

北區區議會交通及運輸委員會
第 23 次會議記錄

日期：2011 年 7 月 11 日(星期一)

時間：下午 2 時 30 分至 5 時 55 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 4:13
	鄧根年議員, MH	會議開始	下午 5:25
	溫和輝議員	會議開始	會議結束
	黃宏滔議員	會議開始	下午 5:10
	黃成智議員	下午 2:35	下午 3:26
	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
	葉曜丞議員, MH	會議開始	下午 3:30
	余智成議員	下午 3:25	會議結束
	廖國華議員	下午 2:35	會議結束
增選委員：	黎達鋒先生	下午 2:43	會議結束
	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 2:38	下午 5:30
	姚銘先生	會議開始	會議結束
	丘家偉先生	下午 3:22	下午 4:22

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)
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
鄭綺碧女士	路政署橋樑及結構部特別職務組工程師 (2)
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
葉國強先生	香港警務處邊界區交通隊警長
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
吳汝欣女士	奧雅納工程顧問有限公司高級工程師
周俊文先生	奧雅納工程顧問有限公司助理工程師
王淑雯女士	奧雅納工程顧問有限公司助理工程師

未克出席者

藍偉良議員
溫和達議員
吳耀祖先生

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。

2. 主席表示，藍偉良議員和溫和達議員因事請假。委員會備悉並批准他們的休假申請。

第 1 項——通過第 22 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處沒有收到修訂建議。

4. 委員會通過會議記錄。

第 2 項——北區現有行人天橋及隧道提供無障礙通道設施的諮詢

(文件第 22/2011 號)

5. 主席歡迎路政署橋樑及結構部特別職務組工程師(2)鄭綺碧女士、奧雅納工程顧問有限公司高級工程師吳汝欣女士、助理工程師周俊文先生，以及助理工程師王淑雯女士列席會議，與委員討論文件內容。

6. 鄭綺碧女士和周俊文先生介紹文件。

(黃成智議員、廖國華議員、萬新財先生和黎達鋒先生於此時到席。)

7. 潘忠賢議員支持加設無障礙通道設施，並就文件內容提出下列建議：

- (a) 他對未能於橫過港鐵羅湖站的行人隧道(NS125)增設無障礙通道設施表示遺憾，並建議路政署延長隧道的出入口平台，加設升降機，以方便殘障人士；
- (b) 在粉嶺車站路連接港鐵粉嶺站和名都廣場的行人天橋加建升降機，方便長者、行動不便人士和嬰兒車使用者上落。雖然名都廣場管理處已在行人天橋的樓梯位置安裝了升降台，但對非輪椅使用者的作用不大；
- (c) 在現有的無障礙通道設施加設上蓋；
- (d) 在連接港鐵粉嶺站和蓬瀛仙館的行人天橋兩端出入口加建升降機。

8. 張偉業先生支持路政署積極引進無障礙通道設施，但對其中數項建議有所保留。他指出，審計署早前曾批評橫跨馬會道近天平邨的行人天橋(NF76)使用率低，附近亦設有斑馬線過路處，在該處興建升降機並不實際。此外，他指橫跨東鐵線路軌沿粉嶺公路近百和路及和興路的行人天橋(NF83)已設有斜道，建議路政署檢討在該處興建升降機的需要。他認為政府應

該善用資源，在連接港鐵粉嶺站和名都廣場的行人天橋加建升降機。

9. 葉曜丞議員指出，很少行人使用橫跨新運路和粉嶺車站路近新運路迴旋處的行人天橋(NF96 和 NF227)「A」出口，在該處增建升降機的作用不大。他贊成在連接港鐵粉嶺站和名都廣場的行人天橋加建升降機，使政府資源運用得更恰當。

10. 溫和輝議員、黃宏滔議員、蘇西智議員和鄧根年議員均反對在龍琛路旁近石湖墟的行人天橋(NF296)興建升降機，並提出下列原因和建議：

- (a) 龍琛路的交通流量大，經常出現交通擠塞的情況，如要擴闊龍琛路旁近石湖墟的行人路，才能於 NF296 興建升降機，對該處交通必會造成嚴重影響；
- (b) 路政署擬建升降機的位置正好對着附近唐樓的窗戶。住戶打開窗戶便會看到升降機，景觀不佳，相信業主也會對此有意見；
- (c) 在連接港鐵上水站和賽馬會投注站的行人天橋加建升降機更為合適；
- (d) 由於上水廣場已設有升降機供市民使用，因此建議將增建升降機的地點改為港鐵上水站孝思亭附近，以配合市民的實際需要。

11. 黃宏滔議員支持路政署的建議。他表示，NF76 的現有設備不方便手持重物的市民使用，令其使用率不高。他贊成在 NF76 增建升降機，以鼓勵市民使用行人天橋，減少他們在過路處橫過馬路而發生交通意外的機會。他亦希望路政署在 NF76 加建上蓋。

12. 李永成先生贊成在行人天橋和行人隧道增設無障礙設施。他對 NS125 加建無障礙設施的研究結果表示可惜，並希望顧問公司提供改建斜道外的其他可行方案。他希望路政署和顧問公司能進一步闡明工程對 NF96、NF227 和 NF83 附近的樹木

和草地的影響。此外，他對龍琛路興建升降機後的行車安全問題，表示關注。

13. 蘇西智議員歡迎路政署的提案，並要求路政署考慮在連接彩園路和彩蒲苑的行人天橋，以及橫跨粉嶺公路近太平邨的行人天橋增建升降機。他認為，有關部門為補償因工程而被移除的異葉南洋杉和樹頭菜，在附近多種植一棵同類或不同類的樹木，並不實際。首先，被移除的植物品種並不名貴；第二，在附近多栽種一棵樹木，或會影響原有樹木的生長；第三，建議補償栽種的一棵大花紫薇與迴旋處內植物群格格不入，影響景觀。如果環保團體就此提出反對，他可以跟他們解釋。因此，他希望路政署和顧問公司根據市民的需要，實事求是，避免浪費金錢和時間。

14. 萬新財先生要求路政署重新考慮在 NS125 增建無障礙通道設施。他指救護員每天都使用 NS125 運送傷患者，增建有關設施能確保救護員和傷者的安全。羅湖口岸是最繁忙的過境關口，欠缺相關設施將會淪為笑柄。他相信只要部門願意，便能解決有關難題。如有需要，他可以與路政署進行實地視察，給予意見。

15. 黎達鋒先生建議在 NF76 興建上蓋，令更多市民利用該行人天橋前往街市。他支持在 NF296 的「A」出口興建升降機，但建築位置可作調整，以減少對附近唐樓景觀的影響。不過，他反對在 NF296 近新發街位置興建升降機的「B」出口，因為該處正好對着巴士駛入車站的灣位，用以出入的人數極少。他提議路政署將升降機「B」出口改在上水廣場近港鐵上水站小巴士的行人天橋。

