

大埔區議會
交通及運輸委員會
2019 年第二次會議記錄

日期：2019 年 3 月 15 日(星期五)

時間：下午 2 時 32 分至下午 7 時 58 分

地點：大埔區議會會議室

出席者

出席時間

離席時間

主席

劉志成博士

會議開始

會議完畢

副主席

胡健民議員

會議開始

會議完畢

委員

區鎮樺議員

會議開始

會議完畢

陳灶良議員, MH

會議開始

會議完畢

陳笑權議員, MH, JP

會議開始

下午 6 時 15 分

周炫瑋議員

會議開始

會議完畢

關永業議員

會議開始

下午 5 時 56 分

劉勇威議員

會議開始

會議完畢

李華光議員

會議開始

下午 7 時 31 分

李耀斌議員, BBS, MH, JP

會議開始

下午 6 時 33 分

羅曉楓議員

會議開始

會議完畢

譚榮勳議員, MH

會議開始

下午 6 時 15 分

鄧銘泰議員

會議開始

會議完畢

黃碧嬌議員, BBS, MH, JP

會議開始

會議完畢

任啟邦議員

會議開始

會議完畢

任萬全議員

會議開始

下午 7 時 30 分

余智榮議員

會議開始

會議完畢

增選委員

區鎮濠委員

會議開始

會議完畢

陳蔚嘉委員

會議開始

會議完畢

張國華委員

下午 2 時 40 分

下午 5 時 03 分

文念志委員

會議開始

會議完畢

梅少峰委員

會議開始

會議完畢

曾漢文委員

下午 4 時 36 分

下午 7 時 26 分

溫興財委員

會議開始

下午 4 時 54 分

胡淦謙委員	會議開始	會議完畢
胡耀昌委員	會議開始	會議完畢
姚鈞豪委員	會議開始	會議完畢
葉俊傑委員	會議開始	會議完畢

秘書

梁仲華先生	會議開始	會議完畢
-------	------	------

行政主任(區議會)1／
大埔民政事務處／民政事務總署

列席者

梁穎然女士	大埔民政事務助理專員／大埔民政事務處／民政事務總署
馬芳蘭女士	高級運輸主任(大埔)／運輸署
潘歡愉女士	工程師／大埔一／運輸署
張偉鋒先生	工程師／大埔二／運輸署
林德浩先生	工程師／大埔三／運輸署
羅浩堅先生	工程師／步行城市 3／運輸署
麥佩茵女士	工程師／19(北)／北拓展處／土木工程拓展署
歐陽慧芯女士	高級工程師／行人通道上蓋 1／路政署
蔡宛錚女士	工程師／行人通道上蓋 1-2／路政署
蕭偉琨先生	區域工程師(大埔)2／路政署
趙蕙森女士	副房屋事務經理／大埔、北區及沙田七／房屋署
徐翼福先生	大埔區交通部主管／香港警務處
梁文迪先生	助理公共關係經理(對外事務)／香港鐵路有限公司
譚浚熙先生	交通策劃及公共事務部經理(公共事務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
李侃陵先生	交通策劃及公共事務部經理(交通策劃)／九龍巴士(一九三三)有限公司
黃子健先生	沙田廠襄理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
譚永揚先生	技術董事／亞洲工程管理有限公司
張進樂先生	研究總監／香港可持續發展研究中心
譚皓銓先生	研究主任／香港可持續發展研究中心
李裕修先生	高級行政主任(區議會)／大埔民政事務處／民政事務總署
黃汝恒女士	高級聯絡主任(2)／大埔民政事務處／民政事務總署

請假者

李國英議員, BBS, MH, JP
張國慧委員

缺席者

陳梓華委員

開會詞

主席 歡迎各委員及部門代表出席會議，並宣布以下事項：

- (i) 歡迎大埔民政事務助理專員梁穎然女士出席往後的會議；
- (ii) 歡迎增選委員葉俊傑先生加入交通及運輸委員會（“交運會”）；以及
- (iii) 李國英議員及張國慧委員因事未能出席是次會議，並已經向秘書處提交缺席通知。根據《大埔區議會常規》第51(1)條，委員會只會同意委員因為身體不適(包括因懷孕而引起的身體不適)、擔任陪審員、代表區議會出席會議／活動、出席立法會會議、出席行政會議、分娩或侍產的缺席申請。按照上述規定，他們的申請不獲批准。

I. 通過交通及運輸委員會 2019 年 1 月 11 日第一次會議記錄

(大埔區議會文件 TT 21/2019 號)

2. 主席 表示，秘書處在會議前沒有收到修訂建議，席上亦沒有委員提出修訂。上述會議記錄無須修訂，並獲通過作實。

II. 於寶湖路南運路交界至港鐵大埔墟站的行人通道加建上蓋

(大埔區議會文件 TT 22/2019 號)

3. 主席 歡迎路政署高級工程師歐陽慧芯女士及工程師蔡宛錚女士、運輸署工程師羅浩堅先生，以及亞洲工程管理有限公司技術董事譚永揚先生就是項議程出席會議。

4. 蔡宛錚女士 及 譚永揚先生 分別以簡報方式介紹題述工程的進展及初步設計。蔡宛錚女士 希望委員會支持是項工程，以便路政署繼續進行詳細設計及公眾諮詢等後續工作。

5. 主席 補充，交運會已經在 2017 年 3 月的會議上，議決採用題述走線作為行人通道加建上蓋計劃的首選方案。

6. 胡健民副主席的意見及提問如下：

- (i) 支持題述工程，亦欣悉工程在技術上可行。
- (ii) 沿着這條走線的行人路闊2.7米至3.5米，但擬建行人通道上蓋(“上蓋”)的闊度只有2米，加上上蓋高2.6米，擔心風雨期間會出現撇雨情況，故詢問署方能否加闊上蓋。
- (iii) 從電腦模擬圖看到上蓋的物料並不透光，故詢問這是否最終設計，還是署方會選用透光物料建造上蓋。

7. 關永業議員對上蓋走線及其初步設計的意見不大，但詢問能否把外觀呈“7字型”的上蓋設計改為“Y型”，以增加上蓋的覆蓋範圍。他補充說，王肇枝中學對開的行人路旁還有單車徑，如把上蓋設計改為“Y型”，覆蓋範圍將會更廣，受惠人士亦會較多。

8. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 詢問上蓋設施會不會附設照明系統。如不會，上蓋頂部會否採用透光物料？他以大埔墟港鐵站至大埔綜合大樓的行人通道上蓋為例，指該行人通道上蓋與照明系統及加設遮光板的工程是分開進行的，因而廢時失事。他認為上蓋與照明系統工程同步進行會較為可取，因此希望了解這方面的具體安排為何。
- (ii) 路政署早前在廣福球場旁邊增設升降機，因此他建議把上蓋走線延伸至該升降機的出入口及附近的行人隧道出入口，以方便市民。

9. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 欣悉路政署在題述位置加建上蓋。
- (ii) 讚賞聖公會阮鄭夢芹小學對開的行人路上蓋工程質量良好，並建議路政署參考有關設計。她解釋說，相關部門早前曾經建議上址建造“Y型”上蓋，但因上蓋的支柱設置在行人路中間，會阻礙輪椅及手推車通過，因此最終修改設計，把支柱放在行人路的其他位置。此外，該上蓋連接聖公會阮鄭夢芹小學及廣福“眼鏡橋”，所有接縫位置都沒有空隙，加上相關部門採用了不透光的隔熱物料建造上蓋並附設照明系統，因此值得署方借鏡。
- (iii) 正如其他委員所指，廣福球場旁邊有一部升降機，如擬建上蓋可以由行人路延伸至這部升降機，在南運路車站下車的市民便能夠經由這條有蓋行人通道步行至其他地方，故她請署方積極考慮這項建議。

- (iv) 上蓋走線路段沿途有不少大樹，而颱風“山竹”襲港期間王肇枝中學對開亦有一棵大樹塌下，堵塞行人路範圍。她希望署方為上蓋進行地基工程時，盡量不要影響現有的泥土及樹根。

10. 余智榮議員的意見如下：

- (i) 政府部門興建行人通道上蓋的技術成熟，相信能夠克服很多技術困難。因應上述走線的部分行人路旁有單車徑，他認為有需要興建“Y型”上蓋。
- (ii) 認為上蓋闊度只有2米並不足夠，行人使用時亦不會感到舒適，因此希望署方加闊上蓋。
- (iii) 如上蓋頂部不透光，建議在上方加設太陽能板作後備電力支援，以期在現場環境較暗時供電作照明之用。

11. 陳蔚嘉委員指上蓋走線沿途有樹木林蔭，考慮到在該處加建上蓋或會影響樹木生長，她詢問署方計劃如何處理樹木問題(例如當樹枝生長至貼近上蓋時將如何處理)，令上蓋及樹木可以共存。

12. 羅曉楓議員的意見及提問如下：

- (i) 希望了解上蓋頂部是否以透光物料建造。
- (ii) 詢問上蓋是否附設照明系統。如是，有關的設計為何？
- (iii) 同意上蓋闊度只有2米並不足夠，下雨時容易出現撇雨情況，希望署方加闊上蓋。
- (iv) 居民過往曾經發現一些新落成的行人通道上蓋出現損耗並需要維修，但往往投訴無門，因此他希望了解題述工程日後的清潔及維修工作具體安排為何。
- (v) 支持“Y型”上蓋設計。此外，每逢晚間下班時段，不少居民都會在廣福“眼鏡橋”下車後直接步行至大埔墟港鐵站一帶轉乘小巴，因此他建議在近王肇枝中學的行人隧道口採用“Y型”上蓋設計。

13. 鄧銘泰議員指社區建設工程的地基往往受地下設施及樹根等問題限制，因此他詢問路政署是否已經在初步可行性研究階段徹底檢視題述工程對周邊樹木(尤其對樹根)的影響。他擔心在較後階段才發現某位置因為樹根問題而未能搭建上蓋會影響上蓋的連貫性，故希望知悉署方有沒有詳細考慮上述問題。此外，行人隧道附近位置相對較暗，建議署方考慮採用太陽能燈提供照明。

14. 周炫瑋議員的意見及提問如下：

- (i) 認為上蓋闊度只有2米略嫌不足。
- (ii) 詢問上蓋與行人路的闊度相差多少。
- (iii) 由於王肇枝中學外有樓梯，而該處至廣福球場一段的行人路亦較斜，因此他請署方在興建上蓋時，不要將上蓋的支柱設置於行人路範圍，以免阻礙行人、手推車及輪椅使用這些通道。
- (iv) 他關注上蓋的清潔問題。他指上蓋走線路段沿途有很多樹木，頂部容易積聚樹葉、鳥糞及其他垃圾等，故詢問署方日後會否恆常清理。

15. 任萬全議員表示，題述上蓋覆蓋行人隧道部分範圍，即使這些行人隧道並非早前曾經嚴重水浸的隧道，但當遇上惡劣天氣如颱風或天文大潮時，他擔心行人隧道內會出現積水，故希望署方講解有關情況。

16. 梅少峰委員指大埔第1區的綜合體育館即將落成，故詢問路政署能否把上蓋的走線延伸到該體育館，令更多市民受惠。此外，上址鄰近大埔“一田橋”，如上蓋能夠接駁“一田橋”，便可一次過貫通大埔墟至綜合體育館及大埔中心等地方，成為範圍更廣的有蓋行人通道網絡，希望署方考慮建議。

17. 譚永揚先生回應如下：

- (i) 在設計上蓋的闊度時需考慮地基的尺寸及地下可建造地基的空間。鑑於擬建上蓋路段的地下佈滿樹根和管道設施，因此可建造上蓋地基的空間十分有限，以致擬建上蓋的闊度約為2米。
- (ii) 在現有行人路建造“Y型”或“T型”上蓋，上蓋的支柱便需設置在行人路中央，設計會對行人造成阻礙。如行人路旁有單車徑，在技術上來說，在行人路與單車徑之間建造一個“T型”上蓋是可行的(視乎地基大小而定)。然而，能否建造這種“T型”上蓋仍需視乎工程開支預算而定。
- (iii) 根據周邊樹木的資料，包括樹木體積及樹冠大小，發現周邊樹木的高度遠高於約2.6米高的行人通道上蓋，而且上蓋與周邊樹木之間亦有一定距離。在工程施工期間，承建商會按照政府的規定，在樹木的特定距離外開鑿路面，以確保符合保育樹木的相關要求。如日後樹枝生長並貼近上蓋範圍，路政署會根據相關的指引作出適當的安排。

- (iv) 行人通道上蓋的物料擬採用不透光的鋁蜂窩板建造。這種板材由兩塊約2至3厘米厚的薄鋁板組成，中間夾着一層用作散熱的空氣層。鋁蜂窩板的優點是較輕巧、易於安裝及維修保養。
- (v) 行人通道上蓋將安裝照明系統。
- (vi) 行人通道上蓋是設置在行人路上，並不會影響行人隧道兩邊的出入口，上蓋亦會設置排水設施，連接現有的排水系統。因此該擬建的上蓋並不會影響行人隧道現有的排水系統。

18. 歐陽慧芯女士 回應如下：

- (i) 路政署是根據委員會首選的行人通道上蓋走線進行可行性研究，因此委員的建議把上蓋延伸至廣福球場旁邊的升降機，並沒有納入該可行性研究的範圍。署方會考慮在詳細設計階段研究該項建議的可行性和相關的工程費用。若整體工程費用超出了類項目的撥款上限(即3,000萬)，工程會需要較長時間才能展開。
- (ii) 有關上蓋走線延長至寶湖道一帶的建議，並不是首選的行人通道上蓋走線，而且建議走線的長度顯著增加，因此不會考慮上蓋走線延長至寶湖道一帶。
- (iii) 在工程施工期間，路政署會多加注意委員所提及的細節，並致力減少工程對行人的影響。
- (iv) 上蓋照明系統的設計初步會由路政署的路燈部負責，照明的設施一般會採用LED燈。署方會在詳細設計階段研究加裝太陽能板的可行性。

