

大埔区议会
交通及运输委员会
2020年第四次会议记录

日期：2020年7月10日(星期五)

时间：上午9时37分至下午5时41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	上午11时正	会议完毕
区镇桦议员	上午11时53分	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	会议开始	下午5时14分
林名溢议员	会议开始	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45分	会议完毕
苏达良议员	会议开始	下午3时51分
谭尔培议员	上午11时26分	下午4时41分
黄兆健议员	会议开始	下午1时17分
胡耀昌议员	上午9时45分	会议完毕
任启邦议员	会议开始	会议完毕
姚钧豪议员	上午9时38分	会议完毕
姚跃生议员	会议开始	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

刘镇淇先生

运输主任 / 大埔 2 / 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

杨展豪先生

工程师 6 / 步行城市 / 运输署

姚潮宗先生

高级工程师 2 / 畅道通行 / 路政署

萧伟琨先生

区域工程师 / 大埔(2) / 路政署

郑允健先生

助理工程师 12 / 畅道通行 / 路政署

黄嘉铭先生

公共关系主任 / 畅道通行 / 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

廖华基先生

区域经理(车务(新界东)) / 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(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司

郭冠杰先生

车务主任 / 九龙巴士(一九三三)有限公司

梁文迪先生

助理公共关系经理(对外事务) / 香港铁路有限公司

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。

I. 通过交通及运输委员会 2020 年 4 月 27 日第二次会议记录

(大埔区议会文件 TT 44/2020 号)

2. 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。

3. 委员没有修订建议，故上述会议记录获通过作实。

II. 路政署－“人人畅道通行”计划下的“特别计划”

(大埔区议会文件 TT 45/2020 号)

4. 主席欢迎以下人士就是项议程出席会议：

路政署

高级工程师 2 / 畅道通行姚潮宗先生

助理工程师 12 / 畅道通行郑允健先生

公共关系主任 / 畅道通行黄嘉铭先生

5. 姚潮宗先生表示，“人人畅道通行”计划下的“特别计划”为路政署的新计划。署方希望委员在是次会议上，从题述文件附件二拣选若干条需要加装升降机的行人通道，而署方顾问公司会就委员的建议进行初步研究及搜集相关资料，并计划在今年年底向委员会报告初步研究结果，届时将邀请委员在建议的行人通道中选出不多于 3 条行人通道，供顾问公司进行详细设计，继而展开加装升降机的工程。

6. 姚潮宗先生及郑允健先生接续介绍相关简报的内容(见附件一)。

7. 主席认为题述计划较以往的计划更进一步。以往的升降机大多连接政府管有的天桥或土地，而题述计划则包括出售公屋及拆售的商场，实为一大进步。委员除可集中讨论题述文件附件二提及的 3 个屋邨(包括广福邨、富善邨及运头塘邨)的行人通道外，亦可建议在大埔区内其他“租者置其屋计划”屋邨、“可租可买计划”屋邨，以及“已拆售物业(包括商场及停车场)”的公共租

住屋邨加装升降机。如委员希望建议在上述 3 类以外的屋邨加装升降机，他则建议委员在会议后再向路政署提出。

8. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 认为最需要在行人通道编号 KF01 加装升降机，因为该处的行人天桥附近为 2 个巴士站，而附近并没有过路设施。不过，他认为如只加装 1 部升降机，作用并不大。虽然行人通道编号 KF01 对面为宏福苑，属相关居屋法团的范围，但他查询署方可否建议相关法团在行人通道编号 KF01 对面亦兴建升降机。他表示，如署方有任何困难，他可以一同建议该法团在相关位置兴建升降机。
- (ii) 建议为横跨宝湖道近广仁楼 B 座对出的高架平台加装升降机。虽然该处设有斑马线，但由于该路段的车速颇快，故市民亦需要使用无障碍设施，以助他们横过马路返回居所。
- (iii) 认为需要在行人通道编号 KF02 加装升降机。虽然附近设有过路设施，但并没有任何无障碍设施让他们前往邻近平台，加上附近路段的车速亦较快，残疾人士较难过马路。
- (iv) 相比横跨宝湖道近广仁楼 B 座对出的高架平台及行人通道编号 KF03，行人通道编号 KF02 更急需加装升降机。

9. 黄兆健议员的意见如下：

- (i) 有关在行人通道编号 NS142&NS142A 加装升降机的建议，他早前曾经与政府部门到现场视察，但认为不太需要在该处加装升降机。因为该处已经设有斜道，而该斜道的斜度对轮椅人士及长者来说并不太高，故他们可以使用该斜道从隧道前往运头塘邨及新达广场附近。另外，新达广场附近已有 1 部升降机，连接新达广场的行人天桥，故居民可以藉此从运头塘邨前往大埔墟巴士总站或大埔墟港铁站。因此，根据现场视察所见的情况及市民通勤的习惯，他认为似乎没有迫切需要在行人通道编号 NS142&NS142A 加装升降机。
- (ii) 路政署除建议可在题述文件附件二第 14 页显示的行人隧道及斜道的位置加装升降机外，亦曾经建议可在香港教师会李兴贵中学旁边的楼梯加装升降机。然而，他收集居民意见后，认为在上述位置加装升降机，未必能令很多居民受惠。
- (iii) 认为最有迫切需要在行人通道编号 KF01 加装升降机，因为该处附近虽然设有过路处，但该过路处邻近广宏街至宏福苑“邨牌”的位置，而该位置为车辆驶入吐露港公路前的转弯位置，故轮椅人士使用该过路处前往附近位置时相对危险。

- (iv) 政府将负责加装升降机的费用及电费，但当中涉及的保安费用、清洁费用及处理紧急事故的费用，则由屋邨的业主负责。有关这些安排，他询问在运头塘邨加装升降机后，如该升降机发生故障，或需要购买配件，例如升降机按钮或升降机门，是否同样由运头塘邨的业主及管理公司负责。

10. 连栢璋议员的意见如下：

- (i) 广福邨的居民多为长者，但邨内却有很多上落位置，对长者较为不便。现时广福邨仅有的 2 部升降机均位于领展的管辖范围内，全邨的居民都会使用，更被商场内的超级市场及酒楼职员用作搬运货物及垃圾。由于该 2 部升降机正正位于行人通道编号 KF03 的位置，故他认同姚钧豪议员所说，不太需要在行人通道编号 KF03 加装升降机。
- (ii) 认为在行人通道编号 KF01 加装升降机完全符合题述计划的要求，亦感谢有关部门进行相关研究。
- (iii) 虽然行人通道编号 KF02 与附近的行人过路处，相距只有 30 米，但如考虑他在现场视察所见的情况、广福邨的结构及居民的使用情况，他认为在行人通道编号 KF02 附近的行人天桥加装升降机，亦能大大方便附近居民。
- (iv) 就上述第(ii)及(iii)点，他和姚钧豪议员均认为最需要加装升降机的位置是行人信道编号 KF01 及 KF02，其次是横跨宝湖道近广仁楼的高架平台，最后才是行人通道编号 KF03。

11. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 认为政府可以在较后阶段才在行人通道编号 FS02 及 FS03 加装升降机。他与关永业主席曾经与路政署同事开会及到现场视察，认为居民不会特意使用上述 2 个行人通道，只会在该处的行人天桥上晾晒衣物。因此，基本上没有人使用相关的行人天桥，故相关部门无需考虑在上述 2 个行人通道加装升降机。
- (ii) 部分居民需要从安埔里前往新兴花园。如天气恶劣，使用地面过路处前往新兴花园时便遭日晒雨淋，因此在行人通道编号 FS01 加装升降机，亦能便利居民横过马路。他们与路政署同事昨天曾经到现场视察，认为新兴花园附近的马路及花槽未必有足够位置加装升降机。如要加装升降机，新兴花园的行人过路处便会收窄，故他希望路政署准备顾问报告时，亦研究在行人通道编号 FS01 加装升降机是否可行。然而，由于有居民会在相关位置上落，并会从安埔里前往新兴花园，再前往其他地方，故他认为在行人通道编号 FS01

加装升降机，亦有一定需要。现时，居民需要使用富善商场内属于领展停车场的升降机后，才可使用行人天桥。不过，由于商场内的超级市场近年迁至 2 楼，而超级市场的职员经常占用该升降机运货，令残疾人士有时无法使用，故他相信在行人通道编号 FS01 加装升降机后，市民便无需集中使用领展商场的升降机。

- (iii) 现时在行人通道编号 NS142&NS142A 附近的斜道并没有上盖，故他建议路政署在香港教师会李兴贵中学旁边的位置(进入运头塘邨的部分)加装升降机。如能在该处加装升降机，不论是运头塘邨、德雅苑或景雅苑的居民，在天气恶劣时都可以沿运头塘邨的有盖通道，经运来楼的檐篷，抵达设有上盖的行人路(即题述文件附件二第 15 页所载地图上，红字“NS142A”下方的行人路)。因此，如能加装升降机连接该上盖，居民亦能受惠，而轮椅人士或推着婴儿车的人士亦无须冒着风雨通过斜路进入屋邨。他建议路政署考虑在运来楼旁边加装升降机，并希望黄兆健议员再三考虑相关建议或再视察居民需要。

12. 主席表示，有委员提及行人通道编号 KF01 的另一边属于宏福苑的范围，而行人通道编号 FS01 附近的行人天桥则属于新兴花园。宏福苑及新兴花园均为居屋，故他查询在题述计划下，署方可否加装升降机，以连接居屋范围。

13. 姚潮宗先生响应如下：

- (i) 行人通道编号 KF01 对面为居屋，而居屋的业权属私人拥有，但题述计划在现阶段暂未包括居屋。他们曾经与委员到现场视察，亦将研究能否在行人通道编号 KF01 两旁加装升降机，但现时无法作出保证。他们将请顾问公司初步研究在相关行人通道不涉及居屋的范围加装升降机。
- (ii) 委员表示行人通道编号 KF02 附近没有足够的升降机，市民需要横过马路才可返回屋苑。就此，他表示题述计划的主要目的是方便居民横过马路，而不是让居民无需横过马路直接到达平台。不过，根据当天的现场视察，如能加装升降机，则正如委员所说，居民在下雨时便可以使用升降机横过马路前往平台，无须在地面横过马路，十分便利。
- (iii) 行人信道编号 FS01 现有的升降机位置较远，亦有较多人使用，甚至经常被超级市场职员用作运货。虽然附近有地面过路设施，但在天气较差的日子，居民较难在地面横过马路，故他认为在行人通道编号 FS01 加装升降机，有助居民横过马路，亦有一定必要。
- (iv) 由于路政署是根据房屋署提供的资料及现场视察，建议委员参考题述文件附件二的“表一”及“表二”加装升降机，故此，有些或

需加装升降机的位置未必包括在内。委员如认为在上述 3 类屋邨的其他位置亦需加装升降机，以便利行人横过马路，则可在是次会议举行后的 2 星期内，直接或经秘书处向署方提供有关资料，以供顾问公司考虑或覆检相关建议是否符合题述计划的范畴，再作进一步研究。如相关建议并不符合题述计划的范畴，署方会向委员会报告，或另行召开会议，与委员再作讨论。署方希望可以在是次会议后或其后 2 周内选出相关的行人通道，让顾问公司实时进行初步研究，以期在本年 12 月向交运会报告初步研究结果，并请委员选出不多于 3 条行人通道，加装升降机。

- (v) 如居民认为暂时无需在行人通道编号 NS142&NS142A 加装升降机，署方亦可暂不把相关行人通道纳入题述计划的初步考虑范围内。委员只需在今年年底选出不多于 3 条现有行人通道，如少于 3 条，可再考虑行人通道编号 NS142&NS142A。如题述计划再有下一期工程计划，路政署亦会再检视现时建议的行人通道。
- (vi) 在斜路加建上盖连接现有升降机的工程，并不符合题述计划的范畴，但他们可以向路政署其他部门反映相关建议。
- (vii) 路政署初步打算让屋苑管理公司负责升降机的日常管理事宜，包括清洁及保安。至于维修保养事宜，例如升降机故障，屋苑管理公司可以通知路政署或相关路政署承建商，无须自行负责。署方接获通知后，会请相关承建商跟进，而政府将负责相关费用。

(会后备注：有关上文第 13(iv)段，路政署表示在是次会议举行后的 2 星期内，署方和秘书处没有收到委员提出其他建议。)

14. 黄兆健议员的意见如下：

- (i) 考虑到任启邦议员刚才提及，不少居民在下雨时经过行人通道编号 NS142&NS142A 附近的行人隧道，再经运来楼旁边的楼梯前往屋苑，从而利用现有的有盖位置作避雨之用，故他亦希望路政署考虑在相关位置加装升降机，并进行初步研究。
- (ii) 查询以往有没有其他工程计划，把维修责任分为 2 方面，分别由政府及屋苑负责。他认为日常清洁事宜较为简单，无需由 1 名保安员长时间看守升降机，故查询日常清洁事宜可否交由政府其他部门负责，例如食物环境卫生署(“食环署”)的外判公司。

15. 姚潮宗先生表示，如升降机出现故障，相关维修工作必定由路政署承建商负责。至于是否需要派员看守升降机，他认为屋邨现有的职员应可负责巡视，故无需特意安排 1 位人员看守。不过，如升降机发生故障，他们亦希望相关屋邨的职员通知路政署，以便跟进。最后，他希望委员在是次会议上能够从题述

文件附件二中选出有需要加装升降机的行人通道，供署方顾问公司进行初步研究。

16. 主席综合委员提出的意见，表示委员均同意路政署就行人通道编号 KF01、KF02、FS01、NS142&NS142A 进行初步研究，但现阶段无须就上述 4 条行人信道以外的行人信道进行初步研究。他询问委员是否同意。另外，委员如有其他意见，可以在会议后向路政署同事反映。

17. 姚潮宗先生表示，他曾经与连栢璋议员及姚钧豪议员到广仁楼视察。他请该 2 名委员再作补充，以供署方研究是否亦需要就相关位置进行初步研究。

18. 姚钧豪议员表示，虽然相关位置下方为交通交汇处，并设有斑马线，但广仁楼的居民需要经过 2 条楼梯才可横过马路。此外，相关位置是露天地方，而很多居民现时都会横过马路，再使用领展的升降机。如在相关位置加装升降机，他相信居民都会使用，以便横过马路及前往平台。他可以向署方提供相关的位置图。

19. 任启邦议员询问可否在运来楼旁边的有盖信道，接驳行人信道编号 NS142&NS142A 的隧道位置加装升降机，以接驳现时的有盖位置，让有需要的人士前往该升降机时免遭日晒雨淋。

20. 文念志副主席表示，题述文件附件二第 7 页“1:1 000 SCALE BAR”上“0 m”左边的位置，是姚钧豪议员及连栢璋议员建议的位置。

21. 姚潮宗先生响应如下：

(i) 署方将考虑姚钧豪议员建议的位置。

(ii) 正如主席所说，署方会先就上述 4 条行人信道，包括行人信道编号 KF01、KF02、FS01，以及 NS142&NS142A 进行初步研究。至于姚钧豪议员建议的新位置，因为较没有迫切需要，故此，虽然署方仍会把相关建议的新位置纳入题述计划的建议内，但现时会先就上述 4 条行人通道进行初步研究。

22. 主席请当区区议员在行人通道编号 KF02 与广仁楼的相关位置中，选出 1 个较为需要加装升降机的位置。

23. 连栢璋议员表示，他们属意先就行人通道编号 KF01 及 KF02 加装升降机进行初步研究。

24. 主席表示，委员会决定先就行人通道编号 KF01、KF02、FS01，以及

NS142&NS142A 进行初步研究。他续询问，如委员其后发现有另一个较上述 4 条行人通道更适合加装升降机的位置，署方会否一并研究 5 个位置，还是会请委员从中选出 4 个。

25. 姚潮宗先生表示，如委员建议在另 1 个位置加装升降建机，署方将一并研究 5 个位置，但最重要的考虑因素是相关位置加装升降机能否方便市民横过马路。就任启邦议员的提问，他表示署方尚未决定在运头塘邨哪个位置加装升降机，他们或可与相关区议员到现场视察或请顾问公司研究邨内哪个位置加装升降机较为合适。如任议员提议的位置较为合适，署方便会考虑在技术上是否可行。

26. 主席表示，路政署先就行人通道编号 KF01、KF02、FS01，以及 NS142&NS142A 进行初步研究。委员如有其他意见，可以在会议后直接或通过秘书处联络路政署。

III. 要求扩阔大埔墟站外有盖行人通道

(大埔区议会文件 TT 46/2020 号、TT 46A/2020 号及 TT 46B/2020 号)

27. 胡耀昌议员介绍大埔区议会文件 TT 46/2020 号，并提出意见如下：

- (i) 规划署在相关回复(大埔区议会文件 TT 46B/2020 号)表示，《香港规划标准与准则》(“《规划标准》”)已清楚列明应灵活运用，配合个别情况或设计。他并不同意相关说法，因为如每个不符合标准的个案均以上述说法作为解释，《规划标准》便没有任何作用，而且他相信灵活运用的原意并非如此。
- (ii) 有关运输署的回复(大埔区议会文件 TT 46A/2020 号)，他表示署方把相关有盖行人通道分为 3 段，分别为：(一)由大埔墟站 A2 出口至运头角游乐场行人隧道，即现时的居民巴士(又称“村巴”)上落客位，该段行人通道阔 6 米；(二)行人隧道至富雅花园停车场，即他早前量度的位置，该段行人信道阔约 2.6 米。有关此段行人通道，他表示由行人隧道开始，往富雅花园停车场的方向，直至近铁路范围的围栏外面，沿途都有一些花圃。如把这些花圃改作行人路，该段行人通道的阔度便会符合《规划标准》，即 4.5 米。他希望相关部门考虑是项建议；(三)富雅花园停车场至铁路桥底，该段行人通道阔约 2 米。他表示，该处的确受地域所限，较难扩阔，特别是停车场的位置已经有其他建筑物。由于南运路的马路与行人路有高度落差，而该行人路的地台是斜面，故他希望运输署研究能否把相关地台改建为垂直面的地台，这样便可以扩阔该处的行人通道 1 米。

- (iii) 运输署在相关回复中提及，如要扩阔铁路桥底的行人路，便需缩短通往大埔综合大楼停车场的行车线，以腾出空间进行工程。他希望署方解释这个说法。他表示，每逢周六及周日都有车辆等候驶进大埔综合大楼停车场，故他希望了解行车线一般会受哪种程度的工程影响，以及相关工程会带来多大影响。

28. 李颖琛女士回应如下：

- (i) 现时有 2 条行车线，其中 1 条通往大埔综合大楼停车场，另 1 条则向前驶。如重新编排 2 条行车线，让前往该停车场的车辆与其他车辆在同一条行车线行驶，便可腾出其中 1 条行车线，以扩阔铁路桥底的行人通道。然而，由于驾驶人士在周六、日亦需要使用通往该停车场的行车线，加上大埔综合大楼熟食市场现时仍在装修，故较少车辆驶入该停车场。因此，署方会在使用相关行车线的高峰期再到现场视察，以研究减少其中 1 条行车线会对交通带来什么影响。如影响严重，署方将不会提出相关建议。
- (ii) 除扩阔铁路桥底的有盖行人通道外，现时亦有其他替代路线。如相关有盖行人通道非常挤塞，市民亦可使用南运路的行人路。虽然该条行人路没有上盖，但长度与该有盖行人通道相若，市民可藉此前往大埔综合大楼。如委员认为上述分流方案可行，运输署便会沿路增设指示牌(参考大埔区议会文件 TT 46A/2020 号附件一)，让市民知道在相关有盖行人通道挤逼时，可改经南运路的行人路前往大埔墟。

29. 胡耀昌议员的意见如下：

- (i) 赞成运输署的分流方案。他认为，如署方增设指示牌，让市民知道可以使用另 1 条行人路前往大埔墟，亦是可行的方法。不过，他认为较多人使用铁路桥底的有盖行人通道，是由于该有盖行人通道是前往大埔墟最简单直接的方法，而且设有上盖。因此，他质疑上述分流方案在夏天或雨季时是否适用。
- (ii) 明白铁路桥底的位置为转弯位置，而且最为狭窄，故挤塞问题最为严重。他询问，如只是把该处的行人路地台改建为垂直面，可否腾出更多空间。他估计相关工程范围较广，或须围封部分行人路方可进行，故查询相关工程将带来多大影响，以及是否需要封闭行车线。
- (iii) 查询由行人隧道至富雅花园停车场及近铁路范围围栏外面，沿途的花圃可否改建为行人通道。他表示，这些花圃并没有大树，只有

灌木群。虽然该处并没有上盖，但如改建为行人通道，便可分流有盖行人通道的人流，令行人通道更为顺畅。

30. 文念志副主席询问路政署，如何处理相关行人路地台的日常保养维修，以及修平相关地台的工程会有多复杂。

31. 任启邦议员表示，现时运头街“火车桥底”的麻石为斜面，颇为浪费空间。他查询可否把相关麻石沿路边壘位填平，以填补倒三角形石壘的位置，这样便可扩阔行人路面约 30 至 40 厘米。他不赞成藉封闭行车线扩阔行人路，因为他们以往曾经争取增加 1 条行车线，让驾驶人士等候进入停车场。不过，他们考虑到行人通道十分挤拥，故建议修平路旁的麻石，这样既可稍为扩阔行人路面，同时亦不会收窄现有行车路。他希望运输署或路政署正面响应相关建议。

32. 林名溢议员赞成扩阔行人路，但认为使用的方法利弊参半。据他了解，如填平行人路的地台，行人路的高度会较现时低。然而，运头街的马路高度同样较低，而且不时爆水管，故他担心填平地台后，如发生爆水管，不单会水淹行车路，更会水淹行人路，故须小心考虑。

33. 文念志副主席表示，填平地台指的是填平行人路多出的空间，而非行车路。另外，他希望通过填平麻石，填补倒三角形石壘的位置。

34. 李颖琛女士表示，有关善用花槽位置的建议，她将先与地政总署厘清相关位置是否属于港铁范围。另外，她将与路政署研究填平斜面麻石为垂直面是否可行，以及建议对现有行车线有何影响。

35. 萧伟琨先生表示，从工程的角度而言，相关斜面可以改建为垂直面，但亦需视乎其他实际情况而定，例如工程会否影响该处的地下设施。因此，路政署需再详细了解情况才可确定工程的可行性。

