

定 稿

離島區議會交通運輸委員會會議紀錄

日期：2025 年 12 月 9 日(星期二)

時間：上午 10 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

主席

黃秋萍女士, MH

副主席

葉培基先生

議員

何紹基先生

何進輝先生

余漢坤先生, MH, JP

吳文傑先生

周元谷先生

許振隆先生, MH

郭慧文女士

溫揚堅先生

黃文漢先生, MH

劉展鵬先生

劉淑嫻女士

劉舜婷女士

羅成煥先生, MH

增選委員

曾昭浴先生

應邀出席者

區格萊先生	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 2
關紹堅先生	機電工程署 高級工程師／運輸工程 E
朱錦鴻先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 高級經理(營運及行政部)
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
蘇嘉莉女士	新渡輪服務有限公司 企業傳訊部副經理

列席者

莫望塵先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
譚潔怡女士	地政總署 行政助理／地政(離島地政處)
黃智鴻先生	路政署 工程師／離島(3)
陸卓文先生	運輸署 高級運輸主任／離島 2
黃睿謙先生	運輸署 工程師／離島 1
李立民先生	運輸署 工程師／離島 2

秘書

施希旻女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)3
-------	--------------------

~~~~~

## 歡迎辭

主席歡迎各委員及政府部門代表出席會議。

### I. 通過 2025 年 10 月 20 日的會議紀錄

2. 主席表示，上述會議紀錄已於會前送交各政府部門、機構代表及委員審閱。委員沒有提出修訂建議，並一致通過上述會議紀錄。

3. 主席表示，上述會議紀錄中第 3 段提及，運輸署早前表示仍需時敲定「粵車南下」政策的實施細節，並須先行諮詢立法會的相關委員會，方可向交通運輸委員會(交運會)委員匯報該政策在離島區內的執行細節。為此，主席早前已透過秘書處要求運輸署盡可能在有關政策實施前安排簡介會，向交運會闡述相關細節，惟截至本次會議召

開前，有關組別回覆指仍需時安排。在「粵車南下」政策下，獲批准的廣東私家車經港珠澳大橋珠海口岸前往香港口岸人工島上的自動化停車場停泊的安排已於 2025 年 11 月 15 日起實施；至於該類車輛進入市區的安排則自 12 月 9 日起接受申請，並將於 12 月 23 日正式實施。為確保運輸署能在有關安排實施前充分考慮和納入交運會的意見和建議，主席請秘書處繼續與署方的有關組別跟進簡介會的安排，並請在席的運輸署代表向有關組別轉達上述要求，以便盡快舉行簡介會。

(會後註：運輸署已安排交運會委員和離島區議員於 2026 年 1 月 29 日實地視察因應「粵車南下」政策而設立的大嶼山充電站暨「粵車南下」資訊中心，以及交流意見。)

## II. 「東涌市中心及附近一帶的道路交通擠塞問題」的跟進工作

4. 主席表示於 2024 年 5 月的區議會會議上，區議會主席把「東涌市中心及附近一帶的道路交通擠塞問題」交由交運會跟進。自去年 6 月的交運會會議以來，本會持續與運輸署就上述議題進行討論，並制定了短、中、長期的改善措施，而有關措施亦已逐步落實。於 2025 年 6 月底，全體區議員已就上述議題向秘書處提交中期檢討報告，總結已取得的成果，並提出進一步的改善方案。

5. 主席歡迎出席參與討論的嘉賓：運輸署工程師／離島 2 李立民先生。運輸署於上次會議中表示已聯同相關部門，計劃在東涌第 59 區增設臨時停車場。主席請運輸署匯報有關工作的最新進展。

6. 李立民先生匯報如下：

(a) 現時運輸署與路政署集中處理東薈城停車場對出一段達東路的道路擴闊工程，並就機場管理局(機管局)的機場東涌專道項目進行協調。運輸署會聯同機管局及警方審慎檢視因應機場東涌專道項目前期工程而實施的各項臨時交通安排，以盡量減少工程對區內交通的影響。

(b) 就改善區內交通配套設施方面，運輸署會繼續協調東涌區各主要路口的交通控制系統及實時交通燈號調節系統，以

疏導車流和人流。此外，署方會持續監察區內的交通情況，以及改善相關交通設施。

- (c) 運輸署早前於東涌第 89 區增設的臨時停車場現已正式投入服務。此外，署方正聯同相關部門積極推進在東涌第 59 區增設臨時停車場的工作，務求盡快啓用有關停車場。署方亦會繼續物色區內更多合適地點，用作臨時停車場或路旁停車位。

7. 委員提出意見如下：

- (a) 委員詢問運輸署在東涌第 59 區增設臨時停車場的時間表。
- (b) 有東涌西居民反映區內的電單車泊位不足。就此，運輸署應善用土地資源，研究改善方案，例如將部分使用率較低的單車泊位改為電單車泊位。
- (c) 隨着東涌新市鎮持續發展，駛入東涌東及東涌西的重型車輛不斷增加。此外，翔東邨最近開始入伙，預計裕興苑及雋東邨於 2026 年相繼落成後，區內人口將增加逾三萬人。面對車流和人流持續增加，委員促請有關部門優化區內的道路網絡和巴士服務。

8. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署備悉委員的意見，並會於會後與相關部門檢視在東涌西增設電單車泊位的可行性，以及就重型車輛在東涌東及東涌西行駛的情況與相關部門商討改善措施。

