

大埔区议会
交通及运输委员会
2022年第三次会议记录
(修订版)

日期：2022年5月6日(星期五)

时间：上午9时33分至下午1时14分

地点：大埔区议会会议室

出席者

主席

何伟霖议员

出席时间

会议开始

离席时间

会议完毕

副主席

毛家俊议员

会议开始

会议完毕

委员

区镇濠议员

上午9时40分

会议完毕

林奕权议员, MH

会议开始

下午12时28分

刘勇威议员

会议开始

会议完毕

谭尔培议员

上午9时44分

会议完毕

姚钧豪议员

会议开始

会议完毕

秘书

施玲玲女士

会议开始

会议完毕

行政主任(区议会)1 /

大埔民政事务处 / 民政事务总署

列席者

区格莱先生

高级运输主任(大埔) / 运输署

朱丽仪女士

高级运输主任 / 巴士发展(新界东)1 / 运输署

孔浩云先生

运输主任 / 巴士发展(新界东)1 / 运输署

李颖琛女士

工程师(大埔)1 / 运输署

陈嘉辉先生

工程师(大埔)2 / 运输署

彭晓峯先生	工程师(大埔)3 / 运输署
朱剑峰先生	工程师 5 / 运输策划 / 运输署
萧伟琨先生	区域工程师 / 大埔(2) / 路政署
麦佩茵女士	工程师 / 19(北) / 土木工程拓展署
杜浩基先生	工程师 / 14(北) / 土木工程拓展署
陈贯文先生	副房屋事务经理(租约) / 大埔、北区及沙田七(2) / 房屋署
施芍华女士	大埔警区行动主任 / 香港警务处
徐翼福先生	大埔警区交通队警署警长 / 香港警务处
徐振成先生	署理行政助理 / 地政(大埔地政处) / 大埔地政处 / 地政总署
黄裕廷先生	助理车务总监(东部) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
张侨光先生	经理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
李侃陵先生	经理(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
聂佩林女士	高级主任(公共事务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
周子灝先生	项目主任 / 九龙巴士(一九三三)有限公司
陈浩峯先生	营运经理(九龙及新界) / 城巴有限公司 / 新世界第一巴士 服务有限公司
钟佩怡女士	助理企业传讯经理 / 城巴有限公司 / 新世界第一巴士服务 有限公司
彭俊皓先生	高级策划主任 / 城巴有限公司 / 新世界第一巴士服务有限 公司
苏玉燕女士	助理对外事务经理 / 香港铁路有限公司
杨嘉亮先生	大埔民政事务助理专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
邬志雄先生	高级行政主任(区议会) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署

开会辞

主席欢迎与会者及大埔民政事务处大埔民政事务助理专员杨嘉亮先生出席是次交通及运输委员会(“交运会”)会议。

I. 通过交通及运输委员会 2022 年 1 月 7 日第一次会议记录 **(大埔区议会文件 TT 13/2022 号)**

2. 大埔区议会秘书处(“秘书处”)在会议前并无收到上述会议记录的修订建议，主席询问委员有没有修订建议。

3. 委员没有修订建议，故上述会议记录获通过作实。

II. 运输署—2022 至 2023 年度大埔区巴士路线计划
(大埔区议会文件 TT 14/2022 号)

4. 主席欢迎以下人士就是项议程出席会议：

运输署

高级运输主任 / 巴士发展(新界东)1 朱丽仪女士
运输主任 / 巴士发展(新界东)1 孔浩云先生

九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)

助理车务总监(东部)黄裕廷先生
经理(策划及发展)李侃陵先生
高级主任(公共事务)聂佩林女士
项目主任周子灝先生

城巴有限公司 / 新世界第一巴士服务有限公司(“城巴 / 新巴”)

营运经理(九龙及新界)陈浩峯先生
助理企业传讯经理钟佩怡女士
高级策划主任彭俊皓先生

5. 朱丽仪女士介绍大埔区议会文件 TT 14/2022 号。

6. 姚钧豪议员介绍“大埔区民乘车习惯调查暨巴士路线计划咨询 2022”的研究报告，并就题述巴士路线计划提出以下问题及意见：

- (i) 虽然不少大埔居民反对有关修改 272X 号线行车路线建议(“272X 号线建议”), 但假如该号线不驶经白石角及香港科学园(“科学园”), 乘客量会否不足?
- (ii) 白石角新屋苑入伙已逾两年, 至今仍未有往九龙的全日巴士服务。如 272X 号线建议不获通过, 运输署有何后备方案?
- (iii) 如 272X 号线建议不获通过, 72X 号线会维持抑或会缩减现有班次?
- (iv) 如 272X 号线建议获得通过, 72X 号线和 272X 号线的总巴士数量会否增加?
- (v) 即使有关修改 A47X 号线行车路线建议因居民反对而不获通过, 他希望署方仍会考虑新增一条经白石角往机场的巴士路线。

(会后补注: 上文第 6 段的研究报告已上载至大埔区议会网页, 请参阅大埔区议会文件 TT 23/2022 号。)

7. 譚尔培议员表示，在会前会议上已就其选区(即西贡北)的巴士路线建议表达意见。相关建议没有造成太大争议，他亦乐见开办 85P 号线，故他大致支持题述巴士路线计划的建议路线，特别是驶经泥涌的建议路线。他建议运输署参考上文第 6 段的研究报告的意见，以及因应大埔区人口增长，调整巴士服务。

8. 朱丽仪女士回应如下：

- (i) 如 T74 号线的建议得以落实，将是首条从林村开出的长途巴士路线。现阶段运输署未能确定林村的实际客量，故落实建议后，署方会密切留意路线延长至梧桐寨后的乘客需求及乘客量，并在有需要时与巴士公司检视服务水平，考虑增设特快路线。
- (ii) 委员反映较多市民倾向不改动 74D 号线的服务，以及关注建议路线的交通流量，故署方将再次检视建议才作决定。
- (iii) 在 2022 年 4 月 21 日举行的会前会议上，委员反映居民关注 72X 号线及 272X 号线在落实建议后的班次安排。就此，她表示如落实建议，72X 号线在上午繁忙时段往市区方向及下午繁忙时段往大埔方向的班次为 15 至 20 分钟一班，乘客届时可因应出行时间乘搭合适班次。此外，72X 号线及 272X 号线在大埔的若干站点相同，故署方将与巴士公司协调开出时间，以期以联合班次的形式行驶该两条号线。除调配 72X 号线的资源外，署方亦将增加一辆双层巴士以落实上述建议。如一并计算 72X 号线及 272X 号线的班次，在落实上述建议后的班次数目仍与现时相若。此外，有关 72X 号线的客量及班次安排，现时繁忙时段最繁忙的一小时的载客率约五成，仍有剩余运载力，故署方希望加以利用 72X 号线，以期为大埔居民提供更完善的巴士服务，并透过 272X 号线建议，满足居民对途经青沙公路巴士换乘站(“青沙换乘站”)的全日巴士路线的需求，以及为白石角居民提供全日长途巴士服务，此举亦有助发展青沙换乘站的换乘网络。现时青沙换乘站的换乘网络欠缺前往旺角的直通巴士服务，故如将 272X 号线提升至全日服务，青沙换乘站的换乘网络亦得以扩展。
- (iv) A47X 号线及 NA47 号线现仍有剩余运载力，故虽然上述号线在修改行车路线以绕经白石角后的行车时间将增加约五至 10 分钟，但如调配现有资源开办白石角往来机场的巴士路线，既无法确定乘客量，亦可能需要降低现有服务水平。因此，署方建议善用现有资源，修改上述号线的行车路线以绕经白石角。
- (v) 署方备悉委员的建议，包括增设前往新界西的巴士服务、增设前往屯门、元朗及天水围的全日巴士服务、64X 号线及 65X 号线提供全日服务，以及因应泥涌一带的发展，增设相应服务。

