

大埔区议会
2019年第五次会议记录

日期：2019年9月5日(星期四)

时间：上午9时42分至上午11时22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> 黄碧娇议员, BBS, MH, JP	会议开始	会议完毕
<u>副主席</u> 郑俊平议员, JP	会议开始	会议完毕
<u>区议员</u> 区镇桦议员	会议开始	会议完毕
陈灶良议员, MH, JP	会议开始	会议完毕
陈笑权议员, MH, JP	会议开始	会议完毕
郑俊和议员	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
林奕权议员	会议开始	会议完毕
刘志成博士	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
李耀斌议员, BBS, MH, JP	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
胡健民议员	会议开始	会议完毕
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

秘书

李裕修先生

会议开始

会议完毕

高级行政主任(区议会) /

大埔民政事务处 /

民政事务总署

列席者

陈巧敏女士, JP

大埔民政事务专员 / 民政事务总署

梁颖然女士

大埔民政事务助理专员 / 民政事务总署

李国忠先生

大埔区指挥官 / 香港警务处

任满河先生

大埔及北区福利专员 / 社会福利署

朱霞芬女士

沙田、大埔及北区规划专员 / 规划署

梁妙燕女士

大埔地政专员 / 地政总署

陈永耀先生

行政助理(地政) / 大埔地政处 / 地政总署

何福安先生

高级工程师 / 11(北) / 土木工程拓展署

赵谢淑燕女士

署理大埔、北区及沙田物业管理总经理 / 房屋署

邝家彦先生

新界东总运输主任 / 运输署

黄美贤女士

总学校发展主任(大埔) / 教育局

黎兆光先生

大埔区环境卫生总监 / 食物环境卫生署

香静仪女士

新界东总康乐事务经理 / 康乐及文化事务署

廖佩嫔女士

大埔区康乐事务经理 / 康乐及文化事务署

李静仪女士

高级联络主任(1) / 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

李灏宜女士

一级行政主任(区议会) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署

宣布

主席欢迎区议员及部门代表出席是次会议，并宣布以下事项：

- (i) 房屋署大埔、北区及沙田物业管理总经理陈启霖先生因事未能出席是次会议，由署理大埔、北区及沙田物业管理总经理赵谢淑燕女士代表出席。
- (ii) 运输署新界东总运输主任邝家彦先生接替已调职的袁妙珍女士出席今后的会议。

I. 运输署署长与大埔区议员会面

2. 主席欢迎运输署署长陈美宝女士出席是次会议，并同时欢迎陪同署长出席的助理署长(新界)李艳芳女士及高级工程师(工程项目及大埔)郭诗韵女士。

3. 陈署长表示，她与她的同事会在是次会议听取区议员对大埔区交通及公共交通运输服务的意见。她首先简介运输署在大埔区的工作如下：

- (i) 因应大埔区的人口发展，包括白石角、汀角路及乡郊地区近年的交通需求日益增加，运输署会竭尽所能，与各公共交通营办商检视大埔区内不同区域的交通需要，以提升公共交通网络及运输配套，满足地区需求。
- (ii) 现时大埔市中心及部分重要的交通站点(例如大埔墟港铁站及各公共巴士总站等)的交通十分繁忙。运输署希望通过理顺有关设施，释放出有限的道路空间，让市民可以在更安全及舒适的环境轮候公共交通服务。
- (iii) 运输署一直十分注重道路及交通安全，故近年成立道路交通安全审核机制，让运输署总部及分区人员可以因应地区提出的意见及要求，改善行人过路设施，以期进一步提升道路安全。署方希望与各大埔区议员及地区代表在这范畴上更紧密合作。
- (iv) 运输署亦会利用最新的科技设施，提升管理交通运输的效率。

4. 李艳芳女士简介香港的公共交通策略，以及运输署为配合大埔区发展所推行的交通运输改善工作如下：

香港公共交通策略

- (i) 运输署贯彻施行以公共交通服务为主，并以铁路为骨干的政策。在发展铁路网络的同时，维持其他公共交通服务的平衡，促使不同服务互补不足，以为市民提供全面及多元化的公共交通服务。运输署将继续透过增加巴士路线，精简或重组现有路线，以及提供新的巴士换乘计划等措施，提供一个更高效率及覆盖面更广的公共交通网络。推动无障碍及环保公共交通亦是本港的主要公共交通策略。
- (ii) 运输署亦致力推动智慧出行，善用科技加强管理交通及运输事宜。署方现正在主要干线安装交通探测仪器，以便向市民提供更多实时的交通信息。
- (iii) 运输署在去年 7 月推出一站式流动应用程序“香港出行易”，以供

市民搜寻和选择最合适的出行安排，以及为他们提供停车场空置泊位的实时信息。市民能够通过应用信息科技平台，轻易获取最新的交通信息。政府亦同时积极推广“香港好·易行”流动应用程序，积极创造行人友善环境，鼓励市民减少使用汽车，以期纾缓交通挤塞和改善空气质素。

