

定 稿

離島區議會交通運輸委員會會議紀錄

日期：2025 年 4 月 14 日(星期一)

時間：下午 2 時 30 分

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

周玉堂先生, SBS, MH

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

增選委員

曾昭浴先生

應邀出席者

黃翠瑩女士	運輸署 高級運輸主任／巴士發展(大嶼山)1
羅凱晴女士	運輸署 高級運輸主任／巴士發展(大嶼山)2
區格萊先生	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 2
楊詩琪女士	運輸署 運輸主任／巴士發展(大嶼山)1
馬君衡先生	運輸署 運輸主任／巴士發展(大嶼山)2
吳卓庭先生	運輸署 運輸主任／渡輪策劃 8
鄭毓龍先生	土木工程拓展署 可持續大嶼山辦事處 總工程師／大嶼山 1
鄧苑祺女士	土木工程拓展署 可持續大嶼山辦事處 高級工程師／9(大嶼山)
韓展威先生	土木工程拓展署 署理高級工程師／6 (大嶼山)
廖智遠先生	土木工程拓展署 高級工程師／16(南)
楊欣寧先生	香港警務處 大嶼山警區行動主任
鄧鈺怡女士	艾奕康有限公司 駐地盤總工程師
吳健文先生	城巴有限公司 經理(策劃)
余浩楊先生	城巴有限公司 營運經理-機場路線服務
曾健鋒先生	城巴有限公司 高級企業傳訊主任
葉煒楊先生	城巴有限公司 高級策劃主任
胡小波先生	富裕小輪有限公司 營運部經理
聶珮林女士	龍運巴士有限公司 助理經理(公共事務)
鄧政傑先生	龍運巴士有限公司 助理經理(車務支援)
溫惠炎先生	龍運巴士有限公司 車務主管
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

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)
陳啓聰先生	地政總署 高級地政主任／土地徵用 1(離島地政處)
盧詩欣女士	路政署 工程師／離島(2)
楊玉珊女士	運輸署 高級運輸主任／離島 1
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 2 月 17 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。

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

3. 主席表示在 2024 年 5 月 6 日的區議會會議上，區議會主席把題述課題交由交通運輸委員會(交運會)跟進，並建議委員優先探討如何處理達東路的交通問題。相關文件(離島區議會文件第 25／2024 號)已置於席上，供各委員參閱。運輸署已於 6 月 11 日、8 月 13 日及 10 月 14 日的交運會會議上，向委員闡述就達東路交通擠塞問題制定的短、中、長期改善措施，而有關措施亦得到委員支持。

4. 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；以及路政署工程師／離島(2)盧詩欣女士。上次會議提到，由於香港機場管理局(機管局)的「機場東涌專道」項目工程與東薈城停車場對出一段達東路路段的擴闊工程的施工位置重疊，因此路政署需待機管局批出工程合約後進一步與其工程團隊及承建商討論工程細節。就此，主席請兩位嘉賓匯報最新進展。

5. 李立民先生表示現時運輸署及路政署主要集中處理東薈城停車場對出一段達東路路段的擴闊工程。上次會議提到，根據機管局提供的最新資料，「機場東涌專道」項目工程將於 2025 年第三季展開。機管局暫時未有更新上述時間表。

6. 盧詩欣女士表示上次會議提到，機管局的「機場東涌專道」項目工程將於 2025 年第三季展開，並預計最快於 2028 年第四季完成，上述時間表暫時未有更新。路政署現階段仍需待機管局批出工程合約後進一步與其工程團隊及承建商討論工程細節。

7. 主席請部門於會後適時向委員及秘書處匯報最新進展。另外，區議會主席在 3 月 11 日的區議會會議議程 V「離島區議會轄下各委員會／工作小組的工作報告」中提到，雖然交由交運會處理的兩項地區關注的議題(即是次會議的議程 II 及議程 III)工作已初見成效，但由於上述兩項議題的成因較為複雜，需要較多時間探討和落實各項應對方案，因此決定把上述兩項議題交由全體區議員(不限於交運會的 16 位委員)繼續跟進。除上述議題外，她亦會於會後與議員商討區內的其他交通問題，並分配相關的跟進工作，以改善區內的交通擠塞和單車違泊問題。此外，她早前已把東涌市中心道路凹凸不平的事宜交由副主席跟進，她請副主席向委員匯報最新進展。

8. 副主席表示，主席在去年 12 月 10 日的交運會會議上把上述道路問題交由他跟進後，他已於本年 1 月 15 日聯同路政署人員實地視察迎禧路、松仁路、順東路及達東路等路段，而署方當時已列出數個可在短期內跟進的路段。現時，文東路、松仁路，以及達東路近富東邨的路面重鋪工程已經完成。此外，他得悉路政署原定於上星期為惠東路重鋪路面，但受天氣影響，工程稍為延遲。就此，他會繼續與路政署保持緊密溝通，以盡快推展上述道路改善工程。

III. 「單車的使用及停泊問題」的跟進工作

9. 主席表示在 2024 年 5 月 6 日的區議會會議上，區議會主席把「單車(包括電動單車)的使用及停泊問題」交由交運會跟進，而相關文件(離島區議會文件第 25／2024 號)已置於席上供各委員參閱。委員已於 2024 年 11 月 21 日聯同相關部門人員實地視察梅窩碼頭，並在 12 月 10 日的交運會會議上請土木工程拓展署(土拓署)向委員匯報就處理梅窩碼頭一帶違泊單車的事宜諮詢法律意見的進展。署方已於 2025 年 2 月 14 日向委員會提交書面回覆，表示署仍需時研究及商討法律意見的細節。

10. 主席歡迎出席參與討論的嘉賓：土拓署署理高級工程師／6(大嶼山)韓展威先生。土拓署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

11. 韓展威先生簡介土拓署的書面回覆內容。

12. 委員詢問土拓署於書面回覆中所指的「在訂明日期前移走單車」的相關通知期是多少天。

13. 韓展威先生表示相關通知期是根據《土地(雜項條文)條例》(第28章)而定的。由於土拓署不是執法部門，因此未能提供準確的通知期，但他相信合理的通知期約為一星期。

14. 委員提出意見如下：

(a) 除梅窩外，根據坪洲和南丫島處理違例單車的經驗，不少違泊單車的人士會於有關部門張貼的告示所訂明的日期前移走單車，因此認為上述條例未能有效針對該等行為。

(b) 有關規管違泊單車的法例已過時，因此建議修改相關法例以加強阻嚇作用，例如要求違例者到指定地點領回單車和繳付罰款。就此，委員詢問相關部門修改相關法例的程序為何。

(c) 建議於禁止停泊單車的位置髹上紅色方格，用以警告單車使用者不得於該處停泊單車，否則單車會被移走。

(d) 建議長遠由渡輪公司負責整理停泊在碼頭通道的單車。

15. 主席表示她了解地政總署在處理違泊單車個案時，會根據相關條例給予單車車主 24 小時的通知期。就此，她詢問土拓署為何剛才表示有關通知期為約一星期。

16. 韓展威先生綜合回應如下：

(a) 署方已於去年年底在碼頭通道上禁止停泊單車的範圍髹上黃色方格，並安排人手每日調整停泊在碼頭出入口有蓋範圍單車的位置，以維持一條寬闊及暢通的通道供市民使用。由於有關做法已見成效，因此署方現階段會繼續使用黃色方格以作警示。署方會持續檢視上述方法的成效，並會在有需要時考慮在有關位置髹上紅色方格。

