

大埔区议会
交通及运输委员会
2018年第二次会议记录
(修订版)

日期：2018年3月9日(星期五)

时间：下午2时32分至下午7时13分

地点：大埔区议会会议室

<u>出席者</u>	<u>出席时间</u>	<u>离席时间</u>
<u>主席</u>		
刘志成博士	会议开始	会议完毕
<u>副主席</u>		
胡健民议员	会议开始	会议完毕
<u>委员</u>		
区镇桦议员	下午3时19分	会议完毕
陈灶良议员, MH	下午2时56分	下午5时11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	下午7时08分
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
李耀斌议员, BBS, MH, JP	会议开始	下午4时51分
罗晓枫议员	会议开始	会议完毕
谭荣勋议员, MH	下午2时38分	会议完毕
邓铭泰议员	会议开始	下午4时52分
黄碧娇议员, BBS, MH, JP	下午2时52分	下午5时40分
任启邦议员	会议开始	下午7时09分
任万全议员	下午2时35分	会议完毕
余智荣议员	下午2时36分	会议完毕
<u>增选委员</u>		
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	下午2时36分	下午4时47分
张国慧委员	会议开始	会议完毕

文念志委员	会议开始	会议完毕
梅少峰委员	会议开始	会议完毕
温兴财委员	会议开始	下午 5 时 34 分
胡绰谦委员	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
颜颖康先生	工程师 / 20(北) / 北拓展处 / 土木工程拓展署
马芳兰女士	高级运输主任(大埔) / 运输署
吕晓晖女士	高级运输主任 / 巴士发展(新界东) / 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
许家杰先生	区域工程师(大埔) / 路政署
吴汝铤先生	工程师 2 / 吐露港公路 / 路政署
刘德昌先生	副房屋事务经理 / 大埔区租约事务管理处 / 房屋署
傅建朝先生	署理警署警长 / 香港警务处
林子豪先生	传讯及公共事务部副主管 / 九龙巴士(一九三三)有限公司
梁家欣女士	传讯及公共事务部襄理 / 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
李述恒先生	高级主任(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
符气扬先生	驻地盘工程师 / 安诚奥雅纳博威联营顾问公司
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

缺席者

陈梓华委员
刘宗翰委员
曾汉文委员

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) 张国慧先生获委任为大埔区议会交通及运输委员会增选委员。
- (ii) 运输署潘欢愉女士接替王志轩先生出席往后会议。
- (iii) 土木工程拓展署(“土拓署”)麦佩茵女士因事未能出席是次会议，由颜颖康先生代表出席。
- (iv) 房屋署杨昭添先生因事未能出席是次会议，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是次会议，由傅建朝先生代表出席。

I. 通过交通及运输委员会 2018 年 1 月 12 日第一次会议记录 **(大埔区议会文件 TT 12/2018 号)**

2. 主席表示，秘书处没有收到修订建议，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. 跟进大埔公路的道路交通安全改善建议

3. 主席欢迎运输署高级运输主任 / 巴士发展(新界东)吕晓晖女士、九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)传讯及公共事务部副主管林子豪先生及襄理梁家欣女士就是项议程出席会议。

4. 主席表示，大埔区议会早前就本年 2 月 10 日发生的严重交通事故召开特别会议，当日有不少区议员提出大埔公路的道路交通安全改善建议，例如限制车速、加装固定侦察车速摄影机(“侦速摄录机”)和迁移巴士站等。他请运输署张伟锋先生报告跟进情况。

5. 张伟锋先生的报告如下：

- (i) 运输署会全面检视相关路段的道路环境及交通管理措施，包括研究应否修订速度限制，以及是否需要加强现有的交通标志和道路标记，以进一步促进道路安全。署方目前正全力进行上述研究，有结果时会尽快公布。

- (ii) 运输署及警方已开始筹备安装新一批侦速摄录机，而肇事路段已被纳入考虑安装范围的名单之内。运输署及警方会积极研究在该路段安装侦速摄录机是否可行。
- (iii) 运输署在肇事位置附近 300 米处设置临时巴士站并已开放使用。
- (iv) 运输署及路政署现正考察肇事巴士站附近的地形环境，研究可如何优化该巴士站。

6. 许家杰先生表示，路政署会全力配合和协助运输署推出交通改善措施。意外事故发生后，路政署协助运输署在肇事路段以北 300 米设置临时巴士站，而有关的临时巴士站已在 2 月 13 日开放供乘客作临时上落之用。此外，路政署已收到运输署就肇事巴士站提出的建议改动方案，并正进行前期筹备工作，以期在有关建议落实后尽快开展工程。

7. 邓铭泰议员感谢运输署及路政署在事故发生后积极跟进，但对于运输署刚才的报告感到失望。他指事故发生至今已近一个月，但运输署仍未落实任何改善方案(例如在肇事路段加装侦速器和加强巴士站的保护措施等)或订出改善工程时间表。他请运输署尽快向交通及运输委员会(“交运会”)提出具体的交通改善措施，供委员进一步讨论。此外，事故对大埔尾村的居民造成心理阴影，询问政府会如何协助居民走出阴霾。

8. 对于运输署刚才表示现正与警方筹备安装新一批侦速摄录机但未能提供安装时间表，关永业议员认为经过是次严重事故后，运输署应先在肇事路段安装侦速摄录机，无需与其他路段一并安装。他希望署方尽快提供安装时间表，以便委员会掌握情况。

9. 李国英议员表示安装侦速摄录机的目的是为了加强阻吓，警告驾驶人士切勿超速，属于惩罚性措施。相比之下，他认为加强交通标志及路面标记、提醒驾驶人士慢驶和注意交通安全会更为合适。因此，他询问运输署可如何改善大埔公路的交通标志，以加强对驾驶人士的提示。

10. 梅少峰委员表示，上述意外事故令附近居民蒙上阴影，运输署应慎重考虑日后应否在原址重置巴士站。此外，大埔公路不少巴士站(包括肇事巴士站)都没有足够的保护设施(例如栏杆)，希望日后能有所加强，以保障候车乘客的安全。他续指，大埔公路有较多急弯，希望运输署考虑在地面加设适当措施(例如划设白线)，以期减低车辆在过弯时的速度。

11. 罗晓枫议员的提问如下：

- (i) 九巴及运输署早前均表示会就事故成立调查委员会，他希望了解调查进度、九巴向政府提交报告的时间，以及会否向交运会交代

调查结果。

- (ii) 运输署会否把肇事路段的车速限制由每小时 70 公里降至 50 公里，以改善行车安全？
- (iii) 除大埔居民外，他相信意外事故对不少前往马场的乘客蒙上心理阴影。他指九巴在事故后的第一个赛马日临时增设 872X 号线，改由吐露港公路往返大埔至沙田马场，询问有关安排会否恒常化。

12. 周炫玮议员对于各项交通改善建议仍在研究阶段，以及运输署在是次会议没有提交任何文件或具体数据深感失望。除侦速摄录机的安装时间表外，他亦希望了解侦速摄录机的具体安装位置等数据，以便委员提供意见并向市民转述最新情况。

13. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 对运输署的报告表示失望。
- (ii) 平日晚上有不少车辆在大埔公路高速行驶，对行人及其他道路使用者构成危险。然而，大埔公路赤泥坪至广福路段目前没有任何侦速摄录机，因此他建议署方先行在该路段加装侦速摄录机。
- (iii) 除肇事路段外，大埔公路赤泥坪至广福路段有不少急弯或斜路(例如翡翠花园至美援新村一段)，因此他询问署方会否全面检视大埔公路赤泥坪至广福路段的交通环境，以及采取适当措施如限制车速等。
- (iv) 西贡公路数年前发生严重交通意外事故造成多人伤亡，事后运输署落实多项改善措施，包括调整速度限制、加装侦速摄录机和铺设凸起的路面标记等，以减慢车速。他询问运输署会否考虑在肇事路段以至整条大埔公路的高速路段采取上述措施，提醒驾驶人士保持适当车速。
- (v) 经过是次严重事故后，他认为运输署需要推出更多措施改善肇事路段的交通安全，亦应尽快落实一些相对容易推行的措施(例如安装侦速摄录机)。

14. 任万全议员指大埔公路属于较旧的道路，希望运输署、路政署或九巴检讨是否适合双层巴士行走，甚至考虑改用单层巴士，以减低意外风险。此外，他认为调整车速限制和加装侦速摄录机均属于较被动的措施，需要驾驶人士自律遵守，惟是次事故正正由于司机超速所致，因此他认为政府需要改善道路的硬件设施(例如平整路面的暗斜位置、扩阔路面范围以减少弯位的弧度等)，务求在发生事故时减轻其严重性。