- (vi) 署方将继续密切留意乘客需求及地区人口增长情况，以提供合适的巴士服务。

9. 李侃陵先生响应如下：

- (i) 随着疫情缓和，72X 号线及 272X 号线的客量与疫情前相若，即繁忙时段的载客率约五成。
- (ii) 九巴将增加一辆巴士以落实 272X 号线建议，以期为大埔及科学园乘客提供便捷的巴士服务前往油尖旺区。

10. 钟佩怡女士表示，城巴 / 新巴备悉上文第 6 段的研究报告，以及委员对 907C 号线及 307P 号线的意见，并会研究和考虑有关意见。

11. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 他曾就新界西南的巴士服务事宜致函运输署，署方回复指乘客可乘搭 240X 号线前往新界西南，但他指出该号线并非全日线，大埔区仍欠缺经青沙公路前往新界西南的全日线，故他对署方的回复感到诧异。就此，他希望署方不只研究增加大埔区前往青沙换乘站的巴士线，亦应增加大埔经青沙公路直接前往不同地区(包括屯门、元朗及天水围)的巴士路线，以及应付乘客通勤以外的需求。他认为，如增加大埔区经青沙公路直接往来不同地区的号线，邻近地区的居民亦可换乘相关号线前往市区，而不仅限于大埔居民换乘其他地区(例如沙田区)的号线前往市区(署方曾建议大埔居民换乘 682 号线或 680 号线等沙田区巴士路线前往东区，但他认为并不合适)。
- (ii) 指出现有 46 部巴士行驶 74X 号线，故欲了解在繁忙时段分配予 274X 号线和 74B 号线等支线的资源安排。
- (iii) 建议尽快提升 W3 号线至全日服务，并取消原有驶经西九龙站的路线，改为主要行驶新界东，为乘客提供前往新界东的特快路线，以及建议 W3 号线增设双向分段收费。
- (iv) 建议 B8 号线增设双向分段收费，以期便利居民。

12. 毛家俊副主席的意见如下：

- (i) 可试行 T74 号线延伸至梧桐寨，但最多试行一年，以了解乘客需求。如载客率长期偏低，上述号线延伸至梧桐寨并无意义。
- (ii) 据悉，日后将兴建白石角铁路站，故他相信各部门将藉此检视当区居民的交通需求。他明白现时白石角的人口增长仍是未知之数，故

现阶段有需要安排不同号线驶经白石角，以应付乘客需求。不过，他认为大埔市区内(例如大埔中心)的人口较多，故应尽量避免安排从该处开出的号线驶经白石角，安排从边陲地区(例如广福邨)开出的号线驶经白石角则可接受。此外，他建议运输署应在未来一至两年收集白石角各车站的上落客数据，此举对规划路线非常重要。

- (iii) A47X 号线延长总站至太和巴士总站和绕经白石角的建议并无不妥，但此举将大幅延长原有路线，而太和及太湖花园一带的居民一般会乘搭 E41 号线前往机场，故不解为何仍建议延长 A47X 号线的路线，而非先检视 E41 号线或 A47X 号线的路线。如 A47X 号线绕经白石角，便无需延长总站至太和巴士总站，而是维持在富亨总站或改在大埔市中心开出，以免路线过于迂回及车程过长。

13. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 据他了解，梧桐寨巴士总站已展开前期工程，但该总站的车位只足够容纳两辆巴士。如情况属实，他建议运输署在附近物色更大空间兴建巴士总站，以配合郊区发展和应付未来人口增长(例如林村社山村将兴建公私营房屋单位供 3 万人入住)。
- (ii) 白石角将落实多项大型发展项目，甚或兴建铁路站，故建议署方改善白石角的配套，例如研究在白石角设置巴士总站。如署方担心乘客量不足，可参考 900 号线绕经沙田。当日后人口增加令白石角的客量充足，便可开办直接往来白石角及东区或港岛的巴士线，故署方在制订巴士服务时需具前瞻性。他曾在繁忙时段(早上约 8 时至 9 时)在源禾路乘搭 900 号线，当时巴士已满座，乘客需站立，故路线有一定乘客需求，白石角亦有大量空间设置巴士总站。署方应考虑安排巴士从白石角开出，而从大埔市中心开出的号线则无需绕经白石角，达致双赢。

14. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 根据上文第 6 段的研究报告中关于东铁线过海段通车对大埔区居民乘车模式的影响的数据，大部分乘搭巴士前往港岛的大埔居民不会考虑换乘东铁线，故希望运输署不要减少 307 号线的班次。
- (ii) 指出 900 号线首班车在白石角已客满，载客率理想，故建议署方参考该号线的路线安排，调配资源以应付白石角居民的交通需求，既可令沙田区居民受惠，亦能避免仅使用大埔区的巴士资源为白石角居民提供服务。

15. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 希望运输署认真考虑提升 272E 号线至全日服务，并指出该号线的车费较高昂，故认为提升 272E 号线至全日服务时，应制订新路线号码和调低收费。
- (ii) 307 号线的站点并非香港铁路有限公司(“港铁”)东铁线沿线站点，故即使东铁线过海段通车，亦希望署方认真审视，不要輕易在短期内减少 307 号线的班次。此外，307 号线现以联营方式营运，但效果并不理想，故他建议改为非联营路线。如现阶段难以分拆营运过海巴士路线(俗称“隧巴”)，他建议在日后开办新号线时避免再以联营方式营运，让居民直接受惠。

16. 主席的意见如下：

- (i) 根据上文第 6 段的研究报告中的数据，支持 T74 号线“折衷方案”较支持运输署建议方案的人数多，故如最后落实署方的建议方案，他希望署方届时留意交通情况，并分别安排一辆巴士试行延长至梧桐寨的路线，另一辆则行驶原定路线。
- (ii) 他倾向反对 74D 号线的建议。
- (iii) 他指出 72X 号线的行车时间较 272X 号线短，故调拨 72X 号线的资源以提升 272X 号线至全日服务并绕经白石角及科学园的建议存在较大争议。此外，白石角与大埔市中心的居民经常就交通事宜持相反意见，不论支持或反对 272X 号线建议，其中一方都会感到失望，故如落实建议，署方应研究如何保障另一方，让他们安心。署方亦应考虑安排巴士从白石角开出或绕经沙田，避免从大埔市中心开出再绕经白石角而延长车程。

17. 朱丽仪女士回应如下：

- (i) 运输署备悉有关开办往来大埔区及新界西南巴士服务的意见。现时大埔居民可乘搭 73X 号线、273P 号线或 272P 号线从大埔区前往新界西南。此外，如落实题述路线计划的 272X 号线建议，大埔区乘客可在青沙换乘站换乘 249X 号线前往青衣。署方将密切留意大埔区乘客需求，特别是对前往新界西南的全日巴士服务的需求，如有需要，署方将与巴士公司再次检视相关服务。
- (ii) 现时 74B 号线及 274X 号线往大埔方向的站点与 74X 号线往大埔方向的站点重迭，故署方计划在今年调拨 74X 号线的班次，以加强 74B 号线及 274X 号线在下午繁忙时段的服务，乘客因而可享受分流服务，选乘特快号线。如落实建议，现时 74X 号线在下午

繁忙时段的班次将全数调拨予 74B 号线及 274X 号线使用，故该两条号线的整体服务将有所提升，现有巴士资源亦得以善用，减少路线重迭，并为市民提供更快捷的巴士服务。她补充说，虽然 74X 号线的载客率近八成，但该路线绕经多个中途站，以致行车时间较长，在中途站候车的乘客亦较难上车。因此，如分拆营运上述号线，市民能更易上车，整体巴士资源亦得以善用。

