定　稿

離島區議會交通運輸委員會會議紀錄

日期：2024 年 10 月 14 日(星期一)
時間：下午 2 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
黃秋萍女士, MH

副主席
葉培基先生

議員
何紹基先生
何進輝先生
余漢坤先生, MH, JP
吳文傑先生
周元谷先生
周玉堂先生, SBS, MH
許振隆先生, MH
郭慧文女士
温揚堅先生
黃文漢先生, MH
劉展鵬先生
劉淑嫻女士
劉舜婷女士
羅成煥先生

增選委員
曾昭浴先生

應邀出席者

羅家勤先生	運輸署 總運輸主任／渡輪策劃
吳慧心女士	愉景灣航運服務有限公司 交通運輸助理總經理
曾啟亮先生	愉景灣航運服務有限公司 交通運輸高級執行經理

列席者

莫望塵先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)
譚潔怡女士	地政總署 行政助理／地政(離島地政處)
盧詩欣女士	路政署 工程師／離島(2)
陸卓文先生	運輸署 高級運輸主任／離島 2
黃睿謙先生	運輸署 工程師／離島 1
李立民先生	運輸署 工程師／離島 2

秘書

張凱棻女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)3

～～～

號)已置於席上，供各委員參閱。運輸署已於 6 月 11 日及 8 月 13 日的交運會會議上，向委員闡述就達東路交通擠塞問題制定的短、中、長期改善措施，而有關措施亦得到委員支持。她歡迎出席參與討論的嘉賓：運輸署工程師／離島 2 李立民先生及路政署工程師／離島(2)盧詩欣女士。她請部門代表簡介有關達東路擴闊工程的最新進展。

4. 李立民先生 表示由於香港機場管理局(機管局)的「機場東涌專道」項目工程與東薈城停車場對出一段達東路路段的擴闊工程的施工位置重疊，因此路政署會與機管局協調相關工程的施行細節及施工時間。

5. 盧詩欣女士 表示達東路擴闊工程單獨而言需時約三年半，但由於機管局將於 2025 年在相同地點開展「機場東涌專道」項目工程，因此前者的施工期預計需作相應調整。署方現正與機管局協調兩項工程的施工細節和安排，希望在機管局施工期間同時進行擴闊達東路的部分工序，以期盡快完成有關工程。

6. 委員 詢問達東路擴闊工程所涉及路段的長度及闊度，以及工程會否增設行車線或出口。委員認為如果只在該部分路段增設行車線，只有助解決東薈城停車場對出路段的交通擠塞問題，無助紓緩達東路的整體交通擠塞情況。

7. 李立民先生 回應指達東路的擴闊工程主要是將相關巴士站前方的一段行人路改為行車線，目的主要是處理車輛在達東路等候進入東薈城停車場而引致的交通擠塞。至於達東路的整體交通擠塞情況，署方會繼續研究進一步的解決方案。另外，他將於會後向相關委員提供達東路擴闊工程所涉及路段的長度及闊度。

8. 主席 感謝部門積極跟進上述事宜。

III. 「單車(包括電動單車)的使用及停泊問題」的跟進工作

9. 主席 表示在 2024 年 5 月 6 日的區議會會議上，區議會主席把「單車(包括電動單車)的使用及停泊問題」交由交運會跟進，而相關文件(離島區議會文件第 25／2024 號)已置於席上供各委員參閱。承接 4 月 15 日、6 月 11 日及 8 月 13 日的交運會會議上討論了有關

榕樹灣公眾碼頭改善工程期間的單車停泊問題，她已於本年 9 月 5 日再次和有關部門前往榕樹灣公眾碼頭一帶進行實地視察，並探討她建議在永久步橋進一步增加單車泊位的方案。

10. 主席 歡迎出席參與討論的嘉賓：運輸署工程師／離島(1)黃睿謙先生，並請他簡介在永久步橋進一步增加單車泊位的方案及最新進展。

11. 黃睿謙先生 表示運輸署已因應主席和委員會的意見，再次檢視現時在榕樹灣的單車泊位需求，並建議擴展永久步橋上原有的單車停泊區，以及在永久步橋的北面新增單車停泊區。預計在 2026 年完工後，該步橋上的單車泊位數量，將會由工程展開前的約 100 個，增加超過一倍至約 210 個。換言之，連同現時南丫島北段公共圖書館對出的單車停泊處的 300 個單車泊位，將來榕樹灣一帶會有約 500 個單車泊位。署方會與土木工程拓展署進一步深化建議方案，並爭取早日完成有關工程。

