

大埔区议会
交通及运输委员会
2017 年第五次会议记录

日期：2017 年 9 月 15 日(星期五)

时间：下午 2 时 32 分至下午 7 时 28 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

会议完毕

周炫玮议员

会议开始

会议完毕

关永业议员

会议开始

下午 5 时 34 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

下午 5 时 45 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

会议开始

会议完毕

任启邦议员

会议开始

下午 6 时 55 分

任万全议员

会议开始

下午 5 时 54 分

余智荣议员

会议开始

会议完毕

增选委员

区镇濠委员

下午 2 时 44 分

下午 5 时 59 分

张国华委员

会议开始

下午 4 时 05 分

刘宗翰委员

下午 2 时 34 分

会议完毕

巫家雄委员

会议开始

下午 5 时 47 分

曾汉文委员	会议开始	会议完毕
梅少峰委员	会议开始	会议完毕
温兴财委员	会议开始	下午 5 时 41 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：

郑俊平议员,JP	大埔区议员
李佳盈女士	大埔民政事务助理专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
颜颖康先生	工程师 / 49(新界东) / 土木工程拓展署
冯敏琪女士	工程师 / 5(新界东) / 土木工程拓展署
陈由游先生	高级运输主任(大埔) / 运输署
黄建男先生	工程师 / 大埔一 / 运输署
李浩天先生	署理高级工程师 / 新界 3 / 路政署
李大琨先生	工程师 / 新界 3-3 / 路政署
许家杰先生	区域工程师(大埔) / 路政署
杨昭添先生	副房屋事务经理 / 大埔区租约事务管理处 / 房屋署
徐翼福先生	大埔警区交通部主管 / 香港警务处
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
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
施超强先生	车务主任 / 九龙巴士(一九三三)有限公司
潘振刚先生	襄理(车务) / 龙运巴士有限公司
罗耀华先生	一级策划及支援主任 / 龙运巴士有限公司
郑炳章先生	艾奕康顾问有限公司执行董事
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

缺席者：

郑炜委员
陈凯泳委员

开会词

主席欢迎郑俊平议员列席会议及宣布以下事项：

- (i) 运输署罗家勤先生已调职，由陈由游先生接替及出席往后的会议。
- (ii) 土木工程拓展署麦佩茵女士因事未能出席会议，由颜颖康先生代表出席。

I. 通过交通及运输委员会 2017 年 7 月 14 日第四次会议记录

(大埔区议会文件 TT 47/2017 号)

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

II. 要求港铁改善服务水平

(大埔区议会文件 TT 48/2017 号)

3. 主席欢迎香港铁路有限公司助理公共关系经理(对外事务)梁文迪先生就是项议程出席会议。

4. 谭荣勋议员介绍上述文件。

5. 梁文迪先生的响应如下：

- (i) 感谢委员对香港铁路有限公司(“港铁”)服务方面提出意见。他明白铁路服务延误会对乘客造成不便，并代表港铁公司向受影响的乘客致歉。
- (ii) 安全是港铁的首要目标。港铁一直坚持安全行车，并每天进行检查、维修及保养的工作。
- (iii) 港铁每日行驶超过 8 200 班列车，部份列车组件在日常运作中会有所磨损，并可能出现故障。为减少机件故障发生，港铁有严谨的资产管理及保养程序，每年亦会投放超过 80 亿元用作维修保养及更新铁路资产。
- (iv) 港铁在 2015 年斥资 33 亿元更新港岛线、观塘线、荃湾线、将军澳线等的信号系统。为配合沙中线工程，东铁线的信号系统正进行提升，以配合新列车及自动月台幕门的运作。此外，港铁在列车及路轨安装可配合新信号系统运作的设备，当中火炭、马场、大学、大埔墟、太和及粉岭站的安装工作已大致完成，而红磡站至罗湖站／落马洲站沿线路轨的安装工作亦已展开。另一方面，

港铁斥资 60 亿元购置 93 列全新列车，取代现时行走港岛线、观塘线、荃湾线及将军澳线的列车，为乘客提供更舒适的乘车环境。港铁相信上述两项措施有助它们维持高水平的服务。

- (v) 港铁董事局内设有薪酬委员会，负责厘定管理层员工「与表现挂钩的薪酬」安排。该委员会会考虑港铁的业绩(包括营运表现)和员工的工作表现等因素，以厘定管理层员工的薪酬水平。
- (vi) 港铁一向重视铁路服务的安全及可靠性，对每宗引致延误的事故均认真处理，并会作出调查及检讨，寻找可改善的地方，作出改进。整体而言，港铁的服务可靠性比欧美大城市的铁路服务好，但港铁仍然会继续努力，不断求进并改善服务表现，以期减低对乘客造成的不便。

6. 梅少峰委员引述报章的报导及大学的研究，指港铁列车车厢及扶手出现抗药性细菌的样本，询问港铁在车厢清洁方面有什么监管及清洁的时间表为何。此外，他反映东铁线列车的空调不足，在炎热天气下车厢十分翳焗，要求港铁响应及作出跟进。

7. 关永业议员表示，港铁的响应陈腔滥调，亦无必要与其他国家的列车服务作比较。他询问除了政府的罚款机制外，港铁如何对乘客作出补偿？他强调对乘客作出补偿并不等于他们接受港铁出现列车延误，但至少可以缓和他们的不满。他乐见港铁投放资源更新系统、列车设备及加强维修保养等，但认为港铁亦必须推出短期措施，向乘客作出补偿。

8. 谭荣勋议员的意见及提问如下：

- (i) 他认为港铁在列车服务出现较长的延误时，便应当机立断实时豁免所有乘客的车资，让他们免费「出闸」。他亦建议港铁应在相应的行车时段让乘客免费乘车以作补偿。
- (ii) 港铁曾表示随着沙中线落成，东铁线的列车信号将有所提升，列车的班次会更加频密，即使列车的车卡数由 12 卡减至 9 卡，整体载客能力亦会有所提升。他指港铁现时的信号系统质素欠佳，担心如果将来仍无改善但车卡的数目减少，对乘客的影响将会更大。
- (iii) 港铁虽已投入数十亿进行系统更新及设施维修保养的工作，但运作的情况未如理想，令人失望。
- (iv) 由于港铁的事故频仍，他询问是否会启动管理层薪酬与营运表现挂钩的机制，向管理层问责及减少他们的薪酬，以回馈乘客的损失。

9. 巫家雄委员询问港铁有没有制定对公众的服务承诺。如有，他认为港铁在发生事故时可根据服务承诺的标准条款作出处理，亦请港铁向委员会提供相关资料作参考；如无，他建议港铁仿效其他公营机构，制定其服务承诺，

以便公众作出监察及就港铁的运作提出意见。

10. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 他指数月前港铁的观塘线列车服务出现严重延误，对乘客造成极大不便，惟因为列车没有完全停止运作，罚款金额只有约二百万至三百万元，比预期大大减少，认为运输署应改善港铁的罚款机制。
- (ii) 港铁不同路线(包括新开通的南港岛线)的信号系统都曾出现故障，足以证明当年两铁合并会带来信号系统兼容问题。虽然港铁车务控制中心内有不少工程师及相关职员负责监察及控制车务运作，但他质疑港铁职员是否有能力处理如此庞大的铁路系统网络。
- (iii) 由于不少东铁线的延误事故是由乘客跳轨及动物闯入路轨等事件引致，他认为港铁可以透过安装月台幕门减少这些事故发生，尤其是一些月台设计较直的车站，而不应藉词推搪。
- (iv) 港铁的载客量已达到严重饱和，不同换乘车站的月台亦经常出现大量候车的乘客。他认为在提升港铁服务的同时，运输署亦不能忽视公共巴士的重要性，加上将来东铁线的列车车卡减少，东铁沿线特别是大埔居民对公共巴士的需求将会有所增加。就以上情况，他期望运输署往后不要在增加公共巴士资源的建议上多加阻挠。

11. 周炫玮议员认为港铁未有响应委员关注的问题，例如为何港铁经常出现故障、如何避免在繁忙时间发生延误事故及港铁会在延误多久的情况下让乘客免缴车资等。此外，对于港铁表示提升信号系统后可加密班次，以弥补东铁线车卡数目减少的影响，他认为扣除东铁线头等车厢后，其他车厢的数量实际上会有所减少。他认为港铁须确保在沙中线开通后，相关的信号系统能够互相兼容而避免出现故障，亦不应因为比其他国家的铁路服务好而感到自满。

