大埔區議會
交通及運輸委員會
2021年第一次會議記錄

日期：2021年3月5日(星期五)

時間：上午9時45分至下午4時09分

地點：大埔區議會會議室

出席者	出席時間	離席時間
主席		
關永業議員	會議開始	會議完畢
副主席		
文念志議員	會議開始	會議完畢
委員		
區鎮濠議員	上午10時52分	會議完畢
區鎮樺議員	會議開始	會議完畢
陳振哲議員	會議開始	會議完畢
陳蔚嘉議員	上午10時20分	會議完畢
周炫瑋議員	上午9時53分	會議完畢
何偉霖議員	會議開始	會議完畢
林名溢議員	上午11時37分	會議完畢
林奕權議員	上午10時18分	下午12時28分
劉勇威議員	上午11時05分	會議完畢
連栴璋議員	上午10時13分	下午2時47分
蘇達良議員	會議開始	會議完畢
譚爾培議員	上午10時08分	會議完畢
黃兆健議員	上午9時57分	上午11時54分
胡耀昌議員	會議開始	會議完畢
任啟邦議員	會議開始	會議完畢
姚鈞豪議員	會議開始	會議完畢
姚躍生議員	會議開始	會議完畢

秘書

施玲玲女士　　會議開始　　會議完畢

行政主任(區議會)1／

大埔民政事務處／民政事務總署

列席者

何靖揚先生	大埔民政事務助理專員／大埔民政事務處／民政事務總署
區格萊先生	高級運輸主任(大埔)／運輸署
李穎琛女士	工程師(大埔)1／運輸署
黃家霖先生	工程師(大埔)2／運輸署
蕭偉琨先生	區域工程師／大埔(2)／路政署
胡恩灝先生	工程師／2-1(大埔)／路政署
陳貫文先生	副房屋事務經理(租約)／大埔、北區及沙田七(2)／房屋署
馮雅政女士	大埔警區行動主任／香港警務處
徐翼福先生	大埔警區交通隊警署警長／香港警務處
李民就先生	項目組長／土木工程拓展署
翁忠濱先生	項目副組長／土木工程拓展署
林志權先生	高級工程師／項目 3／土木工程拓展署
陳錦輝先生	工程師／項目 3D／土木工程拓展署
戴月明先生	工程項目統籌／項目 3D／土木工程拓展署
李梓瑩女士	工程師／新界東區(分配 4)／水務署
陳錦盛先生	高級行政主任(策劃事務)23／康樂及文化事務署
黃國偉先生	大埔區副康樂事務經理 2／康樂及文化事務署
蔡健倫先生	署理行政助理／地政(大埔地政處)／大埔地政處／地政總署
譚浚熙先生	經理(公共事務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
張僑光先生	經理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
陳重懿先生	主任(策劃及發展)／九龍巴士(一九三三)有限公司
李錦生先生	技術董事／莫特麥克唐納香港有限公司
黎耀文先生	見習工程師／莫特麥克唐納香港有限公司
黎嘉斐女士	見習工程師／莫特麥克唐納香港有限公司
李裕修先生	高級行政主任(區議會)／大埔民政事務處／民政事務總署
鄔志雄先生	候任高級行政主任(區議會)／大埔民政事務處／民政事務總署

開會詞

主席歡迎與會者出席是次交通及運輸委員會(“交運會”)會議。

2. 主席宣布以下事項：

(i) 大埔民政事務處(“大埔民政處”)大埔民政事務助理專員何靖揚先生接替已調職的梁穎然女士出席今後的會議。

(ii) 房屋署副房屋事務經理(租約)(大埔、北區及沙田七)(2)陳貫文先生接替已調職的蘇佩賢女士出席今後的會議。

(iii) 香港警務處(“警務處”)大埔警區行動主任馮雅政女士接替已調職的江偉峰先生出席今後的會議。

I. 通過交通及運輸委員會 2020 年 11 月 6 日第六次會議記錄
(大埔區議會文件 TT 1/2021 號)

3. 大埔區議會秘書處(“秘書處”)在會議前並無收到上述會議記錄的修訂建議，主席詢問委員有沒有修訂建議。

4. 委員沒有修訂建議，故上述會議記錄獲通過作實。

II. 土木工程拓展署—大埔三門仔村碼頭改善工程
(大埔區議會文件 TT 2/2021 號)

5. 主席歡迎以下部門及公司代表就是項議程出席會議：

土木工程拓展署(“土拓署”)
項目組長李民就先生
項目副組長翁忠濱先生
工程項目統籌／項目 3D 戴月明先生

莫特麥克唐納香港有限公司
技術董事李錦生先生
見習工程師黎耀文先生
見習工程師黎嘉斐女士

6. 李民就先生介紹大埔區議會文件 TT 2/2021 號。

7. 李錦生先生介紹相關簡報內容(見附件一)。

8. 蘇達良議員的意見如下：

(i) 他已經諮詢三門仔村村長及居民對題述改善工程的意見，他們並不反對進行相關工程。

(ii) 他查詢相關工程所需的時間。

(iii) 他指出現時每逢水漲及下雨，部分碼頭位置都會被水淹蓋，故詢問擬定相關工程計劃時有否考慮如何改善上述情況。

9. 任啟邦議員的意見如下：

(i) 他指出進行題述工程期間，仍會有人需要使用三門仔村碼頭，而他估計題述工程需花 1 至 2 年才能完成，故詢問在上述期間將採取哪些工程應變措施，例如設立哪些臨時行人通道及船隻靠泊設施，以減低對使用者的影響及應付其需要。

(ii) 他擔心浮動平台未能抵禦大風浪的吹襲。連接浮動平台和碼頭的錨鍊或會被吹斷，而浮動平台亦可能會被吹走，導致意外。就此，他詢問浮動平台可以抵禦什麼級數的風勢及海浪。如花費龐大金額進行相關工程，但一場颱風過後平台便無法使用，便需再花時間維修。

10. 姚鈞豪議員指，由於沒有指定部門負責管理白石角碼頭及海濱公園碼頭，故查詢題述工程完成後，哪個部門負責碼頭的保養及管理事宜。

11. 李錦生先生回應如下：

(i) 雖然海事工程會受天氣影響，但他們預計能在 2 年內完成。

(ii) 擬建碼頭的頂端離水面 4 米，故一般風浪的吹襲不會淹蓋碼頭。

(iii) 有關工程應變措施，他們將要求工程承建商提供臨時浮動平台靠泊設施，供漁民等碼頭使用者使用。

(iv) 擬建的永久浮動平台將由 4 根導柱固定位置，而每根導柱均由 2 支樁柱承托至海床，故浮動平台可隨海潮漲退而沿著導柱上下浮動，但不會被沖走。三門仔村碼頭大致位於避風塘內，經初步計算，遇上極端風浪的機會較低(例如吐露港不會出現從南中國海而來的湧浪)。此外，浮動平台將以樁柱固定，故相當穩妥，亦可抵禦

風浪。

12. 李民就先生表示，題述工程完成後，將由運輸署負責三門仔村碼頭的管理事宜，而土拓署則負責維修工作。

13. 陳振哲議員詢問土拓署現時就三門仔村碼頭制訂了什麼維修計劃，例如如何定期保養浮動平台。

14. 蘇達良議員查詢，用以固定浮動平台的 4 根柱是否會固定在海床內，而非浮動。擬建碼頭的頂端離水面 4 米，是否較現有碼頭離水面的高度高 1 米？

15. 文念志副主席查詢，土拓署曾就題述工程諮詢哪些持份者、施工期間會否影響附近的水質，以及工程期間碼頭使用者可在哪個位置上落。

16. 主席查詢，有沒有其他已建成的浮動平台式的碼頭可供委員參考。

17. 李民就先生回應如下：

(i) 土拓署海港工程部負責處理香港公眾碼頭的維修事宜，故他們已有既定的維修計劃，大約每半年至 1 年進行巡查。每當風暴過後，各區的工程師亦會巡查當區的公眾碼頭，如發現連接樁柱及平台配件等設施損毀，便會即時更換。

(ii) 用以固定浮動平台的 4 根柱會固定在海床內，不會浮動。

(iii) 擬建碼頭的頂端高於水平面+4.0mPD，較現有碼頭高 1 米。

(iv) 土拓署已就題述工程計劃諮詢相關的鄉事委員會及村民。落實詳細設計後，署方將再進行諮詢。

(v) 其他地區尚未有浮動平台，但屯門區將興建類似的浮動平台。據他所知，香港仔避風塘內的街渡碼頭設有較小的浮動平台供使用者上落。

18. 李錦生先生回應如下：

(i) 進行題述工程期間，他們將同時進行環境及水質監察，以避免影響水質。

(ii) 有關題述工程進行期間，碼頭使用者的上落及船隻停泊安排，承建商將提供面積較小的浮動平台(設計與擬建的浮動平台相若)，以供漁民及乘客等碼頭使用者上落。至於設置浮動平台的位置，需配合工程進度而有所調整，故臨時停泊的位置亦將因應工程需要而遷移，以便碼頭使用者上落。

19. 姚鈞豪議員查詢，所有碼頭及梯台是否均由運輸署管理，還是由於三門仔村碼頭提供固定的街渡服務，故才由運輸署管理。

20. 李民就先生表示，所有公眾碼頭均由政府管理。碼頭如提供街渡或持牌渡輪服務，則由運輸署管理。較小型的碼頭由相關的民政處管理，而土拓署則負責所有公眾碼頭的維修事宜。

21. 姚鈞豪議員表示，白石角碼頭沒有提供固定的街渡服務，但相關梯台近日出現問題，故欲查詢該碼頭是由民政處還是運輸署管理。

22. 李民就先生表示，將在會議後回覆姚鈞豪議員的查詢。

(會後備註：有關上文第 21 段的查詢，土拓署已經在 2021 年 3 月 11 日以電郵回覆姚鈞豪議員。)

23. 委員會支持進行題述工程。

III. 有關大埔區馬路及路旁工程水馬使用規格及使用要求
(大埔區議會文件 TT 3/2021 號及 TT 4/2021 號)

24. 主席歡迎水務署工程師／新界東區(分配 4)李梓瑩女士就是項議程出席會議。

25. 陳振哲議員介紹大埔區議會文件 TT 3/2021 號，並表示有市民向他反映坊間放置的水馬並未達標。據他了解，水馬必須符合防撞等級 T2 的規定。他展示圖片(見附件二)，表示水馬之間會垂直放置 1 條柱，再以鋼絲繩圍繞柱子，左右兩邊扣緊連接 2 塊水馬，才符合標準。然而，他看見坊間的水馬並無上述配件，有些水馬只靠地拖棍扣緊，對行人造成危險。

26. 主席表示，建築署已經提交回覆，但未能派員出席是次會議。他請委員參閱大埔區議會文件 TT 4/2021 號。

27. 蕭偉琨先生回應如下：

(i) 路政署在 2017 年出版了《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》(“《守則》”)。根據法例，道路工程的負責人須按照《守則》進行工程，以保障道路使用者及道路工程人員的安全。

(ii) 《守則》沒有訂明水馬的物料及詳細規格等細節，但清楚列明特定

防撞等級的水馬須符合歐盟標準防撞等級 T2 的規定，而工程負責人須提交水馬製造商提供的產品手冊及有關測試證明予相關部門，以證明水馬符合上述歐盟標準。因此，若放置在道路上的水馬是由不同製造商製造，相關設計細節或會有所不同。

(iii) 《守則》亦有詳細列明在何種情況下應使用歐盟標準防撞等級 T2 的水馬。

28. 李梓瑩女士表示，水務署承辦商在寶鄉橋交界進行水務工程時，亦已根據《守則》的規定放置各種道路設施，包括防護欄、防護組件及配置，其設計均符合《守則》的要求。署方亦已核實上述工程使用的水馬符合《守則》的要求，並在工程期間定期派員巡查，以確保承辦商在工程期間依照臨時交通安排實施相關措施，以及依照《守則》的規定提供防護設施，以保障工程人員及道路使用者的安全。

29. 陳振哲議員表示，有水馬製造商曾經提交測試報告，但當市民查問製造商是否已經進行英國歐盟標準 1317 的水馬測試，該製造商卻表示沒有進行，而且不清楚如何進行。就此，他指出承建商如向路政署提交相關測試報告，但不了解測試內容，便會造成問題。水馬的確可以保障大眾的安全，故他希望路政署多加留意上述情況，以作改善。

30. 蕭偉琨先生表示，水馬供應商或許未能完全了解如何進行水馬測試，因為測試一般是由專業檢測公司處理。路政署對轄下維修工程承建商申請使用防撞等級 T2 的水馬前，會認真審視所有資料，並確保有關水馬符合《守則》的要求才批准使用，當中包括測試公司的資料、測試報告是否符合所需標準、水馬能否達致相關防撞等級，以及水馬在碰撞後的移動情況等。

31. 主席詢問附件二顯示的鐵柱及索帶是否安裝水馬必須使用的配件。

32. 蕭偉琨先生表示，安裝水馬時必須把獨立水馬體合適地緊扣，但來自不同製造商的水馬用以緊扣水馬的配件或許有所不同。簡單而言，只要水馬符合歐盟標準的防撞等級，便符合《守則》的要求。

33. 主席表示，由於相關部門已回應委員的查詢，故無需續議題述議程。

IV. 有關白石角一帶交通及巴士站設施事宜
(大埔區議會文件 TT 5/2021 號及 TT 5a/2021 號)

34. 姚鈞豪議員介紹大埔區議會文件 TT 5/2021 號。

35. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 5a/2021 號。

36. 姚鈞豪議員的意見如下：

(i) 城市規劃委員會在 2014 年通過海日灣的規劃，相關條款訂明須提供 1 條停車灣(“車坑”)供公共交通運輸工具使用，才批准更改相關土地條款作興建海日灣用。

(ii) 當日就小巴 806 號線進行招標時，亦有計劃增設經海日灣前往大埔的小巴路線服務。就此，他查詢運輸署是否仍有跟進上述小巴路線建議。

(iii) 他曾經視察嘉熙附近的臨時巴士站，發現早上 7 時 30 分至 8 時 30 分期間，約有 240 人在該處等候巴士，故希望運輸署盡快完成上述巴士站的工程。

(iv) 他詢問運輸署，小巴 27A 號線特別班次(駛經海日灣)的落實日期，以及逸瓏灣迴旋處擴闊工程和海日灣 II 巴士站彎位擴闊工程的完工日期。

(v) 他詢問大埔民政處是否已經收到運輸署有關把科進路迴旋處車站附近的花槽改作行人路的地區諮詢計劃，以及計劃何時就相關計劃諮詢地區人士。

(vi) 他建議把題述議程列入續議事項，並請相關部門定期報告進展。

37. 區格萊先生回應如下：

(i) 他將在會議後回覆姚鈞豪議員有關海日灣前往大埔的小巴號線服務的查詢。

(ii) 運輸署正就小巴 27A 號線的特別班次服務進行地區諮詢，歸納意見後會仔細考慮，再與營辦商跟進。如上述建議可行，署方將盡快落實。

(iii) 有關擴闊創新路上落客灣的工程時間表，運輸署現正處理反對意見。由於建議的工程涉及較多地下設施，因此或需較長時間進行工程。此外，有意見反映希望保留更多綠化空間，故運輸署會與相關部門商討及檢視工程的規模後，將盡快推展相關工程。

(iv) 有關把花槽改為行人路，以增加逸瓏灣站乘客候車空間的建議，運輸署現正進行地區諮詢。完成後，署方將考慮諮詢期間收集到的意見。如建議可行，署方會研究何時落實。

38. 何靖揚先生表示，有關上文第 36(v)段的查詢，大埔民政處將在會議後聯絡姚鈞豪議員，並補充相關資料。

39. 姚鈞豪議員查詢，諮詢後如發現反應良好，運輸署將何時展開上述 3 個工程，以及工程需時多少。

40. 區格萊先生表示，運輸署會盡快處理地區人士的意見。如無反對，署方會盡快推展有關項目。

41. 主席建議運輸署整理相關工程的資料，並在會議後向姚鈞豪議員提供具體時間表。

42. 蕭偉琨先生回應如下：

(i) 有關擴闊創新路巴士站的建議，由於路政署需先搬遷地下設施，才可進行工程，但該處有較多不確定因素，例如需搬遷樹木、地底有數條地下設施的管道及水管等，故路政署需檢視工程對有關地下設施的影響，以及與相關營運商商討，才能制訂搬遷地下設施的時間表。

(ii) 有關逸瓏灣巴士站的工程，運輸署表示需保留附近的樹木。不過，由於該處的樹木覆蓋範圍甚廣，如把該處改為行人路，便會影響樹木生長，因此或未能按運輸署要求，保留樹木。署方會與康樂及文化事務署(“康文署”)研究，如發現樹木無法保留，便會研究移除樹木，以推展項目。此項目涉及的不確定因素較擴闊創新路巴士站項目少，預計需約 1 年時間申請搬遷樹木。

43. 任啟邦議員表示，白石角是新社區，故相關的地下設施，例如管線，並不如舊社區般複雜。因此，他希望路政署能掌握最新資料，以加快工程進度和盡快為白石角居民提供新的巴士站及交通設施，而非花 1 年時間進行工程。

