

大埔區議會
交通及運輸委員會
2021年第二次會議記錄

日期：2021年5月7日(星期五)

時間：上午9時33分至下午3時42分

地點：大埔區議會會議室

出席者

主席

關永業議員

出席時間

會議開始

離席時間

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

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

上午9時37分

會議完畢

周炫瑋議員

上午9時45分

會議完畢

何偉霖議員

上午9時42分

會議完畢

林名溢議員

會議開始

下午3時15分

林奕權議員

上午9時40分

上午10時26分

劉勇威議員

上午9時37分

會議完畢

連桷璋議員

上午11時30分

會議完畢

毛家俊議員

會議開始

會議完畢

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

上午9時48分

下午1時01分

胡耀昌議員

上午11時33分

下午12時36分

任啟邦議員

會議開始

會議完畢

姚鈞豪議員

上午9時58分

會議完畢

姚躍生議員

上午11時33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

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

朱麗儀女士

高級運輸主任 / 巴士發展(新界東)1 / 運輸署

孔浩雲先生

運輸主任 / 巴士發展(新界東)1 / 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

彭曉峯先生

工程師(大埔)3 / 運輸署

鄭韞慈先生

區域工程師 / 大埔(1) / 路政署

林志權先生

高級工程師 / 項目 3 / 土木工程拓展署

麥佩茵女士

工程師 / 19(北) / 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

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

宋程慧女士

大埔警區行動主任 / 香港警務處

劉頌恩先生

大埔警區交通執法專隊主管 / 香港警務處

徐翼福先生

大埔警區交通隊主管 / 香港警務處

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

彭俊皓先生

策劃及車務編排主任 / 城巴有限公司 /
新世界第一巴士服務有限公司

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) 在 5 月 4 日舉行的大埔區議會會議上，區議會通過交運會的更新委員名單。因此，由是次會議開始，毛家俊議員將以交運會委員身分出席交運會會議。
- (ii) 香港警務處(“警務處”)大埔警區行動主任宋程慧女士接替已調職的馮雅政女士出席今後的會議。

I. 通過交通及運輸委員會 2021 年 3 月 5 日第一次會議記錄

(大埔區議會文件 TT 19/2021 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。

5. 陳振哲議員指出，有區議員曾在大埔區議會會議上提出解決生理需要的重要性，以免影響會議，故他查詢會否在會議期間安排小休時間，讓委員及政府人員解決生理需要。

6. 主席表示，由於上述小休安排涉及區議會行政事宜，故建議委員在行政及財務管理委員會會議商討。在是次會議上，委員可以按需要提出休會。

II. 運輸署—2021 至 2022 年度大埔區巴士路線計劃

(大埔區議會文件 TT 20/2021 號及 TT 20a/2021 號)

7. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)1 朱麗儀女士及運輸主任／巴士發展(新界東)1 孔浩雲先生，以及城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(“城巴／新巴”)策劃及車務編排主任彭俊皓先生就是項議程出席會議。他請朱女士介紹大埔區議會文件 TT 20/2021 號及 TT 20a/2021 號，並回應跟進公共巴士及小巴服務工作小組成員在 3 月 30 日的會議上提出的意見。

8. 朱麗儀女士介紹大埔區議會文件 TT 20/2021 號及 TT 20a/2021 號。

9. 主席表示，由於上述工作小組成員在 3 月 30 日舉行的會議上，已經詳細討論 2021 至 2022 年度大埔區巴士路線計劃，故建議先由上述工作小組主席任啟邦議員簡述討論結果。

10. 任啟邦議員表示，上述工作小組已在 3 月 30 日召開本年度第二次會議，集中討論運輸署-2021 至 2022 年度大埔區巴士路線計劃。工作小組成員對計劃的意見概括如下：

- (i) 有關巴士 64X 號線及 65X 號線的建議，如可使用新巴士資源開辦服務，成員將會歡迎，但他們希望在早上亦能增設上述服務，由科學園繞經大埔，前往屯門及天水圍。
- (ii) 有關巴士 86P 號線及 X89D 號線的建議，根據巴士公司及運輸署提供的數據，巴士 86P 號線的載客率偏低，成員只好接納取消該號線的建議；巴士 X89D 號線的載客率則接近 7 成，在疫情緩和後或許仍會增加，故成員支持增加巴士 X89D 號線的班次。
- (iii) 有關巴士 263C 號線的建議，成員支持該號線改經白石角。
- (iv) 有關巴士 272P 號線的建議，成員支持盡快落實。不過，由於早上時段從大埔前往葵興的服務多年來沒有增加，故成員要求至少在早上時段增加班次，而運輸署代表剛才亦建議在早上時段增加 1 個班次。
- (v) 有關巴士 274 號線的建議，成員支持該號線繞經白石角，但亦希望增加回程服務，即在早上時段由烏溪沙站繞經白石角，前往上水。運輸署當時表示備悉相關建議。
- (vi) 有關巴士 307P 號線及 907D 號線的建議，由於需取消巴士 307P 號線在上午及下午時段各 2 個班次，以增設巴士 907D 號線，故該建議有較大爭議，需在是次會議上詳細討論。
- (vii) 有關巴士 682 號線及 682A 號線的建議，成員支持盡快落實。
- (viii) 有關巴士 T74 號線的建議，成員大致支持。不過，有成員希望該號線繞經富亨，亦有成員不滿車費較巴士 74X 號線昂貴。
- (ix) 有關巴士 N307 號線的建議，成員支持把該號線延長至太和，但希望該號線亦能繞經富亨，以改善富亨的深宵巴士服務。
- (x) 有關巴士 A47X 號線的建議，成員支持落實。
- (xi) 有關巴士 N42P 號線的建議，有成員認為其載客率或受疫情影響而偏低，故反對取消該號線。委員將在是次會議上討論，並審視相關數據後再作決定。

- (xii) 有關巴士 NA47 號線的建議，成員支持落實。
- (xiii) 有關 3 條新增巴士號線的服務建議：(一)康盛花園一大埔工業邨：成員希望該路線前往將軍澳工業邨，以便利從大埔前往將軍澳工業邨上班的乘客；(二)富蝶邨一大埔墟站：成員希望該路線前往太和站，以疏導南運路的交通，紓緩交通擠塞，而運輸署代表剛才亦表示該路線將駛往太和站，他相信此舉能滿足部分成員的要求；以及(三)富蝶邨一油塘：成員建議研究能否一併整合巴士 74X 號線的服務。不過，由於上述 3 條擬議路線將在 2022 年或 2023 年落實，現時仍未展開招標程序，亦未有具體資料，故建議運輸署先考慮成員的意見，如有改動，再在是次會議上報告，讓委員再作討論。

11. 主席表示，由於工作小組成員已經詳細討論題述計劃，而任啟邦議員亦已報告討論結果，故建議委員只需提出新的補充意見，或就運輸署的修改建議提出意見。

12. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 有關巴士 272P 號線增加在早上 7 時 10 分及 7 時 30 分的班次的建議，他指出現時乘搭早上 7 時 15 分從大埔開出的班次，抵達長沙灣時已是早上 8 時 30 分，而上述 2 個班次的開出時間較原有的早，故認為可以滿足市民需求。此外，由於現時未有巴士 272P 號線的乘客數據，故亦同意先增設該號線的回程班次，再檢視情況。
- (ii) 有關巴士 307P 號線及 907D 號線的建議，他詢問運輸署或巴士公司能否提供巴士 307P 號線的最新載客率，讓委員決定是否同意取消該號線在上午及下午時段各 2 個班次，以增設巴士 907D 號線。

13. 朱麗儀女士回應如下：

- (i) 有關巴士 307P 號線及 907D 號線的建議，運輸署因應工作小組成員的意見，在今年 4 月底平日(4 月 29 日(星期四))的上午及下午繁忙時間，分別在廣福邨、大老山隧道、東區海底隧道及天后站進行實地調查。署方留意到巴士 307P 號線在早上時段往銅鑼灣方向的 12 個班次中，載客率最高的站點約有 4 成多至 7 成多的乘客，平均載客率約 6 成；在下午時段往大埔方向的 10 個班次中，載客率最高的站點約有 2 成多至 6 成多的乘客，平均載客率約 4 成。因此，參考相關數據後，署方建議按原定方案，除了新增資源外，亦調撥巴士 307P 號線上午及下午時段各 2 個班次，增設巴士 907D 號線。若建議得以落實，運輸署及巴士公司會在實施方案後，密切留意上述路線的乘客需求變化，適時與巴士公司商討調整服務以配合乘客的需要。署方亦請九龍巴士(一九三三)有限公司(“九

巴”)及城巴新巴多加留意巴士 307P 號線在 4 月上旬及下午時段的載客率，並補充相關情況。

- (ii) 有關巴士 272P 號線的建議，早上的班次將調整至早上 7 時 10 分及 7 時 30 分開出，而回程班次會按照建議方案的時間開出。如建議得以落實，運輸署將留意上述班次的載客率，以檢視班次服務是否合適。

14. 陳重懿先生回應如下：

- (i) 九巴 4 月時亦持續留意大埔區對外巴士服務的載客情況，包括巴士 307P 號線、907C 號線及其他載客率較高的巴士號線。巴士 307P 號線的載客率與運輸署在上文第 13(i)段所述的相若，即在早上 12 個班次及晚上 10 個班次中，有若干班次的載客率偏低。九巴在增加和調撥資源時亦會盡量減低對現有乘客的影響，故只會調撥載客率較低的巴士 307P 號線的資源，以增設巴士 907D 號線。
- (ii) 由於現時巴士 272P 號線的早上班次抵達長沙灣時已經接近早上 8 時 30 分，故建議把該號線新增的早上班次提早至早上 7 時 10 分及 7 時 30 分開出。

15. 彭俊皓先生表示，城巴／新巴統計的巴士 307P 號線載客率，與運輸署在上文第 13(i)段所述的相若，即若干班次的載客率並不理想，故希望落實巴士 307P 號線及 907D 號線的建議，從而更加善用巴士資源。

16. 主席表示，大埔區議會文件 TT 20a/2021 號提及，運輸署建議開辦新巴士服務往來富蝶邨及太和站，而非原定往來富蝶邨及大埔墟站的巴士服務。就此，他詢問當區區議員，即文念志副主席及何偉霖議員對上述改動有何意見。

17. 何偉霖議員表示，居民現階段支持開辦新巴士服務往來富蝶邨及太和站，而他亦認為建議有助減輕南運路及大埔墟的交通壓力。不過，由於富蝶邨斑蝶樓的居民即將入伙，故他希望運輸署盡快公布短期措施，並落實交通配套，讓居民盡早知悉安排。

18. 任啟邦議員表示，委員如對縮減巴士 307P 號線的班次，以開辦巴士 907D 號線的建議沒有意見，委員會將通過相關建議。不過，他指出由於相關建議仍需使用巴士 307 號線系列的資源，如日後仍會繼續發展大埔往來港島東區的巴士服務，包括巴士 307P 號線及 907D 號線，委員認為應使用新巴士資源獨立發展，避免調撥原有巴士資源，才可令大埔居民真正受惠。否則，當日後巴士 307P 號線的乘客需求增加時，便難以加強服務。委員亦希望運輸署日後能使用獨立資源發展巴士 907D 號線服務，避免共用巴士 307 號線的資源。

19. 陳振哲議員希望運輸署認真考慮使用獨立資源發展巴士 907D 號線。此外，他引述大埔公共交通從業員組織對大埔交通的意見，包括：(一)題述計劃沒有提及青沙公路全日巴士線的情況，故署方日後或需考慮；以及(二)他們關注署方執行 2020 至 2021 年度大埔區巴士路線計劃的情況，故他建議邀請署方在下次交運會會議講解。

20. 劉勇威議員不理解運輸署為何使用巴士 307 號線系列的資源營運大埔區往來市區的巴士服務(包括巴士 307A 號線及 907D 號線)，而在其他地區，例如沙田，往來市區的巴士服務則使用新巴士資源營運。他認為這個情況不公平，難以接受，故希望署方認真考慮使用新資源營運，而非單靠調撥現有資源。

21. 朱麗儀女士表示，運輸署備悉委員就巴士 907D 號線提出的意見。如相關建議得以落實，署方將密切留意乘客需求變化，有需要時將與巴士公司跟進。此外，署方亦備悉有關青沙公路全日巴士線的意見，日後將根據乘客需求及地區發展，籌備巴士路線計劃。

22. 任啟邦議員表示，題述計劃沒有提及與巴士 907C 號線的建議。不過，他指出委員昨天視察時，看見 1 架 907C 號線巴士抵達廣福站時已經客滿(約 9 成載客率)。他明白增加 907C 號線的班次，即代表縮減巴士 307 號線的班次。他們昨天看見巴士 307 號線的確有剩餘載客量，而由九巴及城巴／新巴營運的巴士 907C 號線，即使 2 個班次只相隔半小時，載客率亦十分高。就此，他詢問運輸署及巴士公司能否提供巴士 907C 號線最近 1 至 2 個月的載客率，以便討論增加 907C 號線班次的建議。

