

北區區議會(2016-2019)

交通及運輸委員會

第 3 次會議記錄

日期：2016年5月9日(星期一)

時間：下午2時31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, MH	會議開始	會議結束
副主席：	曾勁聰議員	會議開始	會議結束
委員：	何樹光議員	會議開始	會議結束
	林卓廷議員	會議開始	會議結束
	侯志強議員	下午 2:52	下午 3:30
	侯福達議員	會議開始	會議結束
	姚銘議員	會議開始	會議結束
	陳旭明議員	會議開始	會議結束
	陳惠達議員	會議開始	會議結束
	黃宏滔議員	會議開始	會議結束
	彭振聲議員, MH	下午 2:44	會議結束
	曾興隆議員	會議開始	會議結束
	溫和達議員	會議開始	會議結束
	廖興洪議員	會議開始	會議結束
	劉其烽議員	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	會議結束
	蘇西智議員, SBS, MH	會議開始	會議結束
增選委員：	李仁杰先生	會議開始	會議結束
	胡景鵬先生	會議開始	會議結束
	陳智偉先生	會議開始	下午 6:11
	張家峰先生	會議開始	會議結束
	萬新財先生	下午 2:47	會議結束
	潘孝汶先生	會議開始	會議結束
秘書：	孔祥康先生		

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
鄺庭樂女士	民政事務總署北區民政事務助理專員(1)
蘇俊傑先生	民政事務總署北區民政事務助理專員(2)
吳冠雄先生	運輸署高級運輸主任／北區
吳嘉華先生	運輸署工程師／北區一
謝慧女士	運輸署工程師／北區二
鄭韞慈先生	路政署區域工程師／粉嶺
馬靄雪女士	土木工程拓展署工程師 20(新界東)
楊治強先生	房屋署房屋事務經理(大埔及北區一)
黃志文先生	香港警務處邊界警區交通隊警署警長
徐翼福先生	香港警務處大埔警區交通隊警署警長
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
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理
梁文迪先生	香港鐵路有限公司助理公共關係經理 - 對外事務

議程第 16 項

葉珮兒女士	地政總署高級產業測量師／東(元朗地政處)
-------	----------------------

未克出席者

溫和輝議員, MH
梁國健先生

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，並歡迎香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)助理公共關係經理 - 對外事務梁文迪先生列席會議。

2. 主席表示，溫和輝議員因私人事務未能出席是次會議，由於他非因身體不適、代表區議會出席會議或活動、出席新界鄉議局會議或鄉事委員會會議而缺席，建議不批准他的缺席申請。
3. 委員會不批准溫和輝議員的缺席申請。

第 1 項——通過 2016 年 3 月 23 日第 2 次會議記錄

4. 委員會通過第 2 次會議記錄。

第 2 項——提案：要求 270B 線巴士全日服務 (委員會文件第 28/2016 號)

5. 黃宏滔議員介紹委員會文件第 28/2016 號。
6. 施超強先生回應說，客量數據顯示 270B 號線在繁忙時間較受歡迎，非繁忙時間和假日的客量則較少，因此九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)暫未有計劃開辦 270B 號線全日服務。九巴公司認同開辦 270B 號線全日服務的發展方向，但認為在該路線未有新客源時，宜把資源投入其他客源較多的路線。
7. 吳冠雄先生回應說，運輸署備悉有關提案，將在處理將來的北區巴士路線計劃時作適當考慮。
8. 黃宏滔議員樂見九巴公司朝著開辦 270B 號線全日服務的方向發展。另一方面，他認為現時 270B 號線班次疏落是客量不足的原因，九巴公司應投放更多資源到該路線並加強宣傳，以吸引更多客源。

9. 曾勁聰議員表示，270B 號線班次疏落，未能吸引居民乘搭，令客量數據不能反映實際乘車需求。既然九巴公司已有開辦 270B 號線全日服務的發展方向，便應盡快予以落實。若開辦全日服務後客量不足，他相信委員會屆時會同意再行縮減 270B 號線的服務。

10. 何樹光議員認為九巴公司須試行 270B 號線全日服務才能獲取有效客量數據。此外，現時有若干路線的頭班車在早上 7 時開出，他建議提前該些路線的服務時間至早上 6 時半，方便北區居民到市區上班和上學。

11. 藍偉良議員表示，由於深水埗居民有機會選乘 270B 號線到北區，再轉乘港鐵前往內地，九巴公司可嘗試開辦早上往北區的班次。此外，九巴公司應提供 270B 號線假日全日服務，方便北區和深水埗居民往返兩區。

12. 陳智偉先生表示，北區與深水埗之間並無直接交通服務，九巴公司應開辦 270B 號線全日服務，測試居民對相關服務的需求。

13. 張家峰先生建議運輸署參考使用不同交通服務往返北區和深水埗的八達通卡數據。

14. 劉其烽議員建議提前 270B 號線頭班車的開出時間。此外，他認為九巴公司應試行 270B 號線全日服務，以測試非繁忙時間的客量，否則相關建議不會有任何進展。

15. 曾興隆議員支持有關提案，建議九巴公司延長 270B 號線的服務時間，方便北區居民。此外，他要求九巴公司改善 270B 號線下午繁忙時間的脫班情況。

16. 陳惠達議員支持有關提案，建議九巴公司逐步增加 270B 號線的班次，再按情況提升為全日服務。此外，他建議提前 270B 號線頭班車的開出時間，方便前往市區上學的居民。

(彭振聲議員於此時到席。)

17. 林卓廷議員詢問九巴公司如何搜集數據，以決定是否開辦新路線。

18. 李述恆先生就委員的問題、意見和建議回應如下：

- (a) 過往有只在繁忙時間服務的路線提升為全日服務的例子，例如 373A 和 277E 號線等，效果令人滿意。就將 270B 號線提升為全日服務，九巴在準備將來的北區巴士路線計劃時會參考相關建議，而須考慮的因素包括估算客量是否足以支持全日服務，以及深水埗是否有合適位置設置總站等；
- (b) 九巴公司在考慮開辦新路線時，會根據政府公布的數據，考慮相關地區的人口結構及居民出行模式，用科學的方法評估新路線是否符合營運效益，再考慮把新路線納入巴士路線計劃內。

(萬新財先生於此時到席。)

19. 藍偉良議員請九巴公司兌現承諾，認真考慮有關提案。此外，他建議 270B 號線下午繁忙時間往北區的班次改經清河社區。

20. 張家峰先生表示，現時居民須在深水埗乘搭 68X 號線到大欖隧道轉車站，再轉乘其他路線往北區，九巴公司應為此提供轉乘優惠。此外，運輸署和九巴公司可參考 68X 號線轉乘其他路線往北區的情況，得知北區居民對深水埗往北區交通服務的乘車需求。

21. 林卓廷議員要求九巴公司詳細解釋 270B 號線的客量數據。

22. 黃宏滔議員促請九巴公司把 270B 號線提升為全日服務納入來年北區巴士路線計劃。他認為九巴公司現有數據不足以反映北區居民對往返北區和深水埗交通服務需求的實際情況，九巴公司可考慮向八達通卡有限公司索取居民透過不同公共交通服務往返北區和深水埗的資料。

23. 主席表示，270B 號線深受居民歡迎，而現時下午繁忙時間的服務並不足夠，九巴公司應先增加早上和下午繁忙時間的班次，以表達提升 270B 號線服務水平的決心。

24. 李述恆先生回應說，九巴公司會使用八達通卡數據評估非繁忙時間往返北區和深水埗的乘車需求，如評估結果顯示開辦 270B 號線全日服務符合營運效益，將向運輸署提交 270B 號線提升為全日服務的建議。另一方面，由於客量數據屬內部商業資料，九巴公司未能向委員會提供相關數據。

