

**大埔區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**2018年第三次會議記錄**

日期：2018年5月11日(星期五)  
時間：下午2時32分至下午6時50分  
地點：大埔區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
<u>署理主席</u>		
胡健民議員	會議開始	會議完畢
<u>委員</u>		
區鎮樺議員	會議開始	會議完畢
陳灶良議員, MH	會議開始	下午5時40分
陳笑權議員, MH, JP	會議開始	下午5時04分
周炫瑋議員	會議開始	下午6時26分
關永業議員	會議開始	下午5時22分
劉勇威議員	會議開始	會議完畢
李國英議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議完畢
李華光議員	會議開始	會議完畢
李耀斌議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議完畢
羅曉楓議員	會議開始	會議完畢
譚榮勳議員, MH	會議開始	會議完畢
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	會議完畢
余智榮議員	下午2時36分	會議完畢
<u>增選委員</u>		
區鎮濠委員	下午2時34分	下午5時55分
陳蔚嘉委員	會議開始	會議完畢
張國華委員	會議開始	下午4時42分
張國慧委員	下午4時45分	會議完畢
劉宗翰委員	會議開始	下午6時26分
文念志委員	會議開始	下午6時16分
梅少峰委員	會議開始	會議完畢

曾漢文委員	會議開始	會議完畢
溫興財委員	會議開始	下午 5 時 30 分
胡綽謙委員	會議開始	會議完畢

秘書

梁仲華先生 行政主任(區議會)1/ 大埔民政事務處/ 民政事務總署	會議開始	會議完畢
--	------	------

列席者

李佳盈女士	大埔民政事務助理專員 / 大埔民政事務處 / 民政事務總署
陳子明先生	高級工程師 / 2(北) / 土木工程拓展署
麥佩茵女士	工程師 / 19(北) / 北拓展處 / 土木工程拓展署
梁偉雄先生	總運輸主任 / 邊界 / 運輸署
馬芳蘭女士	高級運輸主任(大埔) / 運輸署
呂曉暉女士	高級運輸主任 / 巴士發展(新界東) / 運輸署
周珮詩女士	高級運輸主任 / 邊界 1 / 運輸署
李建業先生	運輸主任(大埔) / 運輸署
許錦年先生	高級工程師 / 工程項目及大埔 / 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
林啓元先生	工程師 / 基建項目 / 運輸署
姚潮宗先生	高級工程師 2 / 暢道通行 / 路政署
許家傑先生	區域工程師(大埔) / 路政署
張詠欣女士	工程師 2 / 暢道通行 / 路政署
楊昭添先生	副房屋事務經理 / 大埔區租約事務管理處 / 房屋署
徐翼福先生	大埔警區交通部主管 / 香港警務處
梁家欣女士	傳訊及公共事務部襄理 / 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
李述恆先生	高級主任(策劃及發展) / 九龍巴士(一九三三)有限公司
張建強先生	副董事總經理 / 萬利仕(亞洲)顧問有限公司
陳浩剛先生	副董事(工程部) / 萬利仕(亞洲)顧問有限公司
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

劉志成博士

## 缺席者

陳梓華委員

委員會主席劉志成博士因事未能出席會議。根據《大埔區議會常規》第35(3)條，委員會副主席胡健民議員以署理主席(下稱“主席”)的身分主持會議。

## 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) 歡迎運輸署高級工程師許錦年先生列席會議。
- (ii) 劉志成博士因事未能出席會議，他已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。按照上述常規，他的申請不獲批准。

## **I. 通過交通及運輸委員會 2018 年 3 月 9 日第二次會議記錄** (大埔區議會文件 TT 26/2018 號)

2. 主席表示，秘書處收到一項由路政署提出的修訂建議，詳情載列於上述文件。席上沒有委員提出其他修訂建議，上述會議記錄按路政署的建議修訂後獲通過作實。

## **II. 跟進大埔公路的道路交通安全改善建議**

3. 主席歡迎運輸署高級工程師許錦年先生、高級運輸主任／巴士發展(新界東)呂曉暉女士及九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)傳訊及公共事務部襄理梁家欣女士就是項議程出席會議。

4. 主席表示，運輸署早前向本委員會提交文件，介紹大埔公路最新的交通管理措施(詳見大埔區議會文件 TT 25/2018 號)，而秘書處亦已在 2018 年 4 月 10 日經電郵轉發予各委員參閱。此外，秘書處協助運輸署安排本委員會的委員在本年 4 月 12 日聯同地區管理委員會前往大埔公路現場視察，並由運輸署講解即將實施的交通管理措施。他請運輸署報告各項措施的落實情況。

5. 許錦年先生表示，運輸署在本年 4 月 12 日聯同地區管理委員會和交通及運輸委員會(“交運會”)的主席及委員前往大埔公路現場，向他們講解署方建議的道路改善工程。目前的工程進展簡述如下：

- (i) 大埔道介乎赤泥坪至雍宜路的車速限制已經由本年 4 月 27 日起由每小時 70 公里降低至 50 公里。
- (ii) 署方已提升肇事巴士站前過彎位的交通標誌及路牌的安全標準，例如在標誌上加上黃色螢光背景，以加強對駕駛者的提示及警惕等。
- (iii) 運輸署及路政署將會擴闊在意外中損毀的巴士站停車彎，同時加設防護欄、分隔巴士站及行車路，以期加強保護候車乘客。有關工作預計在 2018 年 7 月完成。
- (iv) 署方會進一步優化近大埔尾巴士站(往沙田方向)的過路處，包括加設分隔島、安全島及適當的道路標記，有關工程預計在 2018 年 8 月完成。
- (v) 署方會改善紅林路、觀海崇庭及燕子里一帶的交通標誌及道路標記，有關工程預計在本年底前陸續完成。

6. 任啟邦議員希望了解安裝偵速攝錄機的進展，以及哪個部門負責安裝。

7. 黃碧嬌議員的提問如下：

- (i) 擴闊後的巴士站停車彎較現有闊度和深度相差多少？
- (ii) 她曾經建議相關部門考慮另覓位置重置巴士站附近的燈柱，因此希望了解和跟進情況。
- (iii) 把車速限制由每小時 70 公里降低至 50 公里後，現場有沒有出現交通擠塞的情況？

8. 劉勇威議員欣悉大埔公路部分交通硬件配套措施已經改善，但他認為“軟件”上的改善亦不容忽視，特別是司機的駕駛態度。他指過去數十年來，上述路段鮮有發生由巴士引致的嚴重車禍，但他的家人最近一兩年卻曾經因

為巴士司機的疏忽而受傷，因此認為司機的駕駛態度值得關注。他希望巴士公司可以藉這次意外事故深切反省，亦希望有關的檢討委員會責成巴士公司提升司機的安全駕駛意識。

9. 梅少峰委員 歡迎運輸署推出交通改善措施。此外，他表示大埔公路屬於山路，並有不少彎位。他早前曾經建議署方在路面加設減速提示線，相信有助提醒駕駛人士注意前方的彎位，從而減低意外發生的機會。他希望署方把這個建議納入為改善措施之一。

10. 胡綽謙委員 表示，有委員曾經在上次會議指出大埔公路的部分樹木會阻擋駕駛人士的視線，他希望了解署方會否進行修樹工作。

11. 陳笑權議員 的意見如下：

- (i) 感謝運輸署就事件一直與他保持緊密聯絡。
- (ii) 知悉運輸署及路政署近月一直積極進行跟進工作，並已在 4 月 27 日把介乎赤泥坪至雍宜路一段大埔道的車速限制降低至每小時 50 公里。
- (iii) 根據運輸署提供的資訊，有關部門能夠在 2018 年年底前在大埔道近赤泥坪位置安裝固定偵速攝錄機。
- (iv) 相關部門早前向他提供巴士站設計圖，經商議後當村村長及村民亦同意該設計方案，工程預計在本年 7 月底完成。
- (v) 大埔尾巴巴士站(往沙田方向)附近過路處的優化工程預計在本年 8 月底完成。
- (vi) 希望相關部門回應在大埔公路(特別是彎位位置)修樹的跟進工作。
- (vii) 日本人國際學校(大埔校)外的一段大埔公路曾經發生交通意外，因此希望改善該處行人過路處的交通安全環境。
- (viii) 希望運輸署及路政署繼續積極跟進工程，盡快開放巴士站及相關設施供居民使用。

12. 羅曉楓議員 的提問如下：

- (i) 部分乘客對 872 號線有心理陰影，詢問九巴會否以行經吐露港公路的 872X 號線取代行走大埔公路的 872 號線。如九巴決定保留 872 號線，又會否考慮改派單層巴士行駛該路線？
- (ii) 詢問警方在完成安裝偵速攝錄機前，能否加派人手到大埔公路巡

視和檢查車速。

13. 文念志委員希望跟進在上次會議上提出的意見，並詢問警方會採取什麼即時措施攔截超速車輛，以防止這些車輛經由香港中文大學、樟樹灘或優景里路口駛出吐露港公路，以及警方自上次會議後，曾經在大埔公路設置多少次路障攔截超速車輛。此外，他指運輸署將分別在肇事巴士站及對面的大埔尾村巴士站(往沙田方向)加設防護欄及分隔欄，但只有肇事巴士站一方設有“禁止車輛駛入(專利巴士例外)”的路牌，往沙田方向的巴士站則沒有。為此，他詢問假如有車輛違例停泊在大埔尾村巴士站(往沙田方向)並阻礙巴士站運作，執法部門可如何處理。他續問運輸署會否考慮同時在上述巴士站增設“禁止車輛駛入(專利巴士例外)”的路牌。

14. 許錦年先生回應如下：

- (i) 運輸署致力在本年底前完成裝設偵速攝錄機，至於偵速攝錄機日後的運作事宜(例如如何利用偵速攝錄機作出檢控)則交由警方負責。
- (ii) 署方已經在大埔區議會文件 TT 25/2018 號中臚列肇事巴士站重建後的面積資料。重建後的巴士站將擴闊至深 4.8 米，並加設防護欄，以加強安全。此外，署方亦會在巴士站旁加建一條闊 2 米的行人路。
- (iii) 運輸署現正與路政署安排移除或修剪大埔尾村出入口附近的樹木，以免阻擋駕駛者的視線。
- (iv) 運輸署在大埔尾村巴士站(往沙田方向)加設分隔欄後，便會在該處豎立路牌，禁止巴士以外的車輛駛入巴士站。
- (v) 大埔公路肇事路段是單線雙程行車通道，中央沒有分隔欄。參考相關的研究報告後，署方認為在肇事路段劃設黃色減速線或會增加意外風險，並不合適。
- (vi) 他稍後會約同陳笑權議員前往日本人國際學校(大埔校)外視察，並研究如何進一步改善該處的交通安全環境。

15. 梁家欣女士回應如下：

- (i) 就劉勇威議員提及他的家人曾經在巴士上受傷，她代表九巴致以慰問，亦會在會議後聯絡劉議員跟進情況。
- (ii) 強調所有九巴車長都需要接受嚴格及持續的培訓，包括駕駛訓練及路線訓練等。此外，九巴亦會不斷提升對車長的培訓及支援，例如增聘九巴車長訓練學校駕駛導師和提升路線訓練等。

