

**北區區議會交通及運輸委員會**  
**第 24 次會議記錄**

---

日期：2011 年 9 月 12 日(星期一)

時間：下午 2 時 30 分至 3 時 45 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	會議開始	會議結束
副主席：	賴心議員	會議開始	會議結束
委員：	蘇西智議員, BBS, MH	會議開始	會議結束
	侯金林議員, MH, JP	會議開始	會議結束
	鄧根年議員, MH	會議開始	會議結束
	藍偉良議員	會議開始	會議結束
	黃宏滔議員	會議開始	下午 3:25
	溫和達議員	下午 2:35	會議結束
	潘忠賢議員	會議開始	會議結束
	羅世恩議員	會議開始	會議結束
增選委員：	李永成先生	會議開始	會議結束
	張偉業先生	會議開始	會議結束
	萬新財先生	會議開始	會議結束
	姚銘先生	會議開始	會議結束

秘書： 潘泯宜女士 北區民政事務處行政主任(區議會)4

列席者

莊敏婷女士	民政事務總署北區民政事務助理專員
謝建煌先生	運輸署高級運輸主任(北區)
黃建男先生	運輸署工程師(北區)1
何勁松先生	運輸署工程師(北區)2
伍葆儀女士	路政署區域工程師 / 北區及粉嶺
陳艷女士	土木工程拓展署工程師 7 (新界西及北)
何紹輝先生	房屋署高級結構工程師(大埔、北區、沙田及西貢)
孔祥偉先生	香港警務處大埔區交通隊警署警長

馮志輝先生 香港警務處邊界區交通隊警署警長  
胡銘基先生 九龍巴士公司策劃及發展部經理  
施超強先生 九龍巴士公司車務主任

未克出席者

黃成智議員  
溫和輝議員  
葉曜丞議員, MH  
余智成議員  
廖國華議員  
黎達鋒先生  
吳耀祖先生  
丘家偉先生

開會辭

主席歡迎各委員、部門代表和機構代表出席是次會議。

2. 主席表示，黃成智議員和黎達鋒先生因事請假。委員會備悉並批准他們的休假申請。

第 1 項——通過第 23 次會議記錄

3. 主席表示，秘書處沒有收到修訂建議。

4. 委員會通過會議記錄。

第 2 項——建議 58S 號通宵小巴駛經粉嶺中心及粉嶺名都，保障夜歸居民安全

(文件第 33/2011 號)

5. 張偉業先生介紹文件。

6. 謝建煌先生表示，部分駕駛 58S 號線小巴的司機可能爲了節省時間，而沒有按照小巴的原訂路線駛經新運路，只行駛馬會道。運輸署已向小巴營辦商反映委員和乘客的意見，並要求營辦商敦促所有 58S 號線小巴司機必須駛經新運路。

(溫和達議員於此時到席。)

7. 主席詢問運輸署有關 58S 號線小巴原訂路線的詳情。

8. 謝建煌先生回應指，58S 號線小巴由旺角返回上水時，會先駛經塘坑加油站，再左轉入新運路，直至迴旋處位置轉入沙頭角公路，再轉出馬會道。

9. 主席、張偉業先生、潘忠賢議員和羅世恩議員表示，根據他們所知，58S 號線小巴從來沒有班次駛經新運路。他們向運輸署提出以下問題，並希望運輸署提供相關資料：

- (a) 原訂的小巴路線是否在粉嶺中心和粉嶺名都設有小巴站；
- (b) 由於現有乘客已習慣小巴只駛經馬會道，希望運輸署提供小巴落實行駛新運路的日期，以便相關委員通知受影響的居民和乘客。

10. 主席總結，根據委員的經驗，58S 號線小巴的路線自開辦以來均不駛經新運路。他希望運輸署再次確定 58S 號線小巴的原訂路線和現有路線是否不同，並將有關資料提供予委員參考。此外，由於區議會將於 2011 年 9 月 15 日起暫停運作，他建議有關議題留待下一屆區議會繼續跟進。

