

北區區議會(2020-2023)
交通及運輸委員會(9/2021-12/2023)
第 6 次會議記錄

日期：2022 年 9 月 14 日(星期三)

時間：下午 2 時 34 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	下午 2:42	會議結束
	侯志強議員	會議開始	下午 3:22
	侯福達議員	會議開始	會議結束
	李冠洪議員, MH	會議開始	下午 3:22
	李國鳳議員	會議開始	下午 3:22
	陳月明議員, MH	會議開始	下午 3:41
	羅庭德議員	會議開始	會議結束
秘書：	何家蔚女士	北區民政事務處行政主任(區議會)2	

列席者

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
朱嘉熙先生	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／9(北)
吳山河先生	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
許柏聰先生	香港警務處邊界警區高級督察(行動)
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)

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)有限公司助理經理(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
曾安迪先生	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司企業傳訊經理
鍾佩怡女士	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司助理企業傳訊經理
郭智晴女士	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司企業傳訊主任

議程第 9 至 10 項

馬僑生先生	金運專線小巴有限公司／上水專線小巴有限公司客運營業證持有人
周禮芬先生	金運專線小巴有限公司／上水專線小巴有限公司營運總監

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 6 次會議，並歡迎首次列席會議的新任路政署區域工程師／粉嶺朱嘉熙先生、香港警務處大埔警區行動主任吳山河先生、邊界警區高級督察(行動)許柏聰先生和城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(下稱「城巴公司」)企業傳訊經理曾安迪先生和企業傳訊主任郭智晴女士。此外，署理北區民政事務助理專員(1)黎錫芊女士因另有公務，故未能出席是次會議。

第 1 項——通過 2022 年 7 月 11 日第 5 次會議記錄

2. 委員會通過第 5 次會議記錄。
3. 主席指侯福達議員要求先行討論議程第 9 至 10 項，並詢問委員對上述安排有沒有意見。由於委員沒有提出意見，委員會

通過上述安排。

(周錦豪議員於此時到席。)

第 9 項——提案：要求全面檢視粉嶺鄉郊小巴專線服務
(委員會文件第 35/2022 號)

4. 主席歡迎金運專線小巴有限公司／上水專線小巴有限公司客運營業證持有人馬僑生先生列席會議。

5. 羅庭德議員介紹委員會文件第 35/2022 號，並謂在會前徵集了接近一百名居民對專線小巴服務的意見，打算整理後轉交運輸署。他列舉部份意見如下：

- (a) 就來往粉嶺站和龍躍頭的專線小巴 54K 號線，很多村民表示繁忙時間尾站長期難以上車，當中以永寧村、麻笏村和祠堂村的情況尤為嚴重。受疫情影響，現時學生大約在 12 時下課，令村民在該時段更難以上車。有些居民反映以前駛進東閣圍的班次大概每 15 分鐘一班，但現時則延長至接近每 20 分鐘一班，亦沒有在繁忙時段加密班次。由於負責經營該線的營辦商沒有派代表參與是次會議，希望運輸署能夠代為反映；
- (b) 就粉嶺站來回丹竹坑的專線小巴 56B 號線，近年沿線相繼有村屋落成，但小巴的班次並沒有因應人口增長作出調整，令市民在尾站獅頭嶺村難以上車。另外，市民反映曾有班次間中在嶺咀村提早開出，相信是司機因小巴已經客滿而開走小巴。獅頭嶺村的居民則表達下午 9 時由粉嶺站開出的末班車與上一個班次相隔 45 分鐘，未能便利下午 7 時後在市區下班的村民。他理解上述安排或與專線小巴司機用膳時間有關，但問題仍須解決。他也接獲投訴指車廂衛生環境欠佳，例如司機座位堆積雜物、車廂滿佈蟑螂等。此外，他指出司機有時沒有在聯和墟停站，影響在聯和墟轉乘巴士上班、上學的市民；
- (c) 就專線小巴 56C 號線，居民反映小巴通常在抵達小坑村前已滿座，令在其後的村民(尤其觀龍村)難以上車。他們需要走約四、五百米的路程才可到達小坑村，對長者來說更是吃力。他建議專線小巴 56C 號線在繁忙時間增加一

個班次，以疏導人流。另外，小巴在小坑村經常提早開車，亦沒有因應小坑村人口增多而相應增加班次；

- (d) 專線小巴 52K 號線因缺乏人手，所以星期六、日的班次較為疏落，每逢假日途徑雲泉仙館站後便會滿座，居民在中途站難以上車；另有意見指司機常說粗言穢語，態度亦需改善。小巴的車廂衛生環境亦欠佳，例如車窗沒人清潔，沾有唾液，居民在疫情下難以安心乘搭。此外，司機有時會在燈口位停車，令長者上落時非常危險；亦有司機沒有在孔嶺村停站；以及
- (e) 就專線小巴 52B 號線，他指出每逢旅遊旺季，小巴便容易滿座，影響居民日常出入。

6. 主席表示運輸署已就提案提交書面回應，他詢問其他委員有沒有意見，並詢問運輸署有沒有補充。

7. 胡敬海先生感謝羅庭德議員及該些市民對六條專線小巴線的意見。就服務情況，他表示運輸署不時都有派員進行實地調查，而王可欣女士稍後會就專線小巴 52B 和 52K 號線作補充。他的回應如下：

- (a) 就專線小巴 54K 號線的情況，他表示署方早前接獲市民的意見後，已在 8 月上旬與專線小巴 54K 號線的營辦商在運輸署會面，但由於營辦商的客運營業持牌人不在香港，所以未能出席今天的會議。在 8 月那次會面期間，運輸署已向營辦商反映該線的班次問題，特別是在早上繁忙時段往粉嶺站方向的班次，並要求營辦商檢視服務。他表示正跟進有關情況，如有進一步消息，署方將會連同有關服務改善措施，一併回覆羅庭德議員；
- (b) 至於專線小巴 56C、56B 和 56K 號線，他表示署方一直都有派員調查，發現個別班次間歇性不穩定，以致出現乘客滯留的情況。署方已致函營辦商，並與他們舉行會議，以跟進情況。他表示若羅庭德議員提供更多資料，署方將在會後進一步跟進有關路線的服務情況；以及
- (c) 有關重整鄉郊專線小巴路線的建議，他表示此事涉及幾組專線小巴路線的規劃。一般而言，運輸署在規劃專線小巴路線時會考慮地區發展、運輸基建的落成、附近一帶的

乘客需求等因素，並透過「專線小巴營辦商遴選計劃」進行招標程序。他強調上述的專線小巴路線組合均按照既定程序遴選營辦商，例如專線小巴 56B、56C、56K 與 55K 號線屬於同一個路線組合，並由同一個客運營業證持有人營運，專線小巴營辦商可按實際營運需要和乘客需求靈活調配車輛。若將來沙頭角公路沿線或鄉郊地方發展新房屋項目，署方會一併檢視相關發展和乘客需求，以提供適切的公共運輸服務。

8. 王可欣女士感謝羅庭德議員的意見，並回應指上次會議已討論有關專線小巴 52K 號線服務事宜。這組路線在本年 6 月下旬已經更換兩輛新 19 座小巴，以提升車輛質素和載客量。另一方面，專線小巴 52K 號線營辦商表示旗下司機反映前往聯和墟需駛經和隆街。然而和隆街經常擠塞，而新 19 座小巴車身較長，故此希望改道經和泰街，免卻行經四個轉彎位、交通燈位及交通擠塞路段，藉此提升班次的穩定性。署方建議路線試行由和隆街改為經和泰街，從而縮短行車時間和提升班次穩定性。由於現時和隆街設有小巴分站而和泰街設有收費錶停車位，署方需要與專線小巴營辦商確認相關詳細安排，並預先發出通告，通知乘客及收費錶停車位使用者有關試行安排。署方將在會後向主席和羅庭德議員報告實施日期。至於羅庭德議員提及專線小巴營辦商需要改善的服務項目，她表示已安排在假日進行班次及乘客量調查，並要求專線小巴營辦商提醒司機需於各分站接載乘客、以及確保乘客安全。

運輸署

9. 周錦豪議員表示署方提及的改道安排已在去年或前年試行一次，當時發現若當中車道受阻，會連帶影響粉嶺樓路十字路口的交通。因此其時有大量聯和墟居民投訴有關安排並不可行，故最後沒有正式實施。他認為運輸署今年若重新試行上述改道安排，只會重蹈覆轍。

10. 羅庭德議員建議以試行方式，改劃和隆街一至兩個停車收費錶位置為專線小巴站。他贊同侯福達議員在其提案的意見，並表示既然巴士公司有常設代表列席會議，希望能同樣定期邀請專線小巴營辦商代表出席會議，以便向他們反映專線小巴的服務質素。就運輸署的回應，他從制度方面提出以下補充及回應：

(a) 他表示剛才提及的結構性問題涉及專線小巴公司的車輛

和人手安排，例如如何調配新購置的專線小巴。他明白專線小巴公司需考量購買小巴後的支出壓力，包括小巴牌照費、油費、每月的泊車費和違例泊車的罰款等。他認為政府可提供支援和配合，以紓緩該些支出壓力。他以城巴公司為例，城巴公司在北區經營巴士路線，需要在區內設立巴士車廠，以減低從市區調配巴士的經營成本。他建議政府在北區物色閒置官地或避車處，讓專線小巴在非繁忙時段停泊至翌日早上七時。他指出考慮到俄烏戰事和油價上升等外圍因素的影響，政府的支援可協助專線小巴節省營運成本，從而把資源投放在提升服務質素上，但關鍵是專線小巴營辦商要願意配合政府作出改善；

