

大埔區議會
交通及運輸委員會
2018年第二次會議記錄
(修訂版)

日期：2018年3月9日(星期五)

時間：下午2時32分至下午7時13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

會議完畢

副主席

胡健民議員

會議開始

會議完畢

委員

區鎮樺議員

下午3時19分

會議完畢

陳灶良議員, MH

下午2時56分

下午5時11分

陳笑權議員, MH, JP

會議開始

會議完畢

周炫瑋議員

會議開始

會議完畢

關永業議員

會議開始

下午7時08分

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

李耀斌議員, BBS, MH, JP

會議開始

下午4時51分

羅曉楓議員

會議開始

會議完畢

譚榮勳議員, MH

下午2時38分

會議完畢

鄧銘泰議員

會議開始

下午4時52分

黃碧嬌議員, BBS, MH, JP

下午2時52分

下午5時40分

任啟邦議員

會議開始

下午7時09分

任萬全議員

下午2時35分

會議完畢

余智榮議員

下午2時36分

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

下午2時36分

下午4時47分

張國慧委員

會議開始

會議完畢

文念志委員	會議開始	會議完畢
梅少峰委員	會議開始	會議完畢
溫興財委員	會議開始	下午 5 時 34 分
胡綽謙委員	會議開始	會議完畢

秘書

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

列席者

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
顏穎康先生	工程師／20(北)／北拓展處／土木工程拓展署
馬芳蘭女士	高級運輸主任(大埔)／運輸署
呂曉暉女士	高級運輸主任／巴士發展(新界東)／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
許家傑先生	區域工程師(大埔)／路政署
吳汝鋌先生	工程師 2／吐露港公路／路政署
劉德昌先生	副房屋事務經理／大埔區租約事務管理處／房屋署
傅建朝先生	署理警署警長／香港警務處
林子豪先生	傳訊及公共事務部副主管／九龍巴士(一九三三)有限公司
梁家欣女士	傳訊及公共事務部襄理／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
李述恆先生	高級主任(策劃及發展)／九龍巴士(一九三三)有限公司
符氣揚先生	駐地盤工程師／安誠奧雅納博威聯營顧問公司
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

缺席者

陳梓華委員
劉宗翰委員
曾漢文委員

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) 張國慧先生獲委任為大埔區議會交通及運輸委員會增選委員。
- (ii) 運輸署潘歡愉女士接替王志軒先生出席往後會議。
- (iii) 土木工程拓展署(“土拓署”)麥佩茵女士因事未能出席是次會議，由顏穎康先生代表出席。
- (iv) 房屋署楊昭添先生因事未能出席是次會議，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是次會議，由傅建朝先生代表出席。

I. 通過交通及運輸委員會 2018 年 1 月 12 日第一次會議記錄 (大埔區議會文件 TT 12/2018 號)

2. 主席表示，秘書處沒有收到修訂建議，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. 跟進大埔公路的道路交通安全改善建議

3. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)呂曉暉女士、九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)傳訊及公共事務部副主管林子豪先生及襄理梁家欣女士就是項議程出席會議。

4. 主席表示，大埔區議會早前就本年 2 月 10 日發生的嚴重交通事故召開特別會議，當日有不少區議員提出大埔公路的道路交通安全改善建議，例如限制車速、加裝固定偵察車速攝影機(“偵速攝錄機”)和遷移巴士站等。他請運輸署張偉鋒先生報告跟進情況。

5. 張偉鋒先生的報告如下：

- (i) 運輸署會全面檢視相關路段的道路環境及交通管理措施，包括研究應否修訂速度限制，以及是否需要加強現有的交通標誌和道路標記，以進一步促進道路安全。署方目前正全力進行上述研究，有結果時會盡快公布。

- (ii) 運輸署及警方已開始籌備安裝新一批偵速攝錄機，而肇事路段已被納入考慮安裝範圍的名單之內。運輸署及警方會積極研究在該路段安裝偵速攝錄機是否可行。
- (iii) 運輸署在肇事位置附近 300 米處設置臨時巴士站並已開放使用。
- (iv) 運輸署及路政署現正考察肇事巴士站附近的地形環境，研究可如何優化該巴士站。

6. 許家傑先生表示，路政署會全力配合和協助運輸署推出交通改善措施。意外事故發生後，路政署協助運輸署在肇事路段以北 300 米設置臨時巴士站，而有關的臨時巴士站已在 2 月 13 日開放供乘客作臨時上落之用。此外，路政署已收到運輸署就肇事巴士站提出的建議改動方案，並正進行前期籌備工作，以期在有關建議落實後盡快開展工程。

7. 鄧銘泰議員感謝運輸署及路政署在事故發生後積極跟進，但對於運輸署剛才的報告感到失望。他指事故發生至今已近一個月，但運輸署仍未落實任何改善方案(例如在肇事路段加裝偵速器和加強巴士站的保護措施等)或訂出改善工程時間表。他請運輸署盡快向交通及運輸委員會(“交運會”)提出具體的交通改善措施，供委員進一步討論。此外，事故對大埔尾村的居民造成心理陰影，詢問政府會如何協助居民走出陰霾。

8. 對於運輸署剛才表示現正與警方籌備安裝新一批偵速攝錄機但未能提供安裝時間表，關永業議員認為經過是次嚴重事故後，運輸署應先在肇事路段安裝偵速攝錄機，無需與其他路段一併安裝。他希望署方盡快提供安裝時間表，以便委員會掌握情況。

9. 李國英議員表示安裝偵速攝錄機的目的是為了加強阻嚇，警告駕駛人士切勿超速，屬於懲罰性措施。相比之下，他認為加強交通標誌及路面標記、提醒駕駛人士慢駛和注意交通安全會更為合適。因此，他詢問運輸署可如何改善大埔公路的交通標誌，以加強對駕駛人士的提示。

10. 梅少峰委員表示，上述意外事故令附近居民蒙上陰影，運輸署應慎重考慮日後應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)都沒有足夠的保護設施(例如欄杆)，希望日後能有所加強，以保障候車乘客的安全。他續指，大埔公路有較多急彎，希望運輸署考慮在地面加設適當措施(例如劃設白線)，以期減低車輛在過彎時的速度。

11. 羅曉楓議員的提問如下：

- (i) 九巴及運輸署早前均表示會就事故成立調查委員會，他希望了解調查進度、九巴向政府提交報告的時間，以及會否向交運會交代

調查結果。

- (ii) 運輸署會否把肇事路段的車速限制由每小時 70 公里降至 50 公里，以改善行車安全？
- (iii) 除大埔居民外，他相信意外事故對不少前往馬場的乘客蒙上心理陰影。他指九巴在事故後的第一個賽馬日臨時增設 872X 號線，改由吐露港公路往返大埔至沙田馬場，詢問有關安排會否恆常化。

12. 周炫瑋議員對於各項交通改善建議仍在研究階段，以及運輸署在是次會議沒有提交任何文件或具體資料深感失望。除偵速攝錄機的安裝時間表外，他亦希望了解偵速攝錄機的具體安裝位置等資料，以便委員提供意見並向市民轉述最新情況。

13. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 對運輸署的報告表示失望。
- (ii) 平日晚上有不少車輛在大埔公路高速行駛，對行人及其他道路使用者構成危險。然而，大埔公路赤泥坪至廣福路段目前沒有任何偵速攝錄機，因此他建議署方先行在該路段加裝偵速攝錄機。
- (iii) 除肇事路段外，大埔公路赤泥坪至廣福路段有不少急彎或斜路(例如翡翠花園至美援新村一段)，因此他詢問署方會否全面檢視大埔公路赤泥坪至廣福路段的交通環境，以及採取適當措施如限制車速等。
- (iv) 西貢公路數年前發生嚴重交通意外事故造成多人傷亡，事後運輸署落實多項改善措施，包括調整速度限制、加裝偵速攝錄機和鋪設凸起的路面標記等，以減慢車速。他詢問運輸署會否考慮在肇事路段以至整條大埔公路的高速路段採取上述措施，提醒駕駛人士保持適當車速。
- (v) 經過是次嚴重事故後，他認為運輸署需要推出更多措施改善肇事路段的交通安全，亦應盡快落實一些相對容易推行的措施(例如安裝偵速攝錄機)。

14. 任萬全議員指大埔公路屬於較舊的道路，希望運輸署、路政署或九巴檢討是否適合雙層巴士行走，甚至考慮改用單層巴士，以減低意外風險。此外，他認為調整車速限制和加裝偵速攝錄機均屬於較被動的措施，需要駕駛人士自律遵守，惟是次事故正正由於司機超速所致，因此他認為政府需要改善道路的硬件設施(例如平整路面的暗斜位置、擴闊路面範圍以減少彎位的弧度等)，務求在發生事故時減輕其嚴重性。

15. 陳笑權議員的意見如下：

- (i) 他曾在 2015 年 7 月 24 日致函運輸署要求把肇事路段的車速限制由每小時 70 公里調低至 50 公里，亦曾在 2017 年 6 月 5 日致函警務處要求在肇事路段加裝偵速攝錄機，惟兩項措施至今仍未實行。
- (ii) 運輸署曾聯絡他本人及附近村民，希望共同擬定臨時巴士站的位置。他認為臨時巴士站的位置不太理想，但尚算解決了村民欠缺巴士站上落的問題。
- (iii) 他曾與警方視察肇事現場，商議安裝偵速攝錄機的位置，而相關部門及村民亦有提供意見。經過是次意外事故後，他希望運輸署能盡快在肇事路段加裝偵速攝錄機。
- (iv) 為免妨礙死者親友在“頭七”及“尾七”等日子到現場拜祭，肇事巴士站尚未修復。他請運輸署及路政署在這些儀式過後盡快修復現場，以減輕村民的心理陰影。為此，運輸署已向他及村民提交復修方案報告，他亦要求村長在村內召開會議商討事宜，如有最新消息便向他及運輸署轉達。
- (v) 有關重建巴士站事宜，運輸署建議擴闊和延長原有的巴士站，把街燈移近和修剪附近的樹木。他亦要求署方修剪彎路旁的樹木，以免阻礙駕駛人士的視線。此外，他認為署方應嘗試尋找其他適當位置重置巴士站，而非沿用原有位置。
- (vi) 要求在肇事路段加設手按式行人過路設施，以便長者、小童及居民在安全情況下橫過馬路。
- (vii) 每逢風雨季來臨前，他都會致函路政署及地政處要求修剪和清除可能造成危險的樹木。
- (viii) 除肇事路段外，全港亦有不少危險的彎路，他希望運輸署汲取是次沉重教訓，檢視全港的路段，避免同類意外再次發生。

