

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2016年11月21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

黃漢權先生

樊志平先生

劉焯榮先生

余麗芬女士

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

王媽添先生

黃信全先生

何紹基先生

袁景行先生

應邀出席者

李艷芳女士	運輸署 助理署長/管理及輔助客運
朱慧詩女士	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 2
關永康先生	路政署 高級工程師 10/港珠澳大橋
彭志釗先生	路政署 高級工程師 9/港珠澳大橋
哈夢飛先生	運輸及房屋局 首席助理秘書長
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(一九七三)有限公司 助理經理 營運支援
吳健文先生	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 總策劃主任
梁孫偉先生	城巴有限公司 經理(營運貳部- 交通)

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
李家曦先生	運輸署 工程師/離島 1
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
羅東華先生	香港警務處 水警海港警區警民關係主任
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
曾啟亮先生	愉景灣隧道有限公司 高級交通運輸經理
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(秘書)	離島民政事務處 一級行政主任(區議會)
-----------	---------------------

因事缺席者

陳連偉先生	
羅 崑先生	
溫東日先生	
陳金洪先生	大嶼山的士聯會 主席

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) 土木工程拓展署工程師 11(離島發展部)潘偉榮先生，他替代李泳儀女士出席會議；以及

(b) 愉景灣隧道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，陳連偉議員、羅崑委員、溫東日委員及陳金洪先生因事未能出席會議。

I. 通過 2016 年 9 月 19 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. 建議加強東涌北巴士服務

(文件 T&TC 68/2016 號)

V. 有關 37H 號巴士的無障礙設計的提問

(文件 T&TC 66/2016 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生、新大嶼山巴士有限公司(嶼巴)副總經理陳天龍先生和助理經理(營運支援)黃亮霆先生、龍運巴士有限公司(龍運)襄理(車務)潘振剛先生和一級策劃及支援主任羅耀華先生、以及城巴有限公司(城巴)經理(營運貳部-交通)梁孫偉先生和總策劃主任吳健文先生。

6. 杜志強先生簡介文件內容，黃亮霆先生、羅耀華先生及吳健文先生接着利用電腦投影片分別簡介附件一、附件二和附件三。

7. 鄧家彪議員提出的意見如下：

(a) 嶼巴 37H 號線是為北大嶼山醫院而設的巴士服務，由於班次較疏落，部分市民會乘搭其他巴士線(如 38 號線)，導致 37H 號線的載客率偏低。他希望迎東邨入伙後，37H

號線的載客率會有所改善。此外，由於有不少行動不便人士乘搭該巴士線前往醫院，他建議巴士公司改用低地台設計的巴士，以配合乘客需要。

- (b) 龍運 E31 號線的改動是在迎東邨巴士總站增加分站，並於星期一至五早上繁忙時段增設兩班(分別在早上 7 時 10 分和 7 時 40 分)由逸東邨前往愉景新城(不經東涌北)的特快班次。他認為該兩個特快班次相隔甚遠，希望巴士公司增加額外班次。
- (c) 現時城巴 E22S 號線平日只有早上一班巴士，載客量超過八成。由於迎東邨快將入伙，他希望巴士公司增加班次以滿足乘客需求。此外，許多居民乘搭 E22S 號線巴士前往九龍東上班，其目的地並非將軍澳，該路線車費為 24 元，與前往九龍東的 E22 號線巴士(車費 18 元)相比，相差 6 元。他希望巴士公司為 E22S 號線設立分段收費，例如乘客在九龍東下車時再拍八達通卡，可獲退回部分車費。

8. 郭平議員表示，嶼巴 37H 號線的服務加強後，相信乘客量會有所增加，因此希望巴士公司考慮延長北大嶼醫院前的巴士站上蓋的建議。此外，迎東邨及東涌北屋苑相繼落成後，區內交通會愈來愈繁忙，他詢問運輸署會否在迎東路增設彎位讓巴士停泊。若在路旁加設巴士站，可能會阻礙交通。

9. 傅曉琳議員提出的意見如下：

- (a) 她建議城巴 S56 號線總站改設在新的迎東邨巴士總站，不再途經港鐵東涌站，因為現時已有其他巴士線(如 S1 號線)途經港鐵東涌站，班次頻密。但駛經東涌北(包括映灣園和藍天海岸)的巴士只有 S56 號線，若東涌北居民由機場返家再途經港鐵東涌站，便須繞一個大圈。她建議該巴士線以迎東邨巴士總站作為總站，減省車程。
- (b) 雖然城巴 E21X 和 E22S 號線途經迎東邨前往市區，但只在早上繁忙時段提供服務，現時只有龍運 E31 號線全日駛經迎東邨，她希望巴士公司為迎東邨一帶居民提供更多全日的對外巴士服務。
- (c) 龍運 E32A 號線只有下午 6 時和 6 時半兩個班次，由葵芳

站開出前往東涌新發展碼頭，有些下班市民未必能趕及，她希望巴士公司能加密班次。

10. 林寶強委員表示，現時只有一條巴士線使用新的迎東邨巴士總站，他關注將來巴士服務增加後，站內的泊位會如何安排，以及會否提供洗手間等設施。

11. 由於周浩鼎議員稍後才到達，由主席代為讀出他的意見：

(a) 他歡迎運輸署加強及優化東涌北巴士服務的建議，但關注巴士的行車路線、服務時間及班次、以及上落客地點能否應付該區未來新增人口及交通需求。東涌第 55 區和第 56 區的新屋苑及屋邨(如昇薈、東環和迎東邨等)相繼落成後，人口接近三萬多人，運輸署建議提供五條常規巴士線和兩條繁忙時段的巴士線，但卻沒有通宵巴士線，他認為需要增強通宵巴士服務。

(b) 他希望運輸署考慮以下建議：第一，現時服務東涌北大部分巴士線均為中途站，居民或因巴士客滿而未能上車，他希望署方密切留意情況，並在有需要時增加班次或提供特別班次；第二，他建議 E11 號線的服務延伸至迎東邨，讓東涌北居民乘搭巴士直達港島區；第三，他建議將現時往返東涌的通宵巴士線延伸至迎東邨，以減省車程及提升乘客(特別是女乘客)的安全；第四，他建議盡快在迎禧路增設巴士站，方便東環、昇薈及鄰近映灣園的居民；以及第五，他促請巴士公司增加 37M 號線的班次。

12. 陳天龍先生表示，議程(五)的問題與議程(二)的內容相關連，因此詢問可否一併討論。

13. 主席表示，委員同意一併討論議程(二)及議程(五)。

14. 陳天龍先生回應，現時已有一部低地台巴士行駛 37H 號線，並已在時間表列明。該公司正籌劃將行走該路線的全部三輛巴士轉為低地台巴士，預計在 2017 年第一季度完成。

15. 羅耀華先生表示，有關計劃下 E31 號線巴士於早上繁忙時段提供每 15 分鐘一班的服務，以及於早上 7 時 10 分及 7 時 40 分提供特快班次，由逸東邨往荃灣愉景新城而不途經東涌北。至於建議下午 6 時及 6 時 30 分由葵芳站開出的兩班 E32A 號線巴士，是因應東涌北屋苑入伙初期的需求而提供的。該公司備悉議員的意見，並會繼續留意入伙後的情況及乘客需求，適時檢討服務水平，有需要時會考慮加強服務。

16. 吳健文先生表示，該公司一直留意 E22S 號線的乘客量，根據最近的客量調查，該路線平均約有 80 名乘客。該公司會密切留意迎東邨入伙後的乘客需求，在符合運輸署的加班指引下考慮增加班次。此外，該公司已備悉有關將現時服務東涌的通宵巴士線和前往港島區的 E11 號線改經迎東邨的建議。

17. 郭平議員追問巴士公司和運輸署可否延長北大嶼山醫院前的巴士站上蓋，以及署方會否在迎東路的新增巴士站位置加設巴士彎位，以便巴士停泊。

18. 鄧家彪議員表示，由於不少乘搭城巴 E22S 的東涌北居民在黃大仙或觀塘下車，但需付全程 24 元車費，他建議巴士公司設立分段收費，以減省居民的車費開支。此外，他詢問運輸署何時落實巴士服務建議，希望署方提供具體時間表，以及有關巴士線(如城巴 E22S 號線或龍運 E31 號線)在落實建議後會增加多少行車時間。

19. 杜志強先生綜合回應如下：

- (a) 郭平議員提出有關延長北大嶼山醫院前巴士站上蓋的建議，署方會與巴士公司商討及跟進。至於迎東邨的巴士彎位，現時迎東邨外迎東路段已設有巴士彎位，足夠讓巴士停泊。
- (b) 周浩鼎議員提出有關東涌通宵巴士服務的建議，包括將路線延伸至迎東邨及增加服務班次，署方會不時檢視交通需求，並會因應東涌人口增長而調整。至於 2017-18 年度巴士路線計劃，署方會再向委員詳細解釋來年的巴士服務安排。

(c) 文件的服務建議主要是照顧現時東涌北(包括迎東邨)居民的交通需要。根據房屋署的資料，迎東邨在 2017 年第一季入伙，當迎東路路段開通後，署方會盡快落實有關建議。

