

大埔區議會
交通及運輸委員會
2017年第五次會議記錄

日期： 2017年9月15日(星期五)

時間： 下午2時32分至下午7時28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>主席</u>		
劉志成博士	會議開始	會議完畢
<u>副主席</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	會議完畢
陳笑權議員,MH,JP	會議開始	會議完畢
周炫璋議員	會議開始	會議完畢
關永業議員	會議開始	下午5時34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	下午5時45分
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	下午6時55分
任萬全議員	會議開始	下午5時54分
余智榮議員	會議開始	會議完畢
<u>增選委員</u>		
區鎮濠委員	下午2時44分	下午5時59分
張國華委員	會議開始	下午4時05分
劉宗翰委員	下午2時34分	會議完畢
巫家雄委員	會議開始	下午5時47分

曾漢文委員	會議開始	會議完畢
梅少峰委員	會議開始	會議完畢
溫興財委員	會議開始	下午 5 時 41 分

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：

鄭俊平議員,JP	大埔區議員
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
顏穎康先生	工程師／49(新界東)／土木工程拓展署
馮敏琪女士	工程師／5(新界東)／土木工程拓展署
陳由游先生	高級運輸主任(大埔)／運輸署
黃建男先生	工程師／大埔一／運輸署
李浩天先生	署理高級工程師／新界 3／路政署
李大琨先生	工程師／新界 3-3／路政署
許家傑先生	區域工程師(大埔)／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
梁文迪先生	助理公共關係經理(對外事務)／香港鐵路有限公司
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
施超強先生	車務主任／九龍巴士(一九三三)有限公司
潘振剛先生	襄理(車務)／龍運巴士有限公司
羅耀華先生	一級策劃及支援主任／龍運巴士有限公司
鄭炳章先生	艾奕康顧問有限公司執行董事
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：

鄭煒委員
陳凱泳委員

開會詞

主席歡迎鄭俊平議員列席會議及宣布以下事項：

- (i) 運輸署羅家勤先生已調職，由陳由游先生接替及出席往後的會議。
- (ii) 土木工程拓展署麥佩茵女士因事未能出席會議，由顏穎康先生代表出席。

I. 通過交通及運輸委員會 2017 年 7 月 14 日第四次會議記錄

(大埔區議會文件 TT 47/2017 號)

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

II. 要求港鐵改善服務水平

(大埔區議會文件 TT 48/2017 號)

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

4. 譚榮勳議員介紹上述文件。

5. 梁文迪先生的回應如下：

- (i) 感謝委員對香港鐵路有限公司(“港鐵”)服務方面提出意見。他明白鐵路服務延誤會對乘客造成不便，並代表港鐵公司向受影響的乘客致歉。
- (ii) 安全是港鐵的首要目標。港鐵一直堅持安全行車，並每天進行檢查、維修及保養的工作。
- (iii) 港鐵每日行駛超過 8 200 班列車，部份列車組件在日常運作中會有所磨損，並可能出現故障。為減少機件故障發生，港鐵有嚴謹的資產管理及保養程序，每年亦會投放超過 80 億元用作維修保養及更新鐵路資產。
- (iv) 港鐵在 2015 年斥資 33 億元更新港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫等的信號系統。為配合沙中綫工程，東鐵綫的信號系統正進行提升，以配合新列車及自動月台幕門的運作。此外，港鐵在列車及路軌安裝可配合新信號系統運作的設備，當中火炭、馬場、大學、大埔墟、太和及粉嶺站的安裝工作已大致完成，而紅磡站至羅湖站／落馬洲站沿綫路軌的安裝工作亦已展開。另一方面，

港鐵斥資 60 億元購置 93 列全新列車，取代現時行走港島綫、觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫的列車，為乘客提供更舒適的乘車環境。港鐵相信上述兩項措施有助它們維持高水平的服務。

- (v) 港鐵董事局內設有薪酬委員會，負責釐定管理層員工「與表現掛鈎的薪酬」安排。該委員會會考慮港鐵的業績(包括營運表現)和員工的工作表現等因素，以釐定管理層員工的薪酬水平。
- (vi) 港鐵一向重視鐵路服務的安全及可靠性，對每宗引致延誤的事故均認真處理，並會作出調查及檢討，尋找可改善的地方，作出改進。整體而言，港鐵的服務可靠性比歐美大城市的鐵路服務好，但港鐵仍然會繼續努力，不斷求進並改善服務表現，以期減低對乘客造成的不便。

6. 梅少峰委員引述報章的報導及大學的研究，指港鐵列車車廂及扶手出現抗藥性細菌的樣本，詢問港鐵在車廂清潔方面有什麼監管及清潔的時間表為何。此外，他反映東鐵線列車的空調不足，在炎熱天氣下車廂十分悶焗，要求港鐵回應及作出跟進。

7. 關永業議員表示，港鐵的回應陳腔濫調，亦無必要與其他國家的列車服務作比較。他詢問除了政府的罰款機制外，港鐵如何對乘客作出補償？他強調對乘客作出補償並不等於他們接受港鐵出現列車延誤，但至少可以緩和他們的不滿。他樂見港鐵投放資源更新系統、列車設備及加強維修保養等，但認為港鐵亦必須推出短期措施，向乘客作出補償。

8. 譚榮勳議員的意見及提問如下：

- (i) 他認為港鐵在列車服務出現較長的延誤時，便應當機立斷即時豁免所有乘客的車資，讓他們免費「出閘」。他亦建議港鐵應在相應的行車時段讓乘客免費乘車以作補償。
- (ii) 港鐵曾表示隨著沙中線落成，東鐵線的列車信號將有所提升，列車的班次會更加頻密，即使列車的車卡數由 12 卡減至 9 卡，整體載客能力亦會有所提升。他指港鐵現時的信號系統質素欠佳，擔心如果將來仍無改善但車卡的數目減少，對乘客的影響將會更大。
- (iii) 港鐵雖已投入數十億進行系統更新及設施維修保養的工作，但運作的情況未如理想，令人失望。
- (iv) 由於港鐵的事故頻仍，他詢問是否會啟動管理層薪酬與營運表現掛鈎的機制，向管理層問責及減少他們的薪酬，以回饋乘客的損失。

9. 巫家雄委員詢問港鐵有沒有制定對公眾的服務承諾。如有，他認為港鐵在發生事故時可根據服務承諾的標準條款作出處理，亦請港鐵向委員會提供相關資料作參考；如無，他建議港鐵倣效其他公營機構，制定其服務承諾，

以便公眾作出監察及就港鐵的運作提出意見。

10. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 他指數月前港鐵的觀塘線列車服務出現嚴重延誤，對乘客造成極大不便，惟因為列車沒有完全停止運作，罰款金額只有約二百萬至三百萬元，比預期大大減少，認為運輸署應改善港鐵的罰款機制。
- (ii) 港鐵不同路線(包括新開通的南港島線)的信號系統都曾出現故障，足以證明當年兩鐵合併會帶來信號系統兼容問題。雖然港鐵車務控制中心內有不少工程師及相關職員負責監察及控制車務運作，但他質疑港鐵職員是否有能力處理如此龐大的鐵路系統網絡。
- (iii) 由於不少東鐵線的延誤事故是由乘客跳軌及動物闖入路軌等事件引致，他認為港鐵可以透過安裝月台幕門減少這些事故發生，尤其是一些月台設計較直的車站，而不應藉詞推搪。
- (iv) 港鐵的載客量已達到嚴重飽和，不同轉乘車站的月台亦經常出現大量候車的乘客。他認為在提升港鐵服務的同時，運輸署亦不能忽視公共巴士的重要性，加上將來東鐵線的列車車卡減少，東鐵沿線特別是大埔居民對公共巴士的需求將會有所增加。就以上情況，他期望運輸署往後不要在增加公共巴士資源的建議上多加阻撓。

11. 周炫瑋議員認為港鐵未有回應委員關注的問題，例如為何港鐵經常出現故障、如何避免在繁忙時間發生延誤事故及港鐵會在延誤多久的情況下讓乘客免繳車資等。此外，對於港鐵表示提升信號系統後可加密班次，以彌補東鐵線車卡數目減少的影響，他認為扣除東鐵線頭等車廂後，其他車廂的數量實際上會有所減少。他認為港鐵須確保在沙中線開通後，相關的信號系統能夠互相兼容而避免出現故障，亦不應因為比其他國家的鐵路服務好而感到自滿。

12. 梁文迪先生的回應如下：

- (i) 港鐵每天定期清潔列車車廂(包括扶手)，亦會定期在扶手電梯的扶手位置噴灑專用物料，以減少細菌增長。
- (ii) 東鐵線的車站處於室外，開門時車廂外的熱空氣會流入車廂，因此車廂內的溫度難免會上升，當列車車門關上及開出後，情況便會有所改善。如乘客發現車廂的空調系統發生故障，可以記下車廂號碼並向港鐵反映，港鐵會盡快作出跟進。
- (iii) 港鐵有制訂「服務表現安排」，當中訂明發生延誤事故的相應罰款金額，而有關罰款將會以直接扣除車資 3% 的方式回饋乘客。

