

定 稿

離島區議會交通運輸委員會會議紀錄

日期：2026 年 4 月 14 日(星期二)

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

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

黃偉文先生	運輸署 高級工程師／離島
區兆峯先生	運輸署 總運輸主任／離島
楊詩琪女士	運輸署 高級運輸主任／巴士發展(大嶼山)1(署任)及 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
鍾 雯女士	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 3
王淑雯女士	運輸署 工程師／大嶼山發展
馬君衡先生	運輸署 運輸主任／巴士發展(大嶼山)2
廖智遠先生	土木工程拓展署 高級工程師／13(南拓展及可持續大嶼)
歐霑丞先生	土木工程拓展署 工程師／21(南拓展及可持續大嶼)
梁景皓先生	土木工程拓展署 助理工程師／4(南拓展及可持續大嶼)
郭堅偉先生	香港警務處 大嶼山北分區指揮官
楊欣寧先生	香港警務處 大嶼山北分區助理指揮官
吳培議女士	香港警務處 大嶼山警區行動主任
江貴福先生	海事處 總經理／港務
吳耀麟先生	海事處 高級海事主任／牌照及關務
黎瑞玲女士	香港興業有限公司 社區關係高級首席經理
黃俊鋒先生	香港鐵路有限公司 經理－對外事務
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 助理企業事務經理
葉煒楊先生	城巴有限公司 高級策劃主任
吳慧心女士	愉景灣交通服務有限公司 交通運輸助理總經理
曾啟亮先生	愉景灣交通服務有限公司 交通運輸高級執行經理
李光耀先生	愉景灣服務管理有限公司 助理總經理
馬建誠先生	愉景灣服務管理有限公司 物業高級執行經理
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)
朱家敏女士	奧雅納工程顧問 董事 諮詢
黃定邦先生	奧雅納工程顧問 高級工程師
冼志聲先生	龍運巴士有限公司 經理(車務)
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)

列席者

黃漢權先生	離島區議會議員
莫望塵先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
黃勁新先生	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)
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

1. 主席歡迎各委員及政府部門代表出席會議。

### I. 通過 2026 年 2 月 10 日及 3 月 10 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」交由交通運輸委員會(交運會)跟進。自 2024 年 6 月的會議以來，交運會一直與運輸署商討上述議題，並已制定短、中、長期的改善措施，這些措施正逐步實施。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措施。

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。主席請運輸署匯報以下事項的最新進展：署方在東涌第 59 區增設臨時停車場的計劃；將東涌西使用率較低的單車泊位改為電單車泊位；機場管理局(機管局)無人專道工程各階段實施臨時交通安排前的試行工作；以及在工程期間善用大嶼山的士站位置以減少工程對達東路交通影響的跟進工作。

5. 李立民先生匯報如下：

(a) 現時運輸署與路政署正集中處理東薈城停車場對出一段達東路的道路擴闊工程，並就機管局的機場東涌專道項目進行協調。早前，機管局已優化該項目的臨時交通安排，包括利用達東路旁近港鐵東涌站 D 出口大嶼山的士站隔鄰的上落客區，作為臨時安排的一環。運輸署與警方將繼續審慎檢討項目各階段的安排，以盡量減少工程對區內交通的影響。

(b) 就東涌第 59 區增設臨時停車場的計劃，相關招標程序已於 2026 年 3 月 11 日展開，署方會適時向委員匯報進度。

(c) 運輸署、路政署及相關部門將因應區內的實際需求及土地條件，繼續研究將東涌西區使用率較低的單車泊位改為電單車泊位的可行方案，並適時向委員匯報。

6. 委員詢問運輸署有關東涌第 59 區增設臨時停車場招標程序的時間表、開放予公眾使用的日期，以及在規劃階段是否已預留泊位供大型貨車停泊。

7. 李立民先生表示，東涌第 59 區臨時停車場的截止投標日期為 2026 年 3 月底。運輸署將於會後與地政總署進一步商討該臨時停車場的啓用時間表，並會向委員匯報。此外，該臨時停車場將開放予私家車、的士及輕型貨車使用。

(會後註：運輸署於會後回覆指東涌第 59 區臨時停車場的短期租約已於 2026 年 4 月 20 日批出，並已於 5 月開始營運。)

8. 主席請運輸署適時向委員匯報上述事項的最新進展。

### 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 月的區議會會議上，區議會主席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，總結所取得的成果，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，因應委員早前反映東涌區內部分單車泊位使用率偏低，並建議運輸署考慮將其改為共享單車泊位，署方於上次會議回應指仍需要更多時間研究相關地點。主席請嘉賓匯報相關的研究結果以及增設共享單車泊位的基本準則。

11. 李立民先生匯報如下：

- (a) 因應委員的建議，運輸署會檢討東涌區內單車泊位的整體供求情況，以物色合適且可行的地點增設公共單車泊位。有關的公共單車泊位是為所有單車(包括共享單車及傳統租賃單車)的使用者而設。
- (b) 由於土地資源有限，部門認為在各區增設大量單車泊位並非最有效或可行的解決方案。然而，署方將不時檢討合適地點，並在條件許可的情況下增設公共單車泊位。
- (c) 就使用電子圍欄限制共享單車停泊的跟進工作，運輸署的相關組別已要求共享單車營辦商加強管理及宣傳，提醒使用者妥善停泊單車，避免阻礙行人。此外，運輸署和共享單車營辦商亦可因應要求，在特定地點設立停泊限制區。早前，部門已因應地區人士建議，研究在公共屋邨範圍內設立停泊限制區，並認為有關建議在技術上可行，因此稍後將與委員商討確實範圍及執行細節。

12. 黃睿謙先生表示，運輸署已因應長洲碼頭一帶單車違泊的情況制定初步方案，在碼頭一帶髹上白色方格及增設單車泊位。署方早

前已完成首輪內部諮詢，並在上次會議中收集委員的意見。其後，部門已因應有關意見調整白色方格範圍及單車泊位的位置，並正準備就修訂方案再次諮詢相關部門。

13. 委員提出意見如下：

- (a) 共享單車日漸普及，區內使用率上升，委員擔心若使用者胡亂停泊而部門未能妥善處理或規管，可能會引致社區問題。
- (b) 委員詢問運輸署能否在短期內正式增設有關的電子停泊限制區。
- (c) 傳統單車停泊處設有以欄杆分隔的獨立泊位，供使用者將單車上鎖。然而，共享單車在使用完畢後會自動上鎖，無需停泊於設有硬件設施的傳統單車停泊處。因此，委員認為只需提供簡單的單車停泊區已足以滿足公眾停泊共享單車的需求。
- (d) 有居民反映，港鐵東涌站對出的達東路內圈花園的行人路經常有共享單車違規停泊。委員建議運輸署與共享單車營辦商商討安裝電子圍欄，以解決違泊問題。
- (e) 委員感謝部門積極跟進長洲碼頭附近單車違泊的問題。鑒於長洲即將舉行北帝誕及太平清醮等大型活動，加上暑假將至，委員詢問部門根據 2025 年 12 月 9 日和 2026 年 2 月 10 日的交運會會議中討論，以及 2025 年 12 月 18 日的實地視察中討論的改善方案的修訂和實施時間表。

14. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署相關組別將於會後檢討設立共享單車停泊限制區所需的時間。由於有關安排不涉及複雜技術程序，署方相信可於短期內推展，並會適時向委員匯報進度。

(會後註：運輸署於會後回覆指已於 4 月尾在委員關注的公共屋邨範圍內設立共享單車停泊限制區。)

- (b) 運輸署得悉地區人士對單車停泊地點持不同意見，因此將於會後與委員進一步商討，物色區內合適地點(例如公共屋邨、港鐵站附近或違泊黑點)安裝電子圍欄，並與共享單車營辦商跟進。

15. 黃睿謙先生表示，關於長洲碼頭附近的單車違泊情況，運輸署正準備就最新修訂方案進行另一輪部門諮詢，目標是在2026年4月底至5月初完成。由於署方須待地區諮詢結束後才能確定方案的可行性，因此目前尚未能提供相關時間表。

16. 莫望塵先生表示，了解到相關部門需時落實上述的單車停泊長遠改善方案，而鑑於長洲即將舉行大型節日活動，離島民政事務處將一如既往聯同相關部門，在活動舉行前進行大規模的聯合清理行動，協助確保活動順利進行。

17. 主席表示，若委員對安裝電子圍欄的地點有其他建議，可透過秘書處向部門反映，以供部門進一步考慮。

#### 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

18. 主席表示，委員於2025年4月14日的交運會會議上提出上述提問後，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月的交運會會議。運輸署早前表示，該署已於2025年10月與警方及醫管局舉行會議，商討在緊急情況下開放翠群徑以疏導交通的具體細節，目標是在2026年第一季實施有關安排。

19. 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；土木工程拓展署(土拓署)助理工程師／4(南拓展及可持續大嶼) 梁景皓先生。主席請嘉賓匯報在緊急情況下開放翠群徑方案的最新進展，以及正式實施有關安排的具體日期。

20. 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，運輸署已於 2026 年 3 月 11 日更新現有緊急行動項目清單，以便實施有關安排。
- (b) 在此安排下，當裕東路發生重大事故而須長時間全面封閉時，警方現場指揮人員會評估交通情況，決定是否開放翠群徑，並透過運輸署的緊急事故交通協調中心，按照相關緊急行動項目清單，與醫管局、各政府部門及公共交通營辦商協調，採取適當的應變措施。
- (c) 部門並不建議巴士等大型車輛在此安排下使用翠群徑。運輸署明白市民對公共交通的需求，並將繼續研究及優化相關安排，檢討翠群徑、裕東路及附近一帶道路的使用情況，適時向委員匯報。
- (d) 就加強裕東路應對緊急事故的能力，委員已於 2026 年 3 月 5 日聯同土拓署及運輸署代表進行實地視察，並達成共識。相關部門將積極跟進在裕東路東行方向增設一條行車線的事宜，並研究延長由裕東路右轉入逸東邨的行車線以及由松仁路右轉入裕東路的行車線的技術可行性。此外，運輸署將盡快展開擴建松仁路北大嶼山醫院巴士站的相關工作。

