大埔區議會
交通及運輸委員會
2022年第四次會議記錄

日期：2022年7月8日(星期五)

時間：上午9時31分至下午3時25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	會議開始	會議完畢
林奕權議員, MH	上午9時39分	下午12時38分
劉勇威議員	會議開始	會議完畢
譚爾培議員	上午10時03分	會議完畢
秘書		
盧天慧女士	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
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
蕭偉琨先生	區域工程師／大埔(2)／路政署
馬健儀先生	高級工程師5(暢道通行)／路政署
馮冠騰先生	工程師2(暢道通行)／路政署
謝穎妍女士	公共關係主任4(暢道通行)／路政署

麥佩茵女士	工程師／19(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
林子豪先生	助理總監(傳訊)／九龍巴士(一九三三)有限公司
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
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
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
劉家泉先生	項目統籌／阿特金斯顧問有限公司
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

主席歡迎與會者出席是次交通及運輸委員會(“交運會”)會議，並宣布大埔民政事務處(“大埔民政處”)行政主任(區議會)1 盧天慧女士接替已調職的施玲玲女士出任交運會秘書。他亦感謝姚鈞豪先生和其他已離任的區議員對大埔及大埔交通事宜的貢獻及努力。

I. 通過交通及運輸委員會 2022 年 5 月 6 日第三次會議記錄
(大埔區議會文件 TT 26/2022 號)

2. 大埔區議會秘書處(“秘書處”)在會議前收到委員及部門對上述會議記錄提出的修訂建議，主席請委員備悉題述文件所載的有關建議，並詢問委員有沒有其他修訂建議。

3. 委員沒有其他修訂建議，故上述會議記錄經修訂後獲通過作實。

II. 路政署－“人人暢道通行特別計劃”－為大埔區區內一條現有行人天橋(行人通道編號 KF02)加建升降機設施
(大埔區議會文件 TT 27/2022 號)

4. 主席歡迎以下人士就是項議程出席會議：

路政署
高級工程師 5(暢道通行)馬健儀先生
工程師 2(暢道通行)馮冠騰先生
公共關係主任 4(暢道通行)謝穎妍女士

阿特金斯顧問有限公司
項目統籌劉家泉先生

5. 馬健儀先生簡介是次報告的目的，並請馮冠騰先生介紹橫跨寶湖道連接廣福商場的行人天橋(行人通道編號 KF02)加建升降機的初步設計，歡迎委員提供意見及建議予顧問公司在詳細設計時作整體考慮。

6. 馮冠騰先生介紹大埔區議會文件 TT 27/2022 號及簡報(見附件)。

7. 區鎮濠議員建議延長 2 號升降機高架平台(“平台”)的上蓋以連接廣福商場出入口。他表示，延長上蓋可避免殘疾人士及升降機使用者在雨天同時使用升降機時，堵塞在平台有限的有蓋範圍。他希望了解此提議是否可行，以便利殘疾人士在雨天出行。

8. 劉勇威議員的意見及問題如下：

(i) 更正上文第 7 段指的是位於 B 出口的 1 號升降機。

(ii) 平台附近輪候升降機位置空曠，認為有需要規劃更多有蓋範圍便利使用者，包括升降機地面出口接駁停車場的邊陲位置、升降機橋面出口等位置。過往路政署所加建的升降機能便利市民，他希望署方這次規劃時可考慮借用鄰近樓宇擴展有蓋範圍，以減輕使用者雨天輪候升降機的狼狽情況，並進一步便利殘疾人士。

(iii) 過去大埔河一帶的升降機在惡劣天氣下發生水浸，故查詢署方會否規劃安裝防水設備，例如增設水閘、電動閘等，並認為若水浸後需維修升降機將所費不菲。

9. 區鎮濠議員補充指，上文第 7 段的建議對 1 號和 2 號升降機均適用，重點在於可否延伸有蓋範圍。

10. 馬健儀先生回應如下：

(i) 署方在詳細設計時會考慮委員提出擴展擬建上蓋的建議，會盡量擴大有蓋範圍，但須同時考慮對擬建結構及相關安排的影響。

(ii) 相信委員提及的水浸情況與超級颱風“山竹”所引發的風暴潮有關。由於當時天氣極端，而近大埔河一帶的升降機所處位置較低，因此受水浸影響。

(iii) 增設水閘並非只是技術可行性的問題，除了額外的金錢，還涉及安裝配備等一連串有關的配套安排。由於題述擬建升降機的位置較高，並且遠離河道，他藉此詢問委員過往在該位置曾否經歷水浸，希望了解該處有關水浸的狀況。

11. 區鎮濠議員表示，他在該區居住30年，過去從未出現水浸，惟擔心雨勢較大時排水有困難。

12. 馬健儀先生回應如下：

(i) 加建升降機不會加大雨水的流量或影響該處的排水能力。

(ii) 署方在設計升降機時已考慮減低因水浸受損的影響，並會在升降機槽內安裝水浸感應器。一旦觸發水浸感應器，升降機便會自動升高，避免升降機機廂受損。超級颱風“山竹”所引發的風暴潮是極端天氣的個別例子。

13. 劉勇威議員指出，新升降機位置受陽光直接照射，故詢問署方會否考慮使用防紫外光物料，以及會否採用機械式抽風設施以外的抽風方式。

14. 馬健儀先生回應如下：

(i) 除採用機械式抽風系統外，升降機外牆會採用隔熱玻璃物料，不但能減少紅外線等太陽輻射照入升降機所造成的熱能，亦能善用天然光線作照明用途。

(ii) 考慮到在戶外加建升降機及運作時升降機門開關次數頻密，署方選用機械式抽風而非冷氣系統，以更有效善用能源。他表示，在“人人暢道通行”計劃下加建的升降機從地面至橋面一般只有約10米的距離，使用者從輪候到乘搭升降機的過程只需約一分鐘，他認為選用機械式抽風系統能在使用者舒適度及環保節能兩者之間取得平衡。

15. 主席指，委員需要議決是否支持落實行人通道加建升降機的設計方案。

16. 交運會通過支持落實上述設計方案。

III. 要求東鐵綫全月通擴展至過海段便利大埔居民
(大埔區議會文件 TT 28/2022 號、TT 28a/2022 號及 TT 28b/2022 號)

17. 主席歡迎香港鐵路有限公司("港鐵")助理對外事務經理蘇玉燕女士就是項議程出席會議。

18. 劉勇威議員介紹文件 TT 28/2022 號。

19. 區格萊先生介紹文件 TT 28b/2022 號。

20. 蘇玉燕女士介紹文件 TT 28a/2022 號。她希望委員理解，全月通加強版的適用範圍越廣(尤其是過海段)，定價便會越高，因此港鐵在平衡乘客需求、資源投放及整體審視現有車費推廣計劃後，暫時沒有計劃改變全月通加強版的適用範圍，但港鐵會繼續聆聽乘客及委員的意見。

21. 劉勇威議員感謝運輸署鼓勵港鐵為市民提供乘車優惠。他詢問港鐵是否會一直保留現有"上水／烏溪沙－尖東全月通加強版"連接車程提供的正價車費七五折轉乘優惠("轉乘優惠")，還是會在某限期後取消轉乘優惠。轉乘優惠的幅度大概與他建議的收費方式相若，因此他詢問港鐵在可見將來會否取消轉乘優惠。

22. 蘇玉燕女士回應如下：

(i) 港鐵自推出全月通加強版後一直提供相關轉乘優惠，暫時沒有計劃改變。

(ii) 港鐵一直關顧社會各階層人士，提供的車費優惠涵蓋上班族、學生、長者及殘疾人士等，而本年度車費優惠及恆常優惠的支出更高達 28 億元。港鐵會持續留意情況，希望透過提供更多選擇，讓市民節省出行開支。

23. 劉勇威議員樂見現時全月通加強版為市民提供轉乘優惠，卻擔憂港鐵他日取消上述優惠。考慮到大埔區居民的長遠福祉，他將提出一項動議。

24. 主席讀出該項動議，內容如下：

"大埔區議會交通及運輸委員會要求東鐵線全月通擴展至過海段。"

是項動議的動議人為劉勇威議員，和議人為區鎮濠議員。

25. 沒有委員提出修訂動議。

26. 主席請委員就上述動議進行表決。委員同意以記名方式投票，結果如下：

贊成：	5 票	何偉霖主席、毛家俊副主席、區鎮濠議員、劉勇威議員及譚爾培議員
反對：	0 票	
棄權：	1 票	林奕權議員
沒有投票(在席)：	0 票	
沒有投票(不在席)：	0 票	
總計：	6 票	

27. 主席宣布上述動議獲得通過。

IV. 大美督至大水坑(經馬料水)街渡服務
(大埔區議會文件 TT 29/2022 號、TT 29a/2022 號及 TT 29b/2022 號)

28. 主席介紹文件 TT 29/2022 號。

29. 主席表示，康樂及文化事務署(“康文署”)未能派員出席會議，但已提交書面回覆，詳情可參閱大埔區議會文件 TT 29a/2022 號。

30. 區格萊先生介紹文件 TT 29b/2022 號。

31. 麥佩茵女士回應指，土木工程拓展署主要負責沙田 77 區梯台結構的維修保養事宜，因此就題述事宜沒有補充。

32. 譚爾培議員的意見如下：

(i) 支持是項議題，並認為應討論如何在馬鞍山海濱長廊(“海濱長廊”)增設寵物通道，而非因為海濱長廊的各種限制而禁止市民攜帶寵物使用此來往大水坑的街渡服務。

(ii) 此街渡主要服務對象為遊客。作為馬鞍山居民，他間中也會到海濱長廊一帶跑步和踏單車，因此理解當地居民對增設寵物通道的擔憂。他認為只要署方在設置寵物通道時訂立完善的使用者規則，再

配合適當管理，應可釋除當區居民的疑慮。

(iii) 建議就此項議題與沙田區議會討論並轉介至康文署沙田區康樂事務辦事處跟進，同時歡迎大埔區康樂事務辦事處協助。

(iv) 馬料水碼頭和大水坑碼頭的位置距離港鐵站較遠，故他認為汀角、大美督一帶居民對此街渡服務有一定需求。他相信船灣一帶有不少居民飼養寵物，認為街渡可以便利飼養寵物的居民到市區諮詢獸醫。

(v) 擴展寵物通道對街渡營運有好處。此街渡服務除了便利遊客到訪街渡沿線一帶地區，亦可便利居民出行，因此他希望運輸署考慮積極推動康文署增設寵物通道。

33. 毛家俊副主席的意見如下：

(i) 街渡啓航時應留意有關的路面配套及指示。一般區外市民乘搭街渡往大美督，主要是希望到大埔龍尾泳灘(“龍尾泳灘”)遊玩，而從大美督泊岸點(大美督燒烤場旁的梯台)步行到龍尾泳灘需時約15至20分鐘。他觀察到接駁梯台至龍尾泳灘的行人路欠缺指示，而行人路本身狹窄，被樹蔭覆蓋，兩旁更被工程圍板遮擋，故從梯台到龍尾泳灘路徑的指示並不清晰，市民下船後到龍尾泳灘會有困難。