(會後註：運輸署於會後回覆指就增設電單車泊位的意見，署方正檢視現時東涌西的電單車位需求，並與部門在考慮土地及資源運用的情況下研究相關方案。而就重型車輛在東涌的行駛情況，土木工程拓展署(土拓署)、房屋署及運輸署已在 2026 年 1 月 9 日就有關事宜商討改善措施。相關部門會盡量減少重型車輛使用市中心的道路，避免影響日常交通。)

- (b) 運輸署會繼續與地政總署協調，積極推進在東涌第 59 區增設臨時停車場的工作，並期望能於 2026 年第一季展開招標。

### III. 「單車的使用及停泊問題」的跟進工作

9. 主席表示，區議會主席於 2024 年 5 月的區議會會議上把上述議題交由交運會跟進。2025 年 6 月底，全體區議員就上述議題向秘書處提交中期檢討報告，總結已取得的成果，並提出進一步的改善方案。

10. 主席歡迎出席參與討論的嘉賓：運輸署工程師／離島 1 黃睿謙先生以及工程師／離島 2 李立民先生。主席表示，秘書處已於會議前根據委員於上次會議中的查詢請運輸署更新離島區的單車泊位資料，包括東涌東及東涌西的泊位位置分布。相關資料已經以表列方式列出，並置於席上，委員可就現有和計劃中的泊位位置和數目發表意見。此外，主席請嘉賓就東灣路(近長洲中央廣場)違泊單車阻塞緊急救援通道的跟進工作作出匯報<sup>註</sup>。

11. 黃睿謙先生匯報如下：

- (a) 運輸署已分別於 2025 年 8 月 20 日、9 月 3 日及 11 月 10 日派員到東灣路(近長洲中央廣場)進行實地視察，其間發現該路段部分位置有單車違泊，惟並未對救護車或行人造成明顯阻礙。因此，從交通管理的角度而言，署方認為現時東灣路的路面可用闊度足夠讓救護車及行人通行。
- (b) 運輸署會持續監察東灣路的單車違泊情況，並會檢視《簡易程序治罪條例》(第 228 章)的相關條文是否適用於清理該處的違泊單車，並適時向委員匯報。

---

<sup>註</sup> 運輸署於 2025 年 8 月 12 日的交運會會議上，在本議程下向交運會表示，署方根據《簡易程序治罪條例》(第 228 章)在長洲違泊情況較嚴重的地點加強清理違泊單車，而署方正研究將東灣路(近長洲中央廣場)一帶是否適合列為可供於《條例》下執法的違泊黑點。署方已備悉委員的相關意見，並會繼續推進上述工作。署方於 10 月 12 日的交運會會議上回應委員查詢有關進度時，表示其相關組別仍需時檢示可否將東灣路(近長洲中央廣場)納入有關的清理行動範圍。

- (c) 同時，各相關部門，包括離島地政處、運輸署、香港警務處、食物環境衛生署及離島民政事務處(民政處)，會繼續根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)及其他相關法例，並按實際情況及需要，適時採取聯合行動，清理違泊或棄置的單車。
- (d) 另一方面，運輸署在新興海傍街增設的 56 個單車泊位已於 2025 年 11 月 6 日正式開放予公眾使用。署方期望新增的泊位能滿足長洲碼頭一帶的泊位需求，並有助紓緩違泊的情況。
- (e) 運輸署會繼續密切檢視長洲的單車泊位需求，並會適時考慮和實施其他可行措施，以改善區內的違泊問題。

12. 委員提出意見如下：

- (a) 運輸署在東灣路(近長洲中央廣場)實地視察後得出結論指違泊單車並未明顯阻礙救護車及行人通行，委員認為並未完全反映事實，並指近日不少學校在長洲舉辦秋季旅行，大量遊客和學生在長洲中央廣場聚集，加上附近違泊單車眾多，因此不時出現救護車受阻的情況。為此，相關部門應嚴肅跟進違泊問題，並應全面禁止單車在該處停泊。
- (b) 委員曾多次收到長洲居民及救護人員反映東灣路的違泊單車阻塞緊急救援通道的情況。由於問題牽涉日後可能出現的緊急救援行動，因此相關部門應徹底解決違泊問題，以確保道路暢通無阻。
- (c) 運輸署應在有關位置的路面髹上方格，將其劃為禁泊區，以提醒和阻嚇違泊行為。
- (d) 近年，東涌的自助單車(又稱共享單車)數目持續增加，導致區內經常出現違泊的情況，甚至有人把共享單車停泊在馬路中央。就此，委員促請運輸署與共享單車營辦商共同研究改善方案，並建議署方在指定地點設立共享單車停泊

處。此外，署方可考慮將東涌區內使用率較低的單車泊位改劃為指定共享單車停泊處，以便營辦商善用其定位系統和電子圍欄技術，務求加強對共享單車使用者的規管。

- (e) 坪洲過往的經驗反映，若單單在路面髹上禁止單車停泊的方格，而沒有執法行動或其他措施一併配合，則對違泊情況的改善相當有限。運輸署應考慮在離地面有一定距離的位置加設宣傳警告標示，以及增設護柱，以提醒公眾不准在東灣路停泊單車。

13. 黃睿謙先生綜合回應如下：

- (a) 就委員提出在東灣路設立單車禁泊區的建議，由於相關的道路標記並無法律效力，即使在道路上髹上方格標記，相關部門亦未能因此對違泊者進行執法。事實上，單車使用者不應在指定的單車停泊處外停泊單車。
- (b) 就委員提出增設護柱的建議，署方須考慮增設護柱後行人能否通過該處。另一方面，即使增設護柱，單車使用者仍然可以把單車放置在上述通道。因此，署方並不認為增設護柱能有效解決違泊問題。此外，署方期望繼續透過宣傳教育工作處理違泊問題，例如在不同地點(尤其是違泊黑點)懸掛橫額以及張貼告示，以提醒和教導市民正確停泊單車的方式。
- (c) 就委員反映東灣路(近長洲中央廣場)的違泊單車阻塞緊急救援通道的情況，署方會於會議後與委員加強溝通，以確定問題較為嚴重的時段，並考慮在該等時段再次進行實地視察。

14. 委員提出意見如下：

