

北區區議會交通及運輸委員會
第 17 次會議記錄

日期：2010 年 7 月 12 日(星期一)

時間：下午 2 時 30 分至 6 時 15 分

地點：北區區議會會議室

出席者

		<u>到席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席：	劉國勳議員	會議開始	會議結束
副主席：	賴心議員	會議開始	會議結束
委員：	蘇西智議員, BBS, MH	會議開始	會議結束
	侯金林議員, MH, JP	會議開始	下午 5:40
	鄧根年議員, MH	會議開始	會議結束
	陳勇議員	會議開始	下午 4:31
	溫和輝議員	會議開始	會議結束
	黃成智議員	下午 3:20	下午 4:30
	潘忠賢議員	會議開始	會議結束
	羅世恩議員	會議開始	會議結束
	余智成議員	會議開始	下午 5:17
	藍偉良議員	會議開始	會議結束
	廖國華議員	會議開始	會議結束
增選委員：	呂慶忠先生	會議開始	會議結束
	張偉業先生	會議開始	下午 6:04
	吳耀祖先生	會議開始	會議結束
	李永成先生	會議開始	會議結束
	丘家偉先生	下午 2:40	會議結束
	廖錦昌先生	會議開始	會議結束

秘書： 潘泯宜女士 北區民政事務處行政主任(區議會)4

列席者

陳羿先生, JP	民政事務總署北區民政事務專員
莊敏婷女士	民政事務總署北區民政事務助理專員
袁立本先生	運輸署助理署長 / 巴士及鐵路
譚佩華女士	運輸署高級運輸主任 / 巴士發展(新界)
謝建煌先生	運輸署高級運輸主任(隧道及青馬)2

蘇鎮存先生	運輸署高級運輸主任(北區)
黃建男先生	運輸署工程師(北區)1
崔詠霞女士	路政署區域工程師(北區及粉嶺)
胡振剛先生	路政署橋樑及結構部特別職務組 工程師 1
何紹輝先生	房屋署高級結構工程師(大埔、北區、 沙田及西貢)
戴碧瑩女士	土木工程拓展署工程師 2 (新界西及北)
溫東盛先生	香港警務處大埔區交通隊主管
馮志輝先生	香港警務處邊界區交通隊主管
胡銘基先生	九龍巴士公司策劃及發展經理
施超強先生	九龍巴士公司車務主任
蔡玉蓮女士	港鐵公司公共關係主任 - 對外事務
黃其光先生	萬利事(亞洲)顧問有限公司副項目總監
林偉強先生	萬利事(亞洲)顧問有限公司項目經理

未克出席者

侯志強議員
陳崇輝議員
黃宏滔議員
溫和達議員
葉曜丞議員, MH

開會辭

主席歡迎各委員、部門代表和機構代表出席是次會議，特別歡迎首次列席會議的北區民政事務助理專員莊敏婷女士。

2. 主席表示，侯志強議員、陳崇輝議員、黃宏滔議員、溫
和達議員和葉曜丞議員因事請假，委員會備悉並批准他們的休
假申請。

第 1 項——通過北區區議會交通及運輸委員會第 16 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處收到一份修訂建議，修訂建議已於會

前派發予委員參閱，他詢問委員對修訂內容的意見。

4. 委員會通過經修訂的會議記錄。

第 2 項——粉嶺百和路行人隧道(結構編號 NS143)加建升降機工程諮詢文件
(文件第 29/2010 號)

5. 主席歡迎路政署橋樑及結構部特別職務組工程師胡振剛先生、萬利事(亞洲)顧問有限公司副項目總監黃其光先生和項目經理林偉強先生列席會議。

6. 胡振剛先生介紹工程背景。

7. 黃其光先生介紹文件。

8. 賴心議員和潘忠賢議員支持落實上述工程。他們建議顧問公司同時於港鐵粉嶺站附近加建升降機，以完善整體無障礙設施。

9. 潘忠賢議員亦建議於連接港鐵粉嶺站和行人隧道的斜道加建上蓋。李永成先生贊成有關建議。

(丘家偉先生於此時到席。)

10. 羅世恩議員支持工程計劃。他建議顧問公司於升降機的玻璃外牆塗抹防曬物料，並加強升降機的抽風系統，令使用者更舒適。

11. 藍偉良議員支持計劃，並希望路政署配合北區的發展，於區內興建更多無障礙設施。他詢問顧問公司不安排上述工程刊憲是否可行。

12. 李永成先生詢問升降機外牆的玻璃物料能否有效阻隔熱

力，降低升降機內的溫度。

13. 主席指出，委員會曾提議於靠近港鐵粉嶺站的行人隧道位置加建扶手電梯，他希望路政署和顧問公司研究有關建議。

14. 黃其光先生表示，顧問公司將會採用低輻射鍍膜玻璃(Low-E glass)建造升降機外牆，該物料能有效反射陽光，故具備良好隔熱性能，而且升降機亦設有空調設備。此外，他解釋根據香港的道路法例，由於現時加建升降機的位置屬於政府土地，而經諮詢後並沒有地區人士對工程提出反對，故路政署不一定須要安排有關工程刊憲。

15. 胡振剛先生指出，連接港鐵粉嶺站的高架行人路與行人隧道的斜道為無障礙通道設施，加上路政署擬於百和路行人隧道建升降機，該處的整體設施已能滿足無障礙環境的要求。他表示，路政署會考慮加建行人路上蓋的建議。至於加建扶手電梯的意見，則須交由運輸署考慮和研究。

