

定 稿

離島區議會交通及運輸委員會會議紀錄

日期：2020 年 11 月 16 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 (約於下午 4 時 15 分離席)

周玉堂先生, SBS, MH

陳連偉先生, MH (約於下午 5 時 10 分離席)

黃漢權先生

何進輝先生

黃秋萍女士 (約於下午 4 時 15 分離席)

曾秀好女士

容詠嫦女士

徐生雄先生

方龍飛先生

劉舜婷女士 (約於下午 3 時 50 分離席)

李嘉豪先生

梁國豪先生 (約於下午 3 時 20 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
關嘉敏女士	運輸署 總運輸主任/離島
葉偉倫先生	運輸署 高級工程師/離島
李偉勳先生	運輸署 高級運輸主任/渡輪策劃 1
曾偉文先生	離島地政處 行政助理/地政
杜祉修先生	漁農自然護理署 農林督察(牛隻管理)
葉卓文先生	漁農自然護理署 高級農林督察(新發展地區)
鍾佩怡女士	城巴有限公司 總公眾事務主任
羅耀華先生	龍運巴士有限公司 高級主任(策劃及發展)
聶珮林女士	龍運巴士有限公司 高級主任(公共事務)

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
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
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
曾啟亮先生	愉景灣交通服務有限公司 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
-------	--------------------

缺席者

王進洋先生	
-------	--

歡迎辭

1. 主席歡迎各委員、政府部門及機構代表出席會議。由於香港警務處(警方)、龍運巴士有限公司(龍運)、新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司(城巴)代表只能出席上午的會議，而梁國豪議員亦有要事在身，需提早離席，主席建議在處理議程 III 後，先行討論議程 V、VI 及 X 至 XIII，並請委員以舉手方式就此進行表決。

2. 委員以舉手方式進行表決，並一致通過有關建議。

I. 通過 2020 年 9 月 21 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，並於會前送交各委員審閱。

4. 委員以舉手方式進行表決，結果為 15 票贊成，無人反對及一票棄權，會議紀錄獲得通過。

(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、曾秀好議員、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。容詠嫦議員棄權。)

II. 「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」 (文件 T&TC 47/2020 號)

5. 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。

6. 卓志東先生表示，有關在上次交通及運輸委員會(交運會)會議上提出在富東商場對出行人天橋加建升降機的建議，路政署已進行初步研究，現向委員匯報相關結果。

7. 潘慧鳴女士利用投影片作出簡介。

8. 卓志東先生補充指，在上次交運會會議上有委員表示相關項目位置將有其他發展用途，署方其後就此聯絡規劃署，該署回覆指該地日後或有發展用途，惟確實時間及形式仍未有定案，故路政

署現先向委員提交項目的初步研究結果，若委員通過有關項目，署方在進行詳細設計時會再與規劃署及有關部門聯絡，以了解有關用地的規劃情況。

9. 李嘉豪議員表示，現時居民若乘搭升降機前往富東邨，需繞經富東商場及行人天橋前往東薈城，才能使用該處的升降機，路途頗遠，故認為有關計劃能方便市民出行。然而，第六區的公眾街市工程尚未有施工時間表，他擔心第六區的未來發展會影響此項計劃。他不希望在通過撥款及興建升降機後，因配合相關發展而需拆卸升降機，故促請路政署詳細評估有關計劃會否與未來地區規劃有所抵觸。

10. 卓志東先生表示若有關項目獲委員通過，路政署會委聘顧問公司進行勘察及詳細設計，若一切順利，署方隨後會進行招標及安排承建商施工，並會就項目的勘察結果及詳細設計等諮詢規劃署及其他相關部門。他指待將來規劃署落實有關規劃時，便能就升降機工程作出配合，委員現時通過此項目後，署方仍有時間處理相關的不確定因素。

11. 主席詢問路政署，若有關項目未能配合第六區的發展，是否即使獲委員通過並已完成初步勘探工程，署方仍會煞停項目。

12. 卓志東先生表示，若附近地區的發展影響升降機的設計，路政署會審視整體情況，在有需要時或會停止有關項目，並會向委員交代有關情況及原因。

13. 梁國豪議員表示東涌未來會發展龐大的工程項目，例如在第六區興建新公眾街市，故認為路政署應先與相關部門商討項目細節，才請委員通過此項目，以免項目通過後，因未能配合未來發展而停止，並需支付勘察工程費用及毀約賠償。他建議先通過進行項目前期勘察工作。

14. 卓志東先生表示理解委員的關注，並指路政署已與規劃署聯繫，惟未來發展計劃仍未有確實時間表。他表示署方可先進行勘察工程，在規劃署提供確實資料時再作跟進。

15. 徐生雄議員指出，「人人暢道通行」計劃下的升降機工程往往需時數年才能完成，質疑是否失去便利居民的目的。此外，他關注項目地點是否合適，並詢問路政署是否因地下設施而延誤工程，有否方法加快完成安裝升降機，以及工程需時多久。

16. 主席詢問路政署會否提供項目的設計圖及時間表供委員參閱。

17. 卓志東先生表示，路政署會委聘顧問公司進行掘地勘察，查看地下管道走線，以確定公用機構提供的資料有否偏差。勘察工程完成後，便能知悉施工困難及推算工程所需時間。署方備悉委員對興建升降機工程需時較長的關注，會以預製組件方式興建，以縮短施工時間，並會密切監察工程各方面的安排。

18. 主席請各委員以舉手方式就是否同意推薦「橫跨達東路連接東涌站及富東商場的行人天橋(行人通道編號 FT01)」作為上述「特別計劃」下優先的推展項目進行表決。

19. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為 15 票贊成、無人反對和一票棄權。委員同意推薦上述項目作為「特別計劃」下優先的推展項目。

(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、曾秀好議員、徐生雄議員、方龍飛議員、劉舜婷議員及李嘉豪議員。梁國豪議員棄權。)

III. 檢討「大嶼山自駕遊」計劃及簽發大嶼山封閉道路通行許可證的安排 (文件 T&TC 48/2020 號)

20. 主席歡迎出席簡介文件的嘉賓：運輸署總運輸主任/離島關嘉敏女士、高級工程師/離島葉偉倫先生、高級運輸主任/離島2冼佳慧女士及工程師/離島1尹景明先生。

21. 關嘉敏女士及葉偉倫先生利用投影片作出簡介。

22. 何進輝議員提出意見如下：

(a) 現時單車使用者已對駕駛者及牛隻造成影響，若放寬「大嶼山自駕遊」計劃(「自駕遊」)，會增加村民與駕駛者之間的矛盾。

(b) 他不贊成運輸署放寬大嶼南封閉道路許可證(許可證)的簽發安排，認為若要放寬相關安排，必須先解決道路安

全問題，例如道路標準及彎位等，以保障駕駛者安全。若署方在未來數年會致力改善大嶼南道路狀況，他絕對贊成放寬許可證簽發安排，甚至車輛無需許可證亦可使用有關道路。

- (c) 有關濫用許可證問題，他認為若有市民違法便理應執法，但同時應反思為何會出現有關違法行為。他指許可證的申請程序較早年複雜，例如居民需提供地址證明，但離婚人士或與兄弟姊妹同住一棟村屋的居民，要提供地址證明並不容易。他指署方一方面收緊許可證的申請，另一方面放寬「自駕遊」，並不合理。

23. 李嘉豪議員提出意見如下：

- (a) 雖然文件提供的數據顯示，嶼南道路的容車量/行車量比率不高，但嶼南道路的車流量低於市區道路實屬正常，而且東涌道的車流量亦不算低。他詢問運輸署有否估算將來增加 25 個「自駕遊」配額後，會令行車量/容車量比率增加多少，以及私家車及巴士佔的比例。他指東涌道每日平均或只有 1 000 架次巴士使用，但私家車卻有 4 200 多架次，故不贊成容許更多私家車進入東涌及大嶼山區。
- (b) 剛才有委員提及大嶼南道路的彎位及標準問題，他擔心如道路不符合標準又存在危險，開放給更多駕駛人士使用會增加意外，因為外來駕駛者不熟悉路面情況。他促請署方認真考慮委員意見，積極改善相關道路的行車狀況。
- (c) 區內泊車位不足是眾所周知的問題，即使泊車位能應付平日需求，在假日時亦供不應求。他指有不少市民因疫情而無法外遊，故前往大嶼南消遣，導致假日區內的泊車位嚴重不足。
- (d) 許可證簽發安排方面，他詢問署方因濫用許可證而被檢控的宗數為何，以及如何處理有關問題。他指委員已多次在會議上就投訴個案作出討論，並質疑現行處理方法未能有效改善問題。
- (e) 諮詢工作方面，他知悉署方會諮詢相關委員會、公共交

通機構、旅遊業界及環保團體等。他詢問會否諮詢當地居民及舉辦居民大會，並指當區居民才是最大的持份者，認為署方除諮詢各大團體外亦需諮詢居民。

24. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他不贊成增加「自駕遊」配額，並指相關道路存在危險，尤其是羌山路往昂坪路段的彎位。雖然有關部門已在去年把彎位稍為擴闊，惟兩線車輛上下彎時仍很容易發生意外。
- (b) 他表示就算當區居民亦很難申請長期許可證，質疑為何運輸署向非居民車輛簽發臨時許可證，並指若非居民駕駛經驗不足或未曾駛經有關道路，便會因不熟悉路面情況而造成危險。
- (c) 他指現時鄉村道路有大量車輛使用，不但對居民不公平，亦會構成危險。儘管現時涉及「自駕遊」車輛的意外宗數不多，但難以估計增加「自駕遊」配額後意外會否增加，故希望署方重新考慮。

25. 曾秀好議員強烈反對運輸署增加「自駕遊」配額近一倍，並詢問署方根據什麼準則及數據決定增加 25 個配額，質疑有否實地視察相關道路的行車狀況。她指相關道路狹窄多彎，不熟悉相關道路的駕駛者容易發生意外，導致市民或牛隻受傷，而有關部門多年來都沒有大規模擴闊相關道路或把彎位拉直。她指大嶼山道路不時出現人牛爭路的情況，當有大型車輛在路上行走時，後面的緊急車輛便無法超前而延誤救援工作。她批評署方沒有進行民意諮詢便建議增加配額，希望署方三思。

26. 黃秋萍議員提出意見如下：

- (a) 她表示委員經常在會議上提及大嶼山道路的危險情況，質詢運輸署為何仍增加「自駕遊」配額，即使新增的配額不多，亦難以確保不會因而發生意外。她認同不能因未曾發生涉及「自駕遊」車輛的交通意外便放寬「自駕遊」，並指當區居民在駛經相關道路時亦需格外留神，更何況是非居民駕駛者，恐怕會易生意外並導致傷亡。
- (b) 她指大嶼山道路並非標準道路，而署方仍未完全解決區

內道路問題，故她反對推廣「自駕遊」。她認為署方不能只按照數據擬定計劃，應多聆聽各方意見，並促請署方致力改善大嶼南道路，以及加強檢控駛入大嶼山禁區的非許可證持有人，以減少意外發生。

- (c) 許可證簽發安排方面，她指大嶼山部分鄉村居民沒有資格申請許可證，例如大澳礮頭村及梅窩三鄉(即白芒、牛牯塢及大蠔)，但署方卻向非居民簽發許可證，並不合理。

27. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 他明白市民喜歡到離島遊覽，亦歡迎遊客前來大嶼山享受優美的環境。然而，文件第 4 頁備註 7 指，「由 2016 年至 2020 年 7 月，運輸署一共收到約 150 個有關『自駕遊』的建議，約 94% 投訴配額不足及要求增加配額，約 3% (即 4.5 人) 建議開放『自駕遊』配額予電單車及約 3% 要求放寬讓出租車進出嶼南。」換言之，五年內只有 150 人投訴配額不足，署方就要增加配額，反而不去解決委員經常在會上提出的各項交通問題，這樣處事方式實在不成正比。他知悉文件已提交交通諮詢委員會(交諮會)，但在座沒有交諮會的成員，質疑最了解相關問題的人士卻沒有機會發言。
- (b) 他表示有關道路的行車量平均已達到設計容車量約一半，乘載量及使用量實在已很高，因為嶼南道當年建造時是建築道路，並非標準道路。現時雙線行車道路約為 7.2 至 7.3 米闊，反觀大部分建築道路的闊度只有約 6.8 米或以下，故大嶼南大部分道路並不符合標準。他指出當年因需快速興建一條貫通梅窩及石壁水塘的道路而興建嶼南道，但該道路不但不符合標準，現時的行車量亦已達容車量的一半，加上道路多彎位，雖然相關部門已為十多個彎位進行改善工程，但只有 K10 彎位的成效較為顯著，其他大部分彎位擴闊後亦只有八吋或 1.5 呎闊，效果未如理想。他表示曾駛經羗山道某路段，需停車約四至五次以讓路予其他車輛(包括巴士)駛過，認為只有曾經行駛大嶼南道路的駕駛者才有足夠經驗應付這種情況，而欠缺經驗的駕駛者會較容易造成意外。
- (c) 署方指現時嶼南有 517 個路旁私家車泊車位，他詢問現

時已發出多少個許可證，認為許可證與車輛的比例嚴重失衡。他指即使由 2016 年至今增加了 148 個泊車位，但仍未能解決區內泊車位不足的問題，要求署方前往梅窩、大嶼南及大澳實地視察。他表示有居住大澳的輪椅使用者反映，有不少車輛停泊在行人路上，阻礙他們通過。他知悉土木工程拓展署計劃在大澳增加逾 100 個泊車位，希望有助解決相關問題。鑑於區內泊車位不足，他擔心增加 25 個「自駕遊」配額後，「自駕遊」人士會因找不到泊車位而停泊在行人路上，對輪椅使用者構成危險。

- (d) 剛才委員提及，與兄弟姊妹住在同一村屋的居民，因只有一個住址證明，故只能申請一張許可證，但居民對許可證有很大需求，署方卻建議增加 25 個「自駕遊」配額予外來駕駛者，他認為並不合理，應先照顧大嶼山居民的基本需要。他指若這 25 個配額有助促進區內經濟，令大嶼山居民大大受惠，他並不反對，惟建議能否帶動大嶼山的旅遊及經濟，令人存疑。他指大澳居民對遊客的熱情已經大減，因此在考慮旅遊及經濟效益之餘，亦要顧及居民利益。
- (e) 在交通安全上，數字顯示雖然低，但他指兩年前有駕駛者在大澳的佛教筏可紀念中學對出路面超速，導致一名正在過馬路的長者身亡，便引致人心惶惶。他表示大澳居民的鄰舍關係密切及良好，一旦發生意外居民會很擔心，希望署方不要只顧及區外人的需要，而罔顧區內人的感受，並認為將配額由 25 個增加至 50 個的決定過於草率。
- (f) 有關出租車輛，他歡迎安排一間出租車輛公司專門為區內殘疾人士提供服務，惟應避免有關公司濫用許可證。