12. 梁文迪先生的响应如下：

- (i) 港铁每天定期清洁列车车厢(包括扶手)，亦会定期在扶手电梯的扶手位置喷洒专用物料，以减少细菌增长。
- (ii) 东铁线的车站处于室外，开门时车厢外的热空气会流入车厢，因此车厢内的温度难免会上升，当列车车门关上及开出后，情况便会有所改善。如乘客发现车厢的空调系统发生故障，可以记下车厢号码并向港铁反映，港铁会尽快作出跟进。
- (iii) 港铁有制订「服务表现安排」，当中订明发生延误事故的相应罚款金额，而有关罚款将会以直接扣除车资 3%的方式回馈乘客。

- (iv) 根据港铁的机制，当发生延误事故时，港铁会按情况在个别受影响车站的闸机启动「事故模式」，让乘客使用八达通卡出闸时不扣除车资，亦会因应个别情况考虑退回在受影响车站的乘客所缴付的车资。
- (v) 由于受港岛区的地理环境所限，沙中线车站不能停泊有 12 卡车厢的东铁线列车，因此在沙中线通车后，东铁线列车车厢会缩减至 9 卡。另一方面，东铁线在更新信号系统后可增加列车服务班次，因此能提供服务的整体列车车卡数目，将会与现时相若。
- (vi) 沙中线的其中一个部份是东西走廊。港铁相信东西走廊通车后能纾缓东铁线最繁忙路段的负荷，预计届时约有两成乘客会改用东西走廊前往钻石山站及换乘观塘线。
- (vii) 安装月台幕门需配合沙中线新的信号及列车系统的运作，有关的工程亦需与更新系统一并进行。港铁目前已完成部份前期工作如加固车站月台等，亦会继续跟进安装月台幕门的工作。
- (viii) 港铁与政府有营运协议，当中提及关于列车服务准绳度的要求。港铁在每个季度都会公开客户服务表现让市民参考。就东铁线而言，列车服务的目标准绳度为 99.5%，而过去一季东铁线列车服务的准绳度为 99.8%，比营运协议所订的目标为高。

13. 罗晓枫议员表示，运输及房屋局曾表示不应就 31 分钟以下的延误事故向港铁施加罚款，避免对港铁的员工构成压力。他认为港铁的压力源自其所提供的服务欠佳而非外来因素，因此局方的说法并不恰当。此外，根据现时的罚款机制，如港铁的服务只是受阻而没有完全中断，则不会累积罚款，所以早前港铁服务延误超过 10 小时，造成的影响甚大，其罚款亦与一般延误无异。他认为这个机制未能反映服务受阻所造成的影响，亦与事件的严重性脱勾。就刚才有委员建议港铁在发生事故后的相应行车时段豁免乘客的车资以作补偿，他表示赞同。

14. 刘勇威议员询问安装月台幕门与更新信号及列车系统的关连性为何。他认为港铁可先行安装月台幕门，并在沙中线通车时更新信号系统。他希望港铁可以解释为何安装月台幕门与更新信号系统需一并进行。

15. 梅少峰委员的意见如下：

- (i) 港铁的载客量高，每天有很多市民乘搭，因此每日清洁车厢一次并不足够，希望港铁加派人手加强清洁。
- (ii) 港铁的事故频频发生，但其推出的 3%车费扣减回馈将于 2017 年 12 月 17 日完结，希望港铁延长优惠。
- (iii) 港铁现时在 35 个车站推出的早晨折扣优惠受市民欢迎。他希望港铁扩大优惠范围，例如增加可使用优惠的车站数目及延后出闸时间至上午 8 时 30 分等。

- (iv) 早前曾约见港铁主席反映富亨邨及颂雅苑没有接驳巴士前往大埔墟港铁站的问题，亦建议港铁为该区居民提供 2 元乘车优惠，惟最终不了了之，希望港铁重新讨论并尽快作出跟进。

16. 李耀斌议员表示，北京、深圳等地有港铁营运的线路，而港铁近日亦透过电视广告平台宣传他们在瑞典营运的铁路服务达标率有所提升。他质疑港铁过份拓展香港以外的业务，将人才大量输出其他国家，以致港铁在香港的服务受到影响。他认为港铁应检讨有关情况并提高警惕。

17. 梁文迪先生的响应如下：

- (i) 当日观塘线发生延误事故，初段信号故障时列车的班次较疏。至当日下午约二时半，列车服务维持约五分钟一班，与一般在周末的非繁忙时段班次相若。
- (ii) 根据服务表现安排，列车的延误是以班次由起点至终点的全程行车时间，比较正常班次所需的行车时间而计算出来。在该次事故当中，最长的列车延误时间为 83 分钟，因此港铁按机制拨出 200 万元，并于 2018 年透过扣减票价回馈乘客。
- (iii) 月台幕门与信号系统及列车运作环环相扣，因此难以率先安装月台幕门工程，希望委员理解。
- (iv) 港铁会安排职员在总站为列车进行简单的车厢清洁(例如执拾垃圾等)，但由于受时间所限，他们未能全面清洁车厢，因此港铁会在收车后才彻底清洁车厢。
- (v) 他备悉有关扩大晨早优惠计划及要求港铁提供接驳巴士连接富亨 / 颂雅苑至大埔墟港铁站的意见，并会向公司反映。
- (vi) 负责处理国际事务的职员占港铁所有职员数量的比例甚少。作为一间在香港「土生土长」的公司，港铁十分注重香港的乘客及业务。

III. 要求加快在林村乡公所路增设巴士站 **(大埔区议会文件 TT 49/2017 号)**

18. 主席表示，秘书处早前收到陈灶良议员的信件，要求加快在林村乡公所路增设巴士站，详情见大埔区议会文件 TT 49/2017 号。

19. 陈灶良议员介绍文件。

20. 李述恒先生响应，九龙巴士有限公司(“九巴”)在 2017 至 18 年度的巴士路线发展计划建议 373 号线绕经林村，相关区议会亦支持有关建议。因应资源及当区的设施，九巴希望可以尽早落实有关建议。

21. 陈灶良议员认为运输署及地政处需研究如何落实在林村乡公所路设巴士站。

22. 任启邦议员表示，兴建巴士站应由运输署负责，而且兴建永久巴士站代表林村谷可作为公共巴士的发车站，对该区的居民甚为重要。此外，他认为九巴理应是基于林村乡公所路有巴士站才会建议 373 号线绕经林村，他询问九巴当时基于什么硬件配套设施才作出这样的路线建议。

23. 黄碧娇议员认为有需要在林村乡公所路增设巴士站。如果 373 号线在明年开始绕经林村，运输署及九巴应尽早展开增设巴士站的筹备工作。她表示，林村许愿广场的知名度不逊于沙田车公庙，亦经常用作举办形形色色的大型活动。由于众多活动参加者需使用林锦公路的巴士站候车，因此会对林村居民造成一定影响。长远而言，在林村许愿广场设巴士站有助疏导人流，她希望将这个议题加入续议事项，让运输署在每次会议报告最新进展。

24. 李述恒先生响应，林村居民目前主要使用 64K 及 65K 号线前往大埔墟港火车站，继而换乘其他交通工具前往外区。另一方面，在农历新年期间，九巴已利用位于林村许愿广场的巴士站作为 63R 号线的车站，为市民提供临时巴士接载服务。九巴认为安排外区巴士路线绕经林村并在林村许愿广场设站，在运作上是可行的。因此九巴向运输署建议 373 号线绕经林村，以便为当区居民提供直接往外区的巴士服务。

25. 黄建男先生表示，运输署会积极配合有关建议，希望能尽早为居民提供更多巴士服务。他指现时建议设站的位置并非由运输署管理，因此认为需要尽早厘清将来维修及管理的权责。

26. 徐翼福先生提醒九巴应安排合适的巴士型号行走林村许愿广场的路段，而拟设巴士站的位置目前已上锁并由地政处管理，有需要厘清将来管理方面的问题。此外，他希望了解 373 号线绕经林村的班次详情。