(b) 有關修改相關法例的建議並非僅影響梅窩碼頭，因此應與

其他地點一併討論更為合適。

(c) 土拓署在「梅窩改善工程第二期第二階段」進行期間會繼續安排人手定期調整停泊在梅窩碼頭外的單車的位置。

(d) 根據觀察，大部分停泊在梅窩碼頭外的單車均屬於梅窩居民，他們於早上把單車停泊在碼頭外，然後乘搭渡輪上班，下班後便從碼頭騎單車回家，因此晚間的違泊單車數目較日間大幅減少。署方認為引用上述條例清理這些居民日常使用的單車未必合適，因此沒有再深入研究通知期的長度。

17. 委員表示理解署方在處理違泊單車時需顧及的現實情況，並希望署方可盡快完成上述工程下計劃在碼頭一帶增設的約 600 個單車泊位，待工程完成後單車泊位將多達 1 900 個，希望有助滿足居民對單車泊位的需求。

IV. 跟進事項

(a) 有關開放南丫島索罟灣與榕樹灣之間的行車通道供鄉村車輛使用的提問

18. 主席表示繼 2024 年 12 月 10 日的交運會會議上有委員提出上述提問後，運輸署代表於會議中就有限度放寬現時鄉村車輛使用題述通道的限制收集委員意見，並於會後進行全面的研究及諮詢。她歡迎出席回應的嘉賓：運輸署工程師／離島 1 黃睿謙先生。

19. 黃睿謙先生表示運輸署已於 4 月初完成相關的部門諮詢工作。現時制定的初步方案主要從交通管理的角度出發，容許鄉村車輛在非繁忙時間以單向行車方式使用題述通道。署方現正整合各部門的意見，並會盡快就初步方案展開地區諮詢。

20. 委員表示南丫島鄉事委員會高度關注題述議題，交運會亦已多次提出討論，因此希望署方能積極處理。

21. 主席詢問運輸署預計何時能向委員匯報具體的工作進展。

22. 黃睿謙先生表示署方會爭取於下次會議前展開地區諮詢。

(b) 有關大嶼山封閉道路的監察系統的提問

23. 主席表示繼上次會議有委員提出上述提問後，土拓署以書面回覆表示上述系統的實地試行測試已於 2024 年第 3 季完成，署方現正與運輸署及香港警務處商討系統的應用細節，包括與相關執法系統進行對接，以便日後系統能順利運作。她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；土拓署署理高級工程師／6(大嶼山)韓展威先生；香港警務處大嶼山警區行動主任楊欣寧先生。土拓署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

24. 陸卓文先生表示運輸署對土拓署提交的書面回覆沒有補充。

25. 韓展威先生簡介土拓署的書面回覆內容。

26. 楊欣寧先生表示香港警務處對土拓署提交的書面回覆沒有補充。

27. 委員提出意見如下：

(a) 雖然題述監察系統已於去年第三季完成實地試行測試，但至今仍未正式投入運作。由於安裝系統涉及公帑，而且有關系統測試的告示牌亦已豎立多時，因此市民十分關注系統的正式啓用日期。就此，委員希望有關部門盡快落實該系統的正式啓用日期。

(b) 鑒於警方現正推動智慧警政，提倡善用科技以提升工作效率和效能，題述監察系統不但有助警方實現上述目標，長遠而言更可紓緩執法部門人手不足的情況。

(c) 委員知悉土拓署已完成題述監察系統的前期設置工作，並詢問署方現階段與警方的執法系統對接的過程中所遇到的困難。

(d) 委員詢問有關部門在系統整合方面所遇到的困難，以及預計日後在系統更新及定期維修方面將會遇到的問題。

- (e) 去年大嶼山的封閉道路曾發生致命交通意外，並表示大部分大嶼山的道路被劃為封閉道路的原因，在於其可承載的車輛流量有限。委員相信題述監察系統能有助改善當區的交通安全。
 - (f) 現今科技發達，隧道分時段收費系統亦已運作了一段時間，詢問為何有關部門至今仍未能正式啓用題述監察系統。
 - (g) 建議秘書處於每次交運會會議前向有關部門跟進工作進展，務求盡快落實題述監察系統的正式啓用日期。
28. 主席表示題述監察系統已安裝在現址一段時間，備受大嶼山居民關注，因此她促請有關部門逐一回應委員的提問。
29. 陸卓文先生表示題述監察系統的啓用安排仍有待落實。
30. 韓展威先生綜合回應如下：
- (a) 土拓署已完成實地試行測試，並確認題述監察系統已通過技術測試。
 - (b) 題述監察系統需與另外兩個系統進行對接，分別是運輸署的大嶼山封閉道路通行許可證的相關資料系統，以及警方的執法系統。監察系統已經與運輸署的系統完成對接；至於與警方系統的對接方面，土拓署尚需與警方商討分攤相關費用的安排(包括對接系統，以及系統投入運作後相關人手及維修保養將涉及的費用)。
31. 楊欣寧先生表示警方的執法系統需要進行升級才能與土拓署的系統對接，將涉及額外費用。此外，警方和土拓署需進一步商討題述系統的經常性開支(如維修及保養費用)、以及處理有關告票所需的人手安排和費用等事宜。
32. 委員認為運輸署應就題述事宜擔當協調角色，協助有關部門商討系統成本分攤的問題，以便盡快啓用有關監察系統。

33. 主席表示題述議題已多次於不同場合及會議討論。為加快進展，她促請相關部門於下次會議前向委員提交書面回覆，並建議將此議題列為下次會議的跟進事項，邀請相關部門出席會議，向委員匯報最新進展，包括題述監察系統的正式啓用日期。

V. 東涌新市鎮擴展－大蠔交匯處(合約編號 NL/2020/07)
大蠔交匯處橋樑建設及道路標誌架建造工程的臨時交通安排
(交通運輸委員會文件第 6／2025 號)

34. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 6／2025 號。

35. 鄧苑琪女士利用電腦投影片簡介文件內容。

36. 委員提出意見如下：

- (a) 由於上述臨時交通安排可能會改變駕駛人士的駕駛習慣，增加發生交通意外的風險，因此委員詢問土拓署會否成立應急專責小組或協調小組，以便在發生交通意外時，可即時派員處理和進行協調。
- (b) 有關部門應盡早與各巴士公司聯絡，確保巴士司機了解最新的臨時交通安排，以減低發生交通意外的風險。
- (c) 翔東路經常進行掘路工程，須以臨時交通燈號實施單線雙程行車，加上該路段過往亦曾發生多宗交通意外，因此，委員建議土拓署就該路段的交通負載能力進行基本評估，並建議警方和相關部門於有需要時與土拓署協調，協助疏導交通。
- (d) 根據過往經驗，類似的臨時道路交通安排令有關道路更容易發生意外。因此，土拓署應在車輛流量較低的時段才實施封路，以減低發生交通意外的機會。就此，委員詢問署方可否將開始封路時間由原定的晚上 7 時 30 分延遲至晚上 8 時 30 分。