- (b) 有關招聘專線小巴司機方面，他提出相關政府部門可資助有志入行人士的商用車輛駕駛考試費用，例如新移民在定居首兩年內考獲商用車輛駕駛執照可獲發特別津貼，以紓緩業界的人手壓力。他表示現時缺乏人手，影響服務和營運，例如專線小巴 56B 號線，司機逢星期三休息，導致該日班次減少。他表示雖然資助營運不屬於運輸署的職權範圍，但該署實有責任協助專線小巴營運商解決招聘司機的問題；以及
- (c) 至於旅遊專線招標制度，他表示運輸署應就旅遊專線服務進行檢視，範圍包括粉嶺、沙頭角和上水。現時政府提出發展北部都會區和綠色旅遊，又籌劃設立紅花嶺郊野公園，卻沒有就公共交通工具路線進行規劃。鹿頸、八仙嶺、鶴藪、流水響水塘等屬旅遊熱點，尤其在疫情封關這段時間，市民不能到外國旅遊，於是紛紛乘搭這些旅遊專線公共交通車輛到訪北區的旅遊熱點。他認為運輸署在招標時預計的車輛數目和服務人次只考慮村內人口，未有考慮假日遊客的人次，假日前往南涌郊遊徑的遊客便是一例。他認為運輸署需要重新規劃及調配一定數量的專線小巴於假日行駛，並分別估算專線小巴服務的村民和遊客數目。他指出現時有 21 輛專線小巴服務鶴藪村，詢問可否額外調配 3 至 10 輛專線小巴應付假日的人流，以免出現居民和遊客「爭車」的情況。

11. 馬僑生先生表示就羅庭德議員對專線小巴 56B 及 56C 號線班次的意見，他將檢視有關問題，亦會研究安排特別班次疏導人流，但人手始終有限。他表示剛才羅庭德議員提及的人手不足

問題，牽涉政策範疇，責任不屬運輸署的職能。他補充謂業界一直有向政府反映有關意見，但需視乎政府會否於短期內「拆牆鬆綁」（例如資助商用車輛駕駛考試費用），以紓緩人手壓力。

12. 胡敬海先生備悉並感謝羅庭德議員的意見，稍後會轉交同事考慮。就專線小巴行業人手短缺的情況，他表示一直與相關持份者(包括業界)保持溝通。為吸引更多新司機入行，政府早在2020年10月1日開始放寬申請商用車輛（包括公共小巴）駕駛執照的規限，由過往要求申請人必須最少持有三年有效私家車或輕型貨車的駕駛執照，改為最少持有一年，而在完成有關暫准駕駛期後獲發有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照的人士亦能符合有關申請資格。他表示運輸署將繼續與業界保持溝通，積極配合業界招聘更多合適人手，以維持專線小巴的服務質素。

13. 王可欣女士感謝羅庭德議員和周錦豪議員的意見，並作出以下回應：

- (a) 就專線小巴 52K 號線試行由和隆街改經和泰街的計劃，她表示運輸署得悉去年曾經試行。新一次試行將為期約一個月，期間若出現周錦豪議員提及附近路段的交通擠塞情況，署方會與專線小巴營辦商再檢視方案。另一方面，她指剛才提及專線小巴營辦商在本年 6 月底更換兩輛新 19 座專線小巴後，署方亦已要求他們因應營運及財政狀況，考慮繼續更換新 19 座小巴的可行性；以及
- (b) 就假日較多郊遊人士乘坐專線小巴 52K 號線事宜，她表示專線小巴 52K、52A 及 52B 號線在同一客運營業證下營運，車輛總數共有 36 輛。專線小巴營辦商可靈活調配其營業證下登記的車輛，以加強相關路線的服務，配合假日的乘客需求。她表示將在會後與專線小巴營辦商跟

運輸署

14. 周錦豪議員作出以下回應：

- (a) 就和隆街試行路段計劃，他不反對運輸署再次開展計劃，但預期結果會與去年相同。他建議今次可嘗試更改路線，例如不使用粉嶺樓路的十字路口駛入和隆街或和泰街，而參考專線小巴 52A、54A 號線的路線，經上水宣道小學、帝庭軒和綠悠軒駛入專線小巴總站。他認為雖然上述路段未必能夠完全承受額外車流，但這方案相對較為可

行。他表示最簡單的方案當然是「不駛入聯和墟而改於聯和墟球場外設站」，但這始終不是最便利市民的方案，因市民下車後需要多走一段路才可到達聯和墟，對拿重物的市民尤為不便；以及

- (b) 就招聘專線小巴司機事宜，他建議為專線小巴司機薪酬準則訂立指引和標準供業界參考，相信有助吸引入行人士。他表示報考商用車輛執照涉及一定開支，加上外界普遍認為專線小巴司機工時較長，收入又不如理想，令很多合資格的人士不願投身專線小巴司機行業。

15. 羅庭德議員追問運輸署會否協助增設專線小巴泊車位置。他指出區議會曾經運用撥款進行有關北區閒置官地的研究，去年亦曾去信詢問運輸署有關改善專線小巴站位置事宜。

16. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並回應運輸署一直有因應各專線小巴營辦商的營運需要，研究在總站合適地方增設夜間停泊位置的可行性。若相關位置可行，署方將會透過北區民政事務處(下稱「民政處」)諮詢地區人士，在總站物色合適地方給專線小巴停泊。至於其他位置的停泊安排，署方將會因應營運需要和個別情況，向相關的專線小巴營辦商提供適切協助。

17. 主席總結稱專線小巴服務長期受到公眾批評，例如班次不足、經常脫班、「飛站」、小巴司機態度欠佳和服務質素差劣，影響整個專線小巴行業。此外，專線小巴的車廂和設備(例如冷氣系統和安全帶)亦存有不少問題，影響運作。他認為馬僑生先生應積極考慮如何鼓勵新人入行，並認真解決設備問題。他表示對於專線小巴因營運壓力和油價上升，導致需要加價的情況表示理解，但至少應同時改善服務，增加市民的信心。他認為營辦商即使成功引入新的專線小巴，仍需要聘請足夠人手配合營運；而應積極考慮支援業界，因專線小巴的服務質素取決於政府的支援力度。就專線小巴 52K 號線的走線問題，他表示留意到小巴有時候沒有駛進聯和墟，只在聯和墟遊樂場上落乘客。他期望專線小巴營辦商能跟進此問題，並建議與周錦豪議員商討如何改善走線。另一方面，他希望馬僑生先生和其他專線小巴營辦商代表可以列席會議，以回應議員有關專線小巴服務的問題。

第 10 項——提案：有關專線小巴(50K、51K、57K)服務持續脫班事宜

(委員會文件第 36/2022 號)

18. 侯福達議員介紹委員會文件第 36/2022 號。他補充指專線小巴 50K 號線曾在 9 月 6 日(星期二)早上和 9 月 9 日(星期五)早上分別出現兩次和三次脫班情況。由上午 7 時多開始便有逾百名乘客在坑頭村公所候車，嚴重影響居民出行。他當天得悉有關情況後，便立刻致電馬僑生先生投訴，後來獲營辦商緊急調動兩輛專線小巴應付情況，可見班次管理上確保出現問題，需要監管。他認為上水專線小巴有限公司未能妥善規劃班次，而且旗下專線小巴的車廂殘舊、冷氣不足，剛才羅庭德議員亦有提及相關問題。他表示，本屆區議會成功向政府爭取引入 19 座專線小巴後，本以為可改善問題，但至今他甚少察覺到新型專線小巴在鄉郊行走，而鄉郊專線小巴仍然殘舊不堪。他表示已多次在鄉事委員會和馬僑生先生會面，經跟進後，初期的班次調動安排尚算不錯，但一段時間過後便故態復萌，認為人手調配出現問題。他又指出，小巴車廂內有很多蟑螂，並提及馬僑生先生當初曾在會議上答應安排人手於晚上清潔車廂，以徹底提升小巴的服務質素，但迄今仍未見成效。他表示一直以來不僅接獲坑頭村村民的投訴，唐公嶺和河上鄉村民亦有向他投訴，當中部分居民正坐在公眾席上。他希望馬僑生先生改善專線小巴的服務，並表示早期運輸署亦有積極處理投訴，但運輸主任往往在跟進投訴的關鍵時期便要調職，令鄉郊專線小巴的脫班問題一直困擾村民，希望馬僑生先生和運輸署給予回應。

19. 主席表示運輸署已就提案提交書面回應。他詢問其他委員有沒有意見，並詢問運輸署有沒有補充。

20. 侯志強議員提出以下意見：

- (a) 現時鄉郊專線小巴的車廂環境極度骯髒，急需更換新車。他表示數年前曾向政府爭取引入 19 座專線小巴。現時業界雖然缺乏司機，但運輸署應先安排更換更多專線小巴，以改善小巴的車廂環境及提升載客量，解決燃眉之急。就司機人手問題，他敦促馬僑生先生妥善管理人手，並改善他們的服務態度，確保小巴司機禮貌對待乘客。即使現時大部分司機年紀較大，或難以在短時間內改善其固有的待客態度，但服務性行業從業員始終需要多加忍耐，身為

