北區區議會(2012-2015)
交通及運輸委員會
第 12 次會議記錄

日期：2013 年 11 月 11 日(星期一)

時間：下午 2 時 34 分至 4 時 58 分

地點：北區區議會會議室

出席者

		到席時間	離席時間
主席：	劉國勳議員	會議開始	會議結束
副主席：	姚銘議員	會議開始	會議結束
委員：	侯金林議員, MH, JP	會議開始	會議結束
	藍偉良議員	會議開始	會議結束
	黃宏滔議員	會議開始	會議結束
	葉曜丞議員, MH	下午 2:35	會議結束
	賴心議員	會議開始	會議結束
	溫和輝議員	會議開始	會議結束
	柯倩儀議員	會議開始	會議結束
	曾勁聰議員	下午 2:40	會議結束
	溫和達議員	會議開始	會議結束
	羅世恩議員	會議開始	會議結束
	彭振聲議員, MH	會議開始	會議結束
增選委員：	譚振豪先生	會議開始	會議結束
	萬新財先生	會議開始	會議結束
	曾興隆先生	會議開始	會議結束
	黃成智先生	下午 2:57	下午 4:12
秘書：	陳立仁先生	北區民政事務處行政主任(區議會)4	

列席者

尤建中先生, JP	民政事務總署北區民政事務專員
梁凱茵女士	民政事務總署北區民政事務助理專員(1)
李子僑先生	民政事務總署北區民政事務助理專員(2)
謝建煌先生	運輸署高級運輸主任／北區

關國恩女士	運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界)
吳嘉華先生	運輸署工程師／北區一
謝慧女士	運輸署工程師／北區二
伍葆儀女士	路政署區域工程師／北區及粉嶺
杜穎嫦女士	土木工程拓展署 工程師／7 (新界西及北)
邵陽龍先生	房屋署房屋事務經理(大埔及北區一)
溫東盛先生	香港警務處大埔區交通隊警署警長
黃志文先生	香港警務處邊界區交通隊警署警長
陳碧君女士	九龍巴士(一九三三)有限公司 企業事務總監
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 社區事務經理
李述恆先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 高級主任(策劃及發展)
施超強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 車務主任

未克出席者

蘇西智議員, SBS, MH
鄧根年議員, MH
廖國華議員
陳凱婷女士

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。

2. 主席代表委員會歡迎民政事務總署北區民政事務助理專員 (2)李子僑先生首次列席會議。

3. 主席表示，蘇西智議員、鄧根年議員、廖國華議員和陳凱婷女士因事請假。委員會備悉並批准他們的休假申請。

(葉曜丞議員於此時到席。)

第 1 項——通過 2013 年 9 月 9 日第 11 次會議記錄

4. 主席表示，秘書處沒有收到修訂建議。

5. 委員會通過第 11 次會議記錄。

第 2 項——跟進北區巴士路線重組計劃的改善建議
(委員會文件第 41/2013 號)

6. 關國恩女士介紹委員會文件第 41/2013 號。運輸署曾於完善北區巴士路線重組計劃工作小組的會議上，介紹過海隧道巴士 678 號線的服務安排；至於通宵巴士 N76 號線與 N270 號線的合併方案，合併後的 N73 號線原定以落馬洲和大埔為終點站，但署方諮詢其他區議會時，沙田區議會表示希望當局提供往返沙田至落馬洲的通宵巴士服務，經署方與九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)商討後，認為有關建議可行，故將 N73 號線的終點站改為落馬洲和沙田市中心，班次修訂為每 30 分鐘一班，北區居民可乘搭該線直接前往落馬洲和沙田，如乘客量有所上升，當局將適切調整該線的服務班次。

(曾勁聰議員於此時到席。)

7. 藍偉良議員提出以下建議和意見：

(a) 他歡迎運輸署開辦來往北區與港島東的過海隧道巴士路線。然而，當局未有顧及上水 36 區(清河邨、御皇庭、御景峰、顯峰一帶)居民的交通需要，加上清河邨公共交通交匯處的硬件設計不善，難以讓更多巴士路線於該處設站，他認為須就此追究運輸署和房屋署；

(b) 雖然他同意如大部分乘客能集中於巴士總站上車，情況會較為理想，但 678 號線的總站設於上水廣場，上水 36 區的居民如欲乘搭該線，便須乘搭 273A 號線於彩園邨下車，然後步行前往轉乘站，實在費時失事，而 70K 號線的班次亦為人詬病，居民乘搭該線轉乘 678 號線極為不便，

故運輸署應提供適切的巴士轉乘優惠，如 273B 號線與 678 號線的轉乘優惠。

8. 黃宏滔議員同意藍偉良議員的意見，指現時當局提供的巴士轉乘優惠不足，北區有部分地區不在 70K 和 273A 號線覆蓋的範圍，須由其他區內巴士線提供接駁服務，如 270 和 278K 號線等。他希望運輸署和九巴公司將所有區內巴士線納入轉乘優惠計劃內，方便居民轉乘區外長途巴士線。

9. 賴心議員提出以下問題、建議和意見：

(a) 678 號線於上下午繁忙時段僅提供 4 班去程和 4 班回程服務，過分保守。由於不少居民於港島東上班，他希望當局考慮增加班次，特別是下午繁忙時段的班次，他相信有足夠乘客量支持該線；

(b) 當局原安排 8 輛巴士行走 N76 與 N270 號線，而合併後的 N73 號線則只配備 6 輛巴士，他詢問當局未有繼續安排 8 輛巴士行走 N73 號線的原因；

(c) N76 號線的使用率偏低，平均每班車的乘客不足兩位，原因是居民歸心似箭，大多選擇共乘的士返回北區，而不考慮乘搭班次疏落的通宵巴士；

(d) 北區區議會一直爭取當局開辦直接往返北區與市區的通宵巴士路線，並非要求往返北區與沙田的巴士服務，而現時 270S 號線只於港鐵停駛後提供回程服務。當局現建議 N73 號線的班次為每 30 分鐘一班，加上轉乘不便，他質疑該線的成效，如當局維持該線的總站不變，他相信各委員將不持異議。他建議委員會將 N73 號線的服務安排交由工作小組再作討論。

