

大埔區議會
交通及運輸委員會
2019年第四次會議記錄

日期：2019年7月12日(星期五)

時間：下午2時39分至下午7時43分

地點：大埔區議會會議室

出席者

主席

劉志成博士

出席時間

會議開始

離席時間

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

下午6時35分

陳灶良議員, MH, JP

會議開始

下午5時10分

陳笑權議員, MH, JP

會議開始

下午5時10分

周炫璋議員

會議開始

會議完畢

關永業議員

會議開始

會議完畢

林奕權議員

會議開始

下午3時40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

下午3時15分

李華光議員

會議開始

下午3時19分

李耀斌議員, BBS, MH, JP

會議開始

下午3時12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7時09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

下午6時35分

任萬全議員

會議開始

下午6時43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

下午7時29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50分

張國慧委員

會議開始

會議完畢

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	會議開始	下午 6 時 53 分
溫興財委員	會議開始	下午 4 時 56 分
胡綽謙委員	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 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

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
李民就先生	項目組長 / 改善碼頭工程組 / 土木工程拓展署
翁忠濱先生	項目副組長 / 改善碼頭工程組 / 土木工程拓展署
李澤祖先生	工程師 / 項目 1A / 改善碼頭工程組 / 土木工程拓展署
麥佩茵女士	工程師 / 19(北) / 土木工程拓展署
蕭偉琨先生	區域工程師(大埔)2 / 路政署
鍾孟勤先生	工程師 / 香港 2-3 / 路政署
蘇佩賢女士	副房屋事務經理(租約) / 大埔、北區及沙田七(2) / 房屋署
傅建朝先生	署理警署警長 / 大埔警區交通隊 / 香港警務處
譚浚熙先生	經理(公共事務) / 九龍巴士(一九三三)有限公司
鄧政傑先生	助理經理(交通策劃) / 九龍巴士(一九三三)有限公司
黃子健先生	沙田廠經理(車務) / 九龍巴士(一九三三)有限公司
羅耀華先生	一級策劃及支援主任 / 龍運巴士有限公司
李錦生先生	技術董事 / 莫特麥克唐納香港有限公司
關顯恩先生	工程師 / 莫特麥克唐納香港有限公司
蘇偉廉先生	項目經理 / 萬利仕(亞洲)顧問有限公司
鄧偉賢先生	項目工程師 / 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

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是次交通及運輸委員會(“交運會”)會議，並恭賀下列地區人士獲行政長官頒授勳銜、委任或嘉獎：

- (i) 朱景玄先生獲頒授銀紫荊星章；
- (ii) 李細燕女士獲頒授銅紫荊星章；
- (iii) 陳灶良議員及容海恩議員獲委任為太平紳士；
- (iv) 吳少祺先生獲頒授榮譽勳章；以及
- (v) 鄧銘泰議員及羅曉楓議員獲頒授行政長官社區服務獎狀。

I. 通過交通及運輸委員會 2019 年 5 月 10 日第三次會議記錄

(大埔區議會文件 TT 67/2019 號)

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

II. 荔枝莊碼頭及深涌碼頭改善工程

(大埔區議會文件 TT 68/2019 號)

3. 主席歡迎土木工程拓展署(“土拓署”)項目組長李民就先生、副項目組長翁忠濱先生和工程師李澤祖先生，以及莫特麥克唐納香港有限公司技術董事李錦生先生和工程師關顯恩先生就是項議程出席會議。

4. 李民就先生及李錦生先生分別介紹上述工程的背景及內容。

5. 陳灶良議員指部分碼頭(例如塔門碼頭)的空間及闊度不足，故詢問“改善碼頭計劃”第二階段將何時推行，以及將會改善哪些碼頭。此外，他指不少居民及旅遊人士都會在荔枝莊碼頭及深涌碼頭上落，故詢問署方能否在碼頭加設一些容易操作的起重機器，方便他們運送貨物。

6. 任啟邦議員表示，如果在碼頭加建浮動平台（“浮台”）有助市民上落，他會支持，但希望了解這些浮台抵禦風浪的能力為何。據他理解，去年超強颱風“山竹”襲港期間，不少典型以木柱及樓梯建成的碼頭都被海浪或海上雜物沖擊而損毀，部分碼頭設施更長久未能修復，因此他關注這些浮台會否更容易受損，以及能否應付風暴期間潮汐漲退落差較大的海面環境。

7. 關永業議員表示大致支持荔枝莊碼頭及深涌碼頭改善工程，但未能確定署方目前有沒有計劃在碼頭加裝太陽能發電板。如沒有，他希望署方考慮在碼頭加裝太陽能發電板，為照明系統等提供電力。

8. 鄧銘泰議員同樣希望了解太陽能照明系統方面的資料。此外，他詢問署方有沒有在上述 2 個碼頭提供食水供應設備。

9. 李耀斌議員的意見及提問如下：

(i) 感謝土拓署為上述碼頭改善工程進行初步設計工作。

(ii) 署方早前曾經就是項工程計劃徵詢西貢北約鄉事委員會的意見，亦曾經前往荔枝莊碼頭及深涌碼頭實地視察。居民對碼頭的設計都感到滿意，尤其認為浮台的設計能夠讓市民更安全及快捷地上落碼頭。

(iii) 詢問浮台斜道的闊度為多少。此外，他詢問浮台除設有斜道外，有沒有另外接駁一條樓梯方便市民直接上落碼頭。他解釋說，如乘客利用同一條斜道上落船隻，或會出現擠擁的情況，因此另設樓梯上落可令人流管制更為順暢。

(iv) 同意在上述碼頭加設起重機器的建議，但指機械式或油壓式的機器均較難在碼頭建造，故建議署方考慮以吊勾及滑輪等簡單的起重設備替代。

10. 張國華委員詢問上述碼頭的浮台是否無障礙通道，以及是否適合輪椅人士使用。另外，他希望了解浮台的斜道約闊多少，以衡量是否足以讓攜帶大型貨物的人士使用。

11. 劉勇威議員建議署方考慮在碼頭的擬建上蓋位置增設樓梯，方便市民直接由該處上落浮台，無須限制在斜道上落。

12. 李民就先生回覆表示政府計劃分階段推行“碼頭改善計劃”，首階段將包括 10 個碼頭。他續指，政府目前將先行推展首階段計劃，並會在檢視計劃的成效後，才考慮進一步推展第二階段計劃，初步估計在 1 至 2 年後推行。

13. 李錦生先生 回應如下：

- (i) 浮台的斜道約闊2米，設計上除方便有需要人士上落外，亦能讓攜帶小型手推車的人士通過。
- (ii) 荔枝莊碼頭及深涌碼頭位處吐露港內，風浪相對較小。根據初步估算，這些風浪不會對碼頭的結構造成重大影響。此外，擬建的浮台位於碼頭的向風面內，因此碼頭的結構能夠保護浮台。
- (iii) 如環境許可，顧問公司將考慮在碼頭上蓋加設環保設施，包括採用太陽能或較小型的風能設備等。
- (iv) 碼頭並沒有食水供應。
- (v) 顧問公司曾經考慮在浮台另設樓梯，但風暴潮來臨時，由於海水上漲，浮台的高度可能已經升至碼頭地面的高度，因此在浮台加建樓梯存在技術困難。

14. 李耀斌議員 指碼頭地面是固定點，而浮台卻是浮動點，理解在兩者之間建造樓梯會有困難，因此他建議把浮台的長度縮短 1 米，以騰出空間建造固定的樓梯，方便市民使用樓梯上落浮台。

15. 鄧銘泰議員 詢問署方能否在碼頭供應食水。

16. 李錦生先生 回應如下：

- (i) 顧問公司將與水務署跟進食水事宜，並了解區內食水供應的情況。
- (ii) 有關在碼頭另設樓梯上落浮台的建議，顧問公司將再作研究。

17. 李耀斌議員 補充說，如在浮台加建樓梯，日後在碼頭上蓋避雨及遮陰的市民便無須經由斜道上落船，有助疏導人流。

18. 主席 請署方在會議後跟進委員的建議，並直接聯絡委員作回覆。

19. 委員會通過支持上述工程。

III. 錦田公路及林錦公路餘段改善工程

(大埔區議會文件 TT 69/2019 號)

20. 主席歡迎路政署工程師鍾孟勤先生，以及萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理蘇偉廉先生和項目工程師鄧偉賢先生就是項議程出席會議。

21. 鄧偉賢先生介紹上述文件。

22. 陳灶良議員支持上述工程。他指自己早前曾經建議當局考慮在嘉道理農場對外位置增設車輛調頭位，稍後討論有關議程時可以請運輸署稍作補充。然而，他詢問把行車道擴闊至 7.3 米後，是否等同可以讓車長超過 11 米的巴士行駛林錦公路。

23. 任啟邦議員表示，荃錦公路迴轉處至嘉道理農場的一段行車道相對狹窄，因此長車行駛該段路時或會越線。他希望了解這是否不准長車駛入林錦公路的原因。他續詢問，如由於這個道路限制，令巴士公司現時未能使用車長超過 11 米的巴士行走林錦公路，當完成題述的擴闊工程後，林錦公路的車長限制能否放寬。

24. 鍾孟勤先生表示，是項擴闊道路方案由運輸署向路政署提出。路政署得悉，運輸署在擴闊工程完成後，將檢討林錦公路的車長限制。

25. 林德浩先生明白委員及當區居民都關注放寬林錦公路的車長限制，故運輸署在擴闊工程完成後將審視有關情況。目前，嘉道理農場以東的一段林錦公路相對寬闊，但日後能否容許車長超過 11 米的巴士行走林錦公路，須待工程完成後進行路試才可確定。

26. 主席詢問運輸署在設計道路時，是否已經預留足夠空間供車長 12 米或以上的巴士使用。

27. 鍾孟勤先生表示，運輸署提出把路面擴闊至 7.3 米是符合該署標準的設計，原則上可讓車長 11 米或以上的巴士駛過。

28. 陳灶良議員表示，上述工程有助解決林錦公路多年來在車長限制方面的困擾，因此支持進行工程。此外，他知悉運輸署在今日的會議稍後部分將介紹在林錦公路梧桐寨加建迴旋處的工程，而是項工程亦同樣有助改善林村一帶的交通問題，故希望主席可以把林錦公路擴闊工程及在梧桐寨加建迴旋處的工程，交由委員會轄下改善鄉郊主要道路工作小組或成立新的工作小組恆常跟進，以深入討論各項工程細節，例如釐清林錦公路日後是否可以讓車長超過 11 米的巴士行駛等。

29. 主席建議在續議事項才討論在梧桐寨加建迴旋處的工程，日後亦可交由改善鄉郊主要道路工作小組繼續跟進。

30. 陳灶良議員同意主席的安排，認為有關議題如交由改善鄉郊主要道路工作小組另行跟進，在續議事項時亦未必需要討論。

31. 歸納委員的意見後，委員會支持題述工程。

IV. 要求延長 73 號線以復辦大埔經粉嶺往返上水的巴士服務 (大埔區議會文件 TT 70/2019 號)

32. 任啟邦議員介紹上述文件。

33. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 運輸署備悉委員的意見。
- (ii) 目前大埔區居民可以乘坐專線小巴 502 號線前往北區醫院，亦可乘坐 73、73A 或 70K 號線前往上水一帶轉乘其他路線前往。
- (iii) 署方近年亦開辦了大埔往來北區的巴士路線，例如 73B 及 W3 號線等，而 73B 號線的服務時間亦已逐步延長。
- (iv) 署方將繼續留意相關路線的客量需求，有需要時會檢討。

34. 鄧政傑先生回應如下：

- (i) 九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)理解市民對大埔往來上水的路線有一定需求，但由於當年 73 號線前往上水的路線過長，令服務穩定性及客量需求有欠理想，因此九巴在 2013 年修訂 73 號線的行車路線，並改以華明為北區的總站。
- (ii) 作出上述改動後，九巴已經向乘客提供新的轉乘優惠，以便轉乘其他路線(例如 273A、273D 及 70K 號線等)前往目的地，而整體行車時間大致相若。
- (iii) 除提供轉乘優惠外，九巴近年亦開辦新路線如 73B 及 W3 號線等，以加強大埔與北區之間的交通連繫。
- (iv) 九巴備悉委員的意見，並會適時檢討是否需要調整服務。