(侯志強議員於此時到席。)

25. 吳冠雄先生回應說，運輸署備悉委員的意見，將與九巴公司考慮採取措施以紓緩 270B 號線乘車困難的情況，例如調整班次時間和增加班次等。

26. 劉其烽議員不認同九巴公司拒絕向委員會提供客量數據，認為委員會須根據數據考慮是否有提升路線服務水平的需要。

27. 林卓廷議員表示，九巴公司拒絕向委員會提供客量數據，卻不斷以客量不足為由拒絕提升路線的服務水平，情況並不合理。他認為客量數據牽涉公眾利益，九巴公司應公開相關資料。

28. 陳智偉先生認為運輸署和九巴公司應提供客量數據。

29. 何樹光議員相信九巴公司有方程式計算開辦新路線的效益，而該方程式應不屬於商業秘密。

30. 施超強先生回應說，他會向管理層反映委員的意見，考慮是否有其他方法向委員會提供客量數據。

31. 主席建議有關提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

運輸署
九巴公司

第 3 項——提案：要求巴士路線 78K 往沙頭角方向經祥華邨祥頌樓

(委員會文件第 29/2016 號)

32. 陳旭明議員介紹委員會文件第 29/2016 號。
33. 施超強先生回應說，九巴公司對有關提案持開放態度，但須考慮是否已有太多路線在祥頌樓設站而容易造成擠塞。
34. 鄧根年議員表示，78K 號線是沙頭角公路沿路居民的重要交通服務，如在祥華邨設站會大為增加行車時間，他對有關提案有保留。但是，如行車時間不會顯著增加，他支持有關提案，以方便居民。
35. 陳旭明議員表示，78K 號線的每個班次相隔 30 分鐘，對其他在祥頌樓設站的路線影響有限。此外，即使 78K 號線在祥頌樓設置分站，亦不須駛入祥華邨內，因此只會稍為增加行車時間。
36. 劉其烽議員表示，78K 號線本已駛經祥頌樓外路段，在祥頌樓增設分站，只會稍為增加行車時間。
37. 張家峰先生擔心 78K 號線在祥頌樓增設分站後，巴士離站切線時會阻礙其他正在慢線及中線行駛的車輛。他建議運輸署在九巴公司落實有關提案的建議時，考慮在相關路段採取增設雙白線等措施。
38. 廖興洪議員支持有關提案，但擔心 78K 號線在祥頌樓增設分站，巴士離站後只有頗短距離切往右線，影響行車安全。
39. 侯福達議員表示曾致函運輸署，建議 77K 號線在歌賦嶺增設分站，要求運輸署在會後給予回覆。
40. 施超強先生回應說，現時祥頌樓外路段的車輛可在中線直行或右轉，快線則只可右轉。早前 278K 號線在祥頌樓增設分站後，曾在相關路段發生數宗交通意外，原因是巴士在中線右轉時與快線錯

誤直行的車輛相撞，九巴公司已提醒車長多加留意。如委員會無異議，九巴公司將安排落實有關提案的建議。

41. 黃宏滔議員表示，如 78K 號線在祥頌樓增設分站後沒有出現切線問題，九巴公司亦應在龍琛路體育館外增設 70K 號線分站，原因是兩個位置的切線情況相同。

42. 施超強先生回應說，黃宏滔議員提及兩個位置的切線情況並不相同，龍琛路體育館巴士站與其後的燈位距離甚短，巴士離站後沒有足夠距離切線。九巴公司正與運輸署商討加長該巴士站，以方便巴士離站後切進右線前往九龍。

43. 廖興洪議員認為黃宏滔議員提及兩個位置的切線情況相同，如 78K 號線在祥頌樓增設分站後沒有出現切線問題，70K 號線在龍琛路體育館外增設分站應不會出現問題。

44. 張家峰先生表示，車輛在離開新運路和沙頭角公路交界的迴旋處後，須經過暗彎才能到達祥頌樓外路段，司機容易失神而忽略路面上有關行車方向的指示，建議運輸署予以改善。

45. 主席請運輸署和九巴公司跟進有關提案，建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

運輸署
九巴公司

第 4 項——提案：要求 270S 改善服務 (委員會文件第 30/2016 號)

46. 劉其烽議員介紹委員會文件第 30/2016 號。

47. 李述恆先生回應說，九巴公司正與運輸署研究修訂 270S 號線的行車路線，除拉直粉嶺北的一段路線外，亦能推展服務至天平邨，將於研究完成後諮詢委員會。另一方面，根據 270S 號線的營運數據，載客率為頭班車的約 50%至第 4 班車的約 30%，而週末凌晨 2 時 30 分開出特別班次的載客率只有約 20%，顯示現有服務水平已能應付乘車需求。九巴公司會在客量上升時，考慮增加特別班次。

48. 劉其烽議員歡迎九巴公司和運輸署研究修訂 270S 號線的行車路線，期望能盡快落實修訂計劃，方便天平邨居民乘車。

49. 黃宏滔議員表示，部分天平邨居民與 270S 號線分站距離甚遠，期望九巴公司盡快在天平邨增設分站，使天平邨居民無須在晚上前往較為僻靜的皇府山分站乘車。

50. 主席請運輸署和九巴公司跟進有關提案，建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

運輸署
九巴公司

第 5 項——提案：要求設立往返上水鄉至上水鐵路站專線小巴服務

(委員會文件第 31/2016 號)

51. 廖興洪議員介紹委員會文件第 31/2016 號。

52. 吳冠雄先生回應說，現時上水鄉居民主要可在馬會道乘搭巴士 73K 號線和專線小巴 59K 號線前往港鐵上水站。過往曾有專線小巴路線來往上水鄉和上水站，但最終因客量不足而停辦，其後運輸署曾兩次招標經營來往上水鄉和上水站的小巴路線，惟最終該路線未能復辦。運輸署認為要求小巴營辦商獨立營辦來往上水鄉和上水站的小巴路線存在困難，將來會在上水因發展而需要調整交通服務時，考慮把來往上水鄉和上水站的小巴路線加入招標組合內，或調整其他交通服務以配合上水鄉居民的需要。

53. 廖興洪議員表示，來往上水鄉和港鐵上水站的專線小巴路線停辦已是 20 年前的事。現時上水鄉居民有很大乘車需求，惟專線小巴 59K 號線到達上水鄉附近時經常滿載，巴士 73K 號線的班次亦太疏落。

54. 張家峰先生建議安排專線小巴 59K 號線部分班次駛入上水鄉，或以循環線形式來往上水鄉及港鐵上水站，以服務上水鄉和鳳溪一帶居民，並測試上水鄉的客量。

55. 吳冠雄先生回應說，運輸署曾與專線小巴 59K 號線的營辦商商討調整班次以服務上水鄉居民，但未得到正面回應。運輸署會在將來有其他小巴路線招標時，考慮把來往上水鄉和港鐵上水站的路線加入招標組合內。

56. 廖興洪議員要求運輸署提供招標時間表。

57. 主席認為運輸署有責任嘗試為來往上水鄉和港鐵上水站的小巴路線招標。

58. 吳冠雄先生回應說，運輸署曾兩次招標但都未能成功復辦來往上水鄉和港鐵上水站的小巴路線，現時亦沒有小巴營辦商有意提供相關服務。運輸署將考慮把來往上水鄉和上水站的小巴路線連同其他路線以組合形式招標，會在有進一步消息時與廖興洪議員商討。

59. 主席請運輸署於會後與廖興洪議員商討來往上水鄉和港鐵上水站小巴路線的行車路線，以及交代過往兩次招標的確實時間。他建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。 運輸署

