

北區區議會交通及運輸委員會
第 18 次會議記錄

日期：2010 年 9 月 13 日(星期一)

時間：下午 2 時 34 分至 6 時 05 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
副主席：	賴心議員	會議開始
委員：	蘇西智議員, BBS, MH	會議開始
	侯金林議員, MH, JP	會議開始
	鄧根年議員, MH	會議開始
	葉曜丞議員, MH	會議開始
	溫和輝議員	會議開始
	黃成智議員	會議開始
	潘忠賢議員	會議開始
	羅世恩議員	下午 2:38
	余智成議員	會議開始
	藍偉良議員	會議開始
	廖國華議員	下午 2:45
	陳崇輝議員	會議開始
	黃宏滔議員	會議開始
	溫和達議員	會議開始
增選委員：	呂慶忠先生	會議開始
	張偉業先生	會議開始
	吳耀祖先生	會議開始
	李永成先生	會議開始
	廖錦昌先生	下午 2:36
	丘家偉先生	下午 2:57

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

莊敏婷女士 民政事務總署北區民政事務助理專員
阮康誠先生 運輸署總運輸主任(隧道及青馬)

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
伍葆儀女士	路政署區域工程師(北區及粉嶺)
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)
羅志富先生	香港警務處大埔區行動主任
溫東盛先生	香港警務處大埔區交通隊警署警長
王錫基先生	香港警務處邊界區總督察(行動)
馮志輝先生	香港警務處邊界區署理高級督察(行動支援及訓練)
關以達先生	地政總署首席測量主任(北區測量處)
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

侯志強議員
陳勇議員

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. 主席表示，侯志強議員和陳勇議員因事請假，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 17 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處收到一份修訂建議(見附件 1)，並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——北區街道命名及刊登憲報

(文件第 36/2010 號)

5. 主席歡迎地政總署首席測量主任(北區測量處)關以達先生列席會議。

6. 關以達先生介紹文件，並建議把北區區內該未命名道路命名為「燕崗路」。

7. 委員會通過上述建議。

(廖錦昌先生於此時到席。關以達先生於此時離席。)

第 3 項——建議改善港鐵上水站對出新運路旁的設施

(文件第 37/2010 號)

8. 主席歡迎香港警務處大埔區行動主任羅志富先生首次列席會議。他請香港警務處代表介紹文件。

(羅世恩議員於此時到席。)

9. 溫東盛先生介紹文件。

(廖國華議員於此時到席。)

10. 藍偉良議員認為警務處提出的改善方案可行。他建議警務處在推行改善方案時，考慮於面向新豐路或新運路的位置設置足夠數量的單車泊位。此外，他亦建議警務處參考大欖隧道巴士站上蓋的設計，擴闊現有新運路巴士站的上蓋，向兩邊延伸，以保障候車乘客的安全。

11. 黃成智議員欣賞警務處積極提出改善建議。他支持警務處提出的改善方案，並認為運輸署應負責進一步改善該處的交通設施。他認為港鐵上水站對出的行人路已不敷應用，取消該

路段的單車徑以擴闊行人路可取，但這樣某程度上卻與區議會完善單車配套的倡議相違背，因此，他要求運輸署考慮於其他地方增設單車徑。他認為擴闊路面未能真正解決該路段的人流問題，建議運輸署與港鐵公司進行研究，於港鐵上水站列車車頭位置增設出入口，以配合市民使用道路的需要。此外，運輸署與港鐵公司亦應考慮於彩園路增設港鐵站出入口，以配合未來公共房屋的發展。他希望運輸署多加關注居民使用港鐵上水站附近道路的問題，並建議整體的解決方案。此外，他詢問警務處清拆花槽的位置。

(何紹輝先生、施超強先生於此時到席。)

12. 潘忠賢議員支持警務處的建議。他認為部門可清拆三個花槽，並保留較矮小的花槽植物，以擴闊行人路面。他認為取消由港鐵站出入口至樓梯附近第一個花槽之間的一段單車徑，已足夠平衡行人與單車使用者的需要。他希望警務處能把樓梯附近的單車停泊處遷移至其他合適地方，以保持現有的單車泊位數目。此外，他建議有關部門考慮改善單車泊位設計，把設計由 90 度改為 45 度，以節省泊車空間。

13. 溫和達議員支持警務處的方案。他建議運輸署進一步檢討行人和踏單車者使用道路的守則，並改善該區的過路設施。他認為可根據附圖中紅色的地方，把單車泊位位置向左右兩邊延伸。運輸署和路政署可加強與警務處協調，改善單車泊位的設計，並建議將泊位設計由直向改為斜向。他亦建議在單車徑與行人路交接的過路處劃上黃色格線，提醒騎單車人士該處為安全地帶，經過時應下車推行，並不應於附近停泊單車。此舉亦能減少小販於該處非法擺買，阻塞道路。此外，他希望部門參考港鐵粉嶺站面向嘉福邨的欄柵設計，重新設計港鐵上水站斑馬線附近的欄柵，將其改為鐵網，以防止市民把單車鎖在該處。他指出，地政總署或食物環境衛生署(下稱「食環署」)以張貼告示來阻止市民違例停泊單車，效用不大，他認為即時檢控違例停泊單車者能更有效解決問題。

14. 余智成議員對取消單車徑的建議有所保留，因為早上繁忙時段仍有市民利用單車代步前往港鐵上水站，然而，為配合整體發展，也要接受取消單車徑的辦法。他建議以活動花槽取

