

北區區議會(2020-2023)

交通及運輸委員會

第 5 次會議記錄

日期：2020 年 9 月 14 日(星期一)

時間：上午 9 時 38 分

地點：北區區議會會議室

出席者

		到席時間	離席時間
委員會主席：	劉其烽議員	會議開始	會議結束
委員會副主席：	陳惠達議員	會議開始	會議結束
委員：	林子琮議員	上午 11:44	會議結束
	林淑菁議員	會議開始	會議結束
	周錦豪議員	上午 9:57	會議結束
	袁浩倫議員	會議開始	會議結束
	陳月明議員	上午 10:43	下午 1:33
	陳旭明議員	會議開始	會議結束
	陳梓峯議員	會議開始	會議結束
	郭堦豐議員	會議開始	會議結束
	高維基議員	會議開始	下午 1:23
	張正皓議員	會議開始	會議結束
	張浚偉議員	會議開始	會議結束
	溫和達議員	會議開始	會議結束
	黃凱盈議員	會議開始	會議結束
	蔣旻正議員	會議開始	會議結束
	羅庭德議員	會議開始	會議結束
秘書：	何達文先生	北區民政事務處行政主任(區議會)3	

列席者

鄭庭樂女士	民政事務總署北區民政事務助理專員(1)
陳芍希女士	候任北區民政事務處行政主任(區議會)3
黃炳祥先生	運輸署高級運輸主任／北區
許演珩先生	運輸署運輸主任／北區 1
葉祖蔭先生	運輸署工程師／北區一
曾翠珊女士	運輸署工程師／北區二

談必正先生	路政署區域工程師／粉嶺
陸彥材先生	土木工程拓展署工程師／4(北)
江偉峰先生	香港警務處大埔警區行動主任
徐翼福先生	香港警務處大埔警區交通隊警署警長
姚俊豪先生	香港警務處邊界警區總督察(行動)
曾天柱先生	香港警務處邊界警區交通隊警署警長
張僑光先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)
譚浚熙先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(公共事務)
鄧政傑先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(策劃及發展)
陳重懿先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理主任(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

岑毅雄先生	土木工程拓展署項目副組長
賴灼華女士	土木工程拓展署工程師／81
胡家興先生	奧雅納工程顧問駐工地高級工程師
劉伯恩先生	奧雅納工程顧問駐工地工程師
姚潮宗先生	路政署高級工程師 2／暢道通行
鄭允健先生	路政署助理工程師 12／暢道通行
黃嘉銘先生	路政署公關主任／暢道通行

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 5 次會議，並歡迎陳月明議員加入委員會，以及歡迎首次列席會議的香港警務處(下稱「警務處」)大埔警區行動主任江偉峰先生、九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)經理(車務)張僑光先生和候任北區民政事務處行政主任(區議會)3 陳芍希女士。

第 1 項——通過 2020 年 7 月 13 日第 4 次會議記錄

2. 委員會通過第 4 次會議記錄。

第 2 項——續議事項：粉嶺車站路行人通道加建上蓋工程臨時交通管理措施安排

(委員會文件第 51/2020 號)

(第 4 次會議記錄第 23 至 71 段)

3. 主席歡迎土木工程拓展署(下稱「土拓署」)項目副組長岑毅雄先生、工程師／81 賴灼華女士、奧雅納工程顧問駐工地高級工程師胡家興先生、駐工地工程師劉伯恩先生、路政署高級工程師 2／暢道通行姚潮宗先生、助理工程師 12／暢道通行鄭允健先生和公關主任／暢道通行黃嘉銘先生列席會議。

4. 主席表示，是項議程原定於 2020 年 7 月 28 日北區區議會會議上討論，但由於該會議延後舉行，因此決定於是次會議討論有關議程。

5. 胡家興先生以投影片介紹上述工程最新的臨時交通管理措施安排。

6. 陳旭明議員提出以下意見和問題：

- (a) 委員會已收到城巴有限公司(下稱「城巴公司」)的來信，得悉暫時不會在粉嶺車站路設置員工休息室，相信有關行人路不會過於狹窄；
- (b) 他建議警方在工程進行前加強巡邏以打擊違例泊車。若執法效果理想，委員會才有信心工程進行期間警方能夠打擊違例泊車，不會造成嚴重交通阻塞，如此方能考慮最新的臨時交通管理措施安排是否合適；以及
- (c) 他詢問加建行人通道上蓋的工程時間表會否影響加建升降機工程的進展。如行人通道上蓋的工程非如期進行，以致升降機的工程受阻延，他將難以支持有關工程。另外，升降機工程接近港鐵粉嶺站的出入口，該處人流較多，他希望能夠縮短工程時間。

7. 溫和達議員感謝部門就有關安排進一步諮詢委員會，並認為移除中電變壓站及粉嶺中心對出的花槽以作臨時單車停泊處的可行性高，能夠平衡單車泊位的不足，亦方便使用者。另外，他希望不同部門妥善協調，使加建行人通道上蓋和升降機的工程在施工時間上能夠互相配合。他又表示，如能於連接擬建升降機至港鐵粉嶺站 A2 出口的行人通道加建上蓋，整個工程便無懈可擊，造福行人。

(周錦豪議員於此時到席。)

8. 主席詢問部門有否考慮在路邊設置「雪糕筒」的建議，以打擊違例泊車，並請部門代表回應陳旭明議員和溫和達議員的提問和建議。

9. 胡家興先生就委員的意見和問題綜合回應如下：

- (a) 警務處已在 2020 年 7 月 13 日的委員會會議中表示，會在接到市民投訴後五分鐘內安排拖車將違泊車輛移走。此外，為了解臨時交通管理措施對交通造成的影

響，土拓署承建商會在工程正式展開前的一個星期，實地試行臨時交通管理措施；以及

- (b) 土拓署承建商已與路政署建立互通機制，確保兩項工程能夠互相配合，減少對市民造成影響。

10. 主席要求部門回應加建行人通道上蓋的工程與加建升降機的工程是否同時進行，以及升降機工程能否早於 2024 年完成。

11. 溫和達議員亦要求部門回應其建議，即在連接擬建升降機至港鐵粉嶺站 A2 出口的行人通道加建上蓋。

12. 姚潮宗先生表示，兩項工程由不同承建商負責，不會互相捆綁。路政署在得到警務處和運輸署批准臨時交通安排後，將盡快進行勘測地底管線工作，然後展開加建升降機的工程。路政署會確保施工期間與土拓署互相配合。此外，路政署會負責興建連接升降機至港鐵粉嶺站 A2 出口行人通道的上蓋。

13. 徐翼福先生回應，警方關注粉嶺車站路的行人通道上蓋工程。工程展開前，警方會在夜間及日間繁忙時段增加檢控違泊車輛的次數，避免造成嚴重交通阻塞。同時，因應臨時交通管理措施，警方亦會加強檢控其他駕駛罪行，例如不准車輛於新設的限制區及劃設雙黃線的路段停泊。他又補充，若發現有違泊車輛影響交通而找不到車主，警方會通知總區指揮中心，安排合約拖車移走有關車輛，一般需時五至十分鐘。

14. 陳旭明議員希望警方在未來兩星期對違泊車輛嚴正執法，令車輛數目大幅減少，才能令委員對最新的臨時交通管理措施安排有信心。

15. 徐翼福先生回應，在實施臨時交通管理措施前，警方會派員密切監察夜間及早上時段的違泊情況，並加強檢控。

16. 主席詢問土拓署，陳旭明議員提出的建議(即警方在實施臨時交通管理措施前加強執法)在時間上是否許可，以及警務處可否承諾執法。

17. 胡家興先生表示，最新的臨時交通管理措施會分兩個階段實施。第一階段暫定於 9 月底移除現有的行車分隔帶，由於工程維持一個月，他提議於此階段配合警方的執法，讓委員看到打擊違例泊車的效果。若效果不理想，此臨時交通管理措施可於兩小時內撤銷；要是等到第二階段便無法挽回。

18. 江偉峰先生表示，粉嶺車站路為區內的交通黑點，由於鄰近港鐵粉嶺站和設有停車灣，不少駕駛人士皆喜歡於該處停泊車輛。他強調警方一直致力執法，但難以判斷駕駛者於該處停車是立即上落客還是慣性停在該處等待乘客，後者才屬於違法行為。因應最新的交通安排，警方會採取相應措施，例如加強檢控夜間及日間時段的違泊者和盡快安排拖車將違泊車輛移走。警方暫時未能保證新措施的效果，但會盡力執法，並需要各方的努力。

19. 主席表示此項工程有利於民，委員會通過粉嶺車站路行人通道加建上蓋工程的臨時交通管理措施安排。但他請各部門確切執行相應措施，因臨時交通管理措施稍有改動便會對居民造成滋擾，並請部門留意違例泊車造成的交通影響。

第 3 項——提案：要求政府及港鐵交代北環線進展 (委員會文件第 83/2020 號)

20. 主席介紹委員會文件第 83/2020 號。

21. 羅庭德議員表示，運輸及房屋局(下稱「運房局」)和香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)的書面回應均沒有清楚交代北環線的進展。運房局只着委員細閱《鐵路發展策略 2014》，表示會配合人口增長而適時建設，並建議於直至 2031