- (iv) 为改善中环的交通挤塞问题，运输署就中环核心区实施电子道路收费先导计划，已在本年上半年展开地区咨询。此外，新一代路旁停车收费表亦会在明年上半年陆续投入服务。新一代的停车收费表系统将支持多种付款方式，包括以流动应用程序遥距缴付泊车费，并设有用以侦测停车位是否被占用的传感器，为驾驶人士提供实时信息，协助他们寻找空置的泊车位。
- (v) 运输署预计在明年第三季起向登记车主免费派发车内传感器，让他们在将军澳—蓝田隧道于 2021 年年底通车时，可以利用不停车缴费系统缴付隧道费。不停车缴费系统将会分阶段推展至其他政府收费隧道及道路。
- (vi) 运输署现正就智能泊车系统进行研究和推行试验计划，以确定多种智能泊车系统的技术可行性。本港首个以临时短期租约形式推出的泊车系统将会在本年年底招标。此外，署方亦正研究在交通灯路口增设智能传感器，以期实时探测人流及车流，从而优化交通灯号转换的时间。这些智能交通灯号系统预计明年起在指定的路口试用。
- (vii) 城巴有限公司(“城巴”)、新世界第一巴士服务有限公司(“新巴”)、新大屿山巴士(1973)有限公司(“新屿巴”)及香港铁路有限公司(“港铁”)已经在本年 8 月把实时抵站数据上载至政府数据一线通网站，以供公众及业界免费使用。运输署的“香港出行易”流动应用程序亦会同时向乘客发放有关信息。

大埔区的交通运输改善工作

- (viii) 运输署一直听取大埔区人士就区内的交通情况所提出的意见，并知悉区议员十分关注区内新住宅发展项目对交通造成的影响。因此，为整体改善大埔区的交通及运输情况，运输署现正筹备进行大埔区域交通及运输研究，以检视大埔区内整体及大埔市中心繁忙路段的交通情况，以探讨如何有效处理大埔整体的交通问题，并提出适当的交通改善及道路安全措施。是项研究亦会检视现时区内连接市区的各类交通服务，以提升公共运输网络的效率，并配合和应付区内的发展。研究预计在本年年底展开，并在 2021 年完成。署方开始进行研究后，将会就个别位置的交通情况采取短期交通管理措施，包括南运路、广福道及大埔中心一带，以期在短时间内改善现有的交通情况，亦为较长远及需时进行的项目作准备。运输署将适时就

相关措施咨询大埔区议会。

- (ix) 大埔墟港铁路站现时设有 A 及 B 出口(分别位于达运路及雅运路), 两者附近均设有上落客区。在繁忙时间, 2 个上落客区都有大量非专营巴士及其他车辆上落客, 令路面情况变得极为繁忙。此外, 由于有部分违泊车辆占用上落客的空间, 令其他车辆需要在马路上等候, 甚至需要在路中心上落客, 因而造成混乱。为纾缓大埔墟港铁路站外的交通情况, 运输署除要求警方加强检控违泊车辆外, 亦会要求新申请的非专营巴士服务在其他地点上落客, 以达至分流效果。长远而言, 运输署建议在提供足够上落客空间的前提下, 把非专营巴士及其他车辆的上落客活动分流, 分别在 A 及 B 出口上落客。根据观察, 署方人员认为现时 B 出口的上落客区具改善空间, 并初步建议重新安排 B 出口的现有的士站, 以期在提供足够长度的的士站时, 释放出上落客空间供其他车辆使用。运输署稍后将正式就上述建议进行咨询。
- (x) 运输署将继续与路政署合作推展广福行车桥工程, 以期在现有的 2 条南北道路外, 为往返大埔墟及太和的市民提供更直接的通道, 藉此提升区内的整体交通网络和纾缓区内较繁忙路口的交通挤塞情况。路政署已经在本年 3 月完成就广福行车桥的建议所进行的初步可行性研究, 并已在本年 7 月获发展局审批, 成功在本年为是项工程立项。路政署将按照现有工序, 预计在明年展开下一阶段的建造前期准备工作, 包括进行土地勘察、初步设计、排水影响评估、环境影响评估、咨询区议会及相关持份者、按有关条例刊登宪报、详细设计及征收土地等。由于上述部分步骤涉及公众咨询, 需要处理不同意见和作出相应修订以符合公众要求, 因此在现阶段较难预计所需的时间。当完成上述所有程序后, 政府将尽快向立法会申请拨款以进行有关工程。
- (xi) 运输署建议在林锦公路近梧桐寨加设回旋处, 此举将同时提供条件以放宽现时由林锦公路回旋处至梧桐寨之间的一段林锦公路的车辆长度不得超过 11 米的限制。工程完成后, 现时驶经林村的巴士将可在回旋处调头, 不单提升营运效率, 亦加强现时往返林村一带的公共交通服务, 包括以车长 12 米或以上的巴士营运现有的接驳路线及加强九巴 64K 号线的短程服务。加设回旋处亦可加强现有来往大埔及市区的巴士路线, 例如开办繁忙时段的巴士路线服务林锦公路一带的市民。有关项目已经在在大埔区议会辖下的交通及运输委员会(“交运会”)进行讨论, 路政署已经就工程进行前期工作, 而运输署亦将与路政署保持紧密联系, 希望争取工程在 2021 年或 2022 年完成。
- (xii) 西沙路现时亦正在进行扩阔工程, 介乎西澳村与大洞村之间的一段西沙路, 将会由双线行车道扩阔为双程双线分隔行车道, 并将加建