- (iii) 署方备悉提升 272E 号线至全日服务的意见，并将继续留意该号线的乘客需求，再作检视。
- (iv) 如延长 T74 号线的路线至梧桐寨，署方将与巴士公司密切留意载客率及乘客需求，以及检视整体服务水平，并在有需要时作出相应调整。
- (v) 署方备悉委员对机场路线的意见，并补充如 A47X 号线绕经白石角，行车时间将延长五至 10 分钟。根据疫情前的载客率，A47X 号线及 NA47 号线大致能够应付乘客需求。如落实延长 A47X 号线的总站至太和巴士总站，署方将继续密切留意乘客需求，以期善用现有巴士资源，为更多不同地区的乘客提供服务。
- (vi) 署方明白委员关注东铁线过海段通车后，署方对于隧巴(特别是 307 号线系列)的安排。就此，署方将评估东铁线过海段通车后对各巴士线的影响，并与巴士公司保持沟通。署方将根据既有的《巴士路线发展计划中有关改善及减少服务的指引》制订整体公共交通服务调整方案。
- (vii) 有关 72X 号线及 272X 号线的班次安排，现时 72X 号线仍有剩余运载力(于繁忙时段最繁忙的一小时的载客率只有约五成)，故署方希望善用现有资源和新增资源以落实建议方案，以期在上午及下午繁忙时段主要客流方向维持班次每 15 至 20 分钟一班。此外，72X 号线及 272X 号线在大埔区内的站点相同，故署方相信如巴士公司能协调于大埔中心的开出时间，该两条号线便能达至联合班次的效果，减低对乘客造成的影响。
- (viii) 署方备悉委员就白石角巴士服务安排的意见，并将继续密切留意白石角的人口增长及乘客需求，作出相应安排和调整。
- (ix) 署方备悉委员就 W3 号线的服务水平，以及 W3 号线和 B8 号线增设双向分段收费的建议。署方将继续鼓励和协调巴士公司提供车费优惠，但需待 B8 号线通车后再与巴士公司协调安排。
- (x) 署方备悉委员就梧桐寨巴士总站设施的意见。

18. 李侃陵先生 响应如下：

- (i) 九巴将与运输署积极研究开办大埔往来新界西南全日服务的建

议，以期为大埔居民提供更完善的巴士服务。

- (ii) 现时 74X 号线、74B 号线及 274X 号线在晚间时段共享同一组巴士，即部分 74X 号线的巴士抵达观塘后，便会改为行驶 74B 号线或 274X 号线。尽管如此，九巴保证在取消 74X 号线在下午繁忙时段的服务后，取消的班次将全部调拨至提供 274X 号线及 74B 号线服务，从而为该两条号线的乘客提供更稳定的服务，例如 74B 号线将有更频密的班次从九龙湾总站开出，令沿线各站点的到站时间更稳定。如落实上述建议，九巴将密切留意乘客需求，如有需要，九巴亦乐意增加班次，以期为乘客提供更完善的服务。
- (iii) 九巴备悉提升 272E 号线至全日服务的意见。至于调整车费的建议，九巴根据运输署的收费标准订立车费，但亦备悉有关建议以作参考。
- (iv) 九巴将新增一辆巴士以落实 272X 号线建议，故整体班次将会增加。九巴亦会避免 72X 号线及 272X 号线同时开出，以期达到联合班次的效果，并确保各站点的候车时间平均，从而减低对居民造成的影响以及提供更多前往旺角区的班次。

19. 陈浩峯先生 响应如下：

- (i) B8 号线提供经吐露港公路直接往来大埔及沙田、大围的巴士服务，故开办该路线后，乘客便无需乘搭绕经科学园或大埔公路的巴士、小巴或铁路出行。城巴 / 新巴对设立双向分段收费或向换乘其他城巴 / 新巴路线前往港岛东区的乘客提供换乘优惠的建议持积极开放的态度，并将在开办 B8 号线服务前与运输署商讨有关建议。
- (ii) 城巴 / 新巴现阶段并无计划在东铁线过海段通车后减少 307 号线系列的巴士资源，并将根据通车后的路面交通情况及乘客需求变化，考虑调整 307 号线系列的服务。当大老山隧道及东区海底隧道在下午繁忙时段出现挤塞，城巴 / 新巴或会安排巴士改行西区海底隧道或红磡海底隧道等，以提升该等路线的吸引力及竞争力。

20. 刘勇威议员 的意见如下：

- (i) 指出新界西南并不仅限于青衣一带。有大量市民需乘搭巴士前往葵芳，但运输署曾回复指乘客可在青沙换乘站换乘 240X 号线等巴士号线前往葵芳，但他指出该号线并非全日路线，故不认同以该号线作替代号线，故希望署方认真考虑开办经城门隧道以外路线前往市区的服务，即使班次较少，亦希望提供直接往来大埔及葵芳的巴士服务。
- (ii) 他相信非联营路线较联营路线的营运理想，故建议署方日后开办

直接往来大埔及较远地区(例如港岛)的巴士服务(例如 307P 号线及 907D 号线)时，考虑让巴士公司直接投标，以非联营模式营运。

21. 姚钧豪议员表示，欢迎巴士公司日后使用上文第 6 段的研究报告的数据，向运输署争取开办巴士服务，亦希望署方及巴士公司留意该报告提及的通勤资料，以期改善日后的交通情况。如有需要，他亦欢迎其他部门使用该报告的数据。

22. 刘勇威议员表示，非常重视 B8 号线及 W3 号线的发展，故希望运输署及巴士公司认真考虑相关配套以及为乘客提供双向分段收费优惠的建议，以期便利乘客。

23. 朱丽仪女士回应如下：

- (i) 运输署将密切留意前往新界西南的乘客需求，如有需要，将与巴士公司检视有关号线的服务水平。由于道路及巴士资源有限，署方除鼓励乘客乘搭直接的巴士号线外，亦鼓励他们经现有换乘站换乘相应巴士号线前往目的地。
- (ii) 署方备悉改以非联营方式分拆营运 307 号线系列的建议。如有需要，署方日后将与巴士公司再作检视。
- (iii) B8 号线属边境口岸路线，现时并无开办相关服务，故署方会再与巴士公司检视提供 B8 号线及 W3 号线双向分段收费优惠的安排。

24. 李侃陵先生表示，如落实扩展 W3 号线的服务范围，该号线将途经九龙区更多站点，便利更多居民。如该号线在落实建议后的载客率有所提升，九巴将增加班次，以期为大埔区、沙田区及九龙区提供更完善的巴士服务。

25. 主席表示，委员对 A47X 号线及 74D 号线的建议有保留，但大致倾向支持题述计划的其他建议。没有委员强烈反对 272X 号线建议，故他希望运输署及巴士公司在落实 272X 号线建议后积极跟进改善建议及措施，并因应交通情况调配巴士资源。

(会后补注：主席在 2022 年 5 月 11 日通过秘书处通知运输署，委员除对上文第 25 段提及的 A47X 号线及 74D 号线的建议有保留外，大部分委员亦反对落实 272X 号线建议，希望署方跟进有关议决。)

III. 过往大埔区巴士路线计划的落实事宜

(大埔区议会文件 TT 15/2022 号、TT 15a/2022 号、TT 16/2022 号及 TT 16a/2022 号)

26. 主席表示，将在是项议程一并讨论两份由委员提交与过往大埔区巴士路线计划事宜相关的文件。

27. 姚钧豪议员介绍大埔区议会文件 TT 15/2022 号。

28. 刘勇威议员介绍大埔区议会文件 TT 16/2022 号。

29. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 15a/2022 号及 TT 16a/2022 号。

