

大埔區議會
交通及運輸委員會
2020年第二次會議記錄

日期：2020年4月27日(星期一)

時間：上午9時30分至下午6時04分

地點：大埔區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
<u>主席</u>		
關永業議員	會議開始	會議完畢
<u>副主席</u>		
文念志議員	會議開始	會議完畢
<u>委員</u>		
區鎮濠議員	會議開始	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	會議開始	會議完畢
周炫瑋議員	會議開始	會議完畢
何偉霖議員	上午9時32分	會議完畢
林名溢議員	上午9時32分	會議完畢
林奕權議員	會議開始	會議完畢
劉勇威議員	會議開始	會議完畢
連栢璋議員	上午9時34分	下午5時33分
蘇達良議員	會議開始	會議完畢
譚爾培議員	會議開始	會議完畢
黃兆健議員	會議開始	下午4時48分
胡耀昌議員	上午9時40分	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	下午5時33分
姚躍生議員	上午9時45分	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

梁穎然女士

大埔民政事務助理專員／大埔民政事務處／民政事務總署

馬芳蘭女士

高級運輸主任(大埔)／運輸署

許嘉儀女士

高級運輸主任／巴士發展(新界東)／運輸署

蘇沛汶女士

運輸主任／大埔 1／運輸署

袁建恆先生

運輸主任／巴士發展(新界東)／運輸署

李穎琛女士

工程師(大埔)1／運輸署

林德浩先生

工程師(大埔)2／運輸署

彭曉峯先生

工程師(大埔)3／運輸署

蕭偉琨先生

區域工程師／大埔(2)／路政署

蘇佩賢女士

副房屋事務經理(租約)／大埔、北區及沙田七(2)／房屋署

麥佩茵女士

工程師／19(北)／土木工程拓展署

范偉豪先生

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

黃子健先生

經理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司

譚浚熙先生

經理(公共事務)／九龍巴士(一九三三)有限公司

鄧政傑先生

助理經理(交通策劃)／九龍巴士(一九三三)有限公司

龔詠雋先生

助理經理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司

羅耀華先生

高級主任(策劃及發展)／龍運巴士有限公司

黃漢中先生

策劃及車務編排經理／城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司

鍾佩怡女士

總公眾事務主任／城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司

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

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. 主席歡迎以下人士，他們會以部門及機構常設代表的身分列席本委員會今後的會議：

- (i) 運輸署高級運輸主任／大埔馬芳蘭女士
- (ii) 運輸署工程師／大埔 1 李穎琛女士
- (iii) 運輸署工程師／大埔 2 林德浩先生
- (iv) 運輸署工程師／大埔 3 彭曉峯先生
- (v) 土木工程拓展署工程師／19(北)麥佩茵女士
- (vi) 路政署區域工程師／大埔(2)蕭偉琨先生
- (vii) 房屋署副房屋事務經理(租約)(大埔、北區及沙田七)(2)蘇佩賢女士
- (viii) 香港警務處大埔警區行動主任范偉豪先生
- (ix) 香港警務處大埔警區交通隊警署警長徐翼福先生
- (x) 大埔民政事務處大埔民政事務助理專員梁穎然女士
- (xi) 大埔民政事務處高級行政主任(區議會)李裕修先生
- (xii) 九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)黃子健先生
- (xiii) 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(交通策劃)鄧政傑先生

3. 主席表示，委員會原本打算邀請香港鐵路有限公司(“港鐵”)定期出席本屆委員會會議，但港鐵代表在 2 月 6 日以電郵通知大埔區議會秘書處(“秘書處”)，指港鐵不會以常設代表的身分出席委員會會議，但如有與港鐵相關的討論事項，則會盡可能出席會議。他補充說，委員在會議前曾經邀請港鐵出席是次會議，以討論 12 卡列車改為 9 卡列車的事宜。不過，由於港鐵代表今天須出席沙田區的交通會會議，故只能出席本區下一次的交通會會議。

I. 採納《大埔區議會常規》

4. 主席表示，大埔區議會在 2020 年 1 月 7 日的會議上通過採納《大埔區議會常規》，他請委員備悉和遵守有關規定。

II. 採納《大埔區議會撥款守則》

5. 主席表示，大埔區議會在 2020 年 3 月 30 日以傳閱形式通過《大埔區議會撥款守則》，而該守則在 2020 年 4 月 1 日生效，所有大埔區議會撥款申請

均會提交行政及財務管理委員會審批和通過。他請委員備悉有關安排。

III. 運輸署 2020 至 2021 年度部門周年計劃

(大埔區議會文件 TT 13/2020 號)

6. 馬芳蘭女士表示，運輸署的工作分為公共運輸服務及交通工程 2 方面。公共運輸服務方面，署方每年都會就巴士路線計劃進行諮詢，以調整和提升巴士服務。此外，在相關的工作小組成立後，署方亦會出席會議討論巴士及小巴服務，務求作出改善。她續表示，署方的交通工程師將報告道路改善工程及交通管理的事宜。

7. 李穎琛女士表示，在交通工程方面，署方現正進行數項工程，包括：(一)在懷仁街開展無障礙通道改善工程；(二)在創新路、科進路及林錦公路近鍾屋村設置交通燈；以及(三)按照“一地多用”的原則，在合適的政府、機構或社區設施和公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位，而現時署方擬在 2 個政府項目中加設公眾泊車位，包括大埔第 1 區及大埔第 33 區。

8. 林名溢議員查詢懷仁街無障礙通道改善工程的完工日期。

9. 陳振哲議員希望了解梧桐寨迴旋處工程計劃的細節。

10. 姚鈞豪議員查詢有關在創新路/科進路及創新路/科城路設置交通燈的事宜。據他了解，相關路段上應會設置 2 組交通燈，其中一組已經設置在鄰近香港墨爾文國際學校的位置。然而，有居民反映，設置該組交通燈後，該路段至迴旋處(往九龍方向)一帶從早上大約 9 時開始便出現塞車情況。此外，他亦詢問另一組交通燈會在什麼時候完成設置。

11. 任啟邦議員表示，有關政府在興建政府設施時會以“一地多用”的原則增設公眾泊車位一事，康樂及文化事務署(“康文署”)早前在地區設施管理及文娛康體委員會(“地委會”)會議上，提及大埔第 33 區足球暨欖球場將主要作停車場之用。他查詢運輸署是否打算或將於何時向區議會報告該項目的進度。該項目佔地甚廣，可以提供 300 多個泊車位，亦可供中型及大型車輛停泊，故他十分關注此項工程。此外，他亦查詢運輸署會否就該項目作定期匯報，因為他在地委會會議上得悉康文署似乎不再是該項目的主導部門，故向運輸署查詢該項目的情況或跟進方式。

12. 李穎琛女士表示，有關懷仁街無障礙通道設施的完工日期，她會交由路政署代表回應。此外，署方亦有接獲意見，反映在創新路及科進路設置交通燈後出現塞車情況。為此，署方已經派員檢視相關情況，並會視乎情況決定

是否需要調整綠燈的時間。

13. 林德浩先生表示，大埔第 33 區足球暨欖球場的情況，與任啟邦議員所述的大致相近，但他現時未能確定康文署是否不再是此項工程的主導部門。他會在日後補充相關資料。

14. 蕭偉琨先生表示，有關懷仁街無障礙通道設施的完工日期，他現時未有相關資料，故署方負責人員會在會議後向林名溢議員再作補充。此外，路政署已經展開梧桐寨迴旋處的工作，並已完成初步技術評估。然而，評估顯示該項工程或會影響附近斜坡的穩固性，故署方已請相關技術部門協助評估以確定斜坡的穩定性。由於評估前須先獲取更多資料，故署方現正進行土地勘察的準備工作。該項工程不但影響斜坡的穩固性，亦會影響樹木，所以署方亦進行了樹木評估，而該評估報告已經交予相關部門審批。他又補充說，有關上述 2 組擬設的交通燈，其中一組已經設置在創新路/科進路並開始運作。署方亦已在 3 月下旬在創新路/科城路展開設置另一組交通燈的工程，預計可於本年度第三季開始運作。

15. 主席請蕭偉琨先生在會議後就相關事項聯絡林名溢議員及陳振哲議員。

16. 文念志副主席跟進題述文件第 1 項有關道路改善工程及增設交通設施事宜。他查詢相關部門能否就大埔第 9 區的頌雅路連接至南運路，以及頌雅路連接至汀麗路一帶的交通負荷，提供相關資料，例如相關路段的每天行車數量，以研究如何確保該處交通暢順及道路安全。他表示，由於南運路的交通逐漸飽和，甚至在每天早上 7 時 45 分開始便出現塞車情況，故他希望相關部門補充南運路、頌雅路及汀麗路一帶的交通資料。

17. 譚爾培議員感謝運輸署及路政署跟進西沙路的西徑村、馬牯纜及輦下的過路設施。此外，今早有市民向他反映，在西澳村過馬路十分危險，而現時的防撞反光貼並不足夠，在 2018 年亦曾發生致命交通意外，但現時仍未見該處有任何改善措施。因此，他希望了解相關部門會否在該處增設改善設施。此外，為配合金門新輝建築聯營有限公司（“金門公司”）在西沙路開展的工程，舊泥涌往西貢方向的巴士站需要圍封，故他查詢原有在早上的特別巴士班次是否不會駛經西澳村往沙田方向的巴士站。

18. 陳蔚嘉議員指題述文件中第 2 項的實施交通管理計劃，提及會加設交通標誌。她表示，由於很多旅遊巴士在寶雅路近居和樓的位置掉頭，影響途人過馬路，故她查詢相關部門能否在附近加設道路標記或修整道路。此外，她表示，有人長期把車輛停泊在廣福道加油站附近，阻礙其他車輛出入，亦有人把車輛長期停泊在福和路，影響救護車及消防車進出該路段進行救援。因此，她希望運輸署更改道路標記或與她到現場視察，以改善交通情況。

19. 胡耀昌議員表示，現時停車泊位不足及違例泊車的情況嚴重，但運輸署在題述文件中就增加停車泊位所提出的建議，仍需一段時間才可完成。他早前曾經就相關情況去信運輸署，建議署方可以把現正招標的臨時停車場(例如在馬窩路附近已經交還政府的土地)改建為雙層停車場，亦可考慮把位於吐露港公路天橋底荔枝山一帶空置的政府土地，招標作臨時停車場，以期在最短時間內在大埔區增加停車泊位和改善違例泊車問題。他希望運輸署可以在是次會議上回應有關建議。

20. 主席建議，委員可以在其他議程詳細討論上述事宜，或在委員會轄下即將成立的工作小組再作跟進。他請相關部門在此項議程先回應較重要的事項。

21. 李穎琛女士表示，她會在會議後向譚爾培議員查詢西沙路上哪些防撞設施不夠安全，並會請金門公司盡快跟進。此外，陳蔚嘉議員提及有大量車輛停泊在廣福道加油站附近，影響車輛出入，署方會留意相關情況。此外，因應停車泊位不足而需要在短期租約停車場引入較新型的自動泊車系統，她表示運輸署正進行先導計劃，以研究自動泊車系統在香港是否適用，以及財務上是否可行等。關於馬窩路的短期租約停車場，署方已經向相關部門就投標文件提供意見。她表示，在該停車場附近亦有停泊商用車輛的需要，而根據政府政策，商用車輛泊位比其他類型的車輛泊位優先。就此，運輸署已經與地政總署商討，並指出相關中標者必須在馬窩路的短期租約停車場提供一定數量的泊車位予商用車輛停泊。她將繼續與地政總署研究荔枝山的政府空置土地劃為短期租約停車場是否可行。

IV. 運輸署 2020 至 2021 年度大埔區巴士路線計劃 **(大埔區議會文件 TT 14/2020 號)**

22. 主席歡迎以下人士就是項議程出席會議：

運輸署

高級運輸主任／巴士發展(新界東)許嘉儀女士
運輸主任／巴士發展(新界東)袁建恆先生

九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)

經理(公共事務)譚浚熙先生
助理經理(車務)龔詠雋先生

龍運巴士有限公司(“龍運”)

高級主任(策劃及發展)羅耀華先生

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(“城巴新巴”)

策劃及車務編排經理黃漢中先生

總公眾事務主任鍾佩怡小姐

23. 馬芳蘭女士介紹運輸署自 2019 年 9 月起落實的巴士路線項目，包括開辦 N307 號線、907B/C 號線及 74P 號線，而 275R 號線的路線亦伸延至烏蛟騰巴士總站。她希望委員繼續支持本年度的大埔區巴士路線計劃。

24. 許嘉儀女士介紹上述文件。

25. 陳振哲議員提出的意見及問題如下：

- (i) 今年的巴士路線計劃應為歷年來最簡短的。
- (ii) 64K 號線及 65K 號線班次不足，無法應付繁忙時間的需要。由於 65K 號線只在繁忙時間提供服務，故繁忙時間過後就只剩下 64K 號線服務，更難以應付乘客需要。他曾經在車站視察多時，發現在非繁忙時段只有 64K 號線行駛，而且班次十分疏落，乘客即使等候多時亦難以上車，這個情況在林錦公路康樂園迴旋處附近的車站尤其嚴重。
- (iii) 建議署方除了考慮在繁忙時間增加 64K 號線及 65K 號線的班次外，亦考慮增加班次在南華莆開出，沿大窩西支路及林錦公路行駛，並途經大欖隧道前往荃灣及過海。他認為相關行駛路線可避免增加吐露港公路及大埔區市內的交通負荷，便利行車。
- (iv) 署方亦可考慮在大埔區內其他地方增加其他路線駛往荃灣及過海，例如從太和開始沿林錦公路行駛，並經大欖隧道前往荃灣，以及經西區海底隧道(“西隧”)過海。他認為這些行駛路線可以減輕吐露港公路的交通負荷之餘，亦可以服務大埔區居民。再者，經大欖隧道往相關地區所需的行車時間或許更短。

26. 譚爾培議員大致上支持相關的巴士路線計劃，並樂見署方增加 40E 號線及 X89D 號線的班次，但他反映有些巴士號線出現脫班情況，包括 299X 號線。他認為即使在疫情期間，早上 7 時 30 分至 8 時每 45 分鐘才有一班車，情況並不理想。

27. 林名溢議員認為 A47X 號線改經港珠澳大橋香港口岸(“香港口岸”)可以方便附近居民，但不明白運輸署為何不能正面回覆能否安排 A47X 號線在駛離大埔區前增加區內其他站點，以期滿足居民需要。此外，他表示 907B/C 號線屬於 307 號線的特別班次，經西隧過海，行車時間較 307 號線短，故建議署方審視 907B/C 的乘客需要，從而增加其班次服務，以滿足不同市民的需要。

28. 周炫瑋議員亦認為相關巴士路線計劃過於簡短，當中亦沒有任何令他滿意的建議。他查詢去年開辦的 N307 號線的載客率，並表示在上屆區議會亦有委員提出相關號線只是 307 號線的加強版，只在凌晨 1 時及 1 時 30 分從上環開出，繼而在清晨 5 時及 5 時半從大埔開出，並非真正的深宵巴士服務。因此，他建議署方應考慮相關路線提供如其他 N 號線系列般的班次服務，即在凌晨 2 時及 3 時等亦提供服務。此外，他留意到在太和等候 T74 號線的人數頗多，目測在座位的乘客應有 5 成至 6 成左右，故查詢相關號線的確實載客率。他表示，其他區的 T 號線系列來回班次頗多，例如 T277 號線每天提供 4 班班次，但 T74 每天卻只有 1 個班次，故查詢署方是否打算逐年研究有沒有需要增加 T74 號線的班次。他認為既然署方有規劃來往香港口岸的巴士路線，會否一併改善機場巴士號線行車路線的不足之處，而非只作輕微改動。他不認為改動深夜機場巴士號線的行駛路線會有很大的困難，因為深夜時間的路面並不繁忙，但署方也從未考慮他以往建議的改動，更遑論要求署方增加相關巴士號線的班次。他認為署方建議把相關巴士號線改經香港口岸，只屬政治考慮，而非按實際需要的改動。此外，有關 A47X 號線，他表示署方增加了 1 班在早上 7 時開出的班次，而下一班則安排在早上 10 時開出，這個安排十分奇怪，故他查詢署方會否增加 A47X 號線從機場開出的班次，令大埔區的 A 號線系列班次與其他區的班次無異。

29. 姚鈞豪議員亦認為相關巴士路線計劃過於簡短。就 74P 號線而言，他表示相關計劃方便居住在觀塘的市民到科學園上班，而白石角的居民亦大多需要前往觀塘及九龍工作，故他查詢能否提早落實相關計劃。此外，他明白署方需要修改從白石角駛往灣仔的行車路線，故需要較長時間才可以落實相關的巴士號線服務，但由於住戶開始陸續入住嘉熙及雲滙兩個屋苑，有相關的交通需要，故他查詢署方會在何時落實從白石角駛往灣仔會展的巴士服務，並希望署方盡快落實相關計劃。

30. 任啟邦議員認為相關的巴士路線計劃乏善足陳，只是作出些微修補。署方及巴士公司雖然去年曾經改善若干巴士號線的服務，但沒有回應委員一直以來提出的新建議。他提出建議如下：

- (i) 大埔居民現時只能乘搭 73X 號線到城門隧道(“城隧”)轉乘其他

巴士前往葵青區，而在城隧轉乘巴士返回大埔時亦十分困難。雖然 272P 號線在 1 至 2 年前已經更改，延長至葵芳，但只限早上其中 1 班班次，故建議把相關路線恆常化或增加班次，以滿足居民前往葵青區的交通需要。

- (ii) 雖然 264R 號線最近受疫情影響而停辦，但平常亦見相關號線的載客率有所提升。如把其車費改為稍高於 64K 號線的車費，而非現時的雙倍收費，他認為乘客亦會選乘 264R 號線直接前往元朗及天水圍。他表示，沙田及上水一直增加前往新界西的巴士路線，但大埔卻沒有，故質疑署方是否認為大埔居民往來新界西的交通需求不大。
- (iii) 建議延長 307P 號線至柴灣及小西灣，並恆常地在周六、周日及非繁忙時間提供相關服務。他認為署方虧待大埔居民，因為其他地區提供至少 2 條過海巴士號線服務，唯獨大埔區只有 307 號線提供相關服務。他表示，如某些巴士公司不願意經營相關巴士號線，運輸署可以交由其他有能力的巴士公司營辦。
- (iv) 雖然 W3 號線亦受疫情影響而停辦，但他們在區議會會議及與運輸署職員開會時，曾經不只一次建議 W3 號線應增加更多在大埔區的站點，讓大埔居民既可前往西九龍站，亦可更快捷地往來大埔及上水。現時大埔居民只能乘搭小巴 502 號線或港鐵前往上水，但該小巴號線經常因客滿而不停站，而自去年 6 月發生社會運動後，市民乘搭港鐵的意欲亦有所減低。再者，巴士行駛路線能覆蓋更多地方，例如北區醫院等距離港鐵站較遠的地方，故他們多番建議延長 73 號線的行駛路線至上水及北區醫院。然而，署方沒有接納相關建議，反而開辦一條不倫不類的 73B 號線。
- (v) 對延長 A47X 號線的行駛路線至香港口岸的建議有所保留。他認為乘客現時對 A47X 號線的需求已經很大，而行車時間亦非常緊湊，如在沒有加車的情況下延長行駛路線，會令市民難以上車或出現脫班情況。他亦留意到 A11 號線在延長行車路線至香港口岸後，令需要往來機場的市民無法上車，故他對相關建議有所保留。
- (vi) 運輸署沒有在本年度的巴士路線計劃提及上述路線的發展，也沒有較具前瞻性的路線計劃，他對此表示失望。

31. 劉勇威議員曾經與屯門區區議員討論 263C 號線，當區區議員亦反映居民希望增加 263C 號線的班次，而大埔區居民亦希望把相關號線的服務恆常化及提升。此外，他對於延長 A47X 號線的行駛路線至香港口岸的建議亦有所保留。他表示，署方如希望大埔區內有巴士號線服務行駛至香港口岸，便應增加新的巴士號線服務，以行駛至香港口岸再駛往機場，而不是延長現時乘客需求龐大的 A47X 號線的行駛路線。就相關路線計劃以外的巴士號線服務，他提出建議如下：

- (i) 東鐵綫發生故障時，乘客需要乘坐 W3，以致出現客滿情況。除此以外，W3 號線的載客率其實不高。他亦認為東鐵綫有很多不明朗因素，例如不時出現故障及日後會改為 9 卡車廂等，故認為署方有需要重組和改善 W3 號線的服務，令市民可以乘搭該號線前往西九龍站之餘，亦可以更快捷地往來北區、大埔及沙田。
- (ii) 認為巴士公司就 264R 號線的收費過於進取。如 264R 號線不只在周六、周日及公眾假期提供服務，而是改為恆常化服務，他詢問巴士公司能否調低收費，令更多人選乘能更快捷往來大埔及元朗的 264R 號線。
- (iii) 認為需要增加往來大埔區及葵青區的巴士服務。
- (iv) 查詢運輸署有否參考大埔區議會在 2018 年委託顧問公司進行的大埔區公共巴士服務調查報告，並表示東區區議員亦曾經在 2018 年舉行的公共交通及道路安全工作小組提及相關報告。他引用調查結果，指出在乘搭公共交通工具來往大埔及港島東的受訪者中，有 2 成是來往大埔開出的巴士未能直達的地方，包括柴灣、杏花邨及小西灣，可見相關的交通需求，故建議運輸署考慮增加港島東往來大埔的巴士路線。然而，他向運輸署提出相關意見已有 2 年，仍未見運輸署回應其要求。不過，運輸署卻在 2019-2020 年度東區巴士路線計劃建議增設從各個地區前往西灣河(太安街)的新巴士路線，例如元朗(新田)、荃灣西站及火炭，但不包括大埔。他指沙田區的過海巴士路線 682 號線亦已設有 4 條輔助線，而署方甚至在本年度的東區巴士路線計劃亦建議分拆相關號線的行駛路線，分別從火炭及大圍駛出。因此，他不明白運輸署為何認為大埔居民沒有前往東區的需要。他指連距離東區更遠的元朗，也有巴士往來東區，故不能接受只有大埔區沒有相關的巴士路線。如運輸署以人口增長為由建議相關巴士路線，他認為署方不能無視大埔區的人口增長。署方曾經表示沒有數據顯示大埔區居民有往來東區的交通需要，故大埔區議會亦提供了相關調查報告以證明確有需要，但署方沒有任何回應，還在其他區增設往來東區或過海的巴士路線，令人難以接受。他記得以往會議上曾經有運輸署職員表示大埔區居民如需要前往東區，可以在觀塘轉乘其他巴士，但他不能接受只有大埔區居民必須轉乘前往東區。
- (v) 建議署方增設直達將軍澳的巴士路線，認為大埔居民需要直達其他地區的巴士服務。
- (vi) 希望署方可以認真考慮委員提出的意見。

32. 許嘉儀女士認為委員大致同意署方就題述巴士路線計劃建議增設的巴士路線。她就相關巴士路線計劃以外的意見回應如下：

- (i) 就增加巴士班次的建議，包括 64K 號線、65K 號線、299X 號線、907B/C 號線，以及 T74 號線，她表示運輸署一直密切監察巴士路線的日常運作，巴士公司會因應需求增加班次。
- (ii) 署方因應香港口岸落成，建議 A47X 號線改經香港口岸，以提供直接的巴士服務，便利市民往來大埔及香港口岸。署方盡可能安排每一區都有一條巴士 A 號線途經香港口岸，令不同地區的居民可有直接的巴士服務往返香港口岸。而 A47X 號線會先駛往機場再前往香港口岸，故不會影響現有乘客的行車時間。巴士公司在相關路線計劃落實後，會繼續監察該路線的服務及乘客需求，如有需要，會適時增加班次。
- (iii) 署方知悉白石角一帶屋苑陸續入伙，並預計在 2021 年全面入伙，故署方將與巴士公司監察相關情況，視乎乘客需求及在資源許可情況下，研究提早落實增加 74P 號線班次的建議。
- (iv) 署方現正就白石角往灣仔會展的巴士服務諮詢相關區議會轄下的交通及運輸委員會的意見，視乎諮詢結果，署方會安排邀請巴士公司開辦相關服務，並希望爭取在 2020 年內落實相關計劃。
- (v) 由於 264R 號線為假日旅遊路線，其收費有別於一般路線。署方備悉委員建議把該路線恆常化並調整收費的意見。現時，64K 號線提供往來大埔及元朗的服務，沿線上落較多，署方理解市民希望有更快捷的服務前往元朗及天水圍一帶，同時希望車費以一般路線來訂定，署方將與巴士公司研究增加相關巴士服務的可行性。
- (vi) 現時 307P 號線在港島區的服務範圍包括東區核心的商業地區，即西灣河、鰂魚涌及太古。署方將與巴士公司研究延伸該路線的服務範圍至柴灣及杏花邨的可行性。署方亦有留意現時 307P 號線所提供的服務水平，有需要時會與巴士公司商討增加班次以配合乘客需求。
- (vii) 署方備悉委員有關增加由大埔區往將軍澳及沙田的巴士號線的意見。
- (viii) 受疫情影響，現時的載客率未能全面反映乘客需求。因此，署方會在疫情穩定後審視 272P 號線的乘客需求，並會在有需要時與巴士商討增加班次。

