

北區區議會交通及運輸委員會  
第 12 次會議記錄

---

日期：2009 年 9 月 14 日 (星期一)  
時間：下午 2 時 30 分 至 5 時 45 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	會議結束
黃宏滔議員	會議開始	會議結束
鄧根年議員, MH	會議開始	會議結束
溫和輝議員	會議開始	會議結束
溫和達議員	14:40	會議結束
黃成智議員	15:23	17:30
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	15:05	16:46
葉曜丞議員, MH	會議開始	16:45
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： 張偉業先生	14:50	會議結束
張天送先生	14:48	會議結束
呂慶忠先生	14:35	會議結束
周錦紹先生	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
勞頌雯女士	民政事務總署北區民政事務助理專員
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	路政署區域工程師(粉嶺)
劉志和先生	路政署橋樑及結構部工程師(特別職務) 2

梁達輝先生	路政署鐵路拓展處總工程師
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
呂兆衛先生	環境保護署高級環境保護主任
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
蔡玉蓮女士	港鐵公司公共關係主任 - 對外事務
李葆華女士	港鐵公司公共關係經理 - 項目及物業
易鳴瑞先生	港鐵公司高級統籌工程師
胡嘉麟先生	港鐵公司二級統籌工程師
羅偉康先生	奧雅納工程顧問主任
萬里先生	奧雅納工程顧問工程師
利世鏗先生	奧雅納工程顧問工程師

## 開會辭

主席歡迎各委員及部門代表出席是次會議，特別歡迎路政署橋樑及結構部工程師劉志和先生、路政署鐵路拓展處總工程師梁達輝先生、環境保護署高級環境保護主任呂兆衛先生、奧雅納工程顧問代表羅偉康先生、萬里先生和利世鏗先生、港鐵公司代表易鳴瑞先生、胡嘉麟先生及李葆華女士列席是次會議。

## 第 1 項——通過北區區議會交通及運輸委員會第 11 次會議記錄

2. 主席表示，秘書處沒有收到任何修訂建議。
3. 委員會通過上述會議記錄。

## 第 2 項——北區現有行人天橋及隧道加建升降機的計劃建議 (文件第 20/2009 號)

4. 劉志和先生簡介文件背景。

5. 萬里先生介紹文件。

6. 何勁松先生補充，百和路近港鐵粉嶺站行人隧道（結構編號 NS143）的工程計劃建議是因應北區區議會交通及運輸委員會文件第 24/2008 號「要求：改善蓬瀛仙館往粉嶺火車站隧道設施」的意見而作出。

（呂慶忠先生於此時到席。）

7. 羅世恩議員支持上述提議。他表示新運路近北區政府合署迴旋處的行人天橋，雖然欠缺無障礙通道，卻沒有被路政署列入研究加建升降機計劃內，他想了解原因。

（溫和達議員於此時到席。）

8. 潘忠賢議員及葉曜丞議員均支持路政署的提議。他們希望路政署考慮於連接港鐵粉嶺站與粉嶺名都商場的行人天橋加建升降機，以方便有需要人士。

（張天送先生及張偉業先生於此時到席。）

9. 蘇西智議員贊成路政署的計劃。就彩園路近彩蒲苑的行人天橋方面，他建議路政署同時於近彩玉樓的行人天橋路段加設一部升降機，以配合居民實際需要。他認為現時建議的升降機位置（即 B）作用不太大，因甚少居民會利用該升降機及行人天橋橫跨彩園路。另外，他希望一併討論續議事項「跟進上水彩園路行人天橋加設升降機一事」。

10. 主席建議一併討論續議事項「跟進上水彩園路行人天橋加設升降機一事」。

11. 周錦紹先生支持上述提議。他建議路政署除諮詢區議會外，亦應諮詢其他相關團體，包括政府部門和居民組織的意見。他想了解工程計劃對現有的單車徑和行人路的影響。另外，他希望路政署考慮於連接港鐵上水站及彩園邨的行人天橋加建升降機。