- (iii) 意外發生後，九巴已經調派單層巴士行走 872 號線，亦會繼續與運輸署保持溝通，商議該路線日後的運作安排。

16. 徐翼福先生 回應如下：

- (i) 運輸署完成裝設偵速攝錄機後，裝置的日常運作將由警方接管，而警方亦會利用偵速攝錄機搜證和檢控超速駕駛人士。在完成裝設偵速攝錄機前，大埔警區(包括新界北交通執行管制隊及特遣隊)亦會不定時在大埔公路一帶巡邏和執法，當中包括設置路障、偵查車輛速度、進行反罪惡行動、截查改裝及殘缺車輛等。
- (ii) 警方現正整理相關的行動及檢控數字，稍後會向秘書處提供資料。

(會後補註：警方已在會議後向秘書處提交補充資料，詳見附件一。)

17. 鄧銘泰議員 的意見如下：

- (i) 希望運輸署可以提供圖則，以便委員了解相關的交通改善措施。
- (ii) 詢問時速限制為每小時 50 公里的路段的具體位置。他認為如有關路段太長亦會惹來反對意見。
- (iii) 建議署方考慮在路面鋪設防滑沙。
- (iv) 大埔尾村的車輛出入口位置相對陡斜，他詢問署方能否加以改善，以顧及駕駛人士的安全，並避免阻礙他們在該路口的視線。

18. 許錦年先生 回應如下：

- (i) 速度限制降低至每小時 50 公里的路段為赤泥坪至雍宜路的一段大埔道。
- (ii) 經檢視後，運輸署及路政署認為肇事路段的路面狀況良好，未有發現因為路面破損而出現“跣胎”或摩擦力不足等情況。署方會繼續監察路面情況。
- (iii) 運輸署已經邀請路政署檢視大埔尾村車輛出入口旁邊的樹木，有需要時會安排移除或修剪，以改善駕駛人士的視線。完成這方面的工作後，署方會再次檢視上述路口，研究有沒有其他改善空間。
- (iv) 相關路段的車速限制由每小時 70 公里降低至 50 公里後，運輸署並未發現交通擠塞情況。由於有關措施只會令行車時間增加約一至兩分鐘，署方相信不會引致交通擠塞。

19. 黃碧嬌議員的意見及提問如下：

- (i) 車速限制降低至每小時 50 公里的措施生效後，她分別收到校巴司機、巴士司機及意外康復者(前巴士司機)的意見。
- (ii) 有校巴司機反映，假如在校巴未載滿學童時踏下油門，車速便很容易超過每小時 50 公里。為此，她希望署方留意這個限速措施有沒有影響校巴行駛。
- (iii) 現時九巴 72 及 74 號線均途經大埔公路，當中以 72 號線的載客量較多。有巴士司機反映雙層巴士不適宜行走大埔公路，因為就算在載滿乘客時踏下油門，車速亦很容易超過每小時 50 公里。她指由於當年運輸署批准雙層巴士行走大埔公路，才需要把車速限制由每小時 50 公里(即一般鄉郊道路的時速限制)提高至 70 公里。
- (iv) 對於有委員指意外事故與司機的駕駛態度有關，她指乘客根本無法選擇駕車的司機，只能要求巴士公司提供單層或雙層巴士。因此，她希望九巴全面檢討以雙層巴士行走大埔公路是否合適。
- (v) 批評九巴未有採納她的意見，更改 872 及 872X 號線的編號和調低車資。另外，她要求九巴從安全角度考慮為司機的駕駛態度訂立準則，並向交運會報告。

20. 梅少峰委員表示，是次意外的肇事巴士由兼職車長駕駛，考慮到乘客的安全，他促請九巴考慮改派全職或已經接受特別訓練的車長駕駛如大埔公路般彎多路斜的道路。

21. 任萬全議員指意外事故發生後，他首先提出改用單層巴士行走所有鄉郊及舊路路線，以期減低巴士翻側的機會及意外後乘客難以逃生的情況。另一方面，他指鄉郊巴士路線的載客量不高，因此以單層巴士取代雙層巴士可以騰出雙層巴士資源，以彌補區內其他服務不足的巴士路線，從而提升營運效率，達至雙贏局面，故希望署方認真考慮建議。

22. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 對於改以單層巴士行走所有途經大埔公路的巴士路線的建議有所保留。他認為除了大埔公路外，香港尚有眾多彎多路斜的道路，例如東涌道及柴灣道等。當中，東涌道以往只限單層巴士行駛，但經過道路改善後亦有雙層巴士行走。
- (ii) 同意需要顧及傷者及死傷者家屬的心情，但認為劃一把行走大埔公路的雙層巴士改為單層巴士的影響可能很大。他續指吐露港公路及屯門公路等亦曾經發生嚴重交通意外，但並不表示有關道路



不適合雙層巴士行走。

- (iii) 大埔公路一帶的居民已經沒有太多公共交通工具選擇，例如大埔滘的居民只能選乘九巴 72 或 74A 號線前往九龍。然而，74A 號線目前每小時只有一班車，而 72 號線的班次亦經常爆滿，甚至早在大埔市區已經爆滿。為此，除非巴士公司把巴士數目增加一倍，否則改派單層巴士會令大埔公路一帶的居民更難上車。
- (iv) 意外的成因眾多(例如司機的駕駛態度欠佳等)，但貿然以單層巴士取代雙層巴士行走大埔公路的做法會帶來很大影響。他認為假如道路設計出現問題，例如在降速措施生效後雙層巴士的行車安全仍然受到威脅，才應考慮轉用單層巴士。
- (v) 林錦公路近嘉道理農場(往大埔方向)及林錦公路山腳近水泥廠位置有一個寫上“巴士必須停此站”的路牌，目的是防止巴士的車速過高，並避免剎車制因長期使用而失效。他認為運輸署可以嘗試推出更多同類措施，並因應交通情況再決定是否劃一改以單層巴士行走大埔公路，是較為合適的做法。

23. 鄧銘泰議員 的意見如下：

- (i) 感謝運輸署及路政署在意外事故後積極跟進。
- (ii) 是次意外或涉及人為因素，不宜在現階段斷定雙層巴士行走大埔公路是否合適。
- (iii) 港島區有不少如大埔公路般彎多路窄的道路，他希望相關部門可以全面檢討這些道路是否安全和提升防撞欄設備，以免同類意外再次發生。

24. 許錦年先生 指運輸署備悉各委員的意見。

25. 梁家欣女士 回應如下：

- (i) 事故後九巴已暫停聘用兼職車長，亦採取一系列措施確保車長的質素，例如所有新入職車長均須接受劃一培訓，確保他們符合運輸署及九巴對駕駛公共巴士的要求。
- (ii) 九巴將繼續提升對車長的培訓及支援，例如增聘車長訓練學校駕駛導師，而車長的路線訓練包括所有九巴路線(即所有車長駕駛新路線前均須在車長訓練學校接受培訓)。
- (iii) 九巴有制度監察車長的表現及駕駛態度，例如分析車上的黑盒數據，以期為車長提供適切訓練或採取處分。

26. 主席表示，部分改善大埔公路的工程項目已經開展，部分則有待進行，因此建議保留這個續議事項，讓運輸署及九巴在下次會議上繼續報告最新進展。

27. 鄧銘泰議員希望運輸署在下次會議上提供文件，以方便委員討論。

28. 主席續指，秘書處近日收到香港專營巴士服務獨立檢討委員會（“檢討委員會”）的來函，邀請大埔區議會就專營巴士的服務、運作及管理模式提出意見。秘書處在會議前已把有關文件轉發予各委員參閱，亦已把有關文件放在桌上，歡迎各位表達意見。除了在是次會議上發表意見外，秘書處稍後亦會致函各區議員收集意見。

（會後補註：秘書處已在 2018 年 5 月 11 日致函各大埔區議員收集意見。）

29. 為了讓委員有更充足時間準備相關資料作聚焦討論，任啟邦議員建議把此議題交由交運會轄下跟進公共巴士及小巴服務工作小組（“工作小組”）討論後，才把討論內容轉交檢討委員會參閱。

30. 黃碧嬌議員表示，檢討委員會只給予大埔區議會兩周時間收集意見並不足夠，因此同意把議題交由工作小組討論，亦建議委員在工作小組會議前提交書面意見。

31. 區鎮樺議員指文件的來函日期為 2018 年 5 月 4 日，但檢討委員會要求大埔區議會在 5 月 24 日前回覆，扣除所有假期後只有不足 20 天的準備時間。他認為檢討委員會給予的時間不足，建議交運會致函檢討委員會要求延長回覆限期和尊重大埔區議會。

32. 主席表示，檢討委員會邀請大埔區議會及大埔區議員就專營巴士的服務、運作及管理模式提出意見，如欲收集大埔區議會的意見，則必須召開會議討論。他同意檢討委員會給予的時間不足，交運會需要另行召開工作小組會議討論後，才可提供有關意見。另一方面，他請秘書處稍後致函邀請各大埔區議員以個人名義向該檢討委員會提供書面意見。

33. 黃碧嬌議員表示，由於秘書處需要時間與運輸署及巴士公司代表擬訂開會日期及時間，因此工作小組的會議日期有待確定。她同意先由秘書處致函檢討委員會申請延長回覆限期。

34. 關永業議員表示，工作小組如欲就專營巴士服務及營運制度等方面提出意見，他認為運輸署及巴士公司代表無需出席，亦不合適，因此建議在討論該議題時只安排工作小組成員出席。

35. 任萬全議員指檢討委員會邀請大埔區議會提供意見，但大埔區議會轄下的委員會或工作小組未能代表整個大埔區議會，因此詢問應否留待下次大埔區議會會議或召開特別會議討論有關事宜。

36. 任啟邦議員表示，這份報告的主要目的是指出專營巴士服務及運輸署監管的不足之處，因此同意討論時無需相關代表出席。為避免拖延檢討委員會的調查工作，他認為邀請所有大埔區議員及交運會委員出席工作小組會議以作討論是合適的安排。

37. 文念志委員認為文件的內容令人難以理解，詢問他作為交運會委員及工作小組成員應該向大埔區議會反映意見，再由大埔區議會協助向檢討委員會反映意見，或是只會由大埔區議會向檢討委員會提供獨立意見。

38. 秘書回覆如下：

- (i) 他會在會議後向檢討委員會反映各委員的意見，並提出延長回覆限期的要求。
- (ii) 秘書處將盡快與工作小組主席擬訂下次會議時間，並邀請所有大埔區議員及交運會委員出席會議，收集各位的意見。
- (iii) 秘書處稍後會另行致函邀請各大埔區議員以個人名義向檢討委員會提出書面意見。因應檢討委員會希望在 5 月 24 日前收集各位的意見，秘書請各委員在 5 月 21 日前提出書面意見(如有)。
- (iv) 收集工作小組的討論意見及大埔區議員提交的個人意見後(如有)，秘書處會轉發檢討委員會以供考慮。

