

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議紀錄

日期：2023 年 9 月 18 日(星期一)

時間：下午 2 時正

地點：香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 14 字樓
離島區議會會議室

出席者

主席

黃秋萍女士

副主席

何紹基先生 (約於下午 5 時 20 分離席)

議員

余漢坤先生, MH, JP (約於下午 4 時 45 分離席)

黃文漢先生, MH

周玉堂先生, SBS, MH

何進輝先生

吳文傑先生 (約於下午 5 時 30 分離席)

溫揚堅先生 (約於下午 5 時 25 分離席)

郭 平先生

方龍飛先生

劉舜婷女士 (約於下午 2 時 20 分入席，約於下午 6 時 05 分離席)

應邀出席者

布佩雯女士	運輸署 總運輸主任／渡輪檢討
蔡小敏女士	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 2
鄭兆君先生	運輸署 運輸主任／渡輪策劃 4
盧鳳燕女士	路政署 區域工程師／一般職務(4)A
吳玉萍女士	地政總署 高級產業測量師／土地供應 7(土地供應組)
梁灼君先生	地政總署 產業測量師／土地供應 7(1)(土地供應組)
曾獻忠先生	澳昱冠(香港)有限公司 項目土木工程師
陳俊維先生	澳昱冠(香港)有限公司 助理土木工程師
施志恒先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 首席工程師
鍾佩怡女士	城巴有限公司 企業傳訊經理
曾健鋒先生	城巴有限公司 高級企業傳訊主任
溫惠炎先生	龍運巴士有限公司 經理(車務)
鄧政傑先生	龍運巴士有限公司 助理經理(策劃及發展)
聶珮林女士	龍運巴士有限公司 助理經理(公共事務)
朱錦鴻先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 高級經理(營運及行政部)

列席者

李 豪先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
康 璞女士	路政署 工程師／離島(2)
楊玉珊女士	運輸署 高級運輸主任／離島 1
馮羨儀女士	運輸署 高級運輸主任／離島 2
黃睿謙先生	運輸署 工程師／離島 1
溫錦行先生	土木工程拓展署 工程師／22 (大嶼山)
劉一峰先生	香港警務處 大嶼山警區行動主任
何理業先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 地區關係及事務經理
林惠玲女士	港九小輪有限公司 總經理
曾啟亮先生	愉景灣航運服務有限公司 交通運輸高級經理
張 羽先生	新渡輪服務有限公司 董事總經理
黃 麗女士	新渡輪服務有限公司 人力資源部經理

秘書

張凱琴女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)3
-------	--------------------

因事缺席者

黃漢權先生

歡迎辭

1. 主席歡迎各委員、機構及政府部門代表出席會議，並介紹新渡輪服務有限公司董事總經理張羽先生，他暫代周淑敏女士。
2. 委員備悉黃漢權議員因事未能出席會議。

I. 通過 2023 年 7 月 24 日的會議紀錄

3. 主席表示，上述會議紀錄已收錄各政府部門、嘉賓講者及委員的修改建議，並於會前送交各委員審閱。
4. 委員以舉手方式進行表決，一致通過會議紀錄。

(贊成的議員包括：黃秋萍主席、何紹基副主席、余漢坤議員、黃文漢議員、周玉堂議員、何進輝議員、吳文傑議員、溫揚堅議員、郭平議員及方龍飛議員。)

II. 離島渡輪服務現行牌照期中期檢討 (文件 T&TC 32/2023 號)

5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：運輸署總運輸主任／渡輪檢討布佩雯女士、高級運輸主任／渡輪策劃 2 蔡小敏女士及運輸主任／渡輪策劃 4 鄭兆君先生。
6. 布佩雯女士簡介文件內容。
7. 余漢坤議員提出意見如下：
 - (a) 新渡輪服務有限公司(新渡輪)及港九小輪有限公司(港九小輪)早前分別申請加價 45%及 100%，最終分別調整多程票價加幅至 3.9%及 8%。大部分委員均認為上述加幅可以接受。

- (b) 部分離島地區除了渡輪外，並無其他交通工具可供居民選擇。惟渡輪服務屬商業營運，並非由政府管理。因此，他曾多次建議政府為離島居民建設交通基建，以直達他們住所附近或門口。
- (c) 他請秘書處致函運輸及物流局，要求局方於 2024 年年初就長遠的渡輪政策進行全面檢討及討論。現時的渡輪服務主要由兩至三間規模較大並自設船隊的公司投標，以致規模較少的公司難以競爭。他曾要求政府提供船隊，並鼓勵規模較少的公司投標，以增加競爭及降低票價。
- (d) 現時兩間電力公司都設有燃油穩定基金，他希望政府為渡輪公司設立類似的燃油穩定基金，以助穩定票價。

8. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 他同意余漢坤議員有關設立燃油穩定基金以助穩定票價的建議。
- (b) 現時政府資助渡輪公司購買以燃油及電力驅動的混合動力船，他希望運輸署研究將所有渡輪改為電動渡輪，以符合可持續發展的原則。
- (c) 政府經常為渡輪公司提供各種補貼，他希望運輸署做好監管渡輪公司的工作，確保公帑用得其所。
- (d) 至於票價方面，「中環—榕樹灣」、「中環—索罟灣」及「中環—坪洲」航線的成人單程票價加幅均超過 10%，遠高於通脹率，他擔心會對有關居民造成財政壓力。
- (e) 委員曾多次建議發展碼頭上蓋物業，將店舖出租予零售商戶，經營餐廳、超級市場、咖啡店、特色小店或 24 小時便利店，以增加非票務收入，從而穩定票價。另外，有見政府正積極推動夜市，他認為中環碼頭面對夜色優美的維多利亞港，相信如果在中環碼頭舉辦夜市，將會吸引不少人流。

(f) 南丫島居民反映碼頭的風扇骯髒，並要求放寬可攜帶上船的貨物種類及體積限制，希望署方跟進。

(g) 他建議渡輪公司為企業或個人乘客提供包船服務，以增加收入。

9. 溫揚堅議員希望將即日來回票的回程期限延長至 72 小時。另外，他表示碼頭間中有排長龍購買船票的情況，有機會令乘客錯過班次，令行程延誤。

10. 方龍飛議員表示政府為渡輪公司的虧蝕提供高額補貼，他質疑渡輪公司因而未有妥善管理員工開支。他建議政府收回渡輪服務的專營權，並聘請管理公司負責營運管理，以便監管各方面的營運開支，從而控制渡輪票價及減少補貼金額。

