

北區區議會交通及運輸委員會
第 10 次會議記錄

日期：2009 年 5 月 11 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 | 14:35 | 17:10 |
| 賴心先生 | 委員會副主席 | 14:35 | 17:10 |
| 黃成智先生 | 北區區議會議員 | 16:15 | 17:10 |
| 余智成先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 侯金林先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 黃宏滔先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 蘇西智先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 溫和輝先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 葉曜丞先生 | 北區區議會議員 | 14:36 | 17:10 |
| 廖國華先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 溫和達先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 潘忠賢先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 鄧根年先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 藍偉良先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 羅世恩先生 | 北區區議會議員 | 14:35 | 17:10 |
| 張偉業先生 | 增選委員 | 14:43 | 17:10 |
| 張天送先生 | 增選委員 | 14:35 | 17:10 |
| 呂慶忠先生 | 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：

| | |
|-------|----------------|
| 黃宗殷先生 | 民政事務總署北區民政事務專員 |
| 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 |
| 何勁松先生 | 運輸署工程師(北區)2 |

| | |
|-------|-------------------------|
| 張慧中女士 | 路政署新界區辦事處區域工程師（北區） |
| 何紹輝先生 | 房屋署高級結構工程師（大埔、北區、沙田及西貢） |
| 馮志輝先生 | 香港警務處邊界區交通隊主管 |
| 溫東盛先生 | 香港警務處大埔區交通隊主管 |
| 文志英女士 | 港鐵公司公共關係經理 |
| 楊莉華女士 | 港鐵公司公共關係主任 |
| 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 |

未克出席者：

周錦紹先生 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。

(葉曜丞先生於此時到席。)

2. 主席表示，周錦紹先生因事請假。委員會備悉並批准周先生的休假申請。

第 1 項——通過北區區議會交通及運輸委員會第 9 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處沒有收到任何修訂建議。

4. 委員會通過上述會議記錄。

第 2 項——重新開辦北區往西九龍巴士服務 (文件第 10/2009 號)

5. 主席介紹文件。

6. 蘇鎮存先生表示，運輸署的回應已於席上派發，並請委員參閱文件。他指出運輸署已經備悉委員的意見，並會於日後有需要時參考委員的意見。他還指出當港鐵南環線通車後，北區市民可以轉乘南環線服務前往西九龍一帶，由於南環線通車後的安排將會影響北區市民使用公共交通工具的模式，因此運輸署將會審慎監察此事的發展，並會採取適當的措施。

7. 胡銘基先生表示，九龍巴士公司(下稱「九巴」)的回應已於席上派發，並請委員參閱文件。他表示九巴在研究開辦新巴士路線時須考慮運輸署的運輸政策、乘客的需求及財務狀況等因素。九巴在衡量上述的因素後，決定在現階段不會開辦委員建議的巴士路線。

8. 藍偉良先生不滿意運輸署及九巴的回應。他指出運輸署曾於 2009 - 2010 年度北區巴士路線發展計劃中承諾會改善巴士服務，提高服務質素與效率，以配合乘客的需求。由於現時上水南 36 區迅速發展，大量居民須使用公共交通工具前往西九龍一帶上班，因此他認為運輸署與九巴的回覆漠視上水南及清河邨一帶居民的基本需要。

(張偉業先生於此時到席。)

9. 蘇鎮存先生表示運輸署一向以鐵路為骨幹的輸署政策作為原則，跟進清河邨的交通問題，並已於該邨入伙時開辦 273B號區內線巴士，及亦安排 273A號於清河邨區提供服務。運輸署亦在清河邨第 2 期入伙後安排 70K 號線巴士駛經清河邨，以及將會開辦小巴服務由清河邨經北區醫院前往那打素醫院。他續表示理解居民要求提供更多巴士服務，運輸署已作出回應，加開 273A及 273B號線巴士的班次。運輸署將會繼續監察該區的公共交通需求，從而採取適當的措施。

10. 胡銘基先生表示，九巴一向關注新發展地區的居民對巴士服務的需求，但他希望委員理解九巴在開辦新巴士路線時須配合運輸署的運輸政策，因此九巴多以轉乘巴士計劃為清河邨的居民服務。九巴亦已經提供 273B號線巴士轉乘 270A號線巴士的優惠，希望吸引更多市民使用轉乘服務。他重申，九巴在研究開辦新巴士路線時須考慮運輸署的運輸政策、乘客的需求及財務狀況等因素，因此對於每一個開辦新路線的建議九巴都必須審慎研究。