12. 主席 感謝有關部門積極跟進上述事宜，以回應區內對於榕樹灣公眾碼頭一帶單車泊位的需求。

13. 主席 請離島民政事務處(民政處)離島民政事務助理專員(1)分享有關梅窩碼頭一帶單車停泊問題的跟進工作。

14. 莫望塵先生 表示民政處已就梅窩改善工程期間梅窩碼頭一帶的單車停泊問題與有關部門進行商討，並與負責上述改善工程及現正管理梅窩碼頭一帶的土拓署的有關組別，分享了委員會及土拓署另一組別連同其他部門處理榕樹灣碼頭單車停泊問題的經驗。署方已就相關範圍內的單車使用及停泊事宜提交書面回覆，該回覆已於會前送交各委員參閱。另外，他得悉地政總署已向土拓署表示，原則上同意適當地將相關法例所賦予的執法權力授權予土拓署行使，以便土拓署視乎實際情況和需要適當地清理後者管轄範圍內的違泊單車。

15. 委員 表示留意到相關部門於九月底曾在梅窩碼頭進行單車清理行動，在行動後單車違泊問題有即時改善，然而其後有故態復萌的跡象。大部分梅窩居民以單車代步，當中部分人或因貪圖方便而將單車停泊在靠近碼頭出入口的位置，有機會阻塞行人通道。委員建議相關部門應考慮對該地的違泊單車採取更積極的行動；另外亦建議由主

席帶領交運會並聯同香港警務處，在較多居民停泊單車的高峰時段，前往現場派發載有正確停泊單車資訊的宣傳單張，主席同意並請秘書處協助安排合適日子前往派發單張。

(會後註：主席帶領委員聯同梅窩鄉事委員會、土拓署及警方於本年11月21日在梅窩碼頭派發宣傳單張。)

16. 莫望塵先生請秘書處於會後將委員的意見轉交土拓署考慮及跟進；他表示得悉土拓署將因應工程需要，初步預計於本年十一月進一步封閉碼頭的部分區域，並會涉及改道，他請秘書處邀請土拓署提供更多相關資料。

(會後註：土拓署表示，根據梅窩改善工程第二期第二階段現時的工程進度，預計於明年一月會變更碼頭一帶的圍封範圍，包括啓用新建巴士站及圍封現有巴士站，臨時通道亦會相應更改。)

17. 委員提出意見如下：

(a) 留意到土拓署已參考了該署在榕樹灣公眾碼頭處理單車的經驗，在梅窩碼頭的行人通道髹上黃格以作警示，但仍有居民將單車違泊在黃格區域內，認為署方應考慮以更清晰的方法標示禁止停泊單車的區域，以及加強清理違泊單車(尤其於繁忙時段)，例如派駐人員在現場將阻礙行人通道的單車移走。

(會後註：土拓署表示現時已派員定期巡視梅窩碼頭，亦會按需要將阻礙行人通道的單車搬移，確保行人通道的暢通。)

(b) 土拓署作為工程部門，對清理單車未必有足夠經驗，建議其他相關部門聯同土拓署進行數次聯合行動清理違泊單車，以協助土拓署累積經驗，其後再交由土拓署負責。

(c) 建議土拓署可配合宣傳教育勸諭居民避免違泊單車阻礙行人通道。

(會後註：土拓署已於早上繁忙時段進行了多次宣傳活動

和派發傳單，並在相關工程項目的網站發佈資訊，亦與梅窩鄉事委員會合作，通過其社交媒體專頁發放宣傳告示，以勸諭居民不應於碼頭違泊，並鼓勵居民使用南面海濱的臨時單車停泊處。)

(d) 建議土拓署及相關部門(如適用)將清理違泊單車的行動配合署方預計會實施的封閉碼頭部分區域及改道的安排，從而改變居民現時的違泊單車習慣。

(會後註：2023 年內共有 4 次清理違泊單車的聯合行動，由離島地政處、食物環境衞生署、警方，以及民政處與土拓署一同進行並覆蓋梅窩碼頭範圍，而 2024 年間亦有 1 次相關行動；當中最近期的 2 次行動，皆已交由土拓署牽頭進行，以確保土拓署掌握有關行動的做法和經驗。及後，離島地政處表示由於該地早已交由土拓署管理，因此日後的清理單車行動應按照相關原則由土拓署負責，離島地政處原則上同意如有需要可適當地將相關法例所賦予的執法權力授權予土拓署行使。)