11. 劉舜婷議員表示「中環—榕樹灣」、「中環—索罟灣」及「中環—坪洲」航線的成人單程票價加幅約 19%，加幅較其他航線高，她希望運輸署調整上述加幅。另外，購買即日來回票的乘客須在碼頭購票，但購票人數眾多，乘客需花上大量時間排隊，情況在假日尤甚。乘客購買即日來回票後須在入閘機掃描票上的二維碼，但碼頭的五部入閘機中，只有兩部設有二維碼掃描器，乘客往往需要排隊入閘，因而有機會錯過班次，令行程延誤。她希望署方及渡輪公司跟進上述問題。

12. 何紹基副主席贊成發展碼頭上蓋物業，以增加非票務收入，從而穩定票價。另外，他認為如果現時的渡輪政策維持不變，政府便需要繼續補貼渡輪公司，渡輪公司亦會不時以通脹或人力資源開支增加為由而提出加價。他認為私營公司經營渡輪服務並不容易，除了盈利低，還要依賴政府的高額補貼。他希望運輸署檢討長遠的渡輪政策，以徹底解決問題。

13. 布佩雯女士綜合回應如下：

(a) 政府推出的船隻資助計劃，分兩個階段為 10 條離島渡輪航線採購新船。第一批新船預計最快於本年年底到達香港，並於 2024 年第一季開始陸續投入服務。另外，四艘混合動力船隻最快於 2024 年年中到達香港。在新船投入

服務後，運輸署會檢視新船的實際營運情況(包括營運成本)，並評估新船對渡輪公司的服務及收益的影響，再檢討及考慮第二階段的船隻資助計劃的相關安排。

- (b) 雖然現時署方未有為渡輪公司設立燃油穩定基金，但署方在離島渡輪航線牌照期開始時已定立利潤分享機制，規定營辦商須透過提供票務優惠，與乘客對分超出平均 6% 盈利率的額外盈利，以減低乘客的票價負擔。
- (c) 署方對渡輪服務有嚴謹的監管機制，渡輪公司每年須向署方提交經核數師核實的帳目，以確保署方能掌握渡輪公司的實際營運情況(包括載客量、收入、各項開支及回報等)。署方會因應渡輪公司的財政狀況及乘客量等因素，調整票價加幅。
- (d) 由於票務系統所限，港九小輪為「中環—榕樹灣」、「中環—索罟灣」及「中環—坪洲」航線將推出的即日來回票的回程期限無法延長至 72 小時。署方鼓勵居民使用多程票，並將可乘搭次數由原本二十程改為十程，而有效期則由購票後三十日延長至六十日，署方相信多程票可滿足大部分居民的需要。票價加幅方面，即日來回票的票價加幅為 8%，而使用多程票比較現時使用單程票的實際加幅只有約 4.8%。
- (e) 署方鼓勵渡輪公司積極拓展非票務收入，以補貼日常營運開支。署方除了為碼頭(包括坪洲渡輪碼頭、長洲渡輪碼頭及中環渡輪碼頭)進行改善工程外，亦將會在重建長洲渡輪碼頭的項目下加設商鋪，希望能幫助渡輪公司增加非票務收入。另外，署方不時鼓勵渡輪公司與商業機構合作，提供包船服務，以增加非票務收入。

14. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他希望秘書處致函運輸及物流局，要求局方在下一屆區議會成立後，就渡輪政策進行全面檢討及討論。
- (b) 他詢問以可再生能源驅動的船種的分配、有關船種能節省

多少燃油開支，以及何時會將所有船隻改為以可再生能源驅動。

(c) 至於燃油穩定基金方面，他希望局方參考環境及生態局多年來穩定電價的做法。

(d) 局方、署方及渡輪公司並非開拓非票務收入的專家，現時由局方及署方協助渡輪公司增加非票務收入的做法只是杯水車薪。他希望署方能成立非票務收入諮詢委員會，邀請業界人士協助策劃方案(包括電力供應、消防設備、場地的通達性等)。在疫情期間，署方完成中環碼頭頂層的裝修，但後來業界向他反映，有潛在租客因場地裝潢過於美觀，擔心在租用期間一旦造成損毀，復原費用會過於高昂，因而放棄租用相關場地。他重申希望署方成立由專業人士組成的督導委員會，以協助渡輪公司增加非票務收入。

15. 主席表示部分離島居民每個月只出入離島兩至三次，上述的多程票優惠並不適合他們。此外，她希望署方更新系統，以便將即日來回票的回程期限延長至 72 小時，方便離島居民。她亦詢問署方會否成立專責小組檢討長遠的渡輪政策。

16. 布佩雯女士表示運輸署會繼續積極聯絡相關部門(包括建築署及機電工程署)，以改善碼頭的營運環境及設施，從而協助渡輪公司增加非票務收入。另外，據她所知，港九小輪已優化碼頭的人閘機。她請港九小輪總經理林惠玲女士解釋有關票務系統的運作情況。

17. 林惠玲女士表示相關碼頭原本只有兩部入閘機可以掃描即日來回票上的二維碼，但港九小輪已為其餘的入閘機加裝二維碼掃描器。至於購買即日來回票方面，榕樹灣渡輪碼頭現時設有一個售賣即日來回票的櫃位，並已額外加設三部接受以八達通卡付款的自助票務機；坪洲渡輪碼頭除了設有兩個售賣即日來回票的櫃位外，亦加設了兩部自助票務機。另外，由於票務系統所限，現時無法將即日來回票的回程期限延長至 72 小時，因此運輸署及港九小輪為乘客提供彈性較大的多程票優惠(在六十日內乘搭十程)。港九小輪會與承辦商積極研究更新系統，以延長即日來回票的回程期限至 72 小時。

