

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議紀錄

日期：2020年5月18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

黃文漢先生 (約於上午10時55分入席)

周玉堂先生, SBS, MH

陳連偉先生, MH

黃漢權先生 (約於上午10時45分入席，下午5時20分離席)

何進輝先生 (約於上午10時35分入席)

黃秋萍女士

曾秀好女士 (約於上午10時50分入席)

容詠嫦女士

徐生雄先生

方龍飛先生

劉舜婷女士

李嘉豪先生

梁國豪先生

王進洋先生 (約於上午11時03分入席)

應邀出席者

李偉勳先生	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 1
何潔瑩女士	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 2
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
原國強先生	離島地政處 高級地政主任/大嶼山
葉卓仁先生	離島地政處 高級地政主任/租約
林民聰醫生	衛生署 高級醫生(控煙酒辦公室)1
容麗嫦女士	衛生署 總控煙酒督察 2
黃立己醫生	醫院管理局 北大嶼山醫院副行政總監
羅耀華先生	九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司 高級主任(策劃及發展)
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
周穎雯女士	領展資產管理有限公司 社區關係經理
羅永沛先生	領展資產管理有限公司 社區關係高級主任

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)
王德暘先生	香港警務處 大嶼山區行動主任
余兆彬先生	香港警務處 大嶼山警區助理行動主任
潘雅雯女士	路政署 區域工程師/一般職務(2)A
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
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
許淑儀女士	運輸署 工程師/離島 2
林冠宏先生	土木工程拓展署 工程師/19(大嶼山)
陳天龍先生	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 副總經理
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
林惠玲女士	港九小輪控股有限公司 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

秘書

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

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) 土木工程拓展署工程師/19(大嶼山)林冠宏先生；
- (b) 路政署區域工程師/一般職務 (2)B 鄧加月女士，她接替溫志堅先生出席會議；
- (c) 香港警務處大嶼山警區助理行動主任余兆彬先生，他暫代張宏斌先生出席會議；以及
- (d) 運輸署工程師/離島 2 許淑儀女士，她接替阮潔鳳女士出席會議。

I. 通過 2020 年 3 月 23 日的會議紀錄

2. 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。

3. 委員沒有提出修訂建議，並一致通過上述會議紀錄。

II. 有關逸東街迴旋處的噪音及停車場出入口安排的提問 (文件 T&TC 4/2020 號)

4. 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；房屋署(房署)物業服務經理(物業服務)(港島及離島)(3)甄文智先生；香港警務處大嶼山區行動主任王德暘先生；以及領展資產管理有限公司(領展)社區關係經理周穎雯女士及社區關係高級主任羅永沛先生。

5. 方龍飛議員簡介提問內容。

6. 羅永沛先生表示，領展於 2005 年接手逸東邨停車場，並管理該停車場範圍及收費亭等有關設施。由於停車場使用率日漸增加，領展自 2018 年 9 月起開放三號停車場出口。該出口開放至今，已達至有效

分流車輛的作用，相信有助減輕迴旋處的負荷，現時該出口運作正常。此外，為了讓使用者可按其需要及便利等因素選擇離開路線，他們認為有需要繼續開放二號停車場出口，另會研究在停車場內增設指示，讓駕駛者進一步善用三號停車場出口離開。另外，領展對縮短免費泊車時間的建議持開放態度，但有關措施對各持份者有不同程度的影響，事前需取得公用範圍管理人、訪客、商戶及供應商等持份者的共識。

7. 方龍飛議員表示，駕駛者甚少會在迴旋處先讓斑馬線的行人過馬路，詢問警方會否在迴旋處執法。此外，迴旋處附近泊滿的士等候乘客，二號停車場又不時有車輛進出，加上從四方八面駛進上落貨區的車輛，對道路使用者(尤其輪椅人士)構成危險，他詢問房署會否增派人手疏導車輛，以保持迴旋處交通暢順。雖然相關位置設有天橋，但輪椅人士及長者行動不便，難以使用天橋橫過馬路，因此他希望領展研究可否僅開放二號停車場的入口及三號停車場的出口。

8. 甄文智先生表示，逸東街迴旋處屬公眾地方，按現時的道路管制安排，署方只准車輛在內圈短暫停留，但不可停泊。署方並已調派保安員每天早上 7 時至晚上 11 時到該處執行道路管制，協助指揮交通，以保持道路暢通。如屋邨辦事處職員發現內圈擠塞，會即時採取行動，如有需要會尋求警方協助。屋邨辦事處在過去兩至三個月共接獲兩宗噪音投訴，辦事處職員即時調停，有關問題已解決。署方會繼續留意迴旋處的情況。

9. 王德暘先生指警方有監察該路段的情況，若發現違泊車輛會採取執法行動。他曾在本年 3 月及 5 月中旬到現場視察，知悉有保安員在該處疏導交通及防止車輛胡亂停泊，情況尚可接受。他表示若有市民報案或尋求協助，警方會視乎現場情況執法。

10. 羅永沛先生指出，現時月租車位的使用者大多從三號停車場的出口離開，然而繼續開放二號停車場作出入口可讓使用者按其實際需要及當時路面情況作出彈性選擇。領展會就標誌組合的完整性及與現有標誌的協調性等因素作出考量，研究增加指示，使駕駛者能善用三號停車場的出口離開。

11. 李嘉豪議員表示，三號停車場出入口位於斜坡，不時有巴士在右邊道路停泊，除阻塞一條行車線，更遮擋其他駕駛者的視線。他不清楚是否因為迴旋處擠塞或巴士站泊位不足，希望署方及議員留意及

商討改善方案。

12. 方龍飛議員表示，三號停車場出入口的右邊為路肩，卻不時有巴士在該處停泊，如後方有私家車，駕駛者的視線定必受阻。他詢問上述問題應由警方抑或巴士公司跟進。此外，為減輕迴旋處的負荷，他建議領展效法香港國際機場，分別為的士及貨車司機提供 15 及 30 分鐘免費泊車以供上落客貨，以及增設八達通收費優惠。

13. 主席表示 10 多年前曾就逸東街改善工程，建議房署把閘機遷往二號停車場出入口斜坡位置，以騰出空間興建行人通道，以免行人通道因靠近街市及停車場出入口而易生意外。他早前亦曾向領展提出相關建議，希望房署及領展考慮。此外，隨着新型冠狀病毒的疫情放緩，有關位置恢復擠塞。早上有不少車輛停泊在勤逸樓對出的避車處，亦有的士在迴旋處兜截乘客，即使房署保安員勸喻，部分貨車和的士仍拒絕離開，因而引起衝突。他希望警方在上午調派交通警到場巡邏，以增加阻嚇作用。他亦曾與領展商討貨車在上午時段胡亂停泊及在深夜落貨製造噪音的問題，並希望房署和領展與警方通力合作，改善相關情況。

14. 羅永沛先生重申領展對縮短免費泊車時間的建議持開放態度，並會就其可行性進行研究，惟需考慮訪客及商戶等持份者的意見。此外，就方龍飛議員早前提出為運輸業人士提供特別泊車卡的建議，領展會研究其技術可行性及徵詢商戶意見，但商戶可能會憂慮有關建議將增加其管理及行政成本；另若商戶、供應商及運輸員工溝通或協調不足，可能會因貨車未能入閘而造成閘機位置擠塞。領展正一併研究其他可行方案，並歡迎議員反映居民的意見。

15. 甄文智先生表示，有關三號停車場出入口旁不時有巴士停泊的問題，他估計議員所指的位置屬公用範圍，他會向運輸署反映有關情況以便跟進。

16. 王德暘先生表示，由於巴士停泊在相關位置會遮擋其他駕駛者的視線，涉及安全問題，警方會根據有關情況跟進。有關的士在迴旋處兜截乘客而阻塞道路，甚至引起衝突，警方會調派交通督導員及警員到場巡邏，並勸喻涉事司機離開。

17. 方龍飛議員詢問能否在相關法例增設條文，禁止超過特定噸數的貨車在晚上 9 時至翌日上午 7 時駛進或停泊在邨內。他表示，若一輛

重 30 噸的貨車在停泊時開動引擎，會造成噪音，影響附近居民入睡。此外，就迴旋處前的路肩位置經常有車輛違泊，他建議把該處改劃為的士臨時候車區，既可減輕迴旋處的阻塞情況，又不會影響的士司機的生計。

18. 許淑儀女士表示，有關減輕迴旋處阻塞情況的建議可待討論有關逸東街規劃的議題時再作交代。

19. 王德暘先生表示，警方曾派員到場了解車輛違泊情況，駕駛者經勸喻後已駛離有關位置。警方會繼續執法，並會視乎道路設計研究可行的改善方案。

III. 有關重新規劃逸東街進度的提問 (文件 T&TC 13/2020 號)

20. 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；房署物業服務經理(物業服務)(港島及離島)(3)甄文智先生；以及路政署區域工程師/一般職務(2)A 潘雅雯女士及區域工程師/一般職務(2)B 鄧加月女士。

21. 方龍飛議員簡介提問內容。

22. 甄文智先生表示，現階段工程位置主要位於逸東邨範圍外的道路，房署一直與相關部門保持緊密聯繫，務求縮短工程時間。屋邨內主要的樹木移除工程已於本年 2 月初完成。署方在本年 3 月中旬曾與運輸署等相關部門實地視察及商討下一項工序細節。他表示，署方可在交通及運輸委員會工作小組(交運會工作小組)會議上詳細交代工程細節。

23. 潘雅雯女士表示，由於重新規劃逸東街工程涉及多個政府部門及機構，並需遷移電訊線路及煤氣管道等地下公共設施，預計需時較長。考慮到工程會對附近居民造成不便，路政署已和相關部門及地下管道公司擬備工程時間表，每項工序完成後即時展開下一項工序，務求盡量縮短施工時間。中華電力有限公司(中電)早前已完成相關工序，而署方會在本年 5 月下旬開始移除不適用的電線井，並會提早通知負責下一工序的機構如電訊公司，以預留時間申請所需挖掘准許證。署方會繼續向委員會提供最新資料及匯報進度。

24. 許淑儀女士表示，為改善市區的士於逸東街迴旋處的等候情況，運輸署建議於逸東街設置的士及巴士停車灣，可分別容納約六輛的士及三輛巴士停泊。雖然工程涉及遷移地下公共設施等複雜的工序，但署方會與路政署保持緊密聯繫，爭取盡快完成有關工程，目前估計完工日期為 2022 年 6 月，較原定完工時間提早約一年。

25. 方龍飛議員表示，工程由開展至本年 2 月進度良好，房署提前約一個月完成其負責工序，中電亦在 15 天內完成所負責的部分，對居民影響輕微，惟現時工程已暫停約三個月。他認為逸東街全長只有約 100 米，無須花上三年多進行改善工程。此外，他指松仁路至北大嶼山醫院路段的增設路燈工程原定於本年 4 月完成，惟工程遲遲尚未展開，促請相關部門加緊跟進。

26. 主席建議委員在工作小組會議上詳細討論逸東街規劃工程事宜，並希望相關部門屆時交代工程進展及細節。他備悉有寬頻服務營辦商已申請所需挖掘准許證，並詢問路政署香港中華煤氣有限公司(煤氣公司)重置地下設施工程的進度，以及運輸署會否就興建巴士站上蓋工程與巴士公司跟進。

27. 蔡小敏女士表示，在未落實增設巴士停車灣計劃前，城巴有限公司(城巴)已有意在相關位置興建巴士站上蓋。由於施工位置或涉及房署範圍，運輸署會與城巴及房署作適當的跟進，並適時於工作小組會議上詳細交代工程進度。

28. 潘雅雯女士表示，有關遷移地下公共設施工程，中電早前已完成有關工程，路政署正就下一項工序獲批挖掘准許證，估計本年 5 月便可動工，完成後將由 HGC 寬頻接着展開工序，為期約兩個月，而香港寬頻網絡有限公司及煤氣公司的工序亦將接續展開。儘管每項工序需獨立進行，署方及各地下管道公司已積極縮短施工時間，以減少對附近居民的影響，目前工程預計可提早一年於 2022 年 6 月完工。此外，有關松仁路至北大嶼山醫院的路燈工程項目現已展開，署方已與電訊盈科有限公司安排管道鋪設工程，然後進行路燈工程，預計整個項目最快於本年 6 月完成。

29. 甄文智先生表示署方會繼續與路政署及運輸署溝通，若需任何調配或遷移設施，署方會即時配合。

IV. 有關逸東邨免費電單車停泊設施的提問
(文件 T&TC 15/2020 號)

30. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：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；運輸署工程師/離島 2 許淑儀女士；路政署區域工程師/一般職務(2)A 潘雅雯女士及區域工程師/一般職務(2)B 鄧加月女士；以及離島地政處行政助理/地政曾偉文先生及高級地政主任/大嶼山原國強先生。運輸署及離島地政處的書面回覆已於會前送交各委員參閱。規劃署未能派代表出席會議，但已提供書面回覆供委員參閱。

31. 方龍飛議員簡介提問內容。

32. 曾偉文先生簡介書面回覆內容。

33. 許淑儀女士簡介書面回覆內容。

34. 潘雅雯女士表示，路政署在接獲相關部門的工程通知書後便會安排開展相關改善工程。

35. 方龍飛議員認為把已荒廢巴士站改劃為電單車停泊處的工程簡單，只需把鐵欄移除及清理泥頭和雜物。他表示，巴士站的上蓋已經生鏽及被風吹毀，有關問題應在進行改建工程時一併處理。他希望相關部門盡快開展工程，避免拖延數年後才完工。

36. 主席認為建議工程涉及多個政府部門，建議方龍飛議員在地區設施管理委員會上提出，再由民政處統籌及安排相關部門開展工程。

37. 曾偉文先生表示沒有補充。

38. 許淑儀女士備悉議員的建議，並會與相關部門研究將康逸樓對出的巴士站及松仁路天橋附近的位置改作電單車停泊位的可行性，以及檢視附近一帶的泊車需求。

39. 潘雅雯女士表示沒有補充。

V. 有關在東涌北興建臨時停車場的提問
(文件 T&TC 7/2020 號)

40. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：離島地政處行政助理/地政曾偉文先生及高級地政主任/租約葉卓仁先生；以及運輸署工程師/離島 2 許淑儀女士。離島地政處及運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

41. 徐生雄議員簡介提問內容。

42. 曾偉文先生簡介地政處的書面回覆內容。

43. 許淑儀女士表示運輸署已提供書面回覆，並補充指喜東街臨時公眾收費停車場已於 2020 年 4 月正式營運，可提供約 80 個私家車泊位。

44. 方龍飛議員指東涌泊車問題一直非常嚴重，詢問除增加臨時泊車位外，有否其他解決方法。他表示不時看見不少於十輛新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)的巴士長時間停泊在裕東路，對該處交通造成影響，原因估計是嶼巴停車場泊位不足。若該處的城巴停車場使用率不高，他建議雙方磋商，讓嶼巴車輛停泊在城巴停車場。

45. 李嘉豪議員表示，有關東涌區內違例泊車的問題已於上次交運會會議上討論，惟運輸署仍未就東涌區內泊車位數量提供補充資料，他對此感到失望。根據署方在 2018 年提供的相關資料，東涌區內約有 7 000 多個停車場泊車位，全部由私人發展商提供，政府並沒有在區內提供泊車位。路邊泊車位方面，他指政府在東涌提供 281 個路邊泊車位，但文東路只有 53 個，未能滿足東涌北居民的泊車需求。儘管新建的臨時停車場提供 80 個泊車位，但他認為仍未能解決東涌區內泊車位不足的問題。他指東涌是發展中的新市鎮，不少居民陸續遷入，但現時區內泊車位(包括私家車、電單車及巴士泊位)的數量未能滿足居民的泊車需求，質疑署方沒有盡力解決，促請署方正視問題，而非待議員反映才着手處理。他指街上有不少違泊車輛，但署方只回應說喜東街臨時公眾收費停車場能提供 80 個泊車位，未有提供可行方案解決問題。他促請署方履行職責，認真研究東涌區內可增加多少個泊車位。

46. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 離島地政處在書面回覆中指，東涌區的泊車位需求及規劃事宜不屬於地政總署的工作範疇，但處方會配合相關部門的要求或意見，他認為處方的回覆態度被動。他詢問除喜東街外，若有團體或其他政府部門要求在東涌北興建停車場，區內是否還有合適的政府土地可供使用。他指喜東街臨時公眾收費停車場只提供私家車及電單車泊位，但沒有貨車泊位，詢問署方有否計劃在其他合適的政府或私人土地興建臨時貨車停車場或咪錶泊車位。
- (b) 他詢問運輸署《香港規劃標準與準則》(《規劃標準》)何時訂立，並質疑其是否已不合時宜。書面回覆指署方正進行「商用車輛泊車位顧問研究」，他詢問是否因《規劃標準》不適用於現時情況，故需作出檢討。他舉例指迎東邨現時有 3 300 多戶，詢問應設多少個泊車位才符合《規劃標準》規定，並請署方提供相關數據供議員參考。
- (c) 根據運輸署的書面回覆，署方正進行「商用車輛泊車位顧問研究」，評估至 2031 年區內的商用車輛泊車位及上落客貨設施供求情況，從而制定短、中及長遠措施應對需求，包括增加各類車輛(如旅遊巴)的泊車位，以及檢討有關商用車輛泊車位的標準等。他詢問署方有關研究需時多久，若八至十年後才完成，便不能盡早解決問題。除進行有關顧問研究外，他詢問署方循什麼渠道了解地區或社區內泊車位情況，以決定是否需增加泊車位。他詢問署方會否因抄牌的數目上升及收到市民或議員投訴，才物色合適地方增設臨時泊車位及邀請營辦商投標，以及在沒有人投標的情況下會如何解決有關問題。
- (d) 他詢問喜東街臨時公眾收費停車場的營運期為何，擔心該幅土地會在一年後收回作其他用途。

47. 余漢坤議員指運輸署的書面回覆雖然詳盡，卻欠缺重要數據，例如剛才李嘉豪議員所述的東涌區內泊車位數目等。正如剛才徐生雄議員所問，他亦想知道有關商用車輛泊車位的顧問研究需時多久才能完成。根據書面回覆，署方亦正檢視現行《規劃標準》內有關提供私家車泊車位的準則，從而增加未來房屋發展項目中私家車泊車位的數量，他詢問是否表示會進行研究，抑或有關說法只為應付議員的提問。他指在梅窩居屋銀蔚苑及銀河苑入伙時，政府只為 700 戶居民提供

54 個泊車位。雖然居屋住戶多屬中產，但有關住宅位置偏遠，公共交通網絡不完善，因此 54 個泊車位並不足夠應付居民需要，導致梅窩違泊情況嚴重。他表示議員已就泊車位不足問題討論多年，惟政府仍未制定長遠的規劃及準則，只在不同地區增設數十個泊車位，未能徹底解決問題。他促請運輸及房屋局和運輸署檢討有關問題及確實回覆議員。

48. 黃秋萍議員表示，東涌裕泰苑兩座樓宇共 1 000 多戶即將入伙，據悉該區的停車場時租泊車位不足十個，她憂慮居民入伙後區內同樣會出現泊車位嚴重不足的問題，而且附近一帶亦沒有適當的泊車設施規劃。她指現時位於裕泰苑對面的壩尾村及馬灣新村的停車場已出現飽和，若裕泰苑只有少於十個時租泊車位，將會如東涌北一樣出現違泊情況，她希望政府在這方面認真進行規劃。

49. 主席表示，上屆離島區議會已就東涌區內泊車問題作出投訴，認為東涌停車場規劃失當。他指在滿東邨及迎東邨入伙前及港珠澳大橋通車前，議員已就居民和旅遊車的泊車需求多番討論，惟運輸署置若罔聞，只在書面回覆指相關研究會評估至 2031 年的泊車位供求情況，但他認為未能解決現時問題。他希望署方積極跟進，並在下次交運會會議上回應會如何解決東涌區內的泊車問題。

50. 許淑儀女士綜合回應如下：

- (a) 就有關整個東涌區的泊車位數目，她會在會後回覆。
- (b) 有關《規劃標準》在何時制定，她會在會後回覆。一般而言，區內的發展項目已參照《規劃標準》提供所需數量的泊車位，而運輸署亦會不時檢視區內的泊車位需求。
- (c) 署方在 2019 年委託顧問就東涌區泊車位需求進行調查，包括點算夜間違泊車輛的數目，並檢視附近停車場及路旁泊車位的使用量。署方亦不定期派員前往東涌各處視察車輛泊車情況，檢視泊車位的需求。署方亦就方龍飛議員提出有關逸東邨電單車泊位的議題，於上星期前往逸東邨對出的電單車停泊位置，檢視電單車泊車的情況，從而分析電單車泊位需求。

(d) 有關「商用車輛泊車位顧問研究」，她表示將於 2020 年內完成及發表報告。

(運輸署會後補充資料：

(一) 《規劃標準》訂明政府按照人口及其他因素釐定各類土地用途、社區設施和基礎設施規模、位置及地盤規定的一般準則。有關準則旨在作一般參考，讓政府在規劃過程中可預留足夠土地，以提供作各項社會和經濟發展之用，以及提供合適的公眾設施配合市民需要。政府各相關決策局及部門一向會因應政策及發展需要，適時制定及檢討規劃標準與準則。

(二) 現時東涌區內共提供約 8 500 個泊車位。)

51. 尹景明先生綜合回應如下：

(a) 按照《規劃標準》，住宅區內所需的車位設施需按發展類別、單位數目及面積計算；商業設施內的車位設施則按發展項目的樓面面積及設施而定(如戲院按座位數目而定)。署方規劃新發展項目時，會要求發展商及相關政府部門在其項目中採用相關泊車位的標準範圍內較高的提供泊車位，以回應社區所需。

(b) 署署方留意到近年車輛的增長遠較泊車位的增長為高，並正進行「商用車輛泊車位顧問研究」，制定長遠措施應對需求，當中亦會檢視現行《規劃標準》內有關提供私家車泊車位的準則，並在本年年底公布最新版本的《規劃標準》，從而紓緩泊位車不足的情況。

(c) 短期及中期措施方面，署方除在不影響交通暢順、道路安全及其他道路使用者的前提下，在有泊車需求的地點加設路旁泊車位外，亦會在有需要時盡量物色適當土地作為臨時停車場，例如喜東街臨時公眾收費停車場。署方會在該停車場啓用後檢視其使用率。

52. 徐生雄議員提出意見如下：

(a) 他指香港所有車輛均須向運輸署登記，故署方應十分了解最近十年的本港車輛增幅，質疑為何仍需就泊車位不足的

問題作出檢討，以及就各區的相關設施供求情況進行研究。他指東涌區內的屋苑共有數千個單位，但按照《規劃標準》提供的泊車位數量遠遠不足，例如迎東邨約有 3 000 多個單位，卻只有 75 個泊車位。他認為署方應盡快研究可行的解決方案，而非只評估至 2031 年的泊車位供求情況。他指現時東涌北急速發展，區內屋苑(如裕東苑)近年陸續入伙，惟《規劃標準》建議的屋苑泊車位數量並不足以應付實際需求，故署方應即時考慮在區內物色土地興建臨時泊車位。他認為與其花兩至三年進行研究，不如利用有關時間制訂可行方案，以解決迫在眉睫的問題。

- (b) 他指署方未有回應他剛才的提問，故再度詢問署方，除由警方向違泊車輛發出告票外，有何方法解決違泊問題。他批評署方沒有急市民所急。
- (c) 他詢問署方有否考慮在文東路提供咪錶泊車位，供居民在夜間泊車。他指新發展區的道路狹窄，而署方又沒有預留足夠空間設置泊車設施，故促請署方善用資源及物色空置土地，解決泊車位不足的情況。
- (d) 他希望署方盡快制定措施，例如以短期租約方式設置臨時停車場，提供更多泊車位供區內駕駛者(特別是貨車司機)使用。

53. 方龍飛議員表示不少旅遊巴司機向他反映，經常有嶼巴車輛停泊在旅遊巴泊位，導致他們無法把車輛停泊在合法車位內而被抄牌，而且每晚均有十多輛泥頭車在區內違泊。鑑於裕東路往滿東邨方向的行車路使用率較低，故他建議運輸署在該行車路劃出一條行車線，供旅遊巴及私家車在指定時間內(如晚上 7 時至翌日上午 6 時)靠路邊停泊，以及考慮把港青基信書院附近空地劃作臨時巴士停泊處。他指每晚均有約 100 架車輛違泊，而上午 6 時開始有巴士駛入巴士站內載客，若巴士站附近有違泊車輛阻塞通道，巴士便需停在馬路中間讓乘客上車，因而阻礙交通。他認為有關情況不能接受，希望署方考慮上述建議。

54. 何紹基議員提出意見如下：

- (a) 他表示議員已就有關問題討論多年，但運輸署仍沒有改善

東涌發展區的周邊配套設施。他認為職業司機及私家車司機是迫於無奈才在方龍飛議員所述的地方違泊，而警方在接獲投訴後前往抄牌，容易令居民與政府之間產生矛盾。此外，他指議員多年來亦有向署方反映鄉郊地區(如大澳)泊車位不足的問題，惟現時問題仍未解決。他表示駕駛人士因泊車位不足而在街上胡亂停泊，若被警方抄牌或會惹起民憤及引起衝突。

- (b) 他指大嶼山正在迅速發展，建議離島區議會成立專責小組，就東涌市中心及鄉郊地區的泊車設施與運輸署商討，研究如何在可行的情況下增加泊車位。他指議員不斷反映區內泊車位不足的情況，質疑署方為何仍需就此進行研究及評估。

55. 何進輝議員提出意見如下：

- (a) 他詢問運輸署有否指引規定每年只可增設特定數量(例如30個)的泊車位，若超出限額便不能再加。他認為署方的處事方法或會影響警務處交通部、地政總署及路政署的工作。他舉例說，大嶼南巴士站附近有一輛廢棄車輛長期停泊，署方曾派員查看並交由法庭處理，但最後竟無疾而終。他在上次首長會會議上就此詢問警務處交通部，對方卻無回應。運輸署表示該處由地政總署管理，但他指地政總署已把該土地租予署方，故應由署方處理，只需要警務處交通部把有關車輛移走或棄置在小蠔灣車廠，質疑問題為何至今仍未解決。
- (b) 他指大嶼山是旅遊景點，每逢暑假巴士公司均會加開班次疏導乘客，而行經貝澳的巴士需駛至梅窩才能掉頭，故他建議署方將中華電力大嶼山運作中心(近嶼南道往貝澳方向)附近土地改建為停車場，讓巴士有地方掉頭並駛往貝澳巴士總站接載乘客，無需駛至梅窩。他希望署方認真考慮居民及議員的建議，在區內增加泊車位以解決車位不足的問題。

56. 黃文漢議員表示議員早於四、五年前已反映梅窩區內泊車位不足的情況，根據當時一項地區統計調查，在梅窩區內居屋落成前，該區欠缺的泊車位數目為250個。議員曾與運輸署溝通，建議署方物色適

當土地興建多層停車場，但隨着該區的發展，署方只增設一個露天停車場，僅提供 33 個泊車位，難以紓緩區內泊車位嚴重不足的情況，他希望署方正視問題及研究解決方法。他指居民對泊車位的需求有增無減，但有關部門遲遲未能解決問題，令他們對政府失去信心。他指議員兩年前已就合適選址及設計向署方提出不少建議，但署方至今未有任何跟進。此外，他指出有部分公屋居民任職司機，為謀生而購買車輛，故認為房屋署不能沿用數十年前的政策來制定公共屋邨內的泊車位數量，希望相關部門正視公共屋邨泊車位不足的問題。

57. 黃漢權議員表示，大嶼山區內泊車位不足的問題四年前已經浮現，委員在上次交運會會議上建議運輸署考慮興建多層停車場，他詢問署方有否跟進有關建議。委員亦曾建議署方考慮在梅窩學校後方興建多層停車場，惟署方回應指沒有此需要。雖然署方不時就區內泊車位需求進行研究，但研究結果卻與委員所得的數據有出入，他希望署方就此作出回應。

58. 梁國豪議員認為，政府部門需就地區問題提出具前瞻性的解決方案。他指梅窩銀河苑及銀蔚苑合共只有 54 個泊車位，質疑為何運輸署認為安排合理。他表示東涌自 2000 年開始發展，至今已 20 年，區內人口和泊車位需求不斷增加，加上只有一條行車路，出現交通擠塞問題屬意料之內。他指東涌區內的交通擠塞及違泊問題已存在 20 年，委員不斷提出增設停車場的要求，但署方置若罔聞。他促請相關部門積極研究解決方法及盡快落實執行。

59. 尹景明先生綜合回應如下：

- (a) 署方備悉委員的意見，會積極採取不同措施增加私家車泊位，以應付居民的長遠需求，而他亦指物色合適的土地增建私家車泊位往往十分困難。署方已透過短、中及長期措施，研究增加私家車泊位的可行性。
- (b) 地區停車場方面(例如貝澳停車場)，署方會與路政署研究增加私家車泊位的數量。至於委員提及區內的閒置政府土地，署方已向地政總署及相關部門查詢相關土地的用途，並會研究把有關土地用作停車場或擴闊相關道路的可行性，以便車輛有更多空間停泊或掉頭。有關大澳及梅窩的泊車位問題，署方正與土木工程拓展署商討，以期在梅窩及大澳的工程項目下增設私家車泊位。

60. 許淑儀女士表示運輸署備悉委員意見。有關在文東路及裕東路增設咪錶泊車位的建議，署方會考慮及研究其需要及可行性，並會於會後就相關建議回覆委員。

61. 主席提出意見如下：

- (a) 由於購買車輛需向政府繳付高額稅款，因此他認為運輸署有責任解決泊車位不足的問題，並批評署方失職，將責任推卸給購買車輛的市民。鑑於香港一地難求，他贊成黃文漢議員及黃漢權議員的建議，興建多層停車場以應付區內泊車位需求。他指私人發展商亦懂得善用空間提供地下停車場，質疑政府沒有用心思考如何解決問題。
- (b) 他建議大嶼南及東涌選區的委員，提供泊車位嚴重不足及可作為臨時停車場的位置，並由秘書處安排署方及委員一同到相關位置實地視察，希望藉此減低受影響居民對署方的怨氣。
- (c) 他認同區內泊車位嚴重短缺，建議在交運會工作小組會議上詳細討論有關問題，以便委員作適當跟進。

62. 王進洋議員提出意見如下：

- (a) 他認為運輸署未能在是次會議上解答委員的全部提問。他指要解決泊車位不足的問題，必須找出源頭，以便對症下藥。他批評自市政局解散後，不時出現政府部門推卸責任的情況，又認為現時的準則向私人發展商傾斜，建議修訂《規劃標準》以徹底解決問題。
- (b) 他建議增設政府停車場，由政府直接營運，以解決東涌區內泊車位不足的問題。他指區內不僅私家車泊位不足，巴士泊位亦短缺，晚上不時有嶼巴巴士停泊在滿東邨旁，導致居民投訴。他希望署方修訂《規劃標準》，積極研究解決方案，以及考慮在區內增設政府停車場。

63. 徐生雄議員要求運輸署在下次交運會會議上提供相關資料，以助委員了解《規劃準則》及多區出現泊車位不足的原因。他質疑是否因

《規劃準則》所訂的泊車位數量標準太低，以致署方無法在區內增加泊車位，因此要求署方提供相關文件。

64. 許淑儀女士指出，並非只有私人發展商需遵從《規劃標準》的準則，政府的發展項目亦需按照《規劃標準》進行停車場規劃。運輸署會積極考慮在區內增建停車場的建議，並會盡力物色空置土地提供臨時停車場或其他泊車設施，以及按照「一地多用」的原則提供公眾泊車位。署方會於會後提供《規劃標準》的資料，以供委員參考。

(運輸署會後補充資料：

有關在《規劃標準》中的第八章「內部運輸設施」，可參考規劃署的網頁(https://www.pland.gov.hk/pland_tc/tech_doc/hkpsg/full/pdf/ch8.pdf)。)

65. 主席請委員以舉手方式就他剛才提出的兩項建議進行表決，包括委員與運輸署一同前往區內泊車位嚴重不足和可用作臨時停車場的位置實地視察，以及在交運會工作小組會議上討論區內泊車位不足的事宜。

66. 委員經舉手方式進行表決後，一致贊成上述兩項建議。

VI. 有關要求擴闊羌山道彎位的提問 (文件 T&TC 10/2020 號)

67. 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，以及路政署區域工程師/一般職務(2)A 潘雅雯女士和區域工程師/一般職務(2)B 鄧加月女士。運輸署及路政署的綜合書面回覆已於會前送交各委員參閱。

68. 余漢坤議員簡介提問內容。

69. 尹景明先生簡介綜合書面回覆內容。

70. 潘雅雯女士補充指，運輸署正安排路政署在羌山道有關彎位進行實地勘測，並將於本年 5 月下旬完成，屆時會因應研究結果與運輸署及相關部門進一步探討改善該彎位的可行性。署方會在運輸署發出施工通知書後隨即安排開展相關工程。

