

大埔区议会
交通及运输委员会
2021年第二次会议记录

日期：2021年5月7日(星期五)

时间：上午9时33分至下午3时42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	上午9时37分	会议完毕
周炫玮议员	上午9时45分	会议完毕
何伟霖议员	上午9时42分	会议完毕
林名溢议员	会议开始	下午3时15分
林奕权议员	上午9时40分	上午10时26分
刘勇威议员	上午9时37分	会议完毕
连楠璋议员	上午11时30分	会议完毕
毛家俊议员	会议开始	会议完毕
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	上午9时48分	下午1时01分
胡耀昌议员	上午11时33分	下午12时36分
任启邦议员	会议开始	会议完毕
姚钧豪议员	上午9时58分	会议完毕
姚跃生议员	上午11时33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

何靖扬先生

大埔民政事务助理专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署

区格莱先生

高级运输主任(大埔) / 运输署

朱丽仪女士

高级运输主任 / 巴士发展(新界东)1 / 运输署

孔浩云先生

运输主任 / 巴士发展(新界东)1 / 运输署

李颖琛女士

工程师(大埔)1 / 运输署

黄家霖先生

工程师(大埔)2 / 运输署

彭晓峯先生

工程师(大埔)3 / 运输署

郑韞慈先生

区域工程师 / 大埔(1) / 路政署

林志权先生

高级工程师 / 项目 3 / 土木工程拓展署

麦佩茵女士

工程师 / 19(北) / 土木工程拓展署

陈锦辉先生

工程师 / 项目 3D / 土木工程拓展署

陈贯文先生

副房屋事务经理(租约) / 大埔、北区及沙田七(2) / 房屋署

宋程慧女士

大埔警区行动主任 / 香港警务处

刘颂恩先生

大埔警区交通执法专队主管 / 香港警务处

徐翼福先生

大埔警区交通队主管 / 香港警务处

陈锦盛先生

高级行政主任(策划事务)23 / 康乐及文化事务署

黄国伟先生

大埔区副康乐事务经理 2 / 康乐及文化事务署

蔡健伦先生

署理行政助理 / 地政(大埔地政处) / 大埔地政处 /
地政总署

谭浚熙先生

经理(公共事务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司

张侨光先生

经理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司

陈重懿先生

主任(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司

彭俊皓先生

策划及车务编排主任 / 城巴有限公司 /
新世界第一巴士服务有限公司

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. 主席宣布以下事项：

- (i) 在 5 月 4 日举行的大埔区议会会议上，区议会通过交运会的更新委员名单。因此，由是次会议开始，毛家俊议员将以交运会委员身分出席交运会会议。
- (ii) 香港警务处(“警务处”)大埔警区行动主任宋程慧女士接替已调职的冯雅政女士出席今后的会议。

I. 通过交通及运输委员会 2021 年 3 月 5 日第一次会议记录 (大埔区议会文件 TT 19/2021 号)

- 3. 大埔区议会秘书处(“秘书处”)在会议前并无收到上述会议记录的修订建议，主席询问委员有没有修订建议。
- 4. 委员没有修订建议，故上述会议记录获通过作实。
- 5. 陈振哲议员指出，有区议员曾在大埔区议会会议上提出解决生理需要的重要性，以免影响会议，故他查询会否在会议期间安排小休时间，让委员及政府人员解决生理需要。
- 6. 主席表示，由于上述小休安排涉及区议会行政事宜，故建议委员在行政及财务管理委员会会议商讨。在是次会议上，委员可以按需要提出休会。

II. 运输署—2021 至 2022 年度大埔区巴士路线计划 (大埔区议会文件 TT 20/2021 号及 TT 20a/2021 号)

- 7. 主席欢迎运输署高级运输主任 / 巴士发展(新界东)1 朱丽仪女士及运输主任 / 巴士发展(新界东)1 孔浩云先生，以及城巴有限公司 / 新世界第一巴士服务有限公司(“城巴 / 新巴”)策划及车务编排主任彭俊皓先生就是项议程出席会议。他请朱女士介绍大埔区议会文件 TT 20/2021 号及 TT 20a/2021 号，并响应跟进公共巴士及小巴服务工作小组成员在 3 月 30 日的会议上提出的意见。

8. 朱丽仪女士介绍大埔区议会文件 TT 20/2021 号及 TT 20a/2021 号。

9. 主席表示，由于上述工作小组成员在 3 月 30 日举行的会议上，已经详细讨论 2021 至 2022 年度大埔区巴士路线计划，故建议先由上述工作小组主席任启邦议员简述讨论结果。

10. 任启邦议员表示，上述工作小组已在 3 月 30 日召开本年度第二次会议，集中讨论运输署—2021 至 2022 年度大埔区巴士路线计划。工作小组成员对计划的意见概括如下：

- (i) 有关巴士 64X 号线及 65X 号线的建议，如可使用新巴士资源开办服务，成员将会欢迎，但他们希望在早上亦能增设上述服务，由科学园绕经大埔，前往屯门及天水围。
- (ii) 有关巴士 86P 号线及 X89D 号线的建议，根据巴士公司及运输署提供的数据，巴士 86P 号线的载客率偏低，成员只好接纳取消该号线的建议；巴士 X89D 号线的载客率则接近 7 成，在疫情缓和后或许仍会增加，故成员支持增加巴士 X89D 号线的班次。
- (iii) 有关巴士 263C 号线的建议，成员支持该号线改经白石角。
- (iv) 有关巴士 272P 号线的建议，成员支持尽快落实。不过，由于早上时段从大埔前往葵兴的服务多年来没有增加，故成员要求至少在早上时段增加班次，而运输署代表刚才亦建议在早上时段增加 1 个班次。
- (v) 有关巴士 274 号线的建议，成员支持该号线绕经白石角，但亦希望增加回程服务，即在早上时段由乌溪沙站绕经白石角，前往上水。运输署当时表示备悉相关建议。
- (vi) 有关巴士 307P 号线及 907D 号线的建议，由于需取消巴士 307P 号线在上午及下午时段各 2 个班次，以增设巴士 907D 号线，故该建议有较大争议，需在是次会议上详细讨论。
- (vii) 有关巴士 682 号线及 682A 号线的建议，成员支持尽快落实。
- (viii) 有关巴士 T74 号线的建议，成员大致支持。不过，有成员希望该号线绕经富亨，亦有成员不满车费较巴士 74X 号线昂贵。
- (ix) 有关巴士 N307 号线的建议，成员支持把该号线延长至太和，但希望该号线亦能绕经富亨，以改善富亨的深宵巴士服务。
- (x) 有关巴士 A47X 号线的建议，成员支持落实。
- (xi) 有关巴士 N42P 号线的建议，有成员认为其载客率或受疫情影响而偏低，故反对取消该号线。委员将在是次会议上讨论，并审视相关数据后再作决定。

(xii) 有关巴士 NA47 号线的建议，成员支持落实。

(xiii) 有关 3 条新增巴士号线的服务建议：(一)康盛花园一大埔工业邨：成员希望该路线前往将军澳工业邨，以便利从大埔前往将军澳工业邨上班的乘客；(二)富蝶邨一大埔墟站：成员希望该路线前往太和站，以疏导南运路的交通，纾缓交通挤塞，而运输署代表刚才亦表示该路线将驶往太和站，他相信此举能满足部分成员的要求；以及(三)富蝶邨一油塘：成员建议研究能否一并整合巴士 74X 号线的服务。不过，由于上述 3 条拟议路线将在 2022 年或 2023 年落实，现时仍未展开招标程序，亦未有具体数据，故建议运输署先考虑成员的意见，如有改动，再在是次会议上报告，让委员再作讨论。

11. 主席表示，由于工作小组成员已经详细讨论题述计划，而任启邦议员亦已报告讨论结果，故建议委员只需提出新的补充意见，或就运输署的修改建议提出意见。

12. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 有关巴士 272P 号线增加在早上 7 时 10 分及 7 时 30 分的班次的建议，他指出现时乘搭早上 7 时 15 分从大埔开出的班次，抵达长沙湾时已是早上 8 时 30 分，而上述 2 个班次的开出时间较原有的早，故认为可以满足市民需求。此外，由于现时未有巴士 272P 号线的乘客数据，故亦同意先增设该号线的回程班次，再检视情况。
- (ii) 有关巴士 307P 号线及 907D 号线的建议，他询问运输署或巴士公司能否提供巴士 307P 号线的最新载客率，让委员决定是否同意取消该号线在上午及下午时段各 2 个班次，以增设巴士 907D 号线。

13. 朱丽仪女士回应如下：

- (i) 有关巴士 307P 号线及 907D 号线的建议，运输署因应工作小组成员的意见，在今年 4 月底平日(4 月 29 日(星期四))的上午及下午繁忙时间，分别在广福邨、大老山隧道、东区海底隧道及天后站进行实地调查。署方留意到巴士 307P 号线在早上时段往铜锣湾方向的 12 个班次中，载客率最高的站点约有 4 成多至 7 成多的乘客，平均载客率约 6 成；在下午时段往大埔方向的 10 个班次中，载客率最高的站点约有 2 成多至 6 成多的乘客，平均载客率约 4 成。因此，参考相关数据后，署方建议按原定方案，除了新增资源外，亦调拨巴士 307P 号线上午及下午时段各 2 个班次，增设巴士 907D 号线。若建议得以落实，运输署及巴士公司会在实施方案后，密切留意上述路线的乘客需求变化，适时与巴士公司商讨调整服务以配合乘客的需要。署方亦请九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)

及城巴新巴多加留意巴士 307P 号线在 4 月上旬及下午时段的载客率，并补充相关情况。

- (ii) 有关巴士 272P 号线的建议，早上的班次将调整至早上 7 时 10 分及 7 时 30 分开出，而回程班次会按照建议方案的时间开出。如建议得以落实，运输署将留意上述班次的载客率，以检视班次服务是否合适。

14. 陈重懿先生响应如下：

- (i) 九巴 4 月时亦持续留意大埔区对外巴士服务的载客情况，包括巴士 307P 号线、907C 号线及其他载客率较高的巴士号线。巴士 307P 号线的载客率与运输署在上文第 13(i)段所述的相若，即在早上 12 个班次及晚上 10 个班次中，有若干班次的载客率偏低。九巴在增加和调拨资源时亦会尽量减低对现有乘客的影响，故只会调拨载客率较低的巴士 307P 号线的资源，以增设巴士 907D 号线。
- (ii) 由于现时巴士 272P 号线的早上班次抵达长沙湾时已经接近早上 8 时 30 分，故建议把该号线新增的早上班次提早至早上 7 时 10 分及 7 时 30 分开出。

15. 彭俊皓先生表示，城巴 / 新巴统计的巴士 307P 号线载客率，与运输署在上文第 13(i)段所述的相若，即若干班次的载客率并不理想，故希望落实巴士 307P 号线及 907D 号线的建议，从而更加善用巴士资源。

16. 主席表示，大埔区议会文件 TT 20a/2021 号提及，运输署建议开办新巴士服务往来富蝶邨及太和站，而非原定往来富蝶邨及大埔墟站的巴士服务。就此，他询问当区区议员，即文念志副主席及何伟霖议员对上述改动有何意见。

17. 何伟霖议员表示，居民现阶段支持开办新巴士服务往来富蝶邨及太和站，而他亦认为建议有助减轻南运路及大埔墟的交通压力。不过，由于富蝶邨斑蝶楼的居民即将入伙，故他希望运输署尽快公布短期措施，并落实交通配套，让居民尽早知悉安排。

18. 任启邦议员表示，委员如对缩减巴士 307P 号线的班次，以开办巴士 907D 号线的建议没有意见，委员会将通过相关建议。不过，他指出由于相关建议仍需使用巴士 307 号线系列的资源，如日后仍会继续发展大埔往来港岛东区的巴士服务，包括巴士 307P 号线及 907D 号线，委员认为应使用新巴士资源独立发展，避免调拨原有巴士资源，才可令大埔居民真正受惠。否则，当日后巴士 307P 号线的乘客需求增加时，便难以加强服务。委员亦希望运输署日后能使用独立资源发展巴士 907D 号线服务，避免共享巴士 307 号线的资源。

19. 陈振哲议员希望运输署认真考虑使用独立资源发展巴士 907D 号线。此外，他引述大埔公共交通从业员组织对大埔交通的意见，包括：(一)题述计划没有提及青沙公路全日巴士线的情况，故署方日后或需考虑；以及(二)他们关注署方执行 2020 至 2021 年度大埔区巴士路线计划的情况，故他建议邀请署方在下次交运会会议讲解。

20. 刘勇威议员不理解运输署为何使用巴士 307 号线系列的资源营运大埔区往来市区的巴士服务(包括巴士 307A 号线及 907D 号线)，而在其他地区，例如沙田，往来市区的巴士服务则使用新巴士资源营运。他认为这个情况不公平，难以接受，故希望署方认真考虑使用新资源营运，而非单靠调拨现有资源。

