

大埔区议会
交通及运输委员会
2019年第二次会议记录

日期：2019年3月15日(星期五)

时间：下午2时32分至下午7时58分

地点：大埔区议会会议室

出席者

出席时间

离席时间

主席

刘志成博士

会议开始

会议完毕

副主席

胡健民议员

会议开始

会议完毕

委员

区镇桦议员

会议开始

会议完毕

陈灶良议员, MH

会议开始

会议完毕

陈笑权议员, MH, JP

会议开始

下午6时15分

周炫玮议员

会议开始

会议完毕

关永业议员

会议开始

下午5时56分

刘勇威议员

会议开始

会议完毕

李华光议员

会议开始

下午7时31分

李耀斌议员, BBS, MH, JP

会议开始

下午6时33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6时15分

邓铭泰议员

会议开始

会议完毕

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

下午7时30分

余智荣议员

会议开始

会议完毕

增选委员

区镇濠委员

会议开始

会议完毕

陈蔚嘉委员

会议开始

会议完毕

张国华委员

下午2时40分

下午5时03分

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

曾汉文委员

下午4时36分

下午7时26分

温兴财委员

会议开始

下午4时54分

胡绰谦委员	会议开始	会议完毕
胡耀昌委员	会议开始	会议完毕
姚钧豪委员	会议开始	会议完毕
叶俊杰委员	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

梁颖然女士	大埔民政事务助理专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
马芳兰女士	高级运输主任(大埔) / 运输署
潘欢愉女士	工程师 / 大埔一 / 运输署
张伟锋先生	工程师 / 大埔二 / 运输署
林德浩先生	工程师 / 大埔三 / 运输署
罗浩坚先生	工程师 / 步行城市 3 / 运输署
麦佩茵女士	工程师 / 19(北) / 北拓展处 / 土木工程拓展署
欧阳慧芯女士	高级工程师 / 行人信道上盖 1 / 路政署
蔡宛铮女士	工程师 / 行人信道上盖 1-2 / 路政署
萧伟琨先生	区域工程师(大埔)2 / 路政署
赵蕙森女士	副房屋事务经理 / 大埔、北区及沙田七 / 房屋署
徐翼福先生	大埔区交通部主管 / 香港警务处
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
谭浚熙先生	交通策划及公共事务部经理(公共事务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
李侃陵先生	交通策划及公共事务部经理(交通策划) / 九龙巴士(一九三三)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
谭永扬先生	技术董事 / 亚洲工程管理有限公司
张进乐先生	研究总监 / 香港可持续发展研究中心
谭皓铨先生	研究主任 / 香港可持续发展研究中心
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

李国英议员, BBS, MH, JP
张国慧委员

缺席者

陈梓华委员

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) 欢迎大埔民政事务助理专员梁颖然女士出席往后的会议；
- (ii) 欢迎增选委员叶俊杰先生加入交通及运输委员会(“交运会”)；
以及
- (iii) 李国英议员及张国慧委员因事未能出席是次会议，并已经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为身体不适(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、分娩或侍产的缺席申请。按照上述规定，他们的申请不获批准。

I. 通过交通及运输委员会 2019 年 1 月 11 日第一次会议记录 (大埔区议会文件 TT 21/2019 号)

2. 主席表示，秘书处在会议前没有收到修订建议，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. 于宝湖路南运路交界至港铁大埔墟站的行人通道加建上盖 (大埔区议会文件 TT 22/2019 号)

3. 主席欢迎路政署高级工程师欧阳慧芯女士及工程师蔡宛铮女士、运输署工程师罗浩坚先生，以及亚洲工程管理有限公司技术董事谭永扬先生就是项议程出席会议。

4. 蔡宛铮女士及谭永扬先生分别以简报方式介绍题述工程的进展及初步设计。蔡宛铮女士希望委员会支持是项工程，以便路政署继续进行详细设计及公众咨询等后续工作。

5. 主席补充，交运会已经在 2017 年 3 月的会议上，议决采用题述走线作为行人通道加建上盖计划的首选方案。

6. 胡健民副主席的意见及提问如下：

- (i) 支持题述工程，亦欣悉工程在技术上可行。
- (ii) 沿着这条走线的行人路阔2.7米至3.5米，但拟建行人通道上盖(“上盖”)的阔度只有2米，加上上盖高2.6米，担心风雨期间会出现撒雨情况，故询问署方能否加阔上盖。
- (iii) 从计算机仿真图看到上盖的物料并不透光，故询问这是否最终设计，还是署方会选用透光物料建造上盖。

7. 关永业议员对上盖走线及其初步设计的意见不大，但询问能否把外观呈“7字型”的上盖设计改为“Y型”，以增加上盖的覆盖范围。他补充说，王肇枝中学对开的行人路旁还有单车径，如把上盖设计改为“Y型”，覆盖范围将会更广，受惠人士亦会较多。

8. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 询问上盖设施会不会附设照明系统。如不会，上盖顶部会否采用透光物料？他以大埔墟港铁站至大埔综合大楼的行人通道上盖为例，指该行人信道上盖与照明系统及加设遮光板的工程是分开进行的，因而废时失事。他认为上盖与照明系统工程同步进行会较为可取，因此希望了解这方面的具体安排为何。
- (ii) 路政署早前在广福球场旁边增设升降机，因此他建议把上盖走线延伸至该升降机的出入口及附近的行人隧道出入口，以方便市民。

9. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 欣悉路政署在题述位置加建上盖。
- (ii) 赞赏圣公会阮郑梦芹小学对开的行人路上盖工程质量良好，并建议路政署参考有关设计。她解释说，相关部门早前曾经建议上址建造“Y型”上盖，但因上盖的支柱设置在行人路中间，会阻碍轮椅及手推车通过，因此最终修改设计，把支柱放在行人路的其他位置。此外，该上盖连接圣公会阮郑梦芹小学及广福“眼镜桥”，所有接缝位置都没有空隙，加上相关部门采用了不透光的隔热物料建造上盖并附设照明系统，因此值得署方借镜。
- (iii) 正如其他委员所指，广福球场旁边有一部升降机，如拟建上盖可以由行人路延伸至这部升降机，在南运路车站下车的市民便能够经由这条有盖行人通道步行至其他地方，故她请署方积极考虑这项建议。

- (iv) 上盖走线路段沿途有不少大树，而台风“山竹”袭港期间王肇枝中学对开亦有一棵大树塌下，堵塞行人路范围。她希望署方为上盖进行地基工程时，尽量不要影响现有的泥土及树根。

10. 余智荣议员的意见如下：

- (i) 政府部门兴建行人通道上盖的技术成熟，相信能够克服很多技术困难。因应上述走线的部分行人路旁有单车径，他认为有需要兴建“Y型”上盖。
- (ii) 认为上盖阔度只有2米并不足够，行人使用时亦不会感到舒适，因此希望署方加阔上盖。
- (iii) 如上盖顶部不透光，建议在上方加设太阳能板作后备电力支持，以期在现场环境较暗时供电作照明之用。

11. 陈蔚嘉委员指上盖走线沿途有树木林荫，考虑到在该处加建上盖或会影响树木生长，她询问署方计划如何处理树木问题(例如当树枝生长至贴近上盖时将如何处理)，令上盖及树木可以共存。

12. 罗晓枫议员的意见及提问如下：

- (i) 希望了解上盖顶部是否以透光物料建造。
- (ii) 询问上盖是否附设照明系统。如是，有关的设计为何？
- (iii) 同意上盖阔度只有2米并不足够，下雨时容易出现撇雨情况，希望署方加阔上盖。
- (iv) 居民过往曾经发现一些新落成的行人通道上盖出现损耗并需要维修，但往往投诉无门，因此他希望了解题述工程日后的清洁及维修工作具体安排为何。
- (v) 支持“Y型”上盖设计。此外，每逢晚间下班时段，不少居民都会在广福“眼镜桥”下车后直接步行至大埔墟港铁站一带换乘小巴，因此他建议在近王肇枝中学的行人隧道口采用“Y型”上盖设计。

13. 邓铭泰委员指小区建设工程的地基往往受地下设施及树根等问题限制，因此他询问路政署是否已经在初步可行性研究阶段彻底检视题述工程对周边树木(尤其对树根)的影响。他担心在较后阶段才发现某位置因为树根问题而未能搭建上盖会影响上盖的连贯性，故希望知悉署方有没有详细考虑上述问题。此外，行人隧道附近位置相对较暗，建议署方考虑采用太阳能灯提供照明。

14. 周炫玮议员的意见及提问如下：

- (i) 认为上盖阔度只有2米略嫌不足。
- (ii) 询问上盖与行人路的阔度相差多少。
- (iii) 由于王肇枝中学外有楼梯，而该处至广福球场一段的行人路亦较斜，因此他请署方在兴建上盖时，不要将上盖的支柱设置于行人路范围，以免阻碍行人、手推车及轮椅使用这些通道。
- (iv) 他关注上盖的清洁问题。他指上盖走线路段沿途有很多树木，顶部容易积聚树叶、鸟粪及其他垃圾等，故询问署方日后会否恒常清理。

15. 任万全议员表示，题述上盖覆盖行人隧道部分范围，即使这些行人隧道并非早前曾经严重水浸的隧道，但当遇上恶劣天气如台风或天文大潮时，他担心行人隧道内会出现积水，故希望署方讲解有关情况。

16. 梅少峰委员指大埔第1区的综合体育馆即将落成，故询问路政署能否把上盖的走线延伸到该体育馆，令更多市民受惠。此外，上址邻近大埔“一田桥”，如上盖能够接驳“一田桥”，便可一次过贯通大埔墟至综合体育馆及大埔中心等地方，成为范围更广的有盖行人通道网络，希望署方考虑建议。

17. 谭永扬先生响应如下：

- (i) 在设计上盖的阔度时需考虑地基的尺寸及地下可建造地基的空间。鉴于拟建上盖路段的地下布满树根和管道设施，因此可建造上盖地基的空间十分有限，以致拟建上盖的阔度约为2米。
- (ii) 在现有行人路建造“Y型”或“T型”上盖，上盖的支柱便需设置在行人路中央，设计会对行人造成阻碍。如行人路旁有单车径，在技术上来说，在行人路与单车径之间建造一个“T型”上盖是可行的(视乎地基大小而定)。然而，能否建造这种“T型”上盖仍需视乎工程开支预算而定。
- (iii) 根据周边树木的资料，包括树木体积及树冠大小，发现周边树木的高度远高于约2.6米高的行人通道上盖，而且上盖与周边树木之间亦有一定距离。在工程施工期间，承建商会按照政府的规定，在树木的特定距离外开凿路面，以确保符合保育树木的相关要求。如日后树枝生长并贴近上盖范围，路政署会根据相关的指引作出适当的安排。

- (iv) 行人通道上盖的物料拟采用不透光的铝蜂窝板建造。这种板材由两块约2至3厘米厚的薄铝板组成，中间夹着一层用作散热的空气层。铝蜂窝板的优点是较轻巧、易于安装及维修保养。
- (v) 行人信道上盖将安装照明系统。
- (vi) 行人通道上盖是设置在行人路上，并不会影响行人隧道两边的出入口，上盖亦会设置排水设施，连接现有的排水系统。因此该拟建的上盖并不会影响行人隧道现有的排水系统。

18. 欧阳慧芯女士回应如下：

- (i) 路政署是根据委员会首选的行人通道上盖走线进行可行性研究，因此委员的建议把上盖延伸至广福球场旁边的升降机，并没有纳入该可行性研究的范围。署方会考虑在详细设计时间研究该项建议的可行性和相关的工程费用。若整体工程费用超出丁类项目的拨款上限(即3,000万)，工程会需要较长时间才能展开。
- (ii) 有关上盖走线延长至宝湖道一带的建议，并不是首选的行人通道上盖走线，而且建议走线的长度显著增加，因此不会考虑上盖走线延长至宝湖道一带。
- (iii) 在工程施工期间，路政署会多加注意委员所提及的细节，并致力减少工程对行人的影响。
- (iv) 上盖照明系统的设计初步会由路政署的路灯部负责，照明的设施一般会采用LED灯。署方会在详细设计时间研究加装太阳能板的可行性。

19. 罗浩坚先生指政府在2016年施政报告中，宣布邀请各区议会就在区内连接公共交通设施的行人通道加建上盖提出建议，而此计划未有包括将上盖延伸至单车径。不过，于广福球场附近的升降机邻近车站设施，亦应符合计划涵盖的范畴，故相关部门可研究延伸上盖至这部升降机是否可行。此外，有关上盖恒常清洁的问题，路政署会为行人通道上盖进行恒常的清洁维修及保养工作。如发现有清洁问题，市民可以致电1823通知政府，运输署及路政署将统筹并跟进有关的清洁工作。

20. 主席询问上盖的总长度及工程的预算造价是多少。此外，他指根据计算机仿真图，王肇枝中学对开的上盖支柱设置在行人路的右边(近大埔河一方)，但前方近广福道的位置目前有一条行人隧道通往大埔墟，故他担心上盖的支柱(尤其是行人隧道出入口附近的支柱)会阻碍市民出入。有见及此，他建议署方考虑把支柱改为设置在行人路的左边(近王肇枝中学一方)，以方便市民。