18. 主席希望運輸署跟進港九小輪的系統更新事宜。
19. 布佩雯女士表示運輸署會要求港九小輪跟進碼頭風扇的清潔問題。至於放寬可攜帶上船的貨物種類及體積限制方面，她請郭平議員於會後提供詳細資料，以便跟進。成立專責小組方面，現時署方的渡輪小組專責監察渡輪的日常營運，並與運輸及物流局研究長遠的渡輪政策。署方歡迎委員深入討論長遠的渡輪政策。
20. 余漢坤議員表示如下：
- (a) 他並非要求成立專責小組，而是要求就渡輪政策進行全面檢討及討論。在討論中，他將會要求成立委員會，以協助渡輪公司增加非票務收入。雖然運輸署表示會要求相關部門協助，但相關部門只負責提供硬件，他認為有關硬件未必適合商業營運。舉例而言，縱使碼頭有足夠的電力供應及消防設備等硬件，也不代表會帶來人流及利潤。他建議邀請商界人士加入上述委員會。
 - (b) 他詢問主席及委員是否同意以交通及運輸委員會(交運會)的名義致函運輸及物流局局長，要求局方盡快準備上述的討論，並於下一屆離島區議會成立後進行上述討論，討論內容包括(1)燃油穩定基金、(2)成立非票務收入諮詢委員會、(3)為離島增設交通基建，以及有關補貼範疇及金額(例如興建三條連接相關島嶼的大橋的總投資為2,000億元，如果每年以上述金額的1%作為離島渡輪航線的補貼，每年則有20億元的補貼額)；以及(4)何時會將所有船隻改為以可再生能源驅動，以及有關船種能節省多少燃油開支等。他希望協助制定長遠的渡輪政策，避免日後渡輪公司再次提出大幅加價。
21. 委員以舉手方式進行表決，一致通過以交運會的名義致函運輸及物流局局長，要求就長遠的渡輪政策進行全面檢討及討論。
- (贊成的議員包括：黃秋萍主席、何紹基副主席、余漢坤議員、黃文漢議員、周玉堂議員、何進輝議員、吳文傑議員、溫揚堅議員、郭平議員、方龍飛議員及劉舜婷議員。)

(會後註：秘書處已於 2023 年 10 月 16 日致函運輸及物流局。)

22. 方龍飛議員表示不清楚碼頭上蓋物業的業權是否屬於政府，如果有關業權屬於政府，他建議由政府部門管理，而渡輪公司則專注經營渡輪業務。渡輪公司一方面收取政府的大額補貼，另一方面於錄得虧損時便申請加價，變相增加乘客的財政負擔。他希望運輸署做好把關及監管工作，確保公帑得以善用。

23. 布佩雯女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署曾於 2018 年至 2019 年檢視離島渡輪航線的長遠營運模式，當時署方亦有考慮由政府聘請管理公司管理船隊的運作，但相關的行政費用未必較現時由資深渡輪公司管理的營運開銷低。
- (b) 現時香港的公共交通服務主要由私人營辦商營運，除了離島渡輪航線外，政府甚少為私人營辦商提供直接補貼。署方會做好把關工作，盡量將票價加幅減至最低。
- (c) 渡輪公司會在本年 9 月 24 日(即加價當天)加派人手到碼頭協助乘客購買即日來回票及加設流動八達通機，並會預先印製足夠的即日來回票，以方便乘客購票及登船。署方及渡輪公司亦會派員到碼頭密切監察乘客購票及登船的情況。

III. 新界大嶼山長沙海沙徑的擬議道路工程 (文件 T&TC 31/2023 號)

24. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：地政總署高級產業測量師／土地供應 7(土地供應組)吳玉萍女士、產業測量師／土地供應 7(1)(土地供應組)梁灼君先生；路政署區域工程師／一般職務(4)A 盧鳳燕女士；澳昱冠(香港)有限公司項目土木工程師曾獻忠先生及助理土木工程師陳俊維先生；以及萬利仕(亞洲)顧問有限公司首席工程師施志恒先生。

25. 曾獻忠先生利用投影片簡介文件內容。
26. 余漢坤議員提出意見如下：
- (a) 他詢問在 2017 年公布的可持續大嶼藍圖內「北發展、南保育」的總體原則下，地政總署仍持續賣地，會否有違上述原則。由於香港住宅供應有限，他並不反對署方賣地，以供應更多優質房屋。他詢問署方預計相關私人住宅發展會為當區增加的汽車流量及公共泊車位需求。現時大澳的泊車位供不應求，他擔心區內人口增加會令問題惡化。
 - (b) 地政總署在賣地方面效率十分高，相關土地在賣地後三至五年便興建完成並可供入伙，但處理居民的舊屋重建及丁屋申請卻往往需時十多年。他希望署方可將處理此類申請的時間縮短至三至五年，以解決有關居民的住屋需要。
27. 郭平議員提出意見如下：
- (a) 他詢問地政總署相關道路工程是否需要砍伐或移除樹木。如是，署方有否獲得相關部門(包括樹木管理辦事處)的批准。他詢問署方需要砍伐的樹木數量，以及當中有否包括受保護的樹木(例如土沉香)。
 - (b) 由於海沙徑的出入口連接嶼南道，他詢問地政總署有否考慮相關路道能否應付區內人口增加所帶來的交通流量增長，以及需要因應有關住宅發展項目而簽發的大嶼山封閉道路通行許可證的數量。在本年九月初的連場暴雨後，伯公坳及附近道路的路面出現損毀。由於相關路段的交通流量已非常大，他擔心路面無法負荷進一步增長的交通流量。他希望署方在發展土地項目的同時，亦考慮相關的民生問題。
28. 何進輝議員表示擬議道路為掘頭路，他建議將該道路接通海沙徑、金灣海岸或附近屋苑的道路，以疏導嶼南道的車流。另外，嶼南道及東涌道無法負荷進一步增加的交通流量。他要求擴闊東涌道，以應付未來的需要，並提醒地政總署及規劃署盡早規劃，否則，相關屋苑落成後便無法實施工程。

29. 黃文漢議員提出意見如下：

- (a) 他詢問地政總署為何有關地段不用作興建公屋及居屋。他認為由政府興建道路，再出售鄰近地段用作興建高級私人住宅的做法不公平。
- (b) 有關工程將擴闊海沙徑至大約 7.9 米寬的雙線雙程行車道，他詢問署方會否擴闊嶼南道路面至 7.9 米。他質疑署方每年出售大嶼南土地用作興建豪宅而不批出相關土地興建公屋的做法。
- (c) 委員曾要求署方在大嶼南興建正規的道路，但署方至今仍未落實興建工作，卻不斷為大嶼南的豪宅用地修建道路，此做法對大嶼南居民不公平。

