

大埔區議會
交通及運輸委員會
2019年第一次會議記錄

日期：2019年1月11日(星期五)

時間：下午2時33分至下午7時37分

地點：大埔區議會會議室

出席者

出席時間

離席時間

主席

劉志成博士

會議開始

下午6時55分

副主席

胡健民議員

會議開始

會議完畢

委員

區鎮樺議員

會議開始

會議完畢

陳灶良議員, MH

下午2時39分

下午5時51分

陳笑權議員, MH, JP

會議開始

會議完畢

周炫璋議員

會議開始

會議完畢

關永業議員

會議開始

會議完畢

劉勇威議員

會議開始

會議完畢

李國英議員, BBS, MH, JP

會議開始

會議完畢

李華光議員

會議開始

會議完畢

羅曉楓議員

會議開始

會議完畢

譚榮勳議員, MH

會議開始

會議完畢

鄧銘泰議員

會議開始

會議完畢

黃碧嬌議員, BBS, MH, JP

會議開始

下午5時53分

任啟邦議員

會議開始

會議完畢

任萬全議員

會議開始

會議完畢

余智榮議員

會議開始

會議完畢

增選委員

區鎮濠委員

會議開始

會議完畢

陳蔚嘉委員

會議開始

會議完畢

張國華委員

會議開始

下午5時09分

張國慧委員

會議開始

下午6時02分

文念志委員

會議開始

會議完畢

梅少峰委員

會議開始

下午6時46分

曾漢文委員

會議開始

下午6時25分

溫興財委員	會議開始	下午 5 時 09 分
胡綽謙委員	會議開始	會議完畢
胡耀昌委員	會議開始	會議完畢
姚鈞豪委員	會議開始	會議完畢

秘書

梁仲華先生 行政主任(區議會)1/ 大埔民政事務處／民政事務總署	會議開始	會議完畢
--	------	------

列席者

李佳盈女士	大埔民政事務助理專員／大埔民政事務處／民政事務總署
馬芳蘭女士	高級運輸主任(大埔)／運輸署
李建業先生	運輸主任(大埔)／運輸署
潘歡愉女士	工程師／大埔一／運輸署
張偉鋒先生	工程師／大埔二／運輸署
麥佩茵女士	工程師／19(北)／北拓展處／土木工程拓展署
鄭韞慈先生	區域工程師(大埔)1／路政署
劉德昌先生	副房屋事務經理／大埔、北區及沙田七／房屋署
梁志德先生	大埔警區交通隊署理警署警長／香港警務處
譚浚熙先生	交通策劃及公共事務部經理(公共事務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
鄧政傑先生	交通策劃及公共事務部襄理(交通策劃)／九龍巴士(一九三三)有限公司
黃子健先生	沙田廠襄理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
李裕修先生	高級行政主任(區議會)／大埔民政事務處／民政事務總署
黃汝恒女士	高級聯絡主任(2)／大埔民政事務處／民政事務總署

請假者

李耀斌議員, BBS, MH, JP

缺席者

陳梓華委員

開會詞

主席歡迎各委員及部門代表出席會議，並宣布以下事項：

- (i) 劉宗翰先生已經辭任交通及運輸委員會(“交運會”)增選委員。
- (ii) 歡迎增選委員姚鈞豪先生加入本委員會。
- (iii) 路政署許家傑先生已經調職，由鄭韞慈先生代表出席。
- (iv) 房屋署楊昭添先生已經調職，由劉德昌先生代表出席。
- (v) 警務處徐翼福先生因事未能出席會議，由梁志德先生代表出席。
- (vi) 李耀斌議員因事未能出席會議，並已經向秘書處提交缺席通知。根據《大埔區議會常規》第 51(1)條，委員會只會同意委員因為身體不適(包括因懷孕而引起的身體不適)、擔任陪審員、代表區議會出席會議／活動、出席立法會會議、出席行政會議、分娩或待產的缺席申請。按照上述規定，他的申請不獲批准。

I. 通過交通及運輸委員會 2018 年 11 月 9 日第六次會議記錄

(大埔區議會文件 TT 1/2019 號)

2. 主席表示，秘書處在會議前沒有收到修訂建議，席上亦沒有委員提出修訂。上述會議記錄無須修訂，並獲通過作實。

II. 要求全面改善白石角的交通

(大埔區議會文件 TT 2/2019 號)

3. 胡健民副主席介紹上述文件。

4. 主席表示，秘書處早前曾經就是項議程邀請路政署鐵路拓展處的代表出席會議，但該處人員因事未能出席，並以書面方式回應委員的查詢。有關的書面回覆已經載述於附件一。

5. 鄭韞慈先生指鐵路拓展處已經就在白石角增設鐵路站一事作出書面回覆。如委員有其他意見或提問，他會轉介鐵路拓展處的同事跟進。如有需要，他建議委員會可以再次邀請鐵路拓展處的人員出席下次會議。

6. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 目前吐露港公路在繁忙時間的交通接近飽和，而非繁忙時間的交通則可以接受。整體而言，運輸署認為吐露港公路現時的交通情況可以接受。
- (ii) 吐露港北行的車輛主要利用澤祥街的 2 個迴旋處前往白石角，目前澤祥街在繁忙時間的交通接近飽和。
- (iii) 土木工程拓展署(“土拓署”)將會在大埔公路(沙田段)進行道路擴闊工程，預計完工後該處的交通情況將會改善。
- (iv) 香港中文大學(“中大”)在興建醫學大樓時，會一併在澤祥街近中大的迴旋處進行道路改善工程，相信是項工程有助改善澤祥街的交通。
- (v) 除澤祥街外，駕駛人士亦可以選擇經由大埔公路、優景里及博研路前往白石角。
- (vi) 基於上述原因，運輸署目前未有計劃研究新的行車道連接吐露港公路北行線及白石角。署方會繼續留意該處附近的交通情況，有需要時會提出改善建議。

7. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 委員早於會議前 1 個月提交文件。他對路政署鐵路拓展處在時間如此充裕的情況下仍然未能派員出席會議表示遺憾及不滿。
- (ii) “鐵路發展策略 2014”研究報告指沒有足夠的運輸需求量支持在白石角加設鐵路站。他不清楚政府當年進行這個研究時是否已經考慮到白石角現時的發展及變化，亦不知道政府當時預計的情況與今天的實際環境有沒有落差，但認為白石角一帶近年的發展及規劃確實起了很大變化。
- (iii) 政府當年興建西鐵綫時，有數個車站的周邊位置尚未完全發展。相反，白石角現時已經有不少人士居住和工作，預計日後的人口仍會大幅增加，難以理解為何政府仍不考慮在該處增設鐵路站。
- (iv) 對於鐵路拓展處的書面回覆表示不滿。

8. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 委員已經提前 1 個月提交文件，認為路政署應尊重委員會並出席會議。她請署方稍後就在白石角增設鐵路站一事作出正面回應。

- (ii) 她不同意路政署的書面回覆。她指早年規劃東鐵綫時已經預留用地興建馬料水車站，而大埔區議會當時同意暫時不在該處設站的原因，是為了加快東鐵綫的行車時間。至於委員現時爭取在白石角或科學園設站的原因，是由於大埔第 39 區已經發展起來，加上科學園及各個住宅項目相繼落成，故需要解決該處的交通問題。
- (iii) 她分享一次駕車經歷，指由於吐露港公路發生交通意外事故，因此她改由大埔公路經科學園前往沙田。然而，由於駕駛人士集中使用近水警基地的迴旋處離開科學園，形成交通樽頸，令她花了近 45 分鐘才能駛離該處。有見及此，如需駕車前往尖沙咀一帶，她現時會改行三號幹線。
- (iv) 認為白石角的交通問題複雜且迫在眉睫，因此建議委員會召開特別會議，或在委員會轄下的工作小組會議繼續商討改善白石角交通的方法。

9. 關永業議員指白石角一帶的住宅項目眾多而且陸續入伙，故同意有需要改善該區的交通。除了長遠改善白石角的交通外，他認為相關部門亦需關注及改善交通安全的問題。他留意到早上時分在大學港鐵站外候車的乘客眾多，當中包括不少輪候 272K 號線前往白石角一帶的上班人士，部分乘客更在馬路範圍候車，險象環生，可見該公共交匯處的設施根本不敷應用。就此，他已經聯絡警方及巴士公司要求跟進，亦促請相關部門盡快研究改善措施，以保障乘客及交通安全。

10. 陳笑權議員的意見如下：

- (i) 他早在兩年前已經去信行政長官、政務司司長和運輸及房屋局（“運房局”）局長要求在白石角加設鐵路站。
- (ii) 同意白石角往九龍方向的交通有待改善。
- (iii) 據他推算，天賦海灣、逸瓏灣、鹿茵山莊、新翠山莊、樟樹灘村、大埔尾村及新落成的住宅項目合共有 4 至 5 萬人口，而科學園第一至四期項目亦有近 3 萬人使用，加上鄰近的中大現正準備興建宿舍，預計日後該區的總人流量將會高達 9 萬人，惟白石角一帶的交通配套設施及公共交通服務現時已經出現飽和。
- (iv) 吐露港公路每天早上繁忙時間都會出現擠塞，因此他建議在白石角加建鐵路站，並興建有蓋行人天橋連接科學園、中大、天賦海灣、逸瓏灣及各個新落成的住宅項目，方便市民使用鐵路出入，紓緩因駕車前往大埔墟港鐵站或大學港鐵站而造成的交通擠塞。
- (v) 他曾經建議港鐵公司在白石角加建鐵路站，並獲回覆指如運房局及運輸署支持有關建議，港鐵公司願意跟進。他亦曾經諮詢當區

居民，目前已經有 4 至 5 萬人支持政府在白石角加建鐵路站。他理解“鐵路發展策略 2014”研究報告未有建議在白石角興建鐵路站，但他作為當區區議員有需要為市民爭取興建該站。他希望運輸署支持在白石角加建鐵路站的方案。

- (vi) 作為短期措施，他現正與運輸署研究使用樟樹灘附近一幅閒置土地作為巴士轉乘站，稍後亦會與署方人員前往現場視察。此外，由於白石角一帶將會有近 7 000 個住宅單位落成，因此他請運輸署在來年的大埔區巴士路線計劃中，加強白石角往來尖沙咀東部、中環、觀塘及香港國際機場的巴士服務。

11. 梅少峰委員不滿路政署只引用 2014 年的研究報告結果作為對本委員會的回覆，認為有關結果根本未必適用於現時情況，例如 4 年前白石角一帶的人口亦不如目前多。他希望當局再次進行類似的顧問研究，檢視現時有沒有足夠的運輸需求支持興建白石角鐵路站。此外，他建議在下次會議繼續討論此議題，並要求鐵路拓展處派員出席會議。如該處未能在下次會議派員出席會議，建議委員會考慮作出譴責。

12. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 大埔區議會早前亦曾經多次邀請運房局局長出席區議會會議商討“一地兩檢”議題，但局方同樣以公務繁忙為理由拒絕出席。他對於路政署的書面回覆表示不滿，認為是不能接受。
- (ii) 相信在白石角加設港鐵站有助改善該區的交通，因此他亦支持有關建議，認為委員會應積極向政府爭取落實工程。
- (iii) 巴士服務方面，部分常規路線已經有特別班次會駛經白石角。因應粉嶺公路及屯門公路都已經設有巴士轉乘站，他建議署方可考慮吐露港公路近天賦海灣的位置增設巴士轉乘站或大型交通交匯處，這樣巴士便無須進入天賦海灣的屋苑範圍，亦能讓該區居民乘坐巴士前往港島或九龍。另一方面，他指東鐵綫的周邊位置亦有空間增設巴士轉乘站，然而上述建議都未獲當局積極回應。
- (iv) 政府已經填海和出售白石角的土地作房屋發展，居民亦已陸續遷入，如當局仍遲遲不肯改善該區的交通配套實在有欠理想。
- (v) 如運輸署能提供更多往來科學園及其他地區(如大埔、馬鞍山及沙田等)的巴士服務，前往科學園的人士便不必集中到大學港鐵站轉乘，相信能避免關永業議員剛才提及的混亂情況。
- (vi) 他與其他民主派委員曾經建議把 274P 號線(大埔往來馬鞍山)改為全日服務路線，希望運輸署規劃新的大埔區巴士路線時，考慮安排該條路線繞經白石角。

- (vii) 認為政府直接回應市民是非常重要的，因此希望提案的委員能夠在下次會議繼續提案，並再次邀請路政署鐵路拓展處的代表出席會議，以討論規劃及運輸政策等相關事宜。