18. 莫望塵先生 請秘書處於會後向相關部門轉達委員的建議，並安排土拓署和其他部門與委員會及民政處一同進行實地視察。

(會後註：秘書處已安排委員會聯同民政處代表與土拓署、離島地政處、運輸署，以及警方於 11 月 21 日在梅窩碼頭進行實地視察。)

IV. 跟進事項

有關提供「中環—愉景灣」持牌渡輪服務票價優惠的提問

19. 主席 歡迎出席的嘉賓：運輸署總運輸主任／渡輪策劃羅家勤先生；以及愉景灣航運服務有限公司(愉景灣航運)交通運輸助理總經理吳慧心女士及交通運輸高級執行經理曾啟亮先生。委員曾於本年 8 月 13 日的會議討論題述事宜，她請愉景灣航運代表講解提供「中環—愉景灣」持牌渡輪服務票價優惠的最新進展。

20. 曾啟亮先生 表示愉景灣航運已積極研究委員的建議。就提供多程票價優惠方面，愉景灣航運基於八達通系統及資源的限制，目前

未能提供多程票價優惠，但正積極考慮於指定節日及假日的指定時段向社會上有需要關愛的社羣(不論是否愉景灣居民)提供優惠，並會盡快公布優惠詳情。

21. 委員 提出意見如下：

(a) 以已登記八達通卡繳付「中環—愉景灣」渡輪的單程票價加幅為 4.7 元，達 14%，渡輪服務加價令愉景灣居民的生活百上加斤。因此委員於上次會議時建議愉景灣航運為經常乘搭相關渡輪的愉景灣居民提供多程票價優惠，以減輕居民的經濟負擔，而非只是在指定節日及時段向社會上有需要關愛的一般市民提供優惠或以優惠吸引並非愉景灣居民的人士前往愉景灣消費。

(b) 委員表示現今科技發達，愉景灣航運所述基於八達通系統限制，而無法提供委員於上次會議時建議每乘搭十八程可免費乘搭兩程的優惠，其理由欠缺說服力。

(c) 委員質疑為何其他兩間經營離島渡輪服務的渡輪公司能為相關居民提供多程票價優惠，但愉景灣航運卻無法提供；並表示如果愉景灣航運無法透過八達通提供上述優惠，可以利用其他票務方式提供優惠。

(d) 委員表示明白渡輪公司的營運艱難，亦對愉景灣航運申請加價表示理解。據了解，愉景灣航運的母公司香港興業國際集團有限公司(香港興業)最大的盈利來自地產相關的業務，而經營渡輪公司只是輔助業務。委員認為愉景灣航運盈利的多少並不會為香港興業構成很大的壓力。另外，愉景灣居民主要依靠渡輪來往愉景灣及市中心，委員希望香港興業能盡企業社會責任，向所有愉景灣居民提供多程票價優惠以作回饋。

(e) 委員並不反對愉景灣航運向非愉景灣居民提供優惠，以吸引區外居民前往愉景灣消費，但重申希望愉景灣航運為經常乘搭「中環—愉景灣」渡輪的愉景灣居民提供多程票價優惠。

(f) 愉景灣航運的新票價已於本年 8 月 11 日起實施，但直至是次會議仍未落實相關優惠，而且亦沒有正面回應委員建議的優惠方案。

(g) 委員認為就技術而言，透過八達通在指定節日及時段向指定的羣組提供優惠，相比向所有愉景灣居民提供多程票價優惠更困難。委員希望愉景灣航運詳細解釋有關的技術困難。

(h) 委員表示其他公共交通營辦商(例如香港鐵路有限公司及其他巴士公司)以往在加價後會隨即推出相關優惠措施以回饋乘客。委員認為愉景灣航運應解決技術上的限制。

(i) 委員認為愉景灣航運的載客量未達至 100%。如果愉景灣航運向居民提供多程票價優惠或即日回程折扣優惠，除了能減低居民的交通開支外，亦能鼓勵居民乘搭渡輪以增加收入，是雙贏的方案。

