

大埔區議會
交通及運輸委員會
2018年第五次會議記錄

日期：2018年9月14日(星期五)

時間：下午2時36分至下午8時12分

地點：大埔區議會會議室

出席者

出席時間

離席時間

主席

劉志成博士

會議開始

會議完畢

副主席

胡健民議員

會議開始

會議完畢

委員

區鎮樺議員

會議開始

會議完畢

陳灶良議員, MH

會議開始

下午5時05分

陳笑權議員, MH, JP

會議開始

下午5時38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

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5時正

李華光議員

會議開始

下午5時37分

李耀斌議員, BBS, MH, JP

會議開始

下午5時44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

下午7時41分

黃碧嬌議員, BBS, MH, JP

會議開始

下午5時正

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

會議開始

下午7時42分

增選委員

區鎮濠委員

會議開始

會議完畢

陳蔚嘉委員

會議開始

會議完畢

張國華委員

會議開始

下午5時19分

張國慧委員

會議開始

下午7時42分

劉宗翰委員

下午7時48分

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	會議完畢
溫興財委員	會議開始	下午 4 時 53 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
麥佩茵女士	工程師 / 19(北) / 北拓展處 / 土木工程拓展署
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
姚潮宗先生	高級工程師 2 / 暢道通行 / 路政署
許志鴻先生	工程師 6 / 暢道通行 / 路政署
蕭偉琨先生	區域工程師 / 工程(離島) / 路政署
陳福昭先生	總經理(策劃、發展協調及港口保安) / 海事處
孫有金先生	署理高級海事主任 / 策劃及發展協調(1) / 海事處
陳嘉敏女士	署理高級海事主任 / 海港巡邏組(1) / 海事處
王兆軒先生	海事主任 / 海港巡邏組(4) / 海事處
李志偉先生	高級助理船務主任 / 海港巡邏組(4) / 海事處
譚偉文先生	高級助理船務主任 / 南區 / 海事處
黃雅賢女士	高級統計師 / 海事處
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
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
黃漢中先生	策劃及車務編排經理 / 城巴 / 新巴
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 / 萬利仕(亞洲)顧問有限公司
葉灝洋先生	體育幹事 / 大埔體育會
陳冠英先生	活動及賽事總監 / 運動版圖
溫東盛先生	項目經理 / 運動版圖
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會議，並宣布路政署許家傑先生因事未能出席是次會議，由蕭偉琨先生代表出席。

I. 通過交通及運輸委員會 2018 年 7 月 13 日第四次會議記錄

(大埔區議會文件 TT 57/2018 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，並獲通過作實。

II. 跟進大埔公路的道路交通安全改善建議

3. 蕭偉琨先生報告，大埔公路改善工程過去 2 個月的進展如下：

- (i) 大埔尾往大埔方向巴士站的重建工程已經在 2018 年 7 月完成。
- (ii) 大埔尾往沙田方向巴士站的改善工程已經在 2018 年 8 月完成。
- (iii) 紅林路與大埔道路路口改善工程現正進行，預計在 2018 年 9 月完成。

4. 陳笑權議員表示，他知悉大埔尾巴士站的工程已經基本完成。不過，該巴士站後方的沙泥近期被大雨沖至路面，他希望有關部門在該處種植草被，減少沙泥被沖走的機會。此外，他知悉紅林路與大埔道路路口現正進行工程。他感謝運輸署及路政署為道路進行改善工程。另外，他亦已相約建築署前往大埔尾巴士站檢視該處附近的樹木。

5. 余智榮議員表示，山塘路及其他地點在過去風暴吹襲時曾經出現水浸，對車輛造成影響。由於超強颱風“山竹”即將吹襲本港，他希望有關部門多加留意。

6. 蕭偉琨先生回應如下：

- (i) 路政署知悉大埔尾巴士站後方沙泥被沖至路面一事。早前發現有關情況後，已即時安排承建商清理路面的沙石。同時，署方曾經

考慮在該處種植草被，但因現時天氣情況不穩定，草被無法生長，故留待天氣好轉後再考慮在該處種植草被。

- (ii) 路政署會多加留意余智榮議員剛才所述的事宜。

III. 大埔區敷設新私人繫泊設備的建議

(大埔區議會文件 TT 58/2018 號)

7. 主席 歡迎海事處總經理(策劃、發展協調及港口保安)陳福昭先生、署理高級海事主任孫有金先生及陳嘉敏女士、海事主任王兆軒先生、高級助理船務主任李志偉先生及譚偉文先生，以及高級統計師黃雅賢女士就第三及第四項議程出席是次會議。

8. 陳福昭先生 介紹文件。

9. 陳灶良議員 的意見及提問如下：

- (i) 支持擴展大美督及船灣海的私人繫泊設備區。
- (ii) 海事處介紹文件時表示，已經就擴展上述 2 個私人繫泊設備區徵詢相關漁民代表及鄉事委員會的意見，但他擔心部分漁民並不知情，故詢問海事處有沒有曾就此徵詢漁民合作社的意見。
- (iii) 不少船主隨意在私人繫泊區內碇泊船隻，他認為這樣會影響海面及漁民安全，特別是颱風吹襲期間風高浪急，無人看管的私人船隻容易因為“爬錨”而互相碰撞受損，請海事處多加關注。
- (iv) 由於海事處計劃擴展私人繫泊設備區，為避免出現上述第(iii)點的情況，他請處方通知船主把船隻停泊在新增的繫泊設施。
- (v) 大埔體育會每年在洋洲西(即船灣海)水域舉辦渡海泳比賽，因此他關注處方擴展該處的私人繫泊區會否造成影響。

10. 張國華委員 申報他是三和約的主席，代表大美督村、龍尾村及盧慈田村的所有村代表及村公所主席。他的意見如下：

- (i) 他在收到會議文件後才知悉題述計劃，而三和約村民都對計劃毫不知情，因此他對海事處指已經諮詢地區代表感到詫異。
- (ii) 三和約各村主席及村代表都反對海事處在區內增設私人繫泊設備。
- (iii) 大美督現有的私人繫泊設備區有 34 個私人繫泊設備，位置相當接近龍尾泳灘的浮台，沒有太多剩餘空間，如再增加 20 個私人繫泊

設備會變得非常擠迫，處方在船灣海另增 40 個私人繫泊設備，情況只會更為惡劣。

- (iv) 增加私人繫泊設備將會增加在大美督停泊的船隻數量，因而影響海水流動。由於大美督位處海的內彎，假如海水流動受到影響，海上垃圾漂流到內彎後便難以隨水漂走，令龍尾泳灘及近岸位置滿布垃圾，嚴重影響環境衛生。如有船隻損壞和漏出燃油，更會影響和污染龍尾泳灘，有違建造龍尾泳灘的原意。
- (v) 三和約多條鄉村位處河流排水口附近，暴雨時如有垃圾堵塞這些排水口，便會出現河水倒灌及水浸情況，是村民極不願意看到的。
- (vi) 大美督的水上活動頻繁，亦有出租划艇的商戶、滑浪風帆會、獨木舟會及遊艇會等，因此在水上活動旺季有很多船隻出海。新增私人繫泊設備只會令大美督近岸一帶更加擠迫，增加意外發生的機會。
- (vii) 代表大美督村、龍尾村及盧慈田村的村民反對題述建議。

11. 任啟邦議員表示，考慮是否增加私人繫泊設備時應尊重當區區議員、村長及持份者的意見。此外，他詢問海事處哪類船隻可以提出申請，以及在船上居住的艇戶又是否符合申請資格。

12. 劉勇威議員留意到文件列明“該等私人繫泊設備一般會編配給遊樂船隻，但其他類別船隻如大小符合編配準則也可申請使用”，即表示這些繫泊設備主要供區內或外來遊艇使用。他認為這個安排未能照顧漁民需要，亦擔心這些外來船隻會帶來海水污染問題。他指在今早的漁農工商、旅遊及文娛康體委員會（“漁康會”）會議亦曾經討論吐露港及赤門海峽生物多樣性的重要，認為應該盡量免受污染。此外，他認為大埔與西貢的情況不同，大埔的內港灣有較多漁民使用，因此對處方沒有安排本地漁民優先使用這些繫泊設備，反而讓遊樂船隻優先使用而感到詫異，希望處方慎重考慮。

13. 任萬全議員表示，海事處曾經評估避風塘泊位面積的需求情況，但文件卻沒有提及有關的評估結果。他詢問海事處是否因為附近船隻對船灣一帶的泊位需求殷切，才建議在該處增加繫泊設備。假如增加繫泊設備未能幫助這些船主，處方為何特意在船灣一帶增加繫泊設備？另一方面，他認為船隻只會在特定區域作業，船主不一定會因為其他偏遠海域新增繫泊設備而把船隻停泊在該海域，因此外區船隻亦未能受惠。他認為文件的資料不足，令他難以全面掌握狀況和作出決定，但他會尊重當區區議員及村民代表的意見。他希望海事處備悉上述意見，並就這個議題提供補充資料。

14. 陳蔚嘉委員表示，鑑於汀角及船灣海一帶的海洋生物多樣性，政府已經在 2012 年推出“汀角海岸生態保育計劃”。她擔心讓更多遊艇停泊在相關海域和進行水上活動(例如釣魚及以揚聲器播放音樂等)會影響生態環境，並詢問海事處事前有沒有向環境局了解情況。

15. 文念志委員的意見及提問如下：

- (i) 詢問在“擴展大美督私人繫泊設備區域草擬概念圖”中以灰色顯示的數字是否代表水域深度，以及在較深水域增設繫泊設備在技術上是否較難。
- (ii) 認為當區區議員及村民代表是否支持計劃尤其重要。
- (iii) 質疑增加這些私人繫泊設備只能惠及康樂船隻，而非真正用家及市民。
- (iv) 反對海事處在諮詢委員會前已有預設立場(此即委員會須支持建議)，而處方提供的資料亦不足夠。
- (v) 詢問海事處有沒有檢視私人繫泊設備的收費水平是否合適。他指長 11 米以上的船隻的每月繫泊設備收費只是 670 元，價錢相宜。假如處方在處理申請、抽籤及審批時透明度不足，他擔心有人會以低廉成本不合理地挪用這些新增的繫泊設備，因此希望處方可以提供相關資料。

16. 主席的意見如下：

- (i) 他收到文件後亦曾經徵詢居民意見，他們及相關村代表對海事處的建議有保留。
- (ii) 大埔體育會現時舉辦渡海泳比賽的路線，是由沙瀾至大美督水上活動中心。考慮到龍尾泳灘落成後，泳灘的設施較多，或更適合作為渡海泳比賽的終點。如比賽的終點改在龍尾泳灘，海事處可能需要與大埔體育會商討船隻停泊區及這些新增繫泊設備的位置。
- (iii) 由於尚有多項變數，當區居民希望在龍尾泳灘落成後才檢視大美督私人繫泊設備區的情況，因此反對處方現時在大美督新增 20 個私人繫泊設施。
- (iv) 至於在洋洲西增加繫泊設施的建議，他希望海事處可以提供詳細資料，並充分徵詢漁民合作社、當區村長及村民意見。

17. 陳福昭先生 回應如下：

- (i) 海事處近 2 個月就有關建議曾經徵詢大部分漁民團體的意見，他們原則上並不反對處方的建議。
- (ii) 處方並不知悉相關渡海泳比賽的起點及終點位置，但可以調整私人繫泊設備區內私人繫泊設備的位置。
- (iii) 備悉張國華委員的反對意見。
- (iv) 大美督目前有三十多艘船隻停泊，如有安全及海水污染問題，他相信處方會收到相關投訴和跟進。
- (v) 除了位處銅鑼灣的 4 艘住家艇外，處方不會再發出新的住家艇牌照，而任何人士居住在沒有住家艇牌照的船隻亦屬違法。
- (vi) 私人繫泊設備可供所有本地船隻使用，而處方亦歡迎不同類別的船隻提出申請。目前，申請數目最多的是第 4 類船隻(即遊樂船隻)，新增的私人繫泊設備主要供本區船隻使用。
- (vii) “避風塘面積需求評估”報告已上載海事處網頁。處方稍後會經秘書處向委員提供相關網址，以供查閱。
- (viii) 不論處方是否增設繫泊設備，船隻都會停泊在相關海域，並拋錨到水中固定船身，因此增加繫泊設備和保育海洋生態沒有太大關係。
- (ix) 私人繫泊設備的收費屬法例要求，必須通過既定法律程序才可更改。
- (x) “擴展大美督私人繫泊設備區域草擬概念圖”標明了水深線，而圖中綠色及紅色的區域均適合增設私人繫泊設備。
- (xi) 處方備悉各委員就大美督及船灣海增加私人繫泊設備的意見，有需要時會進一步向委員會提供資料。

(會後補註：根據海事處提供的補充資料，上述第(i)段提及的漁民團體包括香港漁村代表聯會、香港漁民團體聯會、沙頭角區養魚協會、新界塔門養魚區協進會、西貢北約深灣養魚協進會及三磨石灣(海下)漁民會。)

18. 陳灶良議員 重申海事處未有接觸漁民合作社和徵詢該社的意見。

19. 陳福昭先生 指如有遺漏，海事處將聯絡相關持份者，以作跟進。

20. 陳笑權議員的意見如下：

- (i) 應尊重當區持份者、漁民合作社、相關村公所、村代表及用家等的意見，如有不清晰之處，海事處應主動聯絡他們清楚解釋細節和提供補充資料，以便他們充分了解情況。
- (ii) 他將會在會議後聯絡大埔體育會的總監，了解增加繫泊設備會否影響渡海泳比賽的路線。
- (iii) 因應委員關注海上安全、海水污染及生物多樣性等事宜，他建議處方徵詢相關部門的專業意見。他認為如增加繫泊設備並不會對上述各方面構成影響，而持份者亦不反對建議，委員會亦不會反對。

