

**北區區議會(2020-2023)**  
**交通及運輸委員會(9/2021-12/2023)**  
**第 5 次會議記錄**

---

日期：2022 年 7 月 11 日(星期一)

時間：下午 2 時 36 分

地點：北區民政事務處會議室

出席者

		<u>到席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席：	高維基議員	會議開始	會議結束
副主席：	溫和達議員, MH	會議開始	會議結束
委員：	周錦豪議員	會議開始	會議結束
	侯志強議員	下午 2:43	下午 3:10
	侯福達議員	會議開始	會議結束
	陳月明議員	會議開始	下午 3:27
	羅庭德議員	會議開始	會議結束
秘書：	陳芍希女士	北區民政事務處行政主任(區議會)3	

列席者

黎錫芊女士	署理民政事務總署北區民政事務助理專員(1)
歐陽子強先生	北區民政事務處高級行政主任(區議會)
胡敬海先生	運輸署高級運輸主任／北區 1
王可欣女士	運輸署高級運輸主任／北區 2
葉祖蔭先生	運輸署工程師／北區 1
張劍虹先生	運輸署工程師／北區 2
朱浩民先生	運輸署工程師／特別職務 2
范若阳先生	路政署工程項目統籌 1／新界東
陸彥材先生	土木工程拓展署工程師／9(北)
黃天樂先生	香港警務處大埔警區行動主任(署理)
徐翼福先生	香港警務處大埔警區交通隊警署警長
葉銘賢先生	香港警務處邊界警區督察(行動)(特別職務)
許順興先生	香港警務處邊界警區交通隊警署警長
黃裕廷先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理車務總監 (東部)
黃程遠先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(車務)
李侃陵先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)

周子灝先生 九龍巴士(一九三三)有限公司項目主任  
聶珮林女士 九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(公共事務)  
龔樹人先生 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司營運及工程主管

議程第 3 項

邱俊偉先生 北區民政事務處工程督察(上水及打鼓嶺)

議程第 3 至 4 項

徐毓明先生 地政總署行政助理(北區地政處)

未克出席者

李冠洪議員, MH

李國鳳議員

開會辭

主席歡迎各委員、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，並歡迎首次列席會議的新任運輸署高級運輸主任／北區 1 胡敬海先生、路政署工程項目統籌 1／新界東范若陽先生，以及香港警務處(下稱「警務處」)大埔警區行動主任(署理)黃天樂先生和邊界警區督察(行動)(特別職務)葉銘賢先生。此外，城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(下稱「城巴公司」)助理企業傳訊經理鍾佩怡女士因另有公務，未能出席是次會議。

2. 主席表示，是次會議有兩位委員請假。李國鳳議員表示因需要出席鄉事委員會會議，未能出席是次會議。由於他的缺席理由符合《北區區議會常規》(下稱「《常規》」)有關規定，委員會批准他的缺席申請。

3. 主席表示，李冠洪議員表示因被列為冠狀病毒密切接觸者，須居家隔離，故未能出席是次會議。由於李冠洪議員的缺席理由並非《常規》列明的情況，他請委員會考慮是否批准李議員的缺席申請。

4. 主席續稱，李冠洪議員被列為新冠病毒病患者的密切接觸者，其議員辦事處亦因而須暫時關閉，故認為委員會可考慮批准他的缺席申請。由於其他委員沒有意見，委員會批准李冠洪議員的缺席申請。

### 第 1 項——通過 2022 年 5 月 11 日第 4 次會議記錄

5. 委員會通過第 4 次會議記錄。

### 第 2 項——提案：要求於粉嶺置福圍至港鐵粉嶺站 B 出口行人路上蓋加設遮光網

(委員會文件第 15/2022 號)

6. 溫和達議員介紹委員會文件第 15/2022 號。

7. 主席表示，路政署已就提案提交書面回應，他詢問其他委員有否意見，以及路政署有否補充。

8. 范若阳先生表示路政署沒有其他資料補充。

9. 溫和達議員表示，他曾與相關工程師聯絡，得悉路政署現正收集遮光網物料的資料，期望該署能盡快落實工程各個項目，不要待冬天才動工。

10. 主席總結，溫和達議員建議在該段行人路上蓋加設遮光網，目的是避免市民受到猛烈陽光照射，他希望路政署在會後繼續與溫議員溝通，跟進有關情況。路政署既已在研究加裝遮光網，他相信有關工程在技術上並不複雜，屬簡單的利民工程，期望可早日動工。

第 3 項——提案：要求禁止超過七米長載有易燃危險物品的重型油車駛入上水坑頭村

(委員會文件第 16/2022 號)

11. 主席歡迎地政總署行政助理(北區地政處)徐毓明先生和北區民政事務處工程督察(上水及打鼓嶺)邱俊偉先生列席會議。

12. 侯福達議員介紹委員會文件第 16/2022 號。

(侯志強議員於此時到席。)

13. 主席表示，運輸署和地政總署已就提案提交書面回應，他詢問委員有否其他意見。

14. 侯福達議員表示，那些超過七米長的重型油車多數屬於金門公司，並指出上水坑頭村的路面大都有損毀，且避車處不足，使村民經常飽受塞車和路面不平之苦，期望當局能正視此問題。

15. 葉祖蔭先生回應，運輸署的管理範圍只限於坑頭路近 106 號的位置，該位置現已限制七米或以上長度的車輛在早上 7 時至 9 時半進入該處以南的道路，而是項議程涉及的一段「鄉村通道」卻不在運輸署的管理範圍。他指署方可協助安排設置適當的路牌，惟擔心設置路牌後會影響道路後段的使用者，故須在相關持份者均同意的情況下，方可設置路牌禁止某類型車輛駛入。總括而言，運輸署對此提案並無異議，但由於該路段牽涉道路使用者和村民，亦須考慮七米或以上長度的車輛(包括油車)或有駛入該路段的需要，若相關持份者均同意全日 24 小時禁止七米或以上長度的車輛進入該範圍，署方可以安排設置適當的路牌。

16. 侯福達議員補充，該運油車只是進入金門公司載油，車輛無須長達七米，可以換較小的車輛駛入。再者，載有易燃危險物品的重型油車駛入村內，始終存有危險性。

17. 主席表示，就侯福達議員要求全日禁止超過七米長車輛進入坑頭村，有關道路交通繁忙，如果只在早上 7 時至 9 時半的時段禁止該等車輛駛入村內，似乎作用不大。他明白運輸署只可在其管轄範圍內設置路牌，如在圍村、鄉村等地方的道路，運輸署便沒有權限設置路牌。他詢問這是否涉及地政總署的權限。以他所知，很多圍村和村公所因曾經發生交通意外，故均有設置路牌禁止長車及拖頭進入。他希望運輸署可在管轄範圍內加設限制超過某一長度的重型車輛進入圍村的警告牌，在鄉村外圍限制有關車輛進入。另一方面，他詢問地政總署的現行處理方法。

