

大埔区议会
交通及运输委员会
2018年第六次会议记录

日期：2018年11月9日(星期五)

时间：下午2时31分至下午7时39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

下午5时38分

陈笑权议员, MH, JP

会议开始

下午6时43分

周炫玮议员

会议开始

会议完毕

刘勇威议员

会议开始

下午6时27分

李国英议员, BBS, MH, JP

会议开始

下午5时38分

李华光议员

会议开始

会议完毕

李耀斌议员, BBS, MH, JP

下午2时35分

下午5时47分

罗晓枫议员

下午2时44分

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

下午7时12分

黄碧娇议员, BBS, MH, JP

会议开始

会议完毕

任启邦议员

会议开始

会议完毕

任万全议员

会议开始

会议完毕

余智荣议员

会议开始

下午6时54分

增选委员

区镇濠委员

下午2时42分

会议完毕

陈梓华委员

会议开始

下午5时38分

陈蔚嘉委员

会议开始

下午6时27分

张国华委员

会议开始

下午5时36分

张国慧委员

会议开始

下午6时30分

文念志委员

会议开始

会议完毕

梅少峰委员

下午2时38分

会议完毕

曾汉文委员	下午 2 时 38 分	下午 6 时 03 分
温兴财委员	下午 2 时 35 分	下午 5 时 50 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

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

陈巧敏女士, JP	大埔民政事务专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
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
李若愚先生	首席助理秘书长(运输)2 / 运输及房屋局
畚天翔先生	总工程师 / 运输策划 / 运输署
冯煜才先生	高级工程师 2 / 运输策划 / 运输署
马芳兰女士	高级运输主任(大埔) / 运输署
吕晓晖女士	高级运输主任 / 巴士发展(新界东) / 运输署
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
吴基博先生	工程师 4 / 运输策划 / 运输署
钟永康先生	总工程师 / 北 3 / 土木工程拓展署
何嘉文女士	高级工程师 / 10(北) / 土木工程拓展署
麦佩茵女士	工程师 / 19(北) / 北拓展处 / 土木工程拓展署
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
吴天恩女士	公共关系经理(项目及物业) / 香港铁路有限公司
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
李侃陵先生	高级主任(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
黄汉中先生	策划及车务编排经理 / 城巴 / 新巴
黎以仁先生	项目经理 / 艾奕康有限公司
李伟鸿先生	工程项目管理小组统筹 / 艾奕康有限公司
施耀雄先生	交通及运输小组统筹 / 艾奕康有限公司
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

关永业议员

缺席者

刘宗翰委员

开会词

主席欢迎各委员及部门代表出席会议，并宣布以下事项：

- (i) 欢迎大埔民政事务专员陈巧敏女士列席是次会议。
- (ii) 欢迎增选委员胡耀昌先生加入本委员会。
- (iii) 关永业议员因事未能出席会议，并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为身体不适(包括因怀孕而引起的身体不适)、担任陪审员、代表区议会出席会议 / 活动、出席立法会会议、出席行政会议、分娩或侍产的缺席申请。按照上述常规，他的申请不获批准。

I. 通过交通及运输委员会 2018 年 9 月 14 日第五次会议记录 **(大埔区议会文件 TT 76/2018 号)**

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

II. 过海隧道交通分流 **(大埔区议会文件 TT 77/2018 号及 77a/2018 号)**

3. 主席欢迎运输及房屋局(“运房局”)首席助理秘书长(运输)2 李若愚先生、运输署总工程师 / 运输策划詹天翔先生、高级工程师 2 / 运输策划冯煜才先生及工程师 4 / 运输策划吴基博先生就是项议程出席会议。

4. 主席表示，大埔区议会在 2018 年 11 月 1 日的会议上，同意把这项议题交由本委员会跟进，因此他在今日会议的议程中加入这个讨论事项。

5. 余智荣议员介绍大埔区议会文件 TT 77/2018 号。

6. 李若愚先生感谢委员会邀请运房局和运输署出席会议，讲解有关隧道交通流量合理分布的建议方案。他指相关方案的撮要已经胪列在大埔区议会文件 77a/2018 号，并提出重点如下：

- (i) 政府就隧道交通流量合理分布进行研究，旨在纾缓挤塞的过海交通，以及对非过海交通的影响。
- (ii) 政府亦希望通过分流过海交通减低因挤塞而导致的社会成本，包括市民乘搭公共交通时遇到挤塞而浪费的时间。
- (iii) 运输署及顾问公司以科学化方法研究隧道交通流量合理分布的议题，并以社会整体利益为目标。
- (iv) 除了政府现时建议的方案外，研究报告亦审视其他隧道费调整组合。这些组合的预期效果以及与政府建议方案的比较，已经胪列在大埔区议会文件 77a/2018 号的附件一。
- (v) 对于坊间指政府现时建议的隧道费调整方案，是政府与西区海底隧道(“西隧”)公司商讨得来的结果，他强调有关方案是运输署及顾问公司从交通角度所研究出最理想的方案后，运房局才就这个建议方案与西隧公司商讨补偿安排。

7. 龔天翔先生介绍大埔区议会文件 77a/2018 号。

8. 邓铭泰议员的意见如下：

- (i) 认为运输署的报告能够道出交通分流的好处。
- (ii) 政府在 2018 年《施政报告》提出调整红磡海底隧道(“红隧”)、东区海底隧道(“东隧”)及西隧的收费以达至有效分流，但未有提及新界三条隧道的分流。
- (iii) 对于政府建议豁免专营巴士使用政府隧道的收费，他认为此举既可纾缓专营巴士的加价压力，亦可吸引部分驾驶人士改乘公共交通工具过海，能有效改善交通挤塞问题。
- (iv) 驾驶人士选择使用哪条过海隧道时主要考虑价格因素。他指调整三条隧道的收费旨在把车辆分流至西隧，但红隧及东隧加价亦是驾驶人士关注的切身问题，因此有小区人士反对红隧及东隧加价的建议。
- (v) 对于有人建议政府限制车辆数目，他认为与增加汽车首次登记税一样，有违自由社会的理念，并会对市民造成影响，希望政府慎重考虑。

- (vi) 对于有人建议政府兴建第四条过海隧道，他指九龙及香港岛的地势环境复杂，或会影响工程的可行性，加上建造海底隧道需要很长时间，因此认为调整隧道收费更能在短时间内达到交通分流的目的。
- (vii) 大埔的车辆现时主要利用吐露港公路往返市区。莲塘 / 香园围口岸在 2019 年开通后，每日会带来额外约 17 000 架次的车辆流量，当中部分可能需要前往香港岛，因此亦会间接加重过海隧道的交通负荷，因此当局需要一并考虑这个因素。
- (viii) 推行三隧分流改善交通实在是燃眉之急，如没有其他短期方案可以解决过海隧道交通挤塞的问题，他会赞成三隧分流的方案。
- (ix) 三隧分流能够节省多少过海交通的挤塞时间，到目前为止仍然是一个估算，但无论如何他认为政府都需要尝试。此外，他理解市民对调整隧道费的建议持不同意见，然而政府及顾问公司花了很长时间进行研究，因此他愿意相信政府在这方面的专业估算。

此外，他提出临时动议如下：“支持三隧调整收费，达至三隧分流，疏导过海交通问题。”。

9. 刘勇威议员认为运房局及运输署选择性披露数据，例如在文件中只交代政府建议的方案可以缩短红隧及东隧的车龙，但未有交代西隧及中西区前往西隧的车龙会因此而延长多少，以及将额外影响多少个交通分流点等。相反，他指当局就其他方案披露的数据则较为负面，例如在三条隧道的收费划一为 40 元的方案中，政府只列出西隧的车龙将延长多少，但未有列出红隧及东隧的车龙将缩短多少，明显在披露数据时有所筛选，令他未能作出客观判断。他促请当局补充相关资料，以便委员全面理解各个方案的优劣。

10. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 三隧分流是港岛及九龙之间一个重要的交通安排，但当局在会议前一天才提交文件，委员没有足够时间收集民意，以作反映。
- (ii) 三条过海隧道是否能够达至分流，除了考虑隧道的收费外，亦与地理因素息息相关。他举例指，由九龙东、将军澳、沙田及马鞍山等地前往港岛东的驾驶人士都会使用东隧，不会因为隧道费调整而分流至西隧。他询问政府预计有多少使用东隧的车辆会因为隧道费调整而改行西隧。
- (iii) 由于政府未能有效监管和提供足够的公共交通服务，例如新界西北往来港岛区，以及大埔区往来港岛东的公共交通服务均未如理想，而运输署亦未有积极开办这些路线，因此有市民(特别是乡郊地区的居民)会选择驾车。为此，他认为政府应考虑控制私家车的

数目，以及大幅度增加公共交通服务。

- (iv) 过往曾经提出公共巴士服务优先的理念，并引用台北及冲绳为例子，说明当地政府会严格限制非公共巴士(或非集体运输工具)不能使用某些路段，从而迫使市民改用公共交通服务。
- (v) 政府过往曾经推出泊车换乘计划(意思是在繁忙商业区 / 市区边缘的公共交通枢纽提供泊车设施，供驾车人士停泊车辆，然后使用公共交通工具前往目的地)，但有关计划未见成效，结果市民仍然需要驾车前往目的地。
- (vi) 政府因应西隧现时仍有剩余容车量，建议分流部分原本使用红隧及东隧的车辆至西隧。然而，他认为西隧的问题并不在于九龙前往港岛方向的入口处，而是当车辆驶出西隧后，不论是在前往西营盘或中环方向的交通灯位，以至港澳码头附近都会出现挤塞情况。他认为把车辆分流至西隧会增加中环及金钟一带的交通流量，影响该区的交通(特别是在中环湾仔绕道通车前)，并询问政府有否评估分流车辆至西隧后对交通的影响。
- (vii) 根据西隧隧道费补偿计划，政府需要在西隧公司专营权届满前的数年间补贴最多 18 亿元。相反，政府如回购西隧，除可无须补贴，亦可灵活调整西隧的收费，因此他询问回购西隧的费用是多少，以及政府认为回购西隧的方案是否可行。
- (viii) 询问西隧、红隧及东隧在早晚繁忙时间的总车流量是否已经超过三条隧道的容车量总和。如三条隧道的总车流量已经超过其设计容车量总和，即不论如何分流都会出现交通挤塞情况，因此有需要兴建第四条过海隧道。

11. 任万全议员的意见及提问如下：

- (i) 运输署委托顾问公司就隧道交通流量合理分布进行研究，询问有关报告是否已经公开或上载至互联网，以便公众了解调查方式及运算模型等。
- (ii) 虽然顾问公司评估交通流量时根据不同社会经济因素(例如土地运用、人口分布、家庭收入及经济增长等)建立一个交通模型，但他关注顾问公司建议交通模型时，有没有考虑驾驶者的出行模式、心理意愿及地理环境等因素。
- (iii) 认为地理环境因素会直接影响驾驶人士选用哪条隧道过海，例如九龙东的驾驶人士不会使用西隧，而由新界东前往湾仔的驾驶人士亦可能会继续选用较挤塞但路线更为直接的红隧。因此，他认为西隧减价对分流交通作用不大，除非西隧的收费较红隧低，否则没有足够诱因吸引前往中环及上环以外的驾驶人士使用西隧。

- (iv) 根据政府提供的资料，西隧目前尚有剩余容车量可供使用，然而在推行政府建议的隧道费调整方案后，红隧挤塞的情况依然持续，只是挤塞的时间有所减少，代表三条隧道的总车流量较总容车量高，可见任何调整方案都无法改变过海交通挤塞的局面。
- (v) 在赶急的情况下，驾驶人士目前仍可选择使用车辆较少的西隧过海(虽然西隧早上繁忙时间已经有较多车辆)，但在调整隧道收费后，三条隧道均会出现挤塞的情况，不但失去西隧现时较畅通的优势，原本一直使用红隧的驾驶人士亦要承担额外费用，因此他认为政府建议的调整隧道费方案并不理想。
- (vi) 部分过海车辆分流至西隧，加上中环湾仔绕道开通，将会令西隧港岛区出入口出现挤塞，结果只会把交通挤塞的问题转移至中环至上环一带，因此政府必须慎重考虑。
- (vii) 如果红隧及东隧加价却未能令市民有实际得益，相信没有人会接受政府建议的隧道费调整方案。