(ii) 他建議增設指示牌引導市民如何到碼頭乘搭街渡。假若梯台一帶配套指示更清晰，令市民離開龍尾泳灘時得悉除巴士及小巴外，亦可選搭街渡，將有助紓緩汀角路一帶交通阻塞的問題。

(iii) 街渡需要時間試驗，希望署方除了留意載客量外，亦考慮街渡啓航時所需的路面配套，令郊遊人士受惠。

34. 主席的意見如下：

(i) 運輸署無法兌現當初開辦街渡時允許攜帶寵物乘搭的承諾。

(ii) 海濱長廊不僅限制市民攜帶寵物往來街渡沿線地點，也剝奪市民攜帶寵物前往香港各區的權利，更限制了市民攜帶寵物到當區遊玩，甚至攜帶寵物過路、乘搭街渡的自由，他認為有關情況不能接受。

(iii) 希望署方備悉各委員意見，並與康文署磋商及認真考慮。

35. 區格萊先生回應如下：

(i) 署方備悉委員的意見。有關街渡服務主要希望為市民提供另類公

共交通工具往來大美督一帶，至於是否容許市民於個別情況攜帶寵物進入海濱長廊及其具體安排，應由管理海濱長廊的康文署考慮較為恰當。

(ii) 署方將因應海濱長廊有關攜帶寵物入內的安排，與街渡營辦商檢視街渡服務的相關安排。

36. 劉勇威議員的問題及意見如下：

(i) 詢問康文署代表是否在席，此議題關鍵顯然是康文署管轄的海濱長廊，因此需要康文署代表在席回應。

(ii) 街渡現正處於試行階段，他促請署方考慮實施臨時措施，例如把海濱長廊下船位置(沙田 77 區梯台)至附近馬路路段劃為臨時寵物通道。他明白各區做法有別，亦體諒沙田區居民有其他意見，但仍相信提供臨時寵物通道等相應配套是可行做法。

(iii) 鑑於康文署代表不在席，交運會未能處理是項議題，他建議致函沙田區康樂事務經理，要求署方回應及開設臨時寵物通道。

37. 主席備悉委員意見，將去信康文署沙田區康樂事務辦事處要求署方回應及開設臨時寵物通道。

(會後補註：秘書處已於 2022 年 8 月 22 日發信予康文署沙田區康樂事務辦事處。)

V. 改善大埔頭路一帶公共交通狀況

(大埔區議會文件 TT 30/2022 號及 TT 30a/2022 號)

38. 主席歡迎九龍巴士(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(車務)張僑光先生、高級主任(公共事務)聶珮林女士，及項目主任周子灝先生就是項議程出席會議。

39. 劉勇威議員介紹文件 TT 30/2022 號。

40. 區格萊先生介紹文件 TT 30a/2022 號。

41. 周子灝先生回應指，九巴備悉題述文件的建議。九巴作為大埔頭及太湖花園一帶主要公共運輸服務營辦商，願意與地區及委員研究改善該處服務的方案。

42. 劉勇威議員的意見及回應如下：

(i) 他感謝九巴願意就大埔頭路一帶公共交通狀況考慮作出改善，但對運輸署的回應極度不滿，認為是漠視大埔頭路一帶居民的訴求。

(ii) 署方回應指，大埔頭路一帶乘客可乘搭 21A 號線小巴往返安祥路及大埔墟一帶，他詢問署方是否了解該號線小巴班次的頻密程度。21A 號線小巴在下午 2 時後只有一班車行駛，情況並不理想。該號線小巴為循環線，每遇上交通擠塞時，脫班的情況尤其嚴重。他自己曾經到該處一帶輪候該號線小巴，發現輪候時間為 30 至 45 分鐘。小巴營辦商經常抱怨有虧損，他卻認為小巴班次疏落又頻頻脫班，令居民不考慮乘搭該號線小巴，造成惡性循環。

(iii) 署方建議市民可乘搭 71K 號線巴士，他認為十分離譜。大埔公眾游泳池巴士站(“大埔游泳池巴士站”)是大埔頭路一帶唯一的巴士站，位於汀太路而非大埔頭路，是大埔頭邊陲、大埔舊墟一帶。他估計從大埔頭村步行到該巴士站需時約 5 至 7 分鐘，對大埔頭路及大埔頭徑沿線居民來說並不是鄰近巴士站。加上該巴士站多年來只有一座約 40 級的樓梯連接該巴士站行人路，沒有任何其他通往該巴士站的道路，他對此極度不滿。行動自如的乘客可以輕易使用大埔游泳池巴士站，但署方有否考慮行動不便人士如何使用該巴士站？他詢問署方能否考慮加建升降機。

(iv) 大埔頭一帶居民不但需要步行至大埔游泳池巴士站，行動不便居民更不能使用該巴士站，因此署方的建議並不合理。他認為署方應承諾改善 71K 號線巴士服務，改道行駛經大埔頭巴士總站，不應以路線迂迴為由，漠視大埔頭一帶居民的需求。

(v) 上述各種情況實屬不合理。有見及此，他促請署方認真考慮開辦新巴士路線，他對九巴營運有信心，相信巴士誤點的情況相對較少，希望藉此兼顧大埔頭一帶居民往返大埔中心／大埔超級城一帶的需要。他強調所建議路線與現有 21A 號線小巴的站點沒有重疊。

(vi) 他留意到路政署及九巴有就大埔游泳池巴士站配套作改善，並感謝路政署及九巴早前接受委員建議，在該巴士站安裝照明燈及扶手欄等設施。可是，大埔游泳池巴士站本身位置設定存在問題，他相信運輸署責無旁貸。

(vii) 大埔游泳池巴士站加建升降機浪費公帑，假若無法提供升降機，應該考慮把該站遷移至適當地方，甚至 71K 號線改道從太和廣場前往大埔中心途中增加大埔頭巴士總站站點，預計行車及上落客等需時最多三分鐘，不會耽誤行車時間。此外，署方早前亦曾允許其他巴士路線改道駛經白石角，令行車時間延長 10 分鐘。相比之下，他認為署方在規劃路線上持雙重標準。

(viii) 他質疑署方因大埔頭一帶鄰近港鐵太和站，而漠視該處(太湖花園、大埔頭村、華樂豪庭及太湖山莊等)約 10 000 名居民的需要。再者，太和邨鄰近港鐵站，署方亦有增設巴士線服務太和邨居民。署方不但沒有考慮增設巴士服務大埔頭一帶居民，回應中更提出居民可乘搭 71K 號線巴士，奈何大埔游泳池巴士站的地理位置對居民並不便利。他對運輸署回應不滿，認為署方應以持平方式對待各區居民的要求。

(ix) 交運會一直致力提升各巴士總站的服務，他只要求署方對其中一條巴士路線作出調整，認為要求合理。他自覺甚少要求更改巴士路線，亦幾乎從未要求巴士路線改道服務其選區(即舊墟及太湖)的居民，多年來只曾要求 W3 號線增設翠怡花園外的站點。這次提出的要求被運輸署以各種理由(例如引入競爭、影響雅麗氏何妙齡那打素醫院(“那打素醫院”)附近交通等)推搪實在不合理，而署方亦曾以引入競爭的不合理理由，禁止過海巴士路線駛進銅鑼灣一帶。因此他認為署方應考慮居民訴求，而非着眼於各公共運輸服務營運機構的利益鬥爭。

43. 毛家俊副主席的意見如下：

(i) 他認同劉勇威議員的意見，並表示幾乎從未見過 21A 號線小巴在大埔區內行駛，主要因為其班次少，行駛路線亦容易受區內交通狀況影響。

(ii) 行駛 21A 號線小巴車輛較少，他建議運輸署與小巴營辦商磋商增設小巴實時到站資訊系統。

(iii) 龍運巴士有限公司(“龍運”)營辦的 E41 號線以大埔頭巴士總站作總站，由大埔中心乘搭 E41 號線巴士往大埔頭為最直接方法。他遂比較三條接載乘客從大埔中心前往大埔頭一帶的小巴及巴士路線收費－21A 號線小巴收費為 4.9 元；E41 號線巴士(廣福邨起)分段收費為 6.5 元；71K 號線巴士收費則為 5 元。他指出，若 E41 號線分段收費下調至與 71K 號線相若的金額，將有助疏導乘客。此外，如兩條巴士路線均設有實時到站資訊系統，將便利市民預計到達目的地所需時間。

(iv) 長遠而言，他認為可考慮從大埔頭到大埔中心以及大埔墟實施雙向分段收費。即使短期內未能開辦新路線，如巴士路線收費稍作調整，達至相若的收費水平，他相信大埔區居民出行時選擇交通工具有更大的彈性。

44. 劉勇威議員的意見及問題如下：

(i) 對毛家俊副主席的意見深感認同，他詢問 E41 號線巴士分段收費有否下調空間。現時 E41 號線(廣福邨起)的分段收費為 6.5 元，他建議調整分段收費模式，由大埔中心巴士總站至大埔頭巴士總站路段收費下調至 5 元。此外，E41 號線實施雙向分段收費的做法亦是可行。他認為可參考區內其他巴士路線收費再擬定合理收費，此做法合理，亦可快速就市民需要作出適當改善。同時，他希望運輸署不要再以加劇競爭為由，拒絕考慮委員的建議。

(ii) 早前大埔頭附近某大型屋苑的業主委員會亦曾向他反映類似意見，指即使未能開設新巴士路線，亦希望有關巴士公司實施雙向分段收費便利居民。

(iii) 他並非強迫署方開設新巴士路線，只要求實施雙向分段收費。E41 號線是大埔唯一一條全日行駛的巴士路線，收費相宜，並感謝龍運持續經營該路線。他希望龍運能考慮調整收費的建議。

(iv) 希望運輸署跟進以上建議，如龍運拒絕配合，署方應考慮開辦新巴士路線，甚至再檢視巴士 71K 號線的服務。

(v) 題述建議屬“三贏”方案，滿足下述地區居民的需要：富蝶邨居民往返大埔中心；太和邨居民前往大埔墟及大埔中心；以及大埔頭一帶居民往返富亨邨、那打素醫院及大埔中心。

(vi) 重申 71K 號線途經大埔游泳池巴士站不算是便利大埔頭一帶居民的方案。他希望署方仔細檢視現時大埔頭一帶地圖，署方所指“便利大埔頭居民”的大埔游泳池巴士站事實上位於汀太路。大埔區議會其他選區(例如康樂園)相對於大埔頭距離大埔游泳池巴士站更近，因此他認為上述巴士站不足以服務大埔頭一帶居民，並促請運輸署認真處理及作出改善。

45. 主席的意見如下：

(i) 歡迎任何便利富蝶邨和富亨邨居民往返大埔其他地方的方案。他認為此方案能便利經常到訪大埔中心的富蝶邨和富亨邨居民。

(ii) 大埔頭巴士總站有如荒廢一樣，只有 E41 號線恆常停站，沒有善用巴士總站。上述方案不但能便利居民，還可以善用大埔頭巴士總站，希望署方積極考慮。

(iii) 每當委員提出有關加強巴士服務的建議，署方經常以現有巴士路線作藉口回應委員，而沒有考慮改善服務或開辦其他新路線，他認為做法有改善空間，希望署方備悉委員建議。