35. 陳灶良議員表示，他原則上亦支持把 73 號線延長至上水的建議，因為這亦是大窩西支路居民的意願。不過，他指當年九巴調整服務時，曾經承諾當 73 及 73A 號線改由華明開出後，在繁忙及非繁忙時間均可為大窩西支路的居民提供若干水平的服務，因此他擔心路線延長至上水後，將影響現有服務。就此，如九巴決定把路線延長至上水，他請九巴必須增加行駛該路線的巴士數目，以維持現有服務。

36. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 理解陳灶良議員的憂慮，亦同意延長路線後，巴士公司必須投放額外的巴士資源才可維持現有服務。
- (ii) 認為延長 73 號線並不一定要還原當年的路線。由於 73 號線當年的行車路線相對迂迴，他建議可以簡單地把行車路線改為由大埔經粉嶺港鐵站及清河邨等前往上水港鐵站或北區醫院。
- (iii) 北區的雞嶺迴旋處及寶石湖路迴旋處均是交通擠塞黑點，他相信如行車路線沒有橫跨鐵路站的兩端(例如只是行走一鳴路的一端)，對交通及班次服務的影響將會較小。
- (iv) 他希望署方或九巴提供數據，顯示多少市民會乘坐 73 號線轉乘 273A 或 70K 號線前往上水。與其轉乘巴士，他認為更多大埔區居民會直接乘坐港鐵前往上水。然而，輪椅人士如要從大埔前往北區醫院覆診，現時只能乘坐的士，因為他們無法乘坐專線小巴，乘坐港鐵亦非常轉折，故質疑這樣是否優質的公共交通服務。就此，他希望委員支持改善 73 號線的建議。
- (v) 如 73B 號線改為全日服務路線，或 W3 號線在大埔區內增設更多車站，或可改善大埔往來上水的巴士服務。否則，他認為運輸署及九巴剛才的回覆根本未能滿足市民要求延長 73 號線的訴求。

37. 任萬全議員的意見如下：

- (i) 大埔區對往來粉嶺及上水的點對點公共交通服務素有需求，否則，專線小巴 502 號線不會經常出現滿載的情況。
- (ii) 雖然巴士公司早前開辦了 73B 號線，但只是在非繁忙時段提供服務，載客量亦偏低，實際上對需要來往大埔及北區的上班人士來說幫助不大。
- (iii) 運輸署及巴士公司一直重視北區區議會的意見多於大埔區議會的意見，情況如持續下去只會令需要乘坐這條路線的大埔區居民不滿，有違政府希望一改施政風格以緩和社會不滿的做法。

- (iv) 73B號線如變成全日服務路線並繞經北區醫院，或可舒緩問題，或無須以通過延長73號線的方案解決問題。不過，他指出在最近數次會議上，每當談及73B號線的改善方案時，當局給予市民的印象都是73B號線的服務無法再作調整，因此他及其他委員才要求署方及巴士公司復辦73號線往來大埔及上水的服務，讓其直接前往彩園邨或太平邨等一帶。
- (v) 雖然以往73號線都沒有在北區醫院附近設站，但他認為乘客從太平邨步行至北區醫院的距離，較從上水港鐵站步行至北區醫院的距離短，因此他認為需要在太平邨附近設站。
- (vi) 委員曾經在早前舉行的社會服務委員會會議上，討論新界東醫院聯網增設專科病床等事宜。就此，他相信日後需要前往北區醫院覆診的大埔區居民人數將逐步增加。考慮到專線小巴502號線的服務已經無法應付現時的需求，他認為需要使用載客量更高的巴士接載往來大埔及北區醫院的乘客，希望署方及九巴慎重考慮其意見。

38. 文念志委員的意見如下：

- (i) 認為運輸署及九巴都應該提供相關數據，顯示73號線自2013年重組後對大埔區居民有何影響，例如由大埔前往北區的行車時間有沒有增加等，以證明當年把73號線的總站由北區改為華明能否達到預期成效及方便乘客。如沒有這些資料，委員根本無從得知上述重組方案的成效。
- (ii) 委員現時只是爭取把73號線的路線再次由粉嶺延長至上水，因此大埔至華明一段的巴士服務理應不受影響。
- (iii) 署方及九巴都未有主動提供參考數據，做法並不合適。

39. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 當年通過重組方案調整73號線的原因，是由於新行車路線的路面狀況相對穩定，有助改善班次服務(包括大窩西支路的班次服務)的穩定性。此外，乘客亦可利用華明的中轉站轉乘其他路線前往目的地，有助進一步減少路面上的巴士數目和善用巴士資源。
- (ii) 當年的重組方案規模龐大，涉及多條跨區巴士路線。她表示已經備悉委員的意見，亦會向巴士鐵路科轉達，以便他們與北區探討調整服務是否可行。

40. 鄧政傑先生 回應如下：

- (i) 九巴當日重組73號線的原因，是由於不少乘客表示該路線在上水一帶的走線過分迂迴，因此不願意使用這條路線，加上路線過長會影響服務的穩定，因此九巴把73號線的總站遷往華明，並以華明作為中轉站，方便居民轉乘不同巴士路線前往上水北或上水南等地。
- (ii) 九巴推出73號線的重組方案前已經考慮行車時間及乘客體驗等因素。雖然在重組路線後，前往上水的乘客或需在華明轉乘其他路線，但整體行車時間仍屬合理。
- (iii) 感謝委員就73號線和往來大埔及北區的交通服務提出寶貴意見。九巴將參考這些意見，如需調整便會與運輸署商討。

41. 主席 表示，他將處理委員在文件中提出的一項動議，並請秘書讀出動議內容如下：

“大埔區議會交通及運輸委員會要求巴士公司及運輸署延長九巴 73 號路線，復辦大埔往返粉嶺及上水的巴士服務”

是項動議的動議人為任啟邦議員，和議人為區鎮樺委員。

42. 席上沒有委員提出修訂動議。交運會同意以記名方式進行投票。秘書簡述動議表決程序後，主席 引導委員會就任啟邦議員提出的動議進行表決，結果如下：

贊成：	22 票	區鎮樺議員	陳灶良議員	陳笑權議員	周炫瑋議員
		關永業議員	林奕權議員	劉勇威議員	羅曉楓議員
		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	張國慧委員
		文念志委員	溫興財委員	胡綽謙委員	胡耀昌委員
		葉俊傑委員	姚鈞豪委員		

反對： 0 票

棄權： 2 票 黃碧嬌議員 張國華委員

總計： 24 票

43. 上述動議獲得通過。

V. 關注市民使用電動單車、電動滑板車及電動單輪車的安全事宜
(大埔區議會文件 TT 71/2019 號)

44. 任啟邦議員介紹上述文件。

45. 傅建朝先生回應如下：

- (i) 如需就使用電動單車、電動滑板車及電動單輪車(以下統稱“電動車”)等作出檢控，警方將先行安排檢驗，以確定這些電動車是否屬於車輛。
- (ii) 雖然每宗個案性質不同，難以一概而論，但警方一般會以沒有持有駕駛執照、沒有第三者保險而使用車輛、沒有佩帶頭盔、在行人路駕駛、不小心駕駛或駕駛未獲發牌照的車輛等罪名作出檢控。
- (iii) 就大埔區而言，警方在2018年就不合法使用電動車作出5宗檢控，而2019年第一季則有4宗檢控。
- (iv) 如在私人地方使用這些電動車而沒有對任何人士造成傷害，則屬合法。
- (v) 警方將繼續採取行動教育道路使用者和檢控違例人士。

46. 張偉峰先生補充說，運輸署在2017年開展了“提升香港易行度顧問研究”，並致力推動“香港好·易行”運動。上述顧問研究將檢討一些可移動工具(例如電動輔助單車及電動滑板車等)是否適合在本港安全使用，包括應否及如何與其他使用者共用路面，以及安全方面的規管事項。由於是項顧問研究仍在進行中，署方將適時報告有關結果。

47. 鄧銘泰議員表示，如果有人¹在運輸署管轄的道路上使用電動車，當前的法例可作出規管；但如果有人在非運輸署管轄的鄉村道路使用電動車，他詢問是否合法。他表示自己曾經勸籲市民不要在村路使用電動車，但有市民指有關路段並非由運輸署管理，因此他們可以使用電動車。他希望向警方或運輸署了解事實是否如此。

48. 羅曉楓議員同樣希望了解當局有沒有方法檢控在村路使用電動車的人士。此外，就警方剛才指2019年第一季共有4宗關於使用電動車的檢控個案，即平均每月只有約1宗檢控個案，他認為數字偏低。他詢問警方檢控數字偏低的原因，是由於區內沒有太多人士使用電動車，還是警方在執法方向、執法地點或次數等方面出現問題所致。

49. 文念志委員 希望了解單輪、雙輪及電動單車在執法標準上有沒有分別。

50. 張國華委員 指不少村民曾經就能否使用電動車向他查詢，當中亦涉及以電動及腳踏方式驅動的單車。他希望警方解答使用這些單車是否合法。

51. 任啟邦議員 指部分電動車能以腳踏方式驅動，如有警員巡邏，使用者可改以腳踏方式使用這些電動車，過後又重新以電動模式行駛。為此，他希望了解檢控個案的具體情況為何，以及他們違反了什麼法例。他強調自己提出是項議題的目的，並非要求警方執法，而是關注社會能否為這些電動車創造共融環境。他解釋說，如果電動車的使用能夠減少市民駕駛汽車，他認為電動車值得推廣。不過，如目前沒有條例規管電動車的使用，市民根本不清楚在何處可以合法使用電動車，因此他提出是項議題供委員會討論，亦希望警方提供檢控個案的資料，以便市民了解在什麼情況下會觸犯法例。

52. 劉勇威議員 希望了解有何合法途徑使用這些電動車。他指曾經有市民在安慈路一帶使用電動車高速行駛，對途人構成安全威脅，但即使有途人責罵甚至有警員嘗試追截，他們都能利用電動車迅速逃離現場。因此，他希望運輸署能夠提出方法加強規管，例如在售賣電動車的源頭進行堵截，令警方無須疲於奔命執法。由於電動車的起動速度高，警方根本難以追截那些不當使用電動車的人士，因此他對於執法數字偏低表示理解。

53. 關永業議員 的意見如下：

- (i) 自己亦曾經想過購買電動車自用，但及後發現使用這些電動車未必合法。
- (ii) 市民並非故意以身試法。不過，由於有關電動車法例的宣傳及推廣不足，他們根本不知道電動車須接受哪方面的規管。因此，他希望警方或運輸署加強教育及宣傳工作，讓並非有意犯法的市民加強對使用電動車的戒心。
- (iii) 明白警方會按緩急先後處理不同事務。雖然在行人路騎單車的情況在大埔區相對嚴重，但這類個案的緊急程度相對較低，因此警方未必能夠及時採取執法行動，令市民的安全受到威脅。
- (iv) 現時有關電動車的條例規管落後於科技發展，而內地現時亦已經有公司提供共享電動車租賃服務。他認為，如要規管電動車，不應完全依賴警方執法，運輸署亦應檢視法規，研究在長遠而言如何讓市民安全及受規管地使用電動車。

54. 任萬全議員同樣關注現行法例能否跟上科技發展。他詢問運輸署及相關政府部門目前有沒有計劃參考其他國家的立法情況，從而規管電動車的規格，例如最大功率及行駛速度上限等。他指很多國家(不論富裕或貧窮國家)都已經作出相關規管，但香港卻未有，加上政府早前提倡把香港打造成環保／單車城市，但這方面的立法工作卻遠遠落後其他地方，故他希望相關部門能夠盡快修訂法例和提供立法規管的時間表。此外，他認為執法工作應同步進行，即使法例容許使用電動車，政府亦應教育市民如何使用才屬合法。

55. 胡耀昌委員的意見及提問如下：

- (i) 同意任萬全議員的意見，認為是項議程的討論重點並不在於警方檢控數字的多寡，而是在於法例並未與時並進。他舉例說，假如警方認為電動車屬於汽車，那麼市民在酒醉的情況下在私人地方使用電動車是否醉酒駕駛？警方又會否檢控？他認為這些就是法例並非與時並進所導致的問題。
- (ii) 認為共享單車本身是便民的科技，但由於現行法例並未跟上科技發展，故此共享單車最終變成擾民的科技。
- (iii) 就剛才運輸署提及現正進行顧問研究，他指不論研究結果如何，署方都需要修例，例如當研究認為香港不適宜使用電動車，署方亦要修例禁止市民購買電動車，而不是任由市民購買但不准使用。如研究結果證明電動車適合在香港使用，當局亦可參考其他國家的法例，就電動車的規格及使用訂定規範，例如為可售賣的電動車訂定時速上限等。
- (iv) 希望了解署方現時有沒有進行上述的修例工作，以及修例工作的時間表為何。他續詢問署方將何時發表“提升香港易行度顧問研究”的研究結果。