20. 陳天龍先生表示，嶼巴 37M 號線於早上繁忙時段(約早上 7 時 40 分至 8 時 40 分)每十分鐘一班，由港鐵東涌站開出。根據該公司的記錄，該路線暫未達到增加班次的指標，即在繁忙時段載客率達 85% 及每半小時達 100%。最近運輸署批准由 2016 年 12 月起修改服務時間表並同時增加繁忙時段的班次。長遠而言，迎東邨入伙後，該公司會逐步改用雙層巴士行駛該路線，以提高載客量，並會密切留意乘客量的變化，適時調整班次。

21. 鄧家彪議員再次詢問城巴有關 E22S 號線分段收費的建議和修訂路線後所增加的行車時間。

22. 梁孫偉先生表示，初步估計 E22S 號線途經迎東邨約需額外 5 分鐘行車時間，但實際增加的行車時間需視乎正式行車後的上落客時間及交通情況。關於設立分段收費的建議，現時該路線行經觀塘較繁忙的路段及人流多的巴士總站，加上乘客量高，分段收費安排除涉及複雜的八達通設定外，或會影響實際行車時的上落客運作及行車時間等，所以該公司暫不考慮分段收費的安排。另外，就傅曉琳議員提出取消 S56 號線途經港鐵東涌站的建議，該巴士線是由機場往港鐵東涌站的較快巴士線，現時亦有不少居民乘搭該巴士線由港鐵東涌站返回東涌北，所以暫時不考慮改動 S56 號線的路線。該公司會密切留意東涌北入伙後的乘客量需求，並在計劃每年路線發展時研究最切合需要的路線。

23. 羅耀華先生表示，龍運 E31 號線的建議修訂路線是在早上繁忙時段後才繞經迎東邨巴士總站，對早上繁忙時段的乘客沒有影響，估計受影響時段行車時間約增加 5 分鐘，但確實時間須視乎該路線開通後實際的行車情況及乘車需求而定。

24. 樊志平議員表示，曾在早上繁忙時段於北大嶼山醫院站乘坐 38 號線巴士，但等候多部巴士都未能成功上車。他建議巴士公司考慮在早上繁忙時段由逸東邨開出的 38 號線巴士，預留一些空位給北大嶼山醫院站上車的乘客，特別是有需要的人士。

25. 黃華先生回應，現時嶼巴 38X 號線巴士於早上 7 時至 8 時半由逸東邨逸樓開出，並途經松仁路(南行)北大嶼山醫院外的巴士站前往港鐵東涌站，每 6 至 8 分鐘一班。此外，37H 號線巴士由北大嶼山醫院開出，亦途經松仁路(南行)北大嶼山醫院外的巴士站前往港鐵東涌站，上述兩條巴士線可滿足在早上繁忙時間於該巴士站等候 38 號線巴士前往港鐵東涌站的乘客需求。

(黃信全委員約於下午 2 時 15 分入席，而鄺官穩議員約於下午 2 時 25 分入席。)

III. 有關東涌北新發展區的交通的提問

(文件 T&TC 63/2016 號)

IV. 有關昇蒼交通發展的提問

(文件 T&TC 69/2016 號)

26. 主席表示，議程(III)和議程(IV)的內容相關，故建議一併討論。他歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任工程師/離島杜志強先生及工程師/離島 1 李家曦先生。

27. 由於周浩鼎議員稍後才到達，主席代他簡介文件 T&TC 63/2016 的提問內容，之後傅曉琳議員簡介文件 T&TC 69/2016 的提問內容。

28. 李家曦先生表示，根據房屋署的資料，東涌第 56 區迎東路的餘下路段將會於迎東邨入伙前完成，預計該路段可於 2017 年第一季開放予大型巴士進入。

29. 杜志強先生表示，為配合東涌第 55 及第 56 區的新屋苑落成，東涌北的巴士服務將有所提升，東環、昇蒼及迎東邨一帶的巴士線數目會相應增加。至於嶼巴 37M 號線的載客量，根據在 2016 年 11 月 7 日至 13 日期間的資料，早上繁忙時段為 49%，下午繁忙時段為 65%。巴士公司正計劃為 37M 號線引進雙層巴士，再配合其他新增巴士線，相信可滿足東涌北一帶居民的乘車需求。署方早前拒絕昇蒼管理公司的屋邨巴士申請，主要因為屋邨巴士與現時巴士線重疊。署方認為應集中資源規劃專營巴士服務，屋苑巴士只作輔助角色，因此暫不考慮屋邨巴士的申請。

30. 林寶強委員表示，現時港鐵東涌站的嶼巴 37M 號線巴士站位置與城巴 S56 號線重疊，妨礙嶼巴 38 號線巴士進出。他詢問運輸署會否考慮分拆 37M 及 S56 號線的巴士站位置，並建議署方實地視察以了解情況。

31. 杜志強先生表示，現時港鐵東涌站已十分擠迫，未必有空間重新編配 37M 及 S56 號線的巴士站位置。附近的新巴士站快將落成，約於 2017 年年中啟用，署方屆時可考慮有關建議，重新整理巴士站位置。

32. 黃華先生表示，現時嶼巴 37M 號線的服務已經足夠，即使將來乘客增多，亦能應付需求。因此，巴士公司認為現階段沒有增加屋邨巴士的需要。

VI. 六條主要離島渡輪航線：下一個三年牌照期(2017-20 年)的特別協助措施
(文件 T&TC 72/2016 號)

33. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸及房屋局(運房局)首席助理秘書長哈夢飛先生、運輸署助理署長/管理及輔助客運李艷芳女士及高級運輸主任/渡輪策劃朱慧詩女士。

34. 朱慧詩女士簡介文件內容。

35. 容詠嫦議員表示，文件提及除了六條主要離島渡輪航線外，運輸署會考慮將特別協助措施擴展至餘下八條離島渡輪航線。鑑於愉景灣航線是離島區乘客量第二高的航線，她希望署方積極考慮將該航線納入資助計劃內。雖然愉景灣有陸路交通，但其他地區(例如梅窩)同樣有陸路交通，卻納入資助計劃內，她質疑署方對兩區的處理方法有別。

36. 李桂珍議員反對渡輪的加價建議。現時有很多遊客前往離島，尤其是長洲渡輪航線的服務供不應求，但渡輪營辦商卻沒有適時調整和增加班次疏導人流，為長洲居民帶來極大不便。既然政府計劃補貼六條主要離島渡輪航線，為何兩個渡輪營辦商仍申請加價，增加居民的負擔。她重申，強烈反對渡輪營辦商的加價申請。

37. 鄧家彪議員表示，政府多年來運用公帑補貼公共交通工具，但現時油價持續處於低位，卻仍然提出加價建議，他對此感到費解。文件第 14 及 15 段指兩個渡輪營辦商在獲得政府補貼和增加票價後，盈利率估計約為 6%，屬合理或偏低水平，因此政府希望區議會接納加價申請。他指出，兩個渡輪營辦商於第一個三年牌照期(2011-2014年)的實際盈利率約為 7%，而於現行牌照期首 18 個月的實際盈利率分別約為 7.5% 及 13.5%，反映渡輪營辦商在剛過去兩年的盈利表現理想。他詢問運輸署如何推算未來盈利率會下降；若兩個渡輪營辦商的盈利率高於預期，政府將如何處理。

38. 郭平議員提出的意見如下：

- (a) 他對運輸署沒有為離島居民做好把關工作表示失望。現時油價下跌，但渡輪營辦商仍然申請約 4% 的票價加幅，對於運輸署指加幅偏低的說法，他並不認同。
- (b) 現時離島渡輪航線的票價基數甚高，以梅窩渡輪航線為例，平日及假日高速船的單程成人票價分別為 29.9 元及 42.9 元，加價後分別增至 31.3 元及 44.9 元。
- (c) 他認為運輸署每次與渡輪營辦商商討續牌時，都慣性允許加價。在 2014 年 7 月，油價超過 100 美元一桶，運輸署批准渡輪營辦商加價 5%。現時油價跌至低於 62 美元一桶，渡輪營辦商仍然申請加價，他認為政府有需要向離島居民解釋，不能閉門造車。他亦建議政府成立油價穩定基金，以抗衡油價波幅。
- (d) 區議員和渡輪營辦商多次提議政府延長渡輪服務牌照年期。他認為渡輪營辦商經營困難是因為牌照期只有 3 年，因此促請政府檢討《渡輪服務條例》(第 104 章)，延長牌照期至 5 年或 10 年，以增強渡輪營辦商的營運信心。
- (e) 議員多次建議政府考慮發展中環碼頭上蓋物業，現時碼頭店舖租務收益低微，不足以彌補渡輪航線的營運。他認為碼頭地利位置優越，景色優美，相信可吸引不少投資者。他希望政府認真考慮發展碼頭上蓋物業，以增加非票務收益。