30. 吳文傑議員詢問地政總署為何為私人住宅發展用地興建私人道路，而且相關道路是掘頭路，只是便利有關屋苑的居民。他建議將有關道路接通海沙徑及附近屋苑的道路，以分流交通。大嶼南的部分道路及芝麻灣路非常狹窄，但署方多年來未有改善上述問題。另外，隨着新住宅發展項目落成及居民人數增加，梅窩公共泊車位不足的問題更趨嚴重，他希望相關部門解決上述問題。

31. 何紹基副主席反對相關部門利用公帑為私人住宅項目興建私人道路。

32. 吳玉萍女士綜合回應如下：

- (a) 有關賣地地段的用途和發展參數是參照大嶼山南岸分區計劃大綱核准圖而釐定，基於保育考量及相關的發展限制，現時容許最大的地積比率為 0.4 倍。
- (b) 雖然海沙徑的道路工程由政府刊憲，但相關道路由發展商負責興建。
- (c) 至於舊屋重建及丁屋申請的處理方面，地政總署備悉委員的意見並會轉交離島地政處跟進。

33. 盧鳳燕女士表示路政署已委託顧問公司進行交通影響評估。根據有關交通影響評估報告，相關道路在繁忙時段的交通流量屬可接受水平。她請顧問公司詳細講解有關報告內容。

34. 施志恒先生表示顧問公司估算在上午繁忙時段分別會有十一架次及四架次車輛駛出及駛入有關住宅發展項目，而在下午時段，會有大約三至四架次車輛出入。整體而言，嶼南道至東涌路及石門甲路的交通流量將維持在可接受水平。

35. 盧鳳燕女士表示擬議道路工程將會影響十八棵樹木。發展商會研究是否原址保留或移除上述樹木。如需移除樹木，發展商須根據有關政府部門的要求及指引，提交樹木補償計劃予相關部門審批。

36. 余漢坤議員明白顧問公司預計的新增車輛數目不會對交通流量造成很大影響。然而，他表示現時梅窩的泊車位嚴重短缺，如增多十數架車停泊在梅窩，問題將進一步惡化。他希望相關部門做好公共泊車位的規劃。另外，他希望吳玉萍女士向地政總署及發展局反映舊屋重建及丁屋申請審批需時過長的問題，並希望署方或局方研究增加人手及簡化有關審批流程。

37. 何進輝議員詢問地政總署，海沙徑的擬議道路工程竣工後，上述道路會由發展商還是政府部門管理。他重申希望署方接通海沙徑、金灣海岸或附近屋苑的道路。

38. 郭平議員表示顧問公司稱根據交通影響評估，會有四架次車輛出入相關道路。他詢問長沙用地的私人住宅是否只有四個單位。另外，他質疑部門將所有工作交予顧問公司處理，而顧問公司同時負責興建及顧問工作，當中會否涉及利益衝突。

39. 黃文漢議員反對政府投放資源為長沙的私人住宅發展項目用地興建道路。

40. 吳玉萍女士表示會向離島地政處反映舊屋重建及丁屋申請審批需時的問題，如需要，會向地政總署及發展局反映人手並審批流程事宜。她重申，發展商會負責擬議的海沙徑擴闊工程，當中涉及的工程費用由發展商承擔，而有關道路興建完成後會交由政府管理，不會

成為私人道路。由於擬議道路工程涉及刊憲，署方希望透過是次會議，請委員備悉擬議道路工程，並提供意見。

41. 盧鳳燕女士綜合回應如下：

- (a) 關於梅窩泊車位不足的問題，路政署會轉交運輸署跟進。
- (b) 嶼南道連接至金灣海岸的問題，署方會與運輸署跟進。
- (c) 署方聘請顧問公司進行技術研究，其研究報告須呈交至相關政府部門進行審批。是次項目的可行性研究由澳昱冠(香港)有限公司及萬利仕(亞洲)顧問有限公司負責，發展商日後還需要聘請其他顧問公司進行詳細研究，其研究報告亦須呈交至相關政府部門進行審批。因此，當中並不涉及利益衝突。
- (d) 至於樹木方面，署方建議移植受影響的一棵土沉香。至於其他樹木可能因道路工程而需要砍伐，政府會要求長沙住宅用地的發展商，在工程開展前進行詳細的樹木調查和提交樹木保護建議，而有關建議必須符合有關部門的要求並按照既定指引作出樹木種植補償。

42. 施志恒先生表示顧問公司根據《運輸策劃及設計手冊》及擬議長沙住宅用地發展的單位數量及面積，對有關項目產生的車流量進行了行程產生量估算，從而估算相關路口所增加的交通流量。顧問公司預計在長沙住宅項目入伙後，新增的車輛為相關道路帶來的交通流量均屬可接受水平。

43. 何進輝議員表示約六年前開始，嶼南道的交通流量已非常大。考慮到大灣區將來的發展以及旅遊業復甦，加上區內將有數個新屋苑落成，他詢問有關部門有否計算上述因素帶來的交通流量，以避免嶼南道日後出現交通擠塞。另外，他建議將擬議道路工程改為接駁至東涌道，而非嶼南道，以免阻礙大嶼山居民出入。

44. 主席質疑發展商在完成興建相關道路後，道路會交由政府管理，但為何有關道路只便利私人住宅的居民。

45. 吳玉萍女士表示擬議道路項目附近亦設有長沙政府度假屋、匯豐度假屋、一個已落成的私人發展項目及其他物業，相關居民及設施使用者亦可使用上述道路，因此，擬議道路並非只便利私人住宅的居民。

46. 盧鳳燕女士表示路政署及顧問公司於 2019 年展開相關的交通流量評估，並於 2019 年 12 月 3 日及 2020 年 12 月 17 日早上及晚上的繁忙時段於現場進行交通流量統計，有關報告已提交予運輸署及有關部門審批。另外，有關嶼南道現有的交通問題，署方會與運輸署研究可行的改善方案。

