

大埔区议会
交通及运输委员会
2018 年第一次会议记录

日期：2018 年 1 月 12 日(星期五)

时间：下午 2 时 36 分至下午 8 时 37 分

地点：大埔区议会会议室

<u>出席者</u>	<u>出席时间</u>	<u>离席时间</u>
<u>主席</u>		
刘志成博士	会议开始	会议完毕
<u>副主席</u>		
胡健民议员	会议开始	会议完毕
<u>委员</u>		
区镇桦议员	会议开始	会议完毕
陈灶良议员, MH	会议开始	下午 8 时 32 分
陈笑权议员, MH, JP	会议开始	会议完毕
周炫玮议员	会议开始	会议完毕
关永业议员	会议开始	会议完毕
刘勇威议员	会议开始	会议完毕
李国英议员, BBS, MH, JP	会议开始	会议完毕
李华光议员	会议开始	下午 8 时 32 分
李耀斌议员, BBS, MH, JP	会议开始	下午 6 时 25 分
罗晓枫议员	会议开始	会议完毕
谭荣勋议员, MH	会议开始	下午 5 时 15 分
邓铭泰议员	会议开始	下午 5 时 39 分
黄碧娇议员, BBS, MH, JP	会议开始	会议完毕
任启邦议员	会议开始	会议完毕
任万全议员	会议开始	会议完毕
余智荣议员	会议开始	会议完毕
<u>增选委员</u>		
区镇濠委员	会议开始	会议完毕
陈梓华委员	下午 4 时 36 分	下午 5 时 44 分
陈蔚嘉委员	会议开始	会议完毕
张国华委员	会议开始	下午 4 时 20 分

刘宗翰委员	下午 3 时 54 分	会议完毕
文念志委员	会议开始	会议完毕
梅少峰委员	会议开始	会议完毕
温兴财委员	会议开始	下午 5 时 46 分
胡绰谦委员	会议开始	会议完毕

秘书

梁仲华先生	会议开始	会议完毕
行政主任(区议会)1 /		
大埔民政事务处 /		
民政事务总署		

列席者

李佳盈女士	大埔民政事务助理专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
颜颖康先生	工程师 / 20(北) / 北拓展处 / 土木工程拓展署
马芳兰女士	高级运输主任(大埔) / 运输署
冼佳慧女士	高级运输主任 / 铁路 5 / 运输署
吕晓晖女士	高级运输主任 / 巴士发展(新界东) / 运输署
李建业先生	运输主任(大埔) / 运输署
郭裕锋先生	运输主任 / 铁路 5 / 运输署
张伟锋先生	工程师 / 大埔二 / 运输署
王志轩先生	工程师 / 大埔三 / 运输署
许家杰先生	区域工程师(大埔) / 路政署
杨昭添先生	副房屋事务经理 / 大埔区租约事务管理处 / 房屋署
徐翼福先生	大埔警区交通部主管 / 香港警务处
吴天恩女士	公共关系经理 / 香港铁路有限公司
梁文迪先生	助理公共关系经理(对外事务) / 香港铁路有限公司
黄子健先生	沙田厂襄理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
梁家欣女士	传讯及公共事务部襄理 / 九龙巴士(一九三三)有限公司
李述恒先生	高级主任(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
罗耀华先生	一级策划及支援主任 / 龙运巴士有限公司
何尊舜先生	高级营运主任 / 新世界第一巴士服务有限公司
梁志恩先生	行政董事 / 米嘉道信息策略有限公司
钟明明女士	副研究总监 / 米嘉道信息策略有限公司
李裕修先生	高级行政主任(区议会) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
黄汝恒女士	高级联络主任(2) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署

请假者

曾汉文委员

开会词

主席欢迎各委员及部门代表出席会议，并宣布以下事项：

- (i) 运输署马芳兰女士接替陈由游先生出席往后会议。
- (ii) 运输署张伟锋先生接替黄建男先生出席往后会议。
- (iii) 土木工程拓展署(“土拓署”)麦佩茵女士因事未能出席会议，由颜颖康先生代表出席。
- (iv) 曾汉文委员因事未能出席会议，他已向秘书处提交缺席通知。根据《大埔区议会常规》第 51(1)条，委员会只会同意委员因身体不适(包括因怀孕而引起的身体不适)、担任陪审员、代表区议会出席会议 / 活动、出席立法会会议、出席行政会议、分娩或待产的缺席申请。按照上述常规，他的申请不获批准。

I. 通过交通及运输委员会 2017 年 11 月 10 日第六次会议记录 (大埔区议会文件 TT 2/2018 号)

2. 主席表示，秘书处没有收到修订建议，席上亦没有委员提出修订。上述会议记录无须修订，并获通过作实。

II. 强烈要求政府监管网上租赁单车服务 (大埔区议会文件 TT 3/2018 号)

3. 主席表示，秘书处早前收到多名议员及委员的联署信件，要求政府监管网上租赁单车服务，详情请参阅大埔区议会文件 TT 3/2018 号。

4. 梅少峰委员介绍文件。

5. 王志轩先生的响应如下：

- (i) 自助单车租赁是近年流行的单车租赁模式。自 2017 年年初起，有私人营办商以“共享单车”名义在本港推出自助单车租赁业务，用户可透过智能手机应用程序在任何地方自行租赁和归还单车。

就业务性质而言，自助单车租赁与传统单车租赁没有分别，只是营运模式不同。

- (ii) 公共单车泊位是根据香港法例第 374C 章《道路交通(泊车)规例》(“《规例》”)的规定而设立。由于《规例》并无限制使用公共单车泊位的单车类别，故此供租用的单车如停泊在这些泊位不超过 24 小时，并无触犯法例。
- (iii) 政府提供的公共单车泊位一直都是供所有市民使用，而且使用者亦不仅限于作非商业用途，例如送货工人或经传统单车出租商铺租借单车的人士亦可把单车停泊在这些公共泊位。如要订立新的规管措施，限制所有公共单车泊位只可供某类市民或单车使用，会令其他市民不能使用这些泊位，或在使用这些泊位时受到某些限制，因此需要审慎考虑。
- (iv) 不论是传统非自助模式租赁的单车、自助模式租赁的单车还是私人拥有的单车，政府部门都会按一贯程序处理单车违泊问题。如有需要，当区的民政事务处会联同地政总署、运输署、香港警务处和食物环境卫生署(“食环署”)等部门采取联合行动，清理违例放置单车或杂物的黑点。
- (v) 认为联合行动有一定阻吓作用，各部门会继续按照实际情况清理违例停泊的单车。至于有单车在私人屋苑范围内违泊的问题，由于单车属车辆类别，因此需要按运输署的《私家路守则》处理。
- (vi) 运输署会不时检讨各区的单车泊位需求，并按各区的需要及是否可行等因素，尽量增设单车泊位。

6. 黄碧娇议员表示单车是代步工具，无意否定它的存在，但提供共享单车业务的公司越开越多，运输署有没有预期将来共有多少公司会投入服务？第二，她认为公共泊位是政府资源，署方有没有监管这些共享单车？第三，她指单车这项康体活动本属康乐及文化事务署(“康文署”)的管辖范畴，但由于网上租赁单车属于商业活动，因此透过这种经营模式出租的单车应否视为公共交通工具？如放置(甚至倒下)在路旁的共享单车令途经的市民受伤，保险的责任谁属？

7. 任万全议员指委员已多次在交通及运输委员会(“交运会”)及辖下工作小组反映共享单车在区内造成的各种问题，但政府部门至今仍未能妥善处理。对于运输署指跨部门联合清理单车行动有足够阻吓作用，他认为事实并非如此，并对有关响应深感失望及遗憾。他指其他国家及城市(例如新加坡及伦敦等)在引入共享单车初期亦同样遇到违泊和单车被掉入河道等问题，但当地政府在短短两至三个月内便推出行政措施，例如透过与经营者签订协议或制订经营守则等以规管其业务，并要求他们符合特定条件才可继续营运。反观香港政府则没有采取措施规管共享单车，对此他表示不满，希望署方可以进一

步响应。

8. 梅少峰委员认为共享单车虽然为市民带来方便，但政府亦须妥善规管，因此建议设立定点自助租赁位置，以解决违泊问题。

9. 罗晓枫议员指地政总署署长刚在 2018 年 1 月初举行的大埔区议会会议上明确表示，《土地(杂项条文)条例》并非主要用作处理单车违泊或霸占政府土地经营业务等情况，因此现时根本没有相关法例规管共享单车。另一方面，共享单车的数目不断增加，正正反映政府采取的措施对经营者阻吓不足。他知悉北区已经就打击共享单车违泊问题推出先导计划，希望署方亦能尽快研究把先导计划扩展至其他地区，让相关部门能在没有预先通知的情况下，实时清理违泊和长期停泊在公共泊位的单车。

10. 主席补充，交运会曾在 2017 年 12 月 22 日就共享单车为大埔区带来的问题致函运输及房屋局(“运房局”)，要求局方正视和跟进，惟至今尚未收到回复。收到回复后，秘书处会把信件转发给各委员参阅。

(会后补注：秘书处于 2018 年 1 月 23 日收到运房局的覆函，并已于其后举行的道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组会议上，转发予成员参阅及讨论。另外，秘书处亦以电邮方式将覆函分发予交运会委员备悉。)

11. 区镇桦议员表示，胡乱停泊在街道上的单车或需透过跨部门联合清理单车行动处理，但由于公共单车停泊处由运输署管辖，运输署应有实际执行权力，因此建议署方可加强清理长期占用车位的单车，甚至参与由民政事务处主导的联合行动，重点清理区内各个公共单车停泊处，作为短期缓解措施。

12. 周炫玮议员指台湾为共享单车设置定点或桩柱式装置，其运作方式行之有效，而香港亦有条件设立类似设施，认为政府需要担当主导角色，为共享单车设置定点或桩柱式装置，而非砌词推搪，任由形形色色的共享单车在香港开展业务而不作规管。

13. 罗晓枫议员表示，在香港设置定点或桩柱式装置属于长远的解决方法，短期内仍需依靠跨部门联合行动清理违泊单车，但他认为有关行动充满制肘，例如在贴出告示后有人略为移动单车，或单车款式稍为不同，相关部门便不可清理，因此希望有关部门研究其他切实可行的方法处理问题。

14. 邓铭泰议员认为共享单车的违泊问题主要由租用者而非经营者造成，因此建议参考车辆牌照制度，通过登记单车租用者的身份，对违例停泊单车的人士征收罚款，以便有效解决单车违泊问题。他建议由相关政府部门与经营者召开会议，研究如何推行租用者登记制度，由租用者自行承担违泊责任。

15. 刘勇威议员对运输署的回复感到失望。他指署方刚在太湖及旧墟选区增设一百个单车泊架，当中 20%至 30%泊位已被共享单车霸占，泊架附近亦摆放了数十架共享单车，可见区内泊架及跨部门清理单车行动对经营者阻吓不足。此外，他指交运会早前已就共享单车议题致函运房局，惟局方未有回复，亦没有派员出席是次会议响应委员会对共享单车的关注。如局方没有响应，他希望主席可以适当跟进。

16. 王志轩先生的响应如下：

- (i) 运输署无法控制将来有多少营办商会开展共享单车业务，但政府曾多次约见有关营办商，反映地区人士及区议会对共享单车运作的不足，并多次重申单车租赁运作必须遵守相关法例，包括《道路交通(泊车)规例》、《土地(杂项条文)条例》，以及《简易程序治罪条例》等有关停泊或放置单车的规例，并强调政府部门会密切留意租赁单车对小区的影响，并会在有需要时采取执法行动。
- (ii) 各个营办商在上述会面中亦答允推出改善措施，包括(一)在单车上清晰显示投诉热线，以便公众如发现单车违泊情况能通知有关公司跟进；(二)更新手机应用程序以显示公共单车的停泊位置；以及(三)推出优惠措施，鼓励租用者将单车停泊在合适位置。署方留意到营办商相继推出上述改善措施，然而违泊问题仍有改善空间，署方将继续跟进情况。
- (iii) 运输署致力减少单车违泊情况，而政府亦会透过联合行动尽量清理违泊单车。假如违泊的单车违反《土地(杂项条文)条例》的规定而令任何人士受伤，便应根据相关部门的规定处理。
- (iv) 共享单车的优点是租用者可以透过手机应用程序知悉附近的单车位置从而取用单车，而定点租赁单车则与传统单车店铺出租单车的模式分别不大，与共享单车的经营模式有所不同。
- (v) 运输署现正检视北区清理单车行动先导计划的成效，亦需研究把计划扩展至其他地区是否合适。
- (vi) 有关加强清理违泊单车和张贴告示的意见，他会将意见转达相关同事备悉及跟进。由于增加联合清理单车行动需要民政处的协助，他亦会与民政处探讨建议是否可行。
- (vii) 有关委员提及的租用者登记制度，由于涉及发牌问题，他需要咨询运输署牌照事务处后才可回复。
- (viii) 署方早前已提醒营办商不应过分占用公众泊位，避免影响其他市民使用。他知悉这个情况仍有发生，署方将会积极跟进。