44. 文念志副主席認為相關部門應更積極處理改建富亨邨巴士站的事宜。他舉例說，相關部門去年曾經通知委員將改建富亨邨巴士站的巴士槽及車坑。進行現場視察後，相關部門表示由於未能移除古樹，故現時沒有進展。他和何偉霖議員每天均接獲多宗投訴，要求改善富亨邨對外交通服務。然而，上述巴士站受其設計所限，無法提供更多對外交通選擇，故建議相關部門應改善舊社區的設施，例如巴士站。

45. 姚鈞豪議員表示，希望相關部門盡快落實上述建議。他亦希望大埔民政處盡快完成上文第 36(v)段的地區諮詢，以研究如何落實相關建議，並告知他諮詢期間收集的意見。

46. 蕭偉琨先生回應如下：

(i) 他認同搬遷舊社區的地下設施較搬遷新社區的更困難。

(ii) 雖然創新路的行人路較寬闊，但除了需視乎是否有足夠位置搬遷地下設施外，亦需檢視搬遷相關設施所造成的影響，例如搬遷高壓電會造成很大影響，需時多年才能完成。就此，路政署需先確定相關工程的規模，再向營運商索取走線資料，才可進一步商討及制訂工程時間表。由於現時仍未確定工程位置及所需搬遷的地下設施，故未能提供具體工程時間表，但並非指相關工程必定需時較長。

(iii) 運輸署和路政署希望修改工程的設計，以期在地下設施不受影響的情況下盡快展開相關工程。

(iv) 有關上文第 44 段的意見，他指出路政署一向十分重視工程對古樹的影響，故盡量不會搬移它，亦不能影響其生長。因此，他會請負責工程師積極檢視設計，以期在不影響古樹的情況下盡快展開工程。

47. 主席表示，委員會將續議題述議程。

V. 要求在巴士 73X 號線沒有覆蓋的大埔範圍加設全日非繁忙時間巴士路線 (大埔區議會文件 TT 6/2021 號及 TT 6a/2021 號)

48. 姚鈞豪議員介紹大埔區議會文件 TT 6/2021 號，並指出巴士 73X 號線在黃昏時段設有回程特別班次駛經白石角。不過，由於使用巴士 73X 號線行駛該特別班次，容易令大埔市區及白石角的居民混淆，故希望九巴使用新號線號碼提供該特別班次服務。此外，不論去程或回程，巴士 73X 號線都不會駛經太和及運頭塘。如九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)認為增加上述站點並不划算，他建議九巴考慮其他方案，例如巴士 273P 號線的回程班次增加白石角站，而晚上繁忙時間的巴士 73X 號線則無須駛經白石角。他認為相關建議可以減少混亂。

49. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 6a/2021 號。此外，運輸署將與九巴研究相關措施，以免居民混淆巴士 73X 號線的行駛路線。

50. 陳重懿先生回應如下：

(i) 姚鈞豪議員建議巴士 73X 號線在大埔區內新增的行駛路線，初步估計需時超過 30 分鐘，但九巴制訂行駛路線時，會盡量避免長途路線在區內的行車時間過長，以鼓勵更多乘客乘搭和善用資源。

(ii) 九巴將與運輸署商討如何避免居民混淆巴士 73X 號線特別班次的

行車路線。初步計劃將以新巴士號線號碼行駛特別班次，方便乘客區分。

(iii) 巴士 273P 號線的現有行駛路線，與姚鈞豪議員建議的若干路線相同。第四波疫情出現前，巴士 273P 號線在繁忙時間的每小時載客率少於 5 成，故九巴需研究在這個情況下增加班次是否可行。

51. 姚鈞豪議員認為，建議居民乘坐港鐵或巴士再轉乘巴士 73X 號線前往荃灣，做法並不合理。九巴如認為他的建議不可行，應研究其他可行的建議。舉例來說，有人曾經初步建議在巴士 273P 號線的回程班次增加白石角站，或安排巴士 73X 號線的部分班次或非繁忙時段班次從富亨巴士總站開出。

52. 任啟邦議員的意見如下：

(i) 委員一直爭取增加大埔往來葵青區(包括葵涌、葵芳及青衣一帶)的巴士服務，並希望在來年的大埔區巴士路線計劃落實。

(ii) 九巴應備有巴士 46X 號線、47X 號線及 49X 號線的乘客在城門隧道轉車站(“城隧轉車站”)轉乘巴士 73X 號線前往大埔的數據，而相關數據可以顯示上述乘客前往大埔區的需求，故九巴亦應研究在葵青區一帶增加巴士 73X 號線的行駛範圍。他舉例說，委員曾在下班繁忙時間乘搭巴士 46X 號線及 47X 號線，大量乘客在葵芳一帶上車，其後在城隧轉車站轉乘巴士 73X 號線及 278X 號線，這正正反映相關地區的交通需求。就此，他希望九巴及運輸署明白委員不只是希望增加大埔往來荃灣的巴士服務，更希望增加前往葵涌、青衣及荃灣的巴士服務，因為葵芳及葵青一帶與荃灣一樣，同屬工商業區，而且貨櫃碼頭仍在運作，故有一定的乘客需求。因此，九巴和運輸署即使不考慮加強巴士 73X 號線在荃灣區的服務，亦應考慮加強該號線前往葵青一帶的服務。

(iii) 根據題述文件的路線建議，從太和前往白石角途中經過的站點佔擬議路線的 3 分 1。不過，他不認同九巴因大埔區內的車程時間過長，而拒絕調整巴士 73X 號線的路線，因為擬議路線能讓更多大埔居民乘搭巴士 73X 號線前往城隧轉車站，再直接前往荃灣及葵青區。

53. 區格萊先生表示，運輸署備悉委員的意見，並將繼續留意各區人口及乘車需求的變化，適時增加公共運輸服務，例如大埔往來葵芳及葵興一帶的巴士服務。署方在 2021 至 2022 年度大埔區巴士路線計劃亦因應乘客需求，建議增加巴士 272P 號線的回程班次及加強繁忙時間的服務。

54. 陳重懿先生回應如下：

(i) 有關增加巴士273P號線回程班次及在非繁忙時段增加前往富亨的巴士服務建議，九巴已經預留資源，以落實在2021至2022年度大埔區巴士路線計劃中有關增加巴士272P號線的服務建議，當中包括增加早上繁忙時間從富亨駛經運頭塘及白石角，前往長沙灣及葵興一帶的服務，以及增加下午開出的回程班次(從葵興及長沙灣駛經白石角及運頭塘一帶)。

(ii) 有關大埔往來荃灣及葵涌的巴士服務，巴士73P號線將自下周(3月8日)起增設1個回程班次，由荃灣如心廣場開出，駛經永基路及葵福路一帶的工業中心，故亦可接載葵芳一帶的乘客返回大埔。因此，九巴將檢視乘客往來大埔及葵芳的交通需求。如需求殷切，九巴樂意增加巴士73P號線的服務。

55. 任啟邦議員的意見如下：

(i) 自2015年起，巴士272P號線改經青沙公路後，委員隨即建議增加前往葵芳的班次。

(ii) 他要求運輸署及九巴在跟進公共巴士及小巴服務工作小組會議上，提交巴士46X、47X及49X號線的乘客轉乘巴士73X號線的數據。如有大量乘客轉乘巴士73X號線，便應投入更多資源增加巴士272P號線的班次，而非只是維持現有班次(即2班去程及2班回程)，從而改善大埔往來葵青區的巴士服務。

(iii) 疫情前，委員留意到巴士73X號線的去程及回程班次抵達城隧轉車站時均已滿座。因此，巴士46X號線及47X號線的乘客一般需等候2至3架巴士73X號線才能上車。他估計上述情況仍會持續，故運輸署和九巴不能再因為乘客能在城隧轉車站轉乘巴士73X號線往返大埔，而不增加大埔往來葵涌的服務。

56. 姚鈞豪議員表示，根據2021至2022年度大埔區巴士路線計劃，運輸署預計在2022年第一季增設巴士272P號線回程班次，以加強繁忙時間的服務。就此，他詢問能否盡快增設黃昏時段回程班次。此外，他詢問運輸署及九巴有關建議安排巴士73X號線在非繁忙時間從富亨開出的意見。

57. 主席表示，跟進公共巴士及小巴服務工作小組會在3月底舉行會議，委員屆時可以詳細討論2021至2022年度大埔區巴士路線計劃。

58. 陳重懿先生回應如下：

(i) 有關上文第55(ii)段，九巴將在跟進公共巴士及小巴服務工作小組

向工作小組成員報告相關數據。

(ii) 九巴已經預留資源，以落實在2021至2022年度大埔區巴士路線計劃建議的巴士272P號線服務。因此，雖然上述號線擬於2022年第一季落實，但九巴會密切留意乘客的需求，按需要提早落實。

(iii) 有關在非繁忙時段延長巴士73X號線行駛路線的建議，九巴將與運輸署及相關持份者研究是否可行。

59. 區格萊先生表示，運輸署備悉委員提出在非繁忙時段延長巴士73X號線行駛路線的建議，但必須小心考慮該建議對現有乘客的影響，並將與九巴研究該建議是否可行。

60. 主席請運輸署及九巴盡快提供上文第55(ii)段的數據。

61. 譚浚熙先生表示，由於九巴由運輸署監管，故需與署方商討如何向委員提供上文第55(ii)段的數據。

VI. 續議交通及運輸委員會2020年11月6日第六次會議事項

(一) 有關大埔區內車輛噪音問題事宜

62. 主席表示，環境保護署(“環保署”)及運輸署未能派員出席會議，並詢問委員對題述議題有何意見。

63. 由於委員已經多次討論題述議題，而席上亦沒有委員提出意見，故主席建議無需續議。

64. 文念志副主席表示，據他觀察，大埔區內的非法賽車情況及夜間車輛噪音問題仍然存在，故認為仍需繼續跟進和續議。環保署曾經表示署方曾經向警方提供聲學意見，故希望署方提供數據，證明措施的成效。

65. 林名溢議員認為不同部門在各項事宜上都推卸責任，故擔心即使一直討論題述議題，亦無助解決問題。他詢問有沒有途徑可供他們與相關決策部門溝通，以期從根本上解決問題。

66. 姚鈞豪議員表示，由於環保署基本上只是配合警方的行動處理車輛噪音問題，故建議把題述議題列入交運會恆常討論事項，並請警方在該項議程報告處理車輛噪音問題的數據，例如發出的檢控通知書數量及設置路障的次數等。

67. 區鎮樺議員建議把題述議題列入日後與立法會議員會面時的討論事項。

68. 譚爾培議員表示，他曾獲警方通知，警方曾經進行打擊車輛噪音問題的行動。委員在上次會議建議環保署、運輸署及警方召開聯合會議，討論如何處理車輛噪音問題，他詢問警方有否召開上述會議及相關進度為何。

69. 陳振哲議員表示，環保署曾經在會議上表示會考慮參考署方的“車輛黑煙管制計劃及檢舉員訓練”的制度，以打擊車輛噪音問題，但並未有具體回應。車輛噪音問題對市民造成嚴重影響，故同意姚鈞豪議員的建議，把題述議題列為交運會的恆常討論事項。

70. 徐翼福先生回應如下：

(i) 運輸署代表在上次會議上表示運輸署、環保署及警方曾經召開會議討論車輛噪音問題及相關部門的分工事宜。他們指出現時參考其他國家引入相關裝置，而警方主要負責執法，因此如有相關裝置配合執法則最為理想。

(ii) 警方採取執法行動時，主要檢查車輛是否殘缺。新界北交通部亦擔當主導角色，並聯同大埔警區，按地理環境及行動需要，在大埔區進行反罪惡巡邏行動，包括截查車輛、設置路障及打擊酒後駕駛等。

(iii) 新界北交通部在2020年共將188部因不適宜在路面行駛而即時被警方拖走的車輛送往大欖涌車輛扣留中心進行檢驗，如發現車輛出現殘缺問題，警方便會向車主作出檢控。新界北交通部並向289部車輛發出殘缺車輛通知書，較2019年的數字高(當時共將166部不宜在路面行駛的車輛拖走，並向178部車輛發出殘缺車輛通知書)。

(iv) 警方將繼續嚴正執法，打擊殘缺車輛在路上行駛的情況。

71. 陳振哲議員詢問相關部門能否向委員提供上文第70(i)段所述的會議的討論記錄。

72. 徐翼福先生表示，在上文第70(i)段的會議上，各部門經討論後，認為運輸署應負責車輛登記事宜，而警方則負責車輛噪音執法事宜。

73. 主席的意見如下：

(i) 他建議在會議後要求環保署及運輸署車輛安全及標準部交代詳情。

(ii) 由於委員就題述議題仍有不清晰之處，並有需要跟進相關事宜，故

建議把題述議題列為交運會恆常討論事項繼續跟進，並在相關議程一併跟進非法賽車的執法事宜及車輛噪音問題。

(iii) 他建議警方提交書面報告，向委員提供相關數據，包括檢控了多少不宜在路面行駛的車輛、發出殘缺車輛通知書的數目，以及進行了多少次打擊非法賽車的執法行動。

(二) 有關創新路及吐露港公路之間興建隔音屏障事宜
(大埔區議會文件 TT 7/2021 號)

74. 主席表示，環保署已經提交回覆，但未能派員出席是次會議。他請各位參閱大埔區議會文件 TT 7/2021 號。

75. 姚鈞豪議員表示，環保署未有派員出席會議，但他仍有多項問題詢問署方，例如署方如何量度噪音分貝，以及在何日、何時、何地量度噪音分貝，故希望繼續跟進題述議程。雖然署方回覆指，相關屋苑的住宅單位內錄得的交通噪音水平均符合《香港規劃標準與準則》的道路交通噪音規劃標準(70 分貝(A))，而居民亦曾親自量度相關噪音水平為 69 分貝，沒有超出標準，但他質疑是否一旦符合上述的道路交通噪音規劃標準，署方便不會考慮興建隔音屏障。因此，他希望署方派員出席會議回應。

76. 陳振哲議員表示，路政署署長出席大埔區區議會會議時，他曾經建議署長研究以隔音屏障作為相關路段上蓋的支架，而署長當時表示會研究是否可行。他詢問研究進度為何。

77. 主席表示會邀請環保署派員出席會議，報告題述事宜的跟進情況及回應委員的查詢。

78. 蕭偉琨先生表示，路政署曾經研究上文第 76 段的建議，而署方亦有一組同事負責興建隔音屏障。初步而言，署方將考慮研究能否以擬建的新隔音屏障作為路段上蓋的支架，以免額外花費公帑改動現有的隔音屏障，而原有隔音屏障的地基亦未必能夠承托延伸出來的結構，但暫時仍未有研究結果。他會請署方相關同事積極研究，再向陳振哲議員報告研究結果。

79. 陳振哲議員表示，大窩西支路的工程只是完成了數年，故隔音屏障仍然簇新。不過，大窩西支路原來的巴士站(特別是南行方向)設置在該隔音屏障旁邊，而且支路下有不少地下設施管槽，故難以直接在該巴士站加設上蓋。由於整條大窩西支路均設置隔音屏障，如可利用隔音屏障作為行人路上蓋的支架，便可同時在巴士站加設上蓋。此外，他和林奕權議員如欲提交相關討論文件，應提交予交運會還是規劃、房屋及工程委員會？

80. 主席表示，陳振哲議員如認為需以區內的隔音屏障作為行人路上蓋的支架，可在會議後與林奕權議員聯絡路政署，告知署方擬建設施的位置。陳議員如有需要進一步討論相關事宜，可以提交討論文件予交運會跟進。

(三) 有關林錦公路交匯處迴旋處事宜
(大埔區議會文件 TT 13/2021 號)

81. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 13/2021 號。

82. 文念志副主席詢問運輸署及警務處，車輛可否直接從迴旋處的內圈切線向吐露港公路方向駛出。

83. 陳振哲議員表示，他曾經與運輸署同事視察現場，而駕駛者在相關出口的視野亦清晰。然而，由於現時車輛直接從迴旋處內圈切線至外圈，而行車線上劃設虛線，故他建議運輸署考慮加設俗稱“半肥瘦”的道路標記，禁止車輛直接從內圈切線至外圈。車輛如需前往吐露港公路，應及早駛出外圈。他指出，雖然現時在題述迴旋處發生的交通意外不多，但車輛經常直接從迴旋處內圈切線至外圈，對外圈行駛的車輛造成滋擾。據他理解，如車輛切線時對其他道路使用者造成阻礙或導致行駛中的車輛需停下讓其切線駛出，該切線的車輛已干犯若干條例。就此，他詢問警方如何協助減少上述情況。

84. 李穎琛女士表示，陳振哲議員與運輸署工程師前往現場視察當天可見駕駛者在內線行駛時的視野清晰。一般而言，不論迴旋處或一般道路，如視野清晰，駕駛者應先觀察清楚四周環境，在安全情況下才切線。因此，如相關道路視野清晰，而駕駛者亦可在駕駛時作出判斷，署方便不會加設俗稱“半肥瘦”的道路標記。