21. 刘勇威议员的意见及提问如下：

- (i) 留意到会议文件附图一的拟建上盖走线中有两处中断的地方(即没有上盖遮挡)，分别是大埔墟港铁站外近的士站转弯位位置，以及广福道行人隧道出口往广福球场位置。他询问是否由于该两处有单车径而未能建造行人通道上盖。他认为不连贯的上盖对行人造成不便，因此有需要在整条行人通道加建上盖。他促请路政署研究方法在上述两处中断的位置加建上盖，令整条上盖连贯起来。
- (ii) 鼓励署方在上盖的合适位置加装太阳能板，提供电力予照明系统使用或作其他用途，认为是较环保的做法。
- (iii) 希望了解上盖物料的隔热功效，例如当气温是30度、有太阳直接照射及湿度为50%至60%时，行人通道上盖下的人体体感温度大约是多少？
- (iv) 留意到王肇枝中学对开的上盖贴近学校外墙，担心有人会攀爬上盖进入校园范围，希望署方检视设计会否引起治安问题。
- (v) 这条行人通道上盖颇长，建议署方在适当位置加设座椅，方便市民稍作休息。

22. 区镇桦议员的意见及提问如下：

- (i) 顾问公司刚才表示上盖的雨水会经排水管引到地面排水系统，但他指该处目前并无排水系统，因此询问雨水将直接引到地下管道，还是当局会沿上盖地底兴建地下管道收集雨水。
- (ii) 广福球场对开位置人流不多，故询问署方制订这条走线时有没有进行人流评估。他认为广福“眼镜桥”至大埔河(即广福球场对面的河边位置)的人流较多，每当出现交通阻塞等情况，市民都较常沿这条路步行前往大埔墟港铁站。他认为上盖走线涵盖这个范围更为实际。
- (iii) 提醒署方在建造上盖时需要仔细考虑安放支柱的问题。他解释说，学校不一定会支持项目，因为上盖设施会遮挡学校景观，加上不法分子有机会攀爬上盖进入校园范围，因此署方需要充分征询相关学校的意见。

23. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 由于上盖邻近王肇枝中学篮球场的铁丝网，因此她同意署方应就上盖工程征询该校的意见。

- (ii) 王肇枝中学对开的行人路与单车径之间没有排水渠口，如上盖的支柱设置在该处，雨水引到地面后亦无法排走，加上上盖只有2米阔，下雨时容易形成瀑布般的流水，不便市民使用。不过，上盖支柱设在近学校一方亦会引起治安问题。就此，她请署方参考委员的意见修改方案后，并连同她本人、胡健民议员及余智荣议员与校方商讨，征询他们的意见。

24. 梅少峰委员指上盖走线颇长，尤其是近王肇枝中学对开位置有行人路及单车径，上下班时间有很多市民会行经该处，故担心施工期间全面封路或会造成不便。他询问署方具体的施工安排为何，例如会否分阶段进行工程，或在工程期间采取改道措施等。

25. 胡绰谦委员的意见及提问如下：

- (i) 广福球场对开的路面较斜，下雨时容易形成瀑布般的流水，不便市民使用。
- (ii) 由于上盖附近有学校，而进行挖路工程会制造噪音，故询问署方会否考虑在暑假期间施工，以减低对学生的影响。
- (iii) 不少市民及学生都会使用这条路线前往大埔墟港铁站及上学，故询问施工期间的封路范围有多大，以及行人路是否需要长时间封闭。

26. 欧阳慧芯女士回应如下：

- (i) 需在完成详细设计后，署方才可准确地估计上盖工程的造价。
- (ii) 上盖的支柱间距约4.5米。署方会根据现场的环境在合适地方加建支柱，亦不会在行人路中心加建，以免阻碍市民出入。
- (iii) 上盖工程将会分阶段进行，但具体的施工程序需待合约批出后方可确定。施工期间亦会采取局部封路措施，但不会全面封闭整条行人路或单车径，以减低工程对市民的影响。
- (iv) 署方会在完成可行性研究后联络王肇枝中学，商讨在上盖设计及施工期间可以如何配合。

27. 谭永扬先生响应如下：

- (i) 暂时未能提供有关上盖隔热的资料。他会在会议后向有关委员提供补充资料。

- (ii) 根据初步设计，上盖每隔一定距离会设置排水管，把雨水引到地面，并连接到现有的排水系统。在详细设计时间，署方会详细设计排水系统，以确保不会出现上盖雨水像瀑布般涌下的情况。

28. 罗浩坚先生补充如下：

- (i) 题述工程并不包括在上盖设施加建座椅，但委员可以通过地区小型工程项目于上盖完工后自行加建座椅。如将进行这类工程，委员可以通知运输署，以便署方配合。
- (ii) 政策推出时，指引订明上盖长度不得超过500米，并需要接驳公共交通设施，因此任何建议均需符合以上条件。
- (iii) 题述上盖的总长度约为460米，而王肇枝中学对开的行人路每小时的最高行人流量为1 079人。
- (iv) 就刘勇威议员刚才提及走在线有两处断开的地方，他指有关位置应该是单车径上的行人过路处。署方会考虑在这些地方提供上盖。

29. 主席表示，现有行人路如没有“U形渠”设施，署方将会加设有关设施，把雨水排至公共排水井，令地面不会出现大量积水或瀑布般现象。有关支柱的摆放问题，他要求部门在完成详细设计后向委员会提供相关数据。他补充说，支柱之间相距 4.5 米亦有机会阻碍行人，甚至会令行人撞到而受伤，因此他强调支柱应该尽量靠墙，避免行人受伤和惹来投诉。

30. 刘勇威议员对于署方没有在单车径范围加建上盖感到诧异，指此等做法与市民的预期有落差。他强调整条行人通道都应该加设上盖，不应因为政策订明在行人路加建上盖便盲目跟从，令上盖往往在单车径的行人过路处范围断开。他希望署方积极解决上述问题。

31. 区镇桦议员询问署方有没有在广福球场对开位置进行人流评估。此外，他指大埔公路元洲仔段(不论往返大埔方向)的人流在上下班时间都较广福球场外多，而且该处亦有大型巴士换乘站，符合政策要求。因此，他询问署方有没有考虑把上盖改为连接大埔公路元洲仔段而非广福球场。

32. 主席补充说，交运会已经在 2017 年 3 月的会议上订定在区内兴建行人通道上盖的优先次序，并以题述上盖的走线建议为首选方案。他请政府部门响应区镇桦议员的提问，但表示部门暂时应该不会考虑把上盖改为接驳广福“眼镜桥”的建议。

33. 区镇桦议员表示，他担心建成的上盖没有人使用，因此才提出有关建议。如主席决定不再更改上盖走线，他便会以此理由向居民解释为何部门兴建一些没有人使用的设施。

34. 主席指这并非他的决定，而他亦只是提供相关背景资料供委员参考。

35. 罗浩坚先生补充如下：

- (i) 交运会在2017年3月的会议上提出4条建议上盖走线，全部符合相关的政策要求，当中以题述走线为首选方案。
- (ii) 根据题述走线在2017年所作的人流统计，王肇枝中学及广福球场在早上繁忙时间的每小时最高行人流量分别为1 079人(包括78名长者)及772人(包括69名长者)。
- (iii) 署方在现阶段会首先进行题述工程。如政策反应正面及推展顺利，而市民亦对上盖设施需求殷切，当局或会考虑再次推行同类政策。同时，运输署亦会考虑放宽行人通道的人流限制要求。
- (iv) 有关上盖断开的提问，如关注的断开路段本身没有单车径过路处，署方将考虑增设单车径行人过路处及上盖设施，令整条行人通道上盖连贯起来。

36. 委员会支持题述项目。

III. 要求尽快改善汀角路(露辉路至大美督段)的交通安全设施 **(大埔区议会文件 TT 23/2019 号)**

37. 主席介绍上述文件。

38. 张伟锋先生表示，运输署一直留意汀角路的交通情况，亦会检视道路有没有优化空间。就汀角路的交通安全事宜，署方的工作大致如下：

- (i) 署方与警方计划在汀角路安装一部固定侦速摄录机，待所需资源确实后便会进行安装工程的前期工作。
- (ii) 目前，汀角路往大埔方向近污水泵房位置的左方是树木。署方现正研究在该处加装栏杆或防撞栏。
- (iii) 署方已经在詹屋村一个曾经发生意外的过路处加装栏杆，协助市民使用正确位置安全横过马路。
- (iv) 署方将适时研究是否需要优化汀角路现有的路牌及道路标记。

39. 任启邦议员表示，汀角路往大埔市中心方向近雅景花园附近有一个灯位，可以右转入香港教育大学(或露辉路)，但车辆需要在该右转灯位停车等候，阻碍后方欲继续直去的车辆。由于汀角路的车速一般较快，他认为突然有车辆在灯位前停车等候，后方的车辆或会撞及前车导致意外。因此，他询问署方能否扩阔该段路面，并预留一条行车线供转右的车辆使用。

40. 张国华委员希望了解侦速摄录机的安装位置。他认为整条汀角路危机处处，加装一部侦速摄录机亦只是聊胜于无。他指龙尾在去年3月曾经发生致命交通意外，及后他本人与主席都曾经要求运输署在意外现场加装侦速摄录机，但至今仍未回复，故希望运输署就此响应。此外，近日一辆大型货柜车经常停泊在布心排巴士站(往大埔方向)停车湾，而当该辆货柜车驶出时，其他正在转弯位置驶出的驾驶者只要稍不留神，便很容易撞到货柜车车尾，造成伤亡。有见及此，不少村民希望署方在该巴士站附近加设栏杆，以改善问题，希望署方正视。

41. 陈笑权议员指主席是当区区议员，而张国华委员是龙尾村村长，他们都非常熟悉当区环境，掌握地区脉搏，亦非常了解每个路口及路段的情况，因此他认为运输署、路政署及警方必须尊重地区意见，甚至与他们落区视察，实地了解每个位置的交通问题，研究在哪个位置安装侦速摄录机较为合适，避免再次发生不必要的意外。

42. 区镇濠委员同样希望了解侦速摄录机的具体位置。他指整条汀角路颇长，安装一部侦速摄录机未必构成阻吓作用。此外，由于汀角路的非法赛车问题严重，相信加装一部侦速摄录机根本难以阻止车辆高速行驶。就此，他询问署方能否在汀角路加装更多侦速摄录机，或通过其他措施阻止因非法赛车或车辆高速行驶而导致的交通意外。

43. 温兴财委员指汀角路近映月湾的位置经常发生交通意外，故询问署方为何没有为该处安排交通改善措施。此外，有关露辉路灯位的问题，他询问署方能否调校交通灯号，由“先箭咀灯(直去)后绿灯”改为“先绿灯后箭咀灯(直去)”，以便直去及右转的车辆同时通行，相信可以纾缓有关问题。

44. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 运输署及警方仍需物色合适位置安装侦速摄录机，因此暂时未能提供具体的安装位置。署方日后有这方面的资料后，将提交委员会。
- (ii) 汀角路近映月湾的位置，不论是往九龙方向还是往大美督方向都有一对路牌，提示车辆前方有急弯。署方现正考虑在这对路牌以外，加设一对开始减速路牌，提醒车辆小心慢驶。他补充说，虽

然上述位置现时并非交通黑点，但署方仍会积极优化可以改善的路牌设施。

- (iii) 署方备悉有关露辉路灯位的意见(包括调校交通灯号和扩阔道路等)，并会在会议后检视有关情况，研究可以如何改善。

IV. 要求放宽巴士车身长度限制以便新款大型巴士行驶林锦公路(林村路段)
(大埔区议会文件 TT 24/2019 号)

45. 陈灶良议员介绍上述文件。

46. 林德浩先生响应如下：

- (i) 根据现有的道路限制，车长逾11米的车辆不准驶入林锦公路(林锦公路交汇处至荃锦交汇处)。他相信早年订下这个规定的原因，是基于交通安全方面的考虑，例如部分路面的地形、弯位或斜度等不适合长车使用。如要放宽此限制，运输署需要检视整条林锦公路有哪些位置出现问题，以及可以进行什么工程以解决这些问题。
- (ii) 就陈灶良议员刚才介绍文件时提及，巴士公司曾经尝试利用长11米以上的巴士试行林锦公路而且成功一事，由于他并没有参与有关工作，因此不清楚具体情况。但长远而言，他认为加设合适的调头设施(例如回旋处等)或改善交通灯号才是确保巴士安全调头的做法。署方备悉委员的意见，亦会研究在合适地方增设巴士调头位置，以及能否放宽林锦公路的车身长度限制。

47. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 由于林锦公路设有车身长度限制，署方自去年起已经积极研究在嘉道理农场对开位置加设回旋处，亦积极筹备在林锦公路回旋处加设换乘站的工作，但这些建筑工程需要时间。
- (ii) 运输署明白市民对64K及65K号巴士路线和25K号小巴路线需求殷切，因此批准巴士公司在3月18日开办64K短途服务路线(即64P号线)，以提升大埔墟往返嘉道理农场的巴士服务。另一方面，署方亦正与小巴公司商讨增设3部小巴行走25K号线，以应付林锦公路一带的交通需求。
- (iii) 由于路面改善工程并非短时间内可以完成，故署方现正积极与九巴商讨购置更多长10.6米的巴士，以照顾林锦公路的巴士服务需求。

48. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 支持放宽大型巴士行驶林锦公路的建议，认为署方应与时俱进，不应因为这个限制是早前订下便不作更改。
- (ii) 嘉道理农场往后的一段林锦公路(往锦田方向)有斜坡及急弯，不适合长车行驶，因此她建议把65K号线的总站由上村改为嘉道理农场，接载乘客往返该处及大埔市中心。
- (iii) 除了巴士需要空间调头外，假日时份嘉道理农场外亦有不少旅游巴停泊，驶经的车辆不时需要在斜坡上停车等候这些旅游巴调头，容易构成危险。因此，署方必须尽快在嘉道理农场外的位置加建回旋处，方便车辆调头。
- (iv) 认为署方应增设嘉道理农场往返大埔中心的短途巴士服务，甚至使用长11米以上的巴士行驶这条路线，以加强服务。
- (v) 她指自己经常前往锦田一带，驶经林锦公路时留意到巴士站往往有不少乘客在候车，而驶经的小巴亦已满载，故认为署方有迫切需要解决林村的交通问题。

49. 邓铭泰议员表示，林锦公路多年来变化不大，但路旁的树木及设施都有不少改变，加上汽车功能提升不少，故认为运输署应重新检视限制长11米以上车辆不准行驶林锦公路的规定，亦需研究能否扩阔林锦公路，以纾缓该处的交通。他询问上述规定自何时起实施。

50. 陈灶良议员的意见如下：

- (i) 他简述65K号线的背景，指九龙巴士有限公司(“九巴”)目前只是在平日上午繁忙时间提供6个班次的服务并不足够，因此强烈要求增加班次。
- (ii) 九巴开办64P号线能有效纾缓平日下午繁忙时间由大埔墟返回林村一带的交通需求。
- (iii) 小巴的服务质素欠佳，运输署有责任加强监管。他与邓铭泰议员都曾经建议政府协助业界招聘小巴司机，否则难以改善小巴的服务质素。由于缺乏人手，小巴司机有不少工作机会，造就个别司机的态度欠佳，经常惹来市民投诉。
- (iv) 他指林村居民非常关注该区的交通配套，希望委员理解放宽大型巴士行驶林锦公路的重要性。
- (v) 他稍后会向署方提出在均益士多增设调头位置。至于嘉道理农场外的位置，他指只要拆除该处的石壘和加设地面标示便可增设调头位置。他又认为，署方无须过分忧虑附近的斜坡会影响行车安

全，而工程师亦可在该区一带加设适当的道路标示，提醒驾驶人士小心驾驶，所以在该处增设调头位置的问题不大。

- (vi) 由于九巴没有新的巴士资源投放至林村的巴士路线，因此不放宽大型巴士行驶林锦公路便无法解决林村居民的交通问题。

51. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 林锦公路由嘉道理农场至上村一段的路面较斜。他询问是否由于这路段的关系，所以长11米以上的车辆不能使用林锦公路。如是，他认为可以更改巴士路线，令巴士公司可以使用大型巴士行驶有关路线。
- (ii) 嘉道理农场外有数个咪表泊位及停车湾供旅游巴上落乘客之用。他相信略为扩阔该处便有足够空间让长车调头。
- (iii) 上村至嘉道理农场之间的路段会经过山顶位置，驾驶人士的视线理应良好，车速亦不致太快，相信有条件在嘉道理农场外增设调头位置。
- (iv) 署方只要在嘉道理农场外增设回旋处，并把65K或64P号线改为循环线，便可提升现有服务。由于巴士的载客量较小巴多，此举可以大大提升公共交通的承载力，认为这样才可应付林村的交通需求。
- (v) 认为在嘉道理农场外增设回旋处是运输署及路政署的责任，而限制长11米的车辆驶入林锦公路亦是多年前的规定，现时的情况已经大有不同，因此部门应该研究放宽这个规定。

52. 主席希望运输署改善嘉道理农场外的设施，探讨有没有足够空间增设调头位置。此外，他指林锦公路经过嘉道理农场后的斜坡有两个较窄的S形弯位，故询问这是否限制长11米以上车辆不能行驶林锦公路的原因。如是，他指署方可以通过扩阔路面和减少弯度以解决行车安全问题，因此在嘉道理农场外增设调头位置和放宽车辆限制的措施并非不可能，一切在乎署方是否愿意跟进。

53. 林德浩先生响应如下：

- (i) 根据规定，长11米以上的车辆不能驶入林锦回旋处至荃锦回旋处之间的路段。随着乡村逐渐发展，上述路段之间的树木及路面情况亦可能已经有所改变。不过，就放宽林锦公路的车身长度限制，署方仍需全面检视整个路段的情况，包括哪些位置可以放宽或需要改善等。

- (ii) 林锦公路现时仍然欠缺让长车调头的位置。由于嘉道理农场往元朗一带的路段已经进入元朗区的范围，他将与相关同事联络跟进，检视有没有改善的空间。至于在大埔区内，署方将检视能否在嘉道理农场外增设调头位置。
 - (iii) 署方早前联同相关区议员及九巴视察嘉道理农场外的位置。九巴认为现场有足够位置让巴士调头，但署方关注长车调头时会阻碍两边车辆行驶的问题。
 - (iv) 驾驶人士从元朗出发，沿林锦公路前往嘉道理农场前会首先驶经山顶位置，然后才可清楚看到前方路面的情况。由于驶过山顶位置后便开始下斜，车辆的行车速度不会太慢，因此如果要在嘉道理农场对开位置增设调头位置，署方认为建造一个正规的回旋处会较为合适，而署方亦正着手跟进此事。
54. 如署方关注长车调头会影响两边行车线的车辆，或担心车辆下斜驶至调头位置时车速过高，主席询问加设交通灯能否解决相关问题。
55. 林德浩先生响应说，署方曾经考虑加设交通灯的建议，但其工程规模与建造回旋处无太大差别。
56. 任启邦议员指林锦公路两旁有多个乡村出入口，车辆可随意切线驶出或驶入，因此他不认为增设调头位置会影响两边行车线的车辆。
57. 对于主席建议在嘉道理农场附近增设交通灯号，陈灶良议员感谢主席的建议，但考虑到增设交通灯的时间会很漫长，因此他建议在附近上下斜位置增设道路标示提醒驾驶人士会更为方便。
58. 邓铭泰议员理解运输署现时在嘉道理农场外增设回旋处有一定困难，因为车辆在下斜后实时驶进回旋处会相对危险，故此他强调署方应重新检视长11米车辆不准驶入林锦公路的规定。他认为除了考虑路面阔度及斜度外，署方亦须考虑现今车辆设备有所提升，从而检讨上述规定是否仍然合适。至于在嘉道理农场附近一段林锦公路增设交通灯和平整斜坡以减低意外风险的建议，他认为虽然有一定难度，但运输署及路政署亦可以尝试开展研究。
59. 主席建议把上述事宜转交委员会辖下改善乡郊主要道路工作小组继续跟进。
60. 委员没有提出其他意见。

V. 要求尽快落实往返大埔至屯门的巴士服务

(大埔区议会文件 TT 25/2019 号)

61. 谭荣勋议员介绍上述文件。

62. 马芳兰女士回应如下：

(i) 运输署备悉谭荣勋议员的意见。

(ii) 署方原定在2019年第一季开办263C号线，提供大埔往来屯门的巴士服务。由于署方及巴士公司在2018年处理不少巴士路线计划以外的服务调整工作，因此263C号线投入服务的日期需稍作调整。

(iii) 署方预计263C号线可以在2019年第二季或之前开办。

63. 李侃陵先生理解不少乘客希望九巴尽快落实 263C 号线的服务。九巴预计该路线将会在 2019 年第二季投入服务。

64. 梅少峰委员希望了解更多有关 263C 号线的信息，例如开办日期、服务时间及班次等，以便他响应市民查询。

65. 李侃陵先生表示，按照现行的服务计划，263C 号线将会在繁忙时间开出一班由大埔往屯门及一班由屯门往大埔的班次，当有具体落实时间时便会通知各位委员。

VI. 要求在大埔区内增设港铁特惠站

(大埔区议会文件 TT 26/2019 号)

66. 主席欢迎香港铁路有限公司(“港铁”)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。

67. 谭荣勋议员介绍上述文件。

68. 梁文迪先生响应如下：

(i) 港铁设置特惠站的目的，是希望鼓励市民步行至最近的港铁站乘车。

(ii) 设置特惠站时需要考虑若干因素，例如特惠站与港铁车站的距离、新增特惠站能否吸引新乘客、拟安装地点有没有电力装置及足够空间等。

- (iii) 特惠站不宜安装在距离港铁站太远或太近的地方。
- (iv) 因应委员建议在大埔墟街市(即大埔综合大楼)设置特惠站的建议,港铁已经加以考虑。由于大埔墟街市过于接近大埔墟港铁站,并未符合设置特惠站的标准。然而,港铁将保留建议作参考之用。
- (v) 委员如有其他加装特惠站的建议位置,可以向港铁提出,以便考虑和研究。

69. 主席建议港铁提出区内能够设置特惠站的具体位置,认为做法更为直接。

70. 梁文迪先生表示,特惠站一般会设置在港铁站 500 至 600 米范围内,但特惠站与港铁站的距离只是众多考虑因素之一,尚有其他因素需要考虑。他请委员提出设置特惠站的具体地点,让港铁考虑每个建议。

71. 余智荣议员询问运头塘商场是否适合设置特惠站。

72. 区镇桦议员表示,设置特惠站的目的是吸引距离港铁站较远的市民乘搭港铁,因此不理解特惠站为何不能设置在远离港铁站的地方。他以运头塘的居民为例,除非需要前往的地方并非港铁直达,否则即使没有特惠站,居民都会乘搭港铁,情况与距离港铁站较远的市民不同。他续指,要求港铁设置特惠站实际上有助港铁提升客量,故难以理解港铁为何设下种种制肘阻碍自己营商。

73. 罗晓枫议员表示,大埔综合大楼既有电力供应,亦距离港铁站约 500 米左右,加上是区内地标,四方八面的居民都经常前来购物,相信能够带来不少客源,故希望港铁积极考虑在该处设置特惠站。

74. 梅少峰委员的意见如下:

- (i) 去年曾经与港铁探讨同一议题,港铁当时表示特惠站与港铁车站的距离应为500米左右,因此委员才建议在大埔综合大楼设置特惠站。
- (ii) 大埔墟街市的主席已经同意在大埔综合大楼增设特惠站,而该处亦有电力供应及足够空间,因此他促请港铁与当区议员李国英议员商讨和跟进。
- (iii) 他早在2016年与港铁主席会面时曾经反映区内没有任何特惠站,并建议在富亨设置特惠站,但最终不了了之,故希望港铁重新研究有关建议。

- (iv) 建议港铁在以下地点设置特惠站：大埔综合大楼、运头塘、大埔中心 / 大埔超级城及富亨(尤其因为富亨没有接驳巴士服务)。

75. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 对于港铁主席未有理会建制派提出的意见感到诧异，因此如有委员对港铁提出谴责动议他都会支持。
- (ii) 港铁盈利甚丰，理应回馈市民。为配合政府的“铁路为主、巴士为辅”政策，除了在街市及屋邨外，他认为港铁亦应在所有巴士站设置特惠站，与巴士公司直接竞争。
- (iii) 希望港铁聆听各党派委员的意见，积极研究在区内设置特惠站。

76. 梁文迪先生响应如下：

- (i) 有关在运头塘邨设置特惠站的建议，由于他暂时未有相关资料，他将会在会议后联络相关委员跟进。
- (ii) 有关在富亨设置特惠站的建议，他重申港铁设置特惠站的目的，是鼓励市民在可步行距离内(即500至600米范围)步行前往港铁站乘车。如特惠站距离港铁站太远，市民亦难以步行前往，故相信设置特惠站的吸引力不大。
- (iii) 他会把委员的建议转交港铁考虑和备悉。

77. 主席询问宝湖花园是否设置特惠站的合适位置。

78. 梁文迪先生表示，他会把主席的建议转交相关部门研究，稍后将联络主席跟进。

79. 任万全议员表示，他翻查数据后发现整个新界北区(包括屯门、元朗、北区及大埔)都没有特惠站，明显有厚此薄彼的情况。不过，由于政府已经推出公共交通补贴计划，而设置特惠站又有种种难以克服的制肘，故他认为港铁直接下调东铁线车费是较可取的做法，亦有助港铁挽回民望。

80. 梁文迪先生指他会把有关东铁线票价的意见转交港铁考虑。他又补充说，港铁目前亦有向东铁线乘客提供优惠，例如东铁线月票计划及接驳巴士服务等。

81. 胡绰谦委员要求港铁提供富亨至大埔墟港铁站的接驳巴士服务。

82. 梁文迪先生表示会把上述意见一并转交港铁考虑。

VII. 要求优化大埔中心巴士总站

(大埔区议会文件 TT 27/2019 号)

83. 梅少峰委员介绍上述文件。

84. 马芳兰女士表示，运输署一直留意大埔中心巴士总站的设施，而政府资助专营巴士公司在有盖巴士站安装座椅及实时巴士到站信息显示屏的工作亦在进行中。目前，当局已经资助巴士公司在大埔中心巴士总站增设两张座椅，亦会在今年完成安装实时巴士到站信息显示屏。

85. 黄子健先生表示，除了在有盖巴士站安装实时巴士到站信息显示屏外，九巴亦会研究在无盖巴士站(例如 75X 及 271 号线巴士站)加装同类信息显示屏，方便候车乘客。