56. 就剛才委員提及市民在酒醉情況下使用電動車，文念志委員表示除了醉酒駕駛的罪名外，當事人如持有駕駛執照，會否因為違反道路交通規例而被扣分？他認為這些問題需要釐清，而當局亦需要通過教育及宣傳推廣工作，讓市民清楚知道不當使用電動車的後果。

57. 張偉峰先生補充說，運輸署在 2017 年展開“提升香港易行度顧問研究”，內容包括研究如何方便不同道路使用者共用路面，以及應該注意的安全及規管事項等。他相信當上述研究完成後，便可就如何兼容和規管電動車等提供參考。他指上述研究仍在進行中，署方將適時公布研究結果。

58. 傅建朝先生 回應如下：

- (i) 警方備悉委員的意見。
- (ii) 在公眾地方使用電動車即屬違法，只有在私人地方及沒有傷害他人的情況下使用電動車才是合法，因此在村路使用電動車同屬違法。
- (iii) 在警方成功檢控的個案中，並不涉及單輪電動車。由於交通部留意到這些電動車的使用量有上升趨勢，因此已經加強執法。
- (iv) 如在酒醉情況下使用電動車，有關人士會因為違例駕駛而被扣分。

59. 主席 詢問警方剛才提及的檢控個案中有多少已經成功檢控。

60. 傅建朝先生 回應表示暫時未有相關資料，如有需要稍後可作補充。

61. 主席 認為資料有助證明現行法例能夠成功檢控非法使用電動車的情況。

62. 溫興財委員 留意到有電動輪椅高速行駛的情況，故詢問現行法例有沒有規管電動輪椅，以及警方曾否就不當使用電動輪椅的情況作出檢控。

63. 傅建朝先生 表示，電動輪椅屬獲豁免的種類，因此可以在路面行駛。

VI. 要求檢討傷殘兒童乘坐巴士安排

(大埔區議會文件 TT 72/2019 號(修訂版))

64. 陳蔚嘉委員 介紹上述文件。此外，她在會議上傳閱印有各類手推車的相片，並邀請委員分辨出嬰兒手推車及兒童輪椅。

65. 馬芳蘭女士 回應如下：

- (i) 現行法例沒有限制任何人士使用巴士服務，因此，除非攜帶大型物件並構成危險，否則任何人士均可乘搭巴士。
- (ii) 運輸署備悉委員的意見，亦請巴士公司多加關注車長的培訓，請他們盡力為乘客提供所需協助。
- (iii) 除專營巴士服務外，香港亦提供復康巴士服務。行動不便或有特別照顧需要的乘客可以向相關醫療機構查詢復康巴士服務的預約方法。

66. 譚浚熙先生 回應如下：

- (i) 九巴在培訓車長時，有教授他們如何分辨輪椅及嬰兒手推車。九巴將再次向車長教授有關知識，讓他們更清晰分辨出輪椅及嬰兒手推車。
- (ii) 有關車長的態度，九巴備悉委員的意見，並將提醒車長與乘客對話時保持禮貌。九巴就車長無禮對乘客帶來不快致歉。
- (iii) 由於車廂內輪椅停放區的安全帶是特別為輪椅而設，因此未能繫穩輪椅以外的物件(包括嬰兒手推車)。如有乘客攜帶嬰兒手推車上車，巴士車長一般會請他們收起嬰兒手推車，然後抱起嬰兒和放好手推車。
- (iv) 嬰兒手推車不能放在其他地方(包括輪椅停放區)的原因，是要保障車上所有乘客的安全，以免因為物件沒有繫穩而在行車期間跌下和弄傷乘客。

67. 劉勇威議員 的意見如下：

- (i) 鑑於旁人不友善的目光，傷殘兒童及家長乘坐巴士時早已深受壓力，如上車後被態度惡劣的車長喝令收起兒童輪椅，整個乘車過程對他們來說只會更為難受。
- (ii) 他引述文件中的第二宗個案，指除了巴士車長態度惡劣外，九巴在回覆投訴人時亦表示，如他希望向平等機會委員會投訴，必須“記得引用九巴個案編號”。九巴是提供公共運輸服務的機構，他認為此等回應態度有欠妥善。
- (iii) 雖然現時使用兒童輪椅的乘客數目不多，但他希望巴士公司能多行一步，考慮優化停放區安全帶的設計及相關安排，以照顧傷殘兒童乘車的需要。

68. 陳蔚嘉委員 的意見如下：

- (i) 由於家長不一定能夠抱着傷殘兒童外出，因此他們生病時需要乘坐兒童輪椅。傷殘兒童的健康問題較多，一日內或需多次進出醫院覆診，故乘坐巴士是他們日常必須面對的事情，因此她希望巴士公司可以盡力協助傷殘兒童。
- (ii) 兒童輪椅與一般嬰兒手推車的外形極為相似，如欠缺照顧傷殘兒童的經驗或沒有醫療常識，她相信大部分車長都未能識別哪些才是兒童輪椅。

- (iii) 她認為只要乘客能夠出示傷殘人士登記證(“傷殘證”),車長便應提供豁免及所需協助,而巴士公司亦應考慮改善巴士的設計,以方便傷殘兒童乘坐巴士,以及提升他們乘坐巴士時的安全。

69. 胡綽謙委員的意見如下:

- (i) 他關注車長無視乘客提供傷殘證的情況,認為巴士公司應該加強培訓員工,並定期為員工溫故知新。
- (ii) 由於優化巴士車箱的設備需時,而傷殘兒童及其家長每日都需要乘坐巴士出入,因此他希望巴士公司提醒車長,如有乘客出示傷殘證,應盡量為他們提供豁免或協助。
- (iii) 對於運輸署建議有需要人士使用復康巴士服務感到心痛,因為復康巴士服務並非隨傳隨到,而且費用高昂,因此對於傷殘兒童及其家長來說,乘坐巴士是必然的選擇。
- (iv) 傷殘兒童及其家長外出時已經要面對不少困難,他認為社會應該提供更多無障礙通行的安排,以展示社會接納他們,亦能與他們共融相處。

70. 譚榮勳議員表示,根據文件所載,有傷殘兒童家長向巴士車長展示傷殘證後仍然受到不友善對待。他估計箇中原因是由於車長對傷殘證的認知不足,甚或忘記傷殘證的樣式。因此,他建議巴士公司在車內當眼處展示印有傷殘證樣式的標貼,以供車長在有需要時參考,讓他們以更友善態度照顧傷殘人士的乘車需要。

71. 梅少峰委員表示自己有多次攜帶嬰兒手推車乘搭巴士及港鐵的經驗,並指由於嬰兒手推車會阻礙通道,因此同意需要把它收好。不過,他指文件所指的並非嬰兒手推車,而是兒童輪椅。他認為不論是兒童輪椅還是一般輪椅,使用者都是行動不便的人士,故質疑收起輪椅後這些使用者可以如何走動甚至登上巴士。他強調傷殘人士有乘坐巴士的權利,而車長單憑肉眼都可識別誰是傷殘人士,故認為無須在車廂內張貼印有傷殘證的標示。如文件描述的個案屬實,他認為運輸署及巴士公司必須嚴肅跟進。

72. 馬芳蘭女士備悉委員的意見,重申兒童輪椅是可以登上巴士的,而嬰兒手推車則需要在上車時收好。她相信文件引述的個案只是個別例子,但署方亦已請巴士公司加強培訓車長,以便向乘客提供所需協助。

73. 譚浚熙先生 回應如下：

- (i) 九巴支持共融和接納傷殘人士，並在巴士上提供不少便利傷殘人士的設施如低地台設備等，而部分巴士亦設有雙輪椅座位。
- (ii) 九巴有教導車長如何辨認傷殘證。對於車長態度欠佳，九巴將積極糾正，並與車長檢討如何應付乘客要求及殘疾人士的需要。
- (iii) 強調九巴是否容許傷殘人士登上巴士的主要考慮是安全因素。他指乘客如未能把物件如嬰兒手推車等繫穩在輪椅停放區，便容易對傷殘人士或其他乘客構成危險。
- (iv) 至於委員建議優化停放區的設施，以便繫穩嬰兒手推車或其他物件，九巴會接納意見和研究改善方法，務求照顧不同乘客的乘車需要。

74. 劉勇威議員 表示，文件所載的個案不是個別例子，同類個案其實多不勝數。除了部分車長會故意刁難使用嬰兒手推車的乘客外，他認為大部分車長都無法分辨出嬰兒手推車及兒童輪椅。即使乘客使用兒童輪椅，車長都會要求乘客必須收起兒童輪椅，否則不會開車。此外，部分車長態度惡劣，不單拒絕接納乘客展示的傷殘證，更把兒童輪椅視作嬰兒手推車，要求乘客收起。他希望了解九巴的車長培訓工作，以及有沒有定期提醒車長多為持傷殘證及攜同嬰兒手推車的乘客提供所需協助。他希望九巴理解和體恤傷殘人士及照顧者的苦況。

75. 主席 相信九巴已經備悉委員的意見。他認為九巴應該提醒車長，傷殘兒童的家人如展示傷殘證時應獲特別處理，特別是巴士已經設有低地台設備，車長有責任為輪椅人士放置踏板。九巴的整體公關形象都是接納傷殘人士的，故不應以不同準則處理使用兒童輪椅的人士。

76. 陳蔚嘉委員 強調兒童輪椅與嬰兒手推車的外形十分相似，難以分辨，因此她才建議巴士公司以傷殘證識別乘客的身分，從而提供適切協助。她指每名傷殘兒童的身體狀況各有不同，因此需要使用的兒童輪椅亦有不同。如不利用傷殘證作識別之用，車長根本難以分辨該兒童輪椅是否嬰兒手推車。

77. 主席 請運輸署向其他巴士公司反映委員的意見及關注。

78. 鄧銘泰議員 認為文件提及的個案情況嚴重，因此建議乘客如遇到這些情況，可以記下車長及班次資料，例如車長姓名、員工編號、事發時間及上車地點等，並拍下車長的照片，以便日後投訴時追查車長的身分。此外，他指兒童輪椅的款式日新月異，外形亦因為要減少使用者被歧視的機會而與嬰兒手推車相似，因此他請運輸署敦促巴士公司更新指引，經常提醒車長要關注

這些與兒童輪椅相關的案例，藉此減少同類事件再次發生的機會。

79. 羅曉楓議員表示，不少乘客都會利用巴士上的停放區擺放輪椅以外的物品，例如行李箱及普通手推車等，因而加快安全帶的損耗。他詢問巴士公司有沒有恆常檢查這些安全帶的狀況，或能否改善其設計，以確保輪椅人士乘坐巴士時能正常使用這些安全帶。

80. 譚浚熙先生回應如下：

- (i) 因應有車長態度欠佳一事，他歡迎委員提供進一步資料，以便再作跟進，從而糾正和改善服務。
- (ii) 巴士停放區的安全帶只能作固定輪椅之用，不能繫穩其他物件，因此九巴不建議乘客利用安全帶繫穩行李箱或手推車等物件。
- (iii) 九巴會定期檢查和維修巴士上的設施，亦會研究如何進一步教育乘客正確使用輪椅停放區及安全帶。

81. 主席表示，他將處理委員在文件中提出的一項動議，並請秘書讀出動議內容如下：

“要求政府及巴士公司檢討傷殘兒童乘坐巴士安排”

是項動議的動議人為劉勇威議員及陳蔚嘉委員，和議人為任萬全議員。

82. 譚榮勳議員同意上述動議的內容，但剛才的討論亦涉及巴士上的安全帶問題，因此他提出一項修訂動議如下：

“要求政府及巴士公司檢討傷殘兒童乘坐巴士安排，及改善傷殘輪椅位置安全帶設計，友善對待傷殘兒童。”

此修訂動議(“修訂動議(一)”)的動議人為譚榮勳議員，和議人為羅曉楓議員。

83. 主席詢問有沒有委員提出其他修訂動議。

84. 因應委員的要求，委員會同意休會 5 分鐘。

85. 休會完畢，委員會繼續進行會議。

86. 周炫瑋議員提出另一項修訂動議。秘書讀出此項修訂動議的內容如下：

“要求政府及巴士公司檢討傷殘兒童乘坐巴士安排，另需重新檢討及改進車箱內有關傷殘人士設備，友善對待傷殘兒童及其家人。”