23. 陳振哲議員表示，題述議題的討論即將完結，但有委員不在席，故詢問主席有否特別方法處理題述議題的諮詢。

24. 主席表示，委員如認為需要休會或延後討論若干議題，必須主動提出。因此，如沒有委員提出相關要求，則會按既定議程進行討論。

25. 區格萊先生表示，巴士 907C 號線及 307 號線在 4 月下午回程班次的最高載客率分別為約 9 成半及約 6 成半。因此，運輸署認為早前建議調撥巴士 307 號線下午 2 個回程班次的資源，以增設巴士 907C 號線下午回程班次的建議可行。署方將密切留意調撥相關資源後巴士 307 號線的載客情況，有需要時將與巴士公司按照指引加強服務。

26. 陳重懿先生表示，巴士 307 號線在 4 月的載客率維持在 6 成左右，未有因疫情緩和而大幅上升；而巴士 907C 號線的載客率則持續急劇上升，而且經常客滿。因此，九巴認為調撥巴士 307 號線的資源以增設巴士 907C 號線的班次，有助紓緩上述情況。落實相關建議後，九巴將密切留意巴士 307 號線的載

客情況，有需要時將增撥資源，以加強巴士 307 號線的服務。

27. 彭俊皓先生表示，巴士 907C 號線的載客率在 4 月明顯上升，而巴士 307 號線的載客量則約有 6 成。因此，城巴／新巴認為可以更善用資源，亦同意調撥該號線的資源，以加強巴士 907C 號線的服務。此外，他指出晚上時段東區海底隧道(往大埔方向)的交通較為擠塞，間接導致較少乘客乘搭巴士 307 號線。如可加強巴士 907C 號線的服務，可讓更多市民受惠。

28. 劉勇威議員表示，據他了解，巴士 W3 號線即將恢復服務，並會在翠怡花園增設站點，故詢問復辦該號線的最新進展。

29. 區格萊先生表示，他會在會議後向劉勇威議員補充巴士 W3 號線的最新資訊。

30. 主席表示，除上文第 10 段提及同意落實的建議外，其他建議包括：(一)調撥巴士 307P 號線的資源，以加強巴士 907D 號線，而委員亦同意落實相關建議；以及(二)詢問委員是否仍然反對取消巴士 N42P 號線，並於日後繼續跟進相關情況。

31. 朱麗儀女士表示，運輸署留意到巴士 N42P 號線的載客率持續偏低，而巴士公司在上述工作小組會議上亦指出相關載客率是疫情前的數據，以及有其他路線相若的巴士號線服務可以代替上述巴士號線服務，因此不會對現有乘客造成太大影響，故建議落實有關方案。

32. 任啟邦議員表示，雖然現時巴士 N42P 號線因疫情而暫停服務，但運輸署或未有考慮日後旅遊業復甦時，將有大批市民乘搭上述號線前往機場。他擔心如委員現時同意取消上述巴士號線，日後將難以要求復辦。此外，除前往機場外遊的乘客外，在機場工作的人亦需乘搭上述號線。因此，委員雖然明白現時載客率偏低，但希望署方待上述號線服務復辦後，再檢視約 1 至 2 個月的載客率。如屆時載客率仍然只有 10%至 20%，而署方再次建議取消上述號線，委員亦只好接納。否則，他仍然認為不應取消上述號線。

33. 陳重懿先生補充有關巴士 N42A 號線及 N42P 號線的資料。未有巴士 NA47 號線時，大埔居民須乘搭上述 2 條巴士號線前往機場或其他後勤地區。由於當時巴士 N42A 號線不足以應付乘客需求，故開辦巴士 N42P 號線。由於巴士 N42P 號線為巴士 N42A 號線的輔助路線，兩者在大埔區內的站點及時間相若。開辦巴士 NA47 號線後，巴士 N42A 號線的載客率下降，原有班次亦能應付乘客需求，故無需使用巴士 N42P 號線作為輔助路線。因此，他們才建議取消巴士 N42P 號線，以期善用資源。

34. 主席表示，委員仍然決定反對取消巴士 N42P 號線，但日後會在上述工作小組會議繼續跟進題述計劃中未能落實的建議。此外，有關 3 條新增巴士號線服務的建議，他詢問委員：(一)有關康盛花園一大埔工業邨，是否由於未能就總站站點達成共識，故暫不贊成該建議？(二)有關富蝶邨—太和站，委員是否同意把總站改設在太和站？(三)有關富蝶邨—油塘，是否暫時未能同意落實該建議？他亦詢問委員會否在上述工作小組會議上繼續討論上述第(一)項及第(三)項。

35. 任啟邦議員表示，在上述工作小組會議上，工作小組成員不反對落實開辦往來大埔區及將軍澳區的巴士服務，但強烈要求把新增巴士號線的總站設於將軍澳工業邨，而非康盛花園。不過，由於現時沒有直接往來大埔區及將軍澳區的巴士服務，運輸署如按原定路線開辦巴士服務，即把總站設於康盛花園，委員亦只能接受。然而，他們強烈建議開辦相關服務後，署方須檢視大埔區居民前往將軍澳區內哪些地方，例如是坑口及康盛花園，還是將軍澳工業邨。如果是後者，他希望署方把相關路線的總站改設在將軍澳工業邨，以應付大埔居民的需要。

36. 主席總結如下：

- (i) 委員不反對開辦往來富蝶邨及油塘的服務，但希望運輸署及巴士公司日後研究合併或整合巴士 74X 路線的服務是否可行。
- (ii) 席上沒有委員反對落實上述 3 條新增巴士路線服務的建議。委員只是反對取消巴士 N42P 號線，日後亦可繼續討論該號線的服務。
- (iii) 席上沒有委員反對削減巴士 307 號線的資源，以加強巴士 907C 號線的服務，並請運輸署及巴士公司按照委員的意見跟進。
- (iv) 他請運輸署在會議後提供書面回覆，向委員報告有關 2020 至 2021 年度大埔區巴士路線計劃的執行情況，以決定是否需要在上述工作小組或交運會跟進。

37. 朱麗儀女士表示，運輸署備悉委員的意見，並會密切留意路線的乘客需求變化，因應情況在需要時作適切跟進。

III. 要求運輸署提供解決泥涌舊村出沙田問題的解決方案

(大埔區議會文件 TT 21/2021 號、TT 21a/2021 號及 TT 21b/2021 號)

38. 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是次會議，並表示相關發展商新鴻基地產發展有限公司(“新鴻基地產”)及相關工程顧問公司 AECOM 未能派員出席會議，但西沙路擴闊工程

項目團隊已經提交回覆，請各位參閱大埔區議會文件 TT 21a/2021 號。

39. 譚爾培議員介紹大埔區議會文件 TT 21/2021 號。

40. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 21b/2021 號。

41. 蔡健倫先生表示，由於大埔地政處並非工程部門，故就相關工程事宜沒有補充。不過，他表示正如大埔區議會文件 TT 21a/2021 號提及，西沙路擴闊工程是根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)刊憲及授權的工程，須依照當時提交的大綱圖所載的設計進行。

42. 譚爾培議員的意見如下：

- (i) 雖然大埔區議會文件 TT 21a/2021 號提及西沙路擴闊工程獲行政會議授權進行，而大埔區議會及西貢北約鄉事委員會亦已在 2002 年獲悉工程方案，並支持進行相關工程，但他認為當時沒有人意識到當中的問題。他翻閱新鴻基地產在 2018 年提交的交通影響評估，發現他們沒有統計泥涌舊村出口的汽車流量，漠視村民出入的需要，但現時追究責任亦無補於事。因此，他希望研究初步改善措施。如無法更改工程方案，能否研究其他工程成本較低的改善方法？
- (ii) 他指出現時的問題如下：(一)上班時間從泥涌舊村前往沙田的路線十分迂迴，交通時間頗長；以及(二)有很多長者住在十四鄉，如路線過於迂迴，將影響緊急車輛出入。就此，他提出初步建議，並詢問相關部門意見，例如：(一)改善峯下村的燈位設計，令離開泥涌村的村民無需在路口等候長時間才可轉左駛入峯下村，節省時間；以及(二)據他了解，泥涌舊村出口的中間路段設有花槽。他詢問能否在該花槽附近預留空間供救護車輛或緊急車輛出入，以縮短行車時間，應付緊急救護服務的需要。

43. 李穎琛女士表示，西沙路擴闊工程的項目倡議者為私人發展商，故任何改動均需由項目倡議者提出，部門會按機制提供意見。根據她對一般發展項目路口設計的理解，如於繁忙的雙線雙程道路路口同時供車輛轉左或轉右，對駕駛者十分危險。她舉例說，在白石角創新路發展項目的汽車出入路口，車輛需從左邊駛入和駛出，這種設計並不新奇，亦涉及很多安全考慮。因此，一般而言，如路口需讓車輛同時從左右兩邊駛出，有需要設置交通燈配合。初步來說，如在相關路段的各個村口設置交通燈，便須進行較詳細的技術研究。因此，她建議相關委員繼續與項目團隊溝通，部門將根據技術分析及建議書的內容提供意見。

44. 譚爾培議員表示，他將繼續與新鴻基地產討論上述改善建議是否可行。如

有符合村民利益的改善方案，他希望屆時可獲相關部門及大埔區議會支持。他補充說，村民希望他在會議上表達其訴求，而他們早前亦曾與金門新輝建築聯營有限公司視察現場。他希望日後與運輸署或其他有興趣的委員一同視察現場，從而向發展商施加壓力，促請他們顧及泥涌舊村村民的利益。

45. 主席表示，委員需視察現場才可清楚了解情況，故建議譚爾培議員聯絡相關發展商或承辦商，與委員一同視察，並希望運輸署派出工程師出席，一同商討改善方案，以滿足居民的需求。

46. 李穎琛女士重申，西沙路擴闊工程的項目倡議者為私人發展商，故運輸署不能隨意主動提出修改建議。就此，她希望大埔地政處補充，根據地契，政府要求私人發展商推展其提出的道路改善項目時的責任為何。此外，有關上述視察，她認為大埔地政處作為是項工程的政府部門代表，應派員出席，因為處方未必同意運輸署就委員向是項工程的各項或會引致需要重新刊憲及授權改善方案而提出意見。

47. 蔡健倫先生表示，由於大埔地政處並非工程部門，故難以解答與西沙路擴闊工程相關的工程設計事宜。不過，如需處方一同視察現場，處方亦樂意參與。如有需要，處方可以提供與地契相關的意見。不過，上述工程是根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)刊憲及授權，以及須按照該條例的權限範圍內進行，上述工程並須達至運輸署署長及規劃署署長的滿意程度。

48. 主席表示，委員理解私人發展商提出建議前，運輸署難以提出任何意見。不過，工程項目完成後落實的改善方案，將由署方主導，故委員在視察活動期間不會強迫署方在現階段介入處理，但亦希望署方屆時就長遠發展方案提供意見。

49. 譚爾培議員舉例說，他建議在相關路口增設轉左行車線，當中或需使用面積較大的土地。因此，在視察當天，大埔地政處或可就相關土地事宜提供意見，並在往後的會議上討論視察當天提出的改善方案。

50. 李穎琛女士補充說，大埔地政處除可就土地事宜提供意見外，亦可就改善建議導致相關工程需重新刊憲一事，提供意見。

51. 主席請譚爾培議員先聯絡相關發展商及工程承辦商，再邀請相關部門及委員出席視察活動。

IV. 建議善用大埔全安路公共交通交匯處之事宜

(大埔區議會文件 TT 22/2021 號及 TT 22a/2021 號)

52. 任啟邦議員介紹大埔區議會文件 TT 22/2021 號。

53. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 22a/2021 號。

54. 黃家霖先生表示，運輸署備悉委員提出增加巴士路線的意見。當有需要於全安路公共運輸交匯處(“全安路交匯處”)加設巴士站時，署方工程師會從交通工程角度考慮委員的意見。

55. 鄭韞慈先生就題述議題沒有補充。

56. 何偉霖議員的意見如下：

- (i) 他曾經諮詢當區持份者有關題述議題的意見。他們均認為沒有必要在全安路交匯處設置的士站，因為該處平日沒有的士停泊，而的士司機晚上亦只是把的士停泊在該處，並非在該處營運。因此，擬議的士站只會浪費資源。
- (ii) 他認為善用全安路交匯處的方案理想，當中已經預留車坑供巴士路線使用。此舉不但能在短期內為社區提供更多巴士資源，亦能解決巴士站飽和的問題，故希望運輸署考慮。有關巴士站飽和的情況，署方卻表示在決定是否開辦新專營巴士路線時，不會考慮巴士總站的可用空間。
- (iii) 他詢問富亨巴士總站的改善工程會在何時完成，並指出相關部門至今仍未有方案處理上述巴士總站附近的樹木，令工程未能展開。他估計富蝶邨落成後，上述巴士總站的改善工程或仍毫無進展。