運輸署

### 第 3 項——要求開設上水鄉至上水港鐵站專線小巴 (文件第 34/2011 號)

11. 黃宏滔議員介紹文件。

12. 謝建煌先生表示，上水鄉和附近一帶的居民可乘搭 59K 號線專線小巴和 73K 號線巴士往來上水鄉和港鐵上水站。運輸署亦會收集數據，例如上水鄉的人流等，以研究委員的建議是否可行。

13. 黃宏滔議員指出，上述巴士和小巴路線只為上水鄉周邊地方提供交通服務，未能為上水鄉的中心地帶包括上水屠房和上水鄉工業區等，提供便捷的交通服務。他希望運輸署正視在該處工作或居住的市民的交通需要。

14. 侯金林議員表示，上水鄉村代表廖興洪先生曾就提案的建議舉行簽名運動，共有約 2 000 名居民簽名表示支持，有關意見已向運輸署反映。他指出，隨着文閣村的發展，上水圍的居民人數不斷增加，而上水屠房的員工亦超過 1 000 人。他們對往來上水鄉和港鐵上水站的交通有很大需求，希望運輸署和小巴營辦商研究增設有關路線。

15. 主席認為，上水圍是北區一個規模較大的鄉村，為該區增設交通服務亦屬合理。他指出，隨着北區持續發展，現有交通服務不能滿足上水鄉居民的需求，希望運輸署考慮委員的意見。他建議有關議題留待下一屆區議會繼續跟進。

運輸署

#### **第 4 項——優化 273A 號巴士線轉乘計劃** (文件第 35/2011 號)

16. 姚銘先生介紹文件。

17. 謝建煌先生表示，運輸署鼓勵專營巴士公司根據營運狀況，推出巴士轉乘計劃，以減輕乘客的交通負擔和提供更多交通選擇。運輸署亦贊成利用優惠票價鼓勵乘客轉乘不同巴士前往目的地，減少開設更多點對點巴士路線，以紓緩交通擠塞、改善環境，以及提高現有巴士資源的使用率。根據資料顯示，截至 2010 年年底，九龍巴士公司(下稱「九巴」)共推出 241 項轉乘優惠計劃，當中包括 400 條巴士路線，每天的受惠人次超過 120 000 人。

18. 胡銘基先生表示，現時九巴就 70K 號線巴士提供八達通轉乘優惠，優惠計劃包括 70X、277X、278X 和 279X 號線巴士路線。九巴認為現時北區區內和區外已有足夠的轉乘優惠路線，因此現階段並無計劃新增轉乘優惠路線。不過，九巴備悉委員的意見，如果將來的經營環境許可，九巴在檢討優惠計劃時會考慮有關建議。

19. 姚銘先生認為北區居民乘搭區內巴士線轉乘區外巴士線的優惠並不足夠。他希望九巴除了就 273A 號線巴士轉乘新界西區巴士路線提供優惠外，亦增加該路線轉乘其他區外巴士線的優惠，以滿足居民的需求。

20. 張偉業先生詢問九巴有關制訂轉乘優惠的準則。他認為增加轉乘優惠應該可提升巴士的乘客量，希望九巴說明拒絕有關建議的理由。

21. 張偉業先生和李永成先生詢問運輸署有關鼓勵巴士公司提供轉乘優惠的措施。

22. 胡銘基先生表示，九巴會根據公司的財政承擔能力，以及現有優惠計劃的覆蓋範圍，考慮是否增設新的轉乘優惠計劃。九巴推出優惠計劃的目的雖然是為了吸引更多乘客，但亦須視乎經營環境的情況，平衡收入和開支。因此，九巴現階段並無計劃增加各區的轉乘優惠路線。

23. 主席指出，委員會建議增設巴士路線時，運輸署和九巴多次回覆希望鼓勵市民使用轉乘巴士服務。然而，九巴卻未能提供轉乘優惠，令委員和市民難以接受有關轉乘巴士的建議。他希望有關方面於北區巴士路線發展計劃中，提出改善區內巴士轉乘區外巴士的優惠計劃。他建議有關議題留待下一屆區議會繼續跟進。

