

## 定 稿

### 離島區議會交通運輸委員會會議紀錄

日期：2024 年 4 月 15 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

#### 副主席

葉培基先生

#### 議員

吳文傑先生

何紹基先生

何進輝先生

余漢坤先生, MH, JP

周元谷先生

郭慧文女士

許振隆先生, MH

黃文漢先生, MH

溫揚堅先生

劉展鵬先生

劉淑嫻女士

劉舜婷女士

羅成煥先生

## 應邀出席者

李新富先生	離島民政事務處 高級行政主任(地區管理)
劉健章先生	地政總署 高級地政主任／土地執管 1(離島地政處)
羅家勤先生	運輸署 總運輸主任／渡輪策劃
朱麗儀女士	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 3
曾文慧女士	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
楊詩琪女士	運輸署 運輸主任／巴士發展(大嶼山)1
葉謀煌先生	運輸署 運輸主任／巴士發展(大嶼山)2
劉一峰先生	香港警務處 大嶼山警區行動主任
龔樹人先生	城巴有限公司 營運及工程主管(九龍及新界)
吳健文先生	城巴有限公司 經理(策劃)
葉煒楊先生	城巴有限公司 高級策劃主任
曾健鋒先生	城巴有限公司 高級企業傳訊主任
麥成邦先生	龍運巴士有限公司 助理車務總監
冼志聲先生	龍運巴士有限公司 助理經理(車務)
鄧政傑先生	龍運巴士有限公司 助理經理(車務支援)
禰嘉豪先生	龍運巴士有限公司 助理經理(公共事務)
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

李 豪先生	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)
康 璞女士	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

陳映彤女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)1
-------	--------------------

## 因事缺席者

周玉堂先生, SBS, MH

## 歡迎辭

主席歡迎各委員及政府部門代表出席會議。

### I. 通過 2024 年 2 月 20 日的會議紀錄

2. 主席表示，上述會議紀錄已收錄政府部門、機構代表及委員的修改建議，並於會前送交各委員審閱。委員沒有提出其他修訂建議，並一致通過上述會議紀錄。

### II. 「中環—愉景灣」持牌渡輪服務票價調整申請 (交通運輸委員會文件第 16／2024 號)

3. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 16／2024 號。

4. 羅家勤先生簡介文件內容。

5. 委員提出意見如下：

(a) 委員透過網上平台就題述渡輪加價申請收集居民意見，截至目前為止共收到 974 個回應，當中 99.5% 表示反對。

(b) 明白營辦商因成本上漲和乘客量下跌等原因而申請加價。然而，參考通脹比率，有關加幅應在 10% 左右，營辦商提出的加幅不合理。另外，香港市民生活負擔沉重，加上現時經濟前景不明朗，委員認為營辦商不應只考慮自身的經濟效益，亦要顧及社會現狀，按照實際情況適度調整票價。

(c) 去年 6 條離島渡輪航線申請加價，當中有營辦商申請加幅高達 100%。然而，經運輸署把關後，最後批准的加幅只介乎 2.6% 至 19.3%。委員認為渡輪營辦商這種做法予人「開天殺價，落地還錢」的感覺，並批評運輸署沒有汲取上次的經驗，導致今次加價申請再度引起地區的高度迴響及關注。就此，委員希望運輸署繼續嚴格做好把關工作，

並建議署方制訂機制或指引，以確保營辦商申請的加幅在合理範圍內。

(d) 詢問為何使用「T 卡」的平均每程票價比以已登記八達通繳付的單程票價還高。

6. 羅家勤先生綜合回應如下：

(a) 「T 卡」的使用者大多是需要頻繁進出愉景灣的非居民，所以「T 卡」的平均每程票價會較非登記八達通繳付的單程票價為低，但高於愉景灣居民以已登記八達通繳付的單程票價。

(b) 運輸署感謝委員的建議，並承諾會嚴格做好把關工作，審慎處理愉景灣渡輪服務營辦商提出的加價申請。另外，運輸署已備悉委員就渡輪服務營辦商提交加價幅度過高的關注，日後會就有關申請加幅加強與營辦商的溝通。

7. 委員提出意見如下：

(a) 愉景灣航運服務有限公司不單是愉景灣渡輪服務的營辦商，亦是愉景灣的發展商。愉景灣的土地契約列明發展商必須為居民提供公共交通服務，包括渡輪服務。

(b) 渡輪加價事宜牽涉離島區區議會及中西區區議會，運輸署本應同步諮詢兩區區議會，但中西區區議會卻早一步傳閱有關文件，導致離島區居民誤會本區委員辦事不力。

(c) 根據委員了解，除區議會外，運輸署亦會就渡輪加價事宜諮詢愉景灣城市業主委員會(城業會)。然而，香港興業國際集團有限公司佔城業會 4 成席位，因此，城業會會議的表決結果未必反映真實民意。

(d) 強調建議加幅的幅度會引起居民不必要的恐慌和不安。

- (e) 再次希望運輸署能就是次加價申請嚴格把關，並建議署方制訂機制或指引，以確保營辦商申請的加幅在合理範圍內。
- (f) 愉景灣渡輪的票價比前往珠海、澳門等地的陸路交通費用還高。