此修訂動議(“修訂動議(二)”)的動議人為周炫瑋議員，和議人為關永業議員及區鎮濠委員。

87. 席上沒有委員提出其他修訂動議。交運會同意以記名方式進行投票。秘書簡述動議表決程序後，主席引導委員會就譚榮勳議員提出的修訂動議(一)進行表決，結果如下：

贊成：	23 票	區鎮樺議員	陳灶良議員	陳笑權議員	周炫瑋議員
		關永業議員	劉勇威議員	羅曉楓議員	譚榮勳議員
		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	張國慧委員
		文念志委員	梅少峰委員	曾漢文委員	溫興財委員
		胡綽謙委員	胡耀昌委員	姚鈞豪委員	

反對： 0 票

棄權： 0 票

總計： 23 票

88. 修訂動議(一)獲得通過。

89. 主席引導委員會就周炫瑋議員提出的修訂動議(二)進行表決，結果如下：

贊成：	24 票	區鎮樺議員	陳灶良議員	陳笑權議員	周炫瑋議員
		關永業議員	劉勇威議員	羅曉楓議員	譚榮勳議員
		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	張國慧委員
		文念志委員	梅少峰委員	曾漢文委員	溫興財委員
		胡綽謙委員	胡耀昌委員	葉俊傑委員	姚鈞豪委員

反對： 0 票

棄權： 0 票

總計： 24 票

90. 修訂動議(二)獲得通過。由於上述 2 項修訂動議獲得通過，劉勇威議員及陳蔚嘉委員提出的原動議無需付諸表決。

91. 主席希望運輸署及巴士公司能夠改善傷殘兒童乘坐巴士的安排。

VII. 要求開辦富亨往荃灣及葵青區的巴士服務

(大埔區議會文件 TT 73/2019 號)

92. 胡綽謙委員介紹上述文件。

93. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 運輸署備悉委員的意見。
- (ii) 272P號線在平日早上提供由富亨前往葵興的巴士服務。署方會敦促九巴密切留意272P號線的客量需求，有需要時考慮增加班次。此外，73X號線亦提供往來大埔和荃灣及葵青一帶的服務，富亨邨居民可以乘坐71K、71A或71B號線前往區內其他車站轉乘73X號線。
- (iii) 富亨巴士總站在早上時段較為繁忙，因此署方現正籌備該巴士總站的優化工程。車站日後如有空間，署方將敦促九巴投放更多巴士資源以應付客量需求。
- (iv) 署方將繼續留意不同地區之間的巴士服務網絡，在適當時候會要求巴士公司加強服務。

94. 鄧政傑先生回應如下：

- (i) 感謝委員就富亨的巴士服務提出意見。
- (ii) 九巴272P號線在早上提供由富亨前往葵興的巴士服務，目前的平均載客率約為7成，大致能夠應付乘客需求。九巴將密切留意客量變化，有需要時將調整服務。
- (iii) 除272P號線的服務外，乘客亦可在富亨乘搭71K號線轉乘73X號線前往荃灣及葵青一帶，以享用4.2元的轉乘優惠。
- (iv) 就委員建議增加富亨前往外區的巴士服務，九巴已經備悉意見，亦會密切留意該區的人口增長及路線運作情況，有需要時將考慮增加班次服務。

95. 任萬全議員的意見及提問如下：

- (i) 他過去一直爭取新增往來富亨和荃灣及葵青的巴士服務，但關鍵是富亨巴士總站已經無法騰出空間增設巴士路線，因此他才爭取擴建富亨巴士總站和利用大埔雅麗氏何妙齡那打素醫院(“那打素醫院”)附近的位置作巴士總站之用。
- (ii) 除73X號線外，他亦爭取在富亨開辦74X號線的晨早特別線。他希望署方能夠把那打素醫院外的閒置的士站改成巴士站，以新增晨早特別路線或恆常巴士線，為富亨及日後大埔第9區的居民加強巴士服務。
- (iii) 就上述提及的工程建議，他希望署方報告最新進展，以及適時約見當區的區議員商討方案細節。
- (iv) 數屆區議會前已經有區議員建議署方善用剛落成的青沙公路開辦往來大埔及葵青區的巴士路線，但一直因為不同理由而未有落實。他詢問署方有沒有這條路線的推行時間表。
- (v) 委員討論去年的巴士路線計劃時，曾經建議加強272P號線的服務，例如增加班次服務甚至轉為全日服務路線，讓大埔區(包括富亨)的居民能夠乘坐巴士直接來往葵青區。不過，署方及巴士公司當時指272P號線的載客量只有6成，不足以支持增加班次。
- (vi) 就上述第(v)點的情況，他認為272P號線載客量不足的原因，是由於目前的班次服務時間稍早。他解釋說，居民乘搭272P號線前往葵興一帶只需約45分鐘，較乘搭73X號線並在城門隧道轉乘47X號線更為快捷。因此，九巴如可在早上7時30分或7時45分加開班次，相信更能配合居民的上班時間，從而提升載客率。
- (vii) 交運會轄下的跟進公共巴士及小巴服務工作小組(“巴士小組”)早前曾經委託顧問公司進行大埔區公共巴士服務調查研究，而研究報告亦指出大埔區對往來外區的巴士路線有一定需求，當中包括不少往來新界西(例如屯門及葵青區)的路線。其後，九巴建議開辦往來大埔及屯門的263C號線，反觀往來葵青區的巴士服務則未有加強。因此，他希望署方因應報告的建議，加強272P號線的服務或開辦往來大埔及葵青區的路線。

96. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 富亨居民目前要轉乘3次才可到達葵青區，因此運輸署建議居民轉乘是不切實際。

- (ii) 272P號線目前只有早上7時15分的班次，實在有需要增加班次服務。他解釋說，如全日只有1班車，錯過了便無法等待下一班，這種安排難以吸引和挽留乘客，令路線難以發展。
- (iii) 272P號線目前沒有回程服務。他指自己過去數年一直致函運輸署及九巴，要求擴展272P號線的服務，包括增加早上及回程的班次，繼而變為全日服務路線，服務大埔區的居民。
- (iv) 雖然九巴改用車長12.8米的巴士行走73X號線，但仍有不少乘客投訴在下午繁忙時間未能在城門隧道巴士轉乘站登上73X號線。由於加強272P號線的服務能夠分擔73X號線的壓力，因此署方應容許九巴加開272P號線的班次。
- (v) 因應署方指富亨巴士總站沒有空間增設巴士服務，他指委員過去一直建議署方利用那打素醫院外的閒置市區的士站作巴士站用途，加上善用資源亦是政府部門的責任，因此他批評署方單單指出富亨巴士總站沒有空間，而不提及那打素醫院外有閒置用地的說法有欠公平。他請署方盡快請工程人員聯絡任萬全議員，研究應該如何活化該處，並增加停車坑作巴士總站用途。

97. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 272P號線早上7時15分在富亨開出，約8時許便會到達葵青區，但該區的上班時間主要為上午9時至9時30分左右，因此272P號線的服務時間過早。他認為以目前的服務時間而言，有7成載客率已是十分理想。
- (ii) 為免乘客周車勞頓轉乘巴士及過早抵達葵青一帶，他認為九巴應至少在上下班繁忙時段加開272P號線的班次。
- (iii) 葵青並非偏遠地區，既有商業區及就業的地方，亦有不少居民，因此不同時段都有一定的交通需求。
- (iv) 隨着鐵路網絡發展，巴士的服務版圖將繼續萎縮。他認為巴士公司需要積極拓展路線，而大埔與葵青區正好沒有鐵路直達，因此適合開辦點對點的巴士路線。他認為開辦這條路線既可方便乘客，亦可提升巴士的市場佔有率，因此會給予支持。

98. 文念志委員的意見如下：

- (i) 九巴因應地區人口的發展而考慮增加272P號線班次的做法並不合適，因為載客量不足的原因是路線不夠吸引，而班次時間亦欠理想。

- (ii) 九巴不應等待大埔第9區建成後才增加班次，因為目前已經能夠預計到該區日後的人口將有所增長，所以需要未雨綢繆，及早增加早上甚至晚間的回程班次，以應付日後的需求。
- (iii) 考慮到轉乘巴士頗為轉折，巴士上亦可能只有企位，因此富亨居民如錯過了272P號線的班次，或會轉乘地鐵前往葵青區。由於葵青區有寫字樓、地盤及工廠等，上班時間不盡相同，因此九巴如可在早上7時15分前後各增加1班車，他認為會吸引更多乘客使用。

99. 胡綽謙委員表示，他的意見與其他委員相近，亦強調九巴不應經常以載客率為指標而拒絕增加班次，因為272P號線未出現滿載情況是由於服務時間未能配合需求，而乘客亦不會單單因為要遷就272P號線的服務時間而提早出門。他希望九巴能夠在早上7時15分後加開班次，屆時如滿載便再增加班次。他續請運輸署及九巴檢討增加班次的準則，令巴士服務更切合乘客需求。

100. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 大埔缺乏往來葵青區的巴士服務，目前只有272P及73P等少量路線，但272P號線的服務時間欠佳及班次不足，可謂形同虛設。
- (ii) 建議增加272P號線的班次甚至改為全日服務路線，以加強往來大埔及葵青區的服務。
- (iii) 建議署方及巴士公司安排更多巴士路線行經尖山隧道，發揮該轉乘站的作用。如大埔區有更多路線前往尖山隧道，乘客便可在該隧道轉乘站轉乘286X或287X號線前往九龍西一帶。
- (iv) 大埔至葵青並非長途路線，如繞經尖山隧道，乘客可以在尖山隧道轉乘其他巴士。由於大埔區的巴士路線較多使用城門隧道，開辦繞經尖山隧道的路線能夠為乘客提供選擇，因此他希望署方及九巴慎重考慮是項建議。

101. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 運輸署備悉委員的意見。
- (ii) 因應有委員認為272P號線的服務時間欠理想，署方將促請九巴檢討。不過，由於跨區路線較容易受交通影響，如有擠塞便會延誤乘客上班。故此，巴士公司在編排服務時間時亦會考慮交通因素，以期盡量取得平衡，避免延誤乘客上班。
- (iii) 署方自2018年起與相關委員商討富亨巴士總站的情況，並在本年3月就該車站的優化工程徵詢委員會的意見。鑑於工程完成後能夠增加車站的巴士停泊空間，因此署方不會另覓位置開闢巴士站。

- (iv) 至於有委員建議在那打素醫院外增設巴士站，她解釋說由於巴士在該處駛出後仍須返回富亨接載乘客，因此署方不會考慮在該處設站，並會安排巴士集中在富亨開出。
- (v) 署方將繼續留意各條巴士路線的客量需求，並盡可能在大埔各區提供前往外區的巴士服務。此外，署方亦將繼續檢視有沒有其他巴士轉乘組合能夠方便乘客。

102. 鄧政傑先生 感謝委員的意見。他指九巴理解市民對往來大埔及葵青區的路線有一定需求，因此九巴在本年 6 月開辦了 73P 號線，由大美督開出經城門隧道前往荃灣。九巴將密切留意 73P 號線的情況，如日後的需求有所增加，九巴將考慮加開早上及回程班次。

103. 張偉鋒先生 表示，運輸署早前曾經向委員會介紹優化富亨巴士總站的概念圖，其後有意見認為要保留一般車輛的上落客處，因此署方現正研究能否利用現時的士站附近的花槽改建成上落客處。目前，署方希望能夠盡快完成工程概念圖，然後將徵詢持份者的意見。署方將因應意見調整方案，然後把方案轉交路政署，以檢視工程是否可行。

104. 任萬全議員 的意見如下：

- (i) 感謝運輸署優化富亨巴士總站，但不能接受運輸署斷言拒絕把那打素醫院外的 2 個的士站改作巴士站。他解釋說，那打素醫院外有 2 條閒置車槽，足夠停放 4 至 6 輛巴士，可用作巴士總站或特別路線的停泊處，不應與富亨巴士總站的優化工程混為一談。
- (ii) 早在 2016 至 2017 年討論大埔第 9 區的發展時，委員已經指出該區的巴士停泊位不足。如頌雅路東房屋發展項目在大埔第 9 區巴士總站啟用前落成，居民亦將前往富亨巴士總站乘搭巴士。因此，他希望藉着活用那打素醫院外的空間增設巴士停泊處，紓緩巴士站不足的壓力，長遠亦能為富亨、頌雅路東及大埔第 9 區的居民提供更多巴士服務。
- (iii) 在那打素醫院外增設巴士站後，不論署方計劃安排什麼路線，都可以再作商討，但至少能夠在短時間內提供巴士站供居民使用。另一方面，改建富亨巴士總站的工程需時，加上目前仍在設計階段，最少需要 4 至 5 年才可完成。反觀改建那打素醫院外的地方作巴士站之用則相對簡單，或許一年半載已可完工，故不理解署方為何不予考慮。
- (iv) 基於上述原因，他希望署方慎重考慮有關建議，撤回不會推行的說法，並重新研究在那打素醫院外增設巴士站。