27. 主席表示，根据部门的响应，现时仍需处理土地的问题才可落实在林村乡公所路增设巴士站。他询问九巴落实 373 号线绕经林村的具体时间为何。

28. 陈灶良议员补充，九巴预计在 2018 年第三季落实有关建议，但他希望可以加快落实。他同意将这个议题加入续议事项，并要求地政处派员出席下次会议。

29. 主席同意陈灶良议员的提议。

IV. 要求解决太和宝雅路(南行)上落客位严重堵塞问题
(大埔区议会文件 TT 50/2017 号)

30. 主席表示，秘书处早前收到陈灶良议员的信件，要求解决太和宝雅路(南行)上落客位严重堵塞问题，详情见大埔区议会文件 TT 50/2017 号。

31. 陈灶良议员介绍文件。

32. 主席表示，他早前曾与运输署的代表到现场视察，当时建议扩阔该处的停车湾以增加上落客位区域的范围。

33. 黄建男先生表示，宝雅路上落客位分为前后两个部份，前者(近麦当劳)为的士专用区，长约 30 米，后者为一般上落客区，长约 40 米。运输署早前研究扩阔一般上落客区的范围，经检视后，由于楼顶位置有行人设施使空间不足，因此认为扩阔停车湾有一定难度。

34. 主席表示，当时建议扩阔的位置楼顶并没有构筑物。

35. 陈灶良议员建议将宝雅路南行线小巴或私家车落客区停车弯伸延至的士站位置。

36. 周炫玮议员表示，一般上落客区前方有大约 1.5 米的空间可以延伸，以纾缓停车位空间不足的问题。运输署曾建议在宝雅路近篮球场的位置增设落客区，但由于该位置不足以停泊一部旅游巴士，而且处于室外，乘客需要步行一段路才到太和港铁路站，因此在该处设落客区的作用不大。他建议短期内先利用该 1.5 米空间扩阔现有停车湾以解决燃眉之急，及后继续研究其他较长远的改善方案。

37. 主席建议再次联同运输署到现场视察，及后由运输署提供改善方案及图则。他请秘书处协助安排视察活动。

38. 陈灶良议员支持到现场视察。他补充，由于该处有大型旅游巴士落客，阻碍其他车辆，而且有不少驾驶人士将私家车停泊在落客区，数小时后才驶走车辆，因此造成挤塞。

(会后补注：有关的视察活动暂定于 2017 年 11 月 3 日进行。)

V. 要求作出 64K 及 65K 号线的班次调配

(大埔区议会文件 TT 51/2017 号)

39. 主席表示，秘书处早前收到陈灶良议员的信件，要求作出 64K 及 65K 号线的班次调配，详情见大埔区议会文件 TT 51/2017 号。

40. 陈灶良议员介绍文件。

41. 李述恒先生响应，九巴正与运输署商讨 64K 及 65K 号线的改善方案。当有进一步数据时，九巴会向当区区议员提供改善方案详情。

VI. 要求全面检讨大埔区机场巴士服务及由太和巴士总站开出 A47X

(大埔区议会文件 TT 52/2017 号)

42. 主席欢迎龙运巴士有限公司(“龙运”)襄理(车务)潘振刚先生及一级策划及支持主任罗耀华先生就是项议程出席会议。他续表示，秘书处早前收到关永业议员、任启邦议员、周炫玮议员、区镇桦议员、任万全议员及刘勇威议员的信件，要求全面检讨大埔区机场巴士服务及由太和巴士总站开出 A47X 号线机场巴士，龙运已作出回复，详情见大埔区议会文件 TT 52/2017 号。

43. 周炫玮议员介绍文件。

44. 潘振刚先生的响应如下：

- (i) 自本年初路线重组后，大埔区的乘客对 A47X 及 E41 号线的需求有所转变。除了新增的乘客需求外，亦有部份 E41 号线的乘客换乘 A47X 号线。
- (ii) A47X 号线早上头两班往机场方向的班次载客量相对较多，平均有约四至五成载客率。不论是新增客源或由 E41 号线换乘 A47X 号线的乘客均继续增长。
- (iii) 龙运希望听取不同地区(包括太和)对大埔机场巴士服务的意见。

45. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 自 A47X 号线的总站改到富亨后，载客量有明显增长。目前 A47X 号线的最高的载客率有五成多，其他班次的载客率则相对较低。
- (ii) 曾在暑假期间观察 A47X 号线的情况，留意到有不少旅客及在机场上班的居民都会乘搭 A47X 号线往机场。
- (iii) 他同意不应影响现时 A47X 号线乘客(即富亨、新兴花园、大埔墟铁路站及广福邨车站的乘客)的候车时间(目前为每 30 分钟一班)。

- (iv) 根据估算，将 A47X 号线的服务延伸至太和会增加行车时间约十分钟。由于方案只会增加太和至富亨的路段，现有 A47X 号线车站的乘客并不会受延长路线影响。
- (v) 虽然延长路线或会增加 A47X 号线的整体行车时间，但由于路线的覆盖面提升，乘客量亦会相应提升。鉴于乘客需求增加，他认为龙运可考虑在延长路线的同时增加巴士资源，以维持目前的班次服务及乘客的候车时间。
- (vi) 留意到早上 8 时前绕经大埔中心的班次客源稳定，不少上班人士会乘搭 A47X 号线往机场。他建议龙运考虑将早上 8 时以后的班次改由太和开出，以服务太和、大埔旧墟、林村、大窝西支路的居民。
- (vii) 每个选区均有机场巴士服务是理想的方案，但实际上并不可行，因此需要挑选一些较为合适的位置作换乘站，而太和正是合适的地方。
- (viii) 除了便利太和一带居民，延长 A47X 号线至太和亦可增加载客量，因此龙运应该积极考虑有关建议。

46. 潘振刚先生的响应如下：

- (i) 延长路线涉及额外行车时间，在没有增加资源的情况下并不能维持目前的班次服务。
- (ii) 由于 A47X 号线早上的班次为“出厂车”，加上由机场开出的班次相对稍迟，因此只有早上 8 时前往机场方向的班次可以绕经大埔中心。
- (iii) 在巴士资源不变的情况下，龙运需要研究能否透过重新配置巴士资源，将巴士总站改到太和之余能维持现时的班次服务。龙运暂时未能确定委员的建议是否可行。

47. 周炫玮议员表示，相比屯门现时有 E33、E33P、A33P、A33X 及 A33 号线共五条机场巴士路线，大埔区只有 E41 及 A47X 号线两条机场巴士路线。考虑到 A47X 号线现时的载客率低，他希望争取将其服务延伸至太和，以服务该区的居民。他重申，A47X 号线的初始方案是行走整个大埔区的方案，惟经路线重组后，目前只有太和仍然没有机场巴士服务，希望运输署及巴士公司关注情况。除 A47X 号线外，他亦曾建议调整 E41 号线以服务太和，惟得不到巴士公司的响应。他强调自己提出更改 A47X 号线总站至太和的原意，并非为争夺其他地区乘客的资源，只是希望向巴士公司争取大埔区应有的机场巴士服务。他建议将这个议题交由跟进公共巴士及小巴服务工作小组（“工作小组”）继续讨论，以便跟进及改善大埔区机场巴士服务。

48. 任万全议员询问 NA47 号线会否变成长期的路线？如否，龙运有没有计划为大埔区提供通宵机场巴士服务？

49. 黄碧娇议员希望委员理解投入服务只有一年的巴士路线只属初阶路线，很多成熟的巴士路线如 307 及 271 号线都是经过议会不断的争取才有所改善。她表示，现时 E41 号线的总站在大埔河北区(太和及太湖花园的地区)，而 A47X 号线在路线重组后，载客量亦有所上升。她认为委员应整体考虑 E41 及 A47X 号线的服务，亦需继续探讨如何优化该两条机场巴士路线，例如增加巴士资源以延伸 E41 号线的总站至太和等。此外，她建议乘客可以多利用接驳交通工具换乘机场巴士，而巴士公司亦应加强宣传 A47X 号线的服务。她同意由工作小组继续跟进及检讨大埔区往来机场的巴士服务。

50. 潘振刚先生响应，除了应付旅游高峰期的需求，机场的运作亦日趋频繁，区内对通宵巴士服务的需求殷切，因此龙运对开办通宵机场巴士服务持开放态度，亦乐见更多乘客需求，以支持他们续办有关服务。

