

大埔区议会
交通及运输委员会
2019 年第一次会议记录

日期：2019 年 1 月 11 日(星期五)

时间：下午 2 时 33 分至下午 7 时 37 分

地点：大埔区议会会议室

出席者

出席时间

离席时间

主席

刘志成博士

会议开始

下午 6 时 55 分

副主席

胡健民议员

会议开始

会议完毕

委员

区镇桦议员

会议开始

会议完毕

陈灶良议员, MH

下午 2 时 39 分

下午 5 时 51 分

陈笑权议员, MH, JP

会议开始

会议完毕

周炫玮议员

会议开始

会议完毕

关永业议员

会议开始

会议完毕

刘勇威议员

会议开始

会议完毕

李国英议员, BBS, MH, JP

会议开始

会议完毕

李华光议员

会议开始

会议完毕

罗晓枫议员

会议开始

会议完毕

谭荣勋议员, MH

会议开始

会议完毕

邓铭泰议员

会议开始

会议完毕

黄碧娇议员, BBS, MH, JP

会议开始

下午 5 时 53 分

任启邦议员

会议开始

会议完毕

任万全议员

会议开始

会议完毕

余智荣议员

会议开始

会议完毕

增选委员

区镇濠委员

会议开始

会议完毕

陈蔚嘉委员

会议开始

会议完毕

张国华委员

会议开始

下午 5 时 09 分

张国慧委员

会议开始

下午 6 时 02 分

文念志委员

会议开始

会议完毕

梅少峰委员

会议开始

下午 6 时 46 分

曾汉文委员

会议开始

下午 6 时 25 分

温兴财委员	会议开始	下午 5 时 09 分
胡绰谦委员	会议开始	会议完毕
胡耀昌委员	会议开始	会议完毕
姚钧豪委员	会议开始	会议完毕

秘书

梁仲华先生	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

李佳盈女士	大埔民政事务助理专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
马芳兰女士	高级运输主任(大埔) / 运输署
李建业先生	运输主任(大埔) / 运输署
潘欢愉女士	工程师 / 大埔一 / 运输署
张伟锋先生	工程师 / 大埔二 / 运输署
麦佩茵女士	工程师 / 19(北) / 北拓展处 / 土木工程拓展署
郑韞慈先生	区域工程师(大埔)1 / 路政署
刘德昌先生	副房屋事务经理 / 大埔、北区及沙田七 / 房屋署
梁志德先生	大埔警区交通队署理警署警长 / 香港警务处
谭浚熙先生	交通策划及公共事务部经理(公共事务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
邓政杰先生	交通策划及公共事务部襄理(交通策划) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
黄子健先生	沙田厂襄理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
李裕修先生	高级行政主任(区议会) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
黄汝恒女士	高级联络主任(2) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署

请假者

李耀斌议员, BBS, MH, JP

缺席者

陈梓华委员

开会词

主席欢迎各委员及部门代表出席会议，并宣布以下事项：

- (i) 刘宗翰先生已经辞任交通及运输委员会(“交运会”)增选委员。
- (ii) 欢迎增选委员姚钧豪先生加入本委员会。
- (iii) 路政署许家杰先生已经调职，由郑韞慈先生代表出席。
- (iv) 房屋署杨昭添先生已经调职，由刘德昌先生代表出席。
- (v) 警务处徐翼福先生因事未能出席会议，由梁志德先生代表出席。
- (vi) 李耀斌议员因事未能出席会议，并已经向秘书处提交缺席通知。根据《大埔区议会常规》第 51(1)条，委员会只会同意委员因为身体不适(包括因怀孕而引起的身体不适)、担任陪审员、代表区议会出席会议 / 活动、出席立法会会议、出席行政会议、分娩或待产的缺席申请。按照上述规定，他的申请不获批准。

I. 通过交通及运输委员会 2018 年 11 月 9 日第六次会议记录 **(大埔区议会文件 TT 1/2019 号)**

2. 主席表示，秘书处在会议前没有收到修订建议，席上亦没有委员提出修订。上述会议记录无须修订，并获通过作实。

II. 要求全面改善白石角的交通 **(大埔区议会文件 TT 2/2019 号)**

3. 胡健民副主席介绍上述文件。
4. 主席表示，秘书处早前曾经就是项议程邀请路政署铁路拓展处的代表出席会议，但该处人员因事未能出席，并以书面方式响应委员的查询。有关的书面回复已经载述于附件一。
5. 郑韞慈先生指铁路拓展处已经就在白石角增设铁路站一事作出书面回复。如委员有其他意见或提问，他会转介铁路拓展处的同事跟进。如有需要，他建议委员会可以再次邀请铁路拓展处的人员出席下次会议。

6. 张伟锋先生 响应如下：

- (i) 目前吐露港公路在繁忙时间的交通接近饱和，而非繁忙时间的交通则可以接受。整体而言，运输署认为吐露港公路现时的交通情况可以接受。
- (ii) 吐露港北行的车辆主要利用泽祥街的 2 个回旋处前往白石角，目前泽祥街在繁忙时间的交通接近饱和。
- (iii) 土木工程拓展署(“土拓署”)将会在大埔公路(沙田段)进行道路扩阔工程，预计完工后该处的交通情况将会改善。
- (iv) 香港中文大学(“中大”)在兴建医学大楼时，会一并在泽祥街近中大的回旋处进行道路改善工程，相信是项工程有助改善泽祥街的交通。
- (v) 除泽祥街外，驾驶人士亦可以选择经由大埔公路、优景里及博研路前往白石角。
- (vi) 基于上述原因，运输署目前未有计划研究新的行车道连接吐露港公路北行线及白石角。署方会继续留意该处附近的交通情况，有需要时会提出改善建议。

7. 譚荣勋议员 的意见如下：

- (i) 委员早于会议前 1 个月提交文件。他对路政署铁路拓展处在时间如此充裕的情况下仍然未能派员出席会议表示遗憾及不满。
- (ii) “铁路发展策略 2014”研究报告指没有足够的运输需求量支持在白石角加设铁路站。他不清楚政府当年进行这个研究时是否已经考虑到白石角现时的发展及变化，亦不知道政府当时预计的情况与今天的实际环境有没有落差，但认为白石角一带近年的发展及规划确实起了很大变化。
- (iii) 政府当年兴建西铁线时，有数个车站的周边位置尚未完全发展。相反，白石角现时已经有不少人士居住和工作，预计日后的人口仍会大幅增加，难以理解为何政府仍不考虑在该处增设铁路站。
- (iv) 对于铁路拓展处的书面回复表示不满。

8. 黄碧娇议员 的意见如下：

- (i) 委员已经提前 1 个月提交文件，认为路政署应尊重委员会并出席会议。她请署方稍后就在白石角增设铁路站一事作出正面响应。

- (ii) 她不同意路政署的书面回复。她指早年规划东铁线时已经预留用地兴建马料水车站，而大埔区议会当时同意暂时不在该处设站的原因，是为了加快东铁线的行车时间。至于委员现时争取在白石角或科学园设站的原因，是由于大埔第 39 区已经发展起来，加上科学园及各个住宅项目相继落成，故需要解决该处的交通问题。
- (iii) 她分享一次驾车经历，指由于吐露港公路发生交通意外事故，因此她改由大埔公路经科学园前往沙田。然而，由于驾驶人士集中使用近水警基地的回旋处离开科学园，形成交通樽颈，令她花了近 45 分钟才能驶离该处。有见及此，如需驾车前往尖沙咀一带，她现时会改行三号干线。
- (iv) 认为白石角的交通问题复杂且迫在眉睫，因此建议委员会召开特别会议，或在委员会辖下的工作小组会议继续商讨改善白石角交通的方法。

9. 关永业议员指白石角一带的住宅项目众多而且陆续入伙，故同意有需要改善该区的交通。除了长远改善白石角的交通外，他认为相关部门亦需关注及改善交通安全的问题。他留意到早上时分在大学港车站外候车的乘客众多，当中包括不少轮候 272K 号线前往白石角一带的上班人士，部分乘客更在马路范围候车，险象环生，可见该公共交汇处的设施根本不敷应用。就此，他已经联络警方及巴士公司要求跟进，亦促请相关部门尽快研究改善措施，以保障乘客及交通安全。

10. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 他早在两年前已经去信行政长官、政务司司长和运输及房屋局（“运房局”）局长要求在白石角加设铁路站。
- (ii) 同意白石角往九龙方向的交通有待改善。
- (iii) 据他推算，天赋海湾、逸珑湾、鹿茵山庄、新翠山庄、樟树滩村、大埔尾村及新落成的住宅项目合共有 4 至 5 万人口，而科学园第一至四期项目亦有近 3 万人使用，加上邻近的中大现正准备兴建宿舍，预计日后该区的总人流量将会高达 9 万人，惟白石角一带的交通配套设施及公共交通服务现时已经出现饱和。
- (iv) 吐露港公路每天早上繁忙时间都会出现挤塞，因此他建议在白石角加建铁路站，并兴建有盖行人天桥连接科学园、中大、天赋海湾、逸珑湾及各个新落成的住宅项目，方便市民使用铁路出入，纾缓因驾车前往大埔墟港铁站或大学港铁站而造成的交通挤塞。
- (v) 他曾经建议港铁公司在白石角加建铁路站，并获回复指如运房局及运输署支持有关建议，港铁公司愿意跟进。他亦曾经咨询当区

居民，目前已经有 4 至 5 万人支持政府在白石角加建铁路站。他理解“铁路发展策略 2014”研究报告未有建议在白石角兴建铁路站，但他作为当区区议员有需要为市民争取兴建该站。他希望运输署支持在白石角加建铁路站的方案。

- (vi) 作为短期措施，他现正与运输署研究使用樟树滩附近一幅闲置土地作为巴士换乘站，稍后亦会与署方人员前往现场视察。此外，由于白石角一带将会有近 7 000 个住宅单位落成，因此他请运输署在来年的大埔区巴士路线计划中，加强白石角往来尖沙咀东部、中环、观塘及香港国际机场的巴士服务。

11. 梅少峰委员不满路政署只引用 2014 年的研究报告结果作为对本委员会的回复，认为有关结果根本未必适用于现时情况，例如 4 年前白石角一带的人口亦不如目前多。他希望当局再次进行类似的顾问研究，检视现时有没有足够的运输需求支持兴建白石角铁路站。此外，他建议在下次会议继续讨论此议题，并要求铁路拓展处派员出席会议。如该处未能在下次会议派员出席会议，建议委员会考虑作出谴责。

12. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 大埔区议会早前亦曾经多次邀请运房局局长出席区议会会议商讨“一地两检”议题，但局方同样以公务繁忙为理由拒绝出席。他对于路政署的书面回复表示不满，认为是不能接受。
- (ii) 相信在白石角加设港铁站有助改善该区的交通，因此他亦支持有关建议，认为委员会应积极向政府争取落实工程。
- (iii) 巴士服务方面，部分常规路线已经有特别班次会驶经白石角。因应粉岭公路及屯门公路都已经设有巴士换乘站，他建议署方可考虑吐露港公路近天赋海湾的位置增设巴士换乘站或大型交通交汇处，这样巴士便无须进入天赋海湾的屋苑范围，亦能让该区居民乘坐巴士前往港岛或九龙。另一方面，他指东铁线的周边位置亦有空间增设巴士换乘站，然而上述建议都未获当局积极响应。
- (iv) 政府已经填海和出售白石角的土地作房屋发展，居民亦已陆续迁入，如当局仍迟迟不肯改善该区的交通配套实在有欠理想。
- (v) 如运输署能提供更多往来科学园及其他地区(如大埔、马鞍山及沙田等)的巴士服务，前往科学园的人士便不必集中到大学港铁路站换乘，相信能避免关永业议员刚才提及的混乱情况。
- (vi) 他与其他民主派委员曾经建议把 274P 号线(大埔往来马鞍山)改为全日服务路线，希望运输署规划新的大埔区巴士路线时，考虑安排该条路线绕经白石角。

- (vii) 认为政府直接响应市民是非常重要的，因此希望提案的委员能够在下次会议继续提案，并再次邀请路政署铁路拓展处的代表出席会议，以讨论规划及运输政策等相关事宜。

13. 就有委员建议召开特别会议讨论事宜，主席指由于当区区议员一直有跟进白石角的交通事宜，故没有召开特别会议的迫切性，惟他建议邀请路政署铁路拓展处人员出席下次会议解答委员的提问，例如解释为何现时没有运输需求支持在白石角加设铁路站等。

14. 任万全议员的意见如下：

- (i) 支持委员会召开特别会议继续讨论此议题。
- (ii) 强调改善白石角的交通并非只是为了照顾在科学园上班的市民，亦是为了方便白石角往来大埔及北区的居民。
- (iii) 担心在白石角加设港铁站的作用不大。他指东铁线日后将改用只有 9 卡的列车载客，令繁忙时间人多挤迫的情况恶化，因此在白石角候车的市民根本难以上车，认为运输署有需要研究解决方法。
- (iv) 他与其他民主派委员及小区主任在一年多前曾经争取在吐露港公路增设巴士专线，以防在发生严重交通意外事故时对公共巴士服务构成重大影响。他促请运输署积极考虑有关建议。