13. 就有委員建議召開特別會議討論事宜，主席指由於當區區議員一直有跟進白石角的交通事宜，故沒有召開特別會議的迫切性，惟他建議邀請路政署鐵路拓展處人員出席下次會議解答委員的提問，例如解釋為何現時沒有運輸需求支持在白石角加設鐵路站等。

14. 任萬全議員的意見如下：

- (i) 支持委員會召開特別會議繼續討論此議題。
- (ii) 強調改善白石角的交通並非只是為了照顧在科學園上班的市民，亦是為了方便白石角往來大埔及北區的居民。
- (iii) 擔心在白石角加設港鐵站的作用不大。他指東鐵綫日後將改用只有 9 卡的列車載客，令繁忙時間人多擠迫的情況惡化，因此在白石角候車的市民根本難以上車，認為運輸署有需要研究解決方法。
- (iv) 他與其他民主派委員及社區主任在一年多前曾經爭取在吐露港公路增設巴士專線，以防在發生嚴重交通意外事故時對公共巴士服務構成重大影響。他促請運輸署積極考慮有關建議。

15. 鄭韞慈先生指他會向鐵路拓展處反映各委員的意見。

16. 張偉鋒先生備悉委員的意見並會作出適當跟進。

17. 任啟邦議員表示，將 274P 號線延長至全日服務無法完全解決白石角的交通問題，但至少能夠提供多一條路線方便白石角的乘客前往大埔或馬鞍山。他請署方及九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)就這個建議作出回應。

18. 馬芳蘭女士表示，運輸署一直跟進和規劃白石角一帶的公共交通服務。因應在科學園上班的人數及在白石角居住的人口上升，署方去年已開辦 263A 號線、加強 272S 及 272A 號線的班次，以及加強專線小巴 27A 及 27B 號線的服務。署方將繼續與當區區議員保持緊密聯繫，探討白石角住宅項目入伙後的交通需求，並會透過本年度的巴士路線計劃推出不同的巴士服務方案。

19. 鄧政傑先生表示，九巴一直關注白石角一帶的交通需求，並對委員提出把 274P 號線改為全日服務的建議持開放態度，期望能夠進一步提升服務。九巴已經備悉委員的意見，亦會在整理意見後向運輸署提交建議方案，有需要時亦會徵詢委員會的意見。

20. 陳笑權議員指自己一直與運輸署積極跟進白石角的交通事宜，亦感謝委員會對該區交通的關注。他表示胡健民副主席與其他委員已經以書面方式提出在白石角增設鐵路站的訴求，而相關文件亦會記錄在案，認為暫時沒有需要在交運會的層面繼續跟進此議題。至於 274P 號線是否能改為全日路線，他建議運輸署在會議後回覆本委員會。

21. 胡健民副主席尊重當區區議員的意見，同意暫時在地區層面繼續跟進題述事宜，如有需要才再在交運會會議作出討論。

III. 關注大埔區內斑馬線車輛不讓行人情況

(大埔區議會文件 TT 3/2019 號)

22. 劉勇威議員介紹上述文件。

23. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 斑馬線的設置有既定標準，例如斑馬線的闊度、其使用的配備如黃色路燈及過路處旁的“之”字線等都有一定準則。
- (ii) 除上述文件列出的 4 個地點(即寶湖道街市外寶湖道斑馬線、大埔賽馬會診所外汀角路斑馬線、中華基督教會馮梁結紀念中學外寶湖道斑馬線及太和廣場一帶寶雅路斑馬線)外，運輸署已檢查大埔區內所有斑馬線的情況，全部設置均符合標準。
- (iii) 他引述《道路交通管制條例》第 374G 章第 31 條的內容，指在斑馬線上的行人較任何車輛享有優先權，因此駕駛人士沒有讓在斑馬線上的行人優先過路是屬於駕駛態度方面的問題。
- (iv) 運輸署主要利用道路標記及過路設施控制交通情況，至於執法方面的工作則有待警方另作補充。

24. 梁志德先生回應如下：

- (i) 就有車輛在斑馬線不讓行人過路的情況，警方亦曾接獲相關投訴(投訴個案包括文件列出的斑馬線位置)。

- (ii) 警方在接獲投訴後已採取相應行動，包括在相關斑馬線附近監察情況及檢控違例駕駛人士。
- (iii) 警方會繼續密切監察直至情況有所改善，亦會不定時安排突擊行動，就車輛不讓行人使用斑馬線的情況作出檢控。

25. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 寶湖道共有 3 條斑馬線，而斑馬線的管理、建造及執法工作分別由運輸署、路政署及警方負責。
- (ii) 寶湖道的斑馬線有褪色的情況出現，地面白色線條並不清晰。她曾多次向政府部門反映問題，但往往需要個多月才能修正。她指這種褪色情況常見於各處的斑馬線，因此要求相關部門加強巡查，定期為斑馬線重新上漆，讓道路使用者清晰看到標記，亦方便警方採取執法行動。
- (iii) 斑馬線的中間一般會擺放“雪糕筒”，但這些“雪糕筒”經常倒下，因此她提醒相關部門要重新擺放好這些“雪糕筒”。
- (iv) 她經常使用寶湖道的斑馬線，留意到駛經該處的駕駛人士一般都較為禮讓。由於車輛需在斑馬線前停下等候行人過路，車龍有時會倒塞至富盈門及王少清診所一帶。由於有不少行人會利用寶湖道街市外的斑馬線過路，車輛根本難以等到沒有人過路的時刻，因此她曾多次建議興建一條行人天橋解決該處市民過路的問題。
- (v) 她曾要求警方在中華基督教會馮梁結紀念中學外的斑馬線位置執法，但由於駕駛人士留意到在附近停泊的警車，因此他們會遵守交通規則。她認為警方高調執法的作用不大，最重要還是教育市民正確駕駛態度，例如看到斑馬線便懂得停車讓行人優先過路。

26. 鄧銘泰議員表示，汀角路近大埔賽馬會診所外有一條斑馬線，中間有一個安全島分隔，而在安全島的中間有一支亮著黃色閃燈的燈柱。他指由於有不少輪椅人士及推嬰孩手推車的人士會使用該斑馬線過路，因此他建議將安全島中間的燈柱移到一邊，以騰出位置方便行人過路。此外，他指不少車輛會在斑馬線的“之”字線範圍內切線，容易造成危險，希望警方關注有關情況。

27. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 由於寶湖道街市外斑馬線的行人絡繹不絕，停車等候時容易引致交通擠塞，故此詢問運輸署在什麼條件下才可以改用交通燈取代斑馬線。

- (ii) 留意到有車輛在寶雅路近太和廣場的斑馬線位置調頭，對交通及行人安全均構成威脅。雖然現場已經設有一個不准右轉的道路標示，但他促請警方加強在上址執法。
- (iii) 大埔賽馬會診所外的斑馬線橫跨多條行車線，距離較長。他引述早前在網上看到的短片內容，指一名長者在上址過路，當時其中一條行車線的車輛停下讓長者橫過斑馬線，但另一條行車線的後上車輛則未有注意到正在橫過斑馬線的長者而繼續前行，幸好該名長者步行的速度較慢，因此未有釀成意外。他指這些情況險象環生，認為警方有必要在上址加強執法。

28. 文念志委員詢問市民能否通過提供錄像向執法部門舉報在斑馬線不讓行人優先過路的駕駛人士，以及這類個案有沒有追溯權。就剛才警方指已採取行動檢控違例駕駛人士，他詢問警方能否提供有關檢控數字和罰則，並說明警方日後檢控這類違例情況的政策方向為何。他解釋說，不讓行人橫過斑馬線的行為會影響所有道路使用者，加上部分駕駛人士可能根本不熟悉交通規例，因此他支持警方採取行動加強檢控。

29. 劉勇威議員的意見及提問如下：

- (i) 他指自己亦有看過任啟邦議員剛才提及的短片，認同有關情況驚險萬分，而這亦是他表示在委員會討論題述事宜的原因。
- (ii) 他留意到警方近日有到大埔賽馬會診所附近位置突擊檢控未有讓行人優先使用斑馬線的車輛，認為警方高調執法能起警惕作用。
- (iii) 由於不少長者會使用大埔賽馬會診所外的斑馬線過路，因此他詢問運輸署有沒有在該斑馬線附近加設“慢駛”或“前方有行人”等交通標記，提醒駕駛人士小心駕駛。
- (iv) 詢問車輛不讓行人優先使用斑馬線的相關罰則為何。他關注部分駕駛人士對交通規例的認知不足，因此期望警方能加強執法，並加派人手到上述提及的各個交通黑點巡查。此外，他希望能藉着是次討論喚醒各界對車輛不讓行人優先使用斑馬線的關注。

30. 周炫瑋議員指寶雅路近太和廣場的斑馬線的車流及人流眾多(特別在上下班繁忙時間)，詢問運輸署在什麼情況下可以使用交通燈取代斑馬線。此外，他指寶雅路一帶有不少違泊車輛，部分甚至停泊在斑馬線上，因此行人在該處橫過斑馬線時都要格外留神，希望警方及運輸署協助處理及解決問題。

31. 區鎮濠委員指大埔賽馬會診所外的斑馬線前方有一個巴士站，當巴士駛離車站時容易阻礙到其他駕駛人士的視線。或由於這個原因，他曾看到有車輛未有在斑馬線前停下，幾乎撞到正在橫過斑馬線的行人，因此他希望警方加強執法，檢控違例駕駛人士。

32. 黃碧嬌議員澄清她並非反對警方執法，只是她認為警方高調執法的成效不彰，例如當駕駛人士留意到警車在場便自然會遵守交通規例，因此警方未能作出檢控。她建議警方可考慮派出便衣警員到場執法，提醒駕駛人士要遵守規則。

33. 區鎮樺議員詢問能否將寶湖道街市外的斑馬線改為交通燈過路處，以解決交通擠塞的問題。

34. 主席表示，由於區內部分斑馬線(包括文件中列出的 4 條斑馬線)的人流及車流甚高，因此他詢問署方能否改用手按式行人過路燈系統取代斑馬線，讓行人集中在綠燈時橫過馬路。他認為此舉能避免行人與駕駛人士之間產生誤會或因互相禮讓而浪費時間，同時亦是較安全的做法。

35. 胡健民副主席認為可以從兩方面解決上述問題，一是警方加強執法，二是聯同運輸署及警方到區內各處斑馬線檢視有何改善措施。他舉例指，不少居民曾投訴車輛經常在寶湖道廣智樓對外的斑馬線高速駛過，即使有行人在斑馬線旁等候亦不會停車，因此希望警方加強執法，並聯同相關部門到場視察及探討改善方法。

36. 陳蔚嘉委員指車輛不讓行人使用斑馬線的情況在晚間時分更加嚴重，特別是晚間的行車速度一般會較快，較常出現車輛無視斑馬線的情況，因此希望警方亦能派員在晚間加強執法。

37. 文念志委員再次詢問市民能否通過提供錄像向執法部門舉報違反交通規例的車輛，以及這類個案有沒有追溯權。此外，他詢問警方在執法時有沒有曾經遇到困難，以及相關的執法數字為何。

38. 梅少峰委員認為解決問題的方法離不開執法及教育。他相信警方無法安排人手全日執法，因此建議警方考慮透過拍攝宣傳教育短片提升駕駛人士的道路安全意識，提醒他們在斑馬線停車讓行人優先過路。

39. 區鎮濠委員支持將斑馬線改為交通燈過路處的建議，但他擔心如將寶湖道的斑馬線改為交通燈過路處會進一步加劇該處的交通擠塞問題，希望相關部門能研究對應方法。

40. 張國慧委員指車輛不讓行人優先使用斑馬線的問題已存在多年，不滿相關部門在是次會議仍未能提出任何改善措施。他相信單靠警方執法是無法徹底解決問題，而改善斑馬線的設施是同樣重要。對於剛才有委員提出以交通燈取代斑馬線的做法，他認為需要到現場視察後方能確定建議是否可行。

41. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 運輸署一般會根據人流量及車流量評估是否適合加裝交通燈。署方會按相關算式計算人流量及車流量，當達到某個水平便會加設交通燈。簡單而言，當車流量高而行人難以橫過馬路或行人流量高而車輛無法通過時，便適合安裝交通燈。相反，如行人流量太少，安裝交通燈反而會阻礙車輛通行。由於每個位置的交通情況及周邊設施不盡相同，因此文件中提及的數條斑馬線是否適合以交通燈取代，署方需要仔細研究。
- (ii) 有關大埔賽馬會診所外斑馬線的情況，他指前方近交通銀行的位置已有“慢駛”及“前面有斑馬線”的交通標記，但由於周邊有不少樹木，因此署方稍後會到場檢視有關的交通標記是否清晰，有需要時會作出改善。此外，署方亦會檢視該處的安全島上的燈柱位置，研究有否改善空間。
- (iii) 署方加設斑馬線的目的，是期望控制車輛在該處停下讓行人優先過路，但措施能否發揮效用亦需視乎駕駛人士是否願意作出配合，因此駕駛人士的操守至關重要。