代現有的固定花槽，更靈活地運用新運路的空間，改善行人路的擠塞情況。

15. 賴心議員支持警務處的建議，並贊成取消單車徑。他指出港鐵上水站出入口近樓梯處經常被人非法佔用作擺放宣傳品或小販攤子，他建議於該處劃上黃色格線，禁止行人停留。由於在港鐵上水站外等候巴士的乘客逐漸增多，他建議於該處增建更具規模的行人路上蓋。此外，他贊成溫和達議員提出改善單車泊位設計的意見。他建議有關部門參考其他東南亞地區的設計，採用雙層泊位等方法，並完善北區的單車配套設施。

(丘家偉先生於此時到席。)

16. 葉曜丞議員贊成清拆所有花槽和取消單車徑，以騰出空間擴建行人路，方便行人。他認為長遠而言，港鐵公司和運輸署應重新設計車站，以配合未來的發展。他建議食環署和其他相關部門加強管理港鐵上水站外非法擺放宣傳品和非法擺買的情況。他希望政府引進新單車泊位設施，例如雙層單車泊位設施，以改善單車泊位問題。

17. 黃宏滔議員欣賞警方就港鐵上水站對出的行人路問題提出改善建議。他指出，港鐵上水站連接新運路的行人過路處行人流量眾多，他建議有關部門擴闊該過路處，提供足夠地方讓市民等候橫過馬路。此外，他建議除擴建行人路外，亦加建行人路上蓋，令前往港鐵上水站的市民不用飽受日曬雨淋之苦。

18. 廖國華議員贊成警務處的建議。他認為清拆所有花槽可更有效地改善問題，但如為了保護樹木而保留部分花槽亦無不可。他建議另覓遠離港鐵上水站的地方作單車停泊處，以分散使用港鐵上水站對出行人路的人流。

19. 蘇西智議員感謝警務處提出改善建議。他建議於取消單車徑之餘一併改善該區的道路配套設施，包括將單車徑鋪設為行人路式樣、改善現有單車泊位設施、擴闊連接港鐵上水站至地面的斜路，以及改善連接港鐵上水站至地面的樓梯設計。

20. 李永成先生贊成警務處的建議。他希望各部門能互相協調，改善區內的單車徑與單車配套設施。此外，他建議部門參考其他國家的例子改善單車泊位的設計。

21. 主席總結，委員會贊成警務處的建議，並希望警務處參考委員的意見，與運輸署和食環署等相關部門進一步協調和商討改善方案。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議跟進。

第 4 項——北區區議會交通及運輸委員會 2010 至 2011 年度多元化社區活動撥款申請
(文件第 38/2010 號)

22. 主席表示，委員會共收到兩份撥款申請。他請秘書簡介申請撥款的活動內容。

23. 秘書表示，申請撥款的活動為「北區道路安全宣傳活動」和「北區道路安全運動嘉年華 2010」，申請的團體為北區道路安全運動委員會，申請的金額分別為 3,410 元和 46,590 元。

24. 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。

25. 秘書處共收到三份利益申報表，分別是：

- (a) 劉國勳議員是申請團體北區道路安全運動委員會的委員；
- (b) 賴心議員是申請團體北區道路安全運動委員會的委員；
- (c) 蘇西智議員是申請團體北區道路安全運動委員會的委員。

26. 黃成智議員認為舉辦交通安全運動等社區宣傳活動不符

合多元化社區活動撥款的範疇。他詢問民政事務處有關多元化社區活動撥款的目的和內容。

27. 秘書解釋，根據《運用區議會轄下多元化社區活動撥款指引》(下稱「指引」)，多元化社區活動撥款涵蓋的活動包括推廣文化及藝術的項目、推廣體育的項目、推廣本地旅遊的項目和促進社區關愛共融的項目。促進社區關愛共融的項目可指為推廣社區關愛共融、加強社區建設、促進社會和諧，以及鼓勵市民參與社區事務的活動。上述申請撥款的活動除了宣傳交通安全訊息外，也有助於區內建立和諧的交通文化，並以長者和兒童等弱勢社群為活動的優先對象，因此符合多元化社區活動中促進社區關愛共融項目的範疇。

28. 黃成智議員補充，根據他對立法會審批多元化社區活動撥款準則的理解，申請撥款的活動除了須符合撥款範疇外，也須為持續而非單一性的活動。他希望民政事務處確認有關撥款指引的內容，他會將是次會議記錄的內容帶到立法會會議中討論。

29. 鄧根年議員支持活動的撥款申請。他表示，如果政府將來繼續批出多元化社區活動撥款予區議會，他贊成持續舉辦有關活動。

30. 主席表示，秘書處曾邀請北區區議員出席會議，討論如何運用多元化社區活動撥款，並已達成共識。

31. 黃成智議員指出，民政事務總署助理署長曾於立法會會議上向立法會議員解釋多元化社區活動撥款的內容。他認為民政事務處有責任掌握和理解民政事務總署所制定的撥款準則，並清楚向區議員解釋有關內容。如果北區民政事務專員沒有監督同事有效地執行上述工作，他會向北區民政事務專員，甚至民政事務總署署長追究責任。

32. 賴心議員指出，民政事務總署已就多元化社區活動撥款發出清晰的指引，委員於審批活動撥款的申請時，亦會留意活動是否符合指引。他指出，地區團體已持續多年於北區舉辦道

路安全運動，活動並非如委員所指欠缺持續性。此外，他指出如果政府明年不繼續批出多元化社區活動撥款，初次舉辦的活動根本不能持續舉辦下去。他希望黃成智議員更清楚指出申請撥款的活動不符合指引的地方，讓委員判斷是否合理。