18. 徐毓明先生回應，許多鄉村道路並不屬於政府部門的管轄範圍，尤其是私人土地，地政總署只可按照私人土地契約處理。一般而言，新界鄉村多數屬於舊批農地，而舊批農地的土地契約並沒有道路使用條款，故此署方未能提供相關協助。

19. 侯福達議員表示，鄉村道路一直由北區民政事務處(下稱「民政處」)工程組負責維修。他認為鄉村道路除了用作消防通道外，不可讓其他重型車輛使用，以免對居民構成危險。

20. 邱俊偉先生回應，鄉村道路是由民政處負責維修的，在一般情況下，如發現道路損毀或地區人士作出有關道路的申請，處方才會翻查土地權限。若屬政府土地，處方會向地政總署申請臨時撥地；若屬私人土地，則須取得相關的業主同意書後才進行工程。他指民政處只負責維修，道路管理並不屬其管理範疇。

21. 主席表示，現時超過七米長的重型油車只是被禁止在早上 7 時至 9 時 30 分的時段駛入村內，但仍可在其他時段進入。他建議侯福達議員與運輸署調查有關位置的交通流量及影響程度，並諮詢村民的意見，再考慮是否全日禁止有關車輛駛入村內。

22. 侯福達議員表示，相關村代表及村民一致同意全日禁止超過七米長的重型油車進入村內。

23. 葉祖蔭先生表示，現時沒數據顯示有多少持份者支持或反對，而運輸署須知道各持份者的意見，並得到持份者的同意後方可設置有關路牌。他指有關的諮詢工作須交由民政處負責。

24. 侯福達議員請民政處協助進行諮詢工作。

25. 邱俊偉先生回應，有關諮詢工作並非由工程組負責，須聯絡相關同事再作考慮。

26. 主席表示，在一般情況下，若區議員收到政府部門(如運輸署)的地區諮詢文件，相關的諮詢工作都是由民政處負責的。

27. 邱俊偉先生回應指，相關諮詢工作一般都會交由民政處的聯絡組同事負責。

28. 黎錫芊女士表示民政處會於會後與侯福達議員及運輸署商討。

民政處  
運輸署

#### 第 4 項——提案：要求增加沙頭角墟的泊車位數量 (委員會文件第 17/2022 號)

29. 主席歡迎地政總署徐毓明先生繼續參與此項議程的討論。

30. 主席介紹委員會文件第 17/2022 號。他表示，運輸署、警務處、地政總署及規劃署已就提案提交書面回應；規劃署則未能派員出席是次會議。他續稱，除了建議各部門積極覓地招標作短期臨時停車場外，他亦建議將巴士總站旁的短期租約停車場改為由運輸署管理的公眾停車場。他指現時的管理者服務質素差劣，而車場招標條款寬鬆，難以規管營辦商的服務質素。該處的環境衛生、土地管理狀況差劣，加上沒有管理員駐場，使之更缺乏管理。就此建議，地政總署回覆指，若相關部

門屬意將有關停車場改為由政府管理，署方會適時配合；而運輸署則沒有正面回覆，他詢問署方有何意見。

31. 溫和達議員表示，沙頭角墟面積細小，一向缺乏泊車位，若只設小型停車場，會為執法者和使用者帶來不便。隨着沙頭角的人口增加，不論貨車或私家車的數量亦會日益俱增，他建議將該臨時停車場改建為多層停車場，盡量增加地積比率。該地為沙頭角中心點，除非有更重大用途，否則應改為多層停車場，相信有利日後發展。他認為地區的基建不應受限於《香港規劃標準與準則》，應讓基建先行，因此建議將該處改為多層停車場，以容納更多車輛，方便居民。

32. 張劍虹先生回應，運輸署早前曾考慮在該臨時停車場引入多層式自動泊車系統，但經考量後認為該地受面積所限，營運方面會較為困難，未能收回成本。該地現時為「爛地」停車場，待租約完結後，署方會考慮改為其他形式的泊車場地。

33. 主席詢問該臨時停車場是否已是第二次招標。長遠而言，他建議把該臨時停車場改由政府管理，認為與現時營運商相比，政府管理會較佳，希望運輸署可繼續跟進事宜。

34. 溫和達議員表示，該臨時停車場鄰近污水處理廠，建議把兩地合併規劃管理，以擴大該地面積。他希望部門備悉意見，並建議委員會致函有關部門。

35. 主席表示，溫和達議員的建議涉及沙頭角整體規劃發展，他亦曾向規劃署建議將有關地點改建為政府綜合大樓，為居民提供充足車位，惟明白此事並不由規劃署作主，署方只能在土地合適及沒有其他衝突的情況下，將建議轉介相關部門考慮。他認為現時最重要是解決泊車位不足的問題，在短期內尋覓閒置的官地，提升其使用率。他續指現時政府發展北部都會區，將逐步解禁沙頭角禁區，此發展會帶來很多交通配套和社會問題，包括泊車位不足。然而他並非現下才提出泊車位不足的問題，他在提案中亦有特別向警方查詢現時禁區內發出的車輛許可證數目，根據警務處的書面回應，現時合共發出近一萬張車輛禁區許可證，當中政府及工作需要的外判車輛佔近兩

成，而近八成是居民自用車輛。他指沙頭角墟面積並不大，公眾及私人的泊車數量合共只有 500 多個，屬嚴重不足。他希望運輸署與地政總署互相配合，在短期內覓地增設臨時泊車位，長遠則善用土地增設停車場。各部門如有任何消息，亦可與他聯絡。

### **第 5 項——提案：要求於沙頭角順昌街建設單車停泊處**

(委員會文件第 18/2022 號)

36. 主席介紹委員會文件第 18/2022 號。他表示運輸署回覆指現正就他的建議進行調查及研究，若反應正面，會要求路政署進行相關工程。他指出沙頭角有不少市民踏單車，許多屋苑及香港房屋協會辦事處外的行人路有大量單車停泊，他並非不滿單車停泊，而是認為單車泊位數量不足。他認為有關位置已作平整，適合作為單車停泊處，希望署方考慮。

37. 張劍虹先生回應，運輸署已進行調查及研究，發現該處的確有不少單車沒有空位停泊。署方會建議在該位置設置單車泊架，稍後會進行地區諮詢。如沒有收到反對，會要求路政署進行相關工程。初步預計可設置 40 多個單車泊架。

### **第 6 項——提案：要求新增粉嶺站 C 出口巴士站**

(委員會文件第 19/2022 號)

38. 羅庭德議員介紹委員會文件第 19/2022 號。他認為運輸署對於他的提案建議，回應並不正面，而九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)則持開放態度。他展示巴士 78A 號線上落客情況的圖片，圖中所見候車的隊伍很長，排在隊伍最後的人更要站到天桥位置。他指運輸及物流局的施政方針中表明會「就興建和改善本港運輸基礎設施，作出規劃和予以落實，並着重發展鐵路」，而 78A 號線明顯是接駁皇后山及港鐵粉嶺站的交通工具，但現時該線的车站(粉嶺名都站)並非直接緊靠鐵路站，而該站亦沒有其他巴士線轉達外區，純粹只因為該站的使用率不高，故徵用該站。他認為隨着粉嶺區人口增