第 6 項——提案：要求增設粉嶺往返沙田馬鞍山的小巴服務
(委員會文件第 32/2016 號)

第 7 項——提案：要求開辦北區往馬鞍山的巴士服務
(委員會文件第 33/2016 號)

60. 主席表示，上述兩個提案都是關於增設來往北區和馬鞍山的交通服務，建議合併討論。

61. 姚銘議員介紹委員會文件第 32/2016 號。

62. 劉其烽議員介紹委員會文件第 33/2016 號。

63. 李述恆先生回應說，九巴公司在考慮開辦新路線時，會參考政府公布有關北區居民上班和上學情況的數據，以及比較巴士服務和其他交通服務。如有空間開辦具營運效益的巴士路線，九巴公司會考慮提供往返北區和馬鞍山的服務。

64. 陳惠達議員表示，相關巴士服務會方便馬鞍山居民經北區前往內地，運輸署和九巴公司不能只參考往返北區和馬鞍山的北區居民數目。

65. 劉其烽議員表示，現時北區居民前往馬鞍山並不方便，運輸署和九巴公司應嘗試開辦新路線，提供直接交通服務，方便北區和馬鞍山居民往返兩區。

66. 何樹光議員表示，九巴公司雖是商業機構，亦應負上社會責任，履行公共服務機構的義務，開辦往返北區和馬鞍山的巴士服務，方便兩區居民。

(侯志強議員於此時離席。)

67. 陳智偉先生表示，現時北區居民須乘搭港鐵前往馬鞍山，一旦港鐵發生事故，居民便會受到嚴重影響。因此，運輸署應為居民提供港鐵以外其他往返北區和馬鞍山的交通服務。

68. 吳冠雄先生回應說，運輸署備悉委員的意見，會與九巴公司研究，並在將來的北區巴士路線計劃內加以探討。

69. 主席表示，除巴士服務外，運輸署亦可考慮開辦往返北區和馬鞍山的小巴服務。

70. 溫和達議員表示，往返大埔和馬鞍山的小巴路線深受歡迎，運輸署應參考相關數據，為北區開辦類似交通服務，方便北區居民快捷地前往馬鞍山。

71. 龔樹人先生回應說，城巴有限公司一直物色新營商機會，並備悉有關提案的建議和委員的意見，將研究和考慮進行實地視察。

72. 林卓廷議員支持有關提案，以加強北區和沙田之間的交通服務。由於居民往返北區和第一城、石門一帶的過程十分轉折，他建議運輸署在考慮開辦新交通服務時，把第一城和石門納入服務範圍內。

73. 陳智偉先生表示，香港的交通服務過份依賴鐵路和巴士，運輸署應循開辦小巴路線的方向研究，嘗試為往返北區和馬鞍山的小巴路線招標。

74. 藍偉良議員認為北區和沙田之間的交通服務不足。他建議新交通服務範圍遠離北區的港鐵站，並靠近沙田威爾斯親王醫院。

75. 主席請運輸署研究新交通服務的行車路線，並評估相關服務是否能夠和港鐵競爭。他建議有關提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

運輸署

第 8 項——提案：要求開設深宵巴士服務

(委員會文件第 34/2016 號)

第 9 項——提案：要求全面改善北區深宵交通服務

(委員會文件第 35/2016 號)

76. 主席表示，上述兩個提案都是關於改善北區深宵交通服務，建議合併討論。

77. 黃宏滔議員介紹委員會文件第 34/2016 號。

78. 劉其烽議員介紹委員會文件第 35/2016 號。

79. 施超強先生回應說，九巴公司早前已分兩階段改善 270S 號線的行車路線，包括減少在窩打老道的分站，以及由行走窩打老道改為行走青沙公路。九巴公司認為 270S 號線大致能滿足居民對旺角往北區的深宵乘車需求，會繼續留意該路線的情況。

80. 吳冠雄先生回應說，運輸署留意到有關專線小巴 58S 號線的投訴，已會見和責成相關小巴營辦商穩定班次。運輸署曾在 2016 年 4 月下旬進行調查，58S 號線在最繁忙時段維持約每 15 分鐘一個班次，情況已有所改善，運輸署會繼續留意該路線的班次情況。另一方面，58S 號線的班次能接載大部分候車乘客，運輸署認為已大致滿足乘車需求。

81. 梁文迪先生回應說，港鐵紅磡站往上水站的尾班車在零時 25 分開出，到達上水站時已接近凌晨 1 時。港鐵公司每天提供約 19 小時服務，須預留時間作鐵路保養和維修工作。港鐵公司暫時無意延長服務時間，以免影響用於保養和維修的時間。

82. 林卓廷議員請九巴公司回應他早前提出延長 978 號線服務時間至凌晨的建議，並要求盡快予以落實，方便居民在晚上由港島返回北區。

83. 劉其烽議員表示，小巴營辦商只在運輸署督促時才改善服務，運輸署應提供能長期穩定小巴班次的措施。

84. 張家峰先生建議港鐵公司提供更多類似重要節日通宵服務的安排。

85. 主席表示，專線小巴 58S 號線客量高，受到投訴亦多，運輸署和九巴公司應研究改善 270S 號線服務，嘗試吸納 58S 號線的乘客。

86. 吳冠雄先生回應說，運輸署會與九巴公司研究 270S 號線是否有延長服務時間的空間，將在有方案時諮詢委員會。此外，運輸署會持續監察專線小巴 58S 號線的服務情況，減少該路線服務欠佳而對乘客造成的不便。

87. 施超強先生回應說，九巴公司會研究委員提出有關 270S 和 978 號線的意見。九巴公司曾增設 978 號線特別班次以照顧夜歸居民，但相關客量數據並不理想。此外，他指出因小巴較巴士快捷，很多乘客在深宵時份傾向乘搭小巴。

88. 劉其烽議員表示，有居民投訴指由於北區與旺角的距離較大埔與旺角的距離遠，前往大埔的班次能更快返回旺角再次接載乘客，出現誘因使小巴營辦商抽調前往北區的班次到大埔路線。

89. 吳冠雄先生回應說，運輸署備悉劉其烽議員的意見。根據專線小巴 58S 號線的客量數據，北區客量比大埔客量高，加上前往北區的車資較高，相信劉其烽議員所述的誘因不大。

90. 主席請運輸署和九巴公司在預備將來的北區巴士路線計劃時研究改善 270S 號線服務，建議有關提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

運輸署
九巴公司

第 10 項——提案：要求在沙頭角公路大塘湖村巴士站設置上蓋
(委員會文件第 36/2016 號)

91. 鄧根年議員介紹委員會文件第 36/2016 號。

92. 張立基先生回應說，九巴公司一直積極興建巴士站上蓋以改善候車環境，但由於大塘湖巴士站所在的行人路只有約一米闊，而興建巴士站上蓋所需行人路闊度最少為 1.6 米，因此大塘湖巴士站現有環境暫不適合興建巴士站上蓋。

93. 鄧根年議員表示，位處沙頭角公路的所有巴士站當中，只有大塘湖巴士站未有上蓋。他促請九巴公司再行考慮為該巴士站興建上蓋，以免候車乘客受日曬雨淋之苦。

94. 彭振聲議員表示，他曾要求九巴公司為粉嶺消防局巴士站興建上蓋，同樣因技術問題而沒有進展。他詢問九巴公司有多少種巴士站上蓋款式，以適應香港不同道路環境。

95. 溫和達議員表示，位處沙頭角公路的所有巴士站當中，只有大塘湖巴士站未有上蓋，在該巴士站候車的乘客經常受日曬雨淋之苦。九巴公司不應再作推搪，而應考慮其他興建巴士站上蓋的可行方法，例如以巴士站旁邊的護土牆支撐上蓋結構。