僱主更應該督促旗下司機和管理層作出改善。另一方面，他讚賞馬僑生先生是負責任的專線小巴營辦商代表，願意出席是次會議，聆聽議員的意見；以及

- (b) 運輸署應向政府決策局反映現時專線小巴行業的入職待遇欠缺吸引力。他指出，現時大部分專線小巴司機已年屆 70，缺乏新血入行，因市民難以考取商用車輛駕駛執照，加上專線小巴司機薪金只有萬多元，更須要自行繳付違反交通條例的罰金和維修車輛的費用，在減低新血入行的意欲。他詢問政府會否像提供公屋補貼和綜合社會保障援助計劃般，資助考牌人士或專線小巴司機，以增加入行的吸引力。另外，他建議小巴業界可像醫生、護士等行業輸入外勞，吸引外來人才加入專線小巴司機的行列。

21. 王可欣女士感謝侯福達議員和侯志強議員的寶貴意見，並回應如下：

- (a) 就侯福達議員反映坑頭村專線小巴 50K 號線於 9 月出現脫班的問題，運輸署查核該專線小巴實時系統記錄後，確定投訴屬實。根據服務詳情表規定，小巴營辦商須於坑頭總站開出 31 個班次，但在 9 月 6 日早上 7 時至 9 時，只有 20 個從坑頭總站開出的班次；在 9 月 9 日早上 7 時至 9 時，亦只有 21 個從坑頭總站開出的班次。在 9 月 9 日早上約 7 時，她接獲侯志強議員的助理來電，反映該專線小巴營辦商服務脫班，因早上 7 時多正是居民集中上班及上學的時間，乘客須在村公所等候專線小巴多時。經要求營辦商立刻糾正脫班情況後，在早上約 7 時 41 分，她接獲專線小巴營辦商馬僑生先生的通知，表示已即時安排司機加密班次疏導候車乘客。根據營辦商所述，造成脫班的原因是有司機因腳傷而缺勤。署方已要求專線小巴營辦商馬僑生先生稍後詳細匯報事件；以及
- (b) 就專線小巴 57K 號線脫班問題，署方在 9 月 1 日展開服務調查，發現在蕉徑、唐公嶺和上水總站都多次出現脫班情況，營辦商沒有按照署方規定的車輛數目提供服務，令乘客的行程受到影響。事實上署方於開學日前(即 8 月 31 日)已和專線小巴營辦商馬僑生先生舉行會議，要求妥善編配車輛和司機人手，以免影響學生上學。於 9 月 13 日，署方接獲侯福達議員反映該路線在 9 月 12 日早上 10 時

20 分在蕉徑出現脫班的情況，而下午 1 時上水總站亦出現長達半小時的脫班情況。署方經核實實時報站系統記錄後，確定投訴屬實。該路線在 9 月 12 日早上 9 時至 11 時，只營運了 4 個由蕉徑開出的班次，班次間距曾長達 54 分鐘，與署方編定的班次(即每 15 至 20 分鐘一班車)不符。另外，在上午 11 時至下午 2 時期間，上水往蕉徑的班次只有 5 個班次，間距長達 1 小時 12 分鐘，與規定的每 21 分鐘一班車完全不符。她表示署方感到非常不滿和失望，並已兩度向專線小巴營辦商發出嚴正敦促信，強調專線小巴 50K、57K 和 51K 號線均是村民往來上水的主要公共運輸路線，並嚴正敦促營辦商必須妥善管理上述幾組路線，以免影響北區居民日常出行。

(侯志強議員、李國鳳議員及李冠洪議員於此時離席。)

22. 就專線小巴 50K 號線的事宜，馬僑生先生承認在 9 月 6 日和 9 月 9 日均有出現脫班情況，但已在短時間內安排特別班次服務居民，並由負責人周先生和總站維修師傅阿昌親自駕駛加班小巴，以維持服務。他續表示會吩咐站長和周先生密切留意情況，若有司機在繁忙時間缺勤，營辦商會立即調配人手填補班次。另外，雖然該線一位女司機在 9 月 9 日因跌倒而走路困難，但她仍堅持駕駛小巴，務求盡力服務市民。他表示，當天曾勸喻該名女司機在繁忙時間完成駕駛工作後馬上向跌打醫師求診。如專線小巴服務在當天對坑頭村村民造成不便，他在此致歉，並承諾會改善服務。至於專線小巴 57K 號線，他表示由於其中一位司機休假，以致該線在 9 月 12 日出現脫班情況。他指出現時司機人手不足是專線小巴行業最大的隱憂，將勤加向政府建議如何吸引更多新人入行，而業界和他本人皆不斷在報章和電台反映相關意見，希望決策局推出改善，區議會也可幫忙一同向政府反映意見。

23. 周錦豪議員認為該名女司機患有腳傷但堅持上班並不值得欣賞，因為這正反映行業不能正常運作。他雖然理解女司機富責任心，但受傷的員工理應獲得休養的時間。他向運輸署強調像這類人手不足的問題絕對不能接受。

24. 馬僑生先生澄清該名女司機乃主動要求在早上繼續上班，專線小巴營辦商沒有施加任何壓力。由於當天她不忍目睹大批居民排隊等候上車，所以自行決定繼續上班。

25. 周錦豪議員澄清無意就此個案怪責馬僑生先生，但重申不能接受專線小巴行業因人手不足，令員工帶傷上班。他質疑運輸署有否認真改善僱員待遇或薪酬，以吸引更多新人入行，從而解決司機人手短缺的問題。他認為，放寬考牌限制或提供考牌津貼等措施未能從根源解決問題。只有適度調高專線小巴司機的薪酬，才能持續吸引新人入行，令年紀較大的司機可以安心退休，從而確保業界健康運作。他認為，運輸署須在短期內向專線小巴業界或其他關注專線小巴行業運作的持份者提出方案，徹底改善專線小巴司機的工作環境和待遇。

26. 馬僑生先生表示專線小巴業界清楚運輸署的職能不包括改善政策。他詢問區議會是否可以與業界合作，向決策局反映意見。

27. 侯福達議員表示專線小巴車廂環境骯髒、冷氣不足、人手管理欠佳等問題才是重點所在。他認為多年來與馬僑生先生及其他管理層舉行不少會議，每次會後短期內均見成效，車輛班次順暢，但一至兩個星期後脫班問題便故態復萌。雖然營辦商在緊急時能夠靈活調配車輛，但始終整體車輛總數不足，導致出現坑頭村上百人等車的局面。他指出巴士公司能吸引年輕司機入行，馬僑生先生旗下的專線小巴司機卻大多都是年長人士，希望馬先生調高專線小巴司機的薪金。他詢問運輸署有否向專線小巴公司提供資助。

28. 馬僑生先生回應稱綜觀專線小巴業界的人手情況，司機普遍都是年長人士。他指出現時專線小巴司機時薪超過 60 元，並認為鄉郊專線小巴營辦商一直以來都盡心盡力服務市民。例如坑頭的專線小巴線即使錄得虧損，基於社會責任，營辦商仍願意接手營運。他表示自己將繼續服務北區，請侯福達議員放心。

29. 侯福達議員感謝馬僑生先生一直熱心服務北區，並希望運輸署繼續監察專線小巴營辦商的運作情況。他表示每一季也會與馬僑生先生於鄉事委員會舉行會議，而是次交通及運輸委員會會議更可讓馬僑生先生解釋專線小巴的脫班情況，有助釋除村民的疑慮。

30. 周錦豪議員補充稱城巴公司的巴士司機 2023 年的月薪預期可達 26,000 元，平均時薪約 125 元，此數據可供與會者參考。

31. 王可欣女士感謝侯福達議員和周錦豪議員的意見，並再

次促請專線小巴營辦商馬僑生先生於會後徹底清潔專線小巴 50K 及 51K 組線旗下 31 架專線小巴，尤其是現時疫情嚴峻，營辦商必須妥善清潔專線小巴的車廂環境。就司機人手方面，她表示過往已與專線小巴營辦商多次舉行會議(包括本年 8 月 31 日)，要求調高司機薪酬和考慮加設勤工獎或安全駕駛獎金，藉此吸引新人及挽留人手，按規定時間表及班次提供專線小巴服務。她希望專線小巴營辦商能適切調高司機薪酬。儘管專線小巴營辦商回覆自 7 月加價後，已調升司機的薪金，但她希望專線小巴營辦商考慮現時市場的水平，再增加薪酬和考慮加設勤工獎或安全駕駛獎金。另外，她認同周錦豪議員的意見，受傷司機不得駕駛任何車輛，專線小巴營辦商應安排後備司機或其他人手維持班次服務。

32. 主席總結稱專線小巴 50K、51K 和 57K 號線在繁忙時間嚴重脫班，主要原因是缺乏司機人手。他表示專線小巴營辦商有責任設法招聘更多人手，例如調高司機薪金，而運輸署可提供更多支援，例如提供津貼和獎金、訂立司機薪金標準、或向勞工及福利局建議引入外勞。除了人手問題，他表示運輸署剛才亦有督促專線小巴營辦商全面清潔車廂，並建議營辦商調高司機薪酬和設立安全駕駛津貼。另一方面，他質疑運輸署設立計分制度和致函督促的成效。他未曾聽聞有專線小巴營辦商因嚴重違規而遭除牌，但這卻非表示現時專線小巴營辦商服務質素良好，他希望運輸署能檢討相關制度，並研究其他方法監管專線小巴營辦商的服務。