16. 主席總結，委員會支持上述工程，並希望路政署和顧問公司考慮委員對工程的意見，建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(胡振剛先生、黃其光先生和林偉強先生於此時離席。)

第 3 項——北區區議會交通及運輸委員會 2010 至 2011 年度社區參與計劃撥款申請
(文件第 35/2010 號)

17. 主席表示，委員會收到一份撥款申請。他邀請北區交通調查工作小組主席賴心議員簡介撥款申請的活動內容。

18. 賴心議員表示，北區交通調查工作小組於 2010 年 6 月 28 日舉行了 2010 至 2011 年度第 1 次會議，討論交通調查的目標、形式和內容。於會議上，成員建議調查的目標為研究往返北區與區外的巴士和行駛北區區內專線小巴的服務質素，以蒐集數

據協助改善北區的公共交通服務。工作小組將會聘用顧問公司調查往返北區與區外的 6 條巴士路線，包括 270A、277X、70X、278X、279X 和 A43 號線巴士，以及行駛北區區內的 3 至 4 條專線小巴路線的服務質素，例如乘客量、班次時間的準確性等。工作小組亦會要求顧問公司整理調查所得數據，並於交通及運輸委員會會議上匯報調查結果。調查工作計劃將於 2010 年 8 月開始，2011 年 3 月完成。他請委員考慮通過有關活動的撥款申請。

19. 主席提示委員，如委員與撥款申請團體可能有利益關係，必須填妥利益申報表，以供備案和載列於會議記錄內。

20. 委員會通過撥款申請。

第 5 項——強烈要求開設小巴由聯和墟街市至北區醫院
(文件第 31/2010 號)

21. 主席表示，由於運輸署助理署長將於稍後出席會議，建議先討論議程第 5 項的文件。

22. 鄧根年議員介紹文件。

(袁立本先生和譚佩華女士於此時到席。)

23. 蘇鎮存先生回應說，運輸署曾就建議的小巴路線進行諮詢，聽取不同業界人士的意見。現時，市民可以乘搭 73 號線巴士往返聯和墟和太平邨(鄰近北區醫院)，而 70K 號線巴士則提供來往清河邨至聯和墟的服務。市民如要由聯和墟前往清河邨，亦可乘搭 278K 號線巴士，然後轉乘 273A 號線巴士。他表示，運輸署會把委員的意見記錄在案，於檢討小巴服務時，考慮以合併小巴路線的方法處理委員的要求。

24. 羅世恩議員指出，市民需要的是以快捷、方便和舒適的公共交通服務來往聯和墟和北區醫院，73 號線巴士的服務未能滿足市民的需要。他認為的士服務雖快捷又舒適，但並非大部

分市民可以負擔得來。因此，他要求運輸署盡快推出往返聯和墟和北區醫院的專線小巴服務。

25. 鄧根年議員指出，北區居民對上述專線小巴線的需求殷切，他希望委員會繼續向運輸署爭取開設來往聯和墟街市和北區醫院的專線小巴服務。

26. 陳勇議員建議運輸署進行路線測試，先蒐集客觀的需求數據，再與委員討論有關議題，以達致共識。

27. 呂慶忠議員指出，現有的交通設施未能為聯和墟和清河邨居民提供快捷、方便和價錢合理的交通服務。他認為，改善聯和墟、清河邨和北區醫院之間的交通配套不但能刺激北區的經濟，亦能改善民生。他表示，如果的士團體反對開設小巴線，委員會亦接受運輸署開設連接聯和墟、清河邨和北區醫院的巴士線，以平衡各方利益。

28. 吳耀祖先生指出，前往北區醫院的多數為老弱殘疾人士，要求他們以迂迴轉折的方法前往醫院覆診，實在不合理。他要求運輸署考慮委員會的建議。

29. 潘忠賢議員建議運輸署積極解決由聯和墟前往北區醫院的交通問題。他建議運輸署考慮開設由聯和墟經祥華邨往北區醫院的交通服務，以方便長者前往北區醫院。

30. 藍偉良議員指出，在 2003 至 2009 年期間北區的人口持續增加，而專線小巴的數目仍然維持為 4 350 部，應為小巴營辦商帶來不少商機。他認為，運輸署只集中在偏遠地區開設新的小巴線，而忽略聯和墟等地區的需求。他要求運輸署解釋未能開設來往聯和墟和北區醫院小巴線的原因。

31. 主席希望運輸署考慮委員和市民的意見，建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

第 4 項——建議修訂長途巴士增加班次的載客率參考指標及爭取 373 號線巴士全日通車
(文件第 30/2010 號)

32. 主席歡迎運輸署巴士及鐵路科助理署長袁立本先生和高級運輸主任譚佩華女士列席會議。

(黃成智議員於此時到席。)

33. 主席介紹文件。

34. 袁立本先生解釋，由於香港道路資源有限，在顧及道路交通情況及環境保護的前提下，現行的運輸政策是以鐵路為骨幹，為市民提供快捷、可靠和環保的公共交通服務。目前，北區有三個鐵路站，除了鐵路以外，還有其他公共交通服務。新市鎮一般亦設有對外的巴士服務供市民選擇，例如前往西九龍、屯門及荃灣等地區。同時，屋邨亦有巴士和小巴服務接駁鄰近鐵路站或公共交通交匯處。他指出，假如每區都要增設長途巴士路線前往市區，市區的繁忙道路將不勝負荷，導致擠塞及增加路邊廢氣排放，這樣對巴士乘客、其他道路使用者和市區居民均無好處。此外，社會上亦有很多團體要求，減少市區行走的巴士數目。在今天早上的立法會交通事務委員會及環境事務委員會聯席會議上亦討論重整巴士路線以改善空氣的問題。他表示，運輸署明白北區居民對交通服務的要求，署方會平衡各方因素，包括居民對交通服務的要求、道路使用情況及環保的要求等，並會認真考慮委員會的意見。此外，他指出增加巴士班次的載客率的指引適用於規範所有巴士服務。然而，署方亦會考慮地區的情況，在指引的規範下作適當的安排，以滿足市民對公共交通服務，道路交通和環保的要求。