12. 劉志和先生回應，因相關研究項目眾多，路政署會分階段進行。除了

本計劃提議的可行性研究的項目，下一階段加設傷殘人士上落設施的可行性研究將包括 8 條位於北區的行人天橋或行人隧道，它們分別為橫跨上水彩園路連接港鐵上水站及彩園邨的行人天橋、橫跨上水馬會道近天平邨的行人天橋、橫跨港鐵東鐵綫近粉嶺馬會道的行人天橋、橫跨粉嶺新運路近粉嶺名都及沙頭角公路迴旋處的行人天橋、橫跨粉嶺車站路近粉嶺名都及沙頭角公路迴旋處的行人天橋、橫跨上水龍琛路近新發街的行人天橋、橫跨粉嶺馬會道近粉嶺裁判署的行人隧道及港鐵羅湖站附近的行人隧道。另外，他匯報了續議事項「跟進上水彩園路行人天橋加設升降機一事」的進展。由於彩園邨行人天橋的地下有兩條大型東江水管及鄰近港鐵上水站的出入口，沒有足夠空間興建升降機。路政署需要作更深入的可行性研究。

13. 萬里先生表示，顧問公司曾就彩園路近彩蒲苑的行人天橋加建升降機計劃，諮詢房屋委員會（下稱「房委會」）的意見，房委會當時不贊同擬建在彩園路南面近彩園邨彩玉樓的那一部升降機。房委會表示彩蒲苑有路徑連接彩玉樓，而彩玉樓對開的平台，則設有 24 小時服務的升降機供居民使用，其功能與計劃興建於上述位置的那一部升降機大同小異。另外，房委會也擔心於彩園路南面加建該部升降機後，會增加小販及「水貨客」聚集擺賣的機會。經考慮房委會的意見後，顧問公司沒有把該部升降機納入計劃內。

（余智成議員於此時到席。）

14. 黃宏滔議員建議於馬會道近鳳溪中學的行人天橋加建升降機，並希望部門提供實施工程的時間表。

15. 蘇西智議員認為房委會反對的理由欠缺說服力。他希望部門能與房委會進一步商討有關計劃，他也會在屋邨諮詢委員會會議上諮詢房委會的意見。

16. 主席指出委員會贊成路政署的提案。他欣賞部門接納委員的意見，推出百和路近港鐵粉嶺站的行人隧道加建升降機的計劃，他希望部門考慮同時在行人隧道另一邊的斜道興建扶手電梯。他希望路政署回應議員就實施工程時間表的提問。他詢問，如果房委會贊成彩園路近彩蒲苑行人天橋加建升降機的計劃，路政署能否把是項計劃納入下一期的研究。

17. 劉志和先生回應指路政署需要再次諮詢房委會的意見及作更詳細的預算研究，才可就彩園路近彩蒲苑行人天橋加建升降機的方案作出決定。他

指出已納入研究的項目均屬於丁類小型工程，工程預算限額為 21,000,000 元以下。現時，橫跨彩園路近彩蒲苑的行人天橋加建兩部升降機的工程預算為 15,000,000 元。如果在彩園路南面近彩玉樓的位置，加建第三部升降機，相信預算將會超出丁類小型工程的限額。另外，實施工程的確實時間表暫未制訂，但下一期的可行性研究已計劃於 2010 年展開。

18. 何勁松先生回應指升降機與扶手電梯屬於不同類型的設施，升降機屬於無障礙設施，而扶手電梯則被界定為疏導人流的輔助設施。加建扶手電梯需要符合特定的要求，最基本的要求是加建位置的人流量連續 3 小時錄得每小時 5,000 人或以上。運輸署於 2008 年 7 月份，在議員提及的位置進行過人流統計，統計結果顯示人流的高峰量只有 3,000 多人，並未達到加建扶手電梯的標準。運輸署會繼續觀察情況。

19. 主席總結，委員會通過支持提案，希望部門繼續跟進委員提出的細節問題。

(劉志和先生、羅偉康先生、萬里先生及利世鏗先生於此時離席。)

### 第 3 項——沙田至中環綫諮詢方案 (文件第 21/2009 號)

20. 梁達輝先生簡介文件背景。

21. 胡嘉麟先生介紹文件。

(黃成智議員於此時到席。)

22. 潘忠賢議員歡迎當局盡早落實興建沙中綫。他指出北區居民因沙中綫的命名，而誤會鐵路的開通與北區無關，他希望港鐵公司重新考慮鐵路的名稱。他希望港鐵公司提供更多臨時填海對海港或附近地區的影響的資料，讓委員參考。另外，他認為沙中綫落成後，南北走廊列車由 12 車卡減至 9 車卡，未必能應付與日俱增的乘客量。他希望政府積極考慮建設北環綫，以舒緩東鐵綫的壓力。

