

北區區議會交通及運輸委員會
第 4 次會議記錄

日期：2008 年 7 月 7 日（星期一）

時間：下午 2 時 30 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> |
|-------|-------------------|-------------|-------------|
| 劉國勳先生 | 委員會主席 | 14:30 | 17:10 |
| 賴心先生 | 委員會副主席 | 14:30 | 17:10 |
| 余智成先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 17:10 |
| 侯金林先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 16:33 |
| 黃宏滔先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 17:10 |
| 溫和達先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 17:10 |
| 溫和輝先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 17:10 |
| 葉曜丞先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 17:10 |
| 潘忠賢先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 17:10 |
| 鄧根年先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 16:34 |
| 藍偉良先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 17:10 |
| 羅世恩先生 | 北區區議會議員 | 14:30 | 17:10 |
| 陳兆華先生 | 增選委員 | 14:30 | 16:40 |
| 周錦紹先生 | 增選委員 | 14:35 | 17:10 |
| 胡智傑先生 | 北區民政事務處行政主任(區議會)4 | | |

列席者：

| | |
|-------|------------------------|
| 楊樂詩女士 | 民政事務總署北區民政事務助理專員 |
| 黃以巨先生 | 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 |
| 何勁松先生 | 運輸署工程師(北區)2 |
| 崔詠霞女士 | 路政署新界區辦事處區域工程師(北區) |
| 鄭遠文先生 | 房屋署物業服務經理(大埔、北區、沙田及西貢) |
| 黃新強先生 | 香港警務處邊界區交通隊主管 |
| 蕭緯儉先生 | 香港警務處大埔區交通隊主管 |

| | |
|-------|---------------|
| 胡銘基先生 | 九龍巴士公司策劃及發展經理 |
| 方靜雯女士 | 九龍巴士公司高級車務主任 |
| 文志英女士 | 港鐵公司公共關係經理 |

未克出席者：

| | |
|-------|---------|
| 葉美好女士 | 北區區議會議員 |
| 蘇西智先生 | 北區區議會議員 |
| 黃成智先生 | 北區區議會議員 |
| 廖國華先生 | 北區區議會議員 |
| 岑永根先生 | 增選委員 |

開會辭

主席歡迎各委員及部門代表出席是次會議。

2. 主席表示，蘇西智先生、葉美好女士和廖國華先生因事請假。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 3 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處沒有收到任何修訂建議。

4. 委員通過上述會議記錄。

第 2 項——新界專線小巴 501A/K及 501S路線收費調整 (文件第 22/2008 號)

5. 黃以巨先生介紹文件。

6. 潘忠賢先生認為是次申請加價約 9%，幅度很大。現在加風四起，政府有責任壓抑此風，以解民困。潘先生還指出雖然油價急升，影響運輸業的

盈利，但數年前油價下跌時，車資卻沒有下調來回饋市民。該項申請沒有詳細列明該小巴號線的收支狀況，若現時單以油價急升作加價的理據，區議會是不會接受的。潘先生認為政府應要求所有公共交通運輸公司設立可加可減的機制，因應情況調整車資，使市民受惠。

(周錦紹先生於此時到席。)

7. 羅世恩先生希望了解小巴營辦商的營運成本增加了多少，以便客觀研究小巴加價的建議，從而幫助小巴商解決困難。羅先生指出政府應以降低油價為首要任務，以解市民的困難。

8. 鄧根年先生同意上述議員的發言，但他亦了解營運成本上漲，使小巴商經營困難。由於現時未能制定可行的建議，希望運輸署可把該提案留待日後才討論。

9. 葉曜丞先生希望政府能與燃油營運商磋商，研究降低油價的可行性。葉先生贊同設立可加可減的機制有效地減少小巴商面對成本上漲的困難，並提出小巴分段收費亦能紓緩市民的負擔。葉先生還希望政府與內地商討，於深圳或其他地點設置特定油站供香港營運車輛入油，降低營運成本。

10. 周錦紹先生認為政府可從多方面壓抑油價，如近日減免歐盟 5 期車輛的燃油稅，政府亦可批出免地租的土地給予燃油營運商興建油站，以減低其營運成本，或與燃油營運商磋商，研究降低其利潤的可行性，從而減少加價的壓力。周先生續表示，是次申請的加幅太大，並不合理，基於現時加風四起，他希望政府可延遲審批是次加價申請約 9 個月至 1 年。

11. 侯金林先生認同現時加價只會令市民百上加斤，因此他希望政府延遲審批是項小巴加價的申請。侯先生指出若小巴加價後，小巴商能提高其服務水平，市民才會接受其加價申請。

