

大埔区议会
交通及运输委员会
2021年第五次会议记录

日期：2021年11月5日(星期五)

时间：上午9时39分至下午12时36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>		
何伟霖议员	会议开始	会议完毕
<u>副主席</u>		
毛家俊议员	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
林奕权议员, MH	上午11时56分	会议完毕
刘勇威议员	上午9时52分	会议完毕
谭尔培议员	会议开始	会议完毕
姚钧豪议员	会议开始	会议完毕
<u>秘书</u>		
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

区格莱先生	高级运输主任(大埔) / 运输署
李颖琛女士	工程师(大埔)1 / 运输署
陈嘉辉先生	工程师(大埔)2 / 运输署
彭晓峯先生	工程师(大埔)3 / 运输署
萧伟琨先生	区域工程师 / 大埔(2) / 路政署
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
施芍华女士	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
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
钟嘉敏女士	大埔区副康乐事务经理 2 / 康乐及文化事务署
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
黄汝恒女士	高级联络主任(2) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
苏家裕先生	署理高级行政主任(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,并宣布运输署工程师(大埔)2 陈嘉辉先生接替已调职的黄家霖先生出席今后的会议。

I. 通过交通及运输委员会 2021 年 9 月 10 日特别会议会议记录 **(大埔区议会文件 TT 50/2021 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. 通过交通及运输委员会 2021 年 9 月 10 日第四次会议记录 **(大埔区议会文件 TT 51/2021 号)**

4. 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。

5. 委员没有修订建议,故上述会议记录获通过作实。

III. 要求就大埔区内使用电动巴士服务商讨

(大埔区议会文件 TT 52/2021 号、TT 52a/2021 号及 TT 52b/2021 号)

6. 主席表示委员在 8 月 5 日提交题述文件，而其中 3 位联署人，即陈振哲先生、陈蔚嘉女士及苏达良先生的议员席位自 2021 年 10 月 8 日起悬空。他续介绍大埔区议会文件 TT 52/2021 号。

7. 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，并表示环境保护署(“环保署”)未能派员出席，但已提交书面回复，详情请参阅大埔区议会文件 TT 52a/2021 号。

8. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 52b/2021 号。

9. 蔡健伦先生表示，如有部门提交拨地申请，大埔地政处将积极考虑。

10. 谭浚熙先生响应如下：

- (i) 九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)积极响应政府于 2050 年实现碳中和的目标，包括投放资源提升车队、车厂及巴士站设施等。
- (ii) 九巴计划在 2050 年安排全线车队使用新能源驱动巴士，现已积极配置单层及双层电动巴士，预计约 80 架单层及双层电动巴士在 2022 年底投入服务。由于使用新能源巴士需要大量硬件配合，例如改善现有车厂设施和增加充电设备等，故九巴计划在屯门—赤鱗角隧道(“屯赤隧道”)用地(即原收费广场用地)及大埔工业邨设置新能源巴士车厂，提供更多泊位及充电设施，以配合上述重大改变。就此，九巴已向城市规划委员会申请在上述屯赤隧道用地设置电动巴士车厂，并将与不同部门商讨和厘清在大埔区设置新能源巴士车厂的细节。
- (iii) 九巴需与政府部门(特别是运输署)商讨大埔区的电动巴士车队分配及路线安排等事宜。
- (iv) 九巴乐意采用电动巴士行驶新地区及主干道，以期减少路面的碳排放。

11. 主席乐见环保署提供《香港电动车普及化路线图》的相关信息和交代初步规划发展。此外，他认为大埔区的地理优势有助区内提供电动巴士服务，例如充电设施可设于大埔工业邨，而中华电力有限公司(“中电”)亦曾表示可提供充电位置，积极配合九巴及政府部门。因此，他希望尽快落实在大埔区使用电

动巴士服务，如有进展，请相关部门及九巴告知委员。

12. 谭尔培议员指出，九巴现时以电动巴士行驶巴士 284 号线(来往沙田市中心及滨景花园)，故希望九巴简介运作模式及采用条件(例如续航里程限制)。他又询问电动巴士是否较适合行驶短途路线。如是，九巴会否考虑以电动巴士行驶 71K 号线等大埔区内的短途路线？

13. 谭浚熙先生响应如下：

- (i) 5M 及 284 号线均有配置超级电容巴士(“电容巴士”)，而电容巴士须以充电架充电。
- (ii) 电容巴士充电次数频密及需时，较适合行驶短途路线。与此同时，电动巴士的性能随着科技迅速发展愈见理想。九巴将按香港的情况，包括天气因素(例如香港大部分时间颇为炎热，对空调的需求大)及地理环境(有不少山路)，购入适合行驶长途路线的双层电动巴士。即将购入的电动巴士在充满电后可行驶 200 至 300 公里，即可在逾三分之一现有巴士路线上行驶。
- (iii) 科技迅速发展，估计电动巴士的电容量及续航能力将有所提升，相信日后能行走长途路线。

14. 谭尔培议员的问题及意见如下：

- (i) 指出沙田市中心巴士总站设有上盖，故询问电动巴士的充电设施是否必须设在有盖处。
- (ii) 询问大埔区哪些巴士站可设置充电设施，以研究适合改用电动巴士行驶的号线。他补充说，西贡北即将兴建有盖巴士站，故欢迎九巴使用电动巴士行驶西贡北及大埔区其他路线。
- (iii) 询问新款电动巴士的预计送达日期、地区分配安排，以及大埔区会否获分配新款电动巴士。

15. 谭浚熙先生响应如下：

- (i) 九巴将整个车队转为新能源巴士，由于用电需求庞大，故需要政府部门大力支持，以提升巴士厂房设备和设置变电所(如充电机房)等。
- (ii) 有关室外充电设施的问题，现时九巴采购的巴士需要 2 至 3 小时充满电，以行驶 200 至 300 公里，故虽然在中途充电的需求不大，但亦因此十分需要提升巴士厂房充电设施。

- (iii) 除电动巴士外，新能源巴士亦包括氢能驱动巴士。九巴现正积极就此与政府部门及能源公司商讨，以期在香港引入氢能驱动巴士试行。
- (iv) 九巴将与政府部门商讨使用新能源巴士的实际安排(包括涉及的地区及路线)。运输署负责监管九巴，审视九巴制订的发展蓝图，而九巴亦须根据署方意见制订更清晰的发展方向。
- (v) 九巴十分乐意使用新能源巴士行驶新地区或主干道。

16. 刘勇威议员的问题及意见如下：

- (i) 查询九巴引入氢能驱动巴士的具体计划。
- (ii) 据他了解，日本亦有使用无线充电技术，故询问相关部门及九巴计划使用多项技术还是个别技术。
- (iii) 九巴约于 2012 年引入电容巴士，至今约 10 年，故希望了解现时有否其他新技术。

17. 谭浚熙先生响应如下：

- (i) 新款电动巴士的续航能力及硬件需求，技术上均显著改善，例如无需设置如沙田市中心巴士总站内的大型户外供电设备，而续航能力亦大大提升。九巴相信新能源车辆将成为全球趋势及发展方向。他又指出，与现时使用的电容相比，九巴日后使用的电动巴士性能将大幅提升，并希望电动巴士的续航能力日后会进一步提升。
- (ii) 九巴一直与巴士制造商及本地能源公司讨论氢能驱动巴士事宜。虽然九巴使用电动巴士有一定经验，但氢能发电在香港属较新技术，不少实际问题有待解决，例如物色合适的能源补充站位置、能源公司如何提供充气服务以支持庞大的巴士车队运作等。九巴欣悉《施政报告》倡议推动氢能发电，并乐意了解和配合政府部门的想法。