96. 張家峰先生表示，九巴公司可用懸掛方式或插入護土牆方式興建巴士站上蓋。他請土木工程拓展署解釋相關方法會否對護土牆結構造成影響。

97. 吳冠雄先生回應說，運輸署會與九巴公司探討是否有其他可行方法為大塘湖巴士站興建上蓋。

98. 鄧根年議員促請九巴公司解決技術上問題，為大塘湖巴士站興建上蓋，照顧在該巴士站候車的老弱婦孺。

99. 彭振聲議員表示，78K 號線的班次間隔為 30 分鐘，在大塘湖巴士站候車的長者有機會需要等候長達 30 分鐘，因此對巴士站上蓋有很大需求。

100. 張立基先生回應說，九巴公司對巴士站上蓋的款式有一定規範，將與運輸署研究是否有條件改變大塘湖巴士站的環境，以興建巴士站上蓋。

101. 主席請九巴公司跟進相關事宜，建議於下次會議繼續跟進有關議題。 九巴公司

第 11 項——提案：要求保留上水鐵路站 D1 出口的花槽及樹木
(委員會文件第 37/2016 號)

102. 林卓廷議員介紹委員會文件第 37/2016 號。

103. 吳嘉華先生回應說，運輸署留意到近港鐵上水站的一段新運路行人路在繁忙時間使用量較高，引致部分行人走上單車徑。同時，運輸署收到不少在相關單車徑上執法的要求，希望減少行人阻礙單車行駛的情況。為平衡不同意見，運輸署一直積極研究改善該處行人路和單車徑，尋求雙方可以接受的方案。上水單車徑網絡是按照該區規劃大綱草圖建造，設計考慮到單車徑的連貫性和相關配套設施。上水站對出的新運路單車徑是受市民歡迎的直達上水市中心通道。由於上水單車匯合中心已經落成，上水至元朗單車徑網絡建造工程亦在進行當中，運輸署認為該段單車徑是上水區內一條重要通道。基於上述原因，移除相關路段花槽以擴闊行人路是較為可行的方案。

104. 梁文迪先生回應說，港鐵公司一直留意港鐵上水站人流，並安排職員巡查各出口，以及在繁忙時間加派人手到上水站 D 出口維持秩序，協助乘客出入。港鐵公司備悉委員的意見，將繼續留意相關情況，在有需要時採取人流改善措施。

105. 鄭韞慈先生回應說，路政署與運輸署商討後，已暫停相關移除花槽工程。

106. 張家峰先生表示，相關樹木自 1978 年上水新市鎮建立後已存在近 40 年，部分屬珍貴樹木。就港鐵上水站 D 出口繁忙擠迫的問題，港鐵公司應採取長遠措施，例如延長上水站月台和增設出口等，避免影響相關樹木和單車徑。

107. 陳旭明議員表示，港鐵上水站 D 出口人流太高，騎單車人士根本未能使用該出口外的單車徑。他認為其他措施都是治標不治本，長遠而言上水站應增設出口，才能有效解決問題。

108. 劉其烽議員表示，相關問題的徵結在於港鐵上水站 D 出口太窄，使行人擠在一起。他認為在上水站增設出口才是治本方法，而非移除花槽、樹木或單車徑。

109. 林卓廷議員表示，他曾於去年與港鐵公司到港鐵上水站 D 出口實地視察，並要求港鐵公司考慮增設出口以疏導人流，但港鐵公司至今未有具體回覆，是不負責任的行為。相關出口的樓梯和斜路十分狹窄，卻有很多人搬運貨物，只能依靠港鐵公司職員攔截，情況十分惡劣。他認為港鐵公司在賺取利潤的同時，亦應改善車站設施，例如增設出口，以保留相關樹木。另一方面，他相信大部分居民寧願保留樹木而非單車徑，要求相關政府部門仔細研究如何解決該位置的人流樽頸情況。

110. 黃宏滔議員表示，上屆委員會曾討論相關問題，運輸署亦有解釋單車徑存在與否的利弊。港鐵上水站 D 出口人流眾多，其中一個原因在於鄰近有多條巴士路線上落客的巴士站。由於上水居民十分依賴巴士轉乘港鐵服務，雖然搬遷相關巴士站可減少擠迫情況，但亦會對居民乘車和轉乘港鐵造成影響。另一方面，現時多達 20 條巴士路線行走新運路，一旦新運路發生事故，將對上水巴士服務造成重大影響。他認為相關政府部門應就該路段的各種問題作多方面考慮，而非單純移除花槽或單車徑。

111. 鄧根年議員認為委員都同意港鐵上水站 D 出口人流太高，相關事宜討論已久，相關政府部門應盡快採取適當措施，避免因人多擠迫而發生意外。

112. 藍偉良議員表示曾在 2013 年 11 月向委員會提案要求全面優化港鐵上水站 A3 出口至孝思亭的一段新運路，以保障行人、騎單車人士和巴士乘客的權益。他促請相關政府部門認真研究各個改善方案，盡快解決該位置的擠迫問題，保障居民安全。

113. 蘇西智議員表示，相關花槽不能長時間承受現時花槽內的樹木品種生長，附近亦有其他樹木因被該些花槽內的樹木遮蓋而變得矮小，移除相關花槽上的樹木，能令附近其他樹木生長得更好，彌補景致上的影響。他認為各持份者應作全面考慮，放棄該些花槽上的樹木。

114. 陳旭明議員認為不同品種的樹木都是平等，不應犧牲個別品種。相關政府部門應針對人流分流問題，研究長遠改善方案，例如在港鐵上水站增設出口。

115. 吳嘉華先生回應說，運輸署密切留意港鐵上水站一帶的發展，在有需要時會向相關交通服務機構提出交通工程上的意見。另一方面，第一階段移除上水站 D1 出口附近未有種植大樹花槽的工程已經完成，將原本闊約 3 米的行人路擴闊至約 5 米，以改善新運路近上水站 D1 出口的行人環境。若第二階段移除餘下花槽的工程能夠順利展開，可繼續擴闊新運路巴士站旁邊的行人路，紓緩繁忙時間於該些巴士候車的乘客排隊時對行人路的影響，並有助改善現有單車徑的交通情況。運輸署請委員考慮推行第二階段工程。

116. 梁文迪先生回應說，港鐵公司會研究委員的意見，並在有需要時向委員會匯報。

117. 藍偉良議員對港鐵公司沒有考慮委員過往提出在港鐵上水站 A3、D1 和 D2 出口增加行人通道的意見表示遺憾。他以開辦 277E 號線為例，當時有居民因擔憂失去原有巴士路線而反對，但現時 277E 號線已經深受居民歡迎。他請各委員勇於推行改善方案，解決上水站 D 出口的擠迫問題。

118. 黃宏滔議員表示，他當年支持開辦 277E 號線而被居民責怪，但現時 277E 號線已經深受歡迎。就港鐵上水站 D 出口的擠迫問題，委員應有前瞻性考慮。除上水站 D 出口外，擠迫問題亦出現在上水站 D 出口至孝思亭的一段行人路。因此，除在上水站增設出口外，相關政府部門亦應採取其他措施，改善相關路段的擠迫情況。

119. 彭振聲議員不認同相關政府部門在移除相關樹木一事有所猶疑。他認為應以民生為首要考慮，加上該些花槽太小，本已不適合相關樹木生長，應維持移除相關樹木的計劃，並以補種樹木作補償。

120. 張家峰先生建議在港鐵上水站南端增設出口，並把 D 出口外的巴士站遷移到該新出口，以分流人流。他認為相關政府部門不應只反對委員的建議，而應主動提交可行方案供委員討論。