16. 文念志委員認為在安裝偵速攝錄機前，執法部門可以增加巡邏次數並在大埔公路設置路障檢查車速。然而，他指超速車輛可經由香港中文大學、樟樹灘或優景里路口駛出吐露港公路，因此詢問會否減低執法部門在該處設置路障的成效。他續指引致傷亡的意外事故(特別是超速導致的意外)一宗都嫌多，促請運輸署及執法部門慎重考慮委員的意見，不應有任何怠慢或維持官僚作風，否則便愧對死傷者家屬及大埔居民。

17. 胡綽謙委員促請警務處加派人手(特別是晚間)到肇事現場“影快相”，以顯示警方非常重視該路段的交通安全，向駕駛人士清晰表達嚴厲打擊超速行為的訊息。此外，他認為運輸署應該檢視整條大埔公路的車速限制，並研究減少彎位的弧度，以減低發生意外的機會。

18. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 多名委員都認為肇事路段有即時安裝偵速攝錄機的需要，因此他對運輸署的工作進度感到非常失望。
- (ii) 批評政府部門經常在意外發生後才亡羊補牢，認為“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的做法並不理想。
- (iii) 整條大埔公路有不少需要改善的地方，例如駕駛人士未能在香港中文大學外一處彎位全面觀察到附近的路面狀況。他認為運輸署或相關部門需要全面檢視大埔公路各路段，研究是否需要加裝偵速攝錄機及減速標記等，以改善交通安全。

19. 張國慧委員表示，即使把部分路段的車速限制由每小時 70 公里降至 50 公里，對雙層巴士來說仍屬危險速度範圍，質疑繼續安排雙層巴士行走這些路段是否合適，希望相關部門檢討情況。此外，他建議九巴考慮在巴士加裝車速顯示屏、為車長提供駕駛指引，以及加強車長有關行走這些較危險路段的培訓，以提升他們的安全駕駛意識。

20. 胡健民副主席的意見如下：

- (i) 理解在正常情況下，運輸署未必能夠在一個月內落實調整車速限制、加裝偵速攝錄機和劃設路面標記等措施，但他認為是次嚴重意外事故屬特殊事件，居民對於運輸署迅速採取改善措施有一定期望，因此促請署方加快落實措施。
- (ii) 香港山路眾多，像肇事路段般狹窄甚至更為狹窄的路段多不勝數。作為中期措施，他希望政府能夠檢視全港的道路，並採取適當的安全措施，避免同類事故再次發生。

21. 區鎮濠委員引述一份報章的報導，指九巴為節省資源削減入職車長的培訓時間，受訓期由過往的一個月削減至 18 日至 15 日不等，自 2015 年起亦棄用四部模擬駕駛倉，因此質疑車長訓練不足，難以確保他們有良好的駕駛技術及態度。他詢問九巴是否甘願為節省資源而令市民的生命受到威脅。

22. 陳蔚嘉委員指除了肇事路段外，大埔公路尚有不少彎位，路面亦普遍較為昏暗。她希望相關部門全面檢視大埔公路的道路環境，包括道路的照明度、彎位及斜度等，識別出容易發生意外的路段，通過改善交通標誌和加強照明以協助司機較全面掌握路面情況，減少意外發生的機會。

23. 張國華委員詢問九巴有沒有為需要駕駛這些路段的車長進行心理壓力評估及心理輔導。

24. 李華光議員指大埔郊區有大量道路，沿路有不少相思樹阻擋燈光，因此路面普遍較為昏暗，特別是西沙公路一段。他希望相關部門能夠修剪彎位兩旁的樹木，避免阻擋燈光及影響駕駛人士的視線。此外，他建議把大埔公路斜坡路段的車速限制在每小時 50 公里內。

25. 黃碧嬌議員的意見如下：

- (i) 她曾經接觸多個死傷者家屬，每當談及意外事故時，他們都表現得十分激動。她關注如何能夠減輕家屬對乘坐雙層巴士的恐懼及障礙。
- (ii) 知悉九巴有向死者家屬送上花圈和致以慰問，相信九巴亦深深體會到死者家人的悲痛。
- (iii) 她曾向死傷者家屬了解當事人乘坐肇事巴士的原因。由於市民離開沙田馬場後需要步行一條頗長的行人天橋才可乘搭港鐵，因此乘坐 872 號線相對較為方便。部分傷者亦向她反映，一般只有少數人會在大埔公路中途站下車，認為 872 號線沒有必要繞經大埔公路。
- (iv) 九巴在事故後開設 872X 號線，但“X”的諧音近似“去世”，因此不少人都感到抗拒。她認為九巴無需在開辦這條新路線時沿用 872 這組號碼，請九巴慎重考慮修改。
- (v) 872X 號線由沙田馬場返回大埔中心的車程不足 15 分鐘，詢問九巴為何收取如此高昂的車資(18.1 元)。她認為九巴要承擔責任和彌補錯失，因此應考慮調低車費。此外，她認為九巴應避免在這條路線中採用 1、4 或 7 這些號碼，避免觸發傷感情緒。
- (vi) 大埔公路肇事現場雖然是彎位，但林錦公路、赤柱等道路彎位的弧度較大埔公路更大，因此她認為最關鍵的還是車長的駕駛態度，而死傷者家屬均責備九巴沒有妥善監管車長的駕駛態度。
- (vii) 目前公共小巴都安裝了車速顯示屏，她請九巴亦考慮安裝同類裝置。
- (viii) 有乘客表示肇事路段的路面寬敞，巴士站的範圍亦頗大，但巴士站附近的燈柱位置並不理想，而是次意外正是巴士超速撞到燈柱後再翻側，因此路政署需要慎重考慮另覓位置重置燈柱。
- (ix) 她引述數個死傷者家屬的慘況，說明是次意外已對多個家庭造成極大傷害。她認為政府必須做好善後工作，亦須即時調整該路段的車速限制，刻不容緩。
- (x) 由於目前 872 號線的客量及營運效率極低，建議終止 872 號線的服務，把巴士資源投放在 872X 號線，並調低車資。

- (xi) 她轉述專業人士的建議，請路政署研究在肇事彎位的路面鋪設防滑沙，以減低意外事故可能造成的損害。
- (xii) 希望九巴成立專責小組跟進死傷者及其家屬的福利需要，並要求九巴主動致函房屋署及社會福利署等部門尋求協助，盡力為死傷者及其家屬提供一切適切援助。

26. 主席的意見如下：

- (i) 大埔區議會在 2018 年 2 月 12 日就是次不幸事故召開特別會議。作為交運會主席，他主動提出在是次交運會會議跟進各區議員在該次特別會議上提出的交通安全改善建議，包括限制車速、加裝偵速攝錄機和重置巴士站等。
- (ii) 由於政府高度關注事件，他以為運輸署能在是次會議報告改善措施及落實時間表(例如降低肇事路段的車速限制等)，可惜事與願違，因此對於運輸署的報告表示失望。
- (iii) 委員普遍同意把肇事路段的車速限制由每小時 70 公里降至 50 公里，由於政府只須刊憲便可落實有關措施，因此應該加快處理，不應等待整段大埔公路的檢討完成後才實施。
- (iv) 運輸署應主動向交運會、當區區議員及相關村民報告大埔公路改善措施的落實情況及實施時間表。他認為署方不必等待下次交運會會議才作匯報，亦無須在匯報後才開始進行相關工作。
- (v) 為提高公共小巴的安全，政府要求所有小巴均需加裝車速顯示屏。他認為這項措施亦適用於巴士，不但可讓乘客知悉巴士的行車車速，亦可在超速時提醒車長減慢速度。
- (vi) 雖然是次事故的原因仍在調查中，但委員提出的建議都是有效的改善措施，希望運輸署及九巴盡快落實。

27. 張偉鋒先生的回應如下：

- (i) 肇事巴士站附近有一條村，為方便村民乘搭巴士，運輸署需要在肇事巴士站附近尋找合適位置設置臨時巴士站。由於合適的位置不多，署方最終在肇事巴士站以北 300 米處設置臨時巴士站供乘客上落。
- (ii) 運輸署初步計劃優化和加強肇事巴士站的設施，以期盡快重新開放給乘客使用。巴士站重新投入服務後，署方將繼續跟進有關另覓地方重置巴士站的建議。
- (iii) 重申肇事路段已被納入考慮安裝偵速攝錄機的範圍名單內，至於安裝名單列表何時落實，他希望在會議後向交運會提交補充資料。

- (iv) 肇事路段設有交通標誌及路面標記提醒駕駛人士注意安全情況，包括“開始減速”、“前面有彎”、“道路向右急轉”等警告標誌及“慢駛”等路面標記，而道路轉彎位置亦設有防撞欄。運輸署現正全面研究這些交通標誌及路面標記是否足夠，以及如何加強這些措施以進一步促進交通安全。
- (v) 運輸署會一併檢視附近路段的交通情況，考慮是否修訂速度限制、是否需要加強現有的交通標誌及路面標記，以及檢視相關路段的道路環境及交通管理措施。由於上述研究仍在進行中，署方會在完成研究後會盡快對外公布。