10. 彭振聲議員提出以下建議和意見：

(a) 不少市民反映 70X 號線取消後令他們十分不便，277P 號線常有誤點和脫班的情況，該線中午時段的班次為每小時一班，乘客只好改乘港鐵。此外，有市民投訴北區沒有直

接前往東九龍的巴士路線；

(b) 北區人口日多，而鄉郊居民亦經常前往國外，加上不少內地旅客從北區前往機場，他希望當局可增加機場巴士 A43 號線於非繁忙時段的班次，以應付需要。

11. 羅世恩議員支持運輸署的建議，並提出以下建議和意見：

(a) 北區巴士路線重組計劃實施後，巴士資源明顯過分集中於百和路一帶，例如 678 號線將不會駛經聯和墟、翠麗花園和天平邨一帶。由於北區被鐵路分隔，巴士路線無法完全覆蓋各小區，當局應按實際情況開辦特別路線服務各區居民。他建議當局開辦最少一班 678 號線特別班次行經聯和墟、馬會道、天平邨和翠麗花園，服務沿途居民；

(b) 北區巴士路線重組後出現不少問題，甚至有巴士公司員工因工作壓力過大而離職。靈山村和芬園的居民指 70K 號線改經馬適路後，他們只可乘搭每 30 分鐘一班的 79K 號線前往聯和墟和粉嶺，如要乘搭其他交通工具，便須步行至天平邨或祥華邨。他們希望當局增加 79K 號線繁忙時段的班次至每 15 分鐘一班；

(c) 73 和 73A 號線的行車安排更改後，乘客量和服務水平均未如理想，不少居民希望當局將其中一條路線的終點站改設於聯和墟，既可增加乘客量，長者亦無須承受轉車之苦。

12. 譚振豪先生歡迎當局開辦 678 號線，但該線的班次甚少，做法過於保守，他亦希望當局延長該線的服務時間。此外，不少居民投訴巴士經常出現故障，如 277X 和 270A 號線，他要求九巴公司關注上述問題。

13. 曾興隆先生表示，678 號線於上下午繁忙時段只提供去程和回程各 4 班的班次，由於不少聯和墟居民須前往港島東或沿線地區上班，他希望當局考慮增加該線特別班次行經聯和墟，或提供轉乘優惠。他指來往聯和墟與港鐵粉嶺站的 278K 號線車費較

小巴高，九巴公司亦未有提供足夠轉乘優惠，實難以與小巴競爭。

14. 葉曜丞議員表示，他上次與運輸署代表會面時，曾提出70K 號線繞經祥華邨的建議。77K 號線取消以祥華邨為終點站後，居民必須步行往粉嶺名都乘搭巴士，他希望當局認真考慮他的建議，方便居民前往上水和粉嶺，以及到北區醫院覆診。

15. 關國恩女士回應如下：

(a) 她理解委員希望增加 678 號線的班次，以方便前往港島上班的居民，運輸署將於巴士路線發展計劃中回應相關訴求，不少特別路線亦於投入服務後陸續增加班次，如 277E、270B 號線等。如新路線受乘客歡迎，錄得理想的載客量，署方會向委員會提出加強服務的建議，以滿足需求。由於港鐵未能提供直接往返北區與港島東的鐵路服務，署方對 678 號線的前景充滿信心；

(b) 有關 N76 號線與 N270 號線合併後的車輛配置問題，運輸署重組路線時以北區整體的深宵巴士服務為考慮，署方於 2013 年 8 月引入由尖沙咀返回北區的深宵巴士 270S 號線，該線日漸受乘客歡迎，證明巴士資源得以有效運用。署方將循上述方向改善北區的深宵巴士服務，委員亦提出 270S 號線的改善方案，她希望於檢討期後盡快落實相關方案；

(c) 現時 N76 號線平均每班車的乘客不足兩位，她期望 N76 號線與 N270 號線合併後，維持合理的深宵巴士服務水平，讓居民可乘搭車費較便宜的巴士往返落馬洲管制站、北區和沙田。運輸署希望可於本年內合併上述兩條路線，完成第一階段的北區巴士路線重組計劃；

(d) 現時 678 號線的建議車費已較北區其他過海巴士路線便宜，運輸署將與巴士公司研究有關 273B、278K 和 270 等路線的轉乘優惠建議。

(黃成智先生於此時到席。)

16. 陳碧君女士回應稱，九巴公司與運輸署均對 678 號線的前景充滿信心，九巴公司會先試辦上下午繁忙時段各 4 班的服務，如乘客量上升，將因應需求作出調整。有關 N73 號線的服務安排，九巴公司已就重組路線一事多次諮詢委員和乘客的意見，故希望能盡快落實有關安排，讓乘客早日受惠。

17. 主席提出以下問題、建議和意見：

(a) 委員均支持當局開辦 678 號線，但巴士轉乘優惠的覆蓋範圍應進一步增加，將所有區內線納入轉乘優惠計劃內，如 270、278K 和 273B 號線等；

(b) 九巴公司應為乘客提供來回方向的巴士轉乘優惠，例如乘客不論乘搭 70K 號線前往華明或上水轉乘區外線，均可享有車費優惠。事實上，有乘客反映他們往上水轉乘區外線所需的時間更短；

(c) 新建議的 N73 號線車費較原建議的車費昂貴，班次更疏落，行走的巴士數目亦減少兩輛，但當局並未有交代有關車輛的去向。他建議委員會將 N73 號線與深宵巴士 270S 號線的服務安排交還工作小組一併討論，研究如何改善通宵巴士服務。

18. 黃宏滔議員表示，277X、277P 和 277E 號線均行經大老山隧道，而上述路線覆蓋北區大部分地區，如聯和墟、翠麗花園、天平邨等，當局應考慮於大老山隧道提供 277 系列路線與 678 號線的轉乘優惠。他擔心當局如不願投放資源和提供轉乘優惠，難以吸引乘客選乘新路線。

