

北區區議會(2016-2019)
交通及運輸委員會
第 8 次會議記錄

日期：2017 年 3 月 13 日(星期一)
時間：下午 2 時 31 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 6:28
	侯福達議員	會議開始	下午 4:52
	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	會議結束
	彭振聲議員, MH	下午 2:40	會議結束
	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 4:44
	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 4:46
	藍偉良議員	會議開始	會議結束
增選委員：	胡景鵬先生	會議開始	會議結束
	萬新財先生	會議開始	會議結束
	潘孝汶先生	會議開始	會議結束
	林淑菁女士	下午 2:42	會議結束
	廖潤昌先生	會議開始	下午 6:03
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

尤建中先生, JP	民政事務總署北區民政事務專員
鄺庭樂女士	民政事務總署北區民政事務助理專員(1)
蘇俊傑先生	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
王調佳先生	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／口岸工程 4(新界東)
劉志鴻先生	署理房屋署房屋事務經理(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
徐翼福先生	香港警務處大埔警區交通隊警署警長
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)
施超強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司車務主任
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理

議程第 2 項

陸放天先生	運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)
馮羨儀女士	運輸署運輸主任／巴士發展(新界東)
羅耀華先生	龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任
謝智豪先生	龍運巴士有限公司高級車務主任

議程第 3 項

吳小龍先生	LLA 顧問有限公司董事
葉俊傑先生	LLA 顧問有限公司協理

議程第 4 項

梁贊文先生	香港鐵路有限公司樓宇及建築工程經理
趙漢強先生	香港鐵路有限公司高級建造工程師－樓宇
張德安先生	香港鐵路有限公司分組車站經理
梁文迪先生	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務

未克出席者

侯志強議員
黃宏滔議員, MH

開會辭

主席歡迎各位委員、部門代表和機構代表出席北區區議會交通及運輸委員會(下稱「委員會」)第 8 次會議，並歡迎首次列席會議的香港警務處邊界警區交通隊警署警長曾天柱先生和九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)襄理(車務)黃子健先生。

2. 主席表示，侯志強議員因需出席新界鄉議局會議缺席。由於侯志強議員的缺席理由符合《北區區議會常規》有關規定，委員會批准他的缺席申請。

第 1 項——通過 2017 年 1 月 9 日第 7 次會議記錄

3. 委員會通過第 7 次會議記錄。

第 2 項——2017-2018 年度北區巴士路線計劃 (委員會文件第 19/2017 號)

4. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)陸放天先生、運輸主任／巴士發展(新界東)馮羨儀女士、龍運巴士有限公司(下稱「龍運公司」)一級策劃及支援主任羅耀華先生和高級車務主任謝智豪先生列席會議。

5. 陸放天先生介紹委員會文件第 19/2017 號。

6. 藍偉良議員提出以下建議和意見：

- (a) 他建議 76K 號線改由粉嶺南開出，抵達清河邨後返回巴士路線計劃中的建議路線行駛；以及
- (b) 他希望運輸署按需求增加 274 號線的班次。

7. 陳惠達議員提出以下意見：

- (a) 270B 號線應盡快提升至全日服務；以及
- (b) E43 號線應途經機場貨運站和客運大樓，為前往機場上班的人士提供更便捷的服務。

(彭振聲議員於此時到席。)

8. 曾勁聰議員提出以下意見和問題：

- (a) 他對巴士路線計劃未有提及加密 978B 號線的班次表示遺憾；
- (b) 他詢問 274 號線是否於 2018 年第三季才會投入服務，並認為該線的班次數目應增加至兩至三班，方便前往馬鞍山上班上學的北區居民；以及
- (c) E43 號線未有計劃途經國泰城和機場貨運區，未能發揮該線應有的效用。

(林淑菁女士於此時到席。)

9. 劉其烽議員提出以下建議、意見和問題：

- (a) 他建議增設一條經翠麗花園、天平邨和聯和墟前往馬鞍山的路線，覆蓋 274 號線未能服務的地區；
- (b) 有居民反映 673 號線班次太疏，而且該線於晚上的需求較大。他詢問運輸署能否加密 673 號線的班次；
- (c) E43 號線的路線太長和存在不足，未能吸引乘客乘搭；
- (d) 運輸署未有落實上年度巴士路線計劃中開辦 278A 號線的建議；
- (e) 他認為 373 號線的服務對象為北區居民，反對安排該線繞

經林村；以及

(f) N373 號線的收費過高，亦無須途經大窩西支路。

10. 曾興隆議員提出以下意見和問題：

- (a) 他認為現時 373 號線的行車時間頗長，該線實無須繞經林村；
- (b) 他詢問 673 號線更改行車路線後，行車時間會否加長；
- (c) 運輸署未有落實上年度巴士路線計劃中加強 278X 號線服務及增加 270C 號線和 270D 號線班次的建議；以及
- (d) 由於部分居民須一早前往機場上班，他建議 E43 號線於擬議的頭班車時間前增加一個班次。

11. 侯福達議員表示，76K 號線和 77K 號線曾更改北區的總站及行車路線，其中 77K 號線不再以祥華邨為總站，對石湖墟居民造成不便。

12. 何樹光議員提出以下意見：

- (a) A43 號線和建議開辦的 E43 號線均不途經一鳴路，對碧湖花園和牽晴間居民造成不便；以及
- (b) 270B 號線有必要提早頭班車的開出時間並提升至全日服務。

13. 林卓廷議員提出以下意見：

- (a) N373 號線的收費過高，其服務時段亦無法銜接北區日間過海巴士路線的服務時段。運輸署應延長 673 號線的服務時間；以及
- (b) 運輸署和九巴公司須關注 277E 號線乘客於繁忙時間難以登車的問題。

14. 潘孝汶先生提出以下意見：
- (a) E43 號線的行車路線迂迴，而且不進入機場貨運區，未能吸引乘客乘搭；以及
 - (b) 373 號線的服務對象為北區居民，但該線的行車時間頗長，安排該線繞經林村將降低其吸引力。
15. 廖興洪議員提出以下意見和建議：
- (a) 他建議 673 號線繞經翠麗花園，使翠麗花園居民無須步行至上水廣場或天平邨乘車；以及
 - (b) E43 號線應服務機場後勤區。
16. 溫和達議員提出以下意見：
- (a) 他歡迎運輸署增設北區過海巴士線；
 - (b) 他認為林村居民可於太和或大埔墟乘搭巴士或小巴前往林村，因此反對 373 號線繞經林村，以免加長北區居民的車程；
 - (c) 運輸署應為 978B 號線增加一個班次，滿足乘客需求；以及
 - (d) 274 號線應繞經華明，方便華明邨和百和路沿線居民，並方便聯和墟居民前往華明轉乘該線。此外，274 號線應增加一個班次，以滿足上班人士的需求。
17. 姚銘議員提出以下意見和建議：
- (a) 他歡迎運輸署計劃開辦北區過海通宵巴士線，建議 N373 號線途經軒尼詩道和灣仔道，方便時代廣場一帶的乘客；

- (b) 運輸署和九巴公司應增加 274 號線的班次，以測試該線於不同時段的需求；
- (c) E43 號線應服務機場後勤區及貨運站一帶，使前往該處的上班人士無須乘搭收費較高的 A43 號線；
- (d) 673 號線於大老山隧道的轉乘優惠應與 277X 號線看齊；以及
- (e) 運輸署和九巴公司應加密 277X 號線的班次和將 270B 號線提升至全日服務。

18. 主席提出以下意見和建議：

- (a) 673 號線和 978 號線應於午夜 12 時加開一班車；
- (b) N373 號線於港島的建議走線欠吸引力，提議可參考 111 號線的行車路線。此外，N373 號線可於九龍設立一兩個巴士站，以擴大其服務範圍；
- (c) E43 號線的定線未如理想，應服務機場後勤區及國泰城，往北區方向亦無須於青衣設站。另一方面，E43 號線途經東涌北，但該區尚未全面發展，受惠人數有限；
- (d) 274 號線應至少提供三班車，以測試乘客需求；
- (e) 大部分委員反對 373 號線繞經林村；
- (f) 他認為 673 號線有剩餘載客能力，建議該線繞經翠麗花園，以提升客量；
- (g) 978 號線於繁忙時間經常客滿，九巴公司應增派車輛於繁忙時段行走該線；
- (h) 運輸署和九巴公司應盡快加密 270B 號線的班次，然後將該線提升至全日服務。他亦反映 270B 號線早前經調整服務後出現脫班問題；以及

- (i) 277X 號線於早上 7 時前和早上 9 時 30 分後的服務有待加強。

19. 陸放天先生就委員的問題、意見和建議綜合回應如下：

- (a) 運輸署一直留意現有巴士路線的客量，並會視乎客量加強現有路線的服務；
- (b) 巴士公司正調配資源，分階段落實過往巴士路線計劃中的建議，有關建議不會在本年度的巴士路線計劃再次提及；
- (c) 因應更改 76K 號線往元朗方向的路線將節省行車時間，運輸署會與九巴公司探討延長 76K 號線至粉嶺南的建議；
- (d) 274 號線的建議開出時間是因應學生上學時間而定，因此該線須較早開出。另一方面，九巴公司會視乎資源調整該線的開辦日期；
- (e) 由於 373 號線的客量偏低，運輸署建議擴大其服務範圍至林村，期望藉此改善該線的客量，以維持現有服務水平；
- (f) 如 E43 號線乘客需前往機場客貨運區，可於青馬收費廣場轉乘其他路線。運輸署將與龍運公司商討微調該線行車路線的可行性；
- (g) 有關 N373 號線的頭班車未能銜接北區日間過海路線服務時段的問題，運輸署及九巴公司會檢視現時日間路線的尾班車開出時間，如有需要會作出適當調整；
- (h) 運輸署明白有委員認為 N373 號線的收費過高，會與九巴公司檢討該線的收費；以及
- (i) 於深夜時段，N373 號線無論行走大窩西支路還是粉嶺公路，行車時間相差不大。如 N373 號線的行車時間受到大