47. 主席詢問運輸署大嶼山一般道路的闊度。

48. 黃睿謙先生表示現時嶼南道及羗山道的闊度大約六至七米。至於梅窩泊車位的情況，運輸署一直密切監察整個大嶼南的泊車位使用情況，亦理解居民的泊車需求殷切。每當區內有新發展或重建項目，署方會要求增設泊車位。另外，現時梅窩銀樹街的收費停車場仍有剩餘泊車位可供使用。

49. 主席表示大嶼山一般道路的闊度只有大約六米，但接近私人專用的擬議道路卻有 7.9 米闊，她詢問相關部門大嶼山未來的道路規劃安排。

50. 黃睿謙先生表示大嶼南的道路興建已久，未必能完全符合現時的道路設計標準，但政府多年來一直為大嶼南的道路進行不同的改善工程。運輸署會繼續為羗山道、嶼南道及大澳道等道路開展不同的改善工程，以改善行車狀況。

51. 盧鳳燕女士表示擬議道路 7.9 米闊符合運輸署的標準。雖然標準道路闊度應為 7.3 米，但由於海沙徑有較多彎位，所以路政署及顧問公司提議將相關位置擴闊至 7.9 米。她重申，擬議道路於建成後，將會開放予公眾使用，並非只供新住宅項目的居民使用，海沙徑附近的長沙政府度假屋、匯豐度假屋及其他私人住宅發展項目的使用者及居民亦可以使用上述道路。

52. 黃文漢議員詢問為何只有數架車輛使用的道路需要 7.9 米闊，而鄉村的道路卻十分狹窄。

53. 何進輝議員詢問既然發展商可負責興建相關道路，部門能否批准大嶼山各鄉村居民自行興建道路，以方便村民出入。

54. 主席表示大嶼山的道路狀況差劣而且險峻，她詢問部門會否考慮先改善大嶼山的道路及羌山道的彎位，然後才興建擬議道路項目。

55. 黃睿謙先生表示根據嶼南道的交通意外數目，嶼南道的整體道路情況屬安全。運輸署會繼續進行不同的道路改善工程，以進一步改善行車狀況。他表示相關工程與海沙徑的擬議道路工程沒有直接關係。另外，由於鄉村道路並不在運輸署的管轄範圍內，所以他未能作出回應。

56. 余漢坤議員建議以交運會的名義致函行政長官，詢問可否讓鄉村居民申請自行興建鄉郊道路。

57. 委員以舉手方式進行表決，一致通過以交運會的名義致函行政長官詢問上述問題。

(贊成的議員包括：黃秋萍主席、何紹基副主席、余漢坤議員、黃文漢議員、周玉堂議員、何進輝議員、吳文傑議員、溫揚堅議員、郭平議員、方龍飛議員及劉舜婷議員。)

(會後註：秘書處已於 2023 年 10 月 16 日致函行政長官辦公室。)

IV. 有關跟進大澳羌山道彎位改善工程的提問 (文件 T&TC 33/2023 號)

58. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：土木工程拓展署(土拓署)工程師／22(大嶼山)溫錦行先生，以及運輸署工程師／離島 1 黃睿謙先生。土拓署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

59. 余漢坤議員簡介提問內容。

60. 溫錦行先生簡介書面回覆內容。

61. 黃睿謙先生回應如下：

- (a) 為改善南大嶼道路的行車狀況，運輸署及路政署於 2007 年至 2022 年期間完成嶼南道及羗山道的二十三項道路改善工程。為了進一步提升南大嶼的道路安全，署方及路政署正準備多項改善工程，包括擴闊嶼南道及羗山道的路面、改善行車道彎位，以及增設交通標誌及道路標記。
- (b) 至於燈柱編號 FA0481 至 FA0483 之間的行車道彎位，署方已為擴闊有關路段制定初步方案，亦已諮詢相關部門。根據初步觀察，有關位置的路旁有不少樹木及地下管線，而且鄰近一幅斜坡，因此有關工程受到較多限制以及需要較多前期準備工作。署方及路政署會繼續與相關部門探討改善工程的可行性。

62. 余漢坤議員希望運輸署提供燈柱編號 FA0481 至 FA0483 之間的行車道彎位擴闊工程的初步方案圖則，以供委員參考。另外，土拓署的書面回覆指「研究的方案其中包括於大嶼山西部建造一條新行車隧道連接石壁及大澳，及／或提供高架行車橋來改善比較陡峭和多彎狹窄的羗山道部分路段」，他希望署方能同時採納上述兩個方案，以方便居民及遊客出入。

63. 何紹基副主席表示委員早前曾與相關部門在羗山道實地視察，但其後不見任何實質進展。他希望部門在一至三年內完成相關工程，以提升行車安全。

64. 方龍飛議員表示上述道路的彎位十分危險，尤其昂坪道駛入羗山道後約五十米的路段。他希望部門盡快完成有關道路改善工程，以保障道路使用者的安全。他建議部門參考港島區由薄扶林道駛入域多利道再前往摩星嶺的路段，上述路段在未進行擴闊工程前亦非常危險，但擴闊路面後情況大有改善。

65. 黃睿謙先生表示將於會後向委員提供有關工程的初步圖則。另外，運輸署一直為不同道路籌劃改善工程。他希望委員諒解在有限的資源及較多限制下，個別項目需時較長，但署方會密切跟進。

66. 何紹基副主席表示委員早前與相關部門實地視察了數個彎位，他要求相關部門優先處理數個最危險的彎位。另外，他認為道路彎位改善工程並非大工程，以現今的工程技術應該可以應付。如果部門認為相關工程不可行，他希望部門提供合理解釋。

V. 有關新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 B6 號線增設中途站的進展的提問
(文件 T&TC 35/2023 號)

67. 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 楊玉珊女士；以及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)高級經理(營運及行政部)朱錦鴻先生及地區關係及事務經理何理業先生。

68. 郭平議員簡介提問內容。

69. 楊玉珊女士回應如下：

(a) 就 B6 號線增設中途站的建議，運輸署在會前已再次要求嶼巴積極檢視有關建議的可行性。嶼巴初步回覆指有關方案會令行車時間延長，而且需要更多人手。由於嶼巴現時人手不足，所以嶼巴對有關建議有保留。