71. 王進洋議員表示，新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)已安排雙層巴士行駛羌山道，該路亦不時有重型泥頭車駛經，儘管數目不多，但他亦認為需擴闊羌山道彎位，以減低意外風險及使交通暢順。他舉例說，2019年5月羌山道曾發生交通意外，調查後認為起因並非巴士司機駕駛技術或身體狀況欠佳，他質疑是因道路狹窄導致意外。此外，他指嶼南道是為石壁水塘而興建，認為其道路鋪裝質素比不上恆常使用的道路(如北大嶼山公路及屯門公路等)，故希望相關部門參考相關道路的鋪裝技術，改善嶼南道的路面。鑑於現時有不少雙層巴士及重型車輛行駛相關道路，因此他希望署方改善嶼南道路面及盡快開展羌山道的擴闊工程。

72. 方龍飛議員表示，由昂坪左轉入羌山道後約200米有一個彎位，該處雖曾在2019年進行改善工程，惟至今仍存有危險。他指即使車輛駛經時已經減速，亦感到有衝落山崖的危險。他詢問可否擴闊羌山道近石壁水塘路段的彎位或在彎位建橋，讓車輛有更多空間行駛。

73. 何紹基議員表示，早前相關部門已在羌山道完成大型斜坡工程，惟相關彎位及路面只擴闊少於一呎。他質疑政府以大量公帑進行工程，卻至今仍未改善相關彎位及提升羌山道的交通安全。他表示大嶼山的士聯會及汽車交通運輸業總工會屬下的嶼巴分會曾就有關問題與他聯絡及提交意見書，而嶼巴分會亦已去信運輸署署長。他指儘管路政署在過去數年已為道路進行修葺工程，但嶼巴車長仍認為羌山道部分行車路段不理想，未能確保駕駛安全。他指出職業司機經常行駛羌山道，因此必須關注該道路的交通安全，促請署方積極跟進。

74. 黃秋萍議員指羌山道問題已多次在區議會會議上討論，儘管大澳居民可乘搭渡輪前往市區，但仍有不少居民使用羌山道出入。她表示委員早已要求擴闊羌山道彎位，促請相關部門加快研究其可行性，以保障居民安全。根據居民及她的駕駛經驗，不論大型或小型車輛駛至相關彎位，均需停車讓其中一方先駛經彎位。她補充指現時嶼巴只安排雙層巴士在羌山道試行，並未正式落實。她認同王進洋議員的建議，認為需在部分路段進行路面改善工程以提升道路安全。此外，東涌道近龍井頭的彎位經常發生意外，曾有議員提出把相關路段路面磨平，惟至今仍未有部門跟進。她指由於該處有不少龍井頭村村民及滿東邨居民出入，若有車輛意外鏟上行人路，後果將不堪設想。

75. 何進輝議員表示大嶼南道路的彎位亦有同樣問題，批評運輸署只在收到議員反映後為相關道路進行簡單修補工程，沒有考慮車輛的

長度及闊度，耗費公帑及時間又未能徹底解決問題。他表示早前曾在會上要求有關部門在一年內擴闊部分大嶼南道路，但至今未獲回應，未知有何考慮因素，促請相關部門正視問題，以免引起民怨。

76. 余漢坤議員表示有關問題已討論多年，現時只是希望研究一個較可取的方案。他表示，正如剛才委員所述，當局沒有正視嶼南道及羗山道存在已久的問題，而單憑相關部門的回覆，會令人誤以為運輸署及路政署已完成 21 項道路擴闊及改善工程，但他認為該 21 項工程中，只有約四至五項有助改善相關問題，其餘十多項工程只把道路擴闊數呎，不但浪費公帑，亦無助改善相關彎位，令他感到沮喪。由於仍有不少車長及重型車輛司機向他反映羗山道彎位的問題，故目前只能以「頭痛醫頭」的方式解決，長遠則需繼續堅持爭取。因此他建議短期內進行改善工程，同時繼續研究長遠的改善計劃。他期待土木工程拓展署的《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》)在年底完成後，能有助制定可行的改善措施，並希望路政署完成相關彎位勘測後，有關部門能就研究結果在區議會會議上討論。他不希望相關部門只進行一些小修小補的工程，認為無助提升路面安全。他詢問相關部門可否在部分彎位興建小橋以將彎位拉直，雖然有關建議牽涉郊野公園範圍並涉及大量公帑，但他認為可作進一步討論及研究。

77. 李嘉豪議員認同相關議題已討論多年，問題一直存在，並非近年推行南大嶼自駕遊才出現。他據悉南大嶼的道路(包括羗山道)有不少位置並不符合運輸署的標準，彎位既不夠闊亦存在有危險，質疑為何署方容許駕駛者使用這些不符合標準的道路，忽視駕駛者的安全。他詢問相關部門有否全面檢視不符合標準的位置並研究改善方案，以及為何不一次過開展改善工程而需分階段進行。他促請運輸署正視問題，保障道路使用者的安全。

78. 王進洋議員建議邀請審計署以外判形式重新審視嶼南道的使用情況，例如檢視平日或周末的平均行車量。他又建議重新檢討嶼南道的開放安排，例如在行車量較低的日子取消開放或間歇性開放。鑑於嶼南道是為石壁水塘而興建，並非供居民使用或滿足近年大嶼山旅遊業發展的需求，因此他認為不應再就改善嶼南道進行研究，以免徒勞無功。他請相關部門備悉有關意見。他表示隨着東大嶼都會填海計劃推行及南大嶼人口上升，車輛數目將不斷增加，亦會有更多外來車輛駛入嶼南道，即使將來嶼巴不安排雙層巴士行駛該路，但由於道路十分狹窄，仍有機會發生交通意外，因此他建議重新檢視嶼南道的使用

情況。他認為若政府有意發展大嶼山旅遊，便應盡快檢視相關問題，以免因開放嶼南道而造成更多交通意外，甚至出現非法賽車。他重申相關部門應重新審視相關道路的真正用途，而非研究可行的改善工程。

79. 徐生雄議員表示擴闊羗山道彎位的建議已提出多年，惟工程至今仍未開展，他詢問運輸署有何難處，以及近年進行了哪些改善羗山道彎位的工程。他認為署方如遇到問題應向議員提出以作討論，而非只是以小修小補的方式處理問題。他建議進行問卷調查，就擴闊相關道路的利弊徵詢大嶼山居民意見。他擔心相關部門每次只回應說會進行研究及發表報告，然後問題便不了了之。他認為相關道路對市民十分重要，希望署方交代為何道路擴闊工程至今仍未開展。

80. 主席希望委員集中討論有關擴闊羗山道彎位的問題，至於其他事項，他建議委員在下次交運會會議上提出。

81. 容詠嫦議員強調道路安全至為重要。剛才王進洋議員提及興建嶼南道的最初目的是為了石壁水塘，但她認為不論從前的目的為何，現時要考慮的是日後的方針。她指羗山道的設計明顯不符合規劃標準，認為只有擴闊相關彎位才可避免發生交通意外。她指出在進行擴闊或擴建工程期間或會阻礙交通，而且將來亦會有更多車輛使用該道路，故詢問有關部門會否考慮增建橋樑以疏導交通及保障駕駛者安全。

82. 黃秋萍議員認為嶼南道是否為石壁水塘而建並非重點，現時須關注的是居民的安全問題，並指大嶼山居民希望相關部門盡快研究可行方案以改善相關彎位。她指居民經常使用相關道路，故相關部門應盡快制定及落實可行方案，以解決道路安全問題，而非花一至兩年進行研究。由於相關路段曾發生交通意外，因此沿路豎立「南無阿彌陀佛」石柱。有關嶼南道的交通管制，儘管運輸署嚴格限制外來車輛進入，沒有禁區紙的車輛是不能進入嶼南道，但她認為相關部門需同時顧及原本居民進入嶼南道的需要。

83. 梁國豪議員認為相關部門應曾在其他道路進行擴闊彎位工程，詢問在其他道路開展類似的改善工程需討論多久及施工時間為何。他指若類似工程需時 20 年才完成，委員可在五至六年後才就此問題進行討論，以免浪費時間。

84. 曾秀好議員表示，有關擴闊羌山道彎位的要求已提出多年，惟運輸署只把相關彎位擴闊八至十吋，她質疑為何不盡量擴闊彎位。她認為相關彎位存在危險性，儘管署方嚴格審批道路通行許可證的申請，但仍有不少車輛在未經署方批准下駛進相關道路。

85. 方龍飛議員表示，石門甲以南的東涌道屬禁區，該路段交通繁忙，容易發生交通意外，故他建議在危險的彎位加設單向式交通燈以管制交通，長遠而言則需擴闊彎位或興建橋樑把部分路段拉直。他請運輸署認真考慮及研究有關建議的可行性。

86. 王進洋議員表示，擴闊羌山道彎位工程進行時，須封閉部分路段，因此他剛才建議間歇性封閉嶼南道。他希望離島民政處與不同政府部門協調，審視嶼南道的行車量，然後根據結果間歇性封閉嶼南道，以便進行有關改善工程。他表示相關部門需即時處理及解決問題，而非在發生下一宗交通意外時才進行討論。他指有關位置已多次發生交通事故，促請相關部門正視問題。

87. 尹景明先生綜合回應如下：

- (a) 他備悉委員意見，會向土木工程拓展署轉達。他指現時嶼南道及羌山道連接嶼南各區，是前往梅窩、大澳、石壁及昂坪的主要道路，而東涌道及嶼南的道路亦已劃設為封閉道路，限制車輛進入。駕駛人士若要進入大嶼山的封閉道路，必須持有運輸署簽發的大嶼山封閉道路通行許可證。
- (b) 根據近年的統計，嶼南道的全年平均每日交通流量為約 3 000 架次，而嶼南道的設計容車量為每日 8 000 架次。他表示署方十分重視道路安全，會積極研究及考慮有關擴闊羌山道彎位及改善工程的建議。
- (c) 他表示相關工程的落實時間視乎工程涵蓋的範圍而定，以擴闊此文件中的羌山道彎位為例，如工程不涉及收回土地、進行削坡或移除樹木，署方期望盡快與路政署落實工程的展開時間，並在本月下旬取得相關測量數據後，再與相關議員進行實地視察，詳細解釋相關工程。而其餘的道路工程，政府須考慮多項因素包括工程是否涉及大型的結構組件、是否需要收回土地，以及進行大型削坡或地下管道改道，故每項工程的所需時間及費用難以一概而論。他

強調署方會積極考慮所有涉及道路安全的改善計劃及建議。

- (d) 有關羌山道於石壁附近的彎位，他會於會後與方龍飛議員確定具體位置。他表示署方會在適當地點設立適當的指示牌，以提醒駕駛人士慢駛及小心急彎。他表示現時羌山道並未有雙層巴士行駛，署方在落實相關改善措施前會與巴士公司及相關委員商討。由於羌山道依山而建，受地勢所限，署方在開展道路擴闊工程時遇到不少限制，若施工時需封閉部分路段，施工部門會實施臨時交通措施，以紓緩因工程進行而造成的交通擠塞。

88. 林冠宏先生表示，土木工程拓展署現正進行《大嶼山交通研究》，當中會審視大嶼山主要道路的狀況(包括嶼南道及羌山道)，並會與相關部門商討可行的改善措施，例如擴闊部分路段或改善行車道彎位。有關研究預計於 2020 年內完成。

89. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他認為方龍飛議員提出在存在危險的彎位加設交通燈是很好的建議，但由於東涌道實施單線雙程行車，他擔心在狹窄的彎位設置交通燈未必可行。根據剛才運輸署代表所述，嶼南道的最高道路容量約為 8 000 架，而現時每日的行車量只有約 2 000 至 3 000 架，使用量不高。他指現時由東涌前往大澳的車程需時約 35 至 40 分鐘，惟現時相關道路有不少路段因進行維修工程而設置交通燈，令車程延長至 45 至 50 分鐘，導致居民因交通時間延長而大感不滿。
- (b) 根據剛才運輸署代表所述的行車量數據，嶼南道每日的行車量未達最高道路容量，但仍存在安全隱患。他指嶼巴安排雙層巴士行駛 3M 號線，雖有助紓緩前往梅窩的旅客及當區居民，但未能解決大澳的交通問題。他表示大澳早年的居住人口多達三萬人，現今只剩下約 2 600 人，不少年輕居民因往來大澳及工作地點的交通時間太長而搬離大澳。據他了解，目前仍有大澳居民每日需花上來回五小時的交通時間，由大澳前往市區工作。他認為現時的問題並非道路容量，而是車程及交通安排。儘管巴士公司現時已安排相關巴士路線每三分鐘開出一班，但由於以單層巴士行駛，

故無法疏導乘客，而雙層巴士的載客量是單層巴士的雙倍。他認為安排雙層巴士行駛嶼南道與該路的行車量及道路容量沒有直接關係。

- (c) 他認為運輸署及土力工程處進行的擴闊 K10 彎位工程是成功例子，相關彎位現時變得很寬闊。他質疑相關部門知悉羌山道進行斜坡鞏固工程，為何不及早與土力工程處商討，從而在進行斜坡工程時一併處理相關彎位的問題。他希望相關部門日後主動就斜坡工程及早與土力工程處商討，以免重覆開展彎位擴闊工程。
- (d) 有關嶼巴分會提交的意見書，他請相關部門備悉該道路有五個較危險的彎位，包括(1)近「南無阿彌陀佛」石柱的 90 度彎位；(2)三緣精舍巴士站左轉往法華淨苑方向途經的矮石壘；(3)成輝果園往三緣精舍竹林的彎位；(4)觀音寺巴士站彎位；以及(5)龍仔巴士站往觀音寺橋樑位置的彎位。由於上述彎位的闊度不足，相關部門進行擴闊工程時需多加注意。

90. 梁國豪議員要求相關部門回應他剛才提出的工程時間問題。剛才容詠嫦議員提及羌山道存在危險，但相關部門只進行小型維修，他質疑有關彎位是否需特別處理，希望有關部門詳細回應，否則會令人質疑政府部門處理不同個案的準則。

91. 尹景明先生表示，在過去 21 項工程中，較大型的工程(例如剛才提及的 K10 彎位工程)因涉及大型削坡，由展開研究直至完工需時較長，而部分小型彎位擴闊工程則可以於較短時間內完成。他表示運輸署一直提醒駕駛人士在駕駛時注意路面情況，在收到有關擴闊羌山道彎位的建議後，署方會先與土木工程拓展署商討，然後再作跟進。

92. 梁國豪議員表示他查詢的是類似羌山道彎位擴闊工程的成功例子，而非已於 2018 年第一季完成的 21 項工程。根據剛才運輸署代表所述，類似工程需時三年，但有關建議已提出不止三年。他再次詢問運輸署，在其他道路進行的類似擴闊彎位工程需時多久。若署方未能即時提供相關資料，可於會後以書面回覆。

93. 主席建議運輸署於會後以書面方式回覆梁國豪議員的提問。他詢問土木工程拓展署，《大嶼山交通研究》會否考慮過去幾屆離島區議

會議員的意見。有關羌山道危險斜坡的問題，正如剛才運輸署代表所述，他認同擴闊工程因環境限制而存在困難，但他贊成委員的建議，希望相關部門研究興建架空天橋或隧道的可行性，並請土木工程拓展署備悉委員意見。

VII. 有關港鐵東涌站 A 出口對出慶東街道路改善工程的提問
(文件 T&TC 12/2020 號)

94. 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；以及路政署區域工程師/一般職務(2)A 潘雅雯女士及區域工程師/一般職務(2)B 鄧加月女士。

95. 李嘉豪議員簡介提問內容。

96. 潘雅雯女士表示，由於工程涉及樹木移除工作，路政署在獲發相關許可證後才可開展工程。署方已多次與相關部門跟進，得悉申請已進入最後審核階段，臨時改道安排亦已準備妥當，預計可於本年 6 月動工。由於許可證的申請時間有所延長，署方會與承辦商積極追回工程進度，以爭取工程可於本年 9 月完成為目標。

97. 許淑儀女士表示，為紓緩港鐵東涌站 A 出口迴旋處在繁忙時間的交通壓力及改善行人安全，運輸署擬進行一系列改善措施，包括改動部分花槽及電單車和殘疾人士泊車位等設施，以增設上落客位、擴闊行車道及改善行人道走線。她表示有關改善工程的前期工作已經開展，雖然工程涉及樹木移除工作，路政署亦會盡快完成相關工序。

98. 王進洋議員詢問工程延誤是否因政府擬佔用部分道路興建公眾街市所致；如否，原因為何？

99. 許淑儀女士表示興建公眾街市未有對工程造成影響。

100. 主席表示，慶東街的道路工程屬改善工程，完工後有望紓緩港鐵東涌站 A 出口對出迴旋處的擠塞情況，而食物環境衛生署(食環署)擬在第 6 區商業大廈低層興建公眾街市的項目仍在規劃階段，尚未獲議會通過。他曾要求運輸及房屋局(運房局)和食環署在 2020 或 2021 年向離島區議會提交項目的初步建議及徵詢意見，相信屆時會有更詳細資料。

