

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議紀錄

日期：2020 年 9 月 21 日(星期一)

時間：上午 10 時 30 分

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

郭 平先生

副主席

何紹基先生

議員

余漢坤先生, MH, JP (約於下午 4 時離席)

黃文漢先生 (約於下午 2 時入席)

周玉堂先生, SBS, MH

陳連偉先生, MH

黃漢權先生

何進輝先生

黃秋萍女士

容詠嫦女士

徐生雄先生 (約於下午 4 時 10 分離席)

方龍飛先生

劉舜婷女士 (約於下午 12 時 30 分離席)

李嘉豪先生

梁國豪先生 (約於下午 12 時 55 分離席)

應邀出席者

卓志東先生	路政署 高級工程師 6/暢道通行
潘慧鳴女士	路政署 工程師 13/暢道通行
黃以巨先生	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 3
張國輝先生	運輸署 高級工程師/泊車項目 1
黃倩欣女士	運輸署 工程師/泊車項目 1
黎國威先生	房屋署 高級建築師(21)
蔡慈風先生	房屋署 建築師(9)
甄文智先生	房屋署 物業服務經理(物業服務)(港島及離島)(3)
曾偉文先生	離島地政處 行政助理/地政
林志強先生	城巴有限公司 助理營運經理
朱錦鴻先生	冠亮發展有限公司 經理
羅耀華先生	龍運巴士有限公司 高級主任(策劃及發展)
李建樂先生	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 公眾事務經理

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)
鄧加月女士	路政署 區域工程師/一般職務(2)B
蔡小敏女士	運輸署 高級運輸主任/離島 1
尹景明先生	運輸署 工程師/離島 1
許淑儀女士	運輸署 工程師/離島 2
黃詠盈女士	土木工程拓展署 工程師/22 (大嶼山)
余兆彬先生	香港警務處 大嶼山警區助理行動主任
何毅敬先生	香港警務處 大嶼山區行動主任
陳 翎先生	香港警務處 長洲分區指揮官(署任)
陳婉兒女士	新世界第一渡輪服務有限公司 助理企業傳訊經理
陳天龍先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 副總經理

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

曾秀好女士
王進洋先生

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行動主任何毅敬先生，他接替王德暘先生。

2. 委員備悉曾秀好議員及王進洋議員因事未能出席會議。

I. 通過 2020 年 5 月 18 日的會議紀錄

3. 主席表示，上述會議紀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. 委員沒有提出修訂建議，並一致通過上述會議紀錄。

II. 東涌第 99 區的公眾停車場 (文件 T&TC 27/2020 號)

5. 主席歡迎出席簡介文件的嘉賓：運輸署高級工程師/泊車項目 1 張國輝先生及工程師/泊車項目 1 黃倩欣女士，以及房屋署高級建築師(21)黎國威先生及建築師(9)蔡慈風先生。

6. 張國輝先生利用投影片簡介文件內容。

7. 李嘉豪議員指運輸署只在東涌第 99 區提供 80 個私家車泊車位，質疑能否滿足東涌北因人口增長而帶來的泊車需求。他指東涌北的新屋邨將在 2024 年起陸續入伙，在現時泊車位已經不足的情況下，認為只增加 80 個泊車位並不能滿足需求。此外，他指擬建公眾停車場出入口的兩旁，分別為公共運輸交匯處及迎東邨停車場出入口，擔心會令駕駛人士混淆，希望相關部門在出入口加設清晰指示牌，以免造成混亂，易生意外。

8. 徐生雄議員建議相關部門設置電子顯示屏，顯示擬建停車場及東涌區內其他停車場的泊車位數目，讓駕駛人士知悉泊車情

況。他表示東涌北將進行多項填海工程，希望相關工程能盡快完工，以紓緩東涌北泊車位不足的問題。

9. 主席表示，鑑於迎東邨主要出入口均位於有巴士出入的馬路口，故委員擔心擬建公眾停車場出入口會影響迎東路的交通。他詢問擬建公眾停車場會否設置無障礙設施，以方便行動不便人士前往迎東邨或其他屋邨。他指區內電單車泊位需求殷切，不少電單車駕駛人士向他反映區內沒有電單車泊位，詢問擬建公眾停車場會否提供電單車泊位或電動車輛設施。

10. 張國輝先生表示，運輸署在訂定擬建公眾停車場泊車位數量時會參考以往區內的泊車情況及違泊數據等資料，在考慮停車場的規模時會考慮房屋署提供的土地限制、成本及會否影響房屋項目的進度等因素。他表示擬建公眾停車場主要供第 99 區及附近範圍使用，而根據調查資料，該泊車位數量可以滿足需求。有關停車場出入口位置，署方備悉委員的關注，並會就出入口位置指示安排與房屋署緊密聯繫，以提供足夠指示，讓駕駛人士清楚了解出入口的安排及可前往的方向。他表示相關工程預計在 2021 年動工及在 2024 年完工。而有關電單車泊位事宜，他請房屋署就房屋發展項目內提供的電單車泊位作出回應。

11. 黎國威先生綜合回應如下：

(a) 房屋署備悉委員關注東涌公營房屋發展所帶來的新增人口問題，根據剛才運輸署代表所述，各屋邨根據《香港規劃標準及準則》(《規劃標準》)提供適當的泊車位數目，而房屋署亦會根據運輸署的意見在屋邨內設置公眾停車場。

(b) 有關迎東路出入口位置問題，署方已參考相關道路、迎東邨附近的路面設計及路旁巴士站的情況，知道在第 99 區落成後迎東邨巴士站會遷往公共運輸交匯處，以免日後出現阻塞情況。他指第 99 區的出入口除設於迎東路外，亦會設於第 99 區旁邊新道路上，以達到分流效果，而與高層住宅大廈相連地區的商用、貨運及垃圾運送車輛均會使用這個出入口進出，以減低迎東路出入口的車流量。署方亦會在公共運輸交匯處、公眾停車場及各屋邨出入口增設安全顯示屏，亦會顯示公眾和屋邨內停車場泊位數量，讓居民及外來駕駛人士更容易安排行程。

- (c) 無障礙通道設施方面，署方在各屋邨內均設有無障礙通道。由於擬建公眾停車場位於地庫，署方會設置無障礙升降機，停車場使用者可乘搭升降機到達地面及連接屋邨其他位置。
- (d) 電單車泊位方面，署方會根據《規劃標準》的要求，在第 99 區提供約 40 個電單車泊位。署方亦已根據相關規定，在轄下停車場設置電動車輛設施，30%的泊車位已提供電錶，70%的泊車位已有電線配套供電動車輛使用，若有需要日後亦可加裝電錶。
- (e) 有關加快擬建公眾停車場工程的進度，鑑於第 99 區空間不足，故擬建公眾停車場需建於地庫，並希望與公營房屋同時興建，以縮短工程時間。署方期望 2024 年區內屋邨入伙時，公共運輸交匯處及公眾停車場可同期落成。

12. 何紹基議員對運輸署按照過往統計數字作出評估後，在該區興建只有 80 個泊車位的停車場，不表認同，強調 80 個泊車位並不足夠，需重新檢討。他認為適宜興建多層停車場，以提供逾百個泊車位，並由房屋署負責管理。

13. 張國輝先生明白市民對泊車位需求殷切，並指該 80 個公眾泊車位主要供應第 99 區及附近範圍使用。署方亦會繼續監察東涌區內的泊車位情況，附近地區日後有其他發展項目時，會考慮在合適地方提供公眾泊車位。

14. 黎國威先生表示，房屋署現時於第 99 區提供約 200 個泊車位供住戶及訪客使用，其他區的泊車位則按當區住宅單位計算，所有泊車位均由房屋署管理。他指署方只負責設計及興建公眾停車場，管理事宜由政府產業署負責。

15. 主席請委員以舉手方式，就是否支持上述工程計劃進行表決。

16. 委員以舉手方式進行表決後，一致支持上述工程計劃。

(贊成的議員包括：郭平主席、何紹基副主席、余漢坤議員、周玉堂議員、陳連偉議員、黃漢權議員、何進輝議員、黃秋萍議員、

容詠嫦議員、徐生雄議員、方龍飛議員、劉舜婷議員、李嘉豪議員及梁國豪議員。)

III. 「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」
(文件 T&TC 42/2020 號)

17. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：路政署高級工程師 6/暢道通行卓志東先生及工程師 13/暢道通行潘慧鳴女士。

18. 潘慧鳴女士利用投影片簡介文件內容。

19. 李嘉豪議員知悉，路政署於本年 7 月開展橫跨迎禧路近昇薈行人天橋的加建升降機工程，請署方提供完工日期及工程時間表。他認為在富東邨行人天橋加建升降機能便利居民出入，惟文件沒有顯示擬加建升降機的位置，詢問署方是否計劃在行人天橋兩旁(即連接富東邨及港鐵東涌站的行人天橋中間)加裝升降機。

20. 容詠嫦議員表示，投影片資料顯示加建升降機工程由政府部門負責，而維修、清潔及保養等費用則由業主或居民承擔，並需獲業主及管理公司同意才可開展工程。她指商戶及市民均受惠於加建升降機工程，詢問路政署維修費用將如何攤分。

21. 方龍飛議員表示，有富東邨居民向他反映，由富東邨前往巴士站乘搭巴士需繞一大圈，而且路面凹凸不平，對輪椅人士造成不便。他要求路政署在附件二圖片所示的翠華餐廳位置，加建行人通道或樓梯，由行人天橋通往地面。

22. 主席提出意見如下：

(a) 他估計路政署擬於翠華餐廳旁邊加建升降機，並表示擬建升降機鄰近巴士站，相信會有不少居民使用。他詢問署方如何預計人流和使用率，以及會否適時向委員介紹計劃的詳細內容。

(b) 他指富東商場大部分業權由領展資產管理有限公司(領展)擁有，並認為加建升降機的最大受益者為前往商場的顧客，詢問領展在相關工程上擔當什麼角色，並希望署方釐清雙方關係及管理與維修等工作的責任誰屬。