23. 葉曜丞議員希望港鐵公司推行沙中綫計劃時，盡量減少工程對海港的影響。他認為港鐵公司應興建支綫連接落馬洲支綫與西鐵綫，以完善香港

的鐵路發展。

24. 周錦紹先生預計沙中綫開通後，港鐵的乘客量必定增加。他認為港鐵公司轉用 9 卡列車，未必能應付持續增加的乘客人數。他希望港鐵公司提供更具體的乘客數據，供委員參考。

25. 賴心議員支持沙中綫的方案。他希望港鐵公司在興建沙中綫的過程中，平衡各方面的利益，包括市民對保護環境的訴求及乘客的需要。他認為香港的鐵路發展仍需持續改善，以配合交通以鐵路發展為骨幹的政策。他對港鐵公司把東鐵綫的總站由尖東遷往紅磡表示失望。他希望港鐵公司在提出任何政策改變前，如沙中綫列車由 12 卡轉為 9 卡，先詳細考慮各項轉變對市民的影響。

26. 主席表示沙中綫是改善北區至港島交通的重要運輸項目，委員會支持是項發展計劃。他個人支持有臨時填海的方案，但填海範圍不可多。他希望港鐵公司回應委員提出沙中綫列車由 12 卡轉為 9 卡能否應付乘客需要的疑問。另外，他認為港鐵公司應訂立擴闊月台及建設月台幕門的時間表，為與日俱增的港鐵乘客提供更合適的服務。此外，他希望港鐵公司提供更完善的鐵路配套，如開通北環綫，以配合沙中綫的發展。

27. 易鳴瑞先生回應指沙中綫是根據其鐵路走線而命名。他指出港鐵公司非常關注工程對維多利亞港的影響及其他環保議題，公司已聘請獨立顧問進行評估及研究填海對環境的影響，也會按照環境保護署(下稱「環保署」)的規定進行工程。就委員對減少東鐵車卡數目的疑問，他表示隨著訊號系統的更新，港鐵公司能夠增加每小時的列車班次，減少乘客的候車時間，同時減少月台的候車人數。另外，當東鐵過海後，由原本的郊區鐵路轉為市區地下鐵路，在灣仔及金鐘一帶欠缺能夠容納 12 卡列車的車站選址，也是沙中綫列車需要改為 9 卡的原因。他表示仍未有北環綫的時間表，他會向公司反映委員對北環綫服務的訴求。

28. 胡嘉麟先生詳細介紹臨時填海工程的計劃內容及資料。

29. 呂慶忠先生希望港鐵公司補充填海工程對民生的臨時性及永久性影響。另外，他要求北區區議會繼續向當局爭取開設過海巴士線，不要因落實沙中綫而放棄爭取。

30. 周錦紹先生認為增加列車班次未必能有效彌補列車載客量減少所帶來

的問題。他較為關注沙中綫的走線及票價問題。他詢問沙中綫能於 2019 年通車的可行性。

31. 梁達輝先生表示沙中綫過海段的環境評估報告將交予環保署審閱，並會公開予公眾參閱。他補充指填海對環境及民生的主要影響，包括傾倒挖掘的淤泥、短暫改變維多利亞港內的航道，以及需搬遷銅鑼灣避風塘內一些泊位。他表示路政署及港鐵公司會與海事處、區議會及相關團體跟進航道改道及泊位搬遷事宜。另外，他指出因為灣仔第二期填海及中環灣仔繞道工程與沙中綫有非常複雜的相互關係，該兩個項目的進度直接影響沙中綫於 2019 年通車的目標。

32. 主席總結，委員會支持沙中綫計劃，同時會繼續爭取開辦北區至港島巴士線。

(梁達輝先生、李葆華女士、易鳴瑞先生及胡嘉麟先生於此時離席。)

第 4 項——強烈要求東鐵線及西鐵線的總站同時設在尖東站及調整短程貴過長程票價

(文件第 22/2009 號)

譴責鐵路規劃失誤，造成服務大倒退，要求東鐵綫保留直達尖東站---尖東站加建一層月台

(文件第 23/2009 號)

動議：要求立即改善北區往返尖東及港島公共交通服務

(文件第 24/2009 號)

