

北區區議會(2016-2019)
交通及運輸委員會
第 14 次會議記錄

日期：2018 年 3 月 12 日(星期一)

時間：下午 2 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, 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	下午 6:15
	侯志強議員	下午 2:47	下午 3:15
	侯福達議員	會議開始	下午 4:22
	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	下午 6:00
	黃宏滔議員, MH	會議開始	會議結束
	彭振聲議員, MH	下午 2:40	下午 5:50
	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
	溫和輝議員, MH	會議開始	下午 4:35
	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	下午 5:34
	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：	林子琮女士	會議開始	會議結束
	林智洋先生	會議開始	會議結束
	柯倩儀女士	會議開始	會議結束
	胡景鵬先生	會議開始	會議結束
	萬新財先生	下午 2:33	會議結束
	潘孝汶先生	會議開始	會議結束
	鄧道昆先生	下午 2:34	會議開始
秘書：	何達文先生		

北區民政事務處行政主任(區議會)4

列席者

許霈雯女士	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
袁偉祥先生	運輸署工程師／北區一
黃嘉麟先生	運輸署工程師／北區二
林志成先生	路政署區域工程師／北區
尤永翹先生	土木工程拓展署工程師／5(北)
周影芬女士	房屋署署理房屋事務經理(大埔、北區及沙田五)
曾天柱先生	香港警務處邊界警區交通隊警署警長
傅建朝先生	香港警務處大埔警區交通隊警長
黃子健先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
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)
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理

議程第 2 項

何偉基先生	運輸署總工程師／交通工程(新界東)
蕭麗明女士	運輸署高級工程師／北區
江偉銘先生	香港警務處新界北交通部執行及管制組特遣隊主管

議程第 3 至 4 項

呂曉暉女士	運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)
袁建恆先生	運輸署運輸主任／巴士發展(新界東)

議程第 3 項

張喬光先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)
梁領彥先生	九龍巴士(一九三三)有限公司董事總經理辦公室行政助理

議程第 4 項

吳汝鋌先生	路政署工程師 2／吐露港公路
符氣揚先生	安誠-奧雅納-博威聯營顧問公司駐地盤工程師

議程第 5 項

梁偉雄先生
謝巧明女士

運輸署總運輸主任／邊界
運輸署高級運輸主任／邊界 1

議程第 6 項

陳鴻先生
張栳惠女士

Ozzo Technology (HK) Ltd.高級交通工程師
Ozzo Technology (HK) Ltd.市場主任

開會辭

主席歡迎各位委員、部門和機構代表出席交通及運輸委員會(下稱「委員會」)第 14 次會議，並歡迎運輸署高級工程師／北區蕭麗明女士、房屋署署理房屋事務經理(大埔、北區及沙田五)周影芬女士和香港警務處(下稱「警務處」)大埔警區交通隊警長傅建朝先生列席會議。周女士和傅先生分別代替未能出席會議的楊治強先生和徐翼福先生列席會議。

第 1 項——通過 2018 年 1 月 8 日第 13 次會議記錄

2. 主席表示，秘書處沒有收到修訂建議，請委員會通過第 13 次會議記錄。
3. 委員會通過第 13 次會議記錄。

第 2 項——2018 年 3 月 7 日北區交通擠塞事件

4. 主席表示，部分委員要求將是項議程項目加入議程；考慮到北區的交通擠塞問題嚴重，而問題一直未見有明顯改善，他於 2018 年 3 月 9 日同意加入是項議程項目。

(萬新財先生於此時到席。)

5. 主席歡迎運輸署新界東總交通工程師何偉基先生和警務處新界北交通部執行及管制組特遣隊主管江偉銘先生列席會議，並請運輸署代表講述 2018 年 3 月 7 日北區出現嚴重交通擠塞的原因、運輸署當日採取的應對措施，以及署方解決區內交通擠塞問題的方案。

(鄧道昆先生於此時到席。)

6. 何偉基先生匯報如下：

- (a) 去年 11 月北區出現嚴重交通擠塞後，運輸署已與警務處商討應變措施和加派人手。2018 年 3 月 7 日北區再次出現交通擠塞當日，警務處加派人手指揮交通，並於事故初段派員駐守雞嶺和大頭嶺迴旋處。另外，運輸署緊急事故交通協調中心於事故期間共發出 7 條信息，建議公眾人士安排其他行程；
- (b) 雖然事故當日區內有零星交通意外，但該些意外規模較小和發生時間較早，並非導致嚴重交通擠塞的主要原因。據了解，事故主因是區內車流較平常多，加劇雞嶺和大頭嶺迴旋處的交通負荷，而涉及範圍不及去年 11 月的擠塞事故廣，兩次事故的成因各異；
- (c) 運輸署正陸續為區內重要路口和路段加設黃格和延長限制區時段，其中延長新運路近北區大會堂限制區時段的計劃已完成。運輸署亦已將粉錦公路右轉青山公路古洞段的燈號延長 6 秒，減少車輛倒塞大頭嶺迴旋處的情況；以及
- (d) 運輸署正與路政署緊密合作，以期於數個月內完成其他加設黃格和延長限制區時段的工程。運輸署亦會按計劃盡快實施其他中長期措施。預計龍山隧道通車後，北區的交通將得以改善。

7. 陳旭明議員認為市民難以接受運輸署以車多為 3 月 7 日擠塞事故的原因。運輸署須詳細解釋當日車多的原因和地點，以

及於區內行走的車輛的數目。

(彭振聲議員於此時到席。)

8. 姚銘議員對北區再次出現嚴重擠塞表示遺憾，並對運輸署的回應欠缺新方案感到失望。他續提出以下建議和意見：

- (a) 建議於和興村一帶增設連接粉嶺公路元朗方向的出口，紓緩雞嶺迴旋處的負荷；
- (b) 雞嶺迴旋處正進行工程，使迴旋處的可用行車線減少，或是是次擠塞事故的成因。他認為迴旋處為區內要道，運輸署應加派人手盡快完成有關工程；以及
- (c) 希望委員會盡快成立工作小組，跟進交通擠塞問題。

9. 劉其烽議員質疑，區內的車流一向較多，運輸署的解釋並不合理。他要求運輸署交代擠塞事故當日出現擠塞的地點，以及各長期改善措施的落實日期。他續稱，運輸署的短期措施無助解決問題，而委員會及其研究及解決北區交通擠塞問題工作小組(下稱「交通擠塞問題工作小組」)曾提出多項建議，他要求運輸署交代有關建議的跟進情況。

(侯志強議員於此時到席。)

10. 曾勁聰議員表示，委員會轄下的北區交通調查工作小組曾進行北區交通幹道及樞紐汽車流量調查，結果反映區內數個迴旋處的車流已接近飽和。他亦曾於 2014 年建議增設粉錦公路往粉嶺公路元朗方向的行車線，但有關工程仍在研究階段。他批評運輸署未有正視上述調查結果和建議，使北區飽受塞車之苦，期望運輸署落實大型方案，有效解決問題。

11. 侯福達議員提出以下意見：

- (a) 3 月 7 日擠塞事故期間，來往上水至坑頭、金錢村的村落的專線小巴未能提供服務；

- (b) 當粉錦公路出現擠塞時，車輛無法從青山公路轉出。運輸署須小心處理該路口的燈號設定，並盡快擴闊大頭嶺迴旋處，改善附近交通；以及
- (c) 擠塞事故當日，北區沒有發生交通意外。雖然運輸署指出當日車多，但其回應未能解釋事故的原因。

12. 彭振聲議員提出以下意見和問題：

- (a) 他批評運輸署、土木工程拓展署(下稱「土拓署」)、路政署、警務處等部門對北區的交通擠塞問題坐視不理；
- (b) 警方於3月7日北區出現交通擠塞後派員前往雞嶺迴旋處和各路口指揮交通是於事無補；
- (c) 土拓署曾向委員會介紹興建雞嶺迴旋處行車天橋的計劃，然而該署仍未有按委員的意見修訂計劃及向委員會匯報；以及
- (d) 他詢問掃管埔路正進行甚麼工程，並指出該處沒有空間增設行車線。

13. 何樹光議員表示，有關部門曾表示會於北區出現交通擠塞時啟動應變小組，他詢問該小組於3月7日當日有否啟動，並希望小組可在北區出現交通擠塞時即時向市民發放信息。

14. 陳惠達議員表示，委員曾提出不少改善措施，包括於和合石附近增設進出粉嶺公路元朗方向的道路；他詢問有關部門有否研究該些建議的可行性。此外，他批評運輸署提出的措施屬已落實的輕微改善措施，浪費會議的時間。

15. 黃宏滔議員提出以下意見：

- (a) 香港一向人多車多，運輸署應設法解決交通問題；

- (b) 縱使區內兩個主要迴旋處已經飽和，但相關改善方案仍在討論階段。他希望有關部門盡快落實短、中、長期的改善措施；以及
- (c) 3月7日交通擠塞當日，有巴士車長於雞嶺迴旋處落客，着乘客以安全方法離開，而迴旋處當時只有一名警員指揮交通。他要求盡快制定措施，避免巴士或小巴乘客在車廂滯留，例如安排車長向乘客發放交通信息，供乘客決定是否在擠塞地點前的車站下車。有關部門亦應作出疏導巴士和小巴的措施。

16. 林卓廷議員提出以下意見和建議：

- (a) 北區交通擠塞問題將民怨提升至無法接受的地步。由於問題涉及北區的運輸政策和規劃，運輸署應派副署長或助理署長列席會議；
- (b) 運輸署和警務處未有解釋3月7日北區車流較平常多的原因。他續引述數據，指2006年至2016年期間，全港的私家車和貨車數目增長48%；
- (c) 有關部門就北區大型發展項目諮詢區議會時，往往指出相關的交通影響評估反映發展項目不會對交通造成影響。他質疑有關評估只反映發展區內的交通情況，或不夠客觀；
- (d) 北區將持續發展，人口會繼續增長，超出北區的承載力。規劃署應派員列席委員會會議；以及
- (e) 建議運輸署於交通擠塞期間調整交通燈號，優先疏導車輛。

17. 彭振聲議員建議委員會去信土拓署，要求該署盡快提交興建雞嶺迴旋處行車天橋的修訂計劃。他亦建議運輸署以航拍方式找出雞嶺和大頭嶺迴旋處的擠塞源頭。

18. 主席提出以下意見和建議：

- (a) 據他了解，土拓署已就北區掃管埔(雞嶺)南北連接路替代走線的可行性研究進行招標；
- (b) 3月7日文錦渡一帶的車流較多，建議有關部門向香港入境事務處了解當日經文錦渡口岸來港的車輛數目；
- (c) 不接受運輸署指3月7日北區出現交通擠塞是因為車多，要求該署交代短、中、長期改善措施；以及
- (d) 建議運輸署和巴士公司研究可否於北區出現交通擠塞期間，安排以上水廣場為總站的沙頭角、粉嶺鄉郊的巴士和小巴路線改以粉嶺為臨時總站。

