

大埔区议会
交通及运输委员会
2019年第三次会议记录

日期：2019年5月10日(星期五)

时间：下午2时38分至下午8时45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12分

周炫玮议员

下午3时19分

会议完毕

关永业议员

会议开始

会议完毕

林奕权先生

会议开始

下午7时20分

刘勇威议员

会议开始

下午6时16分

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6时56分

李耀斌议员, BBS, MH, JP

会议开始

下午6时05分

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

下午7时56分

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

下午6时56分

增选委员

区镇濠委员

会议开始

下午8时正

陈梓华委员

下午7时23分

会议完毕

陈蔚嘉委员

会议开始

下午6时16分

张国华委员

会议开始

下午6时11分

张国慧委员

会议开始

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
曾汉文委员	会议开始	下午 7 时 45 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	下午 8 时 30 分

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
李建业先生	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
王志雄先生	总工程师 / 西 2 / 土木工程拓展署
张国华先生	高级工程师 / 5(北) / 土木工程拓展署
麦佩茵女士	工程师 / 19(北) / 土木工程拓展署
江子文先生	合约工程项目统筹 / 6(西) / 土木工程拓展署
姚潮宗先生	高级工程师 2 / 畅道通行 / 路政署
许志鸿先生	工程师 6 / 畅道通行 / 路政署
郑韞慈先生	区域工程师(大埔)1 / 路政署
徐志强先生	高级环境保护主任(评估及噪音)2 / 环境保护署
陆炜茵女士	高级环境保护主任(区域北)1 / 环境保护署
苏佩贤女士	副房屋事务经理(租约) / 大埔、北区及沙田七(2) / 房屋署
传建朝先生	署理警署警长 / 大埔警区交通队 / 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
邓政杰先生	襄理(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
罗耀华先生	一级策划及支援主任 / 龙运巴士有限公司
李国璋先生	董事 / 何田顾问工程师有限公司
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	董事 / 万利仕(亚洲)顾问有限公司

余汉荣先生	驻地盘总工程师 / 艾奕康有限公司
潘伟光先生	工程项目总监 / 中国中铁-中铁一局-振华工程联营
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

请假者

温兴财委员

开会词

主席欢迎各委员及部门代表出席是次交通及运输委员会(“交运会”)会议，并宣布以下事项：

- (i) 欢迎林奕权议员加入交运会；
- (ii) 欢迎房屋署(“房署”)苏佩贤女士出席本委员会往后的会议；
- (iii) 警务处徐翼福先生因事未能出席会议，由傅建朝先生代表出席；以及
- (iv) 温兴财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、分娩或待产的缺席申请。按照上述规定，他的申请不获批准。

I. 通过交通及运输委员会 2019 年 3 月 15 日第二次会议记录

(大埔区议会文件 TT 45/2019 号)

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

II. 工程项目第 265RS 号一连接新界西北及新界东北之单车径一伸延部分(三门仔段)

(大埔区议会文件 TT 46/2019 号)

3. 主席欢迎土木工程拓展署(“土拓署”)总工程师王志雄先生、合约工程项目统筹江子文先生，以及何田顾问工程师有限公司董事李国璋先生就是项

议程出席会议。

4. 王志雄先生介绍上述文件。

5. 邓铭泰议员的意见如下：

- (i) 他原则上支持连接新界西北的单车径。不过，在早前举行的大埔乡事委员会(“大埔乡委会”)会议上，委员曾经向土拓署反映不少意见，包括在拟建单车停泊位兴建泊车位，以及把单车径延伸至堤坝另一端(即三门仔回旋处)等，但署方却没有跟进。
- (ii) 土拓署希望交运会支持上述工程，但却未能答允大埔乡委会就是项工程提出的建议。他担心在是次会议通过上述工程后，其余仍在研究中但尚未落实的建议(例如延伸单车径至堤坝另一端等)都会落空，在往后阶段亦难再更改。就此，他促请署方必须慎重考虑大埔乡委会的建议，尽快研究相关建议是否可行并作出回复，以便他们考虑是否支持工程。

6. 任万全议员的意见如下：

- (i) 作为单车使用者，他支持政府进一步改善和强化香港各区的单车设施及配套。不过，由于三门仔避风塘一带的景色优美，他担心兴建单车径后，很多游人都会在假日前往该处欣赏，情况与大美督的堤坝及科学园一带的单车径相若。
- (ii) 从工程设计上可见单车径尽头有休息处，但面积较小，促请署方在建造工程时多考虑日后的设施需求，尤其日后在该处举办的活动逐渐变得多元化时(例如游人在该处放风筝等)，游人对设施的需求将会更高。

7. 陈灶良议员的意见如下：

- (i) 他原则上支持连接新界东北及新界西北的单车径。不过，只因政府当年未有考虑在三门仔及林村兴建单车径，现时才需要提出把单车径延伸至三门仔段的建议。
- (ii) 土拓署目前提出的建议方案未有把三门仔段单车径延伸至堤坝另一端，因此他促请署方研究有关建议是否可行，并积极提出解决方案。
- (iii) 要求署方就上述工程咨询盐田仔西的渔民代表，因为他们在渔安街附近拥有过百个鱼排，工程或会对他们造成影响。

- (iv) 有关三门仔段单车径的情况，他早年已经联同当年负责的总工程师到场视察，因此至今他与邓铭泰议员及不少乡村代表仍然无法接受署方未有把单车径延伸至堤坝另一端。
- (v) 由于有单车爱好者曾经表示他们不会把单车锁在单车停泊处，他担心署方在拟建休息处提供如此多的单车泊位会造成浪费。如果日后这些单车泊位的使用率低，他希望署方能够适当处理这些闲置泊位。

8. 胡健民副主席的意见及提问如下：

- (i) 他支持上述工程。
- (ii) 三门仔路及渔安街的2个过路处有不少大型车辆(包括工程车辆)出入，对行人及单车使用者的安全构成威胁，因此他希望土拓署在设计单车径时充分考虑这个情况，不要只是在现场加设警告牌便草草了事。
- (iii) 有关休息处的设施，他询问署方会否在该处设置饮水机，以及能否尽量扩大有盖座椅的上盖范围，以方便市民使用(例如在下雨天时用作避雨亭等)。

9. 张国华委员的意见及提问如下：

- (i) 建议在单车径中段加设上盖设施，方便单车使用者有需要时入内避雨。
- (ii) 他指龙尾一带有不少共享单车随处摆放，相信三门仔段单车径的休息处日后亦同样会变成“单车坟场”，因此他询问署方有没有妥善方法阻止这个情况出现。

10. 陈蔚嘉委员指，根据工程设计图，三门仔段单车径的休息处日后大约有53个单车泊位。不过，她预计日后前往该处的人士大多是即日离开的游人，因此她询问署方为何会在该处设置单车泊位。她担心单车泊位过多会造成浪费，最终只会被物品或共享单车霸占，影响该处的环境。

11. 有关拟建洗手间的设计，刘勇威议员建议土拓署可以考虑兴建一些较宽敞的厕格，提供足够空间让单车使用者把单车带入厕格内，以解决如厕期间的单车看管问题。

12. 任万全议员补充说，由于休息处的单车泊位有机会成为“泊车天堂”，因此他建议土拓署参考其他国家的经验，只是在该处提供数条简单的停泊杆，供经过的单车使用者暂时悬挂单车。他指这种停泊杆的安装相对简单，不但能够节省空间，亦可避免有人刻意把单车停泊在该处，故促请署方考虑。

13. 王志雄先生响应如下：

- (i) 由拟建休息处经过堤坝到另一端回旋处的单车径距离约350米，当中约200米属于堤坝范围。土拓署将研究把单车径由拟建休息处延伸至堤坝另一端的建议，但目前有关建议是否可行尚待确定。他续向委员讲述要考虑的事宜，包括土地是否足够，以及堤坝的结构是否适合加建单车径等。
- (ii) 署方将考虑不同单车泊位的设计，务求在单车泊位的布局安排上留有一定弹性。
- (iii) 署方已在男厕和女厕内，分别提供了一个较大的厕格，让骑单车人士可以携同单车进入。
- (iv) 有关三门仔路单车径日后的单车泊位需求及附近一带的交通情况等问题，土拓署现正与运输署磋商。目前，土拓署已在汀角路 / 三门仔路路口占位符，供日后有需要时作扩阔之用，而署方亦曾考虑工程对行人及车辆的影响。
- (v) 在整个单车径网络中，部分洗手间设施已经设有饮水机，而署方亦将积极研究在其他没有洗手间设施的地方加设饮水机。
- (vi) 共享单车胡乱停泊或单车占用泊位都属于单车管理问题，与单车的执法工作有关。这些问题是全港性的问题，并非大埔区独有。土拓署将与警方及运输署商讨对应方法和跟进。

14. 陈蔚嘉委员补充说，拟建的休息处位于三门仔段单车径的终点，因此单车使用者一般驶到后便会离去，未必需要设置单车泊位。

15. 王志雄先生表示，署方不排除单车使用者会在休息处停泊单车后，步行至堤坝另一端(三门仔)欣赏风景、参观渔村和用膳等，因此署方在规划时需要加设这些单车泊位设施。不过，署方在工程设计上亦会保留弹性，以便设施日后落成后可以按实际需要调整，关键是要预留所需的土地。

16. 邓铭泰议员借用土拓署早前在大窝东兴建单车径的例子，重申上述计划的性质虽然良好，但不论大埔乡委会或交运会都曾经就署方的设计草图提出意见及问题，而署方亦只表示将考虑建议而未有具体回复，因此他担心当交运会通过上述工程后，日后便难以再作任何修改。他指延伸单车径至堤坝另一端只是建议之一，而持份者亦曾经提出其他意见，但未获答复。有见及此，

他具体建议给予署方 2 周时间，好让署方研究这些建议是否可行后作出响应，让委员有信心支持上述工程，或充分理解这些建议不可行的原因。他强调草率支持上述工程将增加日后再向署方争取的难度。

17. 陈灶良议员赞成邓铭泰议员的意见，重申他原则上亦支持上述工程，但亦希望署方能先行处理持份者的建议并响应，然后才交由交运会表决。

18. 主席的意见如下：

- (i) 土拓署曾经在 2015 年 7 月 10 日就三门仔段单车径的延伸工程咨询本委员会，交运会当时通过支持工程，而他作为交运会主席，亦曾经向署方建议把单车径延伸至三门仔回旋处。署方其后在 2016 年 7 月 8 日为工程刊宪，并在同年 10 月 28 日获授权进行工程。因此，有关的工务工程已经获授权进行。
- (ii) 在该次会议上，土拓署回复指有关堤坝是在 1960 年代兴建三门仔新村时一并建造的，因此现时未能加固以进行扩阔工程，导致单车径未能延伸至三门仔回旋处的一端。
- (iii) 感谢委员积极争取把单车径延伸至三门仔回旋处，而他亦会考虑采纳委员的建议，给予时间让土拓署研究上述建议是否可行后，再邀请署方到交运会汇报研究结果。
- (iv) 就上述工程，他早前在大埔乡委会会议上提出了 2 项建议：第一是拟建新公厕的设计属旧式设计，希望署方改善；第二是市民在拟建休息处停泊单车后或会到堤坝欣赏风景或到三门仔村用膳，因此他建议在拟建休息处附近加设行人过路处，方便行人经堤坝前往联益渔村。
- (v) 有关汀角路转入三门仔路的路口，土拓署已经表示将与运输署配合和进行加阔工程。

19. 邓铭泰议员认为交运会在 2015 年的会议上通过的是延伸三门仔段单车径的大方向，但署方现时已经提出这项工程的初步设计，因此他希望给予时间让署方研究能否把单车径延伸至堤坝另一端，让署方先行响应这个建议后，交运会才作出决定。他理解署方希望是在是次会议争取交运会支持是项工程以申请拨款，但担心当交运会通过支持工程后，署方便不会积极研究延伸单车径一事，因此促请署方先向交运会交代这个建议是否可行。

20. 王志雄先生响应如下：

- (i) 土拓署有诚意推动上述工程，亦答应研究延伸三门仔单车径的建议。不过，由于延伸单车径的建议涉及不少技术性问题，他不能在今次甚或下次会议决定该项建议是可行的。署方愿意应交运会要求出席日后的会议继续讨论事宜。
- (ii) 除了到交运会汇报进展外，土拓署建议交运会考虑开设非常设工作小组处理上述工程事宜。
- (iii) 除了连接马鞍山至荃湾的主要单车径外，三门仔单车径是土拓署首个单车径延伸工程，可见署方重视大埔区单车径的发展。他重申署方会在交运会支持上述工程后继续跟进与工程相关的建议。
- (iv) 署方已经把主席刚才提出的要求纳入设计中。至于委员刚才提出的意见，部分已经纳入设计中，其余则会继续跟进。

