

大埔区议会
交通及运输委员会
2020年第二次会议记录

日期：2020年4月27日(星期一)

时间：上午9时30分至下午6时04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>		
关永业议员	会议开始	会议完毕
<u>副主席</u>		
文念志议员	会议开始	会议完毕
<u>委员</u>		
区镇濠议员	会议开始	会议完毕
区镇桦议员	会议开始	会议完毕
陈振哲议员	会议开始	会议完毕
陈蔚嘉议员	会议开始	会议完毕
周炫玮议员	会议开始	会议完毕
何伟霖议员	上午9时32分	会议完毕
林名溢议员	上午9时32分	会议完毕
林奕权议员	会议开始	会议完毕
刘勇威议员	会议开始	会议完毕
连楠璋议员	上午9时34分	下午5时33分
苏达良议员	会议开始	会议完毕
谭尔培议员	会议开始	会议完毕
黄兆健议员	会议开始	下午4时48分
胡耀昌议员	上午9时40分	会议完毕
任启邦议员	会议开始	会议完毕
姚钧豪议员	会议开始	下午5时33分
姚跃生议员	上午9时45分	会议完毕

秘书

施玲玲女士

会议开始

会议完毕

行政主任(区议会)1 /

大埔民政事务处 / 民政事务总署

列席者

梁颖然女士

大埔民政事务助理专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署

马芳兰女士

高级运输主任(大埔) / 运输署

许嘉仪女士

高级运输主任 / 巴士发展(新界东) / 运输署

苏沛汶女士

运输主任 / 大埔 1 / 运输署

袁建恒先生

运输主任 / 巴士发展(新界东) / 运输署

李颖琛女士

工程师(大埔)1 / 运输署

林德浩先生

工程师(大埔)2 / 运输署

彭晓峯先生

工程师(大埔)3 / 运输署

萧伟琨先生

区域工程师 / 大埔(2) / 路政署

苏佩贤女士

副房屋事务经理(租约) / 大埔、北区及沙田七(2) / 房屋署

麦佩茵女士

工程师 / 19(北) / 土木工程拓展署

范伟豪先生

大埔警区行动主任 / 香港警务处

徐翼福先生

大埔警区交通队警署警长 / 香港警务处

黄子健先生

经理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司

谭浚熙先生

经理(公共事务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司

邓政杰先生

助理经理(交通策划) / 九龙巴士(一九三三)有限公司

龚咏隽先生

助理经理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司

罗耀华先生

高级主任(策划及发展) / 龙运巴士有限公司

黄汉中先生

策划及车务编排经理 / 城巴有限公司 / 新世界第一巴士服务有限公司

钟佩怡女士

总公众事务主任 / 城巴有限公司 / 新世界第一巴士服务有限公司

李裕修先生

高级行政主任(区议会) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署

开会词

主席欢迎与会者出席是次交通及运输委员会(“交运会”)会议。

2. 主席欢迎以下人士，他们会以部门及机构常设代表的身分列席本委员会今后的会议：

- (i) 运输署高级运输主任 / 大埔马芳兰女士
- (ii) 运输署工程师 / 大埔 1 李颖琛女士
- (iii) 运输署工程师 / 大埔 2 林德浩先生
- (iv) 运输署工程师 / 大埔 3 彭晓峯先生
- (v) 土木工程拓展署工程师 / 19(北)麦佩茵女士
- (vi) 路政署区域工程师 / 大埔(2)萧伟琨先生
- (vii) 房屋署副房屋事务经理(租约)(大埔、北区及沙田七)(2)苏佩贤女士
- (viii) 香港警务处大埔警区行动主任范伟豪先生
- (ix) 香港警务处大埔警区交通队警署警长徐翼福先生
- (x) 大埔民政事务处大埔民政事务助理专员梁颖然女士
- (xi) 大埔民政事务处高级行政主任(区议会)李裕修先生
- (xii) 九龙巴士(一九三三)有限公司经理(车务)黄子健先生
- (xiii) 九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(交通策划)邓政杰先生

3. 主席表示，委员会原本打算邀请香港铁路有限公司(“港铁”)定期出席本届委员会会议，但港铁代表在 2 月 6 日以电邮通知大埔区议会秘书处(“秘书处”)，指港铁不会以常设代表的身分出席委员会会议，但如有与港铁相关的讨论事项，则会尽可能出席会议。他补充说，委员在会议前曾经邀请港铁出席是次会议，以讨论 12 卡列车改为 9 卡列车的事宜。不过，由于港铁代表今天须出席沙田区的交运会会议，故只能出席本区下一次的交运会会议。

I. 采纳《大埔区议会常规》

4. 主席表示，大埔区议会在 2020 年 1 月 7 日的会议上通过采纳《大埔区议会常规》，他请委员备悉和遵守有关规定。

II. 采纳《大埔区议会拨款守则》

5. 主席表示，大埔区议会在 2020 年 3 月 30 日以传阅形式通过《大埔区议会拨款守则》，而该守则于 2020 年 4 月 1 日生效，所有大埔区议会拨款申请

均会提交行政及财务管理委员会审批和通过。他请委员备悉有关安排。

III. 运输署 2020 至 2021 年度部门周年计划 **(大埔区议会文件 TT 13/2020 号)**

6. 马芳兰女士表示，运输署的工作分为公共运输服务及交通工程 2 方面。公共运输服务方面，署方每年都会就巴士路线计划进行咨询，以调整和提升巴士服务。此外，在相关的工作小组成立后，署方亦会出席会议讨论巴士及小巴服务，务求作出改善。她续表示，署方的交通工程师将报告道路改善工程及交通管理的事宜。
7. 李颖琛女士表示，在交通工程方面，署方现正进行数项工程，包括：(一)在怀仁街开展无障碍信道改善工程；(二)在创新路、科进路及林锦公路近钟屋村设置交通灯；以及(三)按照“一地多用”的原则，在合适的政府、机构或小区设施和公共休憩用地发展项目中，加设公众泊车位，而现时署方拟在 2 个政府项目中加设公众泊车位，包括大埔第 1 区及大埔第 33 区。
8. 林名溢议员查询怀仁街无障碍信道改善工程的完工日期。
9. 陈振哲议员希望了解梧桐寨回旋处工程计划的细节。
10. 姚钧豪议员查询有关在创新路/科进路及创新路/科城路设置交通灯的事宜。据他了解，相关路段上应会设置 2 组交通灯，其中一组已经设置在邻近香港墨尔文国际学校的位置。然而，有居民反映，设置该组交通灯后，该路段至回旋处(往九龙方向)一带从早上大约 9 时开始便出现塞车情况。此外，他亦询问另一组交通灯会在什么时候完成设置。
11. 任启邦议员表示，有关政府在兴建政府设施时会以“一地多用”的原则增设公众泊车位一事，康乐及文化事务署(“康文署”)早前在地区设施管理及文娱康体委员会(“地委会”)会议上，提及大埔第 33 区足球暨榄球场将主要作停车场之用。他查询运输署是否打算或将于何时向区议会报告该项目的进度。该项目占地甚广，可以提供 300 多个泊车位，亦可供中型及大型车辆停泊，故他十分关注此项工程。此外，他亦查询运输署会否就该项目作定期汇报，因为他在地委会会议上得悉康文署似乎不再是该项目的主导部门，故向运输署查询该项目的情况或跟进方式。
12. 李颖琛女士表示，有关怀仁街无障碍通道设施的完工日期，她会交由路政署代表响应。此外，署方亦有接获意见，反映在创新路及科进路设置交通灯后出现塞车情况。为此，署方已经派员检视相关情况，并会视乎情况决定

是否需要调整绿灯的时间。

13. 林德浩先生表示，大埔第 33 区足球暨榄球场的情况，与任启邦议员所述的大致相近，但他现时未能确定康文署是否不再是此项工程的主导部门。他会在日后补充相关资料。

14. 萧伟琨先生表示，有关怀仁街无障碍通道设施的完工日期，他现时未有相关资料，故署方负责人员会在会议后向林名溢议员再作补充。此外，路政署已经展开梧桐寨回旋处的工作，并已完成初步技术评估。然而，评估显示该项工程或会影响附近斜坡的稳固性，故署方已请相关技术部门协助评估以确定斜坡的稳定性。由于评估前须先获取更多数据，故署方现正进行土地勘察的准备工作。该项工程不但影响斜坡的稳固性，亦会影响树木，所以署方亦进行了树木评估，而该评估报告已经交予相关部门审批。他又补充说，有关上述 2 组拟设的交通灯，其中一组已经设置在创新路/科进路并开始运作。署方亦已在 3 月下旬在创新路/科城路展开设置另一组交通灯的工程，预计可于本年度第三季开始运作。

15. 主席请萧伟琨先生在会议后就相关事项联络林名溢议员及陈振哲议员。

16. 文念志副主席跟进题述文件第 1 项有关道路改善工程及增设交通设施事宜。他查询相关部门能否就大埔第 9 区的颂雅路连接至南运路，以及颂雅路连接至汀丽路一带的交通负荷，提供相关数据，例如相关路段的每天行车数量，以研究如何确保该处交通畅顺及道路安全。他表示，由于南运路的交通逐渐饱和，甚至在每天早上 7 时 45 分开始便出现塞车情况，故他希望相关部门补充南运路、颂雅路及汀丽路一带的交通资料。

17. 谭尔培议员感谢运输署及路政署跟进西沙路的西径村、马牯缆及崙下的过路设施。此外，今早有市民向他反映，在西澳村过马路十分危险，而现时的防撞反光贴并不足够，在 2018 年亦曾发生致命交通意外，但现时仍未见该处有任何改善措施。因此，他希望了解相关部门会否在该处增设改善设施。此外，为配合金门新辉建筑联营有限公司（“金门公司”）在西沙路开展的工程，旧泥涌往西贡方向的巴士站需要围封，故他查询原有在早上的特别巴士班次是否不会驶经西澳村往沙田方向的巴士站。

18. 陈蔚嘉议员指题述文件中第 2 项的实施交通管理计划，提及会加设交通标志。她表示，由于很多旅游巴士在宝雅路近居和楼的位置掉头，影响途人过马路，故她查询相关部门能否在附近加设道路标记或修整道路。此外，她表示，有人长期把车辆停泊在广福道加油站附近，阻碍其他车辆出入，亦有人把车辆长期停泊在福和路，影响救护车及消防车进出该路段进行救援。因此，她希望运输署更改道路标记或与她到现场视察，以改善交通情况。

19. 胡耀昌议员表示，现时停车泊位不足及违例泊车的情况严重，但运输署在题述文件中就增加停车泊位所提出的建议，仍需一段时间才可完成。他早前曾经就相关情况去信运输署，建议署方可以把现正招标的临时停车场(例如在马窝路附近已经交还政府的土地)改建为双层停车场，亦可考虑把位于吐露港公路天桥底荔枝山一带空置的政府土地，招标作临时停车场，以期在最短时间在大埔区增加停车泊位和改善违例泊车问题。他希望运输署可以在是次会议上响应有关建议。

20. 主席建议，委员可以在其他议程详细讨论上述事宜，或在委员会辖下即将成立的工作小组再作跟进。他请相关部门在此项议程先响应较重要的事项。

21. 李颖琛女士表示，她会在会议后向谭尔培议员查询西沙路上哪些防撞设施不够安全，并会请金门公司尽快跟进。此外，陈蔚嘉议员提及有大量车辆停泊在广福道加油站附近，影响车辆出入，署方会留意相关情况。此外，因应停车泊位不足而需要在短期租约停车场引入较新型的自动泊车系统，她表示运输署正进行先导计划，以研究自动泊车系统在香港是否适用，以及财务上是否可行等。关于马窝路的短期租约停车场，署方已经向相关部门就投标文件提供意见。她表示，在该停车场附近亦有停泊商用车辆的需要，而根据政府政策，商用车辆泊位比其他类型的车辆泊位优先。就此，运输署已经与地政总署商讨，并指出相关中标者必须在马窝路的短期租约停车场提供一定数量的泊车位予商用车辆停泊。她将继续与地政总署研究荔枝山的政府空置土地划为短期租约停车场是否可行。

IV. 运输署 2020 至 2021 年度大埔区巴士路线计划 **(大埔区议会文件 TT 14/2020 号)**

22. 主席欢迎以下人士就是项议程出席会议：

运输署

高级运输主任 / 巴士发展(新界东)许嘉仪女士
运输主任 / 巴士发展(新界东)袁建恒先生

九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)

经理(公共事务)谭浚熙先生
助理经理(车务)龚咏隼先生

龙运巴士有限公司(“龙运”)

高级主任(策划及发展)罗耀华先生

城巴有限公司 / 新世界第一巴士服务有限公司(“城巴新巴”)

策划及车务编排经理黄汉中先生

总公众事务主任钟佩怡小姐

23. 马芳兰女士介绍运输署自 2019 年 9 月起落实的巴士路线项目，包括开办 N307 号线、907B/C 号线及 74P 号线，而 275R 号线的路线亦伸延至乌蛟腾巴士总站。她希望委员继续支持本年度的大埔区巴士路线计划。

24. 许嘉仪女士介绍上述文件。

25. 陈振哲议员提出的意见及问题如下：

- (i) 今年的巴士路线计划应为历年来最简短的。
- (ii) 64K 号线及 65K 号线班次不足，无法应付繁忙时间的需要。由于 65K 号线只在繁忙时间提供服务，故繁忙时间过后就只剩下 64K 号线服务，更难以应付乘客需要。他曾经在车站视察多时，发现在非繁忙时段只有 64K 号线行驶，而且班次十分疏落，乘客即使等候多时亦难以上车，这个情况在林锦公路康乐园回旋处附近的车站尤其严重。
- (iii) 建议署方除了考虑在繁忙时间增加 64K 号线及 65K 号线的班次外，亦考虑增加班次在南华莆开出，沿大窝西支路及林锦公路行驶，并途经大榄隧道前往荃湾及过海。他认为相关行驶路线可避免增加吐露港公路及大埔区市内的交通负荷，便利行车。
- (iv) 署方亦可考虑在大埔区内其他地方增加其他路线驶往荃湾及过海，例如从太和开始沿林锦公路行驶，并经大榄隧道前往荃湾，以及经西区海底隧道(“西隧”)过海。他认为这些行驶路线可以减轻吐露港公路的交通负荷之余，亦可以服务大埔区居民。再者，经大榄隧道往相关地区所需的行车时间或许更短。

26. 谭尔培议员大致上支持相关的巴士路线计划，并乐见署方增加 40E 号线及 X89D 号线的班次，但他反映有些巴士号线出现脱班情况，包括 299X 号线。他认为即使在疫情期间，早上 7 时 30 分至 8 时每 45 分钟才有一班车，情况并不理想。

27. 林名溢议员认为 A47X 号线改经港珠澳大桥香港口岸(“香港口岸”)可以方便附近居民,但不明白运输署为何不能正面回复能否安排 A47X 号线在驶离大埔区前增加区内其他站点,以期满足居民需要。此外,他表示 907B/C 号线属于 307 号线的特别班次,经西隧过海,行车时间较 307 号线短,故建议署方审视 907B/C 的乘客需要,从而增加其班次服务,以满足不同市民的需要。

28. 周炫玮议员亦认为相关巴士路线计划过于简短,当中亦没有任何令他满意的建议。他查询去年开办的 N307 号线的载客率,并表示在上届区议会亦有委员提出相关号线只是 307 号线的加强版,只在凌晨 1 时及 1 时 30 分从上环开出,继而在清晨 5 时及 5 时半从大埔开出,并非真正的深宵巴士服务。因此,他建议署方应考虑相关路线提供如其他 N 号线系列般的班次服务,即在凌晨 2 时及 3 时等亦提供服务。此外,他留意到在太和等候 T74 号线的人数颇多,目测在座位的乘客应有 5 成至 6 成左右,故查询相关号线的确实载客率。他表示,其他区的 T 号线系列来回班次颇多,例如 T277 号线每天提供 4 班班次,但 T74 每天却只有 1 个班次,故查询署方是否打算逐年研究有没有需要增加 T74 号线的班次。他认为既然署方有规划来往香港口岸的巴士路线,会否一并改善机场巴士号线行车路线的不足之处,而非只作轻微改动。他不认为改动深夜机场巴士号线的行驶路线会有很大的困难,因为深夜时间的路面并不繁忙,但署方也从未考虑他以往建议的改动,更遑论要求署方增加相关巴士号线的班次。他认为署方建议把相关巴士号线改经香港口岸,只属政治考虑,而非按实际需要的改动。此外,有关 A47X 号线,他表示署方增加了 1 班在早上 7 时开出的班次,而下一班则安排在早上 10 时开出,这个安排十分奇怪,故他查询署方会否增加 A47X 号线从机场开出的班次,令大埔区的 A 号线系列班次与其他区的班次无异。

29. 姚钧豪议员亦认为相关巴士路线计划过于简短。就 74P 号线而言,他表示相关计划方便居住在观塘的市民到科学园上班,而白石角的居民亦大多需要前往观塘及九龙工作,故他查询能否提早落实相关计划。此外,他明白署方需要修改从白石角驶往湾仔的行车路线,故需要较长时间才可以落实相关的巴士号线服务,但由于住户开始陆续入住嘉熙及云汇两个屋苑,有相关的交通需要,故他查询署方会在何时落实从白石角驶往湾仔会展的巴士服务,并希望署方尽快落实相关计划。

30. 任启邦议员认为相关的巴士路线计划乏善足陈,只是作出些微修补。署方及巴士公司虽然去年曾经改善若干巴士号线的服务,但没有响应委员一直以来提出的新建议。他提出建议如下:

- (i) 大埔居民现时只能乘搭 73X 号线到城门隧道(“城隧”)换乘其他

巴士前往葵青区，而在城隧换乘巴士返回大埔时亦十分困难。虽然 272P 号线在 1 至 2 年前已经更改，延长至葵芳，但只限早上其中 1 班班次，故建议把相关路线恒常化或增加班次，以满足居民前往葵青区的交通需要。

- (ii) 虽然 264R 号线最近受疫情影响而停办，但平常亦见相关号线的载客率有所提升。如把其车费改为稍高于 64K 号线的车费，而非现时的双倍收费，他认为乘客亦会选乘 264R 号线直接前往元朗及天水围。他表示，沙田及上水一直增加前往新界西的巴士路线，但大埔却没有，故质疑署方是否认为大埔居民往来新界西的交通需求不大。
- (iii) 建议延长 307P 号线至柴湾及小西湾，并恒常地在周六、周日及非繁忙时间提供相关服务。他认为署方亏待大埔居民，因为其他地区提供至少 2 条过海巴士号线服务，唯独大埔区只有 307 号线提供相关服务。他表示，如某些巴士公司不愿意经营相关巴士号线，运输署可以交由其他有能力的巴士公司营办。
- (iv) 虽然 W3 号线亦受疫情影响而停办，但他们在区议会会议及与运输署职员开会时，曾经不只一次建议 W3 号线应增加更多在大埔区的站点，让大埔居民既可前往西九龙站，亦可更快捷地往来大埔及上水。现时大埔居民只能乘搭小巴 502 号线或港铁前往上水，但该小巴号线经常因客满而不停站，而自去年 6 月发生社会运动后，市民乘搭港铁的意欲亦有所减低。再者，巴士行驶路线能覆盖更多地方，例如北区医院等距离港铁站较远的地方，故他们多番建议延长 73 号线的行驶路线至上水及北区医院。然而，署方没有接纳相关建议，反而开办一条不伦不类的 73B 号线。
- (v) 对延长 A47X 号线的行驶路线至香港口岸的建议有所保留。他认为乘客现时对 A47X 号线的需求已经很大，而行车时间亦非常紧凑，如在有加车的情况下延长行驶路线，会令市民难以上车或出现脱班情况。他亦留意到 A11 号线在延长行车路线至香港口岸后，令需要往来机场的市民无法上车，故他对相关建议有所保留。
- (vi) 运输署没有在本年度的巴士路线计划提及上述路线的发展，也没有较具前瞻性的路线计划，他对此表示失望。

31. 刘勇威议员曾经与屯门区区议员讨论 263C 号线，当区区议员亦反映居民希望增加 263C 号线的班次，而大埔区居民亦希望把相关号线的服务恒常化及提升。此外，他对于延长 A47X 号线的行驶路线至香港口岸的建议亦有所保留。他表示，署方如希望大埔区内有巴士号线服务行驶至香港口岸，便应增加新的巴士号线服务，以行驶至香港口岸再驶往机场，而不是延长现时乘客需求庞大的 A47X 号线的行驶路线。就相关路线计划以外的巴士号线服务，他提出建议如下：

- (i) 东铁线发生故障时，乘客需要乘坐 W3，以致出现客满情况。除此以外，W3 号线的载客率其实不高。他亦认为东铁线有很多不明朗因素，例如不时出现故障及日后会改为 9 卡车厢等，故认为署方有需要重组和改善 W3 号线的服务，令市民可以乘搭该号线前往西九龙站之余，亦可以更快捷地往来北区、大埔及沙田。
- (ii) 认为巴士公司就 264R 号线的收费过于进取。如 264R 号线不只在周六、周日及公众假期提供服务，而是改为恒常化服务，他询问巴士公司能否调低收费，令更多人选乘能更快捷往来大埔及元朗的 264R 号线。
- (iii) 认为需要增加往来大埔区及葵青区的巴士服务。
- (iv) 查询运输署有否参考大埔区议会在 2018 年委托顾问公司进行的大埔区公共巴士服务调查报告，并表示东区区议员亦曾经在 2018 年举行的公共交通及道路安全工作小组提及相关报告。他引用调查结果，指出在乘搭公共交通工具来往大埔及港岛东的受访者中，有 2 成是来往大埔开出的巴士未能直达的地方，包括柴湾、杏花邨及小西湾，可见相关的交通需求，故建议运输署考虑增加港岛东往来大埔的巴士路线。然而，他向运输署提出相关意见已有 2 年，仍未见运输署响应其要求。不过，运输署却在 2019-2020 年度东区巴士路线计划建议增设从各个地区前往西湾河(太安街)的新巴士路线，例如元朗(新田)、荃湾西站及火炭，但不包括大埔。他指沙田区的过海巴士路线 682 号线亦已设有 4 条参考线，而署方甚至在本年度的东区巴士路线计划亦建议分拆相关号线的行驶路线，分别从火炭及大围驶出。因此，他不明白运输署为何认为大埔居民没有前往东区的需要。他指连距离东区更远的元朗，也有巴士往来东区，故不能接受只有大埔区没有相关的巴士路线。如运输署以人口增长为由建议相关巴士路线，他认为署方不能无视大埔区的人口增长。署方曾经表示没有数据显示大埔区居民有往来东区的交通需要，故大埔区议会亦提供了相关调查报告以证明确有需要，但署方没有任何响应，还在其他区增设往来东区或过海的巴士路线，令人难以接受。他记得以往会议上曾经有运输署职员表示大埔区居民如需要前往东区，可以在观塘换乘其他巴士，但他不能接受只有大埔区居民必须换乘前往东区。
- (v) 建议署方增设直达将军澳的巴士路线，认为大埔居民需要直达其他地区的巴士服务。
- (vi) 希望署方可以认真考虑委员提出的意见。

32. 许嘉仪女士认为委员大致同意署方就题述巴士路线计划建议增设的巴士路线。她就相关巴士路线计划以外的意见响应如下：

- (i) 就增加巴士班次的建议，包括 64K 号线、65K 号线、299X 号线、907B/C 号线，以及 T74 号线，她表示运输署一直密切监察巴士路线的日常运作，巴士公司会因应需求增加班次。
- (ii) 署方因应香港口岸落成，建议 A47X 号线改经香港口岸，以提供直接的巴士服务，便利市民往来大埔及香港口岸。署方尽可能安排每一区都有一条巴士 A 号线途经香港口岸，令不同地区的居民可有直接的巴士服务往返香港口岸。而 A47X 号线会先驶往机场再前往香港口岸，故不会影响现有乘客的行车时间。巴士公司在相关路线计划落实后，会继续监察该路线的服务及乘客需求，如有需要，会适时增加班次。
- (iii) 署方知悉白石角一带屋苑陆续入伙，并预计在 2021 年全面入伙，故署方将与巴士公司监察相关情况，视乎乘客需求及在资源许可情况下，研究提早落实增加 74P 号线班次的建议。
- (iv) 署方现正就白石角往湾仔会展的巴士服务咨询相关区议会辖下的交通及运输委员会的意见，视乎咨询结果，署方会安排邀请巴士公司开办相关服务，并希望争取在 2020 年内落实相关计划。
- (v) 由于 264R 号线为假日旅游路线，其收费有别于一般路线。署方备悉委员建议把该路线恒常化并调整收费的意见。现时，64K 号线提供往来大埔及元朗的服务，沿在线落较多，署方理解市民希望有更快捷的服务前往元朗及天水围一带，同时希望车费以一般路线来订定，署方将与巴士公司研究增加相关巴士服务的可行性。
- (vi) 现时 307P 号线在港岛区的服务范围包括东区核心的商业地区，即西湾河、鲗鱼涌及太古。署方将与巴士公司研究延伸该路线的服务范围至柴湾及杏花邨的可行性。署方亦有留意现时 307P 号线所提供的服务水平，有需要时会与巴士公司商讨增加班次以配合乘客需求。
- (vii) 署方备悉委员有关增加由大埔区往将军澳及沙田的巴士号线的意见。
- (viii) 受疫情影响，现时的载客率未能全面反映乘客需求。因此，署方会在疫情稳定后审视 272P 号线的乘客需求，并会在有需要时与巴士商讨增加班次。