19. 羅世恩議員要求運輸署解釋新增 678 號線特別班次行走馬會道、聯和墟與天平邨一帶的困難，他認為巴士公司抽調一個特別班次或新增一個特別班次服務上述地區並不困難，當局應考慮粉嶺北和上水北居民的交通需求，不少聯和墟居民指當局重組巴士路線後，令聯和墟失去不少巴士服務。他強烈要求運輸署和九巴公司積極回應他的訴求，並就委員對其他北區巴士路線的提問作出回應。

20. 關國恩女士回應稱，運輸署會研究於大老山隧道提供 678 號線的轉乘優惠，但由於該線主力接載北區居民往返港島東，如巴士於北區區內已載滿乘客，便未能於大老山隧道接載 277 系列路線的乘客前往港島東，她相信北區居民乘搭 70K 和 273A 號線於區內轉乘 678 號線的安排較為理想。她指不少居民非常期待 678 號線，而該線的營運模式、行車路線和車站設施已安排妥當，署方希望該線能早日投入服務，然後按乘客需求調整服務，甚至進一步提供轉乘優惠和修改行車路線。至於開辦 678 號線特別班次或特別路線的建議，署方會在轉乘站統計乘搭該線的粉嶺北與上水北居民人數，然後估計乘客需求和研究如何調整服務安排。

21. 李述恆先生表示，北區巴士路線重組後，70K 和 273A 號線覆蓋區內大部分住宅區和屋苑，故九巴公司選擇以上述路線作為區內接駁線，居民可乘搭上述路線再轉乘 678 號線。九巴公司備悉委員提出有關增加區內線轉乘優惠的建議，並會再作考慮和研究。

22. 施超強先生表示，九巴公司維修巴士的水準較政府的標準更高，他會向公司的維修部門反映賴心議員和譚振豪先生的意見，研究如何進一步改善水平。至於把 73 或 73A 號線的總站遷至聯和墟的建議，由於上述路線繞經一鳴路後，乘客量有所上升，九巴公司須繼續觀察路線的營運情況，再考慮是否調整行車安排。

23. 藍偉良議員提出以下建議和意見：

(a) 作為區內接駁線，70K 和 273A 號線仍有改進空間，現時運輸署和九巴公司一再表示希望盡快讓 678 號線投入服務，以滿足乘客需求，卻未有清楚考慮市民的需求，撥出足夠資源提供服務。北區南北兩面被鐵路分隔，北面分別以聯和墟與石湖墟為中心，是次北區巴士路線重組計劃令區內不同區域的持份者產生分歧。他認同黃宏滔議員的意見，當局應考慮提供 277 系列路線與 678 號線的轉乘優惠，如無法於大老山隧道安排轉乘，則應安排上述路線的乘客於粉嶺南轉乘；

(b) 雖然他認為 678 號線不行經東區走廊的安排合理，可方便

乘客前往港島東各區上班，但他擔心該線行經路段的巴士站過多，容易遇上交通擠塞，故希望運輸署多加留意；

(c) 他詢問 678 號線於粉嶺的巴士分站數目，並擔心該線於粉嶺南的行車路線過分迂迴。他對 678 號線盡快投入服務一事有所保留，希望委員就此認真討論。

24. 關國恩女士回應稱，運輸署備悉藍偉良議員的意見，並可於會後向委員會提供 678 號線的分站安排和分布。678 號線主要服務前往港島東的北區居民，分站亦集中於港島東一帶，如乘客欲前往灣仔和中區，則可選乘 373A 和 373 號線。署方希望 678 號線與 N73 號線可於 2013 年 11 月底投入服務，最遲於 12 月實施，她相信上述路線能夠回應委員的部分訴求，如委員對有關建議不持異議，署方會盡快落實方案。

25. 主席建議通過開辦 678 號線的方案，並於該線投入服務後盡快於工作小組會議上作出檢討，至於 N73 號線的服務安排，則交由工作小組再作討論。

26. 委員會通過主席的建議。

第 3 項——提案：加強粉嶺及上水的接駁，開設轉乘站接駁線
(委員會文件第 42/2013 號)

27. 溫和達議員介紹委員會文件第 42/2013 號。

28. 謝建煌先生回應稱，現時北區設有兩條循環線連接上水和粉嶺，包括往返華明與清河的 70K 號線和往返彩園與華明的 273A 號線，其他區外線亦設有回程分段收費，從而加強上水和粉嶺的接駁服務。278X 和 270A 號線巴士分別由荃灣和尖沙咀開出，經粉嶺返回上水，故可接載乘客由華明經置福圍往上水，而 279X 號線巴士由青衣開出，經上水返回粉嶺，可接載乘客由上水前往粉嶺，九巴公司於路線重組初期已加強 273A 和 70K 號線的班次，應付乘客的需要。此外，為了進一步改善北區區內的接駁服務，

九巴公司建議新增 273D 號線下午繁忙時段服務，並希望可於 2013 年 11 月底或 12 月初投入服務。

29. 李述恆先生回應稱，九巴公司明白北區居民於繁忙時段對往返華明與上水的交通需求殷切，故建議新增 273D 號線下午繁忙時段服務，並會與運輸署商討相關細節，然後向區議會匯報。他希望上述安排能夠回應有關加強往返上水與華明接駁服務的需求。

30. 姚銘議員表示，北區巴士路線重組後，盛福、嘉福一帶居民可選擇的巴士路線減少，盛福區的屋村巴士亦被取消，而過去他們可乘搭車費較便宜的 70K 號線，現在則須改乘較昂貴的 278X 或 270A 號線。由於他們須經常往石湖墟購買日用品，故現時生活極為不便。作為當區居民，他希望運輸署和巴士公司積極考慮開辦一條前往石湖墟的巴士路線。

31. 賴心議員相信運輸署和九巴公司知悉重組路線所產生的問題，例如粉嶺或聯和墟往返上水的交通服務不足等。他認為當局必須做好區內接駁線的服務，才能讓乘客集中到總站乘搭區外長途線，直接前往目的地，他希望當局以此為目標，完善北區的區內接駁線和巴士轉乘安排。

32. 謝建煌先生重申，運輸署希望集中以 70K 與 273A 號線，聯繫華明與清河、彩園兩地。署方將與九巴公司盡快落實 273D 號線下午繁忙時段的服務，然後觀察該線的運作情況。

