大埔區議會
交通及運輸委員會
2020年第三次會議記錄

日期：2020年5月25日(星期一)

時間：上午9時31分至下午6時20分

地點：大埔區議會會議室

出席者	出席時間	離席時間
主席		
關永業議員	會議開始	會議完畢
副主席		
文念志議員	會議開始	會議完畢
委員		
區鎮濠議員	會議開始	會議完畢
區鎮樺議員	下午2時53分	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36分	會議完畢
周炫瑋議員	會議開始	會議完畢
何偉霖議員	會議開始	下午6時18分
林名溢議員	上午9時40分	會議完畢
林奕權議員	會議開始	下午6時19分
劉勇威議員	上午9時36分	下午3時28分
連栴璋議員	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	上午9時48分	下午1時46分
黃兆健議員	會議開始	下午5時正
胡耀昌議員	上午9時48分	會議完畢
任啟邦議員	會議開始	會議完畢
姚鈞豪議員	上午9時38分	會議完畢
姚躍生議員	會議開始	會議完畢

秘書

施玲玲女士　　會議開始　　會議完畢

行政主任(區議會)1／

大埔民政事務處／民政事務總署

列席者

李耀斌議員, BBS, MH, JP	大埔區議員
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
蘇沛汶女士	運輸主任／大埔 1／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
鄭韞慈先生	區域工程師／大埔(1)／路政署
吳汝鋌先生	工程師 2／吐露港公路／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
翁忠濱先生	項目副組長／土木工程拓展署
譚建生先生	高級工程師／13(北)／土木工程拓展署
麥佩茵女士	工程師／19(北)／土木工程拓展署
李學儀女士	工程師／項目 3C／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
廖華基先生	區域經理(車務(新界東))／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
龔詠雋先生	署理經理(車務)／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
陳重懿先生	助理主任(策劃及發展)／九龍巴士(一九三三)有限公司
容澤昌先生	公共關係經理(項目及物業)／香港鐵路有限公司
梁文廸先生	助理公共關係經理(對外事務)／香港鐵路有限公司
梁凱勳先生	助理董事／工程項目副經理／奧雅納工程顧問
黃智凱先生	高級工程師／工程項目統籌／奧雅納工程顧問
黎卓欣女士	項目公共關係主任／奧雅納工程顧問
梁文謙先生	駐地盤高級工程師／安誠－奧雅納－博威聯營
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，並歡迎李耀斌議員列席是次會議。

I. 關於東鐵綫更換 9 卡列車安排
(大埔區議會文件 TT 27/2020 號)

2. 主席歡迎香港鐵路有限公司("港鐵")公共關係經理(項目及物業)容澤昌先生及助理公共關係經理(對外事務)梁文廸先生就是項議程出席會議。

3. 容澤昌先生介紹上述文件。

4. 任啟邦議員的意見如下：

(i) 認為港鐵就東鐵綫更換 9 卡列車安排提交的書面回覆及作出的介紹過於簡短。

(ii) 委員關注 9 卡列車與 12 卡列車混合使用時的安排，以及兩者將如何銜接。雖然現時月台地面有不同標示，標明 9 卡及 12 卡列車的停泊範圍，但有何措施方便乘客等候不同卡數的列車？

(iii) 詢問新信號系統能否配合 2 款列車混合使用。新界東(特別是大埔、上水及粉嶺一帶)的居民多以東鐵綫前往市區。現時東鐵綫的乘客量非常高，故混合使用 2 款列車或會令新信號系統發生故障。他希望港鐵回答有何應對措施及相關配套，以配合 2 款列車混合使用。

(iv) 詢問運輸署及相關的巴士公司會否採取任何應對措施，例如增加巴士服務，以配合東鐵綫在使用原有信號系統時，因改用 9 卡列車而導致載客量減少的情況。他擔心如乘搭東鐵綫的人數不變，東鐵綫便會出現擠塞，但如市民改乘巴士，現有的巴士服務又未必能夠應付增加的乘客量。

5. 黃兆健議員的意見如下：

(i) 認為題述文件內容過於概括，而類似內容亦載述於港鐵官方網站上，故他希望港鐵日後提交更詳細的文件，以補充相關資料，包括預計的乘客量及混合使用 9 卡及 12 卡列車時的安排等。

(ii) 詢問港鐵如何估算東鐵綫更換 9 卡列車後的乘客量，以及能否提

供相關數據。

(iii) 港鐵認為屯馬綫一期有助分流乘客，不會為乘客帶來太大影響，但他指出乘客要到大圍站才可轉乘屯馬綫，故有關安排未能分流羅湖站至大埔墟站的乘客，亦未能紓緩9卡列車的擠迫情況。

(iv) 詢問港鐵會否採取任何措施以紓緩大埔墟站及太和站人流擠迫的情況。

(v) 雖然港鐵已經就東鐵綫的新信號系統進行測試，但查詢港鐵會否採取任何措施，以確保市民安全使用東鐵綫服務，因為港鐵1年前曾經發生新信號系統測試事故，導致列車在中環站相撞。

6. 文念志副主席質疑題述文件提及東鐵綫更換9卡列車後，仍能維持充足承載力以應付目前乘客量的說法。根據他的計算，更換9卡列車後的載客量將下降約33%，故他要求港鐵提供相關數據及班次安排，證明港鐵更換9卡列車後仍能維持原有的載客量，甚至令載客量上升。

7. 劉勇威議員要求港鐵提供現時東鐵綫，特別在繁忙時間，12卡列車的載客量，以及預計更換9卡列車後每小時的載客量。他認為港鐵表示使用新系統後才能令9卡列車維持原有的載客量，但他不理解港鐵如何單靠1個信號系統，便可應付2款列車的服務，亦可維持原有的載客量。此外，由於2款列車的車門位置並不相同，混合使用時容易引起混亂，對乘客亦不公平，情況在繁忙時間尤甚。他詢問港鐵將如何處理相關情況。此外，港鐵在題述文件中提及已經考慮武漢肺炎的影響，但他認為疫情只是短暫情況，不應把其納入最新乘客量估算的考慮因素內。然而，屯馬綫一期只能分流大圍站的乘客，無助解決大埔區港鐵站的情況。如列車在上水站已經爆滿，大埔墟站及太和站的居民根本無法上車，故屯馬綫一期亦無助分流乘客。他詢問，港鐵有沒有制訂任何措施解決相關問題。

8. 周炫瑋議員相信港鐵會回應說，引入新信號系統後，可以提供更頻密的列車班次，因此9卡列車可以維持原有的載客量。不過，他表示9卡列車必定有1卡頭等車廂，但只有少數市民使用，所以港鐵計算載客量時不應把頭等車廂的載客量計算在內，否則便有誤導之嫌。他要求港鐵回應，如不把頭等車廂的乘客量計算在內，9卡列車的載客量將有何變化。如載客量減少，港鐵又有何措施應付？

9. 陳蔚嘉議員的意見如下：

(i) 認為題述文件過於簡短。

(ii) 港鐵表示會通過張貼顯眼的標誌，播放清晰的車站廣播和增加額外人手等，協助乘客適應東鐵綫更換9卡列車的安排。她指現時

每個車門位置都有1名職員，故詢問港鐵混合使用2款列車時，將增加多少人手配合。

(iii) 太和站的範圍不大，站內亦只有1個入口連接往九龍方向的月台。因此，如候車乘客太多，月台入口便會出現擠塞。就此，她詢問港鐵有何分流乘客的措施。她認為港鐵即使增加人手，亦難以解決2款列車混合使用時的混亂及擠迫情況。

(iv) 詢問港鐵能否在每個車站的月台加設資訊顯示屏，顯示車卡數目，而不是單靠車站廣播。

(v) 認為港鐵應提供優質服務，確保9卡列車投入服務時已能順利運作。

(vi) 港鐵表示將按需要進行車務調動，以應付擠迫情況。就此，她查詢車務調動的具體安排，以及如何應付太和站乘客的交通需求。

10. 容澤昌先生回應如下：

(i) 港鐵將採取不同措施，以協助乘客適應東鐵綫更換9卡列車的安排。舉例來說，港鐵已經在車站內張貼標誌，以綠色及藍色分別顯示12卡及9卡列車的車門位置。此外，港鐵亦將改善月台廣播，通知乘客下一班列車的車卡數目，並會在月台上的電子顯示屏顯示車卡數目，以及加派人員在月台及車站協助乘客。港鐵亦將邀請委員前往視察新列車及上述車站措施的安排。

(ii) 港鐵早在數年前已經展開新信號系統的工作，當中包括安裝新信號系統設備，以及在月台及車站增設相關配套。完成相關工作後，港鐵便分階段測試新信號系統，首先進行靜態測試，即在列車未運行的情況下進行與新信號系統及車務控制中心有關的測試，然後在不同路段進行測試，最後才進行全線測試。港鐵會確保每項測試的程序及結果均符合港鐵的要求及政府制訂的標準，然後才進行下一階段測試，而新信號系統的測試已經進入最後階段。

(iii) 港鐵在1年前荃灣綫新信號系統測試發生事件後，已經暫停東鐵綫相關測試，並重新審視新信號系統的安裝及所有測試程序，確保所有程序符合安全標準及港鐵制訂的要求，然後才分階段恢復相關測試。

(iv) 安裝大型信號系統涉及複雜的建構工程。因此，港鐵雖然會確保每個項目及工序符合安全標準，但亦不能排除新信號系統投入服務時出現磨合問題，例如運作不順暢以致影響服務。不過，港鐵的工程團隊及營運團隊將盡力減少此等問題。

(v) 港鐵預計9卡列車啟用初期可以提供足夠的載客量，是基於受疫情影響下，乘客量下降而得出的估算。港鐵明白到疫情最近開始

逐漸緩和，加上學校即將復課，故港鐵將持續檢視載客量，以確保列車足以應付不同時段的乘客量。屯馬綫一期現時已經發揮分流作用，而在 2021 年全線開通後，其分流作用的成效將更為顯著。

(vi) 明白委員較關注太和站及大埔墟站的安排，故港鐵將檢視相關情況，在必要時安排特別班次從區內開出，前往九龍。在上午繁忙時段，乘客大多從新界前往九龍(即由大圍站前往九龍塘站)。港鐵會按需要進行車務調動，例如安排特別班次或空載列車從區內或中途站開出，接載乘客。

(vii) 港鐵將根據乘客的需求，盡量在月台及車站提供相關指示。日後與委員前往車站視察時，他可以再向他們解釋相關安排。

11. 主席表示，容澤昌先生並沒有就委員較關注的事宜，例如 9 卡列車能否應付繁忙時間的乘客量，提供具體數據。另外，他查詢委員能否趕及在 9 卡列車啟用前前往車站視察，因為港鐵曾經公開表示相關服務會在 6 月底啟用。此外，有關 9 卡列車是否仍然設有頭等車廂，以及港鐵進行相關測試時，每天 9 卡列車班次佔總班次的百分比等，這些問題均未獲回應。

12. 容澤昌先生明白乘客既擔心 9 卡列車沒有足夠的載客量，亦不清楚 9 卡列車運作時的實際安排。就此，港鐵會盡量在繁忙時段增加列車班次。此外，由於 9 卡列車的更換過程長達 1 年半，故在 9 卡列車啟用初期，港鐵將視乎實際情況，在早上繁忙時段盡量安排 12 卡列車接載從新界前往九龍的乘客，讓乘客可逐漸適應。港鐵早前向傳媒表示，9 卡列車預計在 2020 年年中啟用，惟暫時未有確實啟用日期。如有確實日期，他會盡快通知委員。9 卡列車仍會保留頭等車廂，因為以往的數據顯示，乘客對頭等車廂有一定需求，而相關車廂亦將有新設計，讓乘客的旅程更為舒適。東鐵綫共有 37 列 9 卡列車，首階段將安排 8 輛投入服務，但相關的車務安排尚未確定。

13. 文念志副主席表示，題述文件內容簡短，不足以解答委員對相關安排的疑問。他詢問港鐵列車減少 3 卡後的載客量變化，載客量因疫情及社會運動影響的減幅，以及沙中綫啟用後每年的載客量為何。他不理解港鐵為何只表示將安排 12 卡列車在繁忙時間接載乘客前往九龍，但一直未能提供相關時段的載客量。他亦查詢港鐵是否亦會在繁忙時段安排 12 卡列車的回程班次從九龍開出。他認為港鐵必定有相關數據支持，才決定改以 9 卡列車服務東鐵綫。此外，港鐵除了沒有相關資料回答委員提出的其他問題外，例如何時才會在區內港鐵站安裝月台閘門，亦未能向委員清楚解釋更換 9 卡列車安排的相關問題，只是向委員表示會在視察當天詳細說明。他表示，居民難以在早上繁忙時間，例如自 7 時 45 分起，在大埔墟站、太和站及大學站登上前往九龍的列車。雖然屯馬綫一期稍為分流乘客，但列車仍然十分擠迫。根據他的計算，更換 9 卡列車後，列車的載客量將下降 33%，故詢問港鐵會否增加 33%的班

次，以維持原有列車的載客率。

14. 劉勇威議員不能接受港鐵未有提供有關9卡列車的數據，例如班次安排、現時及日後全面投入服務的載客量及安全系數等。他認為港鐵如不能提供相關數據，便無法證明9卡列車的載客量可以應付乘客需要，並難以進行新信號系統測試。即使港鐵可以在繁忙時間安排特別班次直接從大埔墟站駛往九龍，但此等車務安排亦不適用於太和站，因為太和站只有1個入口連接往九龍方向的月台，在繁忙時間尤其擠迫，加上2款列車混合使用，月台將更為混亂及擠迫，而這並非港鐵加派人員在月台疏導人群便可解決的問題。此外，由於2款列車的車門位置不同，乘客或會站在錯誤的位置候車，故他詢問港鐵有何措施解決這個問題。他認為港鐵必須具體回應，而非只是表示相關問題可以解決。此外，屯馬綫一期只能分流大圍站的乘客，無法分流大埔墟站及太和站的乘客，故詢問港鐵有何措施處理該2個車站的乘客。

15. 區鎮濠議員認為港鐵採用新信號系統時，將會出現重大故障，故他查詢港鐵有什麼資源，例如可以調動多少車輛，接載受影響的乘客。此外，他亦查詢港鐵會在何時在區內的港鐵站安裝月台閘門，因為相關工程已經延誤多時。

16. 連梓璋議員的意見如下：

(i) 容澤昌先生剛才的回應基本上與港鐵本年4月16日發布的新聞稿內容一樣。

(ii) 港鐵在4月時已經承認更換9卡列車後的實際載客量會減少，故他詢問容先生相關的載客量是多少，以及提升新信號系統後，可否每2分鐘提供1個班次。

(iii) 認為港鐵沒有提供任何實際數據，證明更換9卡列車的安排能夠維持原有的載客量，故他建議九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)應準備增加巴士班次，應付港鐵未能應付的載客量。

(iv) 認為港鐵似乎寄望疫情可以減少乘客量，以解決更換9卡列車後載客量不足的情況。

(v) 港鐵既然推行相關計劃，理應有更換列車後的載客量估算。他指出，現時12卡列車的載客量已經不足以應付大埔墟站的乘客量，更何況是更換9卡列車後。如港鐵認為沒有問題，他請港鐵提出數據證明或講解相關的解決措施。

(vi) 港鐵無法回應如何指示乘客根據2款列車各自的車門位置排隊，屆時混合使用2款列車時，排隊情況必定十分混亂。

(vii) 要求港鐵澄清東鐵綫新信號系統的測試工作現時進行至哪一階段。

(viii) 認為容先生以“事件”形容港鐵以往發生的新信號系統測試事故並不妥當，因為相關意外為負面性質，但容先生只敢以“事件”形容，令他無法相信港鐵能夠照顧居民的交通需要。

17. 容澤昌先生回應如下：

(i) 9卡列車與12卡列車的車門位置確實不同，但差距不大。12卡列車的車門偏向車廂的中間位置，而9卡列車的車門間距較12卡列車的分布更為平均，當中有些車門設於近2卡車廂之間的位置，讓乘客能更暢順地上下車，更能善用車廂空間。港鐵亦會在月台上標明12卡及9卡列車的範圍，並會在月台上的電子顯示屏顯示車卡數目，讓乘客知道下一班列車的卡數。港鐵除了通過車站內張貼的標誌、月台廣播及月台上的電子顯示屏告知乘客車卡數目外，亦將加派人員協助乘客，以免乘客在錯誤位置等候列車。

(ii) 加裝月台閘門為沙中綫計劃的一部分。由於東鐵綫會在今年年中逐漸更換為9卡列車，並預計在1年半後全面更換，加上9卡列車與12卡列車的車門位置不同，所以港鐵將待全面更換9卡列車後，立即展開安裝月台閘門的工程，以配合9卡列車的車門位置。

(iii) 新信號系統的測試工作已經順利完成，但9卡列車須與新信號系統互相配合，故港鐵現時仍在進行測試工作，而相關工作亦快將完成。

(iv) 港鐵車務營運總管在4月的記者會上曾經提及港鐵現時的乘客量有所減少，而9卡列車載客量亦會較12卡列車少。他表示，東鐵綫原來的信號系統已經沿用多年，快將超出系統的負載量，故港鐵一直計劃更換。雖然港鐵現時的乘客量因屯馬綫一期的分流作用及疫情影響而減少，但港鐵不單考慮以往或現在的乘客量而作整體規劃，還預計到乘客量將逐漸恢復，所以現階段亦有檢視乘客量的變化，從而作出車務安排。此外，當新信號系統能與9卡列車互相配合，而東鐵綫延伸過海時，新信號系統便可增加班次，在繁忙時間可增加至約2分鐘一班，但需視乎屆時的實際情況而定，例如乘客、繁忙路段及繁忙時段的分布，再作調整。港鐵將密切留意乘客量，作出適當安排，以確保9卡列車能夠應付不同時段的乘客量。

18. 梁文廸先生回應如下：

(i) 港鐵有完善的方案，處理信號系統故障時出現的情況，例如列車班次延誤。如班次嚴重延誤，港鐵將即時通知公眾及傳媒，並與

運輸署保持緊密聯繫。雖然接駁巴士的運載能力不及鐵路，但港鐵仍會盡量安排接駁巴士接載受影響的乘客。

(ii) 有關9卡列車的班次安排，港鐵將因應乘客的需求，在有需要時調整班次服務。

(iii) 明白乘客在9卡列車運行初期，需時適應及需要更多指示。港鐵將推行多項措施提供協助，例如在月台上增派更多月台助理，向乘客提供更多資訊，令他們更快適應9卡列車的安排。

(iv) 在2019年上半年，東鐵綫由大圍站前往九龍塘站的一段，早上繁忙時段的乘客量約為每小時53 700人，佔東鐵綫總載客量約87%。該項統計在東鐵綫最繁忙的路段及時段進行，故其他路段(包括大埔墟站)所佔的乘客量是少於87%。

19. 主席表示，委員最關注居民在大埔墟站及太和站的上車情況。由於不少乘客在大學站及火炭站下車，港鐵如只是報告由大圍站前往九龍塘站的乘客量及載客量，未必準確，因為在大圍站之前的乘客量及載客量或高於上述數字。

20. 連枏璋議員表示，有些乘客會在大圍站下車及上車，故相關數據未能正面回應委員問題。他要求港鐵提供大埔區站點的數據。

21. 梁文廸先生表示，東鐵綫最繁忙的路段是由大圍站前往九龍塘站一段，故他提供該段的數據，但他亦明白乘客或有其他意見。港鐵觀察到乘客的乘車習慣近年有所改變，他們可能因為車廂較為擠迫及沒有座位而等候下一班列車，故月台助理亦會指示乘客前往月台較前及較後位置上車，以期善用列車的空間。

22. 主席希望港鐵正面回答更換9卡列車及採用新信號系統後，可以增加多少班次。新界北人口日後將持續大幅增長，故請港鐵如實告知委員在更換列車後，乘客在繁忙時間需要等候多少班車才可上車。如此回答，總好過堅稱落實相關安排後仍可應付乘客量，而委員亦可以知道日後的實際情況。梁文廸先生剛才提出的數據，或許是全天的平均乘客量，但不能排除乘客在最繁忙時段需要等候數班車才可上車。他表示，梁先生亦曾經告訴他，更換9卡列車必定帶來短期的負面影響，但居民日後可以直接從大埔乘搭港鐵前往金鐘，所造成的不便是值得的。因此，他希望港鐵具體回應。