15. 郑韞慈先生指他会向铁路拓展处反映各委员的意见。

16. 张伟锋先生备悉委员的意见并会作出适当跟进。

17. 任启邦议员表示，将 274P 号线延长至全日服务无法完全解决白石角的交通问题，但至少能够提供多一条路线方便白石角的乘客前往大埔或马鞍山。他请署方及九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)就这个建议作出响应。

18. 马芳兰女士表示，运输署一直跟进和规划白石角一带的公共交通服务。因应在科学园上班的人数及在白石角居住的人口上升，署方去年已开办 263A 号线、加强 272S 及 272A 号线的班次，以及加强专线小巴 27A 及 27B 号线的服务。署方将继续与当区区议员保持紧密联系，探讨白石角住宅项目入伙后的交通需求，并会透过本年度的巴士路线计划推出不同的巴士服务方案。

19. 邓政杰先生表示，九巴一直关注白石角一带的交通需求，并对委员提出把 274P 号线改为全日服务的建议持开放态度，期望能够进一步提升服务。

九巴已经备悉委员的意见，亦会在整理意见后向运输署提交建议方案，有需要时亦会征询委员会的意见。

20. 陈笑权议员指自己一直与运输署积极跟进白石角的交通事宜，亦感谢委员会对该区交通的关注。他表示胡健民副主席与其他委员已经以书面方式提出在白石角增设铁路站的要求，而相关文件亦会记录在案，认为暂时没有需要在交运会的层面继续跟进此议题。至于 274P 号线是否能改为全日路线，他建议运输署在会议后回复本委员会。

21. 胡健民副主席尊重当区区议员的意见，同意暂时在地区层面继续跟进题述事宜，如有需要才再在交运会会议作出讨论。

III. 关注大埔区内斑马线车辆不让行人情况 (大埔区议会文件 TT 3/2019 号)

22. 刘勇威议员介绍上述文件。

23. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 斑马线的设置有既定标准，例如斑马线的阔度、其使用的配备如黄色路灯及过路处旁的“之”字线等都有一定准则。
- (ii) 除上述文件列出的 4 个地点(即宝湖道街市外宝湖道斑马线、大埔赛马会诊所外汀角路斑马线、中华基督教会冯梁结纪念中学外宝湖道斑马线及太和广场一带宝雅路斑马线)外，运输署已检查大埔区内所有斑马线的情况，全部设置均符合标准。
- (iii) 他引述《道路交通管制条例》第 374G 章第 31 条的内容，指在斑马线上的行人较任何车辆享有优先权，因此驾驶人士没有让在斑马线上的行人优先过路是属于驾驶态度方面的问题。
- (iv) 运输署主要利用道路标记及过路设施控制交通情况，至于执法方面的工作则有待警方另作补充。

24. 梁志德先生响应如下：

- (i) 就有车辆在斑马线不让行人过路的情况，警方亦曾接获相关投诉(投诉个案包括文件列出的斑马线位置)。
- (ii) 警方在接获投诉后已采取相应行动，包括在相关斑马线附近监察

情况及检控违例驾驶人士。

- (iii) 警方会继续密切监察直至情况有所改善，亦会不定时安排突击行动，就车辆不让行人使用斑马线的情况作出检控。

25. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 宝湖道共有 3 条斑马线，而斑马线的管理、建造及执法工作分别由运输署、路政署及警方负责。
- (ii) 宝湖道的斑马线有褪色的情况出现，地面白色线条并不清晰。她曾多次向政府部门反映问题，但往往需要个多月才能修正。她指这种褪色情况常见于各处的斑马线，因此要求相关部门加强巡查，定期为斑马线重新上漆，让道路用户清晰看到标记，亦方便警方采取执法行动。
- (iii) 斑马线的中间一般会摆放“雪糕筒”，但这些“雪糕筒”经常倒下，因此她提醒相关部门要重新摆放好这些“雪糕筒”。
- (iv) 她经常使用宝湖道的斑马线，留意到驶经该处的驾驶人士一般都较为礼让。由于车辆需在斑马线前停下等候行人过路，车龙有时会倒塞至富盈门及王少清诊所一带。由于有不少行人会利用宝湖道街市外的斑马线过路，车辆根本难以等到没有人过路的时刻，因此她曾多次建议兴建一条行人天桥解决该处市民过路的问题。
- (v) 她曾要求警方在中华基督教会冯梁结纪念中学外的斑马线位置执法，但由于驾驶人士留意到在附近停泊的警车，因此他们会遵守交通规则。她认为警方高调执法的作用不大，最重要还是教育市民正确驾驶态度，例如看到斑马线便懂得停车让行人优先过路。

26. 邓铭泰议员表示，汀角路近大埔赛马会诊所外有一条斑马线，中间有一个安全岛分隔，而在安全岛的中间有一支亮着黄色闪灯的灯柱。他指由于有不少轮椅人士及推婴儿手推车的人士会使用该斑马线过路，因此他建议将安全岛中间的灯柱移到一边，以腾出位置方便行人过路。此外，他指不少车辆会在斑马线的“之”字线范围内切线，容易造成危险，希望警方关注有关情况。

27. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 由于宝湖道街市外斑马线的行人络绎不绝，停车等候时容易引致交通挤塞，故此询问运输署在什么条件下才可以改用交通灯取代斑马线。
- (ii) 留意到有车辆在宝雅路近太和广场的斑马线位置调头，对交通及

行人安全均构成威胁。虽然现场已经设有一个不准右转的道路标示，但他促请警方加强在上址执法。

- (iii) 大埔赛马会诊所外的斑马线横跨多条行车线，距离较长。他引述早前在网上看到的短片内容，指一名长者在上述过路，当时其中一条行车线的车辆停下让长者横过斑马线，但另一条行车线的后上车辆则未有注意到正在横过斑马线的长者而继续前行，幸好该名长者步行的速度较慢，因此未有酿成意外。他指这些情况险象环生，认为警方有必要在上述加强执法。

28. 文念志委员询问市民能否通过提供录像向执法部门举报在斑马线不让行人优先过路的驾驶人士，以及这类个案有没有追溯权。就刚才警方指已采取行动检控违例驾驶人士，他询问警方能否提供有关检控数字和罚则，并说明警方日后检控这类违例情况的政策方向为何。他解释说，不让行人横过斑马线的行为会影响所有道路使用者，加上部分驾驶人士可能根本不熟悉交通规例，因此他支持警方采取行动加强检控。

29. 刘勇威议员的意见及提问如下：

- (i) 他指自己亦有看过任启邦议员刚才提及的短片，认同有关情况惊险万分，而这亦是他要求在委员会讨论题述事宜的原因。
- (ii) 他留意到警方近日有到大埔赛马会诊所附近位置突击检控未有让行人优先使用斑马线的车辆，认为警方高调执法能起警惕作用。
- (iii) 由于不少长者会使用大埔赛马会诊所外的斑马线过路，因此他询问运输署有没有在该斑马线附近加设“慢驶”或“前方有行人”等交通标记，提醒驾驶人士小心驾驶。
- (iv) 询问车辆不让行人优先使用斑马线的相关罚则为何。他关注部分驾驶人士对交通规例的认知不足，因此期望警方能加强执法，并加派人手到上述提及的各个交通黑点巡查。此外，他希望能藉着是次讨论唤醒各界对车辆不让行人优先使用斑马线的关注。

30. 周炫玮议员指宝雅路近太和广场的斑马线的车流及人流众多(特别在上下班繁忙时间)，询问运输署在什么情况下可以使用交通灯取代斑马线。此外，他指宝雅路一带有不少违泊车辆，部分甚至停泊在斑马线上，因此行人在该处横过斑马线时都要格外留神，希望警方及运输署协助处理及解决问题。

31. 区镇濠委员指大埔赛马会诊所外的斑马线前方有一个巴士站，当巴士

驶离车站时容易阻碍到其他驾驶人士的视线。或由于这个原因，他曾看到有车辆未有在斑马线前停下，几乎撞到正在横过斑马线的行人，因此他希望警方加强执法，检控违例驾驶人士。

32. 黄碧娇议员澄清她并非反对警方执法，只是她认为警方高调执法的成效不彰，例如当驾驶人士留意到警车在场便自然会遵守交通规例，因此警方未能作出检控。她建议警方可考虑派出便衣警员到场执法，提醒驾驶人士要遵守规则。

33. 区镇桦议员询问能否将宝湖道街市外的斑马线改为交通灯过路处，以解决交通挤塞的问题。

34. 主席表示，由于区内部分斑马线(包括文件中列出的 4 条斑马线)的人流及车流甚高，因此他询问署方能否改用手按式行人过路灯系统取代斑马线，让行人集中在绿灯时横过马路。他认为此举能避免行人与驾驶人士之间产生误会或因互相礼让而浪费时间，同时亦是较安全的做法。

35. 胡健民副主席认为可以从两方面解决上述问题，一是警方加强执法，二是联同运输署及警方到区内各处斑马线检视有何改善措施。他举例指，不少居民曾投诉车辆经常在宝湖道广智楼对外的斑马线高速驶过，即使有行人在斑马线旁等候亦不会停车，因此希望警方加强执法，并联同相关部门到场视察及探讨改善方法。

36. 陈蔚嘉委员指车辆不让行人使用斑马线的情况在晚间时分更加严重，特别是晚间的行车速度一般会较快，较常出现车辆无视斑马线的情况，因此希望警方亦能派员在晚间加强执法。

37. 文念志委员再次询问市民能否通过提供录像向执法部门举报违反交通规例的车辆，以及这类个案有没有追溯权。此外，他询问警方在执法时有没有曾经遇到困难，以及相关的执法数字为何。

38. 梅少峰委员认为解决问题的方法离不开执法及教育。他相信警方无法安排人手全日执法，因此建议警方考虑透过拍摄宣传教育短片提升驾驶人士的道路安全意识，提醒他们在斑马线停车让行人优先过路。

39. 区镇濠委员支持将斑马线改为交通灯过路处的建议，但他担心如将宝湖道的斑马线改为交通灯过路处会进一步加剧该处的交通挤塞问题，希望相关部门能研究对应方法。

40. 张国慧委员指车辆不让行人优先使用斑马线的问题已存在多年，不满

相关部门在是次会议仍未能提出任何改善措施。他相信单靠警方执法是无法彻底解决问题，而改善斑马线的设施是同样重要。对于刚才有委员提出以交通灯取代斑马线的做法，他认为需要到现场视察后方能确定建议是否可行。

41. 张伟锋先生 响应如下：

- (i) 运输署一般会根据人流量及车流量评估是否适合加装交通灯。署方会按相关算式计算人流量及车流量，当达到某个水平便会加设交通灯。简单而言，当车流量高而行人难以横过马路或行人流量高而车辆无法通过时，便适合安装交通灯。相反，如行人流量太少，安装交通灯反而会阻碍车辆通行。由于每个位置的交通情况及周边设施不尽相同，因此文件中提及的数条斑马线是否适合以交通灯取代，署方需要仔细研究。
- (ii) 有关大埔赛马会诊所外斑马线的情况，他指前方近交通银行的位置已有“慢驶”及“前面有斑马线”的交通标记，但由于周边有不少树木，因此署方稍后会到场检视有关的交通标记是否清晰，有需要时会作出改善。此外，署方亦会检视该处的安全岛上的灯柱位置，研究有否改善空间。
- (iii) 署方加设斑马线的目的，是期望控制车辆在该处停下让行人优先过路，但措施能否发挥效用亦需视乎驾驶人士是否愿意作出配合，因此驾驶人士的操守至关重要。

42. 梁志德先生 响应如下：

- (i) 警方一直检视区内交通情况，如有个别位置较常出现交通违例情况，警方会针对性采取检控行动，直至情况有所改善。
- (ii) 警方主要从教育、执法及改善道路设施三方面处理不当驾驶的问题，这亦是警方在道路安全工作方面的大方向。
- (iii) 宝雅路近太和广场外的斑马线位置附近没有“不准调头”的道路标记，只有“不准右转”的道路标记，惟车辆在该处右转已经违反交通条例。警方留意到有车辆在该处调头的情况，亦会持续执法。
- (iv) 如市民拍摄到车辆违反交通条例的录像，可将录像交到任何一间报案室，或通过警务处网页或 1823 热线通知警方，警方会有专责部门处理这类交通违例个案，追溯期为 6 个月。

- (v) 如有车辆不让行人使用斑马线的情况，警方可向违例人士发出定额罚款告票，罚款金额为 450 元，另加 3 个违例驾驶记分。此外，由于相关人士亦可能干犯其他交通罪行如不小心驾驶等，因此警方可以其他罪名提出检控。
- (vi) 他暂时未能提供有关检控数字方面的数据，但他强调警方会以多方面的行动检控违例人士。他举例说，警方现正尝试安排流动摄录队人员在一些交通意外或违泊的黑点进行录像，并根据录像向违例人士提出检控。