23. 卓志東先生綜合回應如下：

- (a) 有關富東邨行人天橋的加建升降機項目(行人通道編號：FT01)，他表示路政署希望是在是次會議上初步徵詢委員意見，若委員支持相關項目，署方會委聘顧問公司進行初步研究，包括升降機的數目及位置、地下管道設施的遷移，以及各項相關因素及地理環境等。署方計劃於本年年底或明年年初聯同顧問公司代表出席會議，向委員匯報研究結果及詳細介紹計劃內容。
- (b) 有關維修費的攤分及領展的角色，鑑於「人人暢道通行」計劃在全港各區推行，故署方已與相關持份者(包括領展)商討項目細節，初步建議與相關持份者就費用攤分模式簽訂法律文件，而相關文件仍在草擬中，署方期望於本年年底向委員提供更多具體資料。他表示初步傾向是由政府承擔升降機的建造費用及將來的維修保養費用，而升降機的管理及清潔工作則由相關持份者負責。待有關細節落實後，署方會向委員詳細闡釋。
- (c) 有關橫跨迎禧路近昇薈行人天橋的加建升降機工程項目(結構編號：ID01)，他會向相關工程人員轉達委員意見，並於會後與李嘉豪議員跟進。

24. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 他認為加建升降機的最理想位置是行人天橋兩旁，而翠華餐廳位置鄰近市區巴士站，在該處加建升降機能方便居民使用。
- (b) 他認為「人人暢道通行」計劃進展緩慢，希望路政署加快工程進度。他詢問署方計劃進展緩慢的原因為何，是地基問題抑或工序問題。他指興建一幢公屋需時兩年，而相關的四個加建升降機項目需時竟然更長。他以昇薈行人天橋的升降機為例，由於採用新的設計，工程準備工作長達數年，他擔心其後的勘察及招標等工序又需時多數年，促請署方加快工程進度。

25. 李嘉豪議員詢問升降機由設計至落成需時多久。他認為如維修費的攤分問題得以解決，委員沒有反對的理由，並表示工程延誤會衍生其他地區問題。他指政府在三年前宣布會在東涌第 6 區興建商業大廈及街市，詢問署方在第 6 區的工程展開時，是否需拆卸該處的行人天橋，並質疑現時討論該行人天橋的加建升降機工程是否有意義。雖然政府仍未交代第 6 區的發展動向，但已承諾在東涌區內興建街市，故他希望署方向行政長官或食物環境衛生署了解情況，以免加建升降機工程通過後，行人天橋卻被拆卸。

26. 方龍飛議員質疑如相關位置將興建商業大廈，行人天橋是否能夠保留。他認為路政署需就相關項目再次進行研究及與有關部門商討。

27. 梁國豪議員指出，除東涌區外，離島區其他島嶼都有公共屋邨，詢問路政署若其他島嶼的公共屋邨不符合「人人暢道通行」計劃的三項條件，可否透過其他計劃或方法加建升降機或行人天橋。

28. 卓志東先生綜合回應如下：

(a) 有關加建升降機項目的進度，過往路政署在興建升降機時，需先移除地下管道才可進行地基工程，導致施工時間延長。相關部門正研究其他方法，以期加快升降機工程的進度，並由承建商參與設計，以縮短施工時間。

(b) 有關東涌第 6 區的發展，他表示在 2021 年顧問公司完成初步研究報告及設計後，署方便會徵詢委員的意見。如獲委員支持，顧問公司會向規劃署及相關部門了解當區的未來發展，以因應情況進行兩項工程。

(c) 有關在公共屋邨設置無障礙設施，據他所知，除「人人暢道通行」計劃外，香港房屋委員會(房委會)亦在公共屋邨推行加裝升降機計劃，故他建議可向房委會了解及跟進。

29. 梁國豪議員備悉路政署代表的建議，並會在下次會議提出相關提問及邀請房委會派代表出席回應。

30. 主席請委員以舉手方式就是否同意把提名的行人通道納入上述計劃的初步研究進行表決。

31. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為 13 票贊成、無人反對和一票棄權。委員同意把行人通道納入上述計劃的初步研究。

(贊成的議員包括：郭平主席、何紹基副主席、余漢坤議員、周玉堂議員、陳連偉議員、何進輝議員、黃秋萍議員、容詠嫦議員、徐生雄議員、方龍飛議員、劉舜婷議員、李嘉豪議員及梁國豪議員；黃漢權議員棄權。)

IV. 有關建議重組專線小巴 901 號線的提問 (文件 T&TC 29/2020 號)

32. 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)經理朱錦鴻先生。運輸署及冠亮的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

33. 主席簡介提問內容。

34. 蔡小敏女士簡介運輸署的書面回覆內容。她補充指署方透過離島民政處就建議方案進行地區諮詢並已完成有關諮詢。

35. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他贊成主席的路線重組建議。他表示現時每天上午約 6 時至 7 時，均有逸東邨居民乘坐專線小巴 901 號線前往港珠澳大橋香港口岸(大橋口岸)上班，由於沒有通宵巴士往來大橋口岸及逸東邨，故居民對有關路線服務的需求殷切。他指不少逸東邨居民深夜在大橋口岸下班後，需轉乘多條巴士路線才返抵逸東邨，需時約一小時，而清早上班的居民在上午 4 時便在巴士站候車。他指專線小巴 901 號線的營運一直虧蝕，重組路線以貫通東涌西及東涌北，不但能方便前往大橋口岸的乘客(包括東涌西及東涌北的居民)，亦可增加冠亮的營運收益，故希望運輸署及冠亮考慮有關建議。他亦建議將專線小巴 901 號線改為行走東涌區的循環線，並實施分段收費。

- (b) 他指嶼巴 B6 號線只駛經滿東邨而不停逸東邨，逸東邨居民需在滿東邨下車再步行至逸東邨，十分不便，尤其是較入位置的信逸樓的居民。

36. 李嘉豪議員提出意見如下：

- (a) 他認為運輸署建議縮短路線，而專線小巴 901 號線繼續行走乘客較少的路段，會令該路線的虧損更加嚴重。他建議該路線行經市中心，以接載更多乘客，提升營運效益。他贊成把該路線改為東涌循環線並實施分段收費，以方便區內居民。
- (b) 他認為專線小巴 901 號線現時的服務時間太短，未能配合居民上下班的交通需要，希望冠亮考慮恢復以往的服務時間。

37. 徐生雄議員詢問冠亮有關委員的建議路線是否可行；若認為建議路線可行，有助增加營運收入及改善服務，可與運輸署商討；若認為不可行，請提出意見。

38. 主席提出意見如下：

- (a) 運輸署在上屆區議會提出開辦專線小巴 901 號線時，已預料會出現虧蝕，因為該路線並非服務東涌區居民或往來市中心及其他地區的遊客。由上屆區議會完結前至今，冠亮不時向本委員會表示專線小巴 901 號線虧損嚴重，他詢問冠亮為何事前沒有與運輸署溝通，並指不希望冠亮因虧損而倒閉，導致離島區議會需協助處理遣散員工等問題。他詢問運輸署如其建議方案能夠落實，有否信心相關路線能轉虧為盈。
- (b) 他表示委員對專線小巴 901 號線十分關注，但路線安排失當，因此他提出重組路線，以貫通東涌西、東涌東、東涌北、東涌市中心及機場，彌補巴士服務的不足。他指小巴較巴士靈活，可在晚上乘客較少的時段提供服務，方便前往機場上班的居民，故希望署方考慮接納他的建議。

- (c) 他指在上屆區議會曾打算提出提問，建議嶼巴 B6 號線駛經逸東邨對出的松仁路，但剛巧當時港珠澳大橋通車，吸引很多內地遊客前往東涌市中心，令該處變得十分擁擠，加上有時任議員質疑相關建議對逸東邨巴士的影響，因此他只好取消有關提問。他表示剛才有委員提出相同意見，故他計劃於下次會議提出相關提問及與有關部門商討。
- (d) 他詢問署方及冠亮對委員的建議方案有何意見，並希望專線小巴 901 號線能夠繼續營運。他表示其建議獲 38.3%受訪居民支持，並對署方建議方案的民意基礎存疑。

39. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 當初在規劃港珠澳大橋開通後的公共交通服務時，運輸署考慮到東涌西人口較東涌北多，因而安排載客量較高的巴士(即 B6 號線)往來東涌西及大橋口岸，並安排運載力較小的小巴往來大橋口岸及東涌北。有關安排旨在為東涌西及東涌北居民提供直接往來大橋口岸的交通服務。
- (b) 她表示署方知悉委員對專線小巴 901 號線的關注，並指該路線是離島區第一條及現時唯一一條小巴路線，故署方同樣關注其營運情況，一直與冠亮商討改善方案，並相信擬議新方案實施後，能改善該路線的營運。署方備悉委員有關擴大專線小巴 901 號線服務範圍的建議，惟需仔細研究其可行性，包括會否對現時的巴士服務造成影響，避免出現惡性競爭。
- (c) 她指東涌居民現時可選乘多條「S」線前往機場、亞洲國際博覽館及國泰城一帶，東涌西居民可選乘嶼巴 B6 號線前往大橋口岸，東涌北居民則可選乘專線小巴 901 號線，而往來東涌西、東涌市中心及東涌北的居民可選乘嶼巴 37 或 37H 號線。
- (d) 署方備悉委員建議以小巴服務彌補巴士服務的不足，會與冠亮研究建議的可行性，惟須小心平衡各公共交通服務營辦商的營運情況。署方希望先實施署方的建議方

案，在日後檢討方案的成效時，再進一步研究委員的建議。

40. 朱錦鴻先生表示，冠亮一直與運輸署研究不同方案以改善專線小巴 901 號線的服務，包括途經東涌市中心或其他地區等。冠亮早前已與署方就重組路線達成共識，在日後恢復通關後，相關小巴路線亦會恢復營運，並會視乎載客量研究委員提出的建議路線的可行性。

41. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他表示有不少居民不滿 37 及 37H 號線繞路情況嚴重及班次疏落。
- (b) 他指嶼巴 N38 號線的總站位於逸東邨，行駛中的巴士及在總站聊天的巴士和的士司機，製造大量噪音，滋擾附近居民，故他建議專線小巴 901 號線改為通宵行駛，以取代嶼巴 N38 號線。他認為小巴產生的噪音較巴士輕微，而且服務更具彈性，能滿足深宵時分的乘客交通需要，希望運輸署考慮有關建議。
- (c) 他表示在清晨及深宵時分往來大橋口岸、機場及東涌西的巴士服務不足，嶼巴 N35 號線及龍運 N31 號線經常爆滿，居民需改乘其他交通工具(例如「泥鯁的士」)上班。他指有很多東涌西居民需前往機場上班，但署方一直忽視居民的需要，加上裕泰苑即將入伙，而且滿東邨、逸東邨及周邊鄉村有很多居民都在機場及大橋口岸上班，他擔心問題會越趨嚴重。
- (d) 他認為與其縮短行車路線，署方更應提升專線小巴 901 號線的行車彈性或加密班次，並指相關路線的行走對路面交通影響不太，亦不會與巴士構成惡性競爭。他指龍運 N31 號線由荃灣開出，駛至東涌時已接近爆滿，批評署方一直沒有正視，擔心疫情過後居民恢復前往機場上班，問題會更加嚴重，詢問署方如何應對。他又質疑署方為東涌北居民安排巴士服務前，沒有統計前往機場上班的東涌北居民人數。

42. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 他表示若運輸署制訂交通政策時只參考現有數據及考慮巴士載客量和營運狀況，不但不能解決東涌的交通問題，更會增加居民的交通費負擔。他指東涌區是發展中的新市鎮，若待人口及載客量達標才開設新路線，或需時至少十年，認為署方應以人為本，考慮離島區的特殊需要。另外，他認為巴士公司應考慮整體營運收益，例如即使部分新界路線或有虧損，但可由市區路線的盈利彌補。
- (b) 他認為需顧及前往機場及大橋口岸上班的東涌居民的交通需要，若巴士服務不足或班次未能配合，居民便需提早出門候車或改乘的士等車費較高的交通工具。他認為小巴服務靈活性較高，建議署方提供小巴服務，方便居民上下班。
- (c) 他指專線小巴 901 號線的營辦商冠亮與新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)隸屬同一集團，相信嶼巴不會擔心專線小巴 901 號線與其巴士路線產生競爭，甚至樂意以相關路線代替原有的嶼巴路線，以減低營運成本，若路線有利可圖，相信冠亮亦樂意營運。他希望署方審視整個東涌區的交通服務需求，並制定相關政策，若冠亮願意配合，署方應提供協助。他促請署方盡快因應乘客需求修訂專線小巴 901 號線的行車路線，以維持冠亮的收益及減輕居民的交通費負擔。

43. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 她備悉委員對深宵巴士服務的關注，尤其凌晨 3 時至 4 時的龍運 N31 號線服務。運輸署會在會後安排實地調查，若發現巴士服務不足以應付乘客需求，定必與巴士公司商討，以改善深宵巴士服務。
- (b) 署方備悉委員就專線小巴 901 號線提出的改善意見，包括擴大服務範圍及延長營運時間，尤其在深宵時間的服務。署方會繼續與冠亮密切監察及檢討相關路線的服務，適時制訂改善方案。

44. 朱錦鴻先生表示，從商業角度而言，冠亮樂意服務更多地區及接載更多乘客，以提升路線效益及善用資源。待專線小巴 901 號線恢復服務後，冠亮會與運輸署仔細研究委員的意見，審視擴展路線至更多地方的可行性。至於以專線小巴 901 號線取代部分嶼巴路線，在程序上有一定困難，冠亮會與署方再作商討。

45. 方龍飛議員詢問冠亮有關更改專線小巴 901 行車路線的可行性，並表示有關路線開通後，嶼巴 B6 號線便無需駛經逸東邨。他指 B6 號線載客量低，平均每班次只有八至十名乘客，加上巴士的噪音問題較小巴嚴重，影響附近居民及北大嶼山醫院的病人，故認為以專線小巴 901 號線提供服務較為靈活。他希望運輸署一併研究專線小巴 901、嶼巴 B6 及 N38 號線的路線調整及規劃，盡快改善有關問題。

46. 朱錦鴻先生表示，冠亮早前曾與運輸署商討以小巴來取代嶼巴凌晨時分行駛的路線，但程序上有一定困難，會與署方再行研究如何解決凌晨時分行駛的嶼巴產生的噪音問題，並探討可否改以小巴行走有關路線。

47. 蔡小敏女士理解委員對巴士噪音的關注，惟表示運輸署在取消巴士服務時須遵從既定指引，亦需小心衡量取消巴士服務對現有乘客的影響。就委員提出有關以專線小巴取代專營巴士路線的建議，署方會按既定程序及指引，與相關營辦商共同研究有關方案的可行性。

48. 主席表示委員擔心 N38 號線無法維持經營，認為應在重組專線小巴 901 號線時同時改善其他路線，一方面令相關路線轉虧為盈，另一方面提升公共交通服務水平。他表示運輸署不應只顧巴士公司的利益，亦須照顧乘客的需求。

V. 有關要求香港警務處對以單車載人的問題加強執法的動議
(文件 T&TC 30/2020 號)

49. 主席表示，是項動議由梁國豪議員提出，並獲李嘉豪議員和議。

50. 梁國豪議員簡介動議內容。他補充指警方就單車載人的執法行動有雙重標準，例如在平日放學時間設置路障截查及檢控違例

長洲居民，但對遊客只作出勸諭，他要求警方採取執法行動時一視同仁。

51. 主席請委員以舉手方式就動議進行表決。

52. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為 12 票贊成、無人反對和兩票棄權，動議獲得通過。

(贊成的議員包括：郭平主席、余漢坤議員、陳連偉議員、黃漢權議員、何進輝議員、黃秋萍議員、容詠嫦議員、徐生雄議員、方龍飛議員、劉舜婷議員、李嘉豪議員及梁國豪議員。棄權的議員包括：何紹基副主席及周玉堂議員。)

VI. 有關在道路騎單車的提問 (文件 T&TC 31/2020 號)

53. 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，以及香港警務處(警方)大嶼山警區行動主任何毅敬先生和大嶼山警區助理行動主任余兆彬先生。警方及運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

54. 黃秋萍議員簡介提問內容。

55. 何毅敬先生簡介警方的書面回覆內容。

56. 尹景明先生簡介運輸署的書面回覆內容。

57. 方龍飛議員表示，每逢假日均有很多單車隊由伯公坳經東涌道或由東涌侯王古廟經東澳古道前往昂坪。他指東澳古道往大澳方向路段為單車禁區，但每逢假日都有很多行山人士及騎單車人士使用該路段。他認為有關路段狹窄，若騎單車人士在路上橫衝直撞，會對居民造成滋擾及構成危險，因此該處並不適合騎單車。他指早前曾有警員在該處巡邏，並就違法行為作出檢控，惟近日巡邏次數減少。他表示東涌道較為陡斜，騎單車人士易失平衡，一旦在道路上發生意外，會對駕駛人士(特別是巴士車長)構成危險，詢問相關部門能否研究開放伯公坳附近已荒廢的舊東涌道予騎單車人士使用，以減少經東涌道前往長沙方向的單車，避免對行駛中的巴士造成影響。

58. 黃秋萍議員希望警方在假日時於東涌道近伯公坳位置、大嶼山南區道路及羌山道加強監察及執法，而非只是不定期採取行動。她指相關道路陡斜及迂迴曲折，而且不少騎單車人士無視其他車輛，在道路上風馳電掣，容易造成意外，亦難以釐清意外責任誰屬。

59. 何毅敬先生表示，警方知悉疫情期間有不少市民在假日前往大嶼山，並於大嶼山區內公路(包括前往昂坪的道路、羌山道及東澳古道等)騎單車，因此已計劃加強假日期間對單車使用者的宣傳教育、執法及巡邏工作。

60. 尹景明先生指東涌道舊有路段現時已被劃為禁區，會留作公用設施道路，供有需要的機動車輛使用，以及在東涌道因事故暫時封閉時充當改道路線。他表示署方和警方一直與道路安全議會攜手推動宣傳教育，以提高市民在騎單車時的安全意識。

61. 余漢坤議員同意警方應定期監察及進行執法，並指在道路上騎單車的問題疫情前已十分嚴重，疫情出現後更變本加厲，而且不少在道路上騎單車的人士缺乏在公路上騎單車的經驗。他表示較專業的單車使用者大多不願意單行行車，而是兩至三輛單車平行行駛，不但令後來車輛難以超越，迎面而來的車輛更會與最外面的單車擦身而過，容易造成危險。他表示部分單車使用者並沒有駕駛執照，故不太熟悉道路交通條例，因此運輸署及警方須加強宣傳教育和執法。他又指現時有不少市民在道路上使用電動車輛，包括單輪或雙輪電動車，促請運輸署及警方加強執法和宣傳教育。

62. 何紹基議員表示，在假日到大嶼山騎單車本是一項健康的活動，惟部分較專業的單車使用者在大嶼山區內道路上比拼車速，由單行行車改為平行行車，對其他道路使用者(包括駕駛人士及其他單車使用者)構成危險。他指雖然運輸署及警方一直進行宣傳工作，但在大嶼山道路上騎單車的問題持續，並認為只在假日加強執法，對違例者起不到阻嚇作用。他指大嶼山道路陡斜及多彎，即使運輸署限制單車使用道路的時間，在執行上亦有困難。他以東澳古道為例，指該路十分狹窄，只有三至五呎闊，有不少行山人士及單車使用者由該路前往大澳或深屈道一帶，只靠執法手段限制在道路上騎單車並不可行。至於增設單車徑的建議，他相信需時 10 至 20 年才能落實，故希望共同商討切實可行的解決方法。

