

大埔区议会  
交通及运输委员会  
2016年第七次会议记录

日期：2016年11月11日(星期五)

时间：下午2时35分至下午6时20分

地点：大埔区议会会议室

出席者：

		<u>出席时间</u>	<u>离席时间</u>
刘志成博士	主席	会议开始	会议完毕
胡健民先生	副主席	会议开始	下午6时03分
区镇桦先生	委员	下午3时46分	会议完毕
陈灶良先生,MH	委员	会议开始	下午4时45分
陈笑权先生,MH	委员	会议开始	下午6时15分
周炫玮先生	委员	会议开始	会议完毕
关永业先生	委员	会议开始	会议完毕
刘勇威先生	委员	会议开始	会议完毕
罗晓枫先生	委员	会议开始	会议完毕
李国英先生,BBS,MH,JP	委员	会议开始	会议完毕
李耀斌先生,BBS,MH,JP	委员	会议开始	下午6时09分
谭荣勋先生	委员	会议开始	会议完毕
邓铭泰先生	委员	会议开始	会议完毕
黄碧娇女士 BBS,MH,JP	委员	会议开始	会议完毕
任启邦先生	委员	会议开始	会议完毕
任万全先生	委员	会议开始	下午6时17分
余智荣先生	委员	会议开始	下午3时50分
区镇濠先生	委员	下午2时57分	会议完毕
陈喜泉先生	委员	会议开始	会议完毕
陈凯泳先生	委员	会议开始	下午5时05分
张国华先生	委员	会议开始	下午5时13分
刘宗翰先生	委员	会议开始	会议完毕
巫家雄先生	委员	会议开始	会议完毕
梅少峰先生	委员	会议开始	下午5时21分
曾汉文先生	委员	会议开始	会议完毕
温兴财先生	委员	会议开始	下午5时31分
陈盟锵先生	秘书	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
许家杰先生	区域工程师(大埔) / 路政署
吴慧琪女士	工程师 / 41(新界东) / 土木工程拓展署
罗家勤先生	高级运输主任(大埔) / 运输署
王国良先生	工程师 / 大埔一 / 运输署
王志轩先生	工程师 / 大埔三 / 运输署
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
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
陈耀国先生	高级联络主任(2) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
张志宝先生	襄理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
林美香女士	高级车务主任 / 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
林子豪先生	经理(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
伍振邦先生	高级车务主任 / 龙运巴士有限公司
梁仲华先生	候任行政主任(区议会)1 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署

**缺席者：**

李华光先生                      委员

**开会词**

主席宣布以下事项：

- (i) 梁仲华先生将接任陈盟锵先生出任本委员会秘书。
- (ii) 李华光先生因事未能出席会议，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、出席立法会或行政会议、分娩或待产而提出的缺席申请。按照上述规定，他的申请不获批准。

## **I. 通过交通及运输委员会 2016 年 9 月 9 日第六次会议记录**

(大埔区议会文件 TT 44/2016 号)

2. 主席表示，席上没有委员提出修订建议，上次会议记录无须修订，获通过作实。

## **II. 在行人通道加建上盖**

(大埔区议会文件 TT 47/2016 号)

3. 主席欢迎运输署高级工程师陈志明先生、工程师利世铿先生、路政署高级工程师邓锦基先生及工程师郭俊森先生就是项议程出席会议。

4. 利世铿先生介绍上述文件。

5. 主席表示，秘书处将致函邀请委员提交走线建议，待收到委员的建议及部门的初步回复后才开始讨论建议内容。他提议先集中讨论上盖位置以外的事宜。

6. 委员首轮的意见和提问如下：

- (i) 有委员指部分较旧的行人通道上盖没有遮光功能，应优化设计。他亦建议提升上盖在日后扩建的可行性。
- (ii) 有委员认为应在可行性研究的阶段彻底检查地下设施，避免日后因技术问题阻碍工程进展。此外，他建议减少工程地基的面积，以提高建造上盖的可能性。
- (iii) 有委员指行人通道没有上盖是使用率低的原因之一。他认为不应按现时的人流预测行人通道兴建上盖后的受惠人数。此外，他提议放宽按政府工程的人流标准决定是否兴建上盖的准则。
- (iv) 有委员表示有关工程可能涉及不同部门的工作，如部门间协调不足，会使工程进度受到影响。他询问政府有没有成立跨部门协调工作小组负责统筹有关工作。
- (v) 有委员询问行人通道上盖有没有长度限制。他续问如区议会提交的三个方案最终均未能落实，有关工程会否被搁置。
- (vi) 有委员建议在长者常用的设施附近的行人通道兴建上盖，以配合长者友善社区政策。