15. 陈笑权议员的意见如下：

- (i) 他曾在 2015 年 7 月 24 日致函运输署要求把肇事路段的车速限制由每小时 70 公里调低至 50 公里，亦曾在 2017 年 6 月 5 日致函警务处要求在肇事路段加装侦速摄录机，惟两项措施至今仍未实行。
- (ii) 运输署曾联络他本人及附近村民，希望共同拟定临时巴士站的位置。他认为临时巴士站的位置不太理想，但尚算解决了村民欠缺巴士站上落的问题。
- (iii) 他曾与警方视察肇事现场，商议安装侦速摄录机的位置，而相关部门及村民亦有提供意见。经过是次意外事故后，他希望运输署能尽快在肇事路段加装侦速摄录机。
- (iv) 为免妨碍死者亲友在“头七”及“尾七”等日子到现场拜祭，肇事巴士站尚未修复。他请运输署及路政署在这些仪式过后尽快修复现场，以减轻村民的心理阴影。为此，运输署已向他及村民提交复修方案报告，他亦要求村长在村内召开会议商讨事宜，如有最新消息便向他及运输署转达。
- (v) 有关重建巴士站事宜，运输署建议扩阔和延长原有的巴士站，把街灯移近和修剪附近的树木。他亦要求署方修剪弯路旁的树木，以免阻碍驾驶人士的视线。此外，他认为署方应尝试寻找其他适当位置重置巴士站，而非沿用原有位置。
- (vi) 要求在肇事路段加设手按式行人过路设施，以便长者、小童及居民在安全情况下横过马路。
- (vii) 每逢风雨季来临前，他都会致函路政署及地政处要求修剪和清除可能造成危险的树木。
- (viii) 除肇事路段外，全港亦有不少危险的弯路，他希望运输署汲取是次沉重教训，检视全港的路段，避免同类意外再次发生。

16. 文念志委员认为在安装侦速摄录机前，执法部门可以增加巡逻次数并在大埔公路设置路障检查车速。然而，他指超速车辆可经由香港中文大学、樟树滩或优景里路口驶出吐露港公路，因此询问会否减低执法部门在该处设置路障的成效。他续指引致伤亡的意外事故(特别是超速导致的意外)一宗都嫌多，促请运输署及执法部门慎重考虑委员的意见，不应有任何怠慢或维持官僚作风，否则便愧对死伤者家属及大埔居民。

17. 胡绰谦委员促请警务处加派人手(特别是晚间)到肇事现场“影快相”，以显示警方非常重视该路段的交通安全，向驾驶人士清晰表达严厉打击超速行为的讯息。此外，他认为运输署应该检视整条大埔公路的车速限制，并研究减少弯位的弧度，以减低发生意外的机会。

18. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 多名委员都认为肇事路段有实时安装侦速摄录机的需要，因此他对运输署的工作进度感到非常失望。
- (ii) 批评政府部门经常在意外发生后才亡羊补牢，认为“头痛医头，脚痛医脚”的做法并不理想。
- (iii) 整条大埔公路有不少需要改善的地方，例如驾驶人士未能在香港中文大学外一处弯位全面观察到附近的路面状况。他认为运输署或相关部门需要全面检视大埔公路各路段，研究是否需要加装侦速摄录机及减速标记等，以改善交通安全。

19. 张国慧委员表示，即使把部分路段的车速限制由每小时 70 公里降至 50 公里，对双层巴士来说仍属危险速度范围，质疑继续安排双层巴士行走这些路段是否合适，希望相关部门检讨情况。此外，他建议九巴考虑在巴士加装车速显示屏、为车长提供驾驶指引，以及加强车长有关行走这些较危险路段的培训，以提升他们的安全驾驶意识。

20. 胡健民副主席的意见如下：

- (i) 理解在正常情况下，运输署未必能够在一个月內落实调整车速限制、加装侦速摄录机和划设路面标记等措施，但他认为是次严重意外事故属特殊事件，居民对于运输署迅速采取改善措施有一定期望，因此促请署方加快落实措施。
- (ii) 香港山路众多，像肇事路段般狭窄甚至更为狭窄的路段多不胜数。作为中期措施，他希望政府能够检视全港的道路，并采取适当的安全措施，避免同类事故再次发生。

21. 区镇濠委员引述一份报章的报导，指九巴为节省资源削减入职车长的培训时间，受训期由过往的一个月削减至 18 日至 15 日不等，自 2015 年起亦弃用四部模拟驾驶仓，因此质疑车长训练不足，难以确保他们有良好的驾驶技术及态度。他询问九巴是否甘愿为节省资源而令市民的生命受到威胁。

22. 陈蔚嘉委员指除了肇事路段外，大埔公路尚有不少弯位，路面亦普遍较为昏暗。她希望相关部门全面检视大埔公路的道路环境，包括道路的照明度、弯位及斜度等，识别出容易发生意外的路段，通过改善交通标志和加强照明以协助司机较全面掌握路面情况，减少意外发生的机会。

23. 张国华委员询问九巴有没有为需要驾驶这些路段的车长进行心理压力评估及心理辅导。

24. 李华光议员指大埔郊区有大量道路，沿路有不少相思树阻挡灯光，因此路面普遍较为昏暗，特别是西沙公路一段。他希望相关部门能够修剪弯位两旁的树木，避免阻挡灯光及影响驾驶人士的视线。此外，他建议把大埔公路斜坡路段的车速限制在每小时 50 公里内。

25. 黄碧娇议员的意见如下：

- (i) 她曾经接触多个死伤者家属，每当谈及意外事故时，他们都表现得十分激动。她关注如何能够减轻家属对乘坐双层巴士的恐惧及障碍。
- (ii) 知悉九巴有向死者家属送上花圈和致以慰问，相信九巴亦深深体会到死者家人的悲痛。
- (iii) 她曾向死伤者家属了解当事人乘坐肇事巴士的原因。由于市民离开沙田马场后需要步行一条颇长的行人天桥才可乘搭港铁，因此乘坐 872 号线相对较为方便。部分伤者亦向她反映，一般只有少数人会在大埔公路中途站下车，认为 872 号线没有必要绕经大埔公路。
- (iv) 九巴在事故后开设 872X 号线，但“X”的谐音近似“去世”，因此不少人都感到抗拒。她认为九巴无需在开办这条新路线时沿用 872 这组号码，请九巴慎重考虑修改。
- (v) 872X 号线由沙田马场返回大埔中心的车程不足 15 分钟，询问九巴为何收取如此高昂的车资(18.1 元)。她认为九巴要承担责任和弥补错失，因此应考虑调低车费。此外，她认为九巴应避免在这条路线中采用 1、4 或 7 这些号码，避免触发伤感情绪。
- (vi) 大埔公路肇事现场虽然是弯位，但林锦公路、赤柱等道路弯位的弧度较大埔公路更大，因此她认为最关键的还是车长的驾驶态度，而死伤者家属均责备九巴没有妥善监管车长的驾驶态度。
- (vii) 目前公共小巴都安装了车速显示屏，她请九巴亦考虑安装同类装置。
- (viii) 有乘客表示肇事路段的路面宽敞，巴士站的范围亦颇大，但巴士站附近的灯柱位置并不理想，而是次意外正是巴士超速撞到灯柱后再翻侧，因此路政署需要慎重考虑另觅位置重置灯柱。
- (ix) 她引述数个死伤者家属的惨况，说明是次意外已对多个家庭造成极大伤害。她认为政府必须做好善后工作，亦须实时调整该路段的车速限制，刻不容缓。
- (x) 由于目前 872 号线的客量及营运效率极低，建议终止 872 号线的服务，把巴士资源投放在 872X 号线，并调低车资。

- (xi) 她转述专业人士的建议，请路政署研究在肇事弯位的路面铺设防滑沙，以减低意外事故可能造成的损害。
- (xii) 希望九巴成立专责小组跟进死伤者及其家属的福利需要，并要求九巴主动致函房屋署及社会福利署等部门寻求协助，尽力为死伤者及其家属提供一切适切援助。

26. 主席的意见如下：

- (i) 大埔区议会在 2018 年 2 月 12 日就是次不幸事故召开特别会议。作为交运会主席，他主动提出在是次交运会会议跟进各区议员在该次特别会议上提出的交通安全改善建议，包括限制车速、加装侦速摄录机和重置巴士站等。
- (ii) 由于政府高度关注事件，他以为运输署能在是次会议报告改善措施及落实时间表(例如降低肇事路段的车速限制等)，可惜事与愿违，因此对于运输署的报告表示失望。
- (iii) 委员普遍同意把肇事路段的车速限制由每小时 70 公里降至 50 公里，由于政府只须刊宪便可落实有关措施，因此应该加快处理，不应等待整段大埔公路的检讨完成后才实施。
- (iv) 运输署应主动向交运会、当区区议员及相关村民报告大埔公路改善措施的落实情况及实施时间表。他认为署方不必等待下次交运会会议才作汇报，亦无须在汇报后才开始进行相关工作。
- (v) 为提高公共小巴的安全，政府要求所有小巴均需加装车速显示屏。他认为这项措施亦适用于巴士，不但可让乘客知悉巴士的行车车速，亦可在超速时提醒车长减慢速度。
- (vi) 虽然是次事故的原因仍在调查中，但委员提出的建议都是有效的改善措施，希望运输署及九巴尽快落实。

27. 张伟锋先生的响应如下：

- (i) 肇事巴士站附近有一条村，为方便村民乘搭巴士，运输署需要在肇事巴士站附近寻找合适位置设置临时巴士站。由于合适的位置不多，署方最终在肇事巴士站以北 300 米处设置临时巴士站供乘客上落。
- (ii) 运输署初步计划优化和加强肇事巴士站的设施，以期尽快重新开放给乘客使用。巴士站重新投入服务后，署方将继续跟进有关另觅地方重置巴士站的建议。
- (iii) 重申肇事路段已被纳入考虑安装侦速摄录机的范围名单内，至于安装名单列表何时落实，他希望在会议后向交运会提交补充资料。

