

大埔区议会
交通及运输委员会
2020年第五次会议记录

日期：2020年9月4日(星期五)

时间：上午9时34分至下午6时05分

地点：大埔区议会会议室

出席者

出席时间

离席时间

副主席

文念志 议员

会议开始

会议完毕

委员

区镇濠 议员

会议开始

会议完毕

区镇桦 议员

上午9时49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

上午9时42分

下午3时28分

何伟霖 议员

上午10时33分

下午4时56分

林名溢 议员

会议开始

会议完毕

林奕权 议员

会议开始

下午12时52分

刘勇威 议员

会议开始

会议完毕

连楠璋 议员

会议开始

下午3时53分

谭尔培 议员

上午10时28分

会议完毕

黄兆健 议员

上午9时36分

下午3时35分

胡耀昌 议员

上午9时43分

会议完毕

任启邦 议员

会议开始

会议完毕

姚钧豪 议员

会议开始

会议完毕

姚跃生 议员

上午10时03分

下午5时11分

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
区格莱先生	高级运输主任(大埔) / 运输署
郭诗韵女士	高级工程师 / 工程项目及大埔 / 运输署
苏沛汶女士	运输主任 / 大埔 1 / 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
张永昌先生	工程师 / 监察及工程 / 运输署
周杰先生	高级工程师 / 香港 2 / 路政署
萧伟琨先生	区域工程师 / 大埔(2) / 路政署
苏佩贤女士	副房屋事务经理(租约) / 大埔、北区及沙田七(2) / 房屋署
麦佩茵女士	工程师 / 19(北) / 土木工程拓展署
江伟峰先生	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
张寿昌先生	高级环境保护主任(评估及噪音)1 / 环境保护署
郭进森先生	大埔区环境卫生总监 / 食物环境卫生署
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
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
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

缺席者

关永业议员	大埔区议员
苏达良议员	大埔区议员

宣布

关永业主席因事未能出席会议。根据《大埔区议会常规》第 35(3)条，文念志副主席(下称“署理主席”)代为主持是次会议。

开会词

2. 署理主席欢迎与会者出席是次交通及运输委员会(“交运会”)会议，并宣布以下事项：

- (i) 关永业议员及苏达良议员因事未能出席会议，他们已经向秘书处提交缺席通知。根据《大埔区议会常规》第 51(1)条，委员会只会同意委员因身体不适(包括因怀孕而引起的身体不适)、担任陪审员、代表区议会出席会议 / 活动、出席立法会会议、出席行政会议、分娩或待产的缺席申请。按照上述规定，他们的申请不获批准。
- (ii) 运输署高级运输主任(大埔)区格莱先生接替已调职的马芳兰女士出席今后的会议。
- (iii) 香港警务处(“警务处”)大埔警区行动主任江伟峰先生接替已调职的范伟豪先生出席今后的会议。

I. 通过交通及运输委员会 2020 年 5 月 25 日第三次会议记录
(大埔区议会文件 TT 61/2020 号)

3. 秘书处在会议前并无收到上述会议记录的修订建议，署理主席询问委员有没有修订建议。

4. 委员没有修订建议，故上述会议记录获通过作实。

II. 通过交通及运输委员会 2020 年 7 月 10 日第四次会议记录
(大埔区议会文件 TT 62/2020 号)

5. 秘书处在会议前并无收到上述会议记录的修订建议，署理主席询问委员有没有修订建议。

6. 委员没有修订建议，故上述会议记录获通过作实。

III. 运输署及路政署一在广福行人桥附近加设横跨林村河的行车桥
(大埔区议会文件 TT 63/2020 号)

7. 署理主席欢迎运输署高级工程师 / 工程项目及大埔郭诗韵女士及路政署高级工程师 / 香港 2 周杰先生就是项议程出席会议。

8. 郭诗韵女士介绍大埔区议会文件 TT 63/2020 号及相关简报内容(见附件)。

9. 周杰先生续介绍上述简报内容中有关路政署在工程方面的初步分析，以响应委员建议的新方案(即在东铁线附近横跨林村河路段以西的位置兴建行车

桥，以连接宝雅路及汉家路)。

10. 郭诗韵女士续介绍大埔区议会文件 TT 63/2020 号及上述简报内容中有关新方案在交通方面的考虑因素。

11. 林名溢议员的意见如下：

- (i) 题述议题涉及的内容十分复杂，而相关讨论至今已有 10 年，并且仍有人提出不同意见，故他建议关注题述议题的人士参阅以往的会议记录，避免对讨论内容有所误解。
- (ii) 题述议题可能涉及不同方案，包括不兴建任何行车桥，故不应只是集中讨论 2 个方案(即原有广福行车桥方案及委员建议的新方案)，甚或必须在两者之间选择，因为 2 个方案均可能会造成负面影响，例如有人担心兴建行车桥后将导致交通挤塞。
- (iii) 交通挤塞问题主要由违泊造成，故应双管齐下，除了继续研究兴建行车桥的建议外，亦要解决违泊问题，否则单靠兴建行车桥亦无助解决相关问题。
- (iv) 有关原有广福行车桥方案造成的交通影响，运输署报告的内容较为偏颇。原有广福行车桥方案的分流车辆措施，包括从仁兴街往上行驶的车辆，以及从大埔中心方向驶入的车辆，他对其成效存疑。他指出，大埔中心方向驶入的车辆如使用宝乡桥，所需的车程时间较使用原拟建广福行车桥短，加上大埔中心距离原拟建广福行车桥较远，司机难以预测该处一带的交通情况，故仍会选用宝乡桥，因此兴建广福行车桥无助分流大埔中心附近的车辆。另外，由于拟建广福行车桥附近的交通同样挤塞，如把车辆分流至该位置，或会导致车辆从广福道入口开始挤塞，无法使用相关行车桥。
- (v) 有人认为如使用拟建的广福行车桥，行驶路线便会变得更长，但他认为行驶路线变长不一定会增加行车时间。他以红磡海底隧道(“红隧”)及东区海底隧道(“东隧”)为例，指出如要从新界前往湾仔，使用红隧的行驶距离将较使用东隧短，但由于东隧的车流较少，故有些司机仍会选择东隧。故此，不应单以行车距离计算行车时间，因为其他情况亦会影响行车时间，例如交通挤塞。
- (vi) 有关委员建议的新方案，他表示，锦山路的车辆如使用新拟建广福行车桥前往太和，便可缩短行车距离，并可避免驶经交通严重挤塞的路段，直接前往太和；而从仁兴街驶出的车辆只需直接左转，便能使用新拟建广福行车桥前往太和。故此，据他所观察的车流及车辆行驶方向，他认为原有广福行车桥方案的交通效益，未必如运输署预计般理想，而委员建议的新方案则能带来原有广福行车桥方案没有的交通效益，但仍需数据及研究支持他的观点。虽然他与立

法会议员进行实地视察当天曾经指出上述情况，但运输署提交的题述文件内容较空泛，亦没有提及他的观察是否正确。

- (vii) 他不理解题述文件中有关委员建议的新方案的初步估算，即连接行车桥及宝雅路和北盛街路口的剩余容车量为负数的估算。他指出，大部分从仁兴街驶出的车辆均右转前往广福道，相关路段经常出现挤塞。相反，根据委员建议的新方案，车辆需左转前往相关行车桥，而据他观察所得，左转方向的交通并没有出现挤塞。因此，他希望运输署能详细解释如何得出上述容车量为负数的估算。
- (viii) 原有广福行车桥方案及委员建议的新方案均有技术问题需要解决。根据运输署的报告，委员建议的新方案的预算成本较原有广福行车桥方案低，而预计所需的工程时间亦较短。据他观察所得，委员建议的新方案将带来更多效益。虽然仍需详细研究以证明相关说法，但他希望运输署不要否定委员建议的新方案，并考虑其他可行方案。
- (ix) 宝乡街华立茶餐厅附近的过路处只设有 1 个车辆出入口，但后方位置却设有 2 个车辆出入口，设计并不合理。虽然后方位置的路口宽阔，但前方位置却收窄，单凭 1 个车辆出入口无法让司机加速，这亦是导致宝乡桥出现交通挤塞的原因之一。他已经与运输署研究把上述过路处的车辆出入口增加至 2 个，令互相连接的路口均有 2 个车辆出入口，以改善上述问题。就此，他希望运输署报告有关建议的研究进度。

12. 陈蔚嘉议员的意见如下：

- (i) 她询问运输署将何时进行大埔区域交通及运输研究、相关研究所涉及的大埔区域包括哪些范围，以及相关研究的预算开支。
- (ii) 她同意运输署需重新评估大埔区的整体交通情况，包括行车路线等，并作改善。另外，不少市民反映区内没有足够停车场，车辆须在大埔墟不停行驶，以寻找泊车位，导致大埔墟车流增加，造成交通挤塞。就此，她建议运输署在大埔区域交通及运输研究中研究增建公众停车场，以解决交通挤塞问题。
- (iii) 不论落实原有广福行车桥方案或委员建议的新方案，如 2 个方案都不能带来理想的交通效益，运输署应检视是否仍要花费庞大金额兴建行车桥，或应扩大考虑范围，例如研究林村河等其他位置是否更适合兴建行车桥。

13. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 兴建行车桥未必能把车辆分流至宝雅路及北盛街。北盛街和锦山路均属“掘头路”，只有锦山村和石鼓垄的居民会经过锦山路的尾段，而经过瑞安街的车辆数目亦固定，故他认为不论落实原有广福行车桥方案或委员建议的新方案均无助分流车辆。
- (ii) 现时大埔墟的车辆主要使用宝乡桥或南运路行车桥前往大埔中心。据他观察所得，宝乡桥(北行)的交通挤塞问题并不严重，车流主要来自广福道、宝乡街及普益街。由于车辆无法从中华电力的店铺位置附近左转，故从靖远街及瑞安街驶出的车辆须转入普益街。由于上述交通挤塞问题并不严重，不论落实原有广福行车桥方案或委员建议的新方案，均能便利原来须转入普益街的车辆使用上述 2 个方案兴建的行车桥前往对面位置。不过，他指出兴建行车桥并无助车辆前往大埔中心、富善或富亨一带，只能便利车辆从大埔墟前往太和及上水和粉岭一带。驾驶人士除了因事前往大埔墟外，一般不会驶入大埔墟，故他不认为委员建议的新方案将增加宝雅路和北盛街的汽车流量。
- (iii) 委员建议的新方案将对小区造成影响，因为当中涉及征收太和邨垃圾收集站的土地，而相关部门仍未就上述安排咨询相关法团如何重置垃圾收集站或当中涉及的赔偿安排，故相关部门仍需详细考虑有关方案。
- (iv) 委员建议的新方案将影响现有行人路，包括锦山路旁边的行人路及宝雅路(沿林村河北岸)的行人路，因为很多宝雅苑的居民均沿太和邨垃圾收集站旁的道路，经“火车桥”前往太和桥，再到大埔墟工作或进行日常活动。因此，相关部门应研究兴建新拟建广福行车桥后如何安排相关行人路，例如居民是否仍能沿用以往的方法前往大埔墟。
- (v) 运输署及路政署因应林村河排洪的需要，在制订原有广福行车桥方案时，曾建议提升行车桥至较高的位置，而行车桥附近现有道路路面亦需提升以作配合；另须考虑委员建议的新方案会否影响连接北盛街及宝雅路的道路，还是能确保新拟建广福行车桥桥底的高度能参照太和行人桥桥底的高度，与宝雅路路面高度相同，并只是较北盛街高 2 至 3 级。虽然行车桥桥身须较行人桥厚，以确保其承载量，但相关部门亦需考虑相关行车桥的厚度，尽量减低提升行车桥附近道路的高度的需要，从而减少相关工程对附近环境的影响。
- (vi) 他询问相关部门，是否在完成大埔区域交通及运输研究后才研究兴建相关行车桥，还是会先研究原有广福行车桥方案、委员建议的新方案或其他可行方案。就此，他认为相关部门应先向立法会申请拨款，就原有广福行车桥方案、委员建议的新方案或其他方案进行

可行性研究，而不应待完成大埔区域交通及运输研究后才研究兴建相关行车桥，因为后者所需的时间较长。

14. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 他乐见相关部门研究拟建的行车桥方案，以解决北盛街及宝乡街的交通挤塞问题。除了处理北盛街及宝乡街的违泊问题外，兴建新道路亦是处理相关道路交通挤塞问题的方法之一。
- (ii) 新拟建广福行车桥能把车辆分流至林村，不但便利林村居民前往大埔墟，亦能令林村居民与大埔区的关系更加密切。另外，虽然锦山路属于“掘头路”，但相关路段亦有不少住宅，例如日荣花园，而相关路段至莲澳一带亦属于林村一部分，故他认为兴建广福行车桥有助改善林村的交通。
- (iii) 他查询运输署有关兴建行车桥方案的时间表。
- (iv) 他认同违泊及泊车位不足的问题将导致交通挤塞，因为驾驶人士并不只是途经大埔墟，他们需把车辆停泊在大埔墟一段时间，以便进行各项日常活动。虽然违泊属于违法行为，但市民确实有泊车需要，故相关部门需研究如何在违泊及泊车需求之间取得平衡。就此，他建议相关部门把仁兴街垃圾收集站及附近的咪表泊车位，改建成多层停车场，以增加区内的泊车设施，解决区内违泊及交通挤塞问题。他认为除了在原有广福行车桥方案及委员建议的新方案中二择其一外，相关部门亦应考虑其他配套及措施，以解决违泊及交通挤塞问题。
- (v) 他询问秘书处，以大埔区议会名义进行研究的程序为何。

15. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 他虽然认同兴建拟建广福行车桥有助疏导大埔墟交通挤塞的情况，但忧虑委员建议的新方案是否可行，以及对现有道路造成的影响。新方案的建议涉及征收太和邨垃圾收集站的土地，而相关土地属于私人土地，由相关法团管理及拥有。如他们不同意征收相关土地，他询问相关部门将如何处理，以及是否无法兴建相关行车桥。
- (ii) 他曾经初步咨询相关法团对委员建议的新方案有何建议，而他们对新方案的意见均较负面，除了不认同征收太和邨垃圾收集站的土地外，亦担心相关工程会影响附近居民，包括带来噪音及空气污染问题，因为该垃圾站的位置距离翠和楼只有约 100 多米至 200 米。就此，他查询相关部门将如何处理新方案对居民造成的影响及各行人路的安排(包括汉家路、锦山路及宝雅路)，以免影响锦山及太和的居民。

16. 署理主席表示，委员与立法会议员进行闭门会议后，运输署在 2020 年 7 月提交相关书面回复，当中运输署及路政署表示北盛街以北没有足够空间兴建桥墩和建造引路，但相关部门刚才又提及兴建行车桥连接汉家路、宝雅路及北盛街的建议(即委员建议的新方案)。就此，他查询相关部门对上述建议是否持相同立场。

17. 郭诗韵女士回应如下：

- (i) 虽然现时北盛街的汽车流量不多，但运输署的初步估算显示，根据委员建议的新方案兴建行车桥后，连接行车桥及宝雅路和北盛街路口的剩余容车量为负数。就此，她表示，如剩余容车量为正数，表示该路口有剩余的容车量；如为负数，则表示该路口的交通过于挤塞，以致出现车龙，令行车时间延长。
- (ii) 运输署审视原有广福行车桥方案的交通模型时，已预计兴建相关行车桥后能分流一定数量的车辆。就委员建议的新方案，由于署方现时未能根据新的交通模型进行估算，故署方根据原有广福行车桥方案的预计车流分流至委员建议的新方案位置的估算，从而作出初步估计，即在繁忙时间的剩余容车量为负数，表示汉家路路口未能应付车流，会出现交通挤塞及车龙。
- (iii) 运输署需建立新的交通模型，把新拟建广福行车桥设置在汉家路路口的位置，才能更准确估算委员建议的新方案所影响的车辆分流情况，以及对附近道路造成的影响，以研究委员建议的新方案是否可行。署方因此才表示，会在大埔区域交通及运输研究中研究相关方案。
- (iv) 运输署欢迎委员就兴建行车桥提出其他新方案，而除了原有广福行车桥方案及委员建议的新方案外，署方亦会在大埔区域交通及运输研究中作出研究及考虑，比较不同方案对交通造成的影响及技术可行性后，再向大埔区议会建议最终方案。当相关部门及大埔区议会取得共识并采纳方案后，相关部门将继续进行勘察研究。
- (v) 有关大埔区域交通及运输研究所涉及的大埔范围及所包含的研究项目，她表示相关研究包括大埔区的整体交通及运输情况，故研究范围及所设立的交通模型并不只是包括兴建行车桥的位置或林村河两岸的交通状况。大埔区有些路口多年来亦出现交通挤塞，而相关问题不能轻易解决，例如不能只在个别路口进行改善工程便能解决问题。就此，署方希望利用交通模型，研究如何整体地处理大埔区现时的交通问题。
- (vi) 运输署预计在 2020 年年底或 2021 年年初展开大埔区域交通及运输研究，所需时间为 18 至 24 个月。有委员希望署方尽快完成兴

建行车桥方案的研究，并向大埔区议会报告。就此，她表示署方须视乎大埔区域交通及运输研究的进度，并须先确立新的交通模型，才能准确估算不同方案的交通理据，以及研究其他兴建行车桥的新方案是否可行，从而决定可否提早进行兴建行车桥的研究，以及适时向大埔区议会汇报有关方案。

- (vii) 运输署明白委员关注大埔区泊车位不足的问题，并将继续检视区内泊车位的情况。署方一直制订不同措施改善相关问题，包括在合适的位置加设路旁停车位、根据“一地多用”原则在政府的建筑物增设公众停车场，以及在合适机遇下增设公众停车位。

18. 周杰先生响应如下：

- (i) 新拟建广福行车桥的跨度较原拟建广福行车桥短，结构亦可采用较薄的桥身设计，故提升路面高度的需要亦较原拟建广福行车桥低。另外，由于有不同因素影响行车桥的设计，包括行车桥的阔度、行车桥与现有“火车桥”的距离太近或会影响“火车桥”的运作而需要进行额外的保护工程等，故现时难以估算兴建行车桥的成本及施工期。
- (ii) 由于新拟建广福行车桥的桥底或未能提供足够净空高度供行人使用，故或需在该行车桥桥面兴建行人路，以维持现时行人路的路线。
- (iii) 由于委员建议的新方案涉及征收太和邨垃圾收集站的土地及迁移该垃圾站，如落实新方案，路政署将与太和邨居民进一步讨论有关建议，务求达成共识，并会要求顾问公司详细研究兴建行车桥对附近居民造成的影响，并制订相关改善措施，例如在工程期间使用合适阻隔噪音的设备，以减少工程对居民造成的影响。

19. 李裕修先生表示，上届交运会辖下的工作小组曾经聘请顾问公司进行巴士服务研究。时任成员先在工作小组进行讨论，其后秘书处再询问他们有关研究的目的及内容等事宜，再制订报价书，邀请不同公司报价。因此，委员如有意以大埔区议会名义进行相关研究，亦可参考上述做法。另外，他补充说，大埔区议会约在 10 年前曾经邀请机构研究在广福桥附近兴建行车桥。

20. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 原有广福行车桥的方案的相关研究结果已经是约 10 年前的数据，而委员建议的新方案研究则仍处于非常初步的阶段，故仍有很多需要考虑的事宜，有待相关部门研究如何处理。他举例说，委员建议的新方案除了可能需征收太和邨垃圾收集站的土地外，或许亦