28. 馬芳蘭女士表示，根據 872 及 872X 號線的客量紀錄，部分班次的載客量較低。運輸署會促請九巴考慮調整服務，例如改以單層巴士行走該路線等。此外，署方備悉委員有關巴士編號的意見，亦會與九巴研究是否有改善空間。

29. 呂曉暉女士表示，除了警方現正深入調查事故外，九巴亦正進行內部獨立調查，並需要在一個月內向運輸署提交報告。目前，九巴尚未向運輸署提交報告。當九巴提交報告後，運輸署會仔細審視報告內容和採取跟進工作。

30. 林子豪先生的回應如下：

- (i) 現時公共巴士設有限速裝置，時速限制在每小時 70 公里內，但由於受到地心吸力等因素影響，巴士下斜時的車速或會超過限制速度。為此，九巴的工程人員現正與外國的部件供應商商討解決辦法，以期讓巴士在下斜時仍能保持安全車速。九巴希望可以盡快引入有關系統。
- (ii) 運輸署近日已批准九巴增聘訓練導師，藉以加強車長在各方面的培訓。
- (iii) 九巴在調派單層或雙層巴士行駛個別路線時主要視乎客量需求。作為道路使用者，九巴沒有獲告知肇事路段不適合雙層巴士行駛，但願意根據實際環境及客量情況，考慮調派單層巴士行駛肇事路線。
(會後補註：九巴在交通事故後已調派單層巴士行駛 872 號線。)
- (iv) 事故發生後，九巴為所有車長設立輔導熱線。假如有駕駛肇事路線的車長因心理因素向九巴提出調動要求，九巴亦會作適當安排。
- (v) 安全是九巴對乘客的首要承諾，九巴不會因為資源問題而在安全方面作出任何讓步。過去十年，九巴車長的培訓日數為 18 日，沒有改變。另外，數年前九巴確實曾經採用模擬駕駛訓練系統，但有受訓車長反映模擬駕駛倉的作用並不顯著，而且使用時感到暈

眩，因此九巴決定把模擬駕駛訓練改為路面駕駛訓練。

- (vi) 就委員對 872 及 872X 號線提出的意見，九巴將與運輸署商討和適當跟進。九巴亦樂意與運輸署商討如何通過加裝新設備(例如車速顯示屏等)提升行車安全。
- (vii) 九巴非常關注死傷者家屬的情況，亦會與相關人士保持密切聯繫，務求向死傷者家屬提供適切支援。

31. 鄧銘泰議員的意見如下：

- (i) 有村民要求修剪大埔尾村村口兩旁的樹，以改善路口的情況和避免阻擋駕駛人士的視線。他補充，當車輛停在大埔尾村村口時，駕駛人士的視線會被樹木阻擋，因此難以清楚看到由九龍方向駛至的車輛。此外，由於該路口位處大埔公路其中一個彎位，車輛速度較快，因此希望運輸署及路政署一併檢視上述路口的情況並加以改善。
- (ii) 發生是次不幸事故後，希望運輸署能更積極地跟進區議員及居民提出的鄉郊道路改善建議，亦不應基於個人原因而拒絕接納有關建議。他亦希望相關部門如運輸署及路政署等能以專業、用心的態度為市民改善交通環境。
- (iii) 認為部門應該摒棄墨守成規的處事方式，並嘗試以積極創新方式改善服務。他舉例指，國外有新式防撞欄除可抵禦撞擊，亦可作緩衝之用，政府部門可多探討和留意其他國家的新式防撞欄，取長補短，避免意外發生。
- (iv) 即使大埔公路的路面條件適合雙層巴士行駛，但轉彎時仍有其他因素，例如速度及道路彎度等會影響雙層巴士的重心，帶來安全隱憂。除了速度限制外，他希望九巴認真研究如何提升駕駛安全和改善車長的駕駛態度。

32. 主席理解部門需時研究重置巴士站的問題，因此亦願意給予部門更多時間處理。至於其他措施例如降低肇事路段的車速限制和安裝偵速攝錄機等，他認為並非難以落實，理應可以加快進行，無須等待調查報告完成後才實施。不過，事故發生至今接近一個月，這些措施的落實時間仍然遙遙無期。為此，他建議以交運會的名義致函運輸署署長，表達交運會對運輸署在是次會議的報告感到失望，以及要求運輸署盡快實施上述兩項措施。

33. 陳笑權議員建議一併致函運輸及房屋局(“運房局”)局長。主席同意把信件抄送運房局局長。

34. 梅少峰委員認為不少交通意外事故由人為造成，因此希望九巴提升車長的培訓之餘，亦要安排全職及駕車經驗豐富的車長行駛像大埔公路一樣彎多路斜的路段。

35. 文念志委員再次詢問在安裝偵速攝錄機前，執法部門可以採取什麼即時措施攔截超速車輛，以及防止該些車輛在香港中文大學、樟樹灘或優景里的路口駛出吐露港公路以避開攔截。

36. 李耀斌議員的意見如下：

- (i) 不少路段的路面交通情況較大埔公路更加迂迴，難以斷言大埔公路不適合雙層巴士行駛。
- (ii) 認為駕駛者的態度及危險意識至關重要。他認為多年前在駕駛手動檔(俗稱“棍波”)巴士的年代，由於駕駛難度較高，車長的危機意識亦相對較強。
- (iii) 以往政府曾經使用“所有巴士必須在此停車”的指示牌，透過要求巴士車長停車的舉動，提示他們小心留意前方的交通狀況、加強他們的危機意識及平伏他們的情緒。就肇事路段而言，他認為可以在赤泥平開始下斜前的位置(即避車處旁)安裝這個提示牌，要求巴士車長必須在該處停車後再開車，藉此加強他們的危險意識。

37. 區鎮樺議員的意見及提問如下：

- (i) 詢問運輸署仍需多少時間檢視、研究和公布落實措施。
- (ii) 多名大埔區議員在本年 2 月 12 日舉行的大埔區議會特別會議上，已經就大埔公路的交通安全提出多項改善建議，惟至今近一個月，有關部門仍未落實任何短期方案或補救措施，好像沒有積極面對問題和作出跟進。
- (iii) 九巴早前承諾在一個月內向運輸署提交報告。由於事故至今已近一個月，他詢問九巴會在什麼時候向署方提交報告，以及運輸署收到九巴的報告後會如何跟進(例如會否向交運會交代報告結果和討論)。

38. 張國慧委員提出以下提問：

- (i) 除加強培訓外，九巴會否定期為車長進行心理評估或駕駛態度評估？

- (ii) 九巴日後與巴士車長續約時，會否一併考慮該名車長在工作時間內外的交通意外及違規紀錄，以及心理和駕駛態度評估等因素？

39. 關永業議員表示，有死傷者家屬認為九巴未有向他們提供足夠的保險索償資訊，亦未有清晰告知他們應如何配合申請索償。為免死傷者家屬徬徨無助，九巴應主動跟進索償事宜，如需要等待警方調查或法庭審訊完畢後才可跟進保險索償工作，亦應該把這個訊息告知死傷者家屬，讓他們得知應如何配合。

40. 張偉鋒先生表示，運輸署有恆常程序檢視不同路段的車速限制。有關的車速限制研究將會根據署方一貫檢視路段的方式或行政措施進行，而運輸署現正積極進行有關研究，當有進一步消息或完成研究後會盡快對外公佈。

41. 馬芳蘭女士表示，運輸署在本年 2 月 12 日聯同大埔區議員及大埔尾村村民進行實地調查，視察肇事路段及巴士站等的情況。此外，運輸署備悉大埔尾村村長的來函，亦會與村長及當區區議員保持緊密聯繫和交代跟進情況。

(會後補註：運輸署更正上述實地調查的日子應為本年 2 月 13 日。)

42. 林子豪先生的回應如下：

- (i) 九巴樂意引入切實有效的安全措施。
- (ii) 九巴會持之以恆地加強車長培訓。
- (iii) 工程團隊現正籌備為巴士引入新裝置，以加強安全。
- (iv) 兼職與全職車長同樣專業，兩者的培訓水平並無分別，並不存在兼職車長的安全意識及駕駛技術較全職車長遜色的情況。
- (v) 因應社會對九巴監察兼職車長的期望(例如兼職車長的其他工作會否影響其駕駛表現等)，九巴願意在人手緊拙的情況下進一步提升監察水平，因此已停止聘用兼職車長。
- (vi) 九巴會按時向政府提交意外事故調查報告。
- (vii) 九巴已接觸所有死傷者家屬並解釋索償程序，亦會在未來數周主動致函交代索償事宜。九巴會繼續與所有死傷者家屬保持密切溝通。

43. 傅建朝先生表示，大埔警區交通部已加強巡邏肇事路段，並會對任何阻塞道路或影響駕駛者視線的車輛採取適當的執法行動。警方亦會加強在肇事路段偵察車速和設置路障，加強阻嚇，以期令駕駛人士減慢車速。如有需要，警方會不分晝夜採取執法行動。

44. 呂曉暉女士表示，運輸署目前尚未收到九巴提交的意外事故調查報告。收到報告後，署方會仔細審視報告內容，並視乎報告內容制訂跟進工作。此外，署方備悉委員會提出希望索取報告副本的要求。

45. 黃碧嬌議員建議九巴在提交調查報告前，分批與死傷者家屬會面，並把他們的心聲納入報告內，以全面反映事件。她沒有懷疑政府及相關部門在改善道路交通安全方面的專業態度及能力，但認為事件很大程度是肇事司機的駕駛態度所致，因此事件的重心應放在如何照顧死傷者家屬的需要。她尊重巴士車長的工作，但認為九巴在是次事件責無旁貸，不應亦不能把問題推卸至運輸署或路政署身上。

