

大埔區議會
2019年第五次會議記錄

日期：2019年9月5日(星期四)

時間：上午9時42分至上午11時22分

地點：大埔區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
<u>主席</u> 黃碧嬌議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議完畢
<u>副主席</u> 鄭俊平議員, JP	會議開始	會議完畢
<u>區議員</u> 區鎮樺議員	會議開始	會議完畢
陳灶良議員, MH, JP	會議開始	會議完畢
陳笑權議員, MH, JP	會議開始	會議完畢
鄭俊和議員	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	會議完畢
林奕權議員	會議開始	會議完畢
劉志成博士	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
李耀斌議員, BBS, MH, JP	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
胡健民議員	會議開始	會議完畢
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

秘書

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

會議開始

會議完畢

列席者

陳巧敏女士, JP	大埔民政事務專員／民政事務總署
梁穎然女士	大埔民政事務助理專員／民政事務總署
李國忠先生	大埔區指揮官／香港警務處
任滿河先生	大埔及北區福利專員／社會福利署
朱霞芬女士	沙田、大埔及北區規劃專員／規劃署
梁妙燕女士	大埔地政專員／地政總署
陳永耀先生	行政助理(地政)／大埔地政處／地政總署
何福安先生	高級工程師／11(北)／土木工程拓展署
趙謝淑燕女士	署理大埔、北區及沙田物業管理總經理／房屋署
鄭家彥先生	新界東總運輸主任／運輸署
黃美賢女士	總學校發展主任(大埔)／教育局
黎兆光先生	大埔區環境衛生總監／食物環境衛生署
香靜儀女士	新界東總康樂事務經理／康樂及文化事務署
廖佩嬋女士	大埔區康樂事務經理／康樂及文化事務署
李靜儀女士	高級聯絡主任(1)／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
李灝宜女士	一級行政主任(區議會)／大埔民政事務處／民政事務總署

宣布

主席歡迎區議員及部門代表出席是次會議，並宣布以下事項：

- (i) 房屋署大埔、北區及沙田物業管理總經理陳啟霖先生因事未能出席是次會議，由署理大埔、北區及沙田物業管理總經理趙謝淑燕女士代表出席。
- (ii) 運輸署新界東總運輸主任鄭家彥先生接替已調職的袁妙珍女士出席今後的會議。

I. 運輸署署長與大埔區議員會面

2. 主席歡迎運輸署署長陳美寶女士出席是次會議，並同時歡迎陪同署長出席的助理署長(新界)李艷芳女士及高級工程師(工程項目及大埔)郭詩韻女士。

3. 陳署長表示，她與她的同事會在是次會議聽取區議員對大埔區交通及公共交通運輸服務的意見。她首先簡介運輸署在大埔區的工作如下：

- (i) 因應大埔區的人口發展，包括白石角、汀角路及鄉郊地區近年的交通需求日益增加，運輸署會竭盡所能，與各公共交通營辦商檢視大埔區內不同區域的交通需要，以提升公共交通網絡及運輸配套，滿足地區需求。
- (ii) 現時大埔市中心及部分重要的交通站點(例如大埔墟港鐵站及各公共巴士總站等)的交通十分繁忙。運輸署希望通過理順有關設施，釋放出有限的道路空間，讓市民可以在更安全及舒適的環境輪候公共交通服務。
- (iii) 運輸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審核機制，讓運輸署總部及分區人員可以因應地區提出的意見及訴求，改善行人過路設施，以期進一步提升道路安全。署方希望與各大埔區議員及地區代表在這範疇上更緊密合作。
- (iv) 運輸署亦會利用最新的科技設施，提升管理交通運輸的效率。

4. 李艷芳女士簡介香港的公共交通策略，以及運輸署為配合大埔區發展所推行的交通運輸改善工作如下：

香港公共交通策略

- (i) 運輸署貫徹施行以公共交通服務為主，並以鐵路為骨幹的政策。在發展鐵路網絡的同時，維持其他公共交通服務的平衡，促使不同服務互補不足，以期為市民提供全面及多元化的公共交通服務。運輸署將繼續透過增加巴士路線，精簡或重組現有路線，以及提供新的巴士轉乘計劃等措施，提供一個更高效率及覆蓋面更廣的公共交通網絡。推動無障礙及環保公共交通亦是本港的主要公共交通策略。
- (ii) 運輸署亦致力推動智慧出行，善用科技加強管理交通及運輸事宜。署方現正在主要幹線安裝交通探測儀器，以便向市民提供更多實時的交通資訊。
- (iii) 運輸署在去年 7 月推出一站式流動應用程式“香港出行易”，以供

市民搜尋和選擇最合適的出行安排，以及為他們提供停車場空置泊位的實時資訊。市民能夠通過應用資訊科技平台，輕易獲取最新的交通資訊。政府亦同時積極推廣“香港好·易行”流動應用程式，積極創造行人友善環境，鼓勵市民減少使用汽車，以期紓緩交通擠塞和改善空氣質素。