33. 馬芳蘭女士表示，運輸署去年開辦 64P 號線，該號線由下午開始服務，前往嘉道理農場，以填補 64K 號線及 65K 號線的不足。最近因疫情影響，所有巴士的載客率偏低。署方將持續審視乘客需求，如見載客率有所上升，便會要求九巴增加班次。此外，就委員提出增加巴士服務連接北區及大埔區，她表示署方一直留意北區及大埔區的發展，如有新的巴士服務或有計劃提升現有服務時，便會諮詢或通知相關區議會。由於署方今年 1 月開辦 907B/C 號線及 N307 號線不久後便出現疫情，故相關路線的載客率非常低，但署方亦會因應乘車需求，要求巴士公司增加班次。此外，她表示去年發生社會運動時，東鐵綫大學站的運作及路面的情況受到影響，而 W3 號線則發揮了很大的作用，故署方亦曾經與北區區議會商討如何提升相關服務。她備悉委員希望增加 A47X 號線的站點，亦參考了以往開辦相關號線時的資料，發現地區人士當時曾經提出不同意見。就此，署方會再檢視相關號線的情況，並與委員商討有關安排。

34. 陳蔚嘉議員不同意和不滿意題述巴士路線計劃，認為署方就相關計劃只是作出輕微的改善。她表示，她在上一屆擔任增選委員時已經反映大埔居民非常需要從大埔直達柴灣的巴士服務，而署方只是建議在距離大埔市中心較遠的泥涌增加巴士服務前往柴灣，卻沒有在較接近大埔市中心的位置增加有關服務。如署方指大埔居民可以在大老山隧道或東區海底隧道轉乘巴士往來兩區，她便不能接受，因為相關路線前往柴灣的行車時間極長。此外，署方當初開辦 T74 號線是為了彌補港鐵的不足，但該號線只是在平日早上提供 1 個班次的服務，而在其中一個車站已有 30 多人上車，故她希望署方重新審視是否需要增加該號線的班次。港鐵東鐵綫轉為 9 卡列車後，在太和站候車的居民將難以登上列車，因而需要改乘巴士。她希望署方仔細考慮市民的需要，以準備更詳細的巴士路線計劃。至於 T754 號線，她不理解署方為何建議增設 1 班在平日下午 5 時 55 分從觀塘碼頭開出的回程服務。她表示，市民一般在晚上 6 時至 8 時下班，而署方卻安排在下午 5 時 55 分從偉業街開出，會令市民無法趕上，浪費巴士資源。她認為，運輸署應考慮市民的上班情況，以調整服務時間及班次數量，滿足乘客的需要。

35. 胡耀昌議員提出的意見如下：

- (i) 對題述計劃感到失望，不僅是因為運輸署只是少修少補大埔區的巴士服務，而且是由於署方無法合理地解釋為何仍然未能回應委員提出的建議，只是不停表示會考慮委員的建議和審視乘客需求作為回應。他認為，委員提出相關建議前，除了諮詢社區人士外，亦會提出理據支持，但署方代表卻未能提出具說服力的理由解釋為何沒有考慮相關建議。他曾經就巴士服務向運輸署及巴士公司提出意見，但現時仍未有任何正面回應。
- (ii) 他的選區在大埔墟火車站附近一帶。由於政府的運輸政策以鐵路

為主，運輸署亦希望鼓勵市民多乘搭港鐵，故不論在運頭塘附近、新達廣場及新峰花園等屋苑亦沒有充足的巴士號線服務供居民前往市區。然而，市民現時亦減少乘搭港鐵，例如在 2020 年首 3 個月，港鐵的載客量下跌 4 成，雖然這或許是受疫情影響，但在去年 10 月，港鐵的載客量亦下跌 2 成半。他認為不乘搭港鐵有不同原因，包括不滿其服務、對其品牌形象反感等。雖然運輸署未必需要考慮箇中原因，但署方卻應該要為市民提供其他代替港鐵的公共交通工具。然而，署方現時沒有為大埔南的居民提供任何代替港鐵的公共交通工具。

- (iii) 現時大埔區有很多巴士號線均是駛經廣福邨再前往吐露港公路。不過，如所有巴士在駛往市區前均以廣福邨為尾站，即使署方增設多少巴士號線服務，廣福邨的乘客也難以上車，或只能站在車廂內直至抵達市區。因此，他建議署方考慮分拆一些路線重疊的巴士路線，以期分流乘客，例如 74D 號線不再駛經廣福迴旋處，而是改經運頭塘，由達運道直接前往吐露港公路，從而分流大埔墟及大埔南的上車站點，令他們不用全部集中在廣福邨上車，這樣可以令廣福邨居民能更容易乘搭 74X 號線。他希望運輸署明白今屆大埔區議會的民主派區議員居多，故不會如以往般輕易接受署方的建議及回應。他亦不認同題述巴士路線計劃中的建議，包括增加巴士路線或巴士班次可令巴士服務持續發展。這個建議只是改善以往巴士服務的不足之處，署方如希望巴士服務持續發展，需要更宏觀地改善巴士服務，例如更改行駛路線。

36. 陳振哲議員指他剛才建議運輸署在大埔區增設行駛林錦公路再經大欖隧道前往市區的巴士路線，他詢問這個建議是否可行。

37. 許嘉儀女士表示需要與巴士公司研究更改巴士路線是否可行，因為此舉會影響現有的巴士路線安排及乘客。

38. 陳振哲議員認為署方回應敷衍。他指出上述建議的困難之處在於林錦公路近凌雲寺一段的路面狹窄，長逾 12 米的車輛無法在該路段行走，而林錦公路亦禁止 12 米長的車輛行駛。因此，署方如決定研究他提出的建議，必須先行擴闊凌雲寺一段的道路。他希望署方能認真考慮相關建議。此外，他建議署方考慮更改巴士行駛路線，改行林錦公路再經大欖隧道前往市區，或沿上水方向經新田公路前往屯門，以期改善吐露港公路擠塞的情況。他指去年 9 月舉行的交運會會議記錄第 23(v)段載有任啟邦議員的發言，指出有大埔居民反映 263C 號線經屯門公路駛往沙田及荃灣時經常遇上嚴重的交通擠塞。不過，自去年至今，署方仍未提出任何建議改善相關問題。他認為署方應該正面回應委員的查詢，而不只是備悉相關意見，卻沒有任何跟進。

39. 姚躍生議員建議運輸署考慮增加 2 班 74E 號線由 7 時 30 分至 7 時 45 分從大埔三門仔路站開出的班次。他表示現時 74E 號線由 7 時 15 分至 7 時 30 分從大美督總站開出的班次，到達下坑站及鳳園總站時已經出現客滿的情況。因此，增加相關班次能節省在大美督總站上車的乘客的乘車時間，同時讓在下坑站或其後車站上車的乘客也有座位可坐。此外，他表示現時 74E 號線由觀塘碼頭出發往大美督的開出時間為下午 5 時 50 分，大部分乘客當時仍未下班，故他建議署方更改開出時間或延後至晚上 6 時 30 分或 7 時正。他亦請運輸署說明需要區議員提供哪些相關資料，才會盡快落實他們提出的建議。此外，他建議署方重組巴士路線，讓巴士分別行駛鄉郊及林村河的路線，而無須安排每條巴士路線都要駛經廣福邨巴士站。

40. 任啟邦議員提出的意見如下：

- (i) 運輸署每年就委員提出的建議都給予相同的回覆，只表示署方備悉相關意見，並予以考慮。他表示，以往委員就去年及前年的巴士路線計劃提出的建議，絕大部分與委員在是次會議提出的意見類同，但署方一直沒有落實相關建議，故他不理解署方如何跟進。
- (ii) 大埔區議會在 2018 年委託顧問公司進行大埔區公共巴士服務調查，當中清晰地反映市民希望增加巴士路線，以便前往不同地區。因此，他認為委員已經向運輸署提供相關資料，並在不同會議向運輸署反映市民的意見。然而，署方只落實自以為有需要的建議，沒有考慮委員提出的建議。
- (iii) 雖然署方不希望委員自行與不同巴士公司舉行會議，但委員在相關會議上，知悉巴士公司對於委員提出的建議持開放態度，故他認為署方大可讓巴士公司競投巴士服務。服務落實後，如載客率未如理想，署方大可停辦相關服務，或讓巴士公司自行想辦法改善或提升相關服務，以吸引乘客繼續使用。
- (iv) 署方不能再以“鐵路為主、巴士為輔”作為規劃公共交通及運輸的方針。他認為港鐵引入 9 卡列車取代 12 卡列車的安排會帶來很多問題，在自由行旅客再度訪港及繁忙時間期間，問題尤為顯著。雖然港鐵引入 9 卡列車的同時亦提升了新信號系統，但沒有大幅提升車廂的載客量。就北區(包括上水及粉嶺)而言，人口雖然仍會繼續增長，但他們可以依靠港鐵出行，而沙田區的居民則可以依靠署方在這兩三年間於沙田區增設的新巴士路線服務，以前往市區或港島區。他認為署方雖然有稍微改善大埔區的交通問題服務，但沒有提供新的巴士服務供大埔區居民使用。
- (v) 查詢署方如何考慮市民提出的意見，並作出實際回應，而非只表示備悉相關意見。他表示題述計劃雖可改善大埔區部分巴士服務，但如署方未能在往後的委員會或工作小組會議上，確實回應委員

今天提出的意見，並大幅修改題述巴士路線計劃，則難以說服委員支持題述巴士路線計劃。

41. 劉勇威議員提出的意見如下：

- (i) 再詢問運輸署有否研究由大埔區議會提交的大埔區公共巴士服務調查報告。他表示，連任的區議員和上屆為增選委員的區議員去年亦曾經要求署方增加前往東區的巴士服務，但署方仍沒有任何回應及跟進，每年都只是敷衍了事，沒有在相關巴士路線計劃落實任何建議。
- (ii) 他指出在這幾年間，署方在大埔區增加的新巴士服務寥寥可數。他指新界區的 N 號線系列巴士均提供通宵服務及多個班次，唯獨大埔區的 N307 號線沒有這個安排，但署方卻認為提供了相關路線服務便可應付了事。如按照所需的巴士資源安排，北區所需的巴士資源，包括油費，都比大埔的偏遠地區多，但使用巴士服務的人數或許較少。然而，N373 號線能在整個深宵時份提供服務，而 N307 號線卻需要經他們多番爭取才增加 1 個班次，他不能接受。
- (iii) 運輸署每年提交有關大埔區的巴士路線計劃也草草了事，不值得討論。運輸署沒有認真考慮委員過往提出的建議。他們在若干年前提交的調查報告，已經充分表達大埔居民的訴求，並有具體數據支持。署方或許沒有參考相關調查報告，故不知道大埔區居民極需要相關巴士服務。委員難以接受運輸署每年只是輕微修補大埔區的巴士服務，便希望委員可以通過相關巴士路線計劃。他無意把其他地區視為大埔區的競爭對象，但認為運輸署需要對每個地區的居民一視同仁，而非不平均地分配資源。他以沙田區為例，該區有大約 60 萬人，而大埔區則有約 30 萬人，但大埔區獲分配的巴士資源少於沙田區的一半，沙田區甚至有 2 條過海巴士號線。署方亦因應沙田區人口增長，落實增加 682、682A 及 682X 號線的班次。他質疑署方有沒有正視大埔的人口增長，是否無視大埔居民的交通需要。他重申，他難以接受署方每年都提交敷衍的巴士路線計劃。

42. 周炫瑋議員的意見如下：

- (i) 運輸署回應時沒有提及任何實質數據。委員每次就運輸署擬設的新路線或某些路線的不妥之處提出意見時，署方均表示要先試行，才能得知實際成效。不過，在相關建議落實半年至一年後，運輸署沒有就委員認為班次安排不妥的巴士號線提供相關數據，例如安排 N307 號線在清晨時份行駛。他指出其他地區的 N 號線系列

自清晨 1 時起，每隔 15 至 30 分鐘提供 1 個班次，但 N307 號線卻只是在早上 5 時提供 1 個班次。署方雖然表示相關安排理想，卻未有提供任何數據以作跟進，故無法證明相關服務是否能滿足乘客需要，或研究如何改善相關服務。T74 號線的情況亦然，他去年建議署方開辦 T74 號線時，已經提及只有 1 個班次並不足夠，而開出時間亦不理想，但署方同樣建議先試行來回各 1 個班次。他無從得知署方是基於什麼準則，以決定何時增加班次及相關服務時間，而署方的決定往往與市民的期望不同，令人難以理解。

- (ii) 當初決定委託顧問公司進行大埔區公共巴士服務調查時，他已經對相關調查報告的成效有所保留，因為當中的調查結果亦是委員一直在會議上向署方提及的意見，所以已能預計署方並不會對相關結果作出任何回應。其後，署方果然沒有任何回應，他亦不能理解。他詢問主席，署方會否提供更多資料，讓委員了解署方如何規劃巴士路線，還是只會盡快跟進涉及政治考慮的路線，甚至無須準備相關文件予委員參考或諮詢委員，便自行落實相關建議，例如前往佐敦(西九龍站)的 W3 號線及 271 號線，以及計劃增加香港口岸為站點的 A47X 號線。由於署方遲遲未有跟進委員提出的建議，故他查詢能否要求署方提供更多相關的數據讓委員參考。

43. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 署方有聽取委員的意見，亦有賴委員的意見才可以在每年的巴士路線計劃推出新項目，例如去年落實的 N307 號線及 907B/C 號線。
- (ii) 署方亦會跟進委員就相關路線計劃以外的建議提出的意見。她舉例說，署方落實了劉勇威議員以往提出的建議，例如延長 271S 號線的行駛路線至太和，又因應時任區議員提出改善林村谷的巴士服務，落實增設 64P 號線以應付相關需要。因此，署方一直有跟進委員的建議，檢視相關情況及整體的交通網絡發展。
- (iii) 署方一直檢視林錦公路的巴士服務，她表示署方及路政署在上屆區議會的會議上解釋擴闊林錦公路的原因，是因為林錦公路受凌雲寺一段的路面限制，以致林錦公路禁止車長逾 11 米的車輛進入，正如陳振哲議員所提及一樣。不過，由於康樂園至嘉道理農場的路段可讓車長逾 11 米的車輛行駛，只是無法在凌雲寺一帶調頭，故署方需要在附近一帶加設調頭處，配合巴士公司調配車長 11 米以上及載客量較高的巴士行走，以期加快巴士流轉。她亦有向時任區議員及地區人士解釋，署方認為增設調頭處，可以讓巴士在嘉道理農場附近調頭。署方工程師及路政署視察後，均認為在梧桐寨增設調頭處較為合適，故建議先在梧桐寨增設調頭處。待相關工程完成後，便可以增加更多巴士服務。

- (iv) 就任啟邦議員及姚躍生議員提出重整巴士路線，以減少巴士路線重疊，她表示在去年 9 月舉行的大埔區議會會議上，署方曾經表示正籌備大埔區域交通及運輸研究，當中不只檢視如何重組大埔區現有的巴士路線，亦會檢視鐵路、小巴及其他交通工具的服務，以作平衡。
- (v) 受肺炎疫情影響，巴士載客率大幅下降。署方雖然希望落實更多新服務，但認為在此期間不會有太多市民使用服務。不過，署方會在疫情過後，根據市民的出行模式增加巴士班次。

44. 就林錦公路車長限制一事，林德浩先生補充說，車長逾 11 米的車輛一直不得進入林錦公路，但隨着鄉郊地區發展，相關部門亦會考慮擴闊林錦公路的路面，例如凌雲寺及元朗區亦會進行路面擴闊工程。待梧桐寨增設迴旋處的工程完成後，署方會全面檢視可否放寬限制，讓車長逾 11 米的車輛從大埔區駛進梧桐寨迴旋處的中間路段。

45. 許嘉儀女士備悉委員有關開辦新巴士路線由大埔區前往其他地區的訴求。就此，她表示署方考慮開辦新巴士路線時，除了需要考慮相關地區現有的交通服務、地區發展及乘客需求外，亦會考慮委員提出的意見，再與巴士公司研究相關建議是否可行。至於大埔區 N 號線系列，因受疫情影響，載客率偏低。待疫情緩和後，署方會再檢視相關路線的載客率，並會因應乘客需求適時調整服務。此外，就調整個別巴士路線的開出時間，例如 74E 號線及 T74 號線，署方將再與巴士公司研究是否可行，以期配合乘客的需要。

46. 文念志副主席的意見如下：

- (i) 需要慎重考慮是否支持通過題述巴士路線計劃。
- (ii) 運輸署在題述文件中提及署方在計劃開設新巴士服務時，會考慮個別地區的社區發展及人口增長，但他認為署方可能連未來兩三年大埔第 9 區及白石角會有增加人口也不知道，可見署方在決定相關路線計劃時未有認真考慮上述因素。
- (iii) 富亨邨在 1990 年入伙，而在 1990 年前，大埔區已落成的公屋及居屋包括汀雅苑、大元邨、宏福苑、廣福邨、大埔廣場、富善邨、明雅苑、新興花園及太和邨。他認為署方在富亨邨入伙前沒有預計如何影響其他地區，而是在入伙時才開始計算人口增長，實為不妥。同樣道理，署方應已計算大埔第 9 區將有多少座公屋落成，以及增加多少人口，而非到入伙時才得知相關數據。署方如曾經進行相關研究，便不會仍然安排所有巴士路線沿南運路前往廣福邨。他希望署方回應現時車輛沿汀麗路、頌雅路及南運路前往其他地方的比率是多少，並善用相關數據規劃巴士服務。當大埔第

9 區仍然需要依賴頌雅路時，是否可以考慮不讓巴士沿南運路前往其他地方，改為沿汀麗路往太和方向，或從下坑經大埔工業邨前往太和，以期讓其他市民亦有車可乘。他亦指出，富亨邨一直只有 71A、71B、271、272B 及 A47X 這幾條巴士號線。

- (iv) 雖然署方剛才指出，即使 A47X 號線改經香港口岸，亦不會延長前往機場的車程。不過，他認為如署方每 2 小時提供合共 5 個班次，即每隔 24 分鐘便有 1 班，定能提升載客率。
- (v) 就 263C 號線載客率不足一事，他舉例說，有些藍領需要在早上 8 時正到達屯門上班，但乘搭 263C 號線根本無法準時到達。如署方增加 1 個提早 5 至 10 分鐘開出的班次，載客率或許會提高。他指 263C 號線的班次時間並不適合市民，無法吸引他們乘搭，因此載客率偏低。
- (vi) 認為署方不停以疫情作為未能增加班次或新增巴士服務的藉口，但委員在疫情出現前已經一直提議增加 307P 號線或新增從大埔區前往港島東巴士服務。
- (vii) 認為連任的區議員及新任的區議員向署方提出很多改善大埔區巴士服務的建議，希望署方與巴士公司多接納他們的意見。

47. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 他在若干年前已經不再對署方建議的巴士路線計劃抱有任何期望，因為無論委員提出什麼意見，署方亦只會備悉，然後按原有計劃行事。署方即使表示會接納相關建議，最多也只會稍作改善。署方如有意落實委員的建議，便早已落實，而不是一直沒有任何回應。在委員提出的建議中，有不少會為巴士公司帶來利潤，他們亦知道並不是巴士公司不願落實相關建議，而是署方不同意落實。因此，他請馬芳蘭女士解釋當中原因，究竟是她本人不同意落實相關建議，還是她的上司不同意。如是後者，他建議邀請比她更高職位的署方代表，例如總運輸主任，出席下次會議並作出解釋。他請馬芳蘭女士向其上司轉達有關建議。
- (ii) 港鐵計劃引入 9 卡列車時，委員已經詢問運輸署及港鐵相關安排對載客量的影響，例如因訊號系統提升而增加的列車班次、預計增加的載客量等。就此，當時港鐵的高層回應說，基本上可以維持原來 12 卡列車的載客量。他認為此即代表引入 9 卡列車無助增加載客量，而港鐵只是維持原有服務，並沒有增加任何資源供原來在大埔區及北區的居民，更談不上有任何新資源提供予兩個地區將來新增的人口。港鐵代表當然會解釋指，沙中綫啟用後有助在大圍站疏導人流，從而解決相關地區的交通需要。不過，時至今日，依然沒有人能回應港鐵如何提供足夠的車廂，讓從沙田站

開出前往羅湖或落馬洲方向沿途各站的乘客上車。如有人能夠回答這個問題，他不介意支持通過題述計劃，但他肯定沒有人能夠回答，因為港鐵代表的解釋並不合理。由於吐露港公路的交通已經飽和，每天都塞車和發生交通意外，以致前往市區上班的居民由原本需要預留 1 至 1.5 小時車程，改為需要預留 2 至 2.5 小時車程，故委員才建議相關部門研究新增幹線連接大埔區和北區前往市區。然而，署方完全沒有在香港 2030+:跨越 2030 年的規劃遠景與策略的計劃中提及相關建議或如何疏導現時吐露港公路交通擠塞的問題。

- (iii) 查詢署方在去年 9 月舉行的大埔區議會會議上提及正在籌備的大埔區域交通及運輸研究，其研究結果及相關改善措施為何，以及如何改善大埔不同地方的交通情況，例如南運路、廣福道及寶鄉橋。
- (iv) 不理解署方為何沒有考慮和檢視乘客過往數年的出行模式及交通需求，只是一直提及這數個月的乘客需求，以及需要待疫情過後才能檢視乘客的真正需求，這個做法並不合理。疫情前所記錄的出行模式及載客量亦能顯示乘客的需要，不會與疫情過後的乘客需求大相徑庭。如署方認為相關需求會大大不同，他請署方提交數據說服他們。
- (v) 強烈要求邀請較高級的運輸署代表出席下次會議，屆時如相關代表仍然以同一番說話回應委員的建議，便能證明題述計劃是運輸署的決定，無須再為難馬女士。

48. 蘇達良議員表示，署方沒有在計劃中提出與船灣區有關的巴士路線建議。政府希望鼓勵市民以港鐵出行，但船灣區的居民卻無法依賴港鐵，大多只能乘搭 74K 及 75K 號線出行，而在疫情期間，乘搭 75K 前往大美督的市民增加，但巴士公司卻沒有增加班次，令居民更加不便，故他希望運輸署留意相關情況。此外，巴士的手機應用程式經常顯示等候時間為 40 分鐘，他曾經就此詢問巴士公司，是其手機應用程式出錯還是市民確實需要等候 40 分鐘，但無論如何，這使居民無從決定應否根據巴士的手機應用程式所顯示的班次出門候車。另外，他詢問署方能否增加 73P 及 74E 號線的班次，因為 74E 號線除了去程十分擠迫之外，回程亦只有 1 班在下午 5 時 55 分開出的班次，無法配合大多數市民的下班時間，而 73P 號線甚至沒有提供回程服務。

49. 譚爾培議員的意見如下：

- (i) 雖然題述計劃中有不少建議讓西貢北的居民受惠，但他亦同意委員提出的意見。
- (ii) 他認為運輸署應考慮在北區新田設立轉乘站，作為發展新界西到新界東交通的長遠目標。他以 263C 號線為例，由於該號線途經城

隧，令吐露港公路更為擠塞，而駛經沙田濱景花園時又再塞車，為新界東的交通帶來壞影響。雖然九巴曾經表示城隧的發展較成熟，故安排 263C 使用城隧，但他擔心待港鐵北環綫落成後，市民將更依賴港鐵出行，因而減低巴士的競爭力。

- (iii) 他認為九巴有一項優勢是港鐵無法取代的。例如市民如乘搭港鐵從香港中文大學前往馬鞍山，需要繞一個大圈，但如乘搭巴士，則只需要駛上一條行車橋便可，故他認為署方可考慮善用相關行車橋，新增更多巴士號線，從十四鄉或馬鞍山前往大埔市區、北區，甚至是仍然未有巴士服務的地區，包括元朗及屯門。此外，署方可以增加 274P 號線班次或把其改為全日服務，因為小巴 26 號線的收費非常高昂，而 274P 號線的收費相對便宜，較吸引市民。雖然十四鄉的人口也有增長，但增幅小於大埔第 9 區、北區皇后山邨及元朗，因此署方亦需要考慮相關情況。對於是否支持通過題述計劃，他或會棄權，但感謝署方提出落實西貢北的交通建議，並希望署方能考慮他提出的建議。

50. 陳振哲議員表示，許嘉儀女士就署方會否考慮更改巴士行駛路線，即改行林錦公路經大欖隧道前往不同地區的建議，尚且表示會研究相關建議是否可行，但馬芳蘭女士卻在會議上斬釘截鐵地拒絕，正正是這樣的處事方式，令市民受苦。他強調，他是大埔區議員，並不只是林村谷的區議員。因此，如他得悉署方在梧桐寨增設迴旋處足以解決林村谷的交通問題，並就此覺得滿意，他便有愧於大埔區的市民。他認為委員就大埔區內不同的交通問題，例如廣福邨交通擠塞、吐露港公路交通負荷過重等，提出了很多解決方法。舉例來說，胡耀昌議員建議從另一出口駛上吐露港公路，以及他建議從林錦公路前往不同地區，但馬女士即時表示因受凌雲寺一段的路面限制，相關建議並不可行，此即代表署方不會考慮安排巴士改行林錦公路經大欖隧道前往不同地區。他認為馬女士應以更積極的態度聆聽委員的意見，並加以考慮，而不是拒絕考慮任何建議。