33. 主席表示，由於 3 份文件的內容相若，因此該 3 份文件可一併討論。

34. 葉曜丞議員介紹文件第 22/2009 號。

35. 潘忠賢議員介紹文件第 23/2009 號。

36. 主席表示，文件第 24/2009 號是由主席動議，賴心議員和議。

37. 主席介紹文件第 24/2009 號。

38. 蔡玉蓮女士感謝委員的意見。港鐵公司的詳細回覆已於席上派發。她

表示九龍南綫項目是經過多年的規劃，考慮過多個方案後才訂定，此方案可為最多乘客提供最佳的服務。根據政府的《鐵路發展策略 2000》的藍圖，西鐵綫會延伸至九龍的中心地帶，與東鐵綫連接起來，而紅磡會發展為交通樞紐，成為兩綫的接駁點。長遠而言，東鐵綫在沙中綫的方案內會由紅磡伸延過海，紅磡站將會成為東鐵綫及沙中綫的轉車站，為東鐵綫的乘客帶來長遠的好處。現時，尖東站的設計只有 2 個月台，並沒有足夠空間調動列車，及應付東西鐵綫的人流和車流。相反，紅磡站有 4 個月台供東西鐵綫使用，不但能配合 2 條路綫的營運需要，也能有效地疏導大量人流。在地理環境及車站設計方面，紅磡站比尖東站更適合作為東西鐵綫的總站。關於列車班次的問題，她表示現時西鐵綫列車於早上繁忙時段的班次為 3 分鐘一班，根據港鐵公司的觀察及乘客數據，現時的安排已能配合乘客的需求。雖然東鐵綫與西鐵綫的列車班次略有不同，但在繁忙時間內，由於 2 條路綫的班次頻密，乘客只需於對面月台等候數分鐘便可轉乘另一綫列車，有關的轉車安排與現時港鐵網絡內其他轉車站如太子站、旺角站及金鐘站等相同。車務控制中心亦會密切監察列車的運作情況，因應實際需要盡量在車務上作出協調，以方便乘客。她指出，九龍南綫開通一個月以來，整體運作暢順，乘客也逐漸適應於紅磡站轉車。港鐵公司將繼續監察情況，視乎需要而作出合適的安排。另外，關於票價釐定的問題，她回應指九龍南綫是西鐵綫的延伸部分，因此其票價是按照現有的票價結構來釐定。因應九龍南綫的開通，公司訂出新車站 - 柯士甸站的票價。由於柯士甸站及九龍站同樣座落於西九龍新填海區，因此柯士甸站的票價與九龍站的票價一致，而來往柯士甸站至其他車站的票價與九龍站來往其他車站的票價也相同，網絡內其他車站的車費則維持不變。

39. 羅世恩議員建議加強紅磡站月台的抽風系統或於月台增設空調設施，改善紅磡站的候車環境。另外，他希望港鐵公司加密西鐵綫的列車班次至 2 分鐘一班，以改善東鐵綫及西鐵綫列車的班次差距。

40. 葉曜丞議員認為乘客只是無奈地接受港鐵公司將紅磡站作為東鐵綫總站的安排。他指出現時乘搭 3 個車站與乘搭 6 個車站的車資相同，反映港鐵的票價釐定並不合理。

41. 周錦紹先生希望秘書處協助查閱過往的會議記錄，以追查港鐵公司釐定票價的原則及數據是否一致。另外，他希望加密西鐵綫非繁忙時段的班次，縮短乘客的候車時間。

(會後按語：秘書處已將有關的會議記錄副本交予周錦紹先生以供參閱。)

42. 主席表示，根據會議常規，如動議在投票中能獲得絕對多數票的支持，即在所投有效票中(不包括棄權票)，取得超過一半票數，便可獲得通過。委員會就動議投票表決。

43. 動議的表決結果是 18 票支持，0 票反對，1 票棄權。動議獲得通過。

44. 主席表示港鐵公司已於紅磡站月台加設風扇，以改善通風系統。他建議港鐵公司進一步考慮於月台增設空調設施的意見。他希望港鐵公司跟進委員的建議，並於下次會議匯報進展。

港鐵公司

(蔡玉蓮女士於此時離席。)

第 5 項——要求加密 270A 號巴士班次  
(文件第 25/2009 號)

45. 副主席介紹文件。

46. 蘇鎮存先生回應指九龍巴士公司(下稱「九巴」)於 2009 年 9 月 3 日進行的調查顯示，270A 號巴士於繁忙時段前往九龍方向的平均載客量為 76%。另外，尖沙咀區繁忙的交通情況及尖沙咀區一帶的巴士總站使用率接近飽和，對加密 270A 號巴士班次造成限制。運輸署將密切監察情況，視乎需要作合適的班次安排。

