

北區區議會交通及運輸委員會
第 10 次會議記錄

日期：2013 年 7 月 8 日(星期一)

時間：下午 2 時 30 分至 5 時 04 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, SBS, 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
	藍偉良議員	會議開始	下午 4:16
	黃宏滔議員	會議開始	會議結束
	溫和輝議員	會議開始	會議結束
	柯倩儀議員	會議開始	會議結束
	曾勁聰議員	會議開始	會議結束
	廖國華議員	會議開始	會議結束
	羅世恩議員	會議開始	會議結束
	彭振聲議員, MH	下午 2:32	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
	黃成智先生	下午 2:57	下午 4:50
	陳凱婷女士	會議開始	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

尤建中先生, JP	民政事務總署北區民政事務專員
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
吳嘉華先生	運輸署工程師／北區 1

謝慧女士	運輸署工程師／北區 2
杜穎嫦女士	土木工程拓展署 工程師／7(新界西及北)
伍葆儀女士	路政署區域工程師／北區及粉嶺
邵陽龍先生	房屋署房屋事務經理／大埔及北區一
溫東盛先生	香港警務處大埔區交通隊警署警長
黃志文先生	香港警務處邊界區交通隊警署警長
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 社區事務經理
李述恆先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 高級主任(策劃及發展)
施超強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 車務主任

議程第 8 項

廖華基先生

龍運巴士有限公司車務主任

議程第 9 項

陳碧君女士

九龍巴士(一九三三)有限公司
企業事務總監

議程第 10 項

劉鎮海先生

青連副主席

符溢恆先生

青連義工

未克出席者

賴心議員

溫和達議員

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，賴心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。

(彭振聲議員於此時到席。)

第 1 項——通過 2013 年 5 月 13 日第 9 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 9 次會議記錄。

第 2 項——建議沙頭角公路石涌凹路段車速限制由現時每小時限制 70 公里調整至 50 公里
(委員會文件第 23/2013 號)

5. 謝慧女士介紹委員會文件第 23/2013 號。
6. 溫和輝議員表示，自邊境禁區局部開放後，由凹下村至沙頭角禁區閘口一段沙頭角公路的汽車流量大增，不少村民希望上述路段的車速限制能調整至每小時 50 公里，過去他曾提出有關建議，故他歡迎運輸署接納地區的意見，並希望其他委員予以支持。
7. 主席總結，委員會同意調整沙頭角公路石涌凹路段車速限制的建議，並請謝慧女士於會後跟進有關安排，並與相關議員聯絡。他建議有關議題的討論到此為止，不須於下次會議討論。

運輸署

第 3 項——建議修改專線小巴第 502 號線(大埔那打素醫院—清河邨)的行車路線
(委員會文件第 24/2013 號)

8. 謝建煌先生介紹委員會文件第 24/2013 號。
9. 姚銘議員提出以下問題、建議和意見：

- (a) 專線小巴 502 號線自數年前改經一鳴路後，有不少市民投訴該線經常出現不停站和脫班的情況，他希望運輸署的建議可以改善往返粉嶺南和大埔的交通服務，而北區巴士路線發展計劃落實後，九巴 73 號線改經一鳴路將可彌補服務的不足；
- (b) 現時專線小巴 502 號線的車費過高，他詢問於精簡行車路線後車費是否有下調空間；
- (c) 運輸署應就精簡行車路線一事設立緩衝期，讓原本乘搭專線小巴 502 號線的乘客有足夠時間適應改變，逐步改乘九巴 73 號線。

10. 曾勁聰議員歡迎運輸署的建議。他指出清曉路一帶不少居民乘搭專線小巴 502 號線往返大埔，現時專線小巴營辦商既承諾加強服務，他希望可同時加強返回上水的回程服務，穩定小巴班次。

11. 藍偉良議員支持運輸署的建議。他指出專線小巴 502 號線自改經一鳴路後，於清河邨總站登車的乘客不斷投訴該線經常脫班，而是次當局精簡專線小巴 502 號線的行車路線，正好反映北區巴士路線發展計劃的好處，讓不同類型的交通服務互相補足，令市民受惠。

12. 主席請謝建煌先生就姚銘議員有關調整車費和設立緩衝期的建議回應。

13. 謝建煌先生回應稱，運輸署會要求專線小巴營辦商加強服務，並在精簡行車路線前設立一至兩星期的緩衝期，確保巴士和專線小巴服務的改動順利銜接，亦讓一鳴路一帶的居民適應有關轉變。

運輸署

14. 主席總結，委員均支持運輸署的計劃，並請運輸署盡快與專線小巴營辦商跟進相關安排。他建議有關議題的討論到此為止，不須於下次會議討論。

第 4 項——提案：要求長者及殘疾人士「2 元乘車優惠」擴展至小巴

(委員會文件第 25/2013 號)

第 5 項——提案：要求長者及殘疾人士兩元乘搭公共交通優惠計劃擴展至專線小巴

(委員會文件第 26/2013 號)

15. 主席表示，由於兩項提案(委員會文件第 25/2013 號和第 26/2013 號)的內容相關，他建議一併討論，以節省時間。

16. 黃宏滔議員介紹委員會文件第 25/2013 號。

17. 侯金林議員介紹委員會文件第 26/2013 號。他補充說，現時全港約有 3 070 輛專線小巴，每日載客量超過 120 萬人次，當局有需要把長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(下稱「優惠計劃」)擴展至專線小巴。

18. 主席表示，勞工及福利局(下稱「勞福局」)就提案作出的書面回覆已於會議前發送予委員參閱，他請運輸署代表回應提案。

19. 謝建煌先生回應稱，由於專線小巴營辦商數目眾多，當中不少更屬小本經營，他們的運作模式和財政狀況各有不同，當局需要時間探討有關建議，並與業界商討。

20. 曾興隆先生支持上述兩項提案。他指根據運輸署的資料顯示，專線小巴每日的載客量約為 152 萬人次，按 65 歲以上人士佔全港人口 13.3% 計算，如把優惠計劃擴展至專線小巴，將有超過 20 萬名長者受惠。他希望當局着力跟進有關建議。

21. 鄧根年議員表示，長者或殘疾人士過去對社會作出不少貢獻，作為負責任的政府，當局應回饋他們。現時優惠計劃已涵蓋港鐵、專營巴士和渡輪服務，既然專線小巴服務由運輸署規管，他相信當局有能力把優惠計劃擴展至專線小巴。現時政府財政盈餘充裕，他認為當局值得為長者和殘疾人士提供票價優惠。

22. 主席請運輸署與勞福局保持緊密聯繫，繼續跟進有關事宜。他建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

第 6 項——提案：要求增加馬草壟專線小巴服務及開辦料壘村專線小巴

(委員會文件第 27/2013 號)

23. 侯金林議員介紹委員會文件第 27/2013 號。他補充說，現時專線小巴營辦商只為馬草壟(信義新村)提供 5 班特別班次(早上三班和下午兩班)，星期六、日和公眾假期則不提供服務，難以應付邊境禁區開放後的交通需要，理應加強服務。此外，市民必須持禁區通行證方能進出港鐵羅湖站，而料壘村解禁後，居民不可再倚靠港鐵出入(因某些村民於禁區開放後不再獲發禁區通行證)，故開辦料壘村專線小巴服務對居民極為重要。