19. 何偉基先生表示，政府十分關注北區的交通擠塞問題，並就委員的意見、建議和問題綜合回應如下：

- (a) 土拓署正研究在古洞北及粉嶺北新發展區餘下工程計劃中優先興建連接寶石湖路南行和粉嶺公路西行道路的行車天橋；
- (b) 土拓署正為北區掃管埔(雞嶺)南北連接路替代走線的可行性研究進行招標，預計可於今年上半年開展研究工作；
- (c) 3月7日當日，從文錦渡口岸和粉嶺公路東行駛入北區的車輛較平常多。運輸署正待口岸方面提供相關數據；
- (d) 運輸署已要求土拓署盡快完成雞嶺迴旋處的改善工程，預計工程將於本年7月完成；
- (e) 運輸署已於3月7日北區出現嚴重擠塞後與警方商討優化緊急應變措施，期望可於發生事故時盡快通報警方；以及
- (f) 有關安排巴士作緊急改道，減少事故期間最繁忙路段車流的建議，由於建議所涉及人員較多，運輸署須作更深入的研究。

(侯志強議員於此時離席。)

20. 江偉銘先生回應說，警務處新界北交通部已於 2017 年 12 月增派人手，於繁忙時段派交通警員在兩個主要迴旋處觀察交通情況和處理突發事故，並會於 3 月 7 日的事後再增派人手。3 月 7 日當日，警方在接到報告前已留意到交通流量比平常多，因而派員協助疏導交通，但礙於道路設計，有關措施只能避免當時的交通情況惡化。

21. 黃子健先生回應說，九巴公司會與運輸署研究在交通事故期間設短途班次的建議。由於 3 月 7 日的擠塞情況嚴重，不少巴士被困在公路上，故九巴公司的外勤人員未能向所有車上乘客通報路面情況。

22. 龔樹人先生回應說，乘客可透過城巴有限公司(下稱「城巴公司」)網頁或應用程式內的「特別資訊」版面了解最新交通情況，有關資訊均從運輸署網頁即時取得。

23. 柯倩儀女士認同讓乘客提早落車的安排。她續稱，紅色小巴 17 號線於 3 月 7 日因龍琛路非常擠塞，改經符興街和上水區鄉事委員會一帶離開，卻被警方指示以原有路線離開。她認為紅色小巴的改道安排可避免大頭嶺迴旋處更加擠塞，亦可方便乘客前往古洞，希望警方協助各交通工具使用合適的路線。

24. 曾勁聰議員作出以下補充：

- (a) 事故當日雞嶺迴旋處的車龍使車輛無法從大頭嶺迴旋處前往粉嶺公路九龍方向，令大頭嶺迴旋處陷於癱瘓。有關情況並非首次發生，警方應着手疏導大頭嶺迴旋處的車流；以及
- (b) 建議在北區出現交通擠塞期間，長途巴士路線改以粉嶺南或嘉福邨作總站，避免巴士被困在上水廣場一帶，使各線脫班。

25. 彭振聲議員作出以下補充和提問：
- (a) 要求土拓署解釋雞嶺迴旋處改善工程的細節，以及正在進行招標的項目是為聘用顧問公司還是承建商；
 - (b) 北區的交通擠塞問題引起民怨和造成極大的社會成本，政府須立即解決問題；
 - (c) 運輸署有否透過交通監控系統的錄像留意交通情況；以及
 - (d) 建議深港兩地政府控制下午繁忙時段經文錦渡口岸回港的重型車輛數目。
26. 黃宏滔議員要求運輸署與巴士和小巴公司作出協調，方便北區居民在交通擠塞期間仍能便捷地以公共交通工具回家。
27. 陳惠達議員表示，交通擠塞期間，車輛無法進出區內兩個主要迴旋處。他希望有關部門採取措施，使車輛於交通擠塞期間仍能慢速前行。
28. 林卓廷議員提出以下建議和問題：
- (a) 建議運輸署在北區加裝更多道路交通監控系統，以及早知悉各路段的擠塞情況，避免情況蔓延至其他路段；
 - (b) 運輸署須與警方協調，於交通擠塞期間將交通燈號設定至優先讓車輛前行。他相信行人會諒解有關安排；以及
 - (c) 詢問運輸署需時多久才能完成應對交通擠塞措施的檢討。
29. 何偉基先生就委員的意見、建議和問題綜合回應如下：
- (a) 運輸署承認 3 月 7 日的安排有不足之處和有改善空間，然而相關的應對措施涉及多個部門和持份者，商討需時。運輸署會盡快進行檢討並向委員會匯報；

- (b) 現時北區共有七個地點設有交通監控系統，運輸署緊急事故交通協調中心會 24 小時監察即時情況，並在發生交通事故時從多方渠道取得資訊，然後對外發布交通信息；以及
- (c) 運輸署在事故當日曾向負責交通燈號的部門提供信息，讓負責人員可按現場情況調整交通燈號。

30. 主席表示，委員會轄下的交通擠塞問題工作小組屬非常設工作小組，其任期已完結。他建議委員會成立另一非常設工作小組跟進問題，詢問委員有沒有意見。

31. 劉其烽議員詢問新的工作小組可否繼續跟進委員在交通擠塞問題工作小組所提出的建議。

32. 主席回應指，新的工作小組可繼續跟進有關建議。

33. 委員會通過成立非常設工作小組，跟進北區交通擠塞問題。

34. 主席請秘書草擬工作小組的職權範圍，並發信邀請委員加入工作小組。他建議工作小組於首次會議選出工作小組主席後立即進行討論。秘書處

(會後按語：秘書處已於 2018 年 4 月 17 日向委員發信，邀請他們加入北區交通擠塞問題工作小組(暫名)。)

35. 彭振聲議員要求土拓署代表解釋正在進行的雞嶺迴旋處改善工程的細節，並指土拓署早前已就興建雞嶺迴旋處行車天橋一事進行研究，質疑該署根本無須就此事重新進行可行性研究。

36. 尤永翹先生就彭振聲議員的問題回應如下：

- (a) 為配合皇后山公營房屋發展項目，土拓署正進行工程延長掃管埔路南行的行車線，以提升雞嶺迴旋處的容車量。預計有關工程將於 2018 年年中完成；以及
- (b) 土拓署及其顧問公司曾向委員會匯報興建雞嶺迴旋處行車天橋的可行性研究結果，表示有關建議在技術上並不可行。土拓署正為北區掃管埔(雞嶺)南北連接路替代走線的可行性研究進行招標，預計可於本年上半年聘用顧問工程公司開展研究工作。

37. 彭振聲議員認為興建雞嶺迴旋處行車天橋的建議並無技術問題。

38. 主席請土拓署於上述新成立的工作小組的會議上匯報加強北區南北接駁的研究進展。

第 3 項——2018-2019 年度北區巴士路線計劃

(委員會文件第 30/2018 號)

39. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)呂曉暉女士、運輸主任／巴士發展(新界東)袁建恆先生、九巴公司董事總經理辦公室行政助理梁領彥先生和經理(車務)張喬光先生列席會議。

40. 呂曉暉女士介紹委員會文件第 30/2018 號。

41. 陳旭明議員提出以下意見和建議：

- (a) 欣悉祥華邨的交通安排有改善，包括增設往屯門、元朗和大埔的巴士路線；
- (b) 261X 號線的建議服務時段顯然以服務屯門居民為主，建議該線加密班次並提升至全日服務；以及

- (c) 277X 號線的需求龐大，希望巴士公司提早落實加密班次。

(侯福達議員於此時離席。)

42. 黃宏滔議員表示，考慮到 270B 號線九龍段將會延長，建議精簡該線在北區的行車路線。此外，他歡迎九巴公司將於 2018 年第三季加強 277E 號線服務，希望有關安排盡快落實，收窄 277E 和 277X 號線服務水平的差距。

43. 曾勁聰議員提出以下意見和問題：

- (a) 歡迎 270B 號線繞經清曉路一帶；
- (b) 277E 號線的班次較將提升至全日服務的 270B 號線更疏，九巴公司應考慮加密 277E 號線的班次；
- (c) 261X 號線應於繁忙時段提供雙向服務，服務北區居民；
- (d) 樂見 678 號線將增設繞經清曉路一帶的特別班次，希望有關建議可盡快落實；以及
- (e) 詢問 274 號線的開辦日期。

44. 劉其烽議員提出以下意見、建議和問題：

- (a) 要求九巴公司確保開辦 261X 號線後，261 號線的服務不受影響，同時因應路線延長和客量增長，增加 261 號線的用車數目和班次；
- (b) 要求 270B 和 277E 號線加密班次；
- (c) 建議下調 277A 號線的收費；
- (d) 詢問開辦 678A 號線的進展；以及

- (e) 建議提早 673 號線的頭班車時間，並加密早上繁忙時段班次。

45. 曾興隆議員提出以下意見和建議：

- (a) 樂見 261 號線將擴大服務範圍至粉嶺北及聯和墟，希望建議盡快落實；
- (b) 要求盡快加密 277X 號線的班次，並將早上分拆路線的時段延至上午 8 時 30 分；
- (c) 擬辦的 673 號線特別班次繞經粉嶺南，行車時間較長，建議為特別班次設另一路線編號，以資識別；以及
- (d) 建議提早 673 號線的頭班車時間。

46. 林智洋先生表示，得悉有北區居民遷往屯門和元朗的新屋邨。他希望 261X 號線可提供雙向服務、加密班次和提供全日服務，真正服務北區居民。

47. 溫和達議員認為 2018-2019 年度北區巴士路線計劃有不少不足之處，包括未有計劃增加 978B 號線班次，未能滿足置福圍一帶上班人士的需求。

48. 藍偉良議員表示，270B 號線將與 270A 號線共用資源，九巴公司須確保 270B 改為全日服務後，不會因資源不足而出現脫班，並按乘客反應適時加密班次。他亦歡迎增設 678 號線繞經清曉路的特別班次，希望運輸署和巴士公司按清曉路一帶的居民數目，將特別路線提升至全日服務。

49. 潘孝汶先生提出以下意見：

- (a) 現時粉嶺居民主要利用 273D 號線轉乘小巴 44 號線前往屯門，車費共約 20 元。他相信 261X 號線的走線和車費吸引，然而該線的服務時段顯然是以服務屯門居民為主，要求九巴公司安排該線提供雙向服務和加密班次；以及

- (b) 要求九巴公司延長 270B 號線後，確保服務可應付深水埗、長沙灣一帶的乘客需求。

50. 姚銘議員表示，270B 號線將繞經清曉路、保健路和華明路一帶，路程將會加長，行車時間亦會繼續受沙田新城市廣場一帶的交通情況影響，擔心該線未能維持繁忙時段每 15 分鐘一班的班次。