長，當局在規劃基礎配套設施時應考慮其公共性質，正如運輸及物流局的施政方針中所提及，需要改善公共交通服務的質素並加以協調，惟運輸署卻回覆因會影響多條非專營巴士服務的乘客上落，故不予以協調。他認為乘客受影響是無可避免的，未來皇后山的人口有 3 萬，粉嶺北有 7 萬人，若需要有巴士接駁港鐵粉嶺站及沙頭角公路沿線區域，就更需要加強硬件配套。他質疑運輸署為何不履行運輸及物流局所提出「改善公共交通服務的質素並加以協調」的方針。此外，運輸及物流局的另一方針為「有效地管理道路的使用，減少交通擠塞並促進道路安全」，他就此反問署方，現時粉嶺車站路負載已經飽和，而近港鐵粉嶺站 C 出口外卻有地方讓大量的私營車輛停泊，這是否符合當局所提倡的方針？他希望署方能正面回應。

(侯志強議員於此時離席。)

39. 胡敬海先生回應，運輸署理解及備悉羅庭德議員要求新增港鐵粉嶺站 C 出口巴士站的建議，並知悉巴士 78A 號線在粉嶺名都站的候車情況。署方在考慮整體的公共交通配套和設施時，一方面需要顧及巴士乘客的需要，另一方面亦需要考慮其他持份者，包括非專營巴士及其他道路使用者使用一般上落乘客區的安排及需要。考慮到現時上述停車灣有多條非專營巴士服務停靠讓乘客上落，而該停車灣亦為其他車輛於粉嶺站的主要上落客處，因此署方現階段建議優先改善粉嶺名都站巴士站的候車安排；至於在港鐵粉嶺站 C 出口外增設巴士站的建議，署方會適時檢視粉嶺車站路各類公共交通服務的營運情況，並研究於其他合適的位置重置非專營巴士服務上落點的可行性。

40. 羅庭德議員對於運輸署的回覆有以下三點回應：

- (a) 他認為新增港鐵粉嶺站 C 出口巴士站跟擴闊粉嶺名都巴士站是兩回事。除 78A 號線外，78K 及 79K 號線亦需要足夠位置靠站，以減少出現車龍。他希望運輸署能在會後提供有關 78K 及 79K 號線使用率的數據，以對比港鐵粉嶺站 C 出口的使用率，以便繼續討論此事項；
- (b) 他詢問運輸署有否就尋找合適位置重置非專營巴士服務上落點訂立時間表。他續指，新界東文化中心和粉嶺北

發展將於 2025 年落成，署方會在該年之前或後完成研究；

- (c) 運輸署回應指會適時檢討，他詢問在甚麼情況下為「適時」。他認為巴士站理應有足夠位置供候車乘客排隊，但現時卻未能達到，故「現時」便正是適切的時機作檢討；他質問若然現況仍未算是「適時」，那麼何謂「適時」，並要求署方解釋「適時檢討」的標準。

(黃裕庭先生於此時到席。)

41. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並表示完全理解 78A 號線於粉嶺名都站的乘客候車情況。運輸署已檢討 78A 號線的候車安排，並因此建議為粉嶺名都巴士站進行擴闊工程，希望有關措施可改善現時的乘客候車情況。此外，就港鐵粉嶺站 C 出口增設巴士站的建議，考慮到現有的非專營巴士服務的乘客和其他持份者均需要使用有關位置上落，署方現時未有考慮有關建議。若日後有新發展或有新的公共運輸服務，運輸署將會整體檢視粉嶺車站路的運輸配套和乘客的候車安排。

42. 羅庭德議員希望運輸署能提供有關巴士及非專營巴士的車流量數據，好讓委員檢視署方現時的安排是否適宜。

43. 主席表示對改劃港鐵粉嶺站 C 出口外的停車灣作巴士站有所保留。他認同該停車灣有其作用，因其使用率非常高，居住在上水、粉嶺、沙頭角和打鼓嶺等地的居民會自駕接送往返該處，鄉郊小巴、校巴及公司員工車等亦會使用該停車灣，故若把停車灣改劃巴士站，他擔心會影響交通流量。他有以下建議：(一)，擴闊現時 78K 及 79K 號線巴士站前後的空間；(二)，移除近粉嶺名都至戲院位置的花槽，改劃作避車處。現時粉嶺車站路已經非常繁忙，花槽完全沒有觀賞價值，只是種植雜草，浪費道路空間資源，而戲院落成後花槽附近的違泊問題更加劇。他指出粉嶺日後將有許多基建落成，人口增多，而此站為重要的交通樞紐，有必要一併研究粉嶺車站路和粉嶺名都巴士站的擴展工程。他希望運輸署再作研究，並繼續與羅議員跟進溝通，改善巴士站的情況。

44. 羅庭德議員要求運輸署於會後提供有關的數據。

45. 胡敬海先生回應，運輸署將於會後與署方的交通工程師一併檢視及回應主席和羅議員的意見。

運輸署

**第 7 項——提案：要求擴闊粉嶺名都巴士站**  
(委員會文件第 20/2022 號)

46. 羅庭德議員介紹委員會文件第 20/2022 號。他展示有關 78A 號線候車情況的圖片，並表示此車站的落車位置有一條小路通往港鐵粉嶺站，故落車乘客會與排隊上車的乘客相撞。九巴公司已就上述情況作出改善，把候車的排隊方向改為往天橋方向延伸，惟受該處花槽阻礙，該路段較為狹窄，故他建議移除部分花槽，擴闊該位置並改為巴士站。他樂見運輸署作出正面回覆，而路政署亦正進行有關諮詢，故詢問現時的諮詢進度，以及何時可落實有關工程。

47. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並請張劍虹先生補充有關諮詢進度方面的資料。

48. 張劍虹先生表示，有關諮詢工作已交由民政處跟進。運輸署接獲粉嶺名都業主立案法團的意見，現正與其溝通，希望取得同意，再交由路政署進行擴闊工程，而有關工程需時約一年多。

49. 羅庭德議員感謝運輸署的回覆。他補充，除了建議擴闊粉嶺名都巴士站，他亦希望 78A 號線可改用 12.8 米長的巴士。他指一般巴士為 12 米長，增加 80 厘米長度可以多容納 30 名乘客；現時該路線班次為六分鐘一班，即一小時內有 10 個班次，如改用 12.8 米長的巴士，可多接載 300 人次。他認為擴闊工程的需時較長，詢問可否先局部改變運作模式，希望署方能一併考慮。

(陳月明議員於此時離席。)