30. 李侃陵先生表示，九巴预计将在今年第三或第四季陆续实施过往已落实的巴士路线计划项目。随着疫情放缓，九巴将尽快调拨资源，加强载客率高的号线服务，以应付市民需求。

31. 彭俊皓先生表示，受疫情影响，城巴 / 新巴路线早前的载客率急剧下跌，故需减少巴士班次以维持公司的稳健性。因此，上一年度城巴 / 新巴对 N307 号线及 907D 号线的建议，至今仍未实施。城巴 / 新巴会与运输署继续商讨，如有消息，将向委员汇报。

32. 毛家俊副主席询问运输署有关将军澳—蓝田隧道(“将蓝隧道”)的预计启用日期，以及有否接获西贡区议会或地区人士的意见。

33. 朱丽仪女士表示，运输署暂未落实将蓝隧道的启用日期。如有进一步消息，署方将通知相关区议会。

IV. 改善港铁东铁线太和站及月台建议

(大埔区议会文件 TT 17/2022 号、TT 17a/2022 号、TT 18/2022 号及 TT 18a/2022 号)

34. 主席欢迎港铁助理对外事务经理苏玉燕女士就是项议程出席会议，并表示将在是项议程一并讨论两份由委员提交与改善港铁东铁线太和站及月台建议相关的文件。

35. 姚钧豪议员介绍大埔区议会文件 TT 17/2022 号。

36. 刘勇威议员介绍大埔区议会文件 TT 18/2022 号。

37. 苏玉燕女士介绍大埔区议会文件 TT 17a/2022 号及 TT 18a/2022 号。

38. 姚钧豪议员表示，除非港铁在月台人流较少的位置增加出入口，否则加派月台助理鼓励乘客前往月台人流较少的位置候车并无意义，因为上班人士并无诱因前往相关位置，故强烈建议在太和站月台增设出入口。此外，由于其他委员持相同意见，他欲提出临时动议，希望港铁在太和站月台增设出入口。

39. 刘勇威议员的问题及意见如下：

- (i) 指出在太和站月台增设出入口的建议已提出至少五年，但港铁一直只备悉意见，并无认真考虑以实际行动解决月台挤拥问题。题述回复亦十分官腔，欠缺诚意。
- (ii) 不论加派多少月台助理，亦无助改善太和站月台樽颈位置的挤拥问题。港铁或认为太和站月台挤拥问题只在繁忙时段出现，故基于成本效益的考虑，未有在月台增设出入口。就此，他认为大学站前往康本国际学术园的出口亦不符成本效益，但港铁仍在该处设置出入口以疏导人流，而上水站月台亦有增设出入口，故港铁不能以不符效益为由拒绝在太和站月台增设出入口。
- (iii) 虽然在往太和邨方向增设月台出入口或牵涉不同持份者，但相信会有解决方法，故港铁不应单靠加派月台助理分流解决挤拥问题。港铁现已在繁忙时段加派月台助理，但太和站月台挤拥问题亦未见改善，故增设出入口是疏导乘客的唯一有效方法。
- (iv) 随着东铁线过海段即将通车、通关在即、东铁线沿线地区(例如粉岭皇后山)陆续发展，以及即将开办巴士服务往来富蝶邨及太和站，乘搭东铁线的乘客只会有增无减，但太和站月台无法应付日益增加的乘客需求。他询问港铁是否需待月台不胜负荷才开始考虑增设出入口，但届时已是后知后觉，无法及时解决挤拥问题，故他希望港铁认真考虑区议会提出的前瞻性建议。
- (v) 他在文件指出，大围站月台前往屯马线南行月台的路线迂回及有斜道，而该斜道更有高低差距。当列车到站时，乘客在该斜道奔跑追车，十分危险。他认为在上述两个月台间增设扶手电梯让乘客直接前往月台的做法较理想，而建议并非不可行。他相信沙田区议会日后亦将提出类似建议，希望港铁认真考虑。
- (vi) 港铁回复指除大围站外，东铁线乘客亦可使用其他铁路站换乘列车。就此，他认为东铁线过海段在 2022 年 5 月 15 日通车后，在其他铁路站换乘并非易事。他举例说，屯马线乘客如欲前往钻石山站，在大围站换乘列车远较在九龙塘站换乘便利。如建议屯马线乘客在其他铁路站换乘，兴建屯马线便没有意义。

- (vii) 政府提出“以铁路为骨干”的交通政策，故港铁应负上社会责任，考虑上述便利市民的措施，包括在太和站月台增设出入口以及在大围站月台前往屯马线南行月台间增设扶手电梯，以疏导人流和避免乘客出现碰撞，而非只顾牟利。

40. 林奕权议员认为，长远而言，必须改善或扩建太和站月台，但短期内，港铁亦应研究折衷方案改善月台挤拥情况，例如在繁忙时段加密班次，加快疏导候车乘客。在大埔乡事委员会执行委员会会议上，前大埔区议会交运会主席表示，港铁在建议更换 12 卡列车为九卡列车时曾表示，在更换九卡列车后，班次将由以往每三分钟一班缩短至每两分钟一班，但现时更换九卡列车后却是每 2.5 分钟一班。就此，他询问上述延误是硬件、软件，还是港铁政策问题导致，以及查询在繁忙时段加密班次是否可行。

41. 毛家俊副主席的问题及意见如下：

- (i) 据他了解，太和站的每日乘客量约 8 万至 9 万人次。就此，他询问港铁太和站的乘客量有否显著上升，以及预计日后使用该站的乘客量。此外，他指出林村正在规划大型项目，将提交予城市规划委员会审批，加上锦山一带居民经常使用太和站出行，故他相信有需要扩建太和站月台。他指出大围站邻近新强记烧鹅海鲜酒家的出口及大学站的出口都是后来加建，故建议港铁参考上述做法，在太和站月台增建出口。
- (ii) 指出在上下班时段，太和站有大量乘客排队使用领展商场(即太和广场)经天桥往来车站出入口的扶手电梯。由于该扶手电梯的速度缓慢和经常故障，乘客需使用楼梯上落，但楼梯的空间有限，大量人流使用楼梯十分危险，故他认为落实在太和站月台增建如上述大围站及大学站的出入口实属刻不容缓，因增建出入口的工程需时数年。
- (iii) 指出太和站由房屋署(“房署”)于较后年份建设，设计与其他车站不同且不合时宜，例如乘客需上落行人天桥才能前往月台，故港铁应藉此契机检讨太和站的设施及运作模式，并考虑一并扩建太和巴士总站的相关配套。
- (iv) 理论上，东铁线 12 卡列车在繁忙时段的班次为每三分钟一班，而更换为九卡列车后将缩短至每 2.5 分钟一班。他表示，《香港 01》近日派员数车，指出更换为九卡列车后每班次相隔约 2.7 分钟，但由于九卡列车整体运载力下降，列车每小时载客量已近饱和。加上新界东北地区及东铁线沿线地区的发展，九卡列车的载客率已达预计客量逾九成。就此，他希望港铁长远考虑扩建太和站月台，短期则考虑在大围站月台前往屯马线南行月台间增设扶手电梯，以疏导月台乘客。

42. 主席认为港铁的书面回复欠缺诚意，并无积极考虑委员建议。他表示，在太和站月台增设出入口已争取五年，建议亦有迫切性。如港铁留意小区发展，应知悉多个大型屋苑即将落成，这正是积极考虑建议的契机。他指出，太和站附近的持份者亦对上述建议持开放态度，故希望港铁积极考虑。

