

**北區區議會交通及運輸委員會
第 20 次會議記錄**

日期：2011 年 1 月 10 日(星期一)

時間：下午 2 時 30 分至 5 時 38 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
	溫和輝議員	會議開始
	黃成智議員	下午 2:37
	潘忠賢議員	會議開始
	羅世恩議員	下午 2:40
	余智成議員	會議開始
	藍偉良議員	會議開始
	黃宏滔議員	會議開始
	溫和達議員	下午 2:37
增選委員：	吳耀祖先生	會議開始
	李永成先生	會議開始
	張偉業先生	會議開始
	丘家偉先生	下午 2:40
	黎達鋒先生	會議開始
	萬新財先生	會議開始
	姚銘先生	會議開始

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
謝建煌先生	運輸署高級運輸主任(北區)
曾廣永先生	運輸署運輸主任(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
彭揚州先生	運輸署工程師 3 / 標準研究
伍葆儀女士	路政署區域工程師 / 北區及粉嶺
湯佳海先生	路政署高級工程師 / 研究拓展 1
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)
溫東盛先生	香港警務處大埔區交通隊警署警長
馮志輝先生	香港警務處邊界區交通隊主管
鄭啓華先生	環境保護署環境保護主任(評估及噪音)22
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

葉曜丞議員, MH
廖國華議員

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，特別歡迎新加入交通及運輸委員會的委員黎達鋒先生、萬新財先生和姚銘先生。

2. 主席表示，葉曜丞議員和廖國華議員因事請假。委員會備悉並批准他們的休假申請。

第 1 項——通過第 19 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處收到一項修訂建議(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——雙層單車泊架試驗計劃

(文件第 1/2011 號)

5. 主席歡迎路政署高級工程師 / 研究拓展 1 湯佳海先生和運輸署工程師 3 / 標準研究彭揚州先生首次列席會議，與委員討論文件內容。

6. 何勁松先生介紹文件。

(黃成智議員和溫和達議員於此時到席。)

7. 潘忠賢議員支持建議，並希望運輸署和路政署盡快推行雙層單車泊架試驗計劃，以改善港鐵上水站和粉嶺站外單車泊位不足的問題。

8. 藍偉良議員歡迎運輸署和路政署的計劃。他指出上水南的市區發展迅速，建議有關部門於新運路旁，港鐵上水站 B 出口外的天橋底增設試點，以顧及上水南單車使用者的需求。此外，他亦建議有關部門在增加單車泊位供應後，對上述地點違例停泊單車者加強執法。

(羅世恩議員和丘家偉先生於此時到席。)

9. 賴心議員支持上述計劃。他擔心只靠圖示未必能讓市民知悉雙層單車泊架的使用方法，因此建議有關部門於試驗計劃初期於現場派駐人手，實地教導市民新單車泊架的使用方法。

10. 李永成先生認為運輸署建議採用的約 2.6 米高雙層單車泊架過高，或會構成危險。他指出，不同國家採用的雙層單車泊架設計有所不同，例如台灣高雄所採用的雙層單車泊架較矮，相對地較安全。因此，他建議運輸署採用較矮的雙層單車泊架。此外，他亦贊成有關部門安排人員教導市民新單車泊架的用法。

11. 黃成智議員認為運輸署須說明雙層單車泊架的安全責任誰屬。他亦希望運輸署回應有關長者或體力不足人士使用雙層

泊架的問題。他指出，運輸署只靠增加單車泊位不能完全解決單車泊位不足的問題，署方應該檢討單車管理政策，改善單車管理制度，杜絕單車使用者霸佔單車泊位。他建議運輸署提交有關改善單車泊位政策的文件予委員會討論，並提議有關部門於完成安裝泊架後，邀請委員進行實地視察。

12. 姚銘先生贊成推行上述計劃，以解決單車泊位不足的問題。他建議運輸署增加宣傳，推廣有關計劃，並安排人員協助市民使用新設施。此外，他亦關注市民使用雙層單車泊架的安全問題。

13. 羅世恩議員支持採用雙層單車泊架。他建議有關部門採取適當管理手法，例如派駐人員監察泊架使用情況、採取收費制度或鎖單車等措施，以防止市民濫用單車泊架。他認為如果試驗計劃成功，政府應該規範單車泊架的款式，於全港不同地區安裝相同款式的泊架，方便市民適應和使用。此外，他亦建議運輸署於上水區的試點加設上蓋，減少單車泊架出現銹蝕問題，增加其耐用性。

14. 張偉業先生支持運輸署以積極態度改善單車泊位不足的問題。他關注雙層單車泊架的安全性，以及單車管理和配套方面的長遠安排。他希望運輸署向委員會提供單車管理方面的資料。

15. 溫和達議員贊成和欣賞部門的建議。他認為有關部門在推行計劃前，應該先確定雙層單車泊架的擁有權和管理權，並釐定使用者的權責。他建議有關部門完善單車管理措施，使計劃達到最大效益。他希望政府能於單車泊位需求大的地區持續推行有關計劃，亦建議部門考慮設立收費單車泊位。

16. 黃宏滔議員歡迎運輸署就北區的單車泊位問題提出便民方案。他認為，運輸署可將試點的位置由港鐵上水站近龍運街旁改為港鐵上水站近新運路旁，以改善該處非法停泊單車的問題。除增加泊位外，他亦希望有關部門加強清理非法停泊的單車，軟硬兼施，鼓勵市民使用雙層單車泊架。

17. 吳耀祖先生支持運輸署的方案，並對運輸署表示讚賞。他希望運輸署能清楚向公眾說明雙層單車泊架的安全性和使用方法，並考慮單車泊位的管理問題。

18. 蘇西智議員贊成於北區推行試驗計劃。然而，他認為有關部門提出位於上水區近北區大會堂的試點並不理想，建議將試點改為新運路旁的天橋底，以解決該處單車泊位嚴重不足的問題。此外，他認為更改試點後，可將單車泊位由原來的 80 多個增至約 340 個，成效更大。

