大埔區議會
交通及運輸委員會
2021年第三次會議記錄

日期：2021年7月9日(星期五)

時間：上午9時42分至下午3時07分

地點：大埔區議會會議室

出席者	出席時間	離席時間
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	會議開始	會議完畢
周炫瑋議員	會議開始	會議完畢
何偉霖議員	會議開始	會議完畢
林奕權議員, MH	會議開始	下午12時03分
劉勇威議員	會議開始	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44分	下午12時43分
姚鈞豪議員	上午9時59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

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
鄧兆忠先生	工程師 2／道路安全 2(署理)／運輸署
吳彪先生	高級工程師 4／暢道通行／路政署
蕭偉琨先生	區域工程師／大埔(2)／路政署
梁嘉言先生	工程師 10／暢道通行／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
黎柱鋒先生	大埔警區行動主任(署理)／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
譚慧珠女士	大埔區康樂事務經理／康樂及文化事務署
葉國棟先生	大埔區助理康樂事務經理 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
林圓女士	公共關係經理—對外事務／香港鐵路有限公司
張建強先生	副董事總經理／萬利仕(亞洲)顧問有限公司
楊浩雲先生	項目經理／萬利仕(亞洲)顧問有限公司
厲偉延先生	副項目經理／萬利仕(亞洲)顧問有限公司
蘇家裕先生	署理高級行政主任(區議會)／大埔民政事務處／民政事務總署

宣布

關永業先生已於 2021 年 7 月 8 日辭任區議員。根據《大埔區議會常規》第 35(3)條，文念志副主席(下稱“署理主席”)代為主持是次會議。

開會詞

2. 署理主席歡迎與會者出席是次交通及運輸委員會(“交運會”)會議，並宣布以下事項：

(i) 關永業先生及任啟邦先生在 2021 年 7 月 8 日辭任區議員。由於未有足夠時間準備交運會主席及跟進公共巴士及小巴服務工作小組

主席選舉的提名工作，故相關選舉將於 9 月舉行的交運會會議上進行，請委員備悉。

(ii) 他感謝已離任的區議員過去 1 年半的貢獻。

(iii) 他歡迎香港警務處(“警務處”)大埔警區行動主任(署理)黎柱鋒先生出席會議。

I. 通過交通及運輸委員會 2021 年 5 月 7 日第二次會議記錄
(大埔區議會文件 TT 34/2021 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，署理主席詢問委員有沒有修訂建議。

4. 委員沒有修訂建議，故上述會議記錄獲通過作實。

II. 路政署－“人人暢道通行”第 3 階段計劃－為大埔區內 2 條現有行人天橋(結構編號:NF79 及 TP01)及 1 條現有行人隧道(結構編號:NS78)加建升降機設施
(大埔區議會文件 TT 35/2021 號)

5. 署理主席歡迎路政署高級工程師 4／暢道通行吳彪先生及工程師 10／暢道通行梁嘉言先生，以及萬利仕(亞洲)顧問有限公司(“顧問公司”)副董事總經理張建強先生、項目經理楊浩雲先生及副項目經理厲偉延先生就是項議程出席會議。

6. 厲偉延先生介紹大埔區議會文件 TT 35/2021 號及簡報(見附件一)第 1 頁至第 14 頁的內容。他補充說，路政署及顧問公司早前曾與當區(怡富選區)時任區議員任啟邦先生進行會前會議，而任先生當時表示，如需將部分現有行車路改建為行人路才可興建行人天橋(結構編號：TP01)－2 號升降機，會對交通造成較大影響，故他不支持興建 2 號升降機。不過，任先生認為有需要興建行人天橋(結構編號：TP01)－1 號升降機，故他會支持興建 1 號升降機。就此，路政署及顧問公司會根據任先生的意見，詳細研究修改興建 2 號升降機方案的可行性。

7. 吳彪先生就興建行人天橋(結構編號：TP01)－2 號升降機的方案補充如下：

(i) 根據現時的方案，由於現有行人路的闊度不足以興建上述的 2 號升降機，因此必須佔用現有的 1 條行車線才能興建。任啟邦先生擔心此舉或會導致交通擠塞，故不支持上述方案。

(ii) 在上述會前會議上，任先生提出把近富善商場的部分現有花槽(屬私人土地範圍)改建為行人路，而上述2號升降機則興建在現有行人路最外邊的位置，這樣便無需佔用現有行車道。不過，路政署及顧問公司認為上述建議並不可行，因為此類行人路的部分範圍屬於政府土地、部分範圍則屬於私人土地，會衍生其他問題，例如維修保養及第三者保險等。

(iii) 任先生在上述會前會議上表示，如路政署及顧問公司沒有其他興建上述2號升降機的可行方案，他並不反對不興建2號升降機，因為富善商場的停車場旁邊已設有2部24小時運作的升降機。

(iv) 基於上述原因，路政署希望委員支持興建行人天橋(結構編號：TP01)－1號升降機的方案。而2號升降機則只會在無須佔用行車道的情況下才會興建。署方現階段會先擱置興建2號升降機，如日後有其他可行方案時，會再向交運會尋求支持。

8. 厲偉延先生續介紹附件一第15頁至第19頁的內容。

9. 陳振哲議員的意見如下：

(i) 他不同意路政署擱置興建行人天橋(結構編號：TP01)－2號升降機。

(ii) 在上述會前會議上，委員的說法與路政署及顧問公司上述的說法不同。委員當時建議把2號升降機的設計由現時的正方形改為長方形，這樣或可縮小所需地面空間。就此，他建議保留行人天橋(結構編號：TP01)2部升降機的方案，但須註明交運會不支持在佔用行車道和擴建行人路的情況下興建2號升降機。如無需佔用行車道和擴建行人路，交運會便會支持興建2號升降機。署方日後研究相關方案的設計細節時，如因技術限制而未能興建2號升降機，交運會亦會理解這是是次會議的決定，以免屆時再需就新方案諮詢交運會，延誤工程。

(iii) 正如任啟邦先生當時所說，富善商場的停車場旁邊設有2部24小時運作的升降機。因此，即使未能在行人天橋(結構編號：TP01)興建2號升降機，亦不會對使用者造成太大影響。不過，既然原有方案建議興建2部升降機，路政署如能制訂其他設計方案，無需佔用行車道和擴建行人路，則不妨興建2號升降機。

(iv) 有關行人隧道(結構編號：NS78)的方案，他指出該處是水浸黑點，如升降機門過於接近地面，則會有危險。雖然可以增設水閘以減低風險，但有委員在上述會前會議上建議考慮增加升降機地台高度，把升降機門提升至行人路水平，避免受水浸影響。此外，他指出行人天橋上方的升降機門旁邊有1塊路牌，行人步出升降機時或會

碰到路牌的底柱，故建議路政署在設計時研究如何避免上述情況。

10. 區鎮樺議員的意見如下：

(i) 他認同關永業先生及任啟邦先生在上述會前會議上提出的意見，並希望路政署及委員尊重他們的意見。他指出任先生曾經表示，如須永久封閉或佔用 1 條行車線才能在行人天橋(結構編號：TP01)興建 2 號升降機，便會反對興建。關先生及任先生希望署方向相關花槽擁有人及業權人士(如富善邨業主立案法團)借用花槽位置，或移除該花槽以興建 2 號升降機，而又不影響富善邨業主立案法團的既有權利，並由政府支付相關費用。他請署方考慮上述建議。

(ii) 他認為路政署應小心處理行人隧道(結構編號：NS78)的方案，並指出當年興建南運路的升降機時，時任委員亦關心水浸問題。南運路的升降機興建在斜坡上，故升降機門較地面高。根據模擬圖，現時擬建在行人隧道(結構編號：NS78)的升降機與地面處於同一水平，而在天文大潮期間，該處積水深度可達腳踝位置，影響升降機運作。因此，署方必須留意上述情況，並制訂應對措施，包括安裝水浸感應器、水閘，以及水浸時把升降機提升高一層的裝置等。他亦指出，行人天橋上方的升降機門旁邊有 1 塊路牌，故擔心使用者的出入會受影響。此外，地面的升降機出入口前方是單車徑，這亦會對升降機使用者構成危險，故署方或需考慮在該段單車徑實施減速措施。

11. 劉勇威議員的意見如下：

(i) 他詢問路政署是否需要委員支持題述計劃。

(ii) 他認為需尊重任啟邦先生就題述計劃提出的意見。此外，他完全不能接受須永久封閉 1 條行車道以在行人天橋(結構編號：TP01)興建 2 號升降機，故不支持 2 號升降機的方案。不過，署方日後如能制訂無需永久封閉行車路的方案，他相信委員會支持。他指出任先生支持興建 1 號升降機，故署方可以繼續進行相關工作。

(iii) 有關行人隧道(結構編號：NS78)的方案，他曾經在上屆區議會提及，除現時擬建升降機的位置外，他希望路政署亦考慮在行人隧道(結構編號：NS78)對面，即太和路寶鄉橋的另一邊，同時興建 1 部升降機。他指林村河畔的巴士站旁邊只有 1 條樓梯，沒有斜路，使用無障礙設施的人士需前往較遠的單車徑作斜路用，情況並不理想。據他理解，在上述寶鄉橋位置興建升降機亦符合“人人暢道通行”計劃的資格。如能同時興建上述 2 部升降機，居民便可在寶鄉橋橋底乘搭升降機前往另一邊。就此，他詢問能否把上述建議納

入題述計劃。

(iv) 據了解，現時的升降機水閘由路政署以人手安裝。他關注遇上暴雨時，路政署能否妥善處理。就此，他詢問署方現時天文大潮及暴雨的應對機制、相關成效，以及過去 1 至 2 年期間，遇上惡劣天氣時，署方派員安裝水閘時有否出現問題。

(v) 除靠人手安裝水閘外，他詢問路政署會否考慮在行人隧道(結構編號：NS78)的升降機安裝電動水閘，以及技術上是否可行。安裝電動水閘後，當感應器偵測到水浸，便會自動抬高升降機，有效減少暴雨的影響。

12. 吳彪先生回應如下：

(i) 有關行人天橋(結構編號：TP01)的方案，他認為委員的建議能縮短處理時間，亦即委員支持上述方案。不過，路政署須註明 2 號升降機只能在不佔用行車道的情況下興建。日後如有不佔用行車道的方案，則無需再於交運會會議上徵求委員同意便能興建，否則便不會興建 2 號升降機。他希望委員備悉署方對上述建議沒有異議。

(ii) 在上述會前會議上，任啟邦先生曾經提出其他興建 2 號升降機的建議，包括興建面積較小的升降機。不過，路政署研究後，發現即使把原有正方形的升降機改為長方形，最多只能將升降機收窄 0.5 米，依然無法提供最少 2 米闊的行人路予公眾使用，故上述建議並不可行。至於能否使用花槽位置，路政署需與房屋署(“房署”)及富善商場的業主商量，當中涉及較複雜的程序，故路政署現時未能回覆是否可行。

(iii) 有關行人隧道(結構編號：NS78)的方案，不少委員關注該處的水浸問題。就此，路政署正考慮：(一)把擬建升降機位置移到較後方，升降機便不會位於行人隧道出口；(二)把升降機地台升高，避免每次遇上天文大潮或輕微水浸時都安裝水閘；以及(三)現時天文台發出暴雨警告信號前，署方的地區同事都要前倉庫拿取水閘，然後才可到現場安裝，而裝上水閘後的升降機將無法運作。署方擬改善相關機制，把水閘存放在升降機附近，以期縮短運送水閘的時間，並能迅速派員前往相關位置安裝水閘。因應委員提出有關行人隧道(結構編號：NS78)的其他改善建議，署方日後改善相關升降機的設計時會視乎情況更改安裝位置，並與運輸署商討遷移上述路牌，以免阻礙升降機使用者出入。

(iv) 他指出所有升降機(包括並非安裝在水浸地區的升降機)都設有水浸感應器。當感應器遇水時，升降機會自動上升一層並暫停運作。

(v) 路政署會考慮上文第 11(iii)段有關在寶鄉橋另一邊加建升降機的

建議。委員如在是次會議上支持題述計劃，署方便會進行詳細設計，並在今年年底招標，以期在明年年初動工。如現時把新建議納入題述計劃，便會影響進度。就此，署方先備悉相關建議，並在下次計劃研究該建議是否可行。

13. 譚爾培議員表示，如採納行人隧道(結構編號：NS78)的方案，必須騰出大量空間容納升降機，故詢問署方會使用什麼技術，以及該項工程對單車徑有何影響，例如是否需要封閉單車徑及封閉時間。此外，他詢問行人天橋(結構編號：TP02)的加建升降機工程進度為何，以及預計完工日期。

14. 陳蔚嘉議員的意見如下：

(i) 有關行人隧道(結構編號：NS78)的方案，她曾經建議參考日本的做法，在升降機內安裝電動水閘，當電閘感應器偵測到一定雨量時便會自動把升降機升高，避免升降機被水淹浸。早前視察時，路政署職員表示如遇天文大潮及颱風，工程人員需花 3 小時才能在所有有機會受水浸影響的升降機裝上水閘，故她希望署方再次考慮安裝電動水閘，以縮短運送和安裝水閘的時間，以期更快捷和有效應付惡劣天氣。