- (a) 梅窩碼頭過往的情況亦反映，若單單在路面髹上禁止單車停泊的方格，無助杜絕違泊行為。在梅窩碼頭進行工程期間，土拓署及其承建商須加派人手處理違泊單車和勸阻市民帶同單車進入碼頭外的通道，方能改善該處的單車違泊問題，以保持通道暢通。此外，香港生活節奏急速，不少

市民為求方便和節省時間，將單車隨處停泊。因此，若運輸署單靠加強宣傳和教育，相信成效亦相當有限。

- (b) 委員明白現時的跨部門聯合清理行動的頻次和範圍或受到現行法例及各個執法部門資源和人手的限制，因此理解單靠該等行動並未足以應對所有類型和範圍的單車違泊情況。由於東灣路(近長洲中央廣場)的違泊單車情況頻密，而阻塞緊急救援通道可能嚴重影響傷病者救治的後果亦相對嚴重，委員促請運輸署代表向署方和運輸及物流局反映，研究修訂法例以進一步加強規管和清理違泊單車的可行性。

15. 黃睿謙先生表示運輸署備悉委員的修例建議，並會於會後向署方反映。

16. 主席總結如下：

- (a) 請運輸署代表就委員提出的修例建議作出跟進，並適時向委員匯報署方的回覆。

(會後註：運輸署於會後回覆指就違例停泊或棄置單車問題，根據《道路交通(泊車)規例》(第 374C 章)，在設有街燈的公共道路上，只可在指定單車泊車處停泊單車。任何人不得在街道上於非指定泊車處停泊車輛(包括單車)，亦不得在泊車處連續停泊車輛超過 24 小時。此外，《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)禁止違例佔用未批租的政府土地；而《簡易程序治罪條例》(第 228 章)則禁止在公眾地方放置任何物品以致對人或車輛造成阻礙、不便或危害等。現時各相關部門包括分區民政事務處、分區地政處、運輸署、警務處和食環署等，會按實際情況和需要適時採取聯合行動，清理違例停泊或棄置的單車。署方備悉議員的建議，並會與相關部門繼續關注區內單車停泊情況，適時檢視有關安排。)

- (b) 由於運輸署進行實地視察後認為東灣路(近長洲中央廣場)的違泊單車未有明顯阻塞緊急救援通道，情況與委員的觀察有所出入，因此主席建議委員向運輸署提供相關照

片及影片，以供署方參考和跟進。

- (c) 就委員建議在東灣路路面髹上禁止單車停泊的方格，主席以梅窩碼頭的違泊情況為例，強調這類路面標記必須配合執法行動方可提升管理成效。就此，主席請秘書處於會後安排運輸署及委員到長洲東灣路進行實地視察，商討上述建議的可行性以及其他可行的解決方案。

(會後註：秘書處已安排委員會於 2025 年 12 月 18 日與運輸署代表到長洲東灣路進行實地視察。其間，主席、委員及離島民政事務助理專員(1)向運輸署反映應實施額外措施以保持該道路暢通，從而避免違泊單車在任何日期和時間阻塞緊急救援通道的必要性和逼切性，建議措施包括但不限於署方儘快將該道路附近的違泊黑點擴展以涵蓋該道路以容許頻密執法，同時在該道路髹上禁止單車停泊的方格，從而雙管齊下地改變市民在該地點違泊的習慣。署方同意於下次會議前擬定執法和其他跟進方案，並適時向委員匯報。)

- (d) 由於運輸署暫未能回應委員有關設立共享單車停泊處的建議，主席請署方於下次會議向委員匯報相關的研究結果。

17. 黃睿謙先生表示運輸署會配合委員進行實地視察。

18. 委員認同若部門未有計劃加強執法，單靠在路面髹上禁止單車停泊的方格或懸掛橫額，對改善違泊問題的成效相當有限。在資源緊絀的情況下，相關部門亦應考慮探討善用科技以處理違泊問題，例如利用機械人在單車違泊黑點不斷播放關於正確停泊單車的宣傳聲帶，以提醒市民切勿違泊。

19. 黃睿謙先生表示運輸署備悉委員建議，並會一併向相關組別反映。

#### IV. 跟進事項

a) 有關改善東涌西及南大嶼交通擠塞問題的提問

20. 主席表示，繼 2025 年 4 月 14 日的交運會會議上有委員提出上述提問後，運輸署、香港警務處及醫院管理局(醫管局)已派代表出席 2025 年 6 月 10 日的交運會會議。運輸署於上次會議上表示已聯同警方及醫管局於 2025 年 10 月 16 日舉行會議，商討在緊急情況下開放翠群徑以疏導交通的具體細節，並期望於 2026 年第一季實施有關安排。

21. 主席歡迎出席回應的嘉賓：運輸署工程師／離島 2 李立民先生。上次會議提到，有關部門將進一步檢視可否容許巴士在緊急情況下使用翠群徑。

22. 李立民先生匯報如下：

(a) 有關在緊急情況下開放翠群徑以疏導交通的安排，運輸署正準備更新現有的緊急行動項目清單，並期望在 2026 年第一季實施有關安排。

(b) 運輸署明白市民期望公共交通工具在緊急情況下能維持正常服務，但經過再次檢視和考慮實際環境及情況後，仍然不建議在緊急情況下容許大型車輛使用翠群徑。

(c) 運輸署了解現時東涌西至東涌市中心單靠裕東路作為連接通道的情況。部門會因應資源及實際需要，研究其他能夠提升裕東路應對緊急事故能力的方案。署方會積極考慮任何方案並提供交通上的意見。

23. 委員提出意見如下：

(a) 自上次會議至今，裕東路和松仁路交界的十字路口已出現數次交通擠塞。委員過去曾多次建議在交通嚴重擠塞時開放翠群徑以疏導車流，因此有關部門應盡快落實有關安排。

- (b) 委員促請運輸署檢視可否容許單層巴士於緊急情況下使用翠群徑，以確保部分公共交通工具在交通嚴重擠塞時仍能維持服務。
- (c) 委員欣悉運輸署表示會考慮所有方案，以改善現時單靠裕東路連接東涌西及東涌市中心的情況。隨着東涌新市鎮持續發展，運輸署及相關部門亦應研究興建新道路連接東涌西及東涌市中心，以提升裕東路的應急能力和通行性。

24. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署備悉委員的意見，並會進一步研究可否容許單層巴士或其他小型公共交通工具在緊急情況下使用翠群徑。