28. 關嘉敏女士明白委員對不熟悉大嶼山區內路面狀況之駕駛人士的關注，運輸署會在實施相關建議時加強宣傳，例如透過宣傳短片及駕駛指南，讓駕駛者知悉道路上的注意事項及泊車位位置，亦會印製及派發小冊子。有關濫用許可證的問題，署方在收到申請後若懷疑有濫用的情況，會派員作出調查；例如若懷疑申請地段是荒廢地段，署方會到場視察，以調查申請人是否有實際用途，如有涉嫌濫用許可證的個案，會要求香港警務處(警方)協助跟進。

29. 葉偉倫先生綜合回應如下：

- (a) 他表示署方一直致力改善嶼南各道路的行車狀況，近年亦積極聯同相關工務部門沿嶼南道及羗山道進行多項擴闊路面及改善行車道彎位的工程，並於2018年第一季完成了21項小型工程。另外，運輸署會在現場環境許可的情況下，盡量為巴士站加設停車灣，以進一步提升路面行車的暢順程度。另一方面，土木工程拓展署現正進行《檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究》，當中會審視南大嶼山主要道路的狀況，包括與相關部門商討可行的改善措施，例如擴闊部分路段的路面或改善行車道的彎位等。
- (b) 有關增加「自駕遊」配額對車流的影響，他表示署方建議在平日每天增加配額予22部私家車、3部電單車及5部出租車，預計會為嶼南的主要道路帶來每日約60架次的新增車流。由於東涌道在2019年的全年平均每日行車量約為4750架次，而每日容車量為10000架次，故嶼南的主要道路仍有相當剩餘容量空間可容納建議措施所帶來的新增車流。
- (c) 為避免車輛撞倒牛隻，運輸署現時已在嶼南牛隻經常出沒的地點設置48個「小心牛隻」路牌。此外，運輸署亦在2019年3月安排工務部門於東涌道近石門甲道增設「注意路上牛隻」的路牌，以提示駕駛者有相當可能在大嶼山南部的封閉道路遇到牛隻，從而提升道路安全。

30. 關嘉敏女士補充指，是次諮詢工作是參照2015年放寬措施時的諮詢安排，當時署方曾諮詢離島區議會、大嶼山發展諮詢委員會及相關持份者。本署相信各委員是民意的代表，會適時向署方反映居民意見，而署方在收集各方意見後會研究如何推展有關計劃。就簽發許可證安排方面，署方留意到長期許可證(即發給居民及商戶的許可證)的簽發數目在2009年至2019年這十年間增加150%，升幅顯著，故認為有需要檢討發放許可證的安排，以堅守許可證是對有實際需要人士所簽發的原則。

31. 主席提出意見如下：

- (a) 他指運輸署未能回答委員提問，要求署方會後提交書面回覆。根據文件資料，大嶼南區(由梅窩至大澳)共有

517 個私家車泊位，而剛才署方代表指 2019 年長期許可證的簽發數量較 2009 年增加 150%，他詢問署方大嶼南有多少架車輛持有許可證，並要求提供相關資料。

- (b) 文件指區內有足夠泊車位，但委員觀察到平日由梅窩至大澳，以及貝澳和水口均泊滿車輛，更有車輛停泊在行人路及路邊，反映區內泊車位不足，他要求署方以書面形式回應。
- (c) 他認為居民絕對有權申請許可證，而文件亦指居民只需提供有效地址證明便可申請許可證，但申請時卻受到限制，做法矛盾，詢問如何解決因許可證而造成的家庭糾紛。
- (d) 他指署方未有回應有關居民諮詢大會的舉辦日期，並詢問署方如何處理濫用許可證及非法駛進禁區的問題。他表示現時署方只依賴警方設置路障，而他已多次在會上提出於石門甲加設電子辨識系統的建議，希望署方跟進。
- (e) 他批評有關的牛隻指示牌太細，極不專業，要求署方檢討及前往大嶼山實地視察。
- (f) 他指不時出現單車與車輛爭路的情況，而署方亦未回應可如何改善。
- (g) 署方指羌山道彎位已獲改善，但除剛才委員提及的 K10 彎位外，他認為其他彎位都只是少修少補，未能徹底解決問題。正如委員所說，大嶼南居民駕駛時會讓路予其他車輛，但外來人士在大嶼南道路駕駛時或會易生意外。他要求署方記錄上述問題，在會後以書面逐一回應。

32. 黃文漢議員提出意見如下：

- (a) 他表示梅窩三條鄉村的居民無法申請許可證，已就此與運輸署交涉近六年，但署方未有任何跟進，而大澳礮頭村居民亦面對同樣問題。他認為署方應盡量為居民提供方便，不應增加申請許可證的難度令居民被拒之門外。他又舉例指一間營運數十年的運輸公司，每次續領許可

證時都遇到阻滯，需求助多個部門才可順利續領。

- (b) 剛才署方代表指現時嶼南道的使用率未達一半，但他認為是由於設有禁區，若取消禁區數天或一星期，使用率定必大大提升。此外，文件第 13 段指「政府於嶼南的大澳、梅窩和貝澳共增加了 148 個路旁私家車泊車位」，但他質疑此數字的真確性。
- (c) 他指不時有五至十部旅遊巴同時駛往同一地點，沒有分時或分流行駛，導致相關地點擠塞。他曾目睹長沙泳灘有旅遊巴在無人監管的情況下，因沒有避車處而隨便停泊在巴士站落客，導致交通擠塞，車龍延至塘福。他認為放寬外來車輛駛進大嶼山的建議不錯，但質疑只開放配額予三部電單車是否能滿足市民需要，而據他了解，出租車為跨境商用七人車，對大嶼山經濟沒有助益，因此認為開放配額予這兩類車輛並無意義。他批評署方不但無法滿足地區需求，更建議放寬「自駕遊」，令地區矛盾增加。

33. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 他詢問運輸署能否提供數據或有否進行測試以確保道路(例如羌山道)安全。他指不少委員批評署方仍未擴闊部分彎位，亦沒有增設停車灣，故希望署方提供詳細資料，令委員不再擔心道路安全問題。
- (b) 他認為放寬「自駕遊」或會因外來駕駛者不熟悉相關道路情況而帶來問題，故詢問署方會否設置足夠路牌及車速指示牌，以及採取措施以提升相關道路的安全。
- (c) 文件指自推行「自駕遊」以來，署方沒有收到有關對交通及環境影響的投訴，他詢問署方如何獲取有關環境及道路影響的資料或數據，是根據居民的投訴或意外數字而得出結論，抑或是聘請機構評估新增外來車輛對當地泊車位、交通意外及垃圾量的影響。

34. 黃秋萍議員提出意見如下：

- (a) 她贊成推廣大嶼山旅遊，但認為不一定要透過「自駕遊」，遊客可乘坐公共交通工具前往大嶼山，便不會影

響道路安全。

- (b) 她表示大嶼山的道路一直存在安全隱患，委員不斷要求相關部門進行優化，但亦只能短期解決居民日常出行需要，不能徹底解決問題。她認為要真正解決大嶼山道路問題，必須重新興建一條正規及符合標準的道路。她指大嶼山區內泊車位嚴重不足，署方應為當區居民着想，不應放寬更多車輛進入大嶼山。她又表示的士行業的經營狀況因疫情大受影響，政府卻考慮批准出租車進入大嶼南，她認為會增加社會矛盾。

35. 何紹基議員提出意見如下：

- (a) 他表示在 70 年代，申請大嶼山許可證需繳付 900 元，但申請沙頭角及北潭涌等其他禁區的許可證則無需費用，對大嶼山居民不公平。
- (b) 他指大嶼山有很多曾在市區工作的退休居民，亦有在大嶼山工作及居住的市區人，故對許可證的需求殷切，但政府卻就許可證的申請設置諸多規定，令居民感到為難，造成社會矛盾。
- (c) 署方表示已諮詢部門及團體，他詢問有否諮詢大嶼山巴士公司的司機工會、職業司機及大嶼山的士工會。他指有關人士及團體是相關道路的使用者，可反映民生情況，因此需徵詢他們意見，商議如何協調及優化相關政策。他指居民並不抗拒市區人士前往大嶼山遊覽，但政府一直鼓勵市民盡量使用公共交通工具，現在卻建議放寬「自駕遊」，額外容許 20 多架車進入大嶼山，質疑做法自相矛盾。他表示身為大澳區議員，已與大澳居民達成共識，反對有關建議。

36. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她十分同意委員所述有關道路安全及許可證限制的問題，認為令大嶼山居民感到困擾，並表示在未解決相關問題前放寬「自駕遊」，做法十分不智。
- (b) 文件附件二(表二)載列由 2016 年至今的旅遊巴士配額使用量，高峰期在星期日及公眾假期，最高使用量為

76%，而據她所知，疫情期間的使用量較低。政府的交通政策是鼓勵市民使用集體運輸及減少使用私家車，即使大嶼南沒有港鐵服務，但遊客可選乘公共巴士或旅遊巴士進入大嶼山。在旅遊巴士配額的使用量仍未飽和的情況下，政府如放寬「自駕遊」，便是與其交通政策自相矛盾。她認為政府應鼓勵遊客使用公共交通工具，或自組旅行團乘坐旅遊巴士進入大嶼山觀光。她指旅行團由導遊帶領，而旅遊巴士司機是職業司機，很熟悉道路情況及泊車位位置，有助帶動本地旅遊業及推動經濟。

37. 梁國豪議員提出意見如下：

- (a) 有關泊車位事宜，運輸署代表剛才表示署方會加強教育及印製單張，以宣揚相關訊息，但他批評整個計劃不切實際。他表示署方或其他政府部門經常以其他 17 區的交通模式研究離島區的交通政策，認為此舉並不可行。他指相關道路並非標準道路，增加「自駕遊」配額或會釀成更多意外。
- (b) 他詢問署方在提出建議前有否進行實地視察，並認為政府不應聘請顧問進行研究或以數據化方式制定政策。他表示現時已有不少車輛經大嶼南道路進入大嶼山，亦有很多市民前往大澳及其他島嶼遊覽，但政府仍繼續鼓勵市民去離島旅遊。他認同其他委員的意見，認為署方應先研究方法解決現時的問題。

38. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 文件第 4 頁備註 7 表示，運輸署在五年內共收到約 150 個有關「自駕遊」的建議，而在座委員所代表的民意基礎約有三萬人，若委員在是次會議上錯誤表態，在數年後便需承擔政治後果。他認為委員意見與居民意見差別不會太大，他表示既然委員代表的意見有足夠分量，希望署方擱置有關建議；若署方認為委員分量不足，他建議待疫情緩和後召開居民大會，聆聽居民意見後再作最終決定。他並非認為相關建議不可行，但基於委員意見一致，故提議署方把建議擱置五年，在 2025 年再提出討論。
- (b) 出租車方面，文件指是為方便行動不便及有需要的人

士。他指委員十分關顧輪椅使用者或殘疾人士，絕對歡迎行動不便者使用出租車及出租車公司為殘疾人士提供服務，但如所有人亦可因方便而租用出租車，對其他道路使用者或居民便有欠公平。署方如想爭取委員同意增加出租車配額，應規定相關出租車只能接載殘疾人士或輪椅使用者。

39. 何進輝議員提出意見如下：

- (a) 他指大嶼山的職業司機(例如嶼巴車長)大多為本地居民，對道路較為熟悉，能避免意外發生。有不少巴士司機或泥頭車司機向他反映，指道路有很多彎位，一不留神便很容易與其他車輛相撞，導致意外發生。嶼巴代表亦提及不少車長經常反映道路問題，包括倒後鏡被撞毀，但由於需報警才可立案調查，故沒有對外公布。
- (b) 他不認同署方指區內泊車位充足，並指若泊車位足夠便無需與警方商討酌情處理吃飯時間的違泊問題。他表示外來車輛一般在區內停泊大半天，而職業司機相對停留時間較短，例如只會短暫停泊在餐廳附近以使用膳或購買食物。他建議署方就泊車位問題進行深入研究。
- (c) 他指大澳區泊車位較多，而大嶼南及梅窩的泊車位嚴重不足，因此署方若放寬「自駕遊」，應限制車輛只能在大澳停泊。他表示警方只可在吃飯時段酌情處理，但若接獲投訴指有車輛停泊在巴士站，警方亦不能置諸不理。他指議員經常與警方協調，而警方亦不時諮詢議員，以期取得平衡，避免問題惡化，反觀署方卻沒有積極解決問題。他十分歡迎旅客前往大嶼山遊玩，惟 20 至 30 個「自駕遊」配額帶來的消費額不高，卻會影響當區的交通及泊車情況。他又表示雖然大嶼南共有 500 多個泊車位，但在貝澳食肆附近的泊車位卻不足 30 個。

40. 方龍飛議員表示，東涌居民要求增設巴士路線時，署方呼籲他們轉乘其他巴士，以減低道路使用率，現時卻容許更多車輛進入大嶼山，罔顧民生問題，令村民及村代表感到不滿。他曾駕車前往大嶼南，目睹很多車輛在長沙停泊，部分更停泊在馬路上，阻礙牛隻通行，若有牛隻躺臥在馬路中心休息，更會容易造成意外。他建議署方在周末進行實地視察。此外，嶼巴經常埋怨營運困難，署方就更不應容許更多車輛進入大嶼山，以免影響嶼巴的收入。他促

請署方從多方面考慮，並擱置相關計劃。

41. 主席提出意見如下：

- (a) 文件指大嶼南主要道路的全年平均每日交通流量只佔其設計容車量約一半，他詢問運輸署是採用市區公路的標準計算，抑或是採用 50 年代因石壁水塘工程而興建的鄉郊道路標準計算，認為不符合標準的鄉郊道路與符合標準的道路，兩者的計算方法理應不同。
- (b) 文件指根據署方紀錄，沒有參與「自駕遊」的私家車涉及交通意外，他詢問當大嶼南發生交通意外時，警方會否查問駕駛者是否參與「自駕遊」，如果不會，他質疑署方如何獲取相關紀錄。此外，文件附件四表列的交通意外宗數，並不包括與動物或牛隻有關的意外，故他認為相關紀錄不夠全面。
- (c) 他表示剛收到大嶼山的士聯會主席的訊息，指由於各區泊車配套嚴重不足，加上擔心開放「自駕遊」會破壞大嶼南的寧靜環境，因此該會全體會員強烈反對推展第二期「自駕遊」及增加出租車配額。
- (d) 他指羌山道曾兩度發生涉及巴士的嚴重致命交通意外，而礮石灣至貝澳路段在兩年前亦曾發生致命意外，導致一名外籍電單車司機身亡。在上屆區議會，已有委員提出礮石灣下方彎位的問題，指車輛經常需停車讓路予巴士。雖然委員不斷要求署方擴闊相關彎位及對出橋面，但署方只敷衍了事。他指東涌道的斜度是一比六，加上路面狹窄和有急彎，沒有相關駕駛經驗的外來駕駛人士容易發生意外。鑑於大嶼南道路已多次發生嚴重交通意外，故嶼巴車長、的士司機及當地居民在駕駛時均非常禮讓，相反外來駕駛者只會不停響按。