- (iv) 根據港鐵的機制，當發生延誤事故時，港鐵會按情況在個別受影響車站的閘機啟動「事故模式」，讓乘客使用八達通卡出閘時不扣除車資，亦會因應個別情況考慮退回在受影響車站的乘客所繳付的車資。
- (v) 由於受港島區的地理環境所限，沙中線車站不能停泊有 12 卡車廂的東鐵線列車，因此在沙中線通車後，東鐵線列車車廂會縮減至 9 卡。另一方面，東鐵線在更新信號系統後可增加列車服務班次，因此能提供服務的整體列車車卡數目，將會與現時相若。
- (vi) 沙中線的其中一個部份是東西走廊。港鐵相信東西走廊通車後能紓緩東鐵線最繁忙路段的負荷，預計屆時約有兩成乘客會改用東西走廊前往鑽石山站及轉乘觀塘線。
- (vii) 安裝月台幕門需配合沙中線新的信號及列車系統的運作，有關的工程亦需與更新系統一併進行。港鐵目前已完成部份前期工作如加固車站月台等，亦會繼續跟進安裝月台幕門的工作。
- (viii) 港鐵與政府有營運協議，當中提及關於列車服務準繩度的要求。港鐵在每個季度都會公開客戶服務表現讓市民參考。就東鐵線而言，列車服務的目標準繩度為 99.5%，而過去一季東鐵線列車服務的準繩度為 99.8%，比營運協議所訂的目標為高。

13. 羅曉楓議員表示，運輸及房屋局曾表示不應就 31 分鐘以下的延誤事故向港鐵施加罰款，避免對港鐵的員工構成壓力。他認為港鐵的壓力源自其所提供的服務欠佳而非外來因素，因此局方的說法並不恰當。此外，根據現時的罰款機制，如港鐵的服務只是受阻而沒有完全中斷，則不會累積罰款，所以早前港鐵服務延誤超過 10 小時，造成的影響甚大，其罰款亦與一般延誤無異。他認為這個機制未能反映服務受阻所造成的影響，亦與事件的嚴重性脫勾。就剛才有委員建議港鐵在發生事故後的相應行車時段豁免乘客的車資以作補償，他表示贊同。

14. 劉勇威議員詢問安裝月台幕門與更新信號及列車系統的關連性為何。他認為港鐵可先行安裝月台幕門，並在沙中線通車時更新信號系統。他希望港鐵可以解釋為何安裝月台幕門與更新信號系統需一併進行。

15. 梅少峰委員的意見如下：

- (i) 港鐵的載客量高，每天有很多市民乘搭，因此每日清潔車廂一次並不足夠，希望港鐵加派人手加強清潔。
- (ii) 港鐵的事故頻頻發生，但其推出的 3%車費扣減回饋將於 2017 年 12 月 17 日完結，希望港鐵延長優惠。
- (iii) 港鐵現時在 35 個車站推出的早晨折扣優惠受市民歡迎。他希望港鐵擴大優惠範圍，例如增加可使用優惠的車站數目及延後出閘時間至上午 8 時 30 分等。

- (iv) 早前曾約見港鐵主席反映富亨邨及頌雅苑沒有接駁巴士前往大埔墟港鐵站的問題，亦建議港鐵為該區居民提供 2 元乘車優惠，惟最終不了了之，希望港鐵重新討論並盡快作出跟進。

16. 李耀斌議員表示，北京、深圳等地有港鐵營運的線路，而港鐵近日亦透過電視廣告平台宣傳他們在瑞典營運的鐵路服務達標率有所提升。他質疑港鐵過份拓展香港以外的業務，將人才大量輸出其他國家，以致港鐵在香港的服務受到影響。他認為港鐵應檢討有關情況並提高警剔。

17. 梁文迪先生的回應如下：

- (i) 當日觀塘線發生延誤事故，初段信號故障時列車的班次較疏。至當日下午約二時半，列車服務維持約五分鐘一班，與一般在週末的非繁忙時段班次相若。
- (ii) 根據服務表現安排，列車的延誤是以班次由起點至終點的全程行車時間，比較正常班次所需的行車時間而計算出來。在該次事故當中，最長的列車延誤時間為 83 分鐘，因此港鐵按機制撥出 200 萬元，並於 2018 年透過扣減票價回饋乘客。
- (iii) 月台幕門與信號系統及列車運作環環相扣，因此難以率先安裝月台幕門工程，希望委員理解。
- (iv) 港鐵會安排職員在總站為列車進行簡單的車廂清潔(例如執拾垃圾等)，但由於受時間所限，他們未能全面清潔車廂，因此港鐵會在收車後才徹底清潔車廂。
- (v) 他備悉有關擴大晨早優惠計劃及要求港鐵提供接駁巴士連接富亨／頌雅苑至大埔墟港鐵站的意見，並會向公司反映。
- (vi) 負責處理國際事務的職員佔港鐵所有職員數量的比例甚少。作為一間在香港「土生土長」的公司，港鐵十分注重香港的乘客及業務。

III. 要求加快在林村鄉公所路增設巴士站

(大埔區議會文件 TT 49/2017 號)

18. 主席表示，秘書處早前收到陳灶良議員的信件，要求加快在林村鄉公所路增設巴士站，詳情見大埔區議會文件 TT 49/2017 號。

19. 陳灶良議員介紹文件。

20. 李述恆先生回應，九龍巴士有限公司(“九巴”)在 2017 至 18 年度的巴士路線發展計劃建議 373 號線繞經林村，相關區議會亦支持有關建議。因應資源及當區的設施，九巴希望可以盡早落實有關建議。

21. 陳灶良議員認為運輸署及地政處需研究如何落實在林村鄉公所路設巴士站。

22. 任啟邦議員表示，興建巴士站應由運輸署負責，而且興建永久巴士站代表林村谷可作為公共巴士的發車站，對該區的居民甚為重要。此外，他認為九巴理應是基於林村鄉公所路有巴士站才會建議 373 號線繞經林村，他詢問九巴當時基於什麼硬件配套設施才作出這樣的路線建議。

23. 黃碧嬌議員認為有需要在林村鄉公所路增設巴士站。如果 373 號線在明年開始繞經林村，運輸署及九巴應盡早展開增設巴士站的籌備工作。她表示，林村許願廣場的知名度不遜於沙田車公廟，亦經常用作舉辦形形色色的大型活動。由於眾多活動參加者需使用林錦公路的巴士站候車，因此會對林村居民造成一定影響。長遠而言，在林村許願廣場設巴士站有助疏導人流，她希望將這個議題加入續議事項，讓運輸署在每次會議報告最新進展。

24. 李述恆先生回應，林村居民目前主要使用 64K 及 65K 號線前往大埔墟港鐵站，繼而轉乘其他交通工具前往外區。另一方面，在農曆新年期間，九巴已利用位於林村許願廣場的巴士站作為 63R 號線的車站，為市民提供臨時巴士接載服務。九巴認為安排外區巴士路線繞經林村並在林村許願廣場設站，在運作上是可行的。因此九巴向運輸署建議 373 號線繞經林村，以便為當區居民提供直接往外區的巴士服務。

25. 黃建男先生表示，運輸署會積極配合有關建議，希望能盡早為居民提供更多巴士服務。他指現時建議設站的位置並非由運輸署管理，因此認為需要盡早釐清將來維修及管理的權責。

26. 徐翼福先生提醒九巴應安排合適的巴士型號行走林村許願廣場的路段，而擬設巴士站的位置目前已上鎖並由地政處管理，有需要釐清將來管理方面的問題。此外，他希望了解 373 號線繞經林村的班次詳情。

27. 主席表示，根據部門的回應，現時仍需處理土地的問題才可落實在林村鄉公所路增設巴士站。他詢問九巴落實 373 號線繞經林村的具體時間為何。

28. 陳灶良議員補充，九巴預計在 2018 年第三季落實有關建議，但他希望可以加快落實。他同意將這個議題加入續議事項，並要求地政處派員出席下次會議。

29. 主席同意陳灶良議員的提議。

IV. 要求解決太和寶雅路(南行)上落客位嚴重堵塞問題
(大埔區議會文件 TT 50/2017 號)

30. 主席表示，秘書處早前收到陳灶良議員的信件，要求解決太和寶雅路(南行)上落客位嚴重堵塞問題，詳情見大埔區議會文件 TT 50/2017 號。

31. 陳灶良議員介紹文件。

32. 主席表示，他早前曾與運輸署的代表到現場視察，當時建議擴闊該處的停車灣以增加上落客位區域的範圍。

33. 黃建男先生表示，寶雅路上落客位分為前後兩個部份，前者(近麥當奴)為的士專用區，長約 30 米，後者為一般上落客區，長約 40 米。運輸署早前研究擴闊一般上落客區的範圍，經檢視後，由於樓頂位置有行人設施使空間不足，因此認為擴闊停車灣有一定難度。

