

# 定 稿

## 離島區議會會議記錄

日期: 2013 年 12 月 16 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

#### 主席

周玉堂先生, BBS

#### 副主席

周轉香女士 BBS, JP

#### 議員

李志峰先生, BBS

翁志明先生, BBS

陳連偉先生

張 富先生

王少強先生

黃漢權先生

樊志平先生

余麗芬女士

李桂珍女士

容詠嫦女士

黃福根(森桂)先生

老廣成先生

鄧家彪先生

安慶英先生

鄭官穩先生

余漢坤先生, JP

賴子文先生

周浩鼎先生

### 應邀出席者

楊何蓓茵女士, JP 署長

何裕文先生, JP 助理署長/新界

羅港西先生 高級工程師/離島

劉啟恩先生 工程師/離島 2

黃錦星先生, JP 局長

蔡敏儀女士 局長政務助理

區詠芷女士 局長政治助理

運輸署

運輸署

運輸署

運輸署

環境局

環境局

環境局

陳偉基先生, JP	副署長(2)	環境保護署
區偉光先生, JP	助理署長(自然保育及基建規劃)	環境保護署
王小偉先生	香港生產力促進局首席顧問	社會參與過程計劃總監
陳嘉儀女士	項目主任	社會參與過程計劃總監
陳益民博士	農業主任(發展)	漁農自然護理署
莊義雄醫生	北大嶼山醫院副行政總監	醫院管理局
姚玉筠醫生	九龍西醫院聯網家庭醫學部門主管	醫院管理局
黃華先生	行政經理	新大嶼山巴士有限公司
潘振剛先生	襄理(車務)	龍運巴士公司
譚燕萍女士	高級城市規劃師/離島 2	規劃署
譚奇光先生	高級房屋事務經理(青衣、荃灣及離島)	房屋署

### 列席者

李炳威先生, JP	離島民政事務專員	離島民政事務處
郭中宏先生	離島民政事務助理專員(1)	離島民政事務處
萬映頤女士	離島民政事務助理專員(2)	離島民政事務處
鄭家寶女士	高級聯絡主任(1)	離島民政事務處
陳慶群女士	高級聯絡主任(2)	離島民政事務處
盧國中先生	總工程師/離島	土木工程拓展署
李妙蘭女士	離島地政專員	離島地政處
羅敏琴女士	行政助理(地政)	離島地政處
鍾文傑先生	西貢及離島規劃專員	規劃署
阮康誠先生	總運輸主任(新界西南)	運輸署
黃偉宏先生	離島區環境衛生總監	食物環境衛生署
陳佩貞女士	離島區康樂事務經理	康樂及文化事務署
黃寶茵女士	長洲分區指揮官	香港警務處
曹明龍先生	大嶼山警區指揮官	香港警務處
羅東華先生	水警海港警區警民關係主任	香港警務處
林梅珍女士	大嶼山警區警民關係主任	香港警務處
彭潔玲女士	中西南及離島區福利專員	社會福利署
宋張敏慈女士	物業管理總經理(黃大仙、青衣、荃灣及離島)	房屋署