51. 主席表示，據他理解，馬芳蘭女士應是表示林錦公路的擴闊路面工程完成後，可解決車身較長及載客量較高的巴士未能在凌雲寺附近行駛的問題，但她只是沒有回應會否安排大埔區巴士改經大欖隧道前往其他地區，以及沒有因應梧桐寨增設迴旋處的建議，正面回應會否讓巴士改行林錦公路經大欖隧道前往其他地區。

52. 陳振哲議員澄清說，在梧桐寨增設迴旋處亦無助巴士在凌雲寺附近調頭，因為巴士如經由梧桐寨增設的迴旋處前往元朗，必須經過凌雲寺段，但由於凌雲寺段的路面狹窄，巴士不能在該處調頭。如讓巴士進入該路段，將影響交通安全。

53. 劉勇威議員感謝運輸署落實他提出的建議，即延長 271S 號線的行駛路線

及考慮延長其他巴士路線至舊墟及太和一帶。不過，他曾經 2 次詢問署方有否在準備題述計劃時參考大埔區公共巴士服務調查報告，因為相關報告提及在大埔區開設新巴士路線前往不同地區的需要，但署方始終沒有回應他的問題，故他相信署方應該沒有參考相關報告，因為如署方有參考，題述計劃應會顯示擬新增前往不同地區的巴士路線服務，例如葵青區及東區。署方一直表示開設新巴士服務需要數據及民意支持，委員亦已提供相關資料，大埔區議會甚至撥款 10 多萬委託顧問公司進行相關調查報告，而顧問公司亦派員在巴士站點向市民收集意見，發現有 2 成大埔居民須透過轉乘才能到達柴灣和杏花邨。他認為相關數據足以支持署方落實增加相關巴士服務，但署方仍沒有任何計劃，令他難以支持題述路線計劃。

54. 黃兆健議員表示，運輸署在題述路線計劃中提及運輸署會因應地區發展、人口變遷、運輸建設的落成、區內現時及已計劃的交通服務等，持續優化現有的巴士服務網絡。他詢問運輸署基於什麼準則決定在上班及下班的繁忙時間，設有回程班次，因為在早上繁忙時段，運頭塘有不少前往各區的巴士路線服務，例如港島、觀塘及東九龍一帶，但在下午及晚上的繁忙時段，卻沒有任何班次回到運頭塘巴士總站，故居民需要在廣福邨下車，再走 15 分鐘，才能返回運頭塘。此外，運頭塘巴士總站到現時仍未加設上蓋，故他詢問有關進度及具體時間表。

55. 許嘉儀女士回應如下：

- (i) 署方一直從不同途徑收取及聆聽委員所提出的意見，並會就意見與巴士公司仔細研究及討論。
- (ii) 署方理解委員關注廣福道、南運路和吐露港公路的交通流量的情況，並會與巴士公司研究是否可以更改部分巴士服務的行車路線，以作分流之用，從而改善現時道路擠塞的情況，令居民能有更快捷的巴士服務前往市區。
- (iii) 就黃兆健議員的查詢，署方在考慮個別早上繁忙時間班次是否設立回程服務時，主要考慮乘客需求，如路線有一定的需求，署方會與巴士公司研究增設回程班次。正如題述的路線計劃中，署方建議增加 T74 及 74P 號線的回程服務。
- (iv) 就劉勇威議員查詢署方會否參考大埔區公共巴士服務調查報告一事，她表示署方會參考從不同途徑獲取的資料，包括委員及市民提供的意見和區議會提供的報告。在是次會議上，委員提出增加前往港島東及葵青的巴士服務，署方將仔細考慮調整個別路線服務或增加新巴士路線服務的可行性。署方會一如以往，繼續恆常地監察巴士服務的日常運作，並跟進委員就題述計劃提出的建議。

56. 何偉霖議員表示，運輸署代表沒有就委員的建議提出任何具體回應，亦不知道要到何時才能有具體回應。大埔第 9 區第一期會在 2021 年落成，但署方竟然沒有在題述計劃就該區提出任何建議或計劃，以配合該區的人口增長。他希望署方認真研究並盡快提出實質建議。

57. 文念志副主席表示，署方沒有回應任啟邦議員提出增加前往葵青區的巴士服務的建議。此外，他建議主席亦請巴士公司代表回應委員提出的意見。

58. 黃兆健議員再次查詢在運頭塘巴士總站增設上蓋的時間表。

59. 馬芳蘭女士感謝主席就梧桐寨增設迴旋處一事作出補充。她補充說，較小型的巴士可以進入林錦公路凌雲寺段，但署方希望在梧桐寨增設迴旋處，以期盡快解決 64K 號線等大型巴士不能進入林村谷的問題。其他車輛如長度較 64K 號線巴士為短，亦可駛入林村谷。此外，她表示大埔第 9 區將設有新的公共運輸交匯處，而相關資訊亦曾經在以往舉行的環保、房屋及工程委員會報告。署方亦曾經在上屆的區議會提出計劃重組富亨巴士總站，以期騰出更多位置供巴士停泊及上落客，署方的交通工程師可就相關事宜補充。有關在運頭塘巴士總站增設上蓋一事，她表示由於相關工程由大埔民政事務處及巴士公司共同負責，她需要在會議後向相關部門查詢有關資料，再向黃兆健議員補充。

60. 陳振哲議員不理解馬芳蘭女士的回應有何用意，因為人人都知道 64K 號線駛經凌雲寺，只是由於受凌雲寺段的路面限制，巴士公司不能使用車長 12.8 米的巴士行駛 64K 號線。馬女士的回應會使人誤會他們並不知道相關巴士號線有駛經凌雲寺。

61. 主席表示可以稍後跟進凌雲寺段的相關事宜。

62. 鄧政傑先生感謝委員就題述計劃提出的意見，亦備悉委員在以往及是次會議上就九巴服務提出的意見。不論是巴士路線計劃的建議，還是計劃以外的建議，九巴一直都有跟進，例如每次都派代表出席委員會會議，以跟進大埔區的巴士服務。九巴除了會因應情況，逐步落實巴士路線計劃的建議外，亦歡迎委員隨時提出意見，因為他們所反映的地區意見十分重要。就較多委員提出的意見，他先簡單回應如下，並將持續跟進：

- (i) 他並不是推卸責任，但 907B/C 及 N307 號線在農曆新年前落實，而市民的出行模式在農曆新年和疫情爆發後出現變化。現時該號線的載客量並不理想，但他們亦認同不應以現時的載客量決定如何安排該號線日後的服務，否則便不公平。此外，就 64K 號線的問題，九巴將繼續跟進林村的交通情況，但現時該處的各種路面

情況限制了九巴的服務。九巴樂意與委員合作，以期改善大埔區內的交通情況。

- (ii) 有關 T74 號線由觀塘碼頭開出的時間訂為下午 5 時 55 分，雖然正如陳蔚嘉議員所說，很多市民在上述開出時間仍未下班，但這個決定是參考某些晚上從觀塘開往新界的巴士號線，例如 258X 及 259X 號線。由於晚上時段觀塘的交通情況較為擠塞，所以提前了開出時間，而該個時段的交通情況較為理想，巴士在下午 6 時 15 分至 20 分左右便能抵達九龍灣，但須視乎當天的交通情況而定，這樣可以滿足在 6 時下班的乘客的需要。他請委員不用太擔心，因為九巴將一如以往，視乎乘客需求而增加班次，當相關巴士服務累積了一定數量的乘客，九巴便會按需要再增加班次。
- (iii) 至於能否安排巴士行駛其他路線前往吐露港公路，九巴持開放態度，亦樂意與委員討論改善交通情況的措施。
- (iv) 就委員提出希望增加前往葵青區的巴士服務，他表示 73P 號線雖然是 73X 號線的特別班次，但其行駛路線通過城隧後，便會駛經葵芳及葵興。雖然該路線在大美督開出，未必能服務整個大埔區的居民，但九巴有考慮委員的意見，並逐步回應。
- (v) 九巴樂意聆聽委員就 W3 號線提出的意見，但由於 W3 號線的行駛路線覆蓋較多地區，包括北區、沙田及其他市區，故九巴需要參考其他地區的意見。如能制訂讓有關地區都接受的方案，九巴便會向運輸署報告，或再與委員商討。
- (vi) 不論是巴士路線計劃的建議，還是日常收到的意見，九巴都樂意聆聽，並會與運輸署及委員討論和跟進，以期改善相關服務。

63. 羅耀華先生就機場巴士服務回應如下：

- (i) 認為 A47X 號線改經香港口岸，可方便大埔居民前往該處。就有關改動對原有乘客車程影響的意見，他表示根據疫情發生之前的觀察，乘客較多在早上 8 時後及周六、周日期間乘搭前往香港口岸的路線，而前往機場的乘客則主要集中在大約早上 6 時至 7 時，2 組乘客的出行模式並不相同。在早上 8 時許至 9 時之後，甚至在假日期間，該號線都有足夠的空間容納新增的乘客，故龍運相信上述建議不會影響現時前往機場的乘客。如上述建議獲得通過，龍運將檢視實際的乘客需求，審視服務水平。
- (ii) 龍運備悉委員希望延長大埔區 A 及 NA 號線系列的行駛路線，並一直與運輸署跟進相關情況，但處理時間較安排 A47X 號線改經香港口岸長，故建議先推出能較快推行的建議，以滿足部分乘客的需要。他們亦將按照情況，繼續與署方研究延長相關路線的可

行性。

64. 黃漢中先生表示，N307 號線自 1 月底開辦以來，其載客率極不理想，回程的載客率甚至只有個位數。城巴新巴將檢視該號線在港島區的覆蓋範圍，以期吸引更多乘客和增加班次。

65. 何偉霖議員表示，馬芳蘭女士似乎認為只要擴建富亨巴士總站及在大埔第 9 區增設巴士站，就能解決該區的交通問題，但卻未有回應他的要求或提出任何具體計劃，例如巴士的路線安排等。他認為先不論巴士公司是否會跟進委員的建議，但他們至少會表現出配合的態度，而不是提出空泛的回應後，便認為已作跟進。

66. 區鎮濠議員表示，署方如單靠擴建富亨巴士總站，而不解決南運路的交通擠塞問題，則無助解決交通問題。他指出，如在早上最繁忙的時間從富亨經南運路前往大埔墟，所花的時間足以讓他前往九龍，故署方如不先解決南運路的交通擠塞問題，提出其他措施也沒有意義。

67. 主席表示，委員可以在即將成立的跟進公共巴士及小巴服務工作小組詳細討論題述計劃。如委員不反對，委員會便不會在是次會議上就題述計劃表態。他請運輸署代表在相關工作小組會議回應委員提出的意見。

68. 任啟邦議員同意主席的建議，並希望運輸署具體回應委員的意見。他認為，如署方不修改題述計劃的內容，則沒有必要浪費時間討論。

V. 要求盡快恢復武漢肺炎疫情前的巴士班次之事宜
(大埔區議會文件 TT 15/2020 號)

69. 任啟邦議員介紹上述文件。

70. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 市民受疫情影響，很多時候需要在家工作，令出行模式大大改變。農曆新年過後，巴士公司的載客量減少，故提出調整相關班次。署方收到巴士公司的申請後，會視乎相關號線的每周載客量而決定是否批准。並非所有巴士公司提出的要求，都會獲署方批准。署方審批的原則大致包括：(一)相關巴士號線的平均候車時間不得延長超過 5 分鐘，而即使是較疏落的巴士號線服務，平均候車時間亦不超過半小時；(二)巴士公司須確保每個班次的載客量不多於 70%至 80%，以免因巴士載客過多而增加市民感染疫症的風

險。

- (ii) 就委員較關注的巴士號線，例如 73X 號線，運輸署並沒有批准巴士公司在繁忙時間減少班次。署方在最新的巴士服務調整中，只批准九巴在非繁忙時間或晚上 9 時以後，即人流極少的時段，才可調整班次。截至今天，署方並沒有批准巴士公司調整任何繁忙時段的巴士班次服務。
- (iii) 署方亦因應今天舉辦的香港中學文憑試，要求巴士公司恢復過往以學校為站點的路線，以及加強某些巴士號線的服務。此外，今天亦有派員在大埔視察巴士服務，相關服務情況大致良好。

71. 譚浚熙先生回應如下：

- (i) 疫情導致全港各區的巴士載客率大幅下降，最嚴重者甚至下降逾 4 成。
- (ii) 九巴在服務公眾外，亦希望以可持續的方式經營業務。在疫情期間，九巴堅守原則，沒有減薪和裁員，亦沒有強制要求員工放取無薪假期。因此，為了在維持服務及保障員工就業穩定兩方面取得平衡，九巴只能作出迫不得已，以及必要的服務調整。
- (iii) 感謝各委員在這段期間對巴士服務提出的意見，讓巴士公司改善服務。九巴如獲委員告知或自行觀察到有需要加強服務的地方，便會相應調整，以滿足市民上班的需要。
- (iv) 由於學校仍然停課，加上若干企業安排員工復工後，又重新安排他們在家工作，令巴士的載客率反覆變化。然而，疫情最嚴重的時期已經過去，九巴因應乘客需求，將於 5 月 1 日起恢復繁忙時段服務至疫情前的水平。此外，在疫情期間，市民在非繁忙時段的出行模式亦有所改變。例如，市民以往在下班後或會出席一些消閒活動才回家，但在疫情期間，大多數市民下班後便立即回家。因此，九巴難以在疫情期間把非繁忙時段服務恢復至疫情前的水平。
- (v) 九巴外勤同事其中一個職責，是向公司即時反映乘客需求，以便公司檢視是否需要調整服務。九巴亦會持續派員視察市民對巴士服務的需求，並與各委員保持溝通，令九巴做得更好。
- (vi) 為免疫情擴散，九巴在疫情期間實施了不同的防疫措施，包括：
(一)在巴士車廂內增設通風車窗，乘客有需要時可以打開車窗，加強自然風流通；
(二)引入納米光觸媒技術進行醫學級消毒；以及
(三)增加清潔空調系統及車廂的次數。九巴亦會繼續因應疫情的發展，引入不同的防疫措施。

72. 胡耀昌議員提出的意見及問題如下：

- (i) 巴士公司宣布因疫情的關係而減少巴士班次後，運輸及房屋局（“運房局”）局長曾經要求巴士公司確保每輛巴士的載客量不超過 7 成，讓乘客有足夠的社交距離。運輸署亦表示，如巴士公司因應疫情而申請減少班次，其中一個準則是相關路線在減少班次後，預計的載客率即使在繁忙時間亦不可超過 7 成。
- (ii) 他展示一張他和其他議員在晚上 6 時許的繁忙時間拍到的照片，當中顯示 73X 號線巴士車廂內“人貼人”的情況。他請運輸署及巴士公司解釋為何該班次的載客率這麼高。他詢問運輸署作為巴士公司的監管機構，為何容許巴士車廂如此擠擁。
- (iii) 他舉例說，餐廳在限聚令的規定下，每張餐檯必須分隔 1.5 米，但運輸署卻容許巴士車廂如此擠擁。如運輸署以巴士車廂不受限聚令規限作為解釋，他便不能接受，因為限聚令的原則應該適用於任何情況。
- (iv) 既然餐廳受到限聚令規限，而在疫情最嚴重時，出席區議會會議的人亦要分隔一定的距離，他請運輸署解釋為何容許巴士出現“人貼人”的情況。
- (v) 質疑署方究竟有否監管巴士公司，並詢問署方在審批巴士公司的削減班次申請時，有沒有親身視察相關號線的乘客需求。他認為，如署方接受巴士車廂出現“人貼人”的情況，並相信這個情況不會傳播武漢肺炎的話，便無需繼續討論是項議程。如果署方並不接受這個情況，請解釋為何容許此事發生。

73. 陳蔚嘉議員表示，她有次乘搭 73X 號線從觀塘返回大埔時，亦經歷過胡耀昌議員所展示的情況，車廂內“人貼人”，並且要全程站立。她認為削減班次後，根本沒有可能控制巴士的載客量，因為市民會因班次減少的緣故，集中乘搭同一班巴士。此外，現時 E41 號線平均候車時間為 40 至 45 分鐘，在巴士的手機應用程式中亦可見此資訊。然而，馬芳蘭女士剛才表示署方批准巴士公司減少班次的其中一個原則，是巴士公司必須確保即使是較疏落的巴士號線服務，平均候車時間亦不可超過半小時。既然如此，她質疑為何 E41 號線的候車時間比規定的還要多 10 多分鐘。此外，她見過有些巴士的錢箱旁邊放置了搓手液供市民使用，但不是所有巴士都有，故她詢問巴士公司是否願意在所有巴士車廂內放置搓手液，以保障市民安全。她亦向巴士公司反映，曾經目睹有巴士司機沒有佩戴口罩。

74. 黃兆健議員的意見及問題如下：

- (i) 認為運輸署及巴士公司在肺炎期間的巴士班次安排荒謬。如大家

都認為人與人之間的距離會影響肺炎傳播風險，有關方面便不應減少巴士班次。他認為巴士班次減少後，乘客之間難以保持距離，於是出現“人貼人”的情況。

- (ii) 就題述文件第 1 項，他詢問運輸署，如果巴士公司受疫情影響，以致載客量減少，因而需要減少班次，則應提前多少天向署方提出申請，以及具體的申請程序為何。
- (iii) 即使大眾不認為社區出現疫情爆發，但巴士公司受政府的政策影響，因而要減少巴士班次。因此，他擔心如政府日後以其他理由建議市民減少外出，或會令巴士公司的載客量再次減少，巴士公司便需要再申請削減班次。因此，他查詢巴士公司申請減少班次的具體程序。
- (iv) 九巴代表剛才表示，為了保障員工在疫情期間的就業及薪酬不受影響，只能迫不得已地減少巴士班次，以控制成本。他詢問，如大家都希望減低乘客在乘搭巴士期間傳播病菌的風險，為何巴士公司不要求政府就疫情導致的業務虧損作出賠償，反而選擇通過減少班次降低業務成本。

75. 何偉霖議員認為巴士公司在疫情最嚴重的時候，仍然本着利益為先的心態經營業務。雖然他理解巴士載客量因疫情而減少，但並不認同巴士公司安排每隔 15 至 30 分鐘才有一班巴士服務，有些班次甚至減少了一半。他查詢運輸署是否同意巴士公司的安排，並認為署方沒有好好監管巴士公司。他表示全賴市民自律，在這段期間戴上口罩及注意個人衛生，否則乘客身處如此擠擁的車廂內，後果將不堪設想。

76. 譚爾培議員反映早上巴士脫班的情況。他接獲市民投訴，表示經常等候 45 分鐘仍沒有巴士，而巴士手機應用程式亦沒有顯示相關的班次服務。

77. 任啟邦議員表示在過去 2 個月，委員有到現場點算巴士數目，所得的資料及提出的意見和問題如下：

- (i) 他們在 3 月 9 日下午 5 時 50 分至晚上 7 時 53 分期間，在廣福邨落客站點算到接近 20 架 74X 號線或 274X 號線巴士嚴重客滿。他們詢問下車的乘客在哪個車站上車，得悉有些乘客在九龍灣、彩虹及新蒲崗一帶上車時，車廂已是客滿。他表示，由於這些班次已經客滿，因此不停九龍灣站以後的車站。
- (ii) 同日，他們亦點算到多架 271 或 271X 號線巴士嚴重客滿。
- (iii) 或許因為關永業主席和大約 6 位議員當日高調地數車的緣故，所以他們未見多架 73X 號線巴士客滿，但仍見個別班次出現客滿的情況。

- (iv) 他們在 4 月 9 日也在不同地點視察巴士情況，包括廣福道、廣福邨及宏福苑，並發現不少 73X 號線及 74X 號線巴士客滿，而 74X 號線的情況尤為嚴重。他表示周炫瑋議員在當天晚上 8 時 30 分過後，看見大量市民在廣福道等候 74X 號線。直至當晚 9 時 15 分，人數更多達約 40 人，甚至出現只有一兩位市民能擠進車廂的情況。
- (v) 由於有些公司安排彈性上下班時間，非繁忙時間的客滿巴士數量有所減少。
- (vi) 查詢運輸署如何監管巴士公司，如署方沒有批准九巴減少 73X 號線班次，還有沒有批准九巴減少其他巴士號線的班次。此外，署方如從其他渠道得知巴士公司擅自減少巴士班次，將如何跟進。以 73X 號線為例，根據他所得的數據，在 2020 年 1 月至 2 月期間，每天共有 288 班次，整段期間合共有 8 640 班次；在 3 月，每天只有 156 班次，整個月合共只有 4 680 班次，僅佔原來應有的 54%，市民於是需要花更多時間等候巴士。
- (vii) 74X 號線原本在一個月內應有 11 640 班次，但在 3 月只有約 6 000 班次，減幅近 4 成。
- (viii) 他從一位朋友獲得一些內部資料，認為相關數據可信，可以轉交運輸署。
- (ix) 巴士公司受疫情影響，以致載客量下降 4 成，收入亦減少。雖然巴士公司表示在疫情期間沒有解僱員工，但這不代表沒有削減員工的工時。舉例來說，負責駕駛特別班次的司機就被大幅削減工時，從 11 小時左右減少至 8 小時，而有些司機則被調任後備司機，令巴士班次大幅減少。
- (x) 巴士公司一方面通過減少班次控制成本，另一方面又申請政府防疫基金的補貼，包括工資補貼，同時繼續獲政府發放原有的津貼，以及政府發放予巴士公司作維修的費用，補貼額合共超過 10 億元。他認為巴士公司通過減少班次控制成本，導致乘客需要花更長時間等候巴士，但巴士公司卻同時獲得一大筆補貼，故詢問為何不用利用政府的補貼，及早增加巴士班次，以期配合運房局局長所言，減少巴士車廂的密度。
- (xi) 政府部門的員工或許可以在家工作，但不是所有私人公司都有這項安排。即使曾經有相關安排，員工大概從 3 月中起便要恢復原來的工作安排。政府部門的員工亦要返回辦公室工作，只是沒有對外開放。因此，巴士公司不應後知後覺，繼續減少巴士班次，影響市民。
- (xii) 巴士手機應用程式未能提供準確資訊，令市民在班次減少期間無法藉此獲取正確資訊。

- (xiii) 要求巴士公司盡快恢復原來班次，並解釋為何 3 月的班次大幅減少，而大埔區被減少的班次較其他地區更多。舉例說，沙田區較繁忙的巴士 89X 號線及 287X 號線，減幅只有約 20%，但行駛大埔區的巴士 X 號線系列的班次卻大幅減少。

78. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 署方沒有批准九巴減少 73X 號線及 74X 號線在繁忙時段的班次。由於胡耀昌議員所展示的照片只放大其中車廂一角，故未能清楚顯示巴士整個車廂的實際情況。儘管如此，署方一直監管巴士公司的運作，不只是在疫情期間才進行監管。署方人員，包括她本人，每周都前往現場視察巴士減班後的情況，如發現有巴士的載客率超過 70%至 80%，便會要求九巴即時增加相關巴士號線的班次，以免巴士客滿。
- (ii) 署方會在可行情況下，要求巴士公司增設一些短程行駛路線，以增加巴士班次和疏導人潮，減少巴士客滿的機會，例如在周末增加 75K 號線及 75P 號線的班次。
- (iii) 認同有個別巴士公司應用程式的準確程度並不理想，並已要求巴士公司提升程式的準確度。

79. 譚浚熙先生表示曾經在網上看到類似胡耀昌議員所展示的照片。由於疫症來得較急，並對巴士服務造成全面影響，九巴在調整班次上有做得不理想的地方，他們亦因此上了寶貴的一課，並會吸取經驗及參考委員提出的意見，以提升服務。九巴會確切地從 5 月 1 日起恢復繁忙時段的班次安排至疫情前的水平。就委員的個別查詢，他回應如下：

- (i) 就陳蔚嘉議員提議在車廂內放置搓手液，他表示由於九巴的巴士數量較多，購買搓手液需時。在此期間，他們只能先按準則在車程較長及乘客較多的巴士號線車廂內增設搓手液，但會繼續檢視相關情況，以作改善。他補充說，九巴在一些巴士總站亦有提供搓手液，供乘客使用。此外，九巴每天都為車長提供口罩，要求他們在執勤時配戴。關於個別車長在執勤時未有戴上口罩一事，他請大家提供相關資料，例如相關巴士行駛的路線及車牌號碼，以便九巴跟進。
- (ii) 他本人也是九巴手機應用程式的用家，認同該應用程式未如理想，並在是次會議上向用家致歉。九巴正在提升該應用程式的軟件及硬件，他留意到該應用程式已有改善，但認為仍有改善空間，並會再作跟進。

- (iii) 備悉委員就 73X 號線及 74X 號線所提出的意見，並表示由於疫情初期發展迅速，九巴在調整班次上有做得不理想的地方。他們明白需要改善相關安排，亦希望以後不會再有類似的問題。