(陳月明議員於此時離席。)

第 2 項——提案：要求全面檢視龍山隧道入口雙白線問題 (委員會文件第 28/2022 號)

33. 羅庭德議員介紹委員會文件第 28/2022 號。他表示雖然運輸署積極回應，惟此提案早在兩年前提出，有關諮詢理應已經完成。署方於早年香園圍公路管理諮詢委員會會議中解釋因安全問題而未能落實工程。他詢問龍山隧道入口可否仿效大老山隧道、獅子山隧道等的設計，容許車輛在隧道前的部分路面越線，以便利駕駛者。另外，他指在開放沙頭角禁區或紅花嶺邊境禁區後，不熟悉路況的市區車輛若錯誤切線，只能強行越過雙白線或駕駛至坪洋才可掉頭，所以建議檢視龍山隧道出口雙白線的問題。

34. 主席表示運輸署已就提案提交書面回應，他詢問委員有沒有其他意見。

35. 張劍虹先生回應稱署方已審視有關建議，並建議把龍山隧道入口前的一段雙白線改為虛實線。署方也會研究是否需要改劃龍山隧道出口的一段雙白線，待完成研究後會再向委員交代。

36. 羅庭德議員詢問可否提高龍山隧道的車速限制，因該隧道又直又長，路面交通普遍暢順，令駕駛者容易超速。他希望署方可以檢討車速限制。

37. 張劍虹先生回應稱署方會一併研究關於提高車速限制的建議。

38. 主席表示不少居民反映龍山隧道往九龍的轉線問題。他樂見署方回覆指將改劃虛線予車輛切線之用，減輕往九龍方向車輛集中使用慢線的情況，提升雙線的使用率。他並指除了把雙白線改為虛線外，署方也需要重新檢視龍山隧道出入口附近的道路標記設計，如增設提醒駕駛者留意車輛切入的路牌、路面箭頭標示等。總括而言，他認為需要檢視整體的交通道路規劃，以提升道路安全水平。

39. 張劍虹先生回應稱署方發出內部諮詢文件前會檢視有關的交通標誌。

40. 溫和達議員表示龍山隧道從沙頭角往九龍方向的路面凹凸不平，希望署方與隧道管理公司商討有關事宜，檢視路面情況，並作出跟進。

41. 張劍虹先生回應稱署方已多次檢視地面情況，並沒有發現凹凸不平的問題，但會與隧道管理公司再作商議，如有需要將處理問題。

第 3 項——提案：要求加派交通警於龍琛路及馬會道恆常管理及指揮交通事宜

(委員會文件第 29/2022 號)

42. 羅庭德議員介紹委員會文件第 29/2022 號。他表示警方的書面回應沒有直接交代會否作恆常管理。他指出，警方平常會在石湖墟執勤，打擊違例停泊，惟在繁忙的龍琛路及馬會道執勤不足。他又表示，提出此提案是希望維持良好的交通秩序。他曾目擊警方衝鋒車隊警務人員於上水港鐵站往彩園邨方向出口地下執勤，處理違例停泊車輛問題，當時警車直接停泊在彩園路，並驅趕違例停泊的車輛，此執勤方式可有效即時解決違例停泊車輛問題，故希望以此方法打擊在馬會道一帶、特別是巴士站位置的違例停泊問題，好讓天平或石湖墟的長者不用走出大馬路上落巴士。他期望警方能調撥資源着力在黑點打擊違例停泊。

43. 主席表示警務署已就提案提交書面回應，他詢問委員有沒有其他意見。

44. 徐翼福先生回應稱大埔警區一直依照執法項目執行交通法例，當中主要有三個目標。第一是減少交通意外及所引致的傷亡，第二是保持道路暢通，第三是就委員在會議上提及的交通問題，調配人手在黑點持續嚴厲執法及增加檢控次數。對於羅庭德議員提及有衝鋒車隊同事在彩園路直接停泊並驅趕等候及違泊的車輛，相信只屬個別例子。他估計當時衝鋒隊正在現場處理其他個案，因見到違例停泊車輛，便一併執法。他表示警方十分關注龍琛路的違例停泊車輛情況，近期更增加了執法的次數。龍琛路專線小巴站附近只有部份的路面劃設雙黃線，即全日不准停車，但亦有部份路面在早上 8 時至 10 時及下午 5 時至 7 時允許貨車上落客貨。由於要兼顧其他道路使用者，故警方較難安排警車在龍琛路長期駐守。他表示警方會採取相應的臨時交通措施，給專線小巴預留空間停車接載乘客，也會與專線小巴承辦商商討，要求他們督促司機盡量使用預留的空間，不要影響第二線及第三線的道路使用者。警方也會與相關部門商討，以求加快設置專線小巴站。

45. 羅庭德議員表示警方雖勤於執法，惟仍未能有效打擊龍琛路及馬會道的違例停泊車輛問題，尤其在 503 號專線小巴站位置，雙行停泊情況嚴重。他希望警方能調撥資源針對黑點全力打擊違例停泊，並指出在侯福達議員的上水鄉郊小巴相關會議

上，多個專線小巴承辦商曾反映若相關道路出現擠塞，將難免延長專線小巴駛近車站的時間，並影響班次。

46. 胡敬海先生回應稱就警方和羅庭德議員提及龍琛路的交通情況影響專線小巴 503 及 503K 號線運作一事，運輸署對此亦十分關注，並留意到違例停泊情況會影響乘客在龍琛路上水匯對出上落車的安全。署方會積極研究在相關位置加設專線小巴站，並已於昨日開始透過民政處就署方建議的方案徵詢地區人士的意見。署方希望能因應地區人士的意見及諮詢結果，在適當位置加設專線小巴站。

47. 羅庭德議員詢問署方可否同時增設候車亭，方便市民。

48. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並回應稱會與相關部門及營辦商商討及研究其可行性。

49. 主席總結稱龍琛路近上水廣場一帶的違例停泊問題十分嚴重，經常阻塞交通，甚至影響其他公共交通服務，特別在傍晚繁忙時段，許多專線小巴(例如專線小巴 55K 號線)寧願行駛新運路也不行駛天平路；加上現時上水匯新增了專線小巴 503 號小巴站，致使人流及車輛增多，希望警方在有關位置加強打擊違例停泊。他建議委員可向警方提供資料，讓警方了解違例停泊問題最為嚴重的時段，從而加強執法。此外，他知道警方與公共交通工具營辦商時常保持聯繫，例如九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)會安排職員在有需要時到場維持秩序。他曾目睹粉嶺中心有九巴公司職員主動向警方報告違例停泊情況，或提醒違例停泊的車主駛離。他希望警方會在這方面加強與專線小巴承辦商合作。

第 4 項——提案：要求巴士 273 加設置福圍站

(委員會文件第 30/2022 號)

50. 溫和達議員介紹委員會文件第 30/2022 號。

51. 胡敬海先生感謝溫和達議員的意見，並回應稱署方已備悉有關建議。現時九巴 273 號線主要提供華明往來粉嶺站的服務，署方考慮有關建議時會檢視現時會否有替代服務給盛福居民前往華明一帶。現時前往華明的盛福居民可於百和路的嘉盛苑巴士站選乘九巴 273A 號線，而該路線的服務大致能滿足盛福

居民前往華明的需求。署方明白温和達議員十分關注繁忙時段候車人數眾多，如有需要，會後可與温和達議員到現場視察，了解候車環境，再因應情況作出改善。此外，署方已備悉温和達議員加設置福圍站的建議，並且會密切留意盛福居民前往華明邨的需求，適時與九巴公司考慮有關意見。

52. 温和達議員表示九巴 273A 號線在繁忙時段的服務固然不足，但他的重點並非針對居民未能乘搭該線，而是要求九巴 273 號線在置福圍加設站點。該線會經百和路前往粉嶺站，這對於華明居民而言相當重要。嘉福邨一帶有多間學校，於置福圍增設巴士站可方便學生上學、放學，令學生不用冒着危險，由豪峰嶺轉折橫跨多條馬路前往嘉福邨。他認為按現時情況，九巴公司是有足夠資源增設巴士站。九巴 273 號線的巴士在粉嶺站落客後幾乎沒有載客，因此，他認為如在置福圍加設巴士站，將不會影響整條巴士線的運作，更可以方便居民，同時增加客源。他已在多年前提出此建議，並沒有接獲任何反對意見，實在不明白為何不獲署方接納。他詢問九巴公司是否不願意營運；如是，他建議可改由其他巴士公司營運。

53. 胡敬海先生回應稱署方清楚了解温和達議員的意見，亦明白增設置福圍站可便利居民上班、上學，惟現時居民可選乘 273A 號線作為替代路線，而華明往盛福、田家炳中學等學校一帶也有其他替代路線覆蓋。至於嘉福邨福樂樓、嘉盛苑嘉耀閣、嘉揚閣等的居民，則可選擇使用百和路巴士站。署方現階段備悉有關意見，並會繼續監察上述兩條路線的服務及乘客需求，在有需要時與巴士公司檢討有關路線，為乘客提供更適切的服務。