63. 何進輝議員認為主要問題是單車車速，希望相關部門關注。他指出大嶼山不少路段損毀嚴重，路面凹凸不平，例如南山路段已損毀近三個月，單車使用者由東涌經有關路段前往伯公坳時，以高速落斜會容易發生意外，若單車因失控、爆軚或滑軚而失去平衡，更有機會撞向行駛中的車輛。他又指部分經驗不足的單車使用者上斜時速度較慢，若在中途停車時被其他駕駛者超越，或會因失去重心而跌倒，後果嚴重。他促請相關部門正視問題，並建議針對陡斜路段騎單車制定指引，若道路斜度超過標準便不可在該路上騎單車。

64. 黃秋萍議員強調在道路上騎單車的問題疫情前已經存在，在假日尤其嚴重。她指部分單車使用者在假日於翔東路騎單車時，對從後駛至的車輛視若無睹，建議相關部門加強宣傳工作。她希望部門了解大嶼山的地形，例如東涌道較為陡斜，伯公坳路段周邊為懸崖峭壁，若遇上不熟悉東涌道路面情況的單車使用者，駕駛人士便須格外留神，以防發生意外。她希望相關部門加緊關注有關情況。

65. 徐生雄議員認為大嶼山是騎單車的理地方，但明白在道路騎單車或會發生交通意外。他指《道路使用者守則》第四章清楚訂明騎單車者須知，因此不贊成警方經常執法及票控單車使用者。他認為很多單車使用者不熟悉有關規例，故建議運輸署制定新守則，要求單車銷售商向購買單車人士說明可在哪些道路上騎單車、相關道路的使用權及注意事項，例如在道路上騎單車須以單行行車，讓他們明白單車使用者與其他駕駛人士一樣，有責任遵守相關交通守則。他指政府就騎單車規例的宣傳不足，並認為宣傳教育比警方執法更為有效，故希望相關部門加強宣傳工作，向單車使用者提供有關騎單車的資訊。

66. 何毅敬先生表示警方備悉各委員的意見，會特別在假日加派人手巡邏，以收宣傳之效及起阻嚇作用，緩解在道路上騎單車衍生的安全問題。

67. 尹景明先生表示，運輸署一直十分重視單車安全，除《道路使用者守則》第四章列明的騎單車者須知外，署方亦透過一站式資訊網站「單車資訊中心」，為市民提供騎單車相關的資訊，包括相關法例及安全提示。署方和警方會繼續與道路安全議會攜手推動宣傳教育，舉辦不同活動，以提高市民在騎單車時的安全意識，並提醒騎單車人士和其他道路使用者應互諒互讓，避免發生意外。

68. 何進輝議員表示曾目睹單車使用者高速落斜，包括在東涌道及南山附近路段，若路面鋪有石級，單車使用者便會失去平衡而跌倒受傷，詢問警方有否設定車速限制。

69. 黃秋萍議員表示近日有不少駕駛人士反映，有單輪電動車連羣結隊在大嶼山道路上高速行駛，險象橫生，希望部門備悉及加強監控。

70. 主席表示有很多滿東邨居民反映，邨內的電動單車及電動滑板車問題嚴重，希望警方加強巡邏。

71. 黃漢權議員認為，若單車使用者在道路騎單車時對其他道路使用者構成危險或有違法行為，警方便須執法，不能以不諳法例或宣傳教育不足為由，姑息有關行為或不採取執法行動，若發生交通意外則後果嚴重。他指疫情發生後在離島區騎單車的人士大幅增加，認為警方需加強執法及宣傳教育。

72. 何毅敬先生表示道路上單車的車速限制與一般車輛無異，並請運輸署就相關法例作出補充。他指警方會因應委員的意見，針對相關時間和地點，加強宣傳教育工作及執法行動。電動車輛方面，新界南總區總部、大嶼山警區及交通部明白社會對電動車輛的使用及執法的關注，警方亦十分關注電動車輛的使用情況，並不定期採取執法行動，以打擊違法使用電動車輛的行為。

73. 尹景明先生表示單車與其他車輛一樣須遵從道路的速度限制。就大嶼山南部的道路而言，除非有標誌另外說明，否則所有道路的速度限制都是時速 50 公里。部分位於梅窩及貝澳的路段的速度限制則為每小時 30 公里。

74. 主席表示在道路騎單車的問題嚴重，翔東路更曾發生的士撞向學生的致命交通意外，故建議由交通及運輸委員會(交運會)工作小組討論及跟進有關騎單車指引、宣傳教育及執法等事宜。

75. 容詠嫦議員表示曾於本年 5 月的交運會會議上提出有關電動單車及電動滑板的提問，當時運輸署回應指會於本年內完成有關電動車輛在香港的使用和海外地區的現行規管政策的研究。她指電動車輛的使用在外國已合法化，期望運輸署盡早提交相關研究報告，並詢問有關議題可否交由交運會工作小組討論。

76. 主席請委員以舉手方式，就交由交運會工作小組討論有關單車的使用指引、執法、宣傳及教育工作，以及小型電動車輛的相關法例規定，進行表決。

77. 委員以舉手方式進行表決後，一致通過上述建議。

(贊成的議員包括：郭平主席、何紹基副主席、余漢坤議員、周玉堂議員、陳連偉議員、黃漢權議員、何進輝議員、黃秋萍議員、容詠嫦議員、徐生雄議員、方龍飛議員、李嘉豪議員及梁國豪議員。)

VII. 有關南丫島行人路面鄉村車輛及單車駕駛車速的提問 (文件 T&TC 43/2020 號)

78. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師離島 1 尹景明先生及香港警務處(警方)長洲分區指揮官(署任)陳翎先生。運輸署及警方的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

79. 主席備悉劉舜婷議員滿意相關部門的書面回覆，並詢問委員就此議題及部門的書面回覆有否其他意見。

80. 梁國豪議員表示近日曾到南丫島實地視察，發現鄉村車輛的車速不快，惟道路上彎位較多，因此希望運輸署及路政署安裝廣角鏡，讓駕駛者駛至彎位時可看到過路行人，從而減慢車速。他又指部分彎位被樹木遮擋，導致駕駛者未能留意路面情況，故他認為除對鄉村車輛作出監管外，亦需在道路上安裝設施，顯示即時的交通情況，以確保駕駛者及其他道路使用者安全。

81. 劉舜婷議員表示早前已就梁國豪議員的建議與相關部門跟進，希望部門盡快處理。

82. 尹景明先生備悉委員的意見，會於會後聯絡相關議員以了解有問題的彎位位置，以作出跟進。

83. 陳翎先生表示沒有補充。

VIII. 有關改善逸東街交通的提問
(文件 T&TC 34/2020 號)

84. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 許淑儀女士；香港警務處(警方)大嶼山警區行動主任何毅敬先生和大嶼山警區助理行動主任余兆彬先生；以及房屋署物業服務經理(物業服務)(港島及離島)(3)甄文智先生。運輸署、警方及房屋署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

85. 方龍飛議員簡介提問內容。

86. 何毅敬先生簡介警方的書面回覆內容。

87. 許淑儀女士簡介運輸署的書面回覆內容。

88. 甄文智先生簡介房屋署的書面回覆內容。

89. 方龍飛議員提出意見如下：

(a) 他表示經常有外來車輛使用逸東街迴旋處，但卻不知道需拍卡才可進入。他指該處屬交通黑點，駛經的的士並沒有讓路予行人的意識，容易發生交通意外。

(b) 他表示逸東街即將進行擴闊工程，由逸東(二)邨對出至寶逸樓路段為主要行車道路，而迴旋處斑馬線位置經常有貨車上落貨，加上有車輛從不同方向駛至，故他詢問運輸署會否在該處設置行人過路設施，例如斑馬線、交通燈或行人過路處。

(c) 他指不少車輛佔用迴旋處，導致其他誤進該處的車輛難以掉頭離開，詢問可否把閘口遷往停車場二樓。他表示前往寶逸樓的路段狹窄，馬路中間的安全島空間不足，難以容納輪椅使用者及推輪椅的人士，而大型車輛、貨車或巴士駛經時，倒後鏡容易碰到行人而構成危險，故建議在該處設置斑馬線，讓行人及學生優先過馬路，以減少交通意外。

(d) 他詢問在逸東街工程完成後，運輸署會否研究提升該處的交通安全。

90. 李嘉豪議員表示，迴旋處內圈及外圈經常泊滿車輛，包括等候乘客的的士及上落貨車輛，只剩下狹窄的通道供其他車輛駛進停車場，而停車場入口更不時有大型貨車上落貨，阻塞前往停車場的行車路。他指前往停車場的道路是單線雙程行車，如有貨車阻礙行車路，其他車輛便須轉用另一條行車線以繞過貨車前往停車場。他認為領展資產管理有限公司(領展)及新管理公司需從速處理相關問題。此外，他指二號停車場對出斜坡經常有巴士經過，導致駕駛人士未能看見從逸東街駛出的車輛，他認為問題可大可小，希望巴士公司關注，以免發生意外。

91. 主席表示，根據運輸署署長在上次離島區議會會議上提供的資料，逸東街改善工程在 2021 年第三季才完工，但委員提出的問題已存在多年，過去逸東街發生多達 20 宗交通意外，情況嚴重。他已多次在會議上要求警方安排交警員在繁忙時間於相關位置巡邏，避免車輛霸佔路面。他指多年前曾建議將閘口遷往停車場中間樓層，以免阻擋迴旋處及相關路口被貨車阻塞，早前亦曾向房屋署反映，惟問題依然未獲解決。他希望警方提供協助，禁止車輛佔用道路及阻塞路口，以致私家車因受阻而不停響按，對居民造成滋擾。

