

大埔區議會
交通及運輸委員會
2022 年第三次會議記錄
(修訂版)

日期：2022 年 5 月 6 日(星期五)

時間：上午 9 時 33 分至下午 1 時 14 分

地點：大埔區議會會議室

出席者

出席時間

離席時間

主席

何偉霖議員

會議開始

會議完畢

副主席

毛家俊議員

會議開始

會議完畢

委員

區鎮濠議員

上午 9 時 40 分

會議完畢

林奕權議員, MH

會議開始

下午 12 時 28 分

劉勇威議員

會議開始

會議完畢

譚爾培議員

上午 9 時 44 分

會議完畢

姚鈞豪議員

會議開始

會議完畢

秘書

施玲玲女士

會議開始

會議完畢

行政主任(區議會)1／

大埔民政事務處／民政事務總署

列席者

區格萊先生

高級運輸主任(大埔)／運輸署

朱麗儀女士

高級運輸主任／巴士發展(新界東)1／運輸署

孔浩雲先生

運輸主任／巴士發展(新界東)1／運輸署

李穎琛女士

工程師(大埔)1／運輸署

陳嘉輝先生

工程師(大埔)2／運輸署

彭曉峯先生

工程師(大埔)3／運輸署

朱劍峰先生	工程師 5／運輸策劃／運輸署
蕭偉琨先生	區域工程師／大埔(2)／路政署
麥佩茵女士	工程師／19(北)／土木工程拓展署
杜浩基先生	工程師／14(北)／土木工程拓展署
陳貫文先生	副房屋事務經理(租約)／大埔、北區及沙田七(2)／房屋署
施芍華女士	大埔警區行動主任／香港警務處
徐翼福先生	大埔警區交通隊警署警長／香港警務處
徐振成先生	署理行政助理／地政(大埔地政處)／大埔地政處／ 地政總署
黃裕廷先生	助理車務總監(東部)／九龍巴士(一九三三)有限公司
張僑光先生	經理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
李侃陵先生	經理(策劃及發展)／九龍巴士(一九三三)有限公司
聶珮林女士	高級主任(公共事務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
周子灝先生	項目主任／九龍巴士(一九三三)有限公司
陳浩峯先生	營運經理(九龍及新界)／城巴有限公司／新世界第一巴士 服務有限公司
鍾佩怡女士	助理企業傳訊經理／城巴有限公司／新世界第一巴士服務 有限公司
彭俊皓先生	高級策劃主任／城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限 公司
蘇玉燕女士	助理對外事務經理／香港鐵路有限公司
楊嘉亮先生	大埔民政事務助理專員／大埔民政事務處／民政事務總署
鄔志雄先生	高級行政主任(區議會)／大埔民政事務處／民政事務總署

開會辭

主席歡迎與會者及大埔民政事務處大埔民政事務助理專員楊嘉亮先生出席是次交通及運輸委員會(“交運會”)會議。

I. 通過交通及運輸委員會 2022 年 1 月 7 日第一次會議記錄 **(大埔區議會文件 TT 13/2022 號)**

2. 大埔區議會秘書處(“秘書處”)在會議前並無收到上述會議記錄的修訂建議，主席詢問委員有沒有修訂建議。
3. 委員沒有修訂建議，故上述會議記錄獲通過作實。

II. 運輸署—2022 至 2023 年度大埔區巴士路線計劃
(大埔區議會文件 TT 14/2022 號)

4. 主席歡迎以下人士就是項議程出席會議：

運輸署

高級運輸主任／巴士發展(新界東)1 朱麗儀女士
運輸主任／巴士發展(新界東)1 孔浩雲先生

九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)

助理車務總監(東部)黃裕廷先生
經理(策劃及發展)李侃陵先生
高級主任(公共事務)聶珮林女士
項目主任周子灝先生

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(“城巴／新巴”)

營運經理(九龍及新界)陳浩峯先生
助理企業傳訊經理鍾佩怡女士
高級策劃主任彭俊皓先生

5. 朱麗儀女士介紹大埔區議會文件 TT 14/2022 號。

6. 姚鈞豪議員介紹“大埔區民乘車習慣調查暨巴士路線計劃諮詢 2022”的研究報告，並就題述巴士路線計劃提出以下問題及意見：

- (i) 雖然不少大埔居民反對有關修改 272X 號線行車路線建議(“272X 號線建議”)，但假如該號線不駛經白石角及香港科學園(“科學園”)，乘客量會否不足？
- (ii) 白石角新屋苑入伙已逾兩年，至今仍未有往九龍的全日巴士服務。如 272X 號線建議不獲通過，運輸署有何後備方案？
- (iii) 如 272X 號線建議不獲通過，72X 號線會維持抑或會縮減現有班次？
- (iv) 如 272X 號線建議獲得通過，72X 號線和 272X 號線的總巴士數量會否增加？
- (v) 即使有關修改 A47X 號線行車路線建議因居民反對而不獲通過，他希望署方仍會考慮新增一條經白石角往機場的巴士路線。

(會後補註：上文第 6 段的研究報告已上載至大埔區議會網頁，請參閱大埔區議會文件 TT 23/2022 號。)

7. 譚爾培議員表示，在會前會議上已就其選區(即西貢北)的巴士路線建議表達意見。相關建議沒有造成太大爭議，他亦樂見開辦 85P 號線，故他大致支持題述巴士路線計劃的建議路線，特別是駛經泥涌的建議路線。他建議運輸署參考上文第 6 段的研究報告的意見，以及因應大埔區人口增長，調整巴士服務。

8. 朱麗儀女士回應如下：

- (i) 如 T74 號線的建議得以落實，將是首條從林村開出的長途巴士路線。現階段運輸署未能確定林村的實際客量，故落實建議後，署方會密切留意路線延長至梧桐寨後的乘客需求及乘客量，並在有需要時與巴士公司檢視服務水平，考慮增設特快路線。
- (ii) 委員反映較多市民傾向不改動 74D 號線的服務，以及關注建議路線的交通流量，故署方將再次檢視建議才作決定。
- (iii) 在 2022 年 4 月 21 日舉行的會前會議上，委員反映居民關注 72X 號線及 272X 號線在落實建議後的班次安排。就此，她表示如落實建議，72X 號線在上午繁忙時段往市區方向及下午繁忙時段往大埔方向的班次為 15 至 20 分鐘一班，乘客屆時可因應出行時間乘搭合適班次。此外，72X 號線及 272X 號線在大埔的若干站點相同，故署方將與巴士公司協調開出時間，以期以聯合班次的形式行駛該兩條號線。除調配 72X 號線的資源外，署方亦將增加一輛雙層巴士以落實上述建議。如一併計算 72X 號線及 272X 號線的班次，在落實上述建議後的班次數目仍與現時相若。此外，有關 72X 號線的客量及班次安排，現時繁忙時段最繁忙的一小時的載客率約五成，仍有剩餘運載力，故署方希望加以利用 72X 號線，以期為大埔居民提供更完善的巴士服務，並透過 272X 號線建議，滿足居民對途經青沙公路巴士轉乘站(“青沙轉乘站”)的全日巴士路線的需求，以及為白石角居民提供全日長途巴士服務，此舉亦有助發展青沙轉乘站的轉乘網絡。現時青沙轉乘站的轉乘網絡欠缺前往旺角的直通巴士服務，故如將 272X 號線提升至全日服務，青沙轉乘站的轉乘網絡亦得以擴展。
- (iv) A47X 號線及 NA47 號線現仍有剩餘運載力，故雖然上述號線在修改行車路線以繞經白石角後的行車時間將增加約五至 10 分鐘，但如調配現有資源開辦白石角往來機場的巴士路線，既無法確定乘客量，亦可能需要降低現有服務水平。因此，署方建議善用現有資源，修改上述號線的行車路線以繞經白石角。
- (v) 署方備悉委員的建議，包括增設前往新界西的巴士服務、增設前往屯門、元朗及天水圍的全日巴士服務、64X 號線及 65X 號線提供全日服務，以及因應泥涌一帶的發展，增設相應服務。