121. 主席表示，委員曾在 2015 年 9 月提案建議在港鐵上水站 D 出口興建出入口梯以分流 D1 出口現有樓梯的人流，港鐵公司有責任作出考慮。改善相關位置的擠迫情況一事討論已久，相關政府部門應在平衡各方利益後，盡快擴闊行人路，解決人多擠迫的問題。

122. 吳嘉華先生回應說，為進一步改善相關路段的擠迫情況，運輸署認為移除花槽是較為可行的方案，以平衡行人和騎單車人士的需要。他請委員再行考慮相關移除樹木方案。

123. 主席詢問運輸署是否有其他方案供委員考慮。

124. 吳嘉華先生回應說，如第二階段工程能順利完成，運輸署會因應公眾意見，在相關路段增設行人路上蓋，以優化行人環境。

125. 主席表示，擴闊路段和增設行人路上蓋能改善行人路環境，他明白本屆委員會的委員有其他關注，但相關改善方案不宜長期停滯。

126. 藍偉良議員表示，相關事宜討論已久，建議反對移除樹木的委員考慮以補種樹木等其他方法化解分歧，讓移除樹木工程展開，保障居民安全。

127. 林卓廷議員表示，樹木與保育、居住質素息息相關，民意要求保留樹木，擔心移除樹木不會獲得民意支持。他認為相關單車徑本不適合單車行駛，因此要求把部分單車徑轉為行人路。此外，如能在港鐵上水站增設出口，不但能保留樹木，亦能改善行人路環境。就有委員提出相關花槽不適合現時花槽內的樹木生長，他詢問相關政府部門是否有樹木專家引證該說法。

128. 姚銘議員表示，相關事宜過往已有充份討論，如本屆委員會推翻上屆委員會的決定，會令有關事項長期停留在討論階段，對委員會的民生工作而言並不理想。

129. 曾勁聰議員表示，多年前相關花槽上的樹木已曾被移除一次。如現在不移除樹木，必然會阻礙社區發展。他以當年移除樹木以興建彩園路巴士站為例，居民受惠於巴士站的方便，很快忘記被移除的樹木。他認為為新運路巴士站的未來和整個北區的發展着想，委員應認真考慮相關移除樹木方案。

130. 藍偉良議員認為港鐵上水站 D 出口至孝思亭一段單車徑應被移除，以免該出口外的騎單車人士與行人因爭路而引致混亂。另一方面，他要求港鐵公司認真考慮委員提出有關在上水站增設出口的意見，委員亦應求同存異，盡快推行相關移除樹木工程，改善新運路的行人環境。

131. 彭振聲議員表示，因大量水貨客和自由行人士使用，現時港鐵上水站是東鐵綫中最繁忙的車站，加上將來北區新增近 20 萬人口，上水站和粉嶺站外改善計劃十分迫切。相關政府部門應盡快展開改善工程，配合北區發展。

132. 陳旭明議員表示，要求保留相關樹木的委員並非不理性地提出要求。他詢問運輸署是否有移除樹木以外的其他方案，例如先處理相關單車徑的問題，而把移除樹木方案的優次押後。如最後沒有其他更好方法，他同意作求同存異的選擇。

133. 侯福達議員要求避免因改變相關單車徑位置而影響孝思亭。

134. 藍偉良議員回應侯福達議員的意見說，他建議把港鐵上水站 D 出口外的單車徑向新豐路方向縮短，並不會影響孝思亭。

135. 主席總結說，委員都關注樹木保育事宜，亦希望改善港鐵上水站 D 出口的擠迫情況，相關政府部門和港鐵公司有責任跟進。另一方面，由於相關行人路和單車徑之間有花槽，在新運路巴士站候車的乘客不會站到單車徑上，因此是否保留單車徑對事情並無影

運輸署
路政署
港鐵公司
秘書處

響。由於運輸署會在移除相關花槽後興建行人路上蓋，他希望委員為改善整體社區環境着想。他請秘書處安排實地視察活動，讓委員、相關政府部門和機構直接在該位置討論各方案。他建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

(會後按語：委員會已於 2016 年 5 月 26 日與運輸署、路政署、香港警務處(下稱「警務處」)、北區民政事務處及港鐵公司代表到港鐵上水站 D1 出口進行實地視察。)

第 12 項——提案：關注上水廣場地庫車場入口的交通流量安排 (委員會文件第 38/2016 號)

136. 藍偉良議員介紹委員會文件第 38/2016 號。

137. 廖興洪議員支持有關提案，認為車輛應進入上水廣場內的上落客區，而無須停在路旁，阻礙巴士行駛。

138. 姚銘議員支持有關提案，認為大量車輛於繁忙時間使用上水廣場停車場，但上水廣場的管理公司並沒有妥善安排等候進入停車場的車輛排隊，令其他駛經該路段的車輛須在慢線和中線之間不停切線，容易發生意外，亦阻礙巴士行駛而導致巴士脫班。

139. 劉其烽議員認為上水廣場停車場外排隊車輛引致的擠塞問題存在已久，加上路旁大量違例泊車，以及水貨客胡亂橫過馬路，該處容易發生交通意外。他指出該處是上水市中心的交通要道，警務處應加強管理，保持行車暢順。

140. 張家峰先生表示曾進行實地視察，發現編號 NF296 行人天橋的加建無障礙設施工程收窄了路面空間，容易釀成交通意外，路政署應加強管理。

141. 彭振聲議員表示，上水廣場停車場外的排隊車輛佔用了整條行車線，車龍伸延至港鐵上水站。如管理公司能妥善管理上水廣場內的上落客區，該區能容納 8 至 10 輛車輛，部分排隊車輛無須在路

面等候。此外，編號 NF296 行人天橋的加建無障礙設施工程影響到路面交通。他支持要求上水廣場的管理公司改善上水廣場停車場外排隊車輛引致的擠塞情況。

142. 曾勁聰議員支持有關提案，認為上水廣場外道路的交通本已擠塞，加上大量車輛在路旁上落客貨，以及上水廣場停車場外的排隊車輛造成阻塞，令問題更加嚴重，影響巴士行駛。他認為上水廣場的管理公司和警務處應做好道路管理，以及處理違例泊車問題。

143. 主席請秘書草擬函件，向上水廣場的管理公司表達委員會對停車場入口擠塞問題的關注。他建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

秘書處

(會後按語：委員會已於 2016 年 5 月 24 日致函上水廣場的管理公司，表達委員會對停車場入口擠塞問題的關注。)

第 13 項——提案：要求在山咀路增設避車彎及行人路
(委員會文件第 39/2016 號)

144. 溫和達議員介紹委員會文件第 39/2016 號。

145. 謝慧女士回應說，運輸署已經與溫和輝議員進行實地視察和商討處理方法，將研究有關提案的建議。

146. 主席請運輸署跟進相關事宜，建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

運輸署

第 14 項——提案：促請改善蓮麻坑路西段至文錦渡路寶運路交界行車路面狀況
(委員會文件第 40/2016 號)

147. 藍偉良議員介紹委員會文件第 40/2016 號。

148. 鄭韞慈先生回應說，路政署已經與溫和輝議員確認相關路段為介乎打鼓嶺警署至平原河的一段蓮麻坑路，並委託承辦商進行定期巡查和臨時修補。此外，路政署會安排重鋪相關路段的路面，預計工程將於 2016 年 5 月底前完成。

149. 廖興洪議員表示，文錦渡路近寶運路進入興仁行有限公司的支路路面損毀嚴重，路政署應予以跟進。

150. 鄭韞慈先生回應說，路政署會跟進廖興洪議員的意見。

151. 萬新財先生表示，介乎打鼓嶺警署至平原河的一段蓮麻坑路經常水浸，原因是附近水渠淤塞。他建議路政署向渠務署反映相關問題。

152. 主席請路政署在重鋪路面時一併跟進萬新財先生的意見。他建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