12. 溫和達先生認為加價不能解決油價上升的問題，由於該小巴路線的乘客多是家庭主婦及學生，車資增加後必定增加他們的生活負擔。他們在小巴加價後可能會選擇不乘坐該路線的小巴，繼而影響小巴商的收入。溫先生表示政府應該積極降低油價，才能解決問題。對於小巴服務質素的問題，他認同本區小巴服務質素並不理想，小巴商應該先改善其服務質素，

然後才提出增加車資。

13. 溫和輝先生認為小巴營運成本並不高，因此反對他們現時加價。

14. 余智成先生表示反對 501 號線小巴加價的申請，他續表示並不明白為何運輸署只顧及公共交通工具營辦商的需要，經常代表營辦商提出加價的申請，但不體恤市民的困苦，更沒有在香港經濟不景氣時提出減價申請。

15. 主席總結說，委員會反對 501 號線小巴加價的申請，但亦體察小巴商營運成本上漲的困難，希望能夠透過其他渠道解決其困難。委員會更明白市民於通漲壓力下所承受的沉重負擔，因此主席希望公共交通工具 1 年內不會再次增加車資。主席續指出有居民向委員反映該小巴服務質素未如理想，加上該號線小巴於 2006 年才投入服務，其車費定價亦應已反映油價上漲的因素，因此委員會不接納是次加價申請。

16. 葉曜丞先生詢問假若委員會反對其加價申請，小巴商是否不能單方面增加車資。

17. 黃以巨先生指出該路線小巴車輛的車齡多是 2 至 4 年，車輛亦新增了八達通收費系統，反映營辦商在過去數年亦有不斷改善服務，亦因此增加營運成本。對於延長服務時間的問題，該路線小巴現時已服務至午夜 12 時正，其後該些小巴亦會投入 501S 通宵小巴服務，因此該路線小巴不能再延長服務。至於投訴數字，此路線的投訴亦不多。對於小巴經營成本的問題，由於該文件屬於商業資料，運輸署一貫原則是不會對外公開營辦商的商業資料及財政表現。最後，黃先生感謝各委員的意見，並會於歸納及整理所得資料後回覆委員會。

第 3 項——匯報上水百和路興建有蓋行人道的設計 (文件第 23/2008 號)

18. 崔詠霞女士介紹文件。

19. 藍偉良先生歡迎運輸署及路政署在百和路興建行人道上蓋。他還指出在該處的單車徑上的路阻未能有效地防止騎單車人士高速落斜，希望運輸署設法改善此情況。

20. 周錦紹先生認為路政署預計於 2009 年初才興建此行人路上蓋，進度實在太慢，他希望此工程能於 2008 年內完成。由於清河邨單位相繼入伙，更多市民經常使用該路段，因此周先生建議運輸署研究把百和路天橋上蓋伸延至太平邨及清河邨的可行性。周先生還指出現有行人道上蓋的塗層物料未能有效減低因陽光直接照射而產生的高溫，令過路人士感到不太舒適，因此他希望路政署在擬建的行人路上蓋上使用能有效阻隔高溫的塗層物料。

21. 葉曜丞先生希望運輸署把名都商場天橋上蓋伸延至北區政府合署，方便市民進出該處。

22. 副主席建議路政署盡快完成加建行人路上蓋工程。他還指出在該處的行人及騎單車人士胡亂使用行人路及單車徑，因此他建議運輸署加設路牌及路阻，以遏止上述情況繼續發生。

23. 溫和達先生讚賞路政署的新上蓋設計能有效阻隔高溫及陽光的問題。他亦建議運輸署增加路阻，以減少行人及騎單車人士胡亂使用百和路的行人路及單車徑。溫先生還希望運輸署及警方提供於粉嶺火車站至嘉福邨一段的有蓋行人路上發生的單車意外數目和警方檢控數字，以供委員參考。他指出市民反映嘉福邨的行人路上蓋未能有效阻隔陽光，因此他建議路政署考慮為嘉福邨的行人路上蓋加設塗層。

24. 崔詠霞女士表示接獲運輸署的施工令後，路政署於現場視察並發現彩園邨美食中心天橋的地基開始下陷，所以立即向房屋署及領匯管理有限公司索取該天橋的建造圖。由於房屋署及領匯管理有限公司未能提供該建造圖，因此路政署安排了實地測量該處天橋的沉降率，及後路政署亦需時進行工程地基的設計。崔女士續表示，是次會議後，該上蓋工程的設計須接受路政署內部的外觀設計會議評審及申請掘路紙，因此路政署預計興建行人路上蓋工程將於 2009 年 4 月進行。若程序可以加快，路政署會盡快展開是項工程。對於嘉福邨行人路上蓋加設塗層的建議，路政署會研究其可行性並會於日後回覆區議會。擬議中的行人路上蓋是採用粉紅色的坑板物料，與百和路天橋上蓋所用的石屎物料不同，相信能有效阻隔高溫及陽光的問題。