- (vi) 署方將繼續密切留意乘客需求及地區人口增長情況，以提供合適的巴士服務。

9. 李侃陵先生回應如下：

- (i) 隨着疫情緩和，72X 號線及 272X 號線的客量與疫情前相若，即繁忙時段的載客率約五成。
- (ii) 九巴將增加一輛巴士以落實 272X 號線建議，以期為大埔及科學園乘客提供便捷的巴士服務前往油尖旺區。

10. 鍾佩怡女士表示，城巴／新巴備悉上文第 6 段的研究報告，以及委員對 907C 號線及 307P 號線的意見，並會研究和考慮有關意見。

11. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 他曾就新界西南的巴士服務事宜致函運輸署，署方回覆指乘客可乘搭 240X 號線前往新界西南，但他指出該號線並非全日線，大埔區仍欠缺經青沙公路前往新界西南的全日線，故他對署方的回覆感到詫異。就此，他希望署方不只研究增加大埔區前往青沙轉乘站的巴士線，亦應增加大埔經青沙公路直接前往不同地區(包括屯門、元朗及天水圍)的巴士路線，以及應付乘客通勤以外的需求。他認為，如增加大埔區經青沙公路直接往來不同地區的號線，鄰近地區的居民亦可轉乘相關號線前往市區，而不僅限於大埔居民轉乘其他地區(例如沙田區)的號線前往市區(署方曾建議大埔居民轉乘 682 號線或 680 號線等沙田區巴士路線前往東區，但他認為並不合適)。
- (ii) 指出現有 46 部巴士行駛 74X 號線，故欲了解在繁忙時段分配予 274X 號線和 74B 號線等支線的資源安排。
- (iii) 建議盡快提升 W3 號線至全日服務，並取消原有駛經西九龍站的路線，改為主要行駛新界東，為乘客提供前往新界東的特快路線，以及建議 W3 號線增設雙向分段收費。
- (iv) 建議 B8 號線增設雙向分段收費，以期便利居民。

12. 毛家俊副主席的意見如下：

- (i) 可試行 T74 號線延伸至梧桐寨，但最多試行一年，以了解乘客需求。如載客率長期偏低，上述號線延伸至梧桐寨並無意義。
- (ii) 據悉，日後將興建白石角鐵路站，故他相信各部門將藉此檢視當區居民的交通需求。他明白現時白石角的人口增長仍是未知之數，故

現階段有需要安排不同號線駛經白石角，以應付乘客需求。不過，他認為大埔市區內(例如大埔中心)的人口較多，故應盡量避免安排從該處開出的號線駛經白石角，安排從邊陲地區(例如廣福邨)開出的號線駛經白石角則可接受。此外，他建議運輸署應在未來一至兩年收集白石角各車站的上落客數據，此舉對規劃路線非常重要。

- (iii) A47X 號線延長總站至太和巴士總站和繞經白石角的建議並無不妥，但此舉將大幅延長原有路線，而太和及太湖花園一帶的居民一般會乘搭 E41 號線前往機場，故不解為何仍建議延長 A47X 號線的路線，而非先檢視 E41 號線或 A47X 號線的路線。如 A47X 號線繞經白石角，便無需延長總站至太和巴士總站，而是維持在富亨總站或改在大埔市中心開出，以免路線過於迂迴及車程過長。

13. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 據他了解，梧桐寨巴士總站已展開前期工程，但該總站的車位只足夠容納兩輛巴士。如情況屬實，他建議運輸署在附近物色更大空間興建巴士總站，以配合郊區發展和應付未來人口增長(例如林村社山村將興建公私營房屋單位供 3 萬人入住)。
- (ii) 白石角將落實多項大型發展項目，甚或興建鐵路站，故建議署方改善白石角的配套，例如研究在白石角設置巴士總站。如署方擔心乘客量不足，可參考 900 號線繞經沙田。當日後人口增加令白石角的客量充足，便可開辦直接往來白石角及東區或港島的巴士線，故署方在制訂巴士服務時需具前瞻性。他曾在繁忙時段(早上約 8 時至 9 時)在源禾路乘搭 900 號線，當時巴士已滿座，乘客需站立，故路線有一定乘客需求，白石角亦有大量空間設置巴士總站。署方應考慮安排巴士從白石角開出，而從大埔市中心開出的號線則無需繞經白石角，達致雙贏。

14. 姚鈞豪議員的意見如下：

- (i) 根據上文第 6 段的研究報告中關於東鐵綫過海段通車對大埔區居民乘車模式的影響的數據，大部分乘搭巴士前往港島的大埔居民不會考慮轉乘東鐵綫，故希望運輸署不要減少 307 號線的班次。
- (ii) 指出 900 號線首班車在白石角已客滿，載客率理想，故建議署方參考該號線的路線安排，調配資源以應付白石角居民的交通需求，既可令沙田區居民受惠，亦能避免僅使用大埔區的巴士資源為白石角居民提供服務。

15. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 希望運輸署認真考慮提升 272E 號線至全日服務，並指出該號線的車費較高昂，故認為提升 272E 號線至全日服務時，應制訂新路線號碼和調低收費。
- (ii) 307 號線的站點並非香港鐵路有限公司(“港鐵”)東鐵綫沿線站點，故即使東鐵綫過海段通車，亦希望署方認真審視，不要輕易在短期內減少 307 號線的班次。此外，307 號線現以聯營方式營運，但效果並不理想，故他建議改為非聯營路線。如現階段難以分拆營運過海巴士路線(俗稱“隧巴”)，他建議在日後開辦新號線時避免再以聯營方式營運，讓居民直接受惠。

16. 主席的意見如下：

- (i) 根據上文第 6 段的研究報告中的數據，支持 T74 號線“折衷方案”較支持運輸署建議方案的人數多，故如最後落實署方的建議方案，他希望署方屆時留意交通情況，並分別安排一輛巴士試行延長至梧桐寨的路線，另一輛則行駛原訂路線。
- (ii) 他傾向反對 74D 號線的建議。
- (iii) 他指出 72X 號線的行車時間較 272X 號線短，故調撥 72X 號線的資源以提升 272X 號線至全日服務並繞經白石角及科學園的建議存在較大爭議。此外，白石角與大埔市中心的居民經常就交通事宜持相反意見，不論支持或反對 272X 號線建議，其中一方都會感到失望，故如落實建議，署方應研究如何保障另一方，讓他們安心。署方亦應考慮安排巴士從白石角開出或繞經沙田，避免從大埔市中心開出再繞經白石角而延長車程。

17. 朱麗儀女士回應如下：

- (i) 運輸署備悉有關開辦往來大埔區及新界西南巴士服務的意見。現時大埔居民可乘搭 73X 號線、273P 號線或 272P 號線從大埔區前往新界西南。此外，如落實題述路線計劃的 272X 號線建議，大埔區乘客可在青沙轉乘站轉乘 249X 號線前往青衣。署方將密切留意大埔區乘客需求，特別是對前往新界西南的全日巴士服務的需求，如有需要，署方將與巴士公司再次檢視相關服務。
- (ii) 現時 74B 號線及 274X 號線往大埔方向的站點與 74X 號線往大埔方向的站點重疊，故署方計劃在今年調撥 74X 號線的班次，以加強 74B 號線及 274X 號線在下午繁忙時段的服務，乘客因而可享受分流服務，選乘特快號線。如落實建議，現時 74X 號線在下午

繁忙時段的班次將全數調撥予 74B 號線及 274X 號線使用，故該兩條號線的整體服務將有所提升，現有巴士資源亦得以善用，減少路線重疊，並為市民提供更快捷的巴士服務。她補充說，雖然 74X 號線的載客率近八成，但該路線繞經多個中途站，以致行車時間較長，在中途站候車的乘客亦較難上車。因此，如分拆營運上述號線，市民能更易上車，整體巴士資源亦得以善用。