21. 梁景皓先生匯報如下：

- (a) 為配合東涌新市鎮擴展計劃，土拓署委聘的承建商現正於松仁路與順東路之間的一段裕東路東行線進行渠務工程。為減低工程對東涌區內交通的影響，承建商已將該路段部分中央分隔綠化帶改建為臨時行車線，以確保在施工期間維持雙線行車。根據合約規定及原定施工方案，承建商須於渠務工程完成後移除臨時行車線並還原中央分隔綠化帶，以恢復原有雙線行車安排。因應委員提出將裕東路擴闊為三條行車線的建議，署方已聯同相關部門，就松仁路至順東路之間的一段裕東路東行線，擬定擴闊工程的詳細設計。土拓署現正積極跟進建議的施工方案。
- (b) 關於延長裕東路右轉入松仁路(往逸東邨方向)及松仁路

右轉入裕東路(往滿東邨方向)行車線的建議，由於涉及改動現有渠務及水務設施，土拓署、運輸署及相關部門正積極檢討其技術可行性。

22. 委員提出意見如下：

- (a) 開放翠群徑以疏導交通的安排，將有助改善東涌交通網絡。委員欣悉運輸署實施此應變計劃的進度及方向，並請署方適時向委員匯報最新進展。
- (b) 委員重申，開放翠群徑的目的是在裕東路出現嚴重交通擠塞時，為乘搭公共交通工具(包括巴士)的居民及學生提供替代路線。雖然部門現時未能容許巴士駛入翠群徑，但委員認同現時的進展是邁向實現上述目標的第一步。
- (c) 各道路使用者均期望部門能拆牆鬆綁，並最終將翠群徑改為公共道路，讓所有車輛均可通行。委員理解，翠群徑改為公共道路後，即使運輸署不建議公共巴士常規改道，但公共巴士在緊急情況下仍可通行，這足以解決東涌西居民面對的交通問題。就此，委員希望部門能逐步邁向全面開放翠群徑的目標。
- (d) 委員欣悉土拓署正積極跟進裕東路的擴闊計劃，並就松仁路右轉入裕東路的建議作進一步研究。此外，委員亦得悉裕東路的渠務工程擬於 2026 年第三季竣工，並詢問部門將中央分隔綠化帶改建為永久行車線的工程時間表。

23. 李立民先生表示，運輸署和醫管局將繼續優化開放翠群徑的安排。目前，運輸署正檢討翠群徑、裕東路及附近道路的使用情況，並循全面開放翠群徑的方向進行研究。運輸署將積極採取行動，並適時向委員匯報。

24. 梁景皓先生綜合回應如下：

- (a) 為減少將來路面維修的次數及對公眾造成的不便，土拓署及相關部門計劃將該條由中央分隔綠化帶改建而成的臨時行車線，提升至永久道路標準。

- (b) 為減低工程進行期間對東涌區內交通的影響，土拓署須於渠務工程完成後才可展開道路擴闊工程，以維持在施工期間雙線行車。土拓署會監督承建商盡快完成有關渠務工程，以早日展開後續的道路擴闊工程。

25. 主席感謝土拓署及運輸署積極跟進委員的意見。

b) 有關梅窩渡輪碼頭南橋的維修進度的提問

26. 主席表示，委員曾在 2025 年 12 月 9 日的交運會上提出上述提問，並指梅窩汽車渡輪碼頭的升降台已閒置多年，對其使用率及後續處理表示關注。會上，主席請秘書處致函運輸署轉達委員的意見及建議。就此，運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

27. 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 3 鍾雯女士。一名委員申報利益，表明其僱主恒基兆業地產有限公司持有香港小輪(集團)有限公司(香港小輪)超過百分之三十的股份，而油蔴地小輪則為香港小輪的創始成員之一，因此他不會就此議程項目發言。主席請嘉賓匯報就委員的意見所進行的跟進工作。

28. 鍾雯女士回應如下：

- (a) 運輸署考慮委員的意見及建議後，認為梅窩汽車渡輪碼頭屬重要公共設施，在陸路交通受阻的情況下供危險品車輛使用，以提供緊急支援及救援服務，因此署方認為有必要保留該碼頭。
- (b) 運輸署正與相關工務部門全面檢討梅窩汽車渡輪碼頭的狀況，並會適時跟進碼頭的維修保養等後續工作，以確保碼頭在有需要時能正常運作。

29. 委員提出意見如下：

- (a) 梅窩汽車渡輪碼頭已閒置逾二十年，設施日久失修且已無法運作，粗略估計維修費用可能高達一億元。現時的交通網絡已十分完善，該碼頭已沒有保留需要，因此委員質疑

運輸署未能善用公共資源。

- (b) 有委員以長洲的情況為例，指現時市面上已有不少躉船可提供車輛運載服務，而梅窩汽車渡輪碼頭近年已一直閒置，因此不同意運輸署僅為了供香港油蔴地小輪船有限公司(油蔴地小輪)旗下一艘汽車渡輪在假設的緊急情況下使用碼頭而花費大量公帑進行維修，並建議署方考慮拆卸該碼頭。此外，過往曾有同類型的汽車渡輪運載車輛至愉景灣，但營辦商考慮到碼頭升降台維修費用昂貴，最終亦改用躉船運載車輛。上述例子顯示，汽車渡輪碼頭升降台已不合時宜，正逐漸被市場淘汰。
- (c) 委員促請有關部門審視該碼頭的巨額維修費用是否用得其所，並認為當前經濟未見復甦，部門應將資源投放於更具成本效益的項目，例如考慮改建該碼頭，以供運載「港車北上」計劃下的車輛的船隻使用。
- (d) 委員詢問運輸署有否探討其他替代方案，以及在目前大嶼山交通網絡的基礎下，是否確實有必要保留梅窩汽車渡輪碼頭以滿足公眾需求。另一方面，委員亦請署方說明該碼頭閒置多年後才展開翻新工程的原因。此外，委員要求部門提供關於該碼頭服務需求的數據，例如過去十至二十年的使用率及預計的年度使用量，以證明該碼頭確實有必要進行翻新維修。
- (e) 運輸署應制定更全面的方案，向公眾說明整個維修工程的詳情，包括維修費用預算、施工時間表，以及年度維修保養開支等。此外，委員擔心有關維修工程未能配合目前在梅窩渡輪碼頭一帶進行的改善工程。
- (f) 委員表示曾於上次會議向運輸署詳細闡述多項意見及建議，惟署方並未就有關討論作出相應回覆。
- (g) 據悉運輸署約五年前曾為梅窩汽車渡輪碼頭的升降台進行簡單翻新工程，但工程完成後，有關設施卻一直閒置。此外，委員認為汽車渡輪碼頭的現址已不再適合設置有關設施，因此建議運輸署將維修開支撥作重置碼頭之用。

30. 鍾雯女士綜合回應如下：

- (a) 就委員關注的維修費用，她表示運輸署會盡快安排有關工程，但亦須視乎政府整體資源的調配及相關申請預算的批核情況，因此暫未能提供工程的預算費用。
- (b) 與一般客運渡輪碼頭不同，汽車渡輪碼頭是專為運載車輛的渡輪設計及建造的碼頭，碼頭通道設有供車輛行駛的道路和上落船坡道等設施，以便車輛上落船。此外，危險品涵蓋多個類別，包括易燃物質、爆炸品、壓縮氣體及放射性物質等。根據法規，性質不相容的危險品嚴禁貯存於同一空間，且運載時必須採取適當的隔離措施；此外，特定類別及數量的危險品車輛亦禁止駛入隧道。因此，若陸路交通因緊急事故受阻，海上運輸即成為提供支援的關鍵途徑。運輸署理解委員對公帑運用的關注，然而基礎設施對於維持公共交通運作及提供緊急支援服務至關重要。

31. 主席詢問運輸署是否需要就梅窩汽車渡輪碼頭的維修工程計劃進行公眾諮詢。

32. 鍾雯女士表示運輸署樂意聆聽委員的意見，並指出署方於會前向委員提供的書面回覆內容是上次會議後，署方進行內部討論所得出的結果。

33. 主席提醒署方在使用公帑前必須進行充分諮詢，並應考慮有關開支是否符合公眾利益。

34. 鍾雯女士表示運輸署備悉委員的意見及建議。

35. 委員提出意見如下：

- (a) 委員擔心運輸署的維修方案日後亦可能因造價昂貴和不符合成本效益而未能取得撥款，期望署方在資源及技術層面全面評估方案的可行性，然後展開造價合理的維修或拆卸工程。

- (b) 委員詢問運輸署，大嶼山是否只有梅窩汽車渡輪碼頭容許運載上述四類危險品的車輛使用。
- (c) 鑒於目前政府財政緊絀，部門應重新考慮應否推展梅窩汽車渡輪碼頭的維修工程計劃，以免日後承擔巨額維修費用，因此最理想的方案是拆卸碼頭。

36. 鍾雯女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署會盡快展開梅窩汽車渡輪碼頭的維修保養工程。此外，署方現時未能提供工程的預算費用，是因為有關費用最終須視乎政府的整體資源分配及預算而定。同時，汽車渡輪碼頭的維修及保養工程涉及多個環節(如工程資源的申請與審批、工務部門的相關招標及合約安排、以及後續的實際施工及驗收程序)。上述各項工作均會按既定機制及程序推行，運輸署會繼續與有關工務部門保持緊密聯繫，惟現階段未有維修費用的實際數字。
- (b) 由於梅窩汽車渡輪碼頭屬於一項重要公共設施，於緊急情況下可發揮應急作用，以便運送危險品至大嶼山南部，因此署方認為維修碼頭是妥善且可行的安排。

37. 主席請運輸署於會後再就委員於是次會議提出的意見及建議作深入考慮。

V. 香港興業有限公司建議撤銷愉景灣的士禁區及於愉景灣南部增設的士站  
(交通運輸委員會文件第 14／2026 號)

38. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 14／2026 號，並歡迎黃漢權議員列席會議。

39. 主席表示得悉秘書處於 4 月 2 日收到運輸署通知，希望於本次會議中討論上述文件，並已於昨日下午召開簡介會，向委員及議員簡介文件內容。主席歡迎出席講解文件及參與討論的嘉賓：運輸署高級工程師／離島黃偉文先生、總運輸主任／離島區兆峯先生、工程師