23. 梁文廸先生表示，乘客需要適應在更換9卡列車的過程中，混合使用9卡及12卡列車的安排，但港鐵亦會留意相關情況。他明白很多乘客在上水站及粉嶺站上車，令大埔墟及太和的居民在乘搭東鐵綫感到擠迫。為此，港鐵亦在早上繁忙時間因應情況，特別安排南行的東鐵綫列車在大埔墟站開出，

以期為他們增加前往九龍方向的班次，並紓緩列車擠迫的情況。

24. 陳蔚嘉議員表示，就算安排南行的東鐵綫列車在大埔墟站開出，亦無助改善太和站乘車的情況。她詢問港鐵是否打算安排未能在太和站上車的乘客乘搭接駁車輛前往大埔墟站上車。此外，由於9卡及12卡列車的車門位置相距不遠，更容易引起乘客的紛爭，故她查詢港鐵將加派多少人手在月台安排乘客候車，但港鐵亦未能具體回覆，令委員難以相信港鐵。她詢問港鐵如何防止乘客爭先恐後上車。由於此等情況關乎衞生問題，市民在武漢肺炎期間特別關注，故她希望知道港鐵將如何解決。

25. 何偉霖議員表示，港鐵多次向立法會申請追加撥款，但提供予市民的服務卻愈來愈少。此外，東鐵綫列車由12卡改為9卡，更令市民需要等候多班列車才能擠上車廂。他認為題述文件太短，令人難以接受，並要求提供相關數據。

26. 任啟邦議員的意見如下：

(i) 雖然港鐵可能認為有不同原因導致乘客量減少，例如疫情、自由行旅客減少，以及失業率高企，但隨着新界東及新界北(包括皇后山)的發展，人口將有所增長。東鐵綫現時的載客量已經不敷應用，但港鐵卻沒有為更換9卡列車推行任何應變措施。他認為相關列車的載客量不足以應付乘客需要，並會導致新界北交通癱瘓。

(ii) 詢問運輸署及九巴，有否研究市民在東鐵綫更換9卡列車後的乘車模式將有何改變。

(iii) 詢問港鐵現在逐步更換9卡列車時，是否尚未調校新信號系統的列車移動間距至最短。港鐵曾經在數年前向他表示，如把新信號系統配合9卡列車使用，並把舊信號系統配合12卡列車使用，然後調校這2個系統的列車移動間距至最短，可以發現新系統能夠增加少量列車數目。他認為港鐵必須正面回應，在逐步更換9卡列車時，會否調校新信號系統的列車移動間距至最短，以配合使用。他詢問如在繁忙時段有此安排，合共可以提供多少列車車卡。如在繁忙時段全面使用9卡列車時有此安排，又可以提供多少列車車卡？與現時又有何分別？混合使用該2款列車時，又能否調校信號系統的移動間距至最短？

(iv) 如更換9卡列車後，列車載客量只有輕微增長，則無法應付新界北及大學站一帶的人口增長，以及自由行旅客和水貨客的增長，屆時整個東鐵綫系統勢必癱瘓。

(v) 詢問港鐵，9卡列車的數目雖然有所增加，但增幅能否彌補列車卡數的減幅。

(vi) 港鐵認為相關安排落實後，自然會有解決辦法，但他並不認同。市民以往對港鐵服務極有信心，但隨着港鐵傳出各種醜聞，包括剪短鋼筋、項目超支，在社會事件中表現的態度等，市民對港鐵非常不滿。這些因素都會影響港鐵對乘客量的估算的說服力。

27. 文念志副主席的意見如下：

(i) 詢問運輸署代表，曾否向運輸署署長反映委員對署方採取“以鐵路為骨幹”的運輸政策所提出的意見。

(ii) 據他理解，東鐵綫更換9卡列車後的載客量將下降約33%，故詢問港鐵計算是否正確。如是，港鐵可否保證東鐵綫全日可以增加33%的班次，以彌補列車載客量的減幅？

(iii) 詢問東鐵綫的軌距為多少毫米；大埔墟站及太和站的啟用日期；自這些車站啟用至今，港鐵就大埔區的人口增幅估計為多少；大埔區哪些位置將有新增人口；以及大埔區內有什麼變化。

(iv) 為配合沙中綫項目，港鐵自2008年起暫緩大埔墟站及太和站的月台閘門安裝工程，直至2021年才開始安裝。他詢問在這段期間，有多少乘客發生月台墮軌意外，以及哪一方需要為此負責。

28. 周炫瑋議員詢問，9卡列車及新信號系統配合使用後，列車班次可以增加至多少分鐘一班。此數據有助計算每卡列車的預計載客量。

29. 林名溢議員詢問，在更換9卡列車的初期，東鐵綫會否在繁忙時段使用12卡列車，在非繁忙時段則使用9卡列車，而9卡及12卡列車的車門位置是否不同。

30. 容澤昌先生表示，在更換9卡列車的初期，港鐵會在早上繁忙時段盡量安排12卡列車從新界前往九龍方向，而9卡及12卡列車的車門位置會略為不同。

31. 林名溢議員表示，有關安排容易令乘客感到混亂，因為乘客難以估計自己能否登上列車。此外，9卡及12卡列車混合使用，但車門位置又不同，乘客或需要從原來12卡列車車門位置走到9卡列車車門位置等候上車，過程中或會造成混亂及爭拗。

32. 劉勇威議員的意見如下：

(i) 認為港鐵只是循例向區議會報告相關安排，並無誠意解答委員的問題。

(ii) 港鐵只是提供 2019 年上半年東鐵綫由大圍站前往九龍塘站在早上繁忙時段的乘客量及載客量，便以為回應了委員就載客量提出的問題，做法並不合理。

(iii) 港鐵亦不重視委員的提問，例如他剛才查詢港鐵打算如何解決太和站擠迫的問題，但港鐵一直沒有回應，亦沒有回應有何措施應付北區日後的發展。他認為港鐵必需維持東鐵綫原有的服務水平。此外，新界區日後會有新增人口，故港鐵亦須考慮相關數據，例如大埔區將增加 5 萬人，而北區將增加 10 萬人。不過，港鐵未經考慮相關數據，便認為更換 9 卡列車的安排可以應付乘客量。

(iv) 認為《鐵路發展策略 2014》勾劃出直至 2031 年重鐵網絡的發展規劃十分荒謬。就此，他詢問運輸署有何看法，或將會針對新界東(特別是大埔區的太和站及大埔墟站)而制訂什麼改善措施，以處理更換 9 卡列車後載客量不足的問題。他認為港鐵應該反省和認真研究如何處理委員提出的問題。舉例來說，他曾經多次詢問港鐵將如何處理 2 款列車混合使用時，因車門位置不同而引起的混亂及爭拗，這不是單靠增派職員在月台協助便可解決。

33. 容澤昌先生回應如下：

(i) 他會在會議後向委員補充港鐵將會在月台增派多少人員協助乘客。

(ii) 港鐵混合使用 2 款列車時，不會調校新信號系統的列車移動間距至最短。待東鐵綫延伸過海後，港鐵將視乎整體東鐵綫網絡及列車的整體運作作出安排。港鐵現階段將觀察 9 卡及 12 卡列車的運作，與新信號系統配合使用，以滿足不同時段的乘客需求。

(iii) 明白委員關注 9 卡及 12 卡列車混合使用時可能導致排隊問題，例如出現爭先恐後上車的情況。港鐵除了將推行剛才所述的措施協助乘客外，亦會在早上繁忙時段盡量安排 12 卡列車由新界前往九龍方向，避免市民因為在 12 卡列車的車門候車而未能登上 9 卡列車，造成混亂及爭拗。此外，港鐵將利用月台上的電子顯示屏，顯示接下來數班列車的資訊，包括車卡數目，並將增派人手，協助乘客適應東鐵綫更換 9 卡列車的安排。

(iv) 承諾在更換 9 卡列車的工程完成後，盡快開展月台閘門安裝工程。

34. 梁文廸先生表示，港鐵將一直留意東鐵綫的乘客量變化，並將因應乘客量提升、社區發展及特別節日作出特別安排，例如在節日提供通宵列車服務。

35. 馬芳蘭女士回應如下：

(i) 沙中綫項目及東鐵綫更換 9 卡列車為大型鐵路工程。有關方面根據鐵路的走線、其他工程及技術上的限制，決定把大圍站用作分流站。署方的鐵路科和運輸及房屋局(“運房局”)一直密切監察沙中綫更換 9 卡列車的安排，並與港鐵研究如何推行。

(ii) 明白市民需要時間適應東鐵綫更換 9 卡列車的安排，但她亦看見港鐵已經在東鐵綫月台推行相關措施，以便日後 2 款列車混合使用時控制乘客的排隊情況。

(iii) 由於更換 9 卡列車後乘客在月台登車的位置及安排會有改變，故此，港鐵會在東鐵綫更換 9 卡列車後才開展相關工程，以避免月台進行兩次閘門安裝工程對乘客造成影響。

(iv) 港鐵每次開展新鐵路項目或興建新鐵路站時，署方鐵路科的同事和其他同事都會在服務啟用前，前往現場視察，並向港鐵提出改善意見。在服務啟用初期，署方亦將派員監察，而署方每天 24 小時運作的緊急事故交通協調中心會與港鐵保持聯繫，處理各項事故和建議應變措施。

(v) 有委員擔心更換 9 卡列車後，巴士的載客量或不敷應用。就此，她表示大埔區原有的巴士服務並沒有受沙中綫項目影響。署方及九巴亦將繼續觀察東鐵綫更換 9 卡列車後，乘客對巴士服務的需求變化，並會按照需要調整巴士服務或增加輔助路線，以期應付乘客需求。

(vi) 以“鐵路為骨幹”作為主要運輸發展方針，是運房局制訂的政策，而運輸署署長亦清楚了解相關政策，故她無需再向署方反映。此外，政府在 1999 年公布運輸研究結果，制訂日後的運輸政策將更充分運用鐵路，讓鐵路成為運輸系統的骨幹。委員如欲了解港鐵的運作及方向，亦可以參考相關的研究。

36. 陳振哲議員的意見如下：

(i) 港鐵派出負責物業項目的公共關係經理出席是次會議，明顯是敷衍了事。

(ii) 在更換 9 卡列車的初期，港鐵會在早上繁忙時段維持行駛 12 卡列車，此即代表大埔居民無法在繁忙時段乘搭東鐵綫過海，因為 12 卡列車並不提供相關服務。

(iii) 要求運輸署代表仍須向運房局或其上司反映委員的意見。如馬女士無法統籌東鐵綫更換 9 卡列車的相關事宜，他要求邀請馬女士的上司出席下次會議。

(iv) 認為東鐵綫更換 9 卡列車後，必定出現災難性後果。他促請運輸署盡快落實巴士配套路線，並安排前往市區的巴士路線避免駛經廣福邨迴旋處前往吐露港公路，例如改經南運路或太和路前往吐露港公路，或經由大欖隧道往北走，否則交通必定嚴重擠塞，故此署方不能坐以待斃。

(v) 詢問警方現時有否制訂應變措施，確保東鐵綫發生事故時不會為大埔區的交通造成太大影響。例如，警方有否計劃處理大埔墟站及太和站附近，或廣福道迴旋處附近的違泊車輛，以確保路面暢通？

(vi) 他認為港鐵雖然預計更換 9 卡列車後將有災難性結果，但卻沒有任何應對措施。因此，他表示警方需要就此制訂應變措施。他亦詢問鐵路警區是否仍然運作，以及能否在更換 9 卡列車這段期間，協助維持車站秩序。

37. 姚躍生議員表示，港鐵代表提到東鐵綫(由大圍站前往九龍塘站)在早上繁忙時段，乘客量每小時約 53 700 人，並以此推算 12 卡列車平均每平方米可以站立最多 6 人，即每班 12 卡列車可以容納 2 500 人，故需要約每 3 分鐘提供一班列車，以及每小時提供 22 班列車，才可運載 53 700 人。不過，港鐵沒有符合相關要求，實際上每小時只提供 19 班列車。以同一方法計算，每班 9 卡列車可以容納 1 700 人，即港鐵每小時須安排 32 班列車，才可運載 53 700 人。他質疑港鐵是否可以每 1 分 40 秒便可提供一班列車，亦無法理解港鐵如何安排 32 班列車，因為相關估算仍未包括乘客上落車的時間及城際直通車(“直通車”)駛經的時間。

38. 胡耀昌議員的意見如下：

(i) 由於港鐵希望令公眾認為他們可以處理所有情況，所以隱瞞各種可能發生的問題。港鐵雖然知道東鐵綫 9 卡列車的載客量根本無法應付乘客量，但卻不願承認，因為不希望乘客轉乘其他公共交通工具。

(ii) 港鐵表示，東鐵綫(由大圍站前往九龍塘站)在早上繁忙時段，乘客量每小時約 53 700 人，佔東鐵綫載客量的 87%。該載客量以車廂內每平方米平均站立 4 人計算，並假設乘客沒有攜帶任何物件。不過，這個情況在早上繁忙時段並不可能。他表示，如車廂內每平方米平均少站立 1 人，車廂的載客量便無法應付乘客量，故相關數據並無意義。

(iii) 港鐵表示，當 9 卡列車與新信號系統配合使用時，將由以往每 3 分鐘安排 1 班，提升至每 2 分鐘左右 1 班。不過，這只是港鐵認為最理想的情況，現實中卻不可能發生，因為港鐵沒有計算列車

延誤的情況。因此，即使新信號系統的列車移動間距調校至最短，列車的載客量仍然無法應付現有的乘客量。

(iv) 由於港鐵不會向公眾揭露事實和提供相關數據，故他詢問運輸署有否掌握相關數據。如現時沒有，署方亦須在會議後要求港鐵提交。他認為署方作為港鐵的監管機構，並負責制訂大埔區的交通政策，必須知道相關數據，以便安排巴士服務彌補港鐵服務，否則便屬失職。

(v) 運輸署代表提及 1998 年進行了第三次整體運輸研究，而早在 10 多年前已經有人建議運輸署進行第四次研究。在 1998 年的研究報告中，政府提出採取以“鐵路為骨幹”的運輸政策，但現今已經不再適用。因此，運輸署不應再以相關研究為由推卸責任，而不解決現時鐵路服務不足以應付人口增長的情況，又不研究巴士的替代方案。運輸署亦應向運房局反映委員的意見。

39. 陳蔚嘉議員回應如下：

(i) 既然運輸署採取以“鐵路為骨幹”的運輸政策，便更應監察港鐵，而不是容許港鐵以如此簡短的文件回應委員對題述計劃的查詢。她認為 9 卡列車的載客量根本無法應付乘客量，但運輸署卻漠視問題。如運輸署代表無法統籌，則請其上司出席會議交代。

(ii) 乘客從太和站乘搭列車前往九龍塘站需時 24 分鐘。不過，現時太和站的乘客即使等候 20 分鐘，亦未必能夠登上列車，因此會選擇乘搭其他交通工具。根據港鐵的逾時出站規定，乘客如在原站出入，過了 20 分鐘便須繳付 10.5 元，故入閘後只能乘搭港鐵。就此，她詢問更換 9 卡列車後，如乘客需要更長時間候車，港鐵會否制訂措施，讓他們選乘其他交通工具。

40. 文念志副主席回應如下：

(i) 大埔區有很多居民關注東鐵綫更換 9 卡列車的安排，故他希望港鐵更用心準備相關資料，以回應委員的問題。

(ii) 大埔墟站及太和站每天早上都有很多乘客。他舉例說，他以往前往香港理工大學，需要多花時間走到月台較前或較後位置候車，以便登上乘客較少的車廂。他指港鐵在 2013 年收緊政策，把東鐵綫的攜帶隨身物件重量上限改為 23 公斤。他建議港鐵考慮再次收緊攜帶隨身物件(樂器及運動用品除外)的重量，進一步下調至 8 至 10 公斤，以免乘客攜帶大件行李，令車廂內未能每平方米平均站立 4 至 6 人，因而減少列車的載客量。港鐵亦可考慮請附例特檢隊的職員要求乘客把行李放在座椅下，乘客如不遵守相關要求，

便遭罰款。他表示，每天早上7時45分至中午12時期間，有很多來自不同地方的乘客，當中包括內地人，他們把行李箱放在行人通道上，佔用很多空間。他單靠目測無法知道行李重量。由於東鐵綫的攜帶隨身物件重量規定7年來都沒有修訂，故他請港鐵從源頭着手，不要單單針對攜帶樂器及運動器材的乘客，亦應下調相關物件(樂器及運動用品除外)的重量上限至8公斤，因為在中午至下午的繁忙時段，有乘客以港鐵作為交通工具運載貨品。他希望港鐵向相關同事反映上述意見。

(iii) 運房局發布《鐵路發展策略2014》後，至今已有數年。在此期間，人口已經有極大變化，他請主席考慮邀請相關代表出席下次會議。

41. 徐翼福先生回應如下：

(i) 鐵路警區仍然運作。

(ii) 如東鐵綫發生突發事故，大埔警區將聯絡運輸署緊急事故交通協調中心，而總區指揮中心亦將安排大埔分區、鐵路警區及總區的警員協助處理。他們將根據受影響的情況，協助港鐵安排接駁巴士接載乘客。而大埔區內的接駁巴士上落客處，分別為新達廣場地下(即K號線系列巴士現時的停泊位置)及太和寶雅路。警方將安排上述同事在現場進行人群管制，維持等候區的秩序，亦會清理寶雅路的位置，供接駁巴士在該處等候乘客上落。此外，交通部的警員亦會前往大埔快速公路及交通樞紐的位置巡查，當中包括廣福道迴旋處、大埔太和路及完善路，以確保即使出現壞車或發生交通意外，相關道路的出入位置亦不會被堵塞。

(iii) 東鐵綫9卡列車啟用後，大埔警區亦會安排適當人手，確保發生事故時，警方亦可即時介入處理。

42. 馬芳蘭女士明白委員關注東鐵綫更換9卡列車的安排，亦會再向署長反映委員對以“鐵路為骨幹”的運輸政策的意見。此外，運房局發布的《鐵路發展策略2014》中，亦包括直至2031年的7個新鐵路項目詳情。如委員有其他問題，她可以在會議後查詢運房局。

43. 容澤昌先生表示，港鐵希望在2022年第一季把東鐵綫延伸過海，當中包括幾項關鍵工程，例如新信號系統、新列車，以及即將在紅磡站進行的分支工程。東鐵綫的12卡列車確實無法過海，故港鐵將陸續更換9卡列車。他們會向相關同事反映委員的意見，並作跟進。

44. 梁文廸先生表示，港鐵在數年前下調東鐵綫的攜帶隨身物件重量至23公斤，反映港鐵能夠因應乘客的出行模式及車廂情況，作出適當安排。他亦會

向相關同事反映委員要求港鐵規定乘客把行李放在座椅下。不過，由於部分攜帶行李的乘客未必有座位，所以仍需研究如何執行。此外，據他所知，早上繁忙時間只有 1 班直通車使用東鐵綫從新界前往九龍方向的路軌，故不會為東鐵綫帶來太大影響。高速鐵路啟用後，直通車的乘客量有所減少，港鐵去年甚至取消了數班直通車服務，俾能在繁忙時間增加東鐵綫列車班次，以期疏導乘客。

45. 胡耀昌議員詢問運輸署能否補充港鐵未能向委員提供的資料。如現時未能提供，他要求署方在會議後以書面形式要求港鐵補充相關資料。他在 10 年前已經在立法會跟進與鐵路相關的事宜，因此早已閱讀運輸署代表提及的所有文件，但當中沒有一份能夠回應委員剛才的問題。如有相關資料，他希望她能引用；如沒有，他希望她要求港鐵補充相關資料。

46. 馬芳蘭女士表示，她會在會議後請運房局及署方鐵路科補充有關資料。

47. 文念志副主席表示，由於他無法在會議上得知東鐵綫更換 9 卡列車後的載客量，故建議港鐵採取其他措施以增加車廂內的空間，包括收緊東鐵綫的攜帶隨身物件重量規定，以及利用車廂內的監察系統，教導內地乘客把行李放在座椅下。