16. 羅世恩議員希望路政署和顧問公司研究在粉嶺車站路連接港鐵粉嶺站和名都廣場的行人天橋興建升降機的可行性。

17. 主席總結，委員贊成於北區提供無障礙通道設施。他建議路政署先開展委員一致支持的工程，並研究委員所提出的建議，待有新進展時，再向委員會匯報。

(會後按語：路政署就委員於會上的意見和提問向秘書處提交了書面回應，秘書處已於 2011 年 8 月 10 日將有關補充資料(附件 1)轉交予各委員參閱。秘書處在截止日期前沒有收到委員對路政署的回應有任何進一步的意見。)

第 3 項——建議改善清城路路面交通狀況

(文件第 23/2011 號)

18. 黃宏滔議員介紹文件。

19. 黃建男先生回應委員的意見如下：

- (a) 運輸署備悉委員對清城路交通情況的關注。他指出，16 米以上的車輛屬於特長車輛，署方會嚴格審批有關車輛使用清城路的申請，確保這些車輛使用馬路期間不會影響道路安全，並保持交通暢順；
- (b) 相關部門已在 2009 年完成清曉路車輛停泊處的改善工程。現有泊位由原先只可停泊兩輛巴士，擴闊至可停泊三輛巴士，而該泊位的界線已非常貼近清河邨的邊界，並無空間可擴展。

20. 黃宏滔議員和主席詢問，有關人士是否必須向運輸署提出申請，才能駕駛 16 米以上車輛使用馬路。

(丘家偉先生於此時到席。)

21. 黃建男先生解釋，普通車輛最長的長度為 16 米，如果駕駛者因工程或物流需要，而須駕駛長度超過 16 米的車輛，以運送特闊或特長的貨物，事前須向運輸署申請，才能使用馬路。

22. 主席指出，清城路迴旋處的交通情況並不理想，希望運輸署能與學校和警方合作，全面改善該處的交通情況。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(余智成議員於此時到席。黃成智議員於此時離席。)

第 4 項——建議限制大型車輛駛入保榮路
(文件第 24/2011 號)

23. 黃宏滔議員介紹文件。

24. 葉曜丞議員同意限制大型車輛駛入保榮路，以減少貨車駛入該處的停車場搬運貨物。

25. 黃建男先生感謝和備悉委員的意見。他重申，運輸署會嚴格審批所有 16 米以上車輛使用路段的申請，以確保道路安全和交通暢順。

26. 主席希望警方和運輸署保持緊密合作，處理有關申請和打擊違例駕駛行爲。他建議有關議題到此爲止，不須於下次會議討論。

第 5 項——要求運輸署增加區內電單車泊位
(文件第 25/2011 號)

27. 張偉業先生介紹文件。

(葉曜丞議員於此時離席。)

28. 何勁松先生回應委員的意見如下：

- (a) 全港電單車牌照的登記數量由 2008 年的 37 608 個，輕微下降至 2009 年的 37 604 個，於 2010 年回升至 38 008 個，過去三年來的升幅爲 1%；
- (b) 全港公共和私人電單車泊位數量由 2008 年的 25 050 個，增加約 6%至 2009 年的 26 460 個，於 2010 年再增加 2.2%

至 27 040 個。公共電單車泊位包括公共停車場的泊位和馬路旁的免費泊位。雖然私人泊位的數量增長較少，甚至輕微下跌，但政府已積極提供更多電單車泊位；

- (c) 在過去 16 年，全港電單車牌照登記數量的每年平均增長率為 2%，並無出現委員所擔心的急增情況。全港電單車泊位數量每年的平均增長率則為 5%；
- (d) 在 2008 至 2010 年間，北區的電單車總泊位數量增長率為 18% 至 20%，較全港的為高。根據數據顯示，政府每年在北區增加 40 至 50 個公共電單車泊位，以配合市民的需要；
- (e) 署方分析，社會經濟發展、買賣車輛政策和車輛市場的供應，都會影響電單車的需求。然而，香港人對電單車的需求平穩，每年的增長平均維持在 1% 至 2%。就規劃和調整電單車泊位方面，署方會根據「香港規劃標準與準則」中有關的指引，要求新建物業發展商提供私人電單車泊位，而數量應為私家車泊位總數的 5% 至 10%。運輸署亦會諮詢居民的意見，在不影響交通情況下，在馬路旁增加電單車泊位。除此之外，部分短期租約停車場亦會提供電單車泊位，以配合市場的需求；
- (f) 政府須平衡公共和私人電單車泊位的數量，以免過分增加免費公共泊位；
- (g) 他感謝劉國勳議員、羅世恩議員、葉曜丞議員和葉美好議員就增加泊位位置提供寶貴意見，並協助向提出反對的市民解釋有關計劃，令運輸署能在區內增加電單車泊位。他歡迎委員向運輸署提供增加電單車泊位的位置，讓署方研究建議的可行性。

29. 張偉業先生感謝運輸署提供詳細的資料予委員參閱。他希望運輸署解釋政府提供公共電單車泊位會影響私人電單車泊位供應的原因。他認同北區的電單車泊位增長率高，然而，資料顯示，全港已登記的電單車數量為 38 008 輛，但泊位只有 27 040 個，當中約有 10 000 輛電單車的泊位需求未能獲得解

決。此外，他認為如果把全港電單車泊位平均分配給十八區，每區應獲分配興建 1 500 個泊位。可是，北區現有的電單車泊位只有 630 個，與平均數相差甚遠。

30. 潘忠賢議員關注北區和市區的電單車泊位的分配比例。

31. 李永成先生認為北區的電單車泊位嚴重不足，而其總數亦遠低於全港平均數。他指出，華心邨領匯停車場的電單車泊位少，供不應求，導致一鳴路旁長期有十多輛電單車違例停泊。除了增加公共電單車泊位外，他建議運輸署與領匯等私人停車場協商，鼓勵他們將現有私家車泊位轉為電單車泊位，以增加電單車泊位的供應。

32. 張偉業先生補充，一鳴路旁並無電單車泊位，而領匯停車場只限領匯物業的居民使用，牽晴間和碧湖花園的居民並無泊位可用。因此，他建議運輸署在一鳴路近加油站位置，增建電單車泊位。

33. 主席表示，過去三年來，議員曾向運輸署建議不同地點以興建電單車泊位。運輸署亦會考慮有關建議，並聯同議員與反對聲音協商，成功落實可行的計劃。他希望委員能與運輸署合作，尋找更多合適的地點以興建泊位。他指出，除了電單車泊位外，北區的私家車和貨車泊位供應亦不足夠，他建議運輸署在北區興建大型停車場，以解決上述問題。

34. 何勁松先生回應委員的意見如下：

- (a) 政府提供車輛泊位的原則須配合政府整體的運輸政策，即鼓勵市民使用公共交通工具，減少對私家車的倚賴。運輸署會根據規劃指引，要求私人發展的物業提供一定數目的電單車泊位，以應付市民的需求；
- (b) 政府按地區人口分配區內的車輛泊位。由於北區人口較其他地區少，擁有車輛的人口亦不多，因此區內電單車泊位數目較委員所計算的平均數為低；