57. 毛家俊議員的意見如下：

- (i) 他認為興建設施或規劃必須有前瞻性。現時大埔區的巴士總站均已飽和，即使新的公共交通交匯處即將落成，但車坑的整體數量仍然不足，而巴士數量卻只會繼續增加。因此，即使現時仍未有相關需求，運輸署亦不能保證日後不會有此需求。
- (ii) 目前大埔區對外的巴士服務仍需加強，以應付不同的發展需要，例如東九龍日後的發展、新界東北及元朗洪水橋的巴士路線。當各個屋苑(包括富蝶邨、科學園及大埔公路沿線)的居民入伙後，將有數萬新增人口，屆時即使增加 1 至 2 條車坑亦不足以應付交通需求。

因此，他希望運輸署考慮善用全安路交匯處的方案。

- (iii) 他指出巴士公司亦有向運輸署申請在巴士總站停泊巴士，以便營運。就此，他查詢巴士公司現時是否仍需在公共交通交匯處停泊巴士。

58. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 他認為安排不同巴士號線共用車坑的情況並不理想。他指出由於以往有多條巴士號線(包括巴士 E41 號線、73B 號線、263C 號線、73X 號線、71B 號線、271 號線及 75X 號線)共用大埔中心站點的車坑，以致現時需把巴士 263C 號線的總站設於大埔工業邨。他曾看見車坑擠塞導致巴士 74B 號線提早駛離，故認為共用車坑對車務運作造成很大影響。
- (ii) 他認為巴士總站不宜設在街道上。以汀麗路加油站旁邊的巴士站為例，由於該處設有巴士 71K 號線的總站，令九巴及城巴／新巴 2 架 307P 號線巴士不能停泊，只能在早上時段停泊在上述加油站對出位置，影響道路交通，情況並不理想。
- (iii) 他認為，加強巴士 272P 號線服務後，富亨巴士總站的車坑或沒有足夠空間應付需求。多年前，為騰空富亨巴士總站的車坑，以供巴士 A47X 號線及調配其他巴士資源之用，巴士 71K 號線的站點才遷移至聖母聖心小學。雖然運輸署建議為富亨巴士總站進行的改善工程將增設 1 條巴士坑道，但討論多年仍無進展。
- (iv) 有人指責區議員不做實事，但他強調區議員是實事求是，並在區議會提出建議，供政府考慮。如政府沒有切實執行相關建議，責任不在區議員。委員明白大埔區議會文件 TT 22/2021 號提及的方案 3 涉及砍伐樹木，並對傷殘人士造成不便，較難落實，而方案 1 及方案 2 確實可以為大埔區增設 1 個巴士總站。
- (v) 巴士 307P 號線、907B 號線、263C 號線、73B 號線、272P 號線、272X 號線及 74D 號線的站點均共用同一車坑，並設在偏遠位置(例如大埔工業邨)或街道上，情況並不理想，而且不能達到可持續發展(例如巴士 307P 號線或會提供全日服務，而以往未曾把全日線的巴士總站設於街道上)。
- (vi) 他希望運輸署不要完全否定善用全安路交匯處的方案。他相信上述方案能配合富蝶邨的發展。運輸署如因應富蝶邨的數萬人口增設巴士總站，但只提供 1 條對外的巴士號線服務，最終只會令富蝶邨嚴重缺乏交通服務，與富亨邨一樣。
- (vii) 他認為長遠而言需考慮分拆現有巴士服務，例如巴士 74X 號線、274X 號線、73X 號線、307 號線，以及前往港島區的巴士服務。

因此，運輸署如不考慮善用全安路交匯處的方案，日後將難以分拆現有巴士服務。

- (viii) 如運輸署難以處理的士團體的反對意見，他建議邀請相關團體出席會議，交流意見。他指全安路交匯處的士站不容許沒有司機在內的士停泊，如有司機違反規定，把的士停泊在該的士站，部門或會前往執法。
- (ix) 他希望運輸署考慮大埔區議會文件 TT 22/2021 號提及的 3 個方案，或提出其他善用全安路交匯處的方案，否則大埔區，特別是大埔北難以開辦新的巴士服務。

59. 陳振哲議員表示十分認同任啟邦議員的意見，而大埔區內的車坑確實嚴重不足。此外，他指出大埔頭巴士總站的荒廢程度，不下於全安路交匯處的士站。大埔頭巴士總站旁邊有多幅閒置的政府土地，沒有特定用途，可塑性十分高。因此，運輸署如認為善用全安路交匯處的方案不可行，便須研究其他可行位置，例如大埔頭巴士總站，並提出改善方案，以配合大埔區的交通發展。

60. 劉勇威議員不理解運輸署為何對需要改動的士站用途的方案往往表現卻步，例如署方寧可提出共用車坑的建議，亦不願改動無人使用的士站。他指大埔區內有不少的士站只作泊車或司機交更之用，例如全安路交匯處、大埔頭巴士總站，甚至位於繁忙地區的美新里的士站。他看不見任何乘客或的士司機使用上述的士站。他詢問署方，為何善用全安路交匯處的方案可行，但署方仍不作前瞻性考慮，只提出共用車坑的建議。如署方受到的士團體的壓力，他同意邀請相關團體出席會議商討。

61. 區格萊先生表示，運輸署備悉委員提出有關車坑的意見，並會檢視情況。

62. 黃家霖先生表示，有關富亨巴士總站的道路改善工程，運輸署現正處理相關意見。如一切順利，署方將委託路政署進行工程。

63. 主席表示，由於上屆區議會已經開始討論富亨巴士總站的改善工程，故詢問運輸署有否接獲反對意見。

64. 彭曉峯先生補充說，有 1 名主要反對者就富亨巴士總站的改善工程提出若干要求，但運輸署已在 4 月中致函該反對者。如該反對者沒有再提出意見，署方或可在 5 月中向路政署發出施工通知書，以進行工程。

65. 主席表示，運輸署工程師應就富亨巴士總站的改善工程與當區區議員(即文念志副主席及何偉霖議員)保持緊密聯繫。如需協助，亦可聯絡他們。此外，他詢問運輸署工程師，署方是否只會因應有新增巴士路線使用全安路交匯處，才研究如何改善上述交匯處。即使委員提議改善上述交匯處，以應付未來的交

通需求，署方是否仍然不會展開相關研究？

66. 黃家霖先生表示，由於改善交匯處與確立巴士站的需求有關，故由運輸署運輸主任回應較為合適。

67. 區格萊先生表示，運輸署備悉委員提及的全安路交匯處使用情況，以及其他現有巴士路線總站及起點安排不理想的意見，並會檢視相關安排。

68. 就題述議程及議程第 V 項，任啟邦議員建議在下次會議加入有關在大埔區新增或擴建巴士總站的續議事項。此外，運輸署工程師剛才回應說，如有新增巴士路線的需求，便會研究改善交匯處的方案。就此，他認為由於巴士總站沒有足夠空間供巴士使用，相關站點只能設於街道上，更有越來越多巴士號線的總站設於大埔工業邨，但這些做法都不能解決巴士總站空間不足的問題。由於大埔市內的巴士總站有迫切需要增加車坑，故委員才提出善用全安路交匯處的改善方案。

69. 毛家俊議員希望巴士公司回應。

70. 張僑光先生表示，如全安路交匯處的巴士站可供巴士通宵停泊，將更便利巴士司機上下班，亦可讓他們有更多時間休息。

71. 主席表示，席上沒有委員反對在續議事項新增是項議題。他亦建議在跟進公共巴士及小巴服務工作小組跟進，例如九巴及上述工作小組成員可以建議把站點設於全安路交匯處的巴士號線。此外，他將處理任啟邦議員在會議前提出的動議。他讀出動議內容如下：

“本會要求運輸署善用全安路公共交通交匯處，增加巴士總站車道，以改善大埔區巴士服務。”

是項動議的動議人為任啟邦議員，和議人為文念志副主席及何偉霖議員。

72. 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。主席引導委員會就任啟邦議員提出的動議進行表決，結果如下：

贊成：	13 票	文念志副主席、區鎮濠議員、區鎮樺議員、陳振哲議員、陳蔚嘉議員、周炫璋議員、何偉霖議員、劉勇威議員、毛家俊議員、蘇達良議員、譚爾培議員、任啟邦議員及姚鈞豪議員
反對：	0 票	

棄權：	0 票	
在席沒有投票：	2 票	關永業主席及黃兆健議員
不在席沒有投票：	2 票	林名溢議員及林奕權議員
總計：	17 票	

73. 主席宣布上述動議獲通過。

V. 有關要求太和廣場巴士總站擴建及改善事宜

(大埔區議會文件 TT 23/2021 號及 TT 23a/2021 號)

74. 周炫瑋議員介紹大埔區議會文件 TT 23/2021 號。

75. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 23a/2021 號。

76. 黃家霖先生表示，由於太和巴士總站近寶雅路東行的位置鄰近行人過路處，故擴建上述巴士總站或影響行人及駕駛者的視線。由於行人過路處或需遷移，以配合上述擴建工程，運輸署需小心研究相關方案。

77. 陳貫文先生表示，房屋署(“房署”)對擴建太和巴士總站的建議持開放態度。如擴建位置屬房署的管轄範圍，署方將交由有關組別的同事(例如規劃主任、測量師或物業服務經理)研究擴建方案。

78. 張僑光先生表示，共有 3 條全日巴士號線的總站設於太和巴士總站。在早上繁忙時段，有 3 條巴士號線從上述巴士總站開出，亦有 11 條巴士號線的中途站點設於上述巴士總站。現時上述巴士總站的使用量已經飽和，而巴士 47A 號線及 47X 號線的路線將延伸至上述巴士總站，日後亦有新號線往來富蝶邨及上述巴士總站。因此，九巴樂見增加上述巴士總站的空間，令更多巴士安全運作。此外，有關在巴士候車站加設座位的建議，他指現時中途站點後方設有 2 張長椅。如上述建議不會阻塞行人通道，九巴將審視是否必要，以及是否仍有足夠空間加設長椅。

79. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 雖然他樂見房署對擴建太和巴士總站的建議持開放態度，但相關回覆沒有提及該處的樹木問題。上述巴士總站設有 3 個花槽，據了解，該處的樹木不屬古樹或罕見樹木。因此，他雖然認同需要保育樹木，但考慮到公眾利益，他認為應移植樹木，以擴建巴士總站。就此，他希望房署及運輸署一同研究相關建議，讓巴士停泊。
- (ii) 他認為太和巴士總站的後方位置、花槽位置，以及港鐵站的鐵絲網

圍欄一帶的空間較闊，足以設置巴士或小巴士站點。只需在上述位置增設行人路上蓋或巴士候車站上蓋，便可提供下車站點，讓乘客下車後前往太和廣場等地。

- (iii) 他同意上文第 76 段提及研究改善太和巴士總站時，亦需考慮相關改善方案對鄰近行人過路處造成的影響。不過，如這些影響無法避免，他建議參考機場離境大堂外面的巴士站設計，在合適位置增設手按式交通燈。
- (iv) 他指出若干巴士號線，例如巴士 74A 號線、71K 號線及 72 號線，亦需要使用上述巴士總站。現時從的士站下車位置前往上述巴士總站的市民，亦須先探頭視察才能觀察有沒有巴士駛經。雖然車站站長盡量安排巴士停泊在不太貼近行人過路處的位置，但這不是最理想的做法。因此，他希望房署研究上述建議是否可行。

80. 陳振哲議員的意見如下：

- (i) 若干屋苑的村巴，包括嵐山、康樂園及大埔花園，亦在太和巴士總站上落客。當中嵐山的村巴為大型巴士(60 座位或以上)，上落客需時，導致繁忙時間出現嚴重交通擠塞，令車流倒灌至水圍或吐露港公路前往大埔的十字路口。此外，很多設於香港科學園的公司亦以大型巴士為廠巴，在太和巴士總站接載員工上班，導致上述巴士總站的使用量嚴重飽和。
- (ii) 早上時段，很多小巴會在上述巴士總站的尾段位置(即 2 個花槽中間的僅有罅隙)落客。有些小巴亦會在花槽位置落客，乘客需穿過狹窄的罅隙前往太和站或轉乘其他交通工具。上述情況不但十分危險，亦對乘客造成不便。該處樹木的根部位於花槽內，較富亨巴士總站的樹木更易處理，加上現時確有巴士停泊在該花槽位置，故他希望相關部門盡快處理。
- (iii) 除研究擴建太和巴士總站的方案外，他建議相關部門一併考慮改善大埔頭巴士總站的建議，以作分流之用。

81. 周炫瑋議員的意見如下：

- (i) 他對房署沒有正面回應如何處理該花槽感到失望，例如是否必須移植樹木，還是只要在其他位置補種樹木便可。他亦希望了解署方處理樹木的規定或政策，例如在什麼情況下可以遷移該花槽。
- (ii) 他指出現時因為上述 2 個花槽中的 1 至 2 棵樹木而無法進行擴建太和巴士總站的方案，但房署不能因此而不處理居民的交通需求。舉例來說，因應富蝶邨的落成，即將有新增巴士服務往來富蝶邨及太和巴士總站，署方亦需應付相關需求。