25. 主席希望路政署為嘉福邨行人路上蓋加設塗層及運輸署在名都商場至北區政府合署的行人路上興建上蓋，以方便北區市民。

26. 何勁松先生指出曾於 2007 年 12 月在名都商場至北區政府合署的行人路上進行行人流量調查，結果顯示於繁忙時間內每小時平均有 1000 人行經該處。由於運輸署興建行人路上蓋的準則是每小時 4000 人使用，因此運輸署暫未能在名都商場至北區政府合署的行人路上興建上蓋。何先生亦表示運輸署會繼續留意該處的人流增長，實施必要的交通管理措施，以保障人流暢通和行人安全。

27. 葉曜丞先生指出連接該路段的是有蓋天橋，若按照運輸署的規則，該天橋應未能加建上蓋，因此他懷疑該使用人數規定是否適用於所有行人路。他表示香港政府作為一個「以民為本」的政府不應只著眼於規定，由於經常有市民使用該路段前往政府合署，他希望運輸署能加建上蓋，免除市民受日曬雨淋之苦。

28. 副主席認同政府應「以民為本」，盡快在該路段加建行人路上蓋。

29. 主席總結，由於名都商場天橋上蓋未能覆蓋整段行人路，因此他認為這是一個未完成的上蓋，希望運輸署豁免此路段的使用人數規定，盡快完成餘下的行人路上蓋工程。

30. 黃建男先生回應，運輸署會研究於百和路的行人路及單車徑增加路阻的可行性。

31. 主席表示如有需要，運輸署可與藍偉良先生到百和路進行實地視察。

(會後按語：警方已將有關單車意外數字和警方檢控數字的資料給委員參考。)

第 4 項——改善蓬瀛仙館往粉嶺火車站隧道設施 (文件第 24/2008 號)

32. 主席介紹文件。

33. 崔詠霞女士指出路政署的橋樑及結構部已經把改善蓬瀛仙館往粉嶺火車站的隧道設施納入其顧問工程研究內，該研究的結果將於 2009 年年初

公佈。

34. 潘忠賢先生認為此隧道的現有設施不方便傷健人士及長者使用。由於他們未能使用該隧道，傷健人士須乘搭的士前往蓬瀛仙館，十分不便。因此他希望路政署盡快為該隧道加設升降機。

35. 溫和達先生支持改善該隧道的設施。他指出現時隧道旁及粉嶺火車站至嘉福邨一帶經常有單車違例停泊，影響景觀及對市民構成不便。溫先生認為政府可於該處加設鐵網防止單車違例停泊。

36. 主席感謝運輸署及路政署聽取委員會的意見，研究加設升降機的可行性。主席強調委員會希望路政署於該隧道內同時加設升降機及扶手電梯，惠及不同人士。

37. 葉曜丞先生指出於上一次會議時已提出無障礙通道的議案，並感謝路政署迅速地改善了本區的一些道路情況。葉先生表示支持改善該隧道的設施。

38. 楊樂詩女士表示，民政事務總署與路政署於會後商討溫和達先生提出在行人路旁加設鐵網的提議。民政事務總署已計劃於 8 月 4 日在前往蓬瀛仙館的行人路旁加裝木板，防止單車違例停泊，若效果顯著，民政事務總署會研究在其他路段加裝木板的可行性。

(會後按語：有關加設扶手電梯的提議，運輸署已於 7 月 30 日書面答覆委員，見附件一。)

第 5 項——反對專利巴士公司不合理加價 (文件第 25/2008 號)

39. 主席介紹文件。

40. 胡銘基先生表示九龍巴士公司(下稱「九巴」)的書面回覆已於席上派

發。胡先生指出，在 1997 年加價後，九巴已經向市民提供了不同種類的優惠，如轉乘優惠，但是九巴營運成本上升及政府的運輸政策導致九巴的營運十分困難，因此在現時的經營環境下，九巴沒有能力為市民提供文件所述的優惠。