19. 主席相信運輸署在提出方案前，已考慮過雙層單車泊架的安全問題。他建議運輸署提供其他國家對雙層單車泊架安全性的研究資料，以釋除委員的顧慮。他讚賞運輸署提出具建設性的方案，以解決北區單車泊位不足的問題。他建議有關部門在推行試驗計劃時，於雙層泊架旁保留現有單車泊架，讓長者熟習新泊架的用法後，才逐漸以雙層泊架取代現有泊架。此外，他亦建議有關部門與政府新聞處合作，製作電視宣傳短片，加強宣傳試驗計劃和教導市民雙層單車泊架的使用方法。

20. 何勁松先生感謝委員的支持和意見。他表示，運輸署和路政署一直有留意雙層單車泊架的研發，並首選北區作為安裝雙層單車泊架的試點。他指出，運輸署和路政署所選擇的雙層單車泊架的安全性有其他地方的使用經驗支持。此外，根據外國經驗，該泊架的上層單車槽採用滑輪設計，使用者能輕鬆地將單車推上上層停泊位置。署方提出的泊架款式屬初步概念，部門將會參考委員的意見和投標承辦商的設計，選出適用於香港的雙層單車泊架款式。他指運輸署初步考慮於雙層單車泊架旁邊以圖示指引市民泊架的用法，並會留意市民的使用情況，調整計劃細節以配合市民的需要。他表示署方亦會考慮委員提出於泊架位置加建上蓋和更改上水區試點的意見。他解釋由於地形限制，並非所有地區的倒「U」型單車泊架也能更換成雙層單車泊架，因此舊式的泊架不會完全被取代。運輸署會根據試驗計劃的結果，再考慮是否將新式泊架推廣至全港。他指出，政府現時已組織跨部門工作小組定期清理非法停泊的單車，亦已透過報章和電視加強宣傳，教育市民正確的單車管理意識。北區現時共有 3 440 個單車泊位，運輸署最近在粉嶺車站路增設了 76 個新單車泊位，署方會繼續尋找合適地點，增加單車泊

位供應。他表示，運輸署預計於 2011 年上半年進行詳細設計和制定試驗細節，並於下半年開始實行計劃。

21. 主席建議運輸署有進一步計劃後，再向委員會匯報進展，並希望有關部門繼續加強處理非法停泊單車的問題。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

第 3 項——要求於和興村對出一段百和路興建隔音屏障 (文件第 2/2011 號)

22. 主席歡迎環境保護署(下稱「環保署」)環境保護主任(評估及噪音)22 鄭啓華先生列席會議，回應委員的建議。

23. 鄧根年議員介紹文件。

(湯佳海先生和彭揚州先生於此時離席。)

24. 鄭啓華先生回應說，根據減低現有道路交通噪音而施行的政策，如現時交通噪音水平超出有關的標準，署方會在切實可行的範圍內考慮加建隔音設施。至於何謂可行，主要須考慮四個原則，包括擬建的隔音屏障會否阻塞緊急通道或妨礙滅火工作、影響交通安全或阻礙行人和車輛通行、妨礙附近的商業活動或社會運作、以及該處有沒有足夠空間加建有關設施。他表示署方十分理解和興村居民面對百和路的交通噪音困擾，而署方已就在和興村外圍加建隔音屏障的要求，轉交有關技術部門考慮。他表示，根據路政署和運輸署的意見，由於在百和路路口位置加建隔音屏障會影響交通安全，因此初步認為加建隔音屏障的建議在技術上並不可行，運輸署應可就有關技術問題補充其專業意見。

25. 姚銘先生不滿部門互相推卸責任。他指出，吐露港公路附近的豪宅區遠離馬路，政府卻為他們興建隔音屏障，而在馬路旁的基層市民住所卻享受不到同等福利，並不公平。他認為，如果興建隔音屏障不可行，環保署亦可考慮以低噪音物料重鋪路面。他相信政府有責任為基層市民解決噪音問題，讓他

們在長時間工作後有合適的環境休息。

26. 潘忠賢議員希望有關部門能更具體地解釋否決建議的原因。他指出，政府最近終於落實就於粉嶺圍興建隔音屏障的工程輪候申請撥款，和興村和粉嶺圍的村落規模相近，政府應該平等對待和興村居民的訴求。

27. 鄧根年議員認為政府部門應該以民為本，解決和興村居民所承受的噪音問題。他不接受部門以「技術上不可行」為理由否決建議。他指出，政府投放大量資源於吐露港公路興建隔音屏障，最後又將已建的屏障拆除。現在居民要求政府為他們興建隔音屏障，環保署未有進行詳細研究便否決方案，令他認為環保署就興建隔音屏障一事持不同準則，並不公平。他建議環保署考慮在和興村採用較矮和以透明物料建造的隔音屏障。

28. 李永成先生認為政府部門準備不足，未能有效回應居民的訴求。和興村鄰近公路，噪音問題嚴重。他建議環保署詳細解釋否決建議的原因，包括說明興建隔音屏障存在甚麼技術問題。他亦建議環保署考慮採用其他隔音方法，如興建新式隔音屏障、在馬路鋪設低噪音物料和種植吸音植物等，以解決和興村的噪音問題。他希望環保署提供可行性研究的內容供委員會參閱和跟進。此外，他要求環保署重新審視整個粉嶺南，特別是和興村和花都廣場近偉明街一帶加建隔音屏障的意見。