### 秘書

陳心心女士	高級行政主任(區議會)	離島民政事務處
-------	-------------	---------

### 助理秘書

鄧華聯女士	一級行政主任(區議會)	離島民政事務處
陳倩文女士	行政主任(區議會)1	離島民政事務處
譚仲軒先生	行政主任(區議會)2	離島民政事務處
施文港先生	行政助理(區議會)	離島民政事務處

~~~~~

## 歡迎辭

主席歡迎議員和各政府部門代表出席會議，並介紹香港警務處長洲分區指揮官黃寶茵女士，她暫代李喬奇先生出席是次會議。

### I. 運輸署署長到訪離島區議會

2. 主席歡迎運輸署署長楊何蓓茵女士,JP、助理署長/新界何裕文先生,JP、總運輸主任/新界西南阮康誠先生，以及高級工程師/離島羅港西先生到訪離島區議會與各議員會面。

3. 楊何蓓茵署長表示，她十分高興有機會與離島區議員，就交通及運輸事宜交換意見。

4. 何裕文先生利用電腦投影片簡介運輸署的 5 個服務範疇，包括管理道路交通、監管公共交通機構、簽發駕駛執照及車輛牌照、提高道路安全、制訂長遠交通設施及規劃公共運輸服務發展，並介紹該署在離島區的工作。現簡述如下：

(a) 交通工程改善事項，包括：

- 東涌道、嶼南道及羗山道的改善工程
- 大澳旅遊巴士泊位改善工程
- 計劃新增石壁旅遊巴士泊位
- 梅窩、長洲及坪洲增設單車停泊位工程
- 翔東路提升道路安全工程
- 人人暢道通行計劃：在裕東路行人天橋、裕東路及松仁路交界，以及順東路巴士站及順東路與安東街交界加設升降機。

(b) 在陸路公共運輸服務方面，已實施的項目包括各項車費優惠、興建巴士站上蓋，以及增加多條巴士路線的班次。在未來一年，龍運巴士公司計劃增加第 E31 號、第 E34 號、第 E33/E33P 號、第 E42 號、以及第 S64 號巴士路線的班次。

- (c) 在渡輪服務方面，新一輪“離島遊”計劃預計會於 2014 年第三季開始接受申請。計劃涵蓋“中環－長洲”、“中環－梅窩”、“中環－坪洲”、“中環－榕樹灣”、以及“中環－索罟灣”五條航線。計劃深受市民歡迎，受惠總人次超過十萬，對於推動離島地區經濟，有正面作用。

何先生表示，運輸署會繼續與離島區議會就區內的交通及運輸事務溝通，並會適時就細節安排，與相關的區議員討論和聽取意見。

5. 主席表示，今日會議的議程眾多，希望議員發言盡量精簡。

6. 容詠嫦議員表示，在署方的簡介中，除了“離島遊”計劃外，便沒有提及任何有關渡輪服務的事宜。渡輪是離島最主要的交通工具，她認為署方忽略了這個重要的議題。在上次離島區議會會議上，署方代表伍樹雄先生表示，政府今年批出 1 億 9 千萬元撥款，用以資助離島五條渡輪航線的營運，因為乘搭這些航線上班的人數最多。但她認為此理據並不成立，因為乘搭愉景灣航線上班和上學的人數才是最多，但卻沒有獲得任何資助或補貼。在兩年前，政府亦曾批出 1 億 2 千萬元，資助離島五條渡輪航線和橫水渡，而愉景灣渡輪航線亦同樣沒有受惠。當時政府的理據是愉景灣有陸路交通工具，但她質疑梅窩亦有陸路交通工具，為何“中環－梅窩”渡輪航線卻可獲得資助。她強調，愉景灣航線在過去兩年沒有獲得政府任何資助，但政府的理據並不成立，自相矛盾。她請署方參閱上次會議的記錄，並要求署方解釋是否歧視愉景灣居民，以及為何兩次資助計劃都不包括愉景灣航線。

7. 鄧家彪議員關注橋隧收費過高對大嶼山的影響。現時青嶼幹線的收費極高，不但影響商業運作，亦影響離島居民的日常生活。他舉例，如居民在區外購買傢俬，往往需要支付 50 元至 500 元不等的附加運輸費。就未來屯門連接赤鱗角的道路，他憂慮政府會以收回成本為理由，提出收費。他指出，昂船洲大橋和汀九橋並沒有收費，希望政府檢視大嶼山的橋隧收費，以免影響大嶼山的發展。此外，大嶼山的單車問題令人關注。翔東路至今已發生數宗致命的單車事故，他希望署方研究翔東路是否適合騎單車。如不適合，希望署方促請土木工程拓展署盡快在北大嶼山公路附近興建一條單車徑。

8. 翁志明議員亦關注離島的渡輪服務。現時長洲的渡輪在上班和下班時段經常爆滿。他曾多次要求船公司加開班次，但運輸署和海事處卻因種種原因而不批准增加班次，他希望運輸署澄清原因何在。此外，長洲碼頭已不敷應用，希望政府擴建。在政府推出“長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”後，使用碼頭的人數更多，空氣不流通，長者容易感到不適。至於單車停泊的問題，他表示，運輸署計劃在長洲增設單車停泊位，並已劃定停泊區。他詢問由哪個部門負責執法，以及會否檢控在停泊區外違規停泊的單車。

9. 老廣成議員表示，隨著大嶼山人口的增加和旅遊業的發展，市民對大嶼山的士的需求大增。但運輸署自 1997 年增發 10 個牌照後，十多年來再沒有增加。現時大嶼山的士數目嚴重不足，居民經常投訴難以電召的士，加上每逢假日，會有大批遊客在東涌地鐵站外等候的士，但往往需要等候一至兩個小時，對居民及遊客造成極度困擾和不便。他希望運輸署增發牌照，以解決地區的需要。

10. 李桂珍議員表示，運輸署的政策未能配合離島的發展，長洲渡輪服務不足，令居民甚為不滿。居民經常無法登船，但船公司又因未能符合海事處和運輸署的規定，而無法加開班次或增加大船的數目，令島民生活大受影響，如同面對“死路一條”。她批評“離島遊”計劃不切實際，希望署方設法為居民解決乘船的問題。由於離島居民只能靠渡輪出入市區，她希望政府的運輸政策能顧及離島居民的需要。

11. 鄭官穩議員表示，長洲碼頭自 80 年代擴建後，便再沒有擴建，所以現時碼頭的設施落後，未能滿足需求。由於改善工程需時多年，他希望當局盡快開展可行性研究，避免一再拖延。就“長洲—中環”航線而言，他認為政府的資助不足，因為該航線的人流不斷增加，長洲居民在平日繁忙時間和假日期間經常無法乘船，以致不時和渡輪前線人員發生爭執。此外，自從南丫海難後，海事處要求船公司固定普通渡輪豪華客艙的座椅，導致乘客之間經常發生爭執。他批評海事處及運輸署同屬一個政策局，但兩個部門的政策協調不足，令人對有關安全措施的成效存疑。此外，他認為政府對離島五條渡輪航線提供 1 億 9 千萬元的資助，只能維持現時的服務水平，但卻沒有任何改善，亦不足以資助船公司長遠的運作。他認為現時最大的問題是渡輪營辦商沒有競爭者，即使政府再進行招標，市場上亦沒有其他合資格的船公司投標。雖然當局認為，由政府自

行購買船隻然後外判服務的建議不符合經濟效益，但他希望政府參考新加坡和南韓等地的做法，考慮逐步建立船隊，再透過招標將渡輪服務交由私人公司營運，以避免出現壟斷情況。最後，由於離島沒有陸路交通直達機場，居民只能乘搭渡輪出中環，再乘搭機場快線列車往機場，但車費要 100 元。而轉乘 A11 號線巴士則只需 40 多元，但現時巴士不經中環碼頭，居民需要步行至干諾道中的巴士站上車，十分不便。因此，他希望運輸署考慮在中環碼頭附近增設 A11 號線巴士站，方便離島居民，尤其是傷健人士及長者。

12. 周轉香副主席表示，翔東路是一條雙線行車道，不適合單車行走，而該道路上亦發生多宗涉及單車的交通事故。現時民間和規劃署已有共識，希望未來在海濱長廊興建正規的單車徑。她建議署方考慮開放海濱長廊試辦單車徑，以保障翔東路的交通安全。在公共交通服務方面，逸東邨現時有 4 萬人口，交通工具以巴士為主。雖然 37 號線巴士已擴展至全日服務，但班次疏落。至於 38 號線，最近有居民反映，在逸東邨總站等候多時仍未能上車。因此，她認為單靠巴士服務，實不足以滿足居民的需要，而在北大嶼山醫院投入服務後，由於沒有小巴服務，病患者需要和居民一起擠巴士，令人憂慮。她希望運輸署考慮東涌日後的發展和人口變化，在區內引入不同的交通工具。她亦十分贊成增加大嶼山的士牌照。此外，很多東涌居民在機場工作，但乘搭巴士由逸東邨前往亞洲博覽館需時一小時。她建議署方調整 E 線巴士的路線，令東涌往機場的巴士無需繞道而行，以節省時間。最後，青馬大橋收費站是東涌居民往返市區的主要轉車站，現時只有在市區往東涌方向的候車區設置座椅，但相反方向(東涌往市區)的候車區卻沒有。由於東涌往市區的候車區是屬於荃灣區的管轄範圍，故無法運用離島區議會的撥款加設座椅。由於荃灣居民甚少使用該候車區，故待荃灣區議會撥款進行工程，可能遙遙無期。因此，她希望署長考慮離島居民的需要，協助落實有關建議。

13. 賴子文議員表示，從多位議員的發言，可見現時渡輪政策不足之處，例如有關資助計劃的涵蓋不足，沒有包括所有航線、以及撥款金額不足，而有關政策並不切合實際需要。他邀請署長和副署長在繁忙時間實地視察長洲碼頭，親身體驗居民每天面對的問題，即使提早半小時到達碼頭，亦無法登船。在單車管理方面，他批評新增的單車泊位欠缺管理，泊車區堆滿雜物，有部分界線甚至被刻意抹去。因此，他促請署方關注單車泊位的管理，以及處理阻街的單車，以免問題惡化。此外，運輸署就機動車的發牌事宜諮詢當區的議員時，沒有提供足夠資料，令議員無從提供意見，例如有

關機動車是否有犯規的記錄。他又批評現時的發牌制度存在不少問題，例如批准多輛機動車在同一地點停泊，實際上這是不可行的。他建議署方為機動車提供停泊位，方便司機和管理人員，以免這些機動車隨處停泊，阻礙市民。

14. 周浩鼎議員表示，現時東涌道是連接南北大嶼山的主要道路，但設計上該道路的承載量有限，他希望政府進行長遠規劃時，興建更多道路貫通南北大嶼山，以配合未來的發展。