33. 马芳兰女士表示，运输署去年开办 64P 号线，该号线由下午开始服务，前往嘉道理农场，以填补 64K 号线及 65K 号线的不足。最近因疫情影响，所有巴士的载客率偏低。署方将持续审视乘客需求，如见载客率有所上升，便会要求九巴增加班次。此外，就委员提出增加巴士服务连接北区及大埔区，她表示署方一直留意北区及大埔区的发展，如有新的巴士服务或有计划提升现有服务时，便会咨询或通知相关区议会。由于署方今年 1 月开办 907B/C 号线及 N307 号线不久后便出现疫情，故相关路线的载客率非常低，但署方亦会因应乘车需求，要求巴士公司增加班次。此外，她表示去年发生社会运动时，东铁线大学站的运作及路面的情况受到影响，而 W3 号线则发挥了很大的作用，故署方亦曾经与北区区议会商讨如何提升相关服务。她备悉委员希望增加 A47X 号线的站点，亦参考了以往开办相关号线时的资料，发现地区人士当时曾经提出不同意见。就此，署方会再检视相关号线的情况，并与委员商讨有关安排。

34. 陈蔚嘉议员不同意和不满意题述巴士路线计划，认为署方就相关计划只是作出轻微的改善。她表示，她在上一届担任增选委员时已经反映大埔居民非常需要从大埔直达柴湾的巴士服务，而署方只是建议在距离大埔市中心较远的泥涌增加巴士服务前往柴湾，却没有在较接近大埔市中心的位置增加有关服务。如署方指大埔居民可以在大老山隧道或东区海底隧道换乘巴士往来两区，她便不能接受，因为相关路线前往柴湾的行车时间极长。此外，署方当初开办 T74 号线是为了弥补港铁的不足，但该号线只是在平日早上提供 1 个班次的服务，而在其中一个车站已有 30 多人上车，故她希望署方重新审视是否需要增加该号线的班次。港铁东铁线转为 9 卡列车后，在太和站候车的居民将难以登上列车，因而需要改乘巴士。她希望署方仔细考虑市民的需要，以准备更详细的巴士路线计划。至于 T754 号线，她不理解署方为何建议增设 1 班在平日下午 5 时 55 分从观塘码头开出的回程服务。她表示，市民一般在晚上 6 时至 8 时下班，而署方却安排在下午 5 时 55 分从伟业街开出，会令市民无法赶上，浪费巴士资源。她认为，运输署应考虑市民的上班情况，以调整服务时间及班次数量，满足乘客的需要。

35. 胡耀昌议员提出的意见如下：

- (i) 对题述计划感到失望，不仅是因为运输署只是少修少补大埔区的巴士服务，而且是由于署方无法合理地解释为何仍然未能响应委员提出的建议，只是不停表示会考虑委员的建议和审视乘客需求作为响应。他认为，委员提出相关建议前，除了咨询小区人士外，亦会提出理据支持，但署方代表却未能提出具说服力的理由解释为何没有考虑相关建议。他曾经就巴士服务向运输署及巴士公司提出意见，但现时仍未有任何正面响应。
- (ii) 他的选区在大埔墟火车站附近一带。由于政府的运输政策以铁路

为主，运输署亦希望鼓励市民多乘搭港铁，故不论在运头塘附近、新达广场及新峰花园等屋苑亦没有充足的巴士号线服务供居民前往市区。然而，市民现时亦减少乘搭港铁，例如在 2020 年首 3 个月，港铁的载客量下跌 4 成，虽然这或许是受疫情影响，但在去年 10 月，港铁的载客量亦下跌 2 成半。他认为不乘搭港铁有不同原因，包括不满其服务、对其品牌形象反感等。虽然运输署未必需要考虑个中原因，但署方却应该要为市民提供其他代替港铁的公共交通工具。然而，署方现时没有为大埔南的居民提供任何代替港铁的公共交通工具。

- (iii) 现时大埔区有很多巴士号线均是驶经广福邨再前往吐露港公路。不过，如所有巴士在驶往市区前均以广福邨为尾站，即使署方增设多少巴士号线服务，广福邨的乘客也难以上车，或只能站在车厢内直至抵达市区。因此，他建议署方考虑分拆一些路线重造的巴士路线，以期分流乘客，例如 74D 号线不再驶经广福回旋处，而是改经运头塘，由达运道直接前往吐露港公路，从而分流大埔墟及大埔南的上车站点，令他们不用全部集中在广福邨上车，这样可以令广福邨居民能更容易乘搭 74X 号线。他希望运输署明白今届大埔区议会的民主派区议员居多，故不会如以往般轻易接受署方的建议及响应。他亦不认同题述巴士路线计划中的建议，包括增加巴士路线或巴士班次可令巴士服务持续发展。这个建议只是改善以往巴士服务的不足之处，署方如希望巴士服务持续发展，需要更宏观地改善巴士服务，例如更改行驶路线。

36. 陈振哲议员指他刚才建议运输署在大埔区增设行驶林锦公路再经大榄隧道前往市区的巴士路线，他询问这个建议是否可行。

37. 许嘉仪女士表示需要与巴士公司研究更改巴士路线是否可行，因为此举会影响现有的巴士路线安排及乘客。

38. 陈振哲议员认为署方响应敷衍。他指出上述建议的困难之处在于林锦公路近凌云寺一段的路面狭窄，长逾 12 米的车辆无法在该路段行走，而林锦公路亦禁止 12 米长的车辆行驶。因此，署方如决定研究他提出的建议，必须先行扩阔凌云寺一段的道路。他希望署方能认真考虑相关建议。此外，他建议署方考虑更改巴士行驶路线，改行林锦公路再经大榄隧道前往市区，或沿上水方向经新田公路前往屯门，以期改善吐露港公路挤塞的情况。他指去年 9 月举行的交运会会议记录第 23(v)段载有任启邦议员的发言，指出有大埔居民反映 263C 号线经屯门公路驶往沙田及荃湾时经常遇上严重的交通挤塞。不过，自去年至今，署方仍未提出任何建议改善相关问题。他认为署方应该正面响应委员的查询，而不只是备悉相关意见，却没有任何跟进。

39. 姚跃生议员建议运输署考虑增加 2 班 74E 号线由 7 时 30 分至 7 时 45 分从大埔三门仔路站开出的班次。他表示现时 74E 号线由 7 时 15 分至 7 时 30 分从大美督总站开出的班次，到达下坑站及凤园总站时已经出现客满的情况。因此，增加相关班次能节省在大美督总站上车的乘客的乘车时间，同时让在下坑站或其后车站上车的乘客也有座位可坐。此外，他表示现时 74E 号线由观塘码头出发往大美督的开出时间为下午 5 时 50 分，大部分乘客当时仍未下班，故他建议署方更改开出时间或延后至晚上 6 时 30 分或 7 时正。他亦请运输署说明需要区议员提供哪些相关数据，才会尽快落实他们提出的建议。此外，他建议署方重组巴士路线，让巴士分别行驶乡郊及林村河的路线，而无须安排每条巴士路线都要驶经广福邨巴士站。

40. 任启邦议员提出的意见如下：

- (i) 运输署每年就委员提出的建议都给予相同的回复，只表示署方备悉相关意见，并予以考虑。他表示，以往委员就去年及前年的巴士路线计划提出的建议，绝大部分与委员在是次会议提出的意见类同，但署方一直没有落实相关建议，故他不理解署方如何跟进。
- (ii) 大埔区议会在 2018 年委托顾问公司进行大埔区公共巴士服务调查，当中清晰地反映市民希望增加巴士路线，以便前往不同地区。因此，他认为委员已经向运输署提供相关资料，并在不同会议向运输署反映市民的意见。然而，署方只落实自以为有需要的建议，没有考虑委员提出的建议。
- (iii) 虽然署方不希望委员自行与不同巴士公司举行会议，但委员在相关会议上，知悉巴士公司对于委员提出的建议持开放态度，故他认为署方大可让巴士公司竞投巴士服务。服务落实后，如载客率未如理想，署方大可停办相关服务，或让巴士公司自行想办法改善或提升相关服务，以吸引乘客继续使用。
- (iv) 署方不能再以“铁路为主、巴士为辅”作为规划公共交通及运输的方针。他认为港铁引入 9 卡列车取代 12 卡列车的安排会带来很多问题，在自由行旅客再度访港及繁忙时间期间，问题尤为显著。虽然港铁引入 9 卡列车的同时亦提升了新信号系统，但没有大幅提升车厢的载客量。就北区(包括上水及粉岭)而言，人口虽然仍会继续增长，但他们可以依靠港铁出行，而沙田区的居民则可以依靠署方在这两三年间于沙田区增设的新巴士路线服务，以前往市区或港岛区。他认为署方虽然有稍微改善大埔区的交通问题服务，但没有提供新的巴士服务供大埔区居民使用。
- (v) 查询署方如何考虑市民提出的意见，并作出实际响应，而非只表示备悉相关意见。他表示题述计划虽可改善大埔区部分巴士服务，但如署方未能在往后的委员会或工作小组会议上，确实响应委员

今天提出的意见，并大幅修改题述巴士路线计划，则难以说服委员支持题述巴士路线计划。

41. 刘勇威议员提出的意见如下：

- (i) 再询问运输署有否研究由大埔区议会提交的大埔区公共巴士服务调查报告。他表示，连任的区议员和上届为增选委员的区议员去年亦曾经要求署方增加前往东区的巴士服务，但署方仍没有任何响应及跟进，每年都只是敷衍了事，没有在相关巴士路线计划落实任何建议。
- (ii) 他指出在这几年间，署方在大埔区增加的新巴士服务寥寥可数。他指新界区的 N 号线系列巴士均提供通宵服务及多个班次，唯独大埔区的 N307 号线没有这个安排，但署方却认为提供了相关路线服务便可应付了事。如按照所需的巴士资源安排，北区所需的巴士资源，包括油费，都比大埔的偏远地区多，但使用巴士服务的人数或许较少。然而，N373 号线能在整个深宵时份提供服务，而 N307 号线却需要经他们多番争取才增加 1 个班次，他不能接受。
- (iii) 运输署每年提交有关大埔区的巴士路线计划也草草了事，不值得讨论。运输署没有认真考虑委员过往提出的建议。他们在若干年前提交的调查报告，已经充分表达大埔居民的要求，并有具体数据支持。署方或许没有参考相关调查报告，故不知道大埔区居民极需要相关巴士服务。委员难以接受运输署每年只是轻微修补大埔区的巴士服务，便希望委员可以通过相关巴士路线计划。他无意把其他地区视为大埔区的竞争对象，但认为运输署需要对每个地区的居民一视同仁，而非不平均地分配资源。他以沙田区为例，该区有大约 60 万人，而大埔区则有约 30 万人，但大埔区获分配的巴士资源少于沙田区的一半，沙田区甚至有 2 条过海巴士号线。署方亦因应沙田区人口增长，落实增加 682、682A 及 682X 号线的班次。他质疑署方有没有正视大埔的人口增长，是否无视大埔居民的交通需要。他重申，他难以接受署方每年都提交敷衍的巴士路线计划。

42. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 运输署响应时没有提及任何实质数据。委员每次就运输署拟设的新路线或某些路线的不妥之处提出意见时，署方均表示要先试行，才能得知实际成效。不过，在相关建议落实半年至一年后，运输署没有就委员认为班次安排不妥的巴士号线提供相关数据，例如安排 N307 号线在清晨时份行驶。他指出其他地区的 N 号线系列

自清晨 1 时起，每隔 15 至 30 分钟提供 1 个班次，但 N307 号线却只是在早上 5 时提供 1 个班次。署方虽然表示相关安排理想，却未有提供任何数据以作跟进，故无法证明相关服务是否能满足乘客需要，或研究如何改善相关服务。T74 号线的情况亦然，他去年建议署方开办 T74 号线时，已经提及只有 1 个班次并不足够，而开出时间亦不理想，但署方同样建议先试行来回各 1 个班次。他无从得知署方是基于什么准则，以决定何时增加班次及相关服务时间，而署方的决定往往与市民的期望不同，令人难以理解。

- (ii) 当初决定委托顾问公司进行大埔区公共巴士服务调查时，他已经对相关调查报告的成效有所保留，因为当中的调查结果亦是委员一直在会议上向署方提及的意见，所以已能预计署方并不会对相关结果作出任何响应。其后，署方果然没有任何回应，他亦不能理解。他询问主席，署方会否提供更多数据，让委员了解署方如何规划巴士路线，还是只会尽快跟进涉及政治考虑的路线，甚至无须准备相关文件予委员参考或咨询委员，便自行落实相关建议，例如前往佐敦(西九龙站)的 W3 号线及 271 号线，以及计划增加香港口岸为站点的 A47X 号线。由于署方迟迟未有跟进委员提出的建议，故他查询能否要求署方提供更多相关的数据让委员参考。

43. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 署方有听取委员的意见，亦有赖委员的意见才可以在每年的巴士路线计划推出新项目，例如去年落实的 N307 号线及 907B/C 号线。
- (ii) 署方亦会跟进委员就相关路线计划以外的建议提出的意见。她举例说，署方落实了刘勇威议员以往提出的建议，例如延长 271S 号线的行驶路线至太和，又因应时任区议员提出改善林村谷的巴士服务，落实增设 64P 号线以应付相关需要。因此，署方一直有跟进委员的建议，检视相关情况及整体的交通网络发展。
- (iii) 署方一直检视林锦公路的巴士服务，她表示署方及路政署在上届区议会的会议上解释扩阔林锦公路的原因，是因为林锦公路受凌云寺一段的路面限制，以致林锦公路禁止车长逾 11 米的车辆进入，正如陈振哲议员所提及一样。不过，由于康乐园至嘉道理农场的路段可让车长逾 11 米的车辆行驶，只是无法在凌云寺一带调头，故署方需要在附近一带加设调头处，配合巴士公司调配车长 11 米以上及载客量较高的巴士行走，以期加快巴士流转。她亦有向时任区议员及地区人士解释，署方认为增设调头处，可以让巴士在嘉道理农场附近调头。署方工程师及路政署视察后，均认为在梧桐寨增设调头处较为合适，故建议先在梧桐寨增设调头处。待相关工程完成后，便可以增加更多巴士服务。

- (iv) 就任启邦议员及姚跃生议员提出重整巴士路线，以减少巴士路线重迭，她表示在去年 9 月举行的大埔区议会会议上，署方曾经表示正筹备大埔区域交通及运输研究，当中不只检视如何重组大埔区现有的巴士路线，亦会检视铁路、小巴及其他交通工具的服务，以作平衡。
- (v) 受肺炎疫情影响，巴士载客率大幅下降。署方虽然希望落实更多新服务，但认为在此期间不会有太多市民使用服务。不过，署方会在疫情过后，根据市民的出行模式增加巴士班次。

44. 就林锦公路车长限制一事，林德浩先生补充说，车长逾 11 米的车辆一直不得进入林锦公路，但随着乡郊地区发展，相关部门亦会考虑扩阔林锦公路的路面，例如凌云寺及元朗区亦会进行路面扩阔工程。待梧桐寨增设回旋处的工程完成后，署方会全面检视可否放宽限制，让车长逾 11 米的车辆从大埔区驶进梧桐寨回旋处的中间路段。

45. 许嘉仪女士备悉委员有关开办新巴士路线由大埔区前往其他地区的要求。就此，她表示署方考虑开办新巴士路线时，除了需要考虑相关地区现有的交通服务、地区发展及乘客需求外，亦会考虑委员提出的意见，再与巴士公司研究相关建议是否可行。至于大埔区 N 号线系列，因受疫情影响，载客率偏低。待疫情缓和后，署方会再检视相关路线的载客率，并会因应乘客需求适时调整服务。此外，就调整个别巴士路线的开出时间，例如 74E 号线及 T74 号线，署方将再与巴士公司研究是否可行，以期配合乘客的需要。

46. 文念志副主席的意见如下：

- (i) 需要慎重考虑是否支持通过题述巴士路线计划。
- (ii) 运输署在题述文件中提及署方在计划开设新巴士服务时，会考虑个别地区的小区发展及人口增长，但他认为署方可能连未来两三年大埔第 9 区及白石角会有增加人口也不知道，可见署方在决定相关路线计划时未有认真考虑上述因素。
- (iii) 富亨邨在 1990 年入伙，而在 1990 年前，大埔区已落成的公屋及居屋包括汀雅苑、大元邨、宏福苑、广福邨、大埔广场、富善邨、明雅苑、新兴花园及太和邨。他认为署方在富亨邨入伙前没有预计如何影响其他地区，而是在入伙时才开始计算人口增长，实为不妥。同样道理，署方应已计算大埔第 9 区将有多少座公屋落成，以及增加多少人口，而非到入伙时才得知相关数据。署方如曾经进行相关研究，便不会仍然安排所有巴士路线沿南运路前往广福邨。他希望署方响应现时车辆沿汀丽路、颂雅路及南运路前往其他地方的比率是多少，并善用相关数据规划巴士服务。当大埔第

9 区仍然需要依赖颂雅路时，是否可以考虑不让巴士沿南运路前往其他地方，改为沿汀丽路往太和方向，或从下坑经大埔工业邨前往太和，以期让其他市民亦有车可乘。他亦指出，富亨邨一直只有 71A、71B、271、272B 及 A47X 这几条巴士号线。

- (iv) 虽然署方刚才指出，即使 A47X 号线改经香港口岸，亦不会延长前往机场的车程。不过，他认为如署方每 2 小时提供合共 5 个班次，即每隔 24 分钟便有 1 班，定能提升载客率。
- (v) 就 263C 号线载客率不足一事，他举例说，有些蓝领需要在早上 8 时正到达屯门上班，但乘搭 263C 号线根本无法准时到达。如署方增加 1 个提早 5 至 10 分钟开出的班次，载客率或许会提高。他指 263C 号线的班次时间并不适合市民，无法吸引他们乘搭，因此载客率偏低。
- (vi) 认为署方不停以疫情作为未能增加班次或新增巴士服务的借口，但委员在疫情出现前已经一直提议增加 307P 号线或新增从大埔区前往港岛东巴士服务。
- (vii) 认为连任的区议员及新任的区议员向署方提出很多改善大埔区巴士服务的建议，希望署方与巴士公司多接纳他们的意见。

47. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他在若干年前已经不再对署方建议的巴士路线计划抱有任何期望，因为无论委员提出什么意见，署方亦只会备悉，然后按原有计划行事。署方即使表示会接纳相关建议，最多也只会稍作改善。署方如有意落实委员的建议，便早已落实，而不是一直没有任何响应。在委员提出的建议中，有不少会为巴士公司带来利润，他们亦知道并不是巴士公司不愿落实相关建议，而是署方不同意落实。因此，他请马芳兰女士解释当中原因，究竟是她本人不同意落实相关建议，还是她的上司不同意。如是后者，他建议邀请比她更高职位的署方代表，例如总运输主任，出席下次会议并作出解释。他请马芳兰女士向其上司转达有关建议。
- (ii) 港铁计划引入 9 卡列车时，委员已经询问运输署及港铁相关安排对载客量的影响，例如因讯号系统提升而增加的列车班次、预计增加的载客量等。就此，当时港铁的高层响应说，基本上可以维持原来 12 卡列车的载客量。他认为此即代表引入 9 卡列车无助增加载客量，而港铁只是维持原有服务，并没有增加任何资源供原来在大埔区及北区的居民，更谈不上有任何新资源提供予两个地区将来新增的人口。港铁代表当然会解释指，沙中线启用后有助在大围站疏导人流，从而解决相关地区的交通需要。不过，时至今日，依然没有人能响应港铁如何提供足够的车厢，让从沙田站

开出前往罗湖或落马洲方向沿途各站的乘客上车。如有人能够回答这个问题，他不介意支持通过题述计划，但他肯定没有人能够回答，因为港铁代表的解释并不合理。由于吐露港公路的交通已经饱和，每天都塞车和发生交通事故，以致前往市区上班的居民由原本需要预留 1 至 1.5 小时车程，改为需要预留 2 至 2.5 小时车程，故委员才建议相关部门研究新增干线连接大埔区和北区前往市区。然而，署方完全没有在香港 2030+:跨越 2030 年的规划远景与策略的计划中提及相关建议或如何疏导现时吐露港公路交通挤塞的问题。

- (iii) 查询署方在去年 9 月举行的大埔区议会会议上提及正在筹备的大埔区域交通及运输研究，其研究结果及相关改善措施为何，以及如何改善大埔不同地方的交通情况，例如南运路、广福道及宝乡桥。
- (iv) 不理解署方为何没有考虑和检视乘客过往数年的出行模式及交通需求，只是一直提及这数个月的乘客需求，以及需要待疫情过后才能检视乘客的真正需求，这个做法并不合理。疫情前所记录的出行模式及载客量亦能显示乘客的需要，不会与疫情过后的乘客需求大相径庭。如署方认为相关需求会大大不同，他请署方提交数据说服他们。
- (v) 强烈要求邀请较高级的运输署代表出席下次会议，届时如相关代表仍然以同一番说话响应委员的建议，便能证明题述计划是运输署的决定，无须再为难马女士。

48. 苏达良议员表示，署方没有在计划中提出与船湾区有关的巴士路线建议。政府希望鼓励市民以港铁出行，但船湾区的居民却无法依赖港铁，大多只能乘搭 74K 及 75K 号线出行，而在疫情期间，乘搭 75K 前往大美督的市民增加，但巴士公司却没有增加班次，令居民更加不便，故他希望运输署留意相关情况。此外，巴士的手机应用程序经常显示等候时间为 40 分钟，他曾经就此询问巴士公司，是其手机应用程序出错还是市民确实需要等候 40 分钟，但无论如何，这使居民无从决定应否根据巴士的手机应用程序所显示的班次出门候车。另外，他询问署方能否增加 73P 及 74E 号线的班次，因为 74E 号线除了去程十分挤迫之外，回程亦只有 1 班在下午 5 时 55 分开出的班次，无法配合大多数市民的下班时间，而 73P 号线甚至没有提供回程服务。

49. 谭尔培议员的意见如下：

- (i) 虽然题述计划中有不少建议让西贡北的居民受惠，但他亦同意委员提出的意见。
- (ii) 他认为运输署应考虑在北区新田设立换乘站，作为发展新界西到新界东交通的长远目标。他以 263C 号线为例，由于该号线途经城

隧，令吐露港公路更为挤塞，而驶经沙田滨景花园时又再塞车，为新界东的交通带来坏影响。虽然九巴曾经表示城隧的发展较成熟，故安排 263C 使用城隧，但他担心待港铁北环线落成后，市民将更依赖港铁出行，因而减低巴士的竞争力。

- (iii) 他认为九巴有一项优势是港铁无法取代的。例如市民如乘搭港铁从香港中文大学前往马鞍山，需要绕一个大圈，但如乘搭巴士，则只需要驶上一条行车桥便可，故他认为署方可考虑善用相关行车桥，新增更多巴士号线，从十四乡或马鞍山前往大埔市区、北区，甚至是仍然未有巴士服务的地区，包括元朗及屯门。此外，署方可以增加 274P 号线班次或把其改为全日服务，因为小巴 26 号线的收费非常高昂，而 274P 号线的收费相对便宜，较吸引市民。虽然十四乡的人口也有增长，但增幅小于大埔第 9 区、北区皇后山邨及元朗，因此署方亦需要考虑相关情况。对于是否支持通过题述计划，他或会弃权，但感谢署方提出落实西贡北的交通建议，并希望署方能考虑他提出的建议。