51. 廖興洪議員感謝九巴公司計劃安排 673 號線繞經翠麗花園，並要求 261 號線在翠麗花園設站。

52. 主席對 2018-2019 年度北區巴士路線計劃給予正面評價，希望運輸署因應委員意見作出修訂。他續提出以下意見和建議：

- (a) 歡迎運輸署和九巴公司接納委員對 261X 號線走線的建議，然而該線的服務時段未能服務北區居民。運輸署和九巴公司應順應北區居民的訴求，安排該線提供全日雙向服務；
- (b) 建議 270B 號線延長至奧運站後增設由深水埗或長沙灣開出的繁忙時段特別班次，以應付龐大客量需求；
- (c) 歡迎增設 673 和 678 號線的特別班次。參考 978B 號線的走線，特別班次可改由清河邨或彩園邨開出，既可開拓新客源，亦可避免走線過度迂迴；以及
- (d) 現時 978 號線下午繁忙時段的服務不足，九巴公司應加強服務。

53. 呂曉暉女士就委員的意見、建議和問題綜合回應如下：

- (a) 粉嶺居民可選搭延長後的 261 號線前往屯門。運輸署理解委員認為 261X 號線未能為北區居民提供早上往屯門的服務，會待 261X 號線開辦後，按需求調整該線服務；

- (b) 有關加強個別路線服務或提早落實 2018-2019 年度北區巴士路線計劃內的建議，運輸署會按有關路線的需求考慮；以及
- (c) 270B 號線提供全日服務後，270A 和 270B 號線將增加五部巴士，以維持 270A 號線的現有服務。運輸署和九巴公司會視乎乘客需求，考慮加強 270B 號線在深水埗、長沙灣一帶的服務。

54. 主席認為，如 261X 號線未能提供雙向服務，運輸署不應開辦該線。

55. 梁領彥先生回應說，九巴公司不時留意個別路線的乘客需求，在巴士路線計劃外提升服務。另一方面，九巴公司亦會積極研究 261X 號線提供雙向服務的可行性。

56. 李述恆先生就委員的意見、建議和問題綜合回應如下：

- (a) 九巴公司已於 2018-2019 年度北區巴士路線計劃內預留資源加強 277E、277X 和 978 號線的服務，會按乘客需求投放有關資源，確保服務水平符合社區需求；
- (b) 270A 和 270B 號線實際上獨立運作，270B 號線延長和提供全日服務並不會影響 270A 號線的服務水平。九巴公司亦會與運輸署研究增設 270B 號線深水埗短途班次的可行性；
- (c) 九巴公司額外投放資源開辦 673 號線繞經華明的特別班次，因此有關時段的班次有所加密。九巴公司會採取措施，讓乘客識別特別班次；以及
- (d) 九巴公司會研究 261 號線繞經翠麗花園和修訂 270A 號線北區的行車路線等建議。

57. 陳旭明議員表示，261 和 261X 號線的路線大有分別，重

申 261X 號線須提供雙向服務。

58. 曾勁聰議員感謝梁領彥先生的正面回應，並希望 274 號線可盡快開辦。此外，他認為巴士公司應在巴士滿座時便考慮增加班次，並指出 978 系列路線(包括 978B 號線)的客量龐大，希望九巴公司盡快為該線投放更多資源。

59. 廖興洪議員要求運輸署回應 261 號線繞經翠麗花園的建議。

60. 劉其烽議員要求縮窄 277E 和 277X 號線之間的班次差距，並要求運輸署和巴士公司回應開辦 678A 號線和提早 673 號線頭班車時間的建議。

61. 黃宏滔議員提出以下意見和問題：

- (a) 要求提早落實加強 277E 號線服務，使其班次加密至每 15 分鐘一班，然後再因應客量增長進一步提升服務；
- (b) 建議 978A 號線增加一班車；以及
- (c) 詢問 270B 號線延長後的全程及北區區內行車時間。

62. 呂曉暉女士回應說，運輸署備悉委員要求 261 號線繞經翠麗花園，以及 261X 號線先於繁忙時段提供雙向服務，及後提升至全日服務的建議。另一方面，運輸署會不時留意各線的乘客量，根據指引調節個別路線的服務水平。

63. 梁領彥先生就委員的意見、建議和問題綜合回應如下：

- (a) 261 號線延長後用車將增加至 13 部，其車隊資源將與 261X 號線分開計算；
- (b) 根據 2017-2018 年度北區巴士路線計劃，274 號線將於 2018 年第三季開辦；以及

(c) 九巴公司可於會後與委員商討其他改善服務的建議。

64. 李述恆先生回應說，九巴公司和城巴公司於 2018-2019 年度北區巴士路線計劃內建議增撥資源開辦 678 號線繞經清河邨的特別班次。

65. 主席請運輸署和巴士公司盡快因應委員的意見修訂 2018-2019 年度北區巴士路線計劃，再向委員會匯報，並確保各項建議按時間表落實。

第 4 項——於粉嶺公路(往九龍方向)設置巴士轉乘站 (委員會文件第 47/2018 號)

66. 主席歡迎路政署工程師 2/吐露港公路吳汝鋌先生和安誠-奧雅納-博威聯營顧問公司駐地盤工程師符氣揚先生列席會議。

(溫和輝議員於此時離席。)

67. 呂曉暉女士介紹委員會文件第 47/2018 號。

68. 姚銘議員質疑粉嶺公路北行不設轉乘站，會使文件所述的轉乘站難以發揮效用，故要求盡快在粉嶺公路北行設置轉乘站。他又指轉乘站缺乏洗手間等設施。

69. 何樹光議員認為，如北區巴士路線能全面實施「南北走向」，設置轉乘站為十分好的構思。然而，現時 277E、277X 等路線經常客滿，故設置轉乘站的作用有限。

70. 劉其烽議員表示，不少北區巴士路線提供「點對點」服務，於區內已經客滿，乘客於轉乘站將難以登車。他質疑設置轉乘站的計劃有欠完備，使轉乘站失去效用，指運輸署和巴士公司應同時理順各路線在北區的走線。他亦認為粉嶺公路北行不設轉乘站會對乘客造成混亂。

71. 陳惠達議員認為設置轉乘站為大勢所趨，但除非為北區巴士路線進行大規模重組，否則轉乘站的效益不大。他詢問運輸署會否因應區內房屋發展開辦新路線，並將該些路線納入轉乘網絡。

72. 黃宏滔議員認為只在粉嶺公路南行設置轉乘站效用不大，運輸署應盡快加設北行轉乘站並精簡各巴士線在北區的行車路線。他又建議 T277 號線於轉乘站設站。

73. 曾勁聰議員認為運輸署未有透徹考慮轉乘站的運作安排，例如 277E 號線的收費較其他區外路線高，未能提供誘因讓乘客使用該線再轉乘其他路線。此外，擬辦的 73B 號線或可列作轉乘站的接駁路線，然而運輸署卻未有安排該線於轉乘站設站。此外，他建議於早上繁忙時段開辦上水鄉郊(包括粉錦公路和青山公路古洞段一帶)至轉乘站的路線，方便該處居民前往市區。

74. 曾興隆議員指出，聯和墟居民可乘搭 277X 或 673 號線前往轉乘站，但前者須繞經粉嶺南，而後者的班次為每 30 分鐘一班，因此乘客仍會繼續乘搭 278K 號線於港鐵粉嶺站轉乘其他路線。他認同設置轉乘站的構思，但建議安排未能使轉乘站發揮效用，運輸署和巴士公司須提供足夠配套。

75. 彭振聲議員指出，當有乘客坐在轉乘站的座椅時，大型路線資料顯示板的信息或會被遮擋。此外，他詢問轉乘站會否設置欄杆，防止乘客(特別是小孩)誤闖粉嶺公路。

76. 溫和達議員提出以下意見：

- (a) 轉乘站只能供 4 部巴士同時停站，沒有預留空間擴建，使轉乘站未能持續發展；
- (b) 轉乘站未有提供飲品售賣機、洗手間等設施；
- (c) 部分特別路線不在轉乘站設站，令乘客使用轉乘站的誘因不大；以及

- (d) 希望盡快增設北行轉乘站，便利乘客選用更直接的巴士路線前往目的地。

77. 主席認同有需要設置轉乘站，認為未來區內發展項目完成後轉乘站的效用較大。然而，北行不設轉乘站將大大削弱上述轉乘站的功能，他希望可盡快落實興建北行轉乘站。

78. 吳冠雄先生就委員的意見、建議和問題綜合回應如下：

- (a) 運輸署會繼續透過審批工程計劃，要求相關部門在設計道路時適當考慮增設北行方向的巴士轉乘站；
- (b) 根據現時設計，運輸署相信坐在轉乘站座椅的乘客不會遮擋大型路線資料顯示板的信息；
- (c) 轉乘站對面設有由食物環境衛生署管理的洗手間；以及
- (d) 市民可駕車至塘坑東路前往轉乘站。

79. 呂曉暉女士回應說，如有合適選址增設北行轉乘站，運輸署會考慮研究相應的路線重組方案，使巴士路線的走線更直接，進一步擴闊北區巴士路線的網絡。運輸署亦備悉有關要求 T277 號線於轉乘站設站、安排新發展區的巴士線途經轉乘站等建議，會在轉乘站啟用後視乎乘客的乘車模式再考慮調整巴士服務。

80. 主席認為，現階段商討長遠路線安排言之尚早，建議委員在轉乘站落成後進行實地視察。

第 5 項——建議將往來上水及文錦渡的跨境巴士服務的回程落客站遷離智昌路

(委員會文件第 31/2018 號)

81. 主席歡迎運輸署總運輸主任／邊界梁偉雄先生和高級運輸主任／邊界 1 謝巧明女士列席會議。他對運輸署將上水及文錦渡的跨境巴士服務(下稱「文巴」)的回程落客站由上水廣場遷往智昌路表示遺憾，希望運輸署於是次會議後從速改善問題。

82. 梁偉雄先生介紹委員會文件第 31/2018 號。

83. 林卓廷議員對運輸署搬遷文巴回程落客站前未有諮詢北區區議會表示憤怒，質疑運輸署閉門造車，使附近民居受到影響。他續就委員會文件第 31/2018 號內所提及的三個建議落客位置提出以下意見：

- (a) 位置三(即智明街路旁，育賢學校外)附近亦有民居，且有不少市民投訴有菜販在學校對出的行人路放置雜物，堵塞行人路，而沿路亦泊滿車輛，故該選址並不合適；
- (b) 擔心將落客站遷往位置一(即新運路港鐵上水站 B2 出口對出的停車灣)會使文巴運作受區內交通擠塞問題影響；以及
- (c) 位置二(即新運路路旁，九巴車廠外)較遠離民居，離港鐵站亦不遠，將落客站遷往該處較為合適。他希望運輸署為有關選址作合適改動，以落實遷站安排。

84. 柯倩儀女士認為將落客站遷往建議的三個位置只會使問題蔓延至其他地點，建議將落客站遷回上水廣場並理順落客站的位置。她續提出以下意見：

- (a) 不少乘搭文巴的家長落車後會先送子女上學，然後再前往其他地點上班，現時於智昌路的落客站位置已對家長造成不便。由於位置二遠離港鐵站，將落客站遷往該處將對家長更為不便；