(ii) 在林村河畔巴士站下車的乘客大多數前往大埔中心方向，現時需要繞一大段路才能到達。即使步行前往昌運中心亦需 10 多分鐘，並不合理。因此，她希望路政署除詳細考慮上文第 11(iii)段的建議外，亦安排前往現場視察，以了解居民的實際需要，並研究如何改善。

15. 劉勇威議員的意見如下：

(i) 有關上文第 12(v)段的回覆，他樂見路政署將考慮上文第 11(iii)段的建議，並表示在上述寶鄉橋位置興建升降機不但符合“人人暢道通行”計劃的資格，而且能縮短林村河畔巴士站下車乘客的步程，以及便利行動不便人士，故相信該升降機將有一定使用量，並可真正達到“人人暢道通行”的目標。

(ii) 根據現行機制，路政署會派工程人員前往現場安裝水閘，但他認為安裝及拆除的步驟十分費時，需要一定人手，效益不高，如遇惡劣天氣，工程人員將十分危險。因此，他希望署方日後研究升降機的設計細節時，亦能考慮安裝電動水閘是否可行，避免升降機因水浸而損壞，從而減少升降機維修費用及對使用者的影響。

16. 署理主席的意見如下：

(i) 現時安裝水閘前，工程人員須先把水閘運送到升降機位置。就此，他建議路政署考慮在升降機附近預留空間，放置水閘及相關部件，讓工程人員可以即場使用合適的安閘，提高效率。他舉例說，大埔太和路及南運路曾遭水浸的升降機後方仍有空間放置水閘及相關部件，但需視乎署方會否考慮上述建議。

(ii) 他詢問(一)除在升降機門打開和關閉時，雨水還會在什麼情況下流入升降機槽；(二)在升降機槽內安裝感應器或排水系統是否可行。如能安裝上述裝置，不論雨量多少，只要有水流入升降機槽，水便會被自動排走；以及(三)其他地區的升降機槽內是否已安裝了自動排水裝置。如有自動排水裝置，雨季時便無需人手操作，亦能把升降機槽內的水排走；如雨量較大而影響升降機機件運作，升降機便會升至較高層，以免相關部件因水淹而損壞。

17. 吳彪先生回應如下：

(i) 路政署及顧問公司會研究安裝電動水閘是否可行，但相關技術未必能在香港應用，因為仍需考慮是否有足夠空間安裝，以及日後的維修保養事宜，以免電動水閘因長時間沒有運作而失靈。

(ii) 有關改善現時人手安裝水閘的方法，路政署設計擬建水閘的升降機時已經計劃騰出空間，在升降機附近放置水閘，故工程人員只需直接前往升降機位置便可安裝，省卻運輸時間。

(iii) 雨水通常在升降機門的開關位置流入升降機槽，而所有升降機槽內均設有排水系統，當有一定水量時，水泵會自動把水排走，故升降機的運作不會受微雨影響。不過當水量較多時，單靠水泵不足以應付，升降機會自動升上較高層。如遇上颱風並有大量雨水湧入，路政署便會派員安裝水閘。

(iv) 有關在上述寶鄉橋位置興建升降機的建議，他建議委員先與路政署及顧問公司前往現場視察。不過，為免妨礙題述計劃的工程進度，他建議現時支持題述計劃的方案，並備悉上述建議。如有關建議可行，日後再考慮在寶鄉橋相關位置興建升降機。

(v) 有關在行人天橋(結構編號：TP02)興建升降機的進度，工程已在2020年6月動工，當中1號升降機(位於北邊位置)現正進行遷移地下管線工作，而2號升降機(位於南邊位置)現正進行地基工程，其後便會興建升降機槽及安裝升降機。2部升降機預計在2024年第一季完成。

18. 楊浩雲先生回應如下：

(i) 行人隧道(結構編號：NS78)的加建升降機工程進行期間，相關單車

徑只會收窄，故仍會開放予公眾使用。施工範圍主要位於現有斜坡，所使用的建築技術與南運路大埔警署對面的升降機一樣。屆時會興建一幅新的擋土牆，位置或會在原有提議的後方，以配合提高升降機地台的建議。

(ii) 有關在寶鄉橋相關位置興建升降機的建議，顧問公司會在會議後跟進，並會盡快與委員及路政署前往現場視察，研究是否可行。

(iii) 有關電動水閘的意見，顧問公司會與路政署研究相關技術、維修方法，以及如何改善現時的機制，包括現時把水閘放在升降機附近後的成效。

19. 署理主席表示，大部份委員均支持題述計劃的設計方案，包括行人天橋(結構編號：TP01)－2號升降機方案，但前提是路政署須設計出無需佔用行車線的方案。在上述會前會議上，委員亦建議署方聯絡相關業權持份者，研究更改花槽用途是否可行。他歡迎路政署邀請委員前往題述計劃涉及的施工位置視察，並請署方盡快展開相關程序，以期在今年年底招標。此外，他希望署方在會議後研究可否在上述寶鄉橋位置興建升降機，而不影響題述計劃的工程。

III. 跟進港鐵東鐵綫九卡車班次問題對大埔居民造成的影響
(大埔區議會文件 TT 36/2021號、TT 36a/2021號及 TT 36b/2021號)

20. 署理主席歡迎香港鐵路有限公司(“港鐵”)代表公共關係經理－對外事務林圓女士就是項議程出席會議。

21. 周炫瑋議員介紹大埔區議會文件 TT 36/2021號。

22. 林圓女士介紹大埔區議會文件 TT 36a/2021號。

23. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 36b/2021號。

24. 陳蔚嘉議員的意見如下：

(i) 東鐵綫使用新信號系統及 9 卡列車後，她曾在繁忙時段而乘客不多的情況下，從太和站乘搭 9 卡列車前往九龍方向。由於列車抵達時已有大量乘客站在車廂內，太和站的乘客需輪候上車。然而，以往在上述時段使用 12 卡列車時，不會出現上述情況。因此，她擔心日後全面使用 9 卡列車後，太和站的乘客將難以上車，更遑論大埔墟站的乘客。

(ii) 運輸署曾在大埔墟站視察，但她指出該站面積較大，而太和站的面

積較小和狹窄，容易擠滿乘客。署方只在大埔墟站視察，無法比較上述 2 個鐵路站的交通情況，故應前往太和站視察，以研究如何處理使用 9 卡列車後，太和站的乘客完全無法上車的問題，從而作出調整和監察港鐵的營運情況。

25. 黃兆健議員的意見如下：

(i) 港鐵表示現時仍有增加列車班次的空間，故他詢問具體運作詳情及其原理。根據港鐵回覆，由於有列車需駛回車廠，導致若干班次相隔 10 分鐘。他詢問使用新信號系統後，能否在調動列車之餘，仍能維持原有的班次。

(ii) 根據港鐵回覆，9 卡列車的車廂空間較 12 卡列車寬闊，但他認為車卡數目減少了 3 卡，故載客量必然會較 12 卡列車少。

(iii) 他曾經提及屯馬綫最主要的作用是紓緩大圍站至九龍塘站最繁忙路段的擠迫情況，但東鐵綫列車在上水站及沙田站已經爆滿，故認為讓東鐵綫乘客在大圍站轉乘屯馬綫，無助分流東鐵綫乘客。

(iv) 他詢問運輸署進行實地調查的原因為何，例如是否為了回應民意，還是署方需檢視港鐵是否符合若干要求，才能繼續使用 9 卡列車。如是，他請署方提供相關數據。

(v) 據他理解，港鐵預計在明年起全面使用 9 卡列車行駛東鐵綫，但在 12 卡列車轉為 9 卡列車期間，情況亦未如理想，故他擔心全面使用 9 卡列車後會影響大埔居民。

(vi) 根據運輸署回覆，署方觀察到港鐵有安排特別班次由大埔墟站開出。就此，他詢問港鐵在什麼情況或條件下安排特別班次、相關時間表，以及乘客如何得知相關班次。

26. 劉勇威議員的意見如下：

(i) 他認為太和站的情況較大埔墟站惡劣。太和站與大埔墟站不同，無法安排特別班次開出，而太和站的乘客亦無法登上由上水站及粉嶺站開出的列車。因此，即使大埔墟站的問題得以解決，亦不代表太和站的問題得以解決。此外，他指出太和站的其他問題，包括擠迫、通風系統差劣，以及南行方向只有 1 個出口，無法分流乘客。就此，他詢問運輸署如何解決上述問題和監管港鐵，以及港鐵如何處理太和站擠擁的問題。

(ii) 他認為屯馬綫開通後無助太和站乘客登上東鐵綫列車，而使用 9 卡列車後，由於車廂容量較以往小，即使增加班次，載客量亦沒有提升。由於人口不斷增加，他關注新信號系統是否有足夠能力增加班

次。如否，港鐵便須制訂措施處理。

27. 毛家俊議員的意見如下：

(i) 他建議運輸署在平日早上8時至9時期間在太和站進行實地調查，並指出太和站的乘客難以在上述時段登上列車，而該月台又非常擠迫。一般而言，並非每天都需要調動列車，突發事件亦不是每天都發生，故他不認同港鐵指上述情況是列車調動所致。即使如此，他認為港鐵應在平日早上8時至9時期間增加12卡列車的班次，以紓緩班次不足的情況。

(ii) 他指出，每當乘客看見即將抵達月台的是9卡列車，便會衝往合適的等候位置，但由於太和站月台較為擠迫，故擔心乘客的安全。因此，他詢問港鐵及運輸署會否考慮安裝矮身的月台幕門，以保障乘客安全。

28. 周炫瑋議員的意見如下：

(i) 他指出繁忙時段班次疏落的情況並非偶爾發生，並對港鐵表示每個班次相隔3分鐘的說法存疑。

(ii) 即使新信號系統把班次提升至最高，但12卡列車改為9卡列車後，載客量大幅減少。此外，由於一般上班人士不會每天使用頭等車廂，如再扣除頭等車廂的乘客，載客量更大幅降低，故9卡列車的載客量並不會與12卡列車相同，更遑論有所上升。

(iii) 他詢問新信號系統的更新進度為何，以及是否礙於新信號系統的更新進度未如理想，才導致預計於明年便全面使用9卡列車的情況下，現時在非繁忙時間仍需候車9分鐘。以往使用12卡列車時未曾出現上述情況，故他認為使用9卡列車令港鐵服務水平較以往遜色。

29. 林圓女士回應如下：

(i) 港鐵曾經與陳蔚嘉議員前往太和站視察，並觀察東鐵綫使用12卡列車及9卡列車“混合跑”後，乘客進入鐵路站後使用扶手電梯前往月台的情況。就此，港鐵已盡量安排人手，在月台主要位置告知乘客即將抵達的列車是12卡還是9卡列車，以確保乘客順暢地登上列車。港鐵亦有密切留意太和站的情況，現時整體運作暢順。

(ii) 在早上繁忙時段，視乎乘客量情況，港鐵仍有安排特別班次從大埔墟站開出。根據港鐵的觀察，太和站的乘客現時仍能登上從上水站開出的列車，但港鐵會繼續留意，並按需要改善太和站的客流管

理。

(iii) 有關上文第 25(i)段的查詢，新信號系統主要配合東鐵綫過海路段的運作。信號系統本身作用主要是控制列車運作，並確保行車安全。至於列車調動，則與新信號系統沒有太大關係。

(iv) 在平日早上繁忙時段，列車班次約每 3 分鐘一班。如有突發事件或特殊情況，例如車上有嘔吐物、列車運作不暢順等，便需把列車駛回車廠，再從調動其他列車繼續服務，班次因而或有所延誤，以致出現上述候車 7 至 9 分鐘的情況。

(v) 港鐵現時沒有預計何時全面使用 9 卡列車行駛東鐵綫，然而 9 卡列車須進行一系列測試及安全檢測，確保該些列車行駛了一定里數才會使用。換言之，港鐵是逐步轉用 9 卡列車。

(vi) 新信號系統運作初時，仍需要時間磨合。不過，自 2021 年 2 月起開始運作至今，系統的運作愈見暢順。

(vii) 經常乘搭東鐵綫的乘客一般會知道現時早上 8 時多會有特別班次從大埔墟開出。

(viii) 港鐵理解委員的意見，並一直向負責車務的同事反映，同時會密切留意早上繁忙時段 12 卡列車及 9 卡列車的調配安排，盡量讓乘客在繁忙時段仍能須利登上列車。

30. 區格萊先生回應如下：

(i) 在繁忙時段，港鐵會在不同車站實施不同的客流管理措施，包括安排月台助理分流乘客，鼓勵他們前往月台較前的位置候車等，以保持車站及月台暢通。

(ii) 運輸署不時進行實地調查，檢視東鐵線的服務水平。如有需要，署方會與港鐵商討合適的服務調整，以配合乘客需求變化。

(iii) 他會向運輸署相關組別同事反映委員就太和站提出的意見。

31. 周炫瑋議員的意見如下：

(i) 他指出粉嶺站及大埔墟站新增 1 個出口後，的確能便利居民和疏導乘客。委員過往亦曾多次詢問港鐵在太和站新增 1 個出口是否可行，除疏導乘客外，亦能縮短從太和站月台(往羅湖方向)往來車站出入口的距離，但港鐵一直沒有回覆。他表示前往寶雅苑方向的路段均屬政府部門(包括路政署及房署)管轄的用地，而技術上亦可行，故希望港鐵再次研究上述建議是否可行。