33. 莊敏婷女士回應，北區民政事務處(下稱「民政處」)已根據撥款指引審閱各項申請，確定申請撥款的活動符合多元化社區活動撥款所涵蓋的範疇。至於活動持續性的考慮，她指出，除了撥款的涵蓋範圍，指引亦訂明一些準則供委員考慮是否適宜對活動予以優先考慮，這些準則包括活動能否播下種子以助日後舉辦更多性質類似的活動計劃，以及是否以弱勢社群為對象等。她表示，是次申請撥款的活動符合多元化社區活動撥款涵蓋的範圍，並具有宜獲優先考慮的特點，她請委員考慮是否通過有關撥款申請。

34. 鄧根年議員認為申請撥款的活動達到指引的要求，沒有任何問題。他建議黃成智議員於會後與民政事務處跟進他對撥款程序的疑問。

35. 主席建議委員考慮是否通過有關撥款申請。

36. 黃成智議員對通過有關撥款申請表示有所保留。他指出現時未能推翻民政事務處的說法，但會跟進有關事項。

37. 委員會通過撥款申請。

**第 5 項——北區區議會交通及運輸委員會 2010 至 2011 年度撥款
中期檢討**
(文件第 39/2010 號)

38. 主席表示，北區區議會每年都會進行區議會撥款中期檢討，檢視各委員會的撥款運用情況，以考慮是否需要重新分配撥款。北區區議會將於 2010 年 10 月 14 日舉行的會議上就區議會撥款進行中期檢討，因此交通及運輸委員會亦須檢討撥款的運用情況。他指出，委員會本年度獲北區區議會分配 102,000

元的社區參與計劃撥款和 50,000 元的多元化社區活動撥款，由於上述撥款額已全數批出，因此委員會將沒有餘款可交還區議會大會作重新分配。

39. 委員會通過上述檢討結果。

第 6 項——北區區議會交通及運輸委員會致運輸及房屋局的公開聲明

(文件第 40/2010 號)

40. 主席指出，委員會於 2010 年 7 月 12 日舉行的會議上，曾討論以委員會名義向運輸及房屋局提出譴責，以表達委員會對運輸及房屋局沒有應邀派員出席委員會會議的不滿。現建議委員會向運輸及房屋局發出公開聲明予以譴責。他詢問委員對公開聲明內容的意見。

41. 潘忠賢議員建議於公開聲明中譴責問責局長漠視北區區議會代表市民的聲音，以及將公開聲明的副本送交行政長官辦公室。

(溫和達議員於此時離席。)

42. 羅世恩議員指出，北區居民對公共交通服務的需求大增。然而，香港的交通運輸政策和北區的交通網絡多年來未見改善。他建議使用更強硬的措辭，以敦促政府重視和改善北區的公共交通配套問題。

43. 呂慶忠先生認為運輸及房屋局沒有明確將改善交通問題的責任交予運輸署，而改善交通運輸政策亦不屬運輸署的工作範疇，因此建議刪去公開聲明中「亦把改善北區公共交通服務的責任全交予運輸署負責。」的句子。

44. 主席同意呂慶忠先生的意見。他建議秘書處將部門拒絕參與北區長途巴士服務實地視察一事加入聲明之中，並根據委員的意見修訂公開聲明的內容。他建議把公開聲明發送予運輸

秘書處

及房屋局、行政長官辦公室和其他相關部門。

(會後按語：秘書處已於會後根據委員的意見修訂公開聲明的內容，並於 2010 年 9 月 24 日向運輸及房屋局和行政長官辦公室發出公開聲明。)

第 7 項——改善港鐵粉嶺站往返百和路之行人天橋系統 (文件第 41/2010 號)

45. 賴心議員介紹文件。

46. 黃建男先生表示運輸署已備悉委員的建議。他解釋，運輸署會因應行人天橋周邊環境的發展、現時行人天橋的網絡、運載力和處理人流量的能力等因素，考慮是否興建新行人天橋。運輸署將會進行實地觀察，統計行人數字，並研究行人天橋的使用量，再考慮是否興建新行人天橋。他表示，運輸署可於下次會議匯報有關資料。

47. 潘忠賢議員認為，進行擴闊港鐵粉嶺站往返百和路的行人天橋工程，或會對行人造成較大影響，因此，他建議於百福田心遊樂場附近增建一條行人天橋。此外，由於粉嶺名都的商戶經常於早上繁忙時間使用連接港鐵粉嶺站與粉嶺名都的行人天橋運送大量貨物，令行人天橋十分擠迫。他除要求擴闊該行人天橋外，更希望於該處增建一部升降機，以建設無障礙通道和方便商戶運送貨物。他亦建議運輸署與港鐵公司商討，可否讓商戶使用港鐵公司的升降機。

48. 李永成先生同意潘忠賢議員有關增建行人天橋的意見。此外，他建議於港鐵粉嶺站往羅湖方向的列車車尾位置增設一個出口，以連接百福田心遊樂場。他認為只有一道行人天橋連接港鐵粉嶺站和粉嶺南，並不足夠應付人流和任何突發事件，因此有關部門應該考慮擴建港鐵站或增設地下隧道。

49. 葉曜丞議員亦有留意粉嶺名都商戶利用行人天橋運送貨物的問題。他建議致函港鐵公司要求改善連接港鐵粉嶺站的道

路設施，包括增建升降機，以方便殘疾人士出入和商戶運送貨物至港鐵粉嶺站的商店。他指出，粉嶺名都已設有運貨專用的升降機，因此應優先考慮於港鐵粉嶺站增設升降機。

50. 張偉業先生支持上述提案，並認為長遠來說有需要作出改善。他表示，曾有殘疾人士向他反映粉嶺名都避車處並沒有方便他們上落港鐵粉嶺站的升降機。他要求港鐵公司於該處增設升降機以解決問題。

