

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議記錄

日期：2019 年 7 月 22 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

何紹基先生

委員

周玉堂先生, SBS

余漢坤先生, JP

陳連偉先生

黃漢權先生

何進輝先生

黃秋萍女士

余麗芬女士

李桂珍女士

鄧家彪先生, JP

容詠嫦女士

鄭官穩先生

周浩鼎先生

曾秀好女士

郭 平先生

傅曉琳女士

王媽添先生

黃福根先生

葉培基先生

袁景行先生

劉展鵬先生

李嘉豪先生

曾振漢先生

應邀出席者

謝建煌先生	運輸署 總運輸主任/特別職務
何潔瑩女士	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 2
朱兆蔥女士	建築署 物業事務經理/中區西
李民就先生	土木工程拓展署 項目組長/改善碼頭工程組
陳興賢先生	土木工程拓展署 高級工程師/項目 2
呂健超先生	土木工程拓展署 工程項目統籌/項目 2C
陳淑芬女士	康樂及文化事務署 中西區副康樂事務經理(分區支援)
蘇健良先生	康樂及文化事務署 中西區助理康樂事務經理(分區支援)
葉浩揚先生	冠亮發展有限公司 行政經理
羅耀華先生	龍運巴士有限公司 一級策劃及支援主任
林圓女士	香港鐵路有限公司 公共關係經理-對外事務
趙祖強先生	奧雅納工程顧問有限公司 董事
黃志誠先生	奧雅納工程顧問有限公司 主任
張國偉先生	新世界第一渡輪服務有限公司 營運及海事經理
鄒少平先生	新世界第一渡輪服務有限公司 助理總經理(工程)
鍾佩怡女士	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 總公眾事務主任

列席者

歐尚旻先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
余兆彬先生	香港警務處 大嶼山警區助理行動主任
溫志堅先生	路政署 區域工程師/離島
蔡小敏女士	運輸署 高級運輸主任/離島 1
冼佳慧女士	運輸署 高級運輸主任/離島 2
尹景明先生	運輸署 工程師/離島 1
阮潔鳳女士	運輸署 工程師/離島 2
歐學能先生	土木工程拓展署 工程師/22 (大嶼山)
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
蔡國璋先生	香港興業國際集團有限公司 愉景灣營運及服務總經理
曾啟亮先生	愉景灣交通服務有限公司 交通運輸高級經理
周淑敏女士	新世界第一渡輪服務有限公司 企業傳訊經理
林惠玲女士	港九小輪控股有限公司 總經理

秘書

黃芳茹女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)3
-------	--------------------