80. 文念志副主席不滿運輸署代表就胡耀昌議員所展示的照片的回應。他表示，他們是在現場視察巴士脫班情況時拍到該照片，亦親眼看見該車廂十分擠擁，乘客沒有保持政府劃一要求的社交距離。他認為政府官員或許與市民大眾不同，無需依賴巴士及港鐵外出，因此未必了解市民在疫情期間因九巴減少巴士班次，而要登上極度擠擁的巴士。雖然署方表示沒有批准九巴減少相關巴士號線的班次，但委員只是向署方反映所見的情況。由於交運會未能如期在 2 至 3 月舉行會議，委員才未能適時向相關部門反映當時的情況。運輸署代表如質疑該照片的真偽，可與他們對質。

81. 任啟邦議員提出的問題及意見如下：

- (i) 查詢他剛才所述有關巴士公司在 3 月的減班數據或巴士班次數據是否正確。如是，則代表在大埔區行駛的 X 號線系列及 271 號線系列，削減了至少 40% 的班次，他認為這個減幅不能接受。如巴士公司只減少了某些時段的巴士班次，是不可能如此大的減幅。他知道並不是所有地區的巴士班次都有同樣的減幅，而巴士公司或許會解釋這個調整是基於各區乘客的出行模式。不過，他認為這並不合理，因為大埔區有別於其他地區，往返其他地區(包括荃灣、觀塘、油尖旺及九龍城等)的巴士路線僅各有一條，別無他選。
- (ii) 他無意針對個別政府官員，但希望運輸署要求巴士公司提交相關數據，以核實他剛才所述的減班數據是否正確。如是，運輸署將如何監管巴士公司的運作，會否不再追究巴士公司在 3 月不合理地調整巴士班次的情況？
- (iii) 認為九巴作為專營巴士當然有一定的難處，但亦應按照服務詳情表所載經核准的時間表營運巴士服務，不能因為客量減少而自行減少班次。即使大家接受九巴未獲運輸署批准便自行按客量減少班次，也不能接受如此大的減幅。例如最繁忙的 74X 號線班次被減至 52%，根本不能應付市民需要。他認為九巴較不重視大埔區的需要。
- (iv) 車長必須按照九巴的服務時間表行車。班次減少後，大量乘客需要等候多時才能上車，以致他們無禮對待車長，有些甚至用粗言穢語指罵車長，加重車長在這段期間的壓力。他舉例說，兩年前有車長被乘客指罵，加上受路況影響，導致交通意外，多人傷亡。他認為如果意外是由人為因素造成，巴士公司和運輸署便責無旁

貸。雖然未必人人都受巴士減少班次影響，或者有人認為減少班次並非大事，只是多花數分鐘候車，但市民如要多花時間等候巴士，定會責罵車長。雖然龍運亦有減少 E41 號線的班次，但他明白機場的現況很難讓龍運決定恢復原有的班次。不過，他認為九巴必須恢復大埔區的 X 號線系列及 271 號線系列的原有班次。此外，他認為 71K 號線的載客量雖然不多，但這是大埔區內的通勤路線，居民平常都以此往返大埔區，故巴士公司不應減少該號線的班次至每 30 至 40 分鐘一班。

82. 胡耀昌議員不滿運輸署代表的回應，認為她推卸責任。他表示，九巴尚且表明會吸取是次經驗，以期日後改善，但運輸署代表卻表示他剛才展示的照片放大後令她未能看清車廂的情況。他指出該照片由他親自拍攝。當天黃昏時段，73X 號線車廂內確有“人貼人”的情況，可見載客率並不符合相關部門的要求，即載客率不可超過 7 成。這是否代表運輸署監管不力？他查詢，如運輸署沒有批准九巴減少 73X 號線的班次，是否代表即使在這段時間發現相關巴士號線的載客率超過 7 成，亦不會跟進。

83. 姚鈞豪議員認為馬芳蘭女士可就運輸署監管不力道歉，而不是明知有錯卻不認錯。此外，他認為署方可提供署方批准巴士公司減班的相關資料，讓委員比對他們收集的數據，或由委員提供他們收集的數據讓署方比對，從而得知是署方還是巴士公司出錯。他表示，當乘客需要在車廂通道站立，即代表巴士的載客率超過 7 成，不符合運輸署的要求。署方表示會派員視察，如發現巴士的載客率超過 7 成，便會馬上要求巴士公司增加班次，但他質疑這個做法是否可行。一般而言，車長會按照巴士公司在縮減班次後制訂的時間表上班。因此，即使署方要求巴士公司即時增加班次，巴士公司亦不會有足夠人手應付。他又詢問巴士公司會否採取委員在現場點算巴士數目時所見的做法，讓行政人員頂替車長。他續查詢，巴士公司會否在運輸署視察後，依然維持縮減班次的安排；而署方在視察後是否不會再跟進，抑或署方會更改本來批准巴士公司縮減班次的安排。疫情早在 1 月發生，他不理解為何署方及巴士公司在 3 月的巴士班次安排仍不如理想。

84. 陳振哲議員不理解運輸署代表為何未能看到委員所見的情況。他引述個人經驗，表示胡耀昌議員提出的資料為法庭可接納的證據。此外，他引述香港法例第 631 章《道歉條例》，指公務員可在法律的保障下道歉。就馬芳蘭女士的回應，他查詢如巴士公司未經運輸署批准便擅自減少班次，有否違反專營權的相關規定，而在專營權的相關規定下，運輸署為何有權決定是否批准巴士公司提出縮減班次的申請。據馬芳蘭女士表示，署方同事在視察時未有發現委員所見的減班情況。就此，他表示運輸署的職員及區議員均為公職人員，兩者均有同等的法律地位，故他建議運輸署可以向廉政公署舉報，懷疑署方職員因收受利益而就上述事宜作出與事實不符的報告，或者請署方安排

1 名高級運輸主任每天與 1 名區議員前往現場視察。他希望運輸署代表在下次會議回覆她的選擇。

85. 何偉霖議員認為九巴至少就巴士班次的安排，承認有不足之處並且表示願意改善。然而，運輸署代表對所有查詢都只是表示署方有作出相關跟進，卻不認為有不足之處。他認為，如疫情期間的巴士班次足夠，市民便不會如此不滿，提出這麼多投訴，情況亦不會如此不堪。這證明運輸署的確在相關安排上監管不力。他續提出一項臨時動議：“動議譴責運輸署就巴士公司取消班次、脫班及載客量監管不力”。

86. 主席表示待輪候發言的委員發言後，再處理相關動議。

87. 文念志副主席表示，有市民以電郵向秘書處投訴區議員到現場點算巴士數目的行為影響巴士公司的運作，並不是市民所期望。不過，他認為區議員有責任監察巴士公司運作。他認為，運輸署代表態度傲慢，希望她理解市民及區議員的想法，並妥善跟進，或邀請運輸署更高級的人員出席下次會議。

88. 林名溢議員認為巴士公司應主動跟進巴士班次不足的問題，不是只有在區議員提出有關要求後才跟進。

89. 區鎮濠議員不滿運輸署代表在巴士路線計劃及交通規劃方面的回應，並要求她在出席委員會會議前做足預備工作。

90. 馬芳蘭女士重申運輸署沒有批准九巴減少 73X 號線及 74X 號線在繁忙時段的班次。此外，署方職員如在視察時發現有巴士的載客量超過 70%或 80%，便會馬上要求九巴增加相關班次。她表示，署方的確發現九巴擅自減少班次，並且根據相關監管機制，向九巴發出勸戒信，指出必須增加被減少的班次。此外，署方職員每次視察時，都會跟進九巴的營運記錄。她亦希望九巴解釋為何擅自減少班次。

91. 譚浚熙先生表示現時未能提供任啟邦議員要求九巴提交的數據。他強調九巴對每個地區的乘客一視同仁，並沒有厚此薄彼，在調整服務上沒有針對任何地區。此外，因應乘客需求，區內幾條主要路線包括 73X、74X、271 及 71K 號線，已提早在上周恢復繁忙時段服務至原來水平。就 5 月 1 日起恢復繁忙時段服務的安排，九巴亦已於公開平台向全港乘客交代，公司會繼續改善服務，做好應盡的責任。

92. 胡耀昌議員要求運輸署即使未能在會議上回應，也須在會議後以書面提交有關署方在疫情期間就大埔區的巴士服務，向九巴發出勸戒信的相關資料，包括一共發出多少封勸戒信、發信日期、相關的巴士號線等。

93. 劉勇威議員查詢，就巴士公司擅自減少班次的問題，運輸署是否只能發出勸戒信作為跟進行動，抑或有其他處罰方式，以跟進專營巴士公司沒有遵守相關協定提供巴士服務。他認為如運輸署視察期間發現相關情況，亦不過是向巴士公司發出勸戒信，對巴士公司其實沒有任何影響，更何況經署方視察而發現的情況只是冰山一角。

94. 馬芳蘭女士表示，署方已經就九巴擅自減少 73X 號線班次的問題發出勸戒信。至於署方發出的勸戒信的實際數量，她需要再翻查記錄。她表示，運輸署不只在視察時發現巴士公司擅自減少班次才會發出勸戒信，更會不時抽查巴士公司的營運記錄，如發現巴士公司的班次不足，便會發出勸戒信。此外，她只負責監管大埔區的巴士路線日常運作，但會議後可以請相關同事補充就巴士公司整體運作的監管及已採取的跟進工作。

95. 主席表示，他將處理委員剛才提出的 1 項動議，並讀出動議內容如下：

“譴責運輸署高級運輸主任馬芳蘭就巴士公司取消班次、脫班及載客量監管不力。”

是項動議的動議人為何偉霖議員，和議人為胡耀昌議員。

96. 主席表示，雖然上述動議沒有在會議舉行當日的十個淨工作日前提交，但由於是次會議日期是在短時間內通知各位，而他在是次會議亦批准接納委員在短時間內提交討論文件，故決定接受處理上述動議，但並不代表日後也會如此接受處理臨時動議。此外，他明白各委員希望反映市民這幾個月來乘搭巴士的情況，但認為相關情況並非只由其中 1 名運輸署職員造成，故他詢問委員會否考慮修改字眼，改為譴責運輸署。

97. 陳振哲議員認為應交由馬芳蘭女士決定會否提供其他相關職員的名字予以譴責。

98. 區鎮濠議員同意主席的建議，認為應譴責運輸署，而非只譴責馬芳蘭女士。

99. 胡耀昌議員同意陳振哲議員的建議，並認為馬芳蘭女士代表運輸署出席是次會議，亦是相關動議的譴責對象。

100. 何偉霖議員亦同意陳振哲議員及胡耀昌議員的意見。

101. 文念志副主席同意胡耀昌議員的意見，但他認為馬芳蘭女士如認為受壓，

可向其上司反映。不過，既然她代表運輸署出席會議，她本人就是代表運輸署。他並建議修改動議內容的用字，改為“譴責運輸署高級運輸主任馬芳蘭及其上司”。

102. 何偉霖議員及胡耀昌議員同意上述修改。

103. 任啟邦議員查詢《大埔區議會常規》（“《常規》”）有否訂明如何處理有出席會議但在投票時沒有表態的委員的票數。

104. 李裕修先生表示，《常規》沒有列明如何處理相關情況，而秘書在撰寫會議記錄時，亦不會記錄相關情況。

105. 主席建議在記錄投票結果時，可多加 2 項情況，包括在席沒有投票，以及不在席沒有投票，讓市民可以從會議記錄得知相關情況。

106. 委員同意相關建議。

107. 席上沒有委員提出其他修訂動議。交運會同意以記名方式進行投票。主席引導委員會就何偉霖議員提出的動議進行表決，結果如下：

贊成：	15 票	區鎮濠議員	區鎮樺議員	陳振哲議員
		陳蔚嘉議員	周炫瑋議員	何偉霖議員
		林名溢議員	劉勇威議員	連栢璋議員
		文念志議員	蘇達良議員	胡耀昌議員
		任啟邦議員	姚鈞豪議員	姚躍生議員
反對：	0 票			
棄權：	3 票	林奕權議員	譚爾培議員	黃兆健議員
在席沒有投票：	1 票	關永業議員		
不在席沒有投票：	0 票			
總計：	19 票			

108. 主席宣佈上述動議獲得通過。

109. 譚爾培議員表示自己投下棄權票，因為他認為即使譴責相關部門代表，亦無助解決早前已經發生的脫班情況，但他希望運輸署考慮委員所提出的意見。

110. 主席表示，由於疫情已經緩和，故希望運輸署及巴士公司盡快處理相關問題，恢復巴士路線班次至疫情前的水平。

VI. 要求改善新小巴線 806A/806B 號服務及要求全面改善白石角公共交通服務
(大埔區議會文件 TT 16/2020 號及 TT 16A/2020 號)

111. 姚鈞豪議員介紹大埔區議會文件 TT 16/2020 號。

112. 主席表示，路政署鐵路拓展處因公務理由，未能派員出席是次會議，但已經在會議前就題述文件作出書面回覆，請委員參閱大埔區議會文件 TT 16A/2020 號。

113. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 運輸署一直有跟進白石角交通事宜，但由於早前的交運會會議未能召開，故未能宣布相關事宜的最新進展。她希望藉是次會議，正式向各委員匯報相關進度。
- (ii) 新小巴線 806 號線系列已經在本年 3 月 1 日正式投入服務，而署方亦一直觀察其運作。該小巴線系列行駛的路線是由大埔至沙田及馬鞍山。她感謝大埔區議會及沙田區議會對該小巴線服務的支持。
- (iii) 署方仍在考慮在運頭塘總站增設職員休息室的建議。她表示該處設有巴士公司與大埔民政事務處興建的更亭，而部分路面屬於領展的範圍，故署方需要檢視該處還有哪些位置屬於公家路，可作興建職員休息室之用。
- (iv) 署方早前亦收到不少意見，意見來自上屆及今屆區議員，甚至有市民直接向她本人查詢前往火炭的公共運輸服務。因此，署方在今年 2 月中安排小巴線 28S 號試行 3 個月，以增加前往火炭的短程服務，但暫時載客量較低，署方將繼續留意該小巴線的載客量。受疫情影響，所有巴士及小巴線的載客量都有所減少，但這不代表署方會因而接受巴士及小巴服務出現脫班情況。
- (v) 因應去年港鐵停駛大學站，署方安排了一些巴士路線前往白石角。署方與巴士公司將繼續研究更改相關巴士號線的班次，以期配合市民的出行模式。署方會先從現有的巴士號線，加入行駛至白石角的路線。她表示，白石角陸續有居民入住，故署方一直觀察白石角人口的出行模式及公共交通的載客量。署方亦會保留巴士 73X 號線，在早上繁忙時間駛經白石角，而九巴亦準備向署方申請巴士 73X 號線在中午及下班時間的班次駛經白石角。署方亦會繼續觀察巴士 73X 號線駛經白石角的班次的載客量，以決定如何加強相關服務，以及是否把其總站改為白石角。
- (vi) 九巴亦會把巴士 272A 號線首班車開出的時間提早至早上 6 時。

她表示，九巴可以向委員報告有關安排。

- (vii) 署方明白委員對 A47X 號線的意見，故在今年年初增設早上班次，由機場開出，駛經白石角，再返回大埔。然而，由於疫情持續，該班次在 2 月尾試行後便暫停。她表示，龍運代表可以向委員報告該巴士號線的發展。
- (viii) 至於巴士 82B 號線，她明白港鐵屯馬線投入服務後，白石角的居民希望有巴士直達大圍。署方並沒有拒絕相關建議，並一直與巴士公司積極討論，研究在不同巴士號線增設駛經各個鐵路站的路線。她舉例說，現時已經有小巴號線前往大埔站、火炭站、沙田站及大學站，亦有巴士號線前往大學站。不過，署方仍需時觀察部分站點的交通流量，如有任何消息，署方會盡快向委員報告。
- (ix) 署方知悉白石角的住戶會在本年年底陸續入伙，而大部分住戶會在 2021 年入伙。因此，署方會在 2020 年的下半年度，不斷加強相關巴士服務，並開辦不同的公共交通服務。
- (x) 有關在吐露港公路興建巴士轉乘站一事，署方的工程師曾經清晰地解釋公路兩旁分別與鐵路路軌及單車徑重疊，因此沒有足夠空間興建巴士轉乘站。如有新進展，署方會向委員報告。此外，白石角現時的巴士總站仍有空間容納更多巴士及小巴，故署方會先改善駛經白石角巴士總站的公共交通服務。

114. 陳振哲議員詢問運輸署及警務處，新小巴號線 806A 及 806B 開始營運時，運頭塘邨巴士總站曾經發生刑事毀壞事件，相關小巴號線的車廂遭人打破，故他查詢相關部門如何協助小巴營運商在該巴士總站的安排，並查詢警務處就相關事件的調查情況。他明白這個查詢較為突然，警務處未必能在會議上提供相關資料，希望可在會議後補充。

115. 姚鈞豪議員查詢小巴營運商是否已經向運輸署提交小巴號線 806A 及 806B 分段收費的申請；如已提交，申請分段收費的路段究竟是往大埔方向還是往沙田方向。他表示曾經就這個問題查詢小巴營運商及運輸署。小巴營運商表示曾經提交相關申請，但不獲批准，而運輸署則表示小巴營運商未有提交相關申請。

116. 文念志副主席查詢運輸署有否考慮在白石角增設交通中轉站，有如粉嶺公路加德士油站附近的中轉站。他認為，白石角附近有住宅、科學園第一至三期、舊路一帶屋苑，以及工作地方，故署方應檢視市民的出行模式，考慮在白石角增設交通中轉站。如運輸署有相關構思，他請署方提供補充資料。

117. 徐翼福先生表示，由於陳振哲議員提及的刑事毀壞案件仍在調查中，故不便在會議上透露調查進度。但他表示，他會在會議後向負責相關案件的人

員了解，並在相關案件調查完結後，向委員提供補充資料。

118. 馬芳蘭女士回應如下：

- (i) 運輸署十分關心新小巴 806A/806B 號線的營辦商，並與他們保持緊密聯繫。署方得悉運頭塘邨巴士總站發生刑事毀壞案件後，便請小巴營運商馬上通知警方，而警方亦派出人員跟進案件。
- (ii) 有關新小巴 806A/806B 號線分段收費事宜，由於該小巴路線主要由署方負責馬鞍山區的同事跟進。據她所知，該小巴營辦商有意增加收費優惠，但至於他們是否有向運輸署申請分段收費，她要詢問馬鞍山組別的同事。她補充說，如小巴營運商認為增設分段收費可行，署方一般不會反對。
- (iii) 有關文念志副主席提議在白石角增設交通中轉站一事，署方會先充分利用現有巴士站，並盡量增加轉乘優惠，以期向居民提供更多的巴士服務。由於白石角的居民會在本年年底準備入伙，故署方現正與巴士公司檢視轉乘服務及巴士站點，讓市民使用更多轉乘服務，並且更易上車。

119. 陳振哲議員表示，他請警方設法避免日後再有因站頭利益而發生的刑毀事件，因為這類事件在這個年代在大埔區發生，是不能接受的。

120. 文念志副主席表示，他明白警方仍在調查相關案件，但他猜測事件發生的原因或許有如電影情節，即各個小巴營運商爭奪小巴停泊車位，而當中亦可能牽涉三合會成員。市民亦從這次事件得知原來運輸署或小巴營運商在公共屋邨增設新小巴號線時，會受其他勢力影響，情況並不理想。

121. 林名溢議員表示，有市民懷疑警方在檢控違例泊車時選擇性執法。該名市民看見警方在檢控違例泊車時，只檢控違例停泊在道路上的私家車，但沒有檢控違例停泊的小巴。他表示，雖然事件尚待證實，但他亦希望警方不會選擇性檢控個別車輛類別。

122. 姚鈞豪議員表示，運輸署會在本年度下半年增加駛經白石角的巴士號線，但他認為如果以廣福邨作為巴士總站，市民勉強能在廣福邨上車，即使署方增加駛經白石角的巴士號線亦沒意義。他補充說，他們當初建議署方在吐露港增設巴士轉乘站，是為了讓巴士無需在迴旋處多番來回，便能直接駛至轉乘站，而市民亦能直接在巴士轉乘站乘車前往各區，無需多番轉車。雖然他不認為署方仍能增加駛經白石角的巴士號線，但希望署方能增設一條以白石角為總站的試行路線。如署方決定只在現有的巴士號線增加駛經白石角的路線，他查詢署方打算在哪些巴士號線增加這些路線。

123. 區鎮樺議員提出的問題及意見如下：

- (i) 運輸署考慮改善白石角的交通時，除了考慮白石角即將有居民入住外，更考慮到科學園即將擴建。雖然科學園不屬於大埔區，但亦與大埔區相連。因此，署方考慮改善白石角的交通時，亦應把這些因素納入考慮。
- (ii) 如署方考慮委員的建議，計劃在吐露港增設轉乘站，巴士公司便無需提供從白石角開出的巴士號線，因為白石角的居民可以在吐露港轉乘站乘搭原有的巴士號線。因此，委員的建議對巴士公司及白石角居民均有裨益。
- (iii) 不理解署方為何會考慮在現有的巴士號線增加駛經白石角的路線。他相信署方不久後又會向委員表示，由於該處人口和載客率不足，故只會增設早上及晚上的班次，未能增設全日班次。結果，署方仍然未能為白石角居民安排任何巴士號線，讓他們先到廣福邨後再轉乘大埔其他現有的巴士號線前往市區。他認為運輸署並沒有考慮相關安排。
- (iv) 查詢署方會否考慮把現時在大學站供市民上落邨巴的位置，遷移到馬鞍山線，而大學站騰出來的位置，則供白石角居民作轉乘邨巴之用。他明白在馬鞍山線尚未投入服務時，需要在大學站騰出位置供市民上落邨巴，以達至分流效果，又可以鼓勵馬鞍山居民乘搭東鐵線。現時馬鞍山線接駁沙中線，乘客可以直達不同地方，他詢問署方何不考慮讓馬鞍山居民直接在馬鞍山線附近上落車，反而仍要他們到大學站乘搭東鐵線，並安排白石角居民乘搭邨巴到大學站。他認為此舉可以給予市民更多選擇，署方亦無須苦惱如何增設駛入白石角的巴士號線。當然，他亦歡迎署方增設駛入白石角的巴士號線，但根據現時的情況，白石角居民既沒有足夠的巴士服務，亦沒有任何接駁車輛往返大學站，故委員才會批評署方。
- (v) 希望署方能認真考慮相關建議，而不要一如以往毫不在意他們的建議。

124. 主席表示，希望運輸署及巴士公司職員跟進委員的意見。他建議，這個議題可以在下次的跟進公共巴士及小巴服務工作小組會議上詳細討論，甚至可以邀請小巴 806A/806B 號線的營運商出席工作小組會議，而委員亦會繼續跟進白石角的交通事宜。

125. 主席宣布先休會午膳，會議將於下午 2 時 30 分繼續進行。

126. 會議其後恢復進行。

VII. 有關改善林錦公路行車安全設施及近鍾屋村加設交通燈等過路設施事宜
(大埔區議會文件 TT 17/2020 號、TT 18/2020 號及 TT 19/2020 號)

127. 陳振哲議員介紹大埔區議會文件 TT 17/2020 號。

128. 彭曉峯先生回應如下：

- (i) 運輸署原則上並不支持在公共道路上安裝“魚眼鏡”，因為“魚眼鏡”所顯示的影象和實際情況有很大差異，會令駕駛者錯誤估計迎面車輛的位置、距離及速度，容易引致交通意外。署方一直關注區內的交通安全情況，如有障礙物放置在小路出大路的路口並阻礙駕駛者的視線，署方將檢視相關情況，並會在適當時候建議相關的交通改善措施，同時徵詢區議員的意見。
- (ii) 有關社山路路口的情況，署方已經推行初步的改善措施。例如，署方將更改由社山路轉出林錦公路路口的道路標記及交通標誌，令車輛必須在該路口停車。此外，署方亦會考慮移後燈柱，以免阻礙駕駛者的視線。
- (iii) 他將跟進白牛石及水窩村的情況。

129. 陳振哲議員請署方跟進社山路路口的一棵樹木。此外，他表示會提交大窩西支路交通事宜的討論文件，以便在下次的交運會會議上討論。

130. 林奕權議員表示，整個大埔區也有相關問題，故請相關部門逐步跟進。

131. 主席查詢，雖然運輸署不會安裝“魚眼鏡”，但查詢署方會否反對大埔區議會利用小型工程所提供的資源在路口位置安裝“魚眼鏡”。

132. 林奕權議員表示，由於政府或需要花數年時間才能安裝“魚眼鏡”，很多村長會選擇自行安裝。他詢問署方除了安裝“魚眼鏡”外，能否提供其他更好的建議，以期改善相關路口的交通問題。

133. 彭曉峯先生表示，正如他剛才所說，運輸署並不支持安裝“魚眼鏡”，但署方會通過其他措施，以免路口有障礙物阻礙駕駛者的視線，例如會搬移樹木、街燈及更改交通標誌等。

134. 陳振哲議員查詢署方會否考慮擴闊相關路口。他表示，正如林奕權議員所言，在大埔區很多鄉村內，從小路轉出大路時駛經的路口都十分狹窄，而

社山路旁邊有些彎位，因此情況特別嚴重。因此，如署方不贊成在相關位置安裝“魚眼鏡”，只靠搬移燈柱或要求駕駛者在雙白線外停車，則無法令小路上的駕駛者看見大路有車輛駛過，無法解決路旁彎位帶來的交通問題。