105. 主席相信運輸署已經備悉委員的意見。

106. 馬芳蘭女士表示，考慮到由富亨步行至那打素醫院的距離較遠，運輸署希望巴士能夠在富亨巴士總站開出。此外，大埔第 9 區及頌雅路東房屋發展項目均設有巴士站，因此亦不會安排居民前往那打素醫院乘車。署方將密切留意上述工程項目落成後的情況，並檢視乘客需要及相關的乘車安排。

107. 任萬全議員補充說，他預期巴士從那打素醫院車站駛出後將直接駛往頌雅路車站接載乘客而不會返回富亨巴士總站，故希望署方再作考慮。

VIII. 要求將 264R 號線的服務恆常化 (大埔區議會文件 TT 74/2019 號)

108. 葉俊傑委員介紹上述文件。

109. 馬芳蘭女士備悉委員的意見。她指 264R 號線現時在周末提供往來大埔及天水圍的特快巴士服務，中途車站相對較少，而 64K 號線則在日常提供往來大埔及元朗的巴士服務。她指署方將一併檢視 64K 及 264R 號線的服務。

IX. 要求 71A 號線增設分段收費 (大埔區議會文件 TT 75/2019 號)

110. 胡綽謙委員介紹上述文件。

111. 馬芳蘭女士表示，所有巴士路線(包括 71A 號線)都根據收費等級表及行車距離計算最高車資水平。運輸署希望巴士公司盡可能為乘客提供更多車資優惠。

112. 鄧政傑先生備悉委員的意見。正如運輸署剛才指出，九巴根據收費等級表釐定車資水平。他理解委員希望巴士公司能夠提供更多車資優惠以滿足乘客的需求，但巴士公司亦需衡量財政方面的負擔。另一方面，九巴目前提供 73X 及 75X 號線接駁 71K 號線的轉乘優惠，車資優惠為 4.2 元。九巴希望這個轉乘優惠能夠便利在大埔中心的市民轉乘巴士前往富亨。

113. 任啟邦議員認為只要九巴提供 73X 及 75X 號線接駁 71A 號線的轉乘優惠，便能解決問題。此外，他引用新加坡、台灣及日本的例子，指當地的巴士都是按行車里數收費，乘客只需在上下車時拍卡便可，而他亦不反對這種收費方式。他留意到不少居民都會從富亨乘車前往富善一帶上學或轉乘 307 號線前往港島，收足全程車資並不合理，因此他認為巴士的收費制度需要改變，建議九巴把全部路線(包括 71A 號線)改為雙向分段收費。

114. 任萬全議員支持設立分段收費的建議，但認為簡單直接的解決方法是提供 71A 號線的轉乘優惠，故促請巴士公司積極考慮。此外，他指不少居民投訴 71A 號線的中途站多，令路線變得很長，故希望署方及九巴兼顧乘客需求，考慮如何平衡。

115. 胡綽謙委員表示，與其在大埔中心第五期巴士站下車後步行前往車站轉乘 71K 號線，他會選擇直接步行返回富亨。他指居民下班後歸心似箭，既然大埔中心第五期巴士站已經有 71A 號線的車站，他認為九巴應該順理成章提供轉乘優惠以便利市民。

116. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 71A 號線經過大埔中心第五期車站後便直接返回富亨巴士總站，但 71K 號線經過大埔中心車站後仍需繞路才到達富亨，故認為九巴建議乘客轉乘 71K 號線的做法並不合理。
- (ii) 認為分段收費及轉乘優惠同樣可取，因為巴士路線並非繞經區內 7 大屋苑，加上巴士公司經常鼓勵乘客轉乘巴士，故需提供更多轉乘優惠，讓富亨及頌雅的居民都可以更舒適地前往目的地。
- (iii) 提供轉乘優惠能夠吸引更多乘客使用轉乘服務，因此亦可增加巴士公司的收入。

117. 文念志委員指富亨的對外交通問題一直難以解決，亦沒有免費接駁巴士服務，但九巴作為大型企業有其社會責任，因此希望九巴能從公共關係角度出發，為富亨及頌雅的居民提供 71A 號線的轉乘優惠。他強調，由於巴士路線規劃欠佳，因此富亨居民才需要在大埔中心第五期車站下車後步行回家。不過，如九巴願意提供 71A 號線的轉乘優惠，他相信居民亦會考慮轉乘巴士返回富亨總站。此外，大埔第 9 區的樓宇落成後人口將會增加，他認為運輸署應及早推行措施應付所需，無需待落成後才增加班次服務。

118. 鄧政傑先生感謝委員就 71A 號線的收費及路線提出寶貴意見，九巴將詳細考慮各項建議。

119. 馬芳蘭女士表示會向運輸署巴士鐵路科轉達委員對 71A 號線的意見，亦再次促請九巴盡可能向乘客提供更多車資優惠。

X. 要求擴闊 9 號幹線進入太和路及寶雅路交界的行人過路處及寶雅周邊行人路
(大埔區議會文件 TT 76/2019 號)

120. 葉俊傑委員介紹上述文件。

121. 林德浩先生回應如下：

- (i) 題述行人過路處目前有足夠位置供行人使用。由於該路口位處交通命脈位置，難以封路或騰出空間作擴闊工程，因此進行工程有一定難度。
- (ii) 因應委員反映寶雅路部分行人路相對較窄及有指示牌阻礙行人路的情況，運輸署將檢視有關情況，研究可如何改善。不過，由於部分路段可能位處寶雅苑的範圍內，如須進行工程，署方需要與寶雅苑再作商討。

122. 文念志委員的意見如下：

- (i) 從 9 號幹線進入大埔太和路後首先會到達 1 個燈位，車輛可以在該處左轉前往水圍、直駛前往翠怡花園或右轉前往太和商場。由於車輛從 9 號幹線駛出後一轉彎便到達該燈位，因此駕駛視線或會受阻，而該處的交通亦經常擠塞。
- (ii) 留意到由該路口步行往水圍的市民大多不會使用上述行人過路處，往往只是直接橫過馬路。如須改善指示牌的位置，他建議署方考慮利用寶雅苑隔音屏障下方的空間。

123. 鄧銘泰議員表示，水圍的居民曾經向他投訴上述行人過路處的範圍較窄，空間甚至不足以讓 2 個拿傘的市民同時走過。他建議當局移除該行人路上的電箱、指示牌及附近的花槽，以期擴闊行人路和改善情況。如需協助，他請相關部門聯絡他，並前往現場視察情況。

124. 林德浩先生備悉委員的意見。他指運輸署稍後會到場視察，有需要時亦會與其他相關部門商討。

XI. 要求聯營巴士線提供轉乘優惠

(大埔區議會文件 TT 77/2019 號(修訂版))

125. 梅少峰委員介紹上述文件。

126. 主席表示，城巴有限公司(“城巴”)早前就委員的文件提交書面回覆，詳情見附件一。

127. 馬芳蘭女士備悉委員的意見。運輸署將繼續促請巴士公司在條件許可的情況下提供更多轉乘優惠，以及研究提供更多巴士轉乘組合。

128. 黃子健先生表示，九巴現時在大老山隧道轉乘站提供過海路線(例如 373 及 673 號線等)的轉乘優惠，部分聯營路線亦在東區海底隧道(“東隧”)提供過海路線的轉乘優惠。他指提供更多轉乘優惠涉及額外財政負擔，九巴必須慎重考慮。不過，九巴備悉委員的意見，並會保留作日後的參考。

129. 梅少峰委員表示，區內只有部分 307 系列路線會駛經東隧，其他路線如 74X 及 75X 號線等均使用大老山隧道往來市區。乘客如乘搭 74X 或 75X 號線前往大老山隧道轉乘 678 號線，需要支付共 27.1 元的車資，收費水平過高。他指九巴早前曾經表示該公司的服務是以乘客的需求為先，故認為既然乘客有轉乘的需求，九巴便不應只是為自己獨自經營的路線提供轉乘優惠，應該延伸至其他聯營路線，讓乘客能夠真正受惠。

130. 黃子健先生備悉委員的意見。他解釋說，由於為聯營路線提供轉乘優惠需要考慮 2 間巴士公司的財政承擔能力，九巴日後將進行這方面的研究。

XII. 要求全面檢討及改善大埔區機場巴士服務

(大埔區議會文件 TT 78/2019 號)

131. 主席歡迎龍運巴士有限公司(“龍運”)一級策劃及支援主任羅耀華先生就是項議程出席會議。

132. 周炫瑋議員介紹上述文件。

133. 主席表示，龍運已經在會議前就委員的文件提交書面回覆，詳見附件二。

134. 羅耀華先生 回應如下：

- (i) 龍運一直密切監察 E41 號線的情況，如班次受路面情況及突發事件影響便會靈活調配。
- (ii) 龍運備悉委員對 A47X 及 NA47 號線的意見，並會檢討改善服務是否可行，有需要時將與運輸署商討。

135. 馬芳蘭女士 補充說，有關機場巴士服務(不論 E 線或 A 線)，運輸署除與巴士公司商討外，亦與香港機場管理局(“機管局”)檢討發車時間，以照顧機場員工及旅客的乘車需要。運輸署希望龍運能夠因應委員的意見，研究如何優化大埔區機場巴士服務的安排。

136. 主席 詢問龍運能否提供 E41 及 A47X 號線在 2019 年上半年的客量數據，以供委員參考。

137. 羅曉楓議員 表示，有委員在上次會議上向龍運查詢 E41 號線的客量數據，故他希望龍運能夠提供有關資料。此外，隨着通宵航班的需求增加，乘客的出行模式亦有所改變。他表示早前曾經致函龍運，建議提早 A47X 號線在早上由機場返回大埔的服務時間，以及延長零晨來往大埔及機場的服務時間，故希望龍運報告跟進情況。

138. 周炫璋議員 的意見及提問如下：

- (i) 希望龍運提供上述營運數據。
- (ii) 認為改動 NA47 號線的行車路線是相對較容易改善服務的做法。
- (iii) 巴士小組現時沒有龍運的代表在席。他詢問龍運能否派員出席往後的巴士小組會議，以便深入討論與機場巴士服務有關的事宜。

139. 劉勇威議員 的意見如下：

- (i) 在上次會議討論 E41 號線時，委員已經要求龍運提供該路線的客量數據。他指不少乘客反映 E41 號線的班次疏落及有脫班情況，但龍運只以書面回覆稱路面運作正常，卻沒有提供有關的行車數據，故他對此感到失望。他希望龍運慎重考慮如何改善 E41 號線的服務，至少亦要把班次還原到每 20 分鐘一班。
- (ii) 他認為大埔區的待遇不及北區，例如北區的 A43 號線(機場前往聯和墟方向)在平日早上 6 時 30 分便開始提供服務，但大埔區的 A47X 號線則在早上 10 時才開始提供服務。

- (iii) 就運輸署剛才表示需與機管局討論機場巴士服務的發車時間，他認為有欠公允，否則大埔與北區的服務不應有如此大的差距。他認為署方不應以不同標準處理北區及大埔區的機場巴士服務，否則對大埔區居民並不公平。

140. 胡綽謙委員的意見如下：

- (i) 他分享親身經歷，指自己曾經在零晨12時左右飛抵香港，但趕至NA47號線的車站時已錯過班次。不過，他留意到身旁前往北區的NA43號線卻仍然提供服務，服務時間直至零晨1時許。他認為在日間即使錯過A線的班次，乘客仍可改乘E線前往目的地，但在零晨時份乘客主要使用通宵路線，根本沒有選擇。因應龍運在書面回覆中建議乘客可在深宵時段選乘N42A號線前往大埔，他指N42A與NA47號線的發車時間相距只是5分鐘，趕不及乘搭NA47號線的乘客亦難以趕及N42A號線，因此對龍運的回覆感到不滿。
- (ii) 他曾經乘搭早上出發的航班，需要在清晨6時許到達機場，但NA47的班次時間同樣未能配合。他指零晨時份的航班日漸普遍，希望龍運能夠照顧乘客的出行需要，適當調整通宵機場巴士的服務。此外，他指現時A47X號線在早上10時才提供由機場返回大埔的服務，故希望龍運能夠增加班次，提早服務時間。

