

大埔区议会
交通及运输委员会
2017年第六次会议记录

日期：2017年11月10日(星期五)

时间：下午2时36分至下午6时53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

会议完毕

刘勇威议员

会议开始

会议完毕

李国英议员, BBS, MH, JP

会议开始

会议完毕

李华光议员

会议开始

会议完毕

李耀斌议员, BBS, MH, JP

会议开始

下午5时57分

罗晓枫议员

会议开始

会议完毕

谭荣勋议员, MH

下午2时47分

下午6时30分

黄碧娇议员, BBS, MH, JP

会议开始

下午6时49分

任启邦议员

会议开始

会议完毕

任万全议员

下午2时44分

会议完毕

余智荣议员

会议开始

会议完毕

增选委员

区镇濠委员

会议开始

会议完毕

陈凯泳委员

下午2时52分

下午6时04分

张国华委员

会议开始

下午5时06分

刘宗翰委员

会议开始

会议完毕

曾汉文委员

会议开始

会议完毕

梅少峰委员

会议开始

下午6时03分

温兴财委员

会议开始

下午5时51分

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
麦佩茵女士	工程师 / 47(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
王志轩先生	工程师 / 大埔三 / 运输署
许家杰先生	区域工程师(大埔) / 路政署
陈永耀先生	署理行政助理 / 地政 / 大埔地政处 / 地政总署
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
黄子健先生	沙田厂襄理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
梁家欣女士	传讯及公共事务部襄理 / 九龙巴士(一九三三)有限公司
李述恒先生	高级主任(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
潘振刚先生	襄理(车务) / 龙运巴士有限公司
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

邓铭泰议员

缺席者

巫家雄委员

开会词

主席欢迎各委员及部门代表出席会议，并宣布以下事项：

- (i) 郑炜先生在没有取得本委员会的同意下连续三次缺席会议，根据《大埔区议会常规》第 34(5)条，他已自动丧失其增选委员的身分。
- (ii) 邓铭泰议员因事未能出席会议，他已向秘书处提交缺席通知。根据《大埔区议会常规》第 51(1)条，委员会只会同意委员因身体不适(包括因怀孕而引起的身体不适)、担任陪审员、代表区议会出席会议 / 活动、出席立法会会议、出席行政会议、分娩或待产的缺席申请。按照上述常规，他的申请不获批准。

I. 通过交通及运输委员会 2017 年 9 月 15 日第五次会议记录

(大埔区议会文件 TT 60/2017 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，并获通过作实。

II. 要求增加大埔小巴换乘港铁优惠

(大埔区议会文件 TT 61/2017 号)

3. 主席表示，秘书处早前收到由张学明议员、黄碧娇议员、李国英议员、郑俊平议员、谭荣勋议员、胡健民议员、梅少峰委员、钟文辉先生、陈威雄先生、黄国伟先生及胡绰谦先生发出的四封联署信件，分别载于大埔区议会文件 TT 61/2017 至 TT 64/2017 号。委员会将分开四个议程处理这四个议案。

4. 梅少峰委员介绍大埔区议会文件 TT 61/2017 号。

5. 陈由游先生表示，政府与香港铁路有限公司(“港铁”)在今年三月公布了港铁票价调整机制的检讨结果。其中，港铁表示将会向所有专线小巴路线(包括大埔区的专线小巴路线)提供换乘优惠，市民不论由专线小巴换乘港铁或由港铁换乘专线小巴，都可获每程扣减三毫的换乘优惠。如部分路线现已提供每程扣减高于三毫的换乘优惠，有关安排将维持不变。

6. 梅少峰委员表示，九龙巴士有限公司(“九巴”)与专线小巴营办商在港岛区推出一元换乘优惠，他希望运输署及港铁考虑把港铁换乘小巴的优惠由每程三毫增至一元，减少市民的交通费负担。

7. 陈由游先生备悉委员的意见。他补充，港铁现正与各专线小巴营办商议定细节，详情将在稍后公布。新换乘优惠预计可于 2018 年第二季内推行。

III. 关注巴士车长工时过长

(大埔区议会文件 TT 62/2017 号)

8. 胡健民副主席介绍文件。

9. 陈由游先生表示，《巴士车长工作、休息及用膳时间指引》(“指引”)的现行版本是在 2010 年 10 月经运输署、专营巴士公司及巴士车长工会检讨，以及咨询立法会交通事务委员会后实施。他表示，政府现正检视指引内容，并已多次与巴士车长工会及专营巴士公司代表会面，听取他们的意见及关注。与工会的会面中，署方听取了工会对改善指引及在其他方面的建议。而其后与巴士公司的会面中，巴士公司表示同意现行指引中有关巴士车长工时的规定有改善空间，并愿意进一步商讨。

10. 梁家欣女士表示，九巴非常重视巴士的行车安全及车长的作息情况，并一直遵守指引规定。运输署现正检讨指引，而九巴亦与署方及持份者紧密联系，积极配合署方的检视工作。此外，九巴亦将继续优化车长的作息设施，确保他们的职业安全及健康受到保障。

IV. 要求研究新干道以减轻吐露港公路负担

(大埔区议会文件 TT 63/2017 号)

11. 胡健民副主席介绍文件。他表示，吐露港公路是大埔及北区居民往返九龙的主要干道，每当繁忙时间发生交通意外，吐露港公路都十分挤塞。此外，大埔区将有不少公私营发展项目落成，加上新界东北发展及莲塘口岸等工程，势必增加人口及车流。然而，政府没有计划优化吐露港公路的现有设施，即使大埔公路(沙田段)即将进行扩阔工程，车辆的数目亦不断增加，因此亦不能改善道路挤塞的情况。因此，他希望政府积极考虑开辟一条新干道连接大埔及九龙，以减轻吐露港公路的负荷。

12. 主席表示，秘书处在会议前收到由关永业议员、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发出的联署信件，要求实时研究开辟新道路干线以改善大埔至九龙的交通挤塞情况，详见附件一。

13. 区镇桦议员介绍附件一。他表示，港铁东铁线的列车服务经常延误及故障，加上吐露港公路近年经常发生大大小小的交通意外，严重起来甚至瘫痪交通，如两者同时发生，除了经上水及粉岭方向出九龙外，便没有其他替代

路线。此外，新界东北及沙田区日后的发展将带来不少人口，令吐露港公路的交通负荷达至饱和，但根据《2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》，政府并无就吐露港公路的挤塞问题展开研究，亦没有提供任何方案疏导吐露港公路的交通。他指研究需时，希望政府能及早研究改善和疏导交通的方案，否则二十年后都不会有任何改善措施。

14. 王志轩先生的回复如下：

- (i) 如没有发生意外，吐露港公路的承载量足够应付目前的交通流量，情况可以接受。
- (ii) 吐露港公路近元洲仔位置于三至四年前已由三条行车线增至四条。进行扩阔工程前，署方已进行相关的交通评估，确保扩阔后的道路能在没有意外发生的情况下应付交通流量需求。
- (iii) 在吐露港公路以外新增干道连接大埔及九龙涉及人口估算，考虑因素包括北区的新增人口、附近各区的人口变化及铁路干线的发展等，不能单靠扩阔现有道路或改善吐露港公路的设施。由于这是长远方案，他会在会议后与运输署相关组别商讨。
- (iv) 运输署、路政署、土木工程拓展署及其他工务部门将扩阔大埔公路，作为中期方案。他相信有关措施将有助改善大埔往来九龙的交通。
- (v) 有关在吐露港公路设立巴士专线的建议，政府早前委派顾问公司进行《公共交通策略研究》，当中提及设立巴士专线将增加其他非巴士专线行车道的负荷，令交通更为挤塞。此外，吐露港公路有不少支路及出口，如设立巴士专线，其他车辆需在出口前切入慢线(即巴士专线)再驶离出口。因此，考虑技术及交通安全因素后，署方认为在吐露港公路设立巴士专线并不合适。
- (vi) 运输署已审视吐露港公路不同路段发生交通意外的成因，并提出一项道路改善建议，相关图则见附件二。他指吐露港公路往九龙方向近元洲仔位置是车流汇聚点，由北区、元善路及广福邨进入该路段的车辆较早出现“抢线”情况。因此，署方建议在部分位置划设双白线，以期减低发生意外的机会。

15. 主席表示，吐露港公路在本年 10 月发生多宗交通意外，逾半在早上繁忙时间发生，导致交通挤塞。他希望运输署与警方研究意外成因，如意外与吐露港公路的设计有关，亦请署方进行适当的改善措施。

16. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 多名委员均认同政府应在吐露港公路以外新增干道，连接大埔及九龙。
- (ii) 运输署认为吐露港公路的承载量足以应付目前的交通流量，但每天早上繁忙时间吐露港公路往九龙方向近马场或污水处理厂位置都会挤塞，原因是该处是大老山隧道、塞拉利昂隧道、城门隧道及八号干线隧道的樽颈位置。
- (iii) 改善吐露港公路的设施(例如划设双白线等)在某程度上可以减少意外事故发生，但绝不能解决车流问题。
- (iv) 大埔区现时人口约 31 万，在大埔第 9 区的公营房屋项目及多个私人房屋发展项目落成后，保守估计人口将增加四至五万。此外，北区现时人口约 30 万，规划署预计皇后山、马屎埔及古洞发展项目将为北区额外带来 17 万人口。未计及新界东北发展，大埔及北区已有逾 100 万人需要经由吐露港公路前往市区，因此有需要新增干道以便居民往来市区。
- (v) 他曾建议在大埔或北区开辟隧道或行车干道直接通往八号干线，无需使用吐露港公路。
- (vi) 继续扩阔吐露港公路只会令车辆堵塞在沙田的樽颈位置，而现时扩阔大埔公路(沙田段)并不是长远解决问题的方法。因此，他希望日后着重讨论新增干道，亦建议以此作为 2018 年 1 月 26 日与立法会议员会面及午餐聚会的讨论题目。

17. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 吐露港公路意外频生，经常挤塞，因此她在赶急情况下，一般会使用粉锦公路经三号干线前往湾仔及荃湾等各处。
- (ii) 支持附件二的道路改善措施。她指延长双白线有助减少因胡乱切线而造成的意外。另外，根据附件二的图则，驾驶人士可在 RM1003 位置切往右边行车线，但由于快线的双白线刚好在该处终止，车辆如欲在该处由快线切往左边行车线，便可能发生意外。因此，她建议署方增设路牌提醒驾驶人士选定行车线和不能转线等。她补充，该处如发生意外将造成严重挤塞。
- (iii) 考虑是否设立巴士专线时，要先统计有多少巴士路线及班次可在繁忙时间使用巴士专线。以 73X 号线为例，车长需要由巴士专线切线到快线前往城门隧道，过程并不容易。因此，虽然设立巴士专线或可令巴士服务更为可靠，但实际运作有一定困难。

18. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 交通规划并非短时间内可以完成，但政府在规划方面缺乏远见。他指北区及沙田的建设及规划发展已经落实，将会增加不少人口，询问为何政府仍不展开新增干道的研究工作。
- (ii) 他认为有远见的政府应在问题发生前尽早提出解决办法。政府如希望以「小修小补」方式改善吐露港公路的现有设施，从而解决将来人口激增的问题，是完全不切实际。
- (iii) 运输署指吐露港公路在没有意外发生时的承载量足够应付交通流量，但现实是吐露港公路时有事故，导致严重挤塞，情况绝非大埔及北区居民所能接受。
- (iv) 由于不少居民担心吐露港公路塞车的时间太长，为了准时上班，只好提早半小时至一小时出门乘车。
- (v) 吐露港公路及大埔公路的扩阔工程不能解决在繁忙时间因交通意外造成的挤塞问题，更遑论当港铁发生故障时。
- (vi) 港铁东铁线列车在沙中线通车后将由 12 卡减为 9 卡，虽然港铁指提升信号系统后有助增加总载客量，但港铁的计算并无扣除头等车厢的载客量和考虑日后新界东北人口增长的因素。
- (vii) 虽然署方认为港铁东西线及沙中线南北走廊等有助纾缓交通压力，但仍无法疏导大围至上水一段的交通。
- (viii) 除了委托专业人士进行研究外，他亦希望政府能虚心聆听区议员及地区人士的意见。

19. 主席同意区镇桦议员的意见，建议以「要求改善吐露港公路的路面设施，及新增干道以改善大埔往来市区的交通」作为与立法会议员讨论的题目，并在第十三项议程继续讨论。此外，他指吐露港公路连接马鞍山方向的路段虽然没有发生意外，但每天早上都会出现挤塞情况。他询问运输署有没有研究该处挤塞的成因及改善方法，例如可以考虑及早分流前往马鞍山及新城市广场方向的车辆。

20. 王志轩先生的回复如下：

- (i) 没有数据显示吐露港公路连接马鞍山方向路段的意外较多。有关该路段经常出现挤塞的原因及有没有改善方案，他需要在会议后向沙田区的同事了解。
- (ii) 运输署联同路政署计划在本年度向立法会申请拨款，以审视 2030 年后香港整体交通基建的需要。署方期望该有关工作可在 2018 年开展。

21. 胡健民副主席赞成以吐露港公路及大埔往来九龙的相关交通问题作为与立法会议员讨论的题目。此外，他不同意运输署指吐露港公路现时的交通情况可以接受。他表示，跟进公共巴士及小巴服务工作小组曾要求署方把 307 号线的开始服务时间提早至早上六时，以配合大埔居民因吐露港公路挤塞而需要提早出门。然而，无论区议员如何要求政府检视情况，政府依然无动于衷。此外，政府在《2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》的报告中，并没有就吐露港公路的交通问题提出任何规划、设计及评估，情况不能接受。

22. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 不理解为何政府迟迟未能开展新干道的研究工作或研究前期工作。
- (ii) 有关设立巴士专线的建议，他认为可以参考屯门公路的做法，只在早上繁忙时间适用。此外，屯门公路主要为三线行车，而吐露港公路部分路段更有四线行车，因此他不理解为何吐露港公路没有条件设立巴士专线。他指设立巴士专线亦可鼓励居民更多乘坐公共巴士上班。
- (iii) 吐露港公路经常挤塞，居民已十分厌倦，但政府仍以不同理由诸多推搪，不单阻挠设立巴士专线，亦没有提出任何具体改善方案。他希望署方研究委员提出的建议，如未能落实亦须提供足够理据支持。

23. 任万全议员的意见和提问如下：

- (i) 询问运输署什么职级的人员才有权决定落实兴建新干道。
- (ii) 当年他反对兴建大埔第 9 区时，已指出区内存在不少交通问题，须由运输署研究和改善，但署方至今仍未能就有关研究提交报告。就刚才署方表示会在 2018 年开展香港整体交通基建需要的研究，他询问要何时才可发表研究结果。
- (iii) 希望署方研究如何新增干道解决大埔区的交通问题。
- (iv) 除新增干道外，委员会早前亦建议增加泊位，例如引入机械泊架和双层泊架，以及善用天桥底位置设立临时停车场等，但运输署没有适切跟进，对此他予以谴责，亦希望了解什么职级的人员才可以处理这些问题。

24. 关永业议员的意见如下：

- (i) 同意其他委员提出关于吐露港公路的交通问题。

- (ii) 他特别指出，307 号线的乘客除面对吐露港公路的挤塞外，亦需面对大老山隧道公路、观塘绕道、东区海底隧道及东区走廊的挤塞问题，回程时亦需再次面对挤塞情况，因而极受困扰，当局不能漠视。他认为运输署不能以平均车流量判断道路是否达至饱和，反而更应留意早晚繁忙时间的路面情况。
- (iii) 大埔不少巴士路线(例如 307、74X 及 75X 号线)都取道大老山隧道公路前往九龙，与北区部分巴士路线及马鞍山往九龙的车辆汇合，即使没有发生意外亦会出现挤塞情况。他希望运输署协助研究如何解决。

25. 罗晓枫议员的意见如下：

- (i) 运输署没有积极响应和跟进委员会的建议。以在吐露港公路设立巴士专线的建议为例，他认为运输署如未能在整条吐露港公路设立巴士专线，亦可研究在部分路段设立。他亦希望署方就如何让巴士由巴士专线切往快线提出建议。
- (ii) 《2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》中提及研究建设南北走廊，但政府订下的前设是北区人口要达到 35 万。由于现时已存在不少交通问题，繁忙时间亦经常出现交通挤塞，因此他认为有关的前设并不合理，并希望政府实时展开南北走廊研究，否则随着地区人口变化，设施的供应将永远追不上实际需求。
- (iii) 署方的意见以技术为本，区议员的意见则以民为本。政府如要有效施政，应多从区议员及市民的角度考虑。

26. 王志轩先生的回复如下：

- (i) 运输及房屋局已在《公共交通策略研究》报告中，列出设立巴士专线的可行性及优缺点。如有需要，他可在会议后联络委员讲解相关内容。
- (ii) 他主要负责在前线处理大埔区内的交通问题，规划事宜则由运输署的优先铁路部、主要工程部及策略研究部负责。

27. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 弥敦道及屯门公路的交通同样繁忙，但亦能设立巴士专线，询问吐露港公路为何不可。
- (ii) 政府如希望市民以公共交通工具取代私家车，应推出更多公共交通工具优先政策。

- (iii) 政府掌握的人口数据比委员多，随着莲塘口岸开通及新界东北发展，人口增长、铁路服务不足及道路饱和都是需要面对的事实，政府再没有借口诸多推搪。他认为如坐以待毙，整个大埔区将承受恶果，因此希望在更高层次讨论问题。

28. 罗晓枫议员重申，希望署方多从市民的角度出发，积极响应地区要求和研究委员的建议。

29. 主席请运输署研究委员提出的问题。有关吐露港公路连接马鞍山方向路段的挤塞问题，他认为该路段虽然属于沙田区的管辖范围，但由于主要影响大埔及北区的交通，因此认为应由运输署大埔区人员主动研究改善措施(例如划设双白线等)，以疏导交通和减少挤塞。

V. 要求政府将村巴和红色小巴纳入《免入息审查的公共交通费用补贴计划》
(大埔区议会文件 TT 64/2017 号)

30. 梅少峰委员介绍文件。

31. 陈由游先生的响应如下：

- (i) 红色小巴没有规定路线及行车时间表，邨巴一般为服务特定羣组的乘客而设，两者目前都不包括在《免入息审查的公共交通费用补贴计划》(“补贴计划”)内。
- (ii) 补贴计划没有涵盖红色小巴及邨巴，原因是政府认为计划涵盖的公共交通服务票价须有一定预知性，政府亦须对其票价调整有一定的参与，故此，现时建议补贴计划涵盖的公共交通工具的票价调整均受政府监管。
- (iii) 运输署感谢委员的意见，亦知悉不少市民希望把红色小巴及邨巴纳入补贴计划的涵盖范围内。就此，署方将继续聆听和慎重考虑各方意见。

32. 梅少峰委员请运输署与红色小巴及邨巴的营办商作出适当协调，以期将它们纳入补贴计划的涵盖范围内，令更多市民受惠。

33. 任启邦议员表示，运输署对邨巴的路线、票价、营运模式及牌照等有一定监管，因此认为可先行将其纳入补贴计划内，令更多市民受惠。

34. 罗晓枫议员表示，邨巴的牌照由运输署发出，因此受到一定监管，加上邨巴的收费较为稳定，亦受屋邨居民监察，因此建议将其纳入补贴计划内。至于红色小巴的收费较为浮动，署方可在下一阶段研究如何将其纳入补贴计划内。此外，不少居民支持补贴计划，认为有助纾缓他们的交通费负担。然而，他希望政府在不影响政策出台的前题下上调补助金额(例如把补助上限由300元上调至500元或600元)。

35. 陈由游先生响应，运输署现阶段将继续听取和考虑各方面的意见。此外，政府的目标是争取在三个月内向立法会财务委员会申请拨款，并在立法会财务委员会通过拨款后的一年内尽快落实补贴计划。