可扩阔北盛街，以改善北盛街路口的剩余容车量为负数的情况，甚或可以加建北盛街停车场的层数等。

- (ii) 他认为相关部门不应只是考虑原有广福行车桥的方案或委员建议的新方案，亦不应把考虑其他方案的责任交予委员。运输署或路政署有责任亲自或委托顾问公司研究其他方案，并提供更多数据，让委员分析相关方案和选择。
- (iii) 相关部门建议兴建行车桥以改善宝乡桥挤塞情况，但据委员观察所得，宝乡桥(北行)的交通并不挤塞，只有宝乡桥(南行)才出现挤塞情况。就此，他举例说，他今天早上乘车经过宝乡桥往宝乡街方向的交通灯号时，已见附近麦当劳对出的位置泊满的士，亦有货车落货，而前方道路亦泊满私家车。他亦因为宝乡街挤塞，须提早在宝乡街华立茶餐厅下车。由此可见，宝乡街严重的违泊问题及只有1个车辆出入口的设计，才是导致该处交通挤塞的原因，而警方必须加强执法以改善违泊问题。相关部门表示宝乡桥未能应付车流，故需兴建新行车桥应付车流，他对这个说法存疑，并认为如警方处理宝乡桥所有违泊问题后，该处的挤塞问题仍然严重，才能证实相关说法。然而，由于现时宝乡街的违泊问题仍未解决，而该处的交通挤塞问题亦存在多年，故相关部门应认真考虑相关解决措施。
- (iv) 据他了解，原有广福行车桥的方案建议兴建的行车桥长度为63米，而委员建议的新方案建议兴建的行车桥长35米，较原方案短28米，故他估计其造价亦较原方案低。此外，相关部门曾经表示相关工程不能在雨季进行，故一年只有一半日子适宜进行工程，这亦导致成本增加。他认为在与立法会议员举行闭门会议当天，相关部门根据以往经验估算原有广福行车桥的方案所需的造价实在太昂贵，令人难以接受。故此，他建议相关部门除了研究兴建行车桥建议外，亦同时研究处理宝乡街违泊问题的措施。在大埔区域交通及运输研究完成后，如果仍然发现宝乡桥的承载量不胜负荷，才兴建行车桥。如相关部门没有处理宝乡街违泊问题，即使兴建行车桥亦无助解决宝乡桥交通挤塞问题。
- (v) 如根据原有广福行车桥的方案建议兴建的行车桥，从完善路到南运路的距离，以及从南运路到宝乡桥的距离，相差不大，故他质疑在宝乡桥兴建行车桥能否有效疏导交通。如以距离作为考虑，他认为委员建议的新方案较适用于汉家路，因为汉家路与宝乡桥之间有一定距离，理应能够分流车辆。
- (vi) 他认为现时除了难以在原有广福行车桥的方案及委员建议的新方案中二择其一外，亦质疑兴建行车桥是否必要。由于相关部门仍未能提供数据支持相关方案，亦未能处理宝乡街的违泊问题，故难以令他认为值得花费巨款兴建行车桥。

- (vii) 他建议相关部门处理宝乡街的违泊问题，例如禁止司机在东亚银行铁闸附近上落货，避免车辆挤塞在相关车辆出入口，导致车辆倒塞至麦当劳。
- (viii) 他建议相关部门跟进宝乡街违泊问题，并考虑除了上述 2 个方案外，是否仍有其他可行方案改善宝乡桥挤塞情况。

21. 郭诗韵女士回应如下：

- (i) 运输署的顾问公司除了会研究原有广福行车桥的方案及委员建议的新方案外，亦会研究在林村河等其他位置兴建行车桥是否可行。
- (ii) 在大埔区域交通及运输研究中，运输署将利用交通模型研究在不同位置兴建行车桥对交通的影响，然后建议相关方案。

22. 周杰先生表示，路政署将根据运输署落实的最终方案提供技术研究、设计、行车桥造价估算及工程时间表，并按既定程序逐步推展工程。

23. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 运输署应先进行交通影响评估，例如车流或大埔区交通情况等，并提供相关数据供委员参考。大埔区议会亦可使用区议会资源，以聘用顾问公司进行交通影响评估研究。
- (ii) 落实兴建行车桥方案前，相关部门应先考虑道路需求。
- (iii) 违泊问题一直存在，而改善相关问题必需增加人手。如使用一小部分兴建行车桥的拨款，以聘用交通督导员，已经足够加强打击违泊行为。他认为大埔墟有不少商店，很多商户需要在附近位置上落货，但司机并不会故意占用双黄线位置上落货。他举例说，在东亚银行对出的位置，由于私家车违泊在前方没有划设任何标线的道路或宝乡坊，导致司机未能驶近该处，故才占用双黄线位置上落货。因此，相关部门需先处理私家车违泊问题。
- (iv) 对于兴建行车桥的方案，大埔区议会应拥有最终决定权，以决定是否支持政府落实相关方案，还是决定不兴建行车桥，而在过程中更应尊重当区及邻区区议员。他表示，居民以往较少接收有关兴建行车桥的信息，如日后能多通过区议员及政府部门咨询居民，在落实相关方案后，情况会较理想。相关部门不应未曾咨询区议会便进行工程，否则在进行工程时或会收到市民的反反对意见。就此，他查询如委员同意相关部门继续研究兴建行车桥的方案，当相关部门制订方案后，大埔区议会是否对该方案拥有最终决定权。

24. 署理主席表示，有关兴建广福行车桥的讨论已经持续多年，而委员认为现

时最需要制订措施以解决宝乡街交通挤塞问题，而非落实兴建行车桥的方案。就此，他询问运输署备悉委员的意见后，将如何制订有关时间表，包括不同项目的缓急次序。

25. 周炫玮议员的意见如下：

- (i) 相关部门应就兴建行车桥一事征询居民意见，因为委员建议的新方案涉及征收太和邨法团的私人土地，并需拆除太和邨垃圾收集站。然而，该法团或太和邨的管理物业公司却对此事毫不知情，要区议员提供题述文件才得知此事，故此对相关安排感到十分诧异，亦不知道如何处理附近住户的垃圾。
- (ii) 他难以想象如何能在新拟建广福行车桥的桥面增设行人路，但这个安排十分重要，因为会影响附近居民出行。
- (iii) 他认同新拟建广福行车桥有助分流宝乡桥(北行)的车辆，但执行上却有一定难度。他举例说，如太和邨法团不同意交出土地，相关部门是否便不能落实委员建议的新方案，并须重新制订其他方案？制订委员建议的新方案时，相关部门将如何让土地拥有人(太和邨法团)参与兴建行车桥的规划，以便推行相关方案？

26. 陈蔚嘉议员表示，委员希望相关部门除了研究原有广福行车桥的方案及委员建议的新方案外，亦研究其他措施以解决大埔区交通问题。她质疑原有广福行车桥方案的效益，因为车身较长的车辆，包括巴士，无法使用原拟建的广福行车桥。因此，委员建议相关部门应研究更划算的方案，主动制订更能改善交通情况的措施，例如研究在林村河其他位置兴建行车桥是否可行，并提供具体数据供委员参考，以决定兴建行车桥的位置，而非由委员建议其他可行位置供运输署研究。

27. 林名溢议员的意见如下：

- (i) 运输署不应要求委员在是次会议上决定落实上述哪一个方案，而应先执行其他成本较低但效益更高的措施，例如增加区内泊车位、加强打击违泊行动、把宝乡街华立茶餐厅附近的过路处的设计改划为 2 线行车，以改善宝乡街交通挤塞问题。他认为执行上述措施后，或能大大改善宝乡街的挤塞问题，无需兴建行车桥。如相关部门没有尽力执行上述措施，便希望委员支持成本高、需时长，但效益成疑的兴建行车桥方案，则十分荒谬。
- (ii) 运输署除了就原有广福行车桥的方案提供具体数据外，没有就其他方案提供足够数据，故委员难以比较不同方案，并作出适当的选择。

- (iii) 相关部门没有就兴建行车桥一事进行足够咨询，亦只是概述相关方案建议，没有提供足够数据及具体细节。然而，这些细节将影响委员的决定，而居民亦未能根据相关细节进行分析。他认为在咨询不足及没有足够资料的情况下，委员难以作出正确的决定。

28. 署理主席指委员建议的新方案涉及征收私人土地，而非如原有广福行车桥的方案般，只是涉及政府部门，包括路政署、渠务署及运输署，故他询问相关部门处理委员建议的新方案时，将如何与相关法团商讨和尊重他们的意愿。另外，新拟建广福行车桥的位置亦涉及斜坡范围及横跨林村河，故他询问运输署会否与不同部门商讨，以及将最重视哪个部门提出的意见。此外，他亦查询兴建行车桥的时间表。

29. 郭诗韵女士回应如下：

- (i) 在大埔区域交通及运输研究中，署方将研究横跨林村河的广福行车桥事宜，当中除了研究原有广福行车桥的方案及委员建议的新方案外，亦会研究其他可行方案。完成相关研究后，运输署便会根据交通理据、初步技术可行性，以及相关部门就有关方案提出的意见作出考虑，继而就相关方案的建议咨询大埔区议会。署方与委员达成共识后，才会落实相关方案。路政署将根据落实的方案进行勘察研究，并按既定程序推展相关方案。
- (ii) 有关委员建议的新方案，运输署已经沿林村河，预留空间兴建行人路供公众使用，而路政署代表曾经提及新拟建广福行车桥的桥底未必有足够空间兴建行人路，但须待大埔区域交通及运输研究完成，确定兴建行车桥的位置后，才能知道是否需要在相关行车桥桥面兴建过路处。

30. 周杰先生响应如下：

- (i) 就委员查询有关兴建行车桥的时间表安排，他表示，运输署落实兴建行车桥的最终位置及走线后，路政署便会按既定程序推展工程，例如进行勘察研究及相关方案的详细研究，亦会就相关工程项目刊宪。当相关方案具体设计完成后，路政署会适时向立法会申请拨款，获批拨款后便会聘用承建展开工程。
- (ii) 由于拟建行车桥的新方案是委员于 2020 年 7 月 12 日的实地视察活动中提出，故路政署在是次会议举行前，只能就新方案进行初步研究，并未有足够时间咨询太和邨业主立案法团有关征收太和邨垃圾收集站土地的意见。在落实拟建的行车桥新方案后，路政署将委托顾问公司在进行相关勘察研究期间，向持份者进行详细咨询。同时，由于兴建行车桥工程项目涉及其他部门，例如渠务署或环境

保护署(“环保署”)等,故路政署亦会在勘察研究期间与各部门及持份者商讨,以制订最合适的方案。

31. 陈蔚嘉议员表示,相关部门已就原有广福行车桥的方案研究 10 多年,但却从未就该方案咨询她选区(太和)内的持份者,包括其选区内的法团和太和邨居民,而附近最受影响的学校校长亦表示不了解原方案的安排。就此,她认为相关部门不应只是因为太和邨法团反对委员建议的新方案,便认为原方案较为合适。她并表示原方案将影响附近学校的运作,亦将影响居和楼及新和楼的居民。相关部门应对所有太和邨居民一视同仁。

32. 区镇桦议员建议运输署及路政署在下次交运会会议报告具体的时间表,包括进行研究的所需时间、研究项目、预计工程日期及落实方案的日期等,以免最终不了了之,无法处理有关兴建行车桥事宜。他表示,相关部门已就兴建行车桥进行了 10 多年的研究,而所研究的资料亦随时间而改变。如没有制订具体时间表,兴建行车桥一事只会没完没了,而相关设计及研究内容在落实有关方案时或已不合时宜,因此他建议相关部门应制订具体方案,并尽快落实,否则只会再次出现相同情况,即 10 年前原有广福行车桥方案的研究已经不合时宜。此外,每届区议员亦会对相关方案持不同意见,例如 10 年前的区议员赞成方案,但 10 年后的区议员却反对。

33. 陈振哲议员询问运输署希望在是次会议上让委员了解有关兴建行车桥的新方案,还是希望委员在原有广福行车桥的方案及委员建议的新方案中二择其一,以便署方就相关方案进行前期研究。

34. 郭诗韵女士表示,兴建广福行车桥一事已经讨论多年,而在今年 6 月及 7 月期间,有关事宜出现新进展,而委员亦提出新建议,故运输署希望在是次会议向委员报告最新进展、初步研究结果、各个兴建行车桥方案,以及参考委员就相关行车桥方案提出的意见,从而采取适当的行动。

35. 陈振哲议员续提出的意见如下:

- (i) 根据运输署代表所述,署方只是报告兴建行车桥方案的最新进展及咨询委员,故委员无需在是次会议上作出任何决定。据他理解,即使委员现时就兴建行车桥提出新方案,运输署仍需在今年年底进行的大埔区域交通及运输研究完成后,即展开相关研究后的 18 至 24 个月,才会落实如何兴建相关行车桥,故他预计署方最快 3 年后才能在大埔区议会报告有关方案,再向立法会申请拨款,或进行勘察报告。相关部门亦需在勘察报告完成后,才能咨询太和邨法团有关征收相关土地事宜。

- (ii) 题述议程提及“横跨林村河的行车桥”，即相关讨论范围只限制于拣选哪个方案兴建行车桥，还是不兴建行车桥。如题述议程提及解决大埔墟或林村河两岸的交通挤塞问题，这样的讨论范围又与上述讨论范围不同。由于委员较关注如何解决大埔墟内的交通挤塞问题、交通流量及违泊问题，而非是否落实兴建行车桥，故他询问日后讨论题述议题时，是否应更改议题名称，以符合讨论范围。
- (iii) 他建议把简报内容上载至大埔区议会网页。
- (iv) 由于疫情关系，最近难以召开工作小组会议。就此，他查询秘书处可否直接以交运会名义进行研究，例如交通研究及改善大埔墟交通挤塞问题的研究，以期尽快展开相关研究。
- (v) 他查询运输署会否考虑把宝乡街华立茶餐厅附近的过路处的设计改划为 2 个车辆出入口。

(会后备注：上文第 35(iii)段所述的文件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 63A/2020 号。)

36. 林奕权 议员查询运输署能否向委员提供交通模型分析数据，以及就不同方案提供不同数据，例如各行车桥的行车时间，以供委员参考及研究，从而作出更好的判断。相关部门现时没有提供任何数据予委员参考，故他们只能凭空想象，比较各拟建行车桥的成效。

37. 署理主席 的意见如下：

- (i) 以往有部门表示原有广福行车桥的方案仍需花 30 个月进行环境影响评估报告，评估该方案对大埔文武二帝庙及七约风水井的影响。题述文件提及委员建议的新方案负面影响较多。就此，他认为运输署及路政署所提供的资料不够详尽，例如简报中有关未来路向的内容只简略提及 9 个项目，并没有阐述项目内容。
- (ii) 由于大埔北行及南行的交通挤塞问题近 20 多年来愈见严重，故委员认为有需要在 3 条行车路，包括南运路天桥、宝乡桥及完善路以外的位置加建行车桥，并在 10 年前完成有关在大埔广福桥附近加设行车桥的研究。就此，他询问运输署常设代表，署方对兴建广福行车桥的立场为何，以及在这 10 年间有没有其他数据支持相关立场及汇报相关进度。委员认为相关部门希望尽快落实兴建行车桥的方案，但相关部门仍花长时间准备相关工作，包括花 18 个月进行大埔区域交通及运输研究，并花 30 个月完成进行上述环境影响评估报告。

38. 李颖琛 女士回应如下：

- (i) 运输署曾就改善宝乡街及宝乡桥交通挤塞问题进行研究，包括派员到附近一带视察和点算相关路口的车流。
- (ii) 有关运输署会否考虑扩阔宝乡街华立茶餐厅附近至乡事会街的过路处，由于涉及多个考虑因素，包括砍伐树木等工序，故署方需详细研究车流数据，再作考虑。
- (iii) 由于宝乡街大部分车辆均右转前往南盛街，非前往南盛街的车辆数目不足以支持扩阔宝乡街华立茶餐厅附近至乡事会街的过路处。运输署会研究把相关过路处增建为 2 个车辆出口的工程需要及影响等再作评估。
- (iv) 运输署现正研究改建广福道及宝乡街的灯口位置的交通灯安排，以期疏导宝乡桥、宝乡街及南盛街一带的交通。
- (v) 运输署研究宝乡桥交通挤塞的问题时，亦会考虑增建另一条行车桥对上址交通所造成的影响，因为相关工程或会改变大埔区整体车流分布。因此，署方认为需要研究整个大埔区的交通情况，才能就兴建行车桥方案提供具体数据。

39. 署理主席的意见如下：

- (i) 虽然有委员表示，在宝雅路的车辆可以使用宝乡桥前往北盛街，故无需使用新兴建的行车桥前往北盛街，但他指出由于该等车辆从宝乡桥的南行方向前往大埔墟后，未能往右驶入广福道，故该等车辆并不如委员所说，可使用宝乡桥前往北盛街。
- (ii) 运输署过往有否研究大埔区的道路设计，包括灯号、大埔墟内的单程行车线、宝乡街华立茶餐厅附近的过路处、花槽、树木及栏杆位置？由于署方已经花了很多年研究大埔区的交通情况，故委员才希望署方能提供具体的时间表，并提出改善大埔区交通挤塞问题的建议，例如增加区内泊车位、建议警务处加强执法行动、把仁兴街垃圾收集站及附近的咪表泊车位改建成多层停车场等。虽然路政署曾经提及“一地多用”的原则，但由于现时没有足够的土地，故他建议相关部门考虑如何改善现有的配套设施。

40. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 他建议在续议事项内加入题述议题，但把议题名称更改为“关注林村河南北交通事宜”，以便在每次交运会会议讨论相关事宜，包括兴建行车桥、违泊、灯口位置、兴建多层停车场等，让相关部门及市民知道委员关注林村河南北的交通事宜。

- (ii) 他询问，如委员希望以交运会名义就某些事项进行研究，运输署能否向交运会委任的机构提供相关数据。

41. 署理主席表示以交运会或其辖下工作小组名义进行研究的建议可行，并询问委员对相关研究内容的意见。

42. 陈振哲议员表示，由于现时难以召开工作小组会议，既然署理主席同意以交运会名义邀请机构就委员关注的事项进行研究，他建议秘书处会议后询问委员欲研究的事项。

43. 署理主席表示，委员提出各项改善大埔区交通情况的建议，例如兴建多层停车场、过路处的车辆出入口规划设计、灯号次序安排等，而这几个方面均值得研究。

44. 林名溢议员表示，大埔区议会去年曾经讨论把崇德学校改建为社福设施，而他曾经透过秘书处询问相关部门有关进度。相关部门回复指该学校现时是可供机构短期租用的场地，但由于审批问题，暂时未有任何机构租用该学校。就此，他亦曾询问相关部门，如希望改建该学校作其他用途，相关程序为何。相关部门则表示，必须有部门提出建议，并管理相关场地。就此，他建议相关部门考虑把该学校改建为多用途设施，当中包括停车场，以增加泊车位。

45. 署理主席表示委员可以在会议后向秘书处提供欲研究的事项。

46. 秘书表示，陈振哲议员建议在日后举行的会议的续议事项中，加入“关注林村河南北交通事宜”，以讨论题述议题(即兴建行车桥一事)、违泊、灯口研究、兴建多层停车场等事项，而不只是讨论题述议题。如委员同意陈议员的建议，秘书处会再跟进。

47. 任启邦议员询问运输署在是次会议上提出题述议题的目的。他希望署方澄清，署方是希望(一)向委员介绍有关原有广福行车桥的方案及委员建议的新方案；(二)希望获得委员同意继续研究相关方案；(三)是否须获得委员支持，才可落实有关方案；(四)只要相关部门认为上述方案可行，便会落实该方案；或(五)如未获委员支持，相关部门便会暂停研究。他认为，相关部门如因为委员不支持任何一个方案便暂停相关研究，做法并不理想。不过，如不论委员在是次会议上作出任何决定，相关部门都将继续研究，则须让委员知悉，以便委员配合，让相关部门继续研究。

48. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 根据运输署代表的回复，不论委员在是次会议上选出任何一个兴建行车桥的方案，署方亦要花时间进行大埔区域交通及运输研究和环境影响评估，故他估计署方仍需至少 5 年才可落实相关方案和执行所需程序，包括咨询立法会等。他估计署方仍需多花 10 年时间处理兴建行车桥的建议，这等于浪费了以往曾进行的研究。
- (ii) 如委员对兴建行车桥的建议有不同意见，运输署应从更大的方向研究如何改善大埔南北的交通连接，而现时只靠南运路及宝乡桥连接南北两面的交通。就此，运输署曾经表示，除了南运路及宝乡桥连接南北两面的交通外，车辆仍可从吐露港公路经完善路前往大埔(北)。不过，他指大埔市中心的车辆的确只能使用南运路及宝乡桥前往大埔(南)及大埔(北)，故认为运输署应规划第 3 条路线供该等车辆前往南北两面，而该路线并不一定设置在太和。虽然运输署需要花长时间研究上述建议，但该建议能让车辆使用南运路及宝乡桥以外的路线前往大埔(南)及大埔(北)，即使出现交通意外，南运路及宝乡桥的交通亦不会过分挤塞，减低大埔区交通瘫痪的机会。
- (iii) 他支持兴建行车桥，但由于委员或有其他意见，故认为运输署应提供具体意见，供委员参考。如运输署未能提供专业意见，委员亦只是纸上谈兵，只能指出视察时所见的交通问题。
- (iv) 他认为应同步处理泊车位不足及违泊问题，并研究兴建行车桥的建议，因为即使解决了违泊问题，违泊车辆减少，交通较以往畅顺，但车流却维持不变，亦不足以解决交通挤塞问题。
- (v) 由于大埔墟一带，包括运头街及宝乡街一直都有违泊问题，故警方亦应研究如何加强执法。就此，他查询警方有没有加强处理违泊问题的长远方案。他指出大埔区近年来的违泊情况包括：(一)绿色的士并排停泊在十字路口及麦当劳路口的行人过路线。如警方能解决相关问题，便能腾出较多空间供货车在屈臣氏上落货，此举可以减少在东亚银行附近双黄在线落货的货车数目；(二)大埔四里的停车场一带车辆数目众多，每次都会挤塞至少半小时，加上有车辆停泊在附近，司机难以在该位置上落货，故改在运头街及宝乡街上落货，但该处同样有很多私家车停泊，造成恶性循环，只能依靠警方处理，但他认为警方多年来都没有积极在运头街及宝乡街打击违泊。
- (vi) 虽然委员在是次会议上已经就题述议题讨论了一段时间，但他认为难以在短时间内得出结论。就此，他建议在工作小组会议再作详细讨论。

49. 署理主席请警务处代表响应有关的士停泊在宝乡街屈臣氏对出的情况。

50. 徐翼福先生表示，由于的士需使用该处上落客，而其他车辆使用者亦需要在该处上落客货，但该处不设任何上落客区。如相关部门在该处划设限制区，规定在特定时间才可上落客货，或可改善相关情况。虽然警方不停在该处打击违泊，但由于很多驾驶者养成不良驾驶习惯，附近又没有足够泊车位置，而有些人亦需要驾车停留在大埔墟进行活动，都会导致交通挤塞。大埔墟的道路规划多年来并没有太大改变，车辆均需使用宝乡街离开大埔墟，或经安富道转入广福道离开大埔墟，故相关道路设计直接影响大埔墟的交通流量，难以单靠警方打击违泊而完全改变大埔墟的车流问题。不过，警方备悉委员的意见，并将增加执法次数，以期改善大埔墟的违泊情况。

51. 刘勇威议员认为在工作小组会议讨论题述议题，较在交运会会议的续议事项讨论更能显出委员对题述议题的重视。上届区议会亦曾经成立相关工作小组讨论兴建行车桥事宜，而本届可以在相关工作小组增加讨论范围，讨论任何改善林村河南北两岸交通的方案。

52. 陈振哲议员复述他的问题，询问运输署可否向交运会委托的机构提供研究数据。

53. 署理主席询问，如在工作小组会议继续跟进题述议题，委员认为应纳入改善主要道路工作小组的恒常会议议程，还是参考上届区议会的做法，成立非常设工作小组集中讨论题述议题。

54. 郭诗韵女士回应如下：

- (i) 运输署主要希望在是次会议上向委员报告署方在最近数月就兴建广福行车桥或横跨林村河行车桥的最新进展及初步分析研究，并希望通过大埔区域交通及运输研究，研究兴建横跨林村河行车桥的不同方案，故署方亦希望在是次会议上咨询委员对兴建行车桥的意见，并会在上述研究中考虑委员的意见以推展项目。
- (ii) 运输署将详细研究兴建行车桥事宜，并会再向委员汇报最终方案。署方除希望以最终方案处理林村河南北两岸的交通问题外，亦希望与大埔区议会取得共识，以推展相关工程。
- (iii) 署方需在决定最终方案前进行详细研究，并预计在 18 至 24 个月内完成大埔区域交通及运输研究。该研究开展后，署方将与顾问公司根据相关研究落实兴建行车桥的最终方案，然后尽快咨询委员，并按既定程序推展相关项目，并适时向大埔区议会汇报。
- (iv) 大埔区有不同的交通问题，而运输署亦有就当中一些较容易处理的问题，与区议员研究和落实改善交通措施。至于一些较难落实的改善建议，例如让车辆在宝乡桥转右，由于相关建议会影响附近的

交通，故署方将在大埔区域交通及运输研究中设立交通模型，考虑各个交通改善建议对附近交通造成的影响，从而落实各项短期、中期及长期的交通改善措施，以处理大埔区现时的交通问题。署方亦会在上述研究中，研究兴建行车桥的不同方案，并将根据交通理据及技术可行性研究结果，再次咨询委员意见。

55. 署理主席表示，有委员建议在工作小组会议跟进题述议题，亦有委员建议把题述议题列入交运会的续议事项。他则认为可以在改善主要道路工作小组讨论题述议题，但由于该工作小组主席苏达良议员缺席是次会议，故未能征询他的意见。就此，他查询委员对上述建议的意见，即应先咨询苏议员，还是把题述议题列入交运会的续议事项中。

56. 林名溢议员表示，如落实委员建议的新方案，运输署将在宝雅路加设交通灯号。就此，他查询是否必须兴建相关交通灯号，并希望署方研究设置让车处的成效会否更大。

57. 有关区镇桦议员提出在工作小组继续跟进题述议题的建议，署理主席询问区镇桦议员希望参考上届大埔区议会的做法，成立非常设工作小组以研究题述议题，还是可在改善主要道路工作小组跟进。

58. 李裕修先生表示，改善主要道路工作小组为常设工作小组，其职权范围包括：(一)讨论大埔区内的道路工程；以及(二)就改善大埔区内道路的设计、安全及交通安排提出建议等。委员希望讨论的事宜属于工作小组的职权范围，故他建议可以在上述小组讨论，以免重复成立相同职权范围的工作小组，而新成立的工作小组亦只能是非常设工作小组(任期不多于8个月)。另外，他理解署理主席希望尊重改善主要道路工作小组主席苏达良议员的意见。

59. 区镇桦议员表示，他建议在工作小组继续讨论题述议题，是希望省却在交运会讨论的时间，以及能在工作小组集中讨论相关议题。至于在哪个工作小组讨论题述事宜，他并没有特别立场。

60. 署理主席认为不论在工作小组或在交运会的续议事项中继续讨论题述议题，相关部门亦应提供具体数据及数据供委员参考。另外，有关在工作小组还是在交运会的续议事项中继续跟进题述议题，他询问委员有何意见。

61. 连栢璋议员同意在工作小组会议跟进题述议题。

62. 陈振哲议员表示，由于疫情关系，工作小组较难召开会议，故担心在举行下次交运会会议前仍未能召开工作小组会议。因此，他才建议先在下次举行的交运会的续议事项中加入题述议题，以示委员的关注，并能确保在下次举行的

交运会会议上跟进，而委员亦可在改善主要道路工作小组主席苏达良议员出席下次交运会会议时咨询他的意见，然后才在该工作小组跟进相关议题。另外，他请运输署回答能否向相关顾问公司提供署方拥有的数据。

63. 李颖琛女士表示，运输署需视乎相关顾问公司要求的数据为何，如不违反《公开资料守则》，署方可以提供相关数据。

64. 任启邦议员同意在工作小组继续讨论题述议题，因为工作小组会议日期能弹性安排，故当运输署或相关部门能提供新数据及数据时，工作小组主席便能召开会议。此外，他不认为相关部门能在 1 至 2 个月内或下次举行的交运会会议上就题述议题有突破性研究。因此，如相关部门或当区区议员就题述议题取得新进展，便请工作小组主席马上召开会议，此举较召开委员会会议更具弹性。

65. 署理主席询问陈振哲议员是否仍然认为先把题述议题列入下次举行的交运会续议事项中，并在下次交运会会议上征询改善主要道路工作小组主席苏达良议员后，才在该工作小组跟进相关议题。

66. 刘勇威议员认同直接在工作小组跟进题述议程会更具弹性。他表示，即使先在下次举行的交运会会议的续议事项中讨论题述议程，相关部门亦不能在该会议上报告任何新进展，届时委员亦只会根据相同的讨论文件发表相同意见，并无意义。

67. 陈振哲议员认同委员提出的意见，但认为先把题述议题列入下次交运会会议的续议事项中跟进，并经工作小组主席同意后才展开讨论，程序上较为恰当。

68. 区镇桦议员建议在改善主要道路工作小组继续讨论题述议题。如该工作小组主席苏达良议员在会议后表示反对，便在下次举行的交运会会议续议事项中继续讨论。如秘书处在会议后确认苏议员同意在该工作小组讨论相关议题，而安排上又可行，便在下次交运会会议前召开会议讨论，做法更具弹性。

69. 署理主席请秘书处在会议后向交运会主席关永业议员及改善主要道路工作小组主席苏达良议员转达上述建议。如他们认同上述处理方法，日后便在该工作小组继续讨论题述议题。另外，虽然召开工作小组会议的安排更具弹性，但他希望路政署及运输署用心研究题述事宜，因为委员一直关注此事的进展。

(会后备注：有关上文第 69 段的建议，关永业议员及苏达良议员同意在改善主要道路工作小组继续讨论题述议题。)

IV. 有关巴士 N271 号线(来往大埔及红磡)增设白石角站点
(大埔区议会文件 TT 64/2020 号及 TT 64A/2020 号)

70. 姚钧豪议员介绍大埔区议会文件 TT 64/2020 号，并请运输署及九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)回应。

71. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 64A/2020 号。

72. 邓政杰先生表示，九巴非常关注白石角的交通服务，并知悉白石角陆续有新屋苑落成，人口亦会增长。九巴初步认为巴士 N271 号线驶经科学园的建议可行，并会就相关建议制订详细计划供运输署审批。如运输署认为相关计划可行，九巴会尽快咨询大埔区议会或其他相关区议会。计划获得相关区议会支持后，九巴亦会尽快落实相关建议。此外，九巴备悉白石角的交通服务情况，并会尽力改善。

73. 陈蔚嘉议员表示，太和邨附近居民同样缺乏深宵巴士服务。就此，她建议巴士 N271 号线的行驶路线可以参考巴士 271S 号线，增设太和邨和太和总站站点，让居民无须从大埔中心总站步行至太和邨。

74. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 他不反对巴士 N271 号线增设白石角站点，但建议九巴加强巴士的维修保养，因为不时有居民反映巴士在刹车时发出巨大声响，而不少巴士站都设于接近民居的位置，包括白石角、广福道、富善邨等，这些声响或会影响居民。
- (ii) 现时晚上 11 时 30 分后，白石角便没有公共交通服务，情况并不理想。他表示，巴士 272A 号线的尾班车开出时间为晚上 11 时 30 分。据他了解，港铁由红磡站开出的尾班车时间为凌晨 12 时 25 分，而该列车抵达大学站的时间约为凌晨 12 时 45 分。故此，除了巴士 N271 号线增设白石角站点外，他建议把巴士 272A 号线的尾班车开出时间延后至港铁尾班车抵达大学站的时间，或者至少延后至凌晨 12 时 30 分。如九巴每隔 30 分钟安排 1 个班次，即使延后尾班车时间，亦只需增加 2 个班次，便能方便较晚返回白石角的居民。虽然巴士 272A 号线的尾班车时间延后之后或许没有足够的乘客量，但有些巴士号线的尾班车时间亦设在较晚时段，例如巴士 71A 号线(往富亨方向)的尾班车时间与港铁大埔墟站的尾班车时间相若，即凌晨 1 时正。九巴作为专利巴士的营运商，应对市民一视同仁，因为白石角居民数目会逐渐增加，或会增至与富亨邨和颂雅苑的水平。故此，相关部门应一并考虑增加巴士 272A 号线

的班次。

75. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 他乐见运输署考虑题述建议，并询问九巴提交可行的详细计划后，署方大约需时多久才会进行咨询。
- (ii) 运输署早前已经提前巴士 272A 号线的首班车开出时间，故他希望署方亦把其尾班车开出时间延后至与港铁尾班车时间相若。
- (iii) 以往白石角的屋苑多属低密度屋苑，但现时的新屋苑，例如云汇、嘉熙及海日湾 2 期，当中较多为小型单位，所提供的泊车位亦不多，因此白石角居民对公共交通服务需求较以往大。他希望运输署能尽快落实相关建议。

76. 林名溢议员认为现时巴士 N271 号线途经沙田的路线安排并不理想。取消途经沙田的路线，直接从九龙驶往大埔，做法更为理想。不过，他明白沙田区议会或会反对取消相关巴士号线的沙田区站点。因此，如有上述路线改动，运输署亦需考虑在沙田区另设其他巴士服务。

77. 署理主席询问九巴，如巴士 N271 号线增设白石角站点，会对整体效益有何变化。

78. 邓政杰先生响应如下：

- (i) 九巴会检讨巴士 N271 号线的整体路线安排，故亦会一并研究增设太和邨站点的建议，以期服务更多居民。不过，如增加巴士号线的站点，则会同时增加巴士行车时间，故九巴亦需视乎有否足够资源应付相关安排，但亦乐意研究该项建议，在可行的情况下尽量满足居民需要。
- (ii) 有关巴士刹车时发出噪音的问题，九巴除了检视巴士保养安排，亦不时观察并适时提升车长的驾驶技术，以免巴士行驶时发出不必要的噪音。
- (iii) 九巴知悉白石角人口增长的情况，故一直增加白石角的巴士服务。就委员建议延后巴士 272A 号线的服务时间，他备悉相关建议，并会进行研究。
- (iv) 九巴会尽快向运输署提交有关巴士 N271 号线增设白石角站点的建议安排，并进行咨询。如有任何进展，九巴会再向委员报告。
- (v) 虽然巴士 N271 号线会驶经沙田，但其行驶路线较为直接。除沙田居民外，从沙田返回大埔的居民亦会乘搭该号线。如该号线不再驶

经沙田，对沙田及大埔的居民均有影响，故九巴须审慎考虑。

- (vi) 有关巴士 N271 号线增设白石角站点后对其服务有何影响，他表示由于路面交通在深宵时间较为畅顺，而上落客的时间亦较短，故九巴估计该号线的行车时间只会增加数分钟，对原有服务不会造成太大影响。

79. 区格莱先生 响应如下：

- (i) 运输署备悉有关巴士 N271 号线行驶路线延长至太和站的建议。
- (ii) 运输署预计可在九巴提交有关建议的详细计划后约 1 至 2 个月内落实相关建议。

80. 陈蔚嘉议员 补充说，往返红磡及大埔的交通工具有限，故大埔居民如需在深夜返回大埔，必须从旺角乘搭小巴，但这样就必须转车，而在深夜时间亦有大量市民乘搭该小巴，她亦曾经花 45 分钟候车。就此，她认为巴士 N271 号线如增设太和邨和太和总站站点，会有一定的载客量，并希望运输署及九巴考虑及研究如何安排相关建议，以满足大埔居民的需要，免得他们在深夜时间从大埔中心总站走一大段路回家。

81. 姚钧豪议员 不太认同需要取消巴士 N271 号线驶经的沙田站点，因为有些居民亦需要从沙田前往大埔或白石角。另外，有居民曾经进行粗略统计，指出巴士 N271 号线增设白石角站点后，在繁忙时间的行车时间亦只是增加约 6 分半钟，故他估计在深宵时段的行车时间应只会增加约 4 至 5 分钟，而他认为这并不会对乘客造成太大影响。他乐见运输署及九巴积极考虑相关建议，并希望可以尽快落实。

82. 任启邦议员 认为延长巴士 272A 号线服务时间的建议，会较题述建议落实得更快。就此，他询问相关代表能否提供较具体的时间表。他表示，如需更改巴士行驶路线，例如增设白石角站点，运输署及九巴便须咨询不同地区的区议会，而相关区议员或会提出不同意见，故需要较长时间。相反，延后巴士服务时间至凌晨 12 时 30 分或港铁尾班车时间的建议，相对较易安排，只需要增加 2 个巴士班次，故他希望相关代表能正面响应。

83. 署理主席 表示，巴士 272A 号线的服务时间为早上 6 时至晚上 11 时 30 分，即白石角居民在早上 6 时之前，并没有任何巴士服务前往其他地方，故姚钧豪议员希望争取白石角深宵时段的巴士服务。他支持落实题述建议，但认同调整巴士 272A 号线的服务时间会较落实题述建议快，因为当中可能只需要在早上 5 时 30 分增加 1 个班次，以及在晚上 11 时 30 分后增加 2 个班次即可，故希望相关代表考虑。

84. 邓政杰先生表示，九巴在是次会议才知悉委员希望延长巴士 272A 号线的服务时间。虽然或许只需增加若干班次便能落实相关安排，但他们仍然需时考虑各项因素，例如巴士服务时间表或车长工时等，以研究相关建议是否可行。如有任何消息，九巴会尽快向委员报告。

85. 区格莱先生会在会议后与九巴跟进有关延长巴士 272A 号线服务时间的建议，并研究在资源分配方面是否可行。

86. 署理主席认为由于相关部门当初就白石角的发展规划欠缺长远目光，令姚钧豪议员花费大量工夫改善白石角对外交通服务。运输署及九巴应尽早规划对外公共交通服务安排，以应付白石角人口增长，避免出现大埔第 9 区对外公共交通服务不足的情况。委员以往曾经表示，运输署及巴士公司不应在相关地区的人口接近饱和，并发现所提供的交通服务不足以应付需求时，才开始研究加强交通服务。他希望除了在交运会会议上研究相关公共交通服务外，运输署及巴士公司在往后举行的跟进公共巴士及小巴服务工作小组会议亦继续研究。

V. 有关创新路及吐露港公路之间兴建隔音屏的进展
(大埔区议会文件 TT 65/2020 号及 TT 66/2020 号)

87. 姚钧豪议员介绍大埔区议会文件 TT 65/2020 号，并询问路政署及运输署会否计划在吐露港公路及创新路一带(例如港铁路轨及吐露港公路相关路段，或吐露港公路(南行)及吐露港公路(北行)的中间路段)兴建隔音屏障。如没有，相关部门有否计划制订其他纾缓噪音问题的措施？

88. 署理主席表示，环保署未能派员出席是次会议，但已就是项议程提交书面回复，请委员参阅大埔区议会文件 TT 66/2020 号。

89. 萧伟琨先生响应如下：

- (i) 有关在现有道路兴建隔音屏障的工程，他简介路政署所负责的范畴。在一般情况下，环保署进行所需研究后，路政署会在需要时协助在现有道路展开缓减噪音的工程。因此，对于环保署的书面回复，即为缓减交通噪音的措施、要求及安排，路政署没有补充。
- (ii) 有关以透明屏板取代实心吸音屏板的建议，据他了解，相关建议是指在日后维修现有的实心吸音屏板时，或可更换为透明屏板。他曾就相关建议询问环保署，而署方回复表示，当现时沿吐露港公路所有隔音屏障都老化时，建议路政署可以把原有的实心吸音屏板一并更换为透明屏板。

- (iii) 路政署将密切检视现有的隔音屏障，当发现隔音屏障老化，会再向环保署查询隔音屏障更换为透明屏板的详细安排。

90. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 他对环保署没有派员出席是次会议感到遗憾。另外，他希望环保署就他余下的查询作出书面回复，并派员出席下次会议，继续讨论题述议题。
- (ii) 环保署曾在创新路及吐露港公路附近兴建新屋苑期间进行噪音测试。就此，他查询署方是在日间或夜间进行相关测试。他指出，由于白石角较为空旷，故跑车或改装车辆在深夜时段驶经白石角路段时，所产生的噪音及其他噪音所造成的影响，会较上述车辆在日间行驶时大。他认为，环保署如未曾在夜间进行相关测试，根本无从证实车辆在夜间驶经相关路段时所发出的噪音不会超出相关标准。
- (iii) 虽然审计署曾在相关报告中，批评路政署或环保署在吐露港公路兴建隔音屏障后，又拆除相关隔音屏障。然而，相关报告亦有提及环保署及路政署须在白石角及大埔第 39 区落成后，再次考虑在该 2 个地方兴建隔音屏障。就此，他查询相关部门有否重新考虑相关建议。
- (iv) 由于相关部门拆除原来设置在吐露港公路(南行)及吐露港公路(北行)中间路段的隔音屏障时，并没有拆除该隔音屏障的基座，故他建议环保署可先在上述路段已设置隔音屏障的基座位置，设置隔音屏障。

91. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 相关部门考虑兴建隔音屏障时应作全面考虑，以免重蹈覆辙，好心做坏事。他举例说，过往曾经提出在宏福苑、大埔中心，以及太和至太湖花园的某些路段兴建隔音屏障。初时，附近居民并无强烈反对相关建议，但在较后阶段突然强烈反对。上述情况除浪费了相关的准备工作外，亦反映居民持有不同意见。居民期望相关部门制订措施减低屋苑附近的噪音，但亦希望相关措施不会影响屋苑附近的景观，以免楼价下降。他认为，相关部门如在接获反对意见后，才就兴建隔音屏障工程进行咨询或修正工程计划，只会废时失事。因此，他建议无论相关部门或区议员提议兴建隔音屏障，必须先进行全面咨询，以免再次出现上述情况。另外，他希望相关部门更积极跟进，例如与当区区议员咨询当区居民，因为有些居民多年来争取兴建隔音屏障，却未能成功争取落实，例如经过多年争取后才得

以在运头塘附近兴建隔音屏障。

- (ii) 委员一直争取在吐露港公路增设巴士换乘站，而创新路的路段颇宽阔，故他建议相关部门可重新考虑扩阔创新路，以期腾出足够空间，供吐露港公路增设巴士换乘站用，而巴士公司亦无需安排巴士驶入白石角的住宅区。虽然增加驶经白石角的站点后，相关巴士号线在日间的行驶时间只会增加数分钟，但由于要顾及不同持份者，故在吐露港公路增设巴士换乘站才是最理想的做法。如此一来，运输署或巴士公司便不会因为乘客量不足，而特意新增巴士服务或特别巴士班次驶经白石角一带，但却能改善改善白石角的交通服务。他认为，所有行驶至大埔以至北区的巴士行驶路线，均可增加上述巴士换乘站的站点，令白石角居民受惠，亦无需增加新巴士路线及避免增加现时的巴士载客量。即使委员已尽量建议解决措施，以期在吐露港公路增设巴士换乘站，但运输署仍一直表示没有足够空间在吐露港公路增设巴士换乘站。他认为，相关部门如考虑在创新路及吐露港公路之间兴建隔音屏障，亦应在创新路预留一定空间。该路段颇为宽阔，如能善用创新路的空间，除了能兴建隔音屏障及扩阔吐露港公路外，亦可在吐露港公路增设巴士换乘站，多方面满足白石角居民的需要。

92. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 运输署应先详细考虑是否在接近创新路及吐露港公路的中间路段增设巴士换乘站，再考虑是否在该路段兴建隔音屏障。据他了解，运输署将于正在筹备的大埔区域交通及运输研究中，研究在相关路段增设巴士换乘站的建议。就此，他希望署方尽快研究相关建议，并希望运输署备悉审计署在相关报告中的意见，即运输署应先详细考虑会否在吐露港公路兴建其他基建或设施，再考虑是否在相关路段兴建隔音屏障。
- (ii) 吐露港公路与宏福苑附近的路段不同，是一条高速公路。相关部门应尽快决定是否在吐露港公路(南行)及吐露港公路(北行)的中间路段兴建隔音屏障。他亦希望相关部门尽快在该中间路段已设置隔音屏障基座的位置设置隔音屏障。

93. 署理主席的意见如下：

- (i) 他查询哪个部门为兴建隔音屏障的主导部门，以及相关部门需听取哪方面的意见。
- (ii) 环保署的书面回复指，“透明屏板与实心吸音屏板的减音效能相若”。因此，有关姚钧豪议员建议把现时设置在吐露港公路某些路

段的实心吸音屏板更换为透明屏板，他询问理据为何，例如是根据《香港规划标准与准则》（“《规划准则》”）、外观、遮荫、阻隔阳光等。

94. 萧伟琨先生响应如下：

- (i) 据他了解，环保署一直有监察噪音问题，当发现相关问题，便会着手处理。环保署完成需要性研究后，如有需要，便会请路政署进行可行性研究或协助推展相关项目。
- (ii) 透明屏板与实心吸音屏板的减音效能评估并不属于路政署的研究范畴。
- (iii) 路政署会根据环保署的要求推展项目，当中包括进行公众咨询。他备悉有委员认为不应在推展项目时才进行公众咨询。就此，他会向负责推展项目的同事转达相关意见，以研究能否提早咨询相关持份者。

95. 姚钧豪议员表示，环保署的书面回复表示，“正面朝向吐露港公路的窗户均设计为固定窗户(即用作维修时开启，而非作通风用途)”。他曾经到某接近博研路天桥的单位视察，发现车辆在吐露港公路及博研路天桥行驶时发出的噪音及回音较大，故即使设置减音窗亦会相当嘈吵，当中以云汇的居民最受影响。据他了解，以往曾经有驾驶人士投诉设置在道路转弯位置的隔音屏障阻挡视线，而路政署亦曾在立法会会议上提及将以透明屏板取代若干实心吸音屏板，故建议相关部门设置透明屏板，除了不会大大影响景观外，亦可消除部分驾驶人士的忧虑。他希望环保署回复他的问题，包括会否考虑在相关路段兴建隔音屏障，以改善车辆噪音对居民造成的影响。

96. 署理主席的意见如下：

- (i) 环保署的书面回复载述，“发展商的噪音影响评估结果显示，在实施了前述的噪音缓解设计和措施后，上述屋苑住宅单位的交通噪音水平符合载于《规划准则》的道路交通噪音规划标准(70分贝(A))。由于吐露港公路交通噪音对屋苑的影响已获有关发展商按《规划准则》的要求得到适当处理，所以无需在吐露港公路有关路段加建隔音屏障”。不过，他不认为相关交通噪音水平不超过70分贝，便代表没有居民受噪音影响。因此，他希望环保署回复如何得知吐露港公路交通噪音对屋苑的影响已获适当处理，是根据发展商的意见、《规划准则》的标准、署方所制订的噪音标准，还是署方在相关屋苑测量所得的噪音水平。由于并非所有面向吐露港公路的窗户均为固定窗户，故部分住户仍受噪音影响。

(ii) 委员会将通过秘书处要求环保署提供详细的书面回复。

97. 姚钧豪议员表示，如环保署的书面回复未能令他满意，他希望在下次交运会会议上继续讨论。

98. 陈振哲议员表示，委员会致函某个部门，是希望该部门派员出席会议响应委员的查询。如该部门因任何理由未能派员出席会议，才以书面回复作响应，而非委员会主动要求相关部门提交书面回复以响应委员的查询。

99. 署理主席表示，由于姚钧豪议员提交的文件(即大埔区议会文件 TT 65/2020 号)中，没有提及要求环保署派员出席是次会议，故他以为姚议员没有计划邀请环保署出席会议，才建议要求环保署以书面响应委员的问题。

100. 姚钧豪议员表示，由于他不太清楚哪个部门是兴建隔音屏障的主导部门，故没有在题述文件邀请环保署出席是次会议，但希望环保署派员出席下次会议，继续讨论题述议程。署方如未能派员出席会议，才应以书面回复。

101. 署理主席表示，交运会将致函环保署，阐述委员就题述议程提出的意见及问题，并邀请署方派员出席下次会议继续讨论。

(会后备注：上文第 101 段所述的信件已经在 2020 年 10 月 9 日送交环保署。)

102. 李裕修先生补充说，交运会将致函环保署邀请他们派员出席下次会议，署方如未能派员出席，则须根据委员的意见，提交书面回复。

VI. 有关新界东各公路车流变化及研究新道路网连接北区、林村至九龙事宜 (大埔区议会文件 TT 74/2020 号)

103. 彭晓峯先生介绍大埔区议会文件 TT 74/2020 号，并补充说，政府已向立法会财务委员会申请拨款，以期尽快展开《跨越 2030 年的铁路及主要干道的策略性研究》。虽然最终未能在 2020 年 7 月 17 日举行的财委会会议上审议相关拨款申请，但政府会在下年度继续争取相关拨款，以期尽快展开上述研究。

104. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 1999 年，政府在旧政务司官邸附近的道路交汇处与马料水道路交汇处之间的一段吐露港公路进行道路扩阔工程，把该道路由双程 3 线分隔道路，改建为双程 4 线分隔道路。政府发言人曾经表示，完成该工程后，该段吐露港公路所有方向的行车道容量，将由每小时

4 200 架次增加至 5 600 架次，故经扩阔后的快速公路应可应付未来 10 年(2001 年至 2011 年)的预计交通增长需求。

- (ii) 根据题述文件附表一，2018 年吐露港公路(广福至马料水)(南行)上午及下午繁忙时间每小时平均汽车流量分别为 5 700 架次及 5 640 架次。相关数据显示汽车流量已经超出道路的负载量，即上述(i)段所预计的 5 600 架次。然而，政府现时却仍表示会根据《香港 2030+：跨越 2030 年的规划远景与策略》(“《香港 2030+》”)的研究，拟订交通改善方案。
- (iii) 上述第(ii)段的数据显示汽车流量在 2018 年已经超出道路的负载量，而政府亦即将落实多项发展规划，包括大埔及北区的房屋发展、莲塘 / 香园围口岸、港铁转用 9 卡列车等，故相关部门应制订改善措施。
- (iv) 运输署预计在 1999 年 3 月开展的吐露港公路双程 4 线行车道扩阔工程，只能应付 2001 年至 2011 年的交通需求，但仍没有就 2011 年后的交通需求制订任何应对措施，只靠《香港 2030+》的研究作为解决方案，故现时仍未解决吐露港公路的交通挤塞问题。就此，他询问运输署能否提供其他更具建设性的建议，例如：(一)考虑进行道路扩阔工程，如沙田 T6 桥，以纾缓大埔区前往大老山隧道及马鞍山方向的汽车流量；(二)制订交通管制措施，如划定巴士专线。运输署已经以不同理由指出相关建议并不可行，而他亦认为这个建议必定涉及技术问题，但质疑运输署有否研究解决方法。他认为，由于现时的道路承载量已经超出负荷，故运输署应研究不同的解决方法。
- (v) 他不满运输署没有任何改善措施应对上述问题，导致大埔居民每天前往九龙时都遇到交通挤塞。就此，他希望运输署不要再以《香港 2030+》的研究作为解决方案，应尽快制订其他措施，以解决相关问题，不要令大埔居民失望。

105. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 从题述文件附表一的数据可见，吐露港公路的平均汽车流量自 2010 年起不断上升。虽然未知政府是否打算在 2030 年开始进行《香港 2030+》的研究，还是会在 2030 年完成兴建新道路的工程，但凭以往经验，政府至少需要花 10 多年至 20 年才能落实较大型的规划。多项发展计划，包括新界东北、皇后山邨、大埔第 9 区、白石角，以及多项连接深圳及本港的基建设施，均是导致汽车流量增加的原因。他指出，吐露港公路(广福至马料水)的每日平均汽车流量，由 2008 年的 122 660 架次增加至 2018 年的 155 300 架次，增幅为 3 万多架次，而相关流量亦只会继续上升。不过，据他了

解，相关部门没有任何有关新界北(即北区、上水、粉岭及大埔)前往市区或新界西的道路或铁路规划。

- (ii) 题述文件附表二显示，吐露港公路 / 大埔公路沙田段(南行)近年来在上午繁忙时段的平均车速分别约为每小时 13 多公里至 18 多公里。大埔公路沙田段(南行)，即由香港体育学院至沙田乡事会路，上午繁忙时段的平均车速为每小时 20 多公里。这个车速亦大大影响委员更为关注的巴士服务。在晚上时间，从城门隧道前往沙田乡事会路的交通亦严重挤塞，倒塞至城门隧道出口附近。就此，他建议相关部门兴建绕道，让车辆无须驶经新城市广场相关路段而前往大埔其他道路，再接驳至吐露港公路或粉岭公路，此举能大大改善交通挤塞情况。
- (iii) 交通挤塞问题不只影响驾驶人士，亦会影响乘搭不同公共交通工具的乘客，而政府亦鼓励市民减少自行驾驶，多乘搭公共交通工具。不过，现时不论早上还是晚上繁忙时段的平均车速均为每小时 10 多公里，难以鼓励市民多乘搭公共交通工具上下班，而这个平均车速亦是导致一些巴士号线服务不足的原因。就此，他亦希望巴士公司作出补充。
- (iv) 交通挤塞问题只会愈见严重，而运输署作为规划交通的部门，不应坐以待毙，应以长远目光规划改善措施。就此，他查询运输署如何评估若干年后的交通情况，以及能否提供相关数据。

106. 署理主席的意见如下：

- (i) 运输署提出的“三隧分流”建议方案无助解决交通挤塞问题。
- (ii) 高速公路有车速限制，但题述文件附表二显示，不论上午或下午繁忙时段的平均车速均低于相关车速限制。运输署表示平均车速受不同因素影响，故须小心诠释数据。不过，现时有其他地区正在发展，例如皇后山邨，而题述文件载述的上午及下午繁忙时段汽车流量数据，均显示相关道路的交通已经饱和。运输署又如何诠释这些数据？他表示，由于大埔区的车辆并未如其他地区般，能选择改经其他交通畅通的道路前往九龙区(例如沙田的车辆可以改往南行方向、上水的可以改经大榄隧道或锦田方向)，亦不能改经其他绕道，故他建议运输署据理力争，向署方负责规划交通的同事反映上述意见。
- (iii) 他询问秘书处，邀请运输及房屋局(“运房局”)出席交运会特别会议的进度为何。

107. 彭晓峯先生响应如下：

- (i) 大埔公路(沙田段)的扩阔工程完成后,可以纾缓近沙田市中心的交通挤塞问题,从而分流塞拉利昂隧道及大老山隧道的车流。届时车辆可以改经尖山隧道或沙田岭隧道前往市区,从而改善各主要道路在早上繁忙时间的挤塞情况。
- (ii) 运输署明白委员关注主要公路的交通挤塞问题及划设巴士专线的建议,亦已向运输署相关同事反映委员在上次会议提出的意见。

108. 有关邀请运房局及发展局出席交运会特别会议的进度, 秘书表示,秘书处曾经向关永业主席反映,由于疫情关系,未能在是次会议举行前安排该特别会议。就此,关主席亦表示理解,而秘书处亦在2020年8月17日以电邮通知委员上述情况,并将继续跟进。

109. 陈振哲议员引述交运会第4次会议记录的第67(ii)段,表示运输署尚未回复有关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。

110. 任启邦议员询问运输署能否继续研究落实划设巴士专线是否可行。虽然他理解香港体育学院亦位处交通樽颈位,但署方可以考虑扩阔泽祥街至香港体育学院的路段,例如进行道路工程或与香港赛马会研究,以腾出足够空间划设巴士专线,满足市民对公共交通的服务需求。

111. 刘勇威议员表示,题述文件载述的数据显示相关路段的交通承载量已经饱和。他不能接受2018年吐露港公路(广福至马料水)(南行)上午及下午繁忙时间每小时平均汽车流量超过5600架次。另外,委员曾经在上届区议会的相关会议提出划设巴士专线的建议,但最后却不了了之。他希望运输署不要动辄反对建议。即使署方认为建议完全不可行,亦须考虑其他措施。委员提出可行的建议,例如划设巴士专线,是希望运输署认真考虑,以吸引市民多乘搭公共交通工具,暂时纾缓道路饱和问题。

112. 署理主席的意见如下:

- (i) 运输署在兴建道路前没有长远规划。他举例说,运输署自2014年起永久封闭近蔚景园的支路,禁止车辆经该支路前往塞拉利昂隧道,是由于使用该支路的车辆数目太多,导致车辆倒塞至大埔公路(沙田段)。然而,署方在青山公路落成后才得知这个情况,故现时需要扩阔大埔公路(沙田段)。他不认同运输署代表刚才回复表示,大埔公路(沙田段)扩阔工程完成后,便能改善交通挤塞问题的说法,因为即使相关扩阔工程完成后,前往马场的路段仍是双线行车道,故相关工程仍无助解决马场路段的交通挤塞问题。
- (ii) 他希望运输署积极争取在吐露港公路划设巴士专线,因为此举可

以确保即使有大量私家车行驶，巴士亦能使用巴士专线行驶，不受交通挤塞影响，情况就如屯门公路的巴士专线。另外，他询问巴士公司可否建议运输署在巴士流量较高的道路划设巴士专线，并询问运输署有关落实划设巴士专线的时间表，以及落实相关建议的困难。

- (iii) 题述文件数据显示相关道路的承载量已经饱和，而“三隧分流”的建议方案亦无助解决交通挤塞问题。因此，如运输署仍要根据《香港 2030+》的研究进行大规模改善交通情况的研究，便已太迟。他希望署方好好把握这 10 年时间，研究如何改善交通问题，包括道路承载量不胜负荷、道路出现樽颈位置、交通严重挤塞等。

113. 彭晓峯先生 响应如下：

- (i) 他已经向相关同事查询在 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，但相关同事没有相关资料。
- (ii) 他已经向相关同事反映在大埔公路(沙田段)划设巴士专线的建议，希望能在下次会议上提供初步回复。

114. 邓政杰先生 响应如下：

- (i) 九巴观察到近年在大埔区及一些前往市区的主要道路的车辆数量显著上升。据他们了解，过去 10 年的车辆登记数目亦有一定升幅。汽车流量的增加对九巴营运亦造成很大压力。他举例说，很多大埔居民乘搭 73X 及 74X 号线巴士上班，但相关号线的行车时间在过去数年不断增加，对九巴的营运造成很大压力，因为会增加运作成本、所需的资源等，例如需要安排更多巴士及车长行驶相关路线，以维持原来的班次安排，而车长的工作时间亦因为交通挤塞而增加，减低九巴的运作效率。因此，九巴十分支持运输署规划新道路和推行巴士优先使用道路的措施，亦乐意与运输署及区议会合作，并就相关建议提供意见，以确保道路畅通，从而减少行车时间，便利市民。
- (ii) 由于使用屯门公路的车辆较少，故屯门公路巴士专线的使用情况理想。划设巴士专线不单减少巴士的行车时间，亦有助保持巴士的整体运作稳定，令九巴更容易规划巴士服务。

115. 陈蔚嘉议员 希望运输署能在下次会议上回复有关在 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，因为持续增长并不理想。

116. 署理主席表示，委员刚才提出的意见是向运输署整个部门反映，而不只是向运输署负责工程的同事反映，故希望运输署作为主要负责运输事宜的部门能着力研究相关意见。

VII. 有关大埔区内车辆噪音问题事宜 **(大埔区议会文件 TT 67/2020 号)**

117. 署理主席欢迎环保署高级环境保护主任(评估及噪音)1张寿昌先生及运输署工程师 / 监察及工程张永昌先生就是项议程出席会议。

118. 张寿昌先生介绍大埔区议会文件 TT 67/2020 号。

119. 张永昌先生就委员在上次会议上就是项议程提出的问题，响应如下：

- (i) 运输署欢迎市民举报有缺点车辆，以保障道路使用者的安全。市民可致电政府热线 1823，或通过电邮及手机应用程序举报。职员接获举报后，便会转交运输署车辆检验办事处跟进。除上述方法外，市民可在运输署网页下载“有缺点车辆举报表格”，填妥后以邮寄、传真或电邮等方式，直接联络运输署车辆检验办事处。表格订明，举报人需提供有缺点车辆的详情，包括被举报车辆的车辆登记号码、发现日期、时间及地点、被举报车辆的缺点，以及在情况许可下，提供被举报车辆的车辆登记号码、有关缺点的相片或录像，以作左证。举报人就有关缺点提供相片或录像，能让运输署更有效处理举报，而表格亦有提及更有效处理举报的目的。接获举报及相关详情后，运输署车辆检验办事处，包括验车主任，将审视每宗个案，并采取相应的规管行动，包括根据《道路交通条例》(第 374 章)第 79 条，向被举报车辆的车主发出验车令，要求车主把相关车辆送往运输署验车中心检验，检验项目亦包括所发出的噪音。
- (ii) 截至 2020 年 8 月底，运输署合共接获 5 986 宗有关有缺点车辆的举报个案(以全港计)，其中 452 宗的举报地点为大埔区，当中 33 宗涉及举报车辆发出噪音个案，占约 7%。

