

大埔区议会
交通及运输委员会
2018年第三次会议记录

日期：2018年5月11日(星期五)

时间：下午2时32分至下午6时50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>署理主席</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5时40分
陈笑权议员, MH, JP	会议开始	下午5时04分
周炫玮议员	会议开始	下午6时26分
关永业议员	会议开始	下午5时22分
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	会议完毕
李耀斌议员, BBS, MH, JP	会议开始	会议完毕
罗晓枫议员	会议开始	会议完毕
谭荣勋议员, MH	会议开始	会议完毕
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	会议完毕
余智荣议员	下午2时36分	会议完毕
<u>增选委员</u>		
区镇濠委员	下午2时34分	下午5时55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42分
张国慧委员	下午4时45分	会议完毕
刘宗翰委员	会议开始	下午6时26分
文念志委员	会议开始	下午6时16分
梅少峰委员	会议开始	会议完毕

曾汉文委员	会议开始	会议完毕
温兴财委员	会议开始	下午 5 时 30 分
胡绰谦委员	会议开始	会议完毕

秘书

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

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
陈子明先生	高级工程师 / 2(北) / 土木工程拓展署
麦佩茵女士	工程师 / 19(北) / 北拓展处 / 土木工程拓展署
梁伟雄先生	总运输主任 / 边界 / 运输署
马芳兰女士	高级运输主任(大埔) / 运输署
吕晓晖女士	高级运输主任 / 巴士发展(新界东) / 运输署
周佩诗女士	高级运输主任 / 边界 1 / 运输署
李建业先生	运输主任(大埔) / 运输署
许锦年先生	高级工程师 / 工程项目及大埔 / 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
林启元先生	工程师 / 基建项目 / 运输署
姚潮宗先生	高级工程师 2 / 畅道通行 / 路政署
许家杰先生	区域工程师(大埔) / 路政署
张咏欣女士	工程师 2 / 畅道通行 / 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
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
黄子健先生	沙田厂襄理(车务) / 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
张建强先生	副董事总经理 / 万利仕(亚洲)顾问有限公司
陈浩刚先生	副董事(工程部) / 万利仕(亚洲)顾问有限公司
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

刘志成博士

缺席者

陈梓华委员

委员会主席刘志成博士因事未能出席会议。根据《大埔区议会常规》第35(3)条，委员会副主席胡健民议员以署理主席(下称“主席”)的身分主持会议。

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) 欢迎运输署高级工程师许锦年先生列席会议。
- (ii) 刘志成博士因事未能出席会议，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 2018 年 3 月 9 日第二次会议记录 (大埔区议会文件 TT 26/2018 号)

2. 主席表示，秘书处收到一项由路政署提出的修订建议，详情载列于上述文件。席上没有委员提出其他修订建议，上述会议记录按路政署的建议修订后获通过作实。

II. 跟进大埔公路的道路交通安全改善建议

3. 主席欢迎运输署高级工程师许锦年先生、高级运输主任 / 巴士发展(新界东)吕晓晖女士及九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)传讯及公共事务部襄理梁家欣女士就是项议程出席会议。

4. 主席表示，运输署早前向本委员会提交文件，介绍大埔公路最新的交通管理措施(详见大埔区议会文件 TT 25/2018 号)，而秘书处亦已在 2018 年 4 月 10 日经电邮转发予各委员参阅。此外，秘书处协助运输署安排本委员会的委员在本年 4 月 12 日联同地区管理委员会前往大埔公路现场视察，并由运输署讲解即将实施的交通管理措施。他请运输署报告各项措施的落实情况。

5. 许锦年先生表示，运输署在本年 4 月 12 日联同地区管理委员会和交通及运输委员会(“交运会”)的主席及委员前往大埔公路现场，向他们讲解署方建议的道路改善工程。目前的工程进展简述如下：

- (i) 大埔道介乎赤泥坪至雍宜路的车速限制已经由本年 4 月 27 日起由每小时 70 公里降低至 50 公里。
- (ii) 署方已提升肇事巴士站前过弯位的交通标志及路牌的安全标准，例如在标志上加上黄色荧光背景，以加强对驾驶者的提示及警惕等。
- (iii) 运输署及路政署将会扩阔在意外中损毁的巴士站停车弯，同时加设防护栏、分隔巴士站及行车路，以期加强保护候车乘客。有关工作预计在 2018 年 7 月完成。
- (iv) 署方会进一步优化近大埔尾巴巴士站(往沙田方向)的过路处，包括加设分隔岛、安全岛及适当的道路标记，有关工程预计在 2018 年 8 月完成。
- (v) 署方会改善红林路、观海崇庭及燕子里一带的交通标志及道路标记，有关工程预计在本年底前陆续完成。

6. 任启邦议员希望了解安装侦速摄录机的进展，以及哪个部门负责安装。

7. 黄碧娇议员的提问如下：

- (i) 扩阔后的巴士站停车弯较现有阔度和深度相差多少？
- (ii) 她曾经建议相关部门考虑另觅位置重置巴士站附近的灯柱，因此希望了解和跟进情况。
- (iii) 把车速限制由每小时 70 公里降低至 50 公里后，现场有没有出现交通挤塞的情况？

8. 刘勇威议员欣悉大埔公路部分交通硬件配套措施已经改善，但他认为“软件”上的改善亦不容忽视，特别是司机的驾驶态度。他指过去数十年来，上述路段鲜有发生由巴士引致的严重车祸，但他的家人最近一两年却曾经因为

巴士司机的疏忽而受伤，因此认为司机的驾驶态度值得关注。他希望巴士公司可以藉这次意外事故深切反省，亦希望有关的检讨委员会责成巴士公司提升司机的安全驾驶意识。

9. 梅少峰委员欢迎运输署推出交通改善措施。此外，他表示大埔公路属于山路，并有不少弯位。他早前曾经建议署方在路面加设减速提示线，相信有助提醒驾驶人士注意前方的弯位，从而减低意外发生的机会。他希望署方把这个建议纳入为改善措施之一。

10. 胡绰谦委员表示，有委员曾经在上次会议指出大埔公路的部分树木会阻挡驾驶人士的视线，他希望了解署方会否进行修树工作。

11. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 感谢运输署就事件一直与他保持紧密联络。
- (ii) 知悉运输署及路政署近月一直积极进行跟进工作，并已在 4 月 27 日把介乎赤泥坪至雍宜路一段大埔道的车速限制降低至每小时 50 公里。
- (iii) 根据运输署提供的信息，有关部门能够在 2018 年年底前在大埔道近赤泥坪位置安装固定侦速摄录机。
- (iv) 相关部门早前向他提供巴士站设计图，经商议后当村村长及村民亦同意该设计方案，工程预计在本年 7 月底完成。
- (v) 大埔尾巴巴士站(往沙田方向)附近过路处的优化工程预计在本年 8 月底完成。
- (vi) 希望相关部门响应在大埔公路(特别是弯位位置)修树的跟进工作。
- (vii) 日本人国际学校(大埔校)外的一段大埔公路曾经发生交通意外，因此希望改善该处行人过路处的交通安全环境。
- (viii) 希望运输署及路政署继续积极跟进工程，尽快开放巴士站及相关设施供居民使用。

12. 罗晓枫议员的提问如下：

- (i) 部分乘客对 872 号线有心理阴影，询问九巴会否以行经吐露港公路的 872X 号线取代行走大埔公路的 872 号线。如九巴决定保留 872 号线，又会否考虑改派单层巴士行驶该路线？
- (ii) 询问警方在完成安装侦速摄录机前，能否加派人手到大埔公路巡

视和检查车速。

13. 文念志委员希望跟进在上次会议上提出的意见，并询问警方会采取什么实时措施拦截超速车辆，以防止这些车辆经由香港中文大学、樟树滩或优景里路口驶出吐露港公路，以及警方自上次会议后，曾经在大埔公路设置多少次路障拦截超速车辆。此外，他指运输署将分别在肇事巴士站及对面的大埔尾村巴士站(往沙田方向)加设防护栏及分隔栏，但只有肇事巴士站一方设有“禁止车辆驶入(专利巴士例外)”的路牌，往沙田方向的巴士站则没有。为此，他询问假如有车辆违例停泊在大埔尾村巴士站(往沙田方向)并阻碍巴士站运作，执法部门可如何处理。他续问运输署会否考虑同时在上述巴士站增设“禁止车辆驶入(专利巴士例外)”的路牌。

14. 许锦年先生响应如下：

- (i) 运输署致力在本年底前完成装设侦速摄录机，至于侦速摄录机日后的运作事宜(例如如何利用侦速摄录机作出检控)则交由警方负责。
- (ii) 署方已经在大埔区议会文件 TT 25/2018 号中列列肇事巴士站重建后的面积资料。重建后的巴士站将扩阔至深 4.8 米，并加设防护栏，以加强安全。此外，署方亦会在巴士站旁加建一条阔 2 米的行人路。
- (iii) 运输署现正与路政署安排移除或修剪大埔尾村出入口附近的树木，以免阻挡驾驶者的视线。
- (iv) 运输署在大埔尾村巴士站(往沙田方向)加设分隔栏后，便会在该处竖立路牌，禁止巴士以外的车辆驶入巴士站。
- (v) 大埔公路肇事路段是单线双程行车通道，中央没有分隔栏。参考相关的研究报告后，署方认为在肇事路段划设黄色减速线或会增加意外风险，并不合适。
- (vi) 他稍后会约同陈笑权议员前往日本人国际学校(大埔校)外视察，并研究如何进一步改善该处的交通安全环境。

15. 梁家欣女士回应如下：

- (i) 就刘勇威议员提及他的家人曾经在巴士上受伤，她代表九巴致以慰问，亦会在会议后联络刘议员跟进情况。
- (ii) 强调所有九巴车长都需要接受严格及持续的培训，包括驾驶训练及路线训练等。此外，九巴亦会不断提升对车长的培训及支持，例如增聘九巴车长训练学校驾驶导师和提升路线训练等。

- (iii) 意外发生后，九巴已经调派单层巴士行走 872 号线，亦会继续与运输署保持沟通，商议该路线日后的运作安排。

16. 徐翼福先生 响应如下：

- (i) 运输署完成装设侦速摄录机后，装置的日常运作将由警方接管，而警方亦会利用侦速摄录机搜证和检控超速驾驶人士。在完成装设侦速摄录机前，大埔警区(包括新界北交通执行管制队及特遣队)亦会不定时在大埔公路一带巡逻和执法，当中包括设置路障、侦查车辆速度、进行反罪恶行动、截查改装及残缺车辆等。
- (ii) 警方现正整理相关的行动及检控数字，稍后会向秘书处提供数据。