- (iv) 肇事路段设有交通标志及路面标记提醒驾驶人士注意安全情况，包括“开始减速”、“前面有弯”、“道路向右急转”等警告标志及“慢驶”等路面标记，而道路转弯位置亦设有防撞栏。运输署现正全面研究这些交通标志及路面标记是否足够，以及如何加强这些措施以进一步促进交通安全。
- (v) 运输署会一并检视附近路段的交通情况，考虑是否修订速度限制、是否需要加强现有的交通标志及路面标记，以及检视相关路段的道路环境及交通管理措施。由于上述研究仍在进行中，署方会在完成研究后会尽快对外公布。

28. 马芳兰女士表示，根据 872 及 872X 号线的客量纪录，部分班次的载客量较低。运输署会促请九巴考虑调整服务，例如改以单层巴士行走该路线等。此外，署方备悉委员有关巴士编号的意见，亦会与九巴研究是否有改善空间。

29. 吕晓晖女士表示，除了警方现正深入调查事故外，九巴亦正进行内部独立调查，并需要在一个月内向运输署提交报告。目前，九巴尚未向运输署提交报告。当九巴提交报告后，运输署会仔细审视报告内容和采取跟进工作。

30. 林子豪先生的响应如下：

- (i) 现时公共巴士设有限速装置，时速限制在每小时 70 公里内，但由于受到地心吸力等因素影响，巴士下斜时的车速或会超过限制速度。为此，九巴的工程人员现正与外国的部件供货商商讨解决办法，以期让巴士在下斜时仍能保持安全车速。九巴希望可以尽快引入有关系统。
- (ii) 运输署近日已批准九巴增聘训练导师，藉以加强车长在各方面的培训。
- (iii) 九巴在调派单层或双层巴士行驶个别路线时主要视乎客量需求。作为道路使用者，九巴没有获告知肇事路段不适合双层巴士行驶，但愿意根据实际环境及客量情况，考虑调派单层巴士行驶肇事路线。
(会后补注：九巴在交通事故后已调派单层巴士行驶 872 号线。)
- (iv) 事故发生后，九巴为所有车长设立辅导热线。假如有驾驶肇事路线的车长因心理因素向九巴提出调动要求，九巴亦会作适当安排。
- (v) 安全是九巴对乘客的首要承诺，九巴不会因为资源问题而在安全方面作出任何让步。过去十年，九巴车长的培训日数为 18 日，没有改变。另外，数年前九巴确实曾经采用仿真驾驶训练系统，但有受训车长反映模拟驾驶仓的作用并不显著，而且使用时感到晕

眩，因此九巴决定把模拟驾驶训练改为路面驾驶训练。

- (vi) 就委员对 872 及 872X 号线提出的意见，九巴将与运输署商讨和适当跟进。九巴亦乐意与运输署商讨如何通过加装新设备(例如车速显示屏等)提升行车安全。
- (vii) 九巴非常关注死伤者家属的情况，亦会与相关人士保持密切联系，务求向死伤者家属提供適切支持。

31. 邓铭泰议员的意见如下：

- (i) 有村民要求修剪大埔尾村村口两旁的树，以改善路口的情况和避免阻挡驾驶人士的视线。他补充，当车辆停在大埔尾村村口时，驾驶人士的视线会被树木阻挡，因此难以清楚看到由九龙方向驶至的车辆。此外，由于该路口位处大埔公路其中一个弯位，车辆速度较快，因此希望运输署及路政署一并检视上述路口的情况并加以改善。
- (ii) 发生是次不幸事故后，希望运输署能更积极地跟进区议员及居民提出的乡郊道路改善建议，亦不应基于个人原因而拒绝接纳有关建议。他亦希望相关部门如运输署及路政署等能以专业、用心的态度为市民改善交通环境。
- (iii) 认为部门应该摒弃墨守成规的处事方式，并尝试以积极创新方式改善服务。他举例指，国外有新式防撞栏除可抵御撞击，亦可作缓冲之用，政府部门可多探讨和留意其他国家的新式防撞栏，取长补短，避免意外发生。
- (iv) 即使大埔公路的路面条件适合双层巴士行驶，但转弯时仍有其他因素，例如速度及道路弯度等会影响双层巴士的重心，带来安全隐患。除了速度限制外，他希望九巴认真研究如何提升驾驶安全和改善车长的驾驶态度。

32. 主席理解部门需时研究重置巴士站的问题，因此亦愿意给予部门更多时间处理。至于其他措施例如降低肇事路段的车速限制和安装侦速摄录机等，他认为并非难以落实，理应可以加快进行，无须等待调查报告完成后才实施。不过，事故发生至今接近一个月，这些措施的落实时间仍然遥遥无期。为此，他建议以交运会的名义致函运输署署长，表达交运会对运输署在是次会议的报告感到失望，以及要求运输署尽快实施上述两项措施。

33. 陈笑权议员建议一并致函运输及房屋局(“运房局”)局长。主席同意把信件抄送运房局局长。

34. 梅少峰委员认为不少交通意外事故由人为造成，因此希望九巴提升车长的培训之余，亦要安排全职及驾车经验丰富的车长行驶像大埔公路一样弯多路斜的路段。

35. 文念志委员再次询问在安装侦速摄录机前，执法部门可以采取什么实时措施拦截超速车辆，以及防止该些车辆在香港中文大学、樟树滩或优景里的路口驶出吐露港公路以避免拦截。

36. 李耀斌议员的意见如下：

- (i) 不少路段的路面交通情况较大埔公路更加迂回，难以断言大埔公路不适合双层巴士行驶。
- (ii) 认为驾驶者的态度及危险意识至关重要。他认为多年前在驾驶手动档(俗称“棍波”)巴士的年代，由于驾驶难度较高，车长的危机意识亦相对较强。
- (iii) 以往政府曾经使用“所有巴士必须在此停车”的指示牌，透过要求巴士车长停车的举动，提示他们小心留意前方的交通状况、加强他们的危机意识及平伏他们的情绪。就肇事路段而言，他认为可以在赤泥平开始下斜前的位置(即避车处旁)安装这个提示牌，要求巴士车长必须在该处停车后再开车，藉此加强他们的危险意识。

37. 区镇桦议员的意见及提问如下：

- (i) 询问运输署仍需多少时间检视、研究和公布落实措施。
- (ii) 多名大埔区议员在本年2月12日举行的大埔区议会特别会议上，已经就大埔公路的交通安全提出多项改善建议，惟至今近一个月，有关部门仍未落实任何短期方案或补救措施，好像没有积极面对问题和作出跟进。
- (iii) 九巴早前承诺在一个月内向运输署提交报告。由于事故至今已近一个月，他询问九巴会在什么时候向署方提交报告，以及运输署收到九巴的报告后会如何跟进(例如会否向交运会交代报告结果和讨论)。

38. 张国慧委员提出以下提问：

- (i) 除加强培训外，九巴会否定期为车长进行心理评估或驾驶态度评估？

- (ii) 九巴日后与巴士车长续约时，会否一并考虑该名车长在工作时间内外的交通意外及违规纪录，以及心理和驾驶态度评估等因素？

39. 关永业议员表示，有死伤者家属认为九巴未有向他们提供足够的保险索偿信息，亦未有清晰告知他们应如何配合申请索偿。为免死伤者家属彷徨无助，九巴应主动跟进索偿事宜，如需要等待警方调查或法庭审讯完毕后才可跟进保险索偿工作，亦应该把这个讯息告知死伤者家属，让他们得知应如何配合。

40. 张伟锋先生表示，运输署有恒常程序检视不同路段的车速限制。有关的车速限制研究将会根据署方一贯检视路段的方式或行政措施进行，而运输署现正积极进行有关研究，当有进一步消息或完成研究后会尽快对外公布。

41. 马芳兰女士表示，运输署在本年 2 月 12 日联同大埔区议员及大埔尾村村民进行实地调查，视察肇事路段及巴士站等的情况。此外，运输署备悉大埔尾村村长的来函，亦会与村长及当区区议员保持紧密联系和交代跟进情况。

(会后补注：运输署更正上述实地调查的日子应为本年 2 月 13 日。)

42. 林子豪先生的响应如下：

- (i) 九巴乐意引入切实有效的安全措施。
- (ii) 九巴会持之以恒地加强车长培训。
- (iii) 工程团队现正筹备为巴士引入新装置，以加强安全。
- (iv) 兼职与全职车长同样专业，两者的培训水平并无分别，并不存在兼职车长的安全意识及驾驶技术较全职车长逊色的情况。
- (v) 因应社会对九巴监察兼职车长的期望(例如兼职车长的其他工作会否影响其驾驶表现等)，九巴愿意在人手紧拙的情况下进一步提升监察水平，因此已停止聘用兼职车长。
- (vi) 九巴会按时向政府提交意外事故调查报告。
- (vii) 九巴已接触所有死伤者家属并解释索偿程序，亦会在未来数周主动致函交代索偿事宜。九巴会继续与所有死伤者家属保持密切沟通。

43. 傅建朝先生表示，大埔警区交通部已加强巡逻肇事路段，并会对任何阻塞道路或影响驾驶者视线的车辆采取适当的执法行动。警方亦会加强在肇事路段侦察车速和设置路障，加强阻吓，以期令驾驶人士减慢车速。如有需要，警方会不分昼夜采取执法行动。

44. 吕晓晖女士表示，运输署目前尚未收到九巴提交的意外事故调查报告。收到报告后，署方会仔细审视报告内容，并视乎报告内容制订跟进工作。此外，署方备悉委员会提出希望索取报告副本的要求。