43. 邓铭泰议员理解大埔赛马会诊所外的斑马线未必有条件改为安装手按式行人过路灯，但他强调有不少小童、长者及正接受美沙酮治疗的人士会在该处过路，加上该斑马线横跨多条行车线，车辆容易因视线受阻而酿成意外。因此，他建议运输署考虑在该处加装提示灯或更多道路标记，以加强提醒驾驶人士。他重申该处是交通意外黑点，促请运输署研究方案改善行人过路时的安全性。

44. 余智荣议员指自己曾向警方提供多张涉及交通违例事项的照片及数段录像，但警方未有作出任何回应。他询问市民究竟是否可以利用拍下的照片及录像向警方报案，而警方又有否因而成功向有关违例人士提出检控？

45. 刘勇威议员的意见及提问如下：

- (i) 在汀角路交通银行门外的“慢驶”标记与大埔赛马会诊所外的斑马线有一段距离，因此他希望运输署研究能否在斑马线附近或其他适当位置加设道路标记。作为当区区议员，他欢迎署方人员与他一同到场实地视察及商讨改善方案。
- (ii) 警务处网页限制了市民报案时所上载的档案容量在 5MB 之内，但以手机拍摄一段约 10 秒的录像或许已超过这个容量。就此，他询问警方如何解决这个问题，市民又有没有其他渠道可以向警方转发一些容量大于 5MB 的录像？

46. 文念志委员指假日有不少驾驶人士都会到同茂坊、同秀坊及同发坊的咪表停车位泊车，但由于泊位不足，车辆往往需要重复在坊内兜圈才能觅到泊位。然而，由于车辆在驶出三个坊时需要切线到宝湖道的东行线才能再次进入坊内寻觅车位，直接影响宝湖道东西行线的交通。有见及此，他建议运输署考虑更改该三个坊的行车方向，即由顺时针方向改为逆时针方向行车，使驶出该三个坊的车辆可直接由宝湖道西行线重新进入坊内，减低对宝湖道及周边位置交通的影响。

47. 张伟锋先生指运输署乐意与委员到区内视察现有道路标示有否改善空间，稍后亦会主动与当区区议员联络跟进。

48. 梁志德先生表示，市民如欲就交通违例事宜向警方报案，可将拍摄到的录像以电邮方式、在警务署网页上载或直接将载有录像数据的光盘提交予警方，以供警方交通调查组跟进。收到举报后，警方会约见提供资料的市民录取口供，以便了解有关情况。至于余智荣议员为何没有收到回复及刘勇威议员未能成功上载资料，他目前未有相关资料，因此未能作出回复。

49. 余智荣议员补充说，他是通过 1823 热线向警方作出举报，但一直未收到警方的回复。

50. 刘勇威议员指他并非指市民未能在报案时上载数据，而是上载文件的容量有所限制，因此市民无法上载超过 5MB 的数据。他希望警方与会代表能向部门反映问题。

51. 梁志德先生表示，如有数据超出上载容量上限的情况，他建议市民可将数据放入光盘后交予警方跟进。

52. 温兴财委员以宝湖花园外的斑马线为例，询问如右边行车线有行人正在越过斑马线，左边行车线的车辆是否需要停下等待行人过路。

53. 梁志德先生响应，车辆是否需要停下视乎该斑马线的设置而定。他解释说，假如两条行车线之间没有安全岛分隔，即使斑马线横跨两条行车线亦会被视之为一条斑马线，因此当有市民踏出斑马线，两条行车线的车辆都必须停下等候；假如斑马线与斑马线之间有一个安全岛分隔开，则可被视之为两条独立的斑马线，当有市民使用另一条斑马线过路，车辆可继续前行而无需等候。

54. 主席表示，如部分斑马线的人流或车流量较高，建议当区区议员可要求运输署到场统计流量，以跟进有关事宜。

55. 黄碧娇议员指同茂坊、同秀坊及同发坊均有其历史背景，并由六乡村公所负责管理。她指如上述三个坊有任何改变或特别安排，都应该先征询六乡村公所及当区区议员的意见。

56. 主席同意黄碧娇议员的意见，指如有任何改动应要通知当区区议员及多作沟通。

57. 区镇桦议员尊重当区区议员及持分者的意见。然而，他认为各委员均有需要知道上述事宜的进展，因此他请相关部门日后在安排视察活动时都能通过秘书处通知各委员。

58. 文念志委员同意相关部门应该视当区区议员为沟通桥梁，但他认为大埔区议员除了为自己选区服务外，亦应该关心大埔区的事务。上述事宜如有任何改动，他请相关部门通知当区区议员及所有地区持分者。

59. 梅少峰委员表示自己愿意尊重当区区议员的意见，但他引用委员会过往讨论在区内增设单车泊位的情况，质疑个别委员的立场不一。

60. 区镇桦议员认为梅少峰委员所指的就是他本人，因此他需要作出响应。他强调在该次会议上，运输署建议在区内增设单车泊位时明言会咨询当区区议员的意见，如当区区议员不同意署方在所属选区加设单车泊位，署方会尊重其意见，情况与是次会议并不相同。他指自己十分尊重当区区议员及持分者的意见，但并不代表其他委员不能参与视察活动及提出意见。

61. 主席指他已经让委员充分表达意见，委员如有其他意见请在会议后另行商讨。

IV. 要求改善汀角路假日公共交通安排 (大埔区议会文件 TT 4/2019 号)

62. 刘勇威议员介绍上述文件。

63. 作为大美督及汀角路的当区区议员，主席表示自己曾经在 2018 年 11 月 24 日致函交运会辖下跟进公共巴士及小巴服务工作小组(“巴士小组”)，要求加强大埔船湾选区的巴士服务，包括在平日加强 75K 号线的服务，以及在假日加强 75K 及 275R 号线的服务，而有关文件已经在 2019 年 1 月 7 日举行的巴士小组会议上讨论。

64. 马芳兰女士回复如下：

- (i) 运输署一直与当区区议员留意船湾在平日及假日的交通需求。
- (ii) 在平日，居民较集中在早上繁忙时间出门，容易出现 75K 号线满载而乘客未能上车的情况。另一方面，由于专线小巴座位较少，实在难以疏导人潮。有见及此，署方建议在平日上午繁忙时间把 72C 号线的总站由船湾伸延至大美督，协助疏导由大美督前往大埔墟港铁路站的人流。此外，署方亦已经要求专线小巴营运商加强

20C 号线的服务。

- (iii) 至于周末及假日，市民较集中在黄昏时段离开大美督，故乘客较难在布心排或山寮等中途站上车前往大埔墟。九巴会因应情况考虑安排 75K 号线特别班次前往大埔工业邨一带接载乘客。此外，署方预计九巴会在农历新年前落实改用 12.8 米长的巴士行驶 75K 号线，以提升载客量。署方会在上述方案落实前通知当区区议员。

65. 黄子健先生表示，九巴留意到 75K 号线有季节性需求(特别是秋冬季节)，因此已经推出临时措施，包括安排外勤人员前往总站及中途站检视客量情况和安排特别班次疏导人潮等。如察觉中途站的乘客未能上车，九巴会适当地在总站预留座位。此外，九巴亦期望可尽快改用 12.8 米长的巴士行驶 75K 号线，以提升载客量。

66. 张国华委员的意见及提问如下：

- (i) 感谢其他委员关注汀角路一带的交通问题。
- (ii) 他指自己是龙尾的候任村长，早前有不少居民向他反映该区的交通问题，加上龙尾泳滩在 2020 年落成启用，除了人流及交通需求增加外，他担心违例泊车的问题会更为严重。
- (iii) 如有违泊情况，即使运输署增加公共交通服务亦无助疏导人潮，因此希望运输署及警务处积极研究解决方法。他表示自己曾经多次向上述部门反映意见，批评当局未有周详考虑人流日后急剧增加的因素而及早研究改善方案。
- (iv) 近日有不少机构在大美督一带举办活动，而他亦无意阻止这些活动进行。然而，他不希望活动完结时，离开的人潮会影响居民使用公共交通服务，因此他每次都会要求主办团体致函九巴及专线小巴营运商，提出增加 75K 号线及 20C 号线的班次。他询问九巴收到这类通知时，有没有因应要求加开班次疏导前来参与活动的人士。

67. 刘勇威议员指运输署经常为人诟病的地方是处事作风后知后觉，经常忽略人流及车流带来的影响。正如他在文件中亦已经提及，龙尾泳滩落成后，该区的人流及交通需求势必增加，因此他认为运输署应该多行一步，预先计划好日后的乘车需求，及早加强服务。此外，他指运输署刚才的回复侧重于响应当区区议员的关注。他希望署方尊重提交文件的委员，在跟进汀角路的交通安排时亦要联络他们。

68. 区镇桦议员指十多年前已经讨论扩阔汀角路的事宜，当时他曾经建议政府考虑汀角路日后的发展而进一步扩阔汀角路的路面范围，但相关部门当时以车流未达标为由而拒绝。现时汀角路的道路设施不敷应用，但周边位置已经没有闲置土地供扩阔之用，批评部门当年未有听取意见。此外，他指汀角路的挤塞问题早已成为常态，而交通挤塞的问题在公众假期及特别节日期间亦会特别严重。他强调汀角路一带现时的交通非常不济，在大美督候车的人龙经过长时间都无法疏导。他认为运输署及九巴应该设法解决问题，例如随时调配巴士以疏导乘客、在假日安排外勤人员观察中途站的情况等。不过，他看不到署方及巴士公司推行相关措施，而汀角路一带的居民亦对该区的交通感到不满。他促请署方及巴士公司提出可行方案解决上述问题。

69. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 运输署每年都会因应地区来年的发展制订巴士路线计划，亦会顾及新发展项目的交通需求。
- (ii) 署方一直密切留意大美督一带在公众假期及特别节日期间的交通需求，亦计划在农历新年前调整 75K 号线的时间表，以及把 72C 号线的总站伸延至大美督以疏导人潮。署方会在落实改动前通知各委员，而巴士公司亦会通知乘客有关改动。

(会后补注：上述措施已于 2019 年 1 月 28 日实施。)

70. 黄子健先生表示，如活动主办机构提早向九巴提供数据，例如活动的开始及结束时间、举行地点及参加人数等，九巴可作相应安排。他举例指，早前有团体在汀角路举办慈善步行活动，九巴与主办团体亦有商讨特别交通安排，以应付交通需求。

71. 张伟锋先生表示，运输署现正检视和研究扩阔汀角路是否可行，故现阶段未能提供进一步数据。署方将适时向委员会报告有关事宜。

72. 主席指自己过往都曾经争取扩阔汀角路，但运输署经常以车流不足为由拒绝推展工程。然而，他知悉署方已经为汀角路扩阔工程预留土地，而村民亦不能在这些已预留的土地上建屋。

73. 温兴财委员指每次汀角路发生交通意外都会阻碍居民归家，活动期间更会出现大量违泊车辆，居民连步行至巴士站亦甚为艰难。此外，每逢节日大美督都会出现长长的候车人龙，居民根本难以乘坐公共交通出外。他询问运输署及警方有何方法解决上述问题。

74. 主席指 2019 年 1 月 4 日在汀角路近映月湾发生一宗 3 车连环相撞事故，导致交通阻塞超过 30 分钟。他已经向委员会提交讨论文件，稍后会在其他事项的议程处理。

75. 梁志德先生表示，警方每逢假日都会特别调派警员前往大美督一带采取交通管制措施。因应汀角路近映月湾位置曾经发生多宗交通意外，警方交通部人员会向违例超速的驾驶人士提出检控。

V. 要求于各巴士总站及交通交汇处加设「交通费用补贴领取站」
(大埔区议会文件 TT 5/2019 号)

76. 任启邦议员介绍上述文件。

77. 马芳兰女士简介公共交通费用补贴计划(“补贴计划”)的内容。她指运输署会检视补贴计划的成效，亦正构思以试验方式在全港各区的巴士总站或公共交通交汇处增设补贴领取站。就大埔区而言，署方现正积极研究在大埔墟巴士总站增设补贴领取站，并须考虑位置及电力接驳安排等多项因素，如有进一步消息便会通知大埔区议会。

78. 任启邦议员欣悉运输署考虑在部分巴士总站或公共交通交汇处增设补贴领取站。他指市民自 2019 年 2 月 16 日起可以在各个补贴领取站领取 2019 年 1 月的交通费补贴，相信计划初期会出现混乱情况，因此希望署方尽快落实在大埔墟巴士总站及其他人流较多的巴士总站增设补贴领取站。

79. 主席询问是否由于巴士总站没有八达通增值机，因此署方暂时未能提供补贴领取服务。

80. 马芳兰女士指补贴领取站专门为领取交通费用补贴而设，与八达通增值机不同。由于在巴士总站物色适当位置放置补贴领取站需要一定时间，加上须要考虑电源接驳等问题，因此并非每个巴士总站都适合设置补贴领取站。她重申，署方正研究在大埔墟巴士总站设置补贴领取站。