(会后补注：警方已在会议后向秘书处提交补充数据，详见附件一。)

17. 邓铭泰议员 的意见如下：

- (i) 希望运输署可以提供图则，以便委员了解相关的交通改善措施。
- (ii) 询问时速限制为每小时 50 公里的路段的具体位置。他认为如有关路段太长亦会惹来反对意见。
- (iii) 建议署方考虑在路面铺设防滑沙。
- (iv) 大埔尾村的车辆出入口位置相对陡斜，他询问署方能否加以改善，以顾及驾驶人士的安全，并避免阻碍他们在该路口的视线。

18. 许锦年先生 响应如下：

- (i) 速度限制降低至每小时 50 公里的路段为赤泥坪至雍宜路的一段大埔道。
- (ii) 经检视后，运输署及路政署认为肇事路段的路面状况良好，未有发现因为路面破损而出现“跳胎”或摩擦力不足等情况。署方会继续监察路面情况。
- (iii) 运输署已经邀请路政署检视大埔尾村车辆出入口旁边的树木，有需要时会安排移除或修剪，以改善驾驶人士的视线。完成这方面的工作后，署方会再次检视上述路口，研究有没有其他改善空间。
- (iv) 相关路段的车速限制由每小时 70 公里降低至 50 公里后，运输署并未发现交通挤塞情况。由于有关措施只会令行车时间增加约一至两分钟，署方相信不会引致交通挤塞。

19. 黄碧娇议员的意见及提问如下：

- (i) 车速限制降低至每小时 50 公里的措施生效后，她分别收到校巴司机、巴士司机及意外康复者(前巴士司机)的意见。
- (ii) 有校巴司机反映，假如在校巴未载满学童时踏下油门，车速便很容易超过每小时 50 公里。为此，她希望署方留意这个限速措施有没有影响校巴行驶。
- (iii) 现时九巴 72 及 74 号线均途经大埔公路，当中以 72 号线的载客量较多。有巴士司机反映双层巴士不适宜行走大埔公路，因为就算在载满乘客时踏下油门，车速亦很容易超过每小时 50 公里。她指由于当年运输署批准双层巴士行走大埔公路，才需要把车速限制由每小时 50 公里(即一般乡郊道路的时速限制)提高至 70 公里。
- (iv) 对于有委员指意外事故与司机的驾驶态度有关，她指乘客根本无法选择驾车的司机，只能要求巴士公司提供单层或双层巴士。因此，她希望九巴全面检讨以双层巴士行走大埔公路是否合适。
- (v) 批评九巴未有采纳她的意见，更改 872 及 872X 号线的编号和调低车资。另外，她要求九巴从安全角度考虑为司机的驾驶态度订立准则，并向交运会报告。

20. 梅少峰委员表示，是次意外的肇事巴士由兼职车长驾驶，考虑到乘客的安全，他促请九巴考虑改派全职或已经接受特别训练的车长驾驶如大埔公路般弯多路斜的道路。

21. 任万全委员指意外事故发生后，他首先提出改用单层巴士行走所有乡郊及旧路路线，以期减低巴士翻侧的机会及意外后乘客难以逃生的情况。另一方面，他指乡郊巴士路线的载客量不高，因此以单层巴士取代双层巴士可以腾出双层巴士资源，以弥补区内其他服务不足的巴士路线，从而提升营运效率，达至双赢局面，故希望署方认真考虑建议。

22. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 对于改以单层巴士行走所有途经大埔公路的巴士路线的建议有所保留。他认为除了大埔公路外，香港尚有众多弯多路斜的道路，例如东涌道及柴湾道等。当中，东涌道以往只限单层巴士行驶，但经过道路改善后亦有双层巴士行走。
- (ii) 同意需要顾及伤者及死伤者家属的心情，但认为划一把行走大埔公路的双层巴士改为单层巴士的影响可能很大。他续指吐露港公路及屯门公路等亦曾经发生严重交通意外，但并不表示有关道路

不适合双层巴士行走。

- (iii) 大埔公路一带的居民已经没有太多公共交通工具选择，例如大埔滘的居民只能选乘九巴 72 或 74A 号线前往九龙。然而，74A 号线目前每小时只有一班车，而 72 号线的班次亦经常爆满，甚至早在大埔市区已经爆满。为此，除非巴士公司把巴士数目增加一倍，否则改派单层巴士会令大埔公路一带的居民更难上车。
- (iv) 意外的成因众多(例如司机的驾驶态度欠佳等)，但贸然以单层巴士取代双层巴士行走大埔公路的做法会带来很大影响。他认为假如道路设计出现问题，例如在降速措施生效后双层巴士的行车安全仍然受到威胁，才应考虑转用单层巴士。
- (v) 林锦公路近嘉道理农场(往大埔方向)及林锦公路山脚近水泥厂位置有一个写上“巴士必须停此站”的路牌，目的是防止巴士的车速过高，并避免刹车制因长期使用而失效。他认为运输署可以尝试推出更多同类措施，并因应交通情况再决定是否划一改以单层巴士行走大埔公路，是较为合适的做法。

23. 邓铭泰议员的意见如下：

- (i) 感谢运输署及路政署在意外事故后积极跟进。
- (ii) 是次意外或涉及人为因素，不宜在现阶段断定双层巴士行走大埔公路是否合适。
- (iii) 港岛区有不少如大埔公路般弯多路窄的道路，他希望相关部门可以全面检讨这些道路是否安全和提升防撞栏设备，以免同类意外再次发生。

24. 许锦年先生指运输署备悉各委员的意见。

25. 梁家欣女士回应如下：

- (i) 事故后九巴已暂停聘用兼职车长，亦采取一系列措施确保车长的质素，例如所有新入职车长均须接受划一培训，确保他们符合运输署及九巴对驾驶公共巴士的要求。
- (ii) 九巴将继续提升对车长的培训及支持，例如增聘车长训练学校驾驶导师，而车长的路线训练包括所有九巴路线(即所有车长驾驶新路线前均须在车长训练学校接受培训)。
- (iii) 九巴有制度监察车长的表现及驾驶态度，例如分析车上的黑盒数据，以期为车长提供適切训练或采取处分。

26. 主席表示，部分改善大埔公路的工程项目已经开展，部分则有待进行，因此建议保留这个续议事项，让运输署及九巴在下次会议上继续报告最新进展。

27. 邓铭泰议员希望运输署在下次会议上提供文件，以方便委员讨论。

28. 主席续指，秘书处近日收到香港专营巴士服务独立检讨委员会(“检讨委员会”)的来函，邀请大埔区议会就专营巴士的服务、运作及管理模式提出意见。秘书处在会议前已把有关文件转发予各委员参阅，亦已把有关文件放在桌上，欢迎各位表达意见。除了在是次会议上发表意见外，秘书处稍后亦会致函各区议员收集意见。

(会后补注：秘书处已在 2018 年 5 月 11 日致函各大埔区议员收集意见。)

29. 为了让委员有更充足时间准备相关资料作聚焦讨论，任启邦议员建议把此议题交由交运会辖下跟进公共巴士及小巴服务工作小组(“工作小组”)讨论后，才把讨论内容转交检讨委员会参阅。

30. 黄碧娇议员表示，检讨委员会只给予大埔区议会两周时间收集意见并不足够，因此同意把议题交由工作小组讨论，亦建议委员在工作小组会议前提交书面意见。

31. 区镇桦议员指文件的来函日期为 2018 年 5 月 4 日，但检讨委员会要求大埔区议会在 5 月 24 日前回复，扣除所有假期后只有不足 20 天的准备时间。他认为检讨委员会给予的时间不足，建议交运会致函检讨委员会要求延长回复限期和尊重大埔区议会。

32. 主席表示，检讨委员会邀请大埔区议会及大埔区议员就专营巴士的服务、运作及管理模式提出意见，如欲收集大埔区议会的意见，则必须召开会议讨论。他同意检讨委员会给予的时间不足，交运会需要另行召开工作小组会议讨论后，才可提供有关意见。另一方面，他请秘书处稍后致函邀请各大埔区议员以个人名义向该检讨委员会提供书面意见。

33. 黄碧娇议员表示，由于秘书处需要时间与运输署及巴士公司代表拟订开会日期及时间，因此工作小组的会议日期有待确定。她同意先由秘书处致函检讨委员会申请延长回复限期。

34. 关永业议员表示，工作小组如欲就专营巴士服务及营运制度等方面提出意见，他认为运输署及巴士公司代表无需在席，亦不合适，因此建议在讨论该议题时只安排工作小组成员出席。

35. 任万全议员指检讨委员会邀请大埔区议会提供意见，但大埔区议会辖下的委员会或工作小组未能代表整个大埔区议会，因此询问应否留待下次大埔区议会会议或召开特别会议讨论有关事宜。

36. 任启邦议员表示，这份报告的主要目的是指出专营巴士服务及运输署监管的不足之处，因此同意讨论时无需相关代表出席。为避免拖延检讨委员会的调查工作，他认为邀请所有大埔区议员及交运会委员出席工作小组会议以作讨论是合适的安排。

37. 文念志委员认为文件的内容令人难以理解，询问他作为交运会委员及工作小组成员应该向大埔区议会反映意见，再由大埔区议会协助向检讨委员会反映意见，或是只会由大埔区议会向检讨委员会提供独立意见。

38. 秘书回复如下：

- (i) 他会在会议后向检讨委员会反映各委员的意见，并提出延长回复限期的要求。
- (ii) 秘书处将尽快与工作小组主席拟订下次会议时间，并邀请所有大埔区议员及交运会委员出席会议，收集各位的意见。
- (iii) 秘书处稍后会另行致函邀请各大埔区议员以个人名义向检讨委员会提出书面意见。因应检讨委员会希望在 5 月 24 日前收集各位的意见，秘书请各委员在 5 月 21 日前提出书面意见(如有)。
- (iv) 收集工作小组的讨论意见及大埔区议员提交的个人意见后(如有)，秘书处会转发检讨委员会以供考虑。

39. 交运会同意上述安排，并同意在讨论这个议题时不会邀请运输署及巴士公司的代表列席会议。

III. 「人人畅道通行」计划进度报告一横跨大埔太和路近太和邻里小区中心的行人隧道(结构编号 NS154)

(大埔区议会文件 TT 27/2018 号)