／大嶼山發展王淑雯女士及高級運輸主任／離島 2 陸卓文先生；香港警務處大嶼山北分區指揮官郭堅偉先生、大嶼山北分區助理指揮官(行動)楊欣寧先生及大嶼山警區行動主任吳培議女士；愉景灣交通服務有限公司(愉景灣交通公司)交通運輸助理總經理吳慧心女士及交通運輸高級執行經理曾啟亮先生；愉景灣服務管理有限公司(愉景灣管理公司)助理總經理李光耀先生及物業高級執行經理馬建誠先生；香港興業有限公司(香港興業)社區關係高級首席經理黎瑞玲女士；以及奧雅納工程顧問(顧問公司)董事(諮詢)朱家敏女士及高級工程師黃定邦先生。

40. 區兆峯先生及曾啟亮先生簡介文件內容。

41. 曾啟亮先生補充指，香港興業理解部分持份者關注的士在愉景灣內行駛對交通安全的影響，因此將透過張貼告示及派發單張等措施，加強對區內駕駛者及市民的道路安全教育，並提醒的士司機遵守愉景灣內的交通規則。此外，香港興業經早前與議員及持份者商討後，初步建議為題述計劃安排一個月的適應期。在此期間，只准許的士於晚上九時至翌日早上九時進入愉景灣南部。選定此時間段，是因為考慮到該時段交通流量較低，同時能滿足需從區外前往愉景灣上學的學生需求。

42. 委員提出意見如下：

- (a) 鑒於題述計劃涉及影響整個社區交通政策的重大改變，因此委員認為該計劃必須以合理、透明及具代表性的公眾諮詢為基礎。委員反映有愉景灣居民質疑香港興業所進行的諮詢，在程序、時間長度、覆蓋範圍及透明度方面均有不足，因此難以被視為有效的公眾諮詢。
- (b) 參照政府部門的《實務守則》內有關公眾諮詢的具體要求，重大政策的諮詢期一般不少於兩至三個星期，諮詢文件必須詳盡，並須發布最終總結，如實反映主流意見及重大異議。委員指出，香港興業在文件第 14 段中聲稱已在多個地點展示諮詢文件，但並沒有列明諮詢期，因而違反了上述諮詢程序的要求。此外，委員收到區內多個村委會代表反映，指管理公司從未正式諮詢過他們的意見，因此，他們質疑此次諮詢的全面性和代表性。委員以愉景灣頤峰為

例，表示了解到該屋苑的村委會於 2026 年 3 月 13 日晚上自行召開會議，討論的士進入愉景灣的利弊，最終大部分業主明確表示反對。

- (c) 區內部分業主反映，根據愉景灣的公契，若服務營辦商欲申請撤銷愉景灣現有的的士禁區，申請人應為愉景灣管理公司，而非香港興業。委員請運輸署於會後諮詢法律意見，以確保申請程序符合法規。
- (d) 委員詢問運輸署如何評價香港興業就題述計劃進行的諮詢程序，以及是否認為有關諮詢合理且充分；他們亦詢問，署方是否知悉已有逾 2 000 名居民在網上聯署，要求香港興業重新進行真正公開、透明且具代表性的公眾諮詢。此外，委員詢問，除文件中提及的四個的士站外，署方會否容許的士在其他地點上落客，例如路面沒有劃上雙黃線標記的位置。
- (e) 題述事宜備受公眾關注，部門、香港興業及委員均從不同渠道收到大量公眾意見，包括不少反對與贊成的聲音。委員認為，反對或贊成意見的數量並非討論的唯一重點，並提醒香港興業及運輸署不應將此事視為「零和遊戲」，而應妥善審視所收到的意見，盡量平衡雙方訴求。
- (f) 委員擔心題述計劃會對愉景灣的環境造成影響，例如增加區內噪音。此外，若的士未能與其他道路使用者順利磨合，可能會引發安全問題。就此，委員請警方就計劃提供專業意見，以協助改善執法及加強道路安全。
- (g) 委員希望各持份者能就計劃進行更深入的討論，並建議香港興業更審慎地實施適應期，例如延長至三個月或半年。此外，委員建議，除了按時段分階段實施該計劃外，亦可考慮按的士數量、種類(例如電動的士)及上落客地點，分階段實施計劃，以加強實施期間區內的道路安全。
- (h) 委員建議，香港興業可安排居民透過預約方式召喚指定的士服務，讓計劃得以更有序地逐步推行，在確保安全之餘亦令居民安心。

43. 陸卓文先生綜合回應如下：

- (a) 在諮詢期內，除了香港興業之外，運輸署亦收到不同意見。截至上星期，運輸署共收到約 370 項意見，其中約 30%表示支持，其餘約 70%則表示反對或有條件反對。運輸署收到的意見當中包括一份約 6 000 名市民聯署的支持信件，以及一項約 2 000 名市民參與的網上反對聯署。
- (b) 支持意見主要認為計劃能令交通更便利並輔助公共交通；反對意見則集中在道路安全、基建限制、對無車環境理念的影響、諮詢方式及環境問題等方面。部分反對人士表示，若放寬的士進入愉景灣南部的限制，必須附帶若干條件，例如限制通行時間、車輛數目或行駛路線。
- (c) 運輸署期望香港興業在整個諮詢過程中保持透明度，並積極回應居民的意見，署方亦已將相關意見轉達香港興業，以便其作出適當的跟進與考量。香港興業將會根據綜合諮詢結果及其他相關政府部門的意見作出跟進，並適時向居民公布諮詢結果及回應各方關注。

44. 郭堅偉先生綜合回應如下：

- (a) 警方同樣關注愉景灣的道路交通安全，認為香港興業作為區內的管理者，有責任依據城市規例實施交通管理措施，以保障道路使用者的安全，並設立適當行政機制，以規管的士行為，包括禁止違規的士進入愉景灣。至於題述文件內列出的交通管理措施的實際成效，仍有待觀察。
- (b) 警方將繼續密切留意愉景灣的交通及道路安全情況，並在有需要時對違規行為採取適當的執法行動。

45. 曾啟亮先生綜合回應如下：

- (a) 在交通管理方面，愉景灣管理公司已根據城市規例，詳細訂明處理違規車輛(包括的士)的方法。

- (b) 根據顧問公司的詳細研究，愉景灣主要道路的交通流量，不論是現時或推算至 2037 年的情況，均顯示現有基建設施有充足的容量容納額外的的士。
- (c) 諮詢為期三星期，公司在有關的諮詢文件中不僅詳細說明有關計劃、四個的士站選址及具體運作安排，亦附上顧問報告摘要(即本次文件的「附錄甲」)，供居民參閱。諮詢文件主要張貼於當眼位置，例如碼頭、巴士總站及主要巴士站。此外，文件第 14 段亦指出，公司其後會向居民公布諮詢結果，並回應他們提出的意見。
- (d) 鑒於的士提供點對點的服務，為盡量方便公眾，特別是長者、行動不便人士、扶老攜幼人士及深宵歸家的市民，應容許的士在路面沒有劃上雙黃線標記的地點上落客。這並不表示的士可隨意行駛或停車。正如在本港其他非禁區路段，的士或私家車亦不得隨意長時間停泊以致阻礙交通。公司的城市管理團隊會透過閉路電視、人工智能系統及保安人員，24 小時監控每條道路，一旦發現的士在非的士站地點停留等客，便會即時作出驅趕。

46. 李光耀先生綜合回應如下：

- (a) 愉景灣道路的管理由管理公司負責，因此，該公司一直以來都針對社區發展及居民的需求，適時採取相應措施。正如文件所述，公司已採取多項措施加強愉景灣的道路安全管理，包括在重要地點設置顯眼的行人過路處、引入人工智能系統實時監察主要道路、每日進行六次道路巡邏，以及不少於四次的超速偵測。
- (b) 公司將加強宣傳工作，提醒居民及的士司機在新措施實施後的注意事項。因應居民意見，公司將設立適應期，藉此加強對居民及的士司機的教育，從而確保的士能在愉景灣內安全暢順地行駛。

47. 吳慧心女士綜合回應如下：

- (a) 就居民及委員關注的交通安全，現行法例已有相關規管。

公司已收到各方意見，既有表示支持，亦有要求進一步改善措施及提高透明度。就此，公司已在文件中詳細闡述各項改善建議，包括加強出行安全及增設適應期等安排。就委員提出延長適應期的建議，公司會再作考慮。

- (b) 現時香港多個地區都在轉型，一些往日遠離煩囂的純住宅區持續發展成多元化的綠色生活社區，而愉景灣亦與時並進。公司致力提升愉景灣的交通水平，並已委聘顧問公司協助監察安全數據及編制專業安全報告，這些都是高端、智能及休閒生活的組成部分。

48. 朱家敏女士補充，在審視容許的士進入愉景灣的士站或南區的建議時，顧問公司已檢視區內所有現有的交通標誌。事實上，區內一直有區外車輛(例如貨車及公共交通工具)定期進出，並使用符合外部道路安全規則的標誌運作。因此，鑒於的士數目增幅有限，顧問公司認為愉景灣無論在道路容量還是交通規則方面，均足以應付新增的的士車流量，並主要建議加強行人過路處的安全措施。

49. 主席請運輸署回應委員的提問，說明署方如何評價香港興業就上述計劃進行的諮詢程序，以及是否認為該諮詢合理且足夠。

50. 區兆峯先生表示，運輸署曾與香港興業多次交流，香港興業認為相關諮詢安排是最合適的做法。在諮詢期間，署方接獲各方意見，並歸納出多項需跟進的公眾關注事項。若委員認為諮詢工作需進一步加強，署方會與香港興業商討及跟進。