34. 主席表示，當時建議擴闊的位置樓頂並沒有構築物。

35. 陳灶良議員建議將寶雅路南行線小巴或私家車落客區停車灣伸延至的士站位置。

36. 周炫瑋議員表示，一般上落客區前方有大約 1.5 米的空間可以延伸，以紓緩停車位空間不足的問題。運輸署曾建議在寶雅路近籃球場的位置增設落客區，但由於該位置不足以停泊一部旅遊巴士，而且處於室外，乘客需要步行一段路才到太和港鐵站，因此在該處設落客區的作用不大。他建議短期內先利用該 1.5 米空間擴闊現有停車灣以解決燃眉之急，及後繼續研究其他較長遠的改善方案。

37. 主席建議再次聯同運輸署到現場視察，及後由運輸署提供改善方案及圖則。他請秘書處協助安排視察活動。

38. 陳灶良議員支持到現場視察。他補充，由於該處有大型旅遊巴士落客，阻礙其他車輛，而且有不少駕駛人士將私家車停泊在落客區，數小時後才駛走車輛，因此造成擠塞。

(會後補註：有關的視察活動暫定於 2017 年 11 月 3 日進行。)

V. 要求作出 64K 及 65K 號線的班次調配

(大埔區議會文件 TT 51/2017 號)

39. 主席表示，秘書處早前收到陳灶良議員的信件，要求作出 64K 及 65K 號線的班次調配，詳情見大埔區議會文件 TT 51/2017 號。

40. 陳灶良議員介紹文件。

41. 李述恆先生回應，九巴正與運輸署商討 64K 及 65K 號線的改善方案。當有進一步資料時，九巴會向當區區議員提供改善方案詳情。

VI. 要求全面檢討大埔區機場巴士服務及由太和巴士總站開出 A47X

(大埔區議會文件 TT 52/2017 號)

42. 主席歡迎龍運巴士有限公司(“龍運”)襄理(車務)潘振剛先生及一級策劃及支援主任羅耀華先生就是項議程出席會議。他續表示，秘書處早前收到關永業議員、任啟邦議員、周炫瑋議員、區鎮樺議員、任萬全議員及劉勇威議員的信件，要求全面檢討大埔區機場巴士服務及由太和巴士總站開出 A47X 號線機場巴士，龍運已作出回覆，詳情見大埔區議會文件 TT 52/2017 號。

43. 周炫瑋議員介紹文件。

44. 潘振剛先生的回應如下：

- (i) 自本年初路線重組後，大埔區的乘客對 A47X 及 E41 號線的需求有所轉變。除了新增的乘客需求外，亦有部份 E41 號線的乘客轉乘 A47X 號線。
- (ii) A47X 號線早上頭兩班往機場方向的班次載客量相對較多，平均有約四至五成載客率。不論是新增客源或由 E41 號線轉乘 A47X 號線的乘客均繼續增長。
- (iii) 龍運希望聽取不同地區(包括太和)對大埔機場巴士服務的意見。

45. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 自 A47X 號線的總站改到富亨後，載客量有明顯增長。目前 A47X 號線的最高的載客率有五成多，其他班次的載客率則相對較低。
- (ii) 曾在暑假期間觀察 A47X 號線的情況，留意到有不少旅客及在機場上班的居民都會乘搭 A47X 號線往機場。
- (iii) 他同意不應影響現時 A47X 號線乘客(即富亨、新興花園、大埔墟鐵路站及廣福邨車站的乘客)的候車時間(目前為每 30 分鐘一班)。

- (iv) 根據估算，將 A47X 號線的服務延伸至太和會增加行車時間約十分鐘。由於方案只會增加太和至富亨的路段，現有 A47X 號線車站的乘客並不會受延長路線影響。
- (v) 雖然延長路線或會增加 A47X 號線的整體行車時間，但由於路線的覆蓋面提升，乘客量亦會相應提升。鑑於乘客需求增加，他認為龍運可考慮在延長路線的同時增加巴士資源，以維持目前的班次服務及乘客的候車時間。
- (vi) 留意到早上 8 時前繞經大埔中心的班次客源穩定，不少上班人士會乘搭 A47X 號線往機場。他建議龍運考慮將早上 8 時以後的班次改由太和開出，以服務太和、大埔舊墟、林村、大窩西支路的居民。
- (vii) 每個選區均有機場巴士服務是理想的方案，但實際上並不可行，因此需要挑選一些較為合適的位置作轉乘站，而太和正是合適的地方。
- (viii) 除了便利太和一帶居民，延長 A47X 號線至太和亦可增加載客量，因此龍運應該積極考慮有關建議。

46. 潘振剛先生的回應如下：

- (i) 延長路線涉及額外行車時間，在沒有增加資源的情況下並不能維持目前的班次服務。
- (ii) 由於 A47X 號線早上的班次為“出廠車”，加上由機場開出的班次相對稍遲，因此只有早上 8 時前往機場方向的班次可以繞經大埔中心。
- (iii) 在巴士資源不變的情況下，龍運需要研究能否透過重新配置巴士資源，將巴士總站改到太和之餘能維持現時的班次服務。龍運暫時未能確定委員的建議是否可行。

47. 周炫璋議員表示，相比屯門現時有 E33、E33P、A33P、A33X 及 A33 號線共五條機場巴士路線，大埔區只有 E41 及 A47X 號線兩條機場巴士路線。考慮到 A47X 號線現時的載客率低，他希望爭取將其服務延伸至太和，以服務該區的居民。他重申，A47X 號線的初始方案是行走整個大埔區的方案，惟經路線重組後，目前只有太和仍然沒有機場巴士服務，希望運輸署及巴士公司關注情況。除 A47X 號線外，他亦曾建議調整 E41 號線以服務太和，惟得不到巴士公司的回應。他強調自己提出更改 A47X 號線總站至太和的原意，並非為爭奪其他地區乘客的資源，只是希望向巴士公司爭取大埔區應有的機場巴士服務。他建議將這個議題交由跟進公共巴士及小巴服務工作小組（“工作小組”）繼續討論，以便跟進及改善大埔區機場巴士服務。

48. 任萬全議員詢問 NA47 號線會否變成長期的路線？如否，龍運有沒有計劃為大埔區提供通宵機場巴士服務？

49. 黃碧嬌議員希望委員理解投入服務只有一年的巴士路線只屬初階路線，很多成熟的巴士路線如 307 及 271 號線都是經過議會不斷的爭取才有所改善。她表示，現時 E41 號線的總站在大埔河北區(太和及太湖花園的地區)，而 A47X 號線在路線重組後，載客量亦有所上升。她認為委員應整體考慮 E41 及 A47X 號線的服務，亦需繼續探討如何優化該兩條機場巴士路線，例如增加巴士資源以延伸 E41 號線的總站至太和等。此外，她建議乘客可以多利用接駁交通工具轉乘機場巴士，而巴士公司亦應加強宣傳 A47X 號線的服務。她同意由工作小組繼續跟進及檢討大埔區往來機場的巴士服務。

50. 潘振剛先生回應，除了應付旅遊高峰期的需求，機場的運作亦日趨頻繁，區內對通宵巴士服務的需求殷切，因此龍運對開辦通宵機場巴士服務持開放態度，亦樂見更多乘客需求，以支持他們續辦有關服務。

51. 主席同意將這個議題交由跟進公共巴士及小巴服務工作小組跟進。

VII. 續議交通及運輸委員會 2017 年 7 月 14 日第四次會議事項

(大埔區議會文件 TT 54/2017 號)

(一) 建議在廣福橋附近加設行車橋的事宜

52. 主席歡迎鄭俊平議員列席會議，並歡迎路政署署理高級工程師李浩天先生及工程師李大琨先生就是項議程出席會議。

53. 李大琨先生介紹文件，並以簡布形式詳細講解上述工程的背景、最新進展、初步工程構思、設計標準、進行計劃的好處與壞處等資料。

54. 鄭俊平議員的意見如下：

- (i) 大埔的交通擠塞問題嚴重，寶鄉邨落成後情況更為惡劣。如果寶鄉橋發生事故(例如發生交通意外或爆水渠)，大埔區的交通將會癱瘓，因此大埔區議會在過去數屆一直爭取興建廣福行車橋。
- (ii) 大埔區議會過去曾邀請中文大學進行研究，結果證實有加建廣福行車橋的需要。
- (iii) 他明白路政署考慮到進行工程會影響附近居民及商戶等，但他認為不興建廣福行車橋將會影響更多人。
- (iv) 他認為行車橋的高度並不需要如署方的設計般高，路政署可考慮以挖掘河床的方式令水平面下降，使橋面的高度與附近路面水平成一直線。
- (v) 就路政署表示提升橋面高度會影響林村公立黃福鑾紀念學校的出入，他表示該學的校監(李國英議員)亦支持興建廣福行車橋，因