39. 交運會同意上述安排，並同意在討論這個議題時不會邀請運輸署及巴士公司的代表列席會議。

### **III. 「人人暢道通行」計劃進度報告—橫跨大埔太和路近太和鄰里社區中心的行人隧道(結構編號 NS154)**

(大埔區議會文件 TT 27/2018 號)

40. 主席歡迎路政署主要工程管理處高級工程師姚潮宗先生和工程師張詠欣女士；以及萬利仕(亞洲)顧問有限公司副董事總經理張建強先生和副董事(工程部)陳浩剛先生就是項議程出席會議。

41. 姚潮宗先生介紹文件。陳浩剛先生以簡報形式介紹行人隧道 NS154 的擬建升降機的設計及相關資訊。

42. 劉勇威議員的意見及提問如下：

- (i) 欣悉施工時不會封閉周邊的行人路範圍，希望署方可以盡快開展上述加建升降機的工程。
- (ii) 電箱位處升降機出口旁邊，與後方牆壁之間有一定距離。他擔心有人會匿藏在罅隙之間的陰暗位置，認為設計有機會對使用升降機的人士構成危險。
- (iii) 感謝署方接納他的建議增加等候升降機位置的空間。

43. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 可能由於排水系統出現問題，行人隧道 NS154 的地底層曾經出現水浸情況，水深及膝。去年颱風天鴿襲港期間，南運路兩台升降機同樣遇到水浸問題，因此他詢問署方有沒有採取防洪措施保護升降機。
- (ii) 關注行人隧道 NS154 的擬建升降機地面層出口空間不足的情況。他指市民將來需要由太和鄰里社區中心近樓梯位置左轉入一條小巷後，才能到達升降機等候區。由於小巷路面非常狹窄，未能符合行人路的最低闊度要求，為方便輪椅或傷健人士使用升降機，他希望相關部門能擴闊小巷路面(例如削減部分花槽位置以騰出空間擴闊小巷等)。

44. 陳蔚嘉委員的意見及提問如下：

- (i) 擬建升降機位置貼近民居，但附近一帶環境優美，因此她希望升降機的設計能夠配合周邊環境，盡量避免採用過於單調的顏色(例如灰色)。
- (ii) 由於升降機主體外沒有裝設空調設備，她建議署方考慮在設計上多花心思，例如通過栽植植物或特別外牆設計，為等候升降機的人士遮擋太陽，營造自然降溫的效果。
- (iii) 詢問能否在行人隧道 NS154 的出入口(近福和路垃圾站的花槽位置)搭建臨時斜台，方便有需要使用無障礙通道的人士在工程期間利用這個斜台進入隧道往返太和。

45. 鄧銘泰議員的意見如下：

- (i) 電箱佔用了升降機等候間的部分位置，建議署方研究在其他位置擺放電箱(例如附近斜坡等)，以期為輪椅人士騰出更多空間。
- (ii) 按圖則比例推算，升降機地面層外小巷的闊度只有大約 1.2 至 1.5 米，輪椅人士通過時或會遇到困難，因此希望署方關注情況和修改設計。
- (iii) 建議盡量擴大升降機出口處的上蓋範圍，以便在下雨天時，使用者在離開升降機後有更多時間作出相應準備。
- (iv) 建議盡量採用百葉窗等自然通風系統，以改善升降機的散熱能力。

46. 周炫瑋議員同樣認為升降機地面層外的小巷較為狹窄，闊度大約只能讓一名成年人通過，更遑論嬰兒手推車或輪椅等。他詢問能否把升降機移近行人隧道 NS154 的樓梯位置，讓市民經由啟和路直接前往升降機，無需走進該狹窄小巷。此外，他詢問署方會如何應付水浸情況。

47. 任萬全議員的意見如下：

- (i) 行人進入上述小巷後需要至少步行 5 至 10 米才到達升降機入口，但小巷非常狹窄，只能勉強讓嬰兒手推車通過，而建造升降機的目的正是要建立無障礙社區，因此他不希望出現市民擠擁在小巷等候升降機的情況。
- (ii) 即使升降機因故障或水浸而未能正常使用，輪椅人士或使用嬰兒手推車的人士同樣要利用現有斜路進入行人隧道 NS154，因此他希望路政署能夠同時修葺行人隧道 NS154 的非升降機部分，以達至人人暢道通行的目標。

48. 陳浩剛先生回應如下：

- (i) 理解委員擔心電箱的擺放位置會引起治安問題。他解釋，把電箱放近升降機的原因是避免機械零件過於分散，以方便日後進行維修及檢查等工作，而日後擺放電箱時亦會盡量貼近擋土牆牆身，以免有人可以匿藏在電箱與擋土牆之間的罅隙。
- (ii) 運輸署及路政署已就升降機的等候區面積訂定基本要求。就是項升降機工程而言，顧問公司除了確保符合上述要求外，亦會盡可能擴大等候區的空間。事實上，顧問公司在設計上已經利用斜開的擋土牆加闊行人隧道 NS154 升降機在地面層的等候區。

- (iii) 行人隧道多為低窪地方，而水向低流屬自然定律。就委員憂慮行人隧道出現水浸，顧問公司可以向相關部門反映，同時亦會在設計上顧及升降機的去水問題。
- (iv) 現時升降機通常採用機械式抽風系統以取代空調。為配合機械式抽風系統，顧問公司建造升降機時會參考座向及光線等因素，從而採用不同的結構及設計。
- (v) 升降機的外觀方面，設計時會盡量避免對周邊環境造成很大的外觀影響，而顧問公司一般會採用較低調的設計風格，亦會參考其他地區在相若環境下建造的升降機設計。此外，橋樑結構外觀委員會(由不同政府部門代表及學者組成)亦會檢視升降機的外觀設計，包括是否具備綠化元素等。然而，顧問公司需要與負責保養的部門充分溝通，以了解這些綠化設計會否對日後的維修保養工作構成負面影響。
- (vi) 礙於樓梯結構及地下管線問題，因此未能在樓梯旁邊興建升降機。他同意升降機地面層出口處的小巷並不寬敞，因此顧問公司會盡量擴大升降機地面層等候區的位置，以免使用者擠在小巷範圍內。然而，顧問公司會研究是否可能利用附近的花槽位置擴闊小巷，但當中或涉及收地問題需要處理。儘管如此，顧問公司會盡量擴闊小巷及等候區的範圍。
- (vii) 有關在行人隧道 NS154 出入口搭建臨時斜台的建議，他目前未能充分掌握有關情況，並會在會議後聯絡相關委員跟進。然而，根據政府的樹木管理指引，他指任何臨時工程都不應該對樹木構成影響，因此執行上或有困難。

49. 任啟邦議員表示，太和鄰里社區中心由民政處管理和使用，因此相信上述小巷旁邊的花槽亦是由政府管理，希望民政處可以協助釐清花槽位置屬於哪個部門的管轄範圍。他強調升降機外的小巷沒有足夠空間供兩部輪椅雙向通過，如有上述情況必定會堵塞道路，因此希望路政署可以與負責管理花槽的部門商討解決方案，並修葺和改善有關位置(建議至少擴闊由啟和路至升降機出入口的路面範圍)。

50. 周炫瑋議員指有關的花槽由房屋署管理，希望各部門能夠協調和騰出部分花槽位置以擴闊小巷。此外，他指區內其他地方亦有這些無障礙設施。以怡雅苑為例，在該處新建的升降機亦位處樓梯旁邊，雖然個別情況或有不同，但他仍希望相關部門可以共同研究方法，或聯同當區議員到現場視察，以了解在樓梯旁興建升降機是否可行。

51. 劉勇威議員同意兩部輪椅無法在同一時間雙向通過上述小巷，而這正是需要建造升降機的原因。此外，他指有關花槽由房屋署管理，希望民政處協調有關部門，研究如何擴闊小巷路段。長遠而言，他建議政府研究改善該處現有的無障礙斜道。

52. 陳浩剛先生表示，顧問公司會積極聯絡負責管理花槽的部門，如地界問題得以解決，顧問公司亦會盡可能擴闊升降機出入口及接連行人路的空間。

53. 委員會支持上述工程。

#### IV. 香園圍邊境管制站的本地公共交通服務安排

(大埔區議會文件 TT 28/2018 號)

54. 主席歡迎運輸署總運輸主任梁偉雄先生、高級運輸主任周珮詩女士和工程師林啓元先生，以及土木工程拓展署高級工程師陳子明先生就是項議程出席會議。

55. 周珮詩女士介紹上述文件。

56. 任啟邦議員表示，在運輸署剛才介紹的專營巴士及小巴路線中，沒有一條途經大埔市區。他請署方考慮優化其中一條由大圍港鐵站前往香園圍邊境管制站的巴士路線，建議巴士在廣福迴旋處進入大埔後，先繞經大埔市區部分地方，才在太和近寶雅苑位置返回高速公路，藉以服務大埔區居民。他希望藉此加強與內地的聯繫，為居民打造大灣區“一小時生活圈”。

57. 羅曉楓議員的意見及提問如下：

- (i) 希望了解香園圍口岸處理過境旅客的能力。
- (ii) 香園圍口岸附近並無港鐵站，目前亦只有一條恆常巴士路線及一條小巴路線來往上水，因此他質疑口岸的接駁公共交通服務並不足夠，未必能夠發揮旅客過境的作用。
- (iii) 要求運輸署解釋為何只開辦一條輔助巴士路線(只在星期六、日及公眾假期提供服務)途經大埔以服務本區居民。

58. 曾漢文委員詢問香園圍口岸是否 24 小時運作。如是，交通安排會否與非 24 小時運作的口岸有任何不同之處。此外，他指運輸署計劃開辦三條巴士路線來往香園圍口岸及各區，其中一條途經大埔的巴士路線的起點為大圍港鐵站。他詢問這條路線的總行車時間為何。

59. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 鄰近港鐵站的過境口岸通常會有較多人使用，但亦有為數不少的過境學童及上班人士會利用一些沒有港鐵直達的口岸(例如深圳灣口岸)過境。
- (ii) 詢問運輸署為何認為過境旅客只會在周末及公眾假期才利用香園圍口岸過境，從而只在這些日子提供公共交通接駁服務。
- (iii) 大圍港鐵站至香園圍口岸的巴士路線途徑沙田及大埔等，車程相對較長，質疑每 30 分鐘一班車是否足以應付乘客需求。

60. 余智榮議員詢問運輸署為何不開設巴士路線直接由大埔往返香園圍口岸。他指目前計劃開辦的巴士路線途經大圍及沙田等地，與東鐵線車站重疊。如開辦大埔往返香園圍口岸的路線，乘客可以經鐵路前往大埔轉乘巴士，從而縮短巴士的行車時間，增加來回班次，並提高成本效益。