120. 陈振哲议员查询市民应如何利用“有缺点车辆举报表格”举报发出高声响噪音的车辆。运输署代表提及署方所接获的有缺点车辆的举报个案，当中有 33 宗涉及举报车辆发出噪音个案。就此，他询问运输署跟进了多少宗个案，以及成功检控了多少宗。另外，运输署要求举报人以相关表格举报有缺点车辆时，需提供相关左证。就此，他举例说，如他住在林锦公路旁，而在凌晨 2 时有高速行驶的赛车车辆发出噪音，把他和 1 名婴孩吵醒。在此情况下，又应如何提

供表格所要求的数据，以作举报？

121. 谭尔培议员的意见如下：

- (i) 他查询运输署接获的有缺点车辆举报个案中，有多少宗成功检控。
- (ii) 他建议警务处与环保署引入“噪音分贝探测及拍照装置”，因为相关装置可减轻相关部门的工作量，而车辆噪音问题亦长期滋扰居民，例如西沙路经常出现相关问题。环保署亦表示，如执法部门希望引入上述装置等新科技，署方亦乐意与执法部门研究，故他希望相关部门加强合作，研究如何处理车辆噪音问题。
- (iii) 他曾经建议相关部门考虑在车辆噪音问题严重的路段设置摄录机及分贝测试仪器，例如每逢周六及周日晚上，利用相关装置整晚拍摄路段情况及量度噪音分贝，这样便能同时拍摄行驶时发出噪音车辆的车辆登记号码及记录其噪音，然后把资料交予警方执法。另外，他查询以上述方法所拍摄的录像是否具法律效力，而相关部门又会否根据相关录像执法。他认为，如相关录像具法律效力，而相关部门又会据此执法，便能讨论如何执行相关建议。他相信很多市民都乐意协助执行，以解决非法赛车、车辆噪音等问题，减少超速驾驶造成的危险。

122. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 他询问，市民如利用“有缺点车辆举报表格”举报有缺点车辆，但未能提供相关车辆登记号码，只能提供发现日期及时间，运输署会否调查是否有人持续在该发现时间进行非法赛车，因而导致车辆噪音问题。
- (ii) 现时政府热线 1823 似乎已经取消处理非紧急事件，故他不理解市民可如何通过致电该热线举报。
- (iii) 环保署表示曾经在非法赛车热点及不同时段进行实地视察和收集相关数据。就此，他查询相关数据是指哪方面的数据，是否只包括噪音方面，还是有缺点车辆的数据等，以及能否向委员提供相关数据。
- (iv) 环保署发现，发出高声响的车辆主要涉及不良驾驶行为，例如在驾驶时不适当地使用低档行车等。他就此查询，司机如因不良驾驶行为而导致车辆行驶时发出噪音，是否需要承担后果，以及相关部门是否设有任何惩罚机制。
- (v) 环保署的书面回复指，署方会继续收集本地车辆的行车噪音数据。就此，他查询署方能否提供相关数据予委员参考，以及相关数据是

以什么类别划分，例如地区、车辆类型，或车辆品牌等。

123. 何伟霖议员的意见如下：

- (i) 他查询环保署巡查大埔区后，发现区内哪些黑点出现较严重的车辆噪音问题，以及巡查详情。
- (ii) 他询问警务处及运输署，会否考虑在大埔区的车辆噪音黑点位置，例如太和路，设置固定或流动侦速摄影机。

124. 区镇濠议员查询，运输署除了提供“有缺点车辆举报表格”外，有否提供“无缺点车辆举报表格”。他认为，环保署的书面回复只提及若干行为，包括车辆超速驾驶、非法赛车及非法改装车辆所导致的车辆噪音问题，但并没有提及一些原装车辆，例如昂贵跑车，即使未经任何改装或没有超速，在行驶时亦会发出极大声响，故查询相关部门有否考虑上述情况。

125. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 环保署现时在路边设置侦测设备，侦测排放过量废气的车辆。如车辆排出的废气或黑烟超出标准，该设备便会同时拍下相关车辆。据他了解，环保署除安排相关车辆进行废气测试外，亦会检控。因此，如市面上已有相关设备，委员希望环保署尽快添置。
- (ii) 环保署在路边设置上述侦测设备，应与警方的执法行动无甚关连。他曾经看见环保署在大埔墟街市及熟食中心(“新街市”)对出至运头街的路段设置上述侦测设备，故查询环保署能否在车辆噪音黑点位置或接近民居的位置设置上述侦测设备，因为相关车辆驶经民居，例如兴建在乡郊路段旁边的村屋，会影响该处的居民。他相信或需修订法例以配合上述措施进行执法。此外，相关措施或会影响其他车辆，例如部分巴士在行驶时亦会发出噪音，故或许亦变相违法。因此，区议员除了认同相关部门需检控发出噪音的车辆外，亦需考虑如何执法。如委员亦同意通过上述措施执法，他亦希望向环保署转达相关意见，让相关决策局或立法会继续跟进。他认为车辆噪音问题除了扰民外，亦会威胁市民的健康。市民如受车辆噪音滋扰，以致睡眠不足，便会影响精神及健康状况。因此，他希望相关部门正视车辆噪音问题。
- (iii) 有委员指出，部分原装车辆行驶时亦会发出巨响，故他建议运输署及其他相关部门考虑在属于“寂静地带”的路段，例如医院范围等，限制在行驶时发出巨响的原装车辆驶入。
- (iv) 他希望相关部门反映委员的意见，并通过其他途径，例如立法会等，跟进相关建议。

126. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 环保署的书面回复载述，非法改装车辆灭声器及非法赛车而导致车辆行驶时发出噪音，由警方及运输署执法。就此，虽然他认同警方及运输署责无旁贷，但警方曾经表示在执法行动中设置路障时，并无任何专业仪器检测车辆是否曾经改装，故只能以目测方式或根据经验判断，并视乎执法行动的目的，向车主发出车辆检验通知书。因此，委员不明白环保署有何措施协助相关部门检测车辆曾否改装，以要求检验相关车辆或尽快更换非法改装的装置。
- (ii) 除非法赛车外，部分原装车辆亦会发出噪音，例如昂贵跑车。就此，他认为应通过制订首次登记车辆的标准处理上述问题。他询问环保署会否检验首次登记的车辆，例如检测引擎马力较大的昂贵车辆是否符合噪音检验的标准，还是环保署亦没有任何措施解决涉及原装车辆的问题。
- (iii) 现时大埔区内有 2 种赛车形式，包括非法赛车及车队赛车，而后者必定驶经的路段包括汀角路、太和路及油站附近。车队赛车的车辆或先前往加油站加油，然后驶经太和路的大直路，再转入汀角路，经大美督前往鹿颈，再经粉岭前往元朗。他认为，即使他们没有参与上述赛车活动亦知道相关赛车路线，故相关部门必定掌握情况，但却没有解决措施。他不认为无需重视乡郊区路段(例如汀角路)的赛车问题，但由于大部分村屋都兴建在距离道路较远的位置，故认为相关部门应更重视市区路段的赛车活动，尤其是太和路旁边。由于太和路旁边有多个屋苑，每当车辆驶经时，屋苑的居民便会被车辆行驶时发出的噪音吵醒。虽然他居住的楼宇并非面对太和路，而是面对新界北总区警察总部的侧面，但每当车辆从吐露港公路进入太和路(前往太和方向)，他在家里亦能听见行驶的车辆发出很大的噪音，继而被吵醒。他在数届区议会选举完毕后，均接获居民(包括居住在大埔中心、明雅苑、太和中心及太和邨一带的居民)再次向他投诉车辆驶经时发出噪音，导致他们家中的初生婴儿及长者突然惊醒。即使车辆曾经改装亦不一定违法，更何况是没有改装的原装车辆，即原装车辆可以任意在行驶时发出噪音而不违法。就此，他询问相关部门有否制订措施解决原装车辆造成的噪音问题，还是相关部门以原装车辆并没有进行任何改装为由，没有制订管制措施。
- (iv) 他不认同环保署的书面回复表示，“首次登记的车辆必须符合《噪音管制(汽车)规例》(第 400I 章)订立的噪音排放标准。相关标准反映了车辆在市区正常驾驶情况下发出的噪音水平”这个说法，因为他认为一些原装车辆，例如昂贵的跑车，行驶时所发出的噪音分贝

过高，除非相关部门认为该类车辆的引擎马力大，故会相对提高其噪音标准水平。若如他所说，环保署认为原装车辆在行驶时发出的噪音水平合理，即运输署及警务处亦不能检控相关车主，他询问市民如受原装车辆噪音滋扰，又可向哪个部门求助，以及这是否代表没有任何部门可以解决原装车辆造成的噪音问题。如的确没有任何部门能够解决相关问题，他建议环保署、警方及运输署一同研究相关问题。连市民都知道相关问题存在已久，理论上没有任何部门不知道有这个问题，故此不可能没有部门提出任何解决措施。他建议相关部门制订政策以研究解决办法。否则，即使委员继续讨论亦没有意义，只是不停复述意见，而部门则继续推卸责任，最终无法解决问题。

127. 林名溢议员表示，他居住在北盛街，亦曾受到车辆噪音影响。他认为有 2 种车辆在行驶时会造成车辆噪音。其中一种为车辆快速行驶而造成的噪音，由于车速快，相关部门难以检控，市民亦无法记下车牌号码。他估计这些车辆大多往锦山方向行驶，故建议相关部门在相关路段制订措施，以作监察。另一种则是某些经常在他住所附近行驶车辆所发出的噪音。他指出，由于附近有食肆营业至凌晨时段，故这些车辆在该时段在附近寻找泊车位时或会造成车辆噪音，十分嘈吵。就此，他认为噪音或已超过标准水平，而相关部门亦不应漠视未超过标准水平的噪音问题，因为这些噪音亦会滋扰居民。他认为现行法例未能规管这类噪音问题，故相关部门难以处理，但他们亦需要正视问题。

128. 署理主席询问环保署能否响应车辆噪音问题。

129. 张寿昌先生表示，车辆在行驶时发出高噪音的情况，多是超速驾驶、非法改装车辆或不良驾驶行为所致。上述情况受《道路交通条例》及其附属规例规管，并由警方及运输署执法。如警方及运输署需要环保署协助或提供声学意见，署方亦乐意提供协助。

130. 署理主席的意见如下：

- (i) 他询问环保署是否认为车辆在行驶时发出噪音的原因，必定是超速驾驶或非法改装车辆所致，故无论相关车辆噪音问题有多严重，署方亦不会在相关路段设置任何测量噪音仪器或执法，以及认为出现超速驾驶或非法改装车辆的情况，是由于运输署及警方没有执法所致，而这些执法行动则完全不属环保署的负责范围。
- (ii) 他不认同上文第 130(i)段环保署的说法，并表示如有人投诉车辆噪音、空气污染及水污染的情况，环保署亦是其中一个执法部门。委员无法肯定车辆行驶时发出噪音的原因，而环保署却明确地表示这是超速驾驶或非法改装车辆所致，但有些未经非法改装的原装

车辆并没有超速行驶，在行驶时却仍会发出噪音，例如在刹车时发出的噪音亦会滋扰居民。因此，委员关注的是任何可能导致车辆行驶时发出噪音的情况。如车辆快速驶过，他质疑环保署如何确定相关车辆是超速驾驶还是非法改装。

- (iii) 他不理解环保署就车辆噪音执法及找出车辆噪音黑点位置，这两方面所负责的范围。他明白运输署在发出车辆登记文件(俗称“牌簿”)及车辆牌照时，会依照《噪音管制(汽车)规例》订立的噪音排放标准处理，而警方亦会检控超速驾驶的人士。不过，他希望了解环保署就声音污染的执法事宜，是否亦有负责的范畴。据他理解，环保署在处理水污染及空气污染事宜上亦有所负责的范畴，但有关车辆噪音的执法问题，署方却把责任交予警方及运输署。他希望环保署响应有否测量噪音的装置，或有相关措施规管噪音，犹如规管地盘噪音水平的做法般。

131. 张寿昌先生 响应如下：

- (i) 车辆噪音的排放标准已载述于《噪音管制(汽车)规例》(第 400I 章)，但该规例并不是用作管制已登记车辆在行驶时发出的噪音。然而，车辆的使用及其产生的声响是受《道路交通条例》(第 374 章)及其附属规例规管，并属于警方及运输署的执法范畴。如警方及运输署需要环保署的意见，署方亦乐意提供。
- (ii) 环保署亦正研究车辆噪音监控技术，并会适时研究引入相关技术是否可行，以便利有关执法部门执法。

132. 署理主席 表示，警方曾经设置路障，以作随机测试，抽查药驾、醉驾或拦截违法人士。就此，他询问警方，过往曾否在大埔区内进行执法行动，检控改装车辆。

133. 徐翼福先生 表示，《噪音管制(汽车)规例》(第 400I 章)并无载列任何规例管制行驶时发出噪音的车辆，而警方主要根据《道路交通条例》(第 374 章)进行一般执法行动，并视乎相关车辆在车辆结构及保养方面是否出现问题，例如有否在“死气喉”内非法安装催化转换器，或车辆的制动系统及轮胎等装置在行驶时会否发出噪音，以决定相关车辆是否属于残缺车辆，并需送往运输署的验车中心，或向相关车主发出残缺车辆通知书以要求检验相关车辆。另外，正如环保署刚才表示，现时其他城市仍在研究或试验“噪音分贝探测及拍照装置”，而本港亦没有任何相关装置协助警方进行车辆噪音的执法行动。

134. 张永昌先生 响应如下：

- (i) 有关原装车辆行驶时发出的噪音水平，他表示首次登记的车辆须

符合相关噪音排放标准，而运输署将继续协助环保署跟进相关事宜。

- (ii) 有关车辆机件出现问题的车辆，运输署职员检验相关车辆时，亦会检测其发出噪音的情况。

135. 署理主席的意见如下：

- (i) 他查询环保署以往在飚车热点及不同时段进行的实地考察及收集所得的数据，并询问数据是供内部还是外部使用。
- (ii) 他询问警方会否考虑向环保署征询声学意见或借用相关装置，以便不定期在大埔各处(例如太和路、大埔公路、西沙路、鹿颈及汀角路)进行各类执法行动，或向其他同事反映相关意见。

136. 徐翼福先生表示，相信新界北交通部掌握大埔区内非法赛车的黑点或热门位置。另外，道路交通问题不限于车辆噪音，故警方亦会留意司机是否超速驾驶、药驾或醉驾，以及车辆是否属于残缺车辆。因此，警方会根据相关法例，在预计出现上述情况的路段检控相关驾驶人士。

137. 署理主席询问运输署如何具体通过“有缺点车辆举报表格”举报车辆。他举例说，如举报人未能提供车辆的登记号码，或能够提供车辆的登记号码，但只是根据目测发现车辆气喉的尺寸不合标准，运输署会否处理？

138. 张永昌先生表示，市民如通过“有缺点车辆举报表格”提交举报，必须提供被举报车辆的基本数据，包括车辆登记号码(如未能提供，运输署难以找出相关车辆)；发现日期、时间及地点(以便运输署跟进)；以及有关缺点的相片或录像(如情况许可)，以便运输署更有效处理，而市民可以在运输署网页下载该表格。

139. 署理主席询问运输署，举报人是否需要在提供的录像中，摄录到被举报车辆行驶时，测量噪音仪器显示相关车辆噪音超出标准，才可证明被举报车辆属于有缺点车辆。如没有测量噪音仪器所显示的噪音水平作举报左证，举报又是否无效？运输署将予调查，还是以其他方式处理？另外，他请运输署就上述 33 宗涉及车辆发出噪音的举报个案作补充。

140. 张永昌先生表示，提供有关缺点的相片或录像作为举报车辆的左证，能让运输署更有效处理。不过，如举报人未能提供相关左证，运输署车辆安全及标准部及运输主任亦会根据相关情况适当跟进所有举报个案。另外，运输署接获 452 宗来自大埔区的举报个案，当中 33 宗涉及举报车辆发出噪音个案，而署方有处理所有举报个案。

141. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 环保署表示有关车辆噪音的执法事宜属于运输署及警方的负责范畴，但运输署却表示会协助环保署跟进首次登记的车辆符合相关噪音排放标准的事宜，并把负责处理相关事宜的责任交予环保署。他认为上述情况正正是他提及的问题所在，即相关部门互相推卸责任，无助解决问题。
- (ii) 就首次登记的车辆须符合相关噪音排放标准，他询问一些行驶时发出很大声响的原装车辆是否亦符合相关标准，还是相关部门没有为这些车辆制订噪音排放标准。
- (iii) 由于部门各自为政，故环保署、运输署及警务处都没有响应会否参考委员的建议，一同研究解决车辆噪音问题的措施。他估计相关部门认为，如需不同部门合作解决问题，即属决策局的范畴，因此不会考虑一同研究解决措施。相关部门只认为问题无法由个别部门解决，以及部门已经履行其负责范畴的责任，便已完成工作。就此，他再次询问环保署、运输署及警务处是否愿意一同研究解决大埔区内车辆噪音问题的措施，并希望他们响应。
- (iv) 他认为相关部门未能理解居民受车辆噪音问题滋扰的感受。
- (v) 环保署及运输署都没有响应车辆行驶时发出声响的问题。警方虽然有响应，但只是表示上述问题不属他们重点打击的事宜，并会针对打击其他车辆问题，例如车主曾否改装车辆，以及驾驶行为是否违法等。
- (vi) 他认为，要解决车辆噪音问题，最简单的方法是新界北总区总部在太和路旁或在大埔综合大楼执行不同措施，例如安装测量噪音仪器或相关设备等，以检测车辆噪音。他认为上述方法定能有效检测车辆噪音，因为相关车辆会在固定日子出现，例如以往每逢澳门举办赛车活动前或每逢周六及周日，必定有由昂贵车辆组成的车队在区内行驶，而他相信警方交通部必定了解相关情况，但却不主动跟进。

142. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 他询问，运输署提及的 33 宗举报个案中，署方成功检控的个案数量。
- (ii) 如他的住所位于林锦公路旁，而家中小孩在凌晨 2 时被快速行驶车辆所发出的噪音吵醒，他可如何通过“有缺点车辆举报表格”举报？
- (iii) 不只是大埔区才出现车辆噪音问题，而相关问题亦是影响市民已

久的民生问题。他的住所虽然并非位于道路旁，而是在半山位置，但他能从家中看见吐露港公路，在半夜同样被在吐露港公路超速行驶的车辆造成的噪音吵醒，故车辆噪音问题为广泛性问题。虽然市民亦希望协助相关部门执法，以及处理相关问题，但他认为“有缺点车辆举报表格”未能有效处理车辆噪音问题，因为运输署要求举报人提交被举报车辆的车辆登记号码，而举报人却无法提交。即使他的住所位于林锦公路旁，能从家中望见吐露港公路，亦难以拍下在公路上快速行驶的车辆的车牌号码。因此，他无法利用相关表格协助运输署执法及改善车辆噪音问题。因此，既然运输署未能通过相关表格处理有关车辆噪音的举报个案，他询问署方作为执法部门，会否研究如何改善相关表格。

- (iv) 环保署自 1988 年起实施“车辆黑烟管制计划及检举员训练”，以处理车辆黑烟问题。署方为检举员举办训练，而成为检举员需具备若干条件，包括年龄 21 岁以上、愿意每月拨出 30 小时兼任检举工作、同意参与短期训练课程、视力正常、没有色盲，以及在有需要时愿意出庭作证。运输署现行处理车辆噪音问题的措施，包括相关制度及“有缺点车辆举报表格”，均不能让市民有效协助处理相关问题。就此，他查询运输署会否考虑其他方法，包括但不限于实施类似环保署的“车辆黑烟管制计划及检举员训练”制度，让更多人参与检举车辆噪音问题的工作。他相信，如有更多市民参与相关的检举工作，运输署便能获得更多有用信息，对打击车辆噪音问题必定有所帮助。