48. 主席建議，港鐵可以考慮在車廂內貼上標誌，提醒乘客切勿霸佔車廂空間。由於題述議程對居民影響甚大，所以今天花了很長時間討論，但港鐵卻未能在會議上解答委員的疑問。因此，他表示除了希望港鐵盡快經秘書處安排視察外，亦希望港鐵派出車務總監出席會議，解答委員的問題。由於 9 卡列車會在 6 月啟用，故他希望港鐵派代表出席 7 月的交運會會議，聆聽委員就營運的不足之處所提出的意見。

49. 容澤昌先生表示，港鐵可以派代表出席 7 月的交運會會議。

II. 土木工程拓展署－東平洲公眾碼頭改善工程
(大埔區議會文件 TT 28/2020 號)

50. 主席歡迎以下人士就是項議程出席會議。

土木工程拓展署(“土拓署”)
項目副組長翁忠濱先生
工程師／項目 3C 李學儀女士

奧雅納工程顧問
助理董事／工程項目副經理梁凱勳先生
高級工程師／工程項目統籌黃智凱先生
項目公共關係主任黎卓欣女士

51. 翁忠濱先生介紹題述文件。

52. 梁凱勳先生介紹相關簡報的內容(附件一)。

53. 區鎮濠議員表示，東平洲的原居民曾經向他反映，現有碼頭四周有很多珊瑚及海龜，故他詢問建造臨時碼頭會否影響相關生態。此外，原居民不會使用碼頭的斜台，因為該斜台會因潮汐漲退而滋生青苔，令斜台變得非常濕滑，故他詢問相關部門能否改善上述情況。

54. 譚爾培議員支持題述計劃，而計劃亦提及使用可再生能源和增加無障礙設施。他詢問有關部門會否仿傚高流灣公眾碼頭，在新碼頭放置流動垃圾桶，除了供市民使用外，當遇上惡劣天氣時亦可將流動垃圾桶放在安全位置。

55. 任啟邦議員查詢有關部門是否計劃向外延伸現有碼頭的範圍，以及在擬建公眾碼頭旁邊加建浮動平台。

56. 梁凱勳先生表示，他們需要先稍微改動現有碼頭的墩頭，再向外延伸現有碼頭，以騰出足夠長度供船隻靠泊。此外，擬建公眾碼頭除了浮動平台外，也有樁柱式構築物為碼頭延伸部分，並設有上蓋讓使用者在該處等候船隻。

57. 任啟邦議員的意見如下：

(i) 題述工程能為東平洲居民及郊遊人士帶來好處，故他未必反對。不過，他認為東平洲海岸公園具有地質價值，而且屬於地質保護區，未必適合大量遊人前往參觀，因為可能會為環境增添壓力。雖然增設浮動碼頭將有助居民進行日常活動，例如搬運貨物等。不過，他擔心相關活動及大量遊人到訪，會為環境帶來更大壓力。

(ii) 詢問有關部門向外延伸現有碼頭，以及加建浮動平台以斜道連接到碼頭墩頭，會為海床帶來多大影響。他去年中曾經前往東平洲

參加旅遊活動，看見海底有各種海洋生物，水質十分清澈，但部門現時卻會在海底進行延伸碼頭的工程，故擔心海洋生物會受影響。

(iii) 由於東平洲是香港最東北面的島嶼，吹東北風時，海浪會十分洶湧，故他詢問有關部門能否確保浮動碼頭即使面對東北風、颱風或季候風吹襲，都不會被吹倒。

58. 李耀斌議員的意見如下：

(i) 相關工程已經計劃了一段時間，現有碼頭亦曾經在2008年重修。雖然他們當初爭取重建現有碼頭，但因環保理由，重建計劃付諸流水，只能重修現有碼頭的步橋。因此，現有碼頭只有約4米闊，而登岸梯級的闊度也非常狹窄，只有1.1米闊，而且斜度甚高，村民無法使用，有村民殯葬先人時亦無法把棺木抬上樓梯，更險生意外，非常危險。每當吹東北風時，海面十分大浪，令居民使用現有碼頭時險象橫生，遊人亦沒有安全舒適的環境上落碼頭。

(ii) 土拓署計劃興建浮動平台，以5條混凝土柱把浮動平台固定在新碼頭上，十分穩固，令平台只會上下浮動。由於平台不會沉到水底，故不會滋生青苔。此外，相關斜台亦會於水面以上，故可保持乾爽，有別於現有碼頭的登岸梯級。

(iii) 題述工程有助推廣傷健共融。傷健人士以往無法前往東平洲，但現時只要有人協助上落船隻，便可經浮動平台的斜道上落。

(iv) 新碼頭亦設有登岸梯級，方便舢舨及小船上落乘客。

(v) 部門設計新碼頭時採納了村民的意見，在有蓋位置預留部分空地供村民使用，例如可在該處用吊機把建築材料或大型物件吊上碼頭，令新碼頭的功用更為全面。

(vi) 村民對題述工程期待已久，如可落實，不單可以確保村民及遊人的上落安全，更可增設1個泊位供船隻使用。

(vii) 至於遊人數目增加會否影響東平洲的環境，他認為《海岸公園條例》能有效規範遊人的行為。舉例來說，如遊人把石頭放進背包帶走，漁農自然護理署職員如在遠處目睹，便會在碼頭搜查該名遊人，如有發現，便可控告該名遊人。此外，東平洲有很多混凝土路，故村民或遊人對東平洲及其生態環境帶來的破壞非常有限。東平洲有6成用地為郊野公園，受郊野公園及海岸公園管理局管理，因此上述人士不會對東平洲的環境帶來太大問題。

(viii) 希望委員支持題述工程，令工程得以順行進行，亦希望土拓署在新碼頭有詳細設計時或獲工程撥款後，再向委員會報告詳情。

59. 文念志副主席建議，運輸署可研究讓大埔居民利用海上交通工具前往其他地方，例如馬鞍山及沙田。

60. 翁忠濱先生表示，東平洲岸邊有一涼亭，該處設有垃圾收集的設施。日後在詳細設計新碼頭時，亦將研究附近有沒有足夠的垃圾桶，並會向有關部門建議在新碼頭放置流動垃圾桶。

61. 梁凱勳先生回應如下：

(i) 顧問公司進行環境評估時，曾經調查東平洲的珊瑚，發現現有碼頭附近的珊瑚群落數量較東平洲其他地方少，故認為在現有碼頭進行改善工程較為合適，亦對珊瑚群落影響最少。顧問公司亦有把相關評估提交環境保護署(“環保署”)，而有關珊瑚群落的調查亦將納入相關評估中。此外，臨時碼頭位置底部的珊瑚群落數量不算太多。另一方面，顧問公司日後將與工程承辦商協調，要求承辦商一旦發現海龜，便即時停止工作或採取緩解措施。

(ii) 由於浮動平台及斜道表面長期處於水面上，故預計不會滋生太多青苔。

(iii) 有關題述工程會否吸引更多遊客前往東平洲，他指由於遊客現時較多乘搭渡輪前往東平洲，而運輸署亦未有計劃增加前往東平洲的渡輪服務，故他們預計不會有太多遊人前往。

(iv) 有關題述工程對海床的影響，顧問公司進行環境評估時，亦曾經評估東平洲各種海洋生物，發現在現有碼頭位置進行改善工程，對珊瑚群落的影響最少。

(v) 至於浮動平台會否受風浪影響，他表示新碼頭設有 2 個船隻泊位，一個採用浮動平台，另一個則採用傳統梯級裝置。他們參考和分析天文台提供的東平洲風站資料，評估全年出現大風的情況，發現夏天的颱風及冬天的北風風勢最為強勁。根據相關分析，他們進行了水文調查，發現巨風浪較常在颱風季節出現，而東南面的高湧波浪較大，故他們把浮動平台設在東北面，並在新碼頭下方設置混凝土擋浪牆，以期減少風浪對浮動平台的影響。

62. 區鎮濠議員希望顧問公司要求工程承建商在海龜出沒時，嚴格遵守停止工程的規定。

63. 主席詢問土拓署能否在新碼頭的有蓋位置加建椅子，以供乘客在等候船隻時使用。此外，他詢問署方會否接受區議會提出在公眾碼頭進行工程。他表示，大埔區議會曾經建議運用區議會撥款，在海濱公園公眾碼頭加設上蓋或涼亭，但署方回覆指相關碼頭由署方負責建築和維修，故不會接受其他部

門在該處進行工程，例如大埔民政事務處建議進行的小型工程。他詢問如大埔區議會建議在新碼頭的椅子上方加建上蓋，是否必須交由土拓署進行相關工程。

64. 翁忠濱先生表示，土拓署的改善碼頭工程組只負責與碼頭有關的工程。至於與陸地有關的工程，委員需要向有關部門查詢，例如通過大埔民政事務處與有關部門商討。此外，新碼頭的有蓋位置將設有椅子。

65. 李耀斌議員表示，村民曾經在數年前研究能否通過鄉郊小工程，在現有碼頭加建上蓋。不過，由於碼頭四周沒有任何遮擋，而上蓋的覆蓋範圍亦不夠大，故認為增設上蓋未能有效遮風擋雨，故村民最後決定不進行相關工程。

66. 委員會支持進行題述工程。

67. 主席表示，希望署方盡快展開題述工程，並在展開前通知區議會、鄉事委員會及當區區議員。

III. 有關在道路上試行“噪音分貝探測及拍照裝置”解決車輛噪音問題
(大埔區議會文件 TT 29/2020 號、TT 29A/2020 號及 TT 29B/2020 號)

68. 姚鈞豪議員介紹大埔區議會文件 TT 29/2020 號。此外，他認為環保署和運輸署車輛安全及標準部提交的回覆(即大埔區議會文件 TT 29A/2020 號及 TT 29B/2020 號)，內容不知所謂。環保署指題述裝置的技術尚未成熟，但將適時研究，而運輸署車輛安全及標準部則表示署方未有研究題述裝置。2 個部門均表示須依靠警方不時採取全港及地區執法行動，以打擊相關問題。不過，他認為這個做法並不可行，因為每天都有車輛噪音問題，影響居民，但警方不能每天都採取執法行動。

69. 主席表示，環保署和運輸署車輛安全及標準部未能派員出席是次會議。

70. 馬芳蘭女士表示，運輸署與警方通過發牌及執法，以期打擊非法改裝車輛。她表示，有關檢驗車輛滅聲器一事，每部車輛進行首次登記前，署方將根據香港法例第 374A 章《道路交通條例》的附屬條例《噪音管制(汽車)規例》，確保車輛上每個滅聲器都保持良好及有效的運作，不得改裝或替換，以免排出的廢氣發出更大聲響。署方發出相關牌照前，亦會參考驗車報告。此外，警方如懷疑車輛曾經改裝，將要求車主送車輛往驗車中心，接受檢驗。

71. 徐翼福先生表示，警方不時在大埔區執法，以防止車主改裝或更換滅聲器。新界北交通部及大埔警區進行日常巡邏或其他執法行動時(包括打擊酒後

駕駛、超速駕駛及危險駕駛)會設置路障。警方如在行動中發現車輛殘缺，便會向車主發出車輛殘缺通知書，通知車主必須送有關車輛往運輸署的指定驗車中心接受檢驗，否則不可繼續行駛。如有車輛不適合在道路上行駛，具備驗車資歷的執法人員可以即時向車主發出檢驗通知書，把有關車輛送往大欖涌車輛扣留中心，由運輸署的驗車主任進行檢驗。如發現車輛殘缺，警方將檢控車主。警方在2019年第4季及2020年1月至2月期間分別發出111張及21張殘缺車輛通知書，當中分別有22部及3部車輛即時被送往扣留中心接受檢驗。此外，市民如懷疑有車輛因為改裝滅聲器而發出過量噪音，除可致電政府熱線1823舉報外，亦可填妥運輸署網頁所載的“有缺點車輛舉報表格”舉報。運輸署接獲舉報後，將通知車主送有關車輛往指定驗車中心接受檢驗。

72. 文念志副主席表示，有市民反映頌雅路在凌晨約1時至2時，有改裝車輛短暫發出噪音，但他們未能看到車牌號碼。他建議警方在頌雅路設置流動偵速設備，阻嚇有關人士。

73. 姚鈞豪議員查詢，運輸署接獲“有缺點車輛舉報表格”後，會否即時要求車主送有關車輛往驗車中心接受檢驗，還是將先進行調查。此外，他認為有關部門的書面回覆無助解決噪音滋擾，因為相關車輛大多在深夜時段行駛，居民無法看見其車牌號碼。他指出車輛噪音問題嚴重的位置包括：(一)宏福苑近元洲仔里：該處有若干懷疑經改裝的電單車，經常在早上居民還在入睡的時候，輪流發出長達15分鐘的聲響後才駛出，令居民十分困擾；(二)接近白石角的位置：該處比較接近高速公路，而吐露港公路又有超速駕駛的噪音，更有部分超速行駛的車輛從大埔公路駛往白石角；以及(三)廣福邨近吐露港公路出口：超速行駛的車輛在吐露港公路賽車後，便會超速駛往廣福邨。這些車輛對居民造成嚴重滋擾。此外，除了超速駕駛發出的噪音外，車輛亦會發出其他噪音，故他詢問環保署會否定期測試道路附近的交通噪音水平。

74. 譚爾培議員表示，西沙路的噪音問題亦相當嚴重。在“有缺點車輛舉報表格”上，舉報人應盡量付上相片，顯示相關車輛的缺點。不過，他不肯定運輸署是否真的會接納舉報人付上的照片，還是應一併付上相關錄像。他認為，由於很多居民都不知道有相關表格，加上附近亦經常有車輛超速行駛，故他建議署方在馬鞍山繞道下的天橋加設攝錄機，整晚拍攝，以便記錄有關車輛的車牌號碼及發出的噪音，然後舉報人再把相關表格及錄像交署方跟進。此外，他詢問署方會否以相關照片及錄像檢控有關車輛，而他亦希望環保署盡力研究題述裝置是否可行。

75. 陳振哲議員表示，由於環保署和運輸署車輛安全及標準部都沒有引入題述裝置，令執法人員沒有裝置協助檢控發出噪音的車輛，做法並不理想。他希望主席促請相關部門考慮引入相關裝置及技術，因為這些技術在外國十分

普遍，警方可以藉此檢控發出噪音的車輛。此外，他認為運輸署應修改“有缺點車輛舉報表格”。表格的甲部第(4)項訂明，“為使我們能更有效處理你的舉報，請一併附上可顯示被舉報車輛的車輛登記號碼及有關缺點的相片／錄像”，而須知事項第(3)項又訂明，“假如你未能提供本表格內所須的資料，本署有可能未能處理你的舉報”。他認為相關文字的含意是，即使市民舉報，署方亦不會跟進，因為市民根本無法拍攝到超速行駛的車輛。即使他們拍攝到相關車輛的相片，並能顯示車牌號碼，相片也無法記錄車輛發出的噪音，故署方仍然可以因為舉報人未能提供所須的資料而不作任何跟進。因此，該表格無法處理車輛噪音問題。

76. 劉勇威議員表示，市民難以提供超速行駛車輛的車牌號碼及有關缺點的相片，因此難以利用“有缺點車輛舉報表格”舉報。他希望運輸署在下次會議上提交大埔居民以該表格舉報車輛的數據；在舉報個案中，有多少宗是署方根據《道路交通條例》第 39 條要求車主送車輛往驗車中心接受檢驗；以及有多少舉報人士因為超速行駛車輛發出噪音而舉報，從而了解該表格能否有效舉報車輛。如沒有人使用該表格舉報超速車輛的噪音問題，署方便須推出其他應對措施，並教導市民如何處理相關事宜。相反，如有人使用該表格舉報，他詢問成功檢控的個案有多少，以及這些舉報人士是如何說服署方送相關車輛往驗車中心接受檢驗。

77. 徐翼福先生備悉頌雅路有超速駕駛的噪音問題，但由於相關車輛正在行駛，可能只是路經頌雅路，故警方會在不同地方打擊有關車輛。他亦備悉姚鈞豪議員所指車輛噪音問題嚴重的地方。

78. 有關劉勇威議員要求運輸署提交數據，馬芳蘭女士表示，由於被舉報的超速行駛車輛可能在不同地區行駛，故即使大埔居民舉報相關車輛，檢控數字亦未必計入大埔區。她將與署方驗車中心及警方研究如何計算相關數據，以供委員參考。

79. 譚爾培議員希望警方在會議後提供每月在馬鞍山繞道沿路設置路障的次數，以及相關的檢控數字。此外，如提供錄像不足以檢控有關車輛，他建議相關部門逢周六及周日的凌晨時份在出現車輛噪音問題的地方設置攝影機及分貝測試儀器，以期拍攝相關車輛的車牌號碼，並測量車輛噪音。此舉既可有效搜集證據，亦可節省警方人手，但前提是運輸署確實將根據相關資料執法。如相關部門沒有資源增設上述設備，他建議考慮使用大埔區議會的撥款購買。人手方面，由於增設上述設備後，警方便無須派員長駐該處，故不會增加人手負擔。他樂意讓相關部門以西沙路作為設置上述設備的試點。

80. 陳振哲議員表示，他剛才說警方現時沒有設備就車輛發出的噪音採取執法行動，他詢問這個說法是否正確。

81. 徐翼福先生表示，噪音只是決定車輛是否殘缺的考慮因素之一。警方執法時將考慮多項因素，以決定車輛是否適合在道路上行駛，包括車身表面、輪胎及引擎等。至於警方如何判斷車輛的噪音是否超出標準，則需要由運輸署驗車主任檢驗相關車輛有否拆除滅聲器。他認為即使警方有分貝測試儀器，亦須視乎警員在執勤時攜帶相關儀器是否適合，以及有否接受使用相關儀器的訓練。他表示，“有缺點車輛舉報表格”不只用作舉報發出噪音的車輛，而舉報人士亦須提供相關證據予運輸署驗車主任跟進，以免有人虛報，即使警方亦如是。

82. 陳振哲議員表示，相關部門沒有任何處理車輛噪音的措施。他表示，車輛噪音不只在非法賽車時才產生，車輛正常行駛時亦會發出噪音，故警方在巡邏或執勤時如何處理相關問題，亦與是項議程有關。此外，有關環保署實施的“車輛黑煙管制計劃及檢舉員訓練”，他表示署方就黑煙車輛推出了義務檢舉員制度，故他建議環保署考慮就車輛噪音推行相同措施，包括但不限於訓練區議員成為義務檢舉員。由於委員關注車輛噪音問題，故他建議在道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組繼續跟進相關問題。

83. 何偉霖議員詢問警方，最近曾於何時在大埔區設置流動偵速相機，以及每月設置流動偵速相機的平均次數及位置。

84. 徐翼福先生表示，警方將採取不同措施檢控超速車輛，包括在路邊設置偵速攝影機、以雷射槍或數碼雷達偵速並截查相關車輛，以及使用數碼雷達偵測車速，但不會即場截查相關車輛，而是事後根據車主資料再作檢控。他可以在會議後補充何偉霖議員查詢的資料。

85. 林奕權議員認為使用區域測速器檢控超速車輛較設置偵速相機合適。此外，他認為難以界定噪音的標準，因為有些跑車即使未經改裝，亦會發出很大的引擎聲音。他認為有關部門需要先行解決非法賽車問題。如相關問題得以解決，便可大大改善車輛噪音問題，然後再引入區域測速器，以期改善超速駕駛的問題，特別在林村及吐露港公路。

86. 文念志副主席查詢能否設置流動式區域測速器。他表示，駕駛人士由於知悉林錦公路嘉道理農場往大埔方向的大斜坡設有偵速攝影機，故不會超速駛經該處。他詢問警方能否在該大斜坡後經常有駕駛人士高速駕駛的直路上，設置流動式區域測速器，從而計算司機有否超速。

87. 馬芳蘭女士表示，“有缺點車輛舉報表格”不只用作舉報發出噪音的車輛。就驗車程序而言，她引述相關經驗，指出如有市民投訴巴士或小巴排出廢氣、發出噪音或有其他與車輛安全相關的問題，署方將派員視察投訴是否

成立。如投訴成立，署方便會把投訴轉介署方驗車組的同事跟進。相關同事會在約 2 至 3 個工作天內，要求相關巴士或小巴停止運作，並要求送車輛往驗車中心接受檢驗。此外，署方要求舉報人士舉報車輛時提交有關缺點的照片或錄像，旨在避免虛報。

