

**北區區議會交通及運輸委員會
第 3 次會議記錄**

日期：2012 年 5 月 14 日(星期一)

時間：下午 2 時 35 分至 5 時 40 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：	姚銘議員	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
	鄧根年議員, MH	會議開始	會議結束
	黃宏滔議員	會議開始	會議結束
	藍偉良議員	會議開始	會議結束
	曾勁聰議員	會議開始	會議結束
	溫和輝議員	會議開始	會議結束
	賴心議員	會議開始	會議結束
	柯倩儀議員	會議開始	會議結束
	溫和達議員	會議開始	會議結束
	彭振聲議員	會議開始	會議結束
	廖國華議員	會議開始	下午 4:30
	羅世恩議員	會議開始	會議結束
增選委員：	譚振豪先生	會議開始	會議結束
	萬新財先生	會議開始	會議結束
	曾興隆先生	會議開始	會議結束
	劉賢新先生	下午 3:05	會議結束

秘書： 陳立仁先生 北區民政事務處行政主任(區議會)4

列席者

余希華女士	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

李家曦先生	運輸署助理工程師／特別職務 2
楊世喜女士	路政署主要工程管理處工程師 2／無障礙通道
謝志威先生	路政署主要工程管理處工程師 3／無障礙通道
伍葆儀女士	路政署區域工程師／北區及粉嶺
陳區淑芬女士	房屋署房屋事務經理／租約(北區)
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警署警長
李述恆先生	九龍巴士公司高級主任(策劃及發展)
施超強先生	九龍巴士公司車務主任
游妙兒女士	九龍巴士公司幹事(對外事務)
周碩華先生	龍運巴士公司高級車務主任
梁漢威先生	栢誠工程顧問(亞洲)有限公司技術總監
蘇威達先生	栢誠工程顧問(亞洲)有限公司項目工程師

未克出席者

黎祐材先生

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，秘書處沒有收到委員的休假申請。

第 1 項——通過 2012 年 3 月 12 日第 2 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處沒有收到修訂建議。

4. 委員會通過第 2 次會議記錄。

第 2 項——為橫過馬會道近沙頭角公路迴旋處的行人隧道加建無障礙設施

(委員會文件第 14/2012 號)

5. 主席歡迎下列代表列席會議：

路政署主要工程管理處

工程師 2 / 無障礙通道

楊世喜女士

工程師 3 / 無障礙通道

謝志威先生

栢誠工程顧問(亞洲)有限公司

技術總監

梁漢威先生

項目工程師

蘇威達先生

6. 楊世喜女士和梁漢威先生以投影片介紹委員會文件第 14/2012 號，並作出補充如下：

- (a) 路政署已為橫過馬會道近沙頭角公路迴旋處的行人隧道(結構編號 NS49A)完成加建升降機的初步設計，並同時研究於該行人隧道西南端興建 50 米的標準斜道，作為替代方案；
- (b) 斜道方案將影響附近的公共設施，包括須遷移 132 千伏的電纜，以及直徑 600 毫米和 400 毫米的水管；
- (c) 由於前粉嶺裁判法院獲古物古蹟辦事處(下稱「古蹟辦」)列為香港三級歷史建築，並納入第三期活化歷史建築伙伴計劃，路政署就上述兩個方案諮詢古蹟辦的意見。古蹟辦傾向採用斜道方案，認為加建升降機會影響法院的外觀，有礙活化歷史建築的視覺觀感；
- (d) 因應古蹟辦的意見，路政署建議採用斜道方案。路政署預計斜道施工期間須實施臨時交通管理措施，但不涉及大規模的行車改道，有關措施只會對公眾造成輕微影響；
- (e) 路政署預計斜道的施工期為 24 個月，但當中未計及諮詢

及要求水務署和中華電力遷移設施的時間，該等工作估計另外需時約 9 個月至 1 年。

7. 黃宏滔議員表示，路政署的諮詢文件只提供了加建升降機的資料，他詢問路政署突然提出斜道方案的原因。他認為加建升降機對傷健人士的好處較斜道為大，擔心傷健人士上落斜道時會出現困難和危險。他指出，現時升降機將採用玻璃幕牆設計且高度有限，因此他不同意升降機會影響法院的外觀和景觀。

8. 主席表示於早上收到路政署通知，指古蹟辦對升降機方案持反對意見。他指出，現時前裁判法院前方位置設有電箱，若古蹟辦認為加建升降機會影響法院外觀，該電箱亦會造成相同問題。此外，法院建築物所處位置高於行人道，他認為升降機的高度不足以影響其外觀。他建議路政署與古蹟辦磋商，設計合適的升降機外型，以配合法院的外觀和環境。

9. 楊世喜女士表示，她曾於會議當日早上與古蹟辦人員往前裁判法院現場視察。古蹟辦認為升降機的高度近 5 米，建成後將會正面阻擋法院大樓的窗戶，影響視覺觀感，古蹟辦並指出長遠亦須將電箱設施遷移至別處。路政署會進一步研究上述兩個無障礙設施方案，由於該行人隧道另一端的出口亦為斜道，故希望委員可考慮採納斜道方案。

10. 主席請顧問公司代表就升降機的外型設計作出補充。

11. 梁漢威先生回應，顧問公司已就升降機方案諮詢路政署「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」的意見，該委員會要求顧問公司統一升降機的設計，故升降機將採用玻璃幕牆設計。路政署和顧問公司曾引用法國羅浮宮的玻璃金字塔為例子，希望說服古蹟辦接受升降機方案，但不獲接納，顧問公司會向古蹟辦轉達委員的意見。他表示升降機方案於技術上絕對可行，但由於升降機已進入法定古蹟的 50 米範圍之內，故工程須受有關法例約束。

12. 鄧根年議員同意升降機較方便有需要人士使用行人隧道。他指出，升降機的高度只有約 4 米，對法院外觀的影響有限，認為古蹟辦的要求過高，並質疑古蹟辦是否須一併清拆附近的海關邊境及口岸科總部和上水警署，以遷就法院古蹟。若當局為了法院附近環境的協調而擱置加建升降機，是本末倒置，他強調升降機方案比斜道方案較可取，無障礙設施的實際用處遠較環境觀感重要。

13. 彭振聲議員要求路政署確定行人隧道現有斜道和擬建的斜道是否符合現時標準。他同意路政署就無障礙設施徵詢古蹟辦的意見，以配合附近環境和古蹟保育。

14. 羅世恩議員表示，北區居民普遍認為升降機設施較為方便，而法院古蹟附近設有粉嶺健康中心和母嬰健康院，加建升降機將為長者和有需要人士帶來方便。此外，他認為以現時的建築設計和技術水平，升降機的外型應可配合法院古蹟，達致和諧效果。他擔心斜道的使用率不足會浪費資源，故希望當局能夠優先考慮加建升降機方案。