143. 姚钧豪议员向环保署复述相关问题，包括(一)有关环保署在飚车热点收集的数据内容除了噪音分贝外，还包括哪方面的数据；(二)环保署有否公开相关数据，即使未曾公开，署方又有否向运输署提供，以供运输署跟进；(三)环保署有否公开或向相关部门提供署方所收集的本地车辆行车噪音数据，例如哪类车辆在行驶时较常发出噪音；以及(四)司机是否需要为不良驾驶行为承担后果，例如不适当使用低档行车，导致车辆在行驶时发出噪音。

144. 署理主席的意见如下：

- (i) 他认为环保署不应以相关指引没有提及如何处理车辆噪音问题为由而不采取任何行动。环保署代表负责处理与环境有关的评估及噪音事宜，故不应推卸责任和拒绝研究解决方法。
- (ii) 他建议署方代表应从环保角度考虑车辆噪音问题，而非直接归咎于高速驾驶造成的噪音。他认为环保署负责处理各种污染问题，包括声音污染，故改善相关问题和加强保护环境，亦属署方的责任。
- (iii) 他建议环保署代表在响应委员问题前，先考虑署方有何措施解决

车辆噪音问题，而不应只是表示乐意向警方提供声学意见，并指警方未曾向署方征询相关意见。他查询环保署会否考虑向警方提供测量噪音仪器或相关的技术装置。

145. 张寿昌先生表示，环保署在飚车热点进行的实地考察及收集相关数据仍属初步统计工作，故不宜公开或向相关部门提供相关数据。署方在适当时候必定与警方及运输署研究如何运用相关资料，打击车辆噪音问题。

146. 署理主席的意见如下：

- (i) 他曾经建议警方设置流动路障，抽查怀疑因为改装“死气喉”而导致行驶时发出噪音的车辆。就此，他查询环保署是否亦可研究设置相关装备，抽查行驶时发出噪音的车辆。
- (ii) 他认为委员关注的是车辆行驶时发出的噪音滋扰市民的问题，而环保署代表负责处理噪音事宜，但署方在书面回复的开首便表示，车辆噪音问题是由于高速行驶及非法改装车辆导致，故不属于署方负责的范畴。如环保署认同他上述的解释，他请环保署响应署方能否从环境保护方面研究如何改善车辆噪音问题。他指出，车辆噪音问题并不只是在晚上才出现，即使在日间时间，鹿颈亦有车辆超速驾驶，只是警方在该段时间内多次在该处设置路障，规定相关路段的车速为时速 50 公里，才可减少相关情况及车辆噪音问题。
- (iii) 委员希望运输署、环保署及警务处合作，以解决车辆噪音问题。他查询环保署向警务处提供声学意见的次数、相关声学意见的内容、相关声学意见能否有效协助运输署及警务处执法，以及曾否检视环保署所提供的声学意见是否合适。
- (iv) 他感谢环保署派员出席会议及提交书面回复，但认为署方没有具体响应委员的问题。

147. 张寿昌先生响应如下：

- (i) 根据环保署的观察所得，车辆行驶时发出高声响，是由于超速驾驶、非法改装车辆，或偶尔因不良驾驶行为所致。造成上述车辆噪音问题的非法行为，需要警方及运输署执法打击，而环保署非常乐意与警方及运输署共同研究解决车辆噪音问题的方法。
- (ii) 由于首次登记车辆，不论是马力较大的车辆、私家车、巴士或电单车，均须符合《噪音管制(汽车)规例》(第 400I 章)订立的噪音排放标准，故他相信已进行首次登记程序的车辆符合相关标准。

148. 署理主席表示，环保署代表的回复是指所有获运输署发出“牌簿”的车辆，

在行驶时不会发出噪音，但他认为这种说法并不准确。昂贵跑车即使已经获发“牌簿”，但行驶时亦会发出噪音。他指出，虽然首次登记车辆须符合《噪音管制(汽车)规例》(第400I章)订定的噪音排放标准，但不代表在行驶时不会发出噪音和滋扰市民，故他建议环保署向运输署提供声学意见，以研究上述情况。

149. 何伟霖议员的意见如下：

- (i) 环保署代表以同一答复响应委员的问题。根据相关回复，环保署似乎在车辆噪音事宜上没有负责的范畴，只是表示会协助相关部门，并把所有执法责任交予警方及运输署。
- (ii) 环保署代表没有履行在会议上的责任，不但没有具体响应委员的问题，亦没有响应他首次查询的问题。
- (iii) 环保署不单在车辆噪音事宜上表现得不负责任，在其他议题上亦然。

150. 署理主席表示，委员希望环保署在车辆噪音事宜上能更主动跟进，例如担任统筹角色。他以名车为例，相关车辆虽然为原装车辆，但引擎运作时发出的声浪可能很大，故不能单以相关车辆符合首次登记车辆须符合的噪音排放标准，便认为不会造成噪音问题。他建议环保署更尽力处理车辆噪音问题，而非一成不变，应研究除了向相关部门提供声学意见外，是否还有其他方法协助相关部门处理问题。

151. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 他乐见环保署派员出席会议解释相关政策。
- (ii) 在现行法例上，运输署向首次登记车辆发出“牌簿”，即代表相关原装车辆符合相关法例要求的标准。他查询，巴士如在登记时符合相关法例要求的标准，但行驶时发出的噪音超出标准，是否亦不能行驶。他认为要订立法例才可处理上述情况。
- (iii) 他询问，相关部门如获悉大埔区议会或其他区议会对车辆噪音问题提出意见，会否在日后制订相关政策时有所调整，例如运输署批准在本港行驶的车辆类型，因为运输署会详细检测进口车辆，故将根据相关法例监察。不过，如相关法例未能与时俱进，他认为相关部门亦须修订管制车辆噪音的法例。
- (iv) 委员提出的意见亦是居民向他们反映的意见，并非针对个别部门代表，而是针对相关法例，故希望相关部门研究是否有需要修订相关法例。如有需要，相关部门应向决策局反映，继而在立法会建议相关修订。他认为相关部门在是次会议上的回复不太理想，亦不够

具体。

- (v) 他建议除了在会议记录载述委员的意见外，亦请秘书处致函相关部门，表示委员十分关注车辆噪音问题。即使相关部门派员出席响应，委员亦认为环境局及运房局才能处理相关问题，并解释修订法例的事宜，以及现行法例没有涵盖的范围，而相关建议亦是纾缓车辆噪音问题的方法之一。至于未经任何改装的车辆在行驶时发出噪音的问题，则可能需要立法规管。
- (vi) 虽然相关部门的前线同事未必能够处理修改法例事宜，但他亦期望相关部门联同警方进行有关车辆噪音的执法行动。

152. 署理主席认同任启邦议员的建议。

153. 李裕修先生询问委员希望通过秘书处致函哪个部门。

154. 任启邦议员认为应致函运房局及环境局，因为运输署负责验车事宜，但验车程序所涉及的声学事宜，则属环保署负责的范畴。

155. 署理主席表示，运输署仍未响应陈振哲议员的问题，包括(一)运输署在上述提及的 33 宗举报个案中，成功检控了多少宗个案；(二)市民如在半夜被车辆行驶时发出的噪音吵醒，可如何举报相关车辆；以及(三)相关部门会否推行出似环保署的“车辆黑烟管制计划及检举员训练”。

156. 张永昌先生响应如下：

- (i) 根据现行机制，市民举报发出噪音的车辆，但未能提供车辆登记号码，运输署将较难跟进。据他了解，环保署亦正研究“噪音分贝探测及拍照装置”，如日后有所发展，亦可解决举报人无法提供车辆登记号码的问题。
- (ii) 运输署已经处理上述 33 宗举报个案，但现时未有成功检控数字。他可以在会议后补充相关数据。
- (iii) 运输署将积极参考类似环保署的“车辆黑烟管制计划及检举员训练”制度，以加强检测有缺点车辆。
- (iv) 运输署愿意与环保署及警方共同研究改善车辆噪音问题的措施。
- (v) 就昂贵跑车等原装车辆的噪音排放情况，他表示，有关车辆首次登记事宜可以分为 2 个范围，当中环保署负责处理噪音及空气方面的审批，而运输署则主要负责结构及维修方面的机件情况。首次登记车辆须符合上述 2 方面的标准，相关部门才会发出证明。
- (vi) 运输署运输主任一直协助警方进行不同执法行动，包括堵截、突

击、设置路障等行动。

- (vii) 有关建议运输署研究改善车辆噪音问题的措施，他会密切留意“噪音分贝探测及拍照装置”的发展，以研究如何落实。

(会后备注：有关上文第 156(ii)段，运输署表示，在 2020 年 1 月至 8 月底，运输署一共就该 33 宗在大埔区内发现，涉及车辆排气系统发出过大声响的有缺点车辆举报作出规管行动。当中，署方就 26 宗个案发出验车令，以及就 7 宗个案发出劝喻信。)

157. 署理主席指委员会将致函运房局及环境局，建议研究如何改善车辆噪音问题，以解决相关部门现时未能处理的问题和弥补现行措施的不足，请委员备悉。

(会后备注：上文第 157 段所述的信件已经在 2020 年 10 月 12 日送交运房局及环境局。)

158. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 他希望运输署代表在会议后补充上述检控数字的数据。
- (ii) 运输署代表的回复亦承认了“有缺点车辆举报表格”有不足之处，令市民难以通过表格举报，协助相关部门执法，故他希望署方考虑如何改善表格，并在下次会议上报告。
- (iii) 他认为运输署可以添置“噪音分贝探测及拍照装置”，并参考车辆黑烟管制计划的检举员训练方法，招募市民在住所附近设置相关装置，协助运输署处理车辆噪音问题。
- (iv) 由于环保署及运输署都表示愿意一同研究如何改善车辆噪音问题，故他查询警务处是否亦愿意参与。如警方同意，他希望大埔民政事务处(“大埔民政处”)协助相关部门，并在交运会会议上继续跟进。

159. 署理主席询问警方是否愿意与环保署及运输署一同研究如何处理车辆噪音问题，并询问大埔民政处是否愿意协助相关部门，并通过区议会进行监察。

160. 梁颖然女士表示，大埔民政处可视乎需要提供协助。

161. 徐翼福先生表示，警方须根据法例赋予的权力执法。如有关车辆噪音事宜的法例及政策有所修改，警方愿意与运输署及环保署研究是否需要引入新仪器，以作配合。

162. 署理主席宣布休会。

163. 会议其后恢复进行。

VIII. 续议交通及运输委员会 2020 年 7 月 10 日第四次会议事项

(大埔区议会文件 TT 68/2020 号(修订版)、TT 68A/2020 号、TT 69/2020 号、TT 70/2020 号、TT 70A/2020 号、TT 71/2020 号及 TT 75/2020 号)

(一) 要求于区内增加车辆泊位

164. 署理主席欢迎食物环境卫生署(“食环署”)大埔区环境卫生总监郭进森先生就是项议程出席会议。

165. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 68A/2020 号，有关要求在于区内增加车辆泊位的回复。

166. 郭进森先生介绍大埔区议会文件 TT 69/2020 号，有关委员建议日间或夜间局部开放少量食环署运输组大埔车房车位事宜的回复。

167. 任启邦议员表示，据他了解，食环署运输组大埔车房楼高 2 至 3 层。他明白要求食环署开放大埔车房供非政府部门车辆使用有一定困难，但建议一些负责规划的部门，例如运输署，将来重新规划大埔车房时，应在符合《规划准则》的情况下，增加该车房的楼层，例如加建至 10 层高，预留地下 2 至 3 层供食环署使用，而其他层数则供其他车辆使用。他指出，如不扩建原有政府设施以增加停车位，驾驶人士只能把车辆停泊在远处，或在附近位置违泊。现时违泊的情况十分严重，驾驶人士在晚上亦难以把车辆违泊在不阻碍其他道路用户的位置。他明白食环署代表现时难以回答相关建议，但希望将来重建大埔车房时，当区区议员及相关部门，例如运输署，亦可考虑上述建议，让公众人士使用该车房停泊车辆，就如大埔综合大楼停车场的规划一样。

168. 陈振哲议员请运输署就山塘路附近的政府土地用作公众停车场的研究作补充。另外，由于渠务署知悉他和各持份者反对批出林锦公路交汇处部分政府土地供渠务署作临时储存库之用，故他建议运输署日后在是项续议事项提交的书面回复中，一并报告该部分的政府土地用作公众停车场是否可行。

169. 谭尔培议员的意见如下：

- (i) 有关大埔区议会文件 TT 68A/2020 号提及的黄石码头空地，他曾经前往视察，发现相关部门在该个周五合共发出 233 张车辆许可

证，供旅游巴士进入北潭涌关闸，而在周六及周日，更有高达 300 架郊游人士的车辆驶进北潭涌关闸。然而，上述黄石码头空地最多只提供 40 个泊车位，即使在该空地划设路旁泊车位，其他车辆仍需停泊在附近的路边或黄泥地上。

- (ii) 虽然北潭涌关闸内的泊车位严重不足，但并非所有市民都认为需要在该关闸内的位置增加泊车位。有些市民反而认为渔农自然护理署(“渔护署”)应减少发出进入该关闸的车辆许可证，因为关闸内的位置没有足够的泊车位。他认为除非要求驾驶人士先把车辆停泊在北潭涌关闸前方的停车场，再换乘巴士前往西贡郊野公园，或开放旅游巴士泊车位供私家车使用，否则难以处理北潭涌关闸位置私家车泊位不足的问题。
- (iii) 关于运输署建议地政总署以短期租约形式营运相关泊车位，他没有意见，但建议相关营运商加强管理。

170. 姚钧豪议员的意见如下：

- (i) 香港科学园(“科学园”)的职员下班后，该处便有很多空置泊车位。不过，受地契所限，科学园不能向白石角居民提供夜间泊车位或任何泊车优惠，而科学园与地政总署正在商讨相关事宜。他希望相关部门建议科学园及地政总署放宽地契规定，以期善用科学园的车位，让白石角居民使用。他明白如向白石角居民提供夜间泊车位，则难以确保他们会在科学园职员上班前驶走车辆，但他认为这个方法可以解决上述问题。
- (ii) 白石角巴士总站基本上没有市民使用，亦没有的士驶经该处。就此，他查询运输署会否考虑把上述巴士总站的部分位置划作泊车位。另外，据他了解，规划署正向运输署了解能否把上述巴士总站改建为其他政府设施，例如多层建筑物或地下停车场，故他询问运输署对上述建议的意见。

171. 署理主席的意见如下：

- (i) 政府提出以“一地多用”模式发展多用途设施，反而成为增加泊车位的限制。食环署代表刚才表示，规划大埔车房时，并没有计划腾出该车房的泊车位供公众人士使用。就此，他指出一些政府设施，例如沙田政府合署、大埔政府合署及金钟道政府合署，均会在周一至周五某些时段开放泊车位，供公众人士使用。
- (ii) 政府部门规划小区时欠缺远见。他以大元商场停车场为例，如政府部门当初规划时能预计 30 年后的泊车需求，从而兴建 6 层或 7 层高的停车场，便可避免安祥路及大元邨出现违泊情况。

- (iii) 虽然他理解各个部门均有其负责范畴，并据此响应有关在大埔区内增加泊车位的建议，但他希望各部门可以一同认真研究相关建议。

172. 李颖琛女士回应如下：

- (i) 当食环署需要重建或改建大埔车房时，运输署会按照“一地多用”原则，与食环署研究在该车房增设公众泊车位是否可行。
- (ii) 有关把山塘路的政府土地用作短期租约停车场的进展，运输署已经建议地政总署把山塘路、达运道及白石角的空置土地改作短期租约停车场，但地政总署暂时未有回复。
- (iii) 运输署会研究把林锦公路交汇处部分政府空地改作短期租约停车场是否可行，并会再回复陈振哲议员。
- (iv) 据她了解，渔护署只会向郊野公园或特别地区范围内的居民或访客，或在上述地区进行公务的人员发出车辆许可证，故运输署主要考虑上述地区居民的泊车需求。早前运输署曾经透过大埔民政处就有关改善黄石码头附近空地的安全问题进行地区咨询。相关回复指，塔门居民认为有需要在上述空地提供泊车位，故运输署根据相关意见，询问地政总署把上述空地改作短期租约停车场的可行性。地政总署检视情况后，表示将尽快就相关建议进行咨询。就委员建议部门应开放北潭涌关闸前的旅游巴士泊车位供私家车使用，运输署将检视相关泊车位的使用情况，并会在下次会议回复。
- (v) 由于她尚未查阅科学园的地契，故须在查阅后才能响应可否在晚间开放科学园停车场供附近居民使用。她指出如相关地契并不容许上述做法，原因可能是涉及更改土地用途而须补地价。不过，由于科学园并不属于大埔区，她需要咨询相关同事。
- (vi) 有关把白石角巴士总站的部分位置划设为泊车位的建议，以及就规划署可能会把上述位置改建为多层政府设施事宜，运输署亦正研究在相关设施加设泊车位，并会就此回复规划署。

173. 陈振哲议员建议，如地政总署在下次交运会会议前仍未就大埔区议会文件 TT 68A/2020 号，即将相关政府土地用作短期租约停车场一事回复运输署，则应邀请地政专员或地政总署职员出席会议，以响应相关建议。另外，他建议运输署考虑：(一)根据“一地多用”原则，把仁兴街垃圾收集站及附近的咪表泊车位改建为多层大厦，当中设有垃圾收集站，并在其上层兴建多层停车场，此举料可提供不少泊车位；以及(二)把崇德学校改建为短期租约停车场，以期增加大埔墟的泊车位。

174. 郭进森先生表示，由于规划食环署运输组大埔车房时，没有预留部分泊车位供公众人士使用，故食环署认为相关建议并不适合。另外，据他了解，有些停车场会在职员下班后，把原提供予职员使用的泊车位，开放予公众人士在深夜时使用。

175. 署理主席同意陈振哲议员提出邀请其他相关部门出席会议的建议。他表示，以往讨论在区内位置增加泊车位时，经常因为《规划准则》、地契或地积比率的问题而难以落实建议，故他认为邀请其他相关部门出席会议讨论相关建议，会令讨论更为全面。

176. 李颖琛女士表示，运输署会根据“一地多用”原则，在有机遇时，研究把仁兴街垃圾收集站及附近的咪表泊车位改建为多层大厦，当中包括多层停车场，并会在会议后与陈振哲议员跟进把崇德学校改建为短期租约停车场的建议，但她认为须先向大埔地政处查询该学校的地契条款，才可进一步研究。

(二) 要求在广进街加油站旁加设的士站连上盖

177. 萧伟琨先生报告，路政署早前已经提交临时交通安排的设计图则供相关部门审批，并将向相关部门申请挖掘许可证。署方会在获批挖掘许可证后，尽快展开工程。

178. 姚钧豪议员询问路政署：(一)提交挖掘许可证的日期；(二)预计何时会获批挖掘许可证；(三)有否出现任何延误的情况；以及(四)预计完成题述工程的日期。

179. 萧伟琨先生表示，路政署预计在下个月申请挖掘许可证。由于很多车辆驶经广进街加油站附近，相关部门或需更长时间审批，故署方预计在明年年初前获批挖掘许可证，并预计在明年上半年完成题述工程。

(三) 关注大埔区违例泊车问题

180. 李颖琛女士介绍大埔区议会文件 TT 68A/2020 号，有关署方就大埔区违例泊车问题的回复。

181. 徐翼福先生报告如下：

- (i) 大埔警区分别在 2020 年 6 月及 7 月发出 6 534 张及 7 886 张定额罚款通知书，而 7 月发出的定额罚款通知书较 6 月增加 20.69%。

- (ii) 大埔警区在 2020 年 6 月及 7 月合共发出 14 420 张定额罚款通知书，较 2020 年 4 月及 5 月合共发出的 12 393 张增加 16.35%。

