

## 北區區議會交通及運輸委員會 第 22 次會議記錄

---

日期：2011 年 5 月 9 日(星期一)

時間：下午 2 時 32 分至 4 時 35 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	下午 3:43
	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
	黃成智議員	下午 2:58	會議結束
	潘忠賢議員	會議開始	會議結束
	羅世恩議員	下午 2:35	會議結束
	余智成議員	會議開始	會議結束
	藍偉良議員	會議開始	會議結束
	黃宏滔議員	會議開始	會議結束
	溫和達議員	下午 2:35	會議結束
	廖國華議員	會議開始	會議結束
增選委員：	吳耀祖先生	會議開始	下午 3:38
	李永成先生	會議開始	會議結束
	張偉業先生	會議開始	會議結束
	萬新財先生	下午 2:48	會議結束
	姚銘先生	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

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
伍葆儀女士	路政署區域工程師 / 北區及粉嶺
陳艷女士	土木工程拓展署工程師 7 (新界西及北)
孔祥偉先生	香港警務處大埔區交通隊警長
黃培佳先生	香港警務處大埔區交通隊警長
黎國康先生	香港警務處邊界區交通隊高級警員
胡銘基先生	九龍巴士公司策劃及發展部經理
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

未克出席者

葉曜丞議員, MH  
黎達鋒先生  
丘家偉先生

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，並特別歡迎土木工程拓展署工程師 7 (新界西及北)陳艷女士和香港警務處邊界區交通隊高級警員黎國康先生首次列席會議。

2. 主席表示，葉曜丞議員和黎達鋒先生因事請假。委員會備悉並批准他們的休假申請。

第 1 項——通過第 21 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處收到兩項修訂建議(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。

(羅世恩議員和溫達達議員於此時到席。)

第 2 項——促請港鐵放棄加價決定

(文件第 15/2011 號)

第 3 項——強烈反對港鐵在巨額盈利下要求加價，譴責港鐵事故頻生

(文件第 16/2011 號)

第 4 項——動議：要求港鐵公司擱置加價計劃，提供更多票價優惠。同時要求政府研究增設港鐵「事故扣分制度」和設立「公共交通收費穩定基金」

(文件第 17/2011 號)

5. 主席表示，上述三份文件由於內容相若，因此可一併討論。

6. 張偉業先生介紹文件第 15/2011 號。

7. 李永成先生介紹文件第 16/2011 號。

8. 主席表示，文件第 17/2011 號的動議由姚銘先生提出，由他和議。

9. 姚銘先生介紹文件第 17/2011 號。

10. 蔡玉蓮女士表示，在兩鐵合併時，港鐵公司同意放棄其票價自主權，改用可加可減的票價調整機制。這機制當年經過立法會廣泛討論，並獲港鐵獨立股東通過，作為通過兩鐵合併的條款。她指出，票價調整機制是政府與港鐵簽訂合併協議的一部分，具有法律約束力，亦回應社會上過往一些意見認為，港鐵票價調整的基礎不清晰。她表示，於 2007 年 12 月兩鐵合併時，港鐵已即時減價，該次減價後，乘客享有的車費調減總額每年超過 6 億元。目前，港鐵公司每年提供多種車費優惠和票價推廣計劃，以鼓勵不同乘客群使用鐵路，當中包括長者、小童、合資格的學生和殘疾人士。港鐵是現時香港唯一一間公共交通機構，為學生提供約半價的車費優惠；同時亦是少數的交通工具營辦商，向殘疾人士提供類似的車費優惠，港鐵會繼續因應市場情況考慮推出不同的車費推廣活動。

11. 謝建煌先生就有關設立「公共交通收費穩定基金」的建議回應說，按照現行政策，公共交通服務應由私營或公營機構根據商業原則營運，提供具成本效益和有效率的服務。政府會實施針對性的措施，協助有需要的市民應付交通開支。例如，政府將會在 2011 年 10 月推出「鼓勵就業交通津貼計劃」，以減輕低收入人士的交通費負擔。

12. 張偉業先生希望有關委員進一步解釋港鐵「事故扣分制度」和「公共交通收費穩定基金」的內容。

13. 姚銘先生解釋，民建聯曾於立法會會議上，要求政府出資 300 億元設立「公共交通收費穩定基金」，以全部或部分分擔所有公共交通工具，例如巴士、小巴、渡海小輪和港鐵等的加價壓力。