33. 主席總結，委員建議加強粉嶺與石湖墟的接駁服務，運輸署和九巴公司卻只強調加強華明與清河、彩園之間的接駁服務，而 273D 號線也是往返彩園的巴士線，故當局未能針對提案作出回應，雙方實難以取得共識。他認為雙方的想法必須趨於一致方能解決問題，故建議將有關議題交由工作小組繼續跟進，並期望當局能夠就委員的建議作出正面回應。

第 4 項——提案：要求增設粉嶺南來往屯門巴士線
(委員會文件第 43/2013 號)

34. 姚銘議員介紹委員會文件第 43/2013 號。

35. 李述恆先生回應稱，北區巴士路線重組計劃第二階段於 2013 年 8 月 24 日實施後，273A 號線與 261 號線的轉乘優惠已進一步擴大，粉嶺南居民現乘搭 273A 號線轉乘 261 號線前往屯門時，首程車費可獲全免。由於九巴公司已提供上述轉乘優惠，加上 261 號線的載客率一般，故現時的安排已足以應付乘客的需要。九巴公司備悉委員要求開辦往返粉嶺南與屯門巴士線的建議，並會進行檢討。

36. 謝建煌先生回應稱，運輸署評估新巴士路線的建議時，會考慮現有公共交通服務的供應、乘客需求、新路線帶來的交通負荷、資源運用等因素。由於香港的道路和運輸資源有限，署方鼓勵市民選擇現有公共交通服務，充分利用轉乘安排以善用資源，從而提高公共運輸服務的營運效率。目前北區居民可在上水乘搭九巴 261 號線、專線小巴 44 和 44A 號線前往屯門，在善用資源的原則下，署方暫無意開辦提案建議的新巴士路線。

37. 主席希望運輸署和九巴公司再考慮提案的建議，並建議日後於工作小組會議再作討論。

第 5 項——提案：要求 270A、278X、270B 巴士線於清河交通交滙處增設中途站
(委員會文件第 44/2013 號)

38. 藍偉良議員介紹委員會文件第 44/2013 號。

39. 謝建煌先生回應稱，如落實提案的建議，當局必須修改並延長相關路線的行車路線，增加行車時間，令繁忙時間的巴士班次減少，而建議亦涉及在清河邨加設新巴士站設施，故九巴公司未有計劃於清河公共交通交匯處增設上述路線的中途站。現時乘客可利用 270、273A、273B 或 70K 號線，轉乘 270A、270B、

270P、278X 號線，並享有轉乘優惠。

40. 李述恆先生回應稱，北區巴士路線重組計劃第二階段於 2013 年 8 月 24 日實施後，273A 號線與 270A、278X、270B 號線的轉乘優惠已進一步擴大，乘客於清河邨乘搭 273A 號線往百和路轉乘上述三條路線時，首程車費可獲全免，他相信有關安排已方便乘客利用上述路線，故未有計劃於清河公共交通交匯處加設有關中途站。九巴公司會密切留意該區的人口增長情況，以便日後作出檢討。

41. 曾勁聰議員表示，清曉路兩旁(清河邨與御皇庭一帶)居民對前往市區的巴士服務有一定需求，他希望當局安排有關路線繞經清河邨，或考慮增加 273B 號線的轉乘優惠，解決居民的交通需要。

42. 藍偉良議員表示，他絕不會任由提案就此不了了之。九巴公司建議乘客利用 273A 號線進行轉乘，但該線的服務極不穩定，班次時密時疏，有時數輛巴士會同時到站，各車的乘客人數不平均，乘客的不滿已達至臨界點。互聯網上有不少粉嶺南居民更將巴士服務不足的矛頭指向清河邨，指清河邨佔用過多巴士資源。他認為九巴公司是令粉嶺與上水居民之間出現矛盾的元兇，運輸署和九巴公司必須認真解決上水南居民前往市區的交通需求，體恤居民乘搭巴士的不便，如他們無須倚靠 273A 號線轉乘區外長途線，將可減輕該線的壓力。

43. 主席總結，由於委員對上述議題有較多意見，他建議將議題交由工作小組繼續跟進。

第 6 項——提案：要求改善御景峰巴士站繁忙時間班次安排
(委員會文件第 45/2013 號)

44. 曾勁聰議員介紹委員會文件第 45/2013 號。

45. 施超強先生回應稱，他曾多次與曾勁聰議員到現場實地視

察，由於不少乘客上車後聚集於駕駛座附近位置，令車長誤以為巴士已經滿座而不停站，故九巴公司已要求車長在上下課時段必須將巴士停靠御景峰分站。此外，九巴公司會考慮於繁忙時段安排站務員在部分分站為乘客提供協助，並繼續跟進有關問題。

46. 謝建煌先生回應稱，運輸署會密切留意御景峰分站乘客的上落情況，並聯同九巴公司加強相關巴士服務。

47. 主席表示，273 系列路線的服務極受歡迎，而欣盛苑亦曾出現巴士不停站的情況。他同意施超強先生的意見，指不少乘客上車後未有繼續移入車廂中間，近日他進行實地視察時，發現有站務員呼籲乘客盡量移入車廂，成功讓候車乘客登車。他建議九巴公司安排站務員於清河巴士總站和御景峰分站呼籲乘客盡量移入車廂中間，方便其他乘客上車，令車長無須兼顧此事。待落實有關措施後，九巴公司可與曾勁聰議員再次進行實地視察，如情況未有改善，則應按提案的建議調整服務安排。 九巴公司

48. 施超強先生表示，九巴公司將循上述方向改善相關巴士路線的服務安排。

第 7 項——提案：要求分拆聯和墟至粉嶺站專線小巴線
(委員會文件第 46/2013 號)

49. 羅世恩議員介紹委員會文件第 46/2013 號。

50. 謝建煌先生回應稱，現時專線小巴 52A、54A 和 56A 號線於上午 9 時前會分線運作，並以海聯廣場為總站，小巴由海聯廣場開出前往港鐵粉嶺站。近日的調查數據顯示，上述路線於上午 9時前運作理想，而 9時後由於乘客人數不多，故預留座位的安排已能疏導乘客。他擔心分拆路線後，只有三輛小巴行走 54A 號線，乘客候車的時間或會更長，故建議沿用現時的營運安排。鑑於海聯廣場附近將有新屋苑落成，署方會密切留意乘客的需求，在有需要時會增加由海聯廣場開出的班次，如乘客人數足夠，將延長上述路線分線運作的安排，以服務附近乘客。