因事缺席者

謝擎天先生

陳永健先生

陳金洪先生

香港警務處 長洲特遣隊主管

大嶼山的士聯會 主席

~~~~~

### 歡迎辭

主席歡迎各委員、政府部門及機構代表出席會議，並介紹以下列席會議的部門代表：

- (a) 香港警務處大嶼山警區助理行動主任余兆彬先生，他暫代王德暘先生出席會議；以及
- (b) 新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)營運及海事經理張國偉先生及助理總經理(工程)鄒少平先生。

2. 委員備悉，謝擎天委員、陳永健先生及陳金洪先生因事未能出席會議。

### I. 通過 2019 年 5 月 20 日的會議記錄

3. 主席表示，上述會議記錄初稿已收錄政府部門、嘉賓講者及委員的修改建議，並已於會前送交各委員審閱。

4. 委員沒有其他修訂建議，並一致通過上述會議記錄。

5. 主席表示秘書處已擬備一份截至本年 7 月 19 日的跟進事項查察表，並於會前送交各委員參閱。有關文件亦已置於席上。

(黃秋萍議員約於下午 2 時 5 分入席；鄭官穩議員約於下午 2 時 10 分入席；鄧家彪議員約於下午 2 時 15 分入席；何紹基副主席約於下午 2 時 35 分入席。)

## II. 榕樹灣公眾碼頭及二澳碼頭改善工程 (文件 T&TC 50/2019 號)

6. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：土木工程拓展署項目組長/改善碼頭工程組李民就先生、高級工程師/項目 2 陳興賢先生及工程項目統籌/項目 2C 呂健超先生，以及奧雅納工程顧問有限公司(顧問公司)董事趙祖強先生及主任黃志誠先生。

7. 李民就先生簡介項目背景，並邀請顧問公司發表相關技術研究的初步研究結果。

8. 黃志誠先生利用投影片介紹文件內容。

9. 陳連偉議員提出意見如下：

(a) 他感謝土木工程拓展署及顧問公司就改善榕樹灣公眾碼頭計劃作詳細介紹。南丫島居民主要靠榕樹灣碼頭乘船前往港島，而榕樹灣公眾碼頭在 1960 年代興建，較其他離島碼頭落後，曾到訪南丫島的人相信都知道碼頭已有一定程度的結構老化問題，至今才獲政府調撥資源改善，他希望委員支持碼頭改善工程。

(b) 他指出碼頭步橋上的單車違泊問題嚴重，居民為求方便，乘船到市區時，將單車違泊在碼頭步橋兩旁。他希望相關部門在碼頭改善設計上，一併研究改善單車違泊問題，防止居民在該位置違泊，並把單車停泊在指定的單車停泊處。

10. 郭平議員對土木工程拓展署提出運用太陽能板的建議表示讚賞。有關改善二澳碼頭工程方面，他詢問署方安裝太陽能板後，會否因碼頭位置偏僻，提供手提電話充電設施，以方便旅遊人士充電。另外，他詢問會否在碼頭進行打樁工程，由於該處經常有中華白海豚出沒，而中華白海豚對聲音特別敏銳，他建議署方盡量避免在繁殖期(即每年 9 月至 11 月)進行打樁工程。

11. 余漢坤議員申報利益，表示其妻子的親屬在二澳擁有土地，因此他不會就改善二澳碼頭的設計發表意見。由於何紹基副主席仍未到達，他代為表示大澳鄉事委員會(鄉事會)及二澳村長支持進行碼頭改善工程。

12. 黃漢權議員表示，碼頭改善工程的設計有助解決無障礙通道問題，並詢問土木工程拓展署有關浮動平台距離水面的高度。

13. 余麗芬議員表示榕樹灣公眾碼頭結構老化，必需進行改善工程。她指文件並沒有提及無障礙通道事宜，並詢問步橋上蓋的尺寸，而由於工程涉及清拆現有碼頭，她要求土木工程拓展署提供臨時步橋的詳細資料。

14. 主席提出意見如下：

- (a) 他贊成為離島碼頭進行改善工程，惟有關部門應仔細考慮碼頭選址的先後次序。
- (b) 有關改善二澳碼頭工程，他表示有居民反映建議的新碼頭較長，並詢問有否提供大型船隻的泊位、碼頭長度及建造費用，以及如何估算二澳碼頭的使用率，而改善工程的目的是為方便旅客抑或居民。
- (c) 有關賠償漁民方面，他認為改善二澳碼頭工程或會影響當地漁民的漁獲，故詢問土木工程拓展署會否對漁民作出補償。
- (d) 施工時間表方面，他詢問署方第一階段改善碼頭計劃的工程會在何時完成、第二階段改善碼頭計劃的碼頭甄選工作會何時進行，以及如何評估和釐定哪些碼頭需盡早處理及委員會否在甄選碼頭有選擇權。

15. 黃志誠先生綜合回應如下：

- (a) 有關單車停泊問題，榕樹灣公眾碼頭步橋欄杆的新設計概念會參考觀塘海濱長廊的設計，沿步橋設置玻璃欄杆，相信可以防止單車違泊。他表示在進行設計時已考慮單車違泊問題，希望新設計能避免步橋因單車違泊而造成阻塞和使用上的不便。
- (b) 有關再生能源方面，他表示再生能源會優先供給碼頭的照明設備使用，如果電力充足，亦會考慮提供其他公共設施，如剛才委員建議的手提電話充電設施。在情況許可

下，碼頭的設計亦會包括上述設施，作為改善工程的一部分。

- (c) 至於浮動平台與海面的高度差距，顧問公司已向相關持份者(包括渡輪營辦商及部分漁民)進行諮詢，明白不同船隻所需的船舶乾舷會有分別，而渡輪及小艇所需的船舶乾舷最少分別約為 1 米和 0.5 米，因此在浮動平台設計方面，將會考慮提供適合上述船隻靠泊的登岸設施。此外，顧問公司在設計浮動平台及斜道時，已考慮加入無障礙通道設施(如斜度及闊度)的要求。
- (d) 部分緊急車輛、鄉村車輛及行人均會使用榕樹灣公眾碼頭的步橋。現時步橋約 6.5 米闊，顧問公司建議在施工期間提供一條最少闊約 5 米的臨時步橋和一個臨時公眾碼頭，以維持榕樹灣渡輪碼頭和公眾碼頭的日常運作。
- (e) 為免車輛行駛新建步橋時被上蓋遮擋導致行車受到影響，顧問公司建議上蓋的設計約為 3.5 米闊。
- (f) 在改善二澳碼頭的打樁工程方面，由於二澳的海床淤泥較軟，不適宜使用重力式地基，而會採用樁柱作碼頭地基。因此顧問公司會考慮要求承建商在中華白海豚的活躍期(例如 9 月至 11 月的繁殖期)盡量避免進行打樁工程，以免對牠們造成影響。

16. 李民就先生綜合回應如下：

- (a) 在改善二澳碼頭工程方面，基於水深問題，需把碼頭伸展至離岸約 170 米，令最低水時的水深保持在 1 至 1.5 米之間，以便日後船隻停泊。此外，改善工程以方便遊客及當地居民和漁民為主要考慮因素。
- (b) 在工程時間表方面，第一階段計劃的部分碼頭項目已大致完成初步設計，土木工程拓展署亦將會就第二階段計劃與發展局商討，預計在未來 1 年至年半期間開展第二階段計劃的前期工作，包括擬議碼頭項目的甄選等工作。

17. 郭平議員關注環保生態問題，據他了解，二澳海灘的生態價值很高，早前當地有大量沙白(體型較大的白色蜆)死亡，他希望土木

工程拓展署為改善二澳碼頭工程進行相關環境評估，包括中華白海豚及沙白等。他再次要求署方盡量避免在中華白海豚的繁殖期(即每年9月至11月)施工，並希望署方提供新二澳碼頭的長度。

18. 周浩鼎議員表示，對於有關改善工程的建議表示樂見其成。根據投影片資料，新二澳碼頭位置與現有二澳碼頭有一段距離，他詢問土木工程拓展署在該位置興建新碼頭，是否對居民較方便，但居民(包括長者)或許已習慣在現有碼頭位置上落船，新碼頭位置會否為長者帶來不便。

19. 黃漢權議員提醒發展局留意浮動平台是否適用於小型渡輪。小型渡輪有既定尺寸，並經常停泊在碼頭上落客，若新碼頭只提供跳板而不加建升降台，乘客上落船會十分不便。他又指傷殘人士不會乘坐漁船，因此提供梯台(landing step)予漁船使用即可。他希望署方能在工程展開前興建合適設施，以供無法使用梯台的輪椅使用者登上小型渡輪，若小型渡輪乘客不能使用新建的浮動平台上落船而需繼續使用梯台，便是浪費公帑。此外，鑑於遊艇的載客量不高，他認為新碼頭應配合渡輪營辦商的需要而設計。

20. 郭平議員詢問土木工程拓展署兩項碼頭改善工程的費用。

21. 何進輝議員表示，投影片顯示新二澳碼頭位置較遠，擔心將來碼頭的使用率不足，質疑是否值得投放資源進行改善工程，並要求土木工程拓展署提供數據補充。他指出旅遊人士一般使用山路，較少以水路出入，並詢問署方會否考慮在其他地區(例如大澳、沙螺灣、大嶼山南區、石鼓洲及東灣等)進行改善碼頭工程。他表示某些已損壞的碼頭(例如受颱風「天鴿」摧毀的大浪村碼頭)仍未進行全面的改善工程，詢問署方基於什麼標準選出碼頭改善計劃的碼頭項目。

22. 余麗芬議員詢問土木工程拓展署及顧問公司，榕樹灣公眾碼頭改善工程完成後的步橋闊度及如何處理步橋上的現有電箱。

23. 袁景行委員詢問土木工程拓展署，相關碼頭落成後由誰負責管理及進行定期維修。

24. 何紹基副主席表示，二澳及大澳居民非常支持二澳碼頭改善工程，認為該區有不少旅遊人士及渡輪乘客，而且碼頭有助緊急救援服務，因此改善工程能為二澳及大澳居民提供便利。

25. 主席提出意見如下：

- (a) 他詢問土木工程拓展署，使用二澳碼頭的渡輪乘客中，有多少為當區的常住居民。根據剛才署方代表所述，為有需要的碼頭進行改善工程的考慮因素之一是方便旅遊人士，但他反而認為改善鄉郊碼頭應以民為本，為相關地區居民提供便利。他贊成及支持為有需要的碼頭進行改善工程，並指現時其他鄉郊地區仍有不少居民居住，為有些地方提供救援服務時會有困難，例如萬角咀碼頭仍未有進行改善工程。
- (b) 他希望相關政府部門為有需要的碼頭進行改善工程時，考慮碼頭所處的島嶼是否有居民居住，而非單單考慮碼頭是否位於偏遠地區。他又質疑部門只側重於發展綠色旅遊，卻不為曾發生致命意外的島嶼進行碼頭改善工程。
- (c) 他詢問署方新碼頭能否供街渡停泊，以方便居民使用。
- (d) 萬角咀曾發生致命意外，但事隔多年仍未進行碼頭改善工程，現時該碼頭暫只能供舢舨停泊，他及大嶼山居民對此表示關注。他指離島民政事務處(民政處)曾撥出 20 至 30 萬元改善該碼頭，惟至今情況仍未得以改善，希望相關部門作出檢討及盡快跟進。

26. 曾秀好議員提出意見如下：

- (a) 她認同有需要為二澳碼頭進行改善工程，並希望相關部門在其他有需要的地區(例如大嶼山及坪洲)進行改善碼頭工程。據她了解，剛才何進輝議員提及去年被颱風「天鴿」摧毀的十壆村的碼頭，至今仍未完成復修工程，影響當區居民。此外，她曾在過往的交通及運輸委員會(交運會)會議上提出有關坪洲碼頭的提問，表示坪洲居民眾多，若坪洲碼頭其中一邊的設施因颱風吹襲而受破壞，可是另一邊亦不能使用。
- (b) 她質疑有關部門在研究新政策時沒有顧及民生，希望部門不要只顧到遊艇停泊及旅遊人士的需求，而忽視居民需要。



- (c) 她建議相關部門到有居民居住的地區(例如大嶼山)進行實地視察，了解居民對碼頭的需求。她指出萬角咀因欠缺完善的碼頭設施而發生致命意外，船隻在水漲時後才能停泊，情況極不理想。

27. 黃志誠先生綜合回應如下：

- (a) 有關新二澳碼頭選址方面，需考慮相關海域的水深。他表示二澳內灣的水深較淺，即使將碼頭伸延百多米，該位置的水深亦不算很深。顧問公司提出在現時設計圖顯示的位置興建新碼頭，在低潮水期間，該處水深最少約有 1 至 1.5 米，可供不同類型的船隻在任何情況下停泊。現時步橋位置與行山徑相距約 170 米，與現有碼頭相距約 150 米。他重申，為達到水深要求，因此新碼頭才會選址在現有碼頭的北面。
- (b) 新榕樹灣公眾碼頭的步橋將會擴闊，以加建上蓋設施，初步估算步橋約為 8 至 8.5 米闊。此外，顧問公司會把步橋上的電箱移至較適當位置，以避免阻礙市民使用步橋及出入榕樹灣大街，初步建議遷移到新步橋，或會擴闊該步橋部分以放置電箱。
- (c) 顧問公司曾就浮動平台和水面之間的距離諮詢渡輪營辦商及其他持份者。相關持份者表示最合適的深度約為 1 米，因此顧問公司以 1 米作為設計浮動平台的基準，並會在不同位置作出適當調校，使平台部分位置可供小型船隻使用。
- (d) 顧問公司根據資料表示現時二澳灣範圍內暫未發現有中華白海豚，但牠們或會在對出海面出沒，因此顧問公司會考慮要求承建商在中華白海豚的活躍期(例如 9 月至 11 月的繁殖期)盡量避免打樁工程，以免對牠們造成影響。

28. 李民就先生綜合回應如下：

- (a) 就新二澳碼頭的選址，考慮到新碼頭與二澳村的距離，若只改善及延長現時的二澳碼頭，新步橋會延長至 250 米，但若在建議位置興建新碼頭，步橋的長度約為 170 米，即

縮短約 80 米，而且可減低對二澳灣生態環境的影響，亦節省新碼頭的建造費用。

- (b) 改善工程現時仍處於初步階段，初步估算兩項工程的費用均約為 1 億元。
- (c) 在維修方面，在改善工程完成後，土木工程拓展署會負責兩個碼頭的維修工作。在管理方面，榕樹灣公眾碼頭會由運輸署管理，而二澳碼頭則由民政處管理。
- (d) 署方備悉主席及各委員對其他有需要進行改善工程的碼頭的意見，會向發展局轉達有關意見，以供局方考慮。

29. 余麗芬議員表示，不少碼頭(包括位於偏遠郊外地區的碼頭)去年因颱風「山竹」吹襲而損毀，有不少居民向她反映碼頭結構受損，她認為有需要改善碼頭的結構及安全。此外，她請土木工程拓展署提供第二階段改善碼頭計劃的時間表。由於離島區的總面積龐大，碼頭數量亦非常多，各鄉事委員會及區議會都盼望當區碼頭得以改善，讓居民能安全使用。

30. 主席請土木工程拓展署提供確實的工程費用。他指有不少漁民在受工程影響的範圍內捕魚，詢問土木工程拓展署有否研究及討論補償漁民事宜。他又詢問署方有否研究居民船隻的停泊問題及渡輪營辦商日後會否以船隻接載居民出入的安排。他認為有關問題不應在新碼頭落成後才處理。

31. 李民就先生綜合回應如下：

- (a) 土木工程拓展署將會與發展局商討第二階段改善碼頭計劃的時間表，期望能盡快落實。
- (b) 初步估算每項碼頭改善工程的費用約為 1 億元。
- (c) 署方曾就新碼頭的設計諮詢街渡營辦商、漁民及當區居民等不同持份者，有關持份者表示或會在新碼頭落成後，視乎情況考慮開設新航線途經相關碼頭。

(d) 署方在完成設計後，會在憲報刊登有關工程範圍。根據《前濱及海床(填海工程)條例》，漁民有權因受工程影響而申請賠償，署方會按既定機制進行相關賠償程序。

32. 余漢坤議員表示，根據土木工程拓展署代表所述，署方會與發展局就第二階段改善碼頭計劃進行討論，他詢問署方能否在 2 至 3 個月內向委員匯報討論進度，包括是否已開始討論、討論階段或已完成討論的相關資訊。

33. 主席請土木工程拓展署及顧問公司備悉委員意見，並促請署方以書面方式回覆余漢坤議員的提問。主席總結，委員支持兩項改善碼頭工程。

### III. 以新開設往返中環及愉景灣的通宵居民巴士服務替代「中環—愉景灣」渡輪服務的通宵班次 (文件 T&TC 51/2019 號)

34. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署總運輸主任/特別職務謝建煌先生。

35. 謝建煌先生簡介文件內容。

36. 容詠嫦議員表示，根據有關公契及批地條款，渡輪服務須受政府監管，而邨巴服務則無須受政府部門監管，只需由營運商及居民代表擬定並向運輸署註冊。她詢問署方，擬用作替代通宵渡輪服務的通宵居民巴士服務是否屬於邨巴，如否，其與邨巴有何不同。

37. 謝建煌先生表示，建議開辦的通宵居民巴士服務 DB08R 號線屬於居民巴士服務，詳情載於文件的附件一。

38. 容詠嫦議員表示，渡輪服務由運輸署監管，但邨巴服務無須受政府部門監管，其營運模式由營辦商及居民代表(香港興業有限公司的兩間子公司)自行決定。她曾就某項由營辦商及居民代表作出的決策，要求查閱有關文件，卻需在業主委員會會議上多番追問才如願，因此她擔心有關巴士服務營辦商日後同樣會罔顧居民意見，任意調整巴士路線及收費。

39. 謝建煌先生表示署方備悉容議員的意見，並會與營辦商作出跟進。