50. 陈振哲议员表示，许嘉仪女士就署方会否考虑更改巴士行驶路线，即改行林锦公路经大榄隧道前往不同地区的建议，尚且表示会研究相关建议是否可行，但马芳兰女士却在会议上斩钉截铁地拒绝，正正是这样的处事方式，令市民受苦。他强调，他是大埔区议员，并不只是林村谷的区议员。因此，如他得悉署方在梧桐寨增设回旋处足以解决林村谷的交通问题，并就此觉得满意，他便有愧于大埔区的市民。他认为委员就大埔区内不同的交通问题，例如广福邨交通挤塞、吐露港公路交通负荷过重等，提出了很多解决方法。举例来说，胡耀昌议员建议从另一出口驶上吐露港公路，以及他建议从林锦公路前往不同地区，但马女士实时表示因受凌云寺一段的路面限制，相关建议并不可行，此即代表署方不会考虑安排巴士改行林锦公路经大榄隧道前往不同地区。他认为马女士应以更积极的态度聆听委员的意见，并加以考虑，而不是拒绝考虑任何建议。

51. 主席表示，据他理解，马芳兰女士应是表示林锦公路的扩阔路面工程完成后，可解决车身较长及载客量较高的巴士未能在凌云寺附近行驶的问题，但她只是没有响应会否安排大埔区巴士改经大榄隧道前往其他地区，以及没有因应梧桐寨增设回旋处的建议，正面响应会否让巴士改行林锦公路经大榄隧道前往其他地区。

52. 陈振哲议员澄清说，在梧桐寨增设回旋处亦无助巴士在凌云寺附近调头，因为巴士如经由梧桐寨增设的回旋处前往元朗，必须经过凌云寺段，但由于凌云寺段的路面狭窄，巴士不能在该处调头。如让巴士进入该路段，将影响交通安全。

53. 刘勇威议员感谢运输署落实他提出的建议，即延长 271S 号线的行驶路线

及考虑延长其他巴士路线至旧墟及太和一带。不过，他曾经 2 次询问署方有否在准备题述计划时参考大埔区公共巴士服务调查报告，因为相关报告提及在大埔区开设新巴士路线前往不同地区的需要，但署方始终没有响应他的问题，故他相信署方应该没有参考相关报告，因为如署方有参考，题述计划应会显示拟新增前往不同地区的巴士路线服务，例如葵青区及东区。署方一直表示开设新巴士服务需要数据及民意支持，委员亦已提供相关资料，大埔区议会甚至拨款 10 多万委托顾问公司进行相关调查报告，而顾问公司亦派员在巴士站点向市民收集意见，发现有 2 成大埔居民须透过换乘才能到达柴湾和杏花邨。他认为相关数据足以支持署方落实增加相关巴士服务，但署方仍没有任何计划，令他难以支持题述路线计划。

54. 黄兆健议员表示，运输署在题述路线计划中提及运输署会因应地区发展、人口变迁、运输建设的落成、区内现时及已计划的交通服务等，持续优化现有的巴士服务网络。他询问运输署基于什么准则决定在上班及下班的繁忙时间，设有回程班次，因为在早上繁忙时段，运头塘有不少前往各区的巴士路线服务，例如港岛、观塘及东九龙一带，但在下午及晚上的繁忙时段，却没有任何班次回到运头塘巴士总站，故居民需要在广福邨下车，再走 15 分钟，才能返回运头塘。此外，运头塘巴士总站到现时仍未加设上盖，故他询问有关进度及具体时间表。

55. 许嘉仪女士回应如下：

- (i) 署方一直从不同途径收取及聆听委员所提出的意见，并会就意见与巴士公司仔细研究及讨论。
- (ii) 署方理解委员关注广福道、南运路和吐露港公路的交通流量的情况，并会与巴士公司研究是否可以更改部分巴士服务的行车路线，以作分流之用，从而改善现时道路挤塞的情况，令居民能有更快捷的巴士服务前往市区。
- (iii) 就黄兆健议员的查询，署方在考虑个别早上繁忙时间班次是否设立回程服务时，主要考虑乘客需求，如路线有一定的需求，署方会与巴士公司研究增设回程班次。正如题述的路线计划中，署方建议增加 T74 及 74P 号线的回程服务。
- (iv) 就刘勇威议员查询署方会否参考大埔区公共巴士服务调查报告一事，她表示署方会参考从不同途径获取的数据，包括委员及市民提供的意见和区议会提供的报告。在是次会议上，委员提出增加前往港岛东及葵青的巴士服务，署方将仔细考虑调整个别路线服务或增加新巴士路线服务的可行性。署方会一如以往，继续恒常地监察巴士服务的日常运作，并跟进委员就题述计划提出的建议。

56. 何伟霖议员表示，运输署代表没有就委员的建议提出任何具体响应，亦不知道要到何时才能有具体响应。大埔第 9 区第一期会在 2021 年落成，但署方竟然没有在题述计划就该区提出任何建议或计划，以配合该区的人口增长。他希望署方认真研究并尽快提出实质建议。

57. 文念志副主席表示，署方没有响应任启邦议员提出增加前往葵青区的巴士服务的建议。此外，他建议主席亦请巴士公司代表响应委员提出的意见。

58. 黄兆健议员再次查询在运头塘巴士总站增设上盖的时间表。

59. 马芳兰女士感谢主席就梧桐寨增设回旋处一事作出补充。她补充说，较小型的巴士可以进入林锦公路凌云寺段，但署方希望在梧桐寨增设回旋处，以期尽快解决 64K 号线等大型巴士不能进入林村谷的问题。其他车辆如长度较 64K 号线巴士为短，亦可驶入林村谷。此外，她表示大埔第 9 区将设有新的公共运输交汇处，而相关信息亦曾经在以往举行的环保、房屋及工程委员会报告。署方亦曾经在上届的区议会提出计划重组富亨巴士总站，以期腾出更多位置供巴士停泊及上落客，署方的交通工程师可就相关事宜补充。有关在运头塘巴士总站增设上盖一事，她表示由于相关工程由大埔民政事务处及巴士公司共同负责，她需要在会议后向相关部门查询有关数据，再向黄兆健议员补充。

60. 陈振哲议员不理解马芳兰女士的响应有何用意，因为人人都知道 64K 号线驶经凌云寺，只是由于受凌云寺段的路面限制，巴士公司不能使用车长 12.8 米的巴士行驶 64K 号线。马女士的响应会使人误会他们并不知道相关巴士号线有驶经凌云寺。

61. 主席表示可以稍后跟进凌云寺段的相关事宜。

62. 邓政杰先生感谢委员就题述计划提出的意见，亦备悉委员在以往及是次会议上就九巴服务提出的意见。不论是巴士路线计划的建议，还是计划以外的建议，九巴一直都有跟进，例如每次都派代表出席委员会会议，以跟进大埔区的巴士服务。九巴除了会因应情况，逐步落实巴士路线计划的建议外，亦欢迎委员随时提出意见，因为他们所反映的地区意见十分重要。就较多委员提出的意见，他先简单响应如下，并将持续跟进：

- (i) 他并不是推卸责任，但 907B/C 及 N307 号线在农历新年前落实，而市民的出行模式在农历新年和疫情爆发后出现变化。现时该号线的载客量并不理想，但他们亦认同不应以现时的载客量决定如何安排该号线日后的服务，否则便不公平。此外，就 64K 号线的问题，九巴将继续跟进林村的交通情况，但现时该处的各种路面

情况限制了九巴的服务。九巴乐意与委员合作，以期改善大埔区内的交通情况。

- (ii) 有关 T74 号线由观塘码头开出的时间订为下午 5 时 55 分，虽然正如陈蔚嘉议员所说，很多市民在上述开出时间仍未下班，但这个决定是参考某些晚上从观塘开往新界的巴士号线，例如 258X 及 259X 号线。由于晚上时段观塘的交通情况较为挤塞，所以提前了开出时间，而该个时段的交通情况较为理想，巴士在下午 6 时 15 分至 20 分左右便能抵达九龙湾，但须视乎当天的交通情况而定，这样可以满足在 6 时下班的乘客的需要。他请委员不用太担心，因为九巴将一如以往，视乎乘客需求而增加班次，当相关巴士服务累积了一定数量的乘客，九巴便会按需要再增加班次。
- (iii) 至于能否安排巴士行驶其他路线前往吐露港公路，九巴持开放态度，亦乐意与委员讨论改善交通情况的措施。
- (iv) 就委员提出希望增加前往葵青区的巴士服务，他表示 73P 号线虽然是 73X 号线的特别班次，但其行驶路线通过城隧后，便会驶经葵芳及葵兴。虽然该路线在大美督开出，未必能服务整个大埔区的居民，但九巴有考虑委员的意见，并逐步响应。
- (v) 九巴乐意聆听委员就 W3 号线提出的意见，但由于 W3 号线的行驶路线覆盖较多地区，包括北区、沙田及其他市区，故九巴需要参考其他地区的意见。如能制订让有关地区都接受的方案，九巴便会向运输署报告，或再与委员商讨。
- (vi) 不论是巴士路线计划的建议，还是日常收到的意见，九巴都乐意聆听，并会与运输署及委员讨论和跟进，以期改善相关服务。

63. 罗耀华先生就机场巴士服务响应如下：

- (i) 认为 A47X 号线改经香港口岸，可方便大埔居民前往该处。就有关改动对原有乘客车程影响的意见，他表示根据疫情发生之前的观察，乘客较多在早上 8 时后及周六、周日期间乘搭前往香港口岸的路线，而前往机场的乘客则主要集中在大约早上 6 时至 7 时，2 组乘客的出行模式并不相同。在早上 8 时许至 9 时之后，甚至在假日期间，该号线都有足够的空间容纳新增的乘客，故龙运相信上述建议不会影响现时前往机场的乘客。如上述建议获得通过，龙运将检视实际的乘客需求，审视服务水平。
- (ii) 龙运备悉委员希望延长大埔区 A 及 NA 号线系列的行驶路线，并一直与运输署跟进相关情况，但处理时间较安排 A47X 号线改经香港口岸长，故建议先推出能较快推行的建议，以满足部分乘客的需要。他们亦将按照情况，继续与署方研究延长相关路线的可

行性。

64. 黄汉忠先生表示，N307 号线自 1 月底开办以来，其载客率极不理想，回程的载客率甚至只有个位数。城巴新巴将检视该号线在港岛区的覆盖范围，以期吸引更多乘客和增加班次。

65. 何伟霖议员表示，马芳兰女士似乎认为只要扩建富亨巴士总站及在大埔第 9 区增设巴士站，就能解决该区的交通问题，但却未有响应他的要求或提出任何具体计划，例如巴士的路线安排等。他认为先不论巴士公司是否会跟进委员的建议，但他们至少会表现出配合的态度，而不是提出空泛的响应后，便认为已作跟进。

66. 区镇濠议员表示，署方如单靠扩建富亨巴士总站，而不解决南运路的交通挤塞问题，则无助解决交通问题。他指出，如在早上最繁忙的时间从富亨经南运路前往大埔墟，所花的时间足以让他前往九龙，故署方如不先解决南运路的交通挤塞问题，提出其他措施也没有意义。

67. 主席表示，委员可以在即将成立的跟进公共巴士及小巴服务工作小组详细讨论题述计划。如委员不反对，委员会便不会在是次会议上就题述计划表态。他请运输署代表在相关工作小组会议响应委员提出的意见。

68. 任启邦议员同意主席的建议，并希望运输署具体响应委员的意见。他认为，如署方不修改题述计划的内容，则没有必要浪费时间讨论。

V. 要求尽快恢复武汉肺炎疫情前的巴士班次之事宜
(大埔区议会文件 TT 15/2020 号)

69. 任启邦议员介绍上述文件。

70. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 市民受疫情影响，很多时候需要在家工作，令出行模式大大改变。农历新年过后，巴士公司的载客量减少，故提出调整相关班次。署方收到巴士公司的申请后，会视乎相关号线的每周载客量而决定是否批准。并非所有巴士公司提出的要求，都会获署方批准。署方审批的原则大致包括：(一)相关巴士号线的平均候车时间不得延长超过 5 分钟，而即使是较疏落的巴士号线服务，平均候车时间亦不超过半小时；(二)巴士公司须确保每个班次的载客量不多于 70%至 80%，以免因巴士载客过多而增加市民感染疫症的风

险。

- (ii) 就委员较关注的巴士号线，例如 73X 号线，运输署并没有批准巴士公司在繁忙时间减少班次。署方在最新的巴士服务调整中，只批准九巴在非繁忙时间或晚上 9 时以后，即人流极少的时段，才可调整班次。截至今天，署方并没有批准巴士公司调整任何繁忙时段的巴士班次服务。
- (iii) 署方亦因应今天举办的香港中学文凭试，要求巴士公司恢复过往以学校为站点的路线，以及加强某些巴士号线的服务。此外，今天亦有派员在大埔视察巴士服务，相关服务情况大致良好。

71. 譚浚熙先生 响应如下：

- (i) 疫情导致全港各区的巴士载客率大幅下降，最严重者甚至下降逾 4 成。
- (ii) 九巴在服务公众外，亦希望以可持续的方式经营业务。在疫情期间，九巴坚守原则，没有减薪和裁员，亦没有强制要求员工放取无薪假期。因此，为了在维持服务及保障员工就业稳定两方面取得平衡，九巴只能作出迫不得已，以及必要的服务调整。
- (iii) 感谢各委员在这段期间对巴士服务提出的意见，让巴士公司改善服务。九巴如获委员告知或自行观察到有需要加强服务的地方，便会相应调整，以满足市民上班的需要。
- (iv) 由于学校仍然停课，加上若干企业安排员工复工后，又重新安排他们在家工作，令巴士的载客率反复变化。然而，疫情最严重的时期已经过去，九巴因应乘客需求，将于 5 月 1 日起恢复繁忙时段服务至疫情前的水平。此外，在疫情期间，市民在非繁忙时段的出行模式亦有所改变。例如，市民以往在下班后或会出席一些消闲活动才回家，但在疫情期间，大多数市民下班后便立即回家。因此，九巴难以在疫情期间把非繁忙时段服务恢复至疫情前的水平。
- (v) 九巴外勤同事其中一个职责，是向公司实时反映乘客需求，以便公司检视是否需要调整服务。九巴亦会持续派员视察市民对巴士服务的需求，并与各委员保持沟通，令九巴做得更好。
- (vi) 为免疫情扩散，九巴在疫情期间实施了不同的防疫措施，包括：
(一)在巴士车厢内增设通风车窗，乘客有需要时可以打开车窗，加强自然风流通；(二)引入纳米光触媒技术进行医学级消毒；以及
(三)增加清洁空调系统及车厢的次数。九巴亦会继续因应疫情的发展，引入不同的抗疫措施。

72. 胡耀昌议员提出的意见及问题如下：

- (i) 巴士公司宣布因疫情的关系而减少巴士班次后，运输及房屋局（“运房局”）局长曾经要求巴士公司确保每辆巴士的载客量不超过7成，让乘客有足够的社交距离。运输署亦表示，如巴士公司因应疫情而申请减少班次，其中一个准则是相关路线在减少班次后，预计的载客率即使在繁忙时间亦不可超过7成。
- (ii) 他展示一张他和其他议员在晚上6时许的繁忙时间拍到的照片，当中显示73X号线巴士车厢内“人贴人”的情况。他请运输署及巴士公司解释为何该班次的载客率这么高。他询问运输署作为巴士公司的监管机构，为何容许巴士车厢如此挤拥。
- (iii) 他举例说，餐厅在限聚令的规定下，每张餐台必须分隔1.5米，但运输署却容许巴士车厢如此挤拥。如运输署以巴士车厢不受限聚令规限作为解释，他便不能接受，因为限聚令的原则应该适用于任何情况。
- (iv) 既然餐厅受到限聚令规限，而在疫情最严重时，出席区议会会议的人亦要分隔一定的距离，他请运输署解释为何容许巴士出现“人贴人”的情况。
- (v) 质疑署方究竟有否监管巴士公司，并询问署方在审批巴士公司的削减班次申请时，有没有亲身视察相关号线的乘客需求。他认为，如署方接受巴士车厢出现“人贴人”的情况，并相信这个情况不会传播武汉肺炎的话，便无需继续讨论是项议程。如果署方并不接受这个情况，请解释为何容许此事发生。

73. 陈蔚嘉议员表示，她有次乘搭73X号线从观塘返回大埔时，亦经历过胡耀昌议员所展示的情况，车厢内“人贴人”，并且要全程站立。她认为削减班次后，根本没有可能控制巴士的载客量，因为市民会因班次减少的缘故，集中乘搭同一班巴士。此外，现时E41号线平均候车时间为40至45分钟，在巴士的手机应用程序中亦可见此信息。然而，马芳兰女士刚才表示署方批准巴士公司减少班次的其中一个原则，是巴士公司必须确保即使是较疏落的巴士号线服务，平均候车时间亦不可超过半小时。既然如此，她质疑为何E41号线的候车时间比规定的还要多10多分钟。此外，她见过有些巴士的钱箱旁边放置了搓手液供市民使用，但不是所有巴士都有，故她询问巴士公司是否愿意在所有巴士车厢内放置搓手液，以保障市民安全。她亦向巴士公司反映，曾经目睹有巴士司机没有佩戴口罩。

74. 黄兆健议员的意见及问题如下：

- (i) 认为运输署及巴士公司在肺炎期间的巴士班次安排荒谬。如大家

都认为人与人之间的距离会影响肺炎传播风险，有关方面便不应减少巴士班次。他认为巴士班次减少后，乘客之间难以保持距离，于是出现“人贴人”的情况。

- (ii) 就题述文件第 1 项，他询问运输署，如果巴士公司受疫情影响，以致载客量减少，因而需要减少班次，则应提前多少天向署方提出申请，以及具体的申请程序为何。
- (iii) 即使大众不认为小区出现疫情爆发，但巴士公司受政府的政策影响，因而要减少巴士班次。因此，他担心如政府日后以其他理由建议市民减少外出，或会令巴士公司的载客量再次减少，巴士公司便需要再申请削减班次。因此，他查询巴士公司申请减少班次的具体程序。
- (iv) 九巴代表刚才表示，为了保障员工在疫情期间的就业及薪酬不受影响，只能迫不得已地减少巴士班次，以控制成本。他询问，如大家都希望减低乘客在乘搭巴士期间传播病菌的风险，为何巴士公司不要求政府就疫情导致的业务亏损作出赔偿，反而选择通过减少班次降低业务成本。

75. 何伟霖议员认为巴士公司在疫情最严重的时候，仍然本着利益为先的心态经营业务。虽然他理解巴士载客量因疫情而减少，但并不认同巴士公司安排每隔 15 至 30 分钟才有一班巴士服务，有些班次甚至减少了一半。他查询运输署是否同意巴士公司的安排，并认为署方没有好好监管巴士公司。他表示全赖市民自律，在这段期间戴上口罩及注意个人卫生，否则乘客身处如此挤拥的车厢内，后果将不堪设想。

76. 谭尔培议员反映早上巴士脱班的情况。他接获市民投诉，表示经常等候 45 分钟仍没有巴士，而巴士手机应用程序亦没有显示相关的班次服务。

77. 任启邦议员表示在过去 2 个月，委员有到现场点算巴士数目，所得的资料及提出的意见和问题如下：

- (i) 他们在 3 月 9 日下午 5 时 50 分至晚上 7 时 53 分期间，在广福邨落客站点算到接近 20 架 74X 号线或 274X 号线巴士严重客满。他们询问下车的乘客在哪个车站上车，得悉有些乘客在九龙湾、彩虹及新蒲岗一带上车时，车厢已是客满。他表示，由于这些班次已经客满，因此不停九龙湾站以后的车站。
- (ii) 同日，他们亦点算到多架 271 或 271X 号线巴士严重客满。
- (iii) 或许因为关永业主席和大约 6 位议员当日高调地数车的缘故，所以他们未见多架 73X 号线巴士客满，但仍见个别班次出现客满的情况。

- (iv) 他们在 4 月 9 日也在不同地点视察巴士情况，包括广福道、广福邨及宏福苑，并发现不少 73X 号线及 74X 号线巴士客满，而 74X 号线的情况尤为严重。他表示周炫玮议员在当天晚上 8 时 30 分过后，看见大量市民在广福道等候 74X 号线。直至当晚 9 时 15 分，人数更多达约 40 人，甚至出现只有一两位市民能挤进车厢的情况。
- (v) 由于有些公司安排弹性上下班时间，非繁忙时间的客满巴士数量有所减少。
- (vi) 查询运输署如何监管巴士公司，如署方没有批准九巴减少 73X 号线班次，还有没有批准九巴减少其他巴士号线的班次。此外，署方如从其他渠道得知巴士公司擅自减少巴士班次，将如何跟进。以 73X 号线为例，根据他所得的数据，在 2020 年 1 月至 2 月期间，每天共有 288 班次，整段期间合共有 8 640 班次；在 3 月，每天只有 156 班次，整个月合共只有 4 680 班次，仅占原来应有的 54%，市民于是需要花更多时间等候巴士。
- (vii) 74X 号线原本在一个月内有 11 640 班次，但在 3 月只有约 6 000 班次，减幅近 4 成。
- (viii) 他从一位朋友获得一些内部数据，认为相关数据可信，可以转交运输署。
- (ix) 巴士公司受疫情影响，以致载客量下降 4 成，收入亦减少。虽然巴士公司表示在疫情期间没有解雇员工，但这不代表没有削减员工的工时。举例来说，负责驾驶特别班次的司机就被大幅削减工时，从 11 小时左右减少至 8 小时，而有些司机则被调任后备司机，令巴士班次大幅减少。
- (x) 巴士公司一方面通过减少班次控制成本，另一方面又申请政府防疫基金的补贴，包括工资补贴，同时继续获政府发放原有的津贴，以及政府发放予巴士公司作维修的费用，补贴额合共超过 10 亿元。他认为巴士公司通过减少班次控制成本，导致乘客需要花更长时间等候巴士，但巴士公司却同时获得一大笔补贴，故询问为何不用利用政府的补贴，及早增加巴士班次，以期配合运房局局长所言，减少巴士车厢的密度。
- (xi) 政府部门的员工或许可以在家工作，但不是所有私人公司都有这项安排。即使曾经有相关安排，员工大概从 3 月中起便要恢复原来的工作安排。政府部门的员工亦要返回办公室工作，只是没有对外开放。因此，巴士公司不应后知后觉，继续减少巴士班次，影响市民。
- (xii) 巴士手机应用程序未能提供准确信息，令市民在班次减少期间无法藉此获取正确信息。

- (xiii) 要求巴士公司尽快恢复原来班次，并解释为何 3 月的班次大幅减少，而大埔区被减少的班次较其他地区更多。举例说，沙田区较繁忙的巴士 89X 号线及 287X 号线，减幅只有约 20%，但行驶大埔区的巴士 X 号线系列的班次却大幅减少。

78. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 署方没有批准九巴减少 73X 号线及 74X 号线在繁忙时段的班次。由于胡耀昌议员所展示的照片只放大其中车厢一角，故未能清楚显示巴士整个车厢的实际情况。尽管如此，署方一直监管巴士公司的运作，不只是在疫情期间才进行监管。署方人员，包括她本人，每周都前往现场视察巴士减班后的情况，如发现有巴士的载客率超过 70%至 80%，便会要求九巴实时增加相关巴士号线的班次，以免巴士客满。
- (ii) 署方会在可行情况下，要求巴士公司增设一些短程行驶路线，以增加巴士班次和疏导人潮，减少巴士客满的机会，例如在周末增加 75K 号线及 75P 号线的班次。
- (iii) 认同有个别巴士公司应用程序的准确程度并不理想，并已要求巴士公司提升程序的准确度。

79. 谭浚熙先生表示曾经在网上看到类似胡耀昌议员所展示的照片。由于疫症来得较急，并对巴士服务造成全面影响，九巴在调整班次上有做得不理想的地方，他们亦因此上了宝贵的一课，并会吸取经验及参考委员提出的意见，以提升服务。九巴会确切地从 5 月 1 日起恢复繁忙时段的班次安排至疫情前的水平。就委员的个别查询，他响应如下：

- (i) 就陈蔚嘉议员提议在车厢内放置搓手液，他表示由于九巴的巴士数量较多，购买搓手液需时。在此期间，他们只能先按准则在车程较长及乘客较多的巴士号线车厢内增设搓手液，但会继续检视相关情况，以作改善。他补充说，九巴在一些巴士总站亦有提供搓手液，供乘客使用。此外，九巴每天都为车长提供口罩，要求他们在执勤时配戴。关于个别车长在执勤时未有戴上口罩一事，他请大家提供相关数据，例如相关巴士行驶的路线及车牌号码，以便九巴跟进。
- (ii) 他本人也是九巴手机应用程的用家，认同该应用程序未如理想，并在是次会议上向用家致歉。九巴正在提升该应用程序的软件及硬件，他留意到该应用程序已有改善，但认为仍有改善空间，并会再作跟进。