42. 梁志德先生回應如下：

- (i) 警方一直檢視區內交通情況，如有個別位置較常出現交通違例情況，警方會針對性採取檢控行動，直至情況有所改善。
- (ii) 警方主要從教育、執法及改善道路設施三方面處理不當駕駛的問題，這亦是警方在道路安全工作方面的大方向。
- (iii) 寶雅路近太和廣場外的斑馬線位置附近沒有“不准調頭”的道路標記，只有“不准右轉”的道路標記，惟車輛在該處右轉已經違反交通條例。警方留意到有車輛在該處調頭的情況，亦會持續執法。
- (iv) 如市民拍攝到車輛違反交通條例的錄像，可將錄像交到任何一間報案室，或通過警務處網頁或 1823 熱線通知警方，警方會有專責部門處理這類交通違例個案，追溯期為 6 個月。

- (v) 如有車輛不讓行人使用斑馬線的情況，警方可向違例人士發出定額罰款告票，罰款金額為 450 元，另加 3 個違例駕駛記分。此外，由於相關人士亦可能干犯其他交通罪行如不小心駕駛等，因此警方可以其他罪名提出檢控。
- (vi) 他暫時未能提供有關檢控數字方面的資料，但他強調警方會以多方面的行動檢控違例人士。他舉例說，警方現正嘗試安排流動攝錄隊人員在一些交通意外或違泊的黑點進行錄影，並根據錄像向違例人士提出檢控。

43. 鄧銘泰議員理解大埔賽馬會診所外的斑馬線未必有條件改為安裝手按式行人過路燈，但他強調有不少小童、長者及正接受美沙酮治療的人士會在該處過路，加上該斑馬線橫跨多條行車線，車輛容易因視線受阻而釀成意外。因此，他建議運輸署考慮在該處加裝提示燈或更多道路標記，以加強提醒駕駛人士。他重申該處是交通意外黑點，促請運輸署研究方案改善行人過路時的安全性。

44. 余智榮議員指自己曾向警方提供多張涉及交通違例事項的照片及數段錄像，但警方未有作出任何回應。他詢問市民究竟是否可以利用拍下的照片及錄像向警方報案，而警方又有否因而成功向有關違例人士提出檢控？

45. 劉勇威議員的意見及提問如下：

- (i) 在汀角路交通銀行門外的“慢駛”標記與大埔賽馬會診所外的斑馬線有一段距離，因此他希望運輸署研究能否在斑馬線附近或其他適當位置加設道路標記。作為當區區議員，他歡迎署方人員與他一同到場實地視察及商討改善方案。
- (ii) 警務處網頁限制了市民報案時所上載的檔案容量在 5MB 之內，但以手機拍攝一段約 10 秒的錄像或許已超過這個容量。就此，他詢問警方如何解決這個問題，市民又有沒有其他渠道可以向警方轉發一些容量大於 5MB 的錄像？

46. 文念志委員指假日有不少駕駛人士都會到同茂坊、同秀坊及同發坊的咪錶停車位泊車，但由於泊位不足，車輛往往需要重覆在坊內兜圈才能覓到泊位。然而，由於車輛在駛出三個坊時需要切線到寶湖道的東行線才能再次進入坊內尋覓車位，直接影響寶湖道東西行線的交通。有見及此，他建議運輸署考慮更改該三個坊的行車方向，即由順時針方向改為逆時針方向行車，使駛出該三個坊的車輛可直接由寶湖道西行線重新進入坊內，減低對寶湖道及周邊位置交通的影響。

47. 張偉鋒先生指運輸署樂意與委員到區內視察現有道路標示有否改善空間，稍後亦會主動與當區區議員聯絡跟進。

48. 梁志德先生表示，市民如欲就交通違例事宜向警方報案，可將拍攝到的錄像以電郵方式、在警務署網頁上載或直接將載有錄像資料的光碟提交予警方，以供警方交通調查組跟進。收到舉報後，警方會約見提供資料的市民錄取口供，以便了解有關情況。至於余智榮議員為何沒有收到回覆及劉勇威議員未能成功上載資料，他目前未有相關資料，因此未能作出回覆。

49. 余智榮議員補充說，他是通過 1823 熱線向警方作出舉報，但一直未收到警方的回覆。

50. 劉勇威議員指他並非指市民未能在報案時上載資料，而是上載文件的容量有所限制，因此市民無法上載超過 5MB 的資料。他希望警方與會代表能向部門反映問題。

51. 梁志德先生表示，如有資料超出上載容量上限的情況，他建議市民可將資料放入光碟後交予警方跟進。

52. 溫興財委員以寶湖花園外的斑馬線為例，詢問如右邊行車線有行人正在越過斑馬線，左邊行車線的車輛是否需要停下等待行人過路。

53. 梁志德先生回應，車輛是否需要停下視乎該斑馬線的設置而定。他解釋說，假如兩條行車線之間沒有安全島分隔，即使斑馬線橫跨兩條行車線亦會被視之為一條斑馬線，因此當有市民踏出斑馬線，兩條行車線的車輛都必須停下等候；假如斑馬線與斑馬線之間有一個安全島分隔開，則可被視之為兩條獨立的斑馬線，當有市民使用另一條斑馬線過路，車輛可繼續前行而無需等候。

54. 主席表示，如部分斑馬線的人流或車流量較高，建議當區區議員可要求運輸署到場統計流量，以跟進有關事宜。

55. 黃碧嬌議員指同茂坊、同秀坊及同發坊均有其歷史背景，並由六鄉村公所負責管理。她指如上述三個坊有任何改變或特別安排，都應該先徵詢六鄉村公所及當區區議員的意見。

56. 主席同意黃碧嬌議員的意見，指如有任何改動應要通知當區區議員及多作溝通。

57. 區鎮樺議員尊重當區區議員及持分者的意見。然而，他認為各委員均有需要知道上述事宜的進展，因此他請相關部門日後在安排視察活動時都能通過秘書處通知各委員。

58. 文念志委員同意相關部門應該視當區區議員為溝通橋樑，但他認為大埔區議員除了為自己選區服務外，亦應該關心大埔區的事務。上述事宜如有任何改動，他請相關部門通知當區區議員及所有地區持分者。

59. 梅少峰委員表示自己願意尊重當區區議員的意見，但他引用委員會過往討論在區內增設單車泊位的情況，質疑個別委員的立場不一。

60. 區鎮樺議員認為梅少峰委員所指的就是他本人，因此他需要作出回應。他強調在該次會議上，運輸署建議在區內增設單車泊位時明言會諮詢當區區議員的意見，如當區區議員不同意署方在所屬選區加設單車泊位，署方會尊重其意見，情況與是次會議並不相同。他指自己十分尊重當區區議員及持分者的意見，但並不代表其他委員不能參與視察活動及提出意見。

61. 主席指他已經讓委員充分表達意見，委員如有其他意見請在會議後另行商討。

IV. 要求改善汀角路假日公共交通安排 (大埔區議會文件 TT 4/2019 號)

62. 劉勇威議員介紹上述文件。

63. 作為大美督及汀角路的當區區議員，主席表示自己曾經在 2018 年 11 月 24 日致函交運會轄下跟進公共巴士及小巴服務工作小組(“巴士小組”)，要求加強大埔船灣選區的巴士服務，包括在平日加強 75K 號線的服務，以及在假日加強 75K 及 275R 號線的服務，而有關文件已經在 2019 年 1 月 7 日舉行的巴士小組會議上討論。

64. 馬芳蘭女士回覆如下：

- (i) 運輸署一直與當區區議員留意船灣在平日及假日的交通需求。
- (ii) 在平日，居民較集中在早上繁忙時間出門，容易出現 75K 號線滿載而乘客未能上車的情況。另一方面，由於專線小巴座位較少，實在難以疏導人潮。有見及此，署方建議在平日上午繁忙時間把 72C 號線的總站由船灣伸延至大美督，協助疏導由大美督前往大埔墟港鐵站的人流。此外，署方亦已經要求專線小巴營運商加強

20C 號線的服務。

- (iii) 至於周末及假日，市民較集中在黃昏時段離開大美督，故乘客較難在布心排或山寮等中途站上車前往大埔墟。九巴會因應情況考慮安排 75K 號線特別班次前往大埔工業邨一帶接載乘客。此外，署方預計九巴會在農曆新年前落實改用 12.8 米長的巴士行駛 75K 號線，以提升載客量。署方會在上述方案落實前通知當區區議員。

65. 黃子健先生表示，九巴留意到 75K 號線有季節性需求(特別是秋冬季節)，因此已經推出臨時措施，包括安排外勤人員前往總站及中途站檢視客量情況和安排特別班次疏導人潮等。如察覺中途站的乘客未能上車，九巴會適當地在總站預留座位。此外，九巴亦期望可盡快改用 12.8 米長的巴士行駛 75K 號線，以提升載客量。

66. 張國華委員的意見及提問如下：

- (i) 感謝其他委員關注汀角路一帶的交通問題。
- (ii) 他指自己是龍尾的候任村長，早前有不少居民向他反映該區的交通問題，加上龍尾泳灘在 2020 年落成啟用，除了人流及交通需求增加外，他擔心違例泊車的問題會更為嚴重。
- (iii) 如有違泊情況，即使運輸署增加公共交通服務亦無助疏導人潮，因此希望運輸署及警務處積極研究解決方法。他表示自己曾經多次向上述部門反映意見，批評當局未有周詳考慮人流日後急劇增加的因素而及早研究改善方案。
- (iv) 近日有不少機構在大美督一帶舉辦活動，而他亦無意阻止這些活動進行。然而，他不希望活動完結時，離開的人潮會影響居民使用公共交通服務，因此他每次都會要求主辦團體致函九巴及專線小巴營運商，提出增加 75K 號線及 20C 號線的班次。他詢問九巴收到這類通知時，有沒有因應要求加開班次疏導前來參與活動的人士。

67. 劉勇威議員指運輸署經常為人詬病的地方是處事作風後知後覺，經常忽略人流及車流帶來的影響。正如他在文件中亦已經提及，龍尾泳灘落成後，該區的人流及交通需求勢必增加，因此他認為運輸署應該多行一步，預先計劃好日後的乘車需求，及早加強服務。此外，他指運輸署剛才的回覆側重於回應當區區議員的關注。他希望署方尊重提交文件的委員，在跟進汀角路的交通安排時亦要聯絡他們。

68. 區鎮樺議員指十多年前已經討論擴闊汀角路的事宜，當時他曾經建議政府考慮汀角路日後的發展而進一步擴闊汀角路的路面範圍，但相關部門當時以車流未達標為由而拒絕。現時汀角路的道路設施不敷應用，但周邊位置已經沒有閒置土地供擴闊之用，批評部門當年未有聽取意見。此外，他指汀角路的擠塞問題早已成為常態，而交通擠塞的問題在公眾假期及特別節日期間亦會特別嚴重。他強調汀角路一帶現時的交通非常不濟，在大美督候車的人龍經過長時間都無法疏導。他認為運輸署及九巴應該設法解決問題，例如隨時調配巴士以疏導乘客、在假日安排外勤人員觀察中途站的情況等。不過，他看不到署方及巴士公司推行相關措施，而汀角路一帶的居民亦對該區的交通感到不滿。他促請署方及巴士公司提出可行方案解決上述問題。

69. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 運輸署每年都會因應地區來年的發展制訂巴士路線計劃，亦會顧及新發展項目的交通需求。
- (ii) 署方一直密切留意大美督一帶在公眾假期及特別節日期間的交通需求，亦計劃在農曆新年前調整 75K 號線的時間表，以及把 72C 號線的總站伸延至大美督以疏導人潮。署方會在落實改動前通知各委員，而巴士公司亦會通知乘客有關改動。

(會後補註：上述措施已於 2019 年 1 月 28 日實施。)

70. 黃子健先生表示，如活動主辦機構提早向九巴提供資料，例如活動的開始及結束時間、舉行地點及參加人數等，九巴可作相應安排。他舉例指，早前有團體在汀角路舉辦慈善步行活動，九巴與主辦團體亦有商討特別交通安排，以應付交通需求。