3 座行人天桥及升降机。工程预计在 2023 年第四季完成。

- (xiii) 署方亦计划加强区内的道路安全设施，包括在 11 处加设行人过路灯，在怀仁街加设无障碍通道，以及在广福邨加设行人过路设施。由于地势关系，怀仁街及宝乡街路口的行人路较行车路高，市民现时需要使用梯级才可横过马路。为方便有需要的市民，运输署将会在怀仁街现时梯级的位置加设斜道，提供无障碍通道通往行人过路处及其他位置，工程预计在明年第一季完成。
- (xiv) 为提升行人过路时的安全，运输署建议在宝湖道介乎广福商场及广福街市之间的位置加设行人过路设施，工程预计在明年第三季完成。此外，运输署亦会在区内多处加设交通灯，以改善整体交通安全。由于白石角及科学园的交通日渐繁忙，署方将会在沿创新路的 3 个路口加设交通灯及行人过路灯，以便驾驶者进出科进路、科城路及科研路，以及行人横过马路。另外，为加强郊区的行人过路安全，运输署将会在大窝西支路、林锦公路及西沙路安装 4 组交通灯，以便市民横过马路。此外，有见汀角路一带近年发展迅速，车流增加，署方将会在下坑及汀角村安装行人过路灯，以及建议在汀角路车速较高路段的 2 个位置，包括近鱼角村及近乐信药业有限公司的位置加设行人过路灯，以期提升行人安全。上述加设交通灯工程将会在本年 10 月起陆续完成。
- (xv) 在“人人畅道通行”计划下，大埔区合共有 21 个加建无障碍信道设施的项目，其中 14 个已经完成，3 个正在施工，其中近泰亨及汀角路的工程预计在本年内完成，而大窝东支路的工程则预计在 2021 年完成。此外，大埔太和路近太和邻里小区中心的工程现正招标，预计工程可以在 2021 年完成。元岭的工程需要待吐露港公路的扩阔工程完成后才可开展，而西沙路近帝琴湾以及宝湖花园的工程现正进行设计工作，预计工程可以在明年起陆续展开。
- (xvi) 泊车位的供应一直是区议员关注的议题。大埔区现时合共有 31 000 个可供公众人士使用的车位，当中约 1 300 个可供商用车辆使用。运输署将继续增加区内不同类型的公众车位，现正进行的大埔第 1 区体育馆、小区会堂及足球场工程预计在 2021 至 2022 年间完成，将可为区内提供 200 个公众泊车位。此外，署方亦已要求多个规划中的项目提供更多公众泊车位，当中包括大埔第 33 区足球暨榄球场、第 6 区综合体育中心、大埔小区医疗中心及西沙路十四乡私人发展项目，预计可以提供超过 1 000 个泊车位。短期而言，安邦路大埔小区医疗中心的用地将会暂时用作短期租约停车场，面积约 2 000 平方米，可以提供约 200 个私家车位。大埔地政处已经在本年 8 月中为停车场招标，截标日期为本年 9 月 6 日，预计 10 月中可以批出有关合约。运输署将继续在合适的路旁位置加设泊车位，并利用区内一些未有长远发展计划的政府土地作为临时停车场。

- (xvii) 运输署将积极改善公共交通配套设施。富亨巴士总站在繁忙时间共有 8 条巴士线提供服务,因此在早上繁忙时间有大量乘客等候巴士。不过,由于富亨巴士总站现时只有 5 条巴士槽,因此部分路线需要共享同一巴士槽。为此,运输署建议在富亨巴士总站增加 1 条巴士槽和延长其他巴士槽的长度,并改善巴士站的出入口,以提升富亨巴士总站的运作效率。有关建议已经在本年 3 月的交运会进行咨询。署方参考委员对有关建议提出的宝贵意见后,将会在改善工程内加设上落客位,并会在本年 9 月的交运会会议上就有关建议进行咨询,预计工程会在明年年底前完成。
- (xviii) 早年由于进行巴士总站改善工程和重建候车月台,九巴需要拆除运头塘巴士总站内的 3 个巴士站上盖,而有关工程亦已完成。为改善乘客的候车环境,运输署已经在运头塘巴士总站重新加设上盖,并将连接民政事务处兴建的行人信道,全长 53 米。有关工程已经在本年 4 月进行咨询,预计可以在明年年底前完成。
- (xix) 由于大量市民会在周末及假期前往乌蛟腾郊游,运输署建议把九巴 275R 号线由新娘潭延伸至乌蛟腾。由于乌蛟腾现时没有合适位置供巴士调头和上落客,为配合上述建议,运输署及路政署需要取消乌蛟腾路现有停车场部分路段的泊车位作巴士站之用,并加设行人路供乘客排队候车。有关工程预计可以在本年 12 月底完成,而九巴 275R 号线亦会在工程完成后延伸至乌蛟腾。
- (xx) 在政府的资助计划下,巴士公司已经陆续在合适的有盖巴士站安装座椅及实时巴士到站信息显示屏。就大埔区而言,巴士公司已经在多个巴士站分别安装 28 张座椅及 18 个巴士到站信息显示屏,并计划在未来 18 个月在不同巴士站安装 138 张座椅及 79 个巴士到站信息显示屏。
- (xxi) 运输署在本年 3 月与新巴及城巴签署谅解备忘录,以及在 4 月与新屿巴达成协议,确认开放巴士路线实时抵站数据的意向。新巴、城巴及新屿巴旗下的所有专营巴士路线的实时抵站数据分别在本年 8 月 1 日及 8 月 5 日以机器可读格式在数据一线通网站免费开放给公众及业界使用。政府将继续联络和积极鼓励公共交通服务营办商响应政府开放数据的政策,以期提供更多实时交通信息。此外,政府亦会出资研发专线小巴实时抵站信息的收集系统,为全港约 3 300 部专线小巴安装定位装置,让乘客通过“香港出行易”流动应用程序取得专线小巴的实时抵站信息,而相关数据亦将上载至数据一线通网站让公众免费使用。运输署已经在本年 5 月开展了数据收集系统试验计划,陆续在参与试验计划的 35 条专线小巴路线所营运的约 140 部小巴上装设不同的数据收集系统组件,以测试和选取合适的技术,当中包括大埔区的 2 条专线小巴路线(20P 及 28K 号线)。专线小巴实时抵站信息将会在明年年底起分阶段推出,以期在 2022