29. 蘇西智議員認為環保署的結論過於草率，沒有仔細交待否決建議的原因。他指出，和興村的樓宇高度只有 27 呎，居民並非要求政府興建大型隔音屏障。他建議環保署重新考慮委員的建議，興建較矮的隔音屏障，又或考慮採取其他隔音措施，如興建「綠色隔音屏障」，種植合適的植物以減少噪音。

30. 萬新財先生就吐露港公路興建隔音屏障一事為例，認為政府向有錢人和窮人提供的待遇不同。他建議環保署和路政署提供客觀資料和數據供委員和市民參考，以判斷部門提出的理由是否合理。

31. 侯金林議員建議部門代表就提案進行實地視察，以了解

市民受噪音滋擾的情況。他認為環保署所提出的否決理由過於簡單，未能令人接受。他以興建粉嶺圍隔音屏障為例，當初環保署向委員表示有關建議並不可行，但經討論和研究後，最後成功為興建隔音屏障輪候申請撥款。因此，他建議環保署再次研究委員的要求。

32. 賴心議員希望有關部門重視委員提出的提案。他認為興建隔音屏障的技術可行性研究並非環保署的相關研究範圍，應該交由技術部門負責。他贊同姚銘委員的意見，如果興建隔音屏障不可行，環保署應該以民為本，考慮其他替代方案，以解決和興村的噪音問題。

33. 主席總結，有關部門處理提案的態度不夠認真。他指出，以往部門在拒絕委員的要求時，也會清楚交代理由和數據，讓雙方有討論空間。然而，環保署的回覆卻切斷了委員和部門的討論空間。他贊成委員的意見，建議秘書處安排部門代表、委員和居民進行實地視察，以了解和興村的情況。

秘書處

34. 鄭啓華先生表示，環保署的回覆已綜合技術部門提供的意見和資料。環保署贊成與相關部門、委員和居民進行實地視察，並建議由相關的技術部門向各位詳細解釋加建隔音屏障所考慮的技術問題。

35. 主席認為環保署應該檢討興建隔音屏障的機制。此外，他亦希望有關部門日後能夠按照委員的提案，委派相關代表出席會議。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

環保署
路政署

(侯金林議員於此時離席。)

(會後按語：環保署、路政署、運輸署、北區民政事務處代表已於 2011 年 2 月 25 日與委員及和興村居民就和興村對出一段百和路興建隔音屏障的建議進行實地視察。)

第 4 項——建議開辦北區往來九龍城及土瓜灣巴士線
(文件第 3/2011 號)

36. 李永成先生介紹文件。

37. 謝建煌先生回應指，已將委員的建議轉交運輸署巴士及鐵路科考慮。巴士及鐵路科回覆表示，署方會因應公共交通服務的供應量、乘客需求、新路線帶來的交通負荷和資源運用等因素，考慮開辦新巴士線。他指出，北區居民可乘搭 277X 號線巴士轉乘 75X 或 85C 號線巴士，又或乘搭 270A 號線巴士轉乘 85、85A 或 85B 號線巴士前往九龍城和土瓜灣一帶。上述巴士的服務水平能夠應付現有的乘客需求。運輸署會繼續監察巴士的服務情況，將來亦會因應乘客的需求變化、道路的交通情況和公共交通工具的營運效益考慮調整巴士服務。

(鄭啓華先生於此時離席。)

38. 胡銘基先生表示，九龍巴士公司(下稱「九巴」)會考慮不同因素，包括實際乘客需求、公共交通工具的服務情況、現有的巴士轉乘服務、運輸署的運輸政策，以及九巴的資源調配，然後決定是否開辦新巴士線。他指出，現時北區的乘客只需轉乘一程巴士便能到達九龍城和土瓜灣一帶。

39. 羅世恩議員認為運輸署和九巴應該作出長遠計劃，提供直接聯繫北區與九龍城、土瓜灣，以及啓德新發展區的巴士服務。他指出北區居民喜歡於假日前往九龍城區的美食熱點消費，而聯和墟和石湖墟也有不少美食地點供市民選擇，只要能聯繫兩區的交通，便能帶動兩區的經濟。他認為轉乘巴士服務雖然可行，但未能為長途巴士乘客提供舒適和便捷的點對點交通服務，影響北區市民乘搭巴士的意欲。因此，他建議運輸署和九巴考慮委員的意見，監察巴士的服務情況，盡快開辦委員提出的巴士路線。

40. 姚銘先生贊成委員的建議。他詢問九巴能否就上述前往九龍城或土瓜灣的巴士路線向北區乘客提供轉乘優惠。

41. 黃成智議員指出，立法會發現興建沙中線的問題不少，沙中線工程未能如期落實。短期內，北區往來九龍城和土瓜灣一帶的交通網絡不會得到改善，因此希望運輸署重新考慮委員的建議，改善交通配套，以滿足市民的需要。他認為九巴應該支持有關方案，趕及在沙中線落成前，提高其往返九龍城區交通服務的市場佔有率。他建議運輸署和九巴考慮於假日試辦有關巴士服務，研究乘客的需求，再落實增加新巴士線。

42. 李永成先生指出九龍城區學校眾多，受歡迎程度高，不少北區居民前往該區讀書和工作，交通需求量大。他建議有關方面考慮於平日繁忙時段、周末和假日開辦提案的巴士服務。他認為現有的轉乘方案未能為乘客特別是學生，提供合適的交通服務。他表示，有學生向他反映希望能增設直達九龍城區的巴士線，讓他們可準確預計上學所需的交通時間，不用每次根據交通情況轉乘不同交通工具。他指出，當年運輸署削減 70 號線巴士時，曾承諾於北區增加其他巴士線。他希望運輸署能公平對待北區居民的交通需求，重新考慮開辦建議的巴士線。

(黃成智議員於此時離席。)