45. 黄碧娇议员建议九巴在提交调查报告前，分批与死伤者家属会面，并把他们的心声纳入报告内，以全面反映事件。她没有怀疑政府及相关部门在改善道路交通安全方面的专业态度及能力，但认为事件很大程度是肇事司机的驾驶态度所致，因此事件的重心应放在如何照顾死伤者家属的需要。她尊重巴士车长的工作，但认为九巴在是次事件责无旁贷，不应亦不能把问题推卸至运输署或路政署身上。

46. 文念志委员批评运输署没有正面响应交运会提出索取九巴意外事故调查报告副本的要求，做法官僚。他建议把有关要求纳入致运输署署长及运房局局长的信件中。主席同意有关建议。

(会后补注：秘书处已在 2018 年 3 月 15 日致函运输署署长，副本则抄送运房局局长。)

III. 于粉岭公路(往九龙方向)设置巴士换乘站 **(大埔区议会文件 TT 20/2018 号)**

47. 主席欢迎路政署工程师吴汝铤先生及安诚奥雅纳博威联营顾问公司驻地盘工程师符气扬先生就是项议程出席会议。

48. 吕晓晖女士以简报形式介绍粉岭公路南行巴士换乘站的巴士路线服务安排、规划原则及乘客设施等数据。

49. 任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 上述换乘站位于九龙坑，主要为北区居民提供换乘服务，质疑对大埔区居民没有好处。
- (ii) 交运会一直争取在吐露港公路近天赋海湾的南北行线加设巴士换乘站，认为其交通换乘网络及效益较粉岭公路南行的巴士换乘站更大，询问运输署为何不作考虑。
- (iii) 运输署批准开办全日服务的 274 号线由上水前往马鞍山，却忽视大埔区一直要求增加 274P 号线服务的要求，说明了署方再次“厚此薄彼”，对大埔区的要求充耳不闻。

50. 关永业议员的意见及提问如下：

- (i) 他补充任启邦议员的发言，指根据 2017 至 2018 年北区巴士路线计划，274 号线目前只有早上一班由上水开往马鞍山的班次，并非全日路线。即便如此，他亦希望 274P 号线能加强为全日服务路线，以便居民来往大埔及马鞍山。
- (ii) 假如市民乘坐大埔前往北区的巴士，在粉岭公路下车后步行至上述换乘站换乘其他巴士，能否享有换乘优惠？

51. 任万全议员以上述换乘站及部分巴士路线(例如 277X、274 及 263C 号线等)作为例子，批评运输署“厚此薄彼”，甚至奉行“北区优先”，对大埔区议会的要求则充耳不闻。他希望运输署研究如何补偿大埔区的居民及乘客。

52. 陈灶良议员的意见如下：

- (i) 上述换乘站虽然位于九龙坑南华莆附近，但林村谷及康乐园两个邻近选区的居民无法受惠，希望运输署能照顾该两个选区居民的需要。
- (ii) 建议在上述换乘站增设私家车上落客区，方便居民驾车接载亲友到换乘站换乘巴士。

53. 主席表示，运输署已在 2015 年 9 月就设置粉岭公路南行巴士换乘站征询交运会的意见，并得到交运会的支持。他指当时曾经讨论把部分行驶康乐园、九龙坑等地区的小巴路线延伸至上述换乘站，方便居民换乘。另外，交运会亦曾经提出在上述换乘站增设私家车上落客区的建议。

54. 吕晓晖女士的回应如下：

- (i) 上述换乘站位于九龙坑近加油站位置，泰亨村及元岭村居民可于大窝西支路利用行人天桥前往。
- (ii) 274 号线每日只有一班由上水开往乌溪沙的班次，并非全日路线。
- (iii) 建议另行讨论和处理 274P 或 263C 号线的安排。

55. 吴汝钿先生补充，上述换乘站的后方为大窝东支路的村路及加油站，碍于设计及地理环境限制，路政署无法在该换乘站增设私家车上落客区。

56. 马芳兰女士表示，运输署曾与 25A 及 25B 号线专线小巴的营办商商讨绕经上述换乘站的安排，小巴营办商原则上不反对有关建议。即便如此，目前仍需等待上述换乘站开通后，小巴营办商才可安排试路。当有具体细节时，

她会联络当区区议员以作跟进。

(会后补注：运输署已于本年 3 月 23 日联同相关区议员及小巴营办商进行实地视察。运输署会在上述换乘站开通前，再次向交运会讲解换乘站的安排。)

57. 邓铭泰议员的意见如下：

- (i) 他不知道上述换乘站的具体位置，希望当局日后能尽早向委员提供相关图则或位置图。
- (ii) 由于没有行人路连接，即使署方在一条前往大窝西支路的行人天桥安装了无障碍通道设施，九龙坑的居民亦无法前往该天桥。
- (iii) 认为检讨 25B 专线小巴路线的做法可取，但由于他不知道上述换乘站的位置，因此暂时无法提出具体建议。
- (iv) 希望署方尽量运用该换乘站服务附近村民，方便他们换乘巴士。

58. 主席补充，由于九龙坑及元岭居民可以驾车前往何家园加油站，表示他们亦可驾车前往上述换乘站(即邻近何家园加油站的位置)。他指 2015 年讨论方案时亦有顾及该区居民的需要。

59. 邓铭泰议员认为现届与去届区议员掌握的资料及意见不一定相同，因此他强烈要求当局在日后咨询区议会时，能提供全面及完整的数据，让本届区议员审议和提供意见。

60. 陈灶良议员的意见如下：

- (i) 交运会不会反对运输署兴建粉岭公路南行巴士换乘站，但他不满署方完全没有采纳交运会在 2015 年提出的建议，亦不满换乘站未能惠及邻近的村民。
- (ii) 泰亨村及元岭村与上述换乘站的距离甚远，加上没有完善的行人路网络连接附近的乡村及换乘站，市民根本难以步行前往。
- (iii) 认为当局未有通盘考虑如何方便居民使用这个巴士换乘站。

61. 文念志委员的意见如下：

- (i) 一般成年人由泰亨乡公所步行至何家园至少需要半小时，居民根本难以由泰亨 / 南华莆步行前往上述巴士换乘站。
- (ii) 25A 专线小巴的服务近年大幅改善，若然日后需要刻意绕经这个换乘站，相信会增加早上繁忙时段的行车时间。他认为署方在改

动前需要慎重考虑当区居民每日早上的候车之苦。

62. 温兴财委员询问上述换乘站有没有的士站，以及大埔居民可以如何前往该换乘站。

63. 陈灶良议员补充，他同意把 25A 专线小巴的路线延伸至上述换乘站会影响行车时间及班次，希望运输署慎重考虑。

64. 邓铭泰议员重申，他支持和欢迎当局在九龙坑、元岭及南华莆一带设置巴士换乘站，只是不满署方提供的数据不足，而且方案亦未有顾及换乘站附近居民的需要，因此希望有足够空间讨论如何改善。他指当局提交的数据未有清晰交代换乘站的细节(例如换乘站的位置、周边的配套设施等)，认为当局需要提供这些数据并进行咨询。

65. 主席的意见如下：

- (i) 为配合莲塘口岸在九龙坑入口的工程，大埔乡事委员会曾经召开会议讨论九龙坑一带乡村道路的改动事宜，当中亦讨论村民如何前往何家园加油站，相信已顾及居民前往该换乘站的需要。
- (ii) 他支持运输署在吐露港公路近科学园位置设巴士换乘站。
- (iii) 因应莲塘口岸工程及北区的发展所需，北区区议会争取设置上述换乘站，由于该换乘站位于大埔区内，因此当局亦须征询大埔区议会的意见。
- (iv) 署方出席是次会议的目的，是在完工前就这个换乘站的巴士路线安排事宜咨询本委员会。

66. 陈灶良议员期望上述换乘站能够照顾大窝西支路及大窝东支路一带居民的需要，绝不能“过门而不入”(即设在何家园但完全未能惠及附近居民)，否则会引起居民不满。此外，他表示已争取兴建林锦公路回旋处多年，询问何时才可落成。

67. 主席补充，2015 年交运会审议的是上述换乘站的“硬件”设施，例如车站的周边设施、巴士停车位置、居民上落位置等，而是次会议审议的是换乘站的“软件”，例如哪些巴士线会使用该换乘站等。假如委员希望取得更多“硬件”方面的资料，他请运输署在会议后另行提交。然而，当局已根据交运会早前通过的方案建造上述巴士换乘站，而有关的工程亦接近完成，预计在 2018 年 6 月开放使用。有见及此，他认为委员应在是次会议集中就换乘站的“软件”提出意见。正如委员刚才所指，目前使用上述换乘站的巴士线未能照顾附近居民的需要，而运输署亦可研究把附近的小巴路线延伸至上述换乘站是

否可行。

68. 马芳兰女士多谢主席补充相关的背景资料。她指运输署稍后会约见当区区议员及有关的小巴营办商，研究调整 25A 及 25B 专线小巴路线以连接上述换乘站是否可行，亦会了解其他地区人士的意见，希望能够优化换乘站的交通接驳。另外，署方希望通过是次会议介绍巴士路线的安排及交通配套，包括提供换乘优惠的数据等。

69. 邓铭泰议员表示，就算是换乘站的“软件”，委员如无法掌握车站位置等数据，亦难以提出意见(例如 25B 专线小巴绕经巴士换乘站是否合适等)。他请运输署稍后与他及陈灶良议员(即两位当区区议员)会面时，能后补换乘站的位置图及其他相关数据。