21. 朱丽仪女士表示，运输署备悉委员就巴士 907D 号线提出的意见。如相关建议得以落实，署方将密切留意乘客需求变化，有需要时将与巴士公司跟进。此外，署方亦备悉有关青沙公路全日巴士线的意见，日后将根据乘客需求及地区发展，筹备巴士路线计划。

22. 任启邦议员表示，题述计划没有提及与巴士 907C 号线的建议。不过，他指出委员昨天视察时，看见 1 架 907C 号线巴士抵达广福站时已经客满(约 9 成载客率)。他明白增加 907C 号线的班次，即代表缩减巴士 307 号线的班次。他们昨天看见巴士 307 号线的确有剩余载客量，而由九巴及城巴 / 新巴营运的巴士 907C 号线，即使 2 个班次只相隔半小时，载客率亦十分高。就此，他询问运输署及巴士公司能否提供巴士 907C 号线最近 1 至 2 个月的载客率，以便讨论增加 907C 号线班次的建议。

23. 陈振哲议员表示，题述议题的讨论即将完结，但有委员不在席，故询问主席有否特别方法处理题述议题的咨询。

24. 主席表示，委员如认为需要休会或延后讨论若干议题，必须主动提出。因此，如没有委员提出相关要求，则会按既定议程进行讨论。

25. 区格莱先生表示，巴士 907C 号线及 307 号线在 4 月下午回程班次的最高载客率分别为约 9 成半及约 6 成半。因此，运输署认为早前建议调拨巴士 307 号线下午 2 个回程班次的资源，以增设巴士 907C 号线下午回程班次的建议可行。署方将密切留意调拨相关资源后巴士 307 号线的载客情况，有需要时将与巴士公司按照指引加强服务。

26. 陈重懿先生表示，巴士 307 号线在 4 月的载客率维持在 6 成左右，未有因疫情缓和而大幅上升；而巴士 907C 号线的载客率则持续急剧上升，而且经常客满。因此，九巴认为调拨巴士 307 号线的资源以增设巴士 907C 号线的班次，有助纾缓上述情况。落实相关建议后，九巴将密切留意巴士 307 号线的载

客情况，有需要时将增拨资源，以加强巴士 307 号线的服务。

27. 彭俊皓先生表示，巴士 907C 号线的载客率在 4 月明显上升，而巴士 307 号线的载客量则约有 6 成。因此，城巴 / 新巴认为可以更善用资源，亦同意调拨该号线的资源，以加强巴士 907C 号线的服务。此外，他指出晚上时段东区海底隧道(往大埔方向)的交通较为挤塞，间接导致较少乘客乘搭巴士 307 号线。如可加强巴士 907C 号线的服务，可让更多市民受惠。

28. 刘勇威议员表示，据他了解，巴士 W3 号线即将恢复服务，并会在翠怡花园增设站点，故询问复办该号线的最新进展。

29. 区格莱先生表示，他会在会议后向刘勇威议员补充巴士 W3 号线的最新信息。

30. 主席表示，除上文第 10 段提及同意落实的建议外，其他建议包括：(一)调拨巴士 307P 号线的资源，以加强巴士 907D 号线，而委员亦同意落实相关建议；以及(二)询问委员是否仍然反对取消巴士 N42P 号线，并于日后继续跟进相关情况。

31. 朱丽仪女士表示，运输署留意到巴士 N42P 号线的载客率持续偏低，而巴士公司在上述工作小组会议上亦指出相关载客率是疫情前的数据，以及有其他路线相若的巴士号线服务可以代替上述巴士号线服务，因此不会对现有乘客造成太大影响，故建议落实有关方案。

32. 任启邦议员表示，虽然现时巴士 N42P 号线因疫情而暂停服务，但运输署或未有考虑日后旅游业复苏时，将有大批市民乘搭上述号线前往机场。他担心如委员现时同意取消上述巴士号线，日后将难以要求复办。此外，除前往机场外游的乘客外，在机场工作的人亦需乘搭上述号线。因此，委员虽然明白现时载客率偏低，但希望署方待上述号线服务复办后，再检视约 1 至 2 个月的载客率。如届时载客率仍然只有 10%至 20%，而署方再次建议取消上述号线，委员亦只好接纳。否则，他仍然认为不应取消上述号线。

33. 陈重懿先生补充有关巴士 N42A 号线及 N42P 号线的资料。未有巴士 NA47 号线时，大埔居民须乘搭上述 2 条巴士号线前往机场或其他后勤地区。由于当时巴士 N42A 号线不足以应付乘客需求，故开办巴士 N42P 号线。由于巴士 N42P 号线为巴士 N42A 号线的辅助路线，两者在大埔区内的站点及时间相若。开办巴士 NA47 号线后，巴士 N42A 号线的载客率下降，原有班次亦能应付乘客需求，故无需使用巴士 N42P 号线作为辅助路线。因此，他们才建议取消巴士 N42P 号线，以期善用资源。

34. 主席表示，委员仍然决定反对取消巴士 N42P 号线，但日后会在上述工作小组会议继续跟进题述计划中未能落实的建议。此外，有关 3 条新增巴士号线服务的建议，他询问委员：(一)有关康盛花园一大埔工业邨，是否由于未能就总站站点达成共识，故暂不赞成该建议？(二)有关富蝶邨—太和站，委员是否同意把总站改设在太和站？(三)有关富蝶邨—油塘，是否暂时未能同意落实该建议？他亦询问委员会否在上述工作小组会议上继续讨论上述第(一)项及第(三)项。

35. 任启邦议员表示，在上述工作小组会议上，工作小组成员不反对落实开办往来大埔区及将军澳区的巴士服务，但强烈要求把新增巴士号线的总站设于将军澳工业邨，而非康盛花园。不过，由于现时没有直接往来大埔区及将军澳区的巴士服务，运输署如按原定路线开办巴士服务，即把总站设于康盛花园，委员亦只能接受。然而，他们强烈建议开办相关服务后，署方须检视大埔区居民前往将军澳区内哪些地方，例如是坑口及康盛花园，还是将军澳工业邨。如果是后者，他希望署方把相关路线的总站改设在将军澳工业邨，以应付大埔居民的需要。

36. 主席总结如下：

- (i) 委员不反对开办往来富蝶邨及油塘的服务，但希望运输署及巴士公司日后研究合并或整合巴士 74X 路线的服务是否可行。
- (ii) 席上没有委员反对落实上述 3 条新增巴士路线服务的建议。委员只是反对取消巴士 N42P 号线，日后亦可继续讨论该号线的服务。
- (iii) 席上没有委员反对削减巴士 307 号线的资源，以加强巴士 907C 号线的服务，并请运输署及巴士公司按照委员的意见跟进。
- (iv) 他请运输署在会议后提供书面回复，向委员报告有关 2020 至 2021 年度大埔区巴士路线计划的执行情况，以决定是否需要在上述工作小组或交运会跟进。

37. 朱丽仪女士表示，运输署备悉委员的意见，并会密切留意路线的乘客需求变化，因应情况在需要时作適切跟进。

III. 要求运输署提供解决泥涌旧村出沙田问题的解决方案

(大埔区议会文件 TT 21/2021 号、TT 21a/2021 号及 TT 21b/2021 号)

38. 主席欢迎大埔地政处署理行政助理 / 地政(大埔地政处)蔡健伦先生就是项议程出席是次会议，并表示相关发展商新鸿基地产发展有限公司(“新鸿基地产”)及相关工程顾问公司 AECOM 未能派员出席会议，但西沙路扩阔工程

项目团队已经提交回复，请各位参阅大埔区议会文件 TT 21a/2021 号。

39. 谭尔培议员介绍大埔区议会文件 TT 21/2021 号。

40. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 21b/2021 号。

41. 蔡健伦先生表示，由于大埔地政处并非工程部门，故就相关工程事宜没有补充。不过，他表示正如大埔区议会文件 TT 21a/2021 号提及，西沙路扩阔工程是根据《道路(工程、使用及补偿)条例》(第 370 章)刊宪及授权的工程，须依照当时提交的大纲图所载的设计进行。

42. 谭尔培议员的意见如下：

- (i) 虽然大埔区议会文件 TT 21a/2021 号提及西沙路扩阔工程获行政会议授权进行，而大埔区议会及西贡北约乡事委员会亦已在 2002 年获悉工程方案，并支持进行相关工程，但他认为当时没有人意识到当中的问题。他翻阅新鸿基地产在 2018 年提交的交通影响评估，发现他们没有统计泥涌旧村出口的汽车流量，漠视村民出入的需要，但现时追究责任亦无补于事。因此，他希望研究初步改善措施。如无法更改工程方案，能否研究其他工程成本较低的改善方法？
- (ii) 他指出现时的问题如下：(一)上班时间从泥涌旧村前往沙田的路线十分迂回，交通时间颇长；以及(二)有很多长者住在十四乡，如路线过于迂回，将影响紧急车辆出入。就此，他提出初步建议，并询问相关部门意见，例如：(一)改善崙下村的灯位设计，令离开泥涌村的村民无需在路口等候长时间才可转左驶入崙下村，节省时间；以及(二)据他了解，泥涌旧村出口的中间路段设有花槽。他询问能否在该花槽附近预留空间供救护车辆或紧急车辆出入，以缩短行车时间，应付紧急救护服务的需要。

43. 李颖琛女士表示，西沙路扩阔工程的项目倡议者为私人发展商，故任何改动均需由项目倡议者提出，部门会按机制提供意见。根据她对一般发展项目路口设计的理解，如于繁忙的双线双程道路路口同时供车辆转左或转右，对驾驶者十分危险。她举例说，在白石角创新路发展项目的汽车出入路口，车辆需从左边驶入和驶出，这种设计并不新奇，亦涉及很多安全考虑。因此，一般而言，如路口需让车辆同时从左右两边驶出，有需要设置交通灯配合。初步来说，如在相关路段的各个村口设置交通灯，便须进行较详细的技术研究。因此，她建议相关委员继续与项目团队沟通，部门将根据技术分析及建议书的内容提供意见。

44. 谭尔培议员表示，他将继续与新鸿基地产讨论上述改善建议是否可行。如

有符合村民利益的改善方案，他希望届时可获相关部门及大埔区议会支持。他补充说，村民希望他在会议上表达其要求，而他们早前亦曾与金门新辉建筑联营有限公司视察现场。他希望日后与运输署或其他有兴趣的委员一同视察现场，从而向发展商施加压力，促请他们顾及泥涌旧村村民的利益。

45. 主席表示，委员需视察现场才可清楚了解情况，故建议谭尔培议员联络相关发展商或承办商，与委员一同视察，并希望运输署派出工程师出席，一同商讨改善方案，以满足居民的需求。

46. 李颖琛女士重申，西沙路扩阔工程的项目倡议者为私人发展商，故运输署不能随意主动提出修改建议。就此，她希望大埔地政处补充，根据地契，政府要求私人发展商推展其提出的道路改善项目时的责任为何。此外，有关上述视察，她认为大埔地政处作为是项工程的政府部门代表，应派员出席，因为处方未必同意运输署就委员向是项工程的各项或会引致需要重新刊宪及授权改善方案而提出意见。

47. 蔡健伦先生表示，由于大埔地政处并非工程部门，故难以解答与西沙路扩阔工程相关的工程设计事宜。不过，如需处方一同视察现场，处方亦乐意参与。如有需要，处方可以提供与地契相关的意见。不过，上述工程是根据《道路(工程、使用及补偿)条例》(第 370 章)刊宪及授权，以及须按照该条例的权限范围内进行，上述工程并须达至运输署署长及规划署署长的满意程度。

48. 主席表示，委员理解私人发展商提出建议前，运输署难以提出任何意见。不过，工程项目完成后落实的改善方案，将由署方主导，故委员在视察活动期间不会强迫署方在现阶段介入处理，但亦希望署方届时就长远发展方案提供意见。

49. 谭尔培议员举例说，他建议在相关路口增设转左行车线，当中或需使用面积较大的土地。因此，在视察当天，大埔地政处或可就相关土地事宜提供意见，并在往后的会议上讨论视察当天提出的改善方案。

50. 李颖琛女士补充说，大埔地政处除可就土地事宜提供意见外，亦可就改善建议导致相关工程需重新刊宪一事，提供意见。

51. 主席请谭尔培议员先联络相关发展商及工程承办商，再邀请相关部门及委员出席视察活动。

IV. 建议善用大埔全安路公共交通交汇处之事宜

(大埔区议会文件 TT 22/2021 号及 TT 22a/2021 号)

52. 任启邦议员介绍大埔区议会文件 TT 22/2021 号。

53. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 22a/2021 号。

54. 黄家霖先生表示，运输署备悉委员提出增加巴士路线的意见。当有需要于全安路公共运输交汇处(“全安路交汇处”)加设巴士站时，署方工程师会从交通工程角度考虑委员的意见。