19. 羅浩堅先生 指政府在 2016 年施政報告中，宣布邀請各區議會就在區內連接公共交通設施的行人通道加建上蓋提出建議，而此計劃未有包括將上蓋延伸至單車徑。不過，於廣福球場附近的升降機鄰近車站設施，亦應符合計劃涵蓋的範疇，故相關部門可研究延伸上蓋至這部升降機是否可行。此外，有關上蓋恆常清潔的問題，路政署會為行人通道上蓋進行恆常的清潔維修及保養工作。如發現有清潔問題，市民可以致電 1823 通知政府，運輸署及路政署將統籌並跟進有關的清潔工作。

20. 主席 詢問上蓋的總長度及工程的預算造價是多少。此外，他指根據電腦模擬圖，王肇枝中學對開的上蓋支柱設置在行人路的右邊(近大埔河一方)，但前方近廣福道的位置目前有一條行人隧道通往大埔墟，故他擔心上蓋的支柱(尤其是行人隧道出入口附近的支柱)會阻礙市民出入。有見及此，他建議署方考慮把支柱改為設置在行人路的左邊(近王肇枝中學一方)，以方便市民。

21. 劉勇威議員的意見及提問如下：

- (i) 留意到會議文件附圖一的擬建上蓋走線中有兩處中斷的地方(即沒有上蓋遮擋)，分別是大埔墟港鐵站外近的士站轉彎位位置，以及廣福道行人隧道出口往廣福球場位置。他詢問是否由於該兩處有單車徑而未能建造行人通道上蓋。他認為不連貫的上蓋對行人造成不便，因此有需要在整條行人通道加建上蓋。他促請路政署研究方法在上述兩處中斷的位置加建上蓋，令整條上蓋連貫起來。
- (ii) 鼓勵署方在上蓋的合適位置加裝太陽能板，提供電力予照明系統使用或作其他用途，認為是較環保的做法。
- (iii) 希望了解上蓋物料的隔熱功效，例如當氣溫是30度、有太陽直接照射及濕度為50%至60%時，行人通道上蓋下的人體體感溫度大約是多少？
- (iv) 留意到王肇枝中學對開的上蓋貼近學校外牆，擔心有人會攀爬上蓋進入校園範圍，希望署方檢視設計會否引起治安問題。
- (v) 這條行人通道上蓋頗長，建議署方在適當位置加設座椅，方便市民稍作休息。

22. 區鎮樺議員的意見及提問如下：

- (i) 顧問公司剛才表示上蓋的雨水會經排水管引到地面排水系統，但他指該處目前並無排水系統，因此詢問雨水將直接引到地下管道，還是當局會沿上蓋地底興建地下管道收集雨水。
- (ii) 廣福球場對開位置人流不多，故詢問署方制訂這條走線時有沒有進行人流評估。他認為廣福“眼鏡橋”至大埔河(即廣福球場對面的河邊位置)的人流較多，每當出現交通阻塞等情況，市民都較常沿這條路步行前往大埔墟港鐵站。他認為上蓋走線涵蓋這個範圍更為實際。
- (iii) 提醒署方在建造上蓋時需要仔細考慮安放支柱的問題。他解釋說，學校不一定會支持項目，因為上蓋設施會遮擋學校景觀，加上不法分子有機會攀爬上蓋進入校園範圍，因此署方需要充分徵詢相關學校的意見。

23. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 由於上蓋鄰近王肇枝中學籃球場的鐵絲網，因此她同意署方應就上蓋工程徵詢該校的意見。

- (ii) 王肇枝中學對開的行人路與單車徑之間沒有排水渠口，如上蓋的支柱設置在該處，雨水引到地面後亦無法排走，加上上蓋只有2米闊，下雨時容易形成瀑布般的流水，不便市民使用。不過，上蓋支柱設在近學校一方亦會引起治安問題。就此，她請署方參考委員的意見修改方案後，並聯同她本人、胡健民議員及余智榮議員與校方商討，徵詢他們的意見。

24. 梅少峰委員指上蓋走線頗長，尤其是近王肇枝中學對開位置有行人路及單車徑，上下班時間有很多市民會行經該處，故擔心施工期間全面封路或會造成不便。他詢問署方具體的施工安排為何，例如會否分階段進行工程，或在工程期間採取改道措施等。

25. 胡綽謙委員的意見及提問如下：

- (i) 廣福球場對開的路面較斜，下雨時容易形成瀑布般的流水，不便市民使用。
- (ii) 由於上蓋附近有學校，而進行挖路工程會製造噪音，故詢問署方會否考慮在暑假期間施工，以減低對學生的影響。
- (iii) 不少市民及學生都會使用這條路線前往大埔墟港鐵站及上學，故詢問施工期間的封路範圍有多大，以及行人路是否需要長時間封閉。

26. 歐陽慧芯女士回應如下：

- (i) 需在完成詳細設計後，署方才可準確地估計上蓋工程的造價。
- (ii) 上蓋的支柱間距約4.5米。署方會根據現場的環境在合適地方加建支柱，亦不會在行人路中心加建，以免阻礙市民出入。
- (iii) 上蓋工程將會分階段進行，但具體的施工程序需待合約批出後才可確定。施工期間亦會採取局部封路措施，但不會全面封閉整條行人路或單車徑，以減低工程對市民的影響。
- (iv) 署方會在完成可行性研究後聯絡王肇枝中學，商討在上蓋設計及施工期間可以如何配合。

27. 譚永揚先生回應如下：

- (i) 暫時未能提供有關上蓋隔熱的資料。他會在會議後向有關委員提供補充資料。

- (ii) 根據初步設計，上蓋每隔一定距離會設置排水管，把雨水引到地面，並連接到現有的排水系統。在詳細設計階段，署方會詳細設計排水系統，以確保不會出現上蓋雨水像瀑布般湧下的情況。

28. 羅浩堅先生補充如下：

- (i) 題述工程並不包括在上蓋設施加建座椅，但委員可以通過地區小型工程項目於上蓋完工後自行加建座椅。如將進行這類工程，委員可以通知運輸署，以便署方配合。
- (ii) 政策推出時，指引訂明上蓋長度不得超過500米，並需要接駁公共交通設施，因此任何建議均需符合以上條件。
- (iii) 題述上蓋的總長度約為460米，而王肇枝中學對開的行人路每小時的最高行人流量為1 079人。
- (iv) 就劉勇威議員剛才提及走線上有兩處斷開的地方，他指有關位置應該是單車徑上的行人過路處。署方會考慮在這些地方提供上蓋。

29. 主席表示，現有行人路如沒有“U形渠”設施，署方將會加設有關設施，把雨水排至公共排水井，令地面不會出現大量積水或瀑布般現象。有關支柱的擺放問題，他要求部門在完成詳細設計後向委員會提供相關資料。他補充說，支柱之間相距 4.5 米亦有機會阻礙行人，甚至會令行人撞到而受傷，因此他強調支柱應該盡量靠牆，避免行人受傷和惹來投訴。

30. 劉勇威議員對於署方沒有在單車徑範圍加建上蓋感到詫異，指此等做法與市民的預期有落差。他強調整條行人通道都應該加設上蓋，不應因為政策訂明在行人路加建上蓋便盲目跟從，令上蓋往往在單車徑的行人過路處範圍斷開。他希望署方積極解決上述問題。

31. 區鎮樺議員詢問署方有沒有在廣福球場對開位置進行人流評估。此外，他指大埔公路元洲仔段(不論往返大埔方向)的人流在上下班時間都較廣福球場外多，而且該處亦有大型巴士轉乘站，符合政策要求。因此，他詢問署方有沒有考慮把上蓋改為連接大埔公路元洲仔段而非廣福球場。

32. 主席補充說，交運會已經在 2017 年 3 月的會議上訂定在區內興建行人通道上蓋的優先次序，並以題述上蓋的走線建議為首選方案。他請政府部門回應區鎮樺議員的提問，但表示部門暫時應該不會考慮把上蓋改為接駁廣福“眼鏡橋”的建議。

33. 區鎮樺議員表示，他擔心建成的上蓋沒有人使用，因此才提出有關建議。如主席決定不再更改上蓋走線，他便會以此理由向居民解釋為何部門興建一些沒有人使用的設施。

34. 主席指這並非他的決定，而他亦只是提供相關背景資料供委員參考。

35. 羅浩堅先生補充如下：

- (i) 交運會在2017年3月的會議上提出4條建議上蓋走線，全部符合相關的政策要求，當中以題述走線為首選方案。
- (ii) 根據題述走線在2017年所作的人流統計，王肇枝中學及廣福球場在早上繁忙時間的每小時最高行人流量分別為1 079人(包括78名長者)及772人(包括69名長者)。
- (iii) 署方在現階段會首先進行題述工程。如政策反應正面及推展順利，而市民亦對上蓋設施需求殷切，當局或會考慮再次推行同類政策。同時，運輸署亦會考慮放寬行人通道的人流限制要求。
- (iv) 有關上蓋斷開的提問，如關注的斷開路段本身沒有單車徑過路處，署方將考慮增設單車徑行人過路處及上蓋設施，令整條行人通道上蓋連貫起來。

36. 委員會支持題述項目。

III. 要求盡快改善汀角路(露輝路至大美督段)的交通安全設施 **(大埔區議會文件 TT 23/2019 號)**

37. 主席介紹上述文件。

38. 張偉鋒先生表示，運輸署一直留意汀角路的交通情況，亦會檢視道路有沒有優化空間。就汀角路的交通安全事宜，署方的工作大致如下：

- (i) 署方與警方計劃在汀角路安裝一部固定偵速攝錄機，待所需資源確實後便會進行安裝工程的前期工作。
- (ii) 目前，汀角路往大埔方向近污水泵房位置的左方是樹木。署方現正研究在該處加裝欄杆或防撞欄。
- (iii) 署方已經在詹屋村一個曾經發生意外的過路處加裝欄杆，協助市民使用正確位置安全橫過馬路。
- (iv) 署方將適時研究是否需要優化汀角路現有的路牌及道路標記。

39. 任啟邦議員表示，汀角路往大埔市中心方向近雅景花園附近有一個燈位，可以右轉入香港教育大學(或露輝路)，但車輛需要在該右轉燈位停車等候，阻礙後方欲繼續直去的車輛。由於汀角路的車速一般較快，他認為突然有車輛在燈位前停車等候，後方的車輛或會撞及前車導致意外。因此，他詢問署方能否擴闊該段路面，並預留一條行車線供轉右的車輛使用。

40. 張國華委員希望了解偵速攝錄機的安裝位置。他認為整條汀角路危機處處，加裝一部偵速攝錄機亦只是聊勝於無。他指龍尾在去年3月曾經發生致命交通意外，及後他本人與主席都曾經要求運輸署在意外現場加裝偵速攝錄機，但至今仍未回覆，故希望運輸署就此回應。此外，近日一輛大型貨櫃車經常停泊在布心排巴士站(往大埔方向)停車灣，而當該輛貨櫃車駛出時，其他正在轉彎位置駛出的駕駛者只要稍不留神，便很容易撞到貨櫃車車尾，造成傷亡。有見及此，不少村民希望署方在該巴士站附近加設欄杆，以改善問題，希望署方正視。

41. 陳笑權議員指主席是當區區議員，而張國華委員是龍尾村村長，他們都非常熟悉當區環境，掌握地區脈搏，亦非常了解每個路口及路段的情況，因此他認為運輸署、路政署及警方必須尊重地區意見，甚至與他們落區視察，實地了解每個位置的交通問題，研究在哪個位置安裝偵速攝錄機較為合適，避免再次發生不必要的意外。

42. 區鎮濠委員同樣希望了解偵速攝錄機的具體位置。他指整條汀角路頗長，安裝一部偵速攝錄機未必構成阻嚇作用。此外，由於汀角路的非法賽車問題嚴重，相信加裝一部偵速攝錄機根本難以阻止車輛高速行駛。就此，他詢問署方能否在汀角路加裝更多偵速攝錄機，或通過其他措施阻止因非法賽車或車輛高速行駛而導致的交通意外。

43. 溫興財委員指汀角路近映月灣的位置經常發生交通意外，故詢問署方為何沒有為該處安排交通改善措施。此外，有關露輝路燈位的問題，他詢問署方能否調校交通燈號，由“先箭咀燈(直去)後綠燈”改為“先綠燈後箭咀燈(直去)”，以便直去及右轉的車輛同時通行，相信可以紓緩有關問題。

44. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 運輸署及警方仍需物色合適位置安裝偵速攝錄機，因此暫時未能提供具體的安裝位置。署方日後有這方面的資料後，將提交委員會。
- (ii) 汀角路近映月灣的位置，不論是往九龍方向還是往大美督方向都有一對路牌，提示車輛前方有急彎。署方現正考慮在這對路牌以外，加設一對開始減速路牌，提醒車輛小心慢駛。他補充說，雖

然上述位置現時並非交通黑點，但署方仍會積極優化可以改善的路牌設施。

- (iii) 署方備悉有關露輝路燈位的意見(包括調校交通燈號和擴闊道路等)，並會在會議後檢視有關情況，研究可以如何改善。

IV. 要求放寬巴士車身長度的限制以便新款大型巴士行駛林錦公路(林村路段)
(大埔區議會文件 TT 24/2019 號)

45. 陳灶良議員介紹上述文件。

46. 林德浩先生回應如下：

- (i) 根據現有的道路限制，車長逾11米的車輛不准駛入林錦公路(林錦公路交匯處至荃錦交匯處)。他相信早年訂下這個規定的原因，是基於交通安全方面的考慮，例如部分路面的地形、彎位或斜度等不適合長車使用。如要放寬此限制，運輸署需要檢視整條林錦公路有哪些位置出現問題，以及可以進行什麼工程以解決這些問題。
- (ii) 就陳灶良議員剛才介紹文件時提及，巴士公司曾經嘗試利用長11米以上的巴士試行林錦公路而且成功一事，由於他並沒有參與有關工作，因此不清楚具體情況。但長遠而言，他認為加設合適的調頭設施(例如迴旋處等)或改善交通燈號才是確保巴士安全調頭的做法。署方備悉委員的意見，亦會研究在合適地方增設巴士調頭位置，以及能否放寬林錦公路的車身長度的限制。

47. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 由於林錦公路設有車身長度的限制，署方自去年起已經積極研究在嘉道理農場對開位置加設迴旋處，亦積極籌備在林錦公路迴旋處加設轉乘站的工作，但這些建築工程需要時間。
- (ii) 運輸署明白市民對64K及65K號巴士路線和25K號小巴路線需求殷切，因此批准巴士公司在3月18日開辦64K短途服務路線(即64P號線)，以提升大埔墟往返嘉道理農場的巴士服務。另一方面，署方亦正與小巴公司商討增設3部小巴行走25K號線，以應付林錦公路一帶的交通需求。
- (iii) 由於路面改善工程並非短時間內可以完成，故署方現正積極與九巴商討購置更多長10.6米的巴士，以照顧林錦公路的巴士服務需求。

48. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 支持放寬大型巴士行駛林錦公路的建議，認為署方應與時並進，不應因為這個限制是早前訂下便不作更改。
- (ii) 嘉道理農場往後的一段林錦公路(往錦田方向)有斜坡及急彎，不適合長車行駛，因此她建議把65K號線的總站由上村改為嘉道理農場，接載乘客往返該處及大埔市中心。
- (iii) 除了巴士需要空間調頭外，假日時份嘉道理農場外亦有不少旅遊巴停泊，駛經的車輛不時需要在斜坡上停車等候這些旅遊巴調頭，容易構成危險。因此，署方必須盡快在嘉道理農場外的位置加建迴旋處，方便車輛調頭。
- (iv) 認為署方應增設嘉道理農場往返大埔中心的短途巴士服務，甚至使用長11米以上的巴士行駛這條路線，以加強服務。
- (v) 她指自己經常前往錦田一帶，駛經林錦公路時留意到巴士站往往有不少乘客在候車，而駛經的小巴亦已滿載，故認為署方有迫切需要解決林村的交通問題。

49. 鄧銘泰議員表示，林錦公路多年來變化不大，但路旁的樹木及設施都有不少改變，加上汽車功能提升不少，故認為運輸署應重新檢視限制長11米以上車輛不准行駛林錦公路的規定，亦需研究能否擴闊林錦公路，以舒緩該處的交通。他詢問上述規定自何時起實施。

50. 陳灶良議員的意見如下：

- (i) 他簡述65K號線的背景，指九龍巴士有限公司(“九巴”)目前只是在平日上午繁忙時間提供6個班次的服務並不足夠，因此強烈要求增加班次。
- (ii) 九巴開辦64P號線能有效舒緩平日下午繁忙時間由大埔墟返回林村一帶的交通需求。
- (iii) 小巴的服務質素欠佳，運輸署有責任加強監管。他與鄧銘泰議員都曾經建議政府協助業界招聘小巴司機，否則難以改善小巴的服務質素。由於缺乏人手，小巴司機有不少工作機會，造就個別司機的態度欠佳，經常惹來市民投訴。
- (iv) 他指林村居民非常關注該區的交通配套，希望委員理解放寬大型巴士行駛林錦公路的重要性。
- (v) 他稍後會向署方提出在均益士多增設調頭位置。至於嘉道理農場外的位置，他指只要拆除該處的石壘和加設地面標示便可增設調頭位置。他又認為，署方無須過分憂慮附近的斜坡會影響行車安

全，而工程師亦可在該區一帶加設適當的道路標示，提醒駕駛人士小心駕駛，所以在該處增設調頭位置的問題不大。

- (vi) 由於九巴沒有新的巴士資源投放至林村的巴士路線，因此不放寬大型巴士行駛林錦公路便無法解決林村居民的交通問題。

51. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 林錦公路由嘉道理農場至上村一段的路面較斜。他詢問是否由於這路段的關係，所以長11米以上的車輛不能使用林錦公路。如是，他認為可以更改巴士路線，令巴士公司可以使用大型巴士行駛有關路線。
- (ii) 嘉道理農場外有數個咪錶泊位及停車灣供旅遊巴士上落乘客之用。他相信略為擴闊該處便有足夠空間讓長車調頭。
- (iii) 上村至嘉道理農場之間的路段會經過山頂位置，駕駛人士的視線理應良好，車速亦不致太快，相信有條件在嘉道理農場外增設調頭位置。
- (iv) 署方只要在嘉道理農場外增設迴旋處，並把65K或64P號線改為循環線，便可提升現有服務。由於巴士的載客量較小巴多，此舉可以大大提升公共交通的承載力，認為這樣才可應付林村的交通需求。
- (v) 認為在嘉道理農場外增設迴旋處是運輸署及路政署的責任，而限制長11米的車輛駛入林錦公路亦是多年前的規定，現時的情況已經大有不同，因此部門應該研究放寬這個規定。

52. 主席希望運輸署改善嘉道理農場外的設施，探討有沒有足夠空間增設調頭位置。此外，他指林錦公路經過嘉道理農場後的斜坡有兩個較窄的S形彎位，故詢問這是否限制長11米以上車輛不能行駛林錦公路的原因。如是，他指署方可以通過擴闊路面和減少彎度以解決行車安全問題，因此在嘉道理農場外增設調頭位置和放寬車輛限制的措施並非不可能，一切在乎署方是否願意跟進。

53. 林德浩先生回應如下：

- (i) 根據規定，長11米以上的車輛不能駛入林錦迴旋處至荃錦迴旋處之間的路段。隨著鄉村逐漸發展，上述路段之間的樹木及路面情況亦可能已經有所改變。不過，就放寬林錦公路的車身長度的限制，署方仍需全面檢視整個路段的情況，包括哪些位置可以放寬或需要改善等。

- (ii) 林錦公路現時仍然欠缺讓長車調頭的位置。由於嘉道理農場往元朗一帶的路段已經進入元朗區的範圍，他將與相關同事聯絡跟進，檢視有沒有改善的空間。至於在大埔區內，署方將檢視能否在嘉道理農場外增設調頭位置。
 - (iii) 署方早前聯同相關區議員及九巴視察嘉道理農場外的位置。九巴認為現場有足夠位置讓巴士調頭，但署方關注長車調頭時會阻礙兩邊車輛行駛的問題。
 - (iv) 駕駛人士從元朗出發，沿林錦公路前往嘉道理農場前會首先駛經山頂位置，然後才可清楚看到前方路面的情況。由於駛過山頂位置後便開始下斜，車輛的行車速度不會太慢，因此如果要在嘉道理農場對開位置增設調頭位置，署方認為建造一個正規的迴旋處會較為合適，而署方亦正着手跟進此事。
54. 如署方關注長車調頭會影響兩邊行車線的車輛，或擔心車輛下斜駛至調頭位置時車速過高，主席詢問加設交通燈能否解決相關問題。
55. 林德浩先生回應說，署方曾經考慮加設交通燈的建議，但其工程規模與建造迴旋處無太大差別。
56. 任啟邦議員指林錦公路兩旁有多個鄉村出入口，車輛可隨意切線駛出或駛入，因此他不認為增設調頭位置會影響兩邊行車線的車輛。
57. 對於主席建議在嘉道理農場附近增設交通燈號，陳灶良議員感謝主席的建議，但考慮到增設交通燈的時間會很漫長，因此他建議在附近上下斜位置增設道路標示提醒駕駛人士會更為方便。
58. 鄧銘泰議員理解運輸署現時在嘉道理農場外增設迴旋處有一定困難，因為車輛在下斜後即時駛進迴旋處會相對危險，故此他強調署方應重新檢視長11米車輛不准駛入林錦公路的規定。他認為除了考慮路面闊度及斜度外，署方亦須考慮現今車輛設備有所提升，從而檢討上述規定是否仍然合適。至於在嘉道理農場附近一段林錦公路增設交通燈和平整斜坡以減低意外風險的建議，他認為雖然有一定難度，但運輸署及路政署亦可以嘗試開展研究。
59. 主席建議把上述事宜轉交委員會轄下改善鄉郊主要道路工作小組繼續跟進。
60. 委員沒有提出其他意見。

V. 要求盡快落實往返大埔至屯門的巴士服務

(大埔區議會文件 TT 25/2019 號)

61. 譚榮勳議員介紹上述文件。

62. 馬芳蘭女士回應如下：

(i) 運輸署備悉譚榮勳議員的意見。

(ii) 署方原訂在2019年第一季開辦263C號線，提供大埔往來屯門的巴士服務。由於署方及巴士公司在2018年處理不少巴士路線計劃以外的服務調整工作，因此263C號線投入服務的日期需稍作調整。

(iii) 署方預計263C號線可以在2019年第二季或之前開辦。

63. 李侃陵先生理解不少乘客希望九巴盡快落實 263C 號線的服務。九巴預計該路線將會在 2019 年第二季投入服務。

64. 梅少峰委員希望了解更多有關 263C 號線的資訊，例如開辦日期、服務時間及班次等，以便他回應市民查詢。

65. 李侃陵先生表示，按照現行的服務計劃，263C 號線將會在繁忙時間開出一班由大埔往屯門及一班由屯門往大埔的班次，當有具體落實時間時便會通知各位委員。

VI. 要求在大埔區內增設港鐵特惠站

(大埔區議會文件 TT 26/2019 號)

66. 主席歡迎香港鐵路有限公司(“港鐵”)助理公共關係經理(對外事務)梁文迪先生就是項議程出席會議。

67. 譚榮勳議員介紹上述文件。

68. 梁文迪先生回應如下：

(i) 港鐵設置特惠站的目的，是希望鼓勵市民步行至最近的港鐵站乘車。

(ii) 設置特惠站時需要考慮若干因素，例如特惠站與港鐵車站的距離、新增特惠站能否吸引新乘客、擬安裝地點有沒有電力裝置及足夠空間等。

- (iii) 特惠站不宜安裝在距離港鐵站太遠或太近的地方。
- (iv) 因應委員建議在大埔墟街市(即大埔綜合大樓)設置特惠站的建議，港鐵已經加以考慮。由於大埔墟街市過於接近大埔墟港鐵站，並未符合設置特惠站的標準。然而，港鐵將保留建議作參考之用。
- (v) 委員如有其他加裝特惠站的建議位置，可以向港鐵提出，以便考慮和研究。

69. 主席建議港鐵提出區內能夠設置特惠站的具體位置，認為做法更為直接。

70. 梁文迪先生表示，特惠站一般會設置在港鐵站 500 至 600 米範圍內，但特惠站與港鐵站的距離只是眾多考慮因素之一，尚有其他因素需要考慮。他請委員提出設置特惠站的具體地點，讓港鐵考慮每個建議。

71. 余智榮議員詢問運頭塘商場是否適合設置特惠站。

72. 區鎮樺議員表示，設置特惠站的目的是吸引距離港鐵站較遠的市民乘搭港鐵，因此不理解特惠站為何不能設置在遠離港鐵站的地方。他以運頭塘的居民為例，除非需要前往的地方並非港鐵直達，否則即使沒有特惠站，居民都會乘搭港鐵，情況與距離港鐵站較遠的市民不同。他續指，要求港鐵設置特惠站實際上有助港鐵提升客量，故難以理解港鐵為何設下種種制肘阻礙自己營商。

73. 羅曉楓議員表示，大埔綜合大樓既有電力供應，亦距離港鐵站約 500 米左右，加上是區內地標，四方八面的居民都經常前來購物，相信能夠帶來不少客源，故希望港鐵積極考慮在該處設置特惠站。

74. 梅少峰委員的意見如下：

- (i) 去年曾經與港鐵探討同一議題，港鐵當時表示特惠站與港鐵車站的距離應為 500 米左右，因此委員才建議在大埔綜合大樓設置特惠站。
- (ii) 大埔墟街市的主席已經同意在大埔綜合大樓增設特惠站，而該處亦有電力供應及足夠空間，因此他促請港鐵與當區議員李國英議員商討和跟進。
- (iii) 他早在 2016 年與港鐵主席會面時曾經反映區內沒有任何特惠站，並建議在富亨設置特惠站，但最終不了了之，故希望港鐵重新研究有關建議。

- (iv) 建議港鐵在以下地點設置特惠站：大埔綜合大樓、運頭塘、大埔中心／大埔超級城及富亨(尤其因為富亨沒有接駁巴士服務)。

75. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 對於港鐵主席未有理會建制派提出的意見感到詫異，因此如有委員對港鐵提出譴責動議他都會支持。
- (ii) 港鐵盈利甚豐，理應回饋市民。為配合政府的“鐵路為主、巴士為輔”政策，除了在街市及屋邨外，他認為港鐵亦應在所有巴士站設置特惠站，與巴士公司直接競爭。
- (iii) 希望港鐵聆聽各黨派委員的意見，積極研究在區內設置特惠站。

76. 梁文迪先生回應如下：

- (i) 有關在運頭塘邨設置特惠站的建議，由於他暫時未有相關資料，他將會在會議後聯絡相關委員跟進。
- (ii) 有關在富亨設置特惠站的建議，他重申港鐵設置特惠站的目的，是鼓勵市民在可步行距離內(即500至600米範圍)步行前往港鐵站乘車。如特惠站距離港鐵站太遠，市民亦難以步行前往，故相信設置特惠站的吸引力不大。
- (iii) 他會把委員的建議轉交港鐵考慮和備悉。

77. 主席詢問寶湖花園是否設置特惠站的合適位置。

78. 梁文迪先生表示，他會把主席的建議轉交相關部門研究，稍後將聯絡主席跟進。

79. 任萬全議員表示，他翻查數據後發現整個新界北區(包括屯門、元朗、北區及大埔)都沒有特惠站，明顯有厚此薄彼的情況。不過，由於政府已經推出公共交通補貼計劃，而設置特惠站又有種種難以克服的制肘，故他認為港鐵直接下調東鐵綫車費是較可取的做法，亦有助港鐵挽回民望。