41. 黃以巨先生表示，現時 12 歲以下的學童已經有半價優惠，其他有需要的學生亦可以向政府申請乘車優惠，立法會中有關的委員會亦正跟進傷健人士乘車優惠的事宜。對於九巴回程減價優惠，他指出此優惠的目的是吸引市民乘坐巴士，委員提出於每一程減價的方案違背了原有的目的，因此新方案實在不太可行。他亦表示於現時的營運環境下，九巴未能為長者提供所有時段半價優惠。

42. 副主席了解政府以「鐵路為本」的政策影響九巴的經營狀況，並邀請九巴一起為本區市民爭取開設新巴士路線，使市民可以享受更好的巴士服務。

43. 黃宏滔先生認為學生沒有收入，因此半價優惠對他們十分重要。北區學生，特別是居住於沙頭角及打鼓嶺一帶的學生，十分依賴巴士服務，他希望運輸署體恤本區學生的需要，為北區所有學生提供半價優惠。

44. 周錦紹先生指出，九巴非巴士經營的收益及政府給予九巴的低地價優惠都沒有計算在九巴的收入內，因此他對九巴經營困難的說法有懷疑。此外，九巴現時所提供的大部分優惠用處均不大，因此不能以這些優惠作為未能提供其他新優惠的藉口。

45. 潘忠賢先生認為本區巴士服務被九巴壟斷，以致九巴可以不斷加價。他希望政府為本區引入新巴士公司，由市場來調整車資，市民必定受惠。

46. 羅世恩先生認為九巴是公營企業而且收入豐厚，所以九巴應該回饋社會，他重申要求九巴考慮提供文件中的新優惠，使市民受益。他亦指出運輸署有責任與九巴協商及制定政策，保障市民的利益。

47. 主席總結，九巴在盈利豐厚的情況下仍不肯承擔社會責任，他感到十分遺憾。

第 6 項——加快落實清河邨對外專線小巴服務
(文件第 26/2008 號)

48. 藍偉良先生介紹文件。

49. 黃以巨先生表示運輸署將於下星期把開設清河邨專線小巴服務的決定通知運輸業界，而新小巴線的招標程序可望盡快進行。

50. 周錦紹先生指出運輸署應該體察市民的需要，盡快落實清河邨對外專線小巴的服務。

51. 葉曜丞先生願意等待下星期運輸署公佈的決定，但他表示若運輸署決定只容許一條小巴線服務清河邨，是不能接受的。

52. 羅世恩先生指出運輸署已經承諾會在清河邨開辦兩條小巴線服務清河邨，並且該建議已獲區議會支持，因此若運輸署的決定是只容許一條小巴線服務清河邨，是不能接受的。羅先生認為的士業界的意見須尊重，但是的士與小巴的服務性質不盡相同，因此運輸署有責任向雙方解釋及協商，從而履行運輸署早前對區議會的承諾，開辦兩條小巴線服務清河邨居民。

53. 潘忠賢先生認為運輸署已經向清河邨居民承諾開辦新的小巴線，因此希望運輸署盡快落實此方案，使清河邨居民受益。

54. 主席表示有市民經常向他反映該兩條小巴線十分重要，因此他希望運輸署於本星期內努力為清河邨居民爭取福利，並於下星期宣布好消息。

第 7 項——要求 261 分段收費
(文件第 27/2008 號)

55. 黃宏滔先生介紹文件。

56. 胡銘基先生表示對於要求 261 號線巴士分段收費的提案，九巴已作書面回覆，並於席上派發。九巴在回覆中指出，在研究分段收費可行性時，九巴須考慮多個因素，包括對財政及運作的影響。九巴在現時的營運環境下，暫時沒有條件為 261 號線巴士提供分段收費優惠。胡先生表示九巴會

把市民及議員所提出的意見記錄在案，待日後九巴有條件再次提供分段收費時再作考慮。

57. 副主席不接受九巴公司的回覆。他認為增加分段收費優惠不會為九巴的營運帶來負面的影響，因為現時若市民於上水火車站乘搭 261 號線巴士至終點站須支付全費，因此沒有市民會選擇乘搭該路線的巴士。

58. 余智成先生表示該提案早於上一屆區議會會議已經提出，因此他不明白為何九巴公司需要這般長時間來考慮。余先生指出 261 號線巴士及 270 號線巴士行駛同一路線，他不理解何以 261 號線巴士車資較 270 號線巴士車資昂貴。他認為九巴為 261 號線巴士提供分段收費優惠實有助減輕 270 號線巴士的載客負擔，因此他希望九巴切實考慮委員提出的意見。

59. 鄧根年先生看不到有任何技術上的問題，令九巴不能為 261 號線巴士提供分段收費優惠。他認為九巴於此提案上的立場十分「官僚」，完全沒有考慮委員提出的任何意見。