- (c) 現時全港的電單車泊位已佔全港電單車總數約八成，情況可以接受；
- (d) 一鳴路近汽油站的地段屬於華心邨的範圍，他建議委員可以直接向有關的物業管理公司提出增加電單車泊位的要求，並相信私人物業會根據市場需要而考慮上述方案；
- (e) 根據數據顯示，北區的私人電單車泊位數目不斷上升，反映市場正根據需求調節其供應；
- (f) 他認為，全港的電單車泊位供應未算不足，而電單車泊位的使用量佔整體私人停車場的亦不算高。運輸署歡迎委員提供確實的興建地點，供署方研究增建電單車泊位的可行性。

35. 主席建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

第 6 項——要求改善沙頭角公路沿線公共交通服務
(文件第 26/2011 號)

36. 鄧根年議員介紹文件。

37. 謝建煌先生表示，九龍巴士公司(下稱「九巴」)由 2011 年 5 月 9 日起，於早上 7 時 4 分和 7 時 14 分加開兩班 78K 號線巴士特別班次，以回應居民的訴求。根據運輸署 6 月份的調查顯示，55K 號線專線小巴的班次約為 3 分鐘一班。78K 號線巴士的平均載客率為 25%，如果居民未能登上小巴，巴士仍有足夠空位供他們乘搭。就增設新巴士或小巴線的建議，署方須考慮有關改動能否配合馬路設計和對現有交通的影響。運輸署會與九巴和小巴營辦商保持聯繫，留意乘客的交通需求，並在有需要時，考慮增加現有交通服務的班次。

38. 鄧根年議員希望有關部門認真考慮居民的需要，至少解決繁忙時間交通服務的供求問題，減少對上班和上學村民的影

響。他建議運輸署增設新交通服務往來沙頭角，如上述建議並不可行，亦請運輸署增加現有交通服務在繁忙時間的班次，他並要求運輸署跟進居民的訴求，留意他們的交通需要。

39. 溫和輝議員建議運輸署調整 55K 號線小巴於早上繁忙時段的行車路線，減少行車時間，增加班次。他指出，小巴營辦商和居民反映早上繁忙時段前往聯和墟馬會投注站至舊墟路段的乘客不多，而小巴完成該路段的行車時間為 5 至 8 分鐘，如修訂早上路線不駛經該路段，相信能增加兩至三個小巴班次。因此，他希望運輸署考慮上述建議，以解決早上繁忙時間交通服務不足的問題。

40. 主席希望運輸署考慮委員的意見，整合沙頭角的巴士和小巴服務，提供足夠的交通服務予居民。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

第 7 項——反對 50A、50K、51K 號線專線小巴加價，促請全面改善服務

(文件第 27/2011 號)

41. 侯金林議員介紹文件。

42. 謝建煌先生回應委員的意見如下：

- (a) 50K 和 51K 號線小巴營辦商上次申請加價的日期為 2008 年 2 月 3 日，面對近年經營環境的轉變，包括燃料加價和工資上升，兩線的營運已出現虧本情況。小巴營辦商申請的加幅為 9%，如要維持健康的營運狀況，讓營辦商繼續提供和改善小巴服務，署方認為有關申請合理；
- (b) 運輸署不繼敦促小巴營辦商改善服務，並定期每月派員檢查小巴的清潔狀況，要求營辦商翻新殘舊的車箱。如遇營辦商屢勸不改，便會將個案交予警方執法；
- (c) 署方已向營辦商反映市民不滿司機態度的意見，並建議

他們發出工作指引，教導司機以禮待客的原則；

- (d) 根據署方的調查結果，在早上繁忙時間，雖然小巴會因道路情況而出現班次重疊的問題，不過其班次已較運輸署服務詳情表所要求的頻密。署方會繼續監察小巴的營運情況。

43. 鄧根年議員認為，如果營辦商為市民着想，提供令人滿意的小巴服務，提出適度的加價申請，亦屬合理。可是，50A、50K 和 51K 號線專線小巴經常不停站，司機態度惡劣，車箱的清潔狀況更是一大問題，他難以接受他們申請加價。他指出，營運上述路線的小巴營辦商屢勸不改，他們旗下的其他路線，例如 55K 號線小巴，亦經常接獲相同投訴。他認為，運輸署應該檢討該營辦商經營權的續約問題。在小巴服務水平提升前，他不贊成小巴的加價申請。

44. 侯金林議員指出，50K 和 51K 號線小巴的乘客量高，生意額充足，無理由虧本。他建議運輸署監察小巴營辦商有否就議員和市民的意見作出改善，並提供建議的加價日期，同時規管營辦商申請加價的幅度，小心處理有關加價申請。

45. 主席表示，他曾向運輸署反映 55K 號線小巴的服務問題，而 55K、50A、50K 和 51K 號線小巴均由相同的營辦商負責營運。運輸署曾回應指因員工流失的問題，影響到相關小巴的服務質素。他認為，上述因素為營辦商的內部問題，不能作為服務水平差劣的合理解釋。運輸署的責任為監察營辦商提供穩定的小巴服務，如有關營辦商未能有效處理他們的內部問題，運輸署應考慮更換營辦商。此外，他指司機流失和工作態度差劣的主因是工資低，提供工作指引對解決問題作用不大，希望運輸署關注上述問題。他總結，委員會不會干預私人公司的內部營運模式，但建議運輸署密切監督營辦商的營運情況，要求他們改善內部運作。他建議運輸署繼續與侯金林議員保持聯絡，跟進上述問題。有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(侯金林議員於此時離席。)

第 8 項——要求 58S 線深宵小巴增加班次提升服務
(文件第 28/2011 號)

46. 姚銘先生介紹文件。

47. 謝建煌先生感謝委員對 58S 號線小巴的關注。署方重視該小巴線的發展，並密切監察其營運情況。近日的報告指出，在旺角候車返回北區的乘客人數眾多，相較往返大埔區的 58S 號特別線，小巴營辦商已安排了較多班次行駛北區線。不過，由於往返北區的路線長，行車時間相對較長，乘客的候車時間會較久。運輸署會跟進有關情況，敦促小巴營辦商因應乘客量而提供合適的小巴服務。

48. 張偉業先生支持改善往返北區的深宵交通服務。他詢問運輸署是否允許 58S 號線小巴兼辦大埔區特別線，並查詢行駛特別線的車輛數目。如果小巴營辦商只顧增加利潤並把資源分配於行駛特別線，而漠視北區居民的利益，他對此表示遺憾。

49. 李永成先生表示，他曾於去年的委員會會議上，要求運輸署增加 58S 號線小巴班次。可是，直至現在有關小巴的服務並無明顯改善。就他視察所見，58S 號線小巴平日的候車人數接近一百人，在星期五和周末更有多達二百人候車。他指出，來往北區的距離較大埔為遠，北區線小巴回程時間較長，與大埔線小巴的回程時間相差約 25 分鐘，導致北區線候車人龍長的問題。他亦建議運輸署優化 N270 號線巴士路線，提升其競爭力，吸引更多乘客，分擔小巴服務的需求壓力。此外，他建議港鐵延長由九龍塘往上水的列車服務時間。