年的規劃期內完成有關項目，而港鐵公司則表示整個發展由香港政府主導。但雙方都沒有具體的落實時間表。

22. 主席補充，他提交此提案是因為大家都期待有完善的鐵路網絡接駁新界西，但現時看不到進展。他詢問部門有關計劃目前處於什麼階段、是否有確切的時間表，以及北環線的進展是否樂觀並能如期完成。

23. 黃炳祥先生建議邀請路政署鐵路拓展處的同事出席會議，回應相關議題。

24. 主席建議把有關議題轉交鐵路事宜工作小組繼續跟進。

(會後按語：有關議題已於 2020 年 9 月 29 日舉行的鐵路事宜工作小組第 2 次會議上討論。)

第 4 項——提案：要求政府擴闊清曉路、百和路交界之行車路 (委員會文件第 84/2020 號)

25. 陳梓峯議員介紹委員會文件第 84/2020 號。

26. 主席詢問運輸署曾否與房屋署商討有關議題。

27. 葉祖蔭先生回應，擴闊行車路的計劃已納入房屋署的「清河邨四期」工程內，並承諾會配合入伙日期完成工程。

28. 袁浩倫議員表示支持提案。以他所知，「清河邨四期」的工程需時三至四年，他詢問運輸署行車路擴闊工程是否要待「清河邨四期」落成才能完成。

29. 葉祖蔭先生回應，雖然未知行車路擴闊計劃的動工日期，但會配合「清河邨四期」的入伙日期完成工程。

30. 袁浩倫議員表示，「清河邨四期」的工程比行車路擴闊工程困難。而現時清曉路的交通擠塞問題，其一是冇違泊的情況，其二是巴士駛出車站時需要轉到右邊行車線，切線時會堵塞兩條行車線，阻礙很多駛經該處的車輛。他詢問運輸署會否考慮提早完成行車路擴闊工程，讓巴士駛出車站時不需要切換行車線而右轉入百和路，令道路更暢順。

31. 葉祖蔭先生表示會向房屋署反映上述意見。雖然「清河邨四期」的工程和行車路擴闊工程的困難程度難以比較，但認為有空間提早完成路口改動的工程，而以區議會的名義要求房屋署提早完成工程是可行的做法。

32. 陳梓峯議員表示與袁浩倫議員意見一致。他預見「清河邨四期」落成後會有更多居民遷入，然而現時的交通問題已經非常嚴重，包括違泊的情況及早上繁忙時段巴士和私家車出入造成交通擠塞。他曾與部門代表商討擴闊行車路的工程，明白工程要配合迴旋處的流量，而部門亦有不同的考量，但他希望在「清河邨四期」落成及居民遷入前，該行車路已經安排妥當，不會導致日後交通堵塞。所以他於是次會議提出此提案，並希望與房屋署代表商討。

33. 張正皓議員表示不明白該議題為何由房屋署回應，又認為把「清河邨四期」的工程和清曉路、百和路交界的運輸狀況捆綁處理絕不恰當。除了預期「清河邨四期」落成後會有更多居民遷入而影響交通之外，現時的交通問題已經十分困擾。例如當巴士駛出清曉路車站時，需要切換到右邊行車線轉入百和路，但由於很多車輛均欲右轉入百和路到雞嶺迴旋處，導致清曉路右轉的行車線車龍較長，因此有必要以兩條右轉的行車線分流車龍，他認為運輸署應立即展開有關工程，而非與房屋署的「清河邨四期」工程捆綁處理。另外，他認為要在問題出現前設想紓緩措施，建議於清曉路、百和路交界的燈位劃設黃色方格，避免車輛衝燈阻塞交通。

34. 陳梓峯議員表示希望與運輸署和路政署代表商討劃設黃色方格的建議。

35. 袁浩倫議員表示，於清曉路、百和路交界路邊位置建設涼亭的提議已遭反對，他建議擴闊行車路時在該位置闢設行人路，並認為這是一個可以很快展開的項目。

36. 葉祖蔭先生就委員的意見、建議和問題綜合回應如下：

- (a) 政府在推展每個大型發展項目時，運輸署或相關部門均會進行交通影響評估，研究該發展計劃對附近交通的影響，例如如果該發展會影響路口的交通容量，便會想辦法把路口的容量加大。房屋署在研究「清河邨四期」工程時，已指出清曉路、百和路交界的問題，因此會安排工程解決；
- (b) 清曉路右轉駛入百和路至掃管埔路的路段很短，由於擔心雞嶺迴旋處交通擠塞，因此在控制交通燈號時間上有限制。若交通燈號的時間長，讓大量車輛右轉駛入百和路，一直沿百和路行駛的車輛便會受到阻塞，並有機會影響下一個路口。長遠來說，他認為南北走向的路線規劃才能解決問題。當雞嶺迴旋處的容量增加，在控制掃管埔路交通燈號時間上便更有空間；以及
- (c) 運輸署會觀察清曉路、百和路交界和百和路本身的行駛情況，若有需要，會劃設黃色方格，保障路口的交通暢順。

37. 主席請運輸署、路政署和房屋署與相關委員緊密溝通，並請秘書處告知房屋署此安排。

38. 高維基議員表示，下一個動議的動議人不在席，建議委員會延後討論議程第 5 項。

39. 主席接納高維基議員的建議。

第 6 項——提案：要求在大頭嶺村外加設隔音屏障
(委員會文件第 86/2020 號)

40. 蔣旻正議員介紹委員會文件第 86/2020 號。他知道土拓署已開展顧問合約，但改善工程預計 2023 年才完成，他擔心工程時間太長，希望部門提供具體工程進度。另外，顧問合約指的位置是大頭嶺迴旋處，他請部門確認該隔音屏障是否足夠覆蓋大頭嶺村外的有關位置，希望部門積極回應。

41. 袁浩倫議員表示，很多大型車輛經該路段駛往文錦渡方向，產生噪音。他理解居民的困擾，希望部門加快進度完成工程。

42. 主席表示印象中加設隔音屏障需時頗長，詢問該工程目前的進度，以及是否能夠加快施工進度。

43. 陸彥材先生回應，顧問合約的檢討階段為一年，會檢討前期研究階段的數據，詳細設計階段將於 2021 年 2 月展開。他又備悉委員的意見，會向相關同事反映，希望盡快推展項目工程。

44. 主席請土拓署盡快推展項目工程，並與相關委員保持溝通。

第 7 項——提案：要求在寶石湖路與馬會道交界迴旋處劃線
(委員會文件第 87/2020 號)

45. 蔣旻正議員介紹委員會文件第 87/2020 號。

46. 談必正先生回應，有關工程已於 2020 年 9 月 11 日完成。

47. 蔣旻正議員確認有關工程已完成，並感謝路政署。另

外，他表示其他位置亦有路面劃線消失得無影無蹤，認為與經常有大型車輛駛過有關，希望與部門定期監察這個問題。

路政署

48. 主席請路政署加緊監察有關情況。

第 8 項——提案：要求解決翠麗花園一帶違泊問題
(委員會文件第 88/2020 號)

49. 蔣旻正議員介紹委員會文件第 88/2020 號。

50. 葉祖蔭先生補充，若蔣旻正議員留意到行人路上有違泊的情況，影響行人安全，運輸署會考慮增設鐵柱讓車輛無法駛上行人路，但相信只有執法行動才能遏止違例泊車的問題。

(陳月明議員於此時到席。)

51. 徐翼福先生表示，警方備悉提案建議，並已通知上水分區的同事跟進。但他指出，問題始終在於區內大型車輛的泊位不足。在過去兩星期，警方已加密執法。警方樂意與運輸署及委員到現場視察，探討可否於該處加設限制區、設立時段禁區來限制貨車出入，或增設鐵柱讓車輛無法駛上行人路。

52. 蔣旻正議員認同區內大型車輛的泊位不足，並認為這是根本問題。雖然翠麗花園和多個停車場提供大型車輛的泊位，然而翠麗花園限制較大型車輛使用其設施，而北區運動場對出的停車場亦主要供旅遊巴士停泊，極少可供大型車輛使用的泊位。由於現時部門無意重新劃線或限制時段，他希望當局積極研究根本的解決方法，並認為大型車輛的停車位供求問題需要北區全區共同解決。

53. 張正皓議員指出，大型車輛違泊大大佔用道路空間，兩條來回行車線佔用了一條，來回車輛必須互相退讓，險象環生。另外，他認為大型車輛基本上為商用車輛，它們停泊在道

路上而不付出停車成本，是利用公共空間謀生，對道路使用者及市民極不公平。他又表示，大型車輛在進行商業活動時，必須把停車成本一併考慮，例如巴士公司和工程公司均會安排地方停泊車輛。他認為，大型商用車輛已把違泊罰款計入其營運成本內，罰款根本毫無阻嚇力，希望警方加強執法力度。

54. 周錦豪議員指出，馬適路是另一個大型車輛違泊黑點，並認同張正皓議員所言，商用車輛基於停車成本的考慮，不會使用停車場。當大型車輛因泊位不足找不到停車位時，便會停在路邊(因既方便又低成本)，久而久之便成為陋習。有見及此，他詢問運輸署在發牌上或與警方聯合執法時，會否針對大型車輛違泊的情況執行懲罰措施。他又指出，運輸署的書面回覆沒有正面回應蔣旻正議員有關全面檢討區內大型車輛停車場供求的問題。