61. 周珮詩女士回應如下：

- (i) 為配合香園圍口岸的開通，運輸署建議開辦三條新專營巴士路線，包括一條往返上水鐵路站(途經粉嶺港鐵站)、一條往返大圍港鐵站(途經大埔)及一條往返屯門港鐵站(途經元朗港鐵站)。由上水開出的巴士線(“接駁路線”)會每日提供服務，其班次較頻密，行車時間較短。由大圍及屯門開出的巴士線會逢星期六、日及假日提供服務，以應付假日期間可能增加的乘車需求。
- (ii) 由大圍港鐵站開出的巴士路線會途經大埔公路(元洲仔段)、廣福道、寶鄉橋及太和路，然後經粉嶺公路及新建的連接道路前往香園圍口岸。在設計路線時，運輸署希望能盡量照顧大埔區居民的乘車需要，因此建議在廣福道及太和路等人流較多的位置設中途站。另外，市民亦可以選擇乘搭鐵路或其他公共交通工具前往上水，轉乘接駁路線往香園圍口岸。
- (iii) 運輸署備悉委員的意見，並會在香園圍口岸開通後密切留意旅客的乘車模式及需求，有需要時會提升服務水平。
- (iv) 估計香園圍口岸在開通初期的人流量約為每日 17 000 人次。
- (v) 大圍港鐵站至香園圍口岸的巴士服務行車時間約為 65 分鐘。

62. 黃碧嬌議員的意見及提問如下：

- (i) 她分享自己駕車前往蓮麻坑及沙頭角一帶的經驗，指前往龍山隧道需要經過粉嶺，然後經過沙頭角公路，而這些地方經常會交通



擠塞。然而，運輸署日後只會在假日提供每 30 分鐘一班由大圍港鐵站(經大埔)前往香園圍口岸的巴士服務，由於車程長而且交通情況不穩，她認為過境旅客不會選乘這條巴士路線前往香園圍口岸，因此對這條路線的前景不感樂觀。

- (ii) 每逢假日不少市民乘坐旅遊巴士到粉嶺雲泉仙館，沙頭角公路一帶會相對擠塞。她認為設計路線的運輸署欠缺實地經驗，大圍港鐵站至香園圍口岸的巴士路線方案欠佳。
- (iii) 深圳灣口岸開通後，運輸署安排公共巴士每 10 分鐘一班來往元朗港鐵站及屯門碼頭，因此深圳灣口岸的運作十分成功。香園圍口岸作為新的口岸，日後更設有 24 小時過境服務，運輸署現時擬設的公共巴士接駁服務並不足夠。
- (iv) 香園圍邊境管制站設有公眾停車場，詢問是否沒有中港兩地車牌(即只有香港車牌)的車輛亦可在該處停泊，以及停車場收費的具體安排如何(例如時租或日租收費等)。
- (v) 沙頭角口岸的過境服務開放至晚上 10 時，目前亦有跨境巴士服務來往粉嶺及沙田一帶。她建議運輸署考慮延伸跨境巴士服務營運商的牌照，容許他們在晚上 10 時後把跨境巴士改為在香園圍口岸過境，令兩個口岸可以互補不足。
- (vi) 建議運輸署考慮安排巴士從不同地區接載乘客前往文錦渡，從而加強文錦渡來往香園圍口岸的公共交通服務。

63. 羅曉楓議員表示，運輸署預計每日約有 17 000 人次出入境是口岸開通初期的使用量，他希望了解香園圍口岸能夠處理的出入境人次上限為何。如香園圍口岸處理過境旅客的能力高，運輸署更應完善這個口岸的公共交通配套。他指香園圍口岸並不連接港鐵站，假如沒有完善的公共交通配套，根本沒有誘因吸引市民使用該口岸。以大埔及上水一帶的居民為例，他認為直接乘坐港鐵前往羅湖或落馬洲過境，較等候 30 分鐘擠上可能沒有座位的巴士前往香園圍口岸過境更為方便。他認為政府必需提供足夠誘因(例如改善交通配套)，方能吸引市民利用香園圍口岸出入境，否則該口岸的使用量不會顯著提升，造成浪費。

64. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 口岸的使用量與其交通配套有莫大關係。如政府願意加強香園圍口岸的交通配套設施，把人流引導至該處，即使是口岸開通後的首三數天，亦會有大量過境旅客使用。
- (ii) 根據運輸署估算，初期每日只有約 17 000 人次經香園圍口岸出入境，使用量偏低，加上公共交通配套服務疏落，變相鼓勵過境旅

客繼續使用羅湖口岸過境，並在過境後才轉乘內地的公共交通工具前往香園圍口岸附近的目的地，無法令香園圍口岸發揮應有作用和達至分散其他口岸人流的效果。

- (iii) 從乘客的角度而言，他們未能完全掌握巴士到站的時間及剩餘座位的情況，亦不知道在香園圍口岸過境後有什麼公共交通可供轉乘，因此他認為現時根本沒有誘因吸引市民乘搭署方擬設的巴士路線前往香園圍口岸，結果令更少人選擇利用該口岸過境。

65. 余智榮議員認為運輸署開設由大圍港鐵站開往香園圍口岸的巴士路線只為“交差”，根本沒有必要，只會增加吐露港公路的負荷。他指上水及大埔均屬最接近香園圍口岸的地區，如上述巴士路線改由大埔開出，車程及行車時間均可縮減接近一半，既可善用巴士資源加密班次，亦可改善營運效率。

66. 胡綽謙委員對運輸署計劃以上水作為接駁香園圍口岸的主要地點有所保留。他分享一次在上水乘坐公共巴士的經歷，指上車後一小時巴士仍然徘徊在上水港鐵站附近，然而選乘東鐵線前往羅湖或落馬洲口岸只需數分鐘，因此乘客沒有誘因乘坐巴士從上水前往香園圍口岸過境。他指署方如欲以東鐵線車站作為香園圍口岸的接駁點，可以考慮改用上水以外的其他車站。

67. 陳灶良議員表示，巴士由大圍出發途經大埔及南華莆便直上龍山隧道，路線並不迂迴。他對大圍至香園圍口岸的巴士路線未有繞經大窩西支路表示不滿。

68. 溫興財委員指香園圍口岸日後將提供 24 小時過境服務，除的士外暫時未留意到其他公共交通工具可以在深宵時份接載乘客前往市區。他詢問該口岸的的士站可供多少部的士排隊等候乘客。

69. 關永業議員表示，根據上述文件提及有關香園圍口岸的公共交通配套，便可預計這個口岸日後的使用量極不理想。他指由大圍或屯門出發的巴士路線都屬於長途路線，而屯門及元朗居民一般亦會利用較接近的深圳灣或皇崗口岸前往內地，相信沙田及大圍一帶居民亦較多選擇利用港鐵前往羅湖或落馬洲，情況正如大埔居民不會乘坐巴士前往西九龍轉乘高鐵前往內地一樣。他質疑政府是否預計香園圍口岸日後的使用量低，才故意開辦這些巴士路線吸納其他口岸的過境旅客。他預期需要前往內地的大埔居民亦不會選乘計劃開辦的巴士路線。

70. 文念志委員表示，運輸署在香園圍口岸開通初期已經選擇只為市民提供有限度的假日巴士接駁服務，如客量不足是否會停止有關服務？既然現在有巴士資源，為何不把該等資源投放在其他提供恆常服務的巴士路線？此外，他指平日早上約 6 時 30 分已經有很多乘客在上水港鐵站外輪候 59K 號專線小

巴，因此他認為運輸署建議新增 59K 號短途特別路線往返香園圍口岸及上水港鐵站，或會影響行車時間，安排並不恰當。他希望署方能夠考慮實際情況重新檢視有關安排。

71. 梁偉雄先生 回應如下：

- (i) 香園圍口岸在設計上可以 24 小時運作。在口岸開通初期，當局會參考和考慮採用與其他口岸相近的運作模式(例如在早上 7 時至晚上 10 時開放等)，至於確實的通關時間則有待與內地方面商討。
- (ii) 運輸署不會從 59K 號專線小巴的現有車隊中抽調資源行走來往香園圍口岸的特別路線，相關營辦商需要增加額外資源，開設來往上水港鐵站及香園圍口岸的短途小巴路線，目標為每 12 分鐘一班車。
- (iii) 運輸署會安排為香園圍口岸提供直接往返內地的直通跨境巴士服務(類似現時沙頭角及文錦渡管制站的直通跨境巴士服務)。

72. 周珮詩女士 回應如下：

- (i) 運輸署建議開辦一條快捷的接駁巴士路線及兩條輔助巴士路線，於香園圍口岸開通初期為旅客提供服務。接駁巴士路線主要服務上水區內及轉乘鐵路到上水的乘客，而輔助巴士路線則主要服務分別由新界東及新界西北前往香園圍口岸的乘客。
- (ii) 運輸署感謝及備悉各委員就香園圍口岸公共交通服務所提出的意見。在香園圍口岸開通後，運輸署會密切留意乘客的乘車需求及模式，並檢視是否有需要改善有關公共交通服務的安排。
- (iii) 香園圍口岸的停車場為 24 小時運作的公眾停車場，故此一般私家車均可使用和通宵停泊。至於停車場收費則暫時未有定案，運輸署在釐定停車場收費時會參考鄰近其他口岸或香園圍口岸附近的私人停車場的收費水平，以及市民的接受程度等因素。

73. 陳子明先生 回應如下：

- (i) 政府預計香園圍口岸開通初期每日約有 17 000 人次出入境，至 2030 年時使用量將增加至每日 30 000 人次。政府設計香園圍口岸時亦是參照了這個數據。
- (ii) 深圳與香港之間共有 6 個過境口岸，人流較多的口岸集中在西部(即深圳灣、落馬洲、落馬洲支線等)。至於文錦渡及沙頭角口岸，由於受到地理限制而難以擴建，因此政府興建香園圍口岸以滿足

需要前往深圳東部和廣東東部的市民的需求。

74. 梁偉雄先生表示，當局設計香園圍口岸時十分着重的士的運作。上客方面，新界的士會有 8 個上客位及 63 個排隊輪候位，而市區的士則有 8 個上客位及 14 個排隊輪候位。當局相信這設施水平可以讓的士在交匯處內暢順運作。

75. 主席請相關部門備悉委員的意見，亦希望政府盡力做好與這個“人車直達”的過境口岸有關的工作。

#### V. 二零一八至二零一九年度運輸署周年計劃

(大埔區議會文件 TT 35/2018 號)

76. 馬芳蘭女士介紹文件。

77. 委員沒有意見或提問。

#### VI. 續議交通及運輸委員會 2018 年 3 月 9 日第二次會議事項

(大埔區議會文件 TT 29/2018 號)

##### (一) 反對港鐵將大埔區的港鐵接駁巴士交九巴接管

78. 主席表示，秘書處早前已聯絡港鐵及九巴代表，雙方均表示題述事宜暫時未有任何進展，如有進展便會向委員會報告。

79. 任萬全議員希望港鐵及九巴能夠提供更具體的消息，例如在什麼時候召開會議討論上述事宜等，否則委員難以向居民交待事態發展。

80. 主席請秘書協助向港鐵及九巴反映有關意見。

##### (二) 要求加快在林村鄉公所路增設巴士站

81. 潘歡愉女士報告，她曾經在本年 3 月下旬與陳灶良議員實地視察林村鄉公所路，知悉陳議員希望在該處增設一個臨時巴士站。運輸署在視察後已經檢視有關建議是否可行，包括研究不同型號巴士需要的轉向空間／軌跡、巴士行車所需的空間及附近的環境因素等。為確保巴士有足夠的行車空間，她亦已聯絡運輸管理組的同事安排巴士前往現場試路。由於增設臨時巴士站需