年在全港 540 多条路线全面使用。

- (xxii) 公共运输方面，运输署一直留意大埔区的公共运输服务需求。在 2018/19 年度，巴士公司合共新增了 11 条服务大埔区的路线和改善 6 条现行路线的服务，当中包括增加班次、延长服务时间和改善走线等。在 2019/20 年度的巴士路线计划中，运输署已经落实并将会陆续实施多个项目，以配合地区发展及乘客不断转变的需求，当中包括新增 5 条巴士路线，包括预计在本年 11 月开办的由观塘码头前往香港教育大学的 74F 号线。此外，署方预计在本年 12 月开办 3 条巴士路线，分别为 907B 号线(由大埔运头塘前往上环，途经西区海底隧道)、307C 号线(由金钟前往大埔的下午回程服务)，以及 N307 号线(由大埔中心前往中环的深宵服务)，亦预计在明年第三季开办来往白石角及湾仔的新过海路线。运输署亦会优化区内 2 条巴士路线的走线，并预计在本年 11 月实施，包括 73X 号线的 4 班特别班次将会绕经白石角，以及 263 号线将会在大学站增设中途站。署方亦十分关注区内的深宵巴士服务，现时除了九巴 N373 号线服务大窝西路的居民外，九巴及城巴亦将开设 N307 号线，提供由大埔中心前往中环及上环的深宵巴士服务。
- (xxiii) 为加强大埔及沙田途经白石角及香港科学园(“科学园”)的公共交通服务，运输署建议开办由大埔运头塘途经白石角、科学园、韦尔斯亲王医院及沙田医院前往黄泥头及石门的专线小巴服务，当中包括来往马料水渡轮码头及运头塘的辅助路线。运输署已经在本年第 1 季就建议的小巴路线咨询地区人士及公共运输业界，并已在 7 月 5 日把建议的路线刊登宪报，邀请有兴趣的人士提出申请，署方将委托专线小巴营办商遴选委员会选出合适的营办商。运输署希望在本年内完成营办商遴选程序，然后与获选的营办商进行开办新专线小巴的准备工作。视乎个别路线准备工作的进度，预计建议的专线小巴路线将会在明年第一季投入服务。
- (xxiv) 规管自助单车租赁业务方面，运输署在 2018 年制订《无桩式自助单车租赁业务守则》(“《守则》”)，着重利用信息和鼓励业界自律，并配合相关部门的监管，以多管齐下模式让自助单车租赁营办商能够以负责任、自律和可持续的方式营运。运输署在去年 6 月至 8 月于大埔区试行先导计划，以测试《守则》的成效。根据署方的观察所得，计划有效改善大埔区内的自助租赁单车违泊情况。由于先导计划成果理想，加上相关的区议会亦给予正面意见，运输署在 2018 年 9 月 28 日与 4 间自助单车租赁营办商签署备忘录，正式在全港落实《守则》。《守则》落实近 1 年以来，运输署一直密切留意有关业务的发展。以大埔区为例，自助单车的投放数量由去年 10 月约 5 200 部减少至本年 7 月约 2 700 部，而投诉数字亦由去年 10 月的 10 宗减少至本年 7 月的 3 宗。运输署感谢大埔区议员在进行

先导计划时提供信息及意见，方便署方了解地区的情况及居民的期望，令运输署可以在最短时间内制订合适措施，推出和落实《守则》。由此可见，与区议会合作能有效协助部门解决地区问题。运输署将会因应区议员的意见进一步优化上述《守则》。

(xxv) 运输署将继续聆听市民的需要并与区议会紧密合作，优化区内的交通设施及公共运输服务，并推出合乎地区居民期望的措施，进一步改善地区的交通及运输安排。

5. 主席表示，由于陈署长因公务在身需要在上午 11 时离开会议，她建议每名区议员的发言时间不少于 3 分钟。

6. 区镇桦议员询问运输署的其他人员会否在署长离开后留在席上，响应区议员的意见及提问。

7. 主席表示，理解区议员十分关注区内的交通事务，但由于是项议程预计在 11 时结束，区议员可以选择在下周举行的交运会会议中继续讨论运输署介绍的交通运输措施。此外，她亦建议把每名区议员的发言时间减少至 2 分钟，以期让更多区议员能够发言。

8. 谭荣勋议员提出以下意见：

(i) 他早前曾经建议运输署为大埔第 9 区公屋发展项目兴建一条前往完善路及汀角路方向的新路，以免日后增加的车流及人流集中在颂雅路上。

(ii) 曾经有屋邨在居民入伙后才开始提供巴士服务，情况并不理想，故他希望署方能够尽早规划大埔第 9 区的公共交通配套。

(iii) 希望富亨巴士总站的扩阔工程能够尽快完成，以便推行相关的巴士路线改善措施，为居民提供更理想的巴士服务。

(iv) 新增的泊车位可望纾缓区内的私家车泊位需求。不过，大埔区仍然十分缺乏供商用车辆停泊的大型车位，令部分商用车辆需要违例停泊在路旁，不但会遭到票控，亦会阻碍交通，故希望署方改善有关情况。