17. 主席建议把是项与共享单车相关的事宜交由道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组继续跟进。

18. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 同意由上述工作小组继续跟进事宜，但同时认为运输署的回复未能满足委员要求。对于运输署提出政府可以根据不同条例处理违例单车，她认为即使制订了相关法例，相关部门亦需采取相应的执法行动才会收效。
- (ii) 不少市民会在大埔海滨公园香港回归纪念塔附近单车径旁的防坡堤观赏日出日落景色或做运动，但该处现时有过百部单车停泊，霸占康乐用地，严重影响居民。然而，虽然大埔海滨公园是康乐用地，但防坡堤位置则由土拓署管理。为此，她要求食环署、康文署、地政处及土拓署派员出席下次工作小组会议，以作跟进。
- (iii) 认为运输署代表听取委员意见后应适当地向部门反映，并提出具体改善建议。
- (iv) 与传统单车不同，共享单车需配合应用程序使用。她建议署方考虑在地面划设电子收费区，当收费区内的单车数目(或重量)超出某个水平一段时间后，电子收费系统便会自动启动，并向经营者征收罚款。类似系统已在其他国家使用，较政府部门执行条例的效率更高。

19. 区镇桦议员表示，环境、房屋及工程委员会(“环房会”)及辖下的工作小组一直跟进清理违例单车的相关事宜，而单车问题亦可能涉及交运会及运输署的范畴，因此他建议召开联合会议，共同商讨共享单车事宜。他建议邀请所有相关部门出席会议，包括食环署、民政处、警务处、房屋署、地政处、康文署、运输署、土拓署等，以期详细讨论和处理共享单车问题。他亦希望各部门在会议前仔细研究其部门在共享单车问题上的角色及职权范围为何，并在会议上报告可以采取什么行动。

20. 陈蔚嘉委员表示，运输署刚指出共享单车用家可在不同地方取用单车是有其好处，这是否代表署方认同共享单车的营运模式？署方是否因此拖延处理共享单车事宜？署方对共享单车的立场为何？

21. 主席表示，他在数个月前已表示共享单车公司如继续以现行方式营运(即没有固定停泊处)，必定会产生不少问题。他指法国、伦敦等地都已采用固定车架设施，如香港增设这类设施，便可减少共享单车为小区带来的各种问题。由于委员会早前已就共享单车事宜致函运房局，他请秘书处联络局方，并请局方尽快回复。此外，他指环房会辖下虽然并没有处理单车相关事宜的小组，但建议在有需要时可以召开专题会议，邀请各个部门代表商讨共享单车事宜。

然而，他认为由政策局定出政府处理共享单车的大方向，例如租用政府土地摆放车架，才是解决问题的关键。

22. 王志轩先生的响应如下：

- (i) 备悉有关电子收费区的建议，但署方需要仔细考虑收费区的位置、收费的时间，以及有关安排会否抵触法律等不同因素。
- (ii) 运输署知悉大埔海滨公园一处防坡堤外的土地有大量单车停泊，因此已向民政处反映情况，而民政处近日亦已安排行动清理该处的违例单车。
- (iii) 运输署对共享单车保持中立态度，有关署方认同共享单车营运模式的说法并不正确。假如营运模式没有抵触法例，署方不会亦无法阻止他们的营运。
- (iv) 使用固定车架设施存在不少问题，例如建造泊架的责任谁属、泊架应设置在什么地方、是否收费，以及私营公司申请建造泊架的准则等，因此政策局需要深入研究。

23. 主席认为营办商可以向地政处申请租用政府土地，然后建造固定泊架并把共享单车放在这些泊架上，供客户使用。他表示这种模式在其他国家已十分普遍，亦没有显著的反效果。政府长远需要考虑立例规管在香港经营的共享单车，要求必需设立固定泊架，以解决违泊问题。

24. 秘书表示，环房会辖下并没有工作小组处理单车相关事宜，所有与单车相关的事宜都会交由交运会辖下道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组集中讨论，而该工作小组亦有若干相关政府部门代表列席。他续指，工作小组预计会在本年 2 月召开会议，如有需要可邀请其他相关部门代表出席会议，商讨共享单车的相关事宜。

25. 余智荣议员支持设立固定泊架的建议。他认为委员提出的意见良好，但希望可以集中在相关工作小组会议才深入讨论，并邀请相关部门及各营办商出席会议。

26. 区镇桦议员补充，环房会一直跟进清理单车事宜，而环房会的委员不一定是交运会的委员，假如把共享单车事宜集中放在道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组跟进，部分环房会委员或因此无法参与讨论，因此才建议举行联合会议，否则便需要在环房会另行讨论，费时失事。此外，他补充要求召集所有相关部门出席会议的原因：以房屋署为例，由于有共享单车被放置在公共屋邨范围，房屋署需要研究如何处理这些共享单车，而不致阻碍居民出入，因此有需要派员出席会议商讨。

27. 主席表示，环房会讨论的是跨部门联合清理单车行动详情，属于恒常工作报告，而交运会讨论的是共享单车衍生的违泊问题，属于政策问题，两者并无重迭，因此认为没有混合讨论的必要。他希望委员在交运会集中讨论共享单车的议题。

28. 陈笑权议员表示，跨部门联合清理单车行动由民政处统筹，属于恒常的地区工作，至于共享单车则是新兴事物，衍生的问题困扰多区居民。作为环房会主席，他指如有委员希望召开委员会联合会议讨论共享单车事宜，他愿意参与和配合，但是否必要则值得商榷。

III. 要求解决新界东塞车问题

(大埔区议会文件 TT 4/2018 号)

29. 主席表示，秘书处早前收到张学明议员、黄碧娇议员、李国英议员、郑俊平议员、谭荣勋议员、胡健民议员、梅少峰委员、胡绰谦委员、钟文辉先生及黄国伟先生的联署信件，要求解决新界东塞车问题，详情请参阅大埔区议会文件 TT 4/2018 号。

30. 黄碧娇议员介绍文件。她指建议政府兴建沙田绕道及第四条过海隧道看似是很遥远的事情，亦非在短时间内可以完成，但如果不前瞻性地处理新界东的交通问题，而政府则继续在区内增建房屋，届时受苦的便是本区居民，因此希望委员共同商讨解决新界东塞车的方法。

31. 主席表示，秘书处早前已按委员要求，邀请运房局派代表出席会议，惟局方未能派员出席，只是以书面回复。局方的覆函(见附件一)放在会议桌上，供各位参阅。

32. 任万全议员表示他和数字委员早前曾提出在吐露港公路划设巴士专线，希望知悉有关进展。主席表示，有关在吐露港公路划设巴士专线的事宜会放在续议事项第七项“改善吐露港公路设施”，以作跟进。

33. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 委员曾向运输署提出多项改善公共巴士服务的建议，但没有在巴士路线计划中反映出来，而公共交通配套欠佳或会导致私家车的数目增加。
- (ii) 假如政府能在主要干道划设巴士专线，他相信会加快公共交通的流转，吸引更多市民乘搭公共交通工具，惟运房局却以不同理由推搪划设巴士专线。

- (iii) 他认为目前大埔区的公共巴士及小巴服务不足，需要加强服务，同时亦需在道路设施方面加以配合。
- (iv) 大埔区即将有屋邨落成，北区粉岭及上水一带亦有 8 万至 9 万个屋邨单位正在兴建中，而新界东北发展将新增近 30 万人口，因此大埔及北区将来会有接近 100 万人口居住，目前的交通根本不能满足居民出入的需求。
- (v) 《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》(“《2030+》”)目前仍在研究阶段，由于工程的规划、咨询、日后收地等情况都需要时间处理，认为局方以先发展而后处理交通的方式并不足够。他指局方以《2030+》作回复显然未能响应委员的要求，对此表示失望。他希望运房局局长能出席大埔区议会会议，解释新界东塞车问题和提出解决方法，亦希望民政处能适当地向当局反映委员的要求。
- (vi) 在大埔新增干道跨越沙田直达塞拉利昂隧道的难度较高，在大埔新增干道连接尖山隧道则相对较易。另一个要考虑的因素是沙田出市区的交通网络是否足够，例如大老山隧道、塞拉利昂隧道、城门隧道及尖山隧道，特别是大老山隧道的车流已趋饱和，政府有需要考虑向九龙东方向发展。
- (vii) 划设巴士专线是改善公共交通服务效益的短期措施之一，希望当局能够落实。

34. 关永业议员的意见如下：

- (i) 委员早前曾经批评《2030+》的建议并不足以满足新界东北现时或未来的发展需要，因此才提出意见，惟运房局的回复只是辑录局方在不同场合的响应，其覆函的格式亦不正规，因此对局方的回复感到失望。
- (ii) 大埔区议会曾就广深港高速铁路(“高铁”)一地两检安排两次要求运房局派员出席会议但遭到拒绝，交运会早前致函局方反映共享单车事宜亦未获回复，而这次交运会就新界东交通挤塞问题要求运房局派员出席会议，局方亦只敷衍地作简单书面回复，为此他深感失望。
- (iii) 有关上个议程提及的共享单车事宜，他认为运房局应派员到委员会直接与委员商讨，不应由运输署代为报告。局方如继续以敷衍态度响应区议会，他认为继续讨论亦没有意思。

35. 文念志委员指根据运房局的覆函，香港政府施行以铁路为骨干的运输政策，但会议前一日东铁线却发生故障，他询问政府作为香港铁路有限公司(“港铁”)的大股东，除了罚款以外还有什么政策可以改善情况？此外，他认为铁

路以外的公共交通配套同样重要，目前区内的公共巴士及小巴服务不足，希望局方多加考虑地区的实际情况，不要只作官僚及僵化的响应，漠视区议会的要求。

36. 胡健民副主席指他早前出席局方举办的一个与隧道运作相关的交流会，由于新界东是交通挤塞问题最严重的地区之一，席上来自新界东的区议员发言的次数亦较多。此外，他对局方的响应感到失望，反问如果单靠《2030+》的研究，是否代表新界东的交通基建在未来12年都不会有任何改善？再者，他指政府在《2030+》报告中，并没有提及改善新界东北经吐露港南行的交通基建。他质疑政府现时连初步规划都没有，是否打算任由新界东居民继续承受交通挤塞问题而不想办法解决？就算委员提出的建议并非短期内可以落实，他认为局方亦应尽可能提出其他中期改善措施，例如扩阔现有干道、更改道路规划、加装跨区隧道实时轮候情况的显示屏等。

37. 周炫玮议员认为运房局的覆函草率，格式亦不正规，连代行人的数据都欠奉，甚为敷衍，对此他予以谴责。他指《2030+》只是一份研究报告，局方在覆函中只提及将会进行有关研究，却没有正面响应委员提出的意见(例如设立显示屏及巴士专线等)，只砌词推搪而不作具体建议，因而对有关回复表示不满。他希望主席协助向局方转达这种不尊重区议会的情况。

38. 任万全议员指交运会自2016年起向局方提出多项与交通及运输相关的意见，包括共享单车问题、在吐露港公路划设巴士专线、在新界东兴建新干道、引入机械式泊车架、在吐露港公路南北行线加设巴士站等，但局方均没有落实任何建议，对此他极为愤怒。他强烈要求局方正式回复上述各项建议，如有委员提出谴责运房局，他亦会支持。

39. 刘勇威议员不满运房局从来没有就区议会的建议提出解决方法，仿佛所有意见最终都会石沉大海，对此予以强烈谴责。他以附件一的覆函为例，整份文件完全没有就新界东交通挤塞问题提供解决方案。他指《2030+》充其量只是一份可行性研究，而且研究的是2030年后的交通规划，意味新界东交通挤塞的情况在未来十多年都不能解决，惟区内人口却一直增长，交通情况愈见严峻。他重申运房局作为决策局，理应调拨资源和研究如何解决新界东交通挤塞问题。