窩西支路的交通情況影響，運輸署會檢討該線的行車路線。

20. 羅耀華先生回應說，龍運公司備悉委員對 E43 號線的目的地、行車路線、服務時間等所提出的意見和建議，會待其他地區的諮詢程序完成後與運輸署跟進委員的意見。
21. 李述恆先生就委員的問題、意見和建議綜合回應如下：
- (a) 九巴公司正就增加 978 線系列路線的班次、分拆 278P 號線和開辦 278A 號線與運輸署商討落實細節；
 - (b) 九巴公司備悉委員對 274 號線服務水平的意見，會研究增加該線班次的可行性；
 - (c) 九巴公司備悉 673 號線繞經翠麗花園的建議，將研究建議對該線行車時間的影響；
 - (d) 現時 673 號線的行車時間受東區走廊往跑馬地和紅磡海底隧道車龍的影響，把該線改經天后有助穩定其行車時間；以及
 - (e) 根據近期客量調查，373 號線早上服務時段完結前的數個班次的載客量約為百分之五十，其中部分原有客源已流失至 673 號線。九巴公司期望為 373 號線開拓客源，故建議該線繞經林村。如 373 號線的客量持續偏低，九巴公司或須下調 373 號線的服務水平。
22. 劉其烽議員提出以下意見：
- (a) 部分機場員工須不定時上班，E43 號線來回各只有一班車，未能滿足他們的需要。他要求 E43 號線提供全日服務；以及
 - (b) 他不滿運輸署代表就 373 號線的回應，認為該線的服務對象為北區居民，安排該線服務其他地區對北區居民不公平。

23. 陳旭明議員提出以下意見和問題：
- (a) 九巴公司應延後 673 號線和 978 號線的尾班車時間，使兩線銜接 N373 號線的服務時段；以及
 - (b) 如 373 號線的客量在繞經林村後仍未見改善，九巴公司會否削減該線服務。
24. 曾興隆議員認為九巴公司低估 373 號線繞經林村所需的時間，重申不支持有關建議。
25. 主席總結如下：
- (a) 委員支持開辦 N373 號線，建議該線於銅鑼灣和九龍設站；
 - (b) 他請龍運公司正視委員對 E43 號線的班次和走線所提出的意見；以及
 - (c) 委員認為 373 號線的服務對象為北區居民。因應區內居民於早上繁忙時間對過海巴士服務需求殷切，九巴公司可考慮修改該線的路線，改善區內的過海巴士服務。
26. 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。

第 3 項——匯報《北區巴士路線客量調查》結果
(委員會文件第 20/2017 號)

27. 主席歡迎 LLA 顧問有限公司董事吳小龍先生和協理葉俊傑先生列席會議。
28. 曾勁聰議員報告，北區交通調查工作小組委託 LLA 顧問有限公司進行的「北區巴士路線客量調查」已完成。顧問公司於工作小組 2017 年 2 月 13 日舉行的第 3 次會議上匯報調查數據、

分析結果和相關改善建議，並把調查報告初稿提交小組審閱。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 20/2017 號的調查報告終稿。顧問公司代表會於本會議向委員會匯報調查結果。

29. 吳小龍先生和葉俊傑先生以投影片介紹委員會文件第 20/2017 號，有關投影片載於附件一。

30. 何樹光議員提出以下意見：

- (a) 他不同意調查報告指部分路線(包括 270A 號線和 277E 號線)的服務令人滿意；以及
- (b) 日後北區交通調查工作小組如再進行巴士服務調查，調查結果可供運輸署草擬巴士路線計劃時參考。

31. 劉其烽議員認同何樹光議員的意見，指出 270A 號線和 277E 號線不少班次有乘客沒有座位須要站立，部分班次更因客滿無法接載中途站的乘客，認為九巴公司需為兩線加密班次。

32. 曾勁聰議員提出以下意見：

- (a) 即使調查數據反映 270A 號線和 277E 號線的服務令人滿意，有關數據未有反映部分乘客因兩線的服務不足而改為乘搭港鐵或其他巴士路線；以及
- (b) 正如調查結果反映，278X 號線和 978 號線的服務確實不足。運輸署和九巴公司應盡快加密兩線班次。

33. 陳惠達議員認為調查主要針對各線能否滿足其已有乘客的需求，但無法反映是否有乘客因調查路線的服務不足而改為乘搭港鐵或其他路線。他建議北區交通調查工作小組日後進行類似調查時，訪問北區居民對各路線服務的意見。

34. 藍偉良議員認同調查結果，期望巴士公司針對服務不足

之處加強服務。另一方面，他認為加強 T277 號線的服務能紓緩來往北區和東九龍的交通需求。

35. 溫和達議員表示，不少市民反映部分路線服務不足，調查結果能反映有關意見。考慮到調查的時間和預算所限，他對調查感到滿意。

36. 主席認為北區巴士服務的改善步伐未能跟隨其需求增長，希望巴士公司參考報告，進一步改善巴士服務。

37. 黃子健先生回應說，九巴公司留意到個別路線的班次受到交通情況影響並出現客滿情況，會通知站長靈活調動車輛，以減低對乘客的影響。

38. 龔樹人先生感謝北區交通調查工作小組投放資源進行調查，對巴士服務作出客觀評估，並表示城巴有限公司(下稱「城巴公司」)會與九巴公司跟進微調 678 號線下午班次的建議。

第 4 項——東鐵綫上水站車站改善工程 (委員會文件第 21/2017 號)

第 5 項——提案：要求上水站月台加設出口及改善 D 出口設計 (委員會文件第 22/2017 號)

39. 主席歡迎香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)樓宇及建築工程經理梁贊文先生、高級建造工程師—樓宇趙漢強先生、分組車站經理張德安先生和助理公共關係經理—對外事務梁文迪先生列席會議。主席表示，由於上水站車站改善工程與有關要求上水站月台加設出口及改善 D 出口設計的提案有關，建議兩項議題合併討論。

40. 主席介紹委員會文件第 22/2017 號。

41. 梁贊文先生和梁文迪先生以投影片介紹委員會文件第

21/2017 號，有關投影片載於附件二。就文件第 22/2017 號中的建議，梁文迪先生補充如下：

- (a) 港鐵公司預計待上水站 D 出口的改善工程(下稱「改善工程」)完成後，該出口的乘客處理能力將增加百分之五十，有效改善上水站的人流；以及
- (b) 港鐵公司已於上水站紅磡方向月台預留位置(近前「迪士尼快線」專用候車室)在有需要時加建出口，會在改善工程完成後繼續密切留意上水站的人流，並會在車站運作許可及有需要的情況下於上述位置加建出口。

42. 林卓廷議員提出以下意見和建議：

- (a) 港鐵公司有需要在上水站紅磡方向近車尾位置加設出口，方便乘客從石湖墟投注站一帶前往上水站；
- (b) 港鐵公司應盡量移植受工程影響的樹木；
- (c) 他擔心於東鐵綫非服務時段進行改善工程會對附近民居造成噪音滋擾；以及
- (d) 他預計待改善工程完成後，乘客會於上水站 D3 出口的樓梯上等候橫過馬路，阻礙有需要人士利用新建的斜道前往上水站。他建議港鐵公司就斜道的位置和闊度作出合適的設計。

43. 彭振聲議員提出以下意見和建議：

- (a) 他擔心 D3 出口落成後，附近的行人路會收窄，而市民或會將單車停泊於附近的欄杆。他建議港鐵公司於靠近 D 出口的牆身位置興建該出口；以及
- (b) 他建議港鐵公司以預製組件或鋼鐵架興建 D3 出口，減低工程產生的噪音。

44. 藍偉良議員支持改善工程，並請港鐵公司考慮延伸和擴

建上水站 A 出口，以應付東鐵綫的乘客增長。

45. 溫和達議員提出以下意見和問題：

- (a) 他建議港鐵公司縮短 D 出口對出的單車徑，以擴闊該處的行人路；
- (b) 詢問設於 D3 出口下的單車徑是否安全；以及
- (c) 港鐵公司除考慮移植現有樹木，亦可考慮重新種植適合生長的樹木。

46. 林淑菁女士提出以下問題、意見和建議：

- (a) 設於 D3 出口下的單車徑的通行高度是否足夠單車使用者經過；
- (b) 建議於 D3 出口興建通道連接上水廣場行人天橋；以及
- (c) 由於 D2 出口遠離人流，把斜道設於該處未能吸引乘客使用。

47. 廖興洪議員提出以下意見和建議：

- (a) 他支持擴闊 D1 出口；
- (b) 由於新建斜道遠離行人過路處，建議港鐵公司保留現時設於 D1 出口的斜道；以及
- (c) 港鐵公司有必要於上水站紅磡方向月台近車尾位置加設出口，方便乘客從新豐路一帶乘搭港鐵。

48. 劉其烽議員認為港鐵公司應於上水站紅磡方向月台近車尾位置加設出口，以紓緩上水站的人流。

49. 曾勁聰議員提出以下意見和建議：
- (a) 由於 D1 出口人流甚高，輪椅使用者難以利用現有斜道進出上水站，於 D2 出口重置斜道能解決上述問題；
 - (b) 港鐵公司可考慮縮減單車停泊處的面積及搬遷斑馬線旁的兩棵樹木，避免 D 出口對出的行人過路處成為樽頸；以及
 - (c) 建議擴闊 D 出口上蓋，使乘客於下雨天無須撐傘上落樓梯，確保乘客安全有序地上落。
50. 姚銘議員提出以下意見：
- (a) 他認同曾勁聰議員的意見，指輪椅使用者使用現有斜道有困難；以及
 - (b) 現時港鐵上水站和粉嶺站的出口過於集中，港鐵公司應盡快研究於旭埔苑、孝思亭等位置加設出口，以分散人流。
51. 林卓廷議員提出以下建議和意見：
- (a) 他建議於現有斜道附近兩棵樹木的位置重置斜道，並請港鐵公司研究新斜道的合適位置，確保車站人流保持暢順；以及
 - (b) 他促請運輸署縮短 D 出口對出的單車徑，讓港鐵公司更靈活地設計改善工程。
52. 主席表示，建議加建出口的位置處於列車停站位置的後方，而且該處的人流不多，進行加設出口工程相信不會影響車站運作，促請港鐵公司盡快動工。
53. 梁文迪先生回應說，如在上水站紅磡方向月台近車尾位置加設出口，相關工程的範圍或會覆蓋現時列車停站及乘客上