(v) 九巴 K12 号线途经的八号花园巴士站经常出现违例泊车问题，希望署方能够尽快检视及改善。

9. 胡健民议员提出以下意见：

(i) 感谢署方接纳他提出在广福街市加设行人过路处等建议。

- (ii) 希望运输署尽早为白石角进行长远规划，并建议在东铁线加设科学园站，以及在吐露港公路北行方向加设进入白石角的支路，让车辆无需途经港铁大学站的两个回旋处进入科学园及白石角一带，以疏导交通。
- (iii) 大埔区的违例泊车票控数字为全港最高，主要是因为车位不足，故的确需要增加泊车位。他希望当局除了增加新建筑物内的泊车位数量外，亦考虑以其他方式(例如智能泊车系统)增加泊车位。此外，区内部分地区的车位严重不足(例如元洲仔)，故建议署方宽松处理晚间的违例泊车个案。

10. 陈笑权议员提出以下意见：

- (i) 他自 2015 年起就白石角的交通问题致函各政府部门。随着白石角的屋苑相继落成，加上邻近的香港中文大学(“中大”)及科学园，该区人口已经约 9 万人。他曾经与中大及科学园商讨，建议在白石角兴建铁路站，并以智能天桥连接中大、科学园及各屋苑，以解决现时早上繁忙时间的交通挤塞问题。
- (ii) 全港各区均面对车位不足的问题，故建议运输署以兴建地下智能停车场及高架停车场等方式解决问题。

11. 罗晓枫议员提出以下意见：

- (i) 现时宝乡桥前往大埔中心一带经常出现塞车问题，故希望运输署能够把该处纳入大埔道路研究计划内。
- (ii) 支持改善大埔墟港铁站的上落客区问题，并希望有关研究能够尽早开始。
- (iii) 署方表示将会移除富雅花园的花槽并改为上落客区。不过，他曾经在年初向运输署人员反映约 800 名居民反对此方案，故询问为何在众多反对声音的情况下，署方仍然把此方案列为工作之一。
- (iv) 运输署刚才表示将会在大埔区增加共 1 270 个泊车位，但当中的第 1 至 5 项增加车位措施尚未咨询区议会。另一方面，区议员曾经建议把区内不少地方改为临时停车场之用，但署方似乎没有接纳有关建议。
- (v) 小巴营办商代表过去 4 年来从没出席交运会会议，亦没有回复区议员的信件或作出任何响应，故他希望运输署多加留意。

12. 李华光议员表示，西沙路由 1968 年兴建至今已经超过 50 年，现时帝琴湾至井头村的一段正在进行扩阔工程，有望解决众多交通问题。不过，西沙路的

西径村、瓦窑头村及企岭下等路段从未进行任何改善工程，在天文台发出黄色暴雨警告信号时，经常出现水浸问题，对道路使用者构成危险，故希望运输署关注有关问题。

13. 陈灶良议员提出以下意见：

- (i) 感谢运输署落实在林锦公路加设巴士掉头处。由于林村没有直达外区的巴士路线，居民往往需要前往大埔市中心换乘其他巴士路线。因此，运输署除了改善林锦公路的硬件配套外，亦应完善林村前往外区的巴士路线规划，才可有效改善林村的交通问题。
- (ii) 九巴 73 号线及 73A 号线重组后，只余下 73B 号线在回程时途经大窝西支路，供市民由北区前往大窝西支路。因此，他希望运输署研究改善由北区前往大窝西支路的巴士服务。

14. 刘志成博士提出以下意见：

- (i) 在他担任船湾选区区议员的 8 年间，船湾选区的人口由约 17 000 人增加至约 23 000 人，升幅约 3 成。该区居民主要依赖九巴 75K 号线外出，故该路线即使在非繁忙时段亦经常有约 10 至 20 人排队等候。他曾经多次表示希望改善 75K 号线的服务，并增加巴士数目以满足居民的需求，但巴士公司只是在车辆及人手数目不变的情况下加密班次，故未能有效改善情况。他希望运输署知悉上述情况，并与九巴商讨增加 75K 号线的车辆数目。
- (ii) 大埔区现正进行 5 至 6 个住宅项目，预计区内人口在未来数年将会增加约 5 万至 6 万人。因此，他建议兴建大埔轻铁，以香港教育大学为起点，途经下坑、岚山、大埔医院、大埔第 9 区、雅丽氏何妙龄那打素医院、富亨邨、新兴花园、大埔中心、广福邨及大埔墟港铁站等。

15. 任启邦议员提出以下意见：

- (i) 认为政府应该改变“以铁路为主，巴士为辅”的交通政策。另外，港铁现时经常出现问题，加上东铁线列车日后将由 12 卡减为 9 卡，车厢将更为挤塞，故政府应考虑为新界东进行新铁路及新干道的规划。政府迅速完成莲塘口岸的规划及建设，但香港境内的交通规划却进展缓慢，令人感觉政府厚此薄彼。
- (ii) 与屯门、元朗及上水等新市镇相比，大埔的巴士服务极为不足，例如屯门及元朗有不少过海及往返机场的巴士路线，但大埔却没有。运输署没有尊重大埔区议会及大埔区居民的民意，而新增的 907B