- (iv) 為改善中環的交通擠塞問題，運輸署就中環核心區實施電子道路收費先導計劃，已在本年上半年展開地區諮詢。此外，新一代路旁停車收費錶亦會在明年上半年陸續投入服務。新一代的停車收費錶系統將支援多種付款方式，包括以流動應用程式遙距繳付泊車費，並設有用以偵測停車位是否被佔用的感應器，為駕駛人士提供實時資訊，協助他們尋找空置的泊車位。
- (v) 運輸署預計在明年第三季起向登記車主免費派發車內感應器，讓他們在將軍澳一藍田隧道於 2021 年年底通車時，可以利用不停車繳費系統繳付隧道費。不停車繳費系統將會分階段推展至其他政府收費隧道及道路。
- (vi) 運輸署現正就智能泊車系統進行研究和推行試驗計劃，以確定多種智能泊車系統的技術可行性。本港首個以臨時短期租約形式推出的泊車系統將會在本年年底招標。此外，署方亦正研究在交通燈路口增設智能感應器，以期實時探測人流及車流，從而優化交通燈號轉換的時間。這些智能交通燈號系統預計明年起在指定的路口試用。
- (vii) 城巴有限公司(“城巴”)、新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(“新嶼巴”)及香港鐵路有限公司(“港鐵”)已經在本年 8 月把實時抵站數據上載至政府資料一線通網站，以供公眾及業界免費使用。運輸署的“香港出行易”流動應用程式亦會同時向乘客發放有關資訊。

大埔區的交通運輸改善工作

- (viii) 運輸署一直聽取大埔區人士就區內的交通情況所提出的意見，並知悉區議員十分關注區內新住宅發展項目對交通造成的影響。因此，為整體改善大埔區的交通及運輸情況，運輸署現正籌備進行大埔區域交通及運輸研究，以檢視大埔區內整體及大埔市中心繁忙路段的交通情況，以探討如何有效處理大埔整體的交通問題，並提出適當的交通改善及道路安全措施。是項研究亦會檢視現時區內連接市區各類交通服務，以提升公共運輸網絡的效率，並配合和應付區內的發展。研究預計在本年年底展開，並在 2021 年完成。署方開始進行研究後，將會就個別位置的交通情況採取短期交通管理措施，包括南運路、廣福道及大埔中心一帶，以期在短時間內改善現有的交通情況，亦為較長遠及需時進行的項目作準備。運輸署將適時就

相關措施諮詢大埔區議會。

- (ix) 大埔墟港鐵站現時設有 A 及 B 出口(分別位於達運路及雅運路)，兩者附近均設有上落客區。在繁忙時間，2 個上落客區都有大量非專營巴士及其他車輛上落客，令路面情況變得極為繁忙。此外，由於有部分違泊車輛佔用上落客的空間，令其他車輛需要在馬路上等候，甚至需要在路中心上落客，因而造成混亂。為紓緩大埔墟港鐵站外的交通情況，運輸署除要求警方加強檢控違泊車輛外，亦會要求新申請的非專營巴士服務在其他地點上落客，以達至分流效果。長遠而言，運輸署建議在提供足夠上落客空間的前提下，把非專營巴士及其他車輛的上落客活動分流，分別在 A 及 B 出口上落客。根據觀察，署方人員認為現時 B 出口的上落客區具改善空間，並初步建議重新安排 B 出口的現有的士站，以期在提供足夠長度的的士站時，釋放出上落客空間供其他車輛使用。運輸署稍後將正式就上述建議進行諮詢。
- (x) 運輸署將繼續與路政署合作推展廣福行車橋工程，以期在現有的 2 條南北道路外，為往返大埔墟及太和的市民提供更直接的通道，藉此提升區內的整體交通網絡和紓緩區內較繁忙路口的交通擠塞情況。路政署已經在本年 3 月完成就廣福行車橋的建議所進行的初步可行性研究，並已在本年 7 月獲發展局審批，成功在本年為是項工程立項。路政署將按照現有工序，預計在明年展開下一階段的建造前期準備工作，包括進行土地勘察、初步設計、排水影響評估、環境影響評估、諮詢區議會及相關持份者、按有關條例刊登憲報、詳細設計及徵收土地等。由於上述部分步驟涉及公眾諮詢，需要處理不同意見和作出相應修訂以符合公眾要求，因此在現階段較難預計所需的時間。當完成上述所有程序後，政府將盡快向立法會申請撥款以進行有關工程。
- (xi) 運輸署建議在林錦公路近梧桐寨加設迴旋處，此舉將同時提供條件以放寬現時由林錦公路迴旋處至梧桐寨之間的一段林錦公路的車輛長度不得超過 11 米的限制。工程完成後，現時駛經林村的巴士將可在迴旋處調頭，不單提升營運效率，亦加強現時往返林村一帶的公共交通服務，包括以車長 12 米或以上的巴士營運現有的接駁路線及加強九巴 64K 號線的短程服務。加設迴旋處亦可加強現有來往大埔及市區的巴士路線，例如開辦繁忙時段的巴士路線服務林錦公路一帶的市民。有關項目已經在大埔區議會轄下的交通及運輸委員會(“交運會”)進行討論，路政署已經就工程進行前期工作，而運輸署亦將與路政署保持緊密聯繫，希望爭取工程在 2021 年或 2022 年完成。
- (xii) 西沙路現時亦正在進行擴闊工程，介乎西澳村與大洞村之間的一段西沙路，將會由雙線行車道擴闊為雙程雙線分隔行車道，並將加建