24. 謝建煌先生回應稱，來往馬草壟信義新村與港鐵上水站的專線小巴 51K 號線特別班次已於 2012 年 11 月 12 日投入服務。基於道路情況的考慮，上述路線的服務未能伸延至料壘村，料壘村和得月樓的居民暫時可沿用鄉村車服務，或於港鐵羅湖站乘搭港鐵往返上水。運輸署備悉委員的意見，並會與專線小巴營辦商密切留意乘客的需求和道路情況，適時改善服務。此外，運輸署會考慮乘客於星期六、日和公眾假期對上述路線的需求，並於會後進一步與侯金林議員跟進。

運輸署

25. 鄧根年議員表示，馬草壟的專線小巴服務不敷應用，而料壘村則未有專線小巴服務，居民必須步行約 20 分鐘才到達港鐵站，並須於警崗接受檢查，出入極為不便。現時鄉村車班次疏落，車廂內悶熱難擋，加上鄉村車的保險問題，服務早已不合時宜，對乘客並不公平。他認為由料壘村經古洞往石湖墟沿途的乘客人數不少，故促請當局早日開辦有關專線小巴服務，並希望委員支持居民爭取合理權益。

26. 溫和輝議員表示，由於村民不再持有禁區通行證，故不可繼續選搭港鐵前往原屬邊境禁區的村落。如當局未能完善有關地區的交通配套，照顧沒有禁區通行證的市民的需要，開放邊境禁

區將無實際作用，他希望運輸署認真考慮上述問題。

27. 鄧根年議員以機場巴士 A43 號線為例，當初運輸署拒絕開辦往返北區的機場巴士路線，經議員極力爭取後，最終得以開辦有關路線，而乘客反應理想。當局可先試辦料壘村專線小巴服務，然後視乎乘客反應調整服務。如料壘村的配套設施不足，他希望相關部門完善有關設施，以應付邊境禁區開放後的需要。

28. 主席總結，由於運輸署將與侯金林議員和當區區議員繼續跟進上述事宜，他建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

(黃成智先生於此時到席。)

第 7 項——提案：要求將鹿頸路口政府空地開闢為車輛停泊處 (委員會文件第 28/2013 號)

29. 溫和輝議員介紹委員會文件第 28/2013 號。

30. 主席表示，規劃署、漁農自然護理署(下稱「漁護署」)和北區地政處就提案作出的書面回覆已於會議前發送予委員參閱，他請運輸署代表回應提案。

31. 謝慧女士回應稱，運輸署明白於周末和假日有大量旅遊車前往沙頭角公路沿線的旅遊景點，故原則上支持增加車輛停泊處。然而，由於委員建議的地點在《鹿頸及禾坑分區計劃大綱核准圖》上劃作海岸保護區，如將該處發展為車輛停泊處，必須先向城市規劃委員會(下稱「城規會」)申請改劃土地用途，運輸署將於收到申請後就交通安排提供意見。

32. 鄧根年議員表示，不少旅遊車經常違例停泊於丹竹坑巴士站附近，嚴重影響巴士和專線小巴上落客，如當局未能提供足夠車輛停泊處，單靠票控亦無法解決問題。他請當局尋找合適位置提供車輛停泊處和上落客區，並希望運輸署和警方以不擾民為原則提出解決方法。

33. 溫和輝議員表示，根據部門的書面回覆，北區地政處未有反對提案的建議，但指須獲得城規會的規劃許可，故可視作該部門支持有關建議，而漁護署亦未有明確反對建議，只表示有關土地不宜發展。由於規劃署表示基於公眾利益而必須進行的基礎設施項目有可能獲得批准，如何界定公眾利益便是關鍵所在。沙頭角公路沿線居民深受交通擠塞問題困擾，他認為問題涉及公眾利益，故希望有關部門為居民設想。

34. 蘇西智議員支持是項提案，並提出以下意見：

- (a) 有關空地由填土得來，而海岸線亦非自然形成，過去政府為打擊走私活動和違例泊車而將空地圍封，致令植物叢生，政府現以保育為理由限制發展並不合理。當局應清理空地內的植物，提供泊車設施和瞭望台，讓市民可欣賞海岸線和紅樹林，絕非任由土地荒廢；
- (b) 既然政府有意推動本土經濟，鼓勵市民到鹿頸等郊區遊覽，便應完善相關交通配套便利市民，因此他認為開闢車輛停泊處的建議合乎公眾利益；
- (c) 有關部門未有了解來龍去脈，只是紙上談兵，作風僵化。香港土地供應短缺，他不希望出現樹木霸佔土地的情況。

35. 姚銘議員認為保安局在開放邊境禁區一事上過於倉促，未有就政策帶來的民生和交通影響與區議會充分溝通。開放後的邊境禁區吸引大量市民前來遊覽，造成假日有數以百計的旅遊車阻塞道路，加上往來中港兩地的貨櫃車，對市民構成危險。當局須全面規劃交通配套，並完善開放邊境禁區的安排。

36. 謝慧女士表示，規劃署較早前曾接獲議員與地區人士就於沙頭角設立車輛停泊處的意見，運輸署得知規劃署正考慮改變担水坑村附近一幅綠化地帶和鄰近新村、木棉頭一幅農業用地的用途，並將會進行諮詢。如上述土地成功改變用途，將可按規劃條件申請作為車輛停泊處。

37. 溫和輝議員表示，上述兩幅土地面積細小，雖可用作私人

停車場供私家車停泊，但無法容納大量旅遊車。現時旅遊車不准駛入南涌、鹿頸的部分道路，有旅遊車甚至須於上落客後暫時返回聯和墟等待乘客。他強調警務處、運輸署、漁護署和北區地政處並沒有反對提案的建議，而建議亦合乎公眾利益。

38. 彭振聲議員支持是項提案，並指當局未有考慮沙頭角禁區開放後會吸引大量遊客，政府有責任提供泊車設施，而參觀沙頭角六村的遊客來自全港各區，涉及全港市民的利益。現時不少旅遊車停泊在行人路上，遊客下車後須走進行車線前往景點，易生意外，他認為鹿頸路口的空地是設立旅遊車停泊處的理想地點，可方便遊客前往沙頭角、鹿頸附近的村落和海邊，讓全港市民受惠。

39. 主席總結，委員均認為沙頭角必須有足夠的車輛停泊處，他請運輸署聯絡相關部門與議員舉行會議，並進行實地視察，於沙頭角公路一帶尋找合適地點作為車輛停泊處。他建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署

第 8 項——提案：要求 A43 於早上時段加密班次及延長晚上服務時間

(委員會文件第 29/2013 號)

40. 主席歡迎龍運巴士有限公司(下稱「龍運巴士」)車務主任廖華基先生列席會議。

41. 黃宏滔議員介紹委員會文件第 29/2013 號。

42. 主席表示，龍運巴士就提案作出的書面回覆已於會議前發送予委員參閱，他請運輸署和龍運巴士代表回應提案。

43. 廖華基先生就委員的建議作出以下回應：

- (a) 機場巴士 A43 號線於早上 5 時 20 分至 7 時 15 分由聯和墟開出的班次為每 15 至 20 分鐘一班，而晚上 11 時至 12 時由機場開出的班次為每 30 分鐘一班。根據記錄，該線首