- (b) 港鐵上水站 D 出口的改善工程即將動工，如將落客站遷往選址一，會使新運路近上水廣場的過路處更加擠逼。因此，有關選址亦未必合適；以及
- (c) 現時智昌路落客站附近泊滿車輛，有文巴車長因未能將巴士停在落客站而被警方檢控，其獎金因而被扣減，可見現時的落客站位置對車長和乘客均造成不便。

85. 彭振聲議員指出，選址二鄰近港鐵上水站，可方便文巴乘客前往石湖墟，而該處亦有位置供巴士調頭，認為有關選址最合適。他續提出以下意見：

- (a) 現時文巴經常未能將車輛停在停車灣落客，使其他車輛須越過雙實線前行，駕駛者有機會被警方檢控。此外，落客站非常接近掃管埔村，對村民造成滋擾。有關地點設置落客站後布滿垃圾，而文巴乘客的行李箱亦阻塞行人路，更有乘客要求借用民居的洗手間。他譴責運輸署於智昌路設落客站前未有諮詢區議會和村民，要求運輸署解釋為何事前未有進行諮詢；以及
- (b) 位置三鄰近東莞學校和育賢學校，且智明街兩旁泊滿車輛和不設停車灣，將落客站遷往該處會造成交通擠塞，並不可行。

86. 劉其烽議員認為將落客站遷往位置二可將對居民的滋擾減至最低，對交通的影響亦較小。他續提出以下意見：

- (a) 反對將落客站遷往選址三，指出該處鄰近學校，亦有不少天平邨居民途經該處，於該處設站會構成滋擾；
- (b) 新運路經常出現交通擠塞，將落客站遷往選址一將加劇擠塞情況，故該選址亦不合適；以及
- (c) 要求運輸署作任何改動前須做好諮詢工作。

87. 林智洋先生表示，他於遷站安排實施後曾與多名議員聯繫，方知運輸署作改動前未有諮詢北區區議會。他建議運輸署日後作任何改動前先進行諮詢。他續稱，如將落客站遷往他處，會為區內交通帶來不確定性。他建議運輸署將落客站遷回上水廣場，並微調和改善車輛管理的安排。

88. 主席稱收到不少居民意見，反對遷站安排，他已向運輸署表達有關意見。他歡迎運輸署於是次會議上提出新的落客站位置，然而各個選址均可能會令問題蔓延至其他地區。因此，運輸署可考慮將落客站遷回上水廣場，並改善車輛管理，例如安排部分文巴車輛駛至九巴車廠附近候命。

89. 梁偉雄先生回應說，運輸署承認試行遷站計劃前未有諮詢北區區議會，而計劃的效果亦未如理想。署方會吸取經驗改善有關安排。綜合委員意見，部分委員認為可將落客站遷往選址二(即新運路路旁，九巴車廠外)，亦有數位委員認為將落客站遷回上水廣場巴士總站，並改善上落客的管理和安排，可避免將問題帶到其他地方。正如文件指出，選址二的相關路段路面較窄，有時亦有違泊問題，或會引至交通問題。無論如何，運輸署會小心考慮委員的意見，盡量減低新落客點對交通和北區居民造成的影響。

90. 主席表示，將落客站遷往位置一和位置三均不可行，運輸署可考慮將落客站遷往位置二或遷回上水廣場。他請運輸署盡快與巴士公司協調，然後向委員會匯報。

運輸署

(會後按語：文巴落客站已於 2018 年 4 月 18 日遷回上水廣場巴士總站，詳情請參閱委員會文件第 53/2018 號。)

91. 鄧根年議員認為上水廣場選址方便和最合適，運輸署將落客站遷往他處是把事情化簡為繁。

第 6 項——匯報《北區區內巴士及小巴服務調查》結果
(委員會文件第 32/2018 號)

92. 主席歡迎 Ozzo Technology (HK) Ltd.高級交通工程師陳鴻先生和市場主任張旋惠女士列席會議。

93. 曾勁聰議員報告，北區交通調查工作小組委託 Ozzo Technology (HK) Ltd.進行的《北區區內巴士及小巴服務調查》(下稱「巴士及小巴服務調查」)已完成，顧問公司於工作小組 2018 年 3 月 1 日舉行的第 6 次會議上匯報調查數據、分析結果和相關改善建議，並提交調查報告的初稿供小組審閱。顧問公司在會議上聽取工作小組的意見後對調查報告作出修訂，並提交載於委員會文件第 32/2018 號的調查報告終稿。顧問公司代表會於是次會議上向委員會匯報調查結果。

94. 陳鴻先生以投影片介紹委員會文件第 32/2018 號，有關投影片載於附件。

(鄧根年議員於此時離席。)

95. 吳冠雄先生回應說，運輸署留意到個別調查路線的班次少於服務詳情表內的要求，會與巴士公司和個別小巴營辦商跟進。

96. 主席多謝顧問公司代表的匯報，並表示由於調查路線較多，而是次會議亦沒有小巴公司的代表列席，建議是項議題轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

秘書處

第 7 項——提案：要求將 276P 總站延至洪福邨
(提案見委員會文件第 33/2018 號)
(九巴公司的書面回應見委員會文件第 34/2018 號)

97. 主席介紹委員會文件第 33/2018 號。

98. 吳冠雄先生回應說，運輸署負責元朗巴士路線的組別備悉提案建議。九巴公司早前增設 261P 號線由洪福邨往上水的下午繁忙時段班次，而乘客亦可乘坐 276 號線轉乘 68A、268X 等線前往洪福邨，故現時九巴公司未有計劃延長 276P 號線。

99. 主席請運輸署加強與負責元朗巴士路線的組別聯繫，期望 276P 號線可便利北區和元朗區的居民。

(彭振聲議員於此時離席。)

第 8 項——提案：要求增設 70K 早上特別班服務

(提案見委員會文件第 35/2018 號)

(九巴公司的書面回應見委員會文件第 36/2018 號)

100. 曾勁聰議員介紹委員會文件第 35/2018 號。

101. 黃子健先生回應說，九巴公司暫未能調撥資源開辦 70K 號線特別班次，但會在制定來年巴士路線計劃時研究有關建議。

102. 吳冠雄先生回應說，運輸署會為 70K 號線進行調查，確保該線服務能滿足乘客需求。運輸署會繼續跟進提案建議。

103. 曾興隆議員表示，巴士及小巴服務調查結果反映 70K 號線的服務未如理想，問題包括路線迂迴、脫班問題嚴重和部分班次未有以雙層巴士行走。他要求運輸署和九巴公司回應居民訴求開辦建議的特別班次，以滿足聯和墟和上水居民的交通需求。

104. 黃宏滔議員認同提案建議，表示 70K 號線途經不少燈位，容易使班次變得不穩定。他希望運輸署和九巴公司認真考慮提案建議，滿足乘客來往聯和墟和清河一帶學校的交通需求。

105. 藍偉良議員表示，他曾提案建議分拆 70K 號線，而巴士及小巴服務調查報告亦建議增設聯和墟至粉嶺南和聯和墟至上水南的特快路線。他促請運輸署認真考慮有關建議，以回應居民的訴求。

106. 吳冠雄先生回應說，運輸署會與九巴公司研究委員的意見和巴士及小巴服務調查報告內容，探討改善 70K 號線服務的方案。

107. 主席建議是項議題轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進，並請運輸署於工作小組會議上匯報跟進情況。

運輸署
秘書處

第 9 項——提案：要求增設來往嘉福邨及天平邨的巴士服務

(提案見委員會文件第 37/2018 號)

(九巴公司的書面回應見委員會文件第 38/2018 號)

108. 劉其烽議員介紹委員會文件第 37/2018 號。

109. 李述恆先生回應說，現時乘客可利用 70K 和 273A 號線的轉乘安排來往嘉福邨及天平邨，總車資為 4 元 9 角。九巴公司認為有關安排可滿足乘客需求，但會在檢討區內路線服務時研究為兩邨提供直達路線的可行性。

110. 溫和達議員建議增設來往嘉福邨和天平邨、聯和墟的巴士路線，方便居民使用沿線的社區設施。

111. 劉其烽議員表示，嘉福邨有不少社區中心，但現時居民只能透過轉乘前往該處，非常不便。他希望九巴公司積極考慮提案建議，為有關屋邨的居民提供更便捷的交通服務。

(陳惠達議員於此時離席。)

112. 藍偉良議員表示，如 70K 號線落實分拆，可提供嘉福邨

至上水南和聯和墟的巴士服務。

113. 吳冠雄先生回應說，運輸署會與九巴公司探討提案建議的可行性。

第 10 項——提案：要求 77K 總站延至聯和墟

(提案見委員會文件第 39/2018 號)

(九巴公司的書面回應見委員會文件第 40/2018 號)

114. 劉其烽議員介紹委員會文件第 39/2018 號。

115. 黃子健先生回應說，由於聯和墟總站已沒有空間容納更多路線，加上在現有資源下，延長 77K 號線會影響班次，故九巴公司未有計劃延長該線。

116. 吳冠雄先生回應說，礙於聯和墟總站沒有足夠空間及延長 77K 號線會影響班次，運輸署暫未有計劃落實提案建議。聯和墟乘客可使用 70K 號線轉乘其他路線前往元朗。

117. 劉其烽議員表示，雖然 77K 號線車程較 276 和 276P 號線長，但延長 77K 號線可方便聯和墟和天平邨的居民無須以轉乘方式前往元朗。此外，雖然聯和墟總站沒有空間容納更多路線，他希望運輸署研究其他合適的總站選址(如皇后山公營房屋一帶)。

118. 曾興隆議員認同提案建議可為聯和墟的居民提供更完備的交通服務。他續稱，雖然現時聯和墟沒有合適的總站可容納更多路線，但區內有數個房屋發展項目正在或即將動工，希望運輸署和巴士公司研究其他方案，滿足居民的交通需求。

119. 黃宏滔議員表示，77K 號線的班次疏落且路線迂迴，建議將 276 系列其中一條路線延長，為天平邨的居民提供便捷的路線前往元朗。

120. 吳冠雄先生回應說，運輸署會密切留意聯和墟的發展，適時於巴士路線計劃提出調整服務的建議。

第 11 項——提案：要求 270D 路線不經清河邨及改善服務

(提案見委員會文件第 41/2018 號)

(九巴公司的書面回應見委員會文件第 42/2018 號)

121. 劉其烽議員介紹委員會文件第 41/2018 號。

122. 吳冠雄先生回應說，運輸署會與九巴公司研究 270D 號線的最新客量數據，以跟進 2016-2017 年度北區巴士路線計劃中，270D 號線增加一班車的建議。運輸署亦會與九巴公司研究 270D 號線不經清河邨的建議。

123. 曾興隆議員表示，巴士路線計劃中各項建議的落實日期往往較預計日期遲，希望增加 270D 號線班次的建議盡快落實。他亦希望九巴公司精簡該線行車路線，增加路線的吸引力。