135. 彭曉峯先生表示，他曾經前往社山路視察，認為該路段最主要的問題是駕駛者的視線。署方會先按照他剛才提及的建議，修葺相關路口。此外，他會再與相關區議員跟進其他路口是否亦需要改善。

136. 林德浩先生表示，署方一直收到很多區議員的意見，要求擴闊林錦公路各個路口，包括梧桐寨、坑下莆、白牛石等。署方去年已經發出施工紙，讓路政署在梧桐寨路口進行小型擴闊工程。此外，在 2015 及 2016 年，有人建議擴闊社山路路口，但由於該路口牽涉斜坡及私人土地問題，署方須逐步解決。他以往負責林村區時，亦認為需要改善社山路及水窩路路口的問題，日後會與當區區議員討論如何改善。

137. 主席建議署方的工程師在會議後聯絡林奕權議員及陳振哲議員，視察他們所關注的路口，並先行處理需要緊急改善的路口，以及跟進未有提及的路口。

138. 陳振哲議員介紹大埔區議會文件 TT 18/2020 號前，先向警務處及運輸署代表查詢林錦公路的車速限制。

139. 徐翼福先生回應說，如果相關路段沒有速度限制牌，最高速度限制為每小時 50 公里。

140. 彭曉峯先生回應說，相關路段的最高速度限制為每小時 50 公里。

141. 陳振哲議員表示，據他理解，相關路段的最高速度限制並非每小時 50 公里，而是每小時 70 公里。相關路段並沒有設置任何速度限制牌，但設有一個路牌，指出該路段禁止車長 11 米或以上的車輛駛入，但他卻未見有部門根據是項規定執法，令該路段出現車速及交通安全問題。此外，最近在林錦公路又出現非法賽車，即使他本人居住在大埔滘，亦能聽到跑車引擎發出的聲音，故他相信相關噪音同樣影響大埔區其他地方。由於相關路段並沒有任何速度限制牌，以致車輛高速行駛，故他希望有關部門在相關路段增設速度限制牌，以期提醒駕駛者，甚或加設偵速攝影機，如發現相關路段有超速駕駛者，即可除牌，正如處理汀角路的超速駕駛者一般。

142. 譚爾培議員表示，西沙路亦有非法賽車，故他亦建議部門研究如何限制相關路段的車速。他認為超速駕駛除了導致交通意外而危害性命，亦會影響動物，因為鄉郊地方有較多動物。他表示，區議員或會提交文件討論噪音問

題。他理解相關路段的車速訂為每小時 70 公里，目的是避免交通擠塞。他詢問運輸署，擬在西徑村增設的交通燈能否減少超速駕駛的情況。

143. 姚躍生議員表示，早前疑有人因為不滿非法賽車的聲浪影響村民，於是投擲大石到粉嶺公路路面。就此，他查詢署方有否相關措施，例如在相關路段加設偵速攝影機或路牌等，以期防止非法賽車。

144. 彭曉峯先生回應如下：

- (i) 就譚爾培議員的查詢，他表示林錦公路的車速限制為每小時 50 公里。根據香港法例第 374 章《道路交通條例》，除另有規定外，所有道路的速度上限均為時速 50 公里，因此無須設置時速 50 公里的速度限制牌。只有在道路更改原有的時速限制至時速 50 公里的情況下，署方才會設置相關速度限制牌，以提醒駕駛者原有的時速限制有所改變。
- (ii) 署方與警務處將根據多項因素考慮加設偵速攝影機的地點，例如以往的交通意外記錄、警方發出的超速駕駛告票所提及的超速程度、超速引致的潛在危險、是否屬於車速及交通流量較高的重要道路及主幹路，以及車道的地理及環境因素等。現時在林錦公路近嘉道理農場已經設置偵速攝影機，而署方暫時未有在林錦公路其他位置加設偵速攝影機，但會密切留意相關路段的超速駕駛情況，並會根據相關準則，適時考慮是否需要加設偵速攝影機。

145. 就陳振哲議員提及的車速限制事宜，任啟邦議員的意見及提問如下：

- (i) 運輸署表示不會在時速 50 公里的道路上，設置相關速度限制牌，但現時確有市民及區議員看見及聽見車輛在相關道路上，以超出時速 50 公里的限制行駛，故他查詢，警方有否在林錦公路路段設置流動偵速攝影機。如有，他希望警方提供超出車速限制的個案數目。他表示，如有相關個案，但運輸署又不在相關路段推行改善措施或增設偵速攝影機以阻嚇超速駕駛者，署方便屬失職，因為署方沒有推行相關改善措施，令村民及大部分市民在下車橫過該路段的馬路時身陷危險。因此，他查詢警方有沒有相關的檢控數目，以及是否有設置流動偵速攝影機。他並詢問運輸署，如警方有數據顯示每當設置偵速攝影機時，便有大量的檢控數目，署方將採取什麼改善措施。
- (ii) 他指自己身為駕駛者，在駕駛途中，如果前方沒有太多車輛，自然會加速。因此，即使在時速限制為 50 公里的道路上，如前方沒有太多車輛，駕駛者會不經意加速。雖然有相關的交通條例指運輸署無須在時速 50 公里的道路上設置速度限制牌，但他認為運輸

署如在道路增設速度限制牌，有助提醒駕駛者，避免出現不經意加速的情況。

146. 林奕權議員表示，很多居民向他查詢車速事宜。他表示，由於村內道路多為直路，駕駛者的車速較快，但由於現時相關道路均沒有增設速度限制牌，故他查詢署方會否在車輛駛入村口前的路段增設限制牌，讓駕駛者減慢車速。據他所知，在倫敦較為繁忙的道路，時速限制會降低至 20 英里。他查詢香港有沒有時速限制較低的限制牌，以提示駕駛者減速。

147. 就任啟邦議員的查詢，陳振哲議員查詢警方根據林錦公路近嘉道理農場的偵速攝影機所檢控的超速個案數目，並指警方未有回應有否在禁止長度 11 米以上的車輛進入林錦公路執法的事宜，以及運輸署有沒有相關措施配合警方執法。

148. 譚爾培議員曾經以電郵向警務處查詢在西沙路設置偵速攝影機的事宜，並請警務處如有相關資料便回覆他。此外，他表示曾經接獲市民提出加設偵速攝影機的意見，亦明白必定有人反對增設相關設備，因為將限制駕駛者的車速。因此，他建議署方在相關路段增設時速 60 公里的限制牌，讓駕駛者根據相關時速限制駕駛車輛，否則大家都會以時速 60 至 70 公里駕駛車輛，無法解決交通安全的問題。

149. 彭曉峯先生感謝各委員的意見，他會轉達相關意見予署方同事考慮。

150. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 相信在林錦公路實施禁止長度 11 米以上的車輛進入禁區的做法，已經超過十年。他表示，警方在進行不定時行動期間，包括反罪惡巡邏、處理超速駕駛及藥後駕駛個案，如發現有 11 米以上的車輛進入限制牌路段，便會截停相關車輛並作出檢控。不過，他表示由於討論文件中沒有要求提供相關檢控數字，故他現時未有相關資料，需要向新界北警區的同事查詢。
- (ii) 警方以往會不定期在大埔區各處執行打擊超速駕駛、打擊酒後及藥後駕駛等行動，不限於林錦公路。他相信，委員應有見過警方截查相關車輛，除此之外，其他檢控超速駕駛人士的方法包括：(一)以沒有警察標誌的車輛追截和尾隨；(二)在道路前方設置警察檢查站，利用雷射槍偵察超速的車輛，並即時作出票控；(三)使用雷達偵速儀，在往後時間檢控違例駕駛者；(四)利用偵速攝影機，例如設置在林錦公路嘉道理農場的偵速攝影機。他表示，警方定期就超速駕駛採取執法行動。

- (iii) 警方除了經常就超速駕駛採取執法行動外，亦有處理噪音問題，不論新界北交通部或大埔警區交通部，如發現有殘缺車輛，即會向相關車主發出殘缺車輛通知書，通知他們讓運輸署檢查相關車輛。
- (iv) 如發現有車輛不適宜在路面行駛，警方會發出車輛檢驗通知書，並即時把車輛送往大欖涌車輛檢驗中心，讓運輸署的運輸主任檢查車輛，並會檢控車主相關車輛有殘缺的地方。
- (v) 警方在 2019 年第 4 季及 2020 年 1 月至 2 月期間，分別發出 111 份及 21 份殘缺車輛通知書。在 2019 年第 4 季及 2020 年 1 月至 2 月期間，警方亦分別把 22 部及 3 部車輛扣留在大欖涌車輛檢驗中心。
- (vi) 就車速限制牌事宜，他表示道路上如沒有設置相關限制牌，車速限制均為時速 50 公里，除非車速有變更。以汀角路為例，由於車速限制由時速 50 公里改為 80 公里，道路上便設立了時速 80 公里的限制牌，以提示駕駛者時速限制有改變。此外，以大埔太和路為例，整段太和路均沒有設置車速限制牌，是由於整段道路的時速均為 50 公里。他相信一般駕駛者都知道相關規定。

151. 主席請警務處在會議後通過秘書處向委員提供有關數字，包括過去 1 年警方就長度 11 米以上的車輛進入林錦公路而進行檢控的數字。此外，他亦請運輸署工程師研究委員提及的增設車速限制牌及偵速攝影機建議，以期改善車輛在相關道路超速駕駛的情況。

152. 林奕權議員建議署方考慮在林村增設區域測速器，因為非法賽車的路線多由林村一直伸延至八鄉。如在該路線增設測速器，既可避免影響村民，又可以檢控超速駕駛者，較為實用。

153. 陳振哲議員表示，警方或誤會了他的意思。他指出在林錦公路的非法賽車，不但產生嘈音問題，亦導致超速駕駛，但警方未有回應非法賽車的執法問題。他並查詢運輸署有沒有任何措施改善相關路段。他表示，相關車輛從大帽山駛至林錦公路及吐露港公路，影響整個大埔區的行車安全，故請警方回應。此外，就殘缺車輛的問題，他查詢現時市民是否仍可致電污染投訴熱線，舉報道路上噴出黑煙的車輛，讓相關部門跟進。

154. 文念志副主席認為警務處及運輸署代表就任啟邦議員的提問所作出的回覆並不理想。他認為，市民超速駕駛，有法不依，但相關部門又不執法。據他了解，林錦公路近嘉道理農場的偵速攝影機，應該是位於斜路開端。車輛沿大埔方向衝往斜路，接着會駛至平地，然後經過右彎及左彎。他詢問警務處會否考慮加設流動偵速攝影機，因為駕駛者如要從荃錦公路迴旋處駛往嘉道

理農場，必定駛經迂迴曲折的斜路，即使是跑車也未能在該路段快速行駛，必須駛至上述斜路的頂端後才開始快速行駛。然而，駕駛者快速行駛前，必定先駛經偵速攝影機，這是不難理解的。因此，他查詢偵速攝影機的覆蓋範圍。他認為，如果相關部門能不定期在上述斜路的尾端設置流動偵速攝影機，將有助阻嚇駕駛者參與非法賽車。他認為如有人超速駕駛，但相關部門不執法，又不加設偵速攝影機，則變相是容許非法賽車。

155. 彭曉峯先生表示，署方將積極考慮在林錦公路增設偵速攝影機。此外，他會在會議後跟進污染投訴熱線的事宜，再向陳振哲議員報告。

156. 就譚爾培議員查詢西沙路設偵速攝影機的事宜，徐翼福先生表示，由於西沙路的執法警區為新界南總區，因此應由新界南交通部的同事回覆譚議員的查詢。此外，就陳振哲議員查詢警方有否就林錦公路超速駕駛採取執法行動，他表示，新界北交通部不限於林錦公路採取他剛才提出的數項方法檢控超速駕駛人士，並進行不定時及不定點的執法行動。他舉例說，如有人在林錦公路超速駕駛，警方發現後會一直尾隨相關車輛，雖然未必能夠在林錦公路截停車輛，但會在往後時間在其他道路上截停相關車輛，並檢控違例駕駛者。由於現時資訊發達，駕駛人士如得知若干路段設有固定的偵速設備，或會使用車輛的大燈以提示其他駕駛人士附近有偵速設備。因此，警方會檢視在相關路段檢控超速駕駛人士的方法是否合適。他舉例說，警方在汀角路不定時使用雷達裝置偵速，或以其他方法在吐露港公路及粉嶺公路偵速。如有需要，他可以向新界北交通部同事查詢有關執法數字，並通過秘書處傳閱相關回覆，供各委員備悉。

157. 林奕權議員查詢，相關部門會否參考英國的做法，以攝影機專門拍攝繁忙路段上噴出黑煙的車輛。他認為相關設備有一定作用，加上部門人手有限，可以依靠先進科技作出檢控。如有相關設備，建議在大埔區安裝。

158. 主席表示，近年香港的道路上較少車輛噴出黑煙，只有個別車輛仍然有此情況。

159. 陳振哲議員提出的意見如下：

- (i) 他並非針對個別部門，但認為既然提交了文件討論林錦公路的事宜，便希望有關部門準備足夠資料出席會議。他除了沒有在提交的文件上列明林錦公路禁止長度 11 米以上的車輛進入之外，有列明討論林錦公路行車安全的事宜，因此他對相關部門未能回應他的查詢感到失望。
- (ii) 特別關注林錦公路的非法賽車問題。相關車輛完成大帽山的賽事後，便會快速駛至林錦公路。如相關車輛無法在林錦公路超速駕

駛，非法賽車的路線便會中斷，無法進行。因此，林錦公路的路段是非法賽事能否進行的關鍵。林錦公路的非法賽車活動已經進行多年，並非今天才有的事，故希望警方能做好本分，落實執法行動。

- (iii) 由於非法賽車多在夜晚及凌晨時份進行，他建議警方特別在這些時段及在林錦公路不同位置設置偵速攝影機，並高調地讓市民知道相關設置，以作警惕，保障該路段行車安全。他認為警方不應把重點放在如何檢控相關人士及發出多一張告票，因為設置相關攝影機是為了提醒駕駛者安全駕駛。

160. 文念志副主席的提問如下：

- (i) 有關林奕權議員的建議，他查詢警務處及運輸署現時的技術，可否計算車輛由一處到另一處的車速。
- (ii) 據他所知，警方數年前曾經在道路上設置交通警人像紙牌，以期阻嚇駕駛者。雖然他認為這個方法的成效亦不大，但警方能藉此提醒駕駛者超速駕駛會遭處罰，包括票控及扣分。因此，警方剛才表示駕駛者知悉偵速設備的位置，會令檢控數字減少，無助打擊超速駕駛，他認為這個說法不合理。

161. 區鎮濠議員表示，大埔區內多處也有非法賽車，不只在林錦公路，大美督、新娘潭路，甚至在市區內的太和路也有發生。他認為相關部門如在不同路段設置多部偵速攝影機，已可杜絕相關問題。如只靠警方在不同路段設置流動偵速攝影機，並不能解決問題，因此他向運輸署查詢安裝偵速攝影機須符合什麼條件。

162. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 警方並非單靠在道路設置偵速攝影機或反超速的攝錄裝置檢控超速駕駛者。警方採取各種執法行動時，包括打擊酒後駕駛、超速駕駛、危險駕駛及其他反罪惡行動，都會在不同道路上設置路障，當中包括林錦公路。因此，警方並不會因為設置偵速攝影機成效較低，便不再使用，只是設置偵速攝影機為警方檢控超速的方法之一。警方將視乎有關路段及其他因素，靈活處理及決定如何檢控超速駕駛。
- (ii) 警方有在林錦公路不定期進行超速駕駛的檢控行動，他會在會議後向秘書處提交相關檢控數字，供委員參考。
- (iii) 就現時市民是否仍可致電污染投訴熱線舉報道路上噴出黑煙的車輛，他表示運輸署網頁載有殘缺車輛通知書的表格，市民可以填

妥相關表格並提交運輸署，以作跟進。

(會後備註：上文第 151 段、第 156 段及第 162(ii)段所述的回覆已經在 2020 年 5 月 14 日以電郵發送予各委員。)

163. 彭曉峯先生重申，設置偵速攝影機的準則包括：過往交通意外記錄、發生超速駕駛案件的普遍程度、超速引致的潛在風險、是否屬於車速及交通流量較高的重要道路及主幹路，以及車道的地理及環境因素等。

164. 區鎮濠議員表示，如根據上述設置偵速攝影機的準則，他認為林錦公路及汀角路沿途已經符合相關準則。因為相關路段每次的發生交通意外都十分嚴重。因此，他詢問署方為何不在相關位置加設偵速攝影機，以期杜絕非法賽車。

165. 彭曉峯先生表示，署方將積極考慮在林錦公路增設偵速攝影機，但暫時未有實際方案，故他未能答應相關要求。

166. 主席向警務處代表反映，最近收到的非法賽車投訴較以往多，而且不只在林錦公路或汀角路發生，故請相關部門亦要留意在完善路及太和路等的非法賽車。

167. 文念志副主席表示，道路上有些球體狀的路面標記，標記上寫有時速限制的要求。他向署方查詢在林錦公路上加設這種路面標記是否可行，還是署方並不建議增設這種路面標記。

168. 林德浩先生表示，設置相關路面標記時亦須在旁邊設置相關路牌，而這種標記同樣只會在時速限制有所改變的位置才會加設。由於車輛駛離粉嶺公路後，轉入林錦公路路口時的速限制改為時速 50 公里，因此在相關路口設有速度限制牌，提醒駕駛者在相關路段的時速限制為 50 公里。由於上述路段的時速維持不變，因此不設時速限制牌。他相信駕駛者亦知道如道路上沒有出現時速限制牌，即表示時速限制為 50 公里。

169. 文念志副主席表示，總會有若干道路的時速限制並非 50 公里，例如從大帽山往南駛近嘉道理農場的一段路，並詢問署方有否沿途設置時速限制牌。

170. 林德浩先生表示，在時速限制有改變的道路上，署方必定加設時速限制牌，但如沒有改變，駕駛人士亦會明白時速限制為 50 公里。

171. 陳振哲議員認為相關部門不停重複大家都知道的常識，無助解決駕駛者在林錦公路超速駕駛的情況。他請相關部門積極考慮在林錦公路增設更多時速限制牌，再三提醒駕駛者道路安全問題。他認為林德浩先生只是說署方通

常會在轉速位置才會增設時速限制牌，即表示這只是一般情況下的做法。然而，現時採用的一貫做法，並不能解決林錦公路的超速駕駛問題，故才認為需要在林錦公路增設更多時速限制牌。

172. 任啟邦議員表示，署方工程師指出如相關路段沒有改變時速限制，署方便不會設置速度限制牌，但他卻看見高速公路上有很多時速限制牌，這又如何解釋。他表示，署方或會解釋高速公路須符合高速公路條例的規定，與一般公路的規定不同。他指出，林錦公路迴旋處與荃錦公路之間的路段長 5 至 6 公里，但只在入口設置速度限制牌，這個做法又是否合理。他質疑，是否只要時速限制沒有改變，即使是長 10 公里的道路，或者道路中途與其他路段連接，署方便不會設立時速限制牌。他表示，如上述做法是依照法例規定，便應修改法例；如不是法例規定，更應增加時速限制牌。他認為駕駛人士有慣性或惰性做法，此即如前方沒有車輛便會不經意地加速行駛。他認為即使沒有更改時速限制，也應該在較長的道路上增設更多速度限制牌及偵速攝影機，日後如須檢控駕駛人士超速駕駛，便有理可依。

173. 林奕權議員表示，如署方認為難以設置偵速攝影機，他查詢署方會否參考外國鄉郊村口或學校的做法，設置攝影設備偵測駕駛人士的車速，以期提醒駕駛人士注意車速。他並詢問署方能否在鄉村地方或道路轉彎位置增設相關設備。

174. 彭曉峯先生感謝各委員的意見。他表示，在一般情況下，如道路的速度上限為時速 50 公里，署方不會設置時速 50 公里的速度限制牌。如高速公路的時速限制為 100 公里，署方便會重複放置相關的速度限制牌，以期提醒駕駛人士相關道路的限制。

175. 陳振哲議員介紹大埔區議會文件 TT 19/2020 號。

176. 彭曉峯先生表示，加設交通燈牽涉多個工序，包括移除樹木、遷移地下設施及鋪置新的地下公共設施。該項交通燈設置工程已經大致完成，暫訂自 4 月 29 日起運作。

177. 蕭偉琨先生表示，相關工程由路政署負責，而早前進行工程時遇到不少困難，但署方已經解決，預計相關的交通燈可以在 4 月底開始運作。

VIII. 有關康樂園迴旋處加設交匯處設施事宜 **(大埔區議會文件 TT 20/2020 號)**

178. 陳振哲議員希望相關部門提交與題述文件相關的資訊，以便他和姚躍生議員跟進相關事項。他表示很多地方都設有交通交匯處。林錦公路近康樂園

迴旋處旁邊有大量土地，而他聽說亦有人曾經在以往的區議會會議上，提出在康樂園迴旋處加設交通交匯處。他指出如他要從南華莆前往白牛石，除了自行駕車，就只可先行乘車到大埔墟，然後再轉車前往，但過程十分複雜。北區亦不希望該區車輛不能駛入大窩西支路，但由於康樂園迴旋處位於林錦公路的中間位置，如在迴旋處加設車輛轉乘站或交通交匯處，有利於大埔區的交通規劃及交通使用量。就此，他詢問相關部門，從有人提出在康樂園迴旋處加設交通交匯處至今，相關進度為何。

179. 馬芳蘭女士表示，她曾經在上屆區議會回應相關建議。她表示，由於在康樂園迴旋處加設交通交匯處的工程有一定難度，彭曉峯先生稍後可以就此回應。署方現時會先行在梧桐寨加設調頭處，並檢視相關成效，並會留意林村谷一帶的房屋發展，再檢視是否需要在康樂園迴旋處加設交通交匯處。她解釋說，在康樂園迴旋處加設交通交匯處有一定困難，而且未必能夠帶來顯著成效。

180. 文念志副主席認為，運輸署代表的回應天馬行空。他以廣福迴旋處為例，該迴旋處以往為兩線迴旋處，其後改為三線迴旋處。由於車輛可在左線行駛，直接駛入大埔墟，無須因為在旁邊行駛的車輛可以切線行駛而停車，故令部分交通變得更加順暢。陳振哲議員所指的康樂園迴旋處，即林錦公路迴旋處，中間有一幅大草坪及大埔區議會的歡迎標誌。他查詢相關部門有否研究當林錦公路迴旋處的交通超出負荷或出現交通擠塞時，可以如何改善相關迴旋處。建議措施包括但不限於在該迴旋處加設交通交匯處，讓其他公共交通工具(包括巴士及小巴)作轉乘用途，因為車輛可以從該處前往吐露港或九龍區，或從太和駛入大埔區再前往嘉道理農場。他表示，相關建議只是一些想法，故署方不應待日後相關地區人口增長後，才開始研究有何做法。他表示，這個問題不限於林村谷，相關部門應預先考慮不同議題，而非認為暫時未見任何需求便不予考慮。

181. 陳振哲議員表示，他留意到題述文件與第 IX 項議程中第 4 個討論事項相同，故詢問主席會否在是項議程中一併討論。

182. 區鎮濠議員建議相關部門應以長遠目光考慮問題，否則只能短期解決問題，若干年後又會出現其他問題。他表示，據他所知，區鎮樺議員經常提及他十多年前曾經建議擴闊汀角路，但相關部門當時表示沒有數據顯示需要擴闊汀角路，故未有接納相關建議，導致現時汀角路沿線的發展出現問題。

183. 主席建議在第 IX 項議程第 4 個討論事項中再詳細討論題述事宜。

IX. 交通及運輸委員會須跟進的事項

(大埔區議會文件 TT 21/2020 號及 TT 22/2020 號)

(一) 要求於區內增加車輛泊位

184. 李穎琛女士表示，運輸署將繼續在區內推行增加泊車位的措施，包括在不影響道路安全及其他道路使用者的情況下，適當地增加路旁泊車位。此外，署方亦將繼續與其他部門保持聯繫，物色一些未有長遠發展用途而暫時閒置的合適政府土地，作短期租用停車場之用。大埔區現時有 7 幅土地正用作臨時短期租用停車場，合共提供 1 100 個泊車位。此外，政府將按照“一地多用”的原則，在合適的政府、機構或社區設施的土地加設公眾泊車位，而現時署方擬在 2 個政府項目中加設公眾泊車位，包括大埔第 1 區及大埔第 33 區。

185. 文念志副主席表示，委員在上屆的交運會會議上曾經建議運輸署研究大埔區內有哪些使用率較低的道路可以加設泊車位，並建議署方翻查交通流量數據，找出大埔區內設有咪錶泊車位的地方，例如大埔工業邨一帶的大發街及大貴街，以評估相關地方是否可以增加泊車位。他認為區內出現違泊，除了是因為執法問題外，亦與運輸署的道路設計和規劃有關。以他的選區為例，安祥路及安慈路的交通最為繁忙，但附近一帶的泊車位，包括屋苑提供的商用泊車位、月租車位及臨時停車位，都非常不足，故建議署方除了在大埔第 1 區及大埔第 33 區的政府項目加設公眾停車位外，亦可以研究在其他地方加設路旁停車位、興建停車場或擴建現有的停車場，以期提供更多公眾停車位。這些都是運輸署負責範圍內可以做的事，希望署方積極研究，並向委員提供過往有關大埔區增設泊車位的研究資料，包括曾經考慮增加泊車位的位置，以及若干位置不能增加泊車位的原因。