51. 羅世恩議員詢問運輸署如何取得上述專線小巴路線的載客量數據。他曾於 11 月 9 日下午 1 時 40 分至 3 時 11 分進行調查，發現在海聯廣場候車的乘客人數多達 10 至 22 人，而每次只有三、四人能夠登車。他相信即使當局分拆三條路線運作，乘客的候車時間亦不會過長，質疑當局於非繁忙時段不願分拆路線的原因。他強調候車時間過長令人難以接受，希望署方以人為本，不應漠視乘客的訴求。

52. 曾興隆先生表示，如專線小巴營辦商能預留 5 至 6 個座位供海聯廣場的乘客登車，他相信乘客難以登車的情況會大為改善。然而，他發現營辦商難以為乘客預留座位，乘客經常須等候最少三班車方能登車，而營辦商於非繁忙時間亦從未安排空車於海聯廣場接載乘客。他要求營辦商必須預留 5 個座位，或直接派出空車疏散候車乘客。

53. 謝建煌先生表示，他將於會後與相關委員到現場實地視察，並與營辦商商討如何改善服務安排。

54. 羅世恩議員歡迎運輸署代表與委員進行實地視察。他指海聯廣場的乘客難以登車的問題持續已久，上屆區議會曾就此進行討論，雖然營辦商承諾在非繁忙時段預留最少 5 個座位供乘客登車，但卻未能兌現，而預留座位在技術上亦有困難，運輸署必須找出辦法改善上述問題。他重申運輸署應分拆有關路線，如不分拆路線，署方應開放小巴站前方位置增設 278K 號線巴士站，應付乘客需要。他稍後會向運輸署和九巴公司提交有關書面要求，由於 278K 號線的載客量一般，加上聯和墟有新屋苑相繼落成，他希望當局積極回應有關訴求。

55. 黃成智先生認為運輸署代表提出與委員到現場實地視察是好事，但他不明白為何署方至今才採取行動。他亦擔心營辦商事先得知署方進行視察而有所防備，屆時便無法得知乘客候車的真實情況。羅世恩議員已提供相關資料和數據，明確要求營辦商分拆小巴路線，或引入九巴公司競爭，促使營辦商提高服務水平。他認為問題癥結在於運輸署的態度，如署方有誠意並不作拖延，定能解決問題。

56. 謝建煌先生表示，運輸署會先研究小巴站的停車灣是否適合設置巴士站。據他了解，現時的停車灣僅供海聯廣場的貨車和小巴使用，巴士較難停靠，當局或須進行若干工程，停車灣方可供巴士上落客。

57. 羅世恩議員補充說，既然增設巴士站在技術上可行，運輸署應積極展開相關工程，盡快引入競爭以打破困局，不應任由專線小巴營辦商壟斷。現時最接近海聯廣場的巴士站亦與小巴站相距甚遠，如巴士站與小巴站為鄰，乘客可自行選擇交通服務。此外，他指海聯廣場小巴站附近的違例泊車問題嚴重，運輸署必須留意。

58. 主席希望運輸署積極考慮委員的建議，他亦請秘書處與運輸署代表和羅世恩議員商討實地視察的詳情，然後邀請有興趣的委員出席。 運輸署 秘書處

(會後按語：秘書處已安排運輸署、九巴公司和專線小巴營辦商代表於 2013 年 12 月 18 日與委員到海聯廣場進行實地視察。)

第 8 項——提案：全面優化上水港鐵站 A3 出口至石湖墟孝思亭的新運路段　保障行人、單車使用者和巴士候車乘客的權益

(委員會文件第 47/2013 號)

59. 藍偉良議員介紹委員會文件第 47/2013 號。此外，他建議當局考慮將屋邨巴士的上落客站遷至港鐵上水站 D 出口後方，避免屋邨巴士排出的廢氣影響候車乘客。

60. 吳嘉華先生回應如下：

(a) 港鐵上水站附近的新運路於繁忙時段使用者極多，部分行人須走進單車徑範圍，不少意見要求當局在單車徑加強執法，希望減少行人阻礙騎單車人士的情況，運輸署一直積極研究如何改善上述路段的行人路和單車徑，尋求雙方接受的方案；

(b) 上水區的單車徑網絡按該區整體規劃大綱而建造，設計時已考慮單車徑網絡的連貫性和相關配套設施。鄰近港鐵上水站的新運路單車徑可直達市中心，深受區內市民歡迎，而土木工程拓展署位於石湖墟的單車匯合中心已接近完成，連接上水至元朗的單車徑工程亦即將展開，新運路單車徑將成為上水區的主要單車徑幹道。運輸署認為移除新運路的花槽以擴闊行人路的方案可行，並已就此進行內部諮詢和徵求相關部門的意見，康樂及文化事務署、路政署、地政總署、規劃署和警務處未有提出反對。如上述方案獲得委員支持，運輸署將向路政署發出施工令，進行移除花槽的工程；

(c) 提案內方案二的構思，是興建一條單車天橋跨越新運路行人路，從而分隔行人和騎單車人士。運輸署初步分析，單車天橋的首尾兩端須分別設有一條 1：12 的斜道供單車上落，假設單車天橋的橋面離地 3 米，單車徑的闊道為 3.5 米，首尾兩端便須興建長 36 米、闊 3.5 米的單車斜道和相關地基。由於新運路的空間有限，加上地底鋪設不少地下設施，即使拆除花槽後，也沒有足夠空間容納單車斜道和地基。此外，署方預計興建單車天橋期間，新運路的行人路須長期封閉，而附近行車道亦須同時封閉改供行人使用，嚴重影響新運路的交通流量和沿途巴士站的運作，故從交通管理的角度考慮，署方認為方案並不可行；