55. 林淑菁議員表示在她的選區中，商業車輛違泊的情況愈來愈普遍，包括的士和貨車在禁區上落客貨，情況並不理想。她以花都廣場為例子，該處限制貨車 15 分鐘上落貨，但由於時間不足和需要收費，貨車一般不會選擇該處，而停泊於路邊。她希望政府加強執法，並處理商業車輛的違泊問題。

56. 郭堦豐議員表示，經常有大型車輛停泊於奕翠園和天平邨的停車場出口附近，容易造成盲點及交通意外，希望警方加強打擊大型車輛在天平路的違泊情況。

57. 羅庭德議員詢問運輸署有否就區內的掛接式車輛規劃停車位。他表示，香園圍邊境管制站(下稱「香園圍管制站」)已在上月通車，一旦物流線轉到香園圍公路，情況會更嚴重。至於掛接式車輛停泊在住宅區一帶，很有可能是因為司機在附近居住，他們只會把違泊的罰款當作停車費用。他詢問政府是否有打算在香園圍公路附近設置供大型車輛停泊的地方。

58. 陳惠達議員詢問政府對於大型車輛停泊及車位安排有何政策。他表示，委員曾在區內爭取增加車位，但大部分為小型車輛車位，而現時違泊問題最嚴重的卻是大型車輛、掛接式

車輛和大型旅遊巴士。以往商用車輛不會停泊於住宅區內，但近年泊車成本增加，很多大型車輛選擇停泊於住宅區，影響通宵巴士行駛。他認為政府應研究對大型車輛施加限制，例如某時段內不得進入住宅區範圍。

59. 袁浩倫議員表示香港的停車場政策非常落後。他以日本為例，當地在繁忙地區設有單幢式的停車場。另外，他指出清曉路亦有大型車輛違泊的問題，車輛停泊在過路處旁邊，阻礙行人視線，盲點很大，存在危險。對此，他希望運輸署研究泊車大樓的建議，而警方亦應該對大型車輛嚴正執法。

60. 張浚偉議員指出，花都廣場與華心邨對出的一段百和路一直存在大型車輛夜間違泊的問題。現時問題日趨嚴重，車輛會停泊在斑馬線、轉彎位甚至巴士站，導致行駛車輛視線受阻及影響巴士上落客。他希望當北區有大型設施落成時，政府能夠增加公眾泊位，尤其是大型車輛泊位。

61. 張正皓議員指出，在過往的委員會會議上政府部門均贊成興建停車大樓，但到了區議會大會或有關小型工程的會議上，則表示要再作研究，他質疑政府部門是否真的同意興建停車大樓。另外，由於北區鄰近口岸，以跨境運輸為職業的多為北區居民，導致大量車輛停泊於北區。有見及此，在長遠發展上，他提議在口岸附近興建停車場大廈，供大型商用車輛停泊，然後利用公共交通配套連接停車場，方便司機上下班。

62. 主席補充，天平路、馬會道和馬適路為連接區內地點的主要幹道，但各類車輛的違泊問題嚴重，導致巴士經常不能停在巴士站接載乘客。他指出，違泊是整個北區的問題，但目前為止仍然沒有解決方法。他表示美景新邨旁邊的停車場將收回作興建護老設施之用，但卻沒有安排大型車輛或掛接式車輛的替代車位，該等車輛最後只會停泊在天平路或馬適路。因此，他期望長遠而言運輸署可以安排增設更多泊車位置。另一方面，他同意羅庭德議員的說法，指商用車輛已把違例泊車罰款當作營運成本。但他認為現時該成本已轉嫁到市民身上，影響日常生活，變成市民的生活成本。對此，他詢問警方會否加強執法力度及增加人手。

63. 葉祖蔭先生回應，運輸署就北區的泊車需求持續進行研究和統計，並因應所得結果採取不同的解決方法，除了就新發展項目要求提高泊車位比例，亦在一地多用的發展中增加車位。就已落實的項目，房屋署會在劍橋廣場附近的發展項目供應 300 多個車位。而運輸署亦建議在一地多用的發展項目中增設數以百計的大型車輛泊位，或興建多層停車場供大型車輛停泊。然而，項目建議人(如房屋署和康文署)對建議反應並不積極，原因是建築成本高及會延長建築期，亦擔心泊車位使用率不高。

64. 徐翼福先生回應，警方已備悉委員提出的交通問題和嚴重違泊地點，並表示於上次委員會會議後，警方已加大力度執法。就上水區的違泊情況，警方於 4 月至 7 月向違泊車輛發出的定額罰款通知書增加了 41.4% (4 月至 5 月共發出 8 340 張，6 月至 7 月共發出 11 793 張)。他相信違泊問題是由於駕駛者缺乏守法意識，以及地型問題而沒有特定的停泊位置所致。警方希望與當區區議員商討改善方法，減少違泊及交通阻塞。另外，他認同告票的罰款額未具阻嚇力，令被罰的商用車輛的營運成本比使用停車場為低。同時，他亦希望委員明白警方不可能在同一時段到不同地方執法，但會盡可能輪流到不同地點執法及作密集式巡查。

65. 周錦豪議員表示，運輸署提出的一地多用的原則，導致區內不能再有大型設施供車輛停泊以解決違泊問題。除了車位不足，停車場收費昂貴也是違泊的主因。因此他建議在北區的多項大型發展項目中興建多層停車場，以提供數千個車位，而非在不同地方以「擠牙膏」的方式提供少量車位。

66. 袁浩倫議員認為運輸署無需擔心公營停車場使用率低。他相信政府興建的停車場收費應該會比市價低，能吸引市民使用。

67. 黃凱盈議員詢問警方可否提供分別向大型和小型車輛發出的告票數目。她指告票數目驚人，並如實反映了車位不足的問題。她認為政府應從源頭解決問題，增加車位，建議在官地或其他合適的選址興建多層停車場，並需要多個部門共同處

理此問題。

68. 林淑菁議員指出，欣盛苑已把停車場車位租金降低，但仍然有大型車輛停泊於停車場出入口，阻礙駕駛者視線。她認為運輸署與警方可以在政策上協調，提高罰款額及增加拖車的出勤次數，令違泊成本比停車場收費高，從而令駕駛者願意把車輛停泊在停車場。另外，她詢問可否在現時出租中的和興露天停車場興建多層停車場。她又認為，政府在合適的地點及以具優勢的價錢興建多層停車場是最重要的解決方法，但政府卻一直拖延。她又舉例，委員曾要求讓 73 號巴士路線駛入大埔那打素醫院，但運輸署卻擔心影響 502 號線小巴運作，她指出部門不應為營辦商考慮其營運成本。

69. 主席綜合委員的意見，指出興建停車場大樓是有需要的。他稱興建停車場是政府的工作，不應單以營運成本作考慮。若以成本計算，違泊所衍生的是市民的生活成本，包括發生交通意外而令市民受傷、時間及影響巴士行駛。因此，若政府只從車位出租的成本計算，便會犧牲市民和公營服務的成本。對此，他詢問運輸署在發展新發展區或粉嶺南一帶時，會否有興建停車設施的建議提交予本委員會。他續稱，運輸署與其他部門溝通時如遇上難題，亦可尋求議會幫忙。

70. 葉祖蔭先生澄清，運輸署沒有收回營運成本的考量。在實施一地多用的原則下，不同部門都在有限的土地上爭相發展，政府亦希望地盡其用，例如興建公屋之餘又提供車位。而一地多用下增加的車位會交由政府產業署管理，不會就建築成本決定收費。運輸署會在一地多用的原則下，繼續物色機會增加停車位。

71. 陳梓峯議員指出，警方在 6 月至 7 月曾發出近 12 000 張告票，但攤分 60 天和 18 區，每天只發出十多張告票，阻嚇性不足。另外，他認為政府在推行發展項目時不應只計算成本，亦應視乎實際需要。

72. 主席總結，運輸署和警方應該理解現況，並期望運輸

署提出興建大型停車設施的建議。他亦重申，若運輸署提出建議後與其他部門溝通時遇上問題，可尋求議會幫忙，希望找到完滿的解決方向。

第 5 項——動議：要求儘快落實全面擴闊坪輦路及路旁行人路和單車路的改善工程

(委員會文件第 85/2020 號)

73. 陳月明議員介紹委員會文件第 85/2020 號。

74. 曾翠珊女士表示，陳月明議員和高維基議員在今年年初曾聯絡運輸署和路政署，表達對坪輦路的意見，並一同到現場視察，了解村長及村民的關注和要求，包括對坪輦路道路設計和行人過路設施的要求。運輸署與路政署現正檢視可否把坪輦路路旁被雜草覆蓋的範圍改為混凝土路面，目前已選定在打鼓嶺塘坊和李屋涼亭之間長約 140 米的一段坪輦路施工，工程預計在 10 月動工。運輸署現正研究坪輦路道路設計和行人過路設施的要求，完成後會與相關委員聯絡。

75. 高維基議員表示，運輸署與路政署回應過往的提案時，均表示希望集中改善雲泉仙館以北的路段，因為該處情況較惡劣。然而，首階段的工程現為打鼓嶺塘坊和李屋涼亭之間的路段。他希望工程可以延伸至簡頭圍到打鼓嶺新村，並詢問部門可否把已展開的蓮麻坑路西段擴闊工程延伸至簡頭圍。另一方面，他認為政府不應以騎單車的人數不多為由，不計劃興建單車徑。由於坪輦路的道路設計和整體規劃較狹窄，打鼓嶺區亦較多倉庫及工業用地，較多大型車輛出入，他希望部門從道路安全的角度出發，為該區增設單車徑。