此署方應盡快展開工程。

- (vi) 富善街以往並沒有停車場，車輛會在仁興街上落貨，因此關閉北盛街及廣福道咪錶停車場的影響不大。
- (vii) 仁興街以往亦沒有垃圾站，而該垃圾站需處理的垃圾不多，工程對其影響甚微。
- (viii) 重申希望路政署盡快展開工程。

55. 李國英議員的意見如下：

- (i) 大埔區議會最初因為廣福道的車流眾多，交通負荷過重，希望分流車輛，因此建議興建廣福行車橋。根據目前情況，如廣福道與寶鄉橋交界發生事故，整個大埔的交通便會癱瘓，因此興建廣福行車橋的主要原因，是在這個情況下提供替代通道來往林村河兩岸。有見及此，興建廣福行車橋是有迫切性的。
- (ii) 對於路政署表示興建行車橋的好處只有一個而壞處卻有七個，他表示失望。他認為如果路政署懷著不想進行工程的心態，大可列出數十個壞處，塑造興建行車橋是大白象工程的形象。相反地，如路政署有迎難而上的心態，相信工程不會有任何壞處。
- (iii) 詢問行車橋的擬建高度比現有廣福橋高出多少？他指在行車橋前方沿林村河尚有三條橋(寶鄉橋、南運路行車橋及完善路行車橋)，其橋面的高度都比現時行車橋的設計高度為低，因此較大的船隻根本不能通過其他橋，即使提升廣福行車橋亦沒有作用。
- (iv) 認為廣福行車橋的高度與目前廣福橋的高度一致便足夠。如不用提升行車橋的高度，根本不會出現剛才署方所提出的七個壞處。
- (v) 任何工程都有移除樹木的需要，若然工程涉及重大公眾利益，移除樹木是有必要的。
- (vi) 北盛街連接廣福橋的斜道甚微，連行人亦未必能感受到，車輛更不會受到影響。如廣福行車橋與廣福橋的高度相若，不會對林村河兩岸構成重大影響。
- (vii) 重申興建廣福行車橋關乎人命安全及市民的性命財產，當寶鄉橋發生事故，靖遠街、北盛街、仁興街至錦山路一帶都會完全癱瘓，即便對岸發生人命傷亡事故，緊急車輛亦沒法通行。
- (viii) 相信路政署如有決心興建行車橋，必定可以排除萬難，解決工程上的技術困難。

56. 鄧銘泰議員表示，路政署的設計是基於林村河的設施及河道結構不能改變，因此按標準提升橋面高度及兩邊的斜度，對河兩岸造成嚴重影響。但從另一方面，他認為路政署可用太和橋及廣福橋的高度設計標準作為廣福行車橋的標準，繼而考慮可如何改變河道的設施(例如挖掘河床等)，使整個工程符合標準。他認為興建廣福行車橋對活化大埔墟交通有重要作用，而林村河的用途如今亦已有所改變，建議路政署循著改變河道的方向，研究可如何建

造一條水平面與廣福橋相若的行車橋。

57. 主席表示，他亦希望路政署能興建廣福行車橋。就挖掘河床的建議，他補充這對林村河的水平面高度不會造成影響。此外，他希望路政署提供寶鄉橋、南運路行車橋及完善路行車橋的橋面高度資料，從而比較廣福行車橋與河面的淨高要求是否合理。

58. 李浩天先生的回應如下：

- (i) 廣福行車橋的建議橋面水平為基準面高約 7 米，與鄰近廣福橋(約 7.3 米)、寶鄉橋(約 6.9 米)與南運行車橋(約 7.7 米)的橋面高度相若或略低。
- (ii) 行車橋的負重較高，但現時建議的橋面高度比廣福橋為低。路政署在設計時已盡量將行車橋的高度降低。
- (iii) 由於該位置與大海的距離較近，林村河的水面或受下游海水水位影響，挖掘河床是否可以降低該處的水平面高度需要深入研究。

59. 胡健民副主席表示，區議員多年來爭取興建廣福行車橋是有其實際需要，他們亦依賴相關部門運用專業知識，解決興建行車橋的技術困難。他指大埔墟屬舊區，有一定的發展限制，但他相信即使技術有多困難亦總有解決辦法，因此希望路政署積極研究方案。此外，就署方表示興建行車橋的預計工程時間需要六年，他認為問題不大，關鍵的是最終能建成廣福行車橋。

60. 任啟邦議員詢問路政署為何不以橋面較低的太和橋，而以橋面較高的廣福橋作為廣福行車橋的設計高度標準？

61. 李大琨先生回應，路政署曾就廣福行車橋垂直淨空的要求徵詢渠務署的意見。渠務署基於廣福橋及寶鄉橋的設計要求，初步定出對廣福行車橋垂直淨空的要求。他觀察到太和橋的高度與兩岸的路面水平相若，但不清楚為何當初會有這樣的設計。然而，他估計由於政府的設計標準隨時間有所改變，因此太和橋與廣福橋的設計要求亦有所不同。路政署根據渠務署最新的要求及政府的設計標準，進行廣福行車橋的初步可行性設計及釐定其橋面高度。他重申，路政署在設計時已盡量壓低橋面的高度，但建造行車橋仍有其壞處及影響，故署方在會議中詳細講解，供各委員參考。他續指，在設計上署方可將斜路的部份延長，以減低道路的斜度，但此舉亦會增加對附近居民的影響，需要作出平衡。

62. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 不排除渠務署要求行車橋的垂直淨空與廣福橋相若，是為了方便他們進行清理河床的工作。

- (ii) 他詢問太和橋在一般暴雨的情況下有沒有水浸的情況發生？如果沒有，代表其橋面高度足以應付一般天氣情況，因此認為其高度可以接受。
- (iii) 如清理河床的船隻能通過太和橋，為何同樣高度標準不適用於廣福行車橋？
- (iv) 建議在下次會議邀請渠務處代表解釋廣福行車橋的垂直淨空要求如何計算、為何太和橋與廣福橋的標準不一、太和橋有沒有水浸情況發生、清理河床的船隻是否可以通過太和橋等問題。
- (v) 如行車橋的高度不需要提升 2 至 3 米，剛才路政署所提及的壞處便迎刃而解。
- (vi) 工程對樹木有一定影響，但認為可透過移植或補種方案解決問題。

63. 陳灶良議員詢問路政署為何不考慮在瑞安街興建行車橋。此外，他補充現時已沒有漁船會取道林村河且經過這幾條行車橋，只有少量舢舨曾經此返回太和。

64. 陳笑權議員指興建行車橋的建議已提出多年。他表示，當年興建寶鄉邨時，已向房屋署要求一併興建廣福行車橋，以解決交通問題。現時寶鄉邨已入伙，人口及車輛有所增加，但交通配套仍維持不變，每逢週末大埔的交通更見繁忙。他表示大埔各界都熱切期待這條行車橋能盡快落成，相信以現今的建橋技術可以克服箇中技術困難，希望路政署積極研究解決方案。然而，建造行車橋雖有助紓緩區內交通擠塞情況，但大埔整體的交通仍然擠塞。他建議興建更多行車天橋及在其他層面檢討該如何改善大埔交通網絡。

65. 鄧銘泰議員認為路政署在興建行車橋方面遇到困難時應該積極克服，而非將問題帶出來並尋求委員的意見。他認為路政署提出多個壞處已變相推翻這個工程，因此令多名委員感到失望。他詢問如路政署認為這個初步設計不可行時，能否提出其他可行的替代方案。

66. 區鎮樺議員認為在太和橋旁邊興建一條高度相若的行車橋便可解決問題，他詢問為何路政署不嘗試考慮這個建議，反而在廣福橋附近興建一條複雜性較高的行車橋。

67. 鄭俊平議員表示，早前暴風雨來臨時林村河的水位不及河道的一半，日常的水位則更低，因此水位不會超越行車橋面，建議路政署可派員每天到現場量度水位高度。其次，他認為如要清理河床，可用吊臂工程車在兩岸進行，並不需要船隻駛入河道。此外，他強調不能接受署方需要六年時間才能建成這條行車橋，希望路政署盡快設計及展開工程。

68. 李浩天先生的回應如下：

- (i) 太和橋的橋面水平為基準面高約 5.2 米，比其他橋低。
- (ii) 廣福行車橋的橋面高度要求是基於渠務署所訂立的水位及淨空要求，路政署會與渠務署商討能否放寬行車橋的橋面淨空限制，並以太和橋的高度作參考指標。
- (iii) 強調太和橋的設計標準為多年前的標準，而且太和橋處於林村河的上游位置，因此其高度要求可能較低。路政署會繼續作出跟進。
- (iv) 委員會已表達清晰的信息，認為廣福行車橋有助改善大埔區交通問題，並希望路政署積極研究可行設計方案。
- (v) 在參考附近三條行車橋的橋面高度及林村河的排洪需要，路政署不預期能大幅修改目前廣福行車橋的設計橋面水平，在進行工程亦無可避免需要提升兩岸的連接道路，但署方會研究可行方法減少工程的影響。