(j) 委員建議愉景灣航運參考在坪洲提供渡輪服務的公司的做法，推出專門的月票卡，以向愉景灣居民提供多程票價優惠。

(k) 委員認為部分愉景灣居民因無法負擔加價後的交通開支而搬離愉景灣，建議愉景灣航運在愉景灣舉辦不同活動，以吸引遊客前往消費，從而增加收入及減輕公司的財政壓力。

22. 曾啟亮先生 綜合回應如下：

(a) 愉景灣航運已積極研究提供多程票價優惠的可行性，由於愉景灣航運的八達通系統未能記錄乘客曾乘搭有關航線的次數，如要增加這項功能，愉景灣航運須向八達通有限公司租用八達通卡內的儲存空間，但租用該儲存空間所費不菲，加上必需修改愉景灣航運現有的八達通程式方可實施。

(b) 雖然愉景灣航運沒有提供月票，但大部分愉景灣居民已向愉景灣航運登記其八達通卡，愉景灣居民如使用已登記的八達通卡付費，票價是正價約七成。愉景灣航運明白居民須經常出行，因此於幾年前已開始為居民提供上述優惠。儘管如此，愉景灣航運仍會積極考慮進一步提供其他優惠。

23. 吳慧心女士 回應如下：

(a) 至於委員詢問為何其他渡輪公司能提供多程票價優惠而愉景灣航運卻不能提供相關優惠，她表示不同公司的營運方針、成本結構、收費模式、系統設計、加價幅度及周期、從政府獲得的各項補貼金額等因素均有所不同。另外，愉景灣與其他離島其中一個不同之處在於愉景灣設有陸路及水路交通。

(b) 香港興業旗下的每間子公司(包括愉景灣航運)均有獨立帳目，愉景灣航運亦一直有配合母公司的指引向居民及社會履行企業公民責任。

(c) 至於加幅方面，愉景灣居民的票價加幅比區外乘客的票價加幅為低。雖然愉景灣航運經營「中環—愉景灣」持牌渡輪服務並非有盈利的業務，但仍會盡力為乘客提供優惠。

(d) 基於技術及資源投放的考量，提供多程票價優惠對愉景灣航運而言並不是一個可行的方案，而愉景灣航運已積極考慮提供其他優惠方案，即是於指定節日及假日的指定時段向社會上有需要關愛的社羣提供優惠。

24. 羅家勤先生 表示運輸署已於上次會議後與愉景灣航運商討委員建議的優惠方案，當中包括研究紓緩愉景灣居民交通開支壓力的方案的可行性。就愉景灣航運透過提供票務優惠向社會表達關愛共融的訊息，他認同有關理念，並對愉景灣航運提出的優惠方案表示尊重。

25. 主席 提出意見如下：

(a) 據她了解，「中環—愉景灣」持牌渡輪服務加價 14%的幅度相對其他離島渡輪服務的票價加幅為高。

(b) 她建議愉景灣航運考慮透過其他電子支付工具(例如支付寶)或月票方式提供多程票價優惠，以紓緩愉景灣居民交通開支的壓力。

(c) 上次會議至今相距已有兩個月，雖然愉景灣航運稱會向社會上有需要關愛的社羣提供優惠，但至今仍未落實優惠的詳情(包括受惠的社羣為何)。

(d) 她詢問愉景灣航運的航班載客率。

26. 曾啟亮先生 表示愉景灣航運的渡輪最高載客量為 500 人，航班於早上及晚上的繁忙時段載客率較高，而於疫情後的整體載客率平均約 50%。

27. 委員 提出意見如下：

(a) 委員重申並不反對愉景灣航運於指定節日及假日的指定時段向社會上有需要關愛的社羣提供優惠，而委員於上次會議提出有關優惠措施的建議是針對經常乘搭相關渡輪的愉景灣居民，希望愉景灣航運提供多程票價優惠。委員認為愉景灣航運沒有正面回應委員的建議。

(b) 愉景灣航運於上次會議時提到乘客可使用 T 卡支付船費，二十程所需的費用為正價船費的約 80%，即代表愉景灣航運有方法記錄乘客的乘搭次數。

28. 曾啟亮先生 表示會詳細考慮委員提出的建議。

(會後註：經詳細考慮及平衡各方意見後，愉景灣航運決定由 2024 年 11 月 23 日至 2025 年 1 月 1 日期間，每逢星期六、日、公眾假期及聖誕前夕，為乘坐早上 11 時 30 分由中環往愉景灣航班的所有乘客提供免費渡輪服務。)