15. 李志峰議員表示，大澳的陸路交通只有羌山道，但羌山道彎位甚多，居民一直要求改善及拉直彎位，但政府部門多年來只是局部修補，而且進度緩慢，令居民十分不滿。大澳活化計劃推行後，遊客人數增多，但區內的交通配套卻不足以應付需求。在 2008 年發生山泥傾瀉後，他曾要求政府興建一條由東涌至大澳的沿海公路，但當時政府以大澳人口不足為由而拒絕。時至今日，往返大澳的人流大增，根據大嶼山巴士公司 2012 年的數據，乘搭大嶼山巴士往返大澳的人次達 300 多萬，加上其他交通途徑，估計往返大澳的總人次約有 400 萬，此人流應足以支持興建第二條道路。現時由東涌往大澳需時最少 45 分鐘，但新公路的路程只需 15 分鐘，希望運輸署考慮有關建議，以解決大澳的交通問題。此外，在假日期間，大澳居民往往難以乘搭巴士，以致怨聲載道，因此，他希望運輸署促請船公司在假日時，安排大船接載大澳居民往返市區，以改善情況。

16. 余麗芬議員表示，政府過往一直忽略渡輪政策，希望日後制訂政策時，顧及離島居民的需要。現時政府 1 億 9 千萬元的撥款只資助六條渡輪航線，並不包括街渡。但在南丫海難後，街渡營辦商必需付出額外開支，以符合政府新增的安全規定。由於很多離島居民依賴街渡出入，希望政府資助街渡營辦商，確保居民有船搭。此外，她認為現時三年的渡輪牌照期太短，未能鼓勵船公司長線投資，希望政府考慮延長牌照年期。她表示，每逢渡輪牌照到期，居民都擔心加價。中環 4、5 及 6 號碼頭加建工程正在進行，希望政府協助渡輪營辦商增加非票務收入，以減輕加價的壓力。她促請政府審慎考慮渡輪政策。

17. 王少強議員表示，梅窩人口不斷增加，但泊車位數目不足，車輛被迫隨處停泊。他希望運輸署考慮開放緊急通道，以解決問題。

18. 張富議員表示，嶼南道和羗山道路窄彎多，居民一直要求擴闊沿路所有彎位，但卻不得要領。如果不及早改善，一旦發生意外，便會造成道路阻塞，影響居民出入。此外，他建議署方在每條鄉村增加泊車位。

19. 楊何蓓茵署長綜合回應如下：

(a) 渡輪服務

政府提供的 1 億 9 千萬元撥款，是用以補貼兩間船公司在下一個三年牌照期(即 2014 年年中至 2017 年年中)的營運開支。因應船公司在維修及其他開支有所增加，補貼金額作適度上調。按政府的既定政策，公共交通服務應由私營機構根據商業原則經營，以提高營運效益。因此，政府不會全數補貼船公司的開支，故燃料和員工薪酬等開支，仍需船公司負責。如果沒有政府補貼，成本增幅便會全數轉嫁到乘客身上，令票價大幅上升。

至於愉景灣和馬灣渡輪航線沒有補貼的原因，是該兩處地方有較方便的陸路接駁。梅窩雖然亦有陸路交通，但其便捷程度差距甚遠。因此，愉景灣和馬灣渡輪航線未有納入補助計劃內。

有關在繁忙時間乘船困難的問題，署方曾進行實地調查，發現長洲有一至兩班快船，因為已經滿座，所以在原定時間前便已開船，而其他時間的渡輪服務，仍足以應付乘客的需求。署方會與船公司商討如何調度班次，以改善問題。

在牌照期方面，有議員認為如果鼓勵船公司作長線投資，三年的牌照期未必是最合適的安排，署方對此持開放態度。政府現正積極計劃在中環 4、5 及 6 號碼頭加建樓層，用作出租作商業或零售用途，讓船公司賺取更多非票務收入，以補貼渡輪服務。為了租務方面有更佳安排，當局會考慮延長牌照的年期，但當中涉及更改政策及法例，歡迎議員提出意見。



在固定座椅方面，在南丫海難後，海事處是基於安全理由，要求船公司固定普通渡輪豪華船艙的座椅，希望乘客體諒和忍讓。此外，在南丫海難後，街渡營辦商需引入新安全措施及導致額外支出，運輸及房屋局會就此與業界商討，盡量提供協助。

關於由政府購置船隻並外判服務的建議，運輸及房屋局局長早前向立法會財務委員會申請 1 億 9 千萬元撥款時已經說明，購買船隻的資本開支龐大(2010 年的估價為 17 億元)，加上政府需負擔船隻管理及維修的經常開支，反而船公司在商業營運上可能會較有優勢，故政府認為建議不可行。署方會與船公司商討改善服務，以應付長遠的需求，尤其是在“長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”推行後的新增乘客量。

(b) 長洲碼頭

長洲碼頭的使用人數眾多，運輸署已經委託建築署進行改善工程，希望充分利用碼頭的空間，改善排隊安排，並優化候船室的配置和通風系統，署方會與建築署跟進詳細的設計。由於長洲碼頭的重建計劃影響深遠，或會影響海床，所以署方需要與有關部門詳細商討。

(c) 大嶼山的士

大嶼山的士自 1997 年增加了 10 個牌照後，便再沒有增加。運輸署留意到大嶼山的人口和遊客的數目，均有持續增長，故對增發的士牌照的建議持開放態度，歡迎議員提出意見。

(d) 逸東邨巴士服務

就 38 號線而言，運輸署在去年 9 月已要求巴士公司在早上 7 時至 8 時的繁忙時段增加班次，由每 2 至 3 分鐘一班，加密至每 1.5 至 3 分鐘一班。署方留意到東涌總站的排隊情況不甚理想，已要求巴士公司派員維持秩序。運輸署亦曾實地調查，發現市民約等候 3 分鐘便能上車。署方會敦促巴士公司繼續改善服務。

(e) 小巴服務

就引入小巴服務的意見，運輸署會以開放態度處理，但需要審慎規劃。由於燃料、保險和維修費用高昂，加上司機短缺，有部分市區小巴專線經營困難，故署方在引入新小巴線時，需確保新線可長遠營運。此外，現正進行大規模的市區巴士路線重整計劃，因此需審慎規劃新小巴路線，以免公共交通服務重疊。北大嶼醫院仍未全面投入服務，署方與醫院管理局一直保持聯繫，監察使用者人數及是否需要增加新的公共交通服務。未來東涌第 55a，55b 和第 56 區會有新住宅樓宇落成，運輸署會全盤規劃，並考慮是否開闢新小巴路線。

(f) S64 號巴士線

現時 S64 號巴士的路線較長，途徑多站才到達客運大樓，署方正與巴士公司商討可行的方案，以方便乘客。

(g) 青嶼幹線巴士站加設座椅的建議

運輸署現正逐步改善大型巴士及轉車站的配套設施，例如早前在屯門小欖轉車站加設供乘客候車時靠背的設施。署方會跟進及改善青嶼幹線巴士站的配套設施。

(h) 機動車發牌事宜

署方會檢討及改善現有安排，例如提供更多資料，以便議員就發牌申請提出意見。

(i) 路橋收費

由於投資龐大，在主要道路或橋樑收費的做法，在國際間並不罕見，署方會不時檢討青嶼幹線的收費。至於屯門至赤鱗角的連接道路，政府暫時未決定是否收費。署方會將議員的意見轉達給規劃部門，如需收費，政府亦會仔細考慮有關安排。

(j) 翔東路

翔東路車輛的流量不高，運輸署已安排提升該道路安全的工程。翔東路與一般道路無異，如果騎單車者遵守交通規則，署方無權禁止他們使用該道路。不過，署方會密切留意情況。對於違規者，署方會要求警方加強執法。至於海濱長廊單車徑的建議，由於海濱長廊仍在規

劃中，暫時未有定案，署方會將議員的意見轉達給規劃部門，亦會與有關部門保持緊密聯繫。至於試辦單車徑是否可行一事，由於海濱一帶現時有多項工程正在進行中，署方會向有關部門反映議員的意見。

(k) 單車停泊問題

關於長洲碼頭附近新增的 400 個單車泊位，有部分被用作擺放雜物一事，運輸署會與地政總署和食物環境衛生署加強聯絡，以及更緊密地採取聯合行動，確保單車泊位不會被濫用。

(l) 長遠道路規劃

長遠而言，政府會視乎大嶼山的發展而考慮其基建設施。在設計及規劃現時道路時，已考慮遊客人數等因素，因此，應足以應付車輛流量，但署方會密切留意地區的情況，視乎需要而調整規劃。

有關羌山路的改善工程，署方已完成七個彎位的改善工程，而其他彎位的工程亦在進行中。羌山路兩旁都是斜坡，亦有很多樹木，故工程技術難度頗高。如果整條路進行彎位拉直工程，將會涉及大嶼山郊野公園範圍和大量林木，情況複雜。為確保交通暢順，署方會按現時計劃，逐步改善彎位及道路安全，並希望議員繼續提供意見。

(m) 梅窩緊急通道和泊車位

關於開放緊急通道的建議，由於這些通道主要是供緊急車輛使用，若開放或會影響緊急救援工作及整個地區的規劃，故署方暫時沒有計劃開放通道。在泊車位方面，土木工程拓展署所進行的梅窩面貌改善工程，將會重置和增加梅窩的泊車位。署方會與土木工程拓展署緊密聯繫，如有進一步資料，會再向議會匯報。

20. 李志峰議員表示，署長沒有回應大澳居民乘車困難的問題。平日居民乘搭巴士往返東涌，需要等候 6 至 7 架車，假日更需要等候 10 架車。他希望運輸署為居民解決乘車問題。

21. 楊何蓓茵署長表示，運輸署留意到來往大澳 11 號巴士線的遊客眾多，致令居民乘車困難，由於總站開出的巴士往往已經爆滿，導致中途站的乘客無法上車。有見及此，署方已在 2013 年 7 月要求巴士公司增加班次，在加派一輛巴士後，來往東涌至大澳的班次增加了 10 班。此外，署方亦要求巴士公司加開 6 班由沙咀經長沙、塘福和水口至東涌的班次，以及往返東涌和石壁的班次。根據署方在 2013 年 8 月的調查，乘客在中途站未能上車的情況已有改善。署方會繼續與巴士公司密切聯繫，進一步改善班次和服務。

22. 張富議員表示，由於情況迫切，而且增發的士牌照的訴求已提出多年，因此，他要求運輸署盡快增發 50 個大嶼山的士牌照。

23. 王少強議員同意張富議員的意見。

24. 主席請署長將議員的意見帶回部門研究及跟進。

(鄧家彪議員在是項議程討論期間進入會場。)

(楊何蓓茵署長、何裕文先生及羅港西先生在是項議程討論完畢後離開會場。)