路政署

(會後按語：渠務署表示上址經常水浸的原因是由於附近私人地段進行填土，以致蓮麻坑路兩旁排水渠淤塞。路政署、渠務署及相關部門就有關問題於 2016 年 5 月 5 日舉行會議商討解決方案，其後經各部門努力，上址私人地段已掘出去水壕溝，水浸問題得以紓緩。相關部門會繼續密切監察上址水浸情況，並在需要時採取適當的跟進行動。)

第 15 項——提案：港鐵票價調整機制建議 (委員會文件第 41/2016 號)

153. 姚銘議員介紹委員會文件第 41/2016 號。

154. 梁文迪先生回應如下：

- (a) 港鐵公司持續維持世界級的營運表現，乘客車程準時度達到 99.9%，而 2015 年是兩鐵合併以來準時度表現最佳的其中一年。由於營運、維修及提升鐵路網絡需要大量資源，

因此可持續和穩定的票價收入至關重要。為維持高質素的鐵路服務，港鐵公司的營運成本持續上升，幅度高於票價調整幅度。2015 年港鐵公司已投放超過 70 億元提升、更新和維修鐵路資產及基建設施。票務是公司其中一個主要的穩定收入來源，而票價一直維持在合理的水平。自兩鐵合併以來，港鐵票價每年平均升幅低於每年的平均通漲及香港薪金指數的平均升幅；

- (b) 港鐵公司每年為乘客提供不同種類的車費推廣計劃，包括轉乘優惠、全月通加強版、全日通、小童、學生、殘疾人士及長者票價優惠，2015 年公司提供的恆常優惠及推廣總值約 24 億港元，並提供逾 5 億港元的額外優惠，包括農曆新年及復活節推出的「港鐵節折賞」。港鐵公司將會檢討現時提供給乘客的不同種類的車費推廣計劃，制定 2016-17 年度的車費推廣計劃，亦會繼續投放更多資源提升鐵路服務及設施。此外，根據服務表現安排的车費優惠計劃，港鐵公司會在 2016 年撥出 1,100 萬元，連同與利潤掛鈎的車費優惠計劃撥出的 1.75 億元，共 1.86 億元作「即日第二程車費九折」優惠；
- (c) 就政府要求提前檢討票價調整機制並於 2017 年實施經雙方同意的修訂，港鐵公司董事局同意就票價調整機制與政府展開共同檢討。港鐵公司備悉委員有關檢討票價調整機制的意見，並請委員會理解港鐵公司須平衡所有持份者的利益，持份者包括顧客和股東，而港鐵公司維持一個可持續的財務模式，可確保能夠持續在鐵路系統投放資源，對港鐵公司的所有持份者都至為重要。有關檢討預期於短期內展開，港鐵公司會就檢討流程、時間表，以及在過程中與不同持份者溝通的安排，與政府作出協調。

155. 吳冠雄先生回應如下：

- (a) 港鐵公司的票價調整機制按政府和港鐵公司於 2007 年在兩鐵合併時簽訂的《營運協議》執行。該機制採用直接驅動的方式，是一個公開、客觀及具透明度的機制。2013 年 4 月，政府及港鐵公司公布了票價調整機制檢討結果；

(b) 港鐵公司在 2016 年 4 月 29 日公布 2016 年港鐵整體票價調整幅度將修訂為 2.65%，較 2016 年 3 月公布時的 2.7% 低 0.05 個百分點，政府對此調整表示歡迎。港鐵公司修訂票價調整幅度是因應政府統計處最近的 2014-15 年度住戶開支統計調查結果，以及按結果重訂 2015 年 12 月的按年綜合消費物價指數的變動而得出，屬一項技術調整，港鐵票價調整的安排依然是按票價調整機制進行；

(c) 港鐵公司已於 2016 年 4 月 20 日回覆政府，表示決定提前一年與政府共同檢討票價調整機制，政府對此表示歡迎。政府稍後會與港鐵公司展開商討，目標是令新的票價調整機制可於 2017 年施行。檢討的方向是務求使機制的運行能在維持港鐵公司作為上市公司應有的財政穩健，同時能更充分回應市民對票價調整與港鐵公司利潤的關係及市民負擔能力的關注。運輸署將向相關部門反映委員的意見。

156. 張家峰先生表示，很多居民並不清楚港鐵公司的各項票價優惠計劃詳情，建議港鐵公司善用不同網上宣傳渠道，以及提供相關宣傳海報予議員辦事處張貼。

157. 姚銘議員表示，港鐵公司的收益主要來自港鐵站上蓋物業、商場及海外基建投資，而非來自車費收入。港鐵公司紮根香港，運用香港的資源發展，因此應回饋香港市民。他建議把盈利指數加入票價調整機制，以更有效反映港鐵公司運用香港的資源獲取盈利的情況。

158. 主席請相關部門盡快檢討票價調整機制，政府亦應考慮把持有港鐵公司股份所得的利息用於抵銷票價加幅。他建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

運輸署

第 16 項——提案：要求上水古洞街市購物中心對開政府土地作公眾停車場用途

(提案見委員會文件第 42/2016 號)

(元朗地政處的書面回應見委員會文件第 46/2016 號)

159. 主席歡迎地政總署高級產業測量師／東(元朗地政處)葉珮兒女士列席會議。

160. 侯福達議員介紹委員會文件第 42/2016 號。

161. 葉珮兒女士回應說，元朗地政處已聯絡食物及衛生局有關上水古洞新街市商戶聯會（下稱「商戶聯會」）要求豁免繳付相關土地市值租金一事，並須得到該局的政策支持，才能把相關土地免租交予商戶聯會經營。元朗地政處暫未收到該局的回覆，因此未能繼續處理商戶聯會的申請。

162. 吳嘉華先生回應說，運輸署曾回覆地政總署指相關土地可用作設置臨時公眾停車場。一般而言，政府會透過土地銷售計劃或土地發展計劃，致力達到於混合用途建築物內提供泊車位的目標，而現時新公眾停車場通常應由私人機構按商業決定興建和經營。運輸署認為於相關土地單純發展公眾停車場會削弱土地的效益。

163. 侯福達議員表示，古洞街市購物中心缺乏泊車設施，難以聚集人流，而居民在附近路旁泊車購物，亦經常被警務處票控。相關土地的前租戶本應經營臨時停車場，卻違規改變土地用途擺放貨物而被中止短期租約。他認為相關部門應做好監察和管理工作，並考慮開闢何東夫人醫局旁的土地作咪錶停車場。

164. 鄧根年議員表示，當年政府因發展新界環迴公路而把青山公路旁的商檔遷入古洞街市購物中心，但該購物中心位處北區和元朗交界，位置偏僻，商戶經營並不容易。政府應回應商戶和居民的合理要求，設置臨時或永久停車場，方便居民和商戶泊車購物和上落貨。

165. 廖興洪議員支持有關提案，並表示現時古洞街市購物中心附近沒有合法泊車位，而居民違例泊車會被票控，對居民購物造成不便。

166. 蘇西智議員表示，當年政府因發展新界環迴公路而把青山公路旁的商檔遷入古洞街市購物中心，遷入初時人流不多，居民尚能把車輛泊在附近路旁，但現時該處人流增加，警務處經常到場票控違例泊車。鑑於該購物中心的商戶經營困難，政府有責任協助商戶，盡快把因前租戶違規而被收回的土地批出作臨時停車場。此外，政府應考慮為免租批出臨時停車場給予政策支持，以及研究設置咪錶泊車位，雙管齊下，長遠解決問題。