86. 谭荣勋议员表示，大埔中心巴士总站的设计及规划未能配合现时的使用情况。他指当年建造这个巴士总站时，巴士线的数量未如现时多，而 72X 及 74X 号线的班次及客量亦相若，但现时 74X 号线的班次规模及乘客需求已经大幅超越 72X 号线，经常出现长长的候车人龙，造成候车月台分布不均的问题，加上部分车站(例如机场线巴士站)只有细小的上盖，只能供数个乘客使用，其他乘客则需要在上盖范围外候车，候车环境有欠理想。他续指，除了因为社会进步而需要提升巴士总站设施外，他认为乘客的候车环境、站头及候车月台的编配等影响巴士站运作的问题都需要改善，否则车站设施难以应付日后的发展需要。

87. 梅少峰委员的意见如下：

- (i) 上下班繁忙时间有较多乘客等候 74X 及 307 号线，排队情况非常混乱。以 74X 号线为例，他指乘客一般沿车站旁的栏杆排队，但不知是否由于栏杆近日被移走，排队情况甚为混乱，人龙甚至绕过 307 号线的车站及站长室，期间不断有乘客在人龙中穿插，因此他希望九巴在优化大埔中心巴士总站的设施时，一并改善这两条路线的排队安排，例如分开这两条最多人候车的巴士路线等。他建议九巴约同委员前往巴士站现场视察，研究应如何作出优化。
- (ii) 知悉署方及九巴会在有盖巴士站安装实时信息显示屏，但据他理解，这些显示屏属于小型显示屏。他建议的是安装一个大型显示屏(例如沙田新城市广场巴士总站的大型显示屏)，能够显示所有巴士路线的实时信息。他解释说，大埔中心合共有 30 多条巴士路线，设置大型实时信息显示屏能提供所有数据，对乘客来说更为方便，希望相关部门积极考虑有关建议。

88. 马芳兰女士备悉委员的意见。此外，她曾经在本年 2 月 12 日与当区区议员及九巴代表前往大埔中心巴士总站视察，稍后将优化乘客的排队安排。至于巴士停车位置的安排，署方将继续与巴士公司研究优化措施。

89. 黄子健先生表示，每个巴士总站的情况不尽相同，例如新城市广场巴士总站的分站的实时信息显示屏便设于人流途经的地方。至于大埔中心巴士总站，由于人流较为分散，而且部分分站已经设有电子显示屏，因此九巴将集中研究在现有电子显示屏未能覆盖的地方加设电子显示屏。

90. 主席表示，政府早前曾经拨款资助巴士公司在巴士站加设实时信息显示屏，他询问计划的进展如何。

91. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他过去多年一直争取全面改善大埔中心巴士总站，并建议加建一个全面覆盖该站的上盖，令候车乘客无需日晒雨淋。不过，由于是项工程规模庞大，运输署认为在现阶段难以推展，但他将继续向署方争取。
- (ii) 他感谢运输署及巴士公司的努力，令大埔中心巴士总站各项设施得以陆续改善。他曾经与运输署前往巴士站视察，亦建议整合现有的员工休息室，改善员工的作息环境。
- (iii) 至于车站的地面标示及排队设施，巴士公司已经承诺在优化巴士站时一并改善。他亦感谢其他委员对这个巴士站的关注。
- (iv) 大埔中心巴士总站在十多年前曾经重组(包括候车月台设施)，但现时情况已经不同，巴士路线的数目及乘客的选择都已经改变，因此他请运输署及巴士公司检视现时的候车月台安排是否仍然合适。

VIII. 要求优化富亨巴士总站

(大埔区议会文件 TT 28/2019 号)

92. 胡绰谦委员介绍上述文件。

93. 张伟锋先生介绍富亨邨巴士总站改善计划(“改善计划”)的初步概念图(详见附件一)。他强调附件一只是初步概念图，并非技术可行方案。由于富亨巴士总站改动较大，因此他希望听取委员对上述改善计划的初步意见。

94. 任万全议员的意见如下：

- (i) 支持优化富亨巴士总站。
- (ii) 他曾经向两位前任运输署工程师建议全面翻新富亨巴士总站，但他们均表示工程有一定难度，加上车站内的一棵大树可能属于不可移动的古树，故未有进展。就此，他请署方继续跟进和调查该树的情况。
- (iii) 富亨巴士总站当年的设计与附件一的设计相若，但由于后来有大量的士停泊在的士站等候，车龙一直伸延至颂雅路甚至天主教圣母圣心小学的位置，阻碍巴士出入，因此当局最终在的士站旁加建回旋处，以改善问题。
- (iv) 他曾经就改善富亨巴士总站事宜征询持份者的意见。的士业界担心运输署拆除车站内的回旋处后，上述问题将再次出现，特别是现时使用该巴士站的路线有所增加(例如 307A、272P 及 A47X 号线)，担心问题会恶化。
- (v) 运输署如在改善计划中增加的士上落客位置，并与警方或工程部门通力合作，解决的士停泊阻碍巴士出入的问题，他会支持改善计划。
- (vi) 他指驾驶人士(不论是的士或私家车司机)过去十多年已经习惯了富亨巴士站内外的运作模式，因此他促请运输署多征询业界意见，充分考虑地区的实际情况。
- (vii) 希望运输署约同当区区议员前往富亨巴士总站实地视察和商讨优化方案。

95. 谭荣勋议员的意见及提问如下：

- (i) 他曾经多次向运输署反映富亨巴士站的问题，亦乐见署方提供改善计划的初步设计。
- (ii) 如富亨巴士站内的树木并非古树或特别品种，在两害取其轻的情况下，为改善富亨巴士总站而移除相关树木是无可奈何的选择。
- (iii) 留意到改善计划包括扩建部分候车月台，但巴士驶进车站后需要一定的转向空间才可驶入指定的停车坑，因此停车坑近巴士总站入口的一方未必需要并排设计，否则巴士将难以驶入停车坑。
- (iv) 拟建的士站与另一边的石壘相距 6 米，他询问这个阔度是否足够让两部的士并排而行。他关注如有的士停泊在行车线近石壘的位置时，左边的的士站能否如常运作。

- (v) 现时有不少的士及私家车停泊在的士站入口至的士站之间的位置，往往只剩下一条行车线可供使用。署方在改善计划中新增了一条停车坑供巴士使用，长远来说能够配合富亨、颂雅甚至大埔第 9 区日后的巴士路线发展需要，因此计划值得支持。

96. 关永业议员指运输署提出改善计划的概念图是积极的表现，而延长巴士候车月台亦有助改善乘客排队的问题。不过，巴士的路线及班次服务不断增加，要在有限的空间内进行优化并不容易。他指大埔雅丽氏何妙龄那打素医院（“那打素医院”）外设有公共交通交汇处，而大埔第 9 区日后亦设有巴士总站，因此他建议相关部门除了改善富亨巴士总站的硬件设施外，亦需全盘考虑能否把部分巴士路线延长至上述两个巴士站，以纾缓富亨巴士总站的压力。

97. 参考改善方案的设计概念后，文念志委员询问私家车日后是否不得驶进富亨巴士总站。

98. 黄碧娇议员的意见及提问如下：

- (i) 根据改善计划，的士及巴士将共同使用一个入口进入车站，加上颂雅路经常出现违泊车辆而剩下一条行车线，故询问这个安排会导致入口处挤塞。
- (ii) 平日有不少私家车会驶进站內上落乘客，如这个私家车入口日后改为的士出口，她担心造成阻塞。因此，她询问署方能否在该出入口加设地面标示，清晰地分隔的士出口及私家车的行车线。
- (iii) 她曾经应巴士公司邀请视察富亨巴士总站内 71A 号线的停车坑。她指由于候车月台有梯级的缘故，巴士未能在月台位置放下层板让轮椅人士上车，车长需要把巴士驶前至近电子显示屏位置才可以让轮椅人士上车，令本来在有盖车站月台候车的乘客需要行前数步至没有上盖的位置上车，容易造成危险，下雨天时亦甚为狼狈。
- (iv) 就上述第(iii)点的情况，她认为轮椅人士不应在电子显示屏附近的位置上车，因此她要求署方在改善计划中一并改善所有巴士停车坑的壘位，使轮椅人士可以在候车月台位置上车。
- (v) 有轮椅人士向她反映富亨巴士总站的设施未能照顾他们的需要，例如车站月台只有一个没有上盖的轮椅人士候车区域，如有轮椅人士正在排队，其余的轮椅人士便需要在富亨商场门外等候，直至下一班巴士开出后才能上前到候车区域排队。有见及此，她建议署方在轮椅人士较经常使用的车站(例如 71A 及 71B 号线)，加阔轮椅人士候车区域的范围，方便他们使用。

99. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 富亨巴士总站目前设有巴士站及的士站，称为巴士总站并不准确。
- (ii) 现时的士站分开了市区的士及新界的士的等候区，询问在改善计划下有没有占位符作市区的士等候区。
- (iii) 在改善计划下，巴士出口与的士出口相邻，询问其他地方有没有类似安排可供参考。他举例说，巴士及的士如同时驶离车站，转弯时可能出现混乱情况，故询问安排巴士及的士使用同一出口会否更为理想。

100. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 拟建的士站与石壘相距 6 米，原意是当其中一条行车线供的士上落客时，其他车辆亦可以“抽头”驶离的士站，而路面阔度足以让两辆的士并排而行。
- (ii) 署方将检视该现有受影响树木的情况。
- (iii) 署方备悉有关无障碍设施的意见，并会研究如何改善。
- (iv) 署方需要检视应该如何分布市区及新界的士停车坑，然后研究巴士及的士站的出口安排。
- (v) 因应委员查询私家车能否驶进巴士站，署方将检视站内有没有足够空间及条件满足这方面的需求。
- (vi) 感谢委员就这个初步设计提出宝贵意见，署方将适时向委员会报告是项改善计划的进度。

101. 主席请运输署备悉委员的建议并适当修改有关设计。

IX. 建议在香港铁路博物馆附近加设旅游巴上落客位
(大埔区议会文件 TT 29/2019 号)

102. 胡健民副主席介绍上述文件。

103. 潘欢愉女士表示，旅游巴士现时可以在香港铁路博物馆正门外的弯位上落客。署方将研究改善有关弯位附近不准停车限制区的安排，亦会研究在附近合适位置加设车辆上落客位的可行性。至于车辆违泊问题，运输署会转介个案予警方跟进。

104. 主席表示，数年前他与李国英议员曾经要求运输署在上述位置加设上落客区，以纾缓崇德街的挤塞情况。他指香港铁路博物馆是区内其中一个受市民及游客欢迎的景点，时常吸引不少人参观。由于旅游巴士上落乘客需时，容易阻碍后方的车辆，故希望运输署积极解决有关问题。

X. 改善大埔区公共交通服务研究报告—调查结果
(大埔区议会文件 TT 30/2019 号)

105. 主席欢迎香港可持续发展研究中心研究总监张进乐先生及研究主任谭皓铨先生就是项议程出席会议。

106. 张进乐先生介绍研究结果。

107. 周炫玮议员的意见及提问如下：

- (i) 他早前已经在跟进公共巴士及小巴服务工作小组(“巴士小组”)就这份研究报告表达意见，但未见明显改善。
- (ii) 他指研究报告的目的，是分析居民对公共交通服务的意见和提出有关公共交通服务的建议，但报告未有提及任何一条区内巴士路线的服务，只提供一个巴士及小巴路线列表，亦没有提出任何改善建议方案。
- (iii) 研究报告提出的改善建议未见突出，例如加强打击违泊车辆和增加换乘优惠等都只是陈腔滥调，即使没有进行研究都可以得出相同结论，对实际改善大埔区的公共交通服务和收集民意没有太大帮助。
- (iv) 他询问报告提及加强铁路网络覆盖度的意思为何。此外，他支持报告内所述在吐露港公路加设巴士专线的建议，并指自己曾经多番向政府争取，但运输署却一直推塘。
- (v) 认为最重要的公共交通服务是港铁、巴士及小巴等，因此对于研究报告内未有针对这些服务提出改善建议感到无奈，认为进行研究报告与否分别不大。

108. 邓铭泰议员询问顾问公司在报告中列出往来大埔区的巴士及小巴路线用意何在，以及有没有深入分析这些路线。他指近日接获很多有关 25B 号线专线小巴的投诉，大多与其行车路线有关，询问有没有了解这方面的情况，以及有何改善方法。

109. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 认为研究报告对于改善巴士及小巴服务欠缺务实的解决方法。
- (ii) 这份报告由巴士小组负责，内容理应与改善巴士及小巴服务有关。他指自己曾经在巴士小组会议上向顾问公司反映研究方向有误，认为委员更希望了解其他与公共交通服务有关的议题，例如大埔居民的出行模式及往来外区的公共交通需求等。
- (iii) 认为顾问公司提出的研究结果，正是巴士小组聘请顾问公司进行研究的原因，而这些结论都过于空泛，并非议会希望聘请顾问公司进行研究而得出的结果。
- (iv) 他强调自己曾经向顾问公司提出意见，亦对于顾问公司未有采纳其意见感到诧异。他对于顾问公司只是以流水作业方式拟备这份报告，而未有就进一步改善巴士及小巴服务提出意见表示不满。