班次至 7 時 15 分由聯和墟開出的班次平均載客率約 76%，而晚上 11 時至 12 時由機場開出的班次平均載客率約 46%，數據顯示該線在早上和晚上的班次仍有剩餘載客空間。此外，外勤人員亦會因應實際情況於晚上 11 時 45 分加開班次；

- (b) 即使乘客未能趕及 A43 號線的尾班車，亦可選乘深宵巴士 N42A 號線。N42A 號線於晚上 12 時 20 分由港鐵東涌站開出，經機場貨運區前往機場接載乘客返回粉嶺；
- (c) 雖然 A43 號線的服務尚算足夠，但龍運巴士會考慮委員的意見，並研究有關建議的可行性。

44. 謝建煌先生回應稱，運輸署曾就 A43 號線進行調查，結果與龍運巴士的調查結果大致相若。他知悉部分乘客未能登車，運輸署會與龍運巴士保持密切溝通，實地調查和監察服務水平，並於有需要時要求龍運巴士加開班次。

45. 曾勁聰議員表示，不少機場巴士的乘客均攜帶行李，行李架不敷應用，甚至須佔用輪椅停放區域，龍運巴士實有需要加強服務，他質疑龍運巴士計算載客率時未有考慮上述問題，按現時的數據作出判斷並不合理。此外，即使乘客趕及於尾班車開出前到達巴士站，亦會因客滿而無法登車，只能改乘 N42A 號線，但該線行車路線迂迴，乘客須多花一小時方能返回北區，他希望龍運巴士加開一至兩班夜間班次，應付下班歸家的居民和旅客的需要。

46. 黃宏滔議員同意曾勁聰議員的意見，假設每名乘客均攜帶一件行李，行李便須佔用行李架以外的空間。如龍運巴士的調查只計算乘客人數，A43 號線必定無法達到載客率 100% 的水平，他詢問該線的平均載客率達 76% 時車廂的實際情況。由於不少北區居民乘搭該線上班，他希望龍運巴士於繁忙時間加開班次疏導乘客。

47. 彭振聲議員表示，不少粉嶺圍居民移居海外後經常返港，現時他們必須前往祥華邨乘搭 A43 號線，過去該線曾於粉嶺新運

路(粉嶺游泳池附近)設站，他希望龍運巴士重設該站，以方便居民。

48. 主席總結，由於現時北區並未設有 E 線(北大嶼山對外路線)，在機場或東涌工作的居民須乘搭 A43 號線上班，如班次疏落或巴士客滿，他們或會因此遲到，故希望龍運巴士與議員進行實地視察並檢視乘客人數，盡快增加班次。他請運輸署監察龍運巴士的服務，並建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署
龍運巴士

第 9 項——2013-14 年度北區巴士路線發展計劃

(委員會文件第 31/2013 號)

49. 主席表示，委員會於上次會議通過本年度北區巴士路線發展計劃的大部分建議，但由於九巴 70X 和 277P 號線的服務安排仍有爭議，故交還北區巴士路線發展計劃工作小組重新討論，而運輸署和九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)亦須就 70K 號線作為學校路線一事作進一步研究。運輸署和九巴公司已於 2013 年 7 月 3 日舉行的工作小組會議上交代 70K、70X 和 277P 號線的建議服務安排，工作小組基本上同意有關建議，並要求當局進一步作出微調，然後提交討論文件予委員會討論。有關文件已於會議前發送予委員參閱，他請運輸署代表介紹文件。

50. 謝建煌先生介紹委員會文件第 31/2013 號。

51. 主席表示，運輸署採納了工作小組的意見，277P 和 277E 號線回程時將繞經新運路和馬會道(翠麗花園分站)，而 277P 號線亦提早於下午 4 時提供回程服務。

52. 廖國華議員提出以下建議和意見：

- (a) 70K 號線的巴士數目由 5 輛增至 8 輛，九巴公司應可將 70K 號線在繁忙時段的服務維持於每 12 分鐘一班；
- (b) 雖然 70X 號線被 277P 和 277E 號線取代，但他希望運輸署和九巴公司可加密 277P 和 277E 號線的班次，以方便市民

上班。他亦感謝當局安排 277P 和 277E 號線途經馬會道，方便附近村民；

- (c) 他稍後將就 73 號線的服務安排與九巴公司和相關學校校長作進一步討論。

53. 羅世恩議員提出以下建議和意見：

- (a) 雖然運輸署和九巴公司於工作小組會議上回應了部分訴求，但 70K 號線在繁忙時段的班次由每 12 分鐘一班改為每 15 分鐘一班，是不能接受。即使行車路線延長，服務水平亦不能倒退，否則難以吸引市民利用該線轉乘，九巴公司須進一步增加巴士數目；
- (b) 北區巴士路線發展計劃建議取消 70X 號線，將三輛巴士抽調至大埔。如當局保留和優化 70X 號線，繼續途經大窩西支路並將行車時間縮短至一小時，便無須抽調巴士至大埔，更可將巴士調至 70K 號線以增加班次。他不滿九巴公司未有提出實質的優化建議；
- (c) 277P 號線於非繁忙時段的班次為每小時一班，班次疏落與過去柴油火車無異，難以吸引乘客。既然現時 70X 號線的班次為每 30 分鐘一班，九巴公司實無須取消 70X 號線，他質疑九巴公司於試辦期後會以乘客反應欠佳為理由，取消 277P 號線於非繁忙時段的服務，他希望委員慎重考慮是否支持當局的重組方案。

54. 藍偉良議員表示，本年度北區巴士路線發展計劃經過委員會和工作小組多番討論，關鍵在於 70X、277P、277E 和 70K 號線的服務安排。他認為計劃能為北區居民帶來方便，期望委員可以求同存異，不要因為些微分歧而擱置計劃。他認為區議員可於試辦期間密切監察服務情況，無須猜度九巴公司部署取消建議新增的巴士路線。

55. 黃宏滔議員提出以下建議和意見：

- (a) 北區巴士路線發展計劃新增不少巴士服務，如全日過海巴

士路線、往西九龍巴士路線和深宵巴士路線等，對北區居民有好處；

- (b) 作為天平邨區議員與聯和墟居民，他須經常由聯和墟前往上水，每次等候專線小巴或九巴 73 和 73A 號線的時間不少於 25 分鐘，而巴士站與小巴站因位置不同而令候車乘客疲於奔命。70K 號線將提供來往華明邨、聯和墟與上水的服務，他希望當局盡快落實有關安排；
- (c) 經過多番磋商後，現時 277P 和 277E 的服務安排有可取之處，他希望先讓九巴公司試辦上述路線以測試反應。由於有不少北區居民往返東九龍，他相信有關路線的前景理想，將來必須增加班次應付需求。他期望運輸署和九巴公司於試辦期後給予積極回應。