18. 区格莱先生表示，有关电动巴士充电技术的查询，应由环保署回复。

19. 主席表示，环保署并无派员出席会议，故建议秘书处向署方转达相关查询。他续问刘勇威议员是否同意署方在会议后回复查询。

20. 刘勇威议员表示，希望环保署在会议后回复查询，并派员出席下次会议讨论题述事宜。

21. 主席询问刘勇威议员希望在下次会议集中讨论新能源巴士还是氢能发电

事宜。如是后者，他认为在环保、渔农、工商、食物及卫生委员会会议讨论较为合适。

22. 刘勇威议员表示，希望讨论以不同技术推动新能源巴士和了解环保署有否制订政策或计划，例如询问署方倾向支持九巴使用电容巴士，还是考虑使用其他新能源巴士等。因此，如运输署未能回复上述提问，便应由环保署回复。

(会后备注：环保署已就上文第 16 段及 22 段的查询作出回复(见附件一)。)

23. 主席表示，使用可再生能源是大势所趋。他指出，氢能须经过电解和使用燃料电池才可发电。由于燃料电池是消耗品，故他希望环保署做好环保回收工作，确保废电池自然分解，而非弃置于堆填区，破坏环境。

IV. 续议交通及运输委员会 2021 年 9 月 10 日第四次会议事项

(一) 要求改善汀角路交通情况

24. 主席欢迎康乐及文化事务署(“康文署”)大埔区副康乐事务经理 2 钟嘉敏女士，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。他又建议委员在是项议题一并讨论在 2021 年 11 月 2 日的大埔区议会会议上提及的“跟进及改善汀角路一带单车径道路安全事宜”。

25. 区镇濠议员分享他的驾车经验，指出大埔龙尾泳滩(“龙尾泳滩”)左转前往烧烤场的停车场位置有车辆停泊，阻碍巴士驶入巴士站，故希望香港警务处(“警务处”)及运输署制订措施，在假日疏导该处的交通。

26. 刘勇威议员介绍大埔区议会文件 89/2021 号(见附件二)。他补充说，在 11 月 2 日的大埔区议会会议上，他同意由运输署在是次会议详细回复。

27. 陈嘉辉先生响应如下：

- (i) 有关上文第 25 段的意见，运输署将与警务处研究和商讨相关措施。
- (ii) 有关汀角路单车径的事宜，运输署现正落实较早前提及的交通改善措施，包括增设“慢驶”交通标志、延长现有的“影线”范围，以及更换单车径两端的护栏为胶柱，以期提醒骑单车人士以低速行驶上述路段。此外，署方将为单车径旁的集水井髹上白色油漆，以提醒骑单车人士。上述交通改善措施即将完成，署方将密切监察和了解骑单车人士使用路面的情况，以检视措施成效。

- (iii) 虽然运输署尚未更新交通黑点列表，但在落实上文第 27(ii)段的改善措施后，署方将密切检视其成效。

28. 林志权先生表示，龙尾泳滩近巴希雅海湾路口狭窄，每当有车辆停在该处，其他车辆或未能左转。就此，土拓署已通过大埔民政事务处就运输署扩阔上述路口的设计咨询持份者，并无收到反对意见。另一方面，署方已就上述设计咨询相关部门，收集意见后将安排施工前的收地工作，然后便开展工程。

29. 毛家俊副主席询问运输署计划花多少时间观察上述措施的成效。据他了解，土拓署现正进行汀角路单车径附近的单车径改善工程，故询问运输署会否与其他部门商讨，一并改善相关路段的单车径路线及坡度等。

30. 刘勇威议员的问题及意见如下：

- (i) 询问发生事故后，运输署是否实时把相关位置纳入交通黑点列表，以提高骑单车人士的安全意识。如否，署方打算何时采取行动？
- (ii) 指出署方已把大埔东消防局外的铁栏更换为胶栏，以减轻意外造成的伤害。
- (iii) 指出大埔区有多条长而斜的道路，但只有个别位置(特别是汀角路单车径)经常发生交通意外。就此，他询问运输署有否研究原因及改善措施，而非单纯落实延长“影线”范围等一般措施。他指出，早前的 2 宗严重事故均在晚上发生，而骑单车人士在夜间高速落斜时，不会留意到“影线”范围及胶栏，故认为单靠一般改善措施不能解决汀角路单车径的问题。他补充说，汀角路单车径经常发生意外，只是严重程度不一，例如他曾在日间到场视察时，目击有骑单车人士落斜时即使发现胶柱亦收掣不及，因而撞向旁边的铁丝网围栏，但没有报警便离去，故警方不会有相关意外的数据。
- (iv) 虽然他同意骑单车人士亦应为意外负责，但认为如没有该斜路，他们便不会无故高速行驶，故运输署应在斜路提供充足配套，保障市民安全。他又认为设置胶柱不但无法提醒骑单车人士减速，反而令他们掉以轻心而收掣不及，增加意外风险。署方如无视委员意见，坚持设置胶柱而造成人命伤亡，便须承担责任。
- (v) 他早前建议运输署为上述集水井髹上较显眼的油漆(例如黄色、白色)时，署方回复指全港的集水井须颜色一致，不能为个别集水井髹上其他颜色。他认为极不合理，故乐见署方最终答应为该集水井髹上白色。此外，他询问迁移该集水井是否可行。如是，署方应一并迁移该处的石趵，减低意外风险。
- (vi) 骑单车人士须在汀角路单车径落斜后立即上斜(如凹槽设计)，故有居民建议在该路段进行改善工程，例如填平凹位和降低斜度，以期

减低风险。虽然工程较繁复，亦须设置相关配套，但他希望运输署跟进。

- (vii) 建议运输署参考香港文化博物馆下方转弯斜路的标示设计，研究在汀角路单车径旁设置髹上反光物料的交通标志，提醒骑单车人士该处为下坡斜路。
- (viii) 建议运输署为汀角路单车径旁的石壘及路面髹上显眼的荧光或闪光物料，提醒市民该处为单车径边缘位置，或铺设减速物料(而非设置减速壘)，提醒市民注意安全和减慢车速。
- (ix) 指出区内有数个交通黑点，包括大美督水坝、詹屋村江库花园下方的隧道、近香港科学园的隧道(往沙田方向)及大埔东消防局，几乎每周都发生单车意外。

31. 区镇濠议员指出，大美督新娘潭路设置了指示牌，要求骑单车人士在该处下车，否则违法。就此，他建议运输署研究在大埔东消防局的斜路上方设置同类指示牌，减低骑单车人士在下坡斜路高速行驶所造成的风险。

32. 陈嘉辉先生响应如下：

- (i) 有关上文第 29 段的查询，运输署将持续审视改善措施的成效，并会在会议后回复毛家俊副主席确实时间。
- (ii) 运输署备悉上文第 30 段的意见，并将与相关部门研究和跟进，例如改善集水井的问题、减低单车径路段的斜度、以减速物料铺设路面等，并与刘勇威议员跟进。

(二) 研究新增或扩建大埔区的巴士总站

33. 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。

34. 区镇濠议员查询扩建大埔中心巴士总站的最新进展。

35. 主席查询扩建太和巴士总站和改善全安路公共运输交汇处(“全安路交汇处”)的最新进展。

36. 区格莱先生表示，运输署已研究扩建大埔中心巴士总站，但由于工程复杂，故将与公共运输营办商及巴士公司检视巴士总站的日常运作，以研究改善措施。此外，署方已完成全安路交汇处巴士站的初步设计，稍后将咨询业界。

37. 陈嘉辉先生表示，有关在现有花槽位置设置停车湾，以扩建太和巴士总站的建议，咨询期已结束，而房屋署(“房署”)亦已就移植树木一事提出意见，并交由路政署进一步研究。