8. 羅家勤先生綜合回應如下：

- (a) 城業會的諮詢由愉景灣渡輪服務營辦商安排，運輸署並無參與及出席。
- (b) 就地區諮詢安排方面，運輸署表示已就加價申請同步聯絡中西區及離島區區議會秘書處以進行地區諮詢。而因應是次諮詢安排的經驗，運輸署表示在日後進行諮詢時會加強與相關區議會秘書處的溝通及協調。
- (c) 「愉景灣 – 中環」渡輪服務航線對上一次於 2018 年調整票價，至今已有 6 年未有調整票價。他指出公共運輸行業在疫情 3 年期間大受打擊，不少公共交通服務營辦商均已在疫情期間申請加價以增加收入並維持服務。愉景灣渡輪服務營辦商亦希望能透過是次票價調整改善其財政狀況，從而繼續為乘客提供可持續的渡輪服務。
- (d) 署方處理愉景灣渡輪的加價申請時會考慮渡輪服務營辦商的財政狀況及市民的接受程度等因素，並會嚴格把關。另外，運輸署再次表示日後會就有關申請加幅加強與營辦商溝通。

9. 主席認為運輸署應盡快處理加價申請的審批工作，避免居民因有關申請而搬離愉景灣。另外，她詢問署方會否應她於上次會議提出的要求，成立專責小組跟進。

10. 羅家勤先生綜合回應如下：

- (a) 署方將審慎處理愉景灣渡輪的加價申請，務求減低加幅對乘客的影響。

- (b) 應委員會上次會議提出的要求，署方已聯絡秘書處跟進成立專責小組，成員包括離島區議員、渡輪服務營辦商、秘書處及運輸署代表。署方計劃最快於本月內召開第一次專責小組會議，稍後將會透過秘書處邀請離島區議員出席。

(會後註：專責小組會議已於本年 5 月 2 日召開，成員包括離島區議員、渡輪服務營辦商及運輸署代表。)

### III. 2024-2025 年度離島區巴士路線計劃 (交通運輸委員會文件第 15/2024 號)

- 11. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 15/2024 號。
- 12. 曾文慧女士及羅凱晴女士簡介文件內容。
- 13. 委員提出意見如下：
  - (a) 龍運巴士有限公司(龍運)在疫情期間將 S65 號線與 S64X 號線合併為 S64X 號線。由於航天城將分階段啟用，委員預計 S64X 號線現有的服務班次未必能應付乘客需求。因此，委員希望龍運能增加 S64X 號線的班次(尤其是在清晨時分)，並建議重開 S65 號線。
  - (b) 城巴有限公司(城巴)來往東涌及機場的 S56 號線班次疏落，委員建議城巴加開班次，以應付乘客需求。
  - (c) 新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)37A 號線與 37M 號線同樣來往東涌北及東涌站巴士總站，37A 號線的上午繁忙時間班次於本年巴士路線計劃中建議因應實際乘客需求逐步提升至 4 分鐘一班，但 37M 號線的上午繁忙時間班次仍維持於 7 至 10 分鐘一班，不足以應付乘客需求，委員建議嶼巴增加 37M 號線的班次。
  - (d) 運輸署與委員早前就嶼巴 39M 號線及 B6 號線的服務進行實地視察，委員留意到 B6 號線於星期一至五早上 6 時

至 9 時的乘客量不多。就此，委員建議嶼巴於上述時段加開途經東涌市中心的 B6 號線特別班次，一方面可方便滿東邨居民來往市中心，另一方面可彌補 39M 號線班次不足的問題。

14. 曾文慧女士綜合回應如下：

- (a) 為應對航天城的發展及乘客需求，署方在巴士路線計劃中建議修改 S64X 號線的行車路線，繞經航天城交通總匯，並維持該路線的現有服務水平。儘管如此，署方會在實施上述改動後繼續密切留意該巴士路線的乘客需求變化，在有需要時與巴士公司商討加強該路線的服務水平。
- (b) 現時 S56 號線於繁忙時段的班次為 13 至 20 分鐘一班，最高載客率約為六成半，大致可滿足乘客需求，儘管如此，署方會密切留意該路線的使用情況。

15. 鄧政傑先生表示因應未來航天城的發展及乘客需求，龍運已向運輸署建議安排 S64X 號線繞經航天城交通總匯。由於 S64X 號線的整體載客率仍有提升的空間，所以龍運會維持現有的服務水平。待航天城及二號客運大樓啓用後，龍運會檢視相關路線的載客率及乘客需求，並在資源許可的情況下考慮在個別時段(例如清晨及上班時段)增加 S64X 號線的班次。

16. 吳健文先生表示為配合東涌北的人口增長及航天城的發展，城巴已於 2023 年安排 S56 號線加停航天城及加強該路線的服務。就目前的客量及營運狀況而言，S56 號線的服務水平大致上可配合市民的出行需求。他表示城巴將繼續留意 S56 號線的營運狀況，並適時檢討有關巴士路線的服務水平。

17. 朱錦鴻先生綜合回應如下：

- (a) 現時 37A 號線及 37M 號線的班次是根據路線所服務的人口而定。待東涌第 99 區及第 100 區入伙後，嶼巴會因應居民的出行需求而調整 37A 號線及 37M 號線的班次。

(b) 至於 B6 號線的行車路線，若安排該線路於早上繁忙時段繞經東涌市中心，將會延長行車時間及增加人手需求，甚至需要購置新車輛才可維持營運。就 B6 號線早上時段載客率低的情況，嶼巴已於會前與運輸署溝通，並提議削減班次以及增加落客點，以抵銷因行車時間延長而產生的成本。嶼巴會與運輸署進一步研究有關方案的可行性。

18. 委員提出意見如下：

(a) B6 號線的落客點未能配合居民需要。此外，B6 號線及 39M 號線的車資分別為 9.1 元及 5.4 元，兩者差距令市民傾向選擇乘搭 39M 號線。就此，委員建議嶼巴安排 B6 號線繞經東涌站巴士總站，並提供分段收費，以吸引滿東邨居民乘搭 B6 號線，同時減輕 39M 號線的負荷。