88. 主席表示，由於車輛噪音問題並不符合道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組的職權範圍，故他建議在下次交運會會議上繼續討論相關事宜，並邀請運輸署車輛安全及標準部和環保署代表出席，屆時委員可以提出更詳細的問題，例如請相關部門解釋車輛噪音是否受香港法例規管等，以便委員提出改善措施。

89. 譚爾培議員建議邀請運輸署的驗車主任出席會議，以便了解他們的工作。

90. 徐翼福先生表示會向相關同事反映文念志副主席的意見。此外，警方除了在林錦公路嘉道理農場往大埔方向的大斜坡設有偵速攝影機外，新界北交通部亦會在相關裝置一段距離以外的適當位置，採取不同的偵速行動，亦會使用流動車輛偵速，包括無標示警察車輛。他補充說，使用何種裝置偵速，需視乎地點及道路情況而定。

IV. 要求盡快加設 74E 下午繁忙時間回程班次
(大埔區議會文件 TT 30/2020 號及 TT 30A/2020 號)

91. 姚躍生議員介紹大埔區議會文件 TT 30/2020 號。

92. 馬芳蘭女士介紹大埔區議會文件 TT 30A/2020 號。

93. 鄧政傑先生回應如下：

(i) 74E 號線在疫情前的載客率約 7 成半。載客量曾經在 2 月至 4 月期間受疫情影響而明顯下降，但最近漸趨穩定。九巴曾經研究該路線在下午 5 時 50 分由觀塘碼頭開出的安排，發現觀塘開源道及觀塘道在下午時段的擠塞特別嚴重。擠塞情況雖然視乎每天的交通情況而定，但一般來說，從觀塘碼頭開出的班次大約在 6 時 15 分至 6 時 20 分才抵達九龍灣。因此，在九龍灣上班的大埔居民如果在 6 時下班，理應可以乘搭相關巴士。九巴將視乎載客率，決定是否需要增加班次。

(ii) 除 74E 號線外，九巴亦在下午繁忙時間 5 時起，在九龍灣商貿區(近 MegaBox 附近)提供 74B 號線班次，讓市民返回大埔。

(iii) 九巴將繼續留意 74X 號線系列的服務情況，有需要時將增加班次。

94. 龔詠雋先生表示，因應疫情發展，九巴亦有調撥額外資源，派出外勤人員了解乘客的情況。他明白委員關注 74E 號線班次的安排，故九巴將密切留意。

95. 文念志副主席表示，74E 號線從大美督開出的班次由原來的 1 班增至 3 班，但回程卻只有 1 班。他詢問，如 74E 號線的回程班次有足夠載客率，能否按照 74X 號線的標準，每 15 分鐘提供 1 班，因為總有大埔居民需要乘搭 74E 號線返回鄉郊地區。此外，他認為前往東九龍工作的藍領較白領多，故亦有住在鄉郊的藍領需要乘搭 74E 號線前往東九龍上班。不過，現時相關路線只在周一至周五提供服務，故他建議在周六早上及晚上分別開設 1 班，分別提供去程及回程服務。此外，除了在早上提供從大美督開出的班次外，他亦建議九巴增加早上從三門仔開出的班次，以確保鳳園及嵐山居民能夠乘搭相關巴士前往東九龍上班。

96. 蘇達良議員認為 74E 號線的回程班次數目應增至去程班次一樣，但他明白市民不會集中在同一時間下班，故回程的班次較少。他認為現時回程班次的載客量只有 7 成半，最主要是因為開出時間較早。如可押後班次的時間，他相信載客量將有所提升，而他亦同意增加 1 班較晚開出的回程班次。雖然九巴代表強調現時的班次到達九龍灣時已是下午 6 時 15 分，但從觀塘開出的時間為下午 5 時 50 分，以致在觀塘工作的大埔居民無法乘搭 74E 號線。他建議九巴試辦多 1 個回程班次，與現時的班次相隔 20 至 25 分鐘開出，屆時再審視乘客量是否符合增加班次的要求。此外，三門仔居民只能乘搭 74E 號線前往大埔區。因此，如增加 1 個班次從三門仔開出，除了令三門仔居民受惠外，亦可確保鳳園居民能夠乘搭 74E 號線。

97. 姚躍生議員詢問，九巴能否額外增加巴士資源，行駛區內所需的路線，以免因為巴士資源分配而出現爭拗。

98. 文念志副主席表示，不論九巴如何更改 74E 號線的服務，亦不能影響 74X 號線現有的巴士資源及服務。

99. 鄧政傑先生表示，74E 號線在 2016 年投入服務，而九巴亦已因應乘客需求，由原來只有 1 個去程班次增加至 3 個，並增設回程班次。九巴將繼續因應乘客量，考慮調整相關服務，包括增加去程及回程班次，以及增加從三門仔開出的班次。九巴將整合委員意見，把相關建議納入來年的大埔區巴士路線計劃中，以作研究之用。

100. 馬芳蘭女士備悉委員的意見。運輸署亦有留意 74X 號線的服務及乘客量，並要求九巴以不影響現有其他巴士服務的原則，調整 74E 號線現有的回程時

間或增加回程班次。

101. 任啟邦議員同意提升 74E 號線的服務，以配合汀角路沿線及三門仔等區域的人口增長，但不建議九巴運用現有的巴士資源，例如 74X 號線的資源，以提升 74E 號線的服務。過去數年，九巴已經利用 74X 號線的資源，增設 74B、74C、74D、74E 及 74P 號線，以致未能在早上及黃昏時段提供足夠的 74X 號線服務，更令脫班情況增加。雖然脫班或受路面情況影響，但他認為九巴應投入新的巴士資源，以增加從大埔區前往東九龍的巴士服務，並須維持現有 74X 號線的整體服務及資源。他認為屯馬綫啟用後，馬鞍山及沙田東居民使用巴士的情況或有所變化，故建議九巴屆時利用該區多出的巴士資源或投放新資源，以期改善 74E 號線的服務。

102. 主席表示，運輸署及九巴如認為需要提升 74E 號線的服務，應盡快落實，無需等待下年度的大埔區巴士路線計劃才落實。

V. 要求重新審視大埔區內單車徑網絡及單車停泊等改善措施
(大埔區議會文件 TT 31/2020 號及 TT 31A/2020 號)

103. 姚躍生議員介紹大埔區議會文件 TT 31/2020 號。

104. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 31A/2020 號。

105. 林奕權議員表示，他不時會在晚上踏單車，對單車徑的整體設計非常滿意，但認為位於十字路口及天橋下的減速柱對踏單車人士造成危險，希望署方改善設計。此外，他亦建議在九龍坑村及元嶺村等鄉村村口與單車徑的交匯處加設減速柱。由於單車徑較行人路寬敞，不少居民晚上會在單車徑上跑步和帶同寵物散步，故他建議署方日後重新設計單車徑時，考慮縮減單車徑的闊度，並擴闊行人路。

106. 譚爾培議員的意見及問題如下：

(i) 西沙路現正進行擴闊工程，日後將設有單車徑。他欣悉單車徑可以連接西貢十四鄉，並希望署方提供泥涌至井頭村單車徑的圖則供委員參閱。

(ii) 區議會多年前已經提倡興建連接馬鞍山及西貢的單車徑，但受制於單車徑的建築物料、闊度及坡度問題而未能成事。他詢問可否在鄉郊地區建造另一模式的單車徑，例如以水泥以外的物料建造海邊單車徑，以期減少對生態造成影響。他亦詢問利用在颱風侵襲期間倒塌的樹木作為興建單車徑的原材料是否可行。

107. 陳振哲議員的意見如下：

(i) 林村河旁林村谷路段設有單車徑，但該單車徑並不完整。

(ii) 建議把有關議題交由道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組繼續跟進，亦希望運輸署提供在大埔48個地點進行單車徑及單車停泊設施改善工程的詳細位置，供工作小組討論。

108. 主席同意把有關議題交由道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組繼續跟進。由於部分改善工程地點可能位於沙田及北區，他希望署方提供全數450個地點的詳細報告，以便工作小組就整體單車網絡提出意見。

109. 劉勇威議員的意見及問題如下：

(i) 委員正正是針對運輸署已經在區內進行的單車徑網絡及單車停泊設施改善措施，才要求重新審視大埔區內的單車網絡及停泊設施，但署方只是重覆論述已推行的措施，而沒有提出具前瞻性的方案。運輸署在2013年展開有關新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃的可行性研究，並在2015年改為委託顧問公司進行研究。該顧問公司以市民在太湖花園近NS154隧道外的欄杆旁停泊單車為由拆除欄杆，但行人後來經常在該處橫過單車徑，導致險象橫生。署方只是依賴顧問公司的報告，卻沒有徵詢地區的意見。他多次要求運輸署在該處重新加設欄杆，但因欄杆由運輸署拆除，故署方缺乏在同一地點設置相同設施的理據。就此，他極不滿意進行研究的顧問公司。

(ii) 文件指署方在2018年就增加單車泊位一事諮詢大埔區議會，而區議員亦曾經為此與署方人員前往現場視察。顧問公司建議在太和邨中電變電站外加設單車泊位，但地圖沒有顯示該處有一石壆。由於市民須橫過行人路並繞過石壆才可在該處停泊單車，區議員當日已經即時反對有關建議。此外，顧問公司亦建議在汀角路榮輝花園對面及海寶花園外設置單車架，但實際上沒有市民會在該處停泊單車，反映署方並沒有探討顧問報告的建議是否可行，亦沒有進行地區諮詢。他希望署方重新審視大埔區內的單車徑網絡及單車泊位改善措施，以期對症下藥，完善規劃。

(iii) 在他選區內的NS153、NS154及NS155隧道是單車違泊黑點，故他感謝運輸署聯同其他部門在該處採取即時執法行動。不過，該處位於斜路下，環境陰暗，人流卻甚高，在繁忙時間每小時的人流超過2 000人次，加上不少市民假日前往區內踏單車，部分踏單車人士會在路上左穿右插，險象環生。他詢問署方會否針對該

處，另闢 1 條單車徑作分流之用，以期減少踏單車人士使用該處的機會。NS155 是行人隧道，但因連接着附近的單車徑，故不少踏單車人士會利用該隧道前往翠怡花園，險象環生。他每天接獲不少居民的投訴，甚至受傷報告。在 2018 年年中，有 1 名孕婦在該處橫過單車徑時被單車撞到，踏單車人士事後卻不顧而去。他曾經多次向運輸署的單車組別反映，並詢問署方有否處理有關問題。他希望署方認真跟進和研究方法減少上述單車徑發生意外的機會。

(iv) 希望署方日後進行顧問研究時，能在研究初期前往現場實地視察，了解研究報告的建議是否可行。

110. 任啟邦議員的意見及問題如下：

(i) 署方以空間不足及路面空間只能容納行人路為理由，未有連接大埔政府合署至帝欣苑一段的單車徑。他建議運輸署參考外地做法，在林村河上興建懸臂式通道，供行人及單車使用。

(ii) 署方曾經在區內部分單車徑急彎及隧道出入口設置凸鏡(俗稱魚眼鏡)，讓行人及踏單車人士得知路面狀況。他希望署方進一步在區內所有急彎及與行人路交疊的單車徑設置有關設施，以期改善行人及踏單車人士的視野及安全。

(iii) 區議會一直提倡興建連接大埔、北區、元朗及屯門的環新界單車網絡，但一直未能完全連接相關的單車徑。他希望了解有關政策的時間表，並建議在單車網絡沿路設置單車停泊處、洗手間及休息處等，供踏單車人士使用。

111. 黃兆健議員表示，在規劃單車徑網絡時，必須考慮如何方便市民使用單車作為通勤工具和顧及安全。運頭塘單車徑的規劃不周，令附近居民每天都有被單車撞到的風險。運頭塘邨通往新達廣場升降機的路段有 2 條單車徑，一直伸延往港鐵站的隧道，其中有 1 條為向下的斜路，單車自然會在該處加速，但在斜路下方卻有過路處，過往亦曾經有市民在該處被單車撞傷。他詢問，如未能在短期內改變單車徑規劃時，署方可否設置減速提醒或其他設施，保障居民的出入安全。他希望署方考慮有關建議，並進行實地視察，了解情況。

112. 姚鈞豪議員的意見如下：

(i) 希望可以連接整個大埔區的單車徑，鼓勵居民使用單車代步，無需依賴車輛，既環保亦可減輕交通負荷。他希望政府不單視單車為娛樂工具，而是代步工具。他亦希望反映有關意見，以期審視

連接大埔區內所有單車徑是否可行。

(ii) 他曾經與運輸署人員前往白石角視察單車徑的問題，並知悉署方正在處理部分問題。該處部分單車徑連接着屋苑(例如逸瓏灣)的車閘，設計上有問題，故他希望在該處加設提醒有車出入或要求踏單車人士下車的指示牌，以期提醒踏單車人士注意安全。

113. 林名溢議員表示，由於單車泊位數量不足，故大埔墟有不少單車停泊在行人路旁，阻礙道路。他明白要尋找土地建設單車泊位有一定困難，不過他觀察到大埔新達廣場巴士總站有空置沙地，雖然未知政府是否有權力使用該處，但他亦希望詢問該土地是否適合設置單車泊位。

114. 文念志副主席表示，他十分喜愛踏單車，但認為有需要向踏單車人士宣傳應有的操守。現時有不少市民在路上使用電動單車及電動單輪車等，不過，持有駕駛執照的人士如不小心橫過馬路、在行人路上踏單車或在單車徑上行走時，或會被扣駕駛執照上的分數。他認為運輸署及警方應該加大力度教育市民和採取執法行動。

115. 陳蔚嘉議員的意見如下：

(i) 太和路亨和樓外的邨口長期有大量單車違例停泊，亦有許多廢棄單車造成衞生問題。此外，署方的研究報告建議在該處外的矮石牆旁加設單車泊位。不過，如在該處加設單車泊位，將霸佔整條行人路。她希望署方日後加設單車泊位前，先徵詢相關區議員的意見。

(ii) 在林村公立黃福鑾紀念學校外的單車徑旁有一列單車泊位，但由於該處並非單車徑的終點，基本上沒有人會在該處停泊單車。因此，該處只有棄置的手推車及垃圾雜物，造成浪費。她希望署方派員與她前往上述地點視察問題。

116. 胡耀昌議員的意見及問題如下：

(i) 運輸署在 1998 年進行運輸研究計劃，該研究把單車定位為娛樂工具，而非正式交通工具，但不少大埔居民視單車為代步工具。不過，因應上述研究計劃，單車徑通常被設置在景點、海濱及公園附近，未能切合居民的需要。在他的選區內，主要是村屋居民踏單車，例如馬窩村居民會經馬窩路踏單車前往市區。由於缺乏單車分流措施，而踏單車人士亦包括長者及兒童，因此大多數人士會在行人路上踏單車，容易與行人發生碰撞，有一定危險。

(ii) 錦石新村外林村河旁的路段路面較為狹窄，亦沒有單車徑。他詢

問運輸署能否運用專業知識和參考外國例子，在河道上設置懸臂式單車徑，並在居民途經的地方設置單車徑。他理解運輸署未必能夠決定大政策方向，把單車由娛樂變為代步工具，但他期望在執行時，能在較接近民居的地方設置單車徑、單車泊位及分流設施，以期分隔行人及踏單車人士。

(iii) 將軍澳單車公園內設有單車館。由於單車公園初期不容許市民在公園範圍內踏單車，故踏單車人士如需進入單車館，必須在公園範圍內下車，然後以手推動單車至單車館。不過，康文署後來在公園的路面劃線分隔單車及行人，成效不俗。他希望運輸署可更靈活變通，不要經常以路面狹窄為理由，拒絕設置單車徑，漠視市民的需要。

(iv) 警務處有責任管制單車在行人路上行駛的事宜，並作出勸導及警告，而不是在發生意外及傷亡事件後才醒覺。

117. 陳振哲議員詢問警務處在大埔以至整個新界北的編制及人手安排，以及是否設有單車管制組。如警方新界北交通部的人手及編制不足，他建議增加人手或改組，或把大埔區的交通事宜獨立於北區處理。他亦詢問可否安排警員巡邏單車徑，並認為無人執法將造成惡性循環。如有警員巡邏區內的單車黑點，將帶來極大改善。

118. 林奕權議員表示，如單車日後成為市民的代步工具，發生意外的風險或會增加，故他詢問政府會否立法強制要求踏單車人士配戴頭盔。他亦詢問會否加快審議電動單車的相關條例。如電動單車日後可以合法在單車徑上行駛，警方會否設立單車管制組，並安排警員踏單車在單車徑上巡邏？

119. 范偉豪先生表示，有關警員巡邏街道的安排，警方須作多方面考慮。一般來說，警方將根據人口密度、罪案趨勢及其他因素安排巡邏。單車交通意外可視作其中一項因素，但所佔的比重較少。據他所知，大埔警區在多年前曾經安排警員在單車徑上巡邏，但經檢討後取消了有關安排。警方日後如發現有需要，將重新考慮和審視有關安排。

120. 徐翼福先生表示，有關區議員關注警方的執法行動一事，他補充說，在2019年，共有145人因違例在行人路上踏單車而遭檢控，而在2020年首4個月，則有28人遭檢控。警方的交通總部把電動流動裝置(即電動單輪車及電動雙輪車)納入重點執法項目內，並不斷安排人手採取執法行動。在本年3至4月期間，警方在大埔區檢控了4名人士，涉及的罪行包括無牌駕駛、駕駛未有向運輸署登記的車輛、沒有有效的汽車保險，以及沒有配戴頭盔等。

121. 李穎琛女士回應如下：

(i) 一般來說，單車徑或馬路的物料由路政署決定。運輸署會向相關部門反映譚爾培議員就單車徑物料提出的意見，並須交由有相部門回覆。

(ii) 她備有大埔區內48個進行改善工程的地點，但須在會議後向負責人員索取整個研究報告及其他所有地點的資料，以供委員參考。她認為邀請負責進行單車研究的組別出席道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組會議會較為合適。

(iii) 據她所知，土拓署有推行單車徑網絡擴展工程的項目(俗稱超級單車徑項目)，故請土拓署補充整項計劃的資料及配套資訊。

(iv) 她備悉各委員就區內不同地點的單車相關事宜所提出的意見，並將跟進。就委員提出須配戴安全帽踏單車，以及為單車安裝紅燈及白燈等法例問題，她將請部門相關人員回覆。

(v) 運房局在2017年提出單車友善政策，現時已經認同單車為代步工具。因此，政府將推出多項措施，進一步推行單車友善政策。

(vi) 有關委員在上次會議中的提問，政府現時對電動單車的處理情況未有改變。電動車屬於汽車，須按照第374章《道路交通條例》處理，即車主須為其登記及領取牌照。根據部門人員的意見，電動單車成功登記和獲發牌照的機會不大。

122. 主席請運輸署派員出席道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組會議，以期繼續跟進相關議題，並請署方向秘書處建議其他適合出席該會議的部門，以及跟進委員剛才就區內不同地點提出的問題及意見。

123. 主席宣布休會，會議會在下午2時30分繼續進行。

124. 會議其後恢復進行。

VI. 要求檢視塘坑東村交通不便問題
(大埔區議會文件TT 32/2020號及TT 32A/2020號)

125. 姚躍生議員介紹大埔區議會文件TT 32/2020號。

126. 主席表示，區議員曾經在上周五前往塘坑東村視察和了解相關問題。

127. 馬芳蘭女士表示，署方備悉委員的意見，並理解村民的關注。塘坑東村面積甚廣，一半屬於北區範圍，另一半則屬於大埔區。運輸署曾經在數年前探討把小巴25B號線由九龍坑通往塘坑東是否可行，但發現當中部分道路與鐵路路軌重疊，車輛前往塘坑東村數碼都域附近，須繞路經粉嶺馬會道才可

抵達塘坑東村。署方亦曾經進行現場路試，由大窩東支路駛往粉嶺巴士轉乘站，但發現車程較長，加上粉嶺公路前往大埔方向早上的交通非常擠塞，因此不建議把現有的小巴路線由大埔伸延。署方亦曾經向居民代表了解居民的出行模式及交通需要，並向他們解釋如有需要，可以申請營運居民服務(俗稱"村巴")，可更有效照顧居民的需要。就此，村民可以直接聯絡運輸署。