15. 賴心議員希望了解古蹟辦的權限，以及《古物及古蹟條例》會否限制附近範圍的發展。他同意其他委員的意見，認為升降機較斜道方便，他建議當局若不能為行人隧道加建升降機，便應重新考慮於附近位置加設班馬線。

16. 溫和達議員表示，政府只是利用古蹟辦的意見推搪，他認為古蹟辦的意見不應影響民生設施，甚至凌駕地區建設工程。法院古蹟附近有不少社區公共設施，如母嬰健康院、政府合署、警署等，當局必須顧及居民的實際需求。因此，他支持為行人隧道加建升降機，以應付地區的需要。

17. 主席表示，路政署應在升降機的設計上多花工夫，他指出現時建議的斜道位置存在暗彎，輪椅人士使用斜道上斜時會非常吃力。他希望路政署能與古蹟辦協商，繼續研究升降機的設計，他建議若升降機的外型未能配合法院古蹟的設計，可於升降機外栽種攀藤植物，融入自然風格，以減低不協調的程度。他總結，委員一致支持加建升降機的方案，建議路政署就

升降機的外型和設計與古蹟辦再行商議。若路政署最終落實採用升降機方案，可無須再次諮詢委員會。

第 3 項——建議修改專線小巴第 58K 號線特別班次(上水站-保榮路(循環線))的行車路線
(委員會文件第 15/2012 號)

18. 謝建煌先生介紹委員會文件第 15/2012 號。

19. 侯金林議員反對運輸署的建議。他指出，丙崗村和翠麗花園分處上水南北兩邊，把 58K 號線小巴的路線延長以同時服務兩區絕不是優化措施，反而對丙崗村和北區醫院附近居民有負面影響。此外，他質疑小巴營辦商不增加車輛行走該路線，如何能夠優化服務，而且小巴班次為 45 分鐘，實難以吸引居民乘搭。他建議運輸署另行開設專線小巴路線，由聯和墟開出，經天平邨、翠麗花園前往北區醫院，以吸納更多客源。

20. 黃宏滔議員對運輸署願意接納天平邨居民的意見表示高興。他表示上星期收到居民反映，雖然運輸署建議於非繁忙時段把專線小巴 58K 號線特別班次的路線延伸至天平邨，但建議班次為 45 分鐘，令人難以接受，因為由天平邨步行至北區醫院僅需 20 至 30 分鐘，天平邨居民不會願意長時間等候小巴，小巴營辦商亦會因客量不足而招致虧損，造成雙輸局面，故運輸署應加密班次至最少 15 分鐘一班。由於現時北區未有交通工具直接來往天平邨、翠麗花園至北區醫院、清河邨一帶，居民希望運輸署新增專線小巴服務解決兩地居民需要。如運輸署不能加密小巴班次，他不會支持修改路線。

21. 柯倩儀議員對運輸署願意優化 58K 號線小巴服務感到高興，但現時修訂的行車路線實在過長，班次疏落，居民實在難以接受。她希望運輸署能站在居民的立場考慮增加班次，否則只會令小巴客量萎縮，居民亦未能真正受惠。

22. 廖國華議員感謝運輸署和小巴營辦商願意修改路線，對此表示歡迎。他認為有關修改能為翠麗花園和天平邨居民提供

更多交通選擇，並讓 58K 號線小巴和 270 號線巴士互補不足。此外，58K 號線小巴可方便翠麗花園和天平邨居民前往北區醫院覆診，而且收費廉宜，對居民有莫大益處。不過，他懇切要求運輸署和小巴營辦商增加小巴班次，否則將令原來利民好事變成擾民壞事。

23. 主席認同運輸署有聆聽居民的訴求，但認為 58K 號線小巴班次過分疏落，而侯金林議員亦指出丙崗村居民有不同意見。他請謝建煌先生回應小巴班次的問題。

24. 謝建煌先生表示，運輸署須就增加小巴班次一事與小巴營辦商再行商討，待有新方案後再向委員會報告。

25. 黃宏滔議員表示翠麗花園和天平邨居民對小巴服務的需求殷切，詢問運輸署何時能夠回覆委員會和提供新方案。

26. 主席認為運輸署需要時間與小巴營辦商進行研究，方能取得新進展。他指出，委員會關注的是解決翠麗花園和天平邨的交通問題，故無須只將討論局限於專線小巴 58K 號線的路線，運輸署亦可考慮其他方案解決問題。

27. 侯金林議員認為運輸署應終止延伸專線小巴 58K 號線行車路線的方案，並要求開辦新的專線小巴路線服務翠麗花園和天平邨附近的居民。待運輸署決定開辦新的專線小巴路線後，再提交委員會進行討論。

28. 廖國華議員同意侯金林議員有關開辦新小巴路線的建議，但不同意終止延伸專線小巴 58K 號線行車路線的方案。若運輸署和小巴營辦商願意增加車輛班次，便不應剔除有關方案。

29. 主席總結，運輸署於修改路線前，應先諮詢地區意見，並與相關區議員充分達成共識，才提交委員會討論，否則只會原地踏步，浪費時間，如運輸署未能與相關區議員達成共識，便須考慮其他方案。他建議有關議題到此為止，不須於下次會

運輸署

議討論。

第 4 項——2012 - 2013 年度北區巴士路線發展計劃
(委員會文件第 16/2012 號)

30. 謝建煌先生介紹委員會文件第 16/2012 號。

31. 姚銘議員支持運輸署的建議，認為現時 373 號線巴士的修改方案對實際運作影響不大，而尖山隧道和長青隧道的汽車流量不多，故相信 373 和 373A 號線巴士回程時會行車順暢。

32. 羅世恩議員擔心 373 號線巴士回程時行走吐露港公路，會因為公路擴闊工程和途經大窩西支路而增加行車時間。他詢問運輸署修改上述路線的理據，以及有關建議是否理想的方案。他認為過海巴士應提供便捷的巴士服務，讓乘客可盡快抵達目的地。

33. 主席表示，由於現時 373 號線巴士行經東區海底隧道和吐露港公路，並在大埔和大窩西支路設中途站，故大埔區議會也對運輸署修改 373 號巴士路線有意見。為推動 373 號線巴士提供全日過海服務，運輸署和九巴公司(下稱「九巴」)與大埔區議會協商後，決定保留 373 號線巴士的回程服務，巴士將改行西區海底隧道並繼續行走吐露港公路。在新建議下，373 和 373A 號線回程巴士於港島區的車站將會統一，所有巴士均改行西區海底隧道，避免出現北區過海巴士分別行走東、西隧的情況。

34. 謝建煌先生表示，由於 373 號線巴士將行駛青沙公路，預計行車時間與 373A 號線巴士相若，而運輸署亦須顧及原來路線乘客的需求和客量，故建議保留 373 號線巴士的回程服務。