(ii) 他詢問新信號系統是否已經完成更新、是否純粹因為車務調動而

導致候車時間延長至7至9分鐘，以及全面使用9卡列車後是否便能杜絕上述問題。

32. 黃兆健議員的意見如下：

(i) 他認為乘客因習慣而選擇在接近車站出入口的月台候車，故客流管理措施不能解決問題，應改善列車班次。

(ii) 他詢問東鐵綫使用12卡列車及9卡列車"混合跑"後，在過去2至3個月期間，有多少次車務調動是由於上文第29(iv)段提及的突發情況，這可以讓居民評估相關說法是否合理。

(iii) 他詢問是否每天均有恆常特別班次從大埔墟站開出，以及具體班次時間。

(iv) 他認同太和站的月台又炎熱又不通風，而乘客亦難以登上列車，故詢問港鐵能否在月台放置大型風扇或安裝通風系統，讓乘客在較舒適的環境候車。

33. 何偉霖議員的意見如下：

(i) 雖然港鐵經常表示9卡列車的車廂較12卡列車寬闊，但他認為實際載客量沒有上升。

(ii) 他同意港鐵需認真考慮在太和站增建出入口，以期有效疏導乘客。

(iii) 他指出太和站環境十分侷促，並相信富蝶邨落成後會有更多居民使用太和站。侷促的環境不只影響乘客，亦影響港鐵員工，故港鐵需研究改善措施。

34. 陳蔚嘉議員的意見如下：

(i) 現時太和站的人流頗多，乘客除包括太和邨、舊墟及太湖花園的居民外，亦包括林村及太和站附近乘搭邨巴的新私人屋苑居民，故她認為太和站的承載力已經超出負荷。以往委員亦曾建議港鐵在太和站增設出入口，以疏通人流。她希望運輸署及港鐵能按實際情況，積極研究增設出入口的可行性，以方便乘客。

(ii) 她希望運輸署向委員提供署方在太和站及大埔墟站進行實地調查的結果及數據，以研究改善措施和向居民交代。

(iii) 由於9卡列車車身較短，不論月台助理如何指示乘客前往月台不同位置候車，月台候車的位置亦非常有限。她曾經看見9卡列車爆滿，不論乘客在哪個位置候車都無法登上。運輸署及港鐵應預先考慮日後的人口增長，研究如何解決太和站月台超出負荷的問題。

由於東鐵綫無法應付乘客需求，署方亦應研究如何規劃巴士服務，以應付乘客需求。

35. 劉勇威議員的意見如下：

(i) 港鐵曾經承諾沙中綫落成後，會在太和站興建月台幕門，但他指出現時太和站月台的空氣並不流通，難以想像安裝月台幕門後的通風問題。因此，港鐵應先制訂改善措施，例如安裝大型風扇或通風系統，而非日後才研究。

(ii) 運輸署批准落實富蝶邨往來太和站的巴士號線服務，故署方就控制太和站人流一事責無旁貸，必須監察太和站能否暢順運作，並研究疏導人流的措施。現時太和站南行線往九龍方向的月台只有1個出入口，而且安裝了欄杆，故不論港鐵安排多少人手疏導人流，亦不能解決出入口擠擁的問題。港鐵如不制訂任何改善措施，便應考慮在太和站新增 1 個直達地面的出入口，以便利居民，而非無視上述問題。

36. 林圓女士回應如下：

(i) 港鐵及相關設計團隊早前與委員前往太和站視察，研究在太和站新增 1 個出入口是否可行。除地理限制外，港鐵亦需考慮太和站的客量。設計團隊仍在研究上述建議，日後會就有關研究結果詳細回覆委員。

(ii) 有關在太和站月台安裝風扇的意見，港鐵早前已經向有關部門反映，並會再跟進。

(iii) 有關在太和站月台安裝欄杆的意見，港鐵認為安裝欄杆能協助乘客前往出入口，故沒有拆除。不過，港鐵備悉委員的意見，並會研究如何改善太和站出入口及車站情況，以及繼續向車站職員跟進相關情況，以改善車站的整體環境。

(iv) 新信號系統啟用後，除初期需要磨合外，現時運作情況愈見暢順。

(v) 港鐵會在會議後補充委員在上文第 32(ii)段要求的數據。

(vi) 她會在會議後向黃兆健議員補充從大埔墟開出的特別班次具體時間。

37. 區格萊先生表示，運輸署因應委員的意見，在去年的大埔區巴士路線計劃落實新增 1 條大埔第 9 區往來太和站的巴士號線服務。署方備悉委員關注太和站新增的乘客需求，並會向相關組別同事反映。

38. 劉勇威議員的意見如下：

(i) 就上文第37段的回覆，由於新增巴士號線服務前往太和站較前往大埔墟站方便，故運輸署才會同意新增往來大埔第9區及太和站的巴士號線服務。因此，署方應制訂相關配套，並監察港鐵運作，而非在新增上述巴士號線服務後，便漠視乘客需求。

(ii) 他希望港鐵不要只計算太和站的客量是否符合新增出入口的要求，因為客量受車站大小所限，故港鐵應審視太和站的承載量及客量是否超出負荷。雖然太和站面積小，但其承載量早已超出負荷，而月台亦較為狹窄。因此，雖然港鐵無視在太和站新增出入口的建議，但他認為這個建議刻不容緩，否則狹窄的月台會對太和站的候車乘客造成危險，特別是上班時段較多乘客使用的南行方向月台。

(iii) 太和站的月台只有1個出入口，十分擠擁，難以應付乘客需求。太和站外亦沒有合適的配套，而領展商場外的天橋樓梯亦十分狹窄。如港鐵能在太和站增加出入口，乘客便無需只靠上述天橋出入。

39. 署理主席認為太和站落成至今，其設施及配套並沒有太大改善。他希望港鐵回覆委員過往曾在太和站增設什麼設施，以及太和站月台候車位置的面積與其他車站面積相差多少，並建議港鐵與其他持份者研究在太和站加建1個出口。

IV. 續議交通及運輸委員會2021年5月7日第二次會議事項

(一) 要求改善汀角路交通情況

40. 署理主席歡迎康樂及文化事務署("康文署")大埔區康樂事務經理譚慧珠女士及大埔區助理康樂事務經理2葉國棟先生，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。他請相關部門代表回應委員在上次會議就是項議程提出的意見。

41. 譚慧珠女士表示，大埔龍尾泳灘("龍尾泳灘")在2021年6月23日正式開放予市民使用。龍尾泳灘開放後，康文署及龍尾泳灘收費公眾停車場的承辦商會就上述停車場的運作事宜與其他政府部門保持緊密聯絡。據觀察，上述停車場在周六及周日的使用量較高。因此，如有需要或停車位快將泊滿時，康文署會通知警方，以便警方因應實際情況指揮交通。當停車位泊滿時，停車場承辦商會在停車場入口附近展示印有"滿"字的字牌，讓現場的駕駛人士知悉。此外，市民亦可利用手機應用程式"香港出行易"即時查閱上述停車場的剩餘泊位資料。

42. 林志權先生表示，土拓署、運輸署、警務處及康文署在2021年3月25日舉行跨部門會議，商討龍尾泳灘的交通問題。在上述會議上，各部門同意制訂應變措施和成立跨部門聯絡小組，並在6月18日再次召開會議，詳細商討已制定的緊急應變措施、跨部門聯絡小組成員名單，以及聯絡方法等細節，以協調龍尾泳灘開放初期的交通事宜。在龍尾泳灘開放初期的周末及假日，即6月26日、6月27日及7月1日，運輸署加派人手到現場監察交通情況。緊急事故及交通協調中心亦作出協調，而土拓署及康文署也有派員前往上述協調中心。此外，在交通特別擠塞時，警方會實施特別交通管制措施，包括：(一)除緊急服務車輛外，一律禁止其他車輛從汀角路(東行)右轉前往龍尾泳灘收費公眾停車場；以及(二)禁止車輛在限制區等候。此外，警方在合適位置設置交通輔助設施，並派員到現場指揮交通。警方採取交通管制措施後，在6月26日、6月27日、7月1日及上周末，龍尾泳灘一帶的交通大致暢順。政府會繼續密切監察龍尾泳灘的交通情況。

43. 黃家霖先生表示，運輸署、土拓署、康文署及警務處成立了跨部門聯絡小組，並在過去的周末及公眾假期派員前往緊急事故及交通協調中心作出協調。至於其他措施，康文署及土拓署剛才已作介紹。

44. 蘇達良議員的意見如下：

(i) 龍尾泳灘在6月23日開放，而在其後的周日(即6月27日)，他觀察到在下午3時許，由於龍尾泳灘收費公眾停車場已經泊滿車輛，往大美督方向轉右前往上述停車場的車龍愈來愈長，阻塞蘆慈田村村口附近的單程行車線。警方要求阻塞行車線的車輛馬上離開，以疏導交通。在其後的假日，由於右邊行車線已被封閉，故沒有出現上述車輛阻塞的情況。不過，如完全封閉右邊行車線，則會令行車受阻。現時仍處於磨合階段，需時研究如何妥善處理上述問題。他感謝警方和緊急事故及交通協調中心在過去的長假期期間迅速處理問題，當地居民亦十分滿意。

(ii) 他指出需要改善的地方如下：(一)在上述右邊行車線封閉後，他曾經目睹左邊行車線上一些原本只應向前直駛的車輛，非法地直接轉右前往上述停車場。如有車輛在前往大埔方向的行車線行駛，情況便十分危險；以及(二)轉左前往巴希雅海灣燒烤場(“巴希雅海灣”)的路口非常狹窄，只能勉強容納2部小型車輛同時進出。大型車輛本來可以在綠色交通燈號亮起時，轉左駛入巴希雅海灣路口，但如大路上有車輛行駛，便無法駛入。上述右邊行車線如被封閉或被車輛阻塞，前往大美督方向的車輛便會受阻。

(iii) 他認為龍尾泳灘的人流仍未達至高峰，故建議各部門在暑假期間特別關注巴希雅海灣路口的交通情況。

45. 區鎮樺議員的意見如下：

(i) 由於汀角路路口設計有問題，警方才會禁止車輛轉右前往龍尾泳灘收費公眾停車場的行車線。駕駛人士必須向前駛往大美督燒烤場附近，再掉頭前往上述停車場。他詢問路政署或運輸署會否考慮全面改建道路設計，只准車輛向前直駛，以及加設指示牌，提醒駕駛人士不得轉右。

(ii) 龍尾泳灘尚未開放時，大美督的假日交通流量已經十分高。龍尾泳灘開放後，大量市民前往大美督郊遊玩樂，故大美督的交通流量亦有所增加。此外，由於大美督的露天停車場亦經常爆滿，緊急事故及交通協調中心亦須在上述露天停車場的停車位將近 8 成至 9 成泊滿時提醒駕駛人士。

(iii) 即使駕駛人士知悉停車位將近泊滿或已經泊滿，他們仍會心存僥倖，繼續前往，故相關部門應研究如何減少假日期間大美督及汀角路的交通流量。部門多年前建議擴闊汀角路路口時，他曾經詢問上述建議能否應付日後因項目發展而增加的交通流量，以及能否把擬擴闊的面積增加 1 倍。當時運輸署及其他部門均表示擬議方案足以應付日後的交通流量，而把擬擴闊面積增加 1 倍的建議則沒有足夠數據支持。他經常指出，估算時使用的數據與工程完成後的年期相差 8 至 10 年，在此期間的交通流量出現變化，與估算的不同，但部門沒有接納他的意見。

(iv) 因應社區的需要，汀角路附近增建了不同設施，令汀角路的承載量不勝負荷，交通擠塞亦影響附近居民的出行模式。部門應考慮當區居民的需要，理解他們所受的滋擾。他認為緊急事故及交通協調中心只是短期改善措施，部門應及早制訂長遠改善措施，以改善汀角路的交通問題和應付居民需要。

46. 徐翼福先生表示，當汀角路出現交通擠塞時，警方會採取臨時交通管制措施，亦會在假日及公眾假期加派人手在汀角路處理交通問題，而非集中在龍尾泳灘一帶。由於疫情關係，很多市民前往大美督及三門仔一帶遊玩。警方一直有留意相關交通情況，除持續嚴厲執法外，遇上緊急交通情況時亦會採取臨時交通管制措施。龍尾泳灘開放後，警方亦向相關部門提供意見，包括如何調整改善措施，例如路口改動及擴闊工程等。