128. 主席請運輸署在會議後繼續跟進有關情況。

VII. 有關巴士路線 74D 可能延長行駛路線的事宜
(大埔區議會文件 TT 33/2020 號及 TT 33A/2020 號)

129. 姚躍生議員介紹大埔區議會文件 TT 33/2020 號。他補充說，北區區議員在 2020 年 5 月 11 日舉行的北區區議會交運會會議上表示，由於現時九龍坑巴士站沒有提供洗手間、休息室及停泊的地方予司機使用，故北區區議員建議安排 74D 號線於華明巴士總站開出。但有人士在昨天表示，大埔區議員沒有考慮 74D 號線司機上述需要，並因此而發生爭拗。就此，他認為，如北區居民需要巴士服務前往科學園，他建議北區區議會可考慮建議運輸署調整 274 號線為雙向服務、增加班次，以及增加路線，前往科學園，或者安排其他行駛吐露港公路的巴士號線，例如 678 號線，增加特別班次，從粉嶺駛出，途經華明巴士總站，再前往科學園，以滿足北區居民的需要，但上述建議卻被誤以為他希望將 678 號線服務納入為大埔的資源。他澄清說，他認為如北區市民需要巴士服務前往沙田區，便應調配北區的巴士資源，以應付相關需要。他請主席將他提出的意見轉達予北區區議會跟進。

130. 馬芳蘭女士報告大埔區議會文件 TT 33A/2020 號。她補充說，若有需要調整跨區巴士路線，運輸署會在相關巴士路線發展計劃中就相關巴士路線，例如 274 號線及 678 號線進行諮詢。

131. 姚躍生議員表示，運輸署無須向他交代 274 號線及 678 號線的事宜。

132. 譚浚熙先生表示，九巴將繼續聆聽 2 區區議會的意見，並與運輸署商討處理方法。

133. 姚躍生議員詢問，九巴是否不容許駕駛 74D 號線的司機前往粉嶺華明總站休息，還是沒有為他們提供任何配套設施。

134. 陳振哲議員表示，網上有言論指責大埔區議員十分冷血。有人表示，九龍坑巴士站內沒有供巴士司機休息的配套設施，司機須前往粉嶺華明總站休息，但大埔區議員並未體恤巴士司機的需要。他希望了解九巴有否刻薄員工，

並表示大埔區議員十分關心九巴員工的休息需要，必須還大埔區議會一個公道。

135. 文念志副主席請運輸署緊記剛才的回覆，即日後如有任何大埔區的巴士路線須改行其他地區，署方必須在每年的巴士路線發展計劃中進行諮詢，包括大埔區議會在過去 20 多年一直設法爭取開辦多條巴士路線，往來九龍東、將軍澳、屯門、元朗及天水圍等地區。另外，他認為大埔區議會及北區區議會現時就 74D 號線的巴士資源出現爭拗，運輸署卻坐視不理。

136. 主席表示，運輸署人員的負責地區分得較為仔細，故希望不同地區的負責人員可以改善溝通。

137. 姚鈞豪議員希望了解 274 號線的走線，並詢問該路線會否駛經創新路。如會，可否在創新路加設車站？他又詢問，署方有否就北區區議會提出的建議進行具體研究，以便北區居民往來科學園。

138. 周炫瑋議員的意見及問題如下：

(i) 區議員關心巴士司機的休息及用膳等需求，認為九巴應該妥善安排。他希望了解現時九龍坑巴士總站的安排。

(ii) 早前 74D 號線的首班車曾經提早至早上 8 時開出，現時則改回在早上 9 時開出，故無法惠及在早上上班的居民。他希望九巴思考如何改善有關服務，以期善用資源為村民帶來更大效益和增加乘客量。

(iii) 北區區議會及大埔區議會應多加交流和討論其他交通路線及配套設施，以期令運輸署及九巴能同時或分別滿足 2 區居民的需求，而不是令有關討論演變成爭拗。

139. 胡耀昌議員感謝運輸署明確表達署方不贊成 74D 號線伸延至華明的建議。雖然他亦不贊成有關建議，但由於每區的巴士服務都不足夠，他可以體諒箇中原因。尤其是對大埔鄉郊地區的居民來說，往來市區的巴士服務十分重要，故他希望署方表明立場後可以平息爭議。對於有言論指希望更妥善運用 74D 號線的資源，他認為 74D 號線是以大埔區的資源服務當區居民的巴士路線，故應發掘大埔區內的潛在乘客量，以期善用有關資源。現時 74D 號線的乘客量仍有發展空間，是因為 74D 號線的首班車是在早上 9 時開出，無法照顧上班人士的需要。加上 74D 號線在大埔市中心的路線與 74X 號線完全重疊，如可分流該 2 條路線，不經廣福迴旋處駛進吐露港公路，而是改經運頭塘及荔枝山駛進吐露港公路，相信可以吸納更多新客源(例如運頭塘、新峰花園及荔枝山的居民)。他相信通過改善區內走線、進行分流和發掘新客源等方法，將可更妥善運用巴士資源。他希望署方及九巴回應會否考慮區議員提出

的建議，以期提升74D號線的乘客量，令該路線得以物盡其用，惠及大埔居民。

140. 任啟邦議員的意見及問題如下：

(i) 相信各區的市民及區議員均以市民的福祉為出發點，故提出不同的意見及建議，以期改善交通。他作為大埔區議員，以大埔為本位，對延長74D號線的建議有所保留。74B、74C、74D及74E號線均使用74X號線的資源，而74X號線某程度上較只是在上午提供3班去程服務及下午提供1班回程服務的74E號線擁有更多資源。因此，署方須考慮如何強化該路線，以期吸引更多乘客和提升效益。太和有不少居民有意乘搭巴士，但不欲步行至大埔中心乘搭巴士前往觀塘，加上74A號線行走太和至九龍東及黃大仙效益不大，故他查詢74D號線可否考慮吸納這些乘客。與此同時，不少乘客在早上時段會在大窩西支路、太和及新峰花園等候74C號線。他希望有關意見可以供運輸署及九巴在日後重組路線時作為參考，以期令鄉郊及市區的居民均可使用往九龍東的巴士服務。大埔前往九龍東的巴士服務需求甚殷，74X號線曾經是九巴最高客量及車輛數目最多的路線，現時更分為多條支線。他希望這些路線有所改善，包括增加車站和增設回程雙向分段收費。74D號線全程收費14.8元，雖然由觀塘駛至白石角的路段只佔巴士約3分之2的路程，但在白石角下車的乘客仍須支付全費，而乘客在白石角乘搭74D號線前往大埔市區，亦較乘搭74X號線多付約4元車資，情況並不合理，因此建議增設回程雙向分段收費。署方及九巴應考慮如何強化和重組有關路線，以期迎合市民對不同出發地及目的地的需要。

(ii) 據他了解，74D號線的巴士會停泊在銘賢路等候發車。他認為巴士司機的福祉應受關注，故該處應設有洗手間等設施，並希望九巴日後能改善配套，以方便司機用膳和休息等。此外，他亦希望運輸署及九巴考慮如何改善大窩西支路的交通及提升74X號線的角色，並考慮在日後分拆路線。

141. 陳振哲議員希望了解74B號線曾經考慮駛入林村，但建議最終遭擱置的緣由。

142. 姚躍生議員的意見及問題如下：

(i) 署方接獲北區區議會提出與大埔有關的議程時，為何不通知大埔區議會？

(ii) 署方完成可行性研究後發現有關建議並不可行，即表示署方在進

行眾多工作期間都未有知會大埔區議會。他詢問，如發現該建議可行，署方會否在大埔區議會不知情的情況下通過該建議。

(iii) 希望邀請北區區議會派員出席下次會議。

143. 龔詠雋先生回應如下：

(i) 九巴備悉區議員的意見，並表示九巴一向十分關心巴士司機的福祉。

(ii) 營運路線方面，九巴會考慮巴士總站的設施能否提升營運效益和照顧車長的需要。礙於地理環境及周邊環境，現時九龍坑總站附近無法設置巴士總站應有的設施，但會以適當行政手段讓車長及工友有足夠時間及合適位置休息，為行車做好準備。日後如有合適位置提升營運設施，九巴將徵詢區議會的意見，並與運輸署商議，再作檢討。

144. 鄧政傑先生回應如下：

(i) 委員就 74X 號線或九巴在大埔區內所提供前往九龍東的巴士服務持有不同意見。九巴非常樂意聆聽委員就如何整體檢視 74 號線系列和完善有關服務提出的意見，並作出跟進。

(ii) 有關以往曾經提出容許 74B 號線駛進林村的建議，由於當時未能解決巴士在林村調頭的問題，因此建議已經暫時擱置，日後將繼續檢視如何完善整個 74 號線系列的服務。

145. 馬芳蘭女士回應如下：

(i) 就區議會有沒有機制要求其他區議會在提出涉及本區的議題時通知該區區議會，有關事宜可能需由主席回應。她重申，該巴士路線最終並無任何改動。如有改動，運輸署必定諮詢相關區議會。

(ii) 運輸署曾經檢討 74 號線系列的發車時間及車站。不過，由於 74 號線系列的走線涉及多個地區，包括大埔、觀塘及黃大仙等，故署方須與負責九龍區域的人員商討車站安排，並研究如何整理行車路線及行車時間等，亦須與九巴討論開車時間。

146. 文念志副主席反對延長 74D 號線。他希望日後巴士服務如有任何變動前，可以掌握更多資料。區議會過去多年來與部門攜手合作，開辦多條新路線往來不同地區，故他希望日後能夠運用區議員的智慧，盡力爭取資源。

147. 何偉霖議員反對延長 74D 號線。他認為每區的資源都十分緊絀，故地區

之間不應你爭我奪，而是與運輸署及九巴商議，為地區爭取更多資源。

148. 主席表示，區議員過去曾經僅以所屬地區的立場思考，為地區爭取權益，但他並不樂見此等情況。不論是 73B 號線或過海路線都曾經發生類似情況，令其他地區或會質疑為何各區之間缺乏溝通，故應設立良性的溝通機制。他不贊成要求北區區議會出席會議。他建議北區及大埔的交運會召開聯席會議，並表示北區交運會的正、副主席均已答應出席。因此，他邀請交通會所有委員坦誠相對，商議是次事件及日後的路線問題。長遠而言，他認為可以每 2 個月或每半年進行 1 次聯席會議，甚至邀請沙田區議會參與，以期建立長久機制和處理共同問題。他請區議員就上述建議提出意見。

149. 陳振哲議員引述任啟邦議員“光復議會並不限於議席，更應該改善積習”的說法。他理解不同地區有不同的資源調配方式，但如以司機的福祉為由，而不事先知會大埔區議會，是為積習。不同地區或會出現資源重疊的情況，故召開聯席會議或可帶來協同效應，亦是好事。他希望區議會改善過往各自為政的積習，在互相尊重的同時，為居民謀求福祉。

150. 胡耀昌議員贊成主席的上述建議，並感謝姚躍生議員敢於提出意見。區議員以往由於習慣了所提出的 10 個建議中只有 1 至 2 個獲署方接納，因此養成了陋習，往往提出大量未經考慮是否可行的建議。在本屆區議會中，能夠互相合作的區議員及區議會眾多，而是次事件更為大家帶來了開展溝通的契機，討論橫跨或影響其他地區的巴士路線事宜。如此合作才可改善問題，惠及市民。

151. 林名溢議員同意須要改革區議會的溝通方式。區議會以往或因為政治角力而互相搶奪資源，但現時大部分區議會均以民主派區議員為主，應可通過協商而合作處理問題。

152. 姚鈞豪議員同意主席的建議。他認為區議會之間應該通過合作而取得最大共識，以期要求署方及巴士公司為地區提供更多資源。北區、大埔區及沙田區都會使用同一條道路前往九龍及港島，因此應該共同討論事宜。他舉例說，白石角在地理位置上較接近馬鞍山及沙田，但選區分界卻屬於大埔區，因此 2 個區議會應該在不同議題上合作。

153. 文念志副主席同意主席的建議。他曾經在會議前與主席及北區交運會副主席溝通，認為席上有委員表達不滿，是因為有關情況是首次發生。他希望日後可以事先得悉有關變動，而不是由其他區議會單方面提出建議。此等做法並不健康，而他亦樂意擔任溝通橋梁。

154. 姚躍生議員表示，他並非不願意溝通，而是有區議員在沒有事先通知他的情況下，意圖改動他所屬選區的巴士路線，但現時卻聲稱有關行為只是陋習。他認為做法並不正常，理應改變。提出建議的區議員應該與席上部分委員有聯絡，但卻沒有通知他們，故他質疑彼此之間的溝通出現問題。

155. 周炫瑋議員同意召開聯席會議或保持恆常溝通，並認為以往不同區議會只會各自為政和集中處理所屬地區的需要。他認為主席的意思是，如每次出現類似情況都邀請其他區議會議員前往大埔區議會出席會議，或在會議上討論其他區議會所提出涉及大埔的每項事宜，在執行上有一定困難。不過，在缺乏溝通下提出的建議亦會對居民造成壞影響。他事前不知道北區區議員曾經提出有關要求。此外，大埔及北區交通連繫甚多，如雙方區議會能夠建立溝通機制，而非互相攻擊，則可以共同爭取資源和蒐集民意，以期讓運輸署及九巴了解地區的需求。

156. 任啟邦議員表示，今天的情況可以是因為誤會而鬧翻，但亦可以是促成恆常合作的契機。他亦指出，即使沒有發生今天的情況，亦應與大埔區接壤的沙田及北區保持恆常聯繫。他舉例說，白石角毗鄰科學園，而大窩西支路則毗鄰粉嶺皇后山及華明邨，但這些地區分屬不同行政區，交通聯繫頻繁，共同分享各項資源，故應通過整合相鄰區域的意見而成為更有力的方案，以期令巴士公司及運輸署聆聽最合適的意見，並作出相應改動。他理解區議員因是次事件所承受的壓力及攻擊，但類似事件不只發生在不同區議會之間，在同一區議會內的不同選區之間亦會出現。他舉例說，在 2016 年第 3、4 及 5 次交運會及巴士工作小組會議上，區議員就新增 A47X 號線的走線爭論不休。在此之前，民主派及建制派區議員會在交通服務上會有一些合作，但當時卻因為建制派區議員漠視民主派區議員的意見，令雙方無法再合作。他希望區議員以積極態度看待此事，並以誤會為契機，創造出恆常合作，為改善大埔區及整個新界北的交通帶來益處。

157. 文念志副主席引述前區議員陳灶良先生，表示巴士只會在泰亨及南華莆一帶外圍經過，並從粉嶺公路離開，是源於雙方在規劃路線前缺乏溝通，故他希望日後不會再發生同類事件。他認為區議員必然為自己選區謀福祉，而正因為居民有對外的交通需求，他才會如此着緊，希望各區議員能夠在各方面取得平衡。

158. 主席請秘書處邀請北區區議會交運會委員與大埔交運會委員會面，就雙方的訴求進行溝通和訂定長遠的合作機制，但部門及巴士公司代表無須出席。他表示自己剛才只是陳述過去的議會運作模式，言論並無惡意，並希望日後可以更妥善處理。在 2004 至 2008 年期間，大埔及北區交運會亦是由民主派區議員擔任主席，2 個區議會之間曾經召開聯席會議解決矛盾。他希望日後將有更理想的合作機制。他續表示，自己及部分委員雖然與提出建議的北區區

議員屬於同一政黨，但事前亦不知道對方會提出有關建議。他認為自己的處事手法公正，問心無愧，亦是站在大埔居民的立場爭取權益。如能平心靜氣地討論，或會找到雙贏的方案。

VIII. 有關大窩西支路交通設施事宜

(大埔區議會文件 TT 34/2020 號、TT 34A/2020 號、TT 35/2020 號、TT 35A/2020 號、TT 36/2020 號、TT 36A/2020 號、TT 37/2020 號及 TT 43/2020 號)

159. 主席歡迎土拓署高級工程師／13(北)譚建生先生、運輸署工程師(大埔)3彭曉峯先生、路政署工程師 2／吐露港公路吳汝鋌先生，以及安誠－奧雅納－博威聯營駐地盤高級工程師梁文謙先生就是項議程出席會議。

160. 陳振哲議員介紹大埔區議會文件 TT 34/2020 號。他提出希望部門特別注意的路口，分別是圍頭村及泰亨村之間通往康樂花園的路口，以及泰亨村至和合石交匯處之間的路口，即卓爾華庭的路口。

161. 譚建生先生表示，他主要負責粉嶺繞道工程，該工程將於年底在大窩西支路開展，主要範圍是何家園行人天橋以北約 400 至 500 米，而非陳振哲議員所關注的路口。

162. 吳汝鋌先生表示，粉嶺公路擴闊工程第 2 期由泰亨至和合石交匯處，在 2013 年 7 月開展，至 2019 年 8 月正式開通雙程 4 線行車，並在 2020 年 1 月 1 日提高粉嶺公路該段範圍的行車時速至每小時 100 公里。現時路政署的承建商正積極完成包括大窩西支路在內的餘下工程，包括安裝永久的交通訊號設施、建造行人過路處和進行景觀美化工程。擴闊公路工程是由雙程 3 線行車擴闊至雙程 4 線行車。由於須要重置原有的大窩西支路並重新定線，故將按照現時的道路設計標準及環保條例進行詳細設計工作。顧問公司將因應每個路口的實際情況設計，並在適當位置加設隔音屏障。署方亦會沿大窩西支路重置多個行人過路處，以期方便市民使用附近或對面南行線往大埔方向的巴士站。大窩西支路的重置工程快將完成，路面情況在工程完成後會得以改善，而駐工地的工程人員在完成大窩西支路重置工程後，亦將密切監察大窩西支路的路面情況，有需要時將採取改善措施，以期保障駕駛人士及行人的安全。

163. 彭曉峯先生表示，樂意與陳振哲議員前往他提及的路口進行現場視察。

164. 主席請陳振哲議員與部門在會議後跟進有關事宜，並把有關事宜交由改善主要道路工作小組繼續跟進。

165. 陳振哲議員介紹大埔區議會文件 TT 35/2020 號及 TT 36/2020 號。

166. 譚浚熙先生表示會在會議後提供為重置巴士站加建上蓋的進度資料。

167. 梁穎然女士表示，她會安排大埔民政事務處(“大埔民政處”)工程組人員或聯絡主任與陳振哲議員在會議後就村內加建上蓋及其他改善工程等事宜進行實地視察，以期了解能否通過地區小型工程計劃或其他方法解決問題。

168. 徐翼福先生表示，警方將派員前往南華莆路口視察，以期了解該處屬於政府土地還是私人土地，並採取適當的執法行動。

169. 主席請警方在會議後聯絡陳振哲議員一同進行實地視察。

IX. 有關改善蓮澳交通設施事宜
(大埔區議會文件 TT 38/2020 號及 TT 38A/2020 號)

170. 陳振哲議員介紹大埔區議會文件 TT 38/2020 號。

171. 馬芳蘭女士報告大埔區議會文件 TT 38A/2020 號，並請署方交通工程師就交通安全方面作補充。

172. 彭曉峯先生表示，石蓮路並非由運輸署負責管理。署方人員在上周三前往該處進行實地視察時，發現石蓮路非常狹窄，每次只能容許 1 架車輛通過。如較闊的車輛(例如小巴)駛經時，行人須靠近路邊閃避，有一定危險。此外，該路段欠缺避車處，如有對頭車輛，車輛須倒車至較闊位置，以便對頭車駛過。從交通安全的角度而言，署方認為該路段暫時不適合小巴行駛。

173. 陳振哲議員表示，由於該處缺乏道路及交通配套，因此較少人居住，同時亦因為居民較少而缺乏其他配套。他認為小巴不一定要駛進村內，只須駛至蓮澳避雨亭，因為該處有較大空間。他希望大埔民政處檢視如何改善有關的鄉村道路，在道路完善後便可增加該處的人口，從而增加其他配套。他亦建議把有關事宜交由改善主要道路工作小組跟進。

174. 梁穎然女士歡迎陳振哲議員在會議後聯絡大埔民政處的工程組及聯絡主任進行實地視察。

X. 有關改善梧桐寨路行車安全及遊人泊車設施事宜
(大埔區議會文件 TT 39/2020 號及 TT 39A/2020 號)

175. 陳振哲議員介紹大埔區議會文件 TT 39/2020 號。他補充說，不少行山人士會沿車路上山，但該處路面破爛、彎位甚多，亦有不少汽車經過，故建議把寨凹路口設為遠足徑入口，並設置清晰標示，做法較為妥當。