101. 王進洋議員表示，在早上繁忙時間，富東邨東馬樓附近道路經常有的士、穿梭巴士等候乘客，亦有私家車違例停泊，問題已存在多時，時任議員多次向有關部門反映，惟至今情況未有改善。為疏導人流及減少交通意外，他建議在工程範圍中花槽的原有位置增設斑馬線及黃色指路燈，相信較增設交通燈更有效預防交通意外。

102. 李嘉豪議員表示，工程範圍涉及東涌市中心車流較多的地點及主要上落客位置，而附近達東路的交通亦十分繁忙，希望工程不會對周邊交通造成太大影響。他詢問相關部門在施工期間會否採取措施，避免出現交通擠塞或車輛無法上落客的情況。

103. 許淑儀女士備悉王進洋議員的建議，並會與路政署研究在工程進行期間實施適當的臨時交通改道措施。此外，她表示在開展改善工程前，運輸署會持續留意交通情況，而在施工期間路政署亦會放置指示牌，提醒道路使用者有關臨時交通安排。由於港鐵東涌站 A 出口設有上落客區及電單車泊車位，署方得悉路政署擬將電單車及殘疾人士泊車位遷移至近 D 出口大嶼山的士站後舊巴士站的位置。

104. 潘雅雯女士表示，臨時交通安排將會分段實施，待遷移或改劃一邊的泊車位後，才會進行另一邊的工程，以減少對市民的影響。

105. 主席表示，相關工程或會縮窄花槽範圍，即使相關部門會實施交通管制，在設置臨時上落客區及泊車位時仍須小心處理。他建議相關部門與香港鐵路有限公司商討借用東堤灣畔對出空地作臨時上落客區，以地盡其用，惟現時未能確定的士可否使用有關路段，若不獲准許，相信會引起很大迴響。

106. 李嘉豪議員指出市區的士、大嶼山的士、屋苑及酒店穿梭巴士、旅遊巴士及工程車等會在工程位置上落客，他擔心工程開展後，司機未能如常在該處上落客，對東涌市中心的交通造成極大影響。他希望運房局及相關部門作出妥善安排，並在施工前預早通知居民。

107. 王進洋議員指出現時大嶼山的士站設有三個泊車位，附近的石壘可供乘客候車，該處亦是小巴和穿梭巴士的上落客位置，但有私家車長期霸佔泊車位，他建議相關部門開展工程前預留泊車位予穿梭巴士使用。

108. 許淑儀女士表示署方備悉委員的意見，稍後會與路政署審視及與相關持份者研究有關借用東堤灣畔對出空地的方案。

(會後註：署方已根據委員的意見更改相關臨時交通安排，先進行花槽位置工程及劃出臨時電單車及殘疾人士泊車位供市民使用後，才於現有泊車位位置進行餘下工程，以減低對市民的影響。有關臨時交通安排亦已交予相關部門以作審批。)

VIII. 有關嶼巴 36 號線班次及翻新梅窩街市巴士站上蓋的提問 (文件 T&TC 16/2020 號)

109. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：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。嶼巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

110. 黃文漢議員簡介提問內容。

111. 陳天龍先生簡述書面回覆的內容，並就在沒有通知的情況下取消平日下午 2 點 30 分的嶼巴 36 號線加班班次表示抱歉。他補充指梅窩街市巴士站上蓋的翻新工程因受新型冠狀病毒疫情影響而延期，嶼巴會向黃文漢議員提供最新的工程進度。

112. 黃文漢議員表示，嶼巴 36 號線的服務涵蓋偏遠地區，而途經相關巴士站的其他路線不多，因此居民的交通選擇很少。儘管嶼巴 36 號線的載客量低，但有不少市民在疫情期間選擇到郊外遠足，因此對該路線的需求並沒有減少。他指若取消相關班次，居民便需徒步約 30 分鐘前往東涌市中心乘車，十分不便。有關梅窩街市巴士站上蓋的翻新工程，他自 2016 年起與有關部門跟進，嶼巴於 2019 年答允興建上述巴士站上蓋，並於同年 9 月完成設計草圖及送交運輸署審批，他詢問審批進度為何。

113. 王進洋議員對嶼巴取消相關班次表示遺憾，曾就此與四位東涌區區議員及兩位工聯會社區主任討論。他接受嶼巴代表的道歉，但認為嶼巴服務有不少改善空間，並建議嶼巴日後作出相關安排前，預先通知當區區議員，以便議員在社交平台向居民發布消息。此外，居民曾就嶼巴 38 號線車長的操守、服務態度及車速過快等問題，致函嶼巴及冠忠巴士集團有限公司投訴，但有關信件懷疑被站長丟掉或銷毀，

沒有轉交公司高層。他指問題已存在多年，希望嶼巴代表備悉及作出跟進，以免因服務質素欠佳而激起民憤。

114. 黃秋萍議員表示，嶼巴 36 號線每日只有四班車由小蠔灣開往東涌，包括上午 7 時 58 分、上午 10 時 15 分、下午 5 時 30 分及下午 7 時 43 分，中午時段並沒有提供服務。儘管村內的年輕人多以私家車代步，但仍有不少長者需乘坐 36 號線前往東涌市中心，取消相關班次後，村民需步行最少 30 分鐘返回村內，如提着重物便更加不便。她理解嶼巴經營困難，但認為並非每條巴士路線都能賺取利潤，希望嶼巴盡快恢復相關班次。

115. 余漢坤議員表示，嶼巴的書面回覆指下午 2 時 30 分的班次為加班車，故取消相關班次無需向運輸署申請。他明白嶼巴經營困難，但正如剛才委員所述，不少長者仍會選乘有關班次往來東涌市中心及梅窩鄉村，希望嶼巴繼續履行企業公民責任，恢復相關班次。他明白相關班次的載客率長期偏低，但認為並非所有專營巴士路線均可為營辦商帶來盈利，希望嶼巴代表向公司反映委員意見。有關梅窩街市巴士站上蓋的翻新工程，他認為嶼巴或因現金流問題而尚未開展工程，但隨着新型冠狀病毒疫情緩和，前往大澳及梅窩的遊人持續增加，加上各行各業復市，僱員恢復上班，故近期乘客人數亦有所上升，因此他希望相關工程能在本年內完成。他指出工程設計圖已於 2019 年完成，黃文漢議員及居民亦曾過目，惟工程至今只聞樓梯響，與乘客期望有明顯落差。他促請嶼巴盡快恢復相關巴士班次及開展上述翻新工程。

116. 梁國豪議員明白嶼巴 36 號線的相關班次載客量較低，但認為居民有實際需要，詢問運輸署可否向嶼巴提供誘因，以在疫情期間維持有關班次服務。他詢問嶼巴會否在疫情過後恢復相關班次，抑或因無利可圖而不再提供。他明白嶼巴作為商業機構，會考慮成本而削減班次，只維持運輸署要求的最低服務，但認為嶼巴需履行企業社會責任，與政府合作以善用資源及改善服務質素。他又認為署方需肩負更大責任，只勸諭巴士公司改善服務並不能解決問題。

117. 曾秀好議員表示，嶼巴削減相關班次前應通知運輸署、徵詢當區人士意見或進行實地視察。鑑於嶼巴因疫情關係取消嶼巴 36 號線下午 2 點 30 分的班次，村內長者在上午前往東涌市中心覆診後，便需在缺乏休憩設施的東涌市中心逗留至下午 5 時 15 分，才可乘坐該號線的下午班次返家，否則只能步行回家。她指近日天氣開始炎熱，長時間等候會令長者容易不適，認為嶼巴應履行企業責任，盡快恢復有關班

次以配合居民需求。

118. 陳天龍先生感謝政府在疫情期間實施不少措施及向嶼巴提供不少資助，惟現時嶼巴的營運仍未達至收支平衡。他指出嶼巴在兩年前向運輸署申請加價，但仍未獲批准，因此不同意嶼巴期望每條路線均有盈利的說法。他希望委員明白，單靠 38 號線的盈利並不足以彌補其他路線的虧損。他知悉 36 號線班次疏落，即使在小蠔灣車廠工作的嶼巴員工亦只依靠員工車輛接送，會於會後與嶼巴相關同事及運輸署商討恢復加班車的可行性。有關投訴車長問題，他建議市民以電郵等其他途徑向嶼巴表達意見。

119. 梁國豪議員指營運離島區內巴士路線及渡輪航線的營辦商難以獲利，因而影響服務水平。他認為運輸署需檢視現行的合作模式，而非只與營辦商簽訂離島公共交通服務的合約，再按條款要求提供相關服務。

120. 王進洋議員指不少長者不懂使用電腦，難以發電郵投訴嶼巴的服務水平，認為嶼巴有責任處理書面投訴及正視站長私下銷毀投訴信的情況。他亦希望嶼巴改善巴士站設施，以及提升車長士氣以改善服務質素。

121. 主席表示運輸署有責任顧及村民需要及監管嶼巴，而嶼巴作為專營巴士公司亦有責任為村民提供適切的交通服務。他建議嶼巴安排 36 號線繞經裕泰苑及滿東邨，以增加載客量及盈利，繼而增加巴士班次。

122. 陳天龍先生表示，根據運輸署的專營權合約，署方會監管巴士服務及規定嶼巴須在指定時間內回覆市民投訴，而除透過電郵外，市民亦可致電作出投訴。

123. 黃秋萍議員認為恢復相關班次的成本對嶼巴而言微不足道，亦可由其他嶼巴路線(例如 38 號線)的利潤彌補，希望嶼巴即時恢復相關班次，為村民提供方便的交通服務。

124. 黃文漢議員表示，運輸署及嶼巴除可考慮安排 36 號線繞經裕泰苑及滿東邨外，亦可考慮修改嶼巴 34 號線的行駛路線，以駛經更多鄉村，認為村民會歡迎有關安排。

125. 主席建議運輸署及嶼巴盡快恢復相關班次，日後再研究重組或合併 34 及 36 號線行車路線的可行性。

126. 蔡小敏女士表示，運輸署於會前收到黃文漢議員就嶼巴取消 36 號線下午 2 時 30 分的班次的關注後，已隨即向嶼巴了解情況。嶼巴表示早前因應地區訴求而增加該特別班次，其後受疫情影響而暫停加開有關班次。署方理解議員的關注，並已提醒嶼巴在安排更改路線服務前，必須盡早通知相關持分者，以便受影響乘客可預早計劃行程。署方亦已要求嶼巴密切留意第 36 號線服務的乘客需求變化，並因應實際情況及乘客需求作出合適的巴士服務安排，而一些恆常的加班服務亦應正式向本署提交申請，以便納入服務詳情表作有效監管。有關恢復相關班次，署方備悉委員意見，並會於會後與嶼巴商討有關安排，然後通知委員有關結果。

(會後註：嶼巴已正式向運輸署提交申請並由 2020 年 6 月 29 日起恢復第 36 號線的相關班次。)

127. 陳天龍先生再次就在未有通知運輸署的情況下取消相關班次表示抱歉，並承諾不會再發生類似事件。他期望在疫情緩和後可恢復 36 號線的正常運作。

128. 梁國豪議員詢問，運輸署在收到委員對相關問題表示關注後，有否於會前與嶼巴了解情況，並與相關委員跟進及要求嶼巴恢復有關班次，從而無需在會上作詳細討論。

129. 蔡小敏女士表示，運輸署在會前已與嶼巴討論有關事宜，並知悉因疫情關係，嶼巴仍在檢視恢復相關班次的可行性。署方備悉委員在會上提出的關注，會繼續積極跟進。

130. 梁國豪議員詢問運輸署現時會否有機制懲罰嶼巴接二連三在沒有通知署方的情況下取消班次，以免同類事件日後再次發生。

131. 蔡小敏女士表示嶼巴早前在未得到運輸署方批准前自行發出乘客通告表示調整嶼南路線的服務，署方認為有關的安排不能接受，並在得悉事件後，已發信嚴正敦促嶼巴必須按照獲署方批准的服務詳情表提供巴士服務。署方會按照服務詳情表監察嶼巴提供的服務，一旦發現違規情況，會按照既定機制處理。

132. 李嘉豪議員詢問相關機制的詳細內容，並質疑運輸署的警告對嶼巴的阻嚇力不足。

133. 蔡小敏女士表示，專營巴士公司(包括嶼巴)需按照運輸署批出的服務詳情表提供服務，若出現持續及嚴重脫班的情況，署方會按機既定制發出勸諭信、提示信或警告信。署方會繼續按既定機制監察嶼巴的服務。

IX. 有關在松仁路近北大嶼山醫院路段至東涌消防局對出巴士站行人通道加建上蓋的提問
(文件 T&TC 17/2020 號)

134. 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；路政署區域工程師/一般職務(2)A 潘雅雯女士及區域工程師/一般職務(2)B 鄧加月女士；醫院管理局(醫管局)北大嶼山醫院副行政總監黃立己醫生；以及土木工程拓展署工程師/19(大嶼山)林冠宏先生。醫管局的書面回覆及運輸署及路政署的綜合書面回覆已於會前送交各委員參閱。

135. 主席簡介提問內容。

136. 黃立己醫生簡介書面回覆內容。他補充指醫管局已委託承辦商負責局方的小型工程，故無須為相關工程招標。

137. 許淑儀女士簡介綜合書面回覆內容。

138. 潘雅雯女士表示暫沒有補充。

139. 主席指相關部門已開展所負責路段的行人通道加建上蓋工程，由於翠群徑及裕東路之間一段松仁路的行人通道加建上蓋項目已納入東涌新市鎮擴展計劃(擴展計劃)，他詢問土木工程拓展署會如何配合其他路段加建上蓋的時間表。

140. 林冠宏先生表示，相關項目會在擴展計劃內推展，而土木工程拓展署現正為擴展計劃進行設計，並會在完成設計後向立法會財務委員會(財委會)申請撥款以開展相關工程，並適時向議員匯報工程最新進展。

141. 主席詢問土木工程拓展署何時完成擴展計劃的設計及向財委會申請撥款。

142. 林冠宏先生表示，擴展計劃仍處於設計階段，當完成設計及獲得財委會撥款後，會盡快開展工程。

143. 主席表示，運輸署負責的路段預計於 2022 年第三季完成相關工程，並詢問土木工程拓展署能否配合。

144. 林冠宏先生表示備悉主席的意見，並會向負責部門轉達有關意見。

145. 曾秀好議員欣悉醫管局負責的工程已取得一定進展，但認為部分政府部門之間欠缺溝通，拖慢工程進度，她舉例指進行羌山道斜坡改善工程期間未有同時開展擴闊工程，因而造成延誤。她認為若同時進行多項工程，有望縮短施工時間，減少對居民的影響，因此希望相關部門多作溝通。

146. 主席欣悉相關部門按照時間表開展工程，並希望土木工程拓展署可配合其他部門的工程進度。

147. 林冠宏先生表示備悉主席和委員的意見，並會向負責部門轉達有關意見。

X. 有關逸東邨和滿東邨巴士站及過路設施改善工程進度的提問
(文件 T&TC 18/2020 號)

148. 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 蔡小敏女士及工程師/離島 2 許淑儀女士；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)/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。龍運、城巴及嶼巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

149. 主席簡介提問內容。

150. 羅耀華先生簡介書面回覆內容。

151. 鍾佩怡女士補充說，城巴一直知悉郭議員就滿和樓巴士站興建上蓋的建議。城巴近年經營困難，在新型冠狀病毒疫情影響下，城巴的載客量下跌近四成，經營環境比過往更加嚴峻，公司亦正採取緊縮節流政策，例如減少班次及凍結員工薪金等，因此須審慎評估相關建議。然而，我們亦已將有關意見紀錄在案，公司在未來財政狀況許可下，會再研究於相關位置興建巴士站上蓋的方案。

152. 陳天龍先生補充說，受新型冠狀病毒疫情影響，座椅供應商未能如期付貨，導致加設座椅計劃延至本年5月上旬才完成。嶼巴待相關程序完成後，會與承建商商討在滿東邨嶼巴 39M 號線巴士站加設座椅。

153. 許淑儀女士表示，運輸署留意到不少行人前往或離開北大嶼山醫院時使用附近的現有行人過路處橫過松仁路。為提升道路安全，署方計劃在該處增設交通燈。根據工程部門所提供的資料，有關工程的前期工作(包括擬訂臨時交通改道措施及申請挖掘許可證等)已正在進行當中，預期工程可於 2020 年第三季完成。

