

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2017年3月20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

主席

黃文漢先生

副主席

張 富先生

委員

周玉堂先生, BBS

余漢坤先生, JP

陳連偉先生

黃漢權先生

樊志平先生

劉焯榮先生

李桂珍女士

鄧家彪先生, JP

容詠嫦女士

鄺官穩先生

周浩鼎先生

曾秀好女士

郭 平先生

傅曉琳女士

黃福根先生

林寶強先生

羅 崑先生

王媽添先生

何紹基先生

溫東日先生

袁景行先生

應邀出席者

吳偉強先生	路政署 總工程師 1/主要工程
楊世喜女士	路政署 高級工程師 4/暢道通行
潘嘉豪先生	路政署 工程師 4/暢道通行
陳 輝先生	路政署 工程項目統籌 17/港珠澳大橋
伍偉康先生	路政署 高級工程師 5/港珠澳大橋
彭志釗先生	路政署 高級工程師 9/港珠澳大橋
吳錦嫻女士	運輸署 高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)
黃安裕女士	運輸署 運輸主任/巴士發展(大嶼山)
朱慧詩女士	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 2
黃永輝先生	渠務署 高級工程師/顧問工程管理 2
卓訓璘先生	海事處 助理處長/策劃及海事服務
陳炳輝先生	海事處 署理高級海事主任/策劃及發展協調(3)
麥展洋先生	中國建築 施工經理
黃國輝先生	土木工程拓展署 總工程師/港島 1
梁超強先生	土木工程拓展署 高級工程師 3
伍瑞源先生	艾奕康有限公司 駐地盤高級工程師
潘振剛先生	龍運巴士有限公司 襄理(車務)
羅耀華先生	龍運巴士有限公司 一級策劃及支援主任
黃亮霆先生	新大嶼山巴士有限公司 助理經理-營運支援
張信揚先生	博威工程顧問有限公司 駐工地高級工程師
胡家興先生	奧雅納工程顧問有限公司 駐地盤高級工程師
關志輝先生	奧雅納工程顧問有限公司 副項目經理
陳浩剛先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 副董事(工程部)
張建強先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 副董事總經理
冼志賢先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 經理(策劃)
吳健文先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 總策劃主任
尹慧嫻女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 總公眾事務主任

列席者

周 哲先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(2)
杜志強先生	運輸署 高級運輸主任/離島
羅舜華女士	運輸署 工程師/離島 2
梁昭薇女士	路政署 區域工程師(離島)
潘偉榮先生	土木工程拓展署 工程師 11(離島發展部)
陳朝暉先生	香港警務處 大嶼山區行動主任
阮敬豪先生	香港警務處 警民關係主任

黃華先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 行政顧問
陳天龍先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 副總經理
陳金洪先生	大嶼山的士聯會 主席
曾啟亮先生	愉景灣交通服務有限公司 交通運輸高級經理
周淑敏女士	新世界第一渡輪服務有限公司 企業傳訊經理

秘書

陳嘉瑩女士 離島民政事務處 一級行政主任(區議會)

因事缺席者

余麗芬女士
黃信全先生

歡迎辭

主席歡迎各委員及各政府部門和機構代表出席會議，並介紹以下列席會議的部門代表：

- (a) 香港警務處水警海港區警民關係主任阮敬豪先生，他會接替羅東華先生；及
- (b) 愉景灣交通服務有限公司交通運輸高級經理曾啟亮先生，他暫代香港興業國際集團有限公司蔡國璋先生出席會議。

2. 委員備悉，余麗芬議員及黃信全委員因事未能出席會議。

I. 通過 2017 年 1 月 17 日的會議記錄

3. 主席表示，上述會議記錄已於會前送交各委員參閱。
4. 委員沒有提出修訂建議，並一致通過上述會議記錄。

II. 「人人暢道通行」計劃的下一階段 (文件 T&TC 13/2017 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署總工程師 1/主要工程吳偉強先生、高級工程師 4/暢道通行楊世喜女士和工程師 4/暢道通行潘嘉豪先生，以及萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理陳浩剛先生。

6. 吳偉強先生利用電腦投影片介紹文件內容。

7. 鄭官穩議員建議在長洲西灣路近雅寧苑興建升降機。整個雅寧苑依山而建，三幢樓宇(包括豪澤閣、峻澤閣及良澤閣)有不少長者居住，但沒有任何升降機或扶手電梯，出入需行走一條 650 米長的斜路或步行 300 級樓梯，甚為不便，部分居民因而考慮搬到其他地方居住。他曾多次向政府建議，房屋署早前曾在雅寧苑附近路段進行可行性研究，初步結果顯示加建升降機是可行的，但工程費用龐大，以致未能推行。他希望藉此機會，要求路政署考慮在長洲雅寧苑屋苑內加設升降機，首階段工程由西灣路連接雅寧苑豪澤閣，以方便大部分雅寧苑及山頂道西的居民。他認為上述建議符合文件第 5 段(a)至(c)項條件，而(d)項則可由路政署及房屋署跟進，加上房屋署已就此工程進行了可行性研究，因此他希望路政署能盡快推展有關工程。

8. 黃漢權議員表示，坪洲聖家路旁有多個屋苑依山而建，建議將聖家路的斜路路段納入該計劃，以便加建升降機，方便居民前往坪洲靈灰安置所。

9. 李桂珍議員表示，位於長洲的長貴邨亦遇到雅寧苑面對的問題，現時居民出入屋邨須穿過一條狹窄陡峭的樓梯或繞過一條漫長道路，對居民(尤其是長者)造成不便，希望可加建升降機連接長貴邨。

10. 樊志平議員表示，NF332 及 NF328 的升降機工程於去年動工，但至今沒有任何進展。他詢問工程進度緩慢的原因。

11. 吳偉強先生綜合回覆如下：

- (a) 署方就「人人暢道通行」計劃的下一階段諮詢各區區議會，知悉在其他地區亦有依山而建的屋邨，由於居民人口老化，年長的居民需步行長樓梯出入屋邨，故亦有其他區議員提出類似的建議。

- (b) 就委員建議在長洲長貴邨及雅寧苑內加建升降機，署方早在 2012 年已收到市民相同的建議，但由於建議加建升降機的位置位於屋苑範圍內，故此署方已將有關建議轉介房屋署跟進。他補充，屋苑範圍內的樓梯並非橫跨路政署所維修的公共道路，因此不屬於「人人暢道通行」計劃的範疇。
- (c) 至於委員建議在坪洲聖家路加建升降機，署方提議委員可在會後提供相關資料作跟進。

12. 楊世喜女士匯報位於離島區的三個加建升降機項目已於 2015 年 11 月動工。行人隧道 NS230 正在加建兩部升降機，其中一部升降機需要先完成遷移地下管線才可繼續進行，另一部升降機正進行地基工程。行人天橋 NF328 正在加建三部升降機，其中兩部升降機亦需要先完成遷移地下管線才可繼續進行，另一部升降機正進行升降機塔工程。行人天橋 NF332 正在加建兩部升降機，現正進行地基工程。上述加建升降機工程大致順利，並預計可於 2018 年年中完成。

13. 黃漢權議員表示，坪洲聖家路的升降機建議，起點在坪洲診所下面路段，伸延至聖家路的斜路上，而非坪洲靈灰安置所所在位置。

14. 鄭官穩議員表示，關於屋苑是否橫跨該署維修的公共道路問題，雅寧苑之下的西灣路及上方的山頂道西均由路政署管理。首階段建議工程由西灣路連接雅寧苑豪澤閣，而豪澤閣是房屋署管轄範圍，若因此不符合文件第 5 段(a)項條件，他可將建議工程範圍擴展至山頂道西，希望署方會後與他聯絡及商討有關建議。

15. 主席請秘書處會後向相關委員收集有關加建升降機的建議，轉交路政署跟進。

(傅曉琳議員及王媽添委員約於下午 2 時 10 分入席；林寶強委員約於下午 2 時 15 分入席。)

III. 2017-2018 年度離島區巴士路線計劃 (文件 T&TC 12/2017 號)

16. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/巴士發展(大嶼山)吳錦嫻女士和運輸主任/巴士發展(大嶼山)黃安裕女士；城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司經理(策劃)冼志賢先生、總策劃主任吳健文先生和總公眾事務主任尹慧嫻女士；龍運巴士有限公司襄理(車務)

潘振剛先生和一級策劃及支援主任羅耀華先生；以及新大嶼山巴士有限公司(嶼巴)助理經理-營運支援黃亮霆先生。

17. 吳錦嫻女士介紹文件內容。

18. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 現時東涌西和東涌北均有大型屋苑，迎東邨將在本年夏季入伙，而東涌第 39 區的新屋苑亦會在 2018 年入伙，屆時人口及巴士服務需求將會增加。
- (b) 龍運 E31 號巴士有很多乘客在逸東邨車站上車(特別是繁忙時間)，時有滿座情況。他曾多次要求該巴士線不要途經東涌北，並增加班次以滿足需求，惟運輸署建議該巴士線繞經東涌第 39 區，行車時間及車站數目因而增加。東涌第 39 區的新屋苑將於 2018 年入伙，為配合該區人口增長，他建議該署考慮提供直接巴士服務，不途經逸東邨。
- (c) 至於龍運 S64 號巴士，由逸東邨往機場(客運大樓)約需 1 小時，若該巴士線繞經東涌第 39 區，並只增加一班，他認為未必能應付兩大屋苑居民的需求。
- (d) 嶼巴 39M 號巴士是新增的循環線，往來東涌第 39 區至港鐵東涌站，但只有 2 部單層及 2 部雙層巴士提供服務，他認為不足以應付需求。