(會後註：運輸署於會後回覆指經檢視實際環境及情況後，部門不建議巴士在緊急情況下使用翠群徑，但可按實際情況考慮其他小型公共交通工具的使用。)

- (b) 運輸署明白裕東路是現時唯一連接東涌西及東涌市中心的道路，因此會考慮各項改善方案。

25. 主席詢問運輸署如堅持禁止大型車輛(包括雙層巴士)使用翠群徑，是否有信心在裕東路發生緊急情況時能與其他部門協調，安排現場的大型車輛靠邊停泊，從而確保後方的其他車輛可繼續通行。此外，主席提醒署方，裕東路一旦發生交通意外，有機會造成長達一個半小時的嚴重交通擠塞。假如署方不容許雙層巴士使用翠群徑，該等巴士上受影響乘客的通勤時間將可能大幅增加。

26. 李立民先生表示運輸署檢視相關情況後並不建議大型車輛使用翠群徑，並補充指署方現時集中研究其他方案，以提升裕東路應對緊急事故的抗禦能力。

27. 委員提出意見如下：

- (a) 裕東路及翠群徑相輔相成，因此東涌西的居民十分期待署方能盡快落實在緊急情況下開放翠群徑以疏導交通。此外，醫管局在之前的會議上已表示希望將翠群徑交由政府

管理，因此委員未能理解運輸署目前在有關安排上遇到的困難。就此，委員促請運輸署盡快落實開放翠群徑的安排。

- (b) 委員詢問運輸署會如何提升裕東路的應急能力，以及改善區內單靠該道路連接東涌西及東涌市中心的情況，例如會否研究興建其他連接路，或透過增加行車線等措施改善裕東路的交通。

28. 主席補充如下：

- (a) 主席期望有關部門可於 2026 年 1 月正式實施在緊急情況下開放翠群徑疏導交通的安排。
- (b) 相關部門必須加快應對緊急事故的速度，務求於突發事故發生後能迅速開放翠群徑，盡快為市民提供協助。
- (c) 主席請運輸署認真考慮容許大型巴士在緊急情況下使用翠群徑。

29. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署將繼續積極推進開放翠群徑的事宜，以期盡快實施有關安排。
- (b) 運輸署將從兩個方向研究提升裕東路應對緊急事故的抗禦能力，包括增加裕東路的容量以改善其通行性，以及與相關部門研究興建其他替代道路。署方與相關部門會因應可用資源和需要，考慮所有可行的方案。

(會後註：運輸署於會後回覆表示，就加強裕東路的通行性，署方現時正與相關部門因應資源及需要研究可行的方案。至於興建其他替代道路，運輸署已在南大嶼生態康樂走廊項目中建議土拓署研究新連接路的需要，以疏導南大嶼前往東涌市中心的交通。運輸署希望土拓署會考慮其意見，並研究興建新道路的可行性。)

30. 主席請運輸署於會後透過秘書處向委員匯報正式實施有關安排的具體日期。

(會後註：運輸署於會後回覆指正準備相關工作並爭取在 2026 年第一季實施有關安排。)

b) 有關愉景灣高爾夫球車維修服務及泊車位的提問

31. 主席表示，繼 2025 年 10 月 20 日的交運會會議上有委員提出上述提問後，由於愉景灣服務管理有限公司(管理公司)沒有派代表出席該次會議，秘書處已於會後致函管理公司，向其轉達委員的意見及建議，並已於 2025 年 11 月 26 日將管理公司的書面回覆以電郵方式轉發給委員。

32. 主席歡迎出席回應的嘉賓：運輸署高級運輸主任／離島 2 陸卓文先生。秘書處已於上次會議後邀請管理公司派代表出席是次會議，惟管理公司未有派員出席。此外，委員於上次會議中建議運輸署加強規管愉景灣區內的高爾夫球車，署方表示會研究有關建議。

33. 陸卓文先生表示，就委員建議運輸署加強規管愉景灣區內的高爾夫球車一事，署方重申愉景灣屬於私人發展項目，其道路及區內的高爾夫球車由香港興業有限公司負責管理。儘管如此，署方已備悉委員的意見。

34. 委員提出意見如下：

(a) 管理公司在書面回覆中表示，高爾夫球車的周年牌費主要用於愉景灣區內的道路維修及保養，以及辦理車牌的費用，因此與高爾夫球車的維修服務沒有直接關係。然而，即使愉景灣沒有高爾夫球車行駛，該區仍需進行適當的道路維修及保養工作。因此，委員促請管理公司考慮將高爾夫球車的基本維修費用納入上述周年牌費中，免去車主現時需要額外支付的基本維修費用。

(b) 此外，管理公司在書面回覆中表示，高爾夫球車車主可自由選擇機電工程署網站刊登的註冊車輛維修技工，為車輛進行檢查、維修及保養。然而，上述說法與部分車主所反

映的實際情況並不一致。有車主反映購買新車或拆毀車輛時，管理公司規定車主須使用指定的維修技工。就此，委員請管理公司向區內的高爾夫球車車主作出澄清，以消除誤解。

- (c) 愉景灣區內大部分高爾夫球車車主習慣將高爾夫球車作為接駁交通工具，經常將車輛停泊在愉景灣渡輪碼頭附近，然後轉乘渡輪前往市區工作。然而，網球場附近的 20 個泊車位只容許車輛停泊最多 3 小時，未能滿足車主的需求。就此，委員促請管理公司積極回應居民的訴求。
- (d) 雖然愉景灣區內高爾夫球車的泊位總數目多於高爾夫球車的數目，惟碼頭附近的泊車位只容許特定屋苑的住戶在該處泊車，因此碼頭一帶的泊車位供不應求。就此，委員請管理公司回應如何解決碼頭一帶泊車位不足的問題。
- (e) 鑒於現時愉景灣區內的 500 個高爾夫球車車牌由運輸署負責審批，署方理應有責任規管相關事宜，為車主提供基本保障。就此，委員促請署方會後深入檢視有關情況，為居民制定適切的方案。

35. 陸卓文先生表示會於會後向運輸署的相關組別反映委員的意見。

(會後註：秘書處已於本年 1 月 27 日將管理公司的回覆信轉交委員參閱。另外，運輸署已於會後將委員的意見轉交署方的相關組別參閱。)

V. 有關改善新大嶼山巴士(1973)有限公司的南大嶼山路線服務的提問  