7. 陈志明先生回应如下：

- (i) 二零一六年施政报告提及政府将邀请各区区议会按地区需要选定一条合适的主要行人通道加建上盖。在这个政策下，通道的人流量是客观指标之一，而不是必须符合的立案条件。因此是项计划并没有既定的行人流量要求。
- (ii) 政策的其中一个基本条件是行人通道须连接公共运输交汇处，为市民，特别是长者、残疾人士及使用轮椅人士提供舒适的步行环境。这个政策亦是為了应对香港人口老化，建设长者友善社区。他欢迎在长者常用的设施附近的行人通道加设上盖。
- (iii) 有关部门在收集委员的建议后会进行初步评估，包括检视建议是否符合政策目的及是否可行。有关部门亦会向委员会提交有关资料，以供讨论。在区议会选出三条走线及排列优次后，当局会进行详细研究，并适时向区议会报告进度。
- (iv) 按照这个政策，政府将在全港十八区每区兴建一条行人通道上盖。即使区议会提出的三项走线建议最终均未能落实，地区亦不会因此失去兴建上盖的机会。
- (v) 运输署会负责跟进政策事宜，路政署则会负责工程设计和建造。两个部门会保持紧密沟通和合作。

8. 邓锦基先生回应如下：

- (i) 路政署将统筹工程事宜和处理技术问题，包括搬迁地下设施、改动水渠等。
- (ii) 署方现正检视上盖设计，致力在避免阳光直射及适当采光之间取得平衡。署方在设计上盖时亦会考虑人流、附近设施等因素，以配合将来的扩展需要。
- (iii) 地基方面，署方会考虑采用较小型的沉箱及桩柱，以期减少挖地面积及对地下设施的影响。
- (iv) 政策没有限制上盖的长度。如委员希望尽快展开工程，他建议项目费用宜不超过丁级工程项目的拨款上限(即 3,000 万元)，以便将项目列作丁级项目处理。如项目费用超过 3,000 万元，则须依循甲级工程项目的拨款途径向立法会申请拨款，处理时间会较长。初步估计 3,000 万元可盖建约 200 米长的行人通道上盖，造价会受工地环境及地下设施影响。

9. 主席询问，如建议兴建上盖的行人通道因横跨路口而分成两段，是否符合政策的要求。此外，他希望确认该项计划的流程，即是否先由委员会收集委员的建议，再由运输署及路政署作初步评估，之后交回委员会讨论及订定优次，最后正式提交政府考虑。

10. 陈志明先生回应，主席所述的流程正确。他补充，当区议会提交三项走线建议后，政府会聘请顾问公司进行详细研究及跟进工程。此外，他指行人通道如因路段结构或其他工程因素而需要分两段建造上盖，亦会符合要求。

11. 主席询问当局有否为项目订下时间表。

12. 陈志明先生回应，当局冀望区议会能在三个月内建议三条走线并给予排列优次。

13. 委员次轮的意见和建议如下：

- (i) 有委员表示地区小型工程项目亦有建造行人道上盖的建议，惟部分建议因技术问题而需要长时间跟进。他对部门能否在短时间内完成勘察工作存疑。
- (ii) 有委员表示他已提交兴建上盖的地区小型工程建议。他询问他是否可以同时在该项计划下提出申请。
- (iii) 有委员赞同某些行人通道使用率低是因为道路本身没有上盖设施。他建议按行人通道兴建上盖后的预计行人流量作为比较不同走线的客观标准。
- (iv) 有委员询问如首项工程未尽用 3,000 万元，可否用剩余款项在区内建造其他行人通道上盖。
- (v) 有委员表示如项目费用超过丁级工程项目的拨款上限，便需经由立法会财务委员会审批，过程漫长。她希望委员提交方案时慎重考虑这一点。此外，她请委员客观评估居民的需要，同时兼顾长者、残疾人士及使用轮椅人士的需要。

14. 陈志明先生重申，政策规定上盖其中一端须连接公共运输交汇处，如能接驳至老人院等较多长者使用的地方，则会更为理想。他指这项计划不是常规的政府工程项目，所以不会受人流标准限制，但当局期望建造上盖能惠及更多市民。