76. 陳月明議員指出，由九記士多到蓮麻坑路交界的一段坪輦路行人路被雜草覆蓋，行人需要走出行車路。另一方面，蓮麻坑路正進行為期六年的維修，缸瓦甫路亦需要封路進行工程。當香園圍管制站開通客運時，車輛只能取道坪輦路。她希望有關部門重視情況，並急切考慮擴闊和維修坪輦路。

77. 羅庭德議員表示支持動議。由於坪輦路經常發生交通意外，他建議增設欄杆、測速儀器及路障，並要求運輸署加強監察 52K 號線小巴司機罔顧動物安全的情況。他認為部門在改善道路之餘，亦要加強使用者的道路安全意識，才能減少意外發生。

(林子琮議員於此時到席。)

78. 黃炳祥先生回應，運輸署會在會議後進行調查並與小巴營辦商跟進司機的駕駛態度問題，包括要求加強對司機的監管和定時進行突擊檢查及提交報告。他相信警方會多加留意超速情況，加強執法。

79. 曾翠珊女士回應，運輸署現正檢視坪輦路全段的行人路設計。署方已備悉委員意見，會與有關部門協商改善工程。

80. 高維基議員補充，由於坪輦路的巴士站現時沒有停車灣，巴士到站時只停在路邊，故希望運輸署在展開擴路工程時考慮設置巴士停車灣，讓乘客安全地上落車。

81. 主席表示，委員已就動議發表意見，現在進行表決。根據《北區區議會常規》第 31(1)條，如動議在投票中得到絕對多數票的支持便獲得通過。絕對多數票指在所投有效票中(不包括棄權票)超過一半的票數。

82. 主席宣布，表決結果是 15 票支持(林淑菁議員、周錦豪議員、袁浩倫議員、陳月明議員、陳梓峯議員、陳惠達議員、郭堦豐議員、高維基議員、張正皓議員、張浚偉議員、溫達達議員、黃凱盈議員、蔣旻正議員、劉其烽議員和羅庭德議員)，0 票反對，1 票棄權(林子琮議員)。動議得到絕對多數票的支持，獲得通過。

(註：進行上述表決時，會議有 17 名委員列席。由於陳旭明議員於此時不在席，因此只有 16 名委員參與表決。)

第 9 項——提案：要求落實丹山河單車徑及行人徑規劃
(委員會文件第 89/2020 號)

83. 羅庭德議員介紹委員會文件第 89/2020 號。他指出，北區地域遼闊，卻沒有完善的單車徑貫通上水、粉嶺、沙頭角及打鼓嶺。在鄉郊地區，人口密度低導致公共交通工具服務不足，他建議不妨規劃興建多些單車徑，貫通不同村落及公營運輸站，讓居民有更多元的交通選擇。另一方面，就運輸署有關 56B 號線小巴班次問題的回覆，他認為以現時的班次，在首站獅頭嶺村已客滿，其他站的村民難以登車，唯有步行到沙頭角公路。他指運輸署的測試方法並不準確，署方應以科學的方法及數據，例如統計就業人口和學生的比例，來分析村內的交通需要。

84. 黃炳祥先生回應，運輸署在 2020 年 7 月 30 日的上下午繁忙時段均有進行實地調查，確認有關小巴路線有按照服務詳情表規定的時間表提供服務，而營辦商亦有靈活調配班次以應付乘客需求。署方會繼續密切監察有關路線的乘客需求，並會因應需要與小巴營辦商商討改善服務方案。

85. 陸彥材先生回應，會把相關提案轉交西拓展處的同事跟進，並向羅庭德議員匯報。

土拓署

86. 羅庭德議員感謝土拓署的配合，希望長遠能夠落實貫通上水、粉嶺、沙頭角及打鼓嶺的單車徑。此外，他希望運輸署跟進 56B 號線小巴逢星期三上午 5 時 30 分加開的班次因司機放假而沒有行駛的問題。

87. 高維基議員表示由於丹山河旁邊多為政府土地和村落，因此支持丹山河單車徑的規劃，便利居民出入。

88. 黃炳祥先生備悉委員意見，會向營辦商了解班次沒有依時行駛的情況，並向羅庭德議員匯報。

運輸署

第 10 項——提案：重鋪凹陷路段
(委員會文件第 90/2020 號)

89. 張正皓議員介紹委員會文件第 90/2020 號。

90. 談必正先生回應，路政署已安排承建商進行路面修復工程，預計有關工程將於 9 月內完成。另外，就路面維修的方法，署方會按路面損毀的情況適時安排合適的復修工作。若損毀情況輕微，會先使用瀝青修補路面，盡快保障道路安全。至於大規模的重鋪路面工作，需要申請不同許可證(例如掘路許可證)，而晚間工程需要環保署的噪音許可證，故工程需時較長。署方選擇路面的物料時會考慮耐用性、行車時所產生的噪音、建造及維修所需時間，以及對附近交通的影響，作出平衡後再選擇。

91. 袁浩倫議員指出，北區政府合署與消防局之間的一段馬路亦有路面損毀的情況。

(會後按語：路政署於會後表示正就修復工程對有關路段的交通可能造成的影響進行評估，以釐定合適的修復方案。)

92. 張浚偉議員表示路陷的情況經常出現，感謝路政署迅速作出修補，但希望可以改用更堅固的物料進行重鋪工程。他又指出，偉明街近花都廣場惠康超級市場對出位置路陷情況嚴重，希望可以進行一次大型維修，減少晚上的修補工程，影響市民。

(會後按語：路政署於會後表示正計劃於本年內在偉明街及雷鳴街交界進行路面重鋪工程，工程日期將視乎挖掘准許證的申請進度、天氣情況、工地實際環境等因素才可確實。)

93. 張正皓議員建議要長遠解決問題，詢問因重型車輛而導致嚴重損耗的路段(例如巴士站和停車燈位)是否可以使用石屎進行鋪路工程，減少雨後路面出現凹陷的情況。他又指出，若車輛行駛於凹陷路段時發生意外，運輸署需要作出賠償。

94. 談必正先生回應，署方選用路面的物料前會作出周全的考量。就某些經常需要維修的路段，他會向維修部同事反應委員意見。

95. 主席表示留意到路面凹陷的情況較過往頻密，就此詢問路政署有否進行相關統計顯示近年維修次數增加，以及考慮調整維修所用的物料。

96. 談必正先生回應，手上沒有相關資料，會在會後詢問路政署相關同事，並把資料提供予委員。

(會後按語：路政署於會後表示沒有相關的詳細統計資料，但近年於北區進行的路面維修次數每年大致相若，署方將繼續密切留意區內的路面情況。)

第 11 項——提案：要求九巴改善颱風過後的恢復服務安排
(委員會文件第 91/2020 號)

97. 林淑菁議員介紹委員會文件第 91/2020 號。

98. 張僑光先生表示，吸取上次颱風的經驗，九巴公司會在香港天文台(下稱「天文台」)改發三號強風信號後盡快恢復服務，並加強短程巴士路線的服務疏導乘客。

99. 譚浚熙先生補充，由 2020 年 9 月 15 日起，所有日間的巴士服務將會回復正常，而晚上 10 時後的非繁忙時間，會因應需求調整班次。九巴公司會密切留意市民的需求，適時作出調整。

100. 主席詢問九巴公司能否在天文台預報將改發三號強風信號時已作準備，以應付上班的人潮。

101. 張正皓議員表示不同意以上說法，稱上述建議要求九

巴公司員工在八號風球期間不合理地工作。他身為的士司機，同意在颱風吹襲期間各行業必須停止運作，而不應因為要提供緊急服務而安排市民上班。他認為市民要在風球除下後急切上班或害怕被公司追究遲到，是關乎公司的政策問題，這狀況並不健康。他續稱，公共交通工具應待風球除下和在安全情況下才重啟服務，而現時的安排已非常理想，不應再要求車長冒險提早上班。

102. 陳惠達議員贊同張正皓議員的說法，但奈何香港市民喜歡上班。他憶述 2020 年 8 月 19 日當天在華明巴士站的情況，雖然九巴公司已即時調派特別車行駛 278X 號線，但市民仍對不足夠的巴士服務怨聲載道。他認為最理想是鼓勵僱主不要求僱員在兩小時內回到崗位，但亦希望有關的交通運輸情況得到改善。

103. 林淑菁議員認同以上委員的說法，並表示政府應檢視現時的政策。就居住北區車程較長的員工，她詢問可否彈性處理他們在風球除下後上班的時間。

104. 袁浩倫議員認同張正皓議員所言。香港不同地區的天氣狀況或有所不同，九巴公司判斷是否適合重啟服務時，應以車長的安全為首要考慮因素。若市民依賴交通工具上班，便應延遲上班時間。否則，如有意外發生，得不償失。

105. 周錦豪議員同意張正皓議員的觀點，並希望了解九巴公司安排車長恢復上班的情況。另外，他希望運輸署與勞工處商討颱風後的交通安排。由於北區跨區上班的人較多，出行時間長，他詢問可否在《僱傭條例》下豁免規定偏遠地區員工回到工作崗位的時間。