14. 李永成先生認為港鐵公司沒有體恤基層市民的貧窮問題，未能回應民意的訴求。他指出，政府是港鐵的大股東，應該代市民向港鐵爭取擱置加價。民主黨曾於兩鐵合併時，建議政府設立港鐵票價穩定基金，並要求港鐵公司將港鐵物業每年毛利收益的 3%撥入基金，以穩定票價。然而，民建聯當時在立法會會議上反對有關建議。他指出，港鐵公司在盈利高達 120 億元的情況下，仍提出增加票價，實不合理。

(萬新財先生於此時到席。)

15. 潘忠賢議員贊成動議要求港鐵公司擱置加價計劃。不過，他並不贊同動議要求政府使用 300 億公帑設立「公共交通收費穩定基金」，令政府變相補貼公共交通工具的營運開支。他認為，港鐵公司和九龍巴士公司(下稱「九巴」)已經壟斷了香港的公共交通工具市場，在豐厚的盈利下仍要求加價，實不合理，應該由他們撥出部分紅利設立票價穩定基金。

16. 鄧根年議員認為，區議員應該向港鐵公司反映市民對加價的不滿。他指出，港鐵公司在大量盈餘下仍堅持加價，對市民並不公平。他希望委員會就反對港鐵加價的建議進行表決。

17. 羅世恩議員認為，港鐵公司不應隨便啓動票價調整機制提出加價。港鐵公司作為服務民衆的公營企業，除了考慮經營公共交通工具的成本外，應將其他項目的收入，例如內地投資和海外研究等收益計算在內後，才作出調整票價的決定。作為港鐵大股東，政府對穩定港鐵票價責無旁貸。他認為，如果政府容許港鐵以票價調整機制為理據加價，又提供不同優惠予港鐵發展地產生意，難免讓市民感覺政府和港鐵官商勾結。此外，他擔心港鐵加價會引起連鎖反應，其他公共交通工具也接連申請加價，加重市民負擔。因此，他反對港鐵公司在巨額盈利下仍計劃加價。

18. 蘇西智議員指出，當年民主黨於立法會提出的基金方案只針對港鐵，作為兩鐵合併的綑綁式條款，或會令市民不能早日享受兩鐵合併後的車資優惠，因此民建聯反對有關方案。他解釋，香港的通脹嚴重，情況與四年前有所不同，民建聯因時制宜，提出公共交通工具收費穩定基金方案，其範圍包括所有公共交通工具，有別於以前的方案。他希望港鐵憑企業良心，考慮市民的需要，降低票價。他反對港鐵公司在豐厚盈利下仍提出加價。

(黃成智議員於此時到席。)

19. 主席表示，港鐵公司會將政府持有的港鐵股份收益撥入政府庫房，如果要求港鐵公司撥出紅利以營運基金，實際上亦在動用政府公帑。

20. 李永成先生指出，雖然港鐵公司會將政府的股份收益回撥公帑，但是根據可加可減機制，港鐵公司仍能增加票價。政府的庫房儲備豐厚，但香港的堅尼系數為 0.57，貧富懸殊情況嚴重，證明政府有錢，不等於市民有錢。因此，他建議設立一個針對港鐵的票價穩定基金，以紓解民困。

21. 潘忠賢議員指出，港鐵公司 25% 的股份為私人市場擁有，而巴士、小巴和的士都是私人機構，政府不應該使用公帑補貼他們的營運開支。

22. 黃成智議員認為委員會的方向一致，不用互相排除各方就設立票價穩定基金提出的不同方案，因此提出修訂動議，建議動議保留設立「公共交通收費穩定基金」，同時於該句後加上「或『穩定票價基金』」。他希望委員會團結一致，向港鐵表達對加價的不滿。只要相關措施能紓緩市民乘搭公共交通工具的負擔，他均表示同意。

23. 主席贊成黃成智議員的意見，希望各黨派能共同爭取港鐵擱置加價計劃。

24. 主席建議委員會就兩項動議作出表決。根據會議常規，如動議在投票中能獲得絕對多數票支持，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，而委員會必須先表決修訂動議。他請秘書讀出修訂動議內容。