46. 區格萊先生回應如下：

(i) 署方備悉委員的意見。現時 21A 號線小巴全日服務班次為 12 至 20 分鐘一班。署方將向小巴營辦商反映委員對其服務水平的意見。

(ii) 現時大埔頭一帶居民可以前往大埔公路(大窩段)乘搭各公共運輸服務。至於委員對大埔頭一帶公共運輸服務的意見，署方將與巴士公司商討改善方法，屆時會再向委員匯報。

47. 黃裕廷先生回應指，九巴會認真考慮委員提出的方案。九巴在考慮開辦路線回應市民需求時，除研究調整及簡化現有路線以減低路線重疊外，同時需要運輸署協助統籌及配合巴士及小巴兩者在區內的服務定位，方可對症下藥服務市民。他舉例說，新界區普遍有專線小巴及巴士同時在地區內營運，每當巴士與專線小巴服務出現路線重疊，巴士公司則不會安排頻密班次，若專線小巴服務不足以應付居民的需要，便會造成雙輸局面。

48. 劉勇威議員的意見及問題如下：

(i) 他重申題述建議方案與 21A 號線小巴沒有路線重疊，並沒有競爭問題。

(ii) 他認同上文第 47 段有關區內公共運輸服務定位的情況，並指出路線規劃及配套對區內交通影響深遠。小巴營辦商曾向他反映 21A 號線服務範圍受限制，不能到港鐵大埔墟站接載乘客。他認為需重新審視區內各公共運輸服務的定位。他舉例說，若 71K 號線巴士能增加大埔頭巴士總站站點，小巴營辦商或可檢視調撥資源開發新路線。他亦詢問運輸署其交通運輸策略性研究是否涵蓋研究區內公共運輸服務的定位。

(iii) 區內公共運輸服務路線運作多年，積壓大量問題，令人無從入手。大部分巴士路線均途經廣福道、廣福迴旋處前往大埔公路，一旦廣福道一帶出現交通意外便會造成嚴重交通擠塞。他認為大埔區的過海巴士路線走線可取，除廣福道外，達運道及大埔太和路同樣可接駁至大埔公路和吐露港公路。他認為署方不應故步自封。

(iv) 他明白巴士公司在擬定路線時較被動，故詢問運輸署曾否考慮其他巴士走線。他舉例說，普遍經太和的巴士路線以太和巴士總站作站點，而 W3 號線途經大埔太和路的走線效果理想，證明區內規劃及配套協調的重要性，指出區內路線及站點都有進步空間。

(v) 過往每開設新巴士路線都沒有考慮增設巴士站點，認為署方應敢於改變，認真研究改善配套，否則區內車輛只會持續阻塞於南運路、寶鄉橋、廣福道及汀角路等地方，就算擬建立廣福行車橋通車後，阻塞情況仍會持續。

(vi) 大埔太和路是現時區內其中一條暢通的主要幹道，希望署方考慮及規劃區內交通配套。

49. 區格萊先生回應指，署方備悉委員就大埔區內巴士路線走線的建議，以作日後規劃時的參考。

VI. 關注東鐵綫過海後大埔過海巴士路線服務問題
(大埔區議會文件 TT 31/2022 號、TT 31a/2022 號及 TT 31b/2022 號)

50. 主席歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(“城巴／新巴”)高級策劃主任彭俊皓先生就是項議程出席會議。

51. 主席介紹文件 TT 31/2022 號。

52. 區格萊先生介紹文件 TT 31a/2022 號。

53. 周子灝先生表示，九巴備悉委員有關加強 907C 號線服務及更改 307 號線走線的意見，並將密切留意乘客需求，適時與運輸署及其他巴士服務營辦商研究有關建議。

54. 彭俊皓先生介紹文件 TT 31b/2022 號，並補充如下：

(i) 907C 號線與 307 號線於繁忙時段行車時間相若，平均載客量約四至五成。

(ii) 907C 號線服務主要受沙田一帶交通擠塞影響，而 307 號線則受大老山隧道及東區海底隧道(“東隧”)一帶交通擠塞影響。

(iii) 城巴／新巴備悉有關 907C 號線服務安排及增加班次的意見，日後將再作研究。

(iv) 城巴／新巴備悉有關 307 號線港島段調整行車路線的建議，並指出該巴士路線為聯營路線，故會與運輸署及九巴再作詳細研究，以期為乘客提供更佳服務。

(v) 雖然第五波疫情已趨緩和，大埔區各過海巴士路線的平均載客量仍未回復到疫情前的水平。城巴／新巴將密切留意載客量的變化，在必要時會調整班次。

55. 劉勇威議員的問題及意見如下：

(i) 上文第 54(i)段提及，907C 號線與 307 號線於繁忙時段行車時間相

若，但他個人理解 907C 號線應該稍為較快，故詢問實際上哪號線的行車時間較快。

(ii) 他建議認真考慮其他走線，例如使用尖山隧道或西區海底隧道，甚至不途經廣福迴旋處前往吐露港公路，以便乘客更快到達目的地。

(iii) 目前大埔往沙田的交通情況棘手，車輛主要於火炭至沙田禾輋／新城市廣場的大埔公路(沙田段)擠塞。他理解此路段正進行擴闊工程，相信工程完成後有助減輕交通擠塞情況。可是，他預計屆時擠塞路段將變為沙田馬場至禾輋路段，而離開大埔的車輛往往受該公路阻塞情況影響，故希望運輸署與路政署提供改善方案。

(iv) 改用尖山隧道對沙田鄉事會路一帶擠塞的車輛起分流作用，有效改善車流。大老山隧道是馬鞍山居民往區外的唯一通道；相反，大埔往區外的行車路線彈性較大，經過沙田後便有其他路線選擇，故他希望巴士公司將來規劃路線時能考慮使用尖山隧道。

(v) 至於大埔區內，他建議巴士公司及運輸署考慮其他走線。他舉例說，區內普遍巴士路線均途經廣福邨，更改行車路線可避免區內交通擠塞。他認為即使居民需要到其他公共運輸交匯處轉乘其他巴士路線，仍較現時區內繁忙時間擠塞情況理想。

(vi) 巴士公司及運輸署應考慮運用大埔區內其他行車路，例如大埔太和路東行或西行路線，以減輕車輛繁忙時間內於廣福道、南運路及寶鄉橋等擠塞的情況。

56. 主席詢問巴士公司會否就 907C 號線巴士增加班次服務，如會，是否會從 307 號線巴士調撥資源以增加班次。

57. 周子灝先生回應如下：

(i) 九巴 907C 號線與 307 號線於繁忙時段行車時間相若，與另一營辦商(即城巴／新巴)數據一致。

(ii) 雖然兩條巴士路線行車時間均為 70 至 80 分鐘，但 307 號線於大老山隧道及東隧一帶嚴重擠塞。九巴同意委員的意見，在審視現時行車走線時，考慮選用尖山隧道、大埔太和路等較暢通的路線。至於詳細走線安排，九巴會與署方及城巴／新巴再作商討。

(iii) 關於 907C 號線增加班次一事，現時 907C 號線平均載客量大概為四至六成。九巴會密切監察服務需求，如服務不足以應付乘客需求，會與署方及城巴／新巴討論作適當調整。

58. 彭俊皓先生回應如下：

(i) 東鐵綫過海段在5月中通車後，907C號線與307號線的載客率受影響而下跌至約四至五成。現時載客率比港鐵東鐵綫過海段通車前下跌約百分之十至二十。

(ii) 觀察所得，現有服務暫時足以應付乘客需要。城巴／新巴對907C號線加強服務的建議持開放態度，並會與九巴及運輸署進行詳細檢討，有消息時再向委員會匯報。

59. 區格萊先生回應指，現時已有行駛尖山隧道的巴士路線，署方會與巴士公司留意有關路線的使用情況，有需要時加強服務以配合乘客需求。

VII. 關注第272P及307P號線富蝶邨特別班次編號混淆問題
(大埔區議會文件TT 32/2022號、TT 32a/2022號及TT 32b/2022號)

60. 主席介紹文件TT 32/2022號。

61. 區格萊先生介紹文件TT 32a/2022號。

62. 周子灝先生備悉委員的意見。他回應指，九巴稍後與署方商討落實特別班次服務時將一併考慮有關意見，而落實路線安排時亦會作充足宣傳和張貼乘客通告，確保不會對乘客造成混淆。

63. 彭俊皓先生介紹文件TT 32b/2022號。

64. 主席表示，署方及巴士公司承諾落實服務後再檢視班次編號混淆的問題，但他認為應先詳細檢視有關問題才落實服務，故希望署方及巴士公司開辦此特別班次時明確辨別巴士編號，避免居民混淆。

65. 區格萊先生回應指，署方會於實施特別班次服務前與巴士公司檢視班次編號安排。

66. 譚爾培議員表示，過去73X號線特別班次正名為73D號線需時長達半年，故詢問運輸署和巴士公司擬定新巴士路線班次編號的準則，以及是否必須先營運特別班次半年才可更改班次編號。他指出市民只能靠巴士前端的路線牌辨認該班車是否特別班次，並認為直接更改班次編號方能有效避免乘客混淆。

67. 區格萊先生回應指，272P號線及307P號線分別提供來往大埔至西九龍及港島東的巴士服務。為配合大埔富蝶邨一帶公營房屋發展及人口增長，署方

在早前大埔區巴士路線計劃("巴士路線計劃")中建議及落實以特別班次形式加強上述巴士路線的服務。署方理解委員對巴士班次編號的關注，並將於實施上述特別班次前與巴士公司檢視有關安排。

VIII. 加強大埔鄉郊區域前往市區的點對點交通服務
(大埔區議會文件 TT 33/2022 號及 TT 33a/2022 號)

68. 主席表示，委員於 5 月 31 日提交文件 TT 33/2022 號，而聯署人之一姚鈞豪先生已於 6 月 6 日離任區議員，因此由主席介紹題述文件。

69. 區格萊先生介紹文件 TT 33a/2022 號。

70. 周子灝先生回應如下：

(i) 九巴對加強大埔鄉郊地區前往市區的巴士服務持開放態度，並會密切留意大埔鄉郊地區乘客的需求，改善汀角路沿線直達市區的巴士服務。

(ii) 九巴在 7 月初加強 73P 號線來回班次，現時亦正與運輸署商討就 74E 號線回程服務加強班次安排，以期為乘客帶來更便捷的選擇。

(iii) 就委員建議於林村及林錦公路一帶增設 T74 號線特別班次，以提供更直接往返市區的巴士服務，九巴同樣持開放態度，並將加快與運輸署商討並實施本年度 T74 號線於巴士路線計劃的服務改動，以期進一步完善大埔鄉郊地區往返市區的巴士服務。

(iv) 九巴會參考現時 64K 號線及 65K 號線轉乘不同路線的數據，再與運輸署商討進一步完善大埔郊區往返市區巴士服務的方案，為居民提供更便利的公共運輸服務。

71. 彭俊皓先生回應指，了解委員對大埔鄉郊地區前往市區的巴士服務的關注，對委員的建議持開放態度。城巴／新巴隨後將與運輸署商討增設有關巴士服務的方案，以期便利大埔居民。