50. 姚銘先生查詢行駛 58S 號路線的小巴數目和每小時的班次數目。

51. 主席指出，委員會已多次就往返北區的深宵交通服務提出改善建議。他發現 58S 號線小巴北區線經常出現候車人龍，然而大埔線卻出現小巴等候足夠的乘客才開車的情況。他認為巴士、小巴和港鐵服務必須互相配合，才能改善北區的深宵交通服務。他亦建議取消粉嶺南地區的規範，允許紅色公共小巴

進出粉嶺南的範圍，以解決專線小巴服務供應不足的問題。

(丘家偉先生於此時離席。)

52. 謝建煌先生解釋，58S 號線小巴的行車路線由旺角出發，途經大埔後才返回北區。不過，為了分流北區和大埔區的乘客，減少往返北區的行車時間，現在往返北區的班次不會途經大埔，而往返大埔的乘客則可乘搭大埔區特別線。根據調查結果，現時營辦商共有 22 輛小巴行駛北區線，16 輛小巴行駛大埔線，較運輸署服務詳情表所要求的為多。雖然部分時段 58S 號線小巴的候車人龍長，但因為小巴的流轉速度快，乘客的平均候車時間不多。

53. 賴心議員指出，大埔區的交通資源比北區多，現時 58S 號線小巴北區線的候車乘客較大埔線多很多，但行駛北區線的小巴數目卻只較大埔線多幾輛，比例不平均，並不公平。

54. 主席指出，乘客的平均候車時間長，他曾試過等候一小時才能登車。運輸署亦未有回應有關開放紅色公共小巴駛經粉嶺南的意見。他認為 58S 號線小巴並無駛經大埔的必要，因為旺角區有不同的交通工具供乘客選擇往返大埔，包括 58S 號線小巴站對面的小巴、在女人街附近的紅色公共小巴和 N271 號線巴士。他要求運輸署盡快解決北區的深宵交通服務問題，有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署

第 9 項——強烈要求於北區全面增設盲人過路設施 (文件第 29/2011 號)

55. 姚銘先生介紹文件。

56. 何勁松先生回應委員的意見如下：

- (a) 過去數年，運輸署為發展無障礙運輸概念而引進不少新的視障人士過路設施，包括電子行人過路發聲裝置、凹凸引路帶和提示警告磚。一般來說，凹凸引路帶主要設

置在商場、地鐵站和交通交匯處。一般而言，於空曠地方設置凹凸引路帶最為合適。視障人士主要利用路邊沉降石、建築物邊線和花槽邊位，以辨別位置和前進的方法，如所有路口都設置凹凸引路帶，反而會混淆他們的觸感，難以辨別方向；

- (b) 運輸署定期便會與視障人士團體舉行會議，由團體主動提出加建視障人士設施的數目和位置，署方會作出配合，務求建設符合他們需要的設施；
- (c) 由於香港的行人路寬度只有 2 至 2.5 米，一般來說，視障人士在行人路上辨別位置和方向的困難不大。相反，若在狹窄的行人路上設置太多凹凸引路帶，只會為視障人士製造混亂。此外，行人路上公共設施井蓋繁多，凹凸引路帶需避開這些井蓋，加上行人路需不時進行維修保養工程對視障人士的安全有一定的影響；
- (d) 署方有計劃在全港的過路處增設無障礙過路設施，包括視障人士過路設施，並已發出施工紙，要求工程部門展開工作，預計在 2012 年內完成計劃；
- (e) 在任何工程施工期間，政府會特別要求承建商協助有需要人士，包括視障人士，使用工程附近的過路設施。

57. 主席希望運輸署留意道路工程對視障人士的影響，並建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

第 10 項——要求 270A 號線巴士優化路線駛入尖沙咀
(文件第 30/2011 號)

58. 姚銘先生介紹文件。

59. 謝建煌先生感謝委員的意見。由於委員的提案涉及修訂路線和延長行車時間，署方和九巴須研究上述提案對巴士調配的影響，因此他建議在來年的巴士路線發展計劃中，研究提案的可行性。

60. 李永成先生贊成提案建議，修訂 270A 號線巴士路線，駛經彌敦道和中間道，再前往尖沙咀和九龍鐵路站。除上述方案外，他亦建議運輸署考慮把路線延長，由九龍圓方總站延伸至尖沙咀碼頭或尖東巴士總站，以方便北區居民乘搭巴士直達尖沙咀。

61. 張偉業先生指出，運輸署設置了限額，規定繁忙時間駛經市中心的巴士數目。他質疑運輸署能否成功在來年的巴士路線發展計劃中修訂巴士路線。他希望運輸署取消有關限制，提升落實有關 270A 號線巴士路線修訂方案的機會。此外，他建議運輸署實施由廣華醫院開出的回程特別班次，以減少該站以後的乘客的候車時間。

62. 主席表示，委員會曾就優化 270A 號線巴士路線提供多種改善方案，供運輸署和九巴考慮。除了修訂巴士路線外，他亦建議有關部門考慮將 270A 號線巴士的九龍總站移至尖東巴士總站。他認為有關方案不須留待來年才研究，運輸署和九巴可在下次會議與委員討論有關方案對行車時間和車費的影響，並提供相關資料予委員作諮詢市民之用。

63. 胡銘基先生解釋，由於委員提出的修訂方案將會延長 270A 號線巴士的行車路線，九巴或須就此調整車費。雖然修訂路線後，或能減少巴士駛經佐敦道遇上塞車的時間，然而延長路線也會增加行車時間，繼而影響巴士資源的調配問題。因此，九巴建議在來年的巴士路線發展計劃中，與運輸署詳細研究有關方案，包括研究修訂路線的細節、評估修訂路線後對現有乘客的影響和考慮車費調整等各方面的因素。

64. 主席希望運輸署和九巴不會因區議會暫停運作而停止優化 270A 號線巴士路線的步伐。他建議運輸署和九巴就委員提出的不同方案，對行車距離、車費和行車時間等各方面的影響作出比較，並列出圖表供委員參考。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署
九巴

第 11 項——建議開辦北區至機場 E 線巴士
(文件第 31/2011 號)

65. 羅世恩議員介紹文件。

66. 謝建煌先生表示，署方會考慮乘客量和現有交通選擇等因素，決定是否增設機場巴士線。現時，北區居民可乘搭 A43 號線巴士於青嶼幹線轉乘 E 線巴士前往東涌。除此之外，為方便上班一族，A43 號線巴士於早上時段設有四班特別班次，繞經國泰城一帶。此外，北區居民亦可乘搭 73 號線巴士前往大埔，再轉乘 E41 號線巴士前往東涌。根據署方的調查顯示，A43 號線巴士的使用率仍有上調空間。署方會繼續監察 A43 號線巴士的發展，如有需要，會要求龍運巴士有限公司(下稱「龍運公司」)作出改善。