及 907C 号线亦只是稍为更改了现有的 307B 及 307C 号线的路线，便当作是新路线，实在是欺骗市民。他希望运输署人员认真聆听区议员的意见。

16. 任万全议员提出以下意见：

- (i) 感谢运输署为富亨及大埔北一带进行的交通改善工程取得进展，当中包括扩阔富亨巴士总站。不过，该巴士站扩阔工程应该早在 4、5 年前进行，现在才增加 1 条巴士槽完全不足以改善富亨邨及大埔区的交通问题。早在 2016 年讨论大埔第 9 区的发展计划时，他已经多次表示大埔市区的干道将不能负担日后的人口及车辆数目增长，但运输署多年来仍然未能提出直截了当的方法解决大埔市区的挤塞问题，导致南运路现时的挤塞情况较 4 年前更为严重。他希望署方改善个别区域时，更应改善大埔整体的交通，并重新进行规划，特别是从公共交通工具的走线着手，例如在早上繁忙时段以特别班次行走大埔中心外围的不同屋苑，无需途经大埔中心。
- (ii) 运输署经常只有 1 名运输主任处理大埔区的交通事务，故建议署方正视人手不足的问题，为大埔区增加人手。

17. 周炫玮议员提出以下意见：

- (i) 港铁近日不时发生停驶事件，令市民不满。另外，港铁公司每年盈利甚高，但却迟迟未有为东铁线安装幕门。此外，港铁东铁线列车日后将由 12 卡减少至 9 卡，扣除头等车厢后，载客量将会减少。他希望运输署要求港铁为东铁线安装幕门，以保障市民的人身安全，以及减少因坠轨而导致东铁线瘫痪的事件发生。他亦希望运输署确保东铁线列车由 12 卡减少至 9 卡后，可以维持现时的服务水平。
- (ii) 大埔的巴士发展路线计划一直落后于其他地区，例如只有 N307 号线巴士为大埔区居民提供两班过海深宵巴士服务。他希望运输署增加大埔区的巴士服务。

18. 陈署长综合区议员的第一轮意见回复如下：

- (i) 运输署过往因应小区的要求，在部分路口或路段进行扩阔或改道工程。随着人口增加及道路交通愈趋繁忙，运输署的工程师团队将会在本年年底有系统地开展区域交通及运输研究，希望藉此因应大埔区不同地点(例如南运路、广福桥、宝乡街、汀角路及白石角等)的人口发展，检视所需要的道路网络配套，并审视有关交通管理措施

对周边道路交通流量及行人的影响。运输署十分重视区议员在地区事务方面的地区知识及智能，并期望与区议员紧密合作，把区议员过去及日后提出的意见纳入研究中，令研究更为精益求精。

- (ii) 泊车位不足是全港性的问题，运输署及其他相关的政府部门将竭尽所能，尽快推展刚才介绍的增加泊车位项目。这些项目所在的土地不少属于政府、机构及小区设施用地，相关部门将尽量在项目中加入公众泊车位，以期运用有限的土地资源，满足小区的不同需要，体现政府“一地多用”的原则。虽然有关项目仍在筹划阶段，但署方希望凭借各部门的力量，加快在区议会进行咨询以及向立法会申请拨款的步伐，通过政府、议会及小区三方共同合作，让有关项目得以适时开展。
- (iii) 运输署将以多管齐下的方式处理泊车位不足的问题，除了增加私家车车位外，由于现时的道路难以容纳大型货车泊位，加上部分地区居民对增加大型货车泊位有所顾虑，故署方希望与地政处商讨是否可以在商业设施(例如商场及写字楼等)的土地契约加入条款，容许这些商业设施在夜间开放地底的上落货泊位供商用车辆及货车停泊。此外，署方亦会在临时停车场契约中新增条款，规定营办商需要划出固定数目的车位供商用车辆停泊。另一方面，运输署亦正积极进行全港性商用车泊车位需求研究，希望研究在年底完成后在需求甚殷的地区，觅得合适用地或在公众私家车停车场划出部分空间供商用车辆停泊。
- (iv) 运输署现正分别与规划署及房屋署商讨《香港规划标准与准则》(“《规划准则》”)内的泊车位标准上限，并适当地调高上限。另外，相关部门亦会进行研究，以期适时检视和调整租用及出售公共屋邨的私家车、商用车辆及访客车位的数目，以满足各区的泊车需求。与此同时，《规划准则》的泊车位标准上限尚未更新时，署方在处理私人发展项目时，会采取行政措施鼓励他们同意按照有关上限提供最多的泊车位。署方现时已经成功在十多个私人发展项目中，尽量增加泊车位的数目。
- (v) 政府批予小巴服务营办商的牌照中包括需要进行中期检讨的条款，而运输署亦会记录有关小巴服务的投诉资料，并不时在地区进行实地调查以搜集数据。如发现小巴服务脱班或不足，运输署将严肃跟进，例如发出劝谕信及警告信，并把有关数据记录在案，在中期检讨时与营办商跟进。运输署知悉区议员曾经就大埔区部分小巴路线服务不足的情况提出意见，署方将积极与营办商跟进把小巴由 16 座位更换成 19 座位，以期在未必能够增聘小巴司机的情况下增加车辆的载客量。至于个别需求殷切的路线，署方亦会积极与小巴服务营办商商讨增加车辆及司机。此外，运输署亦希望通过署方出资研发的专线小巴实时抵站信息系统，让乘客更妥善掌握小巴的抵站