VI. 要求增加大埔往返机场的清晨及通宵路线 **(大埔区议会文件 TT 65/2017 号)**

36. 主席欢迎龙运巴士有限公司(“龙运”)襄理(车务)潘振刚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两封联署信件，分别要求增加大埔往返机场的清晨及通宵路线，以及反对港铁把大埔区的港铁接驳巴士交九巴接管，详情见大埔区议会文件 TT 65/2017 及 TT 66/2017 号。

37. 任启邦议员介绍大埔区议会文件 TT 65/2017 号。

38. 潘振刚先生的响应如下：

- (i) 龙运一直按地区人口及乘客需求规划巴士服务。
- (ii) 在本年暑假期间，龙运已率先试办深宵特快机场巴士服务，以配合乘客需求。
- (iii) 龙运计划将 NA47 号线恒常化，以提供深宵巴士服务配合大埔居民往来机场的乘车需求。
- (iv) 龙运目前有三条路线(N42A、N42P 及 NA47 号线)共四班深宵巴士服务大埔居民。由于乘客需求在路线营运初期相对较少，因此部分路线会服务多于一个地区。
- (v) 龙运将密切留意机场巴士服务的客量需求，有需要时会作出调整。

39. 陈由游先生指龙运将因应乘客需求提供深宵机场巴士服务。就大埔区而言，龙运除提供直达路线外，亦提供其他途经大埔的路线服务居民。由于乘客现时已较为熟悉机场巴士的服务及班次，乘客量需求如有提升，龙运将考虑相应加强服务。

40. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 龙运目前只有一班巴士在零晨时份由机场经大埔开往北区，其余三班都是由北区或大埔开往机场。
- (ii) 北区的人口与大埔相若，但却有三条路线(NA43、N42A 及 N42P 号线)共七班通宵机场巴士服务，当中有三班由机场开往北区，因此他认为龙运的安排是厚此薄彼。
- (iii) 零晨 12 时 20 分有两班前往北区的巴士由机场开出，其中一班途经大埔，因此北区居民可按需要选乘任何一班，但大埔居民却只能乘坐唯一途经大埔的巴士，即 N42A 号线。如错过了该班车，大埔居民只能乘坐的士直接返回大埔，或乘坐巴士到其他地区(如沙田等)转车返回大埔。

41. 主席询问龙运会否考虑试办一班由机场前往大埔的深宵巴士。

42. 潘振刚先生表示，龙运计划开办由机场前往大埔的深宵巴士服务，现正与运输署相讨有关安排，有进一步消息便会通知委员会。

43. 任启邦议员希望龙运可在圣诞节假期前开办机场前往大埔的深宵巴士服务。此外，他指虽然 NA47 号线现时在非假日期间仍然提供服务，但根据龙运网页，该路线属于假日特别路线，因此询问这条路线是否已被确立为恒常路线。他不能接受 NA47 路线只在部分日子提供服务。

44. 罗晓枫议员表示，龙运早前推出“A 线”团体票价优惠，但大埔居民需要到沙田才可购买优惠车票。他指这个团体票价优惠既可减轻市民的交通费负担，亦可提供诱因吸引更多市民乘坐“A 线”，分流其他交通工具的乘客。因此，他希望龙运日后推出优惠时，多顾及大埔居民的需要。

45. 周炫玮议员认为大埔区的机场巴士服务不足。由于目前 NA47 号线只有固定一班前往机场的巴士服务，市民如未能赶及乘车，便需乘坐的士直接前往，或到沙田换乘其他机场巴士路线，因此没有足够诱因吸引市民乘搭该路线。此外，他指巴士公司经常以太和巴士站没有足够空间为由，拒绝以太和作为机场巴士线的总站。由于深宵时份太和巴士站有充足空间，龙运日后如在大埔增设深宵巴士服务，他希望可以由太和开出。

46. 余智荣议员表示，龙运应利用互联网或在更多地点发售优惠车票，令更多市民受惠。此外，由于沙田的交通较为挤塞，加上大埔公路(沙田段)将有工程进行，他建议机场巴士在繁忙时段改向西行，利用其他干道前往机场，让乘客能准时到达。

47. 潘振刚先生的响应如下：

- (i) 署方批准 NA47 号线的营运恒常化前，龙运会在试办期完结前向运输署申请继续营办 NA47 号线。
- (ii) 龙运正与运输署商讨 NA47 号线增设在零晨时份由机场开往大埔的班次，初步预计开出时间为零晨 12 时 30 分。龙运希望尽快完成前期准备工作，并赶及在圣诞节前投入服务。
- (iii) 龙运过去在机场售票处及部分九巴顾客服务中心销售优惠车票，目前正与运输署商讨增加销售地点。

48. 主席认为大埔中心是合适的销售地点，请龙运考虑。

49. 刘勇威议员表示，N42A 号线在零晨 12 时 20 分由东涌开出，到达机场的时间约为 12 时 35 分至 12 时 40 分，NA47 号线如在零晨 12 时 30 分由机场开出，两班车的时间差距不大，或造成资源重迭。此外，N42A 号线的收费为 30.1 元，NA47 号线的收费则为 42.5 元，如开出时间相若，乘客将选乘收费较便宜的 N42A 号线。他担心在此情况下，NA47 号线最终会因为载客量不足而被取消。因此，他希望龙运再慎重考虑 NA47 号线的开出时间，例如延至零晨 1 时。

50. 潘振刚先生表示，龙运曾与机场方面的机构代表会面，由于他们大多在晚上 11 时末接近零时下班，现时需要等候 40 分钟才有巴士返回大埔，因此希望提早 NA47 号线的开车时间。此外，根据营运经验，不少航班集中在晚上约 10 时至 11 时抵港，由于旅客等候行李和办理入境手续需时，往往未能赶及日间班次的尾班车，只能等待深宵巴士服务，因此亦希望提早 NA47 号线的开车时间。综合以上意见，龙运暂时把开车时间订为零晨 12 时 30 分。假如日后 NA47 号线的乘客量需求有所提升，龙运亦会考虑增加班次满足需求。

VII. 反对港铁将大埔区的港铁接驳巴士交九巴接管 **(大埔区议会文件 TT 66/2017 号)**

51. 主席欢迎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。

52. 任启邦议员介绍文件。

53. 梁文迪先生表示，港铁与九巴现时以协作方式在大埔区提供四条接驳巴士服务(即 K12、K14、K17 及 K18 号线)，方便乘客前往大埔墟港铁站换乘港

铁，而目前区内的接驳巴士服务维持正常。他指港铁与九巴定期就接驳巴士的服务会面和讨论。在不影响现时服务的前提下，双方将商讨该四条接驳巴士路线日后的营运事宜。

54. 梁家欣女士表示，九巴拥有接驳巴士 K12、K14、K17 及 K18 号线的专营权，亦将与港铁探讨大埔区接驳巴士日后的营运安排。由于具体讨论尚未开展，因此暂时未能提供相关数据。如有进一步消息，九巴将尽早向委员会交代。

55. 陈由游先生表示，运输署知悉港铁与九巴将会商讨区内四条东铁接驳巴士路线的营运安排，暂时未有具体方案。署方将密切留意情况，并会适时要求双方在商讨有关安排时小心考虑和处理对员工的影响。

56. 关永业议员指，早期区内的接驳巴士无需收费，其后则需要收费，但在群众压力下改为向居民提供换乘港铁的车费扣减优惠。他质疑港铁现时与九巴商讨接驳巴士日后营运事宜，目的是取消换乘港铁的车费扣减优惠，而此举亦会影响现有员工及日后接驳巴士的服务质素。他指港铁及九巴并没有就此事咨询居民，加上港铁有自主权决定是否继续提供换乘优惠，因此委员会或居民根本难以提出反对。他询问港铁及九巴能否承诺现有的换乘优惠将维持不变。

57. 任万全议员的意见及提问如下：

- (i) 询问港铁及九巴为何突然商讨接驳巴士日后的营运事宜。
- (ii) 港铁已取消九龙区的接驳巴士优惠，质疑现时是否计划取消大埔区的港铁接驳巴士优惠，并希望港铁澄清。
- (iii) 大埔很多屋苑的位置远离巴士站。他不希望港铁取消大埔区的接驳巴士，认为港铁反而要考虑加强有关服务。
- (iv) 重申富亨邨居民需要接驳巴士服务，希望港铁慎重考虑居民要求。
- (v) 现时不少港铁特惠站距离车站逾 500 米，他建议港铁重新检视有关的设立准则，并设立更多特惠站。

58. 余智荣议员认为运输署正协助港铁及九巴剥夺市民利益。以运头塘为例，由于受巴士路线规划所限，居民须依赖港铁进出，但他早前曾去信港铁要求在运头塘增设特惠站亦遭拒绝。他希望港铁能为该区居民增加乘车优惠。

59. 黄碧娇议员表示，传媒报导有关事件后，现正使用接驳巴士服务的大埔居民都会担忧。她指接驳巴士是前任区议员努力为大埔区争取得来的成果，

而现有的换乘优惠安排亦行之已久，不宜改变运作模式。她指运输署曾向她表示，不会以任何交通工具取代接驳巴士，港铁与九巴只是商讨是否把四条接驳巴士路线交由九巴管理。她希望双方更公开讨论大埔区的接驳巴士服务事宜以提高透明度。只要能够维持大埔区现有的四条接驳巴士服务，其他营运情况可再作探讨。

60. 梁文迪先生表示，港铁与九巴只是就相关事宜展开初步讨论，现阶段并没有达成任何协议。他理解大埔居民对接驳巴士服务的关注，并重申港铁会在不影响现有服务的大前提下与九巴磋商。此外，他指港铁特惠站属港铁的推广优惠，目的是鼓励乘客在一定步行距离范围内前往乘搭港铁，因此设置地点有一定限制。港铁将继续聆听区议员的意见以改善服务。