154. 主席感謝龍運落實在滿東邨巴士站興建上蓋以方便乘客候車。他指有不少居民向他反映，龍運 E31 號線往荃灣(愉景新城)及往東涌(逸東)方向的班次於裕東路雍逸樓附近同一個巴士站上落客及使用同一站牌，若乘客沒有留意巴士車頭的顯示牌，或會錯誤登上前往另一方向的巴士。因此他希望龍運將該巴士站的站牌分拆，以一前一後的方式排列，並在地面標示 E31 號線的行駛方向。此外，他詢問嶼巴能否在 2020 年完成滿東邨 39M 號線巴士站的加設座椅工程，並質疑為何已施工兩年仍未完成。

155. 羅耀華先生備悉有關雍逸樓 E31 號線巴士站來回方向站位安排的建議，會向公司轉達把站牌分拆及加設地面標示的建議，以研究其可行性，亦會一併考慮運輸署就雍逸樓巴士站興建乘客候車上蓋工程的申請審批進展，以便乘客容易認清候車位置及巴士路線的行駛方向。

(會後註：雍逸樓的 E31 及 N31 號線巴士站已於 2020 年 6 月 30 日起分為前後兩個巴士站，方便乘客候車。)

156. 陳天龍先生表示已委託座椅供應商為滿東邨 39M 號線巴士站加設座椅，期望工程於 2020 年內完成。

XI. 有關東涌北巴士凌晨及繁忙時段班次和走線的提問
(文件 T&TC 19/2020 號)

157. 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；九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運高級主任(策劃及發展)羅耀華先生；新巴及城巴總公眾事務主任鍾佩怡女士；以及嶼巴副總經理陳天龍先生。龍運、城巴及嶼巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

158. 徐生雄議員簡介提問內容。

159. 羅耀華先生簡介龍運書面回覆的內容。

160. 鍾佩怡女士簡介城巴書面回覆的內容。

161. 陳天龍先生補充說，嶼巴會嘗試把 37M 號線的頭班車提早至上午 5 時 30 分開出，方案落實後會向運輸署提出申請。

162. 劉舜婷議員提出意見如下：

(a) 她知悉巴士公司已着手改善行走東涌北的巴士路線，希望相關部門及巴士公司繼續跟進，以回應居民訴求。

(b) 她指不少東涌北居民向她反映區內欠缺通宵巴士服務，希望延長城巴 N21A 號線的服務時間及安排城巴 N11 號線駛經東涌北。她表示嶼巴 N37 號線僅提供服務至凌晨 2 時，因此居民在深夜需乘搭其他巴士路線，並在下車後步行最少半小時返回迎東邨，基於安全理由及乘客需求，她希望嶼巴延長 N37 號線的服務時間至上午 5 時 30 分。

(c) 她希望嶼巴加強 37M 號線於星期六、日及公眾假期的班次，並建議參考 38 號線的加密班次安排。她亦希望龍運將 E32A 號線在下午 4 時至 8 時往返東涌及葵芳(南)的班次加密至每 10 至 15 分鐘一班。

- (d) 她指實時巴士到站系統資訊不準確，而居民依賴到站時間預報計劃行程，若資料出錯會帶來不便，希望巴士公司作出改善。
- (e) 她指出東涌北人口不斷上升，居民對前往九龍及港島區的交通需求殷切，希望城巴 E11A 及 E23A 號線提供全日服務，以完善東涌北的公共交通網絡。

163. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 嶼巴 37M 號線的頭班車於上午 5 時 40 分開出，前往港鐵東涌站，行車時間約為 17 分鐘，若遇上塞車便需時約 20 分鐘，令居民趕不及乘搭上午 6 時 05 分的港鐵首班車。他相信嶼巴安排 37M 號線頭班車於上述時間開出是為方便上班族，因此建議提早在上午 5 時 30 分開出，以方便乘搭港鐵首班列車的居民。他認為把頭班車提前 10 分鐘開出所涉及的資源不多，希望嶼巴考慮。
- (b) 現時龍運 E34P 號線在上午提供兩班班次，載客量只有約三至四成，他詢問龍運有否就 E34P 號線的班次安排進行調查，了解只在上午提供服務是否能滿足居民需要。他指有不少居民向他反映，若趕不及乘搭有關的 E34P 號線班次，便需到青嶼幹線收費廣場轉車站轉乘其他巴士前往目的地，故質疑有關班次未能滿足需求。
- (c) 有關前往青衣的巴士服務安排，龍運建議居民轉乘 E42P 號線，而迎東邨居民則乘搭 E32A 號線再轉乘 E31 或 E32 等號線前往青衣，但他指出 E42P 號線不駛經長發邨，只在長亨邨及青華苑設站，而且居民需支付 13.9 元轉乘車費，既不方便又多付車資，他希望龍運加以檢討。此外，龍運 E32A 號線的班次疏落，迎東邨居民經常需等候 30 分鐘才能上車，到達青嶼幹線收費廣場轉車站後亦需花時間等候其他巴士前往目的地。他指不少東涌居民之前居於青衣，因此現時大多需要前往青衣上學或上班，他詢問龍運在重整巴士路線時有否顧及居民需要，希望龍運將繁忙時段的 E32A 號線班次增加至每 15 分鐘一班。

- (d) 他指城巴 E11S 及 E11A 號線的行車路線相近，惟車資卻相差兩元，希望城巴將 E11S 號線的車費調低至 E11A 號線的收費水平。行車時間方面，現時只有上午時段有巴士前往港島，下午則沒有，他希望巴士公司全日提供前往港島的巴士服務。他亦指出城巴 E11S 號線及龍運 E31 號線路線相近，但車費相差甚遠，未知原因為何。

164. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他指城巴 E11S 號線上午時段有五班班次，在滿東邨開出時約有 10 至 20 名乘客，駛至逸東邨時約有 20 至 30 名居民上車，接着前往映灣園站載客，估計每班車的載客量只有約五至六成，因此他認為城巴 E11S 號線班次太密，建議由每五分鐘開出一班改為每六至七分鐘開出一班。
- (b) 他指出乘客若未能趕上城巴 E11S 號線尾班車，便需改乘 E11 號線，駛至東涌消防局巴士站時只剩下企位，估計載客量約五成，而 E11A 號線停站較多，駛至裕東苑巴士站時亦只剩下企位，他質疑為何城巴認為相關路線的載客量偏低。
- (c) 他詢問嶼巴是否仍安排小巴 901 號線提供服務，並建議重組該路線。居民晚上在機場或機場博覽館下班或從港珠澳大橋回港後，只能選乘龍運 S64 或 N64 號線前往市中心，若未能趕及 N64 號線在凌晨 1 時 20 分開出的班次，逸東邨居民便需選乘「N」線巴士，在東涌消防局下車後再步行回家，因此他建議重組小巴 901 號線，以方便居民出入。

165. 李嘉豪議員提出意見如下：

- (a) 據他了解，城巴 E11S 號線的載客量很高，頭班車經常客滿，亦有居民反映即使乘搭第二班車及其後班次亦未必有空位可坐，質疑為何城巴認為相關路線的服務水平能滿足乘客需求。除 E11S 號線外，居民對其他特別線的需求同樣殷切，他詢問巴士公司會否考慮全日提供特別線服務。他在上次交運會巴士路線工作小組會議上，建議城巴 E21X 號線提供全日服務，以配合乘客需求，希望城巴積極考慮。

- (b) 他指自龍運 E32A 及 E31 號線重組後，龍運一直表示客量不足，由東涌北前往青衣的居民很少，但其實不然，龍運建議居民前往青嶼幹線收費廣場轉車站轉乘其他路線前往青衣，剝削乘客權益。
- (c) 他表示委員已多次在會議上詢問城巴會否在東涌設置車費優惠機，而在上屆及今屆區議會，亦有委員建議巴士公司提供跨公司轉乘優惠，以減輕居民的車費負擔。他理解多間巴士公司互相配合並不容易，故認為運輸署有責任協調和提供協助。他指每月發放補貼的「公共交通費用補貼計劃」亦能順利推行，質疑為何巴士公司未能提供跨公司轉乘優惠。他要求署方考慮相關建議，以減輕居民的車費負擔及為居民提供更多乘車選擇。

166. 梁國豪議員詢問巴士公司如何計算載客率，當中是否包括企位及座位。他指出若計算時包括企位數目，載客量當然不足，而剛才有委員指有關班次連企位亦爆滿，令人質疑為何載客率只有三至四成。

167. 羅耀華先生綜合回應如下：

- (a) 龍運已在上次交運會會議上，就有關 E34P 號線繁忙及非繁忙時段服務的議題提供書面回覆。鑑於在非繁忙時段往來東涌及新界各區的乘客需求較繁忙時段為低，因此龍運為乘客提供轉乘優惠，同時會因應東涌的長遠發展、乘客的需求增長及居民的入伙時間，檢討有關路線的服務時間及提供全日服務的可行性。
- (b) 他理解居民對往來東涌北及青衣巴士服務所提出的意見，龍運會按實際乘客量提供相應服務，亦會就未來東涌北的人口增長，檢討東涌北的巴士服務及綜合考慮相關意見，並會適時與運輸署就完善東涌北的交通服務網絡作出商討。
- (c) 有關 E32A 號線的服務水平，該路線在平日上午繁忙時段由東涌往葵芳的班次為每 12 至 15 分鐘一班，下午繁忙時段由葵芳往東涌的班次為每 15 至 20 分鐘一班，整體服務水平能滿足乘客需求。他表示隨着東涌北不斷發展，龍運會適時按乘客狀況研究及檢討加強相關路線的服務。

- (d) 有關巴士實時到站系統資訊的準確度，龍運知悉有關應用程式提供的巴士到站時間與實際時間有誤差，已着手提升預報時間的準確度，近日情況已有所改善。他表示居民若發現資訊有誤，可向龍運反映，以便檢討原因及作出改進。
- (e) 有關往來機場及東涌的深宵巴士服務，乘客可在深夜時分乘搭 N31 號線往來機場及迎東邨、逸東邨和滿東邨，不但可享有分段收費優惠，亦無需在下車後步行一段長距離路程回家。此外，由於較多居民在凌晨 3 至 4 時前往機場上班，因此該時段內由東涌往機場的巴士班次載客量較高，龍運會按乘客需求檢視加強相關路線服務的可行性。
- (f) 有關載客率的計算，他表示書面回覆所指的載客率是按乘客量及車輛整體載客量計算，屬一貫的載客率計算方法。

168. 陳天龍先生表示，嶼巴現時正研究將 37M 號線頭班車由上午 5 時 40 分提早至上午 5 時 30 分開出的可行性，待有具體方案後會與運輸署商討。有關小巴 901 號線，他指該小巴路線並非由嶼巴營運，而是由母公司旗下的另一間公司營運，若委員對該路線有任何意見，歡迎在會後提出。嶼巴誠然希望改善相關路線以方便當區居民，惟受疫情影響，相關路線已經停駛，而母公司正計劃重組其行駛路線。

169. 主席表示，委員在以往會議上多次建議小巴 901 號線提供 24 小時服務，行駛整個東涌區及機場，作為貫穿該區的小巴路線，不希望小巴公司因虧損而不繼續維持服務。他詢問運輸署如何監察巴士公司的載客量計算準則及報告。

170. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署會檢視巴士公司的營運報告，並會安排實地調查以了解巴士的載客情況。根據《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》（《指引》），如果個別路線在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100%，以及在該一小時內的載客率達 85%，署方會要求巴士公司提升服務水平；若個別路線在繁忙時段持續出現人龍或候車乘客過多，署方亦會與巴士公司商討合適的改善方案。署方會密切監察東涌區所

有巴士路線的服務水平，如發現有不足之處，會與巴士公司共同商討改善方案。

- (b) 有關提供跨公司轉乘優惠，她表示各巴士公司會因應其營運情況考慮提供乘客乘車優惠。現時巴士公司已在東涌提供跨公司轉乘優惠，例如乘客乘搭嶼巴 37 及 38 號線前往東涌市中心，再轉乘城巴或龍運的 14 條「E」線，可享有轉乘車費優惠。署方會繼續鼓勵巴士公司積極考慮提供更多跨公司轉乘優惠，以更好配合東涌居民的需求。

171. 王進洋議員建議龍運安排同一型號的巴士行駛同一路線，以方便計算載客率，從而在下次會議上提供更準確的數字。

172. 方龍飛議員表示，由於不少航班在凌晨 2 時後抵港，因此在該時段等候龍運 N31 號線的乘客較多，而機場乘客攜同行李上車，不但需時較久，亦會阻礙其他乘客。除重組小巴 901 號線外，他詢問有否其他方法改善往來機場及東涌的交通。他指現時只有龍運 N31 號線繞經逸東邨，詢問巴士公司能否安排更多「N」線巴士駛經逸東邨，以方便在機場工作的居民。他指往來機場及東涌的巴士車費高昂，車程亦因繞道行駛而延長，例如龍運 S64 號線由逸東邨往機場的車程約為 40 至 45 分鐘，以致居民經過漫長一天工作後還需花很長車程才回到家，批評巴士公司一直無視居民訴求，詢問運輸署會否與巴士公司研究縮短車程。他指逸東邨的巴士路線未能方便居民，巴士公司又未能提供折中方法滿足居民需求，導致往來逸東邨及機場的車程需時長達 40 至 45 分鐘。他希望巴士公司積極考慮建議，以改善逸東邨居民的交通。

173. 梁國豪議員表示他剛才是詢問龍運如何計算載客率，而非有否計算載客率。他再次詢問龍運如何計算載客率，當中是否包括企位及座位，並希望龍運提供詳細的計算方式。

174. 徐生雄議員指現時城巴 N11 及 N21A 號線不繞經迎東邨，導致乘客需在東涌消防局落車後步行返迎東邨。他認為巴士公司沒有顧及在機場工作的迎東邨、東環及昇薈居民，詢問巴士公司會否考慮重組巴士路線繞經相關屋苑，並建議分拆巴士路線，一條路線繞經逸東邨及滿東邨，而另一條路線則繞經富東邨、迎東邨及東環，以縮短車程及方便居民。此外，前往九龍的路線(包括 E11A、E21A 及 E23A 號線)中，只有 E21A 號線前往何文田，尾班車在晚上 11 時 50 分由何文田愛民邨開出，他詢問城巴可否押後 E21A 號線由何文田開出及 E23A 號線

由慈雲山開出的尾班車時間，以顧及深夜下班的居民。他要求城巴重新檢討 E11A、E21A 及 E23A 號線的行車路線，建議相關路線在晚上繞經迎東邨，以方便在晚上下班的居民。他表示巴士由九龍區返回東涌，途經天橋後第一個迴旋處便是迎東邨，因此認為相關路線無需繞經富東邨才駛往迎東邨，以縮短迎東邨居民的乘車時間。

175. 主席建議在交運會巴士路線工作小組會議上詳細討論是項議題。

176. 李嘉豪議員知悉巴士公司在東涌區提供轉乘優惠，但沒有提供區外巴士路線的轉乘優惠，希望運輸署積極與巴士公司商討提供東涌區外轉乘優惠，例如由龍運「E」線轉乘城巴路線的優惠等。有關載客率的計算方法，他質疑為何實際情況與巴士公司提供的資料大相徑庭。運輸署需按照《指引》規定，在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率需達 100%，以及在該一小時內的載客率達 85%，才要求巴士公司提升服務水平，他認為做法刻板，而且若署方在疫情下仍堅持相關做法，只會引起民憤，故需檢討相關安排。他舉例說，E11S 號線在不足一小時內共開出五班車，不少居民反映早上繁忙時段的班次經常爆滿，難以登車(特別是首兩班)前往港島區上班，他詢問署方是否在一小時內其中一班班次沒有爆滿便不會改善服務。他認為署方需按實際情況處理，積極研究可行的改善方案。

177. 王進洋議員指巴士車頭均安裝閉路電視以監察乘客上車情況，建議龍運善用該閉路電視準確計算載客量。

178. 羅耀華先生綜合回應如下：

- (a) 縱然有較多東涌居民在上午約 4 時乘搭由愉景新城開出的 N31 號線前往機場上班，在疫情發生前亦沒有發現乘客未能上車的情況。龍運會繼續監察相關時段或全部班次的載客量，並會適時檢討班次服務水平。
- (b) 有關載客率的計算方法，主要是將相關時段的路線或班次的實際總載客人次，與法定可載客量作比較，從而計算出載客率百分比。
- (c) 不同型號巴士的法定可載客量不盡相同，而每日的車務調動及安排車輛行駛的路線亦有所不同，因此使用劃一型號