43. 苏玉燕女士回应如下：

- (i) 港铁会一直密切留意太和站的情况，并确保月台的秩序良好。
- (ii) 当东铁线过海段全面使用新列车和启用新信号系统后，便能按新时间表行驶，届时车速亦会较现时快，故仍有增加班次的空间，令候车乘客更快上车，有助疏导月台客流。
- (iii) 东铁线在使用新列车和启用新信号系统后，在繁忙时段的班次将由现时每三分钟一班缩短至每 2.7 分钟一班。此外，港铁知悉在早上繁忙时段南行方向有较多乘客，如有需要，将增加特别班次，以期尽快疏导沿线乘客。
- (iv) 港铁一直留意东铁线及太和站的载客情况，并备悉委员的关注，故在北面的车站(包括粉岭站)实施分流措施，鼓励乘客前往月台较空旷的位置上车。
- (v) 东铁线的车站月台及流动应用程序“MTR Mobile”将提供“车厢载客情况显示”的信息，显示每班列车的车厢载客情况，方便乘客选用较多空间的车厢；“MTR Mobile”的“Next Train”功能亦增设东铁线列车信息。
- (vi) 自屯马线通车以来，乘客的出行模式出现变化，故港铁将检视客量及出行模式，并按实际情况调整服务。
- (vii) 相信港铁内部有上文第 41(i)段的数据，但只供内部参考。港铁一直留意不同港铁路线及车站的发展，包括太和站的客流、附近人口密度及小区发展，并会记录委员的意见。如有需要，港铁亦会研究配合小区发展的措施。

44. 谭尔培议员表示，港铁回复指太和站设有两部阔闸机供乘客出入闸，每名乘客出入闸的时间只需约两秒，但由于太和站两个出入口都连接商场，大部分乘客需在商场绕路方能前往正确方向的月台乘车。如政府实施的措施影响市民出入商场(例如要求市民进入商场时使用“安心出行”流动应用程序)，亦会影响太和站现有出入口的人流，故他同意在太和站北面增设一个出入口，此举既能分流，亦能节省乘客时间，在早上繁忙时段更快前往南行方向月台乘车。就此，他询问港铁，在太和站增设出入口的建议已提出多年，但迟迟未落实的原因为何。

45. 刘勇威议员的问题及意见如下：

- (i) 认为港铁在上文第 43 段提及的改善措施未能解决太和站樽颈位置的挤拥问题。他以自身为例，指出如在太和站乘车，必定站在第九卡列车处候车，因为该处最接近出入口的扶手电梯，其他乘客亦会选择在该处候车，导致该处十分挤拥。
- (ii) 曾向港铁反映相关扶手电梯经常故障，但接获回复指该扶手电梯属领展所有，并非由港铁负责。就此，他认为如港铁不负责连接铁路站出入口的通道设施，则有责任增加新通道便利市民，而非只考虑成本效益。
- (iii) 他曾在大学站前往康本国际学术园的出入口逗留一小时，期间少于 30 人使用该出入口，故在该处增设出入口亦不符效益；相反，港铁漠视太和站严重挤拥，甚至对乘客造成危险的情况，故认为港铁对新增出入口的人次要求没有准则。
- (iv) 港铁自九十年代在太和站增设 B 出口以来，没有因应该区的发展改善车站配套，故该站无法应付日后区内新增人口的乘车需求。他指出，即使太和站在非繁忙时段并不挤拥，港铁亦应认真考虑如何处理繁忙时段的挤拥问题，以期直接疏导在北面月台上车的乘客。
- (v) 查询东铁线沿线加装月台闸门的时间表。

46. 主席建议港铁积极考虑委员的意见，而非待人满为患，问题难以解决时才着手处理。此外，有委员曾在交运会会议上建议港铁在太和站月台加设通风设施，以改善月台局促问题，故询问港铁有关情况。

47. 苏玉燕女士回应如下：

- (i) 港铁会密切留意太和站的情况，亦会实施不同的客流管理措施和加派人手维持秩序。
- (ii) 将在会议后补充在太和站月台加设通风设施的情况。
- (iii) 由于新列车与现有列车的车门位置不同，待全面使用新列车后，港铁便会在东铁线沿线展开加装月台闸门工程。为了争取时间，港铁在过去数年的晚上非行车时间进行前期准备工作，包括加固工程、安装月台闸门底架的前期工程等。在东铁线过海段通车后，港铁将分阶段进行安装工程，并适时与议员沟通。

(会后补注：港铁补充指，太和站大堂及月台为开放式设计，实际温度受室外气温等不同因素影响，港铁已于该站月台安装多部风扇及通风设备。为令月台

及大堂空气更流通，港铁去年更于该站月台进行通风系统改善工程，以及在大堂额外加设流动凉风装置，为乘客提供更舒适的候车环境。)

48. 主席宣布将处理一项临时动议。根据《大埔区议会常规》第 17 条，除非另获主席同意，否则议员如欲提出动议，须在举行会议的 10 个净工作天前通知秘书。不过，由于上述临时动议的相关事宜获多名委员关注及具迫切性，故他酌情批准处理。

49. 秘书读出该项临时动议，内容如下：

“交通及运输委员会强烈要求港铁公司在太和站增建出入口，以疏导乘客及纾缓挤迫的候车情况。”

是项动议的动议人为姚钧豪议员，和议人为谭尔培议员。

50. 席上没有委员提出其他修订动议。

51. 主席引导委员会表决姚钧豪议员提出的动议。交运会同意以记名方式投票，结果如下：

赞成：	5 票	毛家俊副主席、区镇濠议员、 刘勇威议员、谭尔培议员及 姚钧豪议员
反对：	0 票	
弃权：	1 票	林奕权议员
没有投票(在席)：	1 票	何伟霖主席
没有投票(不在席)：	0 票	
总计：	7 票	

52. 主席宣布上述临时动议获通过，并希望港铁积极落实在太和站增建出入口的建议。

V. 改善大埔道路交通韧性刻不容缓

(大埔区议会文件 TT 19/2022 号、TT 19a/2022 号及 TT 19b/2022 号)

53. 主席欢迎土木工程拓展署工程师 / 14(北)杜浩基先生及运输署工程师 5 / 运输策划朱剑峰先生就是项议程出席会议。

54. 姚钧豪议员介绍大埔区议会文件 TT 19/2022 号。

55. 杜浩基先生介绍大埔区议会文件 TT 19a/2022 号，并补充指 T4 号主干路是一条接驳沙田路(近博康邨)及青沙公路 / 城门隧道公路(近香港文化博物馆)的主干路，将提供一条更直接的通道往返西九龙 / 荃湾及马鞍山 / 西贡，无需途经交通繁忙的大埔公路(沙田段)，分流该路段的交通挤塞情况。T4 号主干路预计于 2028 年落成。

56. 彭晓峯先生及朱剑峰先生介绍大埔区议会文件 TT 19b/2022 号。

57. 席上没有委员提出问题或意见。

VI. 跟进大老山隧道巴士转车站兴建巴士站上盖事宜

(大埔区议会文件 TT 20/2022 号、TT 20a/2022 号及 TT 20b/2022 号)

58. 刘勇威议员介绍大埔区议会文件 TT 20/2022 号。

59. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 20b/2022 号。

60. 李侃陵先生表示，九巴已在大老山隧道巴士换乘站(“大老山换乘站”)候车位置加装上盖，并在有需要时检视如何改善候车设施，以期为乘客提供更舒适的候车环境。

61. 钟佩怡女士介绍大埔区议会文件 TT 20a/2022 号。

62. 刘勇威议员建议，运输署应藉推行智慧出行措施“不停车缴费服务”，考虑主导重新规划和改善大老山换乘站的候车设施。

63. 姚钧豪议员询问，运输署有否考虑利用大老山换乘站腾出的空间设置室内巴士候车室及冷风机，以及在青沙换乘站设置室内巴士候车室。

64. 毛家俊副主席相信“不停车缴费服务”需时数年实施，故询问运输署该措施的预计实施日期。他认为即使移除大老山隧道收费广场的收费亭，也不会腾出大量空间。如需时数年才实施“不停车缴费服务”，署方现时应藉此一并规划大老山换乘站的候车设施和展开相关准备工作、检视巴士停泊安排，以及研究增设换乘优惠和双向分段收费的建议。