60. 黃宏滔先生指出，在回覆文件上，九巴表示於研究提供分段收費的優惠時須考慮載客量及財政的影響，但是他認為 261 號線巴士提供分段收費優惠是會增加該路線的載客量及收入，因此他認為九巴的解釋不能接受。

61. 葉曜丞先生指出由火車站步行往天平邨只需要 3 分鐘，261 號線巴士於該路段的收費為 12 元是不合理的。他不希望此提案於兩三年後仍是在討論的階段，因此他懇請九巴體恤市民，改善現有的巴士服務。

62. 鄧根年先生再次強調九巴須盡快考慮委員的意見。

63. 主席指委員已聽取了九巴為何不能於 261 號線巴士提供分段收費優惠的原因，並認為九巴的解釋不能接受。他認為運輸署於公共交通事務上有一定的角色與責任，因此希望運輸署回應如何才能促使九巴為 261 號線巴士提供分段收費優惠。

64. 黃以巨先生說明運輸署對巴士的全程收費標準，是根據巴士路線的車程，然後使用路線等級表來釐訂車資。對於是否提供轉乘優惠及分段收費優惠，運輸署認為這是九巴的商業決定，但運輸署經常鼓勵九巴提供這些優惠，當中也包括 261 號線巴士的分段收費安排。

65. 主席希望運輸署除了鼓勵九巴提供這些優惠外，應該向九巴施加壓力或引入懲罰機制，使九巴提供更多優惠給市民。

66. 胡銘基先生表示九巴一向均會聽取民意，但對於一些影響收入的事宜，九巴會有本身的立場。在考慮提供分段收費的意見時，九巴並非只單一地研究為某條巴士路線提供分段收費的可行性，而是需要考慮對整個網絡的票價的影響。如在上一次的票價調整中，因為種種因素所限，九巴經研究後並沒有增加任何新的分段收費。對於委員的意見，九巴會在下一次票價調整中考慮。

67. 羅世恩先生表示書面回覆中列舉了多個九巴未能為該路線巴士提供分段收費的原因，他詢問那一項是主因。

68. 胡銘基先生表示書面回覆中所有因素都是未能為 261 號線巴士提供分段收費的主因。

69. 溫和輝先生詢問九巴為該路線巴士提供分段收費的優惠會有什麼影響，以及提供此優惠後，九巴是否需要提高該線巴士司機的薪金。他指出九巴提供此優惠後，只會增加九巴的收入，對九巴的財政一定沒有負面的影響。

70. 主席對九巴的服務態度表示失望。

71. 黃宏滔先生強調不滿意九巴的回覆。

第 8 項——續議事項

2008 - 2009 年度北區巴士路線發展計劃 (第 3 次會議記錄第 6-19 段)

72. 黃以巨先生對委員於上一次會議中的提問，作出以下的回覆：

- (i) 由於現有 373 號線巴士的載客量未達增加班次的標準，因此運

輸署暫未能增加該路線巴士班次或提供全日服務；

- (ii) 對於 273A 號線巴士的建議，運輸署已於 6 月中增加班次；
- (iii) 有關對 277X 號線巴士的意見方面，運輸署於過去兩年已增加該路線巴士的班次，並計劃於 2008 年年底增加行走該路線的巴士數目，服務市民；
- (iv) 對於 276 號線巴士行駛至祥華邨的意見，運輸署認為伸延路線的可行性不大，但運輸署會與九巴商討在祥華邨開辦特別班次的可行性；
- (v) 對於 261 及 270 號線巴士的意見，已於本會議第 7 項提案中討論；
- (vi) 委員對 307P 號線巴士的提問方面，數據顯示該路線巴士的載客量很高，並已達到運輸署增加車輛的載客量標準，因此運輸署才會增加該路線巴士的數目。

73. 鄧根年先生希望運輸署嘗試增加 373 號線巴士的班次，假若增加班次後，發現載客量不足，並影響該路線巴士的財政狀況，才取消新增的班次。

74. 黃宏滔先生認同運輸署可以嘗試增加該路線巴士的班次，若能吸引市民乘搭，此加車服務便可以繼續，若不能吸引市民乘搭，運輸署亦可取消增加了的班次。黃先生指出居民現時不選擇乘搭該路線巴士是因為該巴士的班次不足，因此九巴增加班次能有效吸引市民乘搭該路線巴士。