的巴士行駛同一路線，以計算載客率，會有一定困難。龍運會因應實際乘客需要，調配合適型號的車輛行走有關路線。

- (d) 龍運對車上閉路電視有嚴格的使用準則，只准獲授權人士使用閉路電視的片段，並會繼續按照相關準則處理。

179. 蔡小敏女士表示，龍運所指的法定可載客量包括企位及座位。有關加強巴士班次服務，《指引》只作參考用途，運輸署會因應實際情況彈性處理，若發現巴士站持續出現人龍或候車時間較長，署方會與巴士公司研究改善方案。她備悉委員就改善巴士服務提出的建議方案，會與巴士公司研究各方案的可行性，務求改善服務以配合東涌居民的乘車需要。

180. 主席請嶼巴跟進委員就加強 37M 號線在星期六、日及公眾假期的班次的建議。

XII. 有關文東路東薈城停車場出入口的提問 (文件 T&TC 20/2020 號)

181. 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；以及路政署區域工程師/一般職務(2)A 潘雅雯女士和區域工程師/一般職務(2)B 鄧加月女士。運輸署的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

182. 李嘉豪議員簡介提問內容。

183. 許淑儀女士簡介書面回覆內容。

184. 潘雅雯女士表示沒有補充。

185. 方龍飛議員認為文東路東薈城停車場出入口設計失當，海堤灣畔的居民前往東薈城時，大多橫過馬路前往藍天海岸，再從該屋苑的停車場出入口橫過文東路或步行至較遠的行人過路處，甚少用天橋。他指出該停車場出入口附近沒有道路標記或交通標誌，加上不時有車輛從左邊高速轉入路口，居民過路時險象橫生，希望運輸署留意。

186. 李嘉豪議員表示，根據運輸署的書面回覆，相關路口曾發生交通意外，證明有潛在危險。由於文東路車流量較低，貨車司機及其他駕駛人士不時高速行駛，在十字路口至惠東路一段尤甚。近日疫情放緩，不少家長及學生使用該路段前往圖書館等地，由於有居民曾反映在該處險被突然駛出的車輛撞倒，他擔心若行人警覺性不高，可能會發生交通意外，希望署方正視有關問題。此外，行人過路時，視線容易被花槽阻擋，他認為在該處進行樹木修剪工程作用不大，建議將花槽往後移以提升道路安全。

187. 王進洋議員表示，文東路東薈城停車場出入口對出近巴士站位置亦存在危險，不少乘客貪圖方便，下車後直接橫過文東路前往東薈城，而不使用連接海堤灣畔及東薈城的天橋。由於相關路段不時有車輛以高速行駛，若駕駛人士收掣不及，便容易發生交通意外。他請警方留意相關問題，並安排交通督導員在相關位置巡邏，特別在下午5時及以後時間。

188. 許淑儀女士表示，運輸署備悉委員的建議。有關改善花槽的建議，她表示署方已進行實地視察，而康樂及文化事務署亦已修剪花槽內的植物，暫時不會遮擋駕駛人士及行人的視線。

189. 潘雅雯女士表示，路政署在接獲相關改善工程方案的施工通知書後，會隨即安排開展工程。

190. 王德暘先生備悉王進洋議員意見，並表示警方十分關注該位置的問題，會進行實地視察，若發現有潛在危險，會安排警員在指定時段巡邏及向市民宣傳道路安全訊息。

191. 王進洋議員建議警方在午膳時間及下午3時至7時30分到現場視察。

192. 方龍飛議員表示，海堤灣畔及藍天海岸的居民大多貪圖方便，直接橫過文東路前往圖書館，甚少使用行人天橋或行人過路處。此外，部分駕駛人士從文東路右轉往惠東路海堤灣畔出入口時未有使用方向指示燈號，行人或未能留意車輛右轉，他希望相關部門了解該彎位的業權問題，研究增設欄杆，或把行人過路處往後移，以免行人在該處橫過馬路。

193. 主席建議運輸署與李嘉豪議員、方龍飛議員及王進洋議員到場

視察，研究上述改善方案。

XIII. 有關有關小型電動車輛的提問
(文件 T&TC 21/2020 號)

194. 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(警務處)大嶼山區行動主任王德暘先生。運輸署及警務處(長洲分區)的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

195. 容詠嫦議員簡介提問內容。

196. 尹景明先生簡介運輸署書面回覆的內容。

197. 王德暘先生簡介警務處(長洲分區)書面回覆的內容。他補充說，過去兩年愉景灣及東涌各接獲兩宗有關小型電動車輛的投訴個案，而自 2020 年 1 月至今，大嶼山區內有 16 人因違例使用小型電動車輛而被捕，當中七人在東涌被捕，另外九人在大嶼南被捕。他指檢控罪名主要分為四類：(1)駕駛沒有登記的車輛；(2)駕駛時沒有駕駛執照；(3)駕駛時沒有第三者保險；以及(4)駕駛時沒有戴上頭盔。警方在 2019 年不時收到市民的投訴，備悉委員及市民的關注，會密切留意涉及小型電動車輛的相關罪行，並將打擊該罪行納為 2020 年重點交通執法項目之一。警方已一直加強宣傳教育和執法工作，並落區了解情況。在 2020 年 1 月至 5 月期間，警方在大嶼山共舉辦了 15 次宣傳活動，由前線警員向市民現身說法，並派發超過 200 張宣傳單張，以及在 13 個地點張貼海報，展示常見的違法電動可移動工具及罰則，以提高市民對小型電動車輛及電動可移動工具的法例及危險性的關注。

198. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 運輸署提及的《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(香港法例第 374E 章)由 1984 年訂立至今已逾 30 年，只曾在 2012 年作出修訂，但與使用小型電動車輛無關。她表示離島區內不少地方均沒有標準道路，居民一般使用鄉村車輛代步，但鄉村車輛數量很少，並出現輕微壟斷情況，加上部分路段陡峭，難以靠單車運載病人或貨物。她表示使用小型電動車輛是大勢所趨，在不少國家均批准使用。她強調使用小型電動車輛並不同於危險駕駛，在確保不會對道路安

全構成威脅的情況下，應鼓勵使用小型電動車輛。

- (b) 警方代表指大嶼山區內有 16 人被捕，檢控罪名分為四類，但當中並不包括超速駕駛。她認為超速駕駛最危及道路安全，建議警方對超速駕駛加強監控。她表示有不少市民在愉景灣私家路騎單車，認為單車即使並非電動車輛，亦可因超速而造成嚴重後果，詢問警方能否在私家路執法，因為據悉警方不曾在愉景灣的私家路就超速駕駛採取執法行動。她請警方提供過去兩年的交通意外宗數。

199. 梁國豪議員備悉運輸署將於本年內完成「提升香港易行度顧問研究」(顧問研究)，指出小型電動車輛存在已久，過往亦曾發生涉及小型電動車輛的意外，甚至導致傷亡，因此運輸署及其他相關部門應以具前瞻性的方式處理，而非發生意外後才進行討論或研究。他建議署方與創新及科技局共同研究如何推動安全使用小型電動車輛，並希望在 2021 年前落實相關法例，以監管小型電動車輛的使用，以免因無法可依而需引用其他法例拘捕違例者，有本末倒置之嫌。他指不少鄉村地方均沒有設置行人過路設施，希望署方研究監管鄉村道路上的駕駛情況，並建議署方考慮規定只准買賣時速最高為 10 至 15 公里的小型電動車輛，以確保道路安全。

200. 李嘉豪議員認為意外的成因是政府沒有正視及正式規管小型電動車輛，並指近年市面上出售不同類型的電動可移動工具，例如電動滑板車、電動輔助單車及電動獨輪車(俗稱「風火輪」)等，政府不但容許市民使用，更因沒有為電動可移動工具進行登記，導致使用者無法購買第三者保險而被檢控，有礙創新科技發展。他希望署方於 2020 年內完成有關研究，以完善現行法例，以及研究可行的規管方案，在確保交通安全的情況下，讓市民使用小型電動車輛。

201. 王進洋議員認為署方應盡快對小型電動車輛的使用作出規管。他指市民由於可在網上購物平台購買到電動滑板車、電動輔助單車及「風火輪」等電動可移動工具，便誤以為在香港使用不屬違法。他表示有東涌居民在遭警方截查時始知悉使用電動可移動工具屬犯法，因此建議署方參考外國做法，先允許市民使用電動車輛，日後再研究可行的規管方案。

202. 容詠嫦議員表示，運輸署現正積極考慮及檢討小型電動車輛的使用，而警方則以檢控及教育手段處理有關使用小型電動車輛的事

宜，質疑兩者的處理手法互相矛盾。她重申並不反對使用小型電動車輛，但需制訂監管制度。她關注小型電動車輛及單車的超速問題，建議警方加強執法，以及與運輸署合作推動安全使用小型電動車輛。

203. 尹景明先生表示運輸署備悉委員意見。署方知悉電動可移動工具的科技發展迅速，故顧問研究會涵蓋有關工具的最新發展，以及參考海外的情況，以檢視是否適合在香港使用作短途代步用途。署方亦會檢視在香港使用這些工具對道路安全、相關法例規定，以及管理和執行問題等事宜。

204. 王德暘先生綜合回應如下：

- (a) 大嶼山在過去兩年沒有發生涉及小型電動車輛的意外。他表示警方在作出拘捕後，會根據律政司的專業意見，檢視是否有足夠證據以合適罪名提出檢控。
- (b) 現行法例並不允許市民使用小型電動車輛，但罰則較輕，警方亦會彈性處理，例如勸諭市民考慮自身安全而不使用小型電動車輛。
- (c) 有關小型電動車輛及單車的超速問題，警方現時使用的「雷射槍」只能偵測汽車車速，不能偵測小型電動車輛及單車的車速，而且警方基於安全考慮，一般只在直路上使用「雷射槍」。
- (d) 有關只准買賣有車速限制的小型電動車輛及以發牌方式進行規管，他認為建議可取，但現時在香港使用電動可移動工具仍屬犯法，希望委員提醒市民。

205. 梁國豪議員據悉長洲於 2020 年年初曾發生一宗涉及小型電動車輛與單車相撞的意外，要求警方重新檢視離島區的小型電動車輛交通意外宗數並提供書面回覆。

206. 王進洋議員表示區內居民眾多，委員難以提醒所有居民現時在香港使用小型電動車輛屬犯法。他指現行法例存在灰色地帶，容許市民購買不准在本港使用的電動可移動工具。他建議警方向初犯者發出嚴厲的口頭或書面警告並紀錄在案，若有再犯才提出檢控，給予不熟悉有關法例的市民一次機會。

207. 容詠嫦議員希望警方在愉景灣道的直路路段增設「雷射槍」偵測車速，以打擊超速問題及確保道路安全。

208. 何紹基議員表示，在郊區使用小型電動車輛的居民主要是作為代步工具，而電動可移動工具(如「風火輪」)主要屬年輕人的玩意，由於相關工具容易購買，即使加強宣傳教育亦難以解決問題。他認為不論在市區或鄉郊道路，不當使用小型電動車輛和電動可移動工具均會對道路使用者構成危險，建議運輸署針對現行法例的灰色地帶，制定政策監管電動可移動工具的使用及買賣。

209. 尹景明先生備悉委員意見，並會向相關部門轉達。

210. 王德暘先生表示警方一直在愉景灣道進行反超速行動，平均每個月一次。

XIV. 有關愉景灣渡輪服務的提問 (文件 T&TC 22/2020 號)

211. 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 1 李偉勳先生，以及愉景灣航運服務有限公司(航運公司)交通運輸高級經理曾啟亮先生。

212. 容詠嫦議員簡介提問內容。她補充說，提問附圖顯示有 300 個座位的船隻上層情況，有乘客因沒有位坐而被迫站在上層後方，既不符合安全規例，亦會令船隻超重，如遇上大浪更容易發生危險，因此她希望運輸署及航運公司關注有關情況。

213. 曾啟亮先生回應如下：

- (a) 根據近日的營運紀錄，除因個別船隻機件故障而需取消班次，沒有其他班次被取消。他表示有個別雙體船隻因需進行大型維修而暫時停用，但部分從歐洲訂購的零件受疫情影響而未能如期付運，嚴重影響維修工作進度。不過，隨着歐洲疫情緩和，航運公司已要求供應商以空運或快運方式，盡快將零件送抵香港。航運公司亦已聯絡本港其他大型船廠尋求協助，希望追趕維修進度以維持服務，若工程

順利，預計在本年9月所有雙體船可恢復行駛。航運公司亦已向其他渡輪營辦商租船，以提供早上繁忙時段班次服務。

- (b) 根據近日紀錄，儘管載客量在疫情緩和後稍為回升，但早上繁忙時段班次的單體船隻錄得約七至八成載客量，而雙體船則不足五成，並沒有出現滿座情況。他認為出現附圖顯示的情況，是因最近一星期或較早時段的天氣較好，乘客為享受陽光而選擇站在船隻上層，船員會勸諭乘客不要站立。

214. 李偉勳先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署一直關注「愉景灣—中環」的渡輪服務，並不時向渡輪營辦商重申渡輪服務必須根據航線的服務詳情表上編定的班次營運。就有關的情況，署方曾在本年5月11日早上繁忙時間派員進行實地視察，調查期間，上述的渡輪服務按服務詳情表上編定的班次行走，包括上午8時15分由愉景灣開往中環的班次，其中在上午8時至9時的載客率約為41%-83%，服務大致能配合乘客的出行需要。
- (b) 署方備悉委員關注乘客在疫情下的健康風險，並已於早前向提供公共交通服務的營辦商(包括渡輪營辦商)發放有關預防在公共交通工具傳播傳染病的資訊，提醒他們採取相應行動，包括加強清潔船艙及碼頭、向員工發放健康指引、張貼宣傳海報提醒乘客注意個人衛生等，以預防肺炎和呼吸道感染。
- (c) 另一方面，署方亦明白委員的關注，並已提醒營辦商按其實際運作許可的情況下，盡量調配載客量較高的船隻接載乘客。

215. 容詠嫦議員表示，附圖攝於本年4月13日，當日天氣情況欠佳，上午8時15分的班次被取消，導致兩班渡輪的乘客需乘搭同一班渡輪，但航運公司只安排只有300個座位的較小型船隻接載乘客。乘客是由於滿座才被迫於上層站立，而非想享受陽光。通常乘客會為免日曬雨淋而選擇坐在下層。她備悉航運公司正為雙體船進行維修，亦計劃向其他營辦商租借船隻以維持服務，而服務將在2020年9月恢復正

常。由於航運公司的服務熱線線路繁忙，她建議航運公司透過應用程式及於碼頭張貼通告，發放有關資訊，以免因居民及乘客未能與航運公司聯絡而帶來不便。

216. 曾啟亮先生表示，他現時手上並沒有 4 月 13 日當日有否船隻損壞的資料，會於會後再作跟進。他指航運公司會盡量調配最少一艘雙體船提供上午 8 時 15 分及 8 時 30 分的班次服務，不會只使用一艘單體船，亦會盡量以較大型的船隻在繁忙時段提供服務。有關資訊發布方面，航運公司會透過愉景灣交通應用程式(DB Transport App)，向乘客發放有關交通資訊，惟現時或未能透過該應用程式於突發情況時即時更新資訊，例如船隻因撞到垃圾而令航程延誤等情況，航運公司會研究改善方案，務求更快向乘客發布交通資訊。若遇上航班取消的情況，航運公司會通知乘客轉乘巴士及港鐵等其他交通工具。

XV. 有關向渡輪及街渡營辦商提供抗疫支援的提問
(文件 T&TC 23/2020 號)

217. 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 1 李偉勳先生。運輸及房屋局(運房局)和運輸署的綜合書面回覆已於會前送交各委員參閱。

218. 容詠嫦議員簡介提問內容。

219. 李偉勳先生簡介綜合書面回覆內容。

220. 梁國豪議員表示，根據剛才署方代表所述，離島渡輪服務是居民進出市區的主要公共交通工具(如往來長洲及中環的航線)，即使有陸路交通工具替代，路線亦十分迂迴，不及渡輪方便(如往來梅窩及中環的航線)，而大部分街渡服務並非主要的交通工具。他指出往來香港仔/赤柱及蒲台島的航線是居民進出市區的唯一公共交通工具，不明白運輸署為何將有關航線界定為街渡服務，要求署方詳細解釋離島渡輪和街渡服務的定義。他認為若界定準則含糊，署方應重新考慮需向哪些渡輪營辦商提供補貼。

(主席暫時離席，由副主席代為主持會議。)