## II. 整全廢物管理十年藍圖 (文件 IDC 118/2013 號)

25. 主席歡迎講解文件的嘉賓：環境局局長黃錦星先生,JP、局長政務助理蔡敏儀女士、局長政治助理區詠芷女士、環境保護署副署長(2)陳偉基先生,JP，以及助理署長(自然保育及基建規劃)區偉光先生,JP。

26. 黃錦星局長利用電腦投影片介紹文件內容。

27. 主席表示，關注在石鼓洲興建綜合廢物處理設施專責小組(“專責小組”)在 2013 年 11 月 26 日舉行了第二次會議，小組的報告已載列於文件 IDC 127/2013 號。

28. 容詠嫦議員感謝環境局局長講解整全廢物管理十年藍圖(“藍圖”)。她表示，政府在 2007 年已開始推動減廢計劃，但成效並不理想。政府希望在未來十年把都市固體廢物量減少 40%，能否達至這個目標仍屬未知之數。至於綜合廢物處理設施的選址，她認為現時的選址並不適當。根據政府 2008 年的顧問研究報告，她比較了屯門曾咀和石鼓洲兩個選址，有關資料已放在桌上。她表示，無論在生態影響、海洋生態及對漁業影響，以及與現有廢物處理設施的配合等，曾咀都是較合適的選址。若以石鼓洲為選址，則對自然生態、海洋生態及漁業造成很大影響。石鼓洲是一個天然島嶼，難以配合綜合廢物處理設施的需要。石鼓洲只可靠水路運送廢物，設施興建工程所需的時間、風險和營運成本各方面，均較曾咀為高。除每天運送 3 千噸廢物外，亦需把焚化後的灰燼運往填堆區處理。此外，在遍遠的離島進行基建工程的成本高昂，根據現時的估算，在石鼓洲興建焚化設施的工程造價較曾咀高出 50%。她強調，以自然島嶼作為興建焚化爐的選址並不合適，亦會破壞自然環境。她質疑政府以石鼓洲為綜合廢物處理設施的選址，並非出於技術上的考慮，而是一個政治考慮，受壓力團體影響所致。她認為，這將是繼電視牌照事件後，另一項引起地區人士及市民關注和反對的議題。就藍圖所提出的六項措施，她支持源頭減廢、回收及減少排放，並促請當局加強對回收業的支援，例如玻璃及膠樽的回收及處理，否則會影響減廢及回收等措施的成效。她表示，活動爐排焚燒技術已經日漸式微，希望政府考慮使用新技術，例如等離子氣化技術。她表示，政府每天把 3 千噸廢物運往離島焚化，在運送過程中會產生危險。而焚燒時會釋出有害氣體，例如二噁英。根據世界衛生組織的資料，這些氣體會對人體造成不良的影響，或會導致癌症，孕婦可能出現早產情況，對嬰兒的健康亦會造成影響。因此，她希望當局不要在石鼓洲興建焚化爐。此外，環境局局長早前到長洲時，有不少居民表示反對興建焚化爐，她希望當局考慮民意。在一星期前，她曾致函邀請環境保護署(“環保署”)助理署長(自然保育及基建規劃)區偉光先生前往愉景灣，向居民解釋有關事宜，但至今仍未收到回覆。她希望政府以公開而不是以閉門會議方式進行諮詢，以期達至一個全港市民都可接受的方案。

29. 翁志明議員表示，長洲居民憂慮焚化設施對健康、空氣質素和漁民生計造成影響。因此，若政府未能處理好源頭減廢的工作，他不會支持在石鼓洲興建焚化爐。

30. 王少強議員表示，過往在港島西環和新界各區都設有焚化爐，政府為何關閉這些設施，而不進行優化，現時卻又提出興建新焚化爐。他認為現時綜合廢物處理設施的選址並不合適。

31. 鄧家彪議員表示，根據傳媒報道，在石鼓洲興建廢物管理設施的司法覆核，法庭在 2013 年 7 月裁定政府勝訴，但有關人士或會提出上訴。有評論指政府在整個司法程序仍未完結前便推展計劃，是不尊重司法，他詢問當局對此有何看法，以及現時司法程序的進展如何。此外，他關注三色回收箱所回收的物料，例如價值較低的膠樽和玻璃樽，最終會被運往堆填區棄置。他詢問，政府如何確保回收物料不會在堆填區棄置或運往未來的焚化爐。

32. 周浩鼎議員表示，回收及源頭減廢的工作是必需的，但即使多管齊下，仍未能完全處理本港的大量垃圾，因此或無可避免地需要利用焚化爐處理廢物。在選址方面，政府在不同場合已多次解釋，選址石鼓洲是希望利用海路運送廢物，避免車輛運送，減少對本港其他地區的影響，他希望政府進一步解釋有關選址的原因。對於在石鼓洲興建焚化爐一事，離島(特別是長洲)居民仍有不少憂慮。他詢問當局會否提供一些誘因或補償，令他們更容易接受有關安排。他詢問，利用焚化設施轉廢為能，每年可以提供多少電力。現時不少國家或地區，在推行有關建設時，都會向當地居民提供補償。他表示，香港面對的廢物處理情況相當嚴峻，無論如何致力減廢，仍有不少垃圾需要處理，問題已是迫在眉睫，因此大家要切實考慮如何解決。

33. 張富議員表示，大嶼南空氣清新，環境優美，在石鼓洲興建焚化爐會對區內造成嚴重影響。政府在數十年前已把大嶼南不少土地劃入自然保育區和海岸保護區，但現時卻選擇在石鼓洲興建焚化爐。他不認同當局指有關設施不會影響環境的說法。

34. 黃漢權議員表示，政府的決定並不明智，離島區由多個美麗島嶼組成，不少土地被劃入郊野公園範圍內，例如大浪村就是因此而無法建興連接路。如果在石鼓洲興建焚化爐對居民不會有影響，為何規劃署要把不少離島的土地劃作綠化地帶、自然保育區和海岸保護區。早前長洲區議員已向運輸署署長反映現時長洲的渡輪服務不足，居民往往難以登船，若如文件所述，在焚化爐建成後，有不少市民經長洲前往石鼓洲，則長洲居民便更難登船。他批評兩個政策局之間欠缺溝通。他表示，離島居民希望居住環境清新及綠

化，故他請政府考慮在其他地區興建焚化爐。

35. 李桂珍議員表示，不少長洲居民向她反映，憂慮焚化爐對健康和空氣的影響，他們對於每日可處理 3 千噸垃圾的焚化設施欠缺信心。她詢問政府如何解決居民的憂慮。

36. 賴子文議員表示，希望環境局局長在上周到訪長洲時確實聽到居民的意見。他支持“5R”，認為政府在做好源頭減廢之前，不宜興建焚化爐。他引用日本的學校教育為例，表示本港在環保教育方面所投放的資源不多。此外，他關注在石鼓洲興建焚化爐需要大規模填海，而且不可逆轉，並會引起很大的關注。因此，若政府未能做好回收和教育方面的工作，他不會支持在石鼓洲興建焚化爐。

37. 黃錦星局長綜合回應如下：

- (a) 政府早年關閉舊有焚化設施的安排，或未盡完善，但他希望議員向前看。現屆政府提出藍圖，希望與大家同心協力，應對香港的廢物處理問題。
- (b) 本港目前廢物管理的情況相當嚴峻。在末端處理方面，雖然當局大力增加回收比率，但本港每日仍需處理數千噸垃圾，而堆填區將會在未來2至6年內陸續飽和，因此必須解決末端廢物處理這個全港性的問題。在近一年的社會討論中，市民的主流意見認為，本港應增加轉廢為能的比率，以減少對堆填區的依賴。有意見認為，藍圖建議把約 23%的垃圾作為轉廢為能的目標偏低，應考慮及早提升轉廢為能的比率。在香港發展現代化焚化設施的計劃已討論十多年，由於在石鼓洲興建綜合管理廢物設施需時，預計仍需約 7 年才可落實，若再議而不決，估計本港 10 年內都不會有轉廢為能設施，以減輕堆填區的壓力，希望議員明白。
- (c) 在源頭減廢方面，政府是首次在同一立法年度內，推出三項減廢政策及法規，包括把生產者責任計劃擴展至飲品玻璃樽。由此可見，政府是積極推動本地循環再造的工作。但由於立法需時，相信需要1至2年，才可見到措施的成效。

- (d) 在支持回收業方面，政府會積極研究各項促進回收業發展的政策和措施，由於當中涉及土地資源和其他方面的安排，政府需時醞釀和落實政策。
- (e) 處理本港廢物的問題刻不容緩，否則或會出現垃圾圍城的情況，希望議員明白這個客觀事實。因此，藍圖提出的全方位措施，包括立法、支持回收及教育等，需要同時進行，以解決本港短期及中期的廢物處理問題，並建立回收減廢的文化。
- (f) 在選址方面，政府在 2008 年展開研究，然後在 2011 年就兩個選址提交環境評估報告，繼而在 2012 年將有關建議提交城市規劃委員會審議，有關資料都是公開和透明的，公眾人士均可查閱，以了解整個選址的演化過程。
- (g) 無論設施的選址座落何處，都會引起關注。選址石鼓洲，是考慮過本港廢物管理設施的整體佈局、環境、運輸效益等因素後而決定的。現時本港的北、西、東部都有不同的廢物管理設施，將綜合廢物管理設施設於香港的南端，會令設施的整體分布更為平均，是一項合情合理的安排。選址石鼓洲的另一項優點是可利用水路運輸。由於石鼓洲的設施主要是收集香港島及九龍的垃圾，因此可利用現有的垃圾轉運站，透過水路運輸，減少對陸路的需求。
- (h) 政府不排除未來或需要更多轉廢為能的設施。現時一個設施只可處理本港約 3 分之 1 的廢物，仍有約 22% 廢物需要利用堆填區進行末端處理。因此，未來或需在本港其他地方增建有關設施。若未來科技有進一步發展，環境局會再作考慮。但現時建議的石鼓洲選址和應用技術，當局認為是合適的。
- (i) 在保障健康方面，政府十分關注市民的健康，因此，將以要求最高的歐盟標準作為基礎，並會透過設計和監管，以達至這個標準。環境局會與市民和持分者共同監測，包括設置空氣監測站，以科學化的數據，釋除市民的疑慮。



- (j) 在再生能源方面，不少人認為透過焚化，既可解決廢物問題，亦可產生再生能源，轉廢為能，是一舉兩得的做法。根據現時的估計，石鼓洲的綜合廢物管理設施，每年可產生本港家居住戶所需的約 1% 電力。
- (k) 在漁民補償方面，將會透過漁民補償機制處理。
- (l) 關於司法覆核的結果，法庭是在 2013 年 7 月裁定政府勝訴，並解答了有關環評報告和健康方面的關注，事情已告一段落。至於有關人士提出上訴一事，由於上訴可能需時數年，而政府需要對市民負責，因此必需抓緊時間，將有關建議先提交立法會和社會討論，並向立法會申請撥款，以便進行前期招標工作。相信在落實標書之前，有關法律程序經已完成。這樣便可以善用時間。