- (iii) 自從太和巴士總站增設小巴落客站後，情況更加嚴重。他曾看見市民在花槽位置下車後穿過狹窄空間，例如附近擺放三色分類回收桶的位置。

82. 陳蔚嘉議員的意見如下：

- (i) 她曾經接獲多宗投訴，反映有人坐在一般長椅上吸煙，影響候車乘客。因此，她建議九巴除在太和巴士總站增設一般長椅外，亦可考慮增設傾斜長椅，該款式較一般長椅合適。
- (ii) 她同意利用太和巴士總站後方位置的空間擴建巴士總站。她曾多次看見巴士無法在巴士站停泊，乘客被迫在馬路中間下車。該處燈光昏暗，而巴士體積較大，小巴又與巴士使用同一條行車線，故她去年曾經致函運輸署，詢問小巴為何能在巴士專線上落客，但至今仍未收到回覆。她希望署方回應。
- (iii) 她理解很多居民(包括林村居民)需前往太和巴士總站。由於巴士司機難以察覺小巴在其後方駛過，容易發生意外。就此，她詢問運輸署為何不考慮擴充上述巴士總站的後方位置，劃設小巴專用的落客位置，避免巴士和小巴使用同一行車線，在同一時間落客。
- (iv) 她建議房署重新研究相關樹木是否值得保留，而市民對太和巴士總站的需求亦較保留樹木大。她指出上次颱風吹倒她選區內屋邨的樹木後，發現樹根不在地底，而是在花槽，故署方須研究下次颱風時，這些樹木會否再被吹倒。如會，署方應開始研究移植這些樹木。如可移植到合適位置，可作美化用途，並非不可行。
- (v) 她認為部門需認真考慮擴建太和巴士總站，是由於上述巴士總站的需求太大。疫情爆發前，她已接獲多宗有關噪音的投訴，源自上述巴士總站的車輛，包括私家車、巴士及小巴。這些車輛遇上交通堵塞時發出響號，噪音影響她選區內的屋邨居民。
- (vi) 她希望運輸署、九巴及房署能通力合作，研究擴建太和巴士總站。

83. 毛家俊議員的意見如下：

- (i) 據了解，太和巴士總站每日使用人次約為 9 萬至 10 萬。他相信將有愈來愈多鄉郊人士使用上述巴士總站。即使鄉郊人口愈來愈多，他們亦只能乘搭巴士 64K 號線或小巴出入。
- (ii) 就上述第(i)段的情況，他詢問九巴有否接獲巴士司機(特別是巴士 64K 號線的司機)反映在上述巴士總站上落客的問題，以及有否評估日後林村一帶的交通需求及巴士服務會否增加。

84. 區格萊先生表示，運輸署批准新界專線小巴 25K 號線、25A 號線及 25B 號線在太和巴士總站落客，是由於中間的行車線較為繁忙。這個安排有助提供穩定的專線小巴班次，並能便利小巴乘客轉乘鐵路服務。

85. 張僑光先生表示，巴士 64K 號線的車長曾經向九巴反映在早上繁忙時段，太和巴士總站的巴士與小巴同時落客，而巴士 64K 號線、73 號線及其他巴士號線途經上述巴士總站時遇到阻塞。就此，九巴曾經派出外勤人員控制秩序，以確保巴士在早上繁忙時段安全落客。此外，因應鄉郊地區(包括林村)的發展，巴士 64K 號線的乘客量亦有輕微增長。

86. 譚浚熙先生表示，九巴曾與周炫瑋議員及運輸署視察太和巴士總站，而九巴亦曾在會議上向委員交代車務實況。如日後需要九巴一同視察和提供意見，九巴亦樂意參與。不論是太和巴士總站，還是全安路交匯處的改善方案，只要可以提升九巴服務的安全，並能令營運安排更順暢，九巴樂意支持和配合。

87. 主席詢問房署是否完全無法拆除花槽。

88. 陳貫文先生表示，由於他現時沒有該花槽或樹木保育的政策資料，他會在會議後向秘書處提供書面回覆。

89. 區鎮樺議員詢問房署何時收到大埔區議會文件 TT 23/2021 號，並指出周炫瑋議員在上次會議上已經詢問房署，但署方表示仍然未能提供相關資料。他不滿房署準備不足。

90. 陳貫文先生表示他暫時沒有補充。

91. 主席請房署盡快在會議後提供相關資料，並詢問周炫瑋議員曾否與房署視察太和巴士總站，或建議署方設置巴士轉彎位。

92. 周炫瑋議員的意見如下：

(i) 他去年曾向地區設施管理及文娛康體委員會(“地委會”)提交地區小型工程計劃建議書，要求擴建太和巴士總站，並曾數次與代表房署的租務公司視察上述巴士總站。然而，他每次收到回覆均表示由於沒有移植樹木的方案，故未能移除該花槽。由於未能在地委會處理相關建議，他才希望在交運會向署方了解議處理樹木的方案或政策。

(ii) 他對房署未能在是次會議上回應處理樹木的方案或政策感到失望，並希望署方盡快向委員提供書面回覆，以及在續議事項繼續跟進題述事宜。

93. 區鎮樺議員建議在下次會議舉行前與相關部門視察太和巴士總站，確保相關部門在下次會議前有足夠準備，這樣才能更有效率地討論題述事宜。

94. 陳振哲議員表示，由於有迫切需要擴建太和巴士總站，故同意上文第 93 段的建議。

95. 主席建議在下次會議上繼續討論題述議題，席上亦沒有委員反對。此外，他建議秘書處在會議後邀請運輸署、房署及九巴派員與委員一同視察太和巴士總站，並要求房署不只是派出管理公司職員出席，而應派出房署職員，具體回應相關方案。他認為在視察時討論較在會議上討論更有效率。他舉例說，多年前供騎單車者停泊單車以轉乘其他交通工具的位置，現已不合時宜。因此，屆時他們可以因應實際環境，研究改建不同位置，以增加巴士上落客位置。

(會後備註：就主席於第 95 段的建議，委員於 2021 年 6 月 10 日偕同運輸署、房署及九巴代表視察太和巴士總站，以研究有關擴建及改善方案。)

VI. 續議交通及運輸委員會 2021 年 3 月 5 日第一次會議事項

(一) 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 27/2021 號)

96. 主席表示，環境保護署(“環保署”)已經提交回覆，但未能派員出席是次會議，請委員參閱文件 TT 27/2021 號。

97. 姚鈞豪議員表示，由於環保署一直沒有派員出席會議，故他未能繼續在會議上跟進題述事宜。日後如接獲噪音投訴，他會向署方反映，讓署方派員前往相關單位量度噪音分貝。因此，他認為無需續議題述事宜。

98. 主席表示，姚鈞豪議員已經盡最大努力跟進，而區議會亦已提供足夠機會讓環保署跟進。因此，日後如發現噪音水平超標，便須在區議會跟進。此外，他表示會在續議事項刪除題述議題。

(二) 要求改善汀角路交通情況

99. 主席歡迎康樂及文化事務署(“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，以及土木工程拓展署(“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。

100. 陳錦盛先生報告，大埔龍尾泳灘(“龍尾泳灘”)的工程大致完成，而該處的公共收費停車場亦已在 2020 年 12 月 1 日啟用。承建商現正進行最後階段的工程，包括救生瞭望塔外觀工程及園景建設美化工程。

101. 黃國偉先生表示，康文署將視乎工程進度，盡快在本泳季開放泳灘。

102. 林志權先生回應如下：

- (i) 在 3 月 5 日的交運會會議上，土拓署曾提及交通流量調查。署方分別在 3 月 6 日(周六)及 3 月 14 日(周日)進行 2 次交通流量調查。該 2 次調查都在早上 10 時至晚上 7 時進行，故能有效統計最繁忙時間的交通流量，而署方亦已向運輸署提交調查結果，以供分析。
- (ii) 政府非常重視龍尾泳灘一帶的交通問題。就此，土拓署、運輸署、警務處及康文署在 3 月 25 日舉行跨部門會議，討論龍尾泳灘一帶的交通問題。在會議上，上述部門同意制訂緊急應變措施，包括參考現時港島南區泳灘的交通措施，例如在電台播放廣播，以及在主要公路上懸掛大型交通資訊顯示牌。
- (iii) 由於龍尾泳灘會在本泳季開放，土拓署、運輸署、警務處及康文署將成立跨部門聯絡小組，以期迅速處理龍尾泳灘開放時的交通擠塞情況。聯絡小組會在泳灘開放初期運作，而土拓署將擔當統籌角色。
- (iv) 停車場運作方面，康文署及停車場承辦商將與警方保持緊密聯絡。當停車場的停車位將近泊滿，他們將通知警方跟進，而市民亦可下載手機應用程式“香港出行易”，查閱龍尾泳灘公共收費停車場的剩餘泊位數目。此外，當停車場的停車位泊滿時，停車場承辦商會在停車場入口及東行線的行人過路處上方，懸掛印有“滿”字的顯示牌，讓輪候泊車位的司機知悉，並考慮使用其他鄰近的停車位，以免他們繼續在路面等候。
- (v) 在 3 月 5 日的交運會會議上，委員亦關注過去復活節假期期間的交通情況。土拓署、運輸署、警務處及康文署在 4 月 3 日(周六，即耶穌受難節翌日公眾假期)下午派員視察現場，並審視當天龍尾泳灘公共收費停車場的應對措施的成效。據他們觀察，當天汀角路的交通大致暢順。
- (vi) 政府已在 2021 年 2 月調整交通燈號時間，每組燈號的循環時間由原來的 44 秒增至 65 秒。調整燈號時間後，整體交通暢順。根據目前情況，該交通燈號的設計亦能配合汀角路東行線及西行線、巴希雅海灣燒烤場路口，以及龍尾泳灘公共收費停車場出入口的車

輛、行人及單車人士的交通需要。因此，現階段未有需要推行進一步交通改善措施，而政府亦會密切監察該處的交通情況。

- (vii) 最近 2 個月已完成的具體改善措施包括：(一)移除路面上數個“直去及右轉”道路標記，以減少混淆；(二)在蘆慈田村村口劃設黃色方格；(三)加長汀角路巴士站的劃線長度，並移除該處的影線；(四)加設“不准右轉”的交通標誌，從汀角路往大埔方向行駛的車輛不可在相關路段轉右駛入海景山莊；以及(五)安裝偵速攝影機。

(會後備註：就上文第 102(vii)段提及的第(五)項改善措施，土拓署更正指尚未完成安裝偵速攝影機。)

103. 蘇達良議員的意見如下：

- (i) 他認為在蘆慈田村村口劃設黃色方格，以及在路面劃設標記確實有助改善交通情況，而劃設黃色方格亦不會阻礙進出蘆慈田村的車輛。
- (ii) 據他觀察，延長燈號時間後，車輛有足夠時間行駛。雖然相關部門在假日期間的繁忙時段進行交通調查，而相關交通改善措施亦有助改善交通情況，但由於現時仍然未能預計龍尾泳灘開放後將帶來多少額外交通流量，故他擔心屆時的交通負荷會更大。
- (iii) 有關龍尾泳灘的公共收費停車場，他視察當天從汀角路往大埔方向，轉入巴希雅海灣燒烤場路口的路段仍未設有“不准右轉”的交通標誌。就此，他詢問部門何時加設上述交通標誌。
- (iv) 如龍尾泳灘公共收費停車場的停車位已經泊滿，造成擠塞，不論是往大美督方向還是大埔方向的車輛，都會在外面的行車線等候泊車位。即使綠色交通燈號亮起，他們仍會繼續等候，直至情況不許可才駛離，但或會與後方行駛的車輛碰撞，引致意外。上述情況正是由於沒有人管理停車場所致，如沒有人通知停車位泊滿，外面便會有大量車輛等候入場。雖然土拓署代表剛才表示停車場承辦商會懸掛印有“滿”字的顯示牌，但他視察當天沒有看見此等安排，故詢問署方計劃何時實施上述措施。
- (v) 有關巴希雅海灣燒烤場路口的問題，他指出現時往大美督方左轉的路口，如有車輛準備駛離，路口空間便會十分狹窄，令其他車輛無法轉左駛入，阻塞後方的車輛，但相關部門暫時未有改善措施。此外，由於前往巴希雅海灣燒烤場的路段旁邊設有單車徑，因此單車及車輛經常使用同一路口，而相關位置沒有任何交通標誌或交通燈號，容易造成危險。