40. 容詠嫦議員表示，有關安排與愉景灣居民息息相關，因此他們的意見十分重要。署方原定的諮詢期是本年 7 月至 8 月中，但有大部分外籍居民於該段時間離港回國，沒有機會在限期前提出意見，故她早前要求運輸署將諮詢期延長至本年 8 月底，讓居民有足夠時間就有關建議提出意見。署方已答允把諮詢期延長至本年 8 月底，她對此表示感謝，並會通知愉景灣居民有關安排，亦已設立電腦系統，讓居民透過系統提交意見。她促請署方就有關建議作全面諮詢，不應只聽取業主委員會或部分居民的意見。

41. 謝建煌先生表示，署方已按容詠嫦議員早前提出的要求，將諮詢期延長至本年 8 月底。

42. 主席請運輸署廣泛諮詢居民，並因應他們的意見及需要，作出配合及跟進。

#### IV. 有關重新檢討臨時鄉村車輛許可證簽發安排的提問 (文件 T&TC 52/2019 號)

43. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島 2 冼佳慧女士。

44. 黃漢權議員簡介提問內容。

45. 冼佳慧女士綜合回應如下：

(a) 因應委員早前的建議，運輸署已檢視現行簽發臨時鄉村車輛許可證(臨時許可證)的安排。署方只會考慮簽發臨時許可證予用作指定用途(包括公共工程、公共服務以及非牟利機構作慈善用途)的車輛。署方在接獲臨時許可證的申請後，會考慮鄉村車輛的用途、行車路線及時間，以及對道路使用者、鄰近社區和環境的影響等一籃子因素，並會就申請諮詢相關部門。

(b) 有關使用臨時許可證進行公共服務或公共工程的申請，須獲聘用部門支持，並須提出申請臨時許可證的理據。若署

方在諮詢過程中接獲反對意見，會請相關部門(例如聘用部門)就反對意見作出評估及回應，然後審視相關理據及按申請者的實際需要考慮是否簽發臨時許可證。

- (c) 獲發臨時許可證從事公共服務的鄉村車輛，需在車身展示合約工程編號及投訴熱線，以便市民就鄉村車輛作出投訴及查詢。

46. 黃漢權議員提出意見如下：

- (a) 基於離島的行車路所限，運輸署在 2000 年提出不再簽發新的鄉村車輛許可證，並建議設立臨時許可證，讓有需要的部門申請作短期用途。目前食物環境衛生署(食環署)和環境保護署等部門相繼將垃圾處理及玻璃瓶回收等公共服務外判，但服務合約長達 3 年，超出現時臨時許可證的 1 年限期。隨着部門繼續將公共服務外判，持有臨時許可證的鄉村車輛會不斷增加，令離島道路不勝負荷，因此他建議重新檢討臨時許可證的簽發安排，以免違背議會在 2002 年所訂有關「臨時」的定義。
- (b) 剛才運輸署指獲發臨時許可證從事公共服務的鄉村車輛需在車身展示合約工程編號及投訴熱線，但他發現很多鄉村車輛並沒有遵守有關規定，部分外判承辦商在申請臨時許可證後，利用鄉村車輛作非指定用途，對離島道路及其他鄉村車輛使用者造成負面影響。陳連偉議員早前亦曾指出南丫島有很多鄉村車輛涉嫌運載非指定用途的物品，而且沒有在車身展示合約工程編號及投訴熱線等資料。他要求有關部門加強監察鄉村車輛的使用，以免臨時許可證被濫用。
- (c) 他認為承辦商收取報酬提供公共服務屬商業交易，承辦商應自行解決履行合約條款時遇到的問題，不應在中標後要求部門協助申請臨時許可證。部門若為外判承辦商申請臨時許可證，便應監察及確保許可證用作指定用途而非其他商業用途。

47. 鄭宜穩議員提出意見如下：

- (a) 剛才運輸署指獲發許可證從事公共服務的鄉村車輛需在

車身展示合約工程編號及投訴熱線，但他指出相關資料載於 A4 紙大小的文件上，而且大多有污漬，當車輛在行駛中時，居民難以看見文件上的資料。他建議效法私人工程公司，要求持有臨時許可證的鄉村車輛在車身及車廂內展示服務合約及聘用部門名稱，讓居民知悉有關車輛的用途。

- (b) 現時署方並沒有規定鄉村車輛車牌的展示位置，車牌可以隨意放置在車頭、車尾、車輛的左或右側，而且車牌的尺寸、顏色、質料(例如是否反光物料)及車牌號碼的字體大小均沒有劃一標準，號碼如「3」及「5」的字體太小會令人看不清楚，居民在遇到懷疑濫用臨時許可證的車輛時便難以識別車牌號碼及作出投訴。
- (c) 臨時許可證有別於永久許可證，後者印有 3 個名字，包括車主及 2 名駕駛者的姓名，但臨時許可證的持有人則可聘請司機駕駛車輛，因此居民難以知悉駕駛者的身分。部門外判承辦商在中標後申請臨時許可證，嚴重加重道路負荷，他認為外判承辦商應有能力自行聘用持永久許可證的鄉村車輛，並建議署方停發臨時許可證。
- (d) 進行大型工程或未有聘請承辦商的部門或有需要申請臨時許可證運載物資，他對此表示理解，但對於有承辦商在中標後申請臨時許可證，並用以運載非指定用途的物品，他認為署方需進行監管，並建議政府部門聘用持有永久許可證的鄉村車輛。

48. 陳連偉議員提出意見如下：

- (a) 他在 10 年前尚未擔任議員一職時曾去信運輸署，建議署方為鄉村車輛車身塗上不同顏色，以便居民識別及監察車輛。他表示現時居民即使發現鄉村車輛超速及用作商業用途亦難以作出投訴。
- (b) 據了解，某承辦商在與食環署簽訂的運載垃圾服務合同完結後，其職員仍就 2 輛鄉村車輛向運輸署申請臨時許可證。鄉事會早前曾就該 2 輛鄉村車輛向署方投訴，並在署方就有關申請諮詢鄉事會時表示反對，但署方卻指稱從未接獲鄉事會投訴，並不理鄉事會反對向申請者發出臨時許

可證。他批評署方漠視鄉事會的意見，亦不明白為何承辦商職員在外判服務合約完結後，仍可持有用作履行合約的臨時許可證。

- (c) 南丫島的鄉村車輛數目過多，島上的道路已達飽和。他要求署方到南丫島實地視察，並重新檢討臨時鄉村車輛許可證的簽發安排，以確保離島道路安全。

49. 曾秀好議員提出意見如下：

- (a) 離島區(包括坪洲)道路狹窄，不能容納亦不需要更多鄉村車輛，而且政府已在 2002 年通過不再發出鄉村車輛許可證，認為鄉村車輛應維持原有數量。然而，運輸署仍不時就臨時許可證申請徵詢居民及鄉事會意見，而即使鄉事會反對有關申請，署方依然向申請者發出臨時許可證。她認為既然署方不重視居民及鄉事會的意見，便無需每年就獲批 3 年合約的外判承辦商的續牌事宜諮詢鄉事會。
- (b) 她曾指出非離島居民不熟悉島上的地理環境及道路狀況，駕駛鄉村車輛時會對道路使用者構成一定危險，但她不時看見機電工程署員工在島上駕駛鄉村車輛，亦曾有居民目睹有女司機危險駕駛。她不滿署方無視離島道路已達飽和而繼續發出臨時許可證，而且沒有監察有關車輛的車速。她建議聘用部門在標書訂明承標的外判承辦商須聘用離島居民駕駛鄉村車輛，以保障居民的性命安全。

50. 冼佳慧女士綜合回應如下：

- (a) 有關評估使用鄉村車輛的實際需要，運輸署會就臨時許可證的申請諮詢相關部門，若在諮詢過程中接獲反對意見，署方會要求聘用部門就反對意見作評估及回應，例如檢視其他可以取代臨時鄉村車輛履行有關公共服務或工程的方法。署方會審視有關理據及按申請者的實際需要考慮是否簽發許可證。
- (b) 署方備悉委員有關監管鄉村車輛使用情況的意見。她同意鄉村車輛在車身展示合約工程編號及投訴熱線的方式有改善空間。在駕駛態度方面，警方會透過執法行動打擊不法行為。

51. 鄭官穩議員表示，委員最關注的不是如何評估使用鄉村車輛的實際需要及監管司機的駕駛態度，而是希望運輸署不再發出臨時許可證。

52. 曾秀好議員批評運輸署發出臨時許可證後沒有履行監管職責，並將監管責任推卸給警方。她指坪洲只有 4 名警員，實難以同時兼顧多方面的工作，促請署方聽取委員意見。

53. 黃漢權議員提出意見如下：

(a) 他重申提出此提問的原意是希望運輸署重新檢討簽發臨時許可證的安排，但署方卻未有就此作出回應。他認為承辦商是在衡量成本與利益後才決定投標，亦沒有主動要求聘用部門申請臨時許可證，因此除非政府的外判服務合約訂明會為外判承辦商申請臨時許可證，否則承辦商承標後應自行解決有關履行服務合約的問題。現時離島區正進行多項房屋工程，對鄉村車輛的需求殷切，他質疑署方一方面不批出有需要的臨時許可證申請，另一方面卻盲目向外判承辦商簽發臨時許可證。

(b) 他認為若政府部門需要使用鄉村車輛履行公務，又無法聘用現有的永久鄉村車輛或找不到其他方法，申請臨時許可證是合理的做法。

54. 陳連偉議員表示，離島區臨時鄉村車輛數目過多的問題十分嚴重，希望運輸署代表向相關組別轉達委員的意見，並希望部門盡快重新檢討臨時鄉村車輛許可證的簽發安排，以及適時向鄉事會及委員匯報進度。

55. 余漢坤議員表示有關議題已討論多時，詢問運輸署會否就簽發安排展開檢討，若會的話，會在何時檢討及向委員匯報。他表示若署方不進行檢討，他或會向部門高層反映意見。

56. 冼佳慧女士綜合回應如下：

(a) 她備悉委員關注署方簽發臨時許可證的考慮因素及希望相關部門探討其他改善的方案。現時申請臨時許可證進行公共服務或公共工程的人士須獲聘用部門支持，聘用部門



亦須提出相關理據。署方會按申請者的實際需要考慮是否簽發臨時許可證，並會研究有否其他優化的措施。

- (b) 在監管方面，現時獲發臨時許可證從事公共服務的鄉村車輛需在車身展示合約工程編號及投訴熱線，以便市民投訴及查詢。署方備悉委員有關改善及優化監管措施的意見。

57. 陳連偉議員促請運輸署不要再拖延，並盡快於 8 月底前重新檢討臨時許可證的簽發安排。

58. 主席建議運輸署往南丫島實地視察。

59. 余麗芬議員表示，她知悉聘用部門會協助申請臨時許可證，以便承辦商進行公共服務或公共工程，但既然離島區已有一定數量的鄉村車輛持有永久許可證，她詢問為何承辦商不租用有關車輛而申請臨時許可證。

60. 郭平議員表示，現有的臨時許可證簽發安排已實施多年並衍生不少問題，希望運輸署回應委員的訴求，委託顧問公司檢討現有安排及制定優化措施。

61. 冼佳慧女士表示，署方曾檢視現行簽發臨時許可證的安排，現時的安排是在指定用途下按申請者的實際需要考慮簽發許可證。署方會在這基礎上研究改善執行和操作上的細節，並備悉委員對簽發臨時許可證的考慮因素的關注及希望相關部門探討其他改善的方案。她重申署方接獲有關申請後，會因應接獲的意見要求聘用部門檢視有否其他提供相關公共服務或工程的方法，並會審視相關理據。

62. 黃漢權議員表示，離島的臨時鄉村車輛數目過多，對居民造成嚴重滋擾，他不滿運輸署無視委員有關檢討有關安排的建議。

63. 曾秀好議員要求運輸署直接回應委員的訴求，不要浪費時間。

V. 有關新世界第一渡輪服務有限公司船隻安全問題的提問  
(文件 T&TC 53/2019 號)

64. 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 何潔瑩女士。

65. 鄭官穩議員簡介提問內容。

66. 何潔瑩女士回應如下：

- (a) 本年 6 月 24 日由新渡輪提供的晚上 6 時 45 分由中環開往長洲的普通渡輪航班的船隻在中環 5 號碼頭接載乘客期間突然發生機件故障，需要暫停服務，以進行檢查及維修。新渡輪在事發當日隨即向運輸署報告有關情況，署方亦已即時敦促新渡輪作適當安排，包括即時在碼頭及船上作出廣播，以及調動船隻接載受影響的乘客。其後，署方亦有要求新渡輪提交詳細報告。署方審核有關報告後，認為新渡輪有需要完善其緊急事故應變計劃，以及加強對前線員工就緊急事故的培訓，例如加強員工之間的溝通協調，以盡快通知乘客臨時措施及人群管理的安排等。署方已敦促新渡輪跟進有關情況。至於涉事船隻因機件故障而暫停服務，署方已要求新渡輪按照海事處的規定提交報告，以便海事處進行調查及評估。另外，署方已責成新渡輪加強對其船隊的維修保養，避免同類事故發生。
- (b) 就購置二手船的提問，新渡輪已向署方提議引入一艘 400 座以上的快速渡輪加入其船隊，以提升新渡輪離島航線的營運狀況。新渡輪計劃在購入船隻及獲海事處批出營運牌照後，進行小型改善工程，包括更換機組零件。就新渡輪的建議，署方會全面考慮所有相關因素，包括新渡輪現有船隊的營運情況、乘客需求、擬引入船隻及改善項目是否符合渡輪服務牌照中的要求相符等。
- (c) 至於政府就渡輪檢討的研究工作，政府現正檢視特別協助措施是否用以維持離島渡輪財務可行性的最佳長遠營運模式，目標是提升服務質素、維持財務可持續性及相應合理的票價水平。除特別協助措施外，政府亦會探討不同方案，包括全數資助渡輪營辦商更換新船隻的可行性。政府一直有留意到社會有不同意見，亦備悉委員於過去會議中的建議，現正全速進行相關的檢討工作，會盡快向立法會交通事務委員會及離島區議會匯報檢討結果。

67. 鄭官穩議員提出意見如下：

- (a) 涉事渡輪原訂於晚上 6 時 45 分開出，當日有很多乘客提早登船，新渡輪在發現渡輪故障後即時調配 2 艘高速渡輪接載受影響的乘客，並在 7 時 40 分前疏散所有乘客，據悉大部分受影響乘客對新渡輪應對迅速感到滿意。
- (b) 然而，有不少居民反映當時候船乘客眾多，輪候隊伍伸延至 3 號碼頭(往愉景灣)，但現場沒有工作人員維持秩序及告知乘客最新情況，有很多乘客都不知道應如何排隊。他明白當時 5 號碼頭內有大批乘客，新渡輪職員或需留在現場維持秩序，無法調派人手往 3 號碼頭提供協助，即使有職員在 5 號碼頭用擴音器作出廣播，有關資訊亦無法傳遞至 3 號碼頭。就此，他建議新渡輪日後出現同類情況時通知中西區警署，以便警方派員管制人潮，並讓輪候乘客知悉事態發展及應變措施。
- (c) 他在上次交通及運輸委員會(交運會)會議上曾要求新渡輪提供所購置舊船的詳細資料，包括船隻的載客量、航速、船齡、污染物排放量和預計每年維修費用等。他請署方及新渡輪有進一步消息時盡快在會議上或以書面形式向委員匯報。

68. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 運輸署剛才沒有回應有關展開自設船隊研究工作的提問。委員在上次交運會會議上已提出有關問題，但署方只表示會研究資助渡輪公司購買渡輪，他批評署方代表答非所問。
- (b) 他指出委員多次詢問政府是否會研究自設船隊，而非有關研究資助渡輪公司購買渡輪的安排事宜。在上次交運會會議上，他詢問資助購買的船隻業權屬誰，是否歸政府所有，以及若政府自組船隊，會否需要 10 至 20 年，抑或可一次性完成。目前署方就渡輪服務牌照進行招標時，往往只有 1 至 2 間公司投標，若政府自設船隊，相信會吸引更多營辦商投標。委員已透過秘書處去信行政長官及運輸及房屋局，詢問會否履行 2017 年《施政報告》中提及展開政府自設船隊的研究工作，為離島居民提供更多交通選

擇。他詢問運輸署為何一直沒有就展開自設船隊的有關研究，明確回應委員。

69. 何潔瑩女士表示，運輸署備悉委員對新渡輪購置二手船的關注，會在新渡輪購置指定船隻並取得有關資料後盡快向委員詳細匯報。就渡輪檢討方面，署方備悉委員在過往交運會會議上提出的意見，政府仍在檢視不同方案，暫時未有定案。署方會全速進行相關檢討工作，並會盡快向立法會交通事務委員會及離島區議會匯報檢討結果。

70. 周浩鼎議員詢問運輸署剛才所指的檢討工作是否自設船隊研究工作，若是，他請署方提供時間表，讓委員知悉何時展開及預計何時完成研究。若研究工作已經展開，他詢問署方研究已進行多久，並要求署方提供最新的時間表及更多資料供委員參閱。

71. 鄭官穩議員表示，他剛才建議新渡輪在候船乘客眾多時向中西區警署作出通報，以便警方派員協助管制人潮。他請新渡輪就有關建議作出回應。

72. 何潔瑩女士表示，運輸署正檢討特別協助措施是否用以維持離島渡輪服務財務可行性的最佳長遠營運模式。除特別協助措施外，署方亦會探討不同方案，包括深入研究全數資助渡輪營辦商更換新船隻的可行性。署方現正全速進行檢討工作，預計於 2019 年完成檢討及公布結果。

73. 周淑敏女士表示，新渡輪備悉並會考慮鄭議員的建議，在出現事故時向中西區警署尋求協助以維持秩序及協調人群控制。然而，根據早前所得經驗，一般情況下警方接報後約需要半小時才能到達現場，而就當日情況而言，事發時是繁忙時間，而且船隻即將開出，即使當時立即作出通報，警方亦未必能及時抵達現場提供協助。新渡輪會檢視整個處理程序，以完善相關安排。