80. 梁文迪先生指他會把有關東鐵綫票價的意見轉交港鐵考慮。他又補充說，港鐵目前亦有向東鐵綫乘客提供優惠，例如東鐵綫月票計劃及接駁巴士服務等。

81. 胡綽謙委員要求港鐵提供富亨至大埔墟港鐵站的接駁巴士服務。

82. 梁文迪先生表示會把上述意見一併轉交港鐵考慮。

VII. 要求優化大埔中心巴士總站

(大埔區議會文件 TT 27/2019 號)

83. 梅少峰委員介紹上述文件。

84. 馬芳蘭女士表示，運輸署一直留意大埔中心巴士總站的設施，而政府資助專營巴士公司在有蓋巴士站安裝座椅及實時巴士到站資訊顯示屏的工作亦在進行中。目前，當局已經資助巴士公司在大埔中心巴士總站增設兩張座椅，亦會在今年完成安裝實時巴士到站資訊顯示屏。

85. 黃子健先生表示，除了在有蓋巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏外，九巴亦會研究在無蓋巴士站(例如 75X 及 271 號線巴士站)加裝同類資訊顯示屏，方便候車乘客。

86. 譚榮勳議員表示，大埔中心巴士總站的設計及規劃未能配合現時的使用情況。他指當年建造這個巴士總站時，巴士線的數量未如現時多，而 72X 及 74X 號線的班次及客量亦相若，但現時 74X 號線的班次規模及乘客需求已經大幅超越 72X 號線，經常出現長長的候車人龍，造成候車月台分布不均的問題，加上部分車站(例如機場線巴士站)只有細小的上蓋，只能供數個乘客使用，其他乘客則需要在上蓋範圍外候車，候車環境有欠理想。他續指，除了因為社會進步而需要提升巴士總站設施外，他認為乘客的候車環境、站頭及候車月台的編配等影響巴士站運作的問題都需要改善，否則車站設施難以應付日後的發展需要。

87. 梅少峰委員的意見如下：

- (i) 上下班繁忙時間有較多乘客等候 74X 及 307 號線，排隊情況非常混亂。以 74X 號線為例，他指乘客一般沿車站旁的欄杆排隊，但不知是否由於欄杆近日被移走，排隊情況甚為混亂，人龍甚至繞過 307 號線的車站及站長室，期間不斷有乘客在人龍中穿插，因此他希望九巴在優化大埔中心巴士總站的設施時，一併改善這兩條路線的排隊安排，例如分開這兩條最多人候車的巴士路線等。他建議九巴約同委員前往巴士站現場視察，研究應如何作出優化。
- (ii) 知悉署方及九巴會在有蓋巴士站安裝實時資訊顯示屏，但據他理解，這些顯示屏屬於小型顯示屏。他建議的是安裝一個大型顯示屏(例如沙田新城市廣場巴士總站的大型顯示屏)，能夠顯示所有巴士路線的實時資訊。他解釋說，大埔中心合共有 30 多條巴士路線，設置大型實時資訊顯示屏能提供所有資料，對乘客來說更為方便，希望相關部門積極考慮有關建議。

88. 馬芳蘭女士備悉委員的意見。此外，她曾經在本年 2 月 12 日與當區區議員及九巴代表前往大埔中心巴士總站視察，稍後將優化乘客的排隊安排。至於巴士停車位置的安排，署方將繼續與巴士公司研究優化措施。

89. 黃子健先生表示，每個巴士總站的情況不盡相同，例如新城市廣場巴士總站的分站的實時資訊顯示屏便設於人流途經的地方。至於大埔中心巴士總站，由於人流較為分散，而且部分分站已經設有電子顯示屏，因此九巴將集中研究在現有電子顯示屏未能覆蓋的地方加設電子顯示屏。

90. 主席表示，政府早前曾經撥款資助巴士公司在巴士站加設實時資訊顯示屏，他詢問計劃的進展如何。

91. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 他過去多年一直爭取全面改善大埔中心巴士總站，並建議加建一個全面覆蓋該站的上蓋，令候車乘客無需日曬雨淋。不過，由於是項工程規模龐大，運輸署認為在現階段難以推展，但他將繼續向署方爭取。
- (ii) 他感謝運輸署及巴士公司的努力，令大埔中心巴士總站各項設施得以陸續改善。他曾經與運輸署前往巴士站視察，亦建議整合現有的員工休息室，改善員工的作息環境。
- (iii) 至於車站的地面標示及排隊設施，巴士公司已經承諾在優化巴士站時一併改善。他亦感謝其他委員對這個巴士站的關注。
- (iv) 大埔中心巴士總站在十多年前曾經重組(包括候車月台設施)，但現時情況已經不同，巴士路線的數目及乘客的選擇都已經改變，因此他請運輸署及巴士公司檢視現時的候車月台安排是否仍然合適。

VIII. 要求優化富亨巴士總站

(大埔區議會文件 TT 28/2019 號)

92. 胡綽謙委員介紹上述文件。

93. 張偉鋒先生介紹富亨邨巴士總站改善計劃(“改善計劃”)的初步概念圖(詳見附件一)。他強調附件一只是初步概念圖，並非技術可行方案。由於富亨巴士總站改動較大，因此他希望聽取委員對上述改善計劃的初步意見。

94. 任萬全議員的意見如下：

- (i) 支持優化富亨巴士總站。
- (ii) 他曾經向兩位前任運輸署工程師建議全面翻新富亨巴士總站，但他們均表示工程有一定難度，加上車站內的一棵大樹可能屬於不可移動的古樹，故未有進展。就此，他請署方繼續跟進和調查該樹的情況。
- (iii) 富亨巴士總站當年的設計與附件一的設計相若，但由於後來有大量的士停泊在的士站等候，車龍一直伸延至頌雅路甚至天主教聖母聖心小學的位置，阻礙巴士出入，因此當局最終在的士站旁加建迴旋處，以改善問題。
- (iv) 他曾經就改善富亨巴士總站事宜徵詢持份者的意見。的士業界擔心運輸署拆除車站內的迴旋處後，上述問題將再次出現，特別是現時使用該巴士站的路線有所增加(例如 307A、272P 及 A47X 號線)，擔心問題會惡化。
- (v) 運輸署如在改善計劃中增加的士上落客位置，並與警方或工程部門通力合作，解決的士停泊阻礙巴士出入的問題，他會支持改善計劃。
- (vi) 他指駕駛人士(不論是的士或私家車司機)過去十多年已經習慣了富亨巴士站內外的運作模式，因此他促請運輸署多徵詢業界意見，充分考慮地區的實際情況。
- (vii) 希望運輸署約同當區區議員前往富亨巴士總站實地視察和商討優化方案。

95. 譚榮勳議員的意見及提問如下：

- (i) 他曾經多次向運輸署反映富亨巴士站的問題，亦樂見署方提供改善計劃的初步設計。
- (ii) 如富亨巴士站內的樹木並非古樹或特別品種，在兩害取其輕的情況下，為改善富亨巴士總站而移除相關樹木是無可奈何的選擇。
- (iii) 留意到改善計劃包括擴建部分候車月台，但巴士駛進車站後需要一定的轉向空間才可駛入指定的停車坑，因此停車坑近巴士總站入口的一方未必需要並排設計，否則巴士將難以駛入停車坑。
- (iv) 擬建的士站與另一邊的石壘相距 6 米，他詢問這個闊度是否足夠讓兩部的士並排而行。他關注如有的士停泊在行車線近石壘的位置時，左邊的士站能否如常運作。

- (v) 現時有不少的士及私家車停泊在的士站入口至的士站之間的位置，往往只剩下一條行車線可供使用。署方在改善計劃中新增了一條停車坑供巴士使用，長遠來說能夠配合富亨、頌雅甚至大埔第 9 區日後的巴士路線發展需要，因此計劃值得支持。

96. 關永業議員指運輸署提出改善計劃的概念圖是積極的表現，而延長巴士候車月台亦有助改善乘客排隊的問題。不過，巴士的路線及班次服務不斷增加，要在有限的空間內進行優化並不容易。他指大埔雅麗氏何妙齡那打素醫院（“那打素醫院”）外設有公共交通交匯處，而大埔第 9 區日後亦設有巴士總站，因此他建議相關部門除了改善富亨巴士總站的硬件設施外，亦需全盤考慮能否把部分巴士路線延長至上述兩個巴士站，以舒緩富亨巴士總站的壓力。

97. 參考改善方案的設計概念後，文念志委員詢問私家車日後是否不得駛進富亨巴士總站。

98. 黃碧嬌議員的意見及提問如下：

- (i) 根據改善計劃，的士及巴士將共同使用一個入口進入車站，加上頌雅路經常出現違泊車輛而剩下一條行車線，故詢問這個安排會否導致入口處擠塞。
- (ii) 平日有不少私家車會駛進站內上落乘客，如這個私家車入口日後改為的士出口，她擔心造成阻塞。因此，她詢問署方能否在該出入口加設地面標示，清晰地分隔的士出口及私家車入口的行車線。
- (iii) 她曾經應巴士公司邀請視察富亨巴士總站內 71A 號線的停車坑。她指由於候車月台有梯級的緣故，巴士未能在月台位置放下層板讓輪椅人士上車，車長需要把巴士駛前至近電子顯示屏位置才可讓輪椅人士上車，令本來在有蓋車站月台候車的乘客需要行前數步至沒有上蓋的位置上車，容易造成危險，下雨天時亦甚為狼狽。
- (iv) 就上述第(iii)點的情況，她認為輪椅人士不應在電子顯示屏附近的位置上車，因此她要求署方在改善計劃中一併改善所有巴士停車坑的壟位，使輪椅人士可以在候車月台位置上車。
- (v) 有輪椅人士向她反映富亨巴士總站的設施未能照顧他們的需要，例如車站月台只有一個沒有上蓋的輪椅人士候車區域，如有輪椅人士正在排隊，其餘的輪椅人士便需要在富亨商場門外等候，直至下一班巴士開出後才能上前到候車區域排隊。有見及此，她建議署方在輪椅人士較經常使用的車站(例如 71A 及 71B 號線)，加闊輪椅人士候車區域的範圍，方便他們使用。

99. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 富亨巴士總站目前設有巴士站及的士站，稱為巴士總站並不準確。
- (ii) 現時的士站分開了市區的士及新界的士的等候區，詢問在改善計劃下有沒有預留位置作市區的士等候區。
- (iii) 在改善計劃下，巴士出口與的士出口相鄰，詢問其他地方有沒有類似安排可供參考。他舉例說，巴士及的士如同時駛離車站，轉彎時可能出現混亂情況，故詢問安排巴士及的士使用同一出口會否更為理想。

100. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 擬建的士站與石壘相距 6 米，原意是當其中一條行車線供的士上落客時，其他車輛亦可以“抽頭”駛離的士站，而路面闊度足以讓兩輛的士並排而行。
- (ii) 署方將檢視該現有受影響樹木的情況。
- (iii) 署方備悉有關無障礙設施的意見，並會研究如何改善。
- (iv) 署方需要檢視應該如何分布市區及新界的士停車坑，然後研究巴士及的士站的出口安排。
- (v) 因應委員查詢私家車能否駛進巴士站，署方將檢視站內有沒有足夠空間及條件滿足這方面的需求。
- (vi) 感謝委員就這個初步設計提出寶貴意見，署方將適時向委員會報告是項改善計劃的進度。

101. 主席請運輸署備悉委員的建議並適當修改有關設計。

IX. 建議在香港鐵路博物館附近加設旅遊巴上落客位
(大埔區議會文件 TT 29/2019 號)

102. 胡健民副主席介紹上述文件。

103. 潘歡愉女士表示，旅遊巴士現時可以在香港鐵路博物館正門外的彎位上落客。署方將研究改善有關彎位附近不准停車限制區的安排，亦會研究在附近合適位置加設車輛上落客位的可行性。至於車輛違泊問題，運輸署會轉介個案予警方跟進。

104. 主席表示，數年前他與李國英議員曾經要求運輸署在上述位置加設上落客區，以舒緩崇德街的擠塞情況。他指香港鐵路博物館是區內其中一個受市民及遊客歡迎的景點，時常吸引不少人參觀。由於旅遊巴士上落乘客需時，容易阻礙後方的車輛，故希望運輸署積極解決有關問題。

X. 改善大埔區公共交通服務研究報告—調查結果
(大埔區議會文件 TT 30/2019 號)

105. 主席歡迎香港可持續發展研究中心研究總監張進樂先生及研究主任譚皓銓先生就是項議程出席會議。

106. 張進樂先生介紹研究結果。

107. 周炫瑋議員的意見及提問如下：

- (i) 他早前已經在跟進公共巴士及小巴服務工作小組(“巴士小組”)就這份研究報告表達意見，但未見明顯改善。
- (ii) 他指研究報告的目的，是分析居民對公共交通服務的意見和提出有關公共交通服務的建議，但報告未有提及任何一條區內巴士路線的服務，只提供一個巴士及小巴路線列表，亦沒有提出任何改善建議方案。
- (iii) 研究報告提出的改善建議未見突出，例如加強打擊違泊車輛和增加轉乘優惠等都只是陳腔濫調，即使沒有進行研究都可以得出相同結論，對實際改善大埔區的公共交通服務和收集民意沒有太大幫助。
- (iv) 他詢問報告提及加強鐵路網絡覆蓋度的意思為何。此外，他支持報告內所述在吐露港公路加設巴士專線的建議，並指自己曾經多番向政府爭取，但運輸署卻一直推塘。
- (v) 認為最重要的公共交通服務是港鐵、巴士及小巴等，因此對於研究報告內未有針對這些服務提出改善建議感到無奈，認為進行研究報告與否分別不大。