42. 關嘉敏女士綜合回應如下：

- (a) 有關一屋多戶申請許可證的安排，現時運輸署簽發許可證的原則是按申請人的實際需要而審批，特別是長期許可證的申請。因為長期許可證沒有出入大嶼南封閉路段的時間限制，供大嶼南居民或商戶日常使用，以便他們隨時進出大嶼南，因此申請者須提供大嶼南的地址證明

作實際需要的理據，其性質與「自駕遊」及臨時許可證不同。她表示住戶可向署方提供相關文件(如電費單、差餉單、已打釐印的租約或地政總署的土地註冊資料)，以便署方仔細查核，以確定申請者為大嶼南的居民或商戶。

- (b) 署方一直鼓勵市民利用公共交通工具前往各處，包括進入大嶼山遊覽。現時「自駕遊」主要是在星期一至五推行，公眾假期除外。為配合大嶼南的保育原則及避免影響居民日常生活，因此規定參與「自駕遊」的車輛只能在早上 8 時至晚上 7 時期間進出大嶼南，而成功申請的車輛每個月只可進入大嶼南一次，在同一個月內不能重覆申請。
- (c) 公共交通服務(如巴士)受地理限制，例如受羌山道的地勢所限，低地台巴士不能行走羌山道部分路段。為方便行動不便或扶老攜幼的人士，故署方考慮開放出租車及「自駕遊」配額，以便相關人士前往大嶼南的旅遊景點。
- (d) 有關旅遊巴及參與「自駕遊」的私家車對環境和交通的影響，她表示自計劃推出至今，署方沒有收到相關投訴，而部門工程師亦一直就交通影響進行評估，同時署方亦會就有關建議諮詢相關巴士公司及的士業界。

43. 葉偉倫先生綜合回應如下：

- (a) 根據交通意外的統計數字，自 2016 年「自駕遊」推出以來，嶼南交通意外的數字並沒有上升的趨勢。他備悉議員對大嶼南道路安全的關注，並指土木工程拓展署正進行研究，署方亦積極向該署提供交通方面的意見，希望能改善大嶼南道路的交通情況。
- (b) 有關單車安全事宜，他表示騎單車人士亦須遵守相關法例，署方會與警方透過宣傳及教育，向騎單車人士傳達相關訊息。
- (c) 在設計容車量方面，署方是按嶼南現時主要道路的狀況計算每日容車量及全年平均每日行車量，而這些路段現時仍有剩餘容車量空間可容納建議措施所帶來的新增車

流。泊車位方面，他指參與「自駕遊」的車輛只能在平日星期一至五上午 8 時至下午 7 時期間進入嶼南。署方亦曾到現場視察，發現嶼南的一些主要旅遊景點如梅窩的公眾路旁泊車位或收費停車場仍有空間供車輛停泊。他認為「自駕遊」車輛若非在同一時間聚集在同一地點，嶼南應有足夠的私家車泊位應付建議措施帶來的額外泊車需求。

44. 主席詢問警方，發生交通意外時會否詢問涉事司機是否參與「自駕遊」。

45. 何毅敬先生表示，警方根據《道路交通條例》(第 374 章)執法，不論交通意外是否涉及當區居民或區外市民。警方在處理大嶼南範圍內的交通投訴或交通意外時，會特別查看駕駛者是否持有許可證，但許可證是否在「自駕遊」下發出，警方則沒有相關資料。

46. 主席感謝警方作出清晰回應，並提醒運輸署在準備文件時多加留意。

47. 關嘉敏女士表示，有關核對涉及交通意外的車輛是否參與「自駕遊」的安排，署方會翻查交通意外紀錄，查核有關車牌是否屬於參與「自駕遊」的車輛，而經核對後發現並沒有參與「自駕遊」的車輛涉及大嶼南範圍內的交通意外。

48. 梁國豪議員贊同余漢坤議員的建議，認為應把計劃擱置五年，在 2025 年再作討論。他表示多名委員已表示反對放寬「自駕遊」，質疑署方為何不接納委員意見，堅持計劃可行。他建議就余議員的建議提出動議，並進行表決。

49. 容詠嫦議員認同梁國豪議員的意見，並建議余漢坤議員提出臨時動議。

50. 余漢坤議員表示是次會議已就相關建議進行充分討論，並認為需進行更多諮詢。他指委員已在是次會議上向運輸署提出多個提問，並要求署方擱置相關計劃，認為無需急於提出臨時動議，建議在下次交運會會議或區議會會議提出動議，讓署方有足夠時間準備，對署方亦較為公平。

51. 主席建議先進行意向調查，詢問委員是否支持放寬「自駕遊」及簽發大嶼山封閉道路通行許可證的安排。他表示這只屬臨時

意向，並請委員以舉手方式進行表決。

52. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為 0 票贊成、15 票反對和 0 票棄權，委員一致反對放寬「自駕遊」及簽發大嶼山封閉道路通行許可證的建議安排。

(反對的議員包括：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、劉舜婷議員、李嘉豪議員及梁國豪議員。)

X. 有關改善大嶼山嶼南道長沙路段交通的提問
(文件 T&TC 57/2020 號)

53. 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 冼佳慧女士和工程師/離島 1 尹景明先生；漁農自然護理署(漁護署)高級農林督察(新發展地區)葉卓文先生和農林督察(牛隻管理)杜祉修先生；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。運輸署、路政署及警方的書面回覆已於會前送交各議員參閱。

54. 主席簡介提問內容。他補充指，關注團體在七年前曾要求漁護署在馬路邊設置牛路坑，以及設置牛欄圍繞耕種農田，詢問署方多年來有何舉措減少人和水牛之間的衝突。

55. 葉卓文先生表示，漁護署一直非常重視動物福利及牛隻管理事宜，而署方的政策目標是確保在大嶼山社區內，人與牛隻能夠和諧共存。有關在馬路邊加設牛坑道或供動物安全過馬路的綠色通道等建議，署方持開放態度，只要能夠平衡大嶼山居民及動物的福利，原則上同意設置有關設施。

56. 主席建議另行安排會議，讓相關部門及關注團體討論應如何處理相關問題及加設綠色通道等事宜。關於有團體在數年前要求研究把嶼南長沙泳灘路段的車速限制由每小時 70 公里減至每小時 50 公里，以及安裝車輛偵速攝影機，他請警方回應及交代有關進展。

57. 何毅敬先生表示，就相關路段的車速限制，警方在接獲此提問前尚未收到相關資料，會於會後回覆各委員。

(會後註：有關會否檢視嶼南道車速限制及加裝車輛偵速攝影機，警方於會後得悉運輸署正作出跟進並會提供書面回覆。)

58. 主席詢問警方有關本年 10 月 1 日的黃牛母子慘案的調查進展。

59. 何毅敬先生簡介書面回覆內容。

60. 冼佳慧女士表示，有關大嶼山自駕遊的事宜已在議程 III 中作討論。運輸署亦已在書面回覆提供提問查詢的數據，包括許可證簽發數目、交通流量及大嶼山自駕遊配額的使用量，並述明有關嶼南道的交通管理措施及相關的車速限制。

61. 主席表示希望邀請相關部門及關注團體進行實地視察，以了解嶼南道長沙路段的超速及路牌問題，以及剛才議程 III 下討論的梅窩及大澳泊車位事宜，並聽取關注團體的意見。

62. 曾秀好議員認為運輸署設置的 48 個「小心牛隻」路牌沒有實際作用，未能讓駕駛者察覺有關路段的牛隻。她指牛隻亦有生命，問題在梅窩持續多時，但相關部門並沒有積極處理。

63. 黃秋萍議員表示，此項議題涉及道路安全、車速限制及車速監控等問題，質疑為何相關問題存在多時，漁護署仍無法有效監控及照顧牛隻，為牠們提供適當的棲息地(例如大鴉洲)，以免牠們在民居出沒而產生問題。

64. 葉卓文先生表示漁護署透過不同措施管控大嶼山的牛隻數量，並希望採取較人道的方法管理，包括為牛隻絕育。他指為牛隻絕育有助減少牠們繁殖的數目，令牛隻數量控制至較低水平，做法不但較為人道，亦可長遠解決大嶼山牛隻和居民之間的矛盾。署方亦推行「趕牛人計劃」，聘請趕牛人以草吸引牛隻，引領牠們離開人煙較稠密的地方，避免牠們在危機四伏的道路上出沒，以致因覓食而衝出馬路。此做法不但可為牛隻提供食物，亦有助減少市民和牛隻之間的衝突以及意外的發生。

65. 主席提醒漁護署需留意環境承载力，並希望在疫情後安排關注團體出席會議，與漁護署及相關部門討論有關問題及提供意見，以期市民和牛隻在社區繼續和諧共存。

V. 有關建議提升青嶼幹線收費廣場巴士轉乘計劃的提問
(文件 T&TC 50/2020 號)

66. 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)有限公司及龍運巴士有限公司(龍運)高級主任(策劃及發展)羅耀華先生和高級主任(公共事務)聶珮林女士；以及城巴有限公司(城巴)總公眾事務主任鍾佩怡女士。龍運及城巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

67. 方龍飛議員簡介提問內容。他批評運輸署增加自駕遊計劃的配額，卻沒有增設多一條轉乘巴士路線。他表示並非要求開設新路線，亦曾鼓勵居民使用巴士轉乘計劃，惟居民表示繁忙時間只可轉乘龍運 E31 號線，而巴士卻經常客滿。此外，有不少居民乘搭城巴 E21A 號線前往東涌北，令需前往旺角上班的居民經常因客滿而無法上車，而且有關情況並非只限於繁忙時間，因此他建議城巴考慮安排 E11A 號線途經滿東邨、逸東邨福逸樓及雍逸樓。

68. 蔡小敏女士回應如下：

(a) 現時東涌西居民可乘搭城巴第 E21A 號線直接往返深水埗、旺角及何文田等地，以及乘搭龍運 E31 號線直接往返荃灣。乘客亦可選乘該兩條路線前往青嶼幹線收費廣場，再轉乘其他路線往返多個目的地，而城巴及龍運均分別提供優惠予乘客轉乘各自的路線。因應東涌區發展預期帶來的乘客需求，運輸署在《2020-2021 年度離島區巴士路線計劃》中建議，當城巴第 E21A 號線及龍運第 E31 號線的客量符合改善巴士服務的指引時，會落實增加車輛和班次，以配合乘客需求。有關建議實施後，上述兩條路線的班次可更加頻密，方便東涌西的乘客前往青嶼幹線收費廣場轉乘其他路線。

(b) 有關分拆龍運第 E42 號線及安排城巴第 E11A 號線的來回路線繞經滿東邨的建議，署方已與巴士公司作出檢討，會就日後的巴士路線計劃作適當考慮。署方理解委員對巴士轉乘安排的關注，會密切監察乘客需求及與巴士公司持續檢討，以期進一步優化東涌西的巴士服務。

69. 羅耀華先生簡介書面回覆內容。

70. 鍾佩怡女士備悉委員對東涌西巴士服務的關注，表示城巴

一直留意東涌的發展、人口增長及乘客需求變化，在近年的巴士路線計劃中提出提升東涌巴士服務的建議，以配合居民的出行需要。城巴會繼續監察區內的巴士服務，因應人口增長及乘客需求，研究加強東涌西的巴士服務。

71. 方龍飛議員表示東涌西現時人口接近七萬，冠絕東涌各區，居民對巴士服務需求殷切，惟 20 多年來僅有兩條巴士路線可供轉乘，反觀東涌北居民卻可轉乘城巴 E11A 及 E23A 號線，做法厚此薄彼。他希望巴士公司回應東涌西居民對巴士服務的需求，並建議在巴士路線工作小組會議上詳細討論此項議題。

72. 主席表示，東涌北人口將在未來五至六年大幅增加，故他同意在巴士路線工作小組會議上詳細討論有關議題。

73. 李嘉豪議員同樣關注巴士路線事宜，希望提出其他巴士路線的改動建議。他亦贊同在巴士路線工作小組會議上，詳細討論東涌北及東涌西的巴士路線。

VI. 有關建議重組龍運 S64、S64C、S64X 及 S65 號線的提問 (文件 T&TC 51/2020 號)

74. 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)有限公司及龍運巴士有限公司(龍運)高級主任(策劃及發展)羅耀華先生和高級主任(公共事務)聶珮林女士。龍運的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

75. 方龍飛議員簡介提問。

76. 羅耀華先生表示龍運一直密切留意往來東涌西及機場巴士服務的需求。由於機場仍實施出入境檢疫措施，相關路線的客量較疫情前為低。龍運備悉委員的意見，並會繼續留意機場的運作情況、龍運機場巴士的乘客量及裕泰苑入伙進度，因應乘客需求及出行模式與運輸署適時檢視有關路線的服務水平。

77. 蔡小敏女士表示逸東邨居民在上午繁忙時段可乘搭龍運 S64X 號線前往機場，並在非繁忙時段則可到松仁路或裕東路東行的巴士站乘搭由滿東邨開出的 S65 號線前往機場，而兩條路線均無須繞經機場貨運區，為居民提出更便捷的巴士服務。署方正與龍運審慎及積極檢視有關調整龍運 S64、S64C、S64X 和 S65 號線的可行

性，包括考慮對乘客的影響及資源運用等，以期優化往來逸東邨及機場的巴士服務。此外，署方會與龍運密切留意相關路線乘客的乘車模式及需求，如有可行的改善方案，會繼續與委員保持溝通，並適時進行諮詢。

78. 方龍飛議員提出意見如下：

(a) 不少滿東邨及逸東邨居民需前往機場及貨運區工作，重組 S64 及 S64C 號線對居民影響重大。疫情前，部分 S64 號線班次經常爆滿，有乘客需等待兩班巴士才能上車，S64C 號線其後雖投入服務，但與 S64 號線的行車路線重疊，而且經常緊隨 S64 號線開出，結果 S64 號線巴士到達國泰航膳中心時接近滿座，但 S64C 號線的載客率偏低，導致浪費資源。此外，S64 號線的站數較多，站與站之間相距不遠，路線又過於迂迴，曾有車長向他表示駕駛該路線十分辛苦，因此他建議重組 S64 及 S64C 號線。

(b) 他質疑運輸署因收到反對意見而對進行重組卻步，市民對新安排提出反對實屬正常，署方應大膽求進，待方案落實，情況有所改善，市民自然會理解。許多前往航膳區的乘客在上午選乘 S64X 號線，令部分班次爆滿，其他乘客難以上車而需在東涌消防局站轉乘其他巴士路線前往機場。他希望重組 S65 號線後可解決有關問題，並建議在巴士路線工作小組繼續跟進有關議題。

79. 主席同意安排巴士路線工作小組繼續跟進有關議題。

80. 黃秋萍議員建議在巴士路線工作小組會議集中處理與巴士路線有關的議程，以作分流，並詢問主席為何不將有關議題納入工作小組的工作範圍。

81. 主席表示曾與區議會主席及其他議員討論如何有效處理議程，鑑於本屆區議會有不少新上任議員，或不太了解過往會議內容及安排，他與區議會主席均同意在首年盡量接納議員的提問，但須精簡提問內容，然後安排於相關工作小組會議深入討論。