21. 主席指土拓署已经在文件中明确表示希望得到交运会的支持，以便该署向立法会申请拨款。他就此征询委员的意见。

22. 陈灶良议员的意见如下：

- (i) 他不完全同意土拓署的回复。他表示，由于三门仔单车径并非主要单车径，加上这项工程不会阻碍署方把主要单车径连接至荃湾的工程，因此认为交运会可待署方研究延伸单车径至三门仔回旋处的建议是否可行后再作决定。
- (ii) 理解是项工程已经刊宪，故署方无论如何都会进行工程。不过，由于三门仔的居民希望署方把单车径延伸至三门仔回旋处，因此他促请署方确切地展开研究，并向居民及交运会交代研究结果，不应只作空谈。
- (iii) 认为开设非常设工作小组亦不能解决问题。

23. 王志雄先生响应如下：

- (i) 署方未有在今天的会议上主动提及刊宪事宜，主要是不希望委员误以为署方不再重视委员的意见，或强迫交运会支持工程。
- (ii) 交运会如希望署方在短时间内回复延伸单车径是否可行，署方是有能力做到的，例如查核土地是否官地，以及检视堤坝的结构及阔度是否适合建造单车径等。不过，这种可行性研究不会很深入。

- (iii) 单车径由现时的终点延伸至堤坝另一端的三门仔回旋处长约350米，如这段单车径因有问题未能解决而中断，将会影响骑单车的人士。
- (iv) 对于单车径应该延伸到哪个位置(例如三门仔回旋处、三门仔新村公厕或渠务泵房等)仍然未有共识。不过，他强调署方将研究有没有方法克服当中的技术问题，例如能否扩阔堤坝以延伸单车径等。
- (v) 署方急需交运会支持是项工程的原因，是希望能争取于本年度立法会会期内展开申请拨款的工作。
- (vi) 署方一直采取先易后难的策略扩展本港的单车径，而署方建议把单车径延伸至拟建休息处亦是基于这个考虑。

24. 主席指自己作为当区区议员不便就上述工程表态，但尊重交运会的意见，故建议交运会采用投票方式决定是否支持上述工程。他补充说，交运会如最终支持是项工程，土拓署便可继续向立法会申请拨款；交运会如反对工程，便需向大埔区居民及持份者解释决定。

25. 区镇桦议员指自己会尊重当区区议员的意见，认为主席作为当区区议员应就上述工程表态，以便委员作出决定。

26. 主席补充说，在2015年的会议上，交运会已经提出把单车径延伸至三门仔回旋处的建议。对于署方最终只能把单车径的终点设在东华三院船湾安老服务中心(“安老服务中心”)附近，他认为可以先行落实这个方案，让单车径可以由汀角路延伸至安老服务中心，日后才继续争取延伸至三门仔回旋处。从工程角度而言，即使堤坝有空间设置单车径，他亦不知道三门仔回旋处有多少空间可以用作开辟单车径，而署方其实亦没有计划把单车径的终点延伸至该处。

27. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 认为委员刚才提出的问题合理，并支持他们争取的事宜。
- (ii) 土拓署早前曾经出席大埔乡委会会议介绍是项工程，不少委员、村长及当区持份者都曾经表态，亦关注是项工程会否影响现时摆放龙舟的场地。署方其后联同相关的社团代表到场视察，确定对摆放龙舟没有影响。
- (iii) 三门仔段单车径最初的设计方案没有包括公厕设施。委员其后积极争取，当局便加设了公厕。至于公厕的设计，署方亦听取大埔乡委会的意见而修改。

- (iv) 从零开始争取一项工程绝不容易，而扩展单车径亦会令市民受惠。难得政府愿意投放资源加设三门仔段单车径，委员当然不会提出反对。然而，大埔乡委会已经就是项工程向署方提出多项意见，包括延伸单车径及增加周边设施等，建议署方先行归纳这些意见，然后再作跟进。
- (v) 在现阶段，他支持扩展单车径的大方向，亦尊重当区区议员的意见，故同意采纳署方的建议，先行兴建终点位于安老服务中心的一段单车径。

28. 陈灶良议员指他并不反对是项工程，提出的要求亦不苛刻，只是希望署方能够暂缓工程 2 个月，并派员与邓铭泰议员及相关村长再作商讨，认为无须急于在是次会议上表决。

29. 任万全议员指自己是单车使用者，故希望署方能够尽快落实这条单车径。至于延伸单车径至三门仔回旋处的问题，他指该处的车流量不高，署方可以参考其他国家的做法，在堤坝的路面加设标示，划设单车径让市民合法地骑单车通过。有关上述建议，他认为法律兼容的问题可以交由运输署及警方考虑，但据他理解，单车可以在马路上行驶，因此这项建议并非不可行。他希望委员支持上述工程。

30. 胡健民副主席相信土拓署将积极处理委员的建议及优化方案，但询问交运会如未能在是次会议上通过支持上述工程，署方是否需要延至下个立法年度才能继续处理是项工程。

31. 梅少峰委员相信大部分人都会支持扩展单车径网络，关键是土拓署如何跟进委员刚才提出的建议。他指交运会辖下已经有一个讨论单车相关事宜的工作小组(即道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组)，故询问署方会否定期出席该工作小组的会议，以响应委员的建议和报告如何优化现行方案。他强调上述工程与如何优化三门仔段单车径的讨论可以同步进行，而署方亦必须尊重委员的意见。

32. 王志雄先生响应如下：

- (i) 单车可以在本港的马路上行驶。因此，即使单车径没有延伸至堤坝另一端，市民亦可以骑单车驶通堤坝。不过，现行法例并不容许在马路上划设单车线。
- (ii) 署方乐意在交运会辖下的相关工作小组继续跟进事宜，包括在详细设计、申请拨款及施工等阶段向工作小组汇报工作。
- (iii) 署方争取在本年7月向立法会相关事务委员会简介是项工程计划，以期尽快申请拨款并推展工程。

(iv) 即使交运会在是次会议上通过支持上述工程，署方仍需处理不少跟进工作，因此署方在未来2个月是分秒必争的。

33. 陈笑权议员重申他支持上述工程，但同时要求署方归纳委员的建议并考虑纳入设计中，包括延伸单车径至三门仔回旋处等要求。

34. 王志雄先生指土拓署会继续考虑及处理委员对该项工程相关的要求。不过，把单车径延伸至三门仔回旋处的建议则需要另作研究。

35. 陈灶良议员重申，他支持扩展单车径的大方向，但希望土拓署认真面对委员提出的意见，包括在渔安街对开增设 2 个垃圾站，因为该处是过百个鱼排的出入口处，没有垃圾站会造成环境卫生问题。至于早前提及的行人过路处及停车处问题，他请署方继续跟进。此外，他指署方如必须急于在是次会议上获得交运会支持，连 2 个月时间都不能等待，他亦只能迫于无奈支持上述工程。

36. 陈笑权议员认为土拓署延伸单车径网络是德政，而大埔乡委会及委员的意见亦需要尊重。他希望署方理解即使交运会在是次会议上通过支持上述工程，署方亦须继续归纳持份者的意见以优化方案。

37. 主席归纳委员的意见，表示交运会支持上述工程，并请署方派员出席交运会辖下道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组的会议，以继续跟进委员提出的建议。

III. 「人人畅道通行」计划进度报告一横跨西沙路近帝琴湾的行人天桥(结构编号 TP02)

(大埔区议会文件 TT 47/2019 号)

38. 主席欢迎路政署高级工程师姚潮宗先生及工程师许志鸿先生，以及万利仕(亚洲)顾问有限公司副董事总经理张建强先生及董事陈浩刚先生就是项议程出席会议。

39. 姚潮宗先生及陈浩刚先生分别介绍计划的背景及拟建升降机的初步设计。

40. 陈灶良议员支持上述工程，亦希望工程能够尽快推行。此外，由于“人人畅道通行计划”下有多个升降机项目，他询问如其他项目出现阻碍会否影响是项工程的进行。

41. 姚潮宗先生响应指，路政署一直奉行“能做便做”的原则，不会因为其他项目出现阻碍而有所拖延，但须视乎工程刊宪后收到的意见为何。他续表示，若然有反对意见，署方或需按法定程序进行处理，因此推展工程的时间表需视乎刊宪进展而定。

42. 李耀斌议员表示上述工程位于西贡北，因此西贡北约乡事委员会及他本人都十分支持是项工程。此外，他亦感谢路政署就上述工程所作的安排。

43. 主席表示，交运会支持上述工程。

IV. 大埔公路(沙田段)道路扩阔及加建隔音屏障工程一临时交通安排 (大埔区议会文件 TT 48/2019 号)

44. 主席欢迎土拓署高级工程师张国华先生、艾奕康有限公司驻地盘总工程师余汉荣先生，以及中国中铁—中铁一局—振华工程联营工程项目总监潘伟光先生就是项议程出席会议。

45. 张国华先生及余汉荣先生分别介绍工程进度及工程的临时交通安排等。

46. 谭荣勋议员的意见及提问如下：

- (i) 工程位置虽然位于沙田区，但由于不少北区及大埔的公共交通都需要经过相关路段前往尖山隧道及城门隧道，加上运输署及巴士公司亦曾经指出这个路段的挤塞情况会影响公共交通服务的稳定，因此他乐见署方展开工程和推行措施纾缓该处的交通问题。
- (ii) 认为上述工程未能彻底解决大埔公路(沙田段)的交通挤塞问题，并询问署方为何只是扩阔行车路而不考虑兴建隧道分流车辆。
- (iii) 署方将会在工程期间分阶段采取车速限制至每小时50公里的措施。由于该处在日间的交通一般较为繁忙，因此他认为采取车速限制问题不大。不过，他指相关路段在晚间九时许仍然有不少车辆使用，担心署方在晚上非繁忙时间(晚上8时至9时后)封闭路段进行工程会造成影响，因此希望署方多加留意有关情况。
- (iv) 如在工程期间遇上突发情况导致交通严重挤塞，他询问署方及巴士公司有没有应变方案，以减少对公共交通服务(特别是较多人乘搭的73X及E41号线等)的影响。

47. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 他认为扩阔大埔公路(沙田段)工程虽然复杂，但必须进行。他相信工程有助纾缓交通，但亦有机会把交通挤塞的问题转移到其他位置(例如转移到沙田新城市广场附近)。
- (ii) 吐露港公路过往进行道路扩阔工程时，即使在晚间都会出现交通挤塞的情况，因此他认为署方需要在施工前及早提醒市民，而警方亦需要在封路期间加强巡逻，如有交通意外亦可实时处理，以免在封路期间发生意外导致交通严重阻塞。
- (iii) 进行莲塘口岸工程时，大埔与粉岭及北区之间路段的地面标示及水马阵经常更改，容易令驾驶人士混淆，在天气欠佳时特别容易酿成交通意外。他理解工程期间需要更改地面标示及水马阵，但希望署方及工程承办商能够彻底清除旧有的地面标示，并多加关注这方面的安排。
- (iv) 认为同时把车速限制在每小时50公里及采取封路措施将加剧交通挤塞的情况，因此询问巴士公司会否在工程期间为车长及外勤人员制订应变措施，例如当城门隧道口的交通严重挤塞时，外勤人员可以指挥巴士驶入大围或使用其他通道绕过挤塞路段，否则将严重影响巴士服务及车务运作。
- (v) 认为在加建隔音屏障时封闭全部行车线的做法将严重影响交通，尤其是大埔公路(沙田段)的车流甚高，他不知道署方可以如何引导车辆使用其他替代道路以大幅减少该处的车流。如署方选择在晚上进行这类需要大范围封路的工程，他建议不要在周五晚上进行，因为该时段的车流一般较多。

48. 张国慧委员的意见如下：

- (i) 根据附件一的数据，区域1至3的工程已经在2019年第一季展开，预计在2023年第四季才完成，为期约5年。他指施工期漫长，更有可能出现延误，因此对交通造成一定影响。
- (ii) 由于工程规模庞大，加上该处交通繁忙，因此他关注署方将如何做好宣传工作。他认为在工程范围的路面加设告示牌并不足够，亦看不到署方向市民提供施工位置、时间及工程影响等数据。他要求署方及早向委员提供不同区域在各个阶段的施工时间表，好让委员协助向居民及道路使用者宣传有关安排，以减低工程造成的滋扰。

49. 陈灶良议员指上述工程主要影响大埔及北区前往九龙的交通，故询问署方有没有考虑增设行车天桥连接大埔至荃湾，而地面路段则通往九龙西一带。至于临时交通安排，他询问署方繁忙时间的定义。他指自己经常驾车驶经大埔公路，认为署方如在晚上封闭沙田乡事会路往大埔一段，以及荃湾 / 九龙往大埔一段的其中 1 条行车线，该处将由双线行车变为单线行车，令交通更为挤塞。相比早上的繁忙时段，他认为晚上繁忙时段的交通更为重要，因此他促请署方慎重考虑临时交通措施的安排，研究有没有改善的空间。