104. 毛家俊議員查詢運輸署將實施哪些措施或安排哪些公共交通服務，以配

合龍尾泳灘啟用後的交通需求。

105. 陳振哲議員指出，即使掛上印有“滿”字的顯示牌，駕駛人士亦不會理會，只會繼續轉右駛入該路口等候停車位。因此，他建議相關部門考慮取消車輛可由汀角路往大美督方向轉右駛入上述停車場的措施，正如荔枝角荔灣道的做法。荔灣道的路口有缺口供車輛駛入，再前往荔枝角政府合署的停車場，但車輛不能在上述路口直接轉右駛入該停車場，必須先繞過迴旋處。他認為即使車輛無法由汀角路往大美督方向轉右駛入龍尾泳灘公共收費停車場，亦只需先駛往大美督便能駛往上述停車場。屆時如需等候進入，只需單向排隊，避免 2 條行車線上等候停車位的駕駛人士發生爭執。

106. 黃家霖先生表示，有關上文第 105 段的建議，由於汀角路往大美督方向設有 2 條行車線，如在 2 線轉 1 線的路口前取消轉右行車線，改為雙線皆可直去，快線及慢線的車輛便會互相爭路。因此，基於道路安全角度，運輸署對此建議有保留。另外，燈號的循環時間由原來的 44 秒增至 65 秒後，交通較以往暢順。此外，車輛排隊等候進入停車場的情況取決於龍尾泳灘停車場的車閘運作，因車閘未能及時提升，而導致車輛需在該路口等候，與道路設計關係不太大。

107. 區格萊先生表示，有關上文第 104 段的查詢，大美督一帶的現有公共運輸服務包括巴士 75K 號線、新界專線小巴 20C 號線及 20R 號線，而假日期間亦會提供巴士 275R 號線服務。運輸署與公共運輸營辦商將密切留意龍尾泳灘開放後的乘客需求變化，並會保持緊密溝通，以加強交通服務。此外，運輸署已在 4 月底更改巴士 275R 號線的行車路線，去程及回程均繞經廣福邨，以便乘客使用其他公共運輸服務。

108. 林志權先生回應如下：

- (i) 有關上文第 103(iii)段的查詢，部門已在 5 月 5 日加設“不准右轉”的交通標誌。
- (ii) 有關上文第 103(v)段的意見，現時如有車輛停留在巴希雅海灣燒烤場路口(即海景山莊對出的路口)，由於路口狹窄，可能無法讓汀角路欲轉左的車輛駛入。土拓署將與運輸署一同研究措施，以改善該路口的問題。

109. 毛家俊議員表示，運輸署主要依靠陸路交通作為龍尾泳灘開放後的交通配套。就此，他建議署方考慮水路交通。他舉例說，以往吐露港公路出現擠塞時，署方亦曾提供渡輪服務往來烏溪沙及大埔。他認為汀角路的交通負荷已經非常大，假日尤甚。如可增設渡輪服務，在大埔區內增加上落客點，將有助疏導整體交通。此外，他知悉很多村長及鄉事派代表亦提出相同建議，故希望署

方積極考慮。

110. 蘇達良議員表示，龍尾泳灘公共收費停車場的停車位泊滿時，交通情況會便較為混亂，故希望部門在龍尾泳灘啟用前試行懸掛印有“滿”字顯示牌的措施，以檢視成效。此外，車輛前往巴希雅海灣燒烤場的路口前會經過單車徑，而現時在相關路口等候交通燈號的車輛會阻擋單車徑上的單車。就此，他希望相關部門研究措施，例如劃設黃色方格，以預留空間，令單車的行駛不受影響。

111. 陳振哲議員表示，龍尾泳灘開放後將成立緊急應變小組，而他在上文第 105 段的建議旨在供該小組在泳灘開放後或泳季期間，相關道路交通流量飽和時考慮相關建議。此外，他相信全港很多道路均為 2 線轉 1 線的道路，故他不認同運輸署以安全考慮作為解釋。

112. 主席詢問運輸署會否研究提供水路交通服務的建議，例如提供街渡服務，往來烏溪沙、大埔海濱公園及大美督。

113. 區格萊先生表示，運輸署歡迎渡輪服務營辦商向署方申請營辦渡輪服務。署方接獲相關申請，會考慮財政是否可行、是否有乘客需求、有否替代服務，以及有否碼頭設施配合。

114. 主席詢問運輸署會否主動開辦新渡輪服務，以及現時有否相關計劃。

115. 區格萊先生表示，運輸署歡迎有興趣開辦相關渡輪服務的營辦商向署方提出申請，而署方將按照上文第 113 段提及的審批因素考慮。

116. 林志權先生回應如下：

- (i) 有關龍尾泳灘公共收費停車場的承辦商會在停車位泊滿時懸掛印有“滿”字顯示牌的措施，雖然康文署現階段暫未安排同事駐守龍尾泳灘附近位置，但會在泳灘於本年度泳季開放後派員駐守。康文署亦會與停車場承辦商加強溝通，有需要時會通知警方處理。成立應變小組旨在盡快處理交通擠塞，而警方有需要時亦會到場指揮交通，確保交通順暢。他指出駕駛人士前往大美督方向行駛時便可看見上述的“滿”字顯示牌，而市民亦可利用手機應用程式“香港出行易”查閱上述停車場的剩餘泊位資料。
- (ii) 土拓署與運輸署研究如何改善巴希雅海灣燒烤場路口設計時，將一併考慮如何確保單車徑上的單車不受阻礙，以保障行人、單車人士及駕駛者的安全。

117. 毛家俊議員認為運輸署可以更積極回應開辦水路交通服務的建議。據了

解，雖然渡輪服務營辦商可以主動向署方申請開辦服務，但署方亦可先收集數據，例如向統計組了解假期期間前往大美督的人流，從而主動展開招標程序。因此，他希望運輸署同步進行上述工作，例如收集數據，而委員、村長或鄉事派代表亦會因應情況提交建議，以期加快進度。

118. 主席表示，運輸署備悉上文第 117 段的意見。此外，由於龍尾泳灘現時尚未開放，故他建議繼續在會議上跟進，以期在暑假更有效跟進交通情況。

119. 蘇達良議員希望部門盡快通知委員龍尾泳灘的開放日期，以便委員多加視察現場。

120. 陳錦盛先生表示，康文署確定龍尾泳灘的開放日期後，將即時通知委員。

121. 主席指出，雖然龍尾泳灘現時尚未開放，但已有市民使用，故希望康文署盡快處理。

(三) 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 28/2021 號)

122. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 28/2021 號，以回應委員在上次會議提出的意見。此外，運輸署在上次會議亦提及署方現正就小巴 27A 號線增設特別班次進行地區諮詢，現正考慮相關意見，如有進一步消息將盡快公布。

123. 姚鈞豪議員表示，如建議(包括把科進路迴旋處車站附近的花槽改為行人路，以及擴闊創新路南行近嘉熙的車站)有任何進展，希望運輸署亦通知交運會。此外，有關在科進路西行近海日灣的上落客灣設立專線小巴士的建議，他明白署方需要進行地區諮詢，並希望盡快完成。

124. 主席表示，姚鈞豪議員剛才表示無需繼續討論題述事宜，故他建議在續議事項刪除題述議題。席上沒有委員反對。

125. 主席宣布休會。

126. 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 24/2021 號)

(一) 要求於大埔區內增加車輛泊位

(大埔區議會文件 TT 29/2021 號)

127. 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。

128. 彭曉峯先生介紹大埔區議會文件 TT 29/2021 號有關要求在區內增加車輛泊位的回覆。

129. 蔡健倫先生表示，山塘道一吐露港橋底停車場旁的政府土地附近有多幅斜坡，涉及大筆維修費用，從商業營運角度以投標方式作短期租約收費停車場招租有流標風險，大埔地政處會考慮將上述政府土地以臨時撥地形式供政府部門使用。此外，大埔地政處現正研究騰出山塘道一吐露港橋底的另一幅政府土地作短期租約收費停車場之用。

130. 姚鈞豪議員表示，就白石角近中電站(TGLA-TTP812)的政府土地，他查詢水務署向大埔地政處申請使用蕉坑土地的進度，以及處方仍需多少時間處理該項申請。處理該項申請後，處方需要多久才可處理把上述白石角近中電站(TGLA-TTP812)的政府土地用作停車場的申請。

131. 毛家俊議員的意見如下：

- (i) 就山塘道一吐露港橋底停車場旁的政府土地，他詢問鄰近斜坡的土地是否都不宜作露天停車場之用。如是，便十分可惜。據了解，市區很多地方都鄰近斜坡。
- (ii) 他指出山塘道一吐露港橋底停車場旁的政府土地原為“政府、機構或社區”用地，而地政總署當時要求申請人在該用地興建停車場。就此，他詢問能否藉此機會考慮在該政府土地興建多層停車場，以紓緩附近的泊車問題。據了解，當時進行的地區諮詢，名單不包括天鑽的持份者，而山塘路的人口中，天鑽佔最多數，共 7 000 人，而目前天鑽的單位(1 600 個)及車位(300 多個)的比例為 5:1。由於已經售出約 200 個車位，故實際只有約 100 個車位供居民使用。現時山塘路的違泊問題非常嚴重，更有車輛停泊在路邊，嚴重影響交通安全。

132. 譚爾培議員表示，有關黃石碼頭的政府土地，他詢問會否考慮讓村民優先使用露天收費停車場的停車位，例如先在停車場閘口確認車輛是否屬於村民，以顧及村民的泊車需要。運輸署及漁農自然護理署一直鼓勵市民乘搭公共交通工具前往郊野公園，減少使用私家車。上述位置的違泊問題非常嚴重，經常有人投訴，而村民亦因遊客佔用停車位而無法使用。

133. 何偉霖議員的意見如下：

- (i) 富蝶邨的樓宇相繼落成，但該屋邨提供的停車位嚴重不足，故頌雅路附近的停車位或露天停車場需求極大。提供足夠停車位有助改善違泊問題，確保交通暢順。否則，即使若干道路路面擴闊，亦只會被違泊車輛佔用。
- (ii) 他最近看見警方更積極打擊違泊。
- (iii) 他建議部門認真考慮在松嶺及南坑一帶山邊物色合適地方興建露天停車場。

134. 陳振哲議員的意見如下：

- (i) 有關黃石碼頭的政府土地，他指出不只在假日，平日黃石碼頭的違泊問題亦非常嚴重。他在上周某個平日駕車視察黃石碼頭，發現黃石碼頭即使需要“禁區紙”才能進入，都泊滿車輛，故他無法停車視察，只好離開。這反映村民即使在平日亦難以使用停車位，故相關部門需認真研究改善措施，以顧及他們的需要。
- (ii) 他住在山塘路附近，有機會使用上述停車設施。他指出天鑽居民入伙後，他曾在晚上 9 時至 10 時駛經山塘路，看見該處的違泊問題非常嚴重，大量車輛並列停泊。因此，上述居民入伙後，必定影響山塘路的交通。
- (iii) 他十多年前搬往山塘路附近時，已多次與運輸署及大埔民政事務處(“大埔民政處”)溝通。當時沒有任何公共交通工具駛經山塘路，而每個屋苑都提供接駁巴士服務，故居民只能使用私家車、步行或乘搭接駁巴士離開山塘路。署方當時亦表示沒有小巴營辦商願意開辦小巴服務。因此，居民對停車位確實有迫切需求。
- (iv) 他樂見大埔地政處現正研究騰出山塘道一吐露港橋底的政府土地作短期租約收費停車場之用，否則無法改善山塘路泊車位不足的問題。
- (v) 他認為在共融社會中，社區亦須協助傷殘人士，鼓勵他們積極參與社區活動，投入多元化生活。在公眾停車場提供傷殘人士專用泊車位亦能鼓勵和便利他們。部門報告指，由於收到地區人士反對意見，故擱置在鄉事會坊停車場及廣福坊停車場劃設供持有“傷殘人士泊車許可證”專用的路旁泊車位的建議。他對這個決定感到遺憾和失望，並希望部門再次說服反對人士，以展現對傷殘人士的關懷。
- (vi) 大埔區議會早前反對渠務署以臨時政府撥地申請，使用林錦公路

迴旋處旁空地的政府土地，但大埔地政處卻無視地區人士的反對意見，繼續處理相關申請，亦沒有提及曾經接獲反對意見。這個做法與上文第(v)段的處理手法不同，做法不公。由於上述政府土地的面積甚大，渠務署無需使用整幅土地，而相關申請亦只是臨時政府撥地申請，並非永久用途，故委員建議大埔地政處考慮使用上述政府土地的一部分加設泊車位。

135. 蔡健倫先生回應如下：

- (i) 有關上文第 130 段的查詢，水務署現正處理申請使用蕉坑土地的反對意見。當完成處理反對意見後，一般需時 6 至 9 個月準備相關招標文件。
- (ii) 有關上文第 131(i)段的查詢，如用作增設露天收費停車場的土地鄰近斜坡，會涉及大筆的斜坡維修及檢查費用，從商業營運角度以投標方式作短期租約收費停車場之用招租，會有流標風險。因此，大埔地政處現正研究騰出另一幅山塘道一吐露港橋底的政府土地作短期租約收費停車場之用，以期盡早提供泊車位予大埔居民使用。
- (iii) 有關上文第 134(vi)段的意見，大埔地政處已經備悉，並會再作回覆。