43. 賴心議員歡迎任何改善北區對外交通服務的建議。他認為運輸署如要改善北區的交通問題，應改善點對點巴士服務，或為北區設計一個如城門隧道轉車站的大型轉車站，方便北區居民於同一地點轉乘巴士。他指出，北區居民須付出昂貴的交通費用，交通服務卻較其他地區落後，並不公平。他要求運輸署尋求解決辦法，處理北區居民的交通訴求。

44. 主席綜合委員的意見，指出北區交通網絡不完善，每次建議開辦新巴士線時，都會遭運輸署和九巴否決，令北區居民的訴求不斷累積，但又未獲解決。他要求運輸署和九巴正視北區的交通問題，研究和考慮委員會以往和是次提出開辦新巴士線的建議。他建議九巴回應委員有關轉乘優惠的問題。

45. 胡銘基先生表示，乘客現時乘搭 270A 號線巴士轉乘 85、85A 和 85B 號線的非空調巴士享有 2.8 元的轉乘優惠；而乘搭空調巴士則享有 3.7 元的轉乘優惠。

46. 主席希望運輸署將建議路線納入巴士路線發展計劃之內。他建議運輸署向委員會提交「2011至2012年度巴士路線發展計劃」文件時，繼續跟進有關議題。

第 5 項——建議開辦聯和墟至尖沙咀巴士線 (文件第 4/2011 號)

47. 羅世恩議員介紹文件。

48. 主席建議有關部門回應時，一併說明 270P 號線巴士的運作情況。

49. 謝建煌先生重申，運輸署巴士及鐵路科會考慮不同因素，包括公共交通服務的供應量和乘客需求等，然後決定是否開辦新巴士線。他表示，現時聯和墟居民可乘搭 278K 號線巴士前往百和路巴士站，轉乘 270A 號線巴士前往尖沙咀，並享有 3.7 元的轉乘優惠。此外，他們也可乘搭 52A、54A 或 56A 號線專線小巴，然後轉乘 270A 號線巴士前往目的地。根據運輸署的觀察所得，上述交通路線仍有空間應付乘客的需求。運輸署會繼續監察交通工具的服務情況，亦會因應乘客的需求變化而考慮調整有關服務。

50. 胡銘基先生說明，270P 號線巴士於 2010 年 12 月 13 日正式運作，至今約一個月，每天有兩個班次，分別為早上 7 時 15 分和 7 時 30 分。根據九巴統計，每班巴士的平均乘客量為 40 人，並不算多。他指出，上水與粉嶺被鐵路分隔，區內不同地點的位置亦較分散，巴士需要至少 30 分鐘才能駛經區內所有主要地點，在路線設計上並不可取。九巴當初設計 270A 號線巴士時，目的是提供快捷的巴士服務方便較多乘客往來北區與市區。因此 270A 號線巴士路線沒有包括粉嶺所有地點。他希望委員理解，270A 號線巴士不能直接服務所有北區居民，但九巴提供了轉乘方法，以解決居民的交通需要。雖然直達巴士服務較轉乘巴士服務方便，不過轉乘服務能更有效運用現有的巴士資源。他表示，現有 270A 號線巴士的服務仍能滿足乘

加至符合
加班次的指引，九巴會在資源許可的情況下考慮增加
巴士班次。

51. 羅世恩議員希望九巴將來能增加 270A 號線巴士的班次，繼而開設聯和墟特別班次，滿足粉嶺南居民的需求。

52. 潘忠賢議員認為居民希望享有直達巴士服務的要求合理。他認同一條巴士路線同時駛經粉嶺南和粉嶺北相當費時，而較可取的做法是由不同巴士路線分別行駛粉嶺南和粉嶺北。他建議九巴考慮在不影響現有班次的情況下，調整 270P 號線巴士的路線駛經聯和墟。

53. 主席表示，270A 號線巴士的路線受北區居民歡迎，不過最近一年的服務水平有倒退情況，尤其是回程的巴士班次誤點情況嚴重，不可接受。因此，他希望九巴在開辦新巴士線前，先處理 270A 號線巴士服務的表現問題。他建議運輸署和九巴備悉委員的意見，並於「2011 至 2012 年度巴士路線發展計劃」內探討改善 270A 號線巴士的方案。

**第 6 項——2010 至 2011 年度北區區議會議員與立法會議員舉行
會議交通及運輸委員會的討論議題**
(文件第 5/2011 號)

54. 主席表示，委員會曾於 2010 年 11 月 9 日舉行的第 19 次會議上，討論與立法會議員舉行會議的議題內容，並建議秘書處綜合委員的意見，撰寫討論議題文件。秘書處撰寫的議題文件初稿已載於文件第 5/2011 號，供委員參閱。他建議委員通過有關文件。

55. 委員會通過文件內容。

第 7 項——續議事項

- (a) 建議修訂 58K 號小巴行車線
(第 19 次會議記錄第 28 至第 40 段)

56. 謝建煌先生匯報，運輸署、余智成議員和廖國華議員曾於 2010 年 12 月 30 日與小巴營辦商測試建議的小巴路線。他指出，58K 號線專線小巴的原有路線為 8 公里，委員建議的路線亦為 8 公里。由於委員建議的路線有別於原有路線的範圍，小巴行駛原有路線和建議路線的來回車程為 62 分鐘，嚴重影響小巴的班次，行駛丙岡村和警察宿舍的班次將會很疏落。因此運輸署對修訂小巴路線的建議有所保留。現時，天平邨和翠麗花園一帶的居民可乘搭 270 號線巴士前往港鐵上水站，轉乘 58K 號線專線小巴前往北區醫院。他表示，委員的建議須於開設新專線小巴路線的層面上探討。