176. 主席表示，他在十多年前亦曾經建議把寨凹路口設為遠足徑入口，以方便行山人士，但由於該處沒有指示路牌，故請大埔民政處研究能否跟進。

177. 梁穎然女士表示，大埔民政處知悉梧桐寨路部分地面較為破爛，亦欠缺足夠的避車處，故已計劃在本年底或明年初在該處進行路面重鋪工程，並增設 1 個避車處。居民多年來亦曾經要求改善和擴闊該段道路，但由於該路段較為狹窄，可以加設避車處的地方不多。大埔民政處工程組及聯絡主任樂意與區議員進行實地視察。除了現時已有計劃進行的工程外，委員屆時亦可以提出其他意見，而大埔民政處會就此徵詢相關部門的意見。

178. 徐翼福先生表示，因疫情關係，不少市民會在假日遠足。不過，由於梧桐寨入口附近欠缺泊車位，不少市民貪圖方便而違例泊車。在 3 至 4 月期間，涉及梧桐寨的交通投訴阻塞個案共有 5 宗，而警方亦已派員前往現場作出檢控，並尋找車主駛走車輛。由於該處有不少私人土地，警方在執法上有一定困難，故將加派人手，在該處採取相應行動。

179. 陳振哲議員表示，有關警方難以在私人土地上執法的問題，他和林奕權議員都十分樂意提供協助。

XI. 續議交通及運輸委員會 2020 年 4 月 27 日第二次會議事項
(大埔區議會文件 TT 40/2020 號、TT 40A/2020 號及 TT 40B/2020 號)

(一) 要求於區內增加車輛泊位

180. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 40A/2020 號，有關署方增加區內車輛泊位的回覆。

181. 文念志副主席指，有市民反映懷疑有人非法使用南坑近頌雅路的一幅斜坡。他已經就此查詢地政總署及土拓署，但未獲回覆。在上一次交運會會議上，他曾經建議運輸署考慮在該幅斜坡附近興建停車場，但李穎琛女士剛才只是提及署方會在政府、機構或社區設施和公共休憩用地加設公眾泊車位。他詢問署方可否把“綠化地帶”的土地改劃成停車場，還是要先待地政總署或土拓署把上述用地劃成政府、機構或社區設施和公共休憩用地，才可再改劃成停車場。他指大埔北欠缺泊車位，而大埔第 9 區落成後，頌雅路的違泊問題將依然嚴重，故他提出相關建議。

182. 陳振哲議員表示，把山塘路的政府土地用作公眾停車場可以配合港鐵的泊車轉乘計劃。此外，林村迴旋處附近的較寮下有一幅面積頗大的閒置土地(即委員原本建議署方興建公共運輸交匯處的位置)。既然署方不考慮在該幅土地上興建公共運輸交匯處，他建議改為興建公眾停車場，以解決泊車位不足的問題，亦可應付每年林村許願節期間的泊車位需求。由於其他政府部門正在申請把相關土地用作其他短期用途，他請署方盡快考慮相關建議。今年年底，泰亨村亦將舉辦 5 年一度的太平清醮，屆時亦會有交通需求，故他認為在相關土地上興建大型公眾泊車位，並提供接駁巴士服務，將有利林村谷的整體交通。

183. 姚鈞豪議員表示，根據大埔區議會文件 TT 40A/2020 號，運輸署現正研究在若干路段劃設路旁泊車位。他查詢相關的諮詢期需時多少，以及最快的落實日期為何。

184. 李穎琛女士回應如下：

(i) 署方如認為“綠化地帶”的土地有發展機會，便會與相關部門研究如何加入公眾停車場。雖然“綠化地帶”的土地一般沒有發展機會，但仍可能有其他部門會考慮發展，故她將與其他部門討論文念志副主席的建議是否可行。

(ii) 有關姚鈞豪議員的查詢，署方已經初步視察相關路段，亦正在準備設計圖，需時約 1 個月。其後，民政事務處將進行諮詢，為期約 1 個月。諮詢順利完成後，路政署便會為路旁泊車位工程擬備施工時間表，屆時將可確定工程的落實日期。

185. 文念志副主席的意見如下：

(i) 除了在區內增設路旁泊車位外，他亦希望署方制訂長遠措施，例如參考尖沙咀的中間道停車場，以興建一幢公眾停車場。他查詢興建類似的停車場需要經過什麼程序。

(ii) 有關在政府、機構或社區設施加設公眾泊車位，署方可以考慮使用食物環境衞生署(“食環署”)的大埔車房。該車房是食環署用作管理車輛的用地，而他亦未曾就此詢問食環署，但他知道成功機會不大。不過，他發現該車房有閒置泊車位，故認為可以在食環署職員出勤時，開放相關泊車位供公眾使用。據他所知，在某些時段，大埔政府合署及沙田政府合署的停車場亦會開放予公眾泊車。

(iii) 詢問大埔區共有多少供公眾使用的私家車泊位(政府泊車位除外)，以便與其他地區的泊車位數目作比較，並按需要調整。

(iv) 認為只是增設路旁泊車位，並不足以解決頌雅路的違泊問題。此外，大埔第 9 區落成後，泊車位不足的問題將更為嚴重，頌雅路依然會嚴重擠塞。他曾經多次要求警方處理違泊問題，但如單靠執法處理，亦會造成反效果。

186. 李穎琛女士回應如下：

(i) 運輸署現時不再興建獨立式停車場。除了配合政府“一地多用”的政策而在發展項目中加入不同元素外，署方認為把大量泊車位集中在同一地方，未必能夠讓市民充分使用泊車位。舉例來說，有些較偏遠的泊車位根本沒有人使用。因此，署方希望在各個地方平均地劃設泊車位，使其得以善用。

(ii) 截至 4 月底，大埔區的私人停車場、政府停車場、短期租約停車場及路旁泊車位合共有 29 503 個私家車泊位，連同其他車輛泊位在內則有合共約 32 000 個。

187. 文念志副主席的意見如下：

(i) 他雖然同意運用“一地多用”的政策以善用土地，但認為運輸署沒有好好利用過往在區內落成的政府、機構或社區設施加設公眾泊車位，亦沒有考慮區議員過往建議在發展項目加建停車場的層數，包括寶鄉邨、大埔第 1 區游泳池、大埔第 33 區大發街及大埔第 6 區運動場。

(ii) 認為署方除了需要在區內增加私家車泊位外，亦需要增加其他車輛的泊位，例如貨車、中型貨車、重型貨車、商用車輛、旅遊巴及電單車。他指每天都有大型貨車停泊在汀角路及完善路。由於附近沒有停車場供這些車輛停泊，令駕駛人士迫不得以才把車輛違泊在較不阻礙整體交通的道路上。

(二) 要求在廣進街加油站旁加設的士站連上蓋

188. 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，並請他們重新劃設康樂及文化事務署(“康文署”)的土地，以供運輸署加設的士站。不過，運輸署上周知悉康文署及路政署在會議上反對題述工程，故將盡快向康文署了解情況。

189. 姚鈞豪議員表示，上屆區議會曾經討論題述工程。每晚都有很多居民在廣進街加油站旁等候的士，故他亦希望了解康文署反對題述工程的原因，並查詢是否需要與康文署進行會議，以便解答署方的疑慮。

190. 主席表示，如有需要，李穎琛女士可通過秘書處邀請康文署，其他相關部門及委員一同前往相關地點視察，並研究能否不使用康文署的土地加設的士站。

191. 李穎琛女士表示，以往負責相關工程的康文署前線人員已經調職，而繼任人員似乎並不知道他們對相關工程的疑慮已獲解決。運輸署現正聯絡這幾年間一直跟進相關工程的康文署人員，以便商討有關事宜。

(三) 關注大埔區違例泊車問題

192. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 40A/2020 號，有關署方就大埔區違例泊車問題的回覆。

193. 徐翼福先生報告如下：

(i) 大埔警區在 2020 年 4 月發出 9 995 張定額罰款通知書，較 3 月增加約 3.2%。

(ii) 警方制訂了 3 個處理交通事宜的目標，包括(一)減少交通意外引致的傷亡：警方會在繁忙時段，派員前往快速公路及交通樞紐位置巡查，特別是廣福迴旋處、大埔太和路及完善路，以期在發生交通意外或出現壞車時，盡快移走阻塞行車線的涉案車輛，以及防止交通意外發生和即時處理違法的車輛；(二)保持道路暢通：警方會在繁忙時段，盡量確保港鐵站和巴士站一帶的道路及主要地點，不會有違泊車輛導致交通阻塞；(三)就委員在上次會議上提及的交通問題及違泊問題嚴重的地點，警方將調配人手在相關位置持續嚴厲執法和增加檢控次數，以期改善這些地點的交通情況。

194. 陳振哲議員希望警方就大埔區內違例泊車的檢控數字提交書面報告。

195. 蘇達良議員的意見如下：

(i) 他上周與運輸署人員前往露輝路聚豪天下視察，研究能否在該處的迴旋處旁邊的行人路上加設護柱，以免工程車在該處違泊。就此，他向署方查詢相關建議是否可行，以及進度為何。

(ii) 雖然警方在露輝路執行的檢控工作頗有成效，而違泊車輛數量亦有減少，但卻未能阻嚇違泊司機。露輝路聚豪天下盡頭的地盤內有一名保安員。警方執法時，他會以對講機提醒司機駛走車輛。就此，他查詢警方有何解決辦法。

196. 陳蔚嘉議員的意見如下：

(i) 徐翼福先生在上次的交運會會議上表示，福和路的違泊問題不算嚴重，但她早前與運輸署工程師前往現場視察時，發現該處任何時段都泊滿違泊車輛。由於救護車須進出該路段的緊急出口才可進行救援，但違泊車輛卻霸佔了其中一條行車線，導致車輛在該路段只可以單程行駛，而救護車及消防車亦難以駛入。

(ii) 廣福道加油站的違泊問題亦非常嚴重，而她亦不知道如何處理該處停泊已久的電單車。她估計該部電單車可能是棄置車輛。

(iii) 雖然警方積極執法，但大埔頭路及舊墟的違泊問題依舊不斷發生，情況仍然嚴重。

197. 林名溢議員的意見如下：

(i) 警方在這段期間不時在廣福道執法，違泊情況有所改善。

(ii) 安富道及崇德街的違泊情況仍然嚴重。這 2 條道路有轉彎位，如車輛在轉彎位違泊，便會阻礙巴士及貨車等大型車輛行駛，故他請警方加強在上述道路執法。

(iii) 不時有小巴停泊在懷仁街小巴站對面，亦有市民投訴有人把“雪糕筒”放置在該處。他詢問警方如何處理。

198. 周炫瑋議員表示在帝欣苑近梅樹坑路的“T 字位”上，私家車的違泊情況嚴重。該處的路面甚至滿布柴油痕跡，影響路面情況，故他請警方加強執法。水圍路村口亦有類似情況，運輸署曾經表示會在該處劃設雙黃線，故他亦查詢相關進度。

199. 區鎮樺議員的意見如下：

(i) 不論社會運動有沒有發生，警方都一直表示沒有足夠人手處理違泊問題。他認為社會運動不會每天發生，如警方只是未能安排警員在周六及周日處理違泊問題，他可以理解。不過，如平日也沒有警員處理，即表示警員平日也無所事事。

(ii) 認為警方過去大半年的執法行動只是敷衍了事，未能解決社區的違泊問題。此外，違泊問題亦衍生噪音問題，因為車輛會不停響號。他曾經指出，大埔中心、安邦路及安泰路的違泊問題嚴重，連住在大埔中心的警務人員也曾經向他投訴，但他亦只能回覆說警方沒有派員到該處執法，故無法解決問題，而投訴人亦無話可說。

(iii) 認為警方如不確實檢控違泊車輛，即使他們每小時都派出巡邏車

輛，亦不會有成效。他亦認為拖走違泊車輛需時，但如確實有需要，便須執行。

(iv) 委員即使定期在會議上反映違泊問題，但情況至今仍然未有任何改善。

(v) 社會運動開展後，警方調派警員處理與社會運動有關的職務，其後恢復他們原來的職務，但仍然沒有增派警員處理違泊問題。現時，警方又重新調派他們處理與社會運動有關的職務。

(vi) 他剛才在大埔綜合大樓看見數名警務人員草草執法。即使運頭街、鄉事會街及寶鄉街出現交通擠塞，而警務人員亦正正站在鄉事會街上，但他們都沒有採取任何行動。因此，他認為警方如在每次執法行動中都只是檢控 1 至 2 架違泊車輛，便屬草草了事，沒有阻嚇作用。

(vii) 一田購物週會在 5 月 28 日至 6 月 2 日舉行，屆時的交通勢必更為擠塞。以往在購物週期間都有警方配合，確保安邦路內街、南運路、安祥路及安慈路的交通暢通。不過，自去年起，警方以社會運動為理由，表示沒有足夠警員，故未能在相關路段放置雪糕筒或派員到場執法。因此，他預計屆時的交通必定擠塞，而車輛亦將不停響號。無論市民如何向警方投訴，警方也不會派員處理。

(viii) 不論是巡邏警員還是在巡邏警車上的警員，都有責任處理上述問題，因此交運會才會邀請大埔警區行動組的同事定期出席會議。據他以往所見，只有執行違泊行動的警員才會處理違泊問題，其他警員則對違泊車輛視而不見。不過，如違泊車輛阻礙警車前進，相關警員便會指示駕駛人士騰出位置讓警車行駛。他從未看見警方盡力處理違泊問題，故要求警方提出具體措施，以期解決區內的違泊情況。如果沒有相關措施，即使警方定期在交運會會議上報告相關檢控數字亦沒有意義。

200. 林奕權議員表示，大埔郊區的違泊問題非常嚴重，主要是因為泊車位不足，而大埔市區，特別是大埔墟及大埔中心，違泊情況亦如是，車輛甚至違泊在劃有單黃線及雙黃線的道路上，以致早上及下午經常出現交通擠塞。半年至 1 年前，區內有些地方，例如大日子酒家對面及鄉事會街並沒有違泊車輛，但現時每天都出現違泊情況。該處設有巴士站及小巴站，亦有很多人在酒樓外面等候，每當他駛經相關位置都遇上塞車。他指廣福道亦有同樣情況，故警方需要在交通擠塞的地方加強打擊違泊行動。他詢問交通督導員如成功檢控違泊車輛，會否獲得額外報酬，例如佣金。他以倫敦為例，表示當地的執法人員如成功檢控違泊車輛，便會有額外報酬，因此他們非常積極檢控違泊車輛。就此，他詢問警方，香港現時有沒有相關措施。如沒有，警方亦可以考慮參考相關做法。

201. 何偉霖議員表示，雖然警方有打擊違泊在頌雅路上的車輛，但違泊情況仍然非常嚴重，有些車輛甚至橫泊在行人路上，令行人被迫走出馬路。他表示，除非運輸署能夠解決區內泊車位不足的問題，否則仍須依賴警方加強執法。

202. 文念志副主席的意見如下：

(i) 每天早上10時至晚上6時，安慈路及安祥路交界的違泊問題最為嚴重。他曾經看見車輛違泊在安祥路轉右至安慈路翠屏花園的中國銀行對面(即左邊雙黃線位置)。就此，他致電提醒相關車主，卻遭受無禮對待，故只能聯絡警方處理。不過，據他所知，警方沒有檢控相關車輛。他雖然不知道箇中原因，但認為並不理想，因為該十字路口是車輛駛往大埔市中心的交通樞紐，違泊在該處的車輛會阻塞交通。

(ii) 海寶花園外面、李福林體育館，以及八號花園與大埔舊墟公立學校之間的位置，亦有很多違泊車輛。

(iii) 查詢商用車輛可否申請在昌運中心恒生銀行對面的避車處作宣傳用途。該處雖然設有“停車等候會被檢控而不予警告”的標誌，但他曾經看見各種用途的車輛停泊。晚上，該處會變成市區的士接載乘客前往市區的位置。他並不是要求警方在該處嚴厲執法，但違泊的士會阻塞昌運中心外面的麥當勞最左邊的行車線，而該路口的交通燈規定讓轉左的車輛先行，如直駛的車輛車身過長，便會阻礙巴士轉左，車輛便要再等候下一個交通燈號才可行駛，影響交通。

(iv) 新界的士經常停泊在寶鄉街近麥當勞的位置，令該處仿如的士站。

(v) 廣福道往九龍方向近耀才證券的位置，有2條行車線前往九龍。每晚8時30分後，都有大量市區的士停泊在行車線左邊，但大部分巴士都要在廣福道最左邊上落客，因此巴士司機必須從左邊行車線駛到中間行車線。不過，並非所有車輛都會先讓巴士轉線行駛，因而增加巴士的行車時間。

(vi) 頌雅路夜間的違泊問題嚴重，但居民對此卻持不同意見。非駕駛人士認為違泊危害道路使用者的安全，但駕駛人士卻認為區內的泊車位不足，他們是別無選擇才違泊在頌雅路上。因此，警方執法時必須衡量雙方的意見。

203. 區鎮濠議員表示，大埔區指揮官出席在5月5日舉行的大埔區議會會議時，有至少2架警車整天停泊在大埔綜合大樓外，亦有警員整天留在警車等候命令，所以當天附近沒有違泊車輛。由此可見，警方有足夠資源，故他建議警方考慮用類似方法，以期改善違泊問題。

204. 林德浩先生表示，為保障露輝路行人路上的行人安全，運輸署亦會考慮在聚豪天下外加設護柱。待相關圖則擬備後，署方便會經蘇達良議員及大埔民政事務處進行諮詢。

205. 李穎琛女士表示，運輸署計劃在今年稍後時間更換停車收費錶，屆時將推出手機應用程式配合收費錶使用，如有需要，署方在技術上應可分享有關使用情況及付費資料予交通督導員參考。署方相關同事可以在會議後聯絡警方同事，研究相關措施能否協助警方執法。

206. 范偉豪先生回應如下：

(i) 警方重視檢控違泊車輛的執法行動。大埔警區有 4 個組別的警員負責檢控違泊車輛，包括新界北總區交通管制組、大埔警區交通組、大埔警區的交通督導員，以及大埔分區軍裝巡邏小隊。

(ii) 警方在 2020 年 3 月恢復成立交通執法專隊共同處理違泊問題，並在大埔區推行電子定額罰款通知書計劃，以期提升執法效率。

(iii) 警方將通過警民關係組定期發放有關檢控違泊行動的資訊，供區議員參閱。對於有委員表示警員沒有打擊違泊及無所事事，這個說法並不正確，因為委員亦知道警方有持續檢控違泊。

(iv) 交通督導員即使成功檢控違泊車輛，都不會有額外報酬，所有罰款均繳交庫房。

207. 徐翼福先生回應如下：

(i) 委員明白區內泊車位不足是導致違泊問題嚴重的原因，而運輸署亦曾經提及大埔區只有約 32 000 個泊車位，故未能應付額外需求。

(ii) 警方有在若干道路持續執法，而該處的違泊情況亦有所改善。不過，即使警方檢控違泊車輛，相關車主亦會改往別處違泊，或繼續把車輛違泊在原來地方。他舉例說，警方在頌雅路檢控了 100 架違泊車輛，當中有 30 輛可能會繼續在原處違泊。委員因此以為警方沒有執法，但警方確實有在相關位置執法。

(iii) 警方每天審視執法地點，沒有選擇性執法。

(iv) 警方不能只是集中打擊某一地點的違泊問題。違泊車輛在多處出現，遍及超過 80 條道路，故執法人員將持續前往不同地點執法。不過，每次執法行動都難以在短時間內完成，有時甚至需要花 1 至 2 小時才可檢控所有違泊在某一處的車輛，因此警方執法亦有一定困難。

(v) 有關提交大埔區違例泊車檢控數字的書面報告，他表示由於相關檢控數字須由審計署核實，故他在會議上即時提供的數字較為準

確。

(vi) 如有人在警方執法時提醒違泊駕駛人士駛走車輛，以免遭到警方檢控，並不屬違法。法例規定，執法人員須即時把告票貼在違泊車輛上。因此，執法人員不能未抵達現場便預先票控違泊車輛。如駕駛人士被警方正式檢控前駛走違泊車輛，警方亦不能事後補發告票。