- (f) 在環保及空氣質素方面，他關注橫水渡及渡輪行駛時所產生的廢氣問題，希望渡輪營辦商在申請加價時，同時提升渡輪的裝備，以減低對環境空氣的影響。

39. 曾秀好議員表示，上次加價是在 2014 年 6 月，當時油價飆升，但同年 10 月油價已穩定，其後持續下跌。其間，渡輪營辦商沒有因油價下跌而調低票價，政府現時計劃提供 4 億多元補貼兩個渡輪營辦商，她詢問政府為何動用大筆公帑補貼渡輪，卻不考慮直接補貼離島居民的船費支出。就補貼渡輪營辦商購買新船的新措施，她詢問在牌照期完結後，船隻將如何處理，以及政府會否購回新船。她促請政府慎重考慮加價的申請及應否推行有關的新措施。

40. 鄭官穩議員提出的意見如下：

- (a) 他估計出租碼頭上蓋物業每月的租務收益豐厚。雖然政府曾向立法會申請撥款加建碼頭樓層並遭到否決，但他希望政府盡快把有關方案重新提交立法會審議，以補貼渡輪的營運。
- (b) 他表示，若加價後的收益用於前線員工(如水手、機房主管等)的加薪，相信市民對加價會較易接受，而他亦會樂意接納加價建議。
- (c) 文件提及渡輪營辦商計劃在下一個牌照年期引入兩艘新船，他希望運輸署提供更多相關資料。他歡迎渡輪營辦商推行一系列提升船隊設備的措施，包括翻新船艙/坐椅。另外，他關注渡輪救生衣的儲存位置，現時大部分普通渡輪將救生衣存放在同一個儲物箱內，他曾多次指出此安排十分危險，在發生意外時，容易造成混亂。他建議仿效高速船的做法，把救生衣放置於椅背後或坐椅下方，方便乘客取用。他重申，渡輪營辦商在下一個牌照期翻新船艙時，必須把救生衣放置椅背後或坐椅下方，以提升船上安全。
- (d) 文件多處提及折舊開支及發還形式，但有欠清晰，希望署方再作解釋及補充。根據附件三，政府向渡輪營辦商發還約 2 億多元船隻維修保養費及 1 600 萬元與船隻相關的折舊費，他詢問運輸署這筆費用的詳情為何。此外，渡輪營辦商購買新船後，他詢問政府是否補貼一半船

價、購買新船的補貼上限為何，以及在牌照期完結後，有關資產是否歸渡輪營辦商所有。

- (e) 不少議員及立法會議員建議延長渡輪服務牌照年期，以增加渡輪營辦商的投資時間，但他認為延長牌照期亦會衍生其他問題。假如現有渡輪營辦商經營不善，政府有意撤銷其牌照時，由於市場上難以覓得其他渡輪營辦商取代其服務，政府需要讓有關渡輪營辦商繼續經營，變相令營運的主導權落在營辦商手上。
- (f) 他認為長洲渡輪航線的服務牌照與專營權無異，因為碼頭及航線均由單一度輪營辦商使用及營運。據他了解，法例訂明專營權被撤銷時，財產可由政府暫時接收。他建議政府將上述條例納入牌照條款，若政府只延長牌照期而不施加罰則，政府將難以監管。
- (g) 文件第 22 段指出，當局不贊成由政府購買渡輪並將服務外判，否則渡輪服務會變成公營服務。他對此並不認同，因為政府只擁有資產，並沒有涉及實際營運，渡輪的實際營運仍然由營辦商負責。若渡輪營辦商經營不善，若干年後政府可以物色其他營辦商代替，並有權撤換管理層。現時即使市民不滿渡輪營辦商的服務及其管理層，政府也無權干預。他質疑今天署方並非徵詢意見，而只是知會委員會。他希望政府制訂整體及長遠的渡輪政策。

41. 余漢坤議員提出的意見如下：

- (a) 他認為問題的癥結在於署方計劃時未有充分應用可持續發展的概念。香港大部分居民都有基礎建設(如地鐵和道路網絡)連接至居所附近，但離島很多島嶼沒有陸路可達，必須依賴渡輪服務，加上缺乏基礎設施連接其他地方，居民出入甚為不便。儘管居民選擇在島上居住，但不應剝奪他們作為香港市民享有基礎設施的權利。
- (b) 多年來，議員多次提出有關發展碼頭上蓋、設立油價穩定基金，以及政府自資建立船隊等建議，但政府一直忽略有關訴求。至於船隊的建議，運輸署只在文件第 22 段概略解釋政府不組船隊的原因。議員已明確表示，如果

政府自組船隊，在尋找合資格和有服務質素的船公司時，會更具彈性。

- (c) 在現行牌照下，渡輪營辦商並非專營公司，政府不能按專營權的形式接管渡輪服務。他表示，每次三年牌照期即將屆滿時，議員都會獲知會有關加價建議。今次加價 4.7%，表面上低於通脹率，但多年來已累積頗大升幅。以大嶼南和梅窩為例，居民前往市區上學或上班，每日交通費約為 50 元，接駁其他交通工具亦不能享有八達通轉乘優惠。
- (d) 就發展碼頭上蓋物業，議員多年前已提出相關建議並諮詢業界代表，業界普遍希望加強碼頭的通達性及連接天橋，以增加人流及帶動消費，但至今建議仍未落實。現時碼頭店舖主要經營小食生意，相信租金收入不高。政府需直接向渡輪營辦商提供補貼，但市民卻未能受惠。
- (e) 政府在諮詢本委員會後，便會向立法會申請 4.1 億元撥款，他希望政府以後能規劃可持續發展的長遠渡輪政策，令離島居民真正受惠。

42. 黃漢權議員提出的意見如下：

- (a) 他認為政府自組船隊，才能擺脫渡輪營辦商的控制。現時政府建議斥資補貼渡輪營辦商購買新船，但政府在營運上沒有決定權。在牌照期完結後，新船亦歸渡輪公司所有。
- (b) 他表示，與投放在陸路交通工具的資源相比，4.1 億元的補貼額並不算多。他以環境局提倡更換歐盟柴油商業車輛為例，政府投放大量資金鼓勵車主更換舊車。現時很多渡輪仍使用舊式引擎，維修費用高昂。他批評環境局只投放大量資源改善陸上交通工具，對渡輪卻沒有任何相關資助。
- (c) 自港鐵東涌綫開通後，很多人選擇乘搭地鐵再轉乘巴士前往昂坪或大澳，而不選擇乘坐渡輪，因為乘坐地鐵連同轉乘巴士的車費，仍然比船費便宜，而且無需受渡輪班次的限制。他表示，梅窩渡輪航線的乘客量不斷減

少，即使政府提供更多補貼亦於事無補。離島人口愈來愈少，船費卻愈來愈貴，他促請政府考慮解決方法。

- (d) 政府限制大嶼南的發展，以打造成為香港的「後花園」，該處不但居民人數少，旅遊業發展亦不蓬勃，導致相關的渡輪航線乘客量減少，他質疑補助措施是否仍然有效。

43. 劉焯榮議員提出的意見如下：

- (a) 雖然大澳除了海上交通工具外，亦有陸路交通，但加價亦對大澳居民造成一定影響。他以梅窩為例，加價後高速船的平日票價為 31.3 元，假日票價為 44.9 元，費用高昂。若交通費用不斷增加，不單增加居民負擔，亦會影響旅客數目及當地經濟。
- (b) 他不同意政府運用公帑補貼渡輪營辦商，建議政府直接補貼票價，令居民真正受惠。
- (c) 政府的補貼由 1.9 億元增至 4.1 億元，但票價仍要調高，他認為並不合理，因此反對渡輪營辦商的加價申請。他建議政府考慮批出渡輪服務專營權，以取代現時服務牌照，讓營辦商有更長投資年期。
- (d) 他贊成發展碼頭上蓋物業，以把碼頭上蓋物業租予酒樓食肆為例，相信會有可觀的租金收入以補貼營運，亦可同時滿足市民的飲食需要。

44. 周玉堂議員表示，不論加價多少，都會有反對聲音，政府應為渡輪服務作長遠策劃。議員多次建議延長渡輪服務牌照期，希望政府重新檢討。此外，發展碼頭上蓋物業可以帶來可觀收入，用以補貼渡輪航線的營運，因此政府不應浪費碼頭的發展潛力。他希望政府考慮上述兩項建議。

45. 哈夢飛先生綜合回覆如下：

背景

- (a) 渡輪服務面對不少困難，包括油價上升、員工薪酬開支增多、船員人手老化，以及渡輪營辦商須改善薪酬待遇

以挽留員工等，再加上渡輪業的經營環境普遍困難，難以吸引新投資者或營辦商加入競爭。

- (b) 政府一直為渡輪航線提供多項常設協助措施。為了維持渡輪服務的財務可行性及穩定票價，政府於 2011 年首次為六條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，為期三年，主要原因是該些地區除了渡輪服務外，基本上沒有其他替代公共交通工具可供選擇，或前往市區的陸路交通非常迂迴曲折。
- (c) 政府在 2011 年及 2014 年分別提供兩次為期三年的特別協助措施。就下一個三年牌照期(2017-2020 年)，有意見希望政府考慮及研究將特別協助措施擴展至餘下八條離島渡輪航線。政府會作深入研究，包括該八條離島渡輪航線各自的經營環境和財務狀況等。另外，該八條航線的牌照期期限不一，日後應否整合或統一亦須再作研究。他補充，政府已經與餘下八條離島渡輪航線的營辦商會面，雖然暫時未達共識，但渡輪營辦商已表示願意配合政府的檢討工作。