82. 方龍飛議員同意在巴士路線工作小組跟進有關議題，但認為出席工作小組會議的嘉賓態度敷衍，在委員會提出提問才可獲妥善處理。有關路線的問題存在已久，急需解決，而所有議員均有出

席是次交運會會議，討論內容會記錄在案，他便藉此提出，以督促政府部門跟進。

83. 主席接納方龍飛議員在是次會議提出提問，但表示需由工作小組跟進，如議員不滿工作小組的討論結果，可再次提交區議會討論。他認為議員不應期望一次過可解決問題，並表示會與區議會主席商討如何更有效處理議程安排。

84. 黃秋萍議員詢問巴士路線工作小組會議不受重視，是因為出席嘉賓職級較低抑或出席的議員較少。她表示如部門代表對處理巴士路線相關事宜敷衍了事，成立該工作小組便毫無意義，建議部門平均調派人手出席會議，而非安排重要職員出席委員會會議，職級較低的職員則出席工作小組會議。她表示不論委員會或工作小組會議，議員均需撥出時間出席，希望部門代表認真看待工作小組會議。

85. 方龍飛議員希望部門代表正視市民需求，不滿他們只回應備悉有關意見或進行檢討和考慮，卻未有實際行動，若東涌西及機場的交通問題都未能妥善處理，遑論其他更複雜的問題。另外，運輸署沒有進行諮詢便重組 S64X 及 S64C 號線，引起民憤。他表示有在機場工作的居民寧願花雙倍車資乘搭城巴 S1 號線再轉乘嶼巴 38 號線返回東涌，因此促請運輸署切實解決有關問題。

86. 曾秀好議員不滿出席會議的政府部門及巴士公司代表常以備悉及會於會後檢討作為回覆，並指議員期望會採取實際措施。她詢問主席出席巴士路線工作小組會議的部門代表是否較出席委員會會議的職員職級低，並質疑工作小組的認受性。她表示議員在會議提出提問的目的是促請政府部門跟進，希望部門細心聆聽議員的意見，並在會議前詳閱有關文件及作好準備，以作具體回覆。

87. 主席希望議員在工作小組仔細跟進問題，並以逸東街規劃為例，他須在工作小組一再持續跟進才取得些微進展，而且在區議會會議提出提問，亦不代表能獲得解決。

88. 何紹基議員表示區議員作為地區代表，負責向政府部門反映民意及商討對策，但政府部門的回覆千篇一律，往往未能妥善解釋情況或解決問題，例如巴士公司未有提及技術問題及商業考慮，以及運輸署經常在離島區套用市區標準及漠視議員的意見，以致不少問題未能解決甚至惡化，議員亦難以向居民交代。他表示若署方只備悉議員的意見而不正視居民需要，將無法與持份者有效溝通，

即使在區議會或工作小組會議上跟進亦沒有作用。

89. 余漢坤議員表示根據過往經驗，巴士路線相關議題需詳細討論，因而在本屆議會成立巴士路線工作小組。每次交運會會議均有議員提出與巴士路線相關的提問，但議程眾多，時間緊迫，須在巴士路線工作小組詳細討論有關議題，以免有負居民所託。此外，工作小組不受每兩個月舉行一次會議的規定所限，可按需要召開會議討論及跟進與巴士路線相關的議題。另一方面，關注東涌巴士路線的議員會出席該工作小組會議，不熟悉有關路線的議員則可進行其他工作，因此能靈活善用時間。他明白議員或未習慣有關安排，期望逐漸適應，以便更有效率處理議程。

90. 黃秋萍議員表示成立巴士路線工作小組的目的是仔細跟進與巴士路線相關的議題。若議員提出的問題未能在工作小組妥善解決而須提交委員會或區議會處理，但委員會或區議會主席只容許在會議上作簡短討論，相信未必有多大作用。她建議審視巴士路線工作小組的功能及成效，以作適當分流。

91. 主席重申在工作小組跟進議題需時，並非舉行一次會議便能取得成果。他以 S64 號線分拆為 S64C 及 S64X 號線的建議為例，指上屆議員在四年間不斷在各個會議跟進，才能取得進展。

92. 何進輝議員表示成立工作小組的目的是讓議員針對個別議題作詳細討論，促請政府部門及巴士公司代表認真看待有關會議，否則只會浪費時間。他明白許多問題不可一朝一夕解決，但不滿運輸署的回覆欠缺誠意，並對議員的求助冷淡回應，希望政府部門用心處理問題。此外，他表示如部門沒有派員出席會議，進行討論亦無意義，建議直接刪除有關議程。

93. 主席澄清政府部門會委派代表出席會議。

94. 蔡小敏女士綜合回應如下：

(a) 署方除出席交運會及工作小組會議外，不時以非會議形式與議員溝通，亦非常重視市民的投訴及意見，承諾會認真跟進。署方非常關注 S64 及 S65 號線的議題，會繼續與議員及巴士公司再作探討。

(b) 署方制訂路線重組計劃時，會平衡方案對整體巴士資源運用及為居民帶來的好處及影響，以研究計劃的可行

性。有關建議雖然會令逸東邨居民受惠，但會延長滿東邨居民的車程，因此署方需與巴士公司研究有否其他可行的方案，以平衡各方利益。

- (c) 就有關 S65 號線取代 S64 號線的建議，由於該兩條路線的車資存在差別，如落實有關建議，S64 號線的乘客便需支付較高昂的車資。署方會與巴士公司仔細研究建議方案，期望能改善往來東涌西和機場的巴士服務。

95. 羅耀華先生綜合回應如下：

- (a) 無論議員在交運會或工作小組會議提出意見，龍運均會認真處理。就 S64 及 S65 號線的建議，由於 S64 號線需照顧東涌各區居民往來機場的需求，行車路線難免較長，因此需要小心研究重組建議對現有乘客的影響。他指出早前知悉有市民反映往來東涌西和機場的車程太長後，已經與運輸署作出跟進，並在 2020 年 6 月底開辦 S65 號線，為東涌西的乘客提供較 S64 號線快捷和直接的機場巴士服務。
- (b) 龍運備悉委員的意見，會與署方研究改善方案的可行性，但希望委員明白疫情期間乘客需求變化較大，龍運需時就乘客的影響、市民的出行模式及有關路線的乘客量進行探討。

96. 主席表示會於下次工作小組會議再作討論，希望運輸署與龍運商討優化有關路線，並提供實質建議。

XI. 有關要求中區滅火輪消防局提供南丫島南段緊急救護服務的動議 (文件 T&TC 53/2020 號)

97. 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。

98. 梁國豪議員簡介動議內容。

99. 劉舜婷議員表示十分支持加入中區滅火輪消防局為南丫島提供緊急救護服務，惟希望了解由南丫島南段索罟灣乘坐滅火輪至中環再前往瑪麗醫院需時多久，與現時的交通時間相差多少。

100. 主席表示是項議題屬於動議，故沒有邀請部門代表出席會議回應，並詢問劉舜婷議員是否想修訂動議。

101. 劉舜婷議員表示沒有修訂。

102. 主席請委員以舉手方式就動議進行表決。

103. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為六票贊成、無人反對和八票棄權，動議獲得通過。

(贊成的議員包括：郭平主席、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。棄權的議員包括：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、黃秋萍議員、曾秀好議員及劉舜婷議員。)

XII. 有關要求把往來中環及長洲渡輪碼頭的月票通道改為居民通道的動議 (文件 T&TC 54/2020 號)

104. 主席表示，是項動議由梁國豪議員提出，獲李嘉豪議員和議。

105. 梁國豪議員簡介動議內容。他補充指居民本來可購買多程票(共 20 程)以便優先入閘，但受疫情影響，居民現時大多在家工作，甚少在一個月內有 10 天前往市區，因此要求把月票通道改為居民通道。若動議獲得通過，他會與運輸署研究相關細節。

106. 余漢坤議員表示，大澳約在 40 年前曾發出類似居民證的證件，證件由大澳鄉事委員會(鄉事會)發出，以便居民乘車，但難以識別大澳居民的身份，一些居民的遠房親戚每年只到大澳數次，也申請有關證件，導致在運作短短一年便出現濫用情況，最終停用。他認為在設立居民通道前，應先解決身份核實問題，否則他會就動議投棄權票。若可成功推行，大澳、南丫島及坪洲等區亦可仿效，惟須標明本土人優先，至於如何確保做法公平公正，則須有待觀察。

107. 梁國豪議員提出意見如下：

- (a) 有關在渡輪碼頭設立居民通道，長洲居民曾討論多年，他認為現時只設月票通道而沒有居民通道，原因是雖然各鄉事會可協助核實各島嶼居民的身份，但執行上較複雜。他認為各島嶼均參加區議會選舉，長洲更有街坊或村代表選舉，而居民需於長洲住滿數年才可成為選民，因此可透過核實選民身份，證明居民在長洲的住址及其長洲居民身份。此外，只有長洲居民可在長洲墳場安葬，並須持有長洲鄉事會發出的證明文件，證明死者為長洲居民，才可安葬在長洲墳場。他認為可透過上述方法識別長洲居民的身份。
- (b) 他認同有關細節需進一步討論，但受疫情影響，不僅前往長洲的航線經常滿座，其他島嶼的碼頭亦同樣出現人潮。他不時接獲居民反映，指遊客太多以致快船經常滿座，而上述問題已困擾居民近 10 年之久。他請其他委員就有關動議提供意見。

108. 曾秀好議員認為在識別乘客的居民身份方面或存在困難。她曾接獲居民投訴，指在假日及周末因船隻滿座，未能從市區返回坪洲。她表示在兩星期前曾與港九小輪有限公司商討有關問題，當時渡輪營辦商亦詢問如何識別乘客的坪洲居民身份。她指現時居民即使持有月票，亦不能優先登船，加上受疫情影響，不少居民須在家工作，因此沒有購買月票，亦沒有文件證明他們是坪洲居民，而在渡輪碼頭工作的職員即使是坪洲居民，亦無法認出所有坪洲居民，因此在核實乘客身份方面，遇到困難。

109. 劉舜婷議員認為其他島嶼亦面對相同問題。現時南丫島渡輪按乘客購買月票及來回票判斷他們可優先登船，如居民即日來回南丫島和中環並購買來回船票，便可與月票使用者享有優先登船的權利，但若居民需出門數天而不能購買即日來回票，從中環返回南丫島時，便需排隊購票。

110. 梁國豪議員提出意見如下：

- (a) 他詢問劉舜婷議員有關南丫島的來回票安排。由於來回票票價按平日票價釐定，因此長洲航線碼頭只設有月票及多程票的通道而沒有來回票通道。現時假日的快船票價為 35.7 元，來回票票價為 40.4 元，由於乘客以較便宜價錢購票並可優先登船，故難以要求設立來回票通道。

(b) 他表示在疫情下有太多人前往長洲，船隻經常滿座，導致長者及在家工作的居民失去乘坐快船的優先權，只能乘坐慢船，並需提早出行及面對較長的船程。他明白委員均認同是項動議是為顧及居民利益而提出，有關措施在實行上雖然有一定難度，但並非無法解決。

(c) 根據劉舜婷議員的回應，南丫島渡輪的來回票票價與假日的來回票票價相若，故居民往返南丫島無需核實身份，便可使用來回票通道。

111. 主席表示，若動議獲得通過，可視作先導計劃實施，然後解決有關問題。

112. 劉舜婷議員表示南丫島往來市區的來回票只在南丫島碼頭出售，居民在回程時需持有回程票，才可優先登船。

113. 梁國豪議員表示明白南丫島來回票的操作情況。他指出，由長洲前往中環的乘客若發現來回票票價較假日快船的票價低，更可優先登船，便會購買來回票，以使用快捷通道，故不會在中環碼頭遇到有關問題。

114. 主席請委員以舉手方式就動議進行表決。

115. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為五票贊成、無人反對和 11 票棄權，動議獲得通過。

(贊成的議員包括：郭平主席、容詠嫦議員、方龍飛議員、李嘉豪議員及梁國豪議員。棄權的議員包括：何紹基副主席、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、曾秀好議員、徐生雄議員及劉舜婷議員。)

XIII. 有關要求增加往來香港仔/赤柱及蒲台島街渡的平日服務的動議 (文件 T&TC 55/2020 號)

116. 主席表示，是項動議由梁國豪議員提出，獲李嘉豪議員和議。

117. 梁國豪議員簡介動議內容。他補充指現時有不少市民前往蒲台島露營，認為將相關街渡服務增加至平日每日來回一次，可方

便遊客及居民往來蒲台島及市區。

118. 劉舜婷議員詢問運輸署是否已與街渡營辦商簽訂新合約，以及可否就動議開展試行計劃。她指署方在本年 5 月 18 日的交運會會議上表示只有一間營辦商參與投標，並已在本年 6 月 1 日簽訂合約，詢問署方在簽訂合約後有否監察有關航線的乘客量。她表示不反對把相關街渡服務增加至星期一至五，每日來回一次，但為免營辦商因增加服務而導致營運成本上升，她建議署方以補貼形式試行六個月，並不時作出檢討、研究及監察。

119. 冼佳慧女士表示，往來香港仔/赤柱及蒲台島的街渡航線的牌照已於本年 6 月 1 日起延續，並維持星期二及星期四提供來回各一班，星期六來回各三班，以及星期日來回各五班。運輸署在接獲議員有關將平日服務增加至星期一至五來回各一班的訴求後，已要求營辦商跟進及檢視最新的載客情況。根據營辦商最近數月的營運紀錄，平日的班次每程只有兩至三名乘客為當地居民，連同週末及假日，每個營運日平均的居民乘客亦不足十人。因此，署方認為現時的服務水平能應付乘客需求。此外，營辦商會在個別較多遊客出行的日子安排後備船，適時提供加班服務。她表示署方每半年均刊登憲報就街渡服務進行招標，邀請有興趣的營辦商營運街渡航線，而最近一次招標於本年 11 月初完成。在過往五年(包括最近一次招標)，並沒有渡輪營辦商表示有意營辦蒲台島街渡服務。至於向營辦商提供補貼的建議，公共交通服務一向按商業營運的原則提供服務，基本上不獲直接資助。

120. 方龍飛議員表示，曾有議員在其他會議上提出只可就動議進行表決，不能作任何討論，故詢問為何委員可就此動議進行討論及要求相關部門回應。他希望釐清動議的定義，認為委員只可就動議作出修訂或進行表決。

121. 主席請秘書處就方龍飛議員的提問查閱《離島區議會常規》(《區議會常規》)。

122. 黃漢權議員認為查閱《區議會常規》後才發表意見會較為恰當。

123. 主席表示委員可就動議進行討論，並在討論後提出修訂，惟不能離題。

124. 方龍飛議員表示曾在其他委員會會議上向相關部門了解有關墟市的細節，以便提出修訂，但發問時遭該委員會的主席制止，

理由是可就動議進行討論，只可作出修訂或投票表決。他質疑為何兩次會議的動議安排有所不同，並認為應確保委員在公平、公正及公開的原則下議事。

125. 黃漢權議員認為相關街渡航線平日只提供兩個班次並不合理，並建議運輸署為營辦商提供補貼。他舉例指早年六條主要離島渡輪航線因沒有補貼而加價，最後政府為營辦商提供維修費補貼。他認為署方應考慮以類似模式為有關街渡航線提供補貼。他擔心即使動議獲得通過，如營辦商無法提供建議班次，居民亦不能受惠。他認為政府不應一直推搪及無視居民需要，需擬訂後備方案，以防營辦商以載客量低為由而停辦街渡航線。