15. 邓锦基先生回应，路政署在研究工程的可行性时会向相关机构了解地下设施分布，以尽早确定有关设施会否影响上盖的施工。

16. 秘书指地区小型工程项目不属本委员会的职权范围，他将在会后联络有关委员跟进。

### III. 检讨 E41 号线、A47 号线及 A47X 号线

17. 主席欢迎龙运巴士有限公司高级车务主任伍振邦先生及九龙巴士(一九三三)有限公司经理林子豪先生就是项议程出席会议。

18. 伍振邦先生报告如下：

- (i) 龙运巴士有限公司(“龙运”)就新路线 A47X 进行客量调查，结果显示往机场方向的巴士在本年 8 月及 9 月份最高一小时的载客率分别为 20%及 24%，往大埔方向的巴士在本年 8 月及 9 月份最高一小时的载客则分别为 12%及 14%，整体载客量有轻微上升。
- (ii) 龙运在本年 10 月下旬就 A47X 路线进行问卷调查，共收到 88 份有效问卷。所有受访者均满意车厢设施；超过 80%满意巴士走线；超过 70%满意巴士站位置；超过 50%满意服务时间。另有乘客建议在广福邨、大埔中心、富亨邨及富善邨等地方增设车站。

19. 主席表示，本委员会及属下跟进公共巴士及小巴服务工作小组均同意在 A47X 号线开始营运的三个月后(即 2016 年 11 月 20 日)进行检讨，因此，本委员会会召开特别会议讨论标题所述三条机场巴士路线。他指委员较早前已就这三条巴士线提出意见，期望运输署及巴士公司能在特别会议上提出具体建议，透过调整车资、路线、巴士站位置等，平衡区内居民对机场巴士服务的需要。

20. 委员的意见和提问如下：

- (i) 多名委员同意召开特别会议检讨三条机场巴士路线的服务。
- (ii) 有委员认为客量调查的结果只是参考。他建议直接向 E41 号线的乘客了解不转乘 A47X 号线的原因。
- (iii) 多名委员表示 A47X 号线投入服务后，往广福方向的 71S 号线巴士站须要搬迁至往富善方向的 71S 号线巴士的车站后方，使往两个方向行驶的 71S 号线巴士的车站因此变得非常相近，引致乘客上错车或出现排队混乱的情况。他促请运输署及巴士公司跟进。
- (iv) 有委员建议在 71S 号线车站位置问题解决前加强人流管制及提供清晰指示，以免造成混乱。

- (v) 有委员建议增加 A47 号线的班次。路线方面，他建议该线由富亨邨开出，经富善邨、大埔中心及太和，之后经吐露港公路或经林村取道三号干线往机场。
- (vi) 有委员不满巴士公司不作咨询便将 71S 号线的车站改为 A47X 的发车站。她认为 71S 号线在该处设站已有一段很长的时间，巴士公司不应随便更改车站位置。此外，她指现时乘客需行一段斜路才可到达该 A47X 号线车站，这对携带行李的乘客非常不便。因此，她认为 A47X 号线的车站位置亦需要检讨。
- (vii) 有委员要求巴士公司提供 A47X、E41 及 A47 号线的资料，以便委员作综合分析。
- (viii) 有委员指有市民认为大埔墟港铁站旁有小巴士，现时在该处转乘巴士往机场十分便利。
- (ix) 有委员指天赋海湾及科学园一带每天只有一班 A47 号线巴士到机场，服务非常不足。他希望巴士公司增加服务班次，惠及该区居民。
- (x) 有委员指现时 A47 号线每天只有一班巴士由大埔往机场，未能满足居民及旅客的需要。他认为应一并检讨 A47 及 A47X 号线，灵活调配两条路线的资源，互补不足。
- (xi) 有委员查询转乘优惠。他又询问如何解决巴士公司对行李有不同限制的问题。
- (xii) 有委员认为不应就新行车路线方案仓卒作出决定。他认为委员需要时间考虑新方案及咨询居民。他查询表决的时间及安排。