35. 藍偉良議員指出，香港最大的空氣污染源頭為發電廠，而路面交通運輸所帶來的空氣污染問題則少於 15%。他認為政府最近才投放不少資源於興建八號幹線和青沙公路，這與運輸署希望減少巴士前往市區的理念互相矛盾。他認為政府以鐵路為骨幹的公共運輸政策使港鐵在公共交通工具的市場佔有率超過 40%，剝削了其他公共交通工具的生存空間。雖然鐵路的載客量高，班次準時，為有效率的集體運輸工具，但遠離港鐵站

的新發展區，如上水第 36 區清河邨一帶，卻未能享受到鐵路運輸的好處，居民更要多付一程轉駁車費前往港鐵站，反映運輸署沒有提供其他公共交通工具選擇予新發展區居民。他指出，新發展區居民都須要前往香港島、觀塘、深水埗、屯門或荃灣等地區工作，港鐵卻不能提供直達那些地區的交通服務。他對運輸署只為清河邨居民提供 273B 號線巴士前往港鐵上水站，而沒有公共交通工具直達北區以外的地方，表示不滿。

36. 李永成先生認為巴士較港鐵更能為乘客提供舒適和便利的交通服務，而十八區中，只有北區沒有全日過海巴士服務，這實在是不公平。他要求運輸署為北區居民安排 373 和 373A 號線巴士全日提供服務。此外，他認為現時增加巴士班次的載客率參考指標不合時宜，委員會接受有關載客率只計算巴士座位，而不計算企位，希望運輸署考慮委員會的建議。

37. 呂慶忠先生對運輸署的回應表示遺憾。他不反對政府以鐵路為骨幹的公共運輸政策，但政府亦應該適時地檢討有關政策，以回應居民的需求。他指出，港鐵西鐵綫的乘客量不如東鐵綫般飽和，但元朗、屯門等地區的過海巴士資源卻比北區為多，並不合理。他認為只要能提供座位予長途乘客，便能為他們爭取更多休息時間，提升生活質素。他要求運輸署重新檢討公共運輸政策，並建議先減少市區的過海巴士線，以路途的長短為指標，優先考慮為偏遠地區開設巴士服務。

38. 賴心議員認為有關部門和機構一直未能有效回應委員會的訴求。他指出，北區居民為前往市區付出昂貴的交通費，但北區的巴士資源一直較其他地區為少，前往地區以外的公共交通工具亦相當轉折，並不公平。他對此非常不滿。

39. 潘忠賢議員認為運輸署以鐵路為骨幹為由拒絕委員會增加巴士班次的要求，並不合理。他指出，早上繁忙時段，市民除了於港鐵上水站乘車有空置座位乘坐外，由港鐵粉嶺站開始乘車的乘客均要站着完成車程。北區前往市區路途遙遠，居民長期乘搭擠逼的交通工具，身心疲累。因此，北區居民寧願繳付昂貴的巴士車資，以乘坐舒適的座位前往市區。他希望運輸署能為北區居民設想，考慮委員會的意見。

40. 余智成議員表示，委員會為北區爭取全日過海巴士服務已久，而運輸署每次拒絕要求的理由都不夠說服力。他建議運輸署先試行有關路線半個月至一個月，蒐集所需數據，再為 373 和 373A 號線巴士是否全日通車作決定。

41. 侯金林議員指出，委員會爭取 373 號線巴士全日通車已逾十年，但結果毫無進展。他表示，北區的基層人口較多，對外的公共交通工具選擇卻很少，委員會為北區爭取一條全日通車的過海巴士線亦屬合理。他希望運輸署聆聽北區市民的意見，亦贊成先試行 373 和 373A 號線巴士全日通車半個月至一個月，再於委員會作檢討，以對市民的要求作出合理交代。

42. 鄧根年議員亦贊成試行全日通車。他認為測試路線後，才能提供客觀數據，讓委員會就議題作出決定。

43. 主席指出，委員會除邀請運輸署助理署長出席會議外，亦邀請運輸及房屋局的代表出席會議。他對運輸及房屋局沒有代表出席會議表示不滿。他建議運輸及房屋局主動委派代表出席北區區議會會議，解答委員的問題。他認為政府施政對不同地區的待遇存在差別，而巴士容納 42 人企位的設計亦過於擠逼，並不合理。此外，他發現在七月份 70K 和 76K 號線巴士班次減少，但有關部門和委員會並沒有獲知會有關安排，而從九龍前往北區的 270A 和 277X 號線巴士的班次時間則未能達到九龍巴士公司(下稱「九巴」)的服務承諾，他促請運輸署調查有關事宜。

44. 袁立本先生多謝委員的寶貴意見。他表示運輸署會認真考慮有關建議，並研究是否需要改善和加強 373 和 373A 號線巴士服務。他表示，署方除了參考指引外，還會根據地區的具體情況來考慮調整巴士服務的要求。就 373 和 373A 號線巴士服務而言，運輸署和九巴亦會因地區情況，增加其班次。此外，有些巴士線的使用率較低，運輸署亦因應情況，沒有削減有關巴士路線的服務。他承諾運輸署會在可行範圍內尋求改善北區的交通服務。