37. 鄧苑琪女士綜合回應如下：

- (a) 在臨時交通安排正式實施期間，土拓署、運輸署及警方會成立專責應急小組，以處理相關的突發情況。早前，土拓署已與警方商討處理突發情況的協調工作安排，並將繼續與警方及運輸署保持緊密聯繫。
- (b) 署方早前已聯絡各巴士公司，並於四月初安排巴士公司就題述臨時交通安排進行試行。巴士公司對該次試行的各項細節，包括路面照明及其他配套設施表示滿意。於臨時交通安排正式實施前，署方會再次聯絡各巴士公司，確保它們清楚相關安排。
- (c) 有關翔東路的交通狀況，署方於實施臨時交通安排時會派員到現場巡邏，並會密切留意實際情況，在必要時要求警方協助疏導交通。
- (d) 署方會進一步與承建商探討將封路時間延後一小時開始的可行性，務求盡量縮短封路的時間。

38. 委員提出意見如下：

- (a) 封路安排即將實施，但沿路的信息顯示屏仍未顯示有關通知，因此希望土拓署可加快相關宣傳工作，包括透過隧道廣播的方式，讓駕駛人士及早得悉封路的資訊。
- (b) 建議署方與香港機場管理局(機管局)聯絡，向前往機場接機的人士作出有關臨時交通安排的廣播，以便他們得悉封路的安排。

39. 鄧苑琪女士綜合回應如下：

- (a) 過往有關臨時交通安排的宣傳工作(包括信息顯示屏，網絡(運輸署網頁)，流動應用程式(香港出行易)，隧道廣播及電台)會於正式實施日期的七天前開始。土拓署會與運輸署研究能否提早開展有關宣傳工作，以便市民及早知悉有關安排。

- (b) 署方一直與機管局保持恆常溝通，並會於會後與局方研究向前往機場接機的人士作出相關廣播的建議。
- (c) 她補充指，在其中一天晚上需要臨時封閉往九龍方向的北大嶼山公路和支路時，署方會於實施臨時交通安排期間在機場島設置臨時道路標記，並封閉相關路口，以免駕駛人士駛至北大嶼山公路後才得悉封路安排而需折返。

VI. 2025-2026 年度離島區巴士路線計劃
(交通運輸委員會文件第 7／2025 號)

- 40. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 7／2025 號。
- 41. 黃翠瑩女士及羅凱晴女士利用電腦投影片簡介文件內容。
- 42. 委員提出意見如下：
 - (a) 感謝運輸署為優化離島區的巴士服務網絡進行了大量研究工作，並取得了一定成效，但認為署方未能全面回應當區居民的訴求。
 - (b) 經常收到滿東邨居民反映上午繁忙時段巴士班次不足的問題，因此詢問運輸署會否考慮在繁忙時段增加城巴有限公司(城巴)E11 或 E11S 號線的班次，以改善上述情況。
 - (c) 雖然署方建議分拆城巴 E11S 號線後新增城巴 E18 號線，但卻計劃削減城巴 E11S 號線的班次。居民反映儘管 E11S 號線的行車路線將會縮短，但因為班次減少，居民反而要提早出門，因此認為上述建議未能有效縮短居民的出行時間。
 - (d) 題述計劃未能顧及東涌西居民的需求。城巴新增的 E18 及 E28 號線確實為居民提供了更便捷的巴士服務，方便他們前往市區。然而，由東涌開出的巴士，例如城巴 E21 號線系列，行車路線依然十分迂迴，需繞經區內多處才能抵達

西九龍。就此，委員建議署方應全面重組有關路線。

- (e) 委員期望署方於計劃中提及新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)的 37 及 37H 號線的服務調整方案能更有效地接駁東涌西及東涌北，加強兩區的交通聯繫。
- (f) 題述計劃未有提出方案強化機場與東涌之間的巴士接駁服務，因此擔心未來機場的各項設施和周邊的發展項目(例如機場二號客運大樓及航天城)正式啓用後，現有的巴士服務未能應付新增的客流量。委員以城巴 S56 號線為例，指該路線的班次至今仍未回復至疫情前的水平。委員建議運輸署進一步改善東涌與機場之間的交通聯繫，確保巴士服務得以配合機場的發展及營運。
- (g) 署方因應東涌的人口增長而調整多條巴士路線的服務，包括城巴 E11S、E18、E22S 及 E28 號線等，將會對上述路線的乘客造成影響。例如城巴 E11S 號線將由星期一至五每日 11 班削減至只有 9 班，而另一條繞經裕雅苑及迎東邨的 E18 號線則只剩下 3 班，令居民不便。因此，委員建議署方實施過渡性安排，於巴士路線分拆初期先維持部分巴士的原有路線不變，待巴士公司調配資源後再加密分拆後的新路線的班次，以便居民更容易適應。
- (h) 題述計劃未有增加通宵巴士的服務班次。目前，區內大部分巴士路線只營運至凌晨一至二時，而且班次疏落，有需要的居民主要依賴龍運巴士有限公司(龍運)提供的一條通宵巴士路線。此外，委員指巴士服務不時出現脫班以及班次突然取消的情況，希望巴士公司及運輸署可以檢視相關問題，為居民提供更完善的通宵巴士服務。
- (i) 建議於滿東邨增設龍運 E37 號線的巴士站。
- (j) 收到石門甲的村民反映，指該區在夜間的巴士班次不足，希望署方檢視有關情況。
- (k) 建議嶼巴 A35 號線於早上時段改用雙層巴士接載乘客。

- (l) 委員留意到去年巴士路線計劃中提及的部分路線，例如龍運 E42P 號線，方案至今仍未實施。就此，委員詢問署方能否就 E42P 號線提供具體的路線實施時間。

43. 黃翠瑩女士綜合回應如下：

- (a) 鑒於東涌北的翔東邨與雋東邨即將入伙，該區人口將會增加，因此運輸署建議開辦城巴 E18 號線，以便東涌北居民於上午繁忙時段前往港島區，同時縮短城巴 E11S 號線於東涌北的行車路線，為東涌西及部分東涌北的居民提供更直接及快捷的巴士服務。現時於裕雅苑乘搭第 E11S 號線前往香港島的乘客，在第 E18 號線的服務時段可直接改乘該新增路線；至於在 E18 號線的非服務時段，乘客可步行約 5 至 10 分鐘至迎禧路乘搭第 E11S 號線。就委員提出增加城巴 E11、E11S 及 E18 號線的班次的建議，署方會繼續密切留意新屋邨入伙後的人口增長情況，以及有關巴士路線的乘客需求變化，在有需要時與巴士公司商討有關的班次安排。
- (b) 目前，城巴 E21 號線系列於不同時段服務東涌居民及機場區的乘客，提供往返九龍區的巴士服務。署方會繼續密切留意東涌及機場一帶乘客出行模式，以及有關巴士路線的乘客需求變化，在有需要時與巴士公司商討調整服務以配合乘客的需要。