3 座行人天橋及升降機。工程預計在 2023 年第四季完成。

- (xiii) 署方亦計劃加強區內的道路安全設施，包括在 11 處加設行人過路燈，在懷仁街加設無障礙通道，以及在廣福邨加設行人過路設施。由於地勢關係，懷仁街及寶鄉街路口的行人路較行車路高，市民現時需要使用梯級才可橫過馬路。為方便有需要的市民，運輸署將會在懷仁街現時梯級的位置加設斜道，提供無障礙通道通往行人過路處及其他位置，工程預計在明年第一季完成。
- (xiv) 為提升行人過路時的安全，運輸署建議在寶湖道介乎廣福商場及廣福街市之間的位置加設行人過路設施，工程預計在明年第三季完成。此外，運輸署亦會在區內多處加設交通燈，以改善整體交通安全。由於白石角及科學園的交通日漸繁忙，署方將會在沿創新路的 3 個路口加設交通燈及行人過路燈，以便駕駛者進出科進路、科城路及科研路，以及行人橫過馬路。另外，為加強郊區的行人過路安全，運輸署將會在大窩西支路、林錦公路及西沙路安裝 4 組交通燈，以便市民橫過馬路。此外，有見汀角路一帶近年發展迅速，車流增加，署方將會在下坑及汀角村安裝行人過路燈，以及建議在汀角路車速較高路段的 2 個位置，包括近魚角村及近樂信藥業有限公司的位置加設行人過路燈，以期提升行人安全。上述加設交通燈工程將會在本年 10 月起陸續完成。
- (xv) 在“人人暢道通行”計劃下，大埔區合共有 21 個加建無障礙通道設施的項目，其中 14 個已經完成，3 個正在施工，其中近泰亨及汀角路的工程預計在本年內完成，而大窩東支路的工程則預計在 2021 年完成。此外，大埔太和路近太和鄰里社區中心的工程現正招標，預計工程可以在 2021 年完成。元嶺的工程需要待吐露港公路的擴闊工程完成後才可開展，而西沙路近帝琴灣以及寶湖花園的工程現正進行設計工作，預計工程可以在明年起陸續展開。
- (xvi) 泊車位的供應一直是區議員關注的議題。大埔區現時合共有 31 000 個可供公眾人士使用的車位，當中約 1 300 個可供商用車輛使用。運輸署將繼續增加區內不同類型的公眾車位，現正進行的大埔第 1 區體育館、社區會堂及足球場工程預計在 2021 至 2022 年間完成，將可為區內提供 200 個公眾泊車位。此外，署方亦已要求多個規劃中的項目提供更多公眾泊車位，當中包括大埔第 33 區足球暨欖球場、第 6 區綜合體育中心、大埔社區醫療中心及西沙路十四鄉私人發展項目，預計可以提供超過 1 000 個泊車位。短期而言，安邦路大埔社區醫療中心的用地將會暫時用作短期租約停車場，面積約 2 000 平方米，可以提供約 200 個私家車位。大埔地政處已經在本年 8 月中為停車場招標，截標日期為本年 9 月 6 日，預計 10 月中可以批出有關合約。運輸署將繼續在合適的路旁位置加設泊車位，並利用區內一些未有長遠發展計劃的政府土地作為臨時停車場。

- (xvii) 運輸署將積極改善公共交通配套設施。富亨巴士總站在繁忙時間共有 8 條巴士線提供服務，因此在早上繁忙時間有大量乘客等候巴士。不過，由於富亨巴士總站現時只有 5 條巴士槽，因此部分路線需要共用同一巴士槽。為此，運輸署建議在富亨巴士總站增加 1 條巴士槽和延長其他巴士槽的長度，並改善巴士站的出入口，以提升富亨巴士總站的運作效率。有關建議已經在本年 3 月的交運會進行諮詢。署方參考委員對有關建議提出的寶貴意見後，將會在改善工程內加設上落客位，並會在本年 9 月的交運會會議上就有關建議進行諮詢，預計工程會在明年年底前完成。
- (xviii) 早年由於進行巴士總站改善工程和重建候車月台，九巴需要拆除運頭塘巴士總站內的 3 個巴士站上蓋，而有關工程亦已完成。為改善乘客的候車環境，運輸署已經在運頭塘巴士總站重新加設上蓋，並將連接民政事務處興建的行人通道，全長 53 米。有關工程已經在本年 4 月進行諮詢，預計可以在明年年底前完成。
- (xix) 由於大量市民會在周末及假期前往烏蛟騰郊遊，運輸署建議把九巴 275R 號線由新娘潭延伸至烏蛟騰。由於烏蛟騰現時沒有合適位置供巴士調頭和上落客，為配合上述建議，運輸署及路政署需要取消烏蛟騰路現有停車場部分路段的泊車位作巴士站之用，並加設行人路供乘客排隊候車。有關工程預計可以在本年 12 月底完成，而九巴 275R 號線亦會在工程完成後延伸至烏蛟騰。
- (xx) 在政府的資助計劃下，巴士公司已經陸續在合適的有蓋巴士站安裝座椅及實時巴士到站資訊顯示屏。就大埔區而言，巴士公司已經在多個巴士站分別安裝 28 張座椅及 18 個巴士到站資訊顯示屏，並計劃在未來 18 個月在不同巴士站安裝 138 張座椅及 79 個巴士到站資訊顯示屏。
- (xxi) 運輸署在本年 3 月與新巴及城巴簽署諒解備忘錄，以及在 4 月與新嶼巴達成協議，確認開放巴士路線實時抵站數據的意向。新巴、城巴及新嶼巴旗下的所有專營巴士路線的實時抵站數據分別在本年 8 月 1 日及 8 月 5 日以機器可讀格式在資料一線通網站免費開放給公眾及業界使用。政府將繼續聯絡和積極鼓勵公共交通服務營辦商響應政府開放數據的政策，以期提供更多實時交通資訊。此外，政府亦會出資研發專線小巴實時抵站資訊的收集系統，為全港約 3 300 部專線小巴安裝定位裝置，讓乘客通過“香港出行易”流動應用程式取得專線小巴的實時抵站資訊，而相關數據亦將上載至資料一線通網站讓公眾免費使用。運輸署已經在本年 5 月開展了數據收集系統試驗計劃，陸續在參與試驗計劃的 35 條專線小巴路線所營運的約 140 部小巴上裝設不同的數據收集系統組件，以測試和選取合適的技術，當中包括大埔區的 2 條專線小巴路線(20P 及 28K 號線)。專線小巴實時抵站資訊將會在明年年底起分階段推出，以期在 2022