186. 胡耀昌議員表示，署方應制訂短期、中期及長期的措施，以期在區內增加泊車位。在上屆的委員會會議上，委員曾經討論應否在大埔第 6 區的公園增設地下停車場，而該處正是署方代表剛才所說，原為閒置土地，然後被用作臨時停車場的地方。不過，由於政府需要在該土地發展其他康樂設施，故收回發展。這一類閒置土地在香港只會愈來愈少。以將軍澳為例，該區只有少量閒置土地，但亦出現泊車位不足的問題。這與大埔的情況一樣，大埔墟一些停車場以往亦被政府收回作其他用途。委員過往就“一地多用”的政策提出建議時，政府浪費了很多時間研究相關建議，或認為相關建議需要花費一大筆開支，因而拒絕或拖延。政府收回大埔第 6 區的公園作其他發展用途後，該區的泊車位減少了 200 至 300 個，加上警方最近放任市民違泊，以致整條達運路及馬窩路每晚都有大量違泊車輛。他認為單靠在政府、機構或社區設施的土地(例如大埔第 33 區)加設公眾泊車位，未能解決現時泊車位不足的問題。署方未能解決政府收回閒置土地作其他發展的問題，加上現時愈來愈多人購買私家車代步，以致泊車位不足。他詢問，大埔區現時除了有 7 幅土地正用作臨時短期租用停車場之外，署方會否考慮繼續在大埔區物色其他

適合用作臨時停車場之用的土地。例如，吐露港公路橋底下荔枝山一帶有至少 2 幅土地可作相關用途，足以即時應付泊車位不足的問題。他表示其中一幅近達運道公園的空置土地，已經沒有擺放任何建築材料。就此，他詢問署方如把該土地用作臨時停車場，相關的程序需要花多少時間處理。

187. 陳振哲議員詢問署方提及大埔區內增設的泊車位是否包括林村。他表示村路的避車處及較寬闊的道路均泊滿違泊車輛。林錦公路行人路兩旁的兩棵樹之間，亦足以容納一架車輛，而大窩西支路亦有同樣情況。此外，南華莆牌坊前面亦長期泊滿違泊車輛。由於南華莆沒有公眾停車場，故詢問署方會否尋找合適位置興建公眾停車場。此外，他亦請相關部門處理坪朗村公眾停車場內的泊車位，因為這些泊車位長期有人擺放車胎，即使停車場內有泊車位，車輛亦無法停泊。他到村內巡視時，發現連食物環境衛生署(“食環署”)的車輛都要停泊在旁邊。此外，大窩西支路及圍頭村亦缺乏泊車位，他就此詢問署方會否考慮參考台灣的做法，善用天橋底下的閒置土地，例如在林錦公路迴旋處圍頭村對面的天橋底興建停車場。雖然有些居民曾經向他反映希望政府在該處增設長者設施，但他認為該處鄰近公路，灰塵甚多，空氣或較差，未必適合增設長者設施。

188. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 他在 1 至 2 年前曾經提及署方應該研究如何增設路旁咪錶停車位。現時山塘路的一幅平地上設有路旁咪錶停車位，大約可以提供 10 多個私家車停車位。
- (ii) 委員在 1 至 2 年前亦多次提出署方可以參考台灣的做法，在天橋底下的土地增設停車場。雖然香港也有類似做法，但未能善用土地資源。他指出如橋底夠高，足以在橋底下興建 2 層停車場。他建議署方參考台灣及日本的做法。例如，台灣大安森林公園旁邊的高架橋下有一停車場，原為 1 層高，可供 30 架車輛停泊，後來加裝鐵架，以增加多 1 層停車場供 50 至 60 架車輛停泊，泊車位數量倍增。日本則在很多面積較小的停車場內搭建相當穩固的鐵架，用作時租停車場，無需開展大型工程。
- (iii) 他要求署方參考或引入外地興建地庫停車場的技術，目的是希望署方善用閒置土地。例如，胡耀昌議員提及的達運路及吐露港公路天橋底下的閒置土地，其中一幅現已空置，而另一幅則只用作擺放物料。署方可以清理這些物料，從而搭建鐵架，興建類似的兩層停車場，下層的泊車位可供中重型的車輛停泊，而上層則供較輕型的車輛使用。
- (iv) 希望署方善用天橋底下的位置，例如陳振哲議員提及圍頭村對開的位置。署方可以先行參考各地較簡單的做法，以搭建鐵架的形

式供車輛停泊，並多參考外國提供泊車位的措施。

- (v) 以往大埔區有大型土地作臨時停車場之用，但隨着政府收回不少原用作供應停車位的土地，以開展不同工程之用，包括興建大埔第 33 區、大埔第 1 區的暖水游泳池、大埔第 6 區的公園及新峰花園附近的社區設施，大埔區可用作停車場的土地愈來愈少。署方需要認真解決相關問題，並密切跟進工程進展，例如在政府進行大埔第 6 區的公園工程時，建議由原本擬建的一層停車場，改為三層停車場，以期增加泊車位。他指出署方難以在大埔區物色土地增加路旁泊車位，即使市民打算違泊，也難以找到不阻礙其他道路使用者出入的位置。
- (vi) 署方沒有善用科學園天橋底下的土地。如相關土地沒有長遠發展計劃，運輸署及地政總署可以考慮把該幅土地用作臨時停車場。

189. 姚鈞豪議員表示，政府收回大埔第 1 區的土地作其他發展後，很多大型車輛都沒有位置停泊，司機只好把車輛停泊在廣福邨一帶，甚至是斑馬線前後的位置，阻礙居民出入。有些司機向他表示，沒有其他位置可以停泊大型車輛，由於別無他法，只能把車輛停泊在上述位置。就此，他詢問署方，在尋找合適地方用作停車場時，會否預留一定數量的車位供大型車輛停泊。此外，他曾經詢問地政總署會否把現時白石角臨時停車場旁的天橋底下一幅面積不大的土地，租予現時白石角臨時停車場的承辦商，一併作臨時停車場之用。不過，地政總署表示，當初就該停車場招標時沒有相關條件，如現時把該幅土地一併租予相關承辦商，恐怕有利益衝突之嫌，故署方最快只能在與相關承辦商續約時落實他的建議。然而，在此之前，該幅土地便會浪費，故他建議運輸署提議地政總署用其他方式把該幅土地租出作臨時停車場之用，並表示該幅土地用可作興建雙層停車場。

190. 區鎮樺議員認為應善用土地作停車泊位之用，但他的建議牽涉較大型的工程，故可視作較長遠的計劃。他建議重建大埔政府合署，因為該建築物較為殘舊，亦未能提供足夠空間讓各部門的職員使用，而該處的停車場亦佔用一大幅土地，但只提供一層停車場，故他建議全面重建大埔政府合署，以期善用土地，增設地底停車場。他認為相關建議合理，通過全面重建，既可增加建築物面積，亦可為職員提供更多地方使用。他又建議相關部門研究是否可以在重建後，把區議會秘書處遷移至該位置，因為有委員認為區議會秘書處的空間不足，而他亦認為隨着時間過去及秘書處人手增加，秘書處的空間的確愈見不足。由於該土地屬政府土地，因此他的建議可行，故請大埔民政事務助理專員及運輸署同事予以考慮。此外，就短期措施而言，他提議考慮在晚上時間，在大埔一些較不阻礙市民的路段劃設泊車位，以供巴士或大型車輛停泊。早前亦曾經就寶湖道路旁劃設類似泊車位一事進行諮詢，而他亦同意相關建議，因為晚上的道路使用量不算太高，而且大埔區的確缺乏露天停車場供大型車輛或校巴停泊，故司機確實難以尋找位置停泊相關車輛，亦經

常因為違泊而遭到檢控。不過，他們並非故意違泊，而是區內沒有位置泊車，即使有路旁咪錶停車位，但這類咪錶設有時限，不便使用。他明白相關建議或會影響附近居民，但他認為只要全面諮詢，並找到較不阻礙其他道路使用者的位置，委員亦會盡量支持和配合這些增加停車泊位的短期措施。

191. 何偉霖議員詢問署方在區內增加的泊車位有否包括頌雅路。因為頌雅路的違泊問題非常嚴重，居民需要在車與車之間橫過馬路，連巴士也沒有足夠空間行駛，因而需要逆線行駛。大埔第 9 區的人口將會急劇增長，但區內只會提供稍多於 200 個停車位，完全不足以應付日後的人口增長，違泊問題只會愈趨嚴重。他曾經到水泉澳邨視察，該邨提供近 500 個泊車位，但完全不足夠，晚上 8 時後，違泊車輛泊滿山腰至山頂之間的道路。他詢問署方會否打算在大埔第 9 區的第 3 期工程規劃興建停車場，或在該區附近物色合適位置興建停車場，以期解決該區停車位不足的問題。

192. 林奕權議員表示，大埔區泊車位不足的情況非常嚴重，連在區內尋找位置違泊亦很困難。他認為警方應考慮哪些違泊車輛須先檢控，例如警方可以先行檢控違泊在較危險地方的車輛，即劃上單黃線及雙黃線的路旁的違泊車輛，而違泊在沒有劃上任何實線路旁的車輛，對道路使用者的影響較小，可以稍後檢控。他認為既然有大量車輛停泊在路旁，署方何不把相關位置劃為路旁泊車位。此外，警方仍需派員檢控，做法較為落後。以上海的做法為例，如在劃有單黃線及雙黃線的路旁違泊，則無需派員到場，因為該市使用攝影機拍下違泊車輛，然後便可以檢控相關司機。就此，他查詢相關部門會否參考相關做法，研究日後在香港較危險或交通繁忙的道路增設相關設備，檢控違泊司機。他曾經與大埔民政事務專員研究重建大埔社區中心，並把大埔民政事務處遷移至重建後的大埔社區中心，並在該處興建地下停車場，與街市的停車場相連，增加停車場的用途，同時增設小巴總站，而大埔政府合署及其後方的停車場則可改作其他用途。此外，由於現時很多人改用電動車，日後或不再需要大量加油站。以英國為例，2032 年將會禁止汽油車在道路行駛，故相關部門或可把現時附近的加油站改建為房屋，善用土地。他建議政府部門考慮為重建大埔社區中心作長遠規劃，把加油站及消防局一併重建，循“一地多用”的方向發展新社區。

193. 陳振哲議員向警方查詢有否就市民在坪朗村的公眾停車位擺放車胎一事採取執法行動。此外，山塘路設有路旁咪錶停車位，但他不確定對面的天橋底是否以月租方式出租予地盤公司作辦公室之用，故查詢相關部門可否收回相關土地，作停車場之用。同樣地，在山塘路路旁咪錶停車位旁邊，有一幅原打算用作大埔浸信會新會址的土地，但現時一直閒置，署方會否考慮把該土地用作停車場，以解決天鑽落成後泊車位不足的問題，否則山塘路的交通情況將不堪設想。署方亦應考慮在盈峰翠邸附近的中間路段，物色位置用作公眾停車場，否則山塘路的違泊情況將會十分嚴重。

194. 譚爾培議員認同通過增加泊車位解決違泊問題，但相關方法只能治標。他認為現時需要大量泊車位，甚至需要在鄉郊的綠化地帶增加泊車位，是由於香港人喜愛買車，有人甚至擁有多於一輛汽車，此情況在鄉郊地方十分常見，故他認為委員及部門應考慮長遠發展，以期改善公共交通工具的服務。他曾經與環保團體研究能否舉辦具教育意義的活動，例如隔天舉辦無車日，鼓勵市民使用私家車以外的方式出行，藉此讓市民知道有其他公共交通工具可供選擇。此外，他反映西貢北的居民亦經常投訴泊車位不足，而在水浪窩附近一個沒有咪錶的公眾泊車位，有一架沒有車牌的藍色廢車，自他當選區議員起便一直停泊在該處，故請相關部門盡快處理。

195. 文念志副主席詢問署方，如未能找到合適的地方增設泊車位，會否考慮更改泊車收費。據他觀察，大埔工業邨內的私家車泊位，以及大埔優景里對出的私家車咪錶泊車位使用率偏低，而大埔綜合大樓、大埔四里、新圍仔、汀麗路附近的路旁咪錶泊車位的使用率卻極高，在中午時份難以覓得私家車停泊位。他認為車輛違泊在路旁而不停泊在泊車位，是因為泊車位收費高昂。他指上水翠麗花園的泊車費過往只是每半小時 2 元，但據他所知，大埔的時租停車場收費均為每 15 分鐘 2 元，故詢問署方會否考慮調整相關收費。此外，他表示頌雅路的左邊為頌雅苑，右邊則是斜坡，斜坡上有樹木，如要興建停車場，則需要砍伐樹木，難度較高。然而，他希望相關部門至少回覆說，曾經研究相關建議，但因砍伐樹木有難度，故未能在該幅斜坡興建停車場。他認為署方如可進行相關研究，並提供資料予委員參考，將有助委員了解相關情況，而非只是指出無法找到合適位置。他表示，署方曾經在去年的委員會會議上提及，如找到合適地方用作增加泊車位，便會向委員匯報。半年過後，委員亦無從得知署方的進度，例如曾經研究哪些位置，或為何有些位置並不適合。他認為署方稍後如可補充相關資料，做法更為實際。他明白大埔區近市中心的地方難以增加泊車位，但他亦留意到大埔郊區的泊車位不加反減。例如，在巴士號線 275R 新娘潭站附近的免費停車場，私家車本來可以停泊在左邊的位置，但由於上述巴士號線延長至烏蛟騰後，該處被改為巴士站，結果一共減少了 6 個泊車位，以致鄉郊人士無法把車輛停泊在該處。他常常進行視察，發覺大埔在這 6 至 9 個月期間都沒有增加泊車位，但署方卻未能提供研究及調查資料。

196. 姚躍生議員反映的意見包括：(一)希望署方在鳳園路加設路旁咪錶泊車位；(二)汀麗路後方供大型車輛使用的路旁咪錶泊車位長期出現胡亂泊車的情況；(三)請警方在晚上加強檢控在新圍仔路游泳池後方的違泊車輛，因為相關時段經常出現並排停泊的情況；(四)建議署方考慮遷移新圍仔路的士站，因為沒有人使用；以及(五)善用大埔區內不同地方劃設的泊車位，例如大埔工業邨。

197. 劉勇威議員表示，運輸署應認真考慮增加泊車位。雖然難以在大埔區市中心的路段找到合適位置，但他詢問署方有否考慮改建現有較舊的建築物作停車場之用，例如在 70 年代落成的大埔政府合署及大埔賽馬會普通科門診診所（“賽馬會診所”）。由於大埔將會興建新的診所，而新的診所亦會提供原本在賽馬會診所提供的服務，故查詢署方會否考慮好好利用這個機會，研究如何重建賽馬會診所，例如在地底興建停車場等，以期在區內市中心路段增加泊車位。他指出，他的選區範圍內，包括上述診所旁邊的舊墟直街及美新里，違泊車輛隨處可見，駕駛人士完全無視路旁是否劃有雙黃線，情況十分嚴重。此外，他知道有部門會在舊墟遊樂場的籃球場興建雨水泵房，用作地下蓄洪池，故詢問署方會否考慮在移除該處的籃球場後，在經重建的籃球場上層興建多層停車場。他認為署方應該擴闊視野，靈活變通，因應區內的發展計劃，與相關部門研究、合作和溝通，從不同方向考慮如何在區內市中心路段增加泊車位，供市民使用。

198. 連栢璋議員詢問相關部門，有沒有就大埔區的交通發展制訂目標。他認為署方一直以增加泊車位作為解決泊車位不足的治標方法，但署方亦可以考慮鼓勵市民減少駕駛或增加車輛牌照費用，以解決相關問題。就此，他查詢相關部門有否訂立長遠目標，以期解決區內車位不足的問題，真正達到可持續發展。除了車輛排出的廢氣對環境帶來很大的影響之外，過多的車輛亦會衍生很多其他問題。他指出吐露港公路的交通過往尚算順暢，但由於車輛數量急劇增加，該道路的交通負荷終會飽和，而私家車平均每名乘客所佔的路面極多，極度浪費空間，故政府需要帶領大家解決問題。此外，他建議相關部門考慮嘗試把大埔打造成“單車城”，鼓勵市民多使用單車出入。他認為大埔相比香港其他地區較有條件試行相關建議，因為大埔市中心面積不算大，而且較密集及集中，市民可以在短時間內前往目的地。有關譚爾培議員提及舉辦無車日的建議，他提議可以在無車日規定大埔區內某些地方禁止車輛駛入。他認為上述建議應有助解決泊車位不足的問題，並指出大埔除了有違泊及泊車位不足的問題外，在周六及周日亦水泄不通。不過，他並非認為署方不應興建停車場。他以大埔政府合署為例，表示該建築物在 1979 年落成，歷史悠久，反令他認為政府應考慮保育該建築物，而非重建。當然，最終仍要交由政府決定，但他想以相關例子指出政府需要以前瞻性的目光帶領大家。

199. 文念志副主席建議署方研究在大埔食環署車廠或大埔公共屋邨的停車場加建樓層是否可行。他認為政府沒有充分使用較早前興建的建築物。正如區鎮濠議員所說，政府應以更長遠的目光制訂政策。他以大元邨的多層停車場為例，該停車場只有 4 至 5 層高。或許由於並非所有居民在 1980 年入伙時都有能力買車，又或受該屋邨的面積比率限制，故政府當時認為興建數層停車場已經足夠居民使用。不過，他建議署方現時考慮在大元邨停車場增加樓層用作泊車位。如建議可行，便可善用現有的土地，增設泊車位。

200. 林名溢議員詢問署方，在大埔青年宿舍落成前，有否考慮在該建築物增設地庫停車場或多層停車場。如相關建議可行，政府當初為何沒有考慮？此外，他詢問署方如日後再興建類似的建築物，會否考慮有關建議。

201. 主席補充說，當初興建大埔青年宿舍前，曾經考慮重建大埔社區中心、香港青年協會獅子會大埔青年空間及大埔鄉事委員會的土地，以發展綜合式交通交匯處。不過，他認同李耀斌議員的意見，認為現時已經錯失整體規劃的時機，除非拆除上述青年宿舍，否則難以推行。他亦認為林奕權議員提出重建大埔社區中心的建議或許可行，但該位置的空間有限。

202. 李穎琛女士回應如下：

- (i) 香港現時的泊車位大多增設在：(一)路旁；(二)部分地區政府停車場，但大埔區應該沒有相關停車場；以及(三)政府或私人發展項目，而大多數泊車位均增設在私人發展項目內，政府以往計劃增設泊車位時，亦往往依賴私人發展項目提供泊車位。
- (ii) 政府近年亦承認香港存在泊車位不足的問題，成因包括：(一)市民現時較容易擁有車輛，故在過去 10 年，車輛數目急劇增加；(二)政府單靠在發展項目中提供泊車位，但發展項目須根據若干標準提供車位，而相關標準未能應付泊車位的需求。
- (iii) 短期措施指的是可以在 3 至 5 年內落實的措施，包括在路旁劃設泊車位，而署方將繼續推行相關措施。至於文念志副主席查詢署方曾經就相關措施採取行動的相關資料，署方將再補充。近數個月內，署方曾經就寶湖道路旁劃設夜間泊位一事進行諮詢。此外，署方亦將與地政總署研究區內有哪些土地可以用作短期租約停車場。她亦有翻查過大埔區近年增加的泊車位數目，相關增長或未能令委員滿意，但泊車位確實有所增長。她估計在天橋底下增設電單車泊位相對容易，故增加的泊車位當中以電單車泊位佔多數，但她需要翻查更多資料以確認相關位置。
- (iv) 中期措施方面，則包括按照“一地多用”的原則，在合適的政府、機構或社區設施和公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位。如有私人發展項目，署方將要求發展商在相關標準規定的範圍內，提高泊車位數目的上限。
- (v) 長期措施方面，署方將檢討相關標準規定。過去 2 年，署方其他同事亦有一直跟進，現時亦有計劃在今年內落實相關規定，但此舉並不代表署方能即時增加泊車位，因為從落實相關標準、發展商劃設泊車位，以至署方在售賣土地的合約加設條款並落實相關條款，整個過程或需 10 年。
- (vi) 由於過往的短期措施無法解決泊車位不足的問題，署方曾經計劃

增加泊車費，並在 2018 年年初就此諮詢立法會，又計劃在 2019 年正式修改相關法例，但基於現時的經濟環境，政府現已取消相關計劃。

- (vii) 運房局曾分別提出共 12 項短期、中長及長期措施，包括增加私家車的首次登記費及牌照費等，以解決道路擠塞問題及控制車輛增長，但相關措施需要獲得大多數人支持方可落實，而相關同事亦將逐步推行相關措施。
- (viii) 至於有委員提出在平地興建以智能系統運作的雙層停車場，以期增加同一幅土地上的泊車位數量，署方認為這個方法較為快捷。就此，署方在 2018 年初聘請顧問公司研究世界各地哪些智能泊車系統適用於香港，並要求顧問公司在香港 6 個地方進行先導計劃，以期尋找適用於香港的智能泊車系統，以及研究相關系統在營運、管理及財務方面如何安排。顧問公司需要就每個地點進行獨立研究，以決定個別地點是否適合使用智能泊車系統。完成 6 個地方的先導計劃後，顧問公司亦會研究可否陸續在其他地區擴展相關計劃。相關計劃如可落實，將會是較快落實的短期措施之一。

203. 胡耀昌議員表示，有關如何有效減少市民使用車輛，運輸署曾經在 2011 年進行交通習慣檢查，在相關研究報告內提及大部分受訪者購買私家車的主要原因是為方便及省時。他不肯定會否有較新的數據，但認為署方如希望更有效減低私家車的使用量，不應單靠增加相關費用或稅項，而是應該反思為何大部分受訪者認為私家車較公共交通工具方便及省時。這亦與委員在討論大埔區巴士路線計劃時提出的建議有關，他相信改善巴士服務較上調泊車費、違泊罰款及汽車首次登記稅等更有效。此外，他認為剛才亦曾經提及增設其他配套，例如單車，亦值得考慮。有關署方的調查研究，他認為值得再進行，而署方亦應好好利用研究所得的數據。

204. 主席希望署方慎重考慮委員的意見，並積極跟進委員提出某些地方可作臨時停車場之用的建議。他明白由於市區現時的租金及樓價高昂，故愈來愈多市民搬到郊區居住，而面對公共交通工具不足的情況，他們亦只能選擇駕駛私家車。他表示，有電視節目去年訪問市民搬到偏遠的地方及駕駛私家車的原因，而他們提到的原因正如他剛才所說的一樣。雖然他本人沒有私家車，亦支持市民多使用公共交通工具，但有些市民則是迫於無奈需要駕駛私家車，故希望署方亦能改善相關情況，減低市民對泊車位的需求。

205. 林奕權議員認為大埔區有完善的單車徑，非常適合居民使用單車出入，而他本人也十分喜歡騎單車。他詢問署方有關放寬在香港使用電助力單車一事。他指出，電助力單車在外國十分流行，因為比較方便，亦能騎到更遠的地方，但全世界只有香港未把其合法化。如可合法化，或能鼓勵市民使用單車代步，有助減輕道路的交通負荷。

206. 主席認同如要前往較遠的地方，例如從林村到大埔墟站，使用助力單車更為方便，亦能鼓勵市民以單車代步。他詢問本港是否仍未把助力單車合法化。

207. 李穎琛女士表示，有同事專門研究相關議題，她需要再了解相關進展。

208. 姚躍生議員詢問，假如逢周六安排單數車牌號碼的車輛駛入大埔墟市區，而在周日則安排雙數車牌號碼的車輛駛入，是否可行。

209. 何偉霖議員認為面對人口急速增長，署方不能繼續沿用以往的方法，只是依賴發展商在私人項目增加停車位，反而應該積極研究有沒有其他地方可以增加泊車位。

210. 李穎琛女士表示姚躍生議員的建議，猶如署方建議在中環推行電子道路收費計劃，同樣需要進行廣泛諮詢，並獲所有地區人士支持後才可落實。

(二) 要求在廣進街加油站旁加設的士站連上蓋

211. 李穎琛女士報告，早前已經向地政總署釐清相關的地權問題，並請路政署代表報告施工安排。

212. 蕭偉琨先生報告，有關的改善方案需要改動康文署的構築物，因此路政署會與康文署代表前往地盤商討工程的細節，及後會進行詳細設計以及制訂工程時間表。署方會在日後的會議上報告有關進度。

213. 主席詢問路政署能否在 5 月中舉行的委員會會議上匯報相關事宜。

214. 蕭偉琨先生表示署方會盡快跟進。

(三) 關注大埔區違例泊車問題

215. 蕭偉琨先生報告，有關寶鄉街的交通改善工程，目前已經完成相關工程的前期準備工作，並安排在 5 月初開展工程，預計在 6 月底完成。

216. 徐翼福先生報告，大埔警區在 2019 年度、2020 年 1 月、2 月及 3 月分別發出 86 357 張、5 599 張、8 821 張及 9 677 張定額罰款通知書，當中 3 月發出的定額罰款通知書數量較 2 月增加約 9.7%，而 2 月亦較 1 月增加 57.5%。