50. 主席詢問九巴公司對羅庭德議員的建議有何回應。

51. 黃程遠先生回應以下：

- (a) 九巴公司樂意使用 12.8 米長的巴士接載乘客，以增加載客量，加快上落客速度。他指現時候車人龍較長的主因是上客的速度較慢，乘客若在下層近車門位置站立會影響上客。如改用 12.8 米長的巴士，該位置的空間會較為寬闊，方便乘客移動。此外，增加巴士長度會擴闊下層空間，可增加 30 個座位，乘載更多乘客；
- (b) 九巴公司歡迎把港鐵粉嶺站 C 出口改劃為巴士站的建議，可方便接載居民轉乘港鐵；
- (c) 現時粉嶺名都巴士站只可同時容納兩輛巴士埋站，而該處經常有違泊車輛影響乘客上落。九巴公司期望擴闊巴士站後，可容納三輛或以上巴士，以便接載乘客。
- (d) 九巴公司最近已調整粉嶺名都巴士站的排隊線，以便乘客有序候車，惟效果卻受花槽影響。他同意羅議員的建議，移除粉嶺名都巴士站附近的花槽，擴闊巴士站以提供更多空間予巴士安全上落乘客，並改善乘客候車情況。惟擴闊工程需時稍長，而隨着皇后山邨陸續入伙，居民出行需求上升，屆時粉嶺名都巴士站的候車情況勢必更嚴重。故長遠而言，九巴公司亦希望可把巴士站設置在港鐵粉嶺站 C 出口，並歡迎委員及政府部門提供更多的方案及意見，協助改善候車問題。

52. 胡敬海先生回應，運輸署已備悉羅庭德議員和九巴公司的意見。署方十分關注 78A 號線的乘客候車情況。他表示羅議員剛才展示的图片應是 7 月 4 日於皇后山公共運輸總站的乘客候車情況。署方得悉有關情況後，已於 7 月 5 日早上繁忙時段與九巴公司到場視察，並因應 7 月 4 日當天的候車情況，作出可行的改善措施，而隨後的候車情況已有所改善，人龍亦有所縮短。署方會繼續與九巴公司保持緊密聯繫，適時檢討候車安排。另一方面，有關將巴士增長至 12.8 米的建議，署方會適時與九巴公司檢討整體的車輛調配安排，以配合實際乘客需求及營運需要。

(會後按語：運輸署於會後表示，九巴公司已於 2022 年 8 月 1 日起調配 12.8 米長巴士營運 78A 號線，以配合乘客需求及日常營運需要。)

53. 主席總結，由於移除花槽可改善巴士站環境，相信大部份市民均會支持巴士站的擴闊工程，希望運輸署可盡快與相關的持份者溝通，並展開擴闊工程。

**第 8 項——提案：要求延長粉嶺站(蓬瀛仙館對面)巴士站上蓋**  
(委員會文件第 21/2022 號)

54. 溫和達議員介紹委員會文件第 21/2022 號。

55. 主席表示，運輸署和九巴公司已就提案提交書面回應，並指會再作研究。他補充指，該巴士站較為繁忙，有多條巴士路線前往港九地區，人流較多，值得九巴公司投放更多資源來改善巴士站上蓋設施。此舉除可為候車乘客遮風擋雨外，九巴公司亦可利用上蓋設施作商業廣告宣傳，增加廣告收益。他希望九巴公司會後與溫和達議員保持密切溝通。

**第 9 項——提案：要求在上水河上鄉及古洞巴士站加設上蓋及座位**  
(委員會文件第 22/2022 號)

56. 侯福達議員介紹委員會文件第 22/2022 號。

57. 主席表示，運輸署和九巴公司已就提案提交書面回應。他續稱，巴士站上蓋及椅子設施對居住在偏遠鄉郊的居民非常重要。居民大多為長者和行動不便的人士，而上水鄉郊和打鼓嶺區的巴士班次稀疏，乘客長時間候車十分辛苦。此外，他向運輸署和九巴公司查詢有關打鼓嶺昇平村巴士站(往上水方向)的上蓋工程進度，希望運輸署和九巴公司可一併跟進上述地點及提案所述地點的工程進度。

58. 侯福達議員表示，九巴公司曾向其秘書處指，由於白石凹巴士站的位置較為寬敞，有足夠空間加設座位；惟河上鄉及古洞巴士站的闊度卻不足夠。他明白道路空間需兼顧輪椅人士的使用，故或需擴闊道路以加建座位，希望運輸署和九巴公司再作研究。

59. 主席表示，巴士站的上蓋及加建設施工程或會受地形限制。他請運輸署和九巴公司與侯福達議員於會後到現場再作研究及溝通。

60. 侯福達議員請運輸署和九巴公司於會後與他聯絡，以安排實地視察。

運輸署  
九巴公司

**第 10 項——提案：要求開設皇后山邨往來上水站巴士線**  
(委員會文件第 23/2022 號)

61. 羅庭德議員介紹委員會文件第 23/2022 號。他表示有關提案希望開設皇后山邨往來上水站的巴士線，惟運輸署的書面回應只提及小巴線。他認為兩者有分別：小巴路途較短及快，站數較巴士少，惟車費稍高；而巴士的班次則較為穩定，載客量較多，而巴士公司亦會提供一些轉乘優惠。他指城巴公司及九巴公司對於開設皇后山邨往來上水站巴士線持開放態度，惟運輸署則只回覆有關小巴 503 號線的數據。他詢問為何火炭駿洋邨的伙數比皇后山邨少，卻可以同時有小巴及巴士線往來沙田市區，而皇后山邨的伙數多，卻只有小巴線而沒有巴士線提供。此外，他表示居民已就此提案提交聯署信，共收集了 279 個聯署要求開設皇后山邨往來上水站巴士線，當中更有居民以一人一信方式詳列背景原因，講述對此巴士線的需求。他指出當中有許多皇后山邨居民是從屯門、元朗、天水圍一帶搬遷過來，基於各種原因(如上班、上學或探親等)均需要前往粉嶺或上水，再轉乘其他交通工具前往該些地區。他認為有必要開設皇后山邨往來上水站的巴士線，期望運輸署能認真考慮，以及回應為何其他地區可以有此類巴士線，惟北區沒有。

62. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並感謝他向運輸署轉達居民的訴求。就羅議員查詢火炭駿洋邨與皇后山的公共運輸服務安排上的差別，他表示小巴 60P 號線在駿洋邨入伙前已為火炭工業區一帶的乘客在繁忙時段提供服務。因應駿洋邨及彩禾苑入伙後乘客需求的增長，九巴公司其後開辦巴士 285 號線，方便駿洋邨及彩禾苑一帶的居民於非繁忙時段往來沙田市中心。就整體運輸需求而言，該兩條路線除了服務駿洋邨和彩禾苑外，亦同時服務火炭工業區及火炭平房區一帶的乘客，故此與皇后山邨在乘客需求上有別。事實上，運輸署一直非常關注皇后山邨的公共運輸服務。為配合乘客需求的增長，營辦商已於 6 月 19 日開辦小巴 503K 號線，並已於 7 月 10 日起拓展至全日服務、加密繁忙時段班次及延長服務時間至晚上 10 時。隨着皇后山發展區的居民陸續入伙，署方會繼續密切留意來往皇后山及上水的公共運輸服務需求，適時檢討皇后山發展區的交通服務網絡，並會考慮不同持份者對皇后山發展區的公共運輸服務的意見。