VI. 要求开办大埔经科学园往返沙田韦尔斯亲王医院的巴士服务
(大埔区议会文件 TT 6/2019 号)

81. 任启邦议员介绍上述文件。

82. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 运输署备悉委员的意见。
- (ii) 早前署方曾经就开办大埔运头塘邨至沙田黄泥头新界专线小巴服务咨询委员(详见大埔区议会文件 TT 89/2018 号)，而咨询文件所指的 19.8 元车费，其实是该路线的建议最高收费(即根据路线行车距离及收费等级表而计算出来的最高收费)。然而，上述路线的收费水平主要是由营运商根据营运情况而厘订，但不能高于建议最高收费。
- (iii) 署方明白委员或会认为上述路线的车程较长。她指署方在咨询文件列出这条专线小巴路线的拟议行车路线，旨在向委员概述该路线主要途经的地方及服务范围，日后仍有空间把覆盖范围分成数条车程较短的路线，并相应调整车资收费。
- (iv) 就开办上述专线小巴路线，由于目前仍在咨询期，因此署方将继续听取各方意见(包括大埔区议会及沙田区议会的意见)，从而适当地调整方案。

83. 陈笑权议员的意见及提问如下：

- (i) 运输署计划开办的专线小巴路线途经科学园，相信能够惠及该区居民。不过，由于科学园站是中途站，他担心在该处候车的乘客难以上车。
- (ii) 理解咨询文件显示的 19.8 元只是建议最高收费，但专线小巴 28K 号线(大埔墟港铁站往来沙田市中心)的收费只是 9.5 元，因此认为新路线的营运商需要为乘客提供分段收费优惠。
- (iii) 由于每日有超过 2 万人前往科学园上班，因此除了他当年争取开办的 272A 号线及专线小巴 27A 和 27B 号线外，他亦欢迎署方开办更多专线小巴路线服务有需要往来科学园的乘客。
- (iv) 鉴于科学园及白石角一带的人流增长迅速，他担心专线小巴未必能满足日后的乘车需求。因此，他询问署方在开办这条新的专线小巴路线后，是否不能改为用巴士营运。他希望运输署能密切留意该区的交通服务，适时评估服务能否满足到乘客需求。

84. 刘勇威议员的意见及提问如下：

- (i) 询问运输署在现阶段是否拒绝考虑改用巴士行走运头塘至黄泥头的路线。

- (ii) 每日都有不少乘客从大学港铁路站前往科学园一带。不过，由于专线小巴载客量低，不论如何增加班次都难以有效疏导乘客。有见及此，他建议署方考虑开办其他以大埔或沙田等地为起点的路线，让乘客从这些地方直接乘车前往科学园，以分流大学港铁路站的人潮。
- (iii) 他和其他委员建议的巴士路线除可分流乘客，亦可接载乘客往返大埔雅丽氏何妙龄那打素医院(“那打素医院”)、沙田韦尔斯亲王医院(“韦尔斯亲王医院”)、石门工业区及科学园等地。此外，他强调专线小巴载客量低，无法疏导上下班繁忙时间出现的人潮，因此促请运输署积极考虑他们的建议。
- (iv) 运输署拟开办的专线小巴收费极之高昂，相比之下过海巴士 307 号线的收费亦只较这条专线小巴路线贵 3 元，反映其车资水平并不合理。虽然 19.8 元是该路线的建议最高收费，但他相信最终定价不会大幅低于该水平，预期该路线不会受到乘客欢迎。
- (v) 他支持署方同时开办专线小巴及巴士服务以引入竞争，但现实是在开办专线小巴路线后，署方便不会开办路线相近的巴士路线，即使日后有极大的乘车需求，亦只能加开专线小巴班次疏导乘客。另外，他认为专线小巴的服务及载客量均未如巴士理想，而部分专线小巴司机的态度亦见恶劣，因此他希望署方慎重考虑是否应以专线小巴营运这条新路线。

85. 任万全议员的意见如下：

- (i) 认为运输署以专线小巴营运运头塘至黄泥头的路线并不理想。
- (ii) 以专线小巴 502 号线为例，现时的乘客数量远多于当初开办服务时的预计数量，因此不少乘客都无法在中途站上车，结果屡遭乘客投诉。
- (iii) 以只在平日下午繁忙时间提供服务的 271B 号线为例，巴士经过富亨及大埔中心等车站时载客量不多，但驶至科学园时往往爆满，可见科学园在上下班繁忙时间的乘车需求大，担心即使专线小巴的座位增加至 19 个亦未能满足乘车需求，最终令科学园的乘客无法乘车前往大埔或沙田。
- (iv) 他与其他委员已经提出开办 1 条巴士路线取代署方建议开办的专线小巴路线，亦已经提出该条巴士路线的车站位置。他请署方响应会否考虑有关建议，亦请九巴表明是否有兴趣开办该路线，以及开办路线可能面对的困难。

86. 胡耀昌委员的意见如下：

- (i) 原则上支持运输署开办大埔往科学园及韦尔斯亲王医院的公共交通服务，但该专线小巴路线的建议最高收费高达 19.8 元，实在欠缺竞争力。
- (ii) 署方建议的专线小巴站包括沙田第一城及石门，而大埔居民乘搭港铁前往这些地方的车资只需 7 元左右，即使专线小巴最终的车资订在 15 元左右的水平，亦无法吸引市民乘搭。
- (iii) 上述专线小巴路线绕经马鞍山会延长行车距离，而建议最高收费是根据行车距离而订，因此该路线的最高建议收费才会高达 19.8 元。
- (iv) 拟开办的专线小巴路线迂回，不单只提高了车费水平，亦会因为没有乘客使用而造成浪费。他称署方如担心这条专线小巴路线的客量不足，建议考虑更改路线，使其绕经大埔区内更多地方(例如大埔中心、广福道等)，以吸取更多客源，而不是绕经马鞍山。

87. 胡健民副主席指署方开办上述专线小巴服务能为居民提供多一个前往韦尔斯亲王医院的选择。然而，他同意 19.8 元的建议最高收费确实较高。他希望在路线试行期间，署方能够因应市场的反应作出相应调整(包括车资及行车路线等)，以及通盘考虑如何在路线受欢迎的情况下增加载客量。

88. 罗晓枫议员的意见如下：

- (i) 巴士及专线小巴服务并无冲突，正如大埔往来元朗及旺角等地方亦有专线小巴及巴士服务可供选择。他认为运输署除了考虑开办该专线小巴路线外，亦应考虑开办委员提出的巴士路线。
- (ii) 他指自己曾经多次致函运输署要求开办大埔往来韦尔斯亲王医院的公共交通服务，适逢上述文件建议开办由那打素医院经科学园前往韦尔斯亲王医院的巴士路线，他请署方认真考虑有关建议。
- (iii) 运输署建议开办的专线小巴路线收费高昂，虽然署方解释该收费水平是建议的最高收费，但这个收费水平获署方认可，亦是营运商确实可以收取的最高车费，因此他希望署方备悉委员认为收费过高的意见，并仔细考虑这个收费水平是否具市场竞争力。
- (iv) 由于拟议的专线小巴路线经过多个地方如科学园、马鞍山、石门、沙田第一城及黄泥头等，加上并非所有乘客都会在总站下车，因此他建议为乘客提供分段收费。

89. 余智荣议员支持运输署开办这条专线小巴路线，但同意路线的车资水平过高，加上载客量不多，建议考虑在试行初期改用巴士行走这条路线，相信车资亦会相对便宜。此外，他希望署方考虑在沙田医院加设车站，方便乘客前往。

90. 胡绰谦委员支持开办大埔往来韦尔斯亲王医院的巴士服务。他指九巴获政府批出服务专营权，需要履行企业社会责任，例如开办客源较少但能够照顾市民乘车需要的医院路线。他续指，现时由大埔前往韦尔斯亲王医院的交通相对转折，因此他希望运输署及九巴能够充分考虑委员的建议并开办此路线。此外，他认为有竞争才会进步，故此不认为专线小巴及巴士服务存在对立关系。就署方建议开办的专线小巴路线，他认为收费水平过高，甚至与其他过海交通的收费无异，认为只有引入巴士竞争才能令市民受惠。

91. 文念志委员表示，大埔居民除可乘搭港铁和换乘其他交通工具前往韦尔斯亲王医院外，亦可乘搭 74X 或 75X 号线前往大老山隧道换乘站，下车后利用行人天桥横过对面行车线，并换乘 84M 或 89X 号线前往韦尔斯亲王医院。但他指这些都是比较迂回的方法，尤其对行动不便或需要前往就医的人士而言实在非常不便，因此他支持开办大埔直接往来韦尔斯亲王医院的巴士服务，希望运输署及九巴积极考虑建议。

92. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 不认为巴士及专线小巴服务并行的做法有问题，可惜署方有不同看法。正如委员早前争取 73B 号线绕经北区医院一样，署方表示该建议路线与专线小巴 502 号线的路线重迭，因此存在竞争，故最终否决建议。
- (ii) 因应第(i)点的情况，他认为如果巴士公司愿意开办路线，便应先由巴士公司营运这些路线，如未能满足乘客需要或部分地点的乘客需求较少，才安排专线小巴服务辅助。
- (iii) 巴士公司规模较大，亦有代表出席会议听取委员意见，因此委员较容易监察其服务。相比之下，委员会监察专线小巴服务相对较难。
- (iv) 如专线小巴服务设分段收费，或会出现短途客驱逐长途客的情况。他以专线小巴 26 号线(大埔往来马鞍山路线)为例，由于香港教育大学前往广福道的乘客可使用分段收费优惠，因此部分乘客在广福道才下车，令中途站(例如大埔中心及新兴花园等)的乘客未能上车前往马鞍山，因而未能有效接载乘客前往马鞍山。以署方拟开办的专线小巴路线为例，从大埔开出的专线小巴载满在科学园下车的乘客，而天赋海湾一带的乘客同样无法乘车前往沙田及石

门等。

- (v) 署方目前建议开办的专线小巴路线车程长达 20 公里，行车时间为 50 分钟。因应第(iv)点的情况，专线小巴是否适合行驶如此长的路线？专线小巴是否较适宜只作为小区的接驳路线？
- (vi) 他强调自己没有否定专线小巴的存在，但如果先用专线小巴营运新路线，必然会重蹈 502 号或 26 号线的覆辙，影响日后开办巴士服务的机会。因此，他认为由专营巴士提供上述服务会较为理想。

93. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 她理解委员认为建议的专线小巴路线车程较长。另外，该专线小巴路线途经亚公角街，故欲前往沙田医院的乘客亦可选乘这条路线。
- (ii) 因应多名委员均认为用巴士行走有关路线较为理想，她会向署方的巴士及铁路科转达意见，以供在巴士路线规划层面上作出考虑。
- (iii) 运输署目前就使用哪种交通工具行走这条路线保持开放态度。由于有关路线目前仍在咨询阶段，因此署方会听取委员的意见并一并考虑，有进一步数据时会通知大埔区议会。

94. 谭浚熙先生响应如下：

- (i) 九巴备悉委员的意见，并对有关建议持开放态度。
- (ii) 由于运输署目前建议由专线小巴营运这条路线，因此九巴未有详细研究有关服务的走线及收费等详情。作为参考数据，他指九巴提供往来大埔及九龙的巴士服务，收费水平约为 10 至 14 元之间。
- (iii) 九巴乐意探讨如何优化沙田至科学园以及科学园至大埔之间的巴士服务。

VII. 建议调整九巴第 73B 号线

(大埔区议会文件 TT 7/2019 号)

95. 马芳兰女士介绍上述文件。

96. 主席表示，巴士小组已经在 2019 年 1 月 7 日的会议上，通过支持 73B 号线驶经大窝西支路的建议。他请委员备悉巴士小组的意见。

97. 邓铭泰议员指既然巴士小组及当区村民均支持 73B 号线驶经大窝西支路的建议，询问为何运输署又再次咨询交运会。假如交运会在是次会议上通过上述建议，署方会否实施有关建议？

98. 秘书表示，运输署在提交上述文件时主要希望征询交运会的意见，因此交运会主席同意把 73B 号线的服务调整事宜列入是次会议议程内。另一方面，巴士小组过去一直跟进 73B 号线的相关事宜，因此 73B 号线的议程属巴士小组会议的续议事项。他续指，工作小组所作的决定需经区议会或所属委员会通过后，才可视作区议会的决定，因此主席刚才向委员报告巴士小组就调整 73B 号线所作的决定供各委员考虑。

99. 委员会通过支持运输署建议的 73B 号线调整方案。

100. 邓铭泰议员指运输署的建议方案已获大埔区议会支持，他询问署方是否仍需就此调整方案咨询其他议会，以及何时可以落实此调整方案。

101. 马芳兰女士指 73B 号线是行经大埔区及北区的巴士路线，因此运输署需就此调整方案咨询两区区议会。她指署方目前已经咨询两区区议会，但需要整理意见和微调方案，务求提出一个两区区议会都能够接受的方案。署方期望在 2 至 3 周后落实推行调整方案，并会在推行有关方案前通知两区区议会。