運輸署  
九巴

**第 5 項——要求往外區巴士線更換更多超低地台巴士**  
(文件第 36/2011 號)

24. 姚銘先生介紹文件。

25. 謝建煌先生回應指，運輸署鼓勵專營巴士公司採用可供輪椅上落的低地台巴士，以方便殘疾人士使用巴士服務。因應署方的呼籲，九巴、城巴、新世界第一巴士和龍運巴士添置新巴士時，都會選購低地台巴士。在調配低地台巴士方面，專營巴士公司會考慮不同因素，包括可供調配的低地台巴士數量和巴士會否駛經醫院等乘客需求高的地方。同時，為配合環保政策，巴士公司亦會優先安排低地台環保巴士行駛繁忙地區，協助改善市區的空氣質素。他表示，署方備悉委員的意見，並建議九巴留意各路線的乘客需求，因應情況調配低地台巴士。

26. 姚銘先生表示，根據實地視察的數據，行駛 270A、271 和 72X 號線的低地台巴士數量分別為 5 輛、11 輛和 27 輛，行駛大埔路線的低地台巴士數目比北區多一倍。他要求九巴公平對待北區市民，不要只安排殘舊的巴士行駛北區路線，並希望北區的巴士服務能方便傷健人士和長者使用。最後，他希望運輸署提供行駛北區路線的低地台巴士數目，與及北區與其他地區的低地台巴士比例。

27. 施超強先生表示，九巴可於會後向委員會提供有關低地台巴士數目的數據。他指出，香港政府對巴士公司發出指引，要求巴士公司安排排氣度低的歐盟 345 型號巴士行駛繁忙地區。因此，九巴會優先安排新型號巴士行駛中環、尖東和旺角等人口和商廈都較為密集的地區。他表示，九巴現時正循序漸進地替車隊更換新型號巴士，同時亦會經常與關注傷健人士的組織接觸，聽取意見，改善服務。

九巴

28. 李永成先生要求九巴提供行駛 270A 和 278X 號線的低地台巴士數目，以及行駛北區與其他地區的低地台巴士比例數據。他指出，北區的空氣污染指數嚴重，粉嶺公路和上水寶石湖路是全港十二處空氣污染黑點的其中兩處。他希望九巴能按比例同時增加行駛市區和北區的環保巴士數目。

29. 主席建議九巴在會後提供有關數據供委員會參考。他認為新型號巴士除較為環保之外，座位亦較舒服，可為長途巴士乘客提供更舒適的服務。他希望九巴將來更關注北區乘客的需要，為他們提供更優質的巴士服務，提升行走北區的新型號巴士比例。他建議有關議題到此為止，不須繼續討論。

## 第 6 項——373 號線巴士工作小組工作進度匯報

30. 主席匯報，373 號線巴士工作小組在 2011 年 8 月 11 日舉行了第 10 次會議，檢討 373A 號線巴士路線駛經清河邨的改善方案。根據數據顯示，373A 號線巴士修訂路線駛經清河邨後，乘客量得以提升，修訂方案的結果令人滿意。此外，工作小組亦就修訂 373A 號線巴士駛經銅鑼灣和天后的建議進行討論，並建議運輸署先蒐集乘客對修訂巴士服務的需求數據，供成員參考，成員須視乎乘客的實際需求來決定是否修訂路線。工作小組亦建議運輸署和九巴就修訂巴士服務設計數個不同方案，以供比較。工作小組期望運輸署和九巴在北區巴士路線發展計劃中，如對 373 或 373A 號線巴士作出任何修訂，都應顧及長遠的需要，日後如有機會將有關路線發展為全日通車服務時，可無須作出大變動，以減低對乘客的影響。

31. 李永成先生感謝運輸署和九巴迅速回應委員就改善 373A 號線巴士提出的意見。他贊成先諮詢市民的意見，才決定是否修訂路線。他認為，在不影響現有乘客之下，修訂路線駛經銅鑼灣和天后能開拓客源，提升巴士的乘客量，並解決北區居民前往有關地區的需要。因此，他希望持反對意見的工作小組成員可重新考慮有關建議。