54. 周子灝先生回應稱九巴公司對有關建議持開放態度，強調公司並非不願意調整 273 號線的服務，並會就有關建議與運輸署再作商討，以進一步完善百和路及置福圍一帶的交通網絡。九巴公司感謝及歡迎委員就現時北區交通網絡的不足之處提供意見。他又感謝委員及部門的支持，促成九巴公司開展北區區域性的分段收費計劃，該計劃包括五條路線(例如百和路一帶對外路線)，希望藉此為區內路線在繁忙時間的客量起分流作用，特別是置福圍及百和路一帶的居民。他們如需前往華明，可善用此分段收費計劃的 5 元回贈優惠，乘搭九巴 270A、270B 及 278X 號線，由百和路一帶前往華明。

55. 溫和達議員感謝九巴公司的回應。就九巴 273 號線，他建議九巴公司應至少於上學繁忙時段試行增加班次，疏導學生上學所帶來的客流量。他亦建議該線嘗試改為雙行路線，於放學繁忙時段增加班次，並加設置福圍站，接載學生回華明邨。

56. 主席表示溫和達議員提出加設置福圍站的建議合理可行，因該路線路況暢順，走線亦不迂迴。如該線未能全日營運，九巴公司及運輸署能否考慮在早上繁忙時段加開經置福圍巴士總站的特別班次，以便利居民前往邨內學校和商場。希望九巴公司及運輸署可詳加考慮溫和達議員的建議。此外，他認為九巴公司推行的北區區域性分段收費計劃，可以提升區內的服務班次，惠及百和路一帶的居民。

第 5 項——提案：要求增加 978 往港島方向設分段收費服務 (委員會文件第 31/2022 號)

57. 溫和達議員介紹委員會文件第 31/2022 號。

58. 主席表示運輸署及九巴公司已就提案提交書面回應，他詢問委員有沒有其他意見。

59. 溫和達議員詢問研究需時多久，以及可否盡快提供落實的時間表。他認為若能因應各項環境因素作出相關調整，乘客及九巴公司均能得益。

60. 王可欣女士感謝溫和達議員的意見，並回應指已請九巴公司考慮有關建議。政府一向鼓勵公共交通營辦商因應社會經濟環境，以及本身營運和財政情況，致力為乘客提供更多票價優惠，但最終是否提供更多票價優惠(包括委員所建議由北區前往西區海底隧道分站的雙向分段車費優惠)，基於自由營商的精神，實屬九巴公司的商業決定。

61. 周子灝先生感謝溫和達議員的意見，並回應稱現時居民可乘搭九巴 270B 號線由北區出發，經青沙公路轉車站免費轉乘九巴 280X 號線前往雅翔道站，總車資為 15.6 元。九巴公司明白雖然有關安排可讓居民享有轉乘優惠，但轉乘安排或對居民構成一定不便，故已備悉溫和達議員的意見，並會仔細研究九巴 978 號線往港島方向增設分段收費的建議。另一方面，有意見指北區巴士路線可參考九巴 280X 號線等經青沙公路轉車站直達

尖沙咀或西九文化區、九龍站一帶。九巴公司備悉相關建議，會與相關部門詳細研究增設由北區出發直達九龍站一帶的特別路線，為北區居民提供快捷前往西九龍及尖沙咀的巴士服務。

62. 主席表示運輸署及九巴公司已就提案作出回應。他指出西九新發展區設有不少景點，如 M+博物館、香港故宮文化博物館等已成為市民的假日好去處，門票預約亦十分踴躍。九巴公司須檢視前往西九文化區的客量需求，提供到站或前往港島地區的轉乘優惠，以吸引乘客和提升競爭力，特別是現時東鐵線已延伸至金鐘，在某程度上影響長途巴士線的客量，惟削減班次服務並不是理想做法，只有不斷提升服務質素，例如提供豪華巴士服務線及轉乘優惠，才可吸引乘客。

第 6 項——提案：要求 79X 增設分線往尖沙咀以提升交通覆蓋
(委員會文件第 32/2022 號)

63. 羅庭德議員介紹委員會文件第 32/2022 號。他表示城巴公司樂意增設 79X 號線的分線，惟運輸署對此有所保留，並指居民可考慮乘搭九巴 78A 號線，於粉嶺站轉乘九巴 270A 號線。他表示提案是希望可以分擔 78A 號線的車流量，雖然九巴公司已盡力增加該線的班次，惟皇后山區人口眾多，即使加密班次也不能疏導人流。有見城巴現時已開辦 79X 號線，亦樂意開辦分線，希望署方能像先前批准開辦九巴 78B 號線般，作出積極配合。

64. 主席表示運輸署及城巴公司已就提案提交書面回應，詢問委員有沒有其他意見。

65. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並回應稱署方一直密切留意皇后山邨的入伙進度及乘客需求，並因應地區發展及人口變遷等因素，適時檢視和優化現有的公共運輸服務和巴士網絡。署方亦備悉皇后山區居民前往油尖旺區的需求殷切，以及城巴公司樂意開設 79X 號線的分線服務。署方會繼續密切留意乘客的需求，並與城巴公司研究有關意見。

66. 曾安迪先生感謝羅庭德議員的意見，並回應稱城巴公司作為皇后山唯一中標的公共巴士營辦商，當積極提升皇后山及沙頭角公路一帶的巴士服務。城巴公司了解粉嶺、北區一帶的

巴士服務有盲點，例如只有粉嶺南設有相關巴士服務。城巴公司十分樂意開辦城巴 79X 號線的特別班次，並已向署方提出此建議，且會積極跟進，希望能在皇后山邨一帶全面入伙前，盡快改善該區的交通服務。

67. 主席認同意羅庭德議員建議，於現有皇后山區巴士路線透過開設分線以覆蓋更多地區(如尖沙咀、佐敦或九龍其他地區)，令皇后山及沙頭角公路一帶的鄉郊居民受惠。巴士亦可駛經龍山隧道以便捷居民出入市區，再轉乘鐵路到達油尖旺區，以避免過分依賴九巴 78A 號線，從而分擔載客流量。對於羅庭德議員的建議，運輸署及城巴公司均有正面回覆，他希望雙方積極研究有關特別班次的可行性，如有任何進展，各部門可以於會後與羅庭德議員跟進。

第 7 項——提案：要求 78X 改行觀塘道及加設分站 (委員會文件第 33/2022 號)

68. 羅庭德議員介紹委員會文件第 33/2022 號。他補充謂城巴 78X 號線即使在繁忙時段仍只有十多位乘客，但九巴 78A 號線候車乘客卻非常多。城巴 78X 號線作為皇后山巴士計劃路線，根本未能發揮其分擔人流的功能。開辦 78X 號線原旨在服務皇后山區居民來往東九龍，惟運輸署回覆則建議居民乘搭九巴 78A 號線，於粉嶺市轉乘鐵路或九巴 277X 號線。他指九巴 78A 號線的客流量已非常多，而且該線需要繞行粉嶺南一帶，走線十分迂迴。他認為北區人口眾多，加上觀塘屬商貿區，東九龍一帶未來亦會有不少基建落成，在皇后山設立兩條巴士線來往觀塘區實屬合理。他的更改路線建議既可令 78X 號線的客流量及班次提升，亦能改善整體的交通運輸規劃。他對於運輸署的回覆感到失望，不明白署方為何對此建議有所保留。若署方擔心九巴 78A 號線與九巴 277X 號線有衝突，但事實上此兩條巴士線的終點站明顯有所不同；若署方擔心城巴 78X 號線班次的穩定性，但該線班次是每 30 分鐘一班，相信改道和加設站點後不會影響班次。況且若更改走線後能提高 78X 號線的載客量，相信城巴公司會願意加密班次。他表示在上次委員會會議提出提案後，78X 號線已在觀塘碼頭巴士總站新增站點，但似乎還未能滿足居民出行模式下的需求，需要繼續調整路線。總結而言，他希望署方交代對此建議有所保留的原因。

69. 胡敬海先生回應，稱運輸署對城巴 78X 號線改行觀塘道及加設分站有保留的原因，主要是平日觀塘道的交通非常繁忙，因此署方於近年規劃公共交通服務時，已盡量避免巴士及小巴路線行經觀塘道。於 2016 年至 2019 年期間，署方已先後四次重組 11 條途經觀塘道的巴士路線，例如部分路線由途經觀塘道或開源道迴旋處，改為行經觀塘道下行通道，以減少港鐵觀塘站巴士總站外、定富街對出及創紀之城對面停站的巴士路線數目。署方理解羅庭德議員提出建議的原意，也備悉皇后山居民前往觀塘市中心一帶的需求。署方將先行檢視假日往返皇后山和觀塘市中心的行車安排，並適時與城巴公司研究有關建議。

70. 曾安迪先生感謝羅庭德議員的意見，並表示城巴公司十分樂意研究改善皇后山一帶的交通服務。城巴 78X 號線於初期僅提供有限度的服務，但在該線於觀塘碼頭巴士總站增設站點後，已將服務由半日擴展至全日。現時城巴 78X 號線在非繁忙時段的載客量並不理想，因此正積極考慮如何改善該線，以配合皇后山及沙頭角公路一帶居民前往九龍東的需求。城巴公司十分希望 78X 號線能改為行經啟德後再前往九龍灣及觀塘市中心一帶，相信此改動可以提高載客量，從而改善服務水平。城巴公司會與署方積極研究，並希望能盡快落實有關改動。