71. 張偉鋒先生表示，運輸署現正檢視和研究擴闊汀角路是否可行，故現階段未能提供進一步資料。署方將適時向委員會報告有關事宜。

72. 主席指自己過往都曾經爭取擴闊汀角路，但運輸署經常以車流不足為由拒絕推展工程。然而，他知悉署方已經為汀角路擴闊工程預留土地，而村民亦不能在這些已預留的土地上建屋。

73. 溫興財委員指每次汀角路發生交通意外都會阻礙居民歸家，活動期間更會出現大量違泊車輛，居民連步行至巴士站亦甚為艱難。此外，每逢節日大美督都會出現長長的候車人龍，居民根本難以乘坐公共交通出外。他詢問運輸署及警方有何方法解決上述問題。

74. 主席指 2019 年 1 月 4 日在汀角路近映月灣發生一宗 3 車連環相撞事故，導致交通阻塞超過 30 分鐘。他已經向委員會提交討論文件，稍後會在其他事項的議程處理。

75. 梁志德先生表示，警方每逢假日都會特別調派警員前往大美督一帶採取交通管制措施。因應汀角路近映月灣位置曾經發生多宗交通意外，警方交通部人員會向違例超速的駕駛人士提出檢控。

V. 要求於各巴士總站及交通交匯處加設「交通費用補貼領取站」
(大埔區議會文件 TT 5/2019 號)

76. 任啟邦議員介紹上述文件。

77. 馬芳蘭女士簡介公共交通費用補貼計劃(“補貼計劃”)的內容。她指運輸署會檢視補貼計劃的成效，亦正構思以試驗方式在全港各區的巴士總站或公共交通交匯處增設補貼領取站。就大埔區而言，署方現正積極研究在大埔墟巴士總站增設補貼領取站，並須考慮位置及電力接駁安排等多項因素，如有進一步消息便會通知大埔區議會。

78. 任啟邦議員欣悉運輸署考慮在部分巴士總站或公共交通交匯處增設補貼領取站。他指市民自 2019 年 2 月 16 日起可以在各個補貼領取站領取 2019 年 1 月的交通費補貼，相信計劃初期會出現混亂情況，因此希望署方盡快落實在大埔墟巴士總站及其他人流較多的巴士總站增設補貼領取站。

79. 主席詢問是否由於巴士總站沒有八達通增值機，因此署方暫時未能提供補貼領取服務。

80. 馬芳蘭女士指補貼領取站專門為領取交通費用補貼而設，與八達通增值機不同。由於在巴士總站物色適當位置放置補貼領取站需要一定時間，加上須要考慮電源接駁等問題，因此並非每個巴士總站都適合設置補貼領取站。她重申，署方正研究在大埔墟巴士總站設置補貼領取站。

VI. 要求開辦大埔經科學園往返沙田威爾斯親王醫院的巴士服務
(大埔區議會文件 TT 6/2019 號)

81. 任啟邦議員介紹上述文件。

82. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 運輸署備悉委員的意見。
- (ii) 早前署方曾經就開辦大埔運頭塘邨至沙田黃泥頭新界專線小巴服務諮詢委員(詳見大埔區議會文件 TT 89/2018 號)，而諮詢文件所指的 19.8 元車費，其實是該路線的建議最高收費(即根據路線行車距離及收費等級表而計算出來的最高收費)。然而，上述路線的收費水平主要是由營運商根據營運情況而釐訂，但不能高於建議最高收費。
- (iii) 署方明白委員或會認為上述路線的車程較長。她指署方在諮詢文件列出這條專線小巴路線的擬議行車路線，旨在向委員概述該路線主要途經的地方及服務範圍，日後仍有空間把覆蓋範圍分成數條車程較短的路線，並相應調整車資收費。
- (iv) 就開辦上述專線小巴路線，由於目前仍在諮詢期，因此署方將繼續聽取各方意見(包括大埔區議會及沙田區議會的意見)，從而適當地調整方案。

83. 陳笑權議員的意見及提問如下：

- (i) 運輸署計劃開辦的專線小巴路線途經科學園，相信能夠惠及該區居民。不過，由於科學園站是中途站，他擔心在該處候車的乘客難以上車。
- (ii) 理解諮詢文件顯示的 19.8 元只是建議最高收費，但專線小巴 28K 號線(大埔墟港鐵站往來沙田市中心)的收費只是 9.5 元，因此認為新路線的營運商需要為乘客提供分段收費優惠。
- (iii) 由於每日有超過 2 萬人前往科學園上班，因此除了他當年爭取開辦的 272A 號線及專線小巴 27A 和 27B 號線外，他亦歡迎署方開辦更多專線小巴路線服務有需要往來科學園的乘客。
- (iv) 鑑於科學園及白石角一帶的人流增長迅速，他擔心專線小巴未必能滿足日後的乘車需求。因此，他詢問署方在開辦這條新的專線小巴路線後，是否不能改為用巴士營運。他希望運輸署能密切留意該區的交通服務，適時評估服務能否滿足到乘客需求。

84. 劉勇威議員的意見及提問如下：

- (i) 詢問運輸署在現階段是否拒絕考慮改用巴士行走運頭塘至黃泥頭的路線。

- (ii) 每日都有不少乘客從大學港鐵站前往科學園一帶。不過，由於專線小巴載客量低，不論如何增加班次都難以有效疏導乘客。有見及此，他建議署方考慮開辦其他以大埔或沙田等地為起點的路線，讓乘客從這些地方直接乘車前往科學園，以分流大學港鐵站的人潮。
- (iii) 他和其他委員建議的巴士路線除可分流乘客，亦可接載乘客往返大埔雅麗氏何妙齡那打素醫院(“那打素醫院”)、沙田威爾斯親王醫院(“威爾斯親王醫院”)、石門工業區及科學園等地。此外，他強調專線小巴載客量低，無法疏導上下班繁忙時間出現的人潮，因此促請運輸署積極考慮他們的建議。
- (iv) 運輸署擬開辦的專線小巴收費極之高昂，相比之下過海巴士 307 號線的收費亦只較這條專線小巴路線貴 3 元，反映其車資水平並不合理。雖然 19.8 元是該路線的建議最高收費，但他相信最終定價不會大幅低於該水平，預期該路線不會受到乘客歡迎。
- (v) 他支持署方同時開辦專線小巴及巴士服務以引入競爭，但現實是在開辦專線小巴路線後，署方便不會開辦路線相近的巴士路線，即使日後有極大的乘車需求，亦只能加開專線小巴班次疏導乘客。另外，他認為專線小巴的服務及載客量均未如巴士理想，而部分專線小巴司機的態度亦見惡劣，因此他希望署方慎重考慮是否應以專線小巴營運這條新路線。

85. 任萬全議員的意見如下：

- (i) 認為運輸署以專線小巴營運運頭塘至黃泥頭的路線並不理想。
- (ii) 以專線小巴 502 號線為例，現時的乘客數量遠多於當初開辦服務時的預計數量，因此不少乘客都無法在中途站上車，結果屢遭乘客投訴。
- (iii) 以只在平日下午繁忙時間提供服務的 271B 號線為例，巴士經過富亨及大埔中心等車站時載客量不多，但駛至科學園時往往爆滿，可見科學園在上下班繁忙時間的乘車需求大，擔心即使專線小巴的座位增加至 19 個亦未能滿足乘車需求，最終令科學園的乘客無法乘車前往大埔或沙田。
- (iv) 他與其他委員已經提出開辦 1 條巴士路線取代署方建議開辦的專線小巴路線，亦已經提出該條巴士路線的車站位置。他請署方回應會否考慮有關建議，亦請九巴表明是否有興趣開辦該路線，以及開辦路線可能面對的困難。

86. 胡耀昌委員的意見如下：

- (i) 原則上支持運輸署開辦大埔往科學園及威爾斯親王醫院的公共交通服務，但該專線小巴路線的建議最高收費高達 19.8 元，實在欠缺競爭力。
- (ii) 署方建議的專線小巴站包括沙田第一城及石門，而大埔居民乘搭港鐵前往這些地方的車資只需 7 元左右，即使專線小巴最終的車資訂在 15 元左右的水平，亦無法吸引市民乘搭。
- (iii) 上述專線小巴路線繞經馬鞍山會延長行車距離，而建議最高收費是根據行車距離而訂，因此該路線的最高建議收費才會高達 19.8 元。
- (iv) 擬開辦的專線小巴路線迂迴，不單只提高了車費水平，亦會因為沒有乘客使用而造成浪費。他稱署方如擔心這條專線小巴路線的客量不足，建議考慮更改路線，使其繞經大埔區內更多地方(例如大埔中心、廣福道等)，以吸取更多客源，而不是繞經馬鞍山。

87. 胡健民副主席指署方開辦上述專線小巴服務能為居民提供多一個前往威爾斯親王醫院的選擇。然而，他同意 19.8 元的建議最高收費確實較高。他希望在路線試行期間，署方能夠因應市場的反應作出相應調整(包括車資及行車路線等)，以及通盤考慮如何在路線受歡迎的情況下增加載客量。

88. 羅曉楓議員的意見如下：

- (i) 巴士及專線小巴服務並無衝突，正如大埔往來元朗及旺角等地方亦有專線小巴及巴士服務可供選擇。他認為運輸署除了考慮開辦該專線小巴路線外，亦應考慮開辦委員提出的巴士路線。
- (ii) 他指自己曾經多次致函運輸署要求開辦大埔往來威爾斯親王醫院的公共交通服務，適逢上述文件建議開辦由那打素醫院經科學園前往威爾斯親王醫院的巴士路線，他請署方認真考慮有關建議。
- (iii) 運輸署建議開辦的專線小巴路線收費高昂，雖然署方解釋該收費水平是建議的最高收費，但這個收費水平獲署方認可，亦是營運商確實可以收取的最高車費，因此他希望署方備悉委員認為收費過高的意見，並仔細考慮這個收費水平是否具市場競爭力。
- (iv) 由於擬議的專線小巴路線經過多個地方如科學園、馬鞍山、石門、沙田第一城及黃泥頭等，加上並非所有乘客都會在總站下車，因此他建議為乘客提供分段收費。

89. 余智榮議員支持運輸署開辦這條專線小巴路線，但同意路線的車資水平過高，加上載客量不多，建議考慮在試行初期改用巴士行走這條路線，相信車資亦會相對便宜。此外，他希望署方考慮在沙田醫院加設車站，方便乘客前往。

90. 胡綽謙委員支持開辦大埔往來威爾斯親王醫院的巴士服務。他指九巴獲政府批出服務專營權，需要履行企業社會責任，例如開辦客源較少但能夠照顧市民乘車需要的醫院路線。他續指，現時由大埔前往威爾斯親王醫院的交通相對轉折，因此他希望運輸署及九巴能夠充分考慮委員的建議並開辦此路線。此外，他認為有競爭才會進步，故此不認為專線小巴及巴士服務存在對立關係。就署方建議開辦的專線小巴路線，他認為收費水平過高，甚至與其他過海交通的收費無異，認為只有引入巴士競爭才能令市民受惠。

91. 文念志委員表示，大埔居民除可乘搭港鐵和轉乘其他交通工具前往威爾斯親王醫院外，亦可乘搭 74X 或 75X 號線前往大老山隧道轉乘站，下車後利用行人天橋橫過對面行車線，並轉乘 84M 或 89X 號線前往威爾斯親王醫院。但他指這些都是比較迂迴的方法，尤其對行動不便或需要前往就醫的人士而言實在非常不便，因此他支持開辦大埔直接往來威爾斯親王醫院的巴士服務，希望運輸署及九巴積極考慮建議。

92. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 不認為巴士及專線小巴服務並行的做法有問題，可惜署方有不同看法。正如委員早前爭取 73B 號線繞經北區醫院一樣，署方表示該建議路線與專線小巴 502 號線的路線重疊，因此存在競爭，故最終否決建議。
- (ii) 因應第(i)點的情況，他認為如果巴士公司願意開辦路線，便應先由巴士公司營運這些路線，如未能滿足乘客需要或部分地點的乘客需求較少，才安排專線小巴服務輔助。
- (iii) 巴士公司規模較大，亦有代表出席會議聽取委員意見，因此委員較容易監察其服務。相比之下，委員會監察專線小巴服務相對較難。
- (iv) 如專線小巴服務設分段收費，或會出現短途客驅逐長途客的情況。他以專線小巴 26 號線(大埔往來馬鞍山路線)為例，由於香港教育大學前往廣福道的乘客可使用分段收費優惠，因此部分乘客在廣福道才下車，令中途站(例如大埔中心及新興花園等)的乘客未能上車前往馬鞍山，因而未能有效接載乘客前往馬鞍山。以署方擬開辦的專線小巴路線為例，從大埔開出的專線小巴載滿在科學園下車的乘客，而天賦海灣一帶的乘客同樣無法乘車前往沙田