年在全港 540 多條路線全面使用。

- (xxii) 公共運輸方面，運輸署一直留意大埔區的公共運輸服務需求。在 2018/19 年度，巴士公司合共新增了 11 條服務大埔區的路線和改善了 6 條現行路線的服務，當中包括增加班次、延長服務時間和改善走線等。在 2019/20 年度的巴士路線計劃中，運輸署已經落實並將陸續實施多個項目，以配合地區發展及乘客不斷轉變的需求，當中包括新增 5 條巴士路線，包括預計在本年 11 月開辦的由觀塘碼頭前往香港教育大學的 74F 號線。此外，署方預計在本年 12 月開辦 3 條巴士路線，分別為 907B 號線(由大埔運頭塘前往上環，途經西區海底隧道)、307C 號線(由金鐘前往大埔的下午回程服務)，以及 N307 號線(由大埔中心前往中環的深宵服務)，亦預計在明年第三季開辦來往白石角及灣仔的新過海路線。運輸署亦會優化區內 2 條巴士路線的走線，並預計在本年 11 月實施，包括 73X 號線的 4 班特別班次將會繞經白石角，以及 263 號線將會在大學站增設中途站。署方亦十分關注區內的深宵巴士服務，現時除了九巴 N373 號線服務大窩西路的居民外，九巴及城巴亦將開設 N307 號線，提供由大埔中心前往中環及上環的深宵巴士服務。
- (xxiii) 為加強大埔及沙田途經白石角及香港科學園(“科學園”)的公共交通服務，運輸署建議開辦由大埔運頭塘途經白石角、科學園、威爾斯親王醫院及沙田醫院前往黃泥頭及石門的專線小巴服務，當中包括來往馬料水渡輪碼頭及運頭塘的輔助路線。運輸署已經在本年第一季就建議的小巴路線諮詢地區人士及公共運輸業界，並已在 7 月 5 日把建議的路線刊登憲報，邀請有興趣的人士提出申請，署方將委託專線小巴營辦商遴選委員會選出合適的營辦商。運輸署希望在本年內完成營辦商遴選程序，然後與獲選的營辦商進行開辦新專線小巴的準備工作。視乎個別路線準備工作的進度，預計建議的專線小巴路線將會在明年第一季投入服務。
- (xxiv) 規管自助單車租賃業務方面，運輸署在 2018 年制訂《無樁式自助單車租賃業務守則》(“《守則》”)，着重利用資訊科技和鼓勵業界自律，並配合相關部門的監管，以多管齊下模式讓自助單車租賃營辦商能夠以負責任、自律和可持續的方式營運。運輸署在去年 6 月至 8 月於大埔區試行先導計劃，以測試《守則》的成效。根據署方的觀察所得，計劃有效改善大埔區內的自助租賃單車違泊情況。由於先導計劃成果理想，加上相關的區議會亦給予正面意見，運輸署在 2018 年 9 月 28 日與 4 間自助單車租賃營辦商簽署備忘錄，正式在全港落實《守則》。《守則》落實近 1 年以來，運輸署一直密切留意有關業務的發展。以大埔區為例，自助單車的投放數量由去年 10 月約 5 200 部減少至本年 7 月約 2 700 部，而投訴數字亦由去年 10 月的 10 宗減少至本年 7 月的 3 宗。運輸署感謝大埔區議員在進

行先導計劃時提供資訊及意見，方便署方了解地區的情況及居民的期望，令運輸署可以在最短時間內制訂合適措施，推出和落實《守則》。由此可見，與區議會合作能有效協助部門解決地區問題。運輸署將會因應區議員的意見進一步優化上述《守則》。

(xxv) 運輸署將繼續聆聽市民的需要並與區議會緊密合作，優化區內的交通設施及公共運輸服務，並推出合乎地區居民期望的措施，進一步改善地區的交通及運輸安排。

5. 主席表示，由於陳署長因公務在身需要在上午 11 時離開會議，她建議每名區議員的發言時間不少於 3 分鐘。

6. 區鎮樞議員詢問運輸署的其他人員會否在署長離開後留在席上，回應區議員的意見及提問。

7. 主席表示，理解區議員十分關注區內的交通事務，但由於是項議程預計在 11 時結束，區議員可以選擇在下周舉行的交運會會議中繼續討論運輸署介紹的交通運輸措施。此外，她亦建議把每名區議員的發言時間減少至 2 分鐘，以期讓更多區議員能夠發言。

8. 譚榮勳議員提出以下意見：

(i) 他早前曾經建議運輸署為大埔第 9 區公屋發展項目興建一條前往完善路及汀角路方向的新路，以免日後增加的車流及人流集中在頌雅路上。

(ii) 曾經有屋邨在居民入伙後才開始提供巴士服務，情況並不理想，故他希望署方能夠盡早規劃大埔第 9 區的公共交通配套。

(iii) 希望富亨巴士總站的擴闊工程能夠盡快完成，以便推行相關的巴士路線改善措施，為居民提供更理想的巴士服務。

(iv) 新增的泊車位可望紓緩區內的私家車泊位需求。不過，大埔區仍然十分缺乏供商用車輛停泊的大型車位，令部分商用車輛需要違例停泊在路旁，不但會遭到票控，亦會阻礙交通，故希望署方改善有關情況。