50. 文念志委员询问署方有没有通过推行上述工程移除部分现有设施，例如大埔公路南北行的部分侦速摄录机等。署方如降低了车速上限，又会否相应调整路旁的侦速摄录机？此外，他指 E41、263C 及 73X 号等路线都会驶经大埔公路(沙田段)，故询问署方有没有评估上述工程将如何影响这些巴士路线的行车时间。

51. 胡耀昌委员的意见及提问如下：

- (i) 由于工程已经展开，他留意到部分路段已经开始实施新的车速限制，对交通的影响亦逐渐浮现，例如以往较多在大埔往九龙方向出现挤塞，而现时大埔来回九龙的行车道都出现挤塞，情况在早上繁忙时段更为显著。
- (ii) 除了在道路放置实时路面信息显示屏外，他询问署方在实施新的车速限制后，有没有收集相关的行车数据数据，例如车辆在繁忙时段需要多花多少时间才能通过路段等。他认为这些资料有助巴士公司调动车辆。
- (iii) 根据文件附件四的数据，署方计划把现有的路边绿化带改为临时道路，以腾出空间进行工程。由于这些临时道路非常接近现有的单车径，他询问署方会否在临时道路与单车径之间加设水马，而这些水马又有没有加固，以确保临时道路不会影响使用单车径人士的安全。

52. 张伟锋先生指政府在进行道路工程时，一般会由承建商为工程进行交通影响评估，并会成立交通管理联络小组(成员包括警方交通部、运输署及路政署的代表)，负责检讨工程相关的临时交通安排措施，并提供这方面的建议。

53. 张国华先生响应如下：

- (i) 上述工程主要为改善大埔公路(沙田段)一带的交通挤塞，以及配合日后发展所需，增加公路的行车线及改善乡事会路交汇处的工程定能带来改善。

- (ii) 除了大埔公路(沙田段)的道路扩阔工程外，政府亦计划中期措施如增设T4干道，届时在城门隧道及八号干线的车辆可以利用T4干道直接前往马鞍山一带，有助分流大埔公路(沙田段)的车辆。
- (iii) 在制订上述工程的临时交通安排时，承建商及顾问公司会收集数据和进行研究，确认这些临时交通安排切实可行，并在评估工程对交通的影响后，提交交通管理联络小组审批。
- (iv) 交通管理联络小组的成员包括运输署、警方及路政署的代表。该小组一般每月召开会议，审视建议的临时交通安排，亦会按需要检视已经实施的临时交通安排。
- (v) 署方会按需要向巴士公司、小巴公司及的士业界等提供临时交通安排的具体数据，以便他们作出相应安排。
- (vi) 如需在晚间实施临时性的完全封闭道路措施，承建商除了会在现场预先设置合适的交通标示，亦会提早透过不同的途径让市民及驾驶人士知悉有关安排。他举例说，承建商在本年4月9日实施新的车速限制前，已经在大埔公路相关路段上的行人天桥悬挂大型横额，并在路旁加设电子显示屏，让市民提早知悉临时交通安排及其实施日期。此外，相关的临时交通安排已经上载运输署网页，如有需要，亦会按照程序刊登宪报。
- (vii) 除了一般交通标示牌外，承建商亦额外增设了订明“新车速限制”的电子显示屏，以提醒市民有关的交通安排。

54. 余汉荣先生响应如下：

- (i) 在制定临时交通安排时，顾问公司会将早上7时至晚上10时订为繁忙时段，以尽量减低对市民的影响，亦会因应当时的交通情况，考虑应否在繁忙时段以外封闭行车线。他强调即使警方、路政署及运输署已经批准有关的封路安排，承建商都会因应当时的交通情况决定是否实施临时交通安排或对实施时间作出相应的变动。如有交通阻塞的情况，承建商亦会按照警方的要求解封道路，以期减低对市民的影响。
- (ii) 顾问公司将尽量减少封路的次数，亦要求承建商在实施临时交通安排前3个月重新检视现场的交通情况，最后经交通管理联络小组审批有关安排后才予以实施。
- (iii) 由于需要进行道路扩阔工程，承建商已经拆除部分设立在路旁的侦速摄录机，现时只剩下1部侦速摄录机仍未拆除。此外，警方及运输署已知悉临时减低车速限制的安排，警方亦会就有关安排对该侦速摄录机作出相应的调较及考虑是否需要设置流动侦速摄录机等。

- (iv) 如须于晚间实施临时封路及改道，顾问公司会在现场事先加设电子显示屏，告知驾驶人士封路时间及替代路线，而运输署亦会协助更新该署的网页，并发放新闻公报让市民知悉有关安排。他感谢委员主动要求索取临时交通安排的资料以协助向市民发放，让更多市民了解相关安排，及早作出相应准备。
- (v) 路政署现时要求承建商摆放新规格的水马(称为“T2水马”)，这种水马一般能够抵御车辆撞击，安全程度已有所提高。工程完成后，行车路与单车径之间会有隔音屏障分隔，车辆不会冲入单车径范围。
- (vi) 就主要的临时交通安排，顾问公司已经通知巴士公司，双方亦保持紧密联系，而巴士公司亦会按实际需要推出相应措施，以期减低对乘客的影响。
- (vii) 顾问公司留意到大埔公路(沙田段)早上繁忙时段的车龙龙尾一般在马料水附近，而实施减低速度限制后，交通情况大致相若。顾问公司将继续留意交通情况，包括车辆使用道路的习惯等，并将根据运输署的指引，在安全情况下才实施改道措施。
- (viii) 强调以道路用户及工人的安全为首要目标，亦希望能够尽快完成工程，以期减低施工期间对市民的影响。此外，承建商亦已制订应变计划，例如在可行的情况下把坏车移到路旁等，避免阻塞交通。

55. 黄子健先生指，如须推行改道措施，顾问公司都会通知九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)，而九巴亦会因应情况制订巴士路线改道计划，以期减少对乘客的影响。此外，九巴现时亦有为部分巴士路线制订繁忙时段的替代路线，目的是在交通挤塞时使用其他车流较少的路线行车，以衔接其他巴士专线。因应上述工程，九巴将与运输署研究有没有其他替代路线可供使用。

56. 罗耀华先生表示，龙运巴士有限公司(“龙运”)主要提供往来机场的巴士服务，故理解乘客要求巴士的服务时间必须准确。因此，龙运关注上述工程对交通的影响，并将与运输署保持紧密联系。如出现突发情况令相关路段出现挤塞，龙运将安排外勤人员调配巴士班次或采取临时改道安排，以维持服务稳定。如有上述情况，龙运亦会在路线搜寻程序的乘客通告一栏发放最新的巴士服务消息，让乘客知悉有关安排。

57. 主席指土拓署已经提供相关人员的联络资料，委员日后如有其他查询可以联络。

V. 反对 E41 号线缩班安排

(大埔区议会文件 TT 49/2019 号)

58. 刘勇威议员介绍上述文件。

59. 罗耀华先生响应如下：

- (i) 为配合香港国际机场(“机场”)三跑道工程，畅航路往机场北交汇处的支路自2019年3月17日起封闭，因此途径该处的E41号线需要改经机场路(南行)、机场南交汇处及机场路(北行)，才可返回原有路线前往亚洲国际博览馆(“亚博馆”)，至于原有巴士站的位置则维持不变。
- (ii) 因应上述改道措施，E41号线前往亚博馆方向的行车时间将延长5分钟。为维持班次服务的稳定性和减少对车长作息及用膳时间的影响，E41号线的行车时间表需要相应调整。行车时间表经调整后，乘客将可更清楚知道巴士服务的实际情况及时间。
- (iii) 龙运在制订新服务时间表时已经充分考虑E41号线的乘客需求，亦积极调配资源维持该路线在繁忙时段的班次，并以此作为是次服务调整的优先目标。他指是次服务调整是在得到运输署批准后才实施。
- (iv) 发放信息方面，龙运在实施上述服务调整前，已经在沿线车站张贴通告，通知乘客有关的改道安排，并提醒他们预留足够时间前往亚博馆。市民亦可以在运输署网页的交通通告一栏查阅相关改道措施的详情。
- (v) 除上述第(iv)点外，龙运亦已经更新E41号线沿线车站的路线数据，并更新网页及手机应用程序内的路线数据及服务时间表，以便乘客知悉最新的服务安排。乘客亦可在网页及手机应用程序查阅未来3班巴士的预计到站时间，方便他们计划行程。
- (vi) 实施新的服务时间表后，龙运一直留意E41号线的运作情况。根据观察及营运记录，E41号线的服务在各个时段都能够配合乘客的需求。龙运将与运输署保持沟通，并密切留意E41号线的运作情况，以及乘客的乘车模式，务求为乘客提供适切的服务。

60. 马芳兰女士表示，龙运已经响应有关 E41 号线的服务改动事宜。日后如有任何改动，运输署将尽快通知各委员，以便向市民发放信息。

61. 譚榮勳 議員的意見及提問如下：

- (i) 機場經常進行各類大小工程，故理解該處的交通狀況有時不甚理想。不過，如巴士公司需要因應這些工程而作出改道安排，他認為巴士公司應該增加巴士班次以抵消行車時間延長帶來的影響，而不是減少班次。
- (ii) 運輸署及巴士公司過去一直都會提早向委員發放巴士服務調整的詳情，以便委員協助通知受影響的乘客，但就是次E41號線的服務調整而言，委員却是在安排實施後才得知此事。
- (iii) 就龍運表示在改動實施前已經在沿線車站張貼告示和更新網頁及手機應用程式，他詢問龍運是否在措施落實前一天才通知乘客，以及通知期實際有多久。對於龍運在會議當天仍未就E41號線的改動通知各委員，他感到非常失望。

62. 任啟邦 議員的意見及提問如下：

- (i) 不滿龍運在本年3月調整E41號線的服務但未有提早通知委員。
- (ii) 對於龍運以減少班次應對行車時間延長帶來的影響，他深感忧虑，尤其在上一个议程才讨论大埔公路扩阔工程一事，当中涉及改道及封路措施，难免会对E41號線的行車時間造成影響，故詢問龍運是否又要減少E41號線的班次。
- (iii) 強調運輸署不應批准巴士公司單單因為路面狀況改變而減少班次，否則會對乘客造成影響。他解釋說，巴士是地面運輸工具，而巴士公司在編訂班次時理應把路面狀況及工程影響考慮在內。正如運輸署早前建議把271號線的總站遷往高铁西九龍站時，委員亦要求巴士公司增加271號線的班次以應對柯士甸道一帶的交通擠塞問題。就E41號線的情況，他認為龍運應該增加班次抵消因為改道而增加行車時間所帶來的影響。
- (iv) 雖然現時有A47X號線提供大埔往來機場的服務，但在機场上班或時間較充裕的大埔區居民主要都是乘坐E41號線來往機場。不過，除了早上的班次相對頻繁外，他指E41號線從每天早上8時30分至凌晨12時的班次間距都超過20分鐘，認為難以令人接受。
- (v) 就龍運表示目前E41號線的服務能夠滿足乘客需求，他不知道“滿足”的定義為何，但他指出巴士服務甚少出現每班都載滿乘客的情況，總有乘客較多及較少的班次，認為巴士公司不能因而在全日大部分時間減少班次，否則對乘客而言極不公平。

- (vi) 有关受机场三跑工程影响而需要改道的其他外区机场巴士路线，他询问龙运是否同样以减少班次的方式处理。他不希望再出现厚此薄彼的情况，削弱大埔区的公共交通服务。
- (vii) 龙运会否在相关道路重新开通后还原E41号线的原有服务，又能否在交运会的要求下实时还原E41号线的原有服务？

63. 周炫玮议员的意见及提问如下：

- (i) 龙运虽然声称已经就E41号线的改动更新其网页及手机应用程序，但以往当巴士公司有任何服务改动时(不论是开办新路线或加强假日路线服务等)，都会向委员发出电邮及正式通知。直至目前为止，他指自己尚未收到龙运以任何形式作出的通知，而他亦只是从互联网及有市民向他反映后才知悉这个改动，因此认为上述情况并不合理。
- (ii) 认为龙运只是更新了手机应用程序内的班次时间表便当作已经对外发出通知的做法荒谬，因为当服务时间表有所改动，巴士公司本身都有责任根据实际服务详情更新手机应用程序。此外，他认为手机应用程序只是方便乘客查阅班次信息和计划行程，而非发放消息的途径，否则日后开办任何新路线时亦无需另行发布。
- (iii) 他询问龙运有没有E41号线的最新行车路线图，以及行车路线作出了什么修改。他指委员早已在4月12日提交文件，不满龙运到会议当天仍未向委员会作出书面回复或提供任何路线数据。他指委员如没有在会议上向龙运提出质询，缩减E41号线班次的事宜便会蒙混过关，故认为这种处事手法并不恰当。
- (iv) E41号线对于需要来往机场的大埔区市民来说非常重要。他解释说，A47X号线的班次疏落，每30分钟才有一班，而且头班车的服务时间较其他地区更迟(例如沙田区最早的“A线”巴士在早上5时30分便开始提供服务，而A47X号线则要到早上10时才开始提供服务)，因此委员一直因应乘客的意见争取增加E41号线的班次，认为龙运现时缩减班次的做法荒谬。