102. 陈灶良议员指委员会刚才已经清晰表态支持运输署建议的调整方案，但他知悉北区区议会反对这个方案，因此邓铭泰议员才会询问署方后续的跟进程序为何，以及调整方案会否被搁置。他强调 73B 号线绕经大窝西支路只会增加数分钟的行车时间，不会对巴士服务造成影响。他要求署方响应这个调整方案是否如期在 2019 年 1 月底落实。

103. 马芳兰女士指 73B 号线的相关事宜已经讨论多时，而她亦非常理解陈议员的关注。收集大埔区的意见后，她将会联同九巴及负责北区运输事宜的同事再作商议，研究如何调整以找出两区区议会都能够接受的方案。她预计 2019 年 1 月底至 2 月初会有改动建议，届时会通知两区区议会。

104. 黄碧娇议员指北区区议会反对 73B 号线的调整方案，理据是 73B 号线改经大窝西支路后，服务将由每 20 分钟一班增至每 30 分钟一班，认为有关改动不能接受，并要求九巴投放多 1 架巴士行走 73B 号线，以维持每 20 分钟一班。她表示大埔区议会对于每 30 分钟一班车没有太大意见，但考虑到北区区议会的反对意见，她建议署方考虑把服务改为每 25 分钟一班。此外，她指交通情况会影响巴士的行车时间，特别是大窝西支路现正进行工程，相信完工后能够缩短行车时间，因此署方可以在文件中概括列班次时间，例如每

23 至 28 分钟 1 班等，避免为两个区议会及区议员之间制造矛盾。她期望署方协调 73B 号线的路线及班次，并尽早落实调整方案。

105. 由于居民会乘坐 73B 号线前往那打素医院就诊，文念志委员希望署方延长 73B 号线的服务时间，让更多居民受惠。此外，他认为陈灶良议员为居民争取这条路线付出不少，故批评署方在开办 73B 号线时未有采纳大埔区议会的意见，拒绝行经大窝西支路，结果现时客量不足才调整路线，费时失事。他希望署方汲取教训，在规划路线时多听取持份者的意见。

106. 陈灶良议员指自从 70 号线取消后，大窝西支路一带的居民只能依靠专线小巴 502 号线前往上水。他强调那打素医院前往北区的路线并非为上班人士而设，加上绕经大窝西支路最多只会增加数分钟的行车时间，故认为有关改动没有问题。

107. 周炫玮议员指早在 73B 号线投入服务前，不少委员及居民都曾经反映 73B 号线的服务时间(即上午 10 时至下午 4 时)有欠理想，不少居民甚至学生都未能受惠，因此早已预见这条路线的载客量不高。他认为运输署现时建议的方案只属“小修小补”，除了服务时间外没有太大变动(例如只是提早服务时间至上午 9 时 30 分)，而署方亦只建议 73B 号线在大埔前往北区的车程才绕经大窝西支路，亦没有因应委员的要求在北区医院设站。他指不少居民需要前往北区医院就诊，绕经该处会大大增加载客量。如载客量仍然不足，他建议 73B 号线绕经太和，以免浪费巴士资源。

108. 邓铭泰议员的意见及提问如下：

- (i) 询问 73B 号线的班次由每 20 分钟一班改为每 30 分钟一班的意思，是指班次更疏还是行车时间延长了 10 分钟？
- (ii) 他指自己、陈灶良议员及“关注 73B 路线大联盟”(“大联盟”)一直争取 73B 号线绕经大窝西支路，但由于北区前往大埔的巴士会驶经粉岭公路巴士换乘站，而由该换乘站前往大窝西支路较为迂回，因此大联盟亦愿意让步，接受单向绕经大窝西支路的方案。
- (iii) 假如北区区议会反对这个调整方案的原因是 73B 号线的行车时间会延长 10 分钟，即使九巴投放多 1 部巴士行驶该路线亦无法缩短行车时间。
- (iv) 因应有意见指 73B 号线是属于北区的巴士路线，他认为公共巴士服务根本不应按区域划分。如按区域划分，由于粉岭公路巴士换乘站之后的路程位处大埔区范围内，这是否代表大埔区可以全权控制这段路程的走线？

- (v) 他强调自己与陈灶良议员只是协助居民争取权益，过往亦曾经多次与署方商讨 73B 号线的事宜，认为署方应在平衡各方意见后决定如何调整路线，并在是次会议上响应和表明署方立场，以便他们向居民反映。

109. 陈灶良议员表示他愿意到北区区议会跟进 73B 号线的相关事宜。

110. 主席表示，大埔区议会去年 8 月已经争取 73B 号线驶经大窝西支路，结果运输署在大埔区议会未完全同意的情况下，运用权力落实 73B 号线的走线，并致函通知大埔区议会及北区区议会有关决定。如今署方已经因应 73B 号线的实际运作情况提出服务调整建议，署方亦应运用权力落实方案，并致函两区区议会公布决定。

111. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 重申运输署在是次会议提交上述讨论文件的目的，是旨在了解交运会对署方建议的调整方案有没有意见。
- (ii) 署方在去年 1 月初次就开办 73B 号线咨询交运会，其后因应部分委员的建议调整走线至绕经粉岭健康中心。
- (iii) 强调署方对于不同意见持中立态度，并秉持善用资源、避免路线重迭及过分迂回的原则规划巴士及小巴等公共交通服务。
- (iv) 73B 号线自去年 9 月起投入服务后客量偏低，考虑到驶经大窝西支路不会增加太多行车时间，以及调整路线可让更多市民受惠和善用巴士资源等因素，故署方提出 73B 号线的调整方案。
- (v) 署方备悉各委员的意见，亦会按照上述第(iii)点提及的原则，与九巴研究修订 73B 号线的调整方案，预计在 2019 年 1 月底至 2 月初提出改动建议。
- (vi) 落实改动前，署方将适时通知大埔区议会及北区区议会。

112. 任启邦议员指与其花时间处理 73B 号线的问题，他建议委员共同向运输署争取把 73 号线的终点站迁回上水彩园更为实际(目前 73 号线的总站是粉岭华明)，理据如下：

- (i) 73 号线原本的走线是由大埔工业村经上水前往彩园。
- (ii) 大埔居民希望当局提供大埔至北区医院的巴士服务，故上述改动能够满足居民的要求。
- (iii) 73 号线是全日服务路线，服务时间较 73B 号线理想。

他认为署方提出 73B 号线的方案，令大埔区议会及北区区议会之间出现矛盾，并不理想，亦浪费了不少讨论时间。相反，把 73 号线的总站还原至上水更为重要。他建议将这个议题转交巴士小组继续跟进。

113. 邓铭泰议员重申，73B 号线的走线已经讨论多时，他认为署方需要清楚交代立场和响应绕经大窝西支路的方案能否落实，以便他向居民转达。此外，他指所有区议员都是为自己选区的居民争取权益，不同意大埔区议员前往北区区议会讨论 73B 号线相关事宜的做法，认为运输署应该负起责任作决定。

114. 马芳兰女士备悉有关 70 及 73 号线的意见，以及居民对于大埔往来北区医院的巴士服务的要求。她指委员会每年都会讨论下年度的巴士路线计划，故建议委员可在讨论有关计划时一并提出这些巴士服务建议。她重申，署方将继续跟进 73B 号线事宜，如有改动方案将通知大埔区议会及北区区议会。

115. 主席表示，委员会已经支持运输署建议的 73B 号线调整方案，而运输署刚才亦已经作出响应。他请委员给予时间让运输署跟进事宜。

VIII. 拟将大埔达运道近大埔墟港铁站部分现有花槽改建为非专利巴士专用的上落客停车湾

(大埔区议会文件 TT 8/2019 号)

116. 潘欢愉女士介绍上述文件。

117. 胡耀昌委员的意见及提问如下：

- (i) 对于运输署利用只有 1 页的文件简单交代题述工程感到诧异。他指自己不知道有关方面如何选出这个位置，亦不了解在这个位置扩建非专营巴士站有何优劣之处。
- (ii) 他曾经在达运道近大埔墟港铁站一带收集民意，发现居民并不知道署方有这项工程计划，亦担心工程会大大增加达运道的交通负荷，但文件并没有提及这方面的信息。他认为署方应该提供相关数据。
- (iii) 由于富雅花园被达运道分隔开，因此不少长者及学生都会使用选址附近的过路处过路。如达运道的交通因为上述工程及增发村巴牌照而变得更为繁忙，他担心长者及学生过路时会更加危险。
- (iv) 根据运输署的初步设计，上述工程需移走约 11 棵树及花槽约 3 分

之 2 的范围，因此他质疑是否值得推展。他相信委员同意大埔墟港铁站外的村巴上落客位管理差劣，繁忙时间亦十分挤迫，但他希望署方提供更多有关工程选址方面的数据，以便委员考虑和作出适当选择。

- (v) 他反对署方把达运道近大埔墟港铁站部分现有花槽改建为非专营巴士专用的上落客停车湾。他询问署方有没有考虑在其他地方建造该停车湾，以及是否由于技术困难才建议只是在目前选址建造该停车湾。
- (vi) 上述工程完成后，署方预计有多少村巴会使用该停车湾？由于文件没有提及这些数据，因此委员难以推测上述工程将如何影响达运道一带的交通流量。
- (vii) 大埔墟港铁站外现有的非专营巴士站有不少管理问题，例如不受禁烟的相关条例规管，更有违泊、充斥宣传摊档及行乞问题等。他理解署方没有权力管理这些非专营巴士站，但认为署方扩建这些非专营巴士站的范围，只会让小区问题由港铁站一带延伸至更接近民居的位置，是不负责任的行为，需要就此解释。
- (viii) 他已经就上述工程建议致函运输署，要求署方派员和他前往现场视察，研究有没有其他合适地方建造该停车湾，避免进行移除树木及花槽等工序。

118. 区镇桦议员询问委员会同意上述工程后，运输署将增发村巴牌照，让新加入的村巴在该停车湾上落乘客，还是不会增发村巴牌照，而该停车湾只会用作纾缓附近的交通。如是前者，他认为增建停车湾未必能够纾缓附近的交通，反而会令达运道一带更为挤塞；如是后者，他指村巴可以集中在该停车湾上落乘客，而其他车辆则继续使用目前港铁站外的避车处。他认为署方有需要说明这点，让委员作全盘考虑。

119. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 委员未必清楚了解工程的设计，建议在会议后与运输署另行商讨。
- (ii) 大埔墟及大学港铁站外的专线小巴、村巴及私家车流量已经饱和，因此他与个别前区议员曾经建议拆除大埔墟港铁站外部分花槽，以腾出空间供专线小巴及村巴使用，方便上班人士及居民排队。
- (iii) 他与运输署及警方人员曾经多次到场视察，认为花槽有需要保留，但保留的位置不必过多，而目前的选址亦不太接近富雅花园，反而早上车辆过多导致达运道挤塞的问题更为扰民。
- (iv) 由于荔枝山后方有超过 1 600 个住宅单位，邻近屋苑的住户亦需依赖港铁出入，故署方建议的选址是短期内唯一可以用作扩建非

专营巴士停车湾的位置。

- (v) 作为长远方案，他已经要求港铁及运输署在停车湾旁边加建平台，以分流大埔墟的新增人口。
- (vi) 委员经常就道路设施及泊车位不足批评政府，上述工程正可弥补这方面的不足。他指各委员持不同意见十分正常，同意可到现场视察，以便委员提出意见。

120. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 本港有没有其他停车湾专门预留给非专营巴士使用？如其他车辆停泊在非专营巴士专用的停车湾或在该处上落客，警方或运输署是否有权执法？
- (ii) 在上述工程选址前方近大埔墟港铁路站的位置有“影线”区域，车辆在该处上落客应不属违例。不过，由于举证较难，警方难以检控违泊车辆，导致不少车辆停泊在该处造成阻塞。
- (iii) 他担心在达运路兴建非专营巴士专用的停车湾最终会变成其他车辆违泊的空间。他询问如何确保这个非专营巴士专用的停车湾没有其他车辆使用，以及其他地方有没有同类停车湾设施可供参考。
- (iv) 现时村巴的上落客位置较接近港铁路站，旁边亦有上盖设施，因此居民都担心新增非专营巴士专用的停车湾后，村巴站会否迁往该处，令他们候车时“日晒雨淋”，甚至需要忍受更长的挤塞时间。他询问署方有没有就上述工程征询相关的非专营巴士营运商及相关屋苑的意见。