72. 譚爾培議員的意見及問題如下：

(i) 《大埔區民乘車習慣調查暨巴士路線計劃諮詢 2022 研究報告》("《研究報告》")中反映林村居民對直達九龍中一帶(如油尖旺區)及港島區的需求，亦顯示市民對 74E 號線(大美督往返觀塘碼頭)的需求相對較低。既然署方早前成功開辦需求較低的 74E 號線，為何不考慮開辦居民表示有更大需求的巴士路線？

(ii) 他希望巴士公司能開辦更多特別班次，便利鄉郊地區的居民。雖然署方回應中提及，居民現時可利用大老山隧道轉乘網絡前往市區不同目的地，但他認為乘搭直通車的效率必定比轉乘接駁巴士更高，亦能減輕大埔太和路一帶的交通負擔，故希望署方與巴士公司積極考慮。

73. 主席表示，對巴士公司積極回應感到欣喜，並希望署方認真考慮。他指出《研究報告》獲得的數據真確性非常高，建議署方下一年度擬定巴士路線計劃時將《研究報告》結果納入考慮範圍。另外，他亦希望署方能夠盡快落實開辦居民非常支持的“民間折衷方案”。

74. 區格萊先生回應指，署方備悉委員的意見，往後研究改善公共運輸服務方案時會一併參考委員的資料。

75. 周子灝先生表示，九巴備悉有關乘客服務需求，並會細心研究委員提供的數據。九巴會參考乘客出行模式及轉乘數據，研究其他前往市區的路線是否可仿效 T74 號線的營運模式，延伸至林錦公路一帶。

IX. 要求加快開通富蝶邨至觀塘、油塘的巴士路線
(大埔區議會文件 TT 34/2022 號及 TT 34a/2022 號)

76. 主席介紹文件 TT 34/2022 號。

77. 區格萊先生介紹文件 TT 34a/2022 號。

78. 區鎮濠議員表示十分支持題述建議，並詢問主席文件中是否指乘搭 74X 號線的居民人數大幅增加，許多時候需要等候兩班車才能上車。

79. 主席表示區鎮濠議員理解正確。他補充指，早前房屋局局長視察富蝶邨工程地盤時提及要加快入伙進度，他對此感到擔憂，並希望富蝶邨的交通配套能盡快落實。他表示，未知房屋局計劃將入伙日期提前多少，故希望運輸署備悉和盡快開通題述巴士路線以便利居民，避免為鄰近地區帶來壓力。

80. 區格萊先生回應指運輸署將與房屋署(“房署”)緊密溝通，密切留意大埔第九區(富蝶邨)的建設進度及入伙時間，適時引入公共運輸服務，以配合乘客需求。

81. 主席宣布將處理他提出的一項臨時動議。根據《大埔區議會常規》(“《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，由於是項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。

82. 秘書讀出主席的臨時動議，內容如下：

> "大埔區議會交通及運輸委員會要求加快開通富蝶邨至觀塘、油塘的巴士路線，以便利居民。"

動議獲區鎮濠議員和議。

83. 沒有委員提出修訂動議。

84. 主席請委員就他提出的臨時動議進行表決。委員同意以記名方式投票，結果如下：

贊成：	4 票	何偉霖主席、毛家俊副主席、區鎮濠議員及譚爾培議員
反對：	0 票	
棄權：	1 票	林奕權議員
沒有投票(在席)：	0 票	
沒有投票(不在席)：	1 票	劉勇威議員
總計：	6 票	

85. 主席宣布上述臨時動議獲得通過。

X. 要求全面檢討並加強九巴第 274P 號線之服務

(大埔區議會文件 TT 35/2022 號及 TT 35a/2022 號)

86. 主席介紹文件 TT 35/2022 號。

87. 區格萊先生介紹文件 TT 35a/2022 號。

88. 周子灝先生回應如下：

(i) 九巴留意到近日乘客對 274P 號線的需求持續增長，並已於 6 月中增加該路線的班次服務。九巴理解乘客對非繁忙時段來往大埔及馬鞍山有一定需求，就此會一如既往與運輸署保持溝通。

(ii) 九巴備悉委員建議加強 274P 號線服務，包括繁忙時間雙向服務、

全日服務及延長路線等，並會與運輸署積極研究提升上述路線的服務水平。

89. 譚爾培議員回應如下：

(i) 他支持題述議案。他幾乎每星期均會乘搭該小巴號線從馬鞍山前往大埔，並於首站(馬鞍山海栢花園)上車。就觀察所得，該小巴經常滿座，在馬鞍山一帶途經數站至新港城中心時已經半滿，亦經常因滿座而跳過耀安邨站。他曾跟沙田區議會耀安選區區議員交談，對方亦表示小巴未能好好服務該區居民。他相信大埔區居民乘搭該線小巴前往馬鞍山時亦有類似情況，故認為需要加強 274P 號線至全日服務，以輔助現時 26 號線小巴的不足。他希望運輸署不要單以路線重疊為由而不作考慮。

(ii) 26 號線小巴不設分段收費，乘客從馬鞍山前往廣福道、大埔工業邨及香港教育大學等區內各處劃一收費 14.3 元。他認為小巴營辦商利潤甚高，其定價亦較港鐵高出一倍。他相信大埔、馬鞍山及西貢北的居民均支持加強 274P 號線服務。

(iii) 大埔區有部分居民的原居地為西貢北，他們在周末和假日會返回原居地(例如十四鄉及北潭涌)。大埔和西貢北一直以街渡航線(馬料水往來塔門)作連接，卻沒有任何巴士路線能貫通兩地。他舉例說，從大埔墟一帶出發，需先乘搭 26 號線小巴到馬鞍山，再轉乘 807K 號線小巴，方可到達十四鄉(泥涌、崫下、馬牯纜、大洞和井頭)。他認為加強 274P 號線服務為合理要求，並支持 274P 號線加強至全日服務。

90. 劉勇威議員的問題及意見如下：

(i) 大埔區議員過去曾要求加強 274P 號線服務，當時運輸署以其與 26 號線小巴路線重疊為由，拒絕考慮建議。由於小巴的承載量不及巴士，他不明白為何 274P 號線以現時班次模式運作，反問署方是否認為沒有接駁大埔及馬鞍山兩區的需要。26 號線小巴是大埔往返馬鞍山最直接的路線，乘客普遍不會考慮乘搭港鐵往大圍站再轉乘至烏溪沙站，他認為署方應給予市民其他選擇。

(ii) 除馬鞍山外，大埔也同樣有 26 號線小巴跳站的問題。他曾在大埔寶鄉橋遇上類似情況，在下班時間等了兩班車仍無法登上小巴。他甚至嘗試在寶鄉橋的上一站，即大埔太和路近大埔中心第四期行人天橋(俗稱“一田橋”)候車，可是仍然無法登車。他認為除了等候，乘客沒有其他選項離開大埔區。26 號線小巴(從大埔工業邨開出)到廣福道一帶往往已經滿座。他不排除有乘客會在大埔區內各

站下車，讓大埔市中心一帶乘客有機會登車，但大部分乘客乘搭該小巴路線前往馬鞍山，以致大埔市中心內其他候車乘客久久未能登車。他希望署方能審視 26 號線小巴沿線各站的候車情況並作出改善。

(iii) 交運會已就此情況反映多年，他認為問題在於巴士及小巴兩者間的服務定位，兩者應該是協作而非對立關係。委員要求增設巴士路線引入競爭是因為小巴服務不濟，如果小巴班次足夠應付乘客需求，委員亦毋須要求以巴士接載乘客，也不會有“搶客”情況發生。各公共運輸服務工具間的競爭以乘客需要引導市場走向，署方不應以引起競爭為由限制市民選擇。他舉例說，東鐵綫過海段通車對過海巴士營運商亦存在競爭，認為署方處理手法屬雙重標準，不應該為保護營運商的利益而犧牲乘客選擇交通工具的權利。

(iv) 乘客顯然對 274P 號線服務有所需求。他曾在下班時間看到 274P 號線到達安慈路站時載客甚滿，需求一直持續上升。274P 號線走線迂迴，沒有與 26 號線小巴重疊的地方。他舉例指，26 號線小巴會繞經“一田橋”接載乘客；274P 號線則沿汀角路接載乘客，他認為此安排並不合理。如果小巴能提供快捷的點對點服務，乘客固然會選擇乘坐專線小巴。

(v) 他認為如不改動 274P 號線，亦可以考慮其他類型的公共運輸服務，大前提為有關路線需途經大埔市中心，可在大埔中心一帶接載大批乘客到馬鞍山新港城中心一帶。他建議營辦商認真考慮上述建議。據聞 N373 路線乘客疏落，卻安排通宵行駛，他促請署方安排路線時檢視路線的使用量，讓巴士公司開辦有乘客需求的路線。

(vi) 現時市民從大埔往返馬鞍山一帶只可選擇 26 號線小巴。小巴本身有載客量限制，現時行駛 26 號線的小巴數目亦不足以滿足市民需要。他支持 274P 號線加強至全日服務，以及 274P 號線以外、能滿足市民往返大埔及馬鞍山一帶需求的巴士服務，具體走線安排可以稍後再議。

(vii) 他認為路線重疊並非不提供有關巴士服務的合理理由，認為署方做法並不合理。譬如，他不理解為何只因有小巴服務前往北區醫院，九巴 73B 號線便不能在北區醫院設站，只能繞經那打素醫院，然而兩者皆可在那打素醫院設站。他認為署方處事方法自相矛盾，沒有統一準則。

(viii) 除考慮改動現有 274P 號線服務，署方可考慮在來年巴士路線計劃提議新巴士路線。他認為署方本年度巴士路線計劃不俗，有逐步增設前往東區及將軍澳的新巴士路線，希望署方未來會精益求精，更進一步。

91. 毛家俊副主席的意見及問題如下：

(i) 他曾就專線小巴806A、806B及806C號線乘客的投訴事宜向小巴營辦商反映。碩門邨開出的806B號線往往到沙田第一城及濱景花園一帶便已滿座。就此情況，小巴營辦商會為每班車預留約四至五個座位予大水坑一帶的乘客，可惜此辦法在繁忙時間只是杯水車薪。他建議署方留意有關小巴路線的乘客分佈。

(ii) 806B號線在石門站的乘客相對較少。考慮到806B號線是唯一途經大水坑一帶的專線小巴，署方應加強該號線的特別班次，便利大水坑居民及乘客。

(iii) 就觀察所得，806B號線小巴於繁忙時間的班次最快為六至七分鐘一班，但該路線較長，站點較多，容易受交通燈等候時間等路面情況影響，以致行車時間難以預計。此外，白石角一帶路口甚多，加上交通燈及迴旋處等路面情況，導致白石角到大學站一段的行車時間較長。針對大水坑一帶的情況，署方應考慮把806B號線總站遷移至大水坑站。他亦建議於下一年度的巴士路線計劃，參考巴士87K號線(大學站往返錦英苑循環線)和289K號線(大學站往返富安花園循環線)的成功例子，以類似形式開辦香港科學園往返大水坑站的循環路線，相信能提高效率及運載量。