141. 主席要求龍運在下次會議提供E41及A47X號線的客量數據，讓委員了解該2條機場巴士路線的載客情況。他同意需要提早A47X號線由機場前往大埔的服務時間，亦需調整NA47號線的服務時間。

142. 譚榮勳議員同意需要全面檢討大埔區的機場巴士服務。不過，他指區內現時沒有巴士路線直達港珠澳大橋香港口岸，故居民需要乘坐E41或A47X號線轉乘其他路線才可到達該處，情況並不理想。就此，他希望了解運輸署日後以什麼方式提供往來大埔及港珠澳大橋香港口岸的巴士服務，例如將會增加A47X號線的車站或直接開辦新路線等。如欲全面檢討機場巴士服務，他認為應該一併考慮上述問題。

143. 任萬全議員表示，深宵時份回港的富亨居民如不乘坐的士，需要先行乘搭通宵巴士前往尖沙咀或紅磡一帶，再轉乘N271號線返回大埔，車程需要三個多小時，請署方及龍運備悉。

144. 文念志委員批評政府官員及龍運未有體恤民情和“離地”，加上近日社會氣氛欠佳，如再敷衍應對居民的訴求，例如建議大埔區居民改乘N42A號線而不改善NA47號線的服務，後果將不堪設想。他指委員在上次會議已經要求龍運提供客量數據，但龍運在是次會議不但沒有提供相關資料，更未有

正面回應訴求，對此他深感不滿，亦批評署方的處事手法官僚。

145. 羅耀華先生 回應如下：

- (i) 由於客量數據屬於商業敏感資料，龍運未能公開讓委員查閱，希望委員理解。不過，龍運將與運輸署檢視數據，以檢討大埔區機場巴士路線的營運情況。
- (ii) 就委員希望提早 A47X 號線由機場前往大埔的服務時間，龍運備悉有關意見，但由於現時頭班車(早上 10 時 05 分開出)的載客量不高，因此暫時未能進一步提早頭班車的服務時間。龍運將繼續留意 A47X 號線的客量，並適時檢討提早頭班車的時間是否可行。
- (iii) 由於每個地區的人口及乘客量分布不同，因此機場巴士服務的安排亦各有不同。龍運將因應營運情況及客量分布，適當投放資源以配合實際的乘客需求。
- (iv) 有關 E41 號線的班次準繩度問題，龍運一直根據運輸署核准的服務詳情表載述的時間提供服務。龍運將密切留意情況，適時檢討 E41 號線的行車時間表。
- (v) 有關 NA47 及 N42A 號線服務時間過於接近的情況，龍運將檢討調整服務時間是否可行。
- (vi) A47X 或 E41 號線的乘客目前可在青馬大橋收費廣場或機場二號客運大樓(只限 A47X 號線)轉乘 A31、A33X、A36 或 A41 號線前往港珠澳大橋香港口岸。龍運將與運輸署繼續檢視有關服務，並協調口岸的公共交通服務安排。
- (vii) 至於深宵機場巴士服務，除 NA47 號線外，乘客亦可在機場乘搭 NA40 號線前往沙田市中心轉乘 N271 號線返回大埔，乘客如採用這個乘車組合亦可享受轉乘優惠。

146. 馬芳蘭女士 表示，運輸署一直與龍運及機管局商討機場巴士服務的安排，以兼顧機場員工及旅客的乘車需要，以及在 A 線和 E 線的服務之間取得平衡。另一方面，署方將與龍運檢視大埔區機場巴士服務的時間，並在下次會議上回覆。

147. 主席 表示，以往討論 A47X 號線的修訂方案時，龍運亦有向委員會提供相關的客量數據作為調整服務的參考，加上 E41 及 A47X 號線都不是聯營路線，因此他不理解龍運現在為何拒絕委員會的要求提供相關的客量數據，故詢問運輸署是否亦認同龍運的做法。他補充說，A47X 號線開辦至今已約 2 年，目前是適當時候一併檢討 E41 號線的服務。就此，他再次要求龍運提供上述 2 條路線在 2019 年上半年的客量數據，並因應委員的意見研究如何改善

服務。

148. 羅曉楓議員的意見及提問如下：

- (i) 龍運過往在委員會討論A47X號線時都曾經披露有關資料，而九巴日常亦會按照委員的要求提供其他路線的客量數據以作參考，因此他亦不理解龍運現在為何拒絕提供E41及A47X號線的客量數據。
- (ii) 詢問龍運以什麼準則釐定何時可以披露這些數據。他補充說，委員現時要求龍運提供的資料，只不過是路線的最高及平均載客量等簡單資料，而不是路線的每日營運數據，希望龍運備悉。
- (iii) 因應龍運表示A47X號線頭班車的載客量不足，他認為這是正常現象，因為頭班車在早上10時才提供服務，已經過了機場早上最繁忙的時段。他認為目前的狀況似是委員協助龍運招攬生意，而龍運卻沒有主動調整服務以配合乘客的需求。
- (iv) 深宵巴士服務不應只得一兩個班次。龍運如認為目前的狀況不適宜加強服務，亦需要說明原因，不應只是敷衍回應。他指龍運曾經在上次會議表示要改善與議會的溝通，故認為重覆回應是毫無意義的。

149. 胡綽謙委員對於龍運在書面回覆中指要按照大埔區的人口制訂適切的服務水平感到憤怒。他引述2016年中期人口普查統計報告的資料，指北區及大埔區的人口分別為315 270人及303 926人，但北區及大埔區的深宵機場巴士服務卻分別有每晚4班及每晚1班，可見2區的服務水平相距甚遠，因此他認為“根據人口制訂適切的服務水平”這句說話完全站不住腳，希望龍運認真對待委員就公共巴士服務作出的提問。

150. 周炫瑋議員的意見及提問如下：

- (i) 認為龍運不尊重議會，回應亦極為敷衍。他指以往從未有巴士公司表示客量數據是商業機密，而委員亦只能依賴巴士公司提供的資料作為討論時的參考數據。
- (ii) 如巴士公司拒絕提供這些基本數據，委員將難以回應居民的查詢和處理與巴士路線有關的事宜，而委員會亦無須再討論與巴士有關的事宜。
- (iii) 再次詢問龍運會否派員出席往後的巴士小組會議，與成員討論有關大埔區機場巴士服務的事宜。

151. 任啟邦議員同意主席及其他委員的意見。此外，他指每當巴士公司要求開辦或終止某些路線時，便主動提供數據以解釋他們的做法。相反，當委員要求增加機場巴士服務時，龍運卻以商業機密作藉口拒絕提供資料，實在難以令委員信服。他希望龍運的與會代表向公司反映委員的訴求，讓委員會能夠在有數據支持的情況下提出訴求及建議。

152. 劉勇威議員認同主席的意見，認為龍運的回應荒謬及不負責任。他強調委員會只是要求龍運提供簡單的數據，當中不涉及任何個人私隱資料，因此不理解這些數據為何屬於商業機密。此外，龍運剛才解釋由於 A47X 號線前往大埔的頭班車載客量不高，故不會提早服務時間，他反問這是否代表 A43 號線的首數班車都出現滿載情況。他認為龍運首先要提早服務時間，才可真正知道該段時間有沒有乘客需求，而委員經常與北區比較的原因，是由於北區與大埔人口相若，但北區的巴士服務卻較大埔多。他以 NA43 號線為例，龍運每晚提供 6 班往返北區及機場的通宵班次(3 去 3 返)，但 NA47 號線卻只有 2 班(1 去 1 返)，故認為是厚此薄彼的做法。他強調大埔區居民同樣有工作及旅遊需要前往機場，故促請龍運公平對待大埔區的居民。

153. 文念志委員希望運輸署及巴士公司了解巴士路線載客量低的原因，往往是由於路線的設計不吸引所致。他不理解龍運為何不願意嘗試提早 A47X 號線(機場前往大埔)的服務時間，更以商業機密為藉口拒絕提供客量數據。他指委員正協助居民反映區內機場巴士服務不足的意見，加上署方及巴士公司的做法厚此薄彼，在處理大埔區及北區的巴士服務時存在雙重標準，因此他希望主席能夠協助反映意見。

154. 羅耀華先生回應如下：

- (i) 澄清他剛才所指的商業機密是各條機場巴士路線的載客量。如委員希望了解有關路線的載客率，龍運可以在會議後研究應該以什麼方式提供這些數據。
- (ii) 龍運將因應機場航班的分布及實際乘客需要，檢視提早 A47X 號線的服務(機場前往大埔方向)時間是否可行。如有需要，龍運將與運輸署商討有關事宜。

155. 主席重申，希望龍運可以在下次會議提供 E41、A47X 及 NA47 號線在 2019 年上半年的客量數據以及改善服務的方法，並表示龍運亦可以考慮出席下次巴士小組會議以跟進事宜。

156. 羅耀華先生回應表示龍運將跟進委員的意見。此外，如委員有任何提案需要龍運回應，龍運都樂意出席會議。

157. 周炫瑋議員表示，據他理解，委員在半年內不得再次在委員會提出已經討論的議題，因此他未能在下次會議上提出相同議案，加上委員會有很多其他交通及運輸相關事宜需要討論，因此他不希望浪費太多時間討論區內的機場巴士服務。他認為機場巴士服務相關事宜可在巴士小組會議上詳細討論，並詢問龍運為何不能派員出席巴士小組會議。

158. 主席建議直接把題述事宜交由巴士小組繼續跟進。他請秘書在會議後聯絡龍運以作安排。

159. 文念志委員詢問主席會否協助他向運輸署反映意見。

160. 主席回應說，委員已經在會議上發表意見，而他亦已經處理是項議題。有關文念志委員提出的要求，他建議在會議後另行處理。

XIII. 續議交通及運輸委員會 2019 年 5 月 10 日第三次會議事項

(大埔區議會文件 TT 79/2019 號)

(一) 要求於區內增加車輛泊位

161. 張偉鋒先生報告，食物及衛生局(“食衛局”)將會在安埔路多層停車場旁邊的空地興建 1 所綜合醫療中心，而運輸署與局方現正磋商該中心日後提供的泊車位數目。

162. 張國慧委員指大埔區的泊車位供不應求，令駕駛人士不敢在周末駕車前往大埔墟一帶。他希望了解上述停車場日後大約可以容納多少車輛，以便向居民交代。

163. 梅少峰委員知悉運輸署計劃利用安埔路多層停車場旁邊的空地作臨時停車場之用，並希望進一步了解署方將何時進行招標等工作。他補充說，安埔路的多層停車場會在本年 9 月底關閉以進行裝修工程，屆時該區將會減少數百個泊車位，如署方不盡快開放上述臨時停車場，他相信大埔中心一帶的交通將更為惡劣。此外，大埔中心一帶的違泊情況嚴重，特別是安邦路近香港賽馬會投注站的位置，違泊車輛泊滿道路兩旁，導致交通水洩不通。就此，他對運輸署目前仍未公布臨時停車場的具體資料(例如泊車位數目等)感到不滿，並擔心後果不堪設想。

164. 羅曉楓議員表示，社會服務委員會在剛過去的會議上曾經討論在安埔路用地興建綜合醫療中心的事宜，當時有委員建議在大樓的地底位置興建智能停車場，而食衛局隨後回覆表示將轉達有關意見。他希望向運輸署了解目前的具體情況為何。

165. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 有關安埔路多層停車場旁邊的空地是否用作臨時停車場，他暫時未能提供有關資料。由於申請該政府土地作臨時用途的相關事宜由大埔地政處(“地政處”)負責，因此該處可能掌握較多有關上述用地的資料。
- (ii) 運輸署需要留意周邊的交通情況，例如附近有沒有違泊問題或泊車位的改變等，從而訂出上述綜合醫療中心日後應該提供的泊車位數目。此外，由於食衛局在該中心預留多少空間作停車場之用亦會影響泊車位數目的上限，因此運輸署未能提供該項目的泊車位資料。
- (iii) 在一般情況下，如相關部門或發展商計劃在項目中引入特別的泊車設施(例如智能停車場)，他們可以向運輸署提出申請，以作跟進。因應委員建議在上述綜合醫療中心項目中增設智能停車場，運輸署將會向項目的負責部門轉達意見。
- (iv) 運輸署將從交通角度建議項目的泊車位數目，但負責興建的部門亦需考慮其他因素，例如停車場的面積、樓底高度及抽風限制等，方可訂出最終的泊車位數目。他希望盡快再次與食衛局商討，以便向委員會提供進一步資料。