38. 萧伟琨先生表示，就扩建太和巴士总站的建议，房署表示由于附近公共屋邨(“屋邨”)没有空间补种树木，故对移植树木一事有保留。根据树木管理政策，一般应由现时的维修部门负责树木日后的护养工作。如房署能提供合适位置，路政署可协助房署移植树木。

39. 陈贯文先生响应如下：

(i) 房署已在 2021 年 9 月 21 日回复运输署有关扩建太和巴士总站的建议，内容大致为欢迎有关便利市民的计划。根据以往类似工程经验，运输署及路政署会作为统筹，并安排上述有关工程及执行日后的管理事宜。

(ii) 指出在太和邨房署或法团管辖范围内没有合适位置移植有关树木。此外，运输署或路政署亦可考虑把有关树木移植至运输署或路政署的管辖范围内，以便进行有关工程。

40. 蔡健伦先生表示，大埔地政处暂未接获部门就扩建大埔中心巴士总站提交拨地申请，但指出该处可作扩建的空间有限，或需改用康文署辖下近安埔路的公园拨地。

41. 区镇濠议员表示，大埔人口持续增加，例如富蝶邨及汀角路一带都有居民入伙，可见大埔中心巴士总站的车流只会继续增加，故部门应尽早研究相关措施，否则只会加剧交通挤塞问题。此外，有关扩建太和巴士总站的建议，他询问是否必须在附近位置补种树木。

42. 陈贯文先生表示，根据树木管理政策，如树木原由房署管理，便须向署方树木管理及园艺分组(“树木组”)申请移植树木至其他位置。如需移除的树木属于大埔区，便须在区内物色位置补种。不过，据悉大埔区内大部分房署辖下的范围已有规划，故无合适位置移植树木。因此，如其他部门(如运输署或路政署)有其他合适地方移植树木，可向树木组提交申请。

43. 区镇濠议员表示，房署在今年初曾向他提供清单，列明屋邨(如大元邨)须补种的树木数量。就此，他询问署方能否在其他屋邨范围(例如上述清单提及的屋邨)物色合适位置补种树木，以期推动太和巴士总站扩建计划。

44. 陈贯文先生表示，现时未有相关资料。如大元邨是否有合适位置补种树木，他须先向相关物业服务经理查询，再作回复。

45. 刘勇威议员询问大埔地政处，就扩建大埔中心巴士总站一事，是否须由九巴向处方提交拨地申请。

46. 毛家俊副主席相信每次台风或暴雨后，房署范围内都有树木倒下，故建议署方考虑在相关位置补种树木时，一并研究在附近移植因扩建太和巴士总站而移除的树木，以推动上述扩建计划。

47. 陈贯文先生表示，有关上文第 46 段的查询，如挂有树木标签的树木被台风吹倒，将根据标签补种原有树木品种，而非补种其他品种的树木。

48. 区格莱先生表示，有关上文第 45 段的查询，运输署将与公共运输营办商检视和改善大埔中心巴士总站的日常运作。由于扩建大埔中心巴士总站相当复杂，故署方将先慎重考虑是否需要扩建，再与相关部门商议。

49. 刘勇威议员询问运输署，是否须由九巴向署方提交扩建大埔中心巴士总站的申请。如是，程序为何？他又指出，大量车辆使用该巴士总站，故扩建计划有百利而无一害。

50. 李颖琛女士表示，扩建大埔中心巴士总站涉及康文署辖下的公园，以及较大型树木。由于搬迁大型树木需时，成本较高，并需长时间封路，严重影响交通，故运输署将先研究如何改善巴士总站的运作，例如增设中途站、善用其他巴士总站(如林村河北)、在全安路交汇处进行改善工程等，以期在无需扩建的情况下加强巴士服务，应付人口增长，从而纾缓该巴士总站的压力。不过，如最终发现需要扩建大埔中心巴士总站，署方亦会研究可行方案，但认为现阶段可先检视改善措施成效。她补充说，如确定需要扩建，运输署将先制订设计方案并咨询相关部门。如相关部门没有反对意见，工程部门将向大埔地政处提交拨地申请，改划相关土地为“道路”用途。

51. 区镇濠议员表示，扩建大埔中心巴士总站涉及康文署辖下的公园，而该公园三十多年来一直面对聚赌问题。因此，如扩建计划得以落实，亦直接处理聚赌问题，故对扩建计划表示欢迎。

52. 刘勇威议员询问运输署，是否已计划以其他巴士总站取代大埔中心巴士总站作为部分巴士路线的总站、把大埔中心巴士总站改为中途站，甚至安排巴士号线改经太和路。如否，他认为署方不应以上述措施判断是否需要扩建大埔中心巴士总站。他指出，由于大量巴士驶经该巴士总站，如不删减原订路线并改经其他巴士站，只会令该巴士总站的需求有增无减。与此同时，虽然现时有大量巴士号线使用该巴士总站，但他认为安排巴士号线驶经该站的确可以服务大量居民。他又指出，大埔有多项硬件配套(包括公园数目)不符合《香港规

划标准与准则》的规定，可见相关部门可自行决定会否遵循相关规定。如运输署使用公园用地的小部分范围扩建该巴士总站，可令巴士总站的运作及交通更顺畅。此外，他询问运输署何时提供初步数据，以商讨是否需要扩建该巴士总站。

53. 主席表示，除路政署积极配合扩建太和巴士总站外，他希望房署代表备悉上文第 43 段的意见，尽快处理移植树木问题，以纾缓当区居民的交通压力。他续指出，当区有不少大型屋苑即将落成，故车流及该巴士总站的使用量亦将增加，如单靠现已不敷应用的设施，日后的交通挤塞问题必定不堪设想。此外，他指出该巴士总站位于大埔市中心，故部门应制订改善设施。他续查询富亨巴士总站扩建工程的进展，以及会否就全安路交汇处的改善措施进行咨询。

54. 萧伟琨先生表示，有关富亨巴士总站扩建工程的进展，康文署已就路政署提交的移除树木申请提供意见，而路政署亦已按康文署的意见修订申请。不过，由于涉及 1 棵较大型树木，故路政署现正与运输署研究如何微调方案，稍后将重新提交移除树木申请供康文署审批。初步预计上述工程会在 2022 年中开展。

55. 区格莱先生表示，运输署将与公共运输营办商检视和改善大埔中心巴士总站的日常运作。有关大埔区日后的发展，根据现行机制，是否开办专营巴士路线并非取决于巴士总站的运作情况，而是乘客对新巴士服务的需求。因此，如个别巴士总站的停车湾全数供现有巴士号线占用，但仍需开办新路线和增加班次，署方及巴士公司将以满足乘客需求为大前提，制订相应措施，例如在巴士总站附近增设上落客湾、在区内其他巴士总站增设新路线、以循环线方式营运新路线等，以期善用巴士总站的空间和满足乘客需求。此外，署方将咨询业界有关全安路交汇处改善措施的意见，并视乎所收集的意见，检视相关设计。

56. 区镇濠议员要求与相关部门一同视察大埔中心巴士总站。

(三) 关于白石角区内交通改善建议

57. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 指出 900 号线的载客率饱和，故询问可否增设早上 7 时 10 分的班次，以避开交通挤塞时段。
- (ii) 907D 号线原订在本年第四季开办，但至今仍没有消息，故查询落实日期，以及会否安排后备车辆应付开办服务当天客满的情况。
- (iii) 由于 74P 号线在交通挤塞时段驶经大埔区，故抵达白石角的时间