(iv) 據他了解，806C號線現以試辦形式營運至11月，他欲了解署方就落實營辦此路線的取向或其他安排。

(v) 他指出，雲匯和逸瓏灣對出的806A、806B及806C號線候車安排欠佳，地面沒有劃線供乘客排隊候車，導致混亂。每當小巴到站，乘客便匆匆登車，導致短途乘客登上長途小巴，此情況於繁忙時間更甚，令短途及長途乘客與相應小巴路線錯配，而小巴司機亦因此受壓，被乘客指罵。就此，他建議把806A、806B及806C號線站點分開，或於地面上劃線、設站牌等，避免混亂和減少爭執情況。

(vi) 806A、806B及806C號線目前於運頭塘總站並沒有正式的站頭。據他了解，營運商曾嘗試就此提出申請，故詢問署方對此的取態如何。現時，營辦商以停泊的小巴車輛充當臨時站長室，作委派站長和控制乘客上車情況之用。此外，上述路線合共使用超過20輛小巴行走，而站內並沒有地方供擺放車輛及為車輛作簡單維修。現時車輛只能於晚上停泊在總站附近(例如達運路)，故他希望署方考慮提供協助，在站內設置永久站長室或可擺放簡單修理車輛工具的小型儲物室，以便利司機，他相信定能對提升806號線系列小巴服務有莫大幫助。

92. 主席的意見如下：

(i) 不理解為何署方所見有別於居民。居民經常投訴無法登車及小巴跳站，而從九巴的回應可見，乘客量持續增長，反映此路線有一定的需求。

(ii) 巴士的班次不像小巴一般頻密，故要求快捷的乘客可選擇小巴，相反，不介意等候時間較長但要求乘坐舒適的乘客可選擇巴士，兩者服務性質不同。再者，現時 274P 號線並沒有提供回程服務，他不明白為何居民從大埔往返馬鞍山的訴求多年來都不獲回應。他認為加強現有線路的服務應較開辦新巴士路線的阻礙更少，所以不理解署方的難處為何。他期望署方與九巴再作詳細規劃，把建議路線改動納入下年度的巴士路線計劃。

93. 區格萊先生回應如下：

(i) 署方備悉委員的意見。有關 26 號線小巴的走線，署方曾於離開大埔市中心的最後分站(廣福邨站)作調查，結果顯示，26 號線小巴在早上繁忙時段前往馬鞍山的平均載客率為六成，因此署方認為現時服務足以應付乘客需求。

(ii) 就委員提及曾在下午繁忙時段於大埔未能登上 26 號線小巴的情況，他指出由於上午繁忙時間由馬鞍山前往大埔，以及下午繁忙時間由大埔前往馬鞍山的乘客需求較大，因此九巴 274P 號線已提供上述繁忙方向的服務。署方與九巴一直留意乘客需求，並於 6 月中增加 274P 號線班次以配合乘客乘求。署方會繼續留意 274P 號線及 26 號線小巴的使用情況，有需要時會與營辦商跟進。

(iii) 署方備悉委員對 26 號線車費高昂的意見，並一直鼓勵公共運輸營辦商在確保能維持適切及有效率的公共運輸服務情況下，因應營運情況及社會經濟環境，盡可能提供車費優惠(如分段收費等)，減輕市民的交通開支。然而，基於自由營商精神，提供車費優惠與否，以及優惠詳情，屬營辦商的商業決定。

(iv) 署方觀察到乘客對 806 號線系列小巴服務有一定的需求。為配合乘客需求，營辦商正提供比服務詳情表更頻密的班次。署方亦會繼續提醒營辦商，在車隊資源及財政狀況許可的情況下，考慮增加班次以及增加更多車輛投入服務。

(v) 就試辦 806C 號線小巴一事，署方在試辦期間一直與營辦商檢視服務情況，並將於稍後時間與營辦商跟進試辦期後的安排。

(vi) 有關白石角一帶候車情況的意見，署方會後將與委員再作跟進。

(vii) 運頭塘公共運輸交匯處同時設有巴士、小巴及的士站，空間有限。

署方明白專線小巴的營運需要，並會檢視現時運頭塘總站的安排，稍後將就該總站的設計諮詢有關持份者。

94. 周子灝先生感謝委員關注和支持 274P 號線的服務。委員就 274P 號線於大埔區內走線的改善建議，九巴將通盤考慮，再與運輸署商討如何提供更好、更精準的服務。另外，九巴對改善大埔往來馬鞍山、白石角及泥涌一帶的專營巴士路線服務的建議，持正面態度。

95. 譚爾培議員回應和提問如下：

(i) 詢問是否有需要就 26 號線小巴事宜邀請小巴營辦商(即偉文發展有限公司)出席交運會會議作面對面溝通，藉此了解其經營困難、擬定收費理由及對該號線小巴服務投訴作解釋。他建議秘書處去信邀請上述小巴營辦商出席會議。

(ii) 運輸署的回應提及曾建議把 87K 號線的資源調配到 274P 號線，但建議當時不獲通過落實。他詢問當時的討論詳情，並請秘書處或運輸署代表補充。

96. 區格萊先生表示，他現時手上沒有相關資料，第 95(ii)段所提及相關議題曾在多區區議會討論，相信委員可參閱有關會議記錄以了解詳情。

97. 主席宣布將處理他提出的一項臨時動議。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。

98. 秘書讀出主席的臨時動議，內容如下：

"大埔區議會交通及運輸委員會要求政府檢討及提供大埔往返馬鞍山的全日巴士服務。"

動議獲劉勇威議員和議。

99. 沒有委員提出修訂動議。

100. 主席請委員就他提出的臨時動議進行表決。委員同意以記名方式投票，結果如下：

贊成：	5 票	何偉霖主席、毛家俊副主席、區鎮濠議員、劉勇威議員及譚爾培議員
反對：	0 票	
棄權：	1 票	林奕權議員
沒有投票(在席)：	0 票	
沒有投票(不在席)：	0 票	
總計：	6 票	

101. 主席宣布上述臨時動議獲得通過。

102. 譚爾培議員要求秘書處致函邀請偉文發展有限公司出席會議，進行面對面溝通，就乘客對 26 號線小巴服務的投訴作討論，並了解題述議案對其的影響。

103. 主席建議邀請有關小巴營辦商出席交運會會議，以商討有關小巴服務事宜。

104. 主席宣布休會。

105. 會議其後恢復進行。

XI. 要求大埔區引進新電動巴士服務
(大埔區議會文件 TT 36/2022 號、TT 36a/2022 號及 TT 36b/2022 號)

106. 主席歡迎九巴助理總監(傳訊)林子豪先生就是項議程出席會議。

107. 劉勇威議員介紹文件 TT 36/2022 號。

108. 區格萊先生介紹文件 TT 36a/2022 號。

109. 林子豪先生回應如下：

(i) 九巴就有關電動巴士(“電巴”)發展事宜的研究已進行一段時間，亦有意安排委員參觀其車廠。九巴會盡快安排參觀，希望屆時委員踴躍出席。

(ii) 九巴對新能源巴士的運用有清晰的路線圖及時間表。九巴於去年購置 16 輛第二代單層電巴。得到運輸署支持下，該批單層電巴已

於過去兩個多月在本港繁忙路段投入服務，主要行駛六條巴士路線，包括途經彌敦道的 1、1A、6、203C 號線及途經觀塘道的 11D 及 14D 號線，以期減少路邊排放。上述試行運作非常順暢，電池未有出現故障，令九巴有信心其電巴計劃可按照擬定時間表推展。

(iii) 連同今年上半年試行的 16 輛新購置電巴，現時九巴有合共 30 多輛電巴已投入服務，早前亦已訂購 52 輛雙層電巴，預計最快可於本年年底至明年年初陸續付運抵港，以期盡快投入服務。上述逾 80 輛電巴均為九巴自資購置，目標是在 2025 年購置合共 500 輛電巴，最快於 2040 年以新能源巴士取代全線約 4 300 輛巴士。計劃中所牽涉的新能源巴士以電巴為主；至於氫能巴士方面，九巴正與巴士製造商、能源公司及香港政府緊密溝通，並希望無論在法規或基礎建設上皆能配合推動本港氫能巴士發展。

(iv) 內地佛山及英國利物浦等地已開始使用氫能巴士，由此可見，氫能巴士的技術已日趨成熟。九巴相信，推行新能源巴士計劃有賴政府的支持及支援，並希望配合香港政府及國家分別於 2050 年及 2060 年實現碳中和的願景。

(v) 劉勇威議員提及，安裝在巴士車頂上的薄膜太陽能電池板(“太陽能板”)，目的是使用電動及氫能外的可再生能源。大埔是九巴最早推行可再生能源計劃的地區之一，早於三、四年前已在林村一帶興建“綠色巴士站”，在巴士站上蓋設置太陽能板。隨着太陽能板的技術不斷提升，九巴亦逐漸將其引進到不同地區。現時九巴的願景及目標是在 2023 年於旗下車廠、巴士站、巴士車頂等安裝 30 000 塊太陽能板，估計能減少碳排放約 16 000 噸。

(vi) 為應付電巴的充電需求，九巴須物色地點興建新車廠，現計劃在大埔及屯門興建純電巴車廠。上述巴士車廠目前仍在城市規劃委員會(“城規會”)申請程序當中，九巴期望可以盡快完成興建新巴士車廠，協助更多電巴投入服務，服務大埔居民。

110. 彭俊皓先生介紹文件 TT 36b/2022 號，並補充如下：

(i) 城巴／新巴現時引入的雙層電巴是公司與廠方共同研發，以迎合香港獨特的營運環境。雙層電巴的充電時間約三小時，其後可行駛超過 200 公里。上述雙層電巴已於 6 月中正式投入服務，主要行駛繁忙路段(如往來堅尼地城和香港大球場的 5B 號線)，最近亦轉到九龍區行駛 20 及 22M 號線等。雙層電巴往後會在不同路段進行測試，以獲得更多數據。

(ii) 除雙層電巴外，城巴／新巴亦與廠方共同研發了全球首輛三軸雙層氫燃料電池巴士(“三軸氫能巴士”)，以氫作燃料驅動電池，研發時已考慮香港特殊的營運環境。三軸氫能巴士已於 6 月中抵港，

由於現時本港法例未允許此類車輛行駛，故未能進行正式測試。城巴／新巴正努力與政府相關部門討論修訂相關法規，並期望盡快完成程序，以便進行路面測試後獲得更多數據。

(iii) 城巴／新巴會因應電池電動巴士及氫燃料電池巴士的測試結果(如行駛山路和平路的表現)再決定未來購置新能源巴士的詳細計劃。氫能巴士在香港是嶄新技術的新能源車輛，但在世界不同城市已運作了一段時間，而城巴／新巴管理層亦有在世界各地營運氫能巴士的經驗，希望可以為香港帶來既安全又潔淨的新能源巴士服務。

(iv) 大埔區會否納入新能源巴士測試路段範圍，須視乎相關充電設施及配套等安排再作決定。上述兩款新能源巴士仍有待經過不同測試來收集數據，以選取最適合香港不同地形、炎熱潮濕的天氣等駕駛環境的新能源車輛。城巴／新巴希望新能源巴士為乘客帶來更好的乘車體驗之餘，亦為香港環境出一分力。