166. 梅少峰委員強調安埔路附近的違泊問題非常嚴重，因此他提醒署方在制訂綜合醫療中心日後的泊車位數目時必須多加考慮。此外，由於安埔路附近有不少住宅樓宇，附近亦有 1 個多層停車場，因此他建議署方慎重考慮綜合醫療中心停車場的出入口位置，以免安邦路一帶出現嚴重交通擠塞。他具體建議署方在停車場面向大元邨的一方增設出入口，讓車輛無須駛經大埔中心便可駛進停車場，以期減低對附近居民的影響。

167. 鄧銘泰議員指食衛局目前對於在綜合醫療中心興建多少層停車場都未有定案，認為本委員會就該項目的泊車位數目展開討論是言之過早。另一方面，他指委員會在早前的會議上一直跟進一些改善泊車問題的中短期措施，例如建議運輸署利用天橋底位置加設臨時停車場，以及推出手機應用程式，讓駕駛人士通過程式入錶等，故是次會議亦應集中討論這些措施。

168. 關永業議員指安埔路綜合醫療中心項目仍在非常初步的階段，因此運輸署在是次會議上向委員會報告該處將會提供泊車位就如“遠期樓花”，未能在短期內解決泊車位供應不足的問題。此外，他指大埔區議員早前與運輸及房屋局局長會面時，曾經提出在區內的閒置土地上興建臨時的多層泊架，而局長亦表示可以考慮，因此他希望運輸署研究這些建議是否可行，藉此在短期內增加泊車位的供應。他感謝署方報告增加泊車位供應的長期措施，但認為署方更應推出短期措施紓緩現時泊車位不足的問題。

169. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 運輸署通常採用小路而非大路作為停車場出入口。由於安埔路的用地位處南運路旁，如不在安埔路或安邦路設置停車場入口，便需要在南運路設置，從交通角度來說並不理想。
- (ii) 署方一直研究方法增加短中期的泊車位供應。短期措施方面，署方一直在區內物色合適位置增加路旁泊車位，但承認有一定難度。中期措施方面，委員會早前亦曾經討論在區內引入新式泊車設施是否可行，以增加泊車位的供應。他指署方現正在不同試點推行先導計劃，以檢視各類新式泊車設施的成效。就上述的中短期措施而言，由於暫時未有新的進展，因此他未有在是次會議上報告。
- (iii) 在天橋底位置加設臨時停車場需要不少空間，亦須兼顧駕駛人士進出這些地方時視線會否受阻，因此能夠落實的機會不大。不過，署方仍會盡力物色地點加設路旁泊車位、咪錶泊車位及晚間泊車位等。

170. 主席補充梅少峰委員剛才的發言，指他的意思是日後的綜合醫療中心停車場入口不要設在安邦路或南運路，而要設在安埔路，以避免與附近的多層停車場使用同一段道路作為出入口，減少車輛互相爭路的情況。

171. 鄧銘泰議員重申，綜合醫療中心項目的規劃仍在初步階段，不必急於在現階段討論。至於在短中期增加泊車位的供應方面，他請署方繼續物色位置增加泊車位，但希望署方特別關注貨車泊車位不足的問題，因為現時的貨車泊車位大多為晚上 11 時至翌日上午 7 時的路旁泊車位，如貨車司機需要在早上 7 時駕車離開，除了影響司機的作息，亦會影響清晨時份的路面交通。因應署方提出在天橋底位置增加泊車位的限制眾多，他指貨車泊車位的要求相對較低，即使位置較為偏遠亦可接受，故促請署方在積極增加一般車輛的泊車位時，亦須增加貨車泊車位的供應。

172. 關永業議員建議運輸署日後參與安埔路綜合醫療中心的規劃時，不妨向相關部門反映委員在交通方面的憂慮。不過，他對停車場出入口設在安埔路的建議有保留，因為每逢周末南運路進入大埔中心一帶的交通都非常擠塞，因此在安埔路設置停車場出入口的影響未必較在安邦路設置出入口的影響輕微。他請運輸署多加考慮不同方案，小心衡量在哪處設置停車場出入口更為合適。

173. 區鎮濠委員表示，他的憂慮與關永業議員相同，表示假日期間安埔路的交通甚為擠塞，不少車輛甚至佔用安埔路的巴士線等候左轉前往安邦路，因此在安埔路設置停車場出入口或會令車輛倒塞至南運路一帶。

174. 張偉鋒先生表示，食衛局進行工程時將研究綜合醫療中心停車場的出入口應該設在什麼位置，而運輸署亦已經備悉委員在這方面的意見。他補充說，在安埔路或安邦路設置停車場都需要考慮不同因素，例如在安埔路設置停車場出入口，署方需要考慮車龍會否倒塞至南運路。

175. 主席詢問申請上述用地作臨時停車場用途應由哪個部門提出。

176. 張偉鋒先生表示，地政處可以在批租土地作臨時用途方面提供資料。

177. 梅少峰委員補充說，地政處早前已經完成批租土地的程序，現正等待招標工作結束以選出臨時停車場的營運商。

(二) 要求在廣進街加油站旁加設的士站連上蓋

178. 潘歡愉女士報告，運輸署在本年初經康樂及文化事務署（“康文署”）向地政處提供上述工程所需用地的資料，以便地政處處理轉移地權的申請。地政處及後在本年4月及5月就新草擬的地界圖徵詢相關部門的意見。運輸署已經向地政處提供意見，現正等候地政處處理有關申請。

179. 胡健民副主席表示，9月將舉行本屆區議會任期內最後一次交運會會議，然後區議會便會暫停運作。為了讓上述工程在區議會暫停運作期間能夠繼續進行，他希望運輸署加快進度，如有需要徵求委員會同意的事宜，亦須趕及在9月的會議提出，以免延誤。

180. 潘歡愉女士表示，她將會在會議後向康文署及地政處查詢上述申請的最新進展，並回覆胡副主席。

181. 主席表示，雖然下次會議是本屆區議會任期內最後一次交運會會議，但由於胡副主席是當區區議員，故建議他在會議外繼續與部門跟進上述工程。

(三) 關注大埔區違例泊車問題

182. 蕭偉琨先生報告，有關寶鄉街的交通改善方案，路政署早前收到房屋署及食物環境衛生署(“食環署”)的反對意見。路政署其後已經提出改善方案，如上述部門同意有關方案，路政署便會申請工程許可證，並盡快展開工程。

183. 傅建朝先生報告，大埔警區在 2019 年 5 月至 6 月期間合共發出 19 482 張違例泊車定額罰款告票。

184. 姚鈞豪委員表示，警方早前成立特別小隊專門負責處理違泊事宜，成效顯著，值得表揚。不過，他認為小隊人手不足的問題值得關注。他講述在本年 6 月 11 日觀察所得的情況，指當日有 2 名警員在未有發生任何事情的情況下，在大埔中心一帶逗留超過 4 小時仍未離去，期間曾經在大埔廣場 2 樓觀察市民阻街的情況。他詢問警方為何有如此警力觀察阻街問題，卻沒有人手處理違泊車輛，質疑是否由於阻街屬於政治事件，而警方處理政治事件凌駕於處理一般民生事宜。

185. 梅少峰委員表示，他在上次會議已經指出每逢假日有不少車輛停泊在寶湖里(近王少清家庭醫學中心位置)兩旁，及後情況稍為好轉，但近日情況又再次惡化。他指該處有大埔中心三期及富盈門的停車場出入口，加上路面的違泊問題嚴重，令救護車無法駛往王少清家庭醫學中心，故認為警方需要認真處理問題。

186. 胡耀昌委員表示，警方在本年 3 月至 4 月期間曾經嚴厲打擊達運路非專營巴士上落客區的違泊情況，包括在早上繁忙時段派出警車及警員到場執法，但最近 2 個月的執法力度有所減少，因此希望了解箇中原因。

187. 陳蔚嘉委員表示，每逢周五及周末都有特別多的車輛停泊在福和路，部分更阻擋消防通道出入口，或會影響緊急車輛救援服務，希望警方研究處理辦法。

188. 區鎮濠委員指自己在本年 6 月初曾經駕車經過頌雅路，留意到當時的違泊問題嚴重(尤其是近南坑車房一帶)，因此致電大埔警署報案室報案。不過，雖然他當時曾經多次致電不同的警方人員反映問題，但接近 6 個小時後警方仍未派員到場處理上址的違泊車輛。對於警方表示區內多處出現違泊情況，他表示理解，但無法接受當天報案後接近 6 小時仍然未有警員處理頌雅路的

違泊問題。他希望警方多加留意有關情況。

189. 文念志委員理解警方的人手有限，亦明白不同崗位的警員有不同的職責，但他指本年 6 月 11 日看到有約 10 名警員在大埔廣場近花菓山小食店位置花了近 4 小時處理一些狀況，甚至包圍和跟縱學生。另一方面，安埔路及安泰路等市中心位置經常出現違泊問題，可見即使區內各處出現違泊情況都沒有警員處理。他不理解警方為何安排大量警員對付這些學生，而不安排人手處理車輛違泊事宜，因此在會議上反映情況。

190. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 明白警方已經積極打擊違泊車輛，但仍有駕駛人士胡亂停泊。他舉例說，不少車輛停泊在汀角路平安里巴士站後方的位置，經常阻礙巴士停站，結果巴士需要在旁邊的行車線上落乘客，不單阻礙後方的車輛，亦令乘客需要在馬路上下車，情況不甚理想。他指這個黑點的違泊問題已經持續半年，但情況越見嚴重，令人難以接受，故希望警方加強執法。
- (ii) 美新里的違泊問題在最近 3 個月左右又再惡化，特別是當車輛停泊在道路兩旁時，大型車輛必須越線行駛以繞過這些違泊車輛，對途人構成安全威脅，故希望警方多加留意。
- (iii) 讚揚警方在周五及周末於翠樂街的違泊黑點放置“雪糕筒”的做法，認為有助紓緩違泊情況，並希望警方能夠繼續採取有關的安排和勤加執法。
- (iv) 汀太路現時設有晚間貨車泊車位，但如果貨車在早上 7 時仍未離開，便會導致交通擠塞。他指自己在 7 月已經收到數個居民的投訴，故希望警方適當跟進。

191. 姚鈞豪委員表示，大埔公路元洲仔段近宏福苑停車場一帶的違泊問題嚴重。他曾經看見消防車因被該處的違泊車輛阻礙而被迫停泊在廣宏街，因而阻礙其他準備右轉的車輛，故希望警方留意有關情況。

192. 傅建朝先生備悉上述所有違泊黑點的情況，稍後將會跟進。另一方面，因應社會近日發生的事件，大埔警區有不少人手被抽調至其他警區進行人群管制等方面的工作，因此處理違泊事宜的人手有所減少，但警方將盡量處理市民的投訴。此外，警方會把所有在報案室接獲的個案備案，但由於有其他緊急個案更需要警方即時處理，故未必能夠及時安排人手處理違泊車輛。

(四) 改善吐露港公路設施

193. 林德浩先生 報告如下：

- (i) 有關大埔公路元洲仔段加設雙白線的工程，路政署提交的臨時交通安排措施已獲批准。路政署預計有關工程將會在本年 8 月完成。
- (ii) 有關在吐露港公路南行往馬鞍山或九龍東的出口加設雙白線的建議，沙田區工程組的人員曾經在早上 7 時至 9 時前往現場視察交通情況。根據觀察所得，該處慢線的交通相對繁忙，而快線前往獅子山隧道的交通則大致暢順。就上述情況，該組人員稱暫時不會在上述路段加設任何地面標示。不過，他們將繼續密切留意該處的交通，研究有沒有其他改善措施。

(五) 在林錦公路迴旋處加設轉乘站

194. 主席 表示，運輸署早前向秘書處提交 1 份有關在林錦公路加設迴旋處的圖則，詳情見附件三。

195. 馬芳蘭女士 報告，運輸署已經在 6 月 28 日召開個案會議，向主席、陳灶良議員及鄧銘泰議員詳細解釋署方在過去 2 年就林錦公路巴士服務所進行的工作。她補充說，鑑於林錦公路有車長限制，車長 12.8 米的巴士不能行駛林錦公路，加上林錦公路欠缺巴士調頭位置，64K 號線需要一直到元朗才可調頭，因此亦未能提供往返大埔的短途服務。有見及此，運輸署建議在林錦公路近梧桐寨位置加設迴旋處，並放寬林錦公路大埔段的車長限制，以改善林村的巴士服務。