11. 藍偉良先生認為政府部門必須為市民提供基本服務，因此他不認同運

輸署的發言中表示「居民要求提供更多巴士服務」。他還指出九巴雖然為 273B 號線巴士轉乘 270A 號線巴士提供票價優惠，但就 273B 號線巴士單獨以論，該巴士全程只是 3.3 公里但車費竟高達 3.2 元，實有點不合理。因此他認為九巴以已提供此轉乘優惠作為不開辦新巴士路線的藉口，是不合理的，他希望委員會為清河邨居民爭取合理的權益。

12. 副主席不滿運輸署及九巴的回覆。他詢問運輸署，既然是根據鐵路為骨幹的宗旨來制定公共交通方案，何以市區既有快捷和方便的港鐵，同時亦有大量的巴士路線服務市區的居民，因此他認為運輸署以此藉口來拒絕開辦由北區前往市區的巴士路線是非常不合理的。

13. 葉曜丞先生認為運輸署與九巴的回覆千篇一律，沒有新意。他希望九巴再次考慮市民的需要，假若該新路線的營運效益符合九巴的要求時，應立刻開辦此巴士路線。

14. 呂慶忠先生認為市民只是要求合理的服務，因此他不認同運輸署的發言中表示「居民要求提供更多巴士服務」。他指出，現時服務清河邨的巴士行車路線十分迂迴，轉乘車輛時亦浪費很多時間及金錢，因此這些服務不適合市民使用。他表示運輸署以鐵路為骨幹的宗旨，為何不可開辦由北區直接到達市區多個地點的巴士，市區居民可轉乘該巴士前往不同的目的地。他還表示曾有市民詢問他由南昌一帶返回北區的方法，他發現九巴所提供的轉乘服務不方便市民使用，因此他希望運輸署與九巴在市民的角度再次審視現有的服務，以方便市民為宗旨，規劃北區的巴士服務。

15. 潘忠賢先生表示北區人口仍不斷增加，港鐵服務已未能應付市民的需求，因此他認為運輸署應開辦巴士由北區直接前往市區，從而滿足市民的需要。在運輸署取消 70 號線巴士時，他已經一併要求運輸署開辦巴士路線前往西九龍，但奈何運輸署仍不肯回應市民的訴求，他對此感到無奈。

16. 主席指出委員已清楚表達希望運輸署開辦由北區直接前往西九龍的巴士的要求，以及在交通調查工作小組的報告中清楚列明北區有 3 成人口前往西九龍工作或消遣，因此他希望運輸署繼續跟進此事，並於日後南環線通車後，使用剩餘的巴士開辦及行走此新路線。他還表示由於現時港鐵服務於繁忙時間內已未能應付市民的需求，他建議運輸署在繁忙時間內開辦特別巴士路線由清河邨前往西九龍。

17. 鄧根年先生表示運輸署已經取消了多條由北區前往九龍的巴士路線，他希望運輸署再次考慮試辦新路線前往西九龍，若效果不理想才予以取消。他希望委員會繼續跟進此議題。

18. 藍偉良先生認為運輸署應提交開辦新巴士路線的時間表。

19. 主席希望運輸署於下一次會議上提交試辦特別巴士班次前往西九龍的方案及時間表。

運輸署

第 3 項——建議 270A 更改以尖沙咀（麼地道）為總站

20. 潘忠賢先生介紹文件。

21. 蘇鎮存先生表示，現時 270A 號線巴士的終點站位於港鐵的九龍站，而每天早上繁忙時間內均有 6 班特別巴士服務前往廣東道的中港城。運輸署認為改動原有巴士路線時須審慎考慮很多因素，包括尖沙咀是否有足夠空間容納此新路線的巴士。他還指出建議的麼地道總站須預留予搬遷尖沙咀碼頭巴士總站時受影響的巴士路線使用，而且南環線通車後的安排將會改變北區市民使用公共交通工具的模式，因此運輸署備悉委員的建議，並會繼續密切注視市民的需求。