- (iii) 署方備悉提升 272E 號線至全日服務的意見，並將繼續留意該號線的乘客需求，再作檢視。
- (iv) 如延長 T74 號線的路線至梧桐寨，署方將與巴士公司密切留意載客率及乘客需求，以及檢視整體服務水平，並在有需要時作出相應調整。
- (v) 署方備悉委員對機場路線的意見，並補充如 A47X 號線繞經白石角，行車時間將延長五至 10 分鐘。根據疫情前的載客率，A47X 號線及 NA47 號線大致能夠應付乘客需求。如落實延長 A47X 號線的總站至太和巴士總站，署方將繼續密切留意乘客需求，以期善用現有巴士資源，為更多不同地區的乘客提供服務。
- (vi) 署方明白委員關注東鐵綫過海段通車後，署方對於隧巴(特別是 307 號線系列)的安排。就此，署方將評估東鐵綫過海段通車後對各巴士線的影響，並與巴士公司保持溝通。署方將根據既有的《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》制訂整體公共交通服務調整方案。
- (vii) 有關 72X 號線及 272X 號線的班次安排，現時 72X 號線仍有剩餘運載力(於繁忙時段最繁忙的一小時的載客率只有約五成)，故署方希望善用現有資源和新增資源以落實建議方案，以期在上午及下午繁忙時段主要客流方向維持班次每 15 至 20 分鐘一班。此外，72X 號線及 272X 號線在大埔區內的站點相同，故署方相信如巴士公司能協調於大埔中心的開出時間，該兩條號線便能達至聯合班次的效果，減低對乘客造成的影響。
- (viii) 署方備悉委員就白石角巴士服務安排的意見，並將繼續密切留意白石角的人口增長及乘客需求，作出相應安排和調整。
- (ix) 署方備悉委員就 W3 號線的服務水平，以及 W3 號線和 B8 號線增設雙向分段收費的建議。署方將繼續鼓勵和協調巴士公司提供車費優惠，但需待 B8 號線通車後再與巴士公司協調安排。
- (x) 署方備悉委員就梧桐寨巴士總站設施的意見。

18. 李侃陵先生回應如下：

- (i) 九巴將與運輸署積極研究開辦大埔往來新界西南全日服務的建

議，以期為大埔居民提供更完善的巴士服務。

- (ii) 現時 74X 號線、74B 號線及 274X 號線在晚間時段共用同一組巴士，即部分 74X 號線的巴士抵達觀塘後，便會改為行駛 74B 號線或 274X 號線。儘管如此，九巴保證在取消 74X 號線在下午繁忙時段的服務後，取消的班次將全部調撥至提供 274X 號線及 74B 號線服務，從而為該兩條號線的乘客提供更穩定的服務，例如 74B 號線將有更頻密的班次從九龍灣總站開出，令沿線各站點的到站時間更穩定。如落實上述建議，九巴將密切留意乘客需求，如有需要，九巴亦樂意增加班次，以期為乘客提供更完善的服務。
- (iii) 九巴備悉提升 272E 號線至全日服務的意見。至於調整車費的建議，九巴根據運輸署的收費標準訂立車費，但亦備悉有關建議以作參考。
- (iv) 九巴將新增一輛巴士以落實 272X 號線建議，故整體班次將會增加。九巴亦會避免 72X 號線及 272X 號線同時開出，以期達到聯合班次的效果，並確保各站點的候車時間平均，從而減低對居民造成的影響以及提供更多前往旺角區的班次。

19. 陳浩峯先生回應如下：

- (i) B8 號線提供經吐露港公路直接往來大埔及沙田、大圍的巴士服務，故開辦該路線後，乘客便無需乘搭繞經科學園或大埔公路的巴士、小巴或鐵路出行。城巴／新巴對設立雙向分段收費或向轉乘其他城巴／新巴路線前往港島東區的乘客提供轉乘優惠的建議持積極開放的態度，並將在開辦 B8 號線服務前與運輸署商討有關建議。
- (ii) 城巴／新巴現階段並無計劃在東鐵綫過海段通車後減少 307 號線系列的巴士資源，並將根據通車後的路面交通情況及乘客需求變化，考慮調整 307 號線系列的服務。當大老山隧道及東區海底隧道在下午繁忙時段出現擠塞，城巴／新巴或會安排巴士改行西區海底隧道或紅磡海底隧道等，以提升該等路線的吸引力及競爭力。

20. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 指出新界西南並不僅限於青衣一帶。有大量市民需乘搭巴士前往葵芳，但運輸署曾回覆指乘客可在青沙轉乘站轉乘 240X 號線等巴士號線前往葵芳，但他指出該號線並非全日路線，故不認同以該號線作替號線，故希望署方認真考慮開辦經城門隧道以外路線前往市區的服務，即使班次較少，亦希望提供直接往來大埔及葵芳的巴士服務。
- (ii) 他相信非聯營路線較聯營路線的營運理想，故建議署方日後開辦

直接往來大埔及較遠地區(例如港島)的巴士服務(例如 307P 號線及 907D 號線)時，考慮讓巴士公司直接投標，以非聯營模式營運。

21. 姚鈞豪議員表示，歡迎巴士公司日後使用上文第 6 段的研究報告的數據，向運輸署爭取開辦巴士服務，亦希望署方及巴士公司留意該報告提及的通勤資料，以期改善日後的交通情況。如有需要，他亦歡迎其他部門使用該報告的資料。

22. 劉勇威議員表示，非常重視 B8 號線及 W3 號線的發展，故希望運輸署及巴士公司認真考慮相關配套以及為乘客提供雙向分段收費優惠的建議，以期便利乘客。

23. 朱麗儀女士回應如下：

- (i) 運輸署將密切留意前往新界西南的乘客需求，如有需要，將與巴士公司檢視有關號線的服務水平。由於道路及巴士資源有限，署方除鼓勵乘客乘搭直接的巴士號線外，亦鼓勵他們經現有轉乘站轉乘相應巴士號線前往目的地。
- (ii) 署方備悉改以非聯營方式分拆營運 307 號線系列的建議。如有需要，署方日後將與巴士公司再作檢視。
- (iii) B8 號線屬邊境口岸路線，現時並無開辦相關服務，故署方會再與巴士公司檢視提供 B8 號線及 W3 號線雙向分段收費優惠的安排。

24. 李侃陵先生表示，如落實擴展 W3 號線的服務範圍，該號線將途經九龍區更多站點，便利更多居民。如該號線在落實建議後的載客率有所提升，九巴將增加班次，以期為大埔區、沙田區及九龍區提供更完善的巴士服務。

25. 主席表示，委員對 A47X 號線及 74D 號線的建議有保留，但大致傾向支持題述計劃的其他建議。沒有委員強烈反對 272X 號線建議，故他希望運輸署及巴士公司在落實 272X 號線建議後積極跟進改善建議及措施，並因應交通情況調配巴士資源。

(會後補註：主席在 2022 年 5 月 11 日通過秘書處通知運輸署，委員除對上文第 25 段提及的 A47X 號線及 74D 號線的建議有保留外，大部分委員亦反對落實 272X 號線建議，希望署方跟進有關議決。)

III. 過往大埔區巴士路線計劃的落實事宜

(大埔區議會文件 TT 15/2022 號、TT 15a/2022 號、TT 16/2022 號及 TT 16a/2022 號)

26. 主席表示，將在是項議程一併討論兩份由委員提交與過往大埔區巴士路線計劃事宜相關的文件。

27. 姚鈞豪議員介紹大埔區議會文件 TT 15/2022 號。

28. 劉勇威議員介紹大埔區議會文件 TT 16/2022 號。

29. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 15a/2022 號及 TT 16a/2022 號。

30. 李侃陵先生表示，九巴預計將在今年第三或第四季陸續實施過往已落實的巴士路線計劃項目。隨着疫情放緩，九巴將盡快調撥資源，加強載客率高的號線服務，以應付市民需求。