85. 徐翼福先生表示，任何謹慎的駕駛者在駕駛時，不論駛經任何切線位置，包括題述迴旋處，在使用其他車輛的行車線時，理應預計是否有足夠位置切線，以及在切線前做好準備，包括使用後視鏡觀察、發出信號及回頭察看盲點。

86. 文念志副主席詢問警務處，是否只要沒有造成交通意外，駕駛者便可直接從內線切線駛出迴旋處單線出口。

87. 徐翼福先生表示，假設迴旋處有 2 條行車線，駕駛者在內線行駛時，如欲從支路前往高速公路，便需切線至其他車輛的行車線，故須先讓路予從主要線路前往高速公路的車輛。駕駛者如錯過某個出口，便應繼續圍繞迴旋處行駛。

88. 陳振哲議員理解運輸署不打算在相關出口加設“半肥瘦”的原因。不過，

他指出相關出口經常有車輛切線駛出，阻礙主要行車線的駕駛者，卻無需承擔任何後果。如其他駕駛者未能及時剎車，便容易造成交通意外。他認為需警方應提醒切線的道路使用者，教導他們駛經相關出口時應有的駕駛態度。他補充說，他與運輸署工程師前往現場視察當天，短短 15 分鐘內便看見多架車輛直接從迴旋處內圈切線至外圈。因此，警方無須派員長時間逗留，便能起教育作用。

89. 徐翼福先生表示，駕駛者切線時的駕駛方式取決於其駕駛態度，例如他們是否謹慎及會否禮讓其他道路使用者。警方不時前往不同地點巡邏，包括題述迴旋處，但不能把所有資源投放在同一位置，因為大埔區內其他位置的迴旋處亦有相同情況。因此，駕駛者切線前應觀察路口情況，因應路面情況及《道路使用者守則》訂明的規則駕駛。

90. 主席詢問運輸署，如不在相關路口設置“半肥瘦”道路標記，署方能否在迴旋處設置路牌，提醒駕駛者切線前需先觀察主要行車線的道路情況。

91. 李穎琛女士表示，運輸署可研究主席上述建議是否可行。她指出署方曾在其他地區的迴旋處設置路牌，但由於駕駛者在迴旋處行駛時需兼顧很多路面情況，未必有足夠時間留意路牌，因此效果未必如預期般理想。

92. 主席建議無需續議題述議題。如有需要，陳振哲議員可以在會議後與運輸署跟進。

(四) 要求改善汀角路交通情況
(大埔區議會文件 TT 14/2021 號)

93. 主席歡迎康文署高級行政主任(策劃事務)23 陳錦盛先生及大埔區副康樂事務經理 2 黃國偉先生，以及土拓署高級工程師／項目 3 林志權先生及工程師／項目 3D 陳錦輝先生就是項議程出席會議。他並請相關部門代表回應委員在上次會議就是項議程提出的意見。

94. 陳錦盛先生表示，龍尾泳灘的工程大致完成，而該處的公共收費停車場已在 2020 年 12 月 1 日啟用，承建商現正進行救生瞭望塔外觀及園景美化工程。康文署正與建築署及其他維修部門就修繕工程及完工交收事宜進行準備工作。

95. 黃國偉先生表示，龍尾泳灘的開放日期需視乎上文第 94 段提及的工程進度，相關工程完成後，康文署便會進行進場及配套安排，預計在本年度泳季開放泳灘。

96. 林志權先生就蘇達良議員提交的文件(見附件三)及委員在3月2日舉行的大埔區議會會議(“大會”)上的問題回應如下：

(i) 有關附件三的問題1，政府在2021年2月20日調整汀角路(東行)及汀角路(西行)的交通燈號時間，由原來的44秒增加至65秒。現時相關路段亦未有出現交通擠塞，而政府亦會一直監察情況。

(ii) 有關附件三的問題2，土拓署已經向運輸署反映，而運輸署亦已同意在3月移除現時2個地面路標(直去及轉右)，以免從大埔方向駛入龍尾泳灘的車輛誤以為可在相關路段轉右，從而避免逆線行車及混淆。此外，現時往大埔方向的車輛不能轉右前往海景山莊支路。現時的交通燈號分為4個階段，如需增加1個交通燈位置，讓車輛轉右前往海景山莊支路，便需由4段燈位時間增加至5段燈位時間，將增加車輛在汀角路東行線及西行線的等候時間。政府建議在上述路段轉右的車輛行駛至較前方的位置，即蘆慈田村才轉右，或在汀角路下一個路口轉入山寮路的方向，前往汀角路(東行)再駛向目的地。

(iii) 有關附件三的問題3，土拓署將與運輸署研究往大美督方向轉左駛入小路的路口設計。

(iv) 有關附件三的問題4，土拓署將與運輸署研究能否在蘆慈田村劃設黃色方格，以免車龍阻塞相關路口的交通。

(v) 蘇達良議員和任啟邦議員曾在上述大會要求部門研究在相關路口設置燈號是否可行，以期管制路口交通，並在相關路口加設行車感應器以調節交通燈號時間。就此，土拓署將聯同運輸署研究相關路口設計。由於現時沒有汀角路交通流量的最新資料，特別是周六及周日下午繁忙時段的交通流量，故土拓署將盡快進行交通流量調查，以期檢視相關路口各個方向的交通流量，並記錄行人數量及單車徑的單車流量。收集上述數據後，土拓署及運輸署將研究和落實交通改善措施。

(vi) 文念志副主席曾在上述大會建議在相關路口設置衝紅燈攝影機及偵速攝影機。土拓署早已在相關路口預留位置設置偵速攝影機，並會在今天(3月5日)下午聯同警方再次前往該處視察，以確定最終安裝位置和安排安裝。有關處理衝紅燈問題，土拓署屆時將與警方及運輸署商討安裝衝紅燈攝影機的細節。警方及運輸署亦會因應汀角路的整體交通情況，考慮安裝衝紅燈攝影機的建議。

(vii) 他介紹交通流量調查的初步方案(見附件四)，並表示將盡快與運輸署決定最終方案，最快可在明天(3月6日)落實。

97. 黃家霖先生表示，運輸署及土拓署將繼續密切監察交通情況，有需要時會就交通改善措施從交通工程角度提供意見。他補充說，是否於蘆慈田村與汀角路路口加設黃格，需考慮是否經常有車輛受阻而無法轉右往返汀角路。

98. 蘇達良議員的意見如下：

(i) 就相關交通燈號將由現時的 44 秒增至 65 秒，他詢問停車場的車流是否較汀角路多，以及停車場的交通燈號時間是否亦會延長。他指出如一併延長交通燈號時間，便無法改善現時的問題。因此，部門除延長交通燈號時間外，亦需研究時間分配比例。

(ii) 自停車場在 2020 年 12 月啟用後，他一直與土拓署及運輸署跟進，但相關部門卻在年初二及年初三出現交通問題後，在 2 月底才調整交通燈號時間，他對此感到遺憾。他的辦公室位於山寮路，每天都看見該處的交通情況。他相信接下來的 2 個月不會再次發生年初二及年初三的交通問題。他相信即使相關部門派員前往現場視察，亦未能看到上述情況，但他希望相關部門的交通改善措施能應付龍尾泳灘開放後急劇增加的交通流量。

99. 任啟邦議員的意見如下：

(i) 他查詢現時 4 個行人過路處設置的行人過路交通燈屬於手按式還是定時轉換燈號。如過路的行人不多，署方可以考慮設置手按式行人過路燈，以縮減交通燈號時間及延長行車時間。

(ii) 他在上述大會上建議部門考慮在相關路口加設行車感應器，以調節交通燈號時間。他指出現時停車場提供約 100 個泊車位，而車輛不會頻繁進出停車場。因此，部門如預留太多時間予車輛進出停車場，便會影響主要幹道(即汀角路的東行及西行方向)的交通。他希望部門在停車場出口(即附件四標示的 G 及 F 位置)加設行車感應器。如沒有車輛駛經感應器，汀角路東行及西行方向的交通燈號時間便會延長。

(iii) 除上文第 99(ii)段的位置外，他亦建議在其他位置加設行車感應器，包括：(一)車輛駛入停車場前的右邊轉彎位置：當車輛駛經感應器後，汀角路(由大美督駛往蘆慈田村方向)的交通燈號便會轉為紅燈，以預留足夠位置供車輛駛入停車場；(二)進入海景山莊的路口：雖然他不清楚相關土地是官地還是私人土地，但相關路口並不是常見及正規的道路出入口，而汀角路 2 個行車方向的車流最多，進入海景山莊路口及停車場的車流則較少，故他認為應按實際需求，彈性控制交通燈號時間。

100. 蘇達良議員的意見如下：

(i) 據他了解，由於龍尾泳灘開放後，現有停車場未必能提供足夠的泊車位，故有營辦商正申請在蘆慈田村營運私人停車場。此舉將增加進入蘆慈田村 2 個路口的車流，而相關部門現時未必能夠量度新增車流。

(ii) 龍尾泳灘開放後，如附近停車場泊車位不足，四周便會出現違泊車輛，汀角路的交通問題將會加劇。

101. 劉勇威議員表示，據他了解，在行人流量較多的路段，相關部門或會採用分段式行人路。就此，他詢問運輸署附件四標示的行人路(1)及(2)的設計為何與行人路(5)及(6)不同。

102. 陳錦輝先生回應如下：

(i) 有關上文第 99(i)段的查詢，相關行人過路交通燈屬定時轉換燈號，不設手按式的行人路按鍵功能。

(ii) 有關在停車場轉出路口的位置增設行車感應器的建議，土拓署曾經在施工期間研究相關建議，亦曾諮詢閘機供應商。他們表示不能在同一位置設置閘機及行車感應器，故最終決定只是設置閘機感應器。

(iii) 有關在蘆慈田村轉出汀角路的路口增設行車感應器的建議，由於該處的用地不屬道路上的土地，故未能增設行車感應器。

(iv) 有關在汀角路(東行線)轉入停車場的路口增設行車感應器的建議，由於土拓署在設計及施工時未有考慮相關建議，故須與運輸署研究是否可行。

(v) 有關上文第 98(i)段的查詢，交通燈號尚未調整時，每個循環需時 100 秒，現時則增至 120 秒。當中增加的 20 秒分配至汀角路東行線及西行線的交通燈號，而其他位置的交通燈號時間則維持不變。因此，汀角路東行線及西行線的交通燈號時間較其他位置長。

(vi) 根據觀察，農曆新年期間的路面交通較擠塞。土拓署將進行交通流量調查，提供數據予運輸署參考，供其研究如何處理相關路口在周六及周日的交通問題。此外，土拓署將與相關部門，例如運輸署及警方研究後備方案，以應付龍尾泳灘開放後及特別日子期間車流急增的情況。

(vii) 有關上文第 101 段的查詢，土拓署因應相關路口交通燈號的位置，把附件四標示的行人路(1)及(2)設計為分段式過路處，而行人路(5)及(6)則設計為一段式過路處。

103. 黃家霖先生表示，有關把行人路(1)及(2)設計為分段式過路處，根據現時設計，可容許當有車輛在汀角路東行線或西行線其中一個方向行駛時，讓行人橫過馬路而無需所有車輛停下才能橫過，能減少車輛及行人的等候時間。此外，除周六外，部門在周日亦需進行交通流量調查。

104. 劉勇威議員澄清說，他認為行人路(1)及(2)的分段式過路處設計合適，故欲查詢行人路(5)及(6)的過路處為何不是分段式，以保障行人安全。

105. 蘇達良議員表示，他希望相關部門留意他在上文第 100 段提出的意見，以期及早制訂改善措施。此外，他指出車輛如駛往大美督方向，欲右轉駛入停車場時，卻發現停車場泊車位已滿，只能在原地等候片刻，或者靠左直駛。不過，如車輛靠左直駛，便會造成危險，因為左邊行車線亦有車輛行駛。因此，他認為相關部門亦需考慮解決措施，以免造成危險。

106. 姚躍生議員指出，汀角路往鳳園方向的路口經常有準備轉右的車輛突然抽頭切線至左邊行車線，導致鳳園段及下坑段每周都有交通意外。根據上文第105段的情況，可以預見相關路口亦會發生上述的交通意外。因此，他建議相關部門擴闊附件四位置 E 的行車路段，讓車輛停泊等候駛入停車場，而位置A則只讓車輛向前行駛，駛至大美督範圍才可掉頭，這較原有設計安全。

107. 林志權先生表示，有關上文第 100 段的意見，他相信運輸署及警方亦會留意相關位置的交通情況。

108. 黃家霖先生表示，運輸署備悉上文第 104 段的意見，並將與土拓署仔細研究。

109. 主席請相關部門盡快進行交通調查，如有需要，可以諮詢當區區議員及村民。他指出，相關路段在復活節假期期間的交通流量亦會增加，故希望相關部門屆時留意交通情況。

110. 蘇達良議員認為有需要在下次會議繼續跟進題述事宜，故主席建議續議題述議題。

(五) 有關將大埔區內路燈更換為 LED 路燈事宜

111. 主席歡迎路政署工程師／2-1(大埔)胡恩灝先生就是項議程出席會議，並請胡恩灝先生回應委員在上次會議就是項議程提出的意見。

112. 胡恩灝先生回應如下：

(i) 有關更換 LED 路燈在林村河的覆蓋範圍，現時林村河兩旁(沿完善公園、大埔中心、太和邨、帝欣苑，直至近康樂園的範圍)均有行人路及單車徑，而路政署今年主要會把上述兩旁行人路的路燈更換為 LED 路燈。

(ii) 有關 LED 路燈更換計劃安排：(一)路政署將在 2021 年更換路燈的範圍包括林村河兩旁行人路及單車徑，以及大埔區內其中 1 條主要幹道，即大埔太和路；(二)署方發現沿汀角路近大埔工業邨至三門仔一帶，單車徑的路燈較舊，而且有損壞，故計劃在 2022 年針對舊路燈推行改善措施；(三)署方留意到新娘潭路間中發生交通意外，故計劃在 2022 年更換上述路段的路燈，以改善照明系統；(四)署方將在 2023 年進行西沙路擴建工程，屆時亦會更換西沙路的路燈；(五)完成大型道路改善工程後，署方計劃在 2023 年在大埔墟港鐵站附近(圍繞林村河、南運路及香港鐵路博物館)推行路燈更換計劃；以及(六)署方計劃在 2024 年更換廣福邨、大埔中心、新興花園及怡雅苑的路燈。

113. 譚爾培議員表示，他經常聯絡路政署職員，反映西沙路附近的路燈幾乎每月都會故障，故欲查詢西沙路路燈更換計劃的詳情。

114. 主席請路政署代表在會議後向秘書處提供上述路燈更換計劃的書面報告，供委員參考。此外，據他觀察所得，大埔及沙田若干路段設置的路燈燈柱，除安裝馬路燈外，亦在馬路燈下方的燈柱安裝“孭仔燈”，作行人路照明之用。他詢問署方是否計劃日後安裝該款路燈，並請署方代表在書面報告中列明將在哪些路段安裝該款路燈。

115. 胡恩灝先生回應如下：

(i) 由於西沙路有大型掘路工程，若干地下設施損壞，影響西沙路路燈的運作，但現時路政署已根據損壞情況，更換若干地下電纜，以維持路燈照明系統的運作。與此同時，署方在西沙路大型工程展開前已經移除西沙路原有的路燈，現正使用臨時路燈照明。署方日後亦會更換沿路的電線及照明系統，故日後西沙路的路燈將會更穩定地運作。

(ii) 他會在會議後補充路燈更換計劃的書面報告。

(iii) 有關上文第 114 段的查詢，不同路段的路燈設計各有不同，因為有些路段單靠馬路路燈便能照亮行人路，有些則需加設“孭仔燈”才足以照亮行人路。路政署將因應各路段的情況而改善路燈

設計。加設“孭仔燈”是改善照明系統的措施之一，但不會在所有路段的路燈加設。

(會後備註：上文第 115(ii)段提及的 LED 路燈更換計劃已記載於上文第 112(ii)段。如將來有特別更新，路政署路燈部會再通知秘書處。)

116. 區鎮樺議員表示，據他觀察所得，路燈與路燈之間常有天線外露(“飛天線”)，並曾詢問相關部門出現上述情況的原因。署方表示由於無法維修地底的線路或急須在獲批挖掘准許證(“掘路紙”)前重啟路燈的照明系統，故需在路燈與路燈之間加搭電線。他理解部門需要在短時間內採取上述措施，但指出有些路燈的天線已經外露超過 1 年。在廣福道香港賽馬會投注站對面的耀才證券，“飛天線”的情況更持續超過 2 年，但相關部門仍未改善。就此，他詢問路政署能否在更換 LED 路燈時一併處理相關問題。如否，他查詢署方有沒有計劃盡快處理。

117. 胡恩灝先生回應如下：

(i) 放置臨時“飛天線”的確是路政署維持路燈效率的主要臨時措施之一，而進行臨時挖掘工程亦可能需要放置“飛天線”。署方認為盡快恢復路燈運作較處理“飛天線”的情況緊急，因此會要求 1 天內修復路燈，但並沒有就處理“飛天線”的情況設立期限。