44. 主席表示除上述意見外，委員於今年 3 月 31 日舉行的離島區巴士路線計劃的簡介會上，亦向運輸署及巴士公司提出了多項意見及建議。此外，為完善題述計劃，她建議於會後召開跟進會議，讓委員及運輸署能深入討論有關事宜。

(會後註：秘書處已安排委員與運輸署、城巴、嶼巴及龍運的代表於 2025 年 4 月 30 日召開跟進會議。)

VII. 運輸署 2025-2026 年度交通及運輸工作計劃簡介
(交通運輸委員會文件第 8／2025 號)

45. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 8／2025 號。
46. 楊玉珊女士簡介文件內容。
47. 委員提出意見如下：
- (a) 嶼巴曾承諾為松仁路近裕泰苑的巴士站增設上蓋，惟至今尚未提交相關工程的施工時間表。委員希望運輸署能向嶼巴跟進相關工程進度，盡快落實施工安排，爭取在夏季前完工，讓乘客可在設有上蓋的巴士站候車。
 - (b) 委員在之前的會議中曾建議署方於松仁路近裕泰苑附近的花槽開闢一條行人通道，以便有需要的人士使用，無需繞路而行。就此，委員詢問署方有關工程的進展。
 - (c) 由於滿東邨巴士總站的停泊灣位空間不足，因此巴士在路中心上落客的情況不時出現。就此，委員希望署方研究能否延長上述車站的停泊灣位。
 - (d) 不時收到駕駛人士反映，指裕東路近松仁路的十字路口的綠燈訊號時間太短，車輛須等候兩至三次綠燈訊號才得以通過該路口。此外，三間巴士公司的工會代表亦曾指出，部分巴士於早上時段未能按時抵達巴士站的原因與該路口的交通燈號系統設計有關。委員憂慮隨着東涌西第 42 及 46 區等工程陸續展開，當區工程車輛的流量亦將增加，屆時上述路口的交通將會更加繁忙，令交通擠塞問題進一步惡化。因此，委員希望運輸署就上述路口的交通情況進行研究，以改善擠塞情況。
 - (e) 東涌市中心缺乏適合增設巴士總站的地點。為配合區內新落成的屋邨，委員建議署方及早就新車站的選址進行研究，並預先在設計階段評估車站的空間是否足夠。
 - (f) 城巴曾於上季度承諾為滿東邨及逸東邨居逸樓對出的兩個巴士站興建上蓋，惟目前工程進度未如理想。就此，委員促請署方向城巴跟進有關工程的進展。

- (g) 委員曾多次在迎東路進行實地視察，發現該道路設計容易導致交通擠塞。主席早前與委員及各部門代表在東涌進行實地視察，其後署方已就委員視察後提出的各項短期改善建議進行跟進。委員促請署方制定長遠的解決方案，包括優化道路設計，例如研究將迎東路改為單程雙線行車，以提升道路容量，解決交通擠塞問題。
- (h) 東涌區內部分行人過路處的「綠色人像」燈號時間過短，以怡東路近裕雅苑的行人過路處的「綠色人像」燈號為例，曾有居民反映未能在燈號限時內及時橫過馬路。就此，委員希望署方能延長有關燈號的時間。
- (i) 隨着東涌區人口增加，對泊車位的需求亦隨之上升。除私家車泊位外，區內對客貨車的泊位亦有一定需求。據委員了解，運輸署已計劃在東涌第 89 區興建臨時停車場，惟該停車場不容許客貨車使用。就此，委員希望署方考慮在該停車場預留空間，以提供客貨車泊位。
- (j) 題述文件的第 12 及 13 段提及運輸署就渡輪服務方面所推展的計劃，旨在提升乘客體驗以及推動環保，有關措施包括分兩階段資助 10 條離島渡輪航線，將現有渡輪更換為較環保且設備先進的船隻。據委員了解，上述新船為混合動力船隻(混能船)，可同時以電力和燃油驅動。委員認為混能船理論上可減低渡輪營辦商的燃油成本，有助其調低票價加幅。然而，委員對碼頭能否配備相關設施為混能船充電表示疑慮，如船隻最終仍需依賴燃油作動力來源，不但違背政府致力推動環保的初衷，亦無助於船公司調低票價加幅。就此，委員詢問署方會否於碼頭提供充電設施，以配合混能船的運作。

48. 楊玉珊女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署早前已要求嶼巴盡快提交松仁路近裕泰苑的巴士站上蓋工程的申請，但截至會議前署方仍未收到相關申請。
- (b) 有關東涌區內其他巴士站的上蓋工程，署方已完成所有審

批工作。

- (c) 由於土拓署現正於港鐵東涌西站範圍內進行工程，因此裕東路巴士站的上蓋工程需配合上述工程的進展，以整體角度一併考慮。署方一直與巴士公司保持緊密聯繫，並提醒其應盡快開展有關車站上蓋工程，如有最新進展，會向委員匯報。
- (d) 有關渡輪服務及碼頭設施的提問屬於運輸署渡輪組的工作範疇，署方會於會後向相關組別索取資訊以回覆委員。

(會後註：根據政府在推展船隻資助計劃前委託進行的顧問研究，混合動力渡輪較電動渡輪適合用於離島渡輪航線，以切合航速較高及航程較長的營運需要；混合動力渡輪會在維多利亞港外的穩定高速環境中以燃油推動船隻及為電池充電，並在海港內及近岸低速行駛時以儲電推動船隻。混合動力渡輪的推進系統已按顧問研究建議的運作模式訂造，以配合電池的充電需要，因此無需在渡輪碼頭充電。

政府與相關渡輪營辦商正進行混合動力船隻試驗，以檢視混合動力船隻應用於離島渡輪服務的成效。)

49. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 就於松仁路巴士站附近的花槽開闢行人通道的建議，運輸署早前已發出諮詢文件，其後於諮詢期間收到並處理了一批反對意見。若於餘下的諮詢期內沒有再收到其他反對意見，署方便會與路政署商討開展工程的安排。
- (b) 就延長滿東邨巴士站停車灣的建議，署方將檢視附近的港鐵東涌西站的發展情況，包括研究保留在工程期間設置的臨時過路處，以及檢視各工程項目的綜合設計，再作全面評估。
- (c) 署方會與部門相關組別跟進松仁路及裕東路交界處的交通情況，包括研究如何適當地設定燈號時間。此外，署方

預計當土拓署因工程需要而實施的臨時交通安排結束後，上述路口的交通擠塞情況將有所改善。

- (d) 有關迎東路的長遠設計方案，署方仍需時進行詳細研究，包括考慮日後的道路使用情況及巴士路線的安排，以及將有關道路改劃成單程雙線行車這一重大改動的可行性。
- (e) 署方在東涌第 89 區批出的短期租約中，已列明臨時停車場可容許私家車及電單車停泊。署方考慮到區內對輕型客貨車泊位的需求，因此現正與地政總署商討，進一步在東涌北物色合適的土地，以短期租約的方式批出，作為輕型客貨車的臨時停車場用途。