22. 胡銘基先生表示，九巴的回應已於席上派發，並請委員參閱文件。他指出建議中麼地道巴士總站須容納搬遷尖沙咀碼頭巴士總站時受影響的巴士路線，因此該總站沒有足夠空間容納 270A 號線巴士。

23. 潘忠賢先生表示，63X 號線巴士的路線經調整後，彌敦道是有足夠的空間容納 270A 號線巴士的，但奈何運輸署以巴士總站沒有足夠空間為理由否決委員的建議。他認為運輸署可在彌敦道附近騰出空間作為 270A 號線巴士的總站，以解決此問題。他還認為 270A 號線巴士的班次不太頻密，因此增加此巴士路線應不會影響彌敦道的交通流量。

24. 鄧根年先生認為 270A 號線巴士的總站應該遷往中港城，原因是該處人口密集，附近有幾個大型商場及郵輪碼頭，加上該處鄰近港鐵站，可方便市民轉乘其他公共交通工具。

25. 蘇鎮存先生表示，運輸署爲了達到保護環境的宗旨，一向奉行減少巴士於尖沙咀彌敦道行駛的政策，因此雖然調整了 63X號線巴士的路線，仍未能安排 270A號線巴士行駛此路段。運輸署仍會繼續監察此路線，研究如何滿足市民的需要。
26. 余智成先生建議運輸署整合北區的巴士路線，減少迂迴的行車路線，使北區居民更快捷地到達其目的地。
27. 羅世恩先生認爲，轉乘交通工具十分麻煩，居民未必完全清楚最快捷的轉乘服務，因此北區沒有直接巴士前往彌敦道是不能接受的。他建議運輸署應使用 63X號線巴士調整路線後所騰出的空間供 270A號線巴士使用，方便北區居民快捷地到達市區。
28. 主席促請運輸署在日後調整未來的公共交通運輸服務時再次考慮委員的建議。

第 4 項——要求港鐵延長各項優惠及動議---「要求港鐵延長目前各項票價優惠」

(文件第 12/2009 號)及(文件第 13/2009 號)

29. 主席表示，由於兩份文件的內容相若，加上委員會在席上收到委員的一項修訂動議，因此該 3 份文件可一併討論。
30. 主席介紹文件第 12/2009 號。
31. 主席表示，文件第 13/2009 號是由潘忠賢先生提出，羅世恩先生和議。
32. 潘忠賢先生介紹文件第 13/2009 號。
33. 主席表示，修訂動議是由溫和達先生提出，黃宏滔先生和議。
34. 溫和達先生介紹修訂動議。
35. 文志英女士感謝委員的建議，她表示港鐵公司自 1997 年起已凍結票

價，亦是全港唯一沒有提高票價的公共交通服務營辦商。兩鐵於 2007 年 12 月 2 日合併後已即時下調車資，港鐵公司亦於 2008 年檢討港鐵的票價優惠，如於 2008 年 9 月把學生優惠票價推展至合併前的九鐵網絡。港鐵連同為小童、學生及長者提供的優惠，以及月票、港鐵特惠站、轉乘優惠及免費接駁，現時每年為乘客提供各項推廣的金額高達 11 億元她對委員所提出的建議，作出以下回應：

- (i) 現時的「全月通」及「全日通」均是推廣優惠，其優惠期至 2009 年 6 月底；
- (ii) 港鐵公司除了提供 65 歲或以上長者半價優惠外，亦於 2009 年 1 月 1 日開始，為長者提供逢星期三及公眾假期(不包括星期日)每程 2 元乘搭港鐵的優惠。此計劃的目的是鼓勵長者於平日使用不同機構提供的優惠。根據記錄顯示，此計劃推出後平均有 19 萬人次於星期三使用此優惠，相較以往於星期日推行同類優惠時，使用人次約多出一成；
- (iii) 港鐵公司一向認為向殘疾人士提供車費優惠屬社會福利範疇，參考其他海外城市的做法，多數是由政府向殘疾人士提供車費優惠。港鐵公司亦致力在設施上配合殘疾人士的乘車需求，如在新鐵路的規劃上，已加入無障礙的設計，方便殘疾人士乘車，協助他們融入社會。此外，港鐵公司亦投放大量資源，改善及提升設施，在過去 10 年，已投放約 6 億元於改善設施的計劃上，在未來的 5 年內，港鐵公司會繼續投放 2 億元改善有關設施；
- (iv) 港鐵公司感謝委員提出的意見，但作為一間負責任的上市公司，港鐵公司會繼續平衡各持份者包括乘客和股東的利益和需要，同時確保達致可持續發展。