106. 主席總結，希望政府與僱主協商颱風後偏遠地區員工回到工作崗位的時間安排，並希望能平衡市民的需求和九巴公司的考量，改善服務情況。

107. 張僑光先生憶述 2020 年 8 月 19 日當天的安排：約上午

7 時，九巴公司預計天文台將由九號風球改發八號風球，因此安排員工接送車於上午 8 時至 9 時 30 分接送車長到車廠候命，並安排外勤員工緊密巡視地區路面情況，包括樹木倒塌及水浸情況，確保道路安全。他又多謝委員關心車長的安全，表示接載他們前會視察風力以確保情況合適。另外，他表示會考慮安排車長提早到車站候命，接載乘客以疏導人潮。

108. 主席請九巴公司留意日後的服務情況。

第 12 項——提案：要求善用巴士資源重開 W3 巴士服務
(委員會文件第 92/2020 號)

第 13 項——提案：要求九巴重啟 W3 巴士線
(委員會文件第 93/2020 號)

109. 陳惠達議員介紹委員會文件第 92/2020 號。

110. 張正皓議員介紹委員會文件第 93/2020 號。

111. 鄧政傑先生回應，因高鐵西九龍站(下稱「西九龍站」)暫停服務，導致所有 W 號巴士路線亦需要暫停提供服務。根據過往數據顯示，W3 號線的乘客主要前往西九龍站，而因應西九龍站關閉，到該處一帶的市民亦相對減少。九巴公司會配合政府重開西九龍站的政策，重啟 W3 號線。另外，九巴公司對提升 W3 號線使用率的建議持開放態度，願意與委員交流，並把合適的規劃建議遞交運輸署作路線發展計劃，然後再作諮詢。

112. 黃炳祥先生補充，W3 號線的定位是接駁西九龍站的巴士路線，當政府重開西九龍站時，W3 號線亦會同步恢復服務。運輸署備悉委員就 W3 號線的走線及增設中途站的意見，會繼續與九巴公司密切留意該線的客量變化及相關地區的人口增長，並在有需要時作出適當的調整，為乘客提供更適切的服務。另外，現時北區居民可選乘 270A 號線來往上水及尖沙咀東(麼地道)，故此署方未能支持將 W3 號線的總站改設於尖沙

咀東。

113. 陳惠達議員表示北區居民對 W3 號線有一定的需求，而九巴公司在新增該路線時亦投入不少巴士車輛資源。他建議善用巴士資源，安排 W3 號線於早上及下午繁忙時段行駛，服務居民，並稱 W3 號線具有優勢，行車時間比 270A 號線快。他請運輸署與九巴公司重新考慮重啟該線。

114. 郭堦豐議員就 W3 號線的路線修訂提出以下建議：

- (a) 若以西九龍站為終點站，希望不途經大埔及沙田而直達九龍。另一個方向則是開辦途經大埔及沙田的醫院的新巴士路線。由於現有巴士路線太迂迴，市民難以選擇合適的巴士，因而乘搭港鐵；以及
- (b) 由於 270A 號線車程長路線遠，他要求 W3 號線加經尖沙咀。他認為政府應多聆聽不同意見，建議委員會舉行公證會，邀請居民向運輸署和九巴公司發表意見，好讓當局提供方便居民往來北區和九龍的巴士服務。

115. 張正皓議員認為此提案可作多方面討論。首先，應確定 W3 號線的取向是否只提供接駁西九龍站的服務，如是，便應跟隨接駁巴士 K 號線的做法，提供轉乘優惠。至於 W3 號線的走線，最終決定權在於運輸署。然而北區往來尖沙咀東的巴士服務需求龐大，建議 W3 號線的車隊資源可撥作加密 270A 和 270B 號線的班次。大家亦可延伸探討新增巴士路線往來北區、大埔及沙田的需求量及可行性。

116. 陳梓峯議員指 W3 號線因疫情停駛，詢問有否因疫情而新增巴士路線，並認為 W3 號線的定位不一定為接駁西九龍站，而可以是方便居民上班。

117. 主席補充，運輸署應清楚考慮 W3 號線的終點是否必須為西九龍站，而委員的關注點在於該線一直不重啟服務是在浪費車隊資源。另外，他認為 W3 號線的角色是當港鐵發生故障時及就往來大埔的交通提供補足服務。

118. 鄧政傑先生感謝委員的意見。他表示，在疫情下整體交通需求有明顯跌幅，九巴公司會就各區交通需求作適當調整，例如因應假日郊遊人士增加，彈性安排巴士路線及班次。至於 W3 號線的走線和角色，他希望與委員保持緊密溝通，改善營運情況，並取得平衡。

119. 主席總結，請運輸署盡快安排恢復 W3 號線的服務，並邀請相關部門繼續研究走線的建議。

第 14 項——提案：678 巴士加強服務
(委員會文件第 94/2020 號)

120. 林淑菁議員介紹委員會文件第 94/2020 號文件。

121. 主席補充，北區人口愈來愈多，運輸署應研究增加 678 號線的班次及延長服務時間，方便居民上班。

122. 張正皓議員留意到運輸署回應會與九巴公司研究調整 678 號線的服務，而九巴公司則表示已向運輸署提交具體執行方案，他就此詢問目前的進展。

123. 黃炳祥先生表示，根據運輸署實地調查所得的載客率數據，現時 678 號線的服務已足夠應付乘客需求，因此現階段未有需要加強服務。署方會密切監察該線的客量變化及區內的人口增長，適時與九巴公司作出檢討。

124. 張正皓議員指出現時的問題在於 678 號線服務時間以外的乘客需求，而上述數據未能反映此問題。他詢問運輸署如何監察該線的乘客需求。

125. 陳惠達議員詢問政府持有兩間巴士公司多少股份，加開班次是否牽涉公帑的損失，否則為何不批准九巴公司提交的執行方案以增加班次。他又要求城巴公司回應。

126. 主席綜合委員意見，並要求九巴公司介紹調整 678 號線服務的執行方案，以及詢問城巴公司有否補充。他又表示，運輸署和九巴公司沒有就延長該路線至銅鑼灣心臟地帶的建議作出回應，此建議旨在填補往來粉嶺南和銅鑼灣的服務。

127. 龔樹人先生就委員的意見、建議和問題綜合回應如下：

- (a) 為配合暉明邨和清河邨的人口增長，城巴公司和九巴公司在制定 2018-2019 年度北區巴士路線計劃時，已備有在服務時間內增加 678 號線班次的方案；
- (b) 兩間公司於今年 5 月向運輸署重新遞交方案，預計於 9 至 10 月實施，但由於疫情關係，導致現時載客量不足。巴士公司會與運輸署再商討何時適合推出方案；
- (c) 678 號線的載客量如有所增長，巴士公司會考慮延長該路線至銅鑼灣心臟地帶及增加服務時間以外的班次的建議；
- (d) 就延長 678 號線至銅鑼灣心臟地帶方面，過往與九巴公司制定多條過海隧道巴士路線時，也希望在銅鑼灣、灣仔等心臟地帶尋找合適地點設置巴士總站供車長休息，但礙於地理環境所限，未能成事。巴士公司會配合社區發展與運輸署再作研究；以及
- (e) 當載客量回復正常水平時，城巴公司或會加開非繁忙時間的班次。然而，現時城巴公司要控制成本及接受政府資助，才能維持服務和公司的營運；若不好好把關，會對市民造成影響。疫情過後，城巴公司願意與運輸署檢視 678 號線的營運情況，推出可行方案以改善服務。

128. 鄧政傑先生回應，678 號線為聯營線，九巴公司與城巴公司在營運上存有默契，有需要時會願意加強服務，但現時未見有急切需求。鑑於北區人口增長和社區發展，九巴公司明白亦同意將來有增加服務的空間。以 978A 號線為例，九巴公司

在 8 月底已增加回程服務。九巴公司會因應實際需求，增加往來北區與港島的服務。

129. 黃炳祥先生補充，678 號線為 2018-2019 年度北區巴士路線計劃的項目。惟鑑於現階段的需求情況，署方暫未能支持加強該線服務的安排。署方會與巴士公司繼續密切監察乘客的需求，在合適的時間落實加強服務。就延伸巴士服務至銅鑼灣心臟地帶方面，城巴公司已解釋在銅鑼灣及灣仔區尋找合適地點作總站時所遇到的困難；運輸署會密切監察乘客需求，並適時就此再作探討。

130. 張正皓議員感激部門及巴士公司持開放態度，並認為上述是長遠的建議。由於 678 號線來往北區與港島，車程甚長，他建議以摩頓台或天后巴士總站為總站，讓車長可享用完善的休息設施。

131. 龔樹人先生回應，城巴公司曾考慮以摩頓台為該線總站，然而該處交通繁忙，人流不少，而天后巴士總站亦同樣擠迫。由於 678 號線相對為新路線，未能優先選擇總站位置，但城巴公司會與運輸署和九巴公司再行研究，安排更好的上落客位置。

132. 鄧政傑先生回應，目前九巴公司沒有任何巴士路線以摩頓台為總站，但有過海巴士路線以天后巴士總站為總站。由於九巴公司以九龍及新界為基地，港島區的巴士路線多為長途線，因此總站應提供合適的設施供車長休息。九巴公司會與運輸署和城巴公司繼續研究，在銅鑼灣物色合適的地點作巴士總站。

133. 主席請運輸署與巴士公司盡快改善 678 號線服務。

第 15 項——提案：N373 路線彈性調動以改善客量及服務更多乘客

(委員會文件第 95/2020 號)