21. 綜合各委員的意見後，主席指交通及運輸委員會（“交運會”）未能在是次會議上通過海事處的建議（此即在大美督及船灣海增加海上繫泊設備）。此外，鑑於海事處在是次會議亦會就另一項有關船隻航速的事宜諮詢本委員會，因此他才將是項有關海上繫泊設備的事宜一併放在交運會討論。然而，他指漁康會過往曾經討論有關海上繫泊設備的議題，因此建議把議題交由漁康會繼續跟進，亦請海事處適時再就本議題諮詢漁康會的意見。委員會同意主席的建議。

IV. 檢討船隻航速限制區數目、執行期和罰則的建議

(大埔區議會文件 TT 59/2018 號(修訂版))

22. 王兆軒先生介紹上述文件。

23. 陳灶良議員表示，船隻在私人繫泊區停泊後，船上人士需要以小艇接駁返回岸上，海事處需要考慮是否有足夠人手及資源有效監察該等小艇的航速。此外，漁民合作社在各個灣頭設有十數個分社，而成員均持有各類船隻牌照。他建議海事處致函通知各類船隻牌照的持有人，以期更廣泛宣傳上述新安排。此外，由於部分漁民並不識字，處方亦需要考慮以其他方法讓他們清楚明白船隻航速限制區的各项新安排。

24. 李華光議員的意見及提問如下：

- (i) 知悉海事處已經就有關的新安排諮詢大部分持份者，而他亦希望海事處能夠就上述新安排致函通知漁民合作社。
- (ii) 滑水人士造成的湧浪對在小艇及魚排上工作的人士構成危險，故必須在內海區域限制航速。

- (iii) 詢問是否超過航行速度限制的情況愈嚴重，罰款亦會越多。
- (iv) 感謝處方接受深灣及高流灣居民的意見，把黃石碼頭限速區域移近岸邊。
- (v) 希望處方關注和監察賽馬會黃石水上活動中心的帆船進入航道事宜，以免發生意外。

25. 張國華委員的意見及提問如下：

- (i) 詢問航速限制的速度標準。
- (ii) 很多市民在三門仔進行各類水上活動，例如划艇及滑浪風帆等，如有船隻高速駛經該處，將容易造成意外。他希望海事處解釋文件附件 5(即三門仔的航速限制區草圖)中，船隻航速限制區究竟是設在圖中的淺藍色還是深藍色水域部分。

26. 任啟邦議員詢問海事處是否曾經在舊有的船隻航速限制區執法。如有，希望處方提供有關的檢控數字。此外，他查詢相關執法工作是由水警還是海事處負責，以及水上電單車是否屬於受規管的船隻。

27. 王兆軒先生回應如下：

- (i) 由於現時建議增設的船隻航速限制區未有立例限制航速，海事處沒有權力在這些區域執法，故未有檢控數字。現時海事處在接獲投訴後會前往現場調查，如發現船隻超速情況，亦只可作出口頭勸喻。當船隻航速限制區設立後，處方便會獲賦予權力在這些區域執法。
- (ii) 測定船隻航速的方式與警方偵查超速車輛的做法相近，海事處會在船隻航速限制區的某些位置放置偵速鐳射鎗，偵測船隻航行的速度，並會票控超速船隻。
- (iii) 海事處及水警皆有執法權力，亦不時在本港的船隻航速限制區進行聯合行動，打擊船隻超速行為。
- (iv) 所有相關案件均會由海事法庭審理，法庭會因應超速的嚴重程度決定罰款金額，海事處沒有判定罰款的權力。
- (v) 水上活動使用的快艇亦同樣受航速限制，超速亦會被檢控。

28. 陳灶良議員表示，航速限制針對的是機動船隻。此外，在三門仔進行滑浪活動的船隻航行速度極快，水警接獲投訴後便會到場處理，他詢問海事處將如何處理進行滑浪活動時超速的船隻。另外，他亦憂慮在增設船隻航速限制區的初期，會有許多漁民因為不清楚有關的新安排而被罰款，對他們造成

經濟負擔。因此，他贊成在推行初期先作口頭勸喻，並以廣播器進行宣傳，通知漁民及其他相關人士有關的新安排。

29. 李華光議員表示，希望處方在推行新安排前預早通知各船隻持牌人，確保他們清楚明白船隻航速限制區的位置，以免違法。

30. 李志偉先生感謝委員提供的意見，並表示海事處將加強和漁民及漁民合作社溝通，稍後將與相關議員跟進有關事宜。同時，處方將加強和及早進行宣傳教育，以期促進海上安全。

31. 主席表示，委員會原則上支持修改船隻航速限制區的位置、限制時段和限制時期，以及修改違例罰則的建議。

V. 「人人暢道通行」計劃進度報告－連接寶湖花園商場及大埔超級城的行人天橋(結構編號 TP03)

(大埔區議會文件 TT 60/2018 號)

32. 主席歡迎路政署高級工程師姚朝宗先生和工程師許志鴻先生；以及萬利仕(亞洲)顧問有限公司副董事總經理張建強先生及副董事陳浩剛先生就是項議程出席會議。

33. 姚朝宗先生介紹計劃背景。

34. 陳浩剛先生以簡報形式介紹行人天橋 TP03 的擬建升降機的模擬圖、初步設計及施工安排。此外，有關在行人隧道 NS154(即橫跨大埔太和路近太和鄰里社區中心的行人隧道)加建升降機的工程，他指顧問公司已經聯絡房屋署(“房署”)，跟進該升降機地面層出口空間不足的情況。房署初步同意顧問公司在該處開闢行人路，以擴闊出入口的空間。

35. 劉勇威議員感謝路政署及顧問公司接納他和陳蔚嘉委員的意見，擴闊行人隧道 NS154 擬建升降機地面層的出入口。

36. 胡健民副主席的意見如下：

- (i) 樂見“人人暢道通行”計劃下各個項目均有進展，亦支持在行人天橋 TP03 加建升降機的方案。
- (ii) 行人天橋 TP03 接近民居，加上附近有商場、食肆及街市等需要處理食物的地方，因此工程期間必須做好環境清潔工作。

- (iii) 在工程期間，車輛或會經由寶湖里運送物資，但該處經常擠塞，加上附近工程項目的大型貨車及泥頭車都會在該處運作，因此提醒顧問公司必須做好交通評估，盡量減低工程期間對周邊交通的影響。
- (iv) 雖然升降機的擬建位置理想，但可能需要移除樹木，因此希望顧問公司研究替補方案。
- (v) 升降機槽與行人天橋之間仍有一條長約 2 米的架空接駁通道。他指出該接駁通道和升降機的保養及維修事宜應由路政署負責，而行人天橋 TP03 的保養及維修事宜則繼續由寶湖花園業主立案法團(“法團”)負責。

37. 區鎮樺議員的意見及提問如下：

- (i) 由於附近已經設有升降機設施，因此他對在行人天橋 TP03 加建升降機的建議有保留。不過，由於委員會已經投票選定“人人暢道通行”計劃下 3 個擬建升降機的位置(包括行人天橋 TP03 方案)，他亦只能接受。
- (ii) 路政署以往主要在公共行人天橋或行人隧道加建升降機，但行人天橋 TP03 由私人管理，詢問有關的意外責任保險安排為何，例如有市民在路政署及私人管理的範圍交界受傷，有關的責任應由哪一方負責？
- (iii) 在工程期間，車輛或會經由王少清家庭醫學中心(“王少清診所”)或大埔崇德黃建常紀念學校旁邊的道路運送物資。這些重型車輛駛過路面或地磚時，可能會導致地面凹陷或破損，對途人構成一定危險，因此他希望路政署加緊留意情況，如有需要便在完工後重鋪路面。
- (iv) 由於工程期間需要運送大型物資及工具，而工程範圍亦有一定人流，因此提醒署方及顧問公司必須做足安全措施。

38. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 她在會議前一天曾經和顧問公司到現場視察，亦有談及委員剛才關注的問題，例如工程車輛的出入位置等。她預期工程車輛會停泊在王少清診所外運送物資。不過，她指不少輪椅人士、行動不便及推嬰兒車的人士都會利用該通道前往王少清診所，加上附近亦有 2 所學校，不少家長需要接送小童上學，因此實際上該處並不適宜車輛行駛。為此，她請顧問公司多加留意情況，並建議在工程期間增設輔助通道，減少對行人造成不便。

- (ii) 每當進行同類的加建升降機工程時，她都會前往工地視察。她讚揚各顧問公司在安裝工程圍板方面都做得很好，亦有在工程範圍周邊加建臨時的行人輔助通道及斜道，認為是便利居民的措施。她希望這些臨時通道及斜道都能夠變成永久設施，方便居民繼續使用。她亦促請負責進行題述工程的顧問公司繼續做好上述工作。
- (iii) 工程涉及在升降機槽和行人天橋 TP03 之間建造架空接駁通道。她指該行人天橋每逢暴雨都會嚴重漏水，因此建議顧問公司可以在暴雨期間到場視察，注意有關情況會否影響工程進行。
- (iv) 希望顧問公司能與有關法團管理委員會會面，向他們介紹工程、展示設計圖則和商討工程期間的相關安排等。

39. 李華光議員 詢問與會的顧問公司是否同為另一項“人人暢道計劃”工程(即在橫跨西沙路近帝琴灣的行人天橋(結構編號 TP02)加建升降機)的承辦商。如是，他希望了解該工程項目的初步可行性研究方案何時備妥。

40. 梅少峰委員 歡迎題述工程，認為在行人天橋 TP03 加建升降機有助居民出入。不過，他指寶湖花園及大埔中心 3 期附近現正進行大型工程，產生的噪音及塵埃問題對該 2 個屋苑的居民構成一定影響。他希望顧問公司日後開展題述工程時能妥善做好噪音及塵埃管理工作，減低對附近居民的影響。

41. 羅曉楓議員 歡迎題述工程。他指由於擬建的升降機位處寶湖花園後方，因此建議顧問公司日後在適當位置增設指示牌，提示居民升降機的位置。此外，他希望確切了解升降機槽和行人天橋之間的架空接駁通道日後的維修保養及管理責任，究竟是由路政署或由有關法團承擔。

42. 姚潮宗先生 回應如下：

- (i) 有關日後的維修保養及管理事宜，路政署及法團的分工必須清晰釐定。署方將與法團釐清所有權責後才落實開展工程。
- (ii) 寶湖里(王少清診所外)至擬建升降機位置均屬緊急車輛通道範圍，行人及車輛都有機會使用，因此在工程期間確實會構成一定危險。不過，署方將密切留意和監察情況，亦會與相關的委員會及當區區議員商討細節安排，以便落實工程時更為順利。
- (iii) 署方將特別留意行人天橋 TP03 的去水問題，以期減少升降機在雨天出現故障的情況。
- (iv) 顧問公司雖然同步為 NS154、TP02 及 TP03 工程項目進行初步設計方案，但由於 TP02 工程項目相對複雜，因此需時較長。設計完成後，署方及顧問公司將再次到區議會徵詢各委員的意見。

43. 陳浩剛先生表示，顧問公司將會在設計階段一併考慮運送物料安排，亦會在開展工程或由承建商接手跟進前接觸相關屋苑，就有關安排先作溝通。此外，顧問公司亦會在合約中訂明條款，要求承建商負責維修在工程期間損壞的路面及設施等。

44. 主席預計市民在工程期間可如常使用行人天橋 TP03。鑑於承建商需要拆除行人天橋的部分牆身以建造升降機槽及行人天橋之間的接駁通道，他詢問顧問公司有沒有考慮採取臨時措施加固行人天橋。他解釋說，即使被拆除的部分並非行人天橋的結構組件，但由於是項工程是在使用中的行人天橋上進行，因此他非常關注行人安全事宜。他建議顧問公司在施工期間加固行人天橋的結構，增加天橋底部的承托力，作為安全措施。他歸納委員的意見，指委員會支持是項工程，並請路政署繼續為工程進行刊憲程序。

VI. 關注暴雨後路面瀝青嚴重脫落事宜

(大埔區議會文件 TT 61/2018 號)

45. 任啟邦議員介紹上述文件。

46. 蕭偉琨先生感謝委員關注路面狀況。他指行車路面的耐用程度會因應實際交通情況而有所不同。一般來說，重型車輛流量高及開車剎車次數較頻繁的路段會較容易出現路面損耗的情況。以瀝青路面為例，如有急彎、化學物料侵蝕、適逢雨季／出現暴雨、雨水夾雜硬物沖刷路面加上車輛轉向，都會嚴重影響行車路的耐用程度。他續指，上述文件夾附的 3 張圖片所顯示的位置都是位於十字路口或迴旋處，而這些路段都屬於較易損毀的路段。就文件提出的 5 條問題，他回應如下：

- (i) 路面損毀的原因眾多，成因亦相當複雜。路政署一般會以路面的整體狀況決定是否需要重鋪路面，因此未有相關記錄顯示過去 3 年純粹因天雨導致需要重鋪路面瀝青的次數。
- (ii) 文件所述的 3 項路面重鋪工程的費用約為每次十餘萬元。
- (iii) 署方收到路面破損報告後，一般可以在 48 小時內完成即時維修工作。如天氣許可，署方會爭取在 24 小時內完成有關的維修工作。
- (iv) 署方會把所有道路維修工程的用料標準、施工要求及細節詳細列明在道路管理及維修合約(“合約”)中。承建商必須因應合約要求，就每項工程需要使用的物料及工序細節提交建議書，並由署方批核。工程期間，監管人員將嚴格監督承建商，確保他們嚴格採用已獲批的物料和依循相關程序施工。此外，在工程期間或工程完成後，署方會採集瀝青樣本及鑽孔樣板以作測試，以期進一

步確保物料及施工質量均符合要求。

- (v) 署方明白路面破損會為市民帶來不便。為及早發現和修復破損的路面，署方轄下的大埔區維修組設立監察機制，在暴雨過後即時巡查一些較容易出現路面破損的黑點，以期減低對公眾的影響。署方將密切監察路面維修的次數及破損的嚴重程度，適時調整重鋪瀝青的範圍及深度。