25. 潘泯宜女士表示，修訂動議由黃成智議員提出，主席和鄧根年議員表示和議。修訂動議為「要求港鐵公司擱置加價計劃，提供更多票價優惠。同時要求政府研究增設港鐵『事故扣分制度』和設立『公共交通收費穩定基金』或『穩定票價基金』」。

26. 委員會就修訂動議投票表決。

27. 動議的表決結果是 15 票支持，0 票反對，4 票棄權。修訂動議獲得通過，委員會不須就原動議進行表決。

28. 主席總結，委員會一致要求港鐵公司撤回加價決定，並希望港鐵公司尊重委員會的意見，回應市民的訴求。

(蔡玉蓮女士於此時離席。)

## 第 5 項——反對九巴及龍運加價 (文件第 18/2011 號)

29. 吳耀祖先生介紹文件。

30. 胡銘基先生回應委員的意見如下：

- (a) 政府在 2011 年 4 月 19 日通過批准九巴和龍運巴士(下稱「龍運」)分別平均加價 3.6%和 3.2%。九巴對兩巴獲批的加幅表示失望，因為獲批的加幅不足以彌補燃油價格上升的成本。他指出，九巴和龍運車隊正使用超低硫柴油，九巴在 2010 年 7 月 30 日向政府申請加價時，油價為每桶 86 美元，但 2011 年 4 月時，油價已上升 60%至每桶 138 美元。由於燃油開支佔九巴去年總營運成本約 18%，單計燃油價格升幅已令九巴 2011 年總營運成本增加約 10%，遠超是次獲批的加價幅度。除此之外，因為燃油價格只佔綜合物價消費指數 0.7%，因此不應只按通脹率來考慮九巴加價；
- (b) 九巴及龍運全體員工在過去兩年間，已累計加薪 3.3%，九巴的隧道費亦增加 7.5%，加上新購巴士和零件價格持續上漲、員工薪酬將獲調升、購置最新型環保巴士和改善設施等開支，預計 2011 年營運成本將持續上漲；
- (c) 受多條新鐵路路線通車影響，九巴近年平均載客量持續下降，去年九巴每日平均載客量跌至 259 萬人次，較 2008 年少約 3.8%。九巴雖然致力重組巴士路線，但難與各區區議會達成共識，未能有效營運巴士服務；
- (d) 就改善巴士設施方面，九巴着力於購置新型號環保巴士，例如歐盟五型，以更換退役巴士；
- (e) 九巴一直提供不同的車資優惠，包括轉乘優惠和長者乘車優惠。在星期日和公眾假期，除馬場路線外，長者可以兩元的票價乘搭任何四元或以上的巴士路線。

31. 謝建煌先生表示，行政會議在審批巴士公司的加價申請時，已充分考慮和平衡專營巴士票價調整安排中的各項相關因素。運輸署明白在通脹的大環境下，市民十分關注巴士票價調整對生活開支帶來的影響，因此非常審慎處理今次的加價申請。獲批的加幅已平衡了各方面的因素，既盡量減低巴士加價對廣大乘客的影響，同時讓巴士公司能繼續為市民提供高水平

的公共巴士服務。

32. 張偉業先生指出，根據九巴去年年報的數據，九巴將大約 1% 的總收益分派予僱員，並向股東分派了 4 億元利潤，還將數千萬元的收益作為花紅分發予公司高層。他認為九巴加價後並沒有改善服務的方案，因此他支持提案，反對九巴和龍運加價。

33. 李永成先生指出，九巴和龍運公布是次票價加幅平均為 3.6% 和 3.2%，但不同路線的加幅差異大，只公布平均加幅有誤導市民之嫌。以北區的 A43 號線巴士為例，車資增加 5.82%，由 29.2 元增至 30.9 元；273A 號線巴士則增加 5.4%，由 3.7 元增至 3.9 元。然而，大部分聯營巴士路線卻沒有加價。如果撇除聯營巴士路線，九巴和龍運的平均加幅分別為 4.27% 和 3.61%，他對此表示不滿，並強烈反對九巴和龍運加價。

34. 賴心議員認為，不論公共交通工具的車資加多少，都會增加基層市民的交通負擔。他不認同九巴指乘客量下降與鐵路服務和區議會有關。他表示，委員會曾提供很多改善巴士路線和服務的建議，但常常遭到運輸署和九巴反對。他認為，只要九巴提升服務，例如提供港鐵未能覆蓋的點對點交通服務、推出平日的長者車資優惠和改善候車人龍等，便能增加乘客量，提升收入。