31. 彭俊皓先生表示，受疫情影響，城巴／新巴路線早前的載客率急劇下跌，故需減少巴士班次以維持公司的穩健性。因此，上一年度城巴／新巴對 N307 號線及 907D 號線的建議，至今仍未實施。城巴／新巴會與運輸署繼續商討，如有消息，將向委員匯報。

32. 毛家俊副主席詢問運輸署有關將軍澳—藍田隧道(“將藍隧道”)的預計啓用日期，以及有否接獲西貢區議會或地區人士的意見。

33. 朱麗儀女士表示，運輸署暫未落實將藍隧道的啓用日期。如有進一步消息，署方將通知相關區議會。

IV. 改善港鐵東鐵綫太和站及月台建議

(大埔區議會文件 TT 17/2022 號、TT 17a/2022 號、TT 18/2022 號及 TT 18a/2022 號)

34. 主席歡迎港鐵助理對外事務經理蘇玉燕女士就是項議程出席會議，並表示將在是項議程一併討論兩份由委員提交與改善港鐵東鐵綫太和站及月台建議相關的文件。

35. 姚鈞豪議員介紹大埔區議會文件 TT 17/2022 號。

36. 劉勇威議員介紹大埔區議會文件 TT 18/2022 號。

37. 蘇玉燕女士介紹大埔區議會文件 TT 17a/2022 號及 TT 18a/2022 號。

38. 姚鈞豪議員表示，除非港鐵在月台人流較少的位置增加出入口，否則加派月台助理鼓勵乘客前往月台人流較少的位置候車並無意義，因為上班人士並無誘因前往相關位置，故強烈建議在太和站月台增設出入口。此外，由於其他委員持相同意見，他欲提出臨時動議，希望港鐵在太和站月台增設出入口。

39. 劉勇威議員的問題及意見如下：

- (i) 指出在太和站月台增設出入口的建議已提出至少五年，但港鐵一直只備悉意見，並無認真考慮以實際行動解決月台擠擁問題。題述回覆亦十分官腔，欠缺誠意。
- (ii) 不論加派多少月台助理，亦無助改善太和站月台樽頸位置的擠擁問題。港鐵或認為太和站月台擠擁問題只在繁忙時段出現，故基於成本效益的考慮，未有在月台增設出入口。就此，他認為大學站前往康本國際學術園的出口亦不符成本效益，但港鐵仍在該處設置出入口以疏導人流，而上水站月台亦有增設出入口，故港鐵不能以不符效益為由拒絕在太和站月台增設出入口。
- (iii) 雖然在往太和邨方向增設月台出入口或牽涉不同持份者，但相信會有解決方法，故港鐵不應單靠加派月台助理分流解決擠擁問題。港鐵現已在繁忙時段加派月台助理，但太和站月台擠擁問題亦未見改善，故增設出入口是疏導乘客的唯一有效方法。
- (iv) 隨着東鐵綫過海段即將通車、通關在即、東鐵綫沿線地區(例如粉嶺皇后山)陸續發展，以及即將開辦巴士服務往來富蝶邨及太和站，乘搭東鐵綫的乘客只會有增無減，但太和站月台無法應付日益增加的乘客需求。他詢問港鐵是否需待月台不勝負荷才開始考慮增設出入口，但屆時已是後知後覺，無法及時解決擠擁問題，故他希望港鐵認真考慮區議會提出的前瞻性建議。
- (v) 他在文件指出，大圍站月台前往屯馬綫南行月台的路線迂迴及有斜道，而該斜道更有高低差距。當列車到站時，乘客在該斜道奔跑追車，十分危險。他認為在上述兩個月台間增設扶手電梯讓乘客直接前往月台的做法較理想，而建議並非不可行。他相信沙田區議會日後亦將提出類似建議，希望港鐵認真考慮。
- (vi) 港鐵回覆指除大圍站外，東鐵綫乘客亦可使用其他鐵路站轉乘列車。就此，他認為東鐵綫過海段在 2022 年 5 月 15 日通車後，在其他鐵路站轉乘並非易事。他舉例說，屯馬綫乘客如欲前往鑽石山站，在大圍站轉乘列車遠較在九龍塘站轉乘便利。如建議屯馬綫乘客在其他鐵路站轉乘，興建屯馬綫便沒有意義。

- (vii) 政府提出“以鐵路為骨幹”的交通政策，故港鐵應負上社會責任，考慮上述便利市民的措施，包括在太和站月台增設出入口以及在大圍站月台前往屯馬綫南行月台間增設扶手電梯，以疏導人流和避免乘客出現碰撞，而非只顧牟利。

40. 林奕權議員認為，長遠而言，必須改善或擴建太和站月台，但短期內，港鐵亦應研究折衷方案改善月台擠擁情況，例如在繁忙時段加密班次，加快疏導候車乘客。在大埔鄉事委員會執行委員會會議上，前大埔區議會交運會主席表示，港鐵在建議更換 12 卡列車為九卡列車時曾表示，在更換九卡列車後，班次將由以往每三分鐘一班縮短至每兩分鐘一班，但現時更換九卡列車後卻是每 2.5 分鐘一班。就此，他詢問上述延誤是硬件、軟件，還是港鐵政策問題導致，以及查詢在繁忙時段加密班次是否可行。

41. 毛家俊副主席的問題及意見如下：

- (i) 據他了解，太和站的每日乘客量約 8 萬至 9 萬人次。就此，他詢問港鐵太和站的乘客量有否顯著上升，以及預計日後使用該站的乘客量。此外，他指出林村正在規劃大型項目，將提交予城市規劃委員會審批，加上錦山一帶居民經常使用太和站出行，故他相信有需要擴建太和站月台。他指出大圍站鄰近新強記燒鵝海鮮酒家的出口及大學站的出口都是後來加建，故建議港鐵參考上述做法，在太和站月台增建出口。
- (ii) 指出在上下班時段，太和站有大量乘客排隊使用領展商場(即太和廣場)經天橋往來車站出入口的扶手電梯。由於該扶手電梯的速度緩慢和經常故障，乘客需使用樓梯上落，但樓梯的空間有限，大量人流使用樓梯十分危險，故他認為落實在太和站月台增建如上述大圍站及大學站的出入口實屬刻不容緩，因增建出入口的工程需時數年。
- (iii) 指出太和站由房屋署(“房署”)於較後年份建設，設計與其他車站不同且不合時宜，例如乘客需上落行人天橋才能前往月台，故港鐵應藉此契機檢討太和站的設施及運作模式，並考慮一併擴建太和巴士總站的相關配套。
- (iv) 理論上，東鐵綫 12 卡列車在繁忙時段的班次為每三分鐘一班，而更換為九卡列車後將縮短至每 2.5 分鐘一班。他表示，《香港 01》近日派員數車，指出更換為九卡列車後每班次相隔約 2.7 分鐘，但由於九卡列車整體運載力下降，列車每小時載客量已近飽和。加上新界東北地區及東鐵綫沿線地區的發展，九卡列車的載客率已達預計客量逾九成。就此，他希望港鐵長遠考慮擴建太和站月台，短期則考慮在大圍站月台前往屯馬綫南行月台間增設扶手電梯，以疏導月台乘客。

42. 主席認為港鐵的書面回覆欠缺誠意，並無積極考慮委員建議。他表示，在太和站月台增設出入口已爭取五年，建議亦有迫切性。如港鐵留意社區發展，應知悉多個大型屋苑即將落成，這正是積極考慮建議的契機。他指出，太和站附近的持份者亦對上述建議持開放態度，故希望港鐵積極考慮。