110. 任万全议员的意见如下：

- (i) 他欣赏顾问公司努力工作、着重细节，但报告内容始终未如预期。
- (ii) 去年的公共交通服务研究报告曾经建议改善部分大埔区的巴士路线，而委员会亦希望通过进行这类研究报告迫使政府改善相关的公共交通服务，但他质疑政府部门会否跟进研究结果，认为委员应慎重考虑继续进行这些研究报告的作用何在。
- (iii) 他不希望继续探讨这份研究报告的问题，认为议会如何跟进报告列出的 6 项建议才是重点。虽然这 6 项建议与委员的预期有落差，但议会正正希望报告提出这些建议，故促请运输署就这些建议作出响应。
- (iv) 有关加强铁路网络覆盖度的建议，他指个别人士在选举期间亦曾经提出类似建议，例如在大埔区增设架空铁路，可见建议虽然天马行空，但亦曾经有人提及，因此报告列出的 6 项建议并非完全错误，重点是政府部门会否及如何跟进。

111. 罗晓枫议员的意见如下：

- (i) 单靠调查居民意见及从不同途径搜集二手资料进行研究，便会得出此等水平的结果，其论点亦与议会过去提出的无异。
- (ii) 当初进行是项研究的目的，是希望以科学化方式证明委员提出的建议是有理据支持的。对于使用问卷调查方式搜集居民意见是否科学化做法，他表示无从稽考，但至少这些都是居民的意见，因此他认为重点是相关的政府部门能够跟进报告的各项建议，从而

有效响应市民的要求。

112. 陈蔚嘉委员的意见及提问如下：

- (i) 对于研究报告未有提及如何改善巴士及小巴服务感到失望。由于报告内容过于笼统，她询问顾问公司能否提供补充数据，建议如何改善巴士及小巴服务。
- (ii) 批评问卷内容过于简单，连居民的出行及使用公共交通工具模式都未有包括在内，根本没有足够数据支持报告的论点，例如交通挤塞将如何阻碍居民使用公共交通服务等，认为这份报告对于改善公共交通服务来说没有太大帮助。

113. 黄碧娇议员的意见及提问如下：

- (i) 这次是巴士小组第二次申请区议会拨款进行公共交通服务研究。她指巴士小组去年利用约 5 万元研究巴士路线网络及新界西的巴士服务需求等，而今年由于资源增加，因此除了巴士服务外，巴士小组亦希望研究如何改善区内的交通网络。
- (ii) 顾问公司的研究报告集中提及如何改善区内的交通网络，但巴士服务方面的调查则相对较少。此外，由于报告提出的改善建议都是区议员经常提及的建议，因此她理解委员为何认为研究报告结果有欠理想。
- (iii) 因应顾问公司在研究报告第六章(即研究报告总结)提及的 6 个改善问题的方向，她希望顾问公司可以多加阐释这些改善建议，特别是在主要公路增设支线方面。她认为现有的巴士服务大多属于点对点形式的主线(例如 65K 及 99 号线)，未有把一条公路分成多段支线作规划，令主线的乘客难以上车，故需要更多这方面的见解。
- (iv) 她略述各项研究报告提出的改善方案，建议顾问公司参考委员的意见，深化报告内容和加入更多详细分析。她指顾问公司曾经列席数次巴士小组会议听取成员的意见，但成员当时可能没有提出太多意见，因此希望顾问公司能够再次修改报告内容。

114. 主席的意见如下：

- (i) 委员普遍认为研究报告内容过于笼统，欠清晰及具体建议。
- (ii) 他指当初拟备这份研究报告的目的，是集中研究大埔区内的交通情况，例如了解早上繁忙时间区内哪个位置会出现挤塞，以及出现挤塞的原因为何等。

- (iii) 由于交通灯组的信号是否配合会影响交通顺畅度，因此他曾经要求顾问公司向运输署索取主要路口的交通灯信号数据。他指顾问公司已经按照他的要求索取相关数据，但没有利用数据以分析各个主要路口的灯号是否配合。他举例说，车辆由富亨驶至大埔墟港铁站需要驶经 5 组交通灯，他认为顾问公司应具体了解车辆在早上繁忙时间驶经这条路线需要多少时间，从而建议改善挤塞问题的方法，例如调整交通灯号的周期使其互相配合等。
- (iv) 公共交通是集体运输工具，亦是这份报告的研究重点。他期望顾问公司能够在报告中提出改善公共交通的具体建议，但报告的总结及结论相对笼统，因此希望顾问公司能再修改。

115. 秘书补充如下：

- (i) 大埔区议会在 2018/19 财政年度向巴士小组拨款 10 万元进行上述研究，有关活动及发还款项的工作如可在同一财政年度内完成会较为理想。
- (ii) 顾问公司有根据合约要求出席工作小组及交运会会议报告工作。
- (iii) 顾问公司曾经出席工作小组会议听取各成员的意见，并因应这些意见调整报告内容。其后，秘书处在本年 1 月经电邮向各位成员提供经修改的研究报告，并邀请成员就报告内容提出意见，以便顾问公司跟进。直至截止当日，没有成员就报告内容提出意见。
- (iv) 由于没有成员就研究报告内容提出其他意见，因此顾问公司在是次委员会会议报告研究结果。

116. 张进乐先生响应如下：

- (i) 多谢委员的意见及提问。
- (ii) 委员提出的问题中，较多属于研究报告的方向性问题，而研究方向及范围并非由顾问公司订定。
- (iii) 他指顾问公司因应巴士小组成员的意见(包括问卷内容)，并经过两次会议磋商后才订出研究方向，重点为如何改善跨区主要干道、道路挤塞及交通灯号等安排，因此报告在改善巴士及小巴服务方面着墨不多。
- (iv) 巴士小组当日订出这份研究的定位在于反映居民意见，而非若干公共交通服务路线的技术性操作或更改。

- (v) 由于设计问卷时未有具体地就若干巴士或小巴路线进行调查，因此目前难以单靠已经收集到的居民意见提供具体的公共交通服务改善建议。他指这是由于研究范围有所局限，亦与采用的研究方法有关，希望委员能够理解。
- (vi) 就公共交通的情况而言，顾问公司在本年 1 月向巴士小组提交收集得来的初步问卷调查数据，并邀请各成员提出意见，以便纳入报告中，但最终没有收到相关意见或建议方向，因此顾问公司在该次会议后只是微调了研究报告内容。
- (vii) 由于调查过程随着 1 月份向巴士小组汇报后结束，因此顾问公司现阶段无法就报告内容作出根本性修改，但可以把委员的意见纳入报告中，以期尽量阐述委员的意见。

117. 李耀斌 议员的意见如下：

- (i) 他并非巴士小组的成员，不太了解研究过程的具体情况。
- (ii) 正如其他委员所指，这份研究报告结果仿佛只是把各委员日常的意见归纳起来，但他指进行研究其实需要专业知识及技术，例如需要熟悉政府的运输政策及交通配套情况等，而这些研究的花费一般都非常庞大，并非 10 万元拨款便能够做到。
- (iii) 委员经常向政府部门提出各项建议，但政府部门是否接纳及政策上是否能够配合，往往需要一段时间才知道。
- (iv) 大埔市中心交通挤塞，但乡郊地区如锦山、水围及南坑等各处的咪表泊位使用率极低。他曾经向政府部门建议延长这些咪表停车位的停车时间，由 2 小时增加至 4 小时，但运输署因为法例要求和希望维持这些咪表位的流转，故拒绝有关建议，亦导致这些泊位继续空置，有欠理想。他指使用八达通非常方便，运输署只须改变咪表停车场的运作模式，利用八达通记录车辆出入(不限停泊时间)并收取相应费用，便可以吸引大埔墟的车辆驶往这些停车场停泊，相信能够改善市中心的挤塞问题。

118. 区镇濠 委员询问这份研究报告能否重新再做。

119. 姚钧豪 委员的意见及提问如下：

- (i) 质疑问卷只有 12 条问题是否足以收集市民对公共交通服务的意见。

- (ii) 问卷第 5 题询问受访者认为大埔区的公共交通挤塞情况是否严重，答案包括“非常挤塞”及“挤塞”等选择。不过，不同受访者对于“挤塞”一词有不同准则，故问卷设计方面需要重新考虑。
- (iii) 建议利用收集所得的数据进行更详细分析，例如研究主要乘搭港铁往返大埔的市民为何不乘搭巴士，以便向运输署反映问题。

120. 罗晓枫议员的意见及提问如下：

- (i) 同意 10 万元拨款并不足以进行一个专项研究。
- (ii) 实地考察主要是观察性质，故询问顾问公司能否提供一些能够量化的数据，例如某时段的车龙有多长及车流量有多少等，令报告容易令人明白。
- (iii) 询问政府部门能否响应报告的内容。

121. 邓铭泰议员的意见及提问如下：

- (i) 虽然对报告内容感到不满，但他理解报告并非针对个别公共交通服务提出改善建议，而是针对区内的整体交通情况提出建议，因此建议内容相对空泛。
- (ii) 研究报告由顾问公司拟备，属于第三方的意见，加上研究结果与委员或居民以往提出的意见类似，因此他认为报告能够强化现正争取进行的项目，有助委员日后向相关的政府部门继续争取。
- (iii) 同意顾问公司的意见，认为顾问公司难以运用资源因应委员的意见重新进行研究。他指报告结果未如委员所想，可能是由于双方早前出现沟通误会所致。
- (iv) 顾问公司已经完成报告并提出数个结论，而他亦同意这些结论，因此他接受这份报告。他续指，巴士小组下次进行研究时，大可在早期阶段提出具体要求。由于履行与顾问公司签订的合约关乎区议会的声誉，因此他认为委员会应该接受这份报告。

122. 主席补充说，顾问公司这次中目标价钱为 88,000 元，而在整个过程中，顾问公司都有履行合约的要求，包括出席会议、报告调查进度和咨询巴士小组成员等，亦有按照成员的要求增加问卷数量至 300 份，只是报告的内容及建议较为笼统。他询问顾问公司能否根据委员的意见微调报告的内容，特别是进一步阐释研究报告第六章的论述，以便委员会日后要求相关的政府部门跟进。

123. 张进乐先生 响应如下：

- (i) 顾问公司乐意因应委员的意见微调报告内容，但只能根据已经收集到的数据及信息加以补充。
- (ii) 重申顾问公司希望把成员的意见纳入这份报告中，但自本年 1 月的巴士小组会议后，顾问公司并没有接获成员的意见，故无法在报告中阐述相关建议。
- (iii) 顾问公司可以在报告中加入地区人士或区议员的意见，令报告内容更臻完善。
- (iv) 一般来说，问卷是为了知悉区内居民对个别议题的满意程度或了解他们的看法，而其他区议会亦曾经委托他们进行同类民意调查，目的是希望政府部门理解区议员提出的意见是有民意基础和得到居民支持。
- (v) 顾问公司与其他区议会亦曾经合作就若干议题进行可行性研究，而在进行这类研究时，一般只会集中研究数条经挑选的巴士路线，以深入理解其运作及路线规划等情况，从而作出改善。
- (vi) 就题述的研究报告而言，研究范围相对广泛，而顾问公司亦无法在短短数月内深入分析区内所有的巴士路线。不过，顾问公司乐意微调报告内容，把委员的意见纳入报告中。

124. 梅少峰委员 询问委员会是否接纳这份报告的调查结果。如是，他日后可否引用调查结果，要求相关的政府部门跟进交通事宜？

125. 刘勇威议员 的意见及提问如下：

- (i) 重申顾问公司第一次出席巴士小组会议时，他已经清楚要求顾问公司深入分析巴士或小巴路线，故质疑顾问公司有没有听取他的意见。
- (ii) 认为微调报告内容并非委员期望的补救方法。他询问顾问公司有没有其他更务实的补救措施，例如深化报告内容，提出更具远见的建议，并具体说明如何推行这些建议措施等。

126. 姚钧豪委员 询问顾问公司能否加强分析问卷的意见，例如阐述在希望增加巴士服务的受访者中，有多少是以港铁或巴士作为往来大埔及外区的主要交通工具。他又询问顾问公司能否向委员提供问卷调查的数据。

127. 罗晓枫议员表示，顾问公司曾经安排研究人员前往区内视察和记录交通情况，包括车流量及等候人次等，因此他建议顾问公司在报告中列出这些数据数据，让委员掌握实际情况。

128. 主席表示，巴士小组在下个财政年度仍可申请拨款进行公共交通服务研究，如委员认为需要深化某方面的研究，可以考虑在来年进行。就本年度的研究报告而言，他认为顾问公司已经向委员会提交报告，亦已在过去数月进行有关的研究工作(包括实地视察等)，加上顾问公司同意根据委员的意见调整报告内容，因此他建议区议会根据合约在本财政年度发还研究费用。他请顾问公司在本年 3 月底前向委员会提交经修订的研究报告。

129. 秘书补充说，秘书处过去一直按照合约条款邀请顾问公司出席巴士小组会议、拟备研究报告，以及在交运会汇报研究结果，而顾问公司亦有配合和履行合约的要求。他续表示，较理想的做法是在同一财政年度发还已批出的区议会拨款，但这并非必然的做法。他建议委员会考虑是否同意秘书处在本财政年度发还这项研究的费用。