信息，并发挥监察作用，加强营办商、乘客及运输署三方之间的互动。

- (vi) 不少大埔区居民的亲友在北区、沙田或市区居住。署方过往进行巴士路线规划时，会考虑分拆现有巴士路线的车辆及人手资源，以期满足市民的需求。运输署日后如发现在早上或下午繁忙时段巴士班次的载客量超过标准并有上升趋势，将会与巴士公司研究在巴士和人手资源许可的情况下，增加行驶这些路线的巴士数目或人手的可行性，以期进一步提升巴士服务。另外，在过去 5 至 8 年，由于巴士路线数目增加，富亨、运头塘及大埔中心巴士总站日见挤迫，令硬件设施未能完全配合巴士服务的增长。因此，运输署希望在明年初向区议会介绍新的巴士路线计划时，除了考虑增加巴士班次满足新的需求外，亦会考虑整合部分早已满足乘客需求和乘客量较少的路线。运输署会就区内的巴士路线与区议员从长计议，小心平衡各方面的因素。
- (vii) 运输署将与港铁深入研究在东铁线加装幕门一事，而运输及房屋局（“运房局”）及港铁过往亦曾经检视在新发展区（例如白石角）加设新铁路站或轻铁的建议。就有关建议，除了需要考虑在技术上是否可行外，亦需要小心考虑路面空间可否同时容纳行车道及固定车站设施等建设。运输署将会就区议员提出的意见交予运房局和铁路公司考虑。
- (viii) 《铁路发展策略 2014》研究报告提出以北环线满足洪水桥与古洞北的人口发展需求，政府现正就此进行检视，并希望对新界的整体交通提出改善建议，以期纾缓交通问题。

19. 关永业议员表示，运输署代表在刚才的简介中，并没有提及新界北或大埔区往返市区的长远交通计划。现时，大埔前往市区的车辆需要经过沙田，造成沉重的交通负荷，而未来 10 年间，新界北及沙田的人口将增加逾 10 万人。运输署十多年前曾经在交运会介绍吐露港公路扩展工程。时至今日，虽然大埔区增加了 2 个新公共屋邨，加上邻近地区的发展导致人口大幅增加，但署方再没有进行涉及新界北及大埔区的道路规划，而《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》（“《2030+》”）中亦没有提及关于新界北的新干道规划。当局进行基建项目，由规划至落成至少需要十年八载，因此区议员以往在发展局局长、运房局局长及规划署署长到访大埔区议会时，都尽力向他们表示有迫切需要为新界北及大埔区进行长远的交通规划及增加新干道，以免日后大埔及新界北人口大量增长后仍需途经沙田前往市区。他希望政府不要漠视大埔区居民的需求。

20. 区镇桦议员提出以下意见：

- (i) 安慈路、安祥路及安埔路前赛马会泳池用地周边的交通流量甚高，

他希望运输署能就以上地点作谨慎研究，以期改善现有的交通问题。此外，大埔墟的交通十分挤塞，他建议进行改善道路的研究。

- (ii) 大埔中心巴士总站的使用量已经饱和，故建议研究善用周边土地进行改善工程。
- (iii) 运输署人员曾经在早前表示，署方或不会继续使用设置在道路中间的分隔胶柱。他希望运输署考虑继续使用。
- (iv) 建议兴建白石角巴士换乘站及港铁站。建议如获落实，当局便不需要在白石角增设巴士路线，有望减轻吐露港公路的负担。
- (v) 运输署刚才表示大埔区将会增加约 1 200 个车位，但却没有把区内将会减少的泊车位数目计算在内。此外，《规划准则》中关于提供泊车位的标准亦完全不符合现实需要。
- (vi) 如吐露港公路及东铁线同时发生事故，新界东北前往市区的交通将完全瘫痪，故他希望立即研究兴建连接新界东北及市区的新干道。
- (vii) 有市民反映运输署人员的态度欠佳，希望他们能够改善。

21. 余智荣议员提出以下意见及问题：

- (i) 运头塘巴士总站在 2015 年年底建成，但上盖却要待 2020 年才完工。他询问为何会出现巴士站落成后多年才建造巴士站上盖的情况，并希望运输署检讨。
- (ii) 运输署是否认为运头塘的居民必须乘搭港铁，因而多次拒绝在运头塘增设恒常巴士路线的要求？港铁经常爆满，故署方应为运头塘的居民提供其他公共交通工具以作选择。
- (iii) 区内车位严重不足，而随着区内的屋苑相继建成，甚至连违法的车位亦难以找到，故他希望署方加倍努力增加泊车位。
- (iv) 区议员已经倡议兴建沙田绕道多年，故他希望署方尽快研究。
- (v) 由于运输署人手不足，工作经常出现进展缓慢的问题。

22. 李国英议员表示，不少区议员均认为需要就大埔墟的交通挤塞问题提出补救措施。他欣悉运输署在刚才的介绍中，建议在南运路及广福桥等地点进行改善工程，希望可以纾缓大埔墟的交通问题。另外，他争取在怀仁街兴建无障碍通道多年，但以往碍于有关地点藏有地下设施等原因而未能进行有关工程。运输署在刚才的介绍中提及是项工程，故他希望署方能够落实进行有关工程，让大埔区居民受惠。

23. 林奕权议员提出以下意见：

- (i) 小巴座位数目增加至 19 个对纾缓交通服务不足的问题有一定作用。不过，现时 19 座小巴并不普遍，故他希望运输署能够软硬兼施，鼓励营办商把更多小巴更换为 19 座小巴。他亦建议小巴座位日后进一步增加至 22 个，以期接载更多乘客和减少交通挤塞。
- (ii) 九巴现时较多使用长 12 米的巴士，他建议使用长 12.8 米及 13.8 米的巴士，以期接载多 15 至 20 名乘客。他亦建议提升交通配套，让更长的巴士可以在不同道路行驶。