51. 主席同意将这个议题交由跟进公共巴士及小巴服务工作小组跟进。

VII. 续议交通及运输委员会 2017 年 7 月 14 日第四次会议事项 **(大埔区议会文件 TT 54/2017 号)**

(一) 建议在广福桥附近加设行车桥的事宜

52. 主席欢迎郑俊平议员列席会议，并欢迎路政署署理高级工程师李浩天先生及工程师李大琨先生就是项议程出席会议。

53. 李大琨先生介绍文件，并以简布形式详细讲解上述工程的背景、最新进展、初步工程构思、设计标准、进行计划的好处与坏处等数据。

54. 郑俊平议员的意见如下：

- (i) 大埔的交通挤塞问题严重，宝乡邨落成后情况更为恶劣。如果宝乡桥发生事故(例如发生交通事故或爆水渠)，大埔区的交通将会瘫痪，因此大埔区议会在过去数届一直争取兴建广福行车桥。
- (ii) 大埔区议会过去曾邀请中文大学进行研究，结果证实有加建广福行车桥的需要。
- (iii) 他明白路政署考虑到进行工程会影响附近居民及商户等，但他认为不兴建广福行车桥将会影响更多人。
- (iv) 他认为行车桥的高度并不需要如署方的设计般高，路政署可考虑以挖掘河床的方式令水平面下降，使桥面的高度与附近路面水平成一直线。
- (v) 就路政署表示提升桥面高度会影响林村公立黄福銓纪念学校的出入，他表示该学的校监(李国英议员)亦支持兴建广福行车桥，因

此署方应尽快展开工程。

- (vi) 富善街以往并没有停车场，车辆会在仁兴街上落货，因此关闭北盛街及广福道咪表停车场的影响不大。
- (vii) 仁兴街以往亦没有垃圾站，而该垃圾站需处理的垃圾不多，工程对其影响甚微。
- (viii) 重申希望路政署尽快展开工程。

55. 李国英议员的意见如下：

- (i) 大埔区议会最初因为广福道的车流众多，交通负荷过重，希望分流车辆，因此建议兴建广福行车桥。根据目前情况，如广福道与宝乡桥交界发生事故，整个大埔的交通便会瘫痪，因此兴建广福行车桥的主要原因，是在这个情况下提供替代通道来往林村河两岸。有见及此，兴建广福行车桥是有迫切性的。
- (ii) 对于路政署表示兴建行车桥的好处只有一个而坏处却有七个，他表示失望。他认为如果路政署怀着不想进行工程的心态，大可列出数十个坏处，塑造兴建行车桥是大白象工程的形象。相反地，如路政署有迎难而上的心态，相信工程不会有任何坏处。
- (iii) 询问行车桥的拟建高度比现有广福桥高出多少？他指在行车桥前方沿林村河尚有三条桥(宝乡桥、南运路行车桥及完善路行车桥)，其桥面的高度都比现时行车桥的设计高度为低，因此较大的船只根本不能通过其他桥，即使提升广福行车桥亦没有作用。
- (iv) 认为广福行车桥的高度与目前广福桥的高度一致便足够。如不用提升行车桥的高度，根本不会出现刚才署方所提出的七个坏处。
- (v) 任何工程都有移除树木的需要，若然工程涉及重大公众利益，移除树木是有必要的。
- (vi) 北盛街连接广福桥的斜道甚微，连行人亦未必能感受到，车辆更不会受到影响。如广福行车桥与广福桥的高度相若，不会对林村河两岸构成重大影响。
- (vii) 重申兴建广福行车桥关乎人命安全及市民的性命财产，当宝乡桥发生事故，靖远街、北盛街、仁兴街至锦山路一带都会完全瘫痪，即便对岸发生人命伤亡事故，紧急车辆亦没法通行。
- (viii) 相信路政署如有决心兴建行车桥，必定可以排除万难，解决工程上的技术困难。

56. 邓铭泰议员表示，路政署的设计是基于林村河的设施及河道结构不能改变，因此按标准提升桥面高度及两边的斜度，对河两岸造成严重影响。但从另一方面，他认为路政署可用太和桥及广福桥的高度设计标准作为广福行车桥的标准，继而考虑可如何改变河道的设施(例如挖掘河床等)，使整个工程符合标准。他认为兴建广福行车桥对活化大埔墟交通有重要作用，而林村河的用途如今亦已有所改变，建议路政署循着改变河道的方向，研究可如何建

造一条水平面与广福桥相若的行车桥。

57. 主席表示，他亦希望路政署能兴建广福行车桥。就挖掘河床的建议，他补充这对林村河的水平面高度不会造成影响。此外，他希望路政署提供宝乡桥、南运路行车桥及完善路行车桥的桥面高度数据，从而比较广福行车桥与河面的净高要求是否合理。

58. 李浩天先生的响应如下：

- (i) 广福行车桥的建议桥面水平为基准面高约 7 米，与邻近广福桥(约 7.3 米)、宝乡桥(约 6.9 米)与南运行车桥(约 7.7 米)的桥面高度相若或略低。
- (ii) 行车桥的负重较高，但现时建议的桥面高度比广福桥为低。路政署在设计时已尽量将行车桥的高度降低。
- (iii) 由于该位置与大海的距离较近，林村河的水面或受下游海水水位影响，挖掘河床是否可以降低该处的水平面高度需要深入研究。

59. 胡健民副主席表示，区议员多年来争取兴建广福行车桥是有其实际需要，他们亦依赖相关部门运用专业知识，解决兴建行车桥的技术困难。他指大埔墟属旧区，有一定的发展限制，但他相信即使技术有多困难亦总有解决办法，因此希望路政署积极研究方案。此外，就署方表示兴建行车桥的预计工程时间需要六年，他认为问题不大，关键的是最终能建成广福行车桥。

60. 任启邦议员询问路政署为何不以桥面较低的太和桥，而以桥面较高的广福桥作为广福行车桥的设计高度标准？

61. 李大琨先生响应，路政署曾就广福行车桥垂直净空的要求征询渠务署的意见。渠务署基于广福桥及宝乡桥的设计要求，初步定出对广福行车桥垂直净空的要求。他观察到太和桥的高度与两岸的路面水平相若，但不清楚为何当初会有这样的设计。然而，他估计由于政府的设计标准随时间有所改变，因此太和桥与广福桥的设计要求亦有所不同。路政署根据渠务署最新的要求及政府的设计标准，进行广福行车桥的初步可行性设计及厘定其桥面高度。他重申，路政署在设计时已尽量压低桥面的高度，但建造行车桥仍有其坏处及影响，故署方在会议中详细讲解，供各委员参考。他续指，在设计上署方可将斜路的部份延长，以减低道路的斜度，但此举亦会增加对附近居民的影响，需要作出平衡。

62. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 不排除渠务署要求行车桥的垂直净空与广福桥相若，是为了方便他们进行清理河床的工作。

- (ii) 他询问太和桥在一般暴雨的情况下有没有水浸的情况发生？如果没有，代表其桥面高度足以应付一般天气情况，因此认为其高度可以接受。
- (iii) 如清理河床的船只能通过太和桥，为何同样高度标准不适用于广福行车桥？
- (iv) 建议在下次会议邀请渠务处代表解释广福行车桥的垂直净空要求如何计算、为何太和桥与广福桥的标准不一、太和桥有没有水浸情况发生、清理河床的船只是否可以通过太和桥等问题。
- (v) 如行车桥的高度不需要提升 2 至 3 米，刚才路政署所提及的坏处便迎刃而解。
- (vi) 工程对树木有一定影响，但认为可透过移植或补种方案解决问题。

63. 陈灶良议员询问路政署为何不考虑在瑞安街兴建行车桥。此外，他补充现时已没有渔船会取道林村河且经过这几条行车桥，只有少量舢舨会经此返回太和。

64. 陈笑权议员指兴建行车桥的建议已提出多年。他表示，当年兴建宝乡邨时，已向房屋署要求一并兴建广福行车桥，以解决交通问题。现时宝乡邨已入伙，人口及车辆有所增加，但交通配套仍维持不变，每逢周末大埔的交通更见繁忙。他表示大埔各界都热切期待这条行车桥能尽快落成，相信以现今的建桥技术可以克服个中技术困难，希望路政署积极研究解决方案。然而，建造行车桥虽有助纾缓区内交通挤塞情况，但大埔整体的交通仍然挤塞。他建议兴建更多行车天桥及在其他层面检讨该如何改善大埔交通网络。