111. 劉勇威議員感謝巴士公司的介紹。他表示，電巴技術開始成熟，相信香港引入電巴是長遠的發展策略。他樂見九巴就電巴發展的時間表，以及城巴／新巴所推動的氫能巴士計劃。他明白電巴行駛路線的選擇受制於不同因素(例如充電設施、車廠落成等)，但希望巴士公司策劃時可考慮為大埔居民提供電巴服務。此外，他歡迎九巴代表提及的車廠參觀，相信其他委員亦感興趣。

112. 主席的意見及問題如下：

(i) 對九巴邀請參觀車廠設施表示熱切期待。早前他曾就電巴相關議題提交文件供交運會討論，希望大埔能引進電巴，並在車廠加建充電設施。九巴的回應提及在 2023 年將會有 52 輛電巴抵港投入服務，他對巴士公司的計劃感到欣喜，並希望大埔居民能夠受惠。

(ii) 目前本港法規對氫能車輛的運作限制甚多，例如不能在隧道等行車路段行駛。他認為運輸署應在法規層面積極配合，令新能源巴士可盡快進行路面測試。

(iii) 他詢問新能源巴士的電池處理能否做到環保回收。

(iv) 他詢問運輸署對推動電巴發展的各項設施配套的方向，包括在正進行擴展工程的巴士站(例如富蝶邨及其他新興建屋苑)加裝快速充電設施，令巴士無需返回車廠充電，從而提升效率。

113. 區格萊先生回應指，運輸署正與環境保護署(“環保署”)推展數項電巴相關措施，當中包括資助專營巴士公司在本港試驗單層電巴運作、在巴士總站及車廠安裝充電設施等。大埔不少巴士總站及公共運輸交匯處落成已久，過去規劃上未有預留位置安裝充電設施，而充電設施佔用相當空間，因此署方須審視

加建相關設施對公共運輸服務營運的影響，並在可行情況下考慮加建相關設施。

114. 林子豪先生回應如下：

(i) 對九巴而言，電巴計劃已非試驗階段，而是實行及投入運作的階段。三年前的電池科技及技術發展未必能賦予九巴信心推動電巴，過往曾通過政府的新能源運輸基金(前稱綠色運輸試驗基金)資助購買 14 輛電巴作試行；如今電池技術發展一日千里，因此九巴在去年自資購買 16 輛電巴，希望在本港行駛。由於九巴其中一座新車廠將座落大埔，故肯定會在大埔試行電巴，他相信屆時雙層電巴亦應已試驗成功並落地行駛。

(ii) 氫能巴士在內地及國外運作已有一段時間。從巴士營辦商角度而言，現已具備氫能巴士技術，此技術亦不斷進步中。香港現時的法規仍然視氫氣為危險氣體，而非燃料，令各巴士公司未能發揮氫能巴士技術。他舉例說，如巴士公司把氫氣注入車輛油缸已屬違法，而這正是窒礙技術發展的問題。不過，他得悉政府各部門正致力理順法規上對氫能的限制。

(iii) 電池處理方面，現時全球的大型企業(例如 Tesla)均會把使用多時及效能下降的電池回收，然後拆細用在其他不同地方，不會輕易棄置電池。雖然電池的效能下降，但並非全無用處，因此可放在其他地方再用。現時各電池廠均採用上述方法，而九巴亦十分關注環保處理電池事宜。現時九巴要求巴士生產商須保證電池壽命達 10 年，如有任何質量問題可作更換，故九巴相信有關電池在 10 年內仍能維持一定效能。

(iv) 他同意有需要在香港各區安裝充電配套設施，以便私家車、商用車等不同類型車輛使用充電設施。他亦認同在公共運輸交匯處增設供巴士、小巴及的士共用的充電設施，方便不同運輸工具營運。

115. 彭俊皓先生回應如下：

(i) 三軸氫能巴士早前已抵港，但因法規所限，暫時未能進行路面測試。城巴／新巴正努力向各政府部門(包括環保署、機電工程署、消防處及運輸署)介紹氫能巴士技術及相關安全措施，希望盡快獲得批准作路面測試。氫能並非全新科技，在世界各地均有安全營運經驗，故若香港能引入氫能作為新能源，定能惠及整個運輸業界。

(ii) 目前城巴／新巴的充電設施集中在其巴士車廠內，他理解委員對有關電巴充電效率的關注。儘管現時電巴電池充電的科技發展快速，充電時間仍需以小時計。城巴／新巴早前在中環渡輪碼頭巴士

總站以試驗性質安裝充電設施。若在公共運輸交匯處內安裝充電設施以供電巴充電，將對電巴營運大有裨益。

(iii) 三軸氫能巴士是以氫氣作為燃料的新能源巴士，該款巴士只需約10至15分鐘便可注滿燃料行駛，比電巴的充電時間快，相信能切合香港急速的營運需要，同時提供可靠的新能源巴士服務。

116. 劉勇威議員查詢有關電巴及氫能巴士中的氫燃料電池與鋰電池有何分別。他數年前曾與香港理工大學土木及環境工程學系退休副教授熊永達博士討論有關鋰電池的環境污染問題，得悉鋰電池的污染問題較難處理，過往會把電池運送到其他國家棄置，故仍然有機會造成環境污染。因此，他希望向巴士公司了解相對較新的氫燃料電池對環境的影響。

117. 譚爾培議員查詢氫能巴士中氫燃料及氫氣的來源。據他所知，生產氫氣須使用電力將水或其他原材料電解。他認為如果使用化石燃料發電生產氫氣，便與減少碳排放的目標互相矛盾；真正環保的氫能應以可再生能源生產氫氣，才能達到從生產到使用過程均不會增加碳排放的目標。

118. 主席的意見及問題如下：

(i) 運輸署指在舊有巴士站增加充電設施有相關限制及困難，但大埔有不少新落成的屋苑及巴士站，況且，在舊有巴士站增加充電設施並非不可能，在其他區亦有先例，故認為署方不能以此作為藉口不考慮增加充電設施。他認為署方可因應需要在經常有巴士停泊的車站增加充電設施，以方便營運。

(ii) 他詢問政府將如何確保氫能商用車使用“綠氫”(即利用可再生能源電解水而生產的氫氣)。他展望將來會興建氫氣車廠、氫氣站等相關設施，希望政府持續監察發展過程，確保達至環保效果。

(iii) 他了解氫能巴士與純電巴在不同路段(如斜路、平路等)行駛各有優勢，希望屆時巴士公司能準確分配相關新能源巴士行駛適合的路線，以達至最大效能，並為環保出一分力。

119. 區格萊先生指，運輸署備悉各委員的意見。他相信政府各部門在推展電巴及其他電動車輛廣泛使用的政策時，會把各項因素及措施作通盤考慮。

120. 林子豪先生回應指，九巴現時專注電巴服務，因此關於氫能的問題可留待城巴／新巴代表補充。他表示，不同類型的新能源巴士適合行駛不同的路段，例如氫能巴士的續航力較長，因此適合長途路線。九巴正在及即將使用的第三及第四代電巴的續航力約為300公里。在九巴營運的400多條巴士路線中，有一半至三分之二的路線行駛距離均少於300公里，因此單用電巴已足以營

運目前三分之二的服務。至於餘下三分之一的巴士路線，九巴正積極物色其他科技選項，亦正就氫能巴士使用與外國巴士製造商及能源公司接洽。此外，九巴也會考慮選用其他新科技，例如氨(即阿摩尼亞)等。

121. 彭俊皓先生回應指，就氫能巴士技術方面，他暫時沒有充足的技術性資料作詳細解釋。城巴／新巴的氫能巴士在內地與廠方共同生產，使用最新科技及在外國生產的頂尖氫燃料電池。至於有關氫的生產方法，目前仍有待落實，城巴／新巴正物色廠商承包生產和運送等流程。城巴／新巴明白運用新能源巴士是為達致零排放的目標，因此最理想是能採用綠色能源生產燃料，而並非把路面排放轉移到生產階段。待相關安排落實後，城巴／新巴會再作公布。

XII. 要求完善路連接吐露港之路段增設減速線
(大埔區議會文件 TT 37/2022 號及 TT 37a/2022 號)

122. 主席介紹文件 TT 37/2022 號。

123. 李穎琛女士介紹文件 TT 37a/2022 號。

124. 主席指出，繁忙時段往吐露港公路的車輛十分多，車輛由完善路進入吐露港公路根本無法加速至每小時 100 公里(即吐露港公路相關路段的車速限制)，變相令該路段經常發生交通意外。他理解運輸署規劃時的想法，但目前繁忙時段的實際運作並不理想，故詢問署方會否有其他相應措施避免意外發生。

125. 李穎琛女士回應說，目前運輸署在匯出和匯入的道路上均設置路牌。署方早前亦曾審視連接吐露港公路路段的多條支路路牌位置是否適當清晰，並將會在匯入位置的路牌作出調整，希望向駕駛者清晰標示該處為車輛匯出、匯入的位置。

XIII. 續議交通及運輸委員會 2022 年 5 月 6 日第三次會議事項

(一) 要求改善汀角路交通情況

126. 主席請運輸署報告近日汀角路的交通情況。

127. 陳嘉輝先生表示，上月汀角路交通情況大致正常。暑假將至，運輸署預計龍尾泳灘一帶的交通流量有機會增加，因此署方會密切留意該路段的交通情況，如有需要，將會檢視相應交通安排。

128. 由於沒有委員提出問題或意見，主席建議刪除此續議事項，日後視乎需要再作討論。

129. 沒有委員提出反對，題述事項將從續議事項中刪除。

(二) 研究新增或擴建大埔區的巴士總站

130. 主席詢問以下事項：

(i) 太和巴士總站移植樹木的最新進展。

(ii) 擴建全安路公共運輸交匯處及富亨公共運輸交匯處的最新進展。

(iii) 時任區議員陳振哲先生建議在林錦公路交匯處一帶興建巴士總站的議案最終決定如何。

131. 陳嘉輝先生回應指，早前就太和巴士總站擴建計劃向相關部門及港鐵進行諮詢，並於 6 月收妥回覆。路政署正準備相關樹木補種計劃。

132. 蕭偉琨先生補充指，路政署早前已完成太和巴士總站一帶的樹木評估報告，由於移植樹木有機會影響房署在該處所設的地下排水管道，因此需呈交報告諮詢房署。

133. 區格萊先生回應如下：

(i) 就全安路公共運輸交匯處的工程建議，署方在 6 月底收到大埔民政處進行的地區諮詢結果，隨後會歸納有關意見及推展有關建議。

(ii) 就林錦公路交匯處一帶興建巴士總站，他指出待林錦公路近梧桐寨的迴旋處建造工程完成後，林錦公路近梧桐寨東行的巴士站位會有所增加，而相關巴士站位亦可用作特別班次的總站，例如配合巴士路線計劃中延長 T74 號線的總站。署方會密切留意巴士站設施的使用情況，適時檢視是否需要考慮其他改善措施。此外，就林錦公路一帶未來的人口增長，署方會在檢視發展項目時評估增設公共運輸設施的需要，以配合公共運輸服務的營運。