47. 何偉霖議員表示，由於汀角路的道路規限及其他原因，暫時應該難以制訂非常有效的改善措施，故現時只能靠警方在假日期間，安排人手疏導汀角路的交通。此外，他詢問運輸署會否考慮公開邀請街渡渡輪服務營辦商，開辦渡輪服務往來大美督及大埔。

48. 區格萊先生表示，運輸署今年接獲 1 份營辦街渡渡輪服務往來大美督、馬料水及大水坑的申請，現正進行評估。署方處理營辦街渡渡輪服務申請時，會考慮現有交通配套及運輸網絡服務是否足夠、街渡渡輪服務的需求、營運的可行性及安全考慮等。如上述申請有進一步消息，署方會進行諮詢。

49. 黃家霖先生表示，有關擴闊汀角路的意見，運輸署在 3 月底委託交通工程顧問公司展開大埔區交通及運輸研究，當中包括汀角路，從而研究如何有效處理大埔區內的整體交通及運輸安排，並建議適當的交通改善措施。此外，運輸署備悉委員的其他意見，並會與相關部門研究。

50. 林志權先生表示，有關蘇達良議員提及巴希雅海灣路口的問題，土拓署及運輸署會一同研究改善措施。土拓署亦可與蘇達良議員一同前往現場視察，商討如何改善。

51. 區鎮樺議員詢問，禁止車輛轉右前往龍尾泳灘收費公眾停車場的措施是否只在假日實施。如平日亦會實施，即部門有意將其改為長遠改善措施。就此，他詢問部門是否計劃更改上述道路的設計，還是仍需時研究。

52. 蘇達良議員表示，現時仍難以決定應否禁止車輛在路口右轉，因為在平日非繁忙時段，准許車輛右轉的確能便利駕駛人士，甚至能疏導前往大美督方向的交通。因此，是否禁止車輛在路口右轉，須視乎當日的交通流量，故部門須繼續視察交通情況，以期在暑假期間制訂改善方案。此外，由於巴士站設於蘆慈田村村口，大部份乘客均從村口直接走到龍尾泳灘或對面位置乘車，不會使用前方交通燈位置過路。就此，他詢問部門會否考慮在村口設置交通指示牌或安裝過路設施，以提高行人的安全意識和便利他們過路。

53. 署理主席表示，由於暑假期間的人流及車流會增加，故建議土拓署、運輸署及警務處在下次會議舉行前檢討上述改善措施的成效，並研究委員上述的意見，然後在下次會議提供具體數據以供討論。

(二) 研究新增或擴建大埔區的巴士總站
(大埔區議會文件 TT 40/2021 號)

54. 署理主席請相關部門代表回應委員在上次會議就是項議程提出的意見。

55. 區格萊先生介紹大埔區議會文件 TT 40/2021 號。

56. 黃家霖先生表示大埔區議會文件 TT 40/2021 號已經提及相關情況，他沒

有補充。

57. 張僑光先生表示，九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)沒有補充。

58. 周炫瑋議員指出，移除花槽後，花卉須在同一屋邨補種，但該屋邨沒有足夠空間。現時需移除花槽的地段屬於房署，花槽移除後，上述地段仍由房署管理。如能把上述地段的擁有權轉交運輸署，便會有更多補種或移種方案可供選擇。由於上述地段位於太和巴士總站內，如把上述地段的擁有權轉交運輸署，屆時是否會有更多可行方案處理擴建太和巴士總站的建議？

59. 黃家霖先生表示，運輸署會就移除花槽以擴建太和巴士總站一事，與房署協商。

60. 周炫瑋議員表示，由於他即將離任，故建議運輸署如有任何進展，無需待下次會議才報告，可以預先通知陳振哲議員及陳蔚嘉議員。

61. 黃家霖先生備悉周炫瑋議員的意見，並會與陳振哲議員及陳蔚嘉議員聯絡。

62. 區鎮樺議員建議擴建大埔中心巴士總站，並介紹會議桌上的文件(見附件二)。他理解由於沒有充裕時間準備，相關部門或未能在是次會議回應上述建議，而上述建議亦難以在短時間內落實，但希望相關部門展開籌備工作，並一起研究上述建議是否可行。

63. 署理主席表示，由於房署代表未能出席是次會議，他建議秘書處向房署反映上述有關擴建太和巴士總站的意見，以供相關部門協調，並在下次會議上續議題述議題。他建議以交運會名義邀請相關部門前往大埔中心巴士總站視察，研究可否擴建該巴士總站。

64. 署理主席表示，由於九巴代表有其他要務在身，未能出席下午時段的會議，故建議委員先提出與九巴有關的查詢。

65. 蘇達良議員表示，現時九巴使用單層巴士在假日期間營運巴士 275R 號線。據他了解，九巴已經向運輸署申請改以雙層巴士行駛，他希望署方盡快批准，因為有大量市民在假日晚間時段乘搭上述號線離開汀角路，故單層巴士不足以應付乘客需求。上述號線由新娘潭開出，能疏導部分前往大埔的交通流量。

66. 張僑光先生表示，九巴最近與運輸署測試使用雙層巴士營運巴士 275R 號線，現正等待署方回覆申請結果。

67. 署理主席表示，因應市民假日的出行模式，如能改以雙層巴士行駛巴士275R號線，的確會更為理想。就此，他建議蘇達良議員與九巴保持緊密聯繫，反映當區假日期間的交通需求。

68. 黃家霖先生表示，運輸署現正檢視使用雙層巴士行駛巴士275R號線的試路情況，如有進一步消息便會通知委員。此外，署方建議九巴亦可因應乘客需求，考慮增加現有的單層巴士服務。

69. 署理主席詢問運輸署曾否在假日期間進行調查，以研究使用單層巴士營運巴士275R號線是否足以應付乘客需求，以及不同意使用雙層巴士營運的原因。

70. 蘇達良議員表示，他偶爾看見九巴使用雙層巴士行駛巴士275R號線。雖然當時或許正在試車，但使用雙層巴士行駛似乎沒有太大問題。從大埔區議會文件TT 39/2021號的圖五可見，在長假期期間，大量遊客在汀角巴士站等候巴士275R號線。因此，汀角路的居民不敢在長假期外出。他認為如能使用雙層巴士行駛，該號線抵達新娘潭巴士站時便不會客滿，相信有助疏導交通。

71. 張僑光先生表示，因應龍尾泳灘開放，九巴有時會使用雙層巴士行駛巴士275R號線，往來大美督總站及大埔墟站巴士總站。至於往來烏蛟騰總站及大美督總站的路段，則仍然以單層巴士行駛。

72. 區格萊先生表示，現時九巴會視乎乘客需求，在假日下午繁忙時段使用雙層巴士行駛巴士275R號線，從大美督總站前往大埔墟站巴士總站。龍尾泳灘開放後，運輸署曾在2021年7月1日進行實地調查，當時九巴及專線小巴承辦商亦有因應乘客需求增加班次，而乘客使用公共運輸服務的秩序大致良好，運作亦順暢。

73. 署理主席表示，希望九巴及運輸署因應假日期間的乘客需求，增加使用雙層巴士行駛巴士275R號線的班次。

(三) 要求改善大埔汀角路一帶單車徑道路安全事宜
(大埔區議會文件TT 41/2021號)

74. 署理主席歡迎運輸署道路安全及標準研究部工程師2／道路安全2(署理)鄧兆忠先生就是項議程出席會議。他請運輸署相關代表回應委員在上次會議就是項議程提出的意見。

75. 黃家霖先生表示，由於汀角路一帶的單車徑設於斜坡路段，故單車人士或會在落斜時不自覺地加速。因此，運輸署已經設置“前面有向下斜坡”的交通標誌、“慢駛”及影線道路標記，以及彈性膠柱。“前面有向下斜坡”的交通標誌旨在提示騎單車人士前面有落斜路，而單車徑上的影線及彈性膠柱則用作收窄單車徑，再配合“慢駛”道路標記，引導和提示單車人士減慢車速。與此同時，署方亦正考慮實施進一步的交通改善方案，包括增加“慢駛”交通標誌、延長現有的影線範圍、把現時設置在單車徑兩端的鐵護欄更換為彈性膠柱，以期進一步提醒單車人士以減慢車速。此外，署方亦會考慮在單車徑旁邊的集水井鬆上白色油漆，提醒騎單車人士。署方會就上述交通改善措施諮詢有關部門。

76. 鄧兆忠先生回應如下：

(i) 運輸署一直關注單車意外，並留意到汀角路(近露輝路)旁邊的一段單車徑發生較多單車意外，當中主要涉及單車失控和不小心地騎單車。根據署方記錄，該位置的單車徑在 2020 年共有 30 宗單車意外，而在 2021 年 1 月至 5 月期間則有 18 宗(臨時數字)。此外，署方亦有派員前往上述單車徑進行實地視察，以制訂上述提及的單車徑改善措施。

(ii) 現時如路口(一)在 1 年內，發生了 6 宗或以上涉及行人傷亡的交通意外；或(二)在 1 年內，發生了 9 宗或以上涉及傷亡的交通意外；或(三)在過去 5 年內，發生了 2 宗或以上涉及死亡的交通意外，該路口便會被列為交通意外黑點，而上述位置的單車徑並非交通黑點。

(iii) 就處理單車安全問題，政府採取了跨部門及多機構合作模式的策略，從有效執法、公眾參與(包括宣傳和教育)等方面，推廣及提升市民騎單車時的安全意識。運輸署亦聯同道路安全議會及警務處持續進行多元化的道路安全宣傳及教育活動。就單車意外有上升趨勢，警務處聯同運輸署、醫療輔助隊及中國香港單車總會在去年 12 月 29 日舉行單車安全記者會，公布警務處有關去年首 3 季涉及嚴重受傷及致命的單車意外的專題研究結果，以及介紹醫療輔助隊在單車徑提供的服務，以提醒單車人士盡力而為，做足安全措施，時刻保持專注、忍讓和守法。警務處持續在不同地方，例如社區中心、外賣店、租借單車店、單車會、汽車會及駕駛中心，宣傳單車安全訊息，並提醒司機駕駛時要注意道路上騎單車人士及路面情況。

77. 劉勇威議員的意見如下：

(i) 不少委員都關注汀角路一帶單車徑的安全情況，特別是露輝路，即

大埔東消防局對出的單車徑。雖然運輸署計劃制訂其他改善措施，但需在落實後才能檢視成效。就改善措施而言，他不太支持延長現有的影線範圍，認為現時以影線配合彈性膠柱作收窄單車徑之用，會令單車人士在下斜路時因單車徑收窄，而突然改變方向行駛，更容易發生意外。大部分單車人士都認為署方以上述措施提醒他們減速極不合理。

(ii) 在汀角路一帶單車徑視察當天，委員建議運輸署在多個位置(例如汀角路一帶、簷屋村等)的牆身張貼箭嘴指示牌，讓單車人士下斜路時提高警覺。此外，委員在簷屋村外看見 1 架高身的家庭式四輪車突然從他們身後駛出，險象環生。根據現行法例，在大埔區內，市民可在簷屋村隧道的另一邊(近大美督方向)至大美督之間的路段使用較高身的車輛，但在上述指定位置以外的地方使用，則屬違法。不過，他發現市民可在上述指定位置以外的單車店租借上述款式的車輛，故詢問警方及運輸署是否有應對措施，例如進行宣傳教育，以提醒單車店及上述款式車輛的使用者。他又詢問署方會否監管，確保上述指定位置以外的單車店不可出租上述款式的車輛，以及禁止這些車輛在指定位置以外的地方行駛。

78. 陳振哲議員詢問運輸署，能否向委員提供上文第 76(iii)段單車安全記者會上提及的報告，以供委員備悉。

(會後備註：運輸署已按上文第 78 段的要求提交資料文件，而秘書處亦在 2021 年 7 月 16 日以電郵把文件發送給委員。)

79. 陳蔚嘉議員樂見運輸署會在汀角路一帶的單車徑增設改善設施，但認為現有資料空泛，委員難以評估相關設施的成效。此外，在汀角路一帶的單車徑黑點發生意外後，未必所有人都會報警或到醫院處理，導致運輸署及警方掌握的數據或會與實際情況不同。委員亦曾多次視察上述單車徑和進行討論。既然署方落實增設相關改善設施，她希望署方提供設計圖或參考圖則，以便他們提供意見。

80. 毛家俊議員詢問運輸署，會否定期保養單車徑路面，以及有否制訂保養時間表。此外，據他觀察，不少單車停泊在龍尾泳灘收費公眾停車場附近的過路處，故建議相關部門研究此舉是否違規，以及研究可行的改善工程，以減低過路的風險。他亦詢問警務處關於單車人士違規的執法情況及程序。

81. 譚爾培議員表示，單車人士習慣在下斜路段加速，故建議運輸署在汀角路及船灣的單車徑斜坡路段提醒單車人士下斜時減速。此外，他不同意運輸署在下斜路段加設影線以收窄單車徑，因為下斜加速時難以控制單車，故上述設計容易造成危險。