45. 藍偉良議員建議運輸署考慮為新發展社區增設直達地區

以外的巴士線，例如 373 和 373A 號線巴士全日通車。另一方面，運輸署亦可與九巴和港鐵公司加強溝通，為市民提供不同的轉乘優惠。如果九巴和港鐵公司未能就上述建議達成共識，運輸署便應該開放專線小巴和村巴服務，增加公共交通服務的競爭，讓市民有更多選擇。

46. 呂慶忠先生指出，以現時的載客率參考指標來說，即使巴士坐滿乘客，仍然屬於乘客量不足，既不合時宜亦不合理。他要求運輸署檢討有關指標，以切合市民的需要。

47. 潘忠賢議員認為增加巴士班次的載客率指標未能符合實際需要，而修訂指標等有關政策的議題為運輸及房屋局的工作範圍，他建議邀請運輸及房屋局的代表出席會議，聽取市民的意見。

48. 羅世恩議員引述某研究報告，指出於同一地區內，巴士服務較鐵路服務更受居民歡迎，因為巴士提供較舒適的服務，市民亦可直接前往目的地。在北區而言，縱使過海巴士車費較港鐵車費昂貴，市民仍然對巴士服務有需求，反映港鐵未能提供舒適的交通服務，滿足市民的需要。他認為，現時的交通政策並不公平，令北區居民在別無選擇之下只可乘搭港鐵。他建議運輸署根據北區的情況，將增加巴士班次的載客率參考指標由 85%降低至 60%或 70%。

49. 張偉業先生認為運輸署的回應未能有效解答委員的提問，亦不能滿足委員的訴求，對此表示不滿。

50. 主席總結，委員會要求運輸署提供改善有關問題的時間表。他建議，如果運輸及房屋局未能派員出席北區區議會會議，便會以委員會名義於北區區議會會議上對運輸及房屋局提出譴責動議。他亦建議秘書處致函政務司司長唐英年先生、運輸及房屋局局長鄭汝樺女士和運輸署署長黎以德先生，邀請他們參與北區長途巴士服務實地視察，體驗北區居民於繁忙時段乘搭長途巴士前往市區工作或上學的情況。

運輸署

秘書處

51. 袁立本先生重申，運輸署會認真考慮委員會的建議，探

運輸署

討如何改善 373 和 373A 號線巴士的服務。他也會將委員的意見轉達運輸及房屋局。此外，運輸署亦會調查 70K 和 76K 號線巴士的班次問題。

52. 主席建議於下次會議繼續跟進有關議題。

(袁立本先生和譚佩華女士於此時離席。)

(會後按語：秘書處已於 2010 年 8 月 5 日致函政務司司長唐英年先生、運輸及房屋局局長鄭汝樺女士和運輸署署長黎以德先生，邀請他們參與北區長途巴士服務實地視察。)

第 6 項——要求改善上水智賢里及龍琛里交通 (文件第 32/2010 號)

53. 張偉業先生介紹文件。

54. 黃建男先生指出，根據香港法例第 374 章《道路交通條例》，駕車者必須在指定泊車位置停泊車輛，否則警方可按上述法例執法和票控違例者。他表示，上水智賢里近學校路段的禁止上落客貨區時間為上午 7 時至凌晨 12 時。由於凌晨 12 時至上午 7 時的行人和車輛數目較少，於該段時間短暫停留上落客貨，應不會對其他道路使用者構成重大影響，因此現時並沒有禁止駕車者於該時間上落客貨。同樣地，大部分龍琛里路段已被劃為上午 7 時至凌晨 12 時禁止上落客貨區，另外還有一小路段被劃為 24 小時禁區。只有一小段的龍琛里可供車輛短暫停留上落客貨，若將整條龍琛里劃成禁區，對於要乘車前往龍琛里附近的市民，特別是往診所的病人或補習社的小童，將會造成極之不方便。然而，運輸署會繼續密切監察智賢里和龍琛里的交通情況，如發現違例泊車情況惡化，便會要求警方加強執法。如情況仍未改善，運輸署會考慮延長禁區時間。在落實延長禁區時間前，運輸署會諮詢地區意見。如有關方案獲接納，本署將落實有關方案。

55. 溫東盛先生表示，警方關注上水智賢里和龍琛里的交通

問題，亦已經常檢控違例駕駛者。於 2010 年 1 月至 6 月期間，警方於智賢里共錄得 227 宗檢控，而龍琛里則錄得 161 宗檢控。他表示，警方會就問題加強巡邏和執法，亦會於馬路設立臨時警告牌，以阻止駕駛者違例泊車。

56. 張偉業先生認為只依靠警方加強執法和延長禁區時間並未能有效解決問題。他要求運輸署提供上述兩項建議以外的方法，以解決違例泊車問題和保障學童安全。

57. 賴心議員建議運輸署於龍琛里路口位置劃上雙黃線，以阻止車輛停泊於該處阻礙行人和駕駛者的視線，減少交通意外的發生。

58. 藍偉良議員建議秘書處整理部門跟進工作清單，以方便委員會定期了解跟進工作的進度。

59. 黃建男先生表示，他曾與議員就延長龍琛里禁區時間一事進行實地視察。他指出，龍琛里是一條掘頭路，其中一個主要功用是在不影響交通情況下，提供一個短暫上落客貨的地方，如將整條龍琛里設為 24 小時禁區，便會令龍琛里失去一個主要功用。