47. 潘忠賢議員指出單憑載客量的數據不能真正反映該條巴士路線的重要性。他認為根據載客量決定是否加密巴士班次並不合理。他希望運輸署能為北區居民提供多元化的公共交通工具。

48. 主席希望運輸署於下次會議向委員會講解尖沙咀(麼地道)巴士總站的搬遷安排，以及提供 270A 號巴士與 271 號巴士於不同時段的載客量及班次數據。

運輸署

第 6 項——要求增加深夜由九龍返回北區之巴士線  
(文件第 26/2009 號)

49. 葉曜丞議員介紹文件。

50. 蘇鎮存先生表示運輸政策的原則為善用現有資源，盡量避免重疊的公共交通服務。他指現時已有 58S 號專線小巴為北區居民提供通宵的交通服務，而其載客量也非常高。他會將有關建議轉交運輸署巴士發展科跟進。

51. 主席希望是項建議能納入運輸署巴士發展科下年度的研究項目，並建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

第 7 項——要求於粉嶺圍兩旁馬路增建隔音屏障

(文件第 27/2009 號)

要求近寶石湖路彩蒲苑路段增建隔音屏障

(文件第 28/2009 號)

52. 主席表示，由於 2 份文件的內容相若，大會可一併討論。

53. 黃宏滔議員介紹文件第 27/2009 號。

54. 蘇西智議員介紹文件第 28/2009 號。

55. 呂兆衛先生回應，環保署關注社區的噪音問題，除使用隔音屏障外，也積極研究其他減少噪音的方法。經衡量多方面的因素後，他建議可試行使用低噪音物料重鋪路面，以消滅粉嶺圍兩旁馬路的噪音問題。他在回應有關提問時表示，使用低噪音物料重鋪路面預計可減少噪音 2 分貝，也不會影響附近環境的景觀，而所需的規劃及建設時間也遠較加建隔音屏障為短。他表示路政署在低噪音物料耐用性的研究方面已取得初步成果，而環保署與路政署正積極研究該計劃在各地區路段上施行的可行性。另外，他表示環保署已將寶石湖路彩蒲苑路段加建隔音屏障的建議納入在現有道路加建隔音屏障的計劃項目之內，路政署也在跟進該計劃，預計 2010 年年底會就計劃諮詢區議會。

(葉耀丞議員及余智成議員於此時離席。)

56. 鄧根年議員及周錦紹先生指出粉嶺圍和寶石湖路彩蒲苑路段的噪音問題存在已久，希望環保署盡快解決問題。

57. 潘忠賢議員認為增建隔音屏障較使用低噪音物料重鋪路面更有效減輕粉嶺圍的噪音問題。他希望政府能盡快落實在寶石湖路彩蒲苑路段興建隔

音屏障。

58. 黃宏滔議員認為環保署拒絕在粉嶺圍增建隔音屏障的理由不合理。他認為隔音屏障比低噪音物料路面更有效減少噪音分貝。

59. 溫和達議員對低噪音物料路面的吸音能力存疑。他認為除了解決粉嶺圍和寶石湖路彩蒲苑路段的噪音問題之外，環保署應該推行更多綠化工程以美化北區的行人路和單車徑。

60. 侯金林議員認為環保署的建議並不實際，希望環保署能聽取委員的意見，認真地解決問題。

61. 張慧中女士表示路政署的主要工程管理處已聘請顧問為寶石湖路彩蒲苑路段的隔音方案進行研究，而作為政策部門的環保署則負責決定各個加建隔音屏障項目的次序及諮詢區議會的時間。

62. 主席認為低噪音物料路面的研究成本高，成效卻不大。他希望環保署代表回應委員的提問。

63. 呂兆衛先生表示環保署已委託路政署研究寶石湖路彩蒲苑路段隔音屏障的工程細節，待研究完成後，將諮詢區議會對工程的意見。他解釋將音量減少 3 分貝相等於將聲音能量降低一半，所以低噪音物料路面也能有效減少交通噪音。另外，他指出在考慮粉嶺圍加建隔音屏障時，同時需考慮建築物的高度及與道路相對的距離，因為建築物要在隔音屏障的聲影區內受到擋擋，隔音屏障才能有效地減低噪音。環保署希望經審慎考慮後，選用效果較全面的方案。