50. 主席補充指松仁路近裕泰苑的巴士站四周環境空曠，缺乏可遮蔭的樹木，亦沒有座椅供等候的乘客休息。隨着夏季即將來臨，乘客於烈日當空下在上述巴士站候車的情況並不理想。因此，主席促請運輸署與嶼巴協商，盡快在上述巴士站加建上蓋，並在車站設置座椅。

51. 楊玉珊女士備悉主席的意見。

52. 委員提出意見如下：

- (a) 建議巴士公司安排第 11A、23、A35 及 N35 號路線在裕泰苑增設巴士站，以方便裕泰苑及附近村落的居民。
- (b) 早前巴士公司反映，由於松仁路近油站位置沒有足夠空間讓巴士掉頭，因此未能將巴士路線延伸至該處。委員曾建議修改路面設計，包括移除位於部分道路盡頭的花槽，以增加巴士掉頭的空間。運輸署承諾會就此進行可行性研究，以便部分巴士路線途經上述位置。就此，委員詢問署方相關研究的進展。
- (c) 委員擔心署方物色用作輕型客貨車臨時停車場的土地需時，因此建議署方容許輕型客貨車在東涌第 89 區的臨時停車場停泊，以配合客貨車司機對泊位的殷切需求。
- (d) 曾於裕雅苑入伙前建議署方在裕雅苑對出的迎禧路增設

巴士站，以省卻現時巴士需繞經怡東路的額外車程，方便居民出行。就此，委員希望運輸署重新考慮上述建議。

53. 莫望塵先生邀請運輸署就題述文件中第 5 段的第(vii)及(viii)項、有關新增單位泊位的工程項目向委員提供更多資訊，包括計劃加設的單車泊位數目、具體位置，以及預計的開工和完工日期等，以便委員知悉和跟進前述議程(III)討論的單車使用和停泊問題。

54. 黃睿謙先生回應指運輸署計劃在長洲的新興海傍街(近水務署辦事處的路段)增設約 45 個單車泊位，以及在坪洲渡輪碼頭對出的露坪街增設約 70 個泊位。目前，署方正等待懲教署交付有關交通標誌牌，惟交付日期尚未確定。署方預計當有關標誌牌完成交付後，相關工務部門可於 3 個月內完成有關工程。

55. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署一直有就改善松仁路的方案進行研究。由於方案與部分大嶼南發展項目的工程性質相同，署方會考慮盡快推展部分方案，以改善松仁路的交通情況。
- (b) 署方設立東涌第 89 區的臨時停車場，源於第 99 區的公眾停車場未能如期開放予東涌北的居民使用。鑒於第 99 區的公眾停車場不會提供輕型客貨車泊位，因此第 89 區的臨時停車場亦採用相同做法。署方現正與地政總署商討，希望能於第 99 及 100 區的屋苑入伙前，盡快在附近地區設立臨時停車場供輕型客貨車停泊。署方現正就附近合適的土地與地政總署商討進一步的安排。
- (c) 署方曾檢視在迎禧路增設巴士站的建議。由於土拓署正於該區進行多項工程，因此需待工程完成後才能審視有關道路情況。署方認為現時具備條件重新檢視於上述位置增設巴士站，並會在確實巴士途經該處的需要後研究進一步的安排。

56. 楊玉珊女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署會積極與巴士公司聯絡，並研究如何優化行車路

線、車站位置及巴士停車灣位，以便市民使用公共交通工具。

- (b) 在設置巴士站方面，署方除了考慮相關位置是否有足夠空間讓巴士停泊外，亦需顧及乘客安全，確保車站有足夠空間讓乘客排隊候車。就委員提出於迎禧路增設巴士站的建議，署方曾考慮車站設計會否令乘客於排隊時佔用了站旁的單車徑、以及是否需要將部分花槽改為車站用途等因素。署方會於會後再次檢視上述建議的可行性，並適時向委員匯報。

57. 委員提出意見如下：

- (a) 感謝運輸署於長洲增設單車泊位，但認為署方增設該些泊位尚未足以滿足居民對單車泊位的需求，希望署方繼續聯同其他部門一同加強打擊違泊單車。
- (b) 每逢節日及假期，大批等候渡輪的市民會在長洲碼頭附近的單車停泊區聚集，迫滿行人通道，情況並不理想。
- (c) 運輸署及其他部門會於每年舉行長洲太平清醮前進行聯合行動，向所有停泊在活動範圍內的單車張貼告示，要求車主將單車移走，否則會被移除。然而，有少部分單車於上述聯合行動結束後，才停泊在有關活動範圍，因此在活動當日清早仍遺留在該等範圍，最終需由警方移走。委員提醒相關部門在今年即將舉行的長洲太平清醮留意及適當處理上述情況。
- (d) 早前有不少單車停泊在長洲中央廣場附近，部分會阻礙消防車及救護車通過，情況並不理想，希望相關部門盡快清理該地的違泊單車。

58. 主席表示由於長洲太平清醮即將舉行，建議有關部門應聯同委員及警方到長洲進行實地視察，商討上述問題的解決方案，包括制定事前的準備工作及活動期間的後備方案。

59. 委員補充指早前已聯同各相關部門就長洲太平清醮進行實地

視察，包括討論上述清理違泊單車的範圍、檢視路面情況以及清理阻礙活動進行的招牌等。

60. 黃睿謙先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署注意到長洲區內單車違泊問題的嚴重性，並指現時政府已引用《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)及《簡易程序治罪條例》(第 228 章)清理長洲的違例停泊或棄置的單車。當中，根據《簡易程序治罪條例》進行的清理行動，適用於單車停放會對公眾造成阻礙、不便或危害等的位置，包括長洲碼頭及長洲公眾碼頭一帶。
- (b) 就委員指出長洲太平清醮舉行前，部分單車於部門進行聯合行動後才停泊在活動範圍內的情況，署方表示在長洲太平清醮舉行期間，相關的單車泊車處將會暫停使用，公眾不應在有關位置停泊單車。如發現行動後再有單車進入圍封範圍，署方會與警方及相關部門商討跟進行動。
- (c) 長洲中央廣場並沒有設置單車泊位，署方會於會後與相關組別溝通，商討加強該處的單車清理行動的可行性，以免阻礙緊急救援服務。
- (d) 署方知悉有關假日期間長洲渡輪碼頭一帶人羣聚集的情況，因此計劃在新興海傍街增設的單車泊位將會設置在靠近岸邊的位置，以免阻塞行人通道。此外，署方會於會後與委員商討增設單車泊位的具體位置。

61. 莫望塵先生表示，離島民政事務處(離島民政處)亦於上星期派員參與委員提及關於長洲太平清醮的視察行動，並請秘書處於會後協助將委員的意見轉交予有關部門參考。

(會後註：秘書處已於會後將委員意見轉交予地政總署、香港警務處、運輸署及食物環境衛生署參考。)