71. 羅庭德議員表示，運輸署重整觀塘道的巴士路線並不恰當，因觀塘屬於商貿區，經濟活動頻繁，人口自然密集，交通亦會繁忙，加上政府宣傳要積極發展九龍東，若交通不便，恐難以達成目的。他建議署方率先於假日讓城巴 78X 號線試行行經觀塘道，再視乎行車時間調整走線。

72. 周錦豪議員同意羅庭德議員的意見，認為若因觀塘道的交通擠塞問題而不讓巴士行經觀塘道，實在是本末倒置，既不能方便乘客，亦令巴士的營運更加困難。再者，政府現時大力推動發展九龍東，可見未來前往該區的人口只會更多。運輸署應該要公平對待皇后山一帶的居民，讓他們享有方便的交通配套直達九龍東一帶。署方應調整轉車安排，以方便乘客轉乘，而非要他們在不方便的地方轉車。

73. 曾安迪先生補充稱城巴公司留意到最近一條由沙頭角公路一帶經觀塘道前往觀塘的路線亦有加密班次，惟由皇后山開出的城巴 78X 號線則暫時未能行經觀塘道。若 78X 號線同樣可行經觀塘道，城巴公司樂意與運輸署再作跟進和研究。

74. 胡敬海先生感謝羅庭德議員及周錦豪議員的意見。他表示明白皇后山居民對前往觀塘市中心一帶的需求，並已備悉城巴 78X 號線於假日試行行經觀塘道的建議，將會與城巴公司積極研究細節。

75. 周子灝先生回應稱 78A 號線作為皇后山往來粉嶺各地的主要路線，故乘客較多，而委員所提及排隊候車的情況嚴重，其主要原因是巴士站的空間及停車灣位置不足。他感謝羅庭德議員於上次會議中關注此情況，並與相關部門作跟進。此外，九巴公司亦有開辦 277A 號線，沿全條沙頭角公路前往觀塘道一帶。九巴公司備悉地區有關前往觀塘市中心的需求，並會與相關部門商討增強該號線的服務，以便利皇后山區以至整個粉嶺北新發展區的居民前往觀塘市中心一帶。

76. 龔樹人先生表示皇后山邨的入伙率暫時只有約六成，要持續經營巴士路線似乎已頗為困難。其他巴士公司原意只作為接駁鐵路站的路線現竟轉為主力提供服務接駁至其他巴士路線。反之，城巴公司作為皇后山唯一中標的公共巴士營辦商，卻需不斷提出修改走線的建議，以服務其他巴士線未能覆蓋的地方。雖然如此，城巴公司會繼續檢視有關服務，並主動向署方及委員提出建議。城巴公司在並非單從私人商業角度下出發提出建議，期望其良好的服務態度、服務水平及理念，可以得到市民、委員及政府的支持。此外，就有關要求巴士線分段收費的建議，他指私人企業的確有其商業考慮，需要視乎情況才可落實細節。他表示城巴公司會持續為北區居民提供適切、優質及價錢合理的服務。

77. 曾安迪先生表示皇后山區在規劃巴士路線上早已存在不足之處，導致其後出現連串交通問題，委員亦有所提及當中部份問題。城巴公司已努力嘗試調整 78X、79X 等現有招標計劃下的路線，以更貼合市民需要。城巴公司作為中標的營辦商，亦須作出服務承諾，包括提供新資源開辦巴士路線、提供車資優惠及調配員工，但延伸路線未能完全兌現這些服務承諾。此外，作為中標的營辦商，城巴公司希望能營辦可持續發展的巴士網絡，以繼續服務北區居民。然而在這短短的一年間，無論是 78X、79X 號線或其他皇后山路線，營運狀況均不太理想，因此城巴公司希望與各委員及部門繼續加強合作，盡快推動改善巴士服務的建議，真正惠及皇后山的居民。

78. 主席表示對於城巴 78X 號線改行觀塘道及加設分站的建議，運輸署可積極考慮讓 78X 號線於假日先試行行經觀塘道。他明白因觀塘始終是已發展的中心地帶，觀塘道的交通非常繁忙，加上鄰近港鐵站，人流較多。他建議該線可考慮改行牛頭角道至裕民坊一帶，或避免行經交通繁忙的地方。他希望可開放討論改道方案，並於會後再作商討、研究細節。

第 8 項——提案：要求 78K、79K 加密班次以提升粉嶺鄉郊居民生活質素
(委員會文件第 34/2022 號)

79. 羅庭德議員介紹委員會文件第 34/2022 號。他補充指九巴公司一方面開辦 78B 號線服務皇后山區，但九巴 78A 號線作為九巴 78K 號線的延線，卻由兩至三年前每 15 至 20 分鐘一班，縮減至現時每 20 至 30 分鐘一班。現時九巴 78B 號線由粉嶺南開往清河邨，車程需時 40 至 50 分鐘。他建議 78B 號線改由沙頭角開出，並加密班次，以便利沙頭角區居民。現時 78K 號線載客量有六成，若採納有關建議，該線餘下的載客量可由皇后山區居民填補，這將會是平衡載客量與居民需求的方案。此外，78K 號線本來就應該服務沙頭角公路一帶和鄉郊的居民，九巴公司推出 78B 號線時不應變更總站和改經粉嶺南。即使需要改經粉嶺南，也不應忽略沙頭角公路一帶、大塘湖和萊洞居民來往粉嶺南的需要。他請運輸署代表和九巴公司回應有關 78B 號線改由沙頭角開出的建議，並請主席詢問委員有沒有反對。

80. 主席表示運輸署和九巴公司已就提案提交書面回應，他詢問其他委員沒有意見，並詢問運輸署和九巴公司有沒有補充。

81. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並回應稱運輸署一直留意 78K 號線的客量和沙頭角公路一帶的乘客需求，所以除了要求九巴公司提供營運數據外，署方亦安排在 9 月中就 78K 號線再進行一次實地調查，了解最新情況，特別是開學後的乘客需求，以在有需要時與九巴公司商討加強服務。至於 78B 號線，他表示署方一直有留意皇后山的公共交通服務。署方與相關部門了解後，發現不少皇后山區的學生需要前往區內其他地方上學，包括粉嶺南和上水一帶。他表示明白羅庭德議員提出沙頭角公路一帶的居民亦需要前往粉嶺南和上水南一帶，並表示在星期一至五(公眾假期除外)，78K 號線在早上繁忙時段有 6 班特別

班次前往華明，方便沙頭角和沙頭角公路沿路的居民前往粉嶺南一帶。此外，九巴 78 號線亦在早上繁忙時段提供前往百和路(包括蓬瀛仙館一帶)的特別班次。若居民在星期一至日需要前往上水南，可選擇乘搭開往上水太平的 78K 號線，班次約每 15 至 20 分鐘一班。他表示署方將透過九月中實地調查結果檢視乘客需求，如有需要，會與九巴公司商討加強 78K 號線的服務。

82. 周子灝先生感謝羅庭德議員的意見，並表示已知悉運輸署將會在九月中進行實地調查，會配合署方作出跟進，以優化加強九巴 78K、79K 號線的班次和改善服務。至於羅庭德議員提出 78B 號線改由沙頭角開出及把 78K 號線把服務範圍擴展至皇后山區，他表示已備悉有關建議，並認為當中有可取之處。若能確保載客量達一定水平，有關走線建議將可縮短沙頭角公路沿線居民的候車時間，從而加強班次和改善服務水平。他補充謂九巴 78B 號線服務未有涵蓋的一段沙頭角公路，現時有 78 號線於早上提供特別班次，沿沙頭角公路經萊洞和龍山隧道前往粉嶺南的服務。現時 78 號線載客率約三成，足以服務沙頭角公路至萊洞的乘客。至於 78B 號線的載客量，根據外勤人員近日視察，早上乘客較多，九巴公司將適時與運輸署商討加強 78B 號線在皇后山區的班次服務。

83. 王可欣女士補充謂剛才胡敬海先生提及運輸署將會實地調查 78K 號線的運作，79K 號線的調查亦會同步進行。署方接獲載客量調查結果後，將會與九巴公司跟進。

84. 主席表示他一直與羅庭德議員提出增加鄉郊的巴士班次的建議，當中包括 78K、79K 號線，其中一個原因是鄉郊小巴服務質素較差。他指出 78K、79K 號線的班次疏落，平均每 20 至 30 分鐘一班，而其他鄉郊路線，例如途徑上水、打鼓嶺及文錦渡的 73K 號線亦有班次稀疏的問題，他不時接獲居民投訴該線出現脫班情況。他表示明白鄉郊路線中午載客量不多，乘客主要集中在早晚繁忙時段。九巴公司除了考慮在繁忙時段加開特別班次直達市區，同時也應考慮擴展 78K、79K 號線的服務範圍，如可途經皇后山，將可吸納更多客源，同時分擔 78A 號線的客量，藉此加密班次服務。他指出其實 78K、79K 號線的發展潛力大，因日後開放沙頭角禁區、以及蓮塘口岸通關後將吸引不少乘客，預計屆時載客量將有所增加。此外，就最近 2022-2023 年度北區巴士路線計劃的諮詢，79K 號線將會延伸至彩發街，以配合上水廣場二期發展及其他商業大廈擴張。雖然九巴公司延伸走