70. 吕晓晖女士多谢委员原则上支持这个巴士换乘站。她在会议上展示巴士换乘站的位置图，希望有助委员掌握巴士换乘站的位置、行人天桥的接驳位置，以及大窝东支路与换乘站之间的行人路线等。假如委员希望取得更详尽的资料，运输署可以在会议后另行提供。此外，乘坐专线小巴、的士或私家车的乘客可以在大窝东支路下车后步行至换乘站换乘巴士。

71. 温兴财委员的提问如下：

- (i) 为何专线小巴可以在巴士换乘站上落客而的士却不可？
- (ii) 连当区区议员亦不清楚乘客可如何从大窝东支路前往巴士换乘站，一般乘客又怎会知道？
- (iii) 乘客下车后需要步行多久才到达巴士换乘站？

72. 符气扬先生补充，乘客可以从大窝西支路经何家园行人天桥或从大窝东支路(近塘坑东)前往该巴士换乘站，而乘坐的士或专线小巴的乘客则可以在大窝东支路下车后步行至换乘站换乘巴士。因应委员的意见，他稍后会与相关部门研究专线小巴及的士在该换乘站附近上落乘客的事宜。

73. 主席建议相关部门继续出席下次会议，向委员全面提供上述换乘站的最新数据，例如专线小巴、的士及私家车上落客区的位置等。他亦要求相关部门在出席下次会议前与当区区议员加强沟通，预先提供足够的资料，以协助他们了解这个项目。

(会后补注：运输署已于会议后向当区区议员补充所需资料。)

IV. 续议交通及运输委员会 2018 年 1 月 12 日第一次会议事项
(大埔区议会文件 TT 13/2018 号)

(一) 反对港铁将大埔区的港铁接驳巴士交九巴接管
(大埔区议会文件 TT 14/2018 号)

74. 主席表示，香港铁路有限公司已就题述事宜作出书面报告，详情见大埔区议会文件 TT 14/2018 号。

75. 委员没有意见或提问。

(二) 要求加快在林村乡公所路增设巴士站

76. 张伟锋先生表示，运输署现正研究巴士所需的转向空间 / 轨迹及其他环境因素等。碍于人手调动及资源所限，他未能在是次会议上提供有关的设计图则。他希望在会议后联络陈灶良议员交代情况。

77. 陈灶良议员的意见如下：

- (i) 理解乡公所路有地理环境上的限制，运输署亦曾建议在林锦公路回旋处增设巴士站作为替代方案，但过去数年一直未有进展。
- (ii) 林锦公路近林村许愿广场位置有一段弯路，附近是林村坑下莆(往大埔方向)的巴士站。不少候车的乘客都担心巴士高速过弯时会酿成意外，并对此感到恐惧。有见及此，他曾与当村村长多次要求运输署在该巴士站附近加设栏杆，不满至今仍未有署方人员联络他作出跟进。
- (iii) 运输署代表在上次会议曾表示，他会在会议后一至两周提交题述工程的设计图则，惟最终亦没有提供。
- (iv) 他建议交运会致函运输署署长，反映署方的人手调动影响到各项地区工程、乡村路口及栏杆工程等进度，要求正视问题和积极跟进。

78. 张伟锋先生表示，运输署的人事调动或会影响计划进度，希望委员谅解。他希望可以尽快处理委员的要求，并会在会议后联络陈议员商讨如何继续推展题述项目。

(三) 建议在广福桥附近加设行车桥的事宜

(大埔区议会文件 TT 15/2018 号)

79. 主席表示，秘书处早前已邀请路政署及渠务署派员出席是次会议报告最新进展。路政署及渠务署虽然没有派员出席会议，但已作出书面回复，详见大埔区议会文件 TT 15/2018 号。

80. 张伟锋先生表示，路政署在书面回复中表示，将与运输署商讨和审视有没有其他可行方案解决交通问题。他补充，运输署目前仍以兴建广福行车桥为首要目标，亦不希望以其他替代方案取代广福行车桥。署方会研究如何在行车桥日后的交通运作方面作出配合。

81. 主席表示，交运会已清晰提出兴建广福行车桥以连接林村河两岸交通的要求。他引述路政署早前提出初步设计方案时表示，由于渠务署订定的防洪标准相对较高，令行车桥的桥面高度较两岸水平面高 3 米，而该设计不便车辆及行人出入。鉴于拟建行车桥位置位处林村河较上游位置，因此委员会已要求路政署向渠务署提出降低防洪标准的要求，藉此降低桥面的高度和减少其带来的坏处。他希望路政署及运输署研究如何落实这个建议。

82. 张伟锋先生补充，他知悉路政署及渠务署现正研究如何落实委员会的建议。他重申运输署没有计划以其他方案取代广福行车桥，亦会与路政署商讨和研究如何落实广福行车桥。

83. 李国英议员表示，不同部门有不同指引及各自需要面对的困难，因此他希望各相关部门通过会面共同商讨对策，互相协调以解决问题。他指其他横跨林村河的行人天桥的桥面高度较拟建行车桥的设计高度更低，即使出现河水暴涨的情况，这些现有的天桥都已挡去部分河水。由此可见，拟建行车桥的高度及防洪标准根本无需如设计方案般高。他重申广福行车桥必须兴建，希望渠务署按实际情况灵活地降低行车桥的防洪标准。

84. 许家杰先生表示，他明白大埔区议会对广福行车桥期望甚高。由于兴建广福行车桥有不少技术困难，路政署过去亦积极与渠务署沟通，从而达成大埔区议会文件 TT 15/2018 号所载述的共识。他曾与工程组的同事了解情况，知悉他们面对极大技术困难，因此路政署希望与运输署商讨，并持开放态度考虑任何方案，藉以寻求共识响应大埔区议会的要求。他会把委员的意见转达工程部同事作进一步考虑。

85. 主席建议另行召开个案会议，并邀请路政署及渠务署代表出席，共同跟进广福行车桥的情况和寻求解决方案。

86. 李国英议员表示，路政署面对的困难或限制源自其他部门(例如渠务署、运输署等)订定的要求，因此他要求各部门共同商议对策，互相拆墙松绑，以解决问题。他赞成主席召开个案会议，认为委员亦可以从非专业角度提出意见，启发思考。

(会后补注：秘书处曾按委员会的要求召开个案会议，并邀请路政署、渠务署及运输署派员出席，惟最终因路政署未能派员出席会议而搁置。)

(四) 要求于区内增加车辆泊位

87. 张伟锋先生表示，运输署现正研究引入机械式泊车架等系统，当有进一步消息时会向交运会报告。

88. 陈笑权议员表示，区内人口不断增长，但车位及道路不足，政府亦没有作长远规划，情况并不理想。他指居民经常反映道路挤塞及车位不足，虽然不能在短时间内解决，但认为可先谋划对策，希望张先生如实向运输署高层反映问题。长远而言，他认为委员会亦要向运输署要求增加泊位和扩展道路，从而减少挤塞的情况。

(五) 要求在广福回旋处旁加设行车线 / 的士站连上盖

89. 张伟锋先生报告，运输署早前就广福公园停车场的地权问题致函康乐及文化事务署(“康文署”)，康文署回复指有关停车场有租务合约，预计在 2019 年才届满，因此暂时未能收回停车场用地。运输署会在有关合约接近届满时继续跟进事宜。

90. 主席表示，虽然该停车场的合约到 2019 年才届满，但他认为运输署可先提供上述项目的相关设计图则供交运会审阅。待设计方案落实后，运输署便清楚知道需要向康文署申请多少用地。

91. 张伟锋先生表示，运输署早前曾经向交运会提供相关的设计图则，他会在会议后提供有关资料。

(会后补注：运输署已在 2017 年 11 月 10 日的会议上提交相关的设计图则。)

92. 温兴财委员认为只要利用广福回旋处旁的空间便可以加建的士站，根本无需利用广福公园停车场的用地。

93. 张伟锋先生响应，兴建的士站需要进行相应的道路改善工程以作配合，但由于工程范围与广福公园停车场的部分用地重叠，因此需要向康文署申请用地。

94. 温兴财委员建议安排实地视察。张伟锋先生欢迎有关建议。

95. 主席欢迎有兴趣的委员一同到场视察。

(会后补注：上述视察活动已于本年 4 月 20 日下午进行。)

(六) 关注大埔区违例泊车问题

96. 张伟锋先生报告，运输署现正就宝乡街的改善方案咨询公众，如无反对意见，署方便会发出施工令。

97. 傅建朝先生报告，大埔警区在 2018 年 1 月及 2 月合共检控 12 599 架车辆，较去年同期上升 63%。

98. 区镇桦议员询问警方及运输署能否根据法例处理下列情况：

- (i) 乡事会坊有一辆长期(连续超过三个月)停泊的货车，利用泊位上落货物。
- (ii) 有人在乡事会坊内摆放大量卡板。
- (iii) 有店铺职员把唧车、蔬菜篮等杂物放在乡事会街马路旁，不但阻塞交通，亦构成潜在交通危险。

99. 任万全议员表示，因应第九区的房屋发展项目，颂雅路需要进行扩阔工程，届时富亨邨巴士站对外的道路或会变为单线双程行车。由于该处日常有大量车辆(包括大型货车及旅游车等)违例停泊，他担心颂雅路变成单线双程行车后，如有车辆违泊便会令交通完全瘫痪，因此希望警方留意和加强执法。