108. 鄧銘泰議員詢問顧問公司在報告中列出往來大埔區的巴士及小巴路線用意何在，以及有沒有深入分析這些路線。他指近日接獲很多有關 25B 號線專線小巴的投訴，大多與其行車路線有關，詢問有沒有了解這方面的情況，以及有何改善方法。

109. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 認為研究報告對於改善巴士及小巴服務欠缺務實的解決方法。
- (ii) 這份報告由巴士小組負責，內容理應與改善巴士及小巴服務有關。他指自己曾經在巴士小組會議上向顧問公司反映研究方向有誤，認為委員更希望了解其他與公共交通服務有關的議題，例如大埔居民的出行模式及往來外區的公共交通需求等。
- (iii) 認為顧問公司提出的研究結果，正是巴士小組聘請顧問公司進行研究的原因，而這些結論都過於空泛，並非議會希望聘請顧問公司進行研究而得出的結果。
- (iv) 他強調自己曾經向顧問公司提出意見，亦對於顧問公司未有採納其意見感到詫異。他對於顧問公司只是以流水作業方式擬備這份報告，而未有就進一步改善巴士及小巴服務提出意見表示不滿。

110. 任萬全議員的意見如下：

- (i) 他欣賞顧問公司努力工作、着重細節，但報告內容始終未如預期。
- (ii) 去年的公共交通服務研究報告曾經建議改善部分大埔區的巴士路線，而委員會亦希望通過進行這類研究報告迫使政府改善相關的公共交通服務，但他質疑政府部門會否跟進研究結果，認為委員應慎重考慮繼續進行這些研究報告的作用何在。
- (iii) 他不希望繼續探討這份研究報告的問題，認為議會如何跟進報告列出的 6 項建議才是重點。雖然這 6 項建議與委員的預期有落差，但議會正正希望報告提出這些建議，故促請運輸署就這些建議作出回應。
- (iv) 有關加強鐵路網絡覆蓋度的建議，他指個別人士在選舉期間亦曾經提出類似建議，例如在大埔區增設架空鐵路，可見建議雖然天馬行空，但亦曾經有人提及，因此報告列出的 6 項建議並非完全錯誤，重點是政府部門會否及如何跟進。

111. 羅曉楓議員的意見如下：

- (i) 單靠調查居民意見及從不同途徑搜集二手資料進行研究，便會得出此等水平的結果，其論點亦與議會過去提出的無異。
- (ii) 當初進行是項研究的目的，是希望以科學化方式證明委員提出的建議是有理據支持的。對於使用問卷調查方式蒐集居民意見是否科學化做法，他表示無從稽考，但至少這些都是居民的意見，因此他認為重點是相關的政府部門能夠跟進報告的各項建議，從而

有效回應市民的訴求。

112. 陳蔚嘉委員的意見及提問如下：

- (i) 對於研究報告未有提及如何改善巴士及小巴服務感到失望。由於報告內容過於籠統，她詢問顧問公司能否提供補充資料，建議如何改善巴士及小巴服務。
- (ii) 批評問卷內容過於簡單，連居民的出行及使用公共交通工具模式都未有包括在內，根本沒有足夠數據支持報告的論點，例如交通擠塞將如何阻礙居民使用公共交通服務等，認為這份報告對於改善公共交通服務來說沒有太大幫助。

113. 黃碧嬌議員的意見及提問如下：

- (i) 這次是巴士小組第二次申請區議會撥款進行公共交通服務研究。她指巴士小組去年利用約 5 萬元研究巴士路線網絡及新界西的巴士服務需求等，而今年由於資源增加，因此除了巴士服務外，巴士小組亦希望研究如何改善區內的交通網絡。
- (ii) 顧問公司的研究報告集中提及如何改善區內的交通網絡，但巴士服務方面的調查則相對較少。此外，由於報告提出的改善建議都是區議員經常提及的建議，因此她理解委員為何認為研究報告結果有欠理想。
- (iii) 因應顧問公司在研究報告第六章(即研究報告總結)提及的 6 個改善問題的方向，她希望顧問公司可以多加闡釋這些改善建議，特別是在主要公路增設支線方面。她認為現有的巴士服務大多屬於點對點形式的主線(例如 65K 及 99 號線)，未有把一條公路分成多段支線作規劃，令主線的乘客難以上車，故需要更多這方面的見解。
- (iv) 她略述各項研究報告提出的改善方案，建議顧問公司參考委員的意見，深化報告內容和加入更多詳細分析。她指顧問公司曾經列席數次巴士小組會議聽取成員的意見，但成員當時可能沒有提出太多意見，因此希望顧問公司能夠再次修改報告內容。

114. 主席的意見如下：

- (i) 委員普遍認為研究報告內容過於籠統，欠清晰及具體建議。
- (ii) 他指當初擬備這份研究報告的目的，是集中研究大埔區內的交通情況，例如了解早上繁忙時間區內哪個位置會出現擠塞，以及出現擠塞的原因為何等。

- (iii) 由於交通燈組的信號是否配合會影響交通順暢度，因此他曾經要求顧問公司向運輸署索取主要路口的交通燈信號資料。他指顧問公司已經按照他的要求索取相關資料，但沒有利用資料以分析各個主要路口的燈號是否配合。他舉例說，車輛由富亨駛至大埔墟港鐵站需要駛經 5 組交通燈，他認為顧問公司應具體了解車輛在早上繁忙時間駛經這條路線需要多少時間，從而建議改善擠塞問題的方法，例如調整交通燈號的周期使其互相配合等。
- (iv) 公共交通是集體運輸工具，亦是這份報告的研究重點。他期望顧問公司能夠在報告中提出改善公共交通的具體建議，但報告的總結及結論相對籠統，因此希望顧問公司能再修改。

115. 秘書 補充如下：

- (i) 大埔區議會在 2018/19 財政年度向巴士小組撥款 10 萬元進行上述研究，有關活動及發還款項的工作如可在同一財政年度內完成會較為理想。
- (ii) 顧問公司有根據合約要求出席工作小組及交運會會議報告工作。
- (iii) 顧問公司曾經出席工作小組會議聽取各成員的意見，並因應這些意見調整報告內容。其後，秘書處在本年 1 月經電郵向各位成員提供經修改的研究報告，並邀請成員就報告內容提出意見，以便顧問公司跟進。直至截止當日，沒有成員就報告內容提出意見。
- (iv) 由於沒有成員就研究報告內容提出其他意見，因此顧問公司在是次委員會會議報告研究結果。

116. 張進樂先生 回應如下：

- (i) 多謝委員的意見及提問。
- (ii) 委員提出的問題中，較多屬於研究報告的方向性問題，而研究方向及範圍並非由顧問公司訂定。
- (iii) 他指顧問公司因應巴士小組成員的意見(包括問卷內容)，並經過兩次會議磋商後才訂出研究方向，重點為如何改善跨區主要幹道、道路擠塞及交通燈號等安排，因此報告在改善巴士及小巴服務方面着墨不多。
- (iv) 巴士小組當日訂出這份研究的定位在於反映居民意見，而非若干公共交通服務路線的技術性操作或更改。

- (v) 由於設計問卷時未有具體地就若干巴士或小巴路線進行調查，因此目前難以單靠已經收集到的居民意見提供具體的公共交通服務改善建議。他指這是由於研究範圍有所局限，亦與採用的研究方法有關，希望委員能夠理解。
- (vi) 就公共交通的情況而言，顧問公司在本年 1 月向巴士小組提交收集得來的初步問卷調查數據，並邀請各成員提出意見，以便納入報告中，但最終沒有收到相關意見或建議方向，因此顧問公司在該次會議後只是微調了研究報告內容。
- (vii) 由於調查過程隨着 1 月份向巴士小組匯報後結束，因此顧問公司現階段無法就報告內容作出根本性修改，但可以把委員的意見納入報告中，以期盡量闡述委員的意見。

117. 李耀斌議員 的意見如下：

- (i) 他並非巴士小組的成員，不太了解研究過程的具體情況。
- (ii) 正如其他委員所指，這份研究報告結果彷彿只是把各委員日常的意見歸納起來，但他指進行研究其實需要專業知識及技術，例如需要熟悉政府的運輸政策及交通配套情況等，而這些研究的花費一般都非常龐大，並非 10 萬元撥款便能夠做到。
- (iii) 委員經常向政府部門提出各項建議，但政府部門是否接納及政策上是否能夠配合，往往需要一段時間才知道。
- (iv) 大埔市中心交通擠塞，但鄉郊地區如錦山、水圍及南坑等各處的咪錶泊位使用率極低。他曾經向政府部門建議延長這些咪錶停車位的停車時間，由 2 小時增加至 4 小時，但運輸署因為法例要求和希望維持這些咪錶位的流轉，故拒絕有關建議，亦導致這些泊位繼續空置，有欠理想。他指使用八達通非常方便，運輸署只須改變咪錶停車場的運作模式，利用八達通記錄車輛出入(不限停泊時間)並收取相應費用，便可以吸引大埔墟的車輛駛往這些停車場停泊，相信能夠改善市中心的擠塞問題。

118. 區鎮濠委員 詢問這份研究報告能否重新再做。

119. 姚鈞豪委員 的意見及提問如下：

- (i) 質疑問卷只有 12 條問題是否足以收集市民對公共交通服務的意見。

- (ii) 問卷第 5 題詢問受訪者認為大埔區的公共交通擠塞情況是否嚴重，答案包括“非常擠塞”及“擠塞”等選擇。不過，不同受訪者對於“擠塞”一詞有不同準則，故問卷設計方面需要重新考慮。
- (iii) 建議利用收集所得的數據進行更詳細分析，例如研究主要乘搭港鐵往返大埔的市民為何不乘搭巴士，以便向運輸署反映問題。

120. 羅曉楓議員的意見及提問如下：

- (i) 同意 10 萬元撥款並不足以進行一個專項研究。
- (ii) 實地考察主要是觀察性質，故詢問顧問公司能否提供一些能夠量化的數據，例如某時段的車龍有多長及車流量有多少等，令報告容易令人明白。
- (iii) 詢問政府部門能否回應報告的內容。

121. 鄧銘泰議員的意見及提問如下：

- (i) 雖然對報告內容感到不滿，但他理解報告並非針對個別公共交通服務提出改善建議，而是針對區內的整體交通情況提出建議，因此建議內容相對空泛。
- (ii) 研究報告由顧問公司擬備，屬於第三方的意見，加上研究結果與委員或居民以往提出的意見類似，因此他認為報告能夠強化現正爭取進行的項目，有助委員日後向相關的政府部門繼續爭取。
- (iii) 同意顧問公司的意見，認為顧問公司難以運用資源因應委員的意見重新進行研究。他指報告結果未如委員所想，可能是由於雙方早前出現溝通誤會所致。
- (iv) 顧問公司已經完成報告並提出數個結論，而他亦同意這些結論，因此他接受這份報告。他續指，巴士小組下次進行研究時，大可在早期階段提出具體要求。由於履行與顧問公司簽訂的合約關乎區議會的聲譽，因此他認為委員會應該接受這份報告。

122. 主席補充說，顧問公司這次中標的價錢為 88,000 元，而在整個過程中，顧問公司都有履行合約的要求，包括出席會議、報告調查進度和諮詢巴士小組成員等，亦有按照成員的要求增加問卷數量至 300 份，只是報告的內容及建議較為籠統。他詢問顧問公司能否根據委員的意見微調報告的內容，特別是進一步闡釋研究報告第六章的論述，以便委員會日後要求相關的政府部門跟進。

123. 張進樂先生 回應如下：

- (i) 顧問公司樂意因應委員的意見微調報告內容，但只能根據已經收集到的資料及資訊加以補充。
- (ii) 重申顧問公司希望把成員的意見納入這份報告中，但自本年 1 月的巴士小組會議後，顧問公司並沒有接獲成員的意見，故無法在報告中闡述相關建議。
- (iii) 顧問公司可以在報告中加入地區人士或區議員的意見，令報告內容更臻完善。
- (iv) 一般來說，問卷是為了知悉區內居民對個別議題的滿意程度或了解他們的看法，而其他區議會亦曾經委託他們進行同類民意調查，目的是希望政府部門理解區議員提出的意見是有民意基礎和得到居民支持。
- (v) 顧問公司與其他區議會亦曾經合作就若干議題進行可行性研究，而在進行這類研究時，一般只會集中研究數條經挑選的巴士路線，以深入理解其運作及路線規劃等情況，從而作出改善。
- (vi) 就題述的研究報告而言，研究範圍相對廣泛，而顧問公司亦無法在短短數個月內深入分析區內所有的巴士路線。不過，顧問公司樂意微調報告內容，把委員的意見納入報告中。

124. 梅少峰委員 詢問委員會是否接納這份報告的調查結果。如是，他日後可否引用調查結果，要求相關的政府部門跟進交通事宜？

125. 劉勇威議員 的意見及提問如下：

- (i) 重申顧問公司第一次出席巴士小組會議時，他已經清楚要求顧問公司深入分析巴士或小巴路線，故質疑顧問公司有沒有聽取他的意見。
- (ii) 認為微調報告內容並非委員期望的補救方法。他詢問顧問公司有沒有其他更務實的補救措施，例如深化報告內容，提出更具遠見的建議，並具體說明如何推行這些建議措施等。

126. 姚鈞豪委員 詢問顧問公司能否加強分析問卷的意見，例如闡述在希望增加巴士服務的受訪者中，有多少是以港鐵或巴士作為往來大埔及外區的主要交通工具。他又詢問顧問公司能否向委員提供問卷調查的數據。

127. 羅曉楓議員表示，顧問公司曾經安排研究人員前往區內視察和記錄交通情況，包括車流量及等候人次等，因此他建議顧問公司在報告中列出這些資料數據，讓委員掌握實際情況。