V. 有關檢討大嶼山道路設計及緊急交通應變措施的提問

29. 主席 請與會者參閱交通運輸委員會文件第 44／2024 號。

30. 主席 歡迎出席回應提問的嘉賓：運輸署工程師／離島(1)黃睿謙先生。

31. 何紹基議員 簡介提問內容。

32. 黃睿謙先生 回應如下：

(a) 運輸署設有每日 24 小時運作的緊急事故交通協調中心(「協調中心」)。當有突發事故(例如嚴重交通運輸事故、暴雨或熱帶氣旋)發生，協調中心會就特別交通及運輸安排與各公共運輸營辦商聯絡，以及向市民發放最新交通資訊，並協調不同政府部門及公共運輸營辦商採取相關行動，以確保交通暢順。

(b) 協調中心在處理突發事故時會密切監察各區的交通狀況，並透過傳媒、署方網頁及「香港出行易」流動應用程式向公眾發放有關緊急交通及公共運輸服務安排的資訊。此外，協調中心亦會與各公共運輸營辦商及相關政府部門(例如警方及路政署)協調，務求盡快恢復受影響的公共運輸服務。同時，協調中心會提醒各公共運輸營辦商應透過不同渠道，例如網站及流動應用程式等，向受影響乘客發放詳細及準確的資訊。

(c) 至於本年 9 月 15 日下午在羌山道發生的致命交通意外，根據警方的調查報告，意外成因與單車失控有關。政府十分重視單車安全，並一直密切監察單車安全情況。騎單車人士與其他駕駛人士同樣有權利使用道路，亦同樣須注意路面交通安全，以及遵守交通規則、交通燈號、交通標誌及道路標記。因此，署方目前沒有計劃在東涌道或羌山道訂定禁止騎踏單車區。署方會繼續與道路安全議會及警方緊密合作，透過不同途徑及渠道(例如社交媒體平台、宣傳短片及單張等)進行有關單車安全的宣傳及教育活動，以加強騎單車人士及其他道路使用者的安全意識。

(d) 署方一直密切留意大嶼山道路的使用情況。為改善南大嶼山道路的行車狀況，政府早年已完成東涌道改善工程，而署方自 2007 年起亦聯同路政署在嶼南道及羌山道進行了多項道路改善工程。此外，政府正研究在嶼南道、羌山道及大澳道等道路進行小型改善工程，包括分階段擴闊部分路段及改善行車道路彎位等。署方會繼續密切監察大嶼山南部各道路的使用情況，並在有需要時採取適當措施，使行車更安全暢順。

(e) 就長遠的交通安排，土木工程拓展署(土拓署)已於 2023 年 3 月開展《優化連接南大嶼的道路網絡的可行性研究》，探討在大嶼山的東部及西部改善南北道路接駁的可行性。運輸署一直在研究期間與土拓署保持緊密溝通，提供相關的道路規劃意見及建議。整項研究預計於 2025 年年中完成。

33. 委員 提出意見如下：

(a) 有關交通意外導致大澳對外交通癱瘓三小時，對大澳居民構成不便。過往每當有同類事故發生，大澳居民的出行均受到影響，情況極不理想。

(b) 由於羌山道狹窄而陡斜，而且彎位多，並不適宜騎踏單車，因此委員建議運輸署全面禁止市民在相關路段騎踏單車，或只准許市民於非繁忙時段(例如早上十一時至下午四時)在相關路段騎踏單車。

(c) 據了解，相關部門似乎從未向在行車路上危險使用單車的人士作出票控，因而未能發揮阻嚇作用。此外，由於並非所有騎單車人士均持有駕駛執照，因此他們未必了解相關的交通法例。有見及此，雖然署方指市民有權在行車路上騎踏單車，但委員認為市民在相對危險的路段騎踏單車，對其他道路使用者並不公平。

(d) 委員曾於歷屆的交運會會議上多次討論相關議題，但問題至今仍未解決，因此希望相關部門盡快予以解決。

(e) 委員曾目睹兩至三名騎單車人士以一字排列方式於羌山道上騎踏單車，認為有關行為十分危險，但卻投訴無門。

(f) 提問提及的伯公坳至磡石灣及石壁至羌山道與「兩隧一橋」興建工程有關。委員請秘書處致函土拓署，詢問署方會否於 2025 年第一季公布「兩隧一橋」的研究結果。

(g) 相關部門於過去十多年已進行多項工程，改善了羌山道數十個彎位。然而，據了解，當中一個彎位只擴闊了約八寸，未能有效提升安全系數。因此，委員認為有關工程浪費公帑，而且工程進行期間亦對道路使用者造成不便。