126. 余漢坤議員提出意見如下：

- (a) 據他了解，根據《區議會常規》，提問是議員因某事宜需相關部門作出解釋而提出，包括部門會否就相關問題作出任何行動或跟進工作等，動議則是議員希望政府就某事宜作出的對策。換言之，動議一般不會要求部門代表出席會議作出回應。若議員希望了解更多有關動議的內容、動議的討論範疇及需進行表決的事項，他認為可在會議上就動議適切進行討論。
- (b) 街渡服務方面，梅窩居民亦曾要求增加或改善街渡服務，若在沒有補貼的情況下要求營辦商增加班次，或會迫使營辦商停止營運有關航線。他理解委員的關注，亦明白增加班次對蒲台島居民及遊客有莫大裨益，並絕對支持動議，但擔心營辦商未能配合委員提出的六個月試行期，如現在急於表決會影響居民福祉，故他建議先向部門及營辦商提問，待有回應後才就動議進行表決。

127. 容詠嫦議員認為此動議只是一項建議，若動議獲通過後，營辦商認為建議會造成營運虧損，大可繼續按現時的方式營運，無需取消整條航線。

128. 梁國豪議員表示，在本年 5 月 18 日的交運會會議上已提出有關此街渡航線的問題，而剛才運輸署代表的回應只是重覆當日的答案，故他認為需要就剛才委員的擔憂再作討論。他認同委員在表決後，可要求運輸署及營辦商先按動議的建議作出安排，然後再開會研究細節。他理解街渡服務的經營較其他公共交通服務困難，若運輸署願意在六個月試行期內提供補貼，他認為營辦商會樂意作出

合適安排。他表示有居民的地方便會有交通需要，例如市民不會因屯門公路交通擠塞而每隔三天才進出屯門一次。他明白營運街渡線須視乎載客量，但亦需顧及蒲台島約十名居民對街渡航服務的需求，若沒有提供有關服務，政府便須為他們另覓居住地。他指有關街渡航線並非只為遊客服務，故不能只提供周末及假日的班次，而是應配合蒲台島居民對有關航線的需求。

129. 主席指根據《區議會常規》第 19 條，「在動議提交區議會討論後，議員(提出動議的議員除外)可動議修訂該動議」。他表示委員在提出意見後可提出修訂動議，否則會就原動議進行表決。

130. 方龍飛議員再次詢問是否可以在表決前就動議進行討論，質疑為何他早前在其他委員會會議上就動議提出討論時被即時拒絕，並被要求立刻提出動議修訂。

131. 容詠嫦議員指今天的會議為交運會會議，若方龍飛議員對《區議會常規》有疑問，建議他可在區議會會議上提出以作討論。

132. 主席認同容詠嫦議員的意見，建議方龍飛議員在下次區議會會議上提出有關問題。

133. 劉舜婷議員指其助理剛接獲蒲台島居民地區代表劉偉基先生通知，指與居民舉行會議後不支持此項動議，並表示羅成先生及梁國豪議員不能代表蒲台島居民，稍後會向區議會提交相關資料。

134. 主席希望先處理此項動議，並請委員以舉手方式就動議進行表決。

135. 委員以舉手方式進行表決，投票結果為六票贊成、無人反對和九票棄權，動議獲得通過。

(贊成的議員包括：郭平主席、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。棄權的議員包括：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、黃漢權先生、黃秋萍議員、曾秀好議員及劉舜婷議員。)

(梁國豪議員約於下午 3 時 20 分離席。)

IV. 有關愉景灣居民巴士 DB01R 號線收費的提問

(文件 T&TC 49/2020 號)

XVIII. 有關任意改動愉景灣村巴服務(Residents' Service/RS)班次及路線的提問

(文件 T&TC 63/2020 號)

136. 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 蔡小敏女士及愉景灣交通服務有限公司(交通公司)交通運輸高級經理曾啟亮先生。教育局的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

137. 容詠嫦議員表示議程 IV 與議程 XVIII 內容重疊，建議一併討論。

138. 主席贊成合併討論，以節省討論時間。

139. 黃漢權議員簡介議程 IV 的提問內容。

140. 容詠嫦議員簡介議程 XVIII 的提問內容。

141. 蔡小敏女士表示愉景灣居民服務(村巴)屬非專營巴士服務，一般由住宅發展項目的住客、擁有人、管理機構或營辦商提供。愉景灣內的村巴營辦商為愉景灣交通服務有限公司，而乘客代表為愉景灣服務管理有限公司(管理公司)。村巴主要接載乘客往返有關住宅發展項目，其服務詳情包括班次和服務時間等由乘客代表及營辦商議定，再由營辦商向運輸署申請客運營業證。署方會在批出營業證後監察營辦商，確保其按詳情表提供服務。DB01R 號線的車資由營辦商及乘客代表自行協商而定，並向署方進行登記。就劃一 DB01R 號線居民及非居民(包括坪洲學生)收費的建議，署方已向乘客代表及營辦商轉達，以便其進行考慮。

142. 黃漢權議員表示教育局在書面回覆提及學校網按香港行政區劃分，但他認為有例外情況，南丫島和愉景灣同屬中西區學校網，而坪洲現時屬離島區學校網，有坪洲學生被迫前往東涌上學，乘搭村巴需支付較高昂的車資。他曾多次要求局方改善有關情況，但局方以受影響學生只屬少數為由置諸不理。他明白村巴屬居民巴士服務，向非居民收取較高車資無可厚非，但跨區學生承擔額外交通費用並不合理。他認為即使局方不能重新劃分學校網，最少應為就讀東涌學校的坪洲學生向運輸署爭取劃一車資。他質疑局方沒有派代表出席會議是迴避問題，並詢問若按書面回覆所述，坪洲大部分學生均獲派港島區的學校，獲派東涌上學的學生只屬少數，為何不可更改坪洲學校網。他不滿局方聲稱學校網按香港十八個行政區

劃分，現時問題出現卻不作更正。

143. 容詠嫦議員認為問題在於學校網而非交通費用負擔，不解為何愉景灣及南丫島同屬中西區學校網，唯獨坪洲不然。她指坪洲學生人數不多，中西區學校接收坪洲學生亦不會有太大影響，促請局方考慮更改坪洲學校網。

144. 曾秀好議員表示，坪洲學生如獲派東涌學校，經愉景灣前往東涌是最快捷的路徑。議員爭取將坪洲納入中西區學校網已非一朝一夕，局方卻沒有派代表出席是次會議作出回應，對問題採取迴避態度，是漠視坪洲居民的需要，她希望秘書處向局方反映。

145. 黃漢權議員建議秘書處去信教育局，反映問題存在已久，而且不少愉景灣學生獲派往坪洲學校。他認為近年出生率下降，不少坪洲家長為子女選讀愉景灣的小學，以增加日後獲派心儀中學的機會。據悉坪洲本來有兩間小學，殺校後只剩一間，但該小學只有數名小一新生，愉景灣的小學則錄取 70 名坪洲學生，導致部分愉景灣學生獲派往東涌或坪洲的小學。他認為局方應派代表出席會議，與委員商討有關交通問題，並指有關問題早於 2010 年提出，不解為何局方堅持把坪洲納入離島區學校網。既然局方指中西區有多間學校供坪洲家長選擇，但為何仍有坪洲學生獲派往東涌上學。

146. 主席同意由秘書處去信教育局反映委員意見，並指最初離島區學生大多獲派中西區學校，到了 90 年代，有愉景灣居民希望把學校網改為東涌及荃灣，惟遭聖公會偉倫小學家長委員會、當區議員及大批居民反對，最終愉景灣仍然在中西區學校網。他建議黃漢權議員及曾秀好議員在坪洲發動「一人一信」行動，透過立法會向教育局提出申訴，或許能令局方正視居民訴求。

147. 黃漢權議員表示已向立法會申訴部提出有關問題，並聯絡學校，申訴專員公署回覆指教育局應適時作出檢討，惟局方卻把有關問題轉交家長委員會處理，而家長委員會不設學校代表。他表示部門代表在會議上反對更改學校網，雖然他及學校代表曾向家長委員會反映問題及提出建議，惟因該會不設學校代表而未能處理。中學教育為六年制，因此跨區學生的交通開支龐大，他不滿局方只建議他們向學生資助辦事處申請資助，有關資助並非特別為跨區學生而設，若局方提供專為跨區學生而設的資助，他便不會要求更改坪洲學校網。

148. 徐生雄議員認為政府有責任向居民提供各種公共交通服務前往目的地，現時坪洲學生須在愉景灣乘搭村巴前往東涌上學，政

府便應監管車資水平。他詢問運輸署等相關部門會否考慮為跨區學生提供交通補貼，以減輕他們的財政負擔。他建議政府研究解決方案，補貼村巴居民及非居民的車資差額。

149. 容詠嫦議員表示愉景灣居民亦面對升學問題，由於區內只有一間小學，加上不少東涌、坪洲及梅窩學生可入讀該校，令部分愉景灣學生獲派至坪洲或中西區的小學。她表示相關問題已存在十多年，急需解決，但教育局不肯受理，希望秘書處去信反映委員意見。

150. 李嘉豪議員認為教育局需派代表出席會議回應提問，找出解決方案，否則只有委員在會議上討論，並無意義。他批評政府經常以市區標準衡量離島的情況，並誤以為坪洲學生前往愉景灣或港島區上學十分方便，但其實他們需比市區學生花更多交通時間。他舉例指土瓜灣學生最遠只會在九龍城區上學，更可乘搭校巴，離島學生卻沒有「校船」可供乘搭，因此認為局方的處理手法失當。就當局未有派員出席會議，他對此感到遺憾，認為局方迴避問題，希望秘書處去信反映，若日後再討論有關問題，局方應派員出席會議，回應提問。

151. 蔡小敏女士表示交通津貼方面，署方知悉其他部門已推出一系列措施協助有需要人士，例如勞工及福利局向合資格低收入人士或家庭提供跨區就業補貼，教育局亦向有需要的學生提供車船津貼。此外，政府近年亦已推出免入息審查的公共交通費用補貼計劃，並在 2020 年 7 月 1 日至 12 月 31 日下調發放補貼門檻，每月公共交通開支水平由 400 元放寬至 200 元。她表示愉景灣 DB01R 號線已被納入有關計劃，相信有助減輕學生的財政負擔。

152. 黃漢權議員表示曾多次去信運輸署及教育局，運輸署回覆表示無權監控村巴收費，卻把村巴列為交通工具；局方則將問題歸咎於運輸署，指居民有交通工具前往東涌，互相推卸責任。他表示若村巴營辦商把非居民收費定為 15 元，即使有津貼，仍屬不必要開支，提供公共交通工具才可解決問題。他要求運輸署向教育局解釋跨區學生並非村巴的主要服務對象，以便局方將坪洲納入中西區學校網。現時居民與非居民的車費相差 2 元，他質疑若日後差額擴大，即使可申請資助亦不足以支付車資，問題會沒完沒了。

153. 容詠嫦議員指出除涉及金錢問題，跨區學生上學亦相當費時。他們需乘搭街渡及村巴前往東涌，再轉乘巴士前往學校，來回約需三小時。

154. 主席建議運輸署直接向運輸及房屋局和教育局反映委員意見，並以書面向委員匯報進展，以便再作安排。他請嘉賓就議程 XVIII 作出回應。

155. 蔡小敏女士表示沒有補充。

156. 曾啟亮先生表示根據交通公司及管理公司就提供村巴服務的協議，如交通公司需就村巴路線作長遠改動，需事先與愉景灣乘客聯絡小組(聯絡小組)的居民代表解釋改動原因及進行諮詢，然後向運輸署提出申請。若只屬短暫改動，交通公司會與管理公司商討，再向署方申請臨時更改營運細節。由疫情在年初爆發至今，機場巴士 DB02R 號線每日平均載客量下跌超過九成，僅達正常水平的 10% 以下，部分晚上班次更沒人乘搭，因此交通公司在年初就班次略作調整，惟情況每況愈下，因而在 2020 年 8 月停止提供通宵班次。交通公司會繼續每兩星期進行檢討，並向署方提交數據，以檢視有關安排。他指相關安排原屬臨時性質，受疫情影響才維持至今，交通公司會密切監察情況，若載客量有所變動、疫情緩和或機場運作恢復正常運作，會按需要調整班次。。

157. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她明白疫情期間機場巴士載客量大減，但由於前往歐洲的航班大多在晚上 11 時或 12 時起飛，若機場巴士晚上班次停駛，對乘搭相關航班的居民非常不便。即使現時歐洲疫情嚴峻，前往機場居民減少，但管理公司仍須及早通知居民有關修訂村巴時間表事宜。
- (b) 鑑於機場巴士載客量大減，她建議管理公司改用輕型貨車或可供放置行李的七人車接送乘客往來機場及愉景灣，甚或考慮使用愉景灣汽車出租服務，以免使用大型巴士卻無人乘搭，浪費資源。
- (c) 她發現管理公司的書面回覆出錯，指聯絡小組應與交通公司聯絡，而代表業主會的應為管理公司，對書面回覆指「合約乃牽涉商業成份，恕本公司未能單方面公開合約資料。」感到訝異。據悉管理公司及交通公司簽訂的合約須於運輸署註冊，她質疑為何合約牽涉商業成份及未能單方面公開。雙方簽訂合約前須獲業主會批准，而業主會是居民的代理人，故管理公司有責任向居民公開

合約資料。她對該書面回覆感到失望，希望管理公司再次回應。此外，根據運輸署所訂立的經營居民巴士服務條款，如村巴路線有任何改動，必須通知居民，但從書面回覆所見，管理公司未有遵守有關條款。例如最近 T3 及 T4 號線投入服務，而時間表及站點有所改動，但居民及業主會毫不知情。她批評交通公司改動班次及路線後沒有及早發出通知，應用程式發放的巴士資訊亦不甚準確，令居民無所適從，她每天接獲這類投訴多達數十宗。她指即使新巴士總站啓用多時，交通公司網頁仍未上載該站的時間表，署方亦未發現班次和路線改動，她認為署方應查核有關網頁的訊息。

(d) 疫情已趨緩和，居民陸續正常上班及上學，故巴士應恢復正常班次。

158. 曾啟亮先生認同機場巴士的改動安排有改善的空間。在一般情況下，若行車安排有任何改動，交通公司會在實施有關安排前張貼通告及在流動應用程式上載乘客通告，而村巴的時間表、行車路線及站點資訊亦會上載至流動應用程式。流動應用程式需定期更新，若有居民在獲取資訊時有困難，交通公司可安排職員提供協助。