67. 張偉業先生指出，A43 號線巴士的車資昂貴，不是所有居民都能負擔得起。他期望運輸署為北區增設 E 線巴士，讓居民以較便宜的車資往來東涌。此外，他亦希望 A43 號線巴士能提供員工優惠和轉乘優惠。

68. 李永成先生認為，長遠來說北區須增設一條 E 號線機場巴士。他認為，北區居民如要在青嶼幹線轉乘 E 線巴士才能前往東涌，他們便未能享用 A 線巴士的快捷服務，因此建議龍運公司為轉乘乘客提供 17 元的轉乘優惠，以提升 A43 號線巴士的競爭力，增加乘客量。

69. 姚銘先生表示，他近來曾乘搭 A43 號線巴士往返北區，由機場往北區的乘客量充足，所有座位均被佔用，乘客甚至須使用企位，與運輸署觀察的情況有所不同。他指龍運公司同時提供 A41 和 E42 號線巴士服務沙田區居民，證明兩線服務可以共存。但是，當他要求運輸署在北區開辦 E 線機場巴士時，運輸署卻以北區已有 A 線機場巴士為由，拒絕開辦 E 線巴士，對北區並不公平。他指出，E 線機場巴士為北區居民提供較便宜的交通選擇，希望運輸署考慮在北區開辦有關服務。

70. 潘忠賢議員認為，運輸署安排交通服務應以便民為目

的，而非讓大財團賺取龐大利益。他認為，如果政府認為開辦 E 線巴士並不可行，便應該考慮委員提出增設轉乘優惠的建議，為 A43 號線巴士吸納前往東涌的市民，增加乘客量。他指出，北區的人口主要為基層市民，上班人士曾向他反映負擔不到 A43 號線巴士的昂貴車資。他建議龍運公司為東涌工作的居民提供月票優惠，讓他們以接近 E 線機場巴士的價錢，乘搭 A43 號線巴士。

71. 主席贊成姚銘先生的意見，認為 A 線和 E 線巴士可以共存。他亦曾要求運輸署和龍運公司為乘客提供轉乘優惠，或為東涌工作的北區居民提供車費折扣，可是有關方面並無考慮實施上述方案。他要求運輸署和龍運公司盡快就開辦 E 線機場巴士的建議，提供合理的解決方案。

72. 謝建煌先生表示，運輸署會向龍運公司反映委員就提供車費優惠的意見。

73. 潘忠賢議員建議，除龍運公司外，運輸署應該邀請其他巴士公司，例如城巴，營運 E 號機場巴士線，為北區居民爭取更廉價的交通選擇。此外，他建議委員會致函龍運公司，要求他們考慮委員提出的三項方案，包括開辦 E 號機場巴士線、提供轉乘優惠和為往東涌上班的居民提供折扣優惠。如果龍運公司未能提供正面回覆，再致函城巴邀請他們開辦北區的 E 號機場巴士線。

74. 主席總結，委員會要求運輸署諮詢龍運公司就開辦 E 號機場巴士線的意見。如他們未能提供相關服務，便邀請城巴或其他巴士公司為北區開辦相關巴士路線。他亦希望運輸署在新一年度的北區巴士路線發展計劃中，與九巴和龍運公司商討委員的建議。他建議秘書處同時致函龍運公司和城巴，向他們反映委員的意見。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署
秘書處

(會後按語：秘書處已於 2011 年 8 月 18 日致函龍運巴士有限公司和城巴有限公司反映委員的建議。)

第 12 項——建議 373A 巴士路線提供全日服務及駛經銅鑼灣
(文件第 32/2011 號)

75. 李永成先生介紹文件。

76. 謝建煌先生表示，現時 373A 號線巴士於早上 8 時 45 分的班次乘客量未如理想。運輸署在考慮修訂路線時，須顧及路線發展、車輛資源、乘客量和對現有乘客的影響等因素。因此，他建議於北區巴士路線發展計劃中，研究修訂路線的可行性。

77. 賴心先生贊成爭取於北區開辦全日過海巴士路線。然而，他反對修訂巴士路線駛經銅鑼灣，並把總站改至天后。他指出，在早上繁忙時段，由中環至灣仔路段的塞車問題嚴重。他曾乘搭上午 7 時 30 分的班次前往灣仔，總行車時間為 1 小時 20 分鐘。如延伸路線駛經銅鑼灣和天后，他估計總行車時間會增加至兩小時。此外，現時大部分 373A 號線巴士的乘客都在中環下車，如行車時間過長，他相信前往銅鑼灣和天后的乘客寧願選擇在紅磡轉車，亦不選擇乘搭 373A 號線巴士。

78. 李永成先生詢問運輸署是否曾經改用單層巴士行駛 373A 號線巴士一個早上的班次。他提出修訂路線的目的在於優化路線，並認為必須就有關修訂諮詢居民的意見。他認同修訂路線會對現有乘客造成影響，但就他觀察所見，現時乘搭 373A 號線巴士前往灣仔的乘客並不多。他曾乘搭上午 8 時 45 分的班次前往灣仔，總行車時間為 1 小時 10 分鐘。他相信即使遇上交通擠塞，由灣仔至銅鑼灣的行車時間也不會超過 30 分鐘。他估計，在交通暢順的情況下，巴士駛經告士打道前往銅鑼灣的時間約為 10 分鐘。他認為，修訂路線不但方便北區居民前往更多港島地區，亦可吸引前往銅鑼灣和天后的乘客選乘 373A 號線巴士，提升巴士的乘客量。

(黃宏滔議員於此時離席。)

79. 主席表示曾致函運輸署反映市民對九巴改用單層巴士行駛 373A 號線巴士早上 8 時 45 分的班次的意見。九巴已改回以

雙層巴士行駛該班次，他希望九巴稍後向委員解釋上述安排的原因。

80. 張偉業先生表示，他曾乘搭改用單層巴士行駛的班次，該班次的總乘客人數約為 50 人，約有 10 人須使用企位。他贊成九巴改用單層巴士行駛 373A 號線巴士早上 8 時 45 分的班次，因為九巴將原本行駛該巴士路線的雙層巴士，改為行駛 277X 號線巴士，增加了 277X 號線巴士一個班次，令更多居民受惠。除此之外，運輸署訂定增加巴士班次的載客率參考指標為 85%，他認為使用單層巴士接載乘客應該更容易達到上述指標，有助增加 373A 號線巴士班次。最後，他贊成將巴士總站遷至天后，並建議諮詢公眾對有關修訂的意見。

81. 姚銘先生指出，全港十八區中，只有北區沒有全日過海巴士路線，並不公平。他認為委員的提案值得考慮，但運輸署須小心研究修訂路線的細節和衡量有關修訂對行車時間的影響，以免減少路線的吸引力。如果轉用單層巴士能有助達到增加巴士班次的指標，繼而達至全日通車，他贊成改用單層巴士行駛早上 8 時 45 分的巴士班次。