51. 委員提出意見如下：

- (a) 委員認為愉景灣管理公司在本次會議上尚未能釋除公眾對的士影響區內道路安全的疑慮，而愉景灣交通公司亦未能就的士能否在任何地點上落客一事提供明確答覆。
- (b) 委員詢問管理公司是否已配備 24 小時人工智能監察系統，以及是否倘若系統拍攝到的士隨意停靠路邊上落客，公司便會將該的士列入黑名單，禁止其日後進入愉景灣。
- (c) 近日愉景灣區內發生的交通意外備受不少居民關注。為釋

除疑慮，管理公司必須加強安全性及保障措施，以說服居民並讓他們安心。就此，委員認為香港興業應考慮延長適應期，並設立「煞停機制」。倘若全面開放的士進入後發生重大事故或人命傷亡，便須即時暫停計劃以進行檢討，待相關問題妥善處理後方可恢復實施。

- (d) 委員認為在討論撤銷愉景灣現有的的士禁區前，必須先檢討運輸署於 2014 年 12 月 26 日准許市區的士與大嶼山的士進入愉景灣二白地區的安排。當時，運輸署基於道路交通安全的考慮，曾在二白區域以外設置的士禁區標誌，以分隔的士與高爾夫球車，減少兩者共用同一道路而引發的意外風險。就此，委員詢問愉景灣管理公司，在題述計劃下已實施哪些具體、有效且可執行的措施，以確保道路安全。
- (e) 文件第 9 至 12 段指出，管理公司已安裝人工智能監察系統、增派保安人員加強巡邏，並與警方合作，實施雙軌並行的執法策略。就上述措施，委員詢問運輸署及警務處代表，文件中所提及的人工智能系統收集的違規證據，在法庭上是否獲接納。委員認為若該系統收集的證據明確不會獲得法庭接納，則該系統並不能阻嚇違規行為，難以有效保障區內的道路交通安全。
- (f) 不少居民質疑，文件第 13 段提到的優化行人輔助過路設施(例如增設「望左」、「望右」的標誌，以及鋪設深紅色的路面)未能有效規管的士司機的駕駛習慣。居民普遍認為管理公司應引入更嚴格的交通安全措施，例如交通燈及設有交通燈號的行人過路處；政府亦應容許安裝具法律效力的測速攝影機及交通執法設備，以真正釋除公眾疑慮。
- (g) 委員詢問警務處代表如何評價附件甲所載的《交通影響評估報告》的內容，以及該報告的數據能否證明開放的士進入愉景灣後道路仍然安全。

52. 郭堅偉先生表示，任何用作檢控的證據必須符合法庭對完整性及可靠性的要求，而測速儀器必須經過認證及校準，並須有完整的證據鏈，包括操作程序、記錄保存及技術人員資格，以確保測量結果

準確且可獲法庭接納。因此，預計上述人工智能系統的測速紀錄一般不能直接用作檢控證據。

53. 王淑雯女士表示，愉景灣的道路均為私家路，由香港興業負責管理。香港興業已聘請交通顧問進行交通影響評估，並得出結論認為有關方案不會對區內交通造成嚴重負面影響。香港興業亦諮詢了相關政府部門的意見，運輸署已就有關交通影響評估報告向香港興業提供意見，並通知香港興業在實施該方案前，需先得到相關政府部門的不反對意見。運輸署會密切關注事態發展，若香港興業取得居民共識，運輸署可配合需要撤銷相關的士禁區。

54. 李光耀先生重申，管理道路是管理公司的職責之一。公司對所有車輛(包括的士)採取一致的處理方式，並將依據城市規例規管違規車輛。在最極端情況下，若多次警告仍然無效，公司會將違規車輛列入黑名單，禁止其進入愉景灣。

55. 馬建誠先生補充，無論是透過人工智能系統或人手監察，違規情況主要分為三類：超速、跨越雙白線超車，以及在雙黃線位置停車。由於政府已有既定程序檢控超速駕駛，因此公司向警方提供的資料未必足以直接用作執法。至於超車或違規停泊方面，公司過去一直與警方保持聯絡並提供相關資料，當中已有成功檢控的個案。因此，他希望澄清，部分違規情況可由警方執法處理，其餘則由管理公司先作口頭及書面警告處理，若屬嚴重情況，將禁止有關車輛進入愉景灣。

56. 委員提出意見如下：

- (a) 目前公眾意見較為兩極，委員期望管理公司能在當中取得平衡。在確保道路安全為首要考量的前提下，委員建議管理公司考慮調整適應期，例如將其延長至三至六個月，及／或將試行時間縮短為下午九時至上午六時之間(以避開學童上學的高峰期)，並在適應期結束後進行檢討，評估安全情況後再決定是否繼續實施該計劃。
- (b) 委員強調，道路安全是各方共同關注的核心事宜，而安全環境的營造有賴居民、道路使用者及管理公司等各方共同承擔責任，並非單方面獨力達成。

- (c) 委員指出不能忽視部分年長居民對便捷交通的實際需求，尤其是在外出就診或接受醫療服務方面。委員以坪洲居民為例，說明他們日常需經愉景灣前往東涌，交通安排直接影響他們的生活。

57. 有與會者提出意見如下：

- (a) 愉景灣並非首次有車輛通行，現時只是增加「的士」這個車輛類別。事實上，區內已有既定機制管理道路交通安全。早前區內發生一宗涉及醉駕的交通意外，展示了警方執法與管理公司之間有着切實有效的協作，希望這能釋除委員及居民對於道路管理及執法工作的疑慮。
- (b) 就居民對公眾諮詢安排的關注，與會者要求香港興業更詳細說明諮詢程序(包括張貼文件位置的考量)，並請運輸署說明曾向香港興業提供的意見以及既定的諮詢程序，以避免閉門造車之嫌。

58. 吳慧心女士綜合回應如下：

- (a) 公司對計劃欠缺透明度或閉門造車的看法有所保留，正因諮詢過程具足夠透明度，才會收到大量意見回饋。
- (b) 公司在諮詢期前及諮詢期內合共收到超過一萬個支持題述計劃的簽名，足以反映社區對點對點的士服務的實際需求。
- (c) 在公眾諮詢方面，公司與運輸署保持緊密溝通，經商討後，張貼文件的地點由最初署方提議的六個，增至涵蓋大部分居民必經之處，包括愉景灣商場、碼頭、巴士總站及區內會所。公司拍攝上述位置的照片，並提供運輸署審閱，這是一個有效的雙向溝通機制。
- (d) 自 2000 年 5 月愉景灣隧道開通以來，管理公司一直與警務處緊密合作，共同監管區內的交通安全。愉景灣內的城市管理處已設有完善的系統，用於監控、匯報以及與警方協調，以確保在發生交通意外後能夠即時處理。

- (e) 的士只是區內其中一種交通工具，愉景灣道路上尚有貨車及其他車輛共同使用道路，所有道路使用者必須各自負起使用道路的責任。對管理公司及發展商而言，確保社區安全是首要任務，因此公司從一開始便與專業顧問公司緊密合作，為題述計劃收集數據及編製專業報告。

59. 王淑雯女士表示，香港興業所提議的措施旨在監測有關的行車交通狀況及改善行人安全。如香港興業在收集居民意見後提出其他措施，運輸署會繼續提供意見。

60. 郭堅偉先生綜合回應如下：

- (a) 顧問公司的交通影響評估報告採用 2019 年繁忙時段的數據，惟警方資料顯示 2019 年未必是交通最繁忙的年份，其後年份的交通流量可能更高，因此詢問顧問公司選用 2019 年數據的原因。
- (b) 警方處理愉景灣內發生的交通意外的程序，與其他地區的相同，即在接獲報案後會派員到場調查及跟進。

61. 區兆峯先生表示，運輸署十分重視上述公眾諮詢的透明度，並一直與委員及議員保持緊密溝通。運輸署樂於聆聽各方意見及建議，並會積極跟進委員就公眾諮詢提出的建議。

62. 曾啟亮先生綜合回應如下：

- (a) 現時適應期的安排僅為初步建議，如委員及議員有其他意見，公司會再作考慮。
- (b) 就委員建議的「煞停機制」，由於交通意外成因眾多，未必一定與的士有關。公司會獨立檢視每宗意外的具體原因，例如是否涉及司機或車輛機件問題。因此，公司的重點在於的士進入愉景灣後的行車管理，以及在意外發生時盡快找出成因。

63. 朱家敏女士補充，顧問公司比較不同年份數據後，發現

2019 年的數據最高且最具代表性，可作為最保守的估算。由於疫情後市民出行方式與習慣改變，時間較為分散，加上區內車輛數目不多，數據變化不明顯，因此公司未有採用疫情後數據，而 2019 年的每日平均及高峯時段數據模式，均可作為有效的分析依據。

64. 李光耀先生補充，不論區內是否有的士行駛，管理公司一直與警方密切合作。愉景灣道路一直有貨車、巴士、高爾夫球車等車輛行駛，意外偶有發生，每次管理公司都會報警處理，而警方亦會介入調查並採取適當行動。

65. 委員提出意見如下：

- (a) 就有關「煞停機制」的建議，並不代表一旦發生任何形式的交通意外，均需即時煞停，但若發生涉及的士且導致嚴重人命傷亡的事故，便應即時煞停，並在期間查明事故是否與的士有關。委員指出，假如的士進入愉景灣後因隨意停車上落客而引發意外，便正正反映區內的管理機制未能有效預防該等情況發生。委員表示其建議的目標是透過找出事故原因並解決問題，給予居民足夠的信心，讓他們安心接受新的交通安排。
- (b) 愉景灣區內車流量低，道路設計獨特，主要為雙向雙程。此外，的士的車流估算與貨車及巴士不同，現時香港共有 18 000 個的士牌照，因此委員質疑管理公司現行機制難以有效管理。此外，委員亦關注容許的士隨處上落客的安排，擔心會導致區內交通擠塞，影響巴士服務。
- (c) 委員理解居民對點對點的士服務的需求，因此希望運輸署及香港興業就題述計劃作更深入研究，例如考慮分階段實施計劃，以協助不同持份者逐步適應。委員認為運輸署肩負重要的把關責任，應首先與管理公司積極溝通，並進行充分諮詢，特別是徵詢區內各業主委員會的意見，之後方可徵詢區議會的意見。管理公司亦須以更透明開放的態度推行計劃。
- (d) 就居民對的士造成空氣污染的關注，委員建議香港興業考慮只容許電動的士進入愉景灣。