65. 区格莱先生响应如下：

- (i) 运输署将在 2022 至 2023 年分阶段实施“不停车缴费服务”。当大老山隧道启用“不停车缴费系统”后，当局便可利用腾出的空间扩

建大老山换乘站。署方在研究改善方案时将一并考虑委员的意见。

(ii) 他会在会议后回复姚钧豪议员上文第 63 段的查询。

(iii) 署方一直鼓励专营巴士公司提升巴士站设施，包括在地理环境情况许可下加设巴士站上盖。此外，署方会留意刘勇威议员提及不同巴士公司的巴士站上盖设计或有不同，以期在地理环境情况许可下方便乘客换乘。

66. 刘勇威议员建议由运输署主导，整合两间巴士公司的巴士站位及上盖设计，避免出现争拗，以及扩大现有站位的空间。

67. 毛家俊副主席指出，大老山换乘站的候车环境并不舒适(特别是中午时段较晒及炎热)，故询问巴士公司会否考虑实施短期措施，例如加装太阳能小型风扇或放置饮水机，为乘客提供较舒适的候车环境。

68. 区格莱先生表示，运输署在日后研究大老山换乘站的改善方案或处理巴士公司提交站位安排的申请时，将一并考虑上文第 66 段的意见，以期为乘客提供更舒适的候车环境。

VII. 要求路政署研究拓展部到来大埔区议会交通及运输委员会讲解及交流大埔区所使用的最新填铺物料技术事宜

(大埔区议会文件 TT 21/2022 号及 TT 21a/2022 号)

69. 刘勇威议员介绍大埔区议会文件 TT 21/2022 号。

70. 主席表示，路政署研究拓展部未有派员出席会议，但已提交书面回复，请参阅大埔区议会文件 TT 21a/2022 号。

71. 萧伟琨先生请委员备悉路政署提交的书面回复(即大埔区议会文件 TT 21a/2022 号)。

72. 刘勇威议员的问题及意见如下：

(i) 路政署指路面贴膜及热用树脂基物料能快速修补路面，故对该两种产品已申请专利并不感到意外，但他希望署方研究修补路面的新方式。

(ii) 乐见署方已引进冷拌沥青物料，希望署方尽快实地测试，以研究该物料是否适合用于今年年底广福道的大型路面修补工程或安慈路及安祥路交界十字路口的路面重铺工程，以期缩短封路时间，从而减低临时交通措施对公众的影响。

- (iii) 今早有居民向他反映汀太路的车流增加，大型车辆行驶时发出噪音，对居民造成滋扰，但署方的书面回复并未有响应有关减低噪音物料的查询，故请署方在会议后联络他作出跟进，并希望署方对症下药，改善上述路面噪音问题。

73. 蕭伟琨先生响应如下：

- (i) 会向路政署研究拓展部反映上文第 72 段的意见，特别是上文第 72(i)段的意见，供他们考虑。他补充说，署方回复第 5 段指出该两款路面快速修补产品现时并非外国主流的快速修补路面方案，但会留意相关产品是否适用于修补香港的路面。
- (ii) 有关上文第 72(iii)段的意见，据他了解，署方曾检视可否在汀太路使用减低噪音物料铺设路面，但最终认为并不合适。就此，他会请署方相关人员在会议后回复刘勇威议员。

VIII. 续议交通及运输委员会 2022 年 1 月 7 日第一次会议事项

(一) 要求改善汀角路交通情况

74. 主席指出大埔龙尾泳滩近日重开，故请相关部门留意交通情况。由于席上没有委员就是项议程提出问题或意见，他建议删除是项议程，委员可在日后有需要时再次提出讨论。

75. 区镇濠议员表示，大埔龙尾泳滩近日重开之余，政府亦逐步放宽社交距离措施。他指出夏日将至，前往该泳滩的人流将会增加，由泳滩转入龙尾滩露天停车场及大美督停车场的交通挤塞问题相信仍然严重，故建议保留是项议程，待委员在下次会议商讨有关交通情况后再删除。

76. 主席表示，有委员建议保留是项议程至下次会议，而席上没有委员反对，故将续议题述议题。

(二) 研究新增或扩建大埔区的巴士总站

77. 区镇濠议员询问扩建大埔中心巴士总站的进展。

78. 主席查询扩建全安路公共运输交汇处(“全安路交汇处”)，以及太和巴士总站移植树木的最新进展。

79. 陈嘉辉先生表示，有关扩建太和巴士总站的最新进展，房署在今年 1 月已与大元邨及广福邨的当区区议员视察该两个屋邨，并确认太和邨、大元邨及广福邨并无合适位置移植或补种树木。运输署、房署及路政署已举行会议进一步商讨处理方法，并在会后视察太和巴士总站，建议研究在现有行人路近铁网围栏处设置树槽，以供补种树木。运输署现正联络相关部门，检视在上述拟议位置设置树槽的可行性。路政署亦正准备有关树木保育及移除建议的文件，供房署审批。运输署将继续跟进上述扩建建议，并适时向委员汇报进展。

80. 区格莱先生表示，就大埔中心巴士总站运作的意见，他在 4 月下旬下午繁忙时间视察大埔中心巴士总站，期间车站运作畅顺，并未出现巴士倒塞至内街的情况。至于全安路交汇处的改善工程，运输署现正咨询相关部门，当完成部门咨询和考虑有关意见后，署方会尽快进行地区咨询，以期尽快展开改善工程。

81. 陈贯文先生表示，房署、运输署及路政署已初步就树木保育事宜达成共识。当房署接获相关保育建议后，会尽快提交予树木管理及园艺分组审批。

82. 刘勇威议员表示，据他了解，上届区议会的时任区议员曾指出林村一带欠缺巴士总站或大型巴士站，当时该名区议员建议在水围近围头村的高架桥桥底兴建巴士总站，但讨论后未有任何跟进。就此，他指出林村社山日后或有大规模发展，故运输署应考虑兴建相应设施，包括在上述高架桥桥底的空置土地兴建巴士总站或大型巴士站，以便利林锦公路一带或泰亨村居民，为他们提供更多巴士服务。

83. 区镇濠议员表示，由于 4 月疫情严重，或因而未见大埔中心巴士总站出现巴士倒塞至其他路段的情况，故建议运输署在疫情缓和时与委员再次视察。此外，据他了解，大元邨有位置可供移植太和邨树木，故欲查询此建议是否可行，以推进扩建太和巴士总站。

84. 陈贯文先生表示，房署当区物业服务经理反映大元邨及广福邨并无位置补种树木。经讨论后，运输署、路政署及房署认为在原处(即房署拥有的 V196 地段)腾出空间补种树木的影响较小，有助推进扩建太和巴士总站。

85. 区格莱先生响应如下：

- (i) 运输署将在疫情缓和后再次视察大埔中心巴士总站。
- (ii) 就上文第 82 段的意见，他指出林锦公路现时的巴士站设施仍足以应付日常运作需要，而在完成林锦公路近梧桐寨兴建回旋处的工程后，林锦公路东行(即往大埔市中心方向)的巴士站将由一个站位增至两个，相关巴士站位亦可用作特别班次的总站，例如配合大埔

区巴士路线计划中延长 T74 号线的总站的建议。此外，署方将留意林锦公路一带的未来人口增长，并将视乎新增人口衍生的乘车需求、公共运输服务的营运需要等因素，要求增设公共运输设施，以配合项目发展需要和应付乘客乘车需求。