167. 藍偉良議員表示，當年政府因發展新界環迴公路而把青山公路旁的商檔遷入古洞街市購物中心，對商戶有所虧欠。政府應作長遠考慮，為該購物中心提供配套設施，解決居民面對的問題，

168. 葉珮兒女士回應說，元朗地政處須得到政策支持，才能繼續處理把相關土地免租交予商戶聯會經營的申請。短期而言，由於相關土地的前租戶違反租賃條款，元朗地政處已中止其短期租約。相關土地座落綠化地帶，如再次把土地招標作為臨時公眾停車場，招標前必須得到城市規劃委員會准許，該會亦有機會要求元朗地政處聯同相關專業部門提供技術報告。長遠而言，元朗地政處已請運輸署考慮設置咪錶泊車位，解決該購物中心附近缺乏泊車設施的問題。

169. 鄧根年議員請委員會和相關部門支持盡快在古洞街市購物中心附近興建停車場，回應居民的訴求。

170. 侯福達議員建議開闢歐意花園圍牆外的政府土地或何東夫人醫局旁的政府土地作停車場，相關部門亦可與商戶進行實地視察。

171. 主席總結說，委員會支持有關提案，並促請運輸署和元朗地政處盡快跟進相關建議，包括考慮設置咪錶泊車位、為於相關土地設置臨時停車場進行公開招標，或在得到政策支持的情況下把相關土地交予指定團體經營停車場。他建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

運輸署
元朗地政處

第 17 項——續議事項

(a) 提案：巴士路線 276A 改道經清曉路 (第 2 次會議記錄第 54 至第 62 段)

172. 施超強先生匯報說，現時清河邨居民可透過 273A 號線的轉乘優惠計劃到太平邨轉乘 276A 號線，而太平邨為 276A 號線的總站，因此九巴公司暫時未有計劃改變 276A 號線的行車路線。

173. 藍偉良議員表示，有委員支持亦有委員反對有關提案，他尊重不同看法。他期望 276A 號線終能繞經清曉路，讓清河邨居民不用以轉乘方式乘搭 276A 號線。他相信如九巴公司不接納相關合情合理的建議，將來九巴公司的其他路線方案會較難獲委員會支持。

174. 主席請運輸署和九巴公司備悉相關事宜，建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

運輸署
九巴公司

(b) 跟進 270 號線轉乘優惠事宜 (第 2 次會議記錄第 63 至第 75 段)

175. 李述恆先生匯報說，如在路線和資源方面能夠締造雙贏局面，九巴公司願意為 270 號線提供更多轉乘優惠。由於 70K 號線現已提供很多轉乘優惠組合，加上九巴公司早前的其他路線重組方案未獲委員會支持以減省資源，九巴公司暫未有計劃為 270 號線提供與 70K 號線相若的轉乘優惠，居民可使用 70K 號線轉乘其他路線。

176. 廖興洪議員對九巴公司的匯報表示失望。70K 號線提供的服務並不全面，分站與港鐵上水站距離較遠，轉乘優惠組合亦不多。

177. 劉其烽議員表示，委員已多次要求九巴公司為 270 號線提供更多轉乘優惠組合，而 270 號線是與 70K 號線同樣重要的區內接駁線，70K 號線不能完全代替 270 號線，乘客非常需要更多 270 號線轉乘優惠組合。九巴公司以委員會早前不支持其他路線重組方案為由拒絕接納委員會的建議，並不合理。

178. 黃宏滔議員對九巴公司的匯報表示失望。270 號線與 70K 號線的服務範圍並不相同，70K 號線的路線較為迂迴，居民會乘搭 270 號線到港鐵上水站轉乘其他巴士路線。他要求九巴公司盡快為 270 號線提供更多轉乘優惠組合。

179. 陳智偉先生表示，為 270 號線提供更多轉乘優惠組合能惠及北區居民，九巴公司不應只着眼商機。

180. 主席表示，九巴公司一方面期望居民善用巴士轉乘優惠計劃，另一方面卻拒絕提供更多轉乘優惠組合，情況令人費解。他促請九巴公司認真考慮委員的意見，方便居民透過巴士轉乘優惠計劃乘車。另一方面，如居民能使用巴士轉乘優惠計劃，可減少新路線迂迴駛進不同社區的需要。

181. 主席請運輸署和九巴公司繼續跟進相關事宜，建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署
九巴公司

(c) 提案：要求增加 T277 班次，並增設由九龍灣商貿區開出的回程班次
(第 2 次會議記錄第 76 至第 83 段)

182. 吳冠雄先生匯報說，運輸署於上次委員會會議聽取委員的意見後，現正與九巴公司研究 T277 號線改善方案的細節，並會在有方案時諮詢委員會。

183. 李述恆先生匯報說，九巴公司現正與運輸署研究 T277 號線改善方案的細節。

184. 何樹光議員表示，九巴公司和港鐵公司享有政府給予的專營權，便有義務負上社會責任。

185. 劉其烽議員詢問運輸署 T277 號線改善方案的細節。

186. 主席表示，T277 號線的早上班次經常滿載，另一方面，277X 號線在下午繁忙時間回程到達九龍灣時亦經常滿載，在九龍灣商貿區工作的居民下班後難以乘車，因此 T277 號線有迫切需要提升服務水平。他促請運輸署和九巴公司盡快提交改善方案。

187. 吳冠雄先生回應說，運輸署計劃增設 T277 號線下午回程服務，並正考慮提升早上繁忙時間的服務水平，期望能盡快諮詢委員會。

188. 主席請運輸署和九巴公司繼續跟進相關事宜，建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署
九巴公司

(d) 提案：要求增設北區往大嶼山東涌 E 線巴士服務
(第 2 次會議記錄第 84 至第 92 段)

189. 吳冠雄先生匯報說，運輸署備悉委員的意見，會繼續監察東涌的發展，以及北區往東涌的公共交通需求，並會在需要時調整相關交通服務。如有新方案，運輸署將諮詢委員會。

190. 曾勁聰議員表示，北區居民對 E 線巴士服務有很大需求，但運輸署一直沒有正面回應。他請運輸署說明為北區開辦 E 線巴士服務的所需條件。

191. 何樹光議員要求運輸署提供開辦新路線的量度指標。

192. 劉其烽議員要求運輸署說明為北區開辦 E 線巴士服務的所需條件，以及提供開辦 E 線巴士服務的時間表。

193. 主席表示，委員會已多次要求開辦往返北區和東涌的 E 線巴士服務，而現時有其他地區同時營運 A 線和 E 線巴士服務，北區應同樣有條件容納 A 線和 E 線巴士服務。

194. 吳冠雄先生回應說，運輸署明白委員的要求，將與相關巴士公司反映居民的訴求，期望盡快得出改善方案，在有進一步消息時向委員會報告。

195. 劉其烽議員要求運輸署說明為北區開辦 E 線巴士服務的所需條件。

196. 吳冠雄先生回應說，在考慮開辦新巴士路線時，運輸署會考慮是否已有其他公共交通服務到達相關地區、居民的乘車需求，以及地區發展情況等。運輸署會向相關巴士公司反映委員提出有關開辦 E 線巴士服務的要求，期望盡快有進一步消息。

197. 主席請運輸署繼續跟進相關事宜，建議於下次會議繼續跟進有關議題。 運輸署

(e) 提案：要求提供祥華邨至威爾斯醫院巴士服務
(第 2 次會議記錄第 93 至第 99 段)