82. 潘忠賢議員認為，委員建議延伸的路程短，對行車時間的影響不大。相反，修訂路線能擴大巴士路線的客源，提升乘客量，更快達到增加巴士班次的指標。他擔心使用單層巴士行駛巴士路線會減少乘客人數，因此建議九巴維持使用雙層巴士行駛 373A 號線巴士路線。

83. 賴心議員、鄧根年議員和蘇西智議員建議在 373 號線巴士工作小組討論有關議題。

84. 施超強先生解釋，九巴當時正在進行試驗，將 373A 號線巴士早上 8 時 45 分的班次轉為以單層巴士行駛，並把原本行駛該班次的雙層巴士改為行駛 277X 號線巴士早上 8 時 10 分的華明特別線，以達至雙贏方案。他指出，自開辦以來，373A 號線巴士早上 8 時 45 分班次的乘客數目波動幅度很大，最少為 30 人，最多為 52 人。雙層巴士的座位總數為 89，如果九巴將雙層巴士資源重新調配至行駛 277X 號線巴士華明特別線，便能解

決欣盛苑和牽晴間乘客的服務需求問題。然而，由於居民對是次改動的回響大，因此九巴在進行四天試驗後，便回復原有服務。

85. 潘忠賢議員欣賞九巴的安排。他表示，只要單層巴士能提供足夠座位予 373A 號線巴士的乘客，並在座位不足時，增加一個班次，他贊成實施有關改動。他希望巴士路線能朝着全日通車的方向發展。

86. 主席總結，委員會支持優化 373A 號線巴士路線，並爭取全日通車服務。有鑑於修訂巴士路線行駛八號幹線的經驗，在改動巴士路線前，必須作出深入的討論和研究，以及諮詢北區居民的意見。他建議於 8 月份進行 373 號線巴士工作小組會議，繼續跟進有關議題。

運輸署
秘書處

(鄧根年議員於此時離席。)

(會後按語：373 號線巴士工作小組已於 2011 年 8 月 11 日舉行工作小組第 10 次會議，跟進有關修訂 373A 號線巴士路線的議題。)

第 13 項——續議事項

(a) 要求 502 號線小巴優化分段收費及延長服務時間
(第 22 次會議記錄第 61 至第 63 段)

87. 謝建煌先生報告，運輸署的書面回覆已於會前派發予委員參閱。他表示，502 號線專線小巴營辦商同意於大窩西支路近和興村站增設 5.5 元的分段收費。不過，營辦商認為增設雙向分段收費將會影響前往大埔的乘客量，因此對實施有關建議有所保留。此外，由於現時晚上小巴的平均載客率偏低，營辦商未有計劃延長服務時間。

(萬新財先生於此時離席。)

88. 李永成先生希望運輸署於會後提供 502 號線小巴全日載客量的資料予委員參考。他指出 502 號線小巴非常受北區居民歡迎，建議運輸署增加該小巴班次。

89. 姚銘先生歡迎 502 號線小巴增設分段收費，並感謝運輸署的努力。他希望運輸署繼續優化小巴服務，爭取設立雙向分段收費，並加強監察小巴的營運情況，減少由大埔往上水方向班次不穩定的情況。

90. 主席感謝運輸署向營辦商反映委員會的建議，向優化小巴服務的方向踏出一步。他希望運輸署與營辦商保持溝通，考慮設立雙向分段收費，以提升小巴的競爭力，增加乘客量。他亦建議運輸署按委員的要求，整理小巴的乘客量資料，以便將來作為改善小巴服務的參考數據。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(b) 建議修訂 58K 號小巴行車線
(第 22 次會議記錄第 64 至第 67 段)

91. 謝建煌先生匯報，運輸署會繼續與九巴研究修訂 73 號線巴士路線駛經北區醫院的可行性。

92. 余智成議員認為，修訂 73 號線巴士路線解決不到根本問題。他指出，網上的資料顯示，小巴設有一條特別循環線，由上水開出駛至保健路後，會駛入北區醫院內通道，再經保健路返回上水。他希望與運輸署討論修訂上述路線。他所測試的單程行車時間為 30 分鐘，較運輸署測試的為少。他認為運輸署指修訂路線必須駛入丙崗的做法不夠靈活。他建議運輸署與他再次商討修訂路線的細節。

93. 蘇西智議員轉達侯金林議員的意見，他指丙崗村居民對修訂小巴路線不駛入丙崗的建議，有所保留。他希望有關部門在落實修訂時能從長計議。

94. 余智成議員解釋，他只建議運輸署修訂特別循環線，對原有駛入丙崗的路線並無影響。

95. 主席建議運輸署相約相關人士繼續跟進有關方案。上述議題到此為止，不須於下次會議討論。

(c) 強烈要求開設小巴由聯和墟街市至北區醫院
(第 22 次會議記錄第 68 至第 73 段)

96. 謝建煌先生匯報，運輸署會在來年的北區巴士路線發展計劃中，與九巴商討加強 73 號線巴士服務的安排。

97. 羅世恩議員指出，的士已落實加價兩元，大幅增加長者和學生往來聯和墟和北區醫院的交通費負擔。他建議運輸署首先考慮增設往來兩地的專線小巴服務；次選方案則為增加 73 號線巴士班次，修訂該巴士路線駛經北區醫院，並於巴士的出入口增設輪椅斜板，方便傷健人士上落。他亦建議運輸署於早上繁忙時段增設 73 號線巴士特別班次，往來聯和墟、北區醫院和清河邨，滿足長者和學生的需要，日後再就增設專線小巴服務作出長遠計劃。

98. 潘忠賢議員指出，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。然而，運輸署的回應顯示計劃無實際進展。他希望運輸署認真考慮委員的建議，解決長者前往北區醫院的交通問題。

99. 主席建議運輸署除考慮延長 73 號線巴士路線外，亦須增加該巴士線的班次，以滿足乘客的需求。

100. 胡銘基先生表示，九巴將會在未來的五年發展計劃中，考慮修訂現有巴士路線，加強往來聯和墟和北區醫院的交通服務。九巴須待運輸署巴士發展科審議方案的細節後，才可公布方案的詳情。

101. 謝建煌先生補充，運輸署將會在 2012 年年初的委員會會議上，報告有關北區的巴士路線發展計劃。

102. 主席總結，上述議題將交予下一屆區議會繼續處理。他建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

(d) 跟進 501A 及 501K 號小巴線合併後服務倒退事宜
(第 22 次會議記錄第 74 至第 90 段)