74. 周浩鼎議員表示委員建議政府自設船隊，但運輸署卻只研究全數資助渡輪營辦商更換新船隻的可行性，他詢問若檢討結果顯示全數資助渡輪營辦商更換新船隻的方案並不可行，署方會否就委員有關政府自設船隊的建議展開研究。

75. 何潔瑩女士表示，運輸署備悉周浩鼎議員的意見，會全速進行相關的檢討工作，並適時向離島區議會匯報檢討結果及徵詢委員意見。

76. 主席詢問運輸署是否預計於 2019 年完成檢討工作及公布檢討結果。

77. 周浩鼎議員表示，根據剛才運輸署代表所述，署方預計於 2019 年完成檢討工作及公布檢討結果。

78. 余漢坤議員表示，除大嶼山外，離島區大部分島嶼缺乏陸路交通基建，居民出行主要依靠渡輪，然而現時渡輪服務水平與市民期望有明顯落差。既然署方正就離島渡輪航線服務進行檢討，他認為署方應成立聚焦小組，與委員會面以聽取意見，不應只顧研究全數資助渡輪營辦商更換新船隻的可行性。他亦希望知悉若牌照到期後另一投標者中標，相關渡輪營辦商是否需把有關船隻移交新中標的渡輪營辦商。他另詢問署方在政府購買船隻後的擁有權安排，並希望與署方代表面對面詳細討論。

79. 主席表示，大嶼山巴士假日額外車費對居民造成沉重負擔。雖然政府推出「公共交通費用補貼計劃」，但假日額外車費安排實施多年，對大嶼山居民十分不公平。適逢運輸署正就離島渡輪航線服務進行檢討，他要求署方一併檢討大嶼山巴士假日額外車費的安排。

80. 余麗芬議員表示，有關渡輪服務的中期檢討已討論多時，詢問運輸署何時完成檢討工作及公布結果，並建議署方徵詢委員意見。

81. 何潔瑩女士表示運輸署備悉委員的意見，現正一併為六條主要離島航線的現行三年牌照期進行中期檢討，在完成後會向各委員作出匯報。署方會研究委員提出有關聚焦小組的建議，並會在跟進後作出回覆。

(會後註：因應委員希望向運輸署提出對於渡輪服務長遠營運模式的意見，署方於 2019 年 9 月 18 日安排會議，以聽取委員的意見。)

82. 李桂珍議員表示，有關離島交通事宜的議題已討論多年，但運輸署代表一直只表示備悉委員意見，卻沒有跟進有關建議。她希望署方進一步向部門高層反映。

83. 主席促請運輸署盡快解決離島區的交通問題。
84. 周浩鼎議員詢問運輸署能否在聽取委員意見後，將區議會有關政府自設船隊的建議納入現時進行的檢討工作中，而非只着眼於全數資助渡輪營辦商更換新船隻的可行性。
85. 容詠嫦議員支持展開有關政府自設船隊的研究。她曾多次詢問渡輪服務中期檢討何時完成，並多次要求署方為愉景灣渡輪提供補貼但不果。她要求署方提出理據，解釋為何多年來政府都沒有為愉景灣渡輪服務提供資助，並指若署方拒絕回應，市民對政府的不滿會進一步增加。
86. 主席促請部門代表向相關組別轉達委員的意見，以便盡快跟進。
- (鄧家彪議員約於下午 3 時 55 分離席。)

VI. 有關大澳對外交通問題的提問  
(文件 T&TC 55/2019 號)

87. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 尹景明先生。
88. 余漢坤議員簡介提問內容。
89. 尹景明先生回應如下：
- (a) 運輸署十分關注本年 5 月 26 日在大澳羗山道發生的交通意外，意外涉及一輛大嶼山巴士及一輛旅遊巴，警方已就是次意外展開調查。署方會繼續監察有關道路的交通情況，並根據意外調查報告積極採取適當的交通措施。稍後新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)會講述是次意外的跟進工作。
  - (b) 羗山道於 60 年代依山而建，部分路段較為陡峭及彎位較多。署方近年致力改善大嶼南各道路，包括在斜路及有急彎的路段加設交通及路面標誌，以提醒駕駛者留意路面情

況。近年，署方亦積極與相關工務部門合作進行多項改善彎位及擴闊路面工程，資料顯示截至 2018 年已完成 21 項相關工程。路政署一直負責維修及保養羌山道連接大澳的公共道路，稍後該署會就道路維修保養作出補充。

- (c) 長遠道路規劃方面，稍後土木工程拓展署會作出回應。運輸署會繼續密切監察大嶼南各道路的使用情況，並會聽取議員及市民的建議，採取適當措施和進行相關的改善工程，以確保行車安全及暢順。

90. 溫志堅先生表示，有關為通往大澳的道路鋪設鋼砂及全面維修羌山道及大澳道的建議，路政署會派員定期檢查道路設施的狀況，如發現損毀會按照損毀程度安排適切的保養工程。除維修路面坑洞及更換損毀的交通標誌及街道設施等一般保養工作外，署方亦會為影響範圍較大的路面進行局部路面重建工程。舉例說，署方在近期巡查時發現羌山道於燈柱編號 FA0428 及 FA0454 位置的路段損毀，並已於上星期為接近燈柱編號 FA0428 的損毀路面進行維修，以及在燈柱編號 FA0454 位置的路面進行臨時修葺，稍後會進行路面維修。此外，署方近日在羌山道及大澳道巡查後，識別出其他路面損毀位置，會陸續安排進行路面復修或局部重建工程。

91. 歐學能先生表示，在長遠道路規劃方面，土木工程拓展署現正進行《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究》(《大嶼山交通研究》)，審視及探討連接大澳至東涌的各項交通運輸模式的初步可行性，當中包括道路及水上運輸等。有關研究預計於 2020 年內完成。

92. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他認為剛才運輸署提供的 2018 年改善彎位及路面維修工程數目有誤導成分，而且曾使用有關道路的駕駛者及乘客都知道，改善彎位工程未能有效改善路面狀況。雖然相關道路已擴闊 8 呎至 1 呎，但巴士駛經該路段時仍需停車讓路予對面行車線的車輛。他認為嶼巴司機較為了解道路情況，懂得如何處理，但涉及是次交通意外的旅遊巴司機未必了解有關道路情況，才會導致意外發生。
- (b) 剛才路政署代表表示已識別多處損毀的道路設施並已進行維修工程，但未有回應會否為羌山道及大澳道進行全面

及有系統的維修。他表示下雨時路面有多處瀝青鬆脫而出現坑洞和沙石，道路千瘡百孔，而署方進行的維修工程只屬小修小補，未能解決問題。

- (c) 他認為土木工程拓展署必須就《大嶼山交通研究》諮詢居民和區議會。他表示大澳人口約為 2 600 人，但每年卻有數百萬名遊客到訪，旅客與居民人數完全不成比例，遠超大澳的承載能力，故不宜單按人口比例來考慮交通基建的安排。雖然旅遊業可帶動經濟發展，為商戶帶來盈利，但大量遊客湧入大澳導致居民難以乘車，旅客與當地居民之間出現分化，他詢問有關當局能否在未來兩、三年內解決大澳居民乘車困難這個難題。他指出興建連接大澳至東涌的沿海公路是艱難及具爭議的工程，但這個建議只是拋磚引玉，屬可考慮的方案之一而已，正如大澳鄉事委員會(鄉事會)前任主席劉焯榮先生所說，委員希望有關部門研究各種可行及安全的交通運輸方案，並提出可行建議協助大澳居民解決乘車困難等交通問題。他建議署方就《大嶼山交通研究》徵詢居民的意見，例如成立聚焦小組，以了解居民乘車困難的情況。

93. 周浩鼎議員表示，立法會秘書處公共申訴辦事處去年已就改善大嶼山道路安全及交通網絡的事宜舉行實地視察及個案會議跟進。他與多名立法會議員曾聯同有關部門往大嶼南視察，其間有在場人士指出部門的工程只是小修小補，未能徹底改善路面狀況。他們亦於同日到東涌視察，並討論興建連接大澳至東涌的沿海公路的可行性。他指出不少委員亦曾在交通及運輸委員會(交運會)會議上提出有關建議，另外除了興建沿海公路外，亦可考慮興建橋樑及單軌鐵路等方案，以疏導大澳的對外交通及縮短所需的交通時間。他會再次向立法會秘書處公共申訴辦事處反映及要求跟進有關問題。

94. 李桂珍議員表示，有關道路有很多彎位，過去 20 年間曾發生多宗意外，認為改善有關道路的交通安全問題已是刻不容緩。她批評相關部門只進行小修小補的改善工程，未能徹底改善路面狀況，以致意外不時發生。她乘搭的士經過有關路段時，的士需多次停車讓路予其他車輛。大嶼山近年發展迅速，人口持續增長，有關部門應盡快全面維修羌山道及大澳道，以配合該區日後的發展及整體規劃，不要等到 10 年後東涌擴展計劃完成，才就有關道路進行研究及改善工程。



95. 黃華先生提出意見如下：

- (a) 他認為委員提出此提問，是由於本年 5 月 26 日發生交通意外，而根本原因是通往大澳的羗山道及大澳道的道路標準不合時宜，委員並非要求署方調查意外的成因，他認為署方答非所問。
- (b) 若他沒有聽錯，剛才運輸署代表指署方在過去 1 年完成數百項道路工程，但據他觀察，有關工程大部分只是增設道路標誌或指示牌，並沒有擴闊及改善道路。
- (c) 他相信政府暫未有計劃興建大澳至東涌的沿海公路，因此他促請相關政府部門盡快展開全面維修羗山道的工程。

96. 郭平議員表示，他曾多次在交運會會議上指出政府願意使用公帑在市區興建隧道、天橋及馬路等基建，卻不願意投放資源改善離島的道路。他於 2017 年建議興建連接東涌及大澳的輕軌架空鐵路，以有效疏導東涌及大澳的居民及遊客，亦有助保護海岸的原貌及避免破壞沿岸環境。政府使用逾 840 億元公帑興建港珠澳大橋，卻不願意投放資源改善民生，他認為是漠視市民的需要，導致市民對政府日益不滿。

97. 尹景明先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署在過去一年完成 21 項道路彎位改善工程，並積極進行其他道路改善工程，以確保行車安全及暢順。相關工作包括在水口附近加設巴士灣，以及近日與大澳鄉事會成員往大澳視察及研究增設行人過路處。署方會盡量使用部門資源進行相關改善工程。
- (b) 署方備悉離島區居民難以乘車的情況。他希望委員明白，離島區的道路彎位改善工程大多在崎嶇的道路上進行，工程有一定難度，而且有部分路段屬郊野公園範圍，因此在砍伐樹木方面較為棘手，導致工程需時較長。
- (c) 在長遠道路規劃方面，土木工程拓展署已成立可持續大嶼辦事處，以推展及管理多項大嶼山發展項目和保育計劃、地區民生改善工程，以及休閒和康樂計劃。他會向可持續大嶼辦事處轉達委員的意見，署方亦會重新審視羗山道及

大嶼山的道路狀況。在長遠道路規劃方面，他請土木工程拓展署代表就有關研究作出補充。

98. 歐學能先生表示，《大嶼山交通研究》預計於 2020 年完成。有關大澳至東涌的連接，他會向相關組別轉達委員的關注。

99. 主席詢問土木工程拓展署有關研究的具體內容，是否包括剛才委員提出的建議，以及南北通道和映灣園附近的人工島工程。

100. 歐學能先生表示，《大嶼山交通研究》亦會審視及探討連接北大嶼山至梅窩的各項交通運輸模式的初步可行性，但與映灣園附近的人工島工程無關。

101. 主席認為，若出現「掘頭路」的情況，後果可能會很嚴重。

102. 余漢坤議員詢問土木工程拓展署會否就研究徵詢居民意見。他建議署方成立聚焦小組及居民大會，供居民代表發表意見及建議。

103. 黃福根先生表示，他在上次交運會會議上詢問土木工程拓展署何時會移走羌山道近法華苑路口彎位的部分斜坡。據他了解，土木工程拓展署已開始在上述位置豎立工作棚架及展開斜坡改善工程，但棚架卻未覆蓋道路彎位的中間位置，因此他再次詢問土木工程拓展署會否移走該位置的部分斜坡。

104. 何紹基副主席表示，他每日均會經石壁水塘駛入羌山道，留意到 2 個彎位旁邊的斜坡進行削坡工程後，道路情況明顯改善。雖然路政署於 2018 年在相關道路完成 21 項改善工程，但他認為除了上述 2 項工程(即擴闊羌山道路口的斜坡彎位及改善伯公坳下山道路的彎位)外，其餘 19 項工程均未能有效改善道路情況。

105. 余漢坤議員表示，委員已指出除彎位 K10 的工程有顯著成效外，其他改善彎位工程均沒有明顯作用，實在浪費公帑。因此他促請土木工程拓展署向相關組別轉達委員的建議，並就有關研究徵詢居民意見。

106. 歐學能先生綜合回應如下：

- (a) 他會向相關組別轉達有關成立聚焦小組的建議，並於會後提供回覆。

(會後註：土木工程拓展署已於會後與余漢坤議員聯

絡。署方會另行約見相關議員及鄉事委員會代表以收集意見。)

- (b) 有關羌山道近法華苑路口的彎位的削坡工程，水務署已於本年 6 月底完成前面路段的封路工程，土力工程處亦已於本年 7 月初展開相關的削坡工程。

107. 尹景明先生表示，剛才提及的 21 項改善工程中，有 5 項位於嶼南道、3 項位於石壁水塘至深屈道，其餘均位於深屈道至大澳道。正如他剛才所述，基於地理位置、環保及發展規劃等條件限制，有關工程只能有限度進行，但署方會繼續進行現有工程及落實其他改善工程，包括增設巴士停車灣及改善行人過路處的指示等。署方備悉委員的意見，並對有關改善工程建議持開放態度。

108. 黃福根先生表示，若能移走羌山道近法華苑路口彎位的部分斜坡，便能有更多空間讓旅遊車及巴士等車輛暢順通過。他在上次交運會會議後與土木工程拓展署代表聯絡，並獲悉該署會在水務署完成水務工程後展開工程。他指出署方現已展開相關工程，詢問署方該削坡工程是否包括以上斜坡。

109. 黃華先生表示，土木工程拓展署代表在上次交運會會議上承諾會移走羌山道近法華苑路口彎位的部分斜坡，但該署現時的施工範圍卻不包括有關位置。他請署方澄清該削坡工程會否包括移走羌山道近法華苑路口彎位的部分斜坡。

110. 歐學能先生建議於會後就該削坡工程的範圍及位置向黃福根先生及黃華先生作解說。

(會後註：土力工程處會分階段進行羌山道近法華苑路口的彎位的削坡工程。署方已展開黃福根先生及黃華先生所關注的位置的削坡工程，預計於本年年底完工。)

111. 黃華先生表示，委員已在上次交運會會議上清楚指出需要擴闊及拉直的彎位位置，土木工程拓展署代表亦承諾移走彎位的部分斜坡，但該署目前施工的範圍卻未覆蓋有關位置，他認為署方應再次進行實地視察，並回覆會否移走泥土。

112. 歐學能先生表示需先了解委員所指的斜坡位置，以免產生誤會。

VII. 有關要求在中環 5 號碼頭加建上蓋設施的提問  
(文件 T&TC 56/2019 號)

113. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：康樂及文化事務署(康文署)中西區副康樂事務經理(分區支援)陳淑芬女士及中西區助理康樂事務經理(分區支援)蘇健良先生、建築署物業事務經理/中區西朱兆蔥女士、運輸署工程師/離島 1 尹景明先生，以及路政署區域工程師/離島溫志堅先生。

114. 鄭官穩議員簡介提問內容。他指出，運輸署的書面回覆表示該署會因應情況決定會否推行下一輪「行人通道加建上蓋」計劃。他表示多年前中環 4、5 及 6 號碼頭進行重建工程時，有關建議已提交立法會討論，相信署方已備悉相關建議。儘管未獲立法會通過，但上蓋加建工程已討論多年，他希望可以盡快落實。

115. 陳淑芬女士表示，康文署對在中環碼頭行人通道加建上蓋，即伸延現時有蓋行人通道以連接至 5 號碼頭位置(包括部分海濱長廊範圍)的建議持開放態度，並會盡量配合相關部門進行工程，以方便乘客進出碼頭。

116. 朱兆蔥女士表示，建築署負責保養康文署在中環碼頭海濱長廊內的物業，如其他部門在該範圍內進行工程，署方會盡量配合及提供協助。

117. 尹景明先生簡述書面回覆內容。

118. 鄭官穩議員表示，現時建議加建上蓋的範圍較小，而非在所有碼頭的行人通道加建上蓋，康文署和建築署亦表示支持。他詢問運輸署是否必須透過「行人通道加建上蓋」計劃在中環 5 號碼頭進行有關工程，抑或會考慮動用其他政府資源進行工程，促請署方作出回應。

119. 黃漢權議員提出意見如下：

- (a) 他不理解為何運輸署只可透過「行人通道加建上蓋」計劃開展工程。署方應避免市民以為入閘後的候船位置才有上蓋設施，長洲碼頭的門廊由署方委託建築署建造，而加建

上蓋設施只是簡單的工程，他詢問署方為何不能委託建築署進行有關工程。