- (e) 委員建議適應期應配合每月一次的恆常檢討機制，並為居民與管理公司建立良好溝通平台，以便居民反映意見，並讓管理公司能夠詳細說明安排及安全措施，
- (f) 愉景灣居民一直歡迎改善社區的暢達程度，但前提是必須確保計劃得以安全推行，並就計劃充分徵詢公眾意見。委員同意需照顧區內長者需求以及改善交通的便利性，但認為香港興業首先應全面改善現有的出租汽車服務，讓長者及行動不便人士能夠在現時的愉景北的士站預約車輛，之後才考慮引入新的措施。
- (g) 委員認為必須確保人工智能系統收集的證據可獲法庭接納，方能說服委員及居民，管理公司與警方能夠就區內交通違規事宜有效執法。在此新的前提下，香港興業應就題述計劃再進行正式的公眾諮詢。

66. 區兆峯先生表示，運輸署已備悉委員就道路安全及公眾諮詢提出的意見，他們將於會後綜合各方意見作進一步分析，並與香港興業跟進處理。

67. 委員提出意見如下：

- (a) 委員關注警方若因增加進入愉景灣執勤而需支付更多隧道費，將加重公帑負擔。
- (b) 委員關注香港興業早前進行的公眾諮詢是否恰當，以及其資料收集方式是否符合政府認可的適當調查方法，並要求運輸署能明確說明何謂適當的諮詢模式，以及履行把關責任。
- (c) 香港興業收集的數據顯示，贊成意見佔大多數，但運輸署同時收到超過 2 000 個反對意見，而委員收到的意見亦以反對居多。面對較為分歧的民意，委員認為應採取更嚴謹的諮詢方式，並建議將來若有機會進行諮詢，應參考過往政府推行新政策時的諮詢經驗，考慮採用更為中立和恰當的方式。

- (d) 委員建議香港興業考慮調整適應期的實施時段，由原先的「晚上九時至早上九時」改為「晚上九時至早上六時」，以保障學童在早上上學時的道路安全，亦讓各方更容易適應新的交通安排。
- (e) 委員認為適應期應設有獨立檢討機制，並期望運輸署擔當更主動的角色，積極參與每月的檢討工作，以評估措施的可行性。委員提議可以分階段實施不同的適應期安排，例如第一階段實施「上午九時至下午六時」，第二階段再作調整。委員強調，透過持續溝通與適切檢討，方能在有需要的士服務的使用者與關注道路安全的人士之間取得理想的平衡。
- (f) 在推行新措施前，必須首先訂立明確的規則和機制，否則難以有效運作。委員指目前支持及反對雙方互相質疑對方意見的真實性，若欠缺客觀標準，只會陷入無休止的爭拗。委員建議以最直接的方式處理，例如讓愉景灣所有住戶以「一人一票」方式進行公投，以少數服從多數的原則決定是否實施這些措施。

68. 陸卓文先生表示，運輸署備悉委員的意見，並會於會後仔細分析各項意見。署方期望香港興業在諮詢過程中保持透明，並會在會後與香港興業跟進各委員的意見。

69. 區兆峯先生表示，運輸署已備悉委員就道路安全及公眾諮詢提出的意見，將於會後作跟進，並適時向委員匯報最新進展。

70. 郭堅偉先生綜合回應如下：

- (a) 警方會持續檢視大嶼山警區的行動需要，靈活調配資源，並在有需要時對愉景灣內的交通違規行為採取適當執法行動。
- (b) 現時所有政府車輛使用愉景灣隧道進入愉景灣執行公務，必須繳付五十元隧道費。由於這些車輛是為當區居民服務，警方希望愉景灣交通公司檢視此安排，並根據香港法

例《愉景灣隧道及連接道路條例》(第 520 章)，豁免政府車輛的隧道費用，以便更有效地支援為愉景灣居民提供的服務。

71. 曾啟亮先生綜合回應如下：

(a) 感謝委員及議員就題述計劃提供的意見。公司將就適應期的長短、的士進入時段及適應期間的定期檢討機制，與運輸署再作商討。

(b) 就警方提及的隧道收費問題，公司將於其他場合與運輸署及警方進一步商討。

72. 主席詢問愉景灣交通公司會否積極考慮豁免有關的隧道收費。

73. 曾啟亮先生表示會考慮有關建議，並會與運輸署及警方進一步商討有關安排。

74. 委員補充指，根據《愉景灣隧道及連接道路條例》(第 520 章)第 24 條第(11)款，管理公司不得就受僱於政府或為政府服務且正依據條例或就任何緊急情況或法律的執行在隧道區內履行任何職責的人士的任何車輛，徵收任何使用費或費用。

75. 曾啟亮先生澄清指警方、消防處或救護車如在隧道範圍內執行職務，公司不會收取任何費用。然而，目前討論的是車輛通過隧道進入愉景灣區內的情況。

76. 主席總結如下：

(a) 請愉景灣交通公司就向政府車輛收取隧道費的事宜與相關部門作進一步商討。

(b) 請運輸署履行把關角色，於會後仔細考慮委員的意見及建議。如有需要，相關部門或機構可透過秘書處邀請委員會作後續會議，以供進一步溝通。

VI. 發展遊艇經濟  
(交通運輸委員會文件第 5／2026 號)

77. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 5／2026 號。
78. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：海事處總經理／港務江貴福先生及高級海事主任／牌照及關務吳耀麟先生。主席表示得悉秘書處於會前收到一位市民就上述議題反映意見，並已於會前以電郵方式轉交各委員參閱。
79. 吳耀麟先生簡介文件內容。
80. 委員提出意見如下：
- (a) 發展遊艇經濟是香港推動多元經濟的必然方向之一，也是振興離島區經濟的重要基礎。現時香港多個地方，例如南丫島及維多利亞港，已逐步發展遊艇經濟。委員指出，乘坐遊艇來港的人士多為內地的高端消費羣體，消費能力較強。實施相關措施不僅能為香港經濟注入新活力，還有助促進兩地經濟融合，開拓新的合作模式。委員對有關措施表示支持，並期望盡快落實措施。
  - (b) 委員詢問海事處，預計措施實施後每年會有多少內地遊艇來港，以及預計將帶來多少經濟效益。
  - (c) 大澳海域仍有漁船從事近岸作業，有居民擔心擬增設的兩個遊艇錨泊區或會影響漁民生計，但漁民團體及區內居民普遍支持有關措施。就此，委員認為只要海事處與區內持份者保持緊密溝通，便能順利落實有關措施。現時香港已有「港車北上」及「粵車南下」的政策，委員預計「遊艇北上／南下」將成未來趨勢，因此對有關措施表示支持。
  - (d) 文件提及擬在香港南部(即大潭灣、赤柱灣和淺水灣)增設訪港遊艇錨泊區，這些地點一向有遊艇錨泊；另一個擬增設的地點是西貢企嶺下海，該處有漁民作業，且保留了傳統的環境。因此，委員提醒海事處必須與錨泊區附近的持

份者保持密切溝通，以減少對他們的影響。

- (e) 委員建議逐步增設更多錨泊點供訪港遊艇在更多地點(例如南丫島及長洲)錨泊，以便利乘坐遊艇訪港的各地旅客。委員期望訪港遊艇能逐步與本地遊艇獲得同樣的安排，即獲准在所有非禁區位置錨泊。
- (f) 過往船隻錨泊區主要集中在西貢一帶的海岸線，而大嶼山附近則較少。委員認為有關措施將促進整個離島區的旅遊發展，並振興香港的旅遊經濟，因此他們對題述措施表示支持。
- (g) 西貢及維多利亞港的遊艇錨泊區對於來自海南島、珠江口、廣州、台山及廣西等地的訪港遊艇航線並不便利，因此委員建議海事處考慮在梅窩、南大嶼、長沙及十望等地增設更多錨泊點，以方便遊艇停泊。由於十望鄰近梅窩、坪洲、喜靈洲及長洲，委員特別建議在該處增設錨泊區，以帶動周邊地區的旅遊發展。
- (h) 委員以五年前長洲對出海面有八至十艘遊艇錨泊引起居民不滿一事為例，強調物色合適位置作為錨泊區的重要性。就此，委員欣悉海事處已就題述文件作深入研究，並提醒處方在區內推行新措施時，應充分向地區人士解說，並與區議員保持緊密合作，以確保居民順利適應新發展。
- (i) 海事處在文件中指出五個適合作為訪港遊艇錨泊區的位置共可停泊約 115 艘遊艇，委員認為偏向保守，擔心未能容納逾 20 艘遊艇同時在大澳錨泊，因此建議部門研究擴大錨泊範圍以容納更多船隻。此外，委員建議海事處設立預約機制，並實時監察遊艇錨泊情況。
- (j) 了解到有個別團體認為措施或影響中華白海豚棲息地，有委員認為白海豚非常聰明，而且游速比一般慢速船隻(約十餘海里／小時)更快，能夠避開船隻的碰撞。有委員表示了解到中華白海豚在港珠澳大橋興建期間曾遷移到其他地方棲息，但在工程完成後已逐漸返回原先的棲息地。

- (k) 文件中建議在大澳增設的遊艇錨泊區並不屬於禁止錨泊範圍，現時不時有船隻(包括大澳觀光船)在該處航行及錨泊，委員獲悉這並未對海豚造成傷害或滋擾。因此，委員認為有關措施不會影響海豚的生態環境。委員表示，若有意見憂慮海洋生態受影響，相關人士可考慮及早向海事處提議將特定相關水域劃為禁泊區，而相關討論應基於實際情況作綜合考量，而非僅直接全盤否定整項建議措施。
- (l) 委員在會議開始前夕才收到有團體就題述事宜提出的意見，因此未能及時作詳細研究，建議公眾人士或團體日後預留較多時間提出意見。委員明白該團體對海豚保育的關注，但認為不能在缺乏充分研究的情況下，單方面斷定有關措施對海豚的影響。
- (m) 委員得悉漁農自然護理署在指引中已列明船隻遇上白海豚時必須慢駛。委員建議部門向相關團體清楚解釋題述事宜涉及的措施對白海豚的影響有限，並且應在遊艇錨泊區附近明確標示航速限制及提供適當的警示，以釋除疑慮。