35. 施超強先生表示，為促使 373 號線巴士服務邁向全日化，九巴曾與大埔區議會進行交流，得悉大埔區議會不希望原

有巴士服務受到影響。373 和 373A 號線回程巴士於港島區的車站統一後，可避免上述路線的車站分別設於反方向行車線的情況，亦有助將來推行過海巴士服務全日化。

36. 主席希望運輸署和九巴能盡快落實有關方案，繼續向 373 號線巴士服務全日化的目標前進。他建議運輸署留意 373 和 373A 號線巴士行走吐露港公路和大欖隧道所需的時間和情況，作為將來增加班次的參考。委員會通過 373 號線的修訂方案，有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

第 5 項——提案：關注龍運巴士十年專營權續約事宜 (委員會文件第 17/2012 號)

37. 主席介紹委員會文件第 17/2012 號。他表示，提案於 4 月提交時，龍運巴士公司(下稱「龍運巴士」)尚未獲政府延續巴士專營權，運輸署應該將提案轉交政府和龍運巴士研究，他質疑當局為何未有先聽取委員會的意見，便批出新專營權，對於當局一意孤行作出續約的決定，委員感到非常不滿。龍運巴士最初就提案作出書面回覆，未有答應派出代表出席是次會議，他對此表示憤怒和予以譴責，認為龍運巴士過橋抽板，獲批專營權後便不理會委員會的意見，雖然龍運巴士最終派員出席會議，但實在欠缺誠意。他質疑運輸署和龍運巴士有否就新專營權一事向北區區議會和委員會進行諮詢或提交諮詢文件，並請秘書處翻查記錄。

秘書處

(會後按語：秘書處翻查記錄，運輸署曾於 2011 年 7 月 18 日向北區區議會交通及運輸委員會發出信件，邀請主席和各委員就新世界第一巴士服務有限公司、龍運巴士有限公司和城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)續辦專營權事宜提交書面意見，並提供立法會交通事務委員會相關的討論文件供委員參考。秘書處於 2011 年 7 月 20 日將上述文件轉發予各委員，而運輸署收集書面意見的截止日期為 2011 年 9 月 30 日。)

38. 謝建煌先生表示，運輸署收到提案後，已與龍運巴士聯絡，並了解龍運巴士將於新專營權生效後提供 21 項票價優惠，

當中包括為乘搭 A43 號線巴士的機場員工提供 20%的即日回程車資折扣優惠(折合約 6.2 元)，令在機場上班的北區居民直接受惠，而 A43 號線與九巴 73、270 和 273B 號線將增設新的轉乘計劃，為乘客提供 1 元的折扣優惠，方便天平邨、清河邨一帶的居民往來機場。A43 號線的特別班次亦繞經國泰城，加上 A43 號線與 E 線的轉乘優惠，相信可以照顧北區居民往來機場和東涌的需要。由於現時 A43 號線尚有剩餘的載客量，運輸署須就開辦 E 線的建議再進行研究。

39. 周碩華先生表示，龍運巴士已就提案提交書面回覆，由於溝通上的誤會，龍運巴士最初誤以為無須出席是次會議，但與秘書處溝通後，已即時答應派員出席，龍運巴士樂意接受區議會的邀請出席會議。他就委員的提案回應如下：

- (a) 在新專營權生效後，龍運巴士將向乘搭 A43 號線巴士的機場員工提供 20%的即日回程車資折扣優惠；
- (b) 龍運巴士將擴大 A 線與 E 線之間的轉乘優惠，車資折扣由 5.1 元至 22.8 元不等；而乘客由 A 線轉乘九巴部分指定路線，亦可享有 1 元的車資折扣優惠；
- (c) 龍運巴士會與城巴合作提供跨公司轉乘計劃，乘搭城巴 E 線的乘客在東涌區內轉乘 E31 號線往逸東方向，可享有 1 元的車資折扣優惠；
- (d) 龍運巴士設立新優惠時須考慮多個因素。由於油價和工資上升，營運成本不斷增加，加上近年當局採用以鐵路為骨幹的交通運輸政策，對龍運巴士的營運和財政狀況造成壓力，故現階段只能提供上述優惠；
- (e) 有關委員要求增加深宵和清晨時分的班次，龍運巴士已檢視乘客情況，N42A 號線的平均載客率約為 54%，而 A43 號線首班次的平均載客率約為 62%，現時服務大致能滿足北區居民的需求。龍運巴士會繼續留意班次需求和乘客量增長，在有需要時會作出適當調動。

40. 姚銘議員認為龍運巴士 A43 號線只面對成本上升問題，

區內沒有其他巴士路線與其直接競爭。由於北區一直沒有廉價的 E 線巴士為在機場或東涌工作的北區居民服務，龍運巴士提供 A43 號線的 20% 即日回程車資折扣優惠並不足夠，而有關優惠亦不應只局限於機場員工，應惠及所有北區居民，方便他們前往機場和東涌。他不滿當局與龍運巴士偷步續約，未有尊重區議會。

41. 羅世恩議員理解龍運巴士面對成本上漲等困難，但不相信 A43 號線出現虧損，他希望龍運巴士提供相關營運數據。他指出，大埔區的 E41 號線巴士行駛距離為 57.6 公里，車費僅為 13.6 元，而 A43 號線巴士行車距離為 55.6 公里，車費則為 30.9 元，他要求龍運巴士解釋為何 A43 號線的車費較 E41 號線的高出一半。由於北區居民只能乘搭 A 線巴士前往機場，若龍運巴士只為機場員工提供車費折扣優惠，並不公道。現時荃灣區設有 A31 和 E31 號線巴士前往機場，屯門區亦設有 A33 和 E33 號線供市民選擇，北區區議會一直要求龍運巴士為北區增設 E 線，否則便應為 A43 號線提供更多轉乘優惠。他認為運輸署和龍運巴士應重新考慮北區的巴士政策，是以服務居民為優先，還是以服務旅客為優先。

42. 曾興隆先生希望北區能開設 E 線巴士前往東涌，他認為 A43 號線不可能出現虧蝕。此外，他指出不少機場員工須夜班或通宵工作，故詢問 A43 號線的即日回程優惠是否適用於通宵工作的機場員工。

43. 主席表示，根據過去龍運巴士向區議會提供的資料，他相信 A43 號線有能力賺取利潤。他認為運輸署有責任跟進委員會的訴求，並要求運輸署負責續辦專營權的官員與委員會進行協商。他請謝建煌先生就委員的意見作出回應。

運輸署

44. 謝建煌先生回應，運輸署除關注巴士維持票價於合理水平外，亦須確保巴士公司具備營運和財政能力，以提供適當和有效率的巴士服務。在新專營權下，龍運巴士整體提供的優惠不少，乘搭 A43 號線巴士即日來回的機場員工可節省車費達 6.2 元。有關要求龍運巴士提供更多優惠的意見，他會轉達給運輸署總部相關同事和龍運巴士作進一步研究和考慮。