19. 樊志平議員贊同郭平議員的意見。東涌第 39 區將有多座新屋苑入伙，人口不斷增長，現時逸東邨巴士站的乘客量已十分高，若 S64 號巴士繞經東涌第 39 區，不單增加車程，亦未能滿足乘客需求。署方代表及文件完全沒有提及東涌第 27 區的居屋項目，他詢問署方有關該區的交通配套安排。

20. 黃漢權議員表示在會議前收到一意見書，提及新巴 91 號線將不停中環碼頭，直接前往上環港澳碼頭。他希望了解箇中原因，因為有關改動會影響中西區上學的離島區學生。

21. 吳錦嫻女士綜合回覆如下：

- (a) 迎東邨入伙後，預計繁忙時間的交通需求會很大，龍運巴士將開辦 E32A 號巴士線於上午繁忙時段服務東涌北，非繁忙

時段則由現時 E31 號巴士線提供服務。當東涌第 39 區入伙後，E32A 號巴士線會延長至全日服務，屆時 E31 號線不再繞經東涌北，但會途經東涌第 39 區，車程因而稍為縮短。

- (b) 巴士路線計劃下設有加減班次的機制，若地區人口有所增長，令巴士乘客量達到某個水平，署方會要求巴士公司增加班次以滿足乘客需求。
- (c) 至於嶼巴 39M 號巴士線，現階段只屬暫時性的計劃。署方可因應乘客需求及增加班次的準則，要求巴士公司增強服務。
- (d) 有關新巴 91 號巴士線，由於並不是在本巴士路線計劃內，她請巴士公司代表回應。

22. 冼志賢先生表示，新巴 91 號巴士線重組計劃屬南港島線公共交通服務的重組項目，而非每年提交的巴士路線計劃，因此沒有包括在離島區巴士路線計劃內。新巴早前已將建議計劃提交運輸署，相信該署會諮詢各相關區議會。

23. 容詠嫦議員表示，新巴 91 號巴士線會對使用中環 2 號至 6 號碼頭的離島區居民有所影響，不少學童需轉乘巴士前往中西區上學。據她了解，該巴士線有三至四成的乘客為離島區居民和學生，她詢問運輸署為何只諮詢南區區議會而不諮詢離島區議會。

24. 樊志平議員表示運輸署代表剛才沒有回應東涌第 27 區的交通安排。

25. 曾秀好議員表示，新巴 91 號巴士線不只涉及南區，正如容詠嫦議員所言，許多離島區居民和學生乘坐 91 號巴士，若運輸署更改行車路線，巴士不停中環碼頭，會對離島區居民和學生造成不便。她認為運輸署及新巴需再諮詢離島區議會。

26. 余漢坤議員歡迎嶼巴於本年 3 月推出適用於多條嶼南路線的車費優惠計劃，若乘客於同一月份以成人全程車資乘搭滿 30 程，可獲同一路線的免費車票一張。他表示，塘福往東涌不需付全費，但東涌往塘福則需付全費，上班一個月只累計 26 程全費車程，故不能享有上述車費優惠。有塘福居民向他反映，往來塘福及東涌的路程相若，但車費卻不同，因此要求於東涌往塘福的車程設置分段收費。雖然分段收費需重新

設定八達通收費系統，巴士公司的收入會減少，但他希望運輸署及巴士公司考慮居民的建議，於東涌往塘福的車程設置分段收費。

27. 周玉堂議員認為新巴 91 和 94 號線的改道安排只縮減中環的兩個巴士站，作用不大，但卻對在中環碼頭落車的乘客造成不便，難道要乘客轉乘其他交通工具由上環港澳碼頭前往中環碼頭？他不贊同有關安排。

28. 黃漢權議員贊同周玉堂議員的意見。現時新巴 91 號線行走薄扶林道，中西區上學的離島區學生下船後，必需轉乘 91 號線巴士上學，若不經中環碼頭，會對學生構成不便。

29. 林寶強委員表示，迎東邨的巴士總站面積細小，建議於昇薈對出的迎禧路設置巴士站，部分巴士線可無需駛入迎東邨。現時昇薈附近的巴士站只可容納一輛巴士停泊，他希望運輸署考慮擴闊該巴士站的長度。此外，迎東邨的士站現時只可容納兩部的士上落客，若日後對的士的需求增多，的士或會阻礙巴士出入，他詢問運輸署有何解決方法。

30. 郭平議員表示，運輸署代表剛才提及一個可加可減機制，可因應 E31 號巴士線的乘客量增減班次。將來東涌第 39 區入伙，人口會不斷增長，該署卻反其道而行，將 E31 號巴士線的車輛數目由 12 部減至 10 部，他質疑該署有何數據支持。此外，他曾經進行問卷調查，居民普遍主張不改動逸東邨的巴士線，以及用循環巴士線行走逸東邨/東涌北至機場及東涌新市鎮路線，以解決區內的交通問題。迎東邨及東涌第 39 區的屋苑將陸續入伙，他希望運輸署與相關巴士公司商討集中巴士線，為該區提供直接巴士服務，並增加前往市區的巴士班次。

31. 傅曉琳議員表示，城巴 E11S、E21A、E21X 及 E22S 號線總站已改在東涌第 39 區，若上述巴士線在東涌第 39 區開出，在東涌北上車的居民於繁忙時段可能因巴士客滿而未能上車。她詢問巴士公司會否考慮拆分巴士線或開設繁忙時段的特別班次，由東涌新發展碼頭開出，方便東涌北居民。

32. 吳錦嫻女士綜合回覆如下：

- (a) 新巴 91 號線重組計劃屬於南港島線服務重整計劃的項目，署方明白或會影響離島區的居民，相關組別的負責同事稍後會諮詢離島區議會，而她亦會把委員的意見向相關同事轉達。若有需要，委員在諮詢時可再次表達意見。

- (b) 關於昇薈的巴士站或的士站安排，由於日常運作主要由新界地區辦事處負責，署方會與他們跟進。
- (c) 據悉東涌第 27 區入伙日期為 2020 年，本年度巴士路線服務計劃並未涵蓋 2020 年，因此暫時沒有相關的交通安排。
- (d) 當東涌第 39 區的屋苑落成及入伙後，龍運 E31 號巴士線服務會重組，屆時該路線巴士不會再繞經東涌北，車程會縮短，署方可將資源重新調配至 E32A 號巴士線，以落實該線的全日服務計劃。至於 E31 號巴士班次問題，當該巴士線不繞經東涌北，車程會縮短，車輛數目因而有所調整，但基本班次會維持不變。在上述安排下，東涌第 39 區、迎東邨及東涌北各自有巴士線前往荃灣和葵涌。
- (e) 至於城巴 E11S、E21A、E21X 及 E22S 號巴士線，現時繞經東涌北，東涌第 39 區入伙後，署方會因應服務需求，考慮增加班次或研究重整巴士路線服務。署方在明年進行檢討時，若迎東邨的乘客量持續高企，會考慮作出調整。
- (f) 至於嶼巴最近推出的車費優惠，即 30 送 1 或 40 送 2 的優惠，是巴士公司因應其財政狀況而推出的優惠計劃，純屬其商業決定。

33. 曾秀好議員希望運輸署就新巴 91 號線縮短路程的改道建議，諮詢離島區議會。

34. 陳金洪先生表示，東環與昇薈之間的迎康路設有交通標誌，進入迎東路只許左轉，或從迎康路駛出只許右轉，不能直去迎東邨。此外，迎東邨的士站只有兩個的士泊位並不足夠，更會阻礙巴士。他希望運輸署改善上述交通標誌及增加迎東邨的士泊位數目。

35. 余漢坤議員歡迎嶼巴的車費優惠計劃，亦明白這是商業決定。他表示，文件第 18 段提及有關分段收費的試驗計劃，以塘福往來東涌的巴士線為例，相同路段的票價應該相若，但東涌往塘福及塘福往東涌的票價不同。此外，嶼南居民乘車困難，在假日期間，即使能夠上車，亦需站立全程。他希望運輸署與嶼巴研究為嶼南的巴士線推行分段收費的試驗計劃，讓居民受惠。

36. 林寶強委員表示迎東邨內缺乏行人過路設施，居民橫過馬路時很危險。他詢問在東涌第 39 區的巴士總站位置是否鄰近學校。現時逸東邨巴士總站的泊車位不敷應用，交通情況混亂，他建議運輸署在東涌第 39 區的巴士總站預留足夠巴士泊位，否則容易造成混亂。

37. 吳錦嫻女士表示，運輸署的交通工程部及地區辦事處會跟進委員就東涌第 39 區交通方面提出的意見。

38. 郭平議員重申希望逸東邨的巴士線不要途經東涌第 39 區。前往東涌第 39 區會經過裕東路，但該處部分路面劃為大型旅遊巴士停泊處，若巴士及旅遊巴士同時使用裕東路，他詢問運輸署如何處理旅遊巴士的停泊問題。他希望署方不要改動逸東邨的巴士路線，並建議集中巴士線服務東涌第 39 區和迎東邨。