136. 彭曉峯先生回應如下：

- (i) 有關上文第 132 段的查詢，據了解，擬在黃石碼頭由政府土地提供的泊車位，是運輸署提供的路旁泊車位，故無須考慮是否供居民優先使用。
- (ii) 有關上文第 131(ii)段的查詢，現時政府採用“一地多用”的土地政策，故不會考慮在山塘道一吐露港橋底停車場旁的政府土地興建多層停車場。不過，如有部門計劃發展山塘道一吐露港橋底停車場旁的政府土地，運輸署便會建議在該項發展中提供停車位。
- (iii) 有關上文第 133(i)段的查詢，運輸署早前詢問大埔地政處有否閒置空地作臨時收費停車場之用，但處方回覆指沒有。署方將繼續物色位置增加路旁泊車位，以應付富蝶邨的泊車需求。
- (iv) 大埔區議會文件 TT 29/2021 號第 1 頁及第 2 頁的表格提及的地區諮詢由運輸署負責，而署方接獲反對意見後便擱置該建議。有關短期租約的地區諮詢則由大埔地政處進行。

137. 區鎮樺議員建議重建大埔政府合署。他指出現時大埔政府合署的停車場晚上亦開放予公眾使用。如可重建，不但騰出更多空間供更多政府部門使用，便可提供更多服務便利大埔居民，亦可根據“一地多用”的原則，在地底興建

多層停車場，提供更多泊車位，從而改善大埔墟泊車位不足的問題。如相關部門認為上述建議可行，委員、大埔民政處及其他相關部門可以協助推展。

138. 譚爾培議員表示，有關上文第 136(i)段的回覆，他認為如把黃石碼頭的政府土地作露天收費停車場之用，運輸署亦需考慮如何惠及附近居民，並應優先考慮居民的泊車需求，而非遊客。他最近曾經詢問有關部門能否減少發出進入北潭涌關閘的車輛許可證數量，因為現時關閘內的泊車位嚴重不足。然而，由於相關鄉事委員會有反對意見，故難以減少相關數量。因此，他建議考慮預留上述停車場內部分停車位供居民使用。

139. 姚躍生議員建議運輸署及大埔地政處研究在鳳園路近鳳賢居一幅路旁的政府土地增設停車收費錶(“咪錶”)停車場，並指出即使警方在該處打擊違泊，違泊情況仍然非常嚴重，可見該處的泊車需求甚殷。

140. 姚鈞豪議員希望大埔地政處預先籌備有關在白石角近中電站的政府土地營運公眾停車場的招標工作，無需待收回土地後才開始籌備。此外，水務署如需任何協助處理反對意見，亦可聯絡他。

141. 何偉霖議員表示，運輸署表示未能在頌雅路附近物色合適位置增設臨時收費停車場。就此，他詢問是否已經擱置大埔第 9 區第三期的工程。如是，他認為該工地適合興建臨時收費停車場。此外，文念志副主席早前指出有人非法佔用南坑村附近的政府土地，並已進行平整工程。他認為相關部門應考慮使用該土地興建臨時收費停車場。

142. 陳振哲議員詢問運輸署處理地區人士反對意見的程序為何。此外，他認為署方擱置在鄉事會坊停車場及廣福坊停車場劃設供持有“傷殘人士泊車許可證”專用的路旁泊車位的建議，十分可惜，故詢問根據現行機制，是否仍有其他處理方法，表達對傷殘人士的關懷。

143. 毛家俊議員表示，他雖然明白政府採用“一地多用”的土地政策，但指出全港的泊車需求甚殷。據了解，全港有 70 多萬輛私家車，但停車位卻較這個數目少。即使部門現時盡力物色可提供短期租約停車場的用地，但相關措施亦只是小修小補，不能有效紓緩泊車位不足的問題。他同意重建大埔政府合署，亦認為可在閒置的政府土地興建多層停車場，用作政府部門的辦公室，例如林士街多層停車場及前廉政公署總部的上層亦用作政府部門的辦公室。他認為政府部門亦有辦公室需求，否則便不會在商業大廈或私人物業租用辦公室。因此，他希望相關部門積極跟進。

144. 蔡健倫先生備悉委員的意見，並會向大埔地政處同事反映。

145. 彭曉峯先生回應如下：

- (i) 有關上文第 138 段的意見，他會向相關工程師反映。
- (ii) 有關上文第 139 段的意見，他會請相關工程師與大埔地政處同事跟進。
- (iii) 有關上文第 141 段的意見，據了解，工程並未擱置，而部門會在 5 月中在相關委員會會議上諮詢。
- (iv) 有關運輸署進行地區諮詢的機制，一般而言，運輸署會經大埔民政處諮詢。如接獲反對意見，署方將盡力處理。如處理成功，便會落實相關建議；如無法處理，署方會把意見記錄在案，而相關建議一般亦會暫時擱置。
- (v) 運輸署備悉上文第 143 段的意見。

146. 主席表示，有關在鄉事會坊停車場及廣福坊停車場劃設供持有“傷殘人士泊車許可證”專用的路旁泊車位的建議，他詢問一如有地區人士反對進行富亨巴士總站擴建工程，但運輸署備悉後，最終亦落實進行。

147. 彭曉峯先生回應說，上述情況與富亨巴士總站的情況不同。現時沒有人繼續就富亨巴士總站提出反對意見。因此，如最終無人提出反對意見，運輸署便會落實富亨巴士總站擴建工程。他會向署方相關工程師反映委員的意見，並於日後回覆。

148. 主席詢問運輸署，一般而言，如反對意見與公眾利益相抵觸，運輸署會否因為反對意見而擱置建議。

149. 彭曉峯先生回應說，運輸署需根據每項建議作決定，無法一概而論。

150. 主席表示，現時安邦路的前大埔賽馬會泳池用地設有臨時停車場，該處有泛光燈照射至對面的新興花園，故請大埔地政處聯絡上述停車場承辦商跟進。

151. 蔡健倫先生備悉上述情況，並將聯絡停車場承辦商跟進。

(會後備註：大埔地政處備悉上文第 150 段的情況，在會議後隨即聯絡停車場承辦商跟進，並發出勸喻信提示承辦商。其後承辦商回覆表示會盡量調教燈光射向停車場部分，減少影響周邊居民。大埔地政處會繼續跟進個案。)

(二) 關注大埔區違例泊車問題

(大埔區議會文件 TT 25/2021 號及 TT 29/2021 號)

152. 彭曉峯先生介紹大埔區議會文件 TT 29/2021 號有關運輸署就大埔區違例泊車問題的回覆。

153. 徐翼福先生介紹大埔區議會文件 TT 25/2021 號，並表示警方會針對委員在 3 月 5 日交運會會議上提及的交通問題及違泊問題嚴重的地點持續執法，亦留意委員提及有新屋苑入伙的路段，並加強和主動前往相關位置執法。

154. 林名溢議員的意見如下：

- (i) 他雖然曾經向警方反映大埔墟咪錶停車場內有很多車輛逾時停泊，但發現問題仍未改善，對其他市民並不公平。
- (ii) 他曾經接獲居民投訴，表示有位於廣福坊停車場的車房經常在停車位擺放植物，似是藉此霸佔停車位。他曾向警民關係組反映，但沒有太大改善，故請他們積極跟進。
- (iii) 他曾指出如有違泊車輛阻塞南盛街的轉彎位置，巴士便無法駛過，癱瘓交通。就此，警方表示會在該處放置警告牌。該警告牌原本放在馬路上，確能防止車輛停泊。不過，他其後發現警告牌被放在行人路上(見附件)。究竟是市民移動警告牌，還是警方放在行人路上，則不得而知。他指出警告牌放在行人路上，不但無法發揮作用，亦會令狹窄的行人路更為狹窄，阻礙行人。

155. 主席詢問林名溢議員曾否在會議前向警方反映上文第 154(iii)段的情況。

156. 林名溢議員表示，他不肯定曾否向警方反映上文第 154(iii)段的情況，但相關情況已經持續一段時間。以往該警告牌偶爾放在馬路上，但近來總是放在行人路上，而他不肯定這是否警方刻意安排。

157. 主席表示，如再遇上相關情況，他建議委員除可在會議上提及，亦可私下聯絡警方，以期盡快改善，並善用該警告牌。

158. 毛家俊議員表示，他與姚鈞豪議員 2 周前前往策誠軒及黃宜坳視察安裝鐵柱工程。雖然安裝鐵柱能有效打擊違泊問題，但如有車輛撞向鐵柱，車身或會被削掉一半，十分危險。此外，安裝鐵柱亦會影響美觀。現時大埔公路沿線已經安裝舊式綠色欄杆，以免車輛違泊，而他亦曾建議沿用上述欄杆，較安裝鐵柱美觀。不過，部門表示該款欄杆或其他款式的欄杆均已停產，而且不符合現有標準。他認為長遠而言，安裝鐵柱會影響城市景觀，正如嵐山前往市區的道路一樣。因此，他希望部門除備悉上述意見外，日後亦能引入更多不同設計或顏色的鐵柱，令社區外觀更有生氣。

159. 陳振哲議員的意見如下：

- (i) 附件中的位置本來劃設了狹窄的斑馬線。運輸署去年採納委員的意見，擴闊了相關路段，故現時車輛較少停泊在路邊，例如現時巴士 71K 號線從寶鄉街轉入南盛街時遇上的擠塞，較未擴闊上述斑馬線前大大減少。就此，他讚揚署方積極改善相關問題。
- (ii) 他的辦公室位於懷仁街，該處亦設有咪錶停車位。他曾因附近商戶放置物件霸佔停車位而與他們爭執，需要警方到場調停。他認為霸佔咪錶停車位的情況極不理想，商戶往往認為劃設在其前方的停車位屬他們擁有。就此，他希望警方正視霸佔咪錶停車位的問題。
- (iii) 他指嵐山、康樂園及香港科學園的接駁巴士需在太和巴士總站的中間行車道上落客，但經常有私家車違泊在該處的影線上，令接駁巴士需在道路中間停車上落客，不但對公眾人士造成危險，亦造成交通阻塞，令車龍倒灌，在繁忙時間的情況尤為嚴重。因此，他希望警方加強打擊上述位置的違泊問題。
- (iv) 他理解居民會把車輛停泊在村屋門口，但由於該處沒有劃設黃線，如有車輛停泊，便會對村民造成嚴重不便。相關黑點包括林錦公路塘面村路口及林村鄉公所路。

160. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 他指出現時難以通過政府電話簿搜尋警方的聯絡資料，政府電話簿只有大埔警區指揮官的聯絡資料，連大埔分區指揮官的聯絡方法也沒有。因此，委員難以聯絡警方，只能經警民關係組轉介，當中涉及多項程序，而警民關係組亦難以完全滿足委員的要求。就此，他詢問警務處代表能否向委員提供正式聯絡方法，以期有效和直接處理交通問題。
- (ii) 他指出違泊黑點包括，(一)運頭街：從早到晚，食肆潮和興至三角燈位位置的右邊布滿違泊車輛。他曾經多次提及即使有警車駛經上述位置，亦沒有處理違泊問題，而警方卻表示相關警員正在執行其他任務，故未能處理。就此，他詢問警方有否其他方法處理；(二)鄉事會街：在 5 月 4 日的大埔區議會會議上，委員直接向大埔警區指揮官反映經常有車輛停泊在家農蔬果店(“家農”)門口的交通燈位置上落貨，而他今天亦看見 2 架車輛停泊在該處，但不清楚停泊原因。他指出把車輛停在該處十分危險，因為從運頭街及南運路駛出的車輛會在該處的行車線匯合，而有車輛需切線轉左或轉右，甚至經常有車輛停泊在家農交通燈位置後方，阻塞後隨的車輛，導致從運頭街駛出的車輛需向左切線，再越過雙白線，才可繼續行駛。他已多次指出上述情況，但一直沒有改善；(三)寶鄉街：

寶鄉街設有的士站，但沒有的士使用。的士反而違泊在寶鄉街其他位置，儼如佔用作的士站之用，情況嚴重，導致麥當勞前方出現並排或三排的違泊車輛。上述問題存在已久，但警方沒有處理；(四)位於安祥路的李福林體育館對出，以及翠屏商場的士站：的士、私家車及食物環境衛生署外判公司的鈎斗垃圾車(“斗車”)佔用行車路，導致車輛堵塞在安全島。他提及這個問題已有半年多，但一直沒有改善；(五)安邦路及安泰路內街：違泊問題持續嚴重，沒有任何改善；以及(六)安慈路、安祥路及安埔路，即翠屏商場、昌運中心、八號花園及海寶花園的十字路口：警方雖然有前往執法，但逗留片刻便離開。