(交通運輸委員會文件第 28/2025 號)

36. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 28/2025 號。

37. 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 陸卓文先生；以及新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)高級經理(營運及行政部)朱錦鴻先生及地區關係及事務經理何理業先生。

38. 余漢坤議員簡介提問內容。

39. 陸卓文先生回應如下：

- (a) 運輸署已要求嶼巴跟進委員就增設 11 號線低地台巴士固定班次的建議，並會持續檢視該路線的乘客需求，作出適當的車務安排，以確保服務能兼顧輪椅使用者、長者及行動不便人士的需要。
- (b) 運輸署十分關注嶼巴 11 號線及 3M 號線的班次安排。為監察 3M 號線的服務表現，署方曾於 11 月下旬進行實地視察，觀察該路線於放學時段的運作情況。結果顯示該路線能準時提供服務；同時下午 3 時 30 分至 4 時期間的載客率較高，部分班次的載客率接近九成。因此，署方已要求嶼巴除按編定班次提供服務外，並需因應實際情況調整班次和調配人手，以確保服務能滿足乘客需求。同時，署方會持續監察有關巴士路線的服務水平。

40. 朱錦鴻先生回應如下：

- (a) 嶼巴早前曾計劃增設 11 號線低地台巴士的固定班次，惟現時嶼巴只有四輛低地台巴士，試行上述安排可能會影響低地台巴士的調配，對乘客構成不便。
- (b) 低地台巴士的載客量較少，現時主要用來接載 23 號線的乘客。嶼巴會試行將 11 號線每日非繁忙時段的一至兩班固定班次改以低地台巴士載客，並會適時向委員提供有關試行計劃的詳情及時間表。由於上述低地台巴士屬單層型號，嶼巴期望日後可採用雙層低地台巴士行駛有關路線，以滿足乘客需求。
- (c) 就委員反映 11 號線於上午 6 時 30 分至 7 時由大澳開往東涌的班次的情況，嶼巴已增設上午 6 時 45 分開出的恆常附加班次。嶼巴將於會後與委員商討是否將該附加班次的開出時間調整至上午 6 時 40 分。

- (d) 此外，嶼巴已將 3M 號線於下午 3 時 45 分的班次改為以雙層巴士行駛，以疏導放學時段的客流，並會持續評估上述班次的乘客需求，研究是否需要增加雙層巴士班次。

41. 委員提出意見如下：

- (a) 委員理解嶼巴在有限資源下調配低地台巴士的困難。由於嶼巴只有 4 輛低地台巴士，因此應優先檢視 11 號線的乘客需求，以確保更適當地調配車輛，方便乘客。
- (b) 大嶼山部分路段陡峭而且有急彎，不適合載客量較多的雙層低地台巴士行駛。然而，問題是嶼巴的單層低地台巴士載客量較少，未能滿足乘客需求。此外，現在已是 2025 年第四季，但土拓署仍未公布「兩隧一橋」研究報告的結果。就此，委員建議致函土拓署，促請署方加快研究工作的進度。此外，信函亦旨在向署方反映區內居民對雙層低地台巴士的迫切需求，供署方在研究興建連接石壁與大澳的新行車隧道方案時參考，並在研究報告中把方案列為優先項目。
- (c) 委員將於會後持續與嶼巴溝通，以檢視 11 號線上午 6 時 40 分的班次安排以及 3M 號線採用雙層巴士疏導客流的成效。
- (d) 隨着區內人口老化，近年使用輪椅的長者人數不斷上升，不少居民要求增設低地台巴士服務。就此，嶼巴應在條件許可的情況下同時為區內其他巴士路線(例如 3M 及 23 號線)增設低地台巴士的班次，以滿足輪椅使用者的出行需求。此外，嶼巴亦可考慮於非繁忙時段或乘客量較少的路線採用低地台巴士，以方便輪椅使用者出行。

(會後註：嶼巴於會後回覆指會適當地考慮委員建議，為區內其他巴士路線增設低地台巴士的班次。)

- (e) 踏入秋冬遠足季節，大量市民及遊客會前往伯公坳觀賞芒草，導致 3M 號線經常客滿，南大嶼山居民因此需等候更長時間才能上車。就此，嶼巴應在遠足季節加開往返富東

邨與伯公坳的特別班次，以疏導客流和縮短候車時間。此外，上述特別班次應與居民慣常乘搭的恆常班次分開，以更有效地將居民和遊客分流。

- (f) 委員曾於過往的交運會會議上建議嶼巴增購低地台巴士，當時嶼巴以財政狀況不允許為由回應。然而，嶼巴目前的財政狀況應已有所改善，因此委員促請嶼巴考慮增購低地台巴士。
- (g) 委員詢問嶼巴有關安排 A35 號線上午乘客較多的班次改以雙層巴士載客的進展。

42. 朱錦鴻先生綜合回應如下：

- (a) 為滿足區內居民對低地台巴士的需求，嶼巴未來在採購車輛時會考慮增購低地台巴士。
- (b) 由於低地台巴士的座位數量較少，嶼巴會先試行安排一至兩班低地台巴士的固定班次於非繁忙時段服務，並會根據實際情況作出調整。
- (c) 嶼巴過往曾於觀賞芒草季節加開 3M 號線的特別班次，惟因收到不少梅窩居民投訴相關班次只往返東涌與伯公坳，未有顧及其需求，而決定暫停有關安排。如有需要，嶼巴會考慮在富東邨巴士站加開特別班次，並分開恆常班次和特別班次的候車位置，同時加強宣傳工作，以便將乘客分流。
- (d) 至於安排 A35 號線上午乘客較多的班次改以雙層巴士行駛一事，嶼巴仍需時安排，並會於會後回覆委員。

43. 主席表示由於土拓署仍未公布「兩隧一橋」的研究報告，因此請秘書處致函土拓署查詢報告的公布日期，並向署方反映區內居民的出行需求。同時，主席請嶼巴積極跟進委員的建議。

(會後註：秘書處已於 2026 年 2 月 2 日將土拓署的回覆信轉交委員參閱。)