62. 主席促請運輸署與地區人士保持緊密溝通，跟進上述問題。

VIII. 有關「屯門—東涌—沙螺灣—大澳」渡輪服務脫班的提問
(交通運輸委員會文件第 9／2025 號)

63. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 9／2025 號。
64. 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 區格萊先生及運輸主任／渡輪策劃 8 吳卓庭先生；以及富裕小輪有限公司(富裕小輪)營運部經理胡小波先生。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。
65. 余漢坤議員簡介提問內容。
66. 區格萊先生簡介運輸署的書面回覆內容。
67. 委員提出意見如下：
- (a) 委員理解富裕小輪營運題述航線時所面對的困難，並認為其母公司珠江船務企業(股份)有限公司對題述航線所提供的支援不足。
 - (b) 渡輪公司在停航時盡早透過不同渠道通知乘客是其最基本的責任，並表示當時渡輪公司的首要工作應是調派後備船隻以維持正常服務。據委員知悉，運輸署曾在發生緊急事故的情況下調派船隻接載乘客。因此，委員希望署方在日後發生同類事故時可協助渡輪公司安排後備船隻。
 - (c) 運輸署在書面回覆中表示富裕小輪因後備船隻的航速較慢而導致兩個航班脫班的說法欠缺說服力。委員認為既然該船隻無法以日常載客船隻的航速完成班次，便不應將其用作後備船隻，否則是濫竽充數。
 - (d) 題述航線曾於颱風來臨前取消班次，據委員了解此情況經常出現，為乘搭該航線上班的居民帶來不便。就此，委員希望部門承諾改善題述航線的服務質素。
 - (e) 鑒於題述航線不時出現脫班的情況，委員希望富裕小輪及

運輸署改善在緊急情況下的應變措施，避免同類情況再次發生。委員表示雖然題述航線的客量不多，但富裕小輪及運輸署亦需認真處理相關問題。

- (f) 委員詢問富裕小輪會否於航班取消時安排接駁巴士接載受影響的乘客。

68. 胡小波先生綜合回應如下：

- (a) 題述航線主要由一艘船隻提供服務。換言之，上午 7 時由屯門開往東涌以及上午 7 時 30 分由東涌開往屯門的班次是由同一艘船隻提供服務。富裕小輪於事發當天的上午 6 時 54 分發現上述船隻出現機件故障後，已即時決定調派停泊於屯門碼頭的後備船隻提供服務。富裕小輪安排人員為該船隻檢查機件及啓動引擎後，船隻於上午 7 時 8 分已投入服務。
- (b) 他澄清取消班次的原因並非因為該後備船隻的航速慢，而是由於該船隻較預定班次時間(即上午 7 時)遲開出。當時，富裕小輪預計下一班由東涌開出的班次於上午 8 時 8 分才到達屯門，而由於富裕小輪無法確保由屯門開往大澳的全程班次能準時於上午 9 時開出，因此決定取消上午 8 時及 8 時 30 分的短途班次，並提早通知乘客。另外，鑒於當日有乘客正在屯門渡輪碼頭等候第一班短途班次(即上午 7 時開出的班次)，因此富裕小輪沒有取消該班次。
- (c) 事發當天，富裕小輪在得悉船隻故障的消息後，已即時通知在屯門渡輪碼頭候船的乘客，並建議他們乘搭其他公共交通工具。
- (d) 自屯門—赤鱸角隧道於 2020 年 12 月 27 日開通後，題述航線由屯門開往東涌的班次的客量大減，平均每班次只有約 10 名乘客，而由東涌開往屯門的班次更只得一至兩名乘客。
- (e) 由於沙螺灣及大澳居民主要依賴題述航線出入東涌和屯門，因此富裕小輪希望優先確保由屯門經東涌及沙螺灣前

往大澳的班次能準時於上午 9 時開出。

- (f) 事發當天約有 8 名乘客在屯門渡輪碼頭等候上船，他們得悉船隻出現機件故障後，已即時到鄰近的巴士站轉乘巴士。受影響的乘客可於上述巴士站乘搭 A33 或 E33 號線前往東涌。
- (g) 富裕小輪現時沒有提供接駁巴士接載受渡輪服務脫班影響的乘客。
- (h) 自新船隻投入服務後，題述航線再沒有出現因季候風而停航的情況。至於當颱風來襲，富裕小輪則會按程序決定是否需要停航。
- (i) 為進一步改善題述航線的服務，富裕小輪已向運輸署提出以兩艘船隻交替行駛題述航線。這樣，即使其中一艘船隻出現機件故障，另一艘船隻仍可維持正常服務。另外，為應付沙螺灣及大澳居民的需求，富裕小輪會新增第三艘船隻作為相關班次的備用船隻。富裕小輪相信以上方案能改善現時的渡輪服務，並減少出現取消航班的情況。

69. 區格萊先生表示富裕小輪原有另一艘常規船隻可於該營運時段提供服務，但該船隻於事發當天正進行年度檢查，因此未能提供服務。此外，署方會與富裕小輪商討如何加強應對突發情況。

70. 委員表示有責任向署方及渡輪公司反映乘客的意見，並希望富裕小輪汲取是次經驗，避免同類事件再次發生。

71. 主席詢問部門及富裕小輪，如非遇上另一艘後備船隻進行年度檢查，題述脫班情況是否可以避免，並詢問有關船隻進行年度檢查的頻次為何以及需時多久。

72. 區格萊先生表示是次渡輪服務脫班屬個別事件，事發當天至今並沒有再出現同樣情況。

73. 胡小波先生表示規模較小的年度檢查為期一星期，而規模較大的年度檢查則為期三星期。

74. 委員表示有大澳居民反映題述渡輪服務的脫班次數最近有所減少，因此認為上述脫班情況屬個別事件。儘管如此，委員會繼續與富裕小輪保持緊密聯繫。

IX. 有關增設來往長洲與南丫島的水上的士航線的提問
(交通運輸委員會文件第 10／2025 號)

75. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 10／2025 號。

76. 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。

77. 葉培基議員簡介提問內容。

78. 陸卓文先生綜合回應如下：

(a) 水上的士主要屬觀光及旅遊性質，為市民和旅客提供往來維多利亞港(維港)兩岸的持牌渡輪服務。現時，水上的士營運一條「尖東—中環(經灣仔)」的航線，每日提供七個班次；而逢星期六、日及公眾假期，航線首兩個航班會駛經西九龍作為額外停靠點。

(b) 鑒於水上的士是政府公布的《香港旅遊業發展藍圖》下的其中一項措施，其目的主要圍繞內港旅遊景點提供服務，因此運輸署現階段會維持水上的士現行的角色定位。

(c) 署方備悉委員就增設來往長洲與南丫島的水上的士航線的建議，並會根據實際情況，探討以街渡形式提供有關服務的可行性。若有渡輪營辦商向運輸署提出開辦上述航線，署方會仔細研究增設該航線的可行性。