(v) 九巴 K12 號線途經的八號花園巴士站經常出現違例泊車問題，希望署方能夠盡快檢視及改善。

9. 胡健民議員提出以下意見：

(i) 感謝署方接納他提出在廣福街市加設行人過路處等建議。

- (ii) 希望運輸署盡早為白石角進行長遠規劃，並建議在東鐵線加設科學園站，以及在吐露港公路北行方向加設進入白石角的支路，讓車輛無需途經港鐵大學站的兩個迴旋處進入科學園及白石角一帶，以疏導交通。
- (iii) 大埔區的違例泊車票控數字為全港最高，主要是因為車位不足，故的確需要增加泊車位。他希望當局除了增加新建築物內的泊車位數量外，亦考慮以其他方式(例如智能泊車系統)增加泊車位。此外，區內部分地區的車位嚴重不足(例如元洲仔)，故建議署方寬鬆處理晚間的違例泊車個案。

10. 陳笑權議員提出以下意見：

- (i) 他自 2015 年起就白石角的交通問題致函各政府部門。隨着白石角的屋苑相繼落成，加上鄰近的香港中文大學(“中大”)及科學園，該區人口已經約 9 萬人。他曾經與中大及科學園商討，建議在白石角興建鐵路站，並以智能天橋連接中大、科學園及各屋苑，以解決現時早上繁忙時間的交通擠塞問題。
- (ii) 全港各區均面對車位不足的問題，故建議運輸署以興建地下智能停車場及高架停車場等方式解決問題。

11. 羅曉楓議員提出以下意見：

- (i) 現時寶鄉橋前往大埔中心一帶經常出現塞車問題，故希望運輸署能夠把該處納入大埔道路研究計劃內。
- (ii) 支持改善大埔墟港鐵站的上落客區問題，並希望有關研究能夠盡早開始。
- (iii) 署方表示將會移除富雅花園的花槽並改為上落客區。不過，他曾經在年初向運輸署人員反映約 800 名居民反對此方案，故詢問為何在眾多反對聲音的情況下，署方仍然把此方案列為工作之一。
- (iv) 運輸署剛才表示將會在大埔區增加共 1 270 個泊車位，但當中的第 1 至 5 項增加車位措施尚未諮詢區議會。另一方面，區議員曾經建議把區內不少地方改為臨時停車場之用，但署方似乎沒有接納有關建議。
- (v) 小巴營辦商代表過去 4 年來從沒出席交運會會議，亦沒有回覆區議員的信件或作出任何回應，故他希望運輸署多加留意。

12. 李華光議員表示，西沙路由 1968 年興建至今已經超過 50 年，現時帝琴灣至井頭村的一段正在進行擴闊工程，有望解決眾多交通問題。不過，西沙路的

西徑村、瓦窰頭村及企嶺下等路段從未進行任何改善工程，在天文台發出黃色暴雨警告信號時，經常出現水浸問題，對道路使用者構成危險，故希望運輸署關注有關問題。

13. 陳灶良議員提出以下意見：

- (i) 感謝運輸署落實在林錦公路加設巴士掉頭處。由於林村沒有直達外區的巴士路線，居民往往需要前往大埔市中心轉乘其他巴士路線。因此，運輸署除了改善林錦公路的硬件配套外，亦應完善林村前往外區的巴士路線規劃，才可有效改善林村的交通問題。
- (ii) 九巴 73 號線及 73A 號線重組後，只餘下 73B 號線在回程時途經大窩西支路，供市民由北區前往大窩西支路。因此，他希望運輸署研究改善由北區前往大窩西支路的巴士服務。

14. 劉志成博士提出以下意見：

- (i) 在他擔任船灣選區區議員的 8 年間，船灣選區的人口由約 17 000 人增加至約 23 000 人，升幅約 3 成。該區居民主要依賴九巴 75K 號線外出，故該路線即使在非繁忙時段亦經常有約 10 至 20 人排隊等候。他曾經多次表示希望改善 75K 號線的服務，並增加巴士數目以滿足居民的需求，但巴士公司只是在車輛及人手數目不變的情況下加密班次，故未能有效改善情況。他希望運輸署知悉上述情況，並與九巴商討增加 75K 號線的車輛數目。
- (ii) 大埔區現正進行 5 至 6 個住宅項目，預計區內人口在未來數年將會增加約 5 萬至 6 萬人。因此，他建議興建大埔輕鐵，以香港教育大學為起點，途經下坑、嵐山、大埔醫院、大埔第 9 區、雅麗氏何妙齡那打素醫院、富亨邨、新興花園、大埔中心、廣福邨及大埔墟港鐵站等。

15. 任啟邦議員提出以下意見：

- (i) 認為政府應該改變“以鐵路為主，巴士為輔”的交通政策。另外，港鐵現時經常出現問題，加上東鐵線列車日後將由 12 卡減為 9 卡，車廂將更為擠塞，故政府應考慮為新界東進行新鐵路及新幹道的規劃。政府迅速完成蓮塘口岸的規劃及建設，但香港境內的交通規劃卻進展緩慢，令人感覺政府厚此薄彼。
- (ii) 與屯門、元朗及上水等新市鎮相比，大埔的巴士服務極為不足，例如屯門及元朗有不少過海及往返機場的巴士路線，但大埔卻沒有。運輸署沒有尊重大埔區議會及大埔區居民的民意，而新增的 907B