65. 邓铭泰议员认为路政署在兴建行车桥方面遇到困难时应该积极克服，而非将问题带出来并寻求委员的意见。他认为路政署提出多个坏处已变相推翻这个工程，因此令多名委员感到失望。他询问如路政署认为这个初步设计不可行时，能否提出其他可行的替代方案。

66. 区镇桦议员认为在太和桥旁边兴建一条高度相若的行车桥便可解决问题，他询问为何路政署不尝试考虑这个建议，反而在广福桥附近兴建一条复杂性较高的行车桥。

67. 郑俊平议员表示，早前暴风雨来临时林村河的水位不及河道的一半，日常的水位则更低，因此水位不会超越行车桥面，建议路政署可派员每天到现场量度水位高度。其次，他认为如要清理河床，可用吊臂工程车在两岸进行，并不需要船只驶入河道。此外，他强调不能接受署方需要六年时间才能建成这条行车桥，希望路政署尽快设计及展开工程。

68. 李浩天先生的响应如下：

- (i) 太和桥的桥面水平为基准面高约 5.2 米，比其他桥低。
- (ii) 广福行车桥的桥面高度要求是基于渠务署所订立的水位及净空要求，路政署会与渠务署商讨能否放宽行车桥的桥面净空限制，并以太和桥的高度作参考指标。
- (iii) 强调太和桥的设计标准为多年前的标准，而且太和桥处于林村河的上游位置，因此其高度要求可能较低。路政署会继续作出跟进。
- (iv) 委员会已表达清晰的信息，认为广福行车桥有助改善大埔区交通问题，并希望路政署积极研究可行设计方案。
- (v) 在参考附近三条行车桥的桥面高度及林村河的排洪需要，路政署不预期能大幅修改目前广福行车桥的设计桥面水平，在进行工程亦无可避免需要提升两岸的连接道路，但署方会研究可行方法减少工程的影响。

69. 主席表示，路政署基于渠务署订下的垂直净空要求设计方案，而委员亦建议路政署以太和桥的高度标准作为行车桥高度标准的依据，以期尽量降低桥面高度，令南北两岸道路及行车桥的水平更为接近，减少工程的影响。他请路政署向渠务署反映委员的意见，并商讨降低桥面高度限制的可行性。委员会亦会邀请渠务署的代表出席下次会议，向委员解释未能放宽桥面高度的原因。

70. 周炫玮议员表示，如在广福桥附近进行工程，宝雅路将改为单线双程行车，而该处的交通繁忙，担心会造成严重挤塞，因此询问能否将行车桥的位置移近太和桥。

71. 谭荣勋议员强调兴建行车桥接驳林村河南北两岸的需要性不容置疑，他亦支持主席的建议，邀请相关部门出席下次会议解释行车桥高度要求的理据为何。他认为委员今日提出了多项意见，希望路政署在会后与渠务署研究优化方案，减少兴建行车桥的所需时间，亦不希望这个便民的项目变得复杂化。

72. 李大琨先生补充，由于河道工程只可在旱季进行，署方亦需在雨季来临前修复河道，因此工程所需的时间会较长。若最终方案可减少在河道上的工程，整体的工程时间才能缩短。

(二) 要求于区内增加车辆泊位

73. 黄建男先生表示，运输署致力从三方面增加车辆泊位，包括物色路旁泊位、于空置政府土地设临时停车场及在新发展项目增加车位。因应大埔区部份地方(如大埔工业邨)的路旁私家车泊位在晚间的使用率偏低，运输署正构

思于晚间时分将该些路旁私家车泊位转为货车泊位。署方稍后会就这种双用泊位的措施进行咨询。

74. 陈笑权议员认为双用泊位只能短暂纾缓货车泊位不足问题。此外，他指邻近地方如新加坡及内地都已在政府停车场采用机械式泊车架，既不需使用大幅土地建停车场，亦可充分利用地下空间停泊更多车辆，因此建议运输署以试点形式在区内寻觅政府土地建造机械式泊车架。他知悉部分营办商有建造机械式泊车架的技术，建议政府可尝试与它们合作。他续表示，区内泊位不足，加上公私营发展项目所提供的车位数目比例低，相信建造这些机械式泊车架能有助解决泊位不足问题。

75. 胡健民副主席欢迎运输署推出短中长期措施应对泊位不足的问题。他认为运输署应与其他政府部门加强联系，积极从不同渠道增加区内泊位。他举例指，在大埔第9区的公营房屋发展项目仍然沿用26:1的比例(即每26个3人或以上单位提供1个车位)提供泊位，认为运输署可与房屋署联系，研究如何在项目中增加泊位，以纾缓区内泊位不足问题。

76. 任启邦议员认为双用泊位的措施未能有效纾缓泊位不足问题。第一，以大埔墟为例，晚间私家车的数量不会减少，亦会占用路旁泊位，无法为货车腾出泊位。第二，即使大埔工业邨有双用泊位，但司机在停泊后，需要乘坐交通工具返回大埔，亦非便利他们的措施。他认为问题的根本是区内货车及私家车泊位不足。他指其他国家早已采用机械式泊车架，台湾亦已在公园或学校的地下空间建造大大小小的停车场，不理解为何香港仍未做到。他指大埔有不少公园，运输署可利用地下空间建造停车场。另外，山塘路近吐露港公路桥底位置的垂直空间很大，亦有条件可建造一个两至三层高的停车场。他希望运输署不要固步自封，与其推出双用泊位等不能真正解决问题的措施，倒不如参考其他国家的做法，研究如何运用这些泊车设施以增加泊位。

77. 任万全议员表示，委员会已多次讨论于区内建造机械式泊车架或其他泊车设施，但运输署每次只表示会进行研究，没有取得任何进展。他询问能否在增加泊位的问题上由区议会主导，向政府主动提出将大埔作为第一个机械式泊车架的试点。

78. 黄建男先生的响应如下：

- (i) 运输署积极增加车辆泊位。在建造多层停车场方面，运输署一般会配合发展项目一并进行，并要求发展商在发展项目中加设多层或地库停车场。
- (ii) 机械式泊车架在运作上需要配合人手操作。他早前曾在其他地区批准建造机械式泊车架，亦乐见私人发展商继续在发展项目中引入这类新科技。

79. 主席希望运输署认真考虑各委员的建议，并在下次会议继续讨论。

(三) 要求在广福回旋处旁加行车线 / 的士站连上盖

80. 黄建男先生表示，运输署建议在广福公园停车场入口附近加设的士站，预计该处可容纳两部的士。由于涉及康乐及文化事务署(“康文署”)的用地，运输署目前仍需就建议方案与康文署商讨。

81. 主席建议运输署先与康文署商讨方案，并在下次会议报告最新进展，及提供有关图则让委员参考。

(四) 关注大埔区违例泊车问题

82. 徐翼福先生表示，警方根据道路安全及透过实施重点交通执法项目，打击大埔区的违泊问题。在 2017 年 6 月至 7 月期间，警方在大埔区分别发出 11 532 张及 11 854 张定额罚款告票，打击车辆阻塞、于双黄线泊车、在行人路停泊等违规行为。大埔警区会继续与区议员保持联络，并按照先后缓急及主要干道或投诉地点的严重性，采取票控行动。

83. 黄建男先生介绍宝乡街交通改善方案(附件一)。

84. 李国英议员的意见及提问如下：

- (i) 宝乡街中间分隔栏两旁常有违泊车辆，询问运输署为何只在宝乡街近小区中心的路段划设双黄线。他认为这是变相鼓励车辆在停车场出口的路段泊车。
- (ii) 宝乡街往宝乡里的路面是否由双线行车渐渐收窄为单线行车？他希望可以保持双线行车，方便车辆左转往街市或右转往停车场方向。
- (iii) 双黄线在宝乡街近停车场入口前方中止，是否因为要占位符供等候进入停车场的车辆使用？他表示早上有很多车辆在宝乡邨停车场外等候，车龙一直延至街尾。假如已预留的位置(没有双黄线的路段)只足够三辆车停泊，是否表示第四辆车不可在该处等候？