55. 郑韞慈先生就题述议题没有补充。

56. 何伟霖议员的意见如下：

- (i) 他曾经咨询当区持份者有关题述议题的意见。他们均认为没有必要在全安路交汇处设置的士站，因为该处平日没有的士停泊，而的士司机晚上亦只是把的士停泊在该处，并非在该处营运。因此，拟议的士站只会浪费资源。
- (ii) 他认为善用全安路交汇处的方案理想，当中已经预留车坑供巴士路线使用。此举不但能在短期内为小区提供更多巴士资源，亦能解决巴士站饱和的问题，故希望运输署考虑。有关巴士站饱和的情况，署方却表示在决定是否开办新专营巴士路线时，不会考虑巴士总站的可用空间。
- (iii) 他询问富亨巴士总站的改善工程会在何时完成，并指出相关部门至今仍未有方案处理上述巴士总站附近的树木，令工程未能展开。他估计富蝶邨落成后，上述巴士总站的改善工程或仍毫无进展。

57. 毛家俊议员的意见如下：

- (i) 他认为兴建设施或规划必须有前瞻性。现时大埔区的巴士总站均已饱和，即使新的公共交通交汇处即将落成，但车坑的整体数量仍然不足，而巴士数量却只会继续增加。因此，即使现时仍未有相关需求，运输署亦不能保证日后不会有此需求。
- (ii) 目前大埔区对外的巴士服务仍需加强，以应付不同的发展需要，例如东九龙日后的发展、新界东北及元朗洪水桥的巴士路线。当各个屋苑(包括富蝶邨、科学园及大埔公路沿线)的居民入伙后，将有数万新增人口，届时即使增加 1 至 2 条车坑亦不足以应付交通需求。

因此，他希望运输署考虑善用全安路交汇处的方案。

- (iii) 他指出巴士公司亦有向运输署申请在巴士总站停泊巴士，以便营运。就此，他查询巴士公司现时是否仍需在公共交通交汇处停泊巴士。

58. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 他认为安排不同巴士号线共享车坑的情况并不理想。他指出由于以往有多条巴士号线(包括巴士 E41 号线、73B 号线、263C 号线、73X 号线、71B 号线、271 号线及 75X 号线)共享大埔中心站点的车坑，以致现时需把巴士 263C 号线的总站设于大埔工业邨。他曾看见车坑挤塞导致巴士 74B 号线提早驶离，故认为共享车坑对车务运作造成很大影响。
- (ii) 他认为巴士总站不宜设在街道上。以汀丽路加油站旁边的巴士站为例，由于该处设有巴士 71K 号线的总站，令九巴及城巴 / 新巴 2 架 307P 号线巴士不能停泊，只能在早上时段停泊在上述加油站对出位置，影响道路交通，情况并不理想。
- (iii) 他认为，加强巴士 272P 号线服务后，富亨巴士总站的车坑或没有足够空间应付需求。多年前，为腾空富亨巴士总站的车坑，以供巴士 A47X 号线及调配其他巴士资源之用，巴士 71K 号线的站点才迁移至圣母圣心小学。虽然运输署建议为富亨巴士总站进行的改善工程将增设 1 条巴士坑道，但讨论多年仍无进展。
- (iv) 有人指责区议员不做实事，但他强调区议员是实事求是，并在区议会提出建议，供政府考虑。如政府没有切实执行相关建议，责任不在区议员。委员明白大埔区议会文件 TT 22/2021 号提及的方案 3 涉及砍伐树木，并对伤残人士造成不便，较难落实，而方案 1 及方案 2 确实可以为大埔区增设 1 个巴士总站。
- (v) 巴士 307P 号线、907B 号线、263C 号线、73B 号线、272P 号线、272X 号线及 74D 号线的站点均共享同一车坑，并设在偏远位置(例如大埔工业邨)或街道上，情况并不理想，而且不能达到可持续发展(例如巴士 307P 号线或会提供全日服务，而以往未曾把全日线的巴士总站设于街道上)。
- (vi) 他希望运输署不要完全否定善用全安路交汇处的方案。他相信上述方案能配合富蝶邨的发展。运输署如因应富蝶邨的数万人口增设巴士总站，但只提供 1 条对外的巴士号线服务，最终只会令富蝶邨严重缺乏交通服务，与富亨邨一样。
- (vii) 他认为长远而言需考虑分拆现有巴士服务，例如巴士 74X 号线、274X 号线、73X 号线、307 号线，以及前往港岛区的巴士服务。

因此，运输署如不考虑善用全安路交汇处的方案，日后将难以分拆现有巴士服务。

- (viii) 如运输署难以处理的士团体的反对意见，他建议邀请相关团体出席会议，交流意见。他指全安路交汇处的士站不容许没有司机在内的的士停泊，如有司机违反规定，把的士停泊在该的士站，部门或会前往执法。
- (ix) 他希望运输署考虑大埔区议会文件 TT 22/2021 号提及的 3 个方案，或提出其他善用全安路交汇处的方案，否则大埔区，特别是大埔北难以开办新的巴士服务。

59. 陈振哲议员表示十分认同任启邦议员的意见，而大埔区内的车坑确实严重不足。此外，他指出大埔头巴士总站的荒废程度，不下于全安路交汇处的的士站。大埔头巴士总站旁边有多幅闲置的政府土地，没有特定用途，可塑性十分高。因此，运输署如认为善用全安路交汇处的方案不可行，便须研究其他可行位置，例如大埔头巴士总站，并提出改善方案，以配合大埔区的交通发展。

60. 刘勇威议员不理解运输署为何对需要改动的士站用途的方案往往表现却步，例如署方宁可提出共享车坑的建议，亦不愿改动无人使用的的士站。他指大埔区内有不少的士站只作泊车或司机交更之用，例如全安路交汇处、大埔头巴士总站，甚至位于繁忙地区的美新里的士站。他看不见任何乘客或的士司机使用上述的士站。他询问署方，为何善用全安路交汇处的方案可行，但署方仍不作前瞻性考虑，只提出共享车坑的建议。如署方受到的士团体的压力，他同意邀请相关团体出席会议商讨。

61. 区格莱先生表示，运输署备悉委员提出有关车坑的意见，并会检视情况。

62. 黄家霖先生表示，有关富亨巴士总站的道路改善工程，运输署现正处理相关意见。如一切顺利，署方将委托路政署进行工程。

63. 主席表示，由于上届区议会已经开始讨论富亨巴士总站的改善工程，故询问运输署有否接获反对意见。

64. 彭晓峯先生补充说，有 1 名主要反对者就富亨巴士总站的改善工程提出若干要求，但运输署已在 4 月中致函该反对者。如该反对者没有再提出意见，署方或可在 5 月中向路政署发出施工通知书，以进行工程。

65. 主席表示，运输署工程师应就富亨巴士总站的改善工程与当区区议员(即文念志副主席及何伟霖议员)保持紧密联系。如需协助，亦可联络他们。此外，他询问运输署工程师，署方是否只会因应有新增巴士路线使用全安路交汇处，才研究如何改善上述交汇处。即使委员提议改善上述交汇处，以应付未来的交

通需求，署方是否仍然不会展开相关研究？

66. 黄家霖先生表示，由于改善交汇处与确立巴士站的需求有关，故由运输署运输主任响应较为合适。

67. 区格莱先生表示，运输署备悉委员提及的全安路交汇处使用情况，以及其他现有巴士路线总站及起点安排不理想的意见，并会检视相关安排。

68. 就题述议程及议程第 V 项，任启邦议员建议在下次会议加入有关在大埔区新增或扩建巴士总站的续议事项。此外，运输署工程师刚才响应说，如有新增巴士路线的需求，便会研究改善交汇处的方案。就此，他认为由于巴士总站没有足够空间供巴士使用，相关站点只能设于街道上，更有越来越多巴士号线的总站设于大埔工业邨，但这些做法都不能解决巴士总站空间不足的问题。由于大埔市内的巴士总站有迫切需要增加车坑，故委员才提出善用全安路交汇处的改善方案。

69. 毛家俊议员希望巴士公司响应。

70. 张侨光先生表示，如全安路交汇处的巴士站可供巴士通宵停泊，将更便利巴士司机上下班，亦可让他们有更多时间休息。

71. 主席表示，席上没有委员反对在续议事项新增是项议题。他亦建议在跟进公共巴士及小巴服务工作小组跟进，例如九巴及上述工作小组成员可以建议把站点设于全安路交汇处的巴士号线。此外，他将处理任启邦议员在会议前提出的动议。他读出动议内容如下：

“本会要求运输署善用全安路公共交通交汇处，增加巴士总站车道，以改善大埔区巴士服务。”

是项动议的动议人为任启邦议员，和议人为文念志副主席及何伟霖议员。

72. 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。主席引导委员会就任启邦议员提出的动议进行表决，结果如下：

赞成：	13 票	文念志副主席、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、刘勇威议员、毛家俊议员、苏达良议员、谭尔培议员、任启邦议员及姚钧豪议员
反对：	0 票	

弃权：	0 票	
在席没有投票：	2 票	关永业主席及黄兆健议员
不在席没有投票：	2 票	林名溢议员及林奕权议员
总计：	17 票	

73. 主席宣布上述动议获通过。

V. 有关要求太和广场巴士总站扩建及改善事宜

(大埔区议会文件 TT 23/2021 号及 TT 23a/2021 号)

74. 周炫玮议员介绍大埔区议会文件 TT 23/2021 号。

75. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 23a/2021 号。

76. 黄家霖先生表示，由于太和巴士总站近宝雅路东行的位置邻近行人过路处，故扩建上述巴士总站或影响行人及驾驶者的视线。由于行人过路处或需迁移，以配合上述扩建工程，运输署需小心研究相关方案。

77. 陈贯文先生表示，房屋署(“房署”)对扩建太和巴士总站的建议持开放态度。如扩建位置属房署的管豁范围，署方将交由有关组别的同事(例如规划主任、测量师或物业服务经理)研究扩建方案。

78. 张侨光先生表示，共有 3 条全日巴士号线的总站设于太和巴士总站。在早上繁忙时段，有 3 条巴士号线从上述巴士总站开出，亦有 11 条巴士号线的中途站点设于上述巴士总站。现时上述巴士总站的使用量已经饱和，而巴士 47A 号线及 47X 号线的路线将延伸至上述巴士总站，日后亦有新号线往来富蝶邨及上述巴士总站。因此，九巴乐见增加上述巴士总站的空间，令更多巴士安全运作。此外，有关在巴士候车站加设座位的建议，他指现时中途站点后方设有 2 张长椅。如上述建议不会阻塞行人通道，九巴将审视是否必要，以及是否仍有足够空间加设长椅。

79. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 虽然他乐见房署对扩建太和巴士总站的建议持开放态度，但相关回复没有提及该处的树木问题。上述巴士总站设有 3 个花槽，据了解，该处的树木不属古树或罕见树木。因此，他虽然认同需要保育树木，但考虑到公众利益，他认为应移植树木，以扩建巴士总站。就此，他希望房署及运输署一同研究相关建议，让巴士停泊。
- (ii) 他认为太和巴士总站的后方位置、花槽位置，以及港铁站的铁丝网

围栏一带的空间较阔，足以设置巴士或小巴站点。只需在上述位置增设行人路上盖或巴士候车站上盖，便可提供下车站点，让乘客下车后前往太和广场等地。

- (iii) 他同意上文第 76 段提及研究改善太和巴士总站时，亦需考虑相关改善方案对邻近行人过路处造成的影响。不过，如这些影响无法避免，他建议参考机场离境大堂外面的巴士站设计，在合适位置增设手按式交通灯。
- (iv) 他指出若干巴士号线，例如巴士 74A 号线、71K 号线及 72 号线，亦需要使用上述巴士总站。现时从的士站下车位置前往上述巴士总站的市民，亦须先探头视察才能观察有没有巴士驶经。虽然车站站长尽量安排巴士停泊在不太贴近行人过路处的位置，但这不是最理想的做法。因此，他希望房署研究上述建议是否可行。

80. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 若干屋苑的村巴，包括岚山、康乐园及大埔花园，亦在太和巴士总站上落客。当中岚山的村巴为大型巴士(60 座位或以上)，上落客需时，导致繁忙时间出现严重交通挤塞，令车流倒灌至水围或吐露港公路前往大埔的十字路口。此外，很多设于香港科学园的公司亦以大型巴士为厂巴，在太和巴士总站接载员工上班，导致上述巴士总站的使用量严重饱和。
- (ii) 早上时段，很多小巴会在上述巴士总站的尾段位置(即 2 个花槽中间的仅有罅隙)落客。有些小巴亦会在花槽位置落客，乘客需穿过狭窄的罅隙前往太和站或换乘其他交通工具。上述情况不但十分危险，亦对乘客造成不便。该处树木的根部位于花槽内，较富亨巴士总站的树木更易处理，加上现时的确有巴士停泊在该花槽位置，故他希望相关部门尽快处理。
- (iii) 除研究扩建太和巴士总站的方案外，他建议相关部门一并考虑改善大埔头巴士总站的建议，以作分流之用。

81. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 他对房署没有正面响应如何处理该花槽感到失望，例如是否必须移植树木，还是只要在其他位置补种树木便可。他亦希望了解署方处理树木的规定或政策，例如在什么情况下可以迁移该花槽。
- (ii) 他指出现时因为上述 2 个花槽中的 1 至 2 棵树木而无法进行扩建太和巴士总站的方案，但房署不能因此而不处理居民的交通需求。举例来说，因应富蝶邨的落成，即将有新增巴士服务往来富蝶邨及太和巴士总站，署方亦需应付相关需求。

- (iii) 自从太和巴士总站增设小巴落客站后，情况更加严重。他曾看见市民在花槽位置下车后穿过狭窄空间，例如附近摆放三色分类回收桶的位置。

82. 陈蔚嘉议员的意见如下：

- (i) 她曾经接获多宗投诉，反映有人坐在一般长椅上吸烟，影响候车乘客。因此，她建议九巴除在太和巴士总站增设一般长椅外，亦可考虑增设倾斜长椅，该款式较一般长椅合适。
- (ii) 她同意利用太和巴士总站后方位位置的空间扩建巴士总站。她曾多次看见巴士无法在巴士站停泊，乘客被迫在马路中间下车。该处灯光昏暗，而巴士体积较大，小巴又与巴士使用同一条行车线，故她去年曾经致函运输署，询问小巴为何能在巴士专线上落客，但至今仍未收到回复。她希望署方响应。
- (iii) 她理解很多居民(包括林村居民)需前往太和巴士总站。由于巴士司机难以察觉小巴在其后方驶过，容易发生意外。就此，她询问运输署为何不考虑扩充上述巴士总站的后方位置，划设小巴专用的落客位置，避免巴士和小巴使用同一行车线，在同一时间落客。
- (iv) 她建议房署重新研究相关树木是否值得保留，而市民对太和巴士总站的需求亦较保留树木大。她指出上次台风吹倒她选区内屋邨的树木后，发现树根不在地底，而是在花槽，故署方须研究下次台风时，这些树木会否再被吹倒。如会，署方应开始研究移植这些树木。如可移植到合适位置，可作美化用途，并非不可行。
- (v) 她认为部门需认真考虑扩建太和巴士总站，是由于上述巴士总站的需求太大。疫情爆发前，她已接获多宗有关噪音的投诉，源自上述巴士总站的车辆，包括私家车、巴士及小巴。这些车辆遇上交通堵塞时发出响号，噪音影响她选区内的屋邨居民。
- (vi) 她希望运输署、九巴及房署能通力合作，研究扩建太和巴士总站。

83. 毛家俊议员的意见如下：

- (i) 据了解，太和巴士总站每日使用人次约为 9 万至 10 万。他相信将有愈来愈多乡郊人士使用上述巴士总站。即使乡郊人口愈来愈多，他们亦只能乘搭巴士 64K 号线或小巴出入。
- (ii) 就上述第(i)段的情况，他询问九巴有否接获巴士司机(特别是巴士 64K 号线的司机)反映在上述巴士总站上落客的问题，以及有否评估日后林村一带的交通需求及巴士服务会否增加。

84. 区格莱先生表示，运输署批准新界专线小巴 25K 号线、25A 号线及 25B 号线在太和巴士总站落客，是由于中间的行车线较为繁忙。这个安排有助提供稳定的专线小巴班次，并能便利小巴乘客换乘铁路服务。

85. 张侨光先生表示，巴士 64K 号线的车长曾经向九巴反映在早上繁忙时段，太和巴士总站的巴士与小巴同时落客，而巴士 64K 号线、73 号线及其他巴士号线途经上述巴士总站时遇到阻塞。就此，九巴曾经派出外勤人员控制秩序，以确保巴士在早上繁忙时段安全落客。此外，因应乡郊地区(包括林村)的发展，巴士 64K 号线的乘客量亦有轻微增长。

86. 谭浚熙先生表示，九巴曾与周炫玮议员及运输署视察太和巴士总站，而九巴亦曾在会议上向委员交代车务实况。如日后需要九巴一同视察和提供意见，九巴亦乐意参与。不论是太和巴士总站，还是全安路交汇处的改善方案，只要可以提升九巴服务的安全，并能令营运安排更顺畅，九巴乐意支持和配合。

87. 主席询问房署是否完全无法拆除花槽。

88. 陈贯文先生表示，由于他现时没有该花槽或树木保育的政策数据，他会在会议后向秘书处提供书面回复。

89. 区镇桦议员询问房署何时收到大埔区议会文件 TT 23/2021 号，并指出周炫玮议员在上次会议上已经询问房署，但署方表示仍然未能提供相关资料。他不满房署准备不足。

90. 陈贯文先生表示他暂时没有补充。

91. 主席请房署尽快在会议后提供相关资料，并询问周炫玮议员曾否与房署视察太和巴士总站，或建议署方设置巴士转弯位。

92. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 他去年曾向地区设施管理及文娱康体委员会(“地委会”)提交地区小型工程计划建议书，要求扩建太和巴士总站，并曾数次与代表房署的租务公司视察上述巴士总站。然而，他每次收到回复均表示由于没有移植树木的方案，故未能移除该花槽。由于未能在地委会处理相关建议，他才希望在交运会向署方了解议处理树木的方案或政策。
- (ii) 他对房署未能在是次会议上响应处理树木的方案或政策感到失望，并希望署方尽快向委员提供书面回复，以及在续议事项继续跟进题述事宜。

93. 区镇桦议员建议在下次会议举行前与相关部门视察太和巴士总站，确保相关部门在下次会议前有足够准备，这样才能更有效率地讨论题述事宜。

94. 陈振哲议员表示，由于有迫切需要扩建太和巴士总站，故同意上文第 93 段的建议。

95. 主席建议在下次会议上继续讨论题述议题，席上亦没有委员反对。此外，他建议秘书处在会议后邀请运输署、房署及九巴派员与委员一同视察太和巴士总站，并要求房署不只是派出管理公司职员出席，而应派出房署职员，具体响应相关方案。他认为在视察时讨论较在会议上讨论更有效率。他举例说，多年前供骑单车者停泊单车以换乘其他交通工具的位置，现已不合时宜。因此，届时他们可以因应实际环境，研究改建不同位置，以增加巴士上落客位置。

(会后备注：就主席于第 95 段的建议，委员于 2021 年 6 月 10 日偕同运输署、房署及九巴代表视察太和巴士总站，以研究有关扩建及改善方案。)

VI. 续议交通及运输委员会 2021 年 3 月 5 日第一次会议事项

(一) 有关创新路及吐露港公路之间兴建隔音屏障事宜

(大埔区议会文件 TT 27/2021 号)

96. 主席表示，环境保护署(“环保署”)已经提交回复，但未能派员出席是次会议，请委员参阅文件 TT 27/2021 号。

97. 姚钧豪议员表示，由于环保署一直没有派员出席会议，故他未能继续在会议上跟进题述事宜。日后如接获噪音投诉，他会向署方反映，让署方派员前往相关单位量度噪音分贝。因此，他认为无需续议题述事宜。

98. 主席表示，姚钧豪议员已经尽最大努力跟进，而区议会亦已提供足够机会让环保署跟进。因此，日后如发现噪音水平超标，便须在区议会跟进。此外，他表示会在续议事项删除题述议题。

(二) 要求改善汀角路交通情况

99. 主席欢迎康乐及文化事务署(“康文署”)高级行政主任(策划事务)23 陈锦盛先生及大埔区副康乐事务经理 2 黄国伟先生，以及土木工程拓展署(“土拓署”)高级工程师 / 项目 3 林志权先生及工程师 / 项目 3D 陈锦辉先生就是项

议程出席会议。

100. 陈锦盛先生报告，大埔龙尾泳滩(“龙尾泳滩”)的工程大致完成，而该处的公共收费停车场亦已在 2020 年 12 月 1 日启用。承建商现正进行最后阶段的工程，包括救生瞭望塔外观工程及园景建设美化工程。

101. 黄国伟先生表示，康文署将视乎工程进度，尽快在本泳季开放泳滩。

102. 林志权先生响应如下：

- (i) 在 3 月 5 日的交运会会议上，土拓署曾提及交通流量调查。署方分别在 3 月 6 日(周六)及 3 月 14 日(周日)进行 2 次交通流量调查。该 2 次调查都在早上 10 时至晚上 7 时进行，故能有效统计最繁忙时间的交通流量，而署方亦已向运输署提交调查结果，以供分析。
- (ii) 政府非常重视龙尾泳滩一带的交通问题。就此，土拓署、运输署、警务处及康文署在 3 月 25 日举行跨部门会议，讨论龙尾泳滩一带的交通问题。在会议上，上述部门同意制订紧急应变措施，包括参考现时港岛南区泳滩的交通措施，例如在电台播放广播，以及在主要公路上悬挂大型交通信息显示牌。
- (iii) 由于龙尾泳滩会在本泳季开放，土拓署、运输署、警务处及康文署将成立跨部门联络小组，以期迅速处理龙尾泳滩开放时的交通挤塞情况。联络小组会在泳滩开放初期运作，而土拓署将担当统筹角色。
- (iv) 停车场运作方面，康文署及停车场承办商将与警方保持紧密联络。当停车场的停车位将近泊满，他们将通知警方跟进，而市民亦可下载手机应用程序“香港出行易”，查阅龙尾泳滩公共收费停车场的剩余泊位数目。此外，当停车场的停车位泊满时，停车场承办商会在停车场入口及东行线的行人过路处上方，悬挂印有“满”字的显示牌，让轮候泊车位的司机知悉，并考虑使用其他邻近的停车位，以免他们继续在路面等候。
- (v) 在 3 月 5 日的交运会会议上，委员亦关注过去复活节假日期间的交通情况。土拓署、运输署、警务处及康文署在 4 月 3 日(周六，即耶稣受难节翌日公众假期)下午派员视察现场，并审视当天龙尾泳滩公共收费停车场的应对措施的成效。据他们观察，当天汀角路的交通大致畅顺。
- (vi) 政府已在 2021 年 2 月调整交通灯号时间，每组灯号的循环时间由原来的 44 秒增至 65 秒。调整灯号时间后，整体交通畅顺。根据目前情况，该交通灯号的设计亦能配合汀角路东行线及西行线、巴希雅海湾烧烤场路口，以及龙尾泳滩公共收费停车场出入口的车

辆、行人及单车人士的交通需要。因此，现阶段未有需要推行进一步交通改善措施，而政府亦会密切监察该处的交通情况。

- (vii) 最近 2 个月已完成的具体改善措施包括：(一)移除路面上数个“直去及右转”道路标记，以减少混淆；(二)在芦慈田村村口划设黄色方格；(三)加长汀角路巴士站的划线长度，并移除该处的影线；(四)加设“不准右转”的交通标志，从汀角路往大埔方向行驶的车辆不可在相关路段转右驶入海景山庄；以及(五)安装侦速摄影机。

(会后备注：就上文第 102(vii)段提及的第(五)项改善措施，土拓署更正指尚未完成安装侦速摄影机。)

103. 苏达良议员的意见如下：

- (i) 他认为在芦慈田村村口划设黄色方格，以及在路面划设标记确实有助改善交通情况，而划设黄色方格亦不会阻碍进出芦慈田村的车辆。
- (ii) 据他观察，延长灯号时间后，车辆有足够时间行驶。虽然相关部门在假日期间的繁忙时段进行交通调查，而相关交通改善措施亦有助改善交通情况，但由于现时仍然未能预计龙尾泳滩开放后将带来多少额外交通流量，故他担心届时的交通负荷会更大。
- (iii) 有关龙尾泳滩的公共收费停车场，他视察当天从汀角路往大埔方向，转入巴希雅海湾烧烤场路口的路段仍未设有“不准右转”的交通标志。就此，他询问部门何时加设上述交通标志。
- (iv) 如龙尾泳滩公共收费停车场的停车位已经泊满，造成挤塞，不论是往大美督方向还是大埔方向的车辆，都会在外面的行车线等候泊车位。即使绿色交通灯号亮起，他们仍会继续等候，直至情况不许可才驶离，但或会与后方行驶的车辆碰撞，引致意外。上述情况正是由于没有人管理停车场所致，如没有人通知停车位泊满，外面便会有大量车辆等候入场。虽然土拓署代表刚才表示停车场承办商会悬挂印有“满”字的显示牌，但他视察当天没有看见此等安排，故询问署方计划何时实施上述措施。
- (v) 有关巴希雅海湾烧烤场路口的问题，他指出现时往大美督方左转的路口，如有车辆准备驶离，路口空间便会十分狭窄，令其他车辆无法转左驶入，阻塞后方的车辆，但相关部门暂时未有改善措施。此外，由于前往巴希雅海湾烧烤场的路段旁边设有单车径，因此单车及车辆经常使用同一路口，而相关位置没有任何交通标志或交通灯号，容易造成危险。