64. 主席認為以樓宇高度為由不考慮興建隔音屏障並不合理。

65. 何勁松先生表示運輸署曾經與部門工程師及居民代表到粉嶺圍視察，了解噪音問題。由於粉嶺圍接近馬會道，而馬會道屬於一級公路，重型汽車的流量佔了 15% 至 30%，而每小時的平均汽車流量為 1,000 輛，噪音問題確實存在。運輸署曾向環保署反映有關的問題。

66. 鄧根年議員認為環保署未能有效跟進委員的建議。

67. 主席建議委員會及有關部門就粉嶺圍兩旁馬路增建隔音屏障進行實地視察。另外，他希望環保署及路政署於下次會議就寶石湖路彩蒲苑路段增建隔音屏障向委員會提交提案，作出諮詢。

秘書處  
環保署  
路政署

(會後按語：委員會連同環保署、路政署、運輸署、民政事務處及村民代表已於 2009 年 10 月 9 日前往粉嶺圍進行實地視察，研究於粉嶺圍增建隔音屏障的可行性。)

第 8 項——要求擴闊粉錦公路(香港高爾夫球會至打石湖段)  
(文件第 29/2009 號)

68. 侯金林議員介紹文件。

69. 黃建男先生回應指運輸署支持上述的建議，並已向運輸及房屋局反映了委員的意見，同時積極地與路政署研究擴建工程的可行性。

70. 潘忠賢議員支持提案，並希望政府考慮於該路段增設單車徑。

71. 鄧根年議員希望部門能盡快落實工程。

72. 呂慶忠先生希望部門同時考慮該路段的環保措施工程。

73. 黃建男先生表示運輸署會把委員的意見研究是否可以納入研究範圍之內。

74. 主席建議待運輸及房屋局就有關議題回覆後，再在會議上繼續跟進。

運輸署

第 9 項——要求 76S 特別巴士線另覓車站  
(文件第 30/2009 號)

75. 副主席介紹文件。

76. 主席表示，數據顯示每年前往掃墓人士持續增長，有關議題值得關注。

77. 蘇鎮存先生回應，76S 號特別巴士車站的安排已運作多年，運輸署認為現時的安排不存在大問題。不過，他認同和合石墳場擴建後，將有更多掃墓人士前往北區，76S 號特別巴士總站位置也需要另作安排，以配合長遠發展。由於有關議題涉及多個部門及機構的工作範圍，他建議設立工作小組，研究長遠的安排。

78. 胡銘基先生表示九巴同意與相關部門合作，商討 76S 號特別巴士總站另作安排的方案。

79. 溫東盛先生表示警方關注特別時節時，巴士站的人流管制及排隊問題。他認為相關部門需要就議題作詳細討論，以制訂解決方案。

80. 潘忠賢議員認為部門在商討方案時，需要考慮新巴士站的位置是否配合長者的需要。另外，除巴士站外，他希望其他交通工具的上落車位置，也能盡量方便市民。

81. 主席不贊成設立工作小組研究有關議題。他建議運輸署、九巴、警方及北區民政事務處（下稱「民政處」）先舉行會議，商討有關議題，然後向委員會提出不同的方案，下次會議繼續跟進。

民政處  
運輸署  
警方  
九巴

(會後按語：民政處、運輸署、警方及九巴代表已於 2009 年 9 月 25 日前往 76S 號特別巴士總站進行實地視察。)

#### 第 10 項——申請區議會撥款

(文件第 34/2009 號)

82. 主席表示，委員會收到 2 份撥款申請，分別由交通調查工作小組和北區道路安全運動委員會提交。主席請交通調查工作小組主席賴心議員簡介工作小組的進度。

83. 副主席表示，北區交通調查工作小組在 2009 年 7 月 28 日舉行的第 6 次會議上，通過選用至善管理顧問有限公司為今年的北區交通調查承辦商。顧問公司也於當天的會議上，向工作小組介紹了今年的交通調查計劃。工作小組決定是次調查將集中研究居民對北區至深水埗區，包括深水埗、長沙灣及荔枝角的公共交通服務的需求。調查的預算為 45,000 元，顧問公司會於兩至三個地點，進行 300 個街頭訪問。副主席建議委員通過該