46. 文念志委員批評運輸署沒有正面回應交運會提出索取九巴意外事故調查報告副本的要求，做法官僚。他建議把有關要求納入致運輸署署長及運房局局長的信件中。主席同意有關建議。

(會後補註：秘書處已在 2018 年 3 月 15 日致函運輸署署長，副本則抄送運房局局長。)

III. 於粉嶺公路(往九龍方向)設置巴士轉乘站 (大埔區議會文件 TT 20/2018 號)

47. 主席歡迎路政署工程師吳汝鋌先生及安誠奧雅納博威聯營顧問公司駐地盤工程師符氣揚先生就是項議程出席會議。

48. 呂曉暉女士以簡報形式介紹粉嶺公路南行巴士轉乘站的巴士路線服務安排、規劃原則及乘客設施等資料。

49. 任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 上述轉乘站位於九龍坑，主要為北區居民提供轉乘服務，質疑對大埔區居民沒有好處。
- (ii) 交運會一直爭取在吐露港公路近天賦海灣的南北行線加設巴士轉乘站，認為其交通轉乘網絡及效益較粉嶺公路南行的巴士轉乘站更大，詢問運輸署為何不作考慮。
- (iii) 運輸署批准開辦全日服務的 274 號線由上水前往馬鞍山，卻忽視大埔區一直要求增加 274P 號線服務的訴求，說明了署方再次“厚此薄彼”，對大埔區的訴求充耳不聞。

50. 關永業議員的意見及提問如下：

- (i) 他補充任啟邦議員的發言，指根據 2017 至 2018 年北區巴士路線計劃，274 號線目前只有早上一班由上水開往馬鞍山的班次，並非全日路線。即便如此，他亦希望 274P 號線能加強為全日服務路線，以便居民來往大埔及馬鞍山。
- (ii) 假如市民乘坐大埔前往北區的巴士，在粉嶺公路下車後步行至上述轉乘站轉乘其他巴士，能否享有轉乘優惠？

51. 任萬全議員以上述轉乘站及部分巴士路線(例如 277X、274 及 263C 號線等)作為例子，批評運輸署“厚此薄彼”，甚至奉行“北區優先”，對大埔區議會的訴求則充耳不聞。他希望運輸署研究如何補償大埔區的居民及乘客。

52. 陳灶良議員的意見如下：

- (i) 上述轉乘站雖然位於九龍坑南華莆附近，但林村谷及康樂園兩個鄰近選區的居民無法受惠，希望運輸署能照顧該兩個選區居民的需要。
- (ii) 建議在上述轉乘站增設私家車上落客區，方便居民駕車接載親友到轉乘站轉乘巴士。

53. 主席表示，運輸署已在 2015 年 9 月就設置粉嶺公路南行巴士轉乘站徵詢交運會的意見，並得到交運會的支持。他指當時曾經討論把部分行駛康樂園、九龍坑等地區的小巴路線延伸至上述轉乘站，方便居民轉乘。另外，交運會亦曾經提出在上述轉乘站增設私家車上落客區的建議。

54. 呂曉暉女士的回應如下：

- (i) 上述轉乘站位於九龍坑近加油站位置，泰亨村及元嶺村居民可於大窩西支路利用行人天橋前往。
- (ii) 274 號線每日只有一班由上水開往烏溪沙的班次，並非全日路線。
- (iii) 建議另行討論和處理 274P 或 263C 號線的安排。

55. 吳汝鈺先生補充，上述轉乘站的後方為大窩東支路的村路及加油站，礙於設計及地理環境限制，路政署無法在該轉乘站增設私家車上落客區。

56. 馬芳蘭女士表示，運輸署曾與 25A 及 25B 號線專線小巴的營辦商商討繞經上述轉乘站的安排，小巴營辦商原則上不反對有關建議。即便如此，目前仍需等待上述轉乘站開通後，小巴營辦商才可安排試路。當有具體細節時，

她會聯絡當區區議員以作跟進。

(會後補註：運輸署已於本年 3 月 23 日聯同相關區議員及小巴營辦商進行實地視察。運輸署會在上述轉乘站開通前，再次向交運會講解轉乘站的安排。)

57. 鄧銘泰議員的意見如下：

- (i) 他不知道上述轉乘站的具體位置，希望當局日後能盡早向委員提供相關圖則或位置圖。
- (ii) 由於沒有行人路連接，即使署方在一條前往大窩西支路的行人天橋安裝了無障礙通道設施，九龍坑的居民亦無法前往該天橋。
- (iii) 認為檢討 25B 專線小巴路線的做法可取，但由於他不知道上述轉乘站的位置，因此暫時無法提出具體建議。
- (iv) 希望署方盡量運用該轉乘站服務附近村民，方便他們轉乘巴士。

58. 主席補充，由於九龍坑及元嶺居民可以駕車前往何家園加油站，表示他們亦可駕車前往上述轉乘站(即鄰近何家園加油站的位置)。他指 2015 年討論方案時亦有顧及該區居民的需要。

59. 鄧銘泰議員認為現屆與去屆區議員掌握的資料及意見不一定相同，因此他強烈要求當局在日後諮詢區議會時，能提供全面及完整的資料，讓本屆區議員審議和提供意見。

60. 陳灶良議員的意見如下：

- (i) 交運會不會反對運輸署興建粉嶺公路南行巴士轉乘站，但他不滿署方完全沒有採納交運會在 2015 年提出的建議，亦不滿轉乘站未能惠及鄰近的村民。
- (ii) 泰亨村及元嶺村與上述轉乘站的距離甚遠，加上沒有完善的行人路網絡連接附近的鄉村及轉乘站，市民根本難以步行前往。
- (iii) 認為當局未有通盤考慮如何方便居民使用這個巴士轉乘站。

61. 文念志委員的意見如下：

- (i) 一般成年人由泰亨鄉公所步行至何家園至少需要半小時，居民根本難以由泰亨／南華莆步行前往上述巴士轉乘站。
- (ii) 25A 專線小巴的服務近年大幅改善，若然日後需要刻意繞經這個轉乘站，相信會增加早上繁忙時段的行車時間。他認為署方在改

動前需要慎重考慮當區居民每日早上的候車之苦。

62. 溫興財委員詢問上述轉乘站有沒有的士站，以及大埔居民可以如何前往該轉乘站。

63. 陳灶良議員補充，他同意把 25A 專線小巴的路線延伸至上述轉乘站會影響行車時間及班次，希望運輸署慎重考慮。

64. 鄧銘泰議員重申，他支持和歡迎當局在九龍坑、元嶺及南華莆一帶設置巴士轉乘站，只是不滿署方提供的資料不足，而且方案亦未有顧及轉乘站附近居民的需要，因此希望有足夠空間討論如何改善。他指當局提交的資料未有清晰交代轉乘站的細節(例如轉乘站的位置、周邊的配套設施等)，認為當局需要提供這些資料並進行諮詢。

65. 主席的意見如下：

- (i) 為配合蓮塘口岸在九龍坑入口的工程，大埔鄉事委員會曾經召開會議討論九龍坑一帶鄉村道路的改動事宜，當中亦討論村民如何前往何家園加油站，相信已顧及居民前往該轉乘站的需要。
- (ii) 他支持運輸署在吐露港公路近科學園位置設巴士轉乘站。
- (iii) 因應蓮塘口岸工程及北區的發展所需，北區區議會爭取設置上述轉乘站，由於該轉乘站位於大埔區內，因此當局亦須徵詢大埔區議會的意見。
- (iv) 署方出席是次會議的目的，是在完工前就這個轉乘站的巴士路線安排事宜諮詢本委員會。

66. 陳灶良議員期望上述轉乘站能夠照顧大窩西支路及大窩東支路一帶居民的需要，絕不能“過門而不入”(即設在何家園但完全未能惠及附近居民)，否則會引起居民不滿。此外，他表示已爭取興建林錦公路迴旋處多年，詢問何時才可落成。

67. 主席補充，2015 年交運會審議的是上述轉乘站的“硬件”設施，例如車站的周邊設施、巴士停車位置、居民上落位置等，而是次會議審議的是轉乘站的“軟件”，例如哪些巴士線會使用該轉乘站等。假如委員希望取得更多“硬件”方面的資料，他請運輸署在會議後另行提交。然而，當局已根據交運會早前通過的方案建造上述巴士轉乘站，而有關的工程亦接近完成，預計在 2018 年 6 月開放使用。有見及此，他認為委員應在是次會議集中就轉乘站的“軟件”提出意見。正如委員剛才所指，目前使用上述轉乘站的巴士線未能照顧附近居民的需要，而運輸署亦可研究把附近的小巴路線延伸至上述轉

乘站是否可行。

68. 馬芳蘭女士多謝主席補充相關的背景資料。她指運輸署稍後會約見當區區議員及有關的小巴營辦商，研究調整 25A 及 25B 專線小巴路線以連接上述轉乘站是否可行，亦會了解其他地區人士的意見，希望能夠優化轉乘站的交通接駁。另外，署方希望通過是次會議介紹巴士路線的安排及交通配套，包括提供轉乘優惠的資料等。

69. 鄧銘泰議員表示，就算是轉乘站的“軟件”，委員如無法掌握車站位置等資料，亦難以提出意見(例如 25B 專線小巴繞經巴士轉乘站是否合適等)。他請運輸署稍後與他及陳灶良議員(即兩位當區區議員)會面時，能後補轉乘站的位置圖及其他相關資料。