47. 譚榮勳議員的意見及提問如下：

- (i) 認同暴雨過後路面瀝青脫落的情況嚴重，特別在較多巴士行駛的路段(例如昌運中心麥當勞快餐店對開路口、安祥路及安慈路交界、太和路及寶鄉橋交界、寶鄉橋及廣福道交界等)，幾乎每次暴雨過後都會出現瀝青脫落的問題。
- (ii) 這個問題除了為市民帶來不便外，亦會構成危險，例如當小型車輛及電單車經過這些破損路面時，或會出現“搶軚”情況，甚至有翻側風險。他詢問是否不論在技術或物料方面都無法避免瀝青在暴雨後脫落。
- (iii) 一些同樣有很多車輛經過的地方(例如廣福迴旋處)的路面破損情況較為輕微，與第(i)點列出的地方有很大差別，詢問箇中原因為何，以及是否由於用料不同而導致情況有異。

48. 梅少峰委員指每逢下雨天，大埔中心巴士總站轉入安慈路一段的瀝青脫落情況均非常嚴重。他在 8 月 29 日視察時，亦親眼看到有電單車在安慈路轉入安祥路交界時，幾乎因路面瀝青脫落而釀成意外，可見道路破損會構成危險。他指上述位置是巴士出入口，經常有重力壓在路面的瀝青上，因此很容易破損，維修後亦很快會再次破損。為此，他詢問署方能否使用一些特別的物料重鋪路面，以期減少損耗。

49. 任萬全議員的意見及提問如下：

- (i) 路面瀝青脫落的問題並非只是在文件所指的 3 個地方出現，而是全港性的問題。
- (ii) 富亨邨巴士站附近亦曾經路陷和出現地面坑洞。當局填注這些坑洞後 1 至 2 周內，路面又再次滿布碎石及破碎的瀝青，認為署方不斷維修路面亦於事無補。
- (iii) 讚揚路政署能夠在收到投訴後 48 小時內安排進行較大型的路面重鋪工程。路面至今雖然未見重大破損，但亦有不少輕微損耗。

- (iv) 車輛在文件所指的 3 個地方容易“跌胎”，故詢問署方有何解決辦法，避免意外發生。
- (v) 近年出現瀝青脫落的情況較以往嚴重，即使重鋪瀝青亦很快破損。他詢問署方原因為何，例如是否由於物料不同所致。

50. 陳蔚嘉委員的意見及提問如下：

- (i) 她引述傳媒的報導，指車輛如稍一不慎駛經這些路面坑洞，或會損毀輪胎，釀成意外，但車主卻無法向路政署索償。她特別指出在下雨時，駕駛人士的視線或較為模糊，容易因為看不清前面路況而駛經這些路面坑洞，導致交通意外。
- (ii) 就剛才署方表示沒有記錄因天雨關係而重鋪路面瀝青的相關數字，她建議署方開始記錄這項數據，以便更全面評估路面狀況和進行維修工作。
- (iii) 質疑署方對路面維修的要求過低，才會出現路面經常破損的情況。她希望署方提高對路面維修的要求，例如改善物料、施工程序及方法等，否則根本無法改變現狀。
- (iv) 就署方表示已經設立監察機制巡查較容易出現路面破損的黑點，她希望了解大埔區內黑點的數目及具體位置。

51. 關永業議員指除了雨後出現路面破損外，亦留意到有瀝青路面摺曲的情況，詢問現有技術是否無法解決這種情況，因而經常需要進行重鋪工程。此外，他亦留意到路面有一些呈半圓球狀的坑洞，他詢問成因為何。

52. 任啟邦議員的提問如下：

- (i) 曾經有車輛因為駛過有坑洞或瀝青破損的路面而受損，但車主卻無法向路政署追討損失。他希望了解署方的路面監察隊將如何檢查路面的破損情況，或署方會否考慮提供聯絡方法，讓委員可以主動向署方人員報告路面破損的位置。
- (ii) 綜合其他委員的意見，他認為路面瀝青脫落或破損的情況普遍，希望署方可以提升鋪路技術及施工要求。
- (iii) 理解重鋪整段路面需要較多資源，亦可能引起空氣污染等問題(例如重鋪瀝青發出異味)，但單單填補破損路面的成效欠佳，很快又再次破損，因此某程度上是浪費資源，希望署方回應。

53. 劉勇威議員的意見及提問如下：

- (i) 引述傳媒的報導，指有車輛因跌入路面的一個大坑洞而受損，但因無法證明意外與路面坑洞有直接關係，最終拖延超過 1 年仍未有結果。他形容這些情況時有發生，希望署方多加留意。
- (ii) 詢問署方是否因為無法確認路面損毀是由天雨所致，故無法提供最近 3 年的個案數字。他指曾經有市民在下雨天時經過安慈路一帶被破碎瀝青濺到，而署方亦迅速跟進和修復路面。他認為這些例子都說明路面破損與天雨有關，不理解署方為何沒有相關記錄。
- (iii) 署方提及工程費用約為每次十餘萬元。他詢問是否指修復每個路面坑洞約需十餘萬元。
- (iv) 詢問署方過往抽查承建商的瀝青樣本時，是否每次都符合要求。他指路面不是凹陷，便是有破碎瀝青，經常為人詬病，如每次抽查樣本都沒有發現問題，署方又如何解釋這些情況？

54. 區鎮樺議員的意見及提問如下：

- (i) 認為署方現時用作鋪路的物料較以往的物料快乾，好處是可以縮短工程時間和盡快重開路面，但壞處是物料的質量較差，沒有從前的那麼堅固及耐用。
- (ii) 理解路面如出現破損，署方難以每次都申請“掘路紙”重鋪路面，因此較常以臨時填補方式處理。不過，早前天氣不穩，經常下雨，臨時填補的路面很快又破損。
- (iii) 駕駛人士有時難以看到遠處的路面坑洞，駛過時除了會感到顛簸外，實際上亦會損壞車輛。他指車主未必會即時發現車輛受損，往往過後才發現因顛簸而令車輛受損的“後遺症”。就上述情況，他詢問是否可以向路政署或政府索償。另外，如在高速公路上有碎石濺起令車輛的擋風玻璃受損，又是否可以向政府索償？

55. 周炫瑋議員反映太和路近大埔消防局對開位置亦有瀝青脫落的情況，請路政署備悉。

56. 余智榮議員指路面濕滑會釀成交通意外，因此希望署方在修復路面時，能夠在斜坡、暗斜位及轉彎位等鋪設防滑鋼砂，減少車輛“跌胎”的情況。

57. 主席表示，大埔區內不少十字路口(特別是較多巴士駛過的路口)在雨後都會出現路陷及有碎石等情況，故促請路政署正視問題和研究長遠解決辦法。

58. 蕭偉琨先生 回應如下：

- (i) 感謝委員的意見及提問。
- (ii) 明白委員十分關注路面坑洞及凹凸不平會構成危險，因此如發生這些情況，路政署將盡量在 24 小時內處理。
- (iii) 即時修補路面這種做法的耐用性或許相對較低，但並非質料出現問題。他希望委員諒解署方需要把握時間盡快填補這些路面坑洞，以消除即時危險。填補路面後，署方亦會密切監察情況，如發現即時填補路面並不足以持續改善路面狀況，署方將視乎實際情況進行局部維修或重鋪工程，相信其耐用程度方面會較佳。
- (iv) 署方有提供途徑讓市民報告路面損毀情況，收悉報告後亦會盡快處理。此外，署方亦有既定的申索機制，將交由保險公司和承建商跟進。
- (v) 署方將繼續密切監察情況，如有需要亦會進行鑽探工作以了解路面底部的瀝青層是否出現問題。當發現問題所在，署方將立刻根治，不會拖延。
- (vi) 填補路面坑洞已經包括在道路管理及維修合約的定額維修道路服務費用內，因此署方無需就個別即時填補工程支付額外費用。至於局部修復路面工程是否需要額外費用，則視乎相關路段是否仍在保養期內。署方如認為有需要進行較大型的路面重鋪工程，便會向承建商發出施工指令和繳付相關費用。就文件所述的 3 個位置而言，署方曾進行路面重鋪工程，工程費用約為每次十餘萬元。

(會後補註：就上述第(iv)點提及有關路面損毀情況，路政署表示市民可透過撥打 1823 或在路政署網頁報告路面損毀情況。)

VII. 要求增辦港島往來大埔深宵巴士服務

(大埔區議會文件 TT 62/2018 號)

59. 主席 歡迎新巴／城巴策劃及車務編排經理黃漢中先生就是項議程出席會議。

60. 劉勇威議員 介紹上述文件。

61. 馬芳蘭女士 表示，運輸署知悉委員的關注。由於有關巴士路線由九巴及城巴聯營，署方需要與 2 間巴士公司詳細研究如何為大埔居民增加通宵巴士服務。現時 N307 號線主要在特別節日期間(例如維多利亞公園舉辦年宵花市)為大埔居民提供由中環及銅鑼灣至大埔的巴士服務。另外，N373 號線已經在

8 月底投入服務，行經大埔區部分區域。她請巴士公司向成員講解現時 N373 號線的服務情況，並為增辦港島往來大埔深宵巴士服務提出意見。

62. 李述恆先生 表示，新增的 N373 號線已經在 8 月底投入服務，為大埔區部分鄉郊地區整晚提供往來港島及大埔的巴士服務。不過，九巴仍樂意為大埔區提供更多深宵巴士服務，並將繼續與運輸署為此進行研究。

63. 黃漢中先生 表示，歡迎成員提出把 N307 號線常規化的要求，以配合大埔居民在深宵時分往來港島的需求。城巴將會就相關建議與九巴及運輸署積極磋商。

64. 任啟邦議員 表示，他樂意知悉九巴及城巴均支持開辦深宵時分往來港島及大埔的常規巴士服務。既然路線得到巴士公司及居民支持，應盡快落實。九巴代表剛才未有提及已投入服務的 N373 號線的載客量，他認為九巴及城巴共同聯營 N307 號線，如 N373 號線由九巴獨營，對城巴並不公平，希望城巴及九巴能共同積極爭取開辦深宵時分往來港島及大埔的常規巴士路線，亦相信各委員均樂意與巴士公司共同爭取。他要求九巴及城巴把 N373 號線或類似路線納入 2019 年的巴士路線發展計劃中，並提供落實增加上述深宵巴士服務的路線圖。

65. 任萬全議員 表示，在席委員均不反對把 N307 號線常規化的建議，而九巴及城巴曾經在上次跟進公共巴士及小巴服務工作小組會議中表示，將研究 N307 號線常規化。他詢問 2 間巴士公司在該會議後有沒有就上述事宜進行初步溝通及研究？如有，他希望巴士公司能夠向委員提供有關資料。

66. 胡綽謙委員 表示，他已經等待大埔區開辦深宵時分往來港島的常規巴士服務逾 30 年，希望有關部門不要再拖延，並在下半年提出有關路線的詳細計劃。

67. 馬芳蘭女士 表示，她知悉委員提出的意見，希望能給予時間讓運輸署、九巴及城巴共同研究有關建議，以期盡量善用資源服務大埔區居民。署方將會在往後的巴士路線服務計劃或會議中提出建議，並徵詢委員的意見。

68. 李述恆先生 表示，九巴將會在會議後與運輸署繼續跟進此議案。

69. 黃漢中先生 表示，城巴非常支持委員提出有關增加港島往來大埔深宵巴士服務的建議。

70. 主席 表示，他亦支持增加往來港島及大埔的深宵巴士服務。

71. 劉勇威議員感謝委員支持建議，亦相信大部分大埔居民都支持增加往來港島及大埔的深宵巴士服務。由於巴士公司亦支持增加有關服務，故他希望能夠盡快推展這項建議。

VIII. 強烈反對 73B 不繞經大窩西支路

(大埔區議會文件 TT 63/2018 號)

72. 陳灶良議員表示他將會撤回文件 TT 63/2018 號內的動議。他補充說，巴士公司實地視察後，提出 73B 號線以循環線方式行駛的建議，由北區前往雅麗氏何妙齡那打素醫院時將途經粉嶺公路轉乘站，不會駛經大窩西支路，回程時則駛經大窩西支路。經過黃碧嬌議員及運輸署運輸主任等人士協助，並與有關村長、九巴及小巴公司等各方持份者溝通後，他們表示理解巴士路線的實際運作困難，並同意接受方案。上述建議現時仍需運輸署批准。

73. 上述動議的和議人 鄧銘泰議員表示同意陳灶良議員的意見。

74. 馬芳蘭女士表示，運輸署理解居民的訴求及議員的關注，現正擬備相關建議的諮詢文件。暫時來說，73B 號線將會按照原訂安排，在 9 月 17 日投入服務，以免對其他乘客造成影響。署方將適時向有關區議員交代最新進展。

75. 主席表示，由於動議人及和議人撤回文件 TT 63/2018 號內的動議，委員會將不會再就這項議程進行討論。委員會同意主席的建議。

IX. 有關「大埔半馬 2018」的路線諮詢

(大埔區議會文件 TT 64/2018 號)

76. 主席歡迎大埔體育會體育幹事葉灝洋先生、運動版圖活動及賽事總監陳冠英先生及項目經理溫東盛先生就是項議程出席會議。他續指，大埔體育會早前致函交運會，就 2018 年 12 月 2 日上午舉行的“大埔半馬 2018”活動的比賽路線徵詢委員會的意見。因應有委員要求在會議上討論有關事宜，交運會因此邀請大埔體育會的代表出席是次會議。

77. 葉灝洋先生介紹上述文件。陳冠英先生介紹“大埔半馬 2018”活動的比賽路線。

78. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 她非常支持這項賽事，並形容活動氣氛良好，值得鼓勵。