(vii) 認為違泊車輛都可能會在警方發出告票後，再次返回原來地點違泊。由於警方難以長期留在同一地點執法，故只能增加執法次數，以期應付相關問題。

(viii) 警方以往亦有重點在福和路、廣福道加油站及大埔頭路執法。福和路晚上的違泊車輛數量較多，故警方亦會增加在該處的執法次數。如停泊在廣福道加油站的電單車屬棄置車輛，警方將通知地政總署，然後署方將會拖走。

(ix) 廣福道的違泊問題有所改善，但安富道及崇德街的情況卻較以往嚴重，可能是由於駕駛人士知道警方經常在該處執法，故改在其他地方違泊。關於有人把“雪糕筒”放置在懷仁街小巴站對面一事，他表示警方不容許有任何障礙物放置在道路上，並會在會議後請運輸署通知小巴營辦商移走相關的“雪糕筒”。

(x) 備悉帝欣苑及水圍村的違泊問題嚴重。

(xi) 警方知悉一田購物週即將舉行，主辦單位在購物週的首 3 天及最後 1 天將以派籌形式讓顧客進場。該處的多層停車場將提供 400 個泊車位，而其他停車場則提供 200 個泊車位，供市民使用。警方會在購物週期間適時調派人手，多加巡邏，不容許車輛停泊在安邦路上。由於上述停車場合共提供 600 個泊車位，故警方將建議駕駛人士把車輛停泊在相關的停車場內。此外，執法人員屆時將因應情況，決定是否需要在合適位置設置裝備。

(xii) 警方將通過警民關係組發放檢控違泊行動的資訊，供區議員參閱。

(xiii) 警方無法改善泊車位不足的問題。

(xiv) 警方將加強在頌雅路執法。此外，由於大埔第 9 區正在興建公屋，很多大型車輛及私家車在傍晚違泊在頌雅路上。警方已經多次在該處執法，但由於原本位於匡智松嶺村的約 600 至 800 個泊車位已不存在，故車輛停泊在頌雅路上。如警方在頌雅路執法，車輛便會改泊在其他地區。

(xv) 備悉每天早上 10 時至晚上 6 時安慈路及安祥路的違泊情況嚴重。警方以往除了在安慈路及安祥路執法外，亦有在安浩里執法。文念志副主席表示警方沒有檢控違泊在安祥路轉右至安慈路翠屏花園的中國銀行對面(即左邊雙黃線位置)的駕駛人士，就此，他會提

醒執法人員處理，並嚴厲執法。此外，他認為運輸署可以審視是否需要在昌運中心恒生銀行對面的避車處增設的士站。他亦備悉有的士停泊在寶鄉里(即屈臣氏外面)及廣福道上。

(xvi) 由於人手不足，警方難以在每個地點停泊 2 架警車，阻止駕駛人士違泊。

208. 區鎮樺議員表示，由於警方調派警員處理與社會運動有關的職務，以致沒有足夠人手處理違泊問題。不過，由於平日鮮有衝突發生，因此這些警員平日只是等候命令，沒有實際任務，故他才認為這些警員無所事事。他認為警方可以安排這些警員處理違泊問題，在衝突發生時則馬上調派他們處理。他認為警方一直表示人手不足，但當大埔區指揮官出席區議會會議時，警方卻有足夠的人手及警車，整天停泊 2 架警車及安排數隊防暴警員在大埔綜合大樓巡邏，以期保障大埔區指揮官的安全。他表示，警方連區議會會議此等安全的環境也安排大量資源戒備，但卻未能安排警員在平日戒備期間處理違泊問題，故他才認為警方應安排他們在戒備期間，處理區內的違泊問題或進行其他反罪案行動。他認為警方不能再聲稱警員須處理與社會運動有關的職務，以致沒有足夠人手處理其他問題，藉此向立法會申請撥款。他請警方回答這些警員在平日戒備期間有何職務。

209. 陳振哲議員指他和部分委員從未收過警民關係組發放的檢控違泊行動資訊，故請警方跟進，並詢問相關資訊的詳情。此外，他曾經就棄置車輛問題向地政總署投訴 20 多次。他詢問警方，哪個部門負責處理停泊在政府免費停車咪錶位上的棄置車輛。有關警方人手不足的問題，他建議交運會致函警務處，要求處方增撥資源予大埔警區交通部，確保他們有足夠人手處理違泊問題。

210. 文念志副主席的意見如下：

(i) 查詢商用車輛可否申請使用昌運中心恒生銀行對面的避車處。如否，警方會否就此執法？

(ii) 指出每天約 11 時 30 分至 5 時 30 分，頌雅路近頌美閣對面都有一輛 5.5 噸貨車開着引擎回收紙皮。

(iii) 希望警方能在指定時間執法，因為較多市民在每天下午 4 時 30 分至 7 時 30 分駕車外出，並把車輛違泊在路邊，以致該時段的交通特別擠塞，而安祥路及安慈路十字路口的情況尤其嚴重。

(iv) 在陸鄉里前往車房的路段，有一款紅色圓邊的路牌，配以寫上“前往此區者不在此限”的長形框標誌。他詢問運輸署該標誌的意思是什麼，以及警方能否檢控在該處停泊的車輛。

211. 林名溢議員表示，他同意增撥資源予大埔警區交通隊，但只限於調動警方其他部門的警員至大埔警區交通隊而非增聘人手。

212. 徐翼福先生回應如下：

(i) 由於調派至其他崗位的警員或獲配不同裝備，如須處理違泊問題，當區的指揮官會審視相關警員是否適合繼續配備相關裝備。

(ii) 私家車及貨車一般可以停泊在非限制區內上落客及上落貨，但如相關車輛獲運輸署批准，亦可以停泊在相關位置作其他用途。

(iii) 備悉頌美閣對面的情況。

(iv) 地政處負責處理停泊在政府免費停車咪錶位內的棄置車輛。

(v) 希望委員可以協助爭取更多人手，以便大埔警區交通隊處理區內的交通問題。

213. 主席詢問委員是否同意交運會致函警務處，要求處方增派更多人手處理大埔區的違泊問題。

214. 區鎮濠議員表示，徐翼福先生剛才表示防暴警員配備重型裝備，故較難安排他們處理違泊問題。不過，他曾經在大元邨及大埔中心一帶看見防暴警員配備較輕型裝備，進行例行巡邏，故他建議徐先生向大埔區指揮官反映，可以安排這些警員處理違泊問題。

215. 文念志副主席同意致函警務處，要求處方增聘交通督導員處理違泊問題。此外，委員不時向警民關係組的警員反映違泊情況，故大埔警區交通部亦可以向他們查詢相關情況。

216. 區鎮樺議員同意交運會致函警務處，要求增聘更多交通督導員集中處理區內的交通事宜，而不是招聘更多警員。他無法接受大埔警區現時只有約 5 至 7 名交通督導員。由於全港的交通問題非常嚴重，故他認為警方需要增聘交通督導人員，並相信不同黨派的立法會議員亦會支持。他表示，交通督導員每次執法時，都需要至少 1 名警員一同行動。警方或會表示，現時需要至少 1 隊警員(約 5 至 8 名警員)與交通督導員一同執法，最終又會把違泊問題歸咎於人手不足。不過，他認為警方只要有心處理，必定可以解決違泊問題。

217. 任啟邦議員表示，即使交運會致函警務處，亦只會要求警方增聘交通督導員，而非警員。

218. 陳振哲議員查詢，將如何處理商用車輛停泊在道路上回收紙皮的問題。他又要求警方跟進警民關係組未有向所有委員發放檢控違泊行動資訊一事，並查詢相關資訊的內容。此外，他查詢現時大埔警區交通隊的人手編制及實際人手，以便委員研究如何不靠增加警員，而是運用現有的資源增加人手，讓大埔警區交通隊處理交通問題。

219. 李穎琛女士表示，紅色圓圈的交通標誌表示“禁止一切車輛駛入，特許車輛除外”，而印有“前往此區者不在此限”的標誌則表示“前往此區而無其他道路可行者不在此限”。據她所知，普益里為該路段的盡頭。由於安裝相關標誌須刊憲，故此理應有特殊需要才會在該處設置上述標誌。她需要翻查更多資料才可答覆。

220. 徐翼福先生回應如下：

(i) 大埔警區交通隊的人手編制為3名警長及14名警員。

(ii) 有關商用車輛可否停泊在避車處作其他用途，他表示除限制區外，任何地方都可供車輛上落客及上落貨。因此，如上述避車處不是限制區，所有車輛均可在適當時間上落客及上落貨，甚或回收紙皮，但須視乎情況而定。如車輛長時間停泊而司機又不在場，便有可能違法。商用車輛如獲運輸署批准，亦可在批准時段內停泊在相關位置作其他用途。

(iii) 紅色圓圈配以印有“前往此區者不在此限”指令的長方形標誌，指的是除非極有需要，否則任何車輛均不得駛入。不過，如相關位置不屬私人範圍，警方亦有權執法。

221. 文念志副主席表示，陸鄉里有不同攤檔、車房及居住多年的居民。他雖然不會在該處停泊車輛，但有時需要在該處調頭或稍為停下來，但卻被人阻止，故他查詢警方有否在該處執法，以及上述標誌的意思。如該處不准車輛停泊，他請警方加強執法。此外，每天約11時至5時，上述貨車會開着引擎停泊在頌雅路近頌美閣對面回收紙皮，並佔用避車處，導致部分車輛無法在避車處上落客及上落貨，而須在頌雅路上落客及上落貨。由於頌雅路2條行車線本來也有車輛違泊在兩旁，故車輛被迫在頌雅路上落客及上落貨，亦會影響頌雅路的交通，故他請警方加強在該處執法。

222. 主席建議經秘書處致函警務處，要求增聘交通督導員，以期加強檢控違例泊車和改善區內的交通問題。

(會後備註：上文第222段的函件已經在2020年6月29日送交香港警務處。)

(四) 在林錦公路迴旋處加設轉乘站

223. 馬芳蘭女士表示，運輸署在書面回覆(即大埔區議會文件TT 40B/2020號)提及，署方會在梧桐寨增設迴旋處，以取代在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處的計劃，而路政署亦正準備在梧桐寨相關位置進行土地勘察，故她詢問會否把是項跟進事項改為跟進在梧桐寨增設迴旋處的工程。

224. 陳振哲議員回應如下：

(i) 署方初步預計在2022年完成在梧桐寨增設迴旋處的工程，但他希望更快完成。

(ii) 建議在改善主要道路工作小組跟進在梧桐寨增設迴旋處的工程，但繼續在交運會的續議事項討論在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處。由於林錦公路交匯處沒有公共交通交匯處，以致74D號巴士線未能改經林村，無法以按照“一地多用”政策善用林錦公路。在上次會議上，他亦指出在梧桐寨增設迴旋處，以及在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，是為了解決不同的問題。他認為署方可以在較寮下的空置土地興建多層停車場，並配合交通配套，以作交通轉乘之用，從而解決部分交通問題。

(iii) 運輸署提交的回覆沒有提及如何藉着在梧桐寨增設迴旋處，解決在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處後能夠解決的問題，因為這2項工程是解決不同的問題，不能單靠1個工程處理，故他請運輸署再次解答他的問題。

225. 主席指委員上周曾經前往相關位置視察。他認同運輸署應分開處理2項工程，但應同時研究2項工程，因為這2項工程都是大型工程，不能在短時間內完成，故委員希望繼續研究在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，以期解決林錦公路及粉嶺公路的交通問題。

226. 馬芳蘭女士表示，在相關的書面回覆中亦提及，運輸署短期內不會考慮在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處。署方考慮到相關工程的難度，以及如何在最短時間內增設令最多人受惠的設施後，才決定在梧桐寨增設迴旋處。增設相關設施後，可以讓車長11米以上的車輛行駛，前往較遠的地方，接載更多市民。署方在短期內不會再考慮在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，如要安排74D號巴士線行駛林錦公路，最快的方法是讓巴士在梧桐寨增設的迴旋處掉頭。相反，如在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，需時更長。運輸署在上屆區議會亦清楚表示，署方會待梧桐寨增設迴旋處的工程完成後，才檢視是否仍需要在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處。

227. 陳振哲議員不理解馬芳蘭女士為何可以代表運輸署回答相關問題。他表示，現時是大埔區議會要求署方研究在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，因為2項工程是為了解決2個不同問題，故他不理解為何委員表達意見後，馬女士即時拒絕。他認為她有責任向其上司反映委員的意見，然後再作研究，而不是在會議上拒絕相關建議。如有需要，她的上司可以出席會議，聆聽委員的意見，因為她沒有權力代表署方拒絕委員的建議。此外，他認為署方與委員前往梧桐寨迴旋處及凌雲寺一段視察後，應提交相關文件供大埔區議會參考，以期解決大埔區的對外交通問題。現時居民不能從大埔區經林錦公路

前往元朗，正正是因為受限於凌雲寺的路段。

228. 文念志副主席的意見如下：

(i) 署方在上述回覆中，提及“在梧桐寨增設巴士掉頭處較比在林錦公路迴旋處一帶加設巴士總站更具效益”。就此，他查詢運輸署提供這 2 項工程的效益比較數據。

(ii) 署方在相關回覆中，提及“促請九巴加密短程服務的班次”。就此，他詢問九巴現時乘搭各條巴士號線前往林錦公路的乘客類別，64K 及 64P 號巴士線的乘客量，以及九巴是基於現時的乘客量才安排相關班次，還是市民認為現時的巴士班次並不適合，才不乘搭巴士前往元朗。

(iii) 在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，不單增加林錦公路的巴士服務，亦可為小巴提供調頭處，又可用作的士候客區，或提供接駁巴士服務。在康樂園增設迴旋處，可讓公共交通工具往來大埔、大埔頭水圍、北區、高速公路及沿大窩西支路的村落，並用作大埔及元朗鄉郊道路的交匯點。因此，他詢問署方除了在梧桐寨增設迴旋處外，有沒有評估大埔區及元朗區的交通需求。

(iv) 詢問路政署除負責勘察工程及道路設計外，能否改善相關道路的設計，以期增加交通流量，從而便利大埔區及元朗區居民。

(v) 認為在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，可以方便林村谷一帶、錦上路或近加油站旁的鄉郊居民乘搭巴士前往市區。

229. 彭曉峯先生表示，有關林錦公路近凌雲寺段的擴闊工程需進行環境影響評估。路政署雖然暫時未能制訂工程細節，但運輸署今早已收到路政署提供的相關圖則。他會在會議後向委員補充相關資料。

230. 主席請彭曉峯先生通過秘書處在會議前提供相關文件予委員參考。

(會後備註：上文第 229 段及第 230 段所提及的文件已經在 2020 年 6 月 10 日以電郵發送予各委員。)

231. 馬芳蘭女士表示，上述書面回覆是運輸署及路政署的綜合回覆，而運房局早前亦因應工程的費用及整體效益作出相關決定。因此，她剛才的回覆並非以她個人名義在會議上即場提供。如陳振哲議員仍有疑問，署方亦可以在會議後提供補充資料。

232. 陳振哲議員認為上述回覆過於簡短，未能解釋相關部門為何決定不在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，應提供更詳細的回覆，包括相關數據及圖片，讓委員明白箇中原因，並向居民交代。此外，如要安排 74D 號巴士線

駛經林錦公路，其實可以參考63R號巴士線，駛至林村許願廣場旁邊的空地，即63R號巴士線的停車位置。據他所知，九巴以車長12米的巴士在假日行駛相關號線，而他在農曆新年時亦看見相關巴士投入服務，故74D號巴士線理應亦可以駛經該處。他查詢署方為何不作同樣安排。

233. 馬芳蘭女士表示，區議會以往亦曾經提出相關建議，而運輸署當時亦曾經與相關村民代表、時任區議員及地政總署討論。不過，由於林村許願廣場旁邊的空地涉及地權問題，亦有部分是屬於“綠化地帶”的土地，當中涉及一定的維修成本，加上該處亦設有閘門，故不能用作日常運作的巴士總站。此外，63R號巴士線只可以每年一次或在林村有大型節日時才可使用上述空地。除了在節日方便居民前往林村許願廣場外，亦為了減輕當日的交通負荷，以免太多市民自行駕駛和租用旅遊巴士，故署方才安排載客量較高的巴士在節日行駛。由於該處的交通問題，署方每次安排63R號巴士線行駛該處時，都需要警方在交通繁忙的時段到場指揮交通。

234. 主席查詢，相關用地現時圍封的位置，是否全屬政府用地。

235. 馬芳蘭女士表示，相關土地的地權問題較為複雜，故由地政處回覆較為合適。

236. 文念志議員表示，委員建議在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處是因為市民有相關的交通需求。他詢問相關部門，車長10米以上的車輛能否駛進林錦公路旁邊的荃錦公路。

237. 馬芳蘭女士表示，只有車長較短的巴士可以在相關路段行駛。

238. 文念志議員回應如下：

(i) 去年11月中以後，曾經有車長10米的車輛行駛該路段，因為當時吐露港公路阻塞，林村或大埔居民如需前往荃灣、機場、九龍西或葵涌貨櫃碼頭，只能先經林錦公路，再經荃錦公路。

(ii) 有些車長10米以上的車輛亦會行駛荃錦公路，但只可勉強駛過該路段的某些彎位，故他認為興建該路段是由於有交通需求。

(iii) 在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，必定帶來更多好處，不單令巴士、小巴及的士受惠，亦能方便市民經林錦公路前往不同地區，例如元朗、荃灣及大埔，亦可方便林村谷的居民、前往市區購物的居民，或假日前往林村郊遊的遊人。因此，他不同意署方認為在梧桐寨增設迴旋處後，便可解決積存多年的問題。

239. 陳振哲議員認為馬芳蘭女士應在上述書面回覆中提及她剛才的回應，但她仍有些問題尚未回應，例如林村許願廣場旁邊空地的地權問題，故請她釐清或以書面回覆。他詢問大埔民政事務助理專員相關空地是否政府用地，以

及為何設有閘門。署方指不能使用相關空地是由於有部分是屬於“綠化地帶”的土地，但他不相信這個說法。此外，他認為如林村許願廣場旁邊的空地不能用作增設巴士站，較寮下的土地亦非常適合，可以令林錦公路的整個交通配套更為完整，因為在梧桐寨增設迴旋處，以及在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處，是為了解決不同的問題。

240. 梁穎然女士表示會議後將與運輸署及地政處核實相關的地權問題。

241. 主席請運輸署在會議後提供書面回覆，回答運輸署有關在林錦公路交匯處增設公共交通交匯處的立場，並提供數據支持，以及署方不考慮在林村許願廣場旁邊的空地增設巴士站的原因。

242. 陳振哲議員表示，運輸署如再提供如大埔區議會文件 TT 40B/2020 號般的簡單回覆敷衍區議會，他不會接受，因為相關事宜已經討論多年。因此，署方如拒絕相關建議，應向委員提供非常詳盡及有足夠資料的報告。

243. 文念志副主席表示，運房局在 2017 年發布的“公共交通策略研究”中，提及公共小巴、專營巴士及鐵路的乘客分別佔本地公共交通乘客人次的 15%、33%及 37%。林村居民無法使用鐵路服務，只能依賴小巴及專營巴士出入。研究顯示，公共小巴及專營巴士合共佔本地公共交通乘客人次的 48%，故他希望運輸署考慮委員所提出的改善林村巴士服務建議，例如在林村谷加設公共交通交匯處。

XII. 路政署(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 41/2020 號)

244. 鄭韞慈先生請委員備悉上述文件。

XIII. 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 42/2020 號)

245. 鄭韞慈先生請委員備悉上述文件。

246. 姚鈞豪議員表示，有關創新路及科進路的交通燈，其中 1 組已經開始運作，但在早上繁忙時間未能提供足夠時間讓車輛從科進路右轉前往創新路，以及從創新路左轉前往科進路。就此，他向部門查詢相關的跟進工作。此外，他查詢相關部門是否計劃在創新路及科研路的“T 字位”設置交通燈。此舉同時關乎大埔區及沙田區，故他詢問如是項計劃屬實，署方會否匯報大埔區交運會。

247. 李穎琛女士表示，據她了解，交通組同事現正跟進上述交通燈的情況。此外，運輸署將就創新路及科研路設置交通燈一事進行諮詢。

XIV. 工作小組報告

(一) 跟進公共巴士及小巴服務工作小組

248. 任啟邦議員報告如下：

(i) 工作小組已經在2020年5月18日召開本年度第一次會議，討論與大埔區公共巴士及小巴服務相關的事宜。

(ii) 工作小組與運輸署及巴士公司就大埔區的巴士服務情況提出意見，包括272A、75K、64K、74D、71A等號線、白石角的交通服務，以及大埔區的機場巴士服務。