(h) 委員認為署方對車輛的監管較單車多，建議署方設立機制加強對使用單車的監管。另外，現時車輛須持有有效的「大嶼山封閉道路通行許可證」才可進入大嶼山禁區，委員建議署方應一視同仁地要求騎單車人士進入有關禁區前亦須向署方申請上述許可證，從而限制相關路段的單車數量。

(i) 委員認為大嶼山部分道路的狀況並不理想，不少路邊的野草叢生，伸延至行車路，令行車路變得更狹窄，更阻礙司機的視野。另外，部分道路的路面在維修後仍然凹凸不平，影響單車及電單車的平衡，加上部分路段長期有積水，車輛容易打滑，增加交通意外的風險。因此，委員希望相關部門加強日常的道路維修，並擴闊相關道路的彎位。

(j) 委員表示羌山道每月最少發生一至兩宗交通意外，但由於一些個案中沒有人嚴重受傷，而相關人士亦沒有向警方報案，因此相關部門的交通意外數據未能反映真實情況。

(k) 大部分大澳居民均反對任何人在羌山道上(尤其在陡斜的路段)騎踏單車。此外，委員認為相關部門有責任保障道路使用者的安全。

34. <u>黃睿謙先生</u>表示騎單車人士及其他道路使用者均有責任遵守相關規例或規則，而運輸署亦有機制檢視應否把某路段劃為禁止騎踏

單車區。考慮到現時東涌道及羌山道的交通意外數據以及上述致命交通意外的成因，署方認為未有足夠條件支持在相關路段設立禁止騎踏單車區。儘管如此，署方備悉委員的意見，並會重新檢視提升區內道路安全的可行措施。

35. 委員 提出意見如下：

(a) 大帽山於冬天結霜時，部門會基於安全理由封閉大帽山道，禁止車輛出入。委員認為運輸署亦應基於安全理由禁止市民在羌山道騎踏單車。

(b) 詢問署方要發生多少宗交通意外及符合哪些具體條件(如有的話)才足以支持在相關路段設立禁止騎踏單車區。

(c) 以車輛為例，車輛登記車牌不但有助市民(包括騎單車人士)向相關部門投訴違規車輛，亦方便部門根據車牌聯絡車主，甚至票控違法司機。然而，由於單車沒有發牌或登記制度，市民(包括駕駛人士)難以向相關部門投訴違規的騎單車人士，以致無法向他們作出票控。委員認為部門對單車使用的監管不足，並建議署方考慮引入單車登記制度，以加強對單車使用的監管。委員亦認為引入單車登記制度有助提升騎單車人士遵守交通規則的意識。

36. 黃睿謙先生 表示運輸署並沒有就設立禁止騎踏單車區訂定交通意外宗數的要求，但會審視一籃子因素(包括地形環境、交通流量、行車速度、意外風險及意外成因)。他重申署方備悉委員的意見，並會重新檢視提升區內道路安全的可行措施。

37. 主席 請秘書處致函土拓署，詢問上述有關「兩隧一橋」的事宜。

(會後註 ：秘書處於本年 11 月 21 日將土拓署的回覆信轉交委員參閱。)

VI. 路政署小型交通改善項目及其施工時間表

38. 主席表示路政署在會前提交截至本年九月下旬的離島區小型交通改善項目及其施工時間表，歡迎委員查詢及提出意見。

39. 委員備悉有關文件。

VII. 其他事項

有關開放南丫島索罟灣與榕樹灣之間的行車通道供鄉村車輛使用的事宜

40. 委員詢問有關開放南丫島索罟灣與榕樹灣之間的行車通道供鄉村車輛使用的進展。

41. 莫望塵先生表示民政處原則上歡迎該等惠民措施，並承接委員在先前會議的相關討論以及會後由秘書處安排與運輸署共同進行的實地視察，持續與運輸署跟進有關事項，並邀請署方提供細節(包括該等通道在開放供鄉村車輛使用前需要達致的安全標準、達致該等標準將會牽涉的具體工程改動和部門，如何推進和落實，以及預計牽涉的時間和資源等)，相信有關部門會適時向委員匯報進展。

(會後註：民政處於本年 11 月 20 日與運輸署舉行了會議，以跟進署方的最新立場和上述事宜的進度，並提醒署方適時向委員匯報進展。)

VIII. 下次會議日期

42. 議事完畢，會議在下午 4 時 40 分結束。下次會議定於 2024 年 12 月 10 日(星期二)下午 2 時 30 分舉行。

-完-