64. 陈蔚嘉委员的意见及提问如下：

- (i) 她指自己是E41号线服务调整的其中一个受害者。
- (ii) 她分享近日乘搭E41号线的经历，指由于巴士出现机件问题需要换车，但根据手机应用程序，下一班车在48分钟后才会到站，故询问为何会出现这样的情况。

- (iii) 就龙运指通过更新手机应用程序能够通知乘客有关巴士班次延误的情况，她询问龙运有没有估算本港共有多少市民懂得利用手机上网搜寻这些实时信息。她不满龙运未有充分通知乘客，令乘客白白浪费时间等车。
- (iv) 当车务状况正常，巴士公司鼓励乘客参考手机应用程序的信息；但当车务状况受到影响，巴士公司又指手机应用程序的数据未必准确，不要完全依赖这些资料。她询问乘客到底应该根据哪些信息掌握巴士的班次状况。

65. 梅少峰委员的意见及提问如下：

- (i) 他对于龙运未有就E41号线的改动通知大埔区议会表示不满并予以谴责。
- (ii) E41号线因应机场三跑工程而改道和减少班次。他询问巴士公司是否同样会在大埔公路(沙田段)进行扩阔工程期间减少其他巴士服务的班次。
- (iii) 由于E41号线因工程关系需要改道和减少班次，令部分往返机场的乘客换乘A47X号线。他认为龙运应该相应调整A47X号线的收费，否则有欠公允。

66. 文念志委员的意见及提问如下：

- (i) 询问延长班次间距是否代表E41号线的班次会有所减少。
- (ii) 认为龙运以这种由下而上的方式(即先通知公众然后才通知区议会)作出服务更改通知是极不尊重议会的做法，不应再有下一次，而他亦不认同更新手机应用程序便等于发出通知。
- (iii) 认为班次由每15至20分钟一班改为每20至25分钟一班会对现时乘搭这条路线上班的乘客造成严重影响，因为他们或需提早半小时出门乘搭巴士，而巴士到达机场后又未到上班时间，前后浪费不少时间。他指这些都是龙运改动E41号线的服务所产生的影响。
- (iv) 不少乘客在早上6时已经在大埔头巴士总站排队轮候E41号线。龙运作出如此改动后，这些乘客便需要提早出门，原本乘搭下一班车的乘客亦须相应提早半小时到车站候车，因此他批评巴士公司的安排“离地”，没有顾及乘客的感受。

67. 张国慧委员希望日后有任何巴士服务改动时，运输署能够提早通知议会，例如以传阅文件的方式通知各委员等，而他亦不希望“没有预先通知议会”的做法会恒常化，令区议员及委员都蒙在鼓里。

68. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 认为龙运刚才的响应荒谬，而委员至今亦未有收到龙运有关更改E41号线服务的通知。
- (ii) 龙运网页内新闻档案一栏至今仍未有关于E41号线的服务改动详情，但另一边厢又迅速地把开办263C号线的消息上载到网页，批评巴士公司此举是为了低调处理E41号线班次减少一事。他指自己知悉这个改动的原因，是有乘客反映E41号线的巴士爆满，经了解后发现班次改为每25分钟一班，故批评龙运的做法不合理。
- (iii) 如巴士服务因为道路工程或其他因素而受到影响，他认为巴士公司理应研究应对方法以维持服务，而非减少班次，故质疑龙运是否逼使乘客改乘较昂贵的A47X号线。此外，他指龙运早前把A47X号线的总站由大埔墟迁往富亨同样会延长行车时间，但服务都能够维持在每30分钟一班，故不理解为何E41号线需要减少班次。
- (iv) 大埔只有一条“E线”来往机场，很多在机场上班的大埔区居民都依赖这条巴士路线，故龙运不应减少班次影响他们。他指上述改动对大埔区居民影响最深，即便负责东涌巴士服务的运输主任同意有关改动，巴士公司亦应征询大埔区运输主任的意见。他认为上述处理手法对大埔区议会有欠尊重，希望龙运能够反省。
- (v) 认为交运会应该反对E41号线的缩班安排，并要求回复原来班次安排以便利市民。

69. 胡绰谦委员强烈谴责龙运的E41号线缩班安排，因为事前没有发出通告或通知。此外，他希望确实知道实施新的行车时间表后，E41号线每天减少了多少班次。

70. 区镇桦议员的意见及提问如下：

- (i) 提醒运输署及巴士公司在完成审批有关巴士服务调整的申请后，运输署应给予巴士公司适当时间作出相应调整，并就有关改动通知委员。
- (ii) 发放信息方面，他指往往是巴士车长或坊间首先得知最新的服务改动，反而委员要在网上看到有关资料后才得知情况。就此，他希望运输署及巴士公司日后能够先向委员发放有关巴士服务改动的信息，让委员无需从其他途径得悉有关详情，以方便委员向市民传达信息和解答查询。

- (iii) 询问运输署为何经常在最后一刻才批准巴士服务改动，并询问署方在审批过程中是否面对难处。
- (iv) 他再三提醒运输署及巴士公司，日后如有任何改动都必须事前通知议会。

71. 罗耀华先生响应如下：

- (i) 他备悉委员的意见，亦理解委员关注E41号线的服务。龙运将会检讨向乘客发放信息的安排，以及与议会的沟通工作。
- (ii) 龙运已经调动资源维持E41号线在繁忙时段的班次，以应付改道一事。至于非繁忙时段，为减低对巴士车长用膳时间的影响，龙运需要调整班次。
- (iii) 龙运虽然一直与运输署及机场管理局(“机管局”)就E41号线的安排保持紧密联系，但直至本年3月初才能与机管局确定有关安排，因此后续的跟进工作亦只能在3月初开始进行，导致这个班次改动安排较为仓卒。
- (iv) 龙运目前尚未知道受工程影响的路段将何时重开，但日后将继续与机管局了解该路段日后的发展，从而制订长远的路线安排。
- (v) 就委员刚才提及有关E41号线巴士机件故障令乘客需要改乘其他班次的个案，龙运将检视个案情况和检讨有关安排。
- (vi) 就委员指A47X号线延长总站至富亨后仍能维持每30分钟一班车的情况，他解释说是由于当时A47X号线的调动是与A47号线的路线重组一并进行，因此龙运能够调拨资源维持A47X号线的服务。
- (vii) 在新的服务时间表下，E41号线的服务大致能够配合乘客需求。龙运将适时检讨E41号线的客量需求，并在乘客需求及资源调配方面作出平衡，务求配合乘客的乘车模式。

72. 马芳兰女士补充说，虽然E41号线的服务安排是由运输署离岛区的同事负责处理，但亦有与本区的同事进行沟通。正如龙运刚才表示，这次E41号线的改动较为仓卒，而她知悉龙运与机管局确认安排后，已经实时在各个车站并通过手机应用程序通知乘客有关的安排。她已经备悉委员的意见，日后亦会及早就其他改动通知区议会及乘客。

73. 周炫玮议员表示，交运会辖下跟进公共巴士及小巴服务工作小组(“巴士小组”)目前没有龙运的代表，故无法讨论机场巴士服务事宜，因此他希望龙运日后能够派员列席巴士小组会议。此外，据他与运输署的接触，有关机场巴士服务的安排都是由该署离岛区的同事负责，但他印象中交运会当年讨论A47X号线时，都是由署方新界东的代表负责处理，而离岛区则未有派员出席

会议。他询问为何突然出现上述转变，以及委员会日后讨论其他外区巴士路线时，是否又需要与相关地区的运输署代表跟进。如是，他建议邀请离岛区或全港 18 区的运输署代表出席交运会会议。

74. 文念志委员的意见及提问如下：

- (i) 不满龙运及运输署的回复。
- (ii) 询问除现行做法(例如在车站张贴通告等)外，龙运及运输署有没有其他更好的方法能够有效把巴士服务改动提早通知委员。
- (iii) 询问龙运能否降低 E41 号线的车费以补偿班次减少的影响。
- (iv) 询问增加班次间距是否代表此路线的巴士数目有所减少。如是，实际数字是多少？
- (v) 作为地区工作者，他认为如每次巴士路线服务改动时委员都未能首先获得相关信息，便无法回复市民的查询。在此情况下，他只能根据政府电话簿的数据，请市民直接联络相关的政府官员查询。
- (vi) 就署方表示是次改动仓卒故未能赶及通知委员，他指委员自 3 月到会议当天都没有收到正式通知，甚至连简单的书面回复也没有。他希望署方能在是次事件汲取教训，与巴士公司加强沟通，并及早就所有巴士路线改动通知委员。

75. 作为 E41 号线的乘客之一，陈蔚嘉委员认为 E41 号线的服务完全未能满足乘客的需求。她同意巴士车长需要有足够的用膳时间，但认为车长用膳时间不足往往是由于巴士公司行政失当及资源错配所致，不应该归咎于乘客，由乘客承担后果。就此，她促请龙运检讨，并还原 E41 号线的服务。

76. 胡绰谦委员再次要求龙运提供确实数字，说明 E41 号线合共减少了多少班次，即使现时未有相关数据亦应该清楚说明。

77. 邓铭泰议员相信运输署是根据客量需求更改巴士服务，故希望署方能够提供 E41 号线的客量数据。他续指，机场路线的繁忙时段与其他路线的繁忙时段或有不同，但早晚繁忙时段一般有较多人前往机场上班。他建议署方根据客量需求制订 E41 号线的繁忙时段，然后分开繁忙及非繁忙时段处理减班问题。他指龙运不应该在未有充分咨询前便作出缩班的决定，认为有需要改善做法。

78. 刘勇威议员的意见及提问如下：

- (i) 不理解E41号线的乘客需求与改道措施有什么关系，而龙运亦不应该以改道为借口减少班次。他质疑在减少班次后，龙运如认为新的服务时间表仍能满足乘客需求，便会继续实施缩班安排，久而久之班次只会越见疏落。
- (ii) 强调并非每班巴士都满载令乘客未能上车才能被视为未能满足乘客需求，而龙运根本未能证明新的缩班安排能够如何满足乘客的需要，认为乘客或许只是改用其他方法前往机场，因此缩班后E41号线仍未出现满载情况。就此，他具体要求龙运提供所有班次的乘客数量及载客率等数据。
- (iii) 他理解巴士公司是牟利机构，但应承担社会责任，不能设法把E41号线的乘客转往车资较高的A47X号线，加上E41号线的乘客需要在不同时段前往机场上班，故龙运有需要照顾这些乘客的需要。
- (iv) 在2013年，E41号线是每12至16分钟一班。他询问为何到了2019年，有关服务便倒退至每25分钟才有一班。他不满大埔区的巴士服务总是不及其他地区，例如在几经争取后，大埔区每晚亦只有2班通宵巴士。
- (v) 认为除了铁路外，公共巴士服务对市民来说亦非常重要。他希望龙运尊重委员的意见，认真检讨做法。他希望委员支持自己提出的动议：“反对E41线缩减班次，要求回复原来班次安排以便利市民”。

79. 主席同意龙运有处理不当之处，而运输署亦应该及早让委员知悉E41号线的缩班安排。

80. 罗耀华先生感谢委员的意见，并会切实检讨巴士服务及与议会的沟通方面有何改善之处，以期日后能够把工作做得更好。他重申龙运将根据乘客需求制订服务水平及班次。

81. 由于有委员询问龙运全日减少了多少班次，因此主席询问龙运能否提供有关的数据数据。

82. 罗耀华先生回复指目前没有相关资料。至于日后能否提供有关数据，他需要在会议后再作检视。

83. 马芳兰女士指运输署已经备悉委员的意见，日后将加强通报机制，及早就其他服务改动通知区议会。

84. 主席指示秘书读出动议内容如下：

“反对 E41 线缩减班次，要求回复原来班次安排以便利市民”

是项动议的动议人为刘勇威议员，和议人为区镇桦议员及陈蔚嘉委员。

85. 梅少峰委员指多名委员刚才已经就事件提出反对意见，认为运输署及巴士公司的做法对委员会有欠尊重。为避免日后有同类事情发生，他将与其他委员提出 1 项修订动议。

86. 秘书读出上述修订动议内容如下：

“强烈谴责龙运巴士公司未有事先知会下，缩减 E41 巴士路线班次，要求回复原来班次安排以便利市民。本委员会促请运输署及巴士公司，日后巴士服务有任何改动时，必须事先知会本委员会和作出讨论。”