- (iii) 备悉委员就 73X 号线及 74X 号线所提出的意见，并表示由于疫情初期发展迅速，九巴在调整班次上有做得不理想的地方。他们明白需要改善相关安排，亦希望以后不会再有类似的问题。

80. 文念志副主席不满运输署代表就胡耀昌议员所展示的照片的响应。他表示，他们是在现场视察巴士脱班情况时拍到该照片，亦亲眼看见该车厢十分挤拥，乘客没有保持政府划一要求的社交距离。他认为政府官员或许与市民大众不同，无需依赖巴士及港铁外出，因此未必了解市民在疫情期间因九巴减少巴士班次，而要登上极度挤拥的巴士。虽然署方表示没有批准九巴减少相关巴士号线的班次，但委员只是向署方反映所见的情况。由于交运会未能如期在 2 至 3 月举行会议，委员才未能适时向相关部门反映当时的情况。运输署代表如质疑该照片的真伪，可与他们对质。

81. 任启邦议员提出的问题及意见如下：

- (i) 查询他刚才所述有关巴士公司在 3 月的减班数据或巴士班次数据是否正确。如是，则代表在大埔区行驶的 X 号线系列及 271 号线系列，削减了至少 40% 的班次，他认为这个减幅不能接受。如巴士公司只减少了某些时段的巴士班次，是不可能有这么大的减幅。他知道并不是所有地区的巴士班次都有同样的减幅，而巴士公司或许会解释这个调整是基于各区乘客的出行模式。不过，他认为这并不合理，因为大埔区有别于其他地区，往返其他地区(包括荃湾、观塘、油尖旺及九龙城等)的巴士路线仅各有一条，别无他选。
- (ii) 他无意针对个别政府官员，但希望运输署要求巴士公司提交相关数据，以核实他刚才所述的减班数据是否正确。如是，运输署将如何监管巴士公司的运作，会否不再追究巴士公司在 3 月不合理地调整巴士班次的情况？
- (iii) 认为九巴作为专营巴士当然有一定的难处，但亦应按照服务详情表所载经核准的时间表营运巴士服务，不能因为客量减少而自行减少班次。即使大家接受九巴未获运输署批准便自行按客量减少班次，也不能接受如此大的减幅。例如最繁忙的 74X 号线班次被减至 52%，根本不能应付市民需要。他认为九巴较不重视大埔区的需要。
- (iv) 车长必须按照九巴的服务时间表行车。班次减少后，大量乘客需要等候多时才能上车，以致他们无礼对待车长，有些甚至用粗言秽语指骂车长，加重车长在这段期间的压力。他举例说，两年前有车长被乘客指骂，加上受路况影响，导致交通意外，多人伤亡。他认为如果意外是由人为因素造成，巴士公司和运输署便责无旁

貸。虽然未必人人都受巴士减少班次影响，或者有人认为减少班次并非大事，只是多花数分钟候车，但市民如要多花时间等候巴士，定会责骂车长。虽然龙运亦有减少 E41 号线的班次，但他明白机场的现况很难让龙运决定恢复原有的班次。不过，他认为九巴必须恢复大埔区的 X 号线系列及 271 号线系列的原有班次。此外，他认为 71K 号线的载客量虽然不多，但这是大埔区内的通勤路线，居民平常都以此往返大埔区，故巴士公司不应减少该号线的班次至每 30 至 40 分钟一班。

82. 胡耀昌议员不满运输署代表的响应，认为她推卸责任。他表示，九巴尚且表明会吸取是次经验，以期日后改善，但运输署代表却表示他刚才展示的照片放大后令她未能看清车厢的情况。他指出该照片由他亲自拍摄。当天黄昏时段，73X 号线车厢内确有“人贴人”的情况，可见载客率并不符合相关部门的要求，即载客率不可超过 7 成。这是否代表运输署监管不力？他查询，如运输署没有批准九巴减少 73X 号线的班次，是否代表即使在这段时间发现相关巴士号线的载客率超过 7 成，亦不会跟进。

83. 姚钧豪议员认为马芳兰女士可就运输署监管不力道歉，而不是明知有错却不认错。此外，他认为署方可提供署方批准巴士公司减班的相关资料，让委员比对他们收集的数据，或由委员提供他们收集的数据让署方比对，从而得知是署方还是巴士公司出错。他表示，当乘客需要在车厢通道站立，即代表巴士的载客率超过 7 成，不符合运输署的要求。署方表示会派员视察，如发现巴士的载客率超过 7 成，便会马上要求巴士公司增加班次，但他质疑这个做法是否可行。一般而言，车长会按照巴士公司在缩减班次后制订的时间表上班。因此，即使署方要求巴士公司实时增加班次，巴士公司亦不会有足够人手应付。他又询问巴士公司会否采取委员在现场点算巴士数目时所见的做法，让行政人员顶替车长。他续查询，巴士公司会否在运输署视察后，依然维持缩减班次的安排；而署方在视察后是否不会再跟进，抑或署方会更改本来批准巴士公司缩减班次的安排。疫情早在 1 月发生，他不理解为何署方及巴士公司在 3 月的巴士班次安排仍不如理想。

84. 陈振哲议员不理解运输署代表为何未能看到委员所见的情况。他引述个人经验，表示胡耀昌议员提出的资料为法庭可接纳的证据。此外，他引述香港法例第 631 章《道歉条例》，指公务员可在法律的保障下道歉。就马芳兰女士的响应，他查询如巴士公司未经运输署批准便擅自减少班次，有否违反专营权的相关规定，而在专营权的相关规定下，运输署为何有权决定是否批准巴士公司提出缩减班次的申请。据马芳兰女士表示，署方同事在视察时未有发现委员所见的减班情况。就此，他表示运输署的职员及区议员均为公职人员，两者均有同等的法律地位，故他建议运输署可以向廉政公署举报，怀疑署方职员因收受利益而就上述事宜作出与事实不符的报告，或者请署方安排

1 名高级运输主任每天与 1 名区议员前往现场视察。他希望运输署代表在下次会议回复她的选择。

85. 何伟霖议员认为九巴至少就巴士班次的安排，承认有不足之处并且表示愿意改善。然而，运输署代表对所有查询都只是表示署方有作出相关跟进，却不认为有不足之处。他认为，如疫情期间的巴士班次足够，市民便不会如此不满，提出这么多投诉，情况亦不会如此不堪。这证明运输署的确在相关安排上监管不力。他续提出一项临时动议：“动议谴责运输署就巴士公司取消班次、脱班及载客量监管不力”。

86. 主席表示待轮候发言的委员发言后，再处理相关动议。

87. 文念志副主席表示，有市民以电邮向秘书处投诉区议员到现场点算巴士数目的行为影响巴士公司的运作，并不是市民所期望。不过，他认为区议员有责任监察巴士公司运作。他认为，运输署代表态度傲慢，希望她理解市民及区议员的想法，并妥善跟进，或邀请运输署更高级的人员出席下次会议。

88. 林名溢议员认为巴士公司应主动跟进巴士班次不足的问题，不是只有在区议员提出有关要求后才跟进。

89. 区镇濠议员不满运输署代表在巴士路线计划及交通规划方面的响应，并要求她在出席委员会会议前做足预备工作。

90. 马芳兰女士重申运输署没有批准九巴减少 73X 号线及 74X 号线在繁忙时段的班次。此外，署方职员如在视察时发现巴士的载客量超过 70% 或 80%，便会马上要求九巴增加相关班次。她表示，署方的确发现九巴擅自减少班次，并且根据相关监管机制，向九巴发出劝戒信，指出必须增加被减少的班次。此外，署方职员每次视察时，都会跟进九巴的营运记录。她亦希望九巴解释为何擅自减少班次。

91. 谭浚熙先生表示现时未能提供任启邦议员要求九巴提交的数据。他强调九巴对每个地区的乘客一视同仁，并没有厚此薄彼，在调整服务上没有针对任何地区。此外，因应乘客需求，区内几条主要路线包括 73X、74X、271 及 71K 号线，已提早在上周恢复繁忙时段服务至原来水平。就 5 月 1 日起恢复繁忙时段服务的安排，九巴亦已于公开平台向全港乘客交代，公司会继续改善服务，做好应尽的责任。

92. 胡耀昌议员要求运输署即使未能在会议上响应，也须在会议后以书面提交有关署方在疫情期间就大埔区的巴士服务，向九巴发出劝戒信的相关数据，包括一共发出多少封劝戒信、发信日期、相关的巴士号线等。

93. 刘勇威议员查询，就巴士公司擅自减少班次的问题，运输署是否只能发出劝戒信作为跟进行动，抑或有其他处罚方式，以跟进专营巴士公司没有遵守相关协议提供巴士服务。他认为如运输署视察期间发现相关情况，亦不过是向巴士公司发出劝戒信，对巴士公司其实没有任何影响，更何况经署方视察而发现的情况只是冰山一角。

94. 马芳兰女士表示，署方已经就九巴擅自减少 73X 号线班次的问题发出劝戒信。至于署方发出的劝戒信的实际数量，她需要再翻查记录。她表示，运输署不只在视察时发现巴士公司擅自减少班次才会发出劝戒信，更会不时抽查巴士公司的营运记录，如发现巴士公司的班次不足，便会发出劝戒信。此外，她只负责监管大埔区的巴士路线日常运作，但会议后可以请相关同事补充就巴士公司整体运作的监管及已采取的跟进工作。

95. 主席表示，他将处理委员刚才提出的 1 项动议，并读出动议内容如下：

“谴责运输署高级运输主任马芳兰就巴士公司取消班次、脱班及载客量监管不力。”

是项动议的动议人为何伟霖议员，和议人为胡耀昌议员。

96. 主席表示，虽然上述动议没有在会议举行当日的十个净工作日前提交，但由于是次会议日期是在短时间内通知各位，而他在是次会议亦批准接纳委员在短时间内提交讨论文件，故决定接受处理上述动议，但并不代表日后也会如此接受处理临时动议。此外，他明白各委员希望反映市民这几个月来乘搭巴士的情况，但认为相关情况并非只由其中 1 名运输署职员造成，故他询问委员会否考虑修改字眼，改为谴责运输署。

97. 陈振哲议员认为应交由马芳兰女士决定会否提供其他相关职员的名字予以谴责。

98. 区镇濠议员同意主席的建议，认为应谴责运输署，而非只谴责马芳兰女士。

99. 胡耀昌议员同意陈振哲议员的建议，并认为马芳兰女士代表运输署出席是次会议，亦是相关动议的谴责对象。

100. 何伟霖议员亦同意陈振哲议员及胡耀昌议员的意见。

101. 文念志副主席同意胡耀昌议员的意见，但他认为马芳兰女士如认为受压，

可向其上司反映。不过，既然她代表运输署出席会议，她本人就是代表运输署。他并建议修改动议内容的用字，改为“谴责运输署高级运输主任马芳兰及其上司”。

102. 何伟霖议员及胡耀昌议员同意上述修改。

103. 任启邦议员查询《大埔区议会常规》(“《常规》”)有否订明如何处理有出席会议但在投票时没有表态的委员的票数。

104. 李裕修先生表示，《常规》没有列明如何处理相关情况，而秘书在撰写会议记录时，亦不会记录相关情况。

105. 主席建议在记录投票结果时，可多加 2 项情况，包括在席没有投票，以及不在席没有投票，让市民可以从会议记录得知相关情况。

106. 委员同意相关建议。

107. 席上没有委员提出其他修订动议。交运会同意以记名方式进行投票。主席引导委员会就何伟霖议员提出的动议进行表决，结果如下：

赞成：	15 票	区镇濠议员	区镇桦议员	陈振哲议员
		陈蔚嘉议员	周炫玮议员	何伟霖议员
		林名溢议员	刘勇威议员	连楠璋议员
		文念志议员	苏达良议员	胡耀昌议员
		任启邦议员	姚钧豪议员	姚跃生议员
反对：	0 票			
弃权：	3 票	林奕权议员	谭尔培议员	黄兆健议员
在席没有投票：	1 票	关永业议员		
不在席没有投票：	0 票			
总计：	19 票			

108. 主席宣布上述动议获得通过。

109. 谭尔培议员表示自己投下弃权票，因为他认为即使谴责相关部门代表，亦无助解决早前已经发生的脱班情况，但他希望运输署考虑委员所提出的意见。

110. 主席表示，由于疫情已经缓和，故希望运输署及巴士公司尽快处理相关问题，恢复巴士路线班次至疫情前的水平。

VI. 要求改善新小巴线 806A/806B 号服务及要求全面改善白石角公共交通服务
(大埔区议会文件 TT 16/2020 号及 TT 16A/2020 号)

111. 姚钧豪议员介绍大埔区议会文件 TT 16/2020 号。

112. 主席表示，路政署铁路拓展处因公务理由，未能派员出席是次会议，但已经在会议前就题述文件作出书面回复，请委员参阅大埔区议会文件 TT 16A/2020 号。

113. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 运输署一直有跟进白石角交通事宜，但由于早前的交运会会议未能召开，故未能宣布相关事宜的最新进展。她希望藉是次会议，正式向各委员汇报相关进度。
- (ii) 新小巴线 806 号线系列已经在本年 3 月 1 日正式投入服务，而署方亦一直观察其运作。该小巴线系列行驶的路线是由大埔至沙田及马鞍山。她感谢大埔区议会及沙田区议会对该小巴线服务的支持。
- (iii) 署方仍在考虑在运头塘总站增设职员休息室的建议。她表示该处设有巴士公司与大埔民政事务处兴建的更亭，而部分路面属于领展的范围，故署方需要检视该处还有哪些位置属于公家路，可作兴建职员休息室之用。
- (iv) 署方早前亦收到不少意见，意见来自上届及今届区议员，甚至有市民直接向她本人查询前往火炭的公共运输服务。因此，署方在今年 2 月中安排小巴线 28S 号试行 3 个月，以增加前往火炭的短程服务，但暂时载客量较低，署方将继续留意该小巴线的载客量。受疫情影响，所有巴士及小巴线的载客量都有所减少，但这不代表署方会因而接受巴士及小巴服务出现脱班情况。
- (v) 因应去年港铁停驶大学站，署方安排了一些巴士路线前往白石角。署方与巴士公司将继续研究更改相关巴士号线的班次，以期配合市民的出行模式。署方会先从现有的巴士号线，加入行驶至白石角的路线。她表示，白石角陆续有居民入住，故署方一直观察白石角人口的出行模式及公共交通的载客量。署方亦会保留巴士 73X 号线，在早上繁忙时间驶经白石角，而九巴亦准备向署方申请巴士 73X 号线在中午及下班时间的班次驶经白石角。署方亦会继续观察巴士 73X 号线驶经白石角的班次的载客量，以决定如何加强相关服务，以及是否把其总站改为白石角。
- (vi) 九巴亦会把巴士 272A 号线首班车开出的时间提早至早上 6 时。

她表示，九巴可以向委员报告有关安排。

- (vii) 署方明白委员对 A47X 号线的意见，故在今年年初增设早上班次，由机场开出，驶经白石角，再返回大埔。然而，由于疫情持续，该班次在 2 月尾试行后便暂停。她表示，龙运代表可以向委员报告该巴士号线的发展。
- (viii) 至于巴士 82B 号线，她明白港铁屯马线投入服务后，白石角的居民希望有巴士直达大围。署方并没有拒绝相关建议，并一直与巴士公司积极讨论，研究在不同巴士号线增设驶经各个铁路站的路线。她举例说，现时已经有小巴号线前往大埔站、火炭站、沙田站及大学站，亦有巴士号线前往大学站。不过，署方仍需时观察部分站点的交通流量，如有任何消息，署方会尽快向委员报告。
- (ix) 署方知悉白石角的住户会在本年年底陆续入伙，而大部分住户会在 2021 年入伙。因此，署方会在 2020 年的下半年度，不断加强相关巴士服务，并开办不同的公共交通服务。
- (x) 有关在吐露港公路兴建巴士换乘站一事，署方的工程师曾经清晰地解释公路两旁分别与铁路路轨及单车径重迭，因此没有足够空间兴建巴士换乘站。如有新进展，署方会向委员报告。此外，白石角现时的巴士总站仍有空间容纳更多巴士及小巴，故署方会先改善驶经白石角巴士总站的公共交通服务。

114. 陈振哲议员询问运输署及警务处，新小巴号线 806A 及 806B 开始营运时，运头塘邨巴士总站曾经发生刑事毁坏事件，相关小巴号线的车厢遭人打破，故他查询相关部门如何协助小巴营运商在该巴士总站的安排，并查询警务处就相关事件的调查情况。他明白这个查询较为突然，警务处未必能在会议上提供相关资料，希望可在会议后补充。

115. 姚钧豪议员查询小巴营运商是否已经向运输署提交小巴号线 806A 及 806B 分段收费的申请；如已提交，申请分段收费的路段究竟是往大埔方向还是往沙田方向。他表示曾经就这个问题查询小巴营运商及运输署。小巴营运商表示曾经提交相关申请，但不获批准，而运输署则表示小巴营运商未有提交相关申请。

116. 文念志副主席查询运输署有否考虑在白石角增设交通中转站，有如粉岭公路加德士油站附近的中转站。他认为，白石角附近有住宅、科学园第一至三期、旧路一带屋苑，以及工作地方，故署方应检视市民的出行模式，考虑在白石角增设交通中转站。如运输署有相关构思，他请署方提供补充数据。

117. 徐翼福先生表示，由于陈振哲议员提及的刑事毁坏案件仍在调查中，故不便在会议上透露调查进度。但他表示，他会在会议后向负责相关案件的人

员了解，并在相关案件调查完结后，向委员提供补充资料。

118. 马芳兰女士回应如下：

- (i) 运输署十分关心新小巴 806A/806B 号线的营办商，并与他们保持紧密联系。署方得悉运头塘邨巴士总站发生刑事毁坏案件后，便请小巴营运商马上通知警方，而警方亦派出人员跟进案件。
- (ii) 有关新小巴 806A/806B 号线分段收费事宜，由于该小巴路线主要由署方负责马鞍山区的同事跟进。据她所知，该小巴营办商有意增加收费优惠，但至于他们是否有向运输署申请分段收费，她要询问马鞍山组别的同事。她补充说，如小巴营运商认为增设分段收费可行，署方一般不会反对。
- (iii) 有关文念志副主席提议在白石角增设交通中转站一事，署方会先充分利用现有巴士站，并尽量增加换乘优惠，以期向居民提供更多的巴士服务。由于白石角的居民会在本年年底准备入伙，故署方现正与巴士公司检视换乘服务及巴士站点，让市民使用更多换乘服务，并且更易上车。

119. 陈振哲议员表示，他请警方设法避免日后再有因站头利益而发生的刑毁事件，因为这类事件在这个年代在大埔区发生，是不能接受的。

120. 文念志副主席表示，他明白警方仍在调查相关案件，但他猜测事件发生的原因或许有如电影情节，即各个小巴营运商争夺小巴停泊车位，而当中亦可能牵涉三合会成员。市民亦从这次事件得知原来运输署或小巴营运商在公共屋邨增设新小巴号线时，会受其他势力影响，情况并不理想。

121. 林名溢议员表示，有市民怀疑警方在检控违例泊车时选择性执法。该名市民看见警方在检控违例泊车时，只检控违例停泊在道路上的私家车，但没有检控违例停泊的小巴。他表示，虽然事件尚待证实，但他亦希望警方不会选择性检控个别车辆类别。

122. 姚钧豪议员表示，运输署会在本年度下半年增加驶经白石角的巴士号线，但他认为如果以广福邨作为巴士总站，市民勉强能在广福邨上车，即使署方增加驶经白石角的巴士号线亦没意义。他补充说，他们当初建议署方在吐露港增设巴士换乘站，是为了让巴士无需在回旋处多番来回，便能直接驶至换乘站，而市民亦能直接在巴士换乘站乘车前往各区，无需多番转车。虽然他不认为署方仍能增加驶经白石角的巴士号线，但希望署方能增设一条以白石角为总站的试行路线。如署方决定只在现有的巴士号线增加驶经白石角的路线，他查询署方打算在哪些巴士号线增加这些路线。

123. 区镇桦议员提出的问题及意见如下：

- (i) 运输署考虑改善白石角的交通时，除了考虑白石角即将有居民入住外，更考虑到科学园即将扩建。虽然科学园不属于大埔区，但亦与大埔区相连。因此，署方考虑改善白石角的交通时，亦应把这些因素纳入考虑。
- (ii) 如署方考虑委员的建议，计划在吐露港增设换乘站，巴士公司便无需提供从白石角开出的巴士号线，因为白石角的居民可以在吐露港换乘站乘搭原有的巴士号线。因此，委员的建议对巴士公司及白石角居民均有裨益。
- (iii) 不理解署方为何会考虑在现有的巴士号线增加驶经白石角的路线。他相信署方不久后又向委员表示，由于该处人口和载客率不足，故只会增设早上及晚上的班次，未能增设全日班次。结果，署方仍然未能为白石角居民安排任何巴士号线，让他们先到广福邨后再换乘大埔其他现有的巴士号线前往市区。他认为运输署并没有考虑相关安排。
- (iv) 查询署方会否考虑把现时在大学站供市民上落邨巴的位置，迁移到马鞍山线，而大学站腾出来的位置，则供白石角居民作换乘邨巴之用。他明白在马鞍山线尚未投入服务时，需要在大学站腾出位置供市民上落邨巴，以达至分流效果，又可以鼓励马鞍山居民乘搭东铁线。现时马鞍山线接驳沙中线，乘客可以直达不同地方，他询问署方何不考虑让马鞍山居民直接在马鞍山线附近上落车，反而仍要他们到大学站乘搭东铁线，并安排白石角居民乘搭邨巴到大学站。他认为此举可以给予市民更多选择，署方亦无须苦恼如何增设驶入白石角的巴士号线。当然，他亦欢迎署方增设驶入白石角的巴士号线，但根据现时的情况，白石角居民既没有足够的巴士服务，亦没有任何接驳车辆往返大学站，故委员才会批评署方。
- (v) 希望署方能认真考虑相关建议，而不要一如以往毫不在意他们的建议。

124. 主席表示，希望运输署及巴士公司职员跟进委员的意见。他建议，这个议题可以在下次的跟进公共巴士及小巴服务工作小组会议上详细讨论，甚至可以邀请小巴 806A/806B 号线的营运商出席工作小组会议，而委员亦会继续跟进白石角的交通事宜。

125. 主席宣布先休会午膳，会议将于下午 2 时 30 分继续进行。

126. 会议其后恢复进行。

VII. 有关改善林锦公路行车安全设施及近钟屋村加设交通灯等过路设施事宜
(大埔区议会文件 TT 17/2020 号、TT 18/2020 号及 TT 19/2020 号)

127. 陈振哲议员介绍大埔区议会文件 TT 17/2020 号。

128. 彭晓峯先生响应如下：

- (i) 运输署原则上并不支持在公共道路上安装“鱼眼镜”，因为“鱼眼镜”所显示的影象和实际情况有很大差异，会令驾驶者错误估计迎面车辆的位置、距离及速度，容易引致交通意外。署方一直关注区内的交通安全情况，如有障碍物放置在小路出大路的路口并阻碍驾驶者的视线，署方将检视相关情况，并会在适当时候建议相关的交通改善措施，同时征询区议员的意见。
- (ii) 有关社山路路口的情况，署方已经推行初步的改善措施。例如，署方将更改由社山路转出林锦公路路口的道路标记及交通标志，令车辆必须在该路口停车。此外，署方亦会考虑移后灯柱，以免阻碍驾驶者的视线。
- (iii) 他将跟进白牛石及水窝村的情况。

129. 陈振哲议员请署方跟进社山路路口的一棵树木。此外，他表示会提交大窝西支路交通事宜的讨论文件，以便在下次的交运会会议上讨论。

130. 林奕权议员表示，整个大埔区也有相关问题，故请相关部门逐步跟进。

131. 主席查询，虽然运输署不会安装“鱼眼镜”，但查询署方会否反对大埔区议会利用小型工程所提供的资源在路口位置安装“鱼眼镜”。

132. 林奕权议员表示，由于政府或需要花数年时间才能安装“鱼眼镜”，很多村长会选择自行安装。他询问署方除了安装“鱼眼镜”外，能否提供其他更好的建议，以期改善相关路口的交通问题。

133. 彭晓峯先生表示，正如他刚才所说，运输署并不支持安装“鱼眼镜”，但署方会通过其他措施，以免路口有障碍物阻碍驾驶者的视线，例如会搬移树木、街灯及更改交通标志等。