- (ii) 她引述去年的情況，指由於主辦單位封閉林村河的跑步徑及行人路，因此其他沒有參加比賽的人士只能走到單車徑或在單車徑上跑步，構成危險。她請主辦單位在舉辦本年度的比賽時，說明行人、沒有參與比賽的人士及其他跑步人士應該往哪裡行走／跑步。
- (iii) 是項比賽屬於大埔區的盛事，不少途人都會在比賽期間在廣福橋及寶鄉橋等地方駐足觀賞，並為參加者拍照留念，但卻導致區內各處更為擠迫。就此，她請主辦單位及早在區內當眼位置懸掛橫額，告知居民何時會舉辦賽事，以及將封閉哪些路段作比賽之用，以便居民及早應對，避開擠塞情況。
- (iv) 去年的比賽路線包括大埔墟綜合大樓外的過路處。警方雖然協助指揮交通，但該處除了有跑手外，亦有其他前往街市買菜的市民，情況非常混亂，因此她認為比賽路線不應經過此處。
- (v) 至於今年的比賽路線，她指東昌街的行人路十分狹窄，除非主辦單位申請封閉整條馬路，否則參加者難以在行人路上跑步。

79. 梅少峰委員的意見如下：

- (i) 他非常支持這項活動。
- (ii) 雖然周日早上車流較少，但上午 8 時許亦是交通較繁忙的時段，因此建議主辦單位提早賽事的起步時間(現時為上午 7 時 50 分)，以期盡量避免在繁忙時段實施特別交通措施。
- (iii) 希望主辦單位加強宣傳，令更多人認識和參與這項大埔盛事。

80. 張國華委員表示，運動版圖在大美督舉辦三項鐵人比賽多年，籌備時亦願意聽取各村代表的意見，因此他願意接受團體舉辦這些活動。不過，為免阻礙居民出入，他要求主辦單位提早活動的結束時間。就是項馬拉松比賽而言，他請主辦單位考慮提早活動的結束時間，以減低對居民的影響。此外，他建議加強宣傳活動，亦須在適當位置擺放告示牌甚至 LED 告示牌，提示市民活動的日期及時間，避免各處過於擠迫。他認為是項活動有助提升大埔區的形象，因此值得鼓勵及支持。

81. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 根據路線，跑手會在東昌街左轉入廣福道，並經廣福球場的行人路或單車徑繼續前進。他詢問主辦單位會否封閉廣福道的慢線。如選擇封閉廣福道的慢線，或會影響該處的巴士站，故請主辦單位做好宣傳工作。

- (ii) 同意提早活動的時間，並在早上 8 時前解封所有道路，以期減低對大埔居民及區內整體交通的影響，但提早活動時間亦可能引致噪音問題。他認為活動進行期間，沿途的行人路、單車徑及馬路等設施難免受到不同程度的影響，但在人流最少的時間進行活動，以及減少活動後對社區的影響則最為理想。
- (iii) 認為主辦單位應充分宣傳活動及活動對周邊的影響(例如封路措施)。他援引“大埔舊墟天后宮賀誕祈福巡遊”活動的情況，指如果該活動的主辦單位及早在網上或地區上做好宣傳工作，例如通知市民有關的封路時間、安排及受影響的巴士服務等，相信可以減少市民的抱怨。

82. 譚榮勳議員的意見及提問如下：

- (i) 他支持是項比賽，並預祝主辦單位籌備成功。
- (ii) 同意提早活動的開始及結束時間，以期減低對交通的影響。
- (iii) 東昌街相對狹窄，詢問參加者跑到該處時應該是比較分散，還是仍然如起步時般整群地跑步。他擔心同時有太多跑手進入東昌街會不勝負荷。
- (iv) 同意比賽路線途經大埔市區能夠帶動氣氛和增加公眾對運動的狂熱，而啦啦隊為跑手打氣時亦能起鼓勵作用。不過，啦啦隊打氣時的確會帶來噪音，因此建議主辦單位留意情況，亦盡量安排義工提醒啦啦隊在路旁站立，不要停在路中心，以免阻礙其他行人使用。

83. 胡健民副主席非常支持大埔體育會舉辦馬拉松比賽活動。他認為在市區內跑步的確能夠帶動氣氛，因此希望主辦單位汲取去年的經驗，適當調整比賽的路線及安排，並加強溝通，以期讓本年度的活動更加有聲有色，亦能得到市民的包容及體諒。

84. 主席的意見如下：

- (i) 去年的比賽路線途經大埔墟一帶，是他較為關注的地方，因此他在比賽當日亦有前往鄉事會街及運頭街視察。他留意到封路措施確實對早上前往大埔墟街市買菜的市民造成不便，亦有市民因為被活動糾察阻止過馬路而鼓譟。
- (ii) 主辦單位在去年舉辦活動時曾經封閉部分馬路，有小巴及巴士因而無法停站，市民需要步行到其他車站上車，引起不滿。雖然文件並無顯示本年度活動需要封閉哪些路段，但他相信主辦單位會汲取經驗，亦了解封閉車站帶來的影響。他希望主辦單位能夠充

分評估封路的影響，致力減低對居民的影響。

- (iii) 主辦單位去年嘗試把比賽路線擴展到市區，目的是帶動氣氛。不過，他留意到市民並不享受，不少更埋怨為何不讓他們過馬路。
- (iv) 東昌街是雙程路，行人路亦相當狹窄，主辦單位應慎重考慮是否有必要安排跑手途經該處。

85. 陳冠英先生 回應如下：

- (i) 主辦單位去年有派員監察活動對市中心的影響，因此本年度的比賽路線不會途經大埔墟街市的範圍。
- (ii) 解釋活動原訂在 8 時左右開始的原因，是由於不少人認為活動在早上 8 時開始較容易接受。他會研究能否把活動的起步時間提早 15 分鐘，但仍需與大埔體育會再作協調。
- (iii) 主辦單位曾經在周日早上前往東昌街及汀角路等統計車流量，發現流量偏低(半小時只有 140 架次車輛駛過)，而車輛亦有其他替代路線。此外，由於東昌街的行人路狹窄，主辦單位封閉整條東昌街除可讓跑手經過外，亦可保留其他較闊的道路讓行人使用，反而對行人的影響較小。
- (iv) 本年度的預計參與人數多達 8 000 人，因此主辦單位把半馬拉松及 10 公里比賽的參加者分流到不同起步點，藉以減低對社區的影響。

86. 區鎮樺議員 詢問本年度參與半馬拉松及 10 公里比賽的人數約有多少。

87. 陳冠英先生 預計，本年度參與半馬拉松及 10 公里比賽的人數各約為 4 000 人。

X. 擬於大埔新市鎮內增設單車泊位事宜

88. 主席 表示，運輸署早前建議在區內 6 處增加單車泊位，當中 4 處已經在上次交運會會議上處理，餘下 2 個(分別位於海寶花園外及大埔墟港鐵站外)則留待現場視察結束後再作決定。交運會已經在 2018 年 9 月 3 日視察現場。

89. 張偉鋒先生 報告如下：

- (i) 擬建單車泊位(編號 TP-P017)位於海寶花園附近，運輸署視察現場後，認同該位置未見明顯的單車停泊需求，加上該路段在節日期間可能有較多人流，因此運輸署不會推展這項計劃。

- (ii) 擬建單車泊位(編號 TP-P001)鄰近大埔墟港鐵站。署方原本計劃把現有的單車泊位改成兩排背對背的“一上一下式”泊架，合共提供 68 個泊位。有成員曾經詢問可否改為雙層泊架，但由於該處空間有限，未能改建成背對背的“一上一下式”泊架，故這個方案只能提供 40 個泊位。署方權衡 2 個方案後，認為原定計劃更能有效運用空間，因此署方希望維持推行原定計劃。

90. 譚榮勳議員表示，他身為海寶花園的當區區議員，支持取消編號 TP-P017 計劃。

91. 劉勇威議員表示，大埔舊墟有大量違泊單車，取消海寶花園的增設泊位計劃後，他希望運輸署考慮以其他方式增設泊架以方便市民。在太和方面，在太湖花園側門和翠怡花園附近的 2 個擬建單車泊位計劃取消後，運輸署人員曾經承諾考慮在太和邨亨和樓對開近邨口位置增設泊架，他希望署方盡快跟進。

92. 大埔墟港鐵站當區區議員 羅曉楓議員同意編號 TP-P001 按原定計劃推行，但希望運輸署妥善管理上述單車停泊處，尤其是該處的棄置單車問題。

93. 張偉鋒先生表示，署方現正在區內物色增設單車及車輛泊位的合適地點。他會在其後的議程詳細匯報，現簡述有關事宜：

- (i) 建議在工業村的大盛街、大景街及社山路增設私家車錶位，以及在頌雅路增設電單車泊位。
- (ii) 現正就下列地點建議增設單車泊位進行諮詢，包括廣福公園對出、完善路近富善邨及西沙路近帝琴灣。運輸署持續在區內物色合適位置增設泊位，並會檢視成員建議的地點，如合適便會考慮就增設單車泊位一事進行諮詢。

94. 主席表示，委員會同意按照運輸署的建議，推展編號 TP-P001 計劃，以及擱置編號 TP-P017 計劃。

XI. 續議交通及運輸委員會 2018 年 7 月 13 日第四次會議事項 **(大埔區議會文件 TT 65/2018 號)**

(一) 要求加快在林村鄉公所路增設巴士站

95. 張偉鋒先生表示，由於林村鄉公所路連接林錦公路的一段路面較斜，巴士在林村鄉公所路左轉入林錦公路的路口時會越過對面線行車，對林錦公路

的交通及行車安全構成一定影響。運輸署、警務處及九巴暫定在本年 10 月進行實地路試，觀察影響情況。

96. 馬芳蘭女士補充，農曆新年期間九巴能夠使用林村鄉公所路的臨時巴士站作為 63R 號線的車站，是因為期間有警方在現場協助指揮交通，令巴士運作相對安全。她請警方向委員會講解巴士駛出林錦公路的困難所在。

97. 徐翼福先生的意見如下：

- (i) 警方在過去數年的林村許願節活動期間，派員到林村鄉公所路一帶協助指揮交通。
- (ii) 林錦公路與林村鄉公所路交界是一個“T”字型路口。由於巴士車長超過 11 米，林錦公路沒有足夠空間讓巴士右轉往林村鄉公所路，因此警方需要截停對面線的車輛，才能讓巴士安全轉彎。當巴士由林村鄉公所路轉出林錦公路時，亦同樣面對路面空間不足的問題，要越過對面線才可轉彎，因此來回行車線的車輛都需要停車讓巴士轉彎。
- (iii) 就以上情況，運輸署、警方及九巴預計在本年 10 月前往現場進行路試。

98. 鄧銘泰議員理解巴士轉彎時的難處，他希望運輸署、警方及九巴約同陳灶良議員一同到現場進行路試，以決定是否在林村鄉公所路增設臨時巴士站。

(二) 要求於區內增加車輛泊位

99. 張偉鋒先生指運輸署一直積極在區內尋找合適位置增設車輛泊位及單車泊位。在車輛泊位方面，署方提出以下數個建議：

- (i) 在大埔工業邨內大盛街咪錶位停車場增加 5 至 6 個晚間泊位，有關建議目前在諮詢階段。
- (ii) 把大埔工業邨內大景街及大喜街的私家車咪錶泊位改為晚間貨車泊位，有關建議目前在諮詢階段。
- (iii) 在社山路新建造的分支路提供 24 個私家車咪錶泊位，有關工程接近完成。
- (iv) 在頌雅路新增 5 個電單車泊位，有關工程已經在 2018 年 6 月完成，而設施亦已經開放供市民使用。

在單車泊位方面，署方現正就以下地點增加單車泊位進行區域諮詢：

- (i) 在廣福公園對開增設 80 個單車泊位。
- (ii) 在元善路近富善邨增設 22 個單車泊位。
- (iii) 在西沙路近帝琴灣增設 80 個單車泊位。

至於機械泊架方面，當有進一步消息署方會向委員會報告。

100. 鄧銘泰議員 曾經在上次會議建議運輸署考慮延長偏遠地區(例如錦石新村)咪錶停車位的泊車時間，詢問署方有沒有考慮建議和能否回應。

101. 任啟邦議員 的意見及提問如下：

- (i) 他仍未收到運輸署在富善邨增設單車泊位的諮詢文件，但稍後會了解狀況和提出意見。
- (ii) 這些新增的單車泊位或會被棄置、損壞、長期沒有使用或共享單車霸佔，因此很多居民寧可不增設單車泊位。就以上情況，如署方未有妥善的解決辦法，他擔心增設的單車泊位最終只會變成“單車墳場”。
- (iii) 詢問在大埔工業邨內增設的晚間貨車泊位是咪錶泊位還是一般泊車位。假如是咪錶泊位，駕駛人士需要每 2 小時返回咪錶位入錶，故認為實際作用不大。

102. 譚榮勳議員 表示，由於駕駛人士不大可能每 1 至 2 小時返回咪錶位入錶(特別是假日期間)，因此他同意增設貨車咪錶泊位的作用不大。此外，在頌雅路增設的 5 個電單車泊位非常受歡迎，吸引原本在附近違泊的電單車爭相駛到這些合法泊位停泊。他請署方備悉有關情況，並考慮增加該處的電單車泊位數目。

103. 張偉鋒先生 回應如下：

- (i) 在大埔工業區增設咪錶泊位的建議現正在諮詢階段，而署方亦備悉委員剛才提出的意見。他會在會議後聯絡相關委員補充泊位類別的資料，而署方亦會考慮是否在有關泊位增設咪錶裝置。
- (ii) 備悉委員希望在頌雅路增加泊位的建議，署方亦會繼續物色合適位置以增加車輛泊位、電單車泊位及單車泊位。
- (iii) 備悉委員就完善路增加單車泊位的意見。