81. 主席補充如下：

- (a) 主席對行政長官提倡的海島經濟表示支持，並認為在香港經濟未見理想之際，應推廣更靈活的旅遊路線以振興區內經濟。
- (b) 主席同意委員的建議，即在長洲、梅窩及南大嶼對出海面等位置逐步增設遊艇錨泊區，讓旅客體驗離島區多元的旅遊模式。
- (c) 上述措施將便利旅客的遊艇錨泊，方便他們在遊覽大澳後順道前往東涌，有助串連海島旅遊路線，促進離島區的旅遊發展。

82. 江貴福先生綜合回應如下：

- (a) 欣悉委員支持海事處的相關措施。現時訪港遊艇如欲在本港水域自由航行須申請許可證，而條件之一是必須在遊艇

會取得泊位。由於遊艇會泊位數量有限，因此擬增設的五個遊艇錨泊區屬「拆牆鬆綁」的措施，將有助訪港遊艇更容易滿足相關申請條件。

(b) 海事處擬增設五個遊艇錨泊區的措施，並非為限制遊艇只可停泊於上述錨泊區，而是為了便利訪港遊艇獲發航行許可。訪港遊艇只須提前預約錨泊區，便可申請航行許可於本港非限制水域自由航行，例如在大澳停泊後，旅客可前往東涌或西貢等其他地方遊玩。

(c) 上述五個遊艇錨泊區只是處方提出的初步建議，日後若有需要，處方會再物色更多合適地點。

83. 主席建議委員如對發展遊艇經濟的路線有其他建議，可透過秘書處向海事處提供相關文件，以供處方作進一步審議。主席提醒委員在有關文件內列明聯絡資料，以便處方直接與委員聯絡。

## VII. 2026-2027 年度離島區巴士路線計劃 (交通運輸委員會文件第 8／2026 號)

84. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 8／2026 號。

85. 羅凱晴女士及楊詩琪女士利用電腦投影片簡介文件內容。

86. 委員提出意見如下：

(a) 委員注意到題述計劃所建議的調整主要是為了應付東涌的人口增長，特別是人口增長迅速的東涌東。鑒於本年度東涌的人口預計將增加約 37 000 人，巴士公司應優先加強現有服務，包括延長服務時間及增加繁忙時段的班次，以應付當前驟增的交通需求。

(b) 委員不時接獲居民反映，指區內接駁巴士服務(特別是嶼巴營運的路線)在繁忙時段有班次不穩的情況。就此，委員要求巴士公司改善服務，避免乘客在繁忙時間大排長龍。

- (c) 長遠而言，運輸署及巴士公司應開始研究分拆巴士路線，以建立配合東涌持續發展的巴士路線網絡。此外，遷入新發展區的居民持續增加，他們普遍認為巴士的站點太多。現時，大部分路線由東涌西出發，然後東行橫跨整個東涌區才駛往市區，以致東涌西的居民車程時間過長，而東涌東的居民則因車廂擠迫而難以登車，對他們造成不便。隨着東涌人口持續上升，將來的乘客量應足以支持分拆路線。
- (d) 委員強調曾多次要求巴士公司考慮分拆路線(尤其是城巴 E11 及 E21 號線系列)，惟題述計劃仍未建議在東涌各區新增無需繞道、直達市區的巴士路線，與居民的期望存在頗大落差。此外，運輸署計劃進一步延長現有路線，以配合新發展區的需要，預期此舉將進一步減低居民乘搭巴士的意欲。就此，委員呼籲巴士公司及運輸署正視上述問題。
- (e) 題述計劃擬就嶼巴 37 及 37A 號線的服務進行調整。37A 號線目前主要為翔東邨居民提供服務，惟居民反映該路線經常脫班，班次時間未能維持每四分鐘一班。鑒於裕興苑預計於本年 4 月底至 5 月初入伙，加上約 15 000 名居民預計於暑假期間陸續遷入雋東邨，委員建議嶼巴積極改善巴士服務，並為短期內區內人口大幅增加的情況盡早作出部署。此外，37A 號線於傍晚繁忙時段途經東涌站巴士總站的班次為每 15 分鐘一班，班次遠少於早上繁忙時段每八分鐘一班，因此嶼巴應盡快縮短該路線在不同時段的班次差距。另外，目前 37A 與 37M 號線的服務未能互相協調。長遠而言，嶼巴應就該兩條路線的運作細節及協調作出改善。
- (f) 委員注意到城巴 E18 及 E28 號線在星期一至五的早上繁忙時段將分別加開一個班次，並詢問有關班次屬恆常班次還是因應實際情況而設的特別班次。此外，新入伙的學童主要依賴城巴 E23A 及 E21D 號線作為接駁路線，雖然城巴已在早上七時前的繁忙時段安排加班車，惟有關班次的服務時間並不穩定，班次不是過於頻密，便是太過疏落而常常滿座。就此，委員要求城巴改善有關路線的服務。

- (g) 有不少東涌居民在機場上班，惟主要往返機場至東涌東的城巴 S56 號線未能滿足該區居民的通勤需要。相比之下，龍運旗下有多條往返機場的路線，而且服務質素較佳。現時，迎東邨居民前往機場，單是候車及乘車所需的時間已超過 45 分鐘，情況不但不理想，亦可能對跨區路線造成額外壓力。為應付東涌東未來龐大的巴士服務需求，城巴應考慮將 S56 號線由循環線改為雙向路線，並提升整體服務水平。
- (h) 新入伙的居民日常主要往返東涌及新界西，因此對龍運 E32A 及 E36A 號線的需求十分殷切。由於持續有居民遷入東涌，區內乘客量急速增長，E32A 號線不得不每兩至三星期便增加班次。然而，該路線目前仍會出現滿座的情況。就此，龍運應更積極改善現有服務，以應付持續上升的乘客量。
- (i) 委員詢問運輸署及龍運何時可以落實 E42P 號線的修改建議，以及會否加強龍運 E43 號線的巴士服務。此外，委員詢問城巴和嶼巴加強通宵班次的具體計劃為何。
- (j) 隨着東涌東新發展區的設施陸續啓用，預期將有更多車輛使用錦東街及匯東街等新道路。然而，據委員觀察，現時這些道路的交通燈、巴士站位置及行人過路處等設施不但未能有效協調，更曾出現車輛在短距離內受阻達 30 分鐘方能通行的情況。就此，委員要求運輸署及路政署改善整體道路網絡，以進一步配合區內巴士路線的發展。
- (k) 城巴於上年度曾承諾會在滿東邨巴士站加建上蓋。另外，嶼巴裕泰苑巴士站的上蓋早前因交通意外被撞毀而需重置。委員關注上述兩項工程的進度，並請巴士公司積極跟進。
- (l) 委員建議巴士公司考慮在公眾假期期間延長 901 號專線小巴的服務時間至凌晨零時，以及開辦往返東涌及各口岸(例如皇崗口岸)的巴士路線，以方便東涌居民出行。

- (m) 委員接獲不少居民投訴指嶼巴車廂的衛生情況欠佳。有居民表示，曾目睹即食杯麵等垃圾被棄置在車廂內長達一星期仍未獲清理。委員促請嶼巴跟進有關問題，以改善車廂的衛生情況。
- (n) 題述文件中除嶼巴外所有巴士路線的車費均超過十元，對東涌居民構成相當沉重的負擔。委員藉此反映「二元二折」安排對離島區居民的影響尤為顯著，並建議城巴考慮為長者提供票價優惠及月票計劃，以體恤市民的困難。
- (o) 雖然擬開辦的嶼巴 T23 號線會途經多個旅遊景點，並會使用單層開篷巴士提供觀光服務，惟路線並未涵蓋大澳。委員認為旅客通常會一併遊覽大澳、昂坪市集及寶蓮禪寺，將大澳納入 T23 號線的行車路線會令旅客體驗更為完整。考慮到單層巴士可用於往返大澳的道路，加上大嶼山風景優美，因此嶼巴應考慮將大澳納入 T23 號線的路線當中。
- (p) 平日下午時段途經寶蓮禪寺的巴士經常有大量乘客排隊等候，因此嶼巴應考慮增加 T23 號線的班次，以方便前往大澳的旅客欣賞沿途風景。此外，大型旅遊巴士通常可讓乘客下車遊覽後再登車前往下一個景點。有見及此，委員詢問 T23 號線會否採用這種運作模式。
- (q) 有滿東邨居民反映，指龍運 S64X 號線在周末及公眾假期早上八時後的部分班次不再開往機場，對需要在有關時間上班的居民造成不便。就此，巴士公司應改善班次安排，確保在有關時間提供開往機場的班次。
- (r) 委員期望日後能有更多機會在其他場合繼續與運輸署及巴士公司商討有關巴士路線的發展事宜。

87. 曾健鋒先生綜合回應如下：

- (a) 為應付東涌區內新增人口所帶來的交通需求，城巴於本年度離島區巴士路線計劃中，主要以增加資源作為規劃路線的大方向。

- (b) E18 及 E28 號線即將開辦。此外，城巴會按乘客需求，逐步增加有關路線的班次，以應付翔東邨與雋東邨入伙所帶來的額外交通需求。
- (c) 就委員關注往返東涌及九龍的路線，城巴曾與個別委員進行實地視察，而本年度城巴持續加強東涌的巴士服務，以配合區內屋苑及屋邨的入伙情況，未來會持續根據實際需求適時提升服務水平。
- (d) 就行車時間問題及配合新道路網絡，城巴已在本年度的巴士路線計劃中作出相應部署，包括安排部分路線使用新道路(例如 P1 公路)，期望藉此縮短因東涌東交匯處交通擠塞而產生的額外行車時間。
- (e) 就加強通宵巴士服務的建議，城巴會繼續密切留意有關巴士路線的乘客需求變化，並會繼續與署方商討調整服務以配合乘客的需要，為東涌新發展區的居民提供更完善的通宵巴士服務。
- (f) 城巴亦正研究在滿東邨滿和樓的巴士站加建上蓋。
- (g) 城巴備悉委員希望公司提供票價優惠以配合「二元二折」安排的建議，並會作進一步研究。