(b) 委員對運輸署及巴士公司計算載客率的方法提出質疑。運輸署提供的數據指 39M 號線在繁忙時間的載客率為 6 成，但在實地視察中，委員觀察到在早上繁忙時段該路線從總站開出的班次均載滿乘客。巴士公司以巴士的最高可載客量(即 130 人)作為計算載客率的基數，但委員認為一架巴士根本無法乘載 130 人。運輸署及巴士公司以不切實際的方式計算載客率，根本無法了解居民所面對的問題。委員強調有迫切性增加 39M 號線的班次。

(c) 不少市民會乘搭 S56 號線上班，委員認為現時每 25 分鐘一班的服務班次不足以應付需求。

(d) 龍運 E36A 號線的延誤及脫班問題非常嚴重，延誤 40 分鐘的情況時有發生，更甚者有假日班次曾延誤達一小時。委員希望龍運改善有關問題，並增加 E36A 號線的班次。

(e) E11 號線是東涌居民前往市區的一條重要巴士路線，委員希望城巴增加 E11 號線於早上 6 時左右開出的班次。

(f) 為配合東涌的人口增長，委員希望巴士公司盡早開辦 E28 號線、E43 號線等新巴士路線，為居民出行提供更多選擇。

19. 朱錦鴻先生指出雖然 B6 號線及 39M 號線的性質不同，但可研究整合該兩條路線的資源，並表示樂意於會後與相關委員及運輸署商討有關建議的可行性。

20. 鄧政傑先生綜合回應如下：

(a) 龍運留意到近日 E36A 號線的乘客量有上升的趨勢，加上今年 2 月委員曾反映該路線於個別時段的班次不足以及乘客量高，因此，龍運已增加 E36A 號線的班次。龍運會繼續檢視 E36A 號線的載客率及乘客需求，並在資源許可的情況下考慮增加班次。

(b) E36A 號線於繁忙時段脫班的問題大多是屯門公路塞車所致。現時龍運會安排外勤工作人員前往皇珠路了解路面情況，必要時會指示車長改行其他路線。他表示龍運會進一步跟進脫班問題並研究改善方案。

21. 曾健鋒先生表示城巴明白東涌居民對 E11 系列路線服務需求，特別在早上繁忙時段十分殷切，所以過去已多次加強 E11S 號線的特別班次服務。他指出目前有關路線的服務水平大致上可配合顧客的需求。此外，他明白委員十分關注第 99 區、第 100 區及裕雅苑入伙後的交通安排，城巴會繼續留意新發展區各屋苑的入伙情況，適時檢討相關巴士服務的服務水平。

#### IV. 有關新大嶼山巴士(一九七三)有限公司班次延誤及脫班的提問 (交通運輸委員會文件第 17/2024 號)

22. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 17/2024 號。

23. 陸卓文先生回應如下：

(a) 署方十分關注嶼巴 3M 號線未有按照編定時間表提供服務的情況。就本年 3 月 15 日出現的情況，嶼巴向署方表示是由於當值車長未有按時抵達工作崗位以及嶼巴未能及時調配替補車長所致。至於同月 17 日出現的情況則是由於編更出錯所致。

- (b) 署方已促請嶼巴調查及跟進上述情況，並提醒嶼巴必須根據編定時間表提供服務以及靈活調配車輛和人手，以維持應有的服務水平及滿足乘客需求。嶼巴表示已訓示及提醒相關員工，避免同類情況再次發生。
- (c) 根據嶼巴的營運紀錄顯示，本年3月16日及18日至23日上午6時的班次均按時由梅窩開出，以及3月24日上午9時的班次亦按時由東涌開出。此外，根據署方於本年4月7日的實地調查結果顯示，當日上午9時的班次亦按時由東涌開出。
- (d) 就站長當值方面，本署已提醒嶼巴須透過不同途徑為乘客提供協助，例如調派站長、於巴士總站或主要中途站張貼通告，以及在網頁和手機應用程式發放有關資訊。
- (e) 署方會密切監察3M號線的運作情況，並適時作出跟進。

24. 朱錦鴻先生回應如下：

- (a) 嶼巴就3M號線延誤及脫班的情況向受影響的乘客致歉。
- (b) 嶼巴將加強招聘工作，以解決人手短缺的問題。
- (c) 嶼南路沿路正進行多個工程，導致有關路線的行車時間延長5至10分鐘。有見及此，嶼巴與運輸署商討，建議署方於早上繁忙時段按路面情況以人手操控交通燈，以盡量減少班次延誤，並與署方研究沿路合適的工程項目數量。

25. 委員提出意見如下：

- (a) 3M號線於嶼南路工程展開前已出現脫班情況。委員認為嶼巴以路面工程作為解釋欠說服力，並希望運輸署及嶼巴正視問題。
- (b) 本年4月13日凌晨，一輛嶼巴巴士駛至東涌道近配水庫時發生故障，至今仍停泊在該處。雖然該輛壞車停泊在避

車處，但其部分車身佔用行車線，阻礙在附近上車的乘客，並對其他道路使用者構成危險。就此，委員要求嶼巴盡快移走該輛壞車以及檢討有關處理程序。

- (c) 希望嶼巴加快興建梅窩巴士站上蓋。
- (d) 嶼巴回應巴士脫班問題時多次以人手不足為由。委員認為嶼巴應從根本解決問題，並詢問嶼巴有關在短期內招聘人手的具體方案。
- (e) 明白巴士班次難免會受實際交通狀況影響而出現延誤及脫班。委員認為嶼巴應透過手機應用程式或車站的顯示屏向市民提供巴士到站時間等資訊，以便候車乘客掌握實時的交通情況，從而選擇合適的出行方法。