69. 主席表示，路政署基於渠務署訂下的垂直淨空要求設計方案，而委員亦建議路政署以太和橋的高度標準作為行車橋高度標準的依據，以期盡量降低橋面高度，令南北兩岸道路及行車橋的水平更為接近，減少工程的影響。他請路政署向渠務署反映委員的意見，並商討降低橋面高度限制的可行性。委員會亦會邀請渠務署的代表出席下次會議，向委員解釋未能放寬橋面高度的原因。

70. 周炫瑋議員表示，如在廣福橋附近進行工程，寶雅路將改為單線雙程行車，而該處的交通繁忙，擔心會造成嚴重擠塞，因此詢問能否將行車橋的位置移近太和橋。

71. 譚榮勳議員強調興建行車橋接駁林村河南北兩岸的需要性不容置疑，他亦支持主席的建議，邀請相關部門出席下次會議解釋行車橋高度要求的理據為何。他認為委員今日提出了多項意見，希望路政署在會後與渠務署研究優化方案，減少興建行車橋的所需時間，亦不希望這個便民的項目變得複雜化。

72. 李大珉先生補充，由於河道工程只可在旱季進行，署方亦需在雨季來臨前修復河道，因此工程所需的時間會較長。若最終方案可減少在河道上的工程，整體的工程時間才能縮短。

(二) 要求於區內增加車輛泊位

73. 黃建男先生表示，運輸署致力從三方面增加車輛泊位，包括物色路旁泊位、於空置政府土地設臨時停車場及在新發展項目增加車位。因應大埔區部份地方(如大埔工業邨)的路旁私家車泊位在晚間的使用率偏低，運輸署正構

思於晚間時分將該些路旁私家車泊位轉為貨車泊位。署方稍後會就這種雙用泊位的措施進行諮詢。

74. 陳笑權議員認為雙用泊位只能短暫紓緩貨車泊位不足問題。此外，他指鄰近地方如新加坡及內地都已在政府停車場採用機械式泊車架，既不需使用大幅土地建停車場，亦可充分利用地下空間停泊更多車輛，因此建議運輸署以試點形式在區內尋覓政府土地建造機械式泊車架。他知悉部分營辦商有建造機械式泊車架的技術，建議政府可嘗試與它們合作。他續表示，區內泊位不足，加上公私營發展項目所提供的車位數目比例低，相信建造這些機械式泊車架能有助解決泊位不足問題。

75. 胡健民副主席歡迎運輸署推出短中長期措施應對泊位不足的問題。他認為運輸署應與其他政府部門加強聯繫，積極從不同渠道增加區內泊位。他舉例指，在大埔第 9 區的公營房屋發展項目仍然沿用 26:1 的比例(即每 26 個 3 人或以上單位提供 1 個車位)提供泊位，認為運輸署可與房屋署聯繫，研究如何在項目中增加泊位，以紓緩區內泊位不足問題。

76. 任啟邦議員認為雙用泊位的措施未能有效紓緩泊位不足問題。第一，以大埔墟為例，晚間私家車的數量不會減少，亦會佔用路旁泊位，無法為貨車騰出泊位。第二，即使大埔工業邨有雙用泊位，但司機在停泊後，需要乘坐交通工具返回大埔，亦非便利他們的措施。他認為問題的根本是區內貨車及私家車泊位不足。他指其他國家早已採用機械式泊車架，台灣亦已在公園或學校的地下空間建造大大小小的停車場，不理解為何香港仍未做到。他指大埔有不少公園，運輸署可利用地下空間建造停車場。另外，山塘路近吐露港公路橋底位置的垂直空間很大，亦有條件可建造一個兩至三層高的停車場。他希望運輸署不要固步自封，與其推出雙用泊位等不能真正解決問題的措施，倒不如參考其他國家的做法，研究如何運用這些泊車設施以增加泊位。

77. 任萬全議員表示，委員會已多次討論於區內建造機械式泊車架或其他泊車設施，但運輸署每次只表示會進行研究，沒有取得任何進展。他詢問能否在增加泊位的問題上由區議會主導，向政府主動提出將大埔作為第一個機械式泊車架的試點。

78. 黃建男先生的回應如下：

- (i) 運輸署積極增加車輛泊位。在建造多層停車場方面，運輸署一般會配合發展項目一併進行，並要求發展商在發展項目中加設多層或地庫停車場。
- (ii) 機械式泊車架在運作上需要配合人手操作。他早前曾在其他地區批准建造機械式泊車架，亦樂見私人發展商繼續在發展項目中引入這類新科技。

79. 主席希望運輸署認真考慮各委員的建議，並在下次會議繼續討論。

(三) 要求在廣福迴旋處旁加行車線／的士站連上蓋

80. 黃建男先生表示，運輸署建議在廣福公園停車場入口附近加設的士站，預計該處可容納兩部的士。由於涉及康樂及文化事務署(“康文署”)的用地，運輸署目前仍需就建議方案與康文署商討。

81. 主席建議運輸署先與康文署商討方案，並在下次會議報告最新進展，及提供有關圖則讓委員參考。

(四) 關注大埔區違例泊車問題

82. 徐翼福先生表示，警方根據道路安全及透過實施重點交通執法項目，打擊大埔區的違泊問題。在 2017 年 6 月至 7 月期間，警方在大埔區分別發出 11 532 張及 11 854 張定額罰款告票，打擊車輛阻塞、於雙黃線泊車、在行人路停泊等違規行為。大埔警區會繼續與區議員保持聯絡，並按照先後緩急及主要幹道或投訴地點的嚴重性，採取票控行動。

83. 黃建男先生介紹寶鄉街交通改善方案(附件一)。

84. 李國英議員的意見及提問如下：

- (i) 寶鄉街中間分隔欄兩旁常有違泊車輛，詢問運輸署為何只在寶鄉街近社區中心的路段劃設雙黃線。他認為這是變相鼓勵車輛在停車場出口的路段泊車。
- (ii) 寶鄉街往寶鄉里的路面是否由雙線行車漸漸收窄為單線行車？他希望可以保持雙線行車，方便車輛左轉往街市或右轉往停車場方向。
- (iii) 雙黃線在寶鄉街近停車場入口前方中止，是否因為要預留位置供等候進入停車場的車輛使用？他表示早上有很多車輛在寶鄉邨停車場外等候，車龍一直延至街尾。假如已預留的位置(沒有雙黃線的路段)只足夠三輛車停泊，是否表示第四輛車不可在該處等候？

85. 鄧銘泰議員的意見及提問如下：

- (i) 支持將部份花槽位置(附件一黃色部份)改為行車道。他表示早上有多部車輛在寶鄉邨停車場外等候，詢問在新設計方案下，該些車輛是否仍然可以靠著迴旋處的左邊排隊？

- (ii) 當車輛靠著迴旋處左邊排隊，迴旋處是否仍有足夠弧度及空間讓其他車輛(包括貨車)轉彎及駛出？
- (iii) 建議在迴旋處的路面劃設分隔行車線，告知等候進入停車場的車輛該在什麼位置排隊，以免阻礙旁邊行車線的暢通。

86. 區鎮樺議員的意見及提問如下：

- (i) 由於大埔綜合大樓停車場的時租比寶鄉邨停車場貴，因此駕駛人士偏向使用寶鄉邨停車場，以致經常出現前者「有車位沒人泊」，及後者「沒車位有人等」的情況。他詢問委員會可從什麼渠道向大埔綜合大樓管理委員會反映情況，請他們考慮在下次進行停車場招標工作時調整停車場的時租費用，以改善兩個停車場的失衡情況。
- (ii) 認為在寶鄉街近停車場出入口的兩旁都應該劃設雙黃線，以防止車輛停泊在燈位前，阻礙後方車輛。
- (iii) 詢問警方如車輛在劃有雙黃線的路段等候進入停車場是否違反交通法例？如否，他認為寶鄉街的雙黃線可延長至停車場出入口。
- (iv) 除早上時段，中午時份寶鄉邨停車場門外亦有多部車輛等候，車龍至將來迴旋處的位置，即使私家車亦可能沒有足夠空間轉彎。
- (v) 建議縮短寶鄉街近寶鄉里的中間分隔欄，為大型車輛提供更多掉頭的空間。
- (vi) 當車輛靠著迴旋處左邊排隊，而又不能駛入迴旋處中間的影線部份，其他車輛應如何通過？

87. 陳笑權議員的意見如下：

- (i) 同意縮小大埔綜合大樓與寶鄉邨停車場的時租差距會有助平衡兩個停車場的需求。
- (ii) 在寶鄉街兩旁劃設雙黃線的確可減少車輛停泊，但近社區中心一則有的士站，日常亦有不少私家車在該處停車落客，如沒有停車區域將會帶來不便。
- (iii) 停車場出入口近交通燈前位置應劃雙黃線，防止車輛停在燈位，阻礙後方車輛，惟在停車場等候區的雙黃線則應該縮短，以免車輛在附近不停兜圈引致阻塞。
- (iv) 建議委員會安排現場視察，由運輸署聯同當區區議員及其他委員到場視察，研究如何優化建議。