21. 主席表示，他会按照特别会议的讨论情况定出表决的安排。

22. 伍振邦先生回应如下：

- (i) 龙运期望在检讨路线前收集更多客观数据，特别是暑假、圣诞节及新年等旅游旺季的数据和客量变化，作为路线检讨的参考。
- (ii) 龙运会继续在区内派发宣传单张及在主要车站张贴海报，向居民介绍新路线。
- (iii) 龙运乘客联络小组将于本年 11 月 18 日在机场地面运输中心举行会议，欢迎市民出席表达意见。
- (iv) 在决定以目前的位置作为 A47X 号线的发车站前，龙运已透过运输署与其他使用大埔墟港铁站巴士总站的营办机构协调。

- (v) 龙运期望继续优化 A47X 号线的服务，以现有资源并不影响该线提供“特快”服务的情况下满足乘客对增设车站的诉求。对于早前委员询问为何该线巴士驶经广福邨亦不在该邨设站，龙运乐意向运输署申请在该邨设站。
- (vi) 龙运备悉委员的意见。对于委员在行李限制、转乘优惠及乘客类型等方面的查询，龙运在下次检讨巴士路线时会作出回应。

23. 罗家勤先生表示，运输署会积极参与巴士路线的检讨工作，署方认同有建议方案后应充分加以讨论，之后再决定随后的跟进工作。他备悉委员对 71S 及 A47X 号线巴士站位置的意见，运输署会向有关机构了解情况，之后再联络有关委员跟进情况。

24. 有委员建议运输署、港铁及各个巴士公司代表就 71S 及 A47X 号线巴士站位置一同到现场视察，以期更全面及更有效地检视问题。

25. 主席同意由秘书处安排视察活动。

(会后补注：各方已于本年 12 月 6 日上午一同到场视察。)

#### **IV. 要求在吐露港公路设立巴士专线** (大埔区议会文件 TT 49/2016 号)

26. 任启邦先生介绍有关文件。

27. 王国良先生回应，运输署及警方关注吐露港公路发生交通事故的情况，惟尚未发现显著可能涉及事故的成因，亦无证据显示事故涉及道路设计事宜。他表示运输署对在吐露港公路划设巴士专线的建议有保留，原因是一旦发生交通事故，现场会实施交通管制，所有道路使用者均须遵从当时的交通管制措施，划设巴士专线亦未必能舒缓因事故而引起的交通挤塞情况。

28. 委员首轮的意见和提问如下：

- (i) 划设巴士专线是其中一个解决因意外而致交通挤塞的方法。当交通事故现场实施交通管制措施，巴士可优先使用巴士专线。运输署应考虑这项建议。

- (ii) 有委员指意外多由司机胡乱切线或不专心驾驶引致，一宗意外便足以影响甚至瘫痪吐露港公路及大埔市中心主要干道的交通。由于其他车辆不可驶入拟划设的巴士专线，发生意外的机会会较低。此外，即使有意外在巴士专线外的行车线发生，亦不会严重影响巴士服务。他亦建议运输署应考虑限制车辆转线，以减低发生意外的机会。
- (iii) 有委员表示吐露港公路的慢线有出口，例如在近马料水的慢线会有出口转往大老山公路。他询问有关出口会否影响在吐露港公路划设巴士专线。
- (iv) 有委员指大埔及北区多条巴士路线驶经吐露港公路，划设巴士专线可在意外发生时保持巴士行车顺畅，亦可减少其他车辆日常引致的意外。他表示新界东北发展加上港铁东铁线列车减少车厢数目会加重港铁的载客量负担，部分乘客或会因而改乘巴士。他希望运输署作出更长远的规划。
- (v) 有委员举例指弥敦道有很多路口，但亦可划设巴士专线。故此，他认为吐露港公路亦可参考分段巴士专线的设计。他表示日后大埔公路沙田段的扩阔工程会使大埔公路更加挤塞，如不及早落实“巴士优先”的措施，公共巴士运作会大受影响。
- (vi) 有委员建议运输署搜集交通繁忙时段的数据，按此调整巴士的班次及资源的运用。此外，他反对不准超车，因为公路有快、中及慢线，难以全面限制车辆转线及超车。
- (vii) 有委员认为划设巴士专线有助巴士顺畅行驶，但此举亦会缩窄其他行车线，其他道路使用者可能会对此不满。
- (viii) 有委员认为在吐露港公路划设巴士专线亦可惠及北区居民，运输署应落实该项建议。
- (ix) 有委员建议在特定繁忙时段才将路面慢线划为巴士专线。
- (x) 有委员认为划设巴士专线会令巴士服务更加稳定，从而可吸引更多市民使用公共交通工具，改善整体交通挤塞情况。
- (xi) 有委员建议运输署建造一条贯通大埔 / 粉岭及荃湾 / 九龙的隧道及增设天桥等设施，以将车辆分流，从而疏导交通，长远解决交通挤塞问题。