43. 蘇玉燕女士回應如下：

- (i) 港鐵會一直密切留意太和站的情況，並確保月台的秩序良好。
- (ii) 當東鐵綫過海段全面使用新列車和啓用新信號系統後，便能按新時間表行駛，屆時車速亦會較現時快，故仍有增加班次的空間，令候車乘客更快上車，有助疏導月台客流。
- (iii) 東鐵綫在使用新列車和啓用新信號系統後，在繁忙時段的班次將由現時每三分鐘一班縮短至每 2.7 分鐘一班。此外，港鐵知悉在早上繁忙時段南行方向有較多乘客，如有需要，將增加特別班次，以期盡快疏導沿線乘客。
- (iv) 港鐵一直留意東鐵綫及太和站的載客情況，並備悉委員的關注，故在北面的車站(包括粉嶺站)實施分流措施，鼓勵乘客前往月台較空曠的位置上車。
- (v) 東鐵綫的車站月台及流動應用程式“MTR Mobile”將提供“車廂載客情況顯示”的資訊，顯示每班列車的車廂載客情況，方便乘客選用較多空間的車廂；“MTR Mobile”的“Next Train”功能亦增設東鐵綫列車資訊。
- (vi) 自屯馬綫通車以來，乘客的出行模式出現變化，故港鐵將檢視客量及出行模式，並按實際情況調整服務。
- (vii) 相信港鐵內部有上文第 41(i)段的數據，但只供內部參考。港鐵一直留意不同港鐵路綫及車站的發展，包括太和站的客流、附近人口密度及社區發展，並會記錄委員的意見。如有需要，港鐵亦會研究配合社區發展的措施。

44. 譚爾培議員表示，港鐵回覆指太和站設有兩部闊閘機供乘客出入閘，每名乘客出入閘的時間只需約兩秒，但由於太和站兩個出入口都連接商場，大部分乘客需在商場繞路方能前往正確方向的月台乘車。如政府實施的措施影響市民出入商場(例如要求市民進入商場時使用“安心出行”流動應用程式)，亦會影響太和站現有出入口的人流，故他同意在太和站北面增設一個出入口，此舉既能分流，亦能節省乘客時間，在早上繁忙時段更快前往南行方向月台乘車。就此，他詢問港鐵，在太和站增設出入口的建議已提出多年，但遲遲未落實的原因為何。

45. 劉勇威議員的問題及意見如下：

- (i) 認為港鐵在上文第 43 段提及的改善措施未能解決太和站樽頸位置的擠擁問題。他以自身為例，指出如在太和站乘車，必定站在第九卡列車處候車，因為該處最接近出入口的扶手電梯，其他乘客亦會選擇在該處候車，導致該處十分擠擁。
- (ii) 曾向港鐵反映相關扶手電梯經常故障，但接獲回覆指該扶手電梯屬領展所有，並非由港鐵負責。就此，他認為如港鐵不負責連接鐵路站出入口的通道設施，則有責任增加新通道便利市民，而非只考慮成本效益。
- (iii) 他曾在大學站前往康本國際學術園的出入口逗留一小時，期間少於 30 人使用該出入口，故在該處增設出入口亦不符效益；相反，港鐵漠視太和站嚴重擠擁，甚至對乘客造成危險的情況，故認為港鐵對新增出入口的人次要求沒有準則。
- (iv) 港鐵自九十年代在太和站增設 B 出口以來，沒有因應該區的發展改善車站配套，故該站無法應付日後區內新增人口的乘車需求。他指出，即使太和站在非繁忙時段並不擠擁，港鐵亦應認真考慮如何處理繁忙時段的擠擁問題，以期直接疏導在北面月台上車的乘客。
- (v) 查詢東鐵綫沿線加裝月台閘門的時間表。

46. 主席建議港鐵積極考慮委員的意見，而非待人滿為患，問題難以解決時才着手處理。此外，有委員曾在交運會會議上建議港鐵在太和站月台加設通風設施，以改善月台侷促問題，故詢問港鐵有關情況。

47. 蘇玉燕女士回應如下：

- (i) 港鐵會密切留意太和站的情況，亦會實施不同的客流管理措施和加派人手維持秩序。
- (ii) 將在會議後補充在太和站月台加設通風設施的情況。
- (iii) 由於新列車與現有列車的車門位置不同，待全面使用新列車後，港鐵便會在東鐵綫沿線展開加裝月台閘門工程。為了爭取時間，港鐵在過去數年的晚上非行車時間進行前期準備工作，包括加固工程、安裝月台閘門底架的前期工程等。在東鐵綫過海段通車後，港鐵將分階段進行安裝工程，並適時與議員溝通。

(會後補註：港鐵補充指，太和站大堂及月台為開放式設計，實際溫度受室外氣溫等不同因素影響，港鐵已於該站月台安裝多部風扇及通風設備。為令月台及大堂空氣更流通，港鐵去年更於該站月台進行通風系統改善工程，以及在大堂額外加設流動涼風裝置，為乘客提供更舒適的候車環境。)

48. 主席宣布將處理一項臨時動議。根據《大埔區議會常規》第 17 條，除非另獲主席同意，否則議員如欲提出動議，須在舉行會議的 10 個淨工作天前通知秘書。不過，由於上述臨時動議的相關事宜獲多名委員關注及具迫切性，故他酌情批准處理。

49. 秘書讀出該項臨時動議，內容如下：

“交通及運輸委員會強烈要求港鐵公司在太和站增建出入口，以疏導乘客及舒緩擠迫的候車情況。”

是項動議的動議人為姚鈞豪議員，和議人為譚爾培議員。

50. 席上沒有委員提出其他修訂動議。

51. 主席引導委員會表決姚鈞豪議員提出的動議。交運會同意以記名方式投票，結果如下：

贊成：	5 票	毛家俊副主席、區鎮濠議員、 劉勇威議員、譚爾培議員及 姚鈞豪議員
反對：	0 票	
棄權：	1 票	林奕權議員
沒有投票(在席)：	1 票	何偉霖主席
沒有投票(不在席)：	0 票	
總計：	7 票	

52. 主席宣布上述臨時動議獲通過，並希望港鐵積極落實在太和站增建出入口的建議。

V. 改善大埔道路交通韌性刻不容緩

(大埔區議會文件 TT 19/2022 號、TT 19a/2022 號及 TT 19b/2022 號)

53. 主席歡迎土木工程拓展署工程師／14(北)杜浩基先生及運輸署工程師 5／運輸策劃朱劍峰先生就是項議程出席會議。

54. 姚鈞豪議員介紹大埔區議會文件 TT 19/2022 號。

55. 杜浩基先生介紹大埔區議會文件 TT 19a/2022 號，並補充指 T4 號主幹路是一條接駁沙田路(近博康邨)及青沙公路／城門隧道公路(近香港文化博物

館)的主幹路，將提供一條更直接的通道往返西九龍／荃灣及馬鞍山／西貢，無需途經交通繁忙的大埔公路(沙田段)，分流該路段的交通擠塞情況。T4 號主幹路預計於 2028 年落成。

56. 彭曉峯先生及朱劍峰先生介紹大埔區議會文件 TT 19b/2022 號。

57. 席上沒有委員提出問題或意見。

VI. 跟進大老山隧道巴士轉車站興建巴士站上蓋事宜

(大埔區議會文件 TT 20/2022 號、TT 20a/2022 號及 TT 20b/2022 號)

58. 劉勇威議員介紹大埔區議會文件 TT 20/2022 號。

59. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 20b/2022 號。

60. 李侃陵先生表示，九巴已在大老山隧道巴士轉乘站(“大老山轉乘站”)候車位置加裝上蓋，並在有需要時檢視如何改善候車設施，以期為乘客提供更舒適的候車環境。

61. 鍾佩怡女士介紹大埔區議會文件 TT 20a/2022 號。

62. 劉勇威議員建議，運輸署應藉推行智慧出行措施“不停車繳費服務”，考慮主導重新規劃和改善大老山轉乘站的候車設施。

63. 姚鈞豪議員詢問，運輸署有否考慮利用大老山轉乘站騰出的空間設置室內巴士候車室及冷風機，以及在青沙轉乘站設置室內巴士候車室。

64. 毛家俊副主席相信“不停車繳費服務”需時數年實施，故詢問運輸署該措施的預計實施日期。他認為即使移除大老山隧道收費廣場的收費亭，也不會騰出大量空間。如需時數年才實施“不停車繳費服務”，署方現時應藉此一併規劃大老山轉乘站的候車設施和展開相關準備工作、檢視巴士停泊安排，以及研究增設轉乘優惠和雙向分段收費的建議。