51. 潘忠賢議員指出，根據過往經驗，港鐵公司不會調撥資源於公司管轄範圍以外地方增建升降機。因此，他認為應該由運輸署承擔於粉嶺名都或港鐵粉嶺站增建升降機的責任。

52. 黃建男先生回應，路政署已就全港行人天橋和行人隧道增建升降機的課題進行可行性研究。然而，行人天橋如屬私人擁有，政府並沒有權力管理，亦未能將其納入可行性研究之內。

(黃宏滔議員於此時離席。)

53. 主席建議運輸署於下次會議繼續跟進有關議題，並報告研究結果。 運輸署

第 8 項——要求全面檢討北區綠色專線小巴車輛 (文件第 42/2010 號)

54. 主席介紹文件。

55. 蘇鎮存先生回應，運輸署一直關注專線小巴的質素，亦會要求專線小巴營辦商每年驗車，確保車輛符合運輸署的安全標準，以提供安全的交通服務。此外，運輸署亦提供優惠鼓勵營辦商轉用較環保的石油氣小巴或歐盟三型小巴。然而，由於不同營辦商的經營成本各有不同，因此某些專線小巴路線，例如鄉郊路線的車輛折舊率雖然高，但營辦商沒有經濟能力更換

新型車輛。運輸署已將委員的意見轉交各營辦商，並要求他們檢討和作出改善。營辦商初步同意作出改善，但要視乎其財政狀況和優先處理安裝限速器的要求。運輸署已特別要求 501A 號線專線小巴營辦商提交改善建議，他會於下次會議向委員匯報有關建議。

(王錫基先生和馮志輝先生於此時到席。)

56. 羅世恩議員認為，改善專線小巴的質素和舒適度固然重要，但他擔心專線小巴營辦商以此作為加價理由，增加市民的負擔。他建議先考慮改善小巴的服務質素，如改善候車上蓋、提升司機的安全駕駛態度和改善候車安排等，待營辦商有資源可供調撥時，才逐步更換新型小巴。

57. 侯金林議員曾向運輸署反映乘客的意見，指出北區專線小巴的問題，包括車輛殘舊、蟑螂於車內橫行和司機服務態度惡劣等。他不能接受上述的服務質素。他認為，運輸署應該就營辦專線小巴訂定合約期，並於約滿時檢討營辦商的服務質素，再決定是否與營辦商續約。他指出，由於利潤微薄，小巴營辦商未能為鄉郊地區居民提供足夠的交通服務。他贊成提案的意見，並建議運輸署安排營辦商同時營運乘客量多和乘客量少的路線，以平衡營辦商和市民的利益。

58. 潘忠賢議員建議邀請小巴營辦商出席委員會會議，直接與委員討論有關小巴的議題。他認為只要保養得宜，車輛舊並不是問題。他指出，小巴營辦商的營運過分商業化，小巴司機收入微薄，有時為了賺取更多收入而忽略安全駕駛的態度。他認為小巴營辦商應該建立一個安全駕駛機制，確保小巴司機安全駕駛，同時教育他們正確的服務態度。

59. 李永成先生詢問運輸署有否規管專線小巴的清潔和衛生狀況。

60. 鄧根年議員贊成文件的建議。他指出車輛過分殘舊亦屬於服務不足。他希望運輸署向小巴營辦商反映北區居民的意見，促請他們改善服務質素。他建議運輸署開辦乘客量少的小

巴路線時，考慮邀請已經營運利潤較高路線的營辦商，如 55K 號線專線小巴等，承辦有關路線，以滿足居民的需求。此外，他希望運輸署調查 501A 和 501K 號線專線小巴的跳站問題。

61. 主席總結，委員的意見正反映北區專線小巴的問題。他指出，因為使用率頻密，小巴營辦商沒有足夠時間清潔車箱，致使小巴出現各種衛生問題。他希望運輸署解答有關小巴營辦商續約的問題。他指出，501A 號線專線小巴司機曾反映小巴的殘舊情況或會導致危險。然而，小巴營辦商仍然忽視更換小巴的需要。他建議運輸署跟進上述問題。

62. 蘇鎮存先生回應，小巴營辦商已經採取同時營運利潤高與利潤低，甚至虧本路線的運作方式，以維持其營運資金。他解釋，大部分小巴營辦商都是個體戶，當年都是由駕駛紅色小巴的司機組織而成。為確保小巴司機能維持工作，以及專線小巴提供穩定的公共交通服務，運輸署主張保持續牌的穩定性。他了解北區專線小巴存在服務質素欠佳問題，然而專線小巴亦是受居民歡迎的公共交通工具。署方希望朝 502 號線專線小巴的方向改善其他專線小巴的服務。此外，運輸署會就專線小巴服務的情況定期與小巴營辦商開會，並會向他們反映委員的意見，包括邀請他們出席委員會會議等。運輸署會繼續跟進委員對專線小巴的建議。

63. 主席希望運輸署於下次會議匯報跟進情況。

運輸署

第 9 項——要求否決九巴及龍運巴士公司加價，開放巴士專營權

(文件第 43/2010 號)

64. 吳耀祖先生介紹文件。

65. 蘇鎮存先生表示，九龍巴士公司(下稱「九巴」)於 2010 年 7 月 30 日正式申請加價，運輸署會以約半年時間審核九巴的加價申請。署方會根據巴士價格調節機制作出評估，亦會諮詢相關團體如立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會的意見，