此修订动议(下称“修订动议(一)”)的动议人为谭荣勋议员，和议人为余智荣议员、张国慧委员及梅少峰委员。

87. 主席询问有没有委员提出其他修订动议。

88. 任万全议员提出另一项修订动议。秘书读出此项修订动议内容如下：

“强烈谴责龙运巴士有限公司及运输署未有事先知会下，缩减 E41 巴士路线班次，要求回复原来班次安排以便利市民。本委员会促请运输署及巴士公司，日后巴士服务有任何改动时，必须先知会本委员会及作出讨论。”

此修订动议(下称“修订动议(二)”)的动议人为任万全议员，和议人为周炫玮议员、文念志委员及区镇濠委员。

89. 席上没有委员提出其他修订动议。交运会同意以记名方式进行投票。秘书简述动议表决程序后，主席引导委员会就谭荣勋议员提出的修订动议(一)进行表决，结果如下：

赞成：	26 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	李国英议员	李华光议员
		罗晓枫议员	谭荣勋议员	邓铭泰议员	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	张国华委员	张国慧委员	文念志委员
		梅少峰委员	曾汉文委员	胡绰谦委员	胡耀昌委员
		叶俊杰委员	姚钧豪委员		

反对： 0 票

弃权： 0 票

总计： 26 票

90. 修订动议(一)获得通过。

91. 主席引导委员就任万全议员提出的修订动议(二)进行表决，结果如下：

赞成：	26 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	李国英议员	李华光议员
		罗晓枫议员	谭荣勋议员	邓铭泰议员	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	张国华委员	张国慧委员	文念志委员
		梅少峰委员	曾汉文委员	胡绰谦委员	胡耀昌委员
		叶俊杰委员	姚钧豪委员		

反对： 0 票

弃权： 0 票

总计： 26 票

92. 修订动议(二)获得通过。由于上述 2 项修订动议获得通过，刘勇威议员提出的原动议无需付诸表决。

VI. 要求削减直通车班次及增加东铁线服务 **(大埔区议会文件 TT 50/2019 号)**

93. 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。

94. 胡绰谦委员介绍上述文件。

95. 梁文迪先生响应如下：

- (i) 感谢委员关注东铁线的服务。
- (ii) 高速铁路香港段(“高铁”)在去年9月23日通车后，港铁留意到城际直通车(“直通车”)的客量有所减少。他感谢委员提出削减直通车班次及增加东铁线服务的意见，不过港铁目前仍需更多时间观察高铁的使用状况，然后才会考虑作出相关调整。
- (iii) 高铁与直通车的服务在目的地、时间表及票价等多方面都不尽相同，港铁相信市民会因应本身需要选择合适的铁路。
- (iv) 港铁调整服务前会考虑多项因素，例如东铁线列车的数目、车务调动安排，以及车务调动后会否影响维修安排等。港铁将密切留意东铁线及直通车的服务，有需要时将作出适当调整。

96. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 询问直通车服务是由港铁还是第三方(例如广东省政府或国家铁路局等)负责营运。
- (ii) 因应有委员提出削减直通车服务，他询问该名委员有没有征询广东省政府、国家铁路局或国务院交通部的意见。他担心贸然削减直通车服务除了影响乘客外，亦可能影响与内地的关系。

97. 谭荣勋议员的意见及提问如下：

- (i) 由于高铁及其他陆路口岸相继开通，往返香港及内地的市民及旅客有很多过境方法可以选择。考虑到直通车的载客量下跌近3成，他认为有条件适当地调整直通车的服务。不过，他强调自己并非要完全或大幅削减直通车的服务，只是希望港铁能够因应直通车的实际载客量调整服务。
- (ii) 虽然他目前没有直通车的时间表，不清楚直通车在什么时间会占用东铁线的路轨，但由于东铁线与直通车使用同一路轨，而不少市民都曾经反映东铁线在上下班繁忙时间均十分挤迫，因此他认为适当地减少直通车的班次能够惠及东铁线的乘客。

98. 任万全议员认同削减直通车服务以加强东铁线服务的建议。不过，他未能排除有市民需要乘搭直通车往返内地，尤其是早前曾经出现直通车“一票难求”的情况，故担心削减服务会影响他们。就此，如港铁与有关方面能就削减直通车的班次达成共识，他请港铁研究如何减低对市民的影响，例如不会在旺季出现难以购买车票等情况。

99. 梅少峰委员表示，刘国勋议员早前在本年2月举行的行政长官立法会答问大会中向行政长官反映上述意见，而行政长官亦已承诺尽快落实是项建议。目前东铁线列车在上下班繁忙时间都经常满载，日后沿线车站的人口仍会继续增长，加上现时已经有高铁直达广州，因此他希望尽快落实调整直通车及东铁线的服务。至于与内地的关系，他相信行政长官及相关政策局能够妥善处理，故认为问题不大。

100. 罗晓枫议员的意见及提问如下：

- (i) 由于直通车与东铁线使用同一路轨，减少直通车的班次理应可以增加东铁线的班次。不过，他关注直通车与东铁线是否采用同一信号系统，因为如果两者不相同，港铁便需要因应服务调整切换信号工作，担心反而会延误东铁线的服务。
- (ii) 询问直通车班次占东铁线路轨全日行车班次的百分比。
- (iii) 因应文件指直通车的使用人次下跌28%，他希望了解南向及北向列车的使用人次分别下跌了多少。

101. 陈梓华委员询问减少直通车的班次是否代表可以增加东铁线的班次。如是，东铁线将可增加多少载客量？

102. 周炫玮议员不理解区议会层面何以影响直通车的班次，并指如果行政长官已经答应落实上述建议，委员会根本无需展开讨论，亦不适宜继续讨论下去。

103. 梁文迪先生响应如下：

- (i) 直通车由港铁及中国铁路总公司合作营运，双方一直保持紧密联系，共同检视直通车的服务情况。
- (ii) 现时每天有12对(即12班北上及12班南下)直通车行驶东铁线路轨，主要在非繁忙时段行驶。
- (iii) 如直通车需要使用路轨，东铁线列车需要让路让其驶过，每次服务将暂停约1至2分钟，对东铁线的影响轻微。不过，如直通车的班次减少，确实有助提升东铁线的服务。

- (iv) 在高铁投入服务的数月间，直通车的乘客确实有所减少，但高铁及直通车的客源及票价等都有所不同，因此港铁仍需检视有没有空间调整服务。

VII. 要求增设点对点公共交通服务来往大埔及港珠澳大桥香港口岸
(大埔区议会文件 TT 51/2019 号)

104. 叶俊杰委员介绍上述文件。

105. 罗耀华先生表示，龙运一直就港珠澳大桥香港口岸的交通安排与运输署保持紧密联系，亦将继续因应署方制订的交通安排，跟进和研究如何优化服务。

VIII. 要求落实「沙田绕道」方案并尽快进行可行性研究
(大埔区议会文件 TT 52/2019 号)

106. 谭荣勋议员介绍上述文件。

107. 张伟锋先生表示，运输署及路政署将根据发展局现正进行的《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》(“《香港 2030+》”)研究所制订的整体土地规划，推展《跨越 2030 年的铁路及主要干道策略性研究》(“《策略性研究》”)，检视 2031 年至 2041 年或以后的铁路及主要干道等运输基建的供求，探讨铁路及主要基建的布局，以确保大型运输基建的规划能够配合香港整体长远土地发展的需要。当局亦将检视相关的运输基建对现有运输网络的影响，探讨各项交通改善方案，包括兴建沙田绕道的需要及是否可行等，以拟订相应对策。由于现时发展局仍然需时进行《香港 2030+》研究，运输署将适时就推展《策略性研究》寻求拨款，并向区议会报告研究进展。

IX. 强烈要求增加 307A 号线的班次
(大埔区议会文件 TT 53/2019 号)

108. 胡绰谦委员介绍上述文件。

109. 另外，主席指秘书处在会议前收到任万全议员的来信，内容与 307A 号线的服务有关(详见附件一)，故建议纳入是项议程讨论。他请任万全议员介绍文件。

110. 任万全议员介绍附件一。

111. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 运输署备悉委员的意见。
- (ii) 署方曾经在去年与委员一同到场视察307A号线的情况，并在多次观察中留意到307A号线巴士离开大埔时仍未满载。
- (iii) 富亨巴士总站已经使用了一段颇长时间，而可供乘客排队的空间亦相当有限，因此署方已经在上次会议向委员介绍富亨巴士总站的改善方案，期望能够通过工程改善乘客排队的情况。
- (iv) 署方将继续与相关区议员保持联络，共同商议应如何优化富亨巴士总站。
- (v) 署方请巴士公司安排站长协助维持乘客在早上繁忙时段排队等候307A号线的秩序。

112. 张伟锋先生表示，委员曾经在上次会议就富亨巴士总站的优化方案提出不少意见，包括上落客位的安排及巴士转向等事宜。运输署目前仍在修改相关的设计图，如有进一步消息便会向委员会报告最新进展。

113. 谭荣勋议员的意见如下：

- (i) 感谢运输署张伟锋先生迅速提供富亨巴士总站优化方案的构思及初稿，希望署方能够尽快向委员会报告进展。
- (ii) 强调最理想的做法并非单单改善乘客的候车环境，而是同时增加307A号线的班次。
- (iii) 同意307A号线的载客量较307号线为低，因此建议署方考虑增加一班307A号线的班次，并为该班次增设停车站，例如在新兴花园站后加入广福邨车站等，以期在提升载客量之余，纾缓广福邨车站的挤逼情况。
- (iv) 307A号线的班次常欠稳定，例如在节日及公众假期往往能够迅速到达目的地，但平日则需要更多行车时间，令乘客大失预算，无法准时上班。就此，他请运输署及巴士公司研究如何改善问题。
- (v) 建议在巴士小组继续跟进307A号线的服务。

114. 文念志委员感谢委员提出 307A 号线在富亨巴士总站出现排队混乱的情况。他建议署方参考新蒲岗四美街 74X 号线往大埔方向车站的安排，在车站加设地面标示，巧妙地运用栏杆内外的位置作为候车空间，以容纳更多乘客在安全的地方排队。

115. 胡绰谦委员表示，307A 号线离开大埔时的载客量约有 7 成，当中包括站立的乘客，故认为巴士公司以此数据拒绝增加班次对乘客并不公平。他解释说，有乘客宁愿提早出门在车站等候下一班车的原因，是 307A 号线属于长途路线，如有交通挤塞情况，车程或长达 2 小时，因此他们都希望找到座位。他指即使巴士公司改用较大型的巴士行驶 307A 号线，亦只能增加 8 个座位，无法解决座位不足的问题，因此他支持谭荣勋议员的建议，希望运输署及巴士公司能够将心比己，考虑乘客的感受及实际情况，增加 307A 号线的班次。

116. 马芳兰女士表示，运输署备悉委员的意见，并将继续留意 307A 号线甚至整个 307 号线系列的服务。如有调整建议及方案，署方将联络相关的区议员再作讨论。

X. 有关电子定额罚款通知书先导计划

(大埔区议会文件 TT 54/2019 及 TT 55/2019 号)

117. 梅少峰委员介绍大埔区议会文件 TT 54/2019 号。

118. 区镇桦议员介绍大埔区议会文件 TT 55/2019 号。

119. 传建朝先生响应如下：

- (i) 在电子定额罚款通知书先导计划(“先导计划”)下，警方研究采用电子罚款通知书，通过智能电话应用程序检控交通违例事宜。
- (ii) 警方建议运输署在驾驶执照及泊车咪表加入二维码，以便警方的前线人员利用智能电话应用程序素描二维码以获取所需数据，继而利用随身携带的打印机实时发出告票，藉此提高发出告票的效率及准确性。
- (iii) 警方 7 个警区合共 200 名交通督导员及警务人员将会在 2019 年第三季参与上述先导计划的测试工作，而大埔区将会是进行测试的地区之一。
- (iv) 交通总部目前未能提供确实的推行时间表及详细数据。如有进一步资料，警方将再作补充。

120. 关永业议员询问上述先导计划是否只是在大埔区先试先行，以及其他地区会否参与。

121. 谭荣勋议员指传媒曾经报导大埔警区将首先参与上述先导计划，故询问警方这个消息是否属实。此外，他理解警方希望利用素描二维码的方法提升

检控效率，但认为在交通违例的检控过程中或会出现争拗，例如有驾驶人士会否认曾经驶到被检控的地点等。就此，他询问警方会否利用智能手机拍下车辆违规的情况，并同时记录违规的地点及时间等数据，作为向车辆发出告票的环境证据。