26. 朱錦鴻先生綜合回應如下：

- (a) 過往大部分脫班情況均是由於車輛故障或沒有足夠的後備車長頂替缺勤車長所致。為解決人手不足的問題，嶼巴推出不同的入職計劃，並提高員工的薪酬福利，希望吸引更多應徵。嶼巴亦會研究其他可行方案，例如研究透過「補充勞工優化計劃」申請輸入勞工的可行性，以填補車長空缺。
- (b) 嶼巴已要求拖車公司移走上述壞車，但由於拖車公司人手不足，因此未能即時安排拖車。他表示上述壞車已於今日早上 10 時被移走。嶼巴向受影響的市民及道路使用者致歉。
- (c) 有關梅窩巴士站上蓋的工程，承辦商最近已將主要的支架材料運抵工地，並會盡快展開裝嵌工序。嶼巴要求承辦商研究如何縮短施工時間，以及每星期透過電郵及電話等方式報告工程進度。嶼巴期望於本年 4 月內完成巴士站上蓋的主體結構部分。

(d) 他表示目前未能透過車站顯示屏為乘客提供即時車務狀況的資訊，但嶼巴會研究透過手機應用程式向市民發放相關資訊。

27. 委員提出意見如下：

(a) 認為巴士班次服務的問題與嶼巴管理層管理不善有關，並希望嶼巴改善有關情況。

(b) 不少乘客會乘搭 3M 號線前往梅窩碼頭，再轉乘渡輪到市區，因此巴士班次延誤及脫班問題會導致乘客錯過渡輪班次。委員建議當 3M 號線班次有延誤時，嶼巴應調配其他路線的車長駕駛 3M 號線，以紓緩延誤的情況。

(c) 建議嶼巴研究有關吸引大嶼山居民應徵車長的方案。

28. 朱錦鴻先生表示車長的更表是預先編排的，若臨時調配車長駕駛另一路線，會影響原有路線甚至其他路線的班次服務。因此，嶼巴對相關建議有所保留。至於有關後備車長不足的問題，嶼巴將繼續研究可行的解決方案，例如加強區內招聘工作等。

29. 委員簡述本年 4 月 9 日在東涌道伯公坳往石門甲方向迴旋處附近的彎位發生的一宗致命交通意外。鑒於事發地點過往經常發生交通意外，委員建議運輸署在該彎位前約 30 米的路面加設黃色減速線，以提高駕駛者的警覺性。委員希望署方能盡快處理有關問題。

30. 主席認為上述議題應在「其他事項」的議程中討論。然而，她希望運輸署於會後與相關委員跟進有關事宜。她亦希望嶼巴能督促承辦商盡快完成梅窩巴士站上蓋的工程項目。

V. 有關松仁路新巴士站的提問  
(交通運輸委員會文件第 18/2024 號)

31. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 18/2024 號。

32. 楊玉珊女士表示松仁路南行近裕泰苑的巴士停車灣已竣工。

嶼巴已向運輸署申請，嶼巴 37H 號線由本年 4 月 22 日(星期一)早上首班車開始停靠新巴士站，不再繞經東涌道近壩尾路迴旋處的巴士站。署方會繼續密切留意有關路線的乘客需求，並適時與巴士公司研究其他巴士路線於該巴士站設站的可行性。

33. 委員提出意見如下：

- (a) 詢問運輸署 37H 號線可否直接在松仁路掉頭以及會否有其他巴士路線使用題述巴士站。
- (b) 裕泰苑居民在新巴士站下車後，需要繞一個大圈才到屋苑正門。屋苑近天橋升降機的停車場出口鄰近新巴士站，但現時該出口被花槽阻擋。委員建議移除該位置的花槽，以便居民經上述出口前往新巴士站。
- (c) 運輸署因應新巴士站的啓用而在路面加劃影線，並將有關路段的兩條行車線合二為一，委員表示駕駛者未必能適應有關改動，加上巴士會在新巴士站掉頭，因此擔心會增加交通意外風險。委員建議運輸署在巴士站啓用初期增派人手監察現場的交通情況，並要求署方盡快研究優化方案(例如加設指示牌)，讓駕駛者知悉有關改動。

34. 楊玉珊女士表示署方暫時只收到 37H 號線於新巴士站設站的申請，如巴士公司有其它申請，署方會積極研究。

35. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 關於移除裕泰苑停車場出口前花槽的建議，運輸署會到現場視察，以研究建議的可行性。
- (b) 署方經初步評估認為將兩條行車線合併為一條行車線的改動不會對道路安全構成太大影響。然而，署方會在有關巴士站啓用前後密切留意該位置的交通情況。

36. 委員提出意見如下：

- (a) 新巴士站位於一個 T 字路口，附近有一個油站和數條村落，交通十分繁忙。
- (b) 詢問運輸署會否邀請相關地區人士及巴士公司一同前往有關地點視察，以確認車輛是否有足夠空間轉線，並研究可行的改善方案。此外，委員建議署方在上下班時間進行視察，以了解繁忙時段的交通情況。
- (c) 過往委員曾在議會建議署方將松仁路與東涌道交界的 T 字路口的路面擴闊，令車輛可雙線行駛，以便巴士及大型車輛掉頭。委員批評署方沒有配合新巴士站做好道路規劃。就此，委員建議將油站前的路口擴闊，以便巴士及大型車輛掉頭，並禁止車輛在前方的 T 字路口掉頭。
- (d) 有關路段的兩旁都是花槽，委員建議署方移除部分花槽，以擴闊路面空間，方便車輛轉線及掉頭。
- (e) 詢問署方在題述巴士站啓用初期有何措施協助道路使用者適應有關改動。
- (f) 詢問署方會否就題述巴士站的啓用發出交通通告通知地區人士。