44. 委員補充指現時嶼巴往返大澳的路線只能使用單層低地台巴士。因此，「兩隧一橋」研究報告中提出興建連接石壁與大澳的新行車隧道的構思，將有助嶼巴引入雙層低地台巴士為居民(包括輪椅使用者)服務，並可滿足區內居民的迫切需求。

VI. 有關梅窩渡輪碼頭南橋的維修進度的提問  
(交通運輸委員會文件第 29／2025 號)

45. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 29／2025 號。

46. 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 區格萊先生；機電工程署(機電署)高級工程師／運輸工程 E 關紹堅先生；以及新渡輪服務有限公司(新渡輪)企業傳訊部副經理蘇嘉莉女士。

47. 余漢坤議員簡介提問內容。

48. 區格萊先生回應如下：

- (a) 超強颱風「樺加沙」於 2025 年 9 月下旬吹襲本港，導致梅窩渡輪碼頭南橋的升降台和斜道系統嚴重受損。為安全起見，有關部門須封閉南橋泊位進行緊急維修。因此，梅窩渡輪碼頭僅剩北橋泊位維持運作，部分橫水渡班次需要等候開往中環的渡輪駛離碼頭後，方能靠泊碼頭供乘客上落，導致班次延誤。
- (b) 運輸署明白部分乘客或因渡輪班次延誤而未能及時轉乘其他公共交通工具，因此已與機電署商討加快維修進度，促使有關工程於 2025 年 12 月 6 日下午竣工，較原定計劃提前約兩星期完成。此外，碼頭的靠泊運作亦於同日恢復正常。
- (c) 運輸署除了要求機電署在維修工程期間檢視加快維修進度的可行性外，亦曾與新渡輪及其他政府部門商討能否在工程期間暫時使用碼頭附近的靠泊點上落客。然而，由於

新渡輪的船隻體積較大，署方在保障乘客可安全上落船的前提下，未能找到其他合適的替代靠泊點。

49. 關紹堅先生表示「樺加沙」吹襲本港後，機電署發現梅窩渡輪碼頭南橋泊位的升降台及斜台兩側的金屬扶手出現斷裂，碼頭多個結構組件(尤其是底部的結構)亦嚴重受損。經詳細評估後，署方原先預計維修工程需時兩個半月，即 2025 年 12 月 19 日方可完成。署方明白市民對渡輪服務需求殷切，因此已採取相應措施加快工程進度，例如採用預製組件，以便工程人員能在現場迅速進行組裝，並同時安排工程人員在可行的情況下加班工作。工程最終於 2025 年 12 月 6 日竣工，較原定計劃提前約兩星期完成。

50. 蘇嘉莉女士回應如下：

- (a) 新渡輪明白市民於早上繁忙時段對渡輪服務需求殷切。然而，在碼頭南橋維修期間，橫水渡航線和「中環—梅窩」航線的班次不單於早上出現靠泊時間重疊或非常接近的情況。為避免服務延誤，新渡輪已督促船長在確保安全的前提下盡快完成靠泊。然而，上述做法對新渡輪的營運造成不少影響，包括增加意外風險和加重船隻操作負擔。為此，新渡輪積極配合有關部門研究在碼頭南橋維修期間使用兩個替代靠泊點(梅窩登岸處和梅窩滅火輪碼頭)靠泊的可能性。
- (b) 就梅窩登岸處的試泊事宜，新渡輪希望相關部門能於試泊前提供協助，包括在碼頭加裝橡膠護舷；改造碼頭的繩纜設備；提供海事處的水深測量數據；以及確認新渡輪擁有梅窩登岸處的優先使用權。此外，新渡輪於 2025 年 11 月 21 日安排船隻「新輝拾」在梅窩滅火輪碼頭進行試泊，惟結果並不理想。儘管試泊當日的水深達 1.5 米，屬理想的水深，但船隻多次嘗試仍未能成功放下跳板，以致乘客上落船時需跨過跳板。因此，新渡輪認為即使水深符合要求，乘客在該碼頭上落船仍存在嚴重安全風險。其後，新渡輪得悉梅窩渡輪碼頭的維修工程已於 2025 年 12 月 6 日完成。

51. 委員提出意見如下：

- (a) 委員感謝有關部門的配合和努力，使工程順利提早完成，以及在梅窩渡輪碼頭南橋暫停運作期間積極為居民和乘客尋找替代方案(例如與新渡輪研究使用其他靠泊點)。委員欣悉有關工程已於本次會議舉行前完成，而由於不少市民曾對題述事宜表示關注，委員希望藉着這次會議，向公眾說明部門就題述事宜所進行的跟進工作。
- (b) 梅窩渡輪碼頭南橋於颱風「山竹」吹襲本港時亦受損。當時，相關部門迅速完成維修工程，效率高於這次工程。委員曾向新渡輪反映這次工程的進度未如理想，而新渡輪亦積極為乘客研究解決方案。然而，機電署等部門處理這次維修工程時欠缺效率，未能及時進行相關跟進工作。
- (c) 這次維修工程對區內造成一定影響。委員收到不少居民反映，指工程進度未如理想，估計每日約有 50 至 100 名居民受影響，尤其對於需要乘搭渡輪再轉乘其他交通工具上班的人士而言。有受影響的市民反映曾因渡輪延誤而遲到，甚至因此而收到僱主的警告信。就此，委員希望機電署日後能提高處理同類事件的效率，避免工程進度延誤。
- (d) 梅窩渡輪碼頭旁邊有一座閒置多時的汽車升降台。昔日大嶼山還未有道路連接市區時，汽車渡輪碼頭的營辦商利用該升降台將汽車運送上岸。由於該升降台已閒置多年，結構已經受損，亦沒有政府部門進行維護和保養，因而有機會對公眾構成危險。因此，委員促請有關部門考慮拆除該升降台，並善用騰出的空間，以改善梅窩渡輪碼頭的運作。
- (e) 鑒於梅窩渡輪碼頭多次受颱風吹襲而受損，有關部門應定期檢查離島區內已使用多年的碼頭設施(包括梅窩、長洲及坪洲碼頭)，以保障市民的安全。

52. 關紹堅先生綜合回應如下：

- (a) 「樺加沙」吹襲香港前，機電署和運輸署已作出超前部署，包括派員前往多個離島(包括梅窩、長洲、坪洲及榕樹)候命及提供支援。颱風過後，署方已即時到梅窩渡輪碼頭作

初步評估。然而，「樺加沙」對碼頭造成的破壞比「山竹」更為嚴重，整條南橋(包括底部結構和扶手結構)均嚴重受損。因此，機電署必須為碼頭作詳細評估。評估報告顯示，南橋的結構需要進行大規模維修，最初預計需時兩個半月。