及 907C 號線亦只是稍為更改了現有的 307B 及 307C 號線的路線，便當作是新路線，實在是欺騙市民。他希望運輸署人員認真聆聽區議員的意見。

16. 任萬全議員提出以下意見：

- (i) 感謝運輸署為富亨及大埔北一帶進行的交通改善工程取得進展，當中包括擴闊富亨巴士總站。不過，該巴士站擴闊工程應該早在 4、5 年前進行，現在才增加 1 條巴士槽完全不足以改善富亨邨及大埔區的交通問題。早在 2016 年討論大埔第 9 區的發展計劃時，他已經多次表示大埔市區的幹道將不能負擔日後的人口及車輛數目增長，但運輸署多年來仍然未能提出直截了當的方法解決大埔市區的擠塞問題，導致南運路現時的擠塞情況較 4 年前更為嚴重。他希望署方改善個別區域時，更應改善大埔整體的交通，並重新進行規劃，特別是從公共交通運輸工具的走線着手，例如在早上繁忙時段以特別班次行走大埔中心外圍的不同屋苑，無需途經大埔中心。
- (ii) 運輸署經常只有 1 名運輸主任處理大埔區的交通事務，故建議署方正視人手不足的問題，為大埔區增加人手。

17. 周炫瑋議員提出以下意見：

- (i) 港鐵近日不時發生停駛事件，令市民不滿。另外，港鐵公司每年盈利甚高，但卻遲遲未有為東鐵線安裝幕門。此外，港鐵東鐵線列車日後將由 12 卡減少至 9 卡，扣除頭等車廂後，載客量將會減少。他希望運輸署要求港鐵為東鐵線安裝幕門，以保障市民的人身安全，以及減少因墜軌而導致東鐵線癱瘓的事件發生。他亦希望運輸署確保東鐵線列車由 12 卡減少至 9 卡後，可以維持現時的服務水平。
- (ii) 大埔的巴士發展路線計劃一直落後於其他地區，例如只有 N307 號線巴士為大埔區居民提供兩班過海深宵巴士服務。他希望運輸署增加大埔區的巴士服務。

18. 陳署長綜合區議員的第一輪意見回覆如下：

- (i) 運輸署過往因應社區的訴求，在部分路口或路段進行擴闊或改道工程。隨著人口增加及道路交通愈趨繁忙，運輸署的工程師團隊將會在本年年底有系統地開展區域交通及運輸研究，希望藉此因應大埔區不同地點(例如南運路、廣福橋、寶鄉街、汀角路及白石角等)的人口發展，檢視所需要的道路網絡配套，並審視有關交通管理措施

對周邊道路交通流量及行人的影響。運輸署十分重視區議員在地區事務方面的地區知識及智慧，並期望與區議員緊密合作，把區議員過去及日後提出的意見納入研究中，令研究更為精益求精。

- (ii) 泊車位不足是全港性的問題，運輸署及其他相關的政府部門將竭盡所能，盡快推展剛才介紹的增加泊車位項目。這些項目所在的土地不少屬於政府、機構及社區設施用地，相關部門將盡量在項目中加入公眾泊車位，以期運用有限的土地資源，滿足社區的不同需要，體現政府“一地多用”的原則。雖然有關項目仍在籌劃階段，但署方希望憑藉各部門的力量，加快在區議會進行諮詢以及向立法會申請撥款的步伐，通過政府、議會及社區三方共同合作，讓有關項目得以適時開展。
- (iii) 運輸署將以多管齊下的方式處理泊車位不足的問題，除了增加私家車車位外，由於現時的道路難以容納大型貨車泊位，加上部分地區居民對增加大型貨車泊位有所顧慮，故署方希望與地政處商討是否可以在商業設施(例如商場及寫字樓等)的土地契約加入條款，容許這些商業設施在夜間開放地底的上落貨泊位供商用車輛及貨車停泊。此外，署方亦會在臨時停車場契約中新增條款，規定營辦商需要劃出固定數目的車位供商用車輛停泊。另一方面，運輸署亦正積極進行全港性商用車泊車需求研究，希望研究在年底完成後在需求甚殷的地區，覓得合適用地或在公眾私家車停車場劃出部分空間供商用車輛停泊。
- (iv) 運輸署現正分別與規劃署及房屋署商討《香港規劃標準與準則》(“《規劃準則》”)內的泊車位標準上限，並適當地調高上限。另外，相關部門亦會進行研究，以期適時檢視和調整租用及出售公共屋邨的私家車、商用車輛及訪客車位的數目，以滿足各區的泊車需求。與此同時，《規劃準則》的泊車位標準上限尚未更新時，署方在處理私人發展項目時，會採取行政措施鼓勵他們同意按照有關上限提供最多的泊車位。署方現時已經成功在十多個私人發展項目中，盡量增加泊車位的數目。
- (v) 政府批予小巴服務營辦商的牌照中包括需要進行中期檢討的條款，而運輸署亦會記錄有關小巴服務的投訴資料，並不時在地區進行實地調查以蒐集數據。如發現小巴服務脫班或不足，運輸署將嚴肅跟進，例如發出勸諭信及警告信，並把有關資料記錄在案，在中期檢討時與營辦商跟進。運輸署知悉區議員曾經就大埔區部分小巴路線服務不足的情況提出意見，署方將積極與營辦商跟進把小巴由16座位更換成19座位，以期在未必能夠增聘小巴司機的情況下增加車輛的載客量。至於個別需求殷切的路線，署方亦會積極與小巴服務營辦商商討增加車輛及司機。此外，運輸署亦希望通過署方出資研發的專線小巴實時抵站資訊系統，讓乘客更妥善掌握小巴的抵

