開。此外，他表示只有逸東邨居民才可申請逸東邨停車場的旅遊巴士泊位，外來的

旅遊巴及大型工程車根本沒有位置停泊。有見及此，他建議署方在松滿路劃有泊車位的位置附近增設更多泊位，以供大型車輛使用。另一方面，他建議署方直接在裕東路新增一條行車線，供巴士及大型車輛停泊，以避免大型車輛因不能駛進屋邨停車場而在附近街道違泊。他表示署方以懲罰手段打擊違泊，例如發出告票及驅趕車輛，卻又不提供足夠泊車位，根本無助解決問題，只會令市民心有不甘，繼續把車輛停泊在其他地方。他重申增設一條行車線既能疏導交通，又能改善泊車位不足的問題，因此署方應及早規劃。

77. 許淑儀女士表示署方備悉委員意見。由於設立重型車輛泊位須顧及噪音管制等的要求，因此在民居附近加設更多旅遊巴泊位有一定難度。署方會繼續於區內遠離民居的合適地點加設旅遊巴及貨車泊位。此外，署方早前建議在東涌發展碼頭項目內加設重型車輛泊位，有關方案已完成諮詢，署方亦已向路政署發出施工通知書。

78. 黃詠盈女士表示東涌西第 42 區的工程車輛並不會駛進東涌道，而是經松滿路沿東涌河西面的村路進入第 42 區的地盤。署方會繼續密切留意有關情況，同時要求承建商必須在泥頭車離開工地前，妥善清洗車輪及車身，並確保所有承載泥頭或其他物料的運泥斗已經蓋好。

X. 工作小組報告 交通及運輸委員會工作小組

79. 副主席表示，有關工作小組報告已置於席上，供委員參閱。

80. 委員備悉及通過上述工作小組報告。

XI. 其他事項 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

81. 副主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署工程師／離島(3)何頌然女士。署方在會前提交截至本年七月上旬的離島區小型交通改善項目及其施工時間表，歡迎委員查詢及提出意見。

82. 委員備悉有關文件。

跟進改善大澳羗山道事宜

83. 副主席表示交運會工作小組於本年 6 月 27 日舉行的會議上，跟進有關改善大澳羗山道的事宜。小組成員希望相關部門於今天的會議匯報羗山道近燈柱編號 FA0461 路段的工程進展。他歡迎出席匯報的嘉賓：運輸署工程師／離島 1 黃睿謙先生。

84. 黃睿謙先生表示署方早前已就擴闊大嶼山羗山道近街燈編號 FA0461 路段的初步方案諮詢相關部門。有關路段位於南大嶼山郊野公園範圍內，根據《環境影響評估條例》(第 499 章)，除非獲得豁免，否則在郊野公園進行道路工程必須進行環評程序。就此，署方正聯同路政署檢視有關方案對環境的影響，稍後會與相關部門聯絡，以進一步檢視有關方案是否可行。

85. 副主席詢問署方是否正進行環境影響評估。

86. 黃睿謙先生表示署方聯同路政署現正檢視有關工程對環境的影響，探討可否申請豁免進行環評程序，稍後會與相關部門進行討論。

XII. 下次會議日期

87. 議事完畢，會議於下午 5 時 21 分結束。下次會議定於 2022 年 9 月 19 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-