104. 毛家俊议员查询运输署将实施哪些措施或安排哪些公共交通服务，以配

合龙尾泳滩启用后的交通需求。

105. 陈振哲议员指出，即使挂上印有“满”字的显示牌，驾驶人士亦不会理会，只会继续转右驶入该路口等候停车位。因此，他建议相关部门考虑取消车辆可由汀角路往大美督方向转右驶入上述停车场的措施，正如荔枝角荔湾道的做法。荔湾道的路口有缺口供车辆驶入，再前往荔枝角政府合署的停车场，但车辆不能在上述路口直接转右驶入该停车场，必须先绕过回旋处。他认为即使车辆无法由汀角路往大美督方向转右驶入龙尾泳滩公共收费停车场，亦只需先驶往大美督便能驶往上述停车场。届时如需等候进入，只需单向排队，避免 2 条行车在线等候停车位的驾驶人士发生争执。

106. 黄家霖先生表示，有关上文第 105 段的建议，由于汀角路往大美督方向设有 2 条行车线，如在 2 线转 1 线的路口前取消转右行车线，改为双线皆可直去，快线及慢线的车辆便会互相争路。因此，基于道路安全角度，运输署对此建议有保留。另外，灯号的循环时间由原来的 44 秒增至 65 秒后，交通较以往畅顺。此外，车辆排队等候进入停车场的情况取决于龙尾泳滩停车场的车闸运作，因车闸未能及时提升，而导致车辆需在该路口等候，与道路设计关系不太大。

107. 区格莱先生表示，有关上文第 104 段的查询，大美督一带的现有公共运输服务包括巴士 75K 号线、新界专线小巴 20C 号线及 20R 号线，而假日期间亦会提供巴士 275R 号线服务。运输署与公共运输营办商将密切留意龙尾泳滩开放后的乘客需求变化，并会保持紧密沟通，以加强交通服务。此外，运输署已在 4 月底更改巴士 275R 号线的行车路线，去程及回程均绕经广福邨，以便乘客使用其他公共运输服务。

108. 林志权先生响应如下：

- (i) 有关上文第 103(iii)段的查询，部门已在 5 月 5 日加设“不准右转”的交通标志。
- (ii) 有关上文第 103(v)段的意见，现时如有车辆停留在巴希雅海湾烧烤场路口(即海景山庄对出的路口)，由于路口狭窄，可能无法让汀角路欲转左的车辆驶入。土拓署将与运输署一同研究措施，以改善该路口的问题。

109. 毛家俊议员表示，运输署主要依靠陆路交通作为龙尾泳滩开放后的交通配套。就此，他建议署方考虑水路交通。他举例说，以往吐露港公路出现挤塞时，署方亦曾提供渡轮服务往来乌溪沙及大埔。他认为汀角路的交通负荷已经非常大，假日尤甚。如可增设渡轮服务，在大埔区内增加上落客点，将有助疏导整体交通。此外，他知悉很多村长及乡事派代表亦提出相同建议，故希望署

方积极考虑。

110. 苏达良议员表示，龙尾泳滩公共收费停车场的停车位泊满时，交通情况会便较为混乱，故希望部门在龙尾泳滩启用前试行悬挂印有“满”字显示牌的措施，以检视成效。此外，车辆前往巴希雅海湾烧烤场的路口前会经过单车径，而现时在相关路口等候交通灯号的车辆会阻挡单车径上的单车。就此，他希望相关部门研究措施，例如划设黄色方格，以预留空间，令单车的行驶不受影响。

111. 陈振哲议员表示，龙尾泳滩开放后将成立紧急应变小组，而他在上文第 105 段的建议旨在供该小组在泳滩开放后或泳季期间，相关道路交通流量饱和时考虑相关建议。此外，他相信全港很多道路均为 2 线转 1 线的道路，故他不认同运输署以安全考虑作为解释。

112. 主席询问运输署会否研究提供水路交通服务的建议，例如提供街渡服务，往来乌溪沙、大埔海滨公园及大美督。

113. 区格莱先生表示，运输署欢迎渡轮服务营办商向署方申请营办渡轮服务。署方接获相关申请，会考虑财政是否可行、是否有乘客需求、有否替代服务，以及有否码头设施配合。

114. 主席询问运输署会否主动开办新渡轮服务，以及现时有否相关计划。

115. 区格莱先生表示，运输署欢迎有兴趣开办相关渡轮服务的营办商向署方提出申请，而署方将按照上文第 113 段提及的审批因素考虑。

116. 林志权先生响应如下：

- (i) 有关龙尾泳滩公共收费停车场的承办商会在停车位泊满时悬挂印有“满”字显示牌的措施，虽然康文署现阶段暂未安排同事驻守龙尾泳滩附近位置，但会在泳滩于本年度泳季开放后派员驻守。康文署亦会与停车场承办商加强沟通，有需要时会通知警方处理。成立应变小组旨在尽快处理交通挤塞，而警方有需要时亦会到场指挥交通，确保交通顺畅。他指出驾驶人士前往大美督方向行驶时便可看见上述的“满”字显示牌，而市民亦可利用手机应用程序“香港出行易”查阅上述停车场的剩余泊位数据。
- (ii) 土拓署与运输署研究如何改善巴希雅海湾烧烤场路口设计时，将一并考虑如何确保单车径上的单车不受阻碍，以保障行人、单车人士及驾驶者的安全。

117. 毛家俊议员认为运输署可以更积极响应开办水路交通服务的建议。据了

解，虽然渡轮服务营办商可以主动向署方申请开办服务，但署方亦可先收集数据，例如向统计组了解假日期间前往大美督的人流，从而主动展开招标程序。因此，他希望运输署同步进行上述工作，例如收集数据，而委员、村长或乡事派代表亦会因应情况提交建议，以期加快进度。

118. 主席表示，运输署备悉上文第 117 段的意见。此外，由于龙尾泳滩现时尚未开放，故他建议继续在会议上跟进，以期在暑假更有效跟进交通情况。

119. 苏达良议员希望部门尽快通知委员龙尾泳滩的开放日期，以便委员多加视察现场。

120. 陈锦盛先生表示，康文署确定龙尾泳滩的开放日期后，将实时通知委员。

121. 主席指出，虽然龙尾泳滩现时尚未开放，但已有市民使用，故希望康文署尽快处理。

(三) 有关白石角一带交通及巴士站设施事宜

(大埔区议会文件 TT 28/2021 号)

122. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 28/2021 号，以响应委员在上次会议提出的意见。此外，运输署在上次会议亦提及署方现正就小巴 27A 号线增设特别班次进行地区咨询，现正考虑相关意见，如有进一步消息将尽快公布。

123. 姚钧豪议员表示，如建议(包括把科进路回旋处车站附近的花槽改为行人路，以及扩阔创新路南行近嘉熙的车站)有任何进展，希望运输署亦通知交运会。此外，有关在科进路西行近海日湾的上落客湾设立专线小巴士站的建议，他明白署方需要进行地区咨询，并希望尽快完成。

124. 主席表示，姚钧豪议员刚才表示无需继续讨论题述事宜，故他建议在续议事项删除题述议题。席上没有委员反对。

125. 主席宣布休会。

126. 会议其后恢复进行。

VII. 交通及运输委员会恒常讨论事项

(大埔区议会文件 TT 24/2021 号)

(一) 要求于大埔区内增加车辆泊位

(大埔区议会文件 TT 29/2021 号)

127. 主席欢迎大埔地政处署理行政助理 / 地政(大埔地政处)蔡健伦先生就是项议程出席会议。

128. 彭晓峯先生介绍大埔区议会文件 TT 29/2021 号有关要求在区内增加车辆泊位的回复。

129. 蔡健伦先生表示，山塘道一吐露港桥底停车场旁的政府土地附近有多幅斜坡，涉及大笔维修费用，从商业营运角度以投标方式作短期租约收费停车场招租有流标风险，大埔地政处会考虑将上述政府土地以临时拨地形式供政府部门使用。此外，大埔地政处现正研究腾出山塘道一吐露港桥底的另一幅政府土地作短期租约收费停车场之用。

130. 姚钧豪议员表示，就白石角近中电站(TGLA-TTP812)的政府土地，他查询水务署向大埔地政处申请使用蕉坑土地的进度，以及处方仍需多少时间处理该项申请。处理该项申请后，处方需要多久才可处理把上述白石角近中电站(TGLA-TTP812)的政府土地用作停车场的申请。

131. 毛家俊议员的意见如下：

- (i) 就山塘道一吐露港桥底停车场旁的政府土地，他询问邻近斜坡的土地是否都不宜作露天停车场之用。如是，便十分可惜。据了解，市区很多地方都邻近斜坡。
- (ii) 他指出山塘道一吐露港桥底停车场旁的政府土地原为“政府、机构或小区”用地，而地政总署当时要求申请人在该用地兴建停车场。就此，他询问能否藉此机会考虑在该政府土地兴建多层停车场，以纾缓附近的泊车问题。据了解，当时进行的地区咨询，名单不包括天钻的持份者，而山塘路的人口中，天钻占最多数，共 7 000 人，而目前天钻的单位(1 600 个)及车位(300 多个)的比例为 5:1。由于已经售出约 200 个车位，故实际只有约 100 个车位供居民使用。现时山塘路的违泊问题非常严重，更有车辆停泊在路边，严重影响交通安全。

132. 谭尔培议员表示，有关黄石码头的政府土地，他询问会否考虑让村民优先使用露天收费停车场的停车位，例如先在停车场闸口确认车辆是否属于村民，以顾及村民的泊车需要。运输署及渔农自然护理署一直鼓励市民乘搭公共交通工具前往郊野公园，减少使用私家车。上述位置的违泊问题非常严重，经常有人投诉，而村民亦因游客占用停车位而无法使用。

133. 何伟霖议员的意见如下：

- (i) 富蝶邨的楼宇相继落成，但该屋邨提供的停车位严重不足，故颂雅路附近的停车位或露天停车场需求极大。提供足够停车位有助改善违泊问题，确保交通畅顺。否则，即使若干道路路面扩阔，亦只会被违泊车辆占用。
- (ii) 他最近看见警方更积极打击违泊。
- (iii) 他建议部门认真考虑在松岭及南坑一带山边物色合适地方兴建露天停车场。

134. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 有关黄石码头的政府土地，他指出不只在假日，平日黄石码头的违泊问题亦非常严重。他在上周某个平日驾车视察黄石码头，发现黄石码头即使需要“禁区纸”才能进入，都泊满车辆，故他无法停车视察，只好离开。这反映村民即使在平日亦难以使用停车位，故相关部门需认真研究改善措施，以顾及他们的需要。
- (ii) 他住在山塘路附近，有机会使用上述停车设施。他指出天钻居民入伙后，他曾在晚上 9 时至 10 时驶经山塘路，看见该处的违泊问题非常严重，大量车辆并列停泊。因此，上述居民入伙后，必定影响山塘路的交通。
- (iii) 他十多年前搬往山塘路附近时，已多次与运输署及大埔民政事务处(“大埔民政处”)沟通。当时没有任何公共交通工具驶经山塘路，而每个屋苑都提供接驳巴士服务，故居民只能使用私家车、步行或乘搭接驳巴士离开山塘路。署方当时亦表示没有小巴营办商愿意开办小巴服务。因此，居民对停车位确实有迫切需求。
- (iv) 他乐见大埔地政处现正研究腾出山塘道一吐露港桥底的政府土地作短期租约收费停车场之用，否则无法改善山塘路泊车位不足的问题。
- (v) 他认为在共融社会中，小区亦须协助伤残人士，鼓励他们积极参与小区活动，投入多元化生活。在公众停车场提供伤残人士专用泊车位亦能鼓励和便利他们。部门报告指，由于收到地区人士反对意见，故搁置在乡事会坊停车场及广福坊停车场划设供持有“伤残人士泊车许可证”专用的路旁泊车位的建议。他对这个决定感到遗憾和失望，并希望部门再次说服反对人士，以展现对伤残人士的关怀。
- (vi) 大埔区议会早前反对渠务署以临时政府拨地申请，使用林锦公路