130. 陈灶良议员同意秘书处在本财政年度向顾问公司发还研究费用。

131. 区镇桦议员同意秘书处在本财政年度向顾问公司发还研究费用。此外，他认为这份报告的部分数据可以继续延伸，成为下一份报告集中研究的议题，因此顾问公司如在下一财政年度再次中标，他建议仔细研究这些范畴。

132. 刘勇威议员同意秘书处在本财政年度向顾问公司发还研究费用。

133. 委员会同意在本财政年度向顾问公司发还研究费用。主席请顾问公司在本年 3 月底前提交经修订的研究报告，并提供相关的研究数据供委员参阅。

134. 张进乐先生表示，顾问公司将因应已经收集得来的数据数据及委员的意见修订研究报告内容。此外，他指顾问公司可以向委员提供相关的研究数据，但由于受到问题设计上的限制，顾问公司未能就已经搜集到的数据另作分析，希望委员理解。

(会后补注：顾问公司已经在 3 月 22 日向秘书处提交经修订的研究报告，而秘书处亦在同日把报告转发各委员参阅。)

135. 主席建议运输署可参考调查报告内容及委员的意见，研究如何改善大埔区的交通及道路设施，并适时向交运会报告。

XI. 续议交通及运输委员会 2019 年 1 月 11 日第一次会议事项

(大埔区议会文件 TT 31/2019 号)

(一) 要求加快在林村乡公所路增设巴士站

136. 马芳兰女士指运输署早前已经向大埔地政处(“地政处”)了解土地使用情况。她解释说, 由于涉及地权问题, 加上部分用地位处绿化地带, 而更改土地用途所需的时间颇长, 因此署方暂时未有进一步的数据提供。

137. 陈灶良议员指主席及委员都曾经前往林村乡公所路视察, 亦感谢部门同事的努力。他指自己过去数年一直争取在这个位置增设巴士站, 但理解署方未能在该处设站的原因。作为折衷方法, 他曾建议在林村乡公所路增设巴士调头位置, 方便巴士调头后前往坑下莆接载乘客, 但运输署指土地必需有管理部门才可以让巴士在该处调头。他请署方再次考虑这个建议, 以缓解居民的迫切需要。

138. 鉴于运输署未能在林村乡公所路设站, 委员会同意从续议事项中剔除是项议题。

(二) 要求于区内增加车辆泊位

139. 张伟锋先生报告在区内增加泊车位数目的进展如下:

- (i) 有关在大埔工业邨大盛街咪表位停车场内增加 5 至 6 个晚间泊车位的建议, 运输署已经发出施工指示。
- (ii) 有关把大埔工业邨内大景街及大喜街的私家车咪表泊车位改为晚间货车泊车位的建议, 署方现正优化设计和处理早前收到的反对意见。
- (iii) 有关在社山路的新建支路提供 24 个私家车咪表泊车位的建议, 工程仍在进行中, 署方将适时报告工程进度。
- (iv) 有关在西沙路近帝琴湾增设单车泊车位的建议, 署方收到反对意见, 现正处理相关事宜。
- (v) 有关在大埔第 33 区拟建足球暨榄球场增设地下停车场的建议, 建筑署目前仍在进行量化风险评估, 运输署将适时报告有关进展。
- (vi) 署方将继续物色适当位置加设路旁泊位及咪表泊位, 如有合适位置便会进行区域咨询。

- (vii) 香港法例第 374C 章《道路交通(泊车)规例》附表二的第一部订明咪表泊位的时间及最高收费，而现有的咪表泊位亦最多只能调较为 2 小时收费咪表泊位。如要把现有的咪表泊位变成 4 小时收费咪表泊位，在法例上及硬件设施方面都有一定困难。至于新建造的咪表泊位能否改为 4 小时收费咪表泊位，他会把意见转交署内相关组别人员考虑。

140. 邓铭泰议员表示，《2017 年施政报告》曾经提出安装新一代咪表泊位，方便驾驶人士利用手机应用程序入表，藉此延长咪表位的停泊时间上限，故希望署方在增加咪表泊位时多加考虑这种新式咪表。他相信充分利用乡郊地区的咪表泊位有助改善大埔墟泊位不足的问题。

141. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 除路旁及咪表泊位外，他亦曾经建议政府部门尽量在现有的康文设施增加泊位。他解释说，咪表泊位需要定时入表，对于需要夜泊的人士来说尤其不便，因此在所有未动工的政府项目建造停车场设施十分重要。
- (ii) 他强调政府部门不应盲目跟从《香港规划标准与准则》(“《准则》”)的规定来提供泊位设施，反而应该按照地区的实际需要提供相应的泊位(特别是中型及重型车辆违泊的问题十分严重)，希望运输署可以向各相关部门首长反映问题。
- (iii) 他留意到区内有一些围封的工地被用作摆放物资(例如荔枝山天桥底的政府部门工地)，浪费珍贵的土地资源。他认为这些用作摆放物资的工地可以搬到较偏远的地方，因此建议运输署向地政处了解土地用途，并在许可情况下释出土地，改建为结构相对简单的多层停车场，藉以纾缓泊位不足的压力。

142. 区镇桦议员留意到政府部门在响应有关增加泊位的建议时，大多表示会积极考虑尽用《准则》的上限提供泊位设施。不过，他强调《准则》的内容已经不合时宜，未能满足社会的实际需要，因此政府如不及早拆墙松绑，即使尽用《准则》的上限提供泊位亦不会足够。他以大埔第 1 区的工程为例，批评相关部门用种种理由藉词拒绝增加泊位供应，认为政府需要摒弃《准则》的规限，切实增加泊位供应，才能解决现今社会泊位不足的问题。他续指，政府如继续盲目跟从《准则》的规定，即使是在所有新建的文康设施增加车位，亦不能解决泊位不足的问题。他希望运输署能够向政府部门高层反映委员的意见，让他们了解泊位不足问题的成因。

143. 为了在短期内纾缓泊位不足的问题，余智荣议员同意政府应该尽快释出土地，例如把山贤路桥底的工地搬到其他较偏远的地方，继而腾出土地作加设停车场之用。他续指，政府为推行大埔第 6 区的工程项目，合共收回了数百个泊车位，但泊车需求未有减少，令部分停车场借势加价，导致民怨沸腾。如政府愿意释出区内可供用作泊位的土地，他相信可以至少增加数百个车位。此外，他指政府如不打算检讨《准则》的内容，便应控制车辆数目，否则根本难以提供足够泊位。

144. 主席表示，运输署现正研究在大埔第 33 区的拟建足球暨榄球场兴建地下停车场。由于该处邻近工业邨，他询问署方会否为重型货车提供泊位，以免这些车辆经常停泊在路面。

145. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 运输署预计在大埔第 33 区的设施增设商用车辆泊位，但建筑署现时仍在进行量化风险评估，以评估在该处增建地下停车场的风险。
- (ii) 地政处现时主要以临时政府拨地或短期租约方式批出土地作临时用途。批租土地期限届满时，该处一般会就土地用途征询其他部门的意见。如物色到适合用作临时停车场的闲置政府土地，运输署会积极考虑提出申请。不过，如批租土地合约仍然生效，署方便须待期限届满后才可再作跟进。
- (iii) 路旁泊位只是运输署检视的范畴之一，如条件合适，运输署会在政府、机构及小区用地增设泊位。
- (iv) 署方会向相关部门反映委员就《准则》所提出的意见。

(三) 要求在广进街加油站旁加设的士站连上盖

146. 潘欢愉女士表示，运输署早前已经委托康文署向地政处提交有关拟建的士站停车湾工程的设计图则及所需用地范围等数据，以便地政处处理转移地权申请。

(四) 关注大埔区违例泊车问题

147. 萧伟琨先生报告，路政署已经就宝乡街交通改善方案联络房屋署(“房署”)，并已把房署的意见纳入临时交通安排措施中。如临时交通安排获相关部门批准，路政署将尽快展开工程。他预计若一切顺利，相关部门审批需时约 1 至 2 个月。

148. 潘欢愉女士补充说，运输署已经收到路政署提交的临时交通安排措施，并已从交通角度审批，稍后将回复路政署。

149. 徐翼福先生报告如下：

- (i) 大埔警区在 2019 年 1 月至 2 月期间合共发出 24 146 张违例泊车定额罚款告票。
- (ii) 大埔警区继续采用跨部门协作方式解决区内的重要交通问题，亦会因应大埔区议会关注的位置，邀请运输署及其他相关政府部门进行视察及所需测试，以便运输署工程组安排展开道路设施改善工程。
- (iii) 大埔警区亦会加派人员前往铁路站、交通枢纽及交通违例黑点，以视察情况、疏导交通和加强检控工作。

150. 陈蔚嘉委员表示，太和邨近福和楼对开有一个紧急通道入口供救援车辆使用。不过，该处的违泊问题严重，而居民亦反映在农历年期间有救援车辆因被违泊车辆阻挡而未能使用该紧急通道，因此她希望警方关注有关情况和解决上址的违泊问题。

151. 陈灶良议员指太和巴士站停车湾的扩阔工程已经完成，但他留意到有车辆在深宵及早上时份在该处停泊，影响其他车辆使用该停车湾落客处，故希望警方关注有关情况。

152. 任启邦议员感谢警方在安埔里(即前往富善邨及明雅苑的道路)两旁放置“雪糕筒”，认为能有效改善车辆违泊的情况。他表示，虽然部分驾驶人士可能会搬开这些“雪糕筒”继续停泊车辆，但他看到有警员其后重新摆放好这些“雪糕筒”，显示警方积极打击该处的违泊问题。就委员刚才提出的违泊黑点，他期望警方能够采取相同措施，并派员每日巡视这些黑点，重新放置好路旁的“雪糕筒”，以加强阻吓违泊的情况出现。

153. 黄碧娇议员的意见及提问如下：

- (i) 有货车在晚间时份逆线停泊在宝湖道近宝湖花园的位置，有时亦会驶至对面行车在线落货，导致交通问题。她指车辆不应在双黄线停泊和上落货，故希望警方多加留意有关情况。
- (ii) 有货车从晚间开始在宝湖道近中华基督教会冯梁结纪念中学的位置停泊，直至翌日早上 9 时左右仍未离开，令驶经该处的校巴及巴士等大型车辆互相争路。她留意到警方有在上址执法，但由于该处接近斑马线，违泊车辆会影响行人视线，加上附近有学校，

因此询问能否通过加强交通管制措施如划设双黄线等，以改善有关情况。

(iii) 近日有的士在广福街市车站附近撞倒一名幼儿园学童。她认为在屋邨发生这样的交通意外实属严重事件，幸好该名学童正逐渐康复。

(iv) 希望警方及运输署联络胡健民副主席及她本人，商讨如何长远改善宝湖花园至广福邨一带的交通设施及违泊管理问题，例如研究能否利用行人路部分范围扩阔行车路等，以方便巴士出入。

154. 徐翼福先生表示，警方备悉委员刚才提出的违泊情况。他指交通意外的成因众多，而解决屋邨范围内的违泊问题需要屋邨管理处的参与，因此他建议委员邀请警方及运输署前往现场视察环境，研究是否需要进行交通改善工程。此外，他感谢任启邦议员对警方的赞赏。

(五) 改善吐露港公路设施

155. 有关在吐露港公路南行往马鞍山或九龙东方向的出口加设双白线的建议，林德浩先生指有关位置属于沙田区工程组的负责范围，而该组人员早前已经表示在上址加设双白线对改善交通的作用不大。不过，他仍会联络该组人员商讨有没有其他方法改善上址的交通挤塞问题。

156. 主席希望运输署备妥相关图则，并联络沙田工程组人员共同商议解决方法。此外，他询问署方会否在大埔公路元洲仔段加设双白线。

157. 林德浩先生响应说，运输署已经就大埔公路元洲仔段加设双白线的工程向路政署发出施工指示，而路政署亦已经提交临时交通安排措施的建议。

(六) 在林锦公路回旋处加设换乘站

158. 主席表示，因应陈灶良议员的建议，此续议事项的名称已经由“在林锦公路回旋处加设巴士站”改为“在林锦公路回旋处加设换乘站”，请委员备悉。

159. 林德浩先生表示，运输署早前已经向路政署提交工程设计图则，以便该署进行估价工作。

160. 萧伟琨先生报告说，路政署已经就运输署提供的工程设计图则，完成土

本工程部分所需要的费用估算，亦已经把估价结果通知运输署。此外，路政署工程部曾建议运输署联络环境保护署(“环保署”)，了解是项工程是否需要根据《环境影响评估条例》作出相应的评估及环境缓解措施。由于建设环境缓解措施所费不菲，路政署须待运输署了解后才可确定整项工程的预算造价。

161. 陈灶良议员的意见及提问如下：

- (i) 询问运输署是否已经向路政署发出施工指示。
- (ii) 他希望各政府部门积极解决工程涉及的所有问题，亦不愿意看到相关部门在每个阶段都提出一些新的问题阻碍工程进行，例如现时在估价过程中又提出有关环境影响评估的问题。
- (iii) 强调是项工程已经拖延多时，加上放宽林锦公路的车辆限制及在林村乡公所路增设巴士站等措施都未能落实，因此目前只能依赖是项工程解决林村的交通问题。此外，他担心工程造价最终高于某个水平，令当局需要花大量时间寻求工程拨款。由于工程已经拖延多年，他要求署方提供工程时间表，清晰告知何时可以完成工程。