85. 邓铭泰议员的意见及提问如下：

- (i) 支持将部份花槽位置(附件一黄色部份)改为行车道。他表示早上有多部车辆在宝乡邨停车场外等候，询问在新设计方案下，该些车辆是否仍然可以靠着回旋处的左边排队？

- (ii) 当车辆靠着回旋处左边排队，回旋处是否仍有足够弧度及空间让其他车辆(包括货车)转弯及驶出？
- (iii) 建议在回旋处的路面划设分隔行车线，告知等候进入停车场的车辆该在什么位置排队，以免阻碍旁边行车线的畅通。

86. 区镇桦议员的意见及提问如下：

- (i) 由于大埔综合大楼停车场的时租比宝乡邨停车场贵，因此驾驶人士偏向使用宝乡邨停车场，以致经常出现前者「有车位没人泊」，及后者「没车位有人等」的情况。他询问委员会可从什么渠道向大埔综合大楼管理委员会反映情况，请他们考虑在下次进行停车场招标工作时调整停车场的时租费用，以改善两个停车场的失衡情况。
- (ii) 认为在宝乡街近停车场出入口的两旁都应该划设双黄线，以防止车辆停泊在灯位前，阻碍后方车辆。
- (iii) 询问警方如车辆在划有双黄线的路段等候进入停车场是否违反交通法例？如否，他认为宝乡街的双黄线可延长至停车场出入口。
- (iv) 除早上时段，中午时份宝乡邨停车场门外亦有多部车辆等候，车龙至将来回旋处的位置，即使私家车亦可能没有足够空间转弯。
- (v) 建议缩短宝乡街近宝乡里的中间分隔栏，为大型车辆提供更多掉头的空间。
- (vi) 当车辆靠着回旋处左边排队，而又不能驶入回旋处中间的影线部份，其他车辆应如何通过？

87. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 同意缩小大埔综合大楼与宝乡邨停车场的时租差距会有助平衡两个停车场的需求。
- (ii) 在宝乡街两旁划设双黄线的确可减少车辆停泊，但近小区中心一则有士站，日常亦有不少私家车在该处停车落客，如没有停车区域将会带来不便。
- (iii) 停车场出入口近交通灯前位置应划双黄线，防止车辆停在灯位，阻碍后方车辆，惟在停车场等候区的双黄线则应该缩短，以免车辆在附近不停兜圈引致阻塞。
- (iv) 建议委员会安排现场视察，由运输署联同当区区议员及其他委员到场视察，研究如何优化建议。

88. 黄碧娇议员表示，宝乡街的路旁泊满车辆，车辆难以在回旋处位置掉头，如果在宝乡街近大埔小区中心的落客位划设双黄线，车辆便无法在该处上落乘客，亦会被困在宝乡街。此外，在停车场外等候的车辆，即使在双黄线范围亦不会违例，因此警方到场后他们亦不愿意离去。在这个情况下，在宝乡

街划设双黄线，亦无法减少等候的车辆。她建议在宝乡街加设路牌指示，明确地告知驾驶人士难以在宝乡街掉头，让他们可以选择在附近街道上落乘客。她亦建议不要在大埔小区中心外位置划双黄线，以免车辆失去上落客点。

89. 主席同意由秘书处安排视察宝乡街，并邀请运输署、警方及有兴趣的委员一同出席。

(会后补注：上述视察已于 2017 年 10 月 23 日进行。)

90. 徐翼福先生响应，根据《道路交通条例》，除了合法落客或卸货外，车辆不可在任何路段(包括双黄线的路段及限制区)停车等候。即使停车场已爆满，车辆理应不可在停车场外的双黄线范围等候，警方亦有权票控违例车主。一般而言，警方会弹性处理有关情况例如驱赶车辆，亦希望尽量避免车主因排队问题造成争吵，引致更严重的交通阻塞。

91. 秘书响应，大埔区议会秘书处是大埔综合大楼其中一个使用部门。秘书处会将有关停车场收费的意见转达大埔综合大楼管理委员会，以供他们备悉。

(会后补注：秘书处已于 2017 年 10 月 25 日向大埔综合大楼管理委员会转达委员会的意见。)

92. 罗晓枫议员认为如果警方不执法，在宝乡街加设双黄线与否没有太大分别。此外，他指近日马窝路一带大型车辆违泊的情况有所缓和，但他重申，马窝路一带的违泊问题主要有三点：第一，有非大型车辆停泊在大型车辆泊位；第二，大型车辆停泊在非指定大型车辆泊位范围；及第三，大型车辆在指定时间以外停泊在大型车辆泊位，希望警方能继续加强打击。他续表示，在上次会议曾要求警方在晚上 6 时至 8 时加派人手在大埔墟港铁站外疏导交通，他希望了解警方在过去两个月的跟进工作及执法情况为何。

93. 刘勇威议员表示，翠乐街、翠怡街及美新里一带相继有食肆开业，因此午膳及晚膳时间有不少违泊车辆，虽然警方有到场执法，但违泊的情况仍然严重，希望警方备悉及加强执法。另外，由于交通阻塞，翠乐街经常出现车辆逆线行车的情况，希望警方跟进。

94. 徐翼福先生的响应如下：

- (i) 马窝路有一个室外停车场及数个咪表泊位，警方在日间及晚间巡视现场，发现有少数车辆停泊在回旋处(近忠和精舍)的位置，沿新峰花园及御峰苑的路段则较少。
- (ii) 达运路在晚上 9 时至早上 7 时设有大型车辆泊位。警方留意到部份车辆在上述时间以外停泊在达运路，亦有车辆在深夜时份停泊

在达运路行人过路处。警方于 2017 年 1 月至 7 月期间在达运路票控 654 辆违泊车辆。

- (iii) 他早前与运输署代表到大埔墟铁路站外视察交通情况。由于该处有不少屋邨巴士或旅游巴士落乘客，但路旁停车处的长度不足，因此出现挤塞情况。当时运输署建议利用近富雅花园的花槽位置延伸路旁停车处的长度以改善问题。
- (iv) 警方有派员在指定时间到大埔墟港铁站外巡视，如确认交通状况正常便会到下一个地点巡视。他亦已安排前线人员在天气恶劣或较多人使用铁路站的时候到场视察交通环境。
- (v) 警方早前曾与刘议员到场视察翠怡街、美新里及旧墟直街等一带的交通情况，亦有安排警员在用膳时间到场巡视。警方会集中派员在繁忙时间到场执法。

95. 梅少峰委员表示，安邦路及安泰路多年来一直存在交通问题，在假日及放工时段挤塞情况非常严重。他指安泰路(大埔中心往大埔超级城位置)经常有旅游巴士落客，阻碍后方的车辆，希望警方在黄昏时段加强执法。此外，在安邦路转出安泰路(近大埔中心多层停车场)的位置经常有车辆停泊，希望警方加强巡逻及执法。

96. 罗晓枫议员认为，既然警方知悉于晚间 6 时至 7 时有不少旅游巴会在大埔墟铁路站外上落乘客，他要求警方在该段时间到场协助疏导交通亦属合理。他希望警方跟进他的意见，于指定时间派员疏导该处的交通。此外，近来居民向他反映警署的电话没人接听，希望警方留意。

97. 徐翼福先生备悉上述的意见并会适当地派员跟进。

(五) 改善吐露港公路设施

(大埔区议会文件 TT 55/2017 号)

98. 主席欢迎土木工程拓展署(“土拓署”)工程师冯敏琪女士及艾奕康顾问有限公司执行董事郑炳章先生就是项议程出席会议。

99. 冯敏琪女士及郑炳章先生介绍工程的背景及临时交通管理的初步建议方案。

100. 胡健民副主席对工程表示欢迎。他表示，大埔公路(沙田段)是北区及大埔来往市区的主要干道，扩阔该路段有助减少因阻塞而引致吐露港公路挤塞的情况。他询问施工期间是否必须将路段的速度限制减至每小时 50 公里，及大埔公路近马会宿舍至禾輦邨一段路是否在工程完成后依然只有两条行车线？