- (b) 他指出，現時很多碼頭的有蓋位置同樣未能連接對出的有蓋行人路，市民在雨天落船後，需撐傘或冒雨步出碼頭，相關部門應從用家的角度考慮，改善碼頭的設計。

120. 主席認為若運輸署在中環 5 號碼頭加建上蓋，應一併在中環 6 號碼頭(往坪洲和梅窩)進行加建上蓋工程。

121. 郭平議員認為不應只在入閘後的候船位置才有上蓋設施，以致下雨時市民步出碼頭後需撐傘行走。有關位置屬於中西區範圍，他詢問運輸署是否需徵求中西區區議會同意才展開工程，因而耽誤工程。碼頭用家大多為離島區居民及遊客，他促請署方盡快委託建築署加建上蓋設施。

122. 李桂珍議員表示，碼頭的地面積水問題亦應盡快解決，以免下雨時市民需撐傘而行並要避開地面積水。此外，由於碼頭對出的行人路狹窄，她再次提出在出入口設置指示牌，以分隔進出碼頭的乘客。

123. 余麗芬議員表示，多年前就中環海濱長廊進行諮詢時，委員詢問為何中環 4、5 及 6 號碼頭的有蓋位置未能連接對出的有蓋行人路，相關部門回應有關位置屬中西區管轄範圍。中環碼頭的使用者甚多，主要為離島區居民，乘搭渡輪往尖沙咀的市民亦不少，她認為雨天乘客落船後步出碼頭需撐傘而行，設計有欠理想。儘管相關部門曾多次就中環 4、5 及 6 號碼頭提出重建及維修方案，當務之急是在該處加建上蓋設施，並建議相關政府部門到碼頭實地視察。

124. 尹景明先生表示，區議會可根據剛才提及的「行人通道加建上蓋」計劃，選定行人通道進行上蓋加建工程，但有關路段必須符合標準，包括在 3 小時內達到一定人流，運輸署才會考慮。若有關路段主要供長者或傷殘人士使用或連接公共運輸交匯處如地鐵站、圖書館或醫院，將獲優先處理。署方現正為 18 區的指定行人通道興建上蓋設施，稍後會就其推展情況研究下一輪計劃，並會適時與有關部門匯報進展。

125. 黃漢權議員表示，據悉申訴專員公署曾查詢運輸署為何只進行增建長洲碼頭的門廊工程，沒有在坪洲碼頭建造門廊。署方曾承諾民政事務處(民政處)進行相關工程，惟剛才署方代表指相關位置屬於

中西區範圍，因而未能即時開展工程。他質疑是否須向申訴專員公署提出要求，部門才會受理。他表示坪洲碼頭門廊工程已擱置 10 年，其間民政處多次提出要求，卻一直未獲回覆。他曾向土木工程拓展署及運輸署查詢，惟運輸署指門廊由建築署負責興建，建築署則表示收到運輸署指示後才可開展工程。他詢問長洲碼頭門廊工程與 18 區「行人通道加建上蓋」計劃有何關係，如沒有，為何相關工程得以展開。中環多個碼頭的使用者多為離島居民，相關工程屬離島區事務，他不明白運輸署為何一直未展開相關工程，認為署方不應推卸責任。

126. 主席認為碼頭的使用者大多為離島區居民，因此在該處加建上蓋設施，與中西區不應有任何關係。運輸署代表提及興建上蓋設施時須考慮相關路段的人流，而目前討論的路段的人流每日成千上萬，他建議署方派員實地視察，並盡快動工，以回應市民的訴求。

127. 黃漢權議員表示，委員想透過討論尋求解決方法，但運輸署指建議會衍生其他問題，沒有直接回應訴求，以致委員難以向居民交代。他詢問署方是否不明白，因而諸多推搪。他重申中環碼頭未能完全接駁有蓋行人路，對乘客帶來不便，故建議加建小型上蓋設施，有關工程十分簡單，他不明白署方為何多年來一直擱置工程。

128. 主席詢問委員是否需就有關議題去信運輸及房屋局(運房局)跟進。

129. 余漢坤議員指出，正如黃秋萍議員在上次會議所述，運輸署代表只負責記錄問題，並沒有作出回應。他建議秘書處會後就跟進事項查察表的 2 項議題、此議題及是次會議的其他相關議題去信運房局，要求跟進，並留意是否需經由立法會申訴部或申訴專員公署提出，相關部門才會正面回應。他建議與有關部門舉行工作會議，邀請可提供確切回覆的人員出席。委員並非要求出席會議的部門代表即場回應所有提問，惟希望不要迴避問題，切實回答。

130. 主席促請相關部門盡快作出回應。

(鄭官穩議員約於下午 4 時 40 分離席。)

VIII. 有關愉景灣巴士 T4 號線的班次及巴士衛生問題的提問  
(文件 T&TC 57/2019 號)

131. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港興業國際集團有限公司愉景灣營運及服務總經理蔡國璋先生及愉景灣交通服務有限公司(交通公司)交通運輸高級經理曾啟亮先生。

132. 容詠嫦議員簡介提問內容。

133. 曾啟亮先生回應如下：

- (a) 有關巴士司機需按原定班次時間開車的規定，交通公司一直要求車長盡量按照編定的行車時間表開出班次，惟現時正實施臨時路線改道安排，部分路線需往來不同屋苑，故車長需按手機計時器或手錶的時間開出班次，以致開車時間或會出現偏差。交通公司已提醒車長，如在開車前發現有乘客追趕巴士，應等候他們上車後才開車。
- (b) 有關清潔巴士車廂事宜，交通公司會在每天早上繁忙時段過後為當日曾行駛的巴士入油及進行清洗。承辦商除清洗巴士車身外，亦會清潔巴士地台及清理車廂內的垃圾。交通公司會視乎情況，每約 1 至個半月為巴士進行深層清潔，包括上述的基本清潔及清潔座椅、車廂內玻璃窗及冷氣風口位置。此外，交通公司亦會每半年安排承辦商進行滅蟲，相關工作已在本星期展開。鑑於近日天氣較為潮濕，巴士車廂或會出現發霉情況，交通公司已提醒承辦商多加留意及盡快處理。
- (c) 有關投訴渠道方面，交通公司在轄下所有交通工具(包括渡輪及巴士)上標示愉景灣客戶服務中心 24 小時查詢熱線 3651 2345。居民亦可在辦公時間內致電與交通公司職員聯絡，公司已安排專人接聽來電。交通公司亦設有電郵，事實上有不少居民慣常以電郵方式與公司聯絡。居民亦可填寫放置於碼頭及巴士站的投訴或提供意見表格，然後交回交通公司的相關部門處理。

134. 容詠嫦議員表示，自從她把此提問上載至 Facebook 專頁後，收到不少居民反映 T9 號線及機場巴士路線的衛生問題，包括剛才交通公司代表曾啟亮先生所述，巴士車廂因天氣潮濕而發霉的情況。她

認為交通公司是因為她提出此問題才安排每半年一次的滅蟲工作。此外，她表示渡輪亦存在相關衛生問題，尤其是椅墊及椅背。她促請交通公司加緊關注衛生情況，以及要求承辦商加強巴士及渡輪的清潔工作。

135. 曾啟亮先生表示，交通公司一直十分重視巴士的衛生及清潔，不時提醒車長在開車前先巡查車廂，如有需要應即時聯絡承辦商進行清潔，在渡輪方面亦如是。鑑於近期天氣潮濕，故交通公司加強監察車廂的清潔衛生情況，而每年亦會安排進行 2 次滅蟲工作，其中一次一般會在夏天進行，正如剛才提及，公司早於 6 月已安排承辦商於本星期進行今年第一次的滅蟲工作。

IX. 有關要求改善羌山道及增設行人設施的提問  
(文件 T&TC 58/2019 號)

136. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 1 尹景明先生及高級運輸主任/離島 2 冼佳慧女士、路政署區域工程師/離島溫志堅先生、土木工程拓展署工程師/22(大嶼山)歐學能先生，以及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)副總經理陳天龍先生及行政顧問黃華先生。

137. 何紹基副主席簡介提問內容。

138. 尹景明先生表示，運輸署一直致力改善大嶼南道路的行車情況，除設置交通標誌及路面標記外，亦聯同相關部門進行道路彎位改善工程。有關擴闊整條羌山道或在羌山道增設行人路的建議，由於屬大型工程項目，因此需先審視當區的規劃發展需要及預計的交通流量。土木工程拓展署正進行《檢視大嶼山交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究》(《大嶼山交通研究》)，當中包括全面檢視羌山道及嶼南道的道路情況。署方會積極與相關部門商討可行的改善措施，並適時徵詢議員的意見。有關增加嶼巴巴士載客量及安排無障礙巴士載客方面，他請巴士公司代表作出回應。

139. 陳天龍先生表示，嶼巴積極引入載客量大的巴士或無障礙巴士行駛大嶼山路線，會適時向委員會及有關部門匯報。

140. 歐學能先生表示，土木工程拓展署現正進行《大嶼山交通研究》，審視大嶼山現有道路(包括嶼南道及羌山道)的狀況，當中包括與



相關部門商討可行的改善措施，例如擴闊部分路段的路面或改善行車道的彎位等。

141. 余漢坤議員察悉嶼巴積極引入無障礙巴士行駛大嶼山路線，並會視乎情況安排有關巴士接載乘客。他希望土木工程拓展署在進行《大嶼山交通研究》時，成立聚焦小組與委員商討文件所載的第 1 項及第 2 項要求。

142. 黃秋萍議員表示，若不提升羌山道的安全標準及規格，即使嶼巴引入不同種類的巴士行駛大嶼山路線，亦不能改善有關道路的交通安全。儘管近年運輸署已擴闊有關道路的多個彎位，但駕駛者在駛經有關道路時，仍需在每個彎位停車、避車及讓車。她指出，要促進大嶼山的旅遊發展，首先須改善大澳的交通安全，若不妥善處理有關道路的交通安全問題，不但未能進一步促進大澳的旅遊業，更會影響當地居民的生活。她促請署方全面提升有關道路的交通安全，以及改善整條羌山道的交通情況。

143. 何進輝議員表示大嶼南的道路問題嚴重，例如近礮石灣的路段嚴重破損，停車灣亦存在危險，相信嶼巴亦十分清楚有關情況。相關路段在 60 至 70 年代興建，道路安全問題一直未獲政府相關部門跟進及處理。他認為不但需改善大澳區內道路，亦同樣需要改善嶼南道，並請署方提供有需要跟進的確實路段位置。

144. 郭平議員建議土木工程拓展署及路政署舉行聚焦小組會議，並前往大澳及大嶼南實地視察，以了解該區的道路交通安全問題。他認為相關部門應聽取委員意見，並對梅窩至大澳的整段道路進行全面檢討。

145. 主席認為應把東涌禁區納入檢討範圍。此外，現時大澳至寶蓮寺的路段並不完善，若相關部門不擴闊整條道路及改善相關路段的彎位，他不建議使用雙層巴士行駛有關路段，認為嶼巴應以交通安全為大前提，待道路情況獲改善後才改以雙層巴士行駛。由於涉及責任問題，嶼巴不應草率表示在相關路段行駛雙層巴士。

146. 曾秀好議員建議嶼巴安排運輸署代表在雨天乘坐雙層巴士由梅窩前往大澳，以親身體驗相關道路的交通安全隱憂。

147. 周浩鼎議員提出意見如下：

- (a) 委員曾就使用雙層巴士行駛嶼南道梅窩路段進行討論，當時有委員表示擔心相關路段是否適合雙層巴士行駛。儘管使用雙層巴士能增加載客量及疏導遊客，而且至今未有發生交通意外，導致相關部門認為有關路段適合雙層巴士行駛，但事實上，嶼南道至羗山道的路段十分曲折，而且嶼南道未曾進行全面的改善工程，雨天時道路濕滑會增加駕駛危險，他相信使用雙層巴士行駛上述路段的危險程度高於梅窩路段。
- (b) 他認為政府及嶼巴在決定使用雙層巴士行駛相關路段前，應先考慮道路狀況是否合適，並應評估大嶼南區內的交通需要。隨着梅窩的新居屋及屋苑陸續入伙，交通需求不斷增加，安排雙層巴士行駛梅窩路段屬合情合理。然而，在未進行全面改善工程的路段行駛雙層巴士，會增加交通意外的風險，因此他希望政府及嶼巴為相關路段進行改善工程後，才考慮使用雙層巴士。

148. 主席詢問，若嶼巴一意孤行安排雙層巴士行駛有關路段，一旦發生交通意外，責任誰屬。

149. 黃福根委員表示，嶼巴雙層巴士行駛初期，不少居民已表示不會選擇乘坐雙層巴士。然而，據悉嶼巴正為往來東涌及寶蓮寺的路線試行雙層巴士，並打算將行駛嶼巴 3M 號線的單層巴士全部更換為雙層巴士，他請嶼巴就此作出回應。

150. 主席表示，在相關路段行駛雙層巴士有機會發生交通事故並導致人命傷亡，因此要求在作出相關安排前，先提交區議會討論。

151. 黃福根委員表示，現時已有雙層巴士行駛相關路段，並有意見要求砍伐羗山道兩旁的樹木，以及提供雙層巴士前往大澳。他認同羗山道存在危險，贊成安排運輸署代表乘坐雙層巴士由梅窩前往大澳，以了解羗山道有哪些彎位需要進行改善工程。他認為大嶼山道路已出現老化，若署方遲遲不改善相關路段，不但會影響大嶼山的發展，更會危及大嶼山居民和遊客的安全。他請黃華先生就羗山道的問題作出補充，並促請署方處理有關問題。

152. 黃華先生回應指，在雙層巴士剛開始行駛有關路段時，有部分乘客不願乘搭雙層巴士，寧願等候其他班次，但現時反而有不少乘客要求增設更多雙層巴士。嶼巴於本年 5 月 31 日聯同警方、運輸署及相關部門代表，乘坐一輛現時用以行駛嶼巴 3M 號線的短型雙層巴士前往昂坪，在東涌至石壁一段，雙層巴士行駛時並沒有出現任何問題，相關部門亦同意適合在通往寶蓮寺的道路使用相關型號的雙層巴士行駛，惟部分路段的確有需要進行修復及彎位改善工程，以及加高和鞏固防撞欄，而他認為有關問題不難解決。

153. 主席表示，委員希望能改善及拉直有關道路，以便車輛在安全情況下行駛。他擔心一旦巴士發生意外翻側，會牽連其他車輛，並認為即使加設防撞欄亦於事無補。現時不論私家車或巴士在駛經相關路段時均需停車，讓對面線的车辆先行，不少私家車司機均表示駛經相關路段時有所顧慮。

154. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 根據剛才嶼巴的回應，可見相關路段現時並不適合雙層巴士行駛。他表示相關道路旁邊是懸崖峭壁，過往亦曾發生不少巴士衝落山崖的意外，因此建議規劃署及路政署研究大規模改善相關路段，以及檢視相關路段是否適合雙層巴士行駛。
- (b) 他同意使用雙層巴士行駛往來東涌及梅窩的嶼巴 3M 號線，但不少貝澳居民向他反映，現時前往大嶼南的遊客及行山人士眾多，而且攜帶不少隨行用品，認為行駛 3M 號線的雙層巴士的行李架設施不足以應付需求，要求嶼巴在巴士車廂內加設行李架。他指單層巴士有行李架供乘客放置行李，但雙層巴士卻沒有相關設施，建議嶼巴在全面使用雙層巴士行駛前諮詢持份者，並考慮設置行李架設施，以應付乘客需求。

155. 黃秋萍議員認為此提問主要是希望委員及相關部門更深入了解羌山道的整體交通安全問題，以及就相關事宜作出討論。儘管有委員希望相關部門就有關道路進行全面檢視，但她認為可先集中關注及討論羌山道的交通安全問題。

156. 主席認為若進行改善工程及減少彎位，便可提升羌山道的交通安全，以供雙層巴士行駛。

157. 黃華先生表示，試用雙層巴士行駛通往昂坪的路段，目的是識別有哪些地方需作出改善，嶼巴會在相關道路的改善工程完成後，才決定使用雙層巴士行駛。

158. 主席表示，若嶼巴認為相關道路適合雙層巴士行駛，需先諮詢區議會及提交相關文件，而不是由嶼巴自行決定。

159. 冼佳慧女士表示，運輸署備悉委員對巴士安全的關注。署方認為使用雙層巴士行駛大嶼南其他地方(例如昂坪及大澳)的建議需作審慎的評估，並會參考早前提出有關購買及使用雙層巴士行駛嶼巴 3M 號線的建議時的做法，署方在檢視試行結果後，適時諮詢區議會。

160. 黃福根委員詢問，運輸署對建議有保留，是否因為仍未擴闊羌山道及減少彎位，故認為不適合雙層巴士行駛，並詢問為何相關工程仍未展開。他不時自行研究如何擴闊及拉直羌山道，亦搜集了不少相關圖片，希望日後能與黃華先生商討有關問題，繼而提交區議會討論。

161. 主席建議秘書處去信運輸及房屋局，要求跟進有關事宜。

(周浩鼎議員約於下午 5 時離席；周玉堂議員及李桂珍議員約於下午 5 時 10 分離席；陳連偉議員約於下午 5 時 40 分離席。)

X. 有關東涌逸東街重整方案的提問  
(文件 T&TC 59/2019 號)

162. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士及路政署區域工程師/離島溫志堅先生。

163. 劉展鵬委員簡介提問內容。

164. 溫志堅先生就問題 1 及 2 回應如下：

- (a) 參與工程的各單位需根據《噪音管制條例》的要求進行工程，除非獲批建築噪音許可證，否則一般晚上 7 時至早上 7 時不可施工。