56. 黃成智先生提出以下建議和意見：

- (a) 1958 年柴油火車的班次為每小時一班，而建議的 277P 號線的班次卻倒退至當年的水平，他質疑運輸署和九巴公司是否有決心改善北區的巴士服務，而重組巴士路線以改善服務是當局的責任，並不是對北區居民的施捨；
- (b) 277P 和 277E 號線是因為地區強烈反對取消 70X 號線而產生，如將來上述路線的反應強差人意，他擔心當局會藉詞取消路線。70X 號線正因服務欠佳以致乘客疏落，他認為當局應全面改善 70X 號線的服務安排，現當局不顧必須乘搭該線乘客的需要而取消路線，實在是本末倒置；
- (c) 他質疑部分議員只顧及其選區居民的少數利益，接受現時的重組方案。他要求運輸署重整北區巴士路線的重組方向，重點在於改善服務，而非為將來削減巴士路線製造理由。

57. 姚銘議員表示，277X 號線是於 2003 年由 70X 號線分拆出來的特快路線，當年未有同時理順相關路線，結果造成路線重覆。此外，他不明白為何有委員執着於北區巴士路線重組須顧及大埔大窩西支路的居民，北區區議會負責照顧北區市民的利益，

而大埔市民的交通安排應交由大埔區處理。

58. 柯倩儀議員提出以下建議和意見：

- (a) 她不明白有委員堅持要求 70X 號線必須途經大窩西支路的原因；
- (b) 70K 號線能夠方便北區和天平邨的長者前往北區醫院，她不明白有委員反對有關建議的原因；
- (c) 277P 和 277E 號線是 70X 號線的優化路線，能讓上水居民直接快捷地前往東九龍，而現時的爭論點在於有關路線於試辦期後會否加密班次。主席曾於工作小組的會議上明確表示，有關路線的班次於檢討後只可增加而不可減少，九巴公司於試辦期後削減路線純屬委員的猜測。她期望將來運輸署和九巴公司檢討服務後，會優化路線和增加班次，讓北區居民受惠。

59. 鄧根年議員認為巴士路線重組利多於弊。儘管乘客均希望得到點到點的巴士服務，然而這是不設實際的，他認同當局須有效地運用有限的資源為市民提供服務，如大部分市民認為當局的方案已有所改善，委員便應該接受和支持。他希望委員會可於是次會議作出結論，讓運輸署和九巴公司着手展開工作。

60. 羅世恩議員補充說，北區區議會處理北區的事務是理所當然的，惟委員應留意大窩西支路的橋頭村亦屬北區的範圍。此外，北區巴士服務於試辦期後只加不減只是區議會單方面的想法，九巴公司始終未有就此作出承諾，故他詢問九巴公司會否於此時明確表態。他擔心 70X 號線取消後，北區的巴士服務會愈來愈少，市民最終或會一無所有，他促請委員為市民的福祉着想，仔細考慮應否全盤接受現時的方案。

61. 謝建煌先生回應稱，運輸署與九巴公司將密切留意 70K 號線於繁忙時段的服務情況，確保現時乘客所享有的服務不會倒退。他重申運輸署將於試辦路線三個月後檢討服務，並以提高服務質素為目標。

62. 陳碧君女士回應稱，九巴公司備悉委員的意見，如路線的乘客量因路線重組而上升，會因應乘客需求調整服務班次。

63. 主席提出以下建議和意見：

- (a) 北區巴士路線重組的討論先後經歷一次地區諮詢會、4 次工作小組會議和兩次委員會會議，他與其他議員、運輸署和九巴公司的代表亦曾出席區內不同居民大會聽取意見。他相信大家留意到當局的修訂方案已回應居民的部分訴求，儘管方案仍有改善空間，然而 277P 和 277E 號線已較 70X 號線優勝，上水居民對簡化行車路線後的新路線期望很高，亦有信心爭取於試辦期後加強服務；
- (b) 本年度北區巴士路線發展計劃的重點是重組路線，由於九巴公司未有投放額外資源，委員須按市民的需求作出取捨，他認為現時的方案較過去理想，亦獲大部分居民接受。雖然 277P 和 277E 號線提供全日服務和增加班次是最理想的安排，但經過多番討論後運輸署和九巴公司仍表示現階段只能提供有限度服務，如委員會繼續堅持不讓步，巴士服務只會停滯不前，這並非居民所樂見，不少居民均希望計劃能早日落實，故他請委員考慮是否先接受此個較進步的方案；
- (c) 他不明白為何有委員未有向市民提供北區巴士路線發展計劃的全面資訊，甚至選擇性地只提供有利於推翻計劃的資料。在委員指稱運輸署未有做好諮詢工作的同時，委員亦有責任向居民清楚傳達訊息和作出交代，如 277P 和 277E 號線於繁忙時段的平均班次，實際上較 70X 號線的班次更頻密；
- (d) 委員會須於是次會議上決定是否通過本年度北區巴士路線發展計劃，他請委員發表意見。

64. 黃成智先生表示，雖然主席相信九巴公司於試辦期後會增加 277P 和 277E 號線的班次，但他擔心當中有誤，故希望運輸署和九巴公司澄清，如 277P 和 277E 號線的乘客量理想，九巴公司會否增加班次。此外，他要求運輸署交代增加巴士班次的條件和

標準。

65. 陳碧君女士重申，如乘客量上升，九巴公司必會因應乘客需求而調整班次，並根據運輸署的指引增加車輛行走。

66. 謝建煌先生回應稱，運輸署和九巴公司會於試辦三個月後視乎乘客量的升幅而考慮增加班次。個別路線如在繁忙時段最繁忙的半小時內載客率達 100%，以及在該一小時內載客率達 85%，運輸署會考慮增加車輛行走該線，提高服務水平。

67. 鄧根年議員認為運輸署和九巴公司已就增加班次一事作出清晰回應，希望委員會盡快就本年度北區巴士路線發展計劃作出決定。

68. 羅世恩議員對 277P 號線於非繁忙時段的班次為每小時一班表示不滿，並建議委員會就本年度北區巴士路線發展計劃進行表決。

69. 主席同意羅世恩議員的建議，委員會將就本年度北區巴士路線發展計劃進行表決。

70. 秘書根據《北區區議會常規》就投票方式表決的規定解釋如下：

- (a) 在會議上或以傳閱文件方式提出的事項，如須以投票方式表決，須以委員所投的絕對多數票決定(第 31(1)條)；
- (b) 未能出席會議而欲投票的委員，可以書面委任另一位委員代其投票(第 31(2)條)，而秘書處未有收到任何書面委任文件；
- (c) 在區議會會議中，主席可投其原有的一票，並可在票數相等的情況下投決定票(第 31(3)條)；
- (d) 委員會須決定以不記名方式或以舉手方式表決(第 32條)。