159. 蔡小敏女士表示村巴服務由乘客代表及營辦商一同安排，任何班次或運作改動須事先徵得乘客同意，運輸署才會考慮相關申請。就管理公司未有預早通知乘客最新改動，署方會要求管理公司作出改善，盡早通知乘客。至於管理公司的網頁未有及時更新，署方會在會後跟進，確保相關網頁定期發放最新資訊。

(會後註：離島區議會秘書處已去信教育局反映委員意見。)

(劉舜婷議員約於下午 3 時 50 分離席。)

VII. 有關要求嶼巴實施分段收費及提供車費優惠，以及梅窩街市巴士站上蓋翻新工程的提問
(文件 T&TC 56/2020 號)

160. 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。嶼巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

161. 黃文漢議員簡介提問內容。他指嶼巴的書面回覆只交代由梅窩往貝澳的嶼巴 3M 號線不設分段收費的原因，但沒有回應為何東涌至伯公坳一段設有分段收費，故詢問提供有關分段收費是否為吸引遊客。嶼巴的書面回覆指嶼巴 1 號線設有分段收費，他指出 1 號線的班次為每小時一班，而 3M 號線則每小時數班，詢問 3M 號線不設分段收費的原因。嶼巴的書面回覆又指，「星期日及公眾假期會以另一套車費等級表收取車資(適用於所有乘客，不論當地居民、區外遊客、學生、上班人士等)，而該車費等級表經行政長官會同行政會議批准實施」，他表示首次知悉有關安排，並據知收取假日附加費是為補貼當地居民的平日交通費用，故不明白嶼巴為何亦向居民收取假日附加費，認為做法不妥。巴士站上蓋方面，他批評嶼巴只在他去信後才作出回應，雖然嶼巴表示已向運輸署提交巴士站上蓋的設計草圖，但亦保守地表示會因應財政狀況考慮有關工程，他希望嶼巴提供巴士站上蓋改善工程的確實時間表。

162. 陳天龍先生回應如下：

- (a) 他表示 3M 號線在東涌至伯公坳一段設有分段收費，或由於當時設定該路線只前往東涌，因此在東涌至伯公坳段設分段收費。另外，1 號線歷史悠久，乘客主要為當地居民，故設有雙向分段收費。他認同與 3M 號線及其他路線相比，1 號線的班次較為疏落，但基於現時的財政狀況，嶼巴暫不考慮提供優惠或調整分段收費的安排。他希望待未來經濟好轉及嶼巴的財政狀況有所改善時，再與委員及運輸署商討為當區居民提供優惠。
- (b) 嶼南路線車費方面，他知悉現時收取假日附加費是為補貼當地居民，而有關收費表由運輸署定立，嶼巴需依照收費表訂定車費。他表示嶼巴早前申請加價，亦需經行政會議批准，才能重新釐定收費表以調整車費。有見及此，嶼巴早前為當地居民推出「30 送一」及「40 送二」的車程優惠。
- (c) 巴士站上蓋改建工程方面，他表示去年大部分時間的社會運動及疫情，對嶼巴的財務狀況造成很大影響，因此延緩巴士站上蓋改建工程。嶼巴收悉黃文漢議員的來信及經商討後，決定重新啓動有關工程，並已向運輸署提交工程申請，待諮詢及批核程序完成後，會盡快落實有關計劃。

163. 冼佳慧女士回應如下：

- (a) 她表示 3M 號線是來往東涌及梅窩的主要路線，在不同路段設有不同分段收費。往梅窩方向的行程，除介乎東涌巴士總站至長沙引水道一段設有雙向分段收費外，由礮石灣及貝澳起往梅窩方向的行程亦設有分段收費；至於往東涌方向的車程，則在貝澳、長沙引水道及石門甲道起分別設有不同的分段收費。署方收到委員的訴求後，已要求嶼巴檢視可否提供更多的分段收費及車費優惠。嶼巴表示因經營困難而暫時未能提供更多的分段收費。至於往來梅窩至貝澳的乘客可選乘 1 號線，其雙向分段收費為 3.2 元，繁忙時間的班次為每 20 至 30 分鐘一班。
- (b) 有關假日及平日的車費，現時嶼巴的南大嶼山路線分別採用平日(星期一至六)及假日(星期日及公眾假期) 兩種收費模式。平日的車費較低，以減低嶼南居民日常的车費開支，而假日收取較高車費的安排則有助改善嶼巴的整體經營狀況。因應嶼南路線的假日車費安排，嶼巴為南大嶼山的乘客提供票價優惠計劃，經常乘搭嶼南路線的乘客在搭滿指定數目的車程便可換領免費車票，而該免費車票可於平日及假日乘搭。另外，就有關學童票價優惠建議，現時 12 歲以下的小童及學童，無需額外申請即可透過小童八達通享有半價車費優惠，而政府亦一直向有需要的學生提供車船津貼。
- (c) 有關巴士站上蓋工程，署方已收到嶼巴的申請，現正審視有關資料，並會盡快就巴士站上蓋翻新工程開展地區諮詢工作。

164. 黃秋萍議員表示，雖然東涌往伯公坳段設有分段收費，但以她所知，伯公坳並無人居住，前往該處的主要是行山及郊遊的人士。她質疑為何東涌至伯公坳段設有分段收費，梅窩至貝澳段卻不設分段收費，認為嶼巴作為大嶼山的巴士公司，應多為本區居民設想。她建議在梅窩至貝澳段實施分段收費，以及為長者提供轉乘優惠。她表示有居民為享有分段車費優惠而特地轉乘 1 號線，故希望嶼巴亦就 3M 號線設分段收費，以惠及居民。巴士站上蓋方面，她知悉有關工程本應於 2019 年年底完成，詢問嶼巴的財務問題是否如此嚴重，以致影響工程進度，並希望嶼巴取得平衡。

165. 黃文漢議員表示嶼南居民乘搭 3M 號線需支付全程車費，對他們有欠公平。他指署方表示收取遊客較高的交通費用是為補貼嶼南居民，但居民在假日乘搭巴士出行卻與遊客一樣需繳付假日附加費，額外多付近六成車費，認為做法矛盾。他表示嶼南居民並不富有，卻需承擔交通附加費，而附加費亦影響在疫情期間前往大嶼山郊遊的市民。他認為運輸署應進行民意調查，並需因時制宜修改政策，或於將來就巴士專營權進行招標時處理有關事宜。

166. 主席提出意見如下：

(a) 他澄清 1 號線往來梅窩碼頭及大澳，而 3M 號線則往來梅窩及東涌。他認為只有個別路線實施分段收費，有違反程序及公義之嫌，詢問為何 1 號線可實施分段收費，但 3M 號線卻不能，並指以八達通收費便可輕易做到。他又批評運輸署勾結嶼巴收取假日附加費，對嶼南居民並不公平。

(b) 他表示 70 年代時港鐵公司為補貼營運開支而增設假日附加費，其後離島渡輪亦跟隨有關做法。後來港鐵公司因接獲投訴指有關做法有違公平原則，故取消假日附加費。現時渡輪營辦商亦只向遊客收取假日附加費，以補貼居民的平日收費，當地居民在假日及公眾假期只需繳付平日收費。他表示既然嶼巴表示向遊客收取假日附加費是為補貼當地居民的平日車費，質疑為何現時卻同樣向居民收取假日附加費。他希望嶼巴取消嶼南居民的假日附加費，並表示對於向遊客收取附加費沒有異議。他表示除 3M 號線外，其他巴士路線亦應設分段收費，希望運輸署在下次專營權招標時檢討嶼巴的服務，包括設立分段收費及取消向嶼南居民收取假日附加費。

167. 陳天龍先生表示，嶼巴會在財務狀況許可的情況下研究有關安排。他表示嶼巴有意為大嶼山居民提供更多優惠，惟鑑於近年的經濟情況，令嶼巴有心無力，他對此表示抱歉。他表示期望在經濟環境轉佳後，與委員討論有關建議的可行性。

168. 冼佳慧女士重申，現時的收費模式已考慮到乘客的負擔能力及營辦商的經營狀況。她備悉各委員的意見，但擔心若取消假日附加費，會進一步加重嶼巴的營運壓力，故署方暫不考慮有關安排，但會鼓勵嶼巴因應其財務狀況，在可行情況下盡力向乘客提供

優惠。

169. 主席對運輸署的回覆表示不滿，並重申向居民收取假日附加費的安排有違反程序及公義之嫌，屬運輸署與嶼巴的勾結行為。他表示如署方因專營權條款所限而無法干涉，屬情有可原，但必須於日後就專營權重新進行招標時，加入取消向居民收取假日附加費的條款。他表示當地居民於假日期間在當地出行需多付車資，做法極不公平，促請運輸署認真處理。

170. 冼佳慧女士表示署方備悉各委員的意見，會繼續鼓勵巴士公司在可行情況下提供更多優惠，包括為嶼南居民提供車費優惠。

171. 主席批評嶼巴提供的優惠只屬小恩小惠，並強調並非稀罕優惠，而是在乎公平問題，促請運輸署以符合程序及公義的原則處理有關事宜。

(黃文漢議員及黃秋萍議員約於下午 4 時 15 分離席。)

VIII. 有關在逸東邨松仁路增設嶼巴 B6 號線來回程中途站的提問 (文件 T&TC 58/2020 號)

172. 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。

173. 主席簡介提問內容。

174. 蔡小敏女士表示，有關嶼巴 B6 號線繞經松仁路的建議，運輸署與嶼巴商討後，初步同意增設中途站於松仁路(北行)近美逸樓，以方便逸東邨居民往返逸東邨及港珠澳大橋香港口岸，亦計劃在於松仁路(南行)近北大嶼山醫院增設中途站，以方便即將入伙的裕泰苑居民前往港珠澳大橋香港口岸。署方將與嶼巴進一步研究有關方案的可行性，並會審視延長行車時間會否對班次造成影響。她指若研究後認為方案可行，署方會盡快制定諮詢文件以徵詢各委員的意見。

175. 陳天龍先生表示嶼巴大致同意有關建議，但行車路線延長或會影響車輛調配及行車時間，因此嶼巴需研究相關方案，稍後會與運輸署商討及適時向各委員匯報。

176. 主席請嶼巴在制定相關時間表後向委員匯報。

IX. 有關新大嶼山巴士(一九七三)有限公司服務質素的提問
(文件 T&TC 59/2020 號)

177. 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 蔡小敏女士和高級運輸主任/離島 2 冼佳慧女士；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。嶼巴的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

178. 主席簡介提問內容，並要求刪去提問中第 4 段第 4 行的「2 時後」三字。

179. 蔡小敏女士綜合回應如下：

- (a) 就有關嶼巴 39M 號線於上午及下午繁忙時段服務不足的意見，署方於 2020 年 11 月初進行實地視察，雖然發現該路線個別時段的班次載客率偏高，但其於上午最繁忙一小時的載客率為八成，於下午則為五成，整體服務能滿足乘客需求。據悉嶼巴已在上午繁忙時段加開三班由滿東邨開出的班次，以疏導乘客，並按署方要求，申請將加開班次恆常化，以便監管。署方會盡快處理有關申請，以期於 2020 年 12 月 1 日落實有關安排。
- (b) 有關嶼巴 37P 及 39M 號線班次失準情況，署方已進行實地視察，發現巴士班次大致按編定時間開出。署方會繼續密切監察有關路線的服務水平，如發現嶼巴未有按規定提供服務，會適時跟進。

180. 冼佳慧女士表示署方知悉嶼巴計劃提升八達通收費系統，令有關收費系統可以全自動化，以減少人為錯誤，而有關的系統提升應不會影響專營巴士路線的收費及服務。署方接獲投訴後隨即向嶼巴了解情況，獲悉有關的錯誤由收費系統設定出錯引致，並已要求嶼巴提交報告，交代如何處理設定錯誤、受影響人數及發還多收車資的安排。署方會督促嶼巴盡快作出跟進及改善，確保按服務詳情表的規定收取車資。

181. 陳天龍先生綜合回應如下：

- (a) 嶼巴已在上午加開三班 39M 號線巴士及向運輸署申請將加開班次恆常化，預計有關安排可於 2020 年 12 月 1 日實施。嶼巴亦有派員到 39M 號線總站監察候車情況，發現大部分乘客的出行時間為上午 7 時 30 分至 8 時，而加開班次有效疏導候車人龍，但會繼續密切留意有關情況。37P 號線問題屬個別情況，事發當日有交通燈出現故障，導致附近交通受阻。就當值巴士站長安排失當及態度欠佳一事，嶼巴已訓示該站長，以確保同類事情不再發生。
- (b) 新八達通機會按時自動調整，相信轉用此系統可減少人為錯誤。嶼巴發現新八達通機的設定出現問題，誤以工作天作單位，即當日所有開出班次駛至總站才調整收費，令部分服務時間橫跨午夜 12 時的班次沿用前一天的收費。嶼巴已聯絡八達通公司將自動調整的時間改為午夜 12 時，稍後會安排向受影響乘客退款，並適時與運輸署跟進。

182. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 不少滿東邨居民向他投訴 39M 號線服務不能應付需求。他曾於上午實地視察，發現候車人龍甚長，因此建議加強宣傳嶼巴 11 及 3M 號線的龍井頭站，以期部分乘客改乘有關路線前往東薈城，達至分流效果。此外，據悉 39M 號線只由兩輛巴士輪流行走，平均每 20 分鐘一班，但由於巴士往來東涌市中心，車程較短，他希望嶼巴加密班次。
- (b) 車長的狀態與行車安全息息相關，但車務室的環境未如理想，他希望嶼巴提供舒適座椅，供他們休息。

183. 陳天龍先生表示會研究分流乘客至其他往來東涌市中心的巴士路線，包括由嶼南開出的路線。由於假日有不少人往來嶼南，嶼巴已加開班次疏導伯公坳的乘客，但仍有空間再作調整。嶼巴會研究增加 39M 號線的班次，如有任何進展，會通知委員。

184. 蔡小敏女士指 39M 號線於假日的班次為每 10 至 15 分鐘一班，如委員發現實際班次與服務詳情表不同，可提供有關日期，以便署方了解情況。署方會繼續與嶼巴商討調配 38X 號線的資源以加

強 39M 號線在繁忙時段的服務，並適時諮詢委員，以善用資源及改善客量較高的路線服務。

185. 主席提出意見如下：

- (a) 他歡迎嶼巴加強 3M 號線的服務。近日很多市民前往嶼南遊玩，3M 號線經常爆滿，即使車長旁邊位置亦站滿乘客。他明白阻止乘客上車間接令候車人龍加長，增加車長的壓力，但東涌道十分陡峭，擔心煞車系統或會因車身過重而失靈，兩年前便曾因此發生意外。基於安全理由，他希望嶼巴增聘車長及加密班次，以免對乘客安全構成危險。
- (b) 有居民投訴 38 號線巴士駛進逸東邨車站時，車尾經常佔據行人過路處，半年前，他開始於該站設置雪糕筒，提醒車長靠站時多加留意，以免防礙行人過馬路，惟情況未見改善，他促請嶼巴盡快跟進。