36. 藍偉良先生認同港鐵公司是一間肯承擔社會責任的公司，但他認為港鐵公司亦是一間龐大的機構，加上政府給予港鐵公司在其車站上蓋很大的發展空間，因此港鐵公司應該付出更大努力，造福香港市民，他期望港鐵公司接受委員是次會議所提出的意見。

37. 葉曜丞先生表示香港現時受到金融海嘯的影響，他希望港鐵公司再次

考慮委員的意見，於 2009 年至 2010 年提供新優惠，造福香港市民，此舉亦有助提升港鐵公司的形象。

38. 主席表示，根據會議常規，如文件在投票中能得到絕對多數票的支持便可獲得通過，即在所投有效票中(不包括棄權票)，取得超過一半票數。此外，因會議常規 F 第 20 條規定，區議會必須先表決修訂動議，所以委員會先表決修訂動議。

39. 修訂動議的表決結果是支持者 14 票，0 票反對，3 票棄權。修訂動議獲得通過。由於修訂動議獲得通過，根據會議常規，委員無須就原動議進行表決。

40. 主席希望港鐵公司審慎考慮委員的意見，並於下一次會議上繼續討論。

港鐵

41. 潘忠賢先生表示，由於委員會通過動議要求港鐵公司延長及增加乘車優惠，他希望港鐵公司書面回覆委員的建議。

第 5 項——續議事項

要求改善鳳南路違例停泊車輛情況 (第 9 次會議記錄第 61-73 段)

42. 黃建男先生表示，運輸署已於 4 月 30 日與委員的秘書前往該處進行實地視察。於視察期間，運輸署發現有車輛在該處停留，但由於鳳南路路面寬闊，加上重要路段已於繁忙時段實施停車限制，因此交通情況仍然暢順。運輸署認為現有的交通管制措施已合適，因此暫不會更改限制區的範圍與限制時間。

43. 廖國華先生接受運輸署的意見。

44. 潘忠賢先生認為警方須加強執法，方可解決市民違規停泊車輛的問題，保障過路者的安全。

45. 余智成先生發現很多車輛在天平邨非法停泊，他希望運輸署與警方跟進此事。

46. 藍偉良先生表示，清曉路沒有足夠的貨車停泊處，加上清河邨的車位不足，因此有很多市民在清曉路一帶違規泊車，他希望運輸署與警方跟進此事。

47. 葉曜丞先生表示渠務署正於安樂村的樂業路進行工程，他已經致函渠務署反映市民對工地的意見，渠務署接納市民的意見並在工地採取改善措施，但工地的圍欄仍然阻礙私家車司機的視線，因此他希望運輸署與警方跟進此事。

48. 主席建議運輸署與警方聯絡委員，跟進上述交通安全的問題。

建議將 70K 改為雙向循環線、設立免費轉乘優惠、完善接駁網絡
(第 9 次會議記錄第 80-93 段)

49. 蘇鎮存先生指出，70K 號線巴士已於 2008 年 12 月改道行駛清河邨。改道後該號線巴士吸納了由清河邨出發的乘客，但由於車程增長及行車路線十分迂迴，因此減少了一些由粉嶺南前往上水的乘客。整體而言，70K 號線巴士並未因為此改道措施而令其使用率增加。他指出九巴於會後將會提供 70K 號線巴士的統計數據，以供委員參閱。

50. 胡銘基先生表示，九巴曾在清河邨巴士站整天統計乘搭 70K 號線巴士的人次。九巴將會在會議後再次統計其乘搭人次，並會書面回覆委員會。

51. 潘忠賢先生表示，運輸署所提供的數據正顯示 70K 號線巴士有必要發展為雙向循環線。由於此路線十分迂迴，未能吸引市民使用，因此將 70K 號線巴士改為雙向循環線便可節省乘車時間，吸引更多市民乘搭。他還指出更改 70K 號線巴士路線可導致班次減至每 15 至 20 分鐘一班次，但由於建議的雙向循環線將使市民可更快捷地到達目的地，因此市民是會接受的。