92. 何毅敬先生表示警方備悉各委員對逸東街交通問題的意見，會加強巡邏和加強執法，以及協助各持份者在該處疏導交通。

93. 甄文智先生表示，署方早前曾詢問領展遷移閘口的可行性，正待領展回應。有關迴旋處的交通問題，他指署方已要求管理公司禁止車輛在內圈停泊，而管理員亦知悉相關規定。署方曾派員到現場監察，當有車輛在內圈停泊時，管理員會要求相關車輛駛走，以免阻塞道路。署方留意到本年 8 月迴旋處的交通問題較為嚴重，其一原因是因有其他私家車停泊在停車場上落貨區而阻礙貨車進出。由於該處屬領展管理，故署方管理公司已立即去信領展，要求處理相關情況。署方亦在同月留意到三號停車場出口閘口損壞，影響迴旋處車流，並已去信領展建議盡快維修。據他了解，近日情況已有所改善。

94. 許淑儀女士表示，運輸署根據相關指引及標準決定使用適合的行人過路設施(例如斑馬線及交通燈控制的過路處)，並會考慮人流及車流量，以及道路環境。署方備悉有關安全島空間不足以讓

輪椅使用者安全使用的問題，會派員實地視察後再回覆委員。

(會後註：運輸署已派員量度逸東街過路處的安全島，而有關安全島的闊度合乎標準，並已將視察結果回覆方龍飛議員。)

95. 方龍飛議員表示，管理公司確有派員在迴旋處驅趕涉嫌違規的車輛，但或因職員權力不足，涉事駕駛者對其指罵及不理會勸諭。他表示經常有私家車駛進貨運區，建議管理公司安排職員在閘口攔截私家車駛入，並希望警方提供協助。他指停泊在路旁停車灣的車輛經常泊出馬路，而提問附圖亦顯示巴士沒有足夠空間行駛，導致與貨車相撞。他詢問運輸署可否跟進主席早前提出的建議，把相關道路伸延至其辦事處對出的停車灣，以方便駕駛人士在該位置掉頭，並重申把閘口遷往二號停車場是最適切安排。

96. 何毅敬先生表示，有關逸東街迴旋處的交通問題，警方會加強巡邏，以配合房屋署及領展的管理措施。在逸東街發生事故時，警方會盡快安排警員前往現場支援及適當跟進。

97. 甄文智先生表示，儘管有關上落貨區位置並不屬於署方的管理範圍，但署方知悉管理公司保安員曾因勸諭涉事私家車車主不要在該處停泊，而與對方發生衝突。署方備悉委員的意見，會盡力作出適當安排。

98. 許淑儀女士表示，有關駕駛者不恰當使用路旁停車灣而導致交通阻塞或意外發生的情況，運輸署認為若有駕駛者不恰當使用路旁停車灣，例如長期停泊在停車灣內，需要警方執法，以維持交通暢順及減低意外發生。有關使用停車灣作為逸東街走線的建議，署方現正與有關部門商討可行的交通安排，在具體方案及設計落實後，會向相關持份者及各委員匯報。

99. 主席表示逸東街的問題非常複雜，建議安排相關委員與警方、房屋署及運輸署實地視察，並建議在該處的繁忙時間，即上午7時許進行視察。

(劉舜婷議員及梁國豪議員分別約於下午12時30分及12時55分離席。)

IX. 有關清理違法佔用電單車泊位的廢棄電單車的提問
(文件 T&TC 36/2020 號)

100. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 許淑儀女士；香港警務處(警方)大嶼山警區行動主任何毅敬先生和大嶼山警區助理行動主任余兆彬先生；離島民政事務處(民政處)離島民政事務助理專員(1)李豪先生；以及路政署區域工程師/一般職務(2)B 鄧加月女士。運輸署、警方及離島民政處的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

101. 李嘉豪議員簡介提問內容。

102. 許淑儀女士簡介運輸署的書面回覆內容。

103. 何毅敬先生簡介警方的書面回覆內容。

104. 李豪先生簡介民政處的書面回覆內容。

105. 鄧加月女士表示路政署主要負責道路維修工程，沒有清理廢棄車輛的權力，對是項議題沒有補充。

106. 李嘉豪議員表示，從各部門的書面回覆知悉，廢棄電單車違法佔用電單車泊位的問題應由地政總署處理，故認為需邀請署方代表出席會議回應。他指自上任至今不時巡視文東路的電單車泊位，有關位置提供共 53 個電單車泊位，但他發現該處有 60 多輛電單車停泊，當中有十多輛為廢棄電單車，與警方提供的數字相若。他指部分廢棄電單車停泊在泊位內，部分則停泊在行人路上，不但阻礙有需要使用電單車泊位的人士，而且長時間停泊的廢棄電單車大多車身殘缺及生鏽，衍生環境衛生問題。他多次去信警方及運輸署後，儘管情況略有改善，但認為清理行動並不足夠。鑑於仍未弄清廢棄電單車應由哪個部門負責處理，他將繼續在會上提出相關提問，以期問題獲妥善跟進。

107. 何毅敬先生表示沒有補充。

108. 許淑儀女士表示沒有補充。

109. 鄧加月女士表示沒有補充。

110. 徐生雄議員認為按現行政策難以處理相關問題，故曾建議由運輸署或民政處制訂改善措施。他指有關問題涉及多個部門，若各部門只處理其所屬範疇的事宜，然後再由另一部門處理其所屬部分，便會費時失事，影響執行力度及效率。他對於警方、地政總署、運輸署及食物環境衛生署(食環署)均發現有關問題但未能處理，感到十分訝異。他建議由一個部門統籌及處理，例如由食環署或地政總署負責巡視，按法例在廢棄電單車上張貼通告，待數月後無人認領便採取清理行動，無需再轉交其他部門處理。此外，運輸署可根據車輛登記號碼追查及聯絡涉事車主，通知其清走廢棄車輛，否則會被罰款。他指不少居民質疑在電單車泊位供應不足的情況下，政府為何不清理區內的廢棄電單車，亦有居民建議把廢棄電單車轉售或回收。他憂慮有關問題在會上討論多時仍未能解決，故希望民政處協助處理。

111. 容詠嫦議員表示從其他會議的報告知悉有政府部門專責清理單車及向新移民提供協助。她贊同徐生雄議員的建議，認為可由民政處負責統籌，與其他部門商討解決方案，然後向離島區議會匯報。她希望民政處協助解決相關問題。

112. 李豪先生表示，在去年 9 月的交通及運輸委員會(交運會)會議上，有委員提出類似提問，而時任離島民政事務助理專員(1)亦已作出跟進。他指部門並非不願解決問題，只是各部門的職權範圍仍有待釐清及確定，而且各部門對其管轄範疇有不同解讀。警方在書面回覆中提及已把有關問題提交運輸及房屋局(運房局)。另外，由於廢置車輛問題遍及全港各區，並非局限於離島區，故民政總署正探討有關問題及研究解決方法，初步方向與委員的建議類似，擬選定一個部門負責統籌。他表示雖然由哪個部門統籌及各部門的分工安排仍未落實，但相信很快會有定案，屆時各部門定必積極跟進，請委員放心。

113. 主席表示，運輸署的書面回覆指在富東街、慶東街、文東路和裕東路的路旁電單車泊車位共發現七部車輛牌照過期或並沒有任何車輛牌照的棄置車輛，而警方的書面回覆則指有 12 輛棄置電單車停放在泊車位內，他詢問相關數據有否重疊。他建議運輸署及警方秘書處提供發現廢棄電單車的位置及相關數據，以便轉交離島地政處跟進，根據相關資料及現行機制清理違法佔用電單車泊位的廢棄車輛。他希望離島地政處在下次交運會會議上匯報有關清理工作，若未能跟進亦需在會上作出解釋。他認為相關部門可先處理現

時的問題，待日後運房局制訂新政策後再作跟進。

(會後註：秘書處於會後向運輸署查詢有關區內棄置電單車的资料。運輸署表示已將有關棄置車輛的結果通知香港警務處及離島地政處。)

114. 何進輝議員表示，廢棄電單車違法佔用電單車泊位的問題十分嚴重，詢問各部門為何仍未不處理。儘管政府已就問題展開商討，並會釐清應由哪個部門統籌有關清理行動，但他十分關注有關行動的落實時間。他指出有廢棄車輛已被棄置長達數年，即使已向涉事車主發出約 30 張告票，但問題存在灰色地帶，導致難以執法。他認為如相關行動在明年才落實進行是不可接受，建議民政總署、地政總署及運輸署盡快就有關行動進行商討，並適時向委員交代有關時間表。

115. 主席表示，根據現行法例，相關問題應由地政總署處理。他亦希望民政處適時向委員提供有關最新的相關政策及法例的資料。

116. 何毅敬先生表示沒有補充。

117. 許淑儀女士表示沒有補充。

118. 鄧加月女士表示沒有補充。

119. 李豪先生表示沒有補充。

120. 容詠嫦議員表示去年 9 月已有時任委員提出相關議題，惟事隔一年仍未解決，詢問民政處原因為何。

121. 李豪先生表示有關問題仍在探討當中，現階段未有定案，在有討論結果並獲各部門同意，以及確定各部門的權責分工後，各區(包括離島區)定必馬上跟進有關問題。

122. 黃漢權議員認為，以「廢置」形容車輛，即表示相關車輛屬於垃圾，詢問食環署可否視作一般垃圾處理。他認為若相關車輛被視為有價值的失物，議員可向警方報案，當作失物發現案處理，相關車輛放置在分區警署三個月後仍無人認領，便可當作一般垃圾清理。他指坪洲曾有廢棄船隻阻塞岸邊道路，運輸署職員把它當作失

物處理及向警方報案，最後船隻被移至坪洲警崗。他認為清理廢棄電單車是很簡單的事情，質疑為何需時一年才能解決。

123. 容詠嫦議員表示，剛才民政處代表指有關議題仍在探討階段，尚未有定案，她詢問處方何時會有定案。她指有關議題及政策關乎民生，拖延一年仍未採取行動及訂立時間表，與其他政策(例如派發銅芯口罩及推行全民檢測)形成對比，認為政府應作出檢討。

124. 主席表示離島區議會十分關注是項議題，委員將作進一步跟進，請各部門備悉。

(黃文漢議員約於下午 2 時入席。)