162. 主席同意是项工程有助林村居民换乘交通工具。

163. 邓铭泰议员建议陈灶良议员另行召开联合会议，并邀请地政处、环保署、路政署、运输署及地下设施公司等与区议员共同商讨解决方案，相信能够加快工程进度。他指这个换乘站对于日后在大窝东支路近塘坑东位置增设公共交通中转站有重大帮助，因此希望相关部门加快推展工程。

164. 林德浩先生表示，运输署及路政署现正积极跟进是项工程。他希望委员理解工程期间会出现不同问题，但相关部门将继续跟进，积极研究解决方案。

165. 邓铭泰议员询问各部门在沟通过程中有没有遇到困难。他指委员并非责怪部门，而是希望通过参与商讨，协助相关部门尽快达成共识，以免阻碍工程进度。

166. 陈灶良议员支持邓铭泰议员的建议，认为召开联合会议有助他直接了解工程进度，因此他请运输署及路政署尽快召开会议，并邀请相关委员及部门共同商讨。

XII. 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 32/2019 号)

167. 萧伟琨先生请委员备悉上述文件。

168. 有关“塘上村灯号控制过路处”的工程，陈灶良议员询问是否能够如期在 2019 年 7 月竣工。

169. 萧伟琨先生指上述工程的进度理想，预计能够如期竣工。

170. 陈灶良议员表示，上述工程位置的路面有双白线，专线小巴因而无法在该处调头。由于该处是附近 5 条乡村的集中之处，因此他希望署方能够在该处设置小巴调头位置，方便接载乘客。

171. 萧伟琨先生表示会议后会跟进委员的意见。

(会后补注：路政署已转介运输署跟进有关意见。)

XIII. 工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

172. 工作小组主席黄碧娇议员报告如下：

- (i) 工作小组已经在 2019 年 2 月 22 日召开本年度第二次会议。在是次会议上，工作小组除了继续跟进区内的部分巴士及小巴路线外，亦讨论了 2019-2020 年度大埔区巴士路线计划。
- (ii) 工作小组已经因应委员的建议，订出本年度余下会议的会议日期。工作小组暂订在本年 3 月 22 日、4 月 26 日、6 月 28 日及 8 月 23 日下午 2 时 30 分举行会议。她请成员预留时间出席会议。

(二) 改善乡郊主要道路工作小组

173. 工作小组主席邓铭泰议员报告，工作小组已经在 2019 年 1 月 30 日召开本年度第一次会议，跟进林锦公路、汀角路及西沙路各项改善工程。工作小组将继续跟进各项工程的进度，待下次会议日期落实后，秘书处将通知成员出席会议。

(三) 道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组

174. 工作小组主席胡健民议员报告，工作小组本年度举办的活动已经圆满结束，因此最近未有召开会议。待下次会议日期落实后，秘书处将通知成员出席会议。

(四) 广福行车桥工作小组

175. 秘书代工作小组主席李国英议员报告，工作小组已经在 2019 年 2 月 28 日召开本年度第一次会议。路政署在会议上表示，该署将会在本年第一季完成广福行车桥的初步可行性研究，然后将展开申请拨款的程序。该署得到拨款后将聘请顾问公司为广福行车桥进行初步设计，并适时就有关设计征询委员的意见。

XIV. 其他事项

(一) 跟进宝乡桥附近交通挤塞情况

176. 主席表示，郑俊平议员早前在大埔区议会会议上，反映宝乡桥附近的交通挤塞情况十分严重，周末及周日早上时段的车龙更延伸至八号花园及大埔中心一带。他请警方响应郑俊平议员的意见。

177. 徐翼福先生表示，警方一直留意宝乡桥的交通情况，但由于他未能掌握郑俊平议员提及的交通挤塞情况是在什么时间发生，因此不知道挤塞是否由于交通意外或坏车所致。不过，他指警方将加派人手在周末及公众假期前往上址视察交通情况，了解挤塞问题是否由于交通灯号或行人过路设施灯号过长所致，令车辆无法畅顺地驶过宝乡桥至广福道的灯号。

(二) 要求开办大埔市内往来东区巴士服务

(大埔区议会文件 TT 33/2019 号(修订版))

178. 陈蔚嘉委员介绍上述文件。

179. 马芳兰女士表示，运输署备悉委员的意见。虽然署方未能为每个地区提供点到点的巴士服务，但大埔居民现时可以乘坐 307 号线前往大老山隧道或东区海底隧道的巴士换乘站，再换乘 606、682 系列或 694 号线等前往柴湾方向的巴士路线。鉴于交运会辖下的巴士小组将会在下次会议继续讨论本年度的巴士路线计划，委员如欲就大埔至东区的巴士服务提出其他意见，她建议

他们可以在该巴士小组会议上提出。

(三) 要求 71A 号线提供换乘优惠

(大埔区议会文件 TT 34/2019 号)

180. 胡绰谦委员介绍上述文件。

181. 梁文迪先生表示，港铁不时检讨铁路及巴士小巴的换乘优惠，但这些优惠需要双方同意。港铁自去年起提供绿色专线小巴 3 角的换乘优惠，就富亨的情况而言，专线小巴 20X 及 20A 号线都能够享用这个优惠。至于有关 71A 号线的换乘优惠建议，他会转交港铁公司考虑，并与九巴探讨合作空间。

182. 任万全议员的意见及提问如下：

- (i) 他已经争取开办富亨至大埔墟港铁站的接驳巴士(俗称“K 巴”)多年，早前亦藉着政府发展大埔第 9 区的契机与港铁商讨有关问题。
- (ii) 他曾经邀请朱凯迪议员、张超雄议员、何君尧议员及刘国勋议员一同与港铁高层在立法会内商讨事宜，但他不理解建制派的立法会议员当时为何接受港铁提出的换乘优惠安排，而优惠最高亦只有 5 角。
- (iii) 他曾经要求港铁至少减免一半车资作为换乘优惠，但 5 角的优惠总较没有优惠好，他亦可能会接受。不过，港铁一直未有提供有关优惠，而他亦是从九巴得知港铁根本没有与九巴商讨这个换乘优惠的问题，因此询问这个换乘优惠是否已经“胎死腹中”。
- (iv) 他赞成港铁公司提供富亨至大埔墟港铁站的接驳巴士服务，但质疑为何要由港铁补贴巴士公司以提供换乘优惠。他认为更合理的做法是港铁与九巴合作，把 71A 号线交由港铁营运或由两间公司合营。他希望港铁及九巴考虑这个建议。
- (v) 作为当区区议员，他强调自己希望有免费接驳巴士来往富亨及大埔墟港铁站，接载居民出入。

183. 李侃陵先生表示，九巴备悉有关 71A 号线的意见并会跟进。

184. 梁文迪先生表示，港铁与九巴一直保持联系，稍后亦会与九巴商讨委员的意见。

185. 刘勇威议员表示，既然港铁与九巴保持联系，他建议港铁直接营运 71A

号线，把该路线改为 K 巴，此举便无需另外开办新的接驳巴士路线。此外，与其提供各式各样优惠，他认为港铁直接调低车资更为实际。

(四) 要求改善 271 号线系列服务

(大埔区议会文件 TT 35/2019 号)

186. 胡绰谦委员介绍上述文件。

187. 马芳兰女士表示，运输署备悉委员的意见。此外，她指运输署在是次会议前一星期曾经与九巴商讨如何调整 271 号线的服务时间，亦促请九巴积极协调车厂的发车时间，以期提升 271 号线的班次稳定和加强某些时段的服务。

188. 李侃陵先生表示，根据九巴车厂的出车纪录，271 号线的发车时间稳定，因此班次不稳的情况主要是由于广东道及柯士甸道往广东道一带的交通挤塞所致。九巴希望与运输署探讨可行的改善方法，例如推出巴士优先的措施等，以提升沿线巴士服务的稳定。此外，九巴对延长 271X 号线服务时间的建议持开放态度，亦将继续留意路线的使用情况，并适时与运输署商讨调整服务是否可行。

(五) 要求 274X 号线加密班次

(大埔区议会文件 TT 36/2019 号)

189. 梅少峰委员介绍上述文件。

190. 马芳兰女士表示，运输署备悉委员的意见。她指 274X 与 74E 的路线相近，署方将促请九巴考虑增加 274X 号线班次的建议。

191. 黄子健先生表示，九巴不久前开办 74E 号线的服务，为乘客提供返回大埔中心的特快路线选择。九巴将密切留意路线的使用情况，有需要时会调整服务班次。

(六) 反对 307B 号线调整大埔区内行车路线

(大埔区议会文件 TT 37/2019 号)

192. 黄碧娇议员介绍上述文件。除了反对 307B 号线的路线调整方案外，她亦强调自己不反对运输署增加 307C 号线的班次服务。

193. 马芳兰女士表示，运输署在早前与巴士小组讨论本年度的巴士路线计划

时，备悉委员对 307B 号线的意见。署方将会在 3 月 22 日举行的巴士小组会议上，继续与九巴及小组成员商讨 307B 号线的路线调整方案。

(七) 2019 大埔恭祝天后宝诞祈福巡游

194. 主席表示，秘书处早前通过电邮向委员提供 2019 大埔恭祝天后宝诞祈福巡游活动(“巡游”)的路线图(见附件二)，并征询委员对巡游路线的意见。

195. 区镇桦议员希望主办单位能够在巡游活动前一星期，在路面当眼处加入适当提示，提醒市民活动当日的封路及改道措施，好让他们了解这些措施对公共交通服务及道路的影响，把整项活动的影响减至最低。

196. 任启邦议员希望了解活动当日巴士改道的情况。

197. 黄子健先生表示，是次巡游活动的巴士改道措施与去年相若，但需要改道的时间将大大缩短。不过，详情需留待与运输署商讨后才可作实。

198. 张伟锋先生表示会向活动主办单位反映区镇桦议员的意见。

199. 委员会通过上述活动的巡游路线。

(八) 要求降低村巴营办商申请纳入公共交通费用补贴计划的核数门坎

200. 胡绰谦委员介绍上述文件(见附件三)。

201. 马芳兰女士表示，运输署备悉委员的意见。署方在日常监察时留意到若干邨巴营办商并非营运已获核准的路线，因此对这些邨巴营办商申请参与公共交通费用补贴计划一事有保留，而署方亦会审慎处理有关申请。如邨巴营办商没有违规行为，署方将尽快处理有关申请。就委员提交的函件，署方稍后会作出书面回复。

(会后补注：运输署已于 4 月 15 日作出书面回复，由秘书处经电邮转发予各委员参阅。)

(九) 交运会辖下工作小组成员名单

202. 主席表示，叶俊杰委员早前向秘书处提交加入工作小组的意向书，并表示愿意加入交运会辖下各个工作小组。秘书处拟备了一份经更新的工作小组成员名单(见附件四)，并放在会议桌上供委员参阅。

203. 委员没有提出意见。委员会通过附件四所载述的工作小组成员名单。

(十) 要求增设巴士线来往运头塘及港珠澳大桥香港口岸

204. 余智荣议员介绍上述文件(见附件五)并提出一项修正，指在文件的“路线建议”部分，“大老山隧道”应改为“尖山隧道”。

205. 马芳兰女士表示，运输署备悉委员的意见。由于上述建议涉及港珠澳大桥及跨境口岸的路线，由署方边境组的人员负责，因此她稍后将邀请该组别人员以书面回复上述函件。

(十一) 专线小巴 25B 号线申请加价的事宜

206. 邓铭泰议员表示，不少居民反映 25B 号线的服务未如理想，担心加价会惹来居民强烈反对。就此，他希望运输署能够与他本人及小巴公司商讨，以期反映居民的意见和改善这条路线的服务。在上述会议进行前，他要求署方暂缓处理这宗加价申请。

207. 马芳兰女士表示，运输署备悉委员的意见。她指署方必需确保小巴的财政状况足以维持基本的服务水平，因此将先行审视小巴公司的财政状况，然后才发出加价申请的咨询文件。因应委员的意见，署方稍后可安排会议与相关的区议员及小巴公司磋商，研究如何提升 25B 号线的服务水平。

208. 邓铭泰议员理解巴士及小巴公司在聘请司机方面遇到一定困难，因此对于加价申请没有太大异议，但认为小巴公司在加价后如何改善服务才是重点。他表示自己曾经与小巴公司及居民会面，但情况未有太大改善，因此他希望运输署参与会面，听取居民的意见，亦让居民深入了解小巴公司面对的困难。

209. 主席同意运输署另行与委员召开会议跟进上述事宜。

210. 任启邦议员询问主席会否把上述与巴士及小巴路线有关的议题转交巴士小组跟进。他解释说，委员提出的要求有一定理据，例如争取大埔往来港岛

东的巴士服务等建议亦需要长期跟进，因此认为转交巴士小组作详细讨论更为理想。

211. 主席同意把上述有关巴士及小巴路线的议题转交巴士小组跟进。

(十二) 大埔前往香港儿童医院的公共交通服务

212. 梅少峰委员表示，位于九龙湾的香港儿童医院现已启用，大埔居民可以乘坐 74X 号线前往牛头角，然后换乘 5R 号线前往该院及启德邮轮码头一带。他建议九巴多向市民宣传此换乘方法，以方便居民使用。