134. 蕭偉琨先生表示，有關富亨公共運輸交匯處擴建工程，路政署早前收到運輸署發出施工通知書，得悉工程大概涉及移除約 10 棵樹。路政署已提交樹木評估報告，並與康文署理順工程細節。

135. 主席促請部門積極跟進上述工程，並建議保留是項議程至下次會議。

136. 席上沒有委員反對，故將續議題述議題。

XIV. 交通及運輸委員會恆常討論事項
(大埔區議會文件 TT 38/2022 號)

(一) 要求於大埔區內增加車輛泊位
(大埔區議會文件 TT 38c/2022 號)

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

138. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 38c/2022 號，有關運輸署就要求在大埔區內增加車輛泊位的回覆。

(二) 關注大埔區違例泊車問題
(大埔區議會文件 TT 38a/2022 號)

139. 徐翼福先生介紹大埔區議會文件 TT 38a/2022 號。他補充指，香港警務處(“警務處”)大埔警區亦有留意委員在上次會議反映的違泊黑點，執法人員會留意違例者改變停泊地點及時間，繼續定期審視及採取相關行動。

140. 劉勇威議員指出，近日在大埔舊墟一帶(如翠怡街、翠和里及翠樂街後半段)的違泊情況嚴重。此外，翠怡花園對出 W3 號線巴士站及平安里巴士站一帶的違泊情況更導致巴士無法靠站，其中平安里巴士站的問題尤為嚴重，希望警方協助跟進。

141. 主席指出，上次會議提及的汀麗路太平工業中心後方違泊問題依然嚴重，請警方繼續跟進。另外，富蝶邨社會服務大樓外增加停車處後違泊情況十分嚴重，他希望運輸署考慮能否將該停車處劃為巴士站，禁止其他車輛停泊。

142. 陳嘉輝先生回應指，會就上文第 141 段提及停車處劃為巴士站的建議進行調查和跟進。

143. 徐翼福先生回應如下：

(i) 留意到翠怡街及翠樂街一帶近日有較多食肆開業，他備悉委員提及的情況並會作跟進。

(ii) 警方將在平安里巴士站及大埔太和路巴士站加派人手跟進。

(iii) 上文第 141 段所指頌雅路及全安路對出停車處，他相信該處規劃用作備用的巴士或小巴站。他備悉主席意見，並會加派人手跟進違泊情況。

(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 38b/2022 號)

144. 徐翼福先生介紹大埔區議會文件 TT 38b/2022 號。

145. 委員沒有提出問題或意見。

XV. 其他事項

(一) 要求大埔頭徑新增通往大埔太和路行車出口以解決大埔頭一帶長年交通阻塞情況
(大埔區議會文件 TT 39/2022 號)

146. 主席表示，劉勇威議員在 2022 年 7 月 1 日提交題述文件，雖然未能符合《常規》有關在會議前 10 個淨工作天前提交文件的規定，但因為議題具迫切性，故他酌情容許在是次會議討論。

147. 劉勇威議員介紹文件 TT 39/2022 號。他補充指，日前與運輸署代表到大埔頭徑一帶視察，其後才提交上述文件作討論。他希望提出一項臨時動議，要求運輸署開闢由大埔頭徑通往大埔太和路的行車出口。

148. 彭曉峯先生回應指，署方已把委員的建議納入大埔區域交通及運輸研究內，並已完成收集交通數據和建立交通模型，現階段正就短期及長期改善大埔交通情況的措施進行研究。待研究完成後，署方將提交方案徵詢交運會意見。

149. 主席宣布將處理一項臨時動議。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。

150. 秘書讀出劉勇威議員的臨時動議，內容如下：

"大埔區議會交通及運輸委員會要求大埔頭徑開闢通往大埔太和路行車出口，從根本解決大埔頭一帶只有唯一通道的問題，及藉以改善該處交通阻塞情況。"

動議獲毛家俊副主席及區鎮濠議員和議。

151. 沒有委員提出修訂動議。

152. 主席請委員就劉勇威議員提出的動議進行表決。委員同意以記名方式投票，結果如下：

贊成：	5 票	何偉霖主席、毛家俊副主席、區鎮濠議員、劉勇威議員及譚爾培議員
反對：	0 票	
棄權：	0 票	
沒有投票(在席)：	0 票	
沒有投票(不在席)：	1 票	林奕權議員
總計：	6 票	

153. 主席宣布上述臨時動議獲得通過。

(二) 了解運輸署試驗加強行人過路處安全輔助裝置

154. 劉勇威議員得悉，近日運輸署有意推行試驗計劃，安裝新型過路輔助裝置("輔助裝置")，以紅光投射到行人過路處的行人等候位置上，以加強行人過路處安全。他認為此投射效果，除了在香港炎熱日曬時不太理想外，行人專注使用手機時亦未必注意得到，因此他播放了以下兩段影片供署方參考：

(i) 片段一(https://www.youtube.com/watch?v=RIvAXXzoEdw)展示迪拜正式使用的智能行人過路系統("過路系統")。

(ii) 片段二(https://www.youtube.com/watch?v=BTe3XI2E2mc)展示烏克蘭過路系統的概念。

155. 劉勇威議員補充如下：

(i) 從片段一可見，迪拜的過路系統設計從行人等候位置地面發出紅色或綠色燈光，配合行人過路時會閃燈提醒，他認為比運輸署的輔助裝置投射紅光更為清晰。

(ii) 片段二的過路系統概念供署方考慮在繁忙路段推展。當行人燈號轉為紅色時，行人過路處兩邊的等候位置會投射兩道紅色高閘；相反，當交通燈號轉為紅色時，兩邊行車路亦會投射兩道紅色高閘。紅色高閘並會展示燈號轉換的時間倒數。他建議署方參考此概念時留意投射紅色閘的高度，他擔心從地面投射時令駕駛者忽略過路行人或路面情況。

(iii) 希望署方參考影片和再作研究，改善試驗推行的輔助裝置。他從媒體報道中得悉署方的試驗輔助裝置感覺較簡單，貌似效益不大，他亦擔心將紅光投射到行人的手機屏幕會造成不舒適。

156. 陳嘉輝先生回應表示會向相關同事分享有關資料作考慮。

(三) 有關警務處臨時交通措施安排事宜

157. 毛家俊副主席提出意見如下：

(i) 國家主席於6月30日訪港，他在當日下午5時半左右接獲市民反映，指當時在吐露港公路行駛中途不知為何所有車輛突然停下。及後他得知，當日全港各區(例如吐露港公路往九龍)車輛擠塞情況嚴重，亦有前往大埔的巴士需要在大老山隧道口改道。

(ii) 他認為目前警務處就有關封路措施的信息發布手法不太理想，詢問會否就上述情況經電台或其他媒體發布交通公告及通知市民有關地區將成為核心保安區，讓市民知所適從，避免混亂。

(iii) 早前警方曾在廣福道一帶封路，為一宗交通意外事故進行案件重組，但委員卻沒有收到任何通知。他指出，雖然受阻時間不長，但仍希望警方可以預早發布信息提示在附近一帶等候巴士的乘客及行經附近的駕駛者，因此希望警方解釋有關信息發布事宜。

158. 劉勇威議員表示對6月30日的單一事件不作評論。有關早前在廣福道進行案件重組一事，他理解該案件已安排在案件重組翌日提堂，因此警方理應能在事前知道案件重組的日期，可是委員事前沒有收到通知。他當日不斷收到居民來電查詢，亦無法回應市民，故希望警務處盡早通知委員和發布消息，讓委員可以協助安撫居民情緒。再者，有關封路的資訊應在封路前而非封路後發布，而當有突發事件發生，警方也應考慮即時發布通知。

159. 徐翼福先生回應如下：

(i) 6月30日國家主席訪港的安保行動路線為臨時一刻決定，難以預早發布路線改道安排；至於香港科學園一帶的巴士改道，警方已提

早在有關巴士站張貼通告提醒乘客。當日吐露港公路的情況，需要配合車隊的行車狀況，而相關人士亦是臨時得悉該車隊選擇的行車路線，所以警方當時根據《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)第 28 條，實施有關改道及臨時封路措施。

(ii) 6 月 26 日的案件重組，相關案件由警務處新界北總區重案組及政府化驗師等不同單位到案發現場跟進。警方擬定日期時考慮到市民平日需要上班、上學，故決定在星期日上午進行案件重組，以期減少對市民造成不便。當時警方亦根據《道路交通(交通管制)規例》第 28 條，由警司級或以上人員決定實施有關改道及臨時封路措施。據他現場觀察所得，是次封路的確對乘搭巴士的居民造成不便，而警方亦已調派人手在運頭街一帶驅趕違泊車輛，當時道路大致暢順，該封路路段亦於短時間內重開。

(iii) 委員就消息發放提出的意見，他會向相關單位反映，日後如有類似事件發生，將盡快透過警民關係組通知各委員。

XVI. 下次會議日期

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

161. 議事完畢，會議在下午 3 時 25 分結束。

大埔區議會秘書處
2022 年 8 月

附件

大埔區議會屬下
交通及運輸委員會
（2022年7月8日會議）

為大埔區區內一條現有行人通道
（行人通道編號：KF02）
加建升降機設施

諮詢目的

向委員會 匯報 為橫跨寶湖道連接廣福商場的行人天橋（行人通道編號：KF02）加建升降機的 初步設計方案 及 諮詢意見

背景

- 路政署 於2020年11月6日， 就「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」諮詢委員會（詳情請參閱交委會文件第TT 79/2020號）

- 委員會於該次會議上選出橫跨寶湖道連接廣福商場的行人天橋 (行人通道編號：KF02) 作為「特別計劃」的推展項目之一

現時情況



現時情況 (A出口)



地面景觀

平台景觀







地面景觀

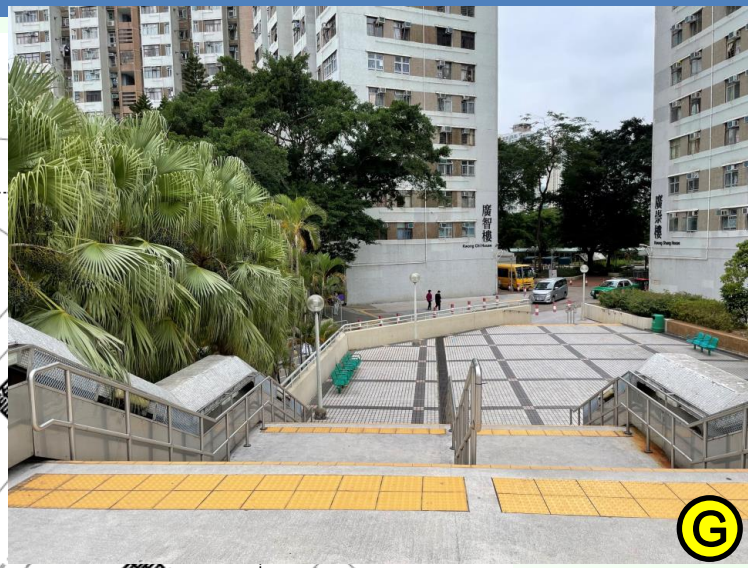
平台景觀



現時情況 (B出口)