101. 刘勇威议员对工程表示欢迎。他询问工程的预计开始及完成时间为何，及由沙田崇真小学通往沙田政府合署的行人路是否会因工程被移除。

102. 梅少峰委员询问土拓署会否在施工期间与运输署、港铁及巴士公司等作出协调，以减低工程对交通挤塞的影响。

103. 黄碧娇议员认为工程将带来好的改变。她询问将来大埔往大围的路线应该如何行走及署方会否在大埔公路设立清晰指示牌提醒驾驶人士该如何前往大围。

104. 区镇桦议员表示，工程包括在沙田乡事会路新建一条下坡支路往城门隧道及青沙公路，他询问该支路如何连接原本的三线行车道。

105. 冯敏琪女士的回应如下：

- (i) 由于目前有关工程正在详细设计的阶段，因此暂未有工程开始及预计完成日期。
- (ii) 待正式施工时，承建商会向运输署及警方提交详细的临时交通改道方案，以供审批。如有需要，承建商亦会就临时交通改道方案听取巴士公司的意见。土拓署亦会致力减低临时改道措施对交通的影响。

106. 郑炳章先生的响应如下：

- (i) 施工期间会实施临时交通改道措施。为保障施工期间的道路安全，建议将行车速度限制在每小时 50 公里。
- (ii) 由于繁忙时间的交通相对挤塞，相信将道路行车速度限制于施工期间降低至每小时 50 公里，在繁忙时段没有太大影响。
- (iii) 大埔公路近马会宿舍至赛马会体艺中学的一段路受到沙田路的桥墩结构所限而无法扩阔，因此大埔公路与沙田路交界路段将会维持双线行车。由于部份于大埔公路南行的车辆会于赛马会体艺中学前分流到沙田路，根据交通评估，双线行车道可以应付将来的车流。
- (iv) 施工期间会尽量维持沙田乡事会路一带所有行人路及单车径的运作，亦不会无故移除行人路及单车径。
- (v) 市民目前可取道大涌桥路或沿大埔公路南行往青沙公路出口到大围港铁站。
- (vi) 大埔公路近连城广场的路段现有三条行车线。沙田乡事会路将新建一条下坡支路连接上述路段的中线，方便车辆由沙田乡事会路直接驶往大埔公路，并在无需转换行车线的情况下选择往青沙公路或城门隧道，以改善现时车辆在该路段因转线而引致的挤塞。

而在大埔公路南行线上游的驾驶人士亦可提早靠慢线或快线分别前往青沙公路或城门隧道。

107. 刘勇威议员表示，沥源邨贵和楼旁边有一条往沙田政府合署方向的行人通道，但根据署方的初步设计图及交通灯的配置，行人无法在上禾輦附近横过马路。他指该行人通道是沥源邨唯一通往沙田政府合署方向的行人通道，他希望知道署方是否会将整条行人道移除，及有没有任何补偿方案。

108. 郑炳章先生表示，简布内的图片只显示拟议行车路设计，刘议员所指由沥源邨至沙田政府合署方向的行人通道及单车径将会予以保留，亦会在该处新增两部升降机，方便有需要的人士横跨大埔公路来往沥源邨及上禾輦。

109. 陈笑权议员表示上述工程值得支持。由于工程包括在沙田区安装隔音屏障工程，因此希望委员会通过计划，并促请相关部门尽快开展工程。

110. 主席请署方在施工前向委员会提供临时交通改动措施的图则及相关资料，让委员知悉有关措施的具体内容。

111. 周炫玮议员表示，由于简布上部份资料是会议文件没有的，因此希望取得有关简布作参考。

112. 因应这是初步建议方案，陈灶良议员询问署方往后会否再次到委员会作咨询。

113. 谭荣勋议员希望署方在落实最终方案后，向委员会提供详细资料。由于交通改道措施分不同阶段进行，他希望署方可以适时将相关资料转发各委员参阅。

114. 区镇桦议员希望署方透过秘书处向委员提供工程的最新信息，如工程的改动及相关图则等。此外，除了咨询沙田区议会外，他亦希望署方可继续向大埔区议会交通及运输委员会介绍工程的最新进展，听取各委员的意见。

115. 刘勇威议员亦希望署方适时向委员提供工程的最新信息及相关图则。

116. 梅少峰委员同意谭荣勋议员的意见并提出同样要求。他认为这些信息十分重要，乘客或驾驶人士亦可因应道路情况选择不同的交通工具或驾驶路线，减少对他们的影响。

117. 主席请署方向委员会适时提供工程信息，并请秘书处于会后向委员转发会议用的简布。

118. 冯敏琪女士响应，当有落实的施工时间表及其他详细数据，署方乐意用任何形式通知沙田、大埔及北区区议会。

(会后补注：秘书处已于会后透过电邮向委员转发会议用的简布。)

VIII.路政署(大埔区)过去两个月内完成及未来三个月内的交通改善项目
(大埔区议会文件 TT 56/2017 号)

119. 许家杰先生请委员备悉上述文件。

120. 陈灶良议员表示，文件中第七项项目“在林村乡公所路路口加设交通标志及道路标记”已规划两三年时间，直至本年十月才动工。他不理解为何加设道路标志需时数年，因此希望了解运输署负责跟进林村地区的工程师，其管辖范围及工作量的情况如何。

121. 王建男先生表示，运输署会尽快处理各个项目，如有关项目需要界定土地范围及地段，则牵涉的部门会较多，处理时间亦因而较长。就有关管辖范围方面的资料，他会在会议后向陈议员提供。

122. 邓铭泰议员理解运输署的同事公务繁忙，而他与陈灶良议员亦不是质疑他们的工作能力，只是担心运输署的人手不足，因而令所有工作都集中由一位同事负责跟进，使各个项目的进度缓慢。

IX. 大埔区加建无障碍信道设施的项目及时间表
(大埔区议会文件 TT 57/2017 号)

123. 许家杰先生请委员备悉上述文件。

124. 胡健民副主席表示，升降机编号 NS69 及 NS70 的安装工程已完成，惟在本年 8 月底的风暴期间，雨水将该组行人隧道淹浸，升降机亦出现故障。他表示大埔区有不少升降机安装在行人隧道，在气候变化的情况下经常出现台风及暴雨等恶劣天气，对升降机的运作构成威胁。由于维修所需的时间较长，他询问路政署可如何减低恶劣天气对升降机的损害，及可如何为升降机提供更好的保护。此外，他希望了解 NS69 及 NS70 的维修情况。

125. 区镇桦议员表示，大埔太和路近南运路(升降机编号 NS77)正在开展安装升降机工程，惟上月底台风吹袭香港时遇上天文大潮，水位超越附近河堤，淹浸了半部升降机。他指大埔区内有不少无障碍升降机，每部的建造费用高昂，如经常被浸毁便会浪费资源，因此询问在恶劣天气下可如何保护升降机。

他续指，当时负责无障碍信道设施项目的同事曾表示，升降机槽有传感器及抽水系统，当有雨水涌入时升降机会自动升到上层并停止运作，减低被水浸机会。惟这次风暴中，有升降机并没有自动升到上层，抽水系统亦未能有效抽走雨水；即使升降机自动升到上层，升降机槽的机器都会被浸毁，因此担心日后会产生大量维修费用。

126. 刘勇威议员表示当日南运路的升降机并没有升到上层。他询问如升降机槽有传感器的装置，为何当日未能启动机制使升降机自动上升。

127. 许家杰先生的响应如下：

- (i) 本年 8 月 23 日香港受台风吹袭，当时天文大潮及风暴潮同时出现，海水高度达海平基准面以上四米，是有纪录以来第二高的水平面高度，而当日河边有海水及河水倒灌的情况出现。
- (ii) 行人隧道 NS69 内的两部升降机在是次风暴中损毁，预计维修工作需要一至两个月。
- (iii) 升降机槽有排水系统，让升降机在一定程度的水浸情况下能维持有限度的运作。至于升降机槽是否有感应装置让升降机在水浸时自动上升，他则表示未有相关资料，但会与路政署升降机维修组的同事了解情况。
- (iv) 路政署在这次水浸事件汲取经验，亦会考虑在未来应如何加强对行人隧道内的升降机的保护，包括积极考虑在暴雨时将升降机升到上层，相信可减低对升降机的损坏及缩短维修时间。