35. 潘忠賢議員指出，除了港鐵和九巴外，其他公共交通工具亦陸續申請加價，令市民生活百上加斤。他認為，香港的公共交通工具服務已被大財團壟斷經營，政府官商勾結，在缺少競爭和票價調整機制下，票價只會有加無減。他對九巴在獲得盈餘下仍申請加價，表示強烈反對。

36. 羅世恩議員補充，除李永成先生提出的路線外，某些行駛沙田的巴士路線加幅高達 6%。他指出，北區的巴士服務不及大埔區完善，然而北區巴士車資的加幅卻較高，導致地區居民分化。他認為，九巴增加非聯營巴士路線的車資，以補貼聯營巴士路線的做法不公平。他希望委員會贊成擱置九巴和龍運加價。



37. 主席總結，委員會一致反對九巴和龍運加價，建議運輸署和九巴考慮委員的意見，亦希望九巴負起企業的社會責任，擱置加價計劃。

**第 6 項——建議九巴引入超級電容巴士服務北區**  
(文件第 19/2011 號)

38. 羅世恩議員介紹文件。

(吳耀祖先生於此時離席。)

39. 胡銘基先生感謝委員提出有關建議。他表示，在 2010 年年底，九巴已向環境保護署和運輸署提交引入載客超級電容巴士的計劃書，並正待相關部門審批該計劃。他回應指超級電容巴士配備伸縮的集電弓，以連接車站的充電器充電，充電 30 秒可行走 1 公里。九巴首階段引入的全為單層空調電容巴士，主要行走 10 公里路程內的市區路線和穿梭巴士路線。電容巴士並不會於高速公路行駛。九巴備悉委員提出引入電容巴士行駛 273、278K、273B 和 270 號線的意見，將來會根據客觀環境和各方意見，考慮有關安排。

40. 謝建煌先生補充，運輸署備悉委員提出引入超級電容巴士服務北區的建議。由於超級電容巴士在本港的使用現時只屬試驗階段，暫時並無任何具體服務計劃。

41. 姚銘先生支持引入超級電容巴士，以改善區內的環境質素。此外，他希望九巴關注北區巴士過於殘舊的問題。如果將來超級電容巴士測試成功，他建議九巴優先於北區引入該種巴士，並盡快更換北區的舊巴士。

42. 潘忠賢議員認為，內地已成功引入超級電容巴士，它的營運效益高、污染少，適合行走北區的巴士路線，亦可緩和巴士的加價壓力。他建議九巴進行載客巴士測試，並以北區作為首個試點。

(侯金林議員於此時離席。)

43. 黃成智議員表示，九巴曾主動相約議員見面，以簡介超級電容巴士的好處，議員亦支持有關計劃。他認為，如果九巴有意落實計劃，應該樂意接受委員的意見，而非只備悉委員的意見作考慮。他希望運輸署和九巴積極回應委員的意見，並訂定時間表展開研究計劃。

44. 李永成先生支持委員的提議。他與其他議員曾參觀超級電容巴士的運作，其運作穩定，九巴管理層亦對該巴士稱讚有加，指其性能可靠。他相信九巴的評價，並認為超級電容巴士適合行駛 273 和 273B 號線。他希望九巴在北區引入環保巴士。

45. 羅世恩議員指出，環保是政府一直推行的政策，九巴亦積極配合，研究採用超級電容巴士的可行性。他認為以北區作為試點，較彌敦道更為合適。如果九巴擔心遇上技術問題，他建議九巴考慮在非繁忙的巴士路線進行測試。他希望九巴在北區引入超級電容巴士服務北區市民。

46. 主席支持引入更多環保的交通工具，同時希望九巴提升北區的巴士質素，以新巴士替換舊巴士。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

**第 7 項——北區區議會交通及運輸委員會 2011 至 2012 年度社區參與計劃撥款分配草案**  
(文件第 20/2011 號)

47. 主席表示，北區區議會已於 2011 年 4 月 14 日的會議上通過交通及運輸委員會 2011 至 2012 年度的撥款額。根據區議會的決定，委員會的撥款額為 102,000 元。委員會須預留 10% 的撥款額，供新一屆區議會在 2012 年 1 月 1 日至 3 月 31 日推行各項與交通及運輸事務相關的活動。有關委員會的撥款分配建議已載列於文件內，請委員考慮通過。