40. 主席欢迎路政署主要工程管理处高级工程师姚潮宗先生和工程师张咏欣女士；以及万利仕(亚洲)顾问有限公司副董事总经理张建强先生和副董事(工程部)陈浩刚先生就是项议程出席会议。

41. 姚潮宗先生介绍文件。陈浩刚先生以简报形式介绍行人隧道 NS154 的拟建升降机的设计及相关信息。

42. 刘勇威议员的意见及提问如下：

- (i) 欣悉施工时不会封闭周边的行人路范围，希望署方可以尽快开展上述加建升降机的工程。
- (ii) 电箱位处升降机出口旁边，与后方墙壁之间有一定距离。他担心有人会匿藏在罅隙之间的阴暗位置，认为设计有机会对使用升降机的人士构成危险。
- (iii) 感谢署方接纳他的建议增加等候升降机位置的空间。

43. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 可能由于排水系统出现问题，行人隧道 NS154 的地底层曾经出现水浸情况，水深及膝。去年台风天鸽袭港期间，南运路两台升降机同样遇到水浸问题，因此他询问署方有没有采取防洪措施保护升降机。
- (ii) 关注行人隧道 NS154 的拟建升降机地面层出口空间不足的情况。他指市民将来需要由太和邻里小区中心近楼梯位置左转入一条小巷后，才能到达升降机等候区。由于小巷路面非常狭窄，未能符合行人路的最低阔度要求，为方便轮椅或伤健人士使用升降机，他希望相关部门能扩阔小巷路面(例如削减部分花槽位置以腾出空间扩阔小巷等)。

44. 陈蔚嘉委员的意见及提问如下：

- (i) 拟建升降机位置贴近民居，但附近一带环境优美，因此她希望升降机的设计能够配合周边环境，尽量避免采用过于单调的颜色(例如灰色)。
- (ii) 由于升降机主体外没有装设空调设备，她建议署方考虑在设计上多花心思，例如通过栽植植物或特别外墙设计，为等候升降机的人士遮挡太阳，营造自然降温的效果。
- (iii) 询问能否在行人隧道 NS154 的出入口(近福和路垃圾站的花槽位置)搭建临时斜台，方便有需要使用无障碍信道的人士在工程期间利用这个斜台进入隧道往返太和。

45. 邓铭泰议员的意见如下：

- (i) 电箱占用了升降机等候间的部分位置，建议署方研究在其他位置摆放电箱(例如附近斜坡等)，以期为轮椅人士腾出更多空间。
- (ii) 按图则比例推算，升降机地面层外小巷的阔度只有大约 1.2 至 1.5 米，轮椅人士通过时或会遇到困难，因此希望署方关注情况和修改设计。
- (iii) 建议尽量扩大升降机出口处的上盖范围，以便在下雨天时，使用者在离开升降机后有更多时间作出相应准备。
- (iv) 建议尽量采用百叶窗等自然通风系统，以改善升降机的散热能力。

46. 周炫玮议员同样认为升降机地面层外的小巷较为狭窄，阔度大约只能让一名成年人通过，更遑论婴儿手推车或轮椅等。他询问能否把升降机移近行人隧道 NS154 的楼梯位置，让市民经由启和路直接前往升降机，无需走进该狭窄小巷。此外，他询问署方会如何应付水浸情况。

47. 任万全议员的意见如下：

- (i) 行人进入上述小巷后需要至少步行 5 至 10 米才到达升降机入口，但小巷非常狭窄，只能勉强让婴儿手推车通过，而建造升降机的目的正是要建立无障碍小区，因此他不希望出现市民挤拥在小巷等候升降机的情况。
- (ii) 即使升降机因故障或水浸而未能正常使用，轮椅人士或使用婴儿手推车的人士同样要利用现有斜路进入行人隧道 NS154，因此他希望路政署能够同时修葺行人隧道 NS154 的非升降机部分，以达至人人畅道通行的目标。

48. 陈浩刚先生响应如下：

- (i) 理解委员担心电箱的摆放位置会引起治安问题。他解释，把电箱放近升降机的原因是避免机械零件过于分散，以方便日后进行维修及检查等工作，而日后摆放电箱时亦会尽量贴近挡土墙墙身，以免有人可以匿藏在电箱与挡土墙之间的罅隙。
- (ii) 运输署及路政署已就升降机的等候区面积订定基本要求。就是项升降机工程而言，顾问公司除了确保符合上述要求外，亦会尽可能扩大等候区的空间。事实上，顾问公司在设计上已经利用斜开的挡土墙加阔行人隧道 NS154 升降机在地面层的等候区。

- (iii) 行人隧道多为低洼地方，而水向低流属自然定律。就委员忧虑行人隧道出现水浸，顾问公司可以向相关部门反映，同时亦会在设计上顾及升降机的去水问题。
- (iv) 现时升降机通常采用机械式抽风系统以取代空调。为配合机械式抽风系统，顾问公司建造升降机时会参考座向及光线等因素，从而采用不同的结构及设计。
- (v) 升降机的外观方面，设计时会尽量避免对周边环境造成很大的外观影响，而顾问公司一般会采用较低调的设计风格，亦会参考其他地区在相若环境下建造的升降机设计。此外，桥梁结构外观委员会(由不同政府部门代表及学者组成)亦会检视升降机的外观设计，包括是否具备绿化元素等。然而，顾问公司需要与负责保养的部门充分沟通，以了解这些绿化设计会否对日后的维修保养工作构成负面影响。
- (vi) 碍于楼梯结构及地下管线问题，因此未能在楼梯旁边兴建升降机。他同意升降机地面层出口处的小巷并不宽敞，因此顾问公司会尽量扩大升降机地面层等候区的位置，以免用户挤在小巷范围内。然而，顾问公司会研究是否可能利用附近的花槽位置扩阔小巷，但当中或涉及收地问题需要处理。尽管如此，顾问公司会尽量扩阔小巷及等候区的范围。
- (vii) 有关在行人隧道 NS154 出入口搭建临时斜台的建议，他目前未能充分掌握有关情况，并会在会议后联络相关委员跟进。然而，根据政府的树木管理指引，他指任何临时工程都不应该对树木构成影响，因此执行上或有困难。

49. 任启邦议员表示，太和邻里小区中心由民政处管理和使用，因此相信上述小巷旁边的花槽亦是由政府管理，希望民政处可以协助厘清花槽位置属于哪个部门的管辖范围。他强调升降机外的小巷没有足够空间供两部轮椅双向通过，如有上述情况必定会堵塞道路，因此希望路政署可以与负责管理花糟的部门商讨解决方案，并修葺和改善有关位置(建议至少扩阔由启和路至升降机出入口的路面范围)。

50. 周炫玮议员指有关的花糟由房屋署管理，希望各部门能够协调和腾出部分花糟位置以扩阔小巷。此外，他指区内其他地方亦有这些无障碍设施。以怡雅苑为例，在该处新建的升降机亦位处楼梯旁边，虽然个别情况或有不同，但他仍希望相关部门可以共同研究方法，或联同当区议员到现场视察，以了解在楼梯旁兴建升降机是否可行。

51. 刘勇威议员同意两部轮椅无法在同一时间双向通过上述小巷，而这正是需要建造升降机的原因。此外，他指有关花槽由房屋署管理，希望民政处协调有关部门，研究如何扩阔小巷路段。长远而言，他建议政府研究改善该处现有的无障碍斜道。

52. 陈浩刚先生表示，顾问公司会积极联络负责管理花槽的部门，如地界问题得以解决，顾问公司亦会尽可能扩阔升降机出入口及接连行人路的空间。

53. 委员会支持上述工程。

IV. 香园围边境管制站的本地公共交通服务安排 (大埔区议会文件 TT 28/2018 号)

54. 主席欢迎运输署总运输主任梁伟雄先生、高级运输主任周佩诗女士和工程师林启元先生，以及土木工程拓展署高级工程师陈子明先生就是项议程出席会议。

55. 周佩诗女士介绍上述文件。

56. 任启邦议员表示，在运输署刚才介绍的专营巴士及小巴路线中，没有一条途经大埔市区。他请署方考虑优化其中一条由大围港铁路站前往香园围边境管制站的巴士路线，建议巴士在广福回旋处进入大埔后，先绕经大埔市区部分地方，才在太和近宝雅苑位置返回高速公路，藉以服务大埔区居民。他希望藉此加强与内地的联系，为居民打造大湾区“一小时生活圈”。

57. 罗晓枫议员的意见及提问如下：

- (i) 希望了解香园围口岸处理过境旅客的能力。
- (ii) 香园围口岸附近并无港铁路站，目前亦只有一条恒常巴士路线及一条小巴路线来往上水，因此他质疑口岸的接驳公共交通服务并不足够，未必能够发挥旅客过境的作用。
- (iii) 要求运输署解释为何只开办一条辅助巴士路线(只在星期六、日及公众假期提供服务)途经大埔以服务本区居民。

58. 曾汉文委员询问香园围口岸是否 24 小时运作。如是，交通安排会否与非 24 小时运作的口岸有任何不同之处。此外，他指运输署计划开办三条巴士路线来往香园围口岸及各区，其中一条途经大埔的巴士路线的起点为大围港铁路站。他询问这条路线的总行车时间为何。

59. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 邻近港铁站的过境口岸通常会有较多人使用，但亦有为数不少的过境学童及上班人士会利用一些没有港铁直达的口岸(例如深圳湾口岸)过境。
- (ii) 询问运输署为何认为过境旅客只会在周末及公众假期才利用香园围口岸过境，从而只在这些日子提供公共交通接驳服务。
- (iii) 大围港铁站至香园围口岸的巴士路线途径沙田及大埔等，车程相对较长，质疑每 30 分钟一班车是否足以应付乘客需求。

60. 余智荣议员询问运输署为何不开设巴士路线直接由大埔往返香园围口岸。他指目前计划开办的巴士路线途经大围及沙田等地，与东铁线车站重迭。如开办大埔往返香园围口岸的路线，乘客可以经铁路前往大埔换乘巴士，从而缩短巴士的行车时间，增加来回班次，并提高成本效益。