票價

- (d) 政府對居民反對離島渡輪加價表示理解，但渡輪營辦商在經營上的確面對不少困難，若不提供任何特別協助措施，渡輪營辦商需加價超過三成才能達至收支平衡。特別協助措施的作用並非補貼渡輪營辦商，而是補貼乘客，以減輕票價加幅對乘客的負擔，同時維持渡輪服務的財務可行性。政府於首個牌照期(2011-2014 年)及現行牌照期(2014-2017 年)分別提供 1.2 億元及 1.9 億元特別協助措施，並建議在下一個牌照期(2017-2020 年)提供 4.1 億元補貼。每名乘客在三個牌照期的船費補貼分別為約 2 元、3.5 元及 7.6 元
- (e) 除渡輪外，政府現時沒有為其他公共交通工具提供直接補貼。如果渡輪營辦商不調高票價而單純由政府提供更多資助以補貼持續增加的營運開支，在政策上難以實行。與現行牌照期(2014-2017 年)的票價加幅(約 5%至 6%)及過往三年的綜合消費物價指數(約 7.4%)相比，政府認為下一個三年牌照期(2017-2020 年)的票價加幅(約 4%)屬

於溫和。此外，他重申渡輪營辦商在上一個及今個三年牌照期內分別只加價一次，並非每年加價。

渡輪服務

- (f) 運輸署曾以面對面方式在離島渡輪進行問卷調查，結果顯示約 70% 至 80% 乘客對渡輪服務大致滿意。至於其他服務意見，包括長洲設立月票通道及坪洲的船種安排等，署方會切實跟進。
- (g) 由於渡輪業經營環境困難，甚少新投資者或營辦商願意加入，競爭非常有限。政府曾就六條主要離島航線進行公開招標，結果只有現時兩間渡輪營辦商投標。即使就下一個牌照期(2017-2020 年)再次進行公開招標，相信情況不會有太大變化。此外，根據過往招標經驗，渡輪營辦商一般會提出大幅加價的要求，加幅達 20% 至 30%。以 2011-2014 年首個三年牌照期為例，中標的渡輪營辦商原本申請加價超過 20%，政府與渡輪營辦商多次磋商後，才將加幅調低至接近 10%。
- (h) 公開招標需時 6 至 9 個月，新投資者未必能即時在明年 4 月及 7 月接管渡輪航線。此外，市民對現時兩間渡輪營辦商提供的服務大致滿意。政府在本年 4 至 5 月向區議會及立法會進行諮詢，建議在下一個三年牌照期以延續現有牌照方式維持六條航線服務，並與渡輪營辦商進行直接磋商，獲得議員支持。

延長渡輪服務牌照期

- (i) 政府會積極考慮延長服務牌照期的建議，但需就年期(如 5 年、10 或 15 年等)再作研究。以天星小輪有限公司(天星小輪)的兩條港內航線為例，政府現時批出的專營權為期 10 年。在訂定牌照年期時，政府需與渡輪服務專營權的年期一併考慮，若兩者年期一樣，則需考慮如何劃分專營權或普通服務牌照。若政府購買船隻自組船隊，由渡輪營辦商協助營運，將涉及政府與渡輪營辦商的合約事宜，而非關乎牌照年期。

餘下八條離島渡輪航線

- (j) 政府會研究將特別協助措施擴展至所有離島持牌渡輪航線，包括愉景灣航線。文件提及部分航線(如愉景灣及馬灣航線)是配合當年推出的住宅項目而開辦，因此政府需詳細研究渡輪公司的法律責任涵蓋範圍、當年與渡輪公司簽訂的合約條款，以及渡輪公司的財務狀況等因素。

利潤分享機制

- (k) 政府亦留意到受惠於油價下跌，兩間渡輪營辦商在現行牌照期(2014-2017年)首18個月的盈利率，較續牌時估算的盈利率為高。政府在上次中期檢討時建議設立利潤分享機制，讓營辦商透過提供票價優惠，與乘客對分「額外盈利」。利潤分享機制適用於下一個牌照期(2017-2020年)，即在牌照期上半段所賺得的「額外盈利」，於牌照期下半段與乘客對分；而在牌照期下半段所賺得的「額外盈利」，則在下一個牌照期與乘客對分。

環保措施

- (l) 環境保護署(環保署)曾資助5間巴士公司1.8億元，購買36架環保巴士。他表示，巴士與渡輪價格迥異，電動巴士每架約需數百萬元，但一艘約500坐位的渡輪造價可達1億元，兩者不可直接比較。他補充，天星小輪曾向環保署申請資助翻新船隻(世星號)，現時仍處於試驗階段。若將來就船隻推行新環保政策，局方會與環保署再作探討。

發展碼頭上蓋物業

- (m) 政府於2013年建議於中環4、5及6號碼頭加建樓層，以提供店舖增加租務收益，以補貼六條航線的營運，但該建議於2013年年中提交立法會財務委員會轄下工務小組委員會時，遭議員否決，署方稍後會重新檢視有關方案。他表示，碼頭上蓋租務收益增加，亦未必能完全彌補渡輪的營運開支，政府或需繼續提供補貼以減低票價加幅。

- (n) 財務顧問曾建議政府委聘代理公司代表渡輪營辦商經營並管理中環 4、5 及 6 號碼頭的零售店舖，以達致經濟效益。政府認為有關建議牽涉眾多持份者和利益關係，又需額外支付服務費予代理公司，令租金收入減少，最終可能仍需為渡輪營辦商/市民提供補貼。因此，碼頭上蓋物業的租務收益未必能有效補貼渡輪的營運開支。

薪酬開支

- (o) 燃油成本及員工薪酬佔渡輪營辦商的經營開支約 70%。雖然油價下跌，但適齡退休的員工人數增加，而投身渡輪業的人士減少，營辦商須為招攬新人入行而持續改善員工薪酬待遇，例如過去一年前線員工的薪酬加幅超過 10%。渡輪營辦商估計，在下一個牌照期員工開支會增加超過 40%。

政府購買船隻及自組船隊

- (p) 公共交通服務的既定政策是讓私營機構按商業原則營運，所有公共交通服務(包括港鐵、巴士及的士等)都是根據此政策營運。若由政府購買船隻及自組船隊，並外判服務，將涉及龐大公帑，而渡輪服務亦變相成為公營服務，因此，政府必須審慎研究。

46. 余麗芬議員提出的意見如下：

- (a) 她認為非票務收入對渡輪營辦商非常重要，並可減輕加價壓力。中環 4、5 及 6 號碼頭地利位置優越卻長期空置，除因管理牽涉多個部門(如運輸署和產業署)，在租賃方面亦有不少限制，例如不能出租予商業寫字樓及對銷售形式有所規管。若政府能放寬租務條例的監管，相信可吸引更多投資者。
- (b) 她表示，市民普遍反對渡輪加價。現時離島渡輪航線的假日票價高昂，雖然議員積極推廣離島旅遊，但票價增長令不少遊客卻步。她促請政府檢討有關情況。
- (c) 渡輪業經營環境困難，屬於夕陽行業，很多街渡船隻使用超過 50 年，她希望政府考慮為街渡提供資助或補貼，以改善船隻安全。她認為多個離島碼頭(如長洲、梅窩及

南丫島碼頭)的安全和設施都有待改善。以南丫島碼頭為例，多年來均沒有洗手間設施，她希望政府盡快開展洗手間工程，以改善碼頭衛生。

47. 鄺官穩議員提出的意見如下：

- (a) 他詢問有關購買新船的渡輪營辦商的資料，以及文件附件三(d)及(e)項的2.41億元和1 600萬元是否屬於同一筆款項。運輸署在現行的三年牌照期第一個營運年度(即 2014年年中至 2015年年中)接獲 193 宗有關渡輪服務的投訴，他詢問當中多少宗個案涉及中環至長洲航線。
- (b) 政府委託私人公司進行乘客意見調查，與民間自行進行的調查結果有很大差異。根據運輸署於 2015 年 12 月進行的乘客意見調查，結果顯示 89%受訪乘客對中環至長洲航線的渡輪服務表示「非常滿意」、「滿意」或「恰當」，但餘下 11%沒有作出說明。除上述三個選項(非常滿意/滿意/恰當)，他詢問有否其他選項可供受訪乘客選擇。
- (c) 投資渡輪服務的資本開支十分高，若政府購買船隻自組船隊，可以降低入場門檻，他相信會吸引更多投資者加入競爭及投標，包括有營運航線經驗的渡輪公司，甚至中小企業。

48. 林寶強委員詢問渡輪營辦商購買兩艘新船後，是否可以增加載客量及在繁忙時段提供額外班次疏導人流，以及對渡輪營辦商的營運有否實質的幫助。

49. 黃福根委員提出的意見如下：

- (a) 文件第 18 段提及根據《渡輪服務條例》(第 104 章)規定，渡輪服務牌照的最長年期為 3 年，並可續期一次或多次，合共不多於 10 年。他認為牌照年期設定為只有 3 年，會阻礙渡輪營辦商作出較長遠的規劃。政府表示會在下次中期檢討時研究修訂條例，以延長牌照有效期，他建議延長至 10 年，讓渡輪營辦商有更長時間投資及制訂長遠規劃。他亦希望政府重新檢視有關中環 4、5 及 6 號碼頭發展上蓋物業的建議。