128. 主席表示，巴士小組在下個財政年度仍可申請撥款進行公共交通服務研究，如委員認為需要深化某方面的研究，可以考慮在來年進行。就本年度的研究報告而言，他認為顧問公司已經向委員會提交報告，亦已在過去數月進行有關的研究工作(包括實地視察等)，加上顧問公司同意根據委員的意見調整報告內容，因此他建議區議會根據合約在本財政年度發還研究費用。他請顧問公司在本年 3 月底前向委員會提交經修訂的研究報告。

129. 秘書補充說，秘書處過去一直按照合約條款邀請顧問公司出席巴士小組會議、擬備研究報告，以及在交運會匯報研究結果，而顧問公司亦有配合和履行合約的要求。他續表示，較理想的做法是在同一財政年度發還已批出的區議會撥款，但這並非必然的做法。他建議委員會考慮是否同意秘書處在本財政年度發還這項研究的費用。

130. 陳灶良議員同意秘書處在本財政年度向顧問公司發還研究費用。

131. 區鎮樺議員同意秘書處在本財政年度向顧問公司發還研究費用。此外，他認為這份報告的部分數據可以繼續延伸，成為下一份報告集中研究的議題，因此顧問公司如在下一財政年度再次中標，他建議仔細研究這些範疇。

132. 劉勇威議員同意秘書處在本財政年度向顧問公司發還研究費用。

133. 委員會同意在本財政年度向顧問公司發還研究費用。主席請顧問公司在本年 3 月底前提交經修訂的研究報告，並提供相關的研究數據供委員參閱。

134. 張進樂先生表示，顧問公司將因應已經收集得來的數據資料及委員的意見修訂研究報告內容。此外，他指顧問公司可以向委員提供相關的研究數據，但由於受到問題設計上的限制，顧問公司未能就已經蒐集到的數據另作分析，希望委員理解。

(會後補註：顧問公司已經在 3 月 22 日向秘書處提交經修訂的研究報告，而秘書處亦在同日把報告轉發各委員參閱。)

135. 主席建議運輸署可參考調查報告內容及委員的意見，研究如何改善大埔區的交通及道路設施，並適時向交運會報告。

XI. 續議交通及運輸委員會 2019 年 1 月 11 日第一次會議事項
(大埔區議會文件 TT 31/2019 號)

(一) 要求加快在林村鄉公所路增設巴士站

136. 馬芳蘭女士指運輸署早前已經向大埔地政處(“地政處”)了解土地使用情況。她解釋說，由於涉及地權問題，加上部分用地處綠化地帶，而更改土地用途所需的時間頗長，因此署方暫時未有進一步的資料提供。

137. 陳灶良議員指主席及委員都曾經前往林村鄉公所路視察，亦感謝部門同事的努力。他指自己過去數年一直爭取在這個位置增設巴士站，但理解署方未能在該處設站的原因。作為折衷方法，他曾建議在林村鄉公所路增設巴士調頭位置，方便巴士調頭後前往坑下莆接載乘客，但運輸署指土地必需有管理部門才可以讓巴士在該處調頭。他請署方再次考慮這個建議，以緩解居民的急切需要。

138. 鑑於運輸署未能在林村鄉公所路設站，委員會同意從續議事項中剔除是項議題。

(二) 要求於區內增加車輛泊位

139. 張偉鋒先生報告在區內增加泊車位數目的進展如下：

- (i) 有關在大埔工業邨大盛街咪錶位停車場內增加 5 至 6 個晚間泊車位的建議，運輸署已經發出施工指示。
- (ii) 有關把大埔工業邨內大景街及大喜街的私家車咪錶泊車位改為晚間貨車泊車位的建議，署方現正優化設計和處理早前收到的反對意見。
- (iii) 有關在社山路的新建支路提供 24 個私家車咪錶泊車位的建議，工程仍在進行中，署方將適時報告工程進度。
- (iv) 有關在西沙路近帝琴灣增設單車泊車位的建議，署方收到反對意見，現正處理相關事宜。
- (v) 有關在大埔第 33 區擬建足球暨欖球場增設地下停車場的建議，建築署目前仍在進行量化風險評估，運輸署將適時報告有關進展。
- (vi) 署方將繼續物色適當位置加設路旁泊位及咪錶泊位，如有合適位置便會進行區域諮詢。

- (vii) 香港法例第 374C 章《道路交通(泊車)規例》附表二的第一部訂明咪錶泊位的時間及最高收費，而現有的咪錶泊位亦最多只能調較為 2 小時收費咪錶泊位。如要把現有的咪錶泊位變成 4 小時收費咪錶泊位，在法例上及硬件設施方面都有一定困難。至於新建造的咪錶泊位能否改為 4 小時收費咪錶泊位，他會把意見轉交署內相關組別人員考慮。

140. 鄧銘泰議員 表示，《2017 年施政報告》曾經提出安裝新一代咪錶泊位，方便駕駛人士利用手機應用程式入錶，藉此延長咪錶位的停泊時間上限，故希望署方在增加咪錶泊位時多加考慮這種新式咪錶。他相信充分利用鄉郊地區的咪錶泊位有助改善大埔墟泊位不足的問題。

141. 任啟邦議員 的意見如下：

- (i) 除路旁及咪錶泊位外，他亦曾經建議政府部門盡量在現有的康文設施增加泊位。他解釋說，咪錶泊位需要定時入錶，對於需要夜泊的人士來說尤其不便，因此在所有未動工的政府項目建造停車場設施十分重要。
- (ii) 他強調政府部門不應盲目跟從《香港規劃標準與準則》(“《準則》”)的規定來提供泊位設施，反而應該按照地區的實際需要提供相應的泊位(特別是中型及重型車輛違泊的問題十分嚴重)，希望運輸署可以向各相關部門首長反映問題。
- (iii) 他留意到區內有一些圍封的工地被用作擺放物資(例如荔枝山天橋底的政府部門工地)，浪費珍貴的土地資源。他認為這些用作擺放物資的工地可以搬到較偏遠的地方，因此建議運輸署向地政處了解土地用途，並在許可情況下釋出土地，改建為結構相對簡單的多層停車場，藉以紓緩泊位不足的壓力。

142. 區鎮樺議員 留意到政府部門在回應有關增加泊位的建議時，大多表示會積極考慮盡用《準則》的上限提供泊位設施。不過，他強調《準則》的內容已經不合時宜，未能滿足社會的實際需要，因此政府如不及早拆牆鬆綁，即使盡用《準則》的上限提供泊位亦不會足夠。他以大埔第 1 區的工程為例，批評相關部門用種種理由藉詞拒絕增加泊位供應，認為政府需要摒棄《準則》的規限，切實增加泊位供應，才能解決現今社會泊位不足的問題。他續指，政府如繼續盲目跟從《準則》的規定，即使所有新建的文康設施增加車位，亦不能解決泊位不足的問題。他希望運輸署能夠向政府部門高層反映委員的意見，讓他們了解泊位不足問題的成因。

143. 為了在短期內紓緩泊位不足的問題，余智榮議員同意政府應該盡快釋出土地，例如把山賢路橋底的工地搬到其他較偏遠的地方，繼而騰出土地作加設停車場之用。他續指，政府為推行大埔第 6 區的工程項目，合共收回了數百個泊車位，但泊車需求未有減少，令部分停車場借勢加價，導致民怨沸騰。如政府願意釋出區內可供用作泊位的土地，他相信可以至少增加數百個車位。此外，他指政府如不打算檢討《準則》的內容，便應控制車輛數目，否則根本難以提供足夠泊位。

144. 主席表示，運輸署現正研究在大埔第 33 區的擬建足球暨欖球場興建地下停車場。由於該處鄰近工業邨，他詢問署方會否為重型貨車提供泊位，以免這些車輛經常停泊在路面。

145. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 運輸署預計在大埔第 33 區的設施增設商用車輛泊位，但建築署現時仍在進行量化風險評估，以評估在該處增建地下停車場的風險。
- (ii) 地政處現時主要以臨時政府撥地或短期租約方式批出土地作臨時用途。批租土地期限屆滿時，該處一般會就土地用途徵詢其他部門的意見。如物色到適合用作臨時停車場的閒置政府土地，運輸署會積極考慮提出申請。不過，如批租土地合約仍然生效，署方便須待期限屆滿後才可再作跟進。
- (iii) 路旁泊位只是運輸署檢視的範疇之一，如條件合適，運輸署會在政府、機構及社區用地增設泊位。
- (iv) 署方會向相關部門反映委員就《準則》所提出的意見。

(三) 要求在廣進街加油站旁加設的士站連上蓋

146. 潘歡愉女士表示，運輸署早前已經委託康文署向地政處提交有關擬建的士站停車灣工程的設計圖則及所需用地範圍等資料，以便地政處處理轉移地權申請。

(四) 關注大埔區違例泊車問題

147. 蕭偉琨先生報告，路政署已經就寶鄉街交通改善方案聯絡房屋署（“房署”），並已把房署的意見納入臨時交通安排措施中。如臨時交通安排獲相關部門批准，路政署將盡快展開工程。他預計若一切順利，相關部門審批需時約 1 至 2 個月。

148. 潘歡愉女士 補充說，運輸署已經收到路政署提交的臨時交通安排措施，並已從交通角度審批，稍後將回覆路政署。

149. 徐翼福先生 報告如下：

- (i) 大埔警區在 2019 年 1 月至 2 月期間合共發出 24 146 張違例泊車定額罰款告票。
- (ii) 大埔警區繼續採用跨部門協作方式解決區內的重要交通問題，亦會因應大埔區議會關注的位置，邀請運輸署及其他相關政府部門進行視察及所需測試，以便運輸署工程組安排展開道路設施改善工程。
- (iii) 大埔警區亦會加派人員前往鐵路站、交通樞紐及交通違例黑點，以視察情況、疏導交通和加強檢控工作。

150. 陳蔚嘉委員 表示，太和邨近福和樓對開有一個緊急通道入口供救援車輛使用。不過，該處的違泊問題嚴重，而居民亦反映在農曆年期間有救援車輛因被違泊車輛阻擋而未能使用該緊急通道，因此她希望警方關注有關情況和解決上址的違泊問題。

151. 陳灶良議員 指太和巴士站停車灣的擴闊工程已經完成，但他留意到有車輛在深宵及早上時份在該處停泊，影響其他車輛使用該停車灣落客處，故希望警方關注有關情況。

152. 任啟邦議員 感謝警方在安埔里(即前往富善邨及明雅苑的道路)兩旁放置“雪糕筒”，認為能有效改善車輛違泊的情況。他表示，雖然部分駕駛人士可能會搬開這些“雪糕筒”繼續停泊車輛，但他看到有警員其後重新擺放好這些“雪糕筒”，顯示警方積極打擊該處的違泊問題。就委員剛才提出的違泊黑點，他期望警方能夠採取相同措施，並派員每日巡視這些黑點，重新放置好路旁的“雪糕筒”，以加強阻嚇違泊的情況出現。

153. 黃碧嬌議員 的意見及提問如下：

- (i) 有貨車在晚間時份逆線停泊在寶湖道近寶湖花園的位置，有時亦會駛至對面行車線上落貨，導致交通問題。她指車輛不應在雙黃線停泊和上落貨，故希望警方多加留意有關情況。
- (ii) 有貨車從晚間開始在寶湖道近中華基督教會馮梁結紀念中學的位置停泊，直至翌日早上 9 時左右仍未離開，令駛經該處的校巴及巴士等大型車輛互相爭路。她留意到警方有在上址執法，但由於該處接近斑馬線，違泊車輛會影響行人視線，加上附近有學校，

因此詢問能否通過加強交通管制措施如劃設雙黃線等，以改善有關情況。

- (iii) 近日有的士在廣福街市車站附近撞倒一名幼稚園學童。她認為在屋邨發生這樣的交通意外實屬嚴重事件，幸好該名學童正逐漸康復。
- (iv) 希望警方及運輸署聯絡胡健民副主席及她本人，商討如何長遠改善寶湖花園至廣福邨一帶的交通設施及違泊管理問題，例如研究能否利用行人路部分範圍擴闊行車路等，以方便巴士出入。

154. 徐翼福先生表示，警方備悉委員剛才提出的違泊情況。他指交通意外的成因眾多，而解決屋邨範圍內的違泊問題需要屋邨管理處的參與，因此他建議委員邀請警方及運輸署前往現場視察環境，研究是否需要進行交通改善工程。此外，他感謝任啟邦議員對警方的讚賞。

(五) 改善吐露港公路設施

155. 有關在吐露港公路南行往馬鞍山或九龍東方向的出口加設雙白線的建議，林德浩先生指有關位置屬於沙田區工程組的負責範圍，而該組人員早前已經表示在上址加設雙白線對改善交通的作用不大。不過，他仍會聯絡該組人員商討有沒有其他方法改善上址的交通擠塞問題。

156. 主席希望運輸署備妥相關圖則，並聯絡沙田工程組人員共同商議解決方法。此外，他詢問署方會否在大埔公路元洲仔段加設雙白線。

157. 林德浩先生回應說，運輸署已經就大埔公路元洲仔段加設雙白線的工程向路政署發出施工指示，而路政署亦已經提交臨時交通安排措施的建議。

(六) 在林錦公路迴旋處加設轉乘站

158. 主席表示，因應陳灶良議員的建議，此續議事項的名稱已經由“在林錦公路迴旋處加設巴士站”改為“在林錦公路迴旋處加設轉乘站”，請委員備悉。

159. 林德浩先生表示，運輸署早前已經向路政署提交工程設計圖則，以便該署進行估價工作。

160. 蕭偉琨先生報告說，路政署已經就運輸署提供的工程設計圖則，完成土木工程部分所需要的費用估算，亦已經把估價結果通知運輸署。此外，路政署工程部曾建議運輸署聯絡環境保護署(“環保署”)，了解是項工程是否需要根據《環境影響評估條例》作出相應的評估及環境緩解措施。由於建設環境緩解措施所費不菲，路政署須待運輸署了解後才可確定整項工程的預算造價。