45. 主席認為，若運輸署按龍運巴士整體的財務資料與委員會進行商討，意義不大。他要求運輸署提供 A43 號線的財務資料和車費優惠資料，並由秘書處發信邀請運輸署總部負責續辦專營權的官員出席會議，以跟進委員的要求。他希望了解除負責北區交通事務的運輸署官員外，運輸署上級官員是否知悉這項提案，如運輸署得悉委員的意見後仍堅持續辦專營權，實在不合情理。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

(會後按語：秘書處已於 2012 年 6 月 7 日致函運輸署巴士及鐵路科，邀請巴士及鐵路科派出負責續辦巴士專營權的官員出席委員會第 4 次會議。)

第 6 項——提案：要求開設深宵巴士服務 (委員會文件第 18/2012 號)

46. 姚銘議員介紹委員會文件第 18/2012 號。

47. 謝建煌先生回應，通宵公共交通服務的目標是提供主要幹線的交通，以方便市民於深宵時分仍能使用基本公共交通服務。由於通宵公共交通服務的乘客需求較低，基於資源運用和環保的考慮，並非所有地區均設有直接通宵巴士服務。現時在深宵時分，乘客可於旺角乘搭 N271 號線巴士(紅磡鐵路站—富亨)，再轉乘 N270 號線巴士(沙田市中心—上水)前往北區，並享有八達通轉乘優惠，乘客亦可選搭通宵專線小巴 58S 號線。運輸署會與九巴研究通宵巴士的發展情況。

48. 李述恆先生表示，現時九巴透過 N271 號線與 N270 號線的轉乘計劃，提供市區往返北區的通宵巴士服務。九巴曾檢視 N270 號線巴士和 270A 號線巴士晚間前往北區的載客量，認為乘客量未足以支持開辦一條新巴士線，提供往返市區與北區的通宵服務。然而，九巴留意到現時經營環境有所改變，故會安排客量調查，以掌握最新的乘客趨勢，評估客量需求是否足以支持開設一條財政獨立的通宵巴士路線往返市區和北區。九巴亦會根據客量調查結果，研究其他方法方便市民於深宵時分返回北區。

49. 主席表示，過去有關開設北區深宵巴士服務的提案並未獲得運輸署和九巴積極回應，他認為九巴願意就往返市區和北區的通宵交通服務進行調查是有進步，對此感到高興。

50. 賴心議員表示，九巴的回覆實屬意料之內。他指出現時N270號線巴士載客量低，是因為行車路線難以吸引乘客，乘客不願意花費時間於沙田轉乘巴士返回北區，故只會選搭通宵小巴。他認為九巴應該在58S號線小巴站進行客量調查，而非於現有巴士站進行調查，否則調查結果全無參考價值。此外，他相信運輸署實施小巴車速限制後，會令小巴的流量降低，故詢問58S號線小巴有否增加車輛以應付乘客需要。最後，他希望九巴考慮調整通宵巴士行車路線，改經乘客較多的地方，以增加客量。

51. 主席同意賴心議員的意見，認為九巴除了調查原有巴士服務外，亦應研究其他通宵交通工具的客量。運輸署限制小巴車速前，58S號線小巴站已經出現人龍，他相信限速後將會增加等候小巴的時間，他希望運輸署了解小巴營辦商有否為專線小巴58S號線增加車輛。運輸署有責任督促小巴營辦商增加車輛以維持服務水平，並加緊與九巴研究改善深宵巴士服務，以免削弱北區的深宵交通服務。

運輸署

52. 施超強先生澄清，九巴將會調查往返北區的通宵小巴客量，他曾到旺角的58S號線小巴站進行實地觀察，發現乘客人流集中於某一時段，而九巴營運通宵巴士服務時，會考慮整晚的乘客量。因此，九巴必須進行客量調查，研究不同方法以滿足乘客需要，如開辦新通宵巴士線、輔助線等。

53. 主席建議，委員會保留有關提案，但無須於下次會議跟進，待九巴完成客量調查後，再將調查結果提交委員會作為續議事項繼續討論，他請秘書處與九巴跟進有關安排。他亦要求運輸署督促小巴營辦商維持58S號線小巴的班次和服務水平。

九巴
秘書處

第7項——提案：要求開設清河邨往返聯和墟的公共交通服務

(委員會文件第 19/2012 號)

54. 藍偉良議員提出請求，希望委員會容許居民代表向運輸署遞交請願信。

55. 主席建議，待委員會完成是項議程的討論後，再讓居民代表遞交請願信。委員會同意主席的建議。

56. 藍偉良議員介紹委員會文件第 19/2012 號。

57. 謝建煌先生回應，現時清河邨居民可乘搭 70K 號線巴士前往聯和墟，以及乘搭 273B 號線巴士前往石湖墟。運輸署將與九巴一同研究加強清河邨對外交通服務的方法。

58. 李述恆先生表示，現時九巴已提供 70K 號線巴士方便清河邨居民前往聯和墟，而本年度北區巴士路線發展計劃亦建議 78K 號線巴士繞經北區醫院，並於清河邨附近開設新站，屆時將方便居民前往聯和墟。因此，九巴暫未有計劃開辦新巴士路線來往清河邨與聯和墟。

59. 鄧根年議員強烈要求運輸署認真考慮開設清河邨往聯和墟的公共交通服務。他指出，現時聯和墟的長者往北區醫院覆診須花費不少時間，而清河邨居民往聯和墟購物亦極不方便。他認為藍偉良議員的建議能夠為兩地居民提供方便、直接的交通服務，如新交通服務的路線能夠繞經上水鐵路站或粉嶺鐵路站，再前往聯和墟街市，更能帶動聯和墟一帶商戶的生意。

60. 羅世恩議員表示，過去運輸署曾提出往來聯和墟至清河邨、北區醫院一帶的專線小巴行車路線圖，既然現時清河邨與聯和墟均出現交通需求，運輸署便應考慮開設公共交通服務連接兩地，不應繼續作繭自縛。他指出，78K 號線巴士只駛經北區醫院，而清河邨已逐漸成為學校集中地，聯和墟則設有街市和圖書館，連接兩地將有助社區資源的運用。最後，他促請運輸署和公共交通服務營辦商進行研究，盡快落實有關路線。

61. 溫和達議員表示，沙頭角居民不希望把 78K 號線巴士的

行車路線延長，現時不少乘客已因上述路線過長而選搭 55K 號線小巴，而 78K 號線巴士的主要服務對象為沙頭角公路沿線居民，延長路線對他們並不公平，亦影響載客量。他建議一併考慮聯和墟、粉嶺南和清河邨三地的交通服務，過去區議會曾提議利用聯和墟的小巴服務北區醫院的乘客，並把小巴路線延伸至清河邨，由於聯和墟一帶居民須前往北區醫院覆診和到清河社區上學，實有需要開辦小巴循環線，甚至可將路線延伸至粉嶺南。他相信該路線有足夠客量，並且不同意當局因的士商反對而拒絕開辦有關路線。