40. 梅少峰委员感谢各位委员支持他们提出的意见。他同样认为局方的回复过于简单及空泛，而且进行研究及后续程序需时，担心数十年内都无法改善新界东的交通情况。他指多名委员已向政府提出解决新界东交通挤塞情况的具体建议，希望政府可以尽快展开研究。

41. 文念志委员重申运房局的响应草率，极不尊重大埔区议会及提案委员，因此予以强烈谴责。他要求局方尽快向委员会交代。

42. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 他过去与运房局局长定期会面，亦曾向他表达区内交通挤塞及车位不足的问题。碍于政策所限，他认为由任何人士担任局长都未必能够解决委员的要求，亦非只有大埔区才出现这些问题。
- (ii) 他以天赋海湾及逸珑湾为例，单位与泊位的比例约为 7：1。如政府能提供完善的交通配套，为居民提供铁路或公共巴士服务等，驾车人士亦会相对较少。
- (iii) 大埔区议会议员将与立法会议员会面，他认为可以寻求立法会议员协助向政府反映意见。
- (iv) 局方表示香港地少人多，但他认为香港仍有不少土地可供使用。至于政府表示以铁路为骨干，他指白石角目前欠缺铁路站。他指兴建铁路站不但方便居民出入，亦可减少交通阻塞。此外，他亦支持委员有关新增绕道的建议。
- (v) 由于整个规划设计、地区咨询及施工过程需时最少十年，他认为局方应尽早开始规划，亦应充分咨询当区区议员的意见，以便从速制定切合地区实际情况的方案。
- (vi) 作为长远策略，他希望运房局可到各区区议会聆听要求。

43. 胡绰谦委员指委员希望政府解决目前的交通问题，而非 2031 年后的交通问题，因此政府一直拖延和押后处理问题是毫无帮助。他指政府以铁路为骨干，但当铁路服务受阻及吐露港公路出现挤塞时，市民根本无法来往市区，而委员建议新增沙田绕道的目的，正正是在上述情况提供多一个选择，方便市民出行。他希望政府正视委员的要求，不要一再拖延。

44. 周炫玮议员表示解决问题的关键在于政府，因为所有决定都取决于政府，而是否展开研究都由政府决定。他认为运房局草率回复对大埔区议会有欠尊重，希望委员会向局方予以谴责。他知悉有委员希望提出临时动议，而他亦正就这项议程草拟另一项临时动议，因此要求休会十分钟。

45. 马芳兰女士表示这个议题主要分为公共交通服务和道路规划两方面。在公共交通服务方面，大埔区目前有 41 条专营巴士线及 7 条专线小巴线服务来往各区，而港铁沙中线大围至红磡段及红磡至金钟段预计分别在 2019 年及 2021 年完工，届时将为新界东居民提供多一种非路面交通选择，相信吐露港公路的交通亦会有所改善。至于道路规划方面，他请运输署工程师补充。

46. 王志轩先生的响应如下：

- (i) 《2030+》为较长远的规划，涉及新界东北以至整个香港的人口发展，因此需要由规划署主导。
- (ii) 根据资料，政府会进行《跨越 2030 年的铁路及主要干道策略性研究》，以建议未来所需的策略性运输基建网络和改善现时主要交通走廊的表现，当中包括吐露港公路，以及大埔和新界北一带来往荃湾和葵涌市区的主要道路。上述研究预计在 2018 年下半年展开。
- (iii) 运房局及运输署早前进行俗称“六隧分流”的六隧交通流量合理分布整体策略性研究，并计划在 2018 年年中把各隧道收费的调整方案提交立法会交通事务委员会讨论，以合理分布各隧道的车流，期望可以纾缓连接沙田及九龙的三条陆上隧道的挤塞情况。

47. 鉴于有委员提出休会要求，主席在委员会的同意下宣布休会十分钟。

48. 会议其后恢复进行。

49. 主席收到委员提出三项临时动议。他先处理第一项由黄碧娇议员提出的临时动议(“动议(一)”)。黄碧娇议员读出她的动议如下：

“大埔区议会交通及运输委员会强烈要求运输及房屋局解决新界东塞车问题及研究进行下列建议：

- 1. 增加公共交通配套；
- 2. 沙田绕道一由大埔(不途径马场、沙田中心)直接连接大老山隧道、塞拉利昂隧道及尖山隧道；
- 3. 东铁二线一以架空铁路隧道形式由教育大学经岚山、那打素医院、富亨邨、大埔中心、富善邨、广福邨、大埔墟火车站直接往九龙塘站；
- 4. 兴建第四条过海隧道往港岛区，以舒缓新界东经九龙的交通压力。”

是项动议获胡健民议员和议。

50. 委员就动议(一)提出的意见如下：

- (i) 关永业议员请动议人或和议人详细讲解动议内容中有关东铁二线的情况，例如解释何谓架空铁路隧道形式；由大埔墟火车站直接通往九龙塘站是否代表中途没有任何铁路站(包括讨论多时的白石角铁路站)；以及东铁二线的路线详情等。他认为委员会的决定是严肃的决定，因此希望先听取动议人或和议人的讲解后才作出决定。
- (ii) 李耀斌议员指委员都希望解决吐露港公路及大埔来往市区的交通问题，但他认为动议内容如过于仔细，最终或难以实行和容易引起社会矛盾。因此，他建议委员会要求局方积极以公路、隧道或铁路方式疏导新界东的交通，并以专业角度提出具体解决方案。

51. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 作为政党代表，她提出的动议是集合政党成员的意见而编成，并非纯粹个人意见。她感谢委员的意见及提问，亦同意动议内容较为粗疏。
- (ii) 有关增加公共交通配套，她指覆盖范围较大，例如划设巴士专线、增加换乘车站等。
- (iii) 她收到不少意见(包括沙田区居民的意见)认为大埔区来往市区的车辆不应驶经沙田以免造成阻塞。她指吐露港公路限制了大埔往市区的车辆需要行经沙田马场、沙田市中心或马鞍山。然而，她认为大埔仍有不少地方，因此局方可以考虑兴建一条架空绕道，让车辆直接由大埔驶往尖山隧道或其他隧道前往九龙。她亦欢迎其他委员提出绕道的走线建议。
- (iv) 不少来往乡郊地区、教育大学和岚山一带的市民经常受到交通挤塞问题困扰，但实际上教育大学距离港铁大学站不远，如有新的铁路连接该处，前往九龙的市民无需乘车前往大埔墟港铁站换乘港铁，有助纾缓交通挤塞，详情她请主席再作补充。

52. 李耀斌议员的意见如下：

- (i) 他比较关心西贡北的交通问题，早前亦已向路政署署长提出有关兴建隧道的方案。他指车辆如需从将军澳工业邨运货到内地，考虑到西沙路的交通情况后，一般都会取道将军澳隧道及大老山隧道经沙田再北上。因此，局方可以考虑兴建大水坑至将军澳隧道，作为新界来往市区的第四条隧道。另一方面，政府亦落实兴建蓝田至将军澳隧道，因此在兴建大水坑至将军澳隧道后，车辆亦可

利用蓝田隧道及东区海底隧道前往港岛，届时整体交通网络将更完善。

- (ii) 改善交通的方案多不胜数，并非通过动议或三言两语便可把所有方案包含其中。他担心动议内容如过于仔细，在工程技术层面或难以执行。他建议成立论坛并邀请运房局官员共同探讨解决新界东交通挤塞的方法，并认为这种收集民意的方式或较动议更具成效。

53. 主席的意见如下：

- (i) 相信各委员都希望能够改善新界东往来市区的交通，减少受港铁故障或其他因素影响居民出入。
- (ii) 黄碧娇议员提出的临时动议，只是要求局方就列出的各项交通改善建议(包括东铁二线的走线)进行研究，并非要求局方完全跟从动议内容提供相关基础设施。他指地区与政策局的意见或有不同，但向局方传达地区的意见并无不可。
- (iii) 有关东铁二线的建议，他澄清是以架空铁路或隧道形式兴建，例如在那打素医院、富亨邨、大埔中心、富善邨及广福邨一段以架空铁路形式兴建，而大埔墟港铁站至九龙塘站则以隧道形式兴建，详细方案有待局方深入研究。

54. 邓铭泰议员认为提出动议的目的是希望运房局能够就委员的建议开展设计工作，并逐步落实这些建议。至于方案的细节(如具体地点)，他认为可以留待往后阶段才进一步探讨，因此认同李耀斌议员的意见，并建议简化动议内容。

55. 罗晓枫议员表示，大胆假设小心求证是区议员及官员的处事方法，他作为区议员有责任反映居民的意见(包括较为天马行空的想法)，而小心求证的工作由拥有专业人才的政府部门负责则较为合理。此外，他指近月沙田区议会重新讨论兴建 T4 干道的方案，以改善沙田区内的交通，而沙田本身是新界东来往九龙的交通樽颈位置，因此建议把这个议题一并加入动议中。

56. 主席指据他了解，T4 干道是一条横跨城门河的行车天桥。他十多年前已知悉运输署计划建造 T4 干道，但认为该干道并非解决整个沙田区交通挤塞问题的方法。

57. 邓铭泰议员对动议(一)提出修订动议。秘书读出修订动议的内容如下：

“大埔区议会交通及运输委员会强烈要求运输及房屋局解决新界东塞车问题及研究进行下列建议：

1. 增加公共交通配套；
2. 沙田绕道一由大埔往九龙；
3. 东铁二线一以架空铁路及隧道经西贡将军澳往九龙；
4. 兴建第四条过海隧道。”

是项修订动议获陈灶良议员和议。

58. 席上没有委员提出其他修订动议。主席引导委员会就邓铭泰议员提出的修订动议进行表决，结果如下：

赞成：	23 票	区镇桦议员	陈灶良议员	陈笑权议员	周炫玮议员
		关永业议员	刘勇威议员	李华光议员	李耀斌议员
		罗晓枫议员	谭荣勋议员	邓铭泰议员	黄碧娇议员
		胡健民议员	任启邦议员	任万全议员	余智荣议员
		区镇濠委员	陈蔚嘉委员	刘宗翰委员	文念志委员
		梅少峰委员	温兴财委员	胡绰谦委员	

反对：0 票

弃权：0 票

合共：23 票

59. 主席宣布上述修订动议获得通过，原动议(即动议(一))无需付诸表决。

60. 主席处理由任万全议员提出的第二项临时动议(“动议(二)”)。秘书读出动议(二)的内容如下：

“大埔区议会交通及运输委员会强烈谴责运输及房屋局，从未正面响应及不尊重大埔区议会对交通运输服务的要求。”

是项动议获区镇桦议员、周炫玮议员、刘勇威议员、关永业议员、任启邦议员、区镇濠委员、陈蔚嘉委员、刘宗翰委员和文念志委员和议。

61. 席上没有委员提出修订动议。主席引导委员会就动议(二)进行表决，结果如下：

赞成： 23 票 区镇桦议员 陈灶良议员 陈笑权议员 周炫玮议员
关永业议员 刘勇威议员 李华光议员 李耀斌议员
罗晓枫议员 谭荣勋议员 邓铭泰议员 黄碧娇议员
胡健民议员 任启邦议员 任万全议员 余智荣议员
区镇濠委员 陈蔚嘉委员 刘宗翰委员 文念志委员
梅少峰委员 温兴财委员 胡绰谦委员

反对： 0 票

弃权： 0 票

合共： 23 票

62. 主席宣布动议(二)获得通过。

63. 主席续处理由任启邦议员提出的第三项临时动议(“动议(三)”)。任启邦议员介绍动议内容。

64. 陈灶良议员表示，部分乡郊居民对建议在吐露港公路设立巴士专线一事有保留，因此他将会就动议(三)投弃权票。

65. 秘书读出动议(三)的内容如下：

“大埔区议会交通及运输委员会强烈要求运输及房屋局解决新界东塞车问题及研究进行下列建议：

1. 增加公共交通配套；
2. 沙田绕道一由大埔(不途径马场、沙田市中心)直接连接大老山隧道、塞拉利昂隧道及尖山隧道；
3. 兴建第四条过海隧道往港岛区，以舒缓新界东经九龙的交通压力；
4. 设立吐露港巴士专线及巴士换乘站。”