12. 胡耀昌委员的意见及提问如下：

- (i) 根据政府建议的方案，政府需要向西隧公司补贴最多 18 亿元。由于涉及公帑，因此他要求署方提供更多准确及具体的指标，以确保公帑运用得宜。
- (ii) 红隧及西隧的设计容车量分别为每日 78 500 及 118 000 架次，但实际车流量分别是 112 000 及 68 000 架次，差距甚远。
- (iii) 政府过往为“东减红加”进行咨询时，都会提供有关新方案将如何改变两条隧道车流量的数据，因此不理解政府为何在是次提交的文件中未有提及相关资料，并只提供繁忙时间可以减少的车流量。
- (iv) 政府的研究集中分析繁忙时间的车流，而调整隧道费是全日生效的措施。他指香港铁路有限公司(“港铁”)提供早晨折扣优惠，以分流早上繁忙时间的乘客。倘若政府是针对繁忙时间的车流，他建议政府考虑只是在繁忙时间调整三条隧道的收费。
- (v) 同意刘勇威议员的意见，指政府就其他方案提供的数据较为片面甚至取巧，例如方案 6(即西隧、红隧及东隧的隧道费划一为 25 元)只是提及西隧及东隧的车流会增加，但未有提及红隧的车流会减少。
- (vi) 西隧公司在 2019 年至 2023 年的潜在利润约为 40 亿元，政府会否考虑以这个价钱回购西隧？他促请政府提供具体数据，比较以 40 亿元回购西隧及以 18 亿元补贴西隧的分别，从而了解回购方案能否更有效纾缓红隧的挤塞问题。

13. 陈灶良议员的意见如下：

- (i) 行政长官在《施政报告》中提出三隧分流方案是有益民生的措施。
- (ii) 当局在介绍方案时把重点放在减少碳排放上，以及调整三条隧道的收费引致的车龙变化等，但他认为由新界前往港岛的驾驶人士已经会自动分流到不同隧道，例如当他由大埔驾驶前往西营盘时只会利用西隧。因此，当局单单以调整隧道费来分流三条隧道的做法是不切实际。
- (iii) 建议政府考虑补贴公共交通(包括巴士、小巴及的士等)的隧道收费，从而分流公共交通。
- (iv) 认为政府有需要研究兴建第四条过海隧道。

14. 胡健民副主席的意见如下：

- (i) 支持分流三条过海隧道以纾缓过海隧道及周边的交通挤塞问题，亦大致同意邓铭泰议员提出的动议内容。
- (ii) 由大埔前往港岛的驾驶人士在出发前可以通过手机应用程序查阅过海隧道的挤塞情况，但行车途中难以查阅实时信息，因此一般在出发前便需要选定行车路线。他建议政府考虑在吐露港公路(南行方向)设置实时信息显示屏，显示过海隧道的挤塞情况，以便驾驶人士判断实时的路面情况和自行分流。
- (iii) 除了考虑隧道本身的设计容车量外，隧道周边亦需要有足够的连接道路供车辆使用。他举例指，虽然尖山隧道仍有剩余容车量，但通往尖山隧道的沙田公路经常挤塞，最终亦无法有效分流车辆至尖山隧道。
- (iv) 交通网络一脉相承，除了隧道周边的道路外，政府亦须通盘考虑新界往来港岛的交通，研究有什么配套设施有助预先分流过海的车辆。

15. 罗晓枫议员的意见及提问如下：

- (i) 委员在会议前一天才收到当局提交的文件，因此未必能够全面掌握方案的内容。
- (ii) 调整三条隧道的收费只是解决过海隧道交通挤塞问题的其中一个选项。从宏观角度而言，限制私家车数目、增加牌照收费、提供诱因鼓励市民乘搭公共交通工具、要求专营巴士利用指定隧道、兴建第四条过海隧道、改变核心商业区的规划等都是能够纾缓过海交通的重要措施，因此询问政府有没有为此进行研究。

- (iii) 即使西隧的收费调低至 50 元，并同时调升东隧的收费至 40 元，前往港岛东的人士亦不会改行西隧。为此，政府可提供什么诱因吸引他们改用西隧？如采用政府建议的方案，红隧及东隧的车流预计将减少 600 及 200 架次。他询问这是否代表红隧及东隧所减少的车流将转移至西隧，以及东隧的车流是否只是转移至红隧。

16. 李耀斌议员的意见如下：

- (i) 他虽然对三隧分流的成效存疑，但认为政府官员愿意尝试解决过海交通挤塞问题，因此对他们的努力予以肯定。
- (ii) 当局的研究集中在繁忙时间，但调整隧道费却是全日生效的措施，拖累其他惯常在非繁忙时间过海的人士。
- (iii) 质疑调整隧道费能否有效疏导过海隧道的车龙。他举例说，塞拉利昂隧道与大老山隧道的收费相差超过 10 元，但利用观塘绕道前往大埔的驾驶人士大多使用收费较高的大老山隧道，原因是使用塞拉利昂隧道的路线较为迂回，亦有较大机会遇到挤塞。
- (iv) 引用上述例子，他指大老山隧道虽然收费较高，但能够省却不少行车时间，因此大老山隧道加价仍会吸引驾驶人士使用。由此可见，驾驶人士选择使用哪条隧道受到多个因素影响，而经济因素(例如隧道收费)只是其中之一。
- (v) 中环湾仔绕道预计在 2019 年年初通车，届时或有较多车辆经该处绕经西隧前往机场，以避免较挤塞的市区道路。另一方面，现时西隧早上只有较少车辆使用的原因，是由于信德中心及中环大会堂一带的交通挤塞，连带前往湾仔方向的交通亦甚为挤塞，因此驾驶人士宁可选择利用较便宜的红隧过海。不过，中环湾仔绕道通车或会改变有关情况。
- (vi) 往来九龙西及九龙东的车辆日后可以使用油麻地东西走廊(即中九龙干线)，大大纾缓加士居道天桥的交通。
- (vii) 沙中线开通后，市民可以乘搭东铁线直接往来新界及港岛区，而驾驶人士亦可能改乘港铁。
- (viii) 上述第(v)至第(vii)项的项目在未来数年陆续竣工，有机会改变路面的交通状况，加上推行三隧分流方案后，政府需要向西隧公司补贴 18 亿元，因此他认为政府无需急于在现时落实推行三隧分流措施。
- (ix) 如维持现状，即保留西隧这条收费较高但相对较为顺畅的“快捷通道”，让赶急的大埔居民可以经尖山隧道及西隧前往中环一带，反而能够为他们提供选择。他认为保留一条“快捷通道”较落实三隧分流后导致三条隧道都变得挤塞更为理想。

- (x) 他分享自己的驾车经验，指晚上亦经常利用红隧过海，车龙只是在香港理工大学附近才出现，大约十多分钟便可到达港岛区，认为目前的交通问题不大。
- (xi) 认为最理想的做法，是政府在上述三个项目竣工后，甚至在收回西隧公司的专营权后，才检讨如何改善过海交通。他指南山隧道及长青隧道都是免费，车辆经过时无需停车缴费，加快车辆流通。假如红隧、西隧及东隧日后均由政府管理并豁免收费，相信会很大程度减少挤塞情况。
- (xii) 当局在是次会议上并无寻求区议会支持方案，认为委员会向当局反映意见便已足够，无须动议表态。

17. 余智荣议员指九龙巴士有限公司(“九巴”)有不少专营巴士使用过海隧道，亦占过海交通的很大部分。他询问九巴认为三隧分流措施能否纾缓红隧挤塞对巴士服务造成的压力？

18. 温兴财委员申报他是的士业界代表。他留意到在政府的建议方案中，非载客的士的西隧收费将调整至 15 元，认为此举对的士业界而言是良好措施，令他们可以选择改行西隧往来九龙及港岛区，从而减轻红隧的交通负担。

19. 谭荣勋议员的意见及提问如下：

- (i) 计划行车路线时，目的地是考虑因素之一。如目的地处于两条过海隧道之间(例如北角及金钟)，驾驶人士便可自行选择使用合适的隧道过海。然而，由于没有实时信息，驾驶人士往往要驶至隧道附近才知悉现场的路面情况，来不及改用其他隧道，结果无法做到自行分流，亦加剧隧道周边的挤塞问题。
- (ii) 由大埔前往港岛区除了使用过海隧道外，途中需要经过塞拉利昂隧道、大老山隧道或尖山隧道。他询问政府有没有考虑在吐露港公路设置实时信息屏，提供上述隧道及相关过海隧道的预计行车时间(例如比较经塞拉利昂隧道及红隧，以及经尖山隧道及西隧的行车时间)，以便驾驶人士自行作出合适选择。
- (iii) 刚才的讨论集中在繁忙时间的交通，但调整隧道费是全日实施的措施。政府有没有考虑只在指定时间实施隧道费调整方案？如政府不打算在指定时间实施隧道费调整方案，理据何在？他指晚上 11 时至翌日早上 7 时的时段只有少量车辆使用隧道，因此整日推行隧道费调整方案并不合理。
- (iv) 昔日澳门与凼仔之间只有一条行车桥(即澳凼大桥)，及后随着发展兴建多两条行车桥。澳凼大桥的情况有如香港的红隧，而当三条行车桥都通车后，当地政府只容许公共车辆(例如公共巴士、小

巴、的士等)及紧急车辆使用澳凼大桥,其他车辆只能使用另外两条行车桥,从而解决澳凼大桥的挤塞问题。他强调自己并非要求政府把这个做法套用到红隧上,只是希望了解政府有没有研究调整收费以外的方案。

20. 文念志委员的意见及提问如下:

- (i) 询问文件中第 9 段第(iv)点脚注的意思为何,希望当局作出解释。
- (ii) 询问方案可以节省 8 亿元的社会成本是如何量化和计算出来,而市民又如何受惠。虽然文件解释这些社会成本包括市民节省的出行时间等,但他认为这个数字都是由当局或顾问公司提供,根本无从证实。
- (iii) 根据方案,政府需要向西隧补贴 18 亿元,加上方案节省相等于 8 亿元的社会成本,总数为 26 亿元。他询问政府有没有考虑以这个价钱回购西隧,或在收回西隧专营权后才一并调低三条隧道的收费,因为这样才能令广大市民受惠。
- (iv) 运输署没有为香港交通进行全面规划,一直为人诟病,而施政方针亦欠长远目光。署方自 1986 年起推行公共交通协调政策,订立以铁路为骨干的目标。然而,当铁路服务未能全面满足需求,而铁路事故频发亦影响其服务稳定,署方却没有推出措施管理铁路运作,反而管理路面交通,令人难以理解。
- (v) 在早上繁忙时间,市民如在旺角站换乘荃湾线前往香港岛,即使等候 4 至 5 班车都未必能够上车,更遑论港铁发生事故时的情况。他指政府希望市民乘搭港铁,但港铁发生事故时带来的额外成本,较路面运输产生的成本更高。因此,他希望署方及顾问公司可以更透彻了解实际情况。

21. 张国华委员的意见及提问如下:

- (i) 同意政府需要研究兴建第四条过海隧道,但这项建议未能解决当前的过海交通问题。至于回购西隧的建议可行,但他相信政府与西隧公司谈判的过程将会十分漫长。因此,他支持三隧分流的方案。
- (ii) 目前红隧、东隧及西隧的私家车隧道费分别为 20 元、25 元及 70 元,总和是 115 元。假设红隧、东隧及西隧的收费分别调整为 40 元、40 元及 50 元,总和则为 130 元。他质疑此举是变相加价,并询问政府补贴西隧公司的 18 亿元从何而来。

- (iii) 因应有市民指红隧隧道费加幅过高，他建议政府考虑把红隧、东隧及西隧的隧道费分别订为 35 元、35 元及 45 元(总和维持在 115 元)，相信反对的声音会减少，措施亦较容易推行。

22. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他曾经在大埔区议会会议上表示，如政府部门未有按照《大埔区议会常规》的规定，在会议举行前 10 个净工作天提交文件，便不应进行讨论。他认为当局迟交文件是不尊重区议会，委员亦难以提供意见，促请当局解释。
- (ii) 如全日不分时段实施政府建议的隧道费调整方案，部分愿意付出较高费用使用西隧的驾驶人士便会失去选择机会，加上过海隧道最挤塞的时间主要集中在早晚繁忙时段，因此建议政府考虑只是在繁忙时间实施隧道费调整方案，甚至在早晚繁忙时段适度上调私家车的隧道费，鼓励他们在非繁忙时间使用隧道。
- (iii) 沙田马场至新城市广场一段道路几乎每天早上都会挤塞，但新界东居民如欲使用西隧，都需要驶经上述路段前往青沙公路，容易遇到挤塞情况。他认为是否选用西隧并非只是隧道收费的问题，亦关乎道路配套的问题。因此，他曾经在不同场合建议政府兴建新干线连接大埔及市区，而此举亦可以方便驾驶人士前往过海隧道。
- (iv) 如果政府没有提供足够诱因，他认为新界东的驾驶人士并不会因为政府实施隧道费调整方案而改用西隧。
- (v) 倘若政府在十年前开始研究兴建第四条过海隧道的方案，便不会产生今时今日过海隧道挤塞的问题。

23. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 对于政府的三隧分流方案表示欢迎。
- (ii) 她分享自身经历，指红隧交通非常挤塞，故此她甚少使用红隧过海。她指自己较经常利用尖山隧道及西隧过海，亦欣悉政府建议下调西隧的收费。
- (iii) 理解惯常使用红隧的驾驶人士会对红隧隧道费加价 1 倍感到不满，但红隧的车流量早已超出设计车容量 1 倍，因此在面对众多不满红隧加价的意见时，亦乐见部分过海隧道减价。
- (iv) 大榄隧道的私家车收费为 44 元，收费水平相对为高，惟大榄隧道并未纳入政府建议的隧道费调整方案。她续指，新界西(例如锦上路)的居民如经由大榄隧道及西隧过海，需要缴付共 114 元隧道费，

相对使用吐露港公路、塞拉利昂隧道及红隧的行车路线，两者车程相若，但后者只需缴付共 28 元隧道费。由于两者价钱相差太远，因此新界西居民会选择后者，无形中加重吐露港公路的负荷，亦浪费了大榄隧道这条连接西隧过海的主要干线。

(v) 认为委员虽有意见，但大致支持三隧分流方案。

24. 周炫玮 委员的意见及提问如下：

- (i) 某政党曾经指出政府的三隧分流方案会令三条过海隧道都变得挤塞，对驾驶人士造成影响。政府现时财政资源充裕，为何不考虑回购西隧或研究其他长远解决过海交通挤塞的方法？
- (ii) 委员在会议前一天早上 11 时 42 分才收到当局提交的文件，而政府亦未有要求区议会表态支持方案，加上委员提出临时动议的时间不足 10 个净工作日，认为无必要急于在是次会议处理该临时动议。

25. 李若愚 先生响应如下：

- (i) 备悉各委员提出的宝贵意见。
- (ii) 由于这项会议议程预留的时间为 20 分钟，因此刚才介绍文件时略为精简。如有需要，运输署可以详细介绍附件一胪列的各个方案。
- (iii) 西隧隧道费补偿计划方面，他澄清该 18 亿元是政府在建议补贴期内(即 2020 年 1 月 1 日至 2023 年 8 月 1 日)向西隧公司补贴的总金额上限，而非每年补贴的上限。另一方面，方案预计每年可以节省约 8 亿元社会成本，这并非建议补贴期内的预计总额。
- (iv) 根据政府建议的方案，红隧及东隧的收费会有所提高，但使用这两条过海隧道的车辆会减少。在此消彼长的情况下，估计政府在补贴期内从红隧及东隧所得的收入(未计算豁免专营巴士隧道费的因素)将增加约 8 亿元。因此，政府需要额外拨出资源补贴西隧隧道费，并非把补贴的支出全数转嫁红隧及东隧的使用者身上。
- (v) 回购西隧方面，法例并没有赋予政府权力强制收回西隧的专营权，而西隧公司并非上市公司，没有可作参考的市场价值。如要回购西隧，除了要计算西隧在未来数年的营运收入外，亦要计算其资产价值等，因此预期政府与西隧公司的商讨过程将困难重重。
- (vi) 因应上述第(v)点，政府在研究调整隧道费方案过程中没有考虑西隧是否继续由专营公司营运还是由政府营运，而是运输署及顾问公司纯粹从交通管理角度计算出最理想的隧道费调整方案，其后交由运房局与西隧公司磋商。从交通管理角度而言，不论是否回

购西隧，政府现时建议的方案都是最理想的方案。

- (vii) 西隧目前的私家车实际收费为 70 元，但西隧公司可以在专营权届满前随时增加实际隧道费至法定隧道费水平，特别是中环湾仔绕道通车后，西隧加价的诱因将会增加，加幅或会较以前更高或更频密。如采用政府建议的方案，私家车在西隧专营权届满前的收费都能够锁定在 50 元的水平，不用再承受西隧隧道费加价的压力。

26. 畚天翔先生 响应如下：

- (i) 假如西隧的私家车收费每年增加 5 元，在明年至 2023 年西隧专营权届满前的收费将会由 75 元逐年递增至 95 元。如政府没有提供补贴，届时西隧、红隧及东隧的私家车隧道费总和可能是 130 元或更高，因此不存在隧道费变相加价的问题。
- (ii) 繁忙时间的过海隧道车龙最长，因此署方及顾问公司在检视隧道分流的成效(包括减少的车龙及释放的分流点)时，都集中研究繁忙时间的情况。
- (iii) 红隧在繁忙及非繁忙时段都会挤塞，而西隧在非繁忙时段则有更多剩余容车量。然而，由于红隧与西隧的收费相距很大，即使红隧挤塞仍然吸引不少驾驶人士使用。因此，政府建议的调整三条过海隧道收费方案亦有助提升西隧的使用量，以纾缓红隧的挤塞问题，令过海的驾驶人士及乘搭公共交通的市民都显著得益，每年节省超过 8 亿元社会成本。
- (iv) 至于建议方案节省到的社会成本，是包括缩短行车距离后可以节省的车辆运作成本(如燃料费)，以及缩短行车时间后能够节省的机会成本(例如时间值)等。此外，每年节省超过 8 亿元的社会成本并非由政府收取以补贴西隧，而是所有道路使用者因建议方案而经量化的得益总和。
- (v) 调整隧道收费后，即使每日过海的车辆数目不变，车流将合理分布于三条过海隧道，并能释放部分交通分流点，从而改善隧道交通和非隧道交通的挤塞情况。
- (vi) 车辆的出发点与目的地不尽相同，出行模式变化万千，因此运输署及顾问公司根据人口及就业分布、土地运用、家庭收入、经济增长等多项社会经济数据因素建立一个交通数值模型，用以运算本港未来的交通流量。在运算过程中，顾问公司亦输入了包括交通及运输系统发展(例如港铁沙中线、中九龙干线及中环湾仔绕道等)和出行习惯等资料。

- (vii) 驾驶人士会自行选择合适的过海隧道，而在建议收费方案下，改用其他过海隧道可能为驾驶人士带来更大裨益，从而改变他们的出行习惯。根据交通数值的运算，大约四分之一现正使用东隧的驾驶人士会改用红隧或西隧。
- (viii) 顾问公司曾经就调整隧道费方案进行问卷调查，收集超过 2 200 名驾驶者的意愿偏好，了解他们因应不同隧道费方案及行车时间作出的选择，从而得出不同隧道收费水平的交通流量预测。因此这个交通数值模型的运算方法是经过核实和可靠的。
- (ix) 至于收费水平，假如三条过海隧道的收费水平划一为 25 元，红隧的隧道费加幅相对轻微，未能显著改善挤塞情况，相反西隧则大幅减价，除了会增加西隧的车流，影响西九龙公路往尖沙咀及旺角一带的非过海交通外，亦有机会吸引现时没有驾车的市民选择驾车，间接增加东隧的车流。
- (x) 顾问公司已经就不同的隧道收费水平组合进行测试，并在综合考虑所有因素后，认为政府现时建议的方案最为理想，亦最有效改善过海隧道交通挤塞的问题。
- (xi) 建造海底隧道需要庞大空间，道路配套网络亦非常复杂，工程可能涉及填海及需要连接现有道路，所需的时间非常长。然而，调整隧道费方案预计可以在 2020 年 1 月实施，能够在较短时间内改善过海和非过海隧道的交通，带来社会整体效益。
- (xii) 由于三条过海隧道都设有收费亭，考虑到分时段实施不同隧道费方案可能会造成交通安全问题(例如车辆会在隧道费改变前刻意增加或减慢车速，从而在较优惠时段内驶经收费亭)，因此署方暂时不会考虑分时段实施不同隧道费方案。然而，署方现正研究使用 RFID(射频识别)技术，令车辆无需停车缴费，届时可以研究分时段实施不同隧道费方案的可行性。
- (xiii) 三条过海隧道的总设计容车量为每小时 9 400 架次。预计在 2021 年，三条过海隧道的总车流量将会增加至每小时 12 500 架次，因此推断隧道口会出现更长的车龙。如以全日的平均车流量计算，到 2023 年西隧专营权届满前，三条过海隧道的总设计容车量足以应付每日过海交通需求。

27. 黄子健先生表示，九巴目前难以评估方案对巴士运作的影响，认为参考顾问公司的评估较为恰当。

28. 李裕修先生补充，是项议程原本是 2018 年 11 月 1 日大埔区议会会议的其他讨论事项。在该次会议上，大埔区议会同意把议题交由辖下交通及运输委员会(“交运会”)跟进，因此在准备文件方面的时间会较一般情况为短。

29. 主席表示，是项议程由大埔区议会转交本委员会跟进，会议日期相距不足十天，加上运房局及运输署代表出席会议介绍方案，有助加深委员对是项议题的认识，因此他接受邓铭泰议员提出的临时动议。

30. 区镇桦议员指他并不是质疑邓铭泰议员提出的临时动议，但质疑主席为何对临时动议的裁决没有既定准则。他指主席在上次会议坚持无需处理委员提出的临时动议，但在是次会议又予以批准。他指自己过往曾经在交运会提出临时动议，与是次会议的情况差异不大，但主席拒绝处理。他要求主席解释为何出现这样的差异。

31. 主席表示，委员在上次交运会会议曾经就 2 项议题提出临时动议，其中一项因各委员有一致共识，因此他认为可以由委员会致函相关部门反映意见，无必要提出动议。至于另一项议题，虽然他在讨论初期认为无动议的必要，但最终亦同意酌情让委员提出和表决动议。

32. 邓铭泰议员表示，各委员都关注隧道费调整的议题，相信运房局及运输署亦已备悉各委员的意见。他认为每个人的出行模式不同，对隧道费调整方案亦持有不同意见，因此难以在是次会议上进行非常深入的讨论。他认为当局应考虑如何平衡这些意见和作出取舍，而区议会亦应表态，表明是否支持政府依循这个方向调整三条隧道的收费，以分流过海隧道的交通，至于最终的收费水平则另行讨论。

33. 任万全议员指委员向大埔区议会及交运会提交的文件中，并未提及提出临时动议。此外，正如区镇桦议员所指，他们过往曾经提出临时动议，但不获主席批准，而上次会议亦是经过争辩才可以表决其中一项临时动议。他请主席澄清，是否只要提出的议案有讨论价值，即使在距离会议日期前不足十个净工作天仍可提出临时动议。如是，他同意委员会今次进行表决；如否，他不能接受委员会就这个临时动议进行表决。

34. 任启邦议员表示，自己从报章得知民建联协进联盟(“民建联”)的立法会议员都表示仍需就此议题收集市民意见，但刚才有民建联的委员表示支持邓铭泰议员的临时动议，故询问这是否代表民建联在此议题上已有立场。他指自己不介意就临时动议进行表决，亦可藉此机会了解民建联就此议题的取态。