X. 有關要求加快清理違法佔用電單車泊位的廢棄電單車的動議
(文件 T&TC 37/2020 號)

125. 主席表示是項動議由李嘉豪議員提出，並獲梁國豪議員和議。

126. 李嘉豪議員簡介動議內容。

127. 何紹基議員表示，鑑於區內有廢棄私家車佔用公眾或私營泊車位的情況，故建議將清理廢棄私家車一併納入動議。

128. 主席表示是項動議主要針對清理廢棄電單車，擔心將清理廢棄私家車納入動議會令情況變得複雜。他請委員以舉手方式就動議進行表決。

129. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為 13 票贊成，動議獲一致通過。

(贊成的議員包括：郭平主席、何紹基副主席、余漢坤議員、黃文漢議員、周玉堂議員、陳連偉議員、黃漢權議員、何進輝議員、黃秋萍議員、容詠嫦議員、徐生雄議員、方龍飛議員及李嘉豪議員。)

XI. 有關逸東邨電單車泊位的提問
(文件 T&TC 44/2020 號)

130. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 許淑儀女士；離島地政處(地政處)行政助理/地政曾偉文先生；以及房屋署物業服務經理(物業服務)(港島及離島)(3)甄文智先生。地政處及房屋署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。領展資產管理有限公司(領展)未能派代表出席會議，但已提供書面回覆供委員參閱。

131. 方龍飛議員簡介提問內容。

132. 甄文智先生簡介房屋署的書面回覆內容。

133. 曾偉文先生簡介地政處的書面回覆內容。

134. 許淑儀女士表示，為滿足地區的電單車泊車位的需求，運輸署計劃於東涌逸東邨近康逸樓增設 30 個路旁電單車泊位，而路政署即將進行前期工作及處理相關許可證申請，預計工程於 2021 年第二季正式開展。

135. 方龍飛議員表示近期很多居民投身與電單車有關的行業，導致區內違泊情況嚴重，例如康逸樓對出位置有多達百多輛違泊電單車。他曾與領展商討將閒置土地改建為車位的可行性，但獲告知更改土地用途須向地政處提出申請，費用高昂，加上管理員在處理違泊電單車時面對兩難，不鎖車會被上司責備，鎖車則會遭居民指罵。他指出逸東邨有不少荒廢十多年的土地，希望地政處批准領展以短期方式更改土地用途及豁免申請費，以解決區內電單車泊位供不應求的問題，並建議首先由康逸樓對出天橋位置着手，其他位置稍後研究。

136. 曾偉文先生表示待接獲相關申請，地政處會就該申請與申請人作出跟進。

137. 主席詢問運輸署位於東薈城的東涌市中心巴士總站有否電單車泊位。

138. 許淑儀女士表示東涌市中心巴士總站不設電單車泊位。

XII. 有關巴士轉乘優惠的提問
(文件 T&TC 33/2020 號)

139. 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)高級主任(策劃及發展)羅耀華先生；新世界第一巴士服務有限公司(新巴)及城巴有限公司(城巴)公眾事務經理李建樂先生；以及城巴助理營運經理林志強先生。龍運的書面回覆和新巴及城巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

140. 方龍飛議員簡介提問內容。

141. 蔡小敏女士表示，運輸署一直鼓勵專營巴士公司按營運及財政情況、社會經濟環境和乘客需求，盡量調低收費及提供優惠，以減低市民的公共交通開支。然而，基於自由營商精神，提供票價優惠與否或優惠內容等，屬個別專營巴士公司的商業決定。她重申署方會繼續鼓勵專營巴士公司調低收費及提供優惠措施。

142. 羅耀華先生表示，書面回覆載述現時龍運為東涌逸東邨乘客提供的巴士轉乘優惠計劃，他暫時沒有補充。

143. 李建樂先生簡介新巴及城巴的書面回覆內容。

144. 方龍飛議員提出意見如下：

(a) 他對城巴提供的轉乘優惠感到莫名其妙。他表示乘坐城巴 E21A 號線由逸東邨前往青嶼幹線收費廣場，須支付全程車資 14 元，其後轉乘城巴 E11 號線前往天后，再需支付 7 元車資，總車資共 21 元，相等於 E11 號線(往天后方向)的全程車資。他認為城巴以在青嶼幹線收費廣場上車的分段車資 18 元作為基數，減去轉乘車資 7 元，將餘額 11 元當作優惠，乘客並不能真正受惠，因為在青嶼幹線收費廣場轉乘其他巴士前往目的地，須支付相等於 E11 號線(往天后方向)的全程車資，實際車資沒有減少。他指城巴 A12 號線的情況亦然，扣減轉乘優惠後，乘客仍須支付原來的全程車資。

(b) 他表示乘坐嶼巴 38 號線前往東涌纜車站，再以同一張八達通卡轉乘 E11 號線，即可扣減 1 元車資，他希望城巴提供更多跨公司轉乘優惠。

- (c) 他指 E11 號線的班次時間一般早於 E21A 號線，在青嶼幹線收費廣場站轉乘 E11 號線的乘客需等候約 15 分鐘，認為有關班次的時間未能互相配合，對乘客造成不便。
- (d) 他表示 E11A 號線只途經東涌北，故東涌西居民對 E21A 號線的需求殷切，惟城巴一直漠視居民需求，所提供的優惠亦有取巧之嫌，希望城巴作出回應。

145. 李嘉豪議員提出意見如下：

- (a) 他表示相關議題已討論多時，巴士公司每次回應時均指經營困難，會盡量提供優惠，而運輸署則表示會鼓勵巴士公司提供優惠，惟情況至今仍未有改善，促請署方作出檢討及正視東涌居民的需要。他指東涌有別於其他地區，居民只能乘坐巴士或鐵路前往市區，因而被迫接受巴士公司的收費決定。
- (b) 他指居民並非要求大幅減價，只是希望巴士公司提供更方便的交通服務及優惠，例如提供跨公司轉乘優惠，而無須局限於轉乘同一巴士公司的路線。他指東涌北及東涌西居民的轉乘巴士路線選擇不多，若能提供更多跨公司轉乘優惠，可提高效益及居民轉乘巴士的彈性。
- (c) 他指政府推行全港公共交通費用補貼計劃，卻沒有為東涌居民增加巴士轉乘優惠。他表示現時已有部分路線提供跨公司轉乘優惠，乘客以同一張八達通卡付款便可獲扣減車資，故不存在技術問題，應可提供更多路線的跨公司轉乘優惠。
- (d) 他指屯門至赤鱗角連接路快將開通，行政長官早前表示通車後，車輛可免費使用青嶼幹線。他詢問署方及巴士公司屆時會否調低巴士車資或提供更多轉乘優惠。

146. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 他表示運輸署負責交通政策及監管巴士公司的服務，故應責無旁貸對問題作出檢討，不能任由巴士公司自行決定收費。

- (b) 他指政府為巴士公司提供不少補助，例如提供優惠地租讓巴士公司租地用作車廠，而巴士公司除車資外亦有廣告收益等其他收入來源。他認為巴士公司須依據整體收益來釐定車資，不能以載客量不足和營運成本高昂為借口而提高車資或不提供優惠。
- (c) 他指乘客乘搭 E21A 號線至青嶼幹線繳費廣場後，需等候逾十分鐘才能轉乘 E11 號線前往天后，而且支付的總車資等同於 E11 號線的全程收費，實際上沒有因轉乘而獲扣減車資，極不合理。如巴士公司希望鼓勵乘客轉乘巴士，從而無需開設更多往來東涌及市區的巴士路線，便需提供足夠誘因及轉乘優惠，否則乘客或不願在天氣惡劣及路面擠塞的情況下，在青嶼幹線繳費廣場轉乘其他路線前往目的地。

147. 蔡小敏女士重申，提供優惠與否及優惠內容屬巴士公司的商業決定，若運輸署硬性規定巴士公司以特定形式提供票價優惠，相關金額最終可能會反映在票價上。她表示現時巴士公司已為部分路線提供跨公司轉乘優惠，包括由嶼巴 37 及 38 號線轉乘 14 條龍運及城巴「E」線的轉乘優惠，而龍運在本年 2 月亦增設龍運 E31、E32A 和 E32 號線 15 條九巴路線的轉乘優惠。她指署方備悉居民希望享有更多跨公司轉乘優惠，並會繼續鼓勵巴士公司積極研究在財務可行的情況下提供優惠。

148. 李建樂先生表示，城巴會積極研究在財務許可的情況下提供車資優惠。他表示城巴的轉乘優惠概念，是以原本沒有優惠的第二程車費作為基準，換言之，第一程乘搭 E21A 號線的乘客，在第二程乘搭 E11 號線時便享有車費折扣，車資由原來的 18 元扣減 11 元，轉乘車資為 7 元。

149. 羅耀華先生表示，龍運備悉委員要求提供更多跨公司轉乘優惠的意見。除運輸署提及的跨公司轉乘優惠外，往機場方向的龍運「E」線與城巴 E21A 號線，以及前往機場的城巴「E」線與龍運 E31 號線，均提供轉乘優惠。龍運會繼續在財務及營運環境許可的情況下，研究提供更多轉乘優惠及跨公司轉乘優惠的可行性。

150. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他批評運輸署猶如默許巴士公司向市民斂財，並指雖然巴士公司為部分路線提供跨公司轉乘優惠，但優惠不切實際，且諸多限制。城巴以原本沒有優惠的第二程車費作為基準提供優惠，乘客仍須支付相等於 E11 號線前往天后的全程費用，實際上未獲扣減車資，做法取巧。
- (b) 他表示東涌南居民可選乘港鐵前往港島或九龍區，但東涌西及東涌北居民只能選乘 E21A 號線，因此十分關注及依賴巴士服務。
- (c) 他指署方一直建議居民在青嶼幹線繳費廣場轉乘其他巴士路線前往目的地，但卻沒有對巴士公司作出監管，任由他們自行釐定車資。他質疑署方沒有詳細了解巴士公司的營運狀況，建議署方查核相關數據，例如巴士公司的八達通收費紀錄及其他收益，並與巴士公司商討優惠條款。他舉例指城巴 E11X 號線班次頻密，每班班次的平均載客量達八至九成，但城巴仍指該路線虧損，令人費解。