134. 陳惠達議員介紹委員會文件第 95/2020 號。就運輸署和九巴公司的書面回應，他指九巴公司表示對服務建議持開放態度，但運輸署則表示未能支持建議。他因此再次詢問政府持有巴士公司多少股份。他表示現時 N373 號線沒有乘客，看不到建議如何對現有乘客造成影響，並認為若政府不批准該線行駛銅鑼灣及油尖旺區，會為巴士公司帶來虧損。

135. 黃炳祥先生回應，現時乘客已可在尖沙咀及旺角選乘 N271 號線，並於窩打老道中途站轉乘 N373 號線前往北區。他補充，目前通宵公共交通服務的安排主要提供主幹的服務，以方便市民在深宵時分使用基本的公共交通服務。由於深宵時段的乘客需求較低，基於資源運用的考慮，署方未能為每一個別地區提供直接及「點到點」的通宵巴士路線。運輸署鼓勵乘客選擇現有的通宵公共交通服務，充分利用各公共交通工具之間的轉乘安排，以善用資源，從而提高公共運輸服務的營運效率。

136. 陳重懿先生感謝陳惠達議員指出 N373 號線目前的營運情況，而九巴公司亦希望善用現有資源，為更多乘客提供服務。

137. 張正皓議員表示曾於凌晨 2 至 3 時在高速公路上看到 N373 號線巴士，稱是「鬼車」(沒有開燈及乘客)，但認為此線提供的深宵服務是必要的。他指出，N373 號線途徑地點多但乘客卻不多，因此建議行駛銅鑼灣及油尖旺區，以應付 270S 號線服務時間以外的乘客需求。他指往來北區及市區的替代交通工具很多，然而這些不是解決問題直接可行的方案。因此，運輸署應先釐清對 N373 號線的定位，才能討論該線如何服務更多北區居民。不過，服務建議唯一令人擔心的是車長駕駛時間長。

(高維基議員於此時離席。)

138. 陳惠達議員再次質問政府持有巴士公司多少股份。他指出，N373 號線每天晚上行駛的是「鬼車」，應考慮如何利用資源服務更多乘客。他希望運輸署了解該線的營運情況，並聆聽委員意見。

139. 周錦豪議員認為政府未必持有巴士公司的股份，反而是持有小巴公司的股份，要留住小巴路線於深宵服務北區居民。他表示 N373 號線若途經油尖旺區是不錯的選擇，能更有效地運用資源。如擔心車長行車時間及車程過長，可與九巴公司再作調整。他又指出，沒有人希望在深宵時間使用轉乘服務。

140. 主席提出以下問題：

- (a) 運輸署強調要善用資源及提高公共運輸服務的營運效率，他就此詢問部門是否認為 N373 號線現時正善用資源且營運效率高；
- (b) 委員曾提出 270S 號線全通宵服務的建議，但現時仍未做到；亦有委員希望 N373 號線行駛銅鑼灣，運輸署又表示要考慮紅色小巴的營運。目前的提案建議符合運輸署的原則，但依然未能獲得支持。他詢問部門對 N373 號線的服務定位；以及
- (c) 他請九巴公司告知 N373 號線現時的情況及客量。他亦曾統計該線客量，計及來回車程只有四名乘客。他詢問此情況是否符合善用資源的原則，並希望運輸署回覆為何反覆改變原則。

141. 黃炳祥先生回應，若九巴公司向運輸署提供 N373 號線的相關資料，署方會認真檢視及善用資源，並不希望任何巴士路線的使用情況不理想。運輸署亦會密切監察 270S 號線的情況。由於疫情期間所進行的調查或未能反映實際情況，運輸署會盡快安排進行調查，以了解乘客需求。

142. 主席詢問九巴公司現時會否有該線的數據供運輸署參

考。

143. 鄧政傑先生回應，於凌晨 2 時 30 分後開出的 N373 號線班次，沒有一班車的總乘客多於 20 人。他表示 N373 號線的載客量一直不理想，九巴公司亦關心該線的服務狀況，因此樂意探討提案的建議。

(陳月明議員於此時離席。)

144. 主席表示現時九巴公司已提供數據，亦有足夠的車隊資源，詢問運輸署還有什麼考慮。

145. 黃炳祥先生回應，他會在會後向九巴公司索取不同日子的營運數據作為參考。另外，運輸署會與九巴公司再檢視延長巴士路線會否影響現時的行車時間及班次。

146. 陳惠達議員建議把有關議題列作續議事項，讓運輸署與九巴公司於下次會議交代最新進展。他認為此提案建議非常簡單，在無需增加額外資源下作路線改動。他不介意於深宵進行實地調查，研究所需的額外行車時間。

147. 陳旭明議員支持把此議題列作續議事項。他表示，運輸署早已收到此提案，應在會議前向九巴公司索取有關數據，才作出回覆。

148. 主席建議把有關議題列作續議事項繼續跟進，亦不介意於深宵進行實地調查。

秘書處

第 16 項——提案：要求九巴提出改善 270B 建議，並研究改善 270B 南行的走線

(委員會文件第 96/2020 號)

149. 主席介紹委員會文件第 96/2020 號。

150. 陳重懿先生表示已備悉委員意見，並樂意研究改善 270B 號線的走線，加快到達市區。

151. 黃炳祥先生回應，如收到任何關於該線九龍段的走線建議，運輸署會認真考慮。

152. 周錦豪議員指出，運輸署在書面回應中表示未能支持 270B 號線開設特別班次及調整北區內的走線建議，但剛才則表示對其走線持開放態度。他就此詢問運輸署目前的取態。

153. 黃炳祥先生回應，根據實地調查的數據，運輸署未能支持 270B 號線開設特別班次及調整北區內的走線建議。然而，就九龍段的走線建議，例如有合適位置可供設站以取代碧海藍天一站，運輸署會認真考慮。

154. 陳惠達議員指 270B 號線與 70K 號線情況相似，路線迂迴且費時，經常接到投訴，有需要改善。就 270B 號線九龍段的走線，他建議不行經碧海藍天，而改在貨櫃碼頭路調頭，經美孚橋面前往長沙灣，以避開交通燈位較多的路段。他希望九巴公司研究此建議。

155. 林淑菁議員認為運輸署無需擔心 270B 號線不途經北區內的某些中途站會減少載客量，因為現時乘客在華明總站已難以登車，反而會走到景盛苑和華心邨站登車。她建議可以進行實地調查多作了解。

156. 張正皓議員表示不明白為何運輸署反對 270B 號線在北區的走線建議。他身為當區區議員，亦支持刪減華明總站和牽晴間兩個中途站。然而，他認為問題關鍵在於沒有北行轉車站，方便乘客由市區轉乘到上水或粉嶺。另一方面，就該號線在深水埗區的走線，問題重點是永康街與青山道的違泊問題嚴重。他建議委員會去信深水埗相關執法單位要求加強執法。他亦表示，荔枝角道嚴重擠塞，詢問 270B 號線在該處的上落客人數是否算多；若否，可否考慮安排該線改行深旺道或三號幹線前往奧運站巴士總站。

157. 主席就委員的意見作以下補充及提問：

- (a) 碧海藍天一站有一定數量的乘客，因此他提出加開特別班次以作處理；
- (b) 運輸署所作的實地調查是在疫情嚴重的時候進行，以有關載客量數據為由反對提案建議並不準確；
- (c) 他認為不途經北區的三個中途站，反而能夠吸引更多不希望於區內繞圈行駛的乘客；以及
- (d) 他指出 270B 號線的乘客多於深水埗及長沙灣下車，詢問九巴公司現時該線有多少乘客在奧運站巴士總站下車，以及長遠來說，會否安排特別班次以西九龍中心作總站，以滿足下班時間的需求。

158. 黃炳祥先生回應，運輸署會在疫情緩和後再進行實地調查以取得更新數據，並備悉委員就 270B 號線在北區內的走線建議。至於九龍段的走線方案，他會再諮詢當區同事及工程師，研究其可行性。

159. 陳重懿先生回應，根據數據，270B 號線於繁忙時間經過深水埗區後，還有超過兩成的乘客乘車；至於回程方向，亦有不少乘客於旺角及奧運站一帶登車。因此，就該線九龍段的走線，九巴公司會繼續聆聽委員意見以完善服務。

160. 周錦豪議員對旺角及奧運站的乘客數據表示理解，然而，270B 號線的走線對於在深水埗及荔枝角一帶上下班的乘客而言是一種折磨。他建議運輸署考慮於下午繁忙時段加密班次，讓北區居民順利登車。

161. 主席建議參考 277X 號線的做法，在繁忙時段增設深水埗開出的特別班次，以紓緩現時等候巴士的情況。

162. 陳重懿先生回應，九巴公司會密切留意 270B 號線於下午繁忙時段的情況，以調整服務。

163. 主席請運輸署與九巴公司研究 270B 號線的走線。

第 17 項——提案：要求增設 T270 回程
(委員會文件第 97/2020 號)

164. 主席介紹委員會文件第 97/2020 號。

165. 張僑光先生回應，市民由西九龍前往北區，可選乘 270A 號線，並指該線目前下午繁忙時段的載客量為七至八成，足夠應付現時的需求。待疫情過後，九巴公司會再檢討是否需要開辦 T270 號線的回程服務。

166. 陳旭明議員表示，由於以祥華邨為總站的巴士大多只提供單程服務或只在繁忙時段行駛，因此支持提案。

167. 主席請運輸署與九巴公司積極考慮建議。

第 18 項——提案：加開繁忙時間經大欖前往荃灣特別班
(委員會文件第 98/2020 號)