71. 羅世恩議員要求委員會以記名方式進行表決。
72. 委員會決定以記名方式進行表決。
73. 廖國華議員詢問委員會是否就現時運輸署建議的 277P 號線的班次安排進行表決。
74. 主席表示，委員會將就本年度北區巴士路線發展計劃內有關 70K、277P 和 277E 號線的服務安排進行表決。運輸署將於 277P 和 277E 號線試辦三個月後檢討服務，並承諾只會考慮增加車輛行走有關路線而不會削減服務。
75. 黃成智先生表示，取消 70X 號線是本年度北區巴士路線發展計劃的一部分，他要求將取消 70X 號線加入表決內容。
76. 秘書表示，委員會於上次會議決定把 70X 號線、277P 號線和 70K 號的服務安排交還工作小組再作討論，並通過本年度北區巴士路線發展計劃內其他路線的建議。因此，委員會將就計劃內有關取消 70X 號線、開辦 277P 和 277E 號線的服務安排，以及 70K 號線的服務安排進行表決，有關資料已載列於委員會文件第 31/2013 號。
77. 羅世恩議員表示，由於 70K 號線的服務安排爭議不大，他建議將該線分拆表決。
78. 主席表示，委員會將就有關路線的服務安排一併進行表決。
79. 表決結果是支持者 15 票(蘇西智議員、侯金林議員、鄧根年議員、黃宏滔議員、藍偉良議員、姚銘議員、曾勁聰議員、溫和輝議員、柯倩儀議員、彭振聲議員、廖國華議員、譚振豪先生、萬新財先生、曾興隆先生和陳凱婷女士)，反對者 2 票(羅世恩議員和黃成智先生)，棄權者 0 票，而主席未有行使投票權。本年度北區巴士路線發展計劃內有關取消 70X 號線、開辦 277P 和 277E 號線的服務安排，以及 70K 號線的服務安排獲得通過。

80. 黃成智先生強調，他與羅世恩議員反對當局取消 70X 號線，以及 277P 號線於非繁忙時間的班次為每小時一班的安排。他認為當局對上述路線的安排並不妥當。

81. 主席請運輸署和九巴公司盡快落實北區巴士路線發展計劃的建議，並希望於試辦期後盡快檢討有關路線的服務。

運輸署
九巴公司

(藍偉良議員於此時離席。)

第 11 項——北區交通調查工作小組報告

82. 主席表示，負責議程第 10 項的地區團體青連代表尚未到達，他建議先由北區交通調查工作小組匯報工作進度。由於工作小組主席賴心議員是日請假，他請姚銘議員代為匯報。

83. 姚銘議員匯報北區交通調查工作小組的工作進度如下：

- (a) 北區交通調查工作小組已於 2013 年 6 月 27 日舉行第 7 次會議，就本年度北區交通調查的主題進行討論。鑑於未來北區將有不少設施相繼落成，加上新界東北新發展區計劃，將加重現有道路網絡的壓力，工作小組決定於北區區內的主要幹道和樞紐進行汽車流量調查，暫定的調查地點和優先次序如下：
- i. 雞嶺迴旋處；
 - ii. 往天平邨方向的龍琛路(近中華宣道會上水堂，即舊上水宣道小學)；
 - iii. 馬適路與沙頭角公路的交界處；
 - iv. 沙頭角公路迴旋處(近舊粉嶺裁判法院)；
 - v. 大頭嶺迴旋處；
 - vi. 和睦路(近海聯廣場與榮福中心)；
 - vii. 寶石湖路、馬會道迴旋處
- (b) 工作小組決定將首兩個地點定為必要的調查地點，餘下的則為可選擇的調查地點，以保證預算足夠應付於必要地點進行調查，然後按地點的優先次序和剩餘預算決定最終的調查範圍；

- (c) 工作小組將準備撥款申請文件，然後以傳閱文件方式徵求委員會和區議會大會同意。撥款申請獲得通過後，工作小組將於 2013 年 8 月至 9 月邀請報價和選定顧問公司。工作小組預計調查需時約 2 至 3 個月，而顧問公司須不遲於 2014 年 3 月的委員會會議上匯報調查結果。

84. 委員會支持北區交通調查工作小組的上述安排。

第 10 項——《北區巴士及專線小巴服務調查》
(委員會文件第 30/2013 號)

85. 主席表示，2012-13 年度《北區巴士及專線小巴服務調查》已經完成，他歡迎青連代表劉鎮海先生和符溢恆先生列席會議，向委員會匯報調查結果。

86. 劉鎮海先生和符溢恆先生以投影片方式介紹委員會文件第 30/2013 號。有關投影片載列於附件。

87. 溫和輝議員就調查結果提出以下意見：

- (a) 有關專線小巴 55K 號線與九巴 78K 號線的調查結果，與居民反映的情況一致，而青連提出的建議亦與地區意見吻合；
- (b) 專線小巴 55K 號線於上水小巴總站的輪候區未能應付乘客人流，他希望運輸署作出相應調整；
- (c) 55K 號線小巴駛至聯和墟帝庭軒時經常客滿，甚至不停站，而和泰街亦不適合設置小巴士，如數輛小巴同時到站，便會造成交通阻塞。他建議當局另覓位置設立小巴士站，小巴不用駛經聯和墟舊墟便可縮短車程以加快小巴的流轉速度。由於聯和墟將有不少屋苑相繼落成，運輸署和九巴公司應另行開辦來往上水與聯和墟的交通服務；

- (d) 九巴公司於下午 6 時 30 分至 7 時 30 分安排單層巴士行走 78K 號線，未能疏導於港鐵粉嶺站候車的乘客，乘客的輪候時間超過 20 分鐘，他希望九巴公司改派兩架雙層巴士應付乘客的需求。

88. 羅世恩議員對調查報告表示讚賞。他詢問深宵專線小巴 58S 號線是否如報告所述未有行經聯和墟，他表示過去曾乘搭該線，小巴也未有行經聯和墟，既然運輸署批准的行車路線包括聯和墟，當局有責任督促專線小巴營辦商按照路線行駛。此外，投影片指乘客等候九巴 279X 號線的時間約需廿多分鐘，他詢問上述情況是否與巴士脫班有關。

89. 彭振聲議員對調查報告表示讚賞。報告指九巴 277X 號線於早上繁忙時段經常不停站，而牽晴間與碧湖花園的居民亦投訴該線經常客滿，既然聯和墟將有不少屋苑相繼落成，他詢問九巴公司會否考慮於繁忙時段增加班次以應付需求。

90. 侯金林議員表示，專線小巴 55K 號線於上水小巴總站經常出現人龍，他建議運輸署促請專線小巴營辦商盡快加派車輛行走該線。此外，他希望日後工作小組進行專線小巴服務調查時，把專線小巴 50K、51K、57K 和 58K 號線納入調查範圍。

91. 符溢恆先生就委員的問題和意見作出以下回應：

- (a) 他曾於凌晨 12 時 30 分至 2 時在沙頭角公路迴旋處(近舊粉嶺裁判法院)就深宵專線小巴 58S 號線進行調查，期間發現該線小巴未有駛入聯和墟。此外，調查員於調查期間發現由上水小巴總站開出的 58S 號線小巴共有 7 輛，但只有 4 輛小巴駛經上述迴旋處。他希望運輸署關注上述情況；
- (b) 調查員於下午繁忙時段在港鐵青衣站等候九巴 279X 號線的時間為 27 分鐘，但當時有 279X 號線巴士停泊於巴士站內，他希望九巴公司交代該線的班次安排；
- (c) 調查員發現繁忙時段於上水小巴總站等候專線小巴 55K 號