161. 陳灶良議員的意見及提問如下：

- (i) 詢問運輸署是否已經向路政署發出施工指示。
- (ii) 他希望各政府部門積極解決工程涉及的所有問題，亦不願意看到相關部門在每個階段都提出一些新的問題阻礙工程進行，例如現時在估價過程中又提出有關環境影響評估的問題。
- (iii) 強調是項工程已經拖延多時，加上放寬林錦公路的車輛限制及在林村鄉公所路增設巴士站等措施都未能落實，因此目前只能依賴是項工程解決林村的交通問題。此外，他擔心工程造價最終高於某個水平，令當局需要花大量時間尋求工程撥款。由於工程已經拖延多年，他要求署方提供工程時間表，清晰告知何時可以完成工程。

162. 主席同意是項工程有助林村居民轉乘交通工具。

163. 鄧銘泰議員建議陳灶良議員另行召開聯合會議，並邀請地政處、環保署、路政署、運輸署及地下設施公司等與區議員共同商討解決方案，相信能夠加快工程進度。他指這個轉乘站對於日後在大窩東支路近塘坑東位置增設公共交通中轉站有重大幫助，因此希望相關部門加快推展工程。

164. 林德浩先生表示，運輸署及路政署現正積極跟進是項工程。他希望委員理解工程期間會出現不同問題，但相關部門將繼續跟進，積極研究解決方案。

165. 鄧銘泰議員詢問各部門在溝通過程中有沒有遇到困難。他指委員並非怪責部門，而是希望通過參與商討，協助相關部門盡快達成共識，以免阻礙工程進度。

166. 陳灶良議員支持鄧銘泰議員的建議，認為召開聯合會議有助他直接了解工程進度，因此他請運輸署及路政署盡快召開會議，並邀請相關委員及部門共同商討。

XII. 路政署(大埔區)過去兩個月內完成及未來三個月內的交通改善項目
(大埔區議會文件 TT 32/2019 號)

167. 蕭偉琨先生 請委員備悉上述文件。

168. 有關“塘上村燈號控制過路處”的工程，陳灶良議員 詢問是否能夠如期在 2019 年 7 月竣工。

169. 蕭偉琨先生 指上述工程的進度理想，預計能夠如期竣工。

170. 陳灶良議員 表示，上述工程位置的路面有雙白線，專線小巴因而無法在該處調頭。由於該處是附近 5 條鄉村的集中之處，因此他希望署方能夠在該處設置小巴調頭位置，方便接載乘客。

171. 蕭偉琨先生 表示會議後會跟進委員的意見。

(會後補註：路政署已轉介運輸署跟進有關意見。)

XIII. 工作小組報告

(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組

172. 工作小組主席 黃碧嬌議員 報告如下：

- (i) 工作小組已經在 2019 年 2 月 22 日召開本年度第二次會議。在是次會議上，工作小組除了繼續跟進區內的部分巴士及小巴路線外，亦討論了 2019-2020 年度大埔區巴士路線計劃。
- (ii) 工作小組已經因應委員的建議，訂出本年度餘下會議的會議日期。工作小組暫訂在本年 3 月 22 日、4 月 26 日、6 月 28 日及 8 月 23 日下午 2 時 30 分舉行會議。她請成員預留時間出席會議。

(二) 改善鄉郊主要道路工作小組

173. 工作小組主席 鄧銘泰議員 報告，工作小組已經在 2019 年 1 月 30 日召開本年度第一次會議，跟進林錦公路、汀角路及西沙路各項改善工程。工作小組將繼續跟進各項工程的進度，待下次會議日期落實後，秘書處將通知成員出席會議。

(三) 道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組

174. 工作小組主席 胡健民議員 報告，工作小組本年度舉辦的活動已經圓滿結束，因此最近未有召開會議。待下次會議日期落實後，秘書處將通知成員出席會議。

(四) 廣福行車橋工作小組

175. 秘書 代工作小組主席李國英議員報告，工作小組已經在 2019 年 2 月 28 日召開本年度第一次會議。路政署在會議上表示，該署將會在本年第一季完成廣福行車橋的初步可行性研究，然後將展開申請撥款的程序。該署得到撥款後將聘請顧問公司為廣福行車橋進行初步設計，並適時就有關設計徵詢委員的意見。

XIV. 其他事項

(一) 跟進寶鄉橋附近交通擠塞情況

176. 主席 表示，鄭俊平議員早前在大埔區議會會議上，反映寶鄉橋附近的交通擠塞情況十分嚴重，周末及周日早上時段的車龍更延伸至八號花園及大埔中心一帶。他請警方回應鄭俊平議員的意見。

177. 徐翼福先生 表示，警方一直留意寶鄉橋的交通情況，但由於他未能掌握鄭俊平議員提及的交通擠塞情況是在什麼時間發生，因此不知道擠塞是否由於交通意外或壞車所致。不過，他指警方將加派人手在周末及公眾假期前往上址視察交通情況，了解擠塞問題是否由於交通燈號或行人過路設施燈號過長所致，令車輛無法暢順地駛過寶鄉橋至廣福道的燈號。

(二) 要求開辦大埔市內往來東區巴士服務

(大埔區議會文件 TT 33/2019 號(修訂版))

178. 陳蔚嘉委員 介紹上述文件。

179. 馬芳蘭女士 表示，運輸署備悉委員的意見。雖然署方未能為每個地區提供點到點的巴士服務，但大埔居民現時可以乘坐 307 號線前往大老山隧道或東區海底隧道的巴士轉乘站，再轉乘 606、682 系列或 694 號線等前往柴灣方向的巴士路線。鑑於交運會轄下的巴士小組將會在下次會議繼續討論本年度

的巴士路線計劃，委員如欲就大埔至東區的巴士服務提出其他意見，她建議他們可以在該巴士小組會議上提出。

(三) 要求 71A 號線提供轉乘優惠

(大埔區議會文件 TT 34/2019 號)

180. 胡綽謙委員 介紹上述文件。

181. 梁文迪先生 表示，港鐵不時檢討鐵路及巴士小巴的轉乘優惠，但這些優惠需要雙方同意。港鐵自去年起提供綠色專線小巴 3 角的轉乘優惠，就富亨的情況而言，專線小巴 20X 及 20A 號線都能夠享用這個優惠。至於有關 71A 號線的轉乘優惠建議，他會轉交港鐵公司考慮，並與九巴探討合作空間。

182. 任萬全議員 的意見及提問如下：

- (i) 他已經爭取開辦富亨至大埔墟港鐵站的接駁巴士(俗稱“K 巴”)多年，早前亦藉着政府發展大埔第 9 區的契機與港鐵商討有關問題。
- (ii) 他曾經邀請朱凱迪議員、張超雄議員、何君堯議員及劉國勳議員一同與港鐵高層在立法會內商討事宜，但他不理解建制派的立法會議員當時為何接受港鐵提出的轉乘優惠安排，而優惠最高亦只有 5 角。
- (iii) 他曾經要求港鐵至少減免一半車資作為轉乘優惠，但 5 角的優惠總較沒有優惠好，他亦可能會接受。不過，港鐵一直未有提供有關優惠，而他亦是從九巴得知港鐵根本沒有與九巴商討這個轉乘優惠的問題，因此詢問這個轉乘優惠是否已經“胎死腹中”。
- (iv) 他贊成港鐵公司提供富亨至大埔墟港鐵站的接駁巴士服務，但質疑為何要由港鐵補貼巴士公司以提供轉乘優惠。他認為更合理的做法是港鐵與九巴合作，把 71A 號線交由港鐵營運或由兩間公司合營。他希望港鐵及九巴考慮這個建議。
- (v) 作為當區區議員，他強調自己希望有免費接駁巴士來往富亨及大埔墟港鐵站，接載居民出入。

183. 李侃陵先生 表示，九巴備悉有關 71A 號線的意見並會跟進。

184. 梁文迪先生 表示，港鐵與九巴一直保持聯繫，稍後亦會與九巴商討委員的意見。

185. 劉勇威議員表示，既然港鐵與九巴保持聯繫，他建議港鐵直接營運 71A 號線，把該路線改為 K 巴，此舉便無需另外開辦新的接駁巴士路線。此外，與其提供各式各樣優惠，他認為港鐵直接調低車資更為實際。

(四) 要求改善 271 號線系列服務

(大埔區議會文件 TT 35/2019 號)

186. 胡綽謙委員介紹上述文件。

187. 馬芳蘭女士表示，運輸署備悉委員的意見。此外，她指運輸署在是次會議前一星期曾經與九巴商討如何調整 271 號線的服務時間，亦促請九巴積極協調車廠的發車時間，以期提升 271 號線的班次穩定和加強某些時段的服務。

188. 李侃陵先生表示，根據九巴車廠的出車紀錄，271 號線的發車時間穩定，因此班次不穩的情況主要是由於廣東道及柯士甸道往廣東道一帶的交通擠塞所致。九巴希望與運輸署探討可行的改善方法，例如推出巴士優先的措施等，以提升沿線巴士服務的穩定。此外，九巴對延長 271X 號線服務時間的建議持開放態度，亦將繼續留意路線的使用情況，並適時與運輸署商討調整服務是否可行。

(五) 要求 274X 號線加密班次

(大埔區議會文件 TT 36/2019 號)

189. 梅少峰委員介紹上述文件。

190. 馬芳蘭女士表示，運輸署備悉委員的意見。她指 274X 與 74E 的路線相近，署方將促請九巴考慮增加 274X 號線班次的建議。

191. 黃子健先生表示，九巴不久前開辦 74E 號線的服務，為乘客提供返回大埔中心的特快路線選擇。九巴將密切留意路線的使用情況，有需要時會調整服務班次。

(六) 反對 307B 號線調整大埔區內行車路線

(大埔區議會文件 TT 37/2019 號)

192. 黃碧嬌議員介紹上述文件。除了反對 307B 號線的路線調整方案外，她亦強調自己不反對運輸署增加 307C 號線的班次服務。

193. 馬芳蘭女士表示，運輸署在早前與巴士小組討論本年度的巴士路線計劃時，備悉委員對 307B 號線的意見。署方將會在 3 月 22 日舉行的巴士小組會議上，繼續與九巴及小組成員商討 307B 號線的路線調整方案。

(七) 2019 大埔恭祝天后寶誕祈福巡遊

194. 主席表示，秘書處早前通過電郵向委員提供 2019 大埔恭祝天后寶誕祈福巡遊活動(“巡遊”)的路線圖(見附件二)，並徵詢委員對巡遊路線的意見。

195. 區鎮樺議員希望主辦單位能夠在巡遊活動前一星期，在路面當眼處加入適當提示，提醒市民活動當日的封路及改道措施，好讓他們了解這些措施對公共交通服務及道路的影響，把整項活動的影響減至最低。

196. 任啟邦議員希望了解活動當日巴士改道的情況。

197. 黃子健先生表示，是次巡遊活動的巴士改道措施與去年相若，但需要改道的時間將大大縮短。不過，詳情需留待與運輸署商討後才可作實。

198. 張偉鋒先生表示會向活動主辦單位反映區鎮樺議員的意見。

199. 委員會通過上述活動的巡遊路線。

(八) 要求降低村巴營辦商申請納入公共交通費用補貼計劃的核數門檻

200. 胡綽謙委員介紹上述文件(見附件三)。

201. 馬芳蘭女士表示，運輸署備悉委員的意見。署方在日常監察時留意到若干邨巴營辦商並非營運已獲核准的路線，因此對這些邨巴營辦商申請參與公共交通費用補貼計劃一事有保留，而署方亦會審慎處理有關申請。如邨巴營辦商沒有違規行為，署方將盡快處理有關申請。就委員提交的函件，署方稍後會作出書面回覆。

(會後補註：運輸署已於 4 月 15 日作出書面回覆，由秘書處經電郵轉發予各委員參閱。)

(九) 交運會轄下工作小組成員名單

202. 主席表示，葉俊傑委員早前向秘書處提交加入工作小組的意向書，並表示願意加入交運會轄下各個工作小組。秘書處擬備了一份經更新的工作小組成員名單(見附件四)，並放在會議桌上供委員參閱。

203. 委員沒有提出意見。委員會通過附件四所載述的工作小組成員名單。

(十) 要求增設巴士線來往運頭塘及港珠澳大橋香港口岸

204. 余智榮議員介紹上述文件(見附件五)並提出一項修正，指在文件的“路線建議”部分，“大老山隧道”應改為“尖山隧道”。

205. 馬芳蘭女士表示，運輸署備悉委員的意見。由於上述建議涉及港珠澳大橋及跨境口岸的路線，由署方邊境組的人員負責，因此她稍後將邀請該組別人員以書面回覆上述函件。

(十一) 專線小巴 25B 號線申請加價的事宜

206. 鄧銘泰議員表示，不少居民反映 25B 號線的服務未如理想，擔心加價會惹來居民強烈反對。就此，他希望運輸署能夠與他本人及小巴公司商討，以期反映居民的意見和改善這條路線的服務。在上述會議進行前，他要求署方暫緩處理這宗加價申請。

207. 馬芳蘭女士表示，運輸署備悉委員的意見。她指署方必需確保小巴的財政狀況足以維持基本的服務水平，因此將先行審視小巴公司的財政狀況，然後才發出加價申請的諮詢文件。因應委員的意見，署方稍後可安排會議與相關的區議員及小巴公司磋商，研究如何提升 25B 號線的服務水平。

208. 鄧銘泰議員理解巴士及小巴公司在聘請司機方面遇到一定困難，因此對於加價申請沒有太大異議，但認為小巴公司在加價後如何改善服務才是重點。他表示自己曾經與小巴公司及居民會面，但情況未有太大改善，因此他希望運輸署參與會面，聽取居民的意見，亦讓居民深入了解小巴公司面對的困難。

209. 主席同意運輸署另行與委員召開會議跟進上述事宜。

210. 任啟邦議員詢問主席會否把上述與巴士及小巴路線有關的議題轉交巴士小組跟進。他解釋說，委員提出的訴求有一定理據，例如爭取大埔往來港島東的巴士服務等建議亦需要長期跟進，因此認為轉交巴士小組作詳細討論更為理想。