103. 謝建煌先生報告跟進情況如下：

- (a) 501K 和 501A 號線專線小巴的服務路線大致相同，只在行駛粉嶺南路段方面略有分別。因應乘客的意見，小巴營辦商建議下午 6 時後至午夜 12 時更改 501A 號線專線小巴的行車路線，由雍盛苑總站起行經欣盛苑和一鳴路，然後才駛往港鐵粉嶺站及聯和墟，以把小巴服務班次由 10 至 15 分鐘一班加強至 7 至 8 分鐘一班。運輸署曾就上述建議諮詢當區區議員，並無收到反對意見。結果，運輸署於 2009 年 8 月 7 日實施有關安排；
- (b) 署方近日已約見小巴營辦商，檢討 501K 和 501A 號線專線小巴的服務水平。運輸署要求營辦商必須按服務詳情表的規定運作，並確保司機保持良好服務態度和依從協定路線駕駛小巴。署方亦敦促營辦商改善小巴服務，並委派外勤人員監察小巴的服務情況和班次調配；
- (c) 運輸署曾於 2011 年 6 月派員於上、下午繁忙時段和中午時分，在粉嶺和滿街小巴站進行 501K 和 501A 號線專線小巴服務水平調查。調查錄得小巴班次較服務詳情表所規定的班次更為頻密。整體而言，小巴服務可應付乘客的需求；
- (d) 署方亦會敦促營辦商翻新車廂、加裝安全帶和更換高齡小巴，以提升小巴服務質素。運輸署曾派員抽查 501K 和 501A 號線專線小巴的狀況，亦會繼續監察有關路線的車輛狀況，並在有需要時，要求營辦商進行合適的維

修和保養工作。

104. 李永成先生感謝運輸署的努力，適當地安排 501K 號線小巴的行車路線，減少封閉一鳴路行車線對上述小巴乘客的影響。不過，他仍收到市民對小巴司機服務態度不理想的投訴，希望運輸署繼續跟進上述問題。此外，根據他的經驗，從聯和墟開出的 501K 號線小巴，於晚上繁忙時段的班次約 30 至 35 分鐘一班，與運輸署調查的數據有出入。他建議運輸署提供班次調查數據予委員參考。

105. 潘忠賢議員指出，自合併路線後，501K 號線小巴的班次變得疏落，運輸署的調查未能反映真實情況。他認為 501K 號線小巴的班次問題並未得到改善，建議運輸署檢視實地調查方法，以掌握合乎實情的數據。

106. 姚銘先生表示，欣盛苑居民反映 501K 號線小巴於晚上繁忙時間的候車時間超過 20 分鐘，令他們不滿。他估計該時段為小巴司機的晚膳時間，因而令班次變得疏落。如果上述原因屬實，他希望運輸署和小巴營辦商改善司機的晚膳安排，以減少對小巴服務的影響。此外，他希望運輸署督促營辦商翻新小巴車廂，並提供確切的時間表。

107. 主席總結，由於小巴營辦商未能履行服務承諾，每 7 至 8 分鐘提供一個小巴班次，才會引起市民和委員的反響。他表示有時小巴在聯興街滿載乘客後，便不會駛進聯和墟街市總站，令該總站乘客等候良久仍不見小巴。他希望運輸署留意上述安排造成的問題。除此之外，他希望運輸署提供班次調查的詳細資料，包括調查日期、時間和小巴車牌號碼等，以供委員參閱。

運輸署

108. 謝建煌先生解釋，運輸署聘請承辦商進行上述小巴服務調查，調查地點主要在聯和墟和滿街小巴總站進行。他會向承辦商反映委員的意見，並於會後將有關調查資料交予秘書處，再轉交委員參閱。

109. 主席認為，只在聯和墟和滿街小巴總站進行調查，未能收集小巴服務的實際數據，建議調查機構同時派員在帝庭軒和欣盛苑小巴站進行調查。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署

第 14 項——其他事項

110. 委員會沒有提出其他事項討論。

第 15 項——下次開會日期

111. 主席表示，下次會議將於 2011 年 9 月 12 日下午 2 時 30 分舉行。

112. 會議於下午 5 時 55 分結束。

北區區議會秘書處
2011 年 8 月

附件 1

路政署就 2011 年 7 月 11 日北區區議會交通及運輸委員會第 23 次會議期間委員的提問的書面回應：

議員提問		路政署回覆
1.	<p>潘忠賢議員</p> <p>a) 對未能為行人隧道結構編號 NS125 提供無障礙通道設施感到可惜，認為署方可伸延港鐵羅湖站的平台以連接升降機至行人隧道。</p> <p>b) 粉嶺車站路連接粉嶺名都及港鐵粉嶺站的行人天橋有多級樓梯，建議署方應在該天橋加建升降機。</p> <p>c) 認為應為現有關於行人天橋加設上蓋。</p>	<p>行人隧道結構編號 NS125 兩個出口附近為港鐵羅湖站的維修通道及現有路軌，在有關位置加建升降機將可能影響港鐵羅湖站的運作。此外，該行人隧道內的兩組樓梯，若改建成標準斜路，行人隧道內部分地方則只剩下約 0.6 米至 1.4 米的淨空高度，並不符合標準。至於伸延港鐵羅湖站的平台則須由港鐵公司考慮。</p> <p>該行人天橋屬私人物業，故未被納入加建計劃內。</p> <p>加建上蓋並不包括在無障礙通道設施的範圍內，需另行處理。</p>
2.	<p>張偉業先生</p> <p>a) 審計處記錄了行人天橋結構編號 NF76 使用率偏低，而且附近有地面行人過路處，所以認為署方不應在此位置進行加建。</p>	<p>加建無障礙通道設施之目的是為殘疾人士提供無障礙通道，人流並非決定需否加建的因素。</p>

	議員提問	路政署回覆
	<p>b) 行人天橋結構編號 NF83 及 NF180 的使用率低，而且該處已設有斜路供公眾使用，詢問署方於該行人天橋加建升降機的必要性。</p> <p>c) 建議署方應在粉嶺車站路連接粉嶺名都及港鐵粉嶺站的行人天橋加建升降機。</p>	<p>該天橋現有的斜路為台階斜路，因斜路上有梯級故不合乎無障礙通道的標準，而且附近並沒有可供替代的無障礙設施，故需要於此位置進行加建工程。</p> <p>該行人天橋屬私人物業，故未被納入加建計劃內。</p>
3.	<p>葉曜丞議員</p> <p>a) 行人天橋結構編號 NF96 及 NF227 的“A”出口的使用率很低，而且商場內已經有升降機供公眾使用，認為不必在此位置加設升降機。</p> <p>b) 建議署方應在粉嶺車站路連接粉嶺名都及港鐵粉嶺站的行人天橋加建升降機。</p>	<p>加建無障礙通道設施之目的是為殘疾人士提供無障礙通道，人流並非決定需否加建的因素。此外，有關商場並非 24 小時開放給公眾使用。</p> <p>該行人天橋屬私人物業，故未被納入加建計劃內。</p>
4.	<p>溫和輝議員</p> <p>a) 認為於行人天橋結構編號 NF296 “A” 出口進行重定路邊線並收窄行車道會對新發街/龍琛路交匯處的交通帶來不良影響。</p>	<p>根據交通影響評估報告，龍琛路足夠應付現時的交通流量，亦有空間在局部位置由現時的三線改為兩線行車。我們亦於新發街/龍琛路交匯處進行了交通評估，建議方案估計不會導致交通擠塞情況。我們會將有關交通評估報告</p>