82. 徐翼福先生回應如下：

(i) 有關使用多輪車的意見，《道路交通條例》規定大埔區內只有指定位置可以使用多輪車，包括汀角路近龍尾泳灘前方眾多出租單車店的位置，至黃魚灘前的範圍為止。不過，警方留意到市民不太了解上述規定，亦沒有留意交通指示，於是在上述指定位置以外的地方使用多輪車。就此，警方會前往相關單車店，提醒店員遵守相關交通條例。警方如發現市民在非指定位置使用多輪車，便會即時截停他們。如他們仍在租用多輪車的店舖附近，警方便會請他們交還多輪車。警方會繼續密切留意使用多輪車的情況。

(ii) 有關警方對違規單車人士的執法程序，警方會根據《簡易程序治罪條例》檢控行人路上騎單車的人士；如有具體足夠的證據，證明相關人士違反《道路交通條例》，例如違反交通標誌、載客及不小心騎踏單車等，警方會提出檢控。由於單車有一定的車速，故警方截停單車時亦有一定困難，如違規人士較為年長，警方會先給予警告。他報告說，在 2021 年 1 月至 5 月期間，大埔分區共有 115 名市民因違反相關條例而遭檢控。

83. 劉勇威議員表示，警方應提醒單車店切勿在非指定位置租賃多輪車予市民，並研究採取行動打擊違規單車店，以免市民在指定位置以外的地方騎多輪車。

84. 署理主席建議運輸署及相關部門互相協調，提交委員要求的資料、相關改善設施的設計圖則及過往單車意外的報告。

V. 交通及運輸委員會恆常討論事項
(大埔區議會文件 TT 37/2021 號)

(一) 要求於大埔區內增加車輛泊位
(大埔區議會文件 TT 37c/2021 號)

85. 署理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。

86. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 37c/2021 號有關要求在區內增加車輛泊位的回覆。

87. 蔡健倫先生表示，有關白石角近中電站的用地(TGLA-TTP812)公開招標用

作臨時公眾停車場的進展，大埔地政處最近以臨時撥地方式批准水務署使用蕉坑土地的申請，並要求水務署在4個月內交還白石角近中電站的政府土地，而該政府土地的招標諮詢工作已經展開。

88. 姚鈞豪議員的問題及意見如下：

(i) 有關科城路的短期租約停車場(編號TP 1766)，早前運輸署表示會在上述停車場引進雙層摺疊式泊車裝置和擴大停車場範圍。就此，他詢問完成諮詢後，需要多久才能落實上述事宜。

(ii) 根據上文第87段，水務署須於4個月內交還白石角近中電站的政府土地(TGLA-TTP812)。就此，他詢問大埔地政處收回上述土地後，需要多少時間處理上述土地用作停車場的申請。

89. 陳振哲議員表示，題述文件中有不少項目因地區人士反對而遭擱置。他詢問大埔地政處及運輸署可否告知反對理由為何。

90. 毛家俊議員的問題及意見如下：

(i) 大埔地政處代表在上次會議提及處方考慮更改山塘道—吐露港橋底的政府土地及路政署位於山塘路及山寮路之間的工地的土地用途。就此，他詢問上述事宜的最新進展，以及路政署有否提出任何意見。

(ii) 運輸署陸續在大埔區的路旁停車收費錶(“咪錶”)停車場安裝智能咪錶。這些停車場以往有停車位但沒有咪錶，他詢問這個情況有否改善，以及現時每個停車位是否都設有咪錶。

91. 李穎琛女士回應如下：

(i) 有關上文第89段的查詢，她指出地區人士擔心在同發坊劃設路旁泊車位供電單車停泊，會導致違泊問題，因而阻礙消防車輛出入及緊急救援進度。

(ii) 有關上文第90段的查詢，她表示現時並非所有大埔區內的路旁停車位均設有咪錶，而在修改法例前，路旁咪錶停車位的最高收費時段只限於半小時、1小時或2小時。運輸署考慮到市民停泊車輛後會進行其他活動(例如行山)，故需長時間停泊車輛，難以在2小時內再折返繳付咪錶費用，故署方仍未在大埔區若干近郊地方的路旁泊車位設置咪錶。不過，安裝新停車收費錶和修改法例後，署方會檢視咪錶的時間限制能否配合泊車人士需要，或會在現時未有咪錶的路旁泊車位加設咪錶。署方落實加設咪錶前，必定先進行地

區諮詢。

92. 黃家霖先生表示，他會在會議後回覆陳振哲議員有關汀角路近雅群閣劃設路旁泊車位的反對意見。

93. 蔡健倫先生回應如下：

(i) 有關上文第 88(ii)段的查詢，一般短期租約由諮詢到完成招標程序大約需時 6 至 9 個月，基於水務署使用蕉坑土地的申請已獲批准，水務署會於 4 個月內交還白石角近中電站的政府土地(TGLA-TTP812)，而大埔地政處已就使用上述白石角政府土地以公開招標形式作臨時停車場一事展開相關諮詢工作，以縮短處理時間。

(ii) 有關上文第 89 段的查詢，一般而言，大埔地政處接獲反對意見後，會把反對意見轉交相關部門處理。至於會否透露反對意見，須由相關部門自行決定。

(iii) 有關上文第 90(i)段的查詢，大埔地政處已經開始諮詢相關部門。

94. 姚鈞豪議員的問題及意見如下：

(i) 根據上文第 93(i)段的回覆，他詢問招標後，在白石角近中電站的政府土地(TGLA-TTP812)興建臨時停車場的工程，大約多久才能完成。

(ii) 運輸署早前詢問他對科城路短期租約停車場(編號 TP 1766)引進雙層摺疊式泊車裝置有何意見，故他詢問何時落實上述建議。

95. 蔡健倫先生澄清，水務署申請使用蕉坑土地作臨時儲存物料之用，從而騰出白石角近中電站的政府土地(TGLA-TTP812)。水務署會在 4 個月內騰空上述白石角的政府土地，故大埔地政處正就使用上述白石角政府土地興建臨時停車場一事進行諮詢。

96. 姚鈞豪議員請大埔地政處代表以電郵把相關工作時間表發送給他或秘書處。

(二) 關注大埔區違例泊車問題
(大埔區議會文件 TT 37a/2021 號及 TT 37c/2021 號)

97. 李穎琛女士介紹大埔區議會文件 TT 37c/2021 號有關運輸署就大埔區違例泊車問題的回覆。

98. 徐翼福先生介紹大埔區議會文件 TT 37a/2021 號。

99. 陳振哲議員感謝運輸署協助處理違例泊車問題和用心改善交通問題，因為自署方擴闊寶鄉街轉入南盛街位置的黃色條紋行人過路處後，的確有效減少該行人過路處上的違泊車輛，讓巴士有足夠空間轉彎，從而紓緩路面擠塞。他希望署方繼續研究如何解決道路阻塞的問題。

100. 區鎮樺議員的意見如下：

(i) 他不理解警方如何處理人員安排，例如每次出席會議的大埔警區行動主任均不同，故難以掌握委員對違泊問題的關注。他認為警方現時的整體人手不足，即使警方派員前往違泊黑點執法，亦不足以改善違泊問題。

(ii) 他指出違泊黑點包括，(一)運頭街及鄉事會街：即使警方派員處理違泊問題，但上述街道全日都出現交通擠塞。車輛經常停泊在鄉事會街家農蔬果店(“家農”)門口的交通燈位置及行人過路處上落貨，阻礙行人過路。由於上述位置是“Y 型樽頸位”，如車輛需繼續前進，便要切線使用左邊行車線，而該處沒有劃設雙白線，同時又有車輛從運頭街駛出，非常危險。上述問題存在已久，但仍未處理；(二)大埔中心、安邦路、安泰路、安慈路及安祥路：安邦路及安泰路的違泊車輛影響附近居民，包括車輛的響號多年來造成滋擾；(三)李福林體育館門口：該處及翠屏花園的士站後方的違泊車輛導致交通擠塞。由於路面設計問題，駕駛人士被迫違犯交通條例才能前進；(四)翠屏花園中國銀行對出位置：該處的違泊車輛影響其他道路使用者及巴士轉彎；(四)一田百貨(大埔)：每年 5 月及 11 月底舉行一田購物優惠周期間，違泊問題嚴重。2019 年前，警方曾經在現場放置“雪糕筒”和派員駐守，當時的交通情況良好，居民亦非常滿意，但 2019 年後便取消上述安排。在過去 2 年的一田購物優惠周，警方幾乎沒有放置“雪糕筒”，而今次亦只放置少量“雪糕筒”，成效遠不及大型“雪糕筒陣”及臨時封路／改道措施，無法紓緩上述期間的交通、違泊問題及車輛擠塞。

(iii) 警方一直表示委員可以致電報案室熱線聯絡警員，但他曾經接獲大埔超級城管理處的電話，反映報案室熱線由中午 12 時至晚上 6 時均無法接通。即使他向警民關係組反映，並致電報案室，情況依然沒有改善。

(iv) 他認為違泊問題屬於民生事宜，不涉及政治，而警方的確曾經處理違泊問題，但多年來情況仍未見改善。他表示警方處理違泊問題時，不應只勸諭違泊人士離場，應即場檢控，才有阻嚇作用。他指

出其他部門已經盡力處理，例如運輸署已在可行範圍內在現有道路制訂改善措施，但最終仍須靠警方執法，否則相關改善措施便不能發揮作用。雖然駕駛人士自律守法是解決違泊問題的最好方法，但實際上並不可行，故他希望警方更用心處理民生事宜，解決大埔區的違泊問題。

101. 劉勇威議員表示警方有跟進舊墟的違泊問題，並希望他們繼續處理。他又指出，雖然運輸署已在巴士 W3 號線翠怡花園巴士站劃設巴士專用方格，但仍有違泊車輛停泊在上述專用線，故建議警方加強在該處執法，以免駕駛人士心存僥倖，把車輛違泊在其他巴士站點。他曾經在看見車輛違泊在翠怡花園巴士站，導致巴士無法埋站，故希望警方跟進。

102. 陳蔚嘉議員表示，警方有派員在福和路檢控違泊車輛，但有警員曾經誤把警車停泊在福和路的緊急出入口，阻礙救援工作，故希望警務處代表轉達上述意見。

103. 徐翼福先生回應如下：

(i) 他備悉委員上述的違泊黑點，並指出警方一直留意上述黑點的違泊情況，亦有進行票控。然而，有些違泊車輛被票控和離開後，又再折返，故他認同駕駛人士能否自律對改善違泊情況非常重要。此外，上述違泊黑點亦包括劉勇威議員提及的大埔太和路，該處的巴士站是新設置，而警方亦曾看見私家車停泊在巴士站前方及後方，令巴士沒有足夠空間停泊。就此，警方會與運輸署工程師研究可行措施，以杜絕私家車違泊問題。

(ii) 警方知悉有車輛會在非限制區時段在大埔墟及運頭街上落貨。如有需要，警方歡迎有關部門邀請警務處及委員一同前往現場視察和討論。

(iii) 有關上文第 102 段的情況，他相信只是偶爾出現，而警車司機應在警車附近逗留，如在停泊期間有緊急車輛需要進出，司機亦能馬上把警車駛離。

104. 署理主席認為難以在短時間內解決違泊問題，故建議相關部門繼續留意違泊情況。

105. 署理主席宣布休會。

106. 會議其後恢復進行。

(三) 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 37b/2021 號)

107. 徐翼福先生介紹大埔區議會文件 TT 37b/2021 號

108. 譚爾培議員詢問警方能否提供西沙路的執法數字供村民了解。

109. 徐翼福先生表示，由於西沙路屬於新界南交通警區的管轄範圍，如經他們向上述警區索取數據，或需較長時間，故建議秘書處向上述警區了解，以期在較短時間內取得數據。

110. 譚爾培議員請秘書處向新界南交通警區查詢在西沙路的執法行動次數，包括反超速駕駛行動及汽車檢驗行動等。

(會後備註：警務處已按上文第 110 段的要求提交資料文件，而秘書處亦在 2021 年 8 月 16 日以電郵把文件發送給譚爾培議員。)

111. 徐翼福先生表示，他相信新界南交通警區能一併提供譚爾培議員所需的資料。

112. 署理主席認為，大埔區內主要幹道(例如太和路、完善路往大美督的路段、林錦公路、新娘潭路一帶等)的車輛噪音問題未有顯著改善，而委員以往亦已多次與環境保護署、運輸署及警務處討論相關問題，故希望警方能提供詳細的執法數字。他相信不少委員亦曾接獲居民反映有車輛在上述主要幹道高速行駛，故建議警方加強在該處執法。

113. 徐翼福先生表示，由於題述文件提及的執法行動由新界北交通警區負責，他會向上述警區反映委員的要求。不過，他希望委員明白上述警區的執法範圍包括邊境地區、上水分區以及大埔分區。由於車輛或會跨越不同地區，故上述警區難以提供個別路段或大埔分區的執法數字，只能反映整個新界北區的執法情況。他補充說，上述警區執行相關行動時，會派出不同類型的車輛及使用不同儀器，例如偵速攝錄器。