57. 余智成議員表示經測試路線後，因為警察宿舍的乘客數目少，委員建議修訂路線時不用駛入該位置，以有效運用小巴資源。他反對運輸署的意見，認為建議路線和原有路線的範圍相差不遠，行駛原有路線加建議路線的單程時間只是約 30 分鐘。最初設計 58K 號線專線小巴的路線時，並不包括丙岡村，只因小巴營辦商認為客量不足，才修訂路線駛經丙岡村。此外，他所建議的修訂路線只於繁忙時間行駛，早上 9 時以後便行駛原有路線。他認為單程車程花費 30 分鐘亦算合理。他指出，現有小巴班次的平均乘客數目只有 8 位，如果運輸署修訂路線，或能增加小巴的載客量。除此之外，他曾諮詢居民意見，很多居民表示支持有關修訂路線。他反對於開設新專線小巴路線的層面上探討有關問題。他認為運輸署代表與委員進行路線測試時態度不夠專業，沒有留心和尊重委員的意見，表示不滿。他要求運輸署考慮有關建議，以半個月時間試行修訂路線，觀察路線的運作情況，然後再決定是否正式落實有關安排。

58. 黃宏滔議員指出，運輸署的簡報圖則太小，委員未能看見修訂路線的內容。他建議運輸署於下次會議準備投影片講義供委員參閱，以便各委員討論有關議題。

59. 主席認為運輸署處理有關議題的方法不夠專業。他建議運輸署於簡報內列出現有路線和建議路線的行車距離和時間，以便委員比較方案內容。此外，他對建議路線的總行車時間為62分鐘存疑。他建議運輸署於下次會議繼續跟進上述議題。

運輸署

(黃宏滔議員於此時離席。)

(b) 要求改善北區通宵交通服務
(第19次會議記錄第82至第94段)

60. 謝建煌先生報告，運輸署正與58S號線專線小巴營辦商商討增加班次的可行性。由於關注到通宵巴士會為民居帶來噪音問題，運輸署須小心處理通宵巴士分線行駛的意見。他表示，於深夜時分市民可乘搭N271號線巴士，轉乘N270號線巴士返回北區。

61. 李永成先生認為深夜時分要求乘客轉乘巴士回家，令人感覺辛苦，因此希望運輸署和九巴優化往返市區與北區的通宵巴士服務。他建議運輸署提供58S號線專線小巴和N270號線巴士的最新班次資料和載客率數據。此外，他希望運輸署匯報港鐵公司對延長港鐵東鐵線服務時間的建議的回應。

62. 羅世恩議員認為，港鐵延長服務時間30分鐘，便能紓緩深宵時分的交通壓力。他指出，延長服務不只對北區居民有利，更有益於東鐵沿線所有居民。他詢問運輸署有否與港鐵跟進委員的建議。他建議運輸署於下次會議提供有關跟進資料。

運輸署
港鐵公司

63. 姚銘先生指出，東鐵線的服務時間與港鐵其他路線的服務時間不配合。他又指出，由於58S號線專線小巴的服務班次不足，其路線亦不會駛經嘉福邨和清河邨，間接助長「泥鯁的士」的生意。他希望運輸署考慮到清河邨居民對深宵交通服務的需求，改善現有深宵交通服務。

64. 潘忠賢議員認為，市民對深宵交通服務的需求大，而深

宵時間的公共交通工具資源應該較繁忙時段充裕，開辦新巴士線的難度不大，政府應該能夠解決問題，只是欠缺誠意。如果小巴營辦商沒有足夠資源增加班次，他建議運輸署考慮開辦新小巴路線行駛粉嶺南和上水南，路線駛經華明邨、欣盛苑、嘉福邨和清河邨，為居民提供連接市區的通宵交通服務。

65. 主席建議運輸署和九巴研究改善深宵交通服務的方案，以回應北區居民的訴求。他期望運輸署的「2011至2012年度巴士路線發展計劃」能帶來好消息。

(c) 改善港鐵粉嶺站往返百和路之行人天橋系統
(第19次會議記錄第103至第116段)

66. 何勁松先生表示，運輸署在2010年10月和11月共進行兩次人流調查，每次八小時，以全面檢討行人天橋的使用率，以及其剩餘空間是否足夠讓行人使用。運輸署根據《Highway Capacity Manual》的標準，將行人天橋的行人使用滿意程度分為A至F級，A級為最滿意，B級為滿意但程度較A級低，餘此類推。如行人天橋每米每分鐘有或少於16人使用，其滿意程度為A級；16至23人為B級；23至33人為C級；33至49人為D級；49人或以上為E級，並接近行人天橋設計的使用上限。新建行人天橋的等級大多介乎B級與C級之間。他指出，運輸署關注往返港鐵粉嶺站和百和路的行人天橋(下稱「百和路行人天橋」)的使用情況。奧運馬術期間曾進行壓力測試，以測試百和路行人天橋的容量，亦考慮過春秋二祭期間實施人潮管制措施的安排。工程承建商曾因應2010年11月8日於百和路行人天橋發生的阻塞事件進行調查，其調查結果與運輸署的調查結果均顯示，百和路行人天橋使用量最高的時段為早上7時30分至8時30分，其中早上7時30分至7時45分，以及7時45分至8時的人流量達到每米每分鐘41人，行人天橋的使用滿意程度為D級。早上8時後人流量開始下降，滿意程度升為C級，早上8時15分以後更升為B級。由此可見，即使在最繁忙的一小時內，該行人天橋的平均滿意程度為C級，合乎運輸署的現行標準。他指出，如果行人天橋的情況持續被評為D級，運輸署便會採取行動，例如興建新行人天橋以疏導人流，或實施強制性交通管制管理人潮進出行人天橋，避免人流衝突等。

據觀察所見，百和路行人天橋於早上 7 時 30 分至 8 時的人流最多，流向主要為單一方向，由粉嶺南至港鐵粉嶺站，平均每 5 位乘客進入港鐵站同時只有 2 位乘客離開港鐵站，人群的前進模式主要集中在天橋中央。如前往嘉福邨和欣盛苑方向，行人便會自然地靠近天橋兩邊前進，所以並無人流衝突情況。而加設箭咀標示則對改善行人流向作用不大。