61. 梁家欣女士理解传媒的报导或会引起小区及居民的疑虑，但由于有关的磋商仍在进行中，现阶段不宜评论。如可透露进一步资料，九巴将尽快向委员会交代。

62. 任启邦议员认为港铁指「不影响现有服务」的意思十分模糊。他重申，要求港铁不应只维持现有接驳巴士服务，更重要的是维持接驳巴士换乘港铁的八达通车资扣减优惠。他表示，港铁如不打算改变，根本就不会与九巴开展讨论接驳巴士的营运事宜。如要改变，他推算其中一个讨论重点就是换乘优惠。他希望港铁本着社会企业的良心，继续维持现有的服务和换乘优惠。

63. 梁文迪先生明白居民关注港铁的换乘优惠，他会把相关意见转达港铁管理层。

64. 关永业议员要求在交通及运输委员会(“交运会”)或其辖下跟进公共巴士及小巴服务工作小组继续跟进题述事宜，并要求港铁及九巴继续派员出席相关会议和报告最新情况。

65. 委员会同意把题述事宜加入续议事项以便跟进。

VIII. 要求九巴公司增设大埔至新界西的巴士路线服务

(大埔区议会文件 TT 67/2017 号)

66. 主席表示，秘书处早前收到罗晓枫议员的文件，要求九巴增设大埔至新界西的巴士路线服务，详情见大埔区议会文件 TT 67/2017 号。

67. 罗晓枫议员介绍文件。

68. 李述恒先生表示，乘客可选乘九巴 64K 及 265S 号线由大埔直接前往元朗及天水围，或乘坐 73X 号线在城门隧道换乘 263 或 269D 号线前往屯门及天水围。九巴备悉增设大埔往来新界西其他地方巴士路线的建议，亦将继续与运输署研究是否可行。

69. 主席表示，跟进公共巴士及小巴服务工作小组已聘请顾问，进行有关大埔区公共巴士服务的研究，当中包括调查乘客对大埔往来新界西的巴士服务需求，有关报告预计在 2018 年 1 月至 3 月期间完成。由于报告有助委员了解乘客对大埔往来新界西的巴士服务需求，因此建议留待完成后再作讨论。

70. 陈灶良议员表示，264R 号线在假日为乘客提供大埔往来元朗的巴士服务，由于目前载客量少，他建议九巴考虑优化路线吸引更多乘客，例如绕经林村许愿广场，以及把路线延伸至屯门或天水围等。

71. 李述恒先生表示，九巴对 264R 号线绕经林村许愿广场的建议持开放态度，能否落实视乎在林村许愿广场设立巴士站是否可行而定。

72. 罗晓枫议员表示，目前 265S 号线每天只有一班车前往天水围，希望九巴能在下次会议上提出优化方案，例如增加班次和调整服务时间等。

73. 主席表示，委员会会在第九项议程跟进在林村许愿广场设立巴士站的事宜。他亦希望九巴检视 265S 号线的情况，并向委员会提出优化方案。

IX. 续议交通及运输委员会 2017 年 9 月 15 日第五次会议事项

(大埔区议会文件 TT 68/2017 号、TT 69/2017 号及 TT 70/2017 号)

(一) 要求加快在林村乡公所路增设巴士站

74. 主席欢迎大埔地政处陈永耀先生就是项议程出席会议。

75. 陈永耀先生表示，拟建巴士站的位置属于大埔地政处管辖的政府土地，该处设有两道闸门防止非法占用。此外，在拟建巴士站位置周边有两幅土地，以临时政府拨地方式批予大埔民政事务处作道路改善工程和种植花卉之用。

76. 王志轩先生表示，运输署曾在 2017 至 18 年度的大埔区巴士路线计划中，预计 373 号线会在 2018 年第三季落实绕经林村乡公所路一带，但根据目前情况，该建议在短中期内或难以实行。由于坑下莆及林村牌楼旁的巴士站仍有足够空间及容量，因此署方正研究以该两个车站作为 373 号线在林村的车站。

77. 陈灶良议员认为运输署有足够时间筹备在 2018 年第三季落实 373 号线

绕经林村。他指九巴 63R 号线特别车每年在林村许愿节期间都利用林村许愿广场作为临时巴士站，因此在技术上是可行的。他认为大埔区小区重点工程项目中有关林村广场的计划取消后，应更有利署方在林村许愿广场设立巴士站。目前居民只能在林锦公路乘坐 64K 及 65K 号线出入，因此极希望可以在林村乡公所路增设车站，方便林村谷居民前往大埔及外区。他愿意联同地政处、民政事务处及运输署商讨和解决目前面对的困难。

78. 主席请秘书处安排委员会联同相关部门到现场视察和商讨如何解决问题。

(会后补注：上述视察活动已于 2017 年 12 月 28 日进行。)

(二) 建议在广福桥附近加设行车桥的事宜

(大埔区议会文件 TT 69/2017 号及 TT 70/2017 号)

79. 主席表示，路政署及渠务署已就广福行车桥事宜作书面回复，详见大埔区议会文件 TT 69/2017 及 TT 70/2017 号。他续指，根据路政署的回复，由于工程项目团队需时评估不同防洪标准对设计广福行车桥的影响，因此预计在下次会议才能向委员会报告最新进展。由于委员会早前已就广福行车桥的设计提出多项意见，他建议留待路政署提出修正方案后再作跟进。

80. 李国英议员表示，委员在上次会议提出不少意见，他希望路政署可以仔细考虑，以期全面优化广福行车桥的设计方案。

81. 主席表示，大埔区议员曾在 2017 年 11 月 2 日举行的大埔区议会会议上，向路政署署长反映有关广福行车桥的意见。他请秘书处把相关会议记录转交路政署及渠务署代表，让他们在下次交运会会议报告时一并响应。

(会后补注：秘书处已于 11 月 27 日将相关会议记录的初稿转交路政署及渠务署代表。)

82. 李国英议员指相关部门如只依据部门内部指引处事，是不能完成广福行车桥的设计及规划工作。由于工程涉及多个部门的范畴，他认为运输署应负责协调各个相关部门，并以大埔区议会的意见为依据，优化行车桥的设计方案。

83. 陈笑权议员表示，过去多届区议会都积极争取落实兴建广福行车桥，他请相关部门适当协调并尽快开展工程。

(三) 要求于区内增加车辆泊位

84. 黄建男先生表示，大埔工业邨(近大喜街凤凰卫视位置)有 15 个路旁私家车咪表泊位。由于这些泊位于晚间的使用率偏低，运输署建议在晚上 8 时至翌日早上 8 时期间，将这些泊位转为货车泊位，以满足大型货车的泊车需求。署方将就建议进行地区咨询，如获公众同意，署方将尽快落实有关建议。

85. 陈笑权议员指全港各区出现泊位不足的情况属政策问题。他表示广州、台湾及日本等地都已兴建机械式泊架，所用的资源不多，但可制造大量泊位，反观香港在这方面远远落后。基于公众利益，他认为政府应尽快引入这些技术，以解决泊位不足问题。他建议政府可考虑首先在大埔那打素医院、大埔警署及其他政府停车场试行建造这些泊架。

86. 任启邦议员同意陈议员的意见，表示过去曾多次建议政府参考外国做法引入类似泊架。即使简单如在行车天桥底安装金属架，已可制造不少泊车空间，他希望新一届政府可在政策上作出突破，以创新思维解决泊位不足问题。此外，他指区内部分泊位经常被商户霸占，希望警方加强执法。

87. 罗晓枫议员表示，机械式泊架在内地及其他国家相当普遍，委员会曾多次建议运输署采用，但署方从未确实响应。除了在政府土地装设机械式泊架外，他认为运输署批出土地作临时停车场时，亦可提供诱因鼓励租用者装设这类泊架，以提供更多车位。此外，他指甚少人会把车辆停泊在大埔工业邨后步行到市中心，因此署方于上文所建议的双用泊位作用有限。

88. 主席询问运输署现时有没有政府土地或建筑物已安装机械式泊架。

89. 黄建男先生的响应如下：

- (i) 他知悉有私人发展项目使用机械式泊架，但从未处理在政府土地装设机械式泊架的申请。
- (ii) 运输署要求发展项目提供特定数量车位，但提供方式则由相关发展商或政府部门自行决定。

90. 任万全议员的意见及提问如下：

- (i) 负责大埔地区事务的政府人员已非常尽责，但权力有限，未能处理所有问题。以机械式泊架为例，本届区议会至今几乎在每次交运会会议都有提及，但仍然没有丝毫进展。
- (ii) 希望了解什么职级的官员才可决定落实建造机械式泊架。署方如在落实建造时遇到困难，应向委员会提出。
- (iii) 建议委员会考虑以“在区内兴建机械式泊架”作为其中一个与立

法会议员讨论的议题。

(iv) 建议区议会透过地区主导计划在大埔区建造机械式泊架。

91. 黄碧娇议员的意见如下：

(i) 建议在 2018 年 4 月大埔区议会的外访活动中，适当安排区议员参观国内的机械式泊架设施。

(ii) 领展是区内的主要泊位提供者，但月租费用昂贵，对部分车主而言是沉重负担。她希望运输署与领展探讨可行方案，例如在指定时间把月租车位分租予其他车辆，既可减轻现有车主的负担，亦可善用车位以增加泊位。

(iii) 屯门新城市广场及葵兴工业中心设有机械式泊架设施。她认为政府可尝试在若干楼底较高的政府停车场兴建这类泊架。

92. 区镇桦议员表示，根据大埔综合大楼(“大楼”)管理委员会的来信，大楼停车场现时的营运合约在 2019 年才届满，而信中亦提及泊车情况尚可接受，但他认为实际情况并非如此。他指近来大楼停车场泊满的情况减少，车辆主要转到较便宜的宝乡邨停车场停泊。他认为大楼停车场的时租收费如可适当下调，将有助改善两个停车场需求失衡及街道阻塞的情况。他亦请政府多加留意有没有其他停车场出现类似的收费差距以致失衡的情况，并作适当跟进。