52. 羅世恩先生認為，建議中的雙向循環線不僅縮短市民的乘車時間，還

可便利市民來往北區醫院及聯和墟等地。他還指出更改 70K 號線巴士路線可導致班次減至每 20 分鐘一班次，市民於服務初改變時可能未能適應，但他認為此計劃最終會獲市民接受，並且造福北區居民。最後，他希望九巴盡快提供調查數據，供委員參閱。

53. 黃宏滔先生認為若運輸署未能即時落實 70K 號線巴士雙向循環線，可增加由粉嶺南至聯和墟的小巴班次，從而紓緩因暫不能落實把 70K 號線巴士改為雙向循環線而引致的問題。他還建議運輸署盡快開辦由聯和墟出發，並途經天平邨至北區醫院的小巴路線，方便北區市民前往醫院就醫。

54. 副主席認為市民未必會接受減少 70K 號線巴士的班次，並指出運輸署應該落實 70K 號線巴士雙向循環線，同時亦須維持現有班次數目。

55. 蘇鎮存先生回應如下：

- (i) 運輸署於會後與九巴商討，並盡快向委員會提交 70K 號線巴士的調查數據；
- (ii) 除了小巴外，九巴亦有巴士路線來往粉嶺南與聯和墟，因此他認為此巴士與小巴的混合式服務已可滿足北區市民的需要，但運輸署亦會與小巴營辦商商討，檢討加開班次的可行性；
- (iii) 天平邨居民現可使用 73 號線巴士或 70K 及 273A 號線巴士的轉乘服務前往北區醫院，但運輸署亦會繼續監察現有的服務，從而檢討開辦新小巴路線的可行性。

56. 潘忠賢先生表示，在現有的資源下，以減少原有的 70K 號線巴士班次來換取試辦 70K 號線巴士雙向循環線是可以接受的。他還指出由於 273A 號線巴士的路線與 70K 號線巴士的逆向路線十分相近，因此 70K 號線巴士可與 273A 號線巴士合併，騰空的巴士可行走 70K 號線巴士的逆向路線，從而維持原有 70K 號線巴士的班次。他表示現時雖有巴士由粉嶺南前往聯和墟，但由於不同號線的巴士車資不一，減少市民乘搭車資較昂貴的巴士的意欲，因此他建議運輸署統一該等號線的巴士車資。

57. 主席提醒委員在此議題中應集中討論落實 70K 號線巴士雙向循環線的事宜。

58. 蘇鎮存先生表示，在研究 70K 號線巴士雙向循環線或討論 70K 與 273A 號線巴士合併，運輸署須審慎研究每一個細節，以免影響現有使用者的利益，因此他建議先處理落實 70K 號線巴士雙向循環線可行性一事。

59. 羅世恩先生表示，他之前指出市民將會接受 70K 雙向循環線的言論並不是代表所有居民的意見，但從使用者的角度而言，轉乘服務並不方便長者使用，但若 70K 號線巴士雙向循環後絕對可讓聯和墟市民更快捷地前往北區醫院。他還指出在上一次會議中提出須在現有的資源下落實 70K 號線巴士雙向循環，因此他才表示藉減少原有的 70K 號線巴士班次來換取試辦 70K 號線巴士雙向循環線是可以接受的。

60. 藍偉良先生不滿意運輸署的答覆，並認為由於北區人口已經增加，運輸署應該增加投放在北區的資源，加強北區巴士的服務。

61. 主席表示委員會一致希望在不損害現有使用者的利益下，加強 70K 號線巴士的服務。他要求運輸署於下一次會議上提供 70K 號線巴士的調查數據，供委員討論。

運輸署

促請政府部門於上水火車站對出新運路巴士站旁興建上蓋
(第 9 次會議記錄第 94-108 段)

62. 黃建男先生表示，運輸署已於 4 月 27 日聯同委員前往該處進行實地視察。結果顯示於下雨天時該處將會較為擠迫，因此運輸署建議移走在該處部份的花槽及電話亭，確保行人路暢通無阻。運輸署將會在上述工程完成後去信九巴，要求九巴延長行人路上蓋至港鐵站旁。