線的乘客最少有 60 人，高峰期甚至高達 90 人，他認為當局有需要盡快加建小巴站上蓋，並須調整輪候區的位置；

- (d) 如日後青連有機會進行專線小巴服務調查，會考慮把專線小巴 50K、51K、57K 和 58K 號線納入調查範圍。

92. 施超強先生就調查報告和委員的意見作出以下回應：

- (a) 九巴公司備悉調查報告與委員的意見，是次北區巴士路線重組計劃已回應了部分訴求；
- (b) 九巴公司已於下午繁忙時段在觀塘 apm 創紀之城加開兩班 277X 號線特別班次疏導乘客。然而，礙於該處停車灣的設計，如巴士停泊於停車灣等候乘客，將會阻塞汽車出入口，故難以長時間提供特別班次；
- (c) 現時九巴公司已於早上繁忙時段安排兩班 277X 號線特別班次由聯和墟直接開出，不經華明邨和牽晴間，另安排三班 277 號線特別班次由華明邨開出，服務華明邨、欣盛苑和牽晴間的乘客。在北區巴士路線重組計劃下，九巴公司會沿用上述安排將 277X 號線早上繁忙時段南行服務分拆為兩條路線；
- (d) 過去 78K 號線於非繁忙時段的乘客不多，故九巴公司安排三輛單層巴士行走該線，在與溫和輝議員和鄧根年議員商討後，現將改以一輛雙層巴士取代其中一輛單層巴士。此外，九巴公司由上星期開始於下午 6 時左右加開一班 78K 號線特別班次由上水開往沙頭角，由於沙頭角的乘客人數持續增長，九巴公司將密切留意服務情況，並建議將 78K 號線的巴士全部改為雙層巴士。

93. 謝建煌先生就調查報告和委員的意見作出以下回應：

- (a) 運輸署將與專線小巴營辦商跟進深宵專線小巴 58S 號線不按照規定行車路線行駛的問題，並要求該線小巴必須駛經聯和墟；

運輸署

- (b) 根據《公共巴士服務條例》的規定，專營巴士公司須於專營期內任何時間，維持令人滿意和有效率的公共巴士服務。運輸署關注巴士脫班的情況，但如部分巴士脫班是因為交通擠塞或突發事件所致，則非巴士公司的控制範圍之內。然而，有關因車長人數不足而導致脫班的問題，運輸署已敦促巴士公司採取積極措施增聘車長和挽留人手。假如脫班率持續高企，巴士公司提供的服務未如理想，運輸署會按照法例要求和既定機制跟進巴士脫班情況，敦促巴士公司作出改善；
- (c) 他明白部分乘客會乘搭專線小巴 55K 號線由上水前往聯和墟，而九巴公司已於北區巴士路線重組計劃內加強九巴 70K 號線往返上水與聯和墟的服務，並於新運路增設巴士站，加上 70K 號線的車費較專線小巴 55K 號線便宜，他相信上述安排有助分流乘客；
- (d) 運輸署會與專線小巴營辦商研究如何改善上水小巴總站的排隊設施。

94. 溫和輝議員補充說，如九巴公司全數採用雙層巴士行走 78K 號線，將有助解決問題。此外，他希望於會後就更改專線小巴 55K 號線的行車路線一事與謝建煌先生作進一步討論。

(黃成智先生於此時離席。)

95. 鄧根年議員提出以下意見：

- (a) 據他了解，行走專線小巴 55K 號線的小巴約有 31 輛，但由於司機人數不足，有兩三輛小巴經常閒置，他希望運輸署跟進上述情況；
- (b) 由於和泰街的小巴士站經常出現交通擠塞，他建議將小巴士站改設於聯和墟外圍，除節省行車時間外，更有助加密班次接載乘客；
- (c) 現時通宵專線小巴 58S 號線不入聯和墟，乘客被迫於上水警署鄰近迴旋處的位置候車，他擔心會發生交通意外，

故希望運輸署跟進。

96. 主席感謝青連就《北區巴士及專線小巴服務調查》所作出的努力，調查結果與真實情況吻合。此外，青連提出的部分建議與北區巴士路線重組計劃和運輸署的建議不謀而合，如精簡專線小巴 502 號線的行車路線和提供深宵巴士服務等。他請運輸署與九巴公司就調查報告的內容和建議作進一步研究，而運輸署必須正視專線小巴未有按照規定路線行駛的問題。

運輸署
九巴公司

第 12 項——續議事項

(a) 提案：全面研究提高專線小巴座位數目限制
(第 9 次會議記錄第 16 至第 20 段)

97. 謝建煌先生表示，近日運輸署曾檢視專線小巴 50K 號線的服務，認為專線小巴營辦商能夠合乎服務時間表的班次要求。運輸署亦曾派員於傍晚時段在上水進行實地調查，發現於高峰期輪候上水往坑頭小巴的乘客人數不超過 10 人。運輸署會繼續密切監察小巴服務，如有需要會督促營辦商加密班次。

98. 主席建議有關議題的討論到此為止，不須於下次會議討論。

(b) 《北區行人通道人流統計及滿意程度調查》
(第 9 次會議記錄第 98 至第 110 段)

99. 謝建煌先生表示，有關《北區行人通道人流統計及滿意程度調查》報告建議更改港鐵粉嶺站 A2 出口緊急逃生梯旁的巴士站位置一事，九巴公司持不同意見，他請施超強先生解釋。

100. 施超強先生表示，他曾與運輸署代表到現場實地視察，發現有關緊急逃生梯佔用部分行人路，只須將該樓梯改設於另一方向即可解決問題。如九巴公司將巴士站遷移至粉嶺車站路的較後位置，小巴站的位置亦須相應後移，屆時巴士站與小巴站的空間

將不敷應用。現時繁忙時段小巴士的人龍已伸延至巴士站附近，甚至佔據部分行人路，與巴士站的人龍相互交錯，造成混亂，雖然九巴公司與運輸署曾嘗試將兩條人龍分隔，但效果並不顯著。他認為港鐵站的緊急逃生梯無須佔用行人路。

101. 主席表示，香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)就調查結果的書面回覆已於會議前發送予委員參閱。他同意施超強先生的意見，較早前他與曾興隆先生往現場實地視察，亦發現小巴士的人龍已越過巴士站的位置。

102. 姚銘議員認為最簡單有效的解決方法是將緊急逃生梯遷移，他請運輸署要求港鐵公司將該樓梯遷移。

103. 曾興隆先生表示，小巴士的人龍於繁忙時段可伸延至港鐵粉嶺站單車停泊處，而該段行人路十分狹窄，令情況非常混亂。他不明白港鐵公司堅持無須將緊急逃生梯遷移的原因，希望運輸署要求港鐵公司盡快將該樓梯遷移。港鐵公司曾表示擔心遷移樓梯會涉及佔用政府土地，他請運輸署向港鐵公司提供意見。

104. 黃宏滔議員同意施超強先生的意見，他於繁忙時間在該巴士站經常無法分辨等候巴士和小巴的乘客，甚至有乘客誤以為有人插隊，產生不必要的誤會。運輸署應敦促港鐵公司將緊急逃生樓梯遷移至合適位置，為等候巴士和小巴的乘客提供較寬闊的候車環境。

105. 羅世恩議員表示，雖然港鐵公司指有關行人路仍可滿足需要，但不少乘客於晚上 7 時至 8 時在該處等候巴士和小巴，如港鐵公司堅持維持現狀，他擔心將來興建行人路上蓋或進行其他工程時，行人路因過於狹窄而無法承受人流壓力。過去港鐵公司指遷移緊急逃生梯牽涉技術問題，但他相信現時港鐵公司有能力克服技術和環境的限制。他建議以區議會主席或委員會名義發信敦促港鐵公司進行相關工程。