落的位置。港鐵公司相信在東鐵綫改用九卡列車行駛後才進行加設出口工程，可以減低工程對乘客的影響。

54. 主席不同意梁文迪先生的回應，指出港鐵大學站亦曾進行加設出口工程。

55. 梁文迪先生回應說，上水站的人流較為繁忙，港鐵公司須因應每個車站的不同情況考慮加設出口的建議。

56. 梁贊文先生回應說，上水站的加設出口工程有別於大學站的工程，因須佔用部分月台位置。港鐵公司正研究於上水站加建出口的方式。

57. 林卓廷議員提出以下意見：

- (a) 上水站紅磡方向月台近車尾位置人流稀少，而且闊度足以加設出口。如有需要，區議會可考慮要求運輸署將該處對出的單車徑範圍作加設出口用途；以及
- (b) 他要求港鐵公司就加設出口制訂時間表，並將相關方案交予委員會討論。

58. 趙漢強先生回應如下：

- (a) 上水站紅磡方向月台近車尾位置對出的行人路人流甚高，港鐵公司須小心計劃加建出口一事；
- (b) 港鐵公司期望改善工程不會影響現有單車徑。如委員和運輸署不反對縮短單車徑，港鐵公司會考慮將 D3 出口設於靠近車站的位置；
- (c) 港鐵公司已就 D 出口改善方案進行人流估算，認為方案足以應付人流；
- (d) 除少量站內工程(例如連接上水站車站大堂和 D3 出口的工程)須於東鐵綫非服務時段進行，其餘站外的工程均會於

日間進行；

- (e) 新建斜道的闊度(1.7 米)較現有斜道(1 米)寬闊。港鐵公司會於新斜道落成後封閉現有斜道，屆時將有月台助理協助乘客；以及
- (f) 由於改善 D 出口工程涉及徵用政府土地和移除違例停泊的單車，他期望區議會和有關部門能夠支持和配合有關工程。

59. 主席表示，委員均支持改善工程，並支持於上水站加設出口，期望港鐵公司積極考慮委員的意見。

60. 林卓廷議員要求運輸署代表就縮短單車徑事宜作出回應，並要求港鐵公司就改善工程向委員會提交修訂方案。

61. 袁偉祥先生回應說，運輸署將與港鐵公司跟進有關縮短建議新出口樓梯旁現有單車徑的建議，但建議能否落實仍須視乎單車和地區團體的意見。

62. 主席請秘書處與港鐵公司溝通，安排委員於早上繁忙時間到港鐵上水站進行實地視察。他建議港鐵公司就改善工程完成修訂方案後，於下次北區港鐵服務及設施改善工作小組會議再行匯報。

秘書處
港鐵公司

第 6 項——提案：要求延續東鐵線學童跨境優惠至 12 歲以上學童
(委員會文件第 23/2017 號)

63. 何樹光議員介紹委員會文件第 23/2017 號。

(溫和輝議員於此時離席。)

64. 梁文迪先生回應如下：

- (a) 現時年齡介乎 12 至 25 歲，正就讀獲香港政府所認可的小學、中學或大專院校全日制課程的本地學生，可以向港鐵公司申請「港鐵學生乘車優惠計劃」，以享有本地車費優惠；
- (b) 港鐵公司提供學生車費優惠的目的，是方便本地學生往返學校，並鼓勵他們使用港鐵服務參與更多課外活動及投入社會。有關優惠一直不適用於跨境列車服務。港鐵公司一直向不同客群提供車費優惠，以履行其社會責任，盡力減低有需要客群的车費負擔，例如於 2015 年港鐵公司便提供總值約 24 億元小童、學生、老人及殘疾人士優惠；以及
- (c) 作為一間上市公司，港鐵公司清楚作為香港主要公共交通營辦商的社會責任，並一直運用內部資源，長期為小童及本地學生提供半價優惠。港鐵公司十分明白委員的關注，並會繼續因應市場情況，不時為不同乘客提供各類推廣活動。

(鄧根年議員於此時離席。)

65. 陳惠達議員認同提案建議。考慮到為所有學生提供跨境車資優惠的支出較高，他建議港鐵公司按照跨境學童來往中港兩地上學的次數，為他們提供優惠月票。

66. 藍偉良議員支持提案建議和陳惠達議員的觀點，期望港鐵公司彈性處理向跨境學童提供車資優惠的建議。

67. 何樹光議員認為落實提案建議的所需資源不多，促請港鐵公司公平對待跨境學童，為他們提供過境車資優惠。

68. 梁文迪先生回應說，港鐵公司備悉委員的意見，會考慮提案建議。

69. 主席認為跨境車資較高，為學童提供跨境車資優惠能減輕他們的負擔，促請港鐵公司積極考慮提案建議。

第 7 項——提案：要求港鐵嚴格監督及檢討車務安全系統運作
(委員會文件第 24/2017 號)

70. 溫和達議員介紹委員會文件第 24/2017 號。

71. 梁文迪先生回應說，當發生緊急事故時，港鐵公司會盡力安全地疏散乘客，並會通知警方作出配合和跟進。港鐵公司一直定期進行演習，並與警方保持溝通，亦已為不同的緊急情況制定應變預案。

(侯福達議員於此時離席。)

72. 張德安先生講述 2017 年 2 月 10 日一列由金鐘前往尖沙咀的列車發生疑似列車縱火案的事發經過，重點如下：

- (a) 車長得悉車廂冒煙後，立即按程序通知車務控制中心，並繼續將列車駛往尖沙咀站，同時透過車廂廣播通知乘客。車務控制中心亦立即通知警方、香港消防處及尖沙咀站職員；
- (b) 尖沙咀站職員於列車到站前已到達月台戒備。列車到站後，職員立即安排車上乘客離開車廂，而乘客和車站職員亦迅速以滅火筒將火救熄；
- (c) 港鐵公司透過車站顯示屏和廣播通知乘客疏散安排，除小部分乘客經勸諭後才離開月台外，大部分乘客均於事故發生後五分鐘內離開月台；
- (d) 港鐵公司於事故發生後調派職員前往尖沙咀站支援，高峰期約有 100 名職員參與有關工作；以及
- (e) 港鐵公司一直透過車站及列車廣播、乘客資訊顯示屏、

港鐵公司網頁及其手機應用程式發布車務信息。事發當日，港鐵公司藉上述渠道通知乘客撤離車站及列車不停尖沙咀站等安排。

73. 曾勁聰議員指出，南港島線已採用無人駕駛系統，詢問港鐵公司是否計劃安排其他路線也以無人駕駛方式操作，以及會否為每列無人駕駛列車安排至少一名職員留意車廂情況。

74. 林卓廷議員對事故中港鐵公司職員的專業表現表示肯定。他建議港鐵公司加強培訓月台助理的危機處理能力，並為他們安排定期演習，使他們在突發事故中除疏散乘客外，亦能協助滅火和進行急救。

75. 溫和達議員詢問港鐵公司會否為部分人流較高的東鐵綫車站(如大圍站、上水站和羅湖站)進行改善安全措施，避免上述車站發生「人踩人」嚴重事故。

76. 梁文迪先生回應如下：

- (a) 當發生事故及有需要疏散乘客時，車長或控制中心一般會於下一個車站疏散乘客。在緊急情況下，乘客可依照車長或控制中心的指示，打開緊急車門逃生；以及
- (b) 港鐵公司十分關注 2017 年 2 月的疑似列車縱火事件，已成立高級別的檢討委員會商討改善方案，預計可於 2017 年 4 月向政府提交報告。

77. 張德安先生回應如下：

- (a) 港鐵公司每年會進行 12 至 15 次演習。除進行定期演習外，港鐵公司亦會不定期聯同警方和香港消防處進行大型演習。於 2016 年 11 月進行的大型演練參加者逾 2 000 人；以及
- (b) 因應 2017 年 2 月的疑似列車縱火事件，政府及港鐵公司會加密進行演習。

78. 主席提出以下意見和建議：

- (a) 港鐵公司應研究監控無人駕駛列車的方法，並研究控制中心如何在緊急事故發生時對無人駕駛列車作出應變安排；
- (b) 他建議港鐵公司制定事故分級制度，讓乘客知悉每宗事故的嚴重程度；以及
- (c) 他認為港鐵公司於 2017 年 2 月的疑似列車縱火事件中所作出的廣播不夠清晰，要求港鐵公司予以檢討。

79. 主席建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

第 8 項——提案：要求加強 673 巴士線的轉乘優惠
(委員會文件第 25/2017 號)

80. 曾興隆議員介紹委員會文件第 25/2017 號。

81. 李述恆先生回應說，根據現時大老山隧道巴士轉乘計劃，各有關路線的總車資為第一程路線的應付車資或第二程路線的全程車資，兩者以較高者為準。按照提案建議，轉乘優惠金額將根據路線的目的地而定，有異於現時安排。九巴公司備悉提案建議，會研究建議的可行性。

82. 曾興隆議員表示，277X 號線的使用率甚高，加上該線於北區的行車時間較長，如九巴公司把 673 號線的轉乘車資與 277X 號線看齊，乘客樂意選搭 673 號線前往北區，而九巴公司亦可善用 673 號線的剩餘載客能力。

83. 主席表示，277X 號線的需求大，抵達大老山隧道時或無法接載所有乘客。他請九巴公司考慮提案建議，並考慮為 673 號線於大老山隧道增設分段收費，以分擔大老山隧道前往北區的

客量。

84. 李述恆先生回應說，九巴公司將會跟進提案建議，並研究為 673 號線於大老山隧道增設分段收費。

85. 主席建議是項提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

第 9 項——提案：新增往返上水南(包括彩園路、保健路及清曉路一帶)至觀塘、港島東及九龍西巴士線
(委員會文件第 26/2017 號)