198. 李述恆先生匯報說，祥華邨居民可透過 70K 號線的轉乘優惠計劃轉乘 73A 號線。另一方面，過往 73A 號線曾直接服務祥華邨至沙田威爾斯親王醫院，但客量並不理想。根據九巴公司在 2013 年向委員會提交的文件顯示，當時 73A 號線全日只有約 300 名乘客由上水和粉嶺北前往大埔和沙田，祥華邨到威爾斯親王醫院的乘車需求不大，因此把 73A 號線的行車路線縮短至華明邨，並以轉乘優惠代替過往 73A 號線對上水和粉嶺北的服務。九巴公司暫時沒有計劃把 73A 號線的服務範圍伸延至祥華邨。

199. 陳旭明議員表示，70K 號線的班次並不穩定，令居民打算以 70K 號線轉乘 73A 號線時難以適從。如九巴公司能改善 70K 號線的班次穩定程度，他並不要求 73A 號線直達祥華邨。另一方面，九巴公司有社會責任服務社區，應以有利潤的路線補貼客量不多的路線，回應居民訴求。

200. 何樹光議員表示，運輸署和九巴公司的邏輯混亂，時而以有計劃但未有客量數據為由拒絕開辦新服務，時而又以客量數據為根據拒絕開辦新服務。

201. 主席建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

運輸署
九巴公司

(f) 提案：要求增設連接石湖墟及聯和墟特快巴士線
(第 2 次會議記錄第 100 至第 109 段)

202. 李述恆先生匯報說，現時 70K 號線已有效連接石湖墟和聯和墟，近期數據顯示 70K 號線在最繁忙時段的客量為 76%，仍有載客空間應付兩墟的乘車需求。

203. 曾勁聰議員質疑九巴公司提供的客量數據與實際情況有差距，指出 70K 號線在下午繁忙時間經常滿載，客量沒可能只有 76%。居民對連接石湖墟和聯和墟的新路線，以及更多 70K 號線班次都有需求。

204. 曾興隆議員對九巴公司的匯報表示失望，並質疑 70K 號線經常滿載，九巴公司提供的客量數據與實際情況不同。他建議增加 70K 號線班次，以及增設 70K 號線特別班次，在繁忙時間往返石湖墟和聯和墟。

205. 陳旭明議員表示，70K 號線的行車路線不能提供快捷往返石湖墟和聯和墟的服務。此外，九巴公司提供的客量數據正顯示居民因 70K 號線的班次和行車路線欠佳而不願乘搭，導致該區內接駁路線在繁忙時間亦只有 76% 客量。

(陳智偉先生於此時離席。)

206. 林卓廷議員表示，石湖墟和聯和墟距離不是太遠，但 70K 號線的行車路線迂迴而不方便居民往返兩墟，九巴公司應再行考慮委員的意見。

207. 劉其烽議員質疑九巴公司提供的客量數據不準確。委員要求連接石湖墟和聯和墟特快巴士路線，以紓緩居民往返兩墟時對其他交通服務造成的壓力。

208. 藍偉良議員以當年開辦 273D 號線為例，他向各學校索取學生上學情況數據，才成功促使九巴公司開辦該路線服務。他認為居民對往返石湖墟和聯和墟有很大乘車需求，九巴公司開辦新路線，可紓緩 70K 號線的擠迫情況。

209. 李述恆先生澄清所述的 76%客量為 70K 號線在最繁忙的半小時內的平均載客率。

210. 吳冠雄先生表示，運輸署和九巴公司備悉委員的意見，會探討是否有可行方案。此外，居民對往返石湖墟和聯和墟小巴服務亦有需求，運輸署會與相關小巴營辦商商討增加班次，以起輔助作用。

211. 主席建議於下次會議繼續跟進有關議題。

運輸署
九巴公司

(g) 跟進於雞嶺迴旋處興建行車天橋事宜
(第 2 次會議記錄第 147 至第 169 段)

212. 馬靄雪女士匯報說，土木工程拓展署與顧問公司正研究改善雞嶺迴避處交通情況的措施，亦會與運輸署商討，將在有進展時向委員會匯報。

213. 張家峰先生表示，有粉嶺南居民召喚救護服務時，救護車由嘉福邨出發，須經雞嶺迴旋處、粉嶺公路和粉錦公路才能到達北區醫院，相關交通流量會引致雞嶺迴旋處交通擠塞，而雞嶺迴旋處的交通狀況亦會影響北區的緊急救援服務。

214. 彭振聲議員對土木工程拓展署未能在是次會議提交新方案表示遺憾，質疑相關政府部門沒有認真看待雞嶺迴旋處的交通問題。他建議委員會與相關政府部門一同進行實地視察。

215. 曾勁聰議員明白土木工程拓展署需時研究，建議土木工程拓展署和顧問公司直接與相關議員溝通，了解議員和居民的意見。

216. 主席表示，委員會同意須提供充足時間予土木工程拓展署進行研究，請土木工程拓展署繼續跟進。另一方面，他詢問運輸署在雞嶺迴旋處增設不准切線路面標記的進展。

217. 謝慧女士回應說，運輸署已就相關事宜向路政署發出施工令。

218. 黃宏滔議員表示，委員都十分關心雞嶺迴旋處的交通情況，相關政府部門應重視委員的意見，盡快提交改善方案。

219. 主席請土木工程拓展署盡快完成研究，建議於下次會議繼續跟進有關議題。

土木工程
拓展署

220. 張家峰先生表示他可向土木工程拓展署提供更多雞嶺迴旋處相關的數據和資料。

第 18 項——2016-17 年度社區參與計劃撥款分配建議 (委員會文件第 44/2016 號)

221. 秘書介紹委員會文件第 44/2016 號。

222. 委員會通過有關撥款分配建議。

第 19 項——其他事項

(a) 馬會道電影拍攝封路安排

223. 彭振聲議員表示，他收到創意香港電影服務統籌科諮詢，夢造者娛樂有限公司將於 2016 年 5 月 12 日凌晨封閉樂業路和馬會道兩條行車線，以進行夜間電影拍攝。由於很多車輛在該地點附近的油站排隊加油，排隊車輛經常佔用馬會道的行車線。他擔心因拍攝電影而封閉馬會道兩條行車線，容易引致交通擠塞和意外，建議警務處屆時委派交通警員到場指揮交通，運輸署亦應留意相關情況。

224. 徐翼福先生回應說，警務處會了解封路細節和時間、相關公司是否已取得運輸署的臨時交通安排許可，以及是否已在網上公布封路安排。此外，警務處會在封路期間作適當安排。

225. 彭振聲議員表示，相關電影拍攝包括爆炸場面和車輛追逐場面，可能令途經人士受驚。

226. 主席請警務處與彭振聲議員跟進相關事宜。

警務處

(b) 73K 號線下課時段班次

227. 廖興洪議員要求九巴公司增加 73K 號線下課時段班次，方便鳳溪一帶學校的師生乘車。

228. 主席請運輸署和九巴公司備悉相關事宜。

運輸署
九巴公司

(c) 專線小巴 44 和 44A 號線上水總站候車乘客排隊安排

229. 劉其烽議員表示，專線小巴 44 和 44A 號線上水總站的候車乘客經常與前往港鐵上水站的途人擠迫碰撞，運輸署應改善相關排隊安排，紓緩擠迫情況。

230. 吳冠雄先生回應說，在專線小巴 44 號線上水總站上蓋興建期間，候車乘客須向天橋方向排隊。運輸署曾與警務處和相關小巴營辦商研究，現時的排隊安排已是最為可行的辦法。

231. 主席請運輸署和相關小巴營辦商再行視察和跟進。

運輸署

第 20 項——下次會議日期

232. 主席宣布，下次會議將於 2016 年 7 月 11 日(星期一)下午 2 時 30 分在北區區議會會議室舉行。

233. 會議於下午 6 時 34 分結束。

北區區議會秘書處
2016 年 6 月