63. 羅庭德議員表示，小巴 503 號線是往北區醫院而非上水站的，而小巴 503K 號線則是按乘客需求應運而生的。他認為運輸署作為管理交通的部門，理應講求數據及需求，而非以先到先得的形式決定小巴和巴士的開辦次序，後者有違邏輯和常識。此外，署方指小巴 60X 及 60P 號線會服務火炭平房區及火炭工業區，他指出上水也有工業區，而粉嶺亦有安樂村，故此性質上與沙田及火炭區相同，惟兩者在線路安排上卻有差異。他詢問為何沙田區可以有路線途經火炭工業區，但上水粉嶺區卻沒有路線途經工業區。再者，未來北部都會區將進行大規模發展，屆時會有過萬個就業機會，署方可乘此良機作檢視，帶動當區就業發展，他希望署方可重新考慮提案。

64. 胡敬海先生回應，運輸署會因應乘客需求考慮陸續加強現有的公共運輸服務，並會繼續留意居民對來往上水及皇后山的公共運輸服務需求，適時再作檢討及考慮。

65. 主席表示支持開設皇后山邨往來上水站巴士線，認為需求不小。因很多居民來自新界西北部，生活圈子也建立在該些地區。他希望運輸署與九巴公司緊密溝通，考慮開拓巴士服務，積極做好交通規劃以服務本區居民。

**第 11 項——提案：要求 78X 增設「觀塘碼頭巴士總站」作中途站以提升交通覆蓋**

(委員會文件第 24/2022 號)

66. 羅庭德議員介紹委員會文件第 24/2022 號。他補充謂居民反映 78X 號線的走線不經觀塘道。他相信當中涉及路線重疊等不同原因。由於現時該線途經觀塘碼頭，他建議順着原有路線改善，在觀塘碼頭增設站點。他已分別在去年 12 月和今年 5 月 20 日向運輸署提出有關意見，故向署方詢問相關申請的審視進度。

67. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見。他回應指城巴公司早前已向運輸署提交申請，而署方現正按照既定程序處理有關申請，期望可在 7 月內向羅議員提供進一步消息。

68. 羅庭德議員表示收到有關城巴公司增加班次的資料，故同時希望可為城巴公司爭取在北區設置巴士車廠。由於最近有公開文件顯示 78X 號線將會增加服務，導致有南區居民投訴他，指他要求增加 78X 號線的服務會減少南區的巴士服務。他認為問題關鍵在於城巴公司在北區欠缺巴士車廠，導致服務皇后山區的巴士需由西灣河駛出，而即使城巴公司有心改善服務，亦需足夠硬件配套和場地配合，希望運輸署積極考慮。自 2020 年起，北區區議會已提出在北區物色合適的地方，讓城巴公司設置巴士車廠，以改善該公司在北區的巴士服務。以他所知，城巴公司將會開辦一條新的巴士路線來往屯門及北區，以 78X 和 79X 號線為例，如新路線只提供上午及下午繁忙時間的班次，實未能解決居民出行不便的問題，亦會影響整體客量，希望運輸署可檢視有關情況。

69. 主席詢問運輸署對城巴公司在北區設置巴士車廠的事宜有否回應。

70. 胡敬海先生回應稱現時手上沒有相關資料，但已備悉羅庭德議員的意見，並會於會後向相關同事轉達其意見以供參考。



71. 主席總結，城巴公司已向運輸署申請 78X 號線在觀塘碼頭新增巴士站，而運輸署亦正在審視有關申請，希望署方可在 7 月內向羅庭德議員報告進展。

(會後按語：運輸署於會後表示，城巴公司已於 2022 年 7 月 17 日起加強 78X 號線的服務，而來回方向的所有班次亦已於觀塘碼頭巴士總站新增中途站，方便乘客來往觀塘一帶。)

**第 12 項——提案：要求 277A 及 278A 拓展服務時間至半全日**  
(委員會文件第 25/2022 號)

72. 羅庭德議員介紹委員會文件第 25/2022 號，並感謝九巴公司的配合，加強 277A 和 278A 號線的服務班次，但對服務時間仍未能延至中午感到可惜。他指疫情後的生活形態已有所改變，包括學生只需半天上學、公司員工增多了在家工作的機會等。他相信除了視乎客量，加強巴士服務的安排亦需運輸署的批准。就如在剛才改善 78A 號線候車位置的討論中，胡敬海先生指運輸署當時已立即與九巴公司代表到場視察，改善安排。就當前提案，他認為關鍵在於雖然九巴公司願意增加班次和在管理上作配合，惟負責批准的運輸署在規劃巴士路線上或有不同想法。他指 278A 號線的客量已近飽和，有潛力延長服務時間。他相信九巴公司有相關數據，希望運輸署可盡量配合，拓展該線的服務時間。另一方面，除了為皇后山區的居民爭取增加 277A 號線的服務，他亦留意到該線現時由沙頭角開出至龍山隧道迴旋處及馬尾下村後已滿座，而且該線與 78X 號線的服務對象不同，故希望運輸署可批准 277A 號線增強服務，並希望九巴公司不會因此分薄 78K 和 79K 號線的資源。

73. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見。如運輸署的書面回應所述，署方現正按照既定程序處理九巴 277A 號線加強服務的申請。至於 278A 號線，署方理解皇后山區居民對來往荃灣的公共運輸服務需求殷切，因此早前已批准九巴公司於 7 月 4 日起加強該路線的服務。此外，九巴公司已向運輸署申請延長 278A 號線的服務時間，署方現正處理有關申請，期望可於 7 月內回覆羅議員。

74. 李侃陵先生感謝羅庭德議員對 277A 和 278A 號線的意見，並就委員的意見回應如下：

- (a) 隨着皇后山邨和山麗苑陸續入伙，九巴公司留意到越來越多居民乘搭對外的交通工具，故期望可盡快提升 277A 和 278A 號線的服務；
- (b) 278A 號線已於 7 月 4 日起延長服務時間。根據初步的數據可見該線受乘客歡迎，而且該線經城門隧道前往粉嶺站、聯和墟等地點，可提升粉嶺站、聯和墟、皇后山、沙頭角公路一帶的出行速度，為乘客提供快捷的服務；
- (c) 九巴公司已向運輸署申請進一步提升 277A 和 278A 號線的服務，期望除了為乘客提供平日服務外，亦可增加假日服務，滿足居民出行的需要；
- (d) 九巴公司留意到 278A 號線擴展服務時間和班次後，由於 78A 和 278A 號線由粉嶺至皇后山的一段路線相似，故可紓緩 78A 號線的客量，並期望可改善 78A 號線在粉嶺名都站較為繁忙的候車情況；以及
- (e) 就剛才有關要求開設皇后山邨往來上水站巴士線的提案，九巴公司目前正為現有的巴士網絡推出轉乘優惠。儘管現時未有由皇后山邨直達上水站的巴士路線，乘客仍可使用轉乘優惠前往上水。如有關的建議巴士路線得以營運，相信可進一步紓緩現時 78A 號線的擠迫情況，便利皇后山區居民出行。九巴公司希望可就建議與運輸署和委員檢視現時皇后山區的巴士服務，配合居民入伙，為區內居民提供更多班次和路線。