- (b) 他早前所指的 4 年施工期已包括申請相關准許證(例如挖掘准許證)的時間。現時署方正與各公共設施提供者協調，並會在進行中工程預計完工前半年，提醒下一組負責部門/機構就掘路工程申請所需准許證，相信實際施工期短於 4 年。
- (c) 雖然掘路工程期間需打鑿石屎並會發出頗大聲浪，但施工路段主要是鋪設地磚的行人路，需打鑿石屎的範圍不大。署方於本月 17 日與各公共設施提供者聯繫，初步得知他們會使用小型機器進行掘路工序，施工時間較以人手挖掘為短。
- (d) 署方及各公共設施提供者經商討後，認為將煤氣管道遷移到行車路是導致工程需時較長的原因之一，署方會研究在行人路上進行有關工序的可行性。署方會進一步檢視各公共管線的位置及搬遷方法，以及研究在行人路上進行相關工序的可行性，以期縮短施工時間。
- (e) 路政署是最後施工部門，會統籌各相關部門/機構依次序進行工程，並適時向交運會工作小組匯報工程進度。署方已在本月 17 日的會議上向各公共設施提供者轉達委員對噪音的關注，並建議使用靜音儀器進行工程。

165. 阮潔鳳女士表示，綜合過往交運會工作小組會議上的意見，署方已就東涌逸東街擬建市區的士及巴士停車灣制定初步設計方案，並於本年 4 月中旬委託離島民政事務處(民政處)就建議方案進行地區諮詢，諮詢過程中沒有接獲反對意見。署方已安排向路政署發出施工通知書，以便路政署及相關工程部門/機構展開工程。路政署剛才已提供工程時間、減低工程噪音的方案及工程安排等資料，亦會適時向交運會匯報最新情況。

166. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 劉展鵬委員在提問中指出「有不少居民認為逸東邨因車輛響啲而造成的噪音問題尚未解決」，剛才路政署已就噪音問題作出回應，並表示會以新技術及方法解決相關問題。對於劉委員要求相關部門考慮重新進行地區諮詢，他對此建議有保留，並重申逸東街的噪音問題是因車輛響啲而造

成，而交運會工作小組亦已通過重新規劃逸東街以解決有關問題。

- (b) 居民多年來飽受逸東街交通問題困擾，並曾去信申訴專員公署及行政長官辦公室投訴。申訴專員公署明確回覆表示，房屋署、運輸署及區議會須物色合適地方設置市區的士站，以回應居民對市區的士的需求及徹底解決迴旋處交通擠塞的問題。
- (c) 交運會工作小組在過去 2 年多次討論逸東街的交通事宜，一致通過重新規劃逸東街的方案，早前亦已就有關方案進行廣泛宣傳，例如其辦事處職員曾在邨內住戶的信箱投放有關建議方案的單張及在邨內懸掛橫額和擺放易拉架。媒體香港 01 曾就建議方案 2 次撰寫專題報道，運輸署亦於本年 4 月中旬委託民政處就建議方案進行地區諮詢，對象包括逸東(一)邨及逸東(二)邨的屋邨管理諮詢委員會(邨管諮委會)。上述工作進行期間沒有接獲反對意見。
- (d) 東涌西發展迅速，滿東邨已有逾 9 成居民入伙，裕泰苑亦會在明年開始入伙，逸東街將會日益繁忙，因此急須解決逸東街的交通問題。交運會已按既定程序通過改善逸東街交通問題的方案，他認為無須再次進行諮詢，以免節外生枝。
- (e) 有關工程噪音問題，正如剛才路政署代表所述，掘地工程只佔整項工程的一小部分，而且施工部門/機構會使用最新技術及方法，將聲浪降至最低。施工期方面，他建議透過整合或優化工序，盡量縮短施工時間。

167. 劉展鵬委員提出意見如下：

- (a) 他強調不是反對相關工程，只是早期的諮詢文件只提供擬興建的士站及巴士灣的圖片，並沒有說明如何解決逸東街的噪音問題，交運會工作小組成員直至本月才獲悉掘路工程的位置及相關安排，他批評有關部門沒有在諮詢期間及時披露掘路工程的詳情。此外，他表示由於個人疏忽而沒有翻查經秘書處整理後的相關文件，一直以為文件內容與他的意見一致，才會同意經修改的版本。

- (b) 受掘路工程影響的範圍屬鄧家彪議員服務的選區，他曾與鄧家彪議員落區諮詢居民，有不少居民表示掘路工程位置十分接近其居所，有些甚至只相隔數米距離，因此對工程有保留。鑑於上述居民意見與相關部門的諮詢結果有出入，他質疑部門的諮詢對象及方法不恰當。他察悉民政處曾就相關工程諮詢逸東(二)邨的邨管諮委會，亦同意邨管諮委會具有一定代表性，但認為進行公眾諮詢(例如成立聚焦小組或與居民會面)是更理想的做法。此外，部門的諮詢文件只簡述計劃內容及詢問諮詢對象是否願意解決交通擠塞問題，並沒有披露工程的細節，故他認為諮詢對象是因不清楚掘路工程位置及相關安排，才會同意有關方案，因此他要求重新進行全面諮詢，若在諮詢過程中沒有接獲反對意見，他絕對支持立即開展工程。

168. 李嘉豪委員表示逸東街的交通問題十分嚴重，相信各委員都同意進行改善工程。逸東街的重新規劃工程預計需時長達 4 年，即使在今年動工，亦要 2023 年才能完工。若現時重新進行諮詢，整項工程或需 5 至 6 年後才能完成。剛才路政署代表表示有方法縮短掘路時間及減低聲浪，他請署方盡早提供有關資訊以釋除委員疑慮，以期有關方案盡早落實。

169. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 剛才劉展鵬委員稱由於個人疏忽而沒有細閱經秘書處修改的相關文件，她表示秘書處每次修改文件後都會發送給委員審閱及確認，認為委員在確認前應盡其職責仔細審閱有關文件。
- (b) 有關逸東街的重新規劃方案，相關部門代表多次在會議上表示已就是項工程進行充分諮詢。她以擬開設的往來中環及愉景灣通宵居民巴士服務為例，表示諮詢文件中亦沒有詳細列明政府的規則，但認為區議員或增選委員應以居民的角度仔細審閱相關諮詢文件，而非在完成諮詢後才提出反對意見，以致影響工程進度。她指有關做法或可在短期內討好部分選民，但卻會阻礙整項工程的進展，令很多居民的利益受損。

170. 黃漢權議員提出意見如下：

- (a) 有關部門將預計施工期延長至 4 年，他認為會導致承建商拖延工程進度，因而浪費資源及時間。他建議部門縮短施工期，並提供準確的工程時間表。
- (b) 他亦不贊成重新進行諮詢。他曾在上次交運會會議上指出，若委員因個人疏忽而在鄉郊工程獲審批後才提出反對意見及要求重新進行諮詢，有關部門不應該接納，否則會導致工程一再拖延。他明白進行任何工程都會為當區居民帶來負面影響，分別在於相關影響是短暫還是長期。他認為不能僅僅因工程會造成短暫噪音問題而擱置工程，正如港鐵亦不可能僅僅因有居民投訴噪音問題而擱置鐵路工程。他重申逸東街的規劃方案已獲區議會通過，不能推翻。

171. 郭平議員認同區議會已通過相關方案，當時所有議員都在場，若推翻經區議會及部門按既定程序通過的方案，將會嚴重破壞區議會的功能及規則。有關掘路工程的噪音問題，委員應該與部門商討改善方法，盡量縮短掘路工程的施工時間及減低噪音，並向市民詳細交代，而非要求推翻有關方案。

172. 袁景行委員指剛才路政署提及會使用靜音設備將噪音減至最低，他請署方提供進一步資料。他認為有關工程是經過充分討論後才落實，不應因噪音問題而擱置，並請路政署交代施工及完工時間。

173. 劉展鵬委員提出意見如下：

- (a) 相關部門在過往多次會議均沒有提供工程的詳細資料，及後在交運會工作小組成員多番要求下，路政署才在本月提供詳細的工程分工及時間表，以及在今日提供有關降低噪音的技術及方法，他批評路政署失職，導致他未能及早就工程細節徵詢居民意見。此外，部門的諮詢文件並沒有披露掘路工程的位置及時間等資料，因此他及逸東邨居民一直未能知悉工程的細節。他強調並非要求推翻建議方案，只是要求署方提供工程的詳細資料及重新諮詢居民。
- (b) 逸東(二)邨的居民曾向鄧家彪議員及他反映，希望相關部門落區進行諮詢。他指余漢坤議員亦認為部門推行政策時應該更多落區聽取居民的意見。若各委員及部門不贊成重



新諮詢，他希望有關部門前往逸東(二)邨與受影響居民會面，詳細解釋方案的內容。

174. 葉培基委員表示，他身為交運會工作小組成員，認同有關部門未能及早提供工程的詳細資料，並明白劉展鵬委員提出有關建議的目的是希望有關部門加強與居民溝通，聆聽他們的訴求及意見。較早前討論涉及其他地區的議題時，亦有委員提議將諮詢期延長 2 星期，以確保居民獲得充分的資訊。他希望有關部門日後盡早提供方案的詳細資料，以及加強與委員及市民的溝通，確保工程順利推展。

175. 黃秋萍議員認為委員提出重新諮詢，出發點是希望有關部門加強與委員及市民的溝通，以確保工程順利推展，並認為日後有關部門進行諮詢時，應更廣泛吸納民意。

176. 余漢坤議員認為各委員都希望商討多年的工程能夠盡快展開，並明白委員提出重新諮詢居民的目的是希望有關部門加強與委員及市民的溝通。他不同意重新諮詢居民，但建議有關部門與居民會面，簡介工程內容，包括施工技術和方法(例如減聲系統)及施工時間表。他指部分居民或需在夜間工作，有關部門應配合居民的作息時間調整施工時間，如居民對初步擬定的施工時間(早上 7 時後)有意見，或需延至早上 9 時後才開始進行工程。他認為與其重新諮詢，以簡介會形式與居民溝通會較為可行。

177. 溫志堅先生綜合回應如下：

- (a) 有委員參閱路政署的預計施工時間表後，認為掘路工程需時太長，就此，署方已在本月初提交詳細的工程分工及時間表，述明 4 年的施工期包括申請挖掘許可證及伐樹許可證(房屋署已展開相關工程)的時間。
- (b) 就剛才委員提及的減聲系統，他澄清是次工程使用的設備較傳統設備安靜，但依然會發出聲浪。署方會視乎情況要求承辦商在掘路位置設置隔音板，並要求各公共設施提供者採取適當措施降低聲浪。
- (c) 他指出 4 年的施工期是保守估計，署方會進一步檢視各公共管線的位置及搬遷方法，以及與各公共設施提供者研究在行人路上進行相關工序的可行性，以縮短施工期及訂立

更準確的施工時間表。他建議委員待署方完成有關檢視工作及作出匯報後，才考慮需否舉行簡介會。

178. 阮潔鳳女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署一向按既定機制委託當區民政事務處就建議方案進行諮詢，以收集地區人士對交通設計的意見，並會因應有關意見調整甚至取消建議方案。剛才提及的諮詢亦是按既定機制進行。
- (b) 署方知悉路政署正研究縮短施工期的方案，並將與各公共設施提供者商討減低噪音的措施。雖然逸東街的工程交由路政署推行，其承辦商仍須向運輸署申請實施臨時交通安排。署方接獲有關申請後會考慮工程對區內交通的影響，若影響較大，會要求承辦商預先通知相關持份者，並會作適當跟進。

179. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 有關部門在 2019 年 4 月 10 日向地區人士、團體、議員辦事處以及邨管諮委會等持份者提供建議方案的諮詢文件(有關東涌逸東街擬建市區的士及巴士停車灣的初步設計圖)，並要求有關人士在 2019 年 4 月 24 日前回覆，他質疑有關諮詢太過倉促。
- (b) 據他了解，逸東(一)邨邨管諮委會會議上已提及逸東街重整方案包括掘路工程，所有相關的互助委員會主席均已知悉，而逸東(二)邨邨管諮委會的大部分委員亦在會議上表示支持有關工程，惟希望相關部門能採取措施減低噪音。他認為逸東街的工程已討論多時，有關部門亦已按既定機制進行地區諮詢，故不應一再拖延，以免居民繼續受交通問題困擾。

180. 劉展鵬委員表示，署方應該在方案有進展時再度徵詢居民的意見，他指出當年東涌第三期發展計劃開展前，相關部門曾設置攤位及展示板介紹工程內容及收集居民意見，建議署方參考。他重申並非要求重新徵詢居民同意重新規劃逸東街與否，而是希望署方了解居民的意見及作息習慣等，從而調整現有方案，相信有關做法有助推展工程。

181. 主席認為各委員的出發點都是解決逸東街的交通問題，希望委員停止爭論。

182. 郭平議員表示，劉展鵬委員早前派發的單張強調掘地工程長達 42 個月，以及強推有關方案會帶來其他社區問題，引起居民極大迴響，因此他同意部門聆聽居民的意見，並因應有關意見調整現有方案。

183. 容詠嫦議員表示，區議員及增選委員均有責任了解政府的政策及向部門反映居民的意見，無須就此繼續討論。

184. 余麗芬議員表示，逸東街的交通問題急需解決，相關改善方案亦已討論多時，希望能盡快落實，長遠解決有關問題。她建議有關部門盡快向居民交代工程的施工期及詳細內容，並因應他們的意見作出調整，以免動工後有居民表達不滿，影響工程進度。

185. 溫志堅先生建議待署方檢視公共管線及向委員匯報後，再商討需否舉行簡介會及進一步徵詢居民的意見。

XI. 有關改善逸東街近寶逸樓過路處的安全措施的提問  
(文件 T&TC 60/2019 號)

186. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 阮潔鳳女士。

187. 劉展鵬委員簡介提問內容。

188. 阮潔鳳女士回應如下：

- (a) 有關斑馬線設計方面，在一般行人過路處設置斑馬線與否不僅取決於行人流量，還須整體考慮高峰時段的人流、車流、道路環境、車輛的慣常車速及有關路段的交通意外記錄等多項因素，以檢視有關位置是否適合設置斑馬線。運輸署早前往上址實地視察，並在整體考慮各種因素後，認為該位置不符合條件設置斑馬線，而且該位置並非交通黑點，行人可使用現有的行人過路處安全橫過馬路。

- (b) 在逸東街巴士停車灣落成後，巴士可駛入巴士灣停車，屆時巴士阻擋駕駛者及行人視線的情況將會有所改善，亦有助紓緩附近一帶的交通。在巴士灣落成前，署方會與路政署及相關巴士公司研究將居逸樓巴士站向後遷移的可行性，以避免巴士阻擋其他駕駛者及行人的視線，提升道路安全。若有關建議可行及獲相關持份者支持，相關工程預計可於本年內完成。

189. 劉展鵬委員詢問運輸署會將居逸樓巴士站向後遷移至哪個位置、現有的巴士站會否受影響，以及相關工程需時多久。

190. 阮潔鳳女士表示，有關巴士站現時可容納 3 輛巴士停站，經檢視遷移後的巴士站可維持現有長度。署方已與相關巴士公司研究遷移方案的可行性，巴士公司初步認為建議可行。路政署前往現場視察後，認為相關工程只牽涉將巴士站的地面路標移除，以及在後方畫上新的地面路標，故所需的施工時間不會很長。署方會就建議進行諮詢，如獲相關持份者支持，會盡快展開工程，預計可於本年內完成。

191. 李嘉豪委員表示，議會曾討論有關過路處的安全問題，並知悉該過路處每年發生約 2 至 3 宗傷亡事故，但運輸署卻指該過路處並非交通黑點及不會設置斑馬線，他詢問署方訂立交通黑點的準則。

192. 阮潔鳳女士表示，根據現行準則，在某個地點，一年之內發生 6 宗或以上涉及行人受傷，或一年之內發生 9 宗或以上有人受傷的交通意外，便會被列為交通黑點。此外，在過去 5 年內，同一地點發生至少 2 宗致命交通事故，也會被列為交通意外黑點。由 2016 年至今的約 3 年半內，該位置及旁邊的路口每年只發生最多 3 宗導致輕傷的交通意外，當中每年最多亦只有 1 宗涉及行人。因此，根據有關準則，該位置並非交通意外黑點。

(黃秋萍議員約於下午 6 時離席。)

## XII. 有關往來東涌北及尖沙咀的巴士服務的提問 (文件 T&TC 54/2019 號)

193. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(城巴)總公眾事務主任鍾佩怡女士及運輸署高級運

輸主任/離島 1 蔡小敏女士。城巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

194. 李嘉豪委員簡介提問內容。

195. 蔡小敏女士回應如下：

- (a) 運輸署於規劃公共運輸服務時，除致力為市民提供便捷的途徑來往各區外，亦須顧及有效運用資源。在考慮開辦新巴士路線或重組現有巴士路線時，署方必須審慎研究該區是否有足夠的乘客量、其他可供選擇的運輸服務及其現時的服務水平、建議路線的可行性和可能帶來的交通負荷等因素。現時東涌北的乘客可乘搭城巴 E21A 號線直接往返旺角一帶，以及乘搭城巴 E21X 號線前往尖沙咀一帶，亦可乘搭 E 線到青嶼幹線收費廣場轉乘城巴 A21 號線。