121. 罗晓枫议员的意见及提问如下：

- (i) 感谢运输署在是次会议提出改善方案，亦欢迎各委员一同到场视察情况和交换意见。
- (ii) 他过去一直反映大埔墟港铁路站外的交通挤塞问题，特别是近日山塘路有新楼盘开售，令该区的交通挤塞问题日益严重，车龙甚至倒塞至运头塘邨一带。
- (iii) 上述交通挤塞情况亦导致其他问题，例如车辆响号造成噪音滋扰、车辆任意上落客、停泊的车辆造成废气污染、货车在屋苑路旁随意上落货等。
- (iv) 就大埔区而言，现有的 36 条村巴路线中有 19 条驶经大埔墟港铁路站。他同意居民对乘搭村巴有一定需求，但大埔墟港铁路站外可供

停泊车辆的空间有限，而运输署却继续向合资格营运商发出村巴牌照，认为以有限的停泊空间满足无限发牌的做法有欠理想。

- (v) 由于车辆在上落客区违例停泊，而警方又因为人手不足而未能派员长驻现场执法，他认为大埔墟港铁站外泊车位不足的问题并非通过扩建村巴上落客区便可解决。由于警方人手不足，他只是要求警方在繁忙时间到上址执法，并询问警方有没有跟进他的建议。
- (vi) 平日下午及假日有不少保险公司的宣传车辆会在上址停泊，他询问警方有没有查证他们有没有领取相关牌照进行街头宣传。
- (vii) 刚才提及的情况都会影响上落客区的运作，但如果相关部门未能妥善管理现有的上落客区，市民及区议员亦难以对扩展村巴上落客区的做法抱有信心。
- (viii) 不少市民在上址下车后随即横过马路前往新达广场巴士站换乘其他巴士，不但险象环生，亦会影响交通。他认为警方要关注这些行人乱过马路的情况，因此须要派员到现场执法。此外，他建议运输署在现场加强指示，提示市民善用行人隧道前往巴士站。
- (ix) 建议扩展的上落客停车湾位置不太理想，询问是否需要兴建在贴近民居的位置。此外，由于与现有的上落客区各占一边，因此他认为难以管理。

122. 潘欢愉女士表示，运输署提出上述工程建议的目的是处理大埔墟港铁站外车辆上落客的情况和分流车辆，从而改善车辆使用上落客区上落乘客的情况。就落实兴建上述停车湾后会否增加村巴数量，署方目前未有相关资料，但如果收到营运村巴的申请，署方将逐一审批。

123. 胡耀昌委员从活页夹附的设计图中看到新达广场近停车场出口位置有3个“P”字图案。他指该3个“P”字应该是代表3条胶柱，用作防止车辆驶出停车场后转右。不过，现场没有设置任何胶柱，故他询问运输署会否重新在该处摆放胶柱。

124. 潘欢愉女士指该3个“P”字是代表该处设有停车场的交通指示牌。运输署会在会议后派员到现场检查有关的交通指示牌。如有损坏，署方将要求相关部门跟进。

125. 罗晓枫议员询问警方有没有派员到大埔墟港铁站外执法。如有，相关的执法数字为何？

126. 主席表示，委员将在续议事项讨论车辆违泊事宜，建议届时才跟进有关违泊的题问。

127. 区镇桦议员不反对前往现场视察情况，但如运输署未能答应在扩展上落客区后不会增发村巴牌照，根本就没有足够诱因让委员支持有关工程。他补充说，如署方答应不增发村巴牌照，他会仔细考虑上述工程建议；但如署方因为上落客区延长而重新审批和发出村巴牌照，他宁可维持现状。

128. 主席认为有需要增加上落客区范围方便村巴及私家车使用。他认同会有车辆不当地使用这些上落客区，但管理问题应该另行处理。他续指，区内各房屋发展项目将会在数年后相继落成，运输署需要为居民解决交通需要，因此总会面对增发村巴牌照的问题。他认为，如果有空间扩展上落客区的范围，有关方面都应该尝试。

129. 陈笑权议员指他早前曾经向运输署倡议题述工程。他认同运输署有需要为居民解决交通接驳问题，而区议员亦有责任为小区解决问题，正如他亦争取在大埔墟港铁站外的专线小巴总站加建上盖一样。他指有委员刚才批评政府没有未雨绸缪及早扩阔汀角路，故不理解为何现时却反对扩阔大埔墟港铁站外的上落客区。与车辆堵塞在路上引发一连串响号的情况相比，他认为增建上落客区方便车辆上落客更为理想。上述工程有助改善交通，虽然或会对邻近居民造成轻微滋扰，但对邻近屋苑却有莫大帮助，故他表态支持有关工程，亦欢迎委员会与运输署到场视察。

130. 由于达运道只有 1 条行车线，任启邦议员认为在上述位置增建上落客区只能纾缓车辆上落客的情况，却无助纾缓整体车流量及达运道的挤塞情况。有见及此，他建议署方考虑利用南运路近新达广场第 2 座对开的巴士站作为上落客停车湾，认为可以把车辆分流至达运路以外的位置，真正纾缓达运路的交通挤塞情况。他解释说，目前该巴士站只有 3 条巴士线使用，分别是每日只有 1 班车的 272P 号线，只在凌晨提供服务的 N271 号线，以及每小时只有 1 班车的 74A 号线，可见使用量不高，加上该巴士站的设计颇长，又无需改建现有花槽，因此建议署方研究有关方案是否可行。

131. 潘欢愉女士备悉委员的意见，运输署会在会议后跟进。

132. 有关任启邦议员的建议，主席指有需要考虑该巴士站与大埔墟港铁站的距离是否太远，如路线过分迂回或会对乘客造成不便。他建议进行实地视察，探讨各个方案是否可行。

133. 委员会同意由秘书处协助安排视察活动。

(会后补注：上述视察活动安排于 2019 年 3 月 4 日进行。)

IX. 二零一九至二零二零年度运输署周年计划

(大埔区议会文件 TT 9/2019 号)

134. 马芳兰女士介绍上述文件。

135. 任万全议员询问运输署何时向委员会提交 2019-2020 年度大埔区巴士路线计划。

136. 马芳兰女士表示，运输署约在每年 1 月或 2 月向各区区议会提交来年的巴士路线计划，发出文件前亦会经由秘书处通知各委员。

X. 续议交通及运输委员会 2018 年 11 月 9 日第六次会议事项

(大埔区议会文件 TT 10/2019 号)

(一) 要求加快在林村乡公所路增设巴士站

137. 马芳兰女士指由于涉及地权问题，运输署未能跟进题述工程。她解释说，题述工程涉及的部分用地位处绿化地带，而更改土地用途及在该处建造恒常使用的巴士站所需的时间颇长，因此运输署将加快在林锦公路交汇处增设换乘站，以期尽快为林村的居民提供更多巴士服务。

(二) 要求于区内增加车辆泊位

138. 张伟锋先生报告在区内增加泊车位数目的进展如下：

- (i) 有关在大埔工业邨大盛街咪表位停车场内增加 5 至 6 个晚间泊车位的建议，署方没有收到反对意见，将会安排进行工程。
- (ii) 有关把大埔工业邨内大景街及大喜街的私家车咪表泊车位改为晚间货车泊车位的建议，署方收到反对意见。署方现正检视这些反对意见，并尝试修改设计以减低对附近车辆出入口的影响，稍后将再作咨询。
- (iii) 有关在社山路新建造的分支路提供 24 个私家车咪表泊车位，工程仍在进行中，署方将适时报告工程进度。

- (iv) 有关在广福公园及元善路近富善邨增设单车泊车位的建议，运输署现正进行咨询，稍后会向委员会报告结果。至于在西沙路近帝琴湾增设单车泊车位的建议，署方收到反对意见，现正处理相关事宜。

139. 潘欢愉女士表示，行政长官在 2018 年《施政报告》中提及，政府会按照“一地多用”的原则，在合适的“政府、机构或小区设施”及公共休憩用地发展项目中，加设公众泊车位。为此，运输署现正积极与康乐及文化事务署（“康文署”）研究在大埔第 6 区体育馆加建地下停车场是否可行。

140. 文念志委员表示，由于量化风险评估的结果对于能否设立地下停车场有一定影响，故他希望运输署能够详加解释大埔第 6 区的情况。

141. 就运输署刚才表示会研究在大埔第 6 区体育馆加设泊位，胡耀昌委员询问署方计划建造地下停车场，还是只是在体育馆外划设泊车位。如在体育馆外划设泊车位，署方预计可以提供多少个泊车位。他补充说，当局为推行大埔第 6 区体育馆项目收回约 300 个泊车位，有车主因而急需另觅泊车位，亦有部分停车场借势加价，造成混乱。除了新峰花园及马窝一带的居民外，大埔墟的居民都会使用大埔第 6 区的泊车位，故他希望了解大埔第 6 区日后的泊车位供应情况。此外，大埔第 6 区体育馆项目仍未有施工时间表，他询问加建地下停车场会否拖延工程进度。如工程进展延误，工程完成后的泊车位需求可能比现时有所增加，即使加建地下停车场亦难以弥补现时失去的约 300 个泊车位，因此希望了解有关工程的进度及细节。

142. 刘勇威议员询问运输署在大埔旧墟一带加建电单车泊车位的进展。

143. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 由于大埔第 33 区拟建足球暨榄球场附近有煤气鼓，因此运输署需要就在该处建造地下停车场进行量化风险评估，以评定建议是否可行。至于大埔第 6 区则位处林村河以南，与大埔第 33 区的情况不同。
- (ii) 署方现正研究在大埔旧墟一带加建电单车泊车位的建议，如有最新资料将联络刘勇威议员跟进。

144. 有关在大埔第 6 区体育馆加设泊车位一事，潘欢愉女士指运输署现正与康文署及建筑署交换数据，而康文署及建筑署亦正研究在项目加设泊车位

是否可行，至于兴建地下停车场还是地面泊车位等设计细节，目前尚未有定案。

145. 胡耀昌委员再次询问加建地下停车场会否拖延大埔第 6 区体育馆的主体工程进度。

146. 潘欢愉女士表示，她会向建筑署转达胡耀昌委员的查询，并会在稍后作出回复。

147. 罗晓枫议员表示，有委员曾经在上次会议建议运输署放宽乡郊地区(例如锦石新村)的咪表泊车位时间上限(例如由 2 小时延长至 4 小时)，他请署方就此建议作出响应。

148. 潘欢愉女士表示，运输署将保留锦石新村咪表停车场的咪表泊车位设施，亦将检视该停车场的使用率，以考虑是否放宽停泊时间上限。

149. 邓铭泰议员指锦石新村咪表停车场的使用率低，而他亦已多次建议署方延长该处咪表泊车位的停泊时间上限。他认为署方不应敷衍了事和一再拖延，促请署方积极跟进。

150. 主席询问本港有没有咪表泊车位的停泊时间上限超过 2 小时。

151. 张伟锋先生指他目前没有这方面的资料，他会在会议后跟进上述查询。

152. 文念志委员指上水翠丽花园对开的咪表泊车位的收费只是每半小时 2 元。如咪表时间上限不能超过 2 小时，他建议署方从收费方面着手，考虑调低锦石新村的咪表泊车位收费，以改善该停车场的使用情况。

153. 罗晓枫议员指解决泊车位问题是运输署的责任，故不满署方一直以“正在研究”为理由一再拖延。此外，他早前曾建议运输署善用荔枝山天桥底的政府土地作为临时停车场，故询问署方有没有就他的建议与路政署及渠务署磋商。他指荔枝山及上碗窑等地的居民代表都支持有关建议，故促请署方积极跟进。

154. 邓铭泰议员认为委员不满的主要原因是运输署在上次会议后未有跟进事宜。他指延长乡郊地区的咪表时间上限有助改善市区停车场泊车位不足的情况，故促请署方积极跟进此项建议。

155. 张伟锋先生响应如下：

- (i) 运输署会研究延长咪表泊车位停泊时间上限的建议。如建议不可行，署方会了解是由于技术问题还是行政问题。
- (ii) 署方会在合适的地点设置咪表停车场和设定合适的停泊时间上限，以控制停车场内的车辆流动性。至于能否延长咪表泊车位的停泊时间上限，署方会作出研究并向委员会汇报结果。

(三) 要求在广进街加油站旁加设的士站连上盖

156. 潘欢愉女士表示，康文署已经就题述工程向大埔地政处(“地政处”)提出转移地权申请，而运输署亦已经透过康文署向地政处提交所需数据。虽然工程所需用地现时由康文署管理，但运输署及康文署已经提早进行地权转移手续，以期加快展开工程。

157. 文念志委员表示，有委员在上次会议建议运输署考虑收回广福回旋处旁的部分行人路以扩阔行车道，他请署方报告跟进情况。

158. 潘欢愉女士表示，广福回旋处现时有 3 条行车线供车辆使用，交通情况可以接受，因此运输署不会考虑收回该回旋处旁边的行人路。

(四) 关注大埔区违例泊车问题

159. 郑韞慈先生报告，路政署已经收到运输署提交的宝乡街交通改善方案，稍后将安排进行有关工程，并会与房屋署保持紧密联系。

160. 梁志德先生报告如下：

- (i) 大埔警区在 2018 年 1 月至 12 月期间合共发出 154 890 张违例泊车定额罚款告票。
- (ii) 大埔警区继续根据“重点交通执法项目”执行交通法例，亦会针对双行泊车，以及在屋苑出入口、行人路及行人过路处停泊的车辆优先执法。
- (iii) 大埔警区在 2018 年年底成立特别小队专责处理车辆违泊事宜，并将特别小队的联络方法通知相关地区的持份者，相信措施有助纾缓区内违泊的问题。

161. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他分享近日在运头街发生的交通意外。他指该处是违泊黑点，全日都有车辆在路旁甚至行人过路处违例停泊，即使有警车在场或驶经都没有采取执法行动。由于车辆堵塞行人过路处，行人只能从车辆之间的空隙过马路，经常发生意外。此外，如运头街其中一条行车线泊满车辆，由广福道转入运头街的车辆便难以驶过，令车龙倒塞至广福道。如遇上巴士 / 小巴上落乘客或货车上落货的情况，现场交通会更加挤塞。为此，他促请运输署及警方研究如何改善运头街(由潮和兴至乐善堂朱定昌颐养院一段)的交通。在落实改善措施前，他请警方在上址严厉执法，实时检控违泊车辆。
- (ii) 安祥路近翠屏花园的士站位置经常有车辆违泊，令安祥路南行往宝乡桥一段经常挤塞。此外，由于该的士站转出灯口的位置有双白线分隔左转及右转的行车道，如欲前行或左转的车辆需要在大元邨街市位置选定左边行车线。然而，由于有车辆违泊，车辆无法在双白线前转线，往往需要违例在灯口前驶越双白线进入左边行车线。因应上述情况，他请警方严厉检控在上址违泊的车辆，否则根本无法解决该处的交通问题。
- (iii) 安慈路近昌运中心的停车湾虽然有黄色影线，但他留意到警方极少实时检控违泊车辆。此外，不少车辆在安慈路近恒生银行门外的影线违泊，甚至出现并排泊车的情况，阻碍巴士行驶，结果车辆倒塞至大埔中心一带，故他促请警方加强执法。
- (iv) 他曾经致电专责处理车辆违泊事宜的特别小队，赞扬同事十分尽责。不过，他们由于接到大量投诉个案，因此未能在短时间内处理个案。他关注该特别小队的人手是否不足，并希望警方投放更多资源。

162. 主席表示他有要事需要行离席，并请胡健民副主席(下称“署理主席”)代替他主持余下的会议。

163. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 成立特别小队的目的是专责处理违泊事宜。不过，特别小队由于人手不足，往往无法实时处理违泊投诉。如须实时处理违泊个案，特别小队会建议委员致电 999，令特别小队形同虚设。他认同特别小队的人手不足，故促请警方增加人手。
- (ii) 认为警方不应以驱赶方式处理违泊车辆，特别是违例停泊在双黄线或斑马线的车辆，警方应该实时检控。
- (iii) 旧墟直街转入护老院的弯位及翠怡街 / 翠乐街交界的转弯位都划了双黄线。如有车辆违泊，市民(特别是使用轮椅的人士)便难以

过路，因此他认为在双黄线违泊是不能容忍的行为。

- (iv) 大埔头路近 E41 号线巴士总站的行车线经常有车辆停泊在行人过路处，而大埔头径一带亦有不少违泊车辆，促请警方加强执法。
- (v) 有车辆停泊在翠乐街及美新里交界的黄格位置，情况不能接受。
- (vi) 就以上违泊情况，他一直收到不少居民的投诉及求助。然而，他甚少留意到警方到上述地点执法。即使市民就车辆阻塞通道的情况报案，警方往往在半小时后才到达现场处理，因而未能实时解决问题，令市民感到困扰。
- (vii) 理解警方人手有限，但区内部分地方只要有车辆违泊便会严重影响居民出入，故希望警方顾及行人的安全问题而加强执法。

164. 余智荣议员的意见如下：

- (i) 在大埔警区设立特别小队初期，他可以就交通问题拨打专线通知警方执法，而警方亦曾经派出交通督导员前往运头塘一带巡查。然而，特别小队近日已经无暇处理所有投诉个案，批评特别小队的作用较以往逊色。
- (ii) 由于警方执法力度不足，违泊所需缴交的罚款或较停车场月租便宜，因此部分驾驶人士会铤而走险，继续在街上违泊。
- (iii) 由于违泊车辆会阻碍行人视线，令他们在过路时容易被车撞到，因此对行人安全构成严重威胁，而早前在运头街发生的致命交通意外亦是由此而起。
- (iv) 认为警方应就车辆违泊情况负上最大责任，亦应投放资源增聘人手处理交通事宜。他相信所有委员都支持警方争取资源改善区内交通，如警方在这方面有困难亦应提出，以便委员会提供协助。

165. 梁志德先生响应如下：

- (i) 感谢委员提供区内的交通黑点位置，他会在会议后向上司反映委员的意见和跟进。
- (ii) 警方已经积极抽调人手并会以强硬方式处理违泊情况。
- (iii) 碍于人手有限，警方会按照缓急先后次序处理投诉个案。警方亦会检视交通投诉专线的成效，有需要时会作出调整。

166. 区镇桦议员认为大埔警区所有巡逻警员都需要处理交通问题，但在席只有大埔警区交通部的代表，询问是否需要邀请行动组或相关组别的警方代

表一同出席往后的交运会会议，共同商议车辆违泊问题。

167. 罗晓枫议员询问警方有没有派员到大埔墟港铁站外执法或疏导交通。

168. 谭荣勋议员认为聘请交通督导员不但不会耗掉警方资源，反而会增加政府从罚款所得的收入。由于交通督导员可以专注处理交通事宜，他希望警方能够因应违泊问题增派交通督导员到区内执勤。此外，有关车辆违泊情况，他询问是否可以拍下影片然后转交警方，让警方可以在事后采取执法行动，向相关人士发出告票。

169. 署理主席询问警方能否引入新科技协助处理违泊问题和采取执法行动，以及能否使用更强硬方式如拖车等处理违泊车辆。

170. 梁志德先生响应如下：

- (i) 警方每天早上繁忙时间都会调派警员或交通督导员前往大埔墟港铁站外疏导交通。由于早上繁忙时间有不少校巴、村巴及工厂接驳专车等同时使用该处上落乘客，而黄色影线范围又较短(只能容纳 2 部旅游巴)，故此警方多以容忍态度疏导交通，避免出现严重交通挤塞情况。虽然如此，警方亦会检控违泊车辆。在 2018 年 1 月至 10 月期间，警方在达运道合共发出 478 张违例泊车定额罚款告票。
- (ii) 警方知悉因有新楼盘开售，有地产公司及地产从业员在大埔墟港铁站外停泊车辆宣传楼盘和招揽生意，因此亦安排警员到场了解和采取执法行动。警方如发现有关车辆停泊在该处的上落客区范围内，便会作出突击票控。
- (iii) 市民可以把违泊车辆的影片及照片转交警方，警方会有专责同事跟进执法工作。

(五) 改善吐露港公路设施

171. 有关在吐露港公路南行往马鞍山或九龙东方向的出口加设双白线的建议，张伟锋先生报告如下：

- (i) 由于高速公路的车速较快，因此设置路线指示标志时需要预留适当距离，例如署方会及早设置“出口”标志，提醒驾驶人士预早选定行车线。
- (ii) 就上述路段而言，现时的路线指示标志设定符合标准，亦有足够

距离提示驾驶人士选定行车线。如在出口处加设双白线，便会减少驾驶人士考虑切线的时间及行车距离，车流较多时亦会更难切线，从而增加强行切线的机会，因此增加双白线会减低切线的安全程度。

- (iii) 如在上述位置加设双白线，署方需要搬迁路线指示标志到较前位置，但这些路线指示标志一般会设在大型“龙门架”上，而搬迁“龙门架”则是重大的工程。
- (iv) 鉴于在上述位置加设双白线对改善该处的交通挤塞问题帮助不大，衡量各项因素后，运输署不建议在吐露港公路南行往马鞍山或九龙东方向的出口加设双白线。

(六) 在林锦公路回旋处加设巴士站

172. 郑韞慈先生报告，路政署已经收到运输署提交的设计图则，现正进行估价工作。路政署会在完成估价工作后通知运输署，以便跟进。

173. 李华光议员指路政署在是次会议的报告与上次会议相同，故促请路政署尽快完成估价工作和积极跟进。

174. 邓铭泰议员转述陈灶良议员的意见，要求相关部门提供题述工程的施工时间表。

175. 张伟锋先生表示，运输署已就题述工程拟定设计构想，车站设施包括 2 个长 27 米的巴士站、2 条供专线小巴使用的行车道，以及 1 条供的士使用的行车道。运输署现正就设计图则作最后修改，稍后将进行公众咨询。

176. 邓铭泰议员请运输署尽快向委员会提供车站的设计图则。

XI. 路政署(大埔区)过去两个月内完成及未来三个月内的交通改善项目 **(大埔区议会文件 TT 11/2019 号)**

177. 郑韞慈先生请委员备悉上述文件。

178. 有关移除旧墟直街行人路上圆柱的工程，刘勇威议员指该项工程成功令车辆不再堵塞在大埔赛马会普通科门诊诊所后门的车辆出入口位置，车辆亦因而不会阻挡途经的行人，因此他特意赞扬路政署的工作。

XII. 大埔区加建无障碍信道设施的项目及时间表

(大埔区议会文件 TT 12/2019 号)

179. 郑韞慈先生请委员备悉上述文件。

180. 区镇桦议员表示，委员会早前通过在“人人畅道通行”计划的下一阶段，拣选宝湖花园至大埔超级城之间的行人天桥作为加建升降机的地点之一。路政署在简介工程时表示，该行人天桥的业权属于宝湖花园，因此署方与宝湖花园的业主立案法团沟通后，确认没有反对意见便继续进行有关工程。然而，他早前与大埔中心业主委员会(“业委会”)进行会议时，业委会表示上述行人天桥的业权属于大埔中心，因此他要求路政署弄清上述行人天桥的业权谁属。据他了解，大埔中心业委会对于在该行人天桥加建升降机有保留，因此如果行人天桥的业权属于大埔中心，他请署方尽快联络大埔中心业委会，以作跟进。

181. 郑韞慈先生表示，他会向主要工程管理处反映区镇桦议员的意见。

182. 有关横跨汀角路连接大元邨及富亨邨的无障碍设施工程项目(工程编号 NF191)，文念志委员询问 1 号升降机的工程进度为何。

183. 有关文念志委员提及的工程，胡绰谦委员指 2 号升降机早前曾经被台风“山竹”连带的雨水浸坏，因此希望署方能够做好 1 号升降机的防洪工作，避免同类事件发生。此外，路政署曾经表示 1 号升降机的工程可以在 2019 年第一季完工，他询问工程能否如期竣工。

184. 署理主席表示，对于一些已经完工及开放使用的升降机，如须进行维修及保养等工作，路政署应多贴告示提醒市民。此外，因台风受损的升降机往往要停用一段长时间才可恢复服务，希望路政署能够加紧处理。

185. 麦佩茵女士表示，编号 NF191 的工程项目由土木工程拓展署负责建造。她会在会议后联络有关委员报告该工程项目的完工日期。

(会后补注：编号 NF191 的工程项目的 1 号升降机预计于 2019 年 3 月下旬开放予公众使用。)

XIII. 审议向地区设施管理委员会推荐的地区小型工程计划建议书

(大埔区议会文件 TT 13/2019 号)

186. 署理主席表示，提交地区设施管理委员会的工程建议，须先得到相关委员会支持，才可交由地区设施管理委员会考虑。秘书处收到 1 项由委员提出的工程建议，需要本委员会考虑是否推荐。有关工程建议的数据见大埔区议会文件 TT 13/2019 号。

187. 委员没有提出意见或问题。

188. 委员会通过向地区设施管理委员会推荐该项工程。

XIV. 工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

189. 秘书代工作小组主席黄碧娇议员报告如下：

- (i) 工作小组在 2019 年 1 月 7 日召开本年度第一次会议，继续讨论与大埔区公共巴士及小巴服务相关的事宜。
- (ii) 公共巴士服务方面，工作小组与运输署及巴士公司跟进 64K、65K、73B、75K、275R、94、271、271X 及 72X 号线的服务改善建议。另外，工作小组通过支持 73B 号线行经大窝西支路的建议。
- (iii) 顾问公司在会议上报告“改善大埔区公共交通服务研究报告”的初步调查结果，并将继续收集和整理成员的意见，在下次交运会会议上正式汇报研究结果。

(二) 改善乡郊主要道路工作小组

190. 工作小组主席邓铭泰议员报告，改善乡郊主要道路工作小组最近没有召开会议，待下次会议日期落实后，秘书处将通知成员出席会议。

(三) 道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组

191. 署理主席以工作小组主席身分报告，工作小组已经在 2018 年 12 月 21 日召开 2018 年第三次会议。他续指，本年度举办的 2 项活动，包括“2018 至 2019 年度大埔区学界道路及交通安全比赛暨宣传运动”及“2018 至 2019 年度大埔区道路及交通安全运动嘉年华”均已圆满结束，参加者都踊跃参与，