35. 刘勇威议员的意见及提问如下：

- (i) 委员在会议前一天早上 11 时许才收到当局提交的文件，加上文件内容并不齐全，不足以让委员判断应否支持方案。

- (ii) 难以理解为何有委员能够单凭文件内容便能作出判断甚至支持方案，亦质疑他们是否已经收集得到足够民意。
- (iii) 认为在委员无法作出判断的情况下进行表决是侮辱区议会及选民。他质疑为何主席在文件数据不全及提交日期不足会议前十个净工作天的情况下，草率接纳这项临时动议。
- (iv) 以文件方案 7 为例，他指政府只是提出方案将如何增加西隧的车龙，却未有提及方案将如何减少红隧及东隧的车龙，反问委员如何作出判断。
- (v) 他指自己无意冒犯主席的权威，但希望他能够尊重所有出席会议的委员。

36. 詹天翔先生响应说，运输署在刚才的投影片中列出各个方案对三条过海隧道车龙的影响。以文件方案 7 为例，如把三条隧道的收费划一至 40 元，西九龙公路往西隧的车龙将延长至 2.4 公里，行车时间将增至 34 分钟，亦会影响西九龙公路前往尖沙咀及旺角方向的交通分流点。另一方面，由于部分车辆将改行西隧，红隧附近的交通挤塞情况将有所改善。

37. 刘勇威议员不理解当局为何没有在文件中提及方案 7 将如何减少红隧及东隧的车龙，以及这个方案能够节省多少社会成本。他批评当局在整份文件都集中道出政府建议的方案是如何优越，未有全面列出所有方案的优劣以作比较。

38. 詹天翔先生响应说，署方在准备文件时希望尽量精简，对于其他未能满足政府所订下目标的方案，署方只是在文件中交代。如有需要，署方可以提供所有方案对每条过海隧道的影响的详细资料，以供参阅。

39. 刘勇威议员指当局选择性提供数据容易误导委员，认为当局应先行提供补充资料，让委员全面了解各个方案的情况并征询市民的意见后才进行表决，是较为恰当的做法。

40. 主席表示，是次会议并非集中讨论方案 7，而是讨论三隧分流的建议，当中运输署及顾问公司已经就多个隧道收费组合进行研究，亦尝试就不同情况作出解释。如委员希望深入了解个别方案，他相信署方愿意在会议后提供数据。

41. 刘勇威议员强调，他只是列举其中一个方案，便能说明当局提供的数据不全，因此无法判断各个方案的成效，从而不知道应否支持这项临时动议。

42. 主席指已经收悉刘勇威议员的意见，但他亦有需要处理委员提出的临时动议。

43. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 三条过海隧道挤塞的问题众所周知，形容政府愿意提出三隧分流方案是大胆之举。他相信运输署及顾问公司通过分析数据能够了解委员未有注意的若干问题，从而提出最理想的方案。
- (ii) 委员会现时并非就三条隧道的收费水平进行表决，只是表达对三隧分流方案的取态。各委员有权表达意见，但不应抹杀其他委员表达意见的权利。

44. 黄碧娇议员指大埔区议会会议距离是次委员会会议已有 1 周时间，相信委员是充分了解这个议题后才提出临时动议，加上运房局及运输署代表出席会议详细讲解方案，故此不同意在是次会议进行表决是仓卒之举。此外，她指自己刚才的发言是从驾驶者的角度出发。由于她习惯使用西隧，因此她乐见政府建议调低西隧的收费，但亦同意红隧加价并不理想。另一方面，她理解红隧收费如加幅不高，便无法做到分流车辆的效果。她强调自己亦希望政府能够调低大榄隧道的收费，但认为要给予空间让政府研究有关建议是否可行。

45. 秘书读出邓铭泰议员提出的临时动议内容如下：

“支持三隧调整收费，达至三隧分流，疏导过海交通问题。”

是项动议获陈笑权议员及余智荣议员和议。

46. 文念志委员表示，运房局及运输署提交的文件过于简单，委员不能全面掌握有关方案。就此，他要求政府部门日后咨询大埔区议会时，必须提供全面及详尽数据，亦建议主席向部门首长反映有关意见。

47. 主席表示，是项议程的讨论时间虽较预期长，但他仍愿意给予足够时间让委员发表意见。

48. 区镇桦议员并不反对邓铭泰议员提出临时动议，但不满主席是次处理临时动议的手法与以往不同。他过往曾经多次在会议上提出临时动议，但主席拒绝接纳，因此质疑主席为何未有按同一准则处理是项临时动议。他认为表达意见是委员的权利，主席不应阻止委员在会议上提出临时动议。他亦希望主席紧记在是次会议的裁决，当委员在往后会议提出临时动议时，要以同一尺度处理，不要再以各种理由拒绝。

49. 任万全议员赞赏主席给予充足时间让委员发表意见，但同时希望主席订立准则，确保委员日后在会议上提出的临时动议都获得接纳和表决。如主席答允他的要求，他同意委员会继续处理邓铭泰议员提出的临时动议。

50. 主席指他没有权力禁止区议员在会议上提出临时动议。每次收到临时动议，他都需要处理并作出裁决。他重申接纳邓铭泰议员刚才提出的临时动议。

51. 任启邦议员要求休会 5 分钟。

52. 主席在委员会的同意下，宣布休会 5 分钟。

53. 会议其后恢复进行。

54. 黄碧娇议员对邓铭泰议员的临时动议提出修订(“修订动议(一)”)。秘书读出修订动议(一)的内容如下：

“大埔区议会交通及运输委员会支持并促请政府以切实可行的方案，调整三条过海隧道的收费，以达至有效分流车辆的效果，有效纾缓过海交通挤塞的问题，及减少对非过海交通的影响。”

修订动议(一)获胡健民议员及张国华委员和议。

55. 刘勇威议员对邓铭泰议员的临时动议提出修订(“修订动议(二)”)。秘书读出修订动议(二)的内容如下：

“大埔区议会交通及运输委员会支持并促请政府以切实可行的方案，以达至三条过海隧道有效分流车辆，纾缓过海交通挤塞的问题，及减少对非过海交通的影响。另外，并要求政府兴建第四条过海隧道。”

修订动议(二)获任万全议员和议。

56. 席上没有委员提出其他修订动议。秘书讲述动议表决程序后，主席引导委员会就黄碧娇议员提出的修订动议(一)进行表决，结果如下：

赞成： 17 票 陈灶良议员 陈笑权议员 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 黄碧娇议员
胡健民议员 余智荣议员 陈梓华委员 张国华委员
张国慧委员 梅少峰委员 曾汉文委员 温兴财委员
胡绰谦委员

反对： 0 票

弃权： 10 票 区镇桦议员 周炫玮议员 刘勇威议员 李耀斌议员
任启邦议员 任万全议员 区镇濠委员 陈蔚嘉委员
文念志委员 胡耀昌委员

合共： 27 票

57. 主席宣布修订动议(一)获得通过。

58. 主席引导委员会就刘勇威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
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 黄碧娇议员 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
陈梓华委员 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 温兴财委员
胡绰谦委员 胡耀昌委员

反对： 0 票

弃权： 1 票 李耀斌议员

合共： 27 票

59. 主席宣布修订动议(二)获得通过。由于上述 2 项修订动议获得通过，邓铭泰议员提出的原动议无需付诸表决。

III. 跟进大埔公路的道路交通安全改善建议

60. 许家杰先生指大埔公路改善工程已经完成，请委员备悉。

61. 由于相关工程已经完成，委员会同意删除是项议程。

IV. 古洞北及粉岭北新发展区前期及第一期工程进展

(大埔区议会文件 TT 78/2018 号)

62. 主席欢迎土木工程拓展署(“土拓署”)总工程师钟永康先生和高级工程师何嘉文女士;以及艾奕康有限公司项目经理黎以仁先生、工程项目管理小组统筹李伟鸿先生和交通及运输小组统筹施耀雄先生就是项议程出席会议。

63. 钟永康先生简介工程背景。

64. 黎以仁先生介绍文件。

65. 主席补充说,土拓署曾经在2015年9月就是项工程咨询交运会。交运会在该次会议上通过支持是项工程,并同意把工程细节交由大埔乡事委员会(“大埔乡委会”)跟进。他邀请土拓署出席是次会议的目的,主要是向委员报告工程项目的最新进展。

66. 温兴财委员询问粉岭公路南行近大窝东支路的巴士换乘站是否设有的士站。

67. 黎以仁先生指按现时设计,上述巴士换乘站并没有设置的士站。

68. 温兴财委员认为市民需要在该巴士换乘站换乘的士,故询问署方为何不在上述巴士换乘站设立的士站。

69. 黎以仁先生响应说,巴士换乘站有别于公共交通交汇处,主要目的是为市民提供巴士换乘服务,因此一般不会设有公共小巴或的士站。然而,上述巴士换乘站后方有一个拟建落客处可供使用。

70. 由于市民需要接驳不同交通工具,余智荣议员认为交通换乘站不应只有巴士换乘服务。他建议署方考虑在上述巴士换乘站腾出部分位置,加设不同交通工具的站头,方便市民使用。

71. 温兴财委员询问上述巴士换乘站有没有公共小巴站。此外,他指该巴士换乘站的位置较为偏远,除私家车外,附近居民(例如林村居民)可以乘坐什么交通工具前往该巴士换乘站?他们是否可以步行前往?

72. 钟永康先生响应如下:

- (i) 就题述工程而言，土拓署主要协助重置受题述工程影响的现有巴士换乘站。
- (ii) 感谢及备悉委员的意见。土拓署将与运输署探讨在这个巴士换乘站提供其他公共交通服务是否可行。
- (iii) 上述重置的巴士换乘站后方有一个拟建落客处可供市民使用。

73. 温兴财委员希望了解该巴士换乘站有没有专线小巴士。

74. 钟永康先生表示，专线小巴的营运由运输署协商和安排，土拓署会因应委员的意见，与运输署跟进公共交通服务的安排。

75. 邓铭泰议员表示，由于日后或会要求开办一条小巴专线，方便居民乘车来往林村公共交汇处、大窝西支路、九龙坑行车天桥、大窝东支路及上述巴士换乘站，因此他早前曾经建议在上述巴士换乘站占位符，作日后的专线小巴士之用。他询问署方有没有考虑他的建议，在上述巴士换乘站预留车站空间。

76. 钟永康先生表示，上述重置的巴士换乘站后方有一个拟建落客处，主要是方便居民及其他人士在该处接载乘客。他强调土拓署会积极与运输署跟进委员的建议，如运输署能安排专线小巴服务驶经该巴士换乘站，上述巴士换乘站后方的拟建落客处将有足够空间加设专线小巴士。

77. 就委员提出在上述重置的巴士转线站增设专线小巴士及的士站的意见，主席请土拓署检视有没有修改设计的空间，并交由大埔乡委会继续跟进。

V. 强烈要求港铁于东铁线各站立即加装月台幕门
(大埔区议会文件 TT 79/2018 号)

78. 主席欢迎港铁公共关系经理(项目及物业)吴天恩女士及助理公共关系经理(对外事务)梁文迪先生就是项议程出席会议。

79. 谭荣勋议员介绍上述文件。

80. 主席表示，秘书处在会议前收到另一份由委员提交的文件(见附件一)，同样要求港铁为东铁线加装幕门。他请胡耀昌委员介绍文件。

81. 胡耀昌委员介绍附件一。

82. 梁文迪先生 响应如下：

- (i) 港铁一向把乘客安全放在首位。港铁目前在东铁线月台增设了不同的安全设施，并采取多项措施，包括在月台加装照明闪光、加装胶条减少月台与列车之间的空隙、在月台加装大型提示，并通过车厢广播，提醒乘客不要进入列车范围等，以确保乘客安全。此外，港铁亦因应情况在繁忙时间安排车站助理在月台当值，协助乘客上落列车等。
- (ii) 港铁每年录得乘客进入东铁线路轨范围的个案，这些乘客可能基于不同原因(包括执拾个人物品、身体不适或醉酒等)进入路轨范围。为此，港铁一直通过宣传及教育，提醒乘客不要进入路轨范围。
- (iii) 港铁为前线职员提供专业培训，以便他们在执行日常职务时留意乘客有没有异常行为、醉酒或身体不适等情况，并会主动协助他们，减少意外发生。
- (iv) 港铁理解委员及市民关注在东铁线加装月台闸门的事宜。他指在沙中线工程项目中，东铁线沿线车站将逐步加装月台闸门。不过，由于部分东铁线车站月台历史悠久，港铁在加装月台闸门前需要进行一连串准备工作，包括加固月台结构、更换列车信号系统及新列车等。
- (v) 东铁线月台加固工程及信号系统新设备的安装已经大致完成。因应乘客关注新列车及列车载客量，港铁现正考虑待沙中线大围至红磡段通车并发挥其分流乘客的作用后，才陆续为东铁线更换新列车。由于新列车与现有列车的车门位置并不相同，而自动月台闸门须配合新列车的车门位置，因此需要待东铁线全面更换新列车后，才可正式开展月台闸门安装工程。