及石門等。

- (v) 署方目前建議開辦的專線小巴路線車程長達 20 公里，行車時間為 50 分鐘。因應第(iv)點的情況，專線小巴是否適合行駛如此長的路線？專線小巴是否較適宜只作為小區的接駁路線？
- (vi) 他強調自己沒有否定專線小巴的存在，但如果先用專線小巴營運新路線，必然會重蹈 502 號或 26 號線的覆轍，影響日後開辦巴士服務的機會。因此，他認為由專營巴士提供上述服務會較為理想。

93. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 她理解委員認為建議的專線小巴路線車程較長。另外，該專線小巴路線途經亞公角街，故欲前往沙田醫院的乘客亦可選乘這條路線。
- (ii) 因應多名委員均認為用巴士行走有關路線較為理想，她會向署方的巴士及鐵路科轉達意見，以供在巴士路線規劃層面上作出考慮。
- (iii) 運輸署目前就使用哪種交通工具行走這條路線保持開放態度。由於有關路線目前仍在諮詢階段，因此署方會聽取委員的意見並一併考慮，有進一步資料時會通知大埔區議會。

94. 譚浚熙先生回應如下：

- (i) 九巴備悉委員的意見，並對有關建議持開放態度。
- (ii) 由於運輸署目前建議由專線小巴營運這條路線，因此九巴未有詳細研究有關服務的走線及收費等詳情。作為參考資料，他指九巴提供往來大埔及九龍的巴士服務，收費水平約為 10 至 14 元之間。
- (iii) 九巴樂意探討如何優化沙田至科學園以及科學園至大埔之間的巴士服務。

VII. 建議調整九巴第 73B 號線

(大埔區議會文件 TT 7/2019 號)

95. 馬芳蘭女士介紹上述文件。

96. 主席表示，巴士小組已經在 2019 年 1 月 7 日的會議上，通過支持 73B 號線駛經大窩西支路的建議。他請委員備悉巴士小組的意見。

97. 鄧銘泰議員指既然巴士小組及當區村民均支持 73B 號線駛經大窩西支路的建議，詢問為何運輸署又再次諮詢交運會。假如交運會在是次會議上通過上述建議，署方會否實施有關建議？

98. 秘書表示，運輸署在提交上述文件時主要希望徵詢交運會的意見，因此交運會主席同意把 73B 號線的服務調整事宜列入是次會議議程內。另一方面，巴士小組過去一直跟進 73B 號線的相關事宜，因此 73B 號線的議程屬巴士小組會議的續議事項。他續指，工作小組所作的決定需經區議會或所屬委員會通過後，才可視作區議會的決定，因此主席剛才向委員報告巴士小組就調整 73B 號線所作的決定供各委員考慮。

99. 委員會通過支持運輸署建議的 73B 號線調整方案。

100. 鄧銘泰議員指運輸署的建議方案已獲大埔區議會支持，他詢問署方是否仍需就此調整方案諮詢其他議會，以及何時可以落實此調整方案。

101. 馬芳蘭女士指 73B 號線是行經大埔區及北區的巴士路線，因此運輸署需就此調整方案諮詢兩區區議會。她指署方目前已經諮詢兩區區議會，但需要整理意見和微調方案，務求提出一個兩區區議會都能夠接受的方案。署方期望在 2 至 3 周後落實推行調整方案，並會在推行有關方案前通知兩區區議會。

102. 陳灶良議員指委員會剛才已經清晰表態支持運輸署建議的調整方案，但他知悉北區區議會反對這個方案，因此鄧銘泰議員才會詢問署方後續的跟進程序為何，以及調整方案會否被擱置。他強調 73B 號線繞經大窩西支路只會增加數分鐘的行車時間，不會對巴士服務造成影響。他要求署方回應這個調整方案是否如期在 2019 年 1 月底落實。

103. 馬芳蘭女士指 73B 號線的相關事宜已經討論多時，而她亦非常理解陳議員的關注。收集大埔區的意見後，她將會聯同九巴及負責北區運輸事宜的同事再作商議，研究如何調整以找出兩區區議會都能夠接受的方案。她預計 2019 年 1 月底至 2 月初會有改動建議，屆時會通知兩區區議會。

104. 黃碧嬌議員指北區區議會反對 73B 號線的調整方案，理據是 73B 號線改經大窩西支路後，服務將由每 20 分鐘一班增至每 30 分鐘一班，認為有關改動不能接受，並要求九巴投放多 1 架巴士行走 73B 號線，以維持每 20 分鐘一班。她表示大埔區議會對於每 30 分鐘一班車沒有太大意見，但考慮到北區區議會的反對意見，她建議署方考慮把服務改為每 25 分鐘一班。此外，她指交通情況會影響巴士的行車時間，特別是大窩西支路現正進行工程，相信完工後能夠縮短行車時間，因此署方可以在文件中概括臚列班次時間，例如每

23 至 28 分鐘 1 班等，避免為兩個區議會及區議員之間製造矛盾。她期望署方協調 73B 號線的路線及班次，並盡早落實調整方案。

105. 由於居民會乘坐 73B 號線前往那打素醫院就診，文念志委員希望署方延長 73B 號線的服務時間，讓更多居民受惠。此外，他認為陳灶良議員為居民爭取這條路線付出不少，故批評署方在開辦 73B 號線時未有採納大埔區議會的意見，拒絕行經大窩西支路，結果現時客量不足才調整路線，費時失事。他希望署方汲取教訓，在規劃路線時多聽取持份者的意見。

106. 陳灶良議員指自從 70 號線取消後，大窩西支路一帶的居民只能依靠專線小巴 502 號線前往上水。他強調那打素醫院前往北區的路線並非為上班人士而設，加上繞經大窩西支路最多只會增加數分鐘的行車時間，故認為有關改動沒有問題。

107. 周炫瑋議員指早在 73B 號線投入服務前，不少委員及居民都曾經反映 73B 號線的服務時間(即上午 10 時至下午 4 時)有欠理想，不少居民甚至學生都未能受惠，因此早已預見這條路線的載客量不高。他認為運輸署現時建議的方案只屬“小修小補”，除了服務時間外沒有太大變動(例如只是提早服務時間至上午 9 時 30 分)，而署方亦只建議 73B 號線在大埔前往北區的車程才繞經大窩西支路，亦沒有因應委員的訴求在北區醫院設站。他指不少居民需要前往北區醫院就診，繞經該處會大大增加載客量。如載客量仍然不足，他建議 73B 號線繞經太和，以免浪費巴士資源。

108. 鄧銘泰議員的意見及提問如下：

- (i) 詢問 73B 號線的班次由每 20 分鐘一班改為每 30 分鐘一班的意
思，是指班次更疏還是行車時間延長了 10 分鐘？
- (ii) 他指自己、陳灶良議員及“關注 73B 路線大聯盟”(“大聯盟”)一
直爭取 73B 號線繞經大窩西支路，但由於北區前往大埔的巴士
會駛經粉嶺公路巴士轉乘站，而由該轉乘站前往大窩西支路較為
迂迴，因此大聯盟亦願意讓步，接受單向繞經大窩西支路的方案。
- (iii) 假如北區區議會反對這個調整方案的原因是 73B 號線的行車時間
會延長 10 分鐘，即使九巴投放多 1 部巴士行駛該路線亦無法縮短
行車時間。
- (iv) 因應有意見指 73B 號線是屬於北區的巴士路線，他認為公共巴士
服務根本不應按區域劃分。如按區域劃分，由於粉嶺公路巴士轉
乘站之後的路程位處大埔區範圍內，這是否代表大埔區可以全權
控制這段路程的走線？

- (v) 他強調自己與陳灶良議員只是協助居民爭取權益，過往亦曾經多次與署方商討 73B 號線的事宜，認為署方應在平衡各方意見後決定如何調整路線，並在是次會議上回應和表明署方立場，以便他們向居民反映。

109. 陳灶良議員表示他願意到北區區議會跟進 73B 號線的相關事宜。

110. 主席表示，大埔區議會去年 8 月已經爭取 73B 號線駛經大窩西支路，結果運輸署在大埔區議會未完全同意的情況下，運用權力落實 73B 號線的走線，並致函通知大埔區議會及北區區議會有關決定。如今署方已經因應 73B 號線的實際運作情況提出服務調整建議，署方亦應運用權力落實方案，並致函兩區區議會公布決定。

111. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 重申運輸署在是次會議提交上述討論文件的目的，是旨在了解交運會對署方建議的調整方案有沒有意見。
- (ii) 署方在去年 1 月初次就開辦 73B 號線諮詢交運會，其後因應部分委員的建議調整走線至繞經粉嶺健康中心。
- (iii) 強調署方對於不同意見持中立態度，並秉持善用資源、避免路線重疊及過分迂迴的原則規劃巴士及小巴等公共交通服務。
- (iv) 73B 號線自去年 9 月起投入服務後客量偏低，考慮到駛經大窩西支路不會增加太多行車時間，以及調整路線可讓更多市民受惠和善用巴士資源等因素，故署方提出 73B 號線的調整方案。
- (v) 署方備悉各委員的意見，亦會按照上述第(iii)點提及的原則，與九巴研究修訂 73B 號線的調整方案，預計在 2019 年 1 月底至 2 月初提出改動建議。
- (vi) 落實改動前，署方將適時通知大埔區議會及北區區議會。

112. 任啟邦議員指與其花時間處理 73B 號線的問題，他建議委員共同向運輸署爭取把 73 號線的終點站遷回上水彩園更為實際(目前 73 號線的總站是粉嶺華明)，理據如下：

- (i) 73 號線原本的走線是由大埔工業村經上水前往彩園。
- (ii) 大埔居民希望當局提供大埔至北區醫院的巴士服務，故上述改動能夠滿足居民的訴求。
- (iii) 73 號線是全日服務路線，服務時間較 73B 號線理想。

他認為署方提出 73B 號線的方案，令大埔區議會及北區區議會之間出現矛盾，並不理想，亦浪費了不少討論時間。相反，把 73 號線的總站還原至上水更為重要。他建議將這個議題轉交巴士小組繼續跟進。

113. 鄧銘泰議員重申，73B 號線的走線已經討論多時，他認為署方需要清楚交代立場和回應繞經大窩西支路的方案能否落實，以便他向居民轉達。此外，他指所有區議員都是為自己選區的居民爭取權益，不同意大埔區議員前往北區區議會討論 73B 號線相關事宜的做法，認為運輸署應該負起責任作決定。

114. 馬芳蘭女士備悉有關 70 及 73 號線的意見，以及居民對於大埔往來北區醫院的巴士服務的訴求。她指委員會每年都會討論下年度的巴士路線計劃，故建議委員可在討論有關計劃時一併提出這些巴士服務建議。她重申，署方將繼續跟進 73B 號線事宜，如有改動方案將通知大埔區議會及北區區議會。

115. 主席表示，委員會已經支持運輸署建議的 73B 號線調整方案，而運輸署剛才亦已經作出回應。他請委員給予時間讓運輸署跟進事宜。

VIII. 擬將大埔達運道近大埔墟港鐵站部分現有花槽改建為非專利巴士專用的上落客停車灣

(大埔區議會文件 TT 8/2019 號)

116. 潘歡愉女士介紹上述文件。

117. 胡耀昌委員的意見及提問如下：

- (i) 對於運輸署利用只有 1 頁的文件簡單交代題述工程感到詫異。他指自己不知道有關方面如何選出這個位置，亦不了解在這個位置擴建非專營巴士站有何優劣之處。
- (ii) 他曾經在達運道近大埔墟港鐵站一帶收集民意，發現居民並不知道署方有這項工程計劃，亦擔心工程會大大增加達運道的交通負荷，但文件並沒有提及這方面的資訊。他認為署方應該提供相關資料。
- (iii) 由於富雅花園被達運道分隔開，因此不少長者及學生都會使用選址附近的過路處過路。如達運道的交通因為上述工程及增發村巴牌照而變得更加繁忙，他擔心長者及學生過路時會更加危險。