79. 委員提出意見如下：

(a) 題述水上的士航線能吸引遊客於同一天內遊覽南丫島及長洲，不但有助提振兩島的經濟，並能促進香港旅遊業的

發展，因此贊成有關建議。

- (b) 適逢國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍最近表示他特別關注香港能如何利用海島和海岸線等天然資源推廣旅遊業，而題述水上的士航線能夠回應這個關注點。雖然水上的士一直以來都只是在維港內提供服務，但認為其定位既屬觀光及旅遊性質，與題述建議的理念一致，實不應受地域所限。
- (c) 離島區的經濟及旅遊業發展非常依賴水上交通，並進一步指出其他地區亦有為遊客提供渡輪服務，方便他們以跳島或環島遊的形式遊覽。就此，委員建議運輸署考慮於假日或以短期方式增設題述水上的士服務，藉此善用離島區的旅遊資源，促進該區的發展。
- (d) 題述建議與政府近年推廣的「無處不旅遊」理念不謀而合，並表示離島區內各個島嶼雖然擁有豐富的旅遊資源，但島嶼之間卻缺乏有效的連繫，未能產生協同效應。
- (e) 委員理解雖然文化、體育及旅遊事務並非運輸署的工作範疇，但仍期望透過是次討論向署方反映有關離島區旅遊業發展的意見。
- (f) 委員強調長洲、坪洲及南丫島之間沒有陸路交通接駁，水上交通是唯一的交通接駁方式，因此建議將坪洲一併納入題述航線內，以同時促進這三個島嶼的經濟發展。
- (g) 建議運輸署就題述航線的乘客量及班次規劃進行詳細研究，避免渡輪公司因須遵循固定班次而安排渡輪在客量稀少的時段航行，浪費燃油及人力資源。
- (h) 現時往返南丫島榕樹灣和索罟灣的交通極為不便，島上區民除了乘搭渡輪前往中環再轉乘另一艘渡輪外，只能選擇步行一小時，或負擔昂貴的燃油成本，乘坐快艇往返兩地。
- (i) 不時收到旅客反映南丫島榕樹灣與索罟灣之間缺乏交通接駁，以致行動不便的人士難以於同一日內遊覽全島。另

外，委員認為現時島上的交通對南丫島的區議員來說亦非常不便，導致他們在處理地區事務時困難重重。

80. 陸卓文先生表示，絕大部分街渡及水上的士(即持牌渡輪服務)均是以第 I 類別船隻營運。運輸署歡迎有意營辦題述航線的營辦商提交申請，並會視乎碼頭的靠泊設施，容許營辦商使用體積較大、舒適度較高的船隻來營運。

81. 委員提出意見如下：

- (a) 根據委員理解，水上的士屬觀光和旅遊性質，以服務旅客為主，而運輸署於上述回覆中提及的街渡的主要服務對象則為居民，兩者的服務對象及營運模式存在差異，委員擔心以街渡方式營運題述航線，難以提供財政誘因，吸引營辦商申請營辦服務。
- (b) 水上的士的概念由香港旅遊發展局提出，並由運輸署落實執行。就此，委員詢問運輸署有關招標承辦水上的士服務的程序，並希望運輸署能積極就題述建議作具體規劃，吸引營辦商參與投標。

82. 陸卓文先生表示街渡服務營辦商除了維持固定的航線外，亦可開設提供旅遊服務的航線，大多沒有固定航班。運輸署對街渡的監管相對靈活，容許營辦商根據市場需求，自行調整班次及服務收費。署方每半年會在憲報刊登招標公告，邀請有意營辦街渡渡輪服務的營辦商提交申請。

83. 委員提出意見如下：

- (a) 政府於 2001 年在《香港仔港灣專題研究》中首次提出有關水上的士的建議。當時，有關研究建議利用水上的士連接香港仔的多個景點，以促進香港仔的旅遊業發展。於 2019 年，財政司司長陳茂波重提水上的士的建議，將有關航線從香港仔調整至維港，以便更好地發揮本港旅遊資源的優勢。委員認為發展水上的士的原意旨在促進地區旅遊業的發展，因此不同意運輸署在回應中指水上的士服務只限於維港，並強調題述建議與政府首次提出水上的士服

務時的理念一致，都是希望以水上的士連接不同景點，以促進地區的旅遊業和經濟發展。

- (b) 委員詢問運輸署，有意營辦街渡渡輪服務的營辦商可否自行向署方提交計劃書，只申請於周末為居民及旅客提供渡輪服務，而無須每天維持固定班次。
- (c) 希望運輸署能就離島區各島嶼之間的交通連接問題進行研究，並將委員的意見轉達至制定相關政策的部門，以推動落實題述建議。

84. 陸卓文先生綜合回應如下：

- (a) 街渡服務有不同的營運方式，營辦商可以根據固定的時間表，每天提供渡輪服務，亦可只在周末及公眾假期營運，或按需求提供服務。
- (b) 目前，水上的士只限於維港內營辦固定航線。至於街渡服務方面，運輸署歡迎有意的營辦商提交申請。署方會按既定程序審批有關申請，並會於審批過程中考慮不同因素，例如是否有合適的停靠點、乘客需求、服務性質，以及是否有其他替代公共運輸服務等。

85. 主席建議委員可於會議後直接聯絡運輸署的代表，進一步討論相關事宜的細節。

X. 有關改善大嶼山道路網絡規劃的提問
(交通運輸委員會文件第 11／2025 號)

86. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 11／2025 號。

87. 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；以及土拓署高級工程師／16(南)廖智遠先生。

88. 余漢坤議員簡介提問內容。

89. 黃睿謙先生回應如下：

- (a) 大嶼山南部大部分是具有自然保育成分的地區，道路網絡為鄉郊型設計。因應保育大嶼山南部寧靜環境及大嶼山道路容量的考慮，南大嶼的道路(包括東涌道、嶼南道及羌山道)現劃設為封閉道路，必須持有有效的「大嶼山封閉道路通行許可證」才可駕駛車輛進入。
- (b) 運輸署一直密切留意大嶼山的道路的使用情況。目前，大嶼山南部的主要道路尚有相當的剩餘容量，本署認為可應付現時的交通需求。
- (c) 一般而言，各項發展項目需要進行交通影響評估以檢視其對區內的交通影響及其相應的交通改善措施。運輸署會向項目倡議人提供交通方面的意見。如有需要，運輸署會要求有關項目倡議人實施道路改善工程，以確保有關發展不會對區內道路網絡造成負面影響。
- (d) 此外，為改善南大嶼山道路的行車狀況，署方聯同路政署自 2007 起沿嶼南道及羌山道亦已完成多項道路改善工程，並一直研究其他改善方案。

90. 廖智遠先生回應如下：

- (a) 為加強南大嶼道路網絡應對緊急事故的抗禦能力，土拓署已於 2023 年 3 月開展《優化連接南大嶼的道路網絡的可行性研究》，探討在大嶼山東部及西部改善南北交通接駁的可行性。
- (b) 上述研究展開至今，研究團隊除了檢視大嶼山現有的交通網絡以及計劃中的交通運輸項目外，還進行了相關的案頭研究和實地考察，以了解發展限制。此外，團隊亦探討了上述大嶼山東部及西部方案的不同走線，並就各方案的技術可行性，對環境和交通等範疇的影響進行了初步評估。目前，研究團隊正繼續就環境生態、技術可行性、成本造價及對社區影響等因素進行評估，並收集相關部門對初步走線的意見和建議。署方預計整項研究於今年完成。在未