他相信警方在 4 月發出的定額罰款通知書數量亦會增加。大埔警區將繼續依據重點執法項目的政策執行交通法例，對違例人士採取適當的執法行動，以確保道路暢通及道路使用者的安全。

217. 主席請姚躍生議員介紹是項討論事項的討論文件。

218. 姚躍生議員介紹大埔區議會文件 TT 22/2020 號。

219. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 警方處理交通事宜的主要目標是減少交通意外引致的傷亡，以及確保道路暢通，同時會按照各區地理環境、交通情況及行動的需要而執法，並會優先在交通嚴重阻塞的地方及違泊黑點執法。
- (ii) 警方打擊違例泊車的地點亦包括委員以往提及的 40 多個地點。至於委員曾經向警方反映其選區的道路有違泊車輛及交通阻塞，大埔警區亦十分關注，現時已經重組了交通隊及執法小隊，以聯絡大埔分區同事在特定時段前往交通嚴重阻塞的道路及違例泊車黑點一帶打擊違泊，持續執法。不過，由於區內有很多違泊黑點，特別在晚上時段，各區都會出現違泊情況，故相關同事的首要工作是在交通嚴重阻塞的地點執法，包括巴士站、公共小巴站、公共小巴站的停車處、的士站、屋苑出入口、劃有雙黃線的路旁、接近斑馬線或行人過路處的位置、供貨車夜間停泊的位置，以及設有交通標誌的位置。他們將不定時前往相關地點巡邏和執法。由於晚上有很多道路都有違泊車輛，而泊車位亦嚴重不足，故相關同事到現場時會以專業判斷是否需要要求外判拖車公司移走違泊車輛。
- (iii) 認為需要提高違泊司機的守法意識，希望他們把車輛停泊在停車場，以期減少違泊。
- (iv) 認為發出定額罰款告票的阻嚇力因人而異，因為大部分泊車位收費並不便宜，每月介乎 3,000 至 6,000 元之間，所以有些違泊司機認為繳付定額罰款告票的罰款仍較租用泊車位划算。
- (v) 認為泊車位不足亦是車輛違泊的原因之一，例如有些貨車司機難以找到泊車位，故不能單靠警方打擊違泊。不過，警方可以邀請相關部門及委員到現場視察，檢視是否需要在若干道路增設交通標誌或進行改善工程，以期解決區內違泊的問題。

220. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 每天下午約 4 時至 5 時都有大量車輛違泊在大埔安埔里，當中包

括“死車”及貨車，但警方卻沒有經常驅趕或檢控相關司機。他明白警方在打擊違泊時有一定困難，但認為大埔安埔里為警員出入大埔警署的必經之路，不理解警方為何沒有對違泊車輛採取相應行動。如違泊車輛遍布大埔安埔里，阻礙警員離開警署，亦會影響警方的執法行動，故他希望警方處理。

- (ii) 他認為警方需要高調執法。他曾經在銅鑼灣耀華街及霎東街看見 4 至 5 架拖車公司的車輛，一併拖走數部違泊車輛。他指出，大埔墟出現車輛阻街的位置包括大埔浸信會對面、寶鄉邨調頭處及海寶花園。他表示，以往車輛不會停泊在海寶花園及翠屏花園中間劃有雙黃線的路段旁，但現時車輛卻泊滿該處。這個情況極度危險，因為車輛駛過寶鄉橋後，會一直往昌運中心方向行駛，直至該處的十字路口，而該處有 2 條可以直走的行車線。他曾經看見該處差點發生交通意外。該 2 條可以直走的行車線當中，有 1 條是前往大元邨方向的慢線，但卻泊滿車輛，私家車司機遇此情況便想改行快線，但與的士司機互不相讓，險生意外。他雖然不希望增加警方人手，但認為需要增聘交通督導員，以期加強執法。
- (iii) 本港有些地區已經推行電子告票計劃，而英國、加拿大早已使用電子告票，即使內地亦如是。交通督導員只需要在執法時掃描車輛牌照上的二維碼，並在現場拍攝相片記錄當時違例泊車的情況，便可以令違泊司機無從抵賴。他查詢何時會在大埔區推行電子告票計劃。

221. 胡耀昌議員表示在今年 1 月舉行的大埔區議會特別會議上，委員曾經討論違泊問題。雖然大埔區指揮官缺席相關會議，但他們亦要求警方以書面回覆過去 1 年的違泊情況，以及發出了多少張定額罰款告票。從警方的回覆可見，票控數字自 2019 年 6 月起突然急劇下跌，其中 2019 年 8 月就違泊發出的定額罰款告票只有 1 207 張，9 月亦只有 1 215 張，而 10 月則最少，只有 987 張，只佔 2020 年 3 月份數量的 10 分之 1。他認為警方代表表示有很多原因導致滿街違泊，例如定額罰款告票的阻嚇力不足及泊車位不足，但這些都是推卸責任。他認為警方自 2019 年 6 月起的半年間沒有認真打擊違泊，以致現時的違泊情況嚴重，影響市民。他認為區內一直都有泊車位不足的問題，因此並不是違泊數目激增的原因。至於警方代表認為定額罰款金額較低，他建議警方採取執行限聚令的做法，每天派員打擊違泊車輛，定能增加定額罰款告票對違泊司機的阻嚇力。他希望警方不要用其他原因推卸責任。他認為現時的檢控數字恢復至 8 000 至 9 000 多的水平是合理的，並不是因為警方特別勤力，而是因為違泊問題的確較以往嚴重。他表示警員每年有加班費及加薪，故要求他們認真打擊違泊，不要因為檢控數字較以往高，便認為自己很勤力。他認為警方如不以正常的執法力度進行半年甚至 9 個月以上的打擊違泊行動，便不能改善現時違泊的情況。

222. 蘇達良議員認為警方報告的違泊數字可以反映他上任以來所見的情況。他表示違泊情況在 1 月農曆新年過後最為嚴重，並認為警方最近的執法行動有效打擊違泊。他指出在他的選區內，主要的違泊黑點是汀角路整條單車徑旁的行人路。此外，有關他辦事處外的違泊情況，經過警方為期 2 周的執法行動後，現時連一架違泊車輛也沒有，足以證明警方票控違泊車輛對改善違泊情況非常有效。在他的選區內，泊車位月租大約 1,000 至 1,200 元，對違泊司機來說，定額罰款金額相對較高。他認為違泊除了影響區內環境外，亦影響行人安全。如有車輛違泊在行人路上，行人便被迫走上單車徑，而最近疫情嚴重，單車徑亦非常繁忙。他指出在露輝路聚豪天下的盡頭有一個地盤，他和他辦事處的職員 2 天前到該處視察，發現除了工程車進出地盤外，工程師及其他負責工程的人員亦把車輛停泊在行人路上，令居民及學生被迫走上行車路，而很多工程車又在迴旋處進出。警方在 2 月及 3 月期間採取更頻密的檢控行動時，相關的違泊情況曾經消失一段時間。不過，由於警方最近的檢控行動減少，違泊情況又持續出現。因此，他希望警方派出更多人手，如沒有足夠警員，亦可以派出交通督導員持續執法，以期加強阻嚇。

223. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 違泊私家車當然佔用很多路面，但有些大型貨車及巴士亦停泊在一些路段的巴士站及單車徑上。他曾經看見相關情況出現在八號花園對面的巴士站，亦有車輛停泊在單車徑上。他曾經拍攝相關情況，並把照片發送予大埔區指揮官。車輛停泊在單車徑上，會影響單車徑上的行人，情況非常危險。如有人剛巧使用單車徑，而車輛在駛上單車徑時操作失誤，便會撞向途人。然而，現時依然有車輛在每晚同一時間停泊在上述位置。他不知道是由於他拍攝的照片不夠清晰，還是大埔區指揮官沒有向警員發出清晰指示，或是警員巡邏時對上述情況視而不見。他表示，出勤的警員如不是負責打擊違泊，即使遇見相關情況亦不會理會，只有收到相關指示的警員才會特意出勤視察相關情況。他認為每晚都有不少警員經過上述位置，但當中竟然沒有一人看見相關情況，而相關情況其實一直存在。
- (ii) 他曾經多次投訴市區的士在晚間停泊在廣福道的巴士站或交通燈位路旁，霸佔行人過路線一半路面。這個情況在社會運動之前已經存在，但不論是巡邏警員、警車上的警員，還是到餐廳買外賣的警員，均對相關情況視而不見。他詢問誰人負責處理他的投訴。晚上相對較少交通部警員前往相關地方視察，故只能依靠巡邏警員執法。他建議秘書處邀請大埔警區行動主任出席會議，是因為單靠徐翼福先生反映相關情況並沒有太大作用。徐翼福先生隸屬交通部，而巡邏警員則並非隸屬交通部，所以徐先生無法把會議上的意見轉達予他們。不過，現在行動主任有出席會議，如未能

解決相關問題，則由行動主任承擔責任。

- (iii) 他指出違泊黑點包括安邦路、安泰路、安慈路、安祥路、大埔中心一帶、李福林體育館對面的路段，以及翠屏花園的巴士站及的士站。不論早上、中午或晚上，車輛都經常並排停泊在翠屏花園的巴士站及的士站，以致原本的 2 條行車線變成只有 1 條。此外，違泊車輛及的士車尾經常超出行車線，令很多司機需要越過雙白線“扒頭”，違反交通規則。他在去年的社會運動前已經反映相關情況，但至今仍然未有任何改善，而且問題愈見嚴重，甚至連海寶花園近交通燈的位置也泊滿車輛。至於翠屏花園中國銀行對面的違泊情況，當有私家車在該處違泊時，巴士便無法正常轉彎。翠屏花園兩旁的避車處、恆生銀行及鼎天茶室對面亦泊滿的士，即使的士司機停泊在該處是為了等候乘客，但他不理解警方為何不驅趕他們。他一直建議警方無須驅趕他們，只須馬上檢控，因為的士司機不是必然可以在該處停泊車輛等候乘客，必須顧及周邊交通。因此，警方如看見的士違泊在路旁，特別是在廣福邨巴士站，便應立刻檢控，而不是只驅趕他們。他理解由於違泊在同一處的车辆數目眾多，警方或許認為花半小時至 45 分鐘一併檢控他們，對交通的影響更大。不過，他認為這是打擊違泊的必然影響，如警方不檢控，司機必然會繼續在相關位置違泊。他已經多次提及安泰路及安邦路內街的车辆響號音量問題，即使住在附近的警務人員亦向他投訴車輛的響號十分吵耳，但他亦只能回覆說警方很少派員到相關位置執法，而投訴人亦無話可說。徐先生剛才表示大埔警區已經重組交通隊及執法小隊，他詢問特別小隊的電話熱線是否仍然與以往的號碼一樣，還是重組後有不同安排。他希望徐先生再作補充。
- (iv) 社會運動發生前，在潮和興的位置，即廣福道及運頭街交界的“T 字”路口到“Y 字”路口已經十分擠塞。他如駕車前往大埔綜合大樓，亦不會駛經王肇枝中學的路段，因為相關路段十分擠塞。他寧願改經運頭塘前往大埔綜合大樓。鄉事會街的情況亦與運頭街一樣，相關部門曾經表示不能把整條鄉事會街劃為禁區，否則貨車司機便不能在該處上落貨。不過，現時不只貨車會停泊在鄉事會街上落貨，很多私家車也停泊在該處，同樣阻礙貨車司機上落貨，最後只能靠警方嚴厲打擊違泊，但警方又表示人手不足。
- (v) 停泊在寶鄉街屈臣氏店前的的士佔用了一半行車路，從寶鄉橋駛入寶鄉街的车辆只有 1 條行車線可用，更形成車龍，阻塞廣福道的十字路口，並倒塞至太和路，甚至大元邨。
- (vi) 相信徐先生一定知道上述地點的違泊情況，但希望警方代表解釋為何至今仍未能解決相關問題。

224. 姚躍生議員希望警方晚上到鳳園路及太和邨往加油站方向的避車處執法。此外，他建議警方派員長駐寶鄉邨調頭處執法，因為該處的違泊情況嚴重，令市民需要從行人路走到中線及快線上車。他亦希望警方要求拖車公司拖走相關車輛，包括平日早上停泊在鳳園路並影響巴士調頭的車輛，以及在4月30日至5月3日的假日期間，停泊在大美督及西貢北並阻礙巴士及小巴行駛的車輛。他詢問相關部門會否考慮把寶鄉街調頭處的士站改建為小巴站，因為沒有的士停泊在該的士站，以及考慮在寶鄉街調頭處只劃設1條行車線，這樣車輛便不能違泊在行車路上，阻礙其他車輛。此外，小巴現時難以停站，即使能夠停站，也沒有足夠時間讓乘客上車，以致他選區的村民無法登上小巴。

225. 陳振哲議員表示，其他警方代表出席環保、漁農、工商、食物及衛生委員會會議時，曾經就相關報告事項提交書面報告，故他希望主席要求警方由下次會議開始，亦就大埔區內違例泊車的檢控數字提交書面報告。另外，他要求警方代表專心聆聽委員的意見，不要只顧按手機和聊天。

226. 徐翼福先生表示，警方出席會議聽取並備悉委員的意見。他們尊重委員，但他們需要因應委員提出的問題，即時翻閱文件或透過手機查找相關答案，以及與上司商討回應，故此，他們不同意委員指他們只顧按手機和聊天的說法。

227. 陳振哲議員續表示，警方指減少交通擠塞及保持道路暢通是部門政策，但他認為正正是由於警方的執法政策失敗，才導致現時的違泊情況嚴重，希望警方反省。他表示，警政一般運用“破窗理論”執法，並希望警方日後確實遵照部門的政策執法。他接著指出各樣道路問題如下：

- (i) 在假日期間，經常有車輛停泊在梧桐寨路段及避車處，阻礙其他車輛出入，故他希望警方在假日期間派員到梧桐寨、西貢北及船灣檢控違泊在避車處的車輛，藉着重點打擊違泊保持道路暢通，而這亦符合警方的政策。
- (ii) 有人在坪朗村的政府停車場泊車位擺放車胎霸佔車位，以及把“死車”停泊在泊車位，故他希望警方派員處理。他舉例說，警方可以派員在下午2時至3時前往坪朗村打擊違泊。
- (iii) 林村許願廣場中間的雙白線位置兩旁停滿違泊車輛，當中有部分車輛的車尾突出行車路，嚴重影響林錦公路轉入林村許願廣場的車輛。他建議警方在晚上7時至8時派員前往該處執法。
- (iv) 由於天鑽的地盤位於山塘路，以致山塘路的違泊情況非常嚴重，故他希望警方在早上8時半至9時半派員前往該處執法。
- (v) 大埔嵐山的大型巴士設有50至60個座位，而太和巴士總站的避

車處則經常泊滿“死車”。因此，這些巴士如欲駛往太和巴士總站，便須在太和路中心落客。由於巴士載客量多，每次都要花數分鐘停車落客，導致相關行車路從寶雅路開始擠塞至十字路口。他認為這亦是保持交通暢順的重點執法項目，故此希望警方在早上 6 時半至 8 時派員前往該處維持交通秩序並採取執法行動。

(vi) 交運會去年 9 月 30 日致函香港警務處處長，他希望跟進警方的回覆。

228. 主席表示，在 2019 年 9 月 13 日舉行的會議上，委員就大埔區的交通事宜提出問題及意見。就此，秘書處在 2019 年 9 月 30 日電郵警方，但警方仍未回覆。他建議再次經秘書處致函香港警務處處長，促請大埔警區盡快回應相關事宜。

(會後備註：上文第 228 段所述的信件已經在 2020 年 5 月 13 日送交香港警務處，而相關回覆分別在 2020 年 5 月 22 日及 6 月 1 日以電郵送交各委員。)

229. 文念志副主席向相關部門查詢寶鄉街交通改善工程的具體成效。此外，就徐翼福先生提及“依靠執法人員的專業判斷”，他詢問專業判斷是否指執法人員可以根據規定決定每隔多久便能向同一架車輛發出另一張告票。他不滿剛才 2 名警方代表回應陳振哲議員問題時的態度。他表示，他本來不想責罵徐先生，因為徐先生並不是他的責罵對象，他的上級才是。不過，陳議員剛才提醒徐先生專心開會時，徐先生的態度十分囂張。他希望警方明白委員如此氣憤，是由於警方代表隨意缺席去年 9 月的交運會會議，以及本年 1 月的大埔區議會會議。

230. 李穎琛女士表示，有關運輸署有何交通改善措施協助處理違泊或因違泊而引起的問題，署方亦留意到若干道路如出現違泊，的確會對道路使用者構成安全威脅，因此署方現時不斷檢視相關情況，並計劃推行數項措施，包括：(一)在路口及行人過路處兩旁劃上雙黃線，禁止車輛在相關位置上落客和上落貨，因為會影響其他道路使用者的視線，構成安全威脅。署方已經在廣福道及科進路進行相關的改善工程，亦將陸續在整個大埔區劃上雙黃線；(二)署方留意到有些車輛會違泊在行人路及單車徑上，署方不能接受此等做法，因為會對行人及單車使用者構成安全威脅，故此會在相關違泊黑點安裝護柱，並已經在創新路及鳳園路進行相關工程。

231. 關於安裝護柱，林德浩先生補充說，除了委員不時通知署方相關黑點外，區內亦有很多熱心市民會直接向署方反映。署方即將在鳳園路近嵐山及汀角路部分單車徑加設護柱，並將分階段在不同地方加設，以防止車輛停泊在行人路及單車徑上。

232. 有關委員提出自 2019 年 6 月起，大埔區違例泊車的檢控數字有明顯下降，范偉豪先生表示情況屬實。去年 6 月起發生社會運動，整個警隊及大埔警區安排了大量人手優先處理防暴工作。直至本年初，社會氣氛開始緩和，大埔警區亦逐漸恢復較全面的交通執法。自 3 月起，大埔警區亦利用僅有的資源，局部重開大埔警區的交通執法專隊，但該專隊的人手只有社會運動發生前的一半，而相關電話熱線亦因為人手不足而尚未重開。大埔警區已經自 3 月中起推行電子告票執法計劃，交通督導員會利用電子器材檢控違泊車輛。警方希望通過相關計劃，有效提高整體的執法水平。

233. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 他們一一記錄了委員剛才提出的違泊黑點，並將依照違泊問題嚴重性的次序執法。
- (ii) 感謝任啟邦議員建議處理違泊在大埔警署對面的車輛。
- (iii) 任啟邦議員提及港島警區曾經以拖走違泊車輛的方式執法。他表示翻查手機記錄後，發現大埔警區曾經在 2 月 29 日至 3 月 2 日期間，聯同新界北交通部的同事進行打擊違泊的行動，期間在寶雅路一帶拖走了數部違泊車輛。警方將持續進行相關行動，本月底將再次進行行動。他補充說，他剛才在委員發言時按手機，是因為希望翻查手機記錄，查看執行相關行動的日期，而並非不尊重委員。委員剛才提出不同問題，他需要用手機與上司商討答覆，故未能在每名委員發言時都看着相關委員。
- (iv) 大埔警區已經派交通督導員在區內執行電子定額罰款通知書先導計劃。由於計劃仍在進行中，故暫時未有檢討情況。
- (v) 警方將持續打擊違泊問題，而違泊情況較嚴重的時段多數在早上及晚上時間，故他們會在相關時段前往特定地點執法。最近因為疫情關係，學校停課，警方在早上執法時較以往容易。他們在早上執法時需要先行視察區內不同地點的交通情況，例如大埔墟港鐵站附近，特別是廣福邨迴旋處，以及由太和路前往大埔北方向的十字路口，視察有沒有壞車或嚴重的交通意外，同時會視察區內交通樞紐位置，例如由完善路前往吐露港公路方向的情況。他們亦會盡力抽調人手，持續在區內的違泊黑點執法，例如寶雅路、鳳園路及大埔中心內的道路。
- (vi) 有關文念志副主席的查詢，他表示警方發出告票 30 分鐘後，可以再向同一架車輛發出另一張告票，但如相關車輛的司機在場，而警方發出告票後，司機仍不駛走車輛，警方可以在 5 分鐘後再向相關司機發出另一張告票。此外，他表示如違泊車輛沒有影響其他車輛行駛，執法人員一般會發出告票處理，但如違泊車輛阻礙其他車輛，例如巴士的行駛，執法人員便會要求拖車公司拖走違

泊車輛。

- (vii) 區鎮樺議員約 1 個月前投訴有車輛違泊在汀角路省躬草堂對面的行人路上。警方接獲相關投訴後，曾經要求同事到場檢控違泊車輛，而他知道相關同事確實有檢控違泊車輛，但如情況持續，警方亦將繼續執法。他亦會在會議後聯絡區議員跟進，找出其他違泊情況嚴重而需要警方立即執法的地點。
- (viii) 委員如需查詢其選區內的違泊或交通情況，可以聯絡警民關係組的同事，他們可以提供相關資訊。

234. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 運輸署剛才表示會在過路處旁劃設雙黃線，但他約 4 至 5 年前已經建議署方在太湖花園太埔頭路一帶的過路處劃設雙黃線，但署方仍然未有跟進。該處仍然有貨車停泊在相關過路處旁，阻礙行人視線，並導致車輛需要越過行車線逆線行駛，故他希望署方盡快處理。
- (ii) 太湖花園隧道包括 NS153 及 NS154，而 NS153 只是行人隧道，並非設有單車徑的隧道，但經常有單車使用者為求快捷，從附近的單車徑直接駛入 NS153 前往翠怡花園，或從翠怡花園的斜坡駛入，穿過 NS153，再前往 NS154。他希望署方研究以不同方法解決相關問題，而他亦可以與署方到現場視察，研究如何處理。
- (iii) 認同陳振哲議員的意見，認為警方需要就相關檢控數字提交詳細的書面報告，例如近 3 年的檢控數字，因為委員一直只能在會議上才知道相關的檢控數字或警方曾經進行什麼執法行動。他認為所有相關部門都應就所有跟進事項提交文件，讓委員跟進相關情況，以及在會議前知道相關部門曾經採取什麼跟進行動。他舉例說，運輸署可以提交文件，報告署方最近 2 個月在區內採取了什麼措施增加泊車位、物色了哪些位置增加泊車位，而當中有哪些是適合和不適合，以及相關的數據為何，讓委員評估署方有否認真跟進，而此舉亦有助推進相關事項。他相信相關部門可以就所有跟進事項提交類似資料，讓委員清晰了解相關進度。
- (iv) 他向警方反映，舊墟直街、美新里、翠樂街、翠怡街、大埔頭路及大埔頭徑的違泊情況非常嚴重，甚至導致有車輛在美新里逆線行駛。此外，翠樂街近停車場的位置亦有車輛逆線行駛，穿過行人過路處，險象環生，並曾經導致有人受傷，只是傷者沒有報警。他相信相關部門不應待有人命傷亡後才改善該處的交通問題，而應在得知有人在相關位置，特別是美新里及翠樂街發生事故後，便想辦法解決問題。雖然運輸署已經在舊墟直街的轉彎位劃設雙黃線，但他每晚仍然看見有車輛停泊在該轉彎位置，故他認為如

警方沒有到場執法，即使運輸署在道路劃設雙黃線，亦未能阻止司機在該處違泊。舊墟直街有很多夜店及酒吧，每晚都有很多人在該處逗留，故警方須更頻密地到場執法。由於警方長期沒有在該處執法，令現時整條街都是違泊車輛，有些車輛甚至並排停泊。此外，警方亦沒有跟進大埔頭路及大埔頭徑近太湖花園對出的違泊情況，雖然有居民報警要求警方處理違泊車輛，但警方仍然沒有派員跟進。他希望警方嚴加跟進上述地點的違泊問題。

(v) 詢問警方是否需要招聘更多交通督導員處理違泊問題。

235. 區鎮濠議員代文念志議員向警方代表致歉。他表示文議員剛才情緒較為激動，可能是因為 2 天前有議員在太古城遭防暴警員嘲諷失去一隻耳朵一事而受到影響。以他過去 2 年擔任交運會增選委員的經驗，他相信徐翼福先生有跟進區內的交通問題。此外，他曾經多次報警，要求警方跟進頌雅路及大埔中心一帶的違泊情況，但他報警後等了 6 小時仍未見警方到場執法。即使有警員在相關時段看見違泊，亦視而不見。因此，他請警方代表向其他警方同事反映相關情況。他表示，基本上整個大埔區都有違泊，故請警方處理。他亦詢問警方現時能否提供 2019 年 1 至 3 月份的檢控數字。最後，他指出很多違泊車輛一直停泊在廣宏街轉左，即廣福邨斑馬線前的位置。今年 4 月初，該處曾經發生交通意外，有貨車撞毀鐵欄，失控駛進對面行車線，司機則聲稱是由於要閃避從停泊車輛之間走出來的行人，因而失控。因此，他請警方跟進該處的違泊情況。