88. 葉煒楊先生綜合回應如下：

- (a) 城巴備悉委員對其服務規劃的關注。翔東邨自今年年初起陸續入伙，居民對巴士服務的需求有所增加。為此，城巴持續增撥資源以優化服務，包括增加 E21D 及 S56 號線的班次，並會持續審視乘客需求及服務安排。就 E18 及 E28 號線，城巴會密切留意兩線投入服務後的乘客需求，再審視未來班次安排。
- (b) 城巴備悉委員有關 S56 號線的建議，城巴會密切留意未來東涌的巴士網絡發展及人口增長情況，並會繼續與署方商討調整服務以配合乘客的需要。

- (c) 城巴備悉委員就加強通宵巴士服務的建議，並會繼續與運輸署探討可行方案，透過善用資源，為東涌居民提供更便捷的通宵巴士服務。

89. 鄧政傑先生綜合回應如下：

- (a) 龍運一直關注東涌的社區發展，並持續加強巴士服務以配合區內人口增長。過去數月，龍運已增加多條路線的班次，務求滿足急速增長的需求。
- (b) 龍運注意到乘客的出行模式於過去數月間有所改變，因此一直有安排職員到現場檢視有關情況，並於有需要時加強服務。為配合東涌的人口增長，龍運已於本年度的巴士路線計劃中建議增加班次。
- (c) 龍運曾在目前及過往的路線計劃中承諾增加個別路線的班次或改善其服務水平(包括增加 E32A、E36A 號線的班次及延長 E42P 號線的服務時間等)。現階段，龍運會優先落實相關計劃。龍運會根據實際需求，並因應路面實際情況，推進相關計劃。
- (d) 隨着機場二號客運大樓正式啓用，周邊將有新道路開通。由於龍運在司機培訓及其他準備工作方面需要更充足的時間，因此會與運輸署協調，以落實增設新路線或調整現有服務的時間，從而避免同時實施多項變動。龍運會持續與各方保持密切溝通，以確保所有計劃得以有序落實。
- (e) 龍運備悉委員就分拆巴士路線提出的建議，並表示公司早前已將 E31 及 E32A 號線分拆，務求為東涌東及東涌西的居民提供更好的服務。此外，龍運會持續根據區內實際需求及公司的可用資源，探討分拆其他路線的可能性。
- (f) 龍運 S64 號線主要於假日期間為逸東邨居民提供服務。公司會審視該路線的需求，並會考慮調整假日期間的服務時間表。

90. 朱錦鴻先生綜合回應如下：

- (a) 因應東涌新屋邨的入伙情況，嶼巴近日已適當調整班次，包括在早上加開 37M 號線特別班次。由於近期入伙的屋邨較接近 37M 號線的行駛路線，以致居民對 37A 號線的需求未如預期般高，但嶼巴仍會持續觀察最新情況，並會適時增加 37A 號線的班次。就此，嶼巴計劃於復活節假期後(4 月底前)就該路線的服務時間表進行微調。此外，為確保 37A 號線能提供穩定服務，嶼巴已調派職員在該路線的兩個總站協助疏導車流及調配車輛，並於下午繁忙時段在東涌站巴士總站增設定時點。
- (b) 嶼巴留意到近日部分巴士路線出現脫班情況，主要是因為相關路段有其他大型車輛行駛，導致部分班次延誤數分鐘。
- (c) 就委員關注的通宵巴士服務，嶼巴計劃加強 N37 及 N38 號線的服務，並會適時向委員匯報具體安排。
- (d) 嶼巴正計劃就裕泰苑巴士站上蓋進行修復工程，有關工程將按既定程序展開。
- (e) 就委員關注車廂的衛生問題，嶼巴近日已加強巡查車廂，務求改善衛生情況。嶼巴已提醒清潔人員巡查時特別留意並徹底清理被遮蓋且可能會積存垃圾的位置。嶼巴期望透過加強巡查，以有效提升車廂整體衛生水平。
- (f) 現時 T23 號線只開往昂坪，嶼巴未來會探討增設昂坪至大澳旅遊巴士專線的可行性，以方便旅客往返兩地。至於乘客可否在某個中途站下車參觀景點後再登上同一輛巴士前往另一景點，嶼巴指這種安排並不適用於現時的路線，即是說乘客下車後需等候下一班車或選乘其他路線才能繼續行程。

91. 委員提出意見如下：

- (a) 東涌東(例如翔東邨)人口持續增長，巴士服務需求顯著增

加。委員促請運輸署與巴士公司主動審視所有路線的服務安排。

- (b) 部分翔東邨居民每日會乘搭城巴 S56 號線到機場上班，惟下班後需在東涌港鐵站轉車才能返回翔東邨。就此，城巴應考慮安排該路線在回程時駛經翔東邨。
- (c) 委員注意到嶼巴計劃將 37A 號線的班次增加至每三至四分鐘一班，並將尾班車的開出時間由晚上十時延長至午夜 12 時正，因此關注嶼巴是否有足夠人手應付相關安排。此外，有居民發現嶼巴手機應用程式顯示班次為每 30 分鐘一班，一旦錯過一班車便需等候半小時。就此，委員提醒嶼巴必須妥善調派人手，以確保上述優化措施能順利實施。

92. 葉煒楊先生表示，城巴 S56 號線為循環線，乘客在機場上車後無需轉車便可直接返回東涌北一帶。城巴會與運輸署審視該路線的運作模式，並制定長遠規劃。

93. 朱錦鴻先生表示嶼巴的手機應用程式曾因系統問題而未能顯示所有班次的時間。此外，委員提及的 37A 號線應為每隔 15 分鐘發車。若委員日後再發現類似情況，可盡快通知公司，以便職員能即時跟進處理。

94. 主席補充並總結如下：

- (a) 她欣悉嶼巴將積極跟進裕泰苑巴士站的修復工程，並請嶼巴於未來一至兩個月內加快工程進度。
- (b) 鑒於離島區巴士路線計劃內容詳盡，為便於進行更深入的討論，主席請秘書處於會後安排召開跟進會議，邀請運輸署及巴士公司代表與委員進一步商討題述計劃的相關事宜。

(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 2026 年 5 月 8 日舉行跟進會議。)

- (c) 為配合東涌東的發展，巴士公司有必要審視巴士服務的需求。就此，主席請運輸署於會後安排與巴士公司代表及委員到東涌進行實地視察，務求進一步了解東涌東居民現時乘搭巴士所面對的問題，並共同探討可行的解決方案。

(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 2026 年 5 月 11 日到東涌進行實地視察。)

VIII. 運輸署 2026-2027 年度交通及運輸工作計劃簡介  
(交通運輸委員會文件第 9／2026 號)

95. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 9／2026 號。
96. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任／離島 2 陸卓文先生。
97. 陸卓文先生簡介文件內容。
98. 委員提出意見如下：
- (a) 因應早前渡輪服務的票價調整，委員建議運輸署協助渡輪營辦商開拓非票務收入。此外，就營辦商向委員反映碼頭部分簡單維修及改善工程(例如洗手間設施)進度未如理想，委員促請相關部門予以跟進。
- (b) 除巴士服務外，港鐵東涌綫亦屬區內主要公共運輸服務，委員認為運輸署應將其納入工作計劃以作長遠規劃。隨着東涌人口及旅客持續增加，東涌綫於繁忙時段的雙向人流均十分龐大。委員預計區內人口未來每年將增加逾萬人，認為有必要及早規劃增加港鐵班次，以應付需求。
- (c) 委員請運輸署提供更多有關巴士站規劃的資訊。委員指出，東涌區內新道路陸續開通，惟道路寬度、巴士路線及巴士站停車灣等配套設施往往未能同步配合。就此，委員要求運輸署在日後規劃中加強關注相關細節。

99. 陸卓文先生表示運輸署備悉委員的意見，並會將有關渡輪服務的意見轉交渡輪組作進一步跟進。

IX. 嶼南道(長沙至梅窩段)改善工程 - 第二階段  
(交通運輸委員會文件第 10／2026 號)

100. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 10／2026 號。

101. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：土拓署高級工程師／13 (南拓展及可持續大嶼)廖智遠先生及工程師／21 (南拓展及可持續大嶼)歐靄丞先生。

102. 廖智遠先生簡介文件內容。

103. 委員提出意見如下：

(a) 嶼南道改善工程已探討六至七年，委員欣悉土拓署現已展開工程，並逐步取得進展。

(b) 委員指出嶼南道兩個彎位(分別鄰近老圍村及南山)的工程原本預計兩個月內完成，但過去一個多月常停工，以致工程至今仍未竣工。委員早前就上述兩個彎位與運輸署及土拓署溝通，得悉工程正在進行，並促請署方避免在工程期間間歇停工。委員質疑部門之間是否出現分工或協調問題，導致工程展開後突然停工，並猜測原因涉及中電電纜安裝、挖掘准許證審批，或與其他公司的交接工作。委員擔心情況若不改善，將拖慢整體工程進度。

(c) 委員關注工程對嶼南道交通的影響，並指出工程期間乘坐巴士接駁渡輪的乘客可能因為道路阻塞而無法趕上船期，日常生活會受到嚴重影響。委員亦指出，渠務署及水務署在同一路段同時進行工程，在多個位置設有臨時交通燈，巴士在每個燈位需等候約三分鐘，多個燈位累計等候時間可達 15 分鐘，對乘客造成極大不便。委員曾與工程公司商討，要求每個部門只設一個燈位，但土拓署在上述地點卻設有兩個燈位。

- (d) 委員提醒土拓署加強監督工程承辦商，督促其盡快處理工程進度滯後的問題，並要求在掘路後優先處理安裝電纜等相關工序，同時盡量減少燈位數目及放寬燈號安排。委員建議土拓署考慮完成一個地點的工程後才展開下一個地點的工程，以減低對交通的影響。