60. 主席希望運輸署能提供一些具體的解決方法，並建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

(黃成智議員和陳勇議員於此時離席。)

第 7 項——要求改善貨櫃車及大貨車的泊車位數量及限制 (文件第 33/2010 號)

61. 廖國華議員介紹文件。

62. 黃建男先生回應，運輸署並不鼓勵車輛停泊於路邊，從而優化路面，加強道路安全和環境。因此署方會要求新發展項

目所屬的發展商根據香港的城市規劃標準，於新發展物業內提供足夠的貨車泊位。運輸署在增設貨車泊位時會考慮是否配合地方的規劃情況，例如，署方會避免於住宅區或石湖墟等狹窄的馬路兩旁設置貨車泊位，以減少對居民的滋擾。他指出，運輸署會監察貨車泊車錶位的情況，亦會與地政總署合作，以短期租約形式提供土地供貨車停泊。根據運輸署的數據，粉嶺和上水路旁貨車泊車咪錶的使用率約為兩成；而以短期租約形式營運的私人停車場的使用率約為七成。一般而言，以短期租約形式營運的私人停車場，當中並無規定停泊的私家車和貨車比例。他表示，運輸署歡迎委員就個別地區貨車泊位的需求提出意見，他會與地政總署研究及相關部門研究是否可覓地以短期租約形式營運的停車場解決貨車泊位的需求。

63. 張偉業先生要求運輸署提供最新數據，包括中、重型貨車和貨櫃車泊車位的供應數量和短缺數量，以及運輸署繼 2002 年第二次車位需求研究的最終報告後的跟進資料，以供委員參閱。

運輸署

64. 主席建議運輸署以書面回覆委員的要求，有關議題到此為止，不須於下次會議跟進。

第 8 項——開放巴士、小巴等公共交通工具往返北區至羅湖 (文件第 34/2010 號)

65. 主席介紹文件。

66. 蘇鎮存先生表示，羅湖口岸主要以鐵路為進入港方口岸的交通工具，設計上並沒有其他交通配套供過境旅客使用。此外，羅湖管制站的一邊為鐵路路軌，另一邊為斜坡，旁邊並沒有足夠位置興建其他公共交通工具設施。再者，通往羅湖站的羅湖路是單線雙程行車路，路面狹窄，主要供港鐵作緊急維修通道和供當地居民進出，以及有限度地讓過境巴士接載學童。現時該路段的交通流量已超越其負荷能力，繁忙時段須有交通督導員駐守以維持秩序，如開放路段將會影響正常的交通運作。他指出，北區居民可使用落馬洲支線前往福田，又或乘搭 76K 或 276B 號線巴士轉乘黃巴士至落馬洲口岸過境。由於市民

對過境服務的需求不斷增加，政府正積極發展新過境口岸，如計劃於蓮塘開設口岸，他歡迎委員就蓮塘口岸的公共交通服務和設計發表意見。

67. 潘忠賢議員認為，政府應開放通道讓市民前往羅湖站，避免港鐵壟斷過境口岸的交通服務。雖然羅湖路較狹窄，但應足夠讓小巴通過，因此他建議運輸署開放小巴服務前往羅湖。

68. 溫和輝議員指出，有關部門已擴闊了約三分之二的羅湖路，路段闊度足夠讓小巴行駛。政府將會開放羅湖村的禁區範圍，而羅湖港鐵站右下方的停車場或羅湖村斜對面的停車場應有足夠位置設置小巴或的士站。

69. 吳耀祖先生認為，落馬洲本來並沒有鐵路行駛，但已隨發展增設落馬洲支線。同樣地，政府應該能為羅湖提供鐵路以外的交通工具配套。

70. 鄧根年議員認為，羅湖為全世界最繁忙的過境口岸，讓鐵路壟斷該區的交通服務，對市民並不公平。此外，他指出，港鐵把上水站和粉嶺站往返羅湖站的車資增加七毫，卻不增加大圍站以南往返羅湖站的車資，並不合理。因此，他建議政府為該區的交通服務引入良性競爭，開放其他公共交通工具營辦往返羅湖的服務。

71. 溫和輝議員認為，計劃中蓮塘口岸的設計並不允許附近村落的居民徒步前往，並不合理。他希望運輸署向有關部門反映意見。

72. 主席建議北區民政事務處(下稱「民政處」)聯絡相關部門，協助安排實地視察，於下次會議繼續跟進有關議題。

民政處
秘書處

(會後按語：秘書處已聯絡民政處、運輸署和警務處的代表，於2010年9月6日與委員就羅湖村增設公共交通工具設施一事進行實地視察。)

第 9 項——續議事項

- (a) 延長 50A 行走金錢村至上水港鐵站專線小巴服務時間
(第 16 次會議記錄第 26 至第 29 段)

73. 蘇鎮存先生報告，50A 號線專線小巴營辦商同意由 2010 年 8 月 1 日起，延長小巴服務時間至晚上 11 時。運輸署已將有關安排通知了提案議員。

74. 主席建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

- (b) 要求 57K 專線小巴總站延至蕉徑彭屋村
(第 16 次會議記錄第 30 至第 33 段)

75. 蘇鎮存先生匯報，運輸署和小巴營辦商曾就建議的路線進行實地視察，發現蕉徑路部分路段仍在進行道路維修工程。由於該路段的民居不多，小巴營辦商擔心該區對小巴服務沒有足夠需求。運輸署建議小巴營辦商和提案議員先進行實地視察，然後才決定小巴路線的發展方案。