- (b) 由於準備工程物料需時，因此於維修工程展開初期，工地內的工程人員數目會較少。根據記錄，工程物料於 2025 年 10 月 27 日準備妥當後，署方隨即增派工程人員到場施工。為加快工程進度以及減少對公眾的影響，署方已採取相應措施加快工程進度，例如採用預製組件，以便工程人員能在現場迅速進行組裝，並同時安排工程人員在可行的情況下加班工作。最終將原定兩個半月的工期縮短至兩個月完成。
- (c) 機電署按照與運輸署簽訂的服務水平協議對渡輪碼頭的相關設施進行維修保養工作，當中包括對離島區各渡輪碼頭的相關設施進行定期檢查和保養工作。
- (d) 由於委員提及的梅窩汽車渡輪碼頭現時並非由機電署負責維修和保養，因此署方會將有關事宜交由運輸署作補充。

53. 委員提出意見如下：

- (a) 部門有責任協調和跟進市民的意見。由於汽車渡輪碼頭的升降台已嚴重破損，也沒有實際用途，因此有關部門應積極跟進和商討解決方案，明確回覆市民的意見。
- (b) 運輸署應考慮就是否拆除有關升降台進行諮詢，並考慮將該位置用作其他用途(例如船隻靠泊點)，而避免浪費資源維修升降台。
- (c) 氣候變化導致超強颱風可能更頻密出現。由於梅窩渡輪碼頭在短時間內已兩度遭受超強颱風吹襲而嚴重受損，為避免同類事件再次發生，有關部門應制定長遠計劃，研究應對氣候變化的後備方案，例如在汽車渡輪碼頭增建保護設

施，以防止梅窩渡輪碼頭南橋再被颱風破壞。同時，有關部門應研究利用汽車渡輪碼頭、前述滅火輪碼頭或登岸處作為後備靠泊點的可行性。

54. 區格萊先生表示運輸署備悉委員意見，並會進一步審視相關意見及各項建議。

55. 關紹堅先生表示，機電署按照與運輸署簽訂的服務水平協議對渡輪碼頭的相關設施進行維修保養工作。如有需要，署方會向運輸署提供技術意見，與其他相關部門協助運輸署研究將汽車渡輪碼頭用作後備靠泊點的可行性。

56. 主席請秘書處將本議程列入下次會議的跟進事項，並邀請運輸署及機電署派代表出席以延續討論。

(會後註：秘書處已將本議程列入下次會議的跟進事項，並已邀請運輸署及機電署派代表出席。)

VII. 有關優化東涌區內行人過路處的設施的提問

(交通運輸委員會文件第 30／2025 號)

VIII. 有關擴大東涌消防局及富東邨之間的安全島面積的提問

(交通運輸委員會文件第 31／2025 號)

57. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 30／2025 號及第 31／2025 號。

58. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島 2 李立民先生；以及路政署工程師／離島(3)黃智鴻先生。主席表示由於議程 VII 和議程 VIII 均與擴闊東涌消防局附近的安全島的建議有關，因此決定將兩項議程合併討論。

59. 葉培基議員及劉展鵬議員分別簡介提問內容。

60. 李立民先生綜合回應如下：

(a) 東涌消防局附近的巴士站於繁忙時段上落客頻繁，大批行

人橫過馬路前往市中心，以致附近的安全島未能容納所有等候過馬路的行人。就此情況，在現時東涌新市鎮擴展計劃中，有關的過路處將會得到提升，相關的行人及行車方式亦會作出修改。屆時行人並不需要在中間的安全島等候，而是一次橫過整條順東路。由於上述工程項目未必能在短期內完成，因此署方在過渡期間會因應資源和實際需要，考慮其他可行的改善方案，包括暫時擴大安全島的面積。

- (b) 「斑馬線」通常設於車速較低或交通流量較少的路段。運輸署認為港鐵東涌站 A 出口外的市區的士站和逸東街行人過路處鄰近屬於交通繁忙的道路，因此設置「斑馬線」或會增加行人與車輛發生衝突的機會。另外，如果增設「斑馬線」，駕駛者便須停車讓行人優先橫過馬路，這可能會加劇該處的交通擠塞情況，降低區內的整體交通效率。為進一步提升道路安全，署方會優先考慮優化現有設施，以及增設更多交通標誌以保障道路使用者的安全，並持續監察相關路段的交通和行人過路的情況。
- (c) 關於翔東邨和迎東邨之間的行人過路設施，署方已在迎東路和錦東街的路口設置有行人交通燈的過路設施。另外，迎東邨車輛出入口對出亦有行人過路處，供有需要的市民使用。
- (d) 至於怡東路近香港東涌世茂喜來登酒店附近的行人過路設施，運輸署已計劃在裕雅苑雅泓閣附近增設行人過路處，有關項目將與其他道路改善工程一併進行。

61. 黃智鴻先生表示路政署會繼續與運輸署協調，並會在收到設計方案後盡快向運輸署提供技術意見，署方在落實方案及接獲施工通知書後，會積極配合運輸署展開相關工程。

62. 主席提醒運輸署，東涌消防局及富東邨之間的行人過路處是該路段唯一的行人過路處，因此署方必須優化該行人過路處，以保障行人的安全。她建議署方積極考慮擴闊安全島至旁邊的花槽位置，使安全島可容納更多等候過馬路的行人。

63. 委員提出意見如下：

- (a) 署方表示東涌消防局及富東邨之間的行人過路處優化工程完成後，行人可一次過橫過整條順東路。就此，委員詢問相關工程的細節。
- (b) 鑒於東涌消防局及富東邨之間的路段交通非常繁忙，委員認為署方對燈號的轉換時間只能作有限度的調整，未必能完全避免現時行人需站在安全島外等候過馬路的情況。
- (c) 上述安全島未能容納所有等候過馬路的行人的情況在上下班時段尤為嚴重，以致部分行人(包括學童)需要站在安全島外等候，更有部分行人為求方便直接行斜線橫過馬路，情況並不理想。就此，委員促請運輸署及路政署研究改善方案，例如擴闊安全島至旁邊的花槽位置。另外，位於達東路十字路口的安全島亦出現類似情況。