93. 黄建男先生表示，运输署将致力要求发展商在新发展项目中尽量提供最多车位，以及鼓励他们建造机械式泊位。

(四) 要求在广福回旋处旁加设行车线 / 的士站连上盖

94. 黄建男先生介绍题述工程的初步设计方案，图则见附件三。由于涉及康乐及文化事务署(“康文署”)的用地，运输署需与康文署商讨能否拨出部分土地作为的士站。

95. 胡健民副主席欢迎运输署持续为广福回旋处一带进行改善工程，亦乐见署方今日提出具体改善方案。如有需要，他建议署方可联同当区区议员到场视察。

96. 温兴财委员欢迎署方的建议，亦希望可尽快落实。

97. 陈笑权议员指不少居民会在该处换乘的士，故希望署方尽快建造的士站

和加建上盖，为市民遮挡风雨。

98. 黄碧娇议员建议在广进街另一端增设出口，令车辆无需调头和纾缓现有巴士站旁黄格的争路情况。

99. 余智荣议员表示，每逢的士换更广进街都会相对挤迫，因此建议署方研究如何延长的士站。

100. 黄建男先生表示，该处有足够空间建造标准上盖，署方亦将微调和优化现有设计。他会在下次会议报告与康文署商讨用地的进展。

101. 主席请运输署与康文署商讨用地情况，并加快落实工程。他亦希望署方研究在广进街另辟出口，以便疏导车流。

(五) 关注大埔区违例泊车问题

102. 主席表示，委员会分别在 2017 年 10 月 23 日及 11 月 3 日视察宝乡街及太和巴士站。运输署听取委员意见后修改了道路设计，相关图则见附件四及附件五。

103. 黄建男先生介绍附件四(宝乡街改善方案)。

104. 委员就附件四的意见简述如下：

- (i) 根据目前设计，李国英议员关注私家车或会违例停泊在专线小巴站或的士站内，导致专线小巴或的士只能在站外上落乘客。由于没有警员驻守执法，他担心该处容易成为私家车的违例停泊处。此外，他指缩短宝乡街中间的分隔栏有助车辆调头。
- (ii) 区镇桦议员同意缩短宝乡街中间的分隔栏有助大型车辆在该处调头。另外，他建议在宝乡邨停车场出口至交通灯位置范围划设双黄线，以免车辆在该处停泊，阻碍其他车辆通过。
- (iii) 任启邦议员询问车辆如停泊在调头位置的斜影线范围内，警方如何处理。他认为警方如没有适当处理这个问题，斜影线范围或会成为新的违泊地点。
- (iv) 陈笑权议员认为宝乡邨停车场出口至交通灯位置范围应划设双黄线。
- (v) 余智荣议员认为执法方面的配合至为重要，否则双黄线范围将变

成另一违泊黑点。他希望运输署在设计时同时考虑违泊问题，而警方亦需配合加紧执法。

- (vi) 温兴财委员表示，大埔墟的士站经常被违泊私家车霸占，的士只能被迫在站外上落乘客，假如因此遭到票控，对的士司机十分不公平。此外，他认为取消上址一个的士站让私家车上落乘客并不合适，因如没有警员驻守，私家车不会实时驶离。
- (vii) 胡健民副主席指宝乡街两边划设双黄线后，私家车便没有位置上落乘客。此外，他亦担心车辆会停泊在调头位置的斜影线范围内。

105. 黄建男先生的响应如下：

- (i) 除的士及专线小巴外，任何车辆不得驶入的士站及小巴站，违例者可被检控。
- (ii) 落实改善方案前，缩短宝乡街中间的分隔栏将阻碍车辆在该处调头。完成改善方案后，署方可利用斜影线范围进行工程，因而不会阻碍车辆调头。因此，署方会把缩短宝乡街中间的分隔栏列作下一阶段的拟议工程。
- (iii) 如在宝乡邨停车场出口至交通灯位置范围划设双黄线，禁区的“终止”路牌将阻碍交通灯号，届时禁区范围或须延长至下一交通灯后的位置。此外，私家车亦没有位置在宝乡街上落乘客。

106. 主席表示，由于不少车辆需要在宝乡街上落乘客，因此难有方案完全满足不同持份者的需求。宝乡邨停车场开放后吸引不少车流及轮候的车龙，因此扩阔调头位置和缩短中间的分隔栏都有助中型及大型车辆在该处调头。

107. 李国英议员支持延长禁区范围至下一灯位后(即怀义街街口)，认为有助纾缓怀义街的交通挤塞问题。此外，他重申专线小巴及的士站都位于黄线范围内，如没警员驻守，便无法阻止私家车在该处停车。因此，他建议警方在该处安装摄录机，事后向违例车主发出告票。

108. 徐翼福先生的响应如下：

- (i) 建议改动专线小巴站的位置，以提高宝乡街专线小巴站的使用率，减少车辆停泊。
- (ii) 可在斜影线范围外设置胶筒及地面标记等阻止车辆进入。
- (iii) 只有道路用户遵守交通规则，才可杜绝违例泊车情况。
- (iv) 根据《道路交通条例》第 374C 章，任何人不得在设有街道照明系

统，而灯与灯之间相距不超过 200 米的街道上停泊车辆(停泊在泊车处则不在此限)，否则可遭票控。

- (v) 如阻碍其他道路使用者，警方亦可根据其他规例作出检控。
- (vi) 如有车辆停泊在的士站，不论司机是否在场，警方均可作出票控，而警方亦会因应现场情况适当执法。
- (vii) 如按现行改善方案在宝乡街扩阔调头位置，将有足够空间让车辆调头，该处的车辆调头限制亦将一并移除。
- (viii) 警方目前没有权力及资源在该处安装摄录机。根据香港法例，违例泊车没有追溯力。不过，如有证据显示驾驶人士有违例驾驶情况(例如有录像拍到驾驶人士把车辆停泊在巴士、小巴或的士站等不可泊车的限制区等)，警方可向车主提出事后检控。

109. 李耀斌议员表示，除宝乡街外，大埔墟到处都有违泊情况，无法杜绝。他指太多限制及经常改变亦会令驾驶人士无所适从，产生不同问题。他认为不应过分执着于解决某个位置的交通问题。

110. 李国英议员同意到处都有违泊问题，但如违泊导致整条街道交通瘫痪，便需处理。他补充，宝乡街、怀义街及靖远街的转弯位置经常有违泊车辆阻塞其他道路使用者，往往在致电警方到场执法后才能疏导交通，因此需要正视。

111. 余智荣议员认为警方的角色十分重要。他指警方以往可以拖走阻塞交通的车辆，但现时却不能。此外，他认为在大埔执勤的交通督导员数量不足，即使过去曾去信警方要求增加人手亦没有响应。

112. 李国英议员表示接受运输署的交通改善建议，但担心日后的执法问题。

113. 区镇桦议员询问当方案落实后，如运作出现问题，相关的交通改善措施有没有修改空间。

114. 主席表示日后能再次改善该处的交通措施。

115. 委员会同意落实附件四的方案，并在日后方案落实后，按需要检讨宝乡街的情况。

116. 黄建男先生介绍附件五(太和巴士站停车湾改善方案)。

117. 陈灶良议员的意见如下：

- (i) 他曾去信警方要求在早上 7 时至 8 时派员加强巡逻，因此该处近来较少出现违泊问题，但警车驶离现场后便故态复萌。
- (ii) 太和巴士站往大埔方向的的士站有一部的士长期通宵停泊，运输署应研究如何处理。
- (iii) 由于警方难以长时间投放资源监察现场情况，他和邓铭泰议员建议分开大型巴士及私家车的落客点，作为长远解决办法。

118. 周炫玮议员欢迎运输署的建议，认为现阶段可先推行延长停车湾的方案，希望有助纾缓违泊问题。在警方加强执法的情况下，太和巴士站的违泊问题近期有所改善。由于有市民担心延长停车湾将加剧违泊问题，因此他请警方维持在早上繁忙时段(7 时至 8 时 30 分左右)巡查该处和检控违例车辆。

119. 黄建男先生表示，现时宝雅路的士站长 30 米，一般上落客位长 40 米，延长停车湾后，上落客位置将延长至约 50 米。就有建议把大型巴士上落客点迁往现有的士站，由于巴士需要较多空间，此举将大大缩短的士站的范围，而且在运作上颇为复杂，运输署认为可在完成这项改善工程后，才考虑是否需要把大型巴士上落客点迁往现有的士站。

120. 因应将大型邨巴上落客点迁往现有的士站的建议，陈由游先生补充，上述建议是缩短现有的士站范围以腾出空间用为邨巴上落客点。他指现时没有道路标记界定某处为邨巴站，但邨巴可在一般上落客区上落乘客，或在取得许可证的情况下于限制区或禁区上落乘客。如将部份的士站改为一般上落客区，其他车辆亦可利用该位置上落乘客，同样未能腾出空间用作邨巴上落客点；如将部份的士站设为限制区或禁区并只供邨巴使用，其他没有许可证的车辆便无法在限制时间内使用该位置上落客，惟邨巴的班次并不频密，未能充份利用该位置，造成浪费。此外，缩短的士站亦会影响的士的运作。综合以上因素，有关建议是否可改善现时停车湾的使用情况，需要仔细研究。

121. 陈灶良议员补充，他理解把大型邨巴上落客点迁往现有的士站有一定影响，因此建议只在早上繁忙时间才实施。他表示并非规定邨巴必须要在的士站后方上落乘客，因为该位置亦可腾出作私家车上落客点。他希望运输署可继续研究有关建议。

122. 委员会同意落实附件五的方案。

123. 黄建男先生表示，由于涉及修路的施工申请、与领展沟通及咨询其他部门，运输署预计这些前期工作需时两个月。运输署向路政署发出施工令后，路政署一般亦需要三个月时间筹备。

124. 许家杰先生表示，运输署提出方案前已把建议转交路政署作技术评估。

由于评估仍在进行，因此暂时未有预计开展工程时间及施工所需时间的相关数据。技术评估完成后，路政署将把结果提交运输署，届时将由运输署决定工程开展时间及施工所需时间，以及向委员会交代。