32. 張偉業先生詢問九巴有關考慮將早上 8 時 45 分的 373A 號線巴士班次改為以單層巴士行駛，以增加一輛雙層巴士行駛 277X 號線的結果。

33. 主席表示，工作小組曾討論上述建議，成員各有不同意見，未能就提議達成共識。

34. 施超強先生表示，九巴已向運輸署提出申請，在 2011 年 9 月 19 日增加一輛雙層巴士全日行駛 277X 號巴士路線，以改善有關巴士服務。

35. 主席認為，運輸署和九巴安排增加 277X 號線巴士的班次，同時不影響 373A 號線巴士的原有服務，做法恰當。他感謝運輸署和九巴的努力。

36. 潘忠賢議員歡迎加車的安排，並希望九巴能提供新的 277X 號線巴士行車時間表，供委員參考。

37. 施超強先生表示，九巴須待運輸署正式批准申請後，才能提供新的時間表。

38. 主席建議九巴在落實有關申請後，再向委員會提供有關資料。他希望運輸署和九巴備悉委員對過海巴士路線的意見，在來年的巴士路線發展計劃中，與下一屆區議會繼續跟進。

運輸署  
九巴

## 第 7 項——製作北區交通指南工作小組工作進度匯報

39. 賴心議員報告，製作北區交通指南工作小組在 2011 年 5 月 17 日舉行了工作小組會議，討論及擬定了北區交通指南的製作形式和內容。工作小組於 2011 年 6 月 21 日完成招標程序，並選用了 4A COLOUR DESIGN 為製作北區交通指南的承辦商。承辦商根據工作小組的要求，於 9 月初完成出版 8 000 本有關刊物。秘書處已在會前將《北區交通指南》的製成品派發給各與會的委員、部門和機構代表，供各位備存。工作小組建議區議會秘書處安排在新一屆區議會選舉結束後，將有關刊物派發給公眾。

40. 主席認為《北區交通指南》的製作精美，感謝工作小組成員的工作。

## 第 8 項——續議事項

### (a) 要求 58S 線深宵小巴增加班次提升服務 (第 23 次會議記錄第 46 至第 54 段)

41. 謝建煌先生報告，根據運輸署的觀察，上午 1 時 30 分至 2 時是通宵小巴最繁忙的時間，乘客平均須等候 3 至 4 個班次，約 20 分鐘才能成功登車。運輸署會繼續與小巴營辦商保持聯絡，嘗試增加班次，以縮短乘客的候車時間。

42. 潘忠賢議員指出，運輸署提供的候車時間並不準確。他曾於上星期五晚乘搭 58S 號線小巴，候車時間為 30 分鐘，平均須等候約 10 個班次才能登車。由於乘客需求高，他認為有必要增加小巴班次。他希望運輸署提供增加班次的具體數字。

43. 李永成先生指出，58S 號線小巴的候車情況並非如運輸署觀察般輕微。根據他的經驗，乘客的平均候車時間為 30 分鐘。他認為現有的港鐵服務和北區通宵巴士服務不方便北區居民，因此，他希望運輸署加強北區的通宵小巴服務，並建議運輸署與委員在星期五晚上，前往旺角小巴士站進行實地視察。

44. 姚銘先生認為，由於運輸署派出進行視察的顧問公司工作人員過分張揚，令小巴營辦商有所警惕，較平日調配更多小巴班次，令運輸署取得的數據與現況有所出入。他建議運輸署日後安排更專業的調查公司進行調查，讓運輸署獲得更準確的數據，以改善小巴服務。

45. 羅世恩議員指出，根據他的觀察，58S 號線小巴的班次不足，乘客在平日的平均候車時間為 45 分鐘。除了增加小巴班次外，他建議延長 270A 號線巴士的服務時間，以及修訂 N270 號線巴士的路線駛經旺角，以解決有關問題。此外，他同意姚銘先生的看法，建議運輸署與委員進行實地視察，了解候車的實際情況和取得更準確的數據，從而優化和改善 58S 號線小巴的服務。