(b) 現時逸東邨居民可乘搭 38 號線到東涌市中心轉乘 B6 號線往來香港口岸，同時可享有 2.2 元的轉乘優惠。根據嶼巴向署方提交的營運數據，於本年九月上旬，每日約有 29 名市民乘搭 38 號線後再轉乘 B6 號線往來香港口岸。署方明白市民希望有更直接的巴士服務，亦會繼續與嶼巴檢視有關方案的可行性。

70. 朱錦鴻先生表示 B6 號線於港鐵站落客站位置與 38 號線上車站位置非常接近，而 38 號線於全日大部分時間均維持每四分鐘一班，乘客轉乘上述路線十分方便。另外，轉乘方案有助減少路面車輛數目以紓緩交通擠塞。

71. 郭平議員表示嶼巴在本年 1 月 17 日的交運會會議上曾指出，如果 B6 號線於繁忙時段繞經松仁路，會令行車時間增加最少四至五

分鐘，不符合經濟效益，所以他建議安排晚上其中一班往滿東邨方向的班次繞經松仁路(在美逸樓對出的巴士站增設中途站)，以方便居民。他相信 B6 號線於晚上非繁忙時段繞經松仁路，其行車時間不需要增加四至五分鐘。

72. 方龍飛議員表示 B6 號線雖駛經逸東邨，但由於在該處不設中途站，乘客無法下車。逸東邨居民須額外支付一元多的車資轉乘其他路線，方能在逸東邨下車，有關路線安排十分奇怪。部分逸東邨居民選擇在滿東邨站下車再步行至逸東邨，但由於滿東邨有不少工地，加上晚間燈光昏暗，居民途經該處有安全隱憂。

73. 楊玉珊女士表示運輸署會積極鼓勵嶼巴提高轉乘優惠。

74. 朱錦鴻先生表示日間的班次編排比較緊張，即使只為單一方向的班次增加中途站，已很大機會需要調配最少多一名車長及多一架巴士。考慮到嶼巴現時人手不足，而且基於成本效益以及全日只有約 25 人轉乘相關路線，嶼巴對有關意見有所保留。另外，由於 B6 號線在松仁路增設中途站的路線與班次頻密的 38 號線重疊，他認為轉乘方案較為合適。嶼巴會積極考慮提高轉乘優惠，以吸引市民轉乘。

75. 方龍飛議員建議嶼巴為 B6 號線的乘客提供免費轉乘 38 號線的優惠。

76. 郭平議員強烈要求嶼巴就他的建議推行為期三個月的試行計劃，然後再檢視試行期間的數據，以決定是否落實推行上述方案。

77. 朱錦鴻先生表示由於相關文件附圖上標示來回方向的班次均繞經松仁路，所以他才會在較早前表示行車時間會增加四至五分鐘。如果只為單一方向的班次增加中途站，行車時間只會增加二至三分鐘。他重申，嶼巴由本年年初至今一直面對非常嚴峻的人手短缺問題，而整體行車時間亦因為乘搭人數及上落客的時間增加而延長。另外，嶼巴會積極考慮提供免費轉乘 38 號線的優惠。

78. 楊玉珊女士表示運輸署會後會安排實地調查，檢視有關路線的行車時間及班次，再與嶼巴商討有關方案的可行性。

79. 朱錦鴻先生表示嶼巴會積極改善營運狀況以及人手短缺問

題。另外，他重申嶼巴有計劃為 B6 號線的乘客提供免費轉乘 38 號線的優惠，而 38 號線的乘客轉乘 B6 號線則只須補回車費差額，全程車資將會與 B6 號線的全程收費(9.1 元)相同。

80. 楊玉珊女士表示運輸署會與嶼巴積極研究試行方案。

81. 朱錦鴻先生表示嶼巴會研究有關試行方案。

VI. 有關專營巴士服務質素的提問
(文件 T&TC 34/2023 號)

VII. 有關東涌巴士嚴重脫班的提問
(文件 T&TC 36/2023 號)

82. 主席表示由於議程 VI 和議程 VII 的內容相關，決定將兩項議程合併討論。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 楊玉珊女士；龍運巴士有限公司(龍運)經理(車務)溫惠炎先生、助理經理(策劃及發展)鄧政傑先生、助理經理(公共事務)聶珮林女士；以及城巴有限公司(城巴)企業傳訊經理鍾佩怡女士及高級企業傳訊主任曾健鋒先生。

83. 郭平議員及方龍飛議員分別簡介提問內容。

84. 楊玉珊女士回應如下：

(a) 運輸署一直透過實地調查及檢視巴士公司提交的營運紀錄，密切留意各條路線的營運狀況。現時，城巴 E11S 號線於星期一至五(公眾假期除外)上午 6 時 20 分至 7 時 50 分期間，由東涌滿東邨開往天后的班次約為五至七分鐘一班。為配合乘客需求，上述路線於本年 4 月 23 日起新增上午 7 時 50 分開出的班次。根據城巴提交的營運紀錄以及署方於本年九月上旬在迎禧路映灣園對外進行的實地調查顯示，有關路線的服務水平仍能應付乘客需求。另外，署方在調查期間未有發現乘客未能登車的情況。

(b) 署方於本年 8 月 4 日上午六時至中午十二時及同月 28 日上午七時至九時，分別在裕雅苑商場巴士站及滿東邨巴士

總站外進行實地調查，結果顯示城巴 E21A 及 E21B 號線於上述時段的班次符合要求，而載客率分別為約 7%至 16%以及 21%至 42%，反映有關服務能應付乘客需求。