75. 葉曜丞先生歡迎運輸署在 276 號線巴士的方案中加開特別班次，並希望運輸署繼續監察此路線的載客量，如有需要，可盡快加開新巴士路線。

76. 潘忠賢先生表示他於近日觀察了 373 號線巴士的載客量，結果顯示其載客量偏高，有別於運輸署所提供的數據。由於該路線巴士路途遙遠及車資昂貴，若是因為班次不足而導致乘客須使用企位，是不合理的。他建議在計算該巴士的載客量時不應該計算企位。潘先生還指出 373A 號線巴士

的載客量也相當高，加上近年北區已有兩三萬人口的增長，因此他建議運輸署增加 373A 號線巴士的班次。他總結說，政府沒有誠意改善巴士服務，結果會助長港鐵公司壟斷市場。他認為政府應該開放市場，港鐵公司才能在競爭中進步。

77. 周錦紹先生邀請運輸署一起觀察 276B 及 373 號線巴士的載客量，他認為全日行駛的 276B 號線巴士的載客量較 373 號線巴士的載客量少，因此 373 號線巴士不能全日行駛理據不足。他認為運輸署是基於過分保障鐵路的政策而阻礙了本區巴士服務的發展，他對此政策表示失望。

78. 副主席對運輸署毫無新意的回覆表示失望。

79. 潘忠賢先生希望運輸署或九巴能提供 261、276B 及 373 號線巴士的載客量數據，使委員能夠掌握較客觀的資料來衡量 373 號線巴士應否加開班次。

80. 主席表示即使 373 號線巴士未能全日行駛，亦希望運輸署能夠為該巴士加開班次，以滿足市民的需求。他表示近日很多市民及運輸業界向他反映，希望運輸署開放 8 號幹線供公共交通工具使用，從而改善北區的交通服務。

(侯金林先生及鄧根年先生先後於此時離席。)

81. 黃以巨先生表示北區有很多增加班次的例子，如 277X、278X、273A 及 273B 號線巴士等。運輸署在研究增加巴士班次時須遵守特定的標準，當巴士的載客量超越該標準時才可加開班次。他續表示，過往的觀察，373A 號線巴士於早上 8 時的班次亦有滿座的情況出現，但基於該號線巴士的平均載客量低於標準，因此現時沒有條件加開該巴士的班次。對於在計算載客量不計企位的建議，黃先生表示計算鐵路的載客量時也會計算企位，基於公平原則及善用巴士資源的前提下，建議難以執行。

82. 周錦紹先生表示由於乘搭巴士的時間較乘搭鐵路長，以及巴士乘客一般不會中途下車，因此巴士與鐵路不可混為一談。周先生亦強烈要求運輸署或九巴提供 261、276B 及 373 號線巴士的載客量數據及 307 號線巴士加開班次的理據，以衡量 373 號線巴士是否有加開班次的需要。即使運輸署或九巴未能提供此數據，亦希望他們能與委員一起進行載客量的研究。

83. 主席希望運輸署能整理數據及研究加開班次的因素，並於下一次會議再作討論。

84. 黃以巨先生表示可與九巴商討公開載客量數據。

85. 主席表示，由於續議事項「要求盡快落實清河邨至祥華邨專線小巴服務」、「改善 273A 巴士服務」及「上水港鐵站至清河邨交通改善安排」已在本會議中討論，因此提議不再討論上述續議事項。

86. 委員備悉主席的建議。

(陳兆華先生於此時離席。)

建議改善皇府山(天平路)過路設施 (第 3 次會議記錄第 53-60 段)

87. 黃建男先生表示雖然現時的行人過路設施可應付現時的行人流量，但基於路邊的樹木可能不斷生長，導致日後不能擴闊該行人過路設施，因此運輸署同意於現時擴闊該行人過路設施。運輸署亦已要求路政署詳細研究施工的可行性。

88. 余智成先生詢問路政署該工程的施工期需要多久，並希望於開學日前完成整個工程。

89. 崔詠霞女士指出該工程涉及樹根的成長，因此需要研究該工程的可行性及與康樂文化事務署商討樹根事宜，才能確定完工的日期。預計此項工程並不能在九月開學日前完成。

90. 主席希望秘書處安排跨部門會議商討擴闊天平路行人過路設施的詳情。

(會後按語：路政署現正與康樂文化事務署研究工程的細節，並將於下一次交通及運輸委員會會議匯報工程進度。)

港鐵公司簡介東鐵一月台伸展系統測試計劃
(第3次會議記錄第67-70段)

91. 文志英女士表示，測試展開前，公司需取得多個政府部門的批核，最後階段批核現正進行，待取得有關部門批准後，公司會隨即展開測試。於測試進行期間，港鐵公司會安排職員監察測試，並確保車站有足夠的告示通知乘客。