- (d) 委員早前已向運輸署提議在東涌市中心的數個位置增設「斑馬線」，包括港鐵東涌站 A 出口外的市區的士站近出口的位置(即文件第 30/2025 號附圖 4 所示的位置)。據委員觀察，上述位置的人流較多，而且行人亂過馬路的情況嚴重，因此有必要增設「斑馬線」，以保障行人的安全。委員明白港鐵東涌站附近的路段交通繁忙，但認為署方需要平衡各道路使用者的需要。
- (e) 委員曾於 2018 年、2019 年及 2024 年的區議會會議上提出逸東邨外的逸東街行人過路處的問題。根據警方提供的交通意外數字，該處每月均有交通意外發生，其中不少事故涉及行人。因此，委員建議運輸署在該處增設「斑馬線」，以保障行人的安全。
- (f) 大部分在上述行人過路處發生的交通意外均與駕駛人士及行人未能判斷對方是否有意讓路有關，因此委員建議在該處增設「黃波燈」，以提醒駕駛者行人有優先橫過馬路的權利。委員亦建議運輸署在提問提及的其他位置考慮增設「黃波燈」。

- (g) 不少居民反映巴士在逸東街巴士站靠站時容易阻擋等候橫過馬路的行人的視線，而且該路段的車速較快，對行人構成危險。就此，委員促請有關部門積極研究優化區內的交通配套。
- (h) 委員預計翔東邨入伙後，居民將依賴迎東路來往迎東邨及翔東邨。因此，委員促請部門在迎東路增設行人過路設施，以保障行人的安全，並邀請部門一同到迎東路實地視察，以評估是否需要優化該道路兩端的交通燈號控制系統和行人過路處。
- (i) 委員得悉運輸署及路政署已就在怡東路增設行人過路處的建議進行諮詢。就此，委員要求運輸署提供相關工程的施工時間表。此外，鑒於路政署會在怡東路的鄰近位置進行一系列的工程，包括在裕雅苑增設電單車泊位、增設巴士站，以及在停車場的出口位置劃上黃格，委員促請署方提供相關的工程時間表，以便居民了解上述工程的進度及詳情。
- (j) 委員建議有關部門考慮在區內興建更多行人隧道和行人天橋，以減少道路上發生交通意外的機會，從而保障道路使用者的安全。

64. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 為使行人能一次過橫過整條順東路而無須在安全島等候，有關部門將透過東涌新市鎮擴展計劃調整該道路的行車和行人過路方式。由於上述項目難以在一至兩年內完成，因此運輸署會積極考慮擴闊安全島至旁邊的花槽位置，並會與路政署探討其可行性。
- (b) 運輸署設置「斑馬線」或交通燈號管制系統時需要考慮車輛和行人的流量。就建議在港鐵東涌站 A 出口附近增設「斑馬線」，由於上述位置的交通繁忙，署方認為不適合增設「斑馬線」。署方會研究其他可行措施，例如設置適當的交通標誌，向行人清楚標示正確橫過馬路的位置。另外，署方現正在港鐵東涌站 A 出口外鄰近巴士站的位置

安裝欄杆，防止行人亂過馬路。

- (c) 由於逸東街是多條巴士路線的必經路段，運輸署在評估該處的交通流量後，暫不考慮增設「斑馬線」。署方會研究其他可行措施，例如在該位置設置交通標誌，向行人清楚標示正確橫過馬路的位置，以及提醒行人小心橫過馬路。
- (d) 就翔東邨與迎東邨之間的行人過路設施，署方會密切留意相關路段的行人過路情況。如有需要，會考慮優化或增設有關設施。
- (e) 關於怡東路近香港東涌世茂喜來登酒店附近的道路改善工程，運輸署剛完成諮詢後的跟進工作，並將於下一階段安排路政署展開相關工程。

65. 主席總結如下：

- (a) 她感謝運輸署積極跟進委員近年在會議上討論的事項，並欣悉署方積極考慮擴闊東涌消防局附近的安全島至旁邊的花槽位置。
- (b) 委員在上述討論中提及多個行人過路處的問題，包括位於東涌東、東涌中及東涌西的位置。為使相關部門能更有效跟進相關事宜，她請秘書處於會後安排委員與運輸署及路政署的代表於早上一同前往東涌進行實地視察，檢視上述行人過路處的使用情況，並審慎研究可行的優化方案。

(會後註：秘書處已於 2026 年 1 月 23 日安排委員與運輸署及路政署的代表前往東涌進行實地視察。)

## IX. 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

66. 主席表示路政署已在會前提交截至本年 11 月 20 日的離島區小型交通改善項目及其施工時間表，歡迎委員提出查詢及意見。

67. 委員欣悉路政署計劃在怡東路近裕雅苑附近增設電單車泊

位，並期望藉此紓緩區內泊位不足的問題。此外，委員請署方提供有關在怡東路增設道路標記、改善行人過路處以及擴建巴士站等工程的詳情，並建議署方優先處理較簡單的改善項目。

68. 黃智鴻先生表示路政署目前只收到在怡東路增設電單車泊位的施工通知書，有關工程預計於 2026 年 3 月底前完成。至於增加道路標記及巴士站擴建工程等其他項目，路政署將積極配合運輸署的安排，並會在收到施工通知書後盡快展開有關工程。

69. 委員詢問路政署題述文件中第 10 項工程(擬在東涌道近裕泰苑增建行人路)的具體位置。

70. 黃智鴻先生表示該行人路將連接東涌道裕泰苑巴士站與裕泰苑。

## X. 其他事項

### 有關東涌道路面滲水問題的跟進工作

71. 黃智鴻先生表示就東涌道路面的滲水問題，路政署早前曾檢查該處的地下水管，並無發現滲漏跡象。由於該位置於天晴時沒有出現滲水，署方推測滲水可能是地下水位上升所致。為此，署方將於 2025 年 12 月安排在該位置增設地下引水管，將地下水引入附近的排水系統，以紓緩滲水情況。

## XI. 下次會議日期

72. 議事完畢，會議在下午 12 時 10 分結束。交運會將於 2025 年 12 月 17 日(星期三)下午 2 時 30 分舉行特別會議，而下次正式會議定於 2026 年 2 月 10 日(星期二)下午 2 時 30 分舉行。

-完-