- (iv) 根據運輸署的初步設計，上述工程需移走約 11 棵樹及花槽約 3 分之 2 的範圍，因此他質疑是否值得推展。他相信委員同意大埔墟港鐵站外的村巴上落客位管理差劣，繁忙時間亦十分擠迫，但他希望署方提供更多有關工程選址方面的資料，以便委員考慮和作出適當選擇。
- (v) 他反對署方把達運道近大埔墟港鐵站部分現有花槽改建為非專營巴士專用的上落客停車灣。他詢問署方有沒有考慮在其他地方建造該停車灣，以及是否由於技術困難才建議只是在目前選址建造該停車灣。
- (vi) 上述工程完成後，署方預計有多少村巴會使用該停車灣？由於文件沒有提及這些資料，因此委員難以推測上述工程將如何影響達運道一帶的交通流量。
- (vii) 大埔墟港鐵站外現有的非專營巴士站有不少管理問題，例如不受禁煙的相關條例規管，更有違泊、充斥宣傳攤檔及行乞問題等。他理解署方沒有權力管理這些非專營巴士站，但認為署方擴建這些非專營巴士站的範圍，只會讓社區問題由港鐵站一帶延伸至更接近民居的位置，是不負責任的行為，需要就此解釋。
- (viii) 他已經就上述工程建議致函運輸署，要求署方派員和他前往現場視察，研究有沒有其他合適地方建造該停車灣，避免進行移除樹木及花槽等工序。

118. 區鎮樺議員詢問委員會同意上述工程後，運輸署將增發村巴牌照，讓新加入的村巴在該停車灣上落乘客，還是不會增發村巴牌照，而該停車灣只會用作紓緩附近的交通。如是前者，他認為增建停車灣未必能夠紓緩附近的交通，反而會令達運道一帶更為擠塞；如是後者，他指村巴可以集中在該停車灣上落乘客，而其他車輛則繼續使用目前港鐵站外的避車處。他認為署方有需要說明這點，讓委員作全盤考慮。

119. 陳笑權議員的意見如下：

- (i) 委員未必清楚了解工程的設計，建議在會議後與運輸署另行商討。
- (ii) 大埔墟及大學港鐵站外的專線小巴、村巴及私家車流量已經飽和，因此他與個別前區議員曾經建議拆除大埔墟港鐵站外部分花槽，以騰出空間供專線小巴及村巴使用，方便上班人士及居民排隊。
- (iii) 他與運輸署及警方人員曾經多次到場視察，認為花槽有需要保留，但保留的位置不必過多，而目前的選址亦不太接近富雅花園，反而早上車輛過多導致達運道擠塞的問題更為擾民。

- (iv) 由於荔枝山後方有超過 1 600 個住宅單位，鄰近屋苑的住戶亦需依賴港鐵出入，故署方建議的選址是短期內唯一可以用作擴建非專營巴士停車灣的位置。
- (v) 作為長遠方案，他已經要求港鐵及運輸署在停車灣旁邊加建平台，以分流大埔墟的新增人口。
- (vi) 委員經常就道路設施及泊車位不足批評政府，上述工程正可彌補這方面的不足。他指各委員持不同意見十分正常，同意可到現場視察，以便委員提出意見。

120. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 本港有沒有其他停車灣專門預留給非專營巴士使用？如其他車輛停泊在非專營巴士專用的停車灣或在該處上落客，警方或運輸署是否有權執法？
- (ii) 在上述工程選址前方近大埔墟港鐵站的位置有“影線”區域，車輛在該處上落客應不屬違例。不過，由於舉證較難，警方難以檢控違泊車輛，導致不少車輛停泊在該處造成阻塞。
- (iii) 他擔心在達運路興建非專營巴士專用的停車灣最終會變成其他車輛違泊的空間。他詢問如何確保這個非專營巴士專用的停車灣沒有其他車輛使用，以及其他地方有沒有同類停車灣設施可供參考。
- (iv) 現時村巴的上落客位置較接近港鐵站，旁邊亦有上蓋設施，因此居民都擔心新增非專營巴士專用的停車灣後，村巴站會否遷往該處，令他們候車時“日曬雨淋”，甚至需要忍受更長的擠塞時間。他詢問署方有沒有就上述工程徵詢相關的非專營巴士營運商及相關屋苑的意見。

121. 羅曉楓議員的意見及提問如下：

- (i) 感謝運輸署在是次會議提出改善方案，亦歡迎各委員一同到場視察情況和交換意見。
- (ii) 他過去一直反映大埔墟港鐵站外的交通擠塞問題，特別是近日山塘路有新樓盤開售，令該區的交通擠塞問題日益嚴重，車龍甚至倒塞至運頭塘邨一帶。
- (iii) 上述交通擠塞情況亦導致其他問題，例如車輛響號造成噪音滋擾、車輛任意上落客、停泊的車輛造成廢氣污染、貨車在屋苑路旁隨意上落貨等。

- (iv) 就大埔區而言，現有的 36 條村巴路線中有 19 條駛經大埔墟港鐵站。他同意居民對乘搭村巴有一定需求，但大埔墟港鐵站外可供停泊車輛的空間有限，而運輸署卻繼續向合資格營運商發出村巴牌照，認為以有限的停泊空間滿足無限發牌的做法有欠理想。
- (v) 由於車輛在上落客區違例停泊，而警方又因為人手不足而未能派員長駐現場執法，他認為大埔墟港鐵站外泊車位不足的問題並非通過擴建村巴上落客區便可解決。由於警方人手不足，他只是要求警方在繁忙時間到上址執法，並詢問警方有沒有跟進他的建議。
- (vi) 平日下午及假日有不少保險公司的宣傳車輛會在上址停泊，他詢問警方有沒有查證他們有沒有領取相關牌照進行街頭宣傳。
- (vii) 剛才提及的情況都會影響上落客區的運作，但如果相關部門未能妥善管理現有的上落客區，市民及區議員亦難以對擴展村巴上落客區的做法抱有信心。
- (viii) 不少市民在上址下車後隨即橫過馬路前往新達廣場巴士站轉乘其他巴士，不但險象環生，亦會影響交通。他認為警方要關注這些行人亂過馬路的情況，因此須要派員到現場執法。此外，他建議運輸署在現場加強指示，提示市民善用行人隧道前往巴士站。
- (ix) 建議擴展的上落客停車灣位置不太理想，詢問是否需要興建在貼近民居的位置。此外，由於與現有的上落客區各佔一邊，因此他認為難以管理。

122. 潘歡愉女士表示，運輸署提出上述工程建議的目的是處理大埔墟港鐵站外車輛上落客的情況和分流車輛，從而改善車輛使用上落客區上落乘客的情況。就落實興建上述停車灣後會否增加村巴數量，署方目前未有相關資料，但如果收到營運村巴的申請，署方將逐一審批。

123. 胡耀昌委員從文件夾附的設計圖中看到新達廣場近停車場出口位置有 3 個“P”字圖案。他指該 3 個“P”字應該是代表 3 條膠柱，用作防止車輛駛出停車場後轉右。不過，現場沒有設置任何膠柱，故他詢問運輸署會否重新在該處擺放膠柱。

124. 潘歡愉女士指該 3 個“P”字是代表該處設有停車場的交通指示牌。運輸署會在會議後派員到現場檢查有關的交通指示牌。如有損壞，署方將要求相關部門跟進。

125. 羅曉楓議員詢問警方有沒有派員到大埔墟港鐵站外執法。如有，相關的執法數字為何？

126. 主席表示，委員將在續議事項討論車輛違泊事宜，建議屆時才跟進有關違泊的題問。

127. 區鎮樺議員不反對前往現場視察情況，但如運輸署未能答應在擴展上落客區後不會增發村巴牌照，根本就沒有足夠誘因讓委員支持有關工程。他補充說，如署方答應不增發村巴牌照，他會仔細考慮上述工程建議；但如署方因為上落客區延長而重新審批和發出村巴牌照，他寧可維持現狀。

128. 主席認為有需要增加上落客區範圍方便村巴及私家車使用。他認同會有車輛不當地使用這些上落客區，但管理問題應該另行處理。他續指，區內各房屋發展項目將會在數年後相繼落成，運輸署需要為居民解決交通需要，因此總會面對增發村巴牌照的問題。他認為，如果有空間擴展上落客區的範圍，有關方面都應該嘗試。

129. 陳笑權議員指他早前曾經向運輸署倡議題述工程。他認同運輸署有需要為居民解決交通接駁問題，而區議員亦有責任為社區解決問題，正如他亦爭取在大埔墟港鐵站外的專線小巴總站加建上蓋一樣。他指有委員剛才批評政府沒有未雨綢繆及早擴闊汀角路，故不理解為何現時卻反對擴闊大埔墟港鐵站外的上落客區。與車輛堵塞在路上引發一連串響號的情況相比，他認為增建上落客區方便車輛上落客更為理想。上述工程有助改善交通，雖然或會對鄰近居民造成輕微滋擾，但對鄰近屋苑卻有莫大幫助，故他表態支持有關工程，亦歡迎委員會與運輸署到場視察。

130. 由於達運道只有 1 條行車線，任啟邦議員認為在上述位置增建上落客區只能紓緩車輛上落客的情況，卻無助紓緩整體車流量及達運道的擠塞情況。有見及此，他建議署方考慮利用南運路近新達廣場第 2 座對開的巴士站作為上落客停車灣，認為可以把車輛分流至達運路以外的位置，真正紓緩達運路的交通擠塞情況。他解釋說，目前該巴士站只有 3 條巴士線使用，分別是每日只有 1 班車的 272P 號線，只在凌晨提供服務的 N271 號線，以及每小時只有 1 班車的 74A 號線，可見使用量不高，加上該巴士站的設計頗長，又無需改建現有花槽，因此建議署方研究有關方案是否可行。

131. 潘歡愉女士備悉委員的意見，運輸署會在會議後跟進。

132. 有關任啟邦議員的建議，主席指有需要考慮該巴士站與大埔墟港鐵站的距離是否太遠，如路線過分迂迴或會對乘客造成不便。他建議進行實地視察，探討各個方案是否可行。

133. 委員會同意由秘書處協助安排視察活動。

(會後補註：上述視察活動安排於 2019 年 3 月 4 日進行。)

IX. 二零一九至二零二零年度運輸署周年計劃

(大埔區議會文件 TT 9/2019 號)

134. 馬芳蘭女士介紹上述文件。

135. 任萬全議員詢問運輸署何時向委員會提交 2019-2020 年度大埔區巴士路線計劃。

136. 馬芳蘭女士表示，運輸署約在每年 1 月或 2 月向各區區議會提交來年的巴士路線計劃，發出文件前亦會經由秘書處通知各委員。

X. 續議交通及運輸委員會 2018 年 11 月 9 日第六次會議事項

(大埔區議會文件 TT 10/2019 號)

(一) 要求加快在林村鄉公所路增設巴士站

137. 馬芳蘭女士指由於涉及地權問題，運輸署未能跟進題述工程。她解釋說，題述工程涉及的部分用地位處綠化地帶，而更改土地用途及在該處建造恆常使用的巴士站所需的時間頗長，因此運輸署將加快在林錦公路交匯處增設轉乘站，以期盡快為林村的居民提供更多巴士服務。

(二) 要求於區內增加車輛泊位

138. 張偉鋒先生報告在區內增加泊車位數目的進展如下：

- (i) 有關在大埔工業邨大盛街咪錶位停車場內增加 5 至 6 個晚間泊車位的建議，署方沒有收到反對意見，將會安排進行工程。
- (ii) 有關把大埔工業邨內大景街及大喜街的私家車咪錶泊車位改為晚間貨車泊車位的建議，署方收到反對意見。署方現正檢視這些反對意見，並嘗試修改設計以減低對附近車輛出入口的影響，稍後將再作諮詢。

- (iii) 有關在社山路新建造的分支路提供 24 個私家車咪錶泊車位，工程仍在進行中，署方將適時報告工程進度。
- (iv) 有關在廣福公園及元善路近富善邨增設單車泊車位的建議，運輸署現正進行諮詢，稍後會向委員會報告結果。至於在西沙路近帝琴灣增設單車泊車位的建議，署方收到反對意見，現正處理相關事宜。

139. 潘歡愉女士表示，行政長官在 2018 年《施政報告》中提及，政府會按照“一地多用”的原則，在合適的“政府、機構或社區設施”及公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位。為此，運輸署現正積極與康樂及文化事務署（“康文署”）研究在大埔第 6 區體育館加建地下停車場是否可行。

140. 文念志委員表示，由於量化風險評估的結果對於能否設立地下停車場有一定影響，故他希望運輸署能夠詳加解釋大埔第 6 區的情況。

141. 就運輸署剛才表示會研究在大埔第 6 區體育館加設泊位，胡耀昌委員詢問署方計劃建造地下停車場，還是只是在體育館外劃設泊車位。如在體育館外劃設泊車位，署方預計可以提供多少個泊車位。他補充說，當局為推行大埔第 6 區體育館項目收回約 300 個泊車位，有車主因而急需另覓泊車位，亦有部分停車場借勢加價，造成混亂。除了新峰花園及馬窩一帶的居民外，大埔墟的居民都會使用大埔第 6 區的泊車位，故他希望了解大埔第 6 區日後的泊車位供應情況。此外，大埔第 6 區體育館項目仍未有施工時間表，他詢問加建地下停車場會否拖延工程進度。如工程進展延誤，工程完成後的泊車位需求可能比現時有所增加，即使加建地下停車場亦難以彌補現時失去的約 300 個泊車位，因此希望了解有關工程的進度及細節。