83. 周炫玮议员 的意见如下：

- (i) 认为港铁未有具体响应委员的关注。
- (ii) 他不满沙中线工程一拖再拖，通车遥遥无期，特别是沙中线早前被揭发不少问题(如大围站沉降等)，不知何时才能解决，询问是否仍然要无了期地等待沙中线通车后才可安装月台闸门。
- (iii) 过去两次堕轨事故都发生在粉岭港铁站，因而影响太和港铁站的运作，导致太和港铁站的乘客未能在该站上车，只能在挤迫的车站内等候港铁安排乘坐接驳巴士，场面极度混乱。
- (iv) 事故发生后，他理解港铁的前线职员未能实时向市民交代事故信

息，但确实有很多受影响的市民不知道应如何排队乘搭接驳巴士，排队的人龙更甚至进入太和邨的范围。

- (v) 这些混乱场面往往因为一位市民跳下或误闯轨道而引起，或会瘫痪东铁线的运作。他认为港铁作为一间世界前列的铁路公司，理应可在东铁线先行安装月台闸门，待沙中线开通后，列车由 12 卡减至 9 卡时，才再按当时情况调整或重置月台闸门设施。
- (vi) 吐露港公路经常发生交通事故，如东铁线亦因堕轨事故而瘫痪，市民便无法前往其他地区上班及上学。刚才港铁指在东铁线安装月台闸门的工作已经准备就绪，目前只是等待沙中线通车。不过，沙中线通车遥遥无期，因此他认为港铁应先在东铁线安装月台闸门。

84. 余智荣议员指区议会多年来一直要求港铁在东铁线加装月台闸门，但港铁却多次违背承诺，并延至 2021 年才开始为东铁线安装月台闸门。他指港铁应该会分阶段在各个东铁线车站加装月台闸门，而大埔墟港铁站的月台设计较为笔直，相信加装月台闸门的技术困难会较低，因此建议港铁在大埔墟港铁站及其他合适的东铁线车站先行安装月台闸门并进行测试。此外，他指政府相关部门认为运头塘居民可以利用港铁作为主要对外交通，因此其他公共交通配套的支持相对较少。基于安全考虑，他请港铁尽快在大埔墟港铁站加装月台闸门。

85. 罗晓枫议员指港铁曾经表示需待沙中线通车后才可在东铁线安装月台闸门，而坊间亦传出沙中线将有局部通车方案，因此希望了解在技术上港铁是否可以在局部通车时，进行安装东铁线月台闸门的工程。

86. 吴天恩女士回应如下：

- (i) 备悉委员希望港铁尽快在东铁线加装月台闸门，但东铁线每天的运作时间长达 20 小时，即港铁每天只有约 2 小时可以进行工程，因此在东铁线安装月台闸门需时。
- (ii) 加装月台闸门前，港铁已经进行筹备工作，例如在月台边进行加固工程及信号系统测试等，而测试信号系统的工作大约在明年内完成。当完成信号系统测试，以及当乘客在屯马线通车后逐渐习惯新的乘车模式，继而成功分流东铁线的乘客后，港铁便会推出 9 卡列车及 12 卡列车的混合车队营运模式。
- (iii) 东铁线列车最初只有 3 道车门，其后增加 2 道车门至合共 5 道车门，但由于车门的位置并不平均，因此港铁希望在更换新列车时一并调整车门位置，令车门分布更平均，以便乘客能够更顺畅地上下车，减少现时车厢内局部地方较挤逼的情况，所以必须等待

东铁线全面更换 9 卡列车后才可以安装月台闸门。

- (iv) 港铁致力改善东铁线的服务，并期望能够一次过更换不同设备，因此所需的时间较长。港铁虽然目前未能明确订出安装东铁线月台闸门的完工日期，但工程的前期工作及筹备工作一直都在进行中，而港铁亦会继续努力达成目标。
- (v) 因应委员建议港铁先在部分东铁线车站加装月台闸门，她会向港铁工程师转达有关意见，以研究是否可行。

87. 主席表示，他在会议期间收到另一份由委员提交的文件(见附件二)，内容与港铁发生故障而影响服务有关。由于港铁的代表在席，他请文件代行人一并在是项议程中介绍文件。

88. 胡耀昌委员介绍附件二。

89. 任万全议员指他早前到日本时，留意到当地有一些设计较新颖的月台闸门，包括绳索式闸门及棒形闸门等。他指由于这些闸门的灵活性较高，既方便不同类型的列车车厢及车门使用，亦能防止乘客堕轨。他询问港铁有没有考虑或会否考虑使用这些新式闸门。

90. 刘勇威议员表示，除了任万全议员提及的绳索式闸门及棒形闸门外，另有一种称为“横开式闸门”的新式闸门，外型与现时马鞍山线的月台闸门相似，但横开式闸门可以随着到站列车的车卡数目而调整。例如当 12 卡列车到站时便会开启为 12 卡列车安装的闸门，而 9 卡列车到站时便会开启为 9 卡列车安装的闸门。他认为港铁要待全面更换 9 卡列车后才为东铁线安装月台闸门是不负责任的做法，特别是当 12 卡列车与 9 卡列车混合行驶时，月台容易出现排队混乱的情况。因此，他要求港铁在不同车卡数目的列车混合行驶前，考虑引进这些新式月台闸门，减少堕轨事故。

91. 梁文迪先生响应如下：

- (i) 就委员刚才介绍的新式月台闸门，他会把有关资料转交港铁公司，以供参考和考虑。
- (ii) 理解在本年 10 月 16 日发生的列车事故为乘客造成不便。
- (iii) 发放信息方面，港铁车务控制中心在事故当日早上 5 时 28 分(正值非行车时间)发现行车系统有不稳定情况，职员随即处理并尝试修复问题。直至当日早上 5 时 52 分(即开始行车前 3 分钟)，港铁预计列车服务将会受阻，故此根据机制通知紧急事故交通协调中心，并在当日早上 6 时发出黄色警告(即可能引致服务严重受阻的事故所发出的预先警告)。其后，由于港铁预计列车服务将受阻 20

分钟或以上，因此在早上 6 时 20 分发出红色警告(即服务已经持续或预计会持续严重受阻 20 分钟以上的信号)。

- (iv) 如铁路服务中断，港铁会因应情况安排接驳巴士接载受影响的乘客。事故在早上繁忙时间发生，当日共有 4 条线的列车服务受到影响。港铁曾经多次检视安排接驳巴士接载乘客是否可行，但在短时间内能够调配的接驳巴士只有 10 辆，未必能够发挥最大效用。有见及此，港铁决定把资源集中在维持有限度的列车服务，以及尽快复修。
- (v) 港铁会因应本年 10 月 16 日发生的事故，与相关政府部门检讨发布信息及接驳巴士的安排。

92. 马芳兰女士表示，铁路服务相关事宜由运输署另一组别的同事跟进。运输署会于会议后就此事宜作出书面回复。

VI. 有关 271 号线迁往西九龙站后的脱班问题 **(大埔区议会文件 TT 80/2018 号)**

93. 任启邦议员介绍上述文件。

94. 马芳兰女士表示，271 号线的总站在 2018 年 9 月中迁往西九龙站后，运输署一直留意广东道一带的交通情况，以及延伸路线后各个新增车站的情况。她指运输署曾分别在工作天及周末进行调查，留意到部分时段的交通会较为挤塞。为应付交通挤塞的时段，署方已经要求九巴检视 271 号线能否在中途站加开短程服务班次，同时要平衡在较多乘客上车的中途站(例如在油麻地一带的车站)的客量需求。至于 271 号线的服务调整建议详情，她请九巴代表向委员详细讲解。

95. 黄子健先生响应如下：

- (i) 由于 10 月份部分日子出现人手短缺情况，因此 271 号线的班次服务受到影响。
- (ii) 有关 271 号线延长路线至西九龙站后的影响，九巴已经进行数据分析。九巴最初预计 271 号线在延长路线(即广东道至西九龙站的路程)后，来回程各需增加 10 分钟车程。根据 11 月 1 日至 4 日的的数据，往西九龙站方向的车程一般能够在 10 分钟(甚至 5 至 6 分钟)内完成，因此在西九龙站开出的班次一般可以按时开出。
- (iii) 至于在富亨开出的班次，九巴留意到在周末时分，延长路线的额

外行车时间大致与九巴的预期相若，但星期五的差异则较大，例如在同一时段开出的班次在行走延长路线的额外行车时间可以相差达 5 分钟。由于 271 号线本身的班次较密，因此当某一班次的行车时间延误 5 分钟，便会延长班次之间的行车间距和影响到站时间。

- (iv) 九巴备悉委员的观察及意见，亦会继续与运输署研究不同方案，例如检讨 271X 号线及其他特别班次的服务时间，令广东道至富亨之间的车站的班次服务更为稳定。

96. 李侃陵先生感谢委员提出改善 271 号线的建议。他指 271 号线的总站迁往西九龙站后，在总站的开车时间较以往稳定。不过，由于晚间繁忙时段及周末下午时分西九龙站经柯士甸站一带前往广东道的交通非常繁忙，因此影响 271 号线的班次稳定。就上述情况，九巴会积极研究解决方案，例如在繁忙时段安排 271 号线特别班次在广东道开出，让乘客更易掌握乘车时间。此外，九巴留意到广东道一带的车辆违泊问题非常严重，违泊车辆甚至阻碍巴士驶入车站，因此希望运输署及相关政府部门能着手改善问题。他指广东道违泊的问题如得以解决，相信 271 号线的班次稳定亦会有所改善。

97. 任万全议员的意见如下：

- (i) 运输署搬迁 271 号线总站的原因是改善广东道的交通情况，而他与其他委员进行调查的目的，是希望运输署及九巴按照调查结果调整 271 号线的服务。
- (ii) 他乐见九巴考虑增设在广东道开出的 271 号线特别班次。
- (iii) 由于他预期 271 号线将继续以西九龙站作为总站，因此要求运输署及九巴直接把 271X 号线的总站迁往广东道，以便接载乘客。
- (iv) 在 271 号线迁站前，广东道日常都会停泊 3 辆 271 号线巴士。现时 271 号线的总站已经迁往西九龙，如把 271X 号线的总站迁往广东道，日常只有 1 至 2 辆巴士停泊，相信有足够空间设站。
- (v) 目前没有任何 271 号线的特别班次驶经广东道，乘客只能乘坐 271 号线返回大埔，而且候车时间往往较预计到站时间长，因此把 271X 号线的总站迁往广东道能令乘客受惠。

98. 胡绰谦委员表示每日有不少乘客乘坐 271 号线，他们亦对 271 号线目前的服务感到不满。他询问九巴刚才提出的 271 号线改善建议何时落实。

99. 任启邦议员表示，271 号线的行车路线在迁站后变得更长，但九巴投放

的巴士资源并不足以应付车程延长带来的影响。根据数据及观察所得，目前确实有部分时段出现严重脱班问题，而西九龙站附近的交通亦见挤塞，询问应如何解决问题。他续指，会议当日有居民投诉指 271X 号线的头班车有脱班情况、271 号线在半岛酒店开出的特别班次被取消，以及在中途站候车超过 20 分钟仍未有巴士到站等。如上述情况并非偶尔而是经常发生，他认为运输署及九巴有需要处理问题。他认为运输署及九巴刚才的响应相对空泛，无助解决 271 号线目前的问题，因此希望署方及九巴提出更具体的建议及措施，例如说明会否把 271X 号线的总站迁回广东道、何时安排在广东道增设 271 号线的特别班次、有多少 271 号线的特别班次会在广东道开出，以及会否增加 271 号线的整体资源以加强服务等。