站資訊，並發揮監察作用，加強營辦商、乘客及運輸署三方之間的互動。

- (vi) 不少大埔區居民的親友在北區、沙田或市區居住。署方過往進行巴士路線規劃時，會考慮分拆現有巴士路線的車輛及人手資源，以期滿足市民的需求。運輸署日後如發現在早上或下午繁忙時段巴士班次的載客量超過標準並有上升趨勢，將會與巴士公司研究在巴士和人手資源許可的情況下，增加行駛這些路線的巴士數目或人手的可行性，以期進一步提升巴士服務。另外，在過去 5 至 8 年，由於巴士路線數目增加，富亨、運頭塘及大埔中心巴士總站日見擠迫，令硬件設施未能完全配合巴士服務的增長。因此，運輸署希望在明年初向區議會介紹新的巴士路線計劃時，除了考慮增加巴士班次滿足新的需求外，亦會考慮整合部分早已滿足乘客需求和乘客量較少的路線。運輸署會就區內的巴士路線與區議員從長計議，小心平衡各方面的因素。
- (vii) 運輸署將與港鐵深入研究在東鐵線加裝幕門一事，而運輸及房屋局（“運房局”）及港鐵過往亦曾經檢視在新發展區（例如白石角）加設新鐵路站或輕鐵的建議。就有關建議，除了需要考慮在技術上是否可行外，亦需要小心考慮路面空間可否同時容納行車道及固定車站設施等建設。運輸署將會就區議員提出的意見交予運房局和鐵路公司考慮。
- (viii) 《鐵路發展策略 2014》研究報告提出以北環線滿足洪水橋與古洞北的人口發展需求，政府現正就此進行檢視，並希望對新界的整體交通提出改善建議，以期紓緩交通問題。

19. 關永業議員表示，運輸署代表在剛才的簡介中，並沒有提及新界北或大埔區往返市區的長遠交通計劃。現時，大埔前往市區的車輛需要經過沙田，造成沉重的交通負荷，而未來 10 年間，新界北及沙田的人口將增加逾 10 萬人。運輸署十多年前曾經在交運會介紹吐露港公路擴展工程。時至今天，雖然大埔區增加了 2 個新公共屋邨，加上鄰近地區的發展導致人口大幅增加，但署方再沒有進行涉及新界北及大埔區的道路規劃，而《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（“《2030+》”）中亦沒有提及關於新界北的新幹道規劃。當局進行基建項目，由規劃至落成至少需要十年八載，因此區議員以往在發展局局長、運房局局長及規劃署署長到訪大埔區議會時，都盡力向他們表示有迫切需要為新界北及大埔區進行長遠的交通規劃及增加新幹道，以免日後大埔及新界北人口大量增長後仍需途經沙田前往市區。他希望政府不要漠視大埔區居民的需求。

20. 區鎮樺議員提出以下意見：

- (i) 安慈路、安祥路及安埔路前賽馬會泳池用地周邊的交通流量甚高，

他希望運輸署能就以上地點作謹慎研究，以期改善現有的交通問題。此外，大埔墟的交通十分擠塞，他建議進行改善道路的研究。

- (ii) 大埔中心巴士總站的使用量已經飽和，故建議研究善用周邊土地進行改善工程。
- (iii) 運輸署人員曾經在早前表示，署方或不會繼續使用設置在道路中間的分隔膠柱。他希望運輸署考慮繼續使用。
- (iv) 建議興建白石角巴士轉乘站及港鐵站。建議如獲落實，當局便不需要在白石角增設巴士路線，有望減輕吐露港公路的負擔。
- (v) 運輸署剛才表示大埔區將會增加約 1 200 個車位，但卻沒有把區內將會減少的泊車位數目計算在內。此外，《規劃準則》中關於提供泊車位的標準亦完全不符合現實需要。
- (vi) 如吐露港公路及東鐵線同時發生事故，新界東北前往市區的交通將完全癱瘓，故他希望立即研究興建連接新界東北及市區的新幹道。
- (vii) 有市民反映運輸署人員的態度欠佳，希望他們能夠改善。

21. 余智榮議員提出以下意見及問題：

- (i) 運頭塘巴士總站在 2015 年年底建成，但上蓋卻要待 2020 年才完工。他詢問為何會出現巴士站落成後多年才建造巴士站上蓋的情況，並希望運輸署檢討。
- (ii) 運輸署是否認為運頭塘的居民必須乘搭港鐵，因而多次拒絕在運頭塘增設恆常巴士路線的要求？港鐵經常爆滿，故署方應為運頭塘的居民提供其他公共交通工具以作選擇。
- (iii) 區內車位嚴重不足，而隨着區內的屋苑相繼建成，甚至連違法的車位亦難以找到，故他希望署方加倍努力增加泊車位。
- (iv) 區議員已經倡議興建沙田繞道多年，故他希望署方盡快研究。
- (v) 由於運輸署人手不足，工作經常出現進展緩慢的問題。

22. 李國英議員表示，不少區議員均認為需要就大埔墟的交通擠塞問題提出補救措施。他欣悉運輸署在剛才的介紹中，建議在南運路及廣福橋等地點進行改善工程，希望可以紓緩大埔墟的交通問題。另外，他爭取在懷仁街興建無障礙通道多年，但以往礙於有關地點藏有地下設施等原因而未能進行有關工程。運輸署在剛才的介紹中提及是項工程，故他希望署方能夠落實進行有關工程，讓大埔區居民受惠。

23. 林奕權議員提出以下意見：

- (i) 小巴座位數目增加至 19 個對紓緩交通服務不足的問題有一定作用。不過，現時 19 座小巴並不普遍，故他希望運輸署能夠軟硬兼施，鼓勵營辦商把更多小巴更換為 19 座小巴。他亦建議小巴座位日後進一步增加至 22 個，以期接載更多乘客和減少交通擠塞。
- (ii) 九巴現時較多使用長 12 米的巴士，他建議使用長 12.8 米及 13.8 米的巴士，以期接載多 15 至 20 名乘客。他亦建議提升交通配套，讓更長的巴士可以在不同道路行駛。