168. 主席介紹委員會文件第 98/2020 號，並補充指新建議路線看似出現繞圈的情況，但他認為若不途徑吐露港公路，或能換取時間和空間，更快到達荃灣區。

169. 陳重懿先生回應，九巴公司明白委員關注 278X 號線的行車時間，會詳細考慮不同方案，例如安排 279A 號線改以其他地點為總站，因現時已有 279X 號線以港鐵青衣站為總站。

170. 張正皓議員提出以下問題及意見：

- (a) 他詢問九巴公司對巴士行駛大欖隧道的看法。他指該隧道收費較城門隧道昂貴，但認為可以考慮把成本轉嫁消費者；

- (b) 他指新城市廣場對出的沙田公路車流高，建議 278X 號線及由北區往葵青及荃灣區的其他巴士路線可行駛大欖隧道，從而減輕過海隧道巴士 978 號線的負擔。他認為 678 號線甚至所有北區往葵青和荃灣區的巴士路線也可從這方面考慮；
- (c) 運輸署表示乘客現時可乘搭 279X 號線轉乘其他巴士路線，他指此乘車方法仍比 278X 號線快捷，因不用於沙田堵車；
- (d) 若運輸署與九巴公司批准北區往葵青和荃灣區的巴士路線行駛大欖隧道，可減輕城門隧道公路的壓力，並緩解新界環迴公路的運輸壓力。他希望運輸署與九巴公司研究建議是否可行；以及
- (e) 他指 278X 號線的載客量正逐漸下跌，但認為該線是有需求的，並建議可在回程路線增設大河道一站。然而，該線途經城門隧道的路段嚴重擠塞(特別是在繁忙時間)，而北區作為使用者，應協助解決此交通擠塞問題。

171. 主席建議可先嘗試增設 278X 號線特別班次行駛新路線，測試市民對此走線的歡迎程度；若反應良好，客量增加便可降低成本，這總比任由 278X 號線載客量逐漸減少好。

172. 鄧政傑先生回應稱，九巴公司曾作內部研究，若 278X 號線行駛大欖隧道，乘客便無法使用城門隧道轉車站的轉乘服務。再者，汀九橋及深井交匯處於繁忙時間同樣擠塞。在正常的交通情況下，行駛城門隧道應較為快捷。九巴公司作為北區主要交通工具的營辦商，亦觀察到堵車的時間及時段愈來愈長，影響營運狀況。他續稱，若 278X 號線行駛大欖隧道，技術上是複雜的。他期望日後大埔公路工程完成後，情況得以改善，亦樂意探討調整路線的安排，例如 279A 號線不以港鐵青衣站為總站的方案，並會與委員緊密接觸。

173. 主席請運輸署及九巴公司研究方案，並探討吐露港公路及 279A 號線是否有改善的空間。

第 19 項——提案：要求盡快延長海聯廣場巴士站上蓋
(委員會文件第 99/2020 號)

174. 主席介紹委員會文件第 99/2020 號，並詢問九巴公司該工程的時間表。

175. 譚浚熙先生回應，手上沒有相關資料，會在會後詢問同事。他補充，受疫情影響，上蓋工程需時較長。他會請同事加緊留意，盡快處理工程。

176. 陳旭明議員表示，九巴公司早已收到此提案，應在會議前留意該工程的進度，並準備齊全資料。另外，他指出九巴公司在非疫情期間進行的各類工程，包括巴士站上蓋、顯示屏、座椅的安裝工程，也出現進度落後的情況。

177. 周錦豪議員表示曾與譚浚熙先生就海聯廣場小巴士站擴闊工程溝通，得悉因程序及行政問題，工程預計待 2021 年方能完成。他詢問可否加快施工進度，抑或預計完工日期不變。

178. 主席補充，海聯廣場巴士站現已延長排隊的位置，情況有所改善。然而每當下雨或陽光猛烈的時候，乘客不會按規矩排隊，巴士到站時便會發生爭先恐後的情況，造成爭執。由於預計日後會有更多巴士路線途經該站，他相信盡快完成加建上蓋工程有助未來運作更順暢。他請九巴公司會後聯絡個別委員，回覆工程的時間表。

179. 譚浚熙先生澄清，運輸署是於九巴公司作出書面回應後，才告知九巴公司已批准有關工程。他要先向相關同事了解是否已正式收悉署方批准通知，再向委員交代。就是項工程，他相信完工時間仍然維持於 2021 年。如資源許可及工程進度良好，九巴公司會盡快完成工程。

(會後按語：運輸署已於 2020 年 9 月 7 日就延長和睦路海聯廣場巴士站上蓋向九巴公司發出批准信件。)

180. 主席請九巴公司就有關議題於會後聯絡個別委員。

九巴公司

第 20 項——其他事項

(a) 臨時動議：關注港鐵測試東鐵線新訊號系統時的問題

181. 主席表示，他在會前收到由郭堦豐議員提出的一項臨時動議，該動議由陳旭明議員、黃凱盈議員和林子琮議員和議。有關動議載於附件。

182. 郭堦豐議員介紹臨時動議。由於沒有相關部門代表列席會議，他建議把有關議題轉交北區區議會大會繼續討論。

183. 主席詢問委員是否同意將臨時動議納入議程。沒有委員提出反對，委員會通過將臨時動議納入議程。

184. 張正皓議員建議把有關議題轉交鐵路事宜工作小組繼續討論。

185. 陳惠達議員同意張正皓議員的建議。他表示早前已與秘書處安排於 2020 年 9 月 12 日早上進行實地視察，並希望可在 9 月最後一個星期召開鐵路事宜工作小組會議，向港鐵公司反映視察結果。鑑於現時新信號系統出現問題，他希望可在 9 月 28 日那個星期召開會議，要求港鐵公司交代事宜。要是待 10 月 13 日的區議會大會會議才商討此議題，便要再等兩星期，實屬太遲。

186. 陳旭明議員表示同意。基於有關議題的迫切性，於鐵路事宜工作小組會議進行討論較快捷。

187. 主席同意把有關議題轉交鐵路事宜工作小組繼續討論，並請委員就臨時動議進行表決。他表示，根據《北區區議會常規》第 31(1)條，如動議在投票中得到絕對多數票的支持便獲得通過。絕對多數票指在所投有效票中(不包括棄權票)超過一半的票數。

188. 就此項臨時動議，表決結果是 14 票支持(林子瑋議員、林淑菁議員、周錦豪議員、袁浩倫議員、陳旭明議員、陳梓峯議員、陳惠達議員、郭堃豐議員、張正皓議員、張浚偉議員、黃凱盈議員、蔣旻正議員、劉其烽議員和羅庭德議員)，沒有委員反對或棄權。臨時動議得到絕對多數票的支持，獲得通過。

(註：進行上述表決時，會議有 15 名委員列席。由於溫和達議員於此時不在席，因此只有 14 名委員參與表決。)

(會後按語：有關議題已於 2020 年 9 月 29 日舉行的鐵路事宜工作小組第 2 次會議上討論。)

(b) 要求開辦城巴 B7 號線前必須諮詢委員會

189. 蔣旻正議員表示希望跟進城巴 B7 號線事宜。他表示，上水圍居民留意到 B7 號線近日於上水寶運路進行試車，並對此表示關注。由於居民對開辦該線的方案有所保留，他希望查詢開辦該線的時間表，並反映居民的意見。

190. 龔樹人先生回應如下：

(a) 城巴公司目前正在北區進行車長訓練及道路模擬訓練，讓車長認識區內環境，此安排不限於 B7 號線。有關訓練在過往幾星期(包括星期六、日)的上午非繁忙時間進行，車長就 B7 和 B8 號線作每半小時一趟的駕駛練習；

(b) 由於現時上水圍附近正進行工程，車長練習時未能依

時按原定計劃休息，只能把巴士短暫泊於停車灣。他希望上水圍居民能夠釋疑，並指城巴公司是在提供服務，而非打擾他們；

- (c) 城巴公司曾與運輸署和個別委員到 B7 號線的相關位置講解情況及聽取意見，並備悉委員的意見，包括路線設定、增減巴士站及推出車費優惠。城巴公司亦已與運輸署交流細節及制定方案，將會按難易程度，逐步落實委員的建議，如增減車站、推出八達通轉乘優惠等；
- (d) 得悉委員會已就粉嶺車站路行人通道加建上蓋及車長休息室的事宜去信地政總署。城巴公司會待地政總署回覆後，調整粉嶺車站路的相關安排。但由於未有香園圍口岸的實際運作時間，城巴公司暫以不阻礙整體人流和車流為方針，會配合工程疏導人流；
- (e) 在 B7 號線的硬件方面，城巴公司會再修正車長休息室的方案。由於預料初期客量偏低，暫時傾向除了排隊設施外，不興建其他設施，待日後再按需求處理；以及
- (f) B7 號線的班次將會調低到 20 分鐘一班，即一小時三班車的基本班次。

191. 黃炳祥先生回應如下：

- (a) 開辦 B7 號線的目的為提供直接巴士服務，方便北區居民往返北區及香園圍管制站，並為該處提供接駁鐵路的服務；
- (b) 運輸署一直與相關委員保持密切聯繫，並已安排實地視察，從而了解委員對 B7 號線的意見，亦因應委員意見修訂站點、行車路線和班次，例如把總站由翠麗花園改為寶運路、往北區方向的路線改為取道新運路而不經港鐵粉嶺站，以及班次改為每 20 分鐘一班；