142. 劉勇威議員詢問運輸署在大埔舊墟一帶加建電單車泊車位的進展。

143. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 由於大埔第 33 區擬建足球暨欖球場附近有煤氣鼓，因此運輸署需要就在該處建造地下停車場進行量化風險評估，以評定建議是否可行。至於大埔第 6 區則位處林村河以南，與大埔第 33 區的情況不同。
- (ii) 署方現正研究在大埔舊墟一帶加建電單車泊車位的建議，如有最新資料將聯絡劉勇威議員跟進。

144. 有關在大埔第 6 區體育館加設泊車位一事，潘歡愉女士指運輸署現正與康文署及建築署交換資料，而康文署及建築署亦正研究在項目加設泊車位是否可行，至於興建地下停車場還是地面泊車位等設計細節，目前尚未有定案。

145. 胡耀昌委員再次詢問加建地下停車場會否拖延大埔第 6 區體育館的主體工程進度。

146. 潘歡愉女士表示，她會向建築署轉達胡耀昌委員的查詢，並會在稍後作出回覆。

147. 羅曉楓議員表示，有委員曾經在上次會議建議運輸署放寬鄉郊地區(例如錦石新村)的咪錶泊車位時間上限(例如由 2 小時延長至 4 小時)，他請署方就此建議作出回應。

148. 潘歡愉女士表示，運輸署將保留錦石新村咪錶停車場的咪錶泊車位設施，亦將檢視該停車場的使用率，以考慮是否放寬停泊時間上限。

149. 鄧銘泰議員指錦石新村咪錶停車場的使用率低，而他亦已多次建議署方延長該處咪錶泊車位的停泊時間上限。他認為署方不應敷衍了事和一再拖延，促請署方積極跟進。

150. 主席詢問本港有沒有咪錶泊車位的停泊時間上限超過 2 小時。

151. 張偉鋒先生指他目前沒有這方面的資料，他會在會議後跟進上述查詢。

152. 文念志委員指上水翠麗花園對開的咪錶泊車位的收費只是每半小時 2 元。如咪錶時間上限不能超過 2 小時，他建議署方從收費方面着手，考慮調低錦石新村的咪錶泊車位收費，以改善該停車場的使用情況。

153. 羅曉楓議員指解決泊車位問題是運輸署的責任，故不滿署方一直以“正在研究”為理由一再拖延。此外，他早前曾建議運輸署善用荔枝山天橋底的政府土地作為臨時停車場，故詢問署方有沒有就他的建議與路政署及渠務署磋商。他指荔枝山及上碗窰等地的居民代表都支持有關建議，故促請署方積極跟進。

154. 鄧銘泰議員認為委員不滿的主要原因是運輸署在上次會議後未有跟進事宜。他指延長鄉郊地區的咪錶時間上限有助改善市區停車場泊車位不足的情況，故促請署方積極跟進此項建議。

155. 張偉鋒先生回應如下：

- (i) 運輸署會研究延長咪錶泊車位停泊時間上限的建議。如建議不可行，署方會了解是由於技術問題還是行政問題。
- (ii) 署方會在合適的地點設置咪錶停車場和設定合適的停泊時間上限，以控制停車場內的車輛流動性。至於能否延長咪錶泊車位的停泊時間上限，署方會作出研究並向委員會匯報結果。

(三) 要求在廣進街加油站旁加設的士站連上蓋

156. 潘歡愉女士表示，康文署已經就題述工程向大埔地政處（“地政處”）提出轉移地權申請，而運輸署亦已經透過康文署向地政處提交所需資料。雖然工程所需用地現時由康文署管理，但運輸署及康文署已經提早進行地權轉移手續，以期加快展開工程。

157. 文念志委員表示，有委員在上次會議建議運輸署考慮收回廣福迴旋處旁的部分行人路以擴闊行車道，他請署方報告跟進情況。

158. 潘歡愉女士表示，廣福迴旋處現時有 3 條行車線供車輛使用，交通情況可以接受，因此運輸署不會考慮收回該迴旋處旁邊的行人路。

(四) 關注大埔區違例泊車問題

159. 鄭韞慈先生報告，路政署已經收到運輸署提交的寶鄉街交通改善方案，稍後將安排進行有關工程，並會與房屋署保持緊密聯繫。

160. 梁志德先生報告如下：

- (i) 大埔警區在 2018 年 1 月至 12 月期間合共發出 154 890 張違例泊車定額罰款告票。
- (ii) 大埔警區繼續根據“重點交通執法項目”執行交通法例，亦會針對雙行泊車，以及在屋苑出入口、行人路及行人過路處停泊的車輛優先執法。
- (iii) 大埔警區在 2018 年年底成立特別小隊專責處理車輛違泊事宜，並已將特別小隊的聯絡方法通知相關地區的持份者，相信措施有助紓緩區內違泊的問題。

161. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 他分享近日在運頭街發生的交通意外。他指該處是違泊黑點，全日都有車輛在路旁甚至行人過路處違例停泊，即使有警車在場或駛經都沒有採取執法行動。由於車輛堵塞行人過路處，行人只能從車輛之間的空隙過馬路，經常發生意外。此外，如運頭街其中一條行車線泊滿車輛，由廣福道轉入運頭街的車輛便難以駛過，令車龍倒塞至廣福道。如遇上巴士／小巴上落乘客或貨車上落貨的情況，現場交通會更加擠塞。為此，他促請運輸署及警方研究如何改善運頭街(由潮和興至樂善堂朱定昌頤養院一段)的交通。在落實改善措施前，他請警方在上址嚴厲執法，即時檢控違泊車輛。
- (ii) 安祥路近翠屏花園的士站位置經常有車輛違泊，令安祥路南行往寶鄉橋一段經常擠塞。此外，由於該的士站轉出燈口的位置有雙白線分隔左轉及右轉的行車道，如欲前行或左轉的車輛需要在大元邨街市位置選定左邊行車線。然而，由於有車輛違泊，車輛無法在雙白線前轉線，往往需要違例在燈口前駛越雙白線進入左邊行車線。因應上述情況，他請警方嚴厲檢控在上址違泊的車輛，否則根本無法解決該處的交通問題。
- (iii) 安慈路近昌運中心的停車灣雖然有黃色影線，但他留意到警方極少即時檢控違泊車輛。此外，不少車輛在安慈路近恆生銀行門外的影線違泊，甚至出現並排泊車的情況，阻礙巴士行駛，結果車輛倒塞至大埔中心一帶，故他促請警方加強執法。
- (iv) 他曾經致電專責處理車輛違泊事宜的特別小隊，讚揚同事十分盡責。不過，他們由於接到大量投訴個案，因此未能在短時間內處理個案。他關注該特別小隊的人手是否不足，並希望警方投放更多資源。

162. 主席表示他有要事需要行離席，並請胡健民副主席(下稱“署理主席”)代替他主持餘下的會議。

163. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 成立特別小隊的目的是專責處理違泊事宜。不過，特別小隊由於人手不足，往往無法即時處理違泊投訴。如須即時處理違泊個案，特別小隊會建議委員致電 999，令特別小隊形同虛設。他認同特別小隊的人手不足，故促請警方增加人手。
- (ii) 認為警方不應以驅趕方式處理違泊車輛，特別是違例停泊在雙黃線或斑馬線的車輛，警方應該即時檢控。

- (iii) 舊墟直街轉入護老院的彎位及翠怡街／翠樂街交界的轉彎位都劃了雙黃線。如有車輛違泊，市民(特別是使用輪椅的人士)便難以過路，因此他認為在雙黃線違泊是不能容忍的行為。
- (iv) 大埔頭路近 E41 號線巴士總站的行車線經常有車輛停泊在行人過路處，而大埔頭徑一帶亦有不少違泊車輛，促請警方加強執法。
- (v) 有車輛停泊在翠樂街及美新里交界的黃格位置，情況不能接受。
- (vi) 就以上違泊情況，他一直收到不少居民的投訴及求助。然而，他甚少留意到警方到上述地點執法。即使市民就車輛阻塞通道的情況報案，警方往往在半小時後才到達現場處理，因而未能即時解決問題，令市民感到困擾。
- (vii) 理解警方人手有限，但區內部分地方只要有車輛違泊便會嚴重影響居民出入，故希望警方顧及行人的安全問題而加強執法。

164. 余智榮議員的意見如下：

- (i) 在大埔警區設立特別小隊初期，他可以就交通問題撥打專線通知警方執法，而警方亦曾經派出交通督導員前往運頭塘一帶巡查。然而，特別小隊近日已經無暇處理所有投訴個案，批評特別小隊的作用較以往遜色。
- (ii) 由於警方執法力度不足，違泊所需繳交的罰款或較停車場月租便宜，因此部分駕駛人士會鋌而走險，繼續在街上違泊。
- (iii) 由於違泊車輛會阻礙行人視線，令他們在過路時容易被車撞到，因此對行人安全構成嚴重威脅，而早前在運頭街發生的致命交通意外亦是由此而起。
- (iv) 認為警方應就車輛違泊情況負上最大責任，亦應投放資源增聘人手處理交通事宜。他相信所有委員都支持警方爭取資源改善區內交通，如警方在這方面有困難亦應提出，以便委員會提供協助。

165. 梁志德先生回應如下：

- (i) 感謝委員提供區內的交通黑點位置，他會在會議後向上司反映委員的意見和跟進。
- (ii) 警方已經積極抽調人手並會以強硬方式處理違泊情況。
- (iii) 礙於人手有限，警方會按照緩急先後次序處理投訴個案。警方亦會檢視交通投訴專線的成效，有需要時會作出調整。

166. 區鎮樺議員認為大埔警區所有巡邏警員都需要處理交通問題，但在席只有大埔警區交通部的代表，詢問是否需要邀請行動組或相關組別的警方代表一同出席往後的交運會會議，共同商議車輛違泊問題。

167. 羅曉楓議員詢問警方有沒有派員到大埔墟港鐵站外執法或疏導交通。

168. 譚榮勳議員認為聘請交通督導員不但不會耗掉警方資源，反而會增加政府從罰款所得的收入。由於交通督導員可以專注處理交通事宜，他希望警方能夠因應違泊問題增派交通督導員到區內執勤。此外，有關車輛違泊情況，他詢問是否可以拍下影片然後轉交警方，讓警方可以在事後採取執法行動，向相關人士發出告票。

169. 署理主席詢問警方能否引入新科技協助處理違泊問題和採取執法行動，以及能否使用更強硬方式如拖車等處理違泊車輛。

170. 梁志德先生回應如下：

- (i) 警方每天早上繁忙時間都會調派警員或交通督導員前往大埔墟港鐵站外疏導交通。由於早上繁忙時間有不少校巴、村巴及工廠接駁專車等同時使用該處上落乘客，而黃色影線範圍又較短(只能容納 2 部旅遊巴)，故此警方多以容忍態度疏導交通，避免出現嚴重交通擠塞情況。雖然如此，警方亦會檢控違泊車輛。在 2018 年 1 月至 10 月期間，警方在達運道合共發出 478 張違例泊車定額罰款告票。
- (ii) 警方知悉因有新樓盤開售，有地產公司及地產從業員在大埔墟港鐵站外停泊車輛宣傳樓盤和招攬生意，因此亦安排警員到場了解和採取執法行動。警方如發現有關車輛停泊在該處的上落客區範圍內，便會作出突擊票控。
- (iii) 市民可以把違泊車輛的影片及照片轉交警方，警方會有專責同事跟進執法工作。

(五) 改善吐露港公路設施

171. 有關在吐露港公路南行往馬鞍山或九龍東方向的出口加設雙白線的建議，張偉鋒先生報告如下：

- (i) 由於高速公路的車速較快，因此設置路線指示標誌時需要預留適當距離，例如署方會及早設置“出口”標誌，提醒駕駛人士預早選定行車線。

- (ii) 就上述路段而言，現時的路線指示標誌設定符合標準，亦有足夠距離提示駕駛人士選定行車線。如在出口處加設雙白線，便會減少駕駛人士考慮切線的時間及行車距離，車流較多時亦會更難切線，從而增加強行切線的機會，因此增加雙白線會減低切線的安全程度。
- (iii) 如在上述位置加設雙白線，署方需要搬遷路線指示標誌到較前位置，但這些路線指示標誌一般會設在大型“龍門架”上，而搬遷“龍門架”則是重大的工程。
- (iv) 鑑於在上述位置加設雙白線對改善該處的交通擠塞問題幫助不大，衡量各項因素後，運輸署不建議在吐露港公路南行往馬鞍山或九龍東方向的出口加設雙白線。