221. 曾秀好議員表示，坪洲的街渡航線並非島上唯一的公共交通工

具，但對需從聖母神樂院前往愉景灣上班上學的居民而言，相關航線是唯一的交通選擇。受新型冠狀病毒疫情影響，不少愉景灣的公司目前暫停營業以致較少人乘搭，但在疫情爆發前，相關航線的載客量很高。若街渡營辦商因不獲第二輪防疫抗疫基金(基金)支援而調高票價，無疑將疫情造成的損失轉嫁予乘客。她指出居民如需往來長洲及西灣，以及模達及索罟灣，除了選擇乘搭港九小輪控股有限公司的渡輪，亦可選乘船程較短的街渡。她詢問黃漢權議員家族經營的街渡公司有否因不獲第二輪基金支援而申請調高票價。

222. 主席詢問黃漢權議員是否有親戚經營街渡服務；如有，請他作利益申報。

223. 黃漢權議員申報利益，表示坪洲街渡航線及其中一條持牌渡輪航線為其親戚持有。

224. 主席表示，由於黃漢權議員與議題有利益關係，根據議會常規，他可以在席上旁聽，但不可參與討論、決議及投票。

225. 容詠嫦議員表示她由提出提問至今，不曾與黃漢權議員作任何溝通。她不滿運輸署只向大型渡輪營辦商提供特惠優待及基金等補貼，在市場上佔大多數的中小企及微企(如提問所述五條街渡航線的營辦商)卻未能受惠，做法偏頗。正如剛才曾秀好議員所述，往來坪洲/聖母神樂院及愉景灣的市民只可乘搭街渡，若政府不向街渡營辦商提供適當支援，乘客便需承擔加價壓力。她詢問若街渡營辦商可自行調整服務收費及班次，為何街渡營辦商要求加價或更改航線時，署方都會徵詢議員的意見。

226. 梁國豪議員表示，由於相關討論將會影響日後的政策，若主席在開始討論前已知悉黃漢權議員與此議題有利益衝突，剛才便應立即中止黃議員的發言，並請他避席，他希望主席適當處理。

227. 主席指出，《離島區議會常規》第48(12)條訂明，「區議會轄下委員會/工作小組主席必須決定，曾就某事項披露利益關係的委員會/工作小組成員(委員會/工作小組主席除外)可否就該事項發言或參與表決，可否留在席上旁聽，或應否避席。如區議會轄下委員會/工作小組主席曾就某事項披露利益關係，則須由所有出席會議的委員會/工作小組成員(不包括披露利益關係的委員會/工作小組主席及其他根據常規第48(9)條披露利益關係的委員會/工作小組成員)決定，該委員會/工作小

組主席可否就該事項發言或參與表決，可否留在席上旁聽，或應否避席」。他表示剛才知悉黃議員與街渡營辦商有利益關係，並即時確認。他認為不應將其發言紀錄在案。

228. 王進洋議員表示，剛才黃漢權議員的發言只代表街渡業界就政策表達不滿，因此他認為只需刪除與其家族經營的街渡公司有關的言論，其餘言論可予保留。

229. 梁國豪議員認同黃漢權議員的意見，惟在有利益關係的情況下，委員不應發言，因此他認為不應保留黃議員剛才的發言。如黃議員希望為街渡業界發聲，他建議在徵求同意後，委託其他委員代為提出意見，以免有利益衝突。

230. 主席認為此事涉及利益衝突，必須審慎處理，因此黃漢權議員剛才的發言不應紀錄在案。

231. 曾秀好議員澄清從未向黃漢權議員查詢其家族經營的街渡有否獲得政府補貼。作為坪洲及喜靈洲區議員，她只是向運輸署反映居民的實況。她不滿署方以街渡營辦商可自行調整班次及服務收費為由，拒絕擴大第二輪基金的適用範圍，並認為若街渡營辦商調高票價，等同將營運成本直接轉嫁予乘客。

232. 容詠嫦議員表示在參考基金的相關資料後，列舉提問中的五條離島區街渡航線，她並非刻意提出往來坪洲/聖母神樂院及愉景灣的航線。

233. 李偉勳先生表示感謝委員提出的意見，而運輸署亦已備悉有關的建議，並明白當前經濟環境及新型冠狀病毒疫情為運輸業界(包括街渡營辦商)所帶來的經營壓力。為協助業界應對挑戰，在第一輪基金支援措施下，政府在早前公布推出一系列支援措施。當中街渡營辦商作為本地商用機動船隻的船主，可直接獲一筆過 10,000 元的非實報實銷補貼、獲豁免船隻牌照費用一年，以及獲提供一筆過的驗船費用補貼街渡營辦商可獲資助部分日常開支，而政府會繼續與街渡營辦商保持聯繫，在可行範圍內提供協助。署方理解相關措施未必可全面照顧所有正面對各項經營困難的營辦商，惟運房局及署方已備悉委員就向街渡營辦商擴展補貼措施的意見，並會就有關意見作出反映。他表示政府會繼續因應疫情發展及營辦商的營運狀況，適時檢討相關支援措施，盡量為業界提供協助。

(會後註：政府已於 6 月 24 日公布在「防疫抗疫基金」下，為每艘用於街渡航線的船隻提供額外一筆過 20,000 元的資助。)

234. 梁國豪議員表示運輸署尚未回應為何將往來香港仔/赤柱及蒲台島的航線列為街渡服務。他指相關街渡航線與往來中環及長洲的渡輪航線屬居民的唯一公共交通工具，而署方根據《渡輪服務條例》(第 104 章)第 28 條批出兩條航線的牌照，質疑為何一條屬街渡航線，另一條則屬渡輪航線。

235. 李偉勳先生表示，現時往來香港仔/赤柱及蒲台島的航線為街渡服務，而往來中環及長洲的航線則為持牌渡輪服務。現時街渡服務當中不少主要是為旅遊或康樂性質而設的渡輪服務，它們營運規模較小且屬非常規服務，例如一般街渡服務可因應需求自行調整班次及服務收費，而且營辦商亦無須向運輸署提供詳細財務資料，因此政府向有關營辦商提供的資助與其他常規的離島及港內線渡輪服務有所不同。

236. 主席表示，由於政府或會推出第三輪基金支援措施，希望運輸署向運房局轉達委員的意見，公平制定相關政策。

(黃漢權議員約於下午 5 時 20 分離席。)

XVI. 有關往來香港仔/赤柱及蒲台島街渡續牌的提問 (文件 T&TC 24/2020 號)

237. 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。

238. 梁國豪議員簡介提問內容，並補充表示曾建議邀請蒲台島村公所工作關注組主席羅成先生出席會議簡介區內情況，惟未獲足夠數目的委員同意。蒲台島有不少島民，而街渡是他們進入市區的唯一公共交通工具，他詢問署方為何將街渡服務界定為為旅遊而設的渡輪服務，質疑署方如何解決蒲台島的對外交通問題。

239. 冼佳慧女士綜合回應如下：

(a) 在航線續牌方面，現時往來香港仔/赤柱及蒲台島的街渡服

務由翠華船務(香港)有限公司營運，相關牌照將於本年 5 月 31 日屆滿。營辦商早前向運輸署申請於現有牌照期屆滿後，延續牌照五年。署方現正審視其續牌申請，而續牌條件將維持不變。

- (b) 至於將相關航線納入「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(「優惠計劃」)，政府在 2012 年 6 月實施該計劃，讓年滿 65 歲的長者和合資殘疾人士可以每程兩元的優惠票價，乘搭港鐵、專營巴士、渡輪及專線小巴。在優惠計劃下，政府以實報實銷形式定期向參加「優惠計劃」的公共交通營辦商發還因推行計劃而少收的車費及船費。現時已納入「優惠計劃」的公共交通工具，其整體票價的調整及服務安排均受政府監管，惟街渡服務的票價及服務安排則較為靈活。雖然如此，政府現正透過顧問公司協助檢討優惠計劃，署方已將委員的意見轉交顧問研究，顧問預計在本年年中完成研究報告。待顧問向政府提交報告後，政府會因應報告的內容，適當跟進。
- (c) 班次方面，署方關注航線服務水平，由於該航線的乘客一向以遊客為主，假日乘客的需求會較平日高。現時營辦商於平日即星期二及星期四提供來回方向各一個班次，星期六提供來回方向各三班，而星期日來回各五班。就增加平日班次的訴求，在星期一、三及五提供來回各一班次，署方曾與營辦商溝通，根據營辦商提供的資料及署方實地調查結果，有關航線平日的載客率約為兩成，顯示現時的服務可應付乘客需求。署方會繼續監察其服務水平，適時與營辦商再作檢討。

240. 劉舜婷議員表示其他委員及蒲台島地區人士代表已收集島民及旅遊人士的意見，並一直與署方溝通。她表示在 2018 年 8 月收到島民及羅成先生的意見，希望修改星期二及星期四由蒲台島開往香港仔的班次時間，以方便遊人及島民，同年 11 月 13 日運輸署根據乘客要求修改班次時間，並即時生效。今年 4 月 26 日她才收到島民通知，知悉營辦商申請續牌，因此即時去信署方提出意見，並在 5 月 15 日收到署方回覆。過去多年，她一直建議將街渡航線納入「優惠計劃」，希望政府盡快落實有關建議。

241. 梁國豪議員表示，有關航線在周末經常滿座，雖然平日的載客

量較低，惟現時有不少遊客在平日前往離島遊玩，他認為平日的載客量可能會有所提升。此外，儘管島民數目由 2011 年 20 人減至現時約 15 人，政府仍需提供對外的交通工具設施，除非政府考慮協助島民遷往市區或其他離島的公共房屋。他質疑政府只考慮前往蒲台島的遊客的需求，忽略島民需要。他認為政府應先解決島民在星期一、三及五的對外交通問題，而非以營辦商的盈利作為增加班次的首要考慮條件。

242. 容詠嫦議員表示秘書處曾就梁國豪議員建議邀請羅成先生出席議會，以電郵徵詢委員意見，她本人同意有關建議，但建議最終因未獲大多數委員同意而擱置。她認為議員有責任為居民發聲，盡力協助他們解決問題，而非只在會議開始前提交意見書及拍照。

243. 冼佳慧女士表示增加班次服務需視乎乘客需求，由於有關航線在星期二及四的載客量只有約兩成，當中島民平均每日只有約 10 人，若在星期一至五均提供服務，在營運上並不可行。日後若客量增加，署方會與營辦商再作檢討。

244. 梁國豪議員了解載客量的問題，但認為不應以載客量為首要考慮因素。他舉例說，現時在下午 3 點 15 分及 4 點 15 分往來長洲及中環的班次只有約 20 至 30 人，惟渡輪營辦商仍提供相關班次。儘管蒲台島居民有不同選擇，但他認為相關政府部門仍需協助每位島民。此外，只在星期二、四及周末提供班次服務不但阻礙島民前往市區活動，亦影響他們上班。剛才署方代表提及平日的載客量只有約 10 人而暫不考慮增加平日班次，但他認為署方在研究增加班次的可行性時，不應只考慮營辦商的盈利，亦應從居民的需求出發。

245. 方龍飛議員認為此議題與剛才的巴士議題相似，同樣因載客率低而無法增加班次，因此質疑運輸署的做法是否恰當。他認為營辦商提供公營服務，需肩負社會企業責任，即使會有虧損，仍需考慮提供班次。

246. 主席表示蒲台島猶如孤島，運輸署有責任改善島民的日常生活及交通。他詢問署方能否試行增加至一星期七天的班次服務，為期半年，以研究數據有否明顯增加或變化。

247. 冼佳慧女士表示，渡輪服務的營運開支較巴士高，若增加渡輪的平日班次，會增加營辦商的財政壓力，因而會影響整體票價及加重

島民的負擔。署方考慮調整班次時需有實際數據支持，加上現時載客率不高，即使開展先導計劃亦未必能持續經營。因此，署方暫不考慮增加星期一至五的服務，但會繼續留意乘客需求。

248. 梁國豪議員詢問運輸署會否根據市民的需要考慮相關建議。他理解增加渡輪班次會增加成本，而不少離島巴士路線或渡輪航線都有虧損情況。政府現時的政策是公共運輸服務由私營機構按審慎商業原則營運，以提高效率及成本效益，但他質疑渡輪服務的營運效益，而離島的巴士服務及渡輪服務營辦商亦一直只依靠政府補貼，他質疑是否需就相關機制進行檢討。

249. 主席表示上次會議上就檢討渡輪牌照時，提及政府向營辦商提供購置新船的津貼，因此要求運輸署向運輸及房屋局轉達委員的意見，包括為街渡營辦商提供購置新船的津貼，以作跟進，希望解決離島居民現時的困局。

250. 冼佳慧女士表示，相關航線在星期二及四提供服務，而營辦商亦會就服務作出檢討，若蒲台島進行天后誕等活動，營辦商會增加相關日子的平日班次。

251. 曾秀好議員表示由於只有星期二及四提供服務，若遊客在島上發生意外，便需留在島上過夜，隔日才可乘船返市區。在疫情影響下，不少市民前往離島遊玩，她詢問署方為何不考慮郭平議員提出的先導計劃，讓市民在平日都可前往蒲台島。

252. 冼佳慧女士表示，自 2018 年以來，該航線在平日的載客量一直維持約兩成，當中島民平均每日只有約 10 人，現時收入不足以支持加開星期一、三及五的班次。

XVII. 有關長洲和中環渡輪的提問 (文件 T&TC 25/2020 號)

253. 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，以及衛生署高級醫生(控煙酒辦公室)1 林民聰醫生和總控煙酒督察 2 容麗嫦女士。衛生署控煙酒辦公室(控煙酒辦)的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

254. 梁國豪議員簡介提問內容，並表示新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)職員沒有權力阻止乘客吸煙。此外，他認為需提高月票通道的效率及增加月票的功能。

255. 林民聰醫生簡介書面回覆的內容，並補充說控煙酒辦根據《吸煙(公眾衛生)條例》(第 371 章)在禁煙區執法，而該條例亦賦予場所管理人(包括渡輪營辦商職員)權力，要求場所內的違例吸煙人士弄熄香煙，若有關人士拒絕，場所管理人有權要求違例者提供姓名、地址及出示身份證，並轉交控煙酒辦處理。若證據充足，控煙酒辦會對違例者作出檢控。

256. 何潔瑩女士綜合回應如下：

(a) 有關清潔碼頭及船上洗手間事宜，現時新渡輪有聘請清潔公司為中環 5 號碼頭、長洲渡輪碼頭及用以行駛中環至長洲航線的渡輪上的洗手間提供清潔服務。新渡輪根據清潔公司的專業意見，就碼頭及船上洗手間制定清潔準則，包括：(1)在航班開出後，派員為碼頭洗手間的座廁進行簡單清潔；(2)在每天早上及下午繁忙時段前為碼頭洗手間進行兩次小規模清潔；以及(3)在每天早上及下午繁忙時段後進行兩次大規模清潔。船上洗手間方面，新渡輪安排清潔公司每日為船上洗手間內的常用設施進行不少於三次清潔，包括每晚在收船後進行大清洗，至於洗手間內的垃圾亦會在有需要時在每個渡期之間清理。新渡輪亦為其他的碼頭設施(如閘機及售賣機等)安排定期清潔。若遇上突發情況，例如乘客因身體不適弄髒地方，新渡輪會安排清潔確保環境衛生。因疫情關係，新渡輪亦有加強上述清潔的標準，包括為乘客較常接觸的位置增加清潔次數及使用消毒噴霧進行清潔。

(b) 運輸署一直關注渡輪碼頭各項設施(包括洗手間)的清潔情況，並會進行突擊實地視察，若發現情況不理想，會要求營辦商解釋及改善。署方在 2019 年進行了 11 次實地視察及八次船上突擊視察。就洗手間發出異味的情況，署方在 2019 年年中視察中環 5 號碼頭洗手間後，已要求新渡輪加強清潔，由於情況異常，署方有要求機電工程署檢查相關的機電系統(包括污水泵)，檢查後發現系統運作有不正常情況而導致異味產生，有關系統在同年 9 月完成更換後，情