(ii) 署方會根據相關指引放置臨時“飛天線”，故委員無需過份擔心其影響。然而，署方並非不處理“飛天線”的情況，而相關承建商亦會在颱風過後檢查路燈及臨時“飛天線”的情況。

(iii) 更換 LED 路燈及臨時“飛天線”的問題無法一併處理。更換 LED 路燈旨在節省電源和加強光源，與進行挖掘道路工程的目的不同。不過，署方將盡快進行更多挖掘道路工程，以處理臨時“飛天線”問題，但難以提供具體的時間表。

(iv) 他會在議後就上述廣福道街燈的臨時“飛天線”情況聯絡區鎮樺議員。

(會後備註：有關上文第 117(iv)段的情況，相關臨時“飛天線”已於 3 月 18 日移除，而路政署胡恩灝先生已向區鎮樺議員辦事處報告有關進度。)

118. 區鎮樺議員表示，他理解路政署需時執行臨時措施，但難以接受路燈有愈來愈多臨時的“飛天線”，加上市民亦難以理解，故署方應研究措施盡快處理。

119. 主席表示，雖然他理解路政署需時進行維修工程，但希望署方注意設置臨

時“飛天線”或會導致安全問題。此外，他建議無需在下次會議繼續討論題述議題。

120. 主席宣布休會。

121. 會議其後恢復進行。

VII. 交通及運輸委員會恆常討論事項
(大埔區議會文件 TT 8/2021 號(修訂版))

(一) 要求於區內增加車輛泊位
(大埔區議會文件 TT 15/2021 號)

122. 主席歡迎大埔地政處署理行政助理／地政(大埔地政處)蔡健倫先生就是項議程出席會議，並請他回應委員在上次會議就是項議程提出的意見。

123. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 15/2021 號有關要求在區內增加車輛泊位的回覆。

124. 有關委員在上次會議就是項議程提出的意見，蔡健倫先生回應如下：

(i) 大埔地政處正就改變達運道土地(GLA-TTP770)的用途以作興建短期租約停車場一事諮詢相關部門。

(ii) 大埔地政處暫訂在 2021 年 5 月就馬窩路的短期租約停車場進行招標。

(iii) 大埔地政處早前已經以電郵回覆姚鈞豪議員有關白石角近中電站的政府土地(TGLA-TTP812)事宜。由於水務署仍未完成替代撥地申請的投訴，故未能確定交還上述土地的日期。處方現已開始草擬文件等工作，以縮短處理撥地申請的時間。

(iv) 有關題述文件提及林錦迴旋處旁空地及錦山村石鼓壟停車場空地用作公眾停車場的建議，他補充說，大埔地政處現正處理渠務署於林錦迴旋處旁空地的臨時撥地申請，供其擺放物件，故暫未考慮把有關空地用作公眾停車場。此外，處方已經接獲運輸署的查詢，現正研究把錦山村石鼓壟停車場旁空地用作短期租約停車場是否可行。

125. 文念志副主席表示，根據題述文件，運輸署表示有地區人士反對在汀角路近雅群閣的路段劃設路旁泊車位。就此，他詢問署方處理地區人士反對意見的

一般程序為何。

126. 姚鈞豪議員的意見如下：

(i) 他曾經建議大埔地政處使用科城路天橋橋底的位置，在科城路的短期租約停車場(TP1766)劃設更多泊車位，以改善白石角泊車位不足的問題。處方亦已接納，但須在該短期租約停車場重新招標時才能落實。不過，根據剛發表的財政預算案，政府將批准酌情處理，此即可以直接與短期租約停車場營運商續約，無須為短期租約停車場重新招標。就此，他詢問如直接續約，是否代表不能使用科城路天橋橋底的位置，在科城路的短期租約停車場(TP1766)劃設更多泊車位，以及新的合約會在何時完結。

(ii) 有關白石角近中電站的政府土地(TGLA-TTP812)，他樂見大埔地政處在水務署交還土地前已經開始草擬文件等工作，並希望處方盡快處理反對意見，又期望大埔民政處等相關部門能作協調，以期盡快完成整項工作。

127. 陳振哲議員的意見如下：

(i) 他詢問運輸署將在山塘路哪個停車場加設電單車泊位。

(ii) 大埔地政處現正就山塘道—吐露港橋底停車場旁的政府土地進行諮詢。就此，他詢問這是否代表處方不反對把上述土地用作公眾停車場，以及進度和時間表為何。

(iii) 有地區人士反對路政署使用山塘道—吐露港橋底的政府土地。如能平息反對意見，是否代表大埔地政處將批准路政署繼續使用上述土地，而暫不考慮把上述土地用作公眾停車場？

(iv) 有關林錦迴旋處旁的空地，他詢問：(一)渠務署使用相關土地的期限是否已過；(二)雖然渠務署曾經打算申請續約，但如沒有續約，並且妥善處理投訴，是否可以能土地用作公眾停場？(三)相關土地面積甚大，是否全幅土地均已被佔用，再沒有可用的空間？

128. 胡耀昌議員的意見如下：

(i) 由於達運道的政府土地(GLA-TTP770)附近、位於馬窩路的短期租約停車場自 2020 年 2 月交還政府後，已經空置超過 1 年，而大埔地政處現時才開始進行招標工作，故可預計相關停車場會空置 2 年。由於附近泊車位不足，如短期租約停車場變成閒置用地，便不理想。此外，有關把達運道的政府土地(GLA-TTP770)用作公眾停車場的可行性研究，文件提及的進展與部門去年 11 月在交運會報

告的進展相同，故欲查詢詳情為何，例如會在何時完成諮詢，以及何時提供諮詢結果等，以確定相關土地用途。

(ii) 有關錦山村石鼓壟停車場旁的空地，他詢問大埔地政處何時開始進行改作公眾停車場的可行性研究，並表示運輸署除考慮把相關土地用作公眾停車場外，亦可考慮在該處設置停車收費錶。他指出，錦山村石鼓壟停車場本來只用作設置停車收費錶。如部門只是計劃把停車收費錶旁邊的一小幅空地用作短期租約停車場，則只可提供小量泊車位，情況未必理想，故詢問在上述空地設置停車收費錶是否可行。

129. 劉勇威議員表示，題述文件提及大埔地政處現正處理 1 宗非政府機構以短期形式租用大埔崇德學校舊址的政府土地的申請。就此，他詢問該非政府機構是否計劃租用相關土地營運停車場。如是，相關部門將如何安排車輛駛入該處泊車？

130. 李穎琛女士回應如下：

(i) 有關上文第 125 段的查詢，運輸署將先研究反對意見及理據，並將以不同途徑，例如通過會面或電話會談與反對者討論。一般而言，署方亦會再就反對者的憂慮作書面回覆，希望他們理解和釋除疑慮。

(ii) 有關上文第 127(i)段，山塘路停車場位於吐露港橋底。

(iii) 運輸署會再研究把錦山村石鼓壟停車場旁的空地用作設置停車收費錶是否可行，並回覆胡耀昌議員。

131. 蔡健倫先生回應如下：

(i) 政府暫不考慮重新招標，以支援受疫情影響的營運商。馬窩路短期租約停車場是自行結業，並非受疫情影響。大埔地政處正草擬招標文件，預計於 2021 年 5 月就上述停車場重新招標。由於現時尚未確定招標日期，處方已先行草擬相關文件。

(ii) 由於大埔地政處現正就山塘道—吐露港橋底停車場旁的政府土地進行地區諮詢，待整理諮詢結果後，才能回覆會否把上述土地用作公眾停車場。

(iii) 雖然以往曾經有區議員建議把大埔崇德學校舊址的政府土地用作公眾停車場，但由於有非牟利機構申請以短期形式租用上述用地，而大埔地政處正在處理相關申請，故暫未考慮上述建議。

(iv) 路政署已經交還林錦迴旋處旁的空地，但大埔地政處現正處理渠

務署使用上述土地存放物件的臨時撥地申請。

132. 劉勇威議員表示，他從未聽說有區議員建議拆卸大埔崇德學校舊址，故欲查詢消息來源。此外，他指出大埔區議會在2019年曾經通過1項動議，要求現時空置的大埔崇德學校校址繼續保持其政府、機構或社區設施的用途，盡快提供社會福利、教育或社會綜合服務設施以滿足社區需要。政府部門須把有關申請提交大埔區議會討論和獲得同意。因此，相關部門如需改變土地用途，應提交大埔區議會討論，故不理解為何大埔地政處現正處理1項非政府機構以短期形式租用大埔崇德學校舊址的政府土地的申請，但卻沒有通知大埔區議會。他建議大埔地政處查閱相關文件，了解詳情。

133. 胡耀昌議員再次詢問上文第128(i)段的問題。

134. 陳振哲議員的意見如下：

(i) 他再次詢問上文第127(iii)段的問題。

(ii) 有關林錦迴旋處旁空地的政府土地，他詢問：(一)如大埔地政處最終不批准渠務署使用相關土地的申請，會否重新考慮把相關土地用作公眾停車場；(二)相關土地面積甚大，渠務署是否需要使用整幅土地，還是能撥出部分用地作公眾停車場之用；以及(三)由於有地區人士反對渠務署使用相關土地，故詢問大埔地政處將何時決定是否拒絕署方的申請。

135. 姚鈞豪議員表示，有關短期租約TP1766，他認為如單單因為財政預算案表示暫停進行短期租約的招標程序而不擴闊停車場，導致居民沒有足夠泊車位使用，便對居民不公平。他相信短期租約停車場即使在疫情期間亦經常泊滿車輛，即表示營運情況不受疫情影響。他請大埔地政處詢問相關決策局能否個別處理相關停車場的短期租約，此即如常就該短期租約停車場進行招標，以期劃設更多泊車位。

136. 任啟邦議員表示，運輸署已就安埔里近大埔警署的加設電單車泊位工程向路政署發出施工紙。就此，他詢問路政署預計何時展開工程。此外，他詢問山塘道—吐露港橋底的政府土地是否指現時路政署的工地及存放物料的位置。他指出相關土地面積大，樓底高，而且與橋底相距甚遠，故建議相關部門除考慮把該幅土地用作短期租約停車場外，亦應研究長遠規劃，例如參考不同地方，例如台灣、內地及日本的情況，在橋底興建雙層停車場，以善用相關土地及紓緩區內泊車位不足的情況。

137. 陳振哲議員指出，山塘路停車場設置的是停車收費錶，相關土地地面與橋底距離較遠，樓底甚高。至於山塘道—吐露港橋底及山塘道—吐露港橋底停車

場旁草地的政府土地，此即接近香港教師會李興貴中學的位置，地面與橋底距離較近。現時停車收費錶停車場旁邊有一幅空地，沒有被天橋覆蓋。就此，如可一併使用該 3 幅土地，分階段進行工程，便可興建大規模及多用途的停車場。他當初提出在山塘路路口興建公眾停車場，是由於天鑽即將落成，但泊車位卻嚴重不足，而居民從山塘路路口步行至大埔墟港鐵站亦十分方便。他欲提出動議，表示大埔區議會反對路政署申請使用山塘道—吐露港橋底的政府土地申請。

138. 主席認為委員可以提出意見，但未必需要藉動議表達意見。

139. 蕭偉琨先生表示，運輸署最近向路政署發出多份增設停車場泊位及電單車泊位的施工通知書，而路政署亦計劃在 2021 年第二季起陸續完成工程。

140. 蔡健倫先生回應如下：

(i) 有關上文第 132 段的查詢，他會在會議後以書面回覆劉勇威議員。

(ii) 有關上文第 134(ii)段的查詢，他將諮詢渠務署，以及研究劃分林錦迴旋處旁空地的部分政府土地用作公眾停車場的可行性後，以書面回覆陳振哲議員。

(iii) 大埔地政處會待財政司司長宣布支持受疫情影響企業的最新紓緩措施完結及諮詢相關決策部門意見後，安排有關短期租約停車場重新招標，但處方會把胡耀昌議員及姚鈞豪議員的建議記錄在案。

(會後備註：有關上文第 140(i)段，大埔地政處已於 3 月 24 日以電郵回覆劉勇威議員。)

141. 李穎琛女士表示，有關把山塘道—吐露港橋底的政府土地用作興建雙層停車場的建議，運輸署的相關部門早前研究推行智能泊車試驗計劃，並將在荃灣 1 個短期租約停車場進行，日後亦會安排在其他地區的短期租約停車場推行相關計劃，包括短期租約停車場 TP1766。她會向相關部門反映任啟邦議員上文第 136 段的意見，以供研究之用。

142. 劉勇威議員希望大埔地政處留意大埔區議會在 2019 年通過的議決，並建議處方把大埔崇德學校土地用途一事，提交大埔區議會討論。

143. 關永業主席表示，據他了解，上文第 132 段提及的動議在 2019 年的社會服務委員會會議上通過，現時須考慮是否需要在醫療、教育及社會服務委員會跟進大埔崇德學校的土地用途。他補充說，曾經聽說有非政府機構申請使用相關土地，但亦有委員在會議上提出使用相關土地設置小巴站或停車場，但相關部門未有考慮委員的建議。

144. 蕭偉琨先生表示，路政署備悉有委員反對署方申請使用山塘道—吐露港橋底的政府土地。署方物色位置作工程倉庫用途亦不容易，但理解地區亦有使用相關土地的需要，因此他會向署方相關同事反映意見，以供參考。

(二) 要求在廣進街加油站旁加設的士站連上蓋

145. 蕭偉琨先生報告，題述工程已經在 2020 年 12 月初完成。

146. 主席表示，由於題述工程已經完成，故建議無需續議題述議題。

(三) (一)關注大埔區違例泊車問題；(二)要求警方把大埔墟內卡住巴士的違泊車輛拖走
(大埔區議會文件 TT 9/2021 號、TT 10/2021 號及 TT 15/2021 號)

147. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 15/2021 號有關署方就大埔區違例泊車問題的回覆。

148. 徐翼福先生介紹大埔區議會文件 TT 9/2021 號，並補充以下資料：

(i) 大埔警區及大埔分區在 2020 年 11 月分別發出 18 940 張及 8 817 張定額罰款通知書。

(ii) 大埔警區及大埔分區在 2020 年 12 月分別發出 18 430 張及 9 496 張定額罰款通知書。

(iii) 警方在 2020 年 12 月及 2021 年 1 月在大埔區合共發出 19 347 張定額罰款通知書，較 2020 年 10 月及 11 月發出的 16 597 張多 16.6%。

149. 主席表示，林名溢議員提交了有關要求警方把大埔墟內阻礙巴士行駛的違泊車輛拖走的討論文件，並建議在是項議程一併討論。他請林議員介紹相關文件。

150. 林名溢議員介紹大埔區議會文件 TT 10/2021 號。

151. 區鎮樺議員的意見如下：

(i) 他昨晚看見 1 部車輛停泊在廣福道滙豐銀行對出的行人路。該處

原本設有欄杆，但路政署表示早前有人投訴欄杆太多，故拆除了部分欄杆，因而便利了車輛違泊。

(ii) 他指出違泊車輛阻礙巴士轉彎的黑點位置，包括寶湖道近廣福邨停車場入口的轉彎位置。雖然警方經常前往該處檢控違泊車輛，而最近的情況亦有所改善，但仍有車輛違泊在橋底的轉彎位置，導致在兩旁行車路的巴士需要遷就才可駛過，甚至變成單線雙程行車，故經常有車輛響號。

(iii) 他指出安邦路、安泰路、安慈路及安祥路亦經常有車輛違泊，故請警方加強在上述黑點位置執法。

(iv) 大埔區指揮官在 3 月 2 日舉行的大會上表示警方的巡邏編制已經回復正常。他今天在運頭街亦看見 2 名軍裝警員向違泊車輛發出定額罰款通知書，但估計他們不是專責檢控違泊車輛的警員，故希望警方加強道路管制工作，以改善現時因阻嚇力不足而導致的嚴重違泊問題。他舉例說，以往沒有車輛違泊在海寶花園對出的雙黃線上，但現時車輛違泊至近十字路口位置，而對面的的士站亦泊滿違泊車輛，阻礙巴士及其他車輛行駛，故希望警方跟進。

152. 陳蔚嘉議員表示，現時違泊情況非常嚴重，有些違泊車輛更會霸佔行人路通道。很多輪椅人士曾經向她反映，違泊車輛阻塞通道，導致他們沒有足夠空間出入。她指出經常出現上述情況的位置包括運頭街街市附近、大埔墟一帶、安富道、寶鄉坊、美新里、福和路、寶雅路近林村公立黃福鑾紀念學校方向，以及翠樂街附近的祥基茶餐廳，並請警方盡快跟進。

153. 蘇達良議員指出他選區內的違泊黑點，包括露輝路近聚豪天下。運輸署最近 2 周開始在聚豪天下對面的行人路安裝護柱，故現時沒有車輛違泊，但車輛改為停泊在嘉豐花園附近的斜路，而他過去 2 天亦看見該斜路泊滿違泊車輛。雖然他看見警方有向部分違泊車輛發出告票，但由於附近 1 條道路正在進行小型工程，故現時只剩 1 條設置臨時交通燈的行車路，而暫時仍未有相關部門回覆上述工程的施工日期及設置臨時交通燈的日期。此外，他指出在露輝路近聚豪天下的工地，水馬外面的行車路泊滿車輛，而工程負責人表示該行車路屬於工地範圍。因此，雖然大埔地政處曾經向他提供相關地圖，但他亦無法判斷車輛停泊在該行車路是否違法，而警方亦難以執法。因此，他希望相關部門協助解決。