182. 林名溢议员的意见如下：

- (i) 他介绍大埔区议会文件 TT 70/2020 号，并表示运输署的书面回复(大埔区议会文件 TT 70A/2020 号)内容敷衍，因为运输署只提及会视乎需要提供协助，以及会敦促相关专线小巴营办商提醒司机只可把车辆停泊在许可位置，但相关做法并没有任何成效。
- (ii) 他播放片段阐述市民指警方选择性执法的情况。他表示，从片段可见，市民质疑警方选择性执法，因为该处并不是小巴车厂，但警方却只是检控私家车违泊，没有检控小巴违泊。市民只是拍下警方执法的情况，并没有阻碍警方执法，但被警方视为阻差办公。虽然市民如不满警员态度，可向投诉警察课投诉，但他认为投诉没有任何作用，故希望警务处代表尽快与片段中的警员沟通。
- (iii) 怀仁街及靖远街的小巴违泊问题存在已久，有小巴司机甚至会放置“雪糕筒”霸占街道以便停泊小巴。虽然他理解小巴司机没有位置停泊小巴，才停泊在小巴站上，但长远来说等同把相关位置私有化。就此，他建议运输署与小巴营办商研究在上述附近位置设置小巴车厂供小巴停泊，而警方亦不应选择性执法。
- (iv) 他介绍大埔区议会文件 TT 71/2020 号。另外，他认为大部分市民均支持警方打击违泊，故他不理解警方为何不严加执法。他指出违泊问题严重的地点包括：(一)大埔四里的百佳超级市场后方的上落货位置：虽然他认同货车司机不应在非上落货位置上落货，阻碍交通，但由于上落货位置整天被违泊车辆霸占，故无法在合适位置上落货，迫不得已才在马路上落货。他认为即使增加上落货位置亦无助改善上述情况，因为新增的位置亦只会被货物、违泊车辆及车房职员霸占，故不应本末倒置，应加强打击违泊。如警方不执法，单靠增加其他交通配套，例如划设双黄线，亦无法处理违泊问题；(二)广福道巴士站：经常有的士违泊在该处，导致货车无法在附近上落货区上落货，只能停泊在巴士站或附近的道路上，而巴士亦无法驶近巴士站上落客。不过，只要有警员巡逻该处，所有违泊的士便会驶离。就此，他曾建议警民关系组派员长期在该处巡逻，但相关建议不获接纳，故的士司机很快便故态复萌。就上述情况，他认为警方只是不愿意处理违泊问题，而非没有能力处理。如警方不持续执法，便无法改善违泊问题。他曾多次劝谕违泊的士司机离开，但他们的态度十分恶劣，只着他报警处理，甚至理所当然地向劝谕他们离开的市民表示相关位置是他们专用。他不能接受违泊的士司机占用公众地方便利自己。警方不能只是劝谕他们离开，应严正

执法，立即检控，否则当警方离开后，相关司机又会故态复萌；(三) 宝湖道：有网民向他举报，昨晚该处有车辆违泊，车身霸占斑马线，导致至少 10 多分钟的交通挤塞。虽然他认为驾驶者应负上最大责任，但该驾驶者肆无忌惮违泊是由于警方没有严厉执法。对于违泊在双黄线的车辆，警方不应只是通知驾驶者驶走，这样驾驶者便无需付出任何代价，故警方应严惩他们，直接拖走车辆。他亦曾询问警民关系组如何处理上述车辆，是否只会劝谕驾驶者驶走车辆。不过，警民关系组未能给予具体响应，只表示会视乎情况而定。他认为警方最多只会向相关驾驶人士发出告票，并要求他们驶走车辆。由于他们只会偶尔接获告票，罚款亦较停车位费用便宜，因此没有阻吓力。

(v) 他对于处理违泊问题感到灰心，因为问题已经存在多时，但警方却没有频密及严厉执法，无助处理问题。

(vi) 他查询警方会否向同一违泊车辆重复发出告票。

183. 姚钧豪议员查询警务处是否漠视委员的要求，因为委员分别在交运会第三次及第四次会议上要求警方提交大埔区内违例泊车检控数字的书面报告，但警务处代表在是次会议仍未提交相关文件。

184. 徐翼福先生响应如下：

(i) 有关怀仁街及靖远街的小巴违泊问题，运输署已经通知相关专线小巴营办商，提醒小巴司机改善情况，而警方处理上述问题时并不会选择性执法。警方除了备悉上述问题外，亦已通知大埔分区警员上述情况，故警方将持续执法改善上述问题。另外，由于林名溢议员播放的片段只记录事件的部分情况，故他不便评论。不过，如相关市民已经向投诉警察课投诉，投诉警察课便会展开调查。另外，警方执法时，有些司机会实时驶走违泊车辆，对警员亦十分有礼，但有些司机会无礼对待警员。警方会经常提醒前线警员，应时刻保持专业态度及严正执法。

(ii) 如违泊车辆并不直接影响道路交通，警方在发出告票 30 分钟后，可再次向该车辆发出告票。

(iii) 警务处代表会在会议上报告大埔区内违例泊车的检控数字，警务处如未能派员出席会议，便会以书面形式提供相关数字。另外，由于相关数字须由审计署核实，故警务处以书面形式提供的数字，只能反映会议前数个月的情况，而在会议上口头提供的检控数字，则是近期的数据，最为准确。

185. 有关大埔区议会文件 TT 70/2020 号的文件，区格莱先生表示，运输署曾与相关小巴营办商讨论怀仁街及靖远街小巴违泊问题，以及询问他们营运上是否需要相关街道停泊小巴，而他们均反映有此需要。就此，运输署将检视情况，包括在怀仁街及靖远街的另一边终点站是否有其他合适位置增设小巴总站、检视下午时段(由非繁忙时间进入繁忙时间)的乘客量，以便安排足够的小巴行驶，以及符合小巴服务详情表中的班次要求。运输署检视上述情况后，如发现有需要增加小巴停泊处以配合小巴营运，署方便会在大埔墟附近物色合适位置，增加小巴停泊处。

186. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 他曾经多次要求警方以书面形式提交大埔区内违例泊车的检控数字，而警务处代表上述的回复未能直接响应为何未能以书面形式提交。他认为警方可先以书面形式提交审计署已核实的检控数字，而在会议上则再口头补充最新的数据或更新相关数据。由于他已数次提出上述要求，但警务处一直没有跟进，故他建议经秘书处致函警务处，要求警务处以书面形式提交大埔区内违例泊车检控数字的报告，并参考环保、渔农、工商、食物及卫生委员会的部门报告文件，或“社会福利署大埔及北区福利办事处报告：主要社会服务数据”的格式。
- (ii) 有些道路用户把对象放在咪表泊车位上霸占泊车位。对此，他必定报警处理。即使他是驾驶人士，亦不会这样霸占他办事处楼下的咪表泊车位，因为此举并不合理。就此，他查询警务处如何处理霸占泊车位的情况。
- (iii) 有关大埔区议会文件 TT 71/2020 号，他建议在大埔区议会会议讨论林名溢议员刚才播放的影片内容。从影片可见，相关警员不属交通部，故难以要求警务处代表在是次会议上响应有关事宜。该警员警告该名市民阻差办公，则涉及警方对警员进行的内部培训，包括执法人员对法律的认识、如何执法及他们拥有的权力。因此，他认为由大埔区指挥官在大埔区议会会议响应上述事宜更为合适。

187. 姚跃生议员的意见如下：

- (i) 他指出区内有人在某些位置放置对象霸占道路，例如同茂坊顺丰营业点，以及汀丽路太平工业中心后方位位置，均被顺丰速运霸占以处理货物，故他希望警方跟进。
- (ii) 他听闻小巴营办商要求在怀仁街增设小巴停泊位，故询问运输署会否考虑相关要求，让他们把现时停泊在其他位置的小巴一并停泊在怀仁街。

188. 任启邦议员的意见如下：

- (i) 不论小巴或巴士均有需要停泊。举例来说，巴士会在某些时段停泊在巴士总站。怀仁街及靖远街小巴士的情况亦然，小巴司机在某些时段停泊小巴稍作休息，或在晚间停泊，让其他司机接替翌日的服务。他认为完全禁止小巴停泊在该处，或会影响小巴营运。
- (ii) 他举例说，小巴 806A/B 号线在运头塘邨设有站点，而大埔区议会亦不反对该号线的小巴停泊在运头塘邨道路的其中一条坑道。他认为该号线需要一定数量的小巴，才能提供足够服务，故署方应考虑是否把一些咪表泊车位改划为小巴停泊位，或另觅其他位置供小巴营运，而不应禁止小巴停泊。
- (iii) 他明白林名溢议员不满警方处理违泊小巴的方法，但认为有关小巴因营运需要而停泊的执法事宜，必须小心处理。如严正处理，即表示没有完全停靠在巴士站的巴士亦会视为违法。他举例说，约 3 年至 4 年前，有私家车在尖沙咀广东道霸占巴士站点，导致 271 号线巴士无法停靠在巴士站点上落客，而当时有警员向该辆巴士发出告票，十分荒谬。他认为私家车司机尚可选择停泊的位置，但小巴及商用车辆等如因营运需要稍作停泊而被检控，在现时经济不景的情况下确实欲哭无泪。
- (iv) 小巴司机在非繁忙时段或其他时段，例如用膳时间、收车时段等，总会有需要停泊小巴。因此，他希望委员在处理此事时，能多理解相关情况以及小巴营运的需要，取得平衡，以达致小区融和。

189. 署理主席表示，除了希望警务处代表提供大埔区内违例泊车的检控数字外，亦希望他们提供过去 2 个月内在大埔区内进行的执法行动数据，包括执法行动次数及执法位置。

190. 区镇桦议员的意见如下：

- (i) 他理解小巴违泊问题会对相关选区的区议员造成困扰。他以位于旺角的潮联公共小型巴士有限公司的小巴士站为例，该小巴公司的小巴占据数条行车线停泊，导致其他车辆只剩约 1 至 2 条行车线行驶，令人难以接受。虽然怀仁街及靖远街的行车线较少，不会出现类似情况，但亦有约 8 至 10 架小巴停泊在行车线旁。他认同处理小巴违泊问题时需要取舍，但小巴亦因营运需要而停泊。就此，他建议警方向小巴营办商了解其需要，例如停泊的时段、停泊的小巴数目、停泊的原因等，并向他们反映市民及大埔区议会关注违泊情况，忧虑其他道路使用者会受到影响，故希望他们让步。他认为

警方可与林名溢议员及相关小巴营办商商讨，这个做法较直接检控所有违泊小巴更为合适，避免他们把小巴违泊在大埔墟其他位置，因为这样同样会影响大埔墟的居民，故应弹性处理。

- (ii) 霸占咪表泊车位的情况存在已久，当中以同发坊、同秀坊、同茂坊及大埔四里的情况最为严重。不少投诉指出维修车辆的店铺霸占咪表泊车位摆放物件，并只会在警员巡逻时缴付泊车费。在上届区议会，他已向徐翼福先生反映相关情况。虽然警方当时确有跟进，但由于上述店铺的职员会在警员到场巡逻时缴付泊车费，故警方难以检控。不过，他并不认为警方完全无计可施，因为一架车辆不能长时间占用同一咪表泊车位。因此，虽然警方或需花更多时间跟进，但他亦希望警方积极处理。
- (iii) 约在今年 8 月中，警方为防止市民在大埔中心聚集，持续在大埔中心、安邦路及安泰路一带巡逻。虽然有警车在他车辆后方位置，但由于他只是打算在安邦路短暂停泊，在百佳超级市场附近接载朋友，而且有不少死车在附近停泊，故他没有特别理会该辆警车。后来，有警员表示他的车辆停泊在黄线标记上，故要求他驶走。即使他向警员表示他只会短暂停泊，接载朋友后便会离开，但该名警员仍坚持要求他驶走，却没有检控其他死车。他驶离后又再折返，警方仍没有检控该等死车，只是赶走所有有驾驶人士在内的车辆。他不理解警方的执法行动是否只需赶走所有有驾驶人士在内的车辆，而无需理会违泊的死车，因此才导致违泊情况持续。
- (iv) 他指出区内的违泊黑点，包括安邦路、安泰路、安慈路、安祥路、运头街及宝乡街。虽然警民关系组不时会向委员报告相关执法情况，但他认为执法次数仍然不足够。
- (v) 他以安祥路翠屏花园对出的的士站为例，由于有车辆违泊在该的士站后方位置，令的士在停靠时，其车尾会占用其他行车线，继而导致阻塞行车在线的士。车辆须绕过李福林体育馆附近的交通安全岛，逆线行驶，并在双白在线切线。他曾在上届区议会反映相关情况，但丝毫没有改善。他曾与运输署职员到现场视察，以研究改善措施，希望不是单靠警务处处理。不过，他认为除大埔警区交通队外，大埔警区其他部门亦须跟进，因为其他警员亦可跟进违泊问题，只是他们经常对违泊车辆视若无睹，故委员才会要求大埔警区行动主任出席本届交运会会议。他曾多次指出安祥路翠屏花园对出的的士站违泊问题严重，包括曾经向警民关系组及徐翼福先生反映，指出该的士站的前方位置(转右的方向)交通顺畅，但转左方向却经常出现交通挤塞，阻塞后方位置的交通；或令原本打算转左的车辆须先转右，再在相关的士站附近的双白线切线，才可驶入左边的行车线。上述情况令驾驶人士被迫违反交通规则。

- (vi) 他以广福道巴士站为例，有红色的士经常占用该巴士站，导致巴士无法停靠，需要在马路中间上落客，造成危险。另外，每晚都有的士占用广福道近耀才证券的交通灯路口的其中一条行车线，导致只有 1 条行车线可供使用，以及占用大部分行人过路处的中间位置。然而，警员不论巡逻时或在警车上，对相关情况视而不见，但他们往往只是急于买夜宵。他报警处理，而警员到场亦只是要求司机驶走。除非他报警时清楚要求警方检控相关司机，否则该司机无需为其行为付出任何代价。他认为警方如不执法，即使运输署在上述位置划设双黄线，亦无法解决的士违泊问题。

191. 陈蔚嘉议员的意见如下：

- (i) 即使运输署已在福和路(太和邨)的前段位置划设双黄线，但据她视察所见，车辆仍然停泊在双黄线及行人过路处，阻碍使用轮椅人士过路。即使在福和路的紧急出口位置放置“雪糕筒”，亦未能阻止车辆强行在该处违泊，当中大部分是载有建筑物料的货车，有些驾驶者则在停泊车辆后前往太和街市，不会考虑会阻碍其他车辆出入。由于划设双黄线后仍无助改善问题，故她希望警务处加强执法，严惩违泊人士。
- (ii) 她曾与运输署前往福和路的加油站视察，并询问署方研究相关改善措施的进度。很多大型车辆前往该加油站加油，但由于有很多车辆在该加油站附近违泊，令原来宽阔的道路变得挤迫，导致大型车辆无法驶近加油站，于是不停响号。此外，很多旅游巴会在该加油站附近上落客，而在该处接送小孩上落校巴的家长曾多次向她反映，旅游巴阻碍他们的视线，对小孩造成危险。因此，她希望警方严加处理上述位置的违泊问题。

192. 胡耀昌议员请警务处代表先复述大埔区内违例泊车的检控数字。

193. 徐翼福先生复述如下：

- (i) 大埔警区分别在 2020 年 6 月及 7 月发出 6 534 张及 7 886 张定额罚款通知书，而 7 月发出的定额罚款通知书较 6 月增加 20.69%。
- (ii) 大埔警区在 2020 年 6 月及 7 月合共发出 14 420 张定额罚款通知书，较 2020 年 4 月及 5 月合共发出的 12 393 张增加 16.35%。

194. 胡耀昌议员续提出意见如下：

- (i) 由于警务处没有以书面形式提供上述检控数字，委员只能以会议记录查阅相关资料。他指出 2020 年 7 月 10 日的会议记录中第

195(i)段载述，“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%。”；而在 2020 年 4 月 27 日的会议记录中第 216 段载述，“大埔警区 2020 年 1 月、2 月及 3 月分别发出 5 599 张、8 821 张及 9 677 张定额罚款通知书”，即大埔警区在 2020 年 1 月至 3 月合共发出 24 097 张定额罚款通知书。不过，他发现 2020 年 7 月 10 日的会议记录却载述大埔警区在 1 月至 3 月合共发出 12 588 张定额罚款通知书，相关数据较警方在 4 月会议上报告的数据少一半。就此，他希望警务处解释，是由于处方疏忽出错还是故意虚报，令大埔警区在 2020 年 4 月至 6 月发出的定额罚款通知书，较 1 月至 3 月发出的增加 50%。

- (ii) 警务处代表刚才报告说，大埔警区在 2020 年 4 月及 5 月合共发出 12 393 张定额罚款通知书，但根据 2020 年 5 月 25 日的会议记录，“大埔警区在 2020 年 4 月发出 9 995 张定额罚款通知书”，此即代表大埔警区在 2020 年 5 月只是发出 2 398 张定额罚款通知书。如相关数据正确，他查询大埔警区在 2020 年 5 月只发出二千多张定额罚款通知书的原因。
- (iii) 警务处代表如只在会议上口头报告相关检控数字，即使委员一直留在会议室，亦没有足够时间抄下相关数字，而警务处代表亦可以虚报数据。因此，委员才一直要求警务处以书面形式提交大埔区内违例泊车的检控数字。

195. 刘勇威议员的意见如下：

- (i) 警方仍需继续跟进大埔旧墟的违泊问题，特别是违泊的私家车。
- (ii) 美新里和翠乐街各有 1 所幼儿园。在早上上学时间，有驾驶人士把车辆停泊在行人过路处，然后前往餐厅吃早餐，做法令人无法接受。就此，他建议警方格外留意幼儿园复课后，早上上学及中午下课后的情况。
- (iii) 回收车违泊在翠怡街的情况已存在多年，但警方仍未能处理相关问题，故他希望警方继续跟进。
- (iv) 他举例说，毛家俊议员曾经发送照片给他，照片中可见美新里两旁均泊满违泊车辆，有一车辆因没有足够空间驶过，故须横跨 2 条行车线逆线行驶，但另一车辆刚好在旧墟直街及美新里中间的“T 字位”路口驶出，最终酿成交通意外。由此可见，美新里的违泊问题严重，故警方需继续跟进及增加在美新里的执法行动次数。
- (v) 车辆违泊在巴士站的情况严重，而平安里巴士站的情况尤其严重，整天都有车辆违泊。违泊车辆占用巴士站，将导致巴士不能停靠上

落客，令巴士只能飞站或在非巴士站的位置上落客，触犯法例，故他希望警方针对上述情况执法。他指出 2018 年 7 月，曾有使用轮椅人士未能上车，车长于是打开轮椅斜板，但由于巴士未能靠近巴士站上落客，加上附近有石壘，令该名轮椅人士上车时发生意外。他认为只要处理车辆违泊在巴士站的问题，便可避免意外发生。

196. 林名溢议员的意见如下：

- (i) 他曾致函要求警方提供具体的检控数字，但至今仍未收到回复。
- (ii) 警务处代表每次报告的检控数字均有所增加，但他不理解为何委员指出的违泊问题却仍然严重。
- (iii) 警民关系组不时向他报告打击违泊的情况，包括警方打击违泊的位置及发出告票的数目。虽然警方前往不同位置执法，但却甚少前往他多次提及的违泊黑点，例如乡事会街及安埔道。委员期望警方每天前往违泊黑点执法，但警方可能隔数周才前往相关黑点执法，委员和市民均不能接受，因为这样代表相关黑点的交通在 1 周内可能只有数小时较为顺畅，而其余时间均被违泊车辆阻塞。因此，警方应加派人手处理违泊问题。

197. 徐翼福先生响应如下：

- (i) 有关林名溢议员播放的片段，他表示片段中，相关警员正在发出告票，而拍片者及与警员发生争执的人或许是被检控的违泊者。他补充说，投诉警察课已经就相关事件展开调查，但大埔区议会亦有权向大埔警区反映相关事件。
- (ii) 有关大埔区议会文件 TT 71/2020 号，警方积极协助相关部门打击店铺阻街行为，例如每月定期与食环署及其他相关部门采取联合行动。他报告说，在 2020 年 7 月至 8 月期间合共进行了 4 次联合行动，巡视大埔四里及区内其他地方的情况，除了在四里发出 7 张法定传票外，亦在四里向违泊车辆发出 995 张定额罚款通知书。
- (iii) 他可以书面形式报告已经审计署核实的大埔区内违例泊车的检控数字。
- (iv) 如有人占用咪表泊车位摆放小型垃圾，警方会实时清理。至于较大型的垃圾，警方会通过总区指挥及控制中心通知食环署清理。另外，摆放对象占用咪表泊车位的人，很多时候在警员到场处理时已经清理相关对象。根据《简易程序治罪条例》，如有人摆放对象占用公众位置，警方会先找出物主，要求他们清理，如他们不听从劝谕，警方可向他们发出告票。