并不稳定，导致乘客量减少，因此希望部门研究改善方案，以及增设周六早上 8 时的班次是否可行。

- (iv) 如没有长途路线由白石角开出或驶经白石角，居民前往较远目的地便只能先乘搭 272A 号线，再换乘港铁。就此，即使未能增设全日长途服务，他亦希望相关部门研究增加上述班次。
- (v) 如情况许可，希望部门提供大埔区交通运输研究的数据，以供委员研究。
- (vi) 希望政府尽快兴建白石角铁路站，并建议部门制订具体方案后尽快咨询区议会。白石角铁路站仍属构思阶段，部门应考虑制订更多措施。

58. 刘勇威议员指出，委员希望部门尽快在白石角觅地兴建巴士换乘站。上届区议会曾视察现场，但部门当时表示没有足够用地兴建上述设施。就此，他指出根据《施政报告》，白石角将有大型规划及改动，故认为必须兴建白石角巴士换乘站，以惠及大埔区及北区居民。长远而言，该换乘站有助改善新界东的交通网络，尤其是巴士路线网络。

59. 彭晓峯先生表示，负责大埔区交通运输研究的顾问公司已在各繁忙路口计算车流。他须征询上司意见，了解能否向委员提供相关数据。

60. 区格莱先生响应如下：

- (i) 运输署一直密切留意 900 号线的乘客需求，并已在 2021 年 10 月进行实地调查。该路线在上午繁忙时段的班次平均载客率约 7 成，足以应付需求。署方将继续密切留意情况，适时加强服务。
- (ii) 他会在会议后回复姚钧豪议员开办 907D 号线的确实日期。
- (iii) 九巴已在 2021 年 9 月增加 74P 号线的班次，足以应付需求。运输署将继续留意该号线的运作情况，如有需要，将与九巴商讨可否增加班次。
- (iv) 272A 号线的现有服务足以应付繁忙及非繁忙时段的需求。运输署将密切留意乘客需求。
- (v) 运输署备悉整合 272A 及 272K 号线的建议，并将与九巴跟进。

61. 陈重懿先生响应如下：

- (i) 900 号线首班车及早上 7 时 20 分班次的载客率均约 7 成，九巴及运输署将继续研究如何提升服务。如有消息，他会向委员报告。

- (ii) 九巴及城巴有限公司预计在 2021 年第四季前开办 907D 号线。如有进一步消息，他会向委员报告。
- (iii) 南运路的交通挤塞问题自开学起恶化，导致 74P 号线抵达白石角的时间较暑假迟。就此，九巴将根据南运路的交通情况，与运输署研究改善措施。
- (iv) 指出合并 272A 及 272K 号线，以及加密 272A 号线的班次至每 15 分钟一班，属较大规模的改善建议，故九巴须与运输署商讨，以期更有效使用巴士资源。

62. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 希望续议题述讨论事项。
- (ii) 虽然 272A 号线的载客率未能达到增加班次的标准，但由于假日没有长途巴士服务，故居民乘搭该号线后仍须换乘其他公共交通工具才可前往市区。因此，他建议增加班次至每 15 分钟一班，否则居民不会乘搭。
- (iii) 如部门需要相关数据以研究其他建议或方案，他可视乎情况配合。
- (iv) 有关在白石角增设巴士换乘站的建议，部门可参考他在 2021 年 3 月提交大埔区议会会议的讨论文件，以便研究兴建白石角铁路站时，一并研究如何充分利用附近土地增加不同设施，改善白石角规划不足的情况，以及应付白石角、蕉坑、优景里居民的需求。他希望部门向相关政策局反映上述意见。

63. 主席建议部门研究兴建白石角铁路站时，一并考虑有关“南北走廊”的意见，包括兴建新公路及新铁路等。他认为东铁线以 9 卡列车提供服务，不足以应付需求，而吐露港公路的交通挤塞问题严重，有必要规划新走线。他又希望部门落实兴建新基建时，应先考虑相关配套，以应付大埔区和北区(例如粉岭皇后山)新增人口的需求。此外，他表示将续议题述议题。

V. 交通及运输委员会恒常讨论事项
(大埔区议会文件 TT 53/2021 号)

(一) 要求于大埔区内增加车辆泊位
(大埔区议会文件 TT 53a/2021 号)

64. 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。

65. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 53a/2021 号，有关运输署就要求在大埔区内增加车辆泊位的回复。

66. 有关白石角近中电站的政府土地(TGLA-TTP812)用作公众停车场的项目，姚钧豪议员查询反对意见为何，以及署方处理反对意见后需多少时间才可落实上述项目并开放予公众使用。此外，他表示曾收到部门有关在科城路短期租约停车场(TP 1766)设置双层泊车位的咨询文件，故查询有关进度，以及预计何时把桥底空间用作公众停车场。

67. 毛家俊副主席表示，部门现正研究在大埔第 6 区体育馆项目增加公众停车场，故询问其进展，并指出该幅土地面积较大，发展空间亦较大。

68. 李颖琛女士回应如下：

- (i) 反对白石角近中电站的政府土地(TGLA-TTP812)用作公众停车场的意见包括：(1)停车场出口位于视野不清晰的地方，影响其他道路使用者，或造成危险；(2)该处远离民居，使用率较低；(3)该处较适宜用作收费表停车场(俗称“咪表停车场”)；以及(4)应采用“拼图型”自动泊车系统。
- (ii) 有关反对意见(2)，运输署将回复有关人士，署方在提出上述项目前已研究技术问题。
- (iii) 有关反对意见(3)，如该幅土地已有其他长远土地规划，运输署便不能把其用作咪表停车场，故须咨询规划署。
- (iv) 有关反对意见(4)，运输署现正研究可否采用“拼图型”自动泊车系统。不过，如该幅土地将在短期内收回作其他长远发展，基于成本效益，不宜采用“拼图型”自动泊车系统。
- (v) 有关大埔第 6 区体育馆项目的进展，康文署及建筑署现正跟进去年区议会提供的意见，但她现时未有相关时间表。

69. 蔡健伦先生表示，一般而言，署方处理反对意见后需要 6 至 9 个月完成招标程序，及后临时停车场方可营运。他会在下次会议补充科城路短期租约停车场(STTTP0007)的资料。

70. 姚钧豪议员表示，大埔地政处可在下次会议前通过秘书处向委员补充科城路短期租约停车场(TP 1766)的资料，以了解设置双层泊车位的预计日期。此外，有见处方已要求水务署在 4 个月内腾出白石角近中电站的政府土地(TGLA-TTP812)，他询问时限是否包括上述 6 至 9 个月的招标程序，还是 4 个月後仍需额外 6 至 9 个月完成招标程序。

71. 蔡健伦先生表示，大埔地政处将在今年 11 月收回白石角近中电站的政府土地(TGLA-TTP812)。当完成处理反对意见后，需要 6 至 9 个月处理招标事宜。

(二) 关注大埔区违例泊车问题

(大埔区议会文件 TT 53a/2021 号及 TT 53b/2021 号)

72. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 53a/2021 号，有关运输署就大埔区违例泊车问题的回复。

73. 徐翼福先生介绍大埔区议会文件 TT 53b/2021 号。

74. 区镇濠议员指出，每晚约 11 时，广福道麦当劳餐厅对出十字路口的黄色方格都会泊满的士。他建议警方每晚约 11 时至 11 时 30 分派员前往宝湖道及东昌街一带执法时，一并留意上述的士停泊问题。

75. 毛家俊副主席赞扬警方早前配合大埔安慈路与安祥路交界十字路口路面重铺工程(“路面重铺工程”)，并指出由于警方当日严厉打击违泊，令区内的交通挤塞情况显著改善。就此，他建议警方考虑在周末繁忙时段加派人手巡逻主要道路或执法，从而改善区内的交通挤塞问题。