(iv) 署方現正檢視延長偏遠地區咪錶停車位泊車時間的建議，並會盡快回覆。

104. 鄧銘泰議員 希望運輸署檢視泊位時能從使用者角度出發，考慮他們能否使用這些泊位。以在大埔工業邨增設泊位為例，署方應考慮使用者入錶的問題，亦要充分諮詢大埔工業邨的相關管業處，除了因為他們是貨車泊位的主要使用者外，亦希望避免在增設泊位後影響工業邨的交通。

105. 李耀斌議員 表示，郊區有不少泊位都已改成咪錶泊位，用家需要每 2 小時入錶一次，因此村民如需前往市區，亦必須駕車前往，避免因超時未有入錶而收到罰款通知書，而這亦令市中心的交通擠塞問題惡化。另一方面，他認為移除咪錶裝置並不合適，因為這些泊位可能會被棄置車輛長期佔用。為此，他建議署方考慮把新界咪錶泊位的時限由 2 小時增加至 4 小時或以上，以方便居民及旅遊人士使用。他指政府曾經表示未能延長咪錶時限是由於法例所限，但他提出建議至今已十多年仍未有任何改善。他表示鄉郊地區有不少空置泊位，如署方可以延長咪錶時限，相信有助紓緩大埔市中心的泊位需求。

106. 羅曉楓議員 請署方加快研究放寬錦石新村停車咪錶位的時限。此外，他過往亦曾提出近荔枝山天橋底的土地已閒置多時，只有路政署的物品放在該處，故希望運輸署研究把這個地方改為臨時泊位是否可行。

107. 劉勇威議員 表示，除了私家車泊位不足外，大埔舊墟及翠怡花園一帶的電單車泊位亦非常不足，現有的電單車泊位亦被一些長期沒有使用的車輛霸佔。他希望相關部門跟進處理，並在該處增設電單車泊位。

108. 張偉鋒先生 回應如下：

- (i) 運輸署將進行統計並根據咪錶泊位的使用率訂定相應的改善方案。就委員提及一些使用率較低的咪錶停車場，署方將進行統計和檢討改善方案。
- (ii) 署方將會向地政處了解荔枝山天橋底用地的使用情況，並在會議後聯絡羅曉楓議員跟進。
- (iii) 署方備悉劉勇威議員的意見，並會在大埔舊墟積極物色位置增加電單車泊位。

(三) 要求在廣福迴旋處旁加設行車線／的士站連上蓋

109. 潘歡愉女士 報告，經進一步研究及檢視有關在廣進街加設的士站停車灣

及行人路工程，基於安全考慮，擬建的士站停車灣須與附帶的行人路工程同步進行，以符合部門標準。由於建造行人路工程受康樂及文化事務署（“康文署”）設施用地的影響，運輸署需待康文署移除相關設施並把有關用地轉交該署後，才可與相關部門繼續安排建造的士站停車灣及行人路的工程。運輸署現正等待康文署處理地權的問題及安排。

110. 胡健民副主席表示，早前就題述工程視察現場時亦知悉地權事宜，明白部門需時處理，促請各部門繼續積極跟進工程。

111. 潘歡愉女士表示，運輸署將繼續與康文署保持溝通，以了解該部門處理地權事宜的最新進展。

(四) 關注大埔區違例泊車問題

112. 潘歡愉女士報告，運輸署早前就寶鄉街的改善方案徵詢各部門的意見。由於工程位置鄰近寶鄉邨，署方亦再就改善方案徵詢房署的意見。同時，運輸署現正與路政署互相協調施工時間，如最終沒有收到反對意見，運輸署便會向路政署發出施工紙，並由路政署安排建造工程。她續指，是項工程的擬設 24 小時不准停車限制區範圍包括由寶鄉街轉入寶鄉里的路段，以及由寶鄉里中段至寶鄉邨出入口前止。

113. 徐翼福先生報告如下：

- (i) 就羅曉楓議員在上次會議查詢達運路一帶的檢控數字，他指警方在 2018 年 3 月至 5 月期間在上述地點合共發出 405 張違例泊車告票。
- (ii) 大埔警區繼續依據“重點交通執法項目”執行交通法例，對違例人士採取適當的執法行動，確保道路暢通及道路使用者的安全。

114. 任啟邦議員引述他在會議當日早上駕車到寶鄉邨停車場的經歷，指寶鄉街中街分隔欄兩旁泊滿車輛，亦有大型工程車輛在興建中的青年旅舍外吊運建築物料，加上不少需要到街市上落貨的車輛進出寶鄉街，令寶鄉街出現擠塞的情況，希望部門能夠處理。此外，他指安埔里往富善邨及明雅苑的路段有不少違泊車輛。由於該處是富善邨及明雅苑停車場的出入口，加上附近有 1 所小學，日常有不少旅遊巴出入，因此希望警方加強執法，減少違泊及擠塞情況。

115. 羅曉楓議員的意見如下：

- (i) 感謝警方提供達運路一帶在 2018 年 3 月至 5 月期間的檢控數字。他希望警方可以進一步提供 2018 年 6 月至 8 月期間的檢控數字。
- (ii) 認為違泊與車位不足的問題息息相關。他提議把荔枝山天橋底的土地用作大型車輛泊位的原因，正正是由於不少大型車輛停泊在達運路，而車龍更一直伸延到運頭塘邨(並非供大型車輛停泊的位置)，而這些大型車輛的車頭及車尾有時會突出至路中央，危害其他車輛及行人的安全，因此希望運輸署及警方加強留意。
- (iii) 反映不少私家車或的士等都會違例停泊在達運路的大型貨車泊位，構成一定危險，希望警方正視。

116. 張國慧委員表示，每逢周末及假日寶鄉街兩旁都會泊滿車輛，亦有不少車輛在寶鄉邨停車場外輪候泊位。他認為警方如不採取執法行動，其他駛經的車輛根本難以駛過。他希望警方留意情況和疏導該處的交通。

117. 鄧銘泰議員跟進寶鄉街的改善措施，指早前署方曾經提出在寶鄉街兩則重新劃線，亦會利用寶鄉邨停車場出口旁的花槽位置擴闊迴轉處的彎位。他詢問運輸署是否正在跟進有關的改善措施。

118. 主席補充說，運輸署早前曾經向委員會提供寶鄉街的交通改善方案及相關圖則，而該署亦正就方案徵詢房署的意見。他希望署方能夠盡快落實方案。

119. 劉勇威議員關注大埔舊墟的違泊問題。他感謝警方加強執法，但違規情況頗為嚴重。他指雖然翠怡街已經劃設雙黃線，但仍經常有數部車輛在該處違例停泊，而他亦只能聯絡警方跟進。此外，翠樂街、舊墟直街及翠和里部分位置的違泊問題依然嚴重，特別是中秋節前後、周五及周六晚上有很多人會前往該處用膳，希望警方繼續跟進和改善情況。

120. 張國慧委員補充說，他剛才要求警方在周末及假期等在寶鄉街加強執法是短期措施。長遠來說，他希望相關部門研究可以如何改善。

121. 區鎮樺議員希望警方在節日期間加強留意大埔中心的違泊情況，亦盡量協助疏導交通，減少交通擠塞對市民造成的滋擾。

122. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 運輸署曾經在 2017 年年底就寶鄉街交通改善方案徵詢交運會的意見，方案包括擴闊寶鄉街迴旋處，以方便車輛調頭。

- (ii) 在一般情況下，署方會就方案進行區域諮詢和徵詢相關部門的意見。有關寶鄉街的改善方案，署方已經收到相關部門的意見。
- (iii) 由於工程位置鄰近寶鄉邨，考慮到營運需要，運輸署已經另行徵詢房署的意見。
- (iv) 署方暫未收到任何部門指上述工程有無法克服的問題，方案是否可行亦未受影響。
- (v) 運輸署將與路政署協調施工時間。如其他部門沒有反對意見，亦沒有無法克服的問題，運輸署便會發出施工指令，並由路政署安排建造工程。

123. 徐翼福先生 回應如下：

- (i) 有關寶鄉街青年旅舍建築地盤外的擠塞情況，警方在會議當日早上已經即時派員到場疏導交通，並檢控 4 部違泊車輛。他指該處是警方的重點執法地點之一，每日會不定時派員巡查。
- (ii) 警方備悉委員的意見，包括安埔里一帶的違泊問題，以及節日期間在大埔中心、翠怡街、翠樂街、大埔墟及大埔舊墟一帶加強執法。
- (iii) 警方留意到達運路一帶有私家車及的士停泊在大型貨車泊位，亦有車輛停泊在過路處的出入口，強調會根據法例作出檢控。
- (iv) 警方每日早上 7 時半左右都會派員巡視馬聰路及馬窩路一帶的學校區，目前該處甚少車輛違泊，如有違泊亦會被檢控。

124. 羅曉楓議員 表示，相關指引訂明馬聰路美國國際學校要鼓勵學生乘搭公共交通上學，不得使用私家車接載，但現時接載學生上下課的車輛眾多。他早前曾經向教育局及警方反映問題，亦希望相關政府部門能夠協助提醒學校要遵循指引，否則會令馬聰路出現擠塞。

125. 徐翼福先生 表示，馬聰路是沒有劃設限制區的道路，剛開學時或有較多家長接送學生上學，但開學一周後車輛數目明顯減少，可能與學生轉乘校巴或其他車輛上學有關。警方備悉羅曉楓議員的意見，亦會繼續跟進事宜。

126. 主席 補充說，美國國際學校的辦學團體曾經徵詢上屆區議會的意見。區議會當時擔心開學後會有大量私家車前往馬聰路造成擠塞，因此辦學團體表示會利用校巴接載學生上學，亦不鼓勵家長使用私家車接載學生。他認為羅曉楓議員提出這個問題的原意，是促請辦學團體信守承諾。他指與會代表未必能夠回應這方面的提問，建議羅曉楓議員在會議後聯絡辦學團體再作跟進。

127. 羅曉楓議員接納主席的建議，但強調相關的辦學團體徵詢去屆區議會的意見時，教育局代表亦堅決表明會監督該辦學團體，鼓勵他們安排校巴接送學生，以減少對附近居民造成的交通影響。不過，由於現時情況有違當時的承諾，他才邀請教育局及警方聯絡該辦學團體，以作跟進。假如學校最終表示無法控制家長如何接送子女上學，他請運輸署在馬聰路劃設雙黃線，禁止車輛在該處上落。

(五) 改善吐露港公路設施

128. 張偉鋒先生報告如下：

- (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，現正等待路政署承建商提交臨時交通管制措施安排。
- (ii) 有關吐露港公路連接大老山隧道路段的擠塞問題，署方會在開學後再次視察現場和進行測量工作，以確定是否需要劃設雙白線分隔行車道，以及雙白線的具體位置。

(六) 擴闊太和巴士站停車灣

129. 蕭偉琨先生表示，路政署現正準備臨時交通安排的圖則，稍後將提交相關部門審批。署方在取得掘路許可證後便會開展工程。

130. 周炫璋議員詢問完成審批程序大約需要多少時間。他重申是項工程已經提出多時，因此希望有更明確的工程時間表。

131. 蕭偉琨先生指他會要求承建商盡快完成臨時交通安排的圖則，下一步將交代具體的工程時間表。

132. 任啟邦議員表示，自嵐山花園的村巴啟用以來，太和巴士站停車灣的交通問題日益惡化。他指由於有車輛停泊在該停車灣，令邨巴只能停在外邊行車線上落乘客，加上後方的車輛不能越過雙白線爬頭，因此造成阻塞，影響其他道路使用者。他希望運輸署及路政署能盡快擴闊該停車灣，亦希望警方加強執法。

133. 蕭偉琨先生備悉委員的意見，亦會促請承建商加快完成臨時交通安排的圖則。

(七) 在林錦公路迴旋處加設巴士站

134. 張偉鋒先生 報告說，運輸署已經邀請路政署就林錦公路迴旋處附近增設公共交通交匯處的工程進行估價，以界定工程的所屬級別，然後再作跟進。

135. 鄧銘泰議員 促請運輸署盡快推展工程。

136. 任啟邦議員 表示，林錦公路一個“歡迎蒞臨大埔”的告示牌因車禍受損，希望民政處能盡快修復。

137. 張偉鋒先生 備悉鄧銘泰議員的意見，亦會繼續向委員會報告進展。

138. 李佳盈女士 表示，民政處將按照程序盡快重置相關的告示牌。

XII. 路政署(大埔區)過去兩個月內完成及未來三個月內的交通改善項目
(大埔區議會文件 TT 66/2018 號)

139. 蕭偉琨先生 請委員備悉上述文件。

140. 委員沒有提出意見或問題。

XIII. 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 67/2018 號)

141. 蕭偉琨先生 請委員備悉上述文件。

142. 區鎮樺議員 表示，區內部分升降機在去年颱風襲港時被浸壞。路政署人員曾經指出，如果只是升降機槽水浸，整體影響不大，但如升降機被水浸，或會損壞升降機的零件。由於颱風即將襲港，他希望路政署及早把位於河邊及較低窪地區的升降機升至地面，以免升降機損毀。

143. 任萬全議員 表示，擬建在連接大元邨及富亨邨的行人天橋(結構編號：NF191)的 2 部升降機，鄰近大元邨一部的工程已完成，他希望署方能夠加快另一部升降機的工程進度。

144. 胡健民副主席 的意見如下：

- (i) 認同區鎮樺議員剛才提出的意見。另外，他亦已致函有關部門，

關注升降機在大雨下的安全問題。懸掛一號或三號戒備信號時，未必會傾盆大雨，市民仍可安全使用升降機。但如出現大雨及水浸而影響升降機的運作，導致市民被困，將十分危險。他希望路政署及相關部門考慮設立告示、訂立相關指引或停用升降機的準則等，確保市民使用升降機時的安全。