124. 劉其烽議員要求運輸署交代 270D 號線增加班次的落實日期。他續稱，現時 270D 號線的走線迂迴，使車程易受交通擠塞影響，因此建議於 270B 號線落實全日行走並繞經清河邨後，更改 270D 號線的行車路線，集中服務北區北面地區。

125. 藍偉良議員認為，以「南北走向」規劃北區巴士路線可使行車路線更直接，並認為 270B 號線落實全日行走並繞經清河邨後，270D 號線便無須繞經清河邨。此外，他認為 270B 號線的總站遷往彩園邨或寶石湖邨會更為理想。

126. 廖興洪議員支持提案建議，認為建議可方便翠麗花園和上水圍一帶居民前往九龍，希望建議可盡快落實。

127. 吳冠雄先生回應說，運輸署會與九巴公司研究更改 270D 號線的行車路線，使該線服務更多居民。

第 12 項——提案：要求 978 巴士線清晨加班次

(提案見委員會文件第 43/2018 號)

(九巴公司的書面回應見委員會文件第 44/2018 號)

128. 林子琮女士介紹委員會文件第 43/2018 號。

129. 黃子健先生回應說，九巴公司已於去年 8 月和 12 月分別提早 978 號線的平日和假日頭班車時間。根據九巴公司於本年 1 月和 2 月進行的調查，978 號線於上午 6 時至 6 時 40 分每班車的客量約為 50 人。九巴公司會密切留意 978 號線的客量增長；如客量符合指標，會向運輸署提出加班申請。

130. 吳冠雄先生回應說，運輸署會於相關時段為 978 號線進行調查，了解最新的客量數據，並與九巴公司研究加班的可行性。

(林卓廷議員於此時離席。)

131. 何樹光議員表示，北區居民往市區的出行時間比以往早，將 978 號線的清晨班次加密至每 15 分鐘一班較為理想。

132. 林子琮女士表示，如居民未能登上 978 號線巴士才改乘港鐵，或未能準時上班。她續稱，提案建議只涉及於清晨時段增加一班車，希望九巴公司落實建議，便利居民。

133. 劉其烽議員詢問 978A 號線增加早上班次和增設回程服務會於何時落實。

134. 姚銘議員指出，978 號線於晚間繁忙時段經常客滿，希望盡快加密有關時段的班次。

135. 主席表示，978 號線深受乘客歡迎，建議如資源許可，九巴公司先增加 978B 號線上午 7 時後的班次，使華慧園、清河邨和彩園邨的乘客仍有座位可坐，然後再考慮增加 978 號線清晨時段的班次。他亦要求九巴公司盡快增加 978 號線晚上時段的班

次。

136. 黃子健先生回應說，由於 978 號線的行車時間長，如九巴公司增加該線於清晨時段的班次，有關車輛難以在走畢全程後，趕及於繁忙時段返回北區重新載客。九巴公司相信月票計劃會使 978 號線的客量增加，會適時與運輸署研究加班安排。

第 13 項——提案：要求開辦北區前往葵涌大連排一帶巴士線

(提案見委員會文件第 45/2018 號)

(九巴公司的書面回應見委員會文件第 46/2018 號)

137. 劉其烽議員介紹委員會文件第 45/2018 號。

138. 吳冠雄先生回應說，現時北區的乘客可以轉乘方式前往葵涌大連排一帶。運輸署會與巴士公司探討提案建議的可行性。

139. 李述恆先生回應說，如來往北區和葵涌大連排一帶的乘客需求足以開設一條直達路線，而直達路線可減輕轉乘站的負荷，九巴公司樂意考慮提案建議的可行性。

140. 龔樹人先生回應說，城巴公司會深入研究各建議新路線的乘客需求。

141. 劉其烽議員表示，現時 278X 號線只途經葵涌外圍，對前往新都會廣場一帶的乘客造成不便。他希望巴士公司試辦提案建議的路線。

142. 主席認為建議的路線可深入新都會廣場一帶，請巴士公
九巴公司
司研究有關建議。
城巴公司

第 14 項——交通及運輸委員會轄下工作小組報告

(a) 北區巴士及小巴服務工作小組

143. 曾勁聰議員報告，北區巴士及小巴服務工作小組於 2018 年 2 月 5 日舉行第 7 次會議。工作小組與運輸署、巴士公司和小巴公司討論多個委員提案，涉及路線包括小巴 56B 和 56C 號線、九巴 70K、73、270、270B、270D、273D、276 和 278K 號線，以及 277 系列和 978 系列路線。工作小組亦討論要求增加北區對外深宵巴士服務、要求增設上水鄉郊繁忙時間巴士特別班次服務、要求全面改善北區來往機場通宵巴士服務、開辦北區至大埔那打素醫院巴士服務，以及要求開辦來往上水及粉嶺北至大埔那打素及沙田威爾斯醫院的委員提案，並就 2017-2018 年度北區巴士路線計劃作出跟進。

(b) 北區交通調查工作小組

144. 曾勁聰議員報告，北區交通調查工作小組於 2018 年 3 月 1 日舉行第 6 次會議，聽取顧問公司匯報《北區區內巴士及小巴服務調查》的結果。工作小組請顧問公司因應成員的意見修訂調查報告。顧問公司其後已印備調查報告，並已於是次會議上匯報調查結果。

145. 委員會備悉工作報告。

第 15 項——其他事項

146. 何樹光議員表示，有居民反映行走 501A、502 等路線的專線小巴有安全帶過鬆的問題，要求運輸署監察並與營辦商跟進問題。

147. 主席請運輸署跟進有關事宜。

運輸署

第 16 項——下次會議日期

148. 主席宣布，下次會議將於 2018 年 5 月 14 日(星期一)下午 2 時 30 分在北區區議會會議室舉行。

149. 會議於下午 6 時 30 分結束。

北區區議會秘書處
2018 年 5 月



北區區議會交通及運輸委員會
北區交通調查工作小組

北區區內巴士及小巴
服務調查
調查結果報告

調查項目

因應各巴士及小巴路線的情況，調查方式分為以下三類，每條路線有指定的調查方式：

- * **班次調查**：統計受訪巴士或小巴路線於始發站的開出時間，及/或抵達指定中途站或終點站的時間，以了解受訪路線是否按照時間表行走，以及前往指定中途站或總站的所需時間；
- * **候車乘客人數調查**：統計每個受訪班次抵達指定車站前後的候車乘客人數和未能上車乘客人數，以了解中途站乘客對該調查路線的需求；以及
- * **問卷調查**：於指定車站訪問等候受訪路線的乘客，了解他們前往哪個目的地、每周前往有關目的地的次數、每周利用受訪路線（即九巴70K號線）前往有關目的地的次數、是否希望受訪路線使用雙層巴士行走，以及對受訪路線的其他相關意見。



班次調查及候車乘客調查 調查結果



小巴52A、54A、56A號線(聯合營運)

港鐵粉嶺站總站←→和滿街公共小巴總站

- * 小巴52A、54A、56A路線早上和滿街公共小巴總站的**實際班次數量比預定班次稀疏**，平均班次為2分鐘，比預定班次1分鐘稀疏；**最高峰有100人在排隊等車**，建議交通營辦商增加實際班次至預定班次數量，以解決現時實際平均班次比預定班次時間長的問題。
- * 而早上海聯廣場分站**實際班次比預定班次頻密**，最高峰有60人在排隊等車，建議此調查地點在現有實際班次服務上再加密班次以滿足實際乘客需求。
- * 晚上在港鐵粉嶺站總站**實際班次亦比預定班次頻密**，最高峰有50人在排隊等車，建議在現有實際班次上加密班次及增加19座位小巴。
- * 本路線平均班次為1至2分鐘，仍有大量排隊乘客，建議運輸署討論增加更多不同的交通服務選擇。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.9-13)

小巴55K

港鐵上水站小巴總站←→沙頭角小巴總站

- * 小巴55K路線所有地點的**平均班次都比預定班次頻密**，小巴公司有提供比運輸署指引更多的班次。所有調查日期所有地點均有客滿情況出現，乘客平均等候2至7班才能上車。
- * 早上和滿街公共小巴總站最高峰有30人在排隊等車；往上水方向會出現17分鐘班次間距，個別的班次間距過長可能是交通阻塞引致，可增加由和滿街公共小巴總站往港鐵上水站小巴總站短程特別班次，解決實際班次間距過長的問題。
- * 下午港鐵上水站總站**最高峰有100人在排隊等車**，需在現有實際班次上再加密班次以滿足實際乘客需求。
- * 晚上海聯廣場分站及和滿街小巴總站最高峰有33人在排隊，**平均等候時間最高達至24.7分鐘**。調查可見此兩個地點為中途站，小巴到站時車上人數已經接近滿座，建議增加空車特別班次到此站接載乘客，或在上水站開出之班次預留座位給予此兩站之乘客。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.14-20)

小巴501A

雍盛苑總站←→和滿街小巴總站

- * 小巴501A路線整體數字而言所有地點的平均班次都比預定班次頻密。
- * 在早上雍盛苑總站最高峰有40人在排隊，曾出現16分鐘班次間距。
- * 中午時段和滿街小巴總站最高峰有22人在排隊，實際班次間距有出現28分鐘。
- * 個別的班次間距過長可能是交通阻塞引致，營辦商應該增加服務車輛來改善間距過長問題。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.21-24)

小巴501K

欣盛苑總站←→和滿街小巴總站

- * 小巴501K路線**所有實際班次比預定班次稀疏**，服務未能符合運輸署的指引。
- * 早上欣盛苑總站乘客需求量並不大，沒有客滿情況出現，曾出現17鐘班次間距。
- * 中午時段和滿街公共小巴總站最高峰有20人在排隊，**實際班次間距最高會達至38分鐘**。
- * 下午時段501K與501A合併營運，和滿街公共小巴總站最高峰有22人在排隊，實際班次間距最高會達至29分鐘。
- * 個別的班次間距過長明顯因為班次不足所致。調查期間可見乘客未能登車後會放棄等候501K小巴而改乘坐其他服務。
- * 小巴營辦商應該按運輸署指引的時間表服務，準時在總站開車，改善實際班次稀疏問題。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.25-29)

九巴273A

彩園總站→清河總站(循環線)

- * KMB 273A在華明總站、粉嶺置福圍分站、清河邨分站三個巴士站早上及下午時段進行班次調查。所有地點沒有客滿情況發生，所有乘客均可在車站上車。
- * 早上在各分站實際班次數量比預定班次少約1至4班；下午在各分站平均班次普遍比預定班次少約1班，班次未能符合運輸署時間表。調查數據顯示有後發車班次追過前發班次的情況，最短1分鐘及最長21分鐘班次間距的情況。
- * 個別實際班次間距比預定班次為6分鐘稀疏，班次間距過長是實際班次數量不足引致。
- * 建議討論分站位置，研究巴士行車路線，或派出以中途站為起點的班次，改善先發車班次被後發車追過的情況，以及使巴士班次實際間距時間更平均。巴士應按時間表預定開車。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.30-37)