46. 主席總結，58S 號線小巴的實際候車時間較運輸署觀察

運輸署

所得的為長。他建議運輸署於會後向委員會提交小巴的統計數據，包括現有調查公司所得的數據、小巴站站長的班次記錄和小巴行駛大埔線和北區線的比例，供委員比較。此外，由於區議會將於 2011 年 9 月 15 日起暫停運作，委員會未能於暫停運作期間進行實地視察，因此他建議有關議題留待下一屆區議會繼續跟進。

(b) 要求 270A 號線巴士優化路線駛入尖沙咀  
(第 23 次會議記錄第 58 至第 64 段)

47. 胡銘基先生匯報，由於委員的建議涉及 270A 號線巴士路線的重大改動，當中牽涉不同的考慮因素，包括修訂路線的安排、巴士總站的可用位置和對車費的影響等，因此，九巴現階段未能提供確實的方案供委員考慮，但會在北區巴士路線發展計劃中，與運輸署跟進和研究委員提出的建議。

48. 主席表示，九巴和運輸署已作出承諾在北區巴士路線發展計劃中跟進優化 270A 號線巴士路線的提議，因此建議上述議題到此為止，不須繼續討論。

(黃宏滔議員於此時離席。)

(c) 建議開辦北區至機場 E 線巴士  
(第 23 次會議記錄第 65 至第 74 段)

49. 主席表示，秘書處已於 2011 年 8 月 18 日分別致函龍運巴士有限公司(下稱「龍運」)和城巴有限公司(下稱「城巴」)反映委員會的建議，而兩間公司的書面回覆已於席上派發給委員參閱。

50. 謝建煌先生匯報，龍運回覆指因公司近年面對嚴峻的經營環境，暫時未能落實委員的建議，城巴亦表示現階段沒有開辦新機場巴士線的計劃。他表示，為有效地運用公共交通資

源，署方在規劃機場和東涌的巴士服務時，會考慮多種因素，包括乘客量、現有可供選擇的交通服務和現時的交通服務水平等。現時 A43 號線巴士尚有剩餘的載客量，在善用資源的原則下，署方暫時沒有計劃開辦 E 號機場巴士線往來北區和東涌。運輸署會繼續監察北區居民對有關巴士線服務的需求，有需要時會敦促巴士公司作出改善。

51. 潘忠賢議員認為 A43 號線巴士的目標顧客為遊客，運輸署有責任推動巴士公司提供一條專為北區僱員而設的東涌巴士線。他指出，如果有關方面能按他們的提議，為轉乘 E 號線巴士的北區乘客提供更多優惠，包括退回 17 元的車資或為東涌工作的北區居民提供月票優惠，便能為 A43 號線巴士吸納更多乘客，提升其乘客量。由於龍運沒有就為在東涌工作的北區居民提供 A43 號線巴士月票優惠的建議作出回應，他建議秘書處致函龍運追問有關安排。

52. 羅世恩議員指出，A43 號線巴士已壟斷北區往返機場的交通服務，其車費高昂，足以令龍運賺取合理的利潤。因此，他認為龍運以經營成本上升來推卻委員的建議，並不合理。他贊成潘忠賢議員提出的方案，並建議龍運考慮增設乘搭巴士即日來回的優惠，以減輕北區居民的經濟負擔。

53. 張偉業先生同意潘忠賢議員和羅世恩議員的意見，期望運輸署盡早回應委員的要求。

54. 李永成先生指出，九巴去年賺取豐厚的利潤仍不願意提供少量優惠回饋市民，並不合理。他分析指轉乘 E 線巴士的北區乘客，根本沒有享用 A 線巴士的快捷服務，自然不願意繳付昂貴的車資。因此，他認為龍運提供 17 元的轉乘優惠，不但能提升 A43 號線巴士的乘客量，亦減輕居民的負擔，製造雙贏結果。他希望運輸署和龍運重新考慮委員有關提供各項優惠的建議。