86. 毛家俊副主席询问运输署及房署在物色合适位置补种树木后，将如何加快推进扩建太和巴士总站。

87. 陈嘉辉先生表示，拟建树槽位置在港铁的铁路保护界限范围内，亦有可能影响地下设施，故运输署正就方案的可行性咨询相关部门。在收集相关部门的意见及资料后，署方将作进一步研究。

88. 陈贯文先生表示，房署在接获相关补种树木申请后，便会正式提交予树木管理及园艺分组审批。

89. 毛家俊副主席询问，树木管理及园艺分组批准树木保育申请后的下一步工作为何，以及能否提供确实时间表。

90. 陈嘉辉先生表示，现仍处于咨询阶段，运输署预计在 5 月中旬或下旬接获相关部门的具体意见，其后进行区域咨询，方能确定设计方案。

91. 毛家俊副主席询问太和巴士总站扩建工程的初步设计。

92. 陈嘉辉先生表示，运输署原有的初步设计符合标准，亦达到扩建巴士停车湾的目的，但由于需要处理树木补种，署方需调整原有设计，故正就拟建树槽方案的可行性咨询相关部门。在确认方案可行后，便可落实太和巴士总站扩建工程的设计。

93. 主席表示，现时疫情放缓，希望相关部门积极跟进上述委员的建议，以期尽快推展扩建工程。

(三) 关于白石角区内交通改善建议

94. 姚钧豪议员的问题及意见如下：

- (i) 建议 900 号线回程服务增设逸珑湾站。
- (ii) 现时疫情已缓和，但 272A 号线仍未按照通告恢复正常班次，故欲了解相关情况。
- (iii) 查询 272A 号线及 272K 号线增加夜晚时段的班次和延长服务时间

的研究进度。

- (iv) 建议研究 74P 号线增设早上 8 时至 9 时的班次。
- (v) 指出早上 7 时至 8 时，806B 号线的乘客已无法在石门上车。因应学校全面复课，他建议研究在早上时段增设新巴士线，提供前往石门的特别班次。

95. 区格莱先生 响应如下：

- (i) 运输署会留意疫情缓和后白石角一带的公共运输服务能否应付乘客需求，并在有需要时要求公共交通营办商增加班次。
- (ii) 272A 号线应已没有临时班次调整安排。就此，九巴需按照服务详情表提供巴士服务，故署方将向九巴跟进情况。

96. 李侃陵先生 响应如下：

- (i) 随着疫情缓和，九巴多条号线已加密班次，甚至较原定班次多。因应客量调整，九巴将密切留意个别路线的营运情况，适时增加班次以应付乘客需求。
- (ii) 272A 号线已恢复正常班次，如有需要或客量增加，九巴将调整服务。
- (iii) 九巴知悉往来白石角及东九龙的需求殷切，故与运输署积极商讨调整 74P 号线等白石角区外号线的班次，并将适时向地区交代进展。
- (iv) 现时 900 号线(回程)经创新路后直驶白石角巴士总站。根据运输署 2022 至 2023 年度大埔区巴士路线计划的建议，该号线将延长服务范围至博研路，届时可服务逸珑湾站的乘客。九巴会留意 900 号线的发展情况，适时调整服务。

97. 姚钧豪议员 的问题及意见如下：

- (i) 九巴流动应用程序显示，今早 272A 号线维持每 30 分钟一班，并未恢复原定繁忙时段的服务水平，故查询原因为何。此外，他建议在东铁线过海段通车后，增加 272A 号线的服务班次和延长夜间服务时间。
- (ii) 指出现时创新路巴士站站位集中在一处，乘客候车时较挤迫，而由于该路段较长，建议九巴考虑重新编排创新路巴士站站位，例如将较多人候车的 900 号线站位设置在创新路巴士站的较后位置，避免乘客混淆。

98. 区格莱先生表示，运输署备悉上文第 97 段的意见，并会再与九巴跟进有关事宜。

99. 李侃陵先生表示，九巴留意到早上繁忙时段，创新路两组巴士站的候车位置较挤拥，故将再次研究能否在巴士站地面划设更清晰的指示，以避免乘客集中在一处候车或两部巴士同时上落客。如有需要，九巴将与运输署商讨扩阔巴士站等事宜，以期为乘客提供更舒适便利的候车环境。

100. 主席建议，如现阶段未有进一步特别事项，他建议可删除是项议程。如日后有与白石角区内交通改善建议相关的事宜，姚钧豪议员可再次提出讨论。

101. 姚钧豪议员同意主席的建议，但希望九巴响应今早 272A 号线维持 30 分钟一班的原因。

102. 张侨光先生表示，272A 号线现仍未恢复正常班次，但由下周二(即 2022 年 5 月 10 日)起，该号线在周一至周五的服务将恢复正常。

103. 姚钧豪议员表示，272A 号线应已恢复正常班次，故欲澄清是否需待下周二才恢复正常班次。

104. 张侨光先生表示，将在会议后查阅 272A 号线的营运记录，以了解个中情况。不过，如运输署没有批准九巴删减班次，九巴会尽快在下周恢复正常班次。

105. 姚钧豪议员请九巴在会议后回复他 272A 号线的情况，以了解该号线会不会在明天恢复正常班次。

IX. 交通及运输委员会恒常讨论事项 **(大埔区议会文件 TT 22/2022 号)**

(一) 要求于大埔区内增加车辆泊位 **(大埔区议会文件 TT 22a/2022 号)**

106. 主席欢迎大埔地政处署理行政助理 / 地政(大埔地政处)徐振成先生就是项议程出席会议。

107. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 22a/2022 号，有关运输署就要求在大埔区内增加车辆泊位的回复。

108. 姚钧豪议员的问题及意见如下：

- (i) 查询科城路短期租约停车场(TP 1766)设置双层泊车位的情况，以及运输署会否考虑在大埔区内其他合适的停车场设置双层泊车位。
- (ii) 查询白石角近中电站的政府土地(TGLA-TTP812)用作临时停车场的项目将于何时招标，以及预计落成日期。

109. 刘勇威议员查询“大埔第 33 区足球暨榄球场及公众停车场”工程项目将提供约 300 个公众泊车位中，各种车辆泊位数目比例。他指出大型车辆在大埔工业邨、汀太路、汀丽路及颂雅路违泊的问题严重(特别是夜间时段)，故建议在该停车场提供更多大型车辆及重型车辆的泊车位。

110. 主席指出，颂雅路的泊车位严重不足，导致严重违泊。不少富蝶邨斑蝶楼居民亦反映泊车位严重不足，无法应付居民的泊车需求。就此，他建议运输署物色用地增设泊车位或兴建停车场，以应付日益增加的泊车需求。

111. 李颖琛女士表示，会在会议后个别回复委员上文第 108(i)段及第 109 段的查询。

(会后备注：运输署补充指，此“大埔第 33 区足球暨榄球场及公众停车场”工程项目计划提供约 300 多个公众泊车位，当中包括约 180 个泊车位供私家车、轻型货车、旅游巴、电单车停泊，以及约 120 个泊车位供中型货车或重型货车停泊。)

112. 徐振成先生表示，会在会议后回复姚钧豪议员上文第 108(ii)段的查询。

(会后备注：大埔地政处补充指，处方将于 2022 年 6 月 29 日至 7 月 15 日期间就白石角近中电站的政府土地公开招标用作临时公众停车场。如招标成功，相关短期租约会于截标后一个月内批出。)

(二) 关注大埔区违例泊车问题

(大埔区议会文件 TT 22a/2022 号及 TT 22b/2022 号)

113. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 22a/2022 号，有关运输署就大埔区违例泊车问题的回复。