76. 刘勇威议员表示，留意到警方在 10 月 30 日及 31 日进行路面重铺工程期间协助打击违泊，因而纾缓平安里巴士站一带的交通挤塞问题。他希望警方继续跟进大埔旧墟、美新里、汀角路沿线的巴士站、平安里、荣辉花园、翠怡街、翠和里及翠乐街的违泊问题。

77. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 询问区镇濠议员，停泊在广福道麦当劳餐厅对出十字路口的是违泊的士，还是有司机在车内等候乘客。
- (ii) 表示警方将持续执法。他感谢委员的赞赏，并表示会向大埔警区的同事转达。
- (iii) 指出安慈路、大埔中心及大埔旧墟一带的道路属于警方重点执法的违泊黑点。

78. 区镇濠议员表示，广福道麦当劳餐厅对出十字路口有违泊的士，亦有司机在车内等候乘客。此外，他感谢相关部门(包括大埔警区交通队、警务处执行及管制组、运输署、路政署及路政署工程承办商)配合，令 10 月 30 日及 31 日的路面重铺工程顺利完成。

79. 毛家俊副主席指出，区内有电单车泊位被“死车”占用，而乡事会坊、运头坊及宝乡坊的商户经常占用路面摆放货品及对象，令车辆无法停泊，司机亦无法上落货，故需警方加强执法，避免影响区内交通。

80. 刘勇威议员指出，不少电单车在翠怡花园 C 座对出空地违泊，他亦接获不少居民投诉，指电单车司机在夜间启动引擎时造成滋扰，故建议警务处加强打击电单车违泊问题，减低对居民的影响。

81. 主席的意见如下：

- (i) 各部门在 10 月 30 日及 31 日进行的路面重铺工程期间合作非常理想。他指出，上述工程只重铺了 4 分 1 的路面，故希望警务处及其他部门日后亦积极配合余下的工程。他亦感谢各委员在上述工程期间付出的努力。
- (ii) 指出经常有大型车辆在颂雅路巴士总站对出的行人过路处违泊，阻塞路口和阻碍道路用户的视线，对道路用户(包括行人及司机)构成危险，故请警务处多加留意。

82. 区镇濠议员表示，请警务处跟进一辆运送货物的车辆长期占用仁兴街路口咪表停车位一事。

83. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 感谢相关部门配合路面重铺工程。他相信警务处道路管理组将联同相关部门召开会议，商讨下次道路维修工程的安排，并检讨 10 月 30 日及 31 日的路面重铺工程有否改善空间。警方将配合下次工程需要，派出足够警力。
- (ii) 备悉委员指出的违泊黑点(包括电单车违泊黑点)，并补充说，电单车一般无须“入表”，但如警方发现电单车的行车证逾期，便会检控相关人士。警方一旦发现弃车，便会转介相关部门处理。他会在会议后与运输署研究，是否需要在相关行人路放置铁栏，阻止电单车在行人路上停泊。

84. 刘勇威议员表示，警方如视察翠怡街，可邀请他一同出席，以了解情况。

(三) 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 53c/2021 号)

85. 徐翼福先生介绍大埔区议会文件 TT 53c/2021 号。

86. 区镇濠议员表示，数天前新娘潭路发生涉及非法赛车的致命交通意外。就此，他指出虽然新娘潭路(北区及大埔区的交界位置)在至少 10 年前设置了侦速摄影机，但仍无法改善非法赛车问题，故询问可否加装侦速摄影机，以期杜绝非法赛车。

87. 姚钧豪议员询问早前在新娘潭路发生的交通意外是否涉及非法赛车。如是，他询问警务处会否考虑日后在不同位置(特别是非法赛车黑点)采取行动，尤其在深夜时段及假日期间打击非法赛车问题，以减低危险及噪音问题。

88. 毛家俊副主席认同委员的意见，并表示新娘潭路并非首次发生严重交通意外。他指出，早前发生的意外大多由于驾驶者的驾驶态度不正确(如非法超车)所致，故询问运输署会否考虑制订道路改善措施，例如在若干位置加设胶柱或路面反光标记(俗称“猫眼”)等，从而加强路面指示，提醒驾驶者减慢车速，减少意外。

89. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 警务处交通总部一直与运输及房屋局(“运房局”)及运输署合作，设置冲红灯摄影机、侦速摄影机、自动车牌识别系统等装置，以加强举证成效。各部门会向运房局提供安装上述装置的地点及数据，局方则负责制订或修改安装上述装置的法例，并制订财务安排。政府亦会研究打击交通违例罪行，并向运房局转达可行措施，供局方考虑。
- (ii) 新界北交通部(包括交通意外调查组)将全面调查日前在新娘潭路发生的交通意外，但现阶段尚未掌握肇事原因。
- (iii) 因应该宗交通意外，新界北交通部执行及管制组会在新界北总区(包括大埔区及北区)打击危险驾驶、超速驾驶及犯罪行为，行动期间亦检验车辆、向改装车辆或缺损车辆发出告票，以及把不宜在道路行驶的车辆直接交由大榄涌车辆检验中心扣留。

VI. 工作小组报告

道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组

90. 谭尔培议员报告如下：

- (i) 道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组已在 2021 年 9 月 30 日召开会议。
- (ii) 有关“单车交通意外黑点”的警告横额设计，成员建议警务处充分利用横额空间，以中英对照书写“单车交通意外黑点”，并放大字体，加粗单车图案的线条，并简介展示横额的目的，从而加深公众的了解，加强提醒及宣传成效。警务处表示备悉成员的意见，并将根据过去 1 年的意外数字，在大埔区 5 个位置展示上述横额。
- (iii) 有关改善大贵街近大埔海滨公园(即公厕对出位置)单车安全的建议，运输署已在单车过路处的前后位置加上交通标志及“影线”，亦会为行人过路处的道路标记重新髹上黄色油漆，提醒骑单车人士减速和注意行人过路，而署方亦将研究改善现有措施。
- (iv) 康文署已在大埔海滨公园出入口放置铁马，提醒单车使用者减速。此外，康文署及运输署亦同意让警方在上述单车径及围栏设置易拉架或展示“单车交通意外黑点”警告横额，以提醒道路使用者。
- (v) 有关建议申请区议会拨款举办工作小组活动的事宜，有成员提出以月租或共享单车形式举办推广单车代步的活动。就此，有成员指出应考虑活动是否可行及能否持续，并认为活动或造成单车违泊及盗窃问题。经讨论后，工作小组建议举办推广单车代步的活动(例如“大埔踩单车月”)，并由工作小组主席决定细节，包括公开招标或与其他团体合办，以及运作模式等。

91. 主席请委员决定是否同意举办推广单车代步的活动。如是，他询问委员是否授权工作小组主席决定细节。

92. 刘勇威议员表示，原则上不反对举办推广单车代步的活动，但希望了解更多细节。据他了解，在该次会议中，成员未有共识，故欲查询具体计划或细节，以了解活动会否造成单车违泊问题，以及相关部门能否配合。

93. 毛家俊副主席询问秘书处，如委员原则上同意举办推广单车代步的活动，后续程序为何。

94. 秘书表示，由于尚未落实推广单车代步活动的举办方式，例如与团体合办还是以其他方式举办，故现阶段难以响应。

95. 谭尔培议员补充如下：

- (i) 在 9 月 30 日举行的道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组会议上，成员先讨论推广单车代步活动的举办方式，例如以月租或共享单车形式进行，但成员未有表达意向，故只通过举办上述活

动，没有落实细节。有成员提出，活动或导致单车违泊问题，但他认为只有以共享单车形式举办活动才导致违泊问题，故提出考虑以月租形式举办活动，而相关团体及公司曾向他表示，上述 2 种形式均可行。此外，他曾在上述会议提及工作小组可与团体合办，或通过招标邀请公司举办活动。经讨论后，成员初步认为由工作小组与团体合办较为合适。他现正与相关团体研究具体细节，而相关团体会在适当时候提交申请。