55. 姚銘先生建議運輸署考慮就往來北區、東涌和機場巴士線的經營權重新招標。

56. 謝建煌先生補充，運輸署備悉委員的意見，並會將有關建議轉交相關巴士公司考慮。

57. 潘忠賢議員贊成重新招標的建議。

58. 主席總結，委員會希望運輸署考慮委員的意見，並建議秘書處致函龍運查問考慮為在東涌工作的北區居民提供乘搭機場巴士月票優惠的結果。他表示，上述議題將交予下一屆區議會繼續處理。

運輸署  
秘書處

(d) 跟進 501A 及 501K 號小巴線合併後服務倒退事宜  
(第 23 次會議記錄第 103 至第 109 段)

59. 謝建煌先生報告，運輸署因應委員會的要求，近日於聯興街恆生銀行對出位置就 501K 和 501A 號線專線小巴的服務進行調查。調查顯示，小巴於上午、中午和下午時段的班次較服務詳情表所規定的班次更為頻密。調查結果如下：

專線小巴路線	調查時段	平均班次
501K	上午繁忙時段	4 分鐘
	中午繁忙時段	10 分鐘
	下午繁忙時段	8 分鐘
501A	上午繁忙時段	7 分鐘
	中午繁忙時段	9 分鐘
	下午繁忙時段	/

60. 主席表示，居民曾就非繁忙時段的小巴服務作出投訴，他認為運輸署只進行繁忙時段的班次調查，有關數據未能反映居民關注的問題。

61. 潘忠賢議員認為 501K 號線小巴的班次不夠頻密。此

外，他表示已去信運輸署反映小巴沒有駛經一鳴路的問題。他要求運輸署加強監督小巴的服務水平。他認為運輸署應該訂定罰則，以處理屢勸不改的小巴營辦商。

62. 李永成先生表示，根據他和市民的經驗，晚上 6 時左右在聯和墟乘搭 501K 號線小巴的候車時間平均為 15 分鐘，與運輸署所得的調查數據有出入。他指出，運輸署曾承諾會要求 501K 號線小巴駛經一鳴路，不過有關情況並無得到改善。他希望運輸署加強監察，除整理小巴士站的告示外，更須要求 501K 號線小巴在駛經偉明街後，必須駛往百福田心遊樂場小巴士站，以方便景盛苑、華心邨、碧湖花園和牽晴間的居民往來聯和墟。他建議運輸署重新招標，以處理小巴營辦商屢勸不改的問題。

63. 張偉業先生認為，501K 號線小巴應該根據訂定路線駛經一鳴路。他指出，501K 和 501A 號線小巴於非繁忙時間的班次不穩定，司機服務態度差，因此希望運輸署能着力改善上述問題，以回應委員會和市民的訴求。

64. 主席表示，他剛好目睹運輸署派員進行調查的方法，並認為調查員進行調查時過分顯眼，所得數據未能反映現實情況。除此之外，由於小巴班次並不穩定，一時頻密，一時疏落，運輸署提供平均班次數據，未能反映市民實際的候車問題。他認為，調查應包括班次與班次之間的時間誤差，以及非繁忙時間的班次數據。他建議運輸署制訂罰則，如小巴營辦商持續未能改善小巴服務的問題，便將他們營辦的所有路線，不論利潤高低，都重新招標。他亦建議運輸署批准私人營辦的村巴提供相關服務。

65. 潘忠賢議員認為運輸署應該向小巴營辦商施加壓力，以改善服務。否則，運輸署應考慮開設巴士路線，以解決有關問題。

66. 主席建議運輸署繼續跟進小巴的服務問題。有關議題到此為止，不須繼續討論。

第 9 項——其他事項

67. 委員會沒有提出其他事項討論。

第 10 項——下次開會日期

68. 主席表示，是次會議是本屆北區區議會交通及運輸委員會最後一次會議，他感謝各委員、部門和機構代表在過去四年參與委員會的會議，並提供寶貴的意見。

69. 會議於下午 3 時 45 分結束。

北區區議會秘書處  
2011 年 12 月