- (b) 運輸署早前進行的實地調查顯示，剛才提及的 3 條路線的平均載客率約為 4 成至 5 成半，服務足以應付乘客需求。署方會繼續密切留意東涌北乘客對來往油尖旺區的巴士服務的需求，並會因應實際情況與巴士公司商討優化措施。

196. 鍾佩怡女士表示，E21X 號線在星期一至五的早上 7 時至 8 時共提供 3 個班次前往尖沙咀，數據顯示於上午 7 時 56 分開出的班次乘客較多。根據 6 月份的數據，該線的平均載客率約為 5 成，現時的服務水平已能配合乘客需求。因應東涌北的人口增長，城巴在近年的巴士路線計劃中提出建議，包括增加行經東涌北的巴士路線班次，以及延伸巴士路線服務至東涌北。城巴會繼續密切留意東涌北的人口增長，有需要時會增加班次或延伸服務。

197. 李嘉豪委員對運輸署及城巴的回覆表示失望。他表示居民多次要求城巴將 E21X 號線提升為全日服務，議會亦曾多次討論有關議題，但署方及城巴卻以客量不足為由拒絕有關建議。他在提問中指出東涌北居民對往來尖沙咀的巴士服務的需求日益殷切，但署方及城巴卻回覆指往來旺角的巴士服務載客率不高，完全答非所問。他促請署方及城巴加強連接東涌北及尖沙咀的公共交通服務。

198. 傅曉琳議員表示，現時 E21X 號線在星期一至五早上繁忙時間及在星期六分別提供 3 個及 2 個班次前往尖沙咀或紅磡。她指東涌

北居民近年不時要求增加 E21X 號線的班次，如城巴未能將 E21X 號線提升為全日服務，亦起碼應增加早上及下午繁忙時間的班次。運輸署回覆上述建議時表示尖沙咀東的路面已相當擠迫，增加 E21X 號線的班次會影響當區居民。然而，她認為東涌北人口持續增長，署方及城巴應考慮增加班次以滿足東涌居民的需要，同時亦能惠及尖沙咀東的居民。

199. 蔡小敏女士表示，署方備悉各委員的意見，並會密切留意 E21X 號線的乘客量，以及適時與巴士公司商討優化服務的安排。

200. 郭平議員贊成將 E21X 號線提升為全日服務。至於巴士公司擔心 E21X 號線提升為全日服務後沒有足夠乘客量，他建議將 E21X 號線改為在滿東邨開出，繞經東涌北，然後依照原定路線行駛。有關建議不但可應付滿東邨居民的需要，亦能確保載客量達致一定水平。

201. 蔡小敏女士表示，E21X 號線將會根據已落實的巴士路線計劃的建議改由滿東邨開出。署方會密切留意有關路線的客量變化，並會在有需要時與巴士公司研究優化該線服務的方案。

XIII. 有關要求增設東涌居民巴士月票及改善巴士公司轉乘優惠政策的提問  
(文件 T&TC 61/2019 號)

202. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士、龍運巴士有限公司(龍運)一級策劃及支援主任羅耀華先生、新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(城巴)總公眾事務主任鍾佩怡女士，以及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)副總經理陳天龍先生及行政顧問黃華先生。龍運、城巴及嶼巴的書面回覆已於會前送交委員參閱。

203. 周浩鼎議員因事提早離席，並委託葉培基委員代為簡介提問內容。

204. 鍾佩怡女士簡介書面回覆內容，現時城巴與龍運及嶼巴在東涌區有合作推出轉乘優惠計劃，方便居民往來逸東及市區，以及飛機維修區及市區，有關優惠詳情已上載至城巴網頁。城巴北大嶼山及機場路線自 1998 年投入服務，21 年來票價一直維持至今，而港鐵西港島線及南港島線開通後令城巴的乘客量下跌，加上油價及車長工資等

成本大幅上升，為公司財政帶來壓力，公司暫未有計劃推出月票優惠。

205. 羅耀華先生簡介書面回覆內容，並表示龍運備悉委員的意見。

206. 陳天龍先生簡介書面回覆內容。

207. 葉培基委員提出意見如下：

- (a) 東涌居民每次出行的交通開支比其他地區的居民多，交通費負擔沉重，其他乘客可使用巴士公司(如九巴)提供的月票優惠，但相關優惠不適用於東涌區。他希望運輸署與各巴士公司研究及考慮為東涌居民提供月票優惠。
- (b) 他認為各巴士公司的轉乘優惠措施混亂不清，很多居民不清楚轉乘什麼巴士號線才可享有優惠。此外，有居民乘坐新開設的城巴 E23A 號線再轉乘城巴 S52A 號線，發現轉乘優惠仍未提供，他詢問是人為疏忽，抑或進行技術調整需時。
- (c) 龍運主要在新界區提供服務，城巴的服務範圍則集中在港島及市區，但兩間巴士公司的轉乘優惠政策甚少互通，居民需要轉乘同一巴士公司的路線才可享有優惠。有關安排未能善用現有巴士資源，局限了東涌居民往來區內各處的交通選擇，並增加候車時間。以龍運巴士 E32A 號線為例，很多乘客會選乘該巴士路線以享用轉乘優惠，加上時有脫班問題，導致下午繁忙時間青嶼幹線收費廣場經常出現候車人龍。他希望巴士公司改善及整合轉乘優惠政策，以善用現有巴士資源。
- (d) 龍運的書面回覆指龍運與城巴部分「E」線巴士設有轉乘優惠，但他認為折扣只有 5 角至 1 元，無助減輕東涌居民的交通費負擔。近年東涌發展迅速，人口持續增加，加重區內公共交通壓力，惟巴士公司因營運或資源分配的考慮，現時未能相應擴大路線覆蓋範圍及提升服務水平。就此，他建議各巴士公司善用及整合現有資源，如提供更多跨公司轉乘優惠。

208. 李嘉豪委員提出意見如下：

- (a) 東涌居民的交通開支龐大，委員亦在交通及運輸委員會(交運會)會議上多次就巴士月票優惠作出討論，但各巴士公司多次以營運及資源分配為由拒絕有關建議。他理解巴士公司的決定是基於商業考慮，但認為運輸署有責任協調各巴士公司整合現有交通資源，以提供月票優惠。九巴在2017年首推月票優惠時，運輸及房屋局和運輸署均表示會鼓勵其他巴士公司提供同類優惠，但相關部門並沒有任何具體行動，導致目前仍未有其他巴士公司推出月票計劃，跨公司轉乘優惠亦依然不足。
- (b) 現時各巴士公司的轉乘優惠政策甚少互通，若乘客希望享用轉乘優惠，便需在青嶼幹線收費廣場等候同一巴士公司的巴士。他建議運輸署透過行政或專營權合約協議等措施，協調及推動各巴士公司提供跨公司轉乘優惠。

209. 蔡小敏女士表示，政府一向鼓勵巴士公司因應其營運環境、財政狀況、社會經濟環境及乘客需求盡可能調低收費及提供優惠措施。運輸署已將委員就提供月票及跨公司轉乘優惠的意見轉達各巴士公司，惟基於自由營商精神，提供票價優惠與否及優惠內容屬巴士公司的商業決定，若硬性規定巴士公司以特定方式向某類乘客提供票價優惠，有關成本最終或會在票價上反映，因此署方需審慎處理。署方備悉委員的意見，並會繼續鼓勵巴士公司盡可能調低收費及提供優惠措施。

210. 羅耀華先生表示，龍運備悉委員就提供月票及轉乘優惠的意見，並會適時進行研究。

211. 鍾佩怡女士表示，現時城巴 E23A 號線與部分城巴路線已有提供轉乘優惠，公司可加強宣傳。

212. 葉培基委員提出意見如下：

- (a) 據悉，去年年底已落實推出城巴 E23A 及 S56 號線的轉乘優惠，但至今仍未有進一步安排，他希望城巴跟進，盡快提供有關優惠。
- (b) 現時青嶼幹線收費廣場的各巴士路線大同小異，都是經由北大嶼山公路駛往東涌市中心、東涌北或逸東，因此建議運輸署協助各巴士公司整合現有交通資源，為居民提供跨



公司轉乘優惠。若推出有關優惠在技術上存在困難，可增設東涌居民的巴士月票，以減輕他們的交通費負擔。

213. 鍾佩怡女士表示會向公司反映有關委員對 E23A 與 S56 號線的轉乘事宜之意見。

XIV. 有關提升城巴 E23A 和龍運 E33 以及冠亮 901 號線小巴服務的提問  
(文件 T&TC 62/2019 號)

214. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(城巴)總公眾事務主任鍾佩怡女士、龍運巴士有限公司(龍運)一級策劃及支援主任羅耀華先生，以及運輸署高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士。龍運及城巴的書面回覆已於會前送交委員參閱。

215. 周浩鼎議員因事提早離席，並委託葉培基委員代為簡介提問內容。

216. 羅耀華先生簡述書面回覆內容。

217. 鍾佩怡女士簡述書面回覆內容。翻查城巴 E23A 號線於 6 月份的紀錄，班次大致為每 15 分鐘一班。若委員提供更多資料，公司可作跟進及調查。

218. 蔡小敏女士表示，根據剛才羅耀華先生所述，現時東涌市中心及東涌北的居民在深宵時分可乘搭龍運 N31 號線前往機場島，有關路線服務足以應付現時的乘客需求。因此，現階段未有計劃將專線小巴第 901 號線於深宵時份在機場島增設中途站。然而，運輸署已備悉有關意見，並會與營辦商在檢討路線服務時作出適當的考慮。

219. 葉培基委員表示，E23A 號線經常出現脫班情況，智能手機應用程式的實時到站時間預報亦不準確，他希望城巴作出改善。現時居民依賴實時到站時間預報系統計劃行程，若資料有誤會帶來不便。他希望城巴提供更多有關實時到站時間預報系統及手機應用程式的運作資訊，並詢問有關服務是使用全球定位技術，抑或在巴士到站時由車長手動更新資料。此外，由於大批居民於早上 7 時 30 分至 8 時輪候龍運 E33 號線，該時段的班次經常客滿，導致居民難以上車。他建議在上述時段增加班次，以改善乘車情況。

220. 羅耀華先生表示，龍運 E33 號線由機場開出的班次早上的平均載客率約七成，足以應付乘客需求。龍運會研究在早上 7 時 30 分至 8 時期間增加班次的建議，並會盡量調派載客量較高的巴士型號提供服務，以滿足乘客的需求。

(主席暫時離席，由副主席代為主持會議。)

221. 鍾佩怡女士表示，為了讓車長專心駕駛，新巴及城巴的自動報站系統在巴士行駛途中及抵站時無需車長人手操作。新巴及城巴的巴士均裝有全球衛星定位系統(GPS)，巴士快將抵站時，系統會自動報站。實時到站時間系統按照巴士的位置及過往行車記錄之數據等資料計算實時抵站時間予乘客參考。

XV. 有關提升港鐵東涌綫服務的提問  
(文件 T&TC 63/2019 號)

222. 主席暫時離席，由副主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士及香港鐵路有限公司(港鐵公司)公共關係經理-對外事務林圓女士。港鐵公司及運輸署的書面回覆已於會前送交委員參閱。

223. 周浩鼎議員因事提早離席，並委託葉培基委員代為簡介提問內容。

224. 林圓女士回應如下：

- (a) 港鐵公司一直因應東涌站的乘客需求改善站內設施，並已在本年 6 月下旬在東涌站 A 出口附近增設一部闊閘機，以便有需要的乘客(例如攜帶大型行李或推嬰兒車的乘客)使用。
- (b) 港鐵公司一直跟進東涌站 A 出口的增設扶手電梯工程，惟工程需經多個部門審批及設計需時，故現時仍未能展開工程。港鐵公司期望盡快展開及完成相關工程，並會適時向委員匯報進度。

225. 葉培基委員提出意見如下：

- (a) 隨着東涌多個大型住宅項目陸續入伙，包括興建中的裕泰苑及即將落成的 6 座東涌北居屋，加上酒店發展項目和即將啓用的東薈城二期，東涌人口及人流將不斷上升，他及其他委員不時在議會上提出相關提問，但港鐵東涌綫的服務及東涌站的設施始終未能滿足乘客需求。
- (b) 有不少居民指新增設的闊閘機可方便乘客(尤其長者和小童)直接經 A 出口前往巴士站轉乘接駁巴士。
- (c) 以往乘客在東涌站下車後由月台末端前往大堂約需 2 分鐘，現時則需約 2 分半至 3 分鐘，他相信東涌站人流會越來越多，所需時間亦會越來越長，故港鐵公司有必要盡快增設扶手電梯，以應付日常運作需要及作緊急疏散用途。
- (d) 目前只有一部運作緩慢的升降機連接車站月台及大堂，而且經常有大量乘客輪候使用，以致部分攜帶大型行李的乘客寧願使用扶手電梯而不使用升降機，對其他使用扶手電梯的乘客構成一定危險。他認為港鐵公司不但需研究增設扶手電梯，亦需加強升降機配套或在站內增設多一部升降機。
- (e) 過往議會曾就「東涌新市鎮擴展研究」進行討論，相關資料顯示東涌西延綫及東涌東站的工程將於 2023 年展開，但港鐵公司其後回覆委員查詢時，只表示已於 2018 年 1 月向政府提交鐵路方案建議書，未有提供工程時間表。現時距離 2023 年只剩 2 至 3 年時間，委員及市民都擔心工程會不了了之。就此，他詢問港鐵公司會否展開有關工程，如會的話，能否提供工程時間表及施工詳情。他表示單靠現有的巴士路線並不足以應付往來東涌及市區的交通需求，若不提升港鐵東涌站的服務及設施，他擔心東涌的交通問題會日趨嚴重，希望港鐵公司及運輸署盡快提供工程時間表以釋除公眾疑慮。

226. 蔡小敏女士表示，運輸及房屋局(運房局)早前就有關東涌西延綫及東涌東站工程進度的提問提交書面回覆，表示在敲定任何新鐵路方案前，政府會就方案細節諮詢公眾，包括立法會及相關區議會。就運房局的回覆，運輸署暫時沒有補充。

227. 傅曉琳議員表示，現時港鐵東涌站十分繁忙，近年有不少居民向她查詢 A 出口扶手電梯的啓用日期，而港鐵公司卻表示該扶手電梯在 2022 年才能正式啓用，她促請港鐵公司盡快完成該扶手電梯工程，以配合乘客的需要。此外，議會過往多次就東涌西延綫及東涌東站工程進行討論，而港鐵公司亦指有關工程預計在 2023 年展開及在 2026 年落成，可是相關部門及港鐵公司現時仍未能提供工程時間表。她希望港鐵公司盡快提供時間表，以便委員向居民說明有關情況。

228. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 運輸署的書面回覆指「鐵路項目涉及龐大的資本投資，政府需作出審慎的規劃」。東涌西延綫及東涌東站工程的造價為 60 億元，由 2000 年討論至今長達 19 年仍未有工程時間表，相反造價高達 860 億元的港珠澳大橋卻已在早前通車，他認為極不合理。
- (b) 根據《鐵路發展策略 2014》，政府會在 2020 年至 2024 年間落實興建東涌西延綫及東涌東站。他在 2016 年 3 月 21 日的交通及運輸委員會(交運會)及 2017 年 6 月 26 日的離島區議會會議上，就有關項目的落實時間詢問運房局和港鐵公司，並獲確認會在 2020 年至 2024 年間落實興建相關港鐵站。然而，2017 年的《施政報告》卻沒有再提及落實時間，陳帆局長更在半年前表示有關項目沒有時間表，他對此表示不滿。

229. 李嘉豪委員提出意見如下：

- (a) 港鐵東涌站的使用率不斷上升，晚上繁忙時間車廂經常擠滿乘客，隨着東涌人口持續增加，擠迫情況定會進一步惡化。他認為港鐵公司須盡快展開扶手電梯工程以應付新增人口需求，不應等到 2022 年才提供扶手電梯，希望港鐵公司盡快完成相關工程。
- (b) 除東涌西站外，亦有文件顯示東涌東站將於 2026 年投入服務，但最近卻有消息指港鐵公司需在完成填海工程及興建屋邨後，再評估是否有需要興建東涌東站。他認為港鐵公司既然一早知悉有關地點會興建屋邨，便應在進行填海工程前展開相關的交通配套工程(例如興建東涌東站)，而

不應待完成填海工程及興建屋邨後才評估是否需要興建東涌東站，導致工程無了期拖延，恐怕到 2040 年仍未能落成。他促請港鐵公司和運輸署盡快提交東涌東及東涌西站的工程時間表。

230. 蔡小敏女士表示，署方備悉委員有關東涌東及東涌西站，以及港鐵的使用率的意見，會向運房局反映，亦會向局方轉達有關提供東涌東及東涌西站落成時間表的要求。

231. 林圓女士表示，港鐵公司備悉委員有關東涌站設施的意見及建議，會向工程部門反映。有關新鐵路路線發展的提問，港鐵公司已提交書面回覆，暫時未有補充。

XVI. 有關建議冠亮 901 號線小巴調整路線的提問  