70. 呂曉暉女士多謝委員原則上支持這個巴士轉乘站。她在會議上展示巴士轉乘站的位置圖，希望有助委員掌握巴士轉乘站的位置、行人天橋的接駁位置，以及大窩東支路與轉乘站之間的行人路線等。假如委員希望取得更詳盡的資料，運輸署可以在會議後另行提供。此外，乘坐專線小巴、的士或私家車的乘客可以在大窩東支路下車後步行至轉乘站轉乘巴士。

71. 溫興財委員的提問如下：

- (i) 為何專線小巴可以在巴士轉乘站上落客而的士卻不可？
- (ii) 連當區區議員亦不清楚乘客可如何從大窩東支路前往巴士轉乘站，一般乘客又怎會知道？
- (iii) 乘客下車後需要步行多久才到達巴士轉乘站？

72. 符氣揚先生補充，乘客可以從大窩西支路經何家園行人天橋或從大窩東支路(近塘坑東)前往該巴士轉乘站，而乘坐的士或專線小巴的乘客則可以在大窩東支路下車後步行至轉乘站轉乘巴士。因應委員的意見，他稍後會與相關部門研究專線小巴及的士在該轉乘站附近上落乘客的事宜。

73. 主席建議相關部門繼續出席下次會議，向委員全面提供上述轉乘站的最新資料，例如專線小巴、的士及私家車上落客區的位置等。他亦要求相關部門在出席下次會議前與當區區議員加強溝通，預先提供足夠的資料，以協助他們了解這個項目。

(會後補註：運輸署已於會議後向當區區議員補充所需資料。)

IV. 續議交通及運輸委員會 2018 年 1 月 12 日第一次會議事項
(大埔區議會文件 TT 13/2018 號)

(一) 反對港鐵將大埔區的港鐵接駁巴士交九巴接管
(大埔區議會文件 TT 14/2018 號)

74. 主席表示，香港鐵路有限公司已就題述事宜作出書面報告，詳情見大埔區議會文件 TT 14/2018 號。

75. 委員沒有意見或提問。

(二) 要求加快在林村鄉公所路增設巴士站

76. 張偉鋒先生表示，運輸署現正研究巴士所需的轉向空間／軌跡及其他環境因素等。礙於人手調動及資源所限，他未能在是次會議上提供有關的設計圖則。他希望在會議後聯絡陳灶良議員交代情況。

77. 陳灶良議員的意見如下：

- (i) 理解鄉公所路有地理環境上的限制，運輸署亦曾建議在林錦公路迴旋處增設巴士站作為替代方案，但過去數年一直未有進展。
- (ii) 林錦公路近林村許願廣場位置有一段彎路，附近是林村坑下莆(往大埔方向)的巴士站。不少候車的乘客都擔心巴士高速過彎時會釀成意外，並對此感到恐懼。有見及此，他曾與當村村長多次要求運輸署在該巴士站附近加設欄杆，不滿至今仍未有署方人員聯絡他作出跟進。
- (iii) 運輸署代表在上次會議曾表示，他會在會議後一至兩周提交題述工程的設計圖則，惟最終亦沒有提供。
- (iv) 他建議交運會致函運輸署署長，反映署方的人手調動影響到各項地區工程、鄉村路口及欄杆工程等進度，要求正視問題和積極跟進。

78. 張偉鋒先生表示，運輸署的人事調動或會影響計劃進度，希望委員諒解。他希望可以盡快處理委員的訴求，並會在會議後聯絡陳議員商討如何繼續推展題述項目。

(三) 建議在廣福橋附近加設行車橋的事宜

(大埔區議會文件 TT 15/2018 號)

79. 主席表示，秘書處早前已邀請路政署及渠務署派員出席是次會議報告最新進展。路政署及渠務署雖然沒有派員出席會議，但已作出書面回覆，詳見大埔區議會文件 TT 15/2018 號。

80. 張偉鋒先生表示，路政署在書面回覆中表示，將與運輸署商討和審視有沒有其他可行方案解決交通問題。他補充，運輸署目前仍以興建廣福行車橋為首要目標，亦不希望以其他替代方案取代廣福行車橋。署方會研究如何在行車橋日後的交通運作方面作出配合。

81. 主席表示，交運會已清晰提出興建廣福行車橋以連接林村河兩岸交通的要求。他引述路政署早前提出初步設計方案時表示，由於渠務署訂定的防洪標準相對較高，令行車橋的橋面高度較兩岸水平面高 3 米，而該設計不便車輛及行人出入。鑑於擬建行車橋位置位處林村河較上游位置，因此委員會已要求路政署向渠務署提出降低防洪標準的要求，藉此降低橋面的高度和減少其帶來的壞處。他希望路政署及運輸署研究如何落實這個建議。

82. 張偉鋒先生補充，他知悉路政署及渠務署現正研究如何落實委員會的建議。他重申運輸署沒有計劃以其他方案取代廣福行車橋，亦會與路政署商討和研究如何落實廣福行車橋。

83. 李國英議員表示，不同部門有不同指引及各自需要面對的困難，因此他希望各相關部門通過會面共同商討對策，互相協調以解決問題。他指其他橫跨林村河的行人天橋的橋面高度較擬建行車橋的設計高度更低，即使出現河水暴漲的情況，這些現有的天橋都已擋去部分河水。由此可見，擬建行車橋的高度及防洪標準根本無需如設計方案般高。他重申廣福行車橋必須興建，希望渠務署按實際情況靈活地降低行車橋的防洪標準。

84. 許家傑先生表示，他明白大埔區議會對廣福行車橋期望甚高。由於興建廣福行車橋有不少技術困難，路政署過去亦積極與渠務署溝通，從而達成大埔區議會文件 TT 15/2018 號所載述的共識。他曾與工程組的同事了解情況，知悉他們面對極大技術困難，因此路政署希望與運輸署商討，並持開放態度考慮任何方案，藉以尋求共識回應大埔區議會的訴求。他會把委員的意見轉達工程部同事作進一步考慮。

85. 主席建議另行召開個案會議，並邀請路政署及渠務署代表出席，共同跟進廣福行車橋的情況和尋求解決方案。

86. 李國英議員表示，路政署面對的困難或限制源自其他部門(例如渠務署、運輸署等)訂定的要求，因此他要求各部門共同商議對策，互相拆牆鬆綁，以解決問題。他贊成主席召開個案會議，認為委員亦可以從非專業角度提出意見，啟發思考。

(會後補註：秘書處曾按委員會的要求召開個案會議，並邀請路政署、渠務署及運輸署派員出席，惟最終因路政署未能派員出席會議而擱置。)

(四) 要求於區內增加車輛泊位

87. 張偉鋒先生表示，運輸署現正研究引入機械式泊車架等系統，當有進一步消息時會向交運會報告。

88. 陳笑權議員表示，區內人口不斷增長，但車位及道路不足，政府亦沒有作長遠規劃，情況並不理想。他指居民經常反映道路擠塞及車位不足，雖然不能在短時間內解決，但認為可先謀劃對策，希望張先生如實向運輸署高層反映問題。長遠而言，他認為委員會亦要向運輸署要求增加泊位和擴展道路，從而減少擠塞的情況。

(五) 要求在廣福迴旋處旁加設行車線／的士站連上蓋

89. 張偉鋒先生報告，運輸署早前就廣福公園停車場的地權問題致函康樂及文化事務署(“康文署”)，康文署回覆指有關停車場有租務合約，預計在 2019 年才屆滿，因此暫時未能收回停車場用地。運輸署會在有關合約接近屆滿時繼續跟進事宜。

90. 主席表示，雖然該停車場的合約到 2019 年才屆滿，但他認為運輸署可先提供上述項目的相關設計圖則供交運會審閱。待設計方案落實後，運輸署便清楚知道需要向康文署申請多少用地。

91. 張偉鋒先生表示，運輸署早前曾經向交運會提供相關的設計圖則，他會在會議後提供有關資料。

(會後補註：運輸署已在 2017 年 11 月 10 日的會議上提交相關的設計圖則。)

92. 溫興財委員認為只要利用廣福迴旋處旁的空間便可以加建的士站，根本無需利用廣福公園停車場的用地。

93. 張偉鋒先生回應，興建的士站需要進行相應的道路改善工程以作配合，但由於工程範圍與廣福公園停車場的部分用地重疊，因此需要向康文署申請用地。

94. 溫興財委員建議安排實地視察。張偉鋒先生歡迎有關建議。

95. 主席歡迎有興趣的委員一同到場視察。

(會後補註：上述視察活動已於本年 4 月 20 日下午進行。)

(六) 關注大埔區違例泊車問題

96. 張偉鋒先生報告，運輸署現正就寶鄉街的改善方案諮詢公眾，如無反對意見，署方便會發出施工令。

97. 傅建朝先生報告，大埔警區在 2018 年 1 月及 2 月合共檢控 12 599 架車輛，較去年同期上升 63%。

98. 區鎮樺議員詢問警方及運輸署能否根據法例處理下列情況：

- (i) 鄉事會坊有一輛長期(連續超過三個月)停泊的貨車，利用泊位上落貨物。
- (ii) 有人在鄉事會坊內擺放大量卡板。
- (iii) 有店鋪職員把唧車、蔬菜籃等雜物放在鄉事會街馬路旁，不但阻塞交通，亦構成潛在交通危險。

99. 任萬全議員表示，因應第九區的房屋發展項目，頌雅路需要進行擴闊工程，屆時富亨邨巴士站對外的道路或會變為單線雙程行車。由於該處日常有大量車輛(包括大型貨車及旅遊車等)違例停泊，他擔心頌雅路變成單線雙程行車後，如有車輛違泊便會令交通完全癱瘓，因此希望警方留意和加強執法。