186. 陳天龍先生承認過往經常有巴士阻塞行人過路處，但嶼巴改用雙層巴士後，情況已有所改善。嶼巴會研究調整 37 號線車站的位置以騰出空間，以免 38 號線巴士的車尾伸出，阻塞行人通道。

187. 主席同意調整 37 號線車站的位置，以解決問題。

188. 方龍飛議員表示除滿東邨外，雍逸樓、清逸樓及康逸樓的居民亦對 39M 號線有一定需求，希望嶼巴增加班次。

189. 陳天龍先生備悉委員的意見，並承諾會作研究。

XIV. 有關要求改善東涌渡輪服務的提問 (文件 T&TC 60/2020 號)

190. 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。

191. 李嘉豪議員簡介提問。

192. 李偉勳先生回應如下：

- (a) 就有關建議加強現時往來東涌及屯門的渡輪服務，署方一直十分關注「屯門—東涌—沙螺灣—大澳」的渡輪服務，並會不時要求渡輪營辦商(即富裕小輪)加強留意航線的服務水平及乘客需求，並在有需要及資源許可的情況下加強服務(尤其近日有較多乘客前往離島區)，靈活調配船隻以配合乘客的需要。
- (b) 根據署方最近於 11 月 8 日(星期日)及 11 月 10 日(星期二)的紀錄，上述東涌至屯門渡輪服務的平均載客率在平日約有近五成(由屯門開往東涌方向)及六成(由東涌開往屯門方向)，當中早上及下午繁忙時段的平均載客率分別約有近七成(由屯門開往東涌方向)及約七成半(由東涌開往屯門方向)，期間未有乘客留候的情況，而營辦商共加開五個額外班次。另外，上述渡輪服務的平均載客率在假日有接近七成(由屯門開往東涌方向)及四成半(由東涌開往屯門方向)，期間未有乘客留候的情況，而營辦商共加開四個額外班次，服務大致能配合乘客需要。雖然如此，署方亦明白議員的關注，會繼續密切留意上述航線的服務及乘客需求，及提醒營辦商按其營運情況，在有需要時靈活調配船隻，盡量加強服務，以方便乘客使用渡輪服務。
- (c) 就建議開辦往來東涌及中環的渡輪航線，現時政府的交通運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹。在此前提下，署方提倡充分運用鐵路，而專營巴士會繼續在公共交通系統扮演重要角色。至於其他公共交通工具(包括渡輪服務)，將繼續在整個運輸系統內發揮輔助功能。運輸署在考慮增設新的渡輪航線是否可行時，會考慮現有的交通配套及公共運輸服務網絡是否足夠、有關渡輪服務的乘客需求、財務可行性、營運可行性及其他安全考慮等因素。現時，東涌的公共交通運輸網絡完善，不但有鐵路服務，亦有不同的巴士路線，方便市民往來香港島、九龍及新界多區。鐵路公司及巴士公司會密切留意乘客對其服務的需求，並會適時作出調節。而隨着屯門至赤鱗角連接路即將在 2020 年年底通車，將為大嶼山提供青嶼幹線以外的另一個陸路交通的連接。署方備悉議員對增設渡輪航線的意見，並會繼續密切留意現時東涌的公共交通服務情況。另一方面，政府歡迎有意營辦新持牌渡輪服務的營辦商提出申請，若接獲有關申請，運輸署會考慮其財務及營運上的可行性。

193. 李嘉豪議員提出意見如下：

- (a) 他表示近日有很多市民因抗疫前往離島，熱門假日路線包括由屯門搭船前往大澳，然後經東澳古道前往東涌。他歡迎渡輪營辦商加開班次以應付需求，而在疫情前已有很多乘客乘搭有關航線，反映有關航線有一定需求，因而有需要加強假日的渡輪服務。有關航線在平日繁忙及非繁忙時間維持在每一至兩小時一班，故希望加強有關服務，讓東涌居民依賴作為平日通勤之用。
- (b) 他表示曾向運輸署建議開辦新航線，惟署方回覆指由於載客率不足，未能開辦前往中環的渡輪服務。他表示因為班次疏落，居民難以倚賴渡輪服務，導致載客率不足，而署方以載客率不足為由而不開辦有關航線是本末倒置。他相信在平日上下班繁忙時間維持每 20 至 30 分鐘一班，可吸引乘客乘搭及令有關航線有利可圖。
- (c) 他表示由於疫情關係，市民擔心乘搭擠迫的巴士及港鐵，提供有關渡輪航線可讓居民乘搭渡輪而無需迫巴士及港鐵。他重申即使屯赤公路快將啓用，但陸路交通只有一條公路，一旦出現事故，東涌便成了孤島，因此促請運輸署再作考慮。他不認同東涌區的交通網絡完善。

194. 方龍飛議員表示 2015 年發生躉船撞向汲水門大橋的意外後，政府便優化東涌發展碼頭以應對突發交通問題。他認為開辦往來東涌及中環的渡輪航線能給居民多一個交通選擇。由於不少居民需前往港島工作，城巴在上午最繁忙的半小時內開出五班 E11S 號線接載居民往港島會有一定需求，而乘搭渡輪會較舒適。他指現時碼頭的使用量偏低，而不少巴士往來東涌發展碼頭及迎東邨及富東邨等屋邨，居民前往碼頭轉搭渡輪會很方便，而且碼頭亦鄰近海堤灣畔、藍天海岸及映灣園。巴士及港鐵現已不勝負荷，他希望運輸署考慮建議試辦其他新航線，而非一口拒絕。

195. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 他表示不少居民反映由屯門往東涌的渡輪在假日期間經常爆滿，質疑署方指客量只有七成並不準確。受疫情影響，本地遊客增多，很多在平日或假日乘搭有關航線往來屯門及東涌上班的乘客均受影響，運輸署及渡輪營辦

商有需要研究加強服務以疏導交通。他詢問署方有關渡輪增加班次詳情，包括增加的班次數目及增加班次時段。

- (b) 他表示現時很多巴士路線不能提供點對點服務，乘客需轉乘其他巴士前往目的地，因此認為不能單靠巴士網絡，並同意試辦東涌往尖沙咀或中環的航線，以便為前往市區上班的居民提供更多交通選擇。他建議開放有關航線予私人機構營辦，相信有營辦商會有興趣。

196. 主席提出意見如下：

- (a) 他建議署方代表向運輸及房屋局(運房局)局長提交報告述明東涌未來的交通危機及提供應對方案。繼2015年躉船撞向汲水門大橋導致青嶼幹線癱瘓近兩小時，以致須緊急徵用愉景灣渡輪以疏導前往東涌及機場的乘客，2018年亦曾發生類似意外，造成嚴重交通擠塞。他曾於2017年兩次交運會會議上提出除動用渡輪緊急疏導交通，亦需優化東涌新發展碼頭設施，包括候船室、廁所、餐廳、泊車位、專營巴士交通網絡，以及延伸行人天橋連接碼頭和東涌港鐵站及巴士總站。他表示除往來屯門，渡輪應增設其他航線，一如新渡輪營辦往來梅窩及中環的高速小輪，並建議開設由東涌發展碼頭前往尖沙咀、青衣及中環碼頭的航線，船程只需數十分鐘，讓居民享受較舒適的行程。
- (b) 他表示東涌東及東涌西港鐵站雖預計於2029年竣工，但如出現工程延誤，或需2031年才能正式通車。現時東涌綫前往九龍站的載客率超過九成，惟東涌預期人口持續增加，除東涌現時的124 000人、東涌西逸東邨的45 000人及滿東邨的12 000人外，還有裕泰苑的新增人口4 500人，2027年東涌西第23、第42及第46區落成後人口會增加近86 000人，另外東涌北第99、第100及第103區亦會陸續入伙。他表示即使東涌綫延綫在2029年順利通車，但東涌西及東涌北會增加達十多萬人口，2027年全部入伙後，屆時東涌綫會不勝負荷，而巴士亦難以疏導大量乘客。他建議善用東涌新發展碼頭，以疏導人流及解決東涌未來的對外交通問題。

197. 李偉勳先生綜合回應如下：

- (a) 署方留意到近日有較多市民前往離島，亦理解議員的關注，並在最近再就「屯門—東涌—沙螺灣—大澳」渡輪服務於2020年11月11日(星期三)及11月14日(星期六)進行了實地視察。根據調查結果，上述航線於週末由屯門往東涌的全日平均載客率約為54%，期間上午9時和11時兩個由屯門開出的班次曾出現乘客留候的情況，人數分別為50名和70名。渡輪營辦商在當日因應情況分別於上午9時15分(即原定班次開出後15分鐘)和11時10分(即原定班次開出後10分鐘)加開了兩個特別班次，以疏導乘客。而當日由東涌往屯門的航線的平均載客率約為52%，期間雖然沒有乘客留候的情況，惟營辦商亦共加開了兩個特別班次(約於下午4時24分及6時20分)。至於在2020年11月11日(星期三)，由屯門往東涌的平日渡輪載客率約為46%，所有班次均沒有乘客留候，營辦商分別約於上午6時53分、7時55分及下午5時45分共加開三個特別班次；而當日由東涌往屯門的渡輪平均載客率約為54%，同樣沒有乘客留候，然而渡輪營辦商亦分別於約下午4時正及6時22分加開兩班船。他補充指當日(平日)上午繁忙時間由屯門往東涌的載客率約為六成，而由東涌往屯門的載客率約為七成。他指出2020年11月的載客率較過往數月有所增加(尤其與7月至9月相比)，相信與當時收緊防疫限聚措施有關。及至10月，有較多市民到郊外及離島，令近日渡輪的乘客量有所增加，因此有關航線過往的乘客量亦較反覆。然而，署方已提醒渡輪營辦商密切留意乘客的需求，並視乎其營運情況，在有需要時盡可能調配後備船隻加強服務，以配合乘客需要。
- (b) 由於有關航線近期的乘客量較反覆，而屯門至赤鱸角連接路快將通車亦可能會對航線載客率造成影響，他表示對建議將加開的班次恆常化有所保留。事實上，為配合乘客的需要，渡輪營辦商現時已因應其營運情況，在資源許可的情況下盡量調配後備船隻加開特別班次，服務大致可配合乘客需要，而署方亦會繼續與渡輪營辦商密切留意航線的服務水平及乘客需求，並因應情況適時加強服務，以方便乘客使用渡輪服務。
- (c) 至於建議開辦新航線方面，他表示署方已備悉有關意見，並補充在考慮增設新渡輪航線是否可行時，會考慮多

方面因素，包括營辦商的財務可行性，而現時渡輪營運成本一般相對較高，故需作小心考慮，例如長遠而言是否有足夠及穩定的乘客量支持渡輪的日常運作，否則航線或未能長遠可持續地健康發展，亦會對票價構成壓力，及影響對乘客的服務。

198. 徐生雄議員詢問署方有關加開的班次是否是與渡輪營辦商議定的班次，他質疑渡輪營辦商並非逢假日都增加班次，而是按實際客量需求，決定增加班次。

199. 李嘉豪議員表示在平日繁忙時段需加開班次疏導乘客，正好反映居民選擇乘客渡輪通勤上班，以及對航線有一定需求。除需加強渡輪服務外，他希望開辦其他新航線，以便為東涌居民增加交通工具選擇。署方表示需視乎渡輪的盈利，但事實上有不少渡輪航線不能賺取盈利，需靠政府提供補貼。他詢問署方是否需補貼渡輪營辦商而不開辦有關航線。他認為政府有責任為市民提供足夠及各種適切的公共交通服務，尤其渡輪服務，大嶼山在離島區，即使將有新路連接市區，他仍希望政府會考慮加強渡輪服務。

200. 主席提出意見如下：

- (a) 他表示署方需注意東涌人口增長情況，並指出東涌北第 99、第 100、第 103 及第 109 區將於 2026 年建成，會有近五萬人入伙，惟現時東涌綫的載客率已超過九成，發展空間有限，詢問署方如何應付 2029 年東涌西及東涌北發展趨勢所帶來近 14 萬的新增人口。若東涌綫延綫工程延誤，未能於 2029 年順利通車，需於 2030 年才能提供服務，2026 年至 2030 年四年間便會出現真空期，屆時港鐵服務會超出負荷。
- (b) 有關開辦新航線，他表示運輸署應先優化碼頭接駁其他交通系統及推出東涌往尖沙咀、中環及青衣等航線以吸引渡輪營辦商營辦。他表示 2029 年至 2035 年，東涌新市鎮擴展計劃將增加近 15 萬人口，連同機場及大灣區的旅客，現時建設將無法趕及未來人口的發展需要，因此須增設渡輪航線應付需求。

201. 李偉勳先生綜合回應如下：

- (a) 他表示除現時服務詳情表上的固定班次外，渡輪營辦商

亦可按其營辦情況及因應乘客需求加強服務。事實上，除常規船隻外，現時營辦商亦可在資源許可的情況下調配其他可用的備用船隻，靈活加開班次。

(b) 他表示現時特別協助措施已涵蓋離島渡輪航線，為使政府公帑能用得其所，因此無法為每條航線均提供補貼。而現時政府為離島渡輪航線提供特別協助措施，皆因這些地區除了渡輪服務外，基本上並無其他公共交通工具可供選擇，或其跨區公共交通服務十分有限或迂迴。如剛才提及，東涌現時的公共交通運輸網絡完善，不但有鐵路服務，亦有不同的巴士路線，往來香港島、九龍及新界多區。署方會繼續留意運輸業界的營運情況，並會繼續與業界保持聯繫，在可行範圍內盡量提供協助措施。

(c) 有關開辦新航線，他表示署方已備悉有關意見及建議。

202. 主席建議在交運會工作小組會議上繼續跟進這項議題，並建議屆時邀請土木工程拓展署及運房局代表出席會議。他請秘書處通知有關工作小組會議安排。

(陳連偉議員約於下午 5 時 10 分離席。)

XV. 有關東薈城電單車泊位的提問 (文件 T&TC 52/2020 號)

203. 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。運輸署及東薈城管理公司的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

204. 方龍飛議員簡介提問。

205. 許淑儀女士簡介運輸署的書面回覆內容。

206. 方龍飛議員表示少數族裔一直屬於弱勢社羣，他們在疫情下仍積極工作謀生，相關外賣速遞員並非要求政府資助或增設長期電單車泊位，只是希望有位置短暫停泊電單車。他表示現時外賣速遞員經常被迫違泊而收到警方告票，罰款高達 320 元，實難以負

擔。他指現時美東街迴旋處儼如東堤灣畔住客的私家路，經常有私家車違泊，但卻不容許外賣速遞電單車短暫停泊，詢問運輸署能否將美東街迴旋處部分位置劃作臨時短暫電單車泊位。另外，他發現東薈城巴士站附近位置經常空置，而東薈城管理公司指該處不屬其管理範圍，因此他希望運輸署將該處的部分位置劃作臨時電單車泊位。他表示雖然富東邨附近設有電單車停泊處，但只有數個泊位，並經常有十多輛電單車停泊，而在泊位外的位置停泊即屬違泊，外賣速遞員難以找到合法泊位，因此他建議運輸署在東薈城附近設置電單車泊位以解燃眉之急。