62. 黃宏滔議員表示，不少居民反映聯和墟、天平邨與清河邨之間缺乏接駁公共交通服務。此外，他認為當局應於石湖墟街市設立中途站，方便清河邨和天平邨的居民，讓他們無須步行至上水鐵路站乘搭 273A 或 273B 號線巴士前往目的地。聯和墟亦缺乏前往上水的交通服務，乘客每每須等候超過 20 分鐘，如當局能開辦新小巴路線服務聯和墟居民，絕對是好事。

63. 藍偉良議員表示，他於上次會議已明確指出，運輸署只是透過分薄現有乘客資源，以補貼公共交通服務不足，絕非優化公共交通服務。他認為運輸署和公共交通服務營辦商應該照顧市民的需要，他指出，清河邨是人口密集的公共屋邨，附近亦為學校區，而聯和墟與天平邨一帶同樣是住宅區和學校區，他的提案能夠同時照顧上述三區居民的交通需要。他希望主席能領導委員會與運輸署研究有關問題，當局有必要切實了解居民的需要，增加交通服務以帶動人流，從而促進區內的商業發展。

64. 主席希望運輸署綜合各委員的意見，與九巴一同研究方法解決居民的交通需要。此外，他向與會人士發出呼籲，希望所有請願活動能夠於會議舉行前進行，以免影響會議進程。主席建議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

第 8 項——提案：建議在早上繁忙時段開放紅色小巴往返聯和墟和滿街公共運輸交匯處至粉嶺火車站
(委員會文件第 24/2012 號)

65. 羅世恩議員介紹委員會文件第 24/2012 號。

66. 謝建煌先生回應，公共小巴於公共交通系統中主要發揮輔助功能，提供往返公共運輸交匯處的接駁服務，以及為乘客較少和不適宜使用高載客量交通工具的地區提供服務。現時北區已有九巴 278K、78K、79K 號線和專線小巴 52A、54A、56A 號線來往聯和墟與粉嶺鐵路站，運輸署會因應乘客需求，調整上述路線的服務，故暫無計劃容許紅色小巴於粉嶺車站路上落客。

67. 羅世恩議員認為上述路線未能解決乘客需求，故經常出現候車人龍。他指出部分巴士路線過分迂迴，候車時間很長，鮮有乘客乘搭，而巴士服務的班次和車站位置亦未能切合乘客需要，他以海聯廣場的巴士站為例，由於巴士站與小巴士站的距離太遠，對乘客造成不便。他建議開放公共運輸交匯處予紅色小巴接載乘客，讓自由市場自行調節，無須為原有巴士或專線小巴路線增加班次。他強調透過自由市場平衡交通需求，讓乘客自行選擇交通服務是簡單、有效的解決方法。

68. 主席表示，是次會議上各委員的提案均反映粉嶺北缺乏公共交通服務連接粉嶺鐵路站。他指出現時紅色小巴應可以自由營運，並詢問運輸署是否對紅色小巴於公共運輸交匯處營運設有限制。他希望運輸署能放寬紅色小巴的服務範圍，為乘客帶來方便。

69. 謝建煌先生表示，根據九巴提供的數據，上午 7 時 30 分至 8 時期間，278K 號線巴士的乘客率為 73%，顯示該路線仍有剩餘載客能力，他亦曾進行實地觀察，乘客於聯和墟巴士站仍能成功上車。有關海聯廣場的巴士站問題，運輸署會視乎實際交通情況，與九巴研究於上述位置設立巴士站，以疏導乘客。

70. 主席要求運輸署研究放寬對紅色小巴的營運限制。他建

運輸署

議有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

第 9 項——提案：要求改善沙頭角公路沿線公共交通服務
(委員會文件第 20/2012 號)

71. 鄧根年議員介紹委員會文件第 20/2012 號。

72. 謝建煌先生回應，運輸署、九巴和小巴營辦商已密切留意沙頭角公路的交通服務，並會增加服務班次。小巴營辦商已於 3 月 28 日加派一輛小巴全日行走專線小巴 55K 號線；九巴亦安排特別班次於上午 7 時 45 分由大塘湖開出。運輸署會監察沙頭角墟和沙頭角公路沿途的交通需求，並於早上繁忙時間在軍地一帶進行交通調查，如發現班次延誤或不足，會聯絡小巴營辦商要求改善服務，以盡量配合乘客的通勤時間，而過去一周的交通服務已有所改善。運輸署會繼續監察九巴 78K、79K 號線和專線小巴 55K 號線的乘客需求，於有需要時會增加班次。

73. 施超強先生表示，去年九巴與運輸署、小巴營辦商和區議員舉行會議後，已着手跟進有關情況。現時九巴於早上繁忙時間增加 5 班車行走 78K 號線，其中 2 班由沙頭角總站開出只往粉嶺鐵路站，以疏導上班人流。九巴每月亦於繁忙時間進行交通調查，自沙頭角禁區開放後，九巴不斷留意 78K 號線的情況，並與運輸署和警方保持聯絡。逢星期六、日，九巴已增加 4 班車，並以雙層巴士行走該路線，餘下的一輛單層巴士將於車長完成培訓後轉為雙層巴士。此外，九巴會派出職員巡邏，按需要增加額外班次。他希望委員明白，雖然沙頭角區的人口有所增加，但該區仍屬低密度住宅區，客量應不會急增。

74. 鄧根年議員認為沙頭角的交通問題雖暫時得到紓緩，但仍然有待解決，因此，他建議於大塘湖或馬尾下開設新小巴路線，或增加現有小巴路線的班次。他指出，現時沙頭角公路中段的居民難以上車，而由軍地至大塘湖一段的居民必須倚靠公共交通工具出入，他質疑當局是否完全掌握行走專線小巴 55K 號線的車輛數目，並認為當局未能體會居民苦無公共交通服務的感受。雖然他支持小巴營辦商合理地增加車費，但營辦商必

須相應提供合理的服務。最後，他希望區議會能夠與運輸署和公共交通服務營辦商成爲合作伙伴，合力找出解決方案。

75. 溫和輝議員指出，沙頭角居民於下午繁忙時間和假日須等候很長時間方能乘搭回程巴士，而由於從上水開往沙頭角的小巴會駛經天平邨、聯和墟與粉嶺圍等地，吸引沿線居民選搭，令小巴服務供不應求。他建議運輸署考慮修改巴士和小巴的路線，減少途經的地區以增加車輛流轉量和班次。此外，他建議 78K 號線巴士於非繁忙時間不繞經客量少的偏僻地區，以有效調配交通資源。