要調動巴士路線並涉及非運輸署管理的土地範圍，運輸署將繼續聯同陳議員、相關部門及巴士公司等代表一同到現場商討有關安排。

82. 馬芳蘭女士表示，由於平日沒有巴士使用林村鄉公所路的空地位置作為巴士站，只有在假日或林村有節慶活動時才開放作為 63R 號線的臨時巴士站，因此運輸署將約同當區區議員、警方及巴士公司代表到場視察，共同商討在平日使用林村鄉公所路作為臨時巴士站的運作細節及安排(例如巴士行駛路線及乘客排隊位置等)，有進一步消息便會向委員會報告。

(會後補註：運輸署已於 2018 年 6 月 12 日聯同警方、巴士公司代表、當區區議員及村代表到場視察及商討有關安排。)

### **(三) 建議在廣福橋附近加設行車橋的事宜**

(大埔區議會文件 TT 30/2018 號)

83. 主席表示，秘書處收到路政署就題述事宜提交的書面報告，詳見大埔區議會文件 TT 30/2018 號。

84. 關永業議員引述文件內容，指運輸署將會研究限制車輛使用廣福行車橋是否可行，並詢問所指為何。他認為道路可供不同車輛使用才可有效疏導交通，因此詢問運輸署研究限制車輛使用廣福行車橋的用意為何，以及推出有關措施是否有助在短期內落實興建廣福行車橋。

85. 李國英議員表示，他曾經在上次會議要求各相關部門召開會議共同商討對策，但最終因路政署未能出席而擱置會議。然而，上述文件仍顯示工程有技術困難，因此希望相關部門澄清政府會否落實興建廣福行車橋。

86. 文念志委員相信興建廣福行車橋能方便附近居民，但對上兩次會議路政署及渠務署等相關部門只是向委員會提交簡單的書面報告，未有詳細交代工作進展。他希望路政署、運輸署及渠務署能夠講解現時未能興建廣福行車橋的原因，亦希望相關部門報告工作進度。

87. 張偉鋒先生表示，運輸署知悉路政署在興建廣福行車橋時面對技術困難，而運輸署亦積極研究方案以期協助該署解決有關困難，其中一個方案是限制部分車輛(例如大型車輛)不能使用廣福橋，藉此減低對橋面轉彎位的弧度、路面闊度及建造物料等各方面的要求。運輸署現正收集數據和進行分析，例如禁止部分車輛使用行車橋會造成什麼影響等，目的是研究上述方案是否可行，從而提高興建廣福行車橋的機會。至於興建廣福行車橋最終是否可行，則有待路政署的設計部門再作研究。

88. 許家傑先生引述路政署工程組同事的意見，指廣福行車橋的困難有二，第一是橋身的跨度問題，第二是橋身的幾何問題。橋身的跨度方面，由於擬建的廣福行車橋是一條單跨度長 60 米的橋，跨度相對較闊，而且該行車橋橫跨林村河，兩岸有單車徑及行人路等設施，對橋的結構造成環境限制。其次，由於擬建廣福行車橋的設計並非以垂直方式橫跨林村河，而是以斜向方式橫跨林村河，加上車輛轉向問題，導致橋身的幾何及結構相對複雜。就橋身的幾何問題，路政署曾經要求運輸署協助研究為行車橋的路口設計加設限制，以簡化行車橋的幾何。此外，路政署亦曾與運輸署研究除了興建廣福行車橋外，有沒有其他可行替代方案解決大埔區的交通問題。他理解運輸署現正跟進事宜，待運輸署公布研究結果後，路政署將一併考慮所有方案和研究廣福行車橋的後續處理方法。他重申路政署對不同方案持開放態度。

89. 關永業議員指大埔區議會過去爭取興建廣福行車橋的原因之一，是考慮到救援方面的需要。他指如救援車輛(例如消防車等)可以由大埔墟經廣福行車橋直接前往林村河的另一邊會有助救援工作，然而這些救援車輛屬於大型車輛，如運輸署對行車橋的運作施加限制，或有違興建該行車橋的原意，希望部門注意有關情況。

90. 李國英議員指大埔區議會已經爭取興建廣福行車橋多時。由於廣福道交通繁忙，每當該處的交通癱瘓，都會連帶癱瘓大埔墟如仁興街一帶的交通，因此希望藉興建廣福行車橋疏導交通。他指多名委員早前已聯同路政署人員實地視察擬建行車橋的地點，而署方亦曾經提供該行車橋的相關圖則和講解設計細節，但經過長時間研究後，署方目前仍然表示面對技術困難。他希望了解問題所在，並確定政府是否會繼續興建廣福行車橋。

91. 鄧銘泰議員的意見如下：

- (i) 路政署的書面回覆內容空泛，亦沒有回應橋面的垂直高度要求，因此對上述工程感到擔憂。
- (ii) 如須符合橋面垂直高度 3 米的要求，或會影響河道兩岸的檔土牆結構及周邊屋宇的環境，認為即使有關設計可行，最終都會遭到居民反對，結果只會浪費時間。
- (iii) 擬建行車橋附近的天橋可在貼近路面的水平建造，因此不理解為何廣福行車橋不可。
- (iv) 林村河的功能已經改變，建議路政署聯同其他部門研究放寬林村河的限制，例如收窄林村河以減低橋身需要承受的壓力。
- (v) 希望路政署可在下次會議提出可行方案。

92. 陳笑權議員的意見如下：

- (i) 大埔區議會早於 2000 年便爭取興建廣福行車橋，而內地的地勢較香港嚴峻但仍能建成大量橋樑，他不理解為何相關部門到現在仍然未能建成廣福行車橋。
- (ii) 其他橫跨林村河的橋(例如太和橋)多年前已經建成，而這些橋都可在貼近地面的高度建成。現時香港政府不乏財政資源亦擁有先進科技，而委員亦一致支持興建該行車橋，理應能夠克服技術困難，認為關鍵只是政府是否願意建造這條行車橋。
- (iii) 建議提升層次，嘗試聯絡部門的高層並要求他們針對性地解決建造廣福行車橋的問題。

93. 張國慧委員表示，路政署在文件中只略述興建廣福行車橋有技術困難，但未有提交圖則或工程時間表等較具體資料，故委員會難以了解行車橋的設計及工作進展。他不清楚路政署現正面對什麼技術困難，以及工程最終會否落實，故希望相關部門提供具體資料以作說明(例如限制車輛使用廣福行車橋會否影響行車橋的建造方法，以及能否以新工程技術解決現時面對的困難等)。

94. 許家傑先生回應如下：

- (i) 就委員要求路政署提供擬建廣福行車橋的具體時間表和最新方案，以及講解署方現正面對的技術困難，他會向工程組同事如實反映，有需要時會邀請工程組派員出席會議回應委員的提問。
- (ii) 擬建廣福行車橋受到不少環境限制，路政署會聯同工程倡議人共同研究這些環境限制與行車橋的設計及興建行車橋的目的有沒有衝突，以及如何在這些衝突中優化行車橋的設計及交通系統，以期通過最理想的資源分配解決問題。

#### **(四) 要求於區內增加車輛泊位**

95. 張偉鋒先生表示，有關在區內增加車輛泊位事宜由運輸署另一組別人員負責。他指智能泊車系統(又稱自動泊車系統)為政府計劃增加車輛泊位的中長期措施，運輸署現正積極研究在本港引入高效的智能泊車系統，以期增加在同一樓面面積內可供停泊車輛的數目。他續指，署方希望引入的智能泊車系統在國內及海外已經發展了一段時間，駕駛人士只要把車輛駛至以智能泊車系統運作的停車場入口並離開車輛後，電腦系統便會自動運送車輛並停泊在空置泊位。他稱目前掌握的資料如上，有進一步消息時會向交運會報告。

96. 任啟邦議員表示，以台北為例，當地政府在公園、學校或體育場館的地底加建停車場，認為有關做法值得仿效。他曾在大埔區議會 2018 年 5 月的會議上向康樂及文化事務署(“康文署”)署長反映意見，但康文署表示停車場的供應及管理不屬該署的工作範疇。他希望相關部門考慮善用地下空間，在現有的公眾場地(例如球場、運動場及公園等地面層沒有大型構築物的地方)的地下加建停車場，以增加車輛泊位。他稱上述增加泊位的方式在國內及日本等地非常普遍，關鍵是政府的取態及做法為何。

97. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 他亦有在 2018 年 5 月的大埔區議會會議上向康文署署長反映有關增加泊車位的意見。
- (ii) 分享他早前隨大埔區議會到杭州考察時的經驗，指當地政府會善用綠化地帶、休憩用地或其他構築物的地底空間加建商場及停車場，認為這種做法值得參考。
- (iii) 重申《香港規劃標準與準則》訂定的規劃標準(例如發展項目需要提供的泊車位數目等)已經不合時宜，有需要修改。
- (iv) 《香港規劃標準與準則》的檢討工作未必由運輸署負責，但他希望各有關部門都能多走一步，考慮在其負責的新發展項目中善用地下空間增加停車場或其他設施。

98. 張偉鋒先生備悉委員的意見，亦會向相關部門的同事反映意見。

#### **(五) 要求在廣福迴旋處旁加設行車線／的士站連上蓋**

99. 潘歡愉女士報告，運輸署已在本年 4 月 20 日在擬建的士站現場向委員介紹工程設計。受康文署管轄的設施阻礙，運輸署現階段未能在的士停車彎旁邊加建行人路。待康文署移走相關設施後，運輸署才可在該處加建行人路。視察當日，出席的委員都同意在現階段先加設的士站停車彎，而相關的設計方案亦正通過民政處進行地區諮詢。

100. 黃碧嬌議員詢問在當天視察後，運輸署有沒有就上述情況與康文署商討。

101. 潘歡愉女士指運輸署早前已致函康文署反映情況，康文署表示有關設施的租務合約在 2019 年才屆滿，因此該署暫時未能收回受影響設施的用地。她指運輸署將繼續與康文署跟進有關用地的情況。