38. 區偉光先生就廢物處理技術補充如下：

- (a) 環境局十分重視轉廢為能設施對居民健康的影響，因此會採用最嚴格的歐盟排放標準，確保有關設施在設計和運作達到歐盟的要求。至於有關技術是否落後一事，現時政府提出採用的先進活動爐排焚燒技術，是當今的主流先進技術，安全可靠，現有超過 20 個最先進國家或地區，合共約 900 個設施採用該技術運作。由 2009 年至今，大部分新建的設施，都採用該技術。
- (b) 在氣化技術方面，現時全球只有約 90 個設施採用有關技術。在處理量方面，現時最大設施位於日本，每天最多只可處理 720 噸廢物。氣化技術並不是一項新技術，但技術未成熟，仍在試驗階段。而在過往 10 年，亦出現失敗的例子。德國是首個使用有關技術的國家，在 2004 年，德國一間使用氣化技術的設施發生意外，最終被迫關閉，現時德國已經沒有氣化廢物處理設施。英國一間氣化廢物處理設施自 2009 年投入運作後，有多於 200 份報告指其排放物(包括二噁英等)超出英國環保局規定的上限，結果英國環保局在 2012 年 6 月正式要求關閉該設施。由此可見，有關技術並未成熟。

(c) 在等離子氣化技術方面，環保署一直留意該技術的發展。根據2007年及2009年所進行的技術檢討，顯示該技術並未成熟，不適合用作處理大型都市固體廢物，而近年等離子氣化技術沒有太大發展。現時全球只有少於15個有關設施，其中不少還在試驗階段，而且有關設施的規模及處理能力有限。現時全球處理量最高的設施，每天只可處理約80噸廢物。英國現正興建一所等離子氣化廢物處理設施，但仍未投入運作。環保署多年來一直留意等離子氣化技術的運作記錄。在2003年，日本首個等離子氣化廢物處理設施進行試驗，該設施每日可處理220噸廢物，但最初多年一直出現技術、維修和合約等問題。最後，有關設施在2012年12月關閉。因此，環保署對等離子氣化技術有所保留，但會繼續留意技術的發展，並計劃在2014年3月與立法會議員前往歐洲，實地考察活動爐排焚燒及氣化技術的廢物處理設施。

(會後註：2014年1月12日下午，環境保護署助理署長(自然保育及基建規劃)區偉光先生在愉景灣社區會堂向居民講解整全廢物管理十年藍圖和綜合管理廢物設施計劃。同時，代表可持續發展委員會的香港生產力促進局首席經理王小偉先生亦講解了都市固體廢物收費的《誠邀回應文件》，並收集了居民的意見。)

39. 鄭官穩議員表示，他所接觸的年青人或中學生，對於在石鼓洲興建廢物處理設施持較正面的態度，但大前提是有關設施必須符合最高標準，否則他們難以支持有關計劃。一如翁志明議員和賴子文議員所述，他亦認為廢物源頭分類和增加回收是必需的，但他關注政府多年來提出的減廢和回收計劃，一直並不成功，只有三色回收箱略有成效。就有回收承辦商將回收物棄置於普通垃圾箱的情況，他批評政府把關不力，令市民感到不滿，因此，他希望政府加強對回收承辦商的監管和增加罰則。在選址方面，若從數據看，曾咀的選址可能較石鼓洲更適合興建有關設施。但屯門區已有發電廠、污泥處理設施、堆填區等，該區居民會質疑是否適宜在區內再興建其他廢物處理設施。他表示，把所有厭惡設施集中在任何一區都是不當的，除非該區無人居住。他雖然是離島區議員，但亦不可置屯門居民於不顧。最後，他促請政府先行做好垃圾分類及回收，再考慮興建焚化設施。

40. 周轉香副主席表示，本港的廢物處理問題迫在眉睫。在減廢方面，若要轉廢為能，必須妥善處理回收後的廢物。她表示，不少回收業界及從業員關注政府是否有政策，協助和支援回收業處理回收後的廢物，以達至循環再用的目的。雖然政府已成立跨部門的督導委員會，以加強統籌源頭減廢的工作，但她希望政府早日制定政策和措施，協助回收業做好源頭分類和循環再造的工作，以加強市民的信心。她舉例表示，現時具價值的廢物，例如紙張或鋁罐，不少人爭相回收，但價值較低的廢物，例如玻璃樽或膠樽，則無人問津，結果被棄置於堆填區。她認為政府必須投放資源協助業界，這樣才可減輕堆填區的壓力，亦必須整體考慮各項環保政策和措施。她又表示，在屯門環保園的回收業界亦經營困難，亟需政府協助和支持，希望政府早日回應。今日有不少居民旁聽會議，他們對焚化爐選址石鼓洲感到憂慮，亦擔憂政府所採用的技術是否安全，以及對健康的影響。她促請政府除了提供數據和承諾外，並考慮重整周邊地區的規劃，解除部分限制，例如透過修訂規劃大綱圖，以便擴闊嶼南道。此外，離島區內亦有不少不受歡迎的設施，例如監獄、醫療廢物和火藥庫等，若政府只要求離島居民以全港大局為重，卻沒有回應地區的訴求及改善社區，這樣對離島區並不公平。

41. 黃錦星局長回覆如下：

- (a) 香港整體的廢物回收率雖未如台灣等地，但尚算不俗。他明白議員關注路旁三色回收箱的情況，雖然這不是主要的回收途徑，共佔整體回收不足 1%，但環境局有決心改善情況。該局將與食物環境衛生署合作，在向回收承辦商發出的新招標文件中，加入新條款，例如利用透明袋盛載回收物，希望市民不會把回收物和普通垃圾混在一起，以改善情況。
- (b) 政府有決心推動回收業的發展，因此成立了由政務司司長領導的督導委員會，以便統籌有關政策局和部門的工作，希望透過土地、資金、綠色採購等各方面扶持回收業。政府會盡快推出相關的政策。
- (c) 紙張和鋁製品有較成熟的回收市場，但塑膠製品則未有。政府已委託顧問公司研究，政府應如何介入。

- (d) 就議員提出利用轉廢為能的機遇，以及重整或改善周邊地區的建議，政府持開放態度，並願意和地區人士商討。

42. 主席總結表示，感謝環境局局長到離島區議會講解藍圖，介紹包括減廢、推動回收、廢物徵費、堆填區擴建及興建石鼓洲焚化爐等各項措施的最新進展。離島區議會明白本港廢物問題的挑戰迫在眉睫。在今日的會議及早前由環境局副局長出席的區議會專責小組會議上，議員提出了不少意見和關注。議會雖然理解本港需要興建焚化爐，但居民憂慮石鼓洲的選址會影響健康和生活。政府在落實興建焚化爐之前，必須在以下方面作出承諾和提出實際行動計劃，否則離島區議會是不會支持在石鼓洲興建焚化爐：

- (a) 排放物水平必須達到歐盟標準，運作時需公布排放數據供公眾監察；
- (b) 成立有地區人士參與的委員會，跟進居民對焚化爐的憂慮和回應地區訴求，並在設計階段及運作時進行監察；
- (c) 因應填海對漁民的影響作出賠償；
- (d) 承諾積極回應並跟進受影響鄰近社區所提出的訴求，例如增加及改善社區設施和配套等。

43. 主席表示，區議會的專責小組會繼續跟進焚化爐的事宜，並會在適當的時候，邀請局方到小組匯報和討論。

(黃錦星局長、蔡敏儀女士、區詠芷女士、陳偉基先生及區偉光先生是在是項議題討論完畢後離開會場。)

### III. 通過 2013 年 10 月 21 日的會議記錄

44. 主席表示，上述會議記錄已收錄政府部門及議員就初稿提出的修改建議。

45. 議員沒有提出其他修訂建議，並一致通過上述會議記錄。

IV. 可持續發展委員會都市固體廢物收費社會參與過程 —「減廢 - 收費點計？」  
(文件 IDC 113/2013 號)

46. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：社會參與過程計劃總監香港生產力促進局首席顧問王小偉先生，以及項目主任陳嘉儀女士。

47. 王小偉先生利用電腦投影片介紹都市固體廢物的收費機制、收費計劃的涵蓋範圍和收費水平等。

48. 賴子文議員表示，由於香港各區市民棄置垃圾的模式不同，推行都市固體廢物按量收費將會非常困難。他以離島區為例表示，在實施廢物按量收費時，或會有居民在晚上把垃圾棄置於偏僻的街道上。他建議當局分階段落實徵費計劃，並配合“香港資源循環藍圖 2013-2022”推行。在第一階段，他建議以整棟樓宇的廢物量作為收費單位，並根據“香港資源循環藍圖 2013-2022”的目標，訂立樓宇棄置廢物量的基線。如廢物量是在基線以下，便無需向該棟樓宇的住戶徵費。反之，若在基線以上，便按量收費。對於廢物量低於標準的樓宇，建議政府提供獎勵，作為減廢的誘因。然後，政府應設計近似日本或台灣的廢物分類模式，逐步把廢物分類擴展至家庭及個人層面。

49. 周轉香副主席表示，政府應以教育為主，而收費主要是以減少廢物量為目的，並提供誘因，以回收廢物。政府的第一階段諮詢結果顯示，超過六成市民贊成按量收費，並意識到有責任承擔處理垃圾的成本。不過，她擔心有部分市民認為既已付費，便無需減廢。因此，政府應加強源頭減廢的教育。她希望政府制訂政策和投放資源，扶持轉廢為能的產業。以廚餘為例，若可將廚餘轉廢為能，便會成為誘因，推動分類回收。她舉例表示，使用預繳式專用垃圾袋，較按整座樓宇的廢物重量或體積徵費，更能有效達至減廢。至於非法棄置垃圾的問題，她建議政府在推行廢物徵費時，配合公民教育及有效的執法，從而改變市民的行為。

50. 容詠嫦議員十分支持諮詢文件的方向及政策原則。她表示，自從政府推行塑膠購物袋環保徵費後，零售商所派發的膠袋數目減少了九成。台灣及南韓推行都市固體廢物徵費，成績有目共睹，所以她認為香港亦應朝此方向處理廢物問題。她建議，既然全港超過九成的居民都住在有物業管理的樓宇內，政府可按廢物的重量或體積徵費。就離島區而言，她建議善用廚餘，作為農耕的肥