63. 蘇鎮存先生表示，運輸署已就委員的建議去信九巴及龍運巴士公司，上述公司將於 6 月初回覆運輸署。

64. 鄧根年先生贊成運輸署的建議，並希望該署盡快執行有關建議。

65. 溫和達先生贊成把電話亭移走，但他指出該處停泊了很多單車，阻礙行人通過，因此他希望運輸署一併解決單車停泊的問題。

66. 葉曜丞先生表示，除了運輸署建議遷移的花槽外，他希望運輸署把該

處樹木中間的花槽一併移走，從而騰出更多空間，方便市民通過該處。

(黃成智先生於此時到席。)

67. 羅世恩先生指出，假若運輸署現時移走花槽的建議不會影響該處的觀感，他表示歡迎。他還表示是次提案的原意是連接現有的巴士站上蓋，並連接至港鐵上水站及錦繡花園巴士站，使居民免受日曬雨淋之苦。因此運輸署若有足夠資源，應落實委員的建議，連貫現有的巴士站上蓋。

68. 潘忠賢先生表示，現場觀察結果顯示很多市民使用錦繡花園巴士站，候車人龍會於傍晚的繁忙時間出現。因此他建議運輸署與九巴把車站上蓋伸延至該巴士站。

69. 主席表示於實地視察時已經提出車站上蓋伸延至錦繡花園巴士站的建議，他希望運輸署盡快落實委員的提議。

70. 黃成智先生表示，興建此上蓋不僅方便等候巴士的市民，在下雨天時還可有利於疏導在港鐵上水站出口避雨的人潮。他續表示歡迎運輸署移走花槽及電話亭的建議，但他希望運輸署盡快與九巴落實連貫現有的巴士站上蓋的工程，並連接至港鐵上水站及錦繡花園巴士站，使居民免受日曬雨淋之苦。

71. 主席總結說，委員會一致要求運輸署於該處興建上蓋。他認為運輸署可先行擴闊該處的行人路，待九巴與龍運巴士公司於 6 月初回覆運輸署後，委員會將繼續討論何時落實興建上蓋的方案。

運輸署

改善河上鄉路(古洞愛華學校段)至青山公路口行車路交通擠塞情況 (第 9 次會議記錄第 119-122 段)

72. 黃建男先生表示，運輸署已於 2 月中就此提案進行諮詢並於 4 月中發出施工令要求路政署安排承建商承辦此工程。路政署亦已表示承建商將會盡快施工。

73. 侯金林先生感謝運輸署的幫忙。

粉嶺健康中心對出增設過路設施
(第 9 次會議記錄第 123-133 段)

74. 何勁松先生表示，為回應議員對馬會道車流量的疑問，運輸署已於 4 月 29 日在馬會道進行了全日交通流量調查。結果顯示，早上 8 時至 10 時(繁忙時段) 每小時有 499 架次車輛使用北行線的路段，而南行線的路段每小時則有 464 架次車輛，總計每小時有 968 架次車輛於早上繁忙時段使用該路段。在上述數據中，重型車輛佔整體車輛架次的 30%。同時，運輸署 2007 年度車流量統計報告書的數據顯示，馬會道南行線每小時平均有 448 架次車輛而北行線的路段則有 610 架次車輛，共計有每小時平均 1058 架次。由此可見，運輸署於 4 月 29 日進行的調查結果與其年度車流量統計報告書的內容相若。他再三強調，由於馬會道是北區的主要幹道之一，而位於璧峰路路中的安全島也不能容納橫過馬路的人潮，也沒有擴闊空間，另外路中隔離帶的大樹亦不能輕易移除，因此基於上述交通及地理因素的限制，本着盡量減少人、車衝突的安全原則，運輸署認為不宜在該處加設行人過路設施。為了方便市民前往粉嶺健康中心，運輸署已與有關的小巴承辦商協商并會考慮承辦商增加粉嶺健康中心附近的落客點的要求，同時也要求路政署研究改善現有行人隧道的行人設施，包括增設電梯的可行性，以方便有需要人士。據運輸署的了解，路政署現正向局方申請政策支持，以展開改善現有行人設施的研究。