88. 黃碧嬌議員表示，寶鄉街的路旁泊滿車輛，車輛難以在迴旋處位置掉頭，如果在寶鄉街近大埔社區中心的落客位劃設雙黃線，車輛便無法在該處上落乘客，亦會被困在寶鄉街。此外，在停車場外等候的車輛，即使在雙黃線範圍亦不會違例，因此警方到場後他們亦不願意離去。在這個情況下，在

寶鄉街劃設雙黃線，亦無法減少等候的車輛。她建議在寶鄉街加設路牌指示，明確地告知駕駛人士難以在寶鄉街掉頭，讓他們可以選擇在附近街道上落乘客。她亦建議不要在大埔社區中心外位置劃雙黃線，以免車輛失去上落客點。

89. 主席同意由秘書處安排視察寶鄉街，並邀請運輸署、警方及有興趣的委員一同出席。

(會後補註：上述視察已於 2017 年 10 月 23 日進行。)

90. 徐翼福先生回應，根據《道路交通條例》，除了合法落客或卸貨外，車輛不可在任何路段(包括雙黃線的路段及限制區)停車等候。即使停車場已爆滿，車輛理應不可以在停車場外的雙黃線範圍等候，警方亦有權票控違例車主。一般而言，警方會彈性處理有關情況例如驅趕車輛，亦希望盡量避免車主因排隊問題造成爭吵，引致更嚴重的交通阻塞。

91. 秘書回應，大埔區議會秘書處是大埔綜合大樓其中一個使用部門。秘書處會將有關停車場收費的意見轉達大埔綜合大樓管理委員會，以供他們備悉。

(會後補註：秘書處已於 2017 年 10 月 25 日向大埔綜合大樓管理委員會轉達委員會的意見。)

92. 羅曉楓議員認為如果警方不執法，在寶鄉街加設雙黃線與否沒有太大分別。此外，他指近日馬窩路一帶大型車輛違泊的情況有所緩和，但他重申，馬窩路一帶的違泊問題主要有三點：第一，有非大型車輛停泊在大型車輛泊位；第二，大型車輛停泊在非指定大型車輛泊位範圍；及第三，大型車輛在指定時間以外停泊在大型車輛泊位，希望警方能繼續加強打擊。他續表示，在上次會議曾要求警方在晚上 6 時至 8 時加派人手在大埔墟港鐵站外疏導交通，他希望了解警方在過去兩個月的跟進工作及執法情況為何。

93. 劉勇威議員表示，翠樂街、翠怡街及美新里一帶相繼有食肆開業，因此午膳及晚膳時間有不少違泊車輛，雖然警方有到場執法，但違泊的情況仍然嚴重，希望警方備悉及加強執法。另外，由於交通阻塞，翠樂街經常出現車輛逆線行車的情況，希望警方跟進。

94. 徐翼福先生的回應如下：

- (i) 馬窩路有一個室外停車場及數個咪錶泊位，警方在日間及晚間巡視現場，發現有少數車輛停泊在迴旋處(近忠和精舍)的位置，沿新峰花園及御峰苑的路段則較少。
- (ii) 達運路在晚上 9 時至早上 7 時設有大型車輛泊位。警方留意到部份車輛在上述時間以外停泊在達運路，亦有車輛在深夜時份停泊

在達運路行人過路處。警方於 2017 年 1 月至 7 月期間在達運路票控 654 輛違泊車輛。

- (iii) 他早前與運輸署代表到大埔墟鐵路站外視察交通情況。由於該處有不少屋邨巴士或旅遊巴士落乘客，但路旁停車處的長度不足，因此出現擠塞情況。當時運輸署建議利用近富雅花園的花槽位置延伸路旁停車處的長度以改善問題。
- (iv) 警方有派員在指定時間到大埔墟港鐵站外巡視，如確認交通狀況正常便會到下一個地點巡視。他亦已安排前線人員在天氣惡劣或較多人使用鐵路站的時候到場視察交通環境。
- (v) 警方早前曾與劉議員到場視察翠怡街、美新里及舊墟直街等一帶的交通情況，亦有安排警員在用膳時間到場巡視。警方會集中派員在繁忙時間到場執法。

95. 梅少峰委員表示，安邦路及安泰路多年來一直存在交通問題，在假日及放工時段擠塞情況非常嚴重。他指安泰路(大埔中心往大埔超級城位置)經常有旅遊巴士落客，阻礙後方的車輛，希望警方在黃昏時段加強執法。此外，在安邦路轉出安泰路(近大埔中心多層停車場)的位置經常有車輛停泊，希望警方加強巡邏及執法。

96. 羅曉楓議員認為，既然警方知悉於晚間 6 時至 7 時有不少旅遊巴會在大埔墟鐵路站外上落乘客，他要求警方在該段時間到場協助疏導交通亦屬合理。他希望警方跟進他的意見，於指定時間派員疏導該處的交通。此外，近來居民向他反映警署的電話沒人接聽，希望警方留意。

97. 徐翼福先生備悉上述的意見並會適當地派員跟進。

(五) 改善吐露港公路設施

(大埔區議會文件 TT 55/2017 號)

98. 主席歡迎土木工程拓展署(“土拓署”)工程師馮敏琪女士及艾奕康顧問有限公司執行董事鄭炳章先生就是項議程出席會議。

99. 馮敏琪女士及鄭炳章先生介紹工程的背景及臨時交通管理的初步建議方案。

100. 胡健民副主席對工程表示歡迎。他表示，大埔公路(沙田段)是北區及大埔來往市區的主要幹道，擴闊該路段有助減少因阻塞而引致吐露港公路擠塞的情況。他詢問施工期間是否必須將路段的速度限制減至每小時 50 公里，及大埔公路近馬會宿舍至禾輦邨一段路是否在工程完成後依然只有兩條行車線？

101. 劉勇威議員對工程表示歡迎。他詢問工程的預計開始及完成時間為何，及由沙田崇真小學通往沙田政府合署的行人路是否會因工程被移除。

102. 梅少峰委員詢問土拓署會否在施工期間與運輸署、港鐵及巴士公司等作出協調，以減低工程對交通擠塞的影響。

103. 黃碧嬌議員認為工程將帶來好的改變。她詢問將來大埔往大圍的路線應該如何行走及署方會否在大埔公路設立清晰指示牌提醒駕駛人士該如何前往大圍。

104. 區鎮樺議員表示，工程包括在沙田鄉事會路新建一條下坡支路往城門隧道及青沙公路，他詢問該支路如何連接原本的三線行車道。

105. 馮敏琪女士的回應如下：

- (i) 由於目前有關工程正在詳細設計的階段，因此暫未有工程開始及預計完成日期。
- (ii) 待正式施工時，承建商會向運輸署及警方提交詳細的臨時交通改道方案，以供審批。如有需要，承建商亦會就臨時交通改道方案聽取巴士公司的意見。土拓署亦會致力減低臨時改道措施對交通的影響。

106. 鄭炳章先生的回應如下：

- (i) 施工期間會實施臨時交通改道措施。為保障施工期間的道路安全，建議將行車速度限制在每小時 50 公里。
- (ii) 由於繁忙時間的交通相對擠塞，相信將道路行車速度限制於施工期間降低至每小時 50 公里，在繁忙時段沒有太大影響。
- (iii) 大埔公路近馬會宿舍至賽馬會體藝中學的一段路受到沙田路的橋墩結構所限而無法擴闊，因此大埔公路與沙田路交界路段將會維持雙線行車。由於部份於大埔公路南行的車輛會於賽馬會體藝中學前分流到沙田路，根據交通評估，雙線行車道可以應付將來的車流。
- (iv) 施工期間會盡量維持沙田鄉事會路一帶所有行人路及單車徑的運作，亦不會無故移除行人路及單車徑。
- (v) 市民目前可取道大涌橋路或沿大埔公路南行往青沙公路出口到大圍港鐵站。
- (vi) 大埔公路近連城廣場的路段現有三條行車線。沙田鄉事會路將新建一條下坡支路連接上述路段的中線，方便車輛由沙田鄉事會路直接駛往大埔公路，並在無需轉換行車線的情況下選擇往青沙公路或城門隧道，以改善現時車輛在該路段因轉線而引致的擠塞。

而在大埔公路南行線上游的駕駛人士亦可提早靠慢線或快線分別前往青沙公路或城門隧道。

107. 劉勇威議員表示，瀝源邨貴和樓旁邊有一條往沙田政府合署方向的行人通道，但根據署方的初步設計圖及交通燈的配置，行人無法在上禾輦附近橫過馬路。他指該行人通道是瀝源邨唯一通往沙田政府合署方向的行人通道，他希望知道署方是否會將整條行人道移除，及有沒有任何補償方案。

108. 鄭炳章先生表示，簡布內的圖片只顯示擬議行車路設計，劉議員所指由瀝源邨至沙田政府合署方向的行人通道及單車徑將會予以保留，亦會在該處新增兩部升降機，方便有需要的人士橫跨大埔公路來往瀝源邨及上禾輦。