並會考慮市民的接受程度和承擔能力，從而批核有關申請。他指出，運輸署一直鼓勵九巴提供各類型優惠予乘客，署方亦已備悉委員的意見。

66. 胡銘基先生表示，九巴已就委員的意見作出書面回覆。他指出，由於經營環境改變，包括燃油價格上升、員工薪金上調等因素，令九巴面對經營成本上升的壓力，因此提出加價。九巴申請加價的幅度按實際財務和營運情況而訂定。九巴已備悉委員的意見，然而現階段九巴未能承諾提供更多乘車優惠。

67. 潘忠賢議員支持開放巴士經營權的建議。他認為公共交通服務不應被壟斷，並建議增設村巴提供點到點的交通服務。他希望委員會向運輸及房屋局反映委員對巴士專營權的意見。

68. 鄧根年議員認同潘忠賢議員的意見。他認為九巴在有盈餘的情況下仍申請加價，實為剝削市民的利益。他希望有關部門加強監管九巴，將委員的意見轉達予九巴，並否決九巴的加價申請。

69. 賴心議員表示，明白油價與薪金上調會增加九巴的經營成本。然而，他認為九巴經常沒有考慮委員提出增設巴士路線的意見，亦未有盡力開拓和改善巴士服務，現以持續提升服務質素作為加價理由，實在未能令人信服。他建議九巴多與委員會溝通，聽取委員的意見，使其不再成為以鐵路為骨幹的公共運輸政策的受害者。

70. 張偉業先生對九巴在有盈餘下仍申請加價的行為表示遺憾，並予以譴責。他指出，九巴於油價下跌時並沒有下調票價，而薪金上調的幅度亦比申請加價的幅度為低，九巴並沒有足夠理據申請加價。他希望九巴不要重施故技，先提出一個不合理的加價幅度，再讓部門和市民考慮降低加幅，以達到九巴訂定的加價目標。

71. 羅世恩議員認為九巴沒有考慮市民的感受而申請加價。他指出北區的公共交通服務市場欠缺競爭，由港鐵公司和九巴壟斷。他贊成引入不同交通工具如村巴等的競爭，協助穩定交

通費用。他認為委員會應該以更強硬的態度，為市民爭取合理權益，改善北區的公共運輸政策。

72. 吳耀祖先生認同賴心議員的意見，認為九巴實際上提供的服務並不如想像般優質，以持續提升服務質素為加價理由並不合理。此外，他不清楚九巴曾推出多項優惠計劃，認為九巴須就計劃的宣傳作出檢討。他認為有競爭才有進步，因此希望運輸署考慮開放巴士專營權的建議。

73. 主席總結，委員會反對巴士公司加價。他指出，如果運輸署批准，新巴和城巴表示會考慮於北區開辦巴士線。他認為九巴正好藉九龍南綫的開通，重新分配資源和路線，以彌補流失的客源。他希望運輸署跟進 277X、270A 和 278X 號線巴士服務未能達致九巴服務承諾的問題，並建議運輸署考慮於北區引入村巴服務。

74. 蘇鎮存先生回應，運輸署會就巴士服務的投訴作出調查。如果巴士公司沒有按服務時間提供巴士服務，又未能提供合理解釋，署方將會根據法律採取相應行動。他指出，九巴的表現是署方考慮持續其專營權的重要因素。他表示，委員可向運輸署巴士及鐵路科提供增設新巴士線的詳細建議，而運輸署亦設有處理增設新巴士線的機制，例如讓巴士公司競投新巴士線的經營權。

75. 張偉業先生以將軍澳區的經驗為例，指開放專營權未能成功令巴士公司調低車資。他不反對開放專營權，但更希望委員會集中爭取為北區引入不同公共交通工具，增加市場競爭，令九巴考慮減價。

76. 黃成智議員建議致函邀請運輸署巴士及鐵路科助理署長出席委員會會議，以商討開放巴士專營權的問題。他認為開放專營權可引入競爭，解決九巴壟斷北區公共巴士服務的問題。

77. 潘忠賢議員認為，開放其他巴士公司經營北區巴士路線可引入競爭，有助調整公共交通服務市場的價格。

(陳崇輝議員於此時離席。)

78. 呂慶忠先生建議運輸署於不同巴士站宣傳巴士服務的投訴熱線，以助運輸署監察巴士的服務質素，讓巴士公司了解其服務情況。

79. 主席贊成呂慶忠先生的意見。他希望運輸署正視九巴提供的服務與其服務承諾出現差距的問題。他亦建議秘書處致函邀請運輸署巴士及鐵路科的代表出席委員會會議。

運輸署
秘書處

80. 蘇鎮存先生回應，運輸署只會在九巴沒有能力自行監察時，才會監管九巴的工作。他認為九巴一直致力達到其服務承諾，然而，巴士班次會基於不同道路狀況而未能準時到站。他建議市民先致電九巴的服務熱線 2745 4466，報告巴士的服務情況，讓九巴跟進有關問題，而運輸署的投訴熱線為 1823。

81. 鄧根年議員反對九巴加價。

82. 潘忠賢議員爭取增設新過海巴士線和往返西九龍的巴士線，並建議運輸署考慮增設由北區至大埔那打素醫院的巴士線，以滿足北區居民的需求。

(葉曜丞議員於此時離席。)

83. 主席重申，委員會反對九巴加價。他希望運輸署提供更多有關投標新巴士線的資料，並建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

(會後按語：秘書處已於 2010 年 10 月 15 日致函運輸署巴士及鐵路科高級運輸主任譚佩華女士，邀請她或其代表出席委員會會議。)

第 10 項——續議事項

- (a) 強烈要求開設小巴由聯和墟街市至北區醫院
(第 17 次會議記錄第 21 至第 31 段)