76. 侯金林議員表示共有 450 位居民簽名支持上述建議。他指出，他們已要求有關部門盡快完成蕉徑路的道路維修工程，而蕉徑路為路政署負責興建的道路，行車闊度應符合政府的標準。他希望運輸署積極與小巴營辦商商討，把 57K 號線專線小巴路線申延至蕉徑彭屋村。

77. 主席建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

- (c) 有關打鼓嶺坪洋村強烈要求申請小巴專線事宜
(第 16 次會議記錄第 34 至第 49 段)

78. 蘇鎮存先生匯報，運輸署就有關議題進行了詳細的交通服務調查。調查結果顯示，現時早上 7 至 10 時，共有 5 輛紅色小巴為坪洋村提供交通服務，班次約為 10 分鐘一班，平均載客

率為 43.1%；於下午 2 時至 5 時的非繁忙時段，提供交通服務的紅色小巴共有 3 輛，班次約為 23 分鐘一班，平均載客率為 29.7%。至於收費方面，由坪洋村往上水的車資為 7 元，往聯和墟的車資為 6 元；由坪輦往上水的車資為 5.5 元，往聯和墟的車資為 3.5 元；而由上水往孔嶺的車資為 4.5 元。運輸署預算開設專線小巴服務每天所需成本為 2,000 元，而現時每輛紅色小巴一天的平均收入約為 1,000 元，並不足以支付每天的開支。就上述調查和居民的情況，運輸署考慮了數個方案，包括：

- (a) 以綠色專線小巴取代紅色小巴，並改變政策，把該區列為紅色小巴禁區。有關方案將會影響紅色小巴營辦商的利益，因此須諮詢居民和紅色小巴營辦商的意見；
- (b) 調整綠色小巴服務，行駛紅色小巴未能提供服務的時段，以加強坪洋村現有的交通服務。

運輸署建議約見相關團體，包括議員、村民代表、紅色小巴營辦商和綠色小巴營辦商進行會議，就上述方案交換意見。

79. 主席和溫和輝議員認為運輸署並沒有計算紅色小巴於其他時間營運坪洋村以外路線的收入，因此紅色小巴一天的平均收入應多於 1,000 元，能維持每天的營運開支。

80. 溫和輝議員和鄧根年議員建議運輸署開設專線小巴線，以監管小巴提供穩定的交通服務予坪洋村居民，並配合該區未來的發展。

81. 侯金林議員指出紅色小巴只提供有限度服務，但綠色專線小巴卻能提供穩定服務，滿足鄉郊居民的交通需要。他認為，北區的專線小巴服務已發展成集團式經營，營辦商應盡社會責任，以居民需要而非賺取營利為考慮，開設專線小巴路線。

82. 廖國華議員和余智成議員支持開設行駛坪洋村的專線小巴路線，以配合新界北部的地區發展。

83. 藍偉良議員希望運輸署能為市民積極爭取開設專線小巴路線。

84. 潘忠賢議員認為坪洋村居民的要求合理。他指出，沿沙頭角路的居民人數，應該能提供足夠乘客量以維持由坪洋村至港鐵粉嶺站專線小巴生意。

85. 羅世恩議員指出，紅色小巴為坪洋村唯一對外的公共交通工具，但未能為坪洋村居民提供合適的交通服務。他支持開設專線小巴，以規範小巴為坪洋村提供穩定的交通服務。

86. 主席建議運輸署盡快與相關人士和機構安排會議，商討解決方案。有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署

(d) 配合 36 區公屋發展，要求擴闊丙岡路為雙程行車路
(第 16 次會議記錄第 50 至第 57 段)

87. 莊敏婷女士表示，委員、村代表和有關部門代表已就提案進行實地視察。據民政處了解，村民希望優先擴闊公屋發展範圍旁邊和該發展以南預留作小學用地旁的丙岡路路段。運輸署遂因應村民的訴求作出跟進，她請運輸署就跟進情況作出匯報。

(余智成議員於此時離席。)

88. 黃建男先生補充，房屋署已計劃擴闊公屋發展範圍旁邊的丙岡路。運輸署亦已要求建築署在進行擬建小學的技術可行性研究時，同時進行交通評估，研究擴闊丙岡路的可行性。

89. 侯金林議員詢問運輸署技術可行性研究的完成時間。他認為，於同一階段進行公屋範圍和範圍以南的丙岡路路段擴闊工程較為恰當。

90. 廖國華議員同意侯金林議員的意見，希望房屋署和建築

署能加強溝通。

91. 黃建男先生指出，房屋署預計於 2015 年完成公屋發展計劃，而計劃中的小學亦預計於 2015 年落成，但實際時間需取決於技術可行性研究和申請撥款的結果。

92. 蘇西智議員指出，委員會要求擴闊丙岡路的工程能同時於 2015 年完成。他表示，北區區議會已通過房屋署興建公屋的計劃，雖然興建小學的計劃仍未落實，但希望有關計劃不會影響擴闊丙岡路的決定。他要求運輸署於下次會議報告於同一階段擴闊整條丙岡路的可行性。

93. 主席建議運輸署發揮統籌角色，協調部門工作，令兩段丙岡路路段能同時進行擴闊工程。此外，他亦要求運輸署於房屋署展開公屋工程後，定期匯報有關擴闊丙岡路的進度。他建議運輸署於下次會議匯報跟進情況。

運輸署

(e) 興建古洞街市停車場
(第 16 次會議記錄第 58 至第 66 段)