九巴70K

華明總站→清河總站(循環線)

- * KMB 70K在(往清河方向)海聯廣場分站、天平邨總站、龍豐花園分站;及(往華明方向)天平邨天明樓分站、上水宣道小學分站五個巴士站早上及下午時段進行班次調查及候車乘客調查。上下午車站所有排隊乘客均能上車, 沒有客滿情況出現。
- * 調查地點海聯廣場分站及天平邨總站實際班次貼近預定班次, 但個別日子出現實際班次間距達29分鐘。
- * 調查地點龍豐花園分站、天平邨天明樓、上水宣道小學分站實際班次比預定班次稀疏, 個別日子出現實際班次間距達28分鐘, 巴士營運商應安排足夠車輛準時在總站開出。下午實際班次貼近預定班次, 個別日子仍出現實際班次間距達28分鐘。
- * 個別實際班次間距比預定班次為15分鐘稀疏, 班次間距過長可能是交通阻塞引致。
- * 建議討論KMB 70K路線的分站位置及路程, 例如增加聯和墟來往粉嶺南、及聯和墟來往上水南兩條特快短途路線; 建議增加班次或車輛由中途站派車, 可以改善因路況問題令班次間距過長情況。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.38-48)

小巴51K

河上鄉總站←→港鐵上水站總站

- * 小巴51K號線所有地點**實際班次比預定班次頻密**。所有調查時間及調查地點均有客滿情況出現。
- * 早上河上鄉總站最高峰有29人排隊等候乘車。
- * 下午在上水小巴總站最高峰有40人排隊等候乘車。
- * 小巴公司有提供比運輸署指引更頻密的班次服務，GMB 51K路線的乘客需求大於現時的實際服務。建議小巴公司在現有實際班次上再加密班次，或更換19座位車輛提供更多座位。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.49-52)

小巴50K

坑頭總站←→港鐵上水站總站

- * 小巴50K號線所有地點**實際班次比預定班次頻密**。所有調查時間及調查地點均有客滿情況出現。
- * 於早上坑頭總站最高峰有70人排隊等候乘車。
- * 下午上水小巴總站最高峰有60人排隊等候乘車。
- * 小巴公司有提供比運輸署指引更頻密的班次服務，GMB 50K路線的乘客需求大於現時的實際服務。建議小巴公司在現有實際班次上再加密班次，或更換19座位車輛提供更多座位。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.53-56)

九巴273D

上水總站←→華明總站

- * 本路線只進行候車乘客人數調查。
- * 在調查地點**華明總站**，乘客排隊人數最高約15人，沒有客滿情況發生，所有乘客均可在此站上車。
- * 在調查地點**港鐵上水站總站**，乘客排隊人數最高約43人，沒有客滿情況發生，平均等候時間為9.4至11.3分鐘。所有乘客均可在此站上車。
- * 所有候車乘客均能在調查地點上車，服務符合運輸署要求。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.57-60)

小巴52K

港鐵粉嶺站總站←→坪輦總站

- * 上午沙頭角公路軍地分站實際班次比預定班次多25至28班，最高峰有30人排隊等候，所有調查日期均有乘客因為客滿情況無法上車，最高峰有51次客滿情況，有26人無法上車要排隊等候。
- * 下午港鐵粉嶺站總站實際班次比預定班次多7至23班，最高峰有100人排隊等候，所有調查日期均有乘客因為客滿情況無法上車，最高峰有55次客滿情況，有90人無法上車要排隊等候。
- * 小巴公司已提供比運輸署指引的班次更頻密的服務，但本路線乘客需求很龐大，建議在現有實際服務上再加密班次，建議使用19座小巴以滿足乘客需求。
- * 運輸署指引的時間表未能滿足本站乘客需求。建議更新此路線的預定時間表。建議討論增加更多不同的交通服務選擇。
- * (詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.61-64)

小巴57K

上水總站←→唐公嶺總站

- * GMB 57K號線**上下午實際班次比預定班次稀疏**，班次到站前最多有27人排隊等候乘客，所有日期均有客滿情況出現。
- * 小巴營運商未有按運輸署時間表提供服務，服務水平未能接受。
- * 小巴營運商應按運輸署指引時間表準時開出，以改善班次不足問題。(詳細調查結果請查閱北區區內巴士及小巴服務調查報告P.65-68)

結論

- * 在是次調查中，實際班次比預定班次頻密路線有小巴52A、54A及56A(聯合營運)，小巴501A，小巴51K，小巴50K，小巴52K，這些路線有提供比運輸署指引時間表更頻密的服務。
- * 雖然如此，但乘客需求仍超出實際服務，例如小巴52A、54A及56A，小巴55K及小巴52K，平均班次達1至2分鐘，而排隊人龍有50至100人。應討論有沒有其他交通服務可供居民選擇。
- * 實際班次比預定班次稀疏包括早上和滿街的小巴52A、54A及56A(聯合營運)，九巴273A，部份分站的九巴70K、小巴501K，小巴57K。這些路線需加強有關時段的服務，以滿足服務需求。
- * 服務滿足現有乘客需求的有九巴273D，所有候車乘客均可在調查地點上車。
- * 班次間距過大問題包括有九巴70K、九巴273A、小巴55K，這些路線班次間距不平均，有最短1分鐘及最長30分鐘的班次間距情況出現。應考慮以短途班次或中途站班次去改善問題。