86. 藍偉良議員介紹委員會文件第 26/2017 號。

87. 陸放天先生回應說，現時上水南居民可利用 273A 號線轉乘 T277 號線、270P 號線和 678 號線前往觀塘、九龍西和港島東，並可享有轉乘優惠。運輸署會留意轉乘人數；如有需要，會與巴士公司考慮開辦來往北區和市區的直達路線。

88. 李述恆先生回應說，現時 277E 號線、277P 號線、T277 號線、270B 號線、270D 號線和 678 號線提供北區前往觀塘、九龍西和港島東的巴士服務。至於上述路線未有覆蓋的地區，乘客可利用 70K 號線、273A 號線、273B 號線和 273D 號線轉乘上述路線。九巴公司認為現有來往北區和市區的巴士服務大致足夠，會留意區內人口增長，考慮優化轉乘安排或開辦更多來往北區和市區的直達路線。

89. 何樹光議員贊成提案建議，認為單憑增設轉乘優惠或增加現有路線的車輛數目未能完全滿足乘客需求，建議巴士公司按照區內分區為各區提供巴士服務。

90. 曾勁聰議員要求運輸署考慮提案建議，並提出以下意見：

- (a) 祥龍圍邨落成後，上水南對巴士服務的需求上升，但巴士服務未能追上區內的發展步伐；
- (b) 他認同何樹光議員的建議；以及
- (c) 273A 號線於早上繁忙時間的服務不穩定，令轉乘所需時間加長。

91. 藍偉良議員表示，提案建議能兼顧北區的人口增長，並非只着重加強清河邨的巴士服務。

92. 姚銘議員認為提案建議能改善維也納花園、威尼斯花園、蔚翠花園和嘉福邨一帶的巴士服務，亦能兼顧區內未來的發展和人口增長。他建議運輸署和巴士公司可考慮為現有路線分拆特別路線，以測試各線的需求。

93. 主席認為運輸署和巴士公司應積極嘗試開辦新路線，並考慮為擬辦的 274 號線加開班次。

94. 龔樹人先生表示，城巴公司正與運輸署研究擴大 678 號線的服務範圍。就開辦來往北區和觀塘及九龍西巴士路線的建議，城巴公司會視乎市場需求，向運輸署申請營辦相關路線。

95. 主席建議是項提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

第 10 項——提案：巴士路線 276A 改道經清曉路
(委員會文件第 27/2017 號)

96. 藍偉良議員介紹委員會文件第 27/2017 號。

97. 李述恆先生回應說，現時乘客可利用 273A 號線轉乘 276A 號線，並只須繳付 276A 號線的車資。由於建議將令 276A 號線的行車時間增加約 3 分鐘，在現有資源下會影響班次，因此九巴公司暫未有計劃落實提案建議。

98. 陳惠達議員認為建議對現有乘客的影響有限，質疑九巴公司未有積極考慮委員意見。

99. 施超強先生回應說，九巴公司將會跟進提案建議。

100. 主席認為提案建議屬輕微改動，卻使一定人數受惠。他建議是項提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

第 11 項——提案：要求增加車輛全日投放於 277E 服務
(委員會文件第 28/2017 號)

101. 劉其烽議員介紹委員會文件第 28/2017 號。

102. 李述恆先生回應說，九巴公司已於 2017 年 2 月為 277E 號線增加兩部車輛。該線於早上繁忙時段和中段服務時段的載客量分別約為百分之七十八和百分之四十，九巴公司認為現有服務水平能配合需求。考慮到北區人口上升和九龍東的商貿活動漸趨頻繁，九巴公司將密切留意 277E 號線的客量和服務水平，如有需要會增加 277E 號線的資源。

103. 吳冠雄先生回應說，運輸署會繼續監察 277E 號線的服務。如該線服務未能滿足需求，運輸署會要求九巴公司為該線加密班次。

104. 劉其烽議員認為新增車輛是投放於整個 277 系列路線，未有使 277E 號線的班次得以加密。他希望九巴公司為 277E 號線增加一部車輛，作加密班次之用。

105. 曾勁聰議員認為部分乘客因 277E 號線服務不足而改為乘搭 277X 號線，但客量數據並未能反映有關情況，九巴公司須加密 277E 號線的班次。

106. 廖興洪議員支持提案建議，希望九巴公司為 277E 號線投放更多資源。

107. 李述恆先生回應說，九巴公司已於 2017 年 2 月為 277E 號線增加兩部車輛。九巴公司留意到該線的載客量出現增長，如有需要會加強該線服務。

108. 陳惠達議員詢問現時 277X 號線乘客於華明邨轉乘其他路線前往上水的人數。

109. 主席請九巴公司考慮加密 277E 號線的班次，並延長該線的服務時間。他建議是項提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

第 12 項——提案：要求將 261 總站延至聯和墟
(委員會文件第 29/2017 號)

110. 劉其烽議員介紹委員會文件第 29/2017 號。

111. 李述恆先生回應說，現時乘客可於聯和墟乘搭 70K 號線前往上水轉乘 261 號線，並只須繳付 261 號線的車資。此外，由於現時聯和墟總站沒有空間容納更多巴士路線，九巴公司未有計劃將 261 號線延長至聯和墟。

112. 彭振聲議員建議 261 號線以祥華邨為總站並途經聯和墟，使該線的服務範圍擴大至祥華邨、粉嶺中心、粉嶺名都和聯和墟。

113. 曾興隆議員指 70K 號線出現脫班情況，未能提供可靠的

轉乘服務。另一方面，鑑於 261 號線的載客量有上升空間，他促請九巴公司延長 261 號線至聯和墟一帶，方便粉嶺北的居民。

114. 廖興洪議員提出以下建議：

- (a) 如 261 號線繼續以天平邨為總站，他建議 261 號線繞經天平路和馬會道，並於翠麗花園設站，方便上水圍和翠麗花園的居民；以及
- (b) 建議 261 號線的服務範圍擴展至屯門碼頭一帶。

115. 陳旭明議員表示，祥華邨巴士總站有空間容納更多巴士路線，歡迎更多巴士路線的總站設於祥華邨。

116. 廖興洪議員指出，祥華邨和翠麗花園巴士總站均只有一條路線作為總站。

117. 劉其烽議員要求九巴公司以維持 261 號線的現有收費為前提，將該線延長至聯和墟。

118. 主席指出 70K 的班次疏落，亦經常出現脫班，認為九巴公司應加強區內接駁路線的服務，以改善轉乘安排。

119. 李述恆先生回應說，九巴公司將跟進委員對 261 號線的建議。

120. 主席建議是項提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

第 13 項——提案：要求增設 678A 過海巴士線，便利上水及粉嶺北居民

(委員會文件第 30/2017 號)

121. 劉其烽議員介紹委員會文件第 30/2017 號。
122. 李述恆先生回應如下：
- (a) 九巴公司備悉提案建議，會於制訂來年巴士路線計劃時參考建議；
 - (b) 現時乘客可利用 70K 號線和 678 號線的轉乘安排來往粉嶺北和港島東；以及
 - (c) 九巴公司會考慮加強 673 號線的轉乘計劃。
123. 龔樹人先生回應說，城巴公司會研究提案建議。
124. 主席建議是項提案轉交北區巴士及小巴服務工作小組繼續跟進。

第 14 項——提案：建議擴闊聯和墟海聯廣場巴士站

(委員會文件第 31/2017 號)

125. 曾興隆議員介紹委員會文件第 31/2017 號。
126. 黃嘉麟先生回應如下：
- (a) 海聯廣場巴士站與前方停車場出入口的距離約為 8 米，沒有足夠空間供巴士站向前擴展，讓兩輛巴士可同時停站；
 - (b) 巴士站後方約有 17 米空間，可供一輛巴士等候進站；以及

- (c) 就巴士阻塞行人過路處和十字路口的問題，他指出所有車輛均不應在過路處的黃色線條上等候。運輸署亦會考慮為巴士站後方的十字路口畫上黃格，提醒駕駛者不要將車輛駛進黃格內等候。

127. 劉其烽議員支持提案建議，以配合區內的人口增長和巴士路線發展。

128. 曾興隆議員指出，現時海聯廣場巴士站只能供一輛巴士停站，巴士的行車時間或因等候進站而加長。他建議運輸署將巴士站同時向前後擴建。

129. 胡景鵬先生指出，帝庭軒巴士總站不時有數輛巴士同時駛出，巴士抵達海聯廣場巴士站時須逐一進站，堵塞後方路口，建議運輸署考慮調整附近交通燈號的設定。

130. 黃嘉麟先生回應說，運輸署會研究可否移除海聯廣場巴士站後方的矮牆以擴闊巴士站，並會跟進調整附近交通燈號設定的建議。

131. 主席請運輸署與曾興隆議員跟進提案建議和進行實地視察。 運輸署

第 15 項——提案：全面優化清河邨交通交匯處
(委員會文件第 32/2017 號)

132. 藍偉良議員介紹委員會文件第 32/2017 號。

(廖潤昌先生於此時離席。)

133. 袁偉祥先生回應說，運輸署認為清河邨交通交匯處大致能夠應付現有巴士路線的運作需要。如日後清河邨附近有新發展項目，運輸署會要求工程倡議人制訂交通影響評估報告時考

慮改善清河邨交通交匯處，確保交匯處能應付發展項目帶來的公共交通需求。

134. 主席請運輸署備悉提案建議，建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

第 16 項——提案：促請九巴完成掃管埔村巴士站上蓋興建工程
(委員會文件第 33/2017 號)

135. 藍偉良議員介紹委員會文件第 33/2017 號。

136. 吳冠雄先生回應說，運輸署已就有關工程徵詢相關部門的意見，現正等待部分部門回覆。運輸署會盡快批准九巴公司興建上蓋，而九巴公司預計可於取得批准後三個月內完成有關工程。

137. 彭振聲議員支持提案建議。

138. 施超強先生回應說，九巴公司預計在取得運輸署的批准後三個月內開展有關工程，惟施工時間須視乎工程會否遇到不可預見的因素而定。

139. 主席建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

第 17 項——提案：要求撤回「六條巴士線不停上水港鐵轉車站」
的安排

(提案見委員會文件第 34/2017 號)

(運輸署的書面回應見委員會文件第 39/2017 號)