61. 周佩诗女士回应如下：

- (i) 为配合香园围口岸的开通，运输署建议开办三条新专营巴士路线，包括一条往返上水铁路站(途经粉岭港铁站)、一条往返大围港铁站(途经大埔)及一条往返屯门港铁站(途经元朗港铁站)。由上水开出的巴士线(“接驳路线”)会每日提供服务，其班次较频密，行车时间较短。由大围及屯门开出的巴士线会逢星期六、日及假日提供服务，以应付假日期间可能增加的乘车需求。
- (ii) 由大围港铁站开出的巴士路线会途径大埔公路(元洲仔段)、广福道、宝乡桥及太和路，然后经粉岭公路及新建的连接道路前往香园围口岸。在设计路线时，运输署希望能尽量照顾大埔区居民的乘车需要，因此建议在广福道及太和路等人流较多的位置设中途站。另外，市民亦可以选择乘搭铁路或其他公共交通工具前往上水，换乘接驳路线往香园围口岸。
- (iii) 运输署备悉委员的意见，并会在香园围口岸开通后密切留意旅客的乘车模式及需求，有需要时会提升服务水平。
- (iv) 估计香园围口岸在开通初期的人流量约为每日 17 000 人次。
- (v) 大围港铁站至香园围口岸的巴士服务行车时间约为 65 分钟。

62. 黄碧娇議員的意見及提問如下：

- (i) 她分享自己驾车前往莲麻坑及沙头角一带的经验，指前往龙山隧道需要经过粉岭，然后经过沙头角公路，而这些地方经常会交通

挤塞。然而，运输署日后只会在假日提供每 30 分钟一班由大围港车站(经大埔)前往香园围口岸的巴士服务，由于车程长而且交通情况不稳，她认为过境旅客不会选乘这条巴士路线前往香园围口岸，因此对这条路线的前景不感乐观。

- (ii) 每逢假日不少市民乘坐旅游巴士到粉岭云泉仙馆，沙头角公路一带会相对挤塞。她认为设计路线的运输署欠缺实地经验，大围港车站至香园围口岸的巴士路线方案欠佳。
- (iii) 深圳湾口岸开通后，运输署安排公共巴士每 10 分钟一班来往元朗港车站及屯门码头，因此深圳湾口岸的运作十分成功。香园围口岸作为新的口岸，日后更设有 24 小时过境服务，运输署现时拟设的公共巴士接驳服务并不足够。
- (iv) 香园围边境管制站设有公众停车场，询问是否没有中港两地车牌(即只有香港车牌)的车辆亦可在该处停泊，以及停车场收费的具体安排如何(例如时租或日租收费等)。
- (v) 沙头角口岸的过境服务开放至晚上 10 时，目前亦有跨境巴士服务来往粉岭及沙田一带。她建议运输署考虑延伸跨境巴士服务营运商的牌照，容许他们在晚上 10 时后把跨境巴士改为在香园围口岸过境，令两个口岸可以互补不足。
- (vi) 建议运输署考虑安排巴士从不同地区接载乘客前往文锦渡，从而加强文锦渡来往香园围口岸的公共交通服务。

63. 罗晓枫 议员表示，运输署预计每日约有 17 000 人次出入境是口岸开通初期的使用量，他希望了解香园围口岸能够处理的出入境人次上限为何。如香园围口岸处理过境旅客的能力高，运输署更应完善这个口岸的公共交通配套。他指香园围口岸并不连接港铁站，假如没有完善的公共交通配套，根本没有诱因吸引市民使用该口岸。以大埔及上水一带的居民为例，他认为直接乘坐港铁前往罗湖或落马洲过境，较等候 30 分钟挤上可能没有座位的巴士前往香园围口岸过境更为方便。他认为政府必需提供足够诱因(例如改善交通配套)，方能吸引市民利用香园围口岸出入境，否则该口岸的使用量不会显著提升，造成浪费。

64. 谭荣勋 议员的意见如下：

- (i) 口岸的使用量与其交通配套有莫大关系。如政府愿意加强香园围口岸的交通配套设施，把人流引导至该处，即使是口岸开通后的首三数天，亦会有大量过境旅客使用。
- (ii) 根据运输署估算，初期每日只有约 17 000 人次经香园围口岸出入境，使用量偏低，加上公共交通配套服务疏落，变相鼓励过境旅

客继续使用罗湖口岸过境，并在过境后才换乘内地的公共交通工具前往香园围口岸附近的目的地，无法令香园围口岸发挥应有作用和达至分散其他口岸人流的效果。

- (iii) 从乘客的角度而言，他们未能完全掌握巴士到站的时间及剩余座位的情况，亦不知道在香园围口岸过境后有什么公共交通可供换乘，因此他认为现时根本没有诱因吸引市民乘搭署方拟设的巴士路线前往香园围口岸，结果令更少人选择利用该口岸过境。

65. 余智荣议员认为运输署开设由大围港铁站开往香园围口岸的巴士路线只为“交差”，根本没有必要，只会增加吐露港公路的负荷。他指上水及大埔均属最接近香园围口岸的地区，如上述巴士路线改由大埔开出，车程及行车时间均可缩减接近一半，既可善用巴士资源加密班次，亦可改善营运效率。

66. 胡绰谦委员对运输署计划以上水作为接驳香园围口岸的主要地点有所保留。他分享一次在上水乘坐公共巴士的经历，指上车后一小时巴士仍然徘徊在上水港铁站附近，然而选乘东铁线前往罗湖或落马洲口岸只需数分钟，因此乘客没有诱因乘坐巴士从上水前往香园围口岸过境。他指署方如欲以东铁线车站作为香园围口岸的接驳点，可以考虑改用上水以外的其他车站。

67. 陈灶良议员表示，巴士由大围出发途经大埔及南华莆便直上龙山隧道，路线并不迂回。他对大围至香园围口岸的巴士路线未有绕经大窝西支路表示不满。

68. 温兴财委员指香园围口岸日后将提供 24 小时过境服务，除的士外暂时未留意到其他公共交通工具可以在深宵时份接载乘客前往市区。他询问该口岸的的士站可供多少部的士排队等候乘客。

69. 关永业议员表示，根据上述文件提及有关香园围口岸的公共交通配套，便可预计这个口岸日后的使用量极不理想。他指由大围或屯门出发的巴士路线都属于长途路线，而屯门及元朗居民一般亦会利用较接近的深圳湾或皇岗口岸前往内地，相信沙田及大围一带居民亦较多选择利用港铁前往罗湖或落马洲，情况正如大埔居民不会乘坐巴士前往西九龙换乘高铁前往内地一样。他质疑政府是否预计香园围口岸日后的使用量低，才故意开办这些巴士路线吸纳其他口岸的过境旅客。他预期需要前往内地的大埔居民亦不会选乘计划开办的巴士路线。

70. 文念志委员表示，运输署在香园围口岸开通初期已经选择只为市民提供有限度的假日巴士接驳服务，如客量不足是否会停止有关服务？既然现在有巴士资源，为何不把该等资源投放在其他提供恒常服务的巴士路线？此外，他指平日早上约 6 时 30 分已经有很多乘客在上水港铁站外轮候 59K 号专线小

巴，因此他认为运输署建议新增 59K 号短途特别路线往返香园围口岸及上水港铁路站，或会影响行车时间，安排并不恰当。他希望署方能够考虑实际情况重新检视有关安排。

71. 梁伟雄先生 响应如下：

- (i) 香园围口岸在设计上可以 24 小时运作。在口岸开通初期，当局会参考和考虑采用与其他口岸相近的运作模式(例如在早上 7 时至晚上 10 时开放等)，至于确实的通关时间则有待与内地方面商讨。
- (ii) 运输署不会从 59K 号专线小巴的现有车队中抽调资源行走来往香园围口岸的特别路线，相关营办商需要增加额外资源，开设来往上水港铁路站及香园围口岸的短途小巴路线，目标为每 12 分钟一班车。
- (iii) 运输署会安排为香园围口岸提供直接往返内地的直通跨境巴士服务(类似现时沙头角及文锦渡管制站的直通跨境巴士服务)。

72. 周佩诗女士 回应如下：

- (i) 运输署建议开办一条快捷的接驳巴士路线及两条辅助巴士路线，于香园围口岸开通初期为旅客提供服务。接驳巴士路线主要服务上水区内及换乘铁路到上水的乘客，而辅助巴士路线则主要服务分别由新界东及新界西北前往香园围口岸的乘客。
- (ii) 运输署感谢及备悉各委员就香园围口岸公共交通服务所提出的意见。在香园围口岸开通后，运输署会密切留意乘客的乘车需求及模式，并检视是否有需要改善有关公共交通服务的安排。
- (iii) 香园围口岸的停车场为 24 小时运作的公众停车场，故此一般私家车均可使用和通宵停泊。至于停车场收费则暂时未有定案，运输署在厘定停车场收费时会参考邻近其他口岸或香园围口岸附近的私人停车场的收费水平，以及市民的接受程度等因素。

73. 陈子明先生 响应如下：

- (i) 政府预计香园围口岸开通初期每日约有 17 000 人次出入境，至 2030 年时使用量将增加至每日 30 000 人次。政府设计香园围口岸时亦是参照了这个数据。
- (ii) 深圳与香港之间共有 6 个过境口岸，人流较多的口岸集中在西部(即深圳湾、落马洲、落马洲支线等)。至于文锦渡及沙头角口岸，由于受到地理限制而难以扩建，因此政府兴建香园围口岸以满足

需要前往深圳东部和广东东部的市民的需求。

74. 梁伟雄先生表示，当局设计香园围口岸时十分着重巴士的运作。上客方面，新界的巴士会有 8 个上客位及 63 个排队轮候位，而市区的巴士则有 8 个上客位及 14 个排队轮候位。当局相信这设施水平可以让巴士在交汇处内畅顺运作。

75. 主席请相关部门备悉委员的意见，亦希望政府尽力做好与这个“人车直达”的过境口岸有关的工作。

V. 二零一八至二零一九年度运输署周年计划
(大埔区议会文件 TT 35/2018 号)

76. 马芳兰女士介绍文件。

77. 委员没有意见或提问。

VI. 续议交通及运输委员会 2018 年 3 月 9 日第二次会议事项
(大埔区议会文件 TT 29/2018 号)

(一) 反对港铁将大埔区的港铁接驳巴士交九巴接管

78. 主席表示，秘书处早前已联络港铁及九巴代表，双方均表示题述事宜暂时未有任何进展，如有进展便会向委员会报告。

79. 任万全议员希望港铁及九巴能够提供更具体的消息，例如在什么时候召开会议讨论上述事宜等，否则委员难以向居民交待事态发展。

80. 主席请秘书协助向港铁及九巴反映有关意见。

(二) 要求加快在林村乡公所路增设巴士站

81. 潘欢愉女士报告，她曾经在本年 3 月下旬与陈灶良议员实地视察林村乡公所路，知悉陈议员希望在该处增设一个临时巴士站。运输署在视察后已经检视有关建议是否可行，包括研究不同型号巴士需要的转向空间 / 轨迹、巴士行车所需的空间及附近的环境因素等。为确保巴士有足够的行车空间，她亦已联络运输管理组的同事安排巴士前往现场试路。由于增设临时巴士站需