回旋处旁空地的政府土地，但大埔地政处却无视地区人士的反对意见，继续处理相关申请，亦没有提及曾经接获反对意见。这个做法与上文第(v)段的处理手法不同，做法不公。由于上述政府土地的面积甚大，渠务署无需使用整幅土地，而相关申请亦只是临时政府拨地申请，并非永久用途，故委员建议大埔地政处考虑使用上述政府土地的一部分加设泊车位。

135. 蔡健伦先生 响应如下：

- (i) 有关上文第 130 段的查询，水务署现正处理申请使用蕉坑土地的反对意见。当完成处理反对意见后，一般需时 6 至 9 个月准备相关招标文件。
- (ii) 有关上文第 131(i)段的查询，如用作增设露天收费停车场的土地邻近斜坡，会涉及大笔的斜坡维修及检查费用，从商业营运角度以投标方式作短期租约收费停车场之用招租，会有流标风险。因此，大埔地政处现正研究腾出另一幅山塘道一吐露港桥底的政府土地作短期租约收费停车场之用，以期尽早提供泊车位予大埔居民使用。
- (iii) 有关上文第 134(vi)段的意见，大埔地政处已经备悉，并会再作回复。

136. 彭晓峯先生 响应如下：

- (i) 有关上文第 132 段的查询，据了解，拟在黄石码头的政府土地提供的泊车位，是运输署提供的路旁泊车位，故无须考虑是否供居民优先使用。
- (ii) 有关上文第 131(ii)段的查询，现时政府采用“一地多用”的土地政策，故不会考虑在山塘道一吐露港桥底停车场旁的政府土地兴建多层停车场。不过，如有部门计划发展山塘道一吐露港桥底停车场旁的政府土地，运输署便会建议在该项发展中提供停车位。
- (iii) 有关上文第 133(i)段的查询，运输署早前询问大埔地政处有否闲置空地作临时收费停车场之用，但处方回复指没有。署方将继续物色位置增加路旁泊车位，以应付富蝶邨的泊车需求。
- (iv) 大埔区议会文件 TT 29/2021 号第 1 页及第 2 页的表格提及的地区咨询由运输署负责，而署方接获反对意见后便搁置该建议。有关短期租约的地区咨询则由大埔地政处进行。

137. 区镇桦议员 建议重建大埔政府合署。他指出现时大埔政府合署的停车场晚上亦开放予公众使用。如可重建，不但腾出更多空间供更多政府部门使用，便可提供更多服务便利大埔居民，亦可根据“一地多用”的原则，在地底兴建

多层停车场，提供更多泊车位，从而改善大埔墟泊车位不足的问题。如相关部门认为上述建议可行，委员、大埔民政处及其他相关部门可以协助推展。

138. 谭尔培议员表示，有关上文第 136(i)段的回复，他认为如把黄石码头的政府土地作露天收费停车场之用，运输署亦需考虑如何惠及附近居民，并应优先考虑居民的泊车需求，而非游客。他最近曾经询问有关部门能否减少发出进入北潭涌关闸的车辆许可证数量，因为现时关闸内的泊车位严重不足。然而，由于相关乡事委员会有反对意见，故难以减少相关数量。因此，他建议考虑预留上述停车场内部分停车位供居民使用。

139. 姚跃生议员建议运输署及大埔地政处研究在凤园路近凤贤居一幅路旁的政府土地增设停车收费表(“咪表”)停车场，并指出即使警方在该处打击违泊，违泊情况仍然非常严重，可见该处的泊车需求甚殷。

140. 姚钧豪议员希望大埔地政处预先筹备有关在白石角近中电站的政府土地营运公众停车场的招标工作，无需待收回土地后才开始筹备。此外，水务署如需任何协助处理反对意见，亦可联络他。

141. 何伟霖议员表示，运输署表示未能在颂雅路附近物色合适位置增设临时收费停车场。就此，他询问是否已经搁置大埔第 9 区第三期的工程。如是，他认为该工地适合兴建临时收费停车场。此外，文念志副主席早前指出有人非法占用南坑村附近的政府土地，并已进行平整工程。他认为相关部门应考虑使用该土地兴建临时收费停车场。

142. 陈振哲议员询问运输署处理地区人士反对意见的程序为何。此外，他认为署方搁置在乡事会坊停车场及广福坊停车场划设供持有“伤残人士泊车许可证”专用的路旁泊车位的建议，十分可惜，故询问根据现行机制，是否仍有其他处理方法，表达对伤残人士的关怀。

143. 毛家俊议员表示，他虽然明白政府采用“一地多用”的土地政策，但指出全港的泊车需求甚殷。据了解，全港有 70 多万辆私家车，但停车位却较这个数目少。即使部门现时尽力物色可提供短期租约停车场的用地，但相关措施亦只是小修小补，不能有效纾缓泊车位不足的问题。他同意重建大埔政府合署，亦认为可在闲置的政府土地兴建多层停车场，用作政府部门的办公室，例如林士街多层停车场及前廉政公署总部的上层亦用作政府部门的办公室。他认为政府部门亦有办公室需求，否则便不会在商业大厦或私人物业租用办公室。因此，他希望相关部门积极跟进。

144. 蔡健伦先生备悉委员的意见，并会向大埔地政处同事反映。

145. 彭晓峯先生 响应如下：

- (i) 有关上文第 138 段的意见，他会向相关工程师反映。
- (ii) 有关上文第 139 段的意见，他会请相关工程师与大埔地政处同事跟进。
- (iii) 有关上文第 141 段的意见，据了解，工程并未搁置，而部门会在 5 月中在相关委员会会议上咨询。
- (iv) 有关运输署进行地区咨询的机制，一般而言，运输署会经大埔民政处咨询。如接获反对意见，署方将尽力处理。如处理成功，便会落实相关建议；如无法处理，署方会把意见记录在案，而相关建议一般亦会暂时搁置。
- (v) 运输署备悉上文第 143 段的意见。

146. 主席 表示，有关在乡事会坊停车场及广福坊停车场划设供持有“伤残人士泊车许可证”专用的路旁泊车位的建议，他询问一如有地区人士反对进行富亨巴士总站扩建工程，但运输署备悉后，最终亦落实进行。

147. 彭晓峯先生 响应说，上述情况与富亨巴士总站的情况不同。现时没有人继续就富亨巴士总站提出反对意见。因此，如最终无人提出反对意见，运输署便会落实富亨巴士总站扩建工程。他会向署方相关工程师反映委员的意见，并于日后回复。

148. 主席 询问运输署，一般而言，如反对意见与公众利益相抵触，运输署会否因为反对意见而搁置建议。

149. 彭晓峯先生 响应说，运输署需根据每项建议作决定，无法一概而论。

150. 主席 表示，现时安邦路的前大埔赛马会泳池用地设有临时停车场，该处有泛光灯照射至对面的新兴花园，故请大埔地政处联络上述停车场承办商跟进。

151. 蔡健伦先生 备悉上述情况，并将联络停车场承办商跟进。

(会后备注：大埔地政处备悉上文第 150 段的情况，在会议后随即联络停车场承办商跟进，并发出劝喻信提示承办商。其后承办商回复表示会尽量调教灯光射向停车场部分，减少影响周边居民。大埔地政处会继续跟进个案。)

(二) 关注大埔区违例泊车问题

(大埔区议会文件 TT 25/2021 号及 TT 29/2021 号)

152. 彭晓峯先生介绍大埔区议会文件 TT 29/2021 号有关运输署就大埔区违例泊车问题的回复。

153. 徐翼福先生介绍大埔区议会文件 TT 25/2021 号，并表示警方会针对委员在 3 月 5 日交运会会议上提及的交通问题及违泊问题严重的地点持续执法，亦留意委员提及有新屋苑入伙的路段，并加强和主动前往相关位置执法。

154. 林名溢议员的意见如下：

- (i) 他虽然曾经向警方反映大埔墟咪表停车场内有很多车辆逾时停泊，但发现问题仍未改善，对其他市民并不公平。
- (ii) 他曾经接获居民投诉，表示有位于广福坊停车场的车房经常在停车位摆放植物，似是藉此霸占停车位。他曾向警民关系组反映，但没有太大改善，故请他们积极跟进。
- (iii) 他曾指出如有违泊车辆阻塞南盛街的转弯位置，巴士便无法驶过，瘫痪交通。就此，警方表示会在该处放置警告牌。该警告牌原本放在马路上，确能防止车辆停泊。不过，他其后发现警告牌被放在行人路上(见附件)。究竟是市民移动警告牌，还是警方放在行人路上，则不得而知。他指出警告牌放在行人路上，不但无法发挥作用，亦会令狭窄的行人路更为狭窄，阻碍行人。

155. 主席询问林名溢议员曾否在会议前向警方反映上文第 154(iii)段的情况。

156. 林名溢议员表示，他不肯定曾否向警方反映上文第 154(iii)段的情况，但相关情况已经持续一段时间。以往该警告牌偶尔放在马路上，但近来总是放在行人路上，而他不肯定这是否警方刻意安排。

157. 主席表示，如再遇上相关情况，他建议委员除可在会议上提及，亦可私下联络警方，以期尽快改善，并善用该警告牌。

158. 毛家俊议员表示，他与姚钧豪议员 2 周前前往策诚轩及黄宜坳视察安装铁柱工程。虽然安装铁柱能有效打击违泊问题，但如有车辆撞向铁柱，车身或会被削掉一半，十分危险。此外，安装铁柱亦会影响美观。现时大埔公路沿线已经安装旧式绿色栏杆，以免车辆违泊，而他亦曾建议沿用上述栏杆，较安装铁柱美观。不过，部门表示该款栏杆或其他款式的栏杆均已停产，而且不符合现有标准。他认为长远而言，安装铁柱会影响城市景观，正如岚山前往市区的道路一样。因此，他希望部门除备悉上述意见外，日后亦能引入更多不同设计或颜色的铁柱，令小区外观更有生气。

159. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 附件中的位置本来划设了狭窄的斑马线。运输署去年采纳委员的意见，扩阔了相关路段，故现时车辆较少停泊在路边，例如现时巴士 71K 号线从宝乡街转入南盛街时遇上的挤塞，较未扩阔上述斑马线前大大减少。就此，他赞扬署方积极改善相关问题。
- (ii) 他的办公室位于怀仁街，该处亦设有咪表停车位。他曾因附近商户放置对象霸占停车位而与他们争执，需要警方到场调停。他认为霸占咪表停车位的情况极不理想，商户往往认为划设在其前方的停车位属他们拥有。就此，他希望警方正视霸占咪表停车位的问题。
- (iii) 他指岚山、康乐园及香港科学园的接驳巴士需在太和巴士总站的中间行车道上落客，但经常有私家车违泊在该处的影在线，令接驳巴士需在道路中间停车上落客，不但对公众人士造成危险，亦造成交通阻塞，令车龙倒灌，在繁忙时间的情况尤为严重。因此，他希望警方加强打击上述位置的违泊问题。
- (iv) 他理解居民会把车辆停泊在村屋门口，但由于该处没有划设黄线，如有车辆停泊，便会对村民造成严重不便。相关黑点包括林锦公路塘面村路口及林村乡公所路。

160. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他指出现时难以通过政府电话簿搜寻警方的联络数据，政府电话簿只有大埔警区指挥官的联络数据，连大埔分区指挥官的联络方法也没有。因此，委员难以联络警方，只能经警民关系组转介，当中涉及多项程序，而警民关系组亦难以完全满足委员的要求。就此，他询问警务处代表能否向委员提供正式联络方法，以期有效和直接处理交通问题。
- (ii) 他指出违泊黑点包括，(一)运头街：从早到晚，食肆潮和兴至三角灯位位置的右边布满违泊车辆。他曾经多次提及即使有警车驶经上述位置，亦没有处理违泊问题，而警方却表示相关警员正在执行其他任务，故未能处理。就此，他询问警方有否其他方法处理；(二)乡事会街：在 5 月 4 日的大埔区议会会议上，委员直接向大埔警区指挥官反映经常有车辆停泊在家农蔬果店(“家农”)门口的交通灯位置上落货，而他今天亦看见 2 架车辆停泊在该处，但不清楚停泊原因。他指出把车辆停在该处十分危险，因为从运头街及南运路驶出的车辆会在该处的行车线汇合，而有车辆需切线转左或转右，甚至经常有车辆停泊在家农交通灯位置后方，阻塞后随的车辆，导致从运头街驶出的车辆需向左切线，再越过双白线，才可继续行驶。他已多次指出上述情况，但一直没有改善；(三)宝乡街：

宝乡街设有的士站，但没有的士使用。的士反而违泊在宝乡街其他位置，俨如占用作的士站之用，情况严重，导致麦当劳前方出现并排或三排的违泊车辆。上述问题存在已久，但警方没有处理；(四)位于安祥路的李福林体育馆对出，以及翠屏商场的士站：的士、私家车及食物环境卫生署外判公司的钩斗垃圾车(“斗车”)占用行车路，导致车辆堵塞在安全岛。他提及这个问题已有半年多，但一直没有改善；(五)安邦路及安泰路内街：违泊问题持续严重，没有任何改善；以及(六)安慈路、安祥路及安埔路，即翠屏商场、昌运中心、八号花园及海宝花园的十字路口：警方虽然有前往执法，但逗留片刻便离开。