67. 何勁松先生續指，運輸署在計劃任何行人天橋改善方案時，會以行人安全為首要考慮。根據人口增長預期，如增長率為每年兩個百分比，百和路行人天橋的使用量預計在 21 年後才達飽和；如增長率為每年五個百分比，其使用量也要在 8 年後才達飽和。百和路行人天橋於 90 年代興建，假設北區沒有計劃以外的大型發展，行人天橋的使用量不會在短期內接近飽和。他表示，運輸署會就地區發展，例如興建丁屋和發展大型屋苑等，提供交通方面的意見。除此之外，運輸署感謝溫和達議員提供的意見，要求搬走百和路行人天橋中央位置的垃圾桶，以改善繁忙時間的人流。警方與食物環境衛生署亦已加強執法，本署近來視察所見，早上 7 時 30 分至 8 時 30 分在行人天橋上的小販和派報紙人士已見減少，有助改善人流。此外，根據路政署的意見，現有行人天橋的欄杆合乎安全標準，加高欄杆對提高安全性並無太大幫助，而工程亦會影響行人天橋的流暢度。他表示，運輸署、工程承辦商和相關部門已就 2010 年 11 月 8 日的個案舉行檢討會議。由於工程承辦商當天將封橋面積擴至 1.2 米乘 30 米，因而造成大量人群聚集。承辦商收到公眾和議員的查詢後，已立即清拆圍板，並承諾於未來兩年的工程期內，不會再於橋上進行其他工程。運輸署會繼續監察百和路行人天橋的使用情況。

68. 潘忠賢議員希望運輸署將簡報資料交給委員參考。他表示，議員的觀察結果和運輸署的調查結果相同，早上 7 時 30 分至 8 時是最多行人使用百和路行人天橋的時段。由於該時段為上學的繁忙時間，往返粉嶺南和港鐵粉嶺站的人流相若，行人前進速度亦較慢，如有突發事故發生，將會阻礙行人天橋運作。他認為運輸署進行調查當天沒有下雨，所得結果未必是使用行人天橋的實際高峰數字。他指出，規劃署建議日後於第 40 區加建學校，亦會在北區興建大型骨灰龕場，有關建設將會增加使用百和路行人天橋的人數。他建議運輸署規劃將來，及早

建造新行人天橋，以紓緩百和路行人天橋的負荷，保持往來粉嶺南和港鐵站的交通暢通。

69. 鄧根年議員建議運輸署在現階段密切監察百和路行人天橋的情況，亦希望運輸署防患於未然，於將來實施改善百和路行人天橋的措施，避免因突發事故或人流增加而產生各種問題。

70. 李永成先生指出，未來的新發展會使北區的人口增加不少，運輸署的調查結果顯示，現時使用百和路行人天橋的流量最高為每米每分鐘 42 人，如流量增加至 49 人便不能接受。他希望運輸署考慮建造一道新行人天橋，以解決百和路行人天橋用量飽和的問題。此外，他詢問運輸署有關跟進要求港鐵公司加建港鐵站出口的情況。

71. 姚銘先生建議於港鐵粉嶺站增設行人通道往碧湖花園的行人天橋，以疏導使用百和路行人天橋的人流。此外，他亦建議於現有天橋加設扶手電梯，以方便春秋二祭前往巴士站的行人使用行人天橋。

72. 賴心議員指出，接駁粉嶺南區與港鐵粉嶺站的主要行人通道為百和路行人天橋，市民沒有其他更好的選擇，導致行人天橋用量飽和的情況日益嚴重。因此運輸署須就上述問題推出改善措施。他估計，即使委員會於是次會議支持興建新行人天橋，政府也需要 15 至 20 年時間爭取資源落實有關工程。因此，他認為運輸署應該由現在開始籌劃改善計劃，於行人天橋出現問題前及早處理。

73. 主席認為運輸署代表回應問題時準備充足，亦建議代表於會前傳閱有關資料供委員參考，協助委員於會議上更深入地討論問題。他認為，百和路行人天橋為往來粉嶺南和港鐵粉嶺站的最主要通道，運輸署應該確保其每天都暢通無阻，類似 2010 年 11 月 8 日的塞橋事件不應再度發生。當骨灰龕興建計劃完成後，他相信於春秋二祭使用百和路行人天橋的人流會以幾何級數增加，因此他要求運輸署於大型骨灰龕場建成前，改善往返粉嶺南和港鐵粉嶺站的行人天橋系統，包括興建新行人天

橋。

74. 何勁松先生多謝委員的意見。運輸署會密切監察百和路行人天橋的使用情況，並會因應情況，如春秋二祭，推出不同交通管理措施，亦會就北區的發展項目提供交通方面的專業意見。此外，他表示港鐵公司已就增加港鐵出入口的建議作出書面回覆，有關回覆已於會前派發予委員參閱。

75. 主席希望運輸署全面檢討和評估不同天氣和地區發展對百和路行人天橋的影響。他建議有關議題到此為止，運輸署如有新進展，再向委員會報告。

(d) 要求全面檢討北區綠色專線小巴車輛
(第 19 次會議記錄第 117 至第 124 段)

76. 謝建煌先生報告，小巴營辦商會繼續進行小巴翻新工程。由於在現有小巴加設安全帶會影響車身結構，並不可行，小巴營辦商會繼續研究其他可行方法。此外，運輸署已於 12 月和 1 月初與小巴營辦商開會，商討有關 501A 號線專線小巴跳站的問題。運輸署已要求小巴營辦商遵守規定，嚴正處理跳站問題。小巴營辦商明白有關規定，運輸署亦會繼續監察小巴的運作情況。