207. 容詠嫦議員表示運輸署的回覆不切合現實。她認為在現時疫症下的非常時期，應採取非常的方法應對問題。她指運輸署只回應會物色適當位置，並無提出實質建議，而委員則已提出巴士總站附近位置、美東街迴旋處及屋邨範圍內均有空位可劃作電單車停泊位。為推動經濟發展及促進就業，運輸署應盡快物色合適位置，包括在停車場或屋邨內增設電單車泊位供外賣速遞員使用，而停泊電單車需佔用的空間不多，停泊時間亦短。她希望運輸署就物色合適位置作電單車泊位的工作設定期限。

208. 黃漢權議員指很多少數族裔人士均希望自力更生，但運輸署連這麼小的事亦未能協助他們，而方龍飛議員亦已多次在不同會議上提出有關事宜，署方應積極跟進。他指署方經常引用偏離現實情況的規劃準則，未能切合實際需要。他建議署方與方龍飛議員到現場視察，研究可增設電單車泊位的位置，而非只引用規劃準則作為回應。他以大嶼南興建多層停車場為例，批評運輸署經常以人口不足作為借口而不提供足夠泊車位，導致泊車位不足及違泊等問題。他促請運輸署制定具前瞻性的措施，以減少市民的不滿。

209. 李嘉豪議員表示東涌市中心可供合法上落貨的位置不多，加上慶東街迴旋處現正進行改善工程，進一步收窄路面空間及加劇道路擠塞情況。雖然慶東街設有合法電單車泊位，但經常爆滿，外賣速遞員只能在其他地方違泊，因此運輸署應劃出位置供外賣電單車暫時停泊。他認為除東涌市中心外，運輸署亦需審視整個東涌區的電單車泊位是否足夠，若只依照規劃準則辦事，難以解決問題，只會浪費時間。

210. 徐生雄議員提出意見如下：

- (a) 他表示運輸署應與東薈城管理公司及警方商討有關問題。他指很多市民因疫情而未能外出用餐，促進外賣速

遞行業興起，既然政府鼓勵市民減少外出用餐，便應配合外賣行業的發展及市民的日常生活需要。現時不少地方均被劃為禁區，迫使外賣速遞員違泊而收到警方告票，對生計造成很大打擊，他認為警方在執法時可作彈性處理，並應劃出位置供外賣速遞員送餐時停泊電單車。

- (b) 他擔心道路上未必有空間可劃作電單車泊位，而新劃的電單車泊位亦可能會有其他電單車長期停泊，難以確保外賣速遞員有泊位可用。他指東薈城有不少閒置車位，認為運輸署可與東薈城管理公司商討，將部分私家車泊位預留給外賣速遞員使用。他指出東薈城內有很多餐廳商戶，故提供位置供外賣速遞員停泊以取餐及送餐實屬合理，正如商場外設有的士上落客位置一樣，只要不阻塞交通，此舉對東薈城內的餐廳及外賣速遞員均有益處。

211. 主席表示早前亦接獲同一少數族裔團體有關電單車泊位的求助，他就此去信東薈城管理公司，但該公司基於商業考慮而不接受他們的建議，因此他在會上提出這項議題，請運輸署協助解決。他指出制定規劃準則時並沒有疫情，但現時因疫情關係，很多人從事外賣速遞行業，而不少新建的大廈亦已設有電單車泊位，以配合新興的外賣行業發展。他希望邀請東涌區議員一同實地視察，物色臨時電單車泊位位置，以應付短期需要，長期而言則需劃出電單車泊位，否則會影響少數族裔速遞員的生計。另外，他表示東涌區電單車泊位短缺的問題亦需解決。

212. 許淑儀女士表示，所有車輛包括電單車在內的泊車位，應盡量設置在道路以外的地方，以善用有限的路面空間供其他道路使用者及車輛使用。署方鼓勵市民使用附近物業或公共停車場的電單車泊位。署方曾探討委員提出的建議方案，但發現會阻礙交通，因此不建議在有關位置增設電單車停車位。署方亦曾派員在晚上及晚膳時間觀察車輛違泊情況及停車場使用情況，認為區內停車場仍有空間供電單車停泊。署方備悉委員對電單車泊位需求的關注，會在假日的日間再次檢視電單車泊位的使用率，以了解需求情況，如有需要會在不影響交通暢順和其他道路使用者的前提下盡量提供電單車泊位。

213. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他表示除少數族裔外，亦有本地外賣速遞員反映有關問題。他曾兩次接觸東薈城管理公司以期商討有關問題，但均遭到拒絕。他表示外賣速遞員每次送餐只賺取數十元，如需支付十多元的泊車費，既不合情亦不合理。他不滿運輸署以規劃準則回應問題，並詢問署方在收到提問後，有否着手物色合適位置設置電單車停泊位。
- (b) 他指外賣速遞員過往會在東涌纜車站的電梯底位置停泊電單車，但該處早前被警方圍封及設置鎖車警告牌，令他們不敢再於該處停泊而需在其他地方違泊。他指政府部門有責任解決民生問題，並重申外賣電單車只會短暫停泊，而且電單車上印有外賣公司名稱，易於識別，促請運輸署在短期內增設臨時電單車停泊位，解決外賣速遞員面臨的困難。

214. 容詠嫦議員希望運輸署、警方、商戶及東薈城管理公司協力幫助外賣速遞員。她指商戶注重收益，而顧客希望盡快取得外賣，故外賣速遞員基於多勞多得的原則，只會短暫停留，不會長期霸佔電單車泊位。她促請各方即時採取措施幫助外賣速遞員，從而亦可促進經濟。

215. 主席建議東涌區議員、運輸署及東薈城管理公司進行實地視察，以物色可作為臨時電單車泊位的位置，例如東薈城後方的荒廢單車泊位。

216. 曾秀好議員表示，除東薈城對出的長期荒廢單車泊位外，附近天橋底亦有不少空間可作為臨時電單車停泊位，建議在實地視察時多視察幾個地點以物色合適位置。

217. 主席表示會安排委員進行實地視察，以期解決有關問題。

XVI. 有關於東涌增設路旁電單車泊位的提問 (文件 T&TC 61/2020 號)

218. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師/離島 2 許淑儀女士及離島地政處(地政處)行政助理/地政曾偉文先生。路政署、運輸署及地政處的書面回覆已於會前送交各委員參閱。

219. 李嘉豪議員簡介提問內容。他表示運輸署的書面回覆指，

在建議位置直接加設電單車泊車位會影響行人，故詢問署方電單車泊位選址準則為何，並希望安排委員及相關部門一同實地視察，以物色合適位置設置電單車泊位。他表示委員已多次在交通及運輸委員會會議上提出有關電單車泊位的問題，例如有廢棄電單車霸佔電單車泊位、泊位不足，以及外賣員在工作期間沒有泊位停泊電單車等。他指出相關問題由年初持續至今，認為急需商討解決方法。

220. 方龍飛議員提出意見如下：

- (a) 他指提問附圖顯示電單車違泊，詢問警方有否安排警員每日到場執法及鎖車。他指電單車使用者會避免把電單車停泊在鎖車地點，而現時電單車泊位位置分散，顯示社區管理不善。
- (b) 他指建議位置旁邊的綠化地帶位於天橋下方，沒有陽光照射，質疑政府部門為何在該處進行綠化，並指該處的植物經常枯萎，即使有些植物品種無需依靠陽光生長，他亦不贊成把相關位置用作綠化用途。他建議把有關位置改為電單車停泊處，以應付居民需求，認為無需執着於按《香港規劃標準與準則》提供所需數量的泊車位，並以銅鑼灣鵝頸橋為例，表示已有社福機構在橋下設置分部。

221. 許淑儀女士表示，委員建議的位置鄰近行人過路處，若在該位置直接加設電單車泊車位會影響行人視線，因此有關位置並不適合直接用作電單車泊車位的用途。至於將相關綠化地帶改為電單車泊車位，會影響行人路的連貫性，因此亦不建議採用有關方案。署方在收到委員的提問後，視察文東路一帶停車場的使用率，並留意到仍有空間可供電單車停泊。本署會繼續留意區內電單車泊車位的需求，並在需要及可行的情況下物色適當位置增設路旁電單車泊車位。

222. 曾偉文先生表示，地政處已提供書面回覆，他暫時沒有補充。

223. 李嘉豪議員提出意見如下：

- (a) 運輸署指文東路附近位置仍有空間供電單車停泊，他對有關說法表示失望，並指已多次提出文東路兩旁的電單車泊位有多輛廢棄電單車停泊，而文東路後端近迎東邨

花槽位置亦有不少電單車停泊，故對署方表示仍有停泊空間表示質疑。

- (b) 他表示雖然駕駛者可使用附近的收費停車場(例如私人屋苑及東薈城的停車場)，惟現時討論的重點是政府提供的泊車位，相關部門不應把政府的責任推卸給私營機構，並認為即使私營機構提供泊車位，政府亦應需承擔責任處理問題。他促請政府認真研究方法解決泊位不足的問題，包括文東路、東涌市中心及逸東邨等位置。

224. 主席建議前往美東街迴旋處、文東路及怡東路天橋下方實地視察，以物色合適位置加設電單車泊位。

XVII. 有關愉景灣出租車輛服務的提問 (文件 T&TC 62/2020 號)

225. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：愉景灣交通服務有限公司(交通公司)交通運輸高級經理曾啟亮先生。

226. 容詠嫦議員簡介提問內容。

227. 曾啟亮先生回應如下：

- (a) 交通公司在2017年推出流動應用程式，並曾根據居民意見多次進行提升，居民除可透過應用程式預約出租車，亦可瀏覽愉景灣交通服務的資訊。近日有部分居民反映出租車服務所需的預約時間較長，交通公司與應用程式供應商研究後，相信原因是較大量居民於高峰期使用出租車，而預約配額有限，故導致相關情況出現。有關的居民可考慮把預約服務時間略為提早及推遲，以便較容易成功預約車輛。交通公司會與程式供應商密切留意有關情況，並研究能否在額滿時提醒使用者更改預約時間。
- (b) 有關提供資訊(例如巴士資訊)方面，交通公司正與程式供應商研究透過應用程式發放訊息時，提醒使用者手動更新程式，以取得最新資訊。
- (c) 有關司機短缺問題，他表示前線人手短缺是整個交通運

輸行業長久以來面對的問題，加上愉景灣的營運環境獨特，交通公司在聘請司機時遇到一定困難，例如愉景灣外籍居民較多，故聘用的出租車司機需具備一定程度的英語溝通能力，而且新入職的司機需較長時間培訓及適應環境，即使司機有駕駛經驗，亦需接受培訓以熟悉區內道路、屋邨環境，以及每個門牌的位置。交通公司亦會指導司機在兩、三名居民需同時使用出租車時，如何安排路線接載居民。他指有部分新入職司機因未能適應環境而很快離職，而交通公司亦正檢討司機的聘用條件，以期提高在人力市場上的競爭力，從而聘請更多司機以加強出租車服務。

228. 容詠嫦議員提出意見如下：

- (a) 她表示有關問題由應用程式啓用至今一直存在，並非只因高峰期才令居民未能預約出租車。她指部分居民會攜帶行李在夜間乘坐的士至愉景北，再轉乘出租車往愉景南，如未能成功預約，或需等候數小時。她批評夜間只有一輛出租車提供服務，故居民難以成功預約，以致需由愉景北步行一個多小時返回愉景南。據她所知，有部分出租車司機會躲在某處休息，建議交通公司派員四處巡查，以監察前線司機的服務。她指三年來多次在乘客聯絡小組會議上提出此問題，惟一直未獲改善，希望交通公司積極處理。
- (b) 有關司機短缺問題，她指現時本港失業率高企，很多市民失業而需尋找工作，而愉景灣亦有不少需尋找新工作的外籍居民，儘管他們或不懂粵語，但懂得英文及熟悉愉景灣環境，因此交通公司可考慮招聘愉景灣居民作為司機。她詢問能否在愉景灣張貼招聘廣告，讓愉景灣的待業居民知悉如何申請相關職位。她認為出租車服務有利可圖，值得交通公司投放更多資源。

229. 曾啟亮先生指交通公司一直與程式供應商檢討應用程式的運作。他表示預約出租車與預約的士不同，如乘客為輪椅使用者，出租車司機便需預備可安放輪椅的車輛。此外，晚上為出租車服務的高峰期，部分居民會在深夜乘坐的士到愉景灣再轉乘出租車，故預約出租車的居民較多，交通公司正研究如何改善相關情況。聘請司機方面，交通公司已盡量增聘人手，並會考慮容詠嫦議員的建議。

230. 主席提出意見如下：

- (a) 他質疑是否由於愉景灣出租車服務為獨市生意，沒有其他競爭者，導致問題三年來仍未解決。他認為如此待客之道不能接受，更會為愉景灣的形象帶來負面影響。
- (b) 招聘司機方面，他未知招聘廣告是否有英文版本，並指適逢最近有飛機師被裁員而需尋找新工作，認為聘用前飛機師作為出租車司機，可有助提升交通公司的形象。他希望交通公司注重公司形象，不要因經營獨市生意而忽視服務質素。

231. 曾啟亮先生表示備悉及會考慮主席的意見。

XIX. 工作小組報告
交通及運輸委員會工作小組

232. 主席表示，有關工作小組報告已置於席上，供委員參閱。

233. 委員備悉及通過上述工作小組報告。

234. 主席表示，「2020-2021 年度離島區交通安全宣傳計劃」詳情載於文件，供委員參閱。

235. 委員備悉及通過上述活動計劃和撥款建議。

XX. 其他事項
路政署小型交通改善項目及施工時間表

236. 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 11 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。

237. 李嘉豪議員表示，第 1 項工程(工程編號：IS/18/01877)所在位置的一側經常有車輛停泊，另一側現又設有水馬圍封地盤，令行

車路收窄，駛經慶東街的大型車輛(如邨巴及酒店穿梭巴士)難以轉彎。他已聯絡警方要求加強執法，惟警方無法派員 24 小時駐守，因此詢問路政署有否其他方法協助改善問題。

238. 鄧加月女士表示，相關地盤位於兩個花槽中間，該處現有兩條行車線，其中一條多時因工程而被佔用，但會保留最少一條行車線以供車輛行駛。路政署備悉委員的意見，會盡量將水馬內移，讓車輛有更多空間行駛。

239. 李嘉豪議員表示，從相片可見，該位置的一側有兩行車輛停泊，有時更有三行，另一邊則有水馬，令車身較長的車輛難以轉彎，促請署方協助跟進。

240. 鄧加月女士表示署方會隨即跟進。

241. 主席建議在繁忙時段通知警方協助疏導停泊的車輛，以免司機因爭路發生磨擦。

242. 鄧加月女士表示署方會通知警方協助疏導車輛。

(會後註：路政署於會後已安排把水馬內移，並已通知警方協助於繁忙時段疏導車輛。)

XXI. 下次會議日期

243. 議事完畢，會議在下午 5 時 58 分結束。下次會議訂於 2021 年 1 月 18 日(星期一)上午 10 時 30 分舉行。

-完-