125. 主席请路政署及运输署适时向当区区议员提供工程时间数据。

126. 刘勇威议员表示，翠乐街、美新里及旧墟直街的违泊问题愈趋恶劣，黄昏后情况尤其严重，希望警方留意。

127. 徐翼福先生表示，警方一直就上址的情况与刘议员紧密联络，亦已加强巡逻和执法。

(六) 改善吐露港公路设施

128. 主席表示，由于委员会已在议程第四项就此事项充分讨论，因此不会在此展开讨论。

X. 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 71/2017 号)**

129. 许家杰先生请委员备悉上述文件。他续指，路政署由 2017 年 11 月起将加派一名工程师执行西贡北及大埔滘区的区域工程及部门协调工作，请委员会备悉。

XI. 工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

130. 工作小组主席黄碧娇议员报告，工作小组在 2017 年 10 月 18 日召开本年度第五次会议，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、A47X、NA47、E41 及 74C 号线的改善服务建议。有关 271X 号线的总站，运输署建议可由半岛酒店迁往北京道。

- (ii) 在专线小巴服务方面，工作小组讨论 25B 号线的改善服务建议。

- (iii) 工作小组将继续跟进上述巴士及小巴路线的情况，如有实际改动将向委员会报告。
- (iv) 工作小组已完成大埔区公共巴士服务调查的招标程序，亦已邀请顾问公司出席会议向成员介绍调查内容及方法。顾问公司预计在 11 月开始进行访问，并将继续出席工作小组会议报告调查进度。

(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，工作小组在 2017 年 9 月 8 日召开本年度第三次会议，并继续跟进两项工程，包括：

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

132. 目前上述两项工程的进展大致顺利。此外，由于 9 月 11 日早上在粉岭公路及大窝西支路发生严重交通挤塞事故，运输署要求承建商日后申请封路前，须先行咨询相关区议会。经讨论后，工作小组建议承建商可以电邮方式向成员提供封路申请的详情，以供他们备悉和征询意见。

(三) 改善乡郊主要道路工作小组

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

(四) 道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组

134. 胡健民议员以工作小组主席身分报告，工作小组已在 2017 年 10 月 23 日举行本年度第二次会议。他指成员在会议上就共享单车事宜提出多项意见。整体而言，成员认为共享单车对地区造成不少滋扰，例如到处违泊阻塞道路、霸占公共单车泊位影响居民使用，以及昼夜不停发出声响等。经讨论后，工作小组建议由交运会去信相关部门反映共享单车的问题。

135. 此外，工作小组亦继续跟进两项活动。“2017 至 2018 年度大埔区道路及

交通安全运动嘉年华”会在 2018 年 1 月 13 日假大埔天后宫风水广场举行。主办单位现正邀请区内团体参与表演及摊位工作，以及邀请嘉宾出席活动。至于“2017 至 2018 年度大埔区学界道路及交通安全比赛暨宣传运动”，主办团体已把填色、标语创作及海报设计的参赛表格分发区内各中学、小学、幼儿园及特殊学校，目前正收集各参赛者的作品。工作小组将继续向委员会汇报活动进度。

136. 委员会同意去信运输及房屋局反映大埔区议会对共享单车的意见。

(会后补注：委员会已于 12 月 22 日去信运输及房屋局。)

XII. 交通及运输委员会 2018 年度会议时间表

(大埔区议会文件 TT 72/2017 号)

137. 主席表示，大埔区议会已在 2017 年 11 月 2 日的会议上，通过辖下委员会在 2018 年的会议时间表。他请委员备悉文件。

XIII. 其他事项

(一) 立法会议员与大埔区议会议员举行的会议及午餐聚会一拟议讨论事宜

138. 主席表示，立法会议员会在 2018 年 1 月 26 日与大埔区议会议员举行会议及午餐会。大埔区议会在 2017 年 11 月 2 日的会议上，议决由辖下委员会各自拟订一个讨论题目供当日与立法会议员讨论之用。由于有关题目及资料需在本年内提交立法会秘书处，是次会议作出决定后，讨论题目及相关数据将以传阅方式分别征求区议会及委员会的同意。

139. 主席提出以「要求改善吐露港公路的路面设施，及新增干道以改善大埔往来市区的交通」作为讨论题目。改善吐露港公路的设施方面，他建议可在吐露港公路划设巴士专线和在快线划设双白线等。新增干道方面，他建议新增一条连接大埔至沙田的干道，以减轻吐露港公路的负荷和减少挤塞。他引导委员讨论和提供意见。

140. 任万全议员询问是否每个委员会只可提出一个议题，以及现时是否所有委员会都已订出讨论题目。

141. 周炫玮议员建议可与立法会议员讨论共享单车问题。此外，他询问连接大埔海滨公园及汀角路的单车径是否属于环境、房屋及工程委员会选用的议题。

142. 李裕修先生表示，立法会秘书处的来函建议讨论题目不应超过五个，而大埔区议会辖下有五个委员会，因此可考虑每个委员会各自定义出一个讨论题目。此外，除本委员会外，大埔区议会辖下其余四个委员会都已各自定义出一个讨论题目。

143. 主席表示，相比共享单车问题，上述议题对大埔区及北区往来市区的交通有长远影响，因此更值得与立法会议员商讨。

144. 区镇桦议员认为共享单车与店铺阻街同属全港性问题，因此认为在会面当日略为向立法会议员提出区议员的关注便已足够，无需深入讨论。

145. 委员会议决采纳主席的建议，以「要求改善吐露港公路的路面设施，及新增干道以改善大埔往来市区的交通」作为与立法会议员讨论的议题之一。

(二) 有关运头塘购物中心外的交通规划事宜

146. 主席表示，秘书处早前收到市民就运头塘商场外的交通规划事宜提出多项意见，并要求大埔区议会跟进。第一，他指运头塘商场外的私家车上落区范围小，亦经常泊满车辆，因此其他车辆只能在巴士站上落乘客，造成不便。第二，他认为在晓运路前的两道收费电闸对驾驶人士造成不便，指该处是公共地方，应开放予公众使用。第三，他认为单车是大埔居民常用的代步工具，因此对单车泊位有极大需求，而大埔墟港铁路站、太和港铁路站、连接大埔墟港铁路站和运头塘邨的行人隧道，以及太和港铁路站至大埔太湖花园的行人路及行人隧道内的单车泊位不足，但政府却只顾清理单车及张贴不准泊车告示等，并不理解居民的需要。主席指运头塘邨巴士站将进行工程，秘书处亦已向各位派发相关图则，详见附件六。

147. 黄建男先生介绍附件六。他指运输署早前通过民政事务处就运头塘邨巴士总站的改善措施咨询公众。运输署收到意见后作出调整如下：

- (i) 运头塘购物中心对外的路面将不作任何改动，以便尽快展开工程。
- (ii) 在巴士站两旁划设 24 小时禁区。
- (iii) 扩阔逸雅里连接上落客区的路口，以便车辆驶出。

此外，他对市民的意见回复如下：

- (i) 在公共交通交汇处提供上落客区的目的，主要是方便市民换乘其他交通工具(例如由私家车换乘公共巴士或让公共交通工具上落

乘客)，而并非为市民提供泊位以便前往邻近的屋苑或购物中心。

- (ii) 运头塘邨巴士总站以外的范围属私人管理地段，屋苑或购物中心应自行提供泊车设施方便前来的驾驶人士。以运头塘邨为例，驾驶人士如欲前往购物中心，可使用逸雅里闸内的停车场设施或上落客区。
- (iii) 晓运路的两道收费电闸安装在私人土地范围内，属运头塘邨管业处的内部安排。
- (iv) 单车泊位的提供主要分为两部分。第一，私人发展项目负责提供项目范围内的单车泊位。第二，政府会在康乐热点及单车径末端提供公共单车泊位。目前，政府在大埔区提供约 6 000 个公共单车泊位，当中约 3 600 个由运输署负责管理和维修，余下约 2 400 个则由其他相关部门负责管理和维修。

148. 余智荣议员提出以下意见及提问：

- (i) 感谢运输署提出改善措施。他询问署方何时落实有关措施，以及何时安排九巴在该巴士总站加装上盖。
- (ii) 与其他地方的上落客区一样，运头塘邨巴士总站的上落客区并非用作停泊车辆，只是方便车辆停车上落乘客，然后立即驶走。此外，运头塘邨停车场提供 30 分钟免费泊车服务，建议驾驶人士可考虑停泊在该停车场。

149. 刘勇威议员指运输署早前计划把太和地铁站至太湖花园隧道内的单层单车泊架改为双层单车泊架，询问目前的进展如何。

150. 黄建男先生表示，运输署会在本年底在大埔太和路近小区中心新增约 90 个单车泊位，亦会在安埔路近富善邨增加单车泊位。此外，署方亦正研究在大埔公路(元洲仔段)近眼镜桥位置增加单车泊位。

151. 区镇桦议员认为有需要增加单车泊位，但不希望这些公共单车泊位变成共享单车的停泊处，因此希望署方认真研究可采取什么方法，让部门有权在短时间内清理管辖范围内的违例停泊单车。

152. 刘勇威议员希望运输署确认将会在大埔太和路近小区中心新增 90 个单车泊位，还是在新增泊位后该处的泊位数目将会增至 90 个。此外，他询问该处共有多少单车泊位，以及新增泊位是否以双层泊架的方式提供。

153. 黄建男先生表示，运输署计划在大埔太和路近小区中心新增 90 个单车

泊位。有别于传统的 U 型或上下层单车泊架，署方将以「一上一下式泊架」提供该 90 个单车泊位。至于该处共有多少泊位，他将会在会议后向刘议员提供相关资料。

154. 主席希望运输署可深入了解和慎重考虑该名市民的要求，并向他提供适切的协助。

(三) 有关大埔四里紧急车辆通道路牌

155. 主席表示，环境、房屋及工程委员会在 2017 年 11 月 8 日举行的会议上，讨论在大埔四里加设紧急车辆通道路牌事宜，并交由交运会继续跟进。他询问运输署可否协助设立有关路牌。