(文件 T&TC 64/2019 號)

232. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士及冠亮發展有限公司(冠亮)行政經理葉浩揚先生。冠亮的書面回覆已於會前送交委員參閱。

233. 葉培基委員簡介提問內容。

234. 葉浩揚先生簡介書面回覆的內容，並補充會後會提供冠亮 901 號線小巴由 2018 年 10 月至 2019 年 6 月的載客量數據供委員參考。

(會後註：冠亮發展有限公司已於 2019 年 9 月 17 日以書面形式給予葉培基委員關於由 2018 年 10 月至 2019 年 6 月之冠亮 901 號線小巴載客量數據作參考之用。)

235. 葉培基委員希望冠亮會後提供 901 號線的載客量數據，以便了解該路線的實際客量。他明白運輸署在考慮行車路線時，會一併考慮新路線會否與現有路線重疊或影響其他路線的運作，但就現時 901 號線不途經主要上班地點的安排，他認為署方未能善用資源，建議伸延有關路線的服務至機場島等較多人工作的地點，讓居民在交通阻塞或巴士脫班時有其他選擇。雖然龍運 N31 號線會在深夜時分駛經東涌市中心，但每半小時才開出一班，因此他建議伸延 901 號線的服務

範圍，以縮減等候時間。此外，因車資昂貴，901 號線載客量低，他希望署方及冠亮考慮有關建議並作出調整。

236. 郭平議員表示，在 901 號線投入服務前，委員已指出擬定的行車路線未必能配合乘客需求，並建議將路線改為由機場島前往東涌市中心及東涌西(即逸東邨和滿東邨)才前往機場。他質疑冠亮是否因目前 901 號線的載客量太低而不願提供有關數據，並詢問冠亮與運輸署簽訂的服務合約何時完結。根據冠亮的財政狀況，有關服務未必能維持至約滿，他建議延伸 901 號線小巴服務範圍，以滿足乘客的需求及改善其營運情況。

237. 葉浩揚先生表示，冠亮會與運輸署檢視調整 901 號線行車路線的可行性，包括延伸服務範圍至東涌市中心，並研究改善該路線的服務。

## XVII. 有關東涌區巴士站設施優化計劃進度的提問 (文件 T&TC 65/2019 號)

238. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士、龍運巴士有限公司(龍運)一級策劃及支援主任羅耀華先生、新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(城巴)總公眾事務主任鍾佩怡女士，以及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)副總經理陳天龍先生及行政顧問黃華先生。運輸署、龍運、城巴及嶼巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

239. 葉培基委員簡介提問內容。

240. 蔡小敏女士簡介書面回覆內容。

241. 鍾佩怡女士表示，城巴在迎禧路及迎東路共有 4 個巴士站。公司與嶼巴取得共識，共用在迎東路昇薈第二座對面的巴士站上蓋(由嶼巴興建)。城巴已向運輸署申請在迎禧路昇薈第八座對面的巴士站興建上蓋，並會研究及評估在迎東路昇薈第二座外的巴士站及迎東邨巴士站興建上蓋的必要及可行性。

242. 羅耀華先生簡介書面回覆內容。

243. 陳天龍先生簡介書面回覆內容。

244. 葉培基委員提出意見如下：

- (a) 他感謝運輸署提供離島區安裝座椅/顯示屏的巴士站名單(載於附表)予委員參閱，並詢問有「剔號」標示的巴士總站(包括東涌港鐵站巴士總站)是否會在 2019 年下半年安裝座椅或顯示屏。
- (b) 嶼巴 37M 號線的實時到站系統至今仍不時出現嚴重偏差，巴士尚未抵達迎東邨總站，顯示屏便已顯示巴士到站，不但浪費居民時間，更會影響嶼巴的形象，他促請巴士公司盡速作出改善。
- (c) 站內巴士到站系統進行測試已有兩年，他促請嶼巴盡快完成測試，讓系統能早日投入服務。

245. 郭平議員表示，他早前曾去信龍運要求在滿東邨龍運 E31 號線巴士站及逸東邨雍逸樓背後的裕東路巴士站加建上蓋，龍運以書面回覆表示將於本年年底進行工程，他詢問為何是次會議文件未有提供相關資料。

246. 主席提出問題及意見如下：

- (a) 大澳鄉事委員會前主席曾指大澳巴士站上蓋外觀欠佳，又無實用功能，要求更換，但相關部門至今仍未提供進一步資料，他查詢有關工程的進度。
- (b) 梅窩巴士總站人流眾多，但巴士站上蓋未能有效遮擋陽光。他曾就梅窩巴士站改善工程第一期去信土木工程拓展署，要求改善該巴士總站上蓋，署方回覆指有關工程會由嶼巴跟進，惟工程至今仍未開展。他詢問嶼巴有關梅窩巴士總站上蓋工程是否已包括在安裝座椅及巴士實時到站資訊顯示屏計劃內。
- (c) 他批評大嶼山的所有巴士站上蓋設計，並要求相關部門及巴士公司更換所有巴士站上蓋設施，而非只更換東涌巴士站上蓋。

247. 郭平議員表示他前年曾去信嶼巴要求在北大嶼山醫院對面巴士站增設上蓋，並獲嶼巴答允，但是次會議文件卻未有相關資料。

248. 葉培基委員表示，附表只列出安裝座椅及顯示屏的工程資料，他要求署方一併提供巴士站上蓋工程資料，以便委員跟進。

249. 蔡小敏女士表示，附表只載列政府資助安裝座椅及實時到站資訊顯示屏的巴士站位置及相關工程資料，至於建議在其他地點安裝座椅、顯示屏或巴士站上蓋，巴士公司會根據乘客需求及巴士站的地理環境，決定是否自資安裝設施，並請巴士公司就各委員的意見再作補充。此外，附表上的「別號」代表計劃安裝相關設施的巴士站位置，而「預計開展興建年份」代表預計施工時間。署方會視乎地理環境和技術等因素確定是否展開工程，而巴士公司會在相關安裝地點進行研究。

250. 黃華先生表示暫時沒有關於興建巴士站上蓋工程的資料，他會與相關組別跟進，並適時向委員匯報。

251. 余漢坤議員希望嶼巴就大澳巴士總站上蓋重建工程作出回應。他並不認同嶼巴提出的兩個建議方案，認為上蓋必須能為乘客遮擋風雨及陽光，外觀並非重要。據了解，嶼巴就興建上蓋進行問卷調查，他希望嶼巴簡介相關調查並提供結果，以便秘書處記錄。

252. 黃華先生表示，嶼巴上月向居民及乘客發出問卷，詢問對興建大澳巴士總站上蓋的意見，並在 7 月 15 日收回問卷。根據問卷調查結果，在上蓋前端外側安裝垂直向下鋁板(即「M」字擋板)的方案較受歡迎。嶼巴稍後會與運輸署商討進行招標及施工等事宜。

253. 羅耀華先生綜合回應如下：

- (a) 龍運建議在東涌港鐵站巴士總站增設座椅及顯示屏，但該站的地理位置和環境與其他龍運區內的巴士站情況不同，該巴士總站位於室內，因此不能與有蓋巴士站一併安裝顯示屏，而座椅款式亦與現有款式不同。龍運需因應實際環境，並與運輸署進行技術可行性研究後，才可決定工程能否如期落實。
- (b) 由於運輸署資助計劃並不涵蓋在滿東邨及雍逸樓的巴士站加設上蓋，因此會議文件沒有載述相關資料，但龍運會



繼續與運輸署跟進上述工程。

254. 郭平議員表示，龍運曾回覆表示在今年年底開展在滿東邨 E31 號線巴士站加設上蓋的工程，他希望龍運盡快提供相關巴士站上蓋的施工時間表。

255. 主席詢問巴士公司與運輸署是否已取得共識，在政府資助計劃下為離島區 13 個有蓋巴士站進行相關工程。他詢問該 13 個有蓋巴士站是否全部位於新市鎮，而不屬於大嶼山的其他範圍。

256. 陳天龍先生表示，該 13 個設置座椅的有蓋巴士站並非全部位於新市鎮，而只是嶼巴的服務範圍，約有 2 至 3 個元朗區的巴士站亦包括在內。除獲資助計劃涵蓋的巴士站外，如財政許可，嶼巴會考慮在其他巴士站設置座椅。

257. 主席表示，為配合大嶼山的整體發展，政府投放資源在區內巴士站安裝座椅及實時到站資訊系統，但嶼巴竟將資源調撥到元朗區，做法欠妥，嶼巴在區外安裝設施，應運用公司資源。

258. 陳天龍先生表示，參與資助計劃的巴士站須在 2016 年前落成，而且必須符合指定技術條件(例如距離路旁最少 1.5 米)。離島區內許多巴士站人流不足或未能符合有關技術條件，嶼巴最終選定 13 個符合條件的巴士站。嶼巴歡迎委員建議其他巴士站位置安裝座椅，並會慎重考慮。

259. 主席表示大嶼山巴士站人流眾多，巴士班次頻密，他質疑有關很多巴士站人流不足的說法。

260. 郭平議員不滿嶼巴將優化離島區巴士站設施的資源調撥到元朗區，並在事前未有就有關事宜提交區議會討論，對離島居民並不公平，他又認為運輸署對巴士公司監管不力。

261. 主席表示，冠忠巴士同樣在大嶼山行駛，兩間公司的巴士難以識別。

262. 蔡小敏女士表示，剛才就巴士站設施的回應只包括離島區巴士站，元朗區的巴士站不包括在內。事實上，除了東涌，巴士公司亦會在資助計劃下，於多個位於大嶼山南部的巴士站安裝座椅或顯示屏，詳情可參考附表編號 30 至 43。

263. 主席希望署方提供有關增設座椅和顯示屏工程的時間表。

264. 陳天龍先生表示，嶼巴希望在人流較多的巴士站安裝座椅，但嶼南有許多巴士站已安裝玻璃纖維或混凝土座椅，因此符合安裝座椅條件的巴士站為數不多。

265. 何進輝議員表示曾向民政處及巴士公司反映嶼南巴士站的問題。新圍村巴士站鄰近行人路，乘客等候巴士時可能會阻礙行人，暑假期間的情況尤為嚴重。他要求巴士公司、路政署及地政總署將巴士站移入約 1 至 1.5 米，以騰出空間供行人使用。

266. 黃華先生表示，嶼巴對遷移新圍村巴士站建議持開放態度，惟相關土地業權並非嶼巴所有。

267. 何進輝議員詢問是否不能遷移新圍村巴士站。

268. 主席建議委員就新圍村巴士站的建議提供資料予嶼巴跟進。

269. 余漢坤議員表示，會與何進輝議員去信要求相關部門研究建議是否可行，以及在交運會會議上討論。

#### XVIII. 有關加強龍運 E41 號線巴士服務的提問 (文件 T&TC 66/2019 號)

270. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署高級運輸主任/離島 1 蔡小敏女士及龍運巴士有限公司(龍運)一級策劃及支援主任羅耀華先生。龍運的書面回覆已於會前送交委員參閱。

271. 郭平議員簡介提問內容。

272. 羅耀華先生簡述書面回覆內容。

273. 蔡小敏女士表示，運輸署一直密切關注巴士的服務水平，並不時進行實地調查。最近一次調查結果顯示，龍運 E41 號線往大埔頭方向最繁忙一小時的載客率約六成，足以應付乘客需求。署方會繼續密切留意有關路線的服務，如發現有服務不足的情況，會適時與巴士公司跟進。

274. 郭平議員表示曾多次去信龍運要求加強 E41 號線的服務，並於本年 5 月 20 日的交通及運輸委員會會議上提出有關要求。不少居民反映 E41 號線的乘客眾多，載客率不只六成，希望龍運於早晚繁忙時段增加該路線的特別班次。

## XIX. 工作小組報告 交通及運輸委員會工作小組

275. 主席表示，有關工作小組報告已置於席上，供委員參閱。

276. 余漢坤議員表示，在 7 月 3 日的交通及運輸委員會(交運會)工作小組會議上，小組成員已就政府自設船隊，以及在東涌道增設交通安全措施和禁區安排進行討論，希望運輸署盡快回覆。

277. 委員備悉及通過上述工作小組報告。

278. 主席表示，在該次交運會工作小組會議上，小組成員建議署方重新考慮在東涌道增設交通安全措施及發出額外臨時禁區通行許可證，並在今次交運會會議匯報最新情況。

279. 阮潔鳳女士表示，就東涌道增設交通安全措施，署方仍在進行整體檢視。除早前建議增加 5 個「慢駛」道路標記外，署方亦考慮加設一些交通標誌，並正審視現有過路處的設計，包括設置安全島或其他設施。署方已相約東涌鄉事委員會(鄉事會)於 7 月底舉行會議，詳細商討有關方案。

280. 冼佳慧女士表示，署方會檢討現行發放禁區許可證的準則及安排，以平衡鄉事會的需要及符合公平的原則。其間，署方會作出臨時安排，按特殊情況加快審批申請。

281. 主席請運輸署提供有關簽發禁區許可證的工作報告及相關文件。離島區議會在 2009 年的會議上，通過某些地區的居民不獲發禁區許可證，梅窩現時仍有 3 條鄉村的居民不獲發禁區許可證，另外，大澳礮頭村居民也不獲發禁區許可證，他認為署方需作出交代。

282. 余漢坤議員希望屆時可出席運輸署與鄉事會的會議。

283. 冼佳慧女士表示，署方早年曾更改大嶼山封閉道路的範圍，並在 2008 年及 2010 年就修訂封閉道路的安排進行諮詢。主席提及的區議會諮詢文件是在首長會提出，會後她會向各委員分發相關文件。

## XX. 其他事項

### 路政署小型交通改善項目及施工時間表

284. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署區域工程師/離島溫志堅先生。署方在會前提交一份截至本年 7 月中旬離島區的小型交通改善項目及施工時間表，有關文件已置於席上，歡迎委員查詢和提出意見。

285. 黃華先生詢問有關第 11 項嶼南路水口擬增設巴士站的位置詳情，並表示嶼南道及羗山道的樹枝修剪至約 3 米，單層及雙層巴士駛過時會被樹枝掃過。他詢問署方修剪樹枝是否有高度限制。

286. 容詠嫦議員表示，不少愉景灣居民投訴於 7 月 21 日深夜，中環 3 號碼頭(往愉景灣)突然關閉，即使向當值職員查詢亦不獲解釋，只表示是按警方指示。由於香港興業國際集團有限公司蔡國璋先生及愉景灣交通服務有限公司(交通公司)曾啟亮先生已離席，未能回答問題，她詢問警方代表余兆彬先生為何作出有關安排；若不知情，希望會後以書面回覆。

287. 余兆彬先生表示並不知情，並會在查詢相關同事後，以書面回覆容詠嫦議員。

(會後註：警方於會後聯絡交通公司負責人，知悉在 7 月 21 日晚上，該公司職員因應現場情況而關閉中環 3 號碼頭(往愉景灣)部分出入口，只提供有限度渡輪服務，警方並沒有參與相關決定。警方及交通公司代表已向容詠嫦議員交代有關情況。)

288. 何進輝議員表示由嶼南道往貝澳方向的路牌標誌沾滿灰塵，特別在颱風過後，更有樹葉被吹到反光牌上，他不知道應由哪個部門負責清潔工作，惟已邀請義工於晚上清潔反光牌，以測試清潔後的效果。

289. 溫志堅先生表示，嶼南路水口的巴士停車灣工程位置接近足球場，至於修剪樹枝事宜，他會向相關同事反映，並表示在嶼南道的樹木部分由路政署管理，部分則由地政總署、康文署及漁護署管理，因此他未能確定相關樹枝修剪工程應由哪個部門負責。根據路政署維修合約條款，修剪樹枝的高度應為 6 米，其他部門與路政署的規定或有不同，因此他暫未能代其他部門作出回應。

290. 黃華先生表示，路邊樹木橫枝在修剪後，單層巴士駛過時仍會被樹枝掃過，因此他詢問路政署修剪樹枝的高度有否限制。

291. 溫志堅先生表示，根據路政署維修合約條款，修剪樹枝的高度應為 6 米，惟需實地視察，了解相關樹木由哪個部門管理。

292. 黃華先生詢問修剪樹木橫枝是否不屬於路政署的工作範疇。

293. 溫志堅先生表示在獲悉樹木是由哪個部門管理後，會以電郵方式把委員的意見轉告相關部門，然後回覆委員。

294. 主席建議路政署與黃華先生，並邀請黃福根委員一同實地視察。

295. 溫志堅先生表示，有關清潔路牌事宜，他會向相關同事反映，以便進行清理。

## XXI. 下次會議日期

296. 主席表示，為進行新一屆區議會選舉，區議會將由 2019 年 10 月 4 日起暫停運作，直至現屆區議會任期結束，即 2019 年 12 月 31 日。在暫停運作期間，區議會及其轄下的委員會和工作小組的會議及活動，都必須暫停。因此，原定於 2019 年 10 月 4 日之後舉行的區會議及其轄下委員會和工作小組的會議，將會取消。

297. 會議在下午 7 時 37 分結束，下次會議將於 2019 年 9 月 23 日 (星期一)下午 2 時正舉行。

-完-