- (b) 以梅窩航線為例，平日高速船的單程成人票價為 29.9 元，加價後增至 31.3 元，而假日票價更為高昂。政府一直鼓勵發展離島旅遊業，但假日票價卻收取附加費，做法令人費解。
- (c) 現時有很多市民乘搭街渡往來離島多個島嶼(如梅窩至愉景灣及大澳至東涌)，但每日街渡班次不多。政府只補貼大型渡輪營辦商，卻沒有為小型營辦商提供補助，他希望政府考慮提供撥款以補貼街渡的營運。街渡行業接近式微，船隻開始老化，若政府不提供任何補貼，該行業將難以繼續營運。

50. 曾秀好議員詢問有關渡輪營辦商購買新船的補貼款項如何計算，以及新船在牌照期完結後將如何處理。根據政府就六條主要離島渡輪航線進行的乘客意見調查，大多數乘客對渡輪營辦商的服務感到滿意。她詢問調查對象是離島居民還是旅客，因為兩者的意見會有很大差別。

51. 哈夢飛先生綜合回覆如下：

增加非票務收入

- (a) 他明白議員希望政府協助渡輪營辦商增加非票務收入，以維持渡輪服務的財務可行性。政府一直鼓勵渡輪營辦商(不論是專營權抑或持牌渡輪服務牌照)增加非票務收入，以補貼渡輪營運。他舉例，除了店鋪的租務收益外，渡輪營辦商(如天星小輪)亦有在節日煙花匯演時，讓主辦機構租用碼頭上蓋地方作為觀景台。

在碼頭加建洗手間

- (b) 他解釋，部分碼頭現時未有水電排污設施等配套，難以加建洗手間，但政府會繼續探討其可行性。

船隻補助項目

- (c) 文件附件三(d)項有關船隻維修保養費 2.41 億元與(e)項與船隻有關的折舊費 1 600 萬元，屬於兩筆獨立款項。渡輪營辦商可於三年牌照期內動用 2.41 億元為現有船隻進行維修保養，有關費用屬實報實銷。這筆款項亦可用作補

助渡輪公司安排船隻到船廠驗船及更換重要零件等費用。

- (d) 至於發還與船隻有關的折舊費 1 600 萬元，主要是為渡輪營辦商購置新船而提供的補助。根據渡輪營辦商的資料，一艘約 500 座位的新船價值約 1 億元；而一艘約 700 座位的新船價值約 1.2 億元。以一艘造價 1 億元的船隻為例，按 15 年折舊年份計算，每年折舊費約 660 萬元，政府資助一半(即約 330 萬元)，在三年牌照期內合共資助約 1 000 多萬元。
- (e) 政府擬在下一個三年牌照期引入新的折舊補助項目，為船隻的折舊開支提供補貼，以鼓勵渡輪營辦商購買新船。在牌照期完結後，政府認為新船歸渡輪營辦商所有的做法較可取。環境局以往亦有類似經驗，例如資助巴士公司購置環保巴士；而環保署亦設有綠色運輸試驗基金，為另類燃料車輛提供 50% 的車價資助，車輛最終歸營辦商所有。

政府自組船隊

- (f) 政府備悉有建議希望政府購置船隻自組船隊，以降低入場門檻，吸引新的營運者。他解釋，渡輪業務面對最大的困難不是資本投資，而是日常營運。現時政府提供的特別協助措施基本上是補貼渡輪營辦商的日常營運。

旅遊發展

- (g) 政府一直積極推廣離島旅遊發展，並就「離島遊」計劃的開支給予渡輪營辦商補貼。另一方面，離島社區也曾表達意見，指假日有過多市民前往離島遊玩。

52. 李艷芬女士綜合回覆如下：

- (a) 兩艘新船分別服務於中環至榕樹灣及中環至坪洲兩條航線。根據渡輪營辦商資料，中環至榕樹灣航線的新船是作為維修的後備船隻；中環至坪洲航線的新船則是用作更換現役船隻。

- (b) 有關鄺官穩議員查詢該 193 宗渡輪服務投訴個案詳情，署方現時沒有相關資料，會於會議後提供。

(會後註：運輸署於 2016 年 11 月 24 日以電郵方式回覆鄺官穩議員該 193 宗渡輪服務投訴中，有 104 宗是涉及中環至長洲渡輪服務的投訴。)

- (c) 政府在 2015 年委託顧問公司就渡輪服務進行乘客意見調查，該調查是在渡輪上透過面對面問卷訪問形式進行。受訪乘客是顧問公司參考每條航線的乘客組合，在預設的兩階段分層以抽樣方式所選取。第一層抽樣是根據快船及慢船、慢船豪華位及普通位、來回程及不同時段的乘客比例設定樣本數目，並按預先隨機編定的座位位置揀選乘客進行訪問。在第二階段，受訪者需清晰回覆是否每星期最少有 3 天(平日)乘搭有關航線，若乘搭少於 3 天，則該乘客不會納入樣本，以確保受訪對象是渡輪的日常乘客。調查共訪問了 3 000 多位乘客，完成 2 000 多份問卷，回應率超過六成。

53. 鄺官穩議員建議運輸署委託大學機構進行乘客意見調查，認為大學機構的調查結果會較私人公司的更加公平及有較高參考價值。他重申，希望政府考慮自組船隊，以吸引更多船公司參與投標，增加競爭。其間，政府亦無需取消特別協助措施，以便渡輪服務能持續發展。

54. 周淑敏女士表示，新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)就現行渡輪服務牌照期向政府申請續牌時，曾提交員工薪酬數據，主要的加薪對象確實是前線員工而非管理層。她補充，新渡輪在現行及下一個三年牌照期申請續牌時，均不曾提出 20%至 30%加價要求。

55. 余麗芬議員表示，渡輪營辦商所購置的兩艘新船服務地點都不在長洲。她詢問運房局如何解決長洲渡輪服務不足的問題。

56. 周浩鼎議員表示，政府一直表示難以物色營辦商經營渡輪服務。他建議政府向市場發放有關補助措施的訊息，以吸引其他有興趣的營辦商參與投標。此外，他希望政府考慮在下一個牌照期公開招標時加入一項條款，規定營辦商必須提供足夠的船隻，以解決長洲渡輪服務長期不足的問題。

57. 容詠嫦議員表示，新渡輪的代表補充該公司在申請續牌時沒有提出 20%至 30%的加價要求。她詢問運房局如何獲得有關數據。如果其他渡輪公司沒有提出相關要求，而政府將此加幅普及化，則外界會誤以為整個渡輪行業要求加價 20%至 30%。

58. 哈夢飛先生綜合回覆如下：

長洲渡輪服務

- (a) 運輸署自 2015 年起每年會在長假期或特別節日(如復活節及太平清醮等)，收集前往長洲的乘客數據。有關資料顯示，在人流最高峰時由長洲乘船前往中環，即使未能乘坐即時班次，亦可成功乘坐下一班次。此外，署方早前就長洲渡輪航線設立月票通道的建議諮詢地區意見並獲得支持，待有關建議實施後，可再適時檢討月票通道的成效。

服務提供者不多

- (b) 政府在 2011 年就渡輪服務牌照期進行公開招標時，市場已得悉有關特別協助措施，最終仍只得兩個渡輪營辦商參與投標。由 2011 年至今，相信已經有足夠時間讓市場作出反應，但鑑於渡輪業經營困難，甚少有其他新的渡輪營辦商願意加入競爭。
- (c) 根據《渡輪服務條例》(第 104 章)，若有 2 個或以上營辦商表示有意經營同一條航線的渡輪服務，署長需安排公開招標。

票價加幅

- (d) 兩個渡輪營辦商在現行牌照期和下一個牌照期申請續牌時，曾要求雙位數的票價加幅。文件亦提及，兩個渡輪營辦商就下一個牌照期申請續牌時，曾提出於新牌照期開始時加價約 10%，政府與營辦商多次磋商後，才將加幅降至約 4%。

(e) 根據過往招標經驗，渡輪營辦商一般會提出大幅加價的要求。以 2011 年進行的公開招標為例，投標者透過標書建議票價平均加幅約 22% 至 55%，經過一輪磋商及提供特別協助措施後，票價平均加幅降至約 10%。

(f) 最後，他再次請委員支持通過文件。

59. 李桂珍議員要求有條件通過文件。她希望政府在批准渡輪營辦商加價的同時，亦需確保營辦商為離島居民提供足夠的渡輪服務。

60. 張富副主席表示，合理的票價加幅可讓渡輪服務得以繼續營運。他基本上支持有關文件，但促請政府盡快落實長洲的月票通道，以便利當區居民。

61. 容詠嫦議員表示有條件支持有關文件，並希望加入一項附加條件。她要求運房局和運輸署盡快考慮為餘下八條離島渡輪航線提供特別協助措施，否則其他居民未能受惠於政府的補助。