76. 溫和達議員表示，自沙頭角禁區開放後，早上 7 時前已有數輛巴士停泊於担水坑巴士站準備接載乘客，他認同上述安排。此外，由於部分乘客未有留意非持禁區紙人士須於担水坑站下車，結果引起不必要的誤會，他建議九巴爲 78K 號線巴士加設語音或 LED 顯示屏提示，提醒乘客沙頭角總站仍屬禁區範圍。他指出由沙頭角禁區開出的小巴於繁忙時間或因客滿而跳站，故建議鼓勵小巴營運商於總站預留部分座位，供沙頭角公路沿途乘客上車。他亦建議當局加強宣傳，教育居民盡量避免於交通高峰時段出門。

77. 主席總結，近日沙頭角公路沿線交通服務有所改善，顯示有關問題並非死症，他希望運輸署和九巴能夠密切監察情況，提供更好服務。他建議有關議題到此爲止，不須於下次會議討論。

第 10 項——提案：要求盡快擴闊沙頭角公路 (委員會文件第 21/2012 號)

78. 溫和輝議員介紹委員會文件第 21/2012 號，並表示現時有不少騎單車人士使用沙頭角公路，甚至曾有單車與私家車碰撞的意外發生。他補充，當局於 90 年代興建新界東北堆填區時，承諾會擴闊沙頭角公路，由於公路兩旁的路基寬闊，他相信當局收地的困難不大。他希望政府具前瞻性的思維，盡快擴闊沙頭角公路和沿線的行人路。

79. 何勁松先生感謝溫和輝議員的意見，並回應如下：

- (a) 沙頭角公路全長約 10 公里，由粉嶺馬會道迴旋處至坪輦迴旋處一段為雙線雙程分隔道路(長 3.5 公里，闊 14.6 米)，由坪輦迴旋處至沙頭角過境通道一段為雙線不分隔車道(長 6.5 公里，闊 7.3 米)，路旁設行人路(闊 1.5 米至 2.5 米不等)；
- (b) 由粉嶺馬會道迴旋處至坪輦迴旋處一段沙頭角公路的設計容量為每小時 2 800 架次，2003 年的行車流量為每小時 664 架次，行車量佔容車量的比率為 24%，2010 年的行車流量為每小時 848 架次，行車量佔容車量的比率為 30%。他解釋，如行車量佔容車量的比率為 100%，即道路的使用量已達到其設計容量；如比率上升至 120%，即道路將會出現擠塞；
- (c) 由坪輦迴旋處至沙頭角過境通道一段沙頭角公路的設計容量為每小時 800 架次，2003 年的行車流量為每小時 446 架次，行車量佔容車量的比率為 56%，2010 年的行車流量為每小時 345 架次，行車量佔容車量的比率為 43%，數據顯示沙頭角公路仍有剩餘容載能力；
- (d) 在開放邊境禁區前，政府於 2010 年 7 月完成了《邊境禁區土地規劃研究報告》，該報告為邊境禁區所釋出的土地制定了土地用途大綱作為發展指引，而建議的發展模式為鄉村式發展和作為康樂用途。報告並指出，沙頭角現時的道路網絡和交通設施大致可滿足邊境禁區開放後的交通需求；
- (e) 政府現正進行《改善沙頭角鄉鎮及鄰近地區研究》，以制定綜合地區改善計劃，優化沙頭角和鄰近地區環境，有關研究預計於本年第三季完成。由於有關改善計劃所涉及的地區仍屬邊境禁區範圍之內，他預計沙頭角公路的道路和交通設施仍可應付將來的交通需求；
- (f) 蓮塘／香園圍口岸工程研究報告中，提供了落馬洲、沙頭角、深圳灣和蓮塘／香園圍四個口岸的過境汽車流量數據。報告預計新口岸全面運作後，沙頭角口岸的每日

過境車輛將由 2010 年的 3 400 架，減少至 2020 年的 1 600 架，2030 年則回升至 2 300 架，沙頭角口岸作為過境通道的角色將會逐漸淡化。按照目前區內土地用途和規劃大綱，配合內地「東進東出、西進西出」的通關格局，他相信使用沙頭角公路的過境車輛數目大增的可能性不大；

- (g) 為配合開放沙頭角六村，當局已推行一系列交通改善措施。現時沙頭角公路／沙河路交界的路口道路改善工程已接近完成，工程包括擴闊行人路和增設車輛掉頭處，而担水坑村村口的巴士站亦擴闊至可容納 2 架旅遊巴士。此外，運輸署將會研究增加行人過路處和停車彎位，也會檢討沙頭角路(石涌凹)的車輛時速限制，但他同時指出降低時速限制將對沙頭角公路的車輛流量有一定影響，故須小心評估和衡量。

80. 主席感謝何勁松先生的詳細回應，並表示若政府部門回應委員提問時，能夠提供詳細的資料和數據，實有助雙方進行討論。

81. 鄧根年議員指出，環境保護署於興建新界東北堆填區時，曾明確向北區區議會承諾會全面擴闊沙頭角公路(由聯和墟至沙頭角墟)。然而，堆填區工程展開後，當局卻未有兌現承諾，最終只擴闊由聯和墟至孔嶺(坪輦)迴旋處的一段沙頭角公路。他表示，當時已預計沙頭角公路負荷日重，而隨着沙頭角禁區開放和地區發展，加上往返堆填區的重型車輛，當局實有需要擴闊沙頭角公路。他明白擴闊公路工程涉及不同政府部門和大量撥款，希望有關部門認真考慮委員的提案，以配合地方發展和市民需要。

82. 彭振聲議員同意沙頭角公路有擴闊的必要。他表示沙頭角公路由孔嶺(坪輦)迴旋處至沙頭角墟一段屬雙線不分隔車道，實行雙程單線行車，而現時每日有數百輛垃圾車行走沙頭角公路往返新界東北堆填區，加上不少重型車輛經沙頭角口岸往返內地，只能慢駛的重型車輛會影響其他使用沙頭角公路的車輛，而由於巴士和小巴只能緊隨重型車輛不能超車，亦間接

影響車輛流轉量和行車班次。他希望運輸署與土木工程拓展署聯絡，盡快將沙頭角公路擴闊工程納入未來兩年的工程計劃。

83. 溫和達議員表示沙頭角公路沿途有不少回收場和汽車車場，容易成為交通黑點，當局須一併考慮。此外，他認為政府有關邊境禁區的研究低估了實際交通需求，並質疑當局於沙頭角禁區開放前有否考慮交通容量。他查詢担水坑近海邊的空地和鹿頸的荒廢官地可否設立臨時停車場或上落客點供旅遊人士使用，並建議鼓勵駕駛人士於上述地點轉乘公共交通工具。他表示，上星期日已有超過 80 輛旅遊車停泊於担水坑一帶，待日後沙頭角口岸飽和後，交通將會更繁忙，政府實須預早進行規劃。他建議當局考慮限制旅遊車只可於担水坑上落客，然後隨即返回原禁區外的範圍，以減輕交通負荷。