134. 陈振哲议员查询署方会否考虑扩阔相关路口。他表示，正如林奕权议员所言，在大埔区很多乡村内，从小路转出大路时驶经的路口都十分狭窄，而

社山路旁边有些弯位，因此情况特别严重。因此，如署方不赞成在相关位置安装“鱼眼镜”，只靠搬移灯柱或要求驾驶者在双白线外停车，则无法令小路上的驾驶者看见大路有车辆驶过，无法解决路旁弯位带来的交通问题。

135. 彭晓峯先生表示，他曾经前往社山路视察，认为该路段最主要的问题是驾驶者的视线。署方会先按照他刚才提及的建议，修葺相关路口。此外，他会再与相关区议员跟进其他路口是否亦需要改善。

136. 林德浩先生表示，署方一直收到很多区议员的意见，要求扩阔林锦公路各个路口，包括梧桐寨、坑下莆、白牛石等。署方去年已经发出施工纸，让路政署在梧桐寨路口进行小型扩阔工程。此外，在 2015 及 2016 年，有人建议扩阔社山路路口，但由于该路口牵涉斜坡及私人土地问题，署方须逐步解决。他以往负责林村区时，亦认为需要改善社山路及水窝路路口的问题，日后会与当区区议员讨论如何改善。

137. 主席建议署方的工程师在会议后联络林奕权议员及陈振哲议员，视察他们所关注的路口，并先行处理需要紧急改善的路口，以及跟进未有提及的路口。

138. 陈振哲议员介绍大埔区议会文件 TT 18/2020 号前，先向警务处及运输署代表查询林锦公路的车速限制。

139. 徐翼福先生响应说，如果相关路段没有速度限制牌，最高速度限制为每小时 50 公里。

140. 彭晓峯先生响应说，相关路段的最高速度限制为每小时 50 公里。

141. 陈振哲议员表示，据他理解，相关路段的最高速度限制并非每小时 50 公里，而是每小时 70 公里。相关路段并没有设置任何速度限制牌，但设有一个路牌，指出该路段禁止车长 11 米或以上的车辆驶入，但他却未见有部门根据是项规定执法，令该路段出现车速及交通安全问题。此外，最近在林锦公路又出现非法赛车，即使他本人居住在大埔滘，亦能听到跑车引擎发出的声音，故他相信相关噪音同样影响大埔区其他地方。由于相关路段并没有任何速度限制牌，以致车辆高速行驶，故他希望有关部门在相关路段增设速度限制牌，以期提醒驾驶者，甚或加设侦速摄影机，如发现相关路段有超速驾驶者，即可除牌，正如处理汀角路的超速驾驶者一般。

142. 谭尔培议员表示，西沙路亦有非法赛车，故他亦建议部门研究如何限制相关路段的车速。他认为超速驾驶除了导致交通意外而危害性命，亦会影响动物，因为乡郊地方有较多动物。他表示，区议员或会提交文件讨论噪音问

题。他理解相关路段的车速订为每小时 70 公里，目的是避免交通挤塞。他询问运输署，拟在西径村增设的交通灯能否减少超速驾驶的情况。

143. 姚跃生议员表示，早前疑有人因为不满非法赛车的声浪影响村民，于是投掷大石到粉岭公路路面。就此，他查询署方有否相关措施，例如在相关路段加设侦速摄影机或路牌等，以期防止非法赛车。

144. 彭晓峯先生响应如下：

- (i) 就谭尔培议员的查询，他表示林锦公路的车速限制为每小时 50 公里。根据香港法例第 374 章《道路交通条例》，除另有规定外，所有道路的速度上限均为时速 50 公里，因此无须设置时速 50 公里的速度限制牌。只有在道路更改原有的时速限制至时速 50 公里的情况下，署方才设置相关速度限制牌，以提醒驾驶者原有的时速限制有所改变。
- (ii) 署方与警务处将根据多项因素考虑加设侦速摄影机的地点，例如以往的交通意外记录、警方发出的超速驾驶告票所提及的超速程度、超速引致的潜在危险、是否属于车速及交通流量较高的重要道路及主干路，以及车道的地理及环境因素等。现时在林锦公路近嘉道理农场已经设置侦速摄影机，而署方暂时未有在林锦公路其他位置加设侦速摄影机，但会密切留意相关路段的超速驾驶情况，并会根据相关准则，适时考虑是否需要加设侦速摄影机。

145. 就陈振哲议员提及的车速限制事宜，任启邦议员的意见及提问如下：

- (i) 运输署表示不会在时速 50 公里的道路上，设置相关速度限制牌，但现时的确有市民及区议员看见及听见车辆在相关道路上，以超出时速 50 公里的限制行驶，故他查询，警方有否在林锦公路路段设置流动侦速摄影机。如有，他希望警方提供超出车速限制的个案数目。他表示，如有相关个案，但运输署又不在相关路段推行改善措施或增设侦速摄影机以阻吓超速驾驶者，署方便属失职，因为署方没有推行相关改善措施，令村民及大部分市民在下车横过该路段的马路时身陷危险。因此，他查询警方有没有相关的检控数目，以及是否有设置流动侦速摄影机。他并询问运输署，如警方有数据显示每当设置侦速摄影机时，便有大量的检控数目，署方将采取什么改善措施。
- (ii) 他指自己身为驾驶者，在驾驶途中，如果前方没有太多车辆，自然会加速。因此，即使在时速限制为 50 公里的道路上，如前方没有太多车辆，驾驶者会不经意加速。虽然有相关的交通条例指运输署无须在时速 50 公里的道路上设置速度限制牌，但他认为运输

署如在道路增设速度限制牌，有助提醒驾驶者，避免出现不经意加速的情况。

146. 林奕权议员表示，很多居民向他查询车速事宜。他表示，由于村内道路多为直路，驾驶者的车速较快，但由于现时相关道路均没有增设速度限制牌，故他查询署方会否在车辆驶入村口前的路段增设限制牌，让驾驶者减慢车速。据他所知，在伦敦较为繁忙的道路，时速限制会降低至 20 英里。他查询香港有没有时速限制较低的限制牌，以提示驾驶者减速。

147. 就任启邦议员的查询，陈振哲议员查询警方根据林锦公路近嘉道理农场的侦速摄影机所检控的超速个案数目，并指警方未有回应有否在禁止长度 11 米以上的车辆进入林锦公路执法的事宜，以及运输署有没有相关措施配合警方执法。

148. 谭尔培议员曾经以电邮向警务处查询在西沙路设置侦速摄影机的事宜，并请警务处如有相关资料便回复他。此外，他表示曾经接获市民提出加设侦速摄影机的意见，亦明白必定有人反对增设相关设备，因为将限制驾驶者的车速。因此，他建议署方在相关路段增设时速 60 公里的限制牌，让驾驶者根据相关时速限制驾驶车辆，否则大家都会以时速 60 至 70 公里驾驶车辆，无法解决交通安全的问题。

149. 彭晓峯先生感谢各委员的意见，他会转达相关意见予署方同事考虑。

150. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 相信在林锦公路实施禁止长度 11 米以上的车辆进入禁区的做法，已经超过十年。他表示，警方在进行不定时行动期间，包括反罪恶巡逻、处理超速驾驶及药后驾驶个案，如发现有 11 米以上的车辆进入限制牌路段，便会截停相关车辆并作出检控。不过，他表示由于讨论文件中没有要求提供相关检控数字，故他现时未有相关数据，需要向新界北警区的同事查询。
- (ii) 警方以往会不定期在大埔区各处执行打击超速驾驶、打击酒后及药后驾驶等行动，不限于林锦公路。他相信，委员应有见过警方截查相关车辆，除此之外，其他检控超速驾驶人士的方法包括：(一)以没有警察标志的车辆追截和尾随；(二)在道路前方设置警察检查站，利用雷射枪侦察超速的车辆，并实时作出票控；(三)使用雷达侦速仪，在往后时间检控违例驾驶者；(四)利用侦速摄影机，例如设置在林锦公路嘉道理农场的侦速摄影机。他表示，警方定期就超速驾驶采取执法行动。

- (iii) 警方除了经常就超速驾驶采取执法行动外，亦有处理噪音问题，不论新界北交通部或大埔警区交通部，如发现有残缺车辆，即会向相关车主发出残缺车辆通知书，通知他们让运输署检查相关车辆。
- (iv) 如发现有车辆不适宜在路面行驶，警方会发出车辆检验通知书，并实时把车辆送往大榄涌车辆检验中心，让运输署的运输主任检查车辆，并会检控车主相关车辆有残缺的地方。
- (v) 警方在 2019 年第 4 季及 2020 年 1 月至 2 月期间，分别发出 111 份及 21 份残缺车辆通知书。在 2019 年第 4 季及 2020 年 1 月至 2 月期间，警方亦分别把 22 部及 3 部车辆扣留在大榄涌车辆检验中心。
- (vi) 就车速限制牌事宜，他表示道路上如没有设置相关限制牌，车速限制均为时速 50 公里，除非车速有变更。以汀角路为例，由于车速限制由时速 50 公里改为 80 公里，道路上便设立了时速 80 公里的限制牌，以提示驾驶者时速限制有改变。此外，以大埔太和路为例，整段太和路均没有设置车速限制牌，是由于整段道路的车速均为 50 公里。他相信一般驾驶者都知道相关规定。

151. 主席请警务处在会议后通过秘书处向委员提供有关数字，包括过去 1 年警方就长度 11 米以上的车辆进入林锦公路而进行检控的数字。此外，他亦请运输署工程师研究委员提及的增设车速限制牌及侦速摄影机建议，以期改善车辆在相关道路超速驾驶的情况。

152. 林奕权议员建议署方考虑在林村增设区域测速器，因为非法赛车的路线多由林村一直伸延至八乡。如在该路线增设测速器，既可避免影响村民，又可以检控超速驾驶者，较为实用。

153. 陈振哲议员表示，警方或误会了他的意思。他指出在林锦公路的非法赛车，不但产生噪音问题，亦导致超速驾驶，但警方未有响应非法赛车的执法问题。他并查询运输署有没有任何措施改善相关路段。他表示，相关车辆从大帽山驶至林锦公路及吐露港公路，影响整个大埔区的行车安全，故请警方回应。此外，就残缺车辆的问题，他查询现时市民是否仍可致电污染投诉热线，举报道路上喷出黑烟的车辆，让相关部门跟进。

154. 文念志副主席认为警务处及运输署代表就任启邦议员的提问所作出的回复并不理想。他认为，市民超速驾驶，有法不依，但相关部门又不执法。据他了解，林锦公路近嘉道理农场的侦速摄影机，应该是位于斜路开端。车辆沿大埔方向冲往斜路，接着会驶至平地，然后经过右弯及左弯。他询问警务处是否会考虑加设流动侦速摄影机，因为驾驶者如要从荃锦公路回旋处驶往嘉道

理农场，必定驶经迂回曲折的斜路，即使是跑车也未能在该路段快速行驶，必须驶至上述斜路的顶端后才开始快速行驶。然而，驾驶者快速行驶前，必定先驶经侦速摄影机，这是不难理解的。因此，他查询侦速摄影机的覆盖范围。他认为，如果相关部门能不定期在上述斜路的尾端设置流动侦速摄影机，将有助阻吓驾驶者参与非法赛车。他认为如有人超速驾驶，但相关部门不执法，又不加设侦速摄影机，则变相是容许非法赛车。

155. 彭晓峯先生表示，署方将积极考虑在林锦公路增设侦速摄影机。此外，他会在会议后跟进污染投诉热线的事宜，再向陈振哲议员报告。

156. 就谭尔培议员查询西沙路设侦速摄影机的事宜，徐翼福先生表示，由于西沙路的执法警区为新界南总区，因此应由新界南交通部的同事回复谭议员的查询。此外，就陈振哲议员查询警方有否就林锦公路超速驾驶采取执法行动，他表示，新界北交通部不限于林锦公路采取他刚才提出的数项方法检控超速驾驶人士，并进行不定时及不定点的执法行动。他举例说，如有人在林锦公路超速驾驶，警方发现后会一直尾随相关车辆，虽然未必能够在林锦公路截停车辆，但会在往后时间在其他道路上截停相关车辆，并检控违例驾驶者。由于现时信息发达，驾驶人士如得知若干路段设有固定的侦速设备，或会使用车辆的大灯以提示其他驾驶人士附近有侦速设备。因此，警方会检视在相关路段检控超速驾驶人士的方法是否合适。他举例说，警方在汀角路不定时使用雷达装置侦速，或以其他方法在吐露港公路及粉岭公路侦速。如有需要，他可以向新界北交通部同事查询有关执法数字，并通过秘书处传阅相关回复，供各委员备悉。

157. 林奕权议员查询，相关部门会否参考英国的做法，以摄影机专门拍摄繁忙路段上喷出黑烟的车辆。他认为相关设备有一定作用，加上部门人手有限，可以依靠先进科技作出检控。如有相关设备，建议在大埔区安装。

158. 主席表示，近年香港的道路上较少车辆喷出黑烟，只有个别车辆仍然有此情况。

159. 陈振哲议员提出的意见如下：

- (i) 他并非针对个别部门，但认为既然提交了文件讨论林锦公路的事宜，便希望有关部门准备足够资料出席会议。他除了没有在提交的文件上列明林锦公路禁止长度 11 米以上的车辆进入之外，有列明讨论林锦公路行车安全的事宜，因此他对相关部门未能响应他的查询感到失望。
- (ii) 特别关注林锦公路的非法赛车问题。相关车辆完成大帽山的赛事后，便会快速驶至林锦公路。如相关车辆无法在林锦公路超速驾

驶，非法赛车的路线便会中断，无法进行。因此，林锦公路的路段是非法赛事能否进行的关键。林锦公路的非法赛车活动已经进行多年，并非今天才有的事，故希望警方能做好本分，落实执法行动。

- (iii) 由于非法赛车多在夜晚及凌晨时份进行，他建议警方特别在这些时段及在林锦公路不同位置设置侦速摄影机，并高调地让市民知道相关设置，以作警惕，保障该路段行车安全。他认为警方不应把重点放在如何检控相关人士及发出多一张告票，因为设置相关摄影机是为了提醒驾驶者安全驾驶。

160. 文念志副主席的提问如下：

- (i) 有关林奕权议员的建议，他查询警务处及运输署现时的技术，可否计算车辆由一处到另一处的车速。
- (ii) 据他所知，警方数年前曾经在道路上设置交通警人像纸牌，以期阻吓驾驶者。虽然他认为这个方法的成效亦不大，但警方能藉此提醒驾驶者超速驾驶会遭处罚，包括票控及扣分。因此，警方刚才表示驾驶者知悉侦速设备的位置，会令检控数字减少，无助打击超速驾驶，他认为这个说法不合理。

161. 区镇濠议员表示，大埔区内多处也有非法赛车，不只在林锦公路，大美督、新娘潭路，甚至在市区内的太和路也有发生。他认为相关部门如在不同路段设置多部侦速摄影机，已可杜绝相关问题。如只靠警方在不同路段设置流动侦速摄影机，并不能解决问题，因此他向运输署查询安装侦速摄影机须符合什么条件。

162. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 警方并非单靠在道路设置侦速摄影机或反超速的摄录装置检控超速驾驶者。警方采取各种执法行动时，包括打击酒后驾驶、超速驾驶、危险驾驶及其他反罪恶行动，都会在不同道路上设置路障，当中包括林锦公路。因此，警方并不会因为设置侦速摄影机成效较低，便不再使用，只是设置侦速摄影机为警方检控超速的方法之一。警方将视乎有关路段及其他因素，灵活处理及决定如何检控超速驾驶。
- (ii) 警方有在林锦公路不定期进行超速驾驶的检控行动，他会在会议后向秘书处提交相关检控数字，供委员参考。
- (iii) 就现时市民是否仍可致电污染投诉热线举报道路上喷出黑烟的车辆，他表示运输署网页载有残缺车辆通知书的表格，市民可以填

妥相关表格并提交运输署，以作跟进。

(会后备注：上文第 151 段、第 156 段及第 162(ii)段所述的回复已经在 2020 年 5 月 14 日以电邮发送予各委员。)

163. 彭晓峯先生重申，设置侦速摄影机的准则包括：过往交通意外记录、发生超速驾驶案件的普遍程度、超速引致的潜在风险、是否属于车速及交通流量较高的重要道路及主干路，以及车道的地理及环境因素等。

164. 区镇濠议员表示，如根据上述设置侦速摄影机的准则，他认为林锦公路及汀角路沿途已经符合相关准则。因为相关路段每次的发生交通意外都十分严重。因此，他询问署方为何不在相关位置加设侦速摄影机，以期杜绝非法赛车。

165. 彭晓峯先生表示，署方将积极考虑在林锦公路增设侦速摄影机，但暂时未有实际方案，故他未能答应相关要求。

166. 主席向警务处代表反映，最近收到的非法赛车投诉较以往多，而且不只在林锦公路或汀角路发生，故请相关部门亦要留意在完善路及太和路等的非法赛车。

167. 文念志副主席表示，道路上有些球体状的路面标记，标记上写有时速限制的要求。他向署方查询在林锦公路上加设这种路面标记是否可行，还是署方并不建议增设这种路面标记。

168. 林德浩先生表示，设置相关路面标记时亦须在旁边设置相关路牌，而这种标记同样只会在时速限制有所改变的位置才会加设。由于车辆驶离粉岭公路后，转入林锦公路路口时的速限制改为时速 50 公里，因此在相关路口设有速度限制牌，提醒驾驶者在相关路段的时速限制为 50 公里。由于上述路段的时速维持不变，因此不设时速限制牌。他相信驾驶者亦知道如道路上没有出现时速限制牌，即表示时速限制为 50 公里。

169. 文念志副主席表示，总会有若干道路的时速限制并非 50 公里，例如从大帽山往南驶近嘉道理农场的一段路，并询问署方有否沿途设置时速限制牌。

170. 林德浩先生表示，在时速限制有改变的道路上，署方必定加设时速限制牌，但如没有改变，驾驶人士亦会明白时速限制为 50 公里。

171. 陈振哲议员认为相关部门不停重复大家都知道的常识，无助解决驾驶者在林锦公路超速驾驶的情况。他请相关部门积极考虑在林锦公路增设更多时速限制牌，再三提醒驾驶者道路安全问题。他认为林德浩先生只是说署方通

常会在转速位置才会增设时速限制牌，即表示这只是一般情况下的做法。然而，现时采用的一贯做法，并不能解决林锦公路的超速驾驶问题，故才认为需要在林锦公路增设更多时速限制牌。

172. 任启邦议员表示，署方工程师指出如相关路段没有改变时速限制，署方便不会设置速度限制牌，但他却看见高速公路上有很多时速限制牌，这又如何解释。他表示，署方或会解释高速公路须符合高速公路条例的规定，与一般公路的规定不同。他指出，林锦公路回旋处与荃锦公路之间的路段长 5 至 6 公里，但只在入口设置速度限制牌，这个做法又是否合理。他质疑，是否只要时速限制没有改变，即使是长 10 公里的道路，或者道路中途与其他路段连接，署方便不会设立时速限制牌。他表示，如上述做法是依照法例规定，便应修改法例；如不是法例规定，更应增加时速限制牌。他认为驾驶人士有惯性或惰性做法，此即如前方没有车辆便会不经意地加速行驶。他认为即使没有更改时速限制，也应该在较长的道路上增设更多速度限制牌及侦速摄影机，日后如须检控驾驶人士超速驾驶，便有理可依。

173. 林奕权议员表示，如署方认为难以设置侦速摄影机，他查询署方会否参考外国乡郊村口或学校的做法，设置摄影设备侦测驾驶人士的车速，以期提醒驾驶人士注意车速。他并询问署方能否在乡村地方或道路转弯位置增设相关设备。

174. 彭晓峯先生感谢各委员的意见。他表示，在一般情况下，如道路的速度上限为时速 50 公里，署方不会设置时速 50 公里的速度限制牌。如高速公路的时速限制为 100 公里，署方便会重复放置相关的速度限制牌，以期提醒驾驶人士相关道路的限制。

175. 陈振哲议员介绍大埔区议会文件 TT 19/2020 号。

176. 彭晓峯先生表示，加设交通灯牵涉多个工序，包括移除树木、迁移地下设施及铺置新的地下公共设施。该项交通灯设置工程已经大致完成，暂订自 4 月 29 日起运作。

177. 萧伟琨先生表示，相关工程由路政署负责，而早前进行工程时遇到不少困难，但署方已经解决，预计相关的交通灯可以在 4 月底开始运作。

VIII. 有关康乐园回旋处加设交汇处设施事宜 **(大埔区议会文件 TT 20/2020 号)**

178. 陈振哲议员希望相关部门提交与题述文件相关的信息，以便他和姚跃生议员跟进相关事项。他表示很多地方都设有交通交汇处。林锦公路近康乐园

回旋处旁边有大量土地，而他听说亦有人曾经在以往的区议会会议上，提出在康乐园回旋处加设交通交汇处。他指出如他要从南华莆前往白牛石，除了自行驾车，就只可先行乘车到大埔墟，然后再转车前往，但过程十分复杂。北区亦不希望该区的车辆不能驶入大窝西支路，但由于康乐园回旋处位于林锦公路的中间位置，如在回旋处加设车辆换乘站或交通交汇处，有利于大埔区的交通规划及交通使用量。就此，他询问相关部门，从有人提出在康乐园回旋处加设交通交汇处至今，相关进度为何。

179. 马芳兰女士表示，她曾经在上届区议会响应相关建议。她表示，由于在康乐园回旋处加设交通交汇处的工程有一定难度，彭晓峯先生稍后可以就此响应。署方现时会先行在梧桐寨加设调头处，并检视相关成效，并会留意林村谷一带的房屋发展，再检视是否需要在康乐园回旋处加设交通交汇处。她解释说，在康乐园回旋处加设交通交汇处有一定困难，而且未必能够带来显著成效。

180. 文念志副主席认为，运输署代表的响应天马行空。他以广福回旋处为例，该回旋处以往为两线回旋处，其后改为三线回旋处。由于车辆可在左线行驶，直接驶入大埔墟，无须因为在旁边行驶的车辆可以切线行驶而停车，故令部分交通变得更加顺畅。陈振哲议员所指的康乐园回旋处，即林锦公路回旋处，中间有一幅大草坪及大埔区议会的欢迎标志。他查询相关部门有否研究当林锦公路回旋处的交通超出负荷或出现交通挤塞时，可以如何改善相关回旋处。建议措施包括但不限于在该回旋处加设交通交汇处，让其他公共交通工具(包括巴士及小巴)作换乘用途，因为车辆可以从该处前往吐露港或九龙区，或从太和驶入大埔区再前往嘉道理农场。他表示，相关建议只是一些想法，故署方不应待日后相关地区人口增长后，才开始研究有何做法。他表示，这个问题不限于林村谷，相关部门应预先考虑不同议题，而非认为暂时未见任何需求便不予考虑。

181. 陈振哲议员表示，他留意到题述文件与第 IX 项议程中第 4 个讨论事项相同，故询问主席会否在是项议程中一并讨论。

182. 区镇濠议员建议相关部门应以长远目光考虑问题，否则只能短期解决问题，若干年后又会出现其他问题。他表示，据他所知，区镇桦议员经常提及他十多年前曾经建议扩阔汀角路，但相关部门当时表示没有数据显示需要扩阔汀角路，故未有接纳相关建议，导致现时汀角路沿线的发展出现问题。

183. 主席建议在第 IX 项议程第 4 个讨论事项中再详细讨论题述事宜。

IX. 交通及运输委员会须跟进的事项

(大埔区议会文件 TT 21/2020 号及 TT 22/2020 号)

(一) 要求于区内增加车辆泊位

184. 李颖琛女士表示，运输署将继续在区内推行增加泊车位的措施，包括在不影响道路安全及其他道路使用者的情况下，适当地增加路旁泊车位。此外，署方亦将继续与其他部门保持联系，物色一些未有长远发展用途而暂时闲置的合适政府土地，作短期租用停车场之用。大埔区现时有 7 幅土地正用作临时短期租用停车场，合共提供 1 100 个泊车位。此外，政府将按照“一地多用”的原则，在合适的政府、机构或小区设施的土地加设公众泊车位，而现时署方拟在 2 个政府项目中加设公众泊车位，包括大埔第 1 区及大埔第 33 区。