VI. 通過道路、交通安全推廣及單車網絡發展工作小組的職權範圍擬議修訂
(大埔區議會文件 TT 38/2021 號)

114. 署理主席表示，題述工作小組主席與秘書處商討後，希望略為修訂題述工作小組的職權範圍，涵蓋包括申請區議會撥款舉辦與推廣單車使用有關的活動，以及討論道路使用及交通安全事宜。他請委員會考慮通過上述職權範圍的

擬議修訂，詳情載於文件 TT 38/2021 號。

115. 譚爾培議員簡介大埔區議會文件 TT 38/2021 號的擬議修訂。他表示，由於原有的職權範圍只包括“主辦或與其他團體合辦與推廣道路及交通安全信息有關的活動”，故未能善用區議會撥款舉辦其他類型的活動，例如單車代步等。因此，他與秘書處商討後，希望在召開會議前先修訂題述工作小組的職權範圍。此外，他表示題述工作小組共有 200,000 元撥款，故建議委員可在題述工作小組會議上，就籌辦單車活動或道路安全活動提出意見。

116. 署理主席表示，修訂職權範圍後，便能討論更多居民關注的項目。他詢問委員是否同意通過題述的擬議修訂。

117. 席上沒有委員反對，委員會通過題述工作小組的職權範圍擬議修訂。

VII. 其他事項

(大埔區議會文件 TT 39/2021 號、TT 39a/2021 號及 TT 39b/2021 號)

(一) 再關注汀角路交通問題

118. 署理主席表示，蘇達良議員提交有關“再關注汀角路交通問題”的討論文件。雖然他未有在會議的 10 個淨工作日前提交相關文件，但由於有迫切需要討論汀角路的交通問題，故署理主席酌情批准接納較短時間的通知。

119. 蘇達良議員介紹大埔區議會文件 TT 39/2021 號。

120. 蕭偉琨先生介紹大埔區議會文件 TT 39a/2021 號。

121. 黃家霖先生介紹大埔區議會文件 TT 39b/2021 號。

122. 蘇達良議員的意見如下：

(i) 運輸署的回覆提及汀角路現時仍有剩餘行車空間。據他觀察，在正常時段，甚至上下班的繁忙時段，汀角路並不擠塞。不過，當遇上突發事件時，例如 2021 年 6 月 10 日的路燈緊急維修工程，以及早前在龍尾泳灘及大美督發生的事故，汀角路的交通便會癱瘓，沒有應對方案，故他才在每次發生事故後再次提出關注汀角路問題。

(ii) 他指出汀角路設計早已有問題，而人口卻不斷增加。舉例來說，在 2021 年 7 月 6 日的大埔區議會會議上，規劃署表示支持黃魚灘過渡性房屋項目，這會導致汀角路的交通問題更加嚴重。如汀角路人

口增加2 000多人，現有的公共交通服務或不足以應付乘客需求。即使增加服務，汀角路的承載量或未能應付新增的車流。

(iii) 他認同運輸署指汀角路的公共交通服務能滿足乘客需求，而相關巴士號線在最繁忙1小時的平均載客率為3成至7成半。不過，他指居民不時投訴該巴士號線最近沒有按時抵達，加上小巴班次不穩定，故他希望九巴確保該巴士號線按時抵達。

123. 署理主席查詢，運輸署在2021年3月底委託交通工程顧問公司進行的大埔區域交通及運輸研究的進度如何，而該研究是否包括大埔區不同道路的問題及擴闊汀角路的可行性。

124. 彭曉峯先生表示，運輸署在2021年3月26日委託交通工程顧問公司展開大埔區域交通及運輸研究。交通工程顧問公司最近在不同行人路口數算車輛，並即將制訂不同交通模型，以及研究交通改善措施以減輕交通擠塞的情況。

125. 蘇達良議員表示，據了解，以往有計劃在桐梓山路興建發展項目，但該計劃最後取消。有居民早前提議在桐梓山路開闢1條通往香港教育大學的道路。他認為此舉能讓船灣居民選擇主幹道以外的道路前往大埔市區。

126. 署理主席希望運輸署記錄上文第125段的意見，並指出大埔區內有很多積存已久的問題，故委員過往曾經建議在大埔第9區開闢途經大埔頭或康樂園前往鳳園的道路，以疏導對外交通。他不清楚運輸署會制訂大埔哪個地區的交通模型，但認為署方需一併研究如何改善大埔對外及對內的交通。他詢問署方能否在下次會議報告大埔區域交通及運輸研究的進度、相關時間表、重點研究的位置，以及能否先研究汀角路的交通問題。

127. 彭曉峯先生表示，運輸署備悉委員的意見。此外，他會與署方同事商討會否在大埔區議會匯報大埔區域交通及運輸研究的進度。

128. 署理主席詢問運輸署計劃如何改善大埔區內的主要幹道。

129. 李穎琛女士表示，交通工程顧問公司籌備大埔區域交通及運輸研究時需按照運輸署提出的要求進行，包括：(一)參考大埔區議會會議，特別是交運會會議上曾經討論的交通問題。交通工程顧問公司搜集資料時，署方會特別反映他們已知的問題，例如南運路、大埔墟鐵路站附近及林村河南北兩岸的問題，故交通工程顧問公司亦會重點研究這些問題，並一併研究運頭街及鄉事會街的交通燈號問題；以及(二)籌備時亦須參考已知將會落實的發展項目，並評估研究項目落成後，大埔區路口會出現的問題。如有問題，交通工程顧問公司便須制訂解決方案。如方案涉及大型工程，署方會繼續跟進，例如申請立法會撥

款等。此外，她表示大埔區域交通及運輸研究大約需時 2 年才能完成。

130. 署理主席表示，交通問題對居民造成的影響最大，故希望運輸署仔細研究。

(二) 有關小型交通改善項目的工程進展

131. 姚鈞豪議員的問題如下：

(i) 他詢問科進路近嘉熙對出的行人過路處工程、擴建逸瓏灣巴士站工程、海日灣 II 巴士站工程，以及科進路近逸瓏灣迴旋處的行人過路處工程預計何時展開和完成。

(ii) 逸瓏灣迴旋處有 1 項小型工程已經完成。他希望把小巴站遷移至該處，但現時該處的影線仍未移除，故詢問預計何時移除。

132. 蕭偉琨先生回應如下：

(i) 上文第 131(i)段提及的工程預備工作均在進行中。

(ii) 就上文第 131(ii)段的工程進展，路政署剛才已收到運輸署的工程圖則，而他亦已即時聯絡同事安排工程，預計在 1 至 2 個月內完成工程。

(iii) 有關把科進路迴旋處的種植地帶改作行人路的工程，由於是項工程或會影響樹木的生態環境，而移除樹木需時較長，故他與路政署園境部同事調整了設計圖則中的樹井設計，希望能興建行人路並保留樹木。他們已把調整後的設計圖則提交康文署研究。如獲康文署同意保留樹木，路政署希望在 2021 年年底提早展開上述工程(原訂日期為 2022 年年底前)，以期提早峻工。

(iv) 有關海日灣 II 巴士站工程，由於需搬遷地下設施，故路政署預計在 2022 年第 3 季展開工程。路政署已經派員前往現場研究微調設計的可能性，並會與公用事業公司商討，如可避免搬遷地下設施，或能提早在 2022 年年初動工。

(v) 有關科進路行人過路處工程，路政署現正設計臨時交通安排。由於上述工程會影響附近屋苑的出入口，故署方需先與相關屋苑的管理處或居民溝通，其後才能提供姚鈞豪議員上述的工程時間表。

133. 署理主席請姚鈞豪議員在會議後就需要跟進的事項聯絡相關部門。

(三) 運輸署－有關 2021-2022 年度大埔區巴士路線計劃落實及調整項目的總結

134. 周炫瑋議員引述題述計劃落實及調整項目的總結，指運輸署會與巴士公司進一步商討巴士 A47X 號線落實方案的細節。就此，他詢問是否由於需要與龍運巴士有限公司商討，以及涉及增加站點的安排，故仍需進一步商討才能落實。

135. 區格萊先生表示，他會在會議後向運輸署相關同事了解有關上文第 134 段的查詢，再與周炫瑋議員聯絡。

136. 周炫瑋議員請運輸署代表以電郵回覆他。

(四) 其他事宜

137. 周炫瑋議員表示，今天是他以區議員身份出席的最後一個會議。他感謝委員、政府官員及秘書處過去的幫助，並祝願大家平安。

138. 區鎮樺議員希望向前交運會主席關永業先生表達謝意。他表示，關永業先生及任啟邦先生是較資深的區議員，而他與他們共事已經 20 年。他們昨日辭去區議員一職，大家都認同他們是大埔區內務實工作的區議員，亦很敬重他們。他對他們離任區議員感到難以接受，十分難過。他慶幸自己曾經與他們在區議會及地區打過一場美好的仗，並一同經歷過各種風浪，包括在 2004 年至 2007 年有 9 位民主派成員當選大埔區區議員；曾經只有關先生、任先生及他 3 人當選；以及今屆區議會有 19 位民主派成員當選，可謂甘苦與共。過去 1 年半，雖然委員之間偶有爭拗，但仍是一段愉快的經歷。他認為從政人士的戰場是地區及選舉，而“戰死沙場”總較逃避戰場好，只是他料不到他們並非“戰死沙場”。他曾經當選，亦曾落選，但想不到屬於“長勝將軍”的關先生及任先生最終未能完成任期，並以辭任的方式結束區議員生涯，令大家十分感慨。在他落選區議員的 4 年間，關先生及任先生曾給予他極大幫助，後來亦幫助很多新任區議員及地區工作者進行地區工作。如沒有他們的支持及幫助，在沒有人脈及指導的情況下，實難以延續地區工作，更遑論提升與政府部門合作的效率。他感謝關先生及任先生過去對他的包容及提點。雖然他不知道往後的選舉制度如何，而他日後會否參選仍是未知之數，但經昨日一別後，他希望後會有期，再與關永業先生、任啟邦先生及今屆大埔區區議員再戰江湖。最後，他請各位委員珍重，並祝各位一切平安。

139. 署理主席表示，他以署理主席身份代為主持是次會議，亦感觸良多。在過去的日子，關永業先生給予他很多學習機會。他最初選擇擔任交運會副主席時

滿腔熱血，但上任後發現很多事情與期望有很大落差。他感謝各位委員並肩同行。現實環境風高浪急，他希望各位平安。

VIII. 下次會議日期

140. 署理主席宣布，下次會議訂在 2021 年 9 月 10 日(星期五)上午 9 時 30 分舉行。

141. 議事完畢，會議在下午 3 時 07 分結束。

大埔區議會秘書處
2021 年 9 月

「人人暢道通行」計劃

大埔區議會轄下
交通及運輸委員會
(2021年7月9日會議)

「人人暢道通行」第三階段計劃

為大埔區內兩條現有行人天橋
(結構編號：NF79及TP01)及
一條現有行人隧道(結構編號：NS78)
加建升降機設施

「人人暢道通行」計劃

- 政府一直致力締造無障礙通行的環境。我們於2012年推出「人人暢道通行」計劃，積極為公共行人通道加建無障礙通道設施（即升降機或標準斜道）。其後，我們陸續在「人人暢道通行」計劃下推出多個階段的計劃，以期涵蓋更多行人通道，利便市民出行。

- 現時，大埔區內「人人暢道通行」計劃的「原有計劃」、「擴展計劃」及「第二階段計劃」下共有20個加建升降機項目。截至2021年6月30日，當中16個項目已經完成，餘下的4個項目正在施工。

「人人暢道通行」計劃

「原有計劃」、「擴展計劃」及「第二階段計劃」下
大埔區項目的推展進度

原有計劃			
1	NS61	橫跨東鐵線路軌於大埔公路 - 大窩段及大埔頭徑之間	已完成
2	NS69 & NS70	橫跨大埔公路 - 元洲仔段及南運路近廣福道	已完成
3	NS75	橫跨南運路在廣福道和寶湖道之間	已完成
4	NS77	橫跨大埔太和路近南運路	已完成
5	NF78	橫跨粉嶺公路近泰亨灰沙圍於康樂園與泰亨之間	已完成
6	NF80	橫跨東鐵線路軌近元嶺	正在施工
7	NF81	橫跨東鐵線路軌近橋頭	已完成
8	NF82	橫跨東鐵線路軌近大窩東支路及塘坑	已完成
9	NF97	橫跨大埔太和路及林村河近大埔中心	已完成
10	NF132	橫跨南運路近大埔中心和新興花園	已完成
11	NS139	橫跨完善路近汀角路及大福街	已完成
12	NS145	橫跨粉嶺公路近大埔公路 - 大窩段	已完成
13	NF266	橫跨汀角路近棟樑里	已完成
14	NF444	橫跨南運路近運頭塘邨	已完成

「人人暢道通行」計劃

「原有計劃」、「擴展計劃」及「第二階段計劃」下
大埔區項目的推展進度

擴展計劃			
15	NS87	橫跨安埔路近南運路及新興花園	已完成
16	NF156	橫跨大埔公路 - 元洲仔段近廣福邨	已完成
17	NF191	橫跨汀角路連接大元邨及富亨邨	已完成
第二階段計劃			
18	NS154	橫跨大埔太和路近太和鄰里社區中心	正在施工
19	TP02	橫跨西沙路近帝琴灣	正在施工
20	TP03	連接寶湖花園商場及大埔超級城	正在施工