37. 楊玉珊女士表示署方將於會後透過秘書處向委員發出交通通告。

38. 主席要求運輸署盡快發出交通通告，以通知地區人士新巴士站的啓用時間及相關道路改動。

(會後註：運輸署於 2024 年 4 月 17 日以電郵方式透過秘書處向主席及各委員發送相關交通通告資料。)

39. 委員強調運輸署必須確保交通安全，才可安排其他巴士路線停靠新巴士站。

VI. 有關在東涌海濱路(近東涌社區聯絡中心／東涌社區服務綜合大樓)增設巴士站的提問  
(交通運輸委員會文件第 19／2024 號)

40. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 19／2024 號。
41. 李立民先生簡介運輸署的書面回覆內容。
42. 朱錦鴻先生表示東涌海濱路沿路並無合適的位置增設巴士站，但建議可考慮在東涌海濱路與惠東路交界增設巴士站。
43. 委員提出意見如下：
- (a) 現時途經東涌海濱路的巴士路線只有 37M 號線及 37H 號線，委員認為交通配套不足。雖然東涌東海濱長廊、東涌社區聯絡中心及東涌社區服務綜合大樓只是臨時設施，但區內不少重點活動在上述地點舉行，委員認為交通不便會影響有關活動提振經濟的效益，希望相關部門及巴士公司作出檢討。
  - (b) 建議移除迎禧路南行線近海堤灣畔行人路的花槽，並在該處增設巴士站。
44. 朱錦鴻先生回應如下：
- (a) 37M 號線及 37H 號線的服務已足夠應付需求，只是題述位置無法設置巴士站。
  - (b) 在迎禧路南行線加設巴士站不方便從港鐵站出發的乘客。他建議在靠近社區設施的路段增設巴士站，並加設行人路連接社區設施。
45. 李立民先生表示項目倡議人應研究建議的可行性，運輸署會就項目倡議人所作出的方案提供意見。
46. 委員建議移除東涌海濱路路側的花槽，並在該處增設巴士站。

47. 主席要求安排實地視察。
48. 李立民先生表示可與項目倡議人一同進行實地視察。

(會後註：秘書處已安排與相關部門及委員於 6 月 7 日就有關事宜進行實地視察。)

VII. 運輸署 2024-2025 年度交通及運輸工作計劃簡介  
(交通運輸委員會文件第 20 / 2024 號)

49. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 20 / 2024 號。
50. 楊玉珊女士簡介文件內容。
51. 委員備悉有關文件。

VIII. 有關優化東涌區巴士站設施的提問  
(交通運輸委員會文件第 21 / 2024 號)

52. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 21 / 2024 號。
53. 楊玉珊女士回應如下：
- (a) 運輸署一直鼓勵專營巴士公司提升巴士站的設施，例如在地理環境許可的情況下設置巴士站上蓋、座椅及預計到站時間顯示屏等。除政府資助巴士公司設置的設施外，巴士公司近年亦陸續向署方申請在區內自資增設巴士站上蓋及顯示屏，有關詳情請參閱巴士公司的書面回覆。
  - (b) 龍運剛完成興建位於北大嶼山醫院對出松仁路南行線的新巴士站。
  - (c) 城巴將會在滿東邨巴士總站加設上蓋。
54. 禰嘉豪先生簡介龍運的書面回覆內容。

55. 曾健鋒先生簡介城巴的書面回覆內容。
56. 朱錦鴻先生表示嶼巴會研究於乘客量高的巴士站(例如裕雅苑巴士總站及裕雅商場巴士站)加設上蓋。
57. 委員提出意見如下：
- (a) 據了解，逸東邨居逸樓巴士站擬興建上蓋的位置屬於房屋署及領展資產管理有限公司(領展)的管轄範圍。委員詢問有關在上述巴士站加設上蓋的工程的進度及具體時間表，並希望巴士公司盡快完成有關工程。
  - (b) 建議巴士公司在裕雅商場巴士站加裝顯示屏，以顯示巴士到站時間。此外，委員留意到部分巴士站的顯示屏沒有開啓，希望巴士公司善用顯示屏。
  - (c) 建議嶼巴在北大嶼山醫院對出的巴士站加設上蓋。此外，該巴士站沒有照明設施，導致車長在晚上駛經該處時難以發現候車乘客。就此，委員希望巴士公司可在上述巴士站安裝照明設施。
58. 楊玉珊女士回應如下：
- (a) 居逸樓巴士站擬興建上蓋的位置屬於房屋署和領展的管轄範圍。龍運已向房屋署申請在上述巴士站加設上蓋，並正與房屋署及領展協商相關的租務條款。
  - (b) 運輸署歡迎嶼巴在裕雅苑巴士總站及裕雅商場巴士站加設上蓋。此外，署方已批准龍運在上述巴士站加設上蓋及實時到站顯示屏的申請。
  - (c) 委員如發現有巴士站的顯示屏沒有開啓，可向署方反映。署方會要求巴士公司盡快維修有關顯示屏，以便乘客參考巴士的到站時間。