104. 主席補充，在狹窄多彎的嶼南道設置多盞臨時交通燈及進行多項工程，勢必影響整體交通。就此，主席請部門加快施工速度，以減少對區內交通的影響。

105. 廖智遠先生表示，土拓署備悉委員的意見。就第一階段工程餘下的工作，署方會與駐地盤工程團隊及承建商檢討進度，盡量按計劃完成餘下的工程。至於第二階段工程，由於涉及位置較多，署方將與承建商及駐地盤工程團隊緊密規劃施工安排，以減低工程對道路使用者的影響。

106. 委員表示理解土拓署已按程序展開路面工程，但由於涉及遷移電纜及燈柱等工序，以致工程出現停滯的情況。就此，委員要求土拓署加強與中電溝通及協調，以確保署方完成地基工程後，中電能夠隨即完成電纜安裝等相關工序。為免工程延誤影響民生，委員建議土拓署考慮將相關工程判予其他公司負責。

107. 廖智遠先生表示，土拓署已汲取第一階段工程的經驗，並會在第二階段工程展開前與電訊公司及電力公司進行商討，從而盡早了解地下管道的位置，並加強相互配合，避免影響第二階段的工程進度。

X. 有關延長南丫島索罟灣與榕樹灣之間行車通道供鄉村車輛試行使用的時間的提問

(交通運輸委員會文件第 11／2026 號)

108. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 11／2026 號。

109. 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。

110. 溫揚堅議員簡介提問內容。

111. 黃睿謙先生表示，運輸署現正檢討放寬鄉村車輛使用題述通道的首階段試行安排。署方備悉委員對開放日數增至四天及調整開放時間的建議，並會將相關意見納入檢討範圍。運輸署將積極考慮落實有關安排，並就修訂方案諮詢相關部門及地區持份者。

112. 委員提出意見如下：

- (a) 計劃實施後，不少居民及鄉村車輛駕駛者反映希望延長通道的開放時間並將開放日數增加兩天。委員指出，船運與車運的運輸成本相距甚遠，有關安排能便利居民的日常工作及運輸，同時有助促進榕樹灣與索罟灣的商戶往來及經濟活動，故此希望運輸署積極考慮有關建議。
- (b) 委員感謝運輸署早前因應社區實際需求，逢星期一及星期三試行開放安排。委員認為，試行計劃至今運作大致暢順且未有發生任何事故，因此無需過份憂慮最初擔心的安全問題。
- (c) 委員指出，南丫島每逢星期五至日遊客較多，鄉村車輛使用題述通道或會影響遊客，若安排在星期一至四開放通道，則能讓鄉村車輛避開遊客高峰時段，因此認為題述建議是一項審慎而合理的安排，部門應盡快考慮及執行有助促進南丫島旅遊及本土經濟的措施。此外，委員請運輸署於 4 月內完成檢討，並適時公布下一階段的具體安排。

113. 黃睿謙先生表示，運輸署備悉委員的意見，並會根據有關意見制定修訂方案，以及適時向委員匯報。

114. 主席請運輸署積極跟進委員的意見，並與相關地區人士保持緊密溝通。

## XI. 有關加強東涌綫列車服務的提問 (交通運輸委員會文件第 12／2026 號)

115. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 12／2026 號。
116. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任／離島 1 楊玉珊女士，以及香港鐵路有限公司(港鐵)經理－對外事務黃俊鋒先生。港鐵的書面回覆已於會前送交各委員參閱。
117. 葉培基議員簡介提問內容。
118. 楊玉珊女士綜合回應如下：
- (a) 運輸署一直與港鐵密切監察東涌綫的客流量及出行模式，以便按實際需要適時調整服務，應付乘客需求。同時，港鐵於繁忙時段亦會在各個相關車站採取一系列疏導人流措施，指引乘客前往較多空間的月台位置上車，使列車車廂的乘客分布更平均。
  - (b) 現時，東涌綫於平日上午繁忙時段的平均班次為約 3 至 4 分鐘(香港站至青衣站)及 6 至 8 分鐘(香港站至東涌站)，平日非繁忙時段則為約 7 至 10 分鐘。根據運輸署早前於平日繁忙時段在東涌站及九龍站進行的實地調查，上午繁忙時段(上午 8 時至 9 時)由東涌站開出的列車，離站時的平均載客率(以每平方米站立 4 人計算)約為四成多；而下午繁忙時段(下午 6 時至 7 時)由九龍站開往東涌站的列車，平均載客率約為八成。根據運輸署及港鐵的觀察，現時東涌綫服務運作順暢，列車在繁忙時段有足夠承載力應付東涌市民的出行需求。運輸署和港鐵備悉委員的意見，並會繼續密切留意東涌綫的客流量，適時檢視及按需要調整服務。
  - (c) 港鐵一直密切留意乘客出行需求的變化並作出相應安排，包括因應長假期或節日期間乘客的出行模式加強東涌綫的列車服務，透過延長服務時間或增加班次便利市民出行。
  - (d) 因應東涌人口增長及發展，運輸署會繼續密切監察區內各公共交通服務的運作水平及乘客需求的變化，並會適時要求各營辦商提升服務，以進一步完善東涌的公共交通網

絡。

119. 黃俊鋒先生簡介港鐵的書面回覆內容，並且補充由於東涌綫奧運站至九龍站的路段在繁忙時段客流量較高，港鐵會在青衣站安排特別短途班次列車開往香港站。有關安排可疏導乘客，減輕東涌站月台和車廂的擠迫情況，從而改善乘客的整體出行體驗。

120. 委員提出意見如下：

- (a) 東涌區與其他地區不同之處在於人口持續增長且變化較迅速。委員曾在早上繁忙時段實地視察，觀察到除了居民外，旅客、機場員工及大量參與東涌發展項目的地盤工作人員均需使用東涌綫。此外，委員得悉在港鐵定義的繁忙時段(上午 7 時 30 分至 9 時)以外，亦曾出現乘客擠滿至閘機的情況。委員請港鐵密切關注有關情況。
- (b) 現時東涌區內的人口增長主要源自公屋項目入伙。隨著私人發展項目將於下一階段相繼落成，港鐵應因應居民的入伙時間及早規劃加強服務的安排，並盡早公布有關計劃。
- (c) 了解到東涌綫延綫工程正如火如荼地進行，其中東涌東站的主體結構已落成，前往香港方向的部分路軌道岔亦已完成安裝。委員希望在條件許可下，東涌東站能早於原定計劃投入服務，以紓緩東涌東新增人口帶來的交通壓力。
- (d) 鑒於東涌人口持續上升，加上東涌綫延綫即將投入服務，委員詢問港鐵有否考慮購置新列車，以及能否提供相關的時間表及具體計劃。

121. 黃俊鋒先生表示，就增加列車班次方面，港鐵已開展東涌綫新列車採購計劃，並已開始為新列車進行測試。東涌綫延綫的整體項目及新信號系統相繼完成後，東涌綫將具備條件增加班次。港鐵會將委員的意見轉達車務團隊，以作跟進。

XII. 有關在東涌設立「對角行人過路處」的提問  
(交通運輸委員會文件第 13／2026 號)

122. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 13／2026 號。
123. 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。
124. 葉培基議員簡介提問內容。
125. 李立民先生綜合回應如下：
- (a) 土拓署的東涌新市鎮擴展計劃將在建議中的三個位置落實不同的改善方案，當中包括於怡東路與迎禧路交界及迎東路與迎禧路交界各興建一條行人天橋，相關工程合約已經展開。至於順東路與達東路交界(近富東邨)的路口，行人過路設施及行車線亦會有重大改動。
  - (b) 此外，增設「對角行人過路處」須在燈號運作上作出較大調整，包括縮減行車綠燈時間。運輸署考慮到上述路口的車流相對繁忙，因此暫時未有計劃在上述三個位置設立「對角行人過路處」。
126. 委員提出意見如下：
- (a) 據實際觀察所見，建議中的三個位置現時已有不少行人斜線過馬路，反映存在實際需求。委員認為運輸署有必要實地了解有關情況。
  - (b) 委員理解其中兩個位置將興建行人天橋，但由動工至落成至少需時三年，而施工期間實施的圍封措施將進一步縮減道路空間，委員認為在天橋落成前的三年過渡期內，運輸署應設法處理行人不當橫過馬路的問題。
  - (c) 設立對角行人過路處成本應有限，而且主要涉及調整燈號及加設地面標誌等簡單工程，因此委員請運輸署重新考慮實行便捷利民的措施。
127. 主席認同區內居民的需求明確，並請秘書處於會後聯同相關

部門就此議題進行實地視察，並建議一併進行跟進議程 VII(2026-2027 年度離島區巴士路線計劃)的實地視察。

(會後註：秘書處已安排委員與運輸署代表於 2026 年 5 月 11 日到東涌進行實地視察。)

### XIII. 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

128. 主席表示路政署在會前已提交截至本年 3 月 20 日的離島區小型交通改善項目及其施工時間表，並歡迎委員提出查詢及意見。

129. 黃智鴻先生補充，路政署在過去兩星期內，就小型交通改善項目取得最新進展。文件第四項有關在怡東路近裕雅苑增設電單車泊位的工程，已於 4 月 2 日完工；第八項工程亦已於 4 月上旬完成。此外，就文件第七項工程，路政署早前已與委員前往羌山道實地視察，相關工程已於 3 月底正式展開。

130. 委員感謝運輸署及路政署積極跟進在松仁路近裕泰苑興建行人路的工程，並反映該項目獲得居民的正面回應。此外，委員詢問署方就裕雅苑增設行人過路處及巴士站工程的進度。

131. 黃智鴻先生表示，路政署正計劃在裕雅苑增設行人過路處及巴士停車彎，並會優先展開行人過路處的工程。署方現正進行工程前期工作，包括申請挖掘許可證及申請臨時交通安排，以期盡快施工。署方將適時向委員匯報工程的最新進展。

### XIV. 其他事項

132. 委員沒有提出其他事項。

### XV. 下次會議日期

133. 議事完畢，會議在下午 6 時 45 分結束。下次會議定於 2026 年 6 月 9 日(星期二)下午 2 時 30 分舉行。

-完-