要调动巴士路线并涉及非运输署管理的土地范围，运输署将继续联同陈议员、相关部门及巴士公司等代表一同到现场商讨有关安排。

82. 马芳兰女士表示，由于平日没有巴士使用林村乡公所路的空地位置作为巴士站，只有在假日或林村有节庆活动时才开放作为 63R 号线的临时巴士站，因此运输署将约同当区区议员、警方及巴士公司代表到场视察，共同商讨在平日使用林村乡公所路作为临时巴士站的运作细节及安排(例如巴士行驶路线及乘客排队位置等)，有进一步消息便会向委员会报告。

(会后补注：运输署已于 2018 年 6 月 12 日联同警方、巴士公司代表、当区区议员及村代表到场视察及商讨有关安排。)

(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 30/2018 号)

83. 主席表示，秘书处收到路政署就题述事宜提交的书面报告，详见大埔区议会文件 TT 30/2018 号。

84. 关永业议员引述文件内容，指运输署将会研究限制车辆使用广福行车桥是否可行，并询问所指为何。他认为道路可供不同车辆使用才可有效疏导交通，因此询问运输署研究限制车辆使用广福行车桥的用意为何，以及推出有关措施是否有助在短期内落实兴建广福行车桥。

85. 李国英议员表示，他曾经在上次会议要求各相关部门召开会议共同商讨对策，但最终因路政署未能出席而搁置会议。然而，上述文件仍显示工程有技术困难，因此希望相关部门澄清政府会否落实兴建广福行车桥。

86. 文念志委员相信兴建广福行车桥能方便附近居民，但对上两次会议路政署及渠务署等相关部门只是向委员会提交简单的书面报告，未有详细交代工作进展。他希望路政署、运输署及渠务署能够讲解现时未能兴建广福行车桥的原因，亦希望相关部门报告工作进度。

87. 张伟锋先生表示，运输署知悉路政署在兴建广福行车桥时面对技术困难，而运输署亦积极研究方案以期协助该署解决有关困难，其中一个方案是限制部分车辆(例如大型车辆)不能使用广福桥，藉此减低对桥面转弯位的弧度、路面阔度及建造物料等各方面的要求。运输署现正收集数据和进行分析，例如禁止部分车辆使用行车桥会造成什么影响等，目的是研究上述方案是否可行，从而提高兴建广福行车桥的机会。至于兴建广福行车桥最终是否可行，则有待路政署的设计部门再作研究。

88. 许家杰先生引述路政署工程组同事的意见，指广福行车桥的困难有二，第一是桥身的跨度问题，第二是桥身的几何问题。桥身的跨度方面，由于拟建的广福行车桥是一条单跨度长 60 米的桥，跨度相对较阔，而且该行车桥横跨林村河，两岸有单车径及行人路等设施，对桥的结构造成环境限制。其次，由于拟建广福行车桥的设计并非以垂直方式横跨林村河，而是以斜向方式横跨林村河，加上车辆转向问题，导致桥身的几何及结构相对复杂。就桥身的几何问题，路政署曾经要求运输署协助研究为行车桥的路口设计加设限制，以简化行车桥的几何。此外，路政署亦曾与运输署研究除了兴建广福行车桥外，有没有其他可行替代方案解决大埔区的交通问题。他理解运输署现正跟进事宜，待运输署公布研究结果后，路政署将一并考虑所有方案和研究广福行车桥的后续处理方法。他重申路政署对不同方案持开放态度。

89. 关永业议员指大埔区议会过去争取兴建广福行车桥的原因之一，是考虑到救援方面的需要。他指如救援车辆(例如消防车等)可以由大埔墟经广福行车桥直接前往林村河的另一边会有助救援工作，然而这些救援车辆属于大型车辆，如运输署对行车桥的运作施加限制，或有违兴建该行车桥的原意，希望部门注意有关情况。

90. 李国英议员指大埔区议会已经争取兴建广福行车桥多时。由于广福道交通繁忙，每当该处的交通瘫痪，都会连带瘫痪大埔墟如仁兴街一带的交通，因此希望藉兴建广福行车桥疏导交通。他指多名委员早前已联同路政署人员实地视察拟建行车桥的地点，而署方亦曾经提供该行车桥的相关图则和讲解设计细节，但经过长时间研究后，署方目前仍然表示面对技术困难。他希望了解问题所在，并确定政府是否会继续兴建广福行车桥。

91. 邓铭泰议员的意见如下：

- (i) 路政署的书面回复内容空泛，亦没有响应桥面的垂直高度要求，因此对上述工程感到担忧。
- (ii) 如须符合桥面垂直高度 3 米的要求，或会影响河道两岸的文件土墙结构及周边屋宇的环境，认为即使有关设计可行，最终都会遭到居民反对，结果只会浪费时间。
- (iii) 拟建行车桥附近的天桥可在贴近路面的水平建造，因此不理解为何广福行车桥不可。
- (iv) 林村河的功能已经改变，建议路政署联同其他部门研究放宽林村河的限制，例如收窄林村河以减低桥身需要承受的压力。
- (v) 希望路政署可在下次会议提出可行方案。

92. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 大埔区议会早于 2000 年便争取兴建广福行车桥，而内地的地势较香港严峻但仍能建成大量桥梁，他不理解为何相关部门到现在仍然未能建成广福行车桥。
- (ii) 其他横跨林村河的桥(例如太和桥)多年前已经建成，而这些桥都可在贴近地面的高度建成。现时香港政府不乏财政资源亦拥有先进科技，而委员亦一致支持兴建该行车桥，理应能够克服技术困难，认为关键只是政府是否愿意建造这条行车桥。
- (iii) 建议提升层次，尝试联络部门的高层并要求他们针对性地解决建造广福行车桥的问题。

93. 张国慧委员表示，路政署在文件中只略述兴建广福行车桥有技术困难，但未有提交图则或工程时间表等较具体数据，故委员会难以了解行车桥的设计及工作进展。他不清楚路政署现正面对什么技术困难，以及工程最终会否落实，故希望相关部门提供具体数据以作说明(例如限制车辆使用广福行车桥会否影响行车桥的建造方法，以及能否以新工程技术解决现时面对的困难等)。

94. 许家杰先生响应如下：

- (i) 就委员要求路政署提供拟建广福行车桥的具体时间表和最新方案，以及讲解署方现正面对的技术困难，他会向工程组同事如实反映，有需要时会邀请工程组派员出席会议响应委员的提问。
- (ii) 拟建广福行车桥受到不少环境限制，路政署会联同工程倡议人共同研究这些环境限制与行车桥的设计及兴建行车桥的目的有没有冲突，以及如何在这些冲突中优化行车桥的设计及交通系统，以期通过最理想的资源分配解决问题。

(四) 要求于区内增加车辆泊位

95. 张伟锋先生表示，有关在区内增加车辆泊位事宜由运输署另一组别人员负责。他指智能泊车系统(又称自动泊车系统)为政府计划增加车辆泊位的中长期措施，运输署现正积极研究在本港引入高效的智能泊车系统，以期增加在同一楼面面积内可供停泊车辆的数目。他续指，署方希望引入的智能泊车系统在国内及海外已经发展了一段时间，驾驶人士只要把车辆驶至以智能泊车系统运作的停车场入口并离开车辆后，计算机系统便会自动运送车辆并停泊在空置泊位。他称目前掌握的资料如上，有进一步消息时会向交运会报告。

96. 任启邦议员表示，以台北为例，当地政府在公园、学校或体育场馆的地底加建停车场，认为有关做法值得仿效。他曾在大埔区议会 2018 年 5 月的会议上向康乐及文化事务署（“康文署”）署长反映意见，但康文署表示停车场的供应及管理不属该署的工作范畴。他希望相关部门考虑善用地下空间，在现有的公众场地（例如球场、运动场及公园等地面层没有大型构筑物的地方）的地下加建停车场，以增加车辆泊位。他称上述增加泊位的方式在国内及日本等地非常普遍，关键是政府的取态及做法为何。

97. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他亦有在 2018 年 5 月的大埔区议会会议上向康文署署长反映有关增加泊车位的意见。
- (ii) 分享他早前随大埔区议会到杭州考察时的经验，指当地政府会善用绿化地带、休憩用地或其他构筑物的地底空间加建商场及停车场，认为这种做法值得参考。
- (iii) 重申《香港规划标准与准则》订定的规划标准（例如发展项目需要提供的泊车位数目等）已经不合时宜，有需要修改。
- (iv) 《香港规划标准与准则》的检讨工作未必由运输署负责，但他希望各有关部门都能多走一步，考虑在其负责的新发展项目中善用地下空间增加停车场或其他设施。

98. 张伟锋先生备悉委员的意见，亦会向相关部门的同事反映意见。

(五) 要求在广福回旋处旁加设行车线 / 的士站连上盖

99. 潘欢愉女士报告，运输署已在本年 4 月 20 日在拟建的士站现场向委员介绍工程设计。受康文署管辖的设施阻碍，运输署现阶段未能在的士停车弯旁边加建行人路。待康文署移走相关设施后，运输署才可在该处加建行人路。视察当日，出席的委员都同意在现阶段先加设的士站停车弯，而相关的设计方案亦正通过民政处进行地区咨询。

100. 黄碧娇议员询问在当天视察后，运输署有没有就上述情况与康文署商讨。

101. 潘欢愉女士指运输署早前已致函康文署反映情况，康文署表示有关设施的租务合约在 2019 年才届满，因此该署暂时未能收回受影响设施的用地。她指运输署将继续与康文署跟进有关用地的情况。