48. 委員會通過撥款分配草案。

## 第 8 項——續議事項

### (a) 2011 至 2012 年度北區巴士路線發展計劃 (第 21 次會議記錄第 47 至第 57 段)

49. 謝建煌先生報告，運輸署備悉委員就 2011 至 2012 年度北區巴士路線發展計劃和北區巴士服務提出的意見，並與巴士公司密切監察北區公共交通服務和乘客需求情況，以研究有關增加巴士服務的建議。此外，運輸署會再檢討巴士路線發展計劃中有關下調 76K 號線巴士班次的計劃，待有新方案，便會再次諮詢委員會的意見。

50. 胡銘基先生表示，九巴會繼續與運輸署商討巴士路線發展計劃，並就委員提出的意見，檢討計劃項目的可行性。同時，九巴會跟進和研究委員會的建議。

51. 潘忠賢議員反對減少 76K 號線巴士的班次，並認為九巴應該增加班次，以滿足粉嶺區乘客的需求。他建議九巴和運輸署提出優化 76K 和 77K 號線巴士的方案，例如在繁忙時間試行 76K 號特快路線和合併重疊的巴士路線等，以改善資源分配，優化巴士服務。

52. 姚銘先生指出，270A 號線巴士在繁忙時間的班次較非繁忙時間的班次疏落，他詢問九巴有關原因。

53. 主席表示有不少市民投訴 270A 號線巴士的班次問題，他指出 270A 號線巴士服務求過於供，安排較少班次於繁忙時間行駛並不合理。

54. 施超強先生解釋，由於 270A 號線巴士行駛的路線經常出現嚴重交通擠塞，九巴增加了巴士在繁忙時段的行車時間，以提升巴士服務的穩定性，給予乘客更確實的行車資訊。上述安排會令巴士的班次看來較疏落，但實際上九巴沒有減少 270A 號線巴士的班次。

55. 謝建煌先生補充，九巴已增加車輛行駛 270A 號線巴士，但在營運方面，仍須面對繁忙時間在佐敦道至彌敦道一帶的交通擠塞問題。運輸署會與九巴研究可行的改善方法，並會繼續監察 270A 號線巴士的服務情況。

56. 胡銘基先生表示，由於元朗區議會反對 76K 號線巴士的修訂建議，九巴暫時不會推行有關方案。他解釋，雖然粉嶺居民在上水乘搭 276 或 276P 號線巴士前往元朗較為轉折，但所需時間應較乘搭 76K 號線巴士為少。元朗區議會指出青山公路沿線亦有交通需求，並希望九巴提供全日巴士服務，因此九巴會維持 76K 號線巴士現有的服務安排。不過，九巴將來考慮改動巴士路線時，會一併研究 76K 號特快路線的可行性。

57. 李永成先生贊成九巴擱置削減 76K 號線巴士的班次，並建議九巴優化 76K、270A 和 270P 號線巴士路線，同時考慮增加 270A、270P 和 278X 號線巴士在繁忙時間的班次，以加強上述巴士線的競爭力。

58. 主席建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(b) 港鐵上水站鄰近小巴總站附近興建候車上蓋  
(第 21 次會議記錄第 64 至第 66 段)

59. 謝建煌先生匯報，小巴營辦商表示財政上有困難，未能興建候車上蓋。運輸署會與路政署研究興建候車上蓋的可行性。

60. 主席建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(c) 要求 502 號線小巴優化分段收費及延長服務時間  
(第 21 次會議記錄第 67 至第 73 段)

61. 謝建煌先生報告，運輸署和小巴營辦商正在研究改善分段收費的不同方案，如有定案，便會向委員會作出匯報。

62. 李永成先生跟進運輸署於上次會議答應提供 502 號線小巴的乘客量數據一事。

63. 主席建議運輸署於會後提供相關數據給秘書處，再由秘書處將資料轉交委員。他希望運輸署和小巴營辦商盡快落實小巴的分段收費方案，並建議有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署