94. 陳羿先生匯報，民政處已聯絡上水鄉事委員會和古洞村代表與提出反對的市民進行調解，並成功取得共識。他表示，元朗地政處將會向規劃署提出申請更改土地用途，並計劃以短期租約形式於古洞街市位置興建停車場。

95. 主席希望興建停車場的計劃能順利進行，並建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(f) 強烈要求擴闊粉嶺嘉福邨置福圍巴士站及延長其上蓋
(第 16 次會議記錄第 75 至第 80 段)

96. 蘇鎮存先生匯報，經調查後發現，粉嶺嘉福邨置福圍巴士站上蓋已能滿足現有乘客的需要，因此九巴現階段不會考慮

延長有關上蓋。

97. 施超強先生表示，九巴會繼續留意該巴士站於暑假後的候車情況。

98. 溫和輝議員指出，由於很多學生於該巴士站等候校巴，但該處行人路的空間不足，因此建議有關部門擴闊該站的候車空間。

99. 主席建議運輸署與有關議員聯絡，跟進巴士站的情況。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(g) 要求於馬會道上水圍莆上村、興仁村至文閣村旁興建隔音屏障
(第 16 次會議記錄第 81 至第 85 段)

100. 主席表示，委員會連同環保署和民政處代表已於 2010 年 6 月 21 日前往上水圍進行實地視察，村代表提出希望先於村民會議徵詢村民意見，再作進一步跟進。

101. 廖國華議員表示會與村代表跟進有關問題。

102. 主席建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(h) 要求使用電子貨幣繳付隧道費
(第 16 次會議記錄第 94 至第 98 段)

103. 謝建煌先生匯報，運輸署正與八達通公司研究有關使用八達通停車繳費模式或自動繳費模式的可行性。他表示，運輸署正研究解決停車繳費模式在運作上的問題，包括使用八達通停車繳費模式與使用不設找續通道的時間無明顯分別；以及駕駛者使用非統一收費隧道時，使用八達通繳費所產生的問題等。他指出，八達通公司現階段未能提供確切的時間表，但運

輸署會與該公司保持聯絡，跟進有關研究的進度。

104. 潘忠賢議員認為運輸署沒有解決問題的誠意。他指出，八達通收費已普遍應用於不同行業，技術上的問題應不難解決。他要求政府盡快推行使用八達通繳付隧道費，以方便市民，並節省駕駛者使用自動收費系統時的服務費開支。

105. 主席對未能落實使用八達通繳付隧道費的方案，表示遺憾。他希望運輸署與八達通公司能發展一套方便市民的繳費系統，並於將來向委員會提供有關消息。他建議有關議題到此為止，無須於下次會議跟進。

106. 潘忠賢議員認為有關議題須要繼續跟進。他建議委員會要求運輸署盡快落實於政府隧道實施八達通繳費系統。

107. 呂慶忠先生認為政府應該為市民提供不同的選擇，不應以單一系統主導隧道的收費模式。他建議運輸署在能力範圍內，先於政府隧道實行多樣化的繳費模式，並建議委員會繼續跟進議題。

(侯金林議員於此時離席。)

108. 主席希望謝建煌先生於下次會議匯報最新情況，並建議於下次會議繼續跟進有關議題。 運輸署

109. 潘忠賢議員就要求以八達通繳付隧道費一事，建議邀請研究有關政策的對口單位出席會議，解答委員的提問。

110. 主席建議秘書處跟進有關事項。 秘書處

(謝建煌先生於此時離席。)

(會後按語：秘書處已於 2010 年 8 月 27 日致函邀請運輸署隧道及青馬事務組總運輸主任阮康誠先生出席交通及運輸委員會第 18 次會議。)

- (i) 提升 502 小巴服務質素及建議 502 號小巴修訂粉嶺南行車路線，兼顧各屋苑居民的需要
(第 16 次會議記錄第 104 至第 111 段)

111. 蘇鎮存先生匯報，調查結果顯示，於繁忙時間大部分 502 號線專線小巴班次均客滿，於非繁忙時間則有少量剩餘座位。他表示，以現時的載客量計算，小巴營辦商仍未達到收支平衡。小巴營辦商認為原因是小巴現時的收費比當初刊登憲報的收費為低。運輸署與小巴營辦商曾研究修訂路線駛經一鳴路的方案，小巴營辦商亦就方案提出關注的問題，如路線變得迂迴會產生運作上的問題，同時也會增加經營成本。經考慮後，運輸署不建議採用不同時段行駛不同路線(A、B 線)的方案，以免造成混亂，令乘客難以適應。他並轉述小巴營辦商的意願，希望先逐步回復小巴刊登憲報的車資，即全程收費為 10 元，分段收費為 8.6 元，然後才增加小巴特別班次行駛一鳴路。他表示，小巴營辦商雖然有權利調整車資，但運輸署亦鼓勵營辦商先就有關建議諮詢市民意見。運輸署已要求小巴營辦商就修訂粉嶺南行路線發表意見，並提出建議予委員會考慮。

112. 李永成先生認為粉嶺南居民對 502 號線專線小巴的需求殷切，他建議運輸署提供落實小巴行駛一鳴路特別班次的時間表。

113. 藍偉良議員不反對小巴恢復收取刊登憲報的車資，亦贊成先就有關建議諮詢市民意見。他認為小巴營辦商爭取加價的同時，亦應該提供合適的服務予市民。他已就市民的投訴去信小巴營辦商，要求營辦商增加 502 號線小巴班次，以滿足市民的需求。