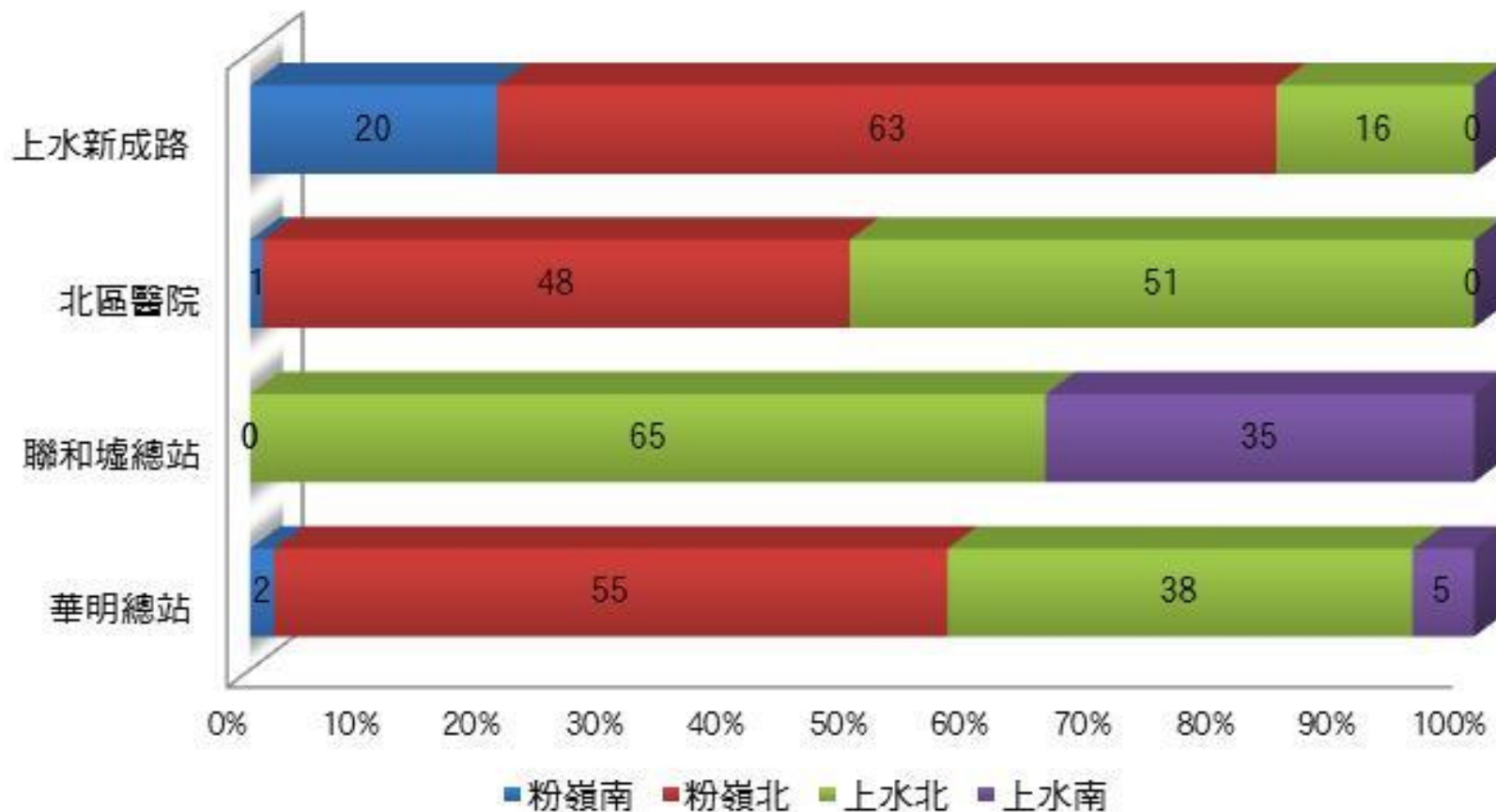
KMB 70K號線 問卷調查結果



實體問卷調查結果

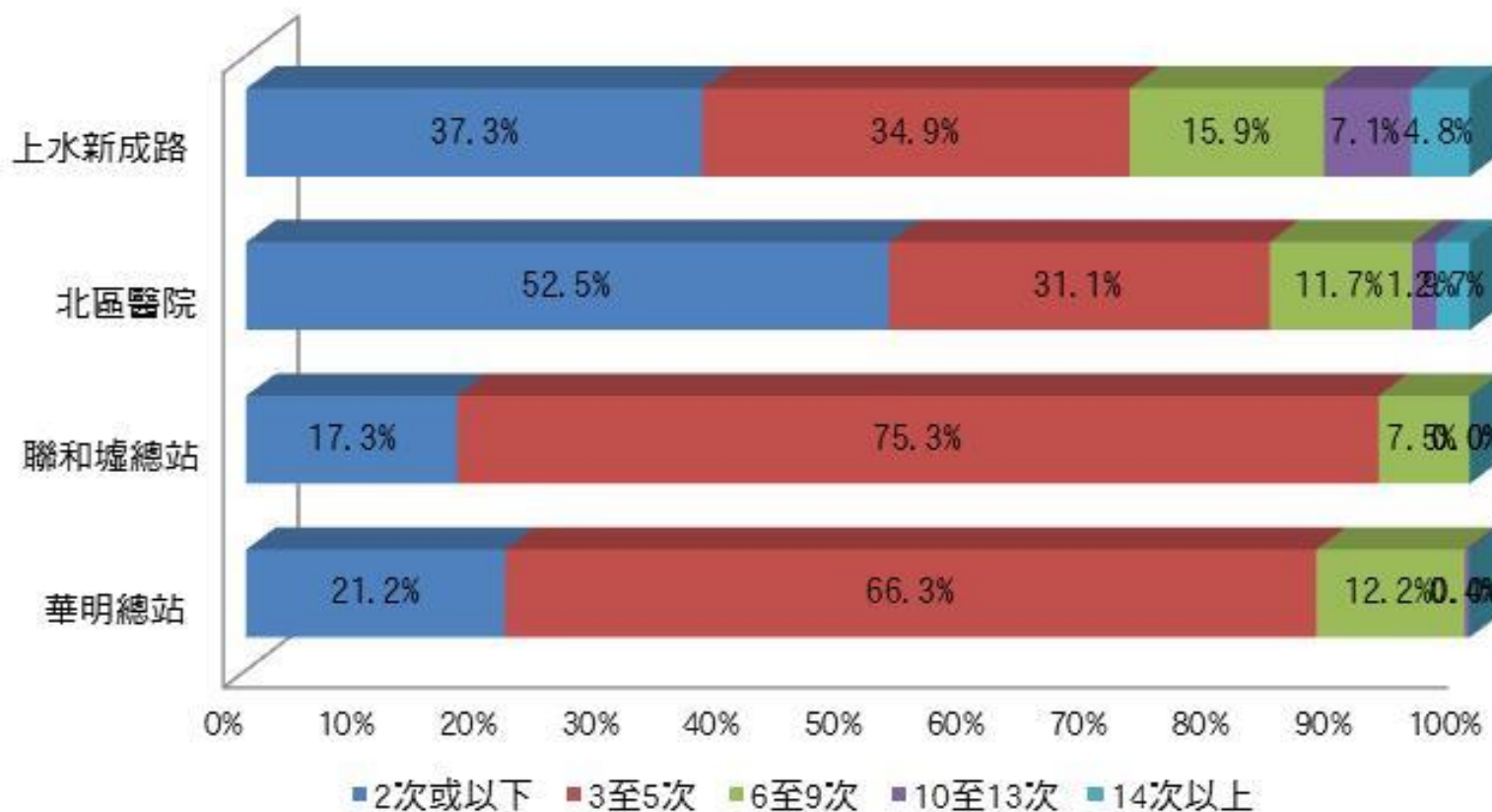
- * 顧問公司在指定調查時間及地點，向1,285位受訪人士進行問卷調查，當中完成1,019份有效問卷。
- * 受訪者中近95%為經常乘坐KMB 70K號線乘客。

受訪人士前往目的地之區域分佈



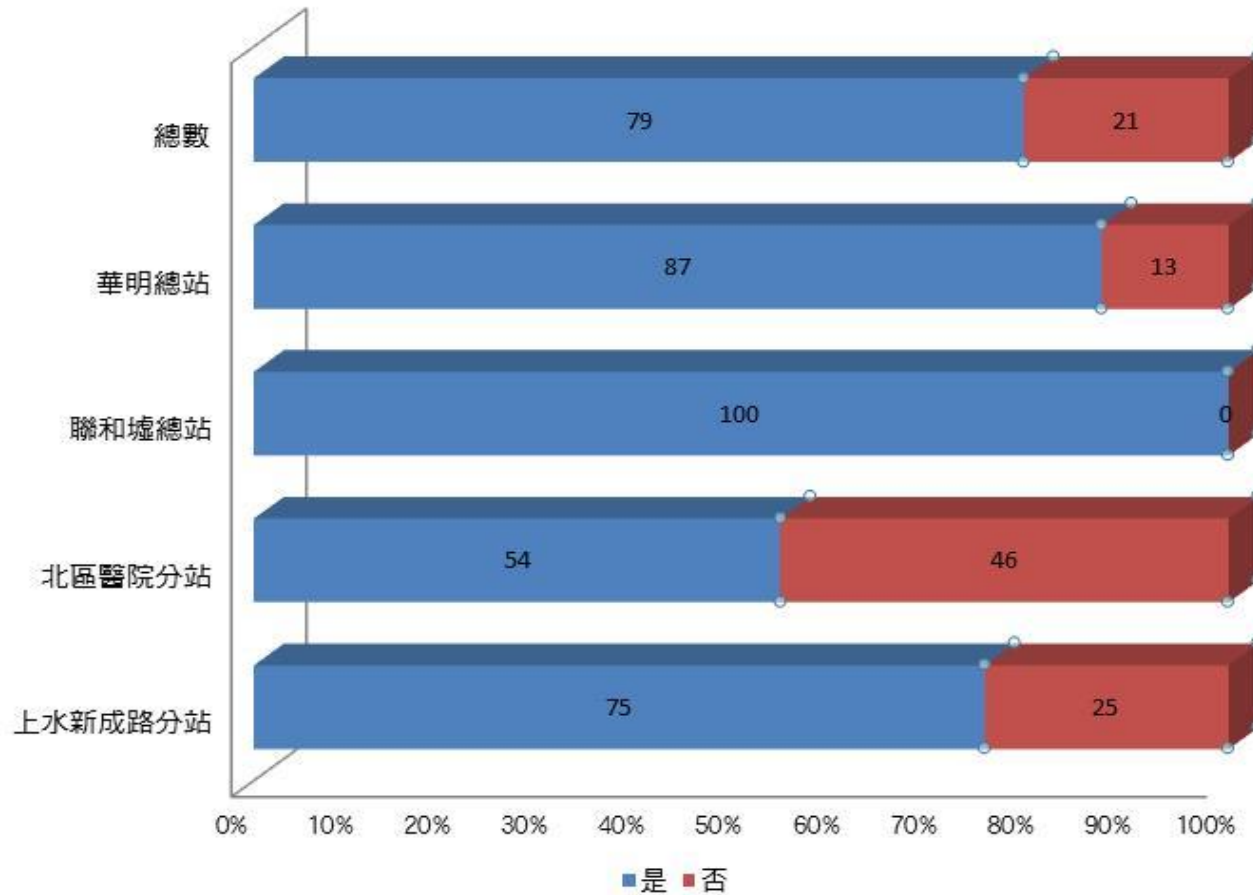
受訪人士主要集中前往上水北及粉嶺北。

受訪人士每周使用KMB 70K號線 前往目的地之頻率



實體問卷調查受訪者會理解為前往上題目的地(例如上學5次、上班6次)的每星期頻率;所有每星期前往3至5次為最多。

受訪人士是否希望KMB 70K號線 改為雙層巴士行走



近八成意見希望KMB 70K號線改為雙層巴士行走，尤其在聯和墟總站，所有受訪者希望改為雙層巴士行走。值得留意，北區醫院站實體問卷調查意見，有4成半不希望改為雙層巴士。此數據應該與該車站是否容易客滿無法登車、以及該站乘客層對於使用雙層巴士上層是否方便有關係。

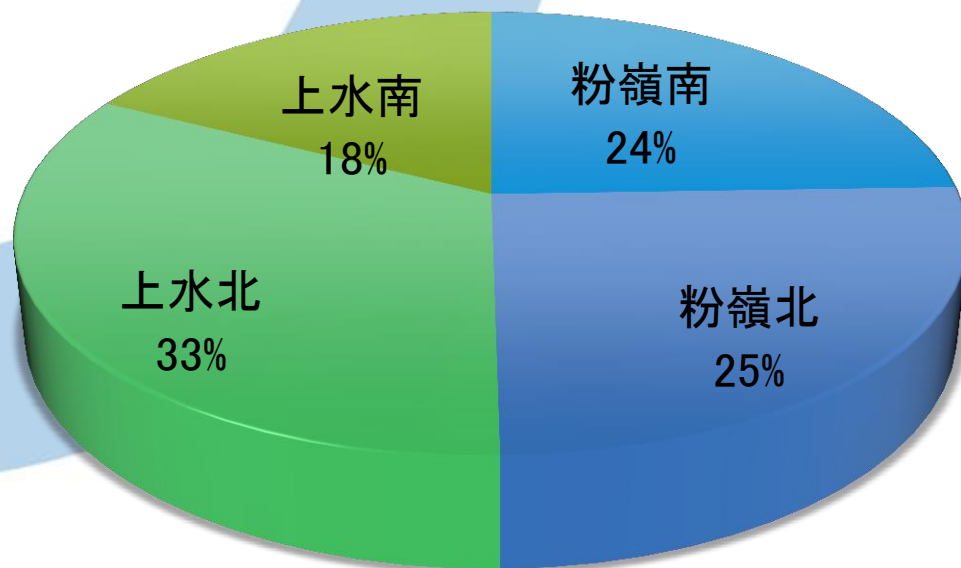
受訪人士對於KMB 70K號線的 班次服務及其他意見

- * 有63%受訪者認為KMB 70K號線班次疏落。
- * 有34%受訪者認為班次準時程度差。
- * 不應再增加分站。
- * KMB 70K號線分站太多，路線迂迴，乘坐時間很久。
- * 希望降低車資。
- * 希望增設KMB 70K號線與港鐵的轉乘優惠。

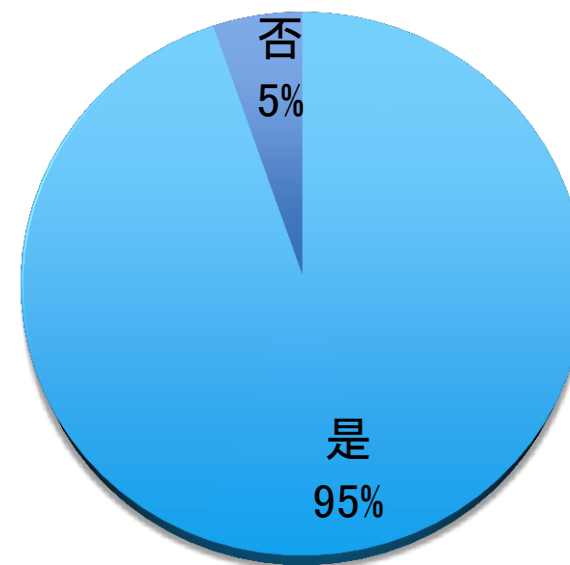
網上問卷調查之數據

- * 顧問公司在指定調查時間，於KMB 70K號線沿線車站張貼問卷調查宣傳海報、以及透過北區區議會交通及運輸委員會委員協助宣傳，邀請居民進行網上問卷調查。當中收集到647份網上問卷。
- * 參加者中95%為經常乘坐KMB 70K號線乘客。