100. 李国英议员引述警方代表在 2018 年 3 月 7 日举行的环境、房屋及工程委员会会议上的发言，指警方只会在交通严重阻塞的情况下才会检控违泊车辆。他认为这代表虽然有大量车辆停泊在宝乡街中间分隔栏两旁，只要警方认为没有严重阻塞交通便不会执法。他对于警方的执法标准感到不满，认为假如警方不检控停泊在宝乡街中间分隔栏的车辆，运输署在该处划设黄线亦不具任何作用，甚至可以考虑取消有关措施。

101. 刘勇威议员指美新里有大量食肆及商铺，吸引不少车辆停泊在该处并导致严重阻塞，驶经的车辆必需越过对面行车线才可继续前行。另一方面，旧墟直街亦有大量安老院舍，如不严厉打击违例泊车情况，发生事故时救援车辆或因道路阻塞而无法进入。他绝不希望发生人命伤亡事故，希望警方到场了解情况和严厉执法。

102. 周炫玮议员表示，乡事会街近大光里有菜档经常把手推车及卡板等杂物放在马路旁，驶经的车辆需要避开，增加与旁边行车线的车辆碰撞的机会，惟警方坚持此举并非严重阻塞交通而拒绝执法。他认为这些摆放在马路旁的物品已构成潜在的交通危险，警方亦有责任处理，不应等待有人命伤亡时才采取行动。

103. 罗晓枫议员表示，每晚都有不少大型车辆停泊在达运路，过去亦有不少居民反映有关问题。他知悉运输署容许大型车辆在晚间(9 时后)停泊在荔枝山近高速公路的路段，但每晚 7 时前已有不少大型车辆停泊在该处，车龙曾经远至运头塘邨前的交通灯位置。由于荔枝山人口渐增，晚上只有一条单程行车线前往该处已不足以应付交通需求，加上车辆可以经由该处左转往高速公路，如继续容许大型车辆停泊在该处会对整体交通安全造成负面影响，希望警方加强在该处执法。

104. 文念志委员表示，运输署早前在区内部分路面的中央位置加装胶柱(例如在海宝花园及李福林体育馆之间、安慈路及八号花园之间，以及大埔中心近安邦路和安泰路等)，某程度上能减少车辆停泊在路旁上落乘客 / 货物的情况。有见及此，除了警方继续执法外，他亦希望运输署或相关部门研究在安浩里、翠乐街等安装这类胶柱，双管齐下，务求减少车辆违例停泊的情况。

105. 温兴财委员指宝乡街、美新里及大埔中心的士站长期被私家车霸占，但前线警务人员只会驱赶这些车辆而不作检控。另外，美新里为双线行车的街道，但晚间长期只有一条行车线可用(另一条行车线被违泊车辆霸占)，希望警方留意有关情况。

106. 余智荣议员指达运路有很多大型货车停泊，亦曾经发生致命交通意外，部分屋苑如碗窑及山顶花园的居民亦曾经投诉这些大型货车及其他车辆的停泊时间越来越早，希望警方多加关注达运路的情况，保障市民安全。

107. 主席表示早前已致函警务处要求加派交通督导员到大埔区执勤，目前仍然有待警方回复。此外，他询问警方在 2018 年 1 月及 2 月检控的 12 599 架车辆中，有多少是在宝乡街中间分隔栏被检控的。

108. 傅建朝先生的响应如下：

- (i) 如车辆连续停泊在已入表的咪表位超过 24 小时便属违法。由于同一车辆于 24 小时内曾经稍稍移动便不算是连续停泊，因此警方在执法上面对一定困难。
- (ii) 一旦发现车辆在没有入表的情况下停泊在咪表位，警方会作出检控。
- (iii) 警方已联同其他部门到乡事会坊进行适当行动处理违泊车辆，目前的情况已有改善。警方会多加留意和继续积极跟进乡事会坊的车辆违泊问题。
- (iv) 大埔警区在检控违泊车辆方面不遗余力，并已加强执法，检控数字亦不断上升，惟警务人员的人手不足，需要处理的工作繁多，实际上没有可能长期留守在同一地方监察违泊情况。然而，警方重视委员的意见，亦会適切跟进。

109. 张伟锋先生备悉委员建议在道路加设胶柱，但需要考虑其他因素，例如增设胶柱会否影响道路的阔度等。运输署会定期检视道路的情况，并会采取适当措施改善道路环境。

110. 任万全议员理解警方的人手有限，但作为执法者则责无旁贷。另外，他认为驾驶者的态度亦是关键之一，如果违泊的惩罚不足(例如告票的罚款过低)，阻吓性亦会不足。因此，他建议致函立法会或行政长官办公室(“特首办”)要求修例提高违泊罚则，从而减少驾驶者的违泊行为。

111. 李国英议员表示，每次会议委员都要求警方加强打击违泊，虽然警方在大埔区的违泊检控数字有所上升，但区内的违泊问题依旧严重，而警方的人手不足亦是事实。他询问运输署能否通过改善道路标记，让警方必须检控违例车辆。

112. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他引述其他运输署人员的意见，指在部分地方加装胶柱的做法可行，而且对减少违泊有一定成效。不过，由于涉及日常维修问题，署方对加装这些胶柱有所保留。
- (ii) 委员联同运输署及警方代表多次到区内视察违泊情况，在没有其他可行办法下才建议加装胶柱，以期纾缓违泊的情况，惟因运输署高层持不同意见，前线人员搁置加装胶柱的做法。
- (iii) 由于前线人员未必能够把委员的意见转达至运输署的高层，他建议邀请大埔区的总运输主任列席交运会会议，以免浪费委员的时

间及前线人员无辜受责备。

- (iv) 警方有没有派员巡查乡事会坊，以确认上述货车有没有连续停泊超过 24 小时？如咪表位长期被同一辆货车霸占，运输署及警方应考虑该咪表位是否适合继续让货车停泊。
- (v) 据说有部门建议改动乡事会坊的两个货车咪表位，例如改为私家车泊位，以解决该辆货车霸占车位的问题，但有关方案不了了之，目前亦未有部门能回应是否提及过类似建议。他欲了解警方及运输署有没有参与由民政事务处负责统筹的跨部门会议？如没有，他请两个部门了解情况后在下次会议回复。
- (vi) 政府在招聘交通督导员时遇到一定困难，由于招聘的人手不足，以致分配到各区的人手亦不足，即使委员会早前致函警务处要求加派人手，但大埔区交通督导员的数量亦未能增加。为此，他要求警务处总部大量招聘交通督导员，以杜绝违例泊车及其他交通问题。
- (vii) 他理解警方的工作范畴众多，亦同意紧急的案件需要先行处理，因此警方可以聘请更多交通督导员专责处理交通问题，相信各党派人士都会支持这项拨款。由于涉及政策范畴，他建议交运会考虑致函运房局局长反映意见。
- (viii) 每逢星期五、六、日及公众假期，大埔中心安邦路及安泰路一带的违泊问题及挤塞情况都较平日严重，车龙倒塞至南运路甚至太和路，惟每次致电报案室中心，报案室的人员只会回应说假日的车辆数目较多，属正常情况，请他忍耐。他对报案室人员的响应表示不满。

113. 刘勇威议员亦分享他一次致电报案中心的经历，批评警方的响应及怠慢处理交通问题。他认为警方没有严厉执法是导致违泊问题严重的其中一个原因，亦由于警方没有经常执法，驾驶人士便无惧违规并抱着侥幸心态继续违泊，结果无法杜绝问题。他认为警方应在美新里、大埔墟及大埔中心等较旺及必然出现违泊的地区主动执法，不应被动地等待市民投诉后才有所行动。假如警方作为执法者都懒理交通问题，对其视若无睹，便与市民的期望有所落差，情况并不理想。因此，作为短期措施，他希望委员会致函相关政策局，要求增聘交通督导员和加强打击违泊。长远而言，亦应要求政府修例加强对违泊的罚则。

114. 梅少峰委员的意见如下：

- (i) 理解警务处前线人员的压力，他亦建议交运会致函警务处要求增加人手。

- (ii) 安慈路恒生银行对外经常有不同车辆停泊，甚至阻塞由大埔中心驶出的巴士，影响巴士总站的运作，希望警方正视问题。
- (iii) 每当安泰路有挤塞情况，车辆便会不断响号。他曾在 2015 年致函运输署要求把安邦路及安泰路设为禁止响号区，惟署方没有正面响应。他指现时上址的情况依旧，附近的居民继续受到响号困扰，希望警方及运输署积极处理问题。

115. 胡健民副主席指前线人员的工作压力大，归根究底是政策问题。由于目前泊位不足，驾驶人士难以找到停车场泊位，结果只能违例停泊在路旁以便消费购物等。他指每逢周末都有很多居民及外区市民前来大埔区消费和游玩，希望政府增加泊位供应，例如兴建多层停车场和利用政府土地增设私家车泊位。

116. 张伟锋先生表示，他曾经参与由民政事务处负责统筹的跨部门会议。他指在环境许可的情况下，运输署会考虑改动乡事会坊的两个货车泊位，并尽快向区镇桦议员交代跟进情况。

117. 傅建朝先生的响应如下：

- (i) 暂时未有数据显示交通督导员的人手将会增加。
- (ii) 就委员查询警方检查乡事会坊长期停泊的货车有没有连续停泊超过 24 小时的次数，警方会在下次会议提供相关资料。
- (iii) 警方每日接到大量投诉个案，同时亦须处理刑事案件，因此或未能分派人员专责处理交通事宜。他指警方已经非常努力处理投诉个案，希望委员谅解。