29. 王国良先生回应如下：

- (i) 运输署推出“交通快讯”手机程式，让市民透过手机即时知悉路面情况，从而选择合适交通工具。

- (ii) 路上有不同类型的车辆，车速各有不同。高速公路的设计允许司机按需要调节车速，更有效地使用道路设施。
- (iii) 在考虑设立巴士专线时，运输署必须考虑不同道路使用者的需要。
- (iv) 运输及房屋局在本年 7 月就公共交通策略进行研究，各区巴士专线的情况(包括吐露港公路)亦在研究范围。

30. 林美香女士回应，九巴乐意探讨任何可改善巴士服务、提升效率及行车安全的建议。

31. 有委员询问为何屯门公路可划设巴士专线而吐露港公路则不可。

32. 王国良先生回应，他并没有否定在吐露港公路划设巴士专线在技术层面的可能性，惟运输及房屋局的相关研究正在进行中，待运输署得知研究结果后会作出适当跟进。

33. 委员次轮的意见和提问如下：

- (i) 有委员认为要加快解决当前的问题。他询问局方的研究何时完成。他续询问运输署有没有计划兴建新的干线以作替代，又或有没有制订一些措施于吐露港公路发生意外时疏导交通。
- (ii) 有委员认为“交通快讯”手机程式对已上车的乘客没有任何作用。
- (iii) 有委员指大部分巴士已使用慢线行驶，划设巴士专线对其他道路使用者不会构成很大影响。
- (iv) 有委员建议委员会继续跟进吐露港公路划设巴士专线及如何纾缓往九龙方向交通的议题。
- (v) 有委员认为划设巴士专线无法彻底解决吐露港公路的阻塞问题。她认为有关方面应考虑重组巴士线以协助解决问题。

34. 主席同意应全面检视吐露港公路的交通问题，并在下次会议继续讨论此议题。他指单在本年 10 月份便已发生三宗交通意外。他请警方在下次会议上提供过往一年吐露港公路的交通意外资料，包括意外成因及位置等，以便委员及运输署跟进问题。

V. 续议交通及运输委员会 2016 年 9 月 9 日第六次会议事项

(大埔区议会文件 TT 46/2016 号)

(一) 建议在广福桥附近加设行车桥的事宜

35. 王国良先生报告，运输署正在咨询有关部门，署方已将大部分收到的意见转交工程部门跟进，期望可在下次会议前落实可行性研究报告并向委员会汇报。

(二) 要求于区内增加车辆泊位

36. 王国良先生表示，根据现行政策，政府会在不影响整体发展的情况下提供适量车位，但不希望因泊车位太过充足而变相鼓励市民驾驶私家车，使道路更加挤塞。他指运输署会按地区需要定期检讨在区内增加泊位的方法，包括透过制订批地条款在合适的私人发展项目内提供适量车位、与相关部门物色合适地方辟设临时停车场、在不影响交通的情况下设置路旁泊位等。他表示上次会议后已要求地政总署在区内物色未批租土地(如空置学校)辟设临时停车场，惟地政署回复现阶段暂未有合适的地方。此外，他指运输署根据一份有关临时停车场晚间使用量的调查报告估算，现时临时停车场夜间应有空置泊位可供使用。

37. 主席表示，委员会在上次会议上议决去信运输及房屋局局长，要求局方在未来的发展项目内提供适量车位，并适度放宽《运输策划及设计手册》所载的要求，以满足区内居民对泊位的需要。他指秘书处收到局方回复后会把覆函转发给委员参阅。

38. 有委员建议运输署在达运道近吐露港公路桥底位置辟设临时停车场。

39. 王国良先生表示会研究上述建议是否可行。

(三) 要求在广福回旋处旁加油站开辟行车线

40. 王国良先生报告，上述工程已经完成，较早前他与部分委员到现场视察，有委员提议运输署在路牌上清晰标示回旋处的慢线为双白线，署方正跟进该项建议。

41. 主席表示，鉴于上述工程已完成，委员会亦已讨论其他道路改善措施(包括在广宏街转往吐露港公路位置开辟行车线，以及在广福回旋处加油站附近增设的士上落客位)，因此，他建议将是项议程的标题改为“要求在广福回旋处旁加行车线 / 的士站”。