24. 邓铭泰议员表示，有发展商向城市规划委员会申请在岚山凤园综合发展区用地兴建 1 462 个住宅单位，并已向运输署提交报告，现正等待署方的意见。有居民担心上述项目将影响当区的交通，故他希望署方慎重考虑该项目可能造成的交通影响。

25. 陈署长综合区议员第二轮的意见及提问响应如下：

- (i) 大埔区有不少住宅发展项目，亦有不少市民会途经大埔前往市区，或由市区途经大埔前往新界。为改善沙田前往大埔的交通挤塞，政府在 2018 年 7 月开展了大埔公路近沙田市中心的道路扩阔工程。该路段将由双程双线行车扩阔至双程三线行车，希望有助纾缓现时在该路段的交通樽颈挤塞至大埔吐露港公路的情况。工程现正进行中，并预计在 2023 年完成。
- (ii) 政府亦正为 T4 号主干道进行勘察研究，希望提供一条双程双线的分隔行车道，连接沙田路、城门隧道公路及青沙公路，令车辆可以直接来往马鞍山、荃湾及九龙西，无需途经沙田区内的道路，以纾缓大埔公路-沙田段的交通挤塞，从而让来往大埔的交通更畅顺。
- (iii) 发展局及规划署现正进行《香港 2030+》的研究。路政署及运输署将因应上述研究所制订的整体土地及住宅发展方向，推展《跨越 2030 年的铁路及主要干道策略性研究》(“《策略性研究》”)。运输署及路政署已经在 2017 年 6 月，就《策略性研究》咨询立法会交通事务委员会，并获得支持。我们会配合《香港 2030+》研究进展，为《策略性研究》寻求拨款，以期尽早开展有关研究。运输署将会在申请拨款进行《策略性研究》的同时，检视大埔区内数个交通樽颈位(例如粉岭公路近康乐园的位置)。运输署将视乎申请《策略性研究》拨款所需的时间，适时进行前期的准备工作。
- (iv) 关于泊车位不足的问题，运输署除了在大型土地发展项目加设公众泊车位外，亦会在合适的土地提供临时泊车位。大埔区现时有 7 幅地政处土地用作临时停车场用途，而运输署亦会与地政处紧密联系，如有土地有长远规划，但短期内未有实际用途，运输署将利用这些土地满足泊车需求。刚才我们介绍，荃湾区有一幅土地现正进

行招标，试行营运智能停车场。我们得悉有大埔区议员亦曾经建议在大埔区部分土地营运智能停车场，运输署对此持开放态度，在考虑兴建智能停车场时，需要检视该区的泊车需求，以及地底是否设有公用设施，以免影响在地面安装拼图式、立体或横向机件的安装工序。另外，由于有兴趣投标的营办商需要投放一定资源建设智能泊车设施，因此亦需要小心研究营运智能停车场在财政上是否可行。

- (v) 巴士及小巴公司以往在使用载客量较高的车辆(例如长 12.8 米的巴士及 19 座小巴)的进度不快。运输署如知悉营办商希望在部分路线使用载客量较高的车辆，会小心检视这些路线途经的道路，包括巴士站、回旋处、路段及停车弯位等是否需要调整，例如移除造成阻碍的花槽和进行加长停车湾工程，以容许这些较长的车辆行驶。运输署希望日后可以加快这方面工作的进度。
- (vi) 大埔墟港铁站 A 及 B 出口设有村巴及上落客位，令该处交通十分挤塞，有时或会出现倒灌情况。运输署有决心改善，以期在有限的空间下满足不同市民的需要。现时大埔墟港铁站 B 出口设有新界的士及市区的士站，并设有较长的停车湾。署方计划整合这些设施，把部分停车湾改为私家车上落客位，作为改善大埔墟港铁站附近交通的第一步。运输署将会在日后的交运会会议上提出正式及完备的建议方案，与区议员一同仔细审议。
- (vii) 运输署的地区人手资源不多，而增加资源亦非易事。尽管如此，署内人员充满干劲及热心工作，故她希望大家能够给予空间，跟进区议员以往曾经提出但未能适时处理的事宜。运输署希望在刚才提及的区域交通及运输研究中，整合、响应和跟进区议员曾经提及的交通需求及公共交通服务等，亦希望在日后的交运会会议上紧密汇报。
- (viii) 感谢大埔区议会多年来向运输署提供的地区智能，如缺少了区议员的意见，运输署提出的建议未必能够贴地和落实。她希望日后可以继续与大埔区议会沟通和互动。

26. 主席感谢陈署长出席是次会议，向区议员讲解运输署的工作和回答他们的提问。

II. 对大埔区议会主席黄碧娇议员作出不信任动议 (大埔区议会文件 64/2019 号)

27. 主席表示，鉴于是项议程与她存在利益冲突，她在讨论是项议程期间将会避席，并交由副主席负责主持会议。

28. 由于在旁听席的人士不断叫嚣，副主席表示，旁听人士如继续叫嚣，他将请旁听人士离开会议室。副主席向旁听人士作出多次警告后，旁听人士仍然继续叫嚣，故宣布休会 5 分钟。

29. 休会完毕。旁听人士继续叫嚣，副主席再三要求旁听人士停止叫嚣。然而，由于旁听人士仍然继续叫嚣，副主席表示他未能继续主持会议，并宣布中止会议。

30. 会议在上午 11 时 22 分结束。

大埔区议会秘书处
2019 年 11 月