- (iii) 他明白警方难以 24 小时逗留在相关位置执法，但委员在会议上已多次提及违泊问题严重，故请警方研究解决方法。他自上届区议会起提及广福道耀才证券对出的位置违泊问题严重，而运输署亦已在该处划设双黄线，但晚上仍有的士违泊。由于该路段已经收窄，如有的士违泊及巴士驶经，便造成危险。他记录了约 30 至 40 辆违泊红色的士的车牌号码，并曾往警方交通部录口供，但警方对相关问题视而不见，更遑论处理红色的士霸占巴士站而导致巴士无法埋站的问题。
- (iv) 有关南盛街的情况，他指旺角新世纪广场近太子方向的道路违泊问题严重，导致巴士及大型车辆无法驶过，于是警方在该处长期放置若干“A 字牌”和“雪糕筒”，并以橙带围封该处，令车辆无法停泊。就此，他不理解警方为何能在其他地区实施上述措施，但不能在大埔区采取相同做法。

161. 苏达良议员的意见如下：

- (i) 过去 2 周，他每天早上 10 时至 11 时 30 分都会在露辉路近聚豪天下的地盘门口视察，其间警方曾经前往该处执法 2 次，当中包括地盘门口的水马位置。他理解警方执法有一定难度，例如违泊人士会向警方求情，表示会立刻驶离。然而，警方离开现场 5 分钟后，9 成违泊人士会折返，再度违泊。
- (ii) 他明白警方难以长时间驻守在上述位置，故只希望警方增加执法次数。他指出，上述违泊情况只是地盘工人一己之便而造成。虽然运输署已在相关位置放置对象，以免车辆违泊，并预留一段行人路供行人使用，但过往道路两旁泊满大量违泊车辆时，仍有 9 辆在回旋处等候的大型车辆(包括泥头车及运输车)尝试停泊在地盘内，或在地盘外面等候，容易与从屋苑驶出的车辆发生争执。他曾多次遇见上述情况，故希望警方如有资源，可以增加执法次数。
- (iii) 他希望警方确保该处附近的公众咪表停车场外有足够空间，供居

民驾车进出，即使有大型车辆停泊亦不受影响。他早前与大埔地政处职员驾车视察时，有地盘管理员询问他们驶入上述停车场的目的，令他有感上述公众停车场已经变成私人停车场。因此，他希望警方多加巡查上述位置。

162. 徐翼福先生 响应如下：

- (i) 有关上文第 154(i)、154(ii)及 159(ii)段的意见，警方除了在巡逻时巡查相关位置外，如接获有关车辆及交通阻塞的投诉，亦会前往现场和持续执法。不过，有商户或驾驶人士会在警车准备驶入相关位置时入表，缴付泊车费。就此，警方会改在其他位置下车，步行前往相关停车场执法，并将继续留意相关情况。
- (ii) 有关上文第 154(iii)段的意见，由于道路收窄改善工程已经完成，他会派员在稍后时间前往该处，研究是否需要放置警告牌。如无需要，警方或移除警告牌。
- (iii) 每天的繁忙时段，警方都会派员前往交通枢纽位置，例如大埔太和路、宝雅路及大埔墟，防止车辆通宵停泊。上述位置有较多违泊车辆，或许是由于司机等候乘客，以及有大量车辆在繁忙时间使用相关路段，例如村巴上落客会增加相关路段的使用量。警方不时留意相关情况，例如在过去 3 个月一直有拖走违泊车辆，合共超过 15 辆。
- (iv) 有关上文第 159(iv)段的意见，他会在会议后联络相关委员，以确定具体位置。
- (v) 有关上文第 160(i)段的意见，一般而言，警方建议委员就非紧急事宜联络警民关系组。至于严重的紧急情况，委员可以致电报案中心热线 999 或大埔警区报案室。
- (vi) 警方已经实时派员跟进委员在 5 月 4 日的大埔区议会会议上提及的违泊问题。即使车辆不是在限制区以外的时段上落货，警方亦会持续实时执法。
- (vii) 警方备悉委员上述的违泊位置，并将加强执法。不过，他不同意委员认为警方没有处理违泊问题。警方持续到不同地点加强执法，但由于大埔区停车位不足，难以单靠警方执法解决违泊问题。停车场月费昂贵、违泊的定额罚款额较低及驾驶人士的习惯亦会导致违泊问题。警方虽然持续在不同时间前往不同地点执法，但难以在短时间内完全解决违泊问题。
- (viii) 有关露辉路的违泊情况，警方留意到附近有很多大型车辆停泊等候驶入建筑地盘，而地盘工人或员工亦会把车辆停泊在地盘外面。虽然警方已尽快前往相关位置执法，但有违泊车辆会在警方到场

时驶入地盘内，待警方离场后，又再停泊在地盘外。上述情况增加警方的执法难度，但如有足够警力，警方亦会加强执法。

163. 陈振哲议员询问警方，南盛街的警告牌应放在行人路还是马路上。

164. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 加设临时交通标志旨在改善现场的交通情况，而放置警告牌的位置则非常弹性，视乎行人路或行车路的路面空间，以及实际需要而定。举例来说，如行车路够阔，把警告牌放置在行车路上较为理想。不过，如行人路有足够空间，而放置警告牌不会影响行人，并能防止车辆违泊，则可把警告牌放在行人路上。此外，如放置警告牌旨在收窄行车路路面，以免车辆停泊在较一般行车线(阔 4.3 米)阔的行车线而阻碍巴士及货车行驶，便应把警告牌放在行车路上。
- (ii) 全港很多地区均使用相同的交通改善设施，例如大美督的临时交通设施已放置逾 10 年。不过，他表示并非每个地方都适合使用这些交通设施，需视乎现场情况而定，例如行车线数量等。

165. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 他认为警方必须保留放置在南盛街的警告牌。如把警告牌放在禁区标志牌下方的路面上，可发挥更大作用，当有大型货车或私家车停泊在相关路段时，其车尾或会占用黄色斑马线，令巴士无法转弯，而放置警告牌便能防止这些车辆停泊。不过，他建议警方每周轮流放置警告牌或“雪糕筒”，令驾驶人士知悉警方有跟进该处实施的交通措施，达致警惕作用。
- (ii) 他曾看见有货车把行车路上的警告牌搬到行人路上，腾出空间停泊车辆上落货，但导致巴士无法转弯。他请上述货车司机完成上落货后，把警告牌放回行车路上。他并不是鼓励市民利用上述方式在行车路上落货，但从上述情况可见，在行车路上放置警告牌确实能防止车辆违泊，防止违泊车辆阻碍巴士行驶。

166. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 既然大埔警区交通队代表建议委员直接联络警民关系组反映交通问题，他询问大埔警区行动主任是否认同上述建议。如是，他认为委员或需在大埔区议会会议询问大埔警区指挥官如何直接向警方反映交通问题，而不是经警民关系组转达。
- (ii) 他请警务处代表在下次会议提供由 5 月 8 日至下次会议日期(即 7

月 9 日)期间，在广福道耀才证券灯口位置发出的定额罚款通知书数目，以证明警方确实有积极执法。

- (iii) 他认为既然警务处代表认为不宜在南盛街实施其他地区使用的交通改善措施，他们便应主动建议其他合适措施，打击南盛街的违泊问题，避免交通阻塞。
- (iv) 警务处代表表示不能单靠警方解决违泊车辆问题，但他认为只有警方才能执法。否则，即使运输署划设双黄线，亦无助改善问题。
- (v) 他认为既然警务处代表知悉驾驶人士违泊的原因，例如违泊的定额罚款较停车位费用便宜，他们便应制订改善措施。
- (vi) 他曾指出，黄昏后经常有私家车停泊在广福邨停车场对出的转弯位置，令大型车辆无法驶过。每次警方加强执法后，该处的违泊问题便明显改善，这证明警方执法能有效打击违泊问题。
- (vii) 以往警方以社会运动为由，没有增加执法次数。虽然警务处代表表示现已增加执法次数，但仍不如以往频密，令违泊问题尚未解决。

167. 宋程慧女士回应如下：

- (i) 她自 5 月 3 日(星期一)起接任大埔警区行动主任一职，亦负责处理大埔区的刑事案件。
- (ii) 由于违例泊车属民生事宜，故警方会先通过警民关系组联络当区居民或市民，再转介或回复相关事宜。如涉及突发的车辆阻塞问题或紧急事件，市民可以致电报案中心热线 999 或 3661 3610 联络大埔警区当值警员。上述热线全日 24 小时运作，故委员无须担心没有警员处理车辆阻塞问题。
- (iii) 有关南盛街相关路口及广福道耀才证券对出位置的车辆阻塞问题，警方亦有记录执法数字。委员如欲了解，警方会在下次会议提交的文件中载列上述路段的执法数字，以供查阅。
- (iv) 警方认为车辆阻塞问题及违泊问题与社会运动没有太大关系，故不在此详细解释。
- (v) 如有人投诉个别位置或违泊黑点，警方将重点执法。

168. 区镇濠议员表示，委员多次提及的回收车仍然违泊在颂雅路南坑车房对出的位置，并在晚上占用马路放置回收电器，故请警务处代表跟进。

169. 主席希望警方在会议后加紧跟进委员上述的违泊黑点及违泊在颂雅路的回收车。

(三) 在林锦公路回旋处加设换乘站

(大埔区议会文件 TT 30/2021 号)

170. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 30/2021 号。

171. 席上没有委员提出问题或意见。就此，主席建议无须继续在会议上跟进，而席上亦没有委员反对。

(四) 有关大埔区内车辆噪音问题及非法赛车的执法情况

(大埔区议会文件 TT 31/2021 号)

172. 主席表示，环保署及运输署车辆安全及标准部未能派员出席会议，但环保署已提交回复，请各委员参阅大埔区议会文件 TT 31/2021 号。

173. 徐翼福先生表示，大埔警区会按照地理环境、交通情况及行动需要在路面进行针对残缺车辆的执法行动。在 2021 年 1 月至 3 月期间，大埔警区合共发出 48 份残缺车辆通知书，并向 14 辆不适宜在路面行驶的车辆发出检验通知书，实时送往大榄涌车辆扣留中心检验。

174. 毛家俊议员明白难以在短时间内解决车辆噪音问题，但表示有居民反映在大埔公路，特别是在周六、周日及假期前夕的凌晨及早晚时段，经常出现车辆噪音问题。就此，他建议警方考虑在上述路段设置路障，以加强阻吓力。

175. 区镇濠议员查询，在晚上时段(特别是假日)，大埔警区交通队有否足够人手处理非法赛车问题，因为他最近没有看见警方相关队伍在上述时间设置路障打击非法赛车。

176. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 新界北交通部备悉上文第 174 段提及的位置。
- (ii) 有关上文第 175 段的查询，他表示不同执法行动由警方不同队伍负责，例如新界北交通部负责处理非法赛车问题。相关队伍将根据地形设置路障和进行不同执法行动(例如反罪恶、反危险驾驶、反超速驾驶、随机呼气测试，以及打击酒后驾驶、药后驾驶及车辆结构问题等)。他虽然不便在会议上提供警方设置路障的地点，但表示警方会针对情报及接获的投诉，采取不同的执法行动。
- (iii) 他举例说，车辆会在不同地方行驶，故警方会在车辆可能驶经的地方进行拦截。因此，委员表示未有在大埔区看见警方拦截车辆，或

许是由于警方会在车辆驶经和较适合拦截的地点执法。

177. 区镇濠议员希望警方在下次会议向委员提供设置路障的位置、已进行的执法行动类型及相关数据。他指出有很多居民投诉晚上(特别是假日)的非法赛车问题十分严重,而汀角路一带的车辆噪音最为严重,非常扰民。

178. 徐翼福先生表示,警方未能在会议上提供在特定位置设置路障的数据,但或可提供大埔区的其他数据,例如超速驾驶或危险驾驶的检控数字。

179. 区镇桦议员表示,委员不是要求警方提供即将设置路障的资料,而是要求警方提供在下次会议举行前 2 个月设置路障的位置及次数,例如在何日、何时及何地设置路障,以及进行哪类反罪恶行动。因此,他不理解警方为何不能提供上述数据,这些数据甚至可以在网上查阅。

180. 徐翼福先生表示,警方可以提供执法行动次数及检控数字,但难以提供在个别位置的执法行动次数,因为这些行动或由警方不同队伍进行,难以统计。

181. 主席询问警务处代表能否在下次会议上以任何方式,提供大埔警区交通队设置路障的数据。相关数据不必十分详细,例如只需提供过去 2 个月曾在哪些路段设置路障及其次数。