(d) 署方會要求巴士公司研究於北大嶼山醫院對出巴士站的上蓋增設照明設施。此外，署方將於會後與路政署研究在上述地點加設路燈的可行性。

59. 禰嘉豪先生表示龍運正就居逸樓巴士站加設上蓋的申請與領展商討租務條款的細節，並須待房屋署及領展批准後才可展開工程。由於工程須待有關部門發出批准函及掘路許可證後才可動工，因此龍運現階段未能提供有關工程的具體時間表。另外，運輸署已批准龍運在裕雅商場巴士站加設上蓋的申請，有關工程將在今季展開。

60. 龔樹人先生指城巴正跟進居逸樓巴士站加設上蓋的申請，並會在與其他相關部門完成商討相關條款後重新提交工程申請。另外，城巴亦會積極考慮在其他合適的巴士站改善設施，包括加設上蓋。

61. 朱錦鴻先生表示嶼巴正研究於乘客量高的巴士站，包括裕雅苑巴士總站及裕雅商場巴士站加設上蓋，但由於仍在研究階段，因此嶼巴暫時未有計劃提交有關申請。

62. 委員提出意見如下：

(a) 明白巴士公司正與有關部門商討有關在居逸樓巴士站加設上蓋的工程，並希望巴士公司盡快完成有關工程。

(b) 認為運輸署及巴士公司應在東涌北加設巴士站，並希望署方就有關事宜制訂計劃及提供計劃予委員跟進。

63. 朱錦鴻先生表示會研究在北大嶼山醫院對出巴士站加設上蓋的可行性。

## IX. 有關改善東涌裕雅苑行人過路處的提問 (交通運輸委員會文件第 22/2024 號)

64. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 22/2024 號。

65. 李立民先生請與會者參閱運輸署的書面回覆內容。

66. 委員提出意見如下：

- (a) 裕雅苑對出的十字路口的行人綠燈時間只有 30 秒，不足以讓行人連續橫過兩個行人過路處。就此，委員詢問運輸署可否將兩個行人過路處的綠燈時間分開，讓行人逐一橫過。
- (b) 由於上述地點的行人綠燈時間過短，部分行人會打斜過馬路。有見運輸署在沙田設立了對角行人過路處，委員詢問署方可否參考沙田區的做法，在上述地點設立對角行人過路處。
- (c) 建議延長上述地點的行人綠燈時間。

67. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 土木工程拓展署(土拓署)正在上述地點進行路口擴闊工程。運輸署會嘗試於非繁忙時段適當地延長綠燈時間。
- (b) 土拓署正計劃在上述地點增設行人天橋作為長遠的解決方案，相信能進一步改善行人過路的情況。

68. 委員提出意見如下：

- (a) 詢問運輸署增設行人天橋的具體時間表。委員認同增設行人天橋屬長遠方案，但認為必須於短期內處理有關問題。
- (b) 提出兩個短期方案：第一，設立對角行人過路處，以減少行人橫過行人過路處的時間；第二，將兩個行人過路處的綠燈時間分開，讓行人逐一橫過。

69. 李立民先生綜合回應如下：

- (a) 按土拓署提供的資料，行人天橋將會在明年第一季動工。據悉土拓署已進行相關的地區諮詢工作。

(b) 運輸署在尖沙咀和沙田設立的對角行人過路處屬試驗性質，署方會檢討對角行人過路處的成效，研究有何改善空間，再考慮未來方向。此外，運輸署會在土拓署完成行人天橋工程後改動有關行人過路處，因此署方關注若現時在上述地點設立對角行人過路處，行人將難以適應再次改動。

70. 主席要求署方向委員匯報對角行人過路處試驗計劃的成效。另外，她要求署方盡快調整上述行人過路處的綠燈時間，以紓緩有關問題。

71. 李立民先生認同調整行人綠燈時間屬可行的短期方案。

(會後註：運輸署已於非繁忙時段適當地延長行人綠燈時間，並會繼續留意該路口的交通，在有需要時再調整燈號的時間分配。)

72. 委員指出上述地點鄰近議程 VI 的題述地點，建議署方與相關委員一併進行實地視察，以商討改善方案。

73. 主席建議運輸署及相關委員於下班的繁忙時段到相關地點進行實地視察。

(會後註：秘書處已安排與相關部門及委員於 6 月 7 日就有關事宜進行實地視察。)

X. 有關在長洲醫院對出道路交匯處增設凸鏡的提問  
(交通運輸委員會文件第 23/2024 號)

74. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 23/2024 號。

75. 黃睿謙先生回應如下：

(a) 凸鏡所顯示的影像(尤其是車輛的位置、距離及速度)與實際情況存在差異。當駕駛者駛近彎位或路口時，若單靠觀看凸鏡，有機會錯誤判斷迎面車輛的位置、距離及速度，

以致未能適當地調節車速，因而造成交通意外。因此，基於道路安全考慮，署方不支持在公共道路設置凸鏡。

- (b) 此外，凸鏡會反射車輛的車頭燈，所反射的強光可能導致駕駛者短暫失去視覺，增加發生意外的風險。由於設置凸鏡的弊多於利，而且凸鏡並非標準的交通設施，因此署方不建議在上述地點設置凸鏡。
- (c) 為提升上述地點的道路安全，署方計劃在有關位置增設合適的交通標誌，以提醒駕駛者。