(六) 在林錦公路迴旋處加設巴士站

172. 鄭韞慈先生報告，路政署已經收到運輸署提交的設計圖則，現正進行估價工作。路政署會在完成估價工作後通知運輸署，以便跟進。

173. 李華光議員指路政署在是次會議的報告與上次會議相同，故促請路政署盡快完成估價工作和積極跟進。

174. 鄧銘泰議員轉述陳灶良議員的意見，要求相關部門提供題述工程的施工時間表。

175. 張偉鋒先生表示，運輸署已就題述工程擬定設計構想，車站設施包括 2 個長 27 米的巴士站、2 條供專線小巴使用的行車道，以及 1 條供的士使用的行車道。運輸署現正就設計圖則作最後修改，稍後將進行公眾諮詢。

176. 鄧銘泰議員請運輸署盡快向委員會提供車站的設計圖則。

XI. 路政署(大埔區)過去兩個月內完成及未來三個月內的交通改善項目 **(大埔區議會文件 TT 11/2019 號)**

177. 鄭韞慈先生請委員備悉上述文件。

178. 有關移除舊墟直街行人路上圓柱的工程，劉勇威議員指該項工程成功令車輛不再堵塞在大埔賽馬會普通科門診診所後門的車輛出入口位置，車輛亦因而不會阻擋途經的行人，因此他特意讚揚路政署的工作。

XII. 大埔區加建無障礙通道設施的項目及時間表

(大埔區議會文件 TT 12/2019 號)

179. 鄭韞慈先生請委員備悉上述文件。

180. 區鎮樺議員表示，委員會早前通過在“人人暢道通行”計劃的下一階段，揀選寶湖花園至大埔超級城之間的行人天橋作為加建升降機的地點之一。路政署在簡介工程時表示，該行人天橋的業權屬於寶湖花園，因此署方與寶湖花園的業主立案法團溝通後，確認沒有反對意見便繼續進行有關工程。然而，他早前與大埔中心業主委員會(“業委會”)進行會議時，業委會表示上述行人天橋的業權屬於大埔中心，因此他要求路政署弄清上述行人天橋的業權誰屬。據他了解，大埔中心業委會對於在該行人天橋加建升降機有保留，因此如果行人天橋的業權屬於大埔中心，他請署方盡快聯絡大埔中心業委會，以作跟進。

181. 鄭韞慈先生表示，他會向主要工程管理處反映區鎮樺議員的意見。

182. 有關橫跨汀角路連接大元邨及富亨邨的無障礙設施工程項目(工程編號 NF191)，文念志委員詢問 1 號升降機的工程進度為何。

183. 有關文念志委員提及的工程，胡綽謙委員指 2 號升降機早前曾經被颱風“山竹”連帶的雨水浸壞，因此希望署方能夠做好 1 號升降機的防洪工作，避免同類事件發生。此外，路政署曾經表示 1 號升降機的工程可以在 2019 年第一季完工，他詢問工程能否如期竣工。

184. 署理主席表示，對於一些已經完工及開放使用的升降機，如須進行維修及保養等工作，路政署應多貼告示提醒市民。此外，因颱風受損的升降機往往要停用一段長時間才可恢復服務，希望路政署能夠加緊處理。

185. 麥佩茵女士表示，編號 NF191 的工程項目由土木工程拓展署負責建造。她會在會議後聯絡有關委員報告該工程項目的完工日期。

(會後補註：編號 NF191 的工程項目的 1 號升降機預計於 2019 年 3 月下旬開放予公眾使用。)

XIII. 審議向地區設施管理委員會推薦的地區小型工程計劃建議書
(大埔區議會文件 TT 13/2019 號)

186. 署理主席表示，提交地區設施管理委員會的工程建議，須先得到相關委員會支持，才可交由地區設施管理委員會考慮。秘書處收到 1 項由委員提出的工程建議，需要本委員會考慮是否推薦。有關工程建議的資料見大埔區議會文件 TT 13/2019 號。

187. 委員沒有提出意見或問題。

188. 委員會通過向地區設施管理委員會推薦該項工程。

XIV. 工作小組報告

(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組

189. 秘書代工作小組主席黃碧嬌議員報告如下：

- (i) 工作小組在 2019 年 1 月 7 日召開本年度第一次會議，繼續討論與大埔區公共巴士及小巴服務相關的事宜。
- (ii) 公共巴士服務方面，工作小組與運輸署及巴士公司跟進 64K、65K、73B、75K、275R、94、271、271X 及 72X 號線的服務改善建議。另外，工作小組通過支持 73B 號線行經大窩西支路的建議。
- (iii) 顧問公司在會議上報告“改善大埔區公共交通服務研究報告”的初步調查結果，並將繼續收集和整理成員的意見，在下次交運會會議上正式匯報研究結果。

(二) 改善鄉郊主要道路工作小組

190. 工作小組主席鄧銘泰議員報告，改善鄉郊主要道路工作小組最近沒有召開會議，待下次會議日期落實後，秘書處將通知成員出席會議。

(三) 道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組

191. 署理主席以工作小組主席身分報告，工作小組已經在 2018 年 12 月 21 日召開 2018 年第三次會議。他續指，本年度舉辦的 2 項活動，包括“2018 至 2019 年度大埔區學界道路及交通安全比賽暨宣傳運動”及“2018 至 2019

年度大埔區道路及交通安全運動嘉年華”均已圓滿結束，參加者都踴躍參與，有效宣傳道路交通安全信息。另外，運輸署在該工作小組會議上繼續報告執行“無樁式自助租車業務守則”的進展，亦將繼續留意自助租車業務的發展，以及優化規管政策。

(四) 廣福行車橋工作小組

192. 工作小組主席李國英議員報告，廣福行車橋工作小組最近沒有召開會議，待下次會議日期落實後，秘書處將通知成員出席會議。另外，路政署表示該署已經大致完成擬建廣福行車橋的技術可行性研究，並將籌備展開下一階段的建造前期準備工作，稍後會向工作小組匯報技術可行性研究的結果。

193. 署理主席表示，廣福行車橋工作小組為非常設的工作小組，任期將會在 2019 年 3 月 12 日結束。由於廣福行車橋的相關討論未能在任期結束前完成，因此他建議委員會考慮在 2019 年 4 月 1 日重新開設此工作小組，方便繼續跟進興建廣福行車橋的事宜。

194. 委員會同意署理主席的建議，並通過工作小組的下屆任期由 2019 年 4 月 1 日起至 2019 年 11 月 30 日止(共 8 個月)，而名稱及職權範圍則維持不變。

195. 署理主席請委員提名下任工作小組主席。

196. 陳笑權議員提名李國英議員續任此工作小組主席，譚榮勳議員及余智榮議員和議。李國英議員接受提名。

197. 署理主席表示，由於只有李國英議員獲提名，因此他續任廣福行車橋工作小組主席。

198. 陳笑權議員希望工作小組盡快召開會議，以便聚焦討論和跟進興建廣福行車橋的事宜。

199. 李國英議員相信路政署已經準備好相關資料，預計工作小組可以在 2019 年 2 月底召開下一次會議。

XV. 其他事項

(一) 更新區議員個人利益登記表格及個人履歷表

200. 署理主席表示，根據《大埔區議會常規》，區議員及委員必須每年登記個人利益一次。他請委員在 2019 年 1 月 18 日或之前把填妥的個人利益登記表格交回區議會秘書處，以供存檔和市民查閱。此外，如委員的個人履歷有任何變更，亦請委員在上述限期前向秘書處提交最新的個人履歷表。

(二) 大埔公路車輛超速行駛事宜

201. 陳笑權議員表示，近年大埔公路近大埔尾及黃宜坳一段經常有車輛於假日清晨時分高速行駛，因此他曾先後於 2015 及 2017 年致函運輸署及警方，要求在相關路段加裝偵速攝錄機。他指警方近年積極採取行動打擊非法賽車，使該處的情況得到大大改善，故藉此機會表揚警方新界北交通部特遣隊及情報組人員的努力。

(三) 有關跟進公共巴士及小巴服務工作小組的會議安排

202. 任萬全議員建議為巴士小組訂下本年度餘下會議的會議日期，方便成員作出相應安排。他請工作小組主席備悉意見。

(會後補註：巴士小組已於 2019 年 2 月 22 日的會議上跟進上述建議，並訂下本年度餘下會議的會議日期。)

(四) 在新達廣場巴士站附近設置臨時洗手間

203. 羅曉楓議員感謝運輸署馬芳蘭女士協助在新達廣場巴士站附近加設臨時洗手間，方便巴士司機使用。

(五) 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

204. 署理主席表示，主席在會議前就題述事宜提交文件(詳見附件二)，請相關部門作出跟進。

205. 張偉鋒先生表示，在翻查資料後，上述位置在 2013 年第 3 季至 2018 年第 2 季期間都並沒有被列作交通黑點。即便如此，運輸署會檢視現行措施有沒有可進一步改善的空間。

206. 署理主席請運輸署繼續與主席跟進此項事宜。

XVI. 下次會議日期

207. 署理主席宣布，下次會議訂在 2019 年 3 月 15 日(星期五)下午 2 時 30 分舉行。

208. 議事完畢，會議在下午 7 時 37 分結束。

大埔區議會秘書處
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

<附件二> (18) P 1/2



The Executive Wallet
Your business essentials in a slim leather case



2019年1月7日 (一)
18°C
交通/天氣
新聞

港澳版 > 新聞 > 港澳

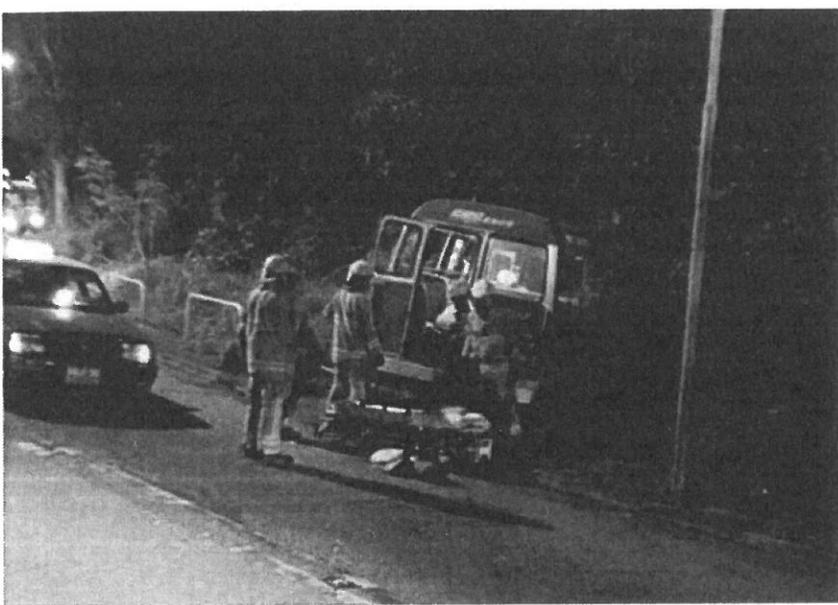
汀角路小巴與2私家車互撼 9人受傷

01月04日(五) 21:32

推介 59 分享 Tweet G+

- 新聞
- 港澳
- 兩岸
- 亞歐非
- 美洲

- 評論
- 巨星



小巴直劇樹叢。(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，小巴被撞後劇上行人路，猛撼路邊樹叢，其中一輛私家車亦劇上巴士站，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。



其中一輛私家車劇上巴士站。(互聯網)

相關新聞

最高瀏覽



超卓汽車大獎
Elite Car Awards 2018
carworld

林逸華律師行

離婚 雙方同意 無子女、無財產爭議 \$3100 起 絕不另收費	破產 即日申請 即日過戶 \$12000 起 絕無欺騙	刑事 24小時專線 保釋、交保、取保 首年小同免費諮詢 9829 6620
證婚 律師行證婚、無律師 \$1380 起 絕不另收費	遺產 無爭議、有遺囑 \$2000 起	購買 \$1600 起 近標轉名 \$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
任君選擇 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
- 每日一片
- 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

同意及關閉

丁角路剛剛發生車禍

〈附件二〉P24



👤 👍 😱 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：



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

抄送：劉太

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