114. 潘忠賢議員不贊成增加車資，認為此舉會令市民生活百上加斤。他建議政府先落實於非繁忙時段行駛一鳴路特別班次，然後盡快落實特別班次全日行駛。

115. 呂慶忠先生對於小巴營辦商的收入未能達到收支平衡存疑。他認為，現時行駛北區的小巴和巴士路線如 501A 和 501K 均有採用 A、B 線的方式，粉嶺南居民已習慣，故採用有關方式並不會造成混亂。他認為開設前往大埔那打素醫院的巴士路

線便能有效解決市民的需求。他希望運輸署鼓勵小巴營辦商先於非繁忙時段試行一鳴路路線。

116. 蘇鎮存先生補充，小巴營辦商願意擴展服務，只是在落實路線的細節上仍須協調雙方的意見和要求。運輸署希望就營辦商提出回復價格的要求徵詢委員會的意見。

117. 主席希望運輸署向小巴營辦商反映委員會的意見。他指出除 A、B 線外，運輸署亦可建議營辦商開設長、短線，小巴分別由清河邨和粉嶺南開出。此外，他亦提議小巴考慮於非繁忙時段才行駛一鳴路的方案。他建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

(j) 港鐵站月台顯示板及自動伸縮月台踏板系統的跟進報告
(第 16 次會議記錄第 118 至第 125 段)

118. 蔡玉蓮女士匯報，港鐵九龍南綫通車已一年，港鐵紅磡站的轉車情況暢順，乘客亦已習慣以該站作為東西鐵綫的總站。為更方便乘客轉乘東西鐵綫列車，港鐵公司根據乘客和委員的意見於紅磡站大堂和月台進行了改善轉車指示工程。她表示，港鐵公司於紅磡站大堂 C 出入口重置了資訊顯示屏，以及於入閘機後加裝同類型顯示屏。上述資訊顯示屏所顯示的內容包括 6 個列車班次的開出時間、月台號碼和目的地。至於由大堂至月台的扶手電梯旁的顯示屏，則由顯示兩個列車班次的資訊，改為只顯示最先開出的列車班次資訊，以免混淆乘客。港鐵公司亦於中層大堂，即 A、B 和 D 出入口重置了資訊顯示屏，以及於月台加裝資訊顯示屏，以便乘客找尋所需列車資料。港鐵公司會繼續留意資訊顯示屏的使用情況。

119. 主席詢問自動伸縮月台踏板系統的跟進情況。

120. 蔡玉蓮女士報告，經初步分析後，港鐵公司發現自動伸縮月台踏板系統的可靠性不如理想，使用該系統亦會增加列車靠站的時間，令港鐵公司面對不少技術困難。港鐵公司須要大規模提升列車和訊號系統才能解決上述問題。她表示，港鐵公

司需要更多時間進行研究，並會於完成研究後向委員會匯報研究結果。

(張偉業先生於此時離席。)

121. 潘忠賢議員認為報告反映自動伸縮月台踏板系統於短期內並不可行。他建議港鐵公司盡快於可行性高的港鐵站，如上水站和粉嶺站，興建月台幕門，以減少月台發生意外的機會。

122. 羅世恩議員認為自動伸縮月台踏板系統和月台幕門不應設有綑綁式的興建條件，港鐵公司應該分別進行兩者的研究。他詢問港鐵公司興建月台幕門的可行性，並建議港鐵公司興建欣澳站所採用的半封閉式月台幕門，以保障乘客的安全。

123. 賴心議員指出委員會一直致力爭取興建月台幕門，並沒有要求港鐵公司研究自動伸縮月台踏板系統的可行性。他認為月台幕門較自動伸縮月台踏板更能保障乘客安全。他要求港鐵公司展開興建月台幕門的研究。

124. 蔡玉蓮女士回應說，九廣鐵路公司與地鐵有限公司合併前已決定首先研究自動伸縮月台踏板系統，因此港鐵公司於2008年便着手進行有關試驗計劃。她表示，港鐵公司了解市民對月台幕門方面的需求，但港鐵公司於鐵路系統安裝設施時，亦要兼顧鐵路系統的安全和運作，並確保有關設施不會影響鐵路服務。由於自動伸縮月台踏板是一套全新的系統，港鐵公司從未於香港試行，因此需要較長時間研究一套適合東鐵綫使用的系統。她希望委員會給予港鐵公司時間，待正式完成研究後，再向委員會匯報檢討結果。

125. 藍偉良議員肯定港鐵公司改善月台顯示屏的工作。他建議港鐵公司於下次會議明說能否興建月台幕門，並解釋原因或提出其他解決方案。

126. 李永成先生建議港鐵公司立刻研究興建半封閉式或全封閉式的月台幕門。

127. 潘忠賢議員認為港鐵公司 2010 年度的利潤豐厚，撥出資源興建月台幕門應不成問題。他指出，很多港鐵車站都已安裝月台幕門，即使金鐘站的月台呈弧綫，也能成功安裝月台幕門。他要求港鐵公司盡快於可行的車站安裝月台幕門。

128. 主席希望港鐵公司除了於下次會議匯報自動伸縮月台踏板系統的檢討結果外，也回覆委員對月台幕門的提問。他建議於下次會議繼續跟進有關議題。

港鐵

第 10 項——其他事項

129. 委員會沒有提出其他事項討論。

第 11 項——下次開會日期

130. 主席告知委員，下次會議將於 2010 年 9 月 13 日(星期一)下午 2 時 30 分舉行。

131. 會議於下午 6 時 15 分結束。

北區區議會秘書處

2010 年 8 月