154. 任啟邦議員表示，在寶鄉橋前往大元邨方向的路段，至海寶花園的左邊劃設雙黃線，以往沒有車輛在該處違泊，但現時車輛會違泊至交通燈位近李福林體育館的位置。由於有車輛停泊在左邊行車線，他曾經改用右邊行車線而險生意外。因此，他希望警方在上述位置加強執法。

155. 文念志副主席的意見如下：

(i) 安民坊及安浩里違泊問題嚴重。他指出設置在安民坊的膠柱旨在防止車輛阻塞李福林體育館的出口，但卻經常因駕駛者的駕駛方法不當而被撞倒，故他希望路政署能多檢查該處的膠柱情況，並作修復。由於每逢假日及上下課時間，都有大量私家車停泊在安浩里八號花園附近，故曾經建議署方考慮在上述位置設置膠柱，並希望警方加強執法。

(ii) 頌雅路(汀麗路連接汀角路的路口)最近的違泊情況亦較以往嚴重，有居民曾經反映違泊在上述位置的大型車輛較以往多，阻礙道路使用者的視線。因此，他希望警方及運輸署研究解決措施，例如加強執法和增加區內的泊車位。

156. 劉勇威議員的意見如下：

(i) 舊墟一帶的違泊情況稍微有改善，他希望警方持續執法。

(ii) 翠怡街路口(祥基茶餐廳門口)及位於美新里的幼稚園對出的馬路亦出現違泊車輛阻塞行人過路處，令行動不便的人士無法過路。

(iii) 旺角警區在今年 3 月 3 日舉行交通日，並於當天進行大型執法行動，拖走違泊車輛。據他了解，大埔警區最近舉行交通日的日期應在 2020 年 11 月 10 日前後。就此，他詢問警方交通日的時間表，以及新界北總區交通日的執法範圍是否包括大埔區。

(iv) 大埔區議會文件 TT 10/2021 號提及的地點違泊問題嚴重，而假日的交通更嚴重阻塞，令車輛無法在該處轉彎，故希望警方留意。

157. 連梓璋議員指出，違泊車輛阻礙巴士行駛的情況，在整條寶湖道(由富．盈門至廣福邨)尤其嚴重，當中包括上文第 151(ii)段的位置。富．盈門的彎位轉入寶湖里的位置亦經常有私家車停泊，往往阻礙車輛進出，故請警方多加留意。雖然該處的違泊情況稍為改善，但他偶爾亦聽見駕駛者因交通阻塞而響號，故警方仍需加強處理。此外，他指出經常有大型車輛停泊在大埔舊墟公立學校對出的路段。據他了解，現時校巴可以在晚間時段停泊在該路段，但在上下課時段亦有大量私家車停泊在該處。此外，駕駛者停泊車輛用餐後，會把飯盒扔在路旁，故他希望警方增加執法次數，以免衍生其他問題。

158. 區鎮樺議員表示，安泰路近交通燈位位置原本設有膠柱，但損壞已久，未有更換。雖然運輸署曾經表示現時不會再設置新膠柱，但他詢問可否更換損壞的舊膠柱。

159. 姚鈞豪議員指出若干違泊黑點，希望警方加強執法，包括(一)創新路：雖

然嘉熙對出的車坑現時用作臨時巴士站，但不時有車輛停泊在該處；(二)科研路近朗濤及逸瓏灣 8 的門口位置：雖然他不清楚該處是否由大埔警區負責，但他希望相關部門跟進；(三)元洲仔里近廣禮樓的過路處：居民習慣使用該處的消防閘及附近位置過路，如有車輛停泊，便阻礙他們過路及其視線；(四)大埔公路(大埔滘段)近松濤閣大閘對出：違泊車輛阻礙其他車輛進出大閘；以及(五)寶湖道近廣宏街廣仁樓對出的斑馬線：違泊車輛阻礙行人的視線。

160. 區鎮濠議員指出，海寶花園的違泊情況，或多或少源於大元邨的違泊問題。由於管理處已經圍封以往大元邨違泊問題嚴重的位置，因此現時車輛通常停泊在李福林體育館外，而該位置的交通頗為繁忙，故他希望警方加強執法。此外，他前天早上駛經頌雅路及汀麗路，看見警務人員只是向頌雅路的違泊車輛發出告票，卻沒有處理汀麗路的違泊車輛。

161. 譚爾培議員指出若干違泊黑點，包括年豐路、凱琴居近天橋的避車處、進入榕樹澳的村路(單向)的避車處，以及泥涌新建的停車場附近，希望警方跟進。

162. 主席詢問警方，派員拖走違泊車輛及派員趕走違泊車輛，何者更具效益。

163. 徐翼福先生回應如下：

(i) 他備悉上述的違泊黑點，包括大埔區議會文件 TT 10/2021 號提及的位置。

(ii) 警方除檢控違泊車輛外，亦會檢控干犯駕駛罪行的駕駛人士。

(iii) 如車輛對交通造成嚴重阻塞及影響交通流量，警方將會拖走，不會預先發出警告，但須先聯絡車主。因此，警方並非只是在違泊車輛癱瘓交通的情況下才拖走車輛。不過，負責拖車的人員抵達現場前，相關車主通常已經駛走車輛。警員將根據現場情況，例如違泊車輛是否影響交通流量、阻礙巴士轉彎等，請總區指揮中心通知負責拖車的人員前往拖車。

(iv) 2021 年 1 月及 2 月，警方拖走了 8 架車輛，送往小蠔灣車輛扣留中心。該 8 架車輛中，有 3 架違泊在寶湖道，其他則違泊在廣福道巴士站、斑馬線、創新路、寶雅路及運頭角里。警方將繼續進行相關的執法行動。

(v) 有關第 156(iii)段的查詢，警方每日持續向違泊車輛發出告票。新界北總區及大埔警區每月花十多天就不同對象採取執法行動，例如違泊車輛、行人、單車、可移動裝置及車輛結構等。此外，大埔警區每周至少有 1 天進行大規模票控行動，打擊違泊車輛。

(vi) 警方將加強在安祥路的執法行動，並與相關部門研究如何打擊違泊，例如改善現場的交通標誌等。

(vii) 由於上文第 161 段提及的位置屬沙田警區的負責範圍，故他會向該警區反映。

(viii) 有關上文第 159 段，警方曾在創新路及科研路進行拖車行動，而上述提及的科研路屬於大埔警區的負責範圍，故他已備悉。

(ix) 大埔警區在 2020 年 10 月恢復執法專隊，並將配合大埔警區交通部及大埔分區共同處理違泊問題。他們會利用新推出的電子定額罰款通知書計劃配合執法，以期提高執法效率。

164. 李穎琛女士回應如下：

(i) 有關大埔區議會文件 TT 10/2021 號提及的位置，包括安富道 32 號及南盛街行人過路處，運輸署亦曾經接獲市民、區議員及鄉事委員會反映上述位置的情況，故署方在 2020 年 8 月制訂措施，包括劃設雙黃線，並在該行人過路處採取改善措施，以免駕駛人士把車輛停泊在阻礙巴士行駛的行車路上或在該處上落客貨。路政署已經展開相關工程，並預計在 2021 年 4 月內完成，希望屆時上述位置的違泊情況有所改善。此外，雖然車輛本已不准停泊在寶湖道斑馬線旁邊或在該處進行上落貨活動，但運輸署亦會再研究制訂其他改善措施是否可行。

(ii) 她曾向警務處代表提及尖沙咀廣東道的欄杆上放置了不准停泊的標誌，而運輸署稍後亦會查詢是哪個部門放置這些標誌及其成效，以研究能否在大埔區特定位置採取同樣措施。

165. 林名溢議員的意見如下：

(i) 他不滿警方的回覆模棱兩可。他指警方拖走車輛前會通知車主，這等同讓車主有機會駛走車輛，沒有阻嚇力。因此，他認為違泊車輛如阻礙巴士行駛，即使車主欲駛走車輛，警方亦應拖走，因為這些車輛會導致附近的交通完全癱瘓(至少阻塞 10 多分鐘)，不單影響巴士上的乘客，亦影響其他道路使用者，問題十分嚴重。

(ii) 警方通知車主後，如車主未有駛走其車輛，警方才會拖走，他詢問這個做法是否法例規定。如是，警方便需研究如何修改法例，否則繼續討論亦只會浪費時間。

(iii) 他詢問警方除了在 2020 年 1 月及 2 月期間拖走了 3 架違泊在寶湖道的車輛外，是否沒有拖走違泊在安富道 32 號及南盛街行人過路處的車輛。雖然相關部門在南盛街設置交通標誌後，違泊情況的確有所改善，但不能排除駕駛人士會漠視這些交通標誌，依舊把車輛違泊在上述位置。安富道未有設置交通標誌，故仍須依賴警方執法。警方往往需要花數分鐘時間通知車主駛走車輛，耽誤處理交通

阻塞問題的時間。

(iv) 他詢問運輸署有關鄉事會街劃設雙黃線的進度。

(v) 他前天拍攝了廣福道巴士站的情況(見附件五)，指出有的士在巴士站等候乘客，甚至有的士司機打開車尾箱清洗的士，行為十分猖狂。就此，他詢問警方是否同樣只會到場勸諭的士司機離開，而司機卻無需付上任何代價。這種做法無助解決問題。由於警方沒有足夠人手派員整天逗留在違泊黑點，故需嚴懲違泊司機，例如直接向巴士站的違泊司機發出告票，無需警告，以加強阻嚇，以免嚴重影響交通。此外，他亦查詢警方在附件五顯示的位置發出的告票數目。

(vi) 廣福道中電客戶服務中心的左邊為寶鄉橋，雖然該處的行人路放置了不准左轉的標誌，但如有大型車輛停泊在左邊，便會遮擋相關標誌，令司機或會違規左轉，造成危險。他曾經致函警方，要求警方加強在該處執法。

(vii) 警方亦須加強在廣福道渣打銀行附近執法，否則仁興街亦會出現交通阻塞。

(viii) 東昌街只有2條行車線，但經常有車輛違泊，因此經常有倒頭車，十分危險，故希望警方加強執法。

(ix) 他請警方跟進他以往提及大埔墟違泊黑點的違泊問題。

166. 任啟邦議員表示，即使警方派員執法，例如拖走違泊車輛，亦需要1至2小時，無法在短時間內解決交通阻塞，故他詢問運輸署，能否在大埔區議會文件 TT 10/2021 號展示的圖片中(第 2 頁左上方及右上方的圖片)，私家車及貨車停泊的位置加建安全島或擴闊行人路，令車輛無法停泊，讓車身較長的車輛及巴士有足夠空間轉彎。

167. 姚躍生議員指出多個違泊黑點，希望警方留意，包括(一)鳳園：違泊情況仍然嚴重，導致巴士在早上時段難以掉頭，故希望警方在晚上約 7 時前往該處執法，以免影響巴士進出；以及(二)汀麗路(錦麗園及南坑附近)至新圍仔(泳池後方)一帶。

168. 文念志副主席認為，除交通部警員外，軍裝警員及負責巡邏的警員亦可執法。他認為繁忙時間出現違泊問題對交通造成的影響最大，故希望警方加強執法。他的辦事處位於翠屏商場(大埔中心巴士站對出)，每天下午約3時至4時便會聽到車輛(特別是巴士)響號，這是由於有車輛違泊在昌運中心恒生銀行對出(甚至停泊在雙黃線)，導致巴士沒有足夠空間轉彎。他曾經在違泊車輛上張貼紙條和勸諭違泊司機駛走，但司機卻表示只要在警方執法前駛走，便無任何代價。因此，他認為警方如可在每天最繁忙的時間(下午3時半至6時)隨機前

往該處執法，違泊司機便無法預計警方的執法時間，有助改善違泊問題。

169. 陳振哲議員的意見如下：

(i) 寶鄉街華立茶餐廳對出的小巴站違泊情況嚴重，導致該小巴站無法正常運作。早前有人在該小巴站放置 2 個“雪糕筒”，上面掛着印有“此處是小巴站的”的紙皮，令該小巴站能正常運作一段時間。

(ii) 早前有人在大埔區議會文件 TT 10/2021 號提及的南盛街行人過路處放置印有“不准泊車”的可摺疊式“A 字牌”，其後的確沒有車輛在該處停泊。

(iii) 他認為上述 2 項措施十分簡便，亦有一定成效。就此，他指出假日經常有車輛停泊在梧桐寨避車處(由大埔民政處負責管理)，故詢問警方能否不定期在梧桐寨避車處或大埔區議會文件 TT 10/2021 號提及的安富道，短期放置“雪糕筒”或“A 字牌”，提醒市民不可在避車處泊車。至於如何長遠解決梧桐寨避車處的違泊問題，則需另行研究。此外，他會在會議後與大埔民政事務助理專員跟進如何維修梧桐寨避車處的路段。

(iv) 由於原訂在林村許願廣場舉辦的許願節已經取消，而警方在年十六及年十七亦有派員前往林村許願廣場執法，故今年農曆年初一至年十七期間，該處的交通情況理想。不過，林村許願廣場重新開放後，村民會回來拜祭，而警方未能再派員駐守，故他擔心接下來周六及周日的交通情況，並希望警方多加留意。

(v) 有私家車經常停泊在太和巴士站的影綫範圍，直至翌日。因此，大型車輛及小巴在早上繁忙時段無法在影綫範圍停泊，只能在中間的行車線停車，導致車輛倒塞。警方如可在繁忙時段加強在上述位置執法，便可改善違泊問題。

(vi) 以往有 1 部回收車經常停泊在汀麗路，他詢問警方能否跟進。

170. 文念志副主席表示，上文第 169(vi)段的回收車停泊在頌雅路頌美閣對出的避車處。回收工作影響附近的環境衞生，而他多次嘗試處理相關問題不果。由於該處並非正規的避車處，他詢問運輸署能否在該路段劃上斜線標記，並設置“停車等候會被檢控而不予以警告”的標誌。此外，他詢問警方，警員巡邏時如看見回收車停車而沒有熄匙，能否予以提醒。

171. 何偉霖議員詢問警方有否跟進委員以往提出增聘交通督導員的建議。

172. 李穎琛女士回應如下：

(i) 她會在會議後詢問路政署有關鄉事會街加設雙黃線的最新進展，並會收集大埔墟其他地方加設雙黃線的相關資料，一併回覆林名溢議員。

(ii) 有關任啟邦議員建議在上述位置劃設影綫範圍及加建安全島，以提醒市民不要停泊車輛，運輸署會就個別位置，包括安富道 32 號及廣福邨，研究是否可行。

(iii) 有關南盛街行人過路處，路政署現正研究擴闊至巴士現時受違泊車輛影響的轉彎位置。現時不少行人使用該過路處，上述措施除可擴闊過路處，亦可令駕駛人士知道該處是行人過路處，不可停泊。運輸署將密切留意相關措施的成效，如未能改善違泊情況，署方便會研究在上述位置劃設影綫範圍及加建安全島的建議。

(iv) 有關上文第 170 段的意見，根據運輸署的道路設計標準，如有車輛停泊在停車灣，阻礙其他車輛使用，並導致交通阻塞，署方便會考慮劃上斜線標記，並設置警告標誌。不過，落實這項建議前，署方亦須先諮詢警方，因為相關警告標誌需警方配合執法。

173. 徐翼福先生回應如下：

(i) 他備悉委員上述提及的違泊黑點。

(ii) 根據程序規定，警方將違泊車輛拖走前，須先通知車主，因為當中或涉刑事成分。如警方及負責拖車的人員已經抵達現場，但車主未能在短時間內到達，他們便會拖走車輛。不過，他補充說，警方不一定只靠拖走車輛解決違泊問題。警方的首要目標是保持道路暢通和減少交通意外，而非懲罰違泊司機。

(iii) 違泊在廣福道的的士司機大多曾被警方檢控，只是當中有些司機收到告票後，又再次把車輛停泊在該處。就此，警方或會與運輸署研究在該處劃設限制區。如情況許可及有足夠資源，或可研究把其劃設為的士站。

(iv) 大埔區泊車位不足亦是違泊問題的原因之一，故單靠執法部門不能完全處理違泊問題。雖然部分駕駛人士收到警方發出的告票後，會逐漸改變不良的駕駛習慣，但由於告票的罰款定額不高，故沒有足夠阻嚇力。

(v) 他感謝委員提出的各項建議。不過，他指出司機會根據警方的執法地點而改變違泊位置，但警方仍會持續執法。

(vi) 有關上文 169(i)段，寶鄉街原有的小巴站位於寶鄉邨對面，但由於大埔社區中心對出位置須設置流動採樣亭，故上述小巴站臨時改設於寶鄉街華立茶餐廳對出位置，但該處違泊問題嚴重，並經常有上落客貨活動，故放置了“雪糕筒”作為臨時交通改善措施，讓小