有效宣传道路交通安全信息。另外，运输署在该工作小组会议上继续报告执行“无桩式自助租车业务守则”的进展，亦将继续留意自助租车业务的发展，以及优化规管政策。

(四) 广福行车桥工作小组

192. 工作小组主席李国英议员报告，广福行车桥工作小组最近没有召开会议，待下次会议日期落实后，秘书处将通知成员出席会议。另外，路政署表示该署已经大致完成拟建广福行车桥的技术可行性研究，并将筹备展开下一阶段的建造前期准备工作，稍后会向工作小组汇报技术可行性研究的结果。

193. 署理主席表示，广福行车桥工作小组为非常设的工作小组，任期将会在 2019 年 3 月 12 日结束。由于广福行车桥的相关讨论未能在任期结束前完成，因此他建议委员会考虑在 2019 年 4 月 1 日重新开设此工作小组，方便继续跟进兴建广福行车桥的事宜。

194. 委员会同意署理主席的建议，并通过工作小组的下届任期由 2019 年 4 月 1 日起至 2019 年 11 月 30 日止(共 8 个月)，而名称及职权范围则维持不变。

195. 署理主席请委员提名下任工作小组主席。

196. 陈笑权议员提名李国英议员续任此工作小组主席，谭荣勋议员及余智荣议员和议。李国英议员接受提名。

197. 署理主席表示，由于只有李国英议员获提名，因此他续任广福行车桥工作小组主席。

198. 陈笑权议员希望工作小组尽快召开会议，以便聚焦讨论和跟进兴建广福行车桥的事宜。

199. 李国英议员相信路政署已经准备好相关资料，预计工作小组可以在 2019 年 2 月底召开下一次会议。

XV. 其他事项

(一) 更新区议员个人利益登记表格及个人履历表

200. 署理主席表示，根据《大埔区议会常规》，区议员及委员必须每年登记个人利益一次。他请委员在 2019 年 1 月 18 日或之前把填妥的个人利益登记表格交回区议会秘书处，以供存盘和市民查阅。此外，如委员的个人履历有任何变更，亦请委员在上述限期前向秘书处提交最新的个人履历表。

(二) 大埔公路车辆超速行驶事宜

201. 陈笑权议员表示，近年大埔公路近大埔尾及黄宜坳一段经常有车辆于假日清晨时分高速行驶，因此他曾先后于 2015 及 2017 年致函运输署及警方，要求在相关路段加装侦速摄录机。他指警方近年积极采取行动打击非法赛车，使该处的情况得到大大改善，故藉此机会表扬警方新界北交通部特遣队及情报组人员的努力。

(三) 有关跟进公共巴士及小巴服务工作小组的会议安排

202. 任万全议员建议为巴士小组订下本年度余下会议的会议日期，方便成员作出相应安排。他请工作小组主席备悉意见。

(会后补注：巴士小组已于 2019 年 2 月 22 日的会议上跟进上述建议，并订下本年度余下会议的会议日期。)

(四) 在新达广场巴士站附近设置临时洗手间

203. 罗晓枫议员感谢运输署马芳兰女士协助在新达广场巴士站附近加设临时洗手间，方便巴士司机使用。

(五) 大埔汀角路犁壁山村至映月湾要求改善车道交通安全措施

204. 署理主席表示，主席在会议前就题述事宜提交文件(详见附件二)，请相关部门作出跟进。

205. 张伟锋先生表示，在翻查数据后，上述位置在 2013 年第 3 季至 2018

年第 2 季期间都并没有被列作交通黑点。即便如此，运输署会检视现行措施有没有可进一步改善的空间。

206. 署理主席请运输署继续与主席跟进此项事宜。

XVI. 下次会议日期

207. 署理主席宣布，下次会议订在 2019 年 3 月 15 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

208. 议事完毕，会议在下午 7 时 37 分结束。

大埔区议会秘书处

2019 年 2 月

大埔區議會交通及運輸委員會

2019年1月11日會議

議程 II 要求全面改善白石角的交通

貴會於2019年1月8日邀請本處就上述議程出席會議的電郵已收悉。就該項議程的討論文件(大埔區議會文件TT2/2019號)中提出「增設東鐵白石角站」的建議，本處現回覆如下:-

2014年9月公布的《鐵路發展策略2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，建議在直至2031年的規劃期內完成七個鐵路項目，包括北環線（及古洞站）、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線（西段）及北港島線。

我們在進行制定《鐵路發展策略2014》的顧問研究時，分別於2012年及2013年進行了兩個階段的公眾參與活動，收到超過11000份意見書，當中包括於東鐵線增設白石角站或科學園站的建議。政府委託的工程顧問當時在評估有關建議時，已考慮白石角一帶的新發展所帶來的新增人口。顧問分析認為，由於並沒有足夠的運輸需求量支

持，該等建議的財務表現和經濟效益均屬欠佳，因此未有納入《鐵路發展策略2014》之內。當日的評估結果至今依然適用。

基於公務理由，我們未能出席 貴會於2019年1月11日的會議。

謝謝 貴會對鐵路發展的關注。

路政署鐵路拓展處

2019年1月9日



中華人民共和國香港特別行政區
Hong Kong Special Administrative Region of the
People's Republic of China



大埔區議會 Tai Po District Council
 區議員 劉志成博士工程師 Ir Dr LAU Chee Sing, DC Member
 BSc, PhD, MICE, MIStructE, MHKIE, AP, RSE

本檔編號 : C0700
 2019 年 1 月 9 日

香港灣仔告士打道 7 號
 入境事務大樓 41 樓
 運輸署署長
 陳美寶女士, JP

陳女士 :

有關：大埔汀角路犁壁山村至映月灣
 要求改善車道交通安全措施

於 2018 年 9 月 1 日下午 4 時，題述位置發生 3 部私家車相撞交通意外(見附件一)。另外，於 2019 年 1 月 4 日晚上 9 時 30 分，題述位置再次發生 3 車(包括公共小巴及私家車)相撞交通意外(見附件二)有 10 多人受傷，導致汀角路來回線癱瘓 1 個多小時，此位置是本區其中一個交通黑點，本辦早於 2018 年 4 月 19 日已去信(見附件三) 貴署要求增加道路標示設施，以祈求減低意外發生。在 2018 年 7 月 12 日收到貴處的回信 (見附件四)，信中表示現時的道路標示已足夠。

此位置交通意外頻生亦經常有車輛超速駛過，本辦要求貴署以道路使用者的生命安全為本，再次研究加裝「道路向右急轉」路標及安裝「偵速攝影機」。

按本信抄送給大埔區議會－交通及運輸委員會，要求上述議題列入 2019 年 1 月 11 日交通及運輸委員會會議中，詳盡討論。

大埔區議員
 劉志成博士

附件一：2018 年 9 月 1 日交通意外相片
 附件二：2019 年 1 月 4 日交通意外相片
 附件三：2018 年 4 月 19 日信件
 附件四：2018 年 7 月 12 日信件
 抄送：運輸署－許錦年先生(高級工程師/工程項目及大埔)
 大埔區議會－交通及運輸委員會
 大埔民政事務處－黃汝恒女士(高級聯絡主任)
 大埔船灣選區各村村代表



駕駛,安全車速,溫馨提 示

9月1日下午4時 <附件>

6分鐘前 ·

1557 大尾篤映月灣剛剛炒車有排攪，勿入



81

讚好

回應



東網

The Executive Wallet
Your business essentials in a slim leather case



2019年1月7日 (一)
18°C

交通/天氣
財經/體育

港澳版 > 新聞 > 港澳

汀角路小巴與2私家車互撼 9人受傷

01月04日(五) 21:32

推介 59 分享

Tweet G+



小巴直剷樹叢。(互聯網)

1/2

大埔發生車禍。今日(4日)晚上9時許，一輛專線小巴與一輛私家車沿汀角路駛往大美督，至映月灣對開巴士站時，與另一輛往大埔市中心駛去的私家車發生碰撞，小巴被撞後剷上行人路，猛撼路邊樹叢，其中一輛私家車亦剷上巴士站，有其他駕駛者見狀，大驚報警求助。

救護員接報趕至，初步得悉有9人受傷，其中姓黃(67歲)小巴司機頭及手腳受傷被困，及後自行爬出車外，小巴上一男四女(32至75歲)乘客亦同告受傷。事發時與小巴同一方向行駛的私家車，姓林(22歲)男司機無恙，惟車上一名6歲男童頭部感痛楚，而另一涉事私家車姓黃(26歲)司機，頸、胸口及手腳俱傷，同車一名姓林(21歲)女乘客，亦頸、背及腹部痛楚，傷者分別由救護車送院治理。

警方正調查意外原因，受意外影響，汀角路來回方向近映月灣需全線封閉，並一度出現車龍，待路面清理後，該帶交通始逐步回復正常。



其中一輛私家車剷上巴士站。(互聯網)

相關新聞

最高瀏覽

旅遊業抱殘守缺 部門無承擔攞炒



雙語播放

東方日報 **超卓汽車大獎**
Elite Car Awards 2018
carworld

離婚 雙方同意 即日申請 即日過堂 \$3100 起 絕不另收費	破產 即日申請 即日過堂 \$12000 起 絕不另收費	刑事 24小時專線 保釋、交保、審訊 當午小時免費諮詢 9829 6620
證婚 雙方同意 即日申請 即日過堂 \$1380 起 絕不另收費	遺產 即日申請 即日過堂 \$2000 起 絕不另收費	林逸華律師行 \$1600 起 近親轉名 \$3500 起

工傷、工業、交通意外索償
免費法律諮詢 林律師 9829 3920
絕不瓜分賠償

改名契、基本遺囑、授權書、分居書 \$250
任香港政府535號諮詢及法律中心
13樓1102-1104室(旺角) X 2出口
2385 2468

大事件

13930

2019/01/07 09:45 更新

- 沙中線工程醜聞
- 港故
- 高鐵一地兩檢
- 港珠澳大橋
- 每日一尸
- 東網專題
- 酷刑聲請

東網最高瀏覽



11 Dr.東：疲倦盜汗或患
慢性血癌 新標靶藥增存
活期

丁角路剛剛發生車禍

<附件二>P2/



👍👎👤 11

1 則回應 1 次分享

👍 讚好

💬 回應

➦ 分享



中華人民共和國香港特別行政區
Hong Kong Special Administrative Region of the
People's Republic of China



附件三

大埔區議會 Tai Po District Council

區議員 劉志成博士 Dr. LAU Chee Sing, DC Member

BSc, PhD, MICE, MIStructE, MHKIE, AP, RSE

本檔編號 : C0700

九龍旺角

聯運街 30 號旺角政府合署 9 樓

運輸署新界分區辦事處

交通工程(新界東)部

工程項目及大埔組

張偉鋒工程師

張先生 :

有關：大埔汀角路映月灣

加設黃色框邊的「道路向右急轉」及增加「慢駛」道路標記

本辦收到本區犁壁山村村民反映題述事宜。

據村民表示，汀角路入大美督方向近映月灣的彎位(附圖)，由於該處乃急右轉彎位而沒有任何「急彎」及「減速」指示，令致經常有動物被輾死，村民或清潔工人須冒險跑出公路拾取屍體。

為避免村民發生意外，請貴署盡快研究加設黃色框邊的「道路向右急轉」及增加「慢駛」道路標記於該路段的可行性。

大埔區議員

劉志成博士

2018 年 4 月 19 日

附圖：位置圖及相片

附件四. 郵遞:



抄送: 鄧太

本署檔案 Our Ref. : (N8KSZ) in TD NR146/194/T-34
來函檔號 Your Ref. : 0700
電話 Tel. : 2399 2406
圖文傳真 Fax : 2381 3799
電郵 Email : wfcheung@td.gov.hk

劉志成博士議員辦事處
新界大埔船灣詹屋村 30 號

劉博士:

Ch
07/18

大埔汀角路映月灣加設黃色框邊的「道路向右急轉」
及增加「慢駛」道路標記事宜

謝謝你們就上述事宜的相關信件。並根據早前一同出席之現場視察，
現謹覆如下。

根據本署記錄顯示近映月灣向九龍方向入灣前之巴士站及向大埔方向
入灣前已有一對「道路急轉」的交通標誌，及於向大埔方向之「道路急轉」的
交通標誌前，已有「慢駛」道路標記，由於駕駛者者同一時間未必能接收太多
的路標指示，因此本署未有意再增加路標。本署亦再次審視上述灣位之弧度，
並根據弧度及現場情況，本署認為未有需要加設黃色框邊的「道路向右急
轉」。然而，我們會繼續留意該處的交通情況。謝謝你對區內交通之關注。

運輸署署長

張偉鋒
(張偉鋒 代行) 許

2018 年 7 月 12 日