84. 蘇鎮存先生表示，運輸署了解委員的訴求，並希望按部就班解決北區居民對小巴需求的問題。他指出，運輸署會優先處理改善現有小巴線服務的問題，然後於適當時候跟進提案的建議。

85. 鄧根年議員指出，運輸署曾承諾於開設 502 號線專線小巴後，便會考慮開設提案的小巴線。雖然的士團體反對開設小巴線，然而北區居民和聯和墟街市的經營者對該小巴線有殷切需求。他認為運輸署應該試辦由聯和墟街市至北區醫院的小巴線，測試該路線的乘客量，才決定是否開設該小巴路線。

86. 羅世恩議員相信市民對往返聯和墟街市和北區醫院的交通服務有需求。他指出，清河邨沒有街市，聯和墟街市則需要更多人流以維持其營運；而清河邨的學校網較聯和墟的學校網發達，開設小巴線能加強兩地聯繫，配合居民的需求，有助發展。他指出，聯和墟居民對運輸署只投放資源於清河邨表示不滿。他希望運輸署關注聯和墟居民的需求，增設由聯和墟至上水，或途經上水的小巴線。

87. 潘忠賢議員希望運輸署不要以各種理由拖延開設小巴線，並提供落實增設小巴線的時間表。如果運輸署未能增設小巴線，亦可考慮增設巴士線。他要求增設的小巴線或巴士線途經祥華邨，以接載前往北區醫院的長者。

88. 呂慶忠先生建議運輸署考慮增設巴士線，或修訂現有小巴路線駛經聯和墟和清河邨，以解決居民與日俱增的交通需求。

89. 主席總結，北區居民對往返聯和墟、清河邨和北區醫院的交通服務需求殷切。他建議運輸署於下次會議提出具體解決方案。

運輸署

(b) 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
(第 17 次會議記錄第 32 至第 52 段)

90. 蘇鎮存先生報告，增加巴士班次的載客率參考指標為全港性指標，運輸署會考慮委員就個別路線提出的修訂建議。

91. 主席提議運輸署考慮修訂 278X、270A 和 277X 號線巴士的載客率參考指標。

92. 潘忠賢議員和羅世恩議員認為運輸署應該跟進所有車程超過 45 分鐘的巴士路線。他們認為，巴士駛經高速公路時車速很快，乘客站立完成車程或會出現安全問題。因此，運輸署應該針對駛經高速公路的巴士路線，修訂有關指標。

93. 賴心議員詢問運輸署香港有否規定在高速公路上乘客不准於車輛內站立的指引。

94. 蘇鎮存先生表示須要翻查有關資料，於下次會議才解答賴心議員的提問。

95. 主席希望運輸署跟進委員的意見，並建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

(c) 要求改善上水智賢里及龍琛里交通
(第 17 次會議記錄第 53 至第 60 段)

96. 黃建男先生匯報，警方已就有關問題加強巡邏和執法，亦於相關路段增設道路指示牌，以勸諭駕駛人士不要於該處停泊車輛。他指出，上水智賢里的禁區時段為早上 7 時至午夜 12 時，實施措施後交通暢順，效果理想。至於龍琛里則有不同的禁區時段：由龍琛路轉入龍琛里的首段之禁區時間為早上兩小時和下午兩小時；龍琛里部份「鎖匙圈」的位置並無禁區限制；而「鎖匙圈」近緊急出入口外的路段則被劃為 24 小時禁區；而

24 小時禁區終止位置至龍琛路該段的禁區時間為早上 7 時至午夜 12 時。他指出，實施措施後，龍琛里轉入龍豐花園停車場、新都廣場停車場和龍豐花園緊急出入口的交通暢順，成效理想。

(藍偉良議員於此時離席。)

97. 張偉業先生要求警方提供智賢里和龍琛里的違例泊車數據，並要求運輸署除匯報數據外，提供具體解決方法。他建議進行實地視察，以了解該區的實際情況。

98. 溫和輝議員表示，他經常駕車駛經龍琛里，沒有發現該處的交通有大問題。警方亦已加強於智賢里執法，使該區的交通暢順。

99. 主席建議運輸署以書面回覆委員的要求，並建議秘書處安排實地視察。有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署
秘書處

(會後按語：秘書處已聯絡運輸署代表，於 2010 年 10 月 19 日與委員就改善上水智賢里及龍琛里交通一事進行實地視察。)

(d) 開放巴士、小巴等公共交通工具往返北區至羅湖
(第 17 次會議記錄第 65 至第 72 段)

100. 主席歡迎香港警務處代表邊界區總督察王錫基先生首次列席會議。

101. 莊敏婷女士報告，民政處已安排委員，以及相關政府部門，包括警務處和運輸署就提案的建議進行實地視察。由於委員的建議涉及邊境口岸運作，保安局就提案作出書面回應，有關回應已於會前派發予委員參閱。她請警務處和運輸署補充。

102. 王錫基先生指出，由於羅湖口岸的過境設施以鐵路為主，口岸設計上存在限制。如要實施開放巴士和小巴等公共交

通工具前往羅湖的建議，必須重新規劃羅湖口岸的交通配套和出入境設施。警務處將會配合保安局的政策研究，就邊界保安、交通配套和旅客過境的秩序與安全給予意見，亦會因應保安局的研究結果，作出合適的安排。

(黃成智議員於此時離席。)

103. 黃建男先生補充，運輸署會聯同有關部門研究相對應的交通設施和配套，以配合當前的邊境禁區政策。

104. 潘忠賢議員認為，政府將會縮減邊境禁區範圍，如果不能開放鐵路以外的公共交通工具前往羅湖，並不合理。他建議運輸署擴闊羅湖路，並容許巴士、小巴和的士等交通工具使用該路段接載過境市民。他認為運輸署有責任為市民提供多元化的過境公共交通服務。