(d) 運輸署已於 2011 年向路政署發出施工令，在新運路興建行人路上蓋，而路政署正為行人路上蓋的設計進行技術可行性研究。

61. 謝建煌先生回應稱，運輸署一直與巴士公司保持聯絡，研究如何改善新運路巴士站的運作情況，例如署方於 2013 年 4 月初已改善 A43 號線和 279X 號線巴士站的位置。署方會密切留意巴士站與屋邨巴士站的位置和運作，並與相關公司商討如何改善候車處的環境。

62. 姚銘議員表示，如運輸署認為興建單車天橋有一定困難，署方可考慮興建行人天橋並安裝升降機供行人上落，無須興建單

車天橋斜道，減低工程難度。委員基於人車分隔的概念提出有關方案，隨着城鎮發展和交通幹道增加，人車爭路的情況和交通意外時有發生，當局應盡早考慮人車分隔的安排，以天橋連接區內主要商場和幹道，理順行人和單車的流動，而新運路正可作為試點。他指在旺角和荃灣實施的人車分隔安排亦取得成功，令交通燈位減少，方便行人和駕駛者，故希望北區可盡早推行。

(黃成智先生於此時離席。)

63. 黃宏滔議員表示，委員提出方案二的概念，是希望達致人車分隔的效果，避免行人路和單車徑並排而存。現時行人前往港鐵上水站，必須跨越單車徑並佔用部分單車徑路段，即使當局進一步擴闊行人路亦難以避免，而單車徑必定出現不連貫的問題，他相信騎單車人士不希望必須於港鐵站附近下車方能通過新運路。他認為單車天橋斜道可設於孝思亭或九巴公司石湖墟車廠的後方，避開新運路的繁忙路段，故希望運輸署進一步研究單車天橋的可行性，提出具前瞻性的工程方案以達致人車分隔。雖然工程將影響附近的巴士站和設施，但他相信工程能帶來更長遠的效益。

64. 曾勁聰議員表示，港鐵上水站 B 出口附近的位置亦出現人車爭路的情況。雖然當局正致力完善單車徑網絡，但運輸署在規劃交通安排時，必須考慮是否應以行人的利益和安全為先。儘管運輸署認為維持單車徑網絡的連貫性十分重要，但他相信上水有不少於一條單車徑可連接單車匯合中心、粉嶺、大埔或元朗等地，當局不應以保存單車徑網絡完整為藉口，漠視委員與市民的意見。

65. 藍偉良議員表示，既然運輸署於 2011 年已就新運路行人路上蓋工程向路政署發出施工令，他詢問路政署為何至今仍未就相關設計方案諮詢委員會。他認同姚銘議員和黃宏滔議員的意見，指當局應考慮延伸斜道至石湖墟車廠附近，別以斜道為藉口推搪。此外，上水第 3、4 號用地將興建公屋，並設有天橋連接港鐵上水站，而新運路巴士站亦有不少乘客前往港鐵上水站，他要求房屋署和巴士公司與運輸署一同就單車徑和行人路的安排進行協調和研究，然後回覆委員會。

66. 葉曜丞議員表示，港鐵上水站旁一段新運路行人眾多，騎單車人士從中穿插，容易構成危險，該處實不適合設置單車徑，當局有必要予以取消。他估計當局設計單車徑時，上水的發展未算蓬勃且人流不多，故未有作出詳細考慮。除興建單車天橋外，他建議當局參考科學園和大埔海濱公園的單車徑隧道設計，讓騎單車人士通過隧道，避開行人路或馬路。他相信運輸署作為專業部門，可考慮不同方法處理有關問題。

67. 彭振聲議員表示，雖然騎單車人士有優先使用單車徑的權利，但他擔心部分騎單車人士會罔顧行人安全。他收到不少投訴，指早晚繁忙時段行人行經百福田心公園附近的單車徑和行人路交匯處時，經常被單車撞到，而騎單車人士在交匯處的膠柱之間穿插，亦容易造成危險。他認為雖然膠柱符合運輸署的標準，但實際作用不大，故要求當局於交匯處改裝品字形的減速欄，逼使騎單車人士必須下車，確保行人安全。

68. 吳嘉華先生回應如下：

(a) 設置行人路與單車徑有助行人和單車分流，如取消新運路單車徑，騎單車人士便須在行人路上推單車，增加行人與單車碰撞的機會，而部分騎單車人士或會駛入行人路，對行人和交通構成嚴重的負面影響，從交通管理的角度考慮，運輸署認為該段單車徑不宜取消；

(b) 較早前委員會轄下的北區交通調查工作小組進行的北區行人通道人流統計及滿意程度調查顯示，港鐵上水站新運路出口附近行人路的服務水平為 C 級，最高可容納每小時 5 500 人次。為進一步改善上述行人路的情況，運輸署認為移除新運路的花槽以擴闊行人路屬可行方案，亦能平衡行人與騎單車人士的需要。

69. 伍葆儀女士回應如下：

(a) 行人路上蓋工程牽涉的技術層面較廣，路政署收到施工令後，已進行初步的結構和地基設計，並對施工範圍附近的樹木進行考察。署方發現部分樹木或會受工程影響，稍後將按樹木的種類考慮是否需要保留，並尋找合適地方移

植，有關安排須由相關部門如康樂及文化事務署和地政總署審批；

(b) 路政署橋樑及結構部審核行人路上蓋的結構設計後，表示上蓋應延伸至港鐵上水站的出口，以方便市民，故署方須調整設計作出配合，並就此諮詢香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)的意見；

(c) 由於行人路上蓋亦涉及地基工程，路政署須諮詢公共事業機構，了解現時與將來的地下設施配置安排，確保行人路上蓋的地基配合有關設施。署方初步發現工程或會影響地底的供電線路，日後須作出配合。

70. 尤建中先生詢問上水是否有其他單車徑可連接石湖墟單車匯合中心，以及運輸署將如何確保行人橫過新運路單車徑進入港鐵上水站 A3 出口時的安全。

71. 吳嘉華先生回應稱，騎單車人士將經由寶石湖路單車徑前往石湖墟單車滙合中心，而新運路單車徑正可接駁寶石湖路單車徑。現時運輸署已將港鐵上水站 A3 出口附近的部分單車徑路段改為行人區，將行人與單車分隔，行人可利用行人區進入港鐵站。他補充說，當局拆除花槽後，新運路行人路的闊度將增加約 2 米至 5 米，預計可紓緩行人和候車乘客的需要，而行人路的服務水平將由 C 級提升至 B 級。