39. 余漢坤議員希望運輸署與嶼巴跟進及研究為嶼南巴士線推行分段收費的試驗計劃，並請秘書處記錄在案。

40. 吳錦嫻女士表示，署方會後會與嶼巴研究進行有關分段收費的可行性。

41. 主席希望運輸署考慮委員的意見。

IV. 香港接線 - 觀景山至香港口岸段(合約編號 HY/2011/03)臨時交通管理措施延長現時介乎東涌與白芒一段北大嶼山公路(往機場方向)的臨時最高車速限制
(文件 T&TC 14/2017 號)

42. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署工程項目統籌/港珠澳大橋陳輝先生、奧雅納工程顧問有限公司駐地盤高級工程師胡家興先生，以及中國建築施工經理麥展洋先生。

43. 胡家興先生利用電腦投影片介紹文件內容。

44. 委員備悉有關上述路段的臨時交通管理措施安排。

(黃漢權議員約於下午 3 時 05 分離席。)

V. 建造東涌至小蠔灣加壓污水管道及其相關工程(合約編號：DC/2016/01)
-放寬現在實施於翔東路道路工程的交通限制
(文件 T&TC 17/2017 號)

45. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：渠務署高級工程師/顧問工程管理黃永輝先生及博威工程顧問有限公司駐工地高級工程師張信揚先生。

46. 黃永輝先生及張信揚先生分別介紹文件內容。

47. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她認為上述工程對愉景灣居民影響深遠。翔東路是前往機場及東涌巴士線的必經之路，有關工程不單增加工地數目，亦延長行車時間。現時翔東路已有其他工程正在進行，近日交通嚴重擠塞，令居民上班遲到，她擔心工程會進一步增加交通負荷。
- (b) 剛才渠務署代表表示該加壓污水管已運作約 20 年，接近使用期限，若不進行工程，可能會影響附近其他地方(如北大嶼山公路)。她明白工程的需要及迫切性，但對早上 9 時後施工的緩解措施安排有所保留，因為有不少輪班工作的愉景灣居民須於早上 9 時以後前往機場或東涌上班。
- (c) 委員曾在過往會議多次討論翔東路的道路安全問題，多項工程施工再加上車流量增加，會增加道路危險。她建議在海旁興建單車徑，將單車分流至該處，並禁止單車於翔東路行走，以便紓緩該路段的交通流量，提升道路安全及保持行車暢順。
- (d) 她希望愉景灣交通服務有限公司代表留意上述工程及有關安排/措施，盡量減低對愉景灣居民構成的不便。

(會後註：渠務署工程團隊會在工程進行期間，繼續與相關持份者包括警方、運輸署、愉景灣巴士公司和愉景灣隧道管理有限公司等，保持緊密聯絡，密切監察翔東路的交通狀況和檢視臨時交通措施，避免造成嚴重交通擠塞和延誤。)

48. 曾啟亮先生表示，為配合港珠澳大橋工程，東涌至愉景灣隧道的翔東路路段需不時封閉，以致愉景灣巴士的通宵班次需繞道欣澳前往

機場或東涌。顧問公司剛才提到因應上述工程及工地增加，往來愉景灣碼頭至港鐵東涌站或機場的愉景灣巴士行車時間會延長 1 至 4 分鐘。根據觀察，現時愉景灣巴士的行車時間已不時受到阻延。若將來工地數目增至 5 個，道路變成單線雙程行車及臨時交通燈再有增加，愉景灣巴士的行車時間會進一步延誤。該公司願意配合上述工程，但希望行車的延誤時間盡量維持在現時水平。由於很多愉景灣居民需要前往機場及東涌上班或乘搭航班，若巴士班次及車程受到更大影響，將難以應付居民的需求，因此希望渠務署及顧問公司仔細考量交通的影響。

(會後註：渠務署工程團隊會在工程進行期間，與愉景灣巴士公司繼續保持緊密聯絡，密切監察翔東路的交通狀況和檢視臨時交通措施，將延誤時間盡量維持在現時水平。)

49. 陳朝暉先生表示，據悉港珠澳大橋有時會在翔東路路段進行晚間工程，若在晚上施工，他建議渠務署及顧問公司先與港珠澳大橋相關工程部門協調，避免工程重疊，以盡量減低對翔東路的交通影響。此外，關於巴士的行車時間延長，由於臨時交通燈有特定的時間掣設定，他建議於早上時段使用「人手打車牌」，以便因應當時路面及交通情況彈性處理，從而提升行車的流暢度。

(會後註：渠務署工程團隊會與警方和運輸署研究上述建議，盡量改善有關臨時交通措施之安排。)

50. 容詠嫦議員表示，翔東路的交通十分繁忙，若有意外事故發生，會對交通及附近的愉景灣居民有很大影響，而不少乘坐愉景灣巴士前往機場及東涌的居民亦曾就此向她提出投訴。若發生突發事故，她希望顧問公司即時提供資訊給相關持份者，以便作出合適的交通安排。據悉顧問公司會透過 **Whatsapp** 即時通知受影響人士，她詢問渠務署會否在發生事故以致出現延誤或封路時，即時通知愉景灣巴士公司或道路使用者等，以便作出相應的交通安排。

51. 張信揚先生表示，渠務署工程團隊與持份者(包括鄉事委員會委員及愉景灣隧道有限公司等)一直保持緊密聯繫。就突發事故即時發放訊息的安排，工程團隊在施工前會與各持份者及有關政府部門成立 **Whatsapp** 群組，保持溝通，以便將突發事故及任何道路延誤消息，即時通知受影響人士。

52. 容詠嫦議員表示，上述工程將於下月動工，至 2023 年才竣工，工程時間很長，有關部門需有長遠計劃。基於道路安全，她再次建議運輸署考慮禁止單車行走翔東路，並將單車分流到海旁的道路。

53. 陳金洪先生支持禁止單車行走翔東路，認為翔東路根本不適宜踏單車。他認為渠務署的工程進度緩慢，梅窩一段道路的行車時間因而大幅延長。他擔心翔東路在工程開展後會出現同樣問題。

54. 主席總結委員會支持有關工程建議，並希望相關部門考慮委員的意見。

VI. 香港接線和屯門至赤鱸角連接路南面連接路設立限制區域和特別區域 (文件 T&TC 16/2017 號)

55. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署高級工程師/港珠澳大橋伍偉康先生和高級工程師/港珠澳大橋彭志釗先生、海事處助理處長/策劃及海事服務卓訓璘先生和署理高級海事主任/策劃及發展協調(3)陳炳輝先生、奧雅納工程顧問有限公司副項目經理關志輝先生，以及艾奕康有限公司駐地盤高級工程師伍瑞源先生。

56. 關志輝先生及伍瑞源先生分別利用電腦投影片介紹文件內容。

57. 鄺官穩議員表示較早前曾發生拖船撞橋墩事件，因此詢問新的橋樑設計有否設有向船隻發出預警的警報系統，例如船隻吊臂過高而向船長預先發出警報，以免發生同類意外。

58. 卓訓璘先生回覆如下：

- (a) 路政署已在橋樑設計上設有警報系統，如有船隻碰撞橋樑，警報系統會發出訊號。
- (b) 就避免發生船隻碰撞橋樑的意外，海事處現時主要透過宣傳及教育，宣揚有關橋樑的高度限制資訊。在實施各高度限制規定前，海事處會向業界宣傳橋樑的限制高度，而路政署亦會在橋樑上裝置橋高的標示，讓船隻操作者知道橋樑的限制高度。
- (c) 在限制區域方面，香港接線的最高高度限制為 41 米，而屯門至赤鱸角連接路的最高高度限制為 21 米，一般船隻不受上述高度限制影響，惟操作高桅杆的船隻例外，因此海事處會在這方面加強教育，讓有高桅杆的船隻操作者清楚知道高度限制。

(d) 海事處曾檢視可否在橋樑設置預警系統，但目前仍沒有可靠設施能遠距離準確量度駛近的船隻高度及在瞬間通知相關船隻的駕駛者不可駛向橋樑，因此未能跟進委員的提議，在橋樑設置先進的預警系統，以提醒船隻。

59. 林寶強委員詢問，在大霧的惡劣天氣下，船隻能看見橋樑高度限制的標示的距離為何；以及會否設立在遠距離可見的標示，讓有高桅杆或吊臂的船隻盡早降低或收回有關設施。此外，假設發生船隻碰撞青馬大橋的意外，署方有否特別措施安排疏散橋上的車輛。

60. 卓訓璘先生表示，橋樑上設有導航標示，包括分別位於相關航道兩旁邊界的紅燈及綠燈，而在中央亦設有白燈。在一般能見度低的情況或晚間，該等燈標均能有效地讓船隻操作者遠距離看到。橋樑上亦設有雷達訊號台(即向雷達發出訊號的設備)，如船隻配有雷達裝置，便能辨識雷達訊號台發出的訊號，讓船隻操作者在大霧的惡劣天氣下，仍能得悉相關航道的中間位置，引領船隻駛過橋樑。現時大型船隻和拖帶高桅杆躉船的拖船一般都有雷達裝置，上述設備應可發揮理想的導航效用。此外，若有船隻碰撞橋樑，警報系統會發出訊號，而隨後有關部門負責緊急措施及實際處理安排。