75. 侯金林先生指出，運輸署的數據沒有達到每小時平均 1000 架次的指標，而且雖然馬會道是北區的主要幹道，但於心誠中學及靈山村對出均有斑馬線讓市民橫過馬路，加上有發展商正在現有的加油站旁興建住宅，他預期於該住宅入伙後必有很多市民在該處橫過馬路，因此在未來有需要的前提下，加上為了方便長者前往粉嶺健康中心，他希望運輸署再次考慮委員的建議。

76. 羅世恩先生指出，於聯生別墅對出路段有足夠空間加設行人過路設施，希望運輸署考慮此建議。他還指出於馬會路加設行人過路設施雖然有可能略為影響該路的車輛流量，但是行人隧道設施的設計、維修問題可能影響市民使用該設施，加上在加油站旁的住宅落成後，大量市民須於該處橫過馬路，因此他再次要求運輸署在該處加設行人過路設施。

77. 鄧根年先生贊同委員的建議，要求運輸署在該處加設行人過路設施。他明白運輸署在研究加設行人過路設施時須考慮多個因素，包括安全及駕

車人士的利益等問題，但鑒於現在及未來有大量市民，包括長者，須於該處橫過馬路，他再次促請運輸署在該處加設行人過路設施。

78. 葉曜丞先生指出，於黃崗山的加油站旁有一個燈控過路處，該過路設施只是方便黃崗山村的居民，他認為有此先例，加上在粉嶺健康中心對出路段實有需要加設行人過路設施，因此他再次促請運輸署在該處加設行人過路設施。

79. 何勁松先生回覆如下：

- (i) 每小時平均 1000 架次車輛駛經該處並不是一個用來否決任何加設行人過路設施申請的標準，該數據只是運輸署年度車流量統計報告書的統計結果，引用該數據的重點是說明該段馬會道車流量較高。同時，運輸署剛進行的車流量調查也証實該路段十分繁忙，其中重型車輛較多。因此，基於減少人、車衝突的安全考慮下，運輸署暫不會在此處加設行人過路設施；
- (ii) 心誠中學附近的馬會道兩旁有學校、巴士站及小巴士站，大量市民須於該處橫過馬路，因此運輸署在道路設計階段已在該處設置燈控過路處。而由於建議增設的粉嶺健康中心附近的過路處是位於現有油站的出入口中間，於此處加設行人過路設施會引致人車衝突的問題；
- (iii) 據運輸署理解，在加油站旁的新住宅只屬低密度住宅，因此現有行人過路設施仍足夠處理新住戶的需要；
- (iv) 黃崗山旁的路段與馬會道的道路分類和交通情況都有所不同；
- (v) 於聯生別墅旁加設行人過路設施並不能使上水方向前往該處的市民受惠；
- (vi) 他再次強調，設置行人過路處必須首先考慮行人安全，盡量減少人車衝突。因此他建議改善現有的過路設施，從而更方便市民橫過馬路。。

80. 葉曜丞先生指出，假若運輸署願意在該處加設行人過路設施，技術與安全的問題必定能夠解決。此外，粉嶺健康中心的選址不接近任何過路設施已經是錯誤的決定，因此他認為運輸署應該為此過失作出補償，並採納委員的建議，方便長者前往該處就醫。

81. 鄧根年先生指出，黃崗山加油站旁的燈控過路處是約 10 年前的北區區議會努力爭取的成果，因此他希望運輸署以此為先例，同樣於粉嶺健康中心旁加設行人過路設施。

82. 侯金林先生認同葉先生的意見，並再次促請運輸署採納委員的建議，方便長者前往該處就醫。

83. 余智成先生促請運輸署加快審批惠州公立小學前斑馬線的申請。

84. 主席表示委員已經就此提案發表了很多有建設性的意見，他希望運輸署聽取委員的意見，幫助北區居民前往粉嶺健康中心。

強烈要求設立「聯和墟-嘉福邨置福圍-北區醫院」專線小巴
(第 9 次會議記錄續議事項第 137-141 段)

85. 蘇鎮存先生表示，運輸署希望先處理由清河邨經北區醫院至那打素醫院的新小巴服務。運輸署已經通知小巴承辦商有關車輛、司機訓練及路線安排的要求，務求盡快推出此小巴服務。

86. 鄧根年先生表示，很多學生及長者來往聯和墟及北區醫院，但是目前只有的士服務供來往兩地的市民使用，交通費用十分昂貴，並不合理，因此他強烈要求運輸署設立「聯和墟-嘉福邨置福圍-北區醫院」專線小巴服務。他還表示假若的士團體反對此小巴路線，運輸署可邀請它們出席會議一起討論此問題。