92. 主席詢問港鐵公司為何取消了旺角東港鐵站的特惠轉乘優惠站。

93. 文志英女士表示港鐵公司設置特惠站的目的是鼓勵工作地點距離港鐵站稍遠而不常乘搭港鐵的市民選擇步行至車站乘搭港鐵，由於新世紀廣場與最接近的旺角東站相距甚近，故有關位置無需要裝設特惠站。

94. 主席表示市民十分喜歡此優惠，希望港鐵公司再次在旺角東港鐵站設置特惠轉乘優惠站。

95. 文志英女士備悉委員的意見。

強烈要求改善 52K、54K、55K、56K 專線小巴服務
(第3次會議記錄第84-86段)

96. 黃以巨先生表示已於4月至6月期間在軍地中途站監察小巴服務的情況，結果顯示小巴營辦商有加開班次，疏導該處的人流，因此服務已有所改善。運輸署計劃在9月後繼續監察小巴的服務情況，如有需要，會再次與小巴營辦商商討。

97. 溫和輝先生表示52K號線小巴是由坪輦開出至粉嶺火車站，途經軍地一帶。設立該路線小巴的目的是服務打鼓嶺一帶的居民，但有居民向溫先生反映，小巴經常於中途折返粉嶺火車站，沒有接載打鼓嶺一帶的居民。他續指出運輸署在早前的會議中表示，假若該小巴路線的「調頭」情況沒有改善，運輸署將會書面警告有關小巴營辦商。鑑於「調頭」情況沒有改善，溫先生要求運輸署發信警告該小巴營辦商。

98. 葉曜丞先生表示有居民反映於繁忙時間內，來往沙頭角與聯和墟的小巴班次疏落，十分不便。他指出，雖然小巴營辦商於繁忙時間內已調派小巴在沿途接載乘客，但是該線小巴服務仍有很大的改善空間，因此他希望運輸署加強對該線小巴服務的監察，若小巴服務未能改善，運輸署可發信警告有關小巴營辦商。

99. 溫和達先生表示他曾乘坐 55K 號線小巴，發現該小巴未到達終點站便「調頭」。溫先生指出「調頭」小巴多屬外判的小巴司機，由於他們估計終點站沒有乘客候車，爲了減低成本，便「調頭」接載其他乘客。他希望運輸署跟進此情況。溫先生還指出 55K 號線小巴的衛生情況仍然沒有改善、現金與八達通收費不一的情況雖然改善了，但是小巴內仍張貼含糊不清的告示，導致乘客繳錯車資，他希望運輸署繼續跟進該線小巴的衛生情況和更改有誤導成分的告示。

100. 黃以巨先生表示於坪輦或沙頭角開出的專線小巴路程遙遠，假若所有小巴均是由起點站開出至終點站，小巴便沒有座位接載沿途上車的乘客。運輸署於過去兩年中，曾對 52K 與 55K 號線小巴進行多次實地監察，調查結果顯示於繁忙時間內，52K 小巴均能以低於 4 分鐘一班的班次由坪輦總站開出。小巴服務於繁忙時間內的表現較服務詳情表的每 4 分鐘一班次的標準爲佳，基於沿途有很多市民亦需要乘搭該交通工具，特別是馬尾下與軍地一帶的居民需要由中途「調頭」的小巴接載他們往返火車站，因此小巴於中途「調頭」的做法可以理解。對於現金與八達通收費不一的情況，黃先生表示小巴營辦商已於今年五月劃一收費，他會再次與營辦商跟進含糊不清的告示一事。對於車廂衛生的問題，黃先生指出由於市民利用 55K 號線小巴走私肉類的情況嚴重，導致車廂的衛生出現問題，他表示會繼續與小巴營辦商跟進此事。

101. 主席表示走私肉類是一個十分嚴重的問題，希望警方與食物環境衛生署留意。對於小巴「調頭」的問題，他指出此情況的出現是因爲市民對專線小巴服務求過於供，因此他認爲運輸署應該重新檢討新界鄉郊對外的交通服務，以配合將來的開放邊境禁區政策，並作好準備。他表示市民十分不滿小巴中途「調頭」的情況，他建議運輸署考慮開設新小巴路線來接載中途上車的乘客。

102. 溫和輝先生表示不反對小巴營辦商於繁忙時間派遣空車前往接載中途的乘客，但對於在非繁忙時間內，小巴司機不願前往終點站接載乘客，導致於終點站候車的乘客經常需要等候 30 分鐘，這是市民所不能接受的。