75. 主席表示希望可進一步加強 277A 和 278A 號線的服務。他指出 277A 號線由沙頭角前往藍田，現時早上和下午繁忙時間各只有一個班次並不足夠。如羅庭德議員所言，該線由沙頭角沿路開出至馬尾下村已滿座，相信皇后山、龍躍頭和軍地一帶的居民未能受惠。他希望盡快得知 277A 號線的審批情況，以及是否會加強至早上和下午繁忙時段各有三個班次。若 277A 和 278A 號線均能夠進一步加強服務，延長至半全日服務則最為理想。

(會後按語：運輸署於會後表示，九巴公司已於 2022 年 7 月 25 日起進一步加強 278A 號線的服務，延長星期一至六(公眾假期除外)的服務時間至半全日／全日服務，並開辦星期日及公眾假期服務。此外，九巴公司亦已由 2022 年 7 月 31 日起延長 277A 號線於星期一至五(公眾假期除外)的服務時間，並開辦星期六、日及公眾假期服務。)

**第 13 項——提案：要求完善 503 及 503K 專線小巴服務**  
(委員會文件第 26/2022 號)

76. 羅庭德議員介紹委員會文件第 26/2022 號，並提出以下意見：

- (a) 有關提案中大部分的建議現已落實。自去年 12 月 21 日起，他已開始提出建議，亦在本年 4 月 1 日重提建議，惟隨着越來越多居民入伙，運輸署卻一直沒有回應。直至 6 月底，運輸署終於落實開辦小巴 503K 號線，而且最近亦由提供半日服務提升至全日服務，他希望小巴 503K 號線可維持有關服務；
- (b) 他讚揚小巴營辦商願意在年底前把車隊由招標文件所要求的 5 輛小巴增加至 11 輛，並希望運輸署減少在程序上阻撓有心經營的公共交通營辦商。他認為當資源許可且有市場需求時，署方應讓營辦商增加車輛；若非營運情況理想，營辦商便不會增加車輛，甚至會減少服務；以及
- (c) 小巴 503 號線在龍琛路上水匯站頭的違泊問題嚴重。他此前已就事宜多次與警方聯絡，惟情況一直沒有改善，並指馬會道的違泊問題同樣嚴重。他留意到警方近月已加派人手到石湖墟處理交通問題，並特別稱讚彩園邨的處理手法得宜，因警方把衝鋒隊警車停泊在便利店旁邊，驅趕等候載客或卸客的車輛，並到場指揮交通。由於小巴 503 號線會前往北區醫院，服務對象多為長者，而停泊在車站旁的私家車和運載蔬菜的貨車會影響乘客上落，故希望警方可參考石湖墟的處理方式，加強在龍

琛路上水匯指揮交通，讓小巴 503 號線的班次流轉更快。

77. 侯福達議員表示，剛才羅庭德議員所提及的小巴營辦商十分積極，但古洞鄉郊的小巴營辦商的服務質素則十分差劣。他經常向運輸署反映，指坑頭、古洞一帶的小巴時常脫班，影響居民出行，且車輛殘舊，希望署方可跟進以上問題。

78. 胡敬海先生感謝羅庭德議員和侯福達議員的意見，並就委員的意見回應如下：

- (a) 就小巴 503 和 503K 號線的安排，運輸署理解羅議員對皇后山區公共運輸服務的關注，因此已積極與小巴營辦商商討逐步加強服務。由於小巴營辦商需時聘請司機及調配額外資源，運輸署需與小巴營辦商協調及商討進一步提升現有服務的安排，因此分階段先在 6 月底開辦小巴 503K 號線於繁忙時段提供服務，其後待資源增加後於 7 月提升至全日服務。在小巴營辦商資源許可的情況下，署方會積極配合他們以加強現有的服務；
- (b) 運輸署一直有密切留意小巴 503 和 503K 號線的乘客需求。他曾在 7 月 5 日和會議當日早上到皇后山邨視察該兩條路線的服務情況，並留意到上水匯一帶的違泊問題。此外，小巴營辦商反映長期有「死車」在早上 7 時半前違泊在馬適路東行的慢線，令小巴服務受阻。運輸署會就以上事宜與警務處積極跟進，希望進一步完善小巴 503 和 503K 號線的服務穩定性；以及
- (c) 就坑頭、古洞一帶的小巴服務，侯議員可於會後提供進一步的詳細資料，以便運輸署跟進。

(會後按語：運輸署於會後表示，署方於 2022 年 6 月下旬批准小巴 50K、51K 及 51B 號線營辦商以一輛 19 座新小巴替代一輛舊小巴的申請，該輛 19 座新小巴已於 2022 年 7 月投入服務。)

79. 侯福達議員表示其秘書處經常與王可欣女士保持聯絡。

80. 主席表示，隨着皇后山發展及人口增加，小巴 503 號線的服務亦不斷加強，惟他認為該小巴路線只服務至晚上 10 時並不足夠，因不少居民從市區乘搭港鐵回到北區已是晚上 11 至 12 時，故希望該線的服務時間可延長至港鐵尾班車抵達的時間，為夜歸居民提供接駁交通服務。此外，上水匯小巴站附近的擠塞問題、貨車上落貨及違泊情況嚴重，希望警方可在繁忙時段和較多乘客上落的時段加強執法行動。至於坑頭、古洞一帶的小巴服務，希望運輸署可於會後與侯福達議員跟進。

81. 徐翼福先生感謝羅庭德議員對違泊問題的關注，並指警方已備悉相關的違泊地點，執法人員會定期審視相關地點，針對違泊時間和情況執法，並會將有關問題向大埔警區交通隊和上水分區反映。

82. 羅庭德議員補充，他經常就馬適路的違泊情況與警方聯絡。他指出在馬適路的地盤附近常常有泥頭車停泊在交通燈前的位置，影響其他駕駛者，尤以綠悠軒轉右前往馬適路的位置為甚；加上因興建粉嶺繞道，馬適路現只剩左線可前往沙頭角公路，令影響更為嚴重。他詢問警方可否就此作事後執法。此外，他曾要求警方勸誡地盤的泥頭車司機停止違泊，惟他相信工程外判商的貨車在卸貨時亦不以為意，希望警方可多加關注該處的交通安全。