106. 主席總結，委員一致同意把緊急逃生梯遷移，該樓梯嚴重阻礙行人，甚至令等候巴士與小巴的人龍交錯重疊。他促請運輸署主動與相關部門要求港鐵公司將緊急逃生梯遷移至合適位置。

他建議於下次會議繼續跟進有關議題。

107. 謝建煌先生回應稱，運輸署將於會後與港鐵公司跟進有關遷移緊急逃生梯的建議。

運輸署
港鐵公司

第 13 項——其他事項

108. 委員沒有提出其他事項討論。

第 14 項——下次會議日期

109. 主席宣布，下次會議將於 2013 年 9 月 9 日(星期一)下午 2 時 30 分在北區區議會會議室舉行。

110. 會議於下午 5 時 04 分結束。

北區區議會秘書處
2013 年 8 月



青連 Teenet 主辦



北區區議會 贊助

北區巴士及專線小巴服務調查

2013 March

681BusTerminal.com

訪問結果

巴士

681BusTerminal.com

73

等候時間長

5成受訪者 — 唯一路線

45% — 經常延遲

>40% 少於兩分

681BusTerminal.com

78K

近9成認為是唯一路線

近7成 — 需等候15分鐘以上

(與服務承諾不符)

4成2受訪者 — 不滿意／非常不滿意

681BusTerminal.com

270A

班次不足

>40% – 偶爾才找到座位

273A

受訪者普遍滿意

78% – 3分或以上

681BusTerminal.com

277X

約8成受訪者 – 2至3分

成因：延遲

（74%偶爾或經常遇到班次延遲）

278X

問題不大

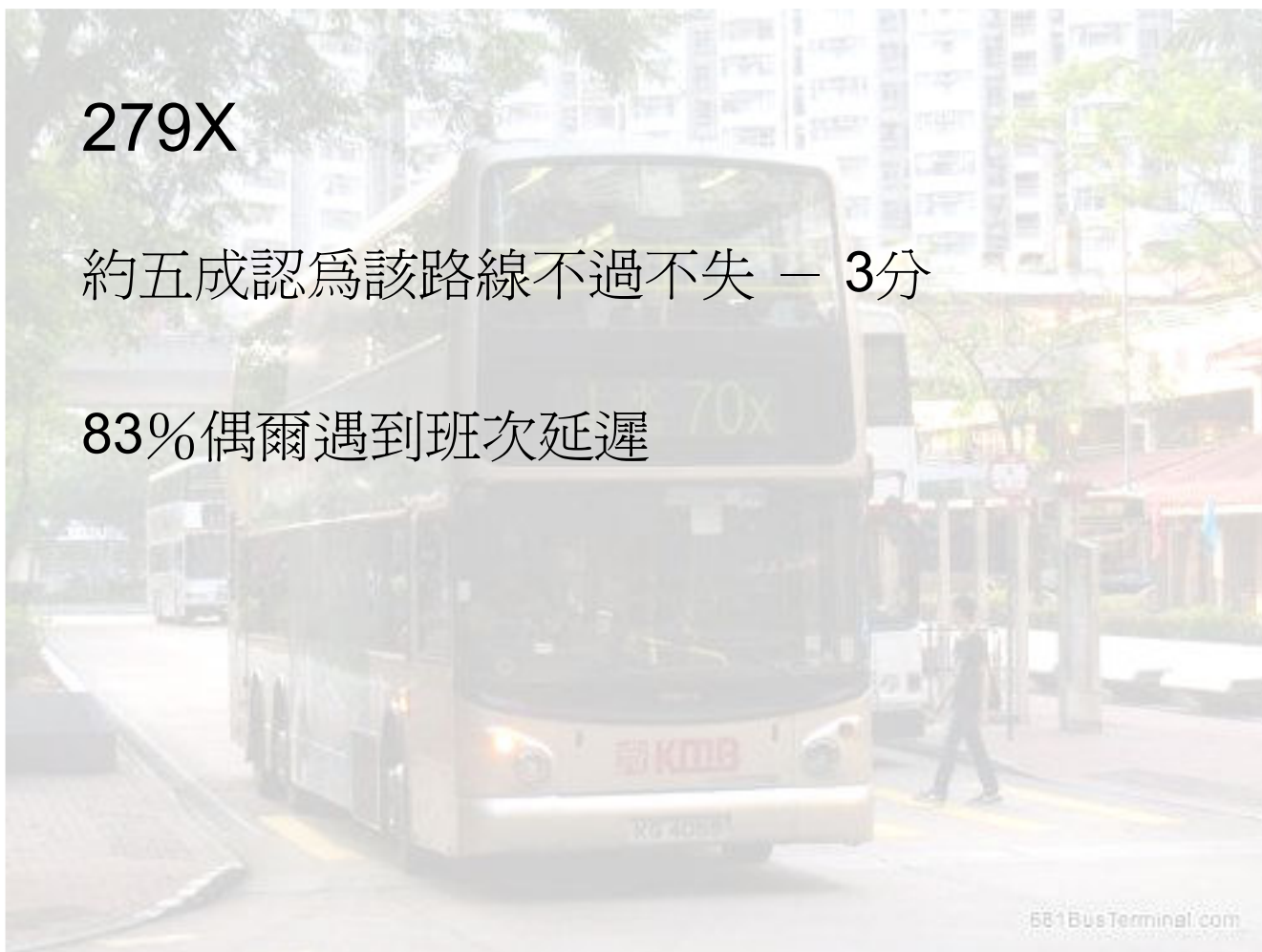
>80% – 3分或以上評價

681BusTerminal.com

279X

約五成認為該路線不過不失 — 3分

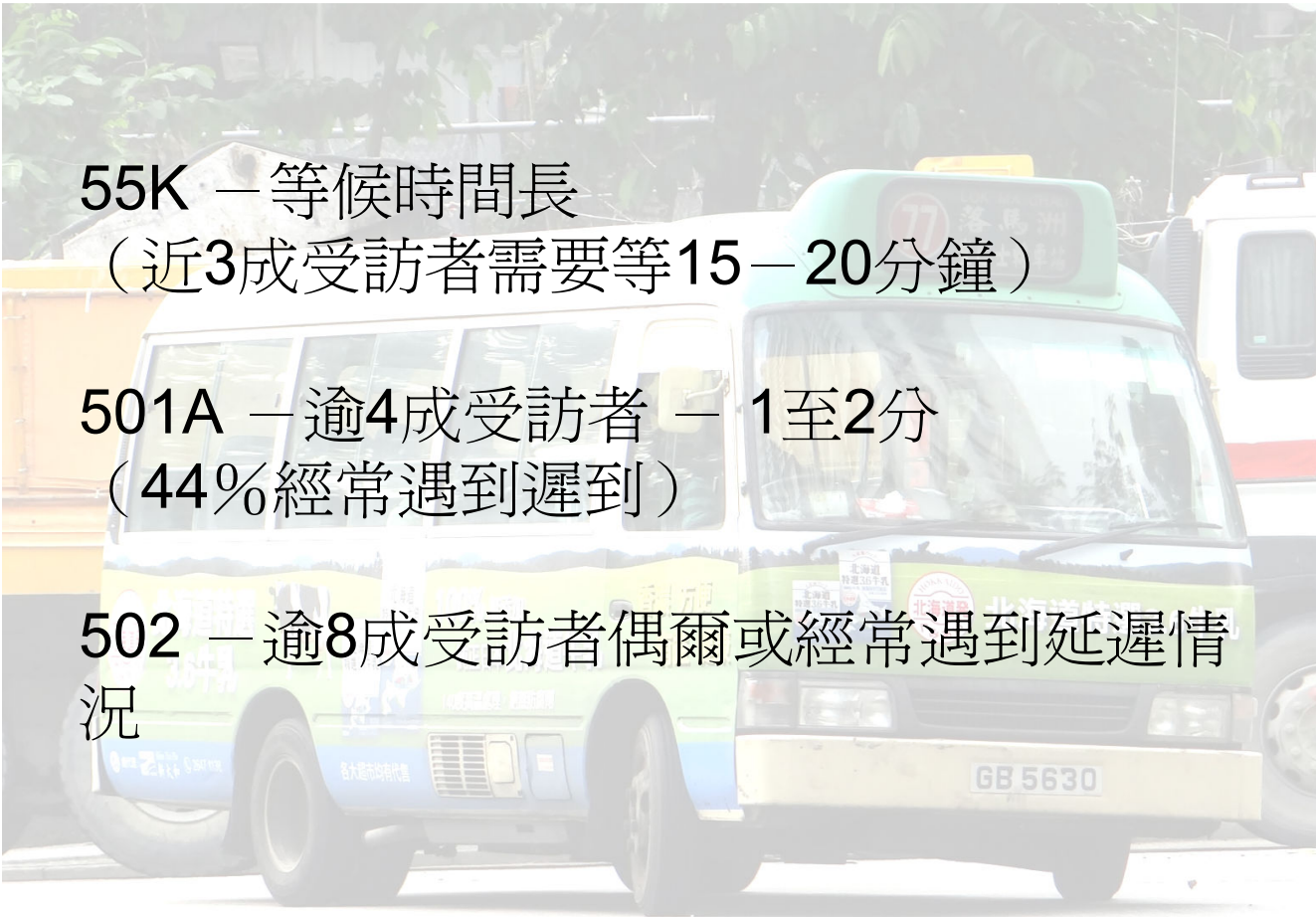
83%偶爾遇到班次延遲



訪問結果

小巴





55K — 等候時間長
(近3成受訪者需要等15—20分鐘)

501A — 逾4成受訪者 — 1至2分
(44%經常遇到遲到)

502 — 逾8成受訪者偶爾或經常遇到延遲情況

實地考察調查結果

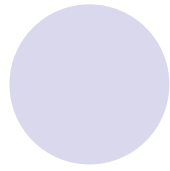
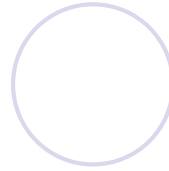
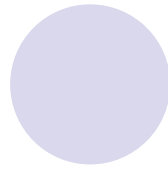
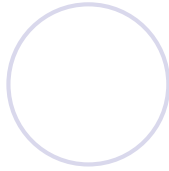
調查發現的問題

- 1.巴士/小巴誤點、脫班
- 2.現時班次不能應付需求
- 3.班次間距飄忽
- 4.其他問題

問題1: 誤點、脫班

- 多線多日同一時段錄得誤點、脫班

線路	時段	脫班次數
270A	上水:0815-0900 晚上:2015-2040	1班
273S	早上七班車	3班
277X	聯和墟: 0810-0835 平田:1900-2030	至少1班 2班
278X	上水:0800-0825 荃灣:1945-2035	1-2班 1-3班