- (ii) 結構編號 NF156 內的 1 號升降機原本預計在今年第三季完成，但至今仍未能開放給公眾使用。他詢問有關升降機工程的進度。
- (iii) 以往第一批設有空調的升降機經常損壞，而不設空調設備的第二批升降機亦不時損壞，例如結構編號 NS75 升降機近日疑因為損壞而未能使用，對居民帶來不便，希望署方能夠改善。

145. 胡綽謙委員 表示，有居民反映結構編號 NF191 升降機的風扇較為嘈吵，希望署方人員進行定期檢查時，了解是否出現運作問題。此外，結構編號 NF191 的另一部升降機放置了臨時注水防欄(俗稱“水馬”)。部分破損的水馬滋生蚊蟲，亦有部分沒有注滿水。由於颱風即將襲港，他希望路政署關注上述事宜。

146. 余智榮議員 表示，他以往曾經多次建議在升降機出入口畫上排隊指示，方便市民乘搭升降機，但至今未見任何升降機實施以上措施。

147. 蕭偉琨先生 回應如下：

- (i) 感謝委員提出的建議。路政署已經汲取過去颱風襲港的經驗，作出合適安排，包括將會在明晚 8 時暫停位於河邊及較低窪地區的升降機的運作，並會在颱風過後另行通知何時重新運作。
- (ii) 備悉胡綽謙委員及余智榮議員的意見，並會把意見轉交相關負責人員跟進。
- (iii) 會在會議後向胡健民副主席報告有關結構編號 NF156 的 1 號升降機工程的最新進度。
- (iv) 會向相關人員反映，從而加快結構編號 NF191 中未完成升降機的工程進度。

(會後補註：路政署預計結構編號 NF156 的 1 號升降機工程將於本年年底前完成。)

148. 劉勇威議員 表示，感謝路政署人員積極回應。另外，路政署曾經提及升降機設有水浸感應器，會自動把升降機升至地面。他詢問有關裝置的運作模式，以及為何是次需要以人手方式把升降機升至地面？

149. 蕭偉琨先生表示稍後會詢問負責人員，然後回覆劉勇威議員。

150. 余智榮議員表示，他已經多次提出在升降機出入口畫上排隊指示的意見，希望路政署能夠積極跟進，並在下次會議上回覆。

XIV. 工作小組報告

(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組

151. 秘書代工作小組主席黃碧嬌議員報告如下：

- (i) 工作小組在 2018 年 8 月 30 日召開本年度第六次會議，繼續討論與大埔區公共巴士及小巴服務相關的事宜。
- (ii) 公共巴士服務方面，工作小組與運輸署及巴士公司跟進 73B 及 271 號線的服務改善建議。此外，有委員要求運輸署及巴士公司把 NR918 號線轉為恆常路線、安排 A47X 號線途經白石角創新路一帶、調配 64K 號線的資源以改善林村的公共巴士服務，以及增辦大埔往來港島區的深宵巴士服務。
- (iii) 工作小組通過聘請顧問公司進行一項與改善公共巴士及小巴服務有關的研究，請交運會考慮通過工作小組的撥款申請。
- (iv) 工作小組將繼續跟進上述巴士路線的情況，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

152. 工作小組主席 鄧銘泰議員 報告，上述工作小組在 2018 年 9 月 4 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。工作小組將繼續跟進各項工程的進度，待下次會議日期落實後，秘書處將通知成員出席會議。

(三) 道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組

153. 工作小組主席 胡健民議員 報告，工作小組在 2018 年 8 月 14 日召開本年度第二次會議，繼續跟進工作小組在本年度舉辦的活動。運輸署在會議上向成員介紹一套以共享單車業界自律為本的《無樁式自助單車租賃業務守則》。該守則已經在 6 月至 8 月期間在大埔區以試驗方式推行，期望相關部門通力

合作，進行監管，讓營辦商承擔責任、自律及可持續地營運。工作小組已經要求運輸署出席下次會議，報告上述守則的推行情況，以便檢討成效。

(四) 廣福行車橋工作小組

154. 秘書代工作小組主席李國英議員報告，工作小組在 2018 年 9 月 4 日召開本年度第一次會議。路政署在會議上表示，署方可以在年底完成廣福行車橋的初步可行性研究，然後將展開撥款申請程序。取得撥款後，署方將聘請顧問公司為廣福行車橋進行初步設計，並會就有關設計徵詢委員意見。工作小組期望署方可以定期報告工作進度，並在完成廣福行車橋的可行性研究後向工作小組匯報。

155. 主席表示，在 2018 年 9 月 6 日的大埔區議會會議上，鄭俊平議員要求部門積極跟進廣福行車橋事宜。他請有關的部門代表備悉上述意見。

XV. 申請區議會撥款

(大埔區議會文件 TT 68/2018 號)

156. 主席請委員按需要就是次提交委員會審議的 1 項區議會撥款申請申報利益。根據《大埔區議會常規》第 48(9)及 48(10)條，委員如發現與現時處理的撥款申請有直接個人利益、金錢利益或其他利益關係，或與受惠者或可能受惠者有關連，均須申報。由於是項活動由跟進公共巴士及小巴服務工作小組主導，工作小組成員無需就此身分申報利益，但各委員如發現與這項活動有其他利益關係，均需申報。

157. 席上沒有委員申報。

158. 主席表示，委員如信納上述文件所載的區議會撥款申請屬於區議會撥款的資助範圍，而活動能令在區內居住、工作或上學的人士受惠，請考慮通過有關申請。

159. 委員會議決向跟進公共巴士及小巴服務工作小組撥款 10 萬元，以進行改善大埔區公共交通服務的研究報告。

XVI. 其他事項

(一) 要求增加 99 及 299X 號線的班次和改善 289R 的安排

(大埔區議會文件 TT 69/2018 號)

160. 鄧銘泰議員代李華光議員介紹文件。

161. 馬芳蘭女士備悉李華光議員的意見。她表示，99 及 299X 號線的現有服務水平大致能夠照顧乘客的需求。至於 289R 號線則為新開辦的服務，主要在節日期間接載黃石碼頭的市民前往沙田。她知悉塔門在 2019 年 3 月會舉行太平清醮活動，因此將促請巴士公司提早開辦服務，並密切留意班次服務能否應付需求。

162. 主席把議題交由巴士小組繼續跟進。

(二) 要求 71K 號線加密班次

163. 譚榮勳議員介紹附件一。

164. 馬芳蘭女士備悉譚榮勳議員的關注，另外，余智榮議員早前亦曾就 71K 號線的服務提出意見。她指 71K 號線的載客量約為 40%至 60%，因此現有服務水平大致能夠照顧乘客的需求。運輸署將促請九巴多加留意 71K 號線的服務，並注意脫班情況。

165. 主席把議題交由巴士小組繼續跟進。

(三) 要求運輸署否決九巴及龍運的加價申請

166. 主席表示，秘書處共收到 4 份有關反對九巴及龍運巴士有限公司(“龍運”)申請加價的文件(見附件二)，並請相關委員(即文件代行人)介紹文件。

167. 區鎮樺議員、譚榮勳議員、羅曉楓議員及余智榮議員逐一介紹文件。另外，區鎮樺議員要求提出 1 項臨時動議，反對九巴及龍運的加價申請。

168. 黃子健先生回應如下：

- (i) 九巴及龍運提出調整票價，主要是希望減低各項經營成本持續上升所帶來的營運壓力，當中燃油及員工開支分別佔九巴及龍運營

運成本的 70% 及 60%。

- (ii) 過去 3 年，國際油價上升 26%，而累積薪酬加幅亦高達 20%。另外，九巴及龍運優化員工福利、擴張鐵路網絡，以及面對日益嚴重的交通擠塞問題，都令未來的經營環境充滿挑戰。
- (iii) 九巴在 2015 年投放資金更換超過 1 500 輛巴士，日後亦將繼續投放資金增聘車長及其他前線人員、引入先進科技提升巴士安全、改善車站設施，以及加強資訊科技的應用等。
- (iv) 面對營運成本不斷上升，九巴及龍運希望通過是次票價調整保持財政穩健，從而繼續為市民提供有效率及適切的巴士服務。

169. 馬芳蘭女士 備悉各委員的意見。她指運輸署將審視九巴及龍運的加價申請，期望九巴在財政狀況許可的情況下，為市民提供更多車資優惠。

170. 主席 指所有委員都反對九巴及龍運提出的加價申請，相信運輸署已經知悉委員的意見，加上文件亦已清晰表達委員的訴求，認為沒有必要處理區鎮樞議員提出的臨時動議。

171. 區鎮樞議員 詢問 主席 不處理該項臨時動議的理據為何。

172. 主席 相信在座委員 一致 反對九巴及龍運的加價申請，因此沒有必要處理該項動議。

173. 區鎮樞議員 認為委員會能夠通過表決該項臨時動議，嚴肅及清晰地向運輸署及相關巴士公司表達不滿。

174. 主席 認為，本議程納入其他事項中，委員亦已充分發表意見，不論在文字或錄音上都有所記錄，屬嚴肅的討論，加上委員已有共識反對九巴及龍運加價，因此認為沒有必要處理該項動議。

175. 任啟邦議員 表示，如在向交運會提交文件的限期前知悉九巴及龍運將申請加價，他們會根據《大埔區議會常規》(“《常規》”)在限期前提交文件。不過，由於加價申請較為倉卒，因此他們未能在限期前提交文件。此外，相比讓所有有份在文件聯署的委員發表意見，他認為通過投票方式直接處理動議是更有效率的做法。

176. 主席 指有委員在文件中亦提出修訂動議的議案，考慮到處理動議的程序較為繁複，因此他認為委員如有共識，便沒有必要在其他事項中提出動議。

177. 任萬全議員對“有共識便無須動議”的說法有保留。他認為提出動議是直接向相關部門或某對象嚴肅地表達立場的途徑，以達至解決問題的目的。雖然動議的作用不大，但他認為區議會不應放棄發表意見的權利。此外，他認為各委員表達的意見相近但不完全相同，因此委員可各自表述。他知悉其他委員提出修訂動議，但認為哪個動議獲通過並非關鍵，最重要的是能夠向政府部門施壓和達到反對加價的目的。

178. 鄧銘泰議員指信件聯署人已經包括在座的委員，信件中亦已清楚顯示所有反對意見。就各委員都反對九巴及龍運申請加價，他認為巴士公司應慎重處理。他希望主席歸納委員的意見和作出總結，並要求巴士公司以書面方式或在下次會議上回應委員的反對聲音。

179. 主席建議由委員會致函運輸署及九巴表達各委員的意見。

180. 余智榮議員支持致函九巴反對加價申請，並要求改善服務。

181. 周炫瑋議員指北區區議會早前亦通過類似動議，不過，委員會如一致同意採納主席的建議，他亦會支持。

182. 梅少峰委員支持委員會致函行政會議、運輸署及九巴表達反對意見。

183. 文念志委員表示，委員會如一致同意採納主席的建議，他認為致函表達意見都是可行的方法。

184. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 知悉委員提出的臨時動議需獲主席批准，但認為臨時動議必然是在無法預知的情況下提出，例如委員在會議期間發現問題時便可即場提出臨時動議，讓委員會表決和表達立場，而這種情況亦非在會議的 10 個淨工作天前可以預見。他指委員過往亦曾經就臨時動議的問題與主席持不同意見，希望秘書處能夠作出回應。
- (ii) 他提交的文件理應在會議當日才放在桌上供委員參閱，不理解為何有屬於民主建港聯盟(“民建聯”)的委員能夠在會議當日亦呈交文件，並對他的動議提出修訂。他希望了解為何會出現以上情況。如未能有合理解釋，他質疑是否有人在事前已通知屬民建聯的委員，使他們提早知悉並作出修訂。
- (iii) 批評民建聯的委員純粹為修訂他的動議而只在他的動議內容中刪除“運輸署”3 個字是小家行為。他解釋，由於運輸署在程序上需要向行政長官及行政會議建議是否接納九巴及龍運的加價申請，因此他是根據這個程序撰寫有關動議。

185. 秘書表示，根據《常規》第 17 條，除非另獲主席同意，否則議員如欲提出動議，須於即將舉行的會議的 10 個淨工作日前通知秘書。他續指，秘書處在收到委員的動議議案後已轉交主席參閱，並交由主席決定是否接納。

186. 主席指根據一貫的處理方法，委員在會議前不足 10 個淨工作天前提交的文件，他都會酌情放在其他事項中，讓委員發表意見，並由部門回應後轉交合適的工作小組再作跟進。他指大部分委員都已經表態反對九巴及龍運的加價申請，認為由委員會致函運輸署及九巴反映意見是莊嚴的。

187. 鄧銘泰議員指委員提交的 4 份文件已包括所有反對觀點，代行的委員亦已介紹文件和發表意見，建議巴士公司在會議後研究這些意見，並在下次巴士小組會議上回覆。

188. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 認為是否在巴士小組另行討論並非重點，關鍵是委員會需要就九巴及龍運的加價申請作出清晰的表態。
- (ii) 就區鎮樺議員剛才提出的問題，他認為秘書處未有清楚回應，而主席亦未有作出回應。他詢問當委員以電郵、傳真等方式提出臨時動議或議案時，秘書處只會通知主席，還是會向所有委員傳閱文件。他續詢問為何臨時動議的內容會有所洩漏，令其他委員可以預先對該項臨時動議提出修訂。
- (iii) 假如主席曾就臨時動議的內容通知其他委員，使他們可以提出修訂動議，那麼主席應該在會議上處理有關的臨時動議及修訂動議，以完成有關程序。他希望主席或秘書處作出回應。