76. 委員提出意見如下：

- (a) 在長洲行駛的車輛時速一般不會超過 13 公里，因此認為駕駛者不會因觀看凸鏡而錯誤判斷迎面車輛的車速。
- (b) 上述交匯處沒有提供清晰的交通指示，因此該處的交通意外風險頗高。過往該處曾發生一宗交通意外，事件中一輛從長洲華威酒店方向駛往上述交匯處的鄉村車輛與一輛從長洲分區警署駛近的單車發生碰撞，幸好騎單車者只受輕傷。
- (c) 接載傷病者到直升機場的救護車會途經上述交匯處，因此增設凸鏡可方便其他車輛讓路給救護車。
- (d) 現時長洲西灣、社區會堂以及長北路近長貴邨的路口均設置了凸鏡，委員認為設置凸鏡有效減少意外發生。
- (e) 詢問署方在路口安裝顯示屏的可行性。委員以東涌道近伯公坳的下坡彎路為例，指駕駛者若可透過顯示屏預先觀察下坡路段的情況，將有助減少因突然剎車而引致的交通意外。
- (f) 建議署方在上述交匯處安裝智慧型感應燈，以便駕駛者及早察覺有車輛駛近交匯處。

- (g) 認為《道路交通條例》不適用於鄉村地區，因此署方不應將長洲的鄉村小路與市區的道路混為一談，並強調署方應因應鄉村地區的實際環境而採取適當措施。另外，委員詢問署方「道路」的定義。

77. 黃睿謙先生綜合回應如下：

- (a) 他澄清委員提及的凸鏡並非由運輸署負責設置的交通設施。
- (b) 署方明白外島的交通情況有別於市區，因此會以交通安全為首要考慮因素，研究委員的建議以及其他合適的措施。

78. 主席建議運輸署於會後與相關委員進行實地視察，以了解有關交匯處的情況，並研究可行的措施。

(會後註：運輸署已安排與相關委員於 6 月 4 日就有關事宜進行實地視察。)

## XI. 有關大嶼山區道路的損耗及維修的提問 (交通運輸委員會文件第 24／2024 號)

79. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 24／2024 號。

80. 李立民先生表示道路維修保養事宜主要由路政署負責，運輸署會在有需要時就交通工程提供意見。

81. 康璞女士回應如下：

- (a) 路政署負責保養以及維修轄下公共道路及附屬道路設施。如發現路面或附屬道路設施有破損，署方會按實際情況及需要安排合適的維修，以保持道路在良好的狀態，從而保障道路使用者的安全。
- (b) 路政署在過去一年(2023 年 4 月 1 日至 2024 年 3 月 31 日)在大嶼山各區共進行超過 200 項路面維修工程。

- (c) 當接獲關於行車路面不平的公眾投訴或報告時，署方會盡快派員到場視察，以及安排承建商盡快維修有機會引致道路安全問題的損耗。如果涉事路段交通非常繁忙，署方會因應實際情況採用臨時物料修復損毀的路面，以便盡快重開受影響的路段，減少對交通的影響。署方後續會密切監察有關路段的路面狀況，並適時進行較大規模的路面重鋪工程，進一步改善路面的整體狀況。
- (d) 由於每宗個案的路面破損情況及現場環境均有所不同，所以署方沒有就處理相關個案所需的平均維修時間作統計。
- (e) 為進行道路維修保養工程，路政署一直與相關部門(包括運輸署及警務處)保持聯繫，以制定可行且對公眾影響最少的臨時交通安排。

82. 委員提出意見如下：

- (a) 東涌迎東路的路面出現損毀已超過半年，委員曾透過離島民政事務處及 1823 熱線反映有關問題，但至今仍未見改善，損毀情況甚至更為嚴重。除市區道路外，類似問題亦經常在鄉郊道路出現。另外，委員曾反映有行人過路處出現損毀，影響行人及單車使用者安全，但事隔半年仍未見改善。
- (b) 道路是交通網絡的重要組成部分，但現時大嶼山道路的狀況強差人意。委員認為署方的維修工程質素欠佳，經常有路面在進行維修工程後不足數星期又再次出現破損，就此，委員建議署方成立機制監控承建商的工程質素。
- (c) 現時東涌正進行不同工程，大型重型車輛駛過會加速路面的損毀，有機會引致道路安全問題，因此委員希望路政署正視道路維修保養事宜。

83. 康璞女士回應如下：

- (a) 路政署有恆常的道路監察機制，透過定期合約聘請承建商進行巡查。快速公路會每天巡查 1 次，其他主幹道路每星期巡查 1 次，而一般道路則每 1 至 3 個月巡查 1 次。此外，路政署的道路巡查隊亦會每半年為所有道路進行 1 次詳細檢查。
- (b) 路政署的道路維修保養工作大致可分為糾正性修葺工程和計劃保養工程。糾正性修葺工程是在定期巡查時或經地區持份者報告後，發現道路出現損毀而對有機會構成危險的道路進行修復。這類工程通常規模較小，例如填補坑洞或修葺交通標誌。為減低對交通的影響，署方會使用輕型機械及快乾混凝土修復破損路面，希望盡快重開道路。計劃保養工程是預防性維修保養。署方會根據有關道路的使用狀況、損耗速度及對道路使用者的影響，制定維修保養工程的先後次序及時間表。這類工程一般規模較大，會涉及表層瀝青路面的重鋪。由於工程需時較長，署方會與運輸署及警務處制定臨時交通安排。
- (c) 署方正積極就迎東路的路面破損與警方及運輸署聯絡，希望相關臨時交通安排盡快獲批，令維修工程得以展開。