巴站正常運作。

(vii) 有關上文169(ii)段，在南盛街行人過路處放置的可摺疊式“A字牌”是農曆新年期間的臨時交通改善措施，旨在令車輛無法停泊。

(viii) 有關上文169(iv)段，大埔分區已經安排人手在接下來的周六及周日加緊巡邏林錦公路的交通情況，並將加強執法。

(ix) 有關上文169(iii)段，警方將研究在梧桐寨避車處加設相關設施是否可行。

(x) 有關上文第170段，任何司機都有權在非限制區的道路上落客貨。因此，如警員到達現場時發現只有回收車輛停泊，便會因應現場情況作出檢控。如回收車正在上落客貨，警方便無法檢控。他備悉相關情況，並會通知大埔分區警員。

174. 陳振哲議員的意見如下：

(i) 由於難以在梧桐寨避車處落實永久措施，如可靈活應用臨時措施，例如放置“雪糕筒”，將有助解決違泊問題，成效亦會立竿見影。不過，他認為不應長期使用同一項臨時措施，需定期更換，讓道路使用者知道警方一直監察交通情況。

(ii) 據他了解，警方在其他地區亦會拖走違泊在巴士站的車輛，他在荔枝角香港工業中心附近就曾經看見一例。不過，是否需要在大埔區使用上述處理方法，則交由警方按實際需要考慮。

(iii) 他認同警方代表在上文第173(x)段的說法，但指出回收車霸佔該處近一整天(8至10小時)上落客貨，情況便有不同，亦對居民造成滋擾。委員已非首次在會議上提及相關問題，故希望警方正視。

175. 林名溢議員的意見如下：

(i) 他極不同意把廣福道落貨區改作的士站，除了因為大埔墟的落貨區本已非常不足外，亦因為廣福道巴士站附近有大量商店。商戶使用上述落貨區落貨會較為便利，並可縮短影響交通的時間。因此，如警方或運輸署決定落實相關建議，他會反對。

(ii) 他認為警方有責任提供檢控數字，如現時未能提供，請在會議後回覆他。

(iii) 雖然司機可能會根據警方的執法地點而改變違泊位置，但如已多次被警方檢控，或許會把車輛停泊在距離較遠但仍有泊車位的停車場，例如太和停車場，甚至改用公共交通工具，以免被警方檢控。因此，他希望警方更積極打擊違泊問題。

176. 文念志副主席表示，停泊在頌雅路停車灣的回收車並不只是在該位置上落客貨。相關司機每天都會在早上放置數個筒霸佔該處，供其他人士在每天早上 9 時至下午 4 時進行回收生意，故他請警方在上述時段前往該處提醒相關人士和執法。此外，他對運輸署在上文第 172(iv)段的回應有所保留，因為停車灣的後方已預留作電單車泊位之用，故署方只需劃設斜線標記，並設置相關警告標誌，便可直接交予警方執法，做法更為理想。

177. 徐翼福先生回應如下：

(i) 有關上文第 176 段，如回收車並非停泊在合法泊車位，警方將根據情況票控，並會向有關同事反映，以便調查。

(ii) 警方將因應每個位置的路面情況，採取臨時交通改善措施。警方亦會考慮任何有助改善交通情況的措施。

(iii) 據他了解，警方曾經拖走至少 8 至 10 部違泊在巴士站的車輛。除巴士站外，警方亦會拖走違泊在其他位置的車輛。他相信警方過去 2 個月及在 2020 年 11 月至 12 月期間，分別拖走至少 8 部及 10 部車輛。

(iv) 他澄清說，並非建議把廣福道落貨區改作的士站，只是由於的士有需要在該處停泊，故提出警方可與運輸署研究上述做法是否可行，而相關部門的最終目的是改善路面交通情況。

(v) 2020 年 12 月，警方在廣福道合共檢控了 263 部違泊車輛。他現時沒有警方在廣福道檢控干犯駕駛罪行的車輛數目。他會研究新界北交通總部能否提供區內特定位置的檢控數字。

(vi) 他剛才提及司機將根據警方的執法地點改變違泊位置。他澄清警方並非以此作為不處理違泊的藉口，只是解釋某一位置的違泊問題改善後，另一位置的問題卻變得嚴重的原因。正如委員所說，駕駛者的心態亦是違泊問題的原因。不過，警方將持續執法，並按需要加強執法，亦會向大埔警區反映委員指出的違泊黑點。

178. 李穎琛女士表示，運輸署將前往頌雅路停車灣視察情況，並與警方研究是否適合在該處劃設斜線標記和設置警告標誌。

(四) 在林錦公路迴旋處加設轉乘站
(大埔區議會文件 TT 16/2021 號)

179. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 16/2021 號。

180. 陳振哲議員的意見如下：

(i) 題述文件附表中，途經大窩西支路的巴士服務載客率分別為2020年1月及12月的數據，此即疫情期間的數據，故或與實際情況有偏差。舉例來說，根據相關數據，圍頭村的乘客應可輕易上車，但實際情況並非如此。若干巴士號線，例如巴士74C號線及273C號線亦只是按照既訂時間表開出，故相關時段不一定是早上實際的繁忙時間。因此，他查詢運輸署能否提供2021年3月至4月期間的數據，以便了解疫情緩和期間的載客率。

(ii) 他引述交運會2020年第6次會議記錄第259段及第265段，指出林錦公路嘉道理農場後的路段(即俗稱凌雲寺路段)為整條林錦公路的樽頸位。雖然該路段不屬大埔區議會的範圍，但委員在上次交運會會議上亦提出希望運輸署報告該路段的擴闊工程進度，因為該路段擴闊後會對整條林錦公路的道路用途帶來很大影響。就此，他詢問主席應在題述議程跟進，還是另設議程跟進。

(iii) 他引述交運會2020年第6次會議記錄第247段，指出由於梧桐寨迴旋處避車處屬於大埔民政處的負責範圍，故詢問處方能否派出負責鄉郊工程的職員在周六或周日與他一同前往上述避車處視察交通情況。

181. 主席表示，認同陳振哲議員的意見，在下次會議繼續跟進相關事宜，待運輸署補充途經大窩西支路的巴士服務載客率後，再在下次會議決定是否需要繼續討論。此外，交運會亦會在下次會議的題述議程跟進凌雲寺路段擴闊工程的進展。運輸署代表如在下次會議前已有相關工程的最新進展，便請提供予委員參考。

182. 文念志副主席表示，根據交運會2020年第6次會議記錄第132段至第156段，委員曾經要求運輸署在吐露港公路設立巴士專線。就此，他詢問署方過去4個月因應相關建議進行了什麼跟進工作。

183. 任啟邦議員表示，由於凌雲寺路段屬於元朗區範圍，故提醒運輸署代表或需向負責該區的同事查閱資料。現時車身較長的巴士受凌雲寺路段的限制，沒有足夠空間在該路段行駛。完成該路段的擴闊工程後，便能大大改善巴士服務，而大埔區亦有巴士號線在該路段行駛，故希望署方盡快報告進展。

184. 姚鈞豪議員表示，運輸署及路政署以往會在交運會會議上報告工程時間表。他詢問現時是否沒有安排相關議程，並希望了解創新路及科研路設置交通燈的工程的最新進展。

185. 主席表示，由於以往交運會的會議時間十分長，自2020年9月起便不再把上述事宜列入討論議程，改以傳閱文件形式送交委員參考，亦有上載至大埔

區議會網頁，以期縮短會議時間。不過，委員如需跟進若干工程，可以聯絡路政署或運輸署的相關同事，或在會議上的其他事項提出。他建議暫時沿用現時的方式跟進。

186. 區格萊先生表示，運輸署會在下次交運會會議提供 2021 年 3 月至 4 月期間途經大窩西支路的巴士服務載客率。

187. 主席請李穎琛女士及秘書處在會議後聯絡彭曉峯先生跟進凌雲寺路段的擴闊工程。此外，他詢問運輸署有關在吐露港公路設立巴士專線的進展。

188. 李穎琛女士表示，運輸署會在即將進行的大埔區交通及運輸研究中，重新檢視吐露港公路設立巴士專線是否可行。

VIII. 工作小組報告

跟進公共巴士及小巴服務工作小組

189. 任啟邦議員報告如下：

(i) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組已經在 2021 年 2 月 10 日召開本年度第一次會議，討論與大埔區內公共巴士及小巴服務相關事宜。

(ii) 工作小組就大埔區巴士服務恆常討論事項，包括白石角交通服務、大埔區機場巴士服務，以及巴士 W3 及 307/907B/C 號線的服務提出意見。

(iii) 工作小組與運輸署及巴士公司亦就其他大埔區巴士號線服務提出意見，包括巴士 74X 號線系列、71A 號線、73X 號線及 X89D 號線等。

(iv) 工作小組建議巴士公司提前通知工作小組成員有關車務調動及疫情期間巴士班次調整的事宜。

(v) 工作小組就小巴營辦商進智公共交通控股有限公司的服務提出意見，包括小巴 21K、20S 及 20P 號線等。

(vi) 工作小組會因應成員的意見，邀請其他小巴營辦商出席日後舉行的工作小組會議。

(vii) 工作小組討論了富亨邨及富蝶邨的公共交通服務，並在會議上通過 1 項臨時動議，內容為“跟進公共巴士及小巴服務工作小組動議要求運輸署、九巴及港鐵公司於大埔富亨邨及未來富蝶邨增設

免費接駁港鐵站巴士服務，並盡快落實大埔第九區對外交通規劃”，以及提出以工作小組名義就大埔第 9 區的交通規劃事宜致函運輸及房屋局(“運房局”)、運輸署及香港鐵路有限公司(“港鐵”)。

190. 主席詢問委員是否同意以工作小組名義就大埔第 9 區的交通規劃事宜致函運房局、運輸署及港鐵。

191. 席上沒有委員提出反對意見。主席表示，將與任啟邦議員及秘書處跟進相關事宜。

IX. 其他事項

(一) 有關討論運輸署 2021 至 2022 年度大埔區巴士路線計劃安排

192. 主席表示，跟進公共巴士及小巴服務工作小組會在 3 月 30 日(星期二)上午 10 時舉行，屆時將集中討論運輸署 2021 至 2022 年度大埔區巴士路線計劃，請委員備悉。

(二) 有關在吐露港公路設立巴士專線事宜

193. 陳振哲議員引述交運會 2020 年第 6 次會議記錄第 144 段，指出運輸署代表當時回應指須先詢問上司能否向委員提供 2017 年的研究報告。他詢問結果如何。

194. 李穎琛女士表示，將在會議後跟進相關事宜。

195. 主席表示，運輸署如可在下次會議前跟進，便請發送相關報告予委員參考。

(三) 其他事宜

196. 姚鈞豪議員的意見如下：

(i) 雖然創新路及科學園路的交界路段不屬大埔區範圍，但亦與大埔區有關係。科學園擴建計劃包括擴闊創新路及科學園路的交界路段右轉的路口。就此，他請運輸署代表向相關地區同事查詢何時完

成上述工程，從而改善相關路口交通飽和的情況。

(ii) 自從相關部門在上述路段附近的污水抽水站，即離開澤祥街迴旋處位置及大老山公路附近劃設雙白線後，交通便出現擠塞。就此，他查詢相關部門打算如何處理。

(iii) 巴士 82D 號線的服務將有所調整，增設周六及周日上午 8 時至上午 9 時、下午 5 時多及晚上 7 時的班次，以便利更多居民。他詢問上述號線為何沒有增設周六及周日中午時段的服務，以及上述服務調整是否旨在便利市民前往烏溪沙郊遊，而非應付白石角居民前往大圍的交通需求。

(iv) 雖然他曾經表示相關部門可以在 5 月才回應他提交大會的討論文件(見附件六)，以提供充裕的準備時間，但如情況許可，相關部門可以先行回覆。

197. 李穎琛女士表示，有關上文第 196(i)段及第 196(ii)的查詢，相關工程均由沙田區的同事負責，故她詢問相關同事後會盡快回覆主席及姚鈞豪議員。

198. 區格萊先生備悉上文第 196(iii)段的意見，並將與九巴跟進。

199. 主席建議在 3 月底舉行的跟進公共巴士及小巴服務工作小組會議上詳細討論巴士 82D 號線的服務。此外，有關上文第 196(iv)段的意見，他建議在下次舉行的大會跟進，並盡力邀請相關部門及機構出席會議，如有需要才在交運會會議跟進。

X. 下次會議日期

200. 主席宣布，下次會議訂在 2021 年 5 月 7 日(星期五)上午 9 時 30 分舉行。

201. 議事完畢，會議在下午 4 時 09 分結束。

大埔區議會秘書處
2021 年 4 月





2021年3月5日
大埔區議會　交通及運輸委員會

改善碼頭計劃 - 三門仔村碼頭
改善工程諮詢會議

土木工程拓展署

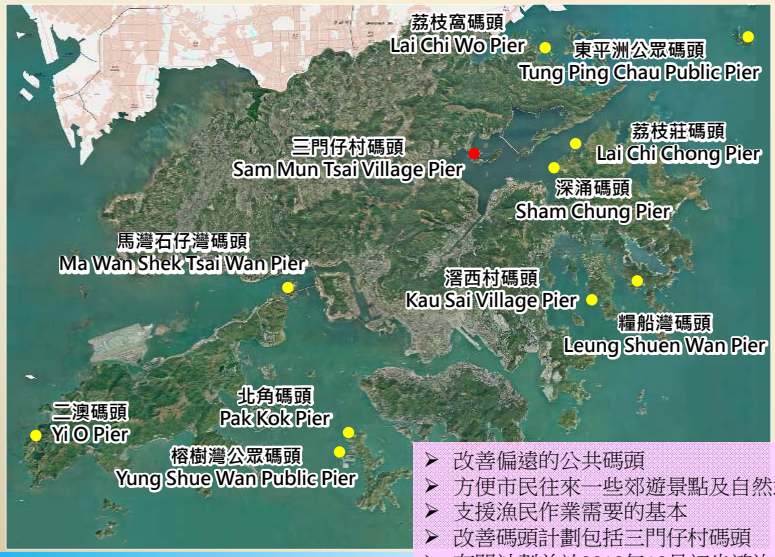
1

諮詢目的

- 簡述三門仔村碼頭擬議改善工程

2

改善碼頭計劃



- 改善偏遠的公共碼頭
- 方便市民往來一些郊遊景點及自然遺產
- 支援漁民作業需要的基本
- 改善碼頭計劃包括三門仔村碼頭
- 有關計劃曾於2018年10月初步諮詢船灣選區議員及相關持份者，並得到支持