84. 溫和輝議員指運輸署未能提供 2011 年和自沙頭角禁區開放後的車輛流量數據。此外，他不同意由坪輦迴旋處至沙頭角禁區一段沙頭角公路的容量達每小時 800 架次，隨着沙頭角居住人口增加，更多公共交通工具於沙頭角公路沿途停站，加上騎單車人士與車輛爭路，將影響車輛的行車速度，或令上述路段的容量減至每小時 600 架次，他估計該段沙頭角公路已出現飽和，認為運輸署有需要進行交通調查。此外，新界東北堆填區將會擴充，加上未來 5 年南涌、鹿頸、禾坑、萊洞、大塘湖等地可增建 500 間丁屋，交通流量將會大增。

85. 主席詢問運輸署提供的未來車輛流量數據是否只包括各口岸的過境車輛，若運輸署未有計算禁區外沙頭角公路的其他車輛，數據則不能反映公路沿線的實際情況。運輸署不能單以過境車輛作為評估汽車流量的基準。

86. 何勁松先生回應委員的提問和意見如下：

- (a) 運輸署一直鼓勵市民乘搭公共交通工具前往沙頭角六村，並已聯絡公共交通營辦商加強服務，担水坑村的巴士站亦已進行擴闊以供巴士停泊。同時警方亦作出協調，於週末、週日期間加派警務人員維持人群秩序和指揮交通，以保障行人和道路使用者安全。現時政府已收到有關於沙頭角區開辦私人停車場的申請，一般而言，

政府會要求土地發展者按照《香港規劃標準及準則》的規定，在發展範圍內提供停車泊位和上落客點。有關溫和達議員的查詢，運輸署會進一步了解有關地點的土地類別和規劃用途；

- (b) 運輸署預計於 2012 年 6 月可獲取 2011 年沙頭角公路的汽車流量數據，而 2012 年的汽車流量數據則仍在統計中。雖然道路的設計容量不會將上落客貨區和沿途車輛出入口的影響包括在內，但運輸署對道路上的上落客貨區和出入口有所限制，以免過分影響汽車流量。由於汽車車速與道路運載能力亦有一定關係，故沙頭角公路石涌凹段目前的車速限制仍維持為每小時 70 公里；
- (c) 有關道路設計與實際需求未必配合的問題，運輸署會繼續留意有關情況，如單車對容車量的影響，必要時將採取交通管理措施。根據目前的資料，2010 年沙頭角公路的行車量佔容車量的比率為 43%，即使有關比率上升，沙頭角公路應不會出現嚴重擠塞。雖然如此，運輸署會密切留意交通流量變化，並將於兩星期後進行一次交通流量調查。他強調由於擴闊道路涉及徵收土地和大量公帑，除必要的交通理據外，更需要有規劃和土地發展的理據支持；
- (d) 運輸署引用蓮塘／香園圍口岸工程研究報告，是因為跨境大型車輛對沙頭角公路的行車流量有很大影響，而該報告的數據能夠顯示未來跨境交通的變化。按照目前沙頭角的土地使用和規劃模式，以及各口岸的預計跨境車輛流量數據，使用沙頭角公路的大型車輛數目將不會增加；
- (e) 政府若進行擴充新界東北堆填區的規劃，運輸署會提供交通運輸方面的意見，若沙頭角公路超出其設計容量，運輸署會向相關部門反映，盡力協助改善道路情況。

運輸署

87. 溫和輝議員預計沙頭角區於 5 年內會增加丁屋居民 1 500 戶，並有 300 個新建公屋單位落成，加上批出丁屋用地和局部開放禁區發展旅遊等因素，沙頭角公路勢將超出負荷，他促請

運輸署研究相關數據。

88. 主席總結，沙頭角公路實有擴闊的需要，他希望運輸署接納委員的意見，並調整交通調查的統計方式和準則。由於擴闊公路屬大型工程，運輸署完成交通調查後，應聯同發展局和土木工程拓展署進行有關研究。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

運輸署

第 11 項——提案：要求盡快將上水惠州公立學校對開過路設施改爲行人過路燈

(委員會文件第 22/2012 號)

89. 黃宏滔議員介紹委員會文件第 22/2012 號。

90. 伍葆儀女士回應，運輸署已就行人過路燈的工程發出施工許可證，待路政署收到掘路許可證後，便可展開工程。路政署預計有關工程可於暑假結束前完成。

91. 黃宏滔議員感謝路政署和運輸署的跟進，他希望有關工程不會受天雨等因素而影響進度。

92. 主席希望路政署密切監察有關工程的進度。有關議題到此爲止，不須於下次會議討論。

第 12 項——提案：要求建造龍琛路行人路上蓋

(委員會文件第 23/2012 號)

93. 黃宏滔議員介紹委員會文件第 23/2012 號。

94. 黃建男先生回應，運輸署已派員了解龍琛路的設計和實際行人流量情況。基於資源分配的考慮，行人路的行人流量須於工作日有 3 小時達到每小時 4 000 人次或以上，運輸署才會考

慮加建上蓋。運輸署於 5 月初揀選龍琛路人流最多的路段，即上水花園第一號對出的行人路位置，於早晚時段進行人流統計。他表示，該路段於早上繁忙時段的行人流量為每小時約 2 400 人次，統計於上午 9 時左右人流下降後暫停；而下午繁忙時段的行人流量則為每小時約 1 600 人次，統計亦於下午 7 時 15 分左右人流下降後結束。鑑於龍琛路的人流低於每小時 4 000 人次的要求，運輸署未有計劃加建行人路上蓋。

95. 黃宏滔議員不同意運輸署的回應，他指出龍琛路由上水鐵路站一直伸延至上水花園第一號，運輸署只揀選龍琛路的一段行人路進行統計並不公平，運輸署不應只根據龍琛路其中一段的人流數據便拒絕建造上蓋。他表示，龍琛路為上水區的中心地帶，運輸署指龍琛路的人流每小時不足 4 000 人次，實令人難以信服。

96. 主席表示，現時運輸署就加建行人路上蓋的門檻過高，實有需要作出檢討。由於委員會曾多次討論類似提案，他建議委員考慮以委員會的名義，向地區小型工程及環境改善委員會提出提案，要求為龍琛路建造行人路上蓋。

97. 鄧根年議員認為居民的實際需要理應凌駕於運輸署的人流要求準則，他以龍躍頭、馬尾下、塘坑為例，雖然上述地點的行人流量不足，但經過各方爭取後，當局亦願意安裝行人過路設施。事實上，龍琛路往天平邨一帶的人流不少，他同意主席的建議，將有關議題轉交地區小型工程及環境改善委員會跟進。