對於 55K 號線小巴走私肉類的問題，他表示司機的操守是問題的主因，由於有司機非法收受金錢，容許走私情況持續，因此他認為小巴營辦商監管不力，要對走私問題負責。

103. 主席認為新界鄉郊的交通問題需要由不同政府部門、當區區議員及小巴營辦商一起討論。他表示小巴營辦商應該照顧所有乘客的需求，因此若服務未如理想，運輸署可發信警告小巴營辦商，提醒他們需要提供完善的服務。

聯和墟和泰街及和合石和興路的交通情況 (第 3 次會議記錄第 87-90 段)

104. 何勁松先生表示運輸署已把交通燈訊號調整，並在 6 月初、6 月中及 7 月 4 日派遣工作人員到和泰街的十字路口觀察該處的道路阻塞情況，每次觀察長達 3 小時。結果顯示，3 小時內有兩次交通阻塞的情況出現，每次約 90 至 120 秒。阻塞原因是有巴士在十字路口上落乘客，但由於交通阻塞情況不太嚴重，因此運輸署認為此情況可以接受。運輸署會繼續監察該處的交通情況，如有必要，會再次調較交通燈。對於和興路的交通情況，運輸署將順應市民的要求，計劃在該處加設慢駛標誌，路政署估計將於 8 月下旬完成工程。

105. 主席感謝運輸署改善該處的交通情況，並指出該處仍有交通阻塞的情況，希望運輸署繼續跟進此事。

第 9 項——其他事項

106. 主席詢問運輸署奧運馬術的交通情況。他指出，市民十分關注奧運馬術比賽期間，大量市民使用粉嶺火車站天橋，會導致人流阻塞的問題。他希望九巴等公營機構安排特別車輛紓緩市民對火車的需求，如增加往返香港島或增加 277X、270A 號線巴士的班次，服務粉嶺南居民，從而減少粉嶺火車站天橋人流的負荷，令旅遊人士對香港交通留下好印象。

107. 黃以巨先生表示將於會後與九巴跟進此事。

108. 楊樂詩女士表示將於會後把委員的意見轉交運輸署奧運馬術交通安排小組，再作跟進。楊女士續表示，7月10日將舉行奧運馬術期間的交通安排簡介會，歡迎區內人士出席。

109. 藍偉良先生表示，有市民反映，較早時國家副主席到訪北區期間，政府禁止市民使用粉嶺火車站南的天橋，令人十分不便。他希望運輸署以此為鑑，把奧運馬術期間的交通安排妥當。

110. 主席希望於7月10日的簡介會中公佈九巴增加特別班次的安排。

111. 潘忠賢先生表示現在很遲才收到區議會的文件，並詢問秘書處如何處理文件發送的事宜。

112. 秘書表示，根據北區區議會常規的指示，秘書處須於會議舉行日期的5個工作天前把會議議程郵寄至委員。直至是次會議，秘書處均是根據常規的守則聯絡各委員。

113. 潘忠賢先生詢問北區區議會常規所指的是5個工作天前發出文件還是5個工作天前委員收到文件。

114. 秘書表示，根據北區區議會常規的指示，秘書處須於會議舉行日期的5個工作天前發出文件。

115. 主席認為委員及早收到會議文件將有助會議的進行，他會與秘書處研究盡早發送文件的可行性。

116. 潘忠賢先生認為北區區議會常規所定的時間不太合適，並指出可能需要修訂北區區議會常規。

117. 葉曜丞先生表示關於第3次會議記錄中第61至66段有關無障礙通道的提案，有市民反映祥華邨隧道往上水警署的行人隧道的單車徑已使用多年，日久失修，希望路政署重新鋪設單車徑。

118. 崔詠霞女士表示會於會後把委員的意見轉交路政署維修部跟進。

119. 主席表示，本年 5 月 1 日的西貢車禍後，一個名為「交通安全事務關注組」的非牟利組織就該宗車禍向道路安全議會提出了一些意見，該關注組亦把有關意見文件的副本送交 18 區區議會，如果委員有興趣閱讀該文件，可自行向秘書處索取

第 10 項——下次開會日期

120. 主席告知委員會，下次會議的詳情如下

| | | |
|----|---|---------------------|
| 日期 | : | 2008 年 9 月 8 日(星期一) |
| 時間 | : | 下午 2 時 30 分 |
| 地點 | : | 北區區議會會議室 |

121. 會議於下午 5 時 10 分結束。

北區區議會秘書處

2008 年 7 月