線，但班次服務時間不變，並沒有考慮預計會增長多少客源。他表示客源增長可推動九巴公司增加班次，希望九巴公司落實時間表提升班次，便利鄉郊居民。

85. 黃裕廷先生就沙頭角公路一帶的交通配套作出回應。他表示聽畢議員對鄉郊小巴服務的意見後，指運輸署或需重新檢視選用哪種交通工具作為連接地區和市區的骨幹系統。若運輸署因應該區人口而選用專線小巴服務居民，巴士在運輸服務上的角色便會較為尷尬。署方不宜調配巴士填補專線小巴的服務漏洞，否則有礙巴士服務健全發展。他表示若專線小巴未能跟上人口或客量增長，或應付平日通勤和假日遊覽的需求，運輸署應考慮以大型巴士作為主要交通工具，而不是讓巴士替專線小巴補漏拾遺。他詢問運輸署區內的交通規劃是否存有缺陷，導致沙頭角公路至坪輦一帶的居民未能快捷地、或在合理時間內登車前往市區。他表示九巴公司採取主導角色，例如開辦羅庭德議員提及的 78B 號線前往上水，而皇后山邨未入伙前，九巴公司已經營運 78 號線，讓乘客經龍山隧道快捷地前往粉嶺南，而 78K 號線本來亦提供 6 班特別班次前往華明。他表示上述路線確實未能接載沙頭角公路沿路的居民前往上水清河的學校區，九巴公司將會與運輸署商討改善相關服務。他重申九巴公司對整個沙頭角公路沿路的乘客需求抱持正面態度，但不希望運輸署以專線小巴作為該區的主要運輸交通工具，只讓巴士充當輔助角色。他希望署方能調整政策，因應人口需求或未來北部都會區的發展而改以大型巴士作為主要交通工具。

86. 羅庭德議員回應如下：

- (a) 九巴公司剛才提及需要巴士服務輔助的專線小巴路線應是 503 號線。運輸署批准開辦專線小巴 503 號線，卻又同時批准開辦前往上水的九巴 78B 號線，但終點站卻不是上水廣場。他認為九巴公司的回應能引起市民關注運輸署如何規劃交通。他並認為與會者應該秉持良好的議會風氣，商討具建設性的措施；
- (b) 他指 78K 號線本來便是連接沙頭角和粉嶺市區，九巴公司在書面回應中指「我們亦正積極與運輸署商討安排更多從沙頭角及打鼓嶺直達市區路線的特別班次」，他不明白當中的「特別班次」是指甚麼。他指出九巴公司資源充足，為應付沙頭角沿線的人口增長所帶來的交通需求，能

夠在數星期內開辦 78B 號線。他詢問為何 78K 號線卻要縮減班次。如果九巴公司指屬於運輸署規劃問題，他詢問運輸署 78K 號線作為主線，主要目的是否服務鄉郊居民。現時 78A 號線雖然作為分線，但路線上只有龍躍頭站稍為便利沙頭角沿線的居民。他指現時在早上繁忙時段，龍躍頭站候車的乘客十分多，巴士駛進皇后山站前已滿座。如果涉及資源問題，像專線小巴缺乏司機人手屬可理解情況，但若然九巴公司有資源開辦 78B 號線，為何未有先完善主線 78K 號線的服務，恢復以往的班次安排；

- (c) 他表示 78B 號線途經皇后山區，可改善 78K 號線載客量不足的問題，從而輔助 78K 號線。他並詢問如果 78B 號線兩架特別班次滿座，可否增加班次，例如在一小時內由沙頭角開出 6 班車。他建議 78 號線可以再作調整，增加載客量。如果 78B 號線直接由沙頭角開出，可便利沙頭角沿線的居民，而 78K 號線則可專注服務鄉郊人口；
- (d) 78K 號線的假日載客量已達六至七成，意味有些鄉郊市民(包括長者)需要站着乘車。他詢問為何九巴公司仍然決定減班，並詢問增加班次的準則。他指九巴公司有責任完善 78K 號線的服務，而城巴公司亦會按巴士路線計劃規劃巴士路線，以疏導未能前往市區的居民；以及
- (e) 他質疑九巴公司為何在主線 78K 號線未設皇后山站的情況下，讓 78B 號線新增皇后山站。若運輸署純粹希望新增由皇后山開往上水的服務路線，應重新招標或檢討專線小巴服務。他指運輸署在回應 78K 號線加密班次和 78B 號線由沙頭角開出的建議時，均以「現時鄉郊路線載客量不足」及「已提供特別服務班次」為由推搪，卻沒有進一步解釋拒絕有關建議的理由，亦沒有提出實質的改善建議(例如考慮重整班次)或，只是在會上重複書面回應的內容，缺乏討論。

87. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並回應稱運輸署一直密切留意地區發展(例如隨人口增長而改變的乘客需求)，以持續優化巴士服務網絡。就羅庭德議員提及沿沙頭角公路一帶的發展令乘客需求上升，署方亦留意到相關情況，因此安排在九月中進行實地調查。署方不會只進行單次調查，而是恆常監察鄉郊服務的乘客需求。他表示留意到九巴公司最新的營運數據顯示，

78K 號線於假日的載客率較高，署方會視乎最近的乘客需求，與九巴公司密切檢視該路線的運作，並研究改善現有服務。

88. 周子灝先生感謝羅庭德議員就沙頭角公路沿線的交通規劃所提出的意見。他補充謂正如羅庭德議員所言，78K、79K 號線屬服務鄉郊地區的路線，鄉郊地區人口密度相對較低，交通網絡較市區落後，所以 78K、79K 號線除了連接鄉郊地區和鄰近的市中心(包括粉嶺和上水站一帶)外，亦肩負另一個重要角色，就是幫助居民轉乘其他公共交通工具(如鐵路或巴士)前往其他地區。他表示在審視 78K、79K 號線的載客量時，留意到乘客在繁忙時段對 78K 號線由沙頭角公路往九龍東的服務有明顯需求，特別是議員十分關注的觀塘道和市中心一帶。因此，九巴公司早年曾建議調配巴士資源開辦 277A 號線，以服務沙頭角公路沿線和附近地區，並疏導 78K 號線部分乘客，免卻他們在市中心轉乘其他巴士路線或鐵路，令他們快速直達市區。他亦補充九巴公司在書面回應內提及，經審視 78K、79K 號線的乘客數據一段較長時間後，若發現居民對前往個別市區目的地有明顯需求，九巴公司可在鄉郊地區額外投放資源開辦直達市區的班次，相信整體居民將有所裨益。

89. 主席回應稱就剛才羅庭德議員提及 78B 號線由皇后山開往粉嶺南的建議，他表示沙頭角本有特別服務班次前往華明，並詢問可否合併這兩條巴士線。若特別班次本來有 6 班，他建議路線可繞經皇后山區前往粉嶺南，並因應乘客需求再增加班次。就九巴 277A 號線沒有提供分段收費，即使沙頭角居民在中途(例如上水)下車，乘客均要支付前往九龍東的全段費用，他建議增設分段收費。

90. 羅庭德議員補充主席的提問，詢問九巴公司現時 78B 號線和 78 號線可否合併，並希望了解原因。他指出 78K 號線由以往每 15 至 20 分鐘一班，縮減班次至每 20 至 30 分鐘一班，班次實際間距更長達每 30 分鐘一班。住在沙頭角的民當體會乘搭巴士來往沙頭角需時甚長，車程已需 50 分鐘，候車時間又另需 30 分鐘。他重申運輸署本可科學化地按載客量數據，在九巴公司有足夠資源的情況下，及早重整路線、規劃整個地區的交通網絡，不應待至皇后山區的學童在繁忙時間對服務有急切需求，才要求九巴公司開辦 78B 號線。他表示既然現時 78 號線的巴士在駛進華明總站前只達三成載客量，運輸署可考慮合併重整 78B 號線，並加開班次，令皇后山和沙頭角的居民受惠。

91. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並回應指 78B 號線剛只開辦了約一個多星期，運輸署將會繼續留意該線的乘客需求和路線安排。至於 78K 號線前往華明的特別班次或 78 號線的特別班次(包括 78K 號線正線假日時段)，與開辦 78B 號線的資源是分開處理的。如因乘客需求上升而必須加強服務，巴士公司須確保有關車輛資源調配不會對現有服務造成影響。就剛才羅庭德議員問及 78、78B、78K 號線是否有整合空間，他表示 78B 號線始終剛投入服務，需要觀察一段時間，而隨着沙頭角沿路和鄉郊的發展，署方會繼續留意乘客需求，並於有需要時檢視現有公共運輸服務。

92. 羅庭德議員詢問胡敬海先生「資源分開」的意思。他表示根據 2020-2021 年度巴士路線計劃，當時運輸署只規劃 78A 和 78K 號線，上年度的巴士路線計劃也沒有提及 78B 號線。他詢問運輸署既然 78K 號線是主線，開辦 78B 號線的資源從何而來、資源分配比重如何、以及分線的資源為何會較主線多。他表示既然分線客量多，運輸署便應重新規劃資源以配合客量需求，而不是只開拓分線。他指現時 78 號線只有三成載客量，而 78B 號線的服務卻供不應求，兩條線作為九巴 78K 號線的分線，確實可以重組。

93. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並回應謂「資源分開」的意思是指已要求九巴公司調配額外資源開辦 78B 號線，而不須從 78K 號線調配原有資源營運 78B 號線。他並表示已備悉羅庭德議員有關整合路線的建議，署方會因應地區發展和乘客需求，適切考慮以上的建議。

94. 黃裕廷先生感謝羅庭德議員關注粉嶺鄉郊地區的運輸服務，並重申現時 78K、79K 號線往上水方向的班次維持每 15 分鐘一班，可算頻密。他備悉各委員對於假日載客量的意見，並透過委員會這個平台承諾，九巴公司會在本星期開始主要檢視坪輦和沙頭角公路一帶的遊客需求，並留意該路段在甚麼時段最為繁忙，以及需要增加多少班次，確保當區居民和遊客不會因為假日需求量攀升而影響出行時間。他表示如果九巴公司發現任何狀況或有任何建議，可於會後與運輸署分享，讓署方考慮，並通知委員相關狀況。對於重整路線的建議，他表示九巴公司持開放態度，將重新檢視資源分布，務求繁忙時段開出的巴士能達到一定的載客量，不會出現空車的情況。

(會後按語：九巴公司於會後表示，一直密切關注78K、79K號線的運作，特別是假日時的服務情況。根據九月中營運數據及實地調查顯示，78K號線於周末黃昏時段由上水開出的班次、以及周日中午時段由沙頭角開出的班次，載客量大約七成；至於79K號線，周六中午至下午時段由打鼓嶺開出的部分班次載客量約為六成。

九巴公司表示會繼續監察 78K、79K 號線的服務，並就調整兩條路線假日班次事宜上，與運輸署保持緊密溝通，以確保班次能配合居民及遊客的出行需要，為乘客提供舒適的巴士服務。)

95. 羅庭德議員感謝九巴公司的承諾，並認為這才是做實事的表現，可透過實地調查得知有沒有空間重整路線，以及在甚麼時候需要增加班次。針對運輸署要求九巴公司以額外資源應付高企的載客量，他詢問如果署方可主觀判斷九巴公司有額外資源開拓巴士路線接載皇后山區的居民前往上水，是否代表沒有必要把巴士路線計劃交予委員會商討。他又詢問署方為何單方面認為只有皇后山區的學童有乘車需求，反問其他地方如華明、聯和墟等地的學童是否沒有需要前往粉嶺南上學。他並補充謂根據《香港規劃標準與準則》，皇后山邨附近已經有兩間小學，質疑該區的學童乘車需求有多大。

96. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見，並澄清剛才提及署方要求九巴公司開辦 78B 號線時須調配額外資源，乃因不欲影響現時 78K 號線的班次，與羅庭德議員理解的意思有出入。此外，羅庭德議員提及討論須具建設性，他表示運輸署正同樣積極跟進 78K 號線和鄉郊巴士的整體服務情況。正如剛才回應羅庭德議員時所言，九巴公司與運輸署持相同的立場。九巴公司承諾將於本星期開始檢視 78K 號線於假日或其他時段的乘客需求，而署方亦將派員進行實地調查，並會恆常密切留意鄉郊地區的巴士路線的乘客需求。署方會於調查完成後考慮羅庭德議員的建議，並與九巴公司商討如何改善現時鄉郊巴士的服務網絡。

97. 羅庭德議員質疑運輸署有沒有權力要求九巴公司提供額外資源營運分線，並指若對九巴公司有相關權力，便應可根據剛才溫和達議員提及的建議改善 978 號線和 273 號線的營運。他詢問九巴公司的額外資源從何而來。若有額外資源，該公司將無須考慮載客量的問題。他提出提案旨在提升粉嶺鄉郊居民的生活質素，「以結果為目標」，呼應習近平主席提倡的「四點希望」

和「四個必須」，以人民利益為依歸。既然九巴公司可隨時隨地調配的額外資源，他詢問運輸署為何反對溫和達議員和他的提案建議，又詢問運輸署背後要求九巴公司提供額外資源的原因為何。

98. 胡敬海先生感謝羅庭德議員的意見。他指出開辦 78B 號線是因應皇后山發展區一帶的乘客需求，並重申規劃巴士路線時會因應地區發展，並從相關部門了解居民的出行情況。有見皇后山發展區一帶的部分學生需要前往粉嶺南和上水南上學，故要求九巴公司開辦 78B 號線。就羅庭德議員剛才提及的資源調配問題，正如他剛才提及，署方會繼續留意 78K、79K 號線的乘客需求，若有需要當會與九巴公司商討進一步加強現有服務。

99. 羅庭德議員強調資源是透過重整(例如縮短行車時間)得來，並沒有「額外資源」這回事。他指出自己現正商討如何重整巴士路線，以騰出資源加密 78K、79K 號線的班次；但運輸署卻指 78K、78B 號線需要各自另覓資源加密班次。他請署方再次回應問題。

100. 主席表示相關討論已十分充足，認為雙方都希望善用現有資源改善鄉郊路線網絡。他指出羅庭德議員的想法是九巴公司額外開辦 78B 號線的班次，然後檢視 78K 號線會否與前往華明或粉嶺南的特別班次合併，從而增加 78K 號線的班次。他認為現時鄉郊的交通規劃可透過整合當中多條巴士路線而獲得改善。既然九巴公司正積極研究相關建議，例如了解遊客的出行記錄以制定巴士路線，委員又提出了相關要求，他希望運輸署會後深入考慮建議和進行調查，重整 78K 號線。

101. 胡敬海先生感謝主席的意見，並指如剛才所言，運輸署會繼續與巴士公司密切監察上述各條路線的服務情況及乘客需求，包括羅庭德議員和主席提及的鄉郊巴士服務網絡。

102. 羅庭德議員指希望運輸署在檢視情況後作出反饋。他期望署方詢問九巴公司 78 號線及其他分線(包括 78 號線的特別班次、78K 號線前往華明的特別班次和 78B 號線)的載客量，再估算重整路線是否可行，而不是單單強調 78K、78B 號線需要各自另覓資源。他指出九巴公司不會提供額外資源，只會從其他巴士路線騰出現有資源，故此剛才委員和巴士公司代表才會討論重整巴士路線的可行性。他希望運輸署能夠提供研究結果，並說明分拆 78B 號線的理由。如果能夠加密 78K、79K 號線的班次，便

有助分流 78A 號線的客量，署方不應分開看待 78K、78B 號線的資源。他指出運輸署有權決定應否開辦巴士路線，以避免出現空車的情況，確保巴士公司不會浪費資源，這才是運輸署的價值所在。至於增加車輛數目或人手等的決定，不屬於運輸署的管轄範圍，而是屬於私人企業的考量。

103. 主席重申希望運輸署檢視 78K 號線的安排。

(會後按語：運輸署於會後表示，現正與九巴公司商討加強 78K 號線於假日的班次，以配合居民及遊客的出行需要，為乘客提供適切的公共運輸服務。)

第 11 項——其他事項

(a) 有關要求在上水河上鄉及古洞巴士站加設上蓋及座位的提案跟進事宜

104. 王可欣女士匯報稱署方在諮詢相關部門及透過民政處諮詢地區人士後，已經批准在九巴 76K 號線往上水方向的古洞巴士站加設上蓋。就委員查詢興建巴士站上蓋的進度，署方曾向九巴公司了解，現時九巴公司正申請挖掘道路准許證以期望工程可於今年內完成。至於委員建議在 76K 號線往上水方向的河上鄉巴士站加設上蓋及乘客座椅，署方同樣經諮詢相關部門及透過民政處諮詢地區人士後，已在會議當日批出九巴公司的申請。

105. 聶珮林女士補充謂運輸署今早批准在 76K 號線往上水方向的河上鄉巴士站加設上蓋及改善乘客座椅，九巴公司將會按內部資源和時間表開展工程。至於在 76K 號線往上水方向的古洞巴士站加設上蓋，她表示較早前已與委員解釋，由於行人路不夠寬闊，安裝座椅會阻塞輪椅人士通過，未能符合在巴士站安裝乘客座椅的要求。至於加設巴士站上蓋的工程，九巴公司將待政府在現場的工程完成後按時間表盡快施工。

(b) 有關邀請專線小巴承辦商代表列席會議事宜

106. 侯福達議員表示若下次會議涉及與專線小巴服務相關的議程，希望能夠邀請專線小巴承辦商代表出席會議。他認為剛才專線小巴承辦商代表的回答含糊，而每次舉行會議後，專線小巴服務依然欠佳，因此希望小巴承辦商代表能持續列席會議，跟進相關事項。

107. 主席指剛才已經表示希望秘書處邀請馬僑生先生成為常設代表，即使馬先生沒空出席會議，亦可找其公司經理代為聆聽各位委員對專線小巴服務質素的意見。若有委員就某專線小巴路線提出提案，委員會可邀請相關專線小巴承辦商代表出席會議解釋。面對面的溝通對改善專線小巴服務十分重要。此外，他詢問侯福達議員是否清楚運輸署及九巴公司提供的補充資料。

108. 侯福達議員表示清楚。

第 12 項——下次會議日期

109. 主席宣布下次會議將於 2022 年 11 月 14 日(星期一)下午 2 時 30 分在北區民政事務處會議室舉行。

110. 會議於下午 5 時 40 分結束。

北區區議會秘書處
2022 年 10 月