42. 委员的意见及建议如下：

- (i) 有委员认为有需要在广福回旋处附近加设的士站，以便乘客在该处下车后转乘的士到其他地方。
- (ii) 有委员建议在的士站加设上盖，以免乘客在下雨天时争先恐后上车，对他们及司机构成危险。
- (iii) 有委员指不少巴士乘客在该处下车后等候的士。他认为在该处兴建上盖可为他们提供一个较为舒适的候车环境。

43. 委员会同意将标题改为“要求在广福回旋处旁加行车线 / 的士站连上盖”。

#### **(四) 慈山寺普门路回旋处及其相关交通配套设施**

44. 王志轩先生报告，普门路及桐梓路属慈山寺的绿色地带，待寺方顾问与地政总署厘清地价问题后，运输署会收回回旋处的管理权，并会跟进该处的交通改善措施。此外，他指运输署已告知寺方的交通顾问署方不反对他们将慈山寺前 18 米的双白线改为单线，署方现正向他们了解工程进度。

#### **(五) 关注大埔区违例泊车问题**

45. 王国良先生报告，运输署就如何规管区内的上落客情况进行咨询，署方之后发出施工令落实多项改善措施，包括：

- (i) 在大昌街与大发街交界一个转弯位增设 24 小时禁区。
- (ii) 在美新里及翠乐街增设黄格。
- (iii) 延伸安慈路昌运中心一个 24 小时禁区。
- (iv) 在岚山附近的避车处设置护柱，防止车辆泊在行人路。

他指运输署会继续跟进有关事宜。

46. 有委员提出以下意见：

- (i) 不少车辆停泊在宝乡邨外马路中间的分隔栏附近，妨碍大型车辆及救护车进出。另外，曾有救护车尝试在安富道进入宝乡邨，但因有车辆阻塞通道而不果。他认为宝乡邨附近有需要杜绝车辆非法违泊，而运输署应在该处实施一些改善措施，例如设置告示牌。
- (ii) 宝乡街左转到大埔综合大楼卸货区的两旁泊满车辆，货车卸货必须先绕过白线才可入内。
- (iii) 警方必须在上述黑点加强执法。区内的违泊问题虽然不能完全杜绝，但违泊车辆阻碍救护车出入会影响救援行动，严重者更会危及性命，警方必须采取零容忍态度，严厉执法。

47. 王国良先生表示，运输署曾在宝乡邨入伙前要求房屋署对安富道的禁区作出一些改动，他会跟进事情，稍后会回复有关委员。

48. 徐翼福先生回应如下：警方关注宝乡邨附近的违泊问题。在本年 8 月至 9 月期间，警方就宝乡街和宝乡里的违泊情况合共发出 240 张告票。他指警方掌握区内的违泊黑点位置，并成立特别小组处理各个黑点的违泊问题。警方将于本年 11 月 23 日至 29 日展开新一轮行动严打违泊问题，届时会向严重阻塞及危害行人的车辆采取行动而不先作警告。

49. 委员点出以下违泊情况，希望警方跟进：

- (i) 达运道有不少私家车占用大型车辆泊位，逼使大型车辆泊在运头塘邨交通灯位置。
- (ii) 有车辆停泊在广福邨广佑楼的斑马线过路处。
- (iii) 经常有车辆停泊在太和宝雅路，阻碍学童上落。
- (iv) 岚山巴士上落客位置早上有不少货车卸货。

50. 有委员表示委员十分了解当区的违泊问题，警方可向他们了解情况。此外，他建议警方调配人手不定时到各个黑点执法。

51. 有委员要求警方及运输署提供过去一段时间的违泊数字和其他详细资料，包括车牌号码、违泊位置等，让议员掌握大埔区内整体违泊情况，从而加强监察。

52. 有委员表示须了解驾驶人士在街上违泊的原因(例如是否因罚款金额低而欠缺阻吓性)，这样才可从根本解决问题。

53. 徐翼福先生回应，警方会尽可能在下次会议上提供个别街道的违泊数字。他指警方已在宝乡街加强执法，警方会与运输署研究在宝乡邨停车场出口两旁增设限制区及改善回旋处设计，巡逻人员及交通组会加强执法。