140. 劉其烽議員介紹委員會文件第 34/2017 號。

141. 吳冠雄先生介紹委員會文件第 39/2017 號。
142. 林卓廷議員詢問運輸署會否把部分路線的停站位置遷往錦綉花園居民巴士總站的位置，節省巴士等候進站的時間。
143. 劉其烽議員提出以下意見：
- (a) 他質疑運輸署漠視委員的意見，認為運輸署不應強行重組新運路港鐵上水站巴士站(下稱「新運路巴士站」)；以及
 - (b) 運輸署應首先搬遷錦綉花園居民巴士總站及加強打擊私家車和的士於巴士站停泊，而非安排部分路線不停新運路巴士站。
144. 廖興洪議員認為上水廣場一帶的擠塞問題源於車輛違例停泊，並非由巴士停站而起。
145. 藍偉良議員提出以下意見：
- (a) 他促請運輸署兌現承諾，於 2017 年 5 月底搬遷錦綉花園居民巴士總站。然而，他認為該總站佔用路面空間，不適宜供其他巴士路線停站；以及
 - (b) 並非所有以上水廣場為總站的路線均需停靠新運路巴士站。
146. 主席請運輸署落實搬遷錦綉花園居民巴士總站和加強打擊違例泊車，建議運輸署與委員於研究及解決北區交通擠塞問題工作小組會議上繼續跟進新運路巴士站重組事宜，達成共識後才落實有關安排。

第 18 項——要求小巴 502 號線恢復於碧湖花園／牽晴間設站
(委員會文件第 35/2017 號)

147. 何樹光議員介紹委員會文件第 35/2017 號。

148. 吳冠雄先生回應說，為加強服務的穩定性，502 號線由 2013 年起精簡行車路線不再途經一鳴路。小巴營辦商目前未有計劃安排 502 號線恢復途經一鳴路。運輸署會與小巴公司探討是否有其他可行的方案。

149. 何樹光議員認為運輸署和小巴營辦商有責任確保班次穩定，詢問運輸署是否基於其他原因，才安排 502 號線不駛入一鳴路。

150. 吳冠雄先生回應說，502 號線精簡行車路線的安排於 2013 年 7 月的委員會會議上獲委員支持。運輸署備悉委員的意見，並會與小巴營辦商探討是否有其他可行的方案。

151. 主席請運輸署與小巴營辦商跟進提案建議，建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

第 19 項——提案：建議清理單車試行計劃能擴展至百和路往太平邨行人天橋
(委員會文件第 36/2017 號)

152. 曾勁聰議員介紹委員會文件第 36/2017 號。

153. 袁偉祥先生回應說，運輸署留意到清理單車試行計劃(下稱「試行計劃」)的試行範圍外多了違例停泊單車的情況。由於試行計劃的人手和資源有限，運輸署暫未能擴展計劃範圍。此外，運輸署認為將試行計劃的範圍擴大有可能會把違例停泊單車的情況進一步往外伸延，相信並未能有效解決問題。運輸署會於試行計劃完成後檢討其安排和成效，以期優化計劃。

154. 曾勁聰議員認為，計劃導致市民將單車改泊於試行範圍以外的地方，未能徹底解決單車違例停泊問題。試行計劃推行後，彩園美食中心對出的行人天橋有不少單車違例停泊，阻礙居民出入。他要求運輸署檢討試行計劃時，考慮將試行範圍擴展至百和路往太平邨行人天橋。

155. 溫和達議員提出以下意見和建議：

- (a) 試行計劃應擴展至港鐵粉嶺站一帶及區內行人天橋；以及
- (b) 建議將港鐵上水站 B 出口對出的單車徑改劃為單車停泊處，以解決該處的單車違例停泊問題。

156. 袁偉祥先生回應說，由於運輸署未有為試行計劃安排額外人手和資源，現時未能擴大計劃的推行範圍。就溫和達議員提出將港鐵上水站 B 出口對出的單車徑改劃為單車停泊處的建議，運輸署須與單車團體及其他持份者達成共識；惟該段單車徑屬區內少數橫跨東鐵綫路軌的單車徑，運輸署預計建議將有不少反對意見。

157. 蘇俊傑先生回應說，北區民政事務處(下稱「民政處」)會於試行計劃完成後與相關部門考慮就行動範圍、單車違例停泊事項等方面推行改善措施，期望吸納議員意見。

158. 主席請運輸署、民政處與曾勁聰議員跟進有關事宜。

運輸署
民政處

第 20 項——提案：要求於新界環迴公路增設路肩
(委員會文件第 37/2017 號)

159. 劉其烽議員介紹委員會文件第 37/2017 號。

160. 袁偉祥先生回應說，運輸署未有計劃於新田交匯處至元朗博愛醫院的一段粉嶺公路加設路肩。如有合適的工程項目，

運輸署會要求工程倡議人研究和考慮提案建議。

161. 尤永翹先生回應說，按照新界東北新發展區規劃及工程研究建議，土木工程拓展署(下稱「土拓署」)將把新田交匯處至寶石湖交匯處的一段粉嶺公路主幹道由雙程三線行車擴闊至雙程四線行車並加設路肩，有關工程將於古洞北及粉嶺北新發展區餘下工程中展開。

162. 主席請運輸署和土拓署就提案建議適時向委員會匯報跟進情況。

第 21 項——續議事項

(a) 提案：擴闊馬路及興建連接路往馬草壟村及料壘村
(第 7 次會議記錄第 39 至 46 段)

163. 袁偉祥先生匯報，提案所述的路段並非由運輸署管理，運輸署沒有足夠資源為有關路段進行車流調查統計。

164. 鄺庭樂女士匯報，民政處知悉運輸署未有計劃為提案所述的路段進行交通流量調查，會繼續與侯福達議員溝通。民政處工程部亦會考慮為有關路段推行改善措施。

165. 主席建議有關議題的討論到此為止，不需於下次會議繼續。

(b) 提案：要求增設華明路至百和路單車徑
(第 7 次會議記錄第 63 至 70 段)
(委員會文件第 38/2017 號)

166. 黃嘉麟先生介紹委員會文件第 38/2017 號。

(林卓廷議員於此時離席。)

167. 主席指出，運輸署曾於 2002 年至 2003 年期間建議於華明路加設單車徑，建議運輸署翻查相關文件和檢視現時單車徑闊度的政策，並於下次會議匯報跟進情況。

第 22 項——交通及運輸委員會轄下工作小組報告

(a) 北區交通調查工作小組

168. 北區交通調查工作小組主席曾勁聰議員報告，工作小組於 2017 年 2 月 13 日舉行第 3 次會議，聽取顧問公司匯報「北區巴士路線客量調查」的結果。成員就報告初稿的內容表達了意見，並建議於報告載列調查班次中有乘客須要站立的班次數目，以及根據 2016 年 11 月 29 日北區發生嚴重交通擠塞時蒐集的數據，分析交通擠塞對巴士班次數目和行車時間的影響。工作小組請顧問公司因應成員的意見修訂調查報告。顧問公司已印製調查報告，並已於本會議匯報調查結果。

(b) 研究及解決北區交通擠塞問題工作小組

169. 研究及解決北區交通擠塞問題工作小組主席姚銘議員報告，工作小組於 2017 年 2 月 16 日舉行第 2 次會議。多個政府部門代表於會上就委員會曾討論的北區交通擠塞問題和改善建議匯報跟進情況。工作小組亦與相關政府部門代表討論多個提案，包括要求改善粉嶺沙頭角公路交通擠塞的問題、路政署、運輸署、上水警察交通部及相關部門商討如何改善道路塞車情況，加強道路配套，以及要求加裝更多運輸署道路交通監控閉路電視。成員就上述議題提出多項意見和建議，並要求運輸署、土拓署和香港警務處跟進。

(c) 北區港鐵服務及設施改善工作小組

170. 北區港鐵服務及設施改善工作小組主席溫和達議員報告，工作小組於 2017 年 2 月 27 日舉行第 2 次會議。工作小組與

運輸署和港鐵公司代表討論多個提案，包括要求於上水及粉嶺港鐵站月台增加冷風設施及風扇、要求上水港鐵站一樓車站大堂(A 出口方向)往北伸延擴建 200 米，並且增設出入口閘機及電動扶手電梯、升降機等，藉此提升通道流通量、要求新運路近上水鐵路站 D1 出口的花槽改建為行人過路處、要求增加粉嶺港鐵站接駁往粉嶺南的出入閘通道，以及要求港鐵增設東鐵及馬鐵線列車電子化閃燈動態線路圖顯示。工作小組亦與港鐵公司討論多個議題，包括加設月台幕門的進度、更換車站升降機的具體安排，以及當有動物進入路軌範圍時的應對措施。成員就上述議題提出多項意見和建議，並要求港鐵公司跟進。

171. 委員會備悉上述報告。

第 23 項——其他事項

(a) 373 號線下午班次繞經華明一帶

172. 主席表示，九巴公司於第 6 次委員會會議上表示會在 673 號線客量穩定後為該線進行客量調查，並因應調查結果，考慮安排 373 號線下午班次繞經華明一帶。

173. 李述恆先生匯報，九巴公司已完成客量調查，並認為有關建議可行。如委員沒有反對意見，九巴公司將與運輸署安排 373 號線所有下午班次繞經華明巴士總站。

174. 主席請九巴公司跟進和落實有關安排。

九巴公司

(會後按語：373 號線星期一至五(公眾假期除外)下午 5 時 50 分和 6 時 10 分於中環開出的班次已於 2017 年 4 月 24 日起繞經粉嶺南。)

(b) 於上水上水圍上北村(與馬會道接壤處)加建「袋口位」

175. 廖興洪議員表示，他曾於 2017 年 1 月的委員會會議上提

案建議於上水上水圍上北村(與馬會道接壤處)加建「袋口位」，詢問有關實地視察會於何時進行。

176. 袁偉祥先生回應說，秘書處正跟進實地視察的安排。運輸署認為提案所述的路口並不適合加設「袋口位」，會考慮移除該路口旁的一棵大樹以擴闊路口，使從上北村駛出的車輛有更好行車視線看清楚馬會道的交通情況。運輸署亦會考慮於馬會道加設道路標記和路牌，提示駕駛者駛近有關路口時須減速和留意從路口駛出的車輛。