213. 李侃陵先生表示，九巴目前提供 74X 号线及 5R 号线的换乘优惠，亦会研究如何更清晰地在车站展示相关换乘优惠。

(十三) 关注拟开办专线小巴收费过高的情况

214. 余智荣议员表示，虽然运输署已经分拆拟开办的小巴路线(即大埔往来黄泥头的路线)，但两条经分拆路线的建议最高收费仍然高达 15.8 元。他指专线小巴 26 号线提供大埔往来马鞍山的服务，其收费只是 13.8 元，加上运输署将会就这两条拟开办的小巴路线征询大埔区议会及沙田区议会的意见，因此他希望在会议上向署方反映定价过高的问题，并要求署方降低收费水平。

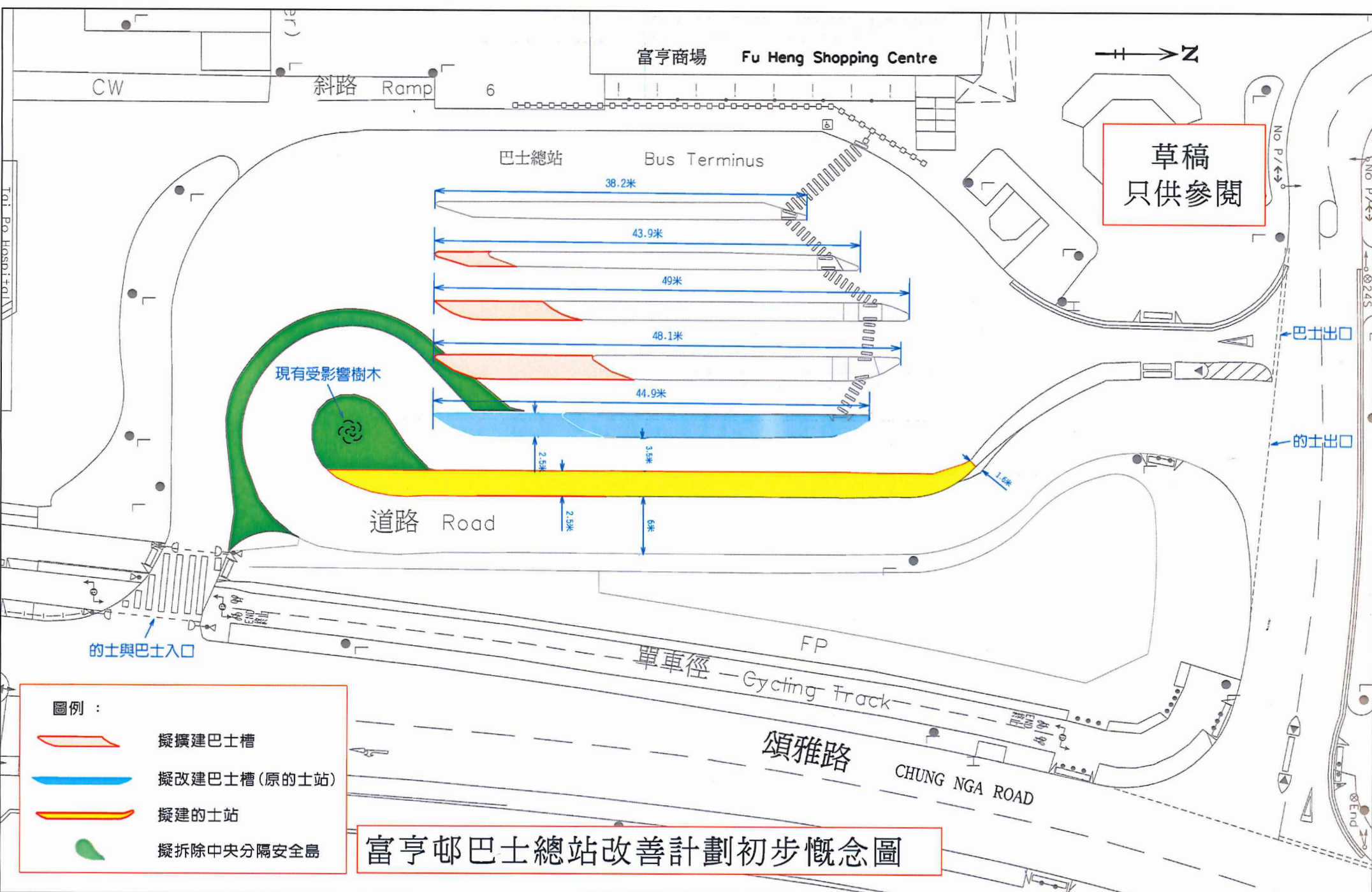
215. 马芳兰女士重申 15.8 元是该小巴路线的建议最高收费，而所有小巴路线均不得收取高于收费等级表所建议的最高收费。由于目前尚未进行招标，因此署方仍未知悉该小巴路线的实际收费水平为何。她指小巴公司将因应车队资源及营运成本等因素订定收费水平，而署方亦备悉委员对该路线收费的关注。

XV. 下次会议日期

216. 主席宣布，下次会议订在 2019 年 5 月 10 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

217. 议事完毕，会议在下午 7 时 58 分结束。

大埔区议会秘书处
2019 年 4 月



 運輸署 Transport Department	交通工程（新界東）分部	位置：富亨邨巴士總站，大埔 比例：1 比 500 (A4)	圖檔編號：E190178.00b (傳閱文件)
--	--------------------	---	---------------------------------------

2019大埔恭祝天后寶誕祈福巡遊暨廟會(4月20~22日)

祈福巡遊日期：4月21日。下午1時典禮，2時起步至4時完成。



在汀角道風水廣場集合，開始巡遊→出風水廣場左轉汀角路→汀角路→左轉大埔太和路→太和路→右轉寶鄉橋→寶鄉街→左轉廣福道→在廣福道133號外交通燈位U-Turn廣福道→廣福道→在廣福道左轉寶鄉街→寶鄉街→在寶鄉街與南盛街交界交通燈位U-Turn寶鄉街→寶鄉街左轉廣福道→在廣福道祈福→在廣福道內U-Turn→廣福道→左轉寶鄉街→寶鄉街→寶鄉橋→左轉太和路→太和路→右轉汀角路→汀角路→返回終點風水廣場。

祈福位置



交通及運輸委員會主席
劉志成博士

要求降低申請核數門檻 鼓勵及協助大埔區居民巴士服務(邨巴)營辦商 參與公共交通費用補貼計劃

「免入息審查公共交通費用補貼計劃」(下稱計劃)已於今年1月1日推出,市民若每月交通費超出400元,超出的金額可獲25%補貼,上限為300港元。計劃新增涵蓋俗稱「邨巴」的居民巴士服務路線。

政府公布,截止2月中,現時只有34條邨巴路線參加計劃,佔整體路線的11%,有關大埔區的邨巴服務,邨巴路線共有36條,當中亦只有3條邨巴路線涵蓋於計劃內,反映業界反應冷淡。

據了解,邨巴營辦商除了花費人力物力應付計劃申請程序及安裝八達通機器成本之外,政府更要求營辦商在申請加入計劃前,必須提交由獨立核數師按照香港會計師公會頒佈的準則擬備的報告,及後每年如是。有邨巴營辦商反映,這些核數服務動輒耗費30萬左右,令營辦商卻步,不敢申請計劃。

我們明白政府為了確保公帑在計劃下運用得宜,減少濫用情況,才有上述舉措,然而卻未能提供誘因驅使邨巴營辦商參與計劃。由於大埔區有很多居民每天跨區上班均乘搭邨巴,但多條來往大埔區的邨巴路線未有參加計劃,致使大批大埔居民無法從計劃受惠,逼使他們轉乘其他公共交通工具如港鐵及巴士,減少居民乘搭交通工具的選擇之餘,亦加重兩者的運輸負擔,造成公共交通資源分配不均。為此,我們要求政府降低有關邨巴申請加入計劃的核數門檻,以鼓勵及加強協助大埔區邨巴營辦商參與計劃,使居民真正受惠。

我們要求將上述議題列入3月15日交通及運輸委員會會議中詳加討論,冀秘書處跟進。

民建聯大埔支部
張學明、黃碧嬌、李國英、
鄭俊平、譚榮勳、胡健民、
梅少峰、胡綽謙、葉俊傑 謹啟

大埔支部
Tai Po Branch
昌運辦事處
Fortune Plaza Office
太和辦事處
Tai Wo Office

新界大埔寶鄉街112號二樓
1/F., 112 Po Heung St., Tai Po, N.T.
新界大埔昌運中心商場二樓119B舖
Shop 119B, 1/F, 4 On Chee Rd., Fortune Plaza, Tai Po, N.T.
新界大埔太和邨麗和樓121號地下
G/F., 121 Lai Wo House, Tai Wo Estate, Tai Po, N.T.

Tel:2638 1144 Fax:2638 2244

Tel:2663 2238 Fax:2663 2183

Tel:2650 3886 Fax:2653 2533

E-mail:dabtaipo@dab.org.hk Web:www.dab.org.hk

真誠為香港

(譚榮勳  代行)

2019 年 3 月 14 日

大埔區議會
交通及運輸委員會
工作小組擬議成員名單

目的

本文件旨在就修訂大埔區議會交通及運輸委員會(“交運會”)轄下工作小組的成員名單徵詢委員的意見。

背景

2. 大埔區議會在2019年3月7日的會議上，通過委任葉俊傑先生為交運會增選委員。秘書處隨後發信邀請葉委員加入交運會轄下工作小組。根據葉委員的回覆，他願意加入交運會轄下所有工作小組，因此秘書處擬備了各個工作小組經修訂後的成員名單(見附件一)，以供各委員參閱。

徵詢意見

3. 根據《大埔區議會常規》第39(2)條，委員會須決定轄下工作小組的成員人選。現請委員考慮通過載於附件一的工作小組擬議成員名單。

大埔區議會秘書處

2019年3月

大埔區議會
交通及運輸委員會
跟進公共巴士及小巴服務工作小組
擬議成員名單

主席：黃碧嬌議員,BBS,MH,JP

成員：區鎮樺議員
陳灶良議員,MH
陳笑權議員,MH,JP
周炫瑋議員
關永業議員
劉志成博士
劉勇威議員
李華光議員
羅曉楓議員
譚榮勳議員,MH
鄧銘泰議員
胡健民議員
任啟邦議員
任萬全議員
余智榮議員
區鎮濠委員
陳蔚嘉委員
文念志委員
梅少峰委員
胡綽謙委員
胡耀昌委員
姚鈞豪委員
葉俊傑委員

大埔區議會
交通及運輸委員會
改善鄉郊主要道路工作小組
擬議成員名單

主席： 鄧銘泰議員

成員： 區鎮樺議員
陳灶良議員,MH
陳笑權議員,MH,JP
關永業議員
劉志成博士
李華光議員
羅曉楓議員
黃碧嬌議員,BBS,MH,JP
胡健民議員
余智榮議員
區鎮濠委員
陳梓華委員
陳蔚嘉委員
張國華委員
張國慧委員
文念志委員
曾漢文委員
溫興財委員
姚鈞豪委員
葉俊傑委員

大埔區議會
交通及運輸委員會
道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組
擬議成員名單

主席： 胡健民議員

成員： 區鎮樺議員
周炫瑋議員
關永業議員
劉志成博士
劉勇威議員
李華光議員
羅曉楓議員
譚榮勳議員,MH
鄧銘泰議員
黃碧嬌議員,BBS,MH,JP
任啟邦議員
任萬全議員
余智榮議員
區鎮濠委員
陳梓華委員
陳蔚嘉委員
張國慧委員
文念志委員
梅少峰委員
曾漢文委員
胡綽謙委員
胡耀昌委員
姚鈞豪委員
葉俊傑委員

大埔區議會
交通及運輸委員會
廣福行車橋工作小組
擬議成員名單

主席： 李國英議員,BBS,MH,JP

成員： 區鎮樺議員
陳笑權議員,MH,JP
周炫瑋議員
關永業議員
劉志成博士
李華光議員
羅曉楓議員
譚榮勳議員,MH
鄧銘泰議員
黃碧嬌議員,BBS,MH,JP
胡健民議員
任啟邦議員
余智榮議員
區鎮濠委員
陳梓華委員
張國慧委員
文念志委員
胡耀昌委員
姚鈞豪委員
葉俊傑委員

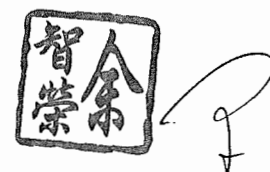
致：
交通及運輸委員會主席
劉志成博士

要求增設巴士線來往運頭塘/港珠澳大橋香港口岸

主席您好，自港珠澳大橋開通後，途經該口岸往返香港/珠海及澳門的使用量日益增加，而現時於大埔只有一班 NA47 往返兩地，如時間未能配合便需到機場轉乘其他巴士往返，對很多大埔區居民造成一定不便，我們亦收到很多街坊建議，希望於區內增設相關巴士線直達口岸，大致路線建議如下：

由運頭塘巴士總站開出>新達廣場>廣福邨>沙田新城市廣場>大老山隧道>青馬收費廣場>
港珠澳大橋旅檢大樓

懇請 貴會考慮上述建議，增設相關巴士路線，如蒙事成，必為大埔區民之福，謝謝。



余智榮議員 代行

陳笑權議員 MH,JP、羅曉楓議員、余智榮議員

2019 年 3 月 15 日