100. 马芳兰女士感谢委员对 271 号线服务的关注。她指不论 271 号线迁站与否，运输署都一直留意该线的情况，亦因应广东道的交通情况与巴士公司检视是否需要调整服务。她预计 271 号线的服务检讨约在本年底至明年初完成，届时或会推出服务调整措施。如有任何改动，署方将通知交运会委员。

101. 黄子健先生表示，九巴现正与运输署商讨如何调整 271 及 271X 号线的服务，亦会积极跟进事宜，期望本年底前能够推出服务改善措施。

VII. 要求将 N307 号线恒常化

(大埔区议会文件 TT 81/2018 号)

102. 主席欢迎运输署高级运输主任吕晓晖女士，以及新巴 / 城巴策划及车务编排经理黄汉中先生就是项议程出席会议。

103. 罗晓枫议员介绍上述文件。

104. 吕晓晖女士回应如下：

- (i) 运输署理解委员希望争取一条直接往来大埔及港岛区的深宵巴士路线。
- (ii) 鉴于 N373 号线的总站位于北区，如中途绕经大埔会延长行车时间，在开办 N373 号线时，未能驶经大埔市中心一带，但仍有为大埔居民提供 N373 号线与 N271 及 271S 号线之间的换乘优惠。
- (iii) 理解乘客在深宵时分换乘巴士会感到不便，因此运输署现正积极研究开办大埔往来港岛区的深宵巴士路线的可行性，以期令大埔区居民受惠。目前，运输署现正筹备下一年度的巴士路线计划，目标是在未来一、两个月内提出详细的巴士路线服务建议方案，包括这项深宵过海巴士服务的详细安排等。

- (iv) 现时 N307 号线由九巴及城巴有限公司(“城巴”)合营，主要在节日期间提供大埔往来港岛区的深宵巴士服务。对于委员会要求大埔区有一条恒常的深宵过海巴士路线，两间巴士公司都持正面态度，亦乐意为大埔居民提供服务。

105. 黄汉中先生表示，城巴支持把 N307 号线服务恒常化的建议，亦会在会议后与运输署商讨细节。

106. 李侃陵先生响应如下：

- (i) 他理解大埔居民希望增设恒常深宵过海巴士服务的要求。
- (ii) 九巴目前营办的 N373 号线提供北区往来港岛区的深宵过海巴士服务，而该线亦服务大埔部分地区。九巴不反对 N373 号线绕经大埔更多地区，为大埔居民提供更直接的深宵过海巴士路线，令居民无需换乘 N271 或 271S 号线返回大埔。
- (iii) 九巴对 N373 号线的行车路线持开放态度。由于 N373 号线是一条运作中的路线，如得到相关区议会支持，九巴预计可以在短期内落实绕经大埔的建议。
- (iv) 九巴备悉委员提出将 N307 号线恒常化的要求，亦会积极与运输署跟进有关事宜。

107. 主席指深宵时分，尤其是港铁停驶后，根本没有公共巴士往来港岛区及大埔，令居民难以回家。考虑到大埔人口超过 30 万人，他认为当局有需要把 N307 号线的服务恒常化，为居民提供大埔往来港岛区的深宵过海巴士服务。

108. 任万全议员重申大埔区需要设立一条恒常的、像 N307 号线般的深宵过海巴士路线。对于九巴刚才响应指可以延伸 N373 的路线至大埔区，他认为极其量只是驶经大埔太和路，然后经太和前往北区。然而，他们争取的是一条能绕经大埔区各处的深宵过海巴士路线，与 N373 号线性质不同。虽然九巴对开办恒常化的 N307 号线持开放态度，但他询问如修订 N373 号线的路线至绕经大埔区后，九巴会否搁置将 N307 号线恒常化的建议。

109. 罗晓枫议员表示，他欢迎九巴延伸 N373 号线的路线至大埔区，并同时 will N307 号线恒常化，以服务大埔居民。不过，他指巴士公司需要考虑经营成本，因此询问九巴延伸 N373 路线的建议会否阻碍 N307 号线恒常化的计划。他重申提交这份文件的主要目的，是希望争取一条以大埔为总站，并来往港岛东区的深宵过海巴士路线。

110. 刘勇威议员表示，他与数名委员在上次会议亦曾经就要求开办大埔往

来港岛区的恒常深宵巴士服务提交文件，并引用数据说明大埔区没有深宵过海巴士服务并不合理。就九巴刚才建议延伸 N373 的路线至大埔区，他指当初 N373 号线没有绕经大埔的原因，正是由于北区认为绕经大埔会增加 N373 号线的行车时间，因此他询问九巴有没有就有关建议征询北区区议会的意见。他指当初开办 N373 号线时，有关方面没有重视大埔区议会要求该路线绕经大埔区的意见，故大埔区议会如今要求署方另行设立一条恒常化的 N307 号线以服务大埔居民亦非常合理。他指大埔居民并不介意 N307 号线行走大埔区内各处，关键是总站是设在大埔区。因应巴士公司早前回复指有意将 N307 号线的服务恒常化，因此他希望运输署及巴士公司能够尽快落实有关建议。

111. 胡绰谦委员重申有需要开办一条直接由大埔往来港岛区，而不是中途绕经大埔的恒常深宵过海巴士路线。

112. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 就九巴刚才建议把 N373 号线的路线延伸至大埔，他质疑有关建议是否已经得到北区区议员及居民的同意。
- (ii) N373 号线的收费为 39.9 元，但港岛区前往大埔的车程较前往北区的路程短，收费理应较低，因此大埔居民不会接受收费较高的 N373 号线方案。
- (iii) 大埔区议会的要求一直都是为大埔居民争取深宵过海巴士服务，但运输署及巴士公司当时未有安排 N373 号线绕经大埔，只是愿意提供换乘优惠，令大埔居民在凌晨时分仍需在九龙塘换乘 N271 号线才能返回大埔。
- (iv) N373 号线目前载客量不足，他认为九巴要自食其果，大埔区无需承担。
- (v) 欣赏城巴积极响应有关 N307 号线服务恒常化的建议。如九巴认为此路线无利可图，建议运输署考虑把 N307 号线的营运交由城巴全权负责，而他亦有信心城巴能够提供所需服务。
- (vi) 重申委员的要求是争取开办往来大埔至港岛区的恒常深宵过海巴士服务，并认为这个要求十分清晰。

113. 吕晓晖女士表示，她非常清楚各委员的要求，而运输署亦正积极研究有关服务，以期能为大部分大埔居民提供直接往来港岛区的恒常深宵过海巴士服务。署方期望在未来一至两个月内提供详细方案，以便委员讨论。

114. 黄汉申先生期望尽快把 N307 号线的服务恒常化，以满足大埔居民对深

宵过海巴士服务的需求。

115. 李侃陵先生备悉委员的意见。为了向居民提供更多选择，九巴将继续研究上述两个深宵过海巴士服务的建议。

VIII. 续议交通及运输委员会 2018 年 9 月 14 日第五次会议事项 **(大埔区议会文件 TT 82/2018 号)**

(一) 要求加快在林村乡公所路增设巴士站

116. 林德浩先生表示，运输署、警务处及九巴代表曾经在本年 11 月 6 日与陈灶良议员一同前往林村乡公所路进行实地路试，发现巴士在林村乡公所路左转入林锦公路的路口时有轻微越线的情况。有见及此，运输署现正研究增设路牌或路面标示以加强交通安全。

117. 邓铭泰议员表示，他与陈灶良议员曾经在 11 月 6 日到现场视察情况。他转述陈灶良议员的要求，请运输署尽快在林村乡公所路增设巴士站。

(二) 要求于区内增加车辆泊位

118. 张伟锋先生表示，运输署曾经在上次会议提出数项增加区内泊位的建议，最新进展如下：

- (i) 有关在大埔工业邨大盛街咪表位停车场内增加 5 至 6 个晚间泊位的建议，目前仍在咨询阶段，署方现正收集意见。
- (ii) 有关把大埔工业邨内大景街及大喜街的私家车咪表泊位改为晚间货车泊位的建议，目前仍在进行咨询。
- (iii) 有关在社山路新建造的分支路提供 24 个私家车咪表泊位，工程仍在进行中，并快将完成。
- (iv) 有关在广福公园、元善路近富善邨及西沙路近帝琴湾增设单车泊位的建议，运输署现正进行咨询，稍后会向委员会报告结果。

此外，他就其他增加区内泊位的事宜报告如下：

- (i) 就委员建议延长偏远地区咪表泊位的泊车时间，署方已经安排人员检视这些咪表泊位的使用情况，如有进一步消息便会向委员会报告。

- (ii) 行政长官在 2018 年《施政报告》中提及，政府会按照“一地多用”原则，在合适的“政府、机构或小区设施”和公共休憩用地发展项目中增设公众泊车位。为此，运输署现正积极与康乐及文化事务署(“康文署”)和建筑署等相关部门，研究在大埔第 33 区足球暨榄球场增设地下停车场是否可行。然而，由于该处附近有一个仓库，除了可行性研究外，有关部门亦需进行量化风险评估。
- (iii) 如增建地下停车场的可行性研究及量化风险评估报告都有正面结果，署方希望在大埔第 33 区足球暨榄球场建造一个地下停车场，提供三百多个泊车位，当中包括私家车、小巴、重型货车、中型货车、轻型货车、巴士、旅游巴及电单车泊位，但实际数量将视乎可行性研究及量化风险评估报告的结果而定。
- (iv) 完成上述可行性研究及量化风险评估报告后，署方亦会研究在大埔第 33 区足球暨榄球场地地下停车场增设机械泊车架是否可行。
- (v) 运输署将继续积极在区内寻找合适地方提供泊位。

119. 潘欢愉女士报告，荔枝山天桥底的政府用地现时分别为路政署及渠务署两项合约工程所需的临时政府拨地。由于上述部门表示仍然需要使用该政府用地，因此短时间内未能腾出用地。

120. 罗晓枫议员感谢运输署向相关部门了解荔枝山天桥底的土地使用情况。他询问运输署对增加大埔南泊车位一事将有何计划。

121. 运输署刚才提及将研究在大埔第 33 区足球暨榄球场建造一个地下停车场，任启邦议员指大埔第 6 区近马窝路及达运路的位置亦将会兴建一个公园，建议署方参考其他地区的做法，善用这个位置增设地下停车场。他知悉罗晓枫议员已经跟进这个公园项目多时，而这个工程项目亦在其他会议上获得通过，但由于这个项目仍未动工，相比起其他已经建成的项目，增设地下停车场的难度较低，因此建议运输署尝试向康文署了解是项工作的进度，并按照“一地多用”原则，研究在该处增设地下停车场是否可行。

122. 胡耀昌委员表示，任启邦议员刚才提及的大埔第 6 区休憩用地本身是临时停车场，而旁边的临时停车场亦将会兴建一座新的体育馆，代表马窝路有 2 个临时停车场会被收回，令该区泊位不足的问题更加严峻，或会令马窝路一带的违泊问题恶化，因此他希望运输署慎重考虑在大埔第 6 区休憩用地增设地下停车场的建议。

123. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他支持在大埔第 6 区的休憩用地增设地下停车场。虽然有关建议或会拖延工程进度，但他指出，由于工程尚未动工，仍有空间研究增设地下停车场是否可行，加上大埔第 6 区休憩用地附近有不少违泊车辆，增设地下停车场或有助纾缓违泊问题。
- (ii) 认为量化风险评估报告的准则不定，甚至有“搬龙门”之嫌，例如现时不少住宅大楼附近设有油站，虽然属于多年前的规划，但这些油站的租约期满后，相关部门仍继续为这些油站续约或只是更换承办商，不会要求它们迁出。相反，兴建新设施项目时，政府又会以选址附近有煤气厂或加气站等设施而无法通过量化风险评估为由，拒绝兴建人流密度较高的设施。他认为此举并不合理，希望运输署及相关部门考虑在大埔第 6 区增设地下停车场，并设法克服困难，不要因为无法通过量化风险评估报告而再三拖延。

124. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 乐见运输署调整为车辆提供泊位的政策。
- (ii) 香港整体的泊位不足，故他亦支持在大埔第 6 区休憩用地加建地下停车场，否则设施落成后便难以增设泊位。
- (iii) 财政司司长早前到访大埔区议会时都表示要善用闲置土地，因此运输署亦可考虑在乡郊地区(例如荔枝山及白石角的停车场)增设泊架式停车场，以增加泊位数目，解决土地不足及车辆违泊的问题。
- (iv) 大埔警署的车辆泊位短缺，建议运输署尝试把该处改为泊架式停车场，以增加泊位数目。
- (v) 建议委员向运输署提供合适改作泊架式停车场的位置，以加快工作进度。他续指，晚间时分广福球场对外的停车场使用率不高，可以考虑改为泊架式停车场，以增加泊位数目。

125. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 考虑闲置政府土地是否可以改作临时停车场前，运输署需先向大埔地政处(“地政处”)了解相关土地是否已经预留作其他用途。如物色到合适位置改作临时停车场，运输署亦会主动向地政处要求预留用地。
- (ii) 署方需要进行量化风险评估的原因，是由于准备兴建的设施位处潜在危险咨询区的范围内，而潜在危机又与使用这个设施的人数有关。以大埔第 33 区足球暨榄球场为例，设施位于潜在危险咨询

区的范围内，由于增设地下停车场会增加使用设施的人流，因此有关部门需要根据《香港规划标准与准则》的要求，在推展项目前进行量化风险评估，并就报告结果征询“潜在危险设施土地使用规划和管制协调委员会”的意见。

- (iii) 机械式泊架涉及条例方面的限制(例如机械相关条例)，当局亦需考虑不少其他因素(例如是否符合机电工程署的要求、是否抵触地契条款等)，这些都需要时间处理。署方已经备悉委员的意见，亦会继续跟进相关事宜。

(三) 要求在广福回旋处旁加设行车线 / 的士站连上盖

126. 潘欢愉女士报告，有关在广进街加设的士站停车湾及行人路的工程，运输署、康文署及路政署已经在本年 9 月前往现场视察，以确定拟建工程所需的用地范围、需要移除的设施，以及检视建议有关工程是否可行等。由于工程所需用地现时由康文署管理，运输署需要等待康文署处理相关地权的问题及安排。

127. 胡健民副主席指运输署在是次会议上报告的工程进展，与前次会议报告的相若，但前后已相隔大约 4 个月的时间。他询问署方有没有任何新进展，以及委员会可如何协助加快进度。

128. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 是项工程受阻的原因，主要是由于工程用地涉及康文署管辖的范围。由于委员会没有康文署的代表，她建议把这个情况转交地区管理委员会跟进，并由康文署代表在该会议上响应。
- (ii) 因应近日有的士在驶离广进街时与其他车辆发生碰撞，她请运输署考虑在广进街的另一端(即近公园位置)开辟出口，并安装交通灯号，方便车辆在该处直接驶离广进街。

129. 区镇桦议员表示，有关在广福回旋处旁加设行车线一事，他不确定当年是否因为收地和收回行人路所需的时间较长，因而先行采纳现时增加第三条行车线的方案。不过，由于广福回旋处现时的情况有欠理想，因此询问运输署在长远而言是否仍会收回回旋处旁的行人路，以扩阔广福回旋处的行车道。

130. 主席表示，在广福回旋处旁加设行车线的工程已经完成。由于现时不

少乘坐巴士返回大埔的乘客都会在广福邨下车后换乘的士，令广进街近路口位置成为了非正式的的士站，因此委员会在本议程中讨论如何在该处设立一个正式的的士站，为市民提供安全舒适的候车环境。为免混淆，他建议更改此续议事项的标题。

131. 区镇桦议员对于主席建议更改标题没有意见，但询问运输署会否考虑收回广福回旋处旁部分行人路的范围，以扩阔广福回旋处的行车线。他补充说，虽然广福回旋处目前有 3 条行车线，但行车线相对较窄，因此情况不太理想。

132. 潘欢愉女士备悉委员的意见，并会研究有关建议是否可行。至于在广进街加设的士站的事宜，运输署、康文署及路政署在到场视察后已经修改工程的设计，以期使旁边一个由康文署管辖的停车场在工程期间及将来的运作不受影响。由于工程涉及的用地范围因而改变，运输署需要与康文署跟进相关的地权问题。目前，运输署已经向康文署提交资料，康文署现正跟进转移地权事宜。

133. 委员会同意把此项续议事项的标题更改为“要求在广进街加油站旁加设的士站连上盖”。

134. 就黄碧娇议员提出在广进街另辟出口的建议，主席请秘书处协助安排委员与相关部门代表会面，以便详细讨论和跟进。

(会后补注：运输署表示经视察后，留意到大量车流经吐露港公路及大埔公路元洲仔段前往广福回旋处，而在广进街另一端(近公园位置)开路口会影响广福回旋处的交通安排。因此，从交通及道路安全角度，运输署认为不适宜在广进街另一端(近公园位置)另辟出口，将广进街的车流连接至广福回旋处。)

(四) 关注大埔区违例泊车问题

135. 张伟锋先生指运输署已经和路政署讨论宝乡街交通改善方案。他请路政署报告最新进展。

136. 许家杰先生表示，路政署已经收到运输署提交的宝乡街交通改善方案，而有关方案在技术上是可行的。然而，路政署需要就宝乡邨停车场的出入口安排与房屋署(“房署”)协商，因此已经要求运输署协助邀约房署代表进行工作会议，期望相关部门明白工程相当重要，并在施工时互相配合。因应上述情况，路政署暂时未能向运输署提供确实的施工日期，而运输署亦因而未能向路政署发出施工指示。路政署会在下次会议继续报告进展。

137. 徐翼福先生报告如下：

- (i) 大埔警区在 2018 年 1 月至 10 月期间合共发出 144 718 张违例泊车定额罚款告票。
- (ii) 罗晓枫议员在上次会议查询达运路、南运路及马窝路一带的检控数字，他指警方在 2018 年 6 月至 7 月期间在上述地点合共发出 360 张违例泊车定额罚款告票。
- (iii) 大埔警区继续依据“重点交通执法项目”执行交通法例，亦会针对双行泊车，以及在屋苑出入口、行人路及行人过路处停泊的车辆优先执法。

138. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 运头街交通繁忙，但其中一条行车线经常泊满车辆，车辆由往乡事会街方向的交通灯位一直延伸至广福坊垃圾站位置，令驶经的车辆只能使用剩余的一条行车线行车，亦阻碍经广福道转入运头街的车辆，令车龙倒塞至广福道。他指假日的情况较平日更为严重，因此希望运输署研究方法处理上述情况，亦请警方加强执法。
- (ii) 留意到经常有的士在晚上 7 时后于广福道(往九龙方向)近东昌街的行人过路灯位置等候乘客，随后驶经的车辆需要停车并切线越过的士后才可继续前行，容易造成阻塞。更严重的是，部分的士停泊在上述行人过路处等候乘客，车身霸占了行人过路处的三分之二。他曾经就此致电警方跟进，但警方到场后一般只会驱赶的士司机。他指有关情况已经持续多时，希望警方(包括巡逻警员及交通部警员)日后能就上述违规情况直接向司机发出告票。
- (iii) 不少私家车经常停泊在大埔体育会李福林体育馆近翠屏花园的士站的位置，令的士无法驶入的士站或需要排队才能驶入的士站，间接令该处出现挤塞。他指上述情况已经持续一段时间，希望运输署研究方法解决。

139. 文念志委员的意见如下：

- (i) 安浩里及安民坊一带有不少时租停车场，但驾驶人士经常贪图方便，随意把车辆停泊在路旁。他曾经看见有车辆停泊在安浩里介乎八号花园与大埔旧墟公立学校之间的道路两旁，如有车辆同时由安浩里驶出安详路以及由安详路转入安浩里，便会造成阻塞，驾驶人士如互不相让更会不断响号。这问题经常发生，情况严重。
- (ii) 颂雅路一带现正进行道路工程，早晚亦有不少工程车辆出入，加

上道路放置了水马，并实施临时交通管制措施，因此对交通造成一定影响。另外，颂雅路的私家车违泊问题严重，他希望警方及运输署可以研究方法解决违泊问题，包括加强执法及扩阔道路等。

- (iii) 除公共小巴及巴士外，其他车辆不能从安祥路的东行线右转入安祥路的南行线，但假日期间有较多私家车会违规右转，希望警方及运输署多在假日期间前往上述位置执法，并设法改善路牌及路面标示。

140. 梅少峰委员表示，不少校巴会在安埔路近大埔中心 14 座对外位置接载学童，但该处长期被违泊车辆霸占，令校巴无法驶近路旁上落学童，惹来不少市民及家长投诉。他指自己曾经在上月 19 日与警方到现场视察，由于警方在视察前已经安排交通警员驱赶该处的车辆，故校巴当日能顺利停泊在路旁接送学童。他指这样证明上述情况可以改善，故希望警方在该处采取更多执法行动。此外，大埔中心 20 座外面近升降机编号 NF97C 的位置有一道消防闸，该处不属于路面范围，理应没有车辆可以进入，但有居民投诉有货车经常停泊在该处上落货，并利用上述升降机运送大量货物到商场，不但令其他市民无法使用该升降机，亦容易令升降机受损。他指黄昏时分较常出现这种情况，请警方在巡逻时多加留意。

141. 就梅少峰委员刚才提及大埔中心 20 座外面有货车停泊及上落货的情况，区镇桦议员指他亦曾经多次向警方反映同一问题。他指该处是紧急消防通道，亦设有一道消防闸，但有人经常移走消防闸并在该处停泊车辆。他理解该处并非行车路段，即使有警车驶过亦不一定注意到有关情况，或需要通过举报通知警方执法，才可令有关人士明白该处不可停泊车辆。然而，他询问有没有方法把该消防闸锁在原位。他指上述位置是由发展商管理的政府土地，管理事宜有欠清晰，加上消防处表示消防闸并非由该处负责管理，因此他希望知道该位置交还政府管理前，有没有相关部门能够协助处理问题。

142. 胡绰谦委员反映颂雅路在晚间时分的违泊问题严重。此外，亨荣楼巴士站是 71K 号线的落客站，有较多长者使用，但该处经常有违泊车辆，以致巴士未能驶进巴士站，令长者上下车时更加危险，希望相关部门多加留意。

143. 黄碧娇议员留意到中华基督教会冯梁结纪念中学门外及广福邨广惠楼附近有不少大型泥头车通宵停泊，至翌日早上 7 时左右仍未离开。她指每天早上 7 时后，K18、71K 及 W3 号巴士路线都会在广福邨范围接载乘客，但由于这些泥头车仍未离开，巴士或没有足够空间转弯，造成阻塞，以致经常有人投诉。她强调自己并非赶绝这些泥头车，但如有阻碍巴士转弯的情况，亦只能请警方到场处理。她希望相关部门研究方法方便泥头车司机停泊车辆，例如扩阔宝湖道近广福邨的路面等。不过，由于广福邨由房署管理，而路面范围则由运输署及路政署管理，因此希望各部门能够互相协调，共同改善有

关情况。

144. 任万全议员对区内泊位不足令车辆需要违例停泊感到无奈。他收到不少的士及私家车司机的意见，指警方凌晨时分会在富亨巴士总站近的士站位置向违泊车辆发出告票。然而，收到告票的司机认为凌晨时分在该处泊车未必会影响交通，加上翌日早上亦会驶走车辆，因此对接获警方告票感到无奈。他强调自己并非质疑警方采取执法行动，但希望了解警方是否只要接获投诉，即使是凌晨时分而在交通未受影响的情况下，仍会票控违泊车辆。

145. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 运头街有 2 条行车线，其中 1 条设有巴士及小巴士站，另 1 条则是限制区，周边位置有不少商铺，或有车辆需要停车上落货。因应委员的意见，警方将联同运输署前往现场视察情况，并研究是否需要更改限制区的时间和调整巴士及小巴士站的位置，以期改善有关情况。
- (ii) 警方备悉广福道有车辆停泊在行人过路处或限制区的情况，并会检视有关位置限制区的时间，有需要时会作出检控，亦会与运输署检讨是否需要调整限制区的时间。
- (iii) 安浩里及安民坊是连接屋苑的道路，由于并非主要干道，警方采取执法的先后缓急次序会较低。然而，如有车辆阻塞通道，警方接获投诉后亦会到场执法。
- (iv) 警方会按照先后缓急原则处理违泊车辆。举例说，车辆如在行人路上停泊，或停泊方式严重影响交通，不论任何时段，警方只要接获投诉都会作出检控。车辆如在深宵时段违泊，而且未有对交通构成严重影响，警方不一定作出检控，视乎当时情况而定。
- (v) 警方交通部及警民关系组的同事曾经在繁忙时间前往大埔中心 14 座外面位置视察情况，亦请校巴司机在适当位置停泊校巴接载学童。如有违泊情况，警方亦会采取适当的执法行动。
- (vi) 就大埔中心 20 座外面有货车停泊及上落货的情况，他指升降机的使用问题需要留待委员与屋苑管理公司另行跟进。至于消防闸的情况，他需要与相关部门研究消防闸的管理问题，以及有关人士如何进入紧急消防通道范围。为此，他会在会议后了解有关情况。
- (vii) 宝湖道及颂雅路的违例泊车检控数字相对较高。警方在本年 1 月至 7 月期间，在宝湖道发出超过 2 500 张定额罚款告票，单在最近 3 个月便发出超过 1 200 张。颂雅路的情况相若，单在最近 3 个月便发出超过 1 000 张定额罚款告票。他指宝湖道及颂雅路都是警方的重点执法位置，大埔警区交通队及大埔分区人员会继续

严厉执法。

146. 张伟锋先生表示，运输署主要从交通角度考虑上述各个位置是否适合停车上落乘客及货物。署方备悉委员的意见并会适当跟进。

(五) 改善吐露港公路设施

147. 林德浩先生报告如下：

- (i) 有关在吐露港公路往九龙方向近元洲仔的部分位置划设双白线的工程，路政署表示已经完成审批承建商提交的临时交通管制措施，并会尽快展开工程。
- (ii) 吐露港公路连接大老山隧道路段的挤塞问题是由运输署沙田区的同事负责处理。开学后，运输署曾经再次前往现场视察并进行测量工作，亦正检视在该处划设双白线分隔行车道的成效，包括研究这项措施能否解决交通挤塞问题，或只是把问题转移至其他路段。

(六) 扩阔太和巴士站停车湾

148. 许家杰先生报告，路政署已经收到上述工程的施工指示，而有关的临时交通安排亦已获审批。署方预计上述工程会在本年 12 月展开。

149. 周炫玮议员乐见上述工程快将展开。他并请路政署在施工前先行通知他，并在工程期间与他保持沟通。

150. 任启邦议员表示，上述停车湾除了是的士上落客区外，亦有不少小巴(例如来往大窝西支路及林村的小巴)及邨巴(例如来往岚山及帝欣苑的村巴)使用。由于工程期间难免会封闭停车湾的部分位置，因此他希望了解有关的封路安排，例如署方计划如何处理这些小巴及村巴的上落客问题。他指该停车湾原本已有交通挤塞的问题，如部分停车湾位置封闭，小巴及邨巴的车龙可能会一直延伸至太和路，令该处的交通挤塞问题恶化。

151. 许家杰先生感谢委员的关注。路政署理解上述位置的交通情况特殊，

因此会谨慎处理，并从三方面应付交通情况，包括：

- (i) 向有关的小巴营运商讲解工程期间的特别安排，以期互相协调；
- (ii) 尽量减少承办商在施工期间占用的路面范围，以期减少工程对路面的影响；以及
- (iii) 署方将安排分阶段施工，务求在完成部分工程后可以重新开放路面供小巴、村巴及其他道路使用者使用。

此外，署方将密切留意工程对路面交通的影响，并与警方及运输署适当协调，以期减低工程期间的影响。署方预计工程需时约 3 个月，亦会致力加快工程进度。

152. 主席表示，由于上述工程会在本年 12 月展开，因此建议从续议事项中剔除是项工程。

153. 委员会同意主席的建议。

(七) 在林锦公路回旋处加设巴士站

154. 林德浩先生报告，在林锦公路回旋处附近增设公共交通交汇处是一项长远措施。他指交汇处的设计图则已经大致完成，但各种公共交通工具的车站分配仍需调整。

155. 许家杰先生报告，路政署已经收到运输署提交的设计图则，但工程估价将因应设计图则的改变而相应调整，因此暂时未能提供确切的工程估价，亦未能界定工程的所属级别。然而，路政署将与运输署保持紧密联系，当运输署落实工程细节后，路政署亦会尽快完成估价工作，然后再作跟进。

156. 李华光议员转述陈灶良议员的意见，请有关部门积极跟进此项事宜及尽快展开工程。

IX. 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 83/2018 号)

157. 许家杰先生请委员参阅上述文件，并就文件内容作出以下 3 项修订：

- (i) “拟建的交通改善项目”项下第(8)项的名称应为“移除旧墟直街行人路上圆柱”。
- (ii) “拟建的交通改善项目”项下第(11)项的运输署工程师代表应为潘欢愉女士。
- (iii) 新增“拟建的交通改善项目”项下第(12)项，详情如下表一

项目编号	NE/18/0960
项目名称	在太和港铁站下的停车湾进行扩阔工程
地点	宝雅
拟建日期	2018 年 12 月
预计完工日期	2019 年 3 月前
详细备注	工程准备中
运输署工程师代表	张伟锋先生
路政署工程师代表	许家杰先生

158. 黄碧娇议员表示，运输署曾经在 2018 年 11 月 7 日上午 9 时左右在南运路近大埔墟港铁站的位置测量行车数据，并封闭其中一条行车线，令该处挤塞。她希望相关部门不要在上下班繁忙时段进行与行车数据相关的测量工作。

159. 主席请相关部门备悉黄碧娇议员的意见。

X. 工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

160. 工作小组主席黄碧娇议员报告如下：

- (i) 工作小组在 2018 年 10 月 30 日召开本年度第七次会议，继续讨论与大埔区公共巴士及小巴服务相关的事宜。
- (ii) 公共巴士服务方面，工作小组与运输署及巴士公司跟进 99、299X、

289R、71K、73B、271、74X 及 W3 号线的服务改善建议。

- (iii) 专线小巴服务方面,有成员希望增加 20K 号线沙澜特别车的服务。
- (iv) 顾问公司已经就“改善大埔区公共交通服务研究报告”的研究方法及内容征询工作小组成员的意见,预计在 2019 第一季向交运会报告研究结果。
- (v) 工作小组将继续跟进上述巴士及小巴路线的情况,如有实际改动将向委员会报告。

(二) 改善乡郊主要道路工作小组

161. 秘书代工作小组主席邓铭泰议员报告,改善乡郊主要道路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

162. 工作小组主席胡健民议员报告,“2018 至 2019 年度大埔区学界道路及交通安全比赛暨宣传运动”会在本年 11 月 15 日进行作品评审会,而“2018 至 2019 年度大埔区道路及交通安全运动嘉年华”会在本年 12 月 1 日假大埔天后宫风水广场举行,欢迎各委员抽空出席。

(四) 广福行车桥工作小组

163. 秘书代工作小组主席李国英议员报告,广福行车桥工作小组最近没有召开会议,待下次会议日期落实后,秘书处将通知成员出席会议。

XI. 2018 至 2019 年度交通及运输委员会拨款分配修订预算

(大埔区议会文件 TT 84/2018 号)

164. 主席表示,大埔区议会已经在本年 11 月 1 日的会议上通过修订本委员会在 2018/19 年财政年度的拨款预算,请委员备悉。

XII. 交通及运输委员会 2019 年度会议时间表

(大埔区议会文件 TT 85/2018 号)

165. 主席表示，大埔区议会已经在 2018 年 11 月 1 日的会议上通过其辖下委员会在 2019 年的会议时间表，请委员备悉。

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

166. 主席表示，立法会与大埔区议会议员将会在 2019 年 3 月 19 日举行会议及午餐会。按照 2018 年 11 月 1 日区议会大会的议决，本委员会将会就当天的会议拟订 1 个讨论题目。在是次会议作出决定后，讨论题目的相关数据将以传阅方式征求本委员会委员的同意。获各委员同意后，有关题目及资料将会提交 2019 年 1 月 3 日的大埔区议会会议，让区议会考虑通过。

167. 委员会同意以加快在广福桥附近加设行车桥作为 2019 年 3 月与立法会议员会面的讨论事项之一。

XIV. 下次会议日期

168. 主席宣布，下次会议订在 2019 年 1 月 11 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

169. 议事完毕，会议在下午 7 时 39 分结束。

大埔区议会秘书处
2018 年 12 月

大埔區議員			社區主任		
關永業	區鎮樺	任啟邦	文念志	區鎮濠	陳蔚嘉
周炫瑋	劉勇威	任萬全	姚鈞豪	毛家俊	胡耀昌
					連栢樟
					林名溢

敬啟者：

今年至少十二宗墜軌意外 要求立刻為東鐵綫加裝幕門

港鐵東鐵綫粉嶺站 10 月 8 日及 10 月 10 日先後發生墜軌意外，導致東鐵服務一度受影響，其中 10 月 8 日的事故發生於早上繁忙時段，太和站及上水站出九龍的巴士站及的士站均大排長龍，有的士更出旗揀客，大埔上班族叫苦連天。

翻查傳媒報導，東鐵綫今年至少發生十二宗進入路軌事故，其中八宗均屬跳軌自殺，全部均影響列車服務，受害的不止輕生者，亦有每天依賴東鐵出行的居民，反映加裝幕門工程已刻不容緩，以保障乘客安全及列車運作暢順。貴公司原先承諾 2020 年前完成安裝幕門，及後又改稱礙於技術困難，需在屯馬綫通車後，東鐵綫由 12 卡列車改成 9 卡列車，才開展幕門工程，以配合沙中綫全面通車。

我們建議 貴公司研究是否可在部份車站提早動工，而毋須遷就沙中綫工程，並交代加裝月台幕門的時間表，承擔保障乘客安全及維持鐵路系統穩定的責任。

此致

香港鐵路有限公司

大埔區議員	關永業	任啟邦	區鎮樺
	周炫瑋	劉勇威	任萬全
社區主任	文念志	區鎮濠	陳蔚嘉
	姚鈞豪	連栢樟	胡耀昌
	毛家俊	林名溢	
	(胡耀昌代行) 謹啟		

2018 年 11 月 9 日



大埔區民主派區議員

關永業 任啟邦 區鎮樺 周炫瑋 劉勇威 任萬全

敬啟者：

正視港鐵故障頻生 要求加強監管 改善懲罰及應變機制

港鐵於 10 月 16 日發生嚴重故障，信號系統於當日上午繁忙時間出現問題，導致荃灣綫，觀塘綫及港島綫列車服務受阻，行車時間嚴重延誤，及後將軍澳綫亦發生故障，最終導致 4 綫列車同時故障，影響數以萬計的乘客。而且港鐵當日故障後延遲通報，港鐵在發現故障時，已知道荃灣綫、觀塘綫、港島綫由頭班車開始就要以人手慢速操作，但卻等到最後一刻無法挽回，才通知運輸署，令應變措施拖遲了半小時才啟動。港鐵更未有出動任何接駁巴士，這些人為因素加劇了當天的交通大混亂。

港鐵作為全港最大型公共運輸系統，卻故障頻繁，除了 10 月 16 日發生的嚴重故障，過往亦發生過大大小小的故障，對乘客構成不便，香港政府作為港鐵公司的大股東，對港鐵故障頻繁責無旁貸。故此，我們要求 貴署正視港鐵故障頻生，加強監管和懲罰機制，完善應變機制，並在檢討港鐵公司的管理時，仿效部分大學的校董會，在港鐵的董事局中，增加以立法會議員互選的代表，及港鐵職工會的代表，擔任增補董事，發揮民間監察的影響力，監督港鐵的管理層的決策要以公眾利益為先。

此致
運輸署署長

大埔區議員

社區主任

關永業 任啟邦 區鎮樺
周炫瑋 劉勇威 任萬全
文念志 區鎮濠 陳蔚嘉
姚鈞豪 連楠璋 胡耀昌
毛家俊

(胡耀昌代行) 謹啟

2018 年 11 月 9 日