102. 主席表示现时距离 2019 年不远，加上筹备工程需时，他询问加建行人路的方案可否同时进行。

103. 潘欢愉女士响应指运输署将联络康文署了解该用地的最新进展。

104. 黄碧娇议员指广福球场外有一个停车场及一个保安亭位处康文署以短期租约方式批出的用地上，她会在会议后向康文署了解情况。

105. 温兴财委员询问加设的士站避车弯工程何时动工。

106. 潘欢愉女士表示，有关方案现正进行地区咨询，如最终没有反对意见，运输署便会向路政署发出施工指示展开工程。

(六) 关注大埔区违例泊车问题

107. 张伟锋先生报告，运输署已就宝乡街的改善方案咨询公众，如无反对意见，署方便会发出施工指示。

108. 徐翼福先生报告如下：

- (i) 大埔警区在 2018 年第一季发出 39 421 张违例泊车告票，较 2017 年同期的 33 055 张多 6 366 张(或 19.25%)。
- (ii) 大埔警区继续以重点执法项目方式执行交通法例，并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)采取严厉执法行动。
- (iii) 交通总部在本年 4 月推出良警及安达行动，目的是改善驾驶人士的驾驶态度、改善不专注驾驶的情况、提升道路安全和鼓励守法忍让等。
- (iv) 人手安排方面，警方预计在 2019 年第一季加派一名高级交通督导员及四名交通督导员在大埔区执勤。
- (v) 大埔警区计划约同相关部门视察区内不同地方，就如何增加泊位交换意见，例如探讨把违泊黑点改为合法泊位或咪表泊位是否可行、检讨泊位的合法停泊时间，以及在适当地方划设限制区等，以期改善区内的违泊情况。

109. 文念志委员表示在本年 4 月 29 日天后诞巡游当日，他留意到平日泊满违泊车辆的宝乡街竟然没有违泊车辆，当时亦有两名交通督导员驻守，因此询问警方为何在人手不足的情况下可以在巡游期间派员驻守。他亦希望了解警

方是否在节日期间才可派员驻守，以及在周末期间是否只可以派员驻守大美督一带而忽略市中心(例如大埔四里、翠乐街、大埔中心、安邦路、安泰路、八号花园及安祥路等)的违泊问题。

110. 罗晓枫议员指上次会议已经要求警方加强在达运路近荔枝山一带执法，询问警方过去两个月在上述地点的检控数字为何。

111. 黄碧娇议员表示，她近日看到警方在早上 8 时左右已经在运头街及广福邨一带检控违泊车辆，因此警方并非没有执法。然而，当她看到的士司机及茶客匆匆驶走车辆的情景，顿时觉得检控他们有点残忍。为此，她建议警方集中在交通挤塞较严重的时段加强执法，而委员亦可提供一些区内违泊黑点(例如阻碍校巴上落的违泊黑点)让警方重点执法，减少采取随报随抄的方式，以免对司机造成压力。此外，她询问警方向车辆发出违泊告票后，有没有机制通知车主驶走车辆。假如车辆没有驶走，警方会否继续向同一名车主发出第二张甚至更多告票？

112. 刘勇威议员指虽然大埔旧墟的违泊问题仍然严重，但他赞扬警方近来已经勤加执法，情况略有改善。此外，社交媒体近日有贴文指对于宝乡街(即大埔小区中心对外)完全没有车辆停泊感到诧异，他指实情是拍摄当日土地供应专责小组来到大埔区收集市民意见，因此警方严厉打击违泊车辆。正如有高级官员到访大埔区时，所到之处必定特别“干净”，说明处理违泊车辆的关键在于警方是否积极执法。他明白警方人手不足，但认为警方严厉执法确实可以改善违泊问题，希望警方可以继续努力。

113. 区镇濠委员表示，他的同事曾在午饭时段及假日向警方举报安邦路及安泰路的违泊车辆，但报案中心职员回复指午饭时段及假日通常有较多车辆，请他耐心忍耐。他希望藉此机会向警方重申，午饭时段及假日有较多车辆并非忍让违泊行为的理由。

114. 文念志委员指他过往与区镇濠委员多次致电报案室投诉安邦路及安泰路的违泊问题，部分职员态度良好，值得称赞，但亦有部分职员态度极为恶劣，甚至以呼喝态度响应市民投诉，希望警方提醒前线同事注意态度。

115. 胡绰谦委员表示，颂雅路的违泊问题非常严重，晚间时份更只剩下行车道的中间位置让车辆通过，犹如变成单线双程行车。此外，违泊车辆阻挡行人视线，因此行人在该处横过马路亦十分危险。他留意到在颂雅路违泊的车辆大多为大型车辆(例如旅游巴士等)，可能是由于区内没有足够的大型车辆泊位所致。他认为检控亦非治本的方法，因此希望相关部门积极增加大型车辆的泊位，以及多加关注颂雅路的违泊问题。

116. 梅少峰委员指警方单季的违泊检控数字快将突破 4 万宗，认为最终只是苦了大埔居民、驾车人士及职业司机等。他指有市民在社交媒体上载一张有大量工程车辆在颂雅路违泊的照片，惹起网民激烈讨论，让人反思社会是否容不下这些工程车司机在午饭时段把车辆停泊在路旁。他认为相关部门应该积极研究方法增加区内泊位，让这些车辆可以合法停泊，避免因为上述情况引起社会矛盾。

117. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 天后诞巡游属于大型活动，警方与其他相关部门及主办单位在活动前亦有作出事前安排和制订交通改道措施，在活动当日亦在大埔区加派超过 40 名辅警人员执勤，令警方能够调派交通督导员在特定位置处理违泊车辆。他补充，大埔各区车辆违泊的情况相当普遍，但警方的资源有限，未能每日安排额外人手到区内各处执勤，而宝乡街外有两名交通督导员执勤主要由于活动前已采取适当安排以作配合。
- (ii) 达运路在晚上 9 时至翌日早上 7 时为货车停泊区，警方留意到有驾驶人士在晚上 9 时前已经把货车停泊在该处，另有驾驶人士把私家车停泊在货车泊位，而停泊在马窝路及达运路的车辆亦对其他道路使用者造成危险，因此警方将持续派员作出检控。警方在本年 1 月至 2 月期间在上述位置合共发出 272 张违例泊车告票。
- (iii) 就委员指报案中心部分职员态度欠佳，他会向警务处大埔分区反映，并督促前线同事以礼待人。
- (iv) 警方知悉颂雅路晚间的违泊情况渐趋严重，在本年 1 月至 2 月期间已经在颂雅路一带发出 587 张违例泊车告票，亦会持续作出检控。
- (v) 就会议当天中午时段颂雅路泊满工程车辆的情况，他已经派员前往该处了解情况，发现大部分车辆属于“田螺车”，然而警方考虑到区内未必有足够泊位让这些工程车辆停泊，因此酌情要求司机驶走车辆，并提醒他们如再停泊在该处便会作出检控。为解决上述情况，他认为地盘方面可以考虑把工程车辆留在工地内，利用私家车接载员工外出用膳，或把工程车停泊在其他不会造成阻碍并对道路使用者造成危险的地方。

118. 区镇桦议员质疑颂雅路的工程车是否来自附近公屋发展项目的地盘，他请房屋署的与会代表向相关同事反映情况并要求改善。

119. 罗晓枫 议员的意见如下：

- (i) 自 2016 年起他曾经 8 次致函警方反映达运路的交通问题，至今终于听到警方报告在该处的检控数字，希望警方在下次会议上继续报告有关资料。
- (ii) 并非整条达运路都可以让大型车辆停泊，只有部分位置是合法停泊区。
- (iii) 重申希望通过警方的执法行动限制这些大型车辆必须停泊在合法的停泊范围内。就算驾驶人士选择违泊，至少应该在深夜时份才违泊。
- (iv) 强调晚间有不少车辆会由高速公路转入达运道返回大埔南，但由于不少私家车及电单车等违例停泊在达运路的大型货车泊位内，令部分大型车辆的车头及车尾停在路中央之处，危害交通安全，因此希望警方加强留意有关情况，并保持每日在达运路发出 4 张违例泊车告票的水平。

120. 主席 表示，警方会在明年首季合共加派五名交通督导员到大埔区执勤，以期对阻塞交通和影响交通安全的情况加强执法。至于社会对车辆泊位有刚性需求，希望政府能够积极增加泊位的供应。

(七) 改善吐露港公路设施

121. 潘欢愉 女士的报告如下：

- (i) 有关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的工程，运输署早前已经向路政署发出施工指示，路政署现正制订临时交通安排，稍后会交予相关部门审批。
- (ii) 有关吐露港公路连接大老山隧道路段的挤塞问题，署方已向沙田区的同事了解情况。运输署建议在吐露港公路往大老山隧道支路以及往九龙中及荃湾方向的分岔路前划设双白线分隔行车道，以纾缓因切线引致的交通阻塞。署方现正进行现场视察及测量工作，从而决定该双白线的长度。
- (iii) 为配合上述第(ii)点的交通改善安排，署方计划在拟加设双白线位置前方的行车路上加装交通标志及道路标记，提醒驾驶人士及早选定行车线。

122. 文念志委员表示，他在本年第一次交运会会议已经建议运输署在吐露港公路增加“靠左(除超越前车外)”的路牌，他请署方报告已增加或拟增加路牌的数目及位置为何。此外，他早前亦请警方加强检控一些在吐露港公路快线慢驶的车辆，询问警方能否报告有关的检控数字。

123. 潘欢愉女士表示，由于“靠左(除超越前车外)”的路牌并非指示行车方向的路牌，无助改善吐露港公路往大老山隧道路段的挤塞问题，因此署方不会加装这个路牌。

124. 徐翼福先生指文委员提及的路段位处快速公路，执法工作由新界北交通执行管制队负责。他相信快速公路的每个里程碑都会出现“靠左驶(除越过前车外)”的指示牌，但他目前未有相关资料。根据目前指引，如中型货车、重型货车及巴士等车辆在快线行驶即属违例。警方会不时在快速公路巡逻，如发现违例情况便会作出检控，至于检控数字则会在会议后再作补充。

(会后补注：警方已在会议后向秘书处提交补充数据，详见附件二。)

(八) 扩阔太和巴士站停车湾

125. 张伟锋先生表示，运输署已经重新检视扩阔太和巴士站停车湾的工程计划。平衡工程的优劣后，署方决定进行上述工程，并已经向路政署发出施工指示，亦会密切留意工程完成后的情况。

126. 邓铭泰议员希望运输署可以尽早向委员提供上述工程的施工时间表。

127. 许家杰先生补充，路政署收到相关的施工指示后，预计可以在六个月内完成有关工程。

128. 周炫玮议员期望可以尽快看到工程有所进展，希望署方能向相关区议员提供工程时间表。

129. 邓铭泰议员希望署方在提供工程时间表时可以一并提供临时交通安排的资料。

130. 张伟锋先生响应，路政署收到运输署发出的施工指示后，便会制订工程期间的临时交通安排，并交由相关部门审阅。

131. 许家杰先生补充，工程期间的临时交通安排由路政署的承建商负责制订。他会要求承建商把临时交通安排提交运输署及警方审批前，首先咨询相关区

议员的意见。

(九) 在林锦公路回旋处加设巴士站

132. 潘欢愉女士表示，运输署已就上述工程制订方案，预计上述车站日后可供公共巴士、小巴及的士使用。署方现正商讨各种公共交通工具在上述车站的分配情况，日后将根据商讨结果适当地调整方案的设计。