來數年，研究團隊會因應研究結果，籌劃項目的推展策略。

91. 委員提出意見如下：

- (a) 南大嶼的道路屬封閉道路，因此有關路段仍有充足的承載力是理所當然的。然而，現時連接東涌市區及南大嶼之間只有一條道路，每當該道路發生嚴重交通事故時，南大嶼往返市區的交通往往受阻達數小時之久。因此，委員認為造成上述道路堵塞的原因與它的承載力無關，而是因為沒有其他道路可疏導車輛。當唯一連接南大嶼至市區的道路受阻時，不但嚴重影響居民出行，亦會阻礙緊急服務車輛通行。委員指出上述道路與香港其他道路的設計不同，認為有關部門提供的標準回覆未能準確回應市民訴求。
- (b) 委員詢問土拓署有關大嶼山東、西兩部的交通優化方案是否屬於「兩隧一橋」計劃的一部分。
- (c) 除了在提問中提及於 2025 年 3 月 13 日在大澳羗山道及東涌道近龍井頭村發生的兩宗交通意外，於 2024 年 9 月 15 日及 2025 年 1 月 23 日，羗山道和東涌道亦分別發生兩宗致命交通意外。此外，委員表示曾有混凝土攪拌車及大型運輸車輛於上述路段翻側，因此認為運輸署應將上述路段列為交通意外黑點。
- (d) 委員對運輸署指大嶼山的道路符合設計標準的說法表示質疑，並詢問署方於設計道路的過程中是否有充分考慮其安全性。委員建議署方進行全面研究，探討如何改善羗山道及東涌道的道路安全。
- (e) 希望相關部門能盡快啓用大嶼山封閉道路的監察系統，加強管控車輛進入大嶼山封閉道路的情況，希望藉此減低發生交通意外的風險。
- (f) 委員關注有關部門於上述道路發生意外時所採取的應變措施，並建議透過實施行政管理措施，以及改善該區的交通配套和設施來加強上述道路的緊急事故抗禦能力。此外，委員認為部門在推展基建項目時，應率先檢視整個地

區的道路網絡，並於開展相關項目前先行完成道路工程。

- (g) 根據警方就議程 XI 所提供的資料顯示，於 2024 年 10 月至 2025 年 3 月期間，東涌道共發生 21 宗交通意外。委員表示該處每當意外發生後，交通便會嚴重受阻。就此，委員希望相關部門能盡快興建一條新的道路以解決有關問題。

92. 黃睿謙先生表示運輸署備悉委員的意見，並指運輸署會檢視每宗交通事故的成因，包括研究是否與道路的設計有關，以及根據實際情況，在有需要時提出切實可行的改善方案。

93. 廖智遠先生回應如下：

- (a) 有關的可行性研究包括探討在大嶼山東部建造一條新的行車隧道連接梅窩和愉景灣的道路／隧道方案，或建造一條新的行車隧道直接連接梅窩和小蠔灣方案。
- (b) 另外，署方同時探討在大嶼山西部建造一條新的行車隧道連接石壁及大澳，及／或考慮興建高架行車橋來改善比較陡峭和多彎狹窄的羌山道部分路段，希望藉此改善由大嶼山南部到大澳的交通接駁。

94. 主席理解上述提及的道路規劃問題難以在短期內解決，但由於交通意外涉及人命傷亡，因此大嶼山居民表示高度關注。就此，她促請有關部門重視大嶼山整體道路網絡的規劃，並希望有關部門能於土拓署完成相關研究前，一同探討短期及中期的改善措施，以確保道路使用者的安全。

XI. 有關改善東涌西及南大嶼交通擠塞問題的提問 (交通運輸委員會文件第 12／2025 號)

95. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 12／2025 號。

96. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港警務處大嶼山警區行動主任楊欣寧先生。土拓署、香港警務處及醫院管理局(醫管局)的書面

回覆已於會前送交各委員參閱。

97. 劉展鵬議員簡介提問內容。

98. 楊欣寧先生簡介香港警務處的書面回覆內容。

99. 主席表示雖然是次提問沒有邀請運輸署作回應，惟由於議題涉及有關開放翠群徑的建議，因此希望運輸署工程師／離島 2 李立民先生參與討論。

100. 李立民先生回應如下：

- (a) 運輸署備悉委員提出在緊急情況下短暫開放翠群徑以疏導交通的建議。署方理解順東路及松仁路之間的一段裕東路是東涌西連接市區的唯一道路，因此部門已與警方溝通，並對上述建議持開放態度。
- (b) 由於翠群徑目前是救護車往來北大嶼山醫院的唯一道路，加上該院毗鄰的醫管局支援服務中心將全面投入服務，因此署方擔心開放翠群徑會影響緊急車輛出入醫院。就此，運輸署、醫管局及警方將審慎檢視有關建議所帶來的影響。如落實開放翠群徑，運輸署會與醫管局及警方進一步商討開放該道路的準則和條件。

101. 楊欣寧先生回應如下：

- (a) 警方同樣對上述有關開放翠群徑的建議持開放態度。
- (b) 由於翠群徑是車輛出入北大嶼山醫院的唯一道路，因此相關部門須審慎檢視開放上述道路的詳細計劃及機制，以期在緊急情況下疏導交通，而又不會妨礙醫院提供緊急救援服務。

102. 主席對東涌的交通及民生議題表示關注。她表示每當東涌道或鄰近道路發生交通事故，整個東涌區的交通便會癱瘓，因此她認為有必要在緊急情況下開放翠群徑。

103. 委員提出意見如下：

- (a) 過往每當裕東路發生交通事故，東涌西居民往往需步行前往東涌市中心，對他們造成不便。因此，委員欣悉相關部門對開放翠群徑的建議持開放態度，並希望有關部門盡快商議及制定有關開放翠群徑的詳細方案及機制。
- (b) 不建議全面開放翠群徑，並認為只有在個別特殊情況下，例如出現嚴重交通擠塞，才有需要開放翠群徑。另外，委員建議在上述情況下，只需開放翠群徑的其中一條行車線，供由東涌西前往東涌市中心的車輛單向行駛，而另一條行車線則繼續用作提供緊急救援服務。上述安排可確保東涌西對外的交通不會受阻，同時北大嶼山醫院及醫管局支援服務中心亦可維持正常運作。
- (c) 鑒於東涌西的大型基建項目即將展開，預計屆時該區的交通將會十分混亂。因此，委員希望土拓署就東涌西的地理環境進行長遠研究，並探討興建新道路連接東涌西及其他地區的可行性。
- (d) 希望有關部門於研究開放翠群徑的可行性的同時，可一併就區內的交通問題研究短、中、長期的解決方案。

104. 主席表示交運會曾多次討論有關開放翠群徑的建議。由於相關部門及機構均對有關建議持開放態度，而現階段需研究及討論有關開放翠群徑的細節及安排，因此她建議將此議題列入下次會議的跟進事項，並請相關部門於下次會議前提交書面回覆，以及派代表出席下次會議，向委員匯報最新進展。

XII. 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

105. 主席表示路政署在會前提交截至本年 3 月下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。

106. 委員備悉有關文件。

XIII. 其他事項

107. 委員沒有提出其他事項。

XIV. 下次會議日期

108. 議事完畢，會議在下午 5 時 30 分結束。下次會議定於 2025 年 6 月 10 日(星期二)下午 2 時 30 分舉行。

-完-