151. 主席請龍運及城巴就委員的意見作出商討，包括盡量調整巴士班次時間，以配合乘客出行需求及縮短候車時間。他表示巴士轉乘優惠事宜十分複雜，希望運輸署及巴士公司進行研究及檢討，不應草草了事。

XIII. 有關調整城巴 E21A 及 E21X 號線的提問 (文件 T&TC 45/2020 號)

152. 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；新巴及城巴公眾事務經理李建樂先生；以及城巴助理營運經理林志強先生。城巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

153. 李嘉豪議員簡介提問內容。

154. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 自滿東邨落成後，往來深水埗及旺角等地區的巴士服務需求有所增加，城巴於 2019 年 11 月 10 日起安排往逸東邨方向的 E21A 號線班次繞經滿東邨，因此，由滿東邨

往何文田方向的乘客需先乘搭 E21A 號線往逸東方向的班次前往逸東邨，再轉乘往何文田方向的 E21A 號線。

- (b) 為進一步完善東涌西往來深水埗及旺角等地區的巴士服務，署方於《2020-2021 年度離島區巴士路線計劃》(巴士路線計劃)建議所有 E21A 號線班次均繞經滿東邨，以期為該區提供直接服務前往深水埗及旺角等地區。
- (c) 鑑於 E21X 號線載客量一直偏低，最繁忙一小時平均載客率只不過約四成。為善用其剩餘運載能力，署方在巴士路線計劃建議 E21X 號線繞經旺角、油麻地及佐敦以至紅磡，以加強早上繁忙時段東涌西、東涌北和上述地區之間的巴士服務。諮詢相關區議會後，有關修改行車路線的建議於本年 8 月底落實。署方其後派員實地調查，發現 E21X 號線現有班次可滿足乘客需求，但會繼續密切留意其服務情況，如有需要會與巴士公司研究改善巴士服務。

155. 林志強先生簡介書面回覆內容。他補充指 E21X 號線由本年 8 月 31 日起繞經旺角一帶，由滿東邨開出的三班車平均載客率約為兩成半至三成，足以應付乘客需求。他表示 E21X 號線調整路線後，交通暢順時車程只增加七分鐘，但部分班次車程會較長。更改路線至今只有約半個月，城巴會繼續密切留意，以更掌握客量變化及交通情況。他認為 E21A 號線繞經滿東邨後，早上班次的行車時間只增加數分鐘，影響不大。

156. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他認為城巴提供的數據低估 E21X 及 E21A 號線的實際載客量，並質疑如何得出相關數據。若早上繁忙時段的客量只有兩成半至三成，即每班車只有約 30 至 40 位乘客，但他曾目睹逸東邨有 30 至 40 位乘客在 E21X 號線站前輪候，認為早上時段的載客率不只此數。此外，很多居民反映 E21X 號線巴士駛至東涌北時，差不多爆滿。
- (b) 他曾就 E21A 及 E21X 號線事宜去信運輸署署長，指 E21A 號線調整路線後，往何文田方向的班次需繞經滿東邨及東涌北，車程增加近半小時；而回程往逸東邨方

向的班次經常爆滿，不少乘客需全程站立，但巴士需繞經東涌北及滿東邨後才駛往逸東邨，令前往逸東邨的乘客不滿。他建議分拆路線，安排 E21A 號線途經東涌南及東涌市中心後，直出市區，不繞經東涌北，希望署方及城巴考慮其建議。

157. 李嘉豪議員提出意見如下：

- (a) 他質疑城巴所提供的數據從何得出，以及是否準確。他曾前往映灣園視察，發現 E21X 號線巴士駛至映灣園二期時已接近爆滿，並且最少有 20 至 30 位乘客候車，因此 E21X 號線的載客率絕對超過兩成半至三成。
- (b) 他指出 E21X 號線為班特快班次，方便東涌居民上班，但城巴為增加載客量及盈利而安排該路線繞經旺角及油麻地，雖然城巴代表指交通暢順時車程只增加七分鐘，惟早上繁忙時段旺角路面擠塞，東涌居民需預留額外至少 30 至 45 分鐘乘車，他認為不能接受。
- (c) 他希望運輸署及城巴就分拆路線建議作出回應，即使城巴認為 E21A 號線修改路線後能滿足乘客需求，亦應考慮額外行車時間所帶來的影響。E21A 及 E21X 號線均需繞經整個東涌才前往市區，他估計將來有更多巴士路線採用類似安排。他明白城巴希望善用巴士資源接載更多乘客，但延長行車時間嚴重影響逸東邨及滿東邨的乘客，促請城巴審慎考慮。

158. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 他贊成分拆路線的建議，認為乘客需繞經整個東涌才前往目的地，會感到非常不便，一旦遇上交通擠塞，甚或可能需超過 45 分鐘才駛離東涌。
- (b) 他表示 E21X 號線平日只有三班巴士，一旦錯過便沒有直接往紅磡的巴士服務，因此他會選乘港鐵前往紅磡。除分拆路線外，他建議加密 E21X 的班次，以增加載客量。另外，他建議分拆路線繞經不同屋苑，例如 E21A 號線改為繞經滿東邨及逸東邨，到達東涌市中心直出市區；E21X 號線則繞經富東邨及映灣園，到達東

涌北後直出市區。另外，他建議提供轉乘優惠予 E21A 及 E21X 號線的乘客，鼓勵他們在青嶼幹線收費廣場(收費廣場)轉乘其他巴士路線前往目的地。

- (c) 隨着東涌的發展，區內人口將不斷增加，他希望巴士公司和運輸署及早計劃調整服務或開辦新巴士路線，以滿足東涌居民的出行需要，不應待東涌人口增加後才作出安排。

159. 蔡小敏女士明白 E21A 及 E21X 號線調整路線後為部分乘客帶來不便，但署方已在善用巴士資源的原則下，盡可能平衡各方需求，希望委員理解。署方備悉委員對分拆路線的意見，並會繼續留意乘客的需求變化及東涌和機場一帶的發展，包括即將落成的裕泰苑及東涌第 54 區等。待東涌發展漸趨成熟，客量足以支持分拆路線後，署方會與巴士公司積極研究。

160. 主席提出意見如下：

- (a) 他欣悉署方計劃在裕泰苑入伙後，積極研究區內對巴士服務的需求，並指出委員在過往會議多次要求後，龍運採納建議分拆 E31 號線，現時東涌西及東涌北各有一條獨立的巴士路線。他期望署方在裕泰苑入伙後，積極研究分拆 E21A 號線的可行性。
- (b) 城巴表示 E21A 號線上午 7 時 25 分由滿東邨開出的班次在離開收費廣場時的載客率約有為三成半；上午 6 時 50 分至 8 時 45 分由逸東邨開出的班次在離開收費廣場時的載客率約兩成半至六成半；而 E21X 號線由滿東邨開出的三班車在離開收費廣場時的載客率約兩成半至三成。他促請署方加強監察，並審視上述數據是否準確，然後以書面向委員交代。他指過去曾就 E21A 號線的服務進行問卷調查，所得結果顯示有關路線的載客量達八成半至九成，與城巴提供的數據大相逕庭。

161. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他表示不少民間團體關注巴士路線安排，亦有逸東邨居民不滿 E21A 號線的服務水平。雖然署方表示會考慮逸東邨居民的需要，但並未積極跟進。他指東涌西包括逸

東邨、滿東邨及即將入伙的裕泰苑，人口眾多，對巴士服務的需求最大，所獲資源卻最少。現時大部分巴士路線只途經東涌南，而非東涌西及東涌北，但東涌南鄰近東涌港鐵站，居民可選乘地鐵。此外，署方安排 E11A 號線繞經東涌北，卻沒有路線繞經東涌西，東涌西居民只能乘搭 E21A 號線往收費廣場轉乘其他路線前往目的地。主席曾爭取城巴 E23A 號線繞經東涌西，但最終不了了之。

- (b) 他並非要求開辦新巴士路線，只希望署方在疫情期間重組巴士路線，以善用機場巴士線及其他資源，伸延巴士服務至東涌西，並改善巴士編配，以縮減轉乘時間。

162. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 她指出東涌居民普遍歡迎署方在 2019 年第一季分拆龍運 E31 和 E32A 號線，E31 號線原先由東涌西駛往東涌北，再前往荃灣。迎東邨、東匯及昇薈入伙後，居民對巴士服務的需求增加，龍運便增加 E32A 號線在繁忙時段的班次，待載客量足以支持才逐步分拆 E31 及 E32A 號線，分別服務東涌西及東涌北。署方會密切留意城巴的服務水平，待 E21A 號線的載客量足以支持，便會與城巴研究分拆路線的可行性。
- (b) 載客率方面，署方曾於本年 9 月 10 日派員前往迎禧路天橋下的巴士站視察，發現上午 7 時至 9 時期間，E21A 及 E21X 號線的載客率約有三成。署方明白疫情爆發前與最近的載客率或有差別，會繼續監察調查，待載客量符合可增加班次的水平，便會敦促城巴加強服務。另外，根據巴士路線計劃，城巴表示待 E21A 號線達相關載客量後便會增加班次。署方會與城巴繼續跟進。

163. 林志強先生表示，相關路線分別於本年 8 月 30 日及 31 日作出改動，而現時載客量與疫情爆發前或有差別。城巴期望載客率盡快回升，達至可分拆路線的水平。城巴會繼續留意客量變化，當客量達至加班水平時，將適時向運輸署及委員匯報。

164. 主席認為在疫情結束及裕泰苑入伙後，乘客數目會有所增加。另外，他關注 E21A 號線因繞經滿東邨而延長行車時間，並指

出該路線近年曾發生兩次致命交通意外，立法會文件亦指出意外原因與車長長時間駕駛有關。他認為車長長時間駕駛易生危險，署方及城巴不應再延長車長的工時。

165. 李建樂先生表示運輸署已在 2018 年修訂相關指引，在一般交通法例下，車長每天不得工作超過 12 小時，而駕駛時間不得多於 10 小時。由於部分路線清晨及晚間時段載客量較高，署方允許安排特別更次，即車長每天工作時間不得超過 14 小時，駕駛時間維持不多於 10 小時，當中必須包括連續三小時的休息時間。新巴及城巴一直致力縮減最高工時上限，在 2019 年年初根據修訂指引，將特別更次的最高工時上限下調至 13.5 小時，並在本年 3 月進一步下調至 13 小時。