83. 徐翼福先生回應，警務處會透過警民關係組向委員報告警方對馬適路違泊的票控情況。由於該地盤經常有不同的混凝土車和貨車在同一時間出入，致沒有足夠位置供貨車卸貨，故警方會派員到場與相關工程人員聯絡，安排貨車分段進入地盤，避免影響馬適路的交通情況。

84. 主席總結，希望警方繼續跟進以上情況，做好交通規管的執法。

## 第 14 項——其他事項

### (a) 查詢路政署工程的進度

85. 溫和達議員向路政署查詢以下地點的工程進度：

(a) 延伸置福圍巴士站上蓋的工程已申請多時，加上近期新增多條巴士路線途經該站，尤其是 978B 號線的候車乘客眾多，巴士站上蓋不足以覆蓋人龍，故希望署方報告現時的工程進度；

(b) 粉嶺港鐵站近粉嶺名都行人天橋的無障礙升降機的工程地盤已圍封多時，惟一直未見工程展開，影響附近行人，故關注該工程進度；以及

(會後按語：路政署於會後表示，合約編號 HY/2019/21 的承建商現正為橫跨粉嶺車站路近粉嶺港鐵站的行人天橋（結構編號：ND03）加建升降機設施。承建商於 2021 年年初圍封工地後，已完成遷移現有單車泊位及拆卸現有行人通道上蓋。由於現時地底一條直徑 375 毫米的污水喉管與擬建的升降機地基有衝突，承建商現正為該條喉管進行改道工程，完成後便會開展升降機塔的地基工程。路政署正密切監察工程進度，並會適時檢視臨時交通安排，以盡量減工程對公眾的影響，並確保工程如期在 2024 年第 3 季完成及開放升降機予公眾使用。)

(c) 粉嶺港鐵站 A 出口近粉嶺中心行人路現正進行工程，他留意到該處大部分的地基和上蓋工程已大致完成，希望署方可盡快開放設施予市民使用，尤其因為沙頭角和打鼓嶺的居民大多在此等候巴士和小巴，工程嚴重影響他們。

(會後按語：土木工程拓展署(下稱「土拓署」)於會後表示，粉嶺港鐵站 A 出口近粉嶺中心對出行人路段加裝上蓋工程乃土拓署轄下的工程項目。連接粉嶺港鐵站 A 出口的一段行人路上蓋通道已於本年 7 月下旬開放予公眾使用，土拓署計劃將於本年第三或第四季度開放全段有蓋行人通道予公眾使用。)

86. 范若阳先生表示，由於他手上沒有以上三項工程的相關資料，他會於會後與温和達議員跟進。

路政署

(b) 有關小巴加價的事宜

87. 主席表示，他相信委員近期均接獲小巴營辦商提出加價的諮詢文件，而他對此表明反對。如侯福達議員所言，一直以來鄉郊小巴(如往古洞、坑頭等)的服務質素未如理想，包括班次和司機服務態度多年來未有改善，試問市民如何能接受車費上升但服務質素卻下降的現象。運輸署現正就小巴加價一事諮詢地區人士，他相信不論是村長或議員都會反對有關建議。他續稱，每次會議均會論及有關小巴服務質素的問題，卻一直不見小巴營辦商代表出席會議作解說，往往由運輸署充當小巴營辦商的公關，協助解答有關問題。他指九巴公司和城巴公司均有派代表出席會議解答議員問題及商討如何改善巴士服務質素和班次，惟小巴營辦商卻連加價如此重要的民生議題亦不作書信回覆。他質疑小巴加價是否事在必行，議員是否不能反對有關建議，並對此感到憤慨。他請委員對小巴加價一事及小巴的服務質素發表意見。

88. 侯福達議員表示，小巴營辦商曾多次出席上水鄉事委員會的會議，與相關的村代表討論小巴的服務質素，惟小巴營辦商至今仍沒有實在地檢討。因此居民均向他投訴，不滿是次小巴加價的申請。他希望小巴營辦商和村代表可出席下次的委員會會議，一起討論鄉郊小巴的服務。

89. 温和達議員表示，他稍後會就小巴加價的事宜向運輸署代表遞交信件，並歡迎侯福達議員加入。他接獲不少居民對小巴加價的反對意見，以及投訴小巴 52A、52B、52K、55K、59K 和 502 號線的服務質素一直沒有改善，而運輸署亦未能從中協調。他認為運輸署是在默許專線小巴的經營，當中的「專」並不是指專業服務，而是壟斷式的專一化(monopoly)，故質疑小巴營辦商怎會承諾改善服務質素。他指某些小巴路線的客量不多，但既然小巴營辦商成功投標，便應預計到或會出現「賺頭蝕尾」的情況，不可能所有小巴路線均滿座及賺錢，亦不應在未有改善服務質素的前提下申請加價。他指過往委員會轄下

設有「北區巴士及小巴服務工作小組」，但運輸署和小巴營辦商只視工作小組為「無牙老虎」。由於小巴營辦商專線經營小巴路線，壟斷服務，而運輸署亦會保護小巴營辦商，故服務質素未有相應改善。由 2003 年起，他已就小巴 502 號線差劣的服務質素提出意見，但運輸署未有辦法改善，導致小巴營辦商有持無恐照樣申請加價，而署方亦會批准。委員曾提出不同方案改善現況，例如引入穿梭巴士服務，但由於署方默許專線小巴壟斷服務，建議沒有回音。他懷疑小巴營辦商的核心業務或已轉型，認為經營小巴服務並不能賺錢，故不需承諾改善服務質素。他續稱，政府已推出 2 元乘車優惠，間接鼓勵長者乘搭交通工具，亦有助專線小巴經營，故再次質疑小巴營辦商為何不能承諾改善服務質素，以及政府部門是否監管不力。

90. 周錦豪議員表示，委員一直要求小巴營辦商加密班次、增強服務、增加車輛、改用 19 座車輛等，但小巴營辦商全都推搪，現時卻「湊熱鬧」加價。他絕不認同小巴營辦商這種不顧服務質素、只懂「搶錢」的態度，希望有機會與小巴營辦商在委員會會議上討論其服務質素的問題。

91. 羅庭德議員補充，剛才溫和達議員提及的小巴路線的收費加幅接近兩成，比運輸署的建議修訂多百分之十。他明白戰爭導致燃油價格上升，但鄉郊小巴路線在營辦上應講求規模經濟，例如靈活調配行走附近村落的小巴以增加營運彈性。他指小巴營辦商十年來也沒有改動小巴路線，認為運輸署現該檢視小巴路線的車系，例如把前往鹿頸、丹竹坑、坪輦的小巴路線重新組合，招標該會較為順利。他詢問政府會否提供補貼予受油價影響的公共交通運輸工具，及檢視小巴營辦商的營辦合約。他希望運輸署可在會後提供各條北區小巴路線的剩餘合約期限以及署方下一次的檢視日期，讓委員和居民可就此提供意見。