109. 陳笑權議員表示上述工程值得支持。由於工程包括在沙田區安裝隔音屏障工程，因此希望委員會通過計劃，並促請相關部門盡快開展工程。

110. 主席請署方在施工前向委員會提供臨時交通改動措施的圖則及相關資料，讓委員知悉有關措施的具體內容。

111. 周炫瑋議員表示，由於簡布上部份資料是會議文件沒有的，因此希望取得有關簡布作參考。

112. 因應這是初步建議方案，陳灶良議員詢問署方往後會否再次到委員會作諮詢。

113. 譚榮勳議員希望署方在落實最終方案後，向委員會提供詳細資料。由於交通改道措施分不同階段進行，他希望署方可以適時將相關資料轉發各委員參閱。

114. 區鎮樺議員希望署方透過秘書處向委員提供工程的最新資訊，如工程的改動及相關圖則等。此外，除了諮詢沙田區議會外，他亦希望署方可繼續向大埔區議會交通及運輸委員會介紹工程的最新進展，聽取各委員的意見。

115. 劉勇威議員亦希望署方適時向委員提供工程的最新資訊及相關圖則。

116. 梅少峰委員同意譚榮勳議員的意見並提出同樣要求。他認為這些資訊十分重要，乘客或駕駛人士亦可因應道路情況選擇不同的交通工具或駕駛路線，減少對他們的影響。

117. 主席請署方向委員會適時提供工程資訊，並請秘書處於會後向委員轉發會議用的簡布。

118. 馮敏琪女士回應，當有落實的施工時間表及其他詳細資料，署方樂意用任何形式通知沙田、大埔及北區區議會。

(會後補註：秘書處已於會後透過電郵向委員轉發會議用的簡布。)

VIII. 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 56/2017 號)

119. 許家傑先生請委員備悉上述文件。

120. 陳灶良議員表示，文件中第七項項目“在林村鄉公所路路口加設交通標誌及道路標記”已規劃兩三年時間，直至本年十月才動工。他不理解為何加設道路標誌需時數年，因此希望了解運輸署負責跟進林村地區的工程師，其管轄範圍及工作量的情況如何。

121. 王建男先生表示，運輸署會盡快處理各個項目，如有關項目需要界定土地範圍及地段，則牽涉的部門會較多，處理時間亦因而較長。就有關管轄範圍方面的資料，他會在會議後向陳議員提供。

122. 鄧銘泰議員理解運輸署的同事公務繁忙，而他與陳灶良議員亦不是質疑他們的工作能力，只是擔心運輸署的人手不足，因而令所有工作都集中由一位同事負責跟進，使各個項目的進度緩慢。

IX. 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 57/2017 號)

123. 許家傑先生請委員備悉上述文件。

124. 胡健民副主席表示，升降機編號 NS69 及 NS70 的安裝工程已完成，惟在本年 8 月底的風暴期間，雨水將該組行人隧道淹浸，升降機亦出現故障。他表示大埔區有不少升降機安裝在行人隧道，在氣候變化的情況下經常出現颱風及暴雨等惡劣天氣，對升降機的運作構成威脅。由於維修所需的時間較長，他詢問路政署可如何減低惡劣天氣對升降機的損害，及可如何為升降機提供更好的保護。此外，他希望了解 NS69 及 NS70 的維修情況。

125. 區鎮樺議員表示，大埔太和路近南運路(升降機編號 NS77)正在開展安裝升降機工程，惟上月底颱風吹襲香港時遇上天文大潮，水位超越附近河堤，淹浸了半部升降機。他指大埔區內有不少無障礙升降機，每部的建造費用高昂，如經常被浸毀便會浪費資源，因此詢問在惡劣天氣下可如何保護升降機。

他續指，當時負責無障礙通道設施項目的同事曾表示，升降機槽有感應器及抽水系統，當有雨水湧入時升降機會自動升到上層並停止運作，減低被水浸機會。惟這次風暴中，有升降機並沒有自動升到上層，抽水系統亦未能有效抽走雨水；即使升降機自動升到上層，升降機槽的機器都會被浸毀，因此擔心日後會產生大量維修費用。

126. 劉勇威議員表示當日南運路的升降機並沒有升到上層。他詢問如升降機槽有感應器的裝置，為何當日未能啟動機制使升降機自動上升。

127. 許家傑先生的回應如下：

- (i) 本年 8 月 23 日香港受颱風吹襲，當時天文大潮及風暴潮同時出現，海水高度達海平基準面以上四米，是有紀錄以來第二高的水平面高度，而當日河邊有海水及河水倒灌的情況出現。
- (ii) 行人隧道 NS69 內的兩部升降機在是次風暴中損毀，預計維修工作需要一至兩個月。
- (iii) 升降機槽有排水系統，讓升降機在一定程度的水浸情況下能維持有限度的運作。至於升降機槽是否有感應裝置讓升降機在水浸時自動上升，他則表示未有相關資料，但會與路政署升降機維修組的同事了解情況。
- (iv) 路政署在這次水浸事件汲取經驗，亦會考慮在未來應如何加強對行人隧道內的升降機的保護，包括積極考慮在暴雨時將升降機升到上層，相信可減低對升降機的損壞及縮短維修時間。

X. 工作小組報告

(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組

128. 工作小組主席黃碧嬌議員報告，工作小組於 2017 年 8 月 17 日召開本年度第四次會議，主要討論事項如下：

- (i) 在公共巴士服務方面，工作小組繼續與運輸署及巴士公司討論 271 系列路線、307 系列路線、64K、65K、74A 及 72 號線的改善服務建議。會上亦有委員要求盡快興建運頭塘巴士總站上蓋及增設林村至觀塘的巴士路線。此外，早前運輸署建議更改 E41 號線於機場內的行車路線及巴士站位置，工作小組一致反對有關建議。
- (ii) 在專線小巴服務方面，工作小組討論 20K、501S、502、21A、807K 及 807B 號線的改善服務建議，亦討論在大景街附近增設 26 號專

線小巴士的可行性。工作小組將繼續跟進上述巴士及小巴路線的情況，當有實際改動時會向委員會報告。

- (iii) 工作小組亦於會上通過聘請顧問公司進行大埔區公共巴士服務調查，因此稍後向委員會申請 100,000 撥款，請各委員支持。
- (iv) 運輸署在本年 8 月底就專線小巴 26 及 26A 號線的加價申請徵詢委員的意見，及後收到共 6 份反對書(大埔及沙田各佔 3 份)。根據小巴營辦商的申請，專線小巴 26 號線的車費將由 13 元加至 13.8 元，26A 號線則由 6 元加至 6.4 元。由於大部份意見書都不反對該加價建議，如委員沒有其他意見，運輸署會跟進審批有關申請。她本人對於上述路線申請加價表示質疑，惟小巴營辦商表示會投入三輛專線小巴以加強班次服務，希望委員協助加強監察。

129. 陳由游先生表示，專線小巴 26 及 26A 號線是次申請加價的幅度，分別約為 6.2%及 6.7%，而 26 號線上一次加價是在 2013 年 6 月實施，至今已有 4 年時間。在這 4 年間的平均物價通漲率超過 10%，而小巴營辦商的經營成本(特別是司機的薪金開支)亦有所上升。他理解委員對上述路線的班次及司機的態度有不少意見，為進一步提升整體服務水平，小巴營辦商將會投入資源包括增加三輛專線小巴，以加強班次的穩定性，亦會加強管理司機的服務態度及駕駛意識。

130. 在席委員沒有其他意見，主席建議支持上述專線小巴的加價申請。

(二) 跟進“吐露港公路／粉嶺公路／蓮塘口岸”大埔段道路工程工作小組

131. 劉志成博士以工作小組主席身分報告，工作小組近期沒有召開會議，待下次會議日期落實後，秘書處即會通知成員。

132. 陳灶良議員表示，吐露港公路的臨時改道措施容易引致交通意外發生，當意外發生時交通擠塞情況便十分嚴重，有必要通知相關人士作出跟進。

133. 主席表示，工作小組會盡快召開會議，向相關人士反映問題。

(三) 改善鄉郊主要道路工作小組

134. 工作小組主席鄧銘泰議員報告，工作小組已於 2017 年 7 月 28 日召開本年度第二次會議，跟進各項在林錦公路、汀角路及西沙路進行的改善工程。工作小組希望相關部門積極跟進各項改善工程，待下次會議日期落實後，秘書處會通知成員出席會議。

135. 陳灶良議員表示，運輸署的工作進展一向緩慢，雖然黃建男先生到任的時間很短，但工作態度良好，他做事的積極性比以往的同事為佳。他希望黃建男先生及他的同事能繼續積極跟進各個工程項目。

(四) 道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組

136. 胡健民副主席以工作小組主席的身分報告，工作小組近期沒有召開會議。在過去兩個月，工作小組繼續跟進於本年度舉辦的活動。目前，“2017至2018年度大埔區道路及交通安全運動嘉年華”及“2017至2018年度大埔區學界道路及交通安全比賽暨宣傳運動”皆按照計劃進行中。工作小組將繼續跟進上述活動的各項事宜，並定期向委員會匯報有關進度。工作小組即將召開會議，待會議日期落實後，秘書處即會通知成員。