196. 林德浩先生 介紹上述迴旋處工程，並徵詢委員對方案的意見。

197. 主席 指他會尊重當區區議員陳灶良議員的意見，把是項工程交由委員會轄下的改善鄉郊主要道路工作小組跟進。

XIV. 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 80/2019 號)

198. 蕭偉琨先生 請委員備悉上述文件。

199. 鄧銘泰議員 表示，由於李華光議員有事先行離席，因此由他代為反映意見。有見西徑村燈號控制過路處的工程仍處於搬遷地下電纜的階段，他詢問

這是否由於中華電力有限公司(“中電”)的安排欠佳所致。如有需要，他請路政署約同李華光議員實地視察，以了解有關情況及工程延誤的原因。

200. 蕭偉琨先生表示，路政署確實需要待中電完成搬遷電纜後，才可進行上述工程。他指署方曾經在本年 3 月約見相關部門及中電，共同商討能夠盡快開展工程的方案，當中最影響工程進度的是工程的臨時交通安排。他續指，中電已經在 6 月提交經修訂的臨時交通安排方案，現正等待相關部門回覆。

201. 潘歡愉女士補充說，中電剛在會議前數日就上述工程向運輸署提交最新的臨時交通安排方案，而運輸署亦已回覆，就該方案向中電提供意見。

202. 鄧銘泰議員詢問運輸署支持還是反對中電的臨時交通安排方案。

203. 潘歡愉女士回覆表示運輸署沒有反對中電提交的臨時交通安排方案。

XV. 工作小組報告

(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組

204. 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 6 月 28 日召開本年度第五次會議，繼續討論與大埔區公共巴士及小巴路線服務有關的事宜。
- (ii) 公共巴士服務方面，工作小組與運輸署及巴士公司跟進 NR918、271、274X 及 307 號線等的服務改善建議。
- (iii) 工作小組將繼續跟進區內巴士及小巴服務的情況，如有實際改動會向委員會報告。

(二) 改善鄉郊主要道路工作小組

205. 工作小組主席 鄧銘泰議員 報告，工作小組最近沒有召開會議。待下次會議日期落實後，秘書處將通知各成員出席會議。

(三) 道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組

206. 工作小組主席 胡健民議員 報告，工作小組已經在 2019 年 6 月 20 日召開本年度第一次會議。在會議上，工作小組通過本年度擬舉辦的 2 項活動，包括“2019 至 2020 年度大埔區學界道路及交通安全比賽暨宣傳運動”及“2019 至 2020 年度大埔區道路及交通安全運動嘉年華”。此外，土拓署亦在會議上就新界西北及新界東北之單車徑一伸延部分(三門仔段)報告進展和收集成員的意見，而運輸署則在會議上就擬新增的單車停泊處徵詢成員的意見。工作小組將繼續跟進區內的單車相關事宜，並定期向委員會匯報進展。

(四) 廣福行車橋工作小組

207. 秘書 代工作小組主席李國英議員報告，工作小組最近沒有召開會議。待下次會議日期落實後，秘書處將通知各成員出席會議。

XVI. 申請區議會撥款

(大埔區議會文件 TT 81/2019 號)

208. 秘書 報告，民政事務總署(“民政總署”)日前向各區發布區議會暫停運作安排，當中提及在區議會暫停運作期間，區議會轄下委員會及工作小組主辦和合辦的活動都必須暫停。由於原訂在是次會議處理的 2 項撥款申請均由委員會轄下的道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組主辦或合辦，因此申請團體需要研究如何調整活動的形式，以符合相關指引的規定。就上述情況，是次會議不會處理上述文件所載的 2 項撥款申請。

209. 胡健民副主席 對於區議會暫停運作期間的安排表示理解，但指有學校參與的活動一般都有時間限制，通常只能在 10 月至 1 月期間舉行，但這個時段剛好與每次區議會換屆前暫停運作的時間重疊。他對於要實施換屆安排而令每年舉辦的活動暫停感到可惜，亦希望民政總署能夠考慮這些情況和提供方法，盡量讓學校能夠舉辦活動。

XVII. 其他事項

210. 主席 表示，陳笑權議員在會議前向秘書處提交文件，提出要求加設巴士路線往來大埔尾、樟樹灘、天賦海灣及逸瓏灣和各港鐵站及市區，詳情見附件四。他請各委員備悉文件。

XVIII. 下次會議日期

211. 主席宣布，下次會議訂在 2019 年 9 月 13 日(星期五)下午 2 時 30 分舉行。

212. 議事完畢，會議在下午 7 時 43 分結束。

大埔區議會秘書處

2019 年 8 月



新創建集團成員
Member of NWS Holdings

檔案編號：CC/L2/200/19/PC

敬啟者：

有關：要求聯營巴士線提供轉乘優惠

多謝 貴會早前就上述事宜來函本公司轉達議員的意見，現謹覆如下：

我們已備悉有關意見。現時，往來大埔及港島東（天后至西灣河）的乘客可於星期一至五繁忙時間乘搭城巴及九巴聯營 307P 號線，往港島方向的服務時間為上午六時五十分至八時零六分，往大埔方向的服務時間為下午五時三十分至七時十六分，成人車費為港幣 22.7 元。於上述 307P 號線的營運時段外，由大埔前往港島東的乘客可乘搭 307 號線，於東區海底隧道收費廣場巴士站，以八達通轉乘多條路線（包括由城巴及九巴聯營的 678 號線）往港島各區，成人第二程可節省港幣 5 元。

再次多謝 貴會對本公司服務的關注。

此致
大埔區議會
交通及運輸委員會
劉志成主席

城巴有限公司
公眾事務部 謹啟

2019 年 7 月 9 日

大埔區議會交通及運輸委員會
2019 年度第四次會議

龍運巴士有限公司之回應

有關「要求全面檢討及改善大埔區機場巴士服務」的議題

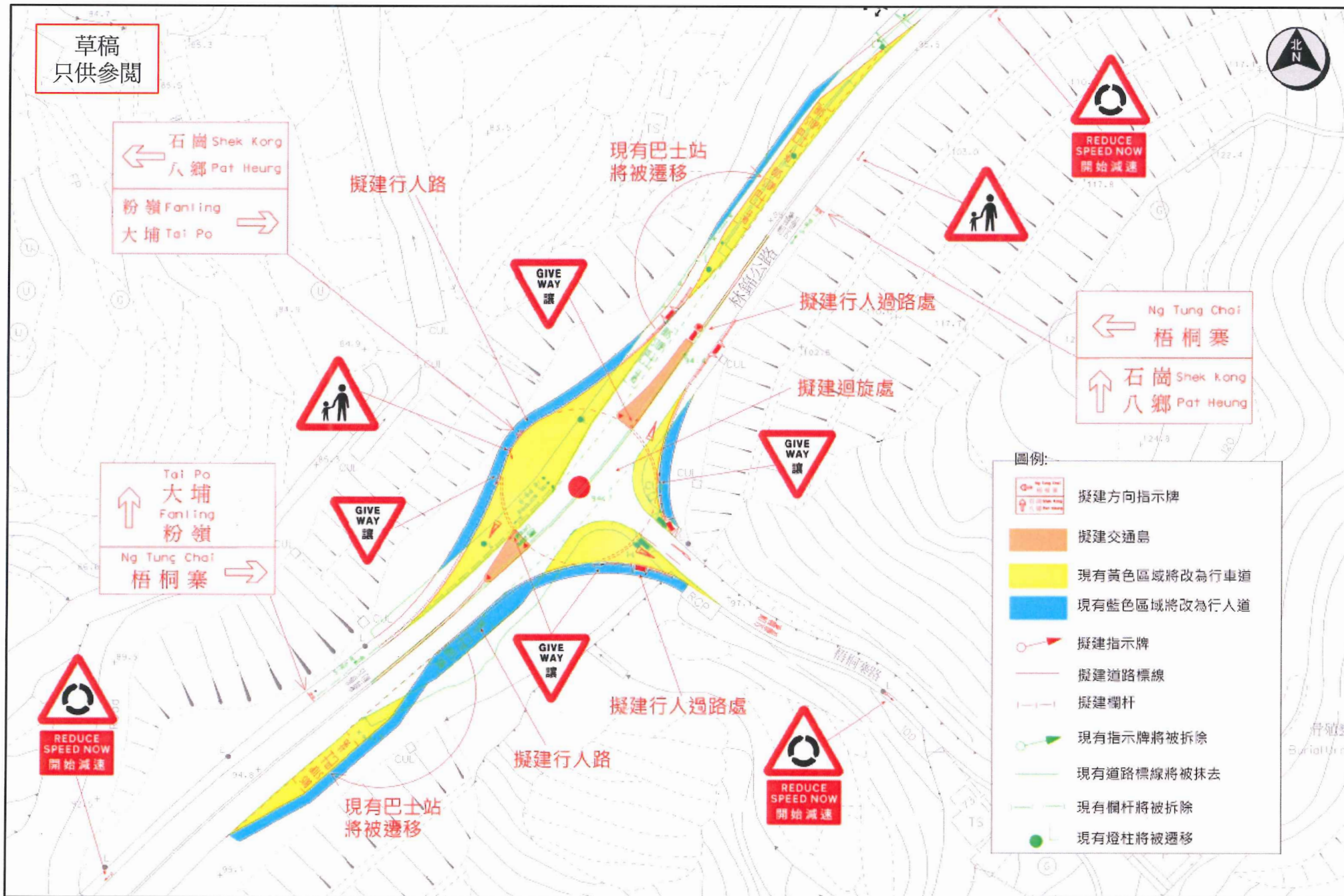
我們一直密切留意大埔區的機場巴士服務，並與運輸署定期檢視各條相關路線的營運資料及運作安排，以及按照大埔區的人口制定適切的服務水平。

根據記錄，E41 線班次大致正常，惟部分班次受路面情況及突發事件影響，令行車時間有所增加，導致個別班次抵站時間有偏差。我們的外勤員工會因應突發事件作即時調配，包括調整開車時間，以及視乎情況安排巴士於中途站起載，以維持班次穩定。

關於 A47X 線的服務，我們會繼續檢視該線營運狀況及區內乘客的乘車模式，如有需要將按實際情況研究調整服務。現時該線亦有與九巴各條常規路線提供八達通轉乘優惠，方便乘客前往區內其他地方，第二程可節省最多六元車資。查最近營運記錄，A47X 線於各時段的安排大致可配合乘客的需求。我們已備悉有關檢討該線的行車路線、服務時間及班次之建議，有需要時會與署方跟進。

就 NA47 線班次及站點建議，我們會繼續留意其客量變化及乘客的乘車模式，適時研究加強有關服務的可行性。除 NA47 外，乘客可於深宵時段選乘 N42A 線或 N42P 線往返大埔及機場。

2019 年 7 月





中華人民共和國香港特別行政區
Hong Kong Special Administrative Region of the
People's Republic of China



大埔區議會

Tai Po District Council

陳笑權 議員 榮譽勳章 太平紳士

CHAN Siu-kuen MH JP Tai Po District Council Member

致：交通及運輸委員會
交通及運輸委員會主席
劉志成博士

本處檔案：CSK/2019/065

劉主席：

有關：強烈要求加設巴士路線
往來大埔尾、樟樹灘、天賦海灣及逸瓏灣至各港鐵站及市區

本人經常收到大埔尾、樟樹灘、天賦海灣及逸瓏灣的居民對交通問題的訴求，日前白石角又有樓盤落成開售，居民陸續入伙，加上附近有多幅土地將會建屋，人口將進一步增加，大部份居民於九龍區及港島區上班上學，惟現有之巴士服務完全無法提供居民基本需求。

有見及此，本人現強烈要求加設巴士路線，以樟樹灘村樟大路為首站，途經白石角至各港鐵站及市區，改善附近一帶居民對公共交通的需求，解決對外交通問題，配合市民的基本訴求。利便居民。

現希望主席閣下能將上述事項於2019年7月12日的“交通及運輸委員會”中討論。謝謝！

此致



大埔區議員 陳笑權 MH 太平紳士 謹啟
2019年7月4日