36. 刘勇威议员表示，“火车桥底”的水浸问题一向严重，如填平麻石为垂直面，便可腾出空间。因此，他查询能否在该处接驳水管或水泵，一并解决该处的水浸问题。

37. 胡耀昌议员表示，如在麻石外面加建木材栈道，便不会影响现有的地基及行人路。

38. 萧伟琨先生表示，路政署必须考虑物料的稳定性的，故他认为以木材兴建栈道并不合适。

39. 主席请路政署及运输署在会议后与胡耀昌议员及其他相关委员跟进上述事宜。

IV. 要求有序地将大埔墟站 A2 出口外的非专营巴士站分流至其他地方
(大埔区议会文件 TT 47/2020 号及 TT 47A/2020 号)

40. 胡耀昌议员介绍大埔区议会文件 TT 47/2020 号，并提出意见如下：

- (i) 他过往担任增选委员的时候，已经开始跟进大埔墟站 A2 出口外非专营巴士上落客区的情况，并经常接获居民投诉。在早上或下班时段的繁忙时间，即使该处足有 6 米阔，但仍十分挤拥，因为该处不单是港铁的出入口，亦是非专营巴士的上落客区，包括进出附近屋苑的村巴及进出大埔工业邨的“厂巴”。因此，在上班时段(高峰时段为早上 8 时左右)，候车乘客的队尾可倒灌至新达广场的扶手电梯，对进出大埔墟站的市民及附近居民造成滋扰。
- (ii) 等候“厂巴”的人士在大埔墟站附近的小食店购买小食后，便会前往村巴候车位置食用，其后或会随意丢弃垃圾，很多时候会扔到花槽内，影响环境卫生和导致鼠患问题。
- (iii) 该处虽然是非专营巴士上落客区，但却容许私家车上落客，甚至有宣传及售卖楼盘的车辆整天停泊。由于该处为单程路，以及只有路掣供乘客上落，如相关位置泊满车辆，穿梭巴士通常会在路中心上落客，令车龙严重倒灌，在下班时间甚至倒灌至南运路的路口。
- (iv) 上届区议员曾经建议移除富雅花园对出的花圃，并改建为非专营巴士的上落客站。不过，他当时反对相关建议，因为该处十分接近民居。他当时曾经提出其他建议，例如把现时非专营巴士上落客区迁往南运路近新达广场的巴士站，以作分流之用，或充分利用大埔墟站 B 出口的士站的空间。他乐见运输署表示考虑重新安排相关的士站现有的 3 条行车线，以便分流私家车上落客，但希望署方亦可顾及附近居民的需要。据他所知，现时较多“厂巴”使用上述非专营巴士上落客区，故他询问，运输署觅得合适位置作分流后，会否优先分流“厂巴”，因为“厂巴”的乘客并非附近的居民，但却在上下班的繁忙时间为附近居民带来最大影响。
- (v) 查询运输署会否考虑开放新达广场巴士总站的部分位置，供“厂巴”等非专营巴士上落客，因为该处以往亦能提供足够空间，供港铁作临时穿梭巴士上落客之用。

41. 主席乐见题述议题有所进展，并希望相关部门积极跟进，不要只是停留在

纸上谈兵的阶段。

42. 李颖琛女士回应如下：

- (i) 有关重新安排大埔墟站 B 出口的士站，以腾出更多位置供车辆上落客的建议，运输署仍在进行咨询，希望能尽快落实。
- (ii) 她曾经到大埔墟站 A2 出口外的非专营巴士上落客区视察，发现每当有较大型的车辆驶至该处时，车龙便会延伸至灯口位置，而她没有看见任何车身较长的巴士作“村巴”之用。就此，署方考虑分流次序时，将顾及大埔区市民的需要，以及对交通带来的实际影响。故此，署方认为应该分流大型车辆，而相关做法应不会影响居民，因为村巴仍可使用相关的上落客区。
- (iii) 他们亦与运输主任合作，为雇员巴士续约时，会安排在其他地方上落客，以达到分流目的，冀能改善大埔墟站 A2 出口外非专营巴士上落客区的交通情况。

43. 文念志副主席表示，据他了解，新达广场外围一带的行车路仍有若干空间，例如花槽，而桥底位置的巴士站现时只有若干巴士号线及小巴号线使用，故认为运输署亦可以考虑把车辆分流至新达广场一带。另外，就运输署代表提及没有较大型的村巴使用相关上落客区一事，他认为是由于该处的违泊车辆增加，故请警方亦就相关情况响应。

44. 胡耀昌议员表示，他在去年 3 月份的早上时段，看见不少警员在大埔墟港铁站 A2 出口外的非专营巴士上落客区驱赶车辆，但由 2019 年下半年至今，却很少看见警员在该处驱赶车辆或维持秩序，特别是早上繁忙时段，故希望警方留意。另外，上届区议会讨论分流车辆的事宜时，运输署并无承诺分流后不再新增非专营巴士路线，故他查询，腾出更多位置作非专营巴士上落客后，署方会否作此承诺。他认为附近的道路，不论人流或车流已经饱和，如分流后署方又再增加新的“村巴”路线，情况将无法改善。

45. 文念志副主席表示，新达广场停车场出口位置有数条胶柱防止车辆转右，但这些胶柱破烂不堪。另外，他询问如有车辆违反路面标志的指示，从该处右转至村巴上落客区，警方会否执法，

46. 就委员表示新达广场后方的巴士站(即巴士 K17 号线的巴士站)使用率较低，马芳兰女士表示，自去年年底起，运输署已经安排申请或续领客运营业证以营办非专营巴士服务的大型巴士，例如 60 座位巴士，使用上述巴士站上落客。署方在审批新的居民服务路线申请时，不但考虑申请的服务站点，亦会考虑相关位置有没有其他公共交通服务。署方暂时未有批准新的村巴服务驶至大埔墟站，如日后有新申请，署方亦不会再安排村巴使用大埔墟站 A2 出口外

的非专营巴士上落客区，因为该处已经饱和。

47. 李颖琛女士表示，运输署计划把大埔墟站 A2 出口外的非专营巴士上落客区，以及大埔墟站 B 出口重新规划的士站，安排给私家车及居民巴士使用，并希望陆续安排雇员巴士无须使用上述 2 个位置的行车线。另外，有关能否腾出巴士总站的建议，她曾经前往现场视察，发现巴士 K 号线系列驶入的位置为落客区，而再驶入的左边位置亦有很多空间供落客之用，故她希望九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)考虑腾出该处供雇员巴士使用。

48. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 就胡耀昌议员表示 2018/19 年度有警员在大埔墟站执法一事，他表示警方将根据不同情况，采取不同的执法行动。如相关位置有警员执法，即表示他们未能到其他地点执法。警方现时采取较流动式的执法行动，例如在周一至周五早上时段进行密集式巡逻。警员如在雅运路巡逻，发现司机只是在车上等候，并没有阻塞路面，便会要求司机驶走车辆。如发现有司机违例泊车，便会检控，他们亦会前往宝雅路、雅运路及南运路检控违泊司机。警方一直在每日早上派员前往运头塘邨及新达广场近路旁停车处的位置执法。
- (ii) 任何驾驶人士如违反路面标记指示，包括新达广场停车场右转位置的路面标志，会遭警方检控。

49. 陈振哲议员认为其他屋苑的村巴从南运路前往新达广场，可以使用新达广场的巴士站上落客。新峰花园的村巴则从达运路行驶，右转至南运路，再行驶至广福道回旋处，然后驶上新达广场的巴士站，整段路线亦十分畅顺。故此，他建议署方在分流时，无须规定所有村巴使用大埔墟站 A2 出口外的非专营巴士上落客区，可以安排部分村巴使用其他上落客区。

50. 廖华基先生表示，九巴需研究能否腾出大埔墟落客站的位置，并要考虑该处目前的使用量，尤其是繁忙时间，以免迁移相关落客站后影响现有的乘客，然后才可重整相关巴士站的乘客上落位置。

51. 文念志副主席表示，新达广场停车场出口位置的数条胶柱现已损毁。维修这些胶柱后，车辆便没有足够空间在该处转右，故他请路政署同事留意。

52. 胡耀昌议员建议邀请运输署及九巴与委员一同视察新达广场巴士总站。

53. 李颖琛女士表示，运输署将考虑安排村巴使用其他上落客区作分流之用的建议。

54. 主席请李颖琛女士及九巴同事在会议后安排与委员视察，以物色合适位置作分流之用。

V. 要求运输署交代新界东各公路车流变化及研究新道路网连接北区、林村至九龙

(大埔区议会文件 TT 48/2020 号及 TT 48A/2020 号)

55. 陈蔚嘉议员介绍大埔区议会文件 TT 48/2020 号。

56. 彭晓峯先生介绍大埔区议会文件 TT 48A/2020 号。

57. 陈蔚嘉议员的意见如下：

- (i) 查询运输署回复内的附表一，上午繁忙时间平均汽车流量(南行)(每小时)的列表所显示的数据是什么意思。
- (ii) 有关运输署回复内附表一所载述的每日平均汽车流量列表，她查询署方有否研究：(一)2017至2018年期间，吐露港公路(广福至马料水)的汽车流量增加了3万架次的原因；以及(二)2017至2018年期间，吐露港公路(大埔公路元洲仔至大埔太和路)的汽车流量增加了12 000架次的原因。
- (iii) 运输署回复内附表二的备注显示，相关研究把繁忙时间订为上午8时至9时30分。就此，她查询署方为何不在早上7时开始进行研究，因为从该时段起，广福道的车流已趋缓慢，并开始出现挤塞。
- (iv) 查询吐露港公路(广福至马料水)在日间非繁忙时间北行方向的车流。

58. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 认为青沙公路(即八号干线)开通后，无助分流域门隧道(“城隧”)及塞拉利昂隧道的交通，因为2018年的总车流较2010至2011年的还要多。
- (ii) 运输署回复内的附表二只是交代吐露港公路(南行)由圆洲仔交汇处至泽祥街(即大学站)的平均车速，并没有交代从泽祥街、大学站或沙田污水处理厂至赛马会体艺中学或火炭路段的数据。所何人都知道大埔公路(沙田段)为最挤塞的路段，从新城市广场至马场及沙田污水处理厂，以至大学站、白石角及科学园的位置，车速开始减慢，此等情况不论在早上还是晚上的繁忙时间均持续出现。
- (iii) 由于出现车辆挤塞的时间愈来愈早，而车龙亦愈来愈长，故他希望

运输署提供更合适的数据，包括时段、从大学站至新城市广场路段的汽车数量或平均行车时速等。

- (iv) 希望巴士公司亦就此议题作出响应。
- (v) 以巴士 73X 号线或 E41 号线为例，这些巴士路线需要驶经大埔公路(沙田段)，但在大学站至新城市广场的路段便遇到严重挤塞。因此，虽然相关路段的最高时速为 50 公里，但平均时速却只有 20 至 30 公里。
- (vi) 据他所知，运输署回复内附表二所载述的路段最高时速为 100 公里，但相关路段的平均行车时速只达 60 多公里。他认为，这即代表相关路段的交通已经饱和，令车辆无法更高速行驶。虽然署方表示交汇处的交通较为挤塞，但没有交代沙田污水处理厂上面的行车桥，即大老山隧道公路、亚公角及石门的挤塞情况。
- (vii) 指出巴士 72X 号线及 271 号线行驶至马场的路段时经常遇到挤塞。此外，巴士 74X 号线、75X 号线及 307 号线驶入大老山隧道前，在大学桥及沙田污水处理厂桥附近便遇上挤塞，车龙延伸至石门回旋处，而大老山隧道的挤塞情况亦十分严重。
- (viii) 认为巴士公司最能明白上述情况，因为各路线的巴士号线服务每天都受影响。就此，他询问运输署打算如何处理。署方现时视而不见，亦没有长远规划以应付大埔及沙田之间的交通挤塞。署方至今尚未提出任何措施以改善相关路段的情况，只任由相关路段的车速不断下降，导致车流不断增加。
- (ix) 莲塘 / 香园围口岸开通后，或会有更多跨境车辆使用相关路段。大埔位于沙田和北区之间，届时大埔的交通问题将会更加严重。正因如此，有委员才建议兴建高速公路通往九龙区。
- (x) 现时的车速不断下降，影响公共交通工具营运商的运作。他们难以预计要投放多少巴士资源，才可维持原有的服务水平。如巴士公司愿意加派车辆，或运输署愿意不断要求巴士公司加派车辆，或能为市民提供足够的巴士服务。然而，根据现时交通挤塞的情况，即使巴士公司不停加派车辆，亦未能依照时间表提供服务。据委员视察所见，早上 8 时多的道路较为挤塞，导致大埔中心巴士总站没有巴士，而巴士公司亦没有足够时间安排“吉车”返回大埔接载乘客，故希望九巴代表响应。
- (xi) 委员当然希望九巴加派车辆，但对现时的车流及车速相当悲观。此外，如东铁线由 12 卡列车转为 9 卡列车后的情况变得更为恶劣，不论铁路或巴士服务亦将大受影响。因此，运输署应考虑区议会以往提出的建议，开通新公路或新干道，接驳大埔或北区，避免使用吐露港公路挤塞的路段直接前往九龙，或至少接驳至青山公路等地方。

59. 姚跃生议员的意见如下：

- (i) 查询新城市广场附近的双程 3 线分隔行车道的预计通车日期。他又建议在南、北行方向的双程 3 线分隔行车道划定早上及晚上下班时间的巴士专用线，因为现时在市区下班的居民如乘搭晚上 6 时的巴士，根本没有可能在晚上 8 时前返回大埔。就此，他询问署方会否实施上述建议。
- (ii) 认为相关部门如在 2030 年才开始进行《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》(“《香港 2030+》”)的研究，不知道要待何时才能落实有关建议，故请相关部门尽快展开研究。
- (iii) 认为即使新城市广场附近的双程双线分隔行车道扩阔至双程 3 线分隔行车道，也无助解决马场路段分岔位(分别前往塞拉利昂隧道，以及新城市广场的方向)的挤塞问题，因为相关路段仍然是双线分隔行车道。
- (iv) 由新开通的行车桥至塞拉利昂隧道的路段，早上繁忙时段的交通依然由塞拉利昂隧道挤塞至马料水路段。因此，运输署如不解决塞拉利昂隧道的挤塞问题，将无法解决附近一带的交通挤塞，车辆甚至可能由塞拉利昂隧道开始挤塞至白石角，令巴士无法驶出。

60. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 同意须在行车道上划定巴士专用线。
- (ii) 建议在吐露港公路近博研路的位置加建天桥，令北行车辆无须驶经大学附近的 2 个回旋处便可前往科学园、天赋海湾及白石角。
- (iii) 吐露港公路早上的交通严重挤塞，很多车辆因而选择驶往创新路的方向，再前往市区。创新路的车速限制为时速 50 公里，但车辆的实际车速约为 70 至 80 公里，颇为危险。虽然创新路已经设有交通灯，但附近屋苑的车辆仍然难以驶出。

61. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 查询相关部门是否仍未开始研究从大埔或北区前往市区的道路规划。
- (ii) 委员曾经出席立法会的闭门会议，当时运输署助理署长提及将研究大埔区的交通。他询问署方会在何时进行相关研究，以及相关研究是否涉及改善大埔前往市区的交通建议。随着大埔及北区陆续有新小区落成，人口将不断增加，而现时吐露港公路的交通挤塞问

题已经非常严重。然而，政府仍然视而不见，亦没有推行任何实际措施，令委员深感遗憾和失望。

62. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 认为这几年来，早上繁忙时段广福邨往后路段的交通非常挤塞，至今没有任何改善。从运输署回复内的附表一可见，吐露港公路(广福至马料水)路段在 2017 年或以前的每日平均汽车流量为 12 万，而 2018 年更增加至 15 万，故认为 2019 年的情况肯定更差。
- (ii) 运输署回复内的附表二提及，所有路段的交通已经饱和，导致相关路段的车速减慢。他不认同文件中所指，“车速会因有其他车辆汇合而短暂减慢。因此，在个别路段录得的车速必须小心诠释”，因为现时并非只有个别路段的车速减慢，而是几乎所有路段都出现此等情况，故他难以接受运输署只以上述说法解释。
- (iii) 署方曾经提及将进行区内的交通研究。他虽然不确定相关研究是否只针对大埔区的交通情况，但建议署方应该收集更多数据，以及研究更多改善大埔交通问题的措施。
- (iv) 运输署回复内载述的数据显示相关路段的交通问题。署方如派员到场视察，亦不难看见相关问题。现时，交通挤塞出现在吐露港公路及沙田路段。虽然他不肯定把大埔公路(沙田段)的相关路段从双程分隔行车道扩阔为双程 3 线分隔行车道，能否大大改善该处的交通情况，但即使能够改善，相关的扩阔工程亦无法解决禾輦以后路段的问题，而他亦未见署方提出任何改善该路段的措施。
- (v) 认为署方如每次都以局方推出的《香港 2030+》响应委员的问题，而不提出任何改善措施，无助解决交通问题。即使署方现时有改善交通问题的措施，例如扩阔工程，相关措施仍需数年时间才完成。因此，署方必须研究如何改善这数年间的交通问题，否则无法令委员信服相关部门有跟进改善大埔区的交通问题。

63. 苏达良议员表示，运输署回复内的附表一所指的吐露港公路(广福至马料水)路段，应属北区往沙田的樽颈位置。他指出，2017 年或以前的每日平均汽车流量均维持在 12 万左右，但 2018 年却增加至 15 万，增幅超过 20%。就此，他询问署方上述增幅的原因，从而预计汽车流量日后的增幅。

64. 彭晓峯先生响应如下：

- (i) 运输署回复内附表一所指的吐露港公路(广福至马料水)路段的上午繁忙时间平均汽车流量(南行)(每小时)，实际分别包括该路段南行、北行、上午及下午繁忙时间的平均汽车流量，但他忘记了标示

出来。

- (ii) 就陈蔚嘉议员指上述文件没有显示日间非繁忙时间的平均汽车流量，他表示文件由署方其他同事拟备，故需询问相关同事是否有个别路段在日间非繁忙时间的平均汽车流量。
- (iii) 上述文件附表二有关平均车速的数据，是由署方聘用的顾问在相关路段驾驶后，把驾驶距离除以所需时间计算出来。因此，署方强调平均车速容易受到无法预计的状况影响，例如因其他车辆汇合而短暂减慢，故需要小心诠释，不应以此作为相关路段挤塞程度变化的指标。
- (iv) 备悉任启邦议员的建议，并将请同事跟进和研究。
- (v) 有关新城市广场附近的双程 3 线分隔行车道的预计通车日期，他将询问负责相关工程的同事。
- (vi) 相信局方现正进行《香港 2030+》的研究，但需要查询相关同事有没有相关数据可供参考。
- (vii) 署方将针对大埔区的交通进行研究，而吐露港公路的扩阔工程，则主要包括在大埔公路(沙田段)进行的双程 3 线行车道的工程，以及沙田 T4 号主干路工程。

65. 林德浩先生 响应如下：

- (i) 委员主要就马料水南行方向前往九龙区的主要道路提出意见。虽然相关路段由署方其他同事负责，但他会向相关同事转达意见，让他们尽快展开研究。
- (ii) 署方进行大埔区的交通研究时，将集中研究区内长久以来的交通问题，以及区内需要重点改善的位置。署方将邀请顾问公司提交相关研究的技术报告及报价，以拣选合适的顾问公司。
- (iii) 他会向负责大埔公路(沙田段)双程 3 线行车道工程的同事，转达姚跃生议员提出在相关行车道划定巴士专用线的建议。
- (iv) 他会向相关同事反映沙田污水处理厂至大老山隧道的行车桥(应为 T6 桥)的挤塞情况。如有任何跟进行动或改善措施，会再向委员报告。

66. 邓政杰先生 响应如下：

- (i) 九巴作为大埔区内主要公共交通工具承办商之一，留意到最近 2 至 3 年，不论吐露港公路、连接吐露港公路的主要干道，还是东九龙的路段的行车时间，都明显增加。

- (ii) 九巴已经增拨资源和延长行车时间，以维持班次和确保服务稳定。不过，路面的不稳定因素众多，为九巴带来极大挑战。因此，虽然九巴愿意投放新资源，但相关做法除了涉及额外成本外，亦会为路面或九巴的后勤设施，例如车厂等带来沉重压力。如九巴不断加派车辆，便会令路面的车辆增加，造成恶性循环，故九巴除了加派车辆外，近年亦引入载客量较高的巴士。
- (iii) 九巴难以控制路面情况，而路面挤塞的问题亦对九巴的运作造成负面影响，例如增加行车时间，导致九巴无法有效运用资源，并增加了乘客的乘车时间。
- (iv) 九巴支持政府部门兴建新道路，或推展巴士优先使用的道路设施，例如巴士专线，以期缩减行车时间和改善运作。

67. 陈蔚嘉议员的意见如下：

- (i) 要求署方在会议后补充上述文件附件一有关吐露港公路(广福至马料水)路段上午繁忙时间平均汽车流量(南行)(每小时)的相关资料。
- (ii) 署方仍未回答：(一)2017至2018年期间，吐露港公路(广福至马料水)的汽车流量增加了3万架次的原因；(二)2017至2018年期间，吐露港公路(大埔公路元洲仔至大埔太和路)的汽车流量增加了12 000架次的原因；以及(三)由于早上的车流已经开始缓慢，并出现交通挤塞，她询问顾问公司为何在早上8时才进行上述文件附件二提及的汽车平均速度研究。
- (iii) 认为署方收集的数据不够详细，以为委员不会仔细研究。此外，即使署方提交的数据粗疏，委员亦能从中发现相关路段的塞车情况。因此，署方应增拨资源，在每个时段进行相关研究，探讨如何解决现时的交通挤塞问题。
- (iv) 大埔公路(沙田段)的扩阔工程只能改善沙田段的交通问题，但无法解决大埔区的交通问题。由于署方漠视相关路段多年来的交通挤塞问题，以及现时人口增长及地区发展的情况，以致现时不只在相关路段才出现交通挤塞。现时由广福道前往吐露港公路、马鞍山、御龙山及火炭的相关路段亦出现挤塞，但署方却视而不见，令大埔区的交通挤塞问题更为严重，因为大埔区处于上述地区的中间位置，必须使用相关路段才能前往上述地区。
- (v) 认为署方没有预计目前的交通问题，而现时应尽快进行详细的研究，而非只是提交数据了事。她提出是项议程，是由于现时的交通问题已经无法解决，但署方却再三拖延。署方应尽快投放资源，进行详细研究，包括每小时的交通流量、人数、车次及车速，而非只

是提供上、下午的平均数据，因为现时从早上 7 时至中午 12 时都出现交通挤塞，故署方应能收集足够数据。她请署方补充详细资料，供委员参考，从而改善吐露港公路的挤塞问题。

(会后备注：上文第 67(i)段所述的回复已经在 2020 年 7 月 13 日以电邮发送予各委员，并已上载至大埔区议会网页。委员可以参阅大埔区议会文件 TT 60/2020 号。)

68. 彭晓峯先生 响应如下：

- (i) 2017 至 2018 年期间，吐露港公路(广福至马料水)的汽车流量增加了 3 万架次，是出自调查所得的数据。由于现时没有相关数据，他需要在往后补充出现此等增幅的原因。
- (ii) 他会查询负责同事，为何在上午 8 时至 9 时 30 分进行平均车速调查。
- (iii) 他会向相关同事反映委员对吐露港公路挤塞问题的意见。