87. 溫和達先生再次要求設立「聯和墟-嘉福邨置福圍-北區醫院」專線小巴，原因如下：

- (i) 就醫人士，特別是長者，需要廉價的公共交通工具前往北區醫院；

- (ii) 市民需要使用此公共交通工具前往百和路及一鳴路；
- (iii) 該處擁有區內較好的中小學，但是由於交通不便，家長不願子女入讀這些中小學；
- (iv) 聯和墟商戶認為此小巴服務將有助聯和墟的經濟發展。

88. 呂慶忠先生認為運輸署應該同步處理兩條新專線小巴服務，並再次促請運輸署盡快跟進由聯和墟經嘉福邨置福圍至北區醫院的專線小巴服務。

89. 羅世恩先生表示，有家長向他反映，由於交通不便，使他們不能為子女選擇質素較好的中小學。他再次表示設立此路線將可惠及長者、就醫人士、學生及聯和墟商戶，加上的士服務與小巴服務的性質有所不同，而且於繁忙時間內未必有足夠的士供市民乘搭，因此他再次要求運輸署接納委員的建議開辦專線小巴。他還指出新小巴路線可以使用馬適道，途經天平邨前往北區醫院。

90. 藍偉良先生指出，現時北區被分為上水南北及粉嶺南北 4 區，但是各區並不是各自設有公用設施如社區會堂、街市及圖書館，他建議運輸署設立公共交通工具，連接上述 4 個區域，此舉不僅方便公用設施的使用者，還可以方便學生前往學校、帶動該區的經濟發展及增加就業。此外，他表示希望運輸署邀請的士業界出席會議一起討論此問題。

91. 主席希望秘書處邀請的士業界於下一次會議上列席會議並且一起討論此議題。

秘書處

第 6 項——其他事項

92. 潘忠賢先生詢問九巴在 70 號線巴士取消後，原服務該號線巴士的車輛現在的情況為何。

93. 胡銘基先生表示，九巴已在 70 號線巴士取消後通知委員會，一部分的車輛已經投入其他路線的服務，如在北區的 73 號線巴士增加了 1 輛巴士、而 373A 號線巴士亦增加了班次，其他地區的巴士服務亦有改善。

94. 主席與潘忠賢先生要求九巴以書面方式回覆委員的問題。
95. 潘忠賢先生不滿意在 70 號線巴士取消後，北區僅增加了 1 輛巴士及 2 個班次，他要求九巴在北區的其他路線中增加班次。
96. 藍偉良先生希望九巴提供增加巴士班次的準則，以供委員討論。
97. 副主席認為九巴的標準一定十分嚴苛，他指出九巴須按照地區的需要，決定如何增加巴士的班次。
98. 羅世恩先生希望九巴於下一次會議上提供數據。
99. 胡銘基先生表示，可根據以往提交給委員會的文件，表列 70 號線巴士取消後的車輛安排，並在下一次會議上提交。 九巴
100. 羅世恩先生詢問九巴，除了 1 輛巴士仍然服務北區外，其餘的 9 輛巴士在哪裡服務。
101. 胡銘基先生表示，由於原有 70 號線巴士不只服務北區市民，因此騰出的車輛會在香港整個巴士網路中服務，並已平均分配到各區的巴士路線內。
102. 主席表示，由於 2009 年是 60 週年國慶及香港舉辦東亞運動會的大日子，區議會將會舉辦一系列的宣傳活動，因此主席建議在交通及運輸委員會原有的 102,000 元撥款中調撥 10,000 元來協助舉辦這些宣傳活動。經調撥後，2009 年度交通及運輸委員會的款項將調整至 92,000 元，按撥款的細項分配是交通安全運動獲得 47,000 元及委員會轄下工作小組獲得 45,000 元。
103. 委員會通過此建議。

第 7 項——下次開會日期

104. 主席告知委員會，下次會議的詳情如下

日期 ： 2009 年 7 月 6 日(星期一)
時間 ： 下午 2 時 30 分
地點 ： 北區區議會會議室

105. 會議於下午 5 時 10 分結束。

北區區議會秘書處

2009 年 5 月