72. 黃宏滔議員詢問運輸署為何不採取措施，直接提升新運路行人路的服務水平至 A 級。長遠而言，如港鐵上水站的人流持續增加，他質疑屆時該段行人路能否應付需要。此外，即使署方於部分單車徑路段設立行人區，如騎單車人士罔顧安全駛入行人區，亦無法保障行人，故他認為只有人車分隔才能杜絕意外發生。雖然他支持當局拆除花槽，但同時希望能夠一步到位，徹底解決問題，避免浪費公帑。

73. 藍偉良議員要求房屋署回覆上水第 3、4 號用地的公屋是否利用天橋直接接駁港鐵上水站。他重申並非要求一刀切取消新運路單車徑，但希望當局做到人車分流。有關拆除花槽擴闊行人

路一事，他認為重點並非單純擴闊行人路，而是將單車和行人完全分隔。他同意黃宏滔議員的意見，運輸署應提出具前瞻性的建議，並與房屋署、警務處和巴士公司商討如何作出配合，無須畏首畏尾。

74. 彭振聲議員希望運輸署就如何確保行人於單車徑和行人路交匯處的安全提供完滿的答覆。

75. 吳嘉華先生重申，行人路與單車徑有助行人和單車分流，如保留新運路的單車徑，騎單車人士無須在行人路上推單車，減少行人與單車碰撞的機會，亦不會對交通造成影響。現時運輸署已於行人路與單車徑的交匯處裝設黃色膠柱，並標示該處屬行人區，相信行人可安全地前往港鐵站出入口。

76. 彭振聲議員表示，現時行人路與單車徑處於同一水平，難以完全做到人車分隔。他認為當局必須設置障礙物，逼使騎單車人士下車橫過馬路或行人區，不可任由單車直接駛進上述區域。他重申當局設置的膠柱無法發揮作用，並請運輸署再次回應。

77. 主席建議運輸署和路政署就議題繼續溝通，並與委員一同進行實地視察，讓雙方於現場直接討論。他亦請伍葆儀女士屆時帶備足夠資料，向委員講解新運路行人路上蓋工程的安排。他請秘書處協助有關部門安排實地視察，然後邀請委員出席。 運輸署 路政署 秘書處

(會後按語：秘書處已安排運輸署和路政署代表於 2013 年 12 月 13 日與委員到新運路進行實地視察。)

第 9 項——討論 2013-2014 年度北區區議會議員與立法會議員周年會議委員會提案

78. 主席表示，北區區議會議員將於 2014 年 5 月 22 日與立法會議員舉行周年會議，就北區的地區事務進行討論。委員會須就工作範圍內的事宜，向區議會大會提交一項提案供席上討論，並於 2014 年 2 月舉行的區議會會議上通過。委員會須於是次會議構

思議題，待草擬提案後，於下次會議討論和通過。他請委員就本年度的議題發表意見。

79. 姚銘議員表示，北區有不少官地陸續被收回供重新發展，令區內泊車位嚴重不足，其中大型貨車和旅遊車的情況尤為嚴重，部分大型貨車泊車位被改為旅遊車泊車位，而晚間有不少車輛停泊於區內主要幹道上。由於違例停泊的車輛數目眾多，警方執法有一定難度。他認為當局須從根本解決問題，善用區內土地興建多層停車場，甚至向地底發展，長遠解決未來城鎮的發展需要。因此，他建議委員會與立法會議員就上述議題進行討論。

80. 主席認同姚銘議員的建議。過去數年委員會向立法會提出的部分建議已得到落實，如要求開辦全日過海隧道巴士路線和提供巴士分段收費等。去年委員會已提出要求為北區的道路網絡和泊車設施進行前瞻性規劃，而泊車位不足的問題日趨惡化，不少行車道泊滿車輛，甚至影響巴士乘客上落。他指澳門的停車場亦向地底和高空發展，香港可以此為參考。他請秘書處撰寫有關北區泊車位不足的提案，然後供委員閱覽和考慮。 秘書處

第 10 項——續議事項

(a) 提案：要求將鹿頸路口政府空地開闢為車輛停泊處
(第 11 次會議記錄第 71 至第 81 段)

81. 謝慧女士表示，運輸署、規劃署、地政總署和北區民政事務處於 2013 年 10 月 29 日與部分議員和沙頭角鄉事委員會主席就沙頭角車輛停泊處不足的問題進行討論，當中論及《鹿頸及禾坑分區計劃大綱圖》內有部分地段可供申請開辦停車場。有關溫和輝議員要求於沙頭角墟一號閘入口的道路用地加設避車處一事，運輸署現正進行有關設計。

82. 主席表示，較早前謝慧女士相約相關政府部門代表與議員舉行會議，並於會議上確定解決車輛停泊處不足的方向。不少居民反映沙頭角公路經常出現交通擠塞，甚至影響巴士乘客上落，他希望當局盡快解決有關問題。他建議有關議題的討論到此為

止，待有新進展時再向委員會匯報。

(b) 提案：要求 A43 於早上時段加密班次及延長晚上服務時間
(第 11 次會議記錄第 82 至第 87 段)

83. 主席表示，龍運巴士有限公司(下稱「龍運巴士」)就機場巴士 A43 和 N42P 號線服務的書面回覆已於席上派發，供委員參閱。他請運輸署代表匯報有關情況，並就較早前彭振聲議員有關 A43 號線的意見作出回應。

84. 謝建煌先生回應稱，龍運巴士指 A43 號線現以試辦形式於早上 6 時 45 分至 7 時 45 分，加密班次至每 13 至 15 分鐘一班，而根據營運記錄，該線的平均載客率約 67%，服務可滿足乘客的需求。龍運巴士曾於暑假期間試行 N42P 號線特別路線，但平均載客率不足兩成，效果並不理想，故不會繼續運作。現時乘客於深宵時段可乘搭 N42A 號線前往機場，該線的平均載客率約 44%，顯示服務可應付現時的乘客需要。運輸署會密切留意 A43 和 N42A 號線的服務水平，並在有需要時與龍運巴士跟進和調整服務安排。有關彭振聲議員的建議，龍運巴士已於早上加強服務，署方亦會進行調查，以檢視服務水平能否滿足乘客的需要，並適時與龍運巴士跟進。