77. 羅世恩議員希望運輸署跟進往返聯和墟和港鐵粉嶺站的專線小巴於非繁忙時間的服務質素問題。他表示，曾有市民向他反映小巴服務不穩定，未能持續遵行預留五個座位予海聯廣場候車乘客的協議。此外，他建議安排小巴於繁忙時間長駐小巴總站以疏導候車乘客。

78. 鄧根年議員稱讚運輸署行動迅速，即時跟進專線小巴的衛生和服務問題。小巴營辦商已作出改善，並沒有收到關於小巴的新投訴。他希望運輸署保持工作效率，為市民提供優質的交通服務。

(萬新財先生於此時離席。)

79. 主席認為佩帶安全帶的習慣要長期培養，亦需要硬件配合才能有效推動相關政策。如果同一路線的小巴只有部分安裝了安全帶，便難以協助乘客培養佩帶安全帶的習慣。因此，他希望運輸署關注有關政策，並詢問運輸署有否規定專線小巴必須安裝安全帶。

80. 謝建煌先生回應，所有新型號的專線小巴必須配備安全帶。然而，現時於市面上行駛的舊款專線小巴獲豁免安裝安全帶，因為其車架並無有關設計，如強行加裝安全帶會影響車架結構。此外，運輸署亦會與相關小巴營辦商跟進往返聯和墟和港鐵粉嶺站的小巴服務問題。

81. 主席建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(e) 強烈要求開設小巴由聯和墟街市至北區醫院
(第 19 次會議記錄第 128 至第 133 段)

82. 謝建煌先生匯報，九巴計劃加設空調巴士行駛 73 號線巴士路線，提升巴士服務。上述巴士行走太平邨一帶，聯和墟居民可乘坐該巴士前往北區醫院。此外，乘客亦可選擇乘搭 55K 號線專線小巴，於上水小巴總站轉乘 58K 號線專線小巴前往北區醫院。

83. 鄧根年議員指出，市民對開設往返聯和墟和北區醫院的小巴有實際需求，運輸署亦曾承諾在開設 502 號線專線小巴後，會考慮和研究開設有關路線。雖然運輸署曾經以的士團體反對有關建議為由，拒絕市民和委員的要求，但他會繼續爭取開辦有關路線，亦希望委員會支持他的決定。

84. 羅世恩議員指出，運輸署曾承諾開設兩條專線小巴線。運輸署雖已兌現增設 502 號線專線小巴的承諾，但卻遲遲未能落實開辦往返聯和墟和北區醫院的小巴線，令他感到遺憾。他

認為加設空調巴士行駛 73 號線巴士雖能提升巴士的舒適度，但未能滿足市民對增加班次的需求。他建議運輸署和九巴修訂 78K 號線巴士的路線，駛經北區醫院，並增加巴士班次，以聯繫沙頭角、聯和墟和北區醫院的交通。除此之外，他會繼續爭取開辦往返聯和墟、祥華邨和北區醫院的小巴路線，以完善連接粉嶺北和上水南的交通網絡。

85. 吳耀祖先生指出 73 號線巴士的班次疏落，乘客的候車時間由 30 分鐘至 60 分鐘不等。他希望運輸署顧及前往北區醫院看病的市民的需要，減少他們轉乘不同交通工具前往醫院的不便，開辦直達北區醫院的交通服務。

86. 賴心議員希望運輸署以民為本，完善前往北區醫院的交通配套，提供價錢合理和方便快捷的小巴服務予北區居民。

87. 溫和達議員表示，委員會多年來一直爭取開辦有關小巴線。他指出，轉乘小巴前往北區醫院並不符合市民的要求，而巴士服務的價格和班次亦欠靈活。他認為，委員會提出的小巴路線既能服務北區市民，也有足夠乘客量，而其運作方式與的士不同，不會影響的士的競爭力，值得運輸署予以考慮。他贊成委員會繼續向運輸署爭取開辦有關小巴路線，直至成功為止。

88. 潘忠賢議員表示，有關增設聯和墟至北區醫院的小巴路線，委員會已爭取多年。他指出，現有往來北區醫院的巴士服務經常脫班，令市民不滿。他建議運輸署積極考慮開設有關於小巴路線，駛經範圍包括祥華邨、聯和墟和北區醫院，以服務前往醫院覆診的長者。他指出運輸署曾承諾完成開設 502 號線小巴後，便會處理增設聯和墟至北區醫院小巴線的安排。他希望運輸署遵守承諾，盡快落實開設上述小巴路線。

89. 主席總結，加設空調巴士雖然能提升巴士的舒適度，但不能解決市民前往北區醫院的交通問題。他建議運輸署和九巴考慮其他方法，例如增加 73 號線巴士班次，以滿足市民的需求。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署

(f) 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 19 次會議記錄第 143 至第 146 段)

90. 謝建煌先生匯報，專線小巴服務委員會已批准修訂 502 號線小巴路線的申請。運輸署已與小巴營辦商商討修訂路線的仔細安排，預計於農曆新年期間開始行駛修訂路線，並會取消優惠，回復車資至刊憲收費。

91. 姚銘先生歡迎修訂路線的安排，但對回復小巴車資至 10 元，表示遺憾。他建議設立短程分段收費，讓往返粉嶺和上水的乘客享有優惠。此外，他擔心修訂路線後，小巴於一鳴路時便已客滿，影響現有乘客所享有的服務。他認為，如小巴營辦商未能增加班次，便應考慮開設特別線來解決上述問題。他希望運輸署提供小巴行駛一鳴路路段的詳細資料。