100. 李國英議員引述警方代表在 2018 年 3 月 7 日舉行的環境、房屋及工程委員會會議上的發言，指警方只會在交通嚴重阻塞的情況下才會檢控違泊車輛。他認為這代表雖然有大量車輛停泊在寶鄉街中間分隔欄兩旁，只要警方認為沒有嚴重阻塞交通便不會執法。他對於警方的執法標準感到不滿，認為假如警方不檢控停泊在寶鄉街中間分隔欄的車輛，運輸署在該處劃設黃線亦不具任何作用，甚至可以考慮取消有關措施。

101. 劉勇威議員指美新里有大量食肆及商鋪，吸引不少車輛停泊在該處並導致嚴重阻塞，駛經的車輛必需越過對面行車線才可繼續前行。另一方面，舊墟直街亦有大量安老院舍，如不嚴厲打擊違例泊車情況，發生事故時救援車輛或因道路阻塞而無法進入。他絕不希望發生人命傷亡事故，希望警方到場了解情況和嚴厲執法。

102. 周炫瑋議員表示，鄉事會街近大光里有菜檔經常把手推車及卡板等雜物放在馬路旁，駛經的車輛需要避開，增加與旁邊行車線的車輛碰撞的機會，惟警方堅持此舉並非嚴重阻塞交通而拒絕執法。他認為這些擺放在馬路旁的物品已構成潛在的交通危險，警方亦有責任處理，不應等待有人命傷亡時才採取行動。

103. 羅曉楓議員表示，每晚都有不少大型車輛停泊在達運路，過去亦有不少居民反映有關問題。他知悉運輸署容許大型車輛在晚間(9時後)停泊在荔枝山近高速公路的路段，但每晚7時前已有不少大型車輛停泊在該處，車龍曾經遠至運頭塘邨前的交通燈位置。由於荔枝山人口漸增，晚上只有一條單程行車線前往該處已不足以應付交通需求，加上車輛可以經由該處左轉往高速公路，如繼續容許大型車輛停泊在該處會對整體交通安全造成負面影響，希望警方加強在該處執法。

104. 文念志委員表示，運輸署早前在區內部分路面的中央位置加裝膠柱(例如在海寶花園及李福林體育館之間、安慈路及八號花園之間，以及大埔中心近安邦路和安泰路等)，某程度上能減少車輛停泊在路旁上落乘客／貨物的情況。有見及此，除了警方繼續執法外，他亦希望運輸署或相關部門研究在安浩里、翠樂街等安裝這類膠柱，雙管齊下，務求減少車輛違例停泊的情況。

105. 溫興財委員指寶鄉街、美新里及大埔中心的的士站長期被私家車霸佔，但前線警務人員只會驅趕這些車輛而不作檢控。另外，美新里為雙線行車的街道，但晚間長期只有一條行車線可用(另一條行車線被違泊車輛霸佔)，希望警方留意有關情況。

106. 余智榮議員指達運路有很多大型貨車停泊，亦曾經發生致命交通意外，部分屋苑如碗窰及山頂花園的居民亦曾經投訴這些大型貨車及其他車輛的停泊時間越來越早，希望警方多加關注達運路的情況，保障市民安全。

107. 主席表示早前已致函警務處要求加派交通督導員到大埔區執勤，目前仍然有待警方回覆。此外，他詢問警方在2018年1月及2月檢控的12 599架車輛中，有多少是在寶鄉街中間分隔欄被檢控的。

108. 傅建朝先生的回應如下：

- (i) 如車輛連續停泊在已入錶的咪錶位超過 24 小時便屬違法。由於同一車輛於 24 小時內曾經稍稍移動便不算是連續停泊，因此警方在執法上面對一定困難。
- (ii) 一旦發現車輛在沒有入錶的情況下停泊在咪錶位，警方會作出檢控。
- (iii) 警方已聯同其他部門到鄉事會坊進行適當行動處理違泊車輛，目前的情況已有改善。警方會多加留意和繼續積極跟進鄉事會坊的車輛違泊問題。
- (iv) 大埔警區在檢控違泊車輛方面不遺餘力，並已加強執法，檢控數字亦不斷上升，惟警務人員的人手不足，需要處理的工作繁多，實際上沒有可能長期留守在同一地方監察違泊情況。然而，警方重視委員的意見，亦會適切跟進。

109. 張偉鋒先生備悉委員建議在道路加設膠柱，但需要考慮其他因素，例如增設膠柱會否影響道路的闊度等。運輸署會定期檢視道路的情況，並會採取適當措施改善道路環境。

110. 任萬全議員理解警方的人手有限，但作為執法者則責無旁貸。另外，他認為駕駛者的態度亦是關鍵之一，如果違泊的懲罰不足(例如告票的罰款過低)，阻嚇性亦會不足。因此，他建議致函立法會或行政長官辦公室(“特首辦”)要求修例提高違泊罰則，從而減少駕駛者的違泊行為。

111. 李國英議員表示，每次會議委員都要求警方加強打擊違泊，雖然警方在大埔區的違泊檢控數字有所上升，但區內的違泊問題依舊嚴重，而警方的人手不足亦是事實。他詢問運輸署能否通過改善道路標記，讓警方必須檢控違例車輛。

112. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 他引述其他運輸署人員的意見，指在部分地方加裝膠柱的做法可行，而且對減少違泊有一定成效。不過，由於涉及日常維修問題，署方對加裝這些膠柱有所保留。
- (ii) 委員聯同運輸署及警方代表多次到區內視察違泊情況，在沒有其他可行辦法下才建議加裝膠柱，以期紓緩違泊的情況，惟因運輸署高層持不同意見，前線人員擱置加裝膠柱的做法。
- (iii) 由於前線人員未必能夠把委員的意見轉達至運輸署的高層，他建議邀請大埔區的總運輸主任列席交運會會議，以免浪費委員的時

間及前線人員無辜受責備。

- (iv) 警方有沒有派員巡查鄉事會坊，以確認上述貨車有沒有連續停泊超過 24 小時？如咪錶位長期被同一輛貨車霸佔，運輸署及警方應考慮該咪錶位是否適合繼續讓貨車停泊。
- (v) 據說有部門建議改動鄉事會坊的兩個貨車咪錶位，例如改為私家車泊位，以解決該輛貨車霸佔車位的問題，但有關方案不了了之，目前亦未有部門能回應是否提及過類似建議。他欲了解警方及運輸署有沒有參與由民政事務處負責統籌的跨部門會議？如沒有，他請兩個部門了解情況後在下次會議回覆。
- (vi) 政府在招聘交通督導員時遇到一定困難，由於招聘的人手不足，以致分配到各區的人手亦不足，即使委員會早前致函警務處要求加派人手，但大埔區交通督導員的數量亦未能增加。為此，他要求警務處總部大量招聘交通督導員，以杜絕違例泊車及其他交通問題。
- (vii) 他理解警方的工作範疇眾多，亦同意緊急的案件需要先行處理，因此警方可以聘請更多交通督導員專責處理交通問題，相信各黨派人士都會支持這項撥款。由於涉及政策範疇，他建議交運會考慮致函運房局局長反映意見。
- (viii) 每逢星期五、六、日及公眾假期，大埔中心安邦路及安泰路一帶的違泊問題及擠塞情況都較平日嚴重，車龍倒塞至南運路甚至太和路，惟每次致電報案室中心，報案室的人員只會回應說假日的車輛數目較多，屬正常情況，請他忍耐。他對報案室人員的回應表示不滿。

113. 劉勇威議員亦分享他一次致電報案中心的經歷，批評警方的回應及怠慢處理交通問題。他認為警方沒有嚴厲執法是導致違泊問題嚴重的其中一個原因，亦由於警方沒有經常執法，駕駛人士便無懼違規並抱著僥倖心態繼續違泊，結果無法杜絕問題。他認為警方應在美新里、大埔墟及大埔中心等較旺及必然出現違泊的地區主動執法，不應被動地等待市民投訴後才有所行動。假如警方作為執法者都懶理交通問題，對其視若無睹，便與市民的期望有所落差，情況並不理想。因此，作為短期措施，他希望委員會致函相關政策局，要求增聘交通督導員和加強打擊違泊。長遠而言，亦應要求政府修例加強對違泊的罰則。

114. 梅少峰委員的意見如下：

- (i) 理解警務處前線人員的壓力，他亦建議交運會致函警務處要求增加人手。

- (ii) 安慈路恆生銀行對外經常有不同車輛停泊，甚至阻塞由大埔中心駛出的巴士，影響巴士總站的運作，希望警方正視問題。
- (iii) 每當安泰路有擠塞情況，車輛便會不斷響號。他曾在 2015 年致函運輸署要求把安邦路及安泰路設為禁止響號區，惟署方沒有正面回應。他指現時上址的情況依舊，附近的居民繼續受到響號困擾，希望警方及運輸署積極處理問題。

115. 胡健民副主席指前線人員的工作壓力大，歸根究底是政策問題。由於目前泊位不足，駕駛人士難以找到停車場泊位，結果只能違例停泊在路旁以便消費購物等。他指每逢周末都有很多居民及外區市民前來大埔區消費和遊玩，希望政府增加泊位供應，例如興建多層停車場和利用政府土地增設私家車泊位。

116. 張偉鋒先生表示，他曾經參與由民政事務處負責統籌的跨部門會議。他指在環境許可的情況下，運輸署會考慮改動鄉事會坊的兩個貨車泊位，並盡快向區鎮樺議員交代跟進情況。

117. 傅建朝先生的回應如下：

- (i) 暫時未有資料顯示交通督導員的人手將會增加。
- (ii) 就委員查詢警方檢查鄉事會坊長期停泊的貨車有沒有連續停泊超過 24 小時的次數，警方會在下次會議提供相關資料。
- (iii) 警方每日接到大量投訴個案，同時亦須處理刑事案件，因此或未能分派人員專責處理交通事宜。他指警方已經非常努力處理投訴個案，希望委員諒解。