166. 主席認為即使將最高工時修訂為 13 小時仍難以接受，指出近月的巴士意外或多或少與車長疲勞駕駛有關，造成傷亡，他對香港不人道的工作環境感到無奈，希望巴士公司盡量維持或限制車長的工時。

167. 蔡小敏女士表示車長每天不得工作超過 12 小時，而駕駛時間不得超過 10 小時，特別更次的工時上限為不超過 14 小時，駕駛時間亦不得多於 10 小時，當中必須包括不少於三小時的休息時間。為進一步提升專營巴士車長的駕駛安全，署方於 2018 年 2 月修訂車長工作、休息及用膳時間的指引，包括縮減最長駕駛時間和延長最短休息時間。巴士公司在編排車長更表時必須遵循修訂指引，相關安排已於 2019 年第二季全面實施，署方會繼續監察巴士公司有否違規。

168. 方龍飛議員擔心長時間駕駛或導致交通意外，並指出車長工時偏長，亦難以在休息時間回家，詢問巴士公司會否提供空間予車長休息。他認為巴士公司不應只考慮利潤，亦應顧及車長和乘客的安全，建議 E21A 號線繞經東涌南及富東邨後直出市區，以縮減行車時間。

169. 李建樂先生表示，新巴及城巴一直致力改善員工休息設施，並已在各區巴士總站、巴士廠及泊車廠增設椅子、睡床、雪櫃及微波爐等設施，或改裝退役巴士作為休憩空間，方便特別更次的車長用膳及休息。他承諾繼續努力改善行車安全及員工福祉。

(余漢坤議員約於下午 4 時離席。)

XIV. 有關愉景灣渡輪營辦商拒絕運送商戶貨物的提問
(文件 T&TC 46/2020 號)

170. 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 3 黃以巨先生。愉景灣航運服務有限公司(航運公司)未能派代表出席會議，但已提供書面回覆供委員參閱。

171. 容詠嫦議員簡介提問內容。

172. 黃以巨先生就問題 1 回應如下：

- (a) 有關運輸署與渡輪公司的服務合約，運輸署發牌時會考慮船費、班次及船隻等因素，有關合約沒有界定香港興業有限公司(香港興業)與私人商戶的交易。
- (b) 他表示渡輪可用作運送貨物，《渡輪服務規例》(第 104A 章)第 16(1)條述明，任何人須獲持牌人准許，才可把私人行李帶上或置於正用作領牌服務的渡輪上。由於持牌人是航運公司，位於愉景灣的商戶，須經持牌人准許下，才能以渡輪運送貨物。

173. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她不反對在非繁忙時間以渡輪運送貨物，但指出愉景灣商戶一直使用渡輪運送貨物，而航運公司的處理方式有欠公平，要求它提供運載貨物的價目表。

(會後註：運輸署已將航運公司的運載貨物價目表電郵給容詠嫦議員。)

- (b) 她對航運公司常設代表曾啟亮先生未能出席是次會議表示遺憾，但對交通運輸首席高級經理缺席感到費解。根據書面回覆，航運公司並無禁止乘客攜帶行李或貨物，只曾勸諭攜帶大型物品的乘客改乘客量較少的班次，或考慮使用陸路交通進出愉景灣。惟有商戶向她反映航運公司只容許香港興業旗下協會繼續使用公司車輛及渡輪運送貨物，做法偏頗。她表示早前曾於上午 9 時至 10 時

前往視察，發現幾乎每天都有一輛小型貨車運載哥爾夫球會及居民會所的食材，有利益衝突之嫌，促請運輸署向有關公司發出警告。

- (c) 渡輪營辦商經常因業務虧損而申請加價，但她曾發現航運公司未有把部分收入入帳，希望運輸署向該公司了解運送貨物的收費詳情，並查核相關收入有否入帳，以免將虧損轉嫁予乘客。
- (d) 據悉提問附圖所示位置為緊急車輛通道，只允許救護車及消防車停泊，但在疫情爆發前，哥爾夫球會及居民會所的小型貨車每天早上均在該處停泊，她詢問車輛在緊急車輛通道停泊是否合法。
- (e) 不少居民向運輸署投訴及向她反映航運公司近期以各種理由取消班次，令他們前往市區上學和上班時非常不便，她認為署方作為發牌部門，須就此作出監管。剛才署方代表表示發牌時會考慮船費及班次等基本條件，她認為若營辦商在發牌後未能滿足有關條件，署方便應發出警告及拒絕其取消班次的申請。她明白航運公司已向其他船公司租借船隻，但請該公司理解居民對渡輪服務需求迫切，並希望在航程期間不用站立。
- (f) 她明白在疫情期間需保持社交距離，惟上午 9 時前的班次載客量偏高，航運公司代表在上次交運會會議上卻表示乘客在船隻上層站立是為了享受陽光，但實情是因滿座被迫站立。她希望署方加強監管，以免發生意外。她認為航運公司自知理虧，才不派代表出席會議回應提問，而書面回覆亦沒有正面回應問題，質疑該公司未有履行社會企業責任。她希望署方為居民爭取權益，監察渡輪營辦商在發牌後有否履行應負責任。

174. 黃以巨先生表示備悉有關價錢表的問題，會向航運公司了解。就班次問題，運輸署認為應加強船隻維修保養，並已要求航運公司在船隻上排而未能投入服務時須向其他渡輪營辦商租借船隻。據悉服務大致恢復正常，本年 9 月 30 日會有一艘渡輪重新投入服務，署方會繼續密切監察相關航線的服務水平。

175. 主席表示若渡輪營辦商獲公帑補助，採用這種不公平的營運模式實屬不妥，促請運輸署作出監管及嚴肅跟進。

176. 黃以巨先生備悉委員的意見。

(徐生雄議員約於下午 4 時 10 分離席。)

XV. 工作小組報告
交通及運輸委員會工作小組

177. 主席表示，有關工作小組報告已置於席上，供委員參閱。

178. 委員備悉及通過上述工作小組報告。

XVI. 其他事項
路政署小型交通改善項目及其施工時間表

179. 主席歡迎出席回應的嘉賓：路政署區域工程師/一般職務 (2)B 鄧加月女士。署方在會前提交一份截至本年 9 月上旬離島區的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，歡迎委員查詢和提出意見。

180. 李嘉豪議員提出意見如下：

- (a) 有關第 1 項工程(工程編號：IS/18/01877)，即東涌港鐵站 A 出口的慶東街改善工程，他表示工程已跟進多時，在早前的交通及運輸委員會(交運會)會議上曾詢問路政署為何工程延誤，而今次的擬建/實際動工日期再度延至 2020 年 10 月，擬建/實際完工日期推遲至 2021 年 3 月。他指路政署曾回應指由於工程涉及樹木移除工作，故需在獲發准許證後才可展開工程，擬建/實際動工日期因而延誤，惟當時署方代表亦指有關申請已進入最後審核階段，預計可於本年 6 月動工。他詢問署方為何工程的擬建/實際動工及完工日期一再延遲，以及工程的最新情況為何。

(b) 有關第 14 項工程(工程編號：IS/20/01362)，據他了解，現時整條文東路均有工程進行，故詢問署方擬在文東路哪個位置加設交通標誌及道路標記。

(c) 他詢問署方施工時間表所列出的項目是否只包括加建欄杆及改路工程。他指達東路近富東商場在數月前加裝衝紅燈攝影機，但從未在相關文件看到有關工程資料。他詢問署方會否在施工時間表列出上述工程的資料，如否，相關資料會載於哪份文件。

181. 主席詢問路政署第 2 項工程(工程編號：IS/18/02445)的實際完工日期。他知悉松仁路仍有工程進行中，但施工時間表列出的擬建/實際完工日期為本年 9 月，故請署方提供實際完工日期。

182. 鄧加月女士綜合回應如下：

(a) 有關第 1 項工程，本年 6 月確已進行樹木審批，惟恰巧局方當時亦對樹木審批程序有所更新，故路政署隨即重新整理相關的樹木審批工作，有關部門亦配合加快審批程序。她指前期工作已準備就緒，預計本年 10 月便可開展工程。

(b) 第 2 項工程正在進行中，相關的土木工程將於本年 9 月底完成，並預計於本年 10 月初開展電力及訊號接駁工程。

(c) 她指加裝衝紅燈攝影機並不屬於路政署的小型工程。

183. 尹景明先生表示，衝紅燈攝影機是由其他政府部門的合約建造，不屬於路政署的小型交通改善項目。

184. 許淑儀女士表示，第 14 項工程涉及於文東路附近的行人過路處劃設雙黃線，以防止車輛停泊而阻礙行人視線。

185. 李嘉豪議員再次詢問運輸署第 14 項工程的施工位置。

186. 許淑儀女士表示，相關工程沿文東路施工，涉及在所有路口劃設雙黃線。土木工程拓展署已在部分路口進行工程，而在相關路口劃設雙黃線的工作亦會由該署負責。

187. 主席表示，由東涌公共圖書館前往市中心，需在路口左轉再右轉，惟該處並沒有任何交通標誌，而且曾發生多宗交通意外，故詢問運輸署第 14 項工程的位置是否在東涌社區會堂及文東路體育館路口。

188. 李嘉豪議員要求運輸署於會後提交補充文件，清楚指明相關工程的確實位置。

(會後註：運輸署已將文東路增設雙黃線的設計方案電郵給主席及李嘉豪議員。)

XVII. 下次會議日期

189. 議事完畢，會議在下午 4 時 13 分結束。下次會議訂於 2020 年 11 月 16 日(星期一)上午 10 時 30 分舉行。

-完-