況已得到改善。

- (c) 署方一直十分關注乘客在船上吸煙的問題，新渡輪亦主動實施多項禁煙措施，包括在船艙內當眼位置貼上警告標語；在船上作出廣播，呼籲乘客不要吸煙；委派船上當值職員在航程中作出不定時的巡邏並即時勸喻吸煙的乘客弄熄煙蒂及停止吸煙；及不定期委派額外職員登船巡邏以執行反吸煙之工作。為加強防止乘客吸煙，新渡輪在 2019 年下旬起於經常發現有乘客吸煙的地方增加警告標語，以及在 2019 年第三季委派主管級人員到船上較多乘客吸煙的地方進行季度性航班巡查，若發現乘客違例吸煙，職員會即時上前勸諭，要求他們弄熄香煙及派發由控煙酒辦印刷的宣傳單張，提醒乘客船上禁止吸煙。
- (d) 新渡輪一直與控煙酒辦保持緊密合作，包括在每次接獲乘客投訴後主動聯絡控煙酒辦以協助執法，包括巡查和由控煙酒辦即時向違例吸煙人士發出定額罰款通知書，以收阻嚇作用。署方一直與新渡輪保持聯繫，確保禁煙措施行之有效，並鼓勵新渡輪繼續加強宣傳禁煙訊息，締造無煙環境。署方與控煙酒辦保持聯絡，包括將有關的投訴個案轉介控煙酒辦以便其有更多資料作出跟進，亦會適時與控煙酒辦就新渡輪的禁煙安排作出檢視。
- (e) 根據渡輪營辦商提交予運輸署的數據，在 2019 年 11 月至 2020 年 4 月期間，於月票通道開放日子使用月票乘搭「中環 - 長洲」渡輪航線的人次的乘客中，平均每日約有 310 人次及 510 人次分別使用設於中環 5 號碼頭及長洲渡輪碼頭的月票通道，即平均有約四成及六成持有「中環 - 長洲」航線月票的人次分別使用設立於中環 5 號碼頭及長洲渡輪碼頭的月票通道，使用量持續穩定。新渡輪在過去半年就相關航線提供超過 15 000 個班次，當中只有 50 個班次因滿客而提早開出，比例約為 0.3%，大部分在周末、公眾假期或長假期前後出現，而其實際啓航時間較編定航班時間按月平均提早約一至三分鐘不等。根據署方在過去半年進行的實地調查結果，若船隻滿座，特別在農曆新年、復活節及佛誕等日子，新渡輪會因應需求而提供加班服務。

257. 梁國豪議員提出意見如下：

- (a) 他感謝控煙酒辦就船上吸煙問題所進行的工作，並指控煙酒辦在 2019 年進行了 48 次巡查，平均每七至十天進行一次，惟行駛相關航線的普通渡輪一天有 37 班，故認為巡查次數並不足夠，希望控煙酒辦能調配人手加強巡查。他建議控煙酒辦在繁忙時段(如下班時間)進行巡查，因為相關時段的乘客人數較多，因此違例吸煙對其他人的影響相對較大。
- (b) 有關清潔碼頭及船上的洗手間事宜，他知悉署方一直跟進相關問題，並希望日後實地視察時會看到情況有所改善。他指出高速船的洗手間在清潔後地板濕滑，令乘客難以使用，希望署方留意。
- (c) 他一直關注月票通道的使用情況及滿座問題，認為剛才署方代表指船隻因滿客而提早開出的比例為 0.3%，並不能反映實際情況，因為所有班次均計算在內，但渡輪因滿客而提早開出的情況主要發生在繁忙時間。他表示儘管新渡輪加開班次的次數較以往多，但始終仍有不安排加班船的情況，居民雖然可選乘普通渡輪，但卻因船隻滿座而被剝削選擇乘搭哪種渡輪的權利。

258. 徐生雄議員詢問控煙酒辦日常的巡邏工作安排為何，包括人手編配、員工職責分配及巡查時間等，並詢問控煙酒辦是否在收到投訴後才會安排巡查。他指相比其他渡輪公司(如澳門航線渡輪營辦商)，新渡輪的監管及阻嚇力不足，無法有效勸諭乘客，導致不少乘客在船上吸煙，問題存在已久仍未能解決。他指有賴控煙酒辦作出檢控，才能有效阻止乘客在船上吸煙。

259. 林民聰醫生綜合回應如下：

- (a) 控煙酒辦的工作包括執法，以及向公眾進行宣傳教育和提供戒煙服務。他指整個控煙政策透過宣傳教育、執法、戒煙服務及徵稅等多管齊下方式執行，過去數十年的控煙工作成效顯著，吸煙率由 1982 年的約 23% 下降至 2017 年的 10%。執法方面，市民可致電控煙酒辦的熱線電話就違例吸煙作出投訴，控煙酒督察在收到投訴後會進行巡查，而控煙酒辦亦會根據過往資料，在違例吸煙情況較嚴重的地

方(包括渡輪上)加強主動巡查。

- (b) 有關場所管理人的角色及執行控煙工作的權力，他表示不同場所管理人的參與投入度有所不同，故不同航線的違例吸煙情況亦有所差異。整體而言，大部分法定禁煙區(如食肆及商店)的場所管理人都積極執行控煙規定。
- (c) 控煙酒督察在 2019 年在有關航線的渡輪進行了 48 次突擊檢查，當中包括主動巡查及因應投訴而進行的巡查。

260. 主席詢問控煙酒辦，場所管理人(即新渡輪)的哪些人員獲授予執法權力，以及新渡輪向控煙酒辦舉報違規吸煙個案的宗數。

261. 林民聰醫生指，紀錄顯示暫未收到由新渡輪轉交的違規吸煙個案。他表示控煙酒辦過往曾主動聯絡新渡輪，反映及討論違例吸煙的情況。他補充指《吸煙(公眾衛生)條例》授權予場所管理人要求違例吸煙人士弄熄香煙，若有關人士拒絕，場所管理人有權要求違例者提供姓名、地址及出示身份證，並轉交控煙酒辦處理。控煙酒辦亦會提醒場地管理人在處理違例吸煙人士時的角色。

262. 主席建議控煙酒辦與新渡輪加強溝通。

263. 梁國豪議員要求運輸署就過去半年月票通道的使用人次，以及渡輪因滿座而提早關閘的次數提供書面回覆，以便他日後作出跟進。

(會後註：運輸署於本年 6 月 3 日提供書面回覆，秘書處已把相關書面回覆以電郵轉發給交運會委員。)

264. 曾秀好議員指違例吸煙情況經常在普通渡輪上發生，即使在船上張貼禁煙標語及說明違例吸煙的後果，乘客仍欠缺自律，加上場所管理人只獲條例授權作出勸諭而沒有執法權力，故只淪為橡皮圖章，作用不大。她建議控煙酒辦進行更多突擊檢查，以加強阻嚇性，讓乘客意識到船上禁止吸煙。

265. 林民聰醫生表示，控煙酒辦會繼續關注乘客在有關航線渡輪上的違例吸煙情況，並採取執法行動。他強調除靠控煙酒辦加強執法，場所管理人亦擔當重要角色。控煙酒辦明白場所管理人要求違規人士弄熄香煙或會感到有困難，因此會提供協助，包括為場所管理人舉辦

訓練講座，教授如何有效勸諭違規人士及執行禁煙規定，亦會就如何執行控煙法例提供指引。

266. 余漢坤議員備悉運輸署已加強抽查及檢查碼頭洗手間設施，惟現時大部分碼頭(包括長洲、梅窩及坪洲碼頭)及中環各碼頭開始老化，例如中環 6 號碼頭(往梅窩)下層只有一個男女共用的洗手間廁格，因此使用量較高，若如剛才署方代表所述出現系統或污水泵問題，便會產生異味。他認為按現時的设计標準，不應該只設一個洗手間廁格，希望署方適時為碼頭進行翻新及增設更多設施，包括洗手間。

267. 曾秀好議員表示，中環 6 號碼頭(往坪洲)只設有一個男女共用的洗手間廁格，曾有女乘客因洗手間門鎖損壞而遭男乘客撞門闖入，情況尷尬，她向港九小輪控股有限公司職員投訴但未被受理。她又指船上洗手間的清潔工作不足，乘客使用洗手間時欠缺自律，船身搖晃時如廁會發生危險，希望運輸署多加留意。

268. 何潔瑩女士表示，本年 2 月的離島區議會會議上已有議員建議在中環 4、5 及 6 號碼頭加建下層洗手間廁格，運輸署已於本年 3 月與建築署及渡輪營辦商進行實地視察，以根據實際環境審視在中環 4、5 及 6 號碼頭底層增設更多洗手間的可行性。由於加建工程會涉及新增接駁排水及供電系統等，建築署現正作出有關研究，若建議可行會繼續跟進及處理。

XVIII. 有關成立監察往來離島及中環渡輪航線工作小組的動議 (文件 T&TC 26/2020 號)

269. 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。

270. 梁國豪議員簡介動議內容。

271. 余漢坤議員贊成監察渡輪服務，但委員在上次會議上贊成在交通及運輸委員會(交運會)轄下委出巴士路線工作小組及交運會工作小組，並同意由交運會工作小組討論有關渡輪服務的議題。他認同需監管渡輪服務，因此建議日後在工作小組會議上就監察渡輪服務及其他渡輪相關議題進行討論。他建議將梁國豪議員的動議修訂為「建議離島區議會成立渡輪航線工作小組，其主要職能為監察渡輪服務，其他工

作職責可在成立後第一次會議上討論」，認為修訂後可令會議討論範圍更廣。為對原動議表示尊重，他建議討論重點可側重於監察渡輪服務。

272. 陳連偉議員認為長洲、南丫島、梅窩及坪洲的島民對渡輪服務有不同需求，因而亦對監察渡輪服務持不同看法。他表示不了解長洲、梅窩及坪洲島民的需要，但清楚知道南丫島島民對渡輪服務有何需求，島民多為學生、家長及上班族，對渡輪船隻種類及船期安排最為關注，而且亦有不少商家使用渡輪運送物資，而去世的島民亦會由渡輪運返南丫島殮葬。鑑於各島島民對渡輪服務需求不同，若設立有關工作小組並以劃一標準監察渡輪承辦商的服務，他擔心服務水平未必切合南丫島及其他島嶼所需，反而會被有關標準規限，故不贊成是項動議。他指出過往委員亦能在會議上有效討論渡輪服務事宜，每當政府、運輸署及渡輪營辦商對現行的渡輪服務作出調整，均會透過相關鄉事委員會(鄉事會)及當區區議員諮詢持份者，然後由鄉事會代表島民向政府反映諮詢結果。鑑於各島島民對渡輪服務有不同需求，故他不贊同捆綁式監察渡輪服務。

273. 曾秀好議員認為離島區議會及各委員會已委出不少工作小組，委員未必能抽空參與，故贊成由交運會工作小組討論有關監察渡輪航線事宜，並建議委員在第一次工作小組會議上提出相關提問。

274. 何進輝議員亦贊成由交運會工作小組討論有關事宜，並建議按照各島島民對渡輪服務的需要，針對性討論及處理，例如委員可就往來南丫島及市區的航運安排在會上提出意見，亦可就監察往來長洲及市區的渡輪航線服務進行討論。他希望此安排有助針對討論個別航線，並在達成共識的情況下統一處理問題，避免捆綁式監察渡輪服務。

275. 主席表示，上次交運會會議上曾討論委出工作小組事宜，有委員表示若設立太多工作小組，委員或會因公務繁重而無法出席每次小組會議，因此他在會上建議由交運會工作小組討論逸東街規劃工程、鄉村車輛規管及渡輪服務等事宜，而不另外成立工作小組(例如巴士路線工作小組)，以免需額外安排時間開會。他認為應由交運會工作小組集中討論某些重要議題，以發揮工作小組的功能，亦可免卻人手和時間分配上的困難，請委員考慮。有關余漢坤議員提出的修訂動議及其他問題，他指需按程序處理，而有關動議由梁國豪議員提出，故他先請梁議員考慮其剛才提出的建議及發表意見。

276. 梁國豪議員表示，由於有關工作小組的資料不多，而他亦找不到有關常設工作小組的討論文件，故感到有點混淆。他詢問如委出常設工作小組但不額外安排會議，有關事宜會在委員會會議上討論還是另行安排。

277. 主席舉例說明，指委員可在交運會工作小組會議上集中深入討論有關逸東街規劃工程的議題，在相關議題討論完畢後，委員可在會上討論渡輪服務事宜，惟在工作小組會議上不會討論太多提問，而是集中討論個別主題。

278. 梁國豪議員表示理解主席的意思，並同意由交運會工作小組討論有關監察往來離島及中環渡輪航線的事宜。他表示明白剛才陳連偉議員所述的困難，並指出各島嶼的航線和航程相異，故不應捆绑式監察離島渡輪航線。他建議委員在工作小組會議上討論各島的情況，並希望能與長洲鄉事會加強合作，向居民提供更多有關渡輪服務的資訊。

279. 余漢坤議員認同主席的建議，贊成由交運會工作小組討論渡輪服務事宜。他提出在工作小組會議上討論監察渡輪或渡輪服務是適切的。他表示設立巴士路線工作小組便是成功例子，指在交運會會議上討論《2020-2021 年度離島區巴士路線計劃》會令會議時間大大延長，但由於委員已在巴士路線工作小組會議上就有關議題討論約三至四小時，故在是次會議上只需時約十分鐘進行匯報。他重申必須適切就渡輪服務進行詳細討論，並再次建議將動議修訂為「離島區交通及運輸委員會轄下常設工作小組獲賦予監察職能，監察離島渡輪航線服務」，請梁國豪議員考慮。

280. 主席表示，根據《離島區議會常規》，由於有關動議由梁國豪議員提出，故梁議員有權選擇取消動議、由交運會工作小組就監察往來離島及中環渡輪航線進行討論，或就余漢坤議員修訂的動議作表決。

281. 梁國豪議員表示，鑑於工作小組功能重疊，故不選擇就修訂動議作表決，詢問可否直接撤銷動議。

282. 主席表示，2020年3月23日的交運會會議紀錄指出，「主席重申，根據《離島區議會常規》，每個委員會可同時在其轄下設立不多於

三個『常設工作小組』。剛才委員贊成在交運會以下委出巴士路線工作小組及交運會工作小組，而他建議在交運會工作小組會議討論有關鄉村車輪的規管、逸東街規劃及渡輪服務。他認為若設立三個工作小組，只會花更多開會時間。因此，他贊成待日後有其他範疇的事宜需要集中討論，才委出第三個工作小組。」因此，委員在上次會議上已贊成由交運會工作小組討論渡輪服務事宜。他表示根據《離島區議會常規》，動議人提出撤銷動議並獲出席議員一致同意，便可撤銷。

283. 余漢坤議員表示，據他了解，動議人如欲撤銷動議，需於會前提出。

284. 李豪先生表示，根據《離島區議會常規》，撤銷動議有兩種方式，包括動議人於會前提出撤銷動議，以及動議人於會上提出撤回動議，並獲出席委員一致同意(不包括棄權票)，便可撤銷。

285. 主席請動議人梁國豪議員決定是否撤銷是項動議。

286. 梁國豪議員提出撤銷有關成立監察往來離島及中環渡輪航線工作小組的動議。

287. 主席請委員以舉手方式就撤銷動議進行表決。

288. 委員一致同意撤銷動議。

289. 主席總結說，渡輪服務事宜會在交運會工作小組會議上討論。

XIX. 工作小組報告 交通及運輸委員會巴士路線工作小組

290. 主席表示，有關工作小組報告已置於席上，供委員參閱。

291. 委員備悉及通過上述工作小組報告。

XX. 其他事項 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

292. 主席歡迎出席回應的嘉賓：路政署區域工程師/一般職務(2)A 潘雅雯女士及區域工程師/一般職務(2)B 鄧加月女士。署方在會前提交一份截至本年 5 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。

293. 委員備悉有關文件。

294. 黃秋萍議員表示對施工時間表沒有意見。她指剛收到消息指今日下午約 5 時，在東涌道近滿東邨停車場發生一宗交通意外，導致該處的欄杆嚴重受損，東涌道來回線交通癱瘓。她希望趁此機會與運輸署代表討論東涌道車速問題。她指出東涌道由裕泰苑至石榴埔村一段的交通意外大多是因為車速太快而造成，加上東涌道附近有不少民居，因此她希望署方盡快在東涌道加設俗稱「白鴿籠」的偵測車速攝影機，以監控車速及減低交通意外發生。她詢問若東涌道發生嚴重意外並引致傷亡，應由哪個部門負責。她翻查紀錄得知 2019 年東涌道曾有多宗因車速太快導致的意外，詢問署方如何監控及限制車速，並促請署方認真處理相關問題，以減少東涌道的交通意外。

295. 主席表示，他曾在上屆區議會提出東涌道的車速問題，並兩次到現場實地視察，可惜運輸署、路政署及規劃署均漠視議員的意見。就此，他建議黃秋萍議員在下次交運會會議上提出有關東涌道車速問題的提問，要求相關部門跟進。

296. 黃秋萍議員質疑相關部門為何不聽取委員的意見，積極研究可行方案，以解決東涌道因車速太快而造成的交通意外問題。她批評相關部門是否要待出現涉及人命傷亡的意外才會作出跟進。她指整條東涌道都沒有偵測車速的設施，以致無法監控車速。

XXI. 下次會議日期

297. 議事完畢，會議在下午 6 時 30 分結束。下次會議訂於 2020 年 7 月 20 日(星期一)上午 10 時 30 分舉行。

-完-