118. 區鎮樺議員表示，不論是大埔居民或外區前來遊玩的人士，警方亦應一視同仁，嚴厲檢控所有違泊車輛。

119. 任萬全議員表示，除了要求警方增加人手外，委員會亦提出其他政策方面的建議，例如修改有關泊車的法例、加強違泊的罰則、增加泊位設施等。由於委員會早前致函相關局長或署長後沒有得到正面回覆，因此建議致函特首辦提出建議。

120. 羅曉楓議員表示，剛才委員提及大埔中心一帶的違泊問題主要源自該處沒有足夠泊位，因此他建議在安邦路的政府用地增加泊位設施。

121. 主席表示，他亦希望在安邦路的政府用地增加泊位設施，但規劃署已經提出規劃意見，而城市規劃委員會(“城規會”)亦可能正在審議有關項目，擔心更改會影響項目的進展。如有關的規劃方案仍未落實，他希望規劃署考慮在該處增加泊位設施。

122. 區鎮樺議員補充，城規會只是審議安邦路用地建築物高度限制的改動，但食物及衛生局(負責有關項目的決策局)有權決定是否利用地下空間建造地下停車場設施。因此，日後其他委員會會議討論這個項目時，可以再次向當局提出興建地下停車場設施的意見。

123. 譚榮勳議員的意見如下：

- (i) 雖然安邦路項目的建築物高度限制為八層，但他認為可以探討地下空間是否可以用作興建停車場。
- (ii) 前線警務人員要處理的工作範疇眾多，因此他希望警務處加派交通督導員到大埔區，專責處理交通方面的事宜。
- (iii) 沙田第一城以嚴格執行不准在屋苑私家路停泊的規定而聞名，如有違規便會迅速鎖車，成功阻嚇不少駕駛人士。該屋苑以折帳形式聘請外判公司協助鎖車，認為警方亦可適當地參考這種模式，例如規定交通督導員需要檢控一定數目的違泊車輛以維持薪金水平等，以改善區內的違泊情況。

124. 主席同意由交運會致函特首辦反映意見。

(會後補註：秘書處已於本年 4 月 25 日致函特首辦。)

(七) 改善吐露港公路設施

125. 張偉鋒先生表示，運輸署已發出施工令，將會在吐露港公路往九龍方向近元洲仔的部分位置劃設雙白線。至於吐露港公路連接大老山隧道一段的擠塞問題，署方現正向沙田區的同事了解情況，稍後向委員會進一步提供資料。

126. 文念志委員表示，他在上次會議提出在吐露港公路增加“靠左(除超越前車外)”的路牌等建議。他詢問相關事宜由哪個部門負責，以及該部門是否正在跟進或研究吐露港公路的路牌是否足夠。

127. 張偉鋒先生表示，他現時沒有相關資料，將在會議後聯絡文委員跟進。

128. 關永業議員表示，運輸署經常表示會在會議後回覆或跟進，他詢問署方是暫時沒有解決方案，還是有解決方案但沒有資料在身。他指如果署方每次會議都是如此回覆，根本難以進行討論。

129. 張偉鋒先生的回應如下：

- (i) 運輸署負責放置路牌的事宜，而他亦會盡快研究和跟進增加“靠左(除超越前車外)”的路牌的建議。
- (ii) 如有行車速度不高的車輛在快線行駛，需要靠警方執法。
- (iii) 目前現正與沙田區的同事跟進在大老山隧道支路快線加設雙白線的事宜，惟因為未有定案而沒有進一步資料可提供。

130. 主席請運輸署在下次會議上報告進展。

(八) 擴闊太和巴士站停車灣

(大埔區議會文件 TT 16/2018 號)

131. 張偉鋒先生表示，運輸署早前已就題述事宜進行區域諮詢，由於收到反對意見，署方暫時不會進行有關工程。他徵詢交運會的意見以作進一步跟進。

132. 主席詢問運輸署該反對意見是否有充足理據和值得考慮。

133. 張偉鋒先生表示，該意見認為進行上述工程會吸引更多車輛停留，令交通情況惡化。署方認為這項憂慮並非完全不成立，因此希望徵詢交運會的意見，以研究下一步的工作。

134. 周炫瑋議員對運輸署的報告表示驚訝及憤怒。他指這個建議早前已獲得交運會通過，其後運輸署亦沒有就收到該反對意見通知他本人和提供資料。他指交運會已通過項目，他作為當區議員及其他鄉郊議員亦支持工程，詢問運輸署是否單單因為有關反對意見指“可能”會引致擠塞而擱置工程？他認為署方的做法荒謬。

135. 余智榮議員同意運輸署的做法荒謬。他指一個反對意見拖延整項工程的情況屢見不鮮，認為政府部門應檢視有關的反對意見是否合理，如合理便應再作討論，如不合理或不會對工程構成問題便應繼續執行。他希望運輸署不要墨守成規，應與提案議員研究收到的反對意見，讓他們了解情況。

136. 張偉鋒先生表示，運輸署以開放態度處理問題，並會聯絡周議員跟進一步工作。

137. 周炫瑋議員表示，他與前任工程師已多次到現場視察，他和數位鄉郊議員以至交運會亦同意進行工程，反問還有什麼需要討論。他指署方沒有提供反對意見的詳情，例如有多少及由誰提出反對意見、以什麼形成提交意見等便草率擱置工程，不滿如斯簡單的工程亦要一拖再拖。

138. 主席詢問運輸署能否斷定反對意見無效(例如致函提出反對意見的人士闡明意見不成立的原因)，否則每當收到反對意見便擱置工程存在制度上的問題。

139. 張偉鋒先生知悉交運會支持上述工程，但在制度上運輸署需要為這些工程項目進行區域諮詢。有關收到的反對意見，署方會研究應如何處理，但強調署方會再次審視建議，並聯絡相關的議員計劃下一步工作。

140. 余智榮議員指運頭塘巴士總站的交通改善工程已討論多時，但連區域諮詢都尚未進行，認為運輸署的架構出現問題。此外，他不滿運輸署人員沒有做好交接工作，一直跟進的工程在人事調動後竟然無疾而終，認為署方應加強管理下屬的工作。他希望邀請署方更高級人員出席下次會議，讓他們了解地區各項交通改善工程的進度並適當跟進。

141. 劉勇威議員批評運輸署未有判斷這些反對意見是否合理便煞停工程項目，並再次詢問署方有沒有機制判斷從區域諮詢收到的反對意見是否有效。

142. 周炫瑋議員理解每項工程都可能遇到反對，如運輸署能提供反對人士的資料，區議員作為溝通橋樑亦可協助跟進事宜。他指工程已獲交運會通過，亦有相關紀錄可供追查，如最終無法實行，他難以向市民交代。

143. 任萬全議員認為運輸署的人事調動過於頻密，接任人員不清楚地區正在跟進哪些工程的情況時有發生，認為運輸署應該正視問題，而委員會亦應向運輸署高層反映意見。

144. 余智榮議員希望運輸署進行區域諮詢時，能多關注和優先考慮區議員的意見。

145. 主席表示，擴闊太和巴士站停車灣是委員爭取已久的項目，不希望因為一個反對意見而遭到擱置。然而，其他部門收到反對意見後亦會按照機制處理(例如致函解釋情況等)，希望運輸署亦可通過內部機制處理反對意見，盡早落實工程。

146. 周炫瑋議員請運輸署在會議後聯絡他，希望在下次會議前有定案。

147. 主席建議周議員亦可主動聯絡運輸署跟進。此外，他重申交運會過去甚少個別討論地區工程個案，而擴闊太和巴士站停車灣則屬於這類工程，建議委員可在會議以外與運輸署保持溝通，以期加快處理問題。

(九) 在林錦公路迴旋處加設巴士站
(大埔區議會文件 TT 17/2018 號)

148. 張偉鋒先生表示，運輸署現正進行有關巴士轉向的技術性研究及評估，並會盡快跟進事宜。

149. 主席表示，運輸署早前已提交相關圖則並在交運會展開討論，委員當時亦有提出意見，希望署方盡快跟進。

150. 馬芳蘭女士表示，運輸署已與巴士公司商討日後使用該巴士站的路線。她會在會議後向當區議員提供相關資料，並討論其他運作上的細節。

V. 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 18/2018 號)

151. 許家傑先生請委員備悉上述文件。

152. 關永業議員留意到大埔區內有數條單車徑的減速柱及路口有損壞情況，他特意沒有向路政署作出投訴，結果在兩個多月後署方仍未進行維修。為此，他希望了解路政署如何進行恆常的檢查維修工作，以及會否定期安排同事檢視這些設施有否損壞。此外，隨著人人暢道通行計劃的推展，區內的升降機數目有所增加，惟有市民投訴升降機的清潔情況欠佳。他詢問署方每隔多久進行一次恆常及較徹底的升降機清潔工作。

153. 余智榮議員不滿運輸署遲遲未把運頭塘巴士總站改善工程納入題述的交通改善項目列表中，亦批評運輸署同事在調職前沒有做好交接工作。他指早前已聯同數名委員及運輸署代表多次視察運頭塘巴士總站現場和商討改善方案，並在跟進多時後署方始提出改善方案，方案最終亦得到落實。然而，負責工程的運輸署人員在調職前沒有做好交接工作，因此接任的同事對運頭塘巴士總站的改善工程毫不知情。他認為運輸署在運作上出現極大問題，因此建議交運會致函運輸署反映問題。

154. 主席認為政府部門的人事變動無可避免，而他則會約見新上任人員到區內視察，讓他們實地了解問題和適當跟進。

155. 胡綽謙委員指他曾經看見工人把“雪糕筒”蓋在損壞的減速柱上便草草了事，容易造成危險。他詢問路政署能否檢查大埔區所有單車徑上減速柱設施的狀況。此外，由於減速柱的柱躉或已出現不同程度的損壞，部分亦較為脆弱，他建議路政署在檢查減速柱時亦須檢查柱躉位置，不應只在減速柱損毀時才更換。