- (ii) 他正联络相关团体。委员如欲了解更多详情或有任何意见，可向他反映。

96. 主席询问委员是否同意举办推广单车代步的活动。

97. 席上没有委员反对举办推广单车代步的活动。

98. 主席询问委员是否同意授权道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组主席决定活动细节。

99. 刘勇威议员建议，先邀请相关团体提交活动申请，并在道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组会议上简介，再由成员投票拣选方案，最后才授权工作小组主席决定活动细节，而非在没有任何细节便授权工作小组主席决定。成员就活动达成共识后，应在交运会会议交代，届时再授权工作小组主席决定其他细节，做法较合适。

100. 谭尔培议员同意上文第 99 段的建议。他补充说，如单车公司申请拨款举办活动，或存在利益冲突，故将由单车团体申请拨款，单车公司则提供服务。因此，在制订活动计划后，单车团体亦负责在道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组会议简介方案。他将继续就此联络单车团体。

101. 毛家俊副主席建议，交运会授权道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组主席继续处理推广单车代步活动，而具体方案及细节则待工作小组成员讨论后，交由交运会决定。

102. 主席表示，先由道路、交通安全推广及单车网络发展工作小组讨论上述活动并制订具体方案，再由交运会决定是否通过。

103. 委员同意主席上述的决定。

VII. 其他事项

(一) 选举出缺的改善主要道路工作小组主席

104. 主席表示，由于船湾选区民选议员苏达良先生的议员席位自 2021 年 10 月 8 日起悬空，改善主要道路工作小组主席一职亦自同日起悬空。他请委员推选 1 名委员担任该工作小组主席。

105. 由于委员没有提名，主席建议由他暂代该工作小组主席的职务。

106. 席上没有委员反对，故主席将暂代改善主要道路工作小组主席的职务。

(二) 要求划一九巴第 73、73A 及 74D 号线于大埔广福道之收费
(大埔区议会文件 TT 54/2021 号)

107. 主席表示，姚钧豪议员及谭尔培议员在 2021 年 10 月 25 日提交上述文件。虽然不符合《大埔区议会常规》(“《常规》”)有关须在举行会议的 10 个净工作天前提交文件的规定，但由于议题具迫切性，故他酌情批准在是次会议讨论。

108. 姚钧豪议员介绍大埔区议会文件 TT 54/2021 号。

109. 区格莱先生表示，运输署已向九巴转达有关调整 73 号线分段收费的建议。他补充说，基于自由营商精神，提供票价优惠属于个别公共运输营办商的商业决定，但署方会鼓励公共运输营办商，在确保能够维持适切而有效的公共交通服务的情况下，因应其营运情况及社会经济环境，尽量调低收费和提供优惠措施，以减少市民的交通开支。

110. 陈重懿先生表示，九巴备悉调整 73 号线分段收费的建议。他指出，该号线在改经广福道前没有广福道站点，故当时在宝乡桥设有分段收费，为前往粉岭的乘客及 73A 号线的乘客提供划一分段收费。自 73 号线改经广福道后，便出现分段收费不一的情况。九巴将研究下调 73 号线的分段收费是否可行，以及会否影响市民的出行模式，稍后再与运输署商讨。

111. 姚钧豪议员认为同一站点设有不同分段收费的安排十分奇怪，故建议九巴认真考虑下调 73 号线的分段收费至 73A 及 74D 号线的分段收费水平，以期有效分配载客量，并减轻市民的车费负担。他请九巴在短期内研究上述建议，并尽快回复委员会否划一分段收费。

112. 谭尔培议员表示，难以理解为何宝乡桥及广福道站点只有 3 分钟的步行距离，但分段收费水平不同(分别为 6.7 元及 7.2 元)。就此，他请九巴划一分

段收费，以便利大埔及北区的市民。

113. 刘勇威议员表示，以 74X 号线为例，由广福邨前往大埔中心总站的分段收费为 5 元，但从广福邨乘搭 E41 或 907C 号线前往大埔头总站的分段收费却分别为 6.5 元及 6.6 元，并不公平，既影响居民的乘车选择及意欲，亦减少九巴的利润，故建议划一大埔区内的分段收费至 5 元或以下，以便利市民。

114. 陈重懿先生表示，区外线(即来往大埔及市区的巴士号线)与区内线(即在大埔区内行驶的巴士号线)抵达大埔区站点时一直都有分段收费不一的情况。如要划一，除研究大埔区内站点的分段收费外，九巴亦需研究其他地区(如沙田及港岛区)分段收费不一的情况。因此，研究分段收费安排时，九巴需考虑不同因素，包括会否改变市民的出行模式或为九巴带来财政负担等，故属大规模的研究。九巴理解委员一直以来的要求，故与运输署商讨巴士专营权时，将一并讨论调整分段收费是否可行。

115. 刘勇威议员表示，不理解为何区外线的回程路线在大埔区同一站点的分段收费不一。以 72X、74X 及 75X 号线的回程路线为例，在广福邨的分段收费均为 5 元，但 E41 及 907C 号线的回程路线在该站的分段收费却分别为 6.5 元及 6.6 元，当中 907C 号线的分段收费更是无故较 E41 号线高 0.1 元。他认为，即使九巴是基于载客率制订分段收费，做法亦不合理。他举例说，虽然 907C 号线的载客率较高，但巴士抵达广福邨时，几乎所有乘客都下车，故九巴更应下调其分段收费至 5 元，以供有需要的居民乘搭，前往区内其他站点。就此，他希望了解九巴制订分段收费的准则，并希望九巴不要以号线由其他巴士公司经营为由，推卸责任。他续询问九巴能否下调区内线(回程路线)自广福邨站点起的分段收费至 5 元。

116. 谭尔培议员的问题及意见如下：

- (i) 据他了解，若干来往市区及马鞍山的沙田区巴士号线，如 86C、86K 及 87D 号线均划一收费。约 2017 年中，上述号线(往马鞍山方向)由富安花园站点开始的分段收费下调至 4.3 元，而其他票价则维持不变，故建议九巴划一区外线(往大埔方向)于大埔区内的分段收费水平。
- (ii) 询问九巴何时研究划一区内分段收费。

117. 陈重懿先生响应如下：

- (i) 不同号线或由不同公司营运，当中亦包括联营号线(如 907C 号线)。他指出有部分区外线(如 72X、74X 及 271 号线等)在大埔区内的分段收费划一为 5 元，但若干在大埔区内收取不同分段收费的号线

由其他公司营运，故难以划一这些号线的分段收费。

- (ii) 备悉上述意见，并预计在商讨新专营权时，一并商讨调整分段收费事宜。他补充说，届时或会划一区外线(往大埔方向)在大埔区的分段收费。

118. 刘勇威议员表示，九巴如以不同公司营运为由，解释 907C 号线的分段收费为何不同，他亦无可奈何。然而，九巴与龙运巴士有限公司(“龙运”)某程度上属合作伙伴，九巴亦偶尔代龙运发言，故询问九巴会否先下调 E41 号线的分段收费，以应付大埔居民在区内乘搭该号线前往大埔头的需要。他续以 A47X 号线(往大埔方向)为例，指出大部分乘客到达广福邨便下车，如该路线的分段收费为 7.7 元，难以吸引大埔居民乘搭前往区内其他站点，故建议下调至 5 元，以便利大埔居民。他请九巴尽快研究下调 A47 及 E41 号线分段收费的建议是否可行，而非留待日后商讨新专营事宜时才考虑。