- (iii) 他明白警方難以 24 小時逗留在相關位置執法，但委員在會議上已多次提及違泊問題嚴重，故請警方研究解決方法。他自上屆區議會起提及廣福道耀才證券對出的位置違泊問題嚴重，而運輸署亦已在該處劃設雙黃線，但晚上仍有的士違泊。由於該路段已經收窄，如有的士違泊及巴士駛經，便造成危險。他記錄了約 30 至 40 輛違泊紅色的士的車牌號碼，並曾往警方交通部錄口供，但警方對相關問題視而不見，更遑論處理紅色的士霸佔巴士站而導致巴士無法埋站的問題。
- (iv) 有關南盛街的情況，他指旺角新世紀廣場近太子方向的道路違泊問題嚴重，導致巴士及大型車輛無法駛過，於是警方在該處長期放置若干“A 字牌”和“雪糕筒”，並以橙帶圍封該處，令車輛無法停泊。就此，他不理解警方為何能在其他地區實施上述措施，但不能在大埔區採取相同做法。

161. 蘇達良議員的意見如下：

- (i) 過去 2 周，他每天早上 10 時至 11 時 30 分都會在露輝路近聚豪天下的地盤門口視察，其間警方曾經前往該處執法 2 次，當中包括地盤門口的水馬位置。他理解警方執法有一定難度，例如違泊人士會向警方求情，表示會立刻駛離。然而，警方離開現場 5 分鐘後，9 成違泊人士會折返，再度違泊。
- (ii) 他明白警方難以長時間駐守在上述位置，故只希望警方增加執法次數。他指出，上述違泊情況只是地盤工人為一己之便而造成。雖然運輸署已在相關位置放置物件，以免車輛違泊，並預留一段行人路供行人使用，但過往道路兩旁泊滿大量違泊車輛時，仍有 9 輛在迴旋處等候的大型車輛(包括泥頭車及運輸車)嘗試停泊在地盤內，或在地盤外面等候，容易與從屋苑駛出的車輛發生爭執。他曾多次遇見上述情況，故希望警方如有資源，可以增加執法次數。
- (iii) 他希望警方確保該處附近的公眾咪錶停車場外有足夠空間，供居

民駕車進出，即使有大型車輛停泊亦不受影響。他早前與大埔地政處職員駕車視察時，有地盤管理員詢問他們駛入上述停車場的目的，令他有感上述公眾停車場已經變成私人停車場。因此，他希望警方多加巡查上述位置。

162. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 有關上文第 154(i)、154(ii)及 159(ii)段的意見，警方除了在巡邏時巡查相關位置外，如接獲有關車輛及交通阻塞的投訴，亦會前往現場和持續執法。不過，有商戶或駕駛人士會在警車準備駛入相關位置時入錶，繳付泊車費。就此，警方會改在其他位置下車，步行前往相關停車場執法，並將繼續留意相關情況。
- (ii) 有關上文第 154(iii)段的意見，由於道路收窄改善工程已經完成，他會派員在稍後時間前往該處，研究是否需要放置警告牌。如無需要，警方或移除警告牌。
- (iii) 每天的繁忙時段，警方都會派員前往交通樞紐位置，例如大埔太和路、寶雅路及大埔墟，防止車輛通宵停泊。上述位置有較多違泊車輛，或許是由於司機等候乘客，以及有大量車輛在繁忙時間使用相關路段，例如村巴上落客會增加相關路段的使用量。警方不時留意相關情況，例如在過去 3 個月一直有拖走違泊車輛，合共超過 15 輛。
- (iv) 有關上文第 159(iv)段的意見，他會在會議後聯絡相關委員，以確定具體位置。
- (v) 有關上文第 160(i)段的意見，一般而言，警方建議委員就非緊急事宜聯絡警民關係組。至於嚴重的緊急情況，委員可以致電報案中心熱線 999 或大埔警區報案室。
- (vi) 警方已經即時派員跟進委員在 5 月 4 日的大埔區議會會議上提及的違泊問題。即使車輛不是在限制區以外的時段上落貨，警方亦會持續即時執法。
- (vii) 警方備悉委員上述的違泊位置，並將加強執法。不過，他不同意委員認為警方沒有處理違泊問題。警方持續到不同地點加強執法，但由於大埔區停車位不足，難以單靠警方執法解決違泊問題。停車場月費昂貴、違泊的定額罰款額較低及駕駛人士的習慣亦會導致違泊問題。警方雖然持續在不同時間前往不同地點執法，但難以在短時間內完全解決違泊問題。
- (viii) 有關露輝路的違泊情況，警方留意到附近有很多大型車輛停泊等候駛入建築地盤，而地盤工人或員工亦會把車輛停泊在地盤外面。雖然警方已盡快前往相關位置執法，但有違泊車輛會在警方到場

時駛入地盤內，待警方離場後，又再停泊在地盤外。上述情況增加警方的執法難度，但如有足夠警力，警方亦會加強執法。

163. 陳振哲議員詢問警方，南盛街的警告牌應放在行人路還是馬路上。

164. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 加設臨時交通標誌旨在改善現場的交通情況，而放置警告牌的位置則非常彈性，視乎行人路或行車路的路面空間，以及實際需要而定。舉例來說，如行車路夠闊，把警告牌放置在行車路上較為理想。不過，如行人路有足夠空間，而放置警告牌不會影響行人，並能防止車輛違泊，則可把警告牌放在行人路上。此外，如放置警告牌旨在收窄行車路路面，以免車輛停泊在較一般行車線(闊 4.3 米)闊的行車線而阻礙巴士及貨車行駛，便應把警告牌放在行車路上。
- (ii) 全港很多地區均使用相同的交通改善設施，例如大美督的臨時交通設施已放置逾 10 年。不過，他表示並非每個地方都適合使用這些交通設施，需視乎現場情況而定，例如行車線數量等。

165. 陳振哲議員的意見如下：

- (i) 他認為警方必須保留放置在南盛街的警告牌。如把警告牌放在禁區標誌牌下方的路面上，可發揮更大作用，當有大型貨車或私家車停泊在相關路段時，其車尾或會佔用黃色斑馬線，令巴士無法轉彎，而放置警告牌便能防止這些車輛停泊。不過，他建議警方每周輪流放置警告牌或“雪糕筒”，令駕駛人士知悉警方有跟進該處實施的交通措施，達致警惕作用。
- (ii) 他曾看見有貨車把行車路上的警告牌搬到行人路上，騰出空間停泊車輛上落貨，但導致巴士無法轉彎。他請上述貨車司機完成上落貨後，把警告牌放回行車路上。他並不是鼓勵市民利用上述方式在行車路上落貨，但從上述情況可見，在行車路上放置警告牌確實能防止車輛違泊，防止違泊車輛阻礙巴士行駛。

166. 區鎮樺議員的意見如下：

- (i) 既然大埔警區交通隊代表建議委員直接聯絡警民關係組反映交通問題，他詢問大埔警區行動主任是否認同上述建議。如是，他認為委員或需在大埔區議會會議詢問大埔警區指揮官如何直接向警方反映交通問題，而不是經警民關係組轉達。
- (ii) 他請警務處代表在下次會議提供由 5 月 8 日至下次會議日期(即 7

月 9 日)期間，在廣福道耀才證券燈口位置發出的定額罰款通知書數目，以證明警方確實有積極執法。

- (iii) 他認為既然警務處代表認為不宜在南盛街實施其他地區使用的交通改善措施，他們便應主動建議其他合適措施，打擊南盛街的違泊問題，避免交通阻塞。
- (iv) 警務處代表表示不能單靠警方解決違泊車輛問題，但他認為只有警方才能執法。否則，即使運輸署劃設雙黃線，亦無助改善問題。
- (v) 他認為既然警務處代表知悉駕駛人士違泊的原因，例如違泊的定額罰款較停車位費用便宜，他們便應制訂改善措施。
- (vi) 他曾指出，黃昏後經常有私家車停泊在廣福邨停車場對出的轉彎位置，令大型車輛無法駛過。每次警方加強執法後，該處的違泊問題便明顯改善，這證明警方執法能有效打擊違泊問題。
- (vii) 以往警方以社會運動為由，沒有增加執法次數。雖然警務處代表表示現已增加執法次數，但仍不如以往頻密，令違泊問題尚未解決。

167. 宋程慧女士回應如下：

- (i) 她自 5 月 3 日(星期一)起接任大埔警區行動主任一職，亦負責處理大埔區的刑事案件。
- (ii) 由於違例泊車屬民生事宜，故警方會先通過警民關係組聯絡當區居民或市民，再轉介或回覆相關事宜。如涉及突發的車輛阻塞問題或緊急事件，市民可以致電報案中心熱線 999 或 3661 3610 聯絡大埔警區當值警員。上述熱線全日 24 小時運作，故委員無須擔心沒有警員處理車輛阻塞問題。
- (iii) 有關南盛街相關路口及廣福道耀才證券對出位置的車輛阻塞問題，警方亦有記錄執法數字。委員如欲了解，警方會在下次會議提交的文件中載列上述路段的執法數字，以供查閱。
- (iv) 警方認為車輛阻塞問題及違泊問題與社會運動沒有太大關係，故不在此詳細解釋。
- (v) 如有人投訴個別位置或違泊黑點，警方將重點執法。

168. 區鎮濠議員表示，委員多次提及的回收車仍然違泊在頌雅路南坑車房對出的位置，並在晚上佔用馬路放置回收電器，故請警務處代表跟進。

169. 主席希望警方在會議後加緊跟進委員上述的違泊黑點及違泊在頌雅路的回收車。

(三) 在林錦公路迴旋處加設轉乘站

(大埔區議會文件 TT 30/2021 號)

170. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 30/2021 號。

171. 席上沒有委員提出問題或意見。就此，主席建議無須繼續在會議上跟進，而席上亦沒有委員反對。

(四) 有關大埔區內車輛噪音問題及非法賽車的執法情況

(大埔區議會文件 TT 31/2021 號)

172. 主席表示，環保署及運輸署車輛安全及標準部未能派員出席會議，但環保署已提交回覆，請各委員參閱大埔區議會文件 TT 31/2021 號。

173. 徐翼福先生表示，大埔警區會按照地理環境、交通情況及行動需要在路面進行針對殘缺車輛的執法行動。在 2021 年 1 月至 3 月期間，大埔警區合共發出 48 份殘缺車輛通知書，並向 14 輛不適宜在路面行駛的車輛發出檢驗通知書，即時送往大欖涌車輛扣留中心檢驗。

174. 毛家俊議員明白難以在短時間內解決車輛噪音問題，但表示有居民反映在大埔公路，特別是在周六、周日及假期前夕的凌晨及早晚時段，經常出現車輛噪音問題。就此，他建議警方考慮在上述路段設置路障，以加強阻嚇力。

175. 區鎮濠議員查詢，在晚上時段(特別是假日)，大埔警區交通隊有否足夠人手處理非法賽車問題，因為他最近沒有看見警方相關隊伍在上述時間設置路障打擊非法賽車。

176. 徐翼福先生回應如下：

- (i) 新界北交通部備悉上文第 174 段提及的位置。
- (ii) 有關上文第 175 段的查詢，他表示不同執法行動由警方不同隊伍負責，例如新界北交通部負責處理非法賽車問題。相關隊伍將根據地形設置路障和進行不同執法行動(例如反罪惡、反危險駕駛、反超速駕駛、隨機呼機測試，以及打擊酒後駕駛、藥後駕駛及車輛結構問題等)。他雖然不便在會議上提供警方設置路障的地點，但表示警方會針對情報及接獲的投訴，採取不同的執法行動。
- (iii) 他舉例說，車輛會在不同地方行駛，故警方會在車輛可能駛經的地方進行攔截。因此，委員表示未有在大埔區看見警方攔截車輛，或

許是由於警方會在車輛駛經和較適合攔截的地點執法。

177. 區鎮濠議員希望警方在下次會議向委員提供設置路障的位置、已進行的執法行動類型及相關數據。他指出有很多居民投訴晚上(特別是假日)的非法賽車問題十分嚴重，而汀角路一帶的車輛噪音最為嚴重，非常擾民。

178. 徐翼福先生表示，警方未能在會議上提供在特定位置設置路障的數據，但或可提供大埔區的其他數據，例如超速駕駛或危險駕駛的檢控數字。

179. 區鎮樞議員表示，委員不是要求警方提供即將設置路障的資料，而是要求警方提供在下次會議舉行前 2 個月設置路障的位置及次數，例如在何日、何時及何地設置路障，以及進行哪類反罪惡行動。因此，他不理解警方為何不能提供上述資料，這些資料甚至可以在網上查閱。

180. 徐翼福先生表示，警方可以提供執法行動次數及檢控數字，但難以提供在個別位置的執法行動次數，因為這些行動或由警方不同隊伍進行，難以統計。

181. 主席詢問警務處代表能否在下次會議上以任何方式，提供大埔警區交通隊設置路障的數據。相關數據不必十分詳細，例如只需提供過去 2 個月曾在哪些路段設置路障及其次數。