69. 任启邦议员 的意见如下：

- (i) 由于交通挤塞，市民被迫提早出门乘车上班，亦导致若干巴士号线服务的繁忙时间提早。然而，即使市民提早出门，亦不能避免遇上交通挤塞。
- (ii) 政府动用大笔金钱建设跨境基建，但发展新市镇(包括大埔、上水及粉岭)时，却没有任何配套设施配合。他表示，青沙公路通车后，令大埔公路(沙田段)的交通挤塞更为严重。市民如没有其他选择，只能被迫使用大埔公路(沙田段)。大埔公路(沙田段)的扩阔工程对解决交通挤塞问题帮助不大，因为赛马会体艺中学附近的路段仍为双线行车道，要到禾輦邨附近的路段才改为 3 线行车。
- (iii) 他查询署方会否考虑兴建如观塘或元朗绕道般的交通基建，以改善交通挤塞问题。他表示，在兴建元朗绕道前，所有车辆必须使用青山公路，但兴建元朗绕道后，前往屯门的车辆无须驶经元朗，而前往天水围的车辆亦可经元朗绕道直达。
- (iv) 将军澳跨海连接路亦即将落成，但署方仍然没有任何措施应付大埔区及北区持续增长的人口。他预计新界东北发展计划会令古洞北和坪輦的人口增加至少 20 万人，而明年亦将有 8 万多人陆续入住皇后山邨，但相关部门却没有任何措施解决人口增长带来的交通问题，实属不负责任。
- (v) 建议邀请规划署及运输署负责规划道路事宜的部门代表出席下次

会议，处理上述问题。

70. 主席同意任启邦议员在第 69(v)段提出的建议。他表示，区议员以往曾经向不同政府代表(包括政务司司长、财政司司长、发展局局长、运输及房屋局(“运房局”)局长、规划署署长，以及运输署署长)提出有关交通事宜的意见，可见区议员对大埔区的交通情况十分绝望。他明白运输署负责大埔区事宜的同事亦知悉区内的交通问题，但他们只是负责地区事宜，难以响应有关交通规划的建议，故只能以《香港 2030+》的研究响应。然而，委员知道相关部门数年前已经开始提及《香港 2030+》的研究，但至今仍有很多尚未开展的项目，故委员难以相信该项研究能够提出解决大埔区交通问题的建议。他认为委员应该继续努力跟进，甚至可以在新一届立法会任期开始后，请立法会议员跟进大埔区的交通问题。

71. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 建议邀请发展局及运房局出席会议。由于上述文件的数据由他们提供，如他们不出席会议，便无人能够解释相关数据。他以收集数据为例，大埔居民一直向委员表示希望在更早的时段加派车辆，这正正反映大埔区交通的繁忙时段从早上 7 时开始，故委员才建议提早在 7 时左右至 7 时 30 分之间收集数据。
- (ii) 署方不停计划在沙田兴建基建设施，并至少花了数年时间研究沙田 T4 号主干路工程。大埔区位于北区及沙田之间，所有车辆，特别是从北区出发的车辆均须驶经大埔区，但署方却没有提出任何改善大埔区交通问题的建议，例如兴建绕道及新干线。因此，他建议邀请局方出席会议，尽快与委员讨论改善建议。
- (iii) 希望相关部门在下次会议前，就委员在是次会议的提问提交更详细的回复，以便在下次会议详细讨论。他亦希望在下次会议上续议题述议题。

72. 连栢璋议员的意见如下：

- (i) 希望署方代表向有关同事转达委员在是次会议上提出的意见，并继续跟进题述议题。不论是否继续在交运会会议上讨论，署方亦须委派负责题述事宜的同事跟进。
- (ii) 认为不只大埔区议会关注大埔区的交通问题，大埔区居民亦非常关注，故希望相关部门委派负责整体交通规划的同事，处理大埔的交通问题。
- (iii) 根据运输署提交的书面回复及运输署代表的响应，署方并无任何计划改善大埔区的交通问题。相关回复呈现了近 10 年来大埔区的

交通问题，他询问署方打算如何改善。

- (iv) 认同委员所说，大埔区交通繁忙的时间，并非相关回复所指的早时段。他尚未参选区议会选举时，仍需乘搭巴士 74X 号线前往鲗鱼涌上班。2018 年，他必须在早上 7 时 30 分至 7 时 45 分前乘搭的士，才可完全避免遇上交通挤塞，离开大埔区，可见相关情况早在 2018 年已经出现。
- (v) 题述书面回复(附表二)表示，“有一点须强调，在较短的路段上，平均车速极易受到无法预计的状况影响，……因此在个别路段录得的车速必须小心诠释”。他认为委员已经小心诠释相关数据，即相关路段不论在任何时候都出现交通挤塞问题，而这个说法已经非常保守。

73. 文念志副主席的意见如下：

- (i) 同意邀请决策局派员出席会议，讨论题述事宜。
- (ii) 希望运输署认真研究和参考顾问公司调查所得的数据。
- (iii) 提出 2 个例子说明大埔区对内及对外的交通互相影响，包括：(一) 上周有巴士在广福道发生交通意外。由于只有数个路段供车辆驶入大埔区，市民如无法使用回旋处进入区内，便会选用其他路段，导致太和亦出现交通挤塞；以及(二)当吐露港公路交通挤塞时，车辆无法从回旋处驶出吐露港公路，亦会导致大埔区内交通挤塞。
- (iv) 北区尚且可以使用大榄隧道前往其他地区，而沙田区亦有 3 条行车隧道，但大埔区却没有任何行车隧道，故他希望运输署致力研究。
- (v) 有关在行车道上划定巴士专线的建议已经提出多年，连屯门公路亦有巴士专用线，故他询问署方在多年前兴建吐露港公路时，有否预计到如此多的车流。他认为署方在规划时应该放远目光，并询问署方有否研究任何措施应付不断增长的人口。
- (vi) 他引述个人经验，指出他以往要在早上 8 时到达港岛区上班，故只能提早乘搭早上 6 时 20 分的巴士，但该班次的乘客众多。虽然乘搭该班次的巴士可以确保在早上 7 时 05 分到达港岛区，但如他改乘早上 6 时 40 分的巴士，要在 7 时 45 分才到达港岛区，将无法准时上班。因此，他希望署方明白市民为了避免遇上交通挤塞，而须提早出门的苦况。

74. 何伟霖议员的意见如下：

- (i) 对署方代表在是次会议上的表现感到失望，因为他们未能响应委员提出的大部分问题，而提交的书面回复亦错漏百出。
- (ii) 认为政府把每日单程证配额增加至 150 个的政策，亦导致车流增长。该项政策带来的人口增长分薄现有资源。政府如提出不合理的政策，便须承担后果，但署方现时却无法处理相关问题。
- (iii) 交通挤塞每天都出现，但署方仍未研究应对措施。当《香港 2030+》的研究完成后，将无法应付届时的人口增长。

75. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 认为运输署回复内的附表一，有关吐露港公路(广福至马料水)上午繁忙时间的平均汽车流量(南行)(每小时)，如可分别列出该路段南行、北行、上午及下午繁忙时间的平均汽车流量，将更理想。
- (ii) 查询运输署回复内附表一所指的每日平均汽车流量，指的是每日南、北行的车流，还是单向车流。他亦建议署方仔细列明不同时段的车流。他认为该列表所指的，应是相关路段每日单向的车流。2018 年，4 条前往九龙区的隧道每日平均汽车流量合共 268 220 架次，而吐露港公路(广福至马料水)则为 155 300 架次。由此可见，沙田及马鞍山的每日平均汽车流量为 112 000 架次。相关数据大概显示使用吐露港公路前往九龙，以及经该 4 条隧道前往九龙的情况。
- (iii) 上水及大埔正在兴建新屋邨，而沙田亦有新的基建设施，故能预计日后的汽车流量将大幅增加。
- (iv) 希望署方提供早上 7 时起的平均车速。他举例说，他近日自行驾驶前往港岛区的监狱探望囚犯。即使他在早上 8 时从大埔出发，亦花了至少 2 小时才到达歌连臣角惩教所。
- (v) 有部门代表曾经在上次会议表示，现正研究增加隧道收费。不过，从相关数据可见，近 10 年来该 3 条隧道的汽车流量几乎维持不变，故认为相关措施无助解决挤塞问题。

76. 李颖琛女士表示，署方的地区同事非常关注大埔区的交通问题，因为会直接影响市民。她表示，局方及署方推行的改善措施中，部分亦可改善大埔区的交通情况。她举例说，沙田 T4 号主干路工程有助改善大埔区的交通，因为有不少车辆从马鞍山驶入泽祥街，而该条街道为车辆从科学园前往吐露港公路的必经路段。因此，当沙田 T4 号主干路开通后，很多从马鞍山出发的车辆将

改经该主干路，不再驶入泽祥街，亦有助改善大埔区的交通。

77. 彭晓峯先生表示，运输署回复内附表一的每日平均汽车流量，是指每日南、北行的汽车流量。他会再查询相关同事有关文件内的数据数据，以及有没有在每天早上 7 时进行车速调查。对于未能在是次会议上详细回复委员的问题，他谨此致歉。

78. 主席表示，如一切顺利，沙田 T4 号主干路预计在 2028 年通车。对于该主干路能否改善大埔区的交通问题，他并不乐观，因为 10 年后的人流及车流肯定与现时大大不同。他建议通过秘书处邀请运房局及发展局出席交运会的特别会议，集中讨论如何改善大埔区的交通问题，包括在大埔区兴建新干道前往市区，并在下一次交运会会议上续议相关议题。

VI. 要求减低东铁线路轨维修的噪音滋扰

(大埔区议会文件 TT 49/2020 号)

79. 主席欢迎香港铁路有限公司(“港铁”)助理公共关系经理(对外事务)梁文迪先生就是项议程出席会议。

80. 胡耀昌议员介绍大埔区议会文件 TT 49/2020 号。

81. 梁文迪先生响应如下：

- (i) 东铁线每天运作超过 19 小时，故路轨的配件会出现自然损耗情况。因此，港铁必须进行更换配件及维修工程，以保障行车安全。
- (ii) 由于东铁线的服务时间为早上 5 时至翌日凌晨约 2 时，但路轨维修工程须在非行车时间内进行，故港铁须在东铁线服务时间结束后才可进行相关工程。港铁明白在晚上进行相关工程会影响居民。除根据法例向环境保护署(“环保署”)申请许可证外，使用大型机器或产生较大声量时，港铁亦会因应工程性质，向附近居民发出通告，通知他们工程时间表。另外，港铁亦会采取噪音缓解措施，例如使用隔声板，以期尽量降低工程产生的声量。
- (iii) 就委员询问东铁线途经富雅花园及洋涌的路轨未来 1 年的维修时间表，他表示，港铁制订该时间表，安排在部分路段使用路轨铣磨车保养路轨，以确保路轨安全。根据现时的工作时间表，港铁会在本年 8 月及 9 月的个别晚上在大埔墟站近富雅花园及洋涌进行路轨维修工程。
- (iv) 港铁将因应路轨的使用情况进行不定期的维修工程，例如更换路

轨，以保障行车安全。不过，更换路轨工程的确较为繁复，并会产生噪音，故港铁将根据公司指引，采取适当的噪音缓解措施(例如使用隔声板)。

- (v) 路轨维修工程分为不同类别，部分声量较小，部分则难免产生较大声量(例如更换路轨工程)。过去半年，港铁每月平均有 1 至 2 晚在大埔墟站及太和站之间进行路轨维修及更换工程。他希望委员及居民谅解，由于路轨维修工程涉及不同性质的工序，并须符合营运及安全需要，故难以一概而论。港铁除遵守环保署的规例外，亦不时提醒负责维修工程的承办商及员工，在进行工程期间尽量降低音量和采取噪音缓解措施。

82. 林名溢议员关注东铁线途经富雅花园及洋涌的路轨的维修工程。该段路轨途经富雅花园及大埔墟，有居民向他反映在列车驶经时，该段路轨会产生噪音。虽然港铁表示打磨该段路轨后可以改善情况，但他认为维修工程产生的噪音较列车驶经的噪音更大，故建议港铁除了采取噪音缓解措施外，亦须避免影响大埔墟的居民。另外，他发现港铁只是在途经富雅花园的路轨上设置固定隔音板，但没有在途经大埔墟的路轨设置隔音板，故建议港铁亦应在相关位置设置隔音板，以减低对市民的影响。

83. 胡耀昌议员的意见如下：

- (i) 港铁刚才表示在进行或会产生噪音的工程前，均会向附近居民发出通告。他查询港铁以往用什么途径通知居民。
- (ii) 希望港铁以书面方式提供东铁线途经富雅花园及洋涌的路轨未来 1 年的维修时间表，而非只是以口头方式报告在 8 月及 9 月进行维修工程，故要求港铁以书面方式补充维修时间表。他认为，港铁代表刚才提及的维修工程种类繁多，包括定期及不定期的路轨更换或维修工程，故估计可能由于港铁没有向相关工程部门提供维修时间表，令定期及不定期维修工程的时间表有所重迭，导致以往曾经出现一连三、四天进行维修工程的情况。港铁如可整理维修时间表，确保定期及不定期维修工程分开进行，则可避免因为连续进行工程而对居民造成滋扰。因此，他希望港铁提供现有定期维修工程时间表和通知居民，并认为相关的时间表有助港铁更妥善安排维修工程。
- (iii) 虽然兴建隔音屏障有助减低噪音，但无法完全解决噪音问题。他认为能否有效改善噪音问题，取决于港铁进行维修工程时有否采取足够的隔音措施。虽然港铁表示在进行维修工程时会使用隔音板，但他从居民所提供的照片中，并未看见工程人员使用隔音板，反而清晰看见烧焊过程所产生的火花，这或许是因为隔音板未能完全

阻隔声音，故认为港铁仍须加强隔音措施。他亦希望港铁更详细讲解所采用的隔音措施，以便委员研究。

- (iv) 认为东铁线路轨极长，并途经不同地区，亦有部分接近民居，例如红磡及九龙塘，故他相信港铁应该不会只是接获大埔区议会的投诉。他询问港铁能否提供因维修路轨工程而出现的噪音黑点，以及有没有方法找出相关黑点，从而针对处理，制订更合适的维修时间表。

84. 周炫玮议员同意港铁应向委员提供维修时间表。他询问港铁有否计划扩建隔音屏障。他以太和站的路轨为例，该段路轨邻近帝欣苑及大埔头路，十分接近民居。他听说港铁曾经计划扩建隔音屏障，及后却搁置了计划，故他欲了解相关情况。另外，他从新闻报导得知，太和站 1 名港铁助理怀疑染上武汉肺炎。虽然报道内容矛盾，但由于委员非常紧张相关情况，亦接获很多市民查询，故即使相关问题与题述议程无关，亦希望了解港铁代表能否作出响应。

85. 黄兆健议员的意见如下：

- (i) 原本认为市民可以向环保署投诉港铁在晚上进行维修工程所发出的噪音，但由于港铁已经为相关工程向署方申请许可证，此即代表没有任何规例处理港铁发出噪音的问题。
- (ii) 虽然他同意港铁向居民提供维修时间表，能对他们带来一定帮助，但此举亦只能提早通知居民维修时间，无法减少维修工程对居民带来的滋扰，实属不负责任。
- (iii) 查询港铁现时使用的隔音板规格(例如尺寸)，以及会否增添其他隔音装备，例如在帐篷上方安装隔音板围封维修工程范围，以期阻隔维修工程所发出的噪音。
- (iv) 查询港铁会否安排在夏天进行维修工程。由于市民在冬天时不会使用空调，故在冬天进行的维修工程会为居民带来更严重的噪音滋扰。

86. 姚跃生议员表示，大窝东支路及塘坑东村的民居位于东铁线路轨旁边，故港铁在晚上进行维修工程，会严重影响附近村民的睡眠。就此，他希望港铁提供相关的维修时间表，以研究能否调整维修时间。另外，他表示，使用路轨铣磨车时亦会发出很大声量，故查询能否在相关车辆的外围加装隔音板，以减低发出的声量。

87. 文念志副主席表示，除了附近居民外，负责维修工程的工友亦须承受工程发出的噪音。因此，他询问港铁有否测量进行相关工序时所发出的噪音，确保工友在安全和健康的环境下工作。由于环保署批准港铁进行维修工程，故没有

其他规例可以规管相关工程发出的噪音。据他了解，以往东铁线列车的车速较快，但由于有居民投诉列车行经个别路段时发出太大噪音，故港铁减慢列车在驶经这些路段时的车速，即表示港铁有测量噪音的装备，可以测量列车行驶或进行不同维修工序时所发出的噪音。委员明白港铁须维修路轨，但如相关工程发出的噪音过大，港铁能否采取更具体的措施，例如每隔数天才进行一次维修工程，以免居民不断被工程噪音滋扰。

88. 胡耀昌议员表示，赞成港铁使用隔音屏障，但由于使用隔音屏障亦无法完全阻隔噪音，故不认为单靠隔音屏障便可完全解决噪音问题。因此，其他措施亦非常重要，例如调整维修时间、维修时即场采用隔音措施或找出噪音黑点等，故港铁亦须考虑相关措施。他又指出，隔音屏障有不同款式，现时设置在泮涌的隔音屏障属于垂直式，但有很多其他款式的隔音屏障较垂直式隔音屏障的隔音效果更好，故询问港铁会否考虑在泮涌改用其他款式的隔音屏障，以加强隔音效果。

89. 梁文迪先生响应如下：

- (i) 港铁主要通过屋苑管理处在大堂张贴相关通告通知居民。
- (ii) 东铁线的维修工程涉及若干固定维修工序，例如在东铁线不同路段利用路轨铣磨车打磨路轨，让路轨保持正常形状。港铁将尝试提供打磨路轨工序的时间表，供委员参考。不过，由于东铁线的维修工程主要在露天位置进行，工程或会因天气问题或其他路段的紧急维修工作而受影响，故他只能向委员提供一些参考数据。
- (iii) 进行会发出较大噪音的工序时，港铁将依照环保署的指引，利用隔音板尽量围封施工范围。不过，由于相关工程在露天范围进行，故市民难免看见烧焊产生的火光。
- (iv) 由于不同居民能承受的噪音程度不一，亦受居住的楼层高低影响，故港铁较难概括所谓噪音黑点。
- (v) 港铁全年都会进行维修工程，以维持铁路的营运状况及路轨安全，故难以只是安排工程在夏天进行。
- (vi) 有关太和站 1 名港铁助理怀疑确诊新型冠状病毒病一事，港铁仍在了解情况。如有进一步消息，将尽快通知大埔区议员。

90. 主席查询，港铁除了通知相关路段附近屋苑维修时间表外，可否通知屋苑邻近选区的区议员。另外，除使用隔音板外，港铁会否考虑使用如“蒙古包”的隔音帐篷。他表示，港铁在进行扩阔月台工程时，曾经使用类似帐幕的隔音设备，分阶段进行扩阔工程，故询问港铁能否以类似方式进行维修工程，以期缩小噪音范围。

91. 梁文迪先生表示，进行不同工程时会使用不同的隔音措施。他会请工程部同事研究能否加强维修工程的隔音措施。另外，他须再与相关同事研究能否发放通告予邻近选区的区议员。

92. 林名溢议员表示，港铁刚才表示会张贴维修通告通知附近居民，故查询港铁如何定义“附近居民”。相关路轨接近福安楼，但他担心港铁会认为福安楼不属于相关路轨附近的位置，故没有张贴维修通告通知居民。情况若然如此，他希望港铁在该楼宇张贴通告。另外，他同意主席建议港铁通知邻近选区的区议员相关的维修安排，让他们协助通知居民。

93. 胡耀昌议员的意见如下：

- (i) 认同林名溢议员查询港铁如何定义“附近居民”，以及主席建议港铁应通知邻近选区的区议员维修安排，因为须进行维修工程的路轨附近民居未必是屋苑，例如泮涌的民居比较分散，如港铁只是通知村长，村长亦未必能够通知所有村民，故通知区议员会较为理想。
- (ii) 希望港铁代表反映有关研究噪音黑点的建议，因为港铁可以通过若干数据(例如投诉数字)，以及利用工程部同事的专业知识，了解和判断相关路段是否属于噪音黑点，并加强相关黑点的噪音缓减措施(例如使用隔音帐篷)。
- (iii) 建议港铁考虑修改现有隔音屏障的设计，例如采用悬臂式或封闭式设计。

94. 梁文迪先生表示，如委员有需要，他可以私下发送维修通知通告予委员。另外，他须先行查询相关同事有关修改现有隔音屏障设计的建议，才可再与胡耀昌议员跟进。

95. 主席表示，港铁曾经在十多年前安排时任区议员在晚上视察路轨维修工程，故建议港铁代表再次安排视察，让委员更了解港铁采用的隔音措施。

VII. 要求路政署解释区内道路凹凸不平情况

(大埔区议会文件 TT 50/2020 号)

96. 文念志副主席介绍大埔区议会文件 TT 50/2020 号。他亦表示，除了文件提及的 3 个位置外，富善邨巴士总站回旋处亦出现路面凹凸不平的情况。他补充说，路政署同事曾经向他解释，由于安祥路与安慈路交界的十字路口位置属交通枢纽，因此铺路工程将造成影响。

97. 蕭伟琨先生响应如下：

- (i) 就大埔区而言，路政署亦特别关注文件提及的 3 个位置(即安祥路与安慈路交界十字路口、广福道与宝乡街交界十字路口，以及南运路与广福道交界十字路口)，故除了定期派员前往相关路段巡查外，在大雨过后亦会派员前往现场视察路面情况。如发现路面情况不如理想，他们会立即安排进行修复工程。
- (ii) 署方如发现或获悉路面破损时，将实时进行临时修复工程，一般会在 24 小时内完成，以期尽快修复道路供公众使用。除了临时修复工程外，署方亦会同时规划永久修复工程，包括利用热能修路机修复道路及刨铺工程等。由于永久修复工程规模较大，亦会无可避免地影响附近交通和产生轻微建筑噪音，因此不但承建商须为相关修复工程制订临时交通安排，署方亦须向相关审批部门申请挖掘准许证，并向环保署申请建筑噪音许可证。在上述申请获批并刊登封路通知后，署方才可进行修复工程。
- (iii) 车辆经常在十字路口刹车和转弯，令十字路口较直路更容易损耗，而此等驾驶方法亦会严重磨损路面的沥青。由于每天都有很多重型巴士驶经上述 3 个十字路口，因而令该 3 个十字路口的路面更快损耗。此外，还有其他影响路面耐用性的因素，包括车辆使用的化学物料侵蚀路面，以及在雨季期间，雨水夹杂硬物冲擦路面物料等。
- (iv) 署方以往除了持续在上述 3 个十字路口进行多次不同规模的修复工程外，亦一直尝试利用不同方法令路面更为耐用。署方曾经考虑更换铺设路面的物料，当中包括委员建议的混凝土。虽然混凝土较耐磨，并较能承受化学物料的侵蚀，但如出现损毁，所需的修复时间会较长，因为涉及的工序包括挖掘整块坚硬的混凝土，并须等候重铺的混凝土凝固。因此，所需的封路时间亦较长，故一般只会在巴士转弯位及车流较少的村路使用混凝土铺路。此外，车辆在混凝土路面行驶时亦会发出较大噪音，故他们认为此等情况并不符市民期望。
- (v) 署方最近研发了全新的沥青物料，较现时使用的沥青更耐用，因此已经实时计划和安排进行重铺路面工程。相关工程的进度及安排如下：(一)安祥路与安慈路交界十字路口：署方现正申请挖掘准许证，预计在今年 9 月至 10 月进行工程；(二)广福道与宝乡街交界十字路口：相关部门已经发出挖掘准许证，而署方现正申请建筑噪音许可证，预计在今年 8 月至 9 月进行工程；以及(三)南运路与广福道交界十字路口：承建商较早前已经为该十字路口进行路面修复工程，现正密切监察有关情况，并将适时进行路面重铺工程。由于委员非常关注该十字路口的情况，故署方亦已准备临时交通安