(吳耀祖先生於此時離席。)

105. 溫和輝議員認為，其他地區的市民可選擇不同的公共交通工具過境，即使開放其他公共交通工具前往羅湖，也不會使羅湖的過境人數急增。他指出，北區居民由於別無他選，只能支付昂貴的鐵路車資過境。因此，委員建議運輸署提供更多過境交通選擇，幫助北區居民減輕過境車資的負擔。

106. 主席表示，就觀察所見，羅湖路部分路段已獲擴闊，足夠讓公共交通工具通過。他認為政府可修訂《邊境禁區(准許進入)公告》(第 245H 章)，以配合市民的實際需要。他建議民政事務處向保安局和運輸及房屋局反映委員的意見，於下次會議繼續跟進有關議題。

民政處

(會後按語：民政處已聯絡保安局跟進開放公共交通工具往返北區至羅湖的議題。保安局就上述建議所提交的書面回覆已載錄於附件 2。)

(e) 要求 57K 專線小巴總站延至蕉徑彭屋村
(第 17 次會議記錄第 75 至第 77 段)

107. 蘇鎮存先生匯報，運輸署、小巴營辦商和侯金林議員就建議進行了實地視察和小巴路線測試。小巴營辦商表示，待路政署完成蕉徑路段的道路維修工程後，小巴營辦商會就委員的建議，作出修訂路線的安排。

108. 主席建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(f) 有關打鼓嶺坪洋村強烈要求申請小巴專線事宜
(第 17 次會議記錄第 78 至第 86 段)

109. 蘇鎮存先生匯報，運輸署、委員、打鼓嶺鄉事委員會主席和坪洋村代表已就申請小巴專線一事舉行會議。與會代表達成共識，贊成安排 10 個專線小巴班次，行駛紅色小巴未能提供服務的時段。由於紅色小巴沒有代表出席會議，溫和輝議員將協助跟進紅色小巴司機的意見。如無反對，運輸署將落實有關安排。

110. 潘忠賢議員認為運輸署應該訂定明確的交通服務時間，讓紅色小巴調節其服務，而非遷就紅色小巴的營運時間來制定專線小巴的服務時間。

111. 蘇鎮存先生回應，現時提供坪洋村交通服務的紅色小巴共有五輛，服務時間為早上 7 時至晚上 7 時，以此訂定專線小巴的服務時間應該不會影響服務的穩定性。他表示，運輸署於作出任何改動前，也須諮詢紅色小巴的意見。

112. 主席補充，委員於會議上曾提出以專線小巴取締紅色小巴的建議，然而坪洋村代表認為紅色小巴一直為坪洋村提供交通服務，如採取委員的建議會影響紅色小巴司機的生計，對他們不公平。

113. 溫和輝議員表示，坪洋村代表同意專線小巴於早上 7 時

前提供兩個班次，以及於晚上 7 時至 10 時提供班次行駛該區。他會向紅色小巴司機反映村民的意見。

114. 主席建議運輸署與專線小巴營辦商商討，將來如果紅色小巴放棄為坪洋村提供交通服務，希望專線小巴營辦商能夠承辦有關服務。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(g) 配合 36 區公屋發展，要求擴闊丙岡路為雙程行車路
(第 17 次會議記錄第 87 至第 93 段)

115. 黃建男先生匯報，房屋署將負責擴闊公屋發展範圍旁邊的丙岡路路段。而該發展範圍以南的空地會預留作小學用地，建築署將會就該空地興建小學的計劃進行技術可行性研究。署方須於研究完成後才能評估擴闊小學用地旁的丙岡路是否可行。有關研究需時，待研究完成後，運輸署會向委員會匯報結果。

116. 主席希望研究完成後，運輸署以書面或簡報形式向委員會匯報有關結果。他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 17 次會議記錄第 103 至第 110 段)

117. 主席歡迎運輸署總運輸主任(隧道及青馬)阮康誠先生列席會議。

118. 阮康誠先生匯報，就在政府收費行車隧道安裝八達通設施的建議，運輸署正與八達通公司研究各種建議的可行性。運輸署會繼續與八達通公司保持聯絡，以跟進研究的進度。

119. 潘忠賢議員希望運輸署提供完成研究的時間表。

120. 阮康誠先生表示，由於有關計劃正在研究當中，運輸署未能提供完成研究的時間表。

121. 主席建議運輸署於下次會議提交與八達通公司的往來書信文件予委員參閱。

122. 阮康誠先生表示，由於計劃內容仍未確實，現階段未能披露運輸署與八達通公司往來的書信文件內容。

123. 主席建議秘書處致函運輸署和八達通公司，要求就研究進度作出報告。他建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署
秘書處

(阮康誠先生和謝建煌先生於此時離席。)

(會後按語：秘書處已於 2010 年 10 月 21 日致函運輸署和八達通卡有限公司，要求他們提供研究進度的資料。)

(i) 提升 502 號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 17 次會議記錄第 111 至第 117 段)

124. 蘇鎮存先生匯報，小巴營辦商已就有關建議進行數次路線測試，並與運輸署達成初步共識，於繁忙時間增加兩輛小巴行駛 502 號路線。運輸署將會啓動程序，向專線小巴服務委員會申請批准 502 號線小巴更改服務範圍，修訂路線行駛一鳴路。有關申請程序需時約兩個月，運輸署會於下次會議報告跟進情況。