三門仔村碼頭現時情況

- 碼頭未能滿足現時的使用需要，包括：



- **碼頭結構老化及細小**
- **上落船隻不便**
- **未能應付在假日或節日的高使用量需求**
- **碼頭水深不足, 大型船隻難以靠泊**

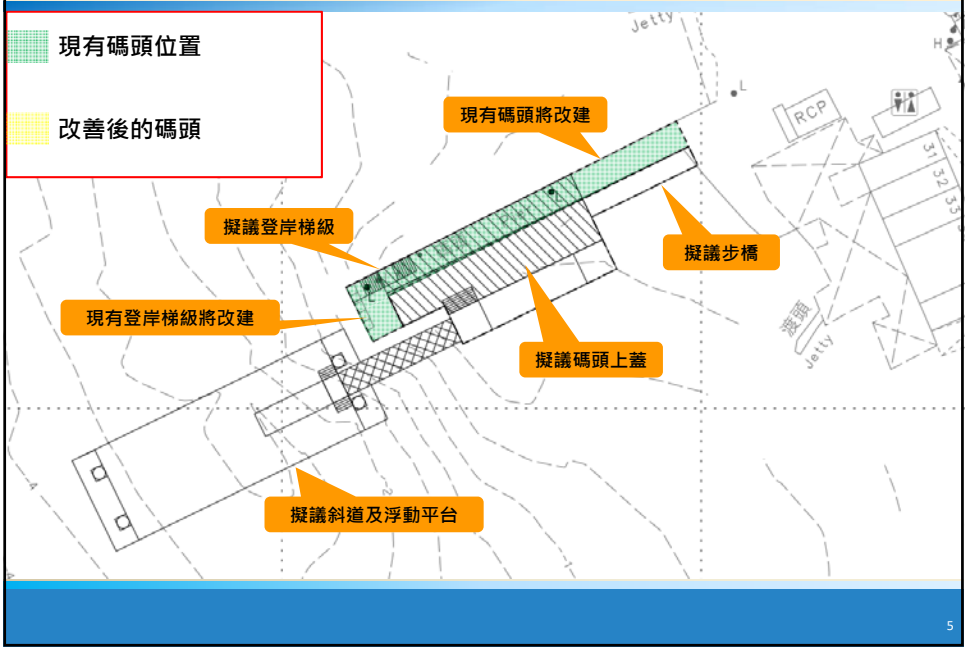






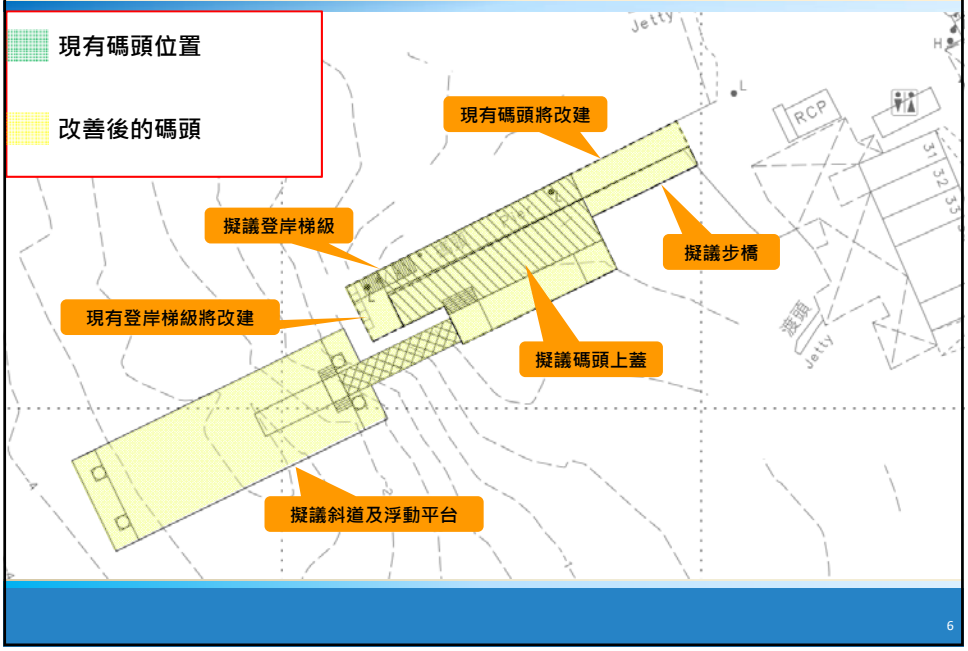
4

三門仔村碼頭改善工程



5

三門仔村碼頭改善工程



6

三門仔村碼頭改善工程

1) 改善碼頭上落和通道設施
   - 提供三個靠泊點
   - 採用斜道連接浮動平台，方便乘客上落船隻
2) 提供足夠水深供船隻靠泊
   - 伸延碼頭至適當水深
3) 改善候船環境(舒適及安全度)
   - 提供上蓋、座位、照明及擴闊行人通道
4) 改善及強化碼頭結構
5) 改建現有登岸梯級
6) 碼頭的設計與附近環境融合

7

三門仔村碼頭改善工程



8

三門仔村碼頭改善工程



9

三門仔村碼頭改善工程



10

施工期間可行緩減措施

1) 盡量利用場外預製件

2) 提供臨時行人通道及船隻靠泊設施

3) 實施環境緩解措施

11

未來的方向

- 完成所需的法定程序，包括《前濱及海床(填海工程)條例》的刊憲
- 完成詳細設計及就碼頭設計進行相關諮詢，包括大埔區議會及其相關委員會或工作小組
- 向立法會申請撥款，爭取2022年展開碼頭改善工程

12

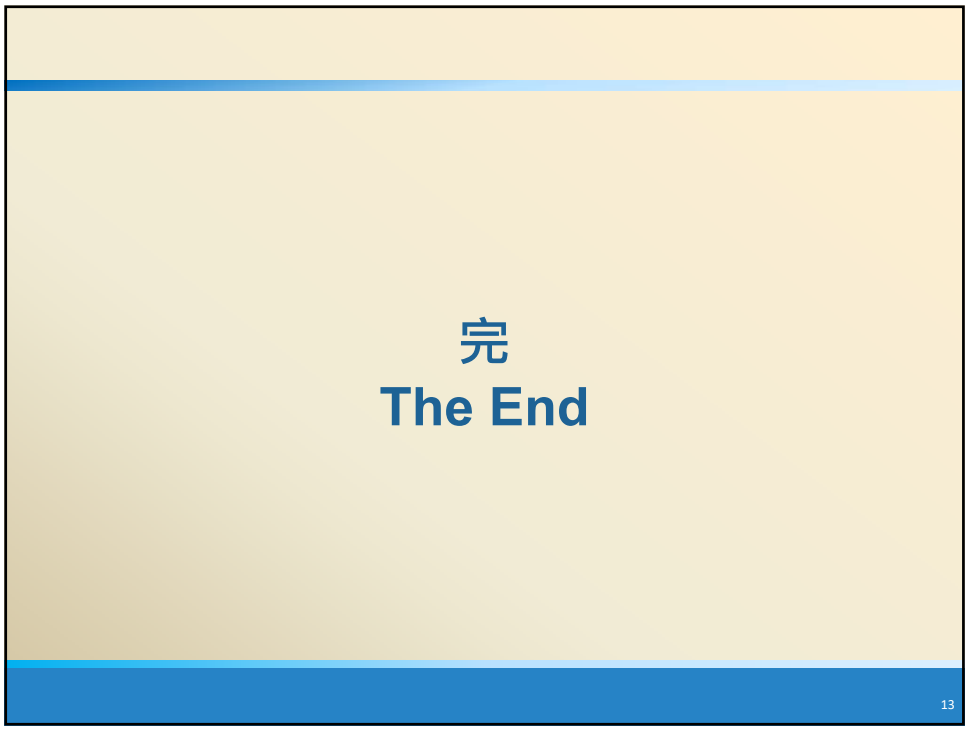

完
The End
13



Figure5Single barrier



Figure6Front view of connection



Figure7The wire rope forconnection

蘇達良區議員辦事處

敬啟者:

要求跟進龍尾泳灘交通情況

龍尾泳灘自2020年12月部分啟用後，據街坊反映及現場觀察所得，在交通方面存在多個問題，主要問題如下:

1. 交通燈位等候時間過長，經本辦計算，等候時間為60秒， 行車時間40秒， 導致交通阻塞。每逢星期六日及長假會出現車龍。
2. 交通指示不清晰，第一，往大尾督方向地面的路標不清晰，以致想轉入停車場的車輛逆線行駛。第二，向大埔方向右轉指示不清晰。
3. 往大尾督方向左轉入小路設計有問題，往往導致兩不相讓。
4. 等候燈位的車龍阻塞蘆慈田村慈心地出入。

就已上問題，於2020年12月分別與運輸署及土木工程署現場視察及反映有關問題。及至剛過去的農曆年假期，因交通燈等候時間，往大尾督方向，整日龍尾長至三門仔路雅景花園附近，更需要警員到場把交通燈關掉，以人手疏導交通。

可見將來，每逢假日都會出現類似問題。而龍尾泳灘開放後，問題會日趨嚴重，故要求署方正視及解決問題。

此致
大埔區議會主席
關永業先生

So Tat Leung

大埔區議員
蘇達良 謹啟
二零二一年二月二十五日

電話：57267667 電郵：sotatleung.p18@gmail.com 地址：大埔汀角路395號翠濤苑G座地下

蘇達良區議員辦事處









電話：57267667　電郵：sotatleung.p18@gmail.com　地址：大埔汀角路395號翠濤苑G座地下

蘇達良區議員辦事處





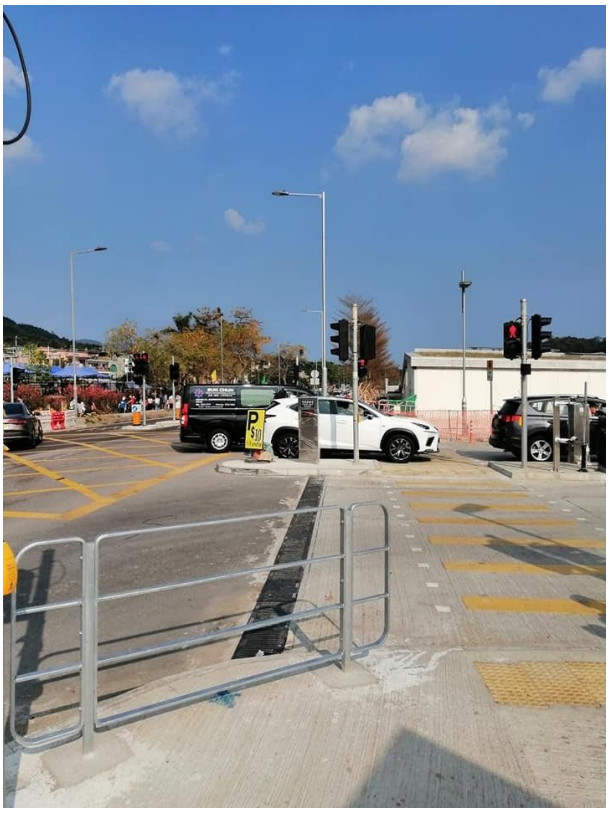


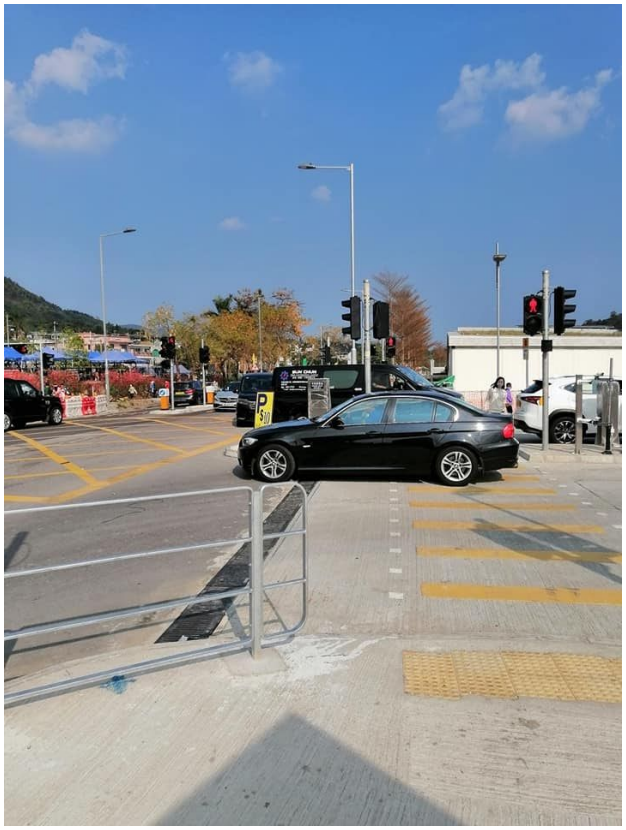


電話：57267667　電郵：sotatleung.p18@gmail.com　地址：大埔汀角路395號翠濤苑G座地下

蘇達良區議員辦事處



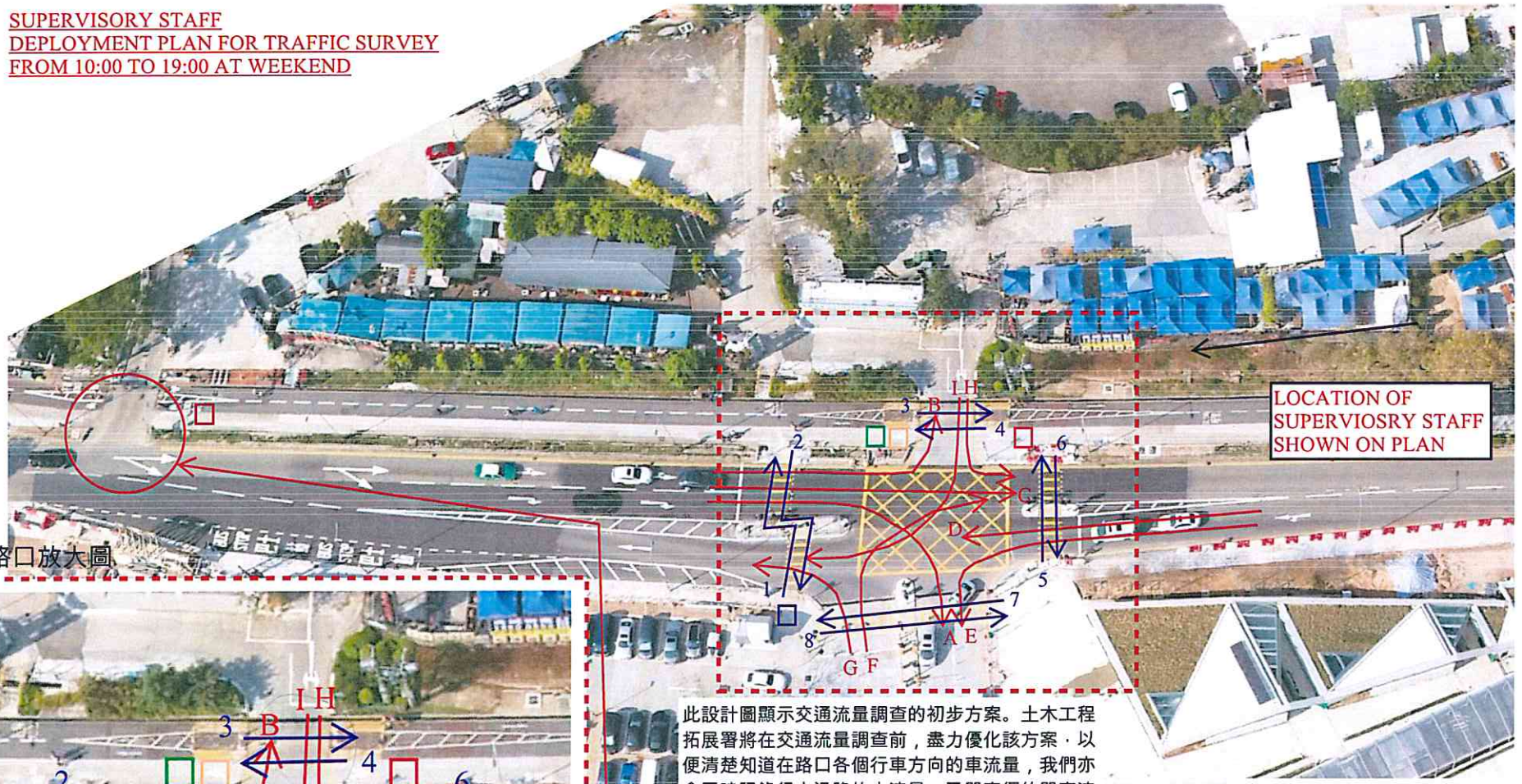




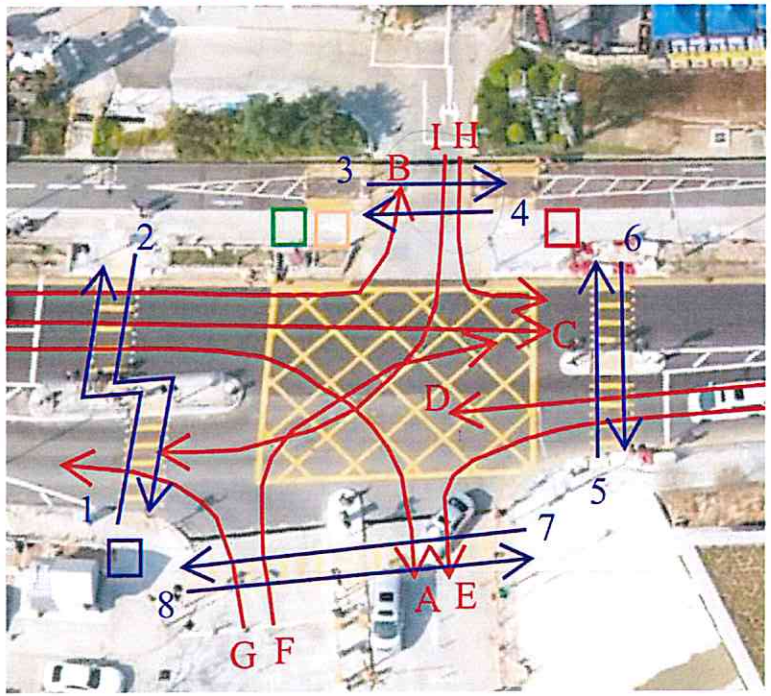


電話：57267667　電郵：sotatleung.p18@gmail.com　地址：大埔汀角路395號翠濤苑G座地下

SUPERVISORY STAFF DEPLOYMENT PLAN FOR TRAFFIC SURVEY FROM 10:00 TO 19:00 AT WEEKEND



交通路口放大圖



此設計圖顯示交通流量調查的初步方案。土木工程拓展署將在交通流量調查前，盡力優化該方案，以便清楚知道在路口各個行車方向的車流量，我們亦會同時記錄行人過路的人流量，及單車徑的單車流量運輸署將會審視有關數據，研究如何作出交通改善措施。

2021年3月5日

ASSIGNMENT TABLE OF DATA COLLECTION FOR EACH SUPERVISOR

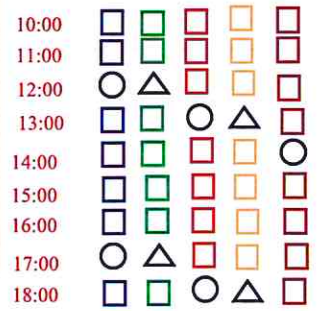
TYPE	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4
TRAFFIC FLOW	B, C, D, E	A	G, F	H, I
PEDESTRIAN FLOW		5,6 (not open)		7, 8 (not open)
		south of 1, 2		north of 1, 2
	3, 4 all time as it is cautionary crossing			