排的设计及其他前期工作，确保日后路面情况恶化时，可以尽快开展路面重铺工程。署方将继续密切监察上述 3 处路面的情况，如有需要将实时进行临时修复工程，以保障道路用户安全。

98. 苏达良议员表示，由于经常有水泥车在他选区内的嘉华水泥厂附近的三门仔路及汀角路路段行驶，故相关路段路面的损坏情况较为严重。就此，他查询署方有否定期到该路段检查或维修路面。

99. 黄兆健议员的意见如下：

- (i) 他极为关注是项议题，并认为路面不仅是凹凸不平，甚至可以称之为“烂路”。
- (ii) 曾经在安祥路近大埔中心的十字路口目睹因为路面损坏而造成的危险情况，威胁人身安全。他表示，路面的碎石未必对驾驶私家车的人士造成太大影响，但对驾驶电单车的人士却有很大影响，因为电单车在有碎石的路面行驶时，很容易会发生交通意外。他当时看见有电单车行经有碎石的路面时翻侧，幸好当时没有其他车辆尾随，因此没有导致更严重的交通意外。另外，行人在该十字路口等候过马路时会遭驶经车辆溅起的碎石击中，故他以“烂路”来形容该十字路口的路面。
- (iii) 认为有很多车辆驶经上述 3 个十字路口，但多年来仍然出现路面破烂的情况，查询是否署方的铺路方法出现问题。
- (iv) 查询署方会否在有较多重型车辆行驶的路段使用其他方法铺路。
- (v) 有关署方代表提及部门刚研发的沥青物料，他询问，该物料虽然强度较高，但会否有其他缺点，以及部门曾否使用。他担心部门以往如从未使用相关物料，便无法保证该物料的效果较以往使用的物料好。
- (vi) 查询“刨铺”及相关工序所指为何。
- (vii) 吐露港公路的汽车流量较上述 3 个十字路口多几十至几百倍，但他甚少看见公路路面破烂，故查询署方是否使用其他特殊物料铺设快速公路路面。

100. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 委员在过去 2 年亦曾经提出类似议题。他表示，大雨过后，路面往往破烂不堪，不仅是凹凸不平，而是出现坑洞。此等情况除了影响驾驶电单车的人士外，亦会影响驾驶私家车的人士，甚或导致车辆仪器损坏，故署方不容忽视。

- (ii) 建议署方先利用扫街车除去碎石，因为车辆驶经愈多碎石的路面，对路面造成的损坏愈大。如不除去碎石，路面的坑洞便会愈大愈变深，而车辆行驶时亦会溅起坑洞中的碎石或沥青碎屑，更有市民向他反映其车辆曾被溅起的碎石击中。因此，他建议署方在进行维修工程后，可利用扫街车或派员清理附近的碎石。如不清理碎石，下雨时只会进一步损坏路面，对临时重铺的路面损害更大，故他认为减少路面的碎石亦非常重要。
- (iii) 以富善邨巴士总站旁的回旋处为例，从该巴士总站驶出的巴士须在回旋处转一个大弯，对该处的路面造成极大损害。另外，在昌运中心转左往安慈路之处的路面亦同样严重损毁，令车辆驶经该处时险象环生。
- (iv) 查询署方如何跟进在大雨过后路面出现的坑洞。
- (v) 委员看见路面破烂的情况，有时会实时通过“1823 政府一线通”或向部门同事报告相关情况。虽然他明白署方需时安排路面修复工程，但由于署方未能尽快安排相关工程，故路面的坑洞愈来愈多，对市民造成困扰。他举例说，委员要求重铺富善邨巴士总站旁的回旋处路面后，需时 4 至 6 个月才完成重铺工程。

101. 林名溢议员表示，他成为区议员前已经多次向路政署反映广福道与宝乡街交界十字路口的路面有待修复，亦曾经查询署方能否使用新物料修复路面，故乐见署方现时计划使用新物料进行修复工程，并询问署方曾否在其他地区使用新物料。如有，他希望署方报告新物料的成效。另外，他查询在重铺路面后，署方会否主动定期视察路面情况。他认为署方有责任主动视察，如在视察时发现路面有碎石，亦应实时派员清理。

102. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 安祥路与安慈路交界十字路口的路面下陷和出现碎石，损毁不堪。他认为，该路段刚完成紧急修复工程时，路面情况最为危险，因为大型车辆驶经该路段时会溅起碎石，下雨时，该路面更仿如泥滩。由于该处为十字路口，4 组行人过路交通灯的灯号相同，故市民习惯斜向横过马路，险象环生。
- (ii) 从大埔中心驶出的巴士大多驶经该十字路口，令该段路面损耗严重。他查询，署方除了在该处进行紧急修复工程外，有没有采取其他措施，例如在晚上围封该处，并使用新物料进行效果更为理想的路面修复工程。否则，单靠紧急维修路面工程，只是治标不治本的做法。
- (iii) 乐见署方计划使用新物料修复路面。不过，由于新物料的强度更高，故他查询车辆驶经由新物料铺设的路面时，会否产生更大声

响，并请署方先回答相关问题。

103. 萧伟琨先生表示，新物料强度得以提高，是由于改用了强度更高的黏合剂，而物料的结构(包括沥青份量及碎石尺寸)则维持不变，故车辆在使用新物料铺设的路面上行驶时，预计不会产生更大声响。

104. 刘勇威议员续表示，署方曾经提及某一物料虽可减低车辆行驶时所发出的噪音，但耐用程度却较低，明显并非现时所指的新物料。另外，根据署方代表说法，新物料强度较高，亦没有旧物料的缺点，故他提出以下若干位置，希望署方使用新物料铺设该处的路面，以改善路面情况，并避免车辆在该处行驶时产生噪音。相关位置分别为太湖花园近加油站的转弯位、汀太路，以及汀太路转入大埔头巴士总站的路段。署方以往较常使用强度较高的物料铺设直路路面，例如太和中心对开的直路。不过，由于大埔市中心不少路面损坏，车辆行驶时亦会制造噪音，故希望署方跟进相关情况。

(会后备注：有关上文第 104 段，路政署补充新沥青并不是低噪物料，但若与题述文件中提及的十字路口的原有沥青比较，车辆在新沥青铺设的路面行驶时，所产生的噪音与原有沥青相若。)

105. 姚跃生议员指出其选区内的破烂路面位置如下：

- (i) 由大埔民政事务处(“大埔民政处”)负责管理的大窝东支路的路面，较由路政署负责管理的大窝西支路的路面损毁更严重。由于相关部门已经有一段时间没有在大窝东支路进行铺路工程，仅用水泥填补该路段桥底的坑洞，令原本凹陷的坑洞突起，但却无助改善路面情况。
- (ii) 大窝东支路新回旋处的路面情况非常好，但通往新回旋处的路段路面却破烂不堪。
- (iii) 由于在进入康乐园前的康乐园小径已经租予土木工程拓展署(“土拓署”)、渠务署及路政署公路组职员使用，而相关部门的大型车辆不停在该小径行驶，导致该小径及康乐园对开大路的路面破烂。然而，路政署仅修复大路路面，没有处理小径的路面情况，令小径路面的碎石嵌入驶经车辆的轮胎内。当车辆驶经该大路时，亦会损坏路面。由于相关部门的大型车辆经常在该小径行驶，故他建议署方以用作修复大路的物料修复该小径的路面，以增强该路面的耐用程度。

106. 萧伟琨先生响应如下：

- (i) 题述文件只提及 3 个十字路口的路面问题，故请委员在会议后提供上述其他路面的位置图，以便相关同事跟进。

- (ii) 碎石会影响路面状况，故如有需要，会请相关部门增加清理路面碎石的次数。黄兆健议员观察到安祥路与安慈路交界十字路口的路面破烂情况，正是由于雨水夹杂碎石冲擦路面原有的损坏位置，亦因为轮胎磨擦路面，导致路面的坑洞更大，结果令路面破烂。由于相关情况对路面造成很大影响，故每次下雨后，署方便会到十字路口视察路面情况。实际上，署方曾经多次在安祥路与安慈路交界十字路口进行永久路面修复工程，以改善路面状况。刨铺工程指的是利用机器刨去路面原有的沥青，然后重铺新沥青。由于署方曾在这几年进行不同深度及规模的刨铺工程，以改善上述十字路口的路面情况，但效果仍然未如理想，故他们可选用新物料时，便实时安排再次在上述十字路口进行修复工程。
- (iii) 车辆在使用新物料铺设的路面上行驶时，预计不会发出较大噪音。研发出新物料前，署方已使用抗磨性最强的沥青物料。其后，署方曾经测试新物料，发现较原有的沥青物料抗磨性更高，故他们亦希望尽快重铺路面，以检视效果。署方已经在其他地区试用新物料铺设路面，虽然观察成效需时，但他们有信心新物料的效果会更为理想。
- (iv) 署方使用新物料铺设路面后，必定会主动及较现时更频密观察成效，以检视该物料是否符合署方的期望。他会在观察一段时间后，再向委员报告新物料的成效。
- (v) 路面如在雨后出现坑洞，路政署将实时进行紧急修复工程，并同时规划永久修复工程(即路面重铺工程)，但需要较长时间安排。署方在下雨后进行紧急路面修复工程，是由于路面的坑洞会对道路带来实时的安全问题。而相关工序是在凹陷的路面上铺设沥青，暂时处理路面不平的情况，故每当有重型车辆驶过，刚填补的路面会在短时间内再度损耗，而产生的碎石会较进行工程前较多，故委员会以为较进行维修工程前的情况更为严重。虽然表面上看来如此，但事实进行紧急维修工程，填补坑洞的凹陷处，有助减低实时危险。而其他修复效果较佳的工程，例如刨铺工程，署方需要更多时间安排，例如申请挖掘准许证及建筑噪音准许证等，因此未能实时安排进行。他期望使用新物料修复路面后，能减少进行类似临时维修工程的次数。

107. 区镇濠议员表示，安埔路近大元邨通往大埔广场的行人过路处混凝土路面破烂多时，即使不断进行修复工程，亦无助改善相关情况，导致附近居民不时在该处跌倒。由于该处是巴士前往大埔中心的路口，故难以完全围封进行工程。委员曾经建议局部围封该路段进行工程，但相关部门表示该建议并不可行。他请署方跟进，因为该处已经多年没有维修。另外，据他所知，文念志副主席在 4 月时已经通知相关部门安祥路与安慈路交界十字路口的路面破烂情

况，故查询修复工程仍然预计在本年 9 月至 10 月才进行的原因。

108. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 数年前，有车辆在吐露港公路行驶时被路面溅起的碎石击中而损毁。就此，他查询如发生类似事件，将由哪个部门负责赔偿事宜。
- (ii) 大埔中心多个行人过路处的边缘(即马路与行人路的交界位置)有积水，即使曾进行工程亦无法改善，过路处仍会出现水洼，市民须跨过才能横过马路。然而，马路与行人路之间亦设有失明人士引路径，加上路面上的油渍，导致路面非常湿滑，曾经有数名街坊在该处跌倒。他多年来不断向部门反映，但亦无法解决问题，故希望署方跟进。
- (iii) 数个巴士必经路段的路面破烂不堪，包括昌运中心的十字路口、大埔文娱中心附近路段，以及广福道。这些路段凹凸不平，但部分巴士驶经时都不会减速。虽然没有酿成意外，但亦相当危险。由于署方表示需要一段时间才可安排路面修复工程，他希望了解当中原因。他明白每次刨铺工程规模庞大，亦会影响附近居民，例如影响他们的睡眠，但他认为确保交通安全较保障市民的睡眠质素更重要。

109. 文念志副主席的意见如下：

- (i) 查询署方进行刨铺工程时，在移除路面上原有的沥青后，会否只是铺设一层新沥青，而没有使用其他物料(例如铁丝网、“鸡仔网”等)。如只是在路面上铺上一层混凝土或沥青而不使用其他物料，相关路面在一段时间后会再度损毁，故询问署方如何确保单靠铺设新物料便可改善路面破烂情况。
- (ii) 据他所知，扎铁涉及铺设混凝土及立面的工序，而铺设相关物料时，亦会使用上述的其他物料，以加强承托力。就此，他查询铺设路面是否不适宜采用此等做法。
- (iii) 去年发生社会运动时，巴士有时不会驶经安祥路及安慈路的十字路口，而是改经安埔路前往太和路，再左转前往宝乡桥。就此，他建议路政署、运输署及巴士公司，研究能否安排从大埔中心巴士总站开出的巴士在非繁忙时段，改经该上述十字路口以外的行车道前往九龙，以作分流。

110. 姚钧豪议员表示，由于较多巴士及运输车辆从广宏街与宝湖道交界(近宏福苑的位置)右转，对路面造成压力，故查询相关部门会否在该处进行道路改善工程。另外，他认为个别路段有大量巴士驶经，故查询相关部门会否考虑分

流巴士路线，不再集中使用同一路段，以减低对路面造成的负荷。

111. 萧伟琨先生响应如下：

- (i) 请委员在会议后提供上述其他路面的位置图，以便相关同事跟进。
- (ii) 有关安埔路近大元邨通往大埔广场行人过路处的混凝土路面，他会请相关同事跟进该路段的情况。如情况严重，署方亦会规划改善工作。
- (iii) 就委员查询安祥路与安慈路交界十字路口的修复工程预计在本年9月至10月才进行的原因，他表示，署方须获不同部门批出相关许可证才可展开工程。由于是次工程的规模较以往更大，对交通造成的影响也相对较大，故相关审批部门非常关注。因此，署方须提交更妥善的临时交通安排，以争取相关部门批准。他补充说，题述文件提及另外2项十字路口修复工程，其中1项已获相关部门发出相关许可证，另1项(即南运路与广福道交界十字路口)即使未获发出许可证，但署方亦已准备临时交通安排的设计及其他前期工作，确保日后路面情况恶化时，他们亦可以尽快开展重铺工程。
- (iv) 路政署负责研究能否使用较耐用的物料，以提高路面承受车流的程度。至于委员建议分流巴士路线，以减低路面损耗，则须由运输署研究。
- (v) 署方会先在题述文件提及的2个十字路口使用新物料进行修复工程，因为署方已经多次使用原有物料修复该处，但效果未如理想，故将使用新物料。如效果理想，署方将考虑使用新物料修复其他汽车流量高的路面。由于观察成效需时，故他须在往后时间才能回复委员能否使用新物料修复其他路面。
- (vi) 他须深入了解大埔中心相关路段出现积水问题的成因，并请区镇桦议员在会议后提供相关照片，供相关同事跟进。另外，他亦请区镇桦议员提供更多路面湿滑路段的数据，以便找出原因。另外，他补充沥青或混凝土在一般情况下不会令路面湿滑。
- (vii) 进行刨铺工程时，会刨去路面沥青，而重铺新沥青时，并不会加入“鸡仔网”，因为“鸡仔网”只会配合混凝土使用，以提升其效用，而即使单单使用沥青铺设路面，已能符合署方要求。另外，他会在会议后向文念志副主席补充更多有关铺设沥青工序的资料。

112. 李颖琛女士表示，由于广福道与宝乡街交界十字路口的路面修复工程对交通造成极大影响，故运输署曾经多次与路政署承建商讨论临时交通安排。相关承建商曾经建议安排车辆逆线行驶，但考虑到安排较为危险，故署方最终认为改道是最好的安排，但亦须详细研究如何落实。

113. 马芳兰女士明白巴士的重量会对主要路口造成负荷，故运输署亦不断研究大埔区内的改道措施，或兴建路面设施(例如广福桥)的建议，以分流车辆和减低对路面造成的压力，亦会研究区内的车流。另外，如巴士路线改道不会对现有乘客造成影响，署方亦将尽量配合，并会咨询委员有关安排。

114. 主席请委员在会议后向路政署代表提供上述需要署方跟进的位置数据。

115. 主席宣布休会。

116. 会议其后恢复进行。

VIII. 有关电动可移动工具事宜

(大埔区议会文件 TT 51/2020 号、TT 51A/2020 号、TT 52/2020 号及 TT 52A/2020 号)

117. 主席欢迎运输署代表工程师 6 / 步行城市杨展豪先生就是项议程出席会议。

118. 刘勇威议员介绍大埔区议会文件 TT 51/2020 号。

119. 姚跃生议员介绍大埔区议会文件 TT 52/2020 号。他亦表示，大埔区有较多乡郊地区，交通亦比较挤塞，如居民可以在区内使用电动可移动工具，有助纾缓交通挤塞问题。从委员的视察所见，即使现时使用电动可移动工具仍未合法化，已经有不少市民在大埔区使用相关工具，故他认为如把大埔列入实地试验计划内并加以规管，会较在相关工具使用合法化前全面禁止市民使用更好。

120. 杨展豪先生介绍大埔区议会文件 TT 51A/2020 号及 TT 52A/2020 号。

121. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 白石角位处科学园附近，而科学园的单车径亦连接白石角，故他查询，在科学园进行的实地试验计划范围是否直至沙田与大埔交界的路段为止，而科学园旁边的路段则不属试验范围内。
- (ii) 由于每逢假日都有很多单车使用者使用科学园的单车径，故查询如电动可移动工具用户受速度限制，会否影响单车径的车流。
- (iii) 查询安全问题，包括电动可移动工具使用者是否须要配戴头盔，以及发生意外时应如何处理。

122. 文念志副主席的意见如下：

- (i) 查询署方对电动可移动工具的速度限制，以及会否规管款式及用途。他表示，部分电动轮椅的速度颇高，反而不同款式的电动滑板车及电动单轮车(俗称风火轮)的速度较慢。他认为电动滑板车及电动单轮车较其他电动可移动工具更为安全，因为使用者在发生意外时会保持重心平衡，但电动轮椅较为大型，而使用者多为残疾人士，未必能够观察周遭环境，故可能会较为鲁莽，甚至会使用电动轮椅横过马路。虽然部分使用者会在电动轮椅上安装倒后镜或闪灯，但他仍然认为在马路上使用电动轮椅并不安全。
- (ii) 查询运输署会否邀请机电工程署研究电动可移动工具的输出功率及效能等数据，从而研究如何规管。

123. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 查询如准许在单车径上使用电动滑板车或电动辅助单车后，相关使用者却违反规定，在行人路上使用，署方有没有具体细则或法例规管。他指出，现时很多单车使用者经常使用市中心路段的行人路(例如大埔旧墟、海宝花园及八号花园)，他们无视规例，横冲直撞。如电动滑板车使用者同样横冲直撞，却没有制订规例，便难以规管他们的行为。他举例说，曾经看见有单车使用者肇事逃逸，虽然当时有警员追捕，但亦无法追上。由于电动可移动工具的速度亦极高，例如他听说某沙田区议员所使用的电动可移动工具时速高达20多公里，故认为署方亦须制订具体措施，处理可能发生的问题。
- (ii) 认为无法证明电动轮椅使用者的确因为身体需要而使用电动轮椅，故署方亦需研究如何防止或处理相关情况。他表示，有街坊曾经告诉他，有非残疾人士以电动轮椅作代步工具。他担心他们会在路上快速驾驶，故认为署方亦须提出措施规管。
- (iii) 希望先向署方反映修例可能造成的影响，让署方可以针对相关影响研究应对措施，以期在正式通过修例后，为市民带来好处，因为他认为电动可移动工具亦有助市民出入。
- (iv) 乐见政府致力鼓励市民以单车出勤，但如相关政策没有适当的应对措施或规管方案让警方配合，便会造成其他问题。这情况就如运输署在道路上划设双黄线，但如警方不检控违泊在双黄在线的车辆，即使署方制订措施，亦无助改善问题。
- (v) 建议署方在制订规管电动可移动工具时参考其他地方的措施。举例说，在日本购买电动车后，须进行“防犯登录认证”。车主须登记个人资料，一旦发生意外，警方亦能查出涉案人士。

124. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 愈来愈多市民使用电动可移动工具，故委员在去年亦曾经讨论相关事宜。
- (ii) 乐见政府进行实地试验计划。
- (iii) 现时单车可以在单车径及马路上行驶，故查询电动单车是否只能在单车径使用，以及电动可移动工具能否在马路上行驶。
- (iv) 由于电动可移动工具速度快、力度大，故担心会否威胁其他道路使用者的安全。就此，他查询修例规管电动可移动工具后，署方会否规定使用者必须申请牌照、登记相关数据或出示证明，让执法部门依例执法。如单单设立速度限制而缺乏措施配合，将无法肯定能否控告违规人士。
- (v) 查询是否由警方负责执法，以及警方将如何执法。市民亦关注制订相关规例后，是否有有效工具配合执法。
- (vi) 查询涉及电动可移动工具意外的数据，包括数据及意外成因。

125. 谭尔培议员的意见如下：

- (i) 支持使用电动可移动工具。他认为电动可移动工具可以改善单车的不足之处。他喜欢踏单车，冬天时更会以单车代步，但当中遇上不少困难，例如难以利用单车上落斜路。不过，如可使用电动可移动工具，便可解决问题，并纾缓现时的交通问题。
- (ii) 据他了解，有来自他选区的居民打算成立协会，集中推广电动单车的配套及规管。
- (iii) 市民利用电动可移动工具出勤，有助减少道路的车流。因此，鼓励市民使用工具，是解决泊车位不足的方法之一，并可改善交通挤塞问题。这个方法尤其适用于乡郊地区，因为如欲保护乡郊地区的环境，则不能过度扩阔区内的道路。鼓励市民使用电动可移动工具，有助减低汽车流量，较扩阔道路对环境造成的影响较小。
- (iv) 虽然使用电动可移动工具能带来上述好处，但亦有一定坏处，例如大埔区曾经发生致命的电动滑板车意外，亦曾经因为工具的设计问题而导致意外(例如电池爆炸)。故此，他认为政府必须规管相关工具(例如速度及设计)，以减低危险程度。举例说，他有 1 名热衷使用电动可移动工具的朋友亦认为政府必须完善规管，从而令使用者更放心使用。