- (c) 龍運 E31 號線於繁忙時段的班次約為十二至二十五分鐘一班。根據署方最近一次在青嶼幹線巴士轉乘站進行的實地調查顯示，上述路線於上午繁忙時段往荃灣方向的班次平均載客率約 45%，而下午時段往東涌方向的班次平均載客率則約 70%，反映有關服務可滿足乘客需求。然而，署方於調查期間發現下午繁忙時段有個別班次的載客率較高，亦有班次失準的情況，署方已隨即與龍運跟進，並要求龍運按已編定的班次提供巴士服務，以維持應有的服務水平，從而減少對乘客的影響。另外，署方亦要求龍運在資源許可的情況下預留足夠的巴士及人手，以便於有需要時加密班次，疏導乘客。
- (d) 就方龍飛議員反映城巴 E11B 號線及龍運 E31 號線分別於本年 8 月 4 日及 24 日出現脫班的情況，署方已進行調查，巴士公司回覆表示脫班原因是車長缺勤。就此，署方已訓示巴士公司，提醒其須按已編定的班次提供服務，以減少對乘客的影響。
- (e) 署方非常重視專營巴士服務的穩定性，亦會密切監察其服務。如果專營巴士公司未能按照署方的規定提供服務，署方會以書面方式與有關巴士公司跟進。如果有關巴士公司未能提供合理解釋或作出改善，署方會再次以書面方式提醒及要求有關巴士公司維持令人滿意及有效率的公共巴士服務，並於指定時間內採取改善措施。就個別或整體路線的脫班問題，署方會視乎情況的持續性及嚴重程度，考慮向巴士公司發出警告信，並要求有關巴士公司於指定時間內作出改善。各巴士公司一直認真對待運輸署發出的信函，而且積極作出改善。根據署方進行的實地調查顯示，相關路線的脫班情況已有改善，署方會繼續監察各路線的營運情況。
- (f) 署方非常關注車長的駕駛安全，並要求專營巴士公司為車長提供全面培訓，包括課堂、路面實習及車型訓練等，以

確保車長的駕駛技術、安全意識及路線熟悉程度等均符合巴士公司及署方的要求。另外，為確保車長有充足的休息時間，署方亦為專營巴士公司制定了《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，並要求巴士公司按照有關指引編排人手。

(g) 就有車長與乘客發生口角的事宜，署方已敦促巴士公司作出調查以及提醒相關車長注意溝通技巧。雖然專營巴士公司的人事招聘事宜(包括薪酬待遇)屬巴士公司的內部行政，但署方一直鼓勵專營巴士公司改善員工福利及提供理想的工作環境，以吸引更多車長入行。

(h) 有關 39M 號線的脫班及班次不足問題，由於乘客對 39M 號線的需求非常殷切，新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)已於本年五月下旬起逢星期六加開一班班次，並適時於繁忙時段加開兩至三班班次。署方希望嶼巴在可行的情況下考慮將有關班次常規化。

85. 溫惠炎先生表示路面情況、乘客量、車長數量及車輛狀況等因素均會影響巴士服務的穩定性。就此，龍運不時檢視所提供的巴士服務是否足夠。現時 E31 號線往荃灣方向的班次在最繁忙時段的載客率為七成，服務足以應付需求，龍運會繼續留意 E31 號線的服務情況。就車廂空氣侷促的問題，龍運會加以留意，並會定期維修有關設備。至於車長的駕駛技術方面，龍運會在車長入職時及入職後定期為車長提供培訓。此外，龍運非常重視人手招聘，亦會定期檢視車長的薪酬待遇，同時會為車長提供具競爭力的薪金及福利待遇，並會繼續舉辦招聘會，以吸納更多人才。

86. 鍾佩怡女士表示本年 8 月 4 日由於有車長臨時缺勤，以致出現脫班情況。城巴會因應實際情況盡量調配車長，以維持穩定的班次。另外，根據現時相關路線的載客量統計，雖然東涌有新住宅項目入伙，而且乘客量亦有所增加，但城巴相信相關巴士服務仍能滿足乘客需求。城巴會繼續檢視相關路線的載客量，並計劃提升相關路線的服務，以配合東涌人口增加的需求。至於車長人手方面，城巴一直積極招聘車長及提高車長的薪酬待遇，以提升服務質素。

87. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 有東涌北居民反映東涌路段的巴士路線過長，他希望運輸署檢視有關問題。
- (b) 他建議巴士公司的文職人員考取商用車輛駕駛執照，以便在有需要時擔任車長，從而提高巴士服務的穩定性及滿足乘客需求。
- (c) 本年 9 月 13 日，有 E11S 號線班次駛至西區海底隧道入口時出現故障，但車長沒有向乘客解釋有關情況，便要求乘客下車及步行前往港澳碼頭巴士站轉乘其他巴士。乘客當時需步行數個街口才能到達港澳碼頭巴士站，而且附近沒有行人路，他認為車長的做法不理想。他希望城巴除了培訓車長駕駛技術外，亦必須培訓他們的應變能力。
- (d) 至於巴士載客量方面，署方表示巴士在繁忙時段的平均載客率為約四成至七成，但他觀察到不時有班次客滿，而且乘客的站立位置已超出車箱內的黃線範圍。他質疑巴士下層無法容納 49 人站立，導致署方提供的載客量比實際情況低，因而無法如實反映乘客需求。另外，超載問題亦會影響行車安全，對設有行李架的機場巴士影響尤甚。

88. 郭平議員提出意見如下：

- (a) 居民經常投訴繁忙時段的巴士班次不足，但運輸署及巴士公司經常回應指班次足以應付乘客需求。雖然署方指最近一次在青嶼幹線巴士轉乘站進行的實地視察調查反映有關巴士服務可滿足乘客需求，但有居民表示於下午六時至晚上七時期間曾因巴士客滿而無法在荃灣登車。另外，有居民反映於本年 9 月 7 日晚上 6 時 41 分在青嶼幹線巴士轉乘站候車時，因客滿而無法登上 E31 號線巴士。
- (b) 有居民投訴指，E11S 號線的班次於早上 7 時 30 分至 50 分的繁忙時段經常延誤，甚至曾延誤超過 30 分鐘，因此要求城巴於上述時段增加班次。另外，有居民反映部分車長的駕駛技術欠佳，例如會突然剎車及轉彎，令乘客感到不適。

- (c) 39M 號線於上學的繁忙時段經常脫班，導致學生不時因巴士客滿而無法登車，亦令相關車站出現冗長的人龍。他曾向嶼巴反映問題，嶼巴回覆指事件是由於有車長臨時缺勤所致，但他質疑嶼巴為何未有即時安排其他車長駕駛有關路線。他希望署方監察嶼巴的脫班情況，並增加早上七時至八時的班次。
- (d) 他詢問嶼巴以下問題：(一)巴士到站時間預報系統的更新時間表；(二)會否為 3M 號線的新巴士上層座位加設安全帶；(三)何時在巴士站加設座椅；以及(四)何時在有蓋巴士站加設顯示屏，以及有關巴士站的位置。