(會後按語：秘書處已於 2017 年 3 月 27 日安排委員與運輸署代表到相關路口進行實地視察。)

(c) 在巴士站安裝顯示屏事宜

177. 陳旭明議員表示，運輸署曾就資助巴士公司在巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏(下稱「顯示屏」)計劃向委員會提交文件，惟有關計劃未有覆蓋祥華邨祥頌樓巴士站。他建議運輸署為該站安裝顯示屏。

178. 吳冠雄先生回應說，運輸署的負責組別將跟進陳旭明議員的建議。

179. 何樹光議員表示，他得悉九巴公司未有計劃為一鳴路巴士站安裝顯示屏。考慮到有不少乘客使用該站，他建議九巴公司為該站安裝顯示屏。

(d) 重建欣翠花園和華慧園巴士站上蓋

180. 何樹光議員指出，現時設於欣翠花園和華慧園巴士站的上蓋殘舊且面積較小，未能遮蓋所有候車乘客，建議巴士公司為上述巴士站興建較大的上蓋。

(e) 逸峯和綠悠軒一帶的單車違例停泊問題

181. 劉其烽議員表示，逸峯和綠悠軒一帶的人流於附近戲院開業後上升，惟該處的單車違例停泊問題未見改善，對行人造成危險，要求運輸署和民政處跟進。

182. 黃嘉麟先生回應說，運輸署會按照現有的聯合清理違泊單車行動，與相關部門進行清理違例停泊的單車。

(f) 開辦上水鄉和華山村專線小巴事宜

183. 廖興洪議員詢問運輸署就開辦上水鄉和華山村專線小巴一事的跟進情況。

184. 吳冠雄先生回應說，運輸署收到廖興洪議員就有關事宜的來信。運輸署將來會在上水因發展而需要調整交通服務時，考慮把小巴服務加入招標組合內或調整其他交通服務，以配合居民的需要。

(g) 於鳳南路加設路口連接馬會道

185. 廖興洪議員詢問運輸署就於鳳南路加設路口連接馬會道一事的跟進情況。

186. 袁偉祥先生回應說，他將於會後與廖興洪議員跟進有關 運輸署 事宜。

(h) 建議 76K 號線的總站遷往粉嶺南

187. 藍偉良議員要求九巴公司代表回應有關 76K 號線的總站遷往粉嶺南的建議。

188. 李述恆先生回應說，九巴公司備悉藍偉良議員的建議，

會於檢討 2017-2018 年度北區巴士路線計劃時與運輸署商討建議的可行性。

(i) 巴士公司專營權問題

189. 藍偉良議員詢問九巴公司的專營權是否只適用於現有路線，以及當有需要開辦新路線時，有關路線可否由其他巴士公司營辦。

190. 吳冠雄先生回應說，新巴士路線的服務營辦商可透過招標選出或經各間巴士公司之間協商後定出。他將於會後向藍偉良議員提供有關巴士專營權的資料。

運輸署

第 24 項——下次會議日期

191. 主席宣布，下次會議將於 2017 年 5 月 8 日(星期一)下午 2 時 30 分在北區區議會會議室舉行。

192. 會議於下午 6 時 44 分結束。

北區區議會秘書處
2017 年 4 月

附件一



北區巴士路線 客量調查

北區區議會
交通及運輸委員會
北區交通調查工作小組



LLA顧問有限公司

LLA

調查項目

候車人數點算調查

- 在調查路線上指定的巴士分站，記錄每班巴士離開該分站後而未能被接載的剩餘排隊乘客數目。

車上人數點算調查

- 在兩個指定的巴士分站之間，記錄每班巴士上的載客人數，以計算每班巴士的載客比率。
- 該兩個連續的巴士分站是調查路線進入北區前的最後一個分站和進入北區後的第一個分站。

調查日期及調查路線

調查日期	調查路線
2016年11月17日 (星期四) 、 2016年11月21日 (星期一) 、 2016年11月22日 (星期二) 及 2016年11月23日 (星期三)	270A 尖沙咀東 (麼地道) → 上水 270B 深水埗北河街 → 上水 277E 藍田鐵路站 → 天平邨 277P 藍田鐵路站 → 天平邨 277X 藍田鐵路站 → 聯和墟 678 銅鑼灣 (東院道) → 上水
2016年11月24日 (星期四) 、 2016年11月28日 (星期一) 、 2016年11月29日 (星期二) 及 2016年11月30日 (星期三)	278X 如心廣場 → 上水 279X 青衣鐵路站 → 聯和墟 978 灣仔北 → 華明 A43 機場 (地面運輸中心) → 聯和墟 A43P 機場 (地面運輸中心) → 聯和墟

調查路線

調查路線			途經位置
279X	青衣鐵路站	→ 聯和墟	大欖隧道
978	灣仔北	→ 華明	
A43	機場 (地面運輸中心)	→ 聯和墟	
A43P	機場 (地面運輸中心)	→ 聯和墟	
278X	如心廣場	→ 上水	城門隧道
270B	深水埗北河街	→ 上水	青沙公路 (尖山隧道及沙田嶺隧道)
270A	尖沙咀東 (麼地道)	→ 上水	獅子山隧道
277E	藍田鐵路站	→ 天平邨	大老山隧道
277P	藍田鐵路站	→ 天平邨	
277X	藍田鐵路站	→ 聯和墟	
678	銅鑼灣 (東院道)	→ 上水	

270A路線的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日	
<u>候車人數點算位置 (即九龍維景酒店分站)</u>					
記錄班次	14班	13班	13班	15班	
未能接載全部候車乘客的班次	0班	0班	1班	0班	
涉及乘客數目	0名	0名	3名	0名	
服務班次 (與預定的比較)	大致相約	大致相約	大致相約, 但 相隔不平均	大致相約	
<u>車上人數點算位置 (即介乎映月台分站與花都廣場分站之間)</u>					
	載客人數 ≤ 座位數目	6班	5班	9班	8班
座位數目 < 載客人數	≤ 85% 可載客數目	6班	5班	5班	7班
85% 可載客數目 < 載客人數	≤ 100% 可載客數目	1班	3班	1班	0班
100% 可載客數目 < 載客人數		0班	0班	0班	0班

調查結果顯示，270A路線在下午繁忙時段，有約一半班次的載客人數少於巴士上的座位數目；而其餘大部分班次均能接載所有候車乘客。270A路線的服務大致上能滿足客量需求。

270B路線的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日
<u>候車人數點算位置 (即長沙灣長荔街分站)</u>				
記錄班次	8班	8班	8班	8班
未能接載全部候車乘客的班次	2班	0班	0班	0班
涉及乘客數目	2名	0名	0名	0名
服務班次 (與預定的比較)	大致相約	大致相約	大致相約	大致相約
<u>車上人數點算位置 (即介乎青沙公路轉車站分站與花都廣場分站之間)</u>				
載客人數 \leq 座位數目	6班	3班	3班	2班
座位數目 < 載客人數 \leq 85%可載客數目	0班	2班	2班	4班
85%可載客數目 < 載客人數 \leq 100%可載客數目	1班	3班	3班	2班
100%可載客數目 < 載客人數	1班	0班	0班	0班

調查結果顯示，270B路線在下午繁忙時段，有近一半班次的載客人數少於巴士上的座位數目；而其餘大部分班次均能接載所有候車乘客。270B路線的服務大致上能滿足客量需求。另外，調查發現首兩班開出的班次有較多乘客乘搭。鑑於頭班車開出時間為17:50，巴士公司可考慮在頭班車之前加開多一班，以提升270B路線的整體服務水平。

277E路線的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日	
<u>候車人數點算位置 (即大老山隧道分站)</u>					
記錄班次	8班	7班	8班	7班	
未能接載全部候車乘客的班次	0班	1班	0班	0班	
涉及乘客數目	0名	1名	0名	0名	
服務班次 (與預定的比較)	大致相約	大致相約	大致相約	大致相約	
<u>車上人數點算位置 (即介乎大老山隧道分站與清河邨總站分站之間)</u>					
	載客人數 \leq 座位數目	1班	1班	3班	1班
座位數目 < 載客人數	$\leq 85\%$ 可載客數目	4班	3班	4班	5班
85% 可載客數目 < 載客人數	$\leq 100\%$ 可載客數目	2班	2班	1班	1班
100% 可載客數目 < 載客人數		1班	1班	0班	0班

調查結果顯示，277E路線在下午繁忙時段，大部分班次都出現有乘客要站立的情況，但都仍然能夠接載全部候車乘客。277E路線的服務大致上能滿足客量需求。

277P路線的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日
<u>候車人數點算位置 (即鳳德商場分站)</u>				
記錄班次	4班	4班	4班	4班
未能接載全部候車乘客的班次	0班	0班	0班	0班
涉及乘客數目	0名	0名	0名	0名
服務班次 (與預定的比較)	大致相約	大致相約	大致相約	大致相約
<u>車上人數點算位置 (即介乎大老山隧道分站與花都廣場分站之間)</u>				
載客人數 \leq 座位數目	3班	1班	3班	1班
座位數目 $<$ 載客人數 \leq 85%可載客數目	0班	3班	1班	2班
85%可載客數目 $<$ 載客人數 \leq 100%可載客數目	1班	0班	0班	1班
100%可載客數目 $<$ 載客人數	0班	0班	0班	0班

調查結果顯示，277P路線在下午繁忙時段，有約一半班次的載客人數少於巴士上的座位數目；而其餘的班次均能接載所有候車乘客。277P路線的服務大致上能滿足客量需求。

277X路線的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日	
<u>候車人數點算位置 (即大老山隧道分站)</u>					
記錄班次	21班	23班	22班	24班	
未能接載全部候車乘客的班次	6班	3班	2班	2班	
涉及乘客數目	27名	17名	5名	13名	
服務班次 (與預定的比較)	大致相約，但 相隔不平均	大致相約，但 相隔不平均	大致相約，但 相隔不平均	大致相約，但 相隔不平均	
<u>車上人數點算位置 (即介乎大老山隧道分站與和興村分站之間)</u>					
	載客人數 ≤ 座位數目	3班	8班	5班	8班
座位數目 < 載客人數	≤ 85% 可載客數目	10班	7班	14班	11班
85% 可載客數目 < 載客人數	≤ 100% 可載客數目	2班	8班	3班	3班
100% 可載客數目 < 載客人數		6班	0班	0班	2班