92. 潘忠賢議員要求運輸署提供有關修訂路線的具體資料，包括小巴路線、收費和班次。他表示，委員會曾要求小巴營辦商增加兩輛小巴行駛修訂路線，他詢問運輸署有否與營辦商商討有關安排。他亦建議運輸署考慮批准客滿的小巴直接駛出粉嶺公路，而不用駛經大窩西支路。此外，他亦希望運輸署解釋增加小巴班次的機制，以提供適切的服務予北區居民。

93. 李永成先生對於委員會成功爭取修訂小巴路線，表示高興，他希望運輸署提供確切的落實日期。不過，他對小巴營辦商決定取消優惠表示不滿。由於大部分乘客的收入不高，因此他希望小巴保留車資優惠。此外，他要求運輸署提供具體的路線和班次資料，並考慮採取分段收費。

94. 藍偉良議員指出 502 號線專線小巴得來不易，委員會也不應過分規管小巴營辦商的營運。然而，運輸署亦要為收費問題負上部分責任。因為小巴營辦商曾要求設立分段收費以吸引更多短程乘客，運輸署卻不批准，減低了小巴營辦商保留優惠的意欲。因此，他建議運輸署批准小巴營辦商調整短程收費，讓往返粉嶺南、上水清河邨和北區醫院的市民以較便宜的價錢

享用小巴服務。他指出，小巴營辦商已增加小巴至 12 輛，但按照承諾營辦商可增加小巴至 14 輛。清河邨居民曾向他反映，指小巴總站有時沒有小巴，有時則有兩、三輛小巴在等候乘客，班次不穩定。他認為，502 號線專線小巴的車程長，出現誤點情況不足為奇。他贊成擴闊小巴的服務範圍，但對修訂所有小巴班次均駛經一鳴路的建議有所保留，因為這樣會增加誤點情況。此外，他認為允許小巴直接駛往粉嶺公路的建議不可行，因為難以向乘客說明客滿時小巴只駛往大埔那打素，而不駛往粉嶺南。

95. 賴心議員表示，委員會以七年時間才成功爭取開設 502 號線專線小巴，並不容易。他建議運輸署提供小巴營辦商的營利數據，並根據營辦商的營利狀況，判斷其取消優惠的理由是否合理。他亦建議運輸署考慮允許小巴根據載客情況，選擇行駛路線，直接駛往高速公路前往大埔。此外，他希望小巴營辦商配合修訂路線服務，增加車輛行駛 502 號線專線小巴的路線，讓市民有更多交通選擇往返北區和大埔區。

96. 主席總結，委員會希望運輸署提供詳細的修訂路線內容。他詢問運輸署 502 號線專線小巴是否只在早上 10 時至下午 5 時駛經一鳴路。他指出，如果小巴在繁忙時段已客滿，駛往粉嶺南只會增加車程，一鳴路的居民卻享用不到小巴服務。他對回復小巴車資至 10 元，表示遺憾。他希望小巴營辦商體察民情，設立分段收費，分段路線包括上水清河邨至港鐵粉嶺站、雍盛苑至北區醫院等，以滿足居民的需要。

97. 謝建煌先生表示，運輸署在開辦新小巴線時會先訂定全程車資，而分段收費則由小巴營辦商自願提供。運輸署與委員會的想法一致，贊成小巴營辦商提供分段收費，並不會阻止有關決定。運輸署曾與小巴營辦商探討改善服務的方案，但營辦商表示經營成本不斷增加，故決定回復正價收費。此外，由於大埔的加油站正進行維修，小巴司機暫時要前往較遠的加油站加油，因此造成脫班問題。大窩西支路的道路維修工程也影響了小巴班次的穩定性。運輸署已跟進有關情況，待大埔的加油站工程和大窩西支路的道路工程完成後，相信班次會變得較穩定。他補充，502 號線專線小巴的路線將會修訂，全日駛經一鳴路，小巴營辦商會增加兩輛小巴行駛該路線。此外，如果欣

盛苑的乘客量充足，小巴營辦商會於早上繁忙時間安排特別班次前往大埔，以解決粉嶺南乘客的憂慮。

98. 潘忠賢議員支持修訂路線全日駛經一鳴路，亦不反對客滿小巴直接駛往大埔不經粉嶺南。不過，如客滿情況持續發生，便證明該路線有增加班次的需要。小巴營辦商應根據需求，增加車輛行駛有關路線。此外，他建議運輸署檢討 502 號線專線小巴路線的靈活性，允許小巴根據載客情況，行駛較快捷的路線。

99. 李永成先生同樣支持修訂路線全日駛經一鳴路。他認為准許小巴行駛快速公路和設立分段收費，既能增加小巴營辦商的競爭力和利潤，也能優化小巴路線，對乘客也有好處。

100. 藍偉良議員不反對 502 號線專線小巴全日行駛一鳴路，但建議運輸署密切監察小巴的服務情況。此外，他建議運輸署要求小巴營辦商積極考慮設立合適的分段收費，讓往來粉嶺南和上水的乘客可繳付較便宜的車費。

101. 主席建議運輸署翻查以往討論有關議題的記錄，確保現時推出的方案與議員所理解的方案相同。他總結，運輸署於是次會議上表明不會反對小巴承辦商設立分段收費，小巴營辦商不用再擔心運輸署對設立分段收費有不同意見。

102. 李永成先生詢問運輸署是否於 2011 年 2 月 3 日落實小巴行駛修訂路線。

103. 謝建煌先生表示，如果一切順利，小巴營辦商將於 2011 年 2 月 3 日落實修訂計劃，同一路線全日駛經一鳴路，並根據乘客需要，於早上繁忙時段在欣盛苑開出特別班次前往大埔。

第 8 項——其他事項

104. 委員會沒有提出其他事項討論。

第 9 項——下次開會日期

105. 主席表示，下次會議日期將於 2011 年 3 月 14 日下午 2 時 30 分舉行。

106. 會議於下午 5 時 38 分結束。

北區區議會秘書處
2011 年 2 月