125. 潘忠賢議員和主席詢問運輸署落實修訂小巴路線的時間。

126. 李永成先生希望運輸署能盡快落實有關安排，並提供優惠車資，以顧及居民的需要。他詢問運輸署小巴的行駛路線，以及繁忙時段的服務時間。

127. 蘇鎮存先生回應，爲了維持審批的公平性，專線小巴服務委員會由獨立專業人士組成，並負責監察專線小巴的服務與運作。由於該委員會並非由署方代表組成，委員會批核申請的時間將會較長。他表示，申請一經批核，運輸署預計以一個月時間安排新路線的運作。運輸署於委員會發出批准後，才能落實仔細的行車路線。

128. 主席建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

(j) 港鐵站自動伸縮月台踏板系統的跟進報告
(第 17 次會議記錄第 118 至第 128 段)

129. 主席表示，港鐵公司代表因公事未能出席會議，但已就議題提交書面回覆，有關回覆已於會前派發予委員參閱。

130. 主席認爲委員會最關心的議題爲增建港鐵月台幕門，而非自動伸縮月台踏板系統。他建議委員會於下次會議向港鐵公司跟進增建月台幕門的建議。有關議題到此爲止，不須於下次會議討論。

第 11 項——其他事項

要求改善貨櫃車及大貨車的泊車位數量及限制

131. 張偉業先生詢問運輸署就提供中、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 2002 年第二次車位需求研究最終報告的跟進資料兩方面的跟進情況。

132. 黃建男先生回應，運輸署待完成收集四個分部的資料後，便會以書面回覆委員的要求。

運輸署

373 號線巴士工作小組匯報工作進度

133. 蘇鎮存先生報告，運輸署建議修訂 373A 號線巴士路線，途經清河邨和彩園路，再行走三號幹線過海。工作小組認為修訂路線可行，而運輸署和九巴亦已於 2010 年 9 月 6 日就上述建議進行路線測試。他表示，彩園路南行線巴士站較為繁忙，於早上繁忙時段，巴士的平均上落客時間為三分鐘，而彩園路北行線巴士站的平均上落客時間則為兩分鐘。因此，運輸署建議修訂巴士路線使用彩園路北行線巴士站。

134. 施超強先生匯報，373A 號線巴士由華明開出至上水迴旋處，途中駛經彩園路北行線巴士站的行車里數為 5.9 公里，行車時間為 16 分鐘；而駛經彩園路南行線巴士站的行車里數為 6.9 公里，行車時間為 22 分鐘。上述行車時間並不包括巴士上落客的時間。

135. 胡銘基先生補充，現有 373A 號線巴士由華明開出至上水迴旋處的行車里數為 7.5 公里，行車時間為 23 分鐘。

136. 潘忠賢議員希望運輸署補充有關改善彩園路巴士站的跟進情況。

137. 李永成先生詢問運輸署有關水務處於彩園路進行工程的情況，以及九巴能否落實增設兩班巴士行駛 373A 號路線。

(侯金林議員於此時離席。)

138. 呂慶忠先生贊成運輸署的建議，並認為委員應該優先討論和決定行車路線，讓運輸署盡快就有關路線進行諮詢。

139. 蘇鎮存先生回應，運輸署考慮延長彩園路巴士站，並已展開研究。運輸署完成研究後會向委員會匯報結果。此外，運輸署已致函水務署要求跟進工程的進度。他表示，如委員會通過修訂路線和回復車資至 22.3 元的建議，署方便會開始進行地區諮詢，並會向委員匯報諮詢結果。

140. 李永成先生認為運輸署須回答有關增加班次的安排。

141. 蘇鎮存先生回應，運輸署和九巴曾就遷移巴士總站至上水的方案達成協議，以增加巴士班次彌補對粉嶺南居民的影響。然而，運輸署和九巴卻未能就是次修訂路線的建議，達成增加巴士班次的共識。

142. 胡銘基先生補充，373A 號線巴士現有的乘客量未達運輸署所訂增加巴士班次的標準。九巴因考慮到遷移巴士總站的方案對粉嶺南乘客影響較大，才會達成增加班次的協議。他表示，九巴會盡量滿足市民對繁忙時段的巴士服務需求，亦會與運輸署研究有關建議的可行性。然而，九巴未能於現階段落實任何增加班次的安排。

143. 潘忠賢議員認為，運輸署和九巴並沒有說明增加巴士班次為綑綁式方案。他希望運輸署和九巴兌現承諾，於繁忙時間或非繁忙時間增加巴士班次。

144. 主席同意委員跟進有關增加巴士班次的建議。他建議委員先決定巴士的行車路線。

145. 呂慶忠先生指出，工作小組成員對運輸署和九巴是否以綑綁方式增加巴士班次有不同理解。然而，他認為運輸署和九巴應該考慮增加北區過海巴士路線的班次。

146. 李永成先生希望九巴先於繁忙時間增加一班巴士班次，再逐步調撥資源於非繁忙時間增加另一班巴士班次。

147. 委員會通過運輸署的建議路線，並建議運輸署就修訂方案進行地區諮詢。

第 12 項——下次開會日期

148. 主席表示，由於他和部分委員未能出席原定於 2010 年

11 月 8 日舉行的會議，建議更改會議日期於 2010 年 11 月 9 日或 11 月 16 日下午 2 時 30 分舉行，並詢問委員的意見。

149. 委員會對更改日期並無意見。

150. 主席建議委員於會後以回條回覆秘書處能夠出席會議的日期。

151. 會議於下午 6 時 05 分結束。

(會後按語：下次會議將於 2010 年 11 月 9 日(星期二)下午 2 時 30 分舉行。)

北區區議會秘書處
2010 年 10 月