279X	聯和墟: 0820-0845 青衣:1950	/



● 小巴:

線路	時段	脫班次數
501A/K	晚上:1800-2000	4班
58S	上水頭車遲開50分鐘	/

建議與行動

- 1. 督請公司遵守班次服務承諾
- 2. 建議把調查結果交上交通投訴組跟進
- 3. 公開開車時間。

問題2:現時班次不能應付需求

- 多線出現「企人」、「頂閘」情況

線路	主要集中時段	調查站位
78K (單層*)	沙頭角:0715-0830 上水:1815-2000	軍地 聯和墟
270A	上水:0655-0720 尖東: 1817-1945	牽晴間 九龍塘
277X	聯和墟: 0700-0900 平田:1920-2035	牽晴間* 九龍灣 (多班客滿飛站)
279X	聯和墟:0700-0830	上水

- 小巴總站客滿，沿途飛站情況嚴重

線路	主要集中時段	調查站位
55K	沙頭角:7-8am 上水:1730-1930	沙頭角 上水
58S	旺角:12-2 am	旺角
501A	雍盛:0655-0825	雍盛
502	大埔:1740-1900	一田對開

建議

巴士方面:

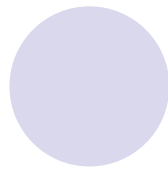
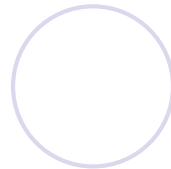
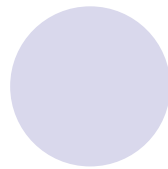
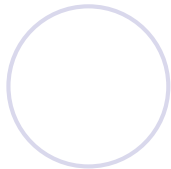
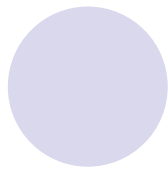
- 1. 78K 加派雙層巴士行走
- 2. 277X 晚上加開中途APM特別車清客

小巴方面:

- 1. 加派車輛及座位行走
- 2. 縮短路線，加快回車(58S,502)

問題3:班次間距飄忽

線路	班次間距 (分鐘一班)	調查站位
73	大埔:9-35	太和
270A	尖沙嘴:0-25	九龍塘
273A*	華明:0-17	華明
277X	平田:0-23	彩虹邨
279X	曾錄得27分鐘一班	青衣總站



小巴線路	班次間距 (分鐘一班)	調查站位
501A	雍盛總站:2-16	雍盛
501A/K	雍盛總站:1-25	雍盛

建議

- 273A，55K 分拆路線
- 整合類近巴士與小巴路線，以達協調作用

問題4: 其他服務問題

巴士方面:

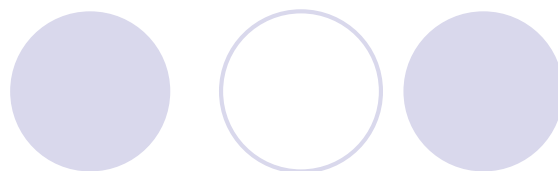
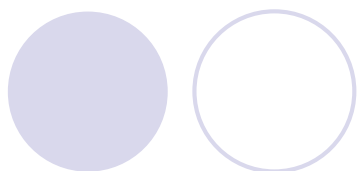
- 73,73A 往上水方向聯合班次失效
- 73, 279X 非繁忙時間部分路段供過於求

小巴方面:

- 58S 欠明確總站，去程私下不入聯和墟
- 聯和墟深夜小巴候車位置危險

建議

- 協調73,73A 開車時間
- 精簡73, 279X 路線
- 督請小巴公司遵守行車路線
- 58S 加設站牌及繞經屋苑
- 開辦深夜巴士單向服務.從旺角回上水



匯報完畢

Question and Answer Session