(會後按語：運輸署已於 2011 年 5 月 19 日向秘書處提供跟進 502 號線小巴的資料。秘書處已將有關資料轉交委員參閱。)

(d) 建議修訂 58K 號小巴行車線  
(第 21 次會議記錄第 111 至第 116 段)

64. 謝建煌先生匯報，58K 號線小巴營辦商表示乘客量不足，暫時不會增設分段收費。

65. 主席表示，余智成議員建議的修訂 58K 號線小巴路線圖已於席上派發，以供委員參閱。

66. 余智成議員表示，他只建議修訂現有路線，不會額外增加路面的交通負荷，而居民和小巴營辦商亦支持有關建議。他指出，修訂路線的行車距離為 8 公里，來回行車時間約為 35 分鐘，對現有乘客影響不大。他指出由於另有一小巴路線提供往返港鐵上水站和丙岡村的交通服務，因此修訂路線不建議駛往丙岡村。他已收集到 1 000 名居民的簽名，表示支持有關建議，希望運輸署考慮試行有關建議三個月，觀察其成效後，才決定是否落實修訂路線。

運輸署

67. 主席建議上述議題於下次會議繼續跟進。

(e) 強烈要求開設小巴由聯和墟街市至北區醫院  
(第 21 次會議記錄第 117 至第 119 段)

68. 謝建煌先生匯報，運輸署建議加強 73 號線巴士服務，以改善往來聯和墟和北區醫院的交通。運輸署會與九巴商討有關安排。

69. 胡銘基先生補充，九巴一直監察不同巴士路線的乘客量數據，如果 73 號線巴士的乘客量上升，並達到運輸署增加班次的指引標準，九巴會考慮增加該巴士路線的班次。

70. 鄧根年議員表示曾多次向運輸署提出有關方案，以改善往來聯和墟、天平邨、清河邨和北區醫院的交通配套。他指出，73 號線巴士的路線迂迴，未能有效解決長者前往北區醫院求診的交通問題，運輸署不能以此取代他的要求。他表示，運輸署曾承諾待 502 號線小巴運作暢順後，便會開始籌劃增設小巴路線往來聯和墟和北區醫院。他要求運輸署繼續跟進開辦有關小巴服務。

71. 潘忠賢議員指出，運輸署和九巴經常以拖延的方法，敷衍委員的要求。他要求運輸署盡快落實任何改善往來聯和墟和北區醫院的交通方案，以方便長者前往北區醫院求診和探病。與增加 73 號線巴士班次相比，他更支持增設小巴服務往來聯和墟和北區醫院。

72. 羅世恩議員認為，九巴如不增加 73 號線巴士的班次，便難以加強現有往來聯和墟和北區醫院的巴士服務。雖然的士團體反對增設往來聯和墟和北區醫院的小巴服務，不過的士會在 2011 年 7 月 10 日加價兩元，長者前往北區醫院的交通費負擔將大幅增加，運輸署應該重新考慮增設小巴的方案。除此之外，他建議運輸署在考慮修訂 58K 號線小巴時，一併研究延長小巴線由祥華邨開出，途經聯和墟和天平邨等，再前往北區醫院，以符合成本效益的方法優化路線。

運輸署

73. 主席建議有關議題於下次會議繼續跟進。

(f) 跟進 501A 及 501K 號小巴線合併後服務倒退事宜

(第 21 次會議記錄第 74 至第 85 段)

74. 潘忠賢議員提出跟進運輸署沒有諮詢委員會便合併 501A 和 501K 號線小巴一事。

75. 謝建煌先生回應指，小巴營辦商在 2009 年提出合併建議，以增加小巴線的營運效率。小巴營辦商預計 501A 和 501K 號線小巴合併後，班次會由 10 分鐘縮短為 7 至 8 分鐘一班，而兩線服務範圍相近，在傍晚時分合併服務可減低營運費用。運輸署經分析後，認為有關修訂對乘客有利，因此批准兩線合併。

76. 潘忠賢議員指出，兩線合併後，小巴營辦商將資源偏重於營運 501A 號路線，而忽略了 501K 號線小巴乘客的需要。他指出，運輸署在落實修訂前，應該諮詢委員會或當區議員的意見。