- (c) 運輸署已於 2020 年 5 月 22 日發出文件，告知委員署方在與他們緊密聯繫後所作出的修訂，並臚列往後的工作安排。他重申，運輸署一直與相關委員保持密切聯繫，希望修訂方案可取得平衡，既方便 B7 號線的乘客轉乘鐵路，亦不會影響粉嶺車站路的交通情況；以及
- (d) 運輸署與城巴公司會繼續按 2020 年 5 月 22 日發出的修訂文件推展 B7 號線服務的準備工作，希望委員理解。

192. 龔樹人先生補充，沒有 B7 號線的話會影響 79K 號線的現有服務，並加重坪輦路、沙頭角路、蓮麻坑及打鼓嶺一帶的交通負荷。他續稱，B7 號線的定位是盡快將不需要長期逗留於區內的人帶離北區。

193. 陳旭明議員認為運輸署和城巴公司沒有直接回應蔣旻正議員的問題，並詢問現時 B7 號線的推展階段，以及會否再諮詢委員會，還是已決定按 2020 年 5 月 22 日的文件所載方案予以推展。

194. 黃炳祥先生重申，運輸署已於 2020 年 5 月 22 日向委員發出文件，現正與城巴公司按照該文件推展 B7 號線服務的工作。

195. 陳旭明議員再次詢問運輸署會否再就 B7 號線諮詢委員會。

196. 黃炳祥先生回應，現階段沒有計劃再諮詢委員會。

197. 陳旭明議員提出以下提問及意見：

- (a) 運輸署是否已決定落實 B7 號線；
- (b) 他相信不能阻止運輸署強行落實該線，然而署方要記着：官逼民反。不少委員已反映當區居民不贊成 B7 號線及其走線。他指署方不斷強調一直與委員保持溝

通，他就此詢問署方曾與哪位委員見面，並接納誰的意見。他早前與主席溝通，共識是 B7 號線修訂後會再諮詢委員會，但現在署方卻表示已落實；

- (c) 運輸署早前表示設立 B7 號線的目的是將不需要長期逗留於區內的人帶離北區，但現在卻把這些人帶到區內民居附近。他質疑北區居民是否真的需要此路線往返口岸，還是乘搭港鐵比較方便；
- (d) 北區居民對現時開辦 B7 號線有所疑慮，因目前關口人流不多，但 B7 號線還是安排每 20 分鐘一班，詢問若人流多的時候會是什麼情況。他認為署方沒有尊重委員的意見；以及
- (e) 他作為祥華邨的區議員，表明不想要 B7 號線，並詢問其他委員的意願。

198. 黃凱盈議員表示 2020 年 5 月 22 日發出的只是修訂文件，沒有落實 B7 號線的意思。B7 號線的目的是連接香園圍口岸與港鐵站，詢問為何會設有鄰近民居的站點，並認為把車站設於沒有民居的位置能減少爭議。她續稱，收到修訂文件後曾與署方溝通過，但結果也沒有分別。她表示粉嶺中心的業主立案法團已表明反對，希望部門重新考慮是否開辦 B7 號線。

199. 陳旭明議員補充，希望不要把 B7 號線跟 79K 號線捆綁，指稱這是兩條不同的巴士路線，不應一起討論。若擔心 79K 號線乘客過多，則應加密班次。

200. 張正皓議員提出以下意見：

- (a) 就城巴公司代表提到若沒有 B7 號線，79K 號線會受影響，他質疑若以相同邏輯思考，剛才提及同樣屬於關口路線的 W3 號線刪減服務，為何又不支持為 270A 號線加密班次，因 270A 是 W3 的近似替代路線，正如 79K 是 B7 近似的替代路線；
- (b) 按運輸署有關 678 號線的邏輯，現階段 B7 號線的載客

率既為 0%，目前亦無須開設該線；

- (c) 他認為對待 B7 號線和 W3 號線應一視同仁。若在香港圍管制站未開通客運前便開辦 B7 號線，便應立即恢復 W3 號線，因為兩者情況相若；
- (d) 就 B7 號線的走線，他欣悉不再行經翠麗花園而改經上水圍，並認為可再作討論；以及
- (e) 他認為因應疫情，香港圍管制站一天未開通客運，也不需要急於開辦 B7 號線，並有時間再作商討。

201. 主席重申，B7 號線從未得到委員會支持，而運輸署剛才回應指現階段沒有計劃再諮詢委員會，因此詢問部門是否正式繞過議會，當香港圍管制站開通客運時，便會開辦 B7 號線。他表示這並不是第一次跟運輸署討論此事，而當區區議員亦表示不同意，就此詢問部門是否不理會委員的意見。

202. 黃炳祥先生就委員的意見和問題綜合回應如下：

- (a) 運輸署從來沒有打算繞過議會。署方尊重各位委員的意見，因此安排了實地視察及透過不同渠道與委員溝通，然後再修訂方案；
- (b) 運輸署一直視北區區議會為合作伙伴，相信此原則從來和以後也不會變改；以及
- (c) 當有新口岸啟用時，運輸署有負責安排相關交通運輸配套。

203. 陳旭明議員詢問運輸署會否再就 B7 號線諮詢委員會。

204. 黃炳祥先生回應，署方現階段沒有計劃諮詢委員會。

205. 陳旭明議員詢問運輸署最後會否就 B7 號線諮詢委員會。

206. 主席詢問運輸署，「現階段沒有計劃諮詢委員會」是指不會再諮詢委員會，還是完成方案後會再作諮詢。

207. 黃炳祥先生再次回應，署方現階段沒有計劃諮詢委員會。

208. 陳旭明議員詢問運輸署，在未諮詢委員會前會否開辦 B7 號線。

209. 黃炳祥先生回應，有關開辦 B7 號線的籌備功夫一直進行中，並會繼續下去。

210. 陳旭明議員詢問運輸署，可否承諾在未諮詢委員會前不開辦 B7 號線。

211. 黃炳祥先生詢問委員對開辦 B7 號線是否有其他意見。

212. 陳旭明議員再次詢問運輸署，可否承諾在未諮詢委員會前不開辦 B7 號線，並稱這是原則問題。

213. 黃炳祥先生詢問這是否委員的共識。

214. 陳旭明議員詢問是否有委員反對運輸署須承諾在未諮詢委員會前不開辦 B7 號線。

215. 主席表示沒有委員反對運輸署要作出以上承諾，並請運輸署代表把委員共識向署方反映。

216. 陳旭明議員詢問運輸署可否即時作出回應。

217. 黃炳祥先生回應，表示運輸署收到訊息：全體委員希望 B7 號線的方案能再次諮詢委員會。

218. 主席更正，是全體委員「要求」部門再次諮詢委員會。

219. 黃炳祥先生再次回應表示，署方備悉委員意見。

220. 陳旭明議員表示不應每次都要就類似事宜作出要求。若不需要委員會通過，委員會及投票的意義何在。諮詢委員會乃基本要求而非特別規定，並表示任何路線均須經委員會通過。除非運輸署表明委員只是諮詢角色，署方擁有最後決定權，他便無話可說。

221. 郭堦豐議員指出，他於第 2 次委員會會議上曾表明不希望 B7 號線設於民居附近，希望運輸署認真考慮。此外，他詢問天平路近天朗樓的的士站加設上蓋工程的進度。

222. 主席總結，要求運輸署就開辦 B7 號線再次諮詢委員會，而該線在未得到委員會同意前，不得開辦。他表示委員會會就此事致函運輸署署長，並請秘書準備有關信件。

秘書處

(會後按語：委員會已於 2020 年 10 月 27 日致函運輸署署長。)

223. 黃炳祥先生回應，就加設上蓋工程的進度，他會於會後聯絡郭堦豐議員，告知其最新的工程進度。

運輸署

第 21 項——下次會議日期

224. 主席宣布，下次會議將於 2020 年 11 月 9 日(星期一)上午 9 時 30 分在北區區議會會議室舉行。

225. 會議於下午 2 時 44 分結束。

北區區議會秘書處
2020 年 11 月

交通及運輸委員會

14/9/2020

臨時動議：關注港鐵測試東鐵線新訊號系統時的問題

背景：

為配合沙中線過海段，港鐵東鐵線新訊號系統及新列車原定於 9 月 12 日開始投入服務，開始 12 卡及 9 卡列車「混跑」措施，惟於 9 月 10 日被報章揭發新訊號系統於測試期間，曾出現列車行車路線重複設定情況，最後放棄於原定日子啟用新訊號系統。

提問：

1. 請問港鐵何時發現新訊號系統會出現列車行車路線重複設定情況？請問港鐵於測試期間出現相關事故次數及涉事路段？
2. 請問是次延遲轉用新訊號系統會否令沙中線過海段延遲通車？
3. 請問為何港鐵於測試期間發現系統出現問題，仍於 8 月 28 日向外堅稱「新訊號系統一切準備就緒」，而非主動呈報機電署？
4. 請問通報機制是否只靠港鐵主動通報？機電署過往有否主動抽查東鐵線訊號系統測試？

動議：

要求港鐵及機電署向北區區議會詳細交代東鐵線訊號系統測試技術事故

動議人：郭樹培

和動議人：

陳旭明 郭樹培 黃凱盈 林子琮