62. 郭平議員對通過有關文件表示保留，現時油價偏低，但政府依然容許渡輪營辦商提出加價，做法並不合理。

63. 余漢坤議員表示，雖然政府為渡輪服務提供補貼，更引入新的補助項目以吸引其他營辦商投標，但無奈事與願違，事實上，過往幾次的投標者數目均寥寥可數。議員只可以無奈接納及有條件地通過文件。他建議政府積極考慮發展碼頭上蓋物業以增加租務收益，以及設立油價穩定基金減低油價風險，讓渡輪營辦商培養充足的財力，以減低票價加幅。此外，他亦建議政府自組船隊，讓新營辦商無須投資船隊便可加入競爭。他促請政府考慮以上建議並盡快實行，以及好好利用餘下時間為渡輪服務作一個整體及長遠的規劃。

64. 鄺官穩議員表示有條件支持有關文件，但希望相關部門盡快安排與渡輪營辦商會面，共同商討改善渡輪服務。有關問題已經纏擾多年，他希望盡快找到解決方法。

65. 黃福根委員詢問立法會為是次議題舉行的公聽會是否會在離島各區舉行。

66. 哈夢飛先生表示，立法會交通事務委員會在 2016 年 11 月 18 日會議後，決定就是次議題舉行公聽會，以收集公眾意見。有關公聽會是以特別會議形式舉行，開放予公眾參與。若任何人士有興趣出席公聽會，稍後可透過立法會網上報名系統登記。

67. 主席表示委員一致贊成有條件通過有關文件。他希望政府部門研究和考慮委員提出的意見。

(周浩鼎議員約於下午 4 時 20 分入席；黃漢權議員及余漢坤議員分別約於下午 3 時 50 分及下午 4 時 50 分離席。)

VII. 有關公開渡輪營運及其補貼數據的提問 (文件 T&TC 64/2016 號)

68. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/渡輪策劃朱慧詩女士。

69. 鄭官穩議員簡介提問內容。

70. 朱慧詩女士表示，議員希望署方提供有關新渡輪的營運收支及資產負債表等數據，由於涉及商業和敏感資料，署方不便公開。但署方曾在立法會財務委員會的特別會議中，公開新渡輪旗下各條渡輪航線於特別協助措施下的實報實銷數目，有關資料已上載立法會網站。如有需要，署方可下載有關資料，於會後交予議員參閱。

71. 鄭官穩議員詢問，上載網站的資料是否包括兩間渡輪營辦商在特別協助措施下所有六條航線的資料，或個別渡輪航線或渡輪營辦商的補貼資料。

72. 朱慧詩女士回覆表示有關資料是載述個別渡輪航線於每項特別協助措施的補貼數額。這些資料曾在立法會財務委員會會議中公開，可於立法會網頁下載。

73. 鄭官穩議員表示，兩間渡輪營辦商在政府的特別協助措施下獲得不少資助，但卻沒有提供清晰的營運及補貼數據。他希望政府公開有關數據，包括員工薪酬開支、維修成本及營運成本等資料，以增加透明度，讓市民有客觀的指標釐定渡輪營辦商是否合適的服務提供者。

74. 朱慧詩女士表示，船隻維修開支已載於剛才提及的特別協助措施資料。現時的特別協助措施沒有資助員工的薪酬開支，加上涉及較敏感的商业資料，故此署方不便透露。

(會後註：運輸署於會後已將立法會財務委員會特別會議的相關資料轉交鄺官穩議員參閱。)

VIII. 有關要求重設渡輪轉乘港鐵優惠的提問 (文件 T&TC 58/2016 號)

75. 主席表示，香港鐵路有限公司(港鐵)未能安排代表出席會議，有關的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

76. 李桂珍議員簡介提問內容，並就書面回覆提出意見。她要求港鐵重設港外綫渡輪轉乘港鐵的 1.5 元車費優惠，以減輕離島居民的交通負擔。既然其他地區的居民能夠受惠，離島居民沒理由不能獲得同樣的待遇。她對港鐵的回覆表示非常無奈。

(樊志平議員約於下午 5 時離席。)

IX. 有關要求於長洲西堤道增設石壘的提問 (文件 T&TC 59/2016 號)

77. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 李家曦先生及路政署區域工程師梁昭薇女士。

78. 鄺官穩議員簡介提問內容。

79. 梁昭薇女士解釋，增設石壘不符合路政署現行的標準。根據路政署的標準，欄杆或矮柱的方案均用以分隔行人和單車使用者。鑑於欄杆或會被用作停泊單車，署方建議在西堤道牆邊安裝矮柱，可加強道路安全。

80. 鄺官穩議員希望署方詳細解釋有關矮柱的建議，包括矮柱的實際高度和闊度，以及佔用空間等。

81. 梁昭薇女士表示，署方會後會向議員提供矮柱的圖片，並計劃稍後安排議員與相關部門代表實地視察，以了解實際情況。

(會後註：有關矮柱的圖片已在會後傳送予鄺官穩議員參閱。)

X. 有關逸東邨二號停車場閘口的提問
(文件 T&TC 60/2016 號)

82. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 李家曦先生。房屋署及領展資產管理有限公司(領展)均未能安排代表出席會議，其書面回覆已於會前送交各委員參閱。

83. 林寶強委員簡介提問內容。

84. 李家曦先生表示，房屋署和領展的書面回覆已經清楚交代逸東邨二號停車場閘口及連接入閘機的迴旋處道路的擁有權和管理權。運輸署曾於 2016 年 11 月 17 日(星期四)與多位議員實地視察，議員希望領展可研究改善閘口的使用情況，以減低入閘機的故障機會。若領展日後計劃遷移閘口，署方樂意提供交通工程意見。

85. 林寶強委員詢問逸東邨三號停車場閘口會否開放，以及如何解決相關的安全問題？

86. 鄧家彪議員詢問，若逸東邨二號停車場的閘口位置遷移至該停車場的斜路上，有關改動會否影響行人安全及阻礙附近的交通。此外，他詢問三號停車場啟用後，停車場的斜路何時開放予車輛使用，以及會否對附近道路及路面行車安全造成影響。他希望運輸署與領展就上述事宜緊密溝通。

87. 李家曦先生表示，根據領展的書面回覆，現時逸東邨二號和三號停車場共用一個出入口。運輸署在規劃和設計出入口位置時，會考慮多方面因素，包括交通和路面情況，以及出入口位置是否合適和安全等。至於領展會否計劃開放三號停車場的出入口及相關的時間表，署方會與領展緊密聯絡。

XI. 跟進有關愉景灣外來車輛的提問
(文件 T&TC 61/2016 號)

88. 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、香港警務處大嶼山區行動主任陳朝暉先生、路政署區域

工程師/離島梁昭薇女士，以及愉景灣隧道有限公司(隧道公司)交通運輸高級經理曾啟亮先生。愉景灣服務有限公司表示未能安排代表出席會議，有關的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

89. 容詠嫦議員簡介提問內容。

90. 杜志強先生綜合回應如下：

- (a) 根據容詠嫦議員早前提供的圖片，署方找到當中 13 部進入愉景灣的車輛的資料，大部分為輕型貨車。他提供其中 4 部車輛的資料，2 輛屬於輕型客貨車，是進入愉景灣送貨或進行裝修工程；另外 2 輛屬於私家車，分別是警方車輛及愉景灣的保安車輛。
- (b) 關於在隧道口安裝閉路電視的建議，運輸署只會在以下 4 種情況考慮安裝閉路電視：第一是區域性交通控制系統，在交通燈系統控制的地區(如交通燈路口位置)安裝閉路電視，使交通燈號更暢順，用以協助駕駛人士或道路使用者；第二是交通管制及監察系統，在大多數隧道內和管理區內已設有閉路電視(包括愉景灣隧道)，主要是在隧道內進行交通管制的監察設施，如閉路電視、自動車輛探測器及路線燈號改變等，作為交通控制之用；第三是互聯網上的閉路電視系統，署方在策略性的地方安裝閉路電視，方便有突發事件時採取應急措施；以及第四交通及事故系統，目的是提高管理交通事故及向市民發放信息。鑑於愉景灣隧道已經安裝閉路電視，加上北大嶼山公路附近亦設有閉路電視拍攝北大嶼山至小蠔灣一帶的交通情況，故此署方並不建議於隧道入口再加設閉路電視設施。
- (c) 愉景灣隧道由私人興建及擁有，署方會定期檢查隧道的清潔、燈光、交通標誌、救護車輛和職員數目等事宜，以確保隧道可安全使用。
- (d) 至於隧道職員及維修車輛的資料，稍後隧道公司會回應。

91. 曾啟亮先生表示，愉景灣隧道於 2000 年通車，其公司一直嚴格遵照隧道條例和相關法例營運。該公司在隧道的控制中心設置多部電子記錄設備，收費廣場亦採用登記制度和閉路電視系統，而外勤職員定期巡邏隧道及附近公路，對進出車輛進行嚴格的監控，確保只有特許車輛才可以使用隧道進入愉景灣。據他了解，運輸署的隧道監察小組會不定期突擊檢查隧道的營運，以確保隧道按照法例只讓特許車輛使用。隧道公司一直與運輸署緊密合作，並會配合署方需要提供有關資料。至於隧道職員及維修車輛數目，由於涉及公司內部資源調配等較敏感的資料，故此不便透露。他重申，隧道 24 小時運作，該公司會確保有充裕人手和車輛保持隧道暢通運作。

92. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她感謝運輸署及隧道公司代表的解釋，但認為最大的問題在於愉景灣屬私人地方，而且隧道不長，不宜有太多車輛使用。
- (b) 她曾接獲不少居民投訴，發現在愉景灣有一些疑似擁有特權的車輛，可以隨便進出愉景灣。她懷疑這些車輛是否法例所指的特許車輛。雖然有關法例列明用以載送貨物的運輸車輛可以進入隧道，但她不希望外界誤以為只要駕駛輕型貨車，就可隨便進入愉景灣進行非運輸用途。
- (c) 愉景灣管理公司(管理公司)負責發牌及監察區內車輛運作和行走，但她發現發牌監管者和使用者都是同一集團的成員。她完全理解隧道公司代表剛才拒絕透露敏感資料的原因，因為她在巡邨時曾發現有私家車停泊在愉景灣董事屋的私人停車場，亦有非運輸用途的輕型貨車長期停在管理公司門口，甚至有中港車牌的車輛。她質疑這些車輛並非特許車輛，涉嫌違規進入區內。她促請運輸署加強監管，避免同一集團的成員自行互相監控。稍後，她會把居民拍攝涉嫌違規車輛的短片及相片轉交運輸署跟進。
- (d) 她指出過往曾有警方的「CID」車輛在區內接載職員與管理公司及保安公司人員進行球類活動，完全違反隧道條例的規定。她希望警方以身作則，不要再有違規情況。

93. 陳朝暉先生希望藉此機會就「CID」車輛進入愉景灣進行球類活動，作出解釋。該次是警方聯繫社區的活動，發生在兩年多前。活動完結後，警方曾作深入檢討，隨後再沒有同類事情發生。運輸署代表剛才提及的警察車輛屬於沒有警察記號的民裝車輛(即「CID」車輛)。警方一向對車輛的運用有非常嚴格的監控，並會繼續監察政府車輛，以免引起市民誤會。至於執法方面，在2015年11月至2016年10月期間，警方接獲約50宗關於外來車輛進入愉景灣的投訴。警方會按照有關在禁區內駕駛及沒有遵從交通標誌的法例執法。以上投訴個案主要由管理公司的職員發現舉報，若有違規情況，警方會依法檢控。根據資料顯示，的士違例情況較為普遍，主要由於司機不熟悉愉景灣區內範圍或接載乘客而被投訴，亦有巴士司機表示不熟悉道路而誤闖愉景灣。過去一年，警方共檢控53部違例車輛。

(鄺官穩議員約於下午5時20分離席。)

XII. 有關北大嶼山公路交通安全的提問 (文件 T&TC 62/2016 號)

94. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署區域工程師梁昭薇女士，以及運輸署高級運輸主任/離島杜志強先生及工程師/離島1李家曦先生。

95. 周浩鼎議員簡介提問內容。

96. 梁昭薇女士表示，「屯門至赤臘角連接路-南面連接路高架路道路段」的工程現正全面開展。為配合陸上高架道路及相關道路斜坡的建造工程，承建商會分階段在北大嶼山公路及翔東路實施臨時交通措施，並圍封施工範圍，以保障道路使用者和工程人員的安全。她補充，所有臨時交通措施建議均以道路安全及盡量減低對現有交通的影響為大前提，包括盡量避免於上下班的繁忙時間實施臨時交通措施。另外，工程項目亦設有交通管理聯絡小組，由相關部門、駐工地工程師及承建商詳細審視臨時交通措施建議，並會適切進行地區諮詢才落實建議。在實施臨時交通措施期間，路政署與駐工地的工程人員會密切監察交通情況，並在有需要時實施應變及改善措施。

97. 李家曦先生表示，為配合東涌發展及港珠澳大橋通車，運輸署就整體交通網絡作出規劃，以應付新增車流，包括新建的屯門至赤臘角連接道南段及北段，以及通往香港國際機場的連接路。由機場及港珠澳大橋香港口岸往返市區及新界的車輛可直接使用該些連接路，而不使用北大嶼山公路。運輸署會密切留意交通情況，並會採取適當的措施疏導交通。此外，運房局亦與其他有關政策局及部門協調不同發展建議及相關研究工作，以提供更完善的交通運輸基礎設施，配合大嶼山發展。公共運輸方面，在大橋啟用後，署方會密切留意往來香港口岸的專營巴士及專線小巴的乘客量，並會要求巴士公司和小巴營辦商制訂緊急應變措施，預留充足人手及後備車輛，以便在乘客突然增加時，作出疏導安排。

98. 周浩鼎議員關注北大嶼山公路的交通安全，希望路政署制訂更具體的措施，以加強道路監察，避免交通意外發生。此外，根據運輸署有關港珠澳大橋通車後的公共交通服務資料，專營巴士會改道繞經北大嶼山公路前往港珠澳大橋香港口岸，而新增的專線小巴只往來港鐵東涌站及港珠澳大橋香港口岸。鑑於大橋通車後乘車需求大增，他建議署方考慮提供由機場島往返東涌市中心的專線小巴線，相信可疏導人流，以及紓緩北大嶼山公路的車流量。

99. 梁昭薇女士重申，在屯門至赤臘角連接路工程進行期間，除實施臨時交通措施外，路政署與駐工地的工程人員亦會密切監察交通情況，若有任何突發狀況，署方會作出適切的應變措施。此外，署方亦會檢討意外增加的原因與臨時交通措施是否有直接關係。

100. 周浩鼎議員認為，實施臨時交通措施後，北大嶼山公路的交通意外確實有所增加。他促請有關部門研究意外成因，盡早作出改善及加強道路安全。

(周浩鼎議員約於下午 5 時 30 分離席。)

XIII. 有關港珠澳大橋通車後的行車情況的提問 (文件 T&TC 65/2016 號)

101. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署高級工程師 10/港珠澳大橋關永康先生及高級工程師 9/港珠澳大橋彭志釗先生，以及運輸署工程師/離島 1 李家曦先生。

102. 鄧家彪議員簡介提問內容。

103. 彭志釗先生表示，屯門至赤鱸角連接路分為南面及北面連接路。南面連接路連接北大嶼山公路和港珠澳大橋香港口岸，北面連接路則連接港珠澳大橋香港口岸和屯門南。南面連接路原訂的完工時間與港珠澳大橋主橋的完工時間互相銜接，而北面連接路原訂於2018年年底完工，但由於工程存在技術困難，工期壓力非常大，相信未能按原訂的目標完工。路政署現正密切監察工程進度，致力克服有關的技術困難，盡力追趕工程進度，並正全面檢視工程項目的通車日期。

104. 郭平議員表示，曾多次提到通車後的左右軚駕駛問題，但政府至今仍未進行研究，他詢問政府將如何解決有關問題。

105. 鄧家彪議員詢問路政署有關屯門至赤鱸角的南面及北面連接路的確實通車日期。若未能如期通車，車輛是否需駛經機場道路和東涌市中心，他希望署方詳細講解。

106. 張富副主席詢問屯門至赤鱸角的南面及北面連接路的通車日期是否先後有別，或是與港珠澳大橋同步通車。

107. 彭志釗先生表示，南面連接路原訂的完工時間與港珠澳大橋主橋完工時間互相銜接，而北面連接路則原訂於2018年年底完工，但相信未能按原訂的目標完工，署方現正全面檢視工程項目的通車日期。

108. 鄧家彪議員重申，若屯門至赤鱸角連接路未能如期通車，車輛需駛經機場道路及東涌市中心，屆時東涌的交通會更加擠塞。

109. 李家曦先生表示，現時未有關於左右軚駕駛的資料，會於會後聯絡相關同事及將相關資料轉交郭平議員。至於港珠澳大橋啟用後，若屯門至赤鱸角連接路未能如期通車，由港珠澳大橋香港口岸往返市區及新界的車輛可取道機場附近的現有道路，包括東岸路、機場路及北大嶼山公路，而無需駛經東涌市中心。

110. 張富副主席表示，若所有車輛取道機場道路，該處的交通負荷必定大增，希望運輸署檢視有關情況。此外，他擔心港珠澳大橋啟用後會對機場及附近道路有所影響，希望有關部門作出通盤考慮，以免造成混亂。

111. 鄧家彪議員表示，雖然部門認為車輛無需駛經東涌市中心，東涌的交通不會受影響，但機場附近的道路(如東岸路)都在東涌範圍內。因此，他詢問機場附近現有的道路能否應付新增的車流量，以及機場巴士(A 車)原本計劃繞經港珠澳大橋香港口岸，但通車日期延誤會否令有關計劃增添變數？若港珠澳大橋日後啟用時，連接路尚未接通，部門會有何交通安排及車輛的行走路線會如何？

112. 李家曦先生表示，運輸署會密切留意機場附近道路的交通情況，並會適時作出疏導交通安排。

113. 杜志強先生表示，至於機場巴士(A 車)方面，運輸署屆時會密切留意有關情況，並會適時向委員會匯報。

114. 彭志釗先生明白委員對交通安排的關注，政府會密切留意相關道路的交通情況。

115. 主席希望有關部門研究和考慮委員提出的意見。

(張富副主席約於下午 5 時 40 分離席。)