是项动议获区镇桦议员、周炫玮议员、刘勇威议员、关永业议员、任万全议员、区镇濠委员、陈蔚嘉委员、刘宗翰委员和文念志委员和议。

66. 席上没有委员提出修订动议。主席引导委员会就动议(三)进行表决，结果如下：

赞成：	22 票	区镇桦议员	陈笑权议员	周炫玮议员	关永业议员
		刘勇威议员	李华光议员	李耀斌议员	罗晓枫议员
		谭荣勋议员	邓铭泰议员	黄碧娇议员	胡健民议员
		任启邦议员	任万全议员	余智荣议员	区镇濠委员
		陈蔚嘉委员	刘宗翰委员	文念志委员	梅少峰委员
		温兴财委员	胡绰谦委员		
反对：	0 票				
弃权：	1 票	陈灶良议员			
合共：	23 票				

67. 主席宣布动议(三)获得通过。有关已获通过的三项动议，他请运输署代表向署方有关组别及运房局反映委员会的意见。

68. 区镇桦议员建议以委员会名义致函运房局局长或运输署署长，确保上述三项动议的内容及委员会的意见得以传达。

69. 委员会同意致函运房局局长表达意见。

(会后补注：委员会已于 2018 年 2 月 21 日去信运房局局长。)

IV. 要求设独立巴士线往返大埔及高铁西九龙站巴士总站 (大埔区议会文件 TT 5/2018 号)

70. 主席欢迎运输署高级运输主任冼佳慧女士及运输主任郭裕锋先生就是项议程出席会议。他称他早前联同陈笑权议员及余智荣议员要求运输署增设大埔往来高铁西九龙站巴士总站的巴士线，详情见大埔区议会文件 TT 5/2018 号。主席介绍上述文件。

71. 冼佳慧女士的回应如下：

- (i) 为配合高铁香港段预计在 2018 年第三季启用，运输署早前拟定相关的公共交通配套计划，并征询委员意见。
- (ii) 高铁西九龙站位于尖沙咀西部，毗邻港铁东涌线九龙站及西铁线柯士甸站。大埔区的乘客可乘东铁线，在红磡站换乘西铁线前往柯士甸站，经接驳的行人天桥或行人隧道前往高铁西九龙站。运输署预计较多乘客会选择使用铁路服务前往高铁西九龙站。

- (iii) 在公共巴士服务方面，大埔区乘客现时可以乘坐全日服务的 271 号线前往尖沙咀(邻近高铁西九龙站)。为进一步优化大埔来往高铁西九龙站的交通配套和配合市民的交通需求，运输署建议开办新路线，由北区经大埔广福邨巴士换乘站、沙田及青沙公路转车站前往高铁西九龙站。
- (iv) 署方希望能够善用现有资源，透过大埔广福站的巴士服务网络，为大埔区居民提供往来高铁西九龙站的快速巴士服务。

72. 陈笑权议员指天赋海湾及白石角一带持续发展，目前已有约 2 300 户家庭居住，邻近亦有科学园及鹿茵山庄等，加上乡郊地区的人口，该区市民对公共交通的需求甚大。因此，在长远规划而言，他希望署方在白石角加设车站，以惠及该区居民。

73. 主席表示，市民可以乘坐高铁前往内地各省份及大城市，与在北区经陆路口岸前往内地的概念不同，因此北区居民仍会前往高铁西九龙站乘坐高铁。此外，北区的人口有三十多万，对这条前往高铁西九龙站的新路线需求甚大，如北区和大埔区使用同一条巴士线，巴士驶到大埔时或已没有坐位。此外，如新路线只在大埔广福邨设立巴士站，对其他屋苑(如大元邨)的居民来说有欠方便，安排并不理想。另外，他指 271 号线的服务深受乘客欢迎，询问署方能否通过调整有关服务，为大埔各区前往高铁西九龙站的市民提供更便捷的巴士服务。

74. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 运输署是否担心高铁的载客量及方便程度不如预期，所以只安排一条路线服务多区居民？
- (ii) 署方表面上提供了大埔前往高铁西九龙站的巴士服务，但实际上只在广福邨设站，对于区内其他地方的市民来说，需要携带大大小小的行李前往乘车极不方便。
- (iii) 政府投入大量资源兴建高铁连接内地各省市的交通网络，为何运输署不妥善处理地区层面的交通配套设施？是否有违利用高铁带领香港人到内地各省市的“中国梦”？如以上并非署方原意，为何不答允委员的建议，修改路线以行驶大埔区内更多屋苑？
- (iv) 询问署方这条巴士路线的设计理据为何。他认为只在广福邨增设巴士站只是为市民提供多一个选择，但能否真正方便出行的居民，以及会否减少市民使用高铁的意欲值得关注。
- (v) 署方应完善前往高铁西九龙站的公共交通配套，以说服市民乘坐高铁前往内地各省市是十分便捷的方式。

75. 李耀斌议员认为这条新路线是良好措施，但如果巴士从北区经吐露港公路到大埔广福站后便离开，确实影响大埔区对这条路线的观感，亦未能服务大埔居民。然而，如巴士驶经太和道、宝乡桥及广福道才离开大埔，便能在行车路程时间相若的情况下服务更多大埔居民，将更受市民欢迎。

76. 胡绰谦委员认为署方建议的路线未能照顾大埔居民(特别是大埔中心、富亨邨及富善邨等一带的居民)的需要。他指大埔居民需要前往高铁西九龙站，认为运输署需要优化现时的建议方案，以期服务更多大埔居民。

77. 冼佳慧女士的回应如下：

- (i) 运输署考虑开设新专营巴士路线的服务地区时，主要考虑现时及即将落成的铁路网络覆盖的地区，及这些地区往返西九龙的专营巴士网络。同时，署方亦需平衡西九龙一带的交通状况，避免开办过多专营巴士路线加重该区的交通负担，否则会造成挤塞，减低巴士服务的整体营运效益。综合以上考虑，署方建议开办的新路线将由北区经大埔及沙田前往高铁西九龙站。
- (ii) 考虑新增巴士服务的地区及上落客点时，署方需要平衡乘客的需求及巴士路线的营运效益，希望巴士资源得以善用。
- (iii) 署方备悉大埔居民希望有大埔往来高铁西九龙站的独立路线，亦希望有关巴士路线能绕经更多区内地方服务更多大埔居民。
- (iv) 落实新路线后，署方将密切留意客量变化，有需要时亦会按既定机制及指引调整班次或优化路线，以满足乘客需求。

78. 马芳兰女士表示，除了上述新路线能为大埔居民提供往来高铁西九龙站的特快巴士服务外，运输署亦正构思把 271 号线位于尖沙咀的总站由广东道迁往西九龙。就以上构思，署方需要进一步咨询相关区议会和听取市民意见后，才可考虑落实。建议如获支持，市民届时可利用新设的特快巴士路线或 271 号线前往高铁西九龙站。

79. 李耀斌议员认为 271 号线与新设的特快巴士路线性质不同。271 号线的路线较为迂回，行车时间相对较长，如特快巴士线取道尖山隧道前往西九龙，车程时间将大为缩短。他认为新设的特快巴士线是否独立路线并非关键，如可加密班次，大埔居民都会受惠。然而，他认为重要的是巴士的走线，由于特意前往广福道乘车的居民不多，假如只有广福道设有特快路线巴士站，居民或会选乘就近的 271 号线前往西九龙。他重申巴士驶经太和路、宝乡桥及广福道能令更多居民受惠。

80. 冼佳慧女士感谢和备悉委员的意见。她强调，即使署方目前拟定只会在广福邨设站，但新路线投入服务后，署方亦会密切留意客量变化，有需要时会调整班次或优化路线，以切合乘客需求。

81. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 不少大埔与北区共享的巴士路线(包括 N373 号线及大窝西支路一带的巴士路线等)，过去一年曾经引起两区居民的矛盾，亦有市民在网上互骂。
- (ii) 以上述新路线为例，北区居民或对巴士绕经大埔增加车程时间感到不满，因而选择其他交通工具前往西九龙。大埔居民则担心巴士到达大埔时已经爆满，亦不满路线未能覆盖市中心位置。就以上情况，他询问署方何不考虑分拆两区的路线，参考机场巴士“A”线的运作模式，在大埔区内行经数个主要车站后便直接前往目的地。
- (iii) 他不希望看到两区的区议会及居民因运输署的巴士路线规划引起争拗，认为是没有必要的。他希望署方慎重考虑为大埔增设独立路线。

82. 陈笑权议员指署方建议的路线途径白石角，询问为何不在该处加设车站。此外，吐露港公路经常出现交通挤塞，因此绕经白石角创新路亦可令行车更为畅顺。他指运输署虽然出席委员会会议征询意见，却不愿意因应委员的建议修订路线计划方案，或安排部分班次试行，对委员会及提案的委员并不尊重，难以令人接受。他表示自己不会支持署方的提案。

83. 冼佳慧女士表示，运输署策划路线时会考虑现有及即将落成的公共交通配套(包括铁路及巴士服务)网络。同时，由于尖沙咀一带的交通较为挤塞，署方需平衡该区的交通状况，避免开办过多专营巴士线加重该区的交通负担。此外，署方备悉委员就巴士路线提出的建议，亦会密切检视路线的营运效率及客量变化，并继续进行巴士路线的恒常优化检讨(包括班次及路线方面的检讨)，有需要时将调整以配合乘客需求。

84. 主席希望运输署在会议后积极研究委员的建议，并在下次会议上报告和跟进情况。

85. 冼佳慧女士表示会适时向委员会报告。

V. 大埔区公共巴士服务研究报告—调查结果

(大埔区议会文件 TT 6/2018 号)

86. 主席欢迎米嘉道信息策略有限公司行政董事梁志恩先生及副研究总监钟明明女士就是项议程出席会议。他指交运会辖下跟进公共巴士及小巴服务工作小组(“工作小组”)早前申请区议会拨款,聘请顾问公司进行有关大埔区公共巴士服务的研究,研究结果见大埔区议会文件 TT 6/2018 号。

87. 钟明明女士介绍调查结果。

88. 任万全议员表示,早前他在工作小组提出进行公共巴士服务研究报告的目的,是希望藉调查结果向运输署及巴士公司争取改善大埔区的巴士服务。他不知道署方及巴士公司是否信纳这份报告的内容,但如果参考这份报告后,署方和巴士公司仍然不肯根据顾问公司的建议改善服务,他认为委员会需要考虑采取进一步行动。

89. 李耀斌议员表示他在东区居住,因此熟悉大埔往港岛东的交通。他列出数个由东区前往大埔的巴士换乘方法,认为所有方法都十分迂回。相比马鞍山有较多巴士路线前往港岛各区,大埔区的 307 号线只能到达湾仔,如欲前往东区需要换乘其他车辆。此外,307P 号线的服务时间刚巧与他的出行时间相反(目前 307P 提供平日早上繁忙时间由大埔前往天后,以及下午繁忙时间由天后返回大埔的服务),因此他亦未能使用服务。他支持把 307P 号线分拆成独立路线和提供全日服务,相信有关建议亦会受到居民欢迎。

90. 文念志委员表示,在调查报告的总结部分,顾问公司建议考虑把 307P 号线定为独立路线,他指这亦是大埔居民过去多年一直提出的要求,希望运输署及巴士公司积极考虑接纳有关建议。

91. 李述恒先生感谢委员会安排进行大埔区公共巴士服务调查,认为有助他们深入了解乘客的意见。他指委员会早前亦向巴士公司提供不少意见,例如希望增设大埔往来葵涌区的直达路线、改善大埔往来新界西如屯门、天水围等的巴士服务等。因此,九龙巴士有限公司(“九巴”)亦有在本年度的巴士路线计划中作出建议以响应委员会的要求。此外,九巴亦备悉有关 307P 号线的服务改善建议,并将继续与城巴有限公司(“城巴”)及运输署跟进。

92. 马芳兰女士表示,运输署备悉报告的内容及市民的意见。她指署方在 2018 至 2019 年度大埔区巴士路线计划中提出建议及新路线服务,稍后巴士发展科的同事将出席会议听取委员的意见。

93. 黄碧娇议员表示，碍于资源限制，工作小组未能调查大埔区对内或对外的所有巴士路线，而这次亦只能集中调查大埔来往新界西、港岛东及葵青区的公共巴士服务。她强调，这绝不等于报告中没有提及的巴士路线目前提供的服务是足够的。她指运用资源进行调查的主要目的，是希望运输署及巴士公司可以因应报告的建议改善现有服务，摒弃所有“新瓶旧酒”的处理方式，积极在本年的巴士路线计划中研究开办新路线(例如接载大埔居民由锦田经荃湾前往尖沙咀或港岛区的路线)，避免经常行走吐露港公路、塞拉利昂隧道等交通挤塞路段。至于详细的巴士路线，则可交由工作小组继续讨论。