119. 主席认为九巴不应留待商讨新专营权时才研究调整分段收费，而是实时与运输署研究，以应付居民的出行需要。他指出，九巴未能提供具体原因解释分段收费为何不一，加上有不少居民亦向委员反映，故希望运输署及九巴积极考虑划一大埔区内站点的分段收费。

(三) 跟进 806 线专线小巴的收费及班次问题

(大埔区议会文件 TT 55/2021 号)

120. 主席表示，姚钧豪议员及谭尔培议员在 2021 年 10 月 25 日提交上述文件，虽然不符合《常规》有关须在举行会议的 10 个净工作天前提交文件的规定，但由于议题具迫切性，故他酌情批准在是次会议讨论。

121. 姚钧豪议员介绍大埔区议会文件 TT 55/2021 号。

122. 区格莱先生响应如下：

- (i) 运输署没有 806A、806B 及 806C 号线小巴的分段载客率的资料。
- (ii) 署方并无接获专线小巴营办商有关 806 号线系列小巴增设大埔市区分段收费的申请。
- (iii) 有关 806 号线系列小巴增设大埔市区内的分段收费，以及划一 806C 及 29 号线小巴收费的建议，署方鼓励小巴营办商因应财务状况、营运情况、路线性质及乘客需要，尽量提供优惠。
- (iv) 署方备悉有关 806A 及 806B 号线小巴提早首班车开出时间和增设上下午繁忙时段特别班次的建议。署方曾在 2021 年 10 月于白石

角实地调查，当中 806A 及 806B 号线小巴(往沙田方向)的班次分别为约每 8 分钟及 13 分钟一班，平均载客率分别为 8 成半及 9 成，足以应付繁忙时段的乘客需求。署方将密切留意上述号线的运作情况及服务水平，并因应乘客的实际需求，与小巴营办商检视服务安排。

123. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 有居民认为，由于 806A、806B 及 806C 号线小巴由运头塘前往大埔超级城的路线重迭，加上天钻现已入伙，故建议 806C 号线在天钻增设站点。
- (ii) 根据运输署的调查，806A 及 806B 号线小巴(往沙田方向)的平均载客率分别约 8 成半及 9 成，但不少居民反映，虽然 806 号线系列直达沙田，较为方便，但由于早上乘客较多，驶入太和路前已客满，即使不少乘客在科学园或白石角下车，但其他由大埔前往沙田的乘客无法受惠，只能改乘其他公共交通工具。他经常接获居民投诉，指未能在繁忙时段上车，故希望署方鼓励上述号线的营办商增加班次，以便居民上班或上学。

124. 区格莱先生表示，署方备悉上述意见。他补充说，有关营办商在过去 1 年增设 1 部 19 座小巴行驶 806A 及 806B 号线，而署方亦会提醒小巴营办商适时检视运作情况及客量变化，从而研究增加车队资源，以配合乘客需要。

(四) 有关 W3 号线巴士事宜

125. 刘勇威议员表示，由于 W3 号线巴士由全日减至每日 2 班，故欲了解落实后的情况。他指出，乘客对该号线有一定需求，故应保留，并认为现时载客率未如理想是由于班次不足。他曾多次建议调整该号线的路线，改经新界东的特快路线，以应付铁路服务不敷应用的情况。就此，他询问运输署对上述建议的意见，并询问九巴该号线的班次及载客率为何。

126. 陈重懿先生表示，九巴现正与运输署商讨完成 W3 号线试行服务后的安排。他补充说，上述号线下午时间首班车的载客量约 4 至 5 成，另一班次的载客量则只有约 2 成，差距甚大，故认为该号线载客率较低并非班次及营运时间所致，而是由于路线并不吸引。九巴备悉委员的意见，并将与运输署商讨如何改善，以期保留该号线。

127. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 他请运输署回应 W3 号线巴士日后的安排。
- (ii) 不认同九巴有关 W3 号线载客率低所提出的原因。他认为载客率低的主要原因是班次无法配合乘客需要及票价高昂。他曾建议 W3 号线改为新界东前往市区的快速路线，总站是否设在佐敦(西九龙站)并非主要考虑因素。他亦指出，由于大埔区没有全日线巴士驶经青沙公路转车站(“青沙转车站”)，如可安排 W3 号线驶经青沙转车站，定必提升载客率。
- (iii) 指出在大埔超级城乘搭 W3 号线前往沙田的乘客须支付 11.7 元，但乘搭 72 及 72A 号线前往沙田的收费却分别为 8.9 元及约 10 元，故难以吸引居民乘搭 W3 号线。他认为 W3 号线的分段收费过高，建议提供双向分段收费，例如为上水乘搭 W3 号线前往沙田或大埔的乘客提供优惠收费。此外，他查询如 W3 号线驶经青沙转车站，分段收费是否亦需调整。
- (iv) 认为增加班次及提供双向分段收费能大大提升 W3 号线的载客率。以他为例，落实建议后，如需由大埔前往上水或沙田，即使巴士与港铁收费相同，由于前者较方便，他亦会选乘。他认为九巴不会因为提供双向分段收费而亏蚀。现时不设双向分段收费，对乘客而言，由于收费不合理，即使是快速路线亦不会乘搭，令载客率偏低，并造成恶性循环。他指出，W3 号线不如 A47 号线般只在大埔墟设有站点，反而驶经整个新界东，故绝对有条件提供更多服务。
- (v) 认为在未有完善规划及不设分段收费的情况下，W3 号线的下午班次已分别约有 4 至 5 成及约 2 成的载客率，已相当理想，亦反映一定程度的需求。他不认为九巴会停办该号线，加上该号线亦具发展空间，故建议运输署相关地区(即北区及沙田)及负责规划巴士路线的同事研究如何改善服务。

128. 区格莱先生备悉上述意见，并会向负责规划 W3 号线的同事反映增加班次及调整收费的意见，日后再与九巴跟进。

129. 刘勇威议员表示，由于以往运输署代表向署方同事转达意见后，他从未接获任何回复，故询问署方同事日后会否响应或联络他跟进。此外，他建议相关同事先了解情况，再就 W3 号线事宜直接联络他。

130. 区格莱先生表示将请相关同事联络刘勇威议员。

131. 刘勇威议员建议运输署安排负责规划巴士及小巴路线的同事出席会议。他指出，委员就不同巴士号线，如 W3、73、73A 及 74D 号线，以及 806 号线系列小巴的事宜提供意见，但出席的运输署代表并非负责上述事宜，拖慢讨论进度，亦无助推动发展。就此，他建议署方安排相关同事出席下次会议，直接

讨论有关事宜，避免浪费时间。

132. 区格莱先生表示，出席交运会会议的运输署代表一般会向同事转达委员意见。他会向署方转达刘勇威议员希望巴士发展部派员出席下次会议的意见。

133. 刘勇威议员表示，委员需要运输署巴士发展部派员出席会议，并非请求他们出席，故请主席跟进联络工作。

(五) 有关大埔安慈路及安祥路交界十字路口的路面重铺工程事宜

134. 区镇濠议员表示，虽然题述工程已在 10 月 30 日及 31 日顺利完成，但发现工程期间未有清晰指引，指示市民如何横过马路，令市民需在安祥路近昌运中心停车场入口横过马路前往大埔旧墟公立学校。就此，他建议部门日后进行工程前应制订措施，指示市民如何横过马路。

135. 主席表示，有乘搭 307 号线巴士的乘客反映，该号线的车长不知道当天进行工程，结果在大埔区内绕路行驶约半小时。就此，他请相关巴士公司日后进行工程前，通知区外线的车长相关工程安排，避免阻碍居民。