- (v) 认为署方可以考虑发牌予电动可移动工具使用者。虽然这些工具较单车少，但的确较单车危险，故认为发牌制度有助规管使用者。

126. 杨展豪先生响应如下：

- (i) 署方同意须制订政策框架以妥善规管电动可移动交通工具，故亦会进一步制订相关规管及技术要求，当中涉及速度管制、安全装置要求(例如头盔)、技术规格(例如尺寸及电池安全)、使用者年龄限制、是否需要登记或领牌，以及引入罚则等，并将研究相关罚则是否可行。就此，署方已经成立跨部门工作小组研究上述规管及技术要求，而警方亦派员出席该跨部门工作小组会议，研究有关执法的问题。
- (ii) 由于香港人口密集、汽车流量多，路旁活动亦十分频繁，而且现时的道路基建设计以汽车为中心，以及道路上亦没有划定单车专用线，因此，在马路上使用电动可移动工具会有安全隐忧，故署方认为电动个人移动工具和电动辅助单车较适宜在单车径上使用，而不应获准在行车道上使用。
- (iii) 署方曾经接获市民濫用电动轮椅的投诉，故该跨部门工作小组亦会研究如何处理。
- (iv) 备悉委员建议参考日本的做法，并会考虑有关建议。
- (v) 须由警方提供涉及电动可移动工具的意外资料。

127. 姚跃生议员再次询问署方，是否确定只会把科学园及将军澳纳入实地试验计划内，而不会考虑加入其他地区。他认为大埔的单车径设计完善，故希望署方积极考虑把大埔纳入试验计划内，因为计划除了有助减少大埔市区及乡郊地区的车流和改善大埔的交通问题外，亦能为乡郊地区的居民提供多一个出行工具选择。举例说，如在大埔区进行试验计划，市民便可使用电动可移动工具前往科学园及沙田，有助改善汀角路的交通挤塞问题，而前往大埔市中心及沙田的路段亦可能不会挤塞。另外，他乐见署方推行试验计划并加以规管，亦同意署方须规管电动可移动工具。

128. 胡耀昌议员的意见如下：

- (i) 认为要把新科技应用在正确地方才能为市民带来好处。政府不只一次因为所制订的法例及政策与时代脱节，而未能适当推行新科技，例如优步(Uber)及共享单车。
- (ii) 同意进行电动可移动工具实地试验计划，但需要向相关部门厘清实际运作情况。他曾经接获市民投诉，表示有人在马窝路踏单车和

使用电动平衡车。由于电动平衡车行驶时不会发出任何声响，而马窝路位处落斜位置，在该处使用此等工具会威胁附近居民的安全，亦有长者险被撞倒。在过去的周末，警方一连 2 天进行打击非法使用相关移动工具的行动，并检控了 8 名使用者。就此，他询问警方的相关执法行动会否恒常进行，或只是在该 2 天进行。

- (iii) 查询署方如何规管电动可移动工具的速度限制，因为警方未能以可移动工具超速行驶的相片作出检控，但亦不能单凭肉眼判断是否超速行驶，故希望相关部门解释。他认为署方不能单靠警方的执法行动规管相关工具的速度限制，亦须研究如何订立相关条例，加以规管。他举例说，外国除了制订有关工具的速度限制外，亦制订登记使用可移动工具的限制。就此，他建议署方设立最高速度限制，亦制订规例禁止在本港售卖使用超出署方规定速度上限的可移动工具。他认为，相关建议较署方只规定有关工具的速度限制更为有效。
- (iv) 查询实地试验计划的详细时间表，包括试行时间、检讨时间及增加试验范围时间表。他指出，以共享单车计划为例，署方表示曾经研究，但研究报告最终亦不了了之。
- (v) 署方刚才表示，会就实地试验计划咨询各持份者，包括沙田区议会、西贡区议会、单车驾驶者及电动可移动工具用户等组织。就此，他希望署方补充相关组织的数据，亦询问署方除了上述组织外，会否咨询实际使用相关工具的人士，以及受影响的居民。
- (vi) 署方现时规定单车使用者必须佩戴防护装备，以及在晚间踏单车时必须配备车头灯。就此，他查询署方，在进行实地试验计划时，会否采用相同规例或其他可行方案，规管电动可移动工具使用者。

129. 陈蔚嘉议员认为，电动可移动工具能便利市民，但亦表示相关工具的速度极高，例如她曾经多次看见使用者高速斜向横过马路，并超越途人，非常危险。另外，相关工具非常容易操作，即使小孩子亦懂得如何操作。因此，她认为使用者必须通过驾驶考试才可使用相关工具，而署方亦应限制使用者的年龄，确保路面安全。另外，她曾经看见有人使用相关工具载人，故查询署方会否限制载客人数。

130. 林名溢议员表示，由于大埔墟的道路狭窄，行人甚多，加上电动可移动工具的速度高，故同意必须规管，并要求使用者通过驾驶考试。他查询署方是否已经制订机制处罚违规使用者。

131. 林奕权议员提出问题如下：

- (i) 署方会否规定电动可移动工具马达的功率限制，以控制速度？

- (ii) 部分款式的电动可移动工具并不适合在单车径使用。哪类电动可移动工具才可在单车径上使用？
- (iii) 如愈来愈多人在单车径使用相关工具，署方会否规定单车使用者在单车径上亦须配戴头盔，以保障单车径使用者的安全？

132. 姚钧豪议员查询，署方会在整条白石角海滨长廊，或只是在科学园范围内的白石角海滨长廊进行实地试验计划，因为白石角的居民亦关注相关安排。另外，每逢假日，有不少人士在白石角的道路、海边及公园骑单车，令居民难以从屋苑穿过单车径前往海傍，故他查询署方有没有评估相关情况，以研究是否让市民在道路使用电动可移动工具，以及有没有制订罚则。

133. 杨展豪先生响应如下：

- (i) 备悉多名委员关注实地试验计划的细节。署方仍在研究相关细节，并将交由跨部门工作小组决定实地试验计划的细节、时间表及地点。署方须就计划细节咨询单车使用者、电动可移动工具用户组织，以及相关区议会，故尚未制订相关的时间表。
- (ii) 署方暂时只计划在今年下半年在科学园及将军澳进行实地试验计划，并将视乎计划成效及实地试验计划的结果，检视其他地区(包括大埔)的单车径的情况。
- (iii) 署方除了在跨部门工作小组研究登记及发牌措施外，亦将探讨可否透过电动可移动工具入口管制，以规管电动可移动工具的速度。

134. 姚钧豪议员表示，科学园单车径与白石角单车径相连。届时如决定在白石角单车径进行试验计划，亦会因为白石角属于大埔区而须咨询大埔区议会。如不包括白石角单车径，亦会令试验计划欠完整。如有进一步消息，他希望署方会再通知他们。

135. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 认为电动可移动工具可在短时间内加速，而市民亦可轻易操作，较容易酿成意外。他建议，除了依靠执法部门执法外，署方亦须教育使用者和制订较严厉的罚则以提高阻吓性，令市民更小心使用相关工具。
- (ii) 认为署方须研究如何规管市民使用电动可移动工具时的行为，亦不应容许载人。他举例说，如使用者撑着雨伞利用相关工具高速行驶，将严重影响使用者的判断力，故署方应研究如何规管。

- (iii) 认为署方须规管电动可移动工具的装置，例如规定用户必须配戴头盔，以保安全。
- (iv) 署方应考虑处理违泊及随处弃置电动可移动工具或相关配件的措施及罚则。

136. 姚跃生议员的意见如下：

- (i) 如只在科学园范围内的单车径进行实地试验计划，路程便会太短，加上较少市民使用电动可移动工具来往科学园，因此相关计划的成效不高。试验范围必须涵盖一定长度，例如从白石角到科学园，故署方须仔细考虑试验范围的大小。
- (ii) 署方须仔细制订实地试验计划的时间表，包括实施时间、研究报告提交期限，以及在全港推行相关措施的时间表，以免迟迟未能落实。
- (iii) 希望署方把大埔区纳入实地试验计划的地区内。
- (iv) 不认为市民须通过驾驶考试才可使用电动可移动工具。
- (v) 应规定电动可移动工具如单车一样，不可载人。

137. 胡耀昌议员请相关部门补答以下问题：

- (i) 查询实地试验计划的时间表，包括实施日期、何时提交成效报告和进行下阶段计划。
- (ii) 署方提及的持份者，包括单车驾驶者和电动可移动工具用户等组织，当中所指的组织是什么组织？
- (iii) 警方仍未响应现时打击非法使用电动可移动工具行动的执法问题。

138. 杨展豪先生响应如下：

- (i) 有关实地试验计划的范围，署方须与相关的跨部门工作小组研究。如涵盖大埔区，署方届时亦会咨询大埔区议会。
- (ii) 有关实地试验计划的时间表及咨询的持份者名单，署方同样须与相关的跨部门工作小组研究，相关组织暂订由单车用户及电动可移动工具使用者组成。
- (iii) 备悉委员有关弃置电动可移动工具的问题及相关罚则的意见，署方将请相关的跨部门工作小组考虑。

139. 徐翼福先生 响应如下：

- (i) 警方将派代表出席该跨部门工作小组的会议，并会就相关规例及执法程序提供意见，届时才可因应新规例制订执法行动，故他现时难以提供相关数据。
- (ii) 有关涉及电动可移动工具的意外数据，他会在会议后向交通意外调查组同事查询有没有数据可提供予秘书处。
- (iii) 根据现行法例，不论使用哪类电动可移动工具装置，用户均须向运输署申请牌照。如警方怀疑有使用者非法使用电动可移动工具装置，用户有机会违反以下数项罪行，包括(一)无牌驾驶电动单车；(二)在没有购买第三者风险保险的情况下驾驶电动单车；(三)没有配戴防护头盔驾驶电动单车；(四)如电动单车的构造或保养不符合规格，亦属违法；以及(五)如电动单车在行人路上行驶，用户或触犯《简易程序治罪条例》中，有关在行人路上驾驶的条例。
- (iv) 警方在 2020 年把非法使用电动可移动工具装置(包括电动单轮车及电动双轮车)纳入重点执法项目内。新界北交通部和 大埔警区每月都会派员采取执法行动。由于电动可移动工具装置的速度较高，亦较难预测违法位置，而过程中亦涉及观察和截停怀疑违法的使用者，以及把电动可移动工具装置送往检验，故警方须派出较多警员进行执法行动。在 2020 年 1 月至 6 月期间，大埔警区合共检控 5 名怀疑涉及上述违法行为的人士，亦在 7 月初检控 2 名人士。

140. 连栢璋议员 表示，委员提出的问题及建议均须交由跨部门工作小组研究，故希望署方在跨部门工作小组会议举行后，向委员补充讨论内容及资料。另外，他无法理解为何在跨部门工作小组尚未决定实地试验计划的范围时，署方却表示不能把大埔区纳入试验计划内。他强调，委员希望把大埔区纳入试验计划内。

141. 胡耀昌议员 的意见如下：

- (i) 认同连栢璋议员的意见。
- (ii) 由于委员提出的问题大多须由跨部门工作小组回答，故认为今天的讨论意义不大。虽然他无法理解为何在跨部门工作小组尚未决定实地试验计划的范围时，署方代表已斩钉截铁地表示不能把大埔区纳入实地试验计划内，但他希望署方代表仍能把委员的要求，此即把大埔区纳入试验计划内，转达予跨部门工作小组。
- (iii) 现时大埔区内出现了若干非法使用电动可移动工具的黑点(例如乡村地方及落斜位)。警方刚才表示现时会派员进行打击非法使用可移动工具的行动，就此，他查询警员是在日常巡逻时执法，还是

只会在进行相关恒常执法行动时才执法。他认为，如单靠警员在巡逻时执法，成效不大，因为他从未在若干位置(例如马窝路)遇见警员巡逻，此即代表没有警员会在该处就相关问题执法。他建议警方定期进行执法行动，并增加行动次数，以加强成效。

142. 谭尔培议员的意见如下：

- (i) 他的选区现正兴建由井头村至泥涌的单车径。他认为既然运输署仍未确定实地试验计划的范围，则可考虑把该单车径纳入为试点之一，同时设计予单车使用者及电动可移动工具使用者使用。
- (ii) 假日期间，白石角至科学园一带有较多人踏单车。如署方把科学园列为实地试验计划的试点之一，亦须考虑采取应对措施(例如单车径的设计)，以应付该单车径在假日期间车流较多的情况。他举例说，署方可以考虑在该单车径划定不同行车线，在假日期间把快线划给电动可移动工具驾驶者使用，慢线则划给单车使用者使用。

143. 陈振哲议员表示，如署方把沙田区及西贡区列为实地试验计划的试点之一，其实难以撇除大埔区，因为西贡北亦属于大埔区，难以清晰地切割。

144. 徐翼福先生表示，他刚才提及的是定期执法行动，而非在巡逻时进行。如有足够人手，警方将增加行动次数，亦会针对黑点执法，例如马窝路、汀角路及大埔太和路，而7月初的执法行动亦是在上述位置进行。

145. 连栢璋议员请署方代表向跨部门工作小组反映委员的意见，并在有进一步消息时通知委员。

146. 杨展豪先生表示，他会考虑相关建议。

147. 主席表示，即使最终实地试验计划的范围不涉及大埔区，但由于科学园邻近大埔区，可能令电动可移动工具使用者在不知情的情况下，在大埔区的范围内使用可移动工具，故他希望署方日后如有试验计划的具体方案，在落实前在会议上征询委员意见。

IX. 续议有关车辆噪音问题事宜

(大埔区议会文件 TT 53/2020 号及 TT 59/2020 号)

148. 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是次会议，但已就是项议程提交书面回复，请委员参阅题述文件。

149. 区镇桦议员提出的意见如下：

- (i) 不满相关部门再次缺席会议。他认为在席的部门代表未能响应委员就是项议程提出的问题及建议。另外，以往委员就车辆噪音问题提出意见时，有部门指出问题由环保署负责，但环保署却再次缺席会议，只提交 1 封书面回复，显然并不尊重区议会。就此，他认为交运会应致函环保署，表示委员强烈要求署方派员出席会议。如他们仍不出席，交运会将一直邀请他们出席会议讨论题述事宜，直至署方派员出席为止。他补充说，单靠大埔警区交通部及运输署不能解决车辆噪音问题。
- (ii) 曾经多次查询相关部门如何处理车辆高速驶过太和路所产生的噪音问题。
- (iii) 部分原厂车辆亦会发出很大噪音，故查询哪个部门负责管制。
- (iv) 查询相关部门能否在太和路或车辆噪音严重的路段设置临时路障或其他设备，以检测车辆发出噪音的情况。他表示，警方不时设置路障，但却表示在设置路障时，不会检测车辆发出噪音的情况，以及检测车辆噪音的工作应由环保署负责。
- (v) 运输署理应负责车辆出厂及续领牌照的事宜，但却表示相关事宜并非由他们负责。他认为相关部门不应再在车辆噪音问题上推卸责任，他们都应该出席会议讨论问题。如相关部门不出席会议，委员会将一直致函相关部门的署长、局长及行政长官。虽然政府现时并不重视区议会，但车辆噪音问题与民生息息相关，不论在他担任广福及宝湖选区或大埔中选区的区议员时，多年来均接获有关车辆噪音问题的投诉，而车辆发出的噪音会对居民造成滋扰。故此，他强烈要求委员会再次邀请环保署及其他相关部门出席会议。

150. 陈振哲议员提出的意见如下：

- (i) 同意委员会致函相关部门。
- (ii) 民政事务专员(“民政专员”)在区议会的角色为协助统筹各个政府部门。因此，他查询除了通过秘书处致函环保署外，民政专员能否协助委员会邀请相关部门出席会议，而非单靠秘书处致函相关部门，因为相关部门亦可单单提交书面回复推搪了事。民政专员如以往没有提供协助，会否在往后日子提供协助，以促成会议有效进行？
- (iii) 环保署的书面回复表示，最有效解决车辆噪音问题的方法为严正执法，而他们亦乐意提供专业声学意见以便执法。因此，他建议警方与秘书处讨论如何致函环保署，邀请他们提供专业声学意见。他

认为环保署把责任推卸予警方。署方表示警方没有向他们查询相关意见。如警方向他们查询相关意见，他们乐意提供，而非如警方代表在上次委员会会议上表示，警方没有相关设备处理车辆噪音问题。

151. 谭尔培议员表示，车辆噪音问题全港皆有，故环保署不应置身事外。他同意秘书处致函邀请环保署派员出席交运会会议，而警方亦可通过秘书处或直接向环保署查询声学意见。虽然超速驾驶会造成安全问题，但车辆噪音对市民造成的滋扰更大。另外，他查询曾否邀请运输署负责处理“有缺点车辆举报表格”的同事出席会议。

152. 文念志副主席表示，车辆噪音问题全港皆有，而他亦曾通过警民关系组同事联络大埔警区交通部同事，提及他接获的 1 宗有关在颂雅路“飞车”的投诉。他曾经为该项投诉前往现场视察 1 周，但没有看见此等情况，故认为应属偶发事件，或相关车辆并无“飞车”，而是气喉出现问题。由于环保署的回复提及声学事宜，他希望警方与环保署合作，例如向环保署借用侦测噪音分贝仪，或查询为何部分仪器能够侦测噪音分贝。

153. 区镇濠议员表示，有 2 款类型的车辆会发出噪音，分别为非法改装车辆(由改装气喉所致)及昂贵跑车。后者无需任何改装，行驶时便会发出极大声响。他询问政府如何定义车辆发出的声响有否超出噪音水平。不过，如环保署不派员出席会议，便没有部门能够解答委员的相关问题。

154. 林名溢议员认为车辆会在 2 种情况下发出噪音，分别是非法赛车及过度改装，故认为相关部门必须规管。

155. 主席请秘书交代秘书处在上次交运会会议后的跟进工作。

156. 秘书表示，在上次交运会会议上，委员没有要求秘书处致函邀请环保署及运输署车辆安全及标准部派员出席会议，讨论车辆噪音问题。不过，委员要求在是次会议上续议相关议程，而相关议程并不只限于讨论“噪音分贝探测及拍照装置”，而是讨论整体的车辆噪音问题，故秘书处因应上次会议的讨论内容，在 2020 年 6 月 10 日以电邮邀请环保署及运输署车辆安全及标准部派员出席是次会议，惟相关部门表示未能派员出席，但将提交书面回复。另外，秘书处将视乎委员的要求，继续跟进相关事宜。

157. 梁颖然女士表示，秘书处将视乎委员的要求跟进相关事宜，而大埔民政处亦可以在会议后向相关部门反映委员的意见。

158. 徐翼福先生表示，警方关注车辆噪音问题，但跟进车辆因死气喉问题发出

噪音时，仍须视乎相关车辆是否残缺车辆，才可要求检验。根据《道路交通(车辆构造及保养)规例》，车辆必须安装有效的灭声器。因此，警方如在执法时发现个别车辆的灭声器破损或被改装，便会作出检控，或把车辆送往大榄涌车辆扣留中心检验。不过，警方不能单以车辆发出噪音为由作出检控，而是必须确定相关车辆属于残缺车辆，才可检控。

159. 胡耀昌议员表示，环保署的回复指出因非法改装车辆灭声器而导致车辆发出更大声响的情况，受现行的《道路交通条例》规管，故相关情况应属警方的执法范围。另外，回复指出“有关执法部门如有需要，本署乐意提供专业声学意见以便利执法”。就此，他查询警方曾否就委员关注的问题，征询环保署有关声学的意见。如没有，警方如何判断车辆的灭声器曾否被改装？另外，他不理解警方为何表示车辆噪音大小并非警方执法的理据。他认为改装灭声器亦会导致车辆产生较大噪音，故警方应根据车辆噪音大小要求检验。

160. 区镇桦议员表示，如委员会在上次会议没有要求致函邀请环保署派员出席会议，他建议邀请署方出席下次会议，以响应委员就相关书面回复提出的问题，并厘清署方在此等事宜所负责的范畴。另外，环保署的回复表示车辆噪音问题涉及《道路交通条例》，他认为这代表相关问题与警方执法有关，但警方代表却表示不会就车辆噪音问题执法。部分原厂车辆在行驶时发出极大声响，故询问是由运输署还是环保署负责发放车辆牌照予相关车辆。他认为改装车辆产生的噪音问题，应由警方或环保署跟进。另外，他询问改装车辆续领车辆牌照时，是否需要检测声响。如否，相关部门会否考虑修例，以期严加规管车辆声响？他指出，部分车辆(即私家车或电单车)不只在高速驾驶时才发出噪音，慢驶时亦会发出噪音。他表示，居住在太和路附近的居民深明相关苦况，因为他们在夜深时会被 10 多部车辆发出的噪音吵醒。

161. 文念志副主席举例说，有人在深夜时份乱抛烟头和随地吐痰，是由于他们认为相关时段没有执法人员执法。他个多月来接获多宗有人在颂雅路“飞车”的投诉。他虽然没有在现场视察时看见此等情况，但认为警方没有跟进。他认为警方有能力跟进相关情况，例如可以每 1 至 2 个月派出便装警员巡逻相关地点，或分别在汀角路及南运路设置路障，检测可疑车辆。即使不能实时检测相关车辆的气喉，亦可拖走相关车辆，以免“飞车”人士认为没有警员执法，便可肆无忌惮地“飞车”。

162. 谭尔培议员认为需要邀请运输署车辆安全及标准部代表出席会议讨论相关事宜，因为相关部门提交的书面回复内容空泛。此外，运输署车辆安全及标准部负责处理市民通过“有缺点车辆举报表格”举报的个案，故在处理此等事宜方面亦担当重要角色。

163. 主席建议，有关车辆噪音问题，委员会将通过秘书处致函运输署署长及环

保署署长，并附上相关的会议记录，要求他们派员出席下一次交运会会议。他表示，相关问题涉及不同部门的执法范畴，包括运输署、警务处及环保署，故难以单靠其中 1 个部门负责，而是需要相关部门联合跟进。

(会后备注：上文第 163 段所述的信件已经在 2020 年 8 月 13 日发送予运输署及环保署。)

164. 徐翼福先生表示，大埔警区没有就车辆噪音事宜联络环保署。另外，出现车辆噪音问题并不代表警方没有执法。他指出，警方不能因为部分原厂车辆在行驶时发出声响，便以车辆结构或维修有问题为由作出检控。警方有在一些时常发生“飞车”及超速驾驶的地点进行执法行动，如在行动中怀疑发现非法改装车辆，便会把有关车辆送往大榄涌车辆扣留中心，由运输署的验车主任检验。如经检验后发现相关车辆为残缺车辆，警方才可检控，而不能单凭车辆发出噪音而检控，因为相关噪音或在车辆出厂时已经存在，而执法人员亦没有资历决定车辆是否符合规例，故须把相关车辆交由运输署的验车主任检验。警方除可实时把怀疑残缺的车辆送往大榄涌车辆扣留中心外，亦可向车主发出“有缺点车辆举报表格”，再交由运输署跟进。他补充说，在 2020 年 3 月至 4 月期间，警方向 23 部车辆发出残缺车辆报告，以及向 75 部不适合在道路上行驶的车辆实时发出检验通知书，并把有关车辆送往大榄涌车辆扣留中心。