65. 區格萊先生回應如下：

- (i) 運輸署將在 2022 至 2023 年分階段實施“不停車繳費服務”。當大老山隧道啓用“不停車繳費系統”後，當局便可利用騰出的空間擴建大老山轉乘站。署方在研究改善方案時將一併考慮委員的意見。

- (ii) 他會在會議後回覆姚鈞豪議員上文第 63 段的查詢。
- (iii) 署方一直鼓勵專營巴士公司提升巴士站設施，包括在地理環境情況許可下加設巴士站上蓋。此外，署方會留意劉勇威議員提及不同巴士公司的巴士站上蓋設計或有不同，以期在地理環境情況許可下方便乘客轉乘。

66. 劉勇威議員建議由運輸署主導，整合兩間巴士公司的巴士站位及上蓋設計，避免出現爭拗，以及擴大現有站位的空間。

67. 毛家俊副主席指出，大老山轉乘站的候車環境並不舒適(特別是中午時段較曬及炎熱)，故詢問巴士公司會否考慮實施短期措施，例如加裝太陽能小型風扇或放置飲水機，為乘客提供較舒適的候車環境。

68. 區格萊先生表示，運輸署在日後研究大老山轉乘站的改善方案或處理巴士公司提交站位安排的申請時，將一併考慮上文第 66 段的意見，以期為乘客提供更舒適的候車環境。

VII. 要求路政署研究拓展部到來大埔區議會交通及運輸委員會講解及交流大埔區所使用的最新填鋪物料技術事宜
(大埔區議會文件 TT 21/2022 號及 TT 21a/2022 號)

69. 劉勇威議員介紹大埔區議會文件 TT 21/2022 號。

70. 主席表示，路政署研究拓展部未有派員出席會議，但已提交書面回覆，請參閱大埔區議會文件 TT 21a/2022 號。

71. 蕭偉琨先生請委員備悉路政署提交的書面回覆(即大埔區議會文件 TT 21a/2022 號)。

72. 劉勇威議員的問題及意見如下：

- (i) 路政署指路面貼膜及熱用樹脂基物料能快速修補路面，故對該兩種產品已申請專利並不感到意外，但他希望署方研究修補路面的新方式。
- (ii) 樂見署方已引進冷拌瀝青物料，希望署方盡快實地測試，以研究該物料是否適合用於今年年底廣福道的大型路面修補工程或安慈路及安祥路交界十字路口的路面重鋪工程，以期縮短封路時間，從而減低臨時交通措施對公眾的影響。

- (iii) 今早有居民向他反映汀太路的車流增加，大型車輛行駛時發出噪音，對居民造成滋擾，但署方的書面回覆並未有回應有關減低噪音物料的查詢，故請署方在會議後聯絡他作出跟進，並希望署方對症下藥，改善上述路面噪音問題。

73. 蕭偉琨先生回應如下：

- (i) 會向路政署研究拓展部反映上文第 72 段的意見，特別是上文第 72(i)段的意見，供他們考慮。他補充說，署方回覆第 5 段指出該兩款路面快速修補產品現時並非外國主流的快速修補路面方案，但會留意相關產品是否適用於修補香港的路面。
- (ii) 有關上文第 72(iii)段的意見，據他了解，署方曾檢視可否在汀太路使用減低噪音物料鋪設路面，但最終認為並不合適。就此，他會請署方相關人員在會議後回覆劉勇威議員。

VIII. 續議交通及運輸委員會 2022 年 1 月 7 日第一次會議事項

(一) 要求改善汀角路交通情況

74. 主席指出大埔龍尾泳灘近日重開，故請相關部門留意交通情況。由於席上沒有委員就是項議程提出問題或意見，他建議刪除是項議程，委員可在日後有需要時再次提出討論。

75. 區鎮濠議員表示，大埔龍尾泳灘近日重開之餘，政府亦逐步放寬社交距離措施。他指出夏日將至，前往該泳灘的人流將會增加，由泳灘轉入龍尾灘露天停車場及大美督停車場的交通擠塞問題相信仍然嚴重，故建議保留是項議程，待委員在下次會議商討有關交通情況後再刪除。

76. 主席表示，有委員建議保留是項議程至下次會議，而席上沒有委員反對，故將續議題述議題。

(二) 研究新增或擴建大埔區的巴士總站

77. 區鎮濠議員詢問擴建大埔中心巴士總站的進展。

78. 主席查詢擴建全安路公共運輸交匯處(“全安路交匯處”)，以及太和巴士總站移植樹木的最新進展。

79. 陳嘉輝先生表示，有關擴建太和巴士總站的最新進展，房署在今年 1 月已與大元邨及廣福邨的當區區議員視察該兩個屋邨，並確認太和邨、大元邨及廣福邨並無合適位置移植或補種樹木。運輸署、房署及路政署已舉行會議進一步商討處理方法，並在會後視察太和巴士總站，建議研究在現有行人路近鐵網圍欄處設置樹槽，以供補種樹木。運輸署現正聯絡相關部門，檢視在上述擬議位置設置樹槽的可行性。路政署亦正準備有關樹木保育及移除建議的文件，供房署審批。運輸署將繼續跟進上述擴建建議，並適時向委員匯報進展。

80. 區格萊先生表示，就大埔中心巴士總站運作的意見，他在 4 月下旬下午繁忙時間視察大埔中心巴士總站，期間車站運作暢順，並未出現巴士倒塞至內街的情況。至於全安路交匯處的改善工程，運輸署現正諮詢相關部門，當完成部門諮詢和考慮有關意見後，署方會盡快進行地區諮詢，以期盡快展開改善工程。

81. 陳貫文先生表示，房署、運輸署及路政署已初步就樹木保育事宜達成共識。當房署接獲相關保育建議後，會盡快提交予樹木管理及園藝分組審批。

82. 劉勇威議員表示，據他了解，上屆區議會的時任區議員曾指出林村一帶欠缺巴士總站或大型巴士站，當時該名區議員建議在水圍近圍頭村的高架橋橋底興建巴士總站，但討論後未有任何跟進。就此，他指出林村社山日後或有大規模發展，故運輸署應考慮興建相應設施，包括在上述高架橋橋底的空置土地興建巴士總站或大型巴士站，以便利林錦公路一帶或泰亨村居民，為他們提供更多巴士服務。

83. 區鎮濠議員表示，由於 4 月疫情嚴重，或因而未見大埔中心巴士總站出現巴士倒塞至其他路段的情況，故建議運輸署在疫情緩和時與委員再次視察。此外，據他了解，大元邨有位置可供移植太和邨樹木，故欲查詢此建議是否可行，以推進擴建太和巴士總站。

84. 陳貫文先生表示，房署當區物業服務經理反映大元邨及廣福邨並無位置補種樹木。經討論後，運輸署、路政署及房署認為在原處(即房署擁有的 V196 地段)騰出空間補種樹木的影響較小，有助推進擴建太和巴士總站。

85. 區格萊先生回應如下：

- (i) 運輸署將在疫情緩和後再次視察大埔中心巴士總站。
- (ii) 就上文第 82 段的意見，他指出林錦公路現時的巴士站設施仍足以應付日常運作需要，而在完成林錦公路近梧桐寨興建迴旋處的工程後，林錦公路東行(即往大埔市中心方向)的巴士站將由一個站位增至兩個，相關巴士站位亦可用作特別班次的總站，例如配合大埔

區巴士路線計劃中延長 T74 號線的總站的建議。此外，署方將留意林錦公路一帶的未來人口增長，並將視乎新增人口衍生的乘車需求、公共運輸服務的營運需要等因素，要求增設公共運輸設施，以配合項目發展需要和應付乘客乘車需求。