92. 主席提出以下意見和建議：

- (a) 每條小巴路線均有其招標合約期，他建議可在合約中增加服務承諾，或參考議員、地區人士、市民等的意見修改招標標準。他指市民經常乘坐交通工具，最清楚各小巴路線的服務情況。最近他亦接獲不少市民投訴龍躍頭



小巴路線脫班、司機態度不佳等問題，這些情況並非偶爾出現，而是經常發生。因此，他認為需在招標合約中增加服務條款，而小巴營辦商要求加價時，亦須先達成某些服務條款。他續稱除了購置 19 座車輛作更替外，亦需關注小巴司機人工低、年紀大、人手短缺等根本問題，希望運輸署可協助解決以上問題。他明白現時油價高企、小巴營運成本高，理解小巴營辦商提出加價的要求，惟不滿小巴營辦商多年來一直沒有改善其服務質素；

- (b) 「有競爭才有進步」，建議引入其他公共交通營辦商加入競爭，例如撤銷部份非專營小巴服務禁區，批准紅色小巴進入沙頭角禁區服務，以提升小巴的整體服務質素；此外，小巴 59K 號線的班次問題一直為人詬病，例如經常性脫班、沒有駛入竹園村等，他稍後亦會向運輸署遞交請願信，反映竹園村村長和居民的意見，供署方考慮；除了小巴服務外，他亦建議巴士 73K 號線的總站由文錦道延至香園圍口岸，服務打鼓嶺、打鼓嶺新村、木湖一帶的居民；以及
- (c) 不少乘客已就多年來小巴服務質素欠佳的問題甚有怨言，故他希望運輸署可與相關小巴營辦商溝通。就是次小巴申請加價，他表明強烈反對，亦已向運輸署署長反應有關情況，希望署方切實解決問題，考慮他剛才提及的建議。

93. 王可欣女士就委員的意見、問題和建議綜合回應如下：

- (a) 運輸署得悉主席及各委員反映各小巴營辦商在北區所提供的服務有頗多需要改善之處。署方已在上星期分別與營運 50K、51K、59K 和 55K 號線的小巴營辦商舉行會議，要求他們改善服務質素。除各區議員向運輸署反映所接獲的居民意見外，署方亦直接收到居民對小巴服務的投訴和意見，故在上述會議上，署方已敦促小巴營辦商必須按照規定時間表的班次提供服務，不應脫班以致影響市民的出行及日常生活；運輸署亦已在會議上要求各小巴營辦商提高司機薪酬及增設安全駕駛或勤工獎金，以改善司機待遇及減少司機流失，維持充足人手駕

駛班次；

- (b) 根據記錄，52A、52B 和 52K 號線的小巴營辦商向運輸署申請加價幅度為 19% 至 27%，即約 0.9 元至 1.6 元。運輸署在審批期間，經衡量市民的接受程度、小巴營辦商的服務質素和成本後，已調低建議加幅至 0.3 元(即約為 4.2% 至 8.3%)。此外，此組路線的小巴營辦商已在 6 月向運輸署申請更換兩輛新 19 座小巴，並辦理相關牌照手續，期望新小巴可盡快為乘客提供服務；以及

(會後按語：運輸署於會後表示，兩架新 19 座的小巴已於 2022 年 6 月下旬投入服務。)

- (c) 運輸署亦接獲居民有關小巴 59K 號線服務的信件，投訴小巴脫班及曾經沒有按規定路線行走至總站，導致乘客需在中途站落車。署方已與營辦商跟進，並會派職員乘坐該線小巴進行調查。

94. 侯福達議員表示，前高級運輸主任黃炳祥先生曾出席鄉事委員會的會議，與小巴營辦商及村代表討論。小巴營辦商當時承諾不會再出現脫班情況，惟言而無信，情況依舊。由於小巴營辦商至今仍未有改善其服務態度，他希望運輸署否決是次加價申請，並在下次會議中再作檢討及跟進。

95. 主席向運輸署詢問小巴加價申請的諮詢程序，並提問儘管現時各議員和地區人士均反對有關建議，署方是否仍然會批准加價申請。

96. 王可欣女士回應，由於各個小巴營辦商持有不同客運營業證而且營運狀況並不相同，運輸署會逐一審批各小巴營辦商的加價申請。署方已於 2021 年底透過民政處完成古洞和河上鄉一帶小巴加價申請的諮詢，經與營辦商跟進地區人士的意見後，擬訂實施加價的日期為本年 7 月 3 日。至於其他小巴路線的加價申請，包括 52A 號組線、59K 號組線、55K 號線，署方現正透過民政處收集地區人士的意見，並與有關營辦商跟進地區人士對服務的意見。

97. 胡敬海先生補充，就 502 號線的加價申請，運輸署現正透過民政處進行地區諮詢，並已備悉委員剛才提及的意見。
98. 侯福達議員表示，他一直與小巴營辦商在鄉事委員會的會議上反覆討論小巴的服務質素，惟至今仍沒有改善。對於運輸署不接受委員意見，不顧反對，依然批准小巴營辦商的加價申請，他感無奈。
99. 羅庭德議員建議先讓運輸署在會後整理有關資料，待有詳盡資料後，在下次委員會會議上再作討論。
100. 周錦豪議員表示，小巴申請加價的幅度大，在沒有開會討論的情況下進行諮詢並不合理，故建議運輸署和主席邀請各小巴營辦商代表出席下次委員會會議進行討論。
101. 主席表示，各小巴路線由不同營辦商營運，如委員認為某些小巴營辦商的服務未能達標，而申請加價的幅度過大，他同意可邀請該些小巴營辦商代表出席下次委員會會議作解釋。
102. 羅庭德議員建議在下次委員會會議繼續討論事宜，並會向主席提供有關粉嶺小巴路線的資料。
103. 主席表示，如委員有任何意見，可向委員會提交提案作討論。
104. 溫和達議員表示，營運 502 號線的小巴營辦商從來沒有出席任何會議進行討論，故希望可邀請該小巴營辦商代表出席下次委員會會議。
105. 胡敬海先生表示明白溫和達議員對小巴 502 號線服務的關注。他感謝各委員的意見，並指運輸署亦有透過不同渠道接獲議員及市民對小巴服務的意見。如有需要，署方可於會後相約議員與個別小巴營辦商檢視及討論其服務表現。

106. 主席總結，如委員對某些小巴營辦商或小巴路線有任何意見，可向委員會提交提案，並要求小巴營辦商代表出席委員會會議作解釋及回覆。

### 第 15 項——下次會議日期

107. 主席宣布，下次會議將於 2022 年 9 月 14 日(星期三)下午 2 時 30 分在北區民政事務處會議室舉行。

108. 會議於下午 4 時 43 分結束。

北區區議會秘書處  
2022 年 9 月