165. 主席明白不能单靠警方处理车辆噪音问题，因为相关问题或涉及不同类别的违法行为，故警方未必能够完全跟进。不过，他希望警方能在本身的执法范围内采取检控行动。

166. 陈振哲议员表示，即使委员会未曾致函环保署及运输署，但如在致函相关部门后，他们仍不出席会议，民政专员亦应协调相关部门，确保他们出席会议。另外，由于警方代表未曾要求环保署提供声学意见，故建议警方及秘书处联合致函环保署，邀请署方提供相关意见。

167. 主席表示，委员会通过秘书处致函环保署及运输署车辆安全及标准部，邀请他们派员出席会议。不过，他认为委员会与警方联署致函环保署的做法并不合适，故建议警方就陈振哲议员所提出的意见自行联络环保署，并让环保署以书面回复相关意见。另外，他询问助理民政专员，如委员会联络环保署及运输署后，相关部门仍不派员出席会议，大埔民政处可如何协助委员会跟进与题述议程相关的事宜。

168. 梁颖然女士表示，大埔民政处会向相关部门反映委员的意见。

169. 主席请助理民政专员研究如相关部门不派员出席会议，会否违反《区议会条例》。

X. 续议交通及运输委员会 2020 年 5 月 25 日第三次会议事项

(大埔区议会文件 TT 54/2020 号(修订版)、TT 54A/2020 号、TT 55/2020 号、TT 55A/2020 号、TT 55B/2020 号及 TT 56/2020 号)

(一) 要求于区内增加车辆泊位

170. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 54A/2020 号，有关要求在区内增加车辆泊位的回复。

171. 文念志副主席介绍大埔区议会文件 TT 55/2020 号。他补充有关文件提及的位置，包括：(一)颂美阁对出的山坡空地附近有一片树林；(二)太平工业园 A、B 座对出“三不管”公园用地的灯光非常阴暗，附近有残旧的木椅、石壘和树木。他认为在日间时，汀角路的汽车流量非常高。在早上约 7 时 30 分至 8 时 45 分，货车会占用左边的行车线，等候前往 1 至 4 座，亦有货车停泊在工业园 A、B 座附近等候，故车辆只能使用右边行车线前往汀角路(往大美督方向)；以及(三)有关食环署运输组大埔车房内的车位，他曾经从亨泰楼望向南坑的山坡，发现该车房日间的使用量不算太高，但这只是他初步的估计。他希望运输署考虑在上述 3 个位置研究是否可以增设泊车位。

172. 彭晓峯先生响应如下：

- (i) 颂美阁对出的山坡空地为一幅山坡。规划署的回复(大埔区议会文件 TT 58/2020 号)表示，划为“绿化地带”的土地不宜发展。就此，运输署在 6 月中询问地政处，颂雅路一带有没有适合用作兴建临时停车场的闲置土地。地政处昨天回复指，颂雅路一带没有适合用作兴建临时停车场的闲置土地。
- (ii) 太平工业园 A、B 座对出的“三不管”公园用地由康乐及文化事务署(“康文署”)管理，故运输署已把相关建议提交康文署考虑。如有部门发展用地，运输署将视乎情况建议其增设泊车位。
- (iii) 由于食环署运输组大埔车房内的车位属于食环署，运输署没有意见。

173. 萧伟琨先生表示，相关部门制订增设停车场的初步规划后，路政署便会进行实地视察，并就工程提供技术意见，供相关部门参考。

174. 麦佩茵女士表示，土拓署土力工程处表示，如日后落实在颂美阁对出的山坡空地增设泊车位，便须进行土力评估研究，以就相关建议提出技术意见。

175. 有关食环署运输组大埔车房内的车位事宜，胡耀昌议员认为食环署的回复(大埔区议会文件 TT 56/2020 号)只是简单表示没有足够泊车位让公众使用。不过，据他了解，如需使用政府大楼的泊车位，一般需要申请，故他希望食环署在会议后提供更多数据，例如该车房现有的泊车位数目，以及有多少个部门申请使用，以供委员讨论。

176. 主席请食环署大埔区环境卫生总监郭进森先生在会议后补充相关资料，甚或邀请他出席下次会议，解答委员就有关建议提出的问题。

177. 陈振哲议员表示，他在上次会议曾经建议运输署考虑在 2 个位置增加泊车位，包括：(一)山塘路天桥底 1 幅闲置已久的土地；以及(二)林锦公路回旋处一带，即渠务署打算申请用作临时放置对象的位置，但不少委员已致函反对渠务署的申请。就此，他查询署方有否研究相关建议。

178. 刘勇威议员表示，运输署可算是尽力在区内物色地点增加泊车位，包括电单车泊位。不少市民反映区内电单车泊位不足。他指出，相关部门亦需要处理现有电单车泊位被死车占用的情况。举例说，翠和里及翠乐街一共有 3 个电单车泊位，但经常被死车或废车占用。他认为相关部门如不跟进，即使运输署不停物色其他位置增加电单车泊位，也只是缘木求鱼，而新增泊位后，可能又会被死车或废车占用，依然无法改善区内电单车泊位不足的情况。就此，他请相关部门跟进，令运输署无需不断物色位置增加电单车泊位。

179. 运输署的回复表示，将在大埔第 6 区体育馆项目加入公众停车场。就此，胡耀昌议员查询署方的初步计划，例如：(一)会否兴建地底停车场，还是预留其中 1 层作停车场之用；(二)预计可提供的泊车位数量；以及(三)该停车场供哪类车辆使用。

180. 李颖琛女士回应如下：

- (i) 运输署曾经询问地政处有关山塘路闲置土地的事宜。虽然地政处未有正式回复，但在电话回复表示，将考虑相关建议，并将与路政署及水务署讨论相关安排。山塘路有 2 幅闲置土地，路政署现正使用其中 1 幅存放用作扩建粉岭公路工程的物料，直至本年年底为止；而水务署则使用另 1 幅土地，使用期较长。地政处现正考虑会否批准路政署续期使用相关土地，但亦将研究如何跟进运输署的建议，以期在两者之间取得平衡。
- (ii) 运输署认同有死车或废车占用现有的电单车泊位，导致市民无法充分使用现有的泊位。因此，署方将定期巡查，如发现死车或废车占用现有的泊位，将通知相关部门清理。

(iii) 有关大埔第 6 区体育馆项目加入公众停车场一事，由于该项目亦包括社会福利署及康文署的设施，而他们亦可能需要泊车位，故建筑署现正收集相关部门对泊车位需求的意见，从而设计该停车场，因此暂时未能提供补充数据。

181. 彭晓峯先生表示，林锦公路回旋处一带的空地由地政处管理，而运输署已经向他们反映陈振哲议员的建议。他补充说，运输署有定期巡查废车占用泊车位的情况，并把相关情况告知警方及地政处，以便跟进。

182. 主席查询，如有死车占用汽车或电单车泊位，是否不论属于收费泊车位还是免费泊车位，运输署都会交由警方跟进。

183. 李颖琛女士表示，据她了解，处理死车占用收费泊车位及免费泊车位的情况略有不同。她会在会议后通过秘书处补充相关资料。

184. 主席表示，在 2020 年 7 月 7 日举行的大埔区议会会议上，地政处表示由路政署负责处理死车占用免费泊车位的情况。不过，他不理解为何如此安排，故请运输署在会议后补充相关资料。

(会后备注：上文第 184 段所述的补充资料已经在 2020 年 8 月 17 日以电邮发送予各委员。)

185. 李颖琛女士表示，据她了解，运输署承建商会定期巡查收费泊车位的情况，如发现死车占用，便会请地政处及警方跟进。至于免费泊车位，运输署将安排部门同事巡查。警方及地政处将根据不同法例处理相关情况。然而，她未曾听说相关情况由路政署负责处理。

186. 主席查询，路政署是否只负责维修和保养泊车位，而不会负责清理死车。

187. 李颖琛女士表示，路政署只负责维修和保养免费泊车位，而收费泊车位的维修及保养事宜，则由运输署辖下负责营运相关泊车位的承建商负责。

188. 萧伟琨先生表示，处理弃置车辆不属路政署的职务范畴。

189. 徐翼福先生表示，弃置在公众地方的车辆一般由地政处负责处理。如相关部门通知警方发现弃置车辆，警方将前往现场调查车辆是否涉及刑事案件，例如是否报失车辆或被通缉的车辆。如相关车辆并不涉及任何刑事案件，警方将交由地政处处理。

190. 文念志副主席表示，除了希望食环署提供大埔车房的泊车位数目外，亦建议他们参考沙田政府合署的做法，此即在晚上时间开放部分泊车位予公众人士使用，并请大埔区环境卫生总监郭进森先生出席会议前备悉相关建议。

(二) 要求在广进街加油站旁加设的士站连上盖

191. 萧伟琨先生报告，路政署曾经在早前的会议上表示，推展题述项目遇到若干困难，包括地权问题及结构改动问题。署方早前与相关部门进行数次会议，经协调后制订了一套方案。路政署现正根据相关方案，进行测量工作和拟备临时交通安排。署方将尽快向相关部门申请挖掘许可证，以展开工程。

192. 姚钧豪议员表示，在上次会议上，相关部门提及康文署对题述项目有所保留。就此，他查询相关问题是否已经解决。另外，他询问路政署预计何时申请挖掘许可证。

193. 萧伟琨先生表示，路政署已经处理与康文署之间的分歧，并已制订相关方案。另外，署方完成拟备临时交通安排后，便将征询相关审批部门的意见。如一切顺利，预计3个月左右便可申请挖掘许可证。署方希望在2021年上半年完成题述工程。

(三) 关注大埔区违例泊车问题

194. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 54A/2020 号，有关署方就大埔区违例泊车问题的回复。

195. 徐翼福先生报告如下：

- (i) 大埔警区在2020年4月至6月发出18 927张定额罚款通知书，较1月至3月发出的12 588张增加50.35%。
- (ii) 就委员在上次会议提及的交通问题及违泊问题严重的地点，警方已经调配人手在相关位置持续严厉执法。

196. 陈振哲议员对于警方仍没有就大埔区内违例泊车的检控数字提交书面报告感到失望。

197. 主席请警方在下次会议就相关检控数字提交书面报告，或在是次会议后补充资料，供委员在下次会议上讨论。

198. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 指出区内违泊问题严重的主要地点包括翠乐街、翠怡街、翠和里、美新里、旧墟直街、大埔头路及大埔头径。
- (ii) 运输署在汀太路划定晚上 9 时至早上 7 时供大型车辆停泊的位置，但有货车在指定时间外仍然停泊在该处，阻塞其中 1 条行车线。他曾经多次在早上 7 时多接获居民投诉，表示上述情况导致车辆倒塞至大埔头村附近，令原本只需 2 至 3 分钟的车程，增至 20 至 30 多分钟。他估计约有 100 多部车辆挤塞在相关路段。这个情况不只发生过 1 次，在 6 月及 7 月分别发生 3 至 4 次及 2 次。他询问运输署有没有研究如何解决相关问题，以及警方会否加强在汀太路执法。
- (iii) 翠乐街翠林阁门口发生的事件较上述情况更为严重。有停泊在翠林阁门口的车辆遭其他车辆碰撞，车尾严重损毁，但被撞的车辆在意外发生后 3 天仍然停泊在原处，无人理会，而警方亦没有处理，例如拖走或联络车主，任由该车辆停泊在原处。上述情况足以证明违泊问题有多严重。
- (iv) 即使运输署在旧墟直街的转弯位置划设双黄线，但他每天仍然看到该处有 3 至 4 部违泊车辆。
- (v) 有车辆长期违泊在平安里巴士站及荣辉花园巴士站两旁，导致巴士无法驶入巴士站，而市民则需要到巴士站外的位置上车。他亦曾协助伤健人士在相关位置上车，如他们无人协助，根本无法上车。由此可见，相关位置的违泊问题非常严重。他请相关部门加强执行或研究相关措施，以处理违泊问题。
- (vi) 弃置电单车停泊在道路的问题亦非常严重。

199. 连栢璋议员的意见如下：

- (i) 虽然宝湖花园附近设有泊车位，但附近的车房及不同商店(例如顺丰速运、售卖户外用品的店铺等)不但把物品随处放置在行人路上，更会放置在马路上，阻塞道路。
- (ii) 市民忍受违泊问题已久，特别是私家车违泊在“之”字形道路上，包括宝湖道及宝湖里交界，令巴士没有足够空间行驶，并导致交通挤塞。
- (iii) 很多电单车停泊在冯梁结纪念中学门口。据他了解，市民反对运输署在宝湖道及冯梁结纪念中学外划设泊车位供大型车辆使用。他并不完全同意他们的意见，但明白他们身受其害。由于有很多车辆长期停泊在该中学门口，故市民担心署方划设泊车位后会令相关

行为合法化，问题便会一直存在。他认为相关部门应先处理现有的违泊问题，这才对市民公平。

- (iv) 在宝湖道巴士站转入广福邨平台的下方，经常有私家车或的士停泊在巴士驶入的位置，令巴士无法转入巴士站，并且经常挤塞在宝湖道上。直至私家车司机驶走其车辆后，该路段的交通才得以疏导。

200. 陈蔚嘉议员的意见如下：

- (i) 很多车辆仍然停泊在太和邨福和路，甚至停泊在相关路段的紧急信道上，阻塞紧急信道。虽然警方已经增加在相关路段的执法次数，但仍有很多非附近居民在不知情的情况下，把车辆停泊在相关路段，故她要求警方继续加强执法。她亦曾与运输署到现场视察，并将继续跟进。
- (ii) 晚上有很多人在广福道加油站附近违泊车辆，当中包括货车，而这些车辆会阻塞出入通道。每天早上，有很多旅游巴士、村巴及校巴均会驶入上述位置，但由于附近一带的路段交通挤塞，故司机会使用车辆响号，造成噪音，滋扰附近居民。此外，很多学童在上述位置上落校巴，但违泊货车会阻碍他们的视线。很多家长向她反映，由于校巴无法驶入上述位置，很多学生须在附近的路旁上落车，多次险生意外，非常危险。她希望警方加强在相关位置执法，以减少违泊。
- (iii) 广福道加油站附近设有电单车泊位，但被很多弃置电单车长时间占用。不少单车使用者向她反映，由于弃置电单车占用相关泊车位，他们没有位置停泊单车，只好随处停泊。因此，她希望相关部门跟进。

201. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 委员在本年第一次交运会会议上，要求警方提交大埔区违例泊车的报告，供委员比较检控情况，但警方在是次会议仍然没有提供相关报告。他要求警方日后提交的相关报告亦包括各个执法地点的执法数字，供委员比较。
- (ii) 他曾经投诉白石角创新路及科研路附近有地盘车辆违泊。不过，由于该处位于大埔及沙田交界，故创新路北行的违泊车辆由新界北警区检控，而创新路南行则由新界南警区负责。就此，他以电邮向新界南警区投诉相关违泊情况，但却收到新界北警区的回复。虽然只要有警员跟进便可，但他亦希望警方厘清该位置属于哪个警区的负责范围。

- (iii) 有大型车辆违泊在宝湖道近广仁楼对出的斑马线附近，阻碍等候横过斑马线的行人的视线，非常危险，故希望警方留意。

202. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 早前曾经发送电邮予大埔区指挥官李国忠先生，指他发现 1 辆混凝土车停泊在东昌街。虽然相关情况只是偶尔发生，但该混凝土车一连 3 天停泊在该处，而警方却只发出 1 张告票。他不理解这是因为警方人手严重不足，还是视而不见。他认为，在该 3 天期间，警员应不会只是经过该处 1 次。他无法接受此等情况，因为东昌街路口非狭窄，但警方却纵容该混凝土车停泊在东昌街 3 天。
- (ii) 不接受警方以没有足够人手处理违泊问题作为理由，因为他经常看见警车在道路上行驶，但却对违泊情况视而不见。虽然警方可能会解释相关警员正执行其他任务，故未能处理违泊问题。不过，他认为这是由于警方随意分配人手，未能适当分配人手所致。另外，他只认同交通部人手不足，因为他曾深入了解交通部的人手编制，但认为大埔警区应有足够人手处理违泊问题。就此，他询问大埔警区行动主任，其他警员面对违泊问题时，是否抱着事不关己，己不劳心的态度。
- (iii) 指出的士违泊在广福道，占用巴士站，而宝乡街的绿色的士并排违泊至麦当劳，更有的士停泊在行人过路处，阻碍行人过路，但警方亦没有派员处理。他认为警方在执法时不应对上述情况视而不见。
- (iv) 他曾经多次投诉指，在安慈路、安祥路及翠屏花园的士站，有些的士即使停泊在的士站，车尾亦占用其他行车线。此外，有私家车不时停泊在的士站，令的士被迫停泊在的士站旁的行车线，导致交通挤塞，车龙从翠屏花园延伸至大元邨前往李福林体育馆的安全岛，而沿线均为双白线，导致大元邨及汀雅苑附近亦出现挤塞。有私家车曾经从汀雅苑后方驶过对面的行车线，逆线行驶至安全岛，再越过附近双白线切至左边的行车线。他认为相关情况持续发生，故警方不应再以调配人手执行与社会运动有关的任务作为解释，因为社会运动距今已有 1 年，但警方仍没有解决在此期间的违泊问题。警方每次只会请委员向警察公共关系科反映违泊情况。他们已经多次反映，但情况仍然没有任何改善。他要求警方提供在上述位置的行动次数及检控数字。
- (v) 翠屏花园及昌运中心的中国银行及恒生银行附近亦是违泊黑点。他曾看见有警员在附近处理其他事务，但对违泊车辆视而不见，只是使用警车灯提示阻碍警车的违泊车辆离开，其他问题则一概不理。
- (vi) 每次会议都提及安邦路及安泰路的违泊问题严重，连住在大埔中

心的警员也向他投诉相关路段交通挤塞问题严重，而车辆响号亦导致噪音问题。然而，他只能表示警方不处理相关问题，他亦无法处理。

- (vii) 要求警方提交有关大埔区内违例泊车的报告。
- (viii) 虽然委员每次在会议上都反映相关问题，但警方却没有跟进。
- (ix) 指出经常出现交通挤塞的路线如下：由宝乡街宝乡邨至广福道十字路口，继而到大埔文娱中心十字路口，再到昌运中心十字路口，然后倒塞至内街。就此，他询问是否每次都需要由委员通知警方相关位置出现塞车问题，警方才会处理。
- (x) 警方如表示大埔警区交通部只有 8 至 10 名警员，因此没有足够人手处理违泊问题，他便无话可说。事实上，大埔警区并非只有交通部的警员，其他警员亦可协助处理相关问题。他不接受警方以调派其他警员进行其他任务作为解释，因为未有所谓频繁地发生社会运动、举办集会及游行时，他亦未见警员处理违泊问题。

203. 林名溢议员的意见如下：

- (i) 指出大埔墟内的违泊黑点包括广福道赛马会投注中心，该处车辆违泊在投注中心右边，令车辆不能转右，被迫使用中间行车线，令原来非常顺通的中间行车线被倒灌的车辆阻塞，故他特别关注该处的违泊问题。
- (ii) 运头街、乡事会街、南盛街、怀义街、安埔里的违泊问题同样严重。虽然警察公共关系科曾经跟进相关情况，但由于不是持续跟进，因此情况只是改善了 1 至 2 天，例如在警方出席会议的日子，警员便会加强执法，但这样并不足够。
- (iii) 很多委员亦关注很多车辆(例如的士、货车及私家车)占用广福道巴士站。货车司机也可能是受害者之一，因为的士会占用附近的上落货区等候乘客。有些私家车短暂停留在上落货区及巴士站，令巴士在该段期间无法驶近车站。
- (iv) 警方只是不处理违泊问题，而非没有能力处理。他经常看见警员只是在街上巡逻，却对违泊车辆视而不见。他质疑警方是否只是处理与政治事件有关的事宜，而不处理影响民生的问题。

204. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 最近的违泊问题愈见严重，故他亦希望警方提供大埔区违例泊车的检控数字，以作比较。
- (ii) 即使翠怡街已经非常挤塞，但仍有回收车在日间长期停泊在该路

段，而晚间则停泊在翠怡花园停车场门口，阻碍其他车辆出入。另一回收车则在晚上约 8 时至 9 时后，停泊在翠乐街及翠怡街交界伤健人士设施的位置。他认为上述回收车长期停泊在上述位置，令人无法接受。

- (iii) 相关部门不处理弃置电单车占用泊车位的问题，导致其他车辆被迫四处停泊，例如把电单车长期停泊在翠林阁第 2 座门口附近较少途人的位置。天后宫前面亦长期有车辆违泊，今天仍有同事向他反映美新里、天后宫外面、翠怡街、翠乐街及大埔头路有违泊车辆。现时没有社会运动，但仍然没有警员处理违泊问题。
- (iv) 违泊问题长时间存在，而不是如以往般，司机只在用膳时间停泊车辆在路旁，待用膳完毕便会驶离。即使在下午 4 时许，旧墟直街亦泊满违泊车辆。
- (v) 希望警方认真处理与民生相关的违泊问题。

205. 文念志副主席的意见如下：

- (i) 引用 2020 年 4 月 27 日交运会会议记录第 233(vi)段，徐翼福先生表示，“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”。他表示，区内有几个较重要的路段，包括安祥路及安慈路十字路口，如这些路段有车辆违泊，会对交通造成很大影响。他举例说，海宝花园对面 E41 号线巴士站所在的路段原为双线双程路，但现时因为违泊问题，该路段变为单线行车，影响从汀角路左转及旧墟直街前往该十字路口的车辆。有居民反映，上述情况导致巴士无法驶近车站，亦无法使用原来的巴士线，因而需要使用右边行车线，同时又阻塞后面的交通。
- (ii) 希望警方在颂雅苑增加发出告票的次数和加强执法。他已经向警察公共关系科提供违泊在颂雅苑的流动回收车车牌号码，以便跟进。他们回复表示，一般情况下，警方会劝谕，违泊司机便会驶走车辆。就此，他询问相关同事这是否代表有司机在场的話，警方便不会检控。相关同事亦回复表示，一般而言，这个说法正确，因为车辆一般停泊在不会阻碍道路使用者或路旁停车位。就此，他查询警方对违泊中的“泊”的定义为何，以及车辆停留多久，警方才视为停泊。
- (iii) 建议运输署及路政署善用道路或路旁的不同设施，例如花槽、石柱、路边和地面，并在十字路口附近的设施贴上标志，劝谕司机不可违泊。

206. 区镇濠议员的意见如下：

- (i) 认为在会议上责骂警方代表亦没有意义，因为是前线警员不处理违泊问题。他前天晚上在汀角路省躬草堂医疗中心，分别致电 999 热线及大埔警署报案室，投诉该处有车辆违泊，包括旅游巴、货车及私家车，导致该路段只剩下 1 条行车线。然而，他在该处等候 2 小时，仍不见警员到场执法。他明白警员在接获投诉时正在处理其他事情，但认为警方代表仍须要求前线警员在接获投诉后，尽快到场跟进。
- (ii) 现时没有很多社会运动，故他曾经建议警方安排防暴警员在没有任务时，协助处理区内的违泊问题，直至发生社会运动时，才执行相关任务。此举可以充分利用警员没有任务执行的时间，以消除外界对他们欺骗超时津贴的印象。他希望警方代表向大埔区指挥官转达上述建议。