133. 马芳兰女士表示，运输署提出车站的初步设计方案时仍未有长 12.8 米的巴士及 19 座专线小巴。由于上述车站空间较细，因此署方亦正努力尝试修订车站的设计(例如扩大车站或改善停车湾的设计等)以善用车站空间。目前，署方已经另行准备两个车站设计草图，并计划在稍后时间联络当区区议员商讨如何改善车站设计，从而善用车站空间。

134. 邓铭泰议员指他与陈灶良议员同样关心这个巴士站的进展，因此希望运输署可以尽快向他们提供最新的设计方案。

VII. 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 31/2018 号)

135. 许家杰先生请委员备悉上述文件。

VIII. 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 32/2018 号)

136. 许家杰先生请委员备悉上述文件。

137. 胡绰谦委员表示，他留意到路政署结构编号 NF191 “横跨汀角路连接大元邨及富亨邨的天桥”的升降机加建工程已经动工，而近富亨邨的工程位置有一个坑洞。他指雨季将至，担心下雨时坑洞会有积水，加上工程位置接近民居，该行人天桥有不少居民出入，因此他希望署方在监察施工时亦须加强灭蚊工作。

138. 许家杰先生表示，他会向土木工程拓展署的相关同事反映委员的意见。

IX. 审议向地区设施管理委员会推荐的地区小型工程计划建议书

(大埔区议会文件 TT 33/2018 号)

139. 主席表示，地区工程计划建议必须先得到相关委员会支持，然后才可交由地区设施管理委员会考虑。他续表示，秘书处收到 1 项由委员提出的工程建议，需要由本委员会考虑是否推荐。有关建议书已载述于大埔区议会文件 TT 33/2018 号。

140. 委员会同意向地区设施管理委员会推荐上述文件所载述的工程。

X. 2018 至 2019 年度交通及运输委员会拨款分配预算

(大埔区议会文件 TT 34/2018 号)

141. 主席表示，大埔区议会已经在本年 5 月 3 日的会议上，通过在 2018 至 2019 财政年度向本委员会拨款 289,000 元(包括 17,000 元超额拨款)，请委员备悉文件。

XI. 工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

142. 工作小组主席黄碧娇议员报告如下：

- (i) 上述工作小组已经在 2018 年 4 月 9 日召开本年度第三次会议，继续讨论 2018-19 年度大埔区巴士路线计划，以及跟进区内部分公共巴士及小巴的服务。
- (ii) 公共巴士服务方面，工作小组与运输署及巴士公司跟进 N373、73B 及 271 号线系列的服务改善建议。此外，亦有成员要求运输署检讨大埔中心巴士总站的规划和改善地上的标记，以期优化巴士站的运作。
- (iii) 专线小巴服务方面，工作小组讨论 20K 及 502 号线的服务改善建议。此外，有成员关注小巴飞站及部分短途路线车资过高的情况。
- (iv) 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) 改善乡郊主要道路工作小组

143. 工作小组主席 邓铭泰 议员报告，上述工作小组近期没有召开会议，待下次会议日期落实后，秘书处将通知成员出席。

(三) 道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组

144. 胡健民 议员以工作小组主席身分报告，上述工作小组近期没有召开会议，待下次会议日期落实后，秘书处将通知成员出席。

XII. 其他事项

(一) 九巴第 271 号线伸延至西九龙的建议

145. 主席 表示，秘书处早前已通过电邮把相关数据(见附件三)转发各委员参阅，亦已把文件放在会议桌上，以方便委员讨论。

146. 马芳兰 女士介绍文件。她指运输署在本年 1 月 12 日的交运会会议上，提出把 271 号线位于尖沙咀的总站由广东道迁往西九龙，以方便大埔居民前往西九龙。由于西九龙一带有不少工程项目正在进行，因此具体路线待工程完成并由巴士公司进行试路后才可确定。她称 271 号线延伸至西九龙后，巴士的收费及班次服务将维持不变，有需要时九巴亦会适当增加巴士资源，确保 271 号线的服务水平不受影响。

147. 李述恒 先生表示，九巴致力在 271 号线的总站迁往西九龙后维持现有的服务水平，亦希望藉是次会议收集委员对有关调动的意见。

148. 胡绰谦 委员表示，他不反对九巴把 271 号线的尖沙咀总站迁往西九龙，但延长路线后乘客数量将会增加，而目前 271 号线在平日的繁忙时间有大量乘客，担心延伸后巴士在广东道已经满座，在其他车站上车的乘客只能站立返回大埔。他询问九巴会否在迁移总站后密切监察载客情况，并按实际情况随时加派巴士在繁忙时间接载乘客。此外，他指路线如延伸至西九龙高铁站，乘客或会携带行李乘搭巴士，因此询问 271 号线的车辆种类能否照顾这方面的需要。

149. 区镇桦 议员表示，现时讨论此项建议较为仓卒，认为在交运会辖下跟进公共巴士及小巴服务工作小组(“工作小组”)另行详细讨论较为恰当。他指未有迁移总站的建议前，工作小组亦曾经讨论更改 271 号线的行车路线(例如

不经广华医院)，因此希望可以在工作小组一并检讨 271 号线的行车路线。

150. 任万全议员的意见及提问如下：

- (i) 数年前曾经讨论把 271 号线的总站迁往西九龙，但因为当时西九龙一带的道路情况未明朗而搁置。
- (ii) 271 号线目前位于尖沙咀广东道总站的路旁泊位问题已经出现一段时间，如找到其他位置作为 271 号线的总站，相信会有助班次稳定，然而他认为现阶段需要了解市民对这个迁站建议的看法。
- (iii) 碍于西九龙一带的乘客需求尚未明朗，建议署方以试行方式迁移总站。
- (iv) 署方目前提供的资料相对简单，相信只属初步咨询，询问署方有没有落实这个建议的具体时间表。
- (v) 建议可以同时试行把 271X 号线的总站迁往西九龙，以解决广东道挤塞及车站泊位的问题。

151. 梅少峰委员的意见及提问如下：

- (i) 271 号线平日班次最长为每 14 分钟一班，担心延长路线后未能维持现有的服务水平，询问九巴会否为这条路线增加巴士资源。
- (ii) 日后乘坐 271 号线前往高铁站的乘客极可能携带行李箱，届时或会衍生一连串问题，例如大型行李能否上车等，如没有妥善处理，会引起车长与乘客之间的矛盾，希望九巴周详考虑行李方面的安排。
- (iii) 建议以试行方式推行 271 号线迁站建议，半年或一年后再作检讨。

152. 陈蔚嘉委员的意见及提问如下：

- (i) 同意时间仓卒，建议把题述建议留待工作小组再详细讨论。
- (ii) 假如行车畅顺，271 号线目前由大埔开往尖沙咀需时约 45 分钟，伸延至西九龙后是否需要多 30 分钟？
- (iii) 乘客的候车时间会否因而增加？
- (iv) 九巴能否在迁站后维持目前的服务水平？
- (v) 九巴会否为 271 号线增加巴士资源？如会，将会增加多少？
- (vi) 下班时段西九龙至广东道的路段经常挤塞，署方及九巴如何确保 271 号线的服务水平在迁站后不受影响？

- (vii) 目前 271 号线驶至旺角时已经有大量乘客，乘客难以上车，她不希望尖沙咀的乘客日后亦难以上车。
- (viii) 延伸路线至高铁西九龙站后，271 号线将会有更多携带行李的旅客乘坐，认为会改变 271 号线的性质，影响平日上班及上学的大埔居民。
- (ix) 就上述提问，她认为运输署应提供详细资料以作说明。

153. 周炫玮 议员指他的意见与其他委员相近，其中较大的忧虑是 271 号线在繁忙时间有大量乘客，一般在油麻地已经满座，因此当初才另设 271X 号线疏导乘客。他指延长 271 号线的路线会增加乘客，加上行李方面的问题，将为 271 号线的服务带来隐忧。他希望了解署方会以什么方式试行落实这个迁站安排，日后乘客量大增又会如何处理。他认为不应仓卒作出决定，应让委员了解市民的意见后再安排在工作小组讨论。

154. 任启邦 议员的意见及提问如下：

- (i) 运输署提交的咨询文件过于简单，格式并不正规，亦未有具体列出额外行车时间等数据，认为不能接受。
- (ii) 同意 271 号线在广东道路旁设置总站的效果并不理想。他指目前该处只可停泊约三辆巴士，询问如把总站迁往可以停泊较多巴士的地方，能否令班次更为稳定，以及如不搬迁会有什么影响。
- (iii) 以 271 号线在富亨总站的情况为例，指由于该处可让较多巴士停泊，因此车长可以随时命准备开车，反之广东道路旁连备用巴士停泊的空间亦不足，询问九巴会否因此影响车务运作。
- (iv) 希望运输署现阶段能够评估迁站建议对行车时间的影响，并安排委员登上巴士实地试行新路线，从而了解实际的行车情况。
- (v) 质疑咨询文件采用的地图有误。他指柯士甸站附近有一条新隧道，而西九龙一带亦有很多新道路，因此希望署方做好咨询工作，并让委员相信延伸 271 号线的路线后，不会对现有的班次及服务时间有任何影响。

155. 谭荣勋 议员的意见如下：

- (i) 由于有车辆违例停泊在广东道路旁，令巴士难以驶入车站，加上曾经有巴士司机因为在车站范围外上落客而遭票控等，因此理解 271 号线的广东道总站存在不少问题，认为有关安排甚为差劣。

- (ii) 基于以上情况，运输署另觅地方重置 271 号线的总站，将有助改善现时的运作问题，而他亦愿意详细探讨和共同研究改善方法。但他指现时署方迁站的目的并非如此，而是配合高铁站启用。
- (iii) 根据新路线的设计，271 号线将要迂回地从油麻地经尖沙咀(太空馆附近)再返回西九龙一带，并不理想。如署方延伸 271 号线的目的只是方便大埔居民来往高铁西九龙站，他认为署方可以另行安排接驳巴士服务，并采用更直接的走线，例如由奥运站经青沙隧道往返大埔等，既不影响上班人士，亦可为往来高铁站的乘客提供更直接的路线。
- (iv) 271 号线的广东道总站邻近中港城，现时亦有旅客携同行李乘坐往来大埔，但该线的巴士车箱设计并不如机场巴士般有充足空间摆放行李，对乘客造成不便。271 号线日后延伸至西九龙后，将会有更多携带行李的乘客，如不妥善解决将影响其他乘客及行车安全。
- (v) 预期在延长路线后，行车时间及客量将有所增加，如九巴不增加巴士资源行走 271 号线，实在难以令人接受建议方案。
- (vi) 希望署方及九巴提供详细资料说明延长路线的影响。如无足够资料，他难以决定是否支持署方提出的迁站建议。

156. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 批评咨询文件的格式简陋，内容亦欠具体。他认为目前讨论有关建议并不合适，应在下次委员会会议上或工作小组另行讨论。他并希望署方向委员会提交文件时注意应有格式。
- (ii) 署方提供的数据含糊，例如他不清楚“服务维持不变”的意思是会否增加巴士资源。此外，如不增加巴士资源又如何维持现有的服务时间？
- (iii) 271 号线拟新增的路段(西九龙至广东道)在繁忙时间经常挤塞，署方理应进行交通评估及试行后才咨询委员会。
- (iv) 署方早前已建议新增另一条巴士路线，由上水开出经大埔及沙田等地前往高铁西九龙站，为何仍要延伸 271 号线至西九龙？
- (v) 署方如要满足乘客往来大埔及高铁西九龙站的需求，为何不直接新增一条独立的巴士路线？
- (vi) 认为 271 号线的服务已经饱和，不应再作任何重大修改。

157. 罗晓枫议员认为区议会的主要职能是让部门征询意见，署方进行咨询时应提交正式文件或简介等参考数据，而文件的格式亦须工整，否则令人感觉

诚意欠奉，亦不能期望议会能够提出恰当的意见。此外，他指 271 号线历史悠久，是大埔区的传统巴士路线，而乘客主要是前往油尖旺一带上班的人士，因此认为在没有足够数据的情况下或为方便旅客前往高铁站而改动路线并不合适。为达至更佳效果，他认为署方应另行开设直接往来大埔及西九龙的巴士服务，用不同巴士线接载旅客及上班人士。

158. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 综合委员的意见，他们普遍不希望把 271 号线延伸至西九龙。
- (ii) 柯士甸站一带的工程尚未完成，交通挤塞，不宜把乘客带到西九龙。
- (iii) 建议暂时搁置有关建议，并把这个议题交由工作小组继续讨论，直至有共识时才修改路线。
- (iv) 假如班次服务及时间不变但行车路线延长，必定会造成延误。
- (v) 尖山隧道出口附近加设了一条通往西九龙方向的隧道，车辆绕经该处便能迅速前往高铁西九龙站。由于 272X 号线途经大角咀一带，如须加强大埔往来西九龙的服务，她建议署方考虑延伸 272X 号线至圆方一带，而此举亦能方便乘客在该处换乘其他巴士前往港岛，作为 307 号线以外的其他选择。
- (vi) 认为运输署建议延伸 271 号线的目的有欠清晰。如为了加强大埔往来西九龙的巴士服务，不应选择和修改 271 号线；如为了改善广东道总站的问题，亦应先考虑利用中港城巴士总站是否可行。因此，271 号线延伸至西九龙并不合适。

159. 马芳兰女士回复如下：

- (i) 由于运输署在本年 1 月 12 日的会议上已经提出有关建议，是次提交补充资料的原意只是方便她向委员讲解有关安排及地理位置，澄清文件只属参考数据，并非正式咨询文件。
- (ii) 延伸 271 号线可以扩大服务范围和解决广东道总站的问题。
- (iii) 由于容易被其他车辆阻塞亦没有足够空间停泊备用车辆，路旁巴士总站较难控制巴士班次。如把这些路旁总站迁往正式巴士总站，不论在站长调配资源或停泊备用车辆等方面，都有助改善服务水平。
- (iv) 希望了解委员会原则上是否支持把 271 号线的总站迁至西九龙。
- (v) 西九龙一带有不少道路工程正在进行，运输署需待所有道路工程完成后才可安排巴士试路，并因应届时的交通状况计算出实际行车时间，因此现阶段未能提供有关数据。尽管如此，不论日后的

行车时间及乘客需求如何，九巴均承诺相应增加巴士资源，确保当前的服务水平不受影响。

- (vi) 相信在西九龙一带上班的大埔居民亦可受惠于这次延伸路线建议，而是次改动亦可为大埔居民提供多一个前往西九龙的选择。
- (vii) 委员日常可以通过不同途径就巴士路线向运输署提供意见。就 271 号线的服务而言，九巴近年推出了不少特别服务，例如 271B 号线亦已伸延至白石角一带服务该区居民。

160. 李述恒先生 响应如下：

- (i) 由于改动路线将增加车程，九巴已预留巴士资源，确保 271 号线的总站迁往西九龙后能够维持现有的服务水平。
- (ii) 如日后使用 271 号线前往高铁西九龙站的乘客量增加，而届时的服务水平又不足以应付需求，九巴乐意提升服务以应付需要。
- (iii) 如高铁西九龙站的乘客众多而影响佐敦及尖沙咀一带的乘客，九巴会考虑相应增加在半岛酒店开出的短途特别班次和 271X 号线的班次，以期减低对佐敦及尖沙咀一带乘客造成的影响。

161. 黄子健先生 表示，271 号线在广东道的巴士总站经常被其他车辆阻塞，同时间只能停泊约三辆巴士，而车站附近亦没有供车长使用的洗手间及休息室，种种因素均容易影响班次服务。九巴一直积极为 271 号线寻找其他地方作为总站，而中港城巴士总站亦是考虑之一，但巴士在该总站驶出后需要绕经一大段路才能返回广东道，因此并不合适。把 271 号线的总站迁往西九龙是九巴与运输署商讨后提出的建议，希望委员提供意见以改善方案。

162. 区镇桦议员 认为目前仍然有很多不明朗的因素(例如车程时间及西九龙一带的道路情况未明朗)，在数据不足的情况下亦难以决定，因此建议署方准备相关资料，在工作小组再作讨论。

163. 任启邦议员 的意见及提问如下：

- (i) 同意在未有详细资料的情况下难以讨论。
- (ii) 询问署方急于咨询委员会的原因为何，以及署方是否需要为 271 号线在西九龙巴士站占位符。
- (iii) 询问可否调动部分以天星码头作为巴士总站的巴士路线，并把总站迁往西九龙，从而腾出位置用作 271 号线的总站。

164. 马芳兰女士 回应如下：

- (i) 巴士总站的资源分配紧迫，而西九龙一带有很多新发展项目，不同巴士路线各有要求，即使在油尖旺区的巴士路线亦希望争取到更理想的巴士总站。就上述情况，虽然目前未有具体的车程时间等资料，但她亦希望委员会能够确定原则上是否同意把 271 号线的总站迁往西九龙，至于日后的运作安排细节可以容后检讨。
- (ii) 运输署需要预留时间平衡各区要求和整理西九龙巴士总站的路线安排，加上工作小组的会期尚未落实，因此她希望委员会考虑署方的建议，而署方亦乐意在会议后向委员提供补充数据。

165. 区镇桦议员相信没有委员反对运输署为 271 号线在西九龙巴士总站占位符，但强调这并不代表委员会同意署方把 271 号线的总站迁到该处。他表示，如最终讨论后决定不调迁 271 号线的总站，运输署亦可腾出 271 号线于西九龙巴士总站的位置予其他巴士路线。

166. 主席因应大部分委员的意见，要求署方提供更具体数据，并把这个议题交由工作小组另行讨论。

(会后补注：秘书处已于 2018 年 6 月 4 日经电邮将有关补充资料转发各交委会委员。)

(二) 有关“大埔恭祝天后宝诞祈福巡游”活动引致的交通阻塞问题

167. 区镇桦议员指大埔恭祝天后宝诞祈福巡游(“天后诞巡游”)活动引致的交通阻塞情况令居民有怨言，因此希望能与警方及运输署共同检讨活动的道路及交通安排，并要求加以改善。

168. 黄碧娇议员指天后诞巡游已逐渐成为区内每年一度的大型盛事，她指主办团体在活动前已与警方及运输署商讨巡游路线及改道安排等。如委员希望讨论相关事宜，她建议可以召开会议，并邀请主办单位的代表出席会议共同商议改善方案。

169. 邓铭泰议员申报他是大埔旧墟天后宫小区活动管理委员会(即是次活动的主办团体)的成员。他认为居民、警方及运输署的意见均有助改善来年的活动安排，因此亦同意召开会议，而他亦乐意出席。

170. 秘书表示，活动的交通安排由主办团体负责。秘书处会在会议后联络该

团体反映委员的意见，并作出适当跟进。

(会后补注：主办团体、警方代表、运输署代表及交运会委员已于 2018 年 6 月 29 日会面，检讨天后诞巡游的交通安排。)

XIII. 下次会议日期

171. 主席宣布，下次会议订在 2018 年 7 月 13 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

172. 议事完毕，会议在下午 6 时 50 分结束。

大埔区议会秘书处
2018 年 6 月

**有关大埔公路执法行动数字
(2018年1至4月)**

随机呼气测试行动	结果
18次	预检呼气测试人数：515人 拘捕：2人 (酒后驾驶)
反超速驾驶行动	结果
3次	数码雷达车速侦察机 <u>定额罚款(刑事诉讼)条例 Pol. 570</u> 以比速度限制高出每小时15公里或以下的速度驾驶：10宗 以比速度限制高出逾每小时15公里的速度驾驶：5宗 以比速度限制高出逾每小时30公里的速度驾驶：1宗
汽车检验行动	结果
1次	汽车检验 (即场拖往验车中心)： 11次 发出欠妥车辆报告：6次

警务处

2018年6月

有关吐露港公路检控数字
(2018 年 1 至 4 月)

定额罚款(刑事诉讼)条例 Pol. 570	
没有遵从使用右边行车线的限制	8宗
在快速公路上没有在车路的左边行车在线驾驶	61宗
在其他车辆的左边超越该车辆	7宗

警务处

2018 年 6 月

九巴第 271 號線伸延至西九龍的建議

為方便大埔居民往來西九龍，運輸署建議將 271 號線於尖沙咀的總站由廣東道遷往西九龍站巴士總站。該線現時的班次、服務時間及收費將維持不變。詳細的路線及總站位置，請見附件。

九巴第 271 號線伸延至西九龍的建議
(九龍方向服務)



圖例：

—— 現時 271 行車路線

■■■■■ 建議 271 行車路線

註：中途站位置待定