185. 文念志副主席表示，委员在上届的交运会会议上曾经建议运输署研究大埔区内有哪些使用率较低的道路可以加设泊车位，并建议署方翻查交通流量数据，找出大埔区内设有咪表泊车位的地区，例如大埔工业邨一带的大发街及大贵街，以评估相关地区是否可以增加泊车位。他认为区内出现违泊，除了是因为执法问题外，亦与运输署的道路设计和规划有关。以他的选区为例，安祥路及安慈路的交通最为繁忙，但附近一带的泊车位，包括屋苑提供的商用泊车位、月租车位及临时停车位，都非常不足，故建议署方除了在大埔第 1 区及大埔第 33 区的政府项目加设公众停车位外，亦可以研究在其他地方加设路旁停车位、兴建停车场或扩建现有的停车场，以期提供更多公众停车位。这些都是运输署负责范围内可以做的事，希望署方积极研究，并向委员提供过往有关大埔区增设泊车位的研究资料，包括曾经考虑增加泊车位的位置，以及若干位置不能增加泊车位的原因。

186. 胡耀昌议员表示，署方应制订短期、中期及长期的措施，以期在区内增加泊车位。在上届的委员会会议上，委员曾经讨论应否在大埔第 6 区的公园增设地下停车场，而该处正是署方代表刚才所说，原为闲置土地，然后被用作临时停车场的地方。不过，由于政府需要在该土地发展其他康乐设施，故收回发展。这一类闲置土地在香港只会愈来愈少。以将军澳为例，该区只有少量闲置土地，但亦出现泊车位不足的问题。这与大埔的情况一样，大埔墟一些停车场以往亦被政府收回作其他用途。委员过往就“一地多用”的政策提出建议时，政府浪费了很多时间研究相关建议，或认为相关建议需要花费一大笔开支，因而拒绝或拖延。政府收回大埔第 6 区的公园作其他发展用途后，该区的泊车位减少了 200 至 300 个，加上警方最近放任市民违泊，以致整条达运路及马窝路每晚都有大量违泊车辆。他认为单靠在政府、机构或小区设施的土地(例如大埔第 33 区)加设公众泊车位，未能解决现时泊车位不足的问题。署方未能解决政府收回闲置土地作其他发展的问题，加上现时愈来愈多人购买私家车代步，以致泊车位不足。他询问，大埔区现时除了有 7 幅

土地正用作临时短期租用停车场之外，署方会否考虑继续在大埔区物色其他适合用作临时停车场之用的土地。例如，吐露港公路桥底下荔枝山一带有至少 2 幅土地可作相关用途，足以实时应付泊车位不足的问题。他表示其中一幅近达运道公园的空置土地，已经没有摆放任何建筑材料。就此，他询问署方如把该土地用作临时停车场，相关的程序需要花多少时间处理。

187. 陈振哲议员询问署方提及大埔区内增设的泊车位是否包括林村。他表示村路的避车处及较宽阔的道路均泊满违泊车辆。林锦公路行人路两旁的两棵树之间，亦足以容纳一架车辆，而大窝西支路亦有同样情况。此外，南华莆牌坊前面亦长期泊满违泊车辆。由于南华莆没有公众停车场，故询问署方会否寻找合适位置兴建公众停车场。此外，他亦请相关部门处理坪朗村公众停车场内的泊车位，因为这些泊车位长期有人摆放车胎，即使停车场内有泊车位，车辆亦无法停泊。他到村内巡视时，发现连食物环境卫生署(“食环署”)的车辆都要停泊在旁边。此外，大窝西支路及围头村亦缺乏泊车位，他就此询问署方会否考虑参考台湾的做法，善用天桥底下的闲置土地，例如在林锦公路回旋处围头村对面的天桥底兴建停车场。虽然有些居民曾经向他反映希望政府在该处增设长者设施，但他认为该处邻近公路，灰尘甚多，空气或较差，未必适合增设长者设施。

188. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 他在 1 至 2 年前曾经提及署方应该研究如何增设路旁咪表停车位。现时山塘路的一幅平地上设有路旁咪表停车位，大约可以提供 10 多个私家车停车位。
- (ii) 委员在 1 至 2 年前亦多次提出署方可以参考台湾的做法，在天桥底下的土地增设停车场。虽然香港也有类似做法，但未能善用土地资源。他指出如桥底够高，足以在桥底下兴建 2 层停车场。他建议署方参考台湾及日本的做法。例如，台湾大安森林公园旁边的高架桥下有一停车场，原为 1 层高，可供 30 架车辆停泊，后来加装铁架，以增加多 1 层停车场供 50 至 60 架车辆停泊，泊车位数量倍增。日本则在很多面积较小的停车场内搭建相当稳固的铁架，用作时租停车场，无需开展大型工程。
- (iii) 他要求署方参考或引入外地兴建地库停车场的技术，目的是希望署方善用闲置土地。例如，胡耀昌议员提及的达运路及吐露港公路天桥底下的闲置土地，其中一幅现已空置，而另一幅则只用作摆放物料。署方可以清理这些物料，从而搭建铁架，兴建类似的两层停车场，下层的泊车位可供中重型的车辆停泊，而上层则供较轻型的车辆使用。
- (iv) 希望署方善用天桥底下的位置，例如陈振哲议员提及围头村对开

的位置。署方可以先行参考各地较简单的做法，以搭建铁架的形式供车辆停泊，并多参考外国提供泊车位的措施。

- (v) 以往大埔区有大型土地作临时停车场之用，但随着政府收回不少原用作供应停车位的土地，以开展不同工程之用，包括兴建大埔第 33 区、大埔第 1 区的暖水游泳池、大埔第 6 区的公园及新峰花园附近的小区设施，大埔区可用作停车场的土地愈来愈少。署方需要认真解决相关问题，并密切跟进工程进展，例如在政府进行大埔第 6 区的公园工程时，建议由原本拟建的一层停车场，改为三层停车场，以期增加泊车位。他指出署方难以在大埔区物色土地增加路旁泊车位，即使市民打算违泊，也难以找到不阻碍其他道路用户出入的位置。
- (vi) 署方没有善用科学园天桥底下的土地。如相关土地没有长远发展计划，运输署及地政总署可以考虑把该幅土地用作临时停车场。

189. 姚钧豪议员表示，政府收回大埔第 1 区的土地作其他发展后，很多大型车辆都没有位置停泊，司机只好把车辆停泊在广福邨一带，甚至是斑马线前后的位置，阻碍居民出入。有些司机向他表示，没有其他位置可以停泊大型车辆，由于别无他法，只能把车辆停泊在上述位置。就此，他询问署方，在寻找合适地方用作停车场时，会否预留一定数量的车位供大型车辆停泊。此外，他曾经询问地政总署会否把现时白石角临时停车场旁的天桥底下一幅面积不大的土地，租予现时白石角临时停车场的承办商，一并作临时停车场之用。不过，地政总署表示，当初就该停车场招标时没有相关条件，如现时把该幅土地一并租予相关承办商，恐怕有利益冲突之嫌，故署方最快只能在与相关承办商续约时落实他的建议。然而，在此之前，该幅土地便会浪费，故他建议运输署提议地政总署用其他方式把该幅土地租出作临时停车场之用，并表示该幅土地用可作兴建双层停车场。

190. 区镇桦议员认为应善用土地作停车泊位之用，但他的建议牵涉较大型的工程，故可视作较长远的计划。他建议重建大埔政府合署，因为该建筑物较为残旧，亦未能提供足够空间让各部门的职员使用，而该处的停车场亦占用一大块土地，但只提供一层停车场，故他建议全面重建大埔政府合署，以期善用土地，增设地底停车场。他认为相关建议合理，通过全面重建，既可增加建筑物面积，亦可为职员提供更多地方使用。他又建议相关部门研究是否可以在重建后，把区议会秘书处迁移至该位置，因为有委员认为区议会秘书处的空间不足，而他亦认为随着时间过去及秘书处人手增加，秘书处的空间的确愈见不足。由于该土地属政府土地，因此他的建议可行，故请大埔民政事务助理专员及运输署同事予以考虑。此外，就短期措施而言，他提议考虑在晚上时间，在大埔一些较不阻碍市民的路段划设泊车位，以供巴士或大型车辆停泊。早前亦曾经就宝湖道路旁划设类似泊车位一事进行咨询，而他亦同意相关建议，因为晚上的道路使用量不算太高，而且大埔区的确缺乏露天停

车场供大型车辆或校巴停泊，故司机确实难以寻找位置停泊相关车辆，亦经常因为违泊而遭到检控。不过，他们并非故意违泊，而是区内没有位置泊车，即使有路旁咪表停车位，但这类咪表设有时限，不便使用。他明白相关建议或会影响附近居民，但他认为只要全面咨询，并找到较不阻碍其他道路用户的位置，委员亦会尽量支持和配合这些增加停车泊位的短期措施。

191. 何伟霖议员询问署方在区内增加的泊车位有否包括颂雅路。因为颂雅路的违泊问题非常严重，居民需要在车与车之间横过马路，连巴士也没有足够空间行驶，因而需要逆线行驶。大埔第 9 区的人口将会急剧增长，但区内只会提供稍多于 200 个停车位，完全不足以应付日后的人口增长，违泊问题只会愈趋严重。他曾经到水泉澳邨视察，该邨提供近 500 个泊车位，但完全不足够，晚上 8 时后，违泊车辆泊满山腰至山顶之间的道路。他询问署方会否打算在大埔第 9 区的第 3 期工程规划兴建停车场，或在该区附近物色合适位置兴建停车场，以期解决该区停车位不足的问题。

192. 林奕权议员表示，大埔区泊车位不足的情况非常严重，连在区内寻找位置违泊亦很困难。他认为警方应考虑哪些违泊车辆须先检控，例如警方可以先行检控违泊在较危险地方的车辆，即划上单黄线及双黄线的路旁的违泊车辆，而违泊在没有划上任何实线路旁的车辆，对道路使用者的影响较小，可以稍后检控。他认为既然有大量车辆停泊在路旁，署方何不把相关位置划为路旁泊车位。此外，警方仍需派员检控，做法较为落后。以上海的做法为例，如在划有单黄线及双黄线的路旁违泊，则无需派员到场，因为该市使用摄影机拍下违泊车辆，然后便可以检控相关司机。就此，他查询相关部门会否参考相关做法，研究日后在香港较危险或交通繁忙的道路增设相关设备，检控违泊司机。他曾经与大埔民政事务专员研究重建大埔小区中心，并把大埔民政事务处迁移至重建后的大埔小区中心，并在该处兴建地下停车场，与街市的停车场相连，增加停车场的用途，同时增设小巴总站，而大埔政府合署及其后方的停车场则可改作其他用途。此外，由于现时很多人改用电动车，日后或不再需要大量加油站。以英国为例，2032 年将会禁止汽油车在道路行驶，故相关部门或可把现时附近的加油站改建为房屋，善用土地。他建议政府部门考虑为重建大埔小区中心作长远规划，把加油站及消防局一并重建，循“一地多用”的方向发展新小区。

193. 陈振哲议员向警方查询有否就市民在坪朗村的公众停车位摆放车胎一事采取执法行动。此外，山塘路设有路旁咪表停车位，但他不确定对面的天桥底是否以月租方式出租予地盘公司作办公室之用，故查询相关部门可否收回相关土地，作停车场之用。同样地，在山塘路路旁咪表停车位旁边，有一幅原打算用作大埔浸信会新会址的土地，但现时一直闲置，署方会否考虑把该土地用作停车场，以解决天钻落成后泊车位不足的问题，否则山塘路的交通情况将不堪设想。署方亦应考虑在盈峰翠邸附近的中间路段，物色位置用作公

众停车场，否则山塘路的违泊情况将会十分严重。

194. 谭尔培议员认同通过增加泊车位解决违泊问题，但相关方法只能治标。他认为现时需要大量泊车位，甚至需要在乡郊的绿化地带增加泊车位，是由于香港人喜爱买车，有人甚至拥有多于一辆汽车，此情况在乡郊地方十分常见，故他认为委员及部门应考虑长远发展，以期改善公共交通工具的服务。他曾经与环保团体研究能否举办具教育意义的活动，例如隔天举办无车日，鼓励市民使用私家车以外的方式出行，藉此让市民知道有其他公共交通工具可供选择。此外，他反映西贡北的居民亦经常投诉泊车位不足，而在水浪窝附近一个没有咪表的公众泊车位，有一架没有车牌的蓝色废车，自他当选区议员起便一直停泊在该处，故请相关部门尽快处理。

195. 文念志副主席询问署方，如未能找到合适的地方增设泊车位，会否考虑更改泊车收费。据他观察，大埔工业邨内的私家车泊位，以及大埔优景里对出的私家车咪表泊车位使用率偏低，而大埔综合大楼、大埔四里、新围仔、汀丽路附近的路旁咪表泊车位的使用率却极高，在中午时份难以觅得私家车停泊位。他认为车辆违泊在路旁而不停泊在泊车位，是因为泊车位收费高昂。他指上水翠丽花园的泊车费过往只是每半小时 2 元，但据他所知，大埔的时租停车场收费均为每 15 分钟 2 元，故询问署方会否考虑调整相关收费。此外，他表示颂雅路的左边为颂雅苑，右边则是斜坡，斜坡上有树木，如要兴建停车场，则需要砍伐树木，难度较高。然而，他希望相关部门至少回复说，曾经研究相关建议，但因砍伐树木有难度，故未能在该幅斜坡兴建停车场。他认为署方如可进行相关研究，并提供资料予委员参考，将有助委员了解相关情况，而非只是指出无法找到合适位置。他表示，署方曾经在去年的委员会会议上提及，如找到合适地方用作增加泊车位，便会向委员汇报。半年过后，委员亦无从得知署方的进度，例如曾经研究哪些位置，或为何有些位置并不适合。他认为署方稍后如可补充相关资料，做法更为实际。他明白大埔区近市中心的地方难以增加泊车位，但他亦留意到大埔郊区的泊车位不加反减。例如，在巴士号线 275R 新娘潭站附近的免费停车场，私家车本来可以停泊在左边的位置，但由于上述巴士号线延长至乌蛟腾后，该处被改为巴士站，结果一共减少了 6 个泊车位，以致乡郊人士无法把车辆停泊在该处。他常常进行视察，发觉大埔在这 6 至 9 个月期间都没有增加泊车位，但署方却未能提供研究及调查资料。

196. 姚跃生议员反映的意见包括：(一)希望署方在凤园路加设路旁咪表泊车位；(二)汀丽路后方供大型车辆使用的路旁咪表泊车位长期出现胡乱泊车的情况；(三)请警方在晚上加强检控在新围仔路游泳池后方的违泊车辆，因为相关时段经常出现并排停泊的情况；(四)建议署方考虑迁移新围仔路的的士站，因为没有人使用；以及(五)善用大埔区内不同地方划设的泊车位，例如大埔工业邨。

197. 刘勇威议员表示，运输署应认真考虑增加泊车位。虽然难以在大埔区市中心的路段找到合适位置，但他询问署方有否考虑改建现有较旧的建筑物作停车场之用，例如在 70 年代落成的大埔政府合署及大埔赛马会普通科门诊诊所（“赛马会诊所”）。由于大埔将会兴建新的诊所，而新的诊所亦会提供原本在赛马会诊所提供的服务，故查询署方会否考虑好好利用这个机会，研究如何重建赛马会诊所，例如在地底兴建停车场等，以期在区内市中心路段增加泊车位。他指出，他的选区范围内，包括上述诊所旁边的旧墟直街及美新里，违泊车辆随处可见，驾驶人士完全无视路旁是否划有双黄线，情况十分严重。此外，他知道有部门会在旧墟游乐场的篮球场兴建雨水泵房，用作地下蓄洪池，故询问署方会否考虑在移除该处的篮球场后，在经重建的篮球场上层兴建多层停车场。他认为署方应该扩阔视野，灵活变通，因应区内的发展计划，与相关部门研究、合作和沟通，从不同方向考虑如何在区内市中心路段增加泊车位，供市民使用。

198. 连栢璋议员询问相关部门，有没有就大埔区的交通发展制订目标。他认为署方一直以增加泊车位作为解决泊车位不足的治标方法，但署方亦可以考虑鼓励市民减少驾驶或增加车辆牌照费用，以解决相关问题。就此，他查询相关部门有否订立长远目标，以期解决区内车位不足的问题，真正达到可持续发展。除了车辆排出的废气对环境带来很大的影响之外，过多的车辆亦会衍生很多其他问题。他指出吐露港公路的交通过往尚算顺畅，但由于车辆数量急剧增加，该道路的交通负荷终会饱和，而私家车平均每名乘客所占的路面极多，极度浪费空间，故政府需要带领大家解决问题。此外，他建议相关部门考虑尝试把大埔打造成“单车城”，鼓励市民多使用单车出入。他认为大埔相比香港其他地区较有条件试行相关建议，因为大埔市中心面积不算大，而且较密集及集中，市民可以在短时间内前往目的地。有关谭尔培议员提及举办无车日的建议，他提议可以在无车日规定大埔区内某些地方禁止车辆驶入。他认为上述建议应有助解决泊车位不足的问题，并指出大埔除了有违泊及泊车位不足的问题外，在周六及周日亦水泄不通。不过，他并非认为署方不应兴建停车场。他以大埔政府合署为例，表示该建筑物在 1979 年落成，历史悠久，反令他认为政府应考虑保育该建筑物，而非重建。当然，最终仍要交由政府决定，但他想以相关例子指出政府需要以前瞻性的目光带领大家。

199. 文念志副主席建议署方研究在大埔食环署车厂或大埔公共屋邨的停车场加建楼层是否可行。他认为政府没有充分使用较早前兴建的建筑物。正如区镇濠议员所说，政府应以更长远的目光制订政策。他以大元邨的多层停车场为例，该停车场只有 4 至 5 层高。或许由于并非所有居民在 1980 年入伙时都有能力买车，又或受该屋邨的面积比率限制，故政府当时认为兴建数层停车场已经足够居民使用。不过，他建议署方现时考虑在大元邨停车场增加楼层用作泊车位。如建议可行，便可善用现有的土地，增设泊车位。

200. 林名溢 议员询问署方，在大埔青年宿舍落成前，有否考虑在该建筑物增设地库停车场或多层停车场。如相关建议可行，政府当初为何没有考虑？此外，他询问署方如日后兴建类似的建筑物，会否考虑有关建议。

201. 主席 补充说，当初兴建大埔青年宿舍前，曾经考虑重建大埔小区中心、香港青年协会狮子会大埔青年空间及大埔乡事委员会的土地，以发展综合式交通交汇处。不过，他认同李耀斌议员的意见，认为现时已经错失整体规划的时机，除非拆除上述青年宿舍，否则难以推行。他亦认为林奕权议员提出重建大埔小区中心的建议或许可行，但该位置的空间有限。

202. 李颖琛 女士回应如下：

- (i) 香港现时的泊车位大多增设在：(一)路旁；(二)部分地区的政府停车场，但大埔区应该没有相关停车场；以及(三)政府或私人发展项目，而大多数泊车位均增设在私人发展项目内，政府以往计划增设泊车位时，亦往往依赖私人发展项目提供泊车位。
- (ii) 政府近年亦承认香港存在泊车位不足的问题，成因包括：(一)市民现时较容易拥有车辆，故在过去 10 年，车辆数目急剧增加；(二)政府单靠在发展项目中提供泊车位，但发展项目须根据若干标准提供车位，而相关标准未能应付泊车位的需求。
- (iii) 短期措施指的是可以在 3 至 5 年内落实的措施，包括在路旁划设泊车位，而署方将继续推行相关措施。至于文念志副主席查询署方曾经就相关措施采取行动的相关资料，署方将再补充。近数月内，署方曾经就宝湖道路旁划设夜间泊位一事进行咨询。此外，署方亦将与地政总署研究区内有哪些土地可以用作短期租约停车场。她亦有翻查过大埔区近年增加的泊车位数目，相关增长或未能令委员满意，但泊车位确实有所增长。她估计在天桥底下增设电单车泊位相对容易，故增加的泊车位当中以电单车泊位占多数，但她需要翻查更多数据以确认相关位置。
- (iv) 中期措施方面，则包括按照“一地多用”的原则，在合适的政府、机构或小区设施和公共休憩用地发展项目中，加设公众泊车位。如有私人发展项目，署方将要求发展商在相关标准规定的范围内，提高泊车位数目的上限。
- (v) 长期措施方面，署方将检讨相关标准规定。过去 2 年，署方其他同事亦有一直跟进，现时亦有计划在今年内落实相关规定，但此举并不代表署方能实时增加泊车位，因为从落实相关标准、发展商划设泊车位，以至署方在售卖土地的合约加设条款并落实相关条款，整个过程或需 10 年。

- (vi) 由于过往的短期措施无法解决泊车位不足的问题，署方曾经计划增加泊车费，并在 2018 年年初就此咨询立法会，又计划在 2019 年正式修改相关法例，但基于现时的经济环境，政府现已取消相关计划。
- (vii) 运房局曾分别提出共 12 项短期、中长及长期措施，包括增加私家车的首次登记费及牌照费等，以解决道路挤塞问题及控制车辆增长，但相关措施需要获得大多数人支持方可落实，而相关同事亦将逐步推行相关措施。
- (viii) 至于有委员提出在平地兴建以智能系统运作的双层停车场，以期增加同一幅土地上的泊车位数量，署方认为这个方法较为快捷。就此，署方在 2018 年初聘请顾问公司研究世界各地哪些智能泊车系统适用于香港，并要求顾问公司在香港 6 个地方进行先导计划，以期寻找适用于香港的智能泊车系统，以及研究相关系统在营运、管理及财务方面如何安排。顾问公司需要就每个地点进行独立研究，以决定个别地点是否适合使用智能泊车系统。完成 6 个地方的先导计划后，顾问公司亦会研究可否陆续在其他地区扩展相关计划。相关计划如可落实，将会是较快落实的短期措施之一。

203. 胡耀昌议员表示，有关如何有效减少市民使用车辆，运输署曾经在 2011 年进行交通习惯检查，在相关研究报告内提及大部分受访者购买私家车的主要原因是为方便及省时。他不肯定会否有较新的数据，但认为署方如希望更有效减低私家车的使用量，不应单靠增加相关费用或税项，而是应该反思为何大部分受访者认为私家车较公共交通工具方便及省时。这亦与委员在讨论大埔区巴士路线计划时提出的建议有关，他相信改善巴士服务较上调泊车费、违泊罚款及汽车首次登记税等更有效。此外，他认为刚才亦曾经提及增设其他配套，例如单车，亦值得考虑。有关署方的调查研究，他认为值得再进行，而署方亦应好好利用研究所得的数据。

204. 主席希望署方慎重考虑委员的意见，并积极跟进委员提出某些地方可作临时停车场之用的建议。他明白由于市区现时的租金及楼价高昂，故愈来愈多市民搬到郊区居住，而面对公共交通工具不足的情况，他们亦只能选择驾驶私家车。他表示，有电视节目去年访问市民搬到偏远的地方及驾驶私家车的原因，而他们提到的原因正如他刚才所说的一样。虽然他本人没有私家车，亦支持市民多使用公共交通工具，但有些市民则是迫于无奈需要驾驶私家车，故希望署方亦能改善相关情况，减低市民对泊车位的需求。

205. 林奕权议员认为大埔区有完善的单车径，非常适合居民使用单车出入，而他本人也十分喜欢骑单车。他询问署方有关放宽在香港使用电助力单车一事。他指出，电助力单车在外国十分流行，因为比较方便，亦能骑到更远的地方，但全世界只有香港未把其合法化。如可合法化，或能鼓励市民使用单车

代步，有助减轻道路的交通负荷。

206. 主席认同如要前往较远的地方，例如从林村到大埔墟站，使用助力单车更为方便，亦能鼓励市民以单车代步。他询问本港是否仍未把助力单车合法化。

207. 李颖琛女士表示，有同事专门研究相关议题，她需要再了解相关进展。

208. 姚跃生议员询问，假如逢周六安排单数车牌号码的车辆驶入大埔墟市区，而在周日则安排双数车牌号码的车辆驶入，是否可行。

209. 何伟霖议员认为面对人口急速增长，署方不能继续沿用以往的方法，只是依赖发展商在私人项目增加停车位，反而应该积极研究有没有其他地方可以增加泊车位。

210. 李颖琛女士表示姚跃生议员的建议，犹如署方建议在中环推行电子道路收费计划，同样需要进行广泛咨询，并获所有地区人士支持后才可落实。

(二) 要求在广进街加油站旁加设的士站连上盖

211. 李颖琛女士报告，早前已经向地政总署厘清相关的地权问题，并请路政署代表报告施工安排。

212. 萧伟琨先生报告，有关的改善方案需要改动康文署的构筑物，因此路政署会与康文署代表前往地盘商讨工程的细节，及后会进行详细设计以及制订工程时间表。署方会在日后的会议上报告有关进度。