189. 李裕修先生回應如下：

- (i) 由於區議會／委員會的議程需獲得區議會主席／委員會主席的同意，根據慣常做法，秘書處收到臨時動議後，會隨即通知區議會主席／相關委員會主席，以便主席決定是否把議案納入會議議程中，以及是否處理委員提出的臨時動議等。
- (ii) 就題述議案，秘書處在會議前一晚(即 2018 年 9 月 13 日晚上)收到委員的文件，亦隨即把文件轉交交運會主席參閱，並就如何處理議案徵詢他的意見。
- (iii) 至於在會議前不足 10 個淨工作天前提交的臨時動議是否在會議上付諸表決，在過往的會議上亦曾經出現不同的處理方法，主要視乎主席的決定而定。

190. 任萬全議員的意見如下：

- (i) 九巴剛提出加價申請，目前仍未獲政府批准，故他認為現時是適當時機由委員會就此事作出表決，否則留待下次委員會會議或巴士小組另行討論已經太遲。
- (ii) 認為無論政府是否接納委員會的意見，委員會亦需要在政府作出決定前，要求政府否決有關的加價申請，因此在是次會議表態是有迫切性的。
- (iii) 雖然 4 份文件的大方向都是反對九巴及龍運的加價申請，但用詞及口吻不盡相同；即使不處理動議，他認為委員會亦需首先達成共識，然後才可致函運輸署或行政長官表達意見。

191. 周炫瑋議員認為主席及秘書處仍未能正面回應區鎮樺議員及任啟邦議員的提問。他尊重所有黨派的委員提出動議或臨時動議議案，但根據過去 3 年的情況，委員一般都是在會議上即場提出臨時動議及修訂動議，甚少會在呈交委員會的文件中預先提出修訂動議議案。他指修訂動議與原動議的內容非常相近，難以令他相信其他委員並非在修訂區鎮樺議員提出的原動議。他希望了解為何會出現上述情況，例如在程序上是否出現問題。

192. 文念志委員認為主席及秘書處仍未能回應區鎮樺議員的提問。他續指，他和其他委員在 9 月 12 日提交文件並提出動議，但另一黨派的委員竟能在 9 月 13 日提交修訂動議，內容與他們提出的動議非常相近，因此希望了解在信息處理方面是否出現問題，導致這個情況發生。他認為如不妥善解決這個問題，他們日後提出動議時將處於被動位置一過早提交動議可能會被其他黨派的委員知悉內容，太遲則不獲主席批准，因而造成不公。

193. 胡健民副主席同意處理動議及修訂動議的程序較為繁複，因此建議秘書處歸納委員的意見，以委員會名義草擬函件讓委員參閱，然後發出予運輸署及九巴，表達委員會的意見。

194. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 他不反對主席以委員共同協定的方式致函相關部門及機構反映意見。
- (ii) 認為提出動議是區議員應有的權利，主席應讓提出動議的委員繼續動議，而不欲動議的委員亦無需就有關議案提出動議，不存在矛盾情況。他認為即使委員會最終否決區鎮樺議員提出的動議，各委員亦能明確地表達立場，讓相關政府部門能作出跟進。

- (iii) 強調民建聯提交的文件與他們提交的文件內容非常相似，其修訂動議的內容及用詞更與他們提出的動議幾乎完全一樣(甚至連“開刀”等口語化的用詞都相同)，懷疑有抄襲成分，對此他表示遺憾。

195. 主席補充，他在討論這項議程前合共收到 4 份由委員提交的文件，但收到文件的時間不一，不是所有文件都在會議開始時(即下午 2 時 30 分)收到。委員如認為他剛才提出的建議可取，他認為致函行政會議、運輸署及九巴反對九巴及龍運的加價申請，已經能夠嚴肅地反映交運會的意見。不過，委員如認為有必要處理動議，他會交由委員會作集體決定。

196. 胡健民副主席指他並不反對處理動議。不過，既然《常規》已列明所有動議均需在會議 10 個淨工作天前向秘書提出，如每次會議都有不同委員提出臨時動議，主席在行駛酌情權時亦會面對一定困難。考慮到以上情況，他認為由委員會致函相關部門及機構表達意見是較為可取的方法。

197. 任萬全議員澄清，他並非認同只由委員會發出一封信，他剛才發言的意思是委員會應就信件內容達成共識，並經過投票程序確認後，才同意以委員會名義致函行政會議及行政長官等。

198. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 理解會議主席可以行駛酌情權決定是否處理動議，而各個委員會的主席不同，因此處理方法可能有異。
- (ii) 在會議開始時，他與民建聯提交的文件已經同步放在會議桌上，即表示秘書處在會議前已經收到文件和請示主席的意見，並得到主席同意後才分發給委員參閱。他相信秘書處發放文件時不會只是向部分委員發放。不過，由於 2 份文件極為相似，因此可能性較大是主席在會議前已經把他提交的文件轉發其他委員。他希望主席作出回應。
- (iii) 認為如有委員提出臨時動議或議案，但只有部分委員能夠提早知悉有關內容，對於其他並不知情的委員來說極不公平，因為他們未能及早考慮是否對議案提出修訂。

199. 就區鎮樺議員指所有放在會議桌上的文件都已獲他批准，主席指事實並非如此。他續指，不時有委員在會議期間向秘書處提交和要求分發文件，由於他正在主持會議，未必有足夠時間閱讀整份文件，但基於尊重，秘書處或會先行複印及派發文件供在座委員參閱，而他一般亦不會拒絕有關要求。

200. 區鎮樺議員表示，秘書處收到委員提交的文件後，都必須得到主席的同意，才可分發其他委員參閱。他詢問這個程序是否正確。

201. 李裕修先生回應，指區鎮樺議員所述的程序正確。

202. 區鎮樺議員表示，假如程序正確，即代表秘書處在會議前已經收到民建聯提交的文件，並獲得主席批准，然後才可以在會議開始時分發文件。他質疑為何民建聯的委員在會議前已經知悉他文件的內容，並向秘書處提交另一份內容極為相似的文件，甚至提出修訂動議。他詢問主席有否將他的文件選擇性地發放給部分委員，並要求由主席或秘書處回應。

203. 主席表示他沒有選擇性地將文件發放給部分委員。

204. 區鎮樺議員強調，除了他和其他有份聯署的委員外，理論上只有主席(甚或副主席)及秘書處會看到他提交的文件，而文件亦需經主席批准後，才能放在是次會議的其他事項中討論。就以上情況，他指其他委員理應不會看到他提交的文件，不理解為何他們可以在會議前提交文件，甚至提出修訂動議。他認為倘若不是主席將文件內容透露給其他委員，便是秘書處將文件內容透露給其他委員，詢問事實是否如此。

205. 胡健民副主席表示，會議記錄及其他文件在會議開始前已經準備妥當，亦會預先放在會議室內，在會議期間亦會收到不同委員提交的文件，這種情況其實屢見不鮮。

206. 余智榮議員指委員會並非調查案件，認為應集中處理公務，並為市民爭取服務，不應浪費時間爭辯，希望主席盡快裁決，至於議事規則可以留待日後另行處理。

207. 文念志委員認為事件有一定嚴重性，容易令人聯想到主席、個別黨派及秘書處是否有特別聯繫，加上主席本人都是其中一份文件的聯署委員，擔心日後出現具爭議性的議題時，主席會容許自己提出臨時動議議案，從而影響議會的運作。此外，他再次詢問為何有委員可以在會議前就他們在 9 月 12 日提出的臨時動議提出修訂議案。

208. 陳蔚嘉委員認為這是程序上的問題，有需要清楚解釋。此外，她認為 2 份文件極之相似，如在考試時出現同樣情況，考生亦會被取消資格。

209. 劉勇威議員指懷疑抄襲是嚴重指控，認為應給予時間讓相關文件的代行人作出解釋。他重申，在沒有動議的前提下，根本無法提出修訂動議，剛巧其他委員提出修訂動議的內容與他們提出的動議內容極為相似，只是刪除了“向運輸署”4個字，難以想像沒有抄襲成分，因此認為相關委員有必要作出解釋。

210. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 各委員都明確反對九巴及龍運的加價申請，文件的用詞相近亦無可避免。
- (ii) 他知悉有關委員提出動議，其後就相關動議作出修訂。他強調委員提交的文件並非機密文件，內容都是公開的，因此是否相似並非重點，最重要是能夠反對九巴及龍運的加價申請。

211. 關永業議員相信主席是有誠信的人，不會指示個別黨派的委員抄襲另一黨派的議案文件。不過，他指文件是經傳真提交秘書處，質疑是否有秘書處的職員在收到文件後通知個別委員，又或者是有黑客入侵系統導致資料外洩。為此，他建議區鎮樺議員與區議會秘書在會議後到警署報案。此外，他表示譚榮勳議員剛才的說法難以令人信服。他指過往曾經出現文件內容接近的情況，但如此相似實屬首次，沒有抄襲的說法實在難以令人信服，希望當事人能夠坦白地承認抄襲。

212. 鄧銘泰議員指他仍有其他事務需要處理。至於抄襲一事，由於並非所有委員都有興趣參與討論，因此建議主席先行處理巴士加價申請的議題。

213. 主席決定由委員會致函相關部門及機構反映委員的意見，並反對九巴及龍運的加價申請。他指所有委員都反對九巴及龍運提出的加價申請，他建議的做法沒有違反委員的意願。

(會後補註：委員會已於2018年10月31日發出信件。)

214. 區鎮樺議員尊重主席的決定。他詢問秘書處何時收到民建聯的文件，以及何時把文件放在會議桌上。

215. 秘書表示，由於秘書處職員在會議前忙於進行籌備工作，因此他無法確認收到文件的實際時間，希望委員諒解。然而，秘書處在會議開始前已經收到文件，然後才安排職員協助複印和分發。

(四) 有關 271 號線的總站遷往西九龍站事宜

216. 任啟邦議員 介紹附件三。

217. 馬芳蘭女士 回應如下：

- (i) 運輸署已經在 2017 年年底及往後的會議向委員介紹和解釋 271 號線的遷站安排。在 2018 年 8 月 21 日進行路試時，署方亦已向委員解釋遷站的流程及相關安排，而九巴亦將額外投入 2 部雙層巴士，以維持現有的服務水平。
- (ii) 廣東道的交通狀況不適宜設置巴士總站，把 271 號線的總站遷往附近的西九龍站有助巴士公司調配資源和穩定班次，亦可以為車長提供適當的休息設施。
- (iii) 總站遷往西九龍站後，271 號線的路線只會延長，原本設在廣東道的總站亦會變為中途站，因此對乘客的影響較少。
- (iv) 2018 年 8 月 27 日，署方向交運會委員發放文件，再次交代 271 號線總站的搬遷事宜及相關安排，並重申該路線的整體服務水平將維持不變。署方亦會密切監察遷站後的情況，如有需要將與九巴調整巴士服務。

218. 主席 表示，他出席了 271 號線的路試，同意遷站後將增加車程約 10 至 15 分鐘。考慮到廣東道的情況及車長的作息環境，認為 271 號線的總站長遠來說亦需要遷往西九龍站。他續指，運輸署曾就此事諮詢委員會，雖然委員會提出不少意見，但運輸署收集意見後仍需作出決定，因此提出遷站的時間表。他指委員已經充分發表意見，而運輸署亦已經回應，因此認為沒有必要提出動議，並就此徵詢委員的意見。

219. 任啟邦議員 指根據運輸署的文件，271 號線的總站將會在 9 月 16 日遷往西九龍站，而他提出臨時動議的原因，正是為了阻止署方急於落實這個遷站安排，因此有絕對的迫切性。他解釋說，考慮到不少市民對 271 號線的遷站安排表示憂慮，加上高鐵西九龍站一帶的交通亦會越見繁忙，遷站有機會令唯一一條由大埔前往南九龍的巴士線服務受到影響，因此認為署方不應倉卒落實有關措施。委員會如認為無須就他提出的臨時動議進行表決，讓運輸署先行落實遷站措施，他日如有市民埋怨班次服務受到影響時，大家亦需承擔責任。

220. 文念志委員 同意任啟邦議員的意見。此外，他認為直接把動議付諸表決，較繼續討論是否處理動議更有效率。

221. 區鎮樺議員認為這項議題與上一項議題(即要求運輸署否決九巴及龍運的加價申請)的情況不同，並非所有委員都曾經就 271 號線的遷站事宜發表意見，因此不知道在座委員是否達成共識。另一方面，為捍衛區議會的尊嚴，並要求政府部門尊重區議會的意見，他認為必須嚴肅及正式向政府部門表達信息，要求他們在作出決定前首先得到區議會的同意或通知區議會。他指運輸署並非首次自行決定落實更改巴士服務，委員是在收到市民通知後，才知悉有關方面已經決定搬遷 271 號線的車站，認為情況不能接受。

222. 胡綽謙委員同意上述委員的意見，而他自己亦只是在互聯網上看到 271 號線的遷站安排，對此感到錯愕。此外，他早前在巴士小組會議上質疑九巴增加 2 部雙層巴士是否能夠維持現有的服務水平，但今日仍未收到回覆，因此贊成委員會作出譴責。

223. 主席建議用委員會名義致函運輸署，譴責署方不尊重委員會的意見。

224. 區鎮樺議員重申並非所有委員都曾經表達立場，因此不能確保委員會有一致共識。他認為必須弄清狀況，以免在發出信件後，才有委員表示自己的立場與委員會的立場不一。

225. 任啟邦議員指部分委員不在席，而在席委員亦未必能夠代表他們決定是否以委員會的名義發信。相反，他指投票可以反映在席委員的意見，希望主席多加考慮。

226. 胡健民副主席表示，有委員在不知道有動議的情況下因不同原因先行離席，因此《常規》列明需要在 10 個淨工作天前提出動議，是有其原因。

227. 周炫瑋議員表示，假如運輸署知悉委員會不可以表決臨時動議，署方往後便可在會議前 10 個淨工作天內提出議案而無須事先通知。他指在是次會議表決可以趕及在遷站安排落實前提出反對，如運輸署不理會大埔區議會的反對意見而繼續落實措施，便是署方一意孤行的決定。他指運輸署在 9 月 12 日才發出通知，搬遷 271 號線的車站，委員根本不可能在 10 個淨工作天前提出動議，認為留待至 11 月的交運會會議才表決議案，屆時措施已經落實 2 個月，委員提出反對亦沒有任何意義。