118. 区镇桦议员表示，不论是大埔居民或外区前来游玩的人士，警方亦应一视同仁，严厉检控所有违泊车辆。

119. 任万全议员表示，除了要求警方增加人手外，委员会亦提出其他政策方面的建议，例如修改有关泊车的法例、加强违泊的罚则、增加泊位设施等。由于委员会早前致函相关局长或署长后没有得到正面回复，因此建议致函特首办提出建议。

120. 罗晓枫议员表示，刚才委员提及大埔中心一带的违泊问题主要源自该处没有足够泊位，因此他建议在安邦路的政府用地增加泊位设施。

121. 主席表示，他亦希望在安邦路的政府用地增加泊位设施，但规划署已经提出规划意见，而城市规划委员会(“城规会”)亦可能正在审议有关项目，担心更改会影响项目的进展。如有关的规划方案仍未落实，他希望规划署考虑在该处增加泊位设施。

122. 区镇桦议员补充，城规会只是审议安邦路用地建筑物高度限制的改动，但食物及卫生局(负责有关项目的决策局)有权决定是否利用地下空间建造地下停车场设施。因此，日后其他委员会会议讨论这个项目时，可以再次向当局提出兴建地下停车场设施的意见。

123. 谭荣勋议员的意见如下：

- (i) 虽然安邦路项目的建筑物高度限制为八层，但他认为可以探讨地下空间是否可以用作兴建停车场。
- (ii) 前线警务人员要处理的工作范畴众多，因此他希望警务处加派交通督导员到大埔区，专责处理交通方面的事宜。
- (iii) 沙田第一城以严格执行不准在屋苑私家路停泊的规定而闻名，如有违规便会迅速锁车，成功阻吓不少驾驶人士。该屋苑以拆帐形式聘请外判公司协助锁车，认为警方亦可适当地参考这种模式，例如规定交通督导员需要检控一定数目的违泊车辆以维持薪金水平等，以改善区内的违泊情况。

124. 主席同意由交运会致函特首办反映意见。

(会后补注：秘书处已于本年 4 月 25 日致函特首办。)

(七) 改善吐露港公路设施

125. 张伟锋先生表示，运输署已发出施工令，将会在吐露港公路往九龙方向近元洲仔的部分位置划设双白线。至于吐露港公路连接大老山隧道一段的挤塞问题，署方现正向沙田区的同事了解情况，稍后向委员会进一步提供数据。

126. 文念志委员表示，他在上次会议提出在吐露港公路增加“靠左(除超越前车外)”的路牌等建议。他询问相关事宜由哪个部门负责，以及该部门是否正在跟进或研究吐露港公路的路牌是否足够。

127. 张伟锋先生表示，他现时没有相关资料，将在会议后联络文委员跟进。

128. 关永业议员表示，运输署经常表示会在会议后回复或跟进，他询问署方是暂时没有解决方案，还是有解决方案但没有资料在身。他指如果署方每次会议都是如此回复，根本难以进行讨论。

129. 张伟锋先生的响应如下：

- (i) 运输署负责放置路牌的事宜，而他亦会尽快研究和跟进增加“靠左(除超越前车外)”的路牌的建议。
- (ii) 如有行车速度不高的车辆在快线行驶，需要靠警方执法。
- (iii) 目前现正与沙田区的同事跟进在大老山隧道支路快线加设双白线的事宜，惟因为未有定案而没有进一步数据可提供。

130. 主席请运输署在下次会议上报告进展。

(八) 扩阔太和巴士站停车湾

(大埔区议会文件 TT 16/2018 号)

131. 张伟锋先生表示，运输署早前已就题述事宜进行区域咨询，由于收到反对意见，署方暂时不会进行有关工程。他征询交运会的意见以作进一步跟进。

132. 主席询问运输署该反对意见是否有充足理据和值得考虑。

133. 张伟锋先生表示，该意见认为进行上述工程会吸引更多车辆停留，令交通情况恶化。署方认为这项忧虑并非完全不成立，因此希望征询交运会的意见，以研究下一步的工作。

134. 周炫玮议员对运输署的报告表示惊讶及愤怒。他指这个建议早前已获得交运会通过，其后运输署亦没有就收到该反对意见通知他本人和提供数据。他指交运会已通过项目，他作为当区议员及其他乡郊议员亦支持工程，询问运输署是否单单因为有关反对意见指“可能”会引致挤塞而搁置工程？他认为署方的做法荒谬。

135. 余智荣议员同意运输署的做法荒谬。他指一个反对意见拖延整项工程的情况屡见不鲜，认为政府部门应检视有关的反对意见是否合理，如合理便应再作讨论，如不合理或不会对工程构成问题便应继续执行。他希望运输署不要墨守成规，应与提案议员研究收到的反对意见，让他们了解情况。

136. 张伟锋先生表示，运输署以开放态度处理问题，并会联络周议员跟进下一步工作。

137. 周炫玮议员表示，他与前任工程师已多次到现场视察，他和数字乡郊议员以至交运会亦同意进行工程，反问还有什么需要讨论。他指署方没有提供反对意见的详情，例如有多少及由谁提出反对意见、以什么形成提交意见等便草率搁置工程，不满如斯简单的工程亦要一拖再拖。

138. 主席询问运输署能否断定反对意见无效(例如致函提出反对意见的人士阐明意见不成立的原因)，否则每当收到反对意见便搁置工程存在制度上的问题。

139. 张伟锋先生知悉交运会支持上述工程，但在制度上运输署需要为这些工程项目进行区域咨询。有关收到的反对意见，署方会研究应如何处理，但强调署方会再次审视建议，并联络相关的议员计划下一步工作。

140. 余智荣议员指运头塘巴士总站的交通改善工程已讨论多时，但连区域咨询都尚未进行，认为运输署的架构出现问题。此外，他不满意运输署人员没有做好交接工作，一直跟进的工程在人事调动后竟然无疾而终，认为署方应加强管理下属的工作。他希望邀请署方更高级人员出席下次会议，让他们了解地区各项交通改善工程的进度并适当跟进。

141. 刘勇威议员批评运输署未有判断这些反对意见是否合理便煞停工程项目，并再次询问署方有没有机制判断从区域咨询收到的反对意见是否有效。

142. 周炫玮议员理解每项工程都可能遇到反对，如运输署能提供反对人士的资料，区议员作为沟通桥梁亦可协助跟进事宜。他指工程已获交运会通过，亦有相关纪录可供追查，如最终无法实行，他难以向市民交代。

143. 任万全议员认为运输署的人事调动过于频密，接任人员不清楚地区正在跟进哪些工程的情况时有发生，认为运输署应该正视问题，而委员会亦应向运输署高层反映意见。

144. 余智荣议员希望运输署进行区域咨询时，能多关注和优先考虑区议员的意见。

145. 主席表示，扩阔太和巴士站停车湾是委员争取已久的项目，不希望因为一个反对意见而遭到搁置。然而，其他部门收到反对意见后亦会按照机制处理(例如致函解释情况等)，希望运输署亦可通过内部机制处理反对意见，尽早落实工程。

146. 周炫玮议员请运输署在会议后联络他，希望在下次会议前有定案。

147. 主席建议周议员亦可主动联络运输署跟进。此外，他重申交运会过去甚少个别讨论地区工程个案，而扩阔太和巴士站停车湾则属于这类工程，建议委员可在会议以外与运输署保持沟通，以期加快处理问题。

(九) 在林锦公路回旋处加设巴士站

(大埔区议会文件 TT 17/2018 号)

148. 张伟锋先生表示，运输署现正进行有关巴士转向的技术性研究及评估，并会尽快跟进事宜。

149. 主席表示，运输署早前已提交相关图则并在交运会展开讨论，委员当时亦有提出意见，希望署方尽快跟进。

150. 马芳兰女士表示，运输署已与巴士公司商讨日后使用该巴士站的路线。她会在会议后向当区议员提供相关数据，并讨论其他运作上的细节。

V. 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 18/2018 号)

151. 许家杰先生请委员备悉上述文件。

152. 关永业议员留意到大埔区内有数条单车径的减速柱及路口有损坏情况，他特意没有向路政署作出投诉，结果在两个多月后署方仍未进行维修。为此，他希望了解路政署如何进行恒常的检查维修工作，以及会否定期安排同事检视这些设施有否损坏。此外，随着人人畅道通行计划的推展，区内的升降机数目有所增加，惟有市民投诉升降机的清洁情况欠佳。他询问署方每隔多久进行一次恒常及较彻底的升降机清洁工作。

153. 余智荣议员不满运输署迟迟未把运头塘巴士总站改善工程纳入题述的交通改善项目列表中，亦批评运输署同事在调职前没有做好交接工作。他指早前已联同数名委员及运输署代表多次视察运头塘巴士总站现场和商讨改善方案，并在跟进多时后署方始提出改善方案，方案最终亦得到落实。然而，负责工程的运输署人员在调职前没有做好交接工作，因此接任的同事对运头塘巴士总站的改善工程毫不知情。他认为运输署在运作上出现极大问题，因此建议交运会致函运输署反映问题。

154. 主席认为政府部门的人事变动无可避免，而他则会约见新上任人员到区内视察，让他们实地了解问题和适当跟进。

155. 胡绰谦委员指他曾经看见工人把“雪糕筒”盖在损坏的减速柱上便草草了事，容易造成危险。他询问路政署能否检查大埔区所有单车径上减速柱设施的状况。此外，由于减速柱的柱趺或已出现不同程度的损坏，部分亦较为脆弱，他建议路政署在检查减速柱时亦须检查柱趺位置，不应只在减速柱损毁时才更换。