#### (六) 沿吐露港公路觅地设往南行及北行方向的巴士转乘站

54. 王国良先生报告，根据吐露港公路现时的情况，北行线没有合适的地方可辟设巴士转乘站。至于南行线，他认为大埔公路元洲仔段广福邨巴士站适合用作巴士转乘站。

55. 主席表示广福邨巴士站并不在吐露港公路。他询问白石角公共运输交汇处可否用作巴士转乘站。

56. 罗家勤先生回应，任何公共运输交汇处都可以作转乘用途。对于往大埔区内地方的交通，广福邨巴士站已发挥转乘功能；如要转乘到北区，将涉及两区的巴士路线，运输署须详细研究并与巴士公司商讨。

57. 有委员表示，在吐露港公路辟设巴士转乘站的目的，除了是方便大埔居民，亦是方便天赋海湾一带的居民，他认为以广福邨巴士站作为转乘站对他们没有帮助，而且会加剧巴士站现时的挤塞问题。他续表示，白石角公共运输交汇处没有适当的交通配套，以此作为巴士转乘站并不理想。

58. 有委员不明白为何九龙坑对外的高速公路有一个为北区居民而设的巴士转乘站，吐露港公路却没有合适位置可为大埔区居民辟设一个转乘站。他询问运输署在高速公路设巴士转乘站的准则。他续表示屯门公路的转乘站设在湾位，技术上应相对困难，但同样设有巴士转乘站。他请运输署解释未能在吐露港公路设转乘站的原因。

59. 罗家勤先生回应，运输署认同巴士转乘站的概念和作用，在屯门公路及粉岭公路辟设转乘站亦是为了方便乘客。他表示在物色合适位置辟设转乘站时，运输署须解决技术上的困难及兼顾安全规定等，从而审视设站的可行性。他指王国良先生已解释在吐露港公路南北行方向设转乘站的技术困难，他没有补充。

60. 主席建议先到白石角公共运输交汇处近天赋海湾现场视察，之后再讨论是否适宜在该处辟设转乘站。

61. 罗家勤先生解释，白石角现时设有公共运输交汇处，但由于当初设计该交汇处的目的主要是应付区内的交通需求，故此相关配套设施与现时屯门公路转乘站的设施有所不同。然而，他表示他乐意与委员到现场视察。

62. 主席请秘书处安排现场视察。他亦邀请九巴代表一同视察，研究如何配合公共运输交汇处的设施提出相应的交通改善方案。

(会后补注：各方已于本年 12 月 13 日上午到场视察。)

### **(七) 预留 10 米阔土地扩阔汀角路**

63. 王志轩先生报告，运输署将于本月到现场估计车流。

64. 主席询问有没有工程的平面设计图。

65. 王志轩先生回应，署方现正准备设计图，完成后会提交委员审阅。

## **VI. 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及时间表** (大埔区议会文件 TT 45/2016 号)

66. 委员备悉上述文件。

## **VII. 工作小组报告**

### **(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组**

67. 工作小组主席黄碧娇女士报告，工作小组已于 2016 年 10 月 28 日召开本年度第五次会议，主要讨论事项如下：

- (i) 多名成员就 A47、E41 及 A47X 号线的服务发表意见。他们要求调低 A47X 号线的车费、研究巴士路线经 3 号干线往机场的可行性、开设 A47X 号线分站等。
- (ii) 有成员要求增加 307C 号线的班次及增设 307C 号线回程服务。
- (iii) 有成员要求 74D 号线设双向分段收费。
- (iv) 有成员要求尽快落实 2016 至 2017 年度巴士路线计划有关 74B 号线服务的建议。
- (v) 有成员要求改善专线小巴 21A 的服务。
- (vi) 有成员要求运输署为岚山一带制订全面的交通配套措施。

- (vii) 有成员不满运输署及九巴落实 2016 至 2017 年度巴士路线计划有关精简 73 号线的建议。他请运输署及九巴往后在落实巴士路线计划的建议前先知会当区议员。