114. 徐翼福先生介绍大埔区议会文件 TT 22b/2022 号。

115. 区镇濠议员请香港警务处(“警务处”)留意区内的违泊黑点，包括：

- (i) 乡事会街：晚上 7 时左右，由于非法赛车，违泊车辆霸占一条行车线，导致行驶至分叉路口的车辆需越过双白线转行左线，才能前往宝乡街。
- (ii) 宝乡街麦当劳餐厅对出位置：凌晨时段，出现违泊的士并排停车等候乘客的情况。
- (iii) 广福道耀才证券对出的行人过路处：违泊车辆停泊在该行人过路处，霸占半条行人路。该处曾发生交通意外，一名长者在数月前被撞伤。
- (iv) 翠乐街：一辆回收车及一辆垃圾车在下午约 4 时至 5 时持续霸占行车路，严重阻塞交通。
- (v) 翠屏花园的士站对出位置：车辆违泊。
- (vi) 凤园：最近有居民向他投诉凤园的违泊问题。
- (vii) 安慈路恒生银行附近避车处：每当该处泊满车辆，市区的士便会占用并停泊在双黄线范围。由于巴士、大型车辆及私家车都使用该路段，上述问题严重阻塞交通。
- (viii) 随着疫情缓和，他相信将有大量市民参与 5 月底举行的一田购物优惠日(俗称“一田购物周”)。在过往的一田购物周期间，警方都会派员处理安邦路、安泰路及安慈路的交通问题，故他希望警方今年同样派员处理该处的交通问题。

116. 谭尔培议员指出，小巴 807K 号线往来大学站需途经乌溪沙站公共运输交汇处，但他最近接获市民及小巴司机投诉，指经常有车辆违泊在上述交汇处的
小巴站点。虽然上述情况并非发生在大埔区内，但由于当区(即乌溪沙)区议员
职位悬空，他作为相邻选区(即西贡北)区议员亦相当关注，并希望警方处理违
泊问题，以改善违泊车辆阻碍 807K 号线行驶的情况。

117. 刘勇威议员的问题及意见如下：

- (i) 指出该辆回收车在非营业时间违泊一整晚。他认为警方应针对上述情况执法，而非放任其违泊。他曾建议运输署在翠乐街另一边的路面划设双黄线，故查询有关进展，并请署方在会议后联络他以作研究。
- (ii) 汀角路近省躬草堂的违泊问题近来愈见严重，大量车辆违泊在巴士站前后方(甚至巴士站位)至美新里的转弯位，故请警方跟进。
- (iii) 请警方跟进翠怡花园对出 W3 号线巴士站，以及太湖花园对出近 E41 号线巴士站的违泊问题。

- (iv) 翠怡街及翠乐街的违泊情况稍有改善，但复课后问题或重现，故请警方留意。

118. 主席的意见如下：

- (i) 曾见警方派员前往颂雅路检控违泊车辆，而日间繁忙时间的违泊问题亦稍有改善，但仍有大型车辆在巴士总站对出位置违泊，对驾驶者及行人构成危险，故请警方多加留意。
- (ii) 曾在上次会议提及有大量轻型货车及货车经常停泊在汀丽路太平工业中心后方，阻塞道路。他在上周前往该处，更看见车辆并排泊车，只剩下一条行车线供来自相反方向的车辆使用。阻塞问题在下午约 4 时至 6 时最为严重，故请警方跟进。
- (iii) 曾提及颂雅路颂雅苑对出有一辆回收车经常占用避车处，阻碍车辆出入。对面位置亦有另一辆回收车违泊，虽然该辆回收车违泊的时间较以往短，但情况持续。他认为警方不应纵容车辆肆无忌惮长期占用其他道路使用者的出行空间。

119. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 警方备悉主席及委员提及的违泊黑点。
- (ii) 指出区内泊车位(特别是夜间时段)不足，故警方将持续采取检控行动，并会与运输署及其他相关部门研究增设泊车位的可行性。
- (iii) 警务处大埔分区将在一田购物周期间展开相应行动和派出人手处理交通问题。
- (iv) 警方会留意回收车违泊的位置，并加强检控，以期严厉打击违泊。

(三) 有关大埔区内车辆噪音问题及非法赛车的执法情况
(大埔区议会文件 TT 22c/2022 号)

120. 徐翼福先生介绍大埔区议会文件 TT 22c/2022 号。

121. 毛家俊副主席的问题如下：

- (i) 询问警方是否不定时采取反非法赛车行动 / 汽车检验行动。
- (ii) 询问警方最近曾否将可疑车辆拖往车辆检验中心，如有，他欲了解原因。

122. 区镇濠议员指出，汀角路及林锦公路一带的非法赛车问题持续。

123. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 新界北交通部知悉汀角路及林锦公路属非法赛车热门地点，故将优先考虑在上述路段执法。
- (ii) 新界北交通部负责反非法赛车行动，行动形式需视乎情报、交通部队员的分析、天气及其他警区的联合行动需要而定。
- (iii) 如执法期间发现有车辆不适合在路面行驶(例如对其他道路使用者构成危险)或发现车辆结构有问题，警方会实时安排将车辆拖往大榄涌车辆检验中心检验。一旦发现违例，警方会检控车主。

X. 其他事项

(一) 运输署安装新款“黄波灯”事宜

124. 刘勇威议员表示，他与毛家俊副主席及区镇濠议员曾在今年 1 月提交文件讨论车辆没有让路予斑马线上的行人，故乐见运输署最近落实新措施，在斑马线安装可发出闪光的新款“黄波灯”，他亦密切留意改善斑马线设施的试行情况。虽然成效仍是未知之数，但他感谢运输署积极响应上述情况。

125. 区镇濠议员认为，新款“黄波灯”能有效提醒驾驶者停车让路予行人。

126. 主席认为，新款“黄波灯”有一定作用，而且安装在大埔区的“黄波灯”较其他地区显眼。

(二) 九巴路线恢复正常班次事宜及在大埔区试行电动巴士事宜

127. 主席的问题如下：

- (i) 疫情已缓和，但近日仍有居民反映若干巴士号线的班次出现问题，故欲了解是否所有巴士号线的班次已恢复正常。
- (ii) 九巴已在其他地区推行电动巴士试行计划，故欲了解预计何时在大埔区试行。

128. 李侃陵先生响应如下：

- (i) 随着疫情缓和，九巴大部分号线(特别是繁忙时间)已恢复正常班次。不过，个别号线在繁忙及非繁忙时间仍维持班次调整安排，但调整幅度已较早前小。九巴将因应客量提升，适时与运输署调整不同巴士号线的服务，以应付市民的出行需求。
- (ii) 现阶段只有两辆单层电动巴士获发牌，在市区繁忙路段行驶。九巴希望日后在其他地区(包括新界及新发展区)使用电动巴士，在增添更多电动巴士至车队后，便会扩大电动巴士的服务范围至其他地区。如有进一步消息，九巴将适时向相关地区交代。

129. 姚钧豪议员表示，有居民反映 71K 号线(往太和方向)在早上繁忙时间的班次仍未恢复正常，故请九巴留意有关情况，并尽快恢复正常班次。

130. 主席请九巴留意实际情况，并尽可能恢复正常服务，以免影响居民。他又指出，大埔工业邨有合适位置设置电动巴士充电设施，大埔亦有适合电动巴士行驶的路线，加上不少大埔居民欢迎在区内使用电动巴士，故建议九巴考虑在大埔区优先落实电动巴士试行计划。

XI. 下次会议日期

131. 主席宣布，下次会议订在 2022 年 7 月 8 日(星期五)上午 9 时 30 分举行。

132. 议事完毕，会议在下午 1 时 14 分结束。

大埔区议会秘书处
2022 年 6 月