228. 梅少峰委員詢問九巴有什麼措施確保在遷站後不會影響 271 號線的服務水平。如沒有合適方案，他亦會支持作出譴責。

229. 劉勇威議員表示，他不認同胡健民副主席剛才的意見。他指運輸署在 9 月 12 日下午 6 時許才通知委員有關 271 號線的遷站安排，並在 9 月 16 日便落實推行。他指委員已迅速應對事件，亦要求在是次會議上提出臨時動議譴

責運輸署。他認為事件有迫切性，認為主席有需要處理這項臨時動議。

230. 文念志委員表示，政府部門的工作文化一向僵化及官僚，希望在席的部門代表不要模仿運輸署的處事方式，試圖凌駕區議會。他諷刺運輸署如每次都急於落實措施，倒不如無須通知委員，乾脆自行更改巴士服務，待市民發現後才交由議會跟進。

231. 任萬全議員表示，委員會早前處理 A47X 號線時，都是經過長時間討論，並由運輸署及巴士公司多次修改，才有最終方案。不過，是次 271 號線的遷站決定實在是非常倉卒，而且在未經區議會同意的情況下便落實，質疑這是高層給予署方的“硬任務”，以期疏導廣東道一帶的交通，方便由西九龍站開出的旅遊巴能更順暢地前往油尖旺一帶。另一方面，他認為如何改善車長的休息設施及廣東道的車站安排都可以詳細討論，但現時署方在未有定論時便已決定遷站，是他們提出譴責運輸署的原因。

232. 主席決定接納任啟邦議員提出的動議。動議人 任啟邦議員 讀出動議內容如下：

“譴責運輸署不尊重區議會意見 強行將 271 線巴士遷站至西九龍站巴士總站”

動議獲 文念志委員 和議。

233. 沒有委員提出修訂動議。委員同意以記名方式進行表決。

234. 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：	15 票	區鎮樺議員	周炫瑋議員	關永業議員	劉勇威議員
		羅曉楓議員	胡健民議員	任啟邦議員	任萬全議員
		區鎮濠委員	陳蔚嘉委員	劉宗翰委員	文念志委員
		梅少峰委員	曾漢文委員	胡綽謙委員	

反對： 0 票

棄權： 0 票

合共： 15 票

235. 主席宣布任啟邦議員的動議獲得通過。

(五) 建議利用寶湖道旁邊的花槽位置擴闊行車路

236. 主席表示，鄭俊平議員在 9 月 6 日的大埔區議會會議上，指寶湖道(近大埔舊墟公立學校門外)有不少校巴及私家車停在路旁接載學生，把寶湖道由雙線行車變成單線行車。由於該處的花槽面積較大，鄭俊平議員建議政府當局考慮利用花槽位置擴闊行車路，以改善該處的交通。主席請運輸署備悉和跟進上述建議。

237. 張偉鋒先生備悉鄭俊平議員的意見。他指署方將研究該花槽位置可以騰出多少空間，從而檢視工程是否可行，適當時候再向委員會報告結果。

XVII. 下次會議日期

238. 主席宣布，下次會議訂在 2018 年 11 月 9 日(星期五)下午 2 時 30 分舉行。

239. 議事完畢，會議在下午 8 時 12 分結束。

大埔區議會秘書處
2018 年 10 月



九龍巴士有限公司

要求 71K 加密班次

71K 是大埔區內的循環巴士路線，途經多個大型屋苑、公共屋邨、港鐵站、大埔墟街市以及那打素醫院等地。現時，九巴安排其服務班次在繁忙時段維持在 12-15 分鐘一班次，非繁忙時段則是 20 或 25 分鐘一班次。民建聯認為 71K 的班次服務未能有效便利市民出入，故此要求 貴公司加密 71K 的班次。

九巴旗下各條巴士路線中，繁忙時間平均維持 5 - 10 分鐘一班次，非繁忙時間則維持 15 - 20 分鐘一班次；71K 作為區內主要公共交通工具，其服務質素明顯較其他路線為低，甚至偶有脫班情況出現，對大埔居民造成不便。

有見及此，我們要求 貴公司能嚴正處理脫班事宜及加密 71K 班次，以提高其服務質素。謝謝！

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

(譚榮勳  代行)

2018 年 8 月 30 日

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

新界大埔寶鄉街112號二樓 Tel:2638 1144 Fax:2638 2244
1/F., 112 Po Heung St., Tai Po, N.T.
新界大埔昌運中心商場二樓119B舖 Tel:2663 2238 Fax:2663 2183
Shop 119B, 1/F, 4 On Chee Rd, Fortune Plaza, Tai Po, N.T.
新界大埔太和邨麗和樓121號地下 Tel:2650 3886 Fax:2653 2533
G/F., 121 Lai Wo House, Tai Wo Estate, Tai Po, N.T.

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

真誠為香港

大埔區民主派議員

關永業 任啓邦 區鎮樺 周炫璋 劉勇威 任萬全

新界大埔
鄉事會街 8 號大埔綜合大樓 4 樓
大埔區議會交通及運輸委員會
劉志成主席

劉主席：

要求運輸署否決九巴及龍運加價申請

九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱：九巴）及龍運巴士有限公司（下稱：龍運）於 9 月 7 日向運輸署申請調整票價，加幅 8.5%。由於大部份大埔居民需乘坐巴士來往市區上班，大幅加價將令居民日常生活費用加重負擔。

現時，九巴及龍運部份路線的脫班問題嚴重，服務質素不斷下降未有改善，卻要求加價實屬「獅子開大口」。九巴及龍運每年共賺取超過 6 億港元仍加價是「賺到盡」，明顯沒有承擔企業的社會責任，在巨額盈利下仍申請加價屬不合理。我們認為九巴及龍運的盈利應用作全面改善服務及增聘人手，而非向市民「開刀」。政府更應以市民利益為依歸，否決加價申請。

為此，我們特具此函致 閣下，轉達大埔居民的關注，盼望有關當局勿忘社會責任的重要，減輕大埔居民對外交通費用的負擔。我們並向大埔區議會交通及運輸委員會提出臨時動議，議案內容如下：

「大埔區議會交通及運輸委員會反對九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司每年共賺超過 6 億港元仍大幅加價，漠視企業的社會責任。並強烈要求運輸署向行政長官及行政會議建議否決九巴及龍運加價 8.5% 的申請。」

動議人：區鎮樺 和議人：任啓邦

大埔民主派區議員
關永業 任啓邦 區鎮樺
周炫璋 劉勇威 任萬全

大埔區議會增選委員
文念志 區鎮樺 陳蔚嘉 古俊軒

社區主任
姚鈞豪 毛家俊 雷諾

（區鎮樺  代行）

2018 年 9 月 12 日

副本呈：陳美寶署長/運輸署

李澤昌董事總經理/九龍巴士（一九三三）有限公司 及 龍運巴士有限公司

大埔區議會交通及運輸委員會
劉志成 主席

強烈反對九巴及龍運巴士大幅加價

九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱：九巴)及龍運巴士有限公司(下稱：龍運巴士)於9月7日向運輸署申請加價8.5%。九巴解釋，因營運成本持上升，需申請加價以保持財政穩健。然而，兩間巴士公司去年利潤合共6.1億元，我們認為如此高的利潤下申請加幅達8.5%完全不合理。

現時，九巴及龍運巴士旗下部份路線脫班情況嚴重，服務質素下降未有改善；而且，在巨額盈利下，九巴及龍運巴士只提供少數轉乘優惠，並未能有效惠及基層市民。所以，我們認為在完善服務及肩負企業社會責任的前題下，九巴及龍運巴士的加價申請實在於理不合。相反，他們應善用盈利以完善服務，包括改善脫班情況、提升服務質素等；除此以外，更可於多個交通轉乘點增設拍卡優惠機。同時，九巴及龍運巴士可研究其他開源節流方式以增加收入，如車身廣告收入及推出聯營優惠穩定客源等，而非向市民「開刀」。政府更應顧全大局，考慮市民負擔能力及經濟環境，否決加價申請。

為此，我們特意來函閣下，反映大埔居民的期望及需求，盼望政府當局顧及中、基層市民的需要，減輕大埔居民的經濟負擔。我們並向大埔區議會交通及運輸委員會提出修訂動議建議，議案內容如下：

「大埔區議會交通及運輸委員會反對九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司每年共賺取超過6億港元仍大幅加價，漠視企業的社會責任。並強烈要求行政長官及行政會議建議否決九巴及龍運加價8.5%的申請。」

民建聯大埔支部

張學明、黃碧嬌、李國英、

鄭俊平、譚榮勳、胡健民、

梅少峰、胡綽謙

謹啟

(譚榮勳



代行)

2018年9月14日



香港經濟民生聯盟
Business and Professionals
Alliance for Hong Kong

香港夏慤道18號海富中心第一期32樓3204A
3204A, 32/F Tower 1, Admiralty Centre,
18 Harcourt Road, Hong Kong
Tel: 852 2520 1377 Fax: 852 2527 9930
Email: bpa@bpahk.org
Website: www.bpahk.org

大埔區議會
交通及運輸委員會主席
劉志成博士

劉主席：

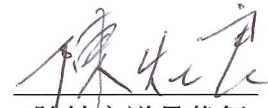
堅決反對九巴加價 促請否決加價申請及要求九巴提昇服務質素

我們得悉九巴擬向運輸署申請大幅加價 8.5%，加幅驚人。吾等認為九巴公司在坐擁鉅額盈餘下仍申請如此鉅額加額，而其申索理由指基於營運成本上升而需作此加幅，理由實屬牽強。

九巴公司去年錄得六億多盈餘，然而其服務質素卻每況愈下，包括面臨脫班、巴士安全等一系列問題。加上在百物騰貴的情況，九巴帶頭申請鉅額加幅，實有違企業責任！

為此，我們堅決反對是次九巴申請加價，並促請對其加價申請予以否決！

經民聯大埔區議員陳灶良、李華光、羅曉楓


(陳灶良議員代行)
2018年9月14日

致：大埔區議會
交通及運輸委員會

您好，我們是大埔區議員陳笑權 MH、劉志成、鄧銘泰及余智榮議員。日前得悉九龍巴士及龍運巴士公司以經營成本上漲為由，向運輸署申請調整所有票價收費，加幅高達百分之八點五，對此我們表示強烈反對。

九巴及龍運巴士於去年盈利分別錄得六億及四千萬以上，按照現時申請加幅的百分之八點五來計算，每程車資加幅由最少兩毫至最高四圓不等，實在難以令廣大市民接受。

宏觀近年的巴士服務，「脫班」、「飛站」以及「班次延誤」等等問題經常發生，九巴在龐大盈利下，仍要廣大市民百上加斤，實在非常無理，同時沒有履行應有的社會責任。我們希望貴會可以向兩司反映我們的訴求，要求兩司提高現時服務質素，並且否決是次的加幅申請。

大埔區議員陳笑權 MH

劉志成議員

鄧銘泰議員

余智榮議員

(代行)

二零一八年九月十四日

聯絡地址：大埔運頭塘邨運臨樓地下 4A 室

電話：2631 0333

傳真：3016 9553

大埔區民主派區議員

關永業 任啟邦 區鎮樺 周炫璋 劉勇威 任萬全

敬啟者：

譴責運輸署不尊重區議會意見 強行將 271 線巴士遷站至西九龍站

九巴 271 路線(大埔富亨往返尖沙咀廣東道)是大埔區往返南九龍的重要巴士路線。我們與區內市民關注該路線的任何改動。本年初,我們得知 貴署打算將 271 廣東道總站遷往西九龍站。就遷站一事,我們多次諮詢區內居民,不少市民表示擔心遷站後會受到柯士甸道交通擠塞影響;加上高鐵通車,該站一帶道路使用量增加,影響服務。所以我們對遷站一事持保留的態度。

及後, 貴署及九巴安排區議會實地試路,了解延長路線後對行車時間的影響。尚記得當日和平日的中午時間,我們計算往西九龍站需要多用近 10 分鐘,而返大埔方向更需多用近 15 分鐘。因此我們有合理原因懷疑,在繁忙時段 271 巴士需要用更多時間行走延長的路段。然而 貴署及九巴人員只表示會密切監察 271 的運作,並盡量維持原有班次。我們認為,雖然 貴署曾表示九巴會增加 2 部巴士行走 271 路線,但仍不足以證明增加 2 輛巴士是否足以彌補延長路線及路面擠塞所帶來的影響。因此,我們反對現階段搬遷 271 總站。

即使 貴署及九巴實地試路,但也不能代表本會大多數議員支持有關遷站建議。加上,日前跟進公共巴士及小巴服務工作小組中不同黨派議員提出的擔憂,貴署未有妥善回應。當日議會內有議員表示不能改動,而會議上也沒有就強行遷站進行投票表決。由於有關 271 遷站的通知是在 9 月 12 日下午時份才知會區議會,我們認為該決定不尊重區議會。因此,我們希望主席 閣下酌情將本議題列入 2018 年 9 月 14 日大埔區議會交通及運輸委員會議程內。同時,我們希望提出臨時動議,內容如下:「譴責運輸署不尊重區議會意見 強行將 271 線巴士遷站至西九龍高鐵站」,希望主席 閣下予以批准。謝謝!

此致

大埔區議會交通及運輸委員會
劉志成主席

大埔區議員 關永業 任啟邦 區鎮樺
周炫璋 劉勇威 任萬全
社區主任 文念志 區鎮濠 陳蔚嘉
姚鈞豪 雷諾 毛家俊
(任啟邦代行) 謹啟

2018 年 9 月 14 日

聯絡處：新界大埔富善邨善美樓地下23號 電話：26644644 傳真：26644445