213. 主席询问路政署能否在 5 月中举行的委员会会议上汇报相关事宜。

214. 萧伟琨先生表示署方会尽快跟进。

(三) 关注大埔区违例泊车问题

215. 萧伟琨先生报告，有关宝乡街的交通改善工程，目前已经完成相关工程的前期准备工作，并安排在 5 月初开展工程，预计在 6 月底完成。

216. 徐翼福先生报告，大埔警区在 2019 年度、2020 年 1 月、2 月及 3 月分别发出 86 357 张、5 599 张、8 821 张及 9 677 张定额罚款通知书，当中 3 月发

出的定额罚款通知书数量较 2 月增加约 9.7%，而 2 月亦较 1 月增加 57.5%。他相信警方在 4 月发出的定额罚款通知书数量亦会增加。大埔警区将继续依据重点执法项目的政策执行交通法例，对违例人士采取适当的执法行动，以确保道路畅通及道路使用者的安全。

217. 主席请姚跃生议员介绍是项讨论事项的讨论文件。

218. 姚跃生议员介绍大埔区议会文件 TT 22/2020 号。

219. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 警方处理交通事宜的主要目标是减少交通意外引致的伤亡，以及确保道路畅通，同时会按照各区地理环境、交通情况及行动的需要而执法，并会优先在交通严重阻塞的地方及违泊黑点执法。
- (ii) 警方打击违例泊车的地点亦包括委员以往提及的 40 多个地点。至于委员曾经向警方反映其选区的道路有违泊车辆及交通阻塞，大埔警区亦十分关注，现时已经重组了交通队及执法小队，以联络大埔分区同事在特定时段前往交通严重阻塞的道路及违例泊车黑点一带打击违泊，持续执法。不过，由于区内有很多违泊黑点，特别在晚上时段，各区都会出现违泊情况，故相关同事的首要工作是在交通严重阻塞的地点执法，包括巴士站、公共小巴士、公共小巴士的停车处、的士站、屋苑出入口、划有双黄线的路旁、接近斑马线或行人过路处的位置、供货车夜间停泊的位置，以及设有交通标志的位置。他们将不定时前往相关地点巡逻和执法。由于晚上有很多道路都有违泊车辆，而泊车位亦严重不足，故相关同事到现场时会以专业判断是否需要要求外判拖车公司移走违泊车辆。
- (iii) 认为需要提高违泊司机的守法意识，希望他们把车辆停泊在停车场，以期减少违泊。
- (iv) 认为发出定额罚款告票的阻吓力因人而异，因为大部分泊车位收费并不便宜，每月介乎 3,000 至 6,000 元之间，所以有些违泊司机认为缴付定额罚款告票的罚款仍较租用泊车位划算。
- (v) 认为泊车位不足亦是车辆违泊的原因之一，例如有些货车司机难以找到泊车位，故不能单靠警方打击违泊。不过，警方可以邀请相关部门及委员到现场视察，检视是否需要在若干道路增设交通标志或进行改善工程，以期解决区内违泊的问题。

220. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 每天下午约 4 时至 5 时都有大量车辆违泊在大埔安埔里，当中包括“死车”及货车，但警方却没有经常驱赶或检控相关司机。他明白警方在打击违泊时有一定困难，但认为大埔安埔里为警员出入大埔警署的必经之路，不理解警方为何没有对违泊车辆采取相应行动。如违泊车辆遍布大埔安埔里，阻碍警员离开警署，亦会影响警方的执法行动，故他希望警方处理。
- (ii) 他认为警方需要高调执法。他曾经在铜锣湾耀华街及霎东街看见 4 至 5 架拖车公司的车辆，一并拖走数部违泊车辆。他指出，大埔墟出现车辆阻街的位置包括大埔浸信会对面、宝乡邨调头处及海宝花园。他表示，以往车辆不会停泊在海宝花园及翠屏花园中间划有双黄线的路段旁，但现时车辆却泊满该处。这个情况极度危险，因为车辆驶过宝乡桥后，会一直往昌运中心方向行驶，直至该处的十字路口，而该处有 2 条可以直走的行车线。他曾经看见该处差点发生交通意外。该 2 条可以直走的行车线当中，有 1 条是前往大元邨方向的慢线，但却泊满车辆，私家车司机遇此情况便想改行快线，但与的士司机互不相让，险生意外。他虽然不希望增加警方人手，但认为需要增聘交通督导员，以期加强执法。
- (iii) 本港有些地区已经推行电子告票计划，而英国、加拿大早已使用电子告票，即使内地亦如是。交通督导员只需要在执法时扫描车辆牌照上的二维码，并在现场拍摄相片记录当时违例泊车的情况，便可以令违泊司机无从抵赖。他查询何时会在大埔区推行电子告票计划。

221. 胡耀昌 议员表示在今年 1 月举行的大埔区议会特别会议上，委员曾经讨论违泊问题。虽然大埔区指挥官缺席相关会议，但他们亦要求警方以书面回复过去 1 年的违泊情况，以及发出了多少张定额罚款告票。从警方的回复可见，票控数字自 2019 年 6 月起突然急剧下跌，其中 2019 年 8 月就违泊发出的定额罚款告票只有 1 207 张，9 月亦只有 1 215 张，而 10 月则最少，只有 987 张，只占 2020 年 3 月份数量的 10 分之 1。他认为警方代表表示有很多原因导致满街违泊，例如定额罚款告票的阻吓力不足及泊车位不足，但这些都是推卸责任。他认为警方自 2019 年 6 月起的半年间没有认真打击违泊，以致现时的违泊情况严重，影响市民。他认为区内一直都有泊车位不足的问题，因此并不是违泊数目激增的原因。至于警方代表认为定额罚款金额较低，他建议警方采取执行限聚令的做法，每天派员打击违泊车辆，定能增加定额罚款告票对违泊司机的阻吓力。他希望警方不要用其他原因推卸责任。他认为现时的检控数字恢复至 8 000 至 9 000 多的水平是合理的，并不是因为警方特别勤力，而是因为违泊问题的确较以往严重。他表示警员每年有加班费及加薪，故要求他们认真打击违泊，不要因为检控数字较以往高，便认为自己很勤力。他认为警方如不以正常的执法力度进行半年甚至 9 个月以上的打击违泊行动，便不能改善现时违泊的情况。

222. 苏达良议员认为警方报告的违泊数字可以反映他上任以来所见的情况。他表示违泊情况在 1 月农历新年过后最为严重，并认为警方最近的执法行动有效打击违泊。他指出在他的选区内，主要的违泊黑点是汀角路整条单车径旁的行人路。此外，有关他办事处外的违泊情况，经过警方为期 2 周的执法行动后，现时连一架违泊车辆也没有，足以证明警方票控违泊车辆对改善违泊情况非常有效。在他的选区内，泊车位月租大约 1,000 至 1,200 元，对违泊司机来说，定额罚款金额相对较高。他认为违泊除了影响区内环境外，亦影响行人安全。如有车辆违泊在行人路上，行人便被迫走上单车径，而最近疫情严重，单车径亦非常繁忙。他指出在露辉路聚豪天下的尽头有一个地盘，他和他办事处的职员 2 天前到该处视察，发现除了工程车进出地盘外，工程师及其他负责工程的人员亦把车辆停泊在行人路上，令居民及学生被迫走上行车路，而很多工程车又在回旋处进出。警方在 2 月及 3 月期间采取更频密的检控行动时，相关的违泊情况曾经消失一段时间。不过，由于警方最近的检控行动减少，违泊情况又持续出现。因此，他希望警方派出更多人手，如没有足够警员，亦可以派出交通督导员持续执法，以期加强阻吓。

223. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 违泊私家车当然占用很多路面，但有些大型货车及巴士亦停泊在一些路段的巴士站及单车径上。他曾经看见相关情况出现在八号花园对面的巴士站，亦有车辆停泊在单车径上。他曾经拍摄相关情况，并把照片发送予大埔区指挥官。车辆停泊在单车径上，会影响单车径上的行人，情况非常危险。如有人刚巧使用单车径，而车辆在驶上单车径时操作失误，便会撞向途人。然而，现时依然有车辆在每晚同一时间停泊在上述位置。他不知道是由于他拍摄的照片不够清晰，还是大埔区指挥官没有向警员发出清晰指示，或是警员巡逻时对上述情况视而不见。他表示，出勤的警员如不是负责打击违泊，即使遇见相关情况亦不会理会，只有收到相关指示的警员才会特意出勤视察相关情况。他认为每晚都有不少警员经过上述位置，但当中竟然没有一人看见相关情况，而相关情况其实一直存在。
- (ii) 他曾经多次投诉市区的士在晚间停泊在广福道的巴士站或交通灯位路旁，霸占行人过路线一半路面。这个情况在社会运动之前已经存在，但不论是巡逻警员、警车上的警员，还是到餐厅买外卖的警员，均对相关情况视而不见。他询问谁人负责处理他的投诉。晚上相对较少交通部警员前往相关地方视察，故只能依靠巡逻警员执法。他建议秘书处邀请大埔警区行动主任出席会议，是因为单靠徐翼福先生反映相关情况并没有太大作用。徐翼福先生隶属交通部，而巡逻警员则并非隶属交通部，所以徐先生无法把会议

上的意见转达予他们。不过，现在行动主任有出席会议，如未能解决相关问题，则由行动主任承担责任。

- (iii) 他指出违泊黑点包括安邦路、安泰路、安慈路、安祥路、大埔中心一带、李福林体育馆对面的路段，以及翠屏花园的巴士站及的士站。不论早上、中午或晚上，车辆都经常并排停泊在翠屏花园的巴士站及的士站，以致原本的 2 条行车线变成只有 1 条。此外，违泊车辆及的士车尾经常超出行车线，令很多司机需要越过双白线“扒头”，违反交通规则。他在去年的社会运动前已经反映相关情况，但至今仍然未有任何改善，而且问题愈见严重，甚至连海宝花园近交通灯的位置也泊满车辆。至于翠屏花园中国银行对面的违泊情况，当有私家车在该处违泊时，巴士便无法正常转弯。翠屏花园两旁的避车处、恒生银行及鼎天茶室对面亦泊满的士，即使的士司机停泊在该处是为了等候乘客，但他不理解警方为何不驱赶他们。他一直建议警方无须驱赶他们，只须马上检控，因为的士司机不是必然可以在该处停泊车辆等候乘客，必须顾及周边交通。因此，警方如看见的士违泊在路旁，特别是在广福邨巴士站，便应立刻检控，而不是只驱赶他们。他理解由于违泊在同一处的车辆数目众多，警方或许认为花半小时至 45 分钟一并检控他们，对交通的影响更大。不过，他认为这是打击违泊的必然影响，如警方不检控，司机必然会继续在相关位置违泊。他已经多次提及安泰路及安邦路内街的车辆响号音量问题，即使住在附近的警务人员亦向他投诉车辆的响号十分吵耳，但他亦只能回复说警方很少派员到相关位置执法，而投诉人亦无话可说。徐先生刚才表示大埔警区已经重组交通队及执法小队，他询问特别小队的电话热线是否仍然与以往的号码一样，还是重组后有不同安排。他希望徐先生再作补充。
- (iv) 社会运动发生前，在潮和兴的位置，即广福道及运头街交界的“T 字”路口到“Y 字”路口已经十分挤塞。他如驾车前往大埔综合大楼，亦不会驶经王肇枝中学的路段，因为相关路段十分挤塞。他宁愿改经运头塘前往大埔综合大楼。乡事会街的情况亦与运头街一样，相关部门曾经表示不能把整条乡事会街划为禁区，否则货车司机便不能在该处上落货。不过，现时不只货车会停泊在乡事会街上落货，很多私家车也停泊在该处，同样阻碍货车司机上落货，最后只能靠警方严厉打击违泊，但警方又表示人手不足。
- (v) 停泊在宝乡街屈臣氏店前的的士占用了一半行车路，从宝乡桥驶入宝乡街的车辆只有 1 条行车线可用，更形成车龙，阻塞广福道的十字路口，并倒塞至太和路，甚至大元邨。
- (vi) 相信徐先生一定知道上述地点的违泊情况，但希望警方代表解释为何至今仍未能解决相关问题。

224. 姚跃生议员希望警方晚上到凤园路及太和邨往加油站方向的避车处执法。此外，他建议警方派员长驻宝乡邨调头处执法，因为该处的违泊情况严重，令市民需要从行人路走到中线及快线上车。他亦希望警方要求拖车公司拖走相关车辆，包括平日早上停泊在凤园路并影响巴士调头的车辆，以及在4月30日至5月3日的假日期间，停泊在大美督及西贡北并阻碍巴士及小巴行驶的车辆。他询问相关部门会否考虑把宝乡街调头处的的士站改建为小巴站，因为没有的士停泊在该的士站，以及考虑在宝乡街调头处只划设1条行车线，这样车辆便不能违泊在行车路上，阻碍其他车辆。此外，小巴现时难以停站，即使能够停站，也没有足够时间让乘客上车，以致他选区的村民无法登上小巴。

225. 陈振哲议员表示，其他警方代表出席环保、渔农、工商、食物及卫生委员会会议时，曾经就相关报告事项提交书面报告，故他希望主席要求警方由下次会议开始，亦就大埔区内违例泊车的检控数字提交书面报告。另外，他要求警方代表专心聆听委员的意见，不要只顾按手机和聊天。

226. 徐翼福先生表示，警方出席会议听取并备悉委员的意见。他们尊重委员，但他们需要因应委员提出的问题，实时翻阅文件或透过手机查找相关答案，以及与上司商讨响应，故此，他们不同意委员指他们只顾按手机和聊天的说法。

227. 陈振哲议员续表示，警方指减少交通挤塞及保持道路畅通是部门政策，但他认为正正是由于警方的执法政策失败，才导致现时的违泊情况严重，希望警方反省。他表示，警政一般运用“破窗理论”执法，并希望警方日后确实遵照部门的政策执法。他接着指出各样道路问题如下：

- (i) 在假日期间，经常有车辆停泊在梧桐寨路段及避车处，阻碍其他车辆出入，故他希望警方在假日期间派员到梧桐寨、西贡北及船湾检控违泊在避车处的车辆，藉着重点打击违泊保持道路畅通，而这亦符合警方的政策。
- (ii) 有人在坪朗村的政府停车场泊车位摆放车胎霸占车位，以及把“死车”停泊在泊车位，故他希望警方派员处理。他举例说，警方可以派员在下午2时至3时前往坪朗村打击违泊。
- (iii) 林村许愿广场中间的双白线位置两旁停满违泊车辆，当中有部分车辆的车尾突出行车路，严重影响林锦公路转入林村许愿广场的车辆。他建议警方在晚上7时至8时派员前往该处执法。
- (iv) 由于天钻的地盘位于山塘路，以致山塘路的违泊情况非常严重，故他希望警方在早上8时半至9时半派员前往该处执法。

- (v) 大埔嵐山的大型巴士设有 50 至 60 个座位，而太和巴士总站的避车处则经常泊满“死车”。因此，这些巴士如欲驶往太和巴士总站，便须在太和路中心落客。由于巴士载客量多，每次都要花数分钟停车落客，导致相关行车路从宝雅路开始挤塞至十字路口。他认为这亦是保持交通畅顺的重点执法项目，故此希望警方在早上 6 时半至 8 时派员前往该处维持交通秩序并采取执法行动。
- (vi) 交运会去年 9 月 30 日致函香港警务处处长，他希望跟进警方的回复。

228. 主席表示，在 2019 年 9 月 13 日举行的会议上，委员就大埔区的交通事宜提出问题及意见。就此，秘书处在 2019 年 9 月 30 日电邮警方，但警方仍未回复。他建议再次经秘书处致函香港警务处处长，促请大埔警区尽快回应相关事宜。

(会后备注：上文第 228 段所述的信件已经在 2020 年 5 月 13 日送交香港警务处，而相关回复分别在 2020 年 5 月 22 日及 6 月 1 日以电邮送交各委员。)

229. 文念志副主席向相关部门查询宝乡街交通改善工程的具体成效。此外，就徐翼福先生提及“依靠执法人员的专业判断”，他询问专业判断是否指执法人员可以根据规定决定每隔多久便能向同一架车辆发出另一张告票。他不满刚才 2 名警方代表响应陈振哲议员问题时的态度。他表示，他本来不想责骂徐先生，因为徐先生并不是他的责骂对象，他的上级才是。不过，陈议员刚才提醒徐先生专心开会时，徐先生的态度十分嚣张。他希望警方明白委员如此气愤，是由于警方代表随意缺席去年 9 月的交运会会议，以及本年 1 月的大埔区议会会议。

230. 李颖琛女士表示，有关运输署有何交通改善措施协助处理违泊或因违泊而引起的问题，署方亦留意到若干道路如出现违泊，的确会对道路使用者构成安全威胁，因此署方现时不断检视相关情况，并计划推行数项措施，包括：(一)在路口及行人过路处两旁划上双黄线，禁止车辆在相关位置上落客和上落货，因为会影响其他道路用户的视线，构成安全威胁。署方已经在广福道及科进路进行相关的改善工程，亦将陆续在整个大埔区划上双黄线；(二)署方留意到有些车辆会违泊在行人路及单车径上，署方不能接受此等做法，因为会对行人及单车使用者构成安全威胁，故此会在相关违泊黑点安装护柱，并已经在创新路及凤园路进行相关工程。

231. 关于安装护柱，林德浩先生补充说，除了委员不时通知署方相关黑点外，区内亦有很多热心市民会直接向署方反映。署方即将在凤园路近嵐山及汀角路部分单车径加设护柱，并将分阶段在不同地方加设，以防止车辆停泊在行人路及单车径上。

232. 有关委员提出自 2019 年 6 月起，大埔区违例泊车的检控数字有明显下降，范伟豪先生表示情况属实。去年 6 月起发生社会运动，整个警队及大埔警区安排了大量人手优先处理防暴工作。直至本年初，社会气氛开始缓和，大埔警区亦逐渐恢复较全面的交通执法。自 3 月起，大埔警区亦利用仅有的资源，局部重开大埔警区的交通执法专队，但该专队的人手只有社会运动发生前的一半，而相关电话热线亦因为人手不足而尚未重开。大埔警区已经自 3 月中起推行电子告票执法计划，交通督导员会利用电子器材检控违泊车辆。警方希望通过相关计划，有效提高整体的执法水平。

233. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 他们一一记录了委员刚才提出的违泊黑点，并将依照违泊问题严重性的次序执法。
- (ii) 感谢任启邦议员建议处理违泊在大埔警署对面的车辆。
- (iii) 任启邦议员提及港岛警区曾经以拖走违泊车辆的方式执法。他表示翻查手机记录后，发现大埔警区曾经在 2 月 29 日至 3 月 2 日期间，联同新界北交通部的同事进行打击违泊的行动，期间在宝雅路一带拖走了数部违泊车辆。警方将持续进行相关行动，本月底将再次进行行动。他补充说，他刚才在委员发言时按手机，是因为希望翻查手机记录，查看执行相关行动的日期，而并非不尊重委员。委员刚才提出不同问题，他需要用手机与上司商讨答复，故未能在每名委员发言时都看着相关委员。
- (iv) 大埔警区已经派交通督导员在区内执行电子定额罚款通知书先导计划。由于计划仍在进行中，故暂时未有检讨情况。
- (v) 警方将持续打击违泊问题，而违泊情况较严重的时段多数在早上及晚上时间，故他们会在相关时段前往特定地点执法。最近因为疫情关系，学校停课，警方在早上执法时较以往容易。他们在早上执法时需要先行视察区内不同地点的交通情况，例如大埔墟港铁站附近，特别是广福邨回旋处，以及由太和路前往大埔北方向的十字路口，视察有没有坏车或严重的交通意外，同时会视察区内交通枢纽位置，例如由完善路前往吐露港公路方向的情况。他们亦会尽力抽调人手，持续在区内的违泊黑点执法，例如宝雅路、凤园路及大埔中心内的道路。
- (vi) 有关文念志副主席的查询，他表示警方发出告票 30 分钟后，可以再向同一架车辆发出另一张告票，但如相关车辆的司机在场，而警方发出告票后，司机仍不驶走车辆，警方可以在 5 分钟后再向相关司机发出另一张告票。此外，他表示如违泊车辆没有影响其他车辆行驶，执法人员一般会发出告票处理，但如违泊车辆阻碍

其他车辆，例如巴士的行驶，执法人员便会要求拖车公司拖走违泊车辆。

- (vii) 区镇桦议员约 1 个月前投诉有车辆违泊在汀角路省躬草堂对面的行人路上。警方接获相关投诉后，曾经要求同事到场检控违泊车辆，而他知道相关同事确实有检控违泊车辆，但如情况持续，警方亦将继续执法。他亦会在会议后联络区议员跟进，找出其他违泊情况严重而需要警方立即执法的地点。
- (viii) 委员如需查询其选区内的违泊或交通情况，可以联络警民关系组的同事，他们可以提供相关信息。

234. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 运输署刚才表示会在过路处旁划设双黄线，但他约 4 至 5 年前已经建议署方在太湖花园太埔头路一带的过路处划设双黄线，但署方仍然未有跟进。该处仍然有货车停泊在相关过路处旁，阻碍行人视线，并导致车辆需要越过行车线逆线行驶，故他希望署方尽快处理。
- (ii) 太湖花园隧道包括 NS153 及 NS154，而 NS153 只是行人隧道，并非设有单车径的隧道，但经常有单车使用者为求快捷，从附近的单车径直接驶入 NS153 前往翠怡花园，或从翠怡花园的斜坡驶入，穿过 NS153，再前往 NS154。他希望署方研究以不同方法解决相关问题，而他亦可以与署方到现场视察，研究如何处理。
- (iii) 认同陈振哲议员的意见，认为警方需要就相关检控数字提交详细的书面报告，例如近 3 年的检控数字，因为委员一直只能在会议上才知道相关的检控数字或警方曾经进行什么执法行动。他认为所有相关部门都应就所有跟进事项提交文件，让委员跟进相关情况，以及在会议前知道相关部门曾经采取什么跟进行动。他举例说，运输署可以提交文件，报告署方最近 2 个月在区内采取了什么措施增加泊车位、物色了哪些位置增加泊车位，而当中有哪些是适合和不适合，以及相关的数据为何，让委员评估署方有否认真跟进，而此举亦有助推进相关事项。他相信相关部门可以就所有跟进事项提交类似数据，让委员清晰了解相关进度。
- (iv) 他向警方反映，旧墟直街、美新里、翠乐街、翠怡街、大埔头路及大埔头径的违泊情况非常严重，甚至导致有车辆在美新里逆线行驶。此外，翠乐街近停车场的位置亦有车辆逆线行驶，穿过行人过路处，险象环生，并曾经导致有人受伤，只是伤者没有报警。他相信相关部门不应待有人命伤亡后才改善该处的交通问题，而应在得知有人在相关位置，特别是美新里及翠乐街发生事故后，便想办法解决问题。虽然运输署已经在旧墟直街的转弯位划设双

黄线，但他每晚仍然看见有车辆停泊在该转弯位置，故他认为如警方没有到场执法，即使运输署在道路划设双黄线，亦未能阻止司机在该处违泊。旧墟直街有很多夜店及酒吧，每晚都有很多人在该处逗留，故警方须更频密地到场执法。由于警方长期没有在该处执法，令现时整条街都是违泊车辆，有些车辆甚至并排停泊。此外，警方亦没有跟进大埔头路及大埔头径近太湖花园对出的违泊情况，虽然有居民报警要求警方处理违泊车辆，但警方仍然没有派员跟进。他希望警方严加跟进上述地点的违泊问题。

(v) 询问警方是否需要招聘更多交通督导员处理违泊问题。

235. 区镇濠议员代文念志议员向警方代表致歉。他表示文议员刚才情绪较为激动，可能是因为 2 天前有议员在太古城遭防暴警员嘲讽失去一只耳朵一事而受到影响。以他过去 2 年担任交运会增选委员的经验，他相信徐翼福先生有跟进区内的交通问题。此外，他曾经多次报警，要求警方跟进颂雅路及大埔中心一带的违泊情况，但他报警后等了 6 小时仍未见警方到场执法。即使有警员在相关时段看见违泊，亦视而不见。因此，他请警方代表向其他警方同事反映相关情况。他表示，基本上整个大埔区都有违泊，故请警方处理。他亦询问警方现时能否提供 2019 年 1 至 3 月份的检控数字。最后，他指出很多违泊车辆一直停泊在广宏街转左，即广福邨斑马线前的位置。今年 4 月初，该处曾经发生交通意外，有货车撞毁铁栏，失控驶进对面行车线，司机则声称是由于要闪避从停泊车辆之间走出来的行人，因而失控。因此，他请警方跟进该处的违泊情况。