## **(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**

68. 刘志成博士以工作小组主席身分报告，工作小组已于 2016 年 11 月 3 日召开本年度第 5 次会议，主要讨论事项如下：

- (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)  
承建商继续进行多项工程，包括重置文正伦堂；沿大窝西支路及粉岭公路旁兴建隔音屏障；铺设排污主干渠；重置行人天桥；以及继续进行迁移或建造相关公用设施等。新建造的九龙坑行车桥及重置后的何家园行人天桥已分别于 2016 年 8 月 20 日及 10 月 8 日开放给公众使用，承建商亦已展开拆卸相关行人天桥的工序。
- (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))  
工程进展大致顺利。在大窝东支路方面，雨水渠工程正在进行，水管铺设工程则已完成 71%，连接道路和回旋处亦已完成并已于 7 月启用。另外，新桥头行人天桥现正进行地基桩帽及桥墩工程。

## **(三) 改善乡郊主要道路工作小组**

69. 邓铭泰先生报告，工作小组近期没有召开会议。

## **(四) 道路及交通安全运动工作小组**

70. 胡健民先生报告，工作小组近期没有召开会议，现正跟进以下活动：

- (i) 2016 至 2017 年度大埔区道路及交通安全运动嘉年华及 2016 至 2017 年度大埔区学界道路及交通安全比赛暨宣传运动均按计划进行中。
- (ii) 工作小组现正物色其他有意筹备道路安全活动的团体合办活动。

**VIII. 交通及运输委员会 2017 年度会议时间表**  
**(大埔区议会文件 TT 48/2016 号(修订版))**

71. 委员备悉上述文件。

**IX. 其他事项**

**(一) 要求扩阔太和巴士站停车湾**  
**(大埔区议会文件 TT 50/2016 号)**

72. 周炫玮先生介绍上述文件。

73. 主席表示，他数月前曾与部分委员及运输署代表到场视察，留意到该处有地方可作停车湾。

74. 王志轩先生回应，他与周炫玮先生曾于本年 9 月 6 日下午 6 时左右到现场视察，当时阻塞情况并不严重，未见有需要扩阔停车湾。他表示可再次到现场视察最新情况。另外，他表示他对向前扩展该停车湾的建议有保留，因为在技术层面上有不少限制，例如头顶位置不足、容易碰到旁边柱位、行人路阔度不足等。

75. 主席表示，每天早上繁忙时间很多私家车会在停车湾内停留，公共车辆需于行车道上落客，容易构成危险。此外，他指他曾到场视察，并无发现该处有头顶位置不足的问题。他建议安排在一个早上再到现场视察。

76. 周炫玮先生认同停车湾后方没有空间作拓展之用，但认为前方尚有发展空间。他希望署方善用空间纾缓问题。此外，他表示自上次视察后问题并无改善，纵使每次问题持续的时间不太长，但考虑到居民的安全，有关方面应正视问题。

77. 有委员认为最快解决挤塞问题的方法是由警方每日定时到该处执法。另一方面，有关部门亦可到现场视察，研究建议在技术上的可行性。

78. 主席请秘书处安排现场视察。

(会后补注：部份委员及运输署代表已于本年 12 月 6 日上午到场视察。)

## (二) 有关区内巴士路线的问题

79. 有委员表示：

- (i) 74X 号线巴士在发车站已经满载，其他车站的乘客无法上车。他请巴士公司跟进情况。
- (ii) 74B 经常满载。他请九巴检视情况并考虑增加巴士班次。
- (iii) 北区区议会相关会议记录并无提及北区区议会对取消 73 号线旧墟两个巴士站有任何明确意见。他请运输署及九巴解释为何在上次会议上指北区区议会支持取消这两个巴士站。

80. 林美香女士表示，74X 路线于总站预留上客空间并非固定做法，需视乎当时的情况而定，她会提醒外勤人员留意客量情况，需要时会作出灵活安排。

81. 李述恒先生回应，九巴明白居民对 74B 路线服务需求殷切，因此在本年的巴士路线发展计划中提出增加 74B 晚间回程班次，期望本年内可落实。此外，他指巴士公司已就 73 号线的路线咨询相关区议会，据知运输署已审视有关路线建议，并在综合所有的资料及比较得益和受影响人数之后，决定落实有关建议。

82. 有委员希望巴士公司及运输署尊重及重视区议员的意见。

83. 有委员表示，九巴较早前亦曾在没有咨询区议员的情况下改动区内的巴士路线，他对这个做法表示不满。

## X. 下次会议日期

84. 主席宣布，下次会议订于 2017 年 1 月 13 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

85. 议事完毕，会议于下午 6 时 20 分结束。

大埔区议会秘书处  
2016 年 12 月