277X路線的調查結果

調查結果顯示，277X路線在下午繁忙時段，大部分班次都出現有乘客要站立的情況，當中更有乘客選擇乘搭下一班車。在18:00至19:30的期間，曾記錄到多班班次的載客比率多於90%、甚至超越100%。從載客量及班次數目來看，相當多乘客選乘277X路線由九龍東返回北區。此外，在調查期間，班次相隔不平均的情況經常出現。因此，巴士公司可考慮以下建議，以提升277X路線的整體服務水平：

- 下午繁忙時段的班次由現時每6至8分鐘一班調整到每5至6分鐘一班；及/或
- 新增由中途站開出的特別班次，例如：於18:15及18:45從第五分站觀塘定富街分站開出特別班次；及/或
- 加強T277路線的服務（註：T277路線於下午繁忙時段由藍田鐵路站往上水總站開出三班班次，途經觀塘商貿區及九龍灣商貿區），以吸引部分277X路線的乘客改乘T277路線，例如：在現時三班於17:30、17:50及18:10開出的班次之上新增兩班於18:30及18:50開出的班次。

278X路綫的調查結果

		第1日	第2日	第3日	第4日
<u>候車人數點算位置 (即城門隧道轉車站分站)</u>					
記錄班次		18班	18班	14班	18班
未能接載全部候車乘客的班次		1班	6班	6班	5班
涉及乘客數目		4名	72名	220名	90名
服務班次 (與預定的比較)		大致相約	大致相約，但 相隔不平均	較為疏落，並 相隔不平均	大致相約，但 相隔不平均
<u>車上人數點算位置 (即介乎城門隧道轉車站分站與正覺蓮社學校分站之間)</u>					
	載客人數 ≤ 座位數目	9班	6班	4班	7班
座位數目 < 載客人數	≤ 85% 可載客數目	6班	6班	2班	3班
85% 可載客數目 < 載客人數	≤ 100% 可載客數目	1班	5班	4班	6班
100% 可載客數目 < 載客人數		2班	1班	4班	2班

278X路線的調查結果

調查結果顯示，278X路線在下午繁忙時段，有近一半班次的載客人數少於巴士上的座位數目，但亦有多班班次未能接載全部候車乘客。在18:00至20:00的期間，曾記錄到多班班次的載客比率多於90%、甚至超越100%。從載客量及班次數目來看，相當多乘客選擇乘278X路線由荃灣返回北區。建議在該時段的班次由現時每7至8分鐘一班調整到每6至7分鐘一班，以提升278X路線的整體服務水平。

279X路線的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日	
<u>候車人數點算位置 (即大欖隧道分站)</u>					
記錄班次	14班	14班	6班	9班	
未能接載全部候車乘客的班次	0班	1班	4班	1班	
涉及乘客數目	0名	28名	144名	14名	
服務班次 (與預定的比較)	大致相約	大致相約	間距倍增，並相隔不平均	大致相約，但有嚴重脫班的情況	
<u>車上人數點算位置 (即介乎大欖隧道分站與上水鐵路站分站之間)</u>					
	載客人數 ≤ 座位數目	11班	8班	0班	4班
座位數目 < 載客人數	載客人數 ≤ 85% 可載客數目	3班	2班	0班	4班
85% 可載客數目 < 載客人數	載客人數 ≤ 100% 可載客數目	0班	4班	6班	1班
100% 可載客數目 < 載客人數		0班	0班	0班	0班

調查結果顯示，279X路線在下午繁忙時段，有多於一半班次的載客人數少於巴士上的座位數目，只有少量個別班次未能接載全部候車乘客。在調查期間，偶然有嚴重的脫班情況出現，279X路線的整體服務水平需密切監察。

678路線的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日	
<u>候車人數點算位置 (即太康樓分站)</u>					
記錄班次	6班	6班	6班	6班	
未能接載全部候車乘客的班次	0班	1班	0班	1班	
涉及乘客數目	0名	3名	0名	8名	
服務班次 (與預定的比較)	大致相約	大致相約	大致相約, 但 相隔不平均	大致相約, 但 相隔不平均	
<u>車上人數點算位置 (即介乎大老山隧道分站與花都廣場分站之間)</u>					
	載客人數 ≤ 座位數目	6班	3班	6班	4班
座位數目 < 載客人數	載客人數 ≤ 85% 可載客數目	0班	2班	0班	1班
85% 可載客數目 < 載客人數	載客人數 ≤ 100% 可載客數目	0班	1班	0班	1班
100% 可載客數目 < 載客人數		0班	0班	0班	0班

調查結果顯示，678路線在下午繁忙時段，大部分班次的載客人數少於巴士上的座位數目，整體上能滿足客量需求。由於678路線為定時服務班次（共6班），而首三班車較多乘客使用，巴士公司可考慮微調所有班次的開出時間，並略為加密早段時間的班次。

978路線的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日
<u>候車人數點算位置 (即文華里分站)</u>				
記錄班次	12班	11班	12班	11班
未能接載全部候車乘客的班次	2班	5班	2班	3班
涉及乘客數目	12名	19名	4名	8名
服務班次 (與預定的比較)	大致相約, 但 相隔不平均	大致相約	大致相約, 但 相隔不平均	大致相約, 但 相隔不平均
<u>車上人數點算位置 (即介乎大欖隧道分站與彩蒲苑彩碧閣分站之間)</u>				
載客人數 ≤ 座位數目	3班	2班	1班	2班
座位數目 < 載客人數 ≤ 85%可載客數目	4班	4班	3班	3班
85%可載客數目 < 載客人數 ≤ 100%可載客數目	3班	6班	7班	5班
100%可載客數目 < 載客人數	1班	0班	0班	1班

調查結果顯示，978路線在下午繁忙時段，大部分班次都出現有乘客要站立的情況，當中更有乘客選擇乘搭下一班車。在18:00至19:30的期間，曾記錄到多班班次的載客比率多於90%、甚至超越100%。建議在該時段的班次由現時每12至15分鐘一班調整到每12分鐘一班，以提升978路線的整體服務水平。

A43路綫的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日
<u>候車人數點算位置 (即青馬收費廣場分站)</u>				
記錄班次	23班	22班	14班	22班
未能接載全部候車乘客的班次	0班	0班	0班	0班
涉及乘客數目	0名	0名	0名	0名
服務班次 (與預定的比較)	大致相約	大致相約	較為疏落，並相隔不平均	大致相約，但相隔不平均
<u>車上人數點算位置 (即介乎大欖隧道分站與上水鐵路站分站之間)</u>				
載客人數 ≤ 座位數目	23班	21班	8班	19班
座位數目 < 載客人數 ≤ 85%可載客數目	0班	2班	3班	2班
85%可載客數目 < 載客人數 ≤ 100%可載客數目	0班	0班	3班	0班
100%可載客數目 < 載客人數	0班	0班	0班	1班

調查結果顯示，A43路綫在下午繁忙時段，大部分班次的載客人數少於巴士上的座位數目，整體上能滿足客量需求。

A43P路綫的調查結果

	第1日	第2日	第3日	第4日
<u>候車人數點算位置 (即青馬收費廣場分站)</u>				
記錄班次	14班	14班	9班	14班
未能接載全部候車乘客的班次	0班	0班	0班	0班
涉及乘客數目	0名	0名	0名	0名
服務班次 (與預定的比較)	大致相約	大致相約	較為疏落，並 相隔不平均	大致相約
<u>車上人數點算位置 (即介乎大欖隧道分站與新田運輸交匯處分站之間)</u>				
載客人數 ≤ 座位數目	14班	14班	9班	14班
座位數目 < 載客人數 ≤ 85%可載客數目	0班	0班	0班	0班
85%可載客數目 < 載客人數 ≤ 100%可載客數目	0班	0班	0班	0班
100%可載客數目 < 載客人數	0班	0班	班	0班

調查結果顯示，A43P路綫在下午繁忙時段，全部班次的載客人數少於巴士上的座位數目，整體上能滿足客量需求。

2016年11月29日的交通事故

由傍晚六時開始因北區出現多宗交通意外導致交通嚴重擠塞，直至晚上十時交通才恢復正常。在此段期間，往返北區和市區兩個方向的巴士服務均受到嚴重影響。

上水港鐵站對出新運路的擠塞情況



2016年11月29日的交通事故

寶石湖路交匯處的擠塞情況



調查總結

在是次調查中，11條路線的調查結果可大致歸納為三類：

- 服務能滿足客量需求：
270A、277E、277P、A43及A43P路線
- 服務能滿足客量需求，而服務可作微調：
270B、279X及678路線
- 服務水平有待改善：
277X、278X及978路線