24. 鄧銘泰議員表示，有發展商向城市規劃委員會申請在嵐山鳳園綜合發展區用地興建 1 462 個住宅單位，並已向運輸署提交報告，現正等待署方的意見。有居民擔心上述項目將影響當區的交通，故他希望署方慎重考慮該項目可能造成的交通影響。

25. 陳署長綜合區議員第二輪的意見及提問回應如下：

- (i) 大埔區有不少住宅發展項目，亦有不少市民會途經大埔前往市區，或由市區途經大埔前往新界。為改善沙田前往大埔的交通擠塞，政府在 2018 年 7 月開展了大埔公路近沙田市中心的道路擴闊工程。該路段將由雙程雙線行車擴闊至雙程三線行車，希望有助紓緩現時在該路段的交通樽頸擠塞至大埔吐露港公路的情況。工程現正進行中，並預計在 2023 年完成。
- (ii) 政府亦正為 T4 號主幹道進行勘察研究，希望提供一條雙程雙線的分隔行車道，連接沙田路、城門隧道公路及青沙公路，令車輛可以直接來往馬鞍山、荃灣及九龍西，無需途經沙田區內的道路，以紓緩大埔公路-沙田段的交通擠塞，從而讓來往大埔的交通更暢順。
- (iii) 發展局及規劃署現正進行《香港 2030+》的研究。路政署及運輸署將因應上述研究所制訂的整體土地及住宅發展方向，推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》(“《策略性研究》”)。運輸署及路政署已經在 2017 年 6 月，就《策略性研究》諮詢立法會交通事務委員會，並獲得支持。我們會配合《香港 2030+》研究進展，為《策略性研究》尋求撥款，以期盡早開展有關研究。運輸署將會在申請撥款進行《策略性研究》的同時，檢視大埔區內數個交通樽頸位(例如粉嶺公路近康樂園的位置)。運輸署將視乎申請《策略性研究》撥款所需的時間，適時進行前期的準備工作。
- (iv) 關於泊車位不足的問題，運輸署除了在大型土地發展項目加設公眾泊車位外，亦會在合適的土地提供臨時泊車位。大埔區現時有 7 幅地政處土地用作臨時停車場用途，而運輸署亦會與地政處緊密聯繫，如有土地有長遠規劃，但短期內未有實際用途，運輸署將利用這些土地滿足泊車需求。剛才我們介紹，荃灣區有一幅土地現正進

行招標，試行營運智能停車場。我們得悉有大埔區議員亦曾經建議在大埔區部分土地營運智能停車場，運輸署對此持開放態度，在考慮興建智能停車場時，需要檢視該區的泊車需求，以及地底是否設有公用設施，以免影響在地面安裝拼圖式、立體或橫向機件的安裝工序。另外，由於有興趣投標的營辦商需要投放一定資源建設智能泊車設施，因此亦需要小心研究營運智能停車場在財政上是否可行。

- (v) 巴士及小巴公司以往在使用載客量較高的車輛(例如長 12.8 米的巴士及 19 座小巴)的進度不快。運輸署如知悉營辦商希望在部分路線使用載客量較高的車輛，會小心檢視這些路線途經的道路，包括巴士站、迴旋處、路段及停車灣位等是否需要調整，例如移除造成阻礙的花槽和進行加長停車灣工程，以容許這些較長的車輛行駛。運輸署希望日後可以加快這方面工作的進度。
- (vi) 大埔墟港鐵站 A 及 B 出口設有村巴及上落客位，令該處交通十分擠塞，有時或會出現倒灌情況。運輸署有決心改善，以期在有限的空間下滿足不同市民的需要。現時大埔墟港鐵站 B 出口設有新界的士及市區的士站，並設有較長的停車灣。署方計劃整合這些設施，把部分停車灣改為私家車上落客位，作為改善大埔墟港鐵站附近交通的第一步。運輸署將會在日後的交運會會議上提出正式及完備的建議方案，與區議員一同仔細審議。
- (vii) 運輸署的地區人手資源不多，而增加資源亦非易事。儘管如此，署內人員充滿幹勁及熱心工作，故她希望大家能夠給予空間，跟進區議員以往曾經提出但未能適時處理的事宜。運輸署希望在剛才提及的區域交通及運輸研究中，整合、回應和跟進區議員曾經提及的交通需求及公共交通服務等，亦希望在日後的交運會會議上緊密匯報。
- (viii) 感謝大埔區議會多年來向運輸署提供的地區智慧，如缺少了區議員的意見，運輸署提出的建議未必能夠貼地和落實。她希望日後可以繼續與大埔區議會溝通和互動。

26. 主席感謝陳署長出席是次會議，向區議員講解運輸署的工作和回答他們的提問。

II. 對大埔區議會主席黃碧嬌議員作出不信任動議 (大埔區議會文件 64/2019 號)

27. 主席表示，鑑於是項議程與她存在利益衝突，她在討論是項議程期間將會避席，並交由副主席負責主持會議。

28. 由於在旁聽席的人士不斷叫囂，副主席表示，旁聽人士如繼續叫囂，他將請旁聽人士離開會議室。副主席向旁聽人士作出多次警告後，旁聽人士仍然繼續叫囂，故宣布休會 5 分鐘。

29. 休會完畢。旁聽人士繼續叫囂，副主席再三要求旁聽人士停止叫囂。然而，由於旁聽人士仍然繼續叫囂，副主席表示他未能繼續主持會議，並宣布中止會議。

30. 會議在上午 11 時 22 分結束。

大埔區議會秘書處
2019 年 11 月