94. 梅少峰委员指调查报告的总结部分建议开设大埔直达屯门的路线，早前亦曾有屯门区议员建议开办大埔至屯门的巴士路线，因此他希望运输署考虑这些建议，积极考虑为大埔及屯门居民开办来往两区的巴士服务。

95. 罗晓枫议员留意到运输署在本年度巴士路线计划中，建议开办 263C 号线提供往来屯门站及大埔中心的巴士服务，惟他指该路线依然行走交通非常挤塞的吐露港公路，质疑会否造成班次延误等问题。此外，这条路线只提供早上一班由屯门往大埔及傍晚一班由大埔往屯门的班次，因此他认为实际上这并非往来屯门及大埔的路线，建议以“直达”或“去程”等代替“来往”一词，以免误导市民。

96. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 虽然本年度巴士路线计划没有提及，但 307P 号线的服务需要改善，例如提供假日服务、平日全日服务和分拆成独立路线等。他认为改善服务可以循序渐进，无须一步到位。
- (ii) 增设 307C 号线的回程服务。
- (iii) 大埔往来新界西的巴士服务仍然乏善足陈，而建议开办的 263C 号线主要是服务屯门居民，对大埔区并不公平。
- (iv) 他曾建议研究大埔往来机场的巴士服务。他不满大埔的机场巴士服务未能惠及太和，而即将落实的 NA47 号线亦完全不会驶经太和，对此深感愤怒。

97. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 建议开办的 263C 号线只有早上一班由屯门开往大埔及傍晚一班由大埔开往屯门的服务，分别在早上 7 时 15 分及傍晚 6 时 15 分开出。由于并非双向服务，大埔居民早上根本无法乘搭 263C 号线前往屯门。

- (ii) 运输署应至少为大埔居民相应提供早上一班往屯门及傍晚一班返回大埔的班次，认为这路线建议再次印证署方厚此薄彼，需要正视。
- (iii) 这份调查报告已说明大埔居民有来往屯门的需要，希望署方及九巴从善如流，不应只照顾屯门居民而忽略大埔居民的需要。

98. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 307 系列的分线(如 307A、307B、307C、307P)已有一定的客量需求，不能继续依赖从正线抽调的巴士资源营运，希望运输署认真考虑把这些分线分拆成独立路线，避免影响 307 号线的服务水平。
- (ii) 73X 号线在城门隧道换乘站经常出现爆满情况，问题已出现一段时间，希望署方及巴士公司正视。
- (iii) 除了周末及假日外，64K 及 264R 号线在平日繁忙时间亦经常出现爆满情况，希望署方正视问题和认真考虑委员会的意见。

99. 主席表示，有关本年度巴士路线计划的事宜会在其他事项另作讨论。他亦请运输署及巴士公司参考调查报告结果，并尽快作出适当响应。

VI. 关注港铁堕轨意外及要求港铁加装月台幕门 **(大埔区议会文件 TT 7/2018 号)**

100. 主席欢迎香港铁路有限公司公共关系经理吴天恩女士及助理公共关系经理(对外事务)梁文迪先生就是项议程出席会议。他指秘书处早前收到张学明议员、黄碧娇议员、李国英议员、郑俊平议员、谭荣勋议员、胡健民议员、梅少峰委员、胡绰谦委员、钟文辉先生及黄国伟先生的联署信件，关注港铁堕轨意外和要求港铁加装月台幕门，详情见大埔区议会文件 TT 7/2018 号。

101. 胡绰谦委员介绍文件。

102. 梅少峰委员表示，去年 12 月 9 日沙田港铁站发生堕轨事件，他当时正在事发列车上，亲眼目睹堕轨者的母亲在月台痛哭的惨况。他指已安装月台幕门的港铁车站并无堕轨事件发生，认为这些惨剧其实可以避免。根据坊间资料，由 2014 年 5 月至今已发生 32 宗堕轨事件，他询问为何港铁迟迟不落实在东铁线安装月台幕门。他不想类似的悲剧再次发生，认为港铁责无旁贷，希望港铁响应。

103. 文念志委员询问在东铁线月台安装的门应该称为月台闸门还是月台幕门？港铁曾表示在东铁线安装幕门的工程需要配合沙中线及更新信号系统工程，目前进展如何？安装幕门后的维修保养工作是如何进行？

104. 梁文迪先生的响应如下：

- (i) 港铁一直把乘客安全放在首位。
- (ii) 港铁车站月台的设计均符合国际安全标准。
- (iii) 港铁在东铁线月台加设了不同的安全设施和采取了多项措施，确保乘客上落车时的安全，包括在月台加装照明灯光、加装胶条缩减月台与列车之间的空隙、加装大型提示牌和通过月台及车厢广播，提醒乘客小心月台空隙和切勿进入路轨范围。
- (iv) 目前数据显示，东铁线平均每年有三十多宗乘客进入路轨范围的个案。港铁留意到乘客或会因为不同原因，包括执拾个人物品、身体不适或失去平衡等进入路轨范围。因此，港铁一直通过车站广播及宣传，呼吁乘客为安全着想，切勿站近月台边缘，并且在任何情况下都不得擅自闯入路轨。如有需要，乘客可向车站职员求助。
- (v) 港铁透过推出不同措施，例如提升车站的照明系统以营造明亮的环境，以及在人多地方张贴告示等，以期加强公众教育和推广珍惜生命信息。此外，自 2017 年 7 月起，港铁在东铁线推出试验计划，增拨人手组成「东铁关爱小组」，在人流较多的时间在月台上巡逻，并会主动向情绪有异样的乘客提供適切协助。截至同年 12 月底，东铁关爱小组协助了 21 名乘客(包括醉酒及情绪不稳的乘客)，确保他们的安全。

105. 吴天恩女士的回应如下：

- (i) 若门为半高而并非到顶(约高 1.5 至 1.7 米)，便会称之为闸门；若门为全高并到达车站的顶部位置(全面阻隔路轨与月台)，便会称之为幕门。因此，港铁在东铁线安装的是月台闸门。
- (ii) 知悉委员关注东铁线加装月台闸门的情况，而港铁亦一直进行安装闸门的前期准备工作。由于部分车站月台历史悠久，在东铁线加装月台闸门面对相当大的技术困难。加装闸门前，港铁必须加固月台结构，以及更换信号系统和新列车。
- (iii) 东铁线的月台加固工程已大致完成，港铁现正进行后期的重铺月台路面工程。更换信号系统方面，港铁一直在行车时间进行测试和安装，预期在 2019 年年初完成有关工作。此外，新东铁线列车的车门位置与现时列车的车门位置有所不同，由于闸门位置需要

对准列车车门，因此需要等待东铁线全线行驶新列车后，才可展开安装月台闸门的工程。

- (iv) 因应有乘客关注东铁线以 9 卡列车取代 12 卡列车的安排，港铁现正考虑待东西走廊通车，分流乘客的作用得以发挥后，才陆续更换东铁线新列车。因此，自动月台闸门的安装时间表亦须相应调整。
- (v) 虽然东铁线安装月台闸门的时间表有待确定，但港铁一直采取多项安全措施，以提示乘客注意月台空隙和切勿擅闯路轨等。如有确实的安装月台闸门时间表，港铁会适时作出公布并向委员会报告。

106. 区镇濠委员询问“东铁关爱小组”由多少人组成，以及是否在所有车站提供服务。他指目前仍有多宗乘客进入路轨范围的个案，认为反映了“东铁关爱小组”人手不足。如港铁在安装闸门前加派人手，或可减少同类事件发生。

107. 文念志委员指东铁线车站月台与列车之间的空隙较大。根据资料，大学站的月台空隙阔达 340 毫米，而罗湖、九龙塘及旺角东站的月台空隙则介乎 150 毫米至 300 毫米。他希望了解港铁在技术上能否改善东铁线月台空隙过大的问题。

108. 胡绰谦委员询问港铁有没有为“东铁关爱小组”的成员提供特别训练。

109. 梅少峰委员再次要求港铁尽快在东铁线加装月台闸门。他指港铁早前公布第一道闸门会在 2021 年落成，但现时又改口称没有安装时间表，询问港铁何时才可以落实加装月台闸门，避免堕轨意外发生。

110. 梁文迪先生的响应如下：

- (i) 港铁聘请额外人手组成“东铁关爱小组”，主要在繁忙时段在车站巡逻。港铁亦为小组成员提供专业训练，让他们能够识别情绪有异样的乘客和提供协助。
- (ii) 沙中线列车较现时的东铁线列车阔，相信届时月台空隙会较少。

111. 胡绰谦委员表示，去年曾经发生堕轨意外的东铁线车站包括上水、火炭、沙田、大围、旺角东及九龙塘站，而其他车站亦有机会发生堕轨事件，因此希望港铁考虑增加资源，安排“东铁关爱小组”的成员到各个车站提供服务，保障乘客安全。

112. 梁文迪先生表示，港铁会确保每个车站均有足够人手站岗，亦会在繁忙时间加派月台助理，若留意到有情绪不稳定的乘客便会提供协助。此外，各车站设有闭路电视系统，车站控制室的职员会不时留意月台情况，有需要时主动向乘客提供协助。

113. 主席表示，秘书处在会前收到两封与港铁服务相关的信件，详情见附件二及附件三。他请委员介绍信件内容。

114. 任启邦议员介绍附件二。

115. 罗晓枫议员介绍附件三。

116. 梁文迪先生的响应如下：

- (i) 港铁就 2018 年 1 月 11 日东铁线故障事件向受影响的乘客及居民致歉。
- (ii) 他简述当日故障事件的情况，指港铁当时根据机制通知运输署及其他公共交通服务提供商，要求提供协助，亦通过车站广播、手机应用程序及传媒通知乘客有关车务状况，以期让他们及早计划行程和考虑选乘其他交通工具。
- (iii) 港铁在当日事故发生后，实时加派约 200 名职员到车站提供协助，亦提供免费接驳巴士接载受影响的乘客(包括 65 班由上水站至罗湖站及 92 班由九龙塘站至上水站的接驳巴士)。
- (iv) 港铁十分重视事件并将深入调查。港铁亦不时检视故障事件发生后的实时应变安排，研究在整体安排或信息发布方面有没有改善空间。
- (v) 他会向港铁公司反映委员及居民的意见。

VII. 续议交通及运输委员会 2017 年 11 月 10 日第六次会议事项 **(大埔区议会文件 TT 8/2018 号及 TT 9/2018 号)**

(一) 反对港铁将大埔区的港铁接驳巴士交九巴接管

117. 梁文迪先生表示，目前港铁为大埔区提供的接驳巴士服务维持正常，港铁会在不影响现时服务的前提下，与九巴商讨该四条接驳巴士路线日后的营运事宜。他重申，双方的讨论目前仍在初步阶段，亦没有达成任何协议或定案。如有进一步消息，港铁会向委员会交代情况。

118. 梁家欣女士表示，港铁与九巴目前仍在商讨有关“K”线的营运事宜，暂时未能透露进一步资料。

119. 关永业议员要求港铁及九巴不要在确定方案后才告知委员会。如有任何方向性或影响乘客的重大改变时，应先征询委员会的意见，并在得到大埔区议会同意后，才决定如何处理“K”线事宜。

120. 就港铁表示会在“不影响现有服务”的前提下与九巴商讨“K”线的营运事宜，任启邦议员重申“不影响现有服务”的意思并不限于班次及服务时间等运作情况，更重要的是确保“K”线与港铁的换乘优惠不会被取消，而他亦反对任何会影响这个换乘优惠的方案。他指居民不欲改变“K”线目前的营运模式，而他亦希望港铁及九巴能让区议员参与商讨过程。

121. 周炫玮议员希望了解港铁与九巴正在商讨什么方案。作为区议员及居民，他会反对港铁把“K”线专营权交予九巴，并因而取消换乘优惠。

122. 罗晓枫议员表示，在会议前一日发生的港铁故障事件，港铁依靠这些接驳巴士作为交通应急措施。他询问九巴接管“K”线专营权后，如港铁发生事故，应急的巴士服务由谁提供。他希望港铁及九巴可以探讨这些问题。

123. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 九巴在大埔区的交通网络发展成熟，但把“K”线专营权交予九巴后，服务质素会否提升仍是未知之数。然而，居民都非常担心九巴接收“K”线专营权后，现有的港铁换乘优惠会被取消。因此，她希望有关安排能够维持现状，而港铁及九巴亦无需继续讨论“K”线的营运安排。
- (ii) K18 号线现时会驶经广福球场(往九龙方向巴士站)及广福回旋处后才进入广宏街。由于 K18 号线的班次频密，因此加重广福球场及广福回旋处的交通负荷，而该处出现交通挤塞时，亦会阻碍 K18 号线的服务。为此，她建议港铁调整 K18 号线的路线，改由南运路经宝湖道前往广宏街。

124. 梁文迪先生重申港铁会在不影响现有服务的大前提下与九巴商讨事宜。他亦会把委员及居民在班次服务及换乘优惠等方面的关注，如实向港铁管理层反映。此外，他亦会向巴士营运组的同事转达有关调整 K18 路线的建议。

125. 梁家欣女士备悉委员对区内接驳巴士换乘优惠方面的关注，以及 K18 号线的路线建议，她会向公司反映意见。九巴将继续与港铁商讨未来的营运安排，适当时候会向委员会作进一步汇报。

(二) 要求加快在林村乡公所路增设巴士站

126. 主席表示，交运会已在 2017 年 12 月 28 日上午联同运输署、地政处及警方代表到场视察，有委员亦要求运输署提供巴士站的设计图则以供参考，他请运输署报告进展。

127. 王志轩先生表示，署方实地视察后，就现场环境进行设置巴士站的可行性研究。署方考虑的因素包括巴士所需的转向空间 / 轨迹、设置巴士站所需的空間、新设巴士站的运作与林村在新年期间的临时交通安排有没有抵触、土地的安排、工程的难度、保养维修的权责、九巴采用的巴士型号等。基于以上考虑，署方目前仍需时间进行研究，有结果后便会向相关区议员及部门报告。

128. 陈灶良议员指由视察到会议当日已过了约两星期时间，他希望运输署告知何时会完成有关研究。

129. 王志轩先生表示，期望可在一至两星期内提交建议设计图则。他补充说，在林村许愿节期间，有私家车会从球场位置驶入停泊，如在该处设置巴士站，将会与这个安排有所抵触，因此署方现正研究其他替代方案。

(三) 建议在广福桥附近加设行车桥的事宜

(大埔区议会文件 TT 9/2018 号)

130. 主席表示，有关广福行车桥的事宜，路政署作出了书面回复，详见大埔区议会文件 TT 9/2018 号。他建议待部门提出修正方案后，才再作跟进和讨论。

131. 李国英议员表示，大埔区议会已争取兴建广福行车桥多时，各委员在较早前举行的交运会会议上亦提出不少具体意见。由于这些建议可能涉及多个部门范畴，因此他希望运输署或路政署可以统筹各相关部门进行讨论，寻求解决问题的方法。此外，他不接受文件内容，认为路政署未有清晰交代该署在过去两个月曾经进行什么工作，希望路政署可以向交运会交代。

132. 许家杰先生表示，路政署备悉李议员就工程部的书面回复有进一步要求。他稍后会向工程部人员转达相关意见，希望该组能在下次会议前向李议员提供较详尽的回复，例如自上次会议后联络过什么部门和研究过程中遇到什么困难等。如果回复较为具体，他希望通过书面方式回复秘书处及李议员。如有需要，他亦可安排会面讲解具体情况。

133. 李国英议员认为各部门的与会代表都应该在会议前收集资料，以便在会议上报告。

134. 主席建议把是次会议纪录的相关部分转交路政署，希望该署在会议后提供详细回复。他请秘书处邀请路政署的相关代表务必出席下次会议，汇报进展和响应委员的提问。

135. 周炫玮议员表示，广福行车桥的工程进度缓慢，希望路政署可以提供更多工程相关数据，例如研究所需的时间，或何时可以回复委员的建议等。此外，他指大埔政府合署前有一石趸需要移除，但路政署曾经表示需要等待广福行车桥的设计落实后才研究一并进行有关工程。现时广福行车桥的工程遥遥无期，因此他希望先处理这个石趸，并会在会议后联络路政署人员跟进。

136. 任启邦议员表示，由于渠务署对河道及桥底之间的净空有一定要求，令广福行车桥的设计需要升高，继而对周边环境有重大影响。因此，他要求秘书处邀请渠务署一同出席会议，解释为何太和行人桥的高度可以贴近河道两岸的地面水平，但同样横跨林村河的广福行车桥则需要升高三米才符合标准。

137. 许家杰先生的响应如下：

- (i) 他将要求工程组人员在会议后向委员会提供详细回复，亦请他们派员出席下次会议，讲解广福行车桥的进度。
- (ii) 有关周议员提及的石趸，路政署现正与运输署商讨改善方案，当确定有交通需要及技术可行时，便会向委员会及周议员汇报有关的进度及计划详情。

138. 主席请秘书处邀请路政署及渠务署代表出席下次会议，跟进广福行车桥事宜。

(会后补注：秘书处已于 2018 年 2 月 8 日将是次会议纪录的相关部分转交路政署及渠务署，并邀请该两个部门派员出席下次会议。)

(四) 要求于区内增加车辆泊位

139. 张伟锋先生报告，运输署积极研究在本港引入机械式泊车系统是否可行，藉以增加同一楼层面积内的可泊车辆总数。在引入机械式泊车系统前，署方需要考虑土地用途、土地规划、工程及技术评估、成本效益及回报、如何落实推行及营运等因素。

140. 任万全议员欣悉在引入机械泊架方面有进展，希望运输署尽快研究，并尝试寻找区内地方作试点，相信委员会都会支持。

141. 周炫玮议员表示，委员会在上次会议上已通过太和巴士站停车湾的扩阔工程，询问现时进展为何。

142. 张伟锋先生表示，有关扩阔太和巴士站停车湾的工程，运输署现正进行公众咨询，有结果后便会进一步跟进。

(五) 要求在广福回旋处旁加设行车线 / 的士站连上盖

143. 张伟锋先生报告，运输署在上次会议上已向委员会展示上述工程的初步设计图，由于工程范围内的部分地段属于康文署的管辖范围，因此运输署已致函康文署查询土地相关数据，并征询该署就上述工程的意见。此外，上次会议亦提及在该拟建的士站加建上盖，运输署现正征询各相关部门的意见，以了解哪个部门可以协助兴建上盖。

144. 胡健民副主席感谢张先生及前任工程师黄建男先生的跟进，希望运输署可以积极落实工程。

(六) 关注大埔区违例泊车问题

145. 张伟锋先生报告，运输署短期内会就宝乡街改善方案咨询公众。

146. 徐翼福先生报告，大埔警区继续以重点执法项目方式执行交通法例，向违例人士采取适当的执法行动，特别针对阻碍和危及其他道路使用者的停泊方式(包括停泊在双黄线、行人路、巴士站及限制区等)。大埔警区在 2017 年 12 月合共发出 14 074 张违例泊车告票，整个 2017 年第四季则发出 41 440 张告票，较第三季上升 12.5%。警方将继续针对区内黑点如大埔墟及旧墟一带进行检控工作。

147. 李国英议员接纳警方的工作报告，亦知悉警方有采取执法行动，但认为执法力度依然不足。他理解警方的人手有限，但认为不严厉执法是变相纵容违泊，因此建议派交通督导员协助执法，并最少每星期有四天派员到宝乡街一带执法。

148. 刘勇威议员留意到警方有在大埔旧墟一带执法，但每逢星期六日的晚上时间，车辆违泊问题特别严重，希望警方加强执法。此外，有一辆回收车长期停泊在翠怡街经营业务，除霸占路面外亦引起卫生问题，希望警方与食环

署共同跟进。

149. 余智荣议员知道大埔警区已致力执法打击违泊，但大埔多处地方(包括大埔墟、大埔中心及运头塘等)仍经常出现违泊情况，怀疑是人手不足所致，建议委员会致函警务处要求向大埔区增派人手。

150. 徐翼福先生的响应如下：

- (i) 备悉委员提出的各个违泊黑点。
- (ii) 大埔警区每日不定时派员到宝乡街及其他黑点执法，但警方人手有限，除了违例泊车外亦需兼顾其他范畴的执法工作，包括防止和侦查罪案，或无法长期驻守在同一地点。然而，大埔警区在过去三年从不怠慢，违泊检控数字更是各警区之冠。
- (iii) 相信违泊问题在全港各区都会出现，但他会向交通部转达委员的意见，希望能够继续改善违泊情况。
- (iv) 大埔警区共有 7 名交通督导员，其中 4 人在上水分区工作，其余 3 人在大埔分区工作。该 3 名交通督导员需要参与警方的大型行动，因此实际上三人同时出勤的情况不多。为此，警方正研究方法，包括增加辅警的人数及成立检控队在周末期间在区内进行流动式的检控行动。

151. 主席表示交运会在 2017 年 8 月曾经致函警务处要求增派交通督导员，惟没有实际进展。他同意再次致函警务处表达意见和要求增派人手。

152. 刘勇威议员认为虽然警方已经尽力执法，但仍然出现违泊情况，足以显示人手不足，因此同意再次致函警务处，严正提出增派人手的要求。

153. 胡健民副主席表示，大埔警区计划增加辅警并成立流动检控队以解决人手不足问题，建议在信件内一并向警务处提出这项要求。

154. 区镇桦议员表示，致函警务处处长要求加派人手的目的，并非怪责大埔警区没有尽本份，只是人手不足以致委员认为检控情况未如理想，因此委员会希望警务处增加大埔警区的人手(包括警员、交通督导员及辅警)，以支持检控违泊车辆的行动。

155. 文念志委员认为致函警务处要求增派人手的做法恰当，如经常要市民就区内的违泊情况致电警务处要求执法，做法并不理想。

156. 李国英议员表示，警务人员需要进行不同类型的执法工作，处理违泊的优先次序不高。不过，由于委员会关注交通黑点的违泊问题，并不希望警方在有人命伤亡的情况下才介入处理，因此希望警方加派人手。

157. 委员会同意致函警务处处长要求增派人手。

(会后补注：委员会已于 2018 年 2 月 21 日去信警务处处长。)

(七) 改善吐露港公路设施

158. 王志轩先生报告，运输署在上次会议上建议在吐露港公路往九龙方向近元洲仔的部分位置划设双白线，以期减低发生意外的机会。署方已就这项建议征询路政署及警方的意见，该两个部门原则上不反对建议。运输署已向路政署发出施工申请，当路政署完成前期准备工作后便会开展工程。此外，有关吐露港公路连接大老山隧道一段的挤塞问题，他已向沙田区的同事了解情况。由于沙田区的车辆有所增加，车龙间中会倒塞至石门回旋处，因而阻塞通往大老山隧道的支路。沙田区的同事会到现场视察交通挤塞的严重程度，如证实挤塞问题严重，便会研究在快线加设双白线。

159. 文念志委员询问路牌相关事宜由哪个部门负责。他指出，经常有行车速度不高的车辆在快线行驶，他不理解是否由于驾驶者的意识或警方的执法力度不高所致，因此希望相关部门在吐露港公路增加“靠左(除超越前车外)”的路牌和加强执法，以改善上述情况。

160. 主席表示，他比较关注吐露港公路往大老山隧道方向出口车流缓慢的问题，因此建议在吐露港公路的快线划设双白线，以期减少挤塞情况。他知悉运输署沙田区的同事会着手研究该处的挤塞问题，希望运输署在下次会议上提交相关改善建议。

161. 王志轩先生响应，有关加设路牌的建议，运输署或需全面检视路面情况，包括道路的走势及弧度等情况后，再作考虑。

162. 陈灶良议员要求把扩阔太和巴士站停车湾及在林锦公路回旋处加设巴士站的建议放入续议事项，并在下次会议上跟进。

163. 委员会接纳陈灶良议员的要求。

VIII. 路政署(大埔区)过去两个月内完成及未来三个月内的交通改善项目
(大埔区议会文件 TT 10/2018 号)

164. 许家杰先生请委员备悉上述文件。

165. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 感谢运输署及路政署在运头角里近广福道的路旁加装附有铁链造型的栏杆。栏杆虽然外观漂亮，但由于部分长者需要沿运头角里步行到广福道，因此她已请李国英议员透过地区小型工程计划，申请在运头角里近广福道的下游位置加设扶手栏杆，以方便长者使用。她希望路政署同样可以在运头角里的中间位置加设扶手栏杆。
- (ii) 另一方面，圣公会莫寿增会督中学位于运头角里上游位置，该处经常有学生出入。为免发生意外，她希望路政署在该处加设附有铁链造型的栏杆。