料。在收費模式方面，離島居民可以使用預繳式專用垃圾袋，以符合污者自付的原則。此外，由於香港的廚餘多由食肆產生，她希望政府教育市民珍惜食物，將剩下的食物帶回家。

51. 王小偉先生綜合回應如下：

- (a) 雖然根據外國的經驗，為廢物量訂立基線的做法並不普遍，因處理廢物是個人的責任。但可持續發展委員會會積極研究是否訂立基線，以減低產生較少垃圾的市民的收費。一般意見認為基層市民產生較少垃圾，所以如他們的垃圾棄置量低於基線便不用付費。不過，在執行上可能會較為複雜。
- (b) 在廚餘方面，政府現正興建兩個每日分別可處理 200 至 300 噸廚餘的設施。業界認為，棄置垃圾時，應分開廚餘和其他垃圾。亦有意見認為，政府應撥出部分廢物徵費所得的款項，以資助業界處理商業價值較低的可回收物。
- (c) 根據外國的經驗，使用預繳式垃圾袋亦會有漏洞。以台北和首爾為例，兩地實施都市固體廢物收費時，制定了相關法例防止市民非法棄置垃圾。以台北為例，市民可檢舉違例者，如成功可從罰款的一部分獲取獎金。不過，由於香港的社會文化和實際情況不同，外國的做法未必完全適用。

(王小偉先生及陳嘉儀女士在是項議題討論完畢後離開會場。)

V. 有關骨灰龕場的提問  
(文件 IDC 114/2013 號)

52. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：食物環境衛生署(“食環署”)離島區環境衛生總監黃偉宏先生。

53. 黃福根議員介紹提問內容。

54. 黃偉宏先生感謝大嶼山分區委員會支持在梅窩禮智園墳場增建骨灰龕，以及黃福根議員於 2013 年年初與食環署職員到現場實地視察。就食環署申請把是項涉及 2,750 萬元有關設置 784 個標準骨灰位的工程，納入小規模建築工程項目的建議，署方已接獲政府產業工程策略小組的回覆，指由於工程地點是在郊野公園保育區內，食環署必須完成選址的環境影響評估(“環評”)及交通檢討報告。就此，署方已經安排相關研究的撥款，並委託建築署聘請顧問。建築署現正草擬聘請顧問的標書，預計於 2014 年第二季完成招標事宜，以及根據有關法定要求及既定程序，展開詳細環評及交通檢討。若一切順利，預計可於 2015 年第三季完成報告及獲得環保署簽發環境許可證。在確定選址適合用作興建骨灰龕後，食環署便會諮詢離島區議會。

55. 李桂珍議員詢問，新增建的骨灰龕位何時可以供長洲居民申請使用。她希望食環署檢視各區骨灰龕的供應，並盡早籌劃及增建骨灰龕，以免供不應求。

56. 黃偉宏先生表示，他將於會後回覆李桂珍議員的詢問。

(會後註：食環署在會後所提供的資料，已在 2013 年 12 月 30 日送交各議員參閱。至於長洲火葬場靈灰安置所新加建的 1 千個新靈灰龕位，預計於 2 月中展開配售。)

## VI. 有關南大嶼山越野單車徑網絡工程的提問 (文件 IDC 115/2013 號)

57. 主席表示，土木工程拓展署已提供書面回覆，供議員參閱。

58. 黃福根議員介紹提問內容。他對土木工程拓展署的書面回覆表示不滿。據他了解，該工程的設計圖則已經擬備好，只是仍未獲批撥款，他希望工程盡快展開。

59. 容詠嫦議員認同黃福根議員的意見，希望土木工程拓展署正面和積極地處理問題，而非只提供書面回覆給議會。此外，她認為漁農自然護理署不應禁止市民在郊野公園內踏單車，而應在郊野公園的適當地點開闢一些安全的道路，供踏單車者使用。她表示，

很多單車愛好者希望在老虎頭至東涌一帶郊野公園範圍內的行山徑進行越野單車活動，她希望食環署就梅窩禮智園墳場增建骨灰龕進行環境和交通影響評估時，可涵蓋上述範圍。

60. 主席請秘書處向相關政府部門轉達議員的意見。

VII. 有關翻新梅窩景貌工程的提問  
(文件 IDC 117/2013 號)

61. 主席表示，土木工程拓展署已提供書面回覆，供議員參閱。

62. 王少強議員介紹提問內容，並補充表示，希望土木工程拓展署加快工程進度。

63. 黃福根議員表示，據了解，就是項工程的招標，土木工程拓展署只接獲一份標書。他詢問該份標書未能符合甚麼規定，以及取消該招標的原因。他擔心重新招標後，若仍未有承建商成功中標，工程會再度延誤。

64. 盧國中先生表示，土木工程拓展署就是項工程只接獲一份標書。署方評審標書時，並非只考慮工程造价，亦會考慮承建商是否有合適經驗承接工程。由於當時接獲的標書未能符合“有合適經驗”這項規定，所以署方得到中央投標委員會的批准後，取消了該項招標。署方已於 2013 年 11 月 29 日重新招標，亦已優化相關的招標條件，並加強宣傳，希望有更多承建商投標。

65. 黃福根議員詢問，土木工程拓展署招標時，是否只會向署方認可的合資格承建商發出邀請。他認為，日後如承建商未能按招標文件所載的規定投標，署方應考慮施加罰則。

66. 盧國中先生表示，土木工程拓展署是根據發展局所制定的“丙組認可公共工程承建商名冊”(“Group C Approved Contractors for Public Works”)，發出邀請投標的通知。

67. 主席請土木工程拓展署考慮議員提出的意見。



VIII. 有關鄉村車輛的提問  
(文件 IDC 116/2013 號)

68. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島劉啓恩先生。

69. 鄭官穩議員介紹提問內容。

70. 劉啓恩先生表示，長洲的道路一般是供人車共用。鄉村車輛許可證(“許可證”)的條件列明，鄉村車輛只可安裝一個向前和一個向後的排擋。在諮詢本署轄下的車輛安全及標準部、離島分區辦事處及香港警務處後，有關方面一致認為現階段應維持有關規定。在車速方面，現時法例沒有訂定鄉村車輛的安全車速。為提高駕駛安全，運輸署已在許可證上加入有關排擋的條件。

71. 鄭官穩議員詢問香港警務處當時是如何回覆運輸署的諮詢。他表示，限制鄉村車輛安裝一個向前和一個向後的排擋，並不能限制車速，因為原廠車輛是有三個向前和一個向後的排擋，換言之，駕駛者可選擇使用第一至三個向前的排擋。如果使用第三個排擋，車速會較快，落斜路時會很危險。但如果使用第一個排擋，車速便會很慢，亦不環保。因此，他認為現時對排擋的規定不能限制車速，亦不能保障行人的安全。

72. 容詠嫦議員支持鄭官穩議員的意見。她表示，有關法例是在多年前訂立，而鄉村車輛主要是用作運輸用途。既然康樂及文化事務署使用的鄉村車輛不受規限，為何其他鄉村車輛(包括498輛愉景灣高爾夫球車)要受限制。她建議運輸署限制鄉村車輛使用道路的車速，並由警方執法，而非限制車輛的排擋。此外，現時大部分鄉村車輛採用柴油，影響環境和市民健康，她希望運輸署和環保署鼓勵鄉村車輛使用環保燃料。

73. 賴子文議員同意剛才兩位議員所提出的意見。他表示，即使在人車共用的道路上，亦應有車速限制。鄉村車輛的發牌條件應與現行法例一致。現時法例規定，進口汽車不可改裝，如未能達標，便不能進口。他不明白為何政府不規管進口的鄉村車輛，並質疑是否法律上有漏洞。最後，他認為如道路沒有車速限制，警方便無法執法，亦會造成非常嚴重的問題。

74. 黃寶茵女士表示，據她了解，運輸署與鄺官穩議員就鄉村車輛的建議舉行了會議，而警方亦有派代表列席。警方一貫以維持交通和行人安全為首要任務，對鄺議員的建議並沒有特別意見。作為執法部門，警方尊重議員和運輸署的意見，並會按照法例執法。

75. 劉啓恩先生補充，根據《道路交通(鄉村車輛)規例》第三條，政府部門擁有或使用的鄉村車輛不需要向運輸署申請許可證。

76. 鄺官穩議員表示，政府部門的鄉村車輛不受限制，但一般鄉村車輛卻受限制，完全不合理。現時沒有部門能夠回答“長洲道路有否車速限制”的問題，如果沒有車速限制，執法部門便不能檢控超速的鄉村車輛。因此，為有效監管鄉村車輛，他建議運輸署在發牌條件中，加入車速限制。此外，現時鄉村車輛駕駛者無需持有駕駛執照，如遭檢控，只會被罰款，但仍可繼續駕駛鄉村車輛。然而，持有駕駛執照者違規，便會被扣分，甚至停牌。他認為現行制度有很多問題，促請署方盡快檢討。

77. 賴子文議員表示，如果長洲的道路現時沒有車速限制，運輸署便應訂定車速限制。他批評署方就鄉村車輛發牌事宜諮詢議員時，沒有提供足夠資料。而確保鄉村車輛符合標準，是運輸署的責任。

78. 李桂珍議員表示，運輸署只會就發牌事宜諮詢議員的意見，但卻沒有做好監管鄉村車輛車速的工作，令議員被市民質疑。

79. 張富議員詢問，不受規管的政府鄉村車輛，是否議員所指的駕駛式鄉村車輛。

80. 劉啓恩先生澄清，法例列明，政府部門擁有或使用的鄉村車輛，包括駕駛式的鄉村車輛，不需要向運輸署申請許可證。但政府的鄉村車輛在出廠前，必須交由機電工程署檢驗，以確保符合標準。

81. 李志峰議員表示，現時規定鄉村車輛只有一個向前和一個向後的排擋是不合適的。如果只有一個向前的排擋，車輛便需完全依賴油門發動，上斜坡不夠馬力，而下斜坡時只能靠剎車掣拖行車輛，十分危險。如果鄉村車輛有三個排擋，上下斜坡時可使用第一個排擋，平路則使用第二個排擋。此外，據他了解，現時鄉村車輛都是採用電油，而非柴油，配合水泵車頭和排擋機器，車速可以很

快。因此，他認為需要限制鄉村車輛的車速。

82. 劉啓恩先生補充，由於長洲的道路是人車共用的，所以難以加入車速限制，情況和單車徑相近。

83. 鄭宜穩議員表示，不應把單車和鄉村車輛相提並論，因為踏單車不需要許可證，但駕駛鄉村車則需要。他強調，“一個向前和一個向後的排擋”的規定不合理，不能保障道路安全。他要求運輸署在許可證中加入車速限制的條款，以便執法部門檢控超速車輛。