156. 罗晓枫议员表示，因应运输署的人事更替，他提出自己选区内未完成的工程，包括改善泮涌村的行人过路处、在富雅花园划设黄格、在锦山村加设柱趺、扩阔石鼓垄村的行人路、在新峰花园近四期位置加设指示牌和划设白格，以及在马窝路划设白线，希望署方跟进。

157. 刘勇威议员表示，自他上任以来已有多名运输署人员调职，每次都需要重新与接任人员落区视察，加重了区议员的工作和负担。他举例指，运输署早前表示会改善大埔头路一个过路处的视觉盲点位置，惟负责人员调职后，有关工程未获跟进。他重申调职本身并无问题，但交接工作必须做好。他建议即将调职的人员列出各选区的个案，让接任人员清晰知道上任人员与区议员正在跟进哪些事项，否则每次都需要重新向接任人员讲解情况，构成莫大困扰。他希望向运输署反映上述问题。

158. 任万全议员指除了运输署工程组外，运输署的运输管理部亦经常有人事变动。他理解刚到任的前线人员已努力跟进工作，但难以在短时间内完全接手所有事项，因此运输署不应经常作出人事调动。此外，他知悉运输署前线人员的工作范畴众多，以现时人手根本难以应付庞大的工作量，因此认为运输署需要加派人手。他希望交运会致函运输署反映意见。

159. 主席同意人事调动过于频繁会影响工作。他询问运输署目前有多少名工程师负责大埔区的事务。

160. 张伟锋先生表示大埔区工程组有三个工程师职位，目前由两名工程师分担。他补充，早前大埔公路发生意外事故，运输署需要全力进行事故后的跟进工作，因此未能腾出人手资源妥善处理其他项目。他称作为运输署大埔区的工程师，他亦期望区内的各项交通改善工程可以做得更好，惟这段时间人手不足，希望情况会有所改善。

161. 主席表示，这个议程属于路政署报告过去两个月及未来三个月的交通改善项目，所有在文件中列出的工程项目都已交由路政署跟进，而未移交路政署跟进的项目(包括运输署正在检视的项目)则不会包括在内。他续指，个别

地区的小型交通改善工程较适宜由区议员直接与运输署联络跟进，如把这些项目全部放在交运会讨论，交运会亦难以负荷。因应有委员就运输署的人事调动及人手提出意见，他会向运输署反映并会在下次会议上向议会报告情况。

162. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 建议由运输署的与会代表中职级较高人士向署方反映上述的委员意见。
- (ii) 他认为人手稳定十分重要，但过去运输署人事变动较为频密的原因，或与委员不满前任人员的工作效率或态度有关，所以委员在某程度上亦要承担运输署人员调职带来的影响。不过，他重申这不应成为借口，他自己亦会继续联络已调职的人员，确保项目获妥善跟进。
- (iii) 运输署人手不足，前线同事难以应付所有工作。为此，他认为要向运输署署长或总运输主任了解大埔区人手长期不足的原因(例如经常只有一至两名工程师)，并要求他们委派三名工程师处理大埔区的事务。
- (iv) 假如运输署的与会代表不适宜或未能响应委员的提问，他认为署方应委派更高级人员列席会议以解决问题。

163. 余智荣议员认为如何交接工作才是问题的症结所在，与人手是否足够及人事变动无关。他指运输署理应备存各项记录，接替人员只需翻查便会知道工程的进度为何，根本不可能毫不知情。他指现时运输署人员调职后，仿佛所有工程都需要重新开始，如非他追问工程进度，接替人员亦可能对工程毫无头绪，这才是他担心的地方。

164. 文念志委员对运输署的表现感到失望，他认为前任人员就算没有妥为交代所有跟进工作，接任人员亦有责任主动查询各项工程进度，并须加快完成工作。

165. 刘勇威议员认为问题的根源是运输署大埔区工程组人手不足，现任人员需要一人分担两人的工作，由于他未能同时兼顾众多的地区工程项目，结果在调职时亦未能把工作完全交由接任人员跟进，造成恶性循环。他强调前线人员在兼任情况下出现工作上的遗漏可以谅解，而他亦不知道人手不足的情况是整个运输署的架构问题或只是在大埔区出现，故建议署方加派人手解决问题。此外，他认为主席向运输署人员反映意见与致函运输署署长并无冲突，因此除了希望主席协助反映意见外，委员会亦需致函运输署署长表达委员对交接工作及人手不足的关注。

166. 周炫玮议员表示，他不希望在续议事项讨论地区上的小型改善工程，但通过在会议讨论能够记录工程的进展。除了在交运会讨论外，他希望日后可以在其他更高层面或由主席协助跟进事项。

167. 许家杰先生的响应如下：

- (i) 路政署留意到部分单车径的减速柱有松脱情况。
- (ii) 署方会因应单车径的使用率厘定巡查次数，最多为每七日巡查一次。就委员提出有关减速柱的情况，他会联络维修组的同事，尝试针对性地巡查相关的单车径减速柱，减低松脱的机会。
- (iii) 路政署每日派员清洁升降机，至于升降机以外(例如升降机槽等)的清洁工作则会在升降机停止运作后才会进行。由于区内部分升降机仍在合约保养期内，这些升降机的清洁次数与路政署的清洁次数或有不同。他可在会议后向委员提供个别升降机的清洁时间表。
- (iv) 他相信各政府部门的工程师会以专业态度处理委员的要求，然而较早前在大埔公路发生的事故对运输署及路政署的工程师带来一定的工作量，如两署人员在这段时间有任何不足之处，他谨此向委员致歉。此外，他亦希望有机会与运输署的工程师一同与各委员会面，积极跟进要求。

168. 主席指他会向运输署反映委员的关注。

VI. 工作小组报告

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

169. 秘书代工作小组主席黄碧娇议员报告如下：

- (i) 工作小组已在 2018 年 3 月 9 日召开本年度第二次会议。
- (ii) 运输署收集成员就 2018/19 年度大埔区巴士路线计划提出的意见，并会在下次工作小组会议上报告跟进情况。
- (iii) 在公共巴士服务方面，工作小组与运输署及巴士公司讨论 N373、73B、275R 及 271 号线系列的服务改善建议。
- (iv) 在专线小巴服务方面，工作小组讨论 26A、20K、807K 及 20B 号线的改善服务建议。

- (v) 工作小组将继续跟进上述巴士及小巴路线的情况，如有实际改动将向委员会报告。

(二) 跟进“吐露港公路 / 粉岭公路 / 莲塘口岸”大埔段道路工程工作小组

170. 刘志成博士以工作小组主席身分报告，工作小组最近没有召开会议。由于工作小组跟进的工程项目将近完成，为腾出配额让交运会开设其他常设工作小组处理区内的单车及道路交通安全事宜，下一个议程将会讨论是否解散这个工作小组，欢迎委员提出意见。

(三) 改善乡郊主要道路工作小组

171. 秘书代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已在2018年1月30日召开本年度第一次会议，跟进各项在林锦公路、汀角路及西沙路进行的改善工程。工作小组会继续跟进各项工程的进度，待下次会议日期落实后，秘书处会通知成员出席会议。

(四) 道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组

172. 胡健民议员以工作小组主席身分报告，道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组继续跟进本年度举办的活动和讨论区内的单车事宜。他指“2017至2018年度大埔区道路及交通安全运动嘉年华”及“2017至2018年度大埔区学界道路及交通安全比赛暨宣传运动”已经圆满结束，他感谢合办机构及参加者踊跃参与活动，相信能够有效宣传道路交通安全信息。此外，他指工作小组的任期已在本年2月19日届满，请委员会考虑是否成立新一届的“道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组”，以便工作小组继续跟进大埔区的单车事宜，以及处理与道路交通安全相关的拨款事宜。

VII. 解散与成立工作小组

(大埔区议会文件 TT 19/2018 号)

173. 主席表示，本议程就解散交运会辖下跟进“吐露港公路 / 粉岭公路 / 莲塘口岸”大埔段道路工程工作小组，以及成立道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组和订定其任期及职权范围征询委员意见，详情见大埔区议会文件 TT 19/2018 号。

174. 委员会通过以下事项：

- (i) 解散跟进“吐露港公路 / 粉岭公路 / 莲塘口岸”大埔段道路工程工作小组。
- (ii) 根据大埔区议会文件 TT 19/2018 号附件所列的工作小组名称、任期及职权范围，成立道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组。

175. 主席邀请委员提名工作小组主席。

176. 谭荣勋议员提名胡健民议员担任工作小组主席，陈笑权议员和议。胡健民议员接受提名。

177. 主席宣布，由于只有胡健民议员获提名，因此他自动当选为道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组主席。此外，他请秘书处在会议后发信邀请委员加入工作小组。

(会后补注：秘书处已在 2018 年 3 月 19 日致函邀请委员加入工作小组。)

VIII. 其他事项

(一) 有关 271B 号线的服务调整

178. 主席表示，秘书处已把 271B 号线的服务调整内容放置会议桌上，请各位备悉。

IX. 下次会议日期

179. 主席宣布，下次会议订在 2018 年 5 月 11 日(星期五)下午 2 时 30 分举行。

180. 议事完毕，会议在下午 7 时 13 分结束。

大埔区议会秘书处
2018 年 4 月