「人人暢道通行」計劃

- 政府在2018年的施政報告中宣布，為餘下分佈全港多區共128條行人通道的加建升降機建議展開可行性研究，以推展當中可行的項目，惠及長者和有需要的市民（下稱「第三階段計劃」）。

- 路政署委聘的工程顧問，在2019年第三季起陸續就上述加建升降機建議展開勘測，以確定項目是否技術上可行，當中包括大埔區內的3 個項目。

「人人暢道通行」計劃

大埔區內「第三階段計劃」的行人通道

	路政署結構編號	結構類別	位置	於 2021 年 6 月底的情況
由路政署負責維修及保養的行人通道				
1	NS78	行人隧道	橫跨大埔太和路近大埔文娛中心	完成初步設計方案
2	NF79	行人天橋	橫跨粉嶺公路近大窩村	完成初步設計方案
非由路政署負責維修及保養的行人通道				
3	TP01	行人天橋	橫跨安埔路連接富善商場及怡雅苑	完成初步設計方案

「人人暢道通行」計劃

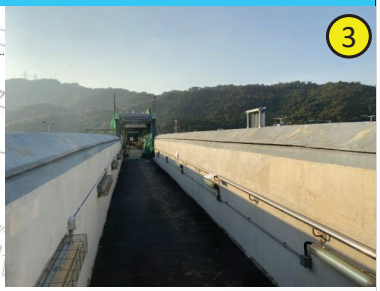
- 我們已就「第三階段計劃」大埔區的行人天橋 （結構編號：NF79及TP01）及行人隧道（結構編號：NS78）的加建升降機工程進行了勘測研究，並已大致完成加建升降機的初步設計方案。

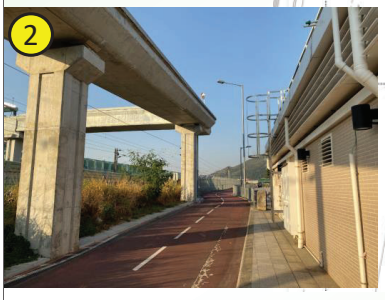
- 此外，該3個項目的相關資料，包括收到的建議數目、人流數字、可能影響將來人流的因素、鄰近有否長者或傷健人士相關設施、鄰近是否已設置可替代的無障礙通道設施、可能的技術困難等亦載於附件三，供委員會作全面考慮。

橫跨粉嶺公路近大窩村的行人天橋（結構編號：NF79）



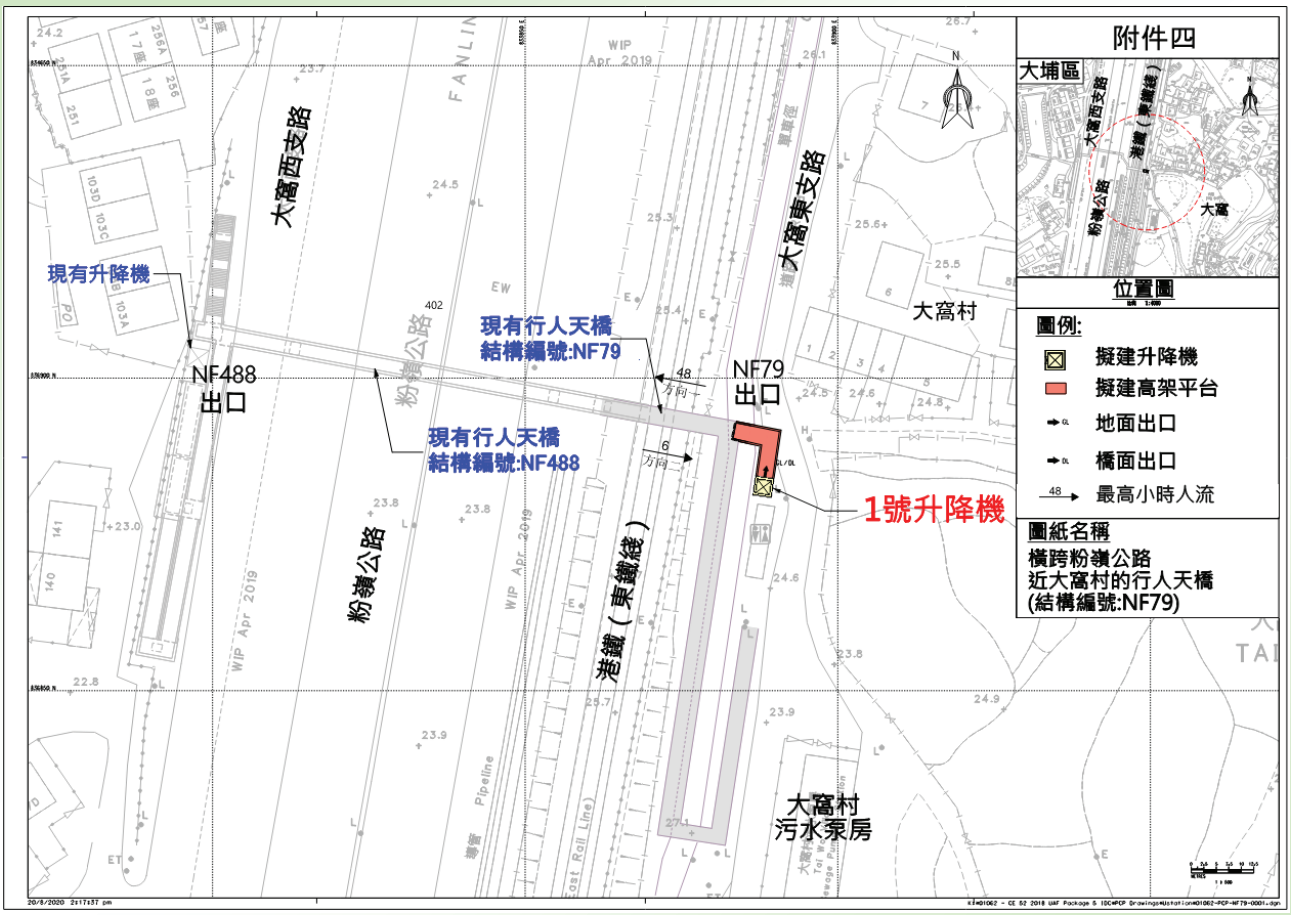








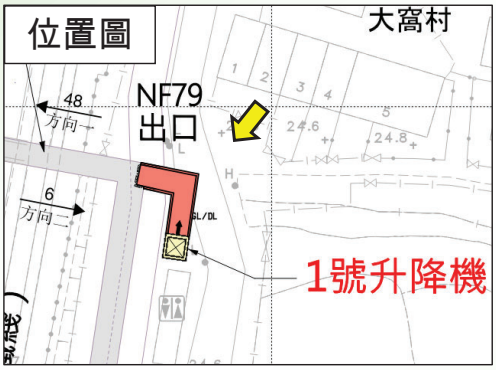
橫跨粉嶺公路近大窩村的行人天橋
（結構編號：NF79）



橫跨粉嶺公路近大窩村的行人天橋
（結構編號：NF79）

現時情況





NF79 1號升降機模擬完成圖



為騰出空間容納擬建的 1 號升降機，我們需要佔用位於NF79出口旁的部份現有行人路。

橫跨安埔路連接富善商場及怡雅苑的行人天橋
（結構編號：TP01）

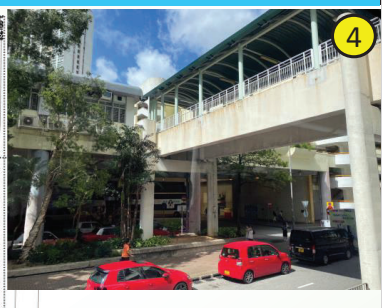






現時情況

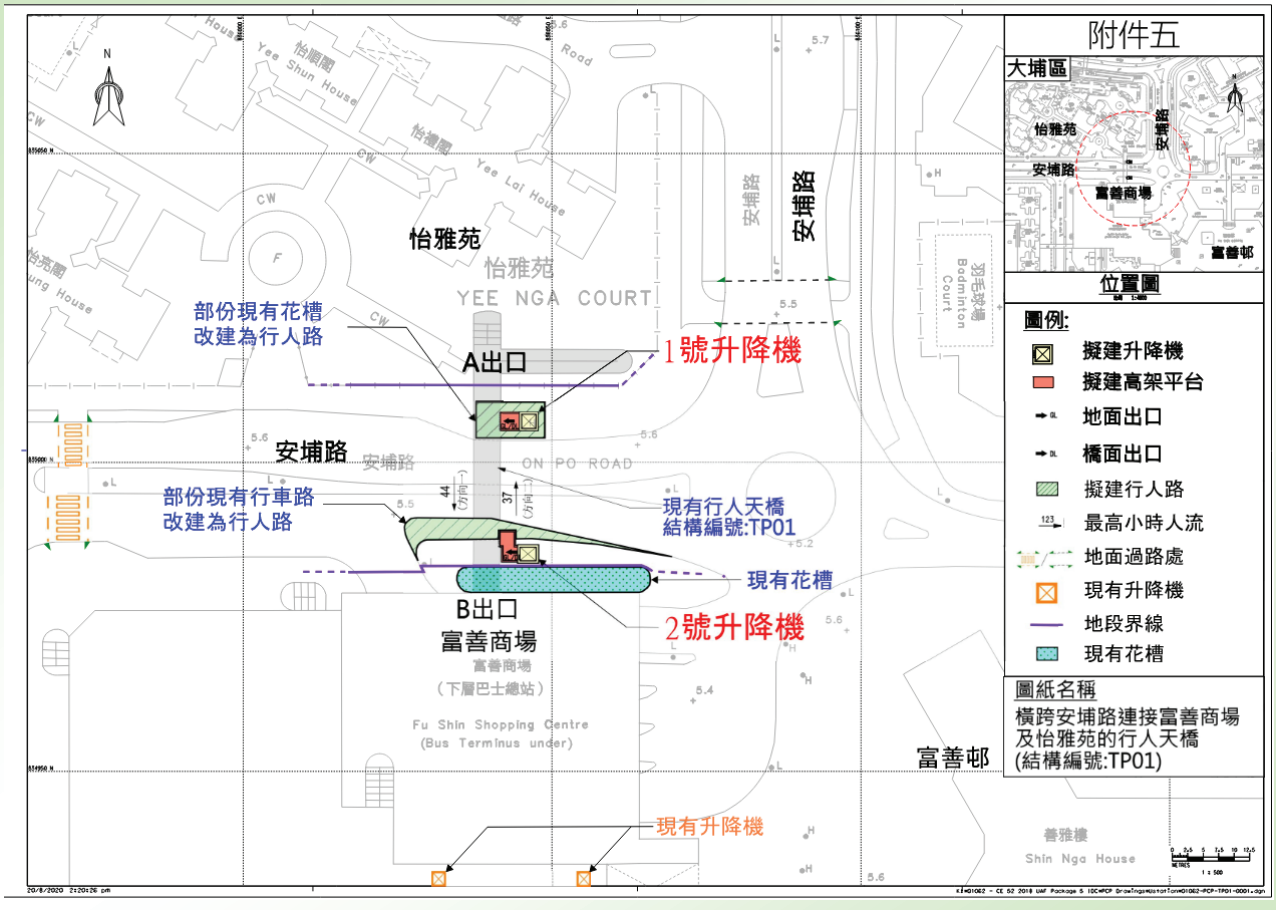








橫跨安埔路連接富善商場及怡雅苑的行人天橋
（結構編號：TP01）

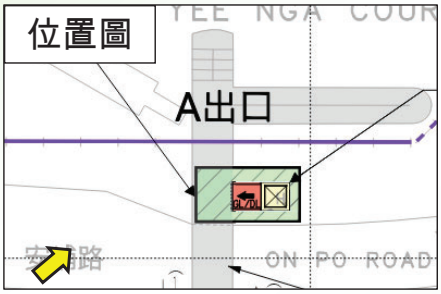


橫跨安埔路連接富善商場及怡雅苑的行人天橋
（結構編號：TP01）

現時情況



位置圖



TP01 1號升降機模擬完成圖



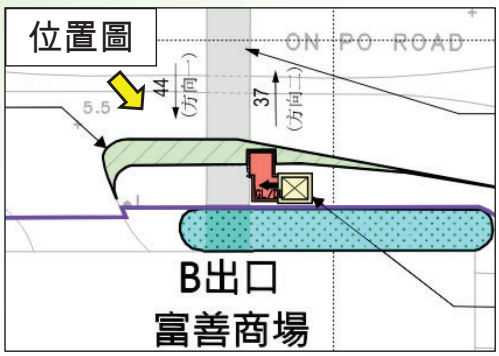
為騰出空間容納擬建的 1 號升降機，我們需要拆卸 A 出口附近的部份現有花槽及將部份花槽改建為行人路。