166. 陈灶良议员询问路政署是否已改善林村乡公所路的交通标志。此外，他询问应向哪个部门申请迁移树木许可，以期在塘上村村口进行手按式行人过路灯安装工程。

167. 罗晓枫议员表示，他自 2016 年起提出了多项交通改善建议，希望在会议后与运输署及路政署代表落区视察，并重新检视一些积压已久的改善项目。

168. 许家杰先生的响应如下：

- (i) 运头角里的栏杆属于路政署环境美化组重点区域美化工程的项目之一。他备悉黄议员的意见，并会向相关同事转达意见以作跟进。
- (ii) 路政署需要与运输署详细研究运头角里有什么位置适合加装栏杆，如有共识，会约同相关委员到场视察和商讨。
- (iii) 路政署已经收到运输署的图则，在林锦公路增设“不准左转”及“不准右转”路牌，而路政署亦已吩咐承建商在本星期内开展工程。
- (iv) 有关在塘上村村口安装手按式行人过路灯工程的迁移树木许可最终由地政处批核。不过，路政署需要得到康文署树木保护委员会批准其拟备的树木补植计划及砍伐计划后，才可向地政处提交迁移树木许可申请。路政署现正拟备补植计划的详细内容，并会在下次会议报告具体进度。

169. 张伟锋先生表示，有关在圣公会莫寿增会督中学至公园一段运头角里加装栏杆的建议，运输署曾到现场视察情况。由于该处车路旁边是山坡，路面相对较窄，改动车路的可行性较低。不过，署方现正尝试寻找合适的物料，以期在空间较窄的情况下建造栏杆。

IX. 大埔区加建无障碍信道设施的项目及时间表 **(大埔区议会文件 TT 11/2018 号)**

170. 许家杰先生请委员备悉上述文件。

171. 胡健民副主席指路政署结构编号 NF156 的 2 号升降机已经进行测试，是否代表本月可以启用？1 号升降机大约何时启用？

172. 许家杰先生表示，他从土拓署取得有关资料后会再转告胡副主席。

(会后补注：横跨大埔公路一元洲仔段近广福邨的行人天桥(路政署结构编号 NF156) 1 号升降机预计于 2018 年年中竣工，2 号升降机已于 2018 年 1 月 26 日开放予公众使用。)

X. 工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

173. 工作小组主席黄碧娇议员报告，工作小组在 2018 年 1 月 5 日召开本年度第一次会议，主要讨论事项如下：

- (i) 在公共巴士服务方面，工作小组与运输署及巴士公司继续跟进 271 系列路线及 307 系列路线的服务改善建议。此外，工作小组亦就运输署建议试办的 73B 号线提出不少意见，并要求署方在下次会议和落实巴士路线前，向工作小组报告跟进情况。
- (ii) 在专线小巴服务方面，工作小组讨论 26 号线及 20K 号线的改善服务建议。
- (iii) 工作小组将继续跟进上述巴士及小巴路线的情况，如有实际改动将向委员会报告。

(二) 跟进“吐露港公路 / 粉岭公路 / 莲塘口岸”大埔段道路工程工作小组

174. 刘志成博士以工作小组主席身分报告，工作小组在 2018 年 1 月 2 日召开本年度第一次会议，并继续跟进两项工程，包括：

- (i) 第二期工程(合约编号 HY/2012/06—由泰亨至和合石交汇处的一段粉岭公路)；以及
- (ii) 莲塘 / 香园围口岸与相关工程(合约编号 CV/2012/09—莲塘 / 香园围口岸土地平整及基础建设工程—工程合约 3(包括南华莆与桥头之间一段约 1 公里长的粉岭公路扩阔工程))。

175. 目前上述两项工程的进展大致顺利。工作小组将继续跟进上述工程，并定期向委员会报告情况。

(三) 改善乡郊主要道路工作小组

176. 秘书代工作小组主席邓铭泰议员报告，跟进乡郊主要道路工作小组近期没有召开会议，待下次会议日期落实后，秘书处将通知成员。

(四) 道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组

177. 胡健民议员以工作小组主席身分报告，工作小组近期没有召开会议，但继续跟进本年度举办的活动。他指“2017 至 2018 年度大埔区道路及交通安全运动嘉年华”将在 2018 年 1 月 13 日星期六下午 1 时至 5 时在大埔天后宫风水广场举行。主办团体亦会在嘉年华会场内张贴“2017 至 2018 年度大埔区学界道路及交通安全比赛暨宣传运动”的各组得奖作品，以供市民观赏。他希望各委员可以抽空出席上述活动。

178. 主席表示，这个非常设工作小组的任期会在 2018 年 2 月 19 日结束，工作小组会在一月底至二月初举行会议，以检讨成效和商讨未来路向。

XI. 其他事项

(一) 2018 至 2019 年度大埔区巴士路线计划

179. 主席欢迎以下代表列席会议，包括运输署高级运输主任 / 巴士发展(新界东)吕晓晖女士、龙运巴士有限公司一级策划及支持主任罗耀华先生，以及新

世界第一巴士服务有限公司高级营运主任何尊舜先生。

180. 主席表示，运输署在 2018 年 1 月初向大埔区议会交运会提交 2018 至 2019 年度大埔区巴士路线计划(“巴士路线计划”)。为了让委员有充分时间阅览文件和收集地区意见，他建议在 2 月初举行的跟进公共巴士及小巴服务工作小组会议上，才详细讨论本年度的巴士路线计划。这次运输署及各巴士公司出席会议的目的，主要是为了听取各委员对巴士路线计划的意见。

181. 陈灶良议员认为有需要加强 64K 号线的服务，惟在巴士路线计划中并没有提及。当林锦公路回旋处巴士站落成后，他建议服务林村的巴士可绕经该处，或以该处作为往外区巴士的总站。

182. 任万全议员的意见如下：

- (i) 担心增加 74E 号线的服务会影响正线 74X 号线的服务。
- (ii) 希望署方提供 263C 号线早上及下午来回大埔及屯门的服务。
- (iii) 272E 号线与 72X 及 272X 号线的服务较为重迭。由于议程第 V 项所提及的大埔区公共巴士服务调查报告显示，市民对大埔往来葵青的服务有一定需求，因此建议增加 272P 号线的班次(例如先增加繁忙时间的班次)。
- (iv) 市民对 307P 号线的需求大，因此要求加强服务至全日行驶，亦应考虑新增班次或安排特别班次前往柴湾。

183. 李华光议员表示，西贡北约乡事委员会在 2018 年 1 月 9 日致函委员会(详见附件四)，他介绍文件并就巴士路线计划中有关 289R 号线的服务提出建议。陈灶良议员表示假日前往塔门露营的人士众多，由于塔门属于大埔区，因此支持把 289R 号线改为由大埔开出。

184. 文念志委员的意见及提问如下：

- (i) 留意到新增的 T74 号线在大埔区内的走线与其他往九龙的巴士路线略有不同，希望署方讲解。此外，他询问 T74 号线的定价如何厘订，以及会否影响主线 74X 号线的服务。
- (ii) 有关 74D 号线的服务，他认为因绕经林村而增加的额外行车时间不只 5 分钟，因此询问九巴如何计算出有关数据。

185. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 认为 263C 号线主要服务屯门居民，其服务时间未能切合大埔居民的需要，批评九巴厚此薄彼。他希望增加双向往来大埔至屯门的班次服务。至于 263C 号线的走线方面，他建议参考 264R 号线的走线，由粉岭公路经元朗绕道前往屯门，认为可以减少交通挤塞的机会，亦可在屯门北如洪水桥设站，服务更多市民。
- (ii) 巴士路线计划中列明会视乎乘客需求增加上午两班 307C 号线的班次。他认为乘客对 307C 号线的需求大，希望尽快增加班次服务。他询问该两班新增班次是否依靠从 307 号线抽调的巴士资源所增设。此外，他亦再次要求增加 307C 号线晚间回程大埔的服务。
- (iii) 272E 号线的目的地与 72X 及 272X 号线同样为旺角柏景湾。不过，72X 及 272X 号线的车资为 10.1 元，但 272E 号线的车资则为 13.2 元，两者存在差距，因此不理解为何运输署有增加 272E 号线班次的安排。此外，他一直争取开办大埔至葵青的巴士路线，以纾缓 73X 号线的载客量，因此建议把 272E 号线的新增巴士资源放在 272P 号在线，以增加早上班次及黄昏由葵涌返回大埔的服务。

186. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 欢迎增加 307C 号线上午班次服务的建议，但希望同时可以新增晚间返回大埔的服务。
- (ii) 希望分拆 307P 号线成独立路线，并提供全日服务及假日服务。
- (iii) T74 号线的路线与 74C 号线相若，因此不太理解设立这条新路线的作用为何，亦担心会影响 74X 号线的正线服务。此外，74A 号线的载客量不高，但同时占用太和巴士站不少的空间作站头，取消与否仍然未有定案。
- (iv) 现时没有机场巴士服务(包括 E41 及 A47X 号线)绕经太和，而新增的 NA47 号线亦同样不驶经太和，对此他表示不满。他希望署方考虑驶经太和的建议。
- (v) 同意 263C 号线的安排是厚此薄彼，而其他巴士路线亦是如此，例如 270S 及 271S 号线在收费上有差别等。

187. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) N42A 与 NA47 号线在晚间由机场开出的时间相若，但收费相对便宜，担心 NA47 号线的客源因此受到影响。他建议考虑是否需要延迟开车时间，而他亦不希望 NA47 号线将来因为客量不足而被取消。此外，他希望 NA47 号线可以绕经太和及大埔旧墟一带，

服务更多居民。

- (ii) 早前工作小组曾经讨论 73B 号线的新路线服务，但巴士路线计划中却没有 73B 号线，询问原因为何。他不满 73B 号线的服务亦是以照顾北区居民的需要为主导，是厚此薄彼的另一例子。
- (iii) 就 263C 号线的服务，他认为最低限度亦要提供双向来回大埔及屯门的服务。此外，目前 263C 号线行走吐露港公路及屯门公路，但两条公路的交通相对挤塞，建议另辟路径(如向北)行驶。
- (iv) 希望增加 307C 号线晚间回程服务，以及延长 307P 号线至全日服务。

188. 罗晓枫议员不满署方及九巴把 263C 号线定性为改善屯门至新界东巴士服务的路线，因为其服务未能满足大埔居民的需要。在路线方面，他同意采取较北的路线，认为有助减少交通挤塞和吸引前往天水围及元朗的乘客选乘。此外，他指 263C 号线应为 263 号线的副线，但 263 号线来往沙田至屯门，而 263C 号线则来往大埔中心至屯门，询问为何有这样的安排，以及为何只前往大埔中心而忽略大埔墟港铁站的乘客。

189. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 要求 307C 及 307P 号线绕经白石角，方便由该区前往港岛区上班和上学的居民。
- (ii) 要求加强 271B 号线的服务至全日行驶。
- (iii) 要求提早 74D 号线的服务时间，以配合上班人士的需要。
- (iv) 43P 号线目前只提供单程由荃湾往科学园的服务，他要求加强为来回服务，以及由科学园伸延至天赋海湾及逸珑湾。

190. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 相比往年的巴士路线计划，她认为本年度的计划包含更多新路线及新尝试。
- (ii) 强烈要求增加 307C 号线晚间回程大埔的服务。
- (iii) 由于 307P 号线的总站设在天后，步行至铜锣湾需时 5 至 10 分钟，而且巴士会先到鰂鱼涌、北角等地才到达天后，因此由大埔前往铜锣湾的市民较少乘坐 307P 号线。她建议改动路线，以方便前往铜锣湾的居民。此外，她希望署方可在 307P 号线现有回程服务的前和后增加班次。