102. 主席表示現時距離 2019 年不遠，加上籌備工程需時，他詢問加建行人路的方案可否同時進行。

103. 潘歡愉女士回應指運輸署將聯絡康文署了解該用地的最新進展。

104. 黃碧嬌議員指廣福球場外有一個停車場及一個保安亭位處康文署以短期租約方式批出的用地上，她會在會議後向康文署了解情況。

105. 溫興財委員詢問加設的士站避車彎工程何時動工。

106. 潘歡愉女士表示，有關方案現正進行地區諮詢，如最終沒有反對意見，運輸署便會向路政署發出施工指示展開工程。

#### (六) 關注大埔區違例泊車問題

107. 張偉鋒先生報告，運輸署已就寶鄉街的改善方案諮詢公眾，如無反對意見，署方便會發出施工指示。

108. 徐翼福先生報告如下：

- (i) 大埔警區在 2018 年第一季發出 39 421 張違例泊車告票，較 2017 年同期的 33 055 張多 6 366 張(或 19.25%)。
- (ii) 大埔警區繼續以重點執法項目方式執行交通法例，並針對阻礙和危及其他道路使用者的停泊方式(包括停泊在雙黃線、行人路、巴士站及限制區等)採取嚴厲執法行動。
- (iii) 交通總部在本年 4 月推出良警及安達行動，目的是改善駕駛人士的駕駛態度、改善不專注駕駛的情況、提升道路安全和鼓勵守法忍讓等。
- (iv) 人手安排方面，警方預計在 2019 年第一季加派一名高級交通督導員及四名交通督導員在大埔區執勤。
- (v) 大埔警區計劃約同相關部門視察區內不同地方，就如何增加泊位交換意見，例如探討把違泊黑點改為合法泊位或咪錶泊位是否可行、檢討泊位的合法停泊時間，以及在適當地方劃設限制區等，以期改善區內的違泊情況。

109. 文念志委員表示在本年 4 月 29 日天后誕巡遊當日，他留意到平日泊滿違泊車輛的寶鄉街竟然沒有違泊車輛，當時亦有兩名交通督導員駐守，因此詢問警方為何在人手不足的情況下可以在巡遊期間派員駐守。他亦希望了解

警方是否在節日期間才可派員駐守，以及在周末期間是否只可以派員駐守大美督一帶而忽略市中心(例如大埔四里、翠樂街、大埔中心、安邦路、安泰路、八號花園及安祥路等)的違泊問題。

110. 羅曉楓議員指上次會議已經要求警方加強在達運路近荔枝山一帶執法，詢問警方過去兩個月在上述地點的檢控數字為何。

111. 黃碧嬌議員表示，她近日看到警方在早上 8 時左右已經在運頭街及廣福邨一帶檢控違泊車輛，因此警方並非沒有執法。然而，當她看到的士司機及茶客匆匆駛走車輛的情景，頓時覺得檢控他們有點殘忍。為此，她建議警方集中在交通擠塞較嚴重的時段加強執法，而委員亦可提供一些區內違泊黑點(例如阻礙校巴上落的違泊黑點)讓警方重點執法，減少採取隨報隨抄的方式，以免對司機造成壓力。此外，她詢問警方向車輛發出違泊告票後，有沒有機制通知車主駛走車輛。假如車輛沒有駛走，警方會否繼續向同一名車主發出第二張甚至更多告票？

112. 劉勇威議員指雖然大埔舊墟的違泊問題仍然嚴重，但他讚揚警方近來已經勤加執法，情況略有改善。此外，社交媒體近日有貼文指對於寶鄉街(即大埔社區中心對外)完全沒有車輛停泊感到詫異，他指實情是拍攝當日土地供應專責小組來到大埔區收集市民意見，因此警方嚴厲打擊違泊車輛。正如有高級官員到訪大埔區時，所到之處必定特別“乾淨”，說明處理違泊車輛的關鍵在於警方是否積極執法。他明白警方人手不足，但認為警方嚴厲執法確實可以改善違泊問題，希望警方可以繼續努力。

113. 區鎮濠委員表示，他的同事曾在午飯時段及假日向警方舉報安邦路及安泰路的違泊車輛，但報案中心職員回覆指午飯時段及假日通常有較多車輛，請他耐心忍耐。他希望藉此機會向警方重申，午飯時段及假日有較多車輛並非忍讓違泊行為的理由。

114. 文念志委員指他過往與區鎮濠委員多次致電報案室投訴安邦路及安泰路的違泊問題，部分職員態度良好，值得稱讚，但亦有部分職員態度極為惡劣，甚至以呼喝態度回應市民投訴，希望警方提醒前線同事注意態度。

115. 胡綽謙委員表示，頌雅路的違泊問題非常嚴重，晚間時份更只剩下行車道的中間位置讓車輛通過，猶如變成單線雙程行車。此外，違泊車輛阻擋行人視線，因此行人在該處橫過馬路亦十分危險。他留意到在頌雅路違泊的車輛大多為大型車輛(例如旅遊巴士等)，可能是由於區內沒有足夠的大型車輛泊位所致。他認為檢控亦非治本的方法，因此希望相關部門積極增加大型車輛的泊位，以及多加關注頌雅路的違泊問題。

116. 梅少峰委員指警方單季的違泊檢控數字快將突破 4 萬宗，認為最終只是苦了大埔居民、駕車人士及職業司機等。他指有市民在社交媒體上載一張有大量工程車輛在頌雅路違泊的照片，惹起網民激烈討論，讓人反思社會是否容不下這些工程車司機在午飯時段把車輛停泊在路旁。他認為相關部門應該積極研究方法增加區內泊位，讓這些車輛可以合法停泊，避免因為上述情況引起社會矛盾。

117. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 天后誕巡遊屬於大型活動，警方與其他相關部門及主辦單位在活動前亦有作出事前安排和制訂交通改道措施，在活動當日亦在大埔區加派超過 40 名輔警人員執勤，令警方能夠調派交通督導員在特定位置處理違泊車輛。他補充，大埔各區車輛違泊的情況相當普遍，但警方的資源有限，未能每日安排額外人手到區內各處執勤，而寶鄉街外有兩名交通督導員執勤主要由於活動前已採取適當安排以作配合。
- (ii) 達運路在晚上 9 時至翌日早上 7 時為貨車停泊區，警方留意到有駕駛人士在晚上 9 時前已經把貨車停泊在該處，另有駕駛人士把私家車停泊在貨車泊位，而停泊在馬窩路及達運路的車輛亦對其他道路使用者造成危險，因此警方將持續派員作出檢控。警方在本年 1 月至 2 月期間在上述位置合共發出 272 張違例泊車告票。
- (iii) 就委員指報案中心部分職員態度欠佳，他會向警務處大埔分區反映，並督促前線同事以禮待人。
- (iv) 警方知悉頌雅路晚間的違泊情況漸趨嚴重，在本年 1 月至 2 月期間已經在頌雅路一帶發出 587 張違例泊車告票，亦會持續作出檢控。
- (v) 就會議當天中午時段頌雅路泊滿工程車輛的情況，他已經派員前往該處了解情況，發現大部分車輛屬於“田螺車”，然而警方考慮到區內未必有足夠泊位讓這些工程車輛停泊，因此酌情要求司機駛走車輛，並提醒他們如再停泊在該處便會作出檢控。為解決上述情況，他認為地盤方面可以考慮把工程車輛留在工地內，利用私家車接載員工外出用膳，或把工程車停泊在其他不會造成阻礙並對道路使用者造成危險的地方。

118. 區鎮樺議員質疑頌雅路的工程車是否來自附近公屋發展項目的地盤，他請房屋署的與會代表向相關同事反映情況並要求改善。

119. 羅曉楓議員的意見如下：

- (i) 自 2016 年起他曾經 8 次致函警方反映達運路的交通問題，至今終於聽到警方報告在該處的檢控數字，希望警方在下次會議上繼續報告有關資料。
- (ii) 並非整條達運路都可以讓大型車輛停泊，只有部分位置是合法停泊區。
- (iii) 重申希望通過警方的執法行動限制這些大型車輛必須停泊在合法的停泊範圍內。就算駕駛人士選擇違泊，至少應該在深夜時份才違泊。
- (iv) 強調晚間有不少車輛會由高速公路轉入達運道返回大埔南，但由於不少私家車及電單車等違例停泊在達運路的大型貨車泊位內，令部分大型車輛的車頭及車尾停在路中央之處，危害交通安全，因此希望警方加強留意有關情況，並保持每日在達運路發出 4 張違例泊車告票的水平。

120. 主席表示，警方會在明年首季合共加派五名交通督導員到大埔區執勤，以期對阻塞交通和影響交通安全的情況加強執法。至於社會對車輛泊位有剛性需求，希望政府能夠積極增加泊位的供應。

### **(七) 改善吐露港公路設施**

121. 潘歡愉女士的報告如下：

- (i) 有關在吐露港公路往九龍方向近元洲仔的部分位置劃設雙白線的工程，運輸署早前已經向路政署發出施工指示，路政署現正制訂臨時交通安排，稍後會交予相關部門審批。
- (ii) 有關吐露港公路連接大老山隧道路段的擠塞問題，署方已向沙田區的同事了解情況。運輸署建議在吐露港公路往大老山隧道支路以及往九龍中及荃灣方向的分岔路前劃設雙白線分隔行車道，以紓緩因切線引致的交通阻塞。署方現正進行現場視察及測量工作，從而決定該雙白線的長度。
- (iii) 為配合上述第(ii)點的交通改善安排，署方計劃在擬加設雙白線位置前方的行車路上加裝交通標誌及道路標記，提醒駕駛人士及早選定行車線。

122. 文念志委員表示，他在本年第一次交運會會議已經建議運輸署在吐露港公路增加“靠左(除超越前車外)”的路牌，他請署方報告已增加或擬增加路牌的數目及位置為何。此外，他早前亦請警方加強檢控一些在吐露港公路快線慢駛的車輛，詢問警方能否報告有關的檢控數字。

123. 潘歡愉女士表示，由於“靠左(除超越前車外)”的路牌並非指示行車方向的路牌，無助改善吐露港公路往大老山隧道路段的擠塞問題，因此署方不會加裝這個路牌。

124. 徐翼福先生指文委員提及的路段位處快速公路，執法工作由新界北交通執行管制隊負責。他相信快速公路的每個里程碑都會出現“靠左駛(除越過前車外)”的指示牌，但他目前未有相關資料。根據目前指引，如中型貨車、重型貨車及巴士等車輛在快線行駛即屬違例。警方會不時在快速公路巡邏，如發現違例情況便會作出檢控，至於檢控數字則會在會議後再作補充。

(會後補註：警方已在會議後向秘書處提交補充資料，詳見附件二。)

#### (八) 擴闊太和巴士站停車灣

125. 張偉鋒先生表示，運輸署已經重新檢視擴闊太和巴士站停車灣的工程計劃。平衡工程的優劣後，署方決定進行上述工程，並已經向路政署發出施工指示，亦會密切留意工程完成後的情況。

126. 鄧銘泰議員希望運輸署可以盡早向委員提供上述工程的施工時間表。

127. 許家傑先生補充，路政署收到相關的施工指示後，預計可以在六個月內完成有關工程。

128. 周炫瑋議員期望可以盡快看到工程有所進展，希望署方能向相關區議員提供工程時間表。

129. 鄧銘泰議員希望署方在提供工程時間表時可以一併提供臨時交通安排的資料。

130. 張偉鋒先生回應，路政署收到運輸署發出的施工指示後，便會制訂工程期間的臨時交通安排，並交由相關部門審閱。

131. 許家傑先生補充，工程期間的臨時交通安排由路政署的承建商負責制訂。他會要求承建商把臨時交通安排提交運輸署及警方審批前，首先諮詢相

關區議員的意見。

**(九) 在林錦公路迴旋處加設巴士站**

132. 潘歡愉女士表示，運輸署已就上述工程制訂方案，預計上述車站日後可供公共巴士、小巴及的士使用。署方現正商討各種公共交通工具在上述車站的分配情況，日後將根據商討結果適當地調整方案的設計。