86. 毛家俊副主席詢問運輸署及房署在物色合適位置補種樹木後，將如何加快推進擴建太和巴士總站。

87. 陳嘉輝先生表示，擬建樹槽位置在港鐵的鐵路保護界限範圍內，亦有可能影響地下設施，故運輸署正就方案的可行性諮詢相關部門。在收集相關部門的意見及資料後，署方將作進一步研究。

88. 陳貫文先生表示，房署在接獲相關補種樹木申請後，便會正式提交予樹木管理及園藝分組審批。

89. 毛家俊副主席詢問，樹木管理及園藝分組批准樹木保育申請後的下一步工作為何，以及能否提供確實時間表。

90. 陳嘉輝先生表示，現仍處於諮詢階段，運輸署預計在 5 月中旬或下旬接獲相關部門的具體意見，其後進行區域諮詢，方能確定設計方案。

91. 毛家俊副主席詢問太和巴士總站擴建工程的初步設計。

92. 陳嘉輝先生表示，運輸署原有的初步設計符合標準，亦達到擴建巴士停車灣的目的，但由於需要處理樹木補種，署方需調整原有設計，故正就擬建樹槽方案的可行性諮詢相關部門。在確認方案可行後，便可落實太和巴士總站擴建工程的設計。

93. 主席表示，現時疫情放緩，希望相關部門積極跟進上述委員的建議，以期盡快推展擴建工程。

(三) 關於白石角區內交通改善建議

94. 姚鈞豪議員的問題及意見如下：

- (i) 建議 900 號線回程服務增設逸瓏灣站。
- (ii) 現時疫情已緩和，但 272A 號線仍未按照通告恢復正常班次，故欲了解相關情況。

- (iii) 查詢 272A 號線及 272K 號線增加夜晚時段的班次和延長服務時間的研究進度。
- (iv) 建議研究 74P 號線增設早上 8 時至 9 時的班次。
- (v) 指出早上 7 時至 8 時，806B 號線的乘客已無法在石門上車。因應學校全面復課，他建議研究在早上時段增設新巴士線，提供前往石門的特別班次。

95. 區格萊先生回應如下：

- (i) 運輸署會留意疫情緩和後白石角一帶的公共運輸服務能否應付乘客需求，並在有需要時要求公共交通營辦商增加班次。
- (ii) 272A 號線應已沒有臨時班次調整安排。就此，九巴需按照服務詳情表提供巴士服務，故署方將向九巴跟進情況。

96. 李侃陵先生回應如下：

- (i) 隨着疫情緩和，九巴多條號線已加密班次，甚至較原訂班次多。因應客量調整，九巴將密切留意個別路線的營運情況，適時增加班次以應付乘客需求。
- (ii) 272A 號線已恢復正常班次，如有需要或客量增加，九巴將調整服務。
- (iii) 九巴知悉往來白石角及東九龍的需求殷切，故與運輸署積極商討調整 74P 號線等白石角區外號線的班次，並將適時向地區交代進展。
- (iv) 現時 900 號線(回程)經創新路後直駛白石角巴士總站。根據運輸署 2022 至 2023 年度大埔區巴士路線計劃的建議，該號線將延長服務範圍至博研路，屆時可服務逸瓏灣站的乘客。九巴會留意 900 號線的發展情況，適時調整服務。

97. 姚鈞豪議員的問題及意見如下：

- (i) 九巴流動應用程式顯示，今早 272A 號線維持每 30 分鐘一班，並未恢復原訂繁忙時段的服務水平，故查詢原因為何。此外，他建議在東鐵綫過海段通車後，增加 272A 號線的服務班次和延長夜間服務時間。
- (ii) 指出現時創新路巴士站站位集中在一處，乘客候車時較擠迫，而由於該路段較長，建議九巴考慮重新編排創新路巴士站站位，例如將較多人候車的 900 號線站位設置在創新路巴士站的較後位置，避

免乘客混淆。

98. 區格萊先生表示，運輸署備悉上文第 97 段的意見，並會再與九巴跟進有關事宜。

99. 李侃陵先生表示，九巴留意到早上繁忙時段，創新路兩組巴士站的候車位置較擠擁，故將再次研究能否在巴士站地面劃設更清晰的指示，以避免乘客集中在一處候車或兩部巴士同時上落客。如有需要，九巴將與運輸署商討擴闊巴士站等事宜，以期為乘客提供更舒適便利的候車環境。

100. 主席建議，如現階段未有進一步特別事項，他建議可刪除是項議程。如日後有與白石角區內交通改善建議相關的事宜，姚鈞豪議員可再次提出討論。

101. 姚鈞豪議員同意主席的建議，但希望九巴回應今早 272A 號線維持 30 分鐘一班的原因。

102. 張僑光先生表示，272A 號線現仍未恢復正常班次，但由下周二(即 2022 年 5 月 10 日)起，該號線在周一至周五的服務將恢復正常。

103. 姚鈞豪議員表示，272A 號線應已恢復正常班次，故欲澄清是否需待下周二才恢復正常班次。

104. 張僑光先生表示，將在會議後查閱 272A 號線的營運記錄，以了解箇中情況。不過，如運輸署沒有批准九巴刪減班次，九巴會盡快在下周恢復正常班次。

105. 姚鈞豪議員請九巴在會議後回覆他 272A 號線的情況，以了解該號線會否在明天恢復正常班次。

IX. 交通及運輸委員會恆常討論事項

(大埔區議會文件 TT 22/2022 號)

(一) 要求於大埔區內增加車輛泊位

(大埔區議會文件 TT 22a/2022 號)

106. 主席歡迎大埔地政處署理行政助理／地政(大埔地政處)徐振成先生就是項議程出席會議。

107. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 22a/2022 號，有關運輸署就要求在大埔區內增加車輛泊位的回覆。

108. 姚鈞豪議員的問題及意見如下：

- (i) 查詢科城路短期租約停車場(TP 1766)設置雙層泊車位的情況，以及運輸署會否考慮在大埔區內其他合適的停車場設置雙層泊車位。
- (ii) 查詢白石角近中電站的政府土地(TGLA-TTP812)用作臨時停車場的項目將於何時招標，以及預計落成日期。

109. 劉勇威議員查詢“大埔第 33 區足球暨欖球場及公眾停車場”工程項目將提供約 300 個公眾泊車位中，各種車輛泊位數目比例。他指出大型車輛在大埔工業邨、汀太路、汀麗路及頌雅路違泊的問題嚴重(特別是夜間時段)，故建議在該停車場提供更多大型車輛及重型車輛的泊車位。

110. 主席指出，頌雅路的泊車位嚴重不足，導致嚴重違泊。不少富蝶邨斑蝶樓居民亦反映泊車位嚴重不足，無法應付居民的泊車需求。就此，他建議運輸署物色用地增設泊車位或興建停車場，以應付日益增加的泊車需求。

111. 李穎琛女士表示，會在會議後個別回覆委員上文第 108(i)段及第 109 段的查詢。

(會後備註：運輸署補充指，此“大埔第 33 區足球暨欖球場及公眾停車場”工程項目計劃提供約 300 多個公眾泊車位，當中包括約 180 個泊車位供私家車、輕型貨車、旅遊巴、電單車停泊，以及約 120 個泊車位供中型貨車或重型貨車停泊。)

112. 徐振成先生表示，會在會議後回覆姚鈞豪議員上文第 108(ii)段的查詢。

(會後備註：大埔地政處補充指，處方將於 2022 年 6 月 29 日至 7 月 15 日期間就白石角近中電站的政府土地公開招標用作臨時公眾停車場。如招標成功，相關短期租約會於截標後一個月內批出。)

(二) 關注大埔區違例泊車問題

(大埔區議會文件 TT 22a/2022 號及 TT 22b/2022 號)

113. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 22a/2022 號，有關運輸署就大埔區違例泊車問題的回覆。