61. 陳金洪先生表示，除設有高度限制外，亞洲博覽館附近的海天客運碼頭有否船速限制。很多人會乘坐小艇往來沙螺灣一帶釣魚，對這些小艇速度有否設定限制。

62. 卓訓璘先生解釋，沿香港接線及屯門至赤鱸角連接路南面連接路設立的高度限制區域對海天碼頭的運作沒有影響。由於行經大嶼山北的小艇高度不超過 5 米，新訂立的高度限制不會影響該等小艇的運作，亦不會限制小艇的速度。

(羅崑委員約於下午 3 時 30 分離席；周浩鼎議員約於下午 3 時 40 分入席。)

VII. 大澳改善工程第二期第一階段的進展匯報

(文件 T&TC 18/2017 號)

VIII. 有關大澳旅遊巴士的提問

(文件 T&TC 21/2017 號)

63. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：土木工程拓展署總工程師/港島

黃國輝先生、高級工程師(港島發展部)梁超強先生，以及萬利仕(亞洲)顧問有限公司副董事總經理張建強先生和副董事陳浩剛先生。

64. 陳浩剛先生利用電腦投影片介紹文件內容。
65. 劉焯榮議員認為議程 VIII 的提問與本項議程相關，建議一併討論。委員表示同意有關安排。
66. 劉焯榮議員提出意見如下：
 - (a) 大澳改善工程進展良好，工程第二期第一階段涉及搬遷旅遊巴士停泊處，文件顯示鹽田龍盛街的十多個臨時旅遊巴士泊車位即將完工，相信本年 4 月便可開始使用，他希望相關部門盡快作出搬遷安排。
 - (b) 大澳巴士總站不時有旅遊巴士阻礙巴士上落客，導致交通擠塞，在週末及假日期間，車龍更伸延至佛教筏可紀念中學(筏可中學)外，亦有大批回程旅客在巴士總站尋找旅遊巴士，情況非常混亂。他曾與巴士公司和運輸署代表在大澳實地視察，該署表示在龍田邨外興建旅遊巴士上落客處的做法可行。他知悉現時提供旅遊巴士上落客處只屬臨時安排，建議相關部門考慮將有關安排轉為永久措施，以便旅遊巴士在改善工程完成後，無需駛入大澳道西端。
67. 余漢坤議員贊同劉焯榮議員的意見，並提出意見如下：
 - (a) 大澳道經常因旅遊巴士上落客，導致交通阻塞。大澳是旅遊熱點，除自由行旅客外，一般市民亦會乘坐巴士前往大澳。現時每天約有 30 輛旅遊巴士進出大澳，不少團體也不時舉辦大澳一天遊，旅遊巴士對大澳巴士總站，以至龍田邨和筏可中學外的交通構成不少壓力，需要不少時間才能疏導車輛。
 - (b) 就文件有關旅遊巴士上落客的臨時交通安排建議，他與劉焯榮議員和何紹基委員早前曾向土木工程拓展署及顧問公司建議把臨時交通安排轉為永久措施，並希望運輸署考慮。
 - (c) 大澳改善工程第二期第一階段(包括入口廣場、新巴士總站及其他泊車位置等)完成後，若有多輛旅遊巴士同時抵達，龍軒苑外及附近彎位仍可能會出現「樽頸位」。若龍盛街旅

遊巴士上落客位成為永久安排，不單有助改善交通擠塞情況，更可透過為泊車位編配號碼，協助乘客尋找其旅遊巴士。

- (d) 大澳改善工程完工後，預計將來旅客主要集中在入口廣場，即現時大澳巴士總站位置，附近永安街1至20號通道狹窄，而兩旁設有商店，人流眾多，屆時該處會變得非常擠迫。若旅遊巴士上落客處遷往龍盛街，乘客可經由太平街出入，達致分流效果。水都雙橋建成後，旅客可沿鹽田往新基橋一帶，欣賞棚屋、橫坑水、鹽工宿舍和方便所等古蹟，亦可有助分流大澳的旅客。他希望運輸署考慮委員的意見，將有關臨時安排轉為永久措施。

68. 黃華先生贊同劉焯榮議員和余漢坤議員的意見。根據巴士公司記錄，本年2月12日及2月19日，大澳交通擠塞，車龍伸延至筏可中學，巴士未能停靠大澳巴士總站，造成脫班情況。現時大澳巴士總站旁可供約6至7輛旅遊巴士上落客，若新大澳巴士總站只可供2至3輛旅遊巴士上落客，他擔心交通會嚴重擠塞。他支持將旅遊巴士上落客處遷往龍田邨外，並作為永久措施。

69. 林寶強委員表示，新大澳巴士總站建成後，若依然容許旅遊巴士在站內上落客，不單阻塞交通，亦影響旅客安全。他認為現時在龍盛街的15個旅遊巴士泊車位不足以應付需求，建議運輸署在該處增加旅遊巴士泊車位。由於運輸署未有限制旅遊巴士停留大澳的時間，旅遊巴士同時間前往同一個旅遊景點，又同時間離開，造成交通擠塞，因此希望運輸署與旅遊業界協調旅遊巴士在大澳的時間安排。

70. 何紹基委員表示，劉焯榮議員、余漢坤議員和巴士公司代表已反映大澳巴士總站的交通問題，希望運輸署關注。

71. 陳金洪先生建議運輸署盡快禁止旅遊巴士駛入大澳道西面盡頭，並在大澳的士站對出範圍劃為雙黃線，禁止車輛違泊。

72. 陳浩剛先生表示，有關旅遊巴士上落客的臨時交通安排轉為永久措施，運輸署代表將另行回應。其回應如下：

- (a) 有關旅遊巴士泊車位數目的提問，大澳改善工程第二期第一階段完成後，龍盛街將提供17個旅遊巴士泊車位及4個旅遊巴士上落客位，與現時受影響的旅遊巴士泊車位數目相若，並會預留位置供貨車停泊。

- (b) 有關大澳的士站的提問，他相信未來的士站或會因工程而重新設置，屆時可就的士站的設計，例如是否劃為禁區、設立雙黃線或單黃線等另行商議。在工程推展時，部分設施位置或會因現場環境而需作改動。

73. 羅舜華女士綜合回覆如下：

- (a) 在完成大澳改善工程第二期第一階段後，旅遊巴士上落客位置與新大澳巴士總站分開，運輸署的原意是分隔旅遊巴士上落客位置和巴士總站，以改善現時巴士總站的擠迫情況。
- (b) 就委員提及在新巴士總站建成後，如旅遊巴士與巴士一同駛出，會造成「樽頸」情況，因此建議將旅遊巴士上落客位置永久遷往龍盛街，運輸署對此持開放態度。若將旅遊巴士停泊處遷往龍盛街，由於部分泊位會用作旅遊巴士上落客，泊車位數目將會較現時受影響的旅遊巴士泊車位數目少 4 個。她希望相關部門進行交通評估，以及研究可否在其他位置彌補原有的旅遊巴士泊車位。
- (c) 在大澳改善工程第二期第一階段方案下，在大澳道可提供 6 個旅遊巴士上落客位置，但若遷往龍盛街，則只可提供 4 個旅遊巴士上落客位置，數目會相應減少。她關注該 4 個旅遊巴士上落客位是否可滿足需求，希望相關部門進行交通評估。
- (d) 若旅遊巴士上落客位置永久搬往龍盛街，相信會對該處的人流和車流造成影響。她建議相關工程部門考慮委員的意見，進行交通評估，而運輸署亦會從交通角度提供意見。

74. 劉焯榮議員提出意見如下：

- (a) 現時龍田邨外已有 6 個旅遊巴士泊車位，在龍盛街可額外提供 17 個旅遊巴士泊車位，又有位置供貨車停泊。現時在大澳巴士總站對出位置設有幾個旅遊巴士泊車位，在改善工程開展後，旅遊巴士需改在龍盛街上落客。根據他的觀察，通常會有 6 至 7 輛旅遊巴士同時抵達大澳，最高記錄為 10 輛，而龍盛街有 10 多個旅遊巴士泊車位，相信足以應付需求。旅遊巴士在該處上落客及停泊，一般逗留時間不會太長，下午約 4 時前便會離開大澳，相信對居民影響不大。

- (b) 大澳鄉事委員會曾諮詢大澳永安街、太平街及龍田邨居民的意見，而商戶對搬遷建議亦相當支持。他認為建議有助分流旅客，避免集中永安街造成「樽頸」情況。
- (c) 前往大澳賽馬會普通科門診診所需穿過永安街，過橋到對面的街市街，若永安街擠得水洩不通，救護車便不能過橋，影響緊急服務。他相信旅客分流後，居民出入和商戶運貨會更順暢。他重申，大澳鄉事委員會已就永久安排進行調查，居民十分支持，因此無需進行額外評估。

75. 余漢坤議員希望運輸署持更開放的態度。該署剛才回覆時表示希望主導工程部門進行交通評估，但問題其實出自交通上，只是工程部門透過大澳改善工程協助改善情況而已。土木工程拓展署提及現時建議的旅遊巴士上落客安排屬臨時性質，待工程完成後，有關永久措施安排需由運輸署考慮。他認為運輸署不應待土木工程拓展署完成評估報告後才開始研究，應盡早與土木工程拓展署及顧問公司共同解決問題，相信可事半功倍。