- (iv) 大埔现时没有巴士路线直达柴湾，居民需要乘坐 74X 或 75X 号线到大老山隧道换乘 682 号线，但 682 号线本身亦经常满载，因此她认为有需要开设大埔往来柴湾的新路线。
- (v) 263C 号线的建议行车时间未能照顾大埔居民的需要，晚上由大埔前往屯门的市民亦不多，因此路线或难以维持。她认为大埔前往屯门的交通需求主要集中在早上的上班时间，而本区亦有一条小巴线前往元朗，建议九巴可派员到该线位于实乡街的小巴士站了解居民的需要。
- (vi) 73P 号线为 73X 号线的副线，巴士资源由 73X 号线抽调出来。她支持这个方案，但同时希望 73P 号线由大美督开出后，可驶经广福邨车站。
- (vii) 乘客等候 75X 号线的时间长，惟巴士路线计划亦没有计划提升 75X 号线的服务。
- (viii) 署方把不少西贡的乘客带到沙田(如 268R 及 86P 号线等)，这样会加重沙田大涌桥及沥源路一带的交通负荷。她建议署方可考虑把西贡的乘客送往大学站、火炭站或大埔的港铁站等，然后再换乘其他交通。
- (ix) 不少假日巴士服务仍以点到点的路线为主(如大埔前往乌蛟腾的路线)，但她认为南运路一带已安装不少升降机，而且巴士站配套亦已有所改善，因此可以考虑沿南运路增设更多车站。

191. 陈蔚嘉委员表示，272E 号线主要方便乘客来往大埔及大角咀商贸区，乘客对象理应为上班人士，但晚间由旺角开出的三个班次预计于 5 时 50 分至 6 时 05 分之间开出，较一般市民放工的时间为早，因此建议九巴考虑延迟服务时间。

192. 关永业议员表示，运输署及巴士公司经常都会在没有必要的情况下，为其他地区开办新路线。以沙田为例，该区的 89D 号线由乌溪沙开往蓝田，原本在非繁忙时间会绕经广源邨后才前往大老山隧道，其后因反对意见取消绕经广源邨的安排，惟不久之后署方竟然在沙田开办全日行驶的 89S 号线，由乌溪沙站来往广源邨。相比之下，署方经常忽视大埔区居民的需要，例如 263C、289R 号线等路线计划亦明显并非为大埔区居民而设。他希望署方及巴士公司慎重考虑委员的意见，并修改巴士路线计划以满足大埔区居民的需求。

193. 区镇濠委员指，73P 号线的收费较 73X 号线昂贵，询问九巴如何厘定 73P 号线的收费。此外，他询问由大美督开出与由富善开出的行车距离会相差多少？如额外行车时间较长，会否考虑提早开出时间？

194. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 73、74、307 号线等都有不少副线，客易造成混淆，因此他建议当这些副线有条件成为独立路线后，便应分拆出来，避免影响正线的运作及服务质素。
- (ii) 巴士路线计划中没有提及 73B 号线。他建议延伸有关路线至北区医院，以方便大埔及北区居民前往大埔那打素医院及北区医院就诊。
- (iii) 最近数条新路线的设计都是以服务其他地区的居民为主，要求运输署及巴士公司正视情况，不应忽略大埔区居民的需要。

195. 有关 73P 号线驶经广福邨的建议，文念志委员指 73X 号线已驶经广福邨接载居民前往荃湾，而设立 73P 号线的主要目的是服务大美督沿汀角路一带的居民，加上由大美督沿汀角路经完善路前往吐露港公路的路线相对顺畅，因此对有关建议有所保留，亦希望署方或巴士公司提供相关资料，作为绕经广福邨的理据。

196. 黄碧娇议员修正刚才的发言，同意由大美督开出的 73P 号线不应驶经广福邨，但她希望可以继续研究 73P 号线的走线，以提升该线的载客量。

197. 主席表示，南运路的交通相对挤塞，因此希望 73P 号线参考 74E 路线，由汀角路前往吐露港公路。

198. 马芳兰女士指 73B 号线并不包括在巴士路线计划中，署方将会在工作小组另行跟进该路线的情况。

199. 区镇桦议员表示，委员建议修改 73B 号线的走线，但该路线预计在 2018 年第一季便会落实，落实后亦难以更改。因此，他建议委员会叫停所有在 2018 年第一季落实的问题路线。

200. 马芳兰女士表示有关日期只是预计的落实时间，运输署会在完成地区咨询后才会落实实施。

201. 吕晓晖女士感谢各委员提出意见，署方将会研究这些建议，并会在下次跟进公共巴士及小巴服务工作小组会议上与成员深入讨论。

(二) 更新区议员个人利益登记表格及个人履历表

202. 主席表示，根据《大埔区议会常规》，区议员及委员须每年登记其个人利益。请各位在本年 1 月 19 日或之前把填妥的个人利益登记表格交回区议会秘书处，以供存盘和市民查阅。此外，亦请各位在上述限期前交回已填妥的个人履历表。

(三) 大埔四里竖立紧急车辆通道路牌

203. 许家杰先生报告，路政署已与提案的区议员联络，并将以其他方式取代加设路牌，以处理街道阻塞的情况。

XII. 下次会议日期

204. 主席宣布，下次会议订在 2018 年 3 月 9 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

205. 议事完毕，会议在下午 8 时 37 分结束。

大埔区议会秘书处
2018 年 2 月

要求解決新界東塞車問題

就大埔區議會2017年12月22日就上述標題事宜表達的意見，我們現回覆如下：

1. 要優先考慮增加公共交通配套

由於香港地少人多，路面空間有限，市民亦關注路面交通對空氣質素的影響，因此政府一直施行以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸政策。現時，大埔區共有41條專營巴士及7條專線小巴路線往來各區，方便居民使用公共交通服務出行。

運輸署會繼續與公共交通服務營辦商保持緊密聯繫，並密切監察大埔區的公共交通服務及配套安排，並根據社區需要及人口變化適時作出調整。

2. 興建由大埔不經沙田市中心的沙田繞道，直接由大埔連接大老山隧道、獅子山隧道及尖山隧道；及

3. 興建第 4 條過海隧道以整體舒緩新界東部的交通

我們知悉以上有關策略性運輸基建的意見。長遠而言，政府正進行《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》規劃研究，探討香港的長遠規劃。就此，我們會進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，整體檢視全港在2031年以後的交通需求，研究所需的策略性運輸基建網絡，同時改善現時主要交通走廊的表現。我們在推展研究時，將考慮各持份者的意見，包括有關過海交通和新界東整體運輸基建的建議。

運輸及房屋局

2018年1月

大埔區民主派區議員

關永業 任啟邦 區鎮樺 周炫瑋 劉勇威 任萬全

敬啟者：

東鐵綫一日兩故障 促港鐵盡快更新設備

港鐵東鐵綫今日(1月11日)發生嚴重事故，早上九時許發生訊號系統故障及後備系統不暢順，全線癱瘓逾兩小時；及至下午五時許，一列列車於九龍塘站附近又發生照明系統故障，需熄燈慢駛。我們認為事故不能接受，批評現時東鐵訊號系統已不足以應付頻密班次，令繁忙時段故障風險大增，要求 貴公司盡快完成更換訊號系統工程。

同時，不少受影響市民批評 貴公司應變措施差劣，不單故障後後備系統無法有效運作，而 貴公司提供的接駁巴士亦未能有效紓緩人流， 貴公司職員亦未能清晰提供接駁巴士資訊。我們要求 貴公司盡快向政府及公眾提交報告，調查及檢討故障成因，並促使港鐵加快更新設備。

此致

香港鐵路有限公司

大埔區議員

關永業 任啟邦

周炫瑋 區鎮樺

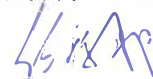
任萬全 劉勇威

大埔區議會交通及運輸委員會增選委員

文念志 陳蔚嘉

區鎮濠 劉宗翰

(任啟邦代行) 謹啟



2018年1月12日



大埔區議會(新富)

羅曉楓區議員辦事處



地址：大埔洋涌村 162 號地下

電話：2457 8028 傳真：2524 3028 手提：9520 7968

電郵：lohiufungoffice@gmail.com

香港九龍灣偉業街 33 號

德福廣場港鐵總部大樓

港鐵公司

強烈關注東鐵線經常跪低情況

要求盡快升級列車信號系統

就港鐵在 2018 年 1 月 11 日早上發生的訊號故障，使東鐵全線服務癱瘓超過兩小時，由於故障正值早上的繁忙時間，使整個新界東的市民均受到嚴重的影響，本人作為東鐵沿線的大埔區議員之一，對事件表示高度關注。

近年來，港鐵跪低的情況與日俱增，不但未見有改善跡象，連應對突發事故的能力及疏散乘客的措施，亦不見因累積了不少「故障經驗」而有所提昇。例如在是次事件中，車廂廣播僅表示服務延誤，未有說明故障原因；港鐵網站和手機應用程式亦未有即時公布故障資訊；而在大埔墟車站，更未有暫停服務的即時廣播，僅以電子螢幕的方式通知市民；在疏散乘客方面，各個車站的人手嚴重不足，車站職員亦未能應付到大量市民的各項查詢和疑問，慘成事件中的「出氣袋」；同時接駁巴士服務亦未能應付龐大需求，導致大批乘客滯留在各個車站內外，情況混亂不堪，市民怨聲載道。

因此，徹查是次故障原因，及盡快向公眾交代是必定的，尤其據了解，是次故障



大埔區議會(新富)

羅曉楓區議員辦事處



地址：大埔洋涌村 162 號地下

電話：2457 8028 傳真：2524 3028 手提：9520 7968

電郵：lohiufungoffice@gmail.com

是「連後備信號系統亦出現問題，轉換人手操作重新啟動亦不成功」，這災難級別的事故，實在嚴重打擊市民對港鐵服務的信心。

不過，除徹查事件，是次故障已再次印證東鐵列車信號系統落後問題，有盡快提昇的必要性，故此，本人認為港鐵不能再以「等埋沙中線」作借口，必須加撥資源和人手，盡快把東鐵列車信號系統「升級」。而且，鑑於預計港鐵將來仍會頻繁地發生事故，本人促請港鐵盡快檢討鐵路服務受阻時的應變計劃，如現場指示及廣播、資訊發放機制、人手配置和培訓、接駁巴士的路線和安排。另外，本人亦促請港鐵與各有關部門和公共交通承辦商，成立妥善的通報機制，使事故發生時能作出即時的協助工作，補充公共交通服務上的支援。



大埔（新富）區議員

羅曉楓 謹啟

二零一八年一月十一日

副本致：

運輸及房屋局局長陳帆先生、大埔區議會交通及運輸委員會主席劉志成博士、經民聯立法會議員盧偉國博士



西貢北約鄉事委員會 Sai Kung North Rural Committee

新界大埔墟仁興街人和里二號二樓
1/F., 2 Yan Wo Lane, Yan Hing Street, Tai Po Market, N.T., H. K.
Tel: 2656 3621, 2656 4466 Fax: 2656 0146

本會檔號 Our Ref.: SKNRC/OUL/17508

大埔區議會交通及運輸委員會

劉志成主席暨全體委員：

要求運輸署建議中的 289R 改為(六、日及公眾假期全日巴士路線並由大埔
途經大學、馬鞍山至黃石碼頭)事宜

本會主席李耀斌區議員日前收到大埔區議會交通及運輸委員會文件 TT1/2018 號，得知運輸署擬增設九巴第 289R 線於星期日及公眾假期單向由黃石碼頭開出往沙田市中心。

但無獨有偶，本會日前收到塔門鄉公所管理委員會來函，由於大部分塔門及沿岸鄉村的村民早年為謀生計已搬到大埔區居住，但他們往返塔門及沿岸鄉村至大埔只得兩個選擇：

1. 馬料水碼頭乘搭街渡(每天上午 8 時 30 分 / 下午 3 時正，各一班)，班次太少，選擇不多。
2. 經黃石碼頭乘搭街渡(平日每 2 小時一班，假日每小時一班)，但由大埔至黃石碼頭，需轉 2-3 程車，需時約 2 小時或以上。

以上兩個往返塔門的選擇對村民來說相當不便。因此本會要求運輸署建議中的 289R 改為(六、日及公眾假期全日巴士路線並由大埔途經大學、馬鞍山至黃石碼頭，以上的方案望能解決村民回鄉不便的問題。同時，遊客亦可以利用此巴士路線遊覽香港著名世界級地質公園，推廣香港的生態旅遊業。

希望主席向運輸署反映本會的需求，以解決村民回鄉不便的問題。

特此通知，敬希予以協助為盼！順祈

政安！

西貢北約鄉事委員會



主席：

李耀斌

副主席：

陳卓輝
李貴育

2018 年 1 月 9 日

副本分送：

- (1) 大埔區議會主席 張學明議員 GBS 太平紳士
- (2) 大埔民政事務專員 呂少珠太平紳士
- (3) 塔門鄉公所管理委員會