		提交運輸署審批。
議員提問		路政署回覆
	b) 提出於行人天橋結構編號 NF296 東面正進行建造的地盤將會建造一條由石湖墟通往上水廣場的行人天橋，認為不需在行人天橋 NF296 加建升降機。	在行人天橋 NF296 加建無障礙通道設施之目的是為殘疾人士提供無障礙通道。
5.	黃宏滔議員 a) 認為行人天橋結構編號 NF76 附近常有交通意外發生，贊成建議的方案以改善交通安全。 b) 認為應該為行人天橋結構編號 NF76 加設上蓋。 c) 認為行人天橋結構編號 NF296 “A” 出口的建議升降機位置在現有大廈外會影響該大廈住客的景觀，而且亦可能會對該大廈帶來保安問題，建議署方應重新考慮一個更適合的升降機位置。 d) 認為現有行人天橋結構編號 NF296 橫跨的龍琛路三線行車已經有交通擠塞的問題，如果將其中一條行車線轉為行人路將令此問題惡化。	- 加建上蓋並不包括在無障礙通道設施的範圍內，需另行處理。 我們會向擬建升降機位置附近的大廈住客作出諮詢。同時，我們會研究把“A”出口的升降機放置在行人天橋 NF296 西面的可行性，以減少對住客的影響。 根據交通影響評估報告，龍琛路足夠應付現時的交通流量，亦有空間局部由現時的三線改為兩線行車。我們亦於新發街/龍琛路交匯處進行了交通評估，建議方案並不會導致交通擠塞情況。我們

		會將有關交通評估報告提交運輸署審批。
議員提問		路政署回覆
6.	<p>李永成先生</p> <p>a) 對行人隧道結構編號 NS125 未能進行加建無障礙通道設施表示失望，希望署方再考慮有否其他可行的方案。</p> <p>b) 詢問於行人天橋結構編號 NF96 及 NF227 “C” 出口的異葉南洋杉是否一定要砍除，是否有方法可以保留該樹。</p> <p>c) 詢問署方於行人天橋結構編號 NF83 及 NF180 加建升降機及地面行人通道會否對樹木及草地造成影響。</p>	<p>行人隧道結構編號 NS125 兩個出口附近為港鐵羅湖站的維修通道及現有路軌，在有關位置加建升降機將可能影響港鐵羅湖站的運作。此外，該行人隧道內的兩組樓梯，若改建成標準斜路，行人隧道內部分地方則只剩下約 0.6 米至 1.4 米的淨空高度，並不符合標準。</p> <p>由於該出口的行人路闊度不足以加建升降機，於現有花槽內加建升降機屬最佳位置。因此，為了於該出口提供無障礙設施，該異葉南洋杉需要被砍除以騰出位置加建升降機。由於移植該樹木後的生存率低，因此亦不建議移植以保留該樹木。</p> <p>於行人天橋結構編號 NF83 及 NF180 建議加建升降機及地面行人路的位置與附近樹木沒有衝突，因此不需砍伐或移植樹木。而建議的地面行人路則會影響部分現有草地，有關方案亦將提交</p>

		康文署審批。
7.	蘇西智議員 a) 認為行人天橋結構編號 NF296 的升降機應設置在其他位置，例如近孝思亭及東鐵線往迪士尼巴士站(即橫跨彩園路近彩蒲苑的行人天橋，結構編號 NF84)的行人天橋。	加建無障礙通道設施之目的是為殘疾人士提供無障礙通道，因行人天橋結構編號 NF296 未設有無障礙通道設施，故需在該處在技術上可行下進行加建。此外，橫跨彩園路近彩蒲苑的行人天橋(即結構編號 NF84)已包括在另一個將會開
議員提問		路政署回覆
	b) 認為應該考慮於太平邨旁的行人天橋加建升降機。 c) 認為行人天橋結構編號 NF96、NF227 及 NS49A 建議補償的樹木可能會影響現有樹木的生長，所以不一定要為所有被砍除的樹木進行補償。	展的設計及建造顧問合約內。 太平邨旁的行人天橋(即橫跨粉嶺公路連接太平邨及彩園邨的行人天橋)並非由路政署維修，故未被納入加建計劃內。 我們聘請了樹木專家對樹木砍除及補償方案進行研究，樹木補償的選址不會影響現有樹木的生長。樹木砍除及補種方案已提交康文署審批。
8.	萬新財先生 a) 認為應公平對待行人隧道結構編號 NS125 附近的居民，要求署方再考慮有否其他可行的方案。	行人隧道結構編號 NS125 兩個出口附近為港鐵羅湖站的維修通道及現有路軌，在有關位置加建升降機將可能影響港鐵羅湖站的運作。此外，該行人隧道內的兩組樓梯，若改建成標準斜路，行人

		隧道內部分地方則只剩下約 0.6 米至 1.4 米的淨空高度，並不符合標準。
9.	<p>黎達鋒先生</p> <p>a) 認為應為行人天橋結構編號 NF76 加設上蓋。</p> <p>b) 認為行人天橋結構編號 NF296 的兩個出口的人流太少，不應在此位置加設升降機，應把建設此升降機的資源運用在上水廣場小巴士站附近的行人天橋。</p>	<p>加建上蓋並不包括在無障礙通道設施的範圍內，需另行處理。</p> <p>加建無障礙通道設施目的在為殘疾人士提供無障礙通道，因行人天橋結構編號 NF296 未設有無障礙通道設施，故需在技術上可行下為該行人天橋進行加建。</p>
議員提問		路政署回覆
10	<p>鄧根年議員</p> <p>a) 認為現有行人天橋結構編號 NF296 橫跨的龍琛路三線行車已經有交通擠塞的問題，如果將其中一條行車線轉為行人路將令此問題惡化。</p> <p>b) 認為應在孝思亭附近的行人天橋(即橫跨彩園路近彩蒲苑的行人天橋，結構編號 NF84)加設升降機。</p>	<p>根據交通影響評估報告，龍琛路足夠應付現時的交通流量，亦有空間局部由現時的三線改為兩線行車。我們亦於新發街/龍琛路交匯處進行了交通評估，建議方案並不會導致交通擠塞情況。我們會將有關交通評估報告提交運輸署審批。</p> <p>橫跨彩園路近彩蒲苑的行人天橋(即結構編號 NF84)已包括在另一個將會開展的設計及建造顧問合約內。</p>
11	<p>羅世恩議員</p> <p>a) 認為署方應在粉嶺車站路</p>	

	<p>連接粉嶺名都及港鐵粉嶺站的行人天橋加建升降機。</p>	<p>該行人天橋屬私人物業，故未被納入加建計劃內。</p>
--	--------------------------------	-------------------------------