76. 黃華先生表示，龍盛街停車場外只有部分位置劃為貨車和旅遊巴士泊車位，相信仍有空間增加旅遊巴士泊車位。由於新的大澳巴士總站只可容納 1 至 2 輛巴士同時上落客，他希望運輸署及有關部門研究擴大巴士站面積，供更多巴士使用。

77. 陳浩剛先生綜合回覆如下：

- (a) 現時建議在龍盛街(即龍田邨對出位置)設置旅遊巴士上落客位置只屬臨時安排，但旅遊巴士及貨車泊車位的劃位設計，基本上與永久設計無別。設計目的是希望利用有限空間增加大澳道的私家車泊車位數目，故建議在龍田邨對出位置盡量增設旅遊巴士泊車位，若連同上落客位，合共 21 個位，相等於現時受影響的旅遊巴士泊車位數目。顧問公司希望委員支持是項臨時交通安排，確保工程得以延續。
- (b) 有關旅遊巴士上落客的永久安排，旅遊巴士改往龍盛街停泊及上落客後，顧問公司會留意旅遊巴士和巴士分流，可否有助工程推展及提升交通安全。
- (c) 有關增加新大澳巴士總站空間的提問，顧問公司在設計時需平衡巴士、巴士站運作、私家車、入口廣場及公共空間等需

要。大澳改善工程完成後，新巴士總站空間會有所增加，希望對車站的日常運作及乘客等，有正面幫助。

78. 梁超強先生表示，不少委員支持將旅遊巴士分流至鹽田上落客。他指出，旅遊巴士泊車位連同上落客位和原有的泊車位數目相同，均為 21 個位，而現時的臨時交通安排方案可達致分流作用，相信可改善交通擠塞問題。從工程角度而言，由於有確切需要騰出空間，以便繼續進行大澳改善工程，他希望委員支持旅遊巴士上落客的臨時交通安排建議。就旅遊巴士上落客的永久安排的意見，土木工程拓展署會繼續與運輸署商討。

79. 劉焯榮議員建議委員支持文件內容。

80. 黃華先生支持臨時交通安排的建議，並同時支持將有關臨時安排轉為永久措施。

(黃福根委員約於下午 4 時 15 分離席。)

IX. 有關早上繁忙時段梅窩往中環高速船服務的提問
(文件 T&TC 19/2017 號)

81. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)企業傳訊經理周淑敏女士。

82. 袁景行委員簡介提問內容。

83. 周淑敏女士表示，提問中提及的數據資料涉及公司內部的敏感資料，她無法直接公開相關的數據，但可作整體性回覆如下：

- (a) 就問題 1，由於查詢的資料橫跨兩個財政年度，該公司接獲提問至今只有 10 多個工作天，因此未能在短時間內提供全部相關資料。然而，根據截至本年 3 月 6 日的最近 6 個月資料分析，早上 8 時 05 分的航班並沒有出現滿座情況，而早上 8 時 30 分的航班曾在本年 1 月 18 日及 1 月 24 日出現滿座情況。滿座的主要原因是兩個旅行團體在未有預先通知的情況下乘搭該航班，以致未能適時作出安排。若按過去半年的資料，上述兩個航班出現滿座實屬極為罕見及個別例子。

(b) 就問題 2，有關截至本年 3 月 10 日的資料概括如下：

早上 8 時 05 分航班	
過往 30 個上班日的平均載客量	60.6%
最高乘客量日期及其載客量	2 月 20 日(星期一) (67.99%)
最低乘客量日期及其載客量	1 月 27 日(星期五) (49.38%)
早上 8 時 30 分航班	
過往 30 個上班日的平均載客量	81.56%
最高乘客量日期及其載客量	2 月 23 日(星期四) (94.37%) (備註：乘客人數為 218 人；船上 尚餘 13 個座位)
最低乘客量日期及其載客量	1 月 27 日(星期五) (44.67%)

(c) 就提問 3，有關截至本年 3 月 10 日的資料概括如下：

早上 8 時 05 分航班	
使用長者優惠的乘客佔航班載客量	8%
最多乘客使用長者優惠的日期及其佔乘客量的百分比	3 月 3 日(星期五) (11%)
最少乘客使用長者優惠的日期及其佔乘客量的百分比	2 月 6 日(星期一)及 2 月 10 日(星期五) (6%)
早上 8 時 30 分航班	
使用長者優惠的乘客佔航班載客量	8%
最多乘客使用長者優惠的日期及其佔乘客量的百分比	2 月 21 日(星期二) (13%)
最少乘客使用長者優惠的日期及其佔乘客量的百分比	3 月 8 日(星期三) (5%)

(d) 就提問4，據悉梅窩居屋項目(銀蔚苑和銀河苑)會於明年8月竣工，該公司會密切留意梅窩往中環航線的乘客量轉變及潛在客量變化，以作出適當的船隻調動。公司亦會呼籲區內團體，若知悉會有較多乘客團體乘搭某些班次(尤其是繁忙時間航班)，可預先通知，以便作出合適的船隻安排。她以梅窩鄉事委員會為例，多年來，該會在舉辦活動前均會預早通知該公司，以便在船隻安排作出特別調配，疏導乘客。

84. 郭平議員表示，委員的提問並不涉及資金或財務問題，作為公開牌照的渡輪服務，他希望新渡輪釐清哪些屬敏感資料。他詢問根據渡輪服務牌照條款，若議員或委員要求提供資料，渡輪營辦商可否在未有合理解釋情況下，以涉及敏感資料為由，含糊回覆。

85. 周淑敏女士表示早前所指的敏感資料，是問題2及問題3所要求的兩個航班的乘客人數。船費是公開資料，但若提供過往30日的乘客人數，便可計算該公司每天收入，則屬敏感資料。她表示，若議員對該公司的乘客量存疑，或可向運輸署查詢。根據現時渡輪服務牌照條款，運輸署是渡輪營辦商的監管機構，該公司須向運輸署提供數據資料，包括乘客人數。另外，運輸署網頁每月亦提供總乘客量資料。

86. 鄭官穩議員不認同新渡輪代表就敏感資料所作的解釋。若渡輪營辦商在現行制度下無需提供有關資料，是制度的一大漏洞。其他公共事業，例如以專營權形式營運的巴士及鐵路亦需提供收支資料。他認為上述問題已存在多年，希望新一屆政府可修改現時的渡輪政策。

87. 容詠嫦議員表示，委員問及最近30個上班日早上8時05分及8時30分的乘客人數及滿座次數，相信是希望得悉是否經常出現客滿情況，以及有否需要增加班次或另作安排，故她不認為屬敏感資料。委員只要求提供上午兩個班次的資料，而非全日所有班次。若可在運輸署網頁查閱乘客人數，該公司以敏感資料作為藉口而不公開資料，並不是回應提問好方法。事實上，委員只是關注有太多居民因未能上船而遲到，因此希望該公司以更開放的態度回應提問。

88. 郭平議員表示，新渡輪在現時的渡輪服務牌照中獲得大筆公帑資助，故委員需嚴格監察其服務。若新渡輪認為提供乘客人數會涉及透露公司的收支帳目，他質疑該公司是否帳目不清，以致無法清楚交代公帑的運用事宜。他希望委員會致函運輸及房屋局及相關部門轉達委員的關注。

89. 李桂珍議員亦表示希望新渡輪代表進一步解釋。
90. 周淑敏女士綜合回覆如下：
- (a) 該公司備悉鄺官穩議員就有關渡輪牌照限制的意見，並會因應擔當監管角色的運輸署的安排，公布所需資料。
 - (b) 她明白委員關注某些班次出現客滿情況及希望渡輪公司盡可能提供渡輪服務滿足乘客需求。正如早前的回覆，若旅客團體預早通知，公司會盡力安排及協助。根據過去半年的資料，在早上 8 時 05 分的航班並沒有出現滿座情況，而 8 時 30 分的航班，除在 1 月 18 日及 24 日外，並沒有出現滿座情況。該公司會密切留意上述兩個班次有否出現滿座情況，並適時提供協助。
 - (c) 就容詠嫦議員及郭平議員有關乘客數字的提問，在早前回覆中已提供資料，若要求提供每日兩個班次的所有數字，她暫時未能提供。如委員希望就剛才的整體回覆或某項數字獲得進一步資料，她十分樂意交代。
 - (d) 對於有委員關注該公司不公開數據是刻意隱瞞，她相信在政府部門嚴格監管下，渡輪營辦商向監管部門所提供的航班數字，須由政府的審計部門核實渡輪營辦商所提供的資料。若數據出現問題，運輸署會要求該公司澄清或提供進一步資料。她解釋，其母公司是上市公司，必須小心處理每項數據，不能隨意公開。如運輸署要求提供或核實某些數據，該公司願意配合。
91. 張富副主席詢問新渡輪有關該兩個班次的船隻種類及座位數目。
92. 周淑敏女士表示，新渡輪為長洲及梅窩提供渡輪服務，船隻分為普通渡輪及高速船兩類。普通渡輪分為大船及小船，按兩層及三層劃分，現時該公司有 3 隻兩層船及 5 隻三層船；而高速船分為大船及小船，分別提供 403 個及 231 個座位，現時該公司有 5 隻 403 個座位及 3 隻 231 個座位的高速船。新渡輪以交替方式安排普通渡輪及高速船行走梅窩航線，並會視乎乘客量及可用船隻等因素調動船種。
93. 張富副主席建議新渡輪以座位較多的高速船(即大船)行走早上兩個班次，避免出現滿座情況。他表示，區內有不少居民乘搭該兩個航班