122. 文念志委员欢迎上述先导计划。他指大埔四里附近的停车场有部分咪表泊位长期被周边的车房占用，故希望警方能够针对这些情况加强执法。

123. 梅少峰委员表示，根据媒体报导，警方利用智能电话应用程序素描二维码后，仍需以人手方式输入日期及地点等数据，有机会输入错误的数字。他询问警方日后会否考虑在电子仪器中加入定位功能，避免上述情况。此外，他指会议当日已经是 5 月中，但警方仍未就先导计划提供详情，故询问警方能否在会议后向委员会提供先导计划的详情。

124. 罗晓枫议员表示，由于警方人手不足，相信改用电子方式作出检控有助加强警方执法，因此他欢迎警方在大埔区推行上述先导计划。不过，如警方确实如媒体报导所指，计划在本年 5 月至 6 月在大埔区推行先导计划，他询问警方及运输署能否披露更多计划的详情，例如执法方面的具体操作为何，以及会在什么时间利用电子方式作出检控等。

125. 区镇桦议员表示，既然警方的与会代表已经响应指目前未有先导计划的详细资料，他具体建议大埔警区在收到计划的详情后才向委员会交代，让委员了解有关安排。

126. 传建朝先生表示，大埔警区已经就上述先导计划积极与交通总部联络，如有进一步资料将通知委员会。

127. 有关上述的先导计划，主席请警方有进一步消息时(例如上述先导计划将会自何时起在大埔区实施等)通知委员会，以便在委员会会议上报告。

XI. 要求在大埔区内合适位置增建智能停车场 **(大埔区议会文件 TT 56/2019 号)**

128. 梅少峰委员介绍上述文件。

129. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 运输署现正筹备智能泊车系统的先导项目，以期在兴建、营运和管理智能泊车系统和处理财务安排等方面累积一定经验后作适时

检讨。署方现正征询有关部门的意见，并积极研究如何具体落实项目细节。

- (ii) 荃湾区现时以短期租约用地方式进行先导计划。运输署将检视项目的成效及经验，以了解智能泊车系统的实际效用及需要解决的问题。先导计划结束后，运输署将考虑在其他地区物色合适的短期租约用地增设智能停车场。

130. 张国慧委员指他在会议前已经向运输署提交信件反映有关智能停车场的事宜。此外，他反映大埔综合大楼的停车场出现不少问题，例如驾驶人士以往可以利用八达通进出停车场，但现时需要人手取票才能驶进停车场，离开时亦需要亲身前往缴费处缴交现金，实属科技方面的倒退，因此有不少居民投诉。他指上述停车场属于政府设施，由食物环境卫生署(“食环署”)负责管理，故不理解为何会倒退至此。他希望政府日后能够引入先进科技，建造真正的智能停车场，确保不会出现科技倒退的情况。

131. 胡耀昌委员表示，运输署刚才以“研究”及“考虑”等字眼介绍智能泊车系统，但其实外国有很多智能停车场的例子可供借镜，因此他询问运输署有没有了解过这些外国经验。他指香港作为先进城市，不理解为何在兴建智能停车场方面仍然处于研究阶段，甚至要考虑很多技术问题才确定能否落实计划。他指智能停车场其实并非先进科技，作用是尽快向驾车人士提供泊位，加上大埔区的人口日渐增加，故询问署方能否提供兴建智能停车场的时间表，或交代仍要进行哪方面的研究才可实行。

132. 文念志委员询问运输署是否在觅地方面遇到困难，例如署方是否无法在大埔近郊地区觅地兴建智能停车场。他理解觅地兴建智能停车场是解决泊位不足的长远方法，但认为署方在短中期亦可推出应对措施，例如善用大埔四里附近的咪表停车场(例如广福坊及运头坊等)加建多 1 层泊位等。虽然上述措施可能受到各项因素如地积比率及土地规划用途等限制，但他认为区内的土地只会越来越少，要物色合适土地兴建智能停车场并不容易，各部门亦需要花很多时间协商，因此寻求其他短中期方法有助纾缓区内泊位不足的情况。

133. 梅少峰委员表示，运输署早在 2002 年公布第二次泊车位需求研究最终报告，但 16 年后仍未有新的政府停车场，直至去年才再次委托顾问进行另一项研究，担心再多等 16 年都未有新的政府停车场。他指政府停车场的数目已经很少，在政府建筑物底部加建停车场亦非常困难，更遑论要改变土地用途兴建多层停车场。不过，他认为运输署不应一拖再拖，应该积极研究有没有其他方法，例如通过公私营合作模式兴建智能停车场及增加泊位供应。

134. 罗晓枫议员的意见及提问如下：

- (i) 欢迎运输署在区内觅地兴建智能停车场。
- (ii) 已经在会议前向运输署提交信件，建议利用荔枝山天桥底的位置建造地下泊位或机械式泊架等。
- (iii) 署方早在 2016 年表示正在进行觅地工作，故不理解为何数年后仍然停留在研究阶段，未有物色到地方进行智能停车场的研究。
- (iv) 短期租约土地的租契需要大埔地政处(“地政处”)审批。如运输署计划物色合适的短期租约土地兴建智能停车场，困难之一是该署必须提供足够诱因，吸引私人公司投放大量资源在该幅只有 2 年租赁期的土地上发展智能停车场。他希望运输署能够与地政处研究如何能够向有意承办服务的公司提供足够诱因，例如由署方负责提供智能停车场的硬件设施等。
- (v) 建议署方积极考虑在政府发展项目(例如安邦路项目及第 6 区体育馆等)中加设地下智能停车场，并在建成后外判予私人公司营运，为他们提供诱因营运这些智能停车场。

135. 任万全议员的意见如下：

- (i) 交运会早在本届区议会第一次会议已经开始讨论智能停车场及机械式泊架等建议，目的是希望政府能够增加泊位供应。
- (ii) 他理解以现时的科技来说，兴建智能停车场所需要的时间或较兴建一般楼房为多，故委员一直建议政府采取短中期措施，在新发展的小区设施项目增设地下停车场。
- (iii) 建议署方考虑把颂雅路西房屋发展项目的学校用地改成多层停车场，以及在第 6 区用地增加地下泊位数目，以期在短期内增加区内的泊位供应。
- (iv) 强调政府是否兴建智能停车场并非重点，关键是要提供更多泊位。此外，他请政府再次检讨《香港规划标准与准则》(“《准则》”)订定的标准，因为如不修改《准则》，根本难以解决泊位不足的问题。

136. 胡绰谦委员指智能停车场一般在地底兴建。虽然有关项目现时仍在试验阶段，而署方对智能停车场需要使用的建筑空间或技术问题都未完全掌握，但政府近年提倡一地多用的发展原则，因此他建议政府可以在规划阶段，在建筑物的设计上预留足够空间供日后兴建智能停车场之用。他认为政府如不及早在现阶段进行前期工作，待智能停车场获证实为切实可行时才开始筹备已经太迟。

137. 梅少峰委员澄清，他刚才指的是运输署在 2002 年公布第二次泊车位需求研究最终报告后，至今已经相隔 16 年，署方仍然未有增设停车场，但他没有指出兴建智能停车场所需的时间很短。此外，他建议政府研究以公私营合作模式把现有的停车场翻新成智能停车场，认为以此方式推展项目较政府自行研究和推展项目更具成效。

138. 陈梓华委员的意见如下：

- (i) 除智能停车场外，他相信政府可以推出短期措施增加泊位供应。
- (ii) 他认为梅少峰委员刚才提及的报告至今虽然未有更新，但政府理应清楚知道公众对泊位的需求是极为庞大。
- (iii) 有关智能泊车系统先导项目，他关注政府是否已经订下若干具体指标。如是，政府应向委员交代这些指标或准则，以便委员了解政府在制订智能停车场相关政策时的考虑因素，理解政府是否因为某些原因未能在短中期提供泊位，令其他中长期项目一拖再拖。
- (iv) 大埔缺乏土地资源，因此他认为政府可以多与相关团体合作，利用政府项目或现有的公众地方增设智能停车场。此外，政府亦可以参考泰国、日本及深圳等地的例子，兴建规模较小的智能停车场，即使由 1 个车位变成 3 个都已经能够大幅增加泊位数目。

139. 主席的意见及提问如下：

- (i) 交运会在每次会议都会跟进区内泊位不足的问题。他记忆所及，政府曾经在区内增加少量泊位，但这些泊位都不是在大埔墟或大埔中心等较繁忙的地段。
- (ii) 认为智能停车场是日后需要探讨的方向，而深水埗区及荃湾区都正在进行若干先导计划。就运输署表示需要观察荃湾区智能停车场试验计划的成效后才可推展至其他地区，他询问试验计划为期多久。
- (iii) 如大埔区能够提供地方进行智能停车场试验计划，运输署是否可以先行协助在本区开展计划或进行所需的可行性研究，而无须等待其他地区完成试验后才开始？

140. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 很多国家及地区都设有智能泊车设施，但各处的环境条件、驾驶人士的态度、人口密度及区域发展都与香港的情况不同，因此把这些智能泊车设施引入香港不一定合适，运输署必须详细研究。

- (ii) 荃湾区已经开展智能停车场先导计划，而运输署亦将密切留意计划的成效，包括在兴建、营运和管理这些智能停车场，以及财务安排等方面的成效，并了解在较繁忙及人口较密集地段使用智能停车场是否更为合适。就此，运输署需要留待上述先导计划完成后才可推展下一步的工作。
- (iii) 在推行上述先导计划的同时，如委员物色到区内的合适用地可供兴建智能停车场，运输署会备悉有关意见并检视用地是否适合日后作发展智能停车场之用。
- (iv) 增设智能停车场只是增加泊位的方法之一。作为短期措施，运输署将继续物色合适位置增加路旁泊位，亦将物色合适的闲置政府土地作临时停车场之用。至于已经批租予其他工程用作摆放物资的土地，如有关工程已经竣工，运输署亦会联络相关部门，了解释放土地作临时停车场之用是否可行。
- (v) 作为中长期措施，运输署亦正研究在大埔第 33 区增设地下停车场是否可行。
- (vi) 署方希望以多管齐下方式增加区内的泊位供应。如在这方面有任何进展，署方将进一步向委员会报告。

141. 主席的意见如下：

- (i) 委员对运输署的响应已经耳熟能详。
- (ii) 区内泊位严重不足，甚至连违泊的地方都没有，因此交运会希望向署方提出具体建议，以期解决问题。
- (iii) 正如委员所指，大埔四里附近有数个面积不小的地面停车场。他认为可以运用这些停车场的地下空间，增设一个地下智能停车场，或单单增设 1 至 2 层地下停车场，以增加泊位数目。他指这些停车场用地都不是短期租用土地或闲置的政府土地，而是已经可作泊车用途的土地，因此希望署方可以妥善研究扩建这些地面停车场的做法是否合适。
- (iv) 作为工程业界的一分子，他认为上述建议是可行的，关键是运输署是否有决心为居民解决泊位不足的问题。他不知道署方如何才会愿意就这些建议展开初步可行性研究，亦不希望署方在每次会议上都只作表面响应，导致讨论多时仍没有实际成果。

142. 邓铭泰议员表示，所有短期租用土地或闲置政府土地都不在大埔市中心范围，但市民最需要的是市中心的泊位。他早前向运输署建议延长乡郊咪表停车场的停泊时间上限，甚至允许市民利用手机应用程序入表，藉以鼓励市民把车辆停泊在远离市中心的停车场，减少市区的挤塞问题。此外，他建议

署方可以考虑扩建宝乡桥的桥面位置，以加设泊位或公共汽车站，此举既可以在大埔市中心提供泊位，亦可减少前往大埔墟的公共交通，以纾缓大埔墟的挤塞情况。

143. 罗晓枫议员的意见及提问如下：

- (i) 根据媒体报导，政府推行的智能停车场先导计划由开始到落成需要 5 至 7 年时间，最终亦只能增加约 200 个车位。
- (ii) 如运输署需要检视先导计划的成效，是否代表署方最快要在 5 年后才可启动在本区觅地兴建智能停车场的工作？
- (iii) 因应有媒体报导指运输署会在全港各区物色合适地点推行智能停车场先导计划，他询问究竟哪个安排才属实，以及署方会否在各区开展这方面的研究。
- (iv) 支持引入机械式泊架的建议，询问署方能否提供诱因，鼓励更多承租这些短期租约土地的公司转用机械式泊架，以期提供更多泊位。

144. 文念志委员表示，如运输署认为大埔四里附近的咪表停车场使用率高，难以腾出空间改建成智能停车场，他建议署方考虑改用位处近郊的优景里咪表停车场，作为先导计划的选址。他续指，优景里咪表停车场的使用率低，运输署可以把该停车场改建成智能停车场，提供 2 层甚至 3 层泊架以增加咪表泊位的数目。考虑到改建该停车场或会影响附近居民的使用，他认为署方可以利用该停车场的一半位置推行智能停车场先导计划项目，余下一半则不作改动。

145. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 感谢委员积极提出可以用作改建智能停车场的建议地点，亦备悉有关意见。
- (ii) 运输署需要参考先导计划的相关数据后，才可确定下一步应如何提供智能停车场设施。
- (iii) 如署方有任何关于荃湾区智能停车场试验计划的最新进展，他可以向委员提供相关资料。
- (iv) 除荃湾区的先导计划外，运输署亦希望物色其他合适地点进行先导计划。
- (v) 除了增加泊位数目外，泊位的所在位置亦同样重要。运输署备悉委员希望在繁忙的市中心地段增设泊位的需求，亦将研究在市中心推展智能停车场先导计划是否可行。

146. 罗晓枫议员询问署方是否无须等待其他地区的先导项目完成后，便可在大埔区开展有关智能停车场的研究。

147. 张伟锋先生表示，这些先试先行的智能停车场在营运期间都可以提供营运数据，而署方亦正在其他地方物色合适地点，以开展其他智能停车场先导项目。

XII. 关注疑似改装车辆发出噪音的问题

(大埔区议会文件 TT 57/2019 号)

148. 主席欢迎环境保护署(“环保署”)高级环境保护主任徐志强先生及陆炜茵女士就是项议程出席会议。

149. 区镇桦议员介绍上述文件。

150. 徐志强先生表示，香港的车辆噪音管制工作与其他先进国家一样，都是从噪声源头着手。根据《道路交通条例》，首次登记的车辆必须符合《噪音管制(汽车)规例》所制订的噪音排放标准，才可通过首次登记程序。

151. 张伟锋先生补充说，根据《噪音管制(汽车)规例》第 400I 章，车辆在进行首次登记前都必须获得环保署审批，并获确定符合订明的噪音排放标准。此外，车辆亦需根据《道路交通条例》第 374 章及其附属法例(包括第 374A 章)的规定进行年检，以确保构造及性能符合法例要求，并证明适宜在道路上行走。在运输署进行年检时，车辆的排气管如伸出车身外，或出现气体泄漏、消音、缺失消音器及缺失排气管等问题，将不能通过检验。

152. 传建朝先生表示，他会把车辆噪音问题转达大埔区指挥官，以加强警方在这方面的检控工作。他亦会通知交通部的警务人员，并考虑在区内增设更多路障。

153. 文念志委员表示，车辆在完成首次登记后的 6 年内都无须进行年检，期间车主如改装车辆而导致噪音问题，相关部门是否无法检控？

154. 任启邦议员询问警方过去在大埔区设置路障时，有没有截查到非法改装或疑似非法改装的车辆。如有，警方有没有扣查这些车辆并安排检验？此外，警方又曾经向这些车辆发出多少张强制验车告票？

155. 区镇桦议员的意见及提问如下：

- (i) 既然车辆在首次登记时已经通过检验，为何仍然有发出强烈噪音的原装车辆在道路上行驶？
- (ii) 因应一些没有改装的名贵跑车及电单车在行驶时发出强烈噪音，他询问环保署的管制车辆噪音排放准则为何。他指这些车辆驶过时 would 会滋扰居民，但认为总不能要求警方每天在公路设置路障截查车辆，故询问相关部门能否在源头多做功夫解决车辆噪音问题。
- (iii) 至于非法改装的车辆，他希望警方能够在设置路障时加强检验车辆的噪音问题。如未能即场检验，他请警方发出告票，勒令车辆进行强制检验。
- (iv) 每天有不少车辆在吐露港公路至太和邨一段的太和路高速行驶，晚上车辆较少时情况更加严重。他指这些车辆发出的噪音会滋扰居民，希望警方多加关注情况。除太和路外，不少车辆都会在汀角路来往大美督及鹿颈一带高速行驶，故促请警方、运输署及环保署共同解决问题。

156. 传建朝先生响应如下：

- (i) 大埔警区在本年 1 月至 4 月期间合共发出 149 张残缺车辆通知。至于警员实时检验车辆的次数，他目前没有相关资料。
- (ii) 他将通知交通部加强在汀角路及太和路执法。

157. 徐志强先生补充说，车辆除了需要在首次登记时进行检验外，亦需根据《道路交通条例》的要求在续牌时进行检验。如发现车辆有不寻常的噪音问题，他相信运输署不会通过有关检验或为车辆续牌。

158. 区镇桦议员询问警方能否在设置路障时，利用分贝仪实时量度被截查车辆发出的噪音水平。他指如没有为车辆实时量度噪音而安排日后验车，车主或会在检验前装上原装部件，并在通过检验后重新改装车辆，因而无法有效作出检控。除上述方法外，他看不到现行制度可以阻吓和规管车辆噪音问题。

159. 传建朝先生响应说，由于警方难以量度车辆的噪音是否超标，在检控车辆噪音方面确实存有法律漏洞。他解释说，法例订明车辆发出的噪音较车辆出厂时发出的噪音水平高才算是违例，但警方无法在截查时实时了解有关车辆在出厂时的噪音水平，因此难以就车辆发出的声响作出检控。不过，警方如发现车辆曾经改装排气管、催化转换器或灭声器等，便会作出检控。

160. 因应居民的投诉，主席指自己曾经要求警方在周日早上 7 时至 7 时半左右前往汀角路设置路障，截查发出噪音的车辆和进行所需的检验，希望警方能够响应。

161. 传建朝先生表示，警方如在设置路障时发现改装车辆可以作出检控。不过，警方无法单凭车辆发出声响而作出检控。

162. 区镇桦议员表示，警方的响应正好显示管制车辆噪音的工作除有法律漏洞外，执法方面亦有不完善之处。他认为警方可以在截查车辆时即场量度和记录车辆的噪音分贝，然后要求车辆进行详细检验。检验人员及检控官只需比较即场及验车时量度的噪音水平，便可客观地了解车辆有没有噪音问题。不过，他指警方现时没有即场量度车辆的噪音水平，故车辆如没有明显改装的迹象，就算发出巨大声响，警方都无法检控。就此，他希望了解相关部门有没有解决办法。

163. 文念志委员表示，他曾经听说警方在设置路障时可以拖车、要求运输署进行强制验车，甚或即场进行车辆测试等。他询问处方会否因应不同目的(例如打击醉驾、反罪行、检控改装车辆或普通截查等)设置路障，以及警方在设置路障时会根据什么指引决定采用什么方式处理被截查的车辆。

164. 邓铭泰议员认为车辆噪音问题需要交由专业技工处理，因此建议警方在设置路障时，可以安排技工检查车辆的噪音水平是否异常，如有怀疑便要求车辆进行检验。有委员表示，车主或会先行把车辆还原才进行检验，但其实所费不菲，故相信对车主有一定阻吓作用。他补充说，警方如怀疑车辆有噪音问题便拖车检验，对市民来说并不公平。因此，他希望建立车辆噪音检查制度，以期逐步改善此一问题。

165. 传建朝先生表示，车辆发出的声响并非车辆检验的项目，而警方执法时亦只能就车辆改装的情况作出检控。由于验车人员无法得知车辆在出厂时的噪音水平，因此警方未能因应车辆噪音水平的高低作出检控。此外，警方设置路障或有不同原因，但如截查到问题车辆，都会不遗余力作出检控。

166. 张伟锋先生重申，运输署会根据《道路交通条例》第 374 及 374A 章的规定为车辆进行年检，以确保车辆的构造及性能符合法例要求。车辆的排气管如伸出车外，或出现气体泄漏、消音、缺失消音器及缺失排气管等问题时，将不能通过检验。

XIII. 续议交通及运输委员会 2019 年 3 月 15 日第二次会议事项
(大埔区议会文件 TT 58/2019 号)

(一) 要求于区内增加车辆泊位

167. 主席指委员刚才已经充分讨论车辆泊位事宜，因此不在此展开讨论。

(二) 要求在广进街加油站旁加设的士站连上盖

168. 潘欢愉女士报告，运输署早前已经向地政处提供上述工程所需用地的资料，现正等候地政处处理转移地权的申请。

(三) 关注大埔区违例泊车问题

169. 郑韞慈先生报告，路政署曾经就宝乡街交通改善方案与房署及食环署召开会议，而房署及食环署对路政署的施工方案都提出了若干意见。路政署将改善方案并与上述部门保持紧密联系，以期尽快推展工程。

170. 李国英议员希望了解相关部门对这个改善方案提出了什么意见。

171. 郑韞慈先生响应说，相关部门关注上述工程将影响垃圾车的出入。

172. 主席建议路政署邀请当区区议员及房署代表前往宝乡街商讨解决方案，以期尽快落实是项工程。

173. 传建朝先生报告如下：

- (i) 大埔警区在 2019 年 1 月至 4 月期间合共发出 47 566 张违例泊车定额罚款告票。
- (ii) 大埔警区将继续派员前往铁路站、交通枢纽及交通违例黑点视察情况、疏导交通和加强检控工作。

174. 任万全议员反映近日车辆在巴士站违泊的情况恶化，故希望警方加强执法。他列举部分需要加强执法的地点如下：富亨邨亨荣楼对开的巴士站、平安里巴士站、荣晖花园巴士站、翠乐街及旧墟直街一带的巴士站，以及大埔头路近 E41 号线旁边的停车位等。

175. 区镇桦议员指大埔警区目前有一队特别小队专门负责处理违泊事宜，效果理想。不过，由于特别小队需要处理大量个案，因此当他致电求助时，特别小队亦未能实时处理他的个案。就此，他希望警方大埔分区能够调拨资源，把特别小队的人员分成两队，以增加他们执法的弹性。此外，他询问大埔区现时合共有多少名交通督导员。他指交通督导员有助疏导交通，以及就违例的交通情况采取执法行动。他理解交通督导员的人手是由总部负责分配，因此希望掌握大埔区的人手情况，方便日后向处长反映。

176. 张国慧委员表示，有居民投诉车辆经常停泊在宝乡邨停车场入口附近的行人路、马路两旁及中间分隔栏的两侧。他指警方刚才报告的票控数目惊人，但违泊情况则没有太大改善。因此，他希望运输署考虑在宝乡邨一些经常出现违泊的地方推行措施，例如划设双黄线和加建围栏等，以双管齐下方式减少违泊情况。

177. 梅少峰委员表示，有居民投诉每逢假日有不少车辆停泊在宝湖里(近王少清家庭医学中心位置)两旁，马路中间余下的位置仅仅足够让车辆通过，所以该处曾经发生交通意外。警方接获投诉后已经实时到场执法，而宝湖里亦变得畅通。由于附近有大埔中心三期及富盈门的停车场出入口，他希望警方多加关注该处的违泊问题，否则容易造成严重挤塞。

178. 主席表示，有居民反映每逢假日有的士及私家车长期停泊在避车处，令巴士难以停站，车尾部分亦可能因为占用其他行车线，令后方的车辆无法前行，造成阻塞。他指这个情况在昌运中心快餐店对开的巴士站尤其严重，当警员离开后车辆又会重新停泊在避车处。就此，他询问警方能否加派交通督导员及警员前往上址巡逻和执法，以免因为挤塞令大埔中心一带的交通瘫痪。同样，他指不少车辆停泊在广福道的各个巴士站，希望警方加强执法。

179. 传建朝先生响应如下：

- (i) 他已经备悉上述地点的情况，而警方亦将加强执法。
- (ii) 他会向指挥官反映委员希望增加特别小队人手的意见。
- (iii) 大埔警区目前有 2 名高级交通督导员及 6 名交通督导员。

(四) 改善吐露港公路设施

180. 林德浩先生报告如下：

- (i) 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，他指该处属于沙田区工程组的负责范围，而他与主席及

沙田区的同事在上月会面，以便负责的同事了解主席提出上述改善建议的原因。目前，沙田区的同事正检视有关路段在繁忙时间的交通情况，并研究是否有合适措施改善交通挤塞问题。

- (ii) 有关大埔公路元洲仔段加设双白线的工程，路政署早前已经向运输署提交临时交通安排措施的建议，但运输署及警方对该建议有保留。运输署现正等待路政署修订有关建议，如有进一步消息便会向交运会报告。

(五) 在林锦公路回旋处加设换乘站

181. 林德浩先生表示，运输署现正与路政署商讨上述工程项目。署方将继续研究不同方案应付林锦公路的交通需求。推行任何方案前，署方需要充分考虑技术问题、地理位置及工程估价等因素。

182. 主席表示，秘书处在会议前收到陈灶良议员的来函，要求尽快开展林锦公路回旋处交通换乘站的工程，详见附件二。

183. 邓铭泰议员代陈灶良议员介绍文件。他指陈灶良议员虽然在信件中提及要提出动议，但他认为在会议上继续跟进事宜便已足够，没有必要提出动议。如相关部门在推展是项工程时遇到任何困难，他建议有关部门另行召开特别会议，并约见陈灶良议员交代情况。