89. 楊玉珊女士綜合回應如下：

- (a) 由於運輸署的實地調查是在載客量最高的車站進行，因此未能完全反映所有車站於不同時段的情況。署方如接獲議員或乘客反映個別情況，會積極與巴士公司跟進。另外，署方會透過實地調查監察繁忙時段及非繁忙時段的班次，而 E 系列路線及 A 系列路線的實地調查一般會在青嶼幹線巴士轉乘站或屯門—赤鱗角隧道巴士轉乘站進行。
- (b) 署方將於會後與嶼巴跟進 39M 號線脫班的情況。

90. 鄧政傑先生綜合回應如下：

- (a) 龍運已於 2019 年 2 月分拆 E31 及 E32A 號線，分別服務東涌西及東涌東居民。龍運會繼續監察其他巴士路線，並會在有需要時進行分拆。
- (b) 至於車長人手問題，龍運部分後勤員工已考取商用車輛駕駛執照及接受相關訓練，在有需要時會到前線擔任車長，以維持穩定的巴士服務。另外，龍運的車長培訓內容包括駕駛技術、駕駛態度及待客之道。如乘客及車長發生爭執，龍運會與相關車長進行檢討，以改善服務質素。
- (c) 在招聘人手方面，龍運積極提高車長的薪酬待遇、提供彈

性工作安排以及改善工作環境，以招聘更多車長，從而減少脫班的情況。

91. 曾健鋒先生綜合回應如下：

- (a) 有關東涌區巴士走線方面，隨着東涌西及東涌北的新發展項目陸續落成，城巴會密切留意有關住宅項目的入伙進度，因應乘客對巴士服務的需求，適時與運輸署商討進一步提升東涌區內巴士服務的可行方案。另外，城巴已備悉委員對分拆路線的意見，會作進一步研究。
- (b) 至於車長人手方面，目前城巴不少後勤員工日常亦兼任車長，以穩定繁忙時段班次及紓緩全職車長人手不足的問題。另外，城巴在是次會議舉行不久前，已公布將於本年內安排第二次加薪，而且有關加薪幅度甚具競爭力。城巴希望藉此吸納更多車長服務市民，從而增加巴士服務的穩定性。
- (c) 城巴的駕駛訓練課程對於培訓車長駕駛技巧方面亦有嚴格要求。同時，在所有巴士上的車長座位均設有一部平板電腦，如果巴士出現急轉彎、急扭軚或急剎車的情況，平板電腦會即時向車長發出提示，以提高車長的警覺，避免有關情況，從而減少對乘客造成的影響。
- (d) 有關 E11S 號線班次駛至西區海底隧道入口時出現故障的事件，城巴會作出跟進，並會與方議員保持溝通。

92. 何理業先生表示嶼巴已於每天早上 7 時 05 分及 7 時 30 分的繁忙時間加開兩班 39M 號線的班次。至於郭平議員指上述路線出現脫班的情況，原因是由於有車長突然缺勤所致。

93. 郭平議員表示 E21B 及 E21A 號線經常脫班。另外，有居民要求增加早上繁忙時間由東涌前往市區以及晚上由市區前往東涌的路線的班次，包括 E11S、E21A、E21B 及 E31 號線。

VIII. 其他事項

路政署小型交通改善項目及其施工時間表

94. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：路政署工程師／離島(2)康璞女士。署方在會前提交截至本年九月上旬的離島區小型交通改善項目及其施工時間表，歡迎委員查詢及提出意見。

95. 委員備悉有關文件。

嶼南道貝澳牛坳園的樹木問題

96. 何進輝議員表示在本年 9 月 1 日颱風蘇拉襲港期間，嶼南道貝澳牛坳園有一棵樹木出現傾斜，居民已即時致電 1823 報告。由於樹木嚴重傾斜，雙層巴士需越過對面行車線才能順利通過該路段，情況十分危險。他曾要求新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)恢復服務時改以單層巴士行駛相關路線，但嶼巴沒有採納他的意見，罔顧駕駛安全。該棵樹木最終在本年 9 月 8 日上午 10 時 30 分倒塌。他詢問部門為何在得悉樹木傾斜後，沒有即時處理有關問題。另外，他詢問運輸署及嶼巴，如果該樹木壓中駛經的巴士並造成傷亡，責任誰屬。他認為署方有責任為行車安全把關。

97. 馮羨儀女士表示運輸署於得悉天文台將於短期內改發較低的熱帶氣旋警告信號時，已要求嶼巴派員到場評估恢復大嶼南各條巴士路線的可行性。嶼巴當時於現場評估後，向署方的緊急事故協調中心匯報有關受影響的路段，以便路政署安排清除路面障礙物，以盡快恢復公共交通服務。根據嶼巴當時(即本年 9 月 1 日)的評估，3M 號線可於清除個別路面障礙物後恢復服務。而在有關樹木倒塌當天(即本年 9 月 8 日)，嶼巴亦已即時向緊急事故協調中心匯報，有關路段因有樹木倒塌令服務受阻。署方的緊急事故協調中心會視乎情況，適時請路政署優先安排清理路面障礙物，以便盡快恢復公共交通服務。

98. 何理業先生表示在上述樹木出現傾斜後，嶼巴認為雙層巴士難以通過有關路段，於本年 9 月 2 日全日以單層巴士行駛相關路線。然而，由於本年 9 月 3 日為開學日，乘客數量增加，而且早上繁忙時段人手短缺，嶼巴只能安排以雙層巴士行駛當日上午的數個班次，但嶼巴已派員到現場指揮交通。

99. 主席詢問樹木傾斜及倒塌的問題，分別由哪個部門負責處理。

100. 康璞女士表示路旁的樹木一般是由康樂及文化事務署(康文署)負責保養，若有樹木倒塌以致阻礙交通，路政署須負責清理。

101. 主席表示部門應以市民的安全為首要考慮。如果遇到樹木倒塌，對任何車輛均會構成危險。當時樹木已出現傾斜，隨時有機會倒塌，部門應立即處理有關問題。她希望日後不會再有同類情況發生。她請秘書處就上述事宜致函相關部門，要求部門作出解釋以及說明日後將如何避免同類情況再次發生。

(會後註：秘書處已於 2023 年 10 月 13 日致函運輸署、路政署及康文署。)

IX. 下次會議日期

102. 下次會議日期容後公布。

-完-