前往中環上班，希望渡輪公司認真考慮其意見。

94. 周淑敏女士表示，在過去半年，早上 8 時 05 分的航班一般採用 403 個座位的高速船。至於早上 8 時 30 分的航班，因乘客數目較為浮動，最近 30 個上班日的平均載客量約為 81.56%，即約 150 人次，佔 231 個座位的小船的載客率的 81.56%，因此小船亦足可應付需求。儘管如此，公司在過去半年都是以 403 個座位的高速船行走早上 8 時 30 分的航班，只有在船隻需要維修或進行年檢時，才轉用 231 個座位的船種。該公司會繼續密切監察，盡可能在上班時段採用較多座位的船種。

95. 李桂珍議員建議新渡輪作長遠規劃，考慮增加船隻或購入更多座位的船種。

96. 袁景行委員表示在會議前約 1 個月提交提問，不明白為何周女士指只有 10 多個工作天回覆。此外，周女士在會議上以口頭方式提供大量數據，委員難以即時理解，若能在會議前提供書面回覆，委員會較易理解。他不認同乘客人數屬敏感資料，若在入閘位置進行人數統計，便可輕易獲得有關數據。他認為該公司不願提供數據，與現時政府推行的開放數據政策背道而馳。

97. 周淑敏女士表示剛才提及的 10 多個工作天，是由本年 3 月 6 日接獲秘書處的電郵通知日期計算。在接獲提問後，她曾嘗試與袁景行委員接觸以交代回覆的內容，但因袁委員表示不便，未能取得聯絡。若袁委員希望就回覆所提及的數據作進一步查詢，歡迎提出，以便該公司以書面補充。就有關敏感資料的提問，她在早前回覆中已作解釋，不再覆述。

98. 委員沒有提出其他問題。

(樊志平議員約於下午 4 時 30 分離席。)

X. 有關離島區學童乘坐渡輪優惠的提問 (文件 T&TC 20/2017 號)

99. 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 朱慧詩女士及新世界第一渡輪服務有限公司企業傳訊經理周淑敏女士。

100. 余漢坤議員簡介提問內容。

101. 朱慧詩女士表示，在中小學就讀或在認可學院修讀學士學位課程的全日制學生，若通過入息審查，可申領政府的「學生車船津貼計劃」。根據資料，在 2015-16 學年約有 1 300 名往返離島的學生申領上述津貼，當中七成居於離島。由於現時政府已提供津貼予有需要及合資格的學生，渡輪公司暫不考慮向學生提供船費優惠。

102. 周浩鼎議員表示，有學生家長因不符合政府車船津貼的申請資格，其子女需每天支付 39.40 元至 59.80 元船費前往市區上學，交通開支高昂。渡輪是大部分離島區學生唯一的交通工具，希望渡輪公司作體恤安排，與運輸署研究以「港鐵學生乘車優惠計劃」為藍本，為學生提供乘船優惠，以減輕其經濟負擔。

103. 余漢坤議員表示，雖然政府有向學童提供車船津貼，惟部分家庭入息超過上限而不符合申請資格，學童需每天支付 60 多元船費，對家庭的經濟造成壓力，因此希望渡輪公司參考港鐵的學生乘車優惠，考慮為學童提供乘船優惠。現時政府設有關愛基金為有經濟困難的市民提供支援，而許多離島區居民除渡輪外，並沒有其他交通選擇，因此希望政府研究為離島區居民提供適切的資助。

104. 劉焯榮議員表示，不論是法定最低工資、長者津貼或申請公共房屋的收入上限等，均有作出適當調整。他詢問上次調整學生車船津貼收入上限的年份。

105. 鄺官穩議員表示，據悉上次調整車船津貼計劃的收入上限，距今已有十多年，認為應就申領資格進行全面檢討，並放寬收入上限，讓更多家庭受惠。

106. 朱慧詩女士明白議員希望檢討車船津貼計劃，惟該計劃目前並不屬於運輸署的交通管理範疇，建議議員向相關部門反映。另外，現時 3 歲或以上及 12 歲以下的小童可獲半價船費優惠。

107. 周淑敏女士綜合回覆如下：

- (a) 現時 3 歲或以上及 12 歲以下的小童可獲半價船費優惠，而 12 歲以上學童可考慮購買月票，月票計劃不限年齡，以每月 20 至 22 個上課日計算，可享八折至八五折優惠。
- (b) 新渡輪每年為每間於長洲及梅窩兩區的學校各預留約 1 萬元，以資助該區學校的學生到市區參加學校活動，學校可申

請有關船費資助，以減輕學生往返離島及市區的交通開支。目前每年均有剩餘資助額，該公司會繼續向學校提供更多資訊，鼓勵學校申請有關資助。

- (c) 新渡輪曾研究以港鐵的學生乘車優惠計劃作為藍本提供資助，但因各種考慮未能實行。首先，上述港鐵的優惠計劃涵蓋全港，並沒有劃分區域，對賺取龐大收入的港鐵而言，有關開支僅屬九牛一毛，但對收入相對有限的渡輪營辦商，要提供此項優惠較難；第二，在決定優惠的覆蓋範圍時(如區域及學校)，需得到社會共識，公司才可進一步研究；第三，上述優惠計劃涉及繁複的行政程序及大量的資料處理，例如人手安排及儲存個人私隱資料等；最後，為維持票價穩定，該公司在研究推出新優惠時，必須考慮對票價所造成的影響。
- (d) 對於委員建議重新檢討「學生車船津貼計劃」的申領資格，她表示同意，並提議運輸署向勞工及福利局(勞福局)反映，要求考慮放寬離島區學生車船津貼的家庭入息審查。此外，該公司亦會繼續研究提供不同優惠的可行性。

108. 余漢坤議員希望運輸署向勞福局反映委員的意見，並適時檢討「學生車船津貼計劃」的入息資格。他亦建議新渡輪除每年向學校提供1萬元的乘船資助外，考慮將半價優惠由現時3至12歲擴闊到13或14甚至15歲，讓更多學童受惠。

109. 朱慧詩女士表示「學生車船津貼計劃」是教育局負責的範疇。

110. 鄭官穩議員建議向教育局反映有關全面檢討「學生車船津貼計劃」的訴求。

111. 周淑敏女士表示會向公司轉達委員的意見，以作考慮。

(溫東日委員約於下午5時離席。)

XI. 有關就《二零一七年施政報告》中所述離島渡輪服務及改善公共運輸配套設施的提問
(文件 T&TC 24/2017 號)

112. 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 朱慧詩女士。

113. 容詠嫦議員簡介提問內容。

114. 朱慧詩女士表示，運輸及房屋局(運房局)已在3月17日提供書面回覆，並於會上詳述有關回覆。

115. 容詠嫦議員對署方的回應感到失望。該6條主要離島渡輪航線的特別協助措施於多年前已開始討論，惟愉景灣及馬灣等離島渡輪航線並不包括在該資助計劃，若在2019年中期檢討時才作考慮，屆時會否實施亦屬未知數。此外，其他委員已就政府擁有船隊提出不少意見，但現時署方回應表示政府不會提供資助，並需由渡輪營辦商自行營運。政府投放陸路的資源較海路為多，例如築橋建路及港鐵建設等，均獲政府巨額資助。對於身為香港市民的離島區居民，政府卻沒有就基礎建設或購買船隻等提供資助。即使不購買船隻，政府亦應資助離島渡輪航線，以惠及離島居民。

116. 鄭官穩議員表示，運房局在書面回覆最後一段指出，有別於離島渡輪航線，大部分街渡非日常交通工具，營運規模較小而服務較多是非常規服務，他對此不表認同。街渡是多個離島島嶼的日常交通工具，部分街渡更提供常規班次，並受運輸署監管。政府資助擁有龐大資產的渡輪營辦商，資產較小的街渡卻不獲資助，做法並不合理。儘管街渡的營運規模較小，政府亦應提供資助。

117. 朱慧詩女士表示，政府承諾在2019年上半年就6條主要離島渡輪航線的長遠營運模式作出決定時，會一併決定該營運模式是否應用於其餘8條離島渡輪航線。至於鄭官穩議員提及街渡營運規模小卻不獲資助，她表示街渡服務與持牌渡輪服務有別，兩者的規管及要求各有不同。持牌渡輪服務必須按照服務詳情表所規定的時間表及票價營運，若需調整票價，必須向運輸署申請及進行諮詢。以6條主要渡輪航線的特別協助措施為例，該些航線需向政府交代財務狀況及提交經核數師核證的數據以供審閱；至於街渡服務卻較有彈性，在需要時可自行調整票價。若署方增加對街渡服務的規限，其彈性會相應減低，令其營運更加困難。

118. 鄭官穩議員認為不論航線有多少人乘搭，亦有其重要性。現時街渡沒有政府資助，若再加入限制，則無人願意經營。街渡需要營運彈性，並非不提供資助的理由。街渡營運規模小，需要的資助金額相對不多。他希望政府將來檢討渡輪政策時，認真考慮為街渡提供資助。