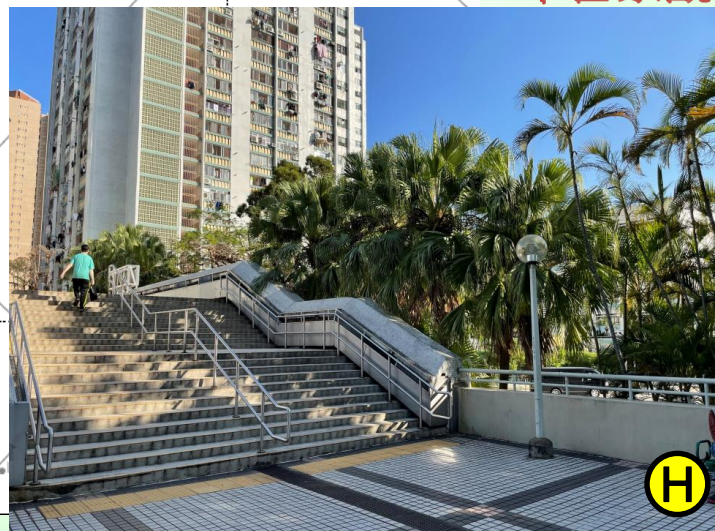
地面景觀



橋面景觀



地面景觀



平台景觀

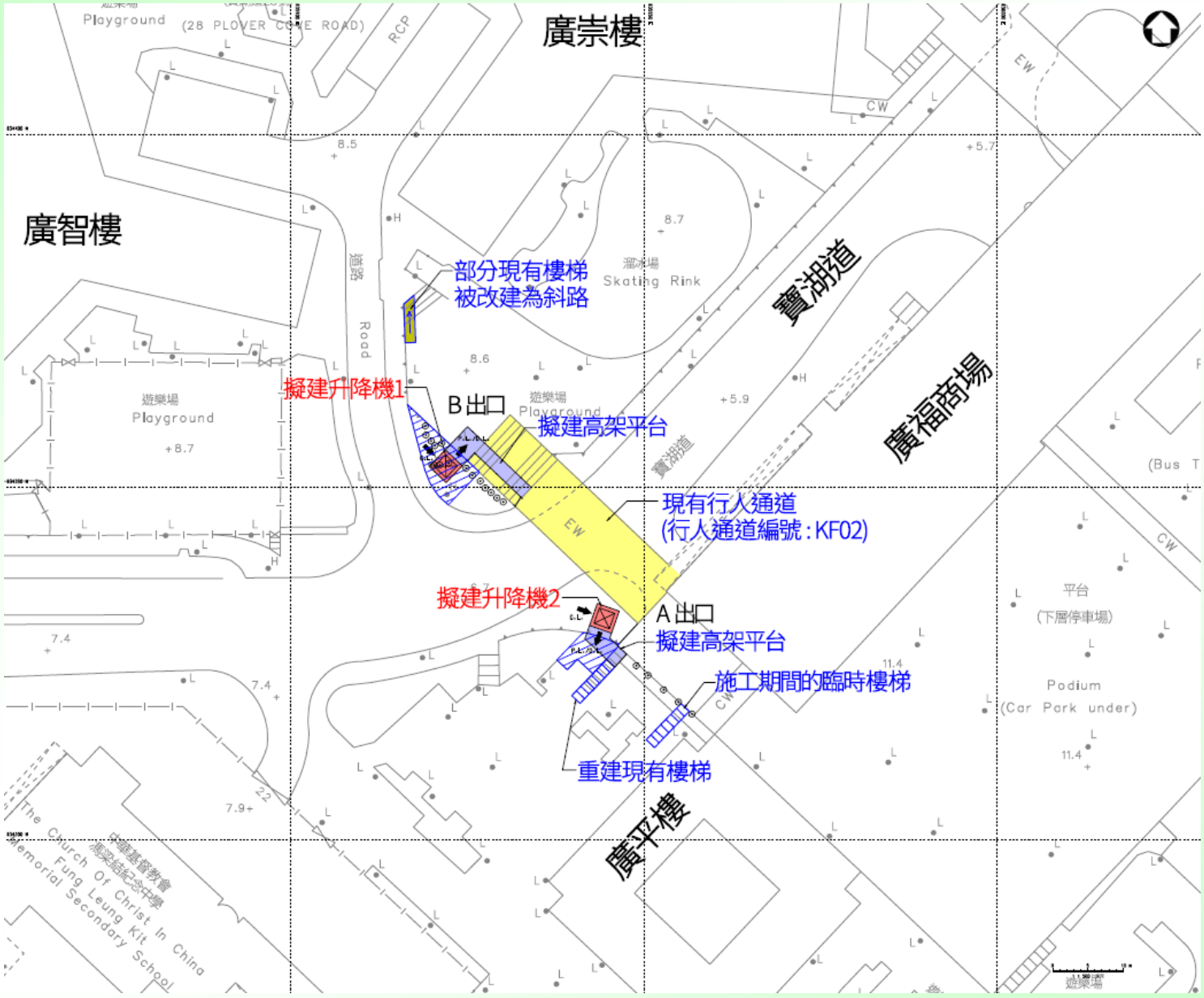
現場環境限制 (A出口)







加建升降機的初步設計


廣崇樓
廣智樓
寶湖道
廣福商場
廣平樓
部分現有樓梯
被改建為斜路
擬建升降機1
B出口
擬建高架平台
現有行人通道
(行人通道編號：KF02)
擬建升降機2
A出口
擬建高架平台
施工期間的臨時樓梯
重建現有樓梯
Playground
(28 PLOVER COVE ROAD)
Skating Rink
Road
遊樂場
Playground
(Bus T
平台
(下層停車場)
Podium
(Car Park under)
The Church Of Christ In China
Fung Leung Kit
Memorial Secondary School

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



現時情況 Ⓐ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



升降機的模擬完成圖 Ⓐ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



現時情況 Ⓑ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



升降機的模擬完成圖Ⓑ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



現時情況 ©

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



升降機的模擬完成圖©

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



現時情況 Ⓓ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



升降機的模擬完成圖Ⓓ

加建升降機的初步設計 (1號升降機)



現時情況 Ⓔ

加建升降機的初步設計



升降機的模擬完成圖Ⓔ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



現時情況 Ⓕ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



升降機的模擬完成圖 Ⓕ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



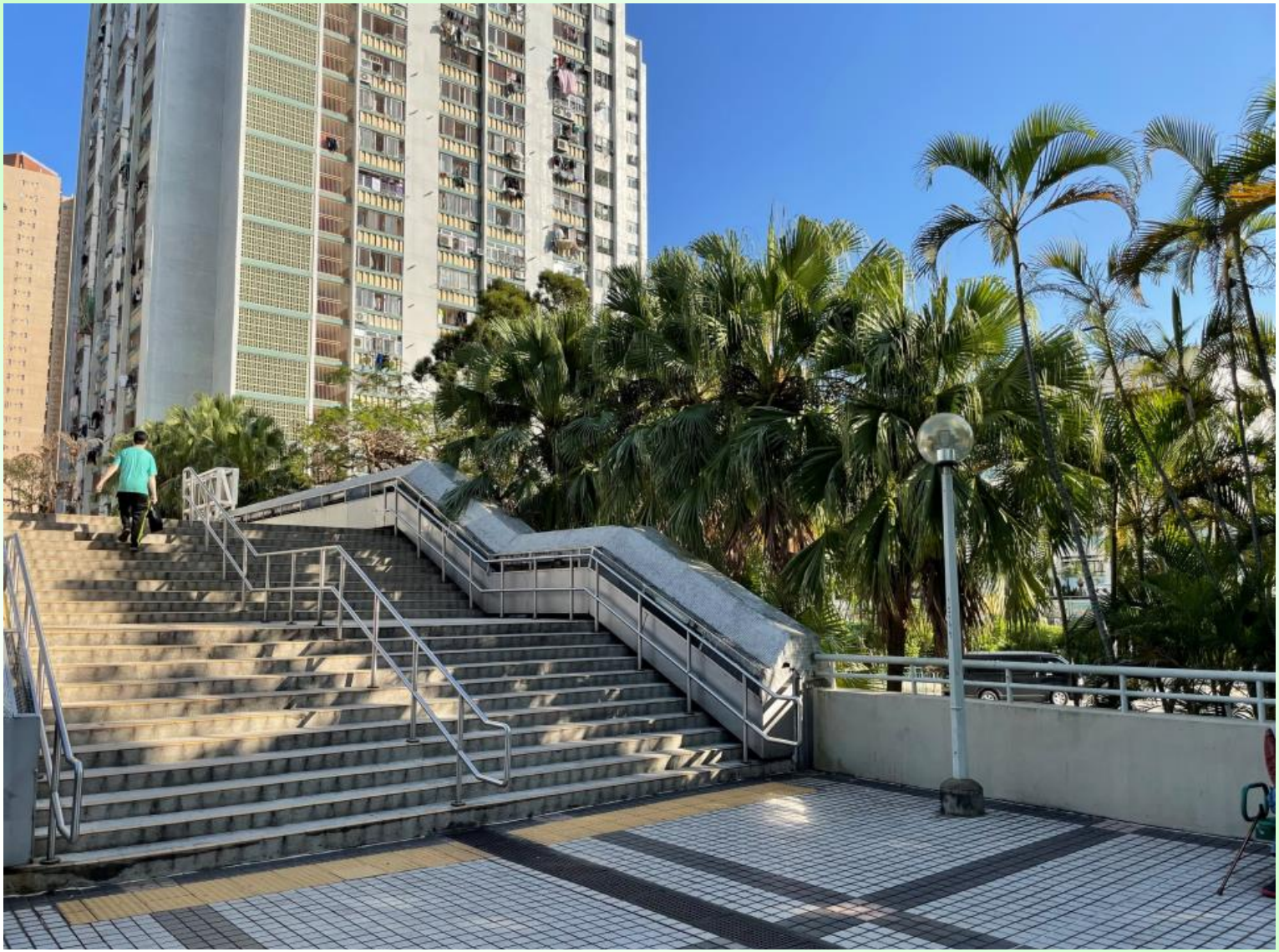
現時情況 Ⓖ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



升降機的模擬完成圖 Ⓖ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



現時情況 Ⓗ

加建升降機的初步設計 (2號升降機)



升降機的模擬完成圖 Ⓗ

施工安排

- 升降機工程主要包括地基、升降機塔結構、升降機安裝 及相關的機電工程
- 為配合加建工程，需要臨時佔用部分屋邨的公用地方
- 會對受影響的設施包括 道路、管線及各公用服務設施 進行必要的改動及重置，並會諮詢各有關部門及機構
- 於施工期間，會遵照《道路工程的照明、標誌及防護工作準則》，提供適切的設備 及 保護措施 以保障公眾安全
- 會按工程需要實施臨時交通管理措施。由於加建工程並不涉及大型的行車改道，預期工程不會對交通造成顯著的影響

總結及未來路向

- 初步設計方案若獲得委員會支持，我們會盡快進行地區諮詢 及 詳細設計工作
- 聯絡屋邨的公契經理人，以確定同意有關安排及簽署相關的法律文件
- 妥善處理上述事宜後，會盡快進行招標，開展建造工程

歡迎委員提供意見

謝謝