77. 主席表示，501A 和 501K 號線小巴合併後，未能履行其服務承諾。他建議運輸署跟進有關情況，要求小巴營辦商提供符合水平的交通服務。

78. 謝建煌先生表示，運輸署已着手跟進問題，並進行調查，以檢視小巴服務是否達標。如果小巴營辦商的服務不能達到服務詳情表的標準，運輸署會與小巴營辦商舉行會議，要求改善服務。3 月初的調查結果顯示，501A 和 501K 號線小巴服務已有所改善。運輸署會繼續監察和跟進上述小巴服務的水平。

79. 黃成智議員認為運輸署的做法一場糊塗，既沒有諮詢區議會的意見，亦沒有監察兩線合併後的服務問題。他譴責運輸署的做法，並要求運輸署解釋不諮詢區議會和沒有立刻就問題進行調查的原因。

80. 李永成先生指出，上一任高級運輸主任曾承諾跟進小巴車箱翻新一事，他希望運輸署提供翻新車箱時間表。

81. 謝建煌先生表示，運輸署曾承諾翻新沙頭角路線小巴的車箱，他會翻查會議記錄，查閱運輸署就翻新 501A 和 501K 號線小巴車箱的回覆結果。

82. 主席表示，運輸署除了承諾翻新行駛沙頭角路線的小巴外，亦答應要求小巴營辦商盡快以新型號小巴替換 501A 和 501K 號線的柴油小巴。他同意委員的提議，建議運輸署盡快翻新小巴車箱。他指出，運輸署在委員提出提案後，才展開調查跟進，過於被動。他建議運輸署主動跟進委員的意見，改善小巴的服務問題。

83. 潘忠賢議員認為，由於運輸署沒有諮詢區議會和議員便批准小巴合併，在缺乏監察下，小巴營辦商只顧賺取最大利潤，取消 501K 號線小巴的服務承諾，令居民的利益受損。他建議委員會就上述問題去信譴責運輸署。

84. 主席建議秘書處致函運輸署跟進委員就 501A 和 501K 號線小巴提出的問題和意見。

秘書處  
運輸署

85. 潘忠賢議員建議運輸署於席上回覆有關小巴加裝安全帶的意見。

86. 謝建煌先生報告，現有小巴是否適合加裝安全帶，須視乎車輛的重量和結構。不過，運輸署車輛組於 2004 年 8 月 1 日亦曾嘗試鼓勵個別小巴營辦商自願加裝安全帶。

87. 黃成智議員指出，運輸署的回覆只列出小巴加裝安全帶的困難，但運輸署並無實際行動幫助小巴營辦商解決有關問題，他對此表示不滿。他指出，政府的政策要求乘客乘搭裝有安全帶的公共小巴時必須佩戴安全帶，以保障乘客的安全。他要求運輸署解釋如何有效落實有關政策。

88. 溫和輝議員認為，未能加裝安全帶的小巴車齡都較高，小巴相對較殘舊，應被淘汰。他建議運輸署更換所有未能加裝安全帶的小巴，以提升小巴的安全程度。



89. 謝建煌先生回應，基於北區汽油站的分布限制，小巴營辦商表示難以新型號石油氣小巴取代柴油小巴行駛鄉郊路線。不過，運輸署會繼續鼓勵小巴營辦商更換車齡較高的小巴。

90. 主席建議運輸署鼓勵小巴營辦商更換歐盟四型的柴油小巴，既環保又能解決小巴到汽油站加油的問題。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署

(會後按語：秘書處已於 2011 年 6 月 9 日致函運輸署跟進委員就 501A 和 501K 號線小巴提出的問題和意見。)

### 第 13 項——其他事項

#### 成立「製作北區交通指南工作小組」

91. 主席表示，委員會在是次會議上通過撥款 52,000 元製作北區交通指南，現建議委員會成立「製作北區交通指南工作小組」，以協助委員會處理製作交通指南的工作。秘書處將於會後發信邀請委員加入工作小組。

92. 委員會通過成立「製作北區交通指南工作小組」。

(會後按語：秘書處已於 2011 年 5 月 11 日致函邀請委員加入製作北區交通指南工作小組。)

### 第 14 項——下次開會日期

93. 主席表示，下次會議日期將於 2011 年 7 月 11 日下午 2 時 30 分舉行。

94. 會議於下午 4 時 35 分結束。

北區區議會秘書處  
2011 年 6 月