133. 馬芳蘭女士表示，運輸署提出車站的初步設計方案時仍未有長 12.8 米的巴士及 19 座專線小巴。由於上述車站空間較細，因此署方亦正努力嘗試修訂車站的設計(例如擴大車站或改善停車灣的設計等)以善用車站空間。目前，署方已經另行準備兩個車站設計草圖，並計劃在稍後時間聯絡當區區議員商討如何改善車站設計，從而善用車站空間。

134. 鄧銘泰議員指他與陳灶良議員同樣關心這個巴士站的進展，因此希望運輸署可以盡快向他們提供最新的設計方案。

**VII. 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 31/2018 號)

135. 許家傑先生請委員備悉上述文件。

**VIII. 大埔區加建無障礙通道設施的項目及時間表**  
(大埔區議會文件 TT 32/2018 號)

136. 許家傑先生請委員備悉上述文件。

137. 胡綽謙委員表示，他留意到路政署結構編號 NF191 “橫跨汀角路連接大元邨及富亨邨的天橋”的升降機加建工程已經動工，而近富亨邨的工程位置有一個坑洞。他指雨季將至，擔心下雨時坑洞會有積水，加上工程位置接近民居，該行人天橋有不少居民出入，因此他希望署方在監察施工時亦須加強滅蚊工作。

138. 許家傑先生表示，他會向土木工程拓展署的相關同事反映委員的意見。

**IX. 審議向地區設施管理委員會推薦的地區小型工程計劃建議書**  
(大埔區議會文件 TT 33/2018 號)

139. 主席表示，地區工程計劃建議必須先得到相關委員會支持，然後才可交由地區設施管理委員會考慮。他續表示，秘書處收到 1 項由委員提出的工程建議，需要由本委員會考慮是否推薦。有關建議書已載述於大埔區議會文件 TT 33/2018 號。

140. 委員會同意向地區設施管理委員會推薦上述文件所載述的工程。

**X. 2018 至 2019 年度交通及運輸委員會撥款分配預算**  
(大埔區議會文件 TT 34/2018 號)

141. 主席表示，大埔區議會已經在本年 5 月 3 日的會議上，通過在 2018 至 2019 財政年度向本委員會撥款 289,000 元(包括 17,000 元超額撥款)，請委員備悉文件。

**XI. 工作小組報告**

**(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組**

142. 工作小組主席 黃碧嬌議員 報告如下：

- (i) 上述工作小組已經在 2018 年 4 月 9 日召開本年度第三次會議，繼續討論 2018-19 年度大埔區巴士路線計劃，以及跟進區內部分公共巴士及小巴的服務。
- (ii) 公共巴士服務方面，工作小組與運輸署及巴士公司跟進 N373、73B 及 271 號線系列的服務改善建議。此外，亦有成員要求運輸署檢討大埔中心巴士總站的規劃和改善地上的標記，以期優化巴士站的運作。
- (iii) 專線小巴服務方面，工作小組討論 20K 及 502 號線的服務改善建議。此外，有成員關注小巴飛站及部分短途路線車資過高的情況。
- (iv) 工作小組將繼續跟進上述巴士及小巴路線的情況，如有實際改動將向委員會報告。

## (二) 改善鄉郊主要道路工作小組

143. 工作小組主席 鄧銘泰議員 報告，上述工作小組近期沒有召開會議，待下次會議日期落實後，秘書處將通知成員出席。

## (三) 道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組

144. 胡健民議員 以工作小組主席身分報告，上述工作小組近期沒有召開會議，待下次會議日期落實後，秘書處將通知成員出席。

## XII. 其他事項

### (一) 九巴第 271 號線伸延至西九龍的建議

145. 主席 表示，秘書處早前已通過電郵把相關資料(見附件三)轉發各委員參閱，亦已把文件放在會議桌上，以方便委員討論。

146. 馬芳蘭女士 介紹文件。她指運輸署在本年 1 月 12 日的交運會會議上，提出把 271 號線位於尖沙咀的總站由廣東道遷往西九龍，以方便大埔居民前往西九龍。由於西九龍一帶有不少工程項目正在進行，因此具體路線待工程完成並由巴士公司進行試路後才可確定。她稱 271 號線延伸至西九龍後，巴士的收費及班次服務將維持不變，有需要時九巴亦會適當增加巴士資源，確保 271 號線的服務水平不受影響。

147. 李述恆先生 表示，九巴致力在 271 號線的總站遷往西九龍後維持現有的服務水平，亦希望藉是次會議收集委員對有關調動的意見。

148. 胡綽謙委員 表示，他不反對九巴把 271 號線的尖沙咀總站遷往西九龍，但延長路線後乘客數量將會增加，而目前 271 號線在平日的繁忙時間有大量乘客，擔心延伸後巴士在廣東道已經滿座，在其他車站上車的乘客只能站立返回大埔。他詢問九巴會否在遷移總站後密切監察載客情況，並按實際情況隨時加派巴士在繁忙時間接載乘客。此外，他指路線如延伸至西九龍高鐵站，乘客或會攜帶行李乘搭巴士，因此詢問 271 號線的車輛種類能否照顧這方面的需要。

149. 區鎮樺議員 表示，現時討論此項建議較為倉卒，認為在交運會轄下跟進公共巴士及小巴服務工作小組(“工作小組”)另行詳細討論較為恰當。他指未有遷移總站的建議前，工作小組亦曾經討論更改 271 號線的行車路線(例如



不經廣華醫院)，因此希望可以在工作小組一併檢討 271 號線的行車路線。

150. 任萬全議員 的意見及提問如下：

- (i) 數年前曾經討論把 271 號線的總站遷往西九龍，但因為當時西九龍一帶的道路情況未明朗而擱置。
- (ii) 271 號線目前位於尖沙咀廣東道總站的路旁泊位問題已經出現一段時間，如找到其他位置作為 271 號線的總站，相信會有助班次穩定，然而他認為現階段需要了解市民對這個遷站建議的看法。
- (iii) 礙於西九龍一帶的乘客需求尚未明朗，建議署方以試行方式遷移總站。
- (iv) 署方目前提供的資料相對簡單，相信只屬初步諮詢，詢問署方有沒有落實這個建議的具體時間表。
- (v) 建議可以同時試行把 271X 號線的總站遷往西九龍，以解決廣東道擠塞及車站泊位的問題。

151. 梅少峰委員 的意見及提問如下：

- (i) 271 號線平日班次最長為每 14 分鐘一班，擔心延長路線後未能維持現有的服務水平，詢問九巴會否為這條路線增加巴士資源。
- (ii) 日後乘坐 271 號線前往高鐵站的乘客極可能攜帶行李箱，屆時或會衍生一連串問題，例如大型行李能否上車等，如沒有妥善處理，會引起車長與乘客之間的矛盾，希望九巴周詳考慮行李方面的安排。
- (iii) 建議以試行方式推行 271 號線遷站建議，半年或一年後再作檢討。

152. 陳蔚嘉委員 的意見及提問如下：

- (i) 同意時間倉卒，建議把題述建議留待工作小組再詳細討論。
- (ii) 假如行車暢順，271 號線目前由大埔開往尖沙咀需時約 45 分鐘，伸延至西九龍後是否需要多 30 分鐘？
- (iii) 乘客的候車時間會否因而增加？
- (iv) 九巴能否在遷站後維持目前的服務水平？
- (v) 九巴會否為 271 號線增加巴士資源？如會，將會增加多少？
- (vi) 下班時段西九龍至廣東道的路段經常擠塞，署方及九巴如何確保 271 號線的服務水平在遷站後不受影響？

- (vii) 目前 271 號線駛至旺角時已經有大量乘客，乘客難以上車，她不希望尖沙咀的乘客日後亦難以上車。
- (viii) 延伸路線至高鐵西九龍站後，271 號線將會有更多攜帶行李的旅客乘坐，認為會改變 271 號線的性質，影響平日上班及上學的大埔居民。
- (ix) 就上述提問，她認為運輸署應提供詳細資料以作說明。

153. 周炫瑋議員指他的意見與其他委員相近，其中較大的憂慮是 271 號線在繁忙時間有大量乘客，一般在油麻地已經滿座，因此當初才另設 271X 號線疏導乘客。他指延長 271 號線的路線會增加乘客，加上行李方面的問題，將為 271 號線的服務帶來隱憂。他希望了解署方會以什麼方式試行落實這個遷站安排，日後乘客量大增又會如何處理。他認為不應倉卒作出決定，應讓委員了解市民的意見後再安排在工作小組討論。

154. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 運輸署提交的諮詢文件過於簡單，格式並不正規，亦未有具體列出額外行車時間等資料，認為不能接受。
- (ii) 同意 271 號線在廣東道路旁設置總站的效果並不理想。他指目前該處只可停泊約三輛巴士，詢問如把總站遷往可以停泊較多巴士的地方，能否令班次更為穩定，以及如不搬遷會有什麼影響。
- (iii) 以 271 號線在富亨總站的情況為例，指由於該處可讓較多巴士停泊，因此車長可以隨時候命準備開車，反之廣東道路旁連備用巴士停泊的空間亦不足，詢問九巴會否因此影響車務運作。
- (iv) 希望運輸署現階段能夠評估遷站建議對行車時間的影響，並安排委員登上巴士實地試行新路線，從而了解實際的行車情況。
- (v) 質疑諮詢文件採用的地圖有誤。他指柯士甸站附近有一條新隧道，而西九龍一帶亦有很多新道路，因此希望署方做好諮詢工作，並讓委員相信延伸 271 號線的路線後，不會對現有的班次及服務時間有任何影響。

155. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 由於有車輛違例停泊在廣東道路旁，令巴士難以駛入車站，加上曾經有巴士司機因為在車站範圍外上落客而遭票控等，因此理解 271 號線的廣東道總站存在不少問題，認為有關安排甚為差劣。

- (ii) 基於以上情況，運輸署另覓地方重置 271 號線的總站，將有助改善現時的運作問題，而他亦願意詳細探討和共同研究改善方法。但他指現時署方遷站的目的並非如此，而是配合高鐵站啟用。
- (iii) 根據新路綫的設計，271 號線將要迂迴地從油麻地經尖沙咀(太空館附近)再返回西九龍一帶，並不理想。如署方延伸 271 號線的目的只是方便大埔居民來往高鐵西九龍站，他認為署方可以另行安排接駁巴士服務，並採用更直接的走綫，例如由奧運站經青沙隧道往返大埔等，既不影響上班人士，亦可為往來高鐵站的乘客提供更直接的路綫。
- (iv) 271 號線的廣東道總站鄰近中港城，現時亦有旅客攜同行李乘坐往來大埔，但該線的巴士車箱設計並不如機場巴士般有充足空間擺放行李，對乘客造成不便。271 號線日後延伸至西九龍後，將會有更多攜帶行李的乘客，如不妥善解決將影響其他乘客及行車安全。
- (v) 預期在延長路綫後，行車時間及客量將有所增加，如九巴不增加巴士資源行走 271 號線，實在難以令人接受建議方案。
- (vi) 希望署方及九巴提供詳細資料說明延長路綫的影響。如無足夠資料，他難以決定是否支持署方提出的遷站建議。