182. 徐翼福先生表示,警方可以提供执法数字,例如过去 3 个月曾经进行哪类执法行动及其次数。不过,警方没有备存在个别地点设置路障的次数,故无法提供。

183. 主席建议警方在会议前以书面形式,提供可行范围内的数据,供委员向市民交代。

VIII. 工作小组报告

跟进公共巴士及小巴服务工作小组

184. 任启邦议员表示,在 3 月 30 日举行的工作小组会议只集中讨论运输署 2021 至 2022 年度大埔区巴士路线计划,而刚才亦已在议程第 II 项详细交代讨论结果。工作小组将尽快召开会议,讨论恒常讨论事宜。

IX. 其他事项

(大埔区议会文件 TT 26/2021 号及 TT 26a/2021 号)

(一) 要求改善大埔汀角路一带单车径道路安全事宜

185. 主席表示，刘勇威议员提交有关要求改善大埔汀角路一带单车径道路安全事宜的讨论文件。虽然他未有在会议的 10 个净工作天前提交文件，但由于文件提及的单车意外严重及事态紧急，并有市民因而受伤，故酌情批准处理。

186. 刘勇威议员介绍大埔区议会文件 TT 26/2021 号。

187. 黄家霖先生介绍大埔区议会文件 TT 26a/2021 号。

188. 徐翼福先生报告说，在 2020 年 3 月至 2021 年 2 月期间，汀角路近大埔东消防局一带合共发生 42 宗涉及单车人士的意外。这些意外的 3 个主要原因包括：(一)单车人士骑单车时不专注；(二)在道路上不小心骑单车；以及(三)控制单车时出现问题。针对单车安全问题，警方在 2021 年 1 月至 3 月期间合共检控 49 名单车人士，他们均涉及违反《道路交通条例》，在行人路上骑单车而被检控。

189. 刘勇威议员表示，根据警方的数据，汀角路单车径附近路段在 1 年内已经发生 42 宗单车意外，但运输署回复却表示上述单车径并非交通意外黑点。就此，他询问署方如何计算，以判断个别地方是否交通意外黑点。

190. 谭尔培议员的意见如下：

- (i) 虽然运输署回复表示汀角路单车径并非交通意外黑点，但他指出单车人士驶经该处的斜弯路段时，往往收掣不及，撞向附近设施，发生严重意外，因此署方必须关注。
- (ii) 他经常在汀角路单车径及香港科学园一带看见单车相撞，因为单车人士当中有初学者，他们的车速不如其他单车人士般快，故使用同一单车径时容易发生意外。
- (iii) 他询问刘勇威议员是否希望在他担任主席的道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组跟进题述议题。他指出，大埔滘一带的单车径曾经发生与电动可移动工具相关的致命意外，故他有意邀请相关的民间团体出席该工作小组会议，与工作小组成员讨论使用单车的安全事宜。他询问委员对他的建议是否感到兴趣。

191. 黄家霖先生表示，对委员上述的意见没有补充。

192. 刘勇威议员不满运输署代表表示没有补充。他重申，汀角路单车径在 1 年内发生 42 宗单车意外，但署方却认为该处并非交通意外黑点，故署方应就此

响应，例如如何计算意外数目，以决定该处是否交通意外黑点。

193. 黄家霖先生表示，交通意外黑点的定义由专责小组厘定，并非由负责区务事宜的组别厘定，而他现时亦没有相关资料。他将在会议后联络专责小组的相关同事跟进及回复。

194. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 警方在上文第 188 段提及涉及单车人士的意外数目，该数目或只包括有报警处理及使用救护服务的意外，故相信仍有不少涉及轻微受伤而没有报警处理的意外未有计算在内。
- (ii) 委员早前曾经视察汀角路单车径，并指出近大埔东消防局及詹屋村附近的路段均为斜路。熟悉该路段的单车人士驶经时或有所警惕，但只是在假日骑单车的人士驶经时或没有意识到需要减速，险象横生。
- (iii) 运输署回复表示，大埔东消防局对出的斜路已设置道路标记、指示牌及胶柱，但他指出单车径旁有凸起的渠盖石趺，而另一边的花槽则有石屎趺。就此，他认为署方可以研究移除和磨平这些凸起的石趺，或放置软垫等以作改善。
- (iv) 现场所见，运输署在上述单车径落斜路段加设中间分隔，一如安全岛，从而收窄路面，迫使单车人士减速。不过，委员曾经看见有单车人士因上述位置收窄而未能实时反应，撞向单车径旁的铁丝网。
- (v) 虽然警方仍在调查大埔区议会文件 TT 26/2021 号提及的汀角路单车径意外，但上述单车径经常发生意外是铁一般的事实。运输署只是在高尔夫球场附近的斜路首 20 米放置胶柱，而沿途除上文第(iv)段提及的安全岛外，中段位置至大埔东消防局路段却没有设置胶柱。他认为此等做法不能有效改善上述路段的安全。
- (vi) 他建议运输署参考沙田某些供单车人士使用的隧道内安全措施，因为这些措施能为单车人士提供足够保护。如市民认为汀角路单车径有安全问题，但运输署却认为无需改善而不作处理，便非常不负责任，亦与政府政策相违背。因此，虽然部门或认为改善汀角路单车径有一定难度，但上述单车径最近及过往都曾经发生严重意外，故他认为部门必须处理，并提出改善建议。如部门认为无需改善，委员便会继续观察上述单车径的情况，而部门代表在是次会议上的回复亦会记录在案。

195. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 他认为处理道路设计事宜必定与运输署有关，而汀角路单车径一

带不时发生严重单车意外。他在上述单车径骑单车时，不时看见有单车人士轻微受伤，但他们大多不会报警处理，故这些意外没有计算入上文第 188 段报告的单车意外数目中。这正正反映上述单车径的设计问题严重，但运输署却回复表示上述单车径并非交通意外黑点。委员现时指出相关情况，以及上周发生的 1 宗严重意外，署方必须正视，而非以没有数据为由敷衍了事。

- (ii) 有关汀角路单车径近大埔东消防局的位置，他不了解运输署是否委托了合约顾问公司在该位置进行改善措施，但指出改善措施(即在落斜路段放置胶柱及划设影线标记，用作收窄单车径范围)没有任何作用。他认为没有单车人士会因为胶柱而减速，反而有更多人为了避开胶柱而在落斜时突然改变方向，十分危险。他询问署方在安装胶柱后有否派员前往现场视察。虽然他不了解大埔区议会文件 TT 26/2021 号提及的意外中，事主是否为避开胶柱而发生意外，但事主的确在胶柱后的影线位置发生意外。如很多居民亦指出设置胶柱及影线标记收窄单车径范围并不可行，署方会否制订改善措施？
- (iii) 他指出运输署在汀角路(包括大埔东消防局附近)及吐露港公路安装了铁栏。驾驶人士如撞向这些铁栏，便会发生意外。既然署方在多处设置胶柱，他询问署方会否考虑把铁栏更换为胶柱，既可提醒驾驶人士停车，又可减少严重意外。他不否认有驾驶人士的驾驶意识不当，但现时设置在汀角路单车径的“前面有向下斜坡”交通标志面积较小，单车人士难以察觉，故署方应针对现时意外较多的位置，制订合适而有效的配套，例如参考香港文化博物馆下方的转弯斜路，放置大面积的交通标志，向驾驶人士发出明显及清晰信息，以减少意外。
- (iv) 根据上文第 188 段的数据，即平均每周约有 1 宗意外发生，故不理解运输署为何仍然认为该处并非交通黑点。他希望运输署派员与委员视察现场，研究改善措施。

196. 区镇濠委员的意见如下：

- (i) 他相信汀角路单车径发生的意外一定较上文第 188 段报告的次数多，因为有很多人意外后没有报警或使用救护车服务。
- (ii) 他查询厘定交通黑点的准则。
- (iii) 他指出汀角路单车径落斜路段的车速可达每小时 40 至 50 公里，非常危险。假日期间，不少家庭车及单车车队亦会使用该单车径，而他亦曾在该处目睹不少意外。他认为在上述斜路设置胶柱不会令单车人士减速，反而更容易酿成意外。

(iv) 他建议运输署派员与委员一同视察汀角路单车径，研究改善措施。

197. 毛家俊议员询问运输署(一)署方哪组别同事负责厘定交通黑点的定义；(二)署方更新交通黑点名单时，会否征询警务处交通队的意见；以及(三)署方更新交通黑点名单的时间。

198. 黄家霖先生响应如下：

- (i) 针对汀角路单车径的安全问题，除现有的交通标志及道路标记外，运输署亦会检视现场的设施，并研究是否有需要实施进一步的交通改善措施。
- (ii) 运输署道路安全及标准研究部负责厘定交通意外黑点的定义，而他亦会向他们反映上述关于交通意外黑点的意见。
- (iii) 运输署备悉委员的意见，并将与相关同事跟进。

199. 谭尔培议员建议经秘书处邀请运输署道路安全及标准研究部出席下次交运会或道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组会议，以询问如何决定交通黑点或单车意外黑点，或如何制订相关准则。他认为让市民知悉黑点位置，较在道路上设置胶柱更有警惕作用。

200. 主席请秘书处在会议后联络运输署道路安全及标准研究部，要求他们响应委员的查询，并邀请他们出席交运会会议商讨相关事宜。此外，他请何靖扬先生分享他以往在汀角路单车径骑单车时受伤的经历。

201. 何靖扬先生表示，他在汀角路单车径骑单车时，曾经在刘勇威议员提及的黄色胶柱位置跌倒。大埔民政处亦曾接获单车人士的意见，他们对上述胶柱位置表示关注，而处方亦会把道路安全及设计相关的意见转交运输署跟进。

202. 主席表示，汀角路单车径设置胶柱的位置多达 4 至 5 处，严重影响单车人士，故亦同意邀请相关部门与委员一同实地视察，特别是詹屋及陈屋的上落斜位置，该处的道路标志及设计令人费解。他建议安排在同一天视察汀角路单车径及太和巴士总站，以善用时间。

(会后备注：就主席于第 202 段的建议，委员于 2021 年 6 月 10 日偕同运输署工程师视察汀角路单车径，以研究有关改善方案。)

203. 黄兆健议员的意见如下：

- (i) 他认同需要改善汀角路单车径的道路设计。

- (ii) 大埔区议会文件 TT 26/2021 号提及的单车意外发生后，警方翌日派员前往大埔区单车径执法，检控违法的单车使用者。虽然警方执法不能完全解决问题，但至少因应上述意外而采取跟进行动。他不期望运输署有敏锐触觉，会在意外发生后翌日派执法人员执法，或主动联络当区区议员视察。不过，上述意外至今已 2 周左右，运输署理应提供更好的响应，例如不应在大埔区议会文件 TT 26a/2021 号的回复首句便表示汀角路单车径并非交通意外黑点，而应先表示将视察该单车径。

204. 主席表示，委员向运输署反映的意见及建议，确是根据他们所见的实际问题而提出。因此，虽然委员提及的改善措施未必符合署方标准，但认为署方亦应研究。

205. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 警方曾在 4 月 17 日(即大埔区议会文件 TT 26/2021 号提及的单车意外发生前)在该单车意外发生之处，即大埔东消防局外的斜路进行票控工作，这证明警方亦有尽其职责。然而，运输署提供的设备及配套对单车人士造成危险。因此，署方应认真研究如何改善问题，例如设置合适配套，而非设置胶柱，以免令更多人士受伤。
- (ii) 他明白单车人士的驾驶意识对防止意外发生亦十分重要。除了警方有在该处执法外，他亦有在公开平台提醒单车人士驶经该处时应格外小心，但最终仍有意外发生。
- (iii) 运输署委托外判公司处理单车径改善措施事宜，但效果往往未如理想，例如在海宝花园外设置单车泊位，以及在隧道下方设置“七字栏”等。署方应先派员视察和研究各方案，评估其成效，然后才咨询大埔区议会。
- (iv) 大埔区在某程度上属于单车城市，有很多居民使用单车，故运输署更应重视区内的单车安全问题。他希望署方参考委员的意见，特别是与改善措施相关的意见。署方专责处理道路设计事宜，故责无旁贷。

206. 主席表示将续议题述议题，并尽快安排实地视察。

(二) 有关小型交通改善项目的工程进展

207. 姚钧豪议员查询嘉熙及逸珑湾之间的行人过路处工程进展，以及把设置在创新路近海日湾 II 对出的石壘改作栏杆的工程进展，并希望运输署工程师

在会议后向他提供工程设计图，以作参考。

X. 下次会议日期

208. 主席宣布，下次会议订在 2021 年 7 月 9 日(星期五)上午 9 时 30 分举行。

209. 议事完毕，会议在下午 3 时 42 分结束。

大埔区议会秘书处
2021 年 7 月