XIV. 有關要求更改旅遊巴士在大澳上落客位置的提問 (文件 T&TC 67/2016 號)

116. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 李家曦先生。

117. 劉焯榮議員簡介提問內容。

118. 黃華先生曾向運輸署反映有關旅遊巴士在大澳上落客的問題，但署方至今未有跟進。現時大澳巴士總站已沒有足夠空間讓巴士上落客，將來活化大澳工程開展後，巴士總站上落客的範圍會縮減，停泊巴士更難。因此，他支持有關將旅遊巴士的上落客位置改在大澳龍田邨後東北河堤停車場的建議。

119. 李家曦先生表示，土木工程拓展署承建商進行第二期大澳改善工程時，會利用大澳巴士總站附近政府土地存放建築材料，以減低對道路的影響。該署亦會在現有停車場及巴士上落客位置進行改善工程，稍後會提交臨時交通改道措施，供運輸署及警方審批。該署事前相信會與大澳鄉事委員會商討有關的改道措施，務求對大澳

居民、旅客及各公共交通工具的道路使用者的影響減至最低。此外，第二期改善工程第一階段完成後，大澳將會增設一個巴士上落客位置，預計能同時容納六輛旅遊巴士；而嶼巴將來亦會有其獨立的巴士總站。他表示，有關安排將會令大澳日後的交通更暢順，運輸署暫不考慮將旅遊巴士上落客位置遷至龍盛街。

120. 劉焯榮議員認為運輸署沒有回答有關問題。他重申支持活化大澳工程，但希望運輸署將旅遊巴士上落客位置遷移至龍田村後東北河堤的位置。

121. 黃華先生質疑有關工程會改善大澳交通的說法，認為將來的交通情況會進一步惡化。因此，他支持劉焯榮議員建議更改旅遊巴士的上落客位置。

122. 何紹基委員希望運輸署深入探討大澳居民面對的問題。由於不少遊客於星期六、日及公眾假期前往大澳，出現大量持有一日許可證的外來旅遊巴士，人流增加使大澳擠得水洩不通。此外，大量外來旅遊巴士在大澳巴士總站上落客，令交通阻塞，對當區居民及其他道路使用者亦造成影響。他認為現時上落客位置地方有限，根本容納不到太多旅遊巴士，希望運輸署正視問題，以免民怨沸騰。

123. 黃福根委員表示，不少居民擔心工程進行期間，球場附近的18個泊位會封閉。他曾向顧問公司查詢，知悉會繼續開放該等泊位。此外，由於有大量遊客前往大澳，旅遊巴士車龍往往伸延至龍田村幼稚園附近，他促請運輸署盡快於東北河堤附近設置旅遊巴士泊位，以改善大澳巴士總站的擠迫情況。

124. 李家曦先生表示，土木工程拓展署即將進行第二期大澳改善工程，包括將旅遊巴士泊位遷至龍盛街、增加私家車泊位、設置獨立巴士總站，設立上落客停車灣，以及增設入口廣場等。為了配合工程發展，土木工程拓展署的承建商曾於聯絡小組會議上提出將旅遊巴士上落客位置暫時遷往龍盛街，以此作為臨時交通措施，而運輸署亦認為值得考慮，希望可紓緩工程期間對大澳的交通壓力。此外，新增的停車灣可提供更多空間讓旅遊巴士上落客，遊客亦可在旁邊入口廣場候車，以改善大澳巴士總站的擠迫情況。

125. 黃華先生認為，即使增設旅遊巴士上落客位置，亦只可容納幾部旅遊巴士，未必能滿足需求。他建議運輸署代表與委員實地視察，以了解實際情況。

126. 劉焯榮議員表示，龍盛街設有 6 個旅遊巴士泊位，唯一一直未有使用，現已變成私家車泊位。若將旅遊巴士上落客位置遷至龍盛街，巴士泊位數量應可應付需求，並可解決大澳巴士總站的擠迫問題及疏導旅客人流。他希望運輸署盡快落實有關建議。

127. 何紹基委員重申希望運輸署考慮強制規定所有持一日許可證的外來旅遊巴士於龍盛街上落客。

128. 林寶強委員表示，不少持一日許可證的外來旅遊巴士集中在同一時段前往大嶼山，導致交通擠塞，影響居民出入。他希望運輸署在發牌時，考慮加入時段的限制，以作分流。

129. 主席希望運輸署考慮委員提出的意見。

XV. 有關藍天海岸行人過路處的提問
(文件 T&TC 70/2016 號)

130. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 李家曦先生。

131. 傅曉琳議員簡介提問內容。

132. 李家曦先生表示，藍天海岸惠東路的行人過路處於東涌發展初期規劃，進行設計時，署方主要考慮預計的人流、車流和周邊發展規劃，以及其他過路設施等因素。運輸署於 2016 年 11 月中旬就該行人過路處進行人流和車流統計，有關結果顯示該行人過路處有相當數量的行人使用，但亦有不少市民在天橋下的位置橫過馬路。他藉此機會呼籲市民盡量使用行人過路處或行人天橋，以策安全。鑑於附近地點已設有行人天橋，署方暫未有計劃遷移藍天海岸的行人過路處。

XVI. 有關青嶼幹線收費的提問
(文件 T&TC 71/2016 號)

133. 主席表示，運輸署相關組別未能安排代表出席是次會議，其書面回覆已於早前送交各委員參閱。

134. 傅曉琳議員簡介提問內容。
135. 鄧家彪議員表示，昂船洲大橋及汀九橋均沒有向進出車輛徵收費用，唯獨青嶼幹線例外。他希望政府考慮取消青嶼幹線的收費安排。
136. 林寶強委員認為，大嶼山居民使用青嶼幹線往返大嶼山及市區，卻被徵收費用，極不合理。他支持鄧家彪議員建議取消青嶼幹線的收費安排。
137. 主席請運輸署向相關組別轉達委員的意見。

XVII. 其他事項

路政署小型交通改善項目及其施工時間表

138. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署區域工程師梁昭薇女士。路政署在會前提交一份截至 2016 年 11 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。
139. 黃華先生詢問附件 A 所載有關路彎 K13、K14 及 K15 的道路改善工程何時開展。
140. 劉焯榮議員關注路彎 K12 的工程進度。每逢大雨，雨水沖散該處泥土及瀝青，導致路面嚴重損毀，他希望有關部門盡快進行道路維修及改善工程。
141. 鄧家彪議員表示，路政署及運輸署曾表示考慮把松仁路一段改為迴旋處，工程原訂於 2016 年開展。他詢問有關工程的最新進展。
142. 梁昭薇女士綜合回應如下：
- (a) 路彎 K13、K14 及 K15 的道路改善工程將會分四個階段進行，預計於 2017 年農曆新年後開展，並於同年年底完工。

(b) 至於路彎 K12 的工程進度，該工程由路政署和渠務署負責，預計於 2016 年 12 月開展，並於 2017 年首季完工。

(c) 至於松仁路迴旋處工程進度，由於施工時間表只顯示未來 3 個月動工的工程項目資料，因此該工程未有列入表中。署方現正進行樹木評估，稍後會申請移除樹木許可證，預計有關工程於 2017 年第二季開展，並於 2017 年年底完工。

143. 鄧家彪議員詢問，松仁路迴旋處的工程設計會否有所更改。他希望署方在動工前向議員匯報最終設計方案。

144. 黃福根委員表示，路彎 K1 近引水道路段嚴重損毀，每逢大雨，沙井滿溢，大量雨水湧出道路沖走瀝青，令路面變得凹凸不平。他詢問路彎 K1 的改善工程何時進行。此外，委員早前與相關部門就路彎 K13 及 K14 實地視察，並建議在該兩個彎位進行小型削坡工程，以擴闊路面。他希望進一步了解詳情及查詢工程進度。

145. 李家曦先生表示，關於松仁路迴旋處的最終設計方案，會於會後把相關設計圖則交予議員參閱。此外，有關路彎 K13 及 K14 的改善工程，土木工程拓展署負責斜坡維修工程，若該署可按委員建議在該兩個彎位進行小型削坡工程，相信可擴闊路面。署方稍後會向土木工程拓展署查詢工程細節及最新進展。

146. 黃福根委員希望運輸署盡快通知委員有關路彎 K13 及 K14 工程的最新資料，讓他們知悉工程進展及相關部門的處理方法。

147. 梁昭薇女士表示，有關路彎 K1 及 K12 的路面損毀問題，署方會進行相關維修工作。由於大雨沖刷路面，加快耗損速度，渠務署會在路彎 K12 進行排水系統改善工程，預計工程於 2016 年 12 月開展，並於 2017 年第一季度完工。

148. 黃華先生詢問路政署，路彎 K1 及 K12 的工程能否徹底改善路面破損和凹凸不平的情況。

149. 梁昭薇女士補充，由於大雨沖刷路面，加速路面耗損，為徹底改善問題，渠務署會在路彎 K12 進行排水系統改善工程，以疏導雨水。兩個部門的工程完成後，她相信該處路面情況會大為改善。

XVIII. 下次會議日期

150. 會議完畢，會議在下午 6 時 15 分結束，下次會議日期為 2017 年 1 月 17 日(星期二)下午 2 時正。

-完-