207. 林奕权议员表示，全港的违泊问题都非常严重。他查询，政府会否考虑参考外国的做法，额外成立专责部门处理违泊问题，因为以现时的警力，并不足以处理相关问题。以往司机只会在停车场泊满时，才把车辆停泊在路上，但现时情况却相反，当路上泊满车辆时，司机才把车辆停泊在停车场。结果，停车场仍有泊车位，但路上却泊满违泊车辆。他认为政府部门日后进行规划时，不要参考停车场的使用率，因为相关数据不能反映小区对泊车位的需求，反而应该参考违泊车辆的数量，因为该数据才能反映小区对泊车位的需求。

208. 连栢璋议员表示，委员应再讨论是否把交通督导员的编制交由运输署及其他相关部门研究。

209. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 违泊问题正正是破窗理论的后遗症，由于警员没有正确执法，才导致司机只是在街上泊满车辆时，才会把车辆泊在停车场内。
- (ii) 在大埔区议会会议上讨论店铺使用不良营销手法的事宜时，他曾经询问警方，如大埔区议员希望他们就此高调巡逻，是否乐意配合。当时，大埔区指挥官李国忠先生表示警方会乐意配合。就此，他建议范伟豪先生与委员高调巡逻违泊严重的地点。
- (iii) 查询是否已经没有交通督导员。

210. 李颖琛女士表示，运输署现时没有在道路或路旁设施张贴标志，提醒司机不要违泊，但她备悉相关意见，并会予以考虑。

211. 林德浩先生表示，运输署现正研究逐步在行人过路处旁，划设双黄线，防止车辆在过路位置上落客，阻碍行人及驾驶者视线，以保障道路用户安全。由于涉及整个大埔区的行人过路处，范围甚广，故署方仍在研究当中的优先次序，并将请路政署协助划设双黄线。不过，相关措施并不旨在打击违泊问题，因为委员亦提及有司机把车辆违泊在双黄在线。

212. 范伟豪先生表示，他曾经在上次会议提及自本年 3 月起，大埔警区已经重新调配大部分人手，分别加强对交通方面的执法，局部恢复大埔警区交通执法专队的运作，以及推行电子定额罚款通知书先导计划。上述措施有效提高打击违泊的成效，例如，大埔警区在 2020 年 4 月至 6 月发出的定额罚款通知书，较 1 至 3 月发出的增加 50%。

213. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 备悉委员提及的违泊黑点，并将持续在相关位置执法。
- (ii) 冯梁结纪念中学已经联络大埔警区学校联络组，反映电单车违泊在校门外的情况。警方亦相当关注，并将持续检控。
- (iii) 有关创新路北行及南行的违泊车辆应属新界北警区还是新界南警区的管辖范围，他表示当时接获的查询，是关于科研路属于哪个警区管辖，故在沟通过程中可能出现误会。他表示，创新路北行及南行的违泊车辆均由大埔警区检控，而科研路近住宅区的路段亦由大埔警区管辖，其余的则由马鞍山警区管辖。
- (iv) 有关文念志副主席查询何谓停泊，他表示，一般来说，除了上落客货外，车辆均不得停泊在道路上，亦不得在限制区上落客货。另外，除了停泊车辆上落货外，不论车内有没有司机，车辆一旦停泊在道路上即属违泊。警员如看见相关情况，一般来说会劝谕司机，要求他们驶走车辆，以免阻塞交通。

214. 文念志副主席相信部分司机未必理解停车及泊车的分别，而警方对两者的定义亦十分模糊。他查询，如车辆停留在道路上 1 分钟，并没有任何上落客货的行为，先不考虑该车辆有没有阻碍道路使用者，警员又能否检控相关司机？另外，他曾经在下午约 4 至 5 时，看见 1 架红色的士停泊在大埔文娱中心对出的的士上落客区，故劝谕司机离开，但该司机却表示只是停在该处一会儿等候乘客，而非违泊。虽然他告知该司机，相关行为会阻碍昌运巴士站的巴士行驶，但该司机的回应却令他无言以对。由此可见，执法者跟司机对违泊的理解不同。举例说，如他只是短暂停泊车辆在道路上，他相信警员必定实时检控，而这样的检控行为又与徐翼福先生刚才的响应不同。不过，他相信只要警方增加执法次数及加强执法行动，便可解决相关问题。

215. 连栢璋议员表示，他曾经和谭尔培议员建议举办“无车日”。就此，他询问相关部门有否研究该建议。

216. 区镇桦议员表示，范伟豪先生没有响应他的提问，即除了大埔警区交通部的警员处理违泊问题外，大埔警区的其他警员如何协助处理相关问题。

217. 何伟霖议员表示，颂雅路的违泊问题仍然严重。另外，每逢大埔中心设立街站或举行放映会时，警方都会灵活调配多部警车到相关位置。他询问警方何不同时安排警员处理违泊问题，并认为警方如可在处理违泊问题时作出同样安排，便能改善违泊问题。他建议运输署及土拓署积极研究增加区内泊车位。

218. 胡耀昌议员的意见如下：

- (i) 警方需视乎车辆停泊在道路上多久，才会警告、劝喻、驱赶或检控。他认为以往没有制订相关时间，是为了让警方能够弹性执法。不过，由于警方自 2019 年下半年起滥用相关弹性处理方法，几乎没有检控违泊车辆，导致违泊问题较以往更严重。这亦解释为何警方发出的告票数量有所增加，但区内仍有大量违泊黑点。有委员认为前线警员辛勤地执法，他并不认同，因为他们在过去半年没有处理违泊问题，故现时必须加倍努力执法，以解决违泊问题，这是理所当然的。
- (ii) 他以大埔墟港铁站 A2 出口的非专营巴士上落客区为例，说明警方弹性执法的问题。他表示，委员在去年 3 月的会议上讨论该位置的分流情况时，警方便增加人手到现场巡逻和驱赶，故当时该处的违泊问题的确有所改善。然而，自去年下半年起，警方派出较少人手在该位置巡逻和驱赶车，违泊问题又再出现。
- (iii) 希望警方加强在上述违泊黑点，包括大埔墟港铁站 A2 出口的非专营巴士上落客区执法，甚至可以安排固定人手专门处理违泊问题，不要再浪费人手在没有发生社会运动时戒备，应平均分配警力，因为违法问题严重是警力分配不均所致。

219. 李颖琛女士表示，据她了解，运输署现时没有研究举行“无车日”的建议。她初步认为，在交通流量较高的大埔区举行“无车日”有一定难度，亦可能会有不同的反对意见。推行如此创新的措施，亦需要考虑不同情况。她会在会议后与连栢璋议员详细讨论。

220. 主席建议，可在相关小组研究如何推广和试办“无车日”。

221. 范伟豪先生表示，各类警员，特别是军装警员，在出勤时均有不同职务，例如处理 999 热线接获的案件、紧急及非紧急案件、交通意外、违泊问题，以

及使用巡逻车执行巡逻任务等。因此，警方需视乎警员出勤处理的任務，以決定他們能否處理違泊問題。他舉例說，警員如正在前往案發現場，但途中發現違泊情況，則需交由相關警員判斷能否處理。故此，他難以確實回答委員，正在執行其他任務的警員能否在中途檢控違泊車輛。他補充說，相比起去年年底及今年年初，大埔警區已經增加不少人手處理區內的交通問題，這亦能從發出的告票數量客觀地反映。

222. 徐翼福先生 响应如下：

- (i) 有关停泊及违泊的查询，他表示，除非车辆在道路上停车后实时上落客货，否则一般不可停泊在道路上，这是与司机是否留在停泊的车辆上无关。不过，警员一般不会实时票控有司机在车上的车辆，除非该车辆严重阻塞交通或在限制区违泊。故此，警方需视乎相关车辆是否严重阻塞路面的交通，以及在警方劝谕后，司机有没有实时驶走车辆。
- (ii) 有关陈振哲议员的查询，他表示，大埔警区共有 10 名交通督导员协助执行打击违泊行动。另外，他请陈议员联络警察公共关系科，以安排警员与委员一同高调巡逻。

223. 区镇桦议员 向范伟豪先生反映，他曾经看见多名警员一同买宵夜，但途中却对违泊车辆视而不见。他质疑警员为何有空闲时间买宵夜，却无法抽空处理违泊。如警方需要委员提供违泊车辆的车牌号码，他每晚都可以提供。他亦曾多次向警方反映违泊问题。他曾经看见有的士违泊在广福道行人过路处中间，当时有数架警车经过，但均视而不见，甚至没有使用警车灯劝谕相关司机离开，而他肯定警员当时并非在执行其他任务。委员要求大埔警区派出行动主任出席本届交运会会议，是希望相关代表协助处理违泊问题，但相关代表即使出席响应，亦只会敷衍响应委员。

224. 林名溢议员 表示，警方代表刚才响应说，只要违泊车辆在警方劝谕后马上离开，警方便不会检控。就此，他询问这是否警方处理违泊的守则。他认为，相关处理方法无助解决违泊问题。他举例说，如他是的士司机，知道只要在警方劝谕时马上离开便没有任何后果，便会到处停泊。现时违泊问题严重就是阻吓力不足所致，故警方应在发现违泊车辆后马上票控，以提高阻吓力。他认为警方一直没有响应处理违泊车辆的惩罚机制为何，这或许是因为他们并没有任何惩罚机制。他强调，他认为警方必须以惩罚机制配合处理违泊问题，而非只是劝谕违泊司机。

225. 陈振哲议员 的意见如下：

- (i) 胡耀昌议员提及警方因弹性处理违泊问题而造成现时问题严重，

正正是他所说的破窗理论。

- (ii) 认为部门之间经常推卸责任，很少部门愿意承担责任，但徐翼福先生却代范伟豪先生响应他的提问。不过，由于他是向范先生提问，故请范先生响应。他表示，在早前的大埔区议会会议上，大埔区指挥官李国忠先生所提及的警员是指军装警员。委员当时建议防止罪案调查科的警员高调进行有关防止罪案调查的巡逻，而其他一般事宜均由军装警员进行日常巡逻，故此属于范先生负责的范畴。他认为，如大埔警区交通组警员及大埔警区警员一同高调巡逻，亦有助解决违泊问题。正正由于大埔警区交通部人手不足，委员才要求大埔警区行动组在本届亦派员出席会议，以协助交通部打击违泊问题。因此，他希望范先生响应他刚才提出有关派员与委员高调在区内巡逻的问题。
- (iii) 徐翼福先生刚才表示，警员会先劝谕违泊司机，如司机仍不离开，他们才会票控。有关委员多次提及有回收车持续及长时间停泊在道路上的情况，他建议警方增加对相关车辆的执法次数。

226. 范伟豪先生表示，委员可能对警员高调进行巡逻任务及执行打击违泊行动的概念有所混淆。高调进行巡逻任务主要是反罪案的巡逻，藉警员巡逻防止可预防的罪案，这与打击违泊行动的概念完全不同。不过，军装警员如认为有需要，亦可以在进行巡逻任务时票控违泊车辆，但高调巡逻不能直接解决违泊问题。

227. 陈振哲议员认为是范伟豪先生有所混淆。他表示，高调进行巡逻任务是为了防止罪案发生，而违例泊车亦是罪案，故他质疑高调进行巡逻任务为何不能改善违泊问题。他不理解范先生与徐翼福先生的回复为何大相径庭。他认为不能单靠高调进行巡逻任务解决违泊问题，但这亦是其中一个方法。正正因为以往未曾利用这个方法处理违泊问题，大埔区指挥官才同意试用。

228. 徐翼福先生表示，警方执行违泊行动时，主要希望纾缓交通阻塞。警方到达现场后，会根据相关问题及交通情况作出专业评估。如因违泊而引致交通阻塞，警方将实时检控相关车辆。如违泊车辆导致行车线阻塞，而司机又在车内，警方一般会劝谕司机驶走，以保持道路畅通。至于警方会否检控相关司机，则视乎当时情况而定。

229. 主席表示，虽然现时的违泊问题较 3 至 4 个月前有所改善，但希望警方继续跟进，因为仍有改善空间。特别是委员提及的违泊黑点，当中有些车辆违泊在巴士站，对路面交通造成极大影响。他建议警方考虑派出特遣队，并查询有没有电话专线，供委员直接联络相关警员实时处理违泊问题，让委员不只通过 999 热线、报案室及警察公共关系科举报违泊问题。

230. 林名溢议员表示，警方代表响应说，警员将视乎情况决定是否检控，但如此说法非常空泛。他认为车辆如因道路上的交通意外而被迫停泊，警员不票控相关车辆亦非常合理。不过，对于的士违泊在广福道巴士站的情况，很明显不是上述原因所致，只是为了便利自己，故认为警方无需先劝谕相关司机，而应直接票控。他尚可接受的士在晚间停泊在落货区，因为此举不太影响其他道路使用者。然而，很多的士长期肆无忌惮地停泊在广福道巴士站，他们以等候乘客为借口，但根本没有很多人等候的士。由此可见，除了为便利自己，根本没有任何原因解释他们的行为。他曾经劝谕停泊在广福道巴士站的的士离开，但该司机态度恶劣，表示不会离开，并着他报警处理。

231. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 每天都有回收车停泊在翠怡街翠怡花园停车场门口，并非偶尔出现。如该回收车只是偶尔停泊，他尚可接受警方不作票控，但该回收车每天都停泊在该处，经警方劝谕后短暂离开，然后又再重新停泊在相同位置，对附近居民造成极大滋扰。然而，警方仍不作出检控，毫不合理，这对违泊车辆当然没有任何阻吓力。警员又不会持续在相同位置执法，违泊车辆离开后很快便会返回原来位置，故违泊问题依然存在。如警方知道车辆经常违泊在相同位置，则可分别在早上、中午及晚上前往执法，相信车辆必定不会再在该处停泊。他认为警方没有尝试处理上述违泊问题，因为相关违泊情况在他未当选区议员时已经出现。他不满意警方代表坚称警员会视乎情况决定是否检控相关车辆。如警方不打算票控违泊车辆，则无需到场劝谕违泊司机离开，因为此举根本无助解决问题。
- (ii) 不认同关永业主席表示区内近数个月的交通问题有所改善。相反，他认为问题较以往严重，特别在大埔旧墟。他不肯定这是否因为政府放宽限聚令，导致最近 1 至 2 个月的违泊车辆数目大幅增加。
- (iii) 要求警方认真跟进委员提出的违泊黑点。

232. 区镇濠议员的意见如下：

- (i) 不满警方代表响应说，警员将视乎情况决定是否检控相关车辆。
- (ii) 他引述个人经历，指出约 8 至 10 年前，他和区镇桦议员在晚上 10 时至 11 时致电报案室，投诉八号花园对出位置及翠怡花园出现违泊，但报案室的警员回复说，由于晚上没有巴士驶经相关位置，如违泊车辆没有阻塞交通，警方一般不会检控，这是警方的不成文规定。当晚约 11 时至翌日早上 6 时，他和区镇桦议员不断致电 999 热线及报案室投诉该违泊情况，但所有到现场的警员均没有检控违泊车辆。即使有这项不成文规定，违泊亦属违法行为，故警方不

应视乎情况决定是否票控。他认为只要有车辆违泊，警方就必须检控。

- (iii) 在 2020 年 7 月 9 日，他看见有约 10 部警车停泊在大埔警署门口，车内均是防暴警员。就此，他查询是否当天发生社会事件，才需要出动如此多的警车。他指出这些警车均停泊在警署后门的回旋处，非常危险。另外，如他当时报警投诉有关情况，警方又会否派员检控这些警车？
- (iv) 明白警方代表一直有跟进打击违泊问题，但希望他们提醒前线警员能更积极跟进，不要逃避责任。

233. 徐翼福先生表示，警方如发现任何车辆违泊在巴士站或双黄线限制区内，并不会先劝谕相关车辆离开，而会实时控告他们触犯未经准许进入巴士站的罪行，因为相关行为属于驾驶罪行，与违例泊车的情况不同，因此警方不会向相关车辆发出违例停泊的告票。他补充说，车辆可以停泊在非限制区、非的士站、非巴士站的位置上落客货，但如停泊在一般行车在线，警方会先劝谕司机离开。另外，警方不会针对个别车辆类别作出检控，但有关刘勇威议员提及翠怡街及翠乐街的回收车违泊情况，他们亦会检控。他亦曾接获刘议员的投诉，而警方曾经在入夜时段检控违泊在相关路段的车辆，但他现时未能响应当中是否包括刘议员提及的回收车。

234. 主席询问警方能否向委员提供举报违泊的热线号码。

235. 徐翼福先生表示，举报违泊的热线尚未恢复运作，当恢复运作时，他会通过警察公共关系科向委员提供热线号码。

236. 林名溢议员原本打算提出临时动议，故主席宣布休会 5 分钟，但林议员最后取消提出相关动议。

(四) 在林锦公路回旋处加设换乘站

237. 主席表示，秘书处在 7 月 9 日收到运输署的电邮，回复有关林锦公路交汇处加设公共交通交汇处的事宜，有关回复(见附件二)已放在会议桌上，请委员备悉。

238. 马芳兰女士介绍运输署、路政署及渠务署共同提交的书面回复文件。她补充说，运输署并不反对把原先在林锦公路交汇处预留用作兴建巴士总站的用地，预留给渠务署作临时贮存库之用，直至 2023 年为止。此外，在梧桐寨增设巴士掉头处的工程亦预计在 2023 年完成，届时署方将检视是否需要在林锦公路回旋处加设换乘站。

239. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 认为上述回复令人失望，因为相关部门没有预早提交相关回复，令委员在会议上才得悉回复内容。因此，他建议交运会不接纳相关回复作为部门的正式回复，并当作从未收到，故题述议题应继续在续议事项跟进，而相关部门亦应重新提交一份更详细的书面回复。
- (ii) 回复表示，运输署认为在林村许愿广场外的空地加设临时巴士站的建议不合理，是由于该处在农历新年期间会实施特别交通安排，以配合林村许愿节。他认为署方竟然以重视该节日的交通需要为由，漠视居民在其他日子的交通需要，极不合理。另外，上述回复亦与署方代表在会议上的回复一样，亦没有提供任何数据，故认为上述回复如同未曾提交。他要求署方提供相关数据及研究相关建议的过程，以证明相关建议不可行。
- (iii) 回复提及，运输署将敦促九巴加密短程服务的班次，以满足大埔前往林锦公路(林村谷)的需求。就此，他查询署方将如何敦促九巴，并要求九巴响应以下提问，包括：(一)有没有加密相关服务的班次；(二)增加了哪个巴士站点的班次；以及(三)增加了多少班次。他表示，署方不要以为提交空泛的响应，或提出未曾执行的建议，便能响应委员的要求。
- (iv) 除运输署外，他亦要求渠务署及路政署就相关回复作出响应，因为该回复为上述 3 个部门的联合回复。
- (v) 有数名委员已经反对把原先在林锦公路交汇处预留用作兴建巴士总站的用地，预留给渠务署使用。如相关部门仍把该幅用地预留给渠务署使用，即无视委员的反对意见，如同没有咨询。委员亦会在会议上反对相关建议，并继续讨论该幅用地的用途。因此，他不理解运输署为何不反对相关建议。

240. 委员同意不接纳相关回复。

241. 邓政杰先生表示，九巴计划增加巴士 64K 号线服务，以加强林村往返大埔的交通服务。九巴计划提供新巴士，其载客量较现时行驶 64K 号线的巴士多 13%至 14%。九巴早前已经安排与运输署及警方试行相关路线，效果理想，并正安排进行车长训练。除了使用载客量较高的巴士行驶上述路线外，九巴亦将研究增加该路线的班次。九巴希望通过上述措施，改善早上从林村前往大埔区的交通服务。

242. 主席表示，九巴应主动向当区区议员提供相关资料，让他们可以向居民汇报，无须待委员在会议上提问才提供。

243. 马芳兰女士表示，自 2014 年起，署方已经在改善乡郊道路工作小组及交运会会议上，讨论林锦公路回旋处加设换乘站的建议，而相关讨论亦记录在会议记录内。委员可以参阅相关会议记录，了解讨论上述建议的过程。

244. 主席表示将继续跟进题述议题。

XI. 路政署(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 57/2020 号)

245. 萧伟琨先生请委员备悉上述文件。

246. 区镇桦议员代文念志副主席查询结构编号 NS78 的工程进度。虽然相关工程并不包括在题述文件内，但文念志副主席知道路政署正在进行勘察工作，故希望查询加装升降机工程的最新进度。

247. 任启邦议员表示，结构编号 NF266 加装的升降机，在农历新年后已经启用。不过，约 3 至 4 周前发出黑色暴雨警告期间，即使升降机没有水浸，雨也不是很大，但亦导致升降机的按钮损坏，而路政署亦在 1 个月后才修好。因此，他希望署方检测所有升降机的防水能力，例如在下大雨时能否稳定运作。他不能接受雨水洒到升降机按钮便令升降机不能运作，令有需要人士不能使用，故请署方多加留意。

248. 萧伟琨先生备悉任启邦议员的意见，并会向相关同事转达，而署方亦将改善保养方面的工作。另外，勘察中的工程项目并没有包括在上述文件内，故他会在会议后请相关同事向区镇桦议员提供结构编号 NS78 加装升降机的最新进度。

XII. 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 58/2020 号)

249. 萧伟琨先生请委员备悉上述文件。

250. 姚钧豪议员查询，根据上述文件，创新路与科城路交界兴建灯号控制过路处的工程，现正等待供电、讯号接驳及安装交通灯等工程。就此，他查询如依照现时的进度，该工程能否如期在预计完工日期(即今年 9 月前)完成，以及可否提早竣工，因为相关位置的交通情况较危险。另外，运输署交通组同事曾经向他表示，日后将调节创新路 4 组交通灯的灯号时间，令该组交通灯的转灯

时间互相衔接，避免车辆长时间等待 4 组交通灯转换灯号。他希望署方在是次会议上确定能否作出上述调节，亦查询创新路巴士站改善工程的进度。

251. 萧伟琨先生表示，有关在创新路与科城路交界兴建灯号控制过路处的工程进度，路政署在 6 月初已经完成土木工程项目，现正等待中华电力公司及相关讯号公司进行接驳工程，而运输署亦积极要求上述公司尽快展开工程。另外，有关创新路巴士站改善工程的进度，路政署已经就该项工程提交临时交通安排予相关部门审批，现正等候相关部门批出挖掘准许证。当相关部门发出挖掘准许证后，署方便会尽快展开工程，并预计在今年 9 月完成相关工程。