84. 委員認為路政署應提供渠道，讓委員報告嚴重和緊急的路面損毀個案。

85. 主席表示過往發現嚴重和緊急的路面損毀情況時，她會聯絡康璞女士，請她轉交有關同事跟進。主席提議委員日後如發現路面損毀，可直接聯絡康女士。

86. 康璞女士同意主席的提議。

## XII. 有關榕樹灣公眾碼頭改善工程期間單車停泊問題的提問 (交通運輸委員會文件第 25／2024 號)

87. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 25／2024 號。

88. 黃睿謙先生表示運輸署早前已就在榕樹灣郵政局對出空地增

設單車停泊處的建議諮詢有關部門，獲回覆指現時沒有足夠資料評估該處的海上平台的結構是否適合用作單車停泊處。由於署方未能確定該海上平台的結構是否安全，因此對在該處增設單車停泊處的建議有所保留。

89. 譚潔怡女士簡介地政總署的書面回覆內容，並表示委員曾於上次會議提出相同的建議。署方已於本年 3 月 7 日進行實地視察，並於同月 13 日將相關的土地資料交予運輸署。

90. 李豪先生表示離島民政事務處(民政處)已密切留意上述議題的進展。民政處主要負責統籌清理違泊單車的行動，並在增加單車泊位的議題上擔當委員與相關部門之間的橋樑。此外，處理單車違泊問題是本屆離島區議會重點研究的地區關注議題之一。秘書處已開始整合委員提交的資料及報告，以便委員於下次區議會會議上就區內的單車違泊問題討論解決方案。

91. 委員提出意見如下：

- (a) 榕樹灣的單車違泊問題非常嚴重，委員認為有關部門必須盡快處理。榕樹灣郵政局對面的空地遠離海岸，對單車人士構成危險的風險較低，因此委員認為上述空地適合改建為臨時單車停泊處。
- (b) 委員已就上述問題提出解決方案，但有關部門未有詳細研究有關建議的可行性便作出否定，委員認為此舉無助治理地區。
- (c) 上述空地曾擺放英泥及沙石等建築材料，理論上應可承載一定重量。委員認為有關部門不能以目測方式評估空地的結構安全，而應以科學方式(例如使用大型吊重機)測試空地的承重能力。
- (d) 希望有關部門在本年 4 月 25 日進行的實地視察中，可持開放態度商討有關改善方案。

92. 黃睿謙先生表示運輸署對有關建議有所保留，而非予以否定。署方對有關建議持開放態度，惟大前提是須確定上述海上平台的結構

能安全地用作單車停泊處。

93. 主席指出地政總署代表於上次及是次會議均表示署方對有關建議持開放態度。另外，她指出渡輪是南丫島居民來往市區的唯一交通工具，大部分居民均會騎單車前往渡輪碼頭，因此未來的單車數目只會有增無減。就此，她認為有關部門應就提供單車泊位研究長遠方案，並希望相關委員及部門代表能於 4 月 25 日的實地視察中詳細討論有關方案。

94. 委員認為單車的重量不會對上述空地造成過重的負荷，而且空地的面積大，足以容納超過 200 部單車，有助紓緩現時的單車違泊問題。

(會後註：實地視察已於本年 4 月 25 日進行。)

### XIII. 有關棄置車輛處理的提問

(交通運輸委員會文件第 26/2024 號)

95. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 26/2024 號。

96. 劉一峰先生簡介香港警務處的書面回覆內容。

97. 劉健章先生簡介離島地政處的書面回覆內容。

98. 黃睿謙先生表示運輸署會與相關部門展開聯合行動，清理行車路旁、泊車位、行人路及公共運輸交匯處的棄置車輛，署方主要負責根據第 28 章《土地(雜項條文)條例》第 6 條向棄置車輛張貼通知。

99. 康璞女士表示路政署會積極配合相關部門展開行動。

100. 李新富先生簡介民政處的書面回覆內容。

101. 委員提出意見如下：

- (a) 現行聯合清理行動的安排並沒有一個部門主動牽頭巡視棄置車輛黑點，令清理行動進展緩慢。委員表示可向相關

部門舉報棄置車輛，亦建議相關部門每 3 個月進行 1 次巡視，並在巡視過程中一併跟進收到的舉報(如有的話)。

- (b) 相關部門處理棄置車輛的程序需時過長，委員建議簡化程序，以更有效率的方式處理棄置車輛，例如在巡視過程中如發現棄置車輛，可即時拍攝有關車輛的照片並發出告票。
- (c) 希望相關部門處理停泊在鄉村內政府土地的棄置車輛。
- (d) 有些棄置車輛可能會處於較隱蔽或偏僻的位置，導致民政處巡視時亦未必容易發現該等車輛。

102. 李新富先生回應如下：

- (a) 民政處會透過日常巡視及市民舉報，而得知何處出現棄置車輛。他歡迎委員如發現棄置車輛，可以向民政處及相關部門舉報，以便政府跟進。
- (b) 民政處現時每兩個月會巡視 1 次南大嶼，就上述第 101(a) 段的意見，日後可在巡視的路線當中加入棄置車輛的黑點。

(會後註：民政處為便利委員舉報在區內發現的棄置車輛，已擬備了舉報表格，並已於 2024 年 5 月 27 日透過電郵將舉報表格發送予委員。)

#### XIV. 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

103. 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。

104. 委員詢問施工時間表中的部分擬建完工日期是否有誤。

105. 康璞女士表示將於會後向委員提交經更正的施工時間表。

XV. 下次會議日期

106. 議事完畢，會議在下午 6 時 01 分結束。下次會議定於 2024 年 6 月 11 日(星期二)下午 2 時 30 分舉行。

-完-