98. 余希華女士表示，由於地區小型工程及環境改善委員會 5 月份的會議議程已確定，故建造龍琛路行人路上蓋的議題須留待 7 月份的會議討論。

99. 主席總結，秘書處將以交通及運輸委員會的名義，向地區小型工程及環境改善委員會提交建造龍琛路行人路上蓋的提案。有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

秘書處

(會後按語：黃宏滔議員於會後通知秘書處，他將聯同柯倩儀議

員和王潤強議員向地區小型工程及環境改善委員會提交要求建造龍琛路行人路上蓋的提案。)

第 13 項——成立北區交通調查工作小組

(委員會文件第 25/2012 號)

100. 主席介紹委員會文件第 25/2012 號，並請委員考慮和通過文件中有關成立北區交通調查工作小組的建議安排。

101. 委員會一致通過成立北區交通調查工作小組和相關安排。

第 14 項——北區區議會交通及運輸委員會 2012 - 13 年度社區參與計劃撥款分配草案

(委員會文件第 26/2012 號)

102. 主席介紹委員會文件第 26/2012 號，並請委員考慮和通過文件中的撥款分配建議。

103. 委員會一致通過撥款分配草案。

第 15 項——北區港鐵站月台幕門及設施改善工作小組工作進度匯報

104. 主席表示，北區港鐵站月台幕門及設施改善工作小組第 1 次會議已於 2012 年 4 月 24 日舉行。工作小組通過由他本人擔任主席，並將工作小組的性質修訂為常設工作小組。他請委員會通過上述修訂。

105. 委員會通過把北區港鐵站月台幕門及設施改善工作小組的性質修訂為常設工作小組。

106. 主席匯報，當日港鐵公司(下稱「港鐵」)派出工程師出席會議，向工作小組解釋東鐵線車站加裝月台閘門的情況和困難，並介紹北區港鐵站內設施改善工程的概況。工作小組要求港鐵於下次工作小組會議提供港鐵各線發生墮軌事件的數據，以及派出結構工程師進一步解釋月台結構加固工程，並要求運輸署主動跟進月台閘門工程計劃。工作小組認為港鐵應改善車站環境、客戶服務設施和通道設施，以配合北區和未來沙中線的需要。工作小組將於下次會議繼續跟進通道設施的改善方案。

第 16 項——續議事項

(a) 要求 279X、276A 巴士線於清河交通交匯處增設中途站
(第 2 次會議記錄第 57 至第 64 段)

107. 謝建煌先生表示，有關 279X 號線巴士於清河交通交匯處增設中途站一事，運輸署須研究交匯處內的巴士站設施能否應付額外的巴士路線。

108. 李述恆先生補充，若 276A 號線巴士延長服務路線，將增加行車時間和影響班次，加上九巴現時已提供 273A 號線與 276A 號線的八達通轉乘優惠，故現階段無意將上述路線伸延至清河邨。九巴將於 2013 - 2014 年度的北區巴士路線發展計劃中，因應北區人口轉變，檢視把 279X 號巴士的路線延長至清河邨的可行性。

109. 藍偉良議員不滿運輸署和九巴的回覆千篇一律，他認為 276A 號線與 273A 號線的轉乘優惠不切實際，而九巴指 276A 號線巴士於清河邨設站會影響班次的說法亦不合理。他指出，276A 號線巴士服務清河邨不會大幅延長行車路線，而乘搭 276A 號線巴士的居民亦不願浪費時間於上水鐵路站轉乘 273A 號線巴士返回清河邨。他認為 276A 號線巴士回程時行經清曉路再轉入保健路絕不會阻礙時間，質疑當局的決定是否受政策所限。他同意 279X 號線巴士途經清河邨會增加行車時間約 8 至 10 分鐘，但他希望運輸署和九巴對市民公道，不可漠視市民的

需要。

110. 曾勁聰議員表示，276A 號線與 273A 號線的轉乘優惠對清曉路附近居民來說不切實際，他亦認為 276A 號線巴士途經清曉路不需要太多時間，卻可以便利居民。此外，愈來愈多北區居民乘搭 279A 號線巴士和利用大欖隧道的轉乘優惠，他希望當局積極考慮將上述路線的服務延伸至清曉路。

111. 主席認為九巴可以優先考慮和研究 276A 號巴士線，並與運輸署商討調動服務的安排。

112. 藍偉良議員要求運輸署就委員的意見作出回應。

113. 謝建煌先生回應，運輸署須與九巴進一步研究 276A 號線巴士繞經清曉路的方案，然後再向委員會匯報進度。

運輸署
九巴

114. 主席總結，運輸署將繼續與九巴商討解決方案。有關議題於下次會議繼續跟進。

(b) 要求優化北區八達通巴士轉乘計劃
(第 2 次會議記錄第 65 至第 69 段)

115. 李述恆先生匯報，九巴現正制定 2013 - 2014 年度的巴士路線發展計劃，在可以增加巴士網絡效益的前提下，九巴會檢討和優化八達通巴士轉乘計劃。由於巴士路線發展計劃仍在草擬階段，九巴會備悉委員的意見，待有實質進展後再向委員會匯報。

116. 主席期待九巴能夠盡快匯報有關優化北區八達通轉乘計劃的進展，並希望九巴主動檢討和跟進情況。有關議題到此為止，不須於下次會議討論。

九巴

(c) 要求 261 設雙向分段收費
(第 2 次會議記錄第 82 至第 92 段)

117. 李述恆先生匯報，由於九巴現時面對嚴峻的經營環境，加上 270 號線巴士已提供往返上水鐵路站至天平邨和翠麗花園的服務，九巴無法為 261 號線巴士提供雙向分段收費。

118. 柯倩儀議員不滿九巴的回覆，她質疑九巴面對經營困難，卻仍為屯門區提供分段收費，只因九巴在屯門區面對輕鐵的競爭，而由於北區缺乏其他交通服務的競爭，九巴因而拒絕為北區提供分段收費。

119. 黃宏滔議員無法理解九巴的解釋，現時委員並非要求把 261 號線巴士的服務路線延長，巴士回程時於上水鐵路站接載乘客前往天平邨，不會因此增加成本。九巴為屯門區提供分段收費，卻以經營困難為理由不肯為上水居民提供分段收費，他對此感到非常不滿。他認為若九巴面對經營困難，大可將該路線的經營權交出，改由其他巴士公司接辦。

120. 主席認為，九巴可以利用不同理由，解釋為何無法為 261 號線巴士提供雙向分段收費，但以經營困難作為解釋，實在令人難以接受，甚至是火上加油，他希望九巴於下次會議清楚交代原因。他建議有關議題於下次會議繼續跟進。

九巴

第 17 項——其他事項

121. 委員會沒有提出其他事項討論。

第 18 項——下次開會日期

122. 主席宣布，下次會議將於 2012 年 7 月 9 日(星期一)下午 2 時 30 分在北區區議會會議室舉行。

123. 會議於下午 5 時 40 分結束。

北區區議會秘書處
2012 年 6 月