252. 李颖琛女士表示，运输署将通知署方交通组有关调节创新路 4 组交通灯的灯号时间建议，他们应可调节相关时间。

XIII. 其他事项

253. 主席表示，大埔区议会在 2020 年 7 月 7 日举行的会议上，通过合共 40 万元拨款(包括超额分配)予交运会辖下的工作小组，分别为跟进公共巴士及小巴服务工作小组(10 万元)、改善主要道路工作小组(10 万元)，以及道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组(20 万元)，请委员备悉。

XIV. 下次会议日期

254. 主席宣布，下次会议订在 2020 年 9 月 4 日(星期五)上午 9 时 30 分举行。

255. 议事完毕，会议在下午 5 时 41 分结束。

大埔区议会秘书处
2020 年 8 月

大埔區區議會屬下
交通及運輸委員會
(2020年7月10日會議)

「人人暢道通行」計劃下的
「特別計劃」

背景

- 2012年推出為公共行人通道加建無障礙通道設施（即升降機或標準斜道）的計劃
- 至今，大埔區內「人人暢道通行」計劃下總共有24個加建升降機項目：

項目數量	已完工	施工中	勘測中
24	16	5	3



相關計劃

- 除了「人人暢道通行」計劃外，香港房屋委員會（下稱「房委會」）亦透過加裝升降機計劃，為公共租住屋邨提供無障礙通道設施

3

「特別計劃」

計劃簡介

- 政府在2019年的施政報告中宣布，在「人人暢道通行」計劃下推展一個「特別計劃」，為以下三類屋邨的行人通道加建升降機
 1. 「租者置其屋計劃」屋邨
 2. 「可租可買計劃」屋邨
 3. 已拆售物業（包括商場及停車場）的公共租住屋邨

4

「特別計劃」(續)

計劃簡介(續)

在「特別計劃」下推行的項目亦須不涉及收地，並且須符合下列條件：

- (a) 行人通道處於或連接上述三類屋邨的公用地方；
- (b) 行人通道橫跨現有道路；
- (c) 有關屋邨的公用地方可提供足夠的土地以建造升降機；以及
- (d) 該屋邨的公契經理人或全體業主同意下述三方面的安排，並簽署地役權契約以確認：
 - (i) 提供土地以設置升降機設施；
 - (ii) 賦予政府通行權在這些屋邨的範圍內施工及其後為新建設施進行維修保養；及
 - (iii) 屋邨負責建成後升降機的日常運作及管理

5

「特別計劃」(續)

計劃簡介(續)

- 政府負責加建升降機工程的費用
- 建成後的升降機和現有行人通道的管理和維修責任將會分配如下：

	建成後的升降機	現有行人通道
政府	電費, 維修保養及相關費用	現時管理和維修責任維持不變
屋邨	日常管理及相關費用	

6

「特別計劃」的推展項目

大埔區內「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨及已拆售物業的公共屋邨

	屋邨	屋邨種類
1	廣福邨#	已拆售物業的公共屋邨
2	大元邨	已拆售物業的公共屋邨
3	富亨邨	「租者置其屋計劃」屋邨
4	富善邨#	「租者置其屋計劃」屋邨
5	太和邨	「租者置其屋計劃」屋邨
6	運頭塘邨#	「租者置其屋計劃」屋邨

#該屋邨內有未曾納入「人人暢道通行」計劃，並符合「特別計劃」的範疇的行人通道

7

「特別計劃」的推展項目（續）

三類屋邨內的行人通道

- 9條行人通道符合「特別計劃」的範疇
- 2條早前已納入「人人暢道通行」計劃
- 餘下7條請委員就項目之推展優次提出建議

8

「特別計劃」的推展項目 (續)

諮詢意見

1. 邀請委員就「特別計劃」的推展優次項目提出建議及選擇，有關項目的初步資料載於討論文件附件二
2. 收集委員會的建議後，會就項目建議進行初步研究
 - 評估人流數字
 - 可能影響將來人流的因素
 - 鄰近有否長者或傷健人士相關設施
 - 初步技術可行性
 - 初步估算建造成本

9

「特別計劃」的推展項目 (續)

諮詢意見(續)

3. 計劃在本年年底向委員匯報初步研究的結果，及邀請委員選出不多於3條行人通道，作為「特別計劃」下優先推展的項目
4. 若項目符合所需條件，我們將盡快展開勘測及相關設計工作，以期盡快展開加建工程

10

「特別計劃」的推展項目 (續)

諮詢意見(續)

5. 為方便議員考慮，我們將該7條行人通道分成兩組：

表一： 行人通道未配備無障礙通道設施，
而鄰近亦沒有升降機設施/地面過路處

表二： 行人通道已配備斜道或
鄰近已有升降機設施/地面過路處

圖則及相關資料載於討論文件附件二

11

「特別計劃」的推展項目 (續)

三類屋邨內的行人通道(續)

表一：行人通道未有無障礙通道設施，而鄰近亦未有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
KF01	廣福邨	已拆售物業的公共屋邨	16,939	3,454 [約20%]	橫跨廣宏街近廣福邨	有	沒有

12

「特別計劃」的推展項目 (續)

三類屋邨內的行人通道(續)

表二: 行人通道已有無障礙通道設施·或鄰近已有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
KF02	廣福邨	已拆售物業的公共屋邨	16,939	3,454 [約20%]	橫跨寶湖道連接廣福商場	沒有	沒有
KF03					橫跨現有道路連接廣福商場及廣福邨廣惠樓	沒有	廣福邨巴士總站
FS01	富善邨	租者置其屋計劃	14,583	3,708 [約25%]	橫跨安埔里連接富善商場及新興花園	沒有	沒有
FS02					橫跨現有道路近富善邨善群樓及善鄰樓	沒有	沒有
FS03					橫跨現有道路近富善邨善美樓及富善社區會堂	沒有	沒有
NS142 & NS142A	蓮頭塘邨	租者置其屋計劃	7,277	1,479 [約20%]	在南蓮路近蓮頭塘邨	沒有	大埔墟站巴士總站

13

「特別計劃」的推展項目 (續)

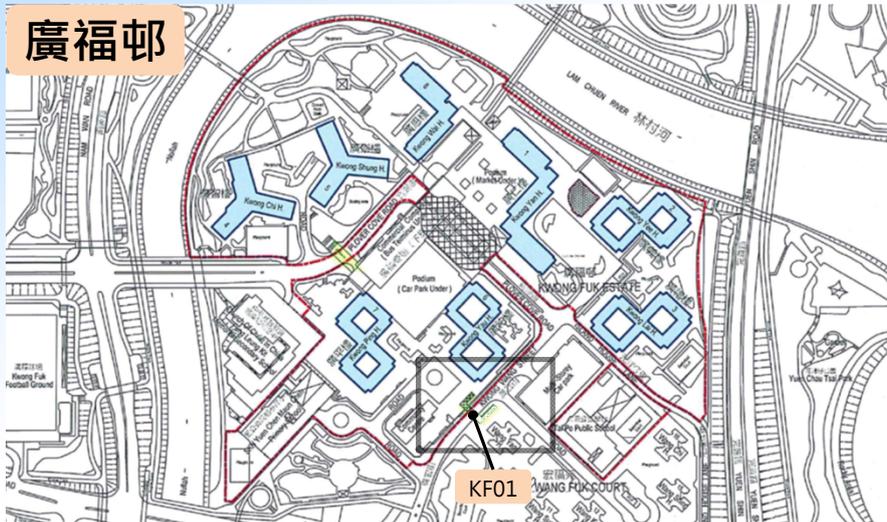
三類屋邨內的行人通道(續)

表一: 行人通道未有無障礙通道設施·而鄰近亦未有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
KF01	廣福邨	已拆售物業的公共屋邨	16,939	3,454 [約20%]	橫跨廣宏街近廣福邨	有	沒有

14

廣福邨KF01位置圖



表一：橫跨廣宏街近廣福邨
(行人通道編號：KF01)

廣祐樓

廣福邨

宏福苑

廣宏街 KWONG WANG ST

行人天橋

樓梯

1

2

3

KF01

鄰近未有行人過路處

兩邊通道均未有無障礙設施

「特別計劃」的推展項目 (續)

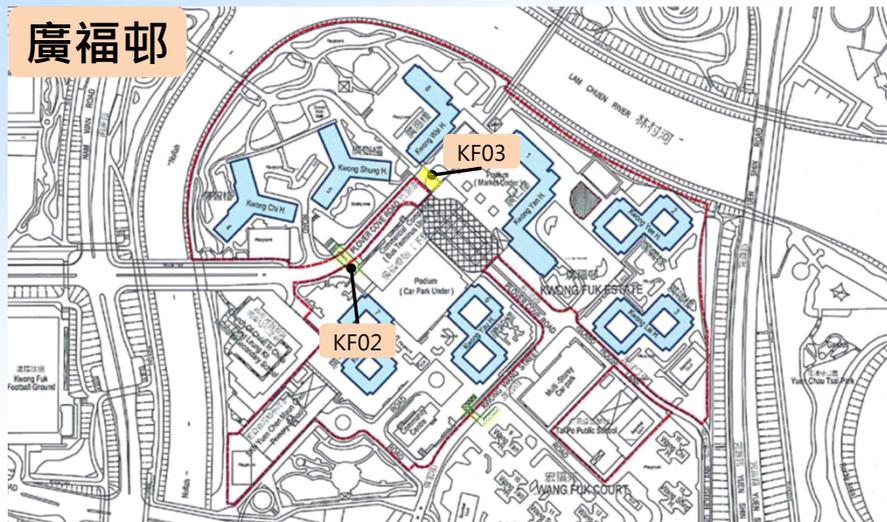
三類屋邨內的行人通道(續)

表二: 行人通道已有無障礙通道設施·或鄰近已有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
KF02	廣福邨	已拆售物業的公共屋邨	16,939	3,454 [約20%]	橫跨寶湖道連接廣福商場	沒有	沒有
KF03					橫跨現有道路連接廣福商場及廣福邨廣惠樓	沒有	廣福邨巴士總站
FS01	富善邨	租者置其屋計劃	14,583	3,708 [約25%]	橫跨安埔里連接富善商場及新興花園	沒有	沒有
FS02					橫跨現有道路近富善邨善群樓及善鄰樓	沒有	沒有
FS03					橫跨現有道路近富善邨善美樓及富善社區會堂	沒有	沒有
NS142 & NS142A	蓮頭塘邨	租者置其屋計劃	7,277	1,479 [約20%]	在南蓮路近蓮頭塘邨	沒有	大埔墟站巴士總站

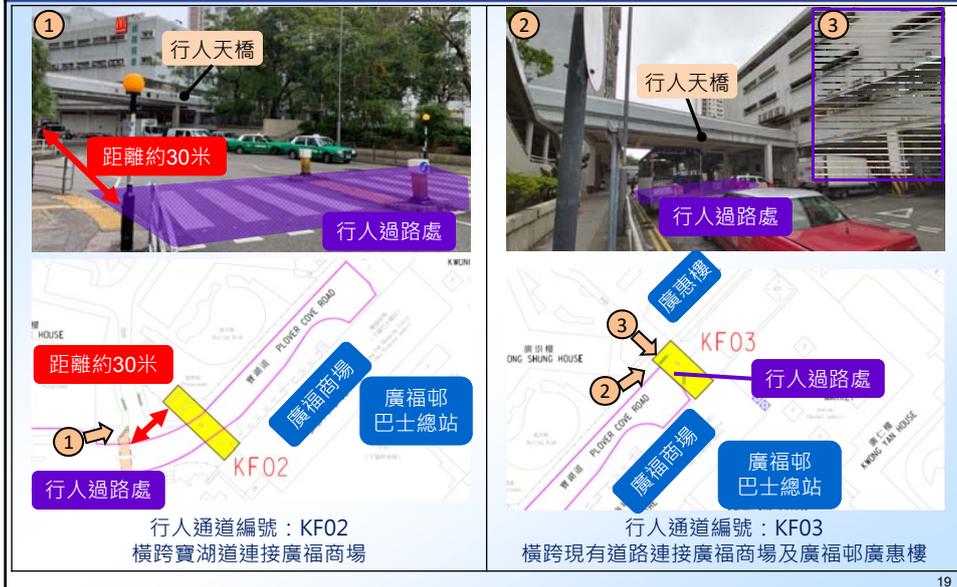
17

廣福邨內鄰近已有地面過路處的行人通道位置圖



18

表二：廣福邨內鄰近已有地面過路處的行人通道
(行人通道編號：KF02 – KF03)



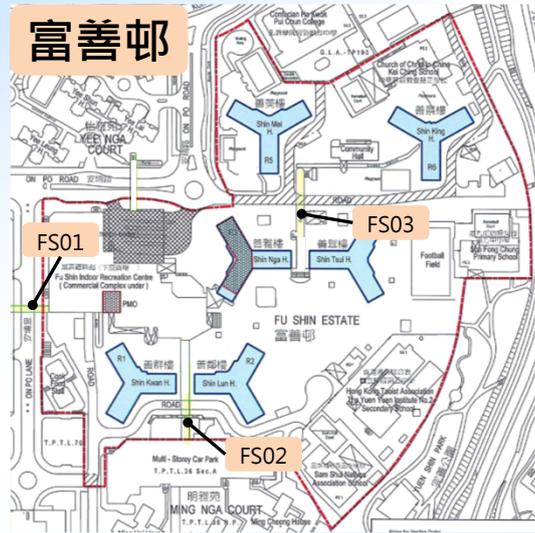
「特別計劃」的推展項目 (續)

三類屋邨內的行人通道(續)

表二：行人通道已有無障礙通道設施·或鄰近已有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人) [比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機建議	鄰近的交通交匯處
KF02	廣福邨	已拆售物業的公共屋邨	16,939	3,454 [約20%]	橫跨寶湖道連接廣福商場	沒有	沒有
KF03					橫跨現有道路連接廣福商場及廣福邨廣惠樓	沒有	廣福邨巴士總站
FS01	富善邨	租者置其屋計劃	14,583	3,708 [約25%]	橫跨安埔里連接富善商場及新興花園	沒有	沒有
FS02					橫跨現有道路近富善邨善群樓及善鄰樓	沒有	沒有
FS03					橫跨現有道路近富善邨善美樓及富善社區會堂	沒有	沒有
NS142 & NS142A	蓮頭塘邨	租者置其屋計劃	7,277	1,479 [約20%]	在南運路近蓮頭塘邨	沒有	大埔墟站巴士總站

富善邨內鄰近已有地面過路處的行人通道 位置圖



21

表二：富善邨內鄰近已有地面過路處的行人通道
(行人通道編號：FS01 – FS03)

<p>1 行人天橋</p> <p>距離約30米</p> <p>行人過路處</p> <p>新興花園</p> <p>行人過路處 ①</p> <p>距離約30米</p> <p>FS01</p> <p>富善商場</p> <p>行人通道編號：FS01 橫跨安埔里連接富善商場及新興花園</p>	<p>2 行人天橋</p> <p>距離約10米</p> <p>行人過路處</p> <p>善群樓</p> <p>FS02</p> <p>善鄰樓</p> <p>行人過路處</p> <p>距離約10米</p> <p>MINH NG COURT CARPARK</p> <p>行人通道編號：FS02 橫跨現有道路近富善邨善群樓及善鄰樓</p>	<p>3 行人天橋</p> <p>行人過路處</p> <p>善美樓</p> <p>富善社區會堂</p> <p>FS03</p> <p>行人過路處</p> <p>行人通道編號：FS03 橫跨現有道路近富善邨善美樓及富善社區會堂</p>
---	---	--

22

「特別計劃」的推展項目 (續)

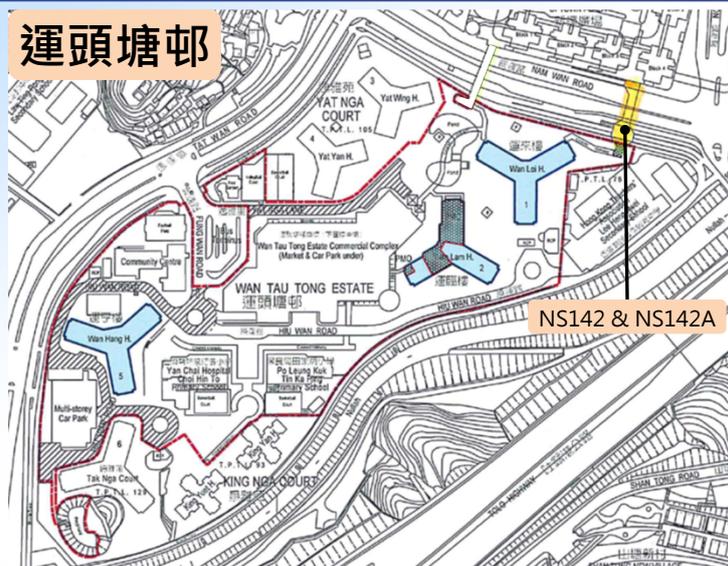
三類屋邨內的行人通道(續)

表二: 行人通道已有無障礙通道設施·或鄰近已有升降機設施/地面過路處

行人通道編號	屋邨	屋邨種類	屋邨人口(人)	屋邨內的長者人口(人)[比例]	位置	曾收到為行人通道加建升降機的建議	鄰近的交通交匯處
KF02	廣福邨	已拆售物業的公共屋邨	16,939	3,454 [約20%]	橫跨寶湖道連接廣福商場	沒有	沒有
KF03					橫跨現有道路連接廣福商場及廣福邨廣惠樓	沒有	廣福邨巴士總站
FS01	富善邨	租者置其屋計劃	14,583	3,708 [約25%]	橫跨安埔里連接富善商場及新興花園	沒有	沒有
FS02					橫跨現有道路近富善邨善群樓及善鄰樓	沒有	沒有
FS03					橫跨現有道路近富善邨善美樓及富善社區會堂	沒有	沒有
NS142 & NS142A	蓮頭塘邨	租者置其屋計劃	7,277	1,479 [約20%]	在南蓮路近蓮頭塘邨	沒有	大埔墟站巴士總站

23

蓮頭塘邨內鄰近已有地面過路處的行人通道位置圖



24

表二： 運頭塘邨內鄰近已有地面過路處的行人通道
(行人通道編號：NS142 & NS142A)



總結及未來路向

- 請各委員就「特別計劃」的推展發表意見，並從討論文件附件二的資料提名行人通道，以納入初步研究
- 計劃在本年年底向委員匯報初步研究的結果，屆時將邀請委員選出不多於3條現有行人通道，作為「特別計劃」下優先推展的項目
- 若項目符合所需條件，我們將盡快展開勘測及相關設計工作，以期盡快展開加建工程

歡迎各委員就「特別計劃」的
推展發表意見，並提名行人通道，
以納入初步研究

謝謝

大埔區區議會交通及運輸委員會 第四次會議

運輸署就林錦公路交匯處加設公共交通交匯處的書面回覆

就陳振哲區議員於第三次會議對上述事宜的提問，相關的政府作再出回覆如下。

在林錦公路交匯處加設公共交通交匯處及在林村許願廣場外的空地加設一個臨時巴士總站

自 2014 年收到大埔區議員的建議，運輸署一直有積極探討在林錦公路迴旋處一帶加設巴士總站設施的可行性，以引入更多前往市區的巴士服務方便林村谷居民轉乘。

地區人士亦建議在林村許願廣場外的空地加設一個臨時巴士總站，目的旨在方便居民在巴士總站落成前可以在該處轉乘不同巴士線前往市區。然而，由於林村許願廣場外的空地於農曆新年期間均會有特別安排配合林村許願節，倘若把該空地改為巴士站，有關的巴士通道、巴士站或上蓋均會嚴重影響農曆新年期間該處的特別交通安排的運作，加上有關位置的土地用途涉及綠化地帶，故此運輸署認為有關建議並不可行。

有見及林錦公路車輛長度限制而未能使用載客量較高的 12.8 米巴士行走巴士路線九巴第 64K 號線(元朗(西) - 大埔墟站)(經太和站)及九巴 65K 號線(林錦公路(嘉道理農場) 前往大埔中心)(經太和站)，運輸署自 2018 年初開始亦就林錦公路的 11 米車長限制作出研究及與巴士公司試車及作實地考察，以審視開放有關路段予 11 米以上的專營巴士行走及在嘉道理農場外巴士站加設掉頭處的可行性，以提升巴士載客量。運輸署亦於 2018 年 11 月（近嘉道理農場外的巴士站）向區議員及相關的村代表到場簡述有關的巴士掉頭處概念。

經詳細研究，並在考慮相關乘客需求、工程技術困難以及所涉及的費用和時間後，運輸署認為放寬林錦公路的車長限制及梧桐寨增設巴士掉頭處比在林錦公路迴旋處一帶加設巴士總站更具效益，務求加強現時林村谷(即林錦公路由林村至嘉道理農場一帶)接駁東鐵及大埔市內的公交服務，並以

12.8 米巴士運作現有的接駁路線及行走更多九巴第 64K 號線的短程服務，以加快巴士迴轉時間提升營運效率，以及將現有來往大埔及其他地方的巴士服務伸延至林錦公路，以擴大服務範圍。

相關的大埔區議員在 2019 年 5 月 10 日的大埔區議會轄下的交通運輸委員會提出舉行特別會議，要求運輸署及路政署就林錦公路巴士總站的工作進度作出詳細回應。特別會議於 2019 年 6 月 28 日舉行。交通運輸委員會主席及相關議員均表示接受運輸署以巴士掉頭處取替巴士總站及巴士服務轉乘的方案。運輸署亦於 2019 年 7 月 12 日的交通運輸委員會上就上述事宜作出總結及諮詢委員對巴士掉頭處的意見，會上並未有收到任何反對意見，而有關工程從交通運輸委員的跟進事項剔除，交由改善鄉郊主要道路工作小組跟進。

就有關梧桐寨迴旋處的工程進度，路政署已為工程展開前期工作，當中包括：(一) 對受工程影響的樹木進行評估，並提交樹木保育及移除建議書予康樂及文化事務署審視及商討有關建議；(二) 與土木工程拓展署準備土地勘測的工作；及(三) 與有關持份者商討搬遷受影響的地下設施。

有關工程的規模需視乎土地勘測結果而定，初步預算最快可於 2022 年尾完成有關工程。與此同時，運輸署會繼續密切留意林村谷一帶的乘車需求，並已敦促巴士公司及專線小巴營辦商增派車輛加強服務，包括促請九巴加密短程服務的班次，以滿足大埔往林錦公路（林村谷）的需求。署方會待梧桐寨增設迴旋處的工程完成後，才檢視是否仍需要在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處。

回應陳議員提出以「一地多用」政策善用林錦公路

有見及政府部門及大埔區議會已達成共識在梧桐寨加設迴旋處以提升巴士在林錦公路的運作，原先在林錦公路交匯處預留用作興建巴士總站的用地將預留渠務署工程編號 DC/2018/02 直到 2023 年，以善用土地及提升渠務工程的效益。有關工程項目已於 2019 年初展開，旨在改善有關污水泵房及污水收集系統，唯一直未能成功獲得臨時政府撥地作臨時貯存庫，以至影響工程效率。

運輸署、路政署及渠務署

2020 年 7 月