236. 林名溢議員的意見及問題如下：

- (i) 他一向非常支持警方打擊違泊，並須雷厲風行，而市民亦普遍支持，故警方無須擔心打擊違泊會失去市民的支持。他最近亦看見警方在大埔墟檢控違例車輛，但仍有很多改善空間，例如可以更頻密地執法。他表示警方不能只是在收到違泊投訴後才執法，而是必須持續、主動及頻密執法，因為很多違泊車輛被警方檢控後，過幾天又再次違泊，故他建議警方考慮在執法後數天再次前往相關地點，視察違泊情況有否改善。
- (ii) 他曾經詢問警方，如違泊車輛導致道路擠塞，警方會否拖走，但警方卻表示只有在阻塞整條道路的情況下才會拖走違泊車輛。他亦曾經就此事詢問觀塘區的議員，該名區議員表示警方處理觀塘開源道的違泊問題時，未必需要待違泊車輛阻塞整條道路才拖走車輛，因為觀塘開源道為該區的主要幹道，如因違泊而令相關道路只是剩下 1 條行車路線，足令交通非常擠塞。就此，他建議大埔警區參考觀塘區的做法，無須待整條道路被阻塞後才拖走違泊車輛。

- (iii) 他曾經多次在其他會議上建議增聘交通督導員，而警方亦表示將落實相關建議，但直至現時仍未見警方回應將增聘多少人員。
- (iv) 他認同區鎮樺議員所說，警方不應只是驅趕違泊車輛，因為此舉沒有阻嚇力，故警方必須雷厲風行。他表示，假如自己是的士司機，而警方又只會以驅趕方式處理他的違泊行為，沒有任何懲罰或後果，他會重複相關行為。至於大埔墟的違泊黑點，他指出的士違泊在廣福道的情況非常嚴重，不只霸佔行人路，亦霸佔巴士站及落貨區。的士霸佔落貨區，貨車便需要在落貨區外落貨。此外，他建議警方在運頭街、寶鄉街及寶湖道的士站等違泊黑點嚴厲打擊違泊車輛，而不只是驅趕。
- (v) 他希望警方詳細介紹電子定額罰款通知書先導計劃。

237. 譚爾培議員表示，由於有工程在泥涌巴士站開展，巴士將自本周三起改經年明路，不再駛經西沙路。不過，年明路一向有車輛違泊，故他請警方留意相關路段的情況，避免巴士因被違泊在年明路的車輛阻塞而未能駛入。他一直有反映榕樹澳道路的交通問題，並準備邀請漁農自然護理署在 5 月中一同巡區。他請警方亦派代表出席，視察相關情況。

238. 陳蔚嘉議員表示，她不在意警方就違泊問題發出多少張告票，而是警方能否有效打擊違泊。她曾經多次反映福和路長期出現違泊問題，而福和路有一條緊急通道需要有足夠空間讓消防車及救護車進出，故她非常重視該處的違泊問題。然而，違泊人士沒有道德可言，甚至把車輛違泊在消防通道欄杆前，多次阻礙救護車進入執行救援工作。就此，她希望警方加強打擊該處的違泊情況。此外，在廣福道加油站附近，司機漠視交通阻塞，仍然違泊車輛，甚至把車輛停泊在該處的迴旋處中間。不少旅遊巴及貨車早上駛經迴旋處時被違泊車輛阻塞，繼而響號，令很多居民亦向她投訴車輛響號，故她希望警方加強處理該處的違泊問題。她請運輸署派員與她前往上述 2 個地點視察，研究能否修正交通標誌及在相關道路劃上標記，以期協助警方執法。

239. 主席請運輸署在會議後聯絡陳蔚嘉議員。

240. 周炫瑋議員表示，大埔區內不只是市中心的違泊情況嚴重，鄉村亦有很多違泊車輛，因為現在的泊車位數量不足。以他的選區為例，梅樹坑路、水圍路及寶雅路的違泊情況愈來愈嚴重，特別是水圍村村口，每晚都有數架大型貨車違泊在該處。他明白由於區內沒有泊車位，司機才會違泊，但亦希望警方處理相關問題。他表示，他已經很久沒有看見警方或交通督導員在區內巡邏，在這 1 至 2 個月的情況尤甚。他希望警方就此解釋，並報告相關數據及人手安排。

241. 何偉霖議員表示，頌雅路晚上的違泊情況非常嚴重，遍布整個富亨邨。

此外，他認同徐翼福先生所說，不能單靠警方打擊違泊，但他認為此一說法需要基於警方在過去 9 至 10 個月有盡力執法才可成立，而警方卻沒有盡力執法。區議員接到任何投訴，不論關於社區運動或疫情都需要跟進，這與警方不同。他希望警方恢復原來打擊違泊的力度，跟進委員提出的違泊黑點，不要隨意缺席會議，因為出席會議亦是警方的工作之一。

242. 徐翼福先生備悉委員提及的違泊地點，並會多加留意，當中包括大埔頭路、美新里、大埔中心、頌雅路及水圍路等。關於委員的其他意見，他回應如下：

- (i) 有關區鎮濠議員的意見及查詢，他首先感謝區議員讚賞，並表示他在過去數年盡力處理違泊問題，但不論如何盡力，違泊情況依然出現。大埔警區在 2019 年 1 月至 3 月期間每月發出的定額罰款告票數目分別為 12 827 張、11 319 張及 11 643 張。
- (ii) 有關林名溢議員的意見及查詢，他備悉林議員就拖走違泊車輛提出的意見。大埔警區在 2019 年增加了 3 名交通督導員。此外，大埔警區現正進行電子定額罰款通知書先導計劃。運輸署自 2020 年 4 月 20 日起在新發出的車輛牌照上增設以系統加密的二維碼，以期配合警方推行的計劃，方便警方執法。
- (iii) 有關陳蔚嘉議員的意見，他相信福和路晚上確實有違泊問題，而警方早上亦非常頻密地前往該處執法。他表示，福和路是該路段的盡頭，加上這幾月來疫情肆虐，學校又停課，因此違泊在其他地方的車輛被多次檢控後，便改泊在福和路上。他備悉相關意見，亦會安排同事在相關時段前往該處執法。雖然平日沒有車輛在相關路段行駛，但警方亦不會容許違泊車輛影響相關部門的車輛進出該處，進行緊急救援工作。

243. 文念志副主席詢問路政署去年在寶鄉街實施的交通改善措施的成效。他認為，如相關部門的改善措施有效，可以考慮在大埔區其他違泊黑點採取。

244. 蕭偉琨先生表示，路政署是根據運輸署提供的設計興建相關的交通改善措施，故請運輸署補充有關措施的效用。

245. 李穎琛女士表示，路政署剛才曾經提及他們將會在 5 月初開展工程，預計在 6 月底完成，故相關的交通改善工程仍未完成。

246. 文念志副主席表示，根據去年的會議記錄，相關部門預計有關工程在去年 10 月開展，並在 11 至 12 月完成，但原來現時仍未完成。就此，他詢問相關部門能否在工程開展前，聯絡委員前往相關位置視察，並向委員講解工程的成效。因為相關部門必定認為有關工程能夠帶來成效，才會落實開展，故

他認為如相關改善措施真的有效，相關部門亦可以考慮在委員提及的其他違泊黑點採取，以期改善違泊情況。

247. 主席請相關部門在相關工程開展前經秘書處聯絡委員到現場視察，以期了解工程的具體內容。

248. 區鎮濠議員表示，大埔警區在 2019 年 1 月至 3 月發出的定額罰款告票數量，與 2020 年 1 月至 3 月發出的數量有很大差距，故他希望警方加強執法，以期改善違泊情況。此外，據悉有警員曾經在大元邨的範圍內檢控違泊車輛，故他詢問警員會否主動前往屋邨範圍內檢控違泊車輛，還是待市民或房屋署提出相關要求後才會檢控。

249. 徐翼福先生表示，如警方能夠恢復以往的人手安排，他可以安排更多檢控行動。雖然警方每天都有採取打擊違泊的行動，但在 4 月底也安排了數天進行針對性打擊違泊的行動。此外，大元邨的屋邨範圍屬私家路，因此會交由屋邨的相關人員負責處理違泊情況，除非涉及駕駛違例事項、嚴重阻塞道路及涉及斑馬線的情況，則另作別論。就一般的違泊行為而言，香港法例並沒有賦予權力讓警方在私家路執法。

(四) 在林錦公路迴旋處加設轉乘站

250. 彭曉峯先生表示，由於林錦公路迴旋處加設轉乘站的工程涉及環保措施及砍伐大量樹木，所需費用頗多。署方考慮不同因素後，決定先行在梧桐寨興建迴旋處，日後再研究是否需要在康樂園增設公共運輸交匯處。

251. 陳振哲議員不同意運輸署代表在 2019 年 9 月 13 日的交運會會議上的回應。她當時表示，運輸署將在梧桐寨加設迴旋處的工程完成後，檢視林錦公路相關路段的情況，以及研究是否需要在林錦公路迴旋處加設轉乘站。他認為在梧桐寨加設迴旋處，主要是為了改善林錦公路林村居民出入大埔的交通，而在林錦公路迴旋處加設轉乘站則是希望善用交通網絡，以期改善大埔區的整體交通流量問題，故上述 2 項工程旨在解決不同問題。他請有關部門先行講述梧桐寨加設迴旋處工程的預計完工日期。

252. 蕭偉琨先生表示剛才亦曾經簡介梧桐寨加設迴旋處的工程，而署方希望在 2022 年年底前完成工程，但由於工程或會影響幾幅斜坡，如需為斜坡進行鞏固工程，便需要再花更多時間。署方待斜坡穩定性評估完成後，便會重新檢視梧桐寨加設迴旋處的工程時間表，但現時初步的目標是在 2022 年年底完成相關工程。

253. 陳振哲議員續表示，路政署預計在 2022 年年底才完成梧桐寨加設迴旋處的工程，而運輸署仍然表示須待工程完成後才檢視是否需要在林錦公路迴旋處加設轉乘站。他認為做法並不理想，並表示署方必須預視地區將會出現的問題，及早提出改善方法，而非待問題發生後才想方法解決。他舉例說，署方不應待天鑽或大埔第 9 區落成及居民入伙後，才處理相關地區泊車位不足的問題。他認為相關工程完成後，署方又需要花 1 至 2 年時間研究是否需要加設轉乘站，甚或 10 年後仍在研究。

254. 主席表示，剛才署方只是提及在林錦公路迴旋處加設轉乘站的經費問題，而不是考慮相關工程是否可行，故他詢問署方能否在進行工程的同時，初步計劃在林錦公路迴旋處加設轉乘站。

255. 馬芳蘭女士表示，如果在林錦公路迴旋處加設轉乘站，不會令很多人受惠，反而在梧桐寨加設迴旋處更為合適，可以同時讓林錦公路的居民受惠。此外，署方曾經研究在林錦公路迴旋處加設轉乘站的建議，但署方工程師認為相關工程十分龐大，所需費用甚多，而且需時至少 8 至 10 年，故署方選擇在梧桐寨加設迴旋處，因為相關工程能更快完成，並能令更多人受惠。不過，署方亦有保留林錦公路的相關土地，並將一併研究其他更改附近土地用途的申請及相關交通需求。

256. 姚躍生議員表示，約有 5 000 名居住在大窩東支路及大窩西支路附近的村民無法使用梧桐寨的迴旋處。

257. 陳振哲議員重申，上述 2 項工程旨在解決不同問題。如署方曾經研究在林錦公路迴旋處加設轉乘站，他要求署方提交相關資料，包括但不限於何時提出、詳情、進度、結論或任何相關事宜。這些要求均在他提交的討論文件中提及，但署方代表卻沒有準備任何相關資料，並只是在會議上表示署方研究後發現相關建議並不可行，但未有提出相關理據。他重申，在梧桐寨加設迴旋處是為了改善林村的交通，而在林錦公路迴旋處加設轉乘站是為了改善整個大埔區的高速公路網絡發展，並把該處用作大埔區的交通樞紐。

258. 馬芳蘭女士表示，署方現正研究如何改善大窩西支路及林村谷的交通配套，她可以請署方工程師補充相關資料。

259. 陳振哲議員認為馬芳蘭女士的回應與交通規劃有關，並不是針對相關工程，因此是沒有意義的，而她亦不應突然要求署方工程師回應。

260. 馬芳蘭女士表示，相關工程涉及不同方面的工作，例如土木工程方面的分析，而署方有不同職員負責不同工作，故署方工程師會較清楚相關工程是否可行。

261. 林德浩先生表示，在林錦公路迴旋處增設公共交通轉乘站，不論是陳振哲議員還是上屆的區議員都一直爭取落實，以期改善林村的交通問題。他表示署方以往研究上述 2 項工程時，亦曾經與其他部門研究，發現相關工程的費用昂貴，而且所需的時間亦會很長，故署方認為在梧桐寨加設迴旋處能盡快改善林村的交通問題。就陳議員提出在林錦公路迴旋處加設轉乘站，以期改善整個大埔區的交通網絡，他表示署方將如之前所說，在梧桐寨加設迴旋處的工程完成後，審視整個交通網絡的結構及需要，然後再研究如何跟進在林錦公路迴旋處加設轉乘站的建議。

262. 陳振哲議員要求署方提交書面報告，詳述在林錦公路迴旋處加設轉乘站的事宜。他認為署方仍然混淆了上述工程的概念，在梧桐寨加設迴旋處為的是改善林錦公路林村段沿線的交通問題，但整個林村包括南華莆及大窩西支路一帶，故梧桐寨的迴旋處無法解決南華莆的交通需求問題，以及從粉嶺經大窩東支路的交通問題。

263. 馬芳蘭女士補充說，署方曾經在上屆區議會指出，在林錦公路迴旋處加設轉乘站不會令很多乘客受惠，加上林錦公路一帶的居民亦無法使用相關設施，故署方選擇在較遠的位置作調頭處，以期令更多居民受惠。至於大窩東支路及大窩西支路，署方將構思另一措施，以期改善從北區前往相關地點的交通。

264. 陳振哲議員認為馬芳蘭女士一直沒有正面回應他的問題，只是一直強調在梧桐寨加設迴旋處可以解決林錦公路林村段的問題，覺得相關問題得以解決便可。他提出在林錦公路迴旋處加設轉乘站，是希望改善整個大埔區的交通配套，可以令巴士不用只從廣福邨前往其他地區。只要從這個角度考慮，署方便可知道上述 2 項工程為 2 個不同的概念。他要求署方以書面回覆他在大埔區議會文件 TT 20/2020 號上提出的問題。

265. 主席表示，在林錦公路迴旋處加設轉乘站的建議在多年前提出，故署方不應待 10 年後才開始研究。他建議秘書處去信運輸署，要求署方就有關建議作出具體回應。此外，交運會亦將繼續跟進有關事項，而委員亦可以在相關的工作小組跟進。

(會後備註：上文第 265 段所述的信件已經在 2020 年 5 月 11 日送交運輸署，而相關回覆已經在 2020 年 5 月 22 日送交各委員，並已於 2020 年 5 月 25 日的交運會會議上作出討論。)

X. 大埔區加建無障礙通道設施的項目及時間表

(大埔區議會文件 TT 23/2020 號)

266. 蕭偉琨先生請委員備悉上述文件。

267. 陳振哲議員表示，由於路政署結構編號 NF78 及 NS145 的升降機位於較寧靜的鄉郊地區，因此如有人在凌晨時份使用該升降機，升降機廣播的音量便會影響附近居民的睡眠，當中尤以大窩西支路的居民最受影響。為此，他希望署方向相關升降機公司跟進如何調低升降機的音量。

268. 姚躍生議員查詢路政署結構編號 NF80 及 NF82 的升降機工程開展日期。此外，他表示大窩東支路及大窩西支路有數條天橋，而天橋橫跨東鐵的部分均沒有上蓋。他曾經就此事查詢不同部門，但相關部門均表示不是其負責範圍。因此，他詢問有沒有部門可以跟進相關事宜，在上述位置興建上蓋。

269. 譚爾培議員查詢，相關部門會否在帝琴灣附近的行人天橋增設升降機及相關詳情。

270. 區鎮樺議員表示，近林村河及大埔河的升降機，如遇上颱風便會被水淹浸。風季及雨季即將來臨，故他查詢以往提及的維修及加裝防水設備或水浸感應器工程，是否已經完成。他表示相關部門沒有報告相關的跟進工作，並表示以往曾經提及會否特別在近河邊的升降機加裝水浸感應器，如有水淹浸升降機底部，便會自動升高升降機至地面，避免升降機被水淹。據悉，在未有人提出在升降機加裝水浸感應器前，相關部門已經有此想法，但不知道是由於感應器失靈還是沒有感應器的緣故，他未見相關跟進。不過，經過颱風一役後，他再次要求相關部門在升降機加裝水浸感應器，但仍未見相關部門跟進。

271. 劉勇威議員查詢署方為何在題述報告中沒有包括路政署結構編號 NS154 的升降機工程。據他了解，署方已經展開相關工程，故他希望署方在題述報告中包括該項工程，讓他了解其進度及情況。此外，他表示曾經向路政署職員提及署方須在路政署結構編號 NS154 加建欄杆，但署方未有提及在未來 3 個月內動工及規劃中的項目提及相關進展，故他查詢相關情況。

272. 蕭偉琨先生回應如下：

- (i) 備悉陳振哲議員的意見，他會與署方維修組人員商討相關升降機的廣播音量問題後，再與議員報告跟進情況。
- (ii) 就姚躍生議員的查詢，他表示由於現時在路政署結構編號 NF80 的位置有另一項工程正在進行中，故須待該項工程完成後，才可展開相關升降機工程。同時，相關升降機工程會納入署方未來批出

的工程合約內，並正進行招標工作，以及預計在 2020 年下半年度展開工程。於路政署結構編號 NF82 有兩部升降機，署方預計在 2021 年第一季前完成興建 1 號升降機的工程，並開放予公眾使用，而 2 號升降機則已經在本年 3 月開放予公眾使用。

(iii) 有關譚爾培議員的查詢，他表示負責部門現時正研究在帝琴灣附近的行人天橋增設升降機。有關區鎮樺議員的查詢，他知悉本署結構維修組已經制定措施以應付水浸問題，他會請相關負責人員直接向區議員報告有關詳情。

(iv) 有關劉勇威議員的提問，他表示署方已經在 2019 年第三季展開相關工程，會把相關進度列入往後提交的報告中。有關在路政署結構編號 NS154 加建欄杆的建議，他會在會議後轉述相關同事跟進，並請相關同事向劉議員報告有關情況。

273. 任啟邦議員表示，路政署結構編號 NF266 橫跨汀角路近棟樑里的第 2 部升降機已在 2020 年 2 月農曆新年完結後開放予公眾使用。不過，由於相關的升降機工程影響天橋原有的斜道，故須把天橋修復至原來的斜道。他們也關注修復天橋斜道工程的進展，並在 2 月聯絡承建商。承建商原本表示預計可以在 4 月完成修復天橋斜道的工程，但現時似乎未能如期完成，故他查詢署方能否報告該項工程的進展。他表示，把天橋修復至原來的斜道後，即使升降機因定期檢查維修工作而停用，有需要的人亦可以使用天橋。此外，他表示自從在 2015 年開展興建第 2 部升降機的工程後，在汀角路的相關位置便少了 1 條行車線。雖然現時駕駛人士已經習慣單線行駛，塞車問題亦不是非常嚴重，但亦不時出現道路交通繁忙的情況，故他希望能盡快完成相關工程，重新開放行車線及單車徑供市民使用，以期恢復道路的原貌。

274. 蕭偉琨先生表示將轉述上述意見給相關同事跟進，並請相關同事向任啟邦議員報告有關工程的進度。

XI. 路政署(大埔區)過去兩個月內完成及未來三個月內的交通改善項目 **(大埔區議會文件 TT 24/2020 號)**

275. 蕭偉琨先生請委員備悉上述文件。

276. 陳振哲議員認為路政署提交的題述文件內容清晰，值得運輸署參考。

277. 主席查詢有關約 2 個月前在安埔里進行的重鋪路面工程。他表示，承判商在工程當天的傍晚才通知他們將會在當天晚上 9 時至 10 時進行相關工程。他認為相關工程並不迫切，這麼晚才通知他們需要進行相關工程，令他們無法及早通知居民，亦無法預早為有機會因工程而產生的投訴作準備。故他詢

問署方，是項工程是否如此迫切。

278. 蕭偉琨先生表示，他現在沒有相關工程的資料，未能回應當時是否需要急切進行，但表示如需進行緊急工程，難免會出現上述情況。他代表署方為當天造成的不便致歉，並表示日後如需進行重鋪路面工程，會盡早通知有關的區議員，讓他們及早通知當區居民。

279. 文念志副主席表示，題述文件仍然顯示工程師張偉鋒先生的聯絡方法，但張先生已調至其他部門，故他查詢日後如需查詢相關工程，是否應聯絡工程師林德浩先生及李穎琛女士。

280. 譚爾培議員表示，他會一直跟進預計在 2022 年 3 月完工的西徑村交通改善項目。此外，就相關改善項目，他查詢電訊公司陸續進場搬遷電纜的進度為何，以及興建燈號控制過路處後，預計能減慢多少車速。

281. 有關譚爾培議員的查詢，蕭偉琨先生感謝他就相關改善項目的跟進，並表示項目相當複雜，因為該段行人路非常狹窄，而地底亦鋪設了很多不同的電纜及管道。署方自 2018 年起進行搬遷工程，在此期間已經搬遷不少電纜、管道及設施，包括電箱、火躉、街燈的電線等。現時電訊盈科正準備搬遷其電纜，及後署方會進一步與其他公用事業公司協調以搬遷更深的電纜。若日後煤氣管道需要改道，其工程會變得更為複雜。署方現時須先讓相關公用事業公司完成所有搬遷工程，才能進場開展過路處的土木工程，故暫預計在 2021 年 12 月才能開展署方的工程。此外，他表示是項工程並不會改變車速限制。至於車輛流量會否受擬建交通燈設置的影響，則請運輸署代表回應。

282. 姚躍生議員再次查詢有沒有部門可以跟進大窩東支路及大窩西支路的數條天橋不設上蓋一事。他表示，相關位置本來沒有鐵欄包圍，但由於部門擔心有人會丟雜物到路軌上，便即時在該處加設圍欄，但卻沒有部門願意跟進設置上蓋一事。他亦擔心有人會拋高雜物，使其越過圍欄並跌在路軌上，故促請部門盡快設置上蓋。

283. 蕭偉琨先生請姚躍生議員提供相關天橋的編號，他會請負責同事跟進有關事宜。

284. 有關西徑村改善項目中，燈號控制的行人過路處會否影響交通流量，李穎琛女士表示該燈號過路處只會在有行人按下燈號後才會轉燈，轉燈後當然會影響車流，但她認為有需要在西徑村提升安全系數，為行人提供安全的過路設施。

285. 譚爾培議員表示會在會議後與相關部門跟進西徑村的改善項目。

XII. 成立工作小組

(大埔區議會文件 TT 25/2020 號)

286. 主席表示，上屆委員會轄下設有三個常設工作小組，分別為“跟進公共巴士及小巴服務工作小組”、“改善鄉郊主要道路工作小組”及“跟進‘吐露港公路／粉嶺公路／蓮塘口岸’大埔段道路工程工作小組”。在“跟進‘吐露港公路／粉嶺公路／蓮塘口岸’大埔段道路工程工作小組”解散後，委員會通過成立“道路、交通安全運動及單車網絡發展工作小組”。根據《大埔區議會常規》第 40(1)條，委員會可在同一時間內在其轄下委出不多於 3 個常設工作小組。他請委員參閱 TT 25/2020 號文件，並考慮是否設立 3 個常設工作小組，分別為：(一)跟進公共巴士及小巴服務工作小組；(二)改善主要道路工作小組；以及(三)道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組，並通過其職權範圍，以及是否需要成立新的工作小組。

287. 區鎮樺議員建議根據題述文件設立上述 3 個常設工作小組。

288. 主席宣布本屆委員會轄下將設有 3 個常設工作小組，分別為：(一)跟進公共巴士及小巴服務工作小組；(二)改善主要道路工作小組；以及(三)道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組，並通過其載於大埔區議會文件 TT 25/2020 號的職權範圍。

289. 委員推選上述 3 個工作小組的主席，詳請如下：

(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組

- (i) 區鎮濠議員提名任啟邦議員擔任工作小組主席，並獲劉勇威議員和議。
- (ii) 任啟邦議員接受提名。
- (iii) 由於沒有其他提名，主席宣布任啟邦議員當選為上述工作小組的主席。

(二) 改善主要道路工作小組

- (i) 文念志副主席提名蘇達良議員擔任工作小組主席，並獲陳振哲議員和議。
- (ii) 蘇達良議員接受提名。
- (iii) 由於沒有其他提名，主席宣布蘇達良議員當選為上述工作小組

的主席。

(三)道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組

- (i) 何偉霖議員提名譚爾培議員擔任工作小組主席，並獲陳蔚嘉議員和議。
- (ii) 譚爾培議員接受提名。
- (iii) 由於沒有其他提名，主席宣布譚爾培議員當選為上述工作小組的主席。

XIII. 其他事項

290. 委員沒有提出其他討論事項。

XIV. 下次會議日期

291. 秘書處將另行通知各委員下次會議舉行日期。

292. 議事完畢，會議在下午 6 時 04 分結束。

大埔區議會秘書處
2020 年 7 月