114. 徐翼福先生介紹大埔區議會文件 TT 22b/2022 號。

115. 區鎮濠議員請香港警務處(“警務處”)留意區內的違泊黑點，包括：

- (i) 鄉事會街：晚上 7 時左右，由於非法賽車，違泊車輛霸佔一條行車線，導致行駛至分叉路口的車輛需越過雙白線轉行左線，才能前往寶鄉街。
- (ii) 寶鄉街麥當勞餐廳對出位置：凌晨時段，出現違泊的士並排停車等候乘客的情況。
- (iii) 廣福道耀才證券對出的行人過路處：違泊車輛停泊在該行人過路處，霸佔半條行人路。該處曾發生交通意外，一名長者在數月前被撞傷。
- (iv) 翠樂街：一輛回收車及一輛垃圾車在下午約 4 時至 5 時持續霸佔行車路，嚴重阻塞交通。
- (v) 翠屏花園的士站對出位置：車輛違泊。
- (vi) 鳳園：最近有居民向他投訴鳳園的違泊問題。
- (vii) 安慈路恒生銀行附近避車處：每當該處泊滿車輛，市區的士便會佔用並停泊在雙黃線範圍。由於巴士、大型車輛及私家車都使用該路段，上述問題嚴重阻塞交通。
- (viii) 隨着疫情緩和，他相信將有大量市民參與 5 月底舉行的一田購物優惠日(俗稱“一田購物周”)。在過往的一田購物周期間，警方都會派員處理安邦路、安泰路及安慈路的交通問題，故他希望警方今年同樣派員處理該處的交通問題。

116. 譚爾培議員指出，小巴 807K 號線往來大學站需途經烏溪沙站公共運輸交匯處，但他最近接獲市民及小巴司機投訴，指經常有車輛違泊在上述交匯處的小巴士站點。雖然上述情況並非發生在大埔區內，但由於當區(即烏溪沙)區議員職位懸空，他作為相鄰選區(即西貢北)區議員亦相當關注，並希望警方處理違泊問題，以改善違泊車輛阻礙 807K 號線行駛的情況。

117. 劉勇威議員的問題及意見如下：

- (i) 指出該輛回收車在非營業時間違泊一整晚。他認為警方應針對上述情況執法，而非放任其違泊。他曾建議運輸署在翠樂街另一邊的路面劃設雙黃線，故查詢有關進展，並請署方在會議後聯絡他以作研究。
- (ii) 汀角路近省躬草堂的違泊問題近來愈見嚴重，大量車輛違泊在巴士站前後方(甚至巴士站位)至美新里的轉彎位，故請警方跟進。
- (iii) 請警方跟進翠怡花園對出 W3 號線巴士站，以及太湖花園對出近 E41 號線巴士站的違泊問題。

- (iv) 翠怡街及翠樂街的違泊情況稍有改善，但復課後問題或重現，故請警方留意。

118. 主席的意見如下：

- (i) 曾見警方派員前往頌雅路檢控違泊車輛，而日間繁忙時間的違泊問題亦稍有改善，但仍有大型車輛在巴士總站對出位置違泊，對駕駛者及行人構成危險，故請警方多加留意。
- (ii) 曾在上次會議提及有大量輕型貨車及貨車經常停泊在汀麗路太平工業中心後方，阻塞道路。他在上周前往該處，更看見車輛並排泊車，只剩下一條行車線供來自相反方向的車輛使用。阻塞問題在下午約 4 時至 6 時最為嚴重，故請警方跟進。
- (iii) 曾提及頌雅路頌雅苑對出有一輛回收車經常佔用避車處，阻礙車輛出入。對面位置亦有另一輛回收車違泊，雖然該輛回收車違泊的時間較以往短，但情況持續。他認為警方不應縱容車輛肆無忌憚長期佔用其他道路使用者的出行空間。

119. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 警方備悉主席及委員提及的違泊黑點。
- (ii) 指出區內泊車位(特別是夜間時段)不足，故警方將持續採取檢控行動，並會與運輸署及其他相關部門研究增設泊車位的可行性。
- (iii) 警務處大埔分區將在一田購物周期間展開相應行動和派出人手處理交通問題。
- (iv) 警方會留意回收車違泊的位置，並加強檢控，以期嚴厲打擊違泊。

(三) 有關大埔區內車輛噪音問題及非法賽車的執法情況
(大埔區議會文件 TT 22c/2022 號)

120. 徐翼福先生介紹大埔區議會文件 TT 22c/2022 號。

121. 毛家俊副主席的問題如下：

- (i) 詢問警方是否不定時採取反非法賽車行動／汽車檢驗行動。
- (ii) 詢問警方最近曾否將可疑車輛拖往車輛檢驗中心，如有，他欲了解原因。

122. 區鎮濠議員指出，汀角路及林錦公路一帶的非法賽車問題持續。

123. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 新界北交通部知悉汀角路及林錦公路屬非法賽車熱門地點，故將優先考慮在上述路段執法。
- (ii) 新界北交通部負責反非法賽車行動，行動形式需視乎情報、交通部隊員的分析、天氣及其他警區的聯合行動需要而定。
- (iii) 如執法期間發現有車輛不適合在路面行駛(例如對其他道路使用者構成危險)或發現車輛結構有問題，警方會即時安排將車輛拖往大欖涌車輛檢驗中心檢驗。一旦發現違例，警方會檢控車主。

X. 其他事項

(一) 運輸署安裝新款“黃波燈”事宜

124. 劉勇威議員表示，他與毛家俊副主席及區鎮濠議員曾在今年 1 月提交文件討論車輛沒有讓路予斑馬線上的行人，故樂見運輸署最近落實新措施，在斑馬線安裝可發出閃光的新款“黃波燈”，他亦密切留意改善斑馬線設施的試行情況。雖然成效仍是未知之數，但他感謝運輸署積極回應上述情況。

125. 區鎮濠議員認為，新款“黃波燈”能有效提醒駕駛者停車讓路予行人。

126. 主席認為，新款“黃波燈”有一定作用，而且安裝在大埔區的“黃波燈”較其他地區顯眼。

(二) 九巴路線恢復正常班次事宜及在大埔區試行電動巴士事宜

127. 主席的問題如下：

- (i) 疫情已緩和，但近日仍有居民反映若干巴士號線的班次出現問題，故欲了解是否所有巴士號線的班次已恢復正常。
- (ii) 九巴已在其他地區推行電動巴士試行計劃，故欲了解預計何時在大埔區試行。

128. 李侃陵先生回應如下：

- (i) 隨着疫情緩和，九巴大部分號線(特別是繁忙時間)已恢復正常班次。不過，個別號線在繁忙及非繁忙時間仍維持班次調整安排，但

調整幅度已較早前小。九巴將因應客量提升，適時與運輸署調整不同巴士號線的服務，以應付市民的出行需求。

- (ii) 現階段只有兩輛單層電動巴士獲發牌，在市區繁忙路段行駛。九巴希望日後在其他地區(包括新界及新發展區)使用電動巴士，在增添更多電動巴士至車隊後，便會擴大電動巴士的服務範圍至其他地區。如有進一步消息，九巴將適時向相關地區交代。

129. 姚鈞豪議員表示，有居民反映 71K 號線(往太和方向)在早上繁忙時間的班次仍未恢復正常，故請九巴留意有關情況，並盡快恢復正常班次。

130. 主席請九巴留意實際情況，並盡可能恢復正常服務，以免影響居民。他又指出，大埔工業邨有合適位置設置電動巴士充電設施，大埔亦有適合電動巴士行駛的路線，加上不少大埔居民歡迎在區內使用電動巴士，故建議九巴考慮在大埔區優先落實電動巴士試行計劃。

XI. 下次會議日期

131. 主席宣布，下次會議訂在 2022 年 7 月 8 日(星期五)上午 9 時 30 分舉行。

132. 議事完畢，會議在下午 1 時 14 分結束。

大埔區議會秘書處

2022 年 6 月