119. 容詠嫦議員表示，無論是渡輪還是街渡公司，均面對經營困難。自南丫海難事故後，政府對船隻的規管非常嚴格，街渡亦需遵從有關安全規管，令經營存在困難。剛才有委員提及街渡是地區居民的日常交通工具，她亦留意到不少離島區學童需要依賴街渡上學，因此認為政府應向街渡提供資助。她希望運房局體察民情，考慮為街渡提供資助。

120. 周玉堂議員贊同委員的意見。政府現時有為主要離島渡輪航線提供特別協助措施，但資助範圍並不涵蓋街渡服務，街渡的營運規模小，經營已十分困難，若政府完全不給予資助，對街渡營運者並不公平。他希望運輸署日後檢討渡輪政策時，考慮為街渡提供資助。

121. 朱慧詩女士表示署方備悉委員的意見，並會向運房局反映。

(陳連偉議員、周浩鼎議員及袁景行委員約於下午 5 時 05 分離席。)

XII. 有關開辦往來東涌至市區渡輪服務的提問 (文件 T&TC 25/2017 號)

122. 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 朱慧詩女士。

123. 容詠嫦議員簡介提問內容。

124. 朱慧詩女士回覆如下：

- (a) 現時本港的運輸政策以發展鐵路作為公共交通系統的骨幹，在此前提下，署方提倡充分運用鐵路服務，而專營巴士會繼續在公共交通系統扮演重要角色，其他公共交通工具(包括渡輪服務)則繼續在整個運輸系統發揮輔助性功能。
- (b) 若某些離島地區因沒有其他交通選擇，渡輪服務是對外主要交通工具，署方在評估增設新渡輪航線的可行性時，會考慮有否其他替代的交通服務、乘客的需求情況、有關渡輪服務建議在財務上的可行性，以及營運可行性等因素。
- (c) 現時東涌的公共交通運輸網絡相當完善，不但有鐵路服務，亦有不同的巴士線往來香港島、九龍及新界區。巴士公司會就巴士路線計劃徵詢委員會的意見，而鐵路公司亦會因應乘客需求，進行調整及改善。考慮到現時東涌的公共交通運輸

網絡完善，署方沒有計劃開辦新渡輪航線。

- (d) 署方沒有收到渡輪營辦商申請開辦往來東涌至市區的渡輪航線。如有渡輪營辦商提出申請，署方會考慮建議航線的財務及營運可行性，若是可行，會就建議航線進行招標。

125. 容詠嫦議員支持以鐵路為公共交通系統的骨幹及以巴士為輔助角色的運輸政策，希望可減少車輛數目及污染，惟港鐵東涌綫已達飽和，車卡數目有限，未能滿足繁忙時間乘客的需求，而青嶼幹線在繁忙時間也十分擠迫。她指出過往曾因突發事故，需要依靠渡輪疏導擠塞情況，因此希望運輸及房屋局研究增設有關航線。港鐵東涌綫過往亦曾發生訊號故障問題，她希望政府積極審視鐵路服務，並研究加密班次或增設車廂等方案，以紓緩乘客壓力。

126. 郭平議員表示，去年青馬大橋發生意外時，導致整個北大嶼山的交通癱瘓，需依靠渡輪疏導人流。青馬大橋的乘載力已接近上限，港鐵亦不能無限制地增加列車數目，他建議推行「雙行路」，除陸路外，同時提供海路的交通網絡，開辦新渡輪服務。此外，東涌發展規模日益擴展，根據早前的憲報，政府將在東涌北填海超過 200 公噸，未來將可容納 14 至 16 萬居民，只依靠陸路交通系統未必能應付人口需求，因此渡輪服務將是切實解決問題的方案。要吸引渡輪營辦商開辦新渡輪航線，他認為需先由政府開發航線，繼而進行招標，讓有財政能力的渡輪營辦商經營。

127. 鄧家彪議員表示，若運輸署必須待渡輪營辦商表示營運意向，才考慮開辦新航線，他呼籲向渡輪營辦商發放相關訊息。現時港珠澳大橋仍在施工，連接屯門至大嶼山的道路尚未完成，若只靠青馬大橋，發生意外時將會對交通造成很大影響，而大嶼山不斷持續發展，因此渡輪服務有實際需要。他希望運輸署踏前一步，主動聯絡及鼓勵渡輪公司提交營運意向書。若果不可行，才研究其他方法。

128. 朱慧詩女士表示，就委員提及青嶼幹線出現交通意外，署方會因應事故安排緊急渡輪服務。鐵路為本港公共交通系統的骨幹，東涌的交通選擇很多，加上公共交通運輸網絡完善，開辦新渡輪服務需視乎渡輪營辦商是否有興趣。若有渡輪營辦商表示營運意向，署方會在研究其可行性後，進行公開招標。

129. 郭平議員表示，因應東涌未來發展，將有大量新增人口，而青馬大橋及港鐵東涌綫已達飽和，若運輸署在意外發生後才作出研究，屆時未免太遲。另外，他曾在大嶼山發展諮詢委員會以個人身分向規劃署

職員提出上述問題，他們亦認同可考慮使用「雙行路」。

130. 主席請運輸署考慮委員的意見。

XIII. 有關要求改善東涌道 4 個巴士站設計的提問
(文件 T&TC 22/2017 號)

131. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島羅舜華女士及路政署區域工程師/離島梁昭薇女士。

132. 郭平議員簡介提問內容。

133. 羅舜華女士表示，東涌第 39 區的屋苑入伙後，區內巴士大多行走裕東路，而不是東涌道，相信東涌道的交通流量不會大增，故暫時無需設立停車灣設施。

134. 黃華先生表示，將來屋苑入伙後，部分居民未必會使用裕東路，或會在東涌道乘坐巴士前往東涌市中心。此外，現時巴士在東涌道停站時需佔據部分馬路，而部分巴士站的長度更不足以停泊一輛巴士，令巴士後半部外露，他建議延長現時有避車處的巴士站。

135. 郭平議員認為運輸署應持更開放態度，不應假設居民只使用裕東路而不使用其他道路。第 39 區將有近萬人入伙，日後屋邨發展更完善時，會吸引大量商業及其他活動，屆時交通流量及人流或會增加。他促請運輸署正視問題，盡快研究改善方法。

136. 余漢坤議員表示，現時東涌道不算太繁忙，但該處的巴士站停泊位置太短，前往東涌市中心方向的巴士經常因路上沒有避車處，只能停靠路旁上落客，過去更曾發生嚴重交通意外，情況並不理想。當東涌第 39 區屋苑落成後，居民除使用松慧街的巴士站外，亦會在東涌道乘巴士來往東涌市中心，屆時大量居民會在該處橫過馬路，因此應盡早解決巴士站的停泊、乘客上落車及候車位置等問題。若事故發生後才進行研究會太遲，他希望運輸署持更開放態度，盡早改善巴士站的設計及設施。

137. 林寶強委員表示，不少旅行團在東涌道炮台附近上落乘客，阻塞交通，又有市民在該處橫過馬路及候車，交通十分混亂，希望運輸署多加留意。

138. 主席表示，現時食物環境衛生署的垃圾車在東涌道收集垃圾時，亦因沒有避車處而需停泊路旁。他希望運輸署正視問題，並積極考慮委員的意見。

139. 羅舜華女士表示，該署備悉委員意見，並會適時作出考慮。

XIV. 有關撤銷大嶼山封閉道路通行許可證費用的動議 (文件 T&TC 23/2017 號)

140. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生。

141. 余漢坤議員簡介動議內容，該動議獲黃文漢議員和議。

142. 杜志強先生表示，根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)第49(1)(3)(4)條，任何駕駛人士進入大嶼山封閉道路，必須向運輸署申請大嶼山封閉道路通行許可證，而該署會簽發有關許可證並收取費用。該條例附表二列明現時首次簽發許可證及更換許可證的年費。署方已備悉委員對調整大嶼山封閉道路通行許可證首次及更換新證的年費的意見，並會在考慮所有意見後才決定是否實施新收費的建議。若建議落實，該署須先經過修改法例的程序方能實施。

143. 劉焯榮議員認為大嶼山封閉道路通行許可證(俗稱「禁區紙」)已不合時宜，部分大嶼山道路多年來列為封閉道路，限制車輛進入，做法並不恰當。大嶼山道路並非標準道路，但運輸署經常以車輛流量不足為由，未有大幅度改善大嶼山的道路網絡，只進行小修小補的道路改善工程，與政府發展大嶼山的政策背道而馳。他曾於早前的離島區議會會議建議全面取消「禁區紙」，但剛才運輸署代表回覆表示建議必須經立法會修改法例的程序，他質疑署方以此作為藉口，拒絕處理問題。若法律上不容許取消禁區紙，則為何署方可以隨意增加禁區紙的收費。他要求運輸署考慮全面取消禁區紙的安排，若不能取消，便不應收取費用。