156. 黄建男先生的响应如下：

- (i) 运输署已在其管理的道路预留足够空间让紧急车辆通过和使用。
- (ii) 设立紧急车辆通道路牌的目的，是为了向紧急车辆指示路径，以驶入建筑物范围进行救援。
- (iii) 建筑物主要分为两类。第一类是经由屋宇署审批的建筑物，署方会要求注册人士根据相关指引提交图则和竖立适当的交通标记及指示牌，以显示紧急车辆信道的位置。此外，署方亦会要求注册人士提供足够的空间及承载能力，以便紧急车辆使用。另一类建筑物为新界豁免管制屋宇，其紧急车辆通道的设计及规范则由地政署负责。

157. 主席指大埔四里并非私人屋苑或屋宇署负责审批的地方，因此询问运输署能否在该处竖立紧急车辆通道路牌。

158. 黄建男先生表示，设立紧急车辆通道路牌有其用意，而该处亦是紧急车辆出入的认可通道，因此需要先确定大埔四里是否紧急车辆通道，然后由土地管理人设立相关路牌。

159. 主席表示，大埔四里的出入口有可被移除的消防闸，一般可理解为紧急车辆通道的路牌。他询问运输署是否表示应由负责管理大埔四里的部门设立紧急车辆通道路牌。

160. 区镇桦议员表示，消防处已确认大埔四里属消防车辆通道，亦已确认消防车辆能驶入该处。

161. 李国英议员指大埔四里属于公共地方范围，询问是否由路政署负责设立

紧急车辆通道路牌。

162. 许家杰先生的响应如下：

- (i) 运输署及路政署分别负责管理和维修大埔四里和四坊的公共行人通道及道路。
- (ii) 大埔四里各个红色消防闸由路政署负责维修。
- (iii) 紧急车辆通道路牌一般只会在已批租土地的建筑物附近竖建，以识别可用作紧急车辆救援用途的通道，而该路牌并非应用于公共道路上的标准路牌。根据道路交通条例，该路牌并没有法律效力。
- (iv) 在部分情况下会使用公共道路供紧急车辆出入之用，大埔四里便是其中一个例子。路政署识别出这些通道后，便会采用可承载紧急车辆重量的地砖，以期保护地下公共设施。
- (v) 运输署可指示路政署在公共道路上加装任何交通标志。就大埔区而言，路政署目前没有收到运输署的指示，要求该署在大埔四里竖立紧急车辆通道路牌。

163. 区镇桦议员指大埔综合大楼(“大楼”)并非已批租地方，询问为何该处设有紧急车辆通道的路牌。

164. 许家杰先生表示，大楼对外的行人路分为两部分；近车路的部分属路政署管辖的公共道路范围，近大楼的部分则属已批租予政府部门作兴建大楼之用的土地范围。委员或会留意到公共道路上出现紧急车辆通道的路牌，但他澄清有关路牌只是竖立在邻近公共道路的已批租土地范围内，并非由路政署管辖。

165. 区镇桦议员赞扬许家杰先生的响应十分专业。他指，由于消防处亦需经过多番了解后，才能确认大埔四里为紧急车辆通道，因此希望运输署可协助竖立路牌，以期进一步确立该处为正式的紧急车辆通道。

166. 黄建男先生澄清运输署并不负责管理和维修紧急车辆通道，亦不会接收其他非正式道路的管理权。此外，由署方管理的道路已适合紧急车辆使用。

167. 李国英议员表示，路政署并非要求运输署接收道路的管理权，只是在程序上需要运输署的指示，路政署才可动工竖立路牌。

168. 黄建男先生表示，由于运输署并非管理大埔四里的部门，因此没有权限指示路政署在该处竖立路牌。

169. 罗晓枫议员表示，他过去曾多次去信要求运输署在消防闸旁竖立紧急车

辆通道指示牌，对路政署刚才表示从来没有收到运输署的指示感到诧异。他指消防闸是紧急车辆出入口，希望相关部门可以厘清事实。

170. 主席请运输署及路政署在会议后研究如何在大埔四里竖立紧急车辆通道路牌，并在下次会议上报告。

171. 李国英议员认为运输署、路政署及消防处应共同厘清竖立紧急车辆通道路牌的责任谁属。

XIV. 下次会议日期

172. 主席宣布，下次会议订在 2018 年 1 月 12 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

173. 议事完毕，会议在下午 6 时 53 分结束。

大埔区议会秘书处
2017 年 12 月

大埔民主派區議員

關永業 任啟邦 區鎮樺 周炫璋 劉勇威 任萬全

新界大埔
鄉事會街8號
大埔綜合大樓4樓
大埔區議會
交通及運輸委員會
劉志成主席

劉主席：

吐露港公路意外頻生 要求立即研究開闢新道路幹線 改善大埔至九龍交通擠塞情況

近年，港鐵東鐵綫（下稱：東鐵）訊號系統經常故障，班次服務延誤或停頓，令乘客行程及時間大失預算；而吐露港公路（下稱：吐露港）亦經常發生交通意外，需封閉部份路段間歇行車，更多次嚴重至全線封閉，嚴重影響居民日常生活及工作。

多年來，大埔居民均以東鐵或吐露港往來香港九龍各區，於早晚繁忙時間更是新界北部居民的交通命脈，缺一不可！可惜，過去亦曾試過東鐵與吐露港同一時間發生意外，嚴重癱瘓往返新界北部交通。

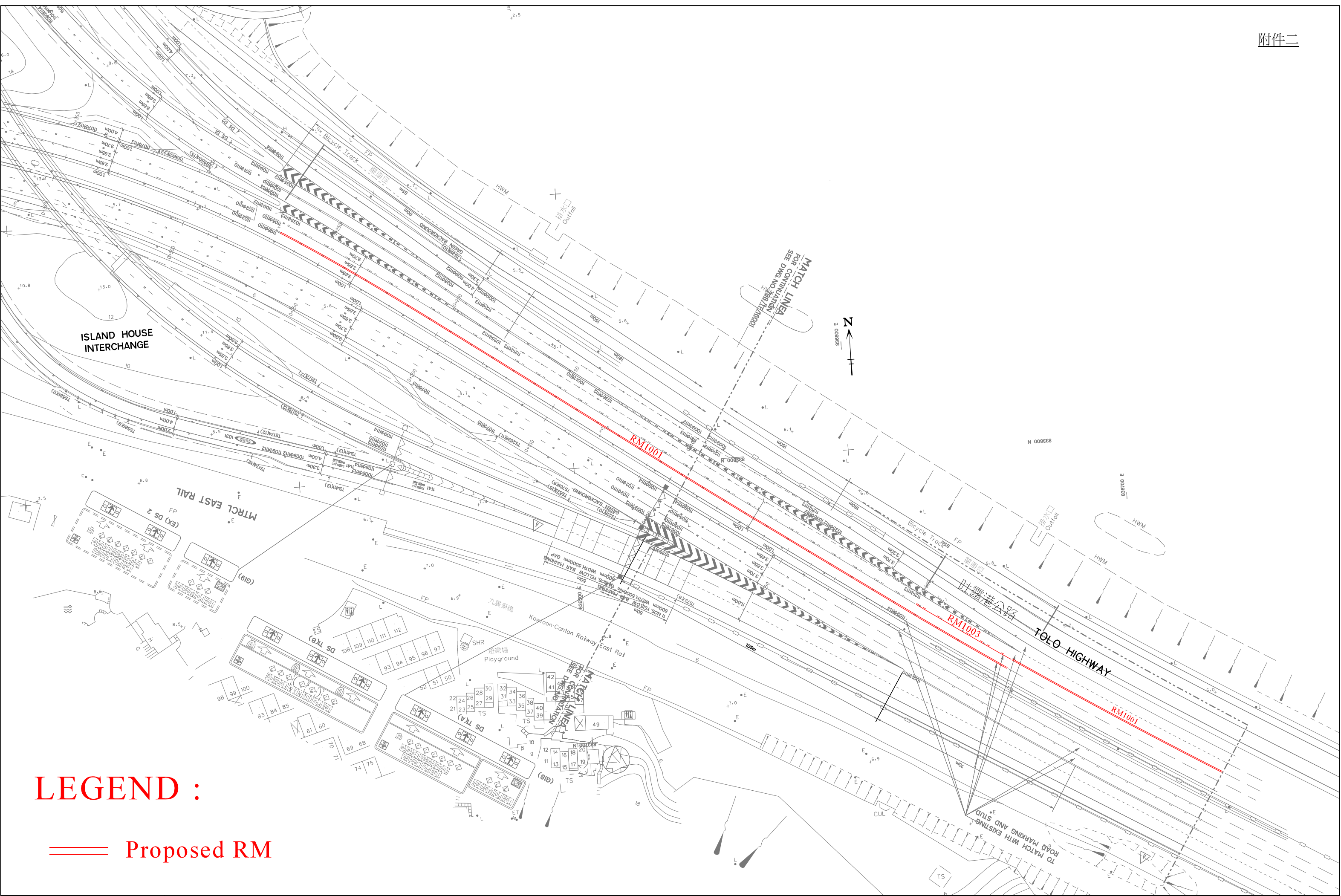
此外，大埔、北區及沙田的居民均需使用獅子山隧道、城門隧道、大老山隧道、尖山隧道、青沙公路、大埔公路等往來不同地區。以上公路和隧道在繁忙時段的塞車情況越趨嚴重，尤其集中樽頸於連接沙田的出入口位置。當然，這並非先天結構性問題，而是政府在規劃時未能完善梳理及善用各公路及隧道分流，過份依賴個別路段如吐露港公路、獅子山隧道、大老山隧道等而導致嚴重交通擠塞。

所以，我們建議政府短中期的解決方案，應考慮在吐露港劃設巴士專線，讓巴士服務更快捷穩定，不會輕易因交通意外而受到影響，亦可吸引更多市民使用公共交通工具，改善整體交通情況。長遠而言，政府應立即展開研究開闢新道路幹線連接大埔至九龍，以解決交通擠塞所衍生的種種問題。