項撥款申請。

84. 主席請委員考慮是否通過這些撥款申請。在審批撥款申請前，主席提醒委員，如委員可能與撥款申請團體有利益關係，必須填妥利益申報表，以作備案和供載列於會議記錄內。

85. 主席表示收到 5 份利益申報表，分別是：

- (i) 劉國勳議員是文件第 34/2009 號 B1 項活動的申請團體北區道路安全運動委員會的委員；
- (ii) 賴心議員是文件第 34/2009 號 B1 項活動的申請團體北區道路安全運動委員會的委員；
- (iii) 蘇西智議員是文件第 34/2009 號 B1 項活動的申請團體北區道路安全運動委員會的委員；
- (iv) 黃宏滔議員是文件第 34/2009 號 B1 項活動的申請團體北區道路安全運動委員會的委員；
- (v) 藍偉良議員是文件第 34/2009 號 A1 項活動的申請團體北區交通調查工作小組的成員，也是 B1 項活動的申請團體北區道路安全運動委員會的委員。

86. 委員會通過上述 2 項撥款申請。

第 11 項——要求擴闊上水鳳南路之安全島(Bollard70924-70925)

(文件第 31/2009 號)

要求盡快落實擴闊馬會道上水圍上北村路口計劃

(文件第 32/2009 號)

要求盡快將上水天平路路段(建造業訓練局對面至鳳溪護理院對面)闢作車輛停泊禁區

(文件第 33/2009 號)

87. 廖國華議員介紹文件第 31/2009 號、文件第 32/2009 號及文件第 33/2009 號。

88. 黃建男先生回應文件第 31/2009 號時指出，安全島過路處的右方為屋苑的出入口，而左方則為停車場的出入口，該位置並沒有足夠空間讓安全島向左右擴展，基於道路安全理由和避免阻礙車輛進出停車場，安全島不能擴闊。然而，運輸署會考慮向前後擴闊安全島，增加安全島容納等候者的空間。

(黃成智議員於此時離席。)

89. 廖國華議員認為安全島的左邊位置仍有擴闊的空間，又不會影響停車場車輛的進出。

90. 黃建男先生回應文件第 32/2009 號時指出，該路口並不屬於運輸署和路政署的管轄範圍，部門沒有權力在該處進行工程。他建議向區議會申請撥款進行擴闊工程。他表示，運輸署願意提供技術和設計方面的意見。

91. 勞頌雯女士建議，若委員同意，可把是項工程交由北區區議會地區小型工程及環境改善委員會考慮其可行性，由民政處工程組跟進。

92. 主席希望了解是項工程未能由運輸署處理的原因。

93. 黃建男先生解釋，香港的公眾道路是按地區及位置劃分給不同部門管理及維修。提案的路段並非由運輸署負責管理及維修，運輸署也沒有權力於該路段進行工程。

94. 廖國華議員不滿意運輸署的回覆。

95. 主席建議北區民政處會後與廖國華議員聯絡，跟進有關議題。有關議題不需於下次會議討論。

96. 黃建男先生回應文件第 33/2009 號指，近半年以來，於天平路路段違例泊車的情況已大為改善。經內部檢討後，運輸署認為該路段沒有關作車輛停泊禁區的迫切性。他相信警方已有足夠的措施，有效打擊違例泊車的行為。

97. 廖國華議員認為運輸署的回應不合理。

98. 黃建男先生表示現時欠缺足夠的理據將該路段闢作車輛停泊禁區。

99. 主席建議委員會及有關部門就上水天平路路段闢作車輛停泊禁區一事進行實地視察，他請秘書處安排視察日期及時間。

(會後按語：廖國華議員建議由他本人自行與運輸署跟進有關議題，主席接納其建議。)

### 第 12 項——下次開會日期

100. 主席宣佈，天文台將於下午 6 時發出 8 號熱帶氣旋警告信號，根據會議常規 E 項第 10 條，在會議進行期間，如天文台發出 8 號或以上熱帶氣旋警告信號，會議應立刻停止。他建議續議事項於下次會議繼續跟進。

101. 委員會贊成主席的建議。

102. 主席告知委員會，下次會議的詳情如下

日期	:	2009 年 11 月 9 日 (星期一)
時間	:	下午 2 時 30 分
地點	:	北區區議會會議室

103. 會議於下午 5 時 45 分結束。

北區區議會秘書處

2009 年 10 月