橫跨安埔路連接富善商場及怡雅苑的行人天橋
（結構編號：TP01）

現時情況



位置圖



TP01 2號升降機模擬完成圖



我們需要將安埔路近 B 出口的部份現有行車路改建為行人路以提供足夠空間容納擬建的 2 號升降機及行人通道。

橫跨大埔太和路近大埔文娛中心的行人隧道
（結構編號：NS78）



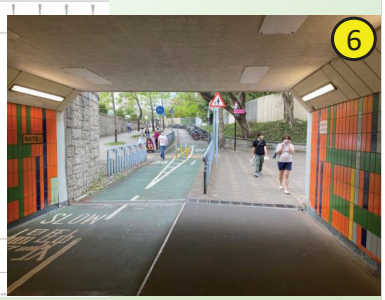




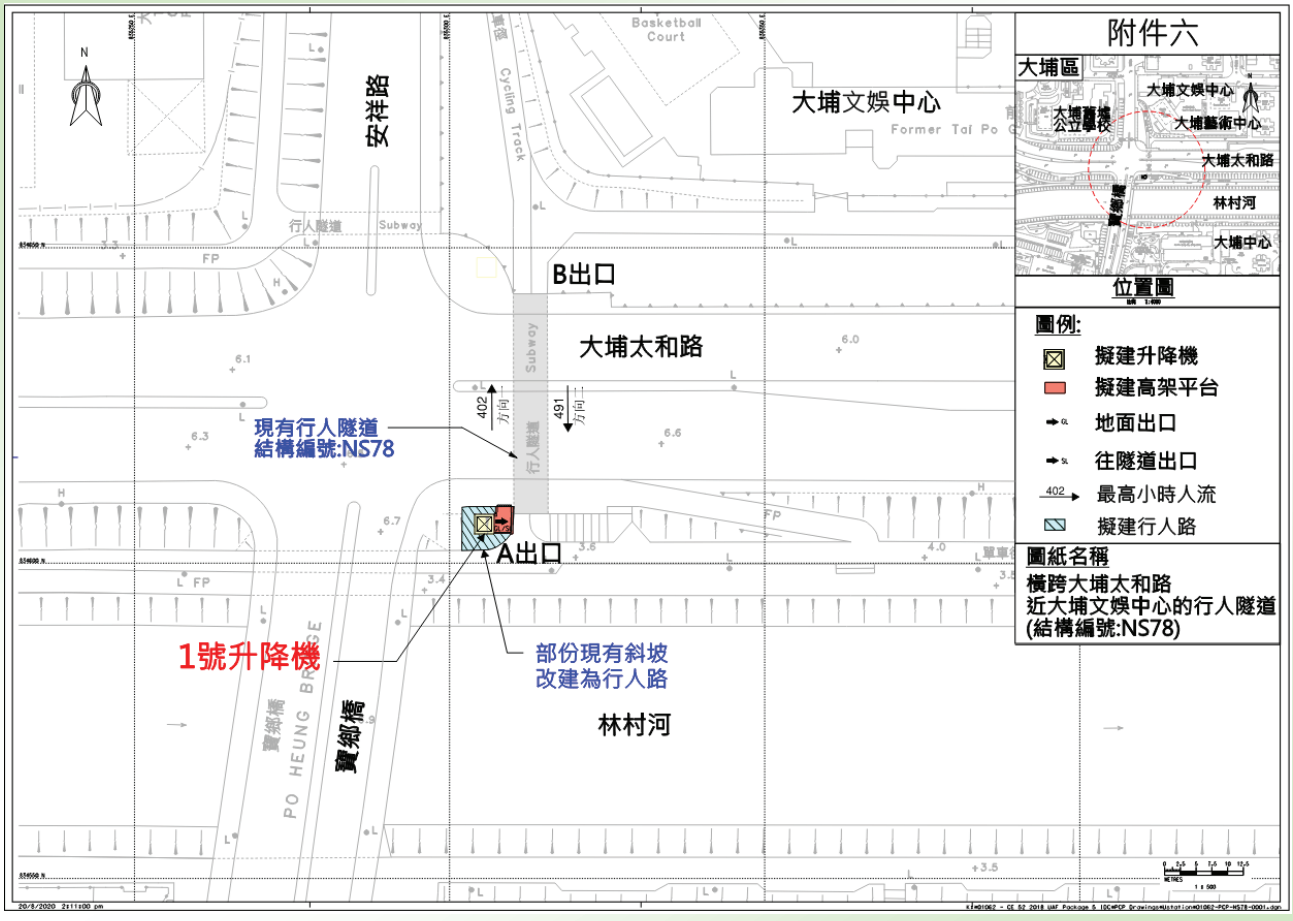








橫跨大埔太和路近大埔文娛中心的行人隧道
（結構編號：NS78）

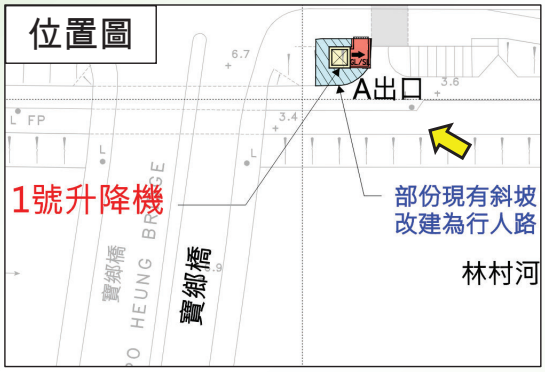


橫跨大埔太和路近大埔文娛中心的行人隧道（結構編號：NS78）

現時情況



位置圖



NS78 1號升降機模擬完成圖



為騰出空間容納擬建的 1 號升降機，我們需要佔用A出口附近的部份現有斜坡及將部份斜坡改建為行人路。

我們預計位於上述斜坡內的樹木將會受到加建升降機工程影響，我們將會與相關部門商討移植或補種受影響樹木的安排。

施工安排

- 擬建的升降機將設有機械式抽風設施，以保持升降機內空氣流通，為使用者提供舒適的環境。
- 升降機主體工程主要包括地基、升降機塔結構、升降機安裝及相關的機電工程。
- 如有需要，我們將會改動及重置受工程影響的設施包括道路、管線及各公用服務設施以配合工程，並會就有關改動及重置諮詢各有關部門及機構。
- 於施工期間，我們會按工程需要實施臨時交通安排，圍封現有的行車道及行人道，以進行施工。有關的臨時交通安排會按《道路工程的照明、標誌及防護工作準則》及其他相關的標準設計及實施，以保障公眾安全。加建工程並不涉及主要的交通改道，因此我們預期工程對交通的影響輕微。
- 加建升降機的初步工程方案若獲得委員會支持，我們將展開詳細設計工作。在完成詳細設計後，我們會盡快進行招標，開展建造工程。

歡迎各委員提供意見及支持

謝謝

大埔區議員
關永業　劉勇威　任啓邦　區鎮樺
區鎮濠　陳蔚嘉　毛家俊　蘇達良

新界大埔
鄉事會街 8 號
大埔綜合大樓 4 樓
大埔區議會
交通及運輸委員會

敬啓者：

要求擴建大埔中心巴士總站

大埔由 80 年代初開始發展成爲新市鎮，位於大埔中心的巴士總站已使用接近 40 年，作爲大埔市中心的交通樞紐，配合大埔居民對外區交通需求，巴士路線不斷增加，近年更引入小巴路線。期間，雖然曾重新規劃巴士線道工程，可惜仍不足應付。

我們相信，未來在大埔區內仍有不少房屋發展項目，人口必定會繼續增加。爲舒緩大埔中心巴士總站的服務需求，我們建議立即展開擴建巴士總站前期工程，收回毗連大埔中央廣場部份位置，以作擴建之用。

爲此，我們特具此函致委員會，轉達大埔居民的關注，並期望於 7 月份的大埔區議會交通及運輸委員會會議上討論上述議題，及要求運輸署、康文署、規劃署、地政署及路政署派出負責相關範疇的代表出席會議回應上述議題。

此致
大埔區議員
交通及運輸委員會

大埔區議員
關永業　劉勇威　任啓邦　區鎮樺
區鎮濠　陳蔚嘉　毛家俊　蘇達良

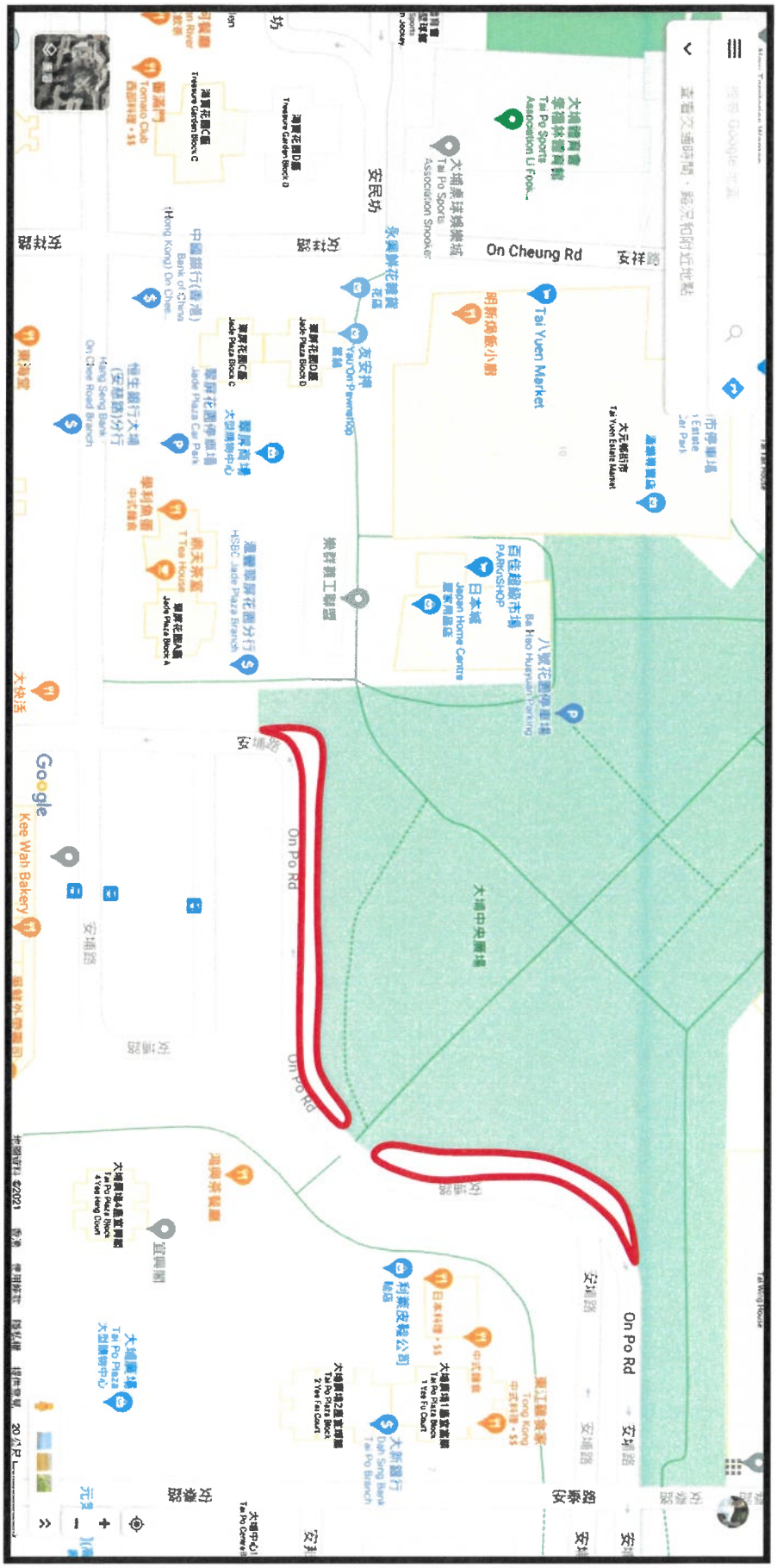
（區鎮樺 代行）

2021 年 7 月 5 日
隨函附：地圖

地址：香港新界大埔大元邨泰樂樓地下31號　ADDRESS：ROOM 31, G/F, TAI LOK HOUSE, TAI YUEN ESTATE, TAI PO, N.T. HONG KONG
電話 TEL：(852) 2662 1151　傳真 FAX：(852) 2662 1191　電郵 E-mail：rayau.tpoffice@gmail.com　網頁 HOMEPAGE：http://www.facebook.com/ca.tpndteam

大埔區議員

關永業	劉勇威	任啓邦	樺鎮區
區鎮濠	陳蔚嘉	毛家俊	蘇達良



地址：香港新界大埔大元邨泰樂樓地下31號 ADDRESS：ROOM 31, G/F, TAI LOK HOUSE, TAI YUEN ESTATE, TAI PO, N.T. HONG KONG
電話 TEL：(852) 2662 1151 傳真 FAX：(852) 2662 1191 電郵 E-mail：rayau.tpoffice@gmail.com 網頁 HOMEPAGE：http://www.facebook.com/ca.tpndteam