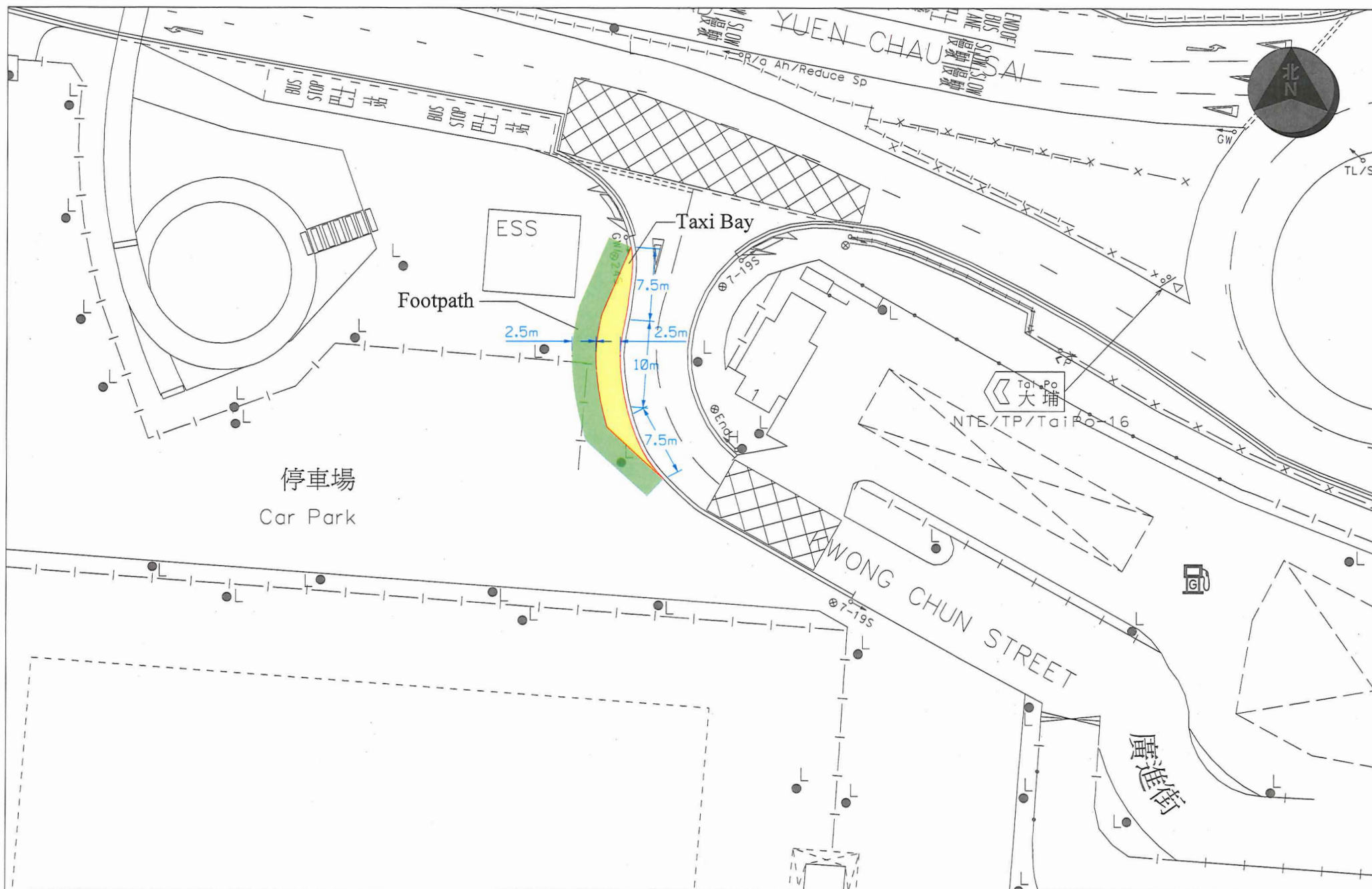
為此，我們特具此函致 閣下，轉達大埔居民的關注。

大埔民主派區議員
關永業 任啟邦 區鎮樺
周炫璋 劉勇威 任萬全
(區鎮樺 代行)

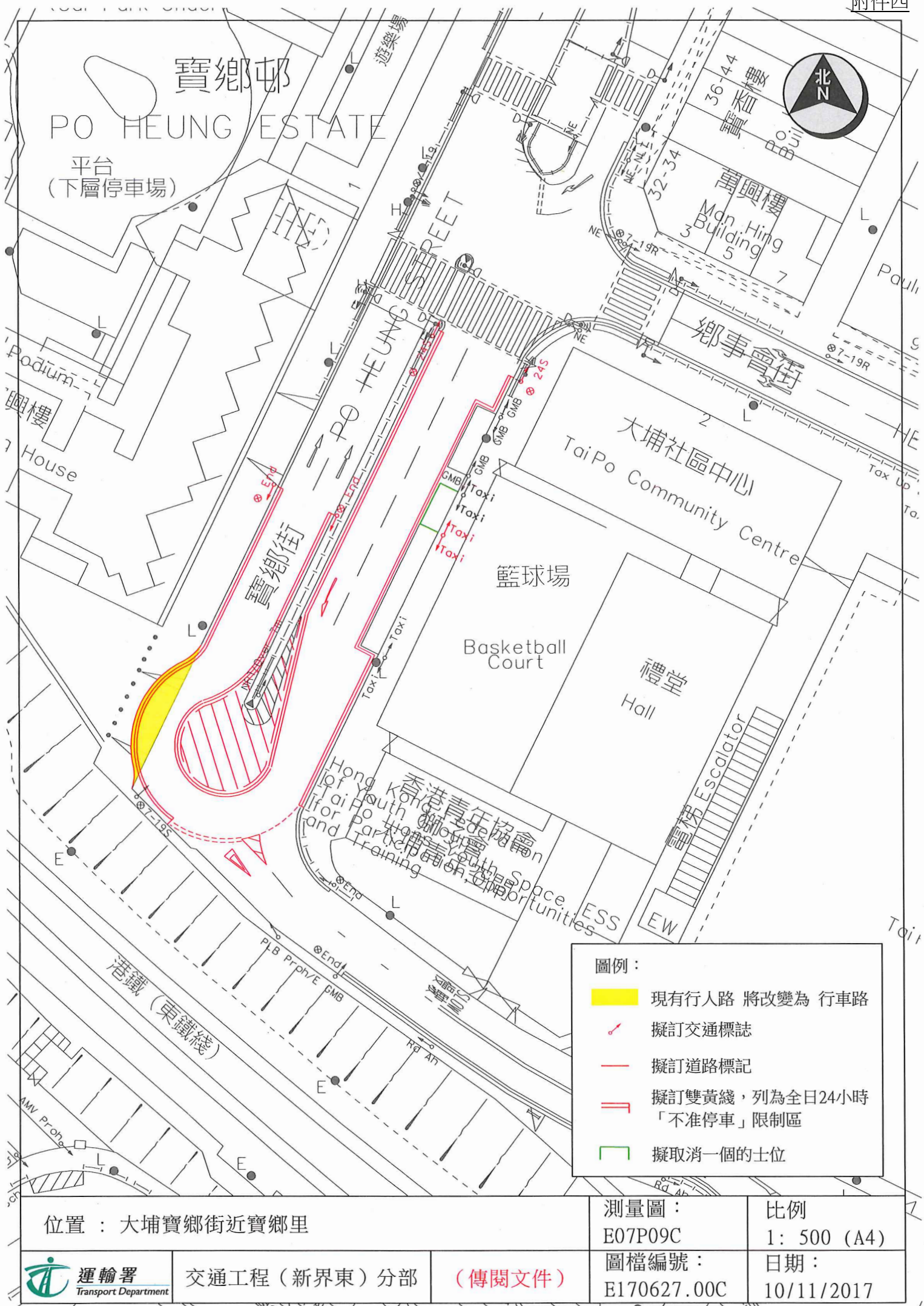
2017年11月9日



LEGEND :
== Proposed RM



 運輸署 Transport Department	TRAFFIC ENGINEERING (NTE) DIV.	Location: Kwong Chun Road, Tai Po Draft	Survey Sheet: E7P9D&10C Drawing No. E170798.00
--	-----------------------------------	---	---



何

Tai Wo Indoor Centre
太和體育館

WP/↔

7 m

ESC

S/C

Tax

⊗/7-24

Rd Ah

WP/←

RM 110

1

7 m

寶雅路

SLOW 慢

PO NGA ROAD

⊗/7-24/Ped Ah

Tax

S/C

ESC

雙慢 SLOW MOTION

 Existing Traffic Signs to be relocated

Proposed roadmarkings (RM1043, RM1107)

Existing area to be converted to carriageway

Proposed Type II railings

Type II railings to be removed

TRAFFIC ENGINEERING
(NTE) DIV.

Location: Po Nga Road near Tai Wo Station, Tai Po

Survey Sheet No. E07P09A

Scale 1: 250(A4)

Date: 13 Oct 2017

WRF NO. /

Drawing No. E170838.00

	Area to be convert to carriageway
	Proposed traffic signs
	Traffic signs to be removed
	Proposed RM1115"give way"
	RM1115"give way" to be removed
	Proposed RM1019"turn left arrow"
	RM1019"turn left arrow" to be removed
	Proposed RM1023"turn left & right arrow"
	Proposed RM1106"junction edge line"
	RM1106"junction edge line" to be removed
	Proposed RM1013"give way line"
	RM1013"give way line" to be removed
	Proposed RM1040"double yellow line"

- | | |
|---|--|
|  | Proposed hatch markings |
|  | Hatch markings to be removed |
|  | Proposed RM1047"bus stop - white" & RM1048"bus stop boundary marking - white" |
|  | RM1047"bus stop - white" & RM1048"bus stop boundary marking - white" to be removed |
|  | Proposed RM1180"waiting area for people with disabilities - yellow" |
|  | RM1180"waiting area for people with disabilities - yellow" to be removed |
|  | Proposed dropped kerb with tactile warning strips |
|  | Proposed yellow striped markings - yellow |
|  | Relocation of Resident Coach Flag |