85. 羅世恩議員表示，機場巴士與一般巴士服務的要求不同，乘客大多攜帶行李。他曾乘搭 A43 號線，發現即使巴士仍未客滿，但行李已擠滿行李架，甚至佔用車廂的走廊。雖然該線的平均載客率約 67%，但行李亦佔用車廂空間。他認為在評估 A43 和 N42A 號線的載客率時，運輸署應考慮行李佔用車廂的因素，才能掌握較公平和真實的狀況。

86. 黃宏滔議員同意羅世恩議員的意見，現時龍運巴士的車廂，實無法容許每位乘客攜帶一件行李。大部分旅客均會攜帶行李箱出國，而車廂擺放行李的空間有限。如乘客發現車廂沒有空位放置行李，他相信即使車廂仍有座位，乘客也不會上車。龍運巴士應提供現時計算載客率的方法，委員才能評估有關數據是否合理。

87. 賴心議員表示，現時 A43 號線的服務未能滿足北區居民的需要，他估計龍運巴士計算該線載客率時，只按座位和企位計算，故要求龍運巴士增加繁忙時段的班次。此外，廉價航空公司漸受歡迎，有關航班經常於深宵或凌晨時分升降，加上航班或有延誤，旅客只能乘搭的士。他認為龍運巴士有需要增加上述時段的班次，接載旅客往返機場。

88. 主席提出以下建議和意見：

(a) 他透過龍運巴士的手機應用程式翻查 A43 號線的班次時間表，發現該線早上時段的班次已由每 20 分鐘一班加密至每 15 分鐘一班，他不理解龍運巴士改善服務後卻未有通知區議會的原因；

(b) 雖然 A43 號線現以試辦形式於早上 6 時 45 分至 7 時 45 分加密班次至每 13 至 15 分鐘一班，但龍運巴士的網頁和手機應用程式未有提供相關資料，他希望龍運巴士詳細解釋有關安排；

(c) 上星期他曾乘搭 A43 號線於上午 5 時 40 分開出的班次，發現該線巴士駛至港鐵上水站時已接近滿座，可見乘客量越來越高，而該線晚間的回程班次亦相當疏落。他要求龍運巴士進一步增加班次以應付需要，並延長服務時間；

(d) 龍運巴士為 A43 號線乘客提供六折的即日回程車資優惠，為期兩個月，乘客反應正面，他希望龍運巴士能夠延長上述優惠，甚至轉為永久優惠。由於北區並未設有 E 線(北大嶼山對外路線)，居民必須倚靠 A43 號線前往機場或東涌，長期的車費優惠對在機場或東涌工作的居民有莫大幫助。

89. 謝建煌先生回應稱，運輸署會就 A43 號線載客率的計算方法和滿座情況再與龍運巴士跟進，研究如何按乘客量改善服務。署方亦會向龍運巴士反映有關延長即日回程車資優惠的建議和進行商討，然後向委員會匯報。 運輸署

90. 主席表示，雖然九巴公司與龍運巴士隸屬同一母公司，但 龍運巴士

他希望龍運巴士能繼續派員出席會議就是項議題作出回應，並解釋 A43 號線的最新服務安排，而龍運巴士亦應加強地區聯絡工作。

91. 張立基先生表示，九巴公司將向龍運巴士轉達主席與委員的意見，包括出席會議和提供服務資訊的安排，以及研究如何加強與區議會的溝通。 九巴公司

92. 主席總結，委員會將繼續密切留意 A43 號線的服務安排，他建議有關議題於下次會議繼續討論。

(c) 《北區行人通道人流統計及滿意程度調查》
(第 11 次會議記錄第 90 至第 99 段)

93. 謝建煌先生表示，港鐵公司仍就遷移港鐵粉嶺站 A2 出口旁的緊急逃生樓梯一事進行研究，待有進一步消息將向委員會匯報。

94. 主席表示，港鐵公司代表於會議前曾表示遷移緊急逃生樓梯一事未有新進展，並承諾出席下次會議向委員會匯報最新情況。他建議有關議題於下次會議繼續討論。 港鐵公司

第 11 項——其他事項

95. 彭振聲議員提出以下事項：

(a) 委員會已就遷移緊急逃生樓梯一事與港鐵公司討論多月，他對港鐵公司於下次會議提出解決方案不表樂觀。他建議港鐵公司派出工程人員與公關人員一同出席會議，正面回應是否可把緊急逃生樓梯遷移和相關原因，不應再作拖延；

(b) 近日石湖墟、雞嶺迴旋處、上水廣場近龍琛路和新運路一帶於下午 5 時後經常出現交通擠塞，他希望警方了解交通

擠塞的原因；

(c) 有關馬會道近粉嶺圍的隔音屏障工程，運輸署、路政署和環境保護署(下稱「環保署」)已長時間未有交代工程的申請情況，他將於下次會議就此提交提案，希望相關部門派出代表出席會議作出交代。

96. 主席請秘書處跟進彭振聲議員的意見。他認同環保署和相關部門應匯報馬會道近粉嶺圍隔音屏障工程的最新情況。他亦請秘書處聯絡港鐵公司，要求港鐵公司派出工程人員出席下次會議。 秘書處

97. 主席續表示，由於 678 號線將由九巴公司與城巴有限公司(下稱「城巴公司」)聯合經營，他建議邀請城巴公司派員擔任常設代表出席委員會會議，讓城巴公司了解北區巴士服務的情況。 秘書處

98. 委員會通過主席的建議。

(會後按語：秘書處已於 2013 年 12 月 20 日發信邀請城巴公司派員擔任常設代表出席委員會會議。)

第 12 項——下次會議日期

99. 主席宣布，下次會議將於 2014 年 1 月 13 日(星期一)下午 2時 30 分在北區區議會會議室舉行。

100. 會議於下午 4 時 58 分結束。

北區區議會秘書處
2014 年 1 月