184. 陈梓华委员的意见及提问如下：

- (i) 林锦公路的交通问题已经存在多时，而运输署亦已在上次会议上明确表示现正推展题述工程。不过，对于运输署刚才表示需要考虑工程的技术问题及地理位置，以及有没有其他方法可以应付林锦公路的交通需求，他表示难以理解，并希望署方提供更多补充资料。
- (ii) 有关署方提及的技术问题，他询问是否与林锦公路的道路限制有关。他指道路限制并非短中期可以解决的问题，加上林村一带日后有不少独立屋落成，有越来越多非原居民迁入，而这些家庭不一定依赖专线小巴 25K 号线或巴士 64K 号线出入，故认为如何为这些居民改善交通配套是急需处理的问题。
- (iii) 认为运输署刚才的报告含糊和敷衍。他认为陈灶良议员只想了解开展题述工程的时间表，鼓励有任何困难时与他共同商讨。

185. 马芳兰女士澄清，运输署一直都在探讨题述工程是否可行，在过去数年亦积极探讨如何改善林锦公路的交通，例如增设题述换乘站并在合适位置增设调头位置等。署方不论采用哪个方案，推展工程前都需要考虑技术性问题及工程的成效。另一方面，署方亦正研究如何改善巴士及小巴服务，以照顾林村居民的乘车需求。她续指，署方在会议前 1 周就小巴服务与陈灶良议员会面，如情况许可便会新增 3 辆小巴以加强林村的小巴服务。

186. 陈梓华委员不满署方含糊其辞，并要求署方直接提供题述工程的推行时间表或具体报告工程进度，例如工程现时处于什么阶段或日后仍须经过多少个阶段等，以便加深委员对工程进度的了解。

187. 邓铭泰议员表示，陈灶良议员提交文件的原因是希望了解工程进度，至于换乘站的用途则属另一范畴，当中涉及道路对交通的限制，因此他建议署方分开处理工程进度及换乘站用途这 2 个范畴。他具体要求另行召开会议跟进题述工程的进度，以便相关部门及委员共同商议。

188. 黄碧娇议员指陈灶良议员亦曾经多次在巴士小组提出在林锦公路回旋处增设换乘站的要求。她认为如果没有这个换乘站，无论运输署如何增加小巴的班次亦难以满足乘客的交通需求，而居民亦要求加强林村的巴士服务。她要求署方应委员的要求提供题述工程的时间表，并建议把议题交由委员会辖下的改善乡郊主要道路工作小组(“乡郊小组”)继续跟进。

189. 邓铭泰议员表示，乡郊小组未必适合讨论林锦公路回旋处增设换乘站的工程，因此希望另行召开一个集中讨论题述工程的会议。

190. 主席同意就题述工程另行召开个案会议，并请秘书处协助安排会议和通知委员出席。至于政府部门代表，他询问除了运输署及路政署外，还须邀请哪些部门出席上述个案会议。

191. 林德浩先生表示，运输署一直积极研究在林锦公路回旋处增设换乘站是否可行，而前任工程师亦曾经就初始设计方案征询相关部门的意见。他建议委员会先让运输署整理所有与工程相关的数据，然后署方会再向相关的区议员及委员会汇报进展。

192. 邓铭泰议员表示，运输署已经用了很多时间寻找数据，因此他具体要求运输署提供开展工程的时间表。此外，他重申要求召开个案会议的目的，是希望了解工程的进度及是否可行，不应一拖再拖。

193. 主席认为运输署应该向交运会提交最新的工程设计图，供委员参阅和讨论。就算没有向交运会提供会议文件，署方至少应该向当区区议员提供相关数据。此外，他指署方现时连一张已经得到相关部门同意的工程设计图都没有，可见工程仍然处于非常初步阶段，更遑论要提供推行时间表。

194. 邓铭泰议员表示他并非怪责运输署，只是负责的工程师已经多次换人。为免沟通过程出现误会，他才要求召开会议集中讨论是项工程，并与相关部门共同解决面对的困难。

195. 主席同意在下次交运会会议前，由秘书处协助统筹个案会议，让委员及相关部门讨论题述工程。他请运输署向秘书处提交列席部门名单，以便秘书处邀请相关部门出席。他亦欢迎有兴趣参与讨论的委员出席会议。此外，由于委员会已经同意另行召开会议跟进事宜，故他不会再处理陈灶良议员在信件中提出的动议要求。

XIV. 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 59/2019 号)**

196. 郑韞慈先生请委员备悉上述文件。

197. 区镇桦议员表示，就上述文件中第 4 项有关改划乡事会坊内货车泊位的工程，他指路政署在早前举行的环境、房屋及工程委员会会议上，表示工程因为运输署现正更换新咪表承办商而延至本年 6 月才完工。他指是项工程原本预计在 5 月完工，因此促请运输署把握时间，不希望在 6 月后才完成工程。

198. 罗晓枫议员感谢运输署潘欢愉女士及路政署郑韞慈先生从善如流，为锦山村的居民加设由怡园通往锦石新村的行人过路处。不过，他指是项工程是在 2015 年向前数任的运输署工程师提出，目前亦只是进行了一半，余下的加设扶手栏杆工程仍未进行。他指日前收到相关部门就安装扶手栏杆工程提交的咨询文件，希望相关部门能够继续从善如流，尽快落实有关工程。

199. 张伟锋先生表示，运输署近日更换新的咪表承办商，需时处理有关的行政工作，但会尽快安排进行乡事会坊改划货车泊位的工程。

XV. 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 60/2019 号)**

200. 郑韞慈先生请委员备悉上述文件。

201. 张国慧委员指南运路近宝湖道一带现正进行多项工程，该处有至少 5 至 6 个临时工程路牌被黑色胶袋及胶纸围封，并已经摆放一段长时间。由于有驾驶人士反映在晚间驶经上址时，看到一些没有贴好的胶袋随风飘扬，容易令人误以为有行人冲出马路，因而造成危险。他不知道这些临时工程牌是否与路政署结构编号 NS51 的升降机工程有关，故询问路政署能否跟进。

202. 胡绰谦委员表示，路政署结构编号 NF191 的 1 号升降机已经在本年 4 月 26 日开放给行人使用，故应该不是正在进行机电检测工程，并询问路政署会否更正文件的数据。此外，不少居民希望这些升降机的承建商能够就升降机维修工程订定时间表，或及早张贴告示通知升降机的维修时间，以免打算使用升降机的居民走了“冤枉路”。

203. 任万全议员指文件内有关路政署结构编号 NF191 的资料描述未及更新，他已经向路政署反映意见。

204. 胡健民副主席同意胡绰谦委员的意见。此外，他反映部分升降机工程，例如路政署结构编号 NS69 的升降机 B 虽然已经在 2017 年 2 月完成，但却经常损坏及需要维修。就此，他会在会议后联络路政署跟进。

205. 郑韞慈先生响应如下：

(i) 就南运路一带摆放了数个用黑色胶袋围封的临时工程路牌，路政署将会在会议后了解情况。

(会后补注：路政署指有关临时工程属建筑署的工程。经转介后，建筑署已于 2019 年 5 月 30 日联络张国慧委员跟进上述事宜。)

(ii) 由于署方需要在本年 4 月 20 日前向区议会提交文件，因此文件内的部分数据，例如路政署结构编号 NF191 的数据描述可能未及更新。他感谢委员提供最新的资料。

(iii) 有关升降机定期维修的安排，署方将会向相关部门反映意见。

XVI. 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 61/2019 号)

206. 主席表示，提交地区设施管理委员会(“地管会”)的工程建议，必须先得到相关的委员会支持，才可交由地管会考虑。秘书处早前收到 1 项由委员提出的工程建议，需要本委员会考虑是否推荐。有关工程建议的数据见大埔区议会文件 TT 61/2019 号。

207. 委员会通过向地管会推荐该项工程。

XVII.2019 至 2020 年度交通及运输委员会拨款分配预算
(大埔区议会文件 TT 62/2019 号)

208. 主席报告，大埔区议会已经在本年 5 月 2 日的会议上，通过在 2019/20 财政年度向交运会拨款 256,000 元(包括 33,000 元超额拨款)。他请委员备悉上述文件。

XVIII.工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

209. 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 4 月 26 日召开本年度第四次会议，继续讨论与大埔区公共巴士及小巴路线服务有关的事宜。
- (ii) 公共巴士服务方面，工作小组与运输署及巴士公司跟进 73X、271、71A、274X 及 307 号线等的服务改善建议。
- (iii) 专线小巴服务方面，工作小组曾经讨论 25B 号线的服务，亦希望加强 20K 号线沙澜特别车的服务。
- (iv) 工作小组将继续跟进区内巴士及小巴服务的情况，如有实际改动会向委员会报告。

(二) 改善乡郊主要道路工作小组

210. 工作小组主席邓铭泰议员报告，工作小组最近没有召开会议。待下次会议日期落实后，秘书处将通知各成员出席会议。

(三) 道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组

211. 工作小组主席胡健民议员报告，工作小组现正筹划 2019/20 年度的道路安全活动，稍后将邀请区内团体合办各项与交通安全有关的活动。待下次会议日期落实后，秘书处将通知各成员出席会议。

(四) 广福行车桥工作小组

212. 工作小组主席李国英议员表示，由于工作小组最近没有收到路政署提交的进展报告，因此没有召开会议。不过，根据路政署在上次会议的报告，该署将会在 2019 年第一季完成广福行车桥的初步可行性研究，并随即进行申请拨款的工作。如有进一步消息，工作小组将召开会议跟进。

XIX. 其他事项

213. 委员没有提出其他讨论事项。

XX. 下次会议日期

214. 主席宣布，下次会议订在 2019 年 7 月 12 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

215. 议事完毕，会议在下午 8 时 45 分结束。

大埔区议会秘书处
2019 年 6 月



任萬全議員辦事處

敬啓者：

再次要求運輸署改善 307A 排隊人龍過長問題 及盡快展開富亨巴士總站改善工程

劉主席：

307A 線一直深受歡迎，亦是 307 支線系列中最早提供 4 班服務的路線。以本人觀察，富亨邨是此線最多人上車的站點，往往涉及數十人，亦因此大排長龍，隊尾每天都會排出馬路，導致險象環生。有些乘客更會為了座位而等候下一班車。過往我們與運輸署及兩間巴士公司數次在現場研究，包括是否可把站點遷至站長室外以將人龍遷至邨內，及全線改用高載客量的 12.8 長巴士等等，惜未能得出有效結論。

因此，本人期望運輸署能再次審視 307A 人龍過長的情況，並盡快展開早前提議過的富亨邨巴士總站改善工程，以提供更多更長的候車壘位，解決多年來的問題。

此致
大埔區議會 交通及運輸委員會 主席
劉志成 博士



大埔區議會議員
任萬全

二零一九年五月九日

致 大埔區議會交通及運輸委員會主席
劉志成博士：

要求林錦公路迴旋處交通轉乘站盡快動工

就關於落實林錦公路迴旋處增設公共交通轉乘站一事，政府當局拖延至今已有多年。由於林錦公路規範的先天性問題，以致目前林村地區居民仍然是使用唯一的舊式 64K 巴士作主要的交通工具，有限的載客量對於人口數量不斷上升的林村地區實在是不合時宜，可見當地重新規劃公共交通設施及服務的迫切性。而在林錦公路迴旋處開設交通轉乘站，是最能夠有效解決目前林村交通配套問題的良方。

就此項工程，我等亦多次與有關當局進行溝通，反映居民訴求，但相關部門對於交通轉乘站動工一事仍然猶豫不決，以致有關工程至今仍然未有任何時間表及開工日期可以提供。陳灶良區議員曾就有關工程進度問題多次與當局進行交涉，但仍然不得要領。

為此，由陳灶良區議員動議，鄧銘泰區議員和議：要求政府相關部門盡快落實執行於林錦公路迴旋處增設公共交通轉乘站，以及給予一個開展工程的時間表。並將上述議題作為臨時動議，列入緊接而來的交通及運輸委員會議程中詳加討論，讓有關部門加快著手，開展工程，使廣大的居民不至於苦等無期。

此致

大埔區議會

主席：黃碧嬌

區議員：李耀斌

李國英

余智榮

李華光

胡健民

林奕權

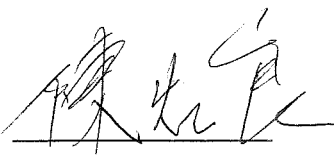
陳笑權

譚榮勳

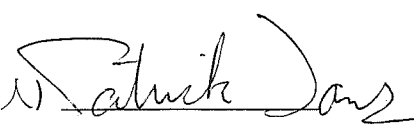
羅曉楓

全力支持

陳灶良 (動議人)



鄧銘泰 (和議人)



2019 年 5 月 3 日