136. 萧伟琨先生备悉上述意见，路政署日后进行类似工程时，会多加留意有否提供足够的过路指示。

(六) 有关广福道交通改善措施事宜

137. 区镇濠议员乐见运输署在短时间内为广福道安全岛加装胶柱，但指出署方在安全岛前后安装的 4 条护柱物料单薄，如不幸再次发生交通意外，护柱或未能承受车辆猛烈撞击，无助阻止车辆撞向安全岛。就此，他查询安装护柱的目的，并询问在该处安装如分叉道上的防撞栏是否可行。

138. 李颖琛女士回应如下：

- (i) 有关在广福道安全岛安装护柱的目的，虽然运输署现时仍未收到该宗交通意外的调查报告，但由于市民途经意外地点时或有心理阴影，故署方希望在可行情况下加强安全措施。她亦感谢路政署配合，令工程得以在短时间内完成。她指出，车辆撞向安全岛属个别情况，而增设护柱旨在为安全岛上的设施提供额外保护。虽然护柱未经冲击力测试，但署方相信加设于上址合适。
- (ii) 署方曾考虑加装防撞栏的建议，但由于该路段空间不足，故现已安

装的设施为最可行措施。

(七) 有关汀角路污水泵房及污水收集系统的改善工程事宜

139. 毛家俊副主席的意见如下：

- (i) 指出题述工程已在 2017 年通过落实，大埔区议会及立法会财务委员会当时亦曾讨论。有见题述工程现正进行，故欲了解工程期间有否严重影响交通。
- (ii) 据悉相关部门曾在 10 月 15 日至 22 日期间试路，并将因应工程日后的需要制订特别交通安排，故询问路政署或运输署试路情况及日后跟进工作为何。

140. 萧伟琨先生响应如下：

- (i) 题述工程由渠务署负责，故需由该署回复进度。
- (ii) 由于路政署没有收到有关临时交通安排的申请，故未能代渠务署回复。

VIII. 下次会议日期

141. 主席宣布，下次会议订在 2022 年 1 月 7 日(星期五)上午 9 时 30 分举行。

142. 议事完毕，会议在下午 12 时 36 分结束。

大埔区议会秘书处
2021 年 12 月

要求就大埔區內使用電動巴士服務商討

環境保護署的回應

就大埔區議會轄下的交通及運輸委員會於 2021 年 11 月 5 日的會議上，有議員提出有關電動巴士充電技術的查詢，環境保護署的回應如下：

綜觀近年國內外電動車的發展，電池電動巴士在續航力和充電速度各方面有長足的發展，比超級電容巴士有較好的前景，因此現階段我們重點推展使用電池電動巴士。為配合香港專營巴士電動化的運作模式，我們正協助專營巴士公司在新建及現有的專營巴士車廠、巴士總站及公共運輸交匯處設置及加裝相關快速充電設施。

因應近期電池電動雙層巴士的技術發展，新能源運輸基金已向專營巴士公司及香港鐵路有限公司批出資助購買合共五輛電池電動雙層巴士，有關巴士預期會於 2023 年陸續在港開展試驗。

除推動以電力驅動的巴士外，我們計劃於未來 3 年內與專營巴士公司及其他持份者合作，試行以氫燃料電池驅動的巴士。

政府在未來數年會積極試驗各種電動及其他新能源公共交通工具的技術，以期在約 2025 年確立更具體使用新能源公共交通工具的未來路向和時間表。

環境保護署
2021 年 12 月

敬啟者：

要求立即跟進及改善大埔汀角路一帶單車徑道路安全事宜

日前，大埔汀角路(近露輝路，大埔東消防局外一段)單車徑發生了一宗致命單車意外。由於在本年四月，在相同位置已發生過一宗嚴重單車意外。因此本會在本年五月及七月交通及運輸委員會會議上，已向運輸署反映相關問題。然而半年過去，竟然再次出現嚴重單車意外，甚至有人身故。而在是次意外現場的圖片顯示，我們留意到發出事故位置為署方劃上影線及凸出的並列膠柱之下方。所以就今次事故，盡管我們已要求署方着力跟進該路段一帶的單車徑道路安全事宜，亦已提出應將該路段列為交通黑點。我們甚至就現場環境提供多個改善方案，及特別就意外發生位置的影線及凸出膠柱之存廢，要求署方認真考慮。

在本年5月的會議任啟邦議員表示：

現場所見，運輸署在上述單車徑落斜路段加設中間分隔，一如安全島，從而收窄路面，迫使單車人士減速。不過，委員曾經看見有單車人士因上述位置收窄而未能即時反應，撞向單車徑旁的鐵絲網。

劉勇威議員在本年5月及7月的會議指出：

有關汀角路單車徑近大埔東消防局的位置，他不了解運輸署是否委託了合約顧問公司在該位置進行改善措施，但指出改善措施(即在落斜路段放置膠柱及劃設影線標記，用作收窄單車徑範圍)沒有任何作用。他認為沒有單車人士會因為膠柱而減速，反而有更多人為避開膠柱而在落斜時突然改變方向，十分危險。他詢問署方在安裝膠柱後有否派員前往現場視察。雖然他不了解大埔區議會文件T T 26 / 2021 號提及的意外中，事主是否為避開膠柱而發生意外，但事主的确在膠柱後的影線位置發生意外。如很多居民亦指出設置膠柱及影線標記收窄單車徑範圍並不可行，署方會否制訂改善措施？

不少委員都關注汀角路一帶單車徑的安全情況，特別是露輝路，即大埔東消防局對出的單車徑。雖然運輸署計劃制訂其他改善措施，但需在落實後才能檢視成效。就改善措施而言，他不太支持延長現有的影線範圍，認為現時以影線配合彈性膠柱作收窄單車徑之用，會令單車人士在下斜路時因單車徑收窄，而突然改變方向行駛，更容易發生意外。大部分單車人士都認為署方以上述措施提醒他們減速極不合理。

而區鎮濠議員在本年5月會議亦指出：

汀角路單車徑落斜路段的車速可達每小時40至50公里，非常危險。假日期間，不少家庭車及單車車隊亦會使用該單車徑，而他亦曾在該處目睹不少意外。他認為在上述斜路設置膠柱不會令單車人士減速，反而更容易釀成意外。

惟當時署方在7月回覆表示該處因未達列為黑點的標準。因此毛家俊議員曾詢問署方更新交通黑點名單的時間。而陳蔚嘉議員在會議亦認為在汀角路一帶的單車徑「黑點」發生意外後，未必所有人都會報警或到醫院處理，導致運輸署及警方掌握的數據或會與實際情況不同。可是就要求運輸署設置黑點問題，最終仍是不得要領。而對於影線及凸出膠柱的存廢上，署方當日回覆指：

單車徑上的影線及彈性膠柱則用作收窄單車徑，再配合「慢駛」道路標記，引導和提示單車人士減慢車速。

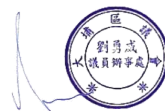
在過去五月及七月的交通及運輸委員會會議，綜上所述，我們已提出設置黑點以提醒市民，及指出影線及凸出膠柱的問題所在，然而運輸署漠視現實，無視區議員及市民的「貼地」觀點，堅持原有政策。因此在該路段悲劇一而再的出現，我們感到遺憾之餘，亦認為署方是責無旁貸。是以我們提交此事到大會上討論，要求在區議會大會上責成運輸署須立即在原有道路設計的漏洞及「黑點」問題上進行跟進。我們期望通過此議案，向公眾表達區議會對此事密切關注，讓政府盡速跟進大埔汀角路一帶單車徑的道路安全問題，別讓悲劇再次重演。

此致
大埔區議會

大埔區議會主席
毛家俊

大埔區議會副主席
劉勇威

大埔區議員
區鎮濠



(劉勇威 代行) 謹啟

二零二一年十一月一日