182. 徐翼福先生表示，警方可以提供執法數字，例如過去 3 個月曾經進行哪類執法行動及其次數。不過，警方沒有備存在個別地點設置路障的次數，故無法提供。

183. 主席建議警方在會議前以書面形式，提供可行範圍內的數據，供委員向市民交代。

VIII. 工作小組報告

跟進公共巴士及小巴服務工作小組

184. 任啟邦議員表示，在 3 月 30 日舉行的工作小組會議只集中討論運輸署 2021 至 2022 年度大埔區巴士路線計劃，而剛才亦已在議程第 II 項詳細交代討論結果。工作小組將盡快召開會議，討論恆常討論事宜。

IX. 其他事項

(大埔區議會文件 TT 26/2021 號及 TT 26a/2021 號)

(一) 要求改善大埔汀角路一帶單車徑道路安全事宜

185. 主席表示，劉勇威議員提交有關要求改善大埔汀角路一帶單車徑道路安全事宜的討論文件。雖然他未有在會議的 10 個淨工作天前提交文件，但由於文件提及的單車意外嚴重及事態緊急，並有市民因而受傷，故酌情批准處理。

186. 劉勇威議員介紹大埔區議會文件 TT 26/2021 號。

187. 黃家霖先生介紹大埔區議會文件 TT 26a/2021 號。

188. 徐翼福先生報告說，在 2020 年 3 月至 2021 年 2 月期間，汀角路近大埔東消防局一帶合共發生 42 宗涉及單車人士的意外。這些意外的 3 個主要原因包括：(一)單車人士騎單車時不專注；(二)在道路上不小心騎單車；以及(三)控制單車時出現問題。針對單車安全問題，警方在 2021 年 1 月至 3 月期間合共檢控 49 名單車人士，他們均涉及違反《道路交通條例》，在行人路上騎單車而被檢控。

189. 劉勇威議員表示，根據警方的數據，汀角路單車徑附近路段在 1 年內已經發生 42 宗單車意外，但運輸署回覆卻表示上述單車徑並非交通意外黑點。就此，他詢問署方如何計算，以判斷個別地方是否交通意外黑點。

190. 譚爾培議員的意見如下：

- (i) 雖然運輸署回覆表示汀角路單車徑並非交通意外黑點，但他指出單車人士駛經該處的斜彎路段時，往往收掣不及，撞向附近設施，發生嚴重意外，因此署方必須關注。
- (ii) 他經常在汀角路單車徑及香港科學園一帶看見單車相撞，因為單車人士當中有初學者，他們的車速不如其他單車人士般快，故使用同一單車徑時容易發生意外。
- (iii) 他詢問劉勇威議員是否希望在他擔任主席的道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組跟進題述議題。他指出，大埔滘一帶的單車徑曾經發生與電動可移動工具相關的致命意外，故他有意邀請相關的民間團體出席該工作小組會議，與工作小組成員討論使用單車的安全事宜。他詢問委員對他的建議是否感到興趣。

191. 黃家霖先生表示，對委員上述的意見沒有補充。

192. 劉勇威議員不滿運輸署代表表示沒有補充。他重申，汀角路單車徑在 1 年內發生 42 宗單車意外，但署方卻認為該處並非交通意外黑點，故署方應就此

回應，例如如何計算意外數目，以決定該處是否交通意外黑點。

193. 黃家霖先生表示，交通意外黑點的定義由專責小組釐定，並非由負責區務事宜的組別釐定，而他現時亦沒有相關資料。他將在會議後聯絡專責小組的相關同事跟進及回覆。

194. 任啟邦議員的意見如下：

- (i) 警方在上文第 188 段提及涉及單車人士的意外數目，該數目或只包括有報警處理及使用救護服務的意外，故相信仍有不少涉及輕微受傷而沒有報警處理的意外未有計算在內。
- (ii) 委員早前曾經視察汀角路單車徑，並指出近大埔東消防局及詹屋村附近的路段均為斜路。熟悉該路段的單車人士駛經時或有所警惕，但只是在假日騎單車的人士駛經時或沒有意識到需要減速，險象橫生。
- (iii) 運輸署回覆表示，大埔東消防局對出的斜路已設置道路標記、指示牌及膠柱，但他指出單車徑旁有凸起的渠蓋石躉，而另一邊的花槽則有石屎躉。就此，他認為署方可以研究移除和磨平這些凸起的石躉，或放置軟墊等以作改善。
- (iv) 現場所見，運輸署在上述單車徑落斜路段加設中間分隔，一如安全島，從而收窄路面，迫使單車人士減速。不過，委員曾經看見有單車人士因上述位置收窄而未能即時反應，撞向單車徑旁的鐵絲網。
- (v) 雖然警方仍在調查大埔區議會文件 TT 26/2021 號提及的汀角路單車徑意外，但上述單車徑經常發生意外是鐵一般的事實。運輸署只是在高爾夫球場附近的斜路首 20 米放置膠柱，而沿途除上文第(iv)段提及的安全島外，中段位置至大埔東消防局路段卻沒有設置膠柱。他認為此等做法不能有效改善上述路段的安全。
- (vi) 他建議運輸署參考沙田某些供單車人士使用的隧道內安全措施，因為這些措施能為單車人士提供足夠保護。如市民認為汀角路單車徑有安全問題，但運輸署卻認為無需改善而不作處理，便非常不負責任，亦與政府政策相違背。因此，雖然部門或認為改善汀角路單車徑有一定難度，但上述單車徑最近及過往都曾經發生嚴重意外，故他認為部門必須處理，並提出改善建議。如部門認為無需改善，委員便會繼續觀察上述單車徑的情況，而部門代表在是次會議上的回覆亦會記錄在案。

195. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 他認為處理道路設計事宜必定與運輸署有關，而汀角路單車徑一

帶不時發生嚴重單車意外。他在上述單車徑騎單車時，不時看見有單車人士輕微受傷，但他們大多不會報警處理，故這些意外沒有計算入上文第 188 段報告的單車意外數目中。這正正反映上述單車徑的設計問題嚴重，但運輸署卻回覆表示上述單車徑並非交通意外黑點。委員現時指出相關情況，以及上周發生的 1 宗嚴重意外，署方必須正視，而非以沒有資料為由敷衍了事。

- (ii) 有關汀角路單車徑近大埔東消防局的位置，他不了解運輸署是否委託了合約顧問公司在該位置進行改善措施，但指出改善措施(即在落斜路段放置膠柱及劃設影線標記，用作收窄單車徑範圍)沒有任何作用。他認為沒有單車人士會因為膠柱而減速，反而有更多人為避開膠柱而在落斜時突然改變方向，十分危險。他詢問署方在安裝膠柱後有否派員前往現場視察。雖然他不了解大埔區議會文件 TT 26/2021 號提及的意外中，事主是否為避開膠柱而發生意外，但事主的確在膠柱後的影線位置發生意外。如很多居民亦指出設置膠柱及影線標記收窄單車徑範圍並不可行，署方會否制訂改善措施？
- (iii) 他指出運輸署在汀角路(包括大埔東消防局附近)及吐露港公路安裝了鐵欄。駕駛人士如撞向這些鐵欄，便會發生意外。既然署方在多處設置膠柱，他詢問署方會否考慮把鐵欄更換為膠柱，既可提醒駕駛人士停車，又可減少嚴重意外。他不否認有駕駛人士的駕駛意識不當，但現時設置在汀角路單車徑的“前面有向下斜坡”交通標誌面積較小，單車人士難以察覺，故署方應針對現時意外較多的位置，制訂合適而有效的配套，例如參考香港文化博物館下方的轉彎斜路，放置大面積的交通標誌，向駕駛人士發出明顯及清晰信息，以減少意外。
- (iv) 根據上文第 188 段的數據，即平均每周約有 1 宗意外發生，故不理解運輸署為何仍然認為該處並非交通黑點。他希望運輸署派員與委員視察現場，研究改善措施。

196. 區鎮濠議員的意見如下：

- (i) 他相信在汀角路單車徑發生的意外一定較上文第 188 段報告的次數多，因為有很多人意外後沒有報警或使用救護車服務。
- (ii) 他查詢釐定交通黑點的準則。
- (iii) 他指出汀角路單車徑落斜路段的車速可達每小時 40 至 50 公里，非常危險。假日期間，不少家庭車及單車車隊亦會使用該單車徑，而他亦曾在該處目睹不少意外。他認為在上述斜路設置膠柱不會令單車人士減速，反而更容易釀成意外。

(iv) 他建議運輸署派員與委員一同視察汀角路單車徑，研究改善措施。

197. 毛家俊議員詢問運輸署(一)署方哪組別同事負責釐定交通黑點的定義；(二)署方更新交通黑點名單時，會否徵詢警務處交通隊的意見；以及(三)署方更新交通黑點名單的時間。

198. 黃家霖先生回應如下：

- (i) 針對汀角路單車徑的安全問題，除現有的交通標誌及道路標記外，運輸署亦會檢視現場的設施，並研究是否有需要實施進一步的交通改善措施。
- (ii) 運輸署道路安全及標準研究部負責釐定交通意外黑點的定義，而他亦會向他們反映上述關於交通意外黑點的意見。
- (iii) 運輸署備悉委員的意見，並將與相關同事跟進。

199. 譚爾培議員建議經秘書處邀請運輸署道路安全及標準研究部出席下次交運會或道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組會議，以詢問如何決定交通黑點或單車意外黑點，或如何制訂相關準則。他認為讓市民知悉黑點位置，較在道路上設置膠柱更有警惕作用。

200. 主席請秘書處在會議後聯絡運輸署道路安全及標準研究部，要求他們回應委員的查詢，並邀請他們出席交運會會議商討相關事宜。此外，他請何靖揚先生分享他以往在汀角路單車徑騎單車時受傷的經歷。

201. 何靖揚先生表示，他在汀角路單車徑騎單車時，曾經在劉勇威議員提及的黃色膠柱位置跌倒。大埔民政處亦曾接獲單車人士的意見，他們對上述膠柱位置表示關注，而處方亦會把道路安全及設計相關的意見轉交運輸署跟進。

202. 主席表示，汀角路單車徑設置膠柱的位置多達 4 至 5 處，嚴重影響單車人士，故亦同意邀請相關部門與委員一同實地視察，特別是詹屋及陳屋的上落斜位置，該處的道路標誌及設計令人費解。他建議安排在同一天視察汀角路單車徑及太和巴士總站，以善用時間。

(會後備註：就主席於第 202 段的建議，委員於 2021 年 6 月 10 日偕同運輸署工程師視察汀角路單車徑，以研究有關改善方案。)

203. 黃兆健議員的意見如下：

- (i) 他認同需要改善汀角路單車徑的道路設計。

- (ii) 大埔區議會文件 TT 26/2021 號提及的單車意外發生後，警方翌日派員前往大埔區單車徑執法，檢控違法的單車使用者。雖然警方執法不能完全解決問題，但至少因應上述意外而採取跟進行動。他不期望運輸署有敏銳觸覺，會在意外發生後翌日派執法人員執法，或主動聯絡當區區議員視察。不過，上述意外至今已 2 周左右，運輸署理應提供更好的回應，例如不應在大埔區議會文件 TT 26a/2021 號的回覆首句便表示汀角路單車徑並非交通意外黑點，而應先表示將視察該單車徑。

204. 主席表示，委員向運輸署反映的意見及建議，確是根據他們所見的實際問題而提出。因此，雖然委員提及的改善措施未必符合署方標準，但認為署方亦應研究。

205. 劉勇威議員的意見如下：

- (i) 警方曾在 4 月 17 日(即大埔區議會文件 TT 26/2021 號提及的單車意外發生前)在該單車意外發生之處，即大埔東消防局外的斜路進行票控工作，這證明警方亦有盡其職責。然而，運輸署提供的設備及配套對單車人士造成危險。因此，署方應認真研究如何改善問題，例如設置合適配套，而非設置膠柱，以免令更多人士受傷。
- (ii) 他明白單車人士的駕駛意識對防止意外發生亦十分重要。除了警方有在該處執法外，他亦有在公開平台提醒單車人士駛經該處時應格外小心，但最終仍有意外發生。
- (iii) 運輸署委託外判公司處理單車徑改善措施事宜，但效果往往未如理想，例如在海寶花園外設置單車泊位，以及在隧道下方設置“七字欄”等。署方應先派員視察和研究各方案，評估其成效，然後才諮詢大埔區議會。
- (iv) 大埔區在某程度上屬於單車城市，有很多居民使用單車，故運輸署更應重視區內的單車安全問題。他希望署方參考委員的意見，特別是與改善措施相關的意見。署方專責處理道路設計事宜，故責無旁貸。

206. 主席表示將續議題述議題，並盡快安排實地視察。

(二) 有關小型交通改善項目的工程進展

207. 姚鈞豪議員查詢嘉熙及逸瓏灣之間的行人過路處工程進展，以及把設置在創新路近海日灣 II 對出的石壘改作欄杆的工程進展，並希望運輸署工程師

在會議後向他提供工程設計圖，以作參考。

X. 下次會議日期

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

209. 議事完畢，會議在下午 3 時 42 分結束。

大埔區議會秘書處
2021 年 7 月