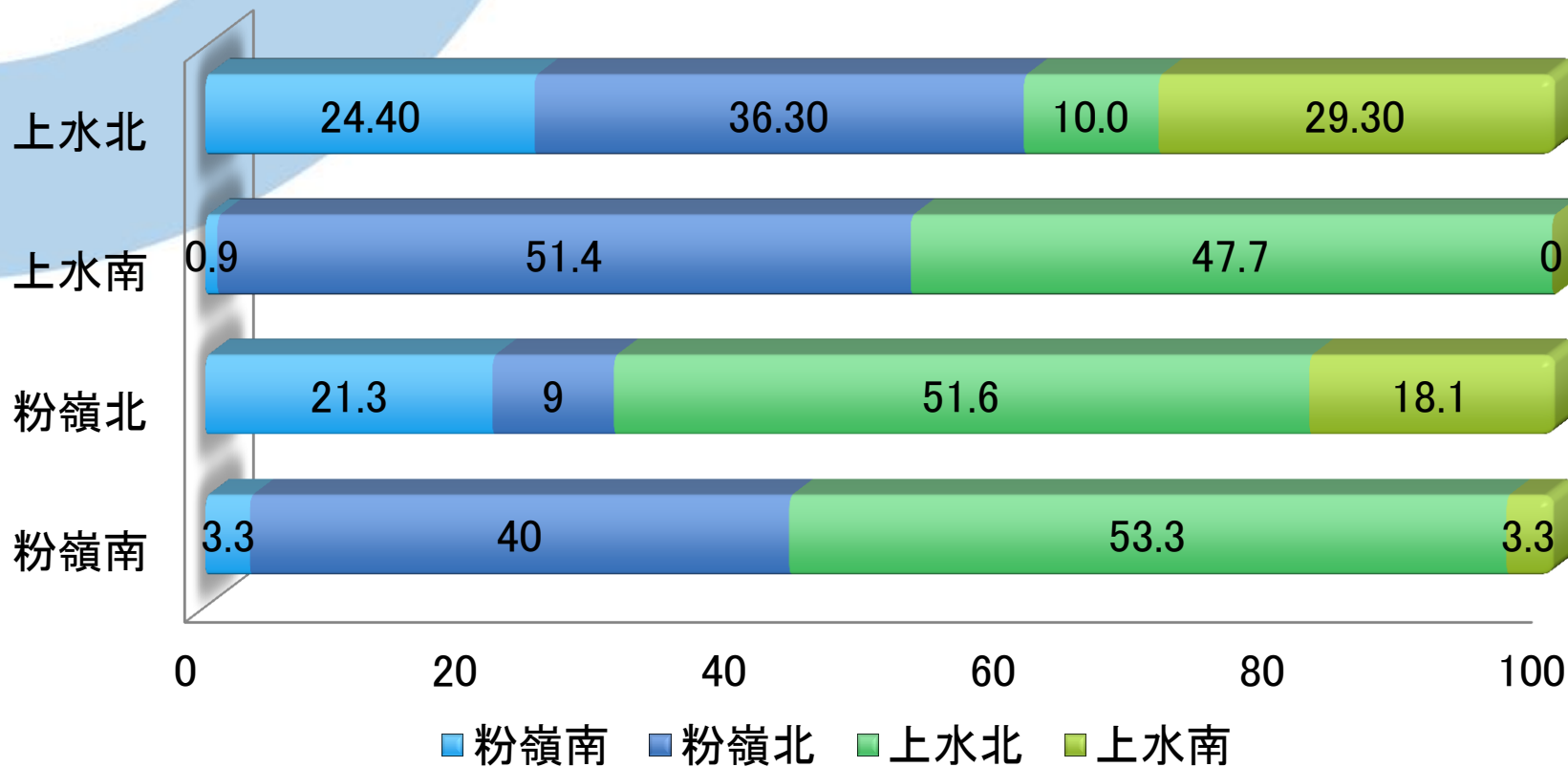
網上問卷調查參加者所屬地區



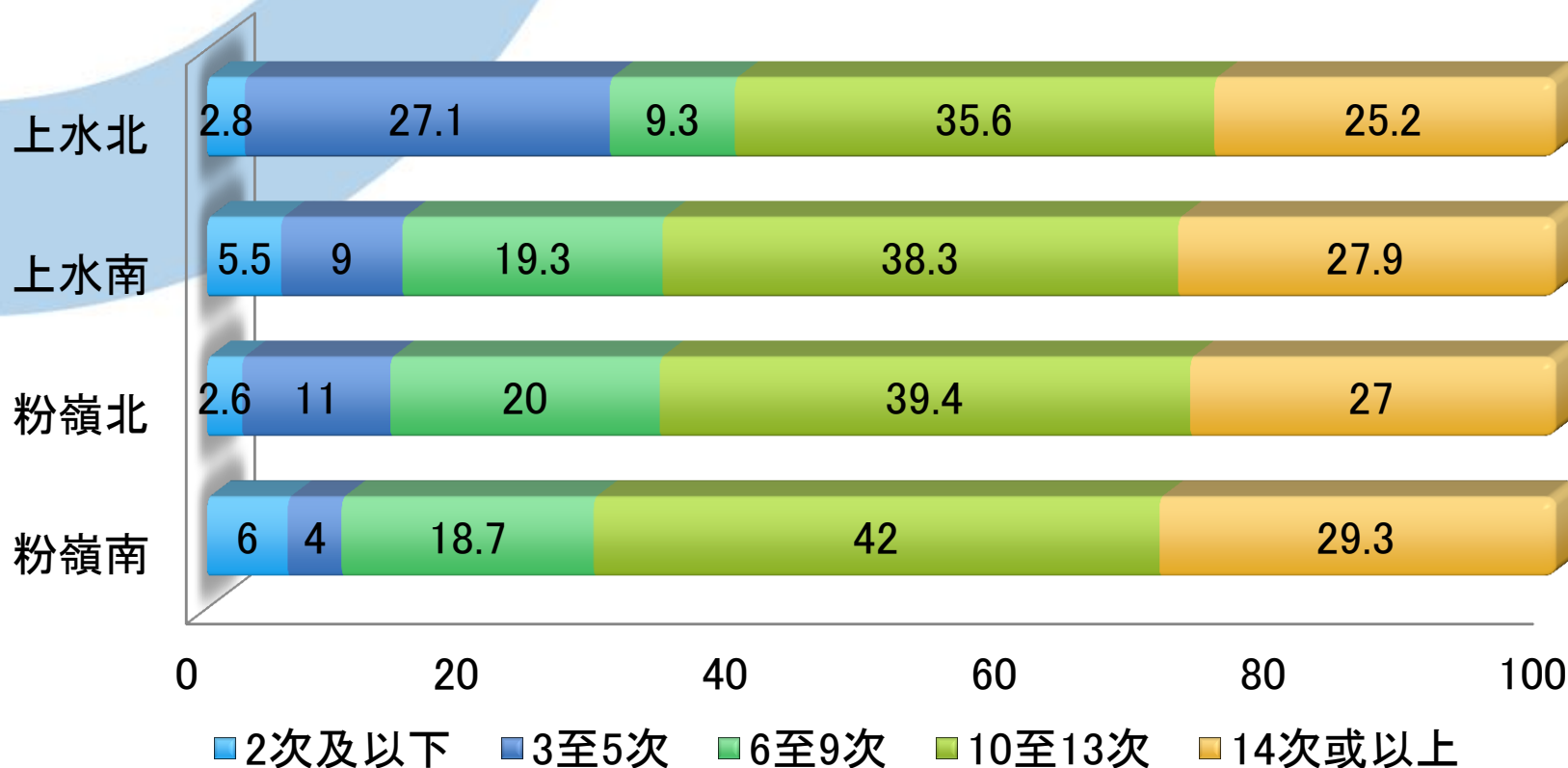
是否經常乘坐KMB 70K



網上問卷調查參加者前往地點分佈

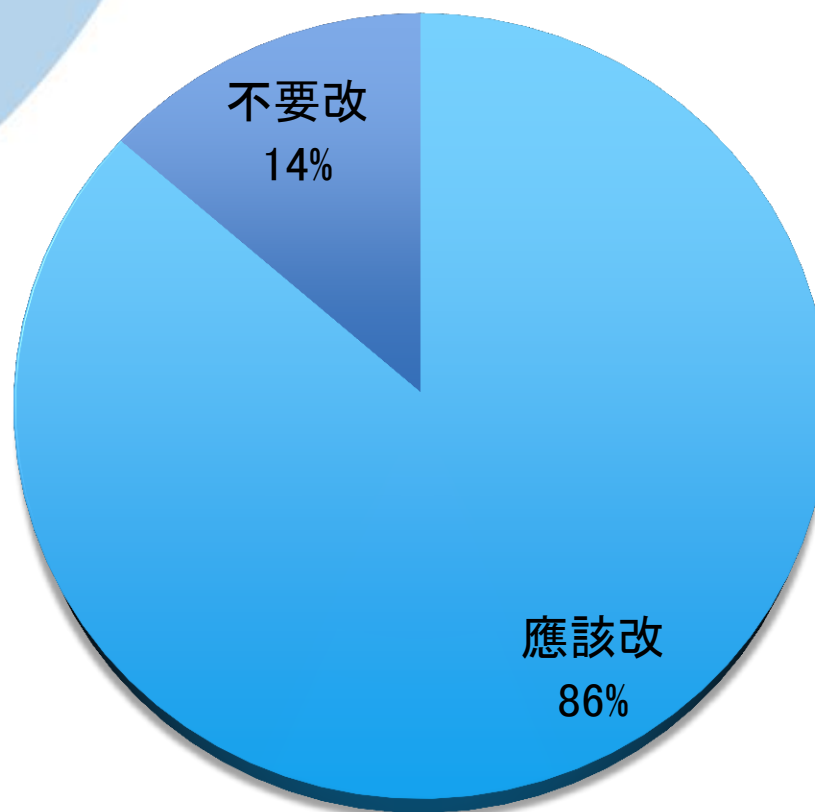


網上問卷調查參加者 前往目的地頻率



綜合實體及網上問卷調查比較相異，網上問卷調查之參與者會理解為每星期使用KMB 70K號線，回答次數會包括每日往返的使用次數(例如早上出門，晚上回家)，故10至13次頻率為最高。

網上問卷調查參加者對於 KMB 70K號線 應否改為雙層巴士行走之意見



網上問卷調查參加者對於 KMB 70K號線 班次服務及其他意見

- * 有72%受訪者認為KMB 70K號線班次疏落。
- * 有57%受訪者認為班次準時程度差。

- * KMB 70K號線分站太多，路線迂迴。
- * 希望降低車資。
- * 希望增設KMB 70K號線與港鐵的轉乘優惠。
- * 希望KMB 70K號線能夠加密至10分鐘一班車。

綜合KMB 70K號線問卷調查 結果之建議

- * 建議增設上水站與聯和墟總站之間的繁忙時間短途路線，服務來往上水北往粉嶺北的乘客需要。
- * 建議增設華明至聯和墟總站的繁忙時間短途路線，服務來往粉嶺南往粉嶺北的乘客需要。
- * 繁忙時間改派雙層巴士。
- * 加密班次至10分鐘一班。
- * 建議增設班次調節點，或安排後備車輛於中途站開出。
- * 建議討論提供特快班次，避開部份過於迂迴的分站。
- * 增設KMB 70K號線與港鐵或九巴其他路線的轉乘優惠。



END