XI. 申請區議會撥款

(大埔區議會文件 TT 58/2017 號)

137. 主席表示，是次會議將審議一項區議會撥款申請。依照《大埔區議會常規》第48(9)及(10)條，如委員發現與現時處理的撥款申請有直接個人利益、金錢上的利益或其他方面的利益關係，或與受惠者或可能受惠者有關連，需於會上作出申報。由於這項活動是由跟進公共巴士及小巴服務工作小組主導，工作小組成員無須就小組成員的身份申報利益，但各委員如與活動有其他利益關係，須作出申報。他請委員按需要就是次提交本委員會審議的一項區議會撥款申請申報利益。

138. 會議上亦沒有委員申報利益。

139. 主席請委員參閱大埔區議會文件 TT 58/2017 號。他表示，如委員信納有關活動屬區議會撥款的涵蓋及資助範圍，亦能令在區內居住、工作或上學的人士受惠，請考慮通過文件所載的撥款申請。

(一) 大埔區公共巴士服務調查

140. 秘書簡單介紹上述研究報告的調查方向。他指工作小組同意在本年度的研究報告中，調查大埔居民及在大埔乘車的市民對大埔區往來葵青區、港島東及新界西的公共巴士服務需求為何，從而優化現有路線或向運輸署及巴士公司建議新增路線，以切合乘客的需求。

141. 委員會議決撥款 100,000 元予跟進公共巴士及小巴服務工作小組以進行“大埔區公共巴士服務調查”。

XII. 其他事項

(一) 部門的覆函

142. 區鎮樺議員表示，早前委員會曾去信警務處要求加派交通督導員到大埔區，他希望警務處可盡快作出回覆。

143. 秘書表示，委員會主席已於 8 月初去信警務處反映意見，如有回覆會轉發予委員參閱。

(會後補註：在翻查記錄後，秘書處已於 2017 年 8 月 25 日收到警務處的回覆，亦已於 8 月 29 日透過電郵將委員會的信件連同警方的覆函，轉發予各委員參閱。秘書處於會議後已將上述資料通知區鎮樺議員。)

(二) 有關共享單車事宜

144. 梅少峰委員表示，「共享單車」實際上只是網上單車租賃生意，其違泊的問題越趨嚴重。根據他的觀察，在會議當日大埔中心第 9、10 及 16 座共有 137 輛單車停泊，廣福邨及不少路旁位置亦泊滿這些單車，而這些單車亦佔用了公共泊位以作經營，阻礙行人路及公共單車停泊處。他希望運輸署、地政處、警方或路政署在下次會議能提供清晰指引，訂明單車只可停泊 24 小時，及超過 24 小時後的處理方法。

145. 譚榮勳議員表示，共享單車的響鬧裝置帶來極大滋擾，希望有關部門跟進。

146. 劉勇威議員表示，共享單車泊滿了泳池外百多個公共單車泊位，亦同意其響鬧裝置帶來極大滋擾，希望在道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組作出跟進。

147. 鄧銘泰議員表示，他在 9 月 4 日去信相關部門投訴共享單車霸佔鳳園路的私人地方及違泊問題，惟現時仍未有回覆，希望安排特別議程討論共享單車事宜。

148. 主席表示道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組將於 10 月召開會議，工作小組亦會邀請相關部門出席，與委員討論共享單車的事宜。

149. 余智榮議員指「共享單車」實際上只是網上單車租賃生意，亦霸佔了公共泊位，其所衍生的問題亦使人感到氣憤。他認為相關部門應採取聯合行動，嚴厲地清理所有違規的共享單車，讓他們清晰知道違泊的後果。

150. 區鎮樺議員表示，他在環境、房屋及工程委員會曾提及，單靠每月一至兩次的聯合行動沒可能清理所有違泊的單車，因此建議由民政事務處統籌各部門在單車停泊處進行清理行動，清理霸佔公共泊位的單車。

151. 梅少峰委員表示，現時坊間認為政府允許共享單車的經營手法，對社會造成影響。他指如果政府並沒有允許共享單車的經營，便需要作出澄清。

152. 劉勇威議員補充，部門可透過手機程式追蹤共享單車的位置從而作出清理。

153. 胡健民副主席表示，道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組在上次會議向共享單車營運商反映不同問題但未有得到解決，而部門清理違例共享單車的數量太少，因此工作小組將討論此項問題。

154. 由於主要商討共享單車的對策，主席建議在下次工作小組會議只邀請相關部門出席。

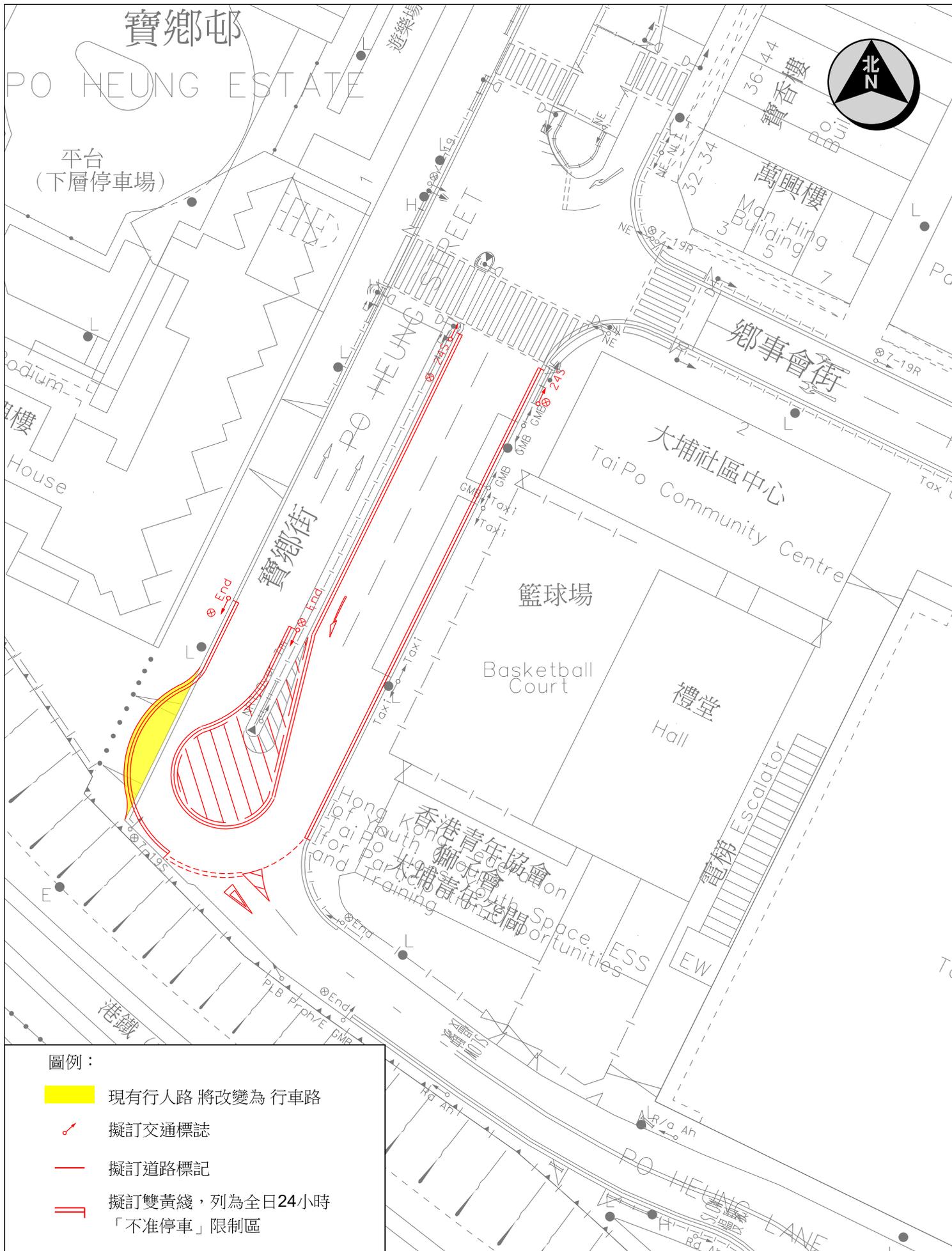
IX. 下次會議日期

155. 主席宣布，下次會議訂於 2017 年 11 月 10 日(星期五)下午 2 時 30 分舉行。

156. 議事完畢，會議於下午 7 時 28 分結束。

大埔區議會秘書處

2017 年 10 月



圖例：

- 現有行人路 將改變為 行車路
- 擬訂交通標誌
- 擬訂道路標記
- 擬訂雙黃綫，列為全日24小時「不准停車」限制區

位置：大埔寶鄉街近寶鄉里

測量圖：

E07P09C

比例

1: 500 (A4)