- (v) 他备悉有商户占用同茂坊、汀丽路及怀仁街路面，警方将加强在相关位置执法。
- (vi) 由于疫情关系，有小巴或会在非繁忙时间停泊在某些位置进行清洁或等候出车。有关怀仁街小巴违泊的情况，警方早前与运输署运输主任及工程师前往怀仁街视察，以研究改善措施，包括减少靖远街的咪表泊车位，或在小巴站点旁增设小巴停泊位。
- (vii) 委员指出有人未缴付泊车费，便把车辆停泊在咪表泊车位。由于相关人士一旦知悉警方巡逻便会马上缴付泊车费，故警方处理时亦有一定难度。警方会增加巡逻次数，务求彻底处理上述问题。
- (viii) 法例规定车辆可以停泊在合法的停泊处不多于 24 小时。因此，车辆如没有在同一停泊处连续停泊超过 24 小时，即使不同车辆轮流停泊，警方亦无法执法。
- (ix) 安祥路 2 条行车线中间划有双白线，而警方早前与运输署工程师研究如何改善上述位置，从而改善车辆违泊问题。警方亦持续在安祥路打击违泊。
- (x) 警方在 2020 年 6 月及 7 月期间，检控共超过 300 架违泊在广福道的车辆，故警方并非不重视广福道的违泊情况。
- (xi) 警方在过去 2 个月，持续在福和路划设双黄线的位置打击违泊，并相信该处的违泊问题已有改善，而警方亦会继续持续执法。
- (xii) 警方不会胡乱堆砌大埔区内违例泊车的检控数字误导委员。他表示，在 2020 年 7 月 10 日的会议上报告大埔区内违例泊车的检控数字正确无误，但在 2020 年 5 月 25 日的会议，他可能报告了大埔总区内违例泊车的检控数字，而非大埔分区内违例泊车的检控数字，故出现不一致的情况。他会在会议后向秘书处提交 2020 年 1 月至 6 月期间每月的违例泊车检控数字，供委员参考。
- (xiii) 警方会持续在大埔旧墟打击违泊。
- (xiv) 警方在 2020 年 8 月 20 日收到林名溢议员的信件，而他相信警方亦已寄出相关的书面回复。
- (xv) 由于区内多个位置都有违泊问题，故警方需要分配资源处理，难以只是集中打击个别位置，但警方可以增加打击违泊的次数。不过，他补充说，当警方加强打击某个位置的违泊行为时，违泊车辆便会改在其他位置违泊。
- (xvi) 区内没有足够泊车位是违泊的主要原因之一，故不能单靠警方处理违泊问题。不过，警方会在违泊问题严重的位置，以及因违泊问题而造成交通阻塞的位置，加强执法行动。

- (xvii) 驾驶人士缺乏守法意识，亦没有顾及其他道路使用者，因此才会违泊，故须考虑如何提高相关意识。

198. 李颖琛女士回应如下：

- (i) 运输署曾与警方及小巴营办商讨论小巴 25 号线系列的违泊情况，而小巴营办商曾经建议在怀仁街小巴站的另一边亦划为小巴站，但署方研究后发现怀仁街空间不足，无法在两旁同时划设小巴站。
- (ii) 虽然有委员表示需要加设小巴停泊位，但由于大埔墟内的泊车位本来已经不足，如把现时的咪表泊车位改划为小巴停泊位，只会令区内泊车位不足的问题更为严重。因此，运输署运输主任会再与小巴营办商沟通，了解他们的实际营运需要，以及有没有相关改善措施，例如小巴司机用膳时可把小巴停泊在附近的停车场，因为署方的政策亦是建议把小巴停泊在合法停泊处，而非四处违泊。

199. 林名溢议员的意见如下：

- (i) 并非所有逾时停泊的驾驶人士都能赶及在警方发出告票前缴付泊车费，因此只要警方执法，必定可以检控相关人士。
- (ii) 据他视察所得，停泊在四里及陆乡里停车场的车辆中，有一半属于逾时停泊。因此，他质疑警方巡逻次数不足，并查询警方会否定期派员巡逻，还是接获市民举报后才检控逾时停泊的车辆。
- (iii) 他希望警方积极处理逾时停泊的情况，以及违泊在双黄线的车辆。委员虽然指出不同违泊黑点，但警方通常只在他们报警时才会处理。因此，报案热线如未能接通，问题便一直无人处理。
- (iv) 宝乡街华立茶餐厅附近的违泊问题严重。他曾经看见有警车停泊在附近，但警员却没有检控违泊车辆。虽然相关警员可能正在执行其他任务，但市民从表面看来只会认为警员没有主动执法。

200. 胡耀昌议员的意见如下：

- (i) 警务处仍未回应为何在 2020 年 4 月 27 日的会议上报告说，大埔警区在 2020 年 1 月至 3 月总共发出 24 097 张定额罚款通知书，但在 2020 年 7 月 10 日的会议却报告说，大埔警区在 1 月至 3 月合共发出 12 588 张定额罚款通知书。由于两者相差一半，故他不认为这是由于警务处在 2 次会议上，分别报告了大埔分区及大埔总区的检控数字造成。
- (ii) 如非委员查阅会议记录，发现警务处报告的检控数字有异，处方便不会澄清早前提供的检控数字是大埔总区的检控数字。

- (iii) 以往委员向警务处反映大埔区违泊问题严重，是因为 2019 年下半年处方没有处理违泊问题。就此，处方却表示他们会雷厉风行，增加检控次数，以期打击违泊问题。事实上，警方却视乎需要选择报告大埔分区或大埔总区的检控数字，以证明警方已经加强打击违泊。就此，委员应如何比较警方提供的数据？
- (iv) 根据警务处代表报告，警方分别在 2020 年 6 月及 7 月发出约 6 500 多张及约 7 000 多张定额罚款通知书，这与警方在 2019 年年初发出的定额罚款通知书数目相近，即只是发出约 6 000 多张。由于警方在 2019 年下半年没有处理违泊问题，令违泊问题较以往严重得多，而警方提供的定额罚款通知书数目，其实没有太大升幅。不过，警务处代表每次都在会议上表示警方已发出定额罚款通知书，让委员不能指责警方没有处理违泊问题。
- (v) 他曾经向警民关系组反映，洋涌路的违泊问题严重，违泊车辆占用 2 条行车线，导致救护车无法驶入。虽然警民关系组向他表示，警方须先处理违泊黑点的违泊问题，但他认为现时是整个大埔区的违泊问题都非常严重，导致交通严重挤塞，例如在繁忙时间由锦山路前往广福道需时半小时。
- (vi) 2019 年下半年发生社会运动，警方以处理相关事宜为由，解释在该段时间没有足够人手处理违泊问题。不过，警方近半年仍未能处理违泊问题，整个大埔总区仅发出 9 000 多张定额罚款通知书。就此，他不理解警方如何跟进违泊问题，认为警方只是敷衍塞责。
- (vii) 他查询警务处如何审核其报告的大埔区内违例泊车检控数字。

201. 陈蔚嘉 议员询问警务处能否加强处理广福道加油站的违泊问题，并请运输署在会议后安排与她前往福和路(太和邨)视察和研究其他改善措施，因为即使署方已经在该处划设双黄线，仍无助改善违泊问题。

202. 陈振哲 议员希望警方及运输署日后再与小巴 25 号线系列的营办商商讨小巴违泊问题时，亦邀请他和姚跃生议员出席。另外，他指出有车辆会停泊在避车处，这个情况在乡郊地区特别严重，不单令车辆无法在单线双程路上使用避车处回避其他车辆，亦影响道路使用者的安全。就此，他询问运输署及警务处在技术上如何处理。运输署及警务处如未能在会议上响应，他建议他们与他到现场视察，以研究改善措施。

203. 署理主席 的意见如下：

- (i) 各个部门，包括运输署、路政署及警务处，应合作处理区内的违泊问题。运输署应积极跟进改善措施，例如划设双黄线，以禁止车辆

停泊，而警方应加强在划设双黄线的位置及大埔区内违泊黑点执法。

- (ii) 他最近向一些占用行人路及阻塞交通的驾驶人士派发自制单张，劝谕他们离开。
- (iii) 由于宝乡街华立茶餐厅附近的单程行车线较为宽阔，故即使两旁泊满违泊车辆，其他车辆亦有足够空间行驶，导致该处的违泊问题严重。因此，他建议路政署考虑在上述行程线加设石柱或胶柱，从而把单程行车线改为双程行车线，减少违泊的空间。
- (iv) 相关部门最近在宝乡邨停车场的出口位置加设石柱。虽然加设石柱后改善了该处的违泊问题，但却令从停车场驶出的车辆行驶空间减少，驾驶人士一不留神，车身便会碰到石柱。
- (v) 他认为警务处以书面形式提供大埔警区内违例泊车的检控数字时，应采用列表形式，至少提供紧接会议举行日期前 3 个月的数据，以供委员比较。

204. 徐翼福先生 响应如下：

- (i) 他备悉广福道加油站附近的违泊问题。
- (ii) 有关逾时停泊在咪表泊车位的执法行动次数，他现时没有资料，但警方并不只是在市民报警反映上述情况时才处理。他表示，不同组别的警员，包括大埔分区执法小队、大埔分区及大埔警区交通队，都会不定时前往咪表泊车位巡逻及执法。
- (iii) 虽然大埔区各个位置都有违泊问题，但警员亦尽力处理，而相关检控数字亦一直增加。
- (iv) 警方不会捏造大埔区内违例泊车的检控数字。他在 2020 年 7 月 10 日的会议提供了大埔分区的检控数字，而相关数据正确无误，但在 2020 年 4 月 27 日的会议上，他可能只有大埔总区的检控数字，故提供了大埔总区的数据。他补充说，警方分别在 2020 年 1 月及 2020 年 7 月发出 2 800 多张及 7 800 多张定额罚款通知书，增幅达 3 倍。此外，他会在会议后向秘书处提供大埔分区在 2020 年 1 月至 7 月期间大埔区内违例泊车检控数字的书面回复，以供委员参考。
- (v) 他将以书面形式提供大埔区内违例泊车的检控数字，以供会议之用。

205. 彭晓峯先生 响应如下：

- (i) 运输署最近在福和路的路口划设双黄线，但如违泊情况持续，亦只能交由警方跟进。另外，运输署初步计划在福和路的消防通道对出的路口划设斜条黄线。他会在会议后向陈蔚嘉议员汇报上述措施。
- (ii) 有关广福道及宝雅路的违泊情况对小童上落校巴造成危险的问题，他初步认为可以在相关路口划设双黄线，禁止驾驶人士在该处停泊车辆。

206. 萧伟琨先生认为在道路上安装石柱及铁柱有一定危险，但在道路上安装胶柱不会对车辆造成危险。

207. 区镇桦议员询问署理主席要求警务处代表日后以书面形式提供大埔警区还是大埔分区的违例泊车检控数字，因为前者包括上水，而后者则只包括大埔。

208. 署理主席希望警务处代表以书面形式提供紧接会议举行日期前 3 个月的数据，当中包括大埔警区及大埔分区的数字，以供委员参考和比较。另外，由于警务处代表已表示会应委员要求以书面形式提供相关检控数字，故交运会将不会致函警务处反映有关事宜。

209. 徐翼福先生表示，他将以书面形式提交审计署核实的检控数字。至于能否提供紧接会议举行日期前 3 个月的数据，则视乎当时是否有可提供的数据而定。

(四) 在林锦公路回旋处加设换乘站

210. 区格莱先生介绍大埔区议会文件 TT 75/2020 号。

211. 陈振哲议员的意见如下：

- (i) 运输署无视委员在上次会议表示不接纳以大埔区议会文件 TT 75/2020 号内提及的附件作为回复的决定。他亦在 2020 年 5 月 25 日的会议上表示，如运输署再提供大埔区议会文件 TT 40B/2020 号般的简单回复敷衍区议会，他不会接受，因为相关事宜已经讨论多年。因此，署方如拒绝相关建议，应向委员提供非常详尽及有足够数据的报告。
- (ii) 他一直希望运输署就在林锦公路回旋处加设换乘站一事给予详尽的回复，包括署方何时开始研究相关建议、为何提出相关建议、研究内容、考虑因素、未能落实的原因、署方制订哪些措施应付相关问题，以及相关数据。他希望运输署代表在下次会议能就上述要求

提供详细回复，而非以委员不接纳的文件作为回复。运输署代表如就题述事宜有任何查询，亦可查阅过往会议记录或与他讨论。

- (iii) 他本来打算与运输署及路政署视察林锦公路交汇处的部分政府空地，但由于疫情关系，只好延迟视察活动。他请大埔民政处在会议后安排。
- (iv) 九巴陆续改用新款巴士营运 64K 号线服务。就此，他询问九巴使用情况。此外，运输署代表提交的回复至少应提及小巴 25K 号线及巴士 64K 号线的改动。
- (v) 他要求运输署交代梧桐寨回旋处的工程进度。

212. 署理主席表示，陈振哲议员认为在梧桐寨增设回旋处，不代表没有需要在林锦公路回旋处加设换乘站。

213. 区格莱先生备悉上述意见，并会在下次会议提供相关回复。

214. 邓政杰先生表示，九巴每天使用约 8 至 9 架新款巴士营运 64K 号线的服务。新款巴士较旧款巴士提供多 10 多个座位。九巴现正陆续增加新款巴士，以期在繁忙时间提高载客量，方便林村居民前往其他地方。

215. 陈振哲议员查询使用新款巴士营运巴士 64K 号线的服务会否有困难，例如影响行车安全等。

216. 邓政杰先生表示，九巴使用新款巴士营运巴士 64K 号线的服务已有个月，整体运作效果良好。由于新款巴士设有很多辅助设备，协助车长驾驶，故九巴没有接获车长报告出现严重问题。

217. 署理主席表示，他会在跟进公共巴士及小巴服务工作小组详细跟进巴士 64K 号线在不同发车时间提供的班次数目。

IX. 其他事项

218. 委员没有提出其他讨论事项。

X. 下次会议日期

219. 署理主席宣布，下次会议订在 2020 年 11 月 6 日(星期五)上午 9 时 30 分举行。

220. 议事完毕，会议在下午 6 时 05 分结束。

大埔区议会秘书处
2020 年 10 月



大埔區議會交通及運輸委員會
第五次會議

在廣福行人橋附近加設橫跨林村河的
行車橋

2020年9月4日

背景

- 運輸署於早前完成顧問研究
- 建議於廣福行人橋西面興建行車橋
- 路政署其後完成初步技術可行性研究
- 於2020年初為勘查研究進行招標

2

背景

2020年6月22日

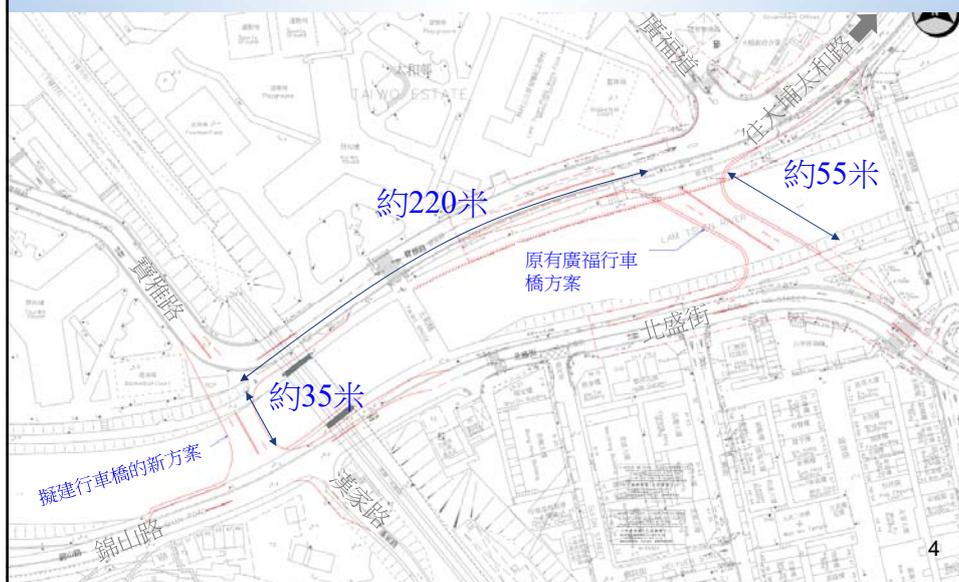
- 立法會議員、大埔區議員、運輸署及路政署三方會議

2020年7月12日

- 實地視察
- 議員建議

3

新方案



4

原有方案

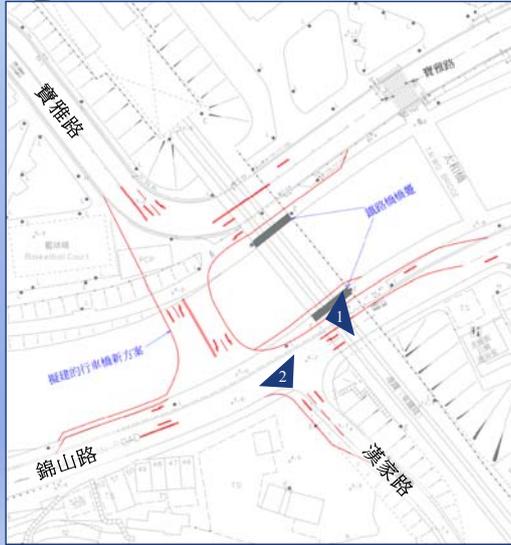


新方案



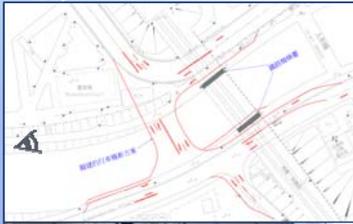
新方案的考慮

1. 施工空間不多



7

2. 林村河的排洪能力及 行車橋橋底高度



8

3. 對環境及公眾的影響



4. 鄰近現有鐵路橋



5. 徵收土地



太和邨垃圾收集站



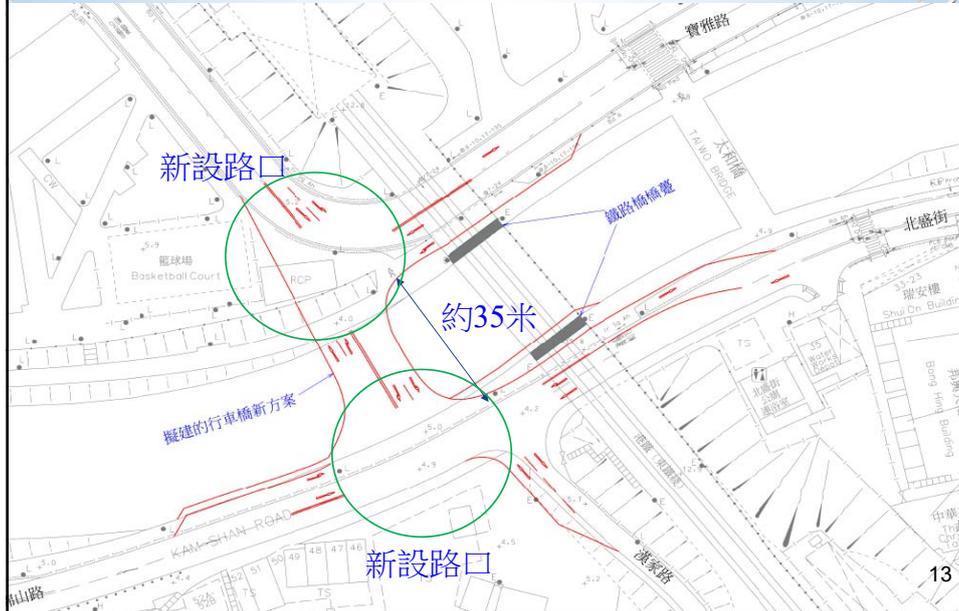
11

新方案- 路程



12

新方案-交通



未來路向

- 大埔區域交通及運輸研究
- 各方案位置及走線
- 較詳細評估
- 交通理據
- 技術可行性
- 建議方案
- 匯報區議會 - 敲定方案
- 勘查研究

徵詢意見