1. Queue length measurement right before green time of Ting Kok Road Eastbound lane
2. Record the frequency of vehicles from Lo Tsz Tin Tsuen blocked by queue

SURERVISORY STAFF SCHEDULE

△ ○ 2 NOS. STAFF AS THE LEADER AND BACK-UP

□ □ □ □ □ 5 NOS. STAFF FOLLOWING LEADERS




字躍字 絲印 膠片制品
特格傢俬
雄記設計裝修工程
大埔廣福道
E41
機場博覽館
N42A
N42P
機場
64K
BUS

大埔區議會文件 22/2021號
供2021年3月2日大埔區議會會議用

姚鈞豪議員辦事處
香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室
電話: 24322008 / 64640636
電郵: yiukwanho@kwongfuk.hk
傳真: 24322778

敬啟者：

有關在吐露港公路加設巴士轉乘站及白石角站

面對人口增長，除了需要解決居住問題外，更重要的是相關交通配套。大埔及北區有不少新建的大型屋苑逐漸落成，加上興建中或規劃中的新發展區和住宅項目，所帶來的交通需求日益俱增。面對人口增長所帶來的需求，政府往往在問題變得極為嚴重後，才後知後覺地稍微增加該區的巴士或小巴班次，但在資源緊絀的情況下，如果沒有整體的規劃而只顧眼前情況，就猶如飲鴆止渴，只會令問題愈加嚴重。現時，整個大埔、北區人口不斷增長，但政府似乎未有任何計劃解決增長帶來的問題：例如澤祥街迴旋處現時已經超出其負荷、白石角加上39區及科學園的居民及上班人數不斷增長。雖然，運輸有增加班次，但仍缺乏整體規劃及基礎建設配合，所以，有必要在吐露港公路加設天橋行車出入口、巴士轉乘站及白石角港鐵站。

（1）吐露港公路連接博研路天橋之行車出入口

首先，吐露港公路連接博研路天橋之行車出入口對於整個白石角地區非常必要。白石角現時屋苑的居民、將來在規劃中的39區居民以及科學園的上班人士都只能依靠澤祥街迴旋處進入科學園、白石角及樟樹灘一帶。然而迴旋處早已超出該承載量，科學園在提出第二階段擴建計劃中表示，如只是增加其擴建計劃的車輛，便可依靠在澤祥街迴旋處轉換為信號控制；然而此成效受到本區及沙田區議會質疑，加上該研究未完全包括規劃中的屋苑對車流的影響，顯然只依賴該迴旋處出入並非長遠之計。如果不作任何改變，在大埔蕉坑及39區的屋苑到吐露港公路需要經逸瓏灣迴旋處，將會不斷加重白石角一帶以及澤祥街迴旋處車流量，導致交通可能嚴重擠塞。

現時白石角、科學園一帶的「交通韌性」（transport resilience）較低，所有車流，尤其是北行方向進入白石角、科學園的車流，非常依賴澤祥街迴旋處。一旦該處有任何交通意外或擠塞，整個馬料水、科學園以至白石角的交通將完全癱瘓。為了城市的公共安全著想，白石角至科學園一帶非常需要另一出入口減輕地區對澤祥街迴旋處的依賴。

所以，有必要在吐露港公路連接博研路天橋增設迴旋處及行車出入口，以達致分流效果。

（2）大型巴士轉乘站

姚鈞豪議員辦事處
香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室
電話: 24322008 / 64640636
電郵: yiukwanho@kwongfuk.hk
傳真: 24322778

再者，現時大埔及北區往返九龍並未有一個大型的巴士轉乘站。現時大埔以至北區的巴士線，因為地區的規劃和居民需要，往往需要繞經全區多處，令巴士在區內的車程相當長；在大埔區內，絕大部分巴士路線均採取「大埔中心-安祥路-寶鄉橋-廣福道-廣福邨」的行車路線，除了導致大埔墟及上述道路擠塞外，亦導致巴士路線過度集中，令富亨邨、運頭塘邨、太和邨以及其他屋苑的居民的巴士路線選擇較少，或需步行至少10-15分鐘前往巴士站乘車。

在未來的新界東北發展中，將增加約193,800人口，以及約40000個工作崗位，顯然對交通造成相當壓力，而巴士線亦難以兼顧龐大的發展區。北區現有區域亦同樣面對巴士路線急需重新規劃的問題。加上蓮塘口岸及蓮花山隧道通車，將來邊境口岸路線及新界東北發展區的公共巴士服務，以及現時大埔及北區開往市區的巴士路線大多數行經吐露港公路。如能在公路旁興建巴士轉乘站，令有需要的居民獲益，可利用巴士轉乘站轉乘其他巴士來往市區，直接受惠的居民人數將達超過80萬人[1]。亦同時能改善大埔及北區的巴士路線的效率，給予不同區內巴士路線重組的空間。

（3）白石角港鐵站

另外，在政府起初規劃白石角用地時曾經有考慮增加火車站，但近年路政署鐵路拓展處卻表示「在進行制定《鐵路發展策略2014》的顧問研究時，工程顧問已評估有關建議，認為項目並沒有足夠的運輸需求量支持，其財務表現和經濟效益均屬欠佳，因此未有納入《鐵路發展策略2014》之內。當日的評估結果至今依然適用。」。在居民及在附近上班人數不斷增加的情況下，只依賴大學港鐵站再以接駁巴士連接的方法只會令大學港鐵站及附近道路加重負擔。

本人在上任以來，不斷收到居民及科學園上班人士，以及居民組織表示希望政府能盡快研究興建白石角港鐵站，而不再用財務表現和經濟效益為藉口。雖然本人不認同「以鐵路為骨幹」為整體交通政策目標，但既然政府聲稱是以「以鐵路為骨幹」，則不可能只是以「白石角港鐵站」未能產生直接盈利為由不再研究興建，加上港鐵每年盈利以億元計算，更在多處鐵路上蓋發展下，獲得買賣物業的豐厚利潤，應該履行企業社會責任，為白石角及科學園區的所有人士興建港鐵站，令他們能使用公共交通服務。

[1] 根據2016年中期人口統計，北區現有居民約31.5萬，大埔區（西貢北除外）居民約有29萬，如計算白石角新增人口及大埔第九區人口，將達到32萬以上；加上新界東北新發展區的接近20萬人，預計受惠居民人數將超過83萬。

姚鈞豪議員辦事處
香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室
電話: 24322008 / 64640636
電郵: yiukwanho@kwongfuk.hk
傳真: 24322778

最後，在政府長遠規劃藍圖「香港2030+」中，亦把科學園一帶包攬在「東部知識及科技走廊」之中[2]，聲稱需要鞏固該走廊並發揮協同效應，白石角及科學園一帶增設港鐵站，是政府落實自身藍圖之所需。

因此，本人建議以一併規劃的方式興建以下設施：

（1）吐露港公路連接博研路天橋之行車出入口；
（2）大型巴士轉乘站；
（3）白石角港鐵站；
（4）連接巴士轉乘站、巴士總站、港鐵站及白石角住宅區域之行人天橋。
（相關建議可參考附件圖一）

方案簡介

考慮到吐露港公路路面空間問題，本人建議以架空形式興建以盡用空間，並減少巴士轉乘站對吐露港公路交通流量之影響；在此方案下，巴士轉乘站之架空橋將與現有之博研路連接，令車輛可利用架空橋出入口，從吐露港公路以科研路來往白石角、大埔第39區及樟樹灘附近住宅區，使將來白石角以及39區之車流可直接進出吐露港公路，一併舒緩大學港鐵站雙迴旋處出口之交通壓力，並增加附近一帶的「交通韌性」。

本人亦建議以行人天橋接駁白石角港鐵站、巴士轉乘站、白石角住宅區及白石角交通交匯處。在此方案下，行人可直接透過行人天橋來往住宅區、港鐵、巴士轉乘站及巴士總站，惠及於白石角、39區居住和上班人士；利用博研路原有行人天橋，往科學園人士可利用創新路步行約7分鐘，或以單車等環保方式前往。

上述建議方便居民透過巴士及鐵路來往市區，同時大幅提升途經吐露港公路的巴士路線的效能。屆時，大埔、北區、新界東北來往其他地方的眾多巴士線，將可利用巴士轉乘站轉乘，以盡用各巴士線的剩餘容量；相關巴士線亦可因此減輕於原區繞經各社區之壓力，增加巴士重組的空間，更有效運用巴士資源。

附帶建議

考慮到規劃需要配合相關社區之原有文化，社會未來的發展方向，本人認為上述發展須符合以下條件：

[2] 參考香港2030+網頁，當中文字及概念圖均將香港科學園以及附近區域歸進「東部知識及科技走廊」：https://www.hk2030plus.hk/TC/conceptual.htm

姚鈞豪議員辦事處
香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室
電話: 24322008 / 64640636
電郵: yiukwanho@kwongfuk.hk
傳真: 24322778

一、氣候危機迫在眉睫，環境保護刻不容緩。故此，上述港鐵站（或可能包括的商場）、巴士站及其相關工程，應以環保物料興建，並設法利用自然光與自然通風，減低耗電量。此外，港鐵站、巴士站附近應設立單車站，鼓勵鄰近地區居民以單車等環保交通方式。如興建港鐵站時需要附設商場，該設計及營運模式亦應以減輕氣候負擔為目標，例如參考瑞典的環保商場。瑞典的環保商場除售賣有機、永續產品外，設立回收專區，將物品分為「維修品」、「翻新品」、「改造原材料」，然後將其分派給場內的私營及社企商戶代為處理，最後將之重新發售，物盡其用推廣環保之餘，亦為創業者提供創作空間。[3]即使是特區政府提出之所謂「香港2030+」中，亦提出「環保及具抗禦力的城市策略」需要套用於個別地區的規劃，在白石角一帶的基礎建設應以此為契機，為應對氣候危機出一份力。

二、科學園一帶是香港的創新及科技中心，鄰近科學園之發展應當有創新科技元素。特區政府提出所謂「香港2030+」中，香港科學園及鄰近區域位處「東部知識及科技走廊」，如上述設施得以興建，白石角及中文大學39區將與香港科學園的連結更加緊密，而相關的設施亦應以更多創新及科技元素配合，令整個區域的風格統一，並發揮協同效應。

就上述提議，本人致函主席　閣下，希望可以在大會中討論相關事宜，並邀請運輸及房屋局、路政署鐵路拓展處和規劃署代表出席，本人並有以下提問：

1. 早前運輸署於2016年7月15日的交通及運輸委員會會議中曾稱會研究吐露港公路巴士轉乘站，相關部門的研究進展如何？
2. 就白石角及科學園一帶的交通需求，相關部門有無作任何可行性研究？如有，相關研究結果如何？能否儘早提供予區議會及地區人士？如無，因應白石角、科學園以及蕉坑一帶的快速發展，有關部門能否儘早展開可行性研究？
3. 就吐露港公路新增連接博研路天橋之出入口，相關部門認為是否可行？
4. 就上述三者的互相配合，本人在本議程提出初步提議。有關部門在參考相關意見後，何時能作詳細回應？

感謝海日灣業主委員會、海日灣二期業主委員會、嘉熙業主委員會、白石角居民議會支持上述方案。

[3] 可參考有關瑞典商場之相關報道：
https://www.mpweekly.com/culture/retuna-aterbruksgalleria-%e6%b0%b8%e7%ba%8c%e6%a6%82%e5%bf%b5-%e7%91%9e%e5%85%b8-40728

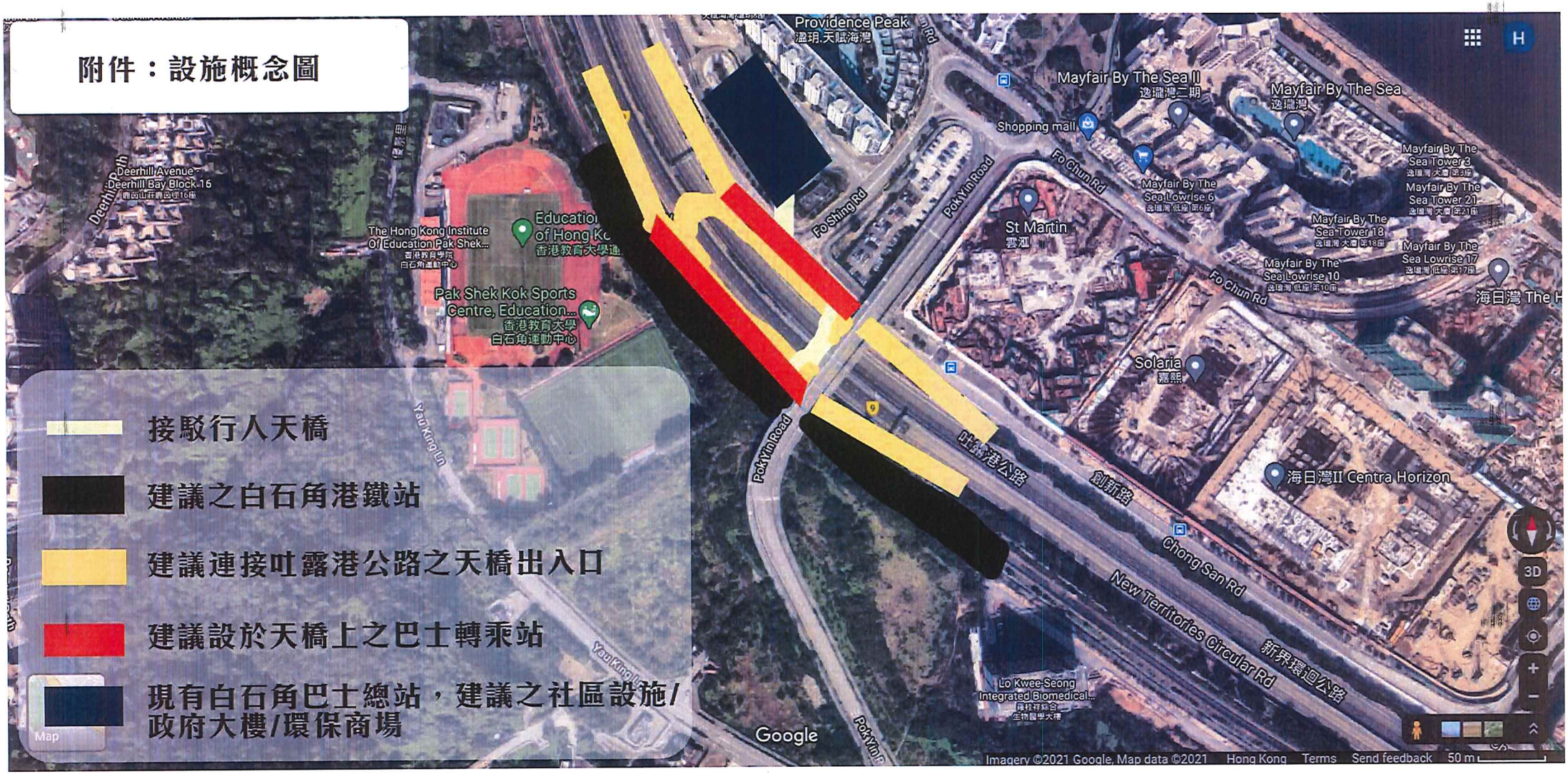
姚鈞豪議員辦事處
香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室
電話: 24322008 / 64640636
電郵: yiukwanho@kwongfuk.hk
傳真: 24322778

此致
大埔區議會及交通及運輸委員會
關永業主席

大埔區議員
姚鈞豪 周炫瑋 姚躍生 任啟邦
林名溢 何偉霖 胡耀昌
謹啟

（姚鈞豪　　代行）
二零二一年二月二十四日

附件


附件：設施概念圖
接駁行人天橋
建議之白石角港鐵站
建議連接吐露港公路之天橋出入口
建議設於天橋上之巴士轉乘站
現有白石角巴士總站，建議之社區設施/政府大樓/環保商場
Providence Peak
Mayfair By The Sea II
Mayfair By The Sea
Shopping mall
Fo Chun Rd
Pok Yin Road
Fo Shing Rd
St Martin
Mayfair By The Sea Lowrise 6
Mayfair By The Sea Tower 3
Mayfair By The Sea Tower 21
Mayfair By The Sea Tower 18
Mayfair By The Sea Lowrise 17
Mayfair By The Sea Lowrise 10
海日灣 The H
Solaria
海日灣II Centra Horizon
吐露港公路
創新路
Chong San Rd
New Territories Circular Rd
新界環迴公路
Lo Kwee-Seong Integrated Biomedical...
Deerhill Avenue - Deerhill Bay Block 16
The Hong Kong Institute Of Education Pak Shek...
Education of Hong Ko
Pak Shek Kok Sports Centre, Education...
Yau King Ln
Google
Imagery ©2021 Google, Map data ©2021 Hong Kong Terms Send feedback 50 m