144. 杜志強先生補充，署方會聆聽各委員對調整收費的意見，對是否落實建議，暫時未有決定。

145. 鄭官穩議員建議先通過動議，然後考慮是否轉交立法會處理。

146. 主席表示，由於沒有修訂，他請委員以舉手方式就動議進行表決。投票結果有 14 票支持，0 票反對及 1 票棄權，因此動議獲得通過。

147. 余漢坤議員重申，動議已獲通過，委員會已明確要求撤消大嶼山封閉道路通行證的收費，希望運輸署認真考慮。就署方指許可證的收費乃法例要求，他請運輸署向立法會提交取消收費的建議，以便修訂相關條例。

XV. 有關愉景灣臨時巴士總站的提問
(文件 T&TC 26/2017 號)

148. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：愉景灣交通服務有限公司(交通服務公司)交通運輸高級經理曾啟亮先生、香港警務處大嶼山區行動主任陳朝暉先生、運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生，以及運輸署工程師/離島羅舜華女士。愉景灣服務管理有限公司及運輸署的書面回覆，已於會議前送交各委員參閱。

149. 容詠嫦議員簡介提問內容。

150. 曾啟亮先生綜合回覆如下：

- (a) 為配合愉景灣廣場附近設施的改善工程，現有巴士總站(舊巴士總站)於本年 2 月 25 日關閉，其間會實施臨時交通安排，所有巴士站及總站會遷往愉景灣不同地點，包括在愉景灣道設置臨時巴士站，方便居民往來愉景灣廣場或步行往渡輪碼頭。在新措施下，巴士公司會整合部分巴士線，並在設計新巴士線時間表時，參考由愉景灣道臨時巴士站步行至碼頭所需的時間，以便有效地配合渡輪班次。巴士公司亦會向愉景灣居民提供最新服務時間表及轉乘渡輪的建議巴士班次，以供參閱。
- (b) 臨時交通安排實施後，該公司收集上兩個星期的營運數據進行分析，包括新巴士線所有班次(尤其是轉乘渡輪的巴士)的到站時間，與渡輪時間表比對。待數據分析完畢，該公司會根據分析結果適度調整巴士班次。此外，該公司已要求交通顧問按過去三星期的營運情況作出檢討及建議改善方案，例如過路設施及行人過路安排等，並逐步作出改善。
- (c) 就過去兩個多星期所收集的居民意見，該公司在整合後建議多項短期改善措施，包括調整巴士班次時間以配合船期、更改巴士站位置、加設臨時指示牌、改善臨時巴士站的照明系

統及加設座椅等，現時有部分改善措施已經完成，其餘會於短期內進行。

- (d) 該公司曾與須定期由住所前往渡輪碼頭的長者及行動不便人士接觸，以了解他們的需要。由於現時碼頭一帶是工地，公司經考慮後認為暫時無法開設新巴士線前往渡輪碼頭。儘管如此，大部分輪椅使用者表示可以利用現時的巴士服務前往渡輪碼頭，若有特別需要不能乘坐巴士，可致電顧客服務熱線及巴士公司新開設的熱線要求協助，以便安排出租車接送服務。

151. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 近日有居民向她反映，消防局附近的臨時巴士站沒有過馬路設施，希望在該處設置斑馬線，以免居民胡亂過馬路；而愉景北亦有同樣問題，居民已多次要求管理公司設置斑馬線。她明白設置有關設施需進行刊憲等法定程序，但仍希望運輸署考慮有關訴求。
- (b) 上星期愉景灣發生一宗交通意外，導致一名小童受傷送院，她不希望同類意外再次發生。愉景灣有多項工程正在進行，經常有大型車輛進出，路面情況混亂，她擔心居民安全，並詢問警方有否現場檢視愉景灣的道路安全情況。
- (c) 她希望交通服務公司代表剛才提及的改善措施能真正照顧居民、長者及殘疾人士的交通需要，並希望該公司因應居民需要，繼續推行改善措施，包括協助有需要的人士乘坐接駁車輛及減少步行距離。

152. 羅舜華女士表示會向相關同事反映設置斑馬線的訴求，並會與愉景灣服務管理公司(管理公司)研究其可行性。在臨時交通安排實施後，署方曾到愉景灣巴士總站視察，並會與管理公司保持溝通，研究有否改善空間。

153. 陳朝暉先生表示曾與交通部同事到愉景灣臨時巴士總站及愉景北視察交通情況，認為情況尚可接受。根據現場觀察所見，巴士總站有管理公司職員協助管理及指揮交通，但路面缺乏明確交通指示，令部分行人在橫過馬路時不清楚方向；而船期與巴士到站時間亦太貼近，由於巴士總站通往渡輪碼頭有一段斜路，在雨天容易造成危險，因此希望巴士公司與渡輪公司就班次時間進行協調，讓乘客在下車後有足夠時間前往碼頭乘搭渡輪。此外，除研究設置斑馬線外，他建議管理公司及運輸

署考慮增設無須進行刊憲程序的設施(如行人輔助線)，以盡快回應居民的需要。

154. 曾啟亮先生補充，該公司正檢視每班巴士到站的時間表，稍後會與渡輪公司的渡輪時間表比對，研究是否需要調整巴士班次。在最初設計巴士班次時間表時，已考慮居民的步行時間，讓居民在下車後有足夠時間步行往碼頭。除增設新的臨時巴士站外，消防局一帶路段亦有兩個安全島設施可供行人橫過馬路，該公司亦會請交通顧問研究其他交通改善方案(如增設指示牌及行人過路設施)，以方便居民。

155. 容詠嫦議員感謝運輸署及香港警務處派員到愉景灣巴士總站實地視察及提出建議。鑑於新的臨時巴士站的使用期長達兩年，她希望巴士公司及管理公司考慮制訂一套長遠措施，包括提供行人過路設施和指示牌、投資巴士站建設及重整巴士線以配合渡輪班次，以配合居民需要。

(郭平議員約於下午 5 時 45 分離席。)

XVI. 有關巴士載客量及嶼南路巴士站設計的提問 (文件 T&TC 28/2017 號)

156. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生和工程師/離島羅舜華女士，以及路政署區域工程師/離島梁昭薇女士。

157. 林寶強委員簡介提問內容。

158. 杜志強先生表示，運輸署正計劃安排雙層巴士行走嶼巴 3M 線往來梅窩至東涌，途經嶼南道。署方去年已經與相關部門跟進嶼南道旁的樹木修剪工作，路政署已完成部分路段的樹木修剪工作，而嶼南道至梅窩碼頭路段的樹木屬康樂及文化事務署(康文署)管理，該署正進行修剪工程。當巴士沿線路旁所有樹木完成修剪後，署方會在 3M 巴士線試行雙層巴士，希望盡快以雙層巴士行走該路線。

159. 黃華先生表示，明年第三季梅窩居屋將會入伙，屆時人口會增加，因此須改用載客量較高的雙層巴士。嶼巴於去年 11 月曾試行以雙層巴士行走東涌至礮石灣路段，效果理想。待有關部門修剪礮石灣至梅窩巴士沿線的樹木後，嶼巴將會在該路段試行雙層巴士。城巴有限公司將借出一輛車身較短的雙層巴士，以配合測試。由於訂購雙層巴士需時

一年，時間緊迫，他希望盡快完成測試。

160. 余漢坤議員表示，梅窩居屋將於短期內陸續入伙，有關部門應未雨綢繆，盡早作好準備及應對措施。他早前曾致函運輸署，梅窩區內有多項工程正在進行，居屋亦快將入伙，人流增多，因此要求增加行人過路設施。由於巴士班次、雙層巴士、行人過路設施及停車場等均屬運輸署範疇，他要求該署盡快安排會議，與委員及相關部門/機構作出跟進，盡早制訂時間表，以便就梅窩的整體交通配套訂定長遠計劃及安排，配合明年居屋的入伙時間。他希望秘書處記錄在案，並要求運輸署安排會議。

161. 林寶強委員詢問有關嶼南道巴士站候車處的改善計劃，尤其是新圍村及梅窩熟食街市的巴士站，車站設計經常影響巴士車門的運作，不但構成危險，亦阻礙乘客上落。

162. 羅舜華女士表示，就嶼南道巴士站的設計問題，運輸署計劃於嶼南路近礮石灣興建停車灣位，希望交通更暢順。至於新圍村和梅窩熟食中心的巴士站問題，由於現時沒有相關資料，她會後會與相關委員跟進。

163. 黃華先生表示，雙層巴士是雙門設計，或會導致從後門下車的乘客不能使用行人路，希望運輸署跟進。

164. 主席希望相關部門盡快完成樹木修剪工作，並請運輸署考慮及跟進委員的意見。

XVII. 其他事項

路政署小型交通改善項目及其施工時間表

165. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署區域工程師/離島梁昭薇女士。路政署在會前提交一份截至本年 3 月上旬的離島區小型交通改善項目及施工時間表(施工時間表)，有關文件已置於席上，歡迎委員詢問及提出意見。

166. 林寶強委員感謝路政署於新年期間在路彎 K10 安排職員「人手打牌」，令交通保持暢順。

167. 黃華先生希望跟進上次會議就伯公坳增設迴旋處而建議安排實地視察一事。

(會後註：實地視察已於 2017 年 4 月 18 日進行。)

168. 主席希望運輸署盡快與委員及相關部門安排實地視察的日期。

XVIII. 下次會議日期

169. 會議完畢，會議在下午 6 時 15 分結束，下次會議日期為 2017 年 5 月 22 日(星期一)下午 2 時正。

-完-