X. 工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

128. 工作小组主席黄碧娇议员报告，工作小组于 2017 年 8 月 17 日召开本年度第四次会议，主要讨论事项如下：

- (i) 在公共巴士服务方面，工作小组继续与运输署及巴士公司讨论 271 系列路线、307 系列路线、64K、65K、74A 及 72 号线的改善服务建议。会上亦有委员要求尽快兴建运头塘巴士总站上盖及增设林村至观塘的巴士路线。此外，早前运输署建议更改 E41 号线于机场内的行车路线及巴士站位置，工作小组一致反对有关建议。
- (ii) 在专线小巴服务方面，工作小组讨论 20K、501S、502、21A、807K 及 807B 号线的改善服务建议，亦讨论在大景街附近增设 26 号专

线小巴士的可行性。工作小组将继续跟进上述巴士及小巴路线的情况，当有实际改动时会向委员会报告。

- (iii) 工作小组亦于会上通过聘请顾问公司进行大埔区公共巴士服务调查，因此稍后向委员会申请 100,000 拨款，请各委员支持。
- (iv) 运输署在本年 8 月底就专线小巴 26 及 26A 号线的加价申请征询委员的意见，及后收到共 6 份反对书(大埔及沙田各占 3 份)。根据小巴营办商的申请，专线小巴 26 号线的车费将由 13 元加至 13.8 元，26A 号线则由 6 元加至 6.4 元。由于大部份意见书都不反对该加价建议，如委员没有其他意见，运输署会跟进审批有关申请。她本人对于上述路线申请加价表示质疑，惟小巴营办商表示会投入三辆专线小巴以加强班次服务，希望委员协助加强监察。

129. 陈由游先生表示，专线小巴 26 及 26A 号线是次申请加价的幅度，分别约为 6.2%及 6.7%，而 26 号在线一次加价是在 2013 年 6 月实施，至今已有 4 年时间。在这 4 年间的平均物价通胀率超过 10%，而小巴营办商的经营成本(特别是司机的薪金开支)亦有所上升。他理解委员对上述路线的班次及司机的态度有不少意见，为进一步提升整体服务水平，小巴营办商将会投入资源包括增加三辆专线小巴，以加强班次的稳定性，亦会加强管理司机的服务态度及驾驶意识。

130. 在席委员没有其他意见，主席建议支持上述专线小巴的加价申请。

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

131. 刘志成博士以工作小组主席身分报告，工作小组近期没有召开会议，待下次会议日期落实后，秘书处即会通知成员。

132. 陈灶良议员表示，吐露港公路的临时改道措施容易引致交通意外发生，当意外发生时交通挤塞情况便十分严重，有必要通知相关人士作出跟进。

133. 主席表示，工作小组会尽快召开会议，向相关人士反映问题。

(三) 改善乡郊主要道路工作小组

134. 工作小组主席邓铭泰议员报告，工作小组已于 2017 年 7 月 28 日召开本年度第二次会议，跟进各项在林锦公路、汀角路及西沙路进行的改善工程。工作小组希望相关部门积极跟进各项改善工程，待下次会议日期落实后，秘书处会通知成员出席会议。

135. 陈灶良议员表示，运输署的工作进展一向缓慢，虽然黄建男先生到任的时间很短，但工作态度良好，他做事的积极性比以往的同事为佳。他希望黄建男先生及他的同事能继续积极跟进各个工程项目。

(四) 道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组

136. 胡健民副主席以工作小组主席的身分报告，工作小组近期没有召开会议。在过去两个月，工作小组继续跟进于本年度举办的活动。目前，“2017至2018年度大埔区道路及交通安全运动嘉年华”及“2017至2018年度大埔区学界道路及交通安全比赛暨宣传运动”皆按照计划进行中。工作小组将继续跟进上述活动的各项事宜，并定期向委员会汇报有关进度。工作小组即将召开会议，待会议日期落实后，秘书处即会通知成员。

XI. 申请区议会拨款

(大埔区议会文件 TT 58/2017 号)

137. 主席表示，是次会议将审议一项区议会拨款申请。依照《大埔区议会常规》第48(9)及(10)条，如委员发现与现时处理的拨款申请有直接个人利益、金钱上的利益或其他方面的利益关系，或与受惠者或可能受惠者有关连，需于会上作出申报。由于这项活动是由跟进公共巴士及小巴服务工作小组主导，工作小组成员无须就小组成员的身份申报利益，但各委员如与活动有其他利益关系，须作出申报。他请委员按需要就是次提交本委员会审议的一项区议会拨款申请申报利益。

138. 会议上亦没有委员申报利益。

139. 主席请委员参阅大埔区议会文件 TT 58/2017 号。他表示，如委员信纳有关活动属区议会拨款的涵盖及资助范围，亦能令在区内居住、工作或上学的人士受惠，请考虑通过文件所载的拨款申请。

(一) 大埔区公共巴士服务调查

140. 秘书简单介绍上述研究报告的调查方向。他指工作小组同意在本年度的研究报告中，调查大埔居民及在大埔乘车的市民对大埔区往来葵青区、港岛东及新界西的公共巴士服务需求为何，从而优化现有路线或向运输署及巴士公司建议新增路线，以切合乘客的需求。

141. 委员会议决拨款 100,000 元予跟进公共巴士及小巴服务工作小组以进行“大埔区公共巴士服务调查”。

XII. 其他事项

(一) 部门的覆函

142. 区镇桦议员表示，早前委员会曾去信警务处要求加派交通督导员到大埔区，他希望警务处可尽快作出回复。

143. 秘书表示，委员会主席已于 8 月初去信警务处反映意见，如有回复会转发予委员参阅。

(会后补注：在翻查记录后，秘书处已于 2017 年 8 月 25 日收到警务处的回复，亦已于 8 月 29 日透过电邮将委员会的信件连同警方的覆函，转发予各委员参阅。秘书处于会议后已将上述资料通知区镇桦议员。)

(二) 有关共享单车事宜

144. 梅少峰委员表示，「共享单车」实际上只是网上单车租赁生意，其违泊的问题越趋严重。根据他的观察，在会议当日大埔中心第 9、10 及 16 座共有 137 辆单车停泊，广福邨及不少路旁位置亦泊满这些单车，而这些单车亦占用了公共泊位以作经营，阻碍行人路及公共单车停泊处。他希望运输署、地政处、警方或路政署在下次会议能提供清晰指引，订明单车只可停泊 24 小时，及超过 24 小时后的处理方法。

145. 谭荣勋议员表示，共享单车的响闹装置带来极大滋扰，希望有关部门跟进。

146. 刘勇威议员表示，共享单车泊满了泳池外百多个公共单车泊位，亦同意其响闹装置带来极大滋扰，希望在道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组作出跟进。

147. 邓铭泰议员表示，他在 9 月 4 日去信相关部门投诉共享单车霸占凤园路的私人地方及违泊问题，惟现时仍未有回复，希望安排特别议程讨论共享单车事宜。

148. 主席表示道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组将于 10 月召开会议，工作小组亦会邀请相关部门出席，与委员讨论共享单车的事宜。

149. 余智荣议员指「共享单车」实际上只是网上单车租赁生意，亦霸占了公共泊位，其所衍生的问题亦使人感到气愤。他认为相关部门应采取联合行动，严厉地清理所有违规的共享单车，让他们清晰知道违泊的后果。

150. 区镇桦议员表示，他在环境、房屋及工程委员会曾提及，单靠每月一至两次的联合行动没可能清理所有违泊的单车，因此建议由民政事务处统筹各部门在单车停泊处进行清理行动，清理霸占公共泊位的单车。

151. 梅少峰委员表示，现时坊间认为政府允许共享单车的经营手法，对社会造成影响。他指如果政府并没有允许共享单车的经营，便需要作出澄清。

152. 刘勇威议员补充，部门可透过手机程序追踪共享单车的位置从而作出清理。

153. 胡健民副主席表示，道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组在上次会议向共享单车营运商反映不同问题但未有得到解决，而部门清理违例共享单车的数量太少，因此工作小组将讨论此项问题。

154. 由于主要商讨共享单车的对策，主席建议在下次工作小组会议只邀请相关部门出席。

IX. 下次会议日期

155. 主席宣布，下次会议订于 2017 年 11 月 10 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

156. 议事完毕，会议于下午 7 时 28 分结束。

大埔区议会秘书处

2017 年 10 月