(iii) 工作小組將在往後的會議上繼續討論白石角的交通服務、大埔區的機場巴士服務、74D號線、307/907B/C號線及W3號線。此外，工作小組成員亦可以就其他巴士服務提交討論文件，在工作小組會議上討論。

(iv) 工作小組就大埔區的小巴服務提出意見，包括806A/B、21K、22K、17K及25B號線等。

(v) 工作小組就運輸署2020至2021年度大埔區巴士路線計劃提出意見，但認為運輸署未有考慮區議會及區議員已經提出多年的開辦新路線要求，亦認為該巴士路線計劃乏善足陳，因此工作小組認為不需要再討論該巴士路線計劃。

(vi) 工作小組在會議上通過1項臨時動議，內容為“因為運輸署官員在2020至2021年度大埔區巴士路線計劃，極不尊重大埔居民意見及嚴重忽視大埔區議會，本會動議驅逐運輸署官員在本會此項議程離開會議室”。

(vii) 雖然工作小組決定不在會議上討論該巴士路線計劃，亦不就此作出任何決定，但運輸署亦希望落實計劃中若干巴士服務，故他請主席處理這個情況。

249. 主席表示，任啟邦議員在工作小組會議後，亦有再就該巴士路線計劃徵詢委員意見。委員對落實A47X號巴士線的建議變動有較大爭議，並不同意相關變動，但大致上不反對運輸署進一步落實該計劃所提及的其他路線變動。就此，他詢問除了不落實A47X號巴士線的建議變動外，委員是否同意運輸署可以落實計劃所提及的其他路線變動。

250. 林名溢議員表示，他不是完全反對落實 A47X 號巴士線的變動，因為相關變動雖然會增加無須前往港珠澳大橋香港口岸的乘客的車程時間，但確實能夠方便大埔居民前往該口岸。

251. 主席詢問，委員日後如認為需要落實 A47X 號巴士線的變動，能否在工作小組討論相關建議，讓署方跟進。

252. 馬芳蘭女士表示可以安排。

253. 主席詢問委員，是否同意暫時不通過落實 A47X 號巴士線的變動，但可落實計劃所提及的其他路線變動，以及日後跟進相關事宜。

254. 文念志副主席詢問，如運輸署下年度的大埔區巴士路線計劃仍然敷衍了事，委員將如何處理。

255. 主席認為應先處理本年度的巴士路線計劃。委員來年如不能接受屆時的巴士路線計劃，可以否決。

256. 委員同意除了不落實 A47X 號巴士線的建議變動外，運輸署可以落實該巴士路線計劃所提及的其他路線變動。

XV. 其他事項

257. 主席提出以下事項：

(i) 胡耀昌議員在會議前提出討論“要求擴闊大埔墟站外有蓋行人通道”，以及“要求有序地將大埔墟站 A2 出口外的非專營巴士站分流至其他地方”事宜。不過，由於相關文件未能在會議前 10 個淨工作天提交秘書處，亦未有足夠時間邀請相關部門出席會議，故他建議在下次委員會會議上跟進上述事宜。

(ii) 立法會秘書處邀請委員出席 2020 年 6 月 22 日舉行的三方閉門個案會議，討論與廣福行車橋相關的事宜。他希望委員就此表達意見。交運會以往一致支持興建廣福行車橋，以連接北盛街、太和，以至林村公立黃福鑾紀念學校，但一直因為技術限制而延誤。由於本屆有很多新任區議員，故他希望在出席上述會議前諮詢委員，此即如不考慮工程的技術問題，委員是否贊成興建該行車橋。

258. 文念志副主席同意興建該行車橋，但各部門以往一直推卸責任，故他查詢上述會議的詳細資料，包括出席部門名單等。他表示現時廣福橋附近有很

多老人院，但該處為單程路，或會阻礙救護車及消防車前往救援，故需要增加1條行車線。大埔區議會曾經在2011年發表《在大埔廣福橋附近加設行車橋》研究報告，但多年後仍然沒有任何進展。

259. 主席表示，區議會一直爭取興建該行車橋，只是礙於技術問題才一直延誤。自他在2004至2008年首次擔任交運會主席，並提出興建該行車橋以來，相關部門除了提交1幅草圖外，一直沒有進展，但委員一直有跟進相關事宜。

260. 林名溢議員表示，他不太同意興建該行車橋，但仍然需要再詳細研究。

261. 陳蔚嘉議員認為興建該行車橋會為大埔區帶來極大影響，而她仍然需要時間研究，故認為現時未必適合討論是項工程。

262. 林奕權議員同意興建該行車橋，因為此舉有助疏導大埔區的交通，特別是往返太和的交通，故可便利大埔區的居民。

263. 任啟邦議員表示，大約2至3年前，路政署表示如以原來方案興建該行車橋，便需要升高北盛街或廣福道尾段2米以上，此舉需要搬遷廣福道的停車場及上落貨區位置，亦會升高對面加油站的路面，影響景觀及路況。因此，他請秘書處翻查立法會秘書處或路政署相關工程的最新設計圖及建議書，從而得悉相關部門有否接納委員當年提出的意見。此外，他亦請秘書處向立法會秘書處查詢上述閉門會議的討論文件，讓委員詳細討論。

264. 主席請秘書處向立法會秘書處查詢上述閉門會議的討論文件及出席部門名單，並整合上屆交運會討論廣福行車橋的會議記錄，以供委員在6月22日前討論。

265. 任啟邦議員建議邀請路政署及相關部門出席會前會議，向委員報告興建廣福行車橋的資料及最新進展，讓委員再作決定。

266. 鄭韞慈先生表示，將請署方工程部同事提交興建廣福行車橋的資料，以供委員參考。

267. 文念志副主席表示，由於《在大埔廣福橋附近加設行車橋》研究報告只是記錄用家的意見，委員如單單參考該報告，所得的資料或許不夠全面。因此，他建議秘書處提供相關工作小組以往討論該項工程的會議記錄，以供委員參考。

268. 主席請秘書處準備上述文件供委員參考，包括上屆的相關討論文件、會議記錄及上述閉門會議的討論文件。

(會後備註：上文第268段所提及的文件已經在2020年5月27日送交委員。)

XVI.下次會議日期

269. 主席宣布，下次會議訂在 2020 年 7 月 10 日(星期五)上午 9 時 30 分舉行。

270. 議事完畢，會議在下午 6 時 20 分結束。

大埔區議會秘書處
2020 年 8 月



議程

1. **項目背景簡介**
2. **東平洲公眾碼頭**
   - 碼頭位置及背景
   - 碼頭現況
   - 改善工程目標
   - 初步概念設計圖
   - 臨時碼頭
3. **環境影響評估**
4. **持分者諮詢歷史**
5. **未來路向**

項目背景 - 碼頭改善計劃

- 發展局牽頭成立跨局及跨部門的委員會，通盤考慮各項因素包括：
  - 細小或簡陋碼頭帶來公共安全問題；
  - 有限停泊水深不足；
  - 位置或狹窄通道未能應付使用量高的需求；
  - 碼頭結構老化

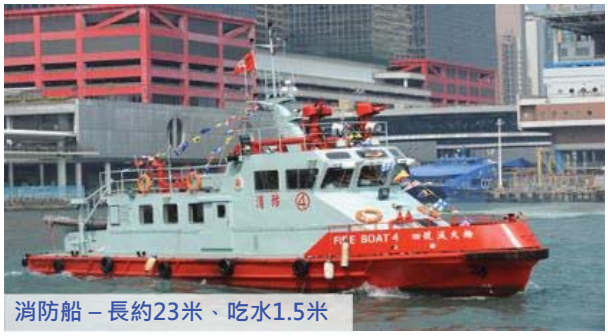
背景 - 公眾碼頭使用船隻

- 根據法例規定，持牌船隻均可使用公眾碼頭，包括現有渡輪服務
- 漁船、租用船隻、政府部門船隻均會使用公眾碼頭


持小輪牌照營業街渡 – 長約24-29米、吃水2米

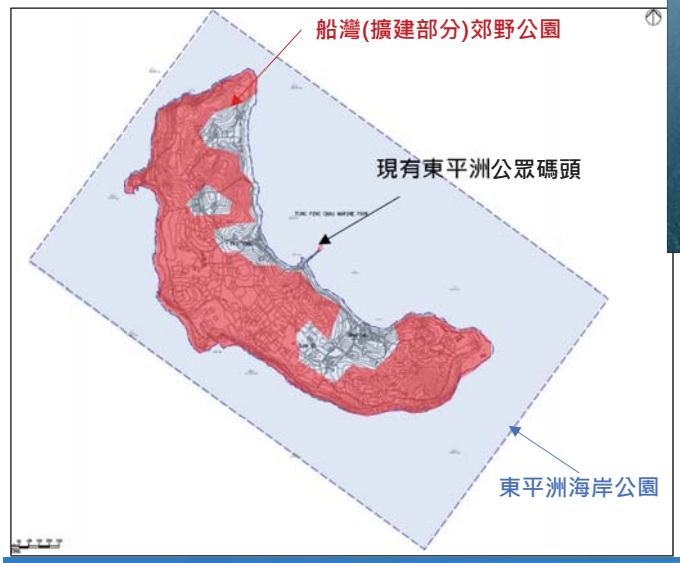

租用船隻 - 長約16-29米、吃水2米


街渡/漁船 – 長約10米、吃水1米


消防船 – 長約23米、吃水1.5米

東平洲公眾碼頭位置





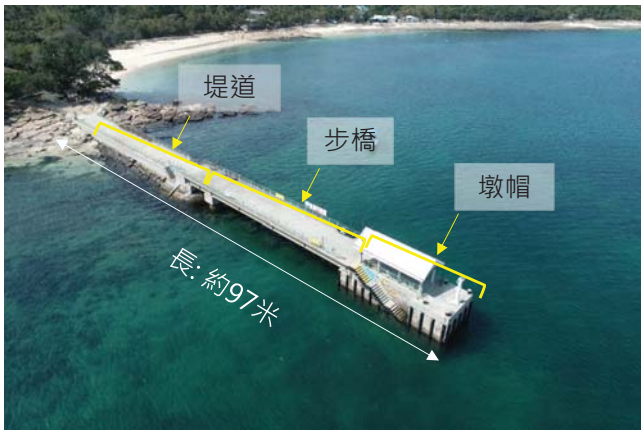
東平洲公眾碼頭背景


1960年代興建


2008年步橋工程

- 原有碼頭於1960年代興建
- 因結構問題於2008年重建步橋

東平洲公眾碼頭現況 (1)





- 堤道為石堆結構、步橋為樁柱承托結構、而墩帽為實體混凝土結構
- 土木工程拓展署負責維修東平洲公眾碼頭
- 碼頭位於主水平基準以上約 4.4-4.9米

東平洲公眾碼頭現況 (2)

- 上落船隻樓梯過窄
- 碼頭靠泊位置長度不足
- 不理想靠泊安排





（圖片來源：東方日報網頁 Source: ON.CC）



改善工程目標(1)

1. 提供適當的泊位
2. 將採用斜道及浮動平台，方便有需要人士上落
3. 增設觸覺平面圖/地圖、觸覺引路帶及警示磚
4. 設置上蓋、座位等設施
5. 許可情況下安裝可再生能源裝置

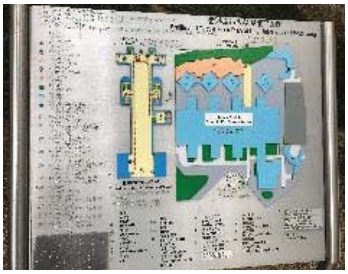






改善工程目標(2)

1. 提供適當的泊位
2. 將採用斜道及浮動平台，方便有需要人士上落
3. 增設觸覺平面圖/地圖、觸覺引路帶及警示磚
4. 設置上蓋、座位等設施
5. 許可情況下安裝可再生能源裝置









無障礙設施 - 本地及海外經驗

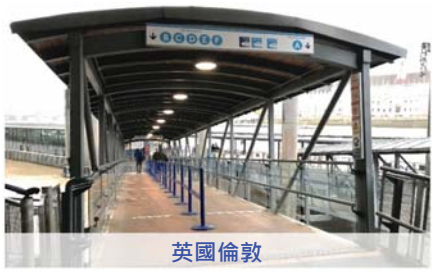
- 多為渡輪碼頭，甚少本港公眾碼頭設置斜台及浮動平台方便遊人上落



荃灣 - 珀麗灣碼頭


香港仔 - 浦苔島渡輪碼頭

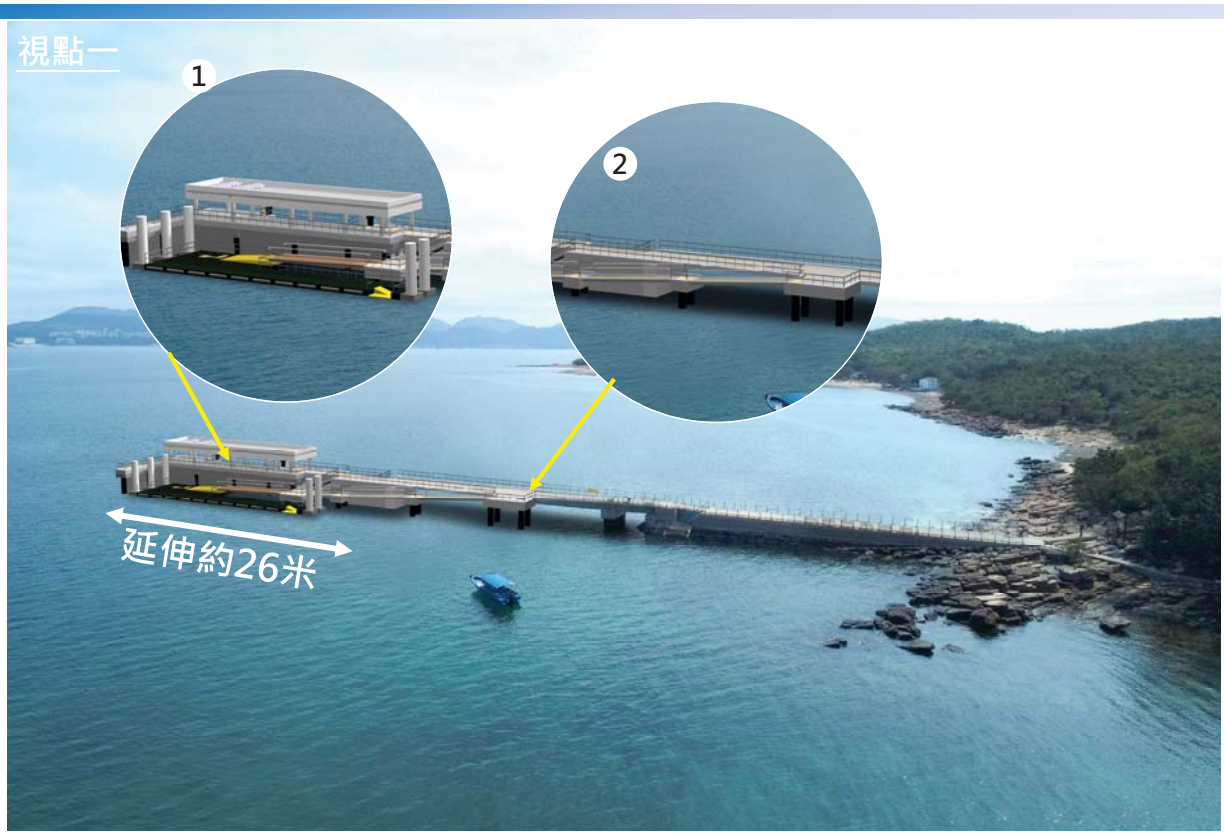
- 為有需要人士設置斜道及浮動平台，以方便乘客上落船隻


英國倫敦


美國紐約


日本東京

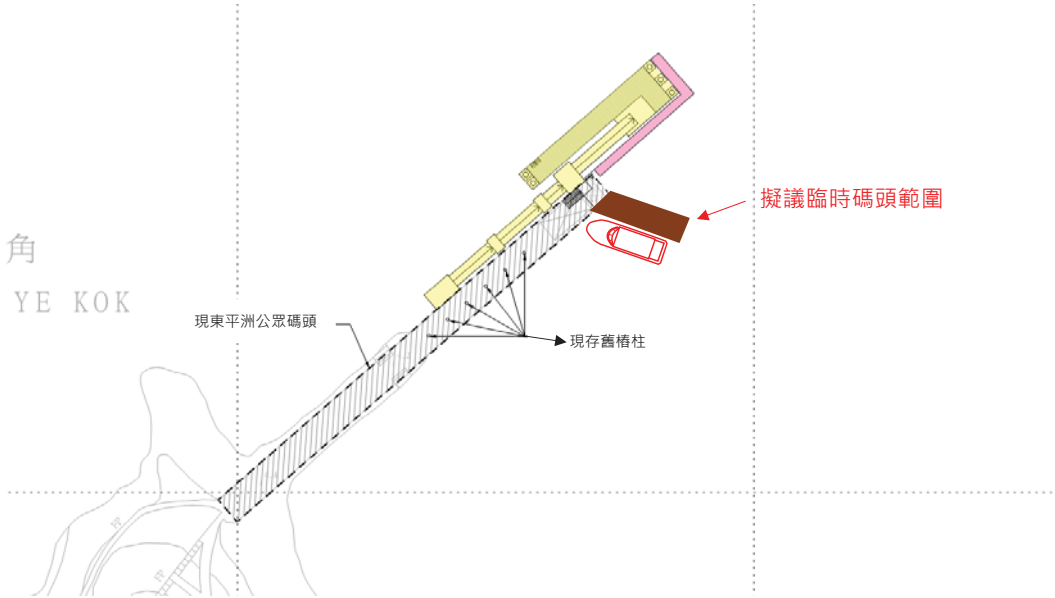
擬建東平洲公眾碼頭 - 初步概念設計圖 (1)



擬建東平洲公眾碼頭 - 初步概念設計圖 (2)



臨時碼頭安排

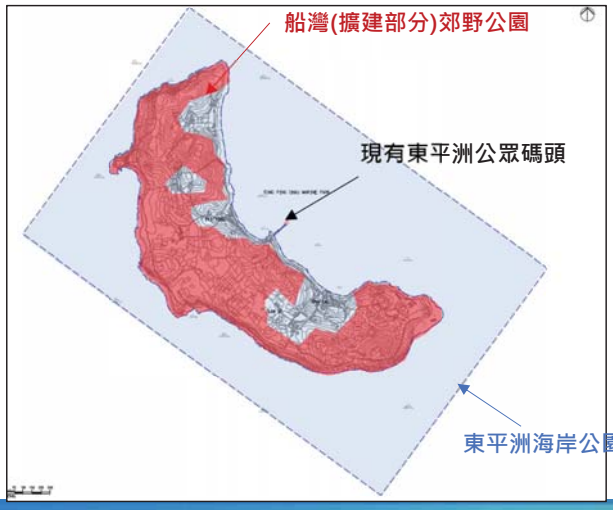


- 首階段於西邊興建行人通道及平台、浮動平台，後拆除臨時碼頭進行東邊工程

環境影響評估

指定工程項目的性質

- 由於本工程項目位於東平洲海岸公園，屬香港法例第499章《環境影響評估條例》附表2第1部Q.1項目中的指定工程項目，即在海岸公園或郊野公園內進行建築工程，但並非例外工程項目，因此須進行環境影響評估，並預計本年內向環保署呈交報告。
- 工程項目**只會在取得環境許可證後**才開展下一步刊憲工作。



持分者諮詢歷史

項目團隊到訪東平洲視察及與村民交流

分階段會見各持分者，向他們介紹初步設計方向並收集意見，其後修訂至本初步設計。持分者主要包括：東平洲 5 村村代表及西貢北約鄉事委員會代表、西貢北選區區議員、渡輪服務供應商、漁民團體、無障礙通道設施關注組織代表、環保團體、生態遊及遠足行業代表

各持分者均大致支持經修訂後的設計


與村代表及鄉委會會面


諮詢無障礙通道關注組織意見


諮詢環保團體意見

未來路向



簡介結束

荔枝窩及東平洲碼頭改善工程研究 - 勘查研究