84. 主席請運輸署將議員的意見帶回部門研究，並檢討現時許可證的條件。

(劉啓恩先生、黃漢權議員及周浩鼎議員在是項議題討論完畢後離開會場。)

## IX. 有關促請政府支持離島及新界荒廢農地復耕的提問 (文件 IDC 119/2013 號)

85. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：漁農自然護理署(“漁護署”)農業主任(發展)陳益民博士。

86. 陳連偉議員介紹提問內容。

87. 陳益民博士表示，漁護署每月均會在上水大龍實驗農場，舉辦各種耕種培訓課程，講解耕作、害蟲防治的知識及介紹新品種的農產品等。每次講座都有約一百人參加，包括離島區的農友。農業界亦有舉辦培訓課程，例如綠田園基金會每年均會舉辦課程，教導業界種植有機農作物。而香港有機資源中心認證有限公司及漁護署亦會安排海外交流團，讓業界人士前往台灣、馬來西亞等地考察。此外，署方致力鼓勵農地復耕，但由於大部分農田的擁有人沒有意欲耕作，亦不願將耕地出租，導致農地荒廢。署方一直協助租耕人士物色農地，但成功的個案並不多。以離島區而言，過往亦有成功個案，租耕人士經署方介紹後，在梅窩建立農場，並將農產品售予當區及愉景灣的居民，而且售價不錯。他認為，帶動農業復興的關鍵，是在於農產品能否賣到理想的價錢。若能做好產品的市場需求，令耕作者的收入提升，便能使農業復甦。此外，近年不少年

青人對耕種產生興趣，上述講座亦有不少年青人參加，亦有很多市民透過農耕學習傳統文化。最後，他補充，署方近日出版了“香港休閒農場指南 2014”(“指南”)，介紹全港 127 個農場，方便市民前往參觀，以了解耕種的流程及購買其農產品，以實際行動支持農場的發展。他會後會向議員提供上述指南，以供參閱。

88. 張富議員表示，多年前他要求漁護署在大嶼南提供農用灌溉水，但直至現時仍未有進展，現時需從其他水源以人手運水到農地灌溉，十分不便，希望署方加緊跟進。

89. 李志峰議員表示，農地復耕首先要解決運送肥料及農產品的問題，但大嶼山郊區的交通網絡並不完善，而自石壁水塘建成後，亦缺乏農用灌溉水。若能解決上述問題，相信不少大嶼山居民都有意復耕。

90. 黃福根議員表示，梅窩有很多農地雜草叢生，他詢問署方會否派人協助開墾農地。

91. 陳益民博士表示，署方有協助農耕者提供農用灌溉水的服務，但農地必須進行耕種，以及附近有水源，署方將會設法引水到農地。如有需要，可與該署聯絡。關於大嶼南申請農用灌溉水一事，他會向該署水利組查詢後再回覆。至於運輸問題，據了解，大嶼山的農耕者多數將農產品賣給附近及愉景灣的居民，若要賣到較遠地區，運輸費用會較高，農耕者需自行解決。此外，署方可免費借出機器，供農友開墾荒地。

(會後註：有關大嶼南灌溉設施的申請的進展，漁護署的回覆已送交議員參閱。)

(黃寶茵女士在是項議題討論期間離開會場。)

(陳益民博士及容詠嫦議員在是項議題討論完畢後離開會場。)

X. 有關要求增加東涌普通科門診名額及開設中醫服務的提問  
(文件 IDC 130/2013 號)

XII. 北大嶼山醫院最新情況  
(文件 IDC 111/2013 號)

92. 主席表示，由於議程(10)及(12)的內容相關連，建議一併討

論。他歡迎出席回應提問及講解文件的嘉賓：醫院管理局北大嶼山醫院副行政總監莊義雄醫生，以及九龍西醫院聯網家庭醫學部門主管姚玉筠醫生。此外，醫院管理局(“醫管局”)中醫部亦就 IDC 130/2013 號的提問提供書面回覆，供議員參閱。

93. 鄧家彪議員向醫管局代表遞交了一封意見書，並簡介 IDC 130/2013 號的提問內容。

94. 莊義雄醫生回覆如下：

#### 中醫服務

- (a) 為配合政府的施政方針，醫管局由 2003 年起，分階段在全港 18 區設立合共 18 間中醫教研中心。離島區中醫教研中心是本港第 18 所中醫教研中心，由醫管局、非政府機構及本地大學三方協作組成，並由非政府機構營運，以推動本港中醫藥的發展。
- (b) 離島區中醫教研中心設於東涌普通科門診舊址，裝修工程已經開始，如工程順利完成，預計中心將於下一年度 (2014/15 年度) 下半年投入服務。

#### 東涌普通科門診服務

- (c) 因應北大嶼山醫院正式投入服務，東涌普通科門診診所已於 2013 年 9 月 30 日遷往該醫院的北大嶼山社區健康中心，而門診名額及服務均維持不變。
- (d) 近年，醫管局推行多項措施以強化普通科門診服務。在照顧慢性疾病病人方面，醫管局推出一系列加強慢性疾病治理的基層醫療服務，包括由跨專業團隊為患有糖尿病或高血壓等疾病的長期病患者，進行健康風險評估及針對性護理，以減低病人出現併發症的風險和求診次數，又可騰出籌額供偶發性疾病病人使用。
- (e) 醫管局明白普通科門診服務的需求殷切，因此會密切監察上述措施的成效，並會繼續密切留意東涌居民對門診服務的需求，以制訂適當的措施。

95. 鄧家彪議員詢問現時東涌普通科門診有多少個名額、醫管局會否考慮在 2014/15 年度增加名額，以及需考慮甚麼因素。他表示，自從東涌普通科門診遷往北大嶼山醫院後，他接獲不少居民的投訴。他詢問醫管局有否相關的投訴數字、離島區中醫教研中心將由哪一個非政府機構負責營運，以及該中心將於 2014 年何時投入服務。

96. 莊義雄醫生回覆如下：

(a) 東涌普通科門診的名額並沒有減少，可能是該診所遷往北大嶼山醫院後，毗鄰逸東邨，所以有較多逸東邨居民使用門診服務。而醫管局亦曾接獲逸東邨居民較難預約門診服務的投訴。全港 18 區都有普通科門診名額不足的問題，醫管局明白普通科門診服務的需求殷切，並會密切留意東涌居民的需求。

(b) 離島區中醫教研中心將由仁愛堂負責營運。他將於會後提供該中心的啟用時間。

(會後註：根據醫管局提供的資料，若工程順利完成，離島區中醫教研中心將於 2014 年年底啟用。)

97. 姚玉筠醫生補充表示：

(a) 東涌普通科門診遷往北大嶼山醫院後，門診名額並沒有減少。在冬季的流感季節，會出現較多偶發性疾病個案，故市民對門診服務的需求會有所增加，東涌居民或因而感到較難預約普通科門診。醫管局會向病情較穩定的慢性病患者提供較多的藥物，以騰出籌額，供偶發性疾病病人致電預約服務。

(b) 醫管局會有“替假”醫生供臨時調配，但踏入冬季的流感季節後，市民對各普通科門診服務的需求殷切，局方會因應情況而調動人手，以應付需求較大的門診。

(c) 醫護人手是增加普通科門診名額的重要考慮因素。現時醫生人手緊絀，預計在 2014 年醫生的數目仍然不足。醫管局明白市民對普通科門診服務的需求殷切，在醫生人手許可的情況下，局方會考慮增加普通科門診的名額。

98. 周轉香副主席表示，普通科門診名額不足是全港 18 區的問題，希望醫管局增撥資源，以增加門診服務的名額。東涌普通科門診遷往北大嶼山醫院後，有較多逸東邨居民使用該門診服務。由於診所面積較大，診症室數目亦較多，所以居民期望門診名額亦會增加。她希望醫管局設法改善普通科門診名額不足的問題，並向居民解釋未能增加名額的原因。她歡迎醫管局提供及繼續研究騰出籌額的措施，以紓緩基層居民“睇病難”的問題。

99. 老廣成議員表示，在遷往北大嶼山醫院後，東涌普通科門診診所環境改善，吸引了不少逸東邨居民使用服務，反映居民認同服務的質素。但有不少居民向他反映，多天都未能成功透過電話預約普通科門診服務，擔心延誤病情。他詢問醫管局會否檢討電話預約的方式。此外，現時電話預約系統沒有預約時間的選擇，他希望局方研究改善。

100. 鄧家彪議員續問，醫管局會否在 2014/15 年度增加東涌普通科門診的名額、現時該門診的名額數目，以及名額數目會否受到醫生突然未能上班所影響。

101. 莊義雄醫生回覆表示：

(a) 現時醫護人手短缺，醫生人手供應緊張，醫管局需要考慮和兼顧北大嶼山醫院的服務和發展，作出優次安排。局方仍在檢視 2014/15 年度東涌普通科門診的名額，但由於醫生人手緊絀，相信難以大幅度增加名額。醫管局會以疏導方式，加強專職醫療及護士服務，以減少慢性疾病患者使用普通科門診，從而騰出更多名額，供偶發性疾病患者使用。

(b) 他會向局方反映議員就普通科門診電話預約系統所提出的意見。

102. 莊義雄醫生介紹文件 IDC 111/2013 號有關北大嶼山急症室服務的最新發展。他補充，有急症室求診者向院方反映，離開醫院時很難找到的士。日後急症室服務延長至每日 16 小時後，交通接駁會更成問題，尤以深夜為然，希望區議會提供協助。

103. 周轉香副主席感謝醫管局履行承諾，在 2014 年 1 月提供 16 小時急症室服務。她詢問日後提供 24 小時急症室服務後，醫院會否有住院服務。她表示，在早前運輸署署長到訪區議會時，議員已要求政府增發大嶼山的士牌照，並引入小巴服務，以配合地區的需要。她促請運輸署跟進有關事宜。

104. 莊義雄醫生表示，在提供 24 小時急症室服務後，北大嶼山醫院會提供有限度的住院服務。

(莊義雄醫生及姚玉筠醫生在是項議題討論完畢後離開會場。)

(曹明龍先生在是項議題討論期間離開會場。)

XI. 有關要求改善逸東邨巴士服務的提問  
(文件 IDC 131/2013 號)

105. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署總運輸主任／新界西南阮康誠先生、新大嶼山巴士有限公司(“嶼巴”)黃華先生及龍運巴士公司(“龍運”)襄理(車務)潘振剛先生。

106. 鄧家彪議員介紹提問內容。

107. 阮康誠先生表示，運輸署明白 38 號線對逸東邨居民十分重要，故在 9 月底已把該路線在繁忙時間的班次調整至 1.5 分鐘一班。根據運輸署在 11 月所進行的調查顯示，早上 7 時 40 分至 8 時之間，乘客在逸東邨總站平均的候車時間約為 3 分鐘。署方會繼續監察，如有需要，會和嶼巴研究加強該巴士線的服務。至於晚上繁忙時間該線在東涌總站的排隊情況，他認為可以改善，署方會與嶼巴緊密聯絡，希望該公司盡量安排人手維持秩序，以改善情況。此外，就 S64 號線分流的建議，運輸署會與龍運研究，在有具體方案時，便會提交區議會討論。至於加開逸東邨直達亞洲博覽館的特別班次的建議，考慮到現時乘客需求不大，並需有效運用資源，故署方現階段未有計劃開辦特別班次。日後若需求增加，署方會再考慮。

108. 黃華先生表示，就 38 號線而言，嶼巴在早上繁忙時間已安排 30 輛巴士為逸東邨提供服務，包括 38，38X，37 及 37P。由於在 7 時 30 分至 8 時有較多小學生乘搭巴士前往東涌北上學，故該公司會抽調 1 至 2 輛巴士，以加開特別班次，接送學生上學，但 38 號線



仍能維持約每 2 分鐘一班。至於 38 號線在東涌總站的情況，他認為在晚上繁忙時段該站的排隊秩序並不差。嶼巴現正招聘兼職站長，希望能盡快聘請人手，協助維持該站的秩序。

109. 潘振剛先生表示，近年有較多逸東邨居民前往機場上班，故對巴士服務的需求有所增加，巴士公司會與運輸署商討是否需要加強巴士服務。他補充，由逸東邨前往亞洲博覽館，除了乘搭 S52 號線再轉乘 S1 號線外，亦可乘搭 S64 號線往東涌消防局，再轉乘 E32 號線或 E41 號線。

110. 樊志平議員表示，早上繁忙時間在逸東邨總站開出的 38 號線，由於已載滿乘客，以致在北大嶼山醫院對開巴士站(“醫院巴士站”)候車的眾多乘客往往難以上車。因此，他希望 38 號線從逸東邨總站開出時，不要載滿乘客，讓醫院巴士站的乘客亦能上車。

111. 老廣成議員表示，由於部分乘客不願乘搭座位已滿的 38 號線巴士，故東涌總站在晚上繁忙時間，會出現兩條排隊人龍。如果有站長疏導，情況應會改善。此外，他支持分拆 S64 號線，這樣對逸東邨居民前往機場上班會較為方便，亦可縮短乘車時間。他希望運輸署及巴士公司盡早分拆巴士線，並將部分前往機場客運大樓的巴士線，延伸至亞洲博覽館，以方便工友及完善路線。

112. 鄧家彪議員質疑運輸署在進行調查時，巴士公司可能會抽調其他路線的車輛，令由逸東邨總站開出的 38 號線，在早上 7 時至 8 時維持平均每 3 分鐘一班，故他認為不能以此作準。他澄清，居民投訴是早上 7 時 40 分至 8 時之間的服務。他詢問在未來 2 至 3 個月內，38 號線的班次會否加密。至於 38 號線在東涌總站的情況，由於未來因為附近將進行建築工程而有更改，為免混亂，希望巴士公司盡快聘請站長，以維持秩序。此外，分拆 S64 號線的建議已提出多時，他要求運輸署及巴士公司提供落實建議的時間表，並盡快在早上和傍晚的繁忙時段試行有關安排。如果暫時未能安排由逸東邨前往亞洲博覽館的特別班次，他希望有關方面考慮提供免費轉乘服務。

113. 黃華先生表示，嶼巴已安排在早上 7 時至 8 時 30 分加開 38X 號線，醫院巴士站的乘客可選擇乘搭該巴士線。關於預留位置給中途站乘客一事，他引述例子表示，總站的乘客往往並不合作，故安排上有困難，希望議員理解。此外，巴士公司正努力聘請兼職站長，亦已得到運輸署批准，增加 2 輛巴士行走 38 號線，希望在 2014

年 1 月投入服務。他澄清，運輸署在實地視察之前，不會預先通知巴士公司。

114. 阮康誠先生表示，運輸署的調查並不會作假。在資源許可的情況下，署方會進行更多的調查，實地了解情況。就分拆 S64 號線的建議，署方現正積極與巴士公司聯絡，希望盡快落實安排，以回應地區的需要。

115. 樊志平議員表示，由於 38X 號線的班次疏落，故未能於繁忙時段有效疏導醫院巴士站的候車乘客。他認為，只要巴士公司在逸東邨總站增派人手疏導，便可預留位置給中途站乘客。

116. 主席希望運輸署及巴士公司考慮議員提出的意見。

(黃華先生及潘振剛先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

(鄧家彪議員在是項議題討論完畢後離開會場。)

### XIII. 大嶼山南岸分區計劃大綱圖的修訂 (文件 IDC 110/2013 號)

117. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：規劃署高級城市規劃師／離島 2 譚燕萍女士。

118. 鍾文傑先生簡介文件的背景。接著，譚燕萍女士利用電腦投影片介紹大綱圖修訂的內容。

119. 張富議員詢問，該幅土地是否原本已規劃作興建低密度住宅的用途，而現時的修訂是否只是增加可建住宅的層數和座數。此外，他建議將更多大嶼南的土地改劃作住宅用途。

120. 鍾文傑先生表示，該幅位於大嶼山南部長沙的政府土地原本已劃作興建低密度住宅的用途。當局經考慮現有基建設施的負荷量及周邊的環境，認為該幅土地有提高發展密度的空間。而現時的修訂，主要是將該土地的地積比率由 0.4 倍增至 0.8 倍，以增加發展密度。

121. 黃福根議員認同張富議員的意見，支持將更多大嶼南的土地改劃作住宅用途，但政府必需同時做好交通配套的規劃，擴闊嶼南道，以配合發展需要。

122. 主席請規劃署代表將議員提出的意見帶回署方研究。

(譚燕萍女士在是項議題討論完畢後離開會場。)

XIV. 龍田邨天利樓轉作居者有其屋計劃樓宇  
(文件 IDC 120/2013 號)

123. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：房屋署高級房屋事務經理(青衣、荃灣及離島)譚奇光先生。

124. 譚奇光先生介紹文件內容。

125. 議員提出以下詢問：

(a) 黃福根議員詢問，附近天寧樓的公屋居民可否優先購買天利苑的居屋單位，以及天利苑會有多少個單位。

(b) 周轉香副主席詢問，天利苑的翻新工程何時完成，以及發售的日期。

126. 譚奇光先生回覆如下：

(a) 天寧樓的住戶與一般公屋住戶的優先次序一樣。而天利樓原本的 14 個租戶，則擁有第一優先權。

(b) 樓宇的翻新工程預計於本年年底完成，至於外圍的工程，則要到明年年初才能完工。由於需時處理土地事宜，所以暫時未能確定出售日期。若有進一步資料，便會通知議員。

(c) 天利樓原本有 86 個單位，由於其中一個單位將會預留作為法團及管理公司的辦公室，所以將會有 85 個單位推出發售。

(譚奇光先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

XV. 離島區社區重點項目的最新進展  
(文件 IDC 121/2013 號)

127. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：離島民政事務助理專員(1) 郭中宏先生。

128. 郭中宏先生介紹文件內容。

129. 周轉香副主席表示，在公眾諮詢會上，有居民關注兩個項目的設計。她希望日後有機會讓地區人士就項目的設計發表意見。

130. 郭中宏先生表示，離島民政事務處現時正著手擬備第二輪建議書及技術可行性說明書，同時亦為聘請工程技術顧問進行準備工作。待顧問開展工作時，會盡量將公眾提出的意見融入設計內，讓內容更豐富。早前在諮詢會上收到的意見，會轉交工程顧問跟進。

131. 議員備悉及通過上述文件。

XVI. 離島區管理委員會工作報告(2013 年 11 月)  
(文件 IDC 122/2013 號)

132. 李志峰議員表示，政府部門早前曾在大澳清理了一些單車及木頭車。他詢問有關物品是否仍然保存，居民可否取回木頭車。

133. 郭中宏先生表示，政府部門是根據法例清除在政府土地上未經批准而擺放的雜物。他會後會聯絡李志峰議員，跟進有關個案。

134. 議員備悉及通過上述文件。

XVII. 離島區議會轄下各委員會及工作小組的工作報告  
(文件 IDC 123-127/2013 號)

135. 議員備悉及通過上述文件。

## XVIII. 區議會撥款

### (i) 區議會撥款最新的財政報告 (文件 IDC 128/2013 號)

136. 主席表示，在地區小型工程方面，建議把本年度旅遊漁農及環境衛生委員會的地區小型工程超額承擔上限增至 22,075,000 元，而地區設施管理委員會的超額承擔上限則修訂至 33,989,000 元。上述安排不會影響該兩個委員會的工程進度。

137. 議員通過上述文件及建議。

### (ii) 區議會由 2013 年 10 月 1 日至 11 月 30 日以傳閱文件方式處理的撥款事項 (文件 IDC 129/2013 號)

138. 議員備悉及通過上述文件。

## XIX. 下次會議日期

139. 議事完畢，會議於下午 6 時 50 分結束。下次會議定於 2014 年 2 月 24 日(星期一)下午 2 時正舉行。

-完-