211. 主席同意把上述有關巴士及小巴路線的議題轉交巴士小組跟進。

(十二) 大埔前往香港兒童醫院的公共交通服務

212. 梅少峰委員表示，位於九龍灣的香港兒童醫院現已啟用，大埔居民可以乘坐 74X 號線前往牛頭角，然後轉乘 5R 號線前往該院及啟德郵輪碼頭一帶。他建議九巴多向市民宣傳此轉乘方法，以方便居民使用。

213. 李侃陵先生表示，九巴目前提供 74X 號線及 5R 號線的轉乘優惠，亦會研究如何更清晰地在車站展示相關轉乘優惠。

(十三) 關注擬開辦專線小巴收費過高的情況

214. 余智榮議員表示，雖然運輸署已經分拆擬開辦的小巴路線(即大埔往來黃泥頭的路線)，但兩條經分拆路線的建議最高收費仍然高達 15.8 元。他指專線小巴 26 號線提供大埔往來馬鞍山的服務，其收費只是 13.8 元，加上運輸署將會就這兩條擬開辦的小巴路線徵詢大埔區議會及沙田區議會的意見，因此他希望在會議上向署方反映定價過高的問題，並要求署方降低收費水平。

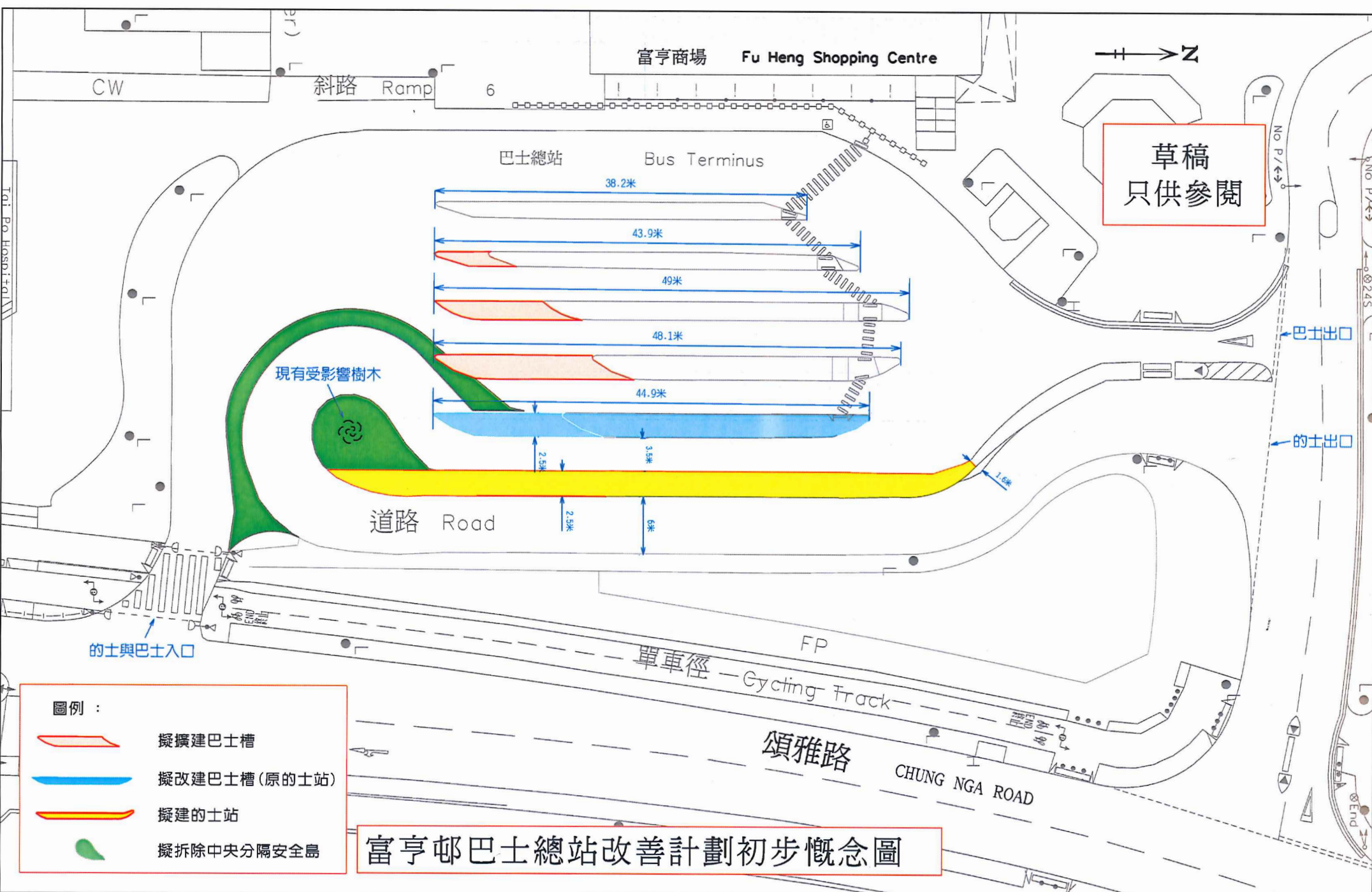
215. 馬芳蘭女士重申 15.8 元是該小巴路線的建議最高收費，而所有小巴路線均不得收取高於收費等級表所建議的最高收費。由於目前尚未進行招標，因此署方仍未知悉該小巴路線的實際收費水平為何。她指小巴公司將因應車隊資源及營運成本等因素訂定收費水平，而署方亦備悉委員對該路線收費的關注。

XV. 下次會議日期

216. 主席宣布，下次會議訂在 2019 年 5 月 10 日(星期五)下午 2 時 30 分舉行。

217. 議事完畢，會議在下午 7 時 58 分結束。

大埔區議會秘書處
2019 年 4 月



2019大埔恭祝天后寶誕祈福巡遊暨廟會(4月20~22日)

祈福巡遊日期：4月21日。下午1時典禮，2時起步至4時完成。



在汀角道風水廣場集合，開始巡遊→出風水廣場左轉汀角路→汀角路→左轉大埔太和路→太和路→右轉寶鄉橋→寶鄉街→左轉廣福道→在廣福道133號外交通燈位U-Turn廣福道→廣福道→在廣福道左轉寶鄉街→寶鄉街→在寶鄉街與南盛街交界交通燈位U-Turn寶鄉街→寶鄉街左轉廣福道→在廣福道祈福→在廣福道內U-Turn→廣福道→左轉寶鄉街→寶鄉街→寶鄉橋→左轉太和路→太和路→右轉汀角路→汀角路→返回終點風水廣場。

祈福位置



交通及運輸委員會主席
劉志成博士

要求降低申請核數門檻 鼓勵及協助大埔區居民巴士服務(邨巴)營辦商 參與公共交通費用補貼計劃

「免入息審查公共交通費用補貼計劃」(下稱計劃)已於今年1月1日推出,市民若每月交通費超出400元,超出的金額可獲25%補貼,上限為300港元。計劃新增涵蓋俗稱「邨巴」的居民巴士服務路線。

政府公布,截止2月中,現時只有34條邨巴路線參加計劃,佔整體路線的11%,有關大埔區的邨巴服務,邨巴路線共有36條,當中亦只有3條邨巴路線涵蓋於計劃內,反映業界反應冷淡。

據了解,邨巴營辦商除了花費人力物力應付計劃申請程序及安裝八達通機器成本之外,政府更要求營辦商在申請加入計劃前,必須提交由獨立核數師按照香港會計師公會頒佈的準則擬備的報告,及後每年如是。有邨巴營辦商反映,這些核數服務動輒耗費30萬左右,令營辦商卻步,不敢申請計劃。

我們明白政府為了確保公帑在計劃下運用得宜,減少濫用情況,才有上述舉措,然而卻未能提供誘因驅使邨巴營辦商參與計劃。由於大埔區有很多居民每天跨區上班均乘搭邨巴,但多條來往大埔區的邨巴路線未有參加計劃,致使大批大埔居民無法從計劃受惠,逼使他們轉乘其他公共交通工具如港鐵及巴士,減少居民乘搭交通工具的選擇之餘,亦加重兩者的運輸負擔,造成公共交通資源分配不均。為此,我們要求政府降低有關邨巴申請加入計劃的核數門檻,以鼓勵及加強協助大埔區邨巴營辦商參與計劃,使居民真正受惠。

我們要求將上述議題列入3月15日交通及運輸委員會會議中詳加討論,冀秘書處跟進。

民建聯大埔支部
張學明、黃碧嬌、李國英、
鄭俊平、譚榮勳、胡健民、
梅少峰、胡綽謙、葉俊傑 謹啟

大埔支部
Tai Po Branch
昌運辦事處
Fortune Plaza Office
太和辦事處
Tai Wo Office

新界大埔寶鄉街112號二樓
1/F., 112 Po Heung St., Tai Po, N.T.
新界大埔昌運中心商場二樓119B舖
Shop 119B, 1/F, 4 On Chee Rd., Fortune Plaza, Tai Po, N.T.
新界大埔太和邨麗和樓121號地下
G/F., 121 Lai Wo House, Tai Wo Estate, Tai Po, N.T.

Tel:2638 1144 Fax:2638 2244

Tel:2663 2238 Fax:2663 2183

Tel:2650 3886 Fax:2653 2533

E-mail:dabtaipo@dab.org.hk Web:www.dab.org.hk

真誠為香港

(譚榮勳  代行)

2019 年 3 月 14 日

大埔區議會
交通及運輸委員會
工作小組擬議成員名單

目的

本文件旨在就修訂大埔區議會交通及運輸委員會(“交運會”)轄下工作小組的成員名單徵詢委員的意見。

背景

2. 大埔區議會在2019年3月7日的會議上，通過委任葉俊傑先生為交運會增選委員。秘書處隨後發信邀請葉委員加入交運會轄下工作小組。根據葉委員的回覆，他願意加入交運會轄下所有工作小組，因此秘書處擬備了各個工作小組經修訂後的成員名單(見附件一)，以供各委員參閱。

徵詢意見

3. 根據《大埔區議會常規》第39(2)條，委員會須決定轄下工作小組的成員人選。現請委員考慮通過載於附件一的工作小組擬議成員名單。

大埔區議會秘書處

2019年3月

大埔區議會
交通及運輸委員會
跟進公共巴士及小巴服務工作小組
擬議成員名單

主席：黃碧嬌議員,BBS,MH,JP

成員：區鎮樺議員
陳灶良議員,MH
陳笑權議員,MH,JP
周炫瑋議員
關永業議員
劉志成博士
劉勇威議員
李華光議員
羅曉楓議員
譚榮勳議員,MH
鄧銘泰議員
胡健民議員
任啟邦議員
任萬全議員
余智榮議員
區鎮濠委員
陳蔚嘉委員
文念志委員
梅少峰委員
胡綽謙委員
胡耀昌委員
姚鈞豪委員
葉俊傑委員

大埔區議會
交通及運輸委員會
改善鄉郊主要道路工作小組
擬議成員名單

主席： 鄧銘泰議員

成員： 區鎮樺議員
陳灶良議員,MH
陳笑權議員,MH,JP
關永業議員
劉志成博士
李華光議員
羅曉楓議員
黃碧嬌議員,BBS,MH,JP
胡健民議員
余智榮議員
區鎮濠委員
陳梓華委員
陳蔚嘉委員
張國華委員
張國慧委員
文念志委員
曾漢文委員
溫興財委員
姚鈞豪委員
葉俊傑委員

大埔區議會
交通及運輸委員會
道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組
擬議成員名單

主席： 胡健民議員

成員： 區鎮樺議員
周炫瑋議員
關永業議員
劉志成博士
劉勇威議員
李華光議員
羅曉楓議員
譚榮勳議員,MH
鄧銘泰議員
黃碧嬌議員,BBS,MH,JP
任啟邦議員
任萬全議員
余智榮議員
區鎮濠委員
陳梓華委員
陳蔚嘉委員
張國慧委員
文念志委員
梅少峰委員
曾漢文委員
胡綽謙委員
胡耀昌委員
姚鈞豪委員
葉俊傑委員

大埔區議會
交通及運輸委員會
廣福行車橋工作小組
擬議成員名單

主席： 李國英議員,BBS,MH,JP

成員： 區鎮樺議員
陳笑權議員,MH,JP
周炫瑋議員
關永業議員
劉志成博士
李華光議員
羅曉楓議員
譚榮勳議員,MH
鄧銘泰議員
黃碧嬌議員,BBS,MH,JP
胡健民議員
任啟邦議員
余智榮議員
區鎮濠委員
陳梓華委員
張國慧委員
文念志委員
胡耀昌委員
姚鈞豪委員
葉俊傑委員

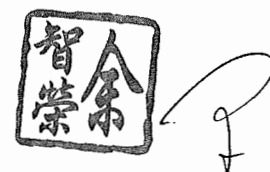
致：
交通及運輸委員會主席
劉志成博士

要求增設巴士線來往運頭塘/港珠澳大橋香港口岸

主席您好，自港珠澳大橋開通後，途經該口岸往返香港/珠海及澳門的使用量日益增加，而現時於大埔只有一班 NA47 往返兩地，如時間未能配合便需到機場轉乘其他巴士往返，對很多大埔區居民造成一定不便，我們亦收到很多街坊建議，希望於區內增設相關巴士線直達口岸，大致路線建議如下：

由運頭塘巴士總站開出>新達廣場>廣福邨>沙田新城市廣場>大老山隧道>青馬收費廣場>
港珠澳大橋旅檢大樓

懇請 貴會考慮上述建議，增設相關巴士路線，如蒙事成，必為大埔區民之福，謝謝。



余智榮議員 代行

陳笑權議員 MH,JP、羅曉楓議員、余智榮議員

2019 年 3 月 15 日