236. 林名溢议员的意见及问题如下：

- (i) 他一向非常支持警方打击违泊，并须雷厉风行，而市民亦普遍支持，故警方无须担心打击违泊会失去市民的支持。他最近亦看见警方在大埔墟检控违例车辆，但仍有很多改善空间，例如可以更频密地执法。他表示警方不能只是在收到违泊投诉后才执法，而是必须持续、主动及频密执法，因为很多违泊车辆被警方检控后，过几天又再次违泊，故他建议警方考虑在执法后数天再次前往相关地点，视察违泊情况有否改善。
- (ii) 他曾经询问警方，如违泊车辆导致道路挤塞，警方会否拖走，但警方却表示只有在阻塞整条道路的情况下才会拖走违泊车辆。他亦曾经就此事询问观塘区的议员，该名区议员表示警方处理观塘开源道的违泊问题时，未必需要待违泊车辆阻塞整条道路才拖走车辆，因为观塘开源道为该区的主要干道，如因违泊而令相关道路只是剩下 1 条行车路线，足令交通非常挤塞。就此，他建议大埔警区参考观塘区的做法，无须待整条道路被阻塞后才拖走违泊车辆。

- (iii) 他曾经多次在其他会议上建议增聘交通督导员，而警方亦表示将落实相关建议，但直至现时仍未见警方回应将增聘多少人员。
- (iv) 他认同区镇桦议员所说，警方不应只是驱赶违泊车辆，因为此举没有阻吓力，故警方必须雷厉风行。他表示，假如自己是的士司机，而警方又只会以驱赶方式处理他的违泊行为，没有任何惩罚或后果，他会重复相关行为。至于大埔墟的违泊黑点，他指出的士违泊在广福道的情况非常严重，不只霸占行人路，亦霸占巴士站及落货区。的士霸占落货区，货车便需要在落货区外落货。此外，他建议警方在运头街、宝乡街及宝湖道的士站等违泊黑点严厉打击违泊车辆，而不只是驱赶。
- (v) 他希望警方详细介绍电子定额罚款通知书先导计划。

237. 谭尔培议员表示，由于有工程在泥涌巴士站开展，巴士将自本周三起改经年明路，不再驶经西沙路。不过，年明路一向有车辆违泊，故他请警方留意相关路段的情况，避免巴士因被违泊在年明路的车辆阻塞而未能驶入。他一直有反映榕树澳道路的交通问题，并准备邀请渔农自然护理署在 5 月中一同巡区。他请警方亦派代表出席，视察相关情况。

238. 陈蔚嘉议员表示，她不在意警方就违泊问题发出多少张告票，而是警方能否有效打击违泊。她曾经多次反映福和路长期出现违泊问题，而福和路有一条紧急通道需要有足够空间让消防车及救护车进出，故她非常重视该处的违泊问题。然而，违泊人士没有道德可言，甚至把车辆违泊在消防通道栏杆前，多次阻碍救护车进入执行救援工作。就此，她希望警方加强打击该处的违泊情况。此外，在广福道加油站附近，司机漠视交通阻塞，仍然违泊车辆，甚至把车辆停泊在该处的回旋处中间。不少旅游巴及货车早上驶经回旋处时被违泊车辆阻塞，继而响号，令很多居民亦向她投诉车辆响号，故她希望警方加强处理该处的违泊问题。她请运输署派员与她前往上述 2 个地点视察，研究能否修正交通标志及在相关道路划上标记，以期协助警方执法。

239. 主席请运输署在会议后联络陈蔚嘉议员。

240. 周炫玮议员表示，大埔区内不只是市中心的违泊情况严重，乡村亦有很多违泊车辆，因为现在的泊车位数量不足。以他的选区为例，梅树坑路、水围路及宝雅路的违泊情况愈来愈严重，特别是水围村村口，每晚都有数架大型货车违泊在该处。他明白由于区内没有泊车位，司机才会违泊，但亦希望警方处理相关问题。他表示，他已经很久没有看见警方或交通督导员在区内巡逻，在这 1 至 2 个月的情况尤甚。他希望警方就此解释，并报告相关数据及人手安排。

241. 何伟霖议员表示，颂雅路晚上的违泊情况非常严重，遍布整个富亨邨。

此外，他认同徐翼福先生所说，不能单靠警方打击违泊，但他认为此一说法需要基于警方在过去 9 至 10 个月有尽力执法才可成立，而警方却没有尽力执法。区议员接到任何投诉，不论关于小区运动或疫情都需要跟进，这与警方不同。他希望警方恢复原来打击违泊的力度，跟进委员提出的违泊黑点，不要随意缺席会议，因为出席会议亦是警方的工作之一。

242. 徐翼福先生备悉委员提及的违泊地点，并会多加留意，当中包括大埔头路、美新里、大埔中心、颂雅路及水围路等。关于委员的其他意见，他响应如下：

- (i) 有关区镇濠议员的意见及查询，他首先感谢区议员赞赏，并表示他在过去数年尽力处理违泊问题，但不论如何尽力，违泊情况依然出现。大埔警区在 2019 年 1 月至 3 月期间每月发出的定额罚款告票数目分别为 12 827 张、11 319 张及 11 643 张。
- (ii) 有关林名溢议员的意见及查询，他备悉林议员就拖走违泊车辆提出的意见。大埔警区在 2019 年增加了 3 名交通督导员。此外，大埔警区现正进行电子定额罚款通知书先导计划。运输署自 2020 年 4 月 20 日起在新发出的车辆牌照上增设以系统加密的二维码，以期配合警方推行的计划，方便警方执法。
- (iii) 有关陈蔚嘉议员的意见，他相信福和路晚上确实有违泊问题，而警方早上亦非常频密地前往该处执法。他表示，福和路是该路段的尽头，加上这几月来疫情肆虐，学校又停课，因此违泊在其他地方的车辆被多次检控后，便改泊在福和路上。他备悉相关意见，亦会安排同事在相关时段前往该处执法。虽然平日没有车辆在相关路段行驶，但警方亦不会容许违泊车辆影响相关部门的车辆进出该处，进行紧急救援工作。

243. 文念志副主席询问路政署去年在宝乡街实施的交通改善措施的成效。他认为，如相关部门的改善措施有效，可以考虑在大埔区其他违泊黑点采取。

244. 萧伟琨先生表示，路政署是根据运输署提供的设计兴建相关的交通改善措施，故请运输署补充有关措施的效用。

245. 李颖琛女士表示，路政署刚才曾经提及他们将会在 5 月初开展工程，预计在 6 月底完成，故相关的交通改善工程仍未完成。

246. 文念志副主席表示，根据去年的会议记录，相关部门预计有关工程在去年 10 月开展，并在 11 至 12 月完成，但原来现时仍未完成。就此，他询问相关部门能否在工程开展前，联络委员前往相关位置视察，并向委员讲解工程的成效。因为相关部门必定认为有关工程能够带来成效，才会落实开展，故

他认为如相关改善措施真的有效，相关部门亦可以考虑在委员提及的其他违泊黑点采取，以期改善违泊情况。

247. 主席请相关部门在相关工程开展前经秘书处联络委员到现场视察，以期了解工程的具体内容。

248. 区镇濠议员表示，大埔警区在 2019 年 1 月至 3 月发出的定额罚款告票数量，与 2020 年 1 月至 3 月发出的数量有很大差距，故他希望警方加强执法，以期改善违泊情况。此外，据悉有警员曾经在大元邨的范围内检控违泊车辆，故他询问警员会否主动前往屋邨范围内检控违泊车辆，还是待市民或房屋署提出相关要求后才会检控。

249. 徐翼福先生表示，如警方能够恢复以往的人手安排，他可以安排更多检控行动。虽然警方每天都有采取打击违泊的行动，但在 4 月底也安排了数天进行针对性打击违泊的行动。此外，大元邨的屋邨范围属私家路，因此会交由屋邨的相关人员负责处理违泊情况，除非涉及驾驶违例事项、严重阻塞道路及涉及斑马线的情况，则另作别论。就一般的违泊行为而言，香港法例并没有赋予权力让警方在私家路执法。

(四) 在林锦公路回旋处加设换乘站

250. 彭晓峯先生表示，由于林锦公路回旋处加设换乘站的工程涉及环保措施及砍伐大量树木，所需费用颇多。署方考虑不同因素后，决定先行在梧桐寨兴建回旋处，日后再研究是否需要在康乐园增设公共运输交汇处。

251. 陈振哲议员不同意运输署代表在 2019 年 9 月 13 日的交运会会议上的响应。她当时表示，运输署将在梧桐寨加设回旋处的工程完成后，检视林锦公路相关路段的情况，以及研究是否需要在林锦公路回旋处加设换乘站。他认为在梧桐寨加设回旋处，主要是为了改善林锦公路林村居民出入大埔的交通，而在林锦公路回旋处加设换乘站则是希望善用交通网络，以期改善大埔区的整体交通流量问题，故上述 2 项工程旨在解决不同问题。他请有关部门先行讲述梧桐寨加设回旋处工程的预计完工日期。

252. 萧伟琨先生表示刚才亦曾经简介梧桐寨加设回旋处的工程，而署方希望在 2022 年年底前完成工程，但由于工程或会影响几幅斜坡，如需为斜坡进行巩固工程，便需要再花更多时间。署方待斜坡稳定性评估完成后，便会重新检视梧桐寨加设回旋处的工程时间表，但现时初步的目标是在 2022 年年底完成相关工程。

253. 陈振哲议员续表示，路政署预计在 2022 年年底才完成梧桐寨加设回旋处的工程，而运输署仍然表示须待工程完成后才检视是否需要在林锦公路回旋处加设换乘站。他认为做法并不理想，并表示署方必须预视地区将会出现的问题，及早提出改善方法，而非待问题发生后才想办法解决。他举例说，署方不应待天钻或大埔第 9 区落成及居民入伙后，才处理相关地区泊车位不足的问题。他认为相关工程完成后，署方又需要花 1 至 2 年时间研究是否需要加设换乘站，甚或 10 年后仍在研究。

254. 主席表示，刚才署方只是提及在林锦公路回旋处加设换乘站的经费问题，而不是考虑相关工程是否可行，故他询问署方能否在进行工程的同时，初步计划在林锦公路回旋处加设换乘站。

255. 马芳兰女士表示，如果在林锦公路回旋处加设换乘站，不会令很多人受惠，反而在梧桐寨加设回旋处更为合适，可以同时让林锦公路的居民受惠。此外，署方曾经研究在林锦公路回旋处加设换乘站的建议，但署方工程师认为相关工程十分庞大，所需费用甚多，而且需时至少 8 至 10 年，故署方选择在梧桐寨加设回旋处，因为相关工程能更快完成，并能令更多人受惠。不过，署方亦有保留林锦公路的相关土地，并将一并研究其他更改附近土地用途的申请及相关交通需求。

256. 姚跃生议员表示，约有 5 000 名居住在大窝东支路及大窝西支路附近的村民无法使用梧桐寨的回旋处。

257. 陈振哲议员重申，上述 2 项工程旨在解决不同问题。如署方曾经研究在林锦公路回旋处加设换乘站，他要求署方提交相关资料，包括但不限于何时提出、详情、进度、结论或任何相关事宜。这些要求均在他提交的讨论文件中提及，但署方代表却没有准备任何相关资料，并只是在会议上表示署方研究后发现相关建议并不可行，但未有提出相关理据。他重申，在梧桐寨加设回旋处是为了改善林村的交通，而在林锦公路回旋处加设换乘站是为了改善整个大埔区的高速公路网络发展，并把该处用作大埔区的交通枢纽。

258. 马芳兰女士表示，署方现正研究如何改善大窝西支路及林村谷的交通配套，她可以请署方工程师补充相关数据。

259. 陈振哲议员认为马芳兰女士的响应与交通规划有关，并不是针对相关工程，因此是没有意义的，而她亦不应突然要求署方工程师响应。

260. 马芳兰女士表示，相关工程涉及不同方面的工作，例如土木工程方面的分析，而署方有不同职员负责不同工作，故署方工程师会较清楚相关工程是否可行。

261. 林德浩先生表示，在林锦公路回旋处增设公共交通换乘站，不论是陈振哲议员还是上届的区议员都一直争取落实，以期改善林村的交通问题。他表示署方以往研究上述 2 项工程时，亦曾经与其他部门研究，发现相关工程的费用昂贵，而且所需的时间亦会很长，故署方认为在梧桐寨加设回旋处能尽快改善林村的交通问题。就陈议员提出在林锦公路回旋处加设换乘站，以期改善整个大埔区的交通网络，他表示署方将如之前所说，在梧桐寨加设回旋处的工程完成后，审视整个交通网络的结构及需要，然后再研究如何跟进在林锦公路回旋处加设换乘站的建议。

262. 陈振哲议员要求署方提交书面报告，详述在林锦公路回旋处加设换乘站的事宜。他认为署方仍然混淆了上述工程的概念，在梧桐寨加设回旋处为的是改善林锦公路林村段沿线的交通问题，但整个林村包括南华莆及大窝西支路一带，故梧桐寨的回旋处无法解决南华莆的交通需求问题，以及从粉岭经大窝东支路的交通问题。

263. 马芳兰女士补充说，署方曾经在上届区议会指出，在林锦公路回旋处加设换乘站不会令很多乘客受惠，加上林锦公路一带的居民亦无法使用相关设施，故署方选择在较远的位置作调头处，以期令更多居民受惠。至于大窝东支路及大窝西支路，署方将构思另一措施，以期改善从北区前往相关地点的交通。

264. 陈振哲议员认为马芳兰女士一直没有正面响应他的问题，只是一直强调在梧桐寨加设回旋处可以解决林锦公路林村段的问题，觉得相关问题得以解决便可。他提出在林锦公路回旋处加设换乘站，是希望改善整个大埔区的交通配套，可以令巴士不用只从广福邨前往其他地区。只要从这个角度考虑，署方便可知道上述 2 项工程为 2 个不同的概念。他要求署方以书面回复他在大埔区议会文件 TT 20/2020 号上提出的问题。

265. 主席表示，在林锦公路回旋处加设换乘站的建议在多年前提出，故署方不应待 10 年后才开始研究。他建议秘书处去信运输署，要求署方就有关建议作出具体响应。此外，交运会亦将继续跟进有关事项，而委员亦可以在相关的工作小组跟进。

(会后备注：上文第 265 段所述的信件已经在 2020 年 5 月 11 日送交运输署，而相关回复已经在 2020 年 5 月 22 日送交各委员，并已于 2020 年 5 月 25 日的交运会会议上作出讨论。)

X. 大埔区加建无障碍信道设施的项目及时间表

(大埔区议会文件 TT 23/2020 号)

266. 萧伟琨先生请委员备悉上述文件。

267. 陈振哲议员表示，由于路政署结构编号 NF78 及 NS145 的升降机位于较宁静的乡郊地区，因此如有人在凌晨时份使用该升降机，升降机广播的音量便会影响附近居民的睡眠，当中尤以大窝西支路的居民最受影响。为此，他希望署方向相关升降机公司跟进如何调低升降机的音量。

268. 姚跃生议员查询路政署结构编号 NF80 及 NF82 的升降机工程开展日期。此外，他表示大窝东支路及大窝西支路有数条天桥，而天桥横跨东铁的部分均没有上盖。他曾经就此事查询不同部门，但相关部门均表示不是其负责范围。因此，他询问有没有部门可以跟进相关事宜，在上述位置兴建上盖。

269. 谭尔培议员查询，相关部门会否在帝琴湾附近的行人天桥增设升降机及相关详情。

270. 区镇桦议员表示，近林村河及大埔河的升降机，如遇上台风便会被水淹没。风季及雨季即将来临，故他查询以往提及的维修及加装防水设备或水浸传感器工程，是否已经完成。他表示相关部门没有报告相关的跟进工作，并表示以往曾经提及会否特别在近河边的升降机加装水浸传感器，如有水淹没升降机底部，便会自动升高升降机至地面，避免升降机被水淹。据悉，在未有人提出在升降机加装水浸传感器前，相关部门已经有此想法，但不知道是由于传感器失灵还是没有传感器的缘故，他未见相关跟进。不过，经过台风一役后，他再次要求相关部门在升降机加装水浸传感器，但仍未见相关部门跟进。

271. 刘勇威议员查询署方为何在题述报告中没有包括路政署结构编号 NS154 的升降机工程。据他了解，署方已经展开相关工程，故他希望署方在题述报告中包括该项工程，让他了解其进度及情况。此外，他表示曾经向路政署职员提及署方须在路政署结构编号 NS154 加建栏杆，但署方未有提及在未来 3 个月内动工及规划中的项目提及相关进展，故他查询相关情况。

272. 萧伟琨先生响应如下：

- (i) 备悉陈振哲议员的意见，他会与署方维修组人员商讨相关升降机的广播音量问题后，再与议员报告跟进情况。
- (ii) 就姚跃生议员的查询，他表示由于现时在路政署结构编号 NF80 的位置有另一项工程正在进行中，故须待该项工程完成后，才可展开相关升降机工程。同时，相关升降机工程会纳入署方未来批出

的工程合约内，并正进行招标工作，以及预计在 2020 年下半年度展开工程。于路政署结构编号 NF82 有两部升降机，署方预计在 2021 年第一季前完成兴建 1 号升降机的工程，并开放予公众使用，而 2 号升降机则已经在本年 3 月开放予公众使用。

(iii) 有关谭尔培议员的查询，他表示负责部门现时正研究在帝琴湾附近的行人天桥增设升降机。有关区镇桦议员的查询，他知悉本署结构维修组已经制定措施以应付水浸问题，他会请相关负责人员直接向区议员报告有关详情。

(iv) 有关刘勇威议员的提问，他表示署方已经在 2019 年第三季展开相关工程，会把相关进度列入往后提交的报告中。有关在路政署结构编号 NS154 加建栏杆的建议，他会在会议后转述相关同事跟进，并请相关同事向刘议员报告有关情况。

273. 任启邦议员表示，路政署结构编号 NF266 横跨汀角路近栋梁里的第 2 部升降机已在 2020 年 2 月农历新年完结后开放予公众使用。不过，由于相关的升降机工程影响天桥原有的斜道，故须把天桥修复至原来的斜道。他们也关注修复天桥斜道工程的进展，并在 2 月联络承建商。承建商原本表示预计可以在 4 月完成修复天桥斜道的工程，但现时似乎未能如期完成，故他查询署方能否报告该项工程的进展。他表示，把天桥修复至原来的斜道后，即使升降机因定期检查维修工作而停用，有需要的人亦可以使用天桥。此外，他表示自从在 2015 年开展兴建第 2 部升降机的工程后，在汀角路的相关位置便少了 1 条行车线。虽然现时驾驶人士已经习惯单线行驶，塞车问题亦不是非常严重，但亦不时出现道路交通繁忙的情况，故他希望能尽快完成相关工程，重新开放行车线及单车径供市民使用，以期恢复道路的原貌。

274. 萧伟琨先生表示将转述上述意见给相关同事跟进，并请相关同事向任启邦议员报告有关工程的进度。

XI. 路政署(大埔区)过去两个月内完成及未来三个月内的交通改善项目 **(大埔区议会文件 TT 24/2020 号)**

275. 萧伟琨先生请委员备悉上述文件。

276. 陈振哲议员认为路政署提交的题述文件内容清晰，值得运输署参考。

277. 主席查询有关约 2 个月前在安埔里进行的重铺路面工程。他表示，承判商在工程当天的傍晚才通知他们将会在当天晚上 9 时至 10 时进行相关工程。他认为相关工程并不迫切，这么晚才通知他们需要进行相关工程，令他们无法及早通知居民，亦无法预早为有机会因工程而产生的投诉作准备。故他询

问署方，是项工程是否如此迫切。

278. 萧伟琨先生表示，他现在没有相关工程的数据，未能响应当时是否需要急切进行，但表示如需进行紧急工程，难免会出现上述情况。他代表署方为当天造成的不便致歉，并表示日后如需进行重铺路面工程，会尽早通知有关的区议员，让他们及早通知当区居民。

279. 文念志副主席表示，题述文件仍然显示工程师张伟锋先生的联络方法，但张先生已调至其他部门，故他查询日后如需查询相关工程，是否应联络工程师林德浩先生及李颖琛女士。

280. 谭尔培议员表示，他会一直跟进预计在 2022 年 3 月完工的西径村交通改善项目。此外，就相关改善项目，他查询电讯公司陆续进场搬迁电缆的进度为何，以及兴建灯号控制过路处后，预计能减慢多少车速。

281. 有关谭尔培议员的查询，萧伟琨先生感谢他就相关改善项目的跟进，并表示项目相当复杂，因为该段行人路非常狭窄，而地底亦铺设了很多不同的电缆及管道。署方自 2018 年起进行搬迁工程，在此期间已经搬迁不少电缆、管道及设施，包括电箱、火趺、街灯的电线等。现时电讯盈科正准备搬迁其电缆，及后署方会进一步与其他公用事业公司协调以搬迁更深的电缆。若日后煤气管道需要改道，其工程会变得更为复杂。署方现时须先让相关公用事业公司完成所有搬迁工程，才能进场开展过路处的土木工程，故暂预计在 2021 年 12 月才能开展署方的工程。此外，他表示是项工程并不会改变车速限制。至于车辆流量会否受拟建交通灯设置的影响，则请运输署代表响应。

282. 姚跃生议员再次查询有没有部门可以跟进大窝东支路及大窝西支路的数条天桥不设上盖一事。他表示，相关位置本来没有铁栏包围，但由于部门担心有人会丢杂物到路轨上，便实时在该处加设围栏，但却没有部门愿意跟进设置上盖一事。他亦担心有人会抛高杂物，使其越过围栏并跌在路轨上，故促请部门尽快设置上盖。

283. 萧伟琨先生请姚跃生议员提供相关天桥的编号，他会请负责同事跟进有关事宜。

284. 有关西径村改善项目中，灯号控制的行人过路处会否影响交通流量，李颖琛女士表示该灯号过路处只会在有行人按下灯号后才会转灯，转灯后当然会影响车流，但她认为有需要在西径村提升安全系数，为行人提供安全的过路设施。

285. 谭尔培议员表示会在会议后与相关部门跟进西径村的改善项目。

XII. 成立工作小组

(大埔区议会文件 TT 25/2020 号)

286. 主席表示，上届委员会辖下设有三个常设工作小组，分别为“跟进公共巴士及小巴服务工作小组”、“改善乡郊主要道路工作小组”及“跟进‘吐露港公路／粉岭公路／莲塘口岸’大埔段道路工程工作小组”。在“跟进‘吐露港公路／粉岭公路／莲塘口岸’大埔段道路工程工作小组”解散后，委员会通过成立“道路、交通安全运动及单车网络发展工作小组”。根据《大埔区议会常规》第 40(1)条，委员会可在同一时间内在其辖下委出不多于 3 个常设工作小组。他请委员参阅 TT 25/2020 号文件，并考虑是否设立 3 个常设工作小组，分别为：(一)跟进公共巴士及小巴服务工作小组；(二)改善主要道路工作小组；以及(三)道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组，并通过其职权范围，以及是否需要成立新的工作小组。

287. 区镇桦议员建议根据题述文件设立上述 3 个常设工作小组。

288. 主席宣布本届委员会辖下将设有 3 个常设工作小组，分别为：(一)跟进公共巴士及小巴服务工作小组；(二)改善主要道路工作小组；以及(三)道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组，并通过其载于大埔区议会文件 TT 25/2020 号的职权范围。

289. 委员推选上述 3 个工作小组的主席，详请如下：

(一) 跟进公共巴士及小巴服务工作小组

- (i) 区镇濠议员提名任启邦议员担任工作小组主席，并获刘勇威议员和议。
- (ii) 任启邦议员接受提名。
- (iii) 由于没有其他提名，主席宣布任启邦议员当选为上述工作小组的主席。

(二) 改善主要道路工作小组

- (i) 文念志副主席提名苏达良议员担任工作小组主席，并获陈振哲议员和议。
- (ii) 苏达良议员接受提名。
- (iii) 由于没有其他提名，主席宣布苏达良议员当选为上述工作小组

的主席。

(三)道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组

- (i) 何伟霖议员提名谭尔培议员担任工作小组主席，并获陈蔚嘉议员和议。
- (ii) 谭尔培议员接受提名。
- (iii) 由于没有其他提名，主席宣布谭尔培议员当选为上述工作小组的主席。

XIII. 其他事项

290. 委员没有提出其他讨论事项。

XIV. 下次会议日期

291. 秘书处将另行通知各委员下次会议举行日期。

292. 议事完毕，会议在下午 6 时 04 分结束。

大埔区议会秘书处
2020 年 7 月