156. 劉勇威議員 的意見如下：

- (i) 批評諮詢文件的格式簡陋，內容亦欠具體。他認為目前討論有關建議並不合適，應在下次委員會會議上或工作小組另行討論。他並希望署方向委員會提交文件時注意應有格式。
- (ii) 署方提供的資料含糊，例如他不清楚“服務維持不變”的意思是會否增加巴士資源。此外，如不增加巴士資源又如何維持現有的服務時間？
- (iii) 271 號線擬新增的路段(西九龍至廣東道)在繁忙時間經常擠塞，署方理應進行交通評估及試行後才諮詢委員會。
- (iv) 署方早前已建議新增另一條巴士路綫，由上水開出經大埔及沙田等地前往高鐵西九龍站，為何仍要延伸 271 號綫至西九龍？
- (v) 署方如要滿足乘客往來大埔及高鐵西九龍站的需求，為何不直接新增一條獨立的巴士路綫？
- (vi) 認為 271 號綫的服務已經飽和，不應再作任何重大修改。

157. 羅曉楓議員 認為區議會的主要職能是讓部門徵詢意見，署方進行諮詢時應提交正式文件或簡介等參考資料，而文件的格式亦須工整，否則令人感覺

誠意欠奉，亦不能期望議會能夠提出恰當的意見。此外，他指 271 號線歷史悠久，是大埔區的傳統巴士路線，而乘客主要是前往油尖旺一帶上班的人士，因此認為在沒有足夠資料的情況下或為方便旅客前往高鐵站而改動路線並不合適。為達至更佳效果，他認為署方應另行開設直接往來大埔及西九龍的巴士服務，用不同巴士線接載旅客及上班人士。

158. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 綜合委員的意見，他們普遍不希望把 271 號線延伸至西九龍。
- (ii) 柯士甸站一帶的工程尚未完成，交通擠塞，不宜把乘客帶到西九龍。
- (iii) 建議暫時擱置有關建議，並把這個議題交由工作小組繼續討論，直至有共識時才修改路線。
- (iv) 假如班次服務及時間不變但行車路線延長，必定會造成延誤。
- (v) 尖山隧道出口附近加設了一條通往西九龍方向的隧道，車輛繞經該處便能迅速前往高鐵西九龍站。由於 272X 號線途經大角咀一帶，如須加強大埔往來西九龍的服務，她建議署方考慮延伸 272X 號線至圓方一帶，而此舉亦能方便乘客在該處轉乘其他巴士前往港島，作為 307 號線以外的其他選擇。
- (vi) 認為運輸署建議延伸 271 號線的目的有欠清晰。如為了加強大埔往來西九龍的巴士服務，不應選擇和修改 271 號線；如為了改善廣東道總站的問題，亦應先考慮利用中港城巴士總站是否可行。因此，271 號線延伸至西九龍並不合適。

159. 馬芳蘭女士回覆如下：

- (i) 由於運輸署在本年 1 月 12 日的會議上已經提出有關建議，是次提交補充資料的原意只是方便她向委員講解有關安排及地理位置，澄清文件只屬參考資料，並非正式諮詢文件。
- (ii) 延伸 271 號線可以擴大服務範圍和解決廣東道總站的問題。
- (iii) 由於容易被其他車輛阻塞亦沒有足夠空間停泊備用車輛，路旁巴士總站較難控制巴士班次。如把這些路旁總站遷往正式巴士總站，不論在站長調配資源或停泊備用車等方面，都有助改善服務水平。
- (iv) 希望了解委員會原則上是否支持把 271 號線的總站遷至西九龍。
- (v) 西九龍一帶有不少道路工程正在進行，運輸署需待所有道路工程完成後才可安排巴士試路，並因應屆時的交通狀況計算出實際行

車時間，因此現階段未能提供有關資料。儘管如此，不論日後的行車時間及乘客需求如何，九巴均承諾相應增加巴士資源，確保當前的服務水平不受影響。

- (vi) 相信在西九龍一帶上班的大埔居民亦可受惠於這次延伸路線建議，而是次改動亦可為大埔居民提供多一個前往西九龍的選擇。
- (vii) 委員日常可以通過不同途徑就巴士路線向運輸署提供意見。就 271 號線的服務而言，九巴近年推出了不少特別服務，例如 271B 號線亦已伸延至白石角一帶服務該區居民。

160. 李述恆先生 回應如下：

- (i) 由於改動路線將增加車程，九巴已預留巴士資源，確保 271 號線的總站遷往西九龍後能夠維持現有的服務水平。
- (ii) 如日後使用 271 號線前往高鐵西九龍站的乘客量增加，而屆時的服務水平又不足以應付需求，九巴樂意提升服務以應付需要。
- (iii) 如高鐵西九龍站的乘客眾多而影響佐敦及尖沙咀一帶的乘客，九巴會考慮相應增加在半島酒店開出的短途特別班次和 271X 號線的班次，以期減低對佐敦及尖沙咀一帶乘客造成的影響。

161. 黃子健先生 表示，271 號線在廣東道的巴士總站經常被其他車輛阻塞，同時間只能停泊約三輛巴士，而車站附近亦沒有供車長使用的洗手間及休息室，種種因素均容易影響班次服務。九巴一直積極為 271 號線尋找其他地方作為總站，而中港城巴士總站亦是考慮之一，但巴士在該總站駛出後需要繞經一大段路才能返回廣東道，因此並不合適。把 271 號線的總站遷往西九龍是九巴與運輸署商討後提出的建議，希望委員提供意見以改善方案。

162. 區鎮樺議員 認為目前仍然有很多不明朗的因素(例如車程時間及西九龍一帶的道路情況未明朗)，在資料不足的情況下亦難以決定，因此建議署方準備相關資料，在工作小組再作討論。

163. 任啟邦議員 的意見及提問如下：

- (i) 同意在未有詳細資料的情況下難以討論。
- (ii) 詢問署方急於諮詢委員會的原因為何，以及署方是否需要為 271 號線在西九龍巴士站預留位置。
- (iii) 詢問可否調動部分以天星碼頭作為巴士總站的巴士路線，並把總站遷往西九龍，從而騰出位置用作 271 號線的總站。

164. 馬芳蘭女士 回應如下：

- (i) 巴士總站的資源分配緊迫，而西九龍一帶有很多新發展項目，不同巴士路線各有訴求，即使在油尖旺區的巴士路線亦希望爭取到更理想的巴士總站。就上述情況，雖然目前未有具體的車程時間等資料，但她亦希望委員會能夠確定原則上是否同意把 271 號線的總站遷往西九龍，至於日後的運作安排細節可以容後檢討。
- (ii) 運輸署需要預留時間平衡各區訴求和整理西九龍巴士總站的路線安排，加上工作小組的會期尚未落實，因此她希望委員會考慮署方的建議，而署方亦樂意在會議後向委員提供補充資料。

165. 區鎮樺議員 相信沒有委員反對運輸署為 271 號線在西九龍巴士總站預留位置，但強調這並不代表委員會同意署方把 271 號線的總站遷到該處。他表示，如最終討論後決定不調遷 271 號線的總站，運輸署亦可騰出 271 號線於西九龍巴士總站的位置予其他巴士路線。

166. 主席 因應大部分委員的意見，要求署方提供更具體資料，並把這個議題交由工作小組另行討論。

(會後補註：秘書處已於 2018 年 6 月 4 日經電郵將有關補充資料轉發各交運會委員。)

## (二) 有關“大埔恭祝天后寶誕祈福巡遊”活動引致的交通阻塞問題

167. 區鎮樺議員 指大埔恭祝天后寶誕祈福巡遊(“天后誕巡遊”)活動引致的交通阻塞情況令居民有怨言，因此希望能與警方及運輸署共同檢討活動的道路及交通安排，並要求加以改善。

168. 黃碧嬌議員 指天后誕巡遊已逐漸成為區內每年一度的大型盛事，她指主辦團體在活動前已與警方及運輸署商討巡遊路線及改道安排等。如委員希望討論相關事宜，她建議可以召開會議，並邀請主辦單位的代表出席會議共同商議改善方案。

169. 鄧銘泰議員 申報他是大埔舊墟天后宮社區活動管理委員會(即是次活動的主辦團體)的成員。他認為居民、警方及運輸署的意見均有助改善來年的活動安排，因此亦同意召開會議，而他亦樂意出席。

170. 秘書表示，活動的交通安排由主辦團體負責。秘書處會在會議後聯絡該團體反映委員的意見，並作出適當跟進。

(會後補註：主辦團體、警方代表、運輸署代表及交運會委員已於 2018 年 6 月 29 日會面，檢討天后誕巡遊的交通安排。)

### **XIII. 下次會議日期**

171. 主席宣布，下次會議訂在 2018 年 7 月 13 日(星期五)下午 2 時 30 分舉行。

172. 議事完畢，會議在下午 6 時 50 分結束。

大埔區議會秘書處  
2018 年 6 月

**有關大埔公路執法行動數字  
(2018年1至4月)**

隨機呼氣測試 行動	結果
18次	預檢呼氣測試人數：515人 拘捕：2人 (酒後駕駛)
反超速駕駛行動	結果
3次	數碼雷達車速偵察機 <b><u>定額罰款(刑事訴訟)條例 Pol. 570</u></b> 以比速度限制高出每小時15公里或以下的速度駕駛：10宗 以比速度限制高出逾每小時15公里的速度駕駛：5宗 以比速度限制高出逾每小時30公里的速度駕駛：1宗
汽車檢驗行動	結果
1次	汽車檢驗 (即場拖往驗車中心)： 11次 發出欠妥車輛報告：6次

警務處

2018年6月



有關吐露港公路檢控數字  
(2018年1至4月)

定額罰款(刑事訴訟)條例 Pol. 570	
沒有遵從使用右邊行車線的限制	8宗
在快速公路上沒有在車路的左邊行車線上駕駛	61宗
在其他車輛的左邊超越該車輛	7宗

警務處

2018年6月

### **九巴第 271 號線伸延至西九龍的建議**

為方便大埔居民往來西九龍，運輸署建議將 271 號線於尖沙咀的總站由廣東道遷往西九龍站巴士總站。該線現時的班次、服務時間及收費將維持不變。詳細的路線及總站位置，請見附件。

九巴第 271 號線伸延至西九龍的建議  
(九龍方向服務)



西九龍站巴士總站

有關路線待定。  
待工程完成後  
巴士公司會進行  
試路。

尖沙咀 (廣東道)

圖例：

- 現時 271 行車路線
- - - - - 建議 271 行車路線

註：中途站位置待定

九巴第 271 號線伸延至西九龍的建議  
(大埔方向服務)



圖例：

—— 現時 271 行車路線

■■■■■ 建議 271 行車路線

註：中途站位置待定