156. 羅曉楓議員表示，因應運輸署的人事更替，他提出自己選區內未完成的工程，包括改善泮涌村的行人過路處、在富雅花園劃設黃格、在錦山村加設柱躉、擴闊石鼓壚村的行人路、在新峰花園近四期位置加設指示牌和劃設白格，以及在馬窩路劃設白線，希望署方跟進。

157. 劉勇威議員表示，自他上任以來已有多名運輸署人員調職，每次都需要重新與接任人員落區視察，加重了區議員的工作和負擔。他舉例指，運輸署早前表示會改善大埔頭路一個過路處的視覺盲點位置，惟負責人員調職後，有關工程未獲跟進。他重申調職本身並無問題，但交接工作必須做好。他建議即將調職的人員列出各選區的個案，讓接任人員清晰知道上任人員與區議員正在跟進哪些事項，否則每次都需要重新向接任人員講解情況，構成莫大困擾。他希望向運輸署反映上述問題。

158. 任萬全議員指除了運輸署工程組外，運輸署的運輸管理部亦經常有人事變動。他理解剛到任的前線人員已努力跟進工作，但難以在短時間內完全接手所有事項，因此運輸署不應經常作出人事調動。此外，他知悉運輸署前線人員的工作範疇眾多，以現時人手根本難以應付龐大的工作量，因此認為運輸署需要加派人手。他希望交運會致函運輸署反映意見。

159. 主席同意人事調動過於頻繁會影響工作。他詢問運輸署目前有多少名工程師負責大埔區的事務。

160. 張偉鋒先生表示大埔區工程組有三個工程師職位，目前由兩名工程師分擔。他補充，早前大埔公路發生意外事故，運輸署需要全力進行事故後的跟進工作，因此未能騰出人手資源妥善處理其他項目。他稱作為運輸署大埔區的工程師，他亦期望區內的各項交通改善工程可以做得更好，惟這段時間人手不足，希望情況會有所改善。

161. 主席表示，這個議程屬於路政署報告過去兩個月及未來三個月的交通改善項目，所有在文件中列出的工程項目都已交由路政署跟進，而未移交路政署跟進的項目(包括運輸署正在檢視的項目)則不會包括在內。他續指，個別

地區的小型交通改善工程較適宜由區議員直接與運輸署聯絡跟進，如把這些項目全部放在交運會討論，交運會亦難以負荷。因應有委員就運輸署的人事調動及人手提出意見，他會向運輸署反映並會在下次會議上向議會報告情況。

162. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 建議由運輸署的與會代表中職級較高人士向署方反映上述的委員意見。
- (ii) 他認為人手穩定十分重要，但過去運輸署人事變動較為頻密的原因，或與委員不滿前任人員的工作效率或態度有關，所以委員在某程度上亦要承擔運輸署人員調職帶來的影響。不過，他重申這不應成為藉口，他自己亦會繼續聯絡已調職的人員，確保項目獲妥善跟進。
- (iii) 運輸署人手不足，前線同事難以應付所有工作。為此，他認為要向運輸署署長或總運輸主任了解大埔區人手長期不足的原因(例如經常只有一至兩名工程師)，並要求他們委派三名工程師處理大埔區的事務。
- (iv) 假如運輸署的與會代表不適宜或未能回應委員的提問，他認為署方應委派更高級人員列席會議以解決問題。

163. 余智榮議員認為如何交接工作才是問題的癥結所在，與人手是否足夠及人事變動無關。他指運輸署理應備存各項記錄，接替人員只需翻查便會知道工程的進度為何，根本不可能毫不知情。他指現時運輸署人員調職後，彷彿所有工程都需要重新開始，如非他追問工程進度，接替人員亦可能對工程毫無頭緒，這才是他擔心的地方。

164. 文念志委員對運輸署的表現感到失望，他認為前任人員就算沒有妥為交代所有跟進工作，接任人員亦有責任主動查詢各項工程進度，並須加快完成工作。

165. 劉勇威議員認為問題的根源是運輸署大埔區工程組人手不足，現任人員需要一人分擔兩人的工作，由於他未能同時兼顧眾多的地區工程項目，結果在調職時亦未能把工作完全交由接任人員跟進，造成惡性循環。他強調前線人員在兼任情況下出現工作上的遺漏可以諒解，而他亦不知道人手不足的情況是整個運輸署的架構問題或只是在大埔區出現，故建議署方加派人手解決問題。此外，他認為主席向運輸署人員反映意見與致函運輸署署長並無衝突，因此除了希望主席協助反映意見外，委員會亦需致函運輸署署長表達委員對交接工作及人手不足的關注。

166. 周炫瑋議員表示，他不希望在續議事項討論地區上的小型改善工程，但通過在會議討論能夠記錄工程的進展。除了在交運會討論外，他希望日後可以在其他更高層面或由主席協助跟進事項。

167. 許家傑先生的回應如下：

- (i) 路政署留意到部分單車徑的減速柱有鬆脫情況。
- (ii) 署方會因應單車徑的使用率釐定巡查次數，最多為每七日巡查一次。就委員提出有關減速柱的情況，他會聯絡維修組的同事，嘗試針對性地巡查相關的單車徑減速柱，減低鬆脫的機會。
- (iii) 路政署每日派員清潔升降機，至於升降機以外(例如升降機槽等)的清潔工作則會在升降機停止運作後才會進行。由於區內部分升降機仍在合約保養期內，這些升降機的清潔次數與路政署的清潔次數或有不同。他可在會議後向委員提供個別升降機的清潔時間表。
- (iv) 他相信各政府部門的工程師會以專業態度處理委員的訴求，然而較早前在大埔公路發生的事故對運輸署及路政署的工程師帶來一定的工作量，如兩署人員在這段時間有任何不足之處，他謹此向委員致歉。此外，他亦希望有機會與運輸署的工程師一同與各委員會面，積極跟進訴求。

168. 主席指他會向運輸署反映委員的關注。

VI. 工作小組報告

(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組

169. 秘書代工作小組主席黃碧嬌議員報告如下：

- (i) 工作小組已在 2018 年 3 月 9 日召開本年度第二次會議。
- (ii) 運輸署收集成員就 2018/19 年度大埔區巴士路線計劃提出的意見，並會在下次工作小組會議上報告跟進情況。
- (iii) 在公共巴士服務方面，工作小組與運輸署及巴士公司討論 N373、73B、275R 及 271 號線系列的服務改善建議。
- (iv) 在專線小巴服務方面，工作小組討論 26A、20K、807K 及 20B 號線的改善服務建議。

- (v) 工作小組將繼續跟進上述巴士及小巴路線的情況，如有實際改動將向委員會報告。

(二) 跟進“吐露港公路／粉嶺公路／蓮塘口岸”大埔段道路工程工作小組

170. 劉志成博士以工作小組主席身分報告，工作小組最近沒有召開會議。由於工作小組跟進的工程項目將近完成，為騰出配額讓交運會開設其他常設工作小組處理區內的單車及道路交通安全事宜，下一個議程將會討論是否解散這個工作小組，歡迎委員提出意見。

(三) 改善鄉郊主要道路工作小組

171. 秘書代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已在2018年1月30日召開本年度第一次會議，跟進各項在林錦公路、汀角路及西沙路進行的改善工程。工作小組會繼續跟進各項工程的進度，待下次會議日期落實後，秘書處會通知成員出席會議。

(四) 道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組

172. 胡健民議員以工作小組主席身分報告，道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組繼續跟進本年度舉辦的活動和討論區內的單車事宜。他指“2017至2018年度大埔區道路及交通安全運動嘉年華”及“2017至2018年度大埔區學界道路及交通安全比賽暨宣傳運動”已經完滿結束，他感謝合辦機構及參加者踴躍參與活動，相信能夠有效宣傳道路交通安全信息。此外，他指工作小組的任期已在本年2月19日屆滿，請委員會考慮是否成立新一屆的“道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組”，以便工作小組繼續跟進大埔區的單車事宜，以及處理與道路交通安全相關的撥款事宜。

VII. 解散與成立工作小組

(大埔區議會文件 TT 19/2018 號)

173. 主席表示，本議程就解散交運會轄下跟進“吐露港公路／粉嶺公路／蓮塘口岸”大埔段道路工程工作小組，以及成立道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組和訂定其任期及職權範圍徵詢委員意見，詳情見大埔區議會文件 TT 19/2018 號。

174. 委員會通過以下事項：

- (i) 解散跟進“吐露港公路／粉嶺公路／蓮塘口岸”大埔段道路工程工作小組。
- (ii) 根據大埔區議會文件 TT 19/2018 號附件所列的工作小組名稱、任期及職權範圍，成立道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組。

175. 主席邀請委員提名工作小組主席。

176. 譚榮勳議員提名胡健民議員擔任工作小組主席，陳笑權議員和議。胡健民議員接受提名。

177. 主席宣布，由於只有胡健民議員獲提名，因此他自動當選為道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組主席。此外，他請秘書處在會議後發信邀請委員加入工作小組。

(會後補註：秘書處已在 2018 年 3 月 19 日致函邀請委員加入工作小組。)

VIII. 其他事項

(一) 有關 271B 號線的服務調整

178. 主席表示，秘書處已把 271B 號線的服務調整內容放置會議桌上，請各位備悉。

IX. 下次會議日期

179. 主席宣布，下次會議訂在 2018 年 5 月 11 日(星期五)下午 2 時 30 分舉行。

180. 議事完畢，會議在下午 7 時 13 分結束。

大埔區議會秘書處
2018 年 4 月