277X、278X及978路線較多出現候車乘客未能上車的客滿情況。這些路線需加強有關時段的服務班次，以滿足服務需求。

報告完畢
歡迎提問

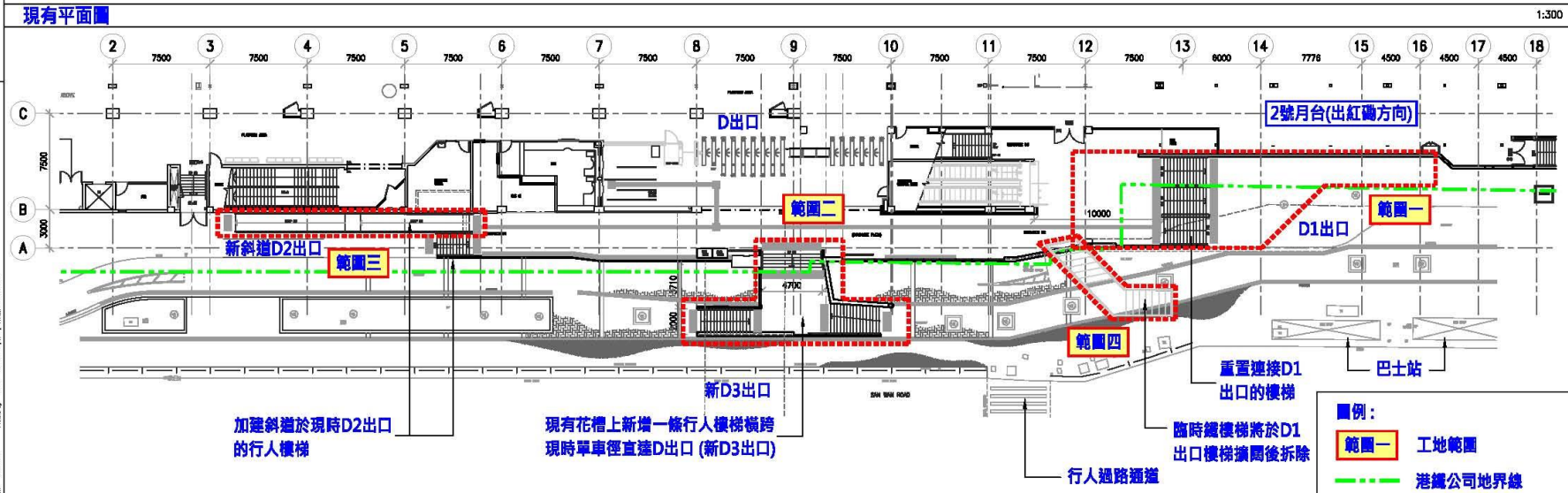
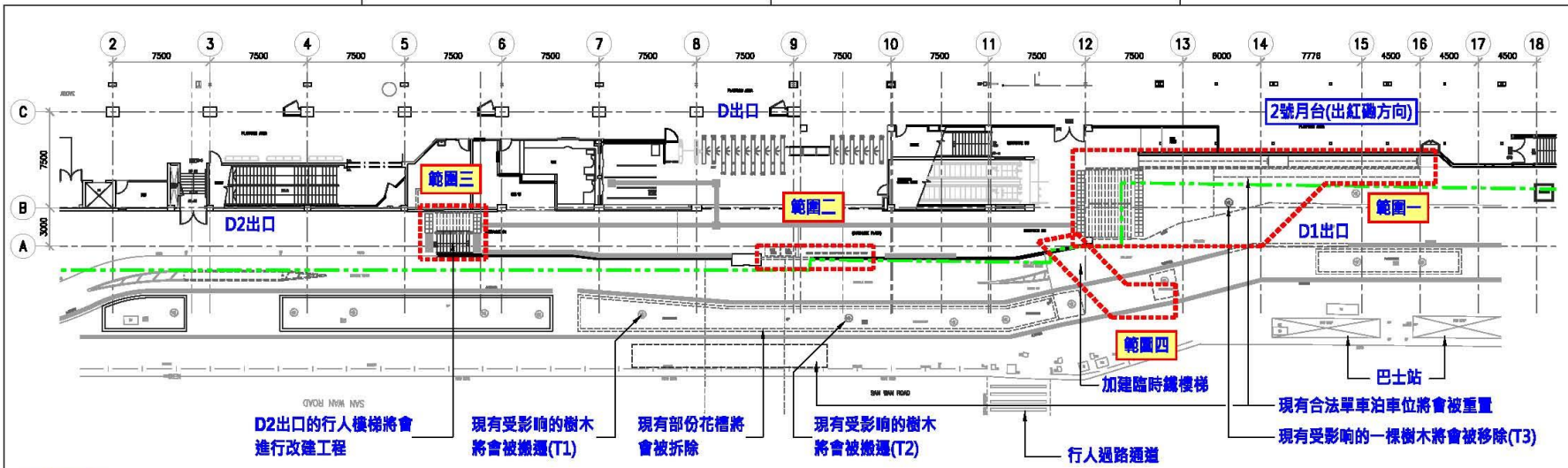


北區區議會
交通及運輸委員會
東鐵綫上水站車站改善工程

二零一七年三月



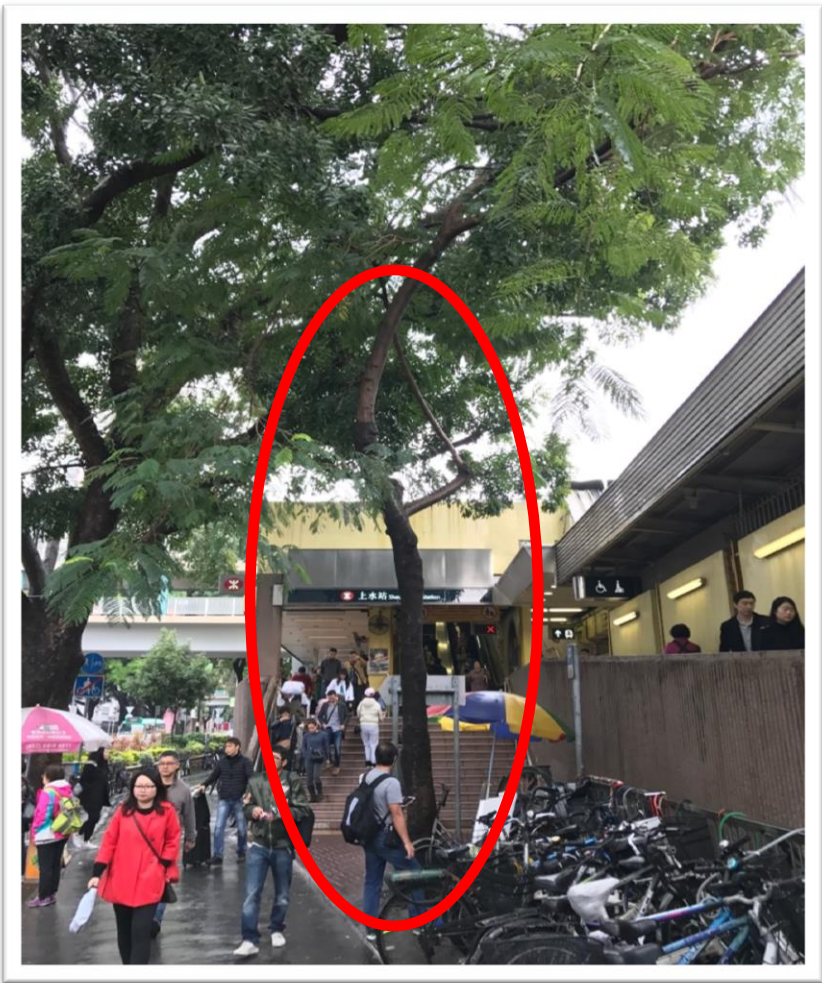
港鐵上水站



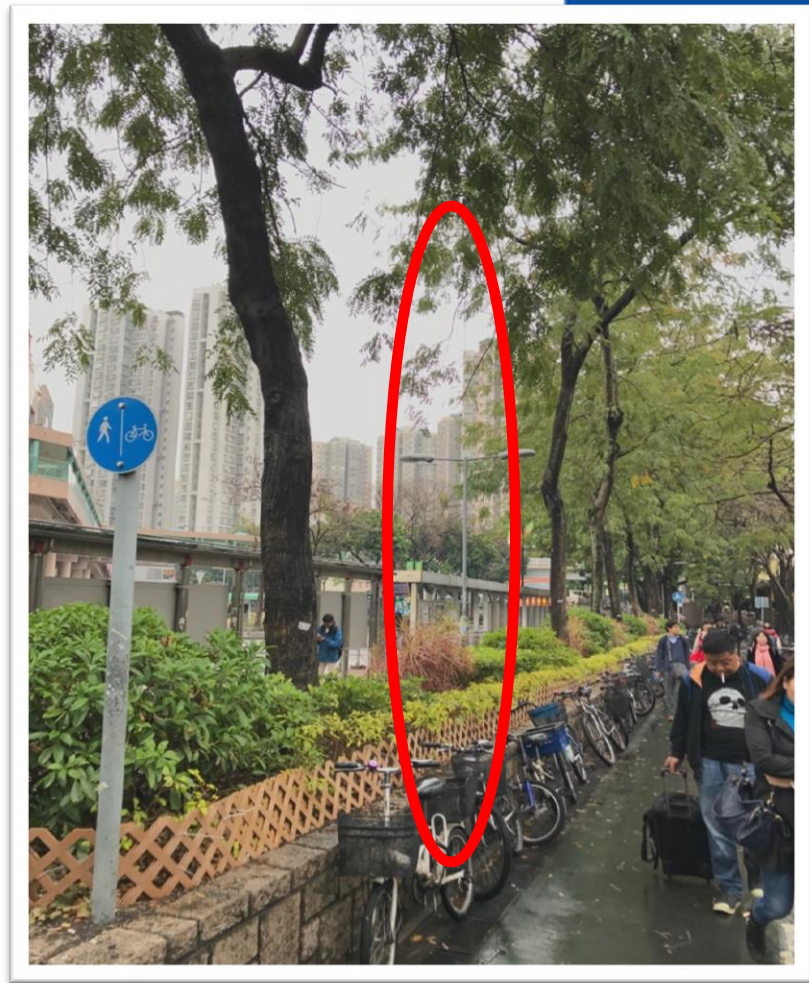
OWNER DESIGNED CHECKED APPROVED DATE				MTR OPERATIONS DIVISION TECHNICAL & ENGINEERING SERVICES DEPARTMENT				TITLE 東鐵綫上水車站改善工程 現有和建議的街道平面佈置圖				
NO USE SHALL BE MADE OF ANY INFORMATION CONTAINED HEREIN FOR ANY OTHER PROJECT OR PURPOSE WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF MTR.				DRAUGHTSMAN CHECKED APPROVED DATE				SCALE DRAWING NO. 圖一 REV.				
REV	DESCRIPTION	BY	DATE	APPROVED	REV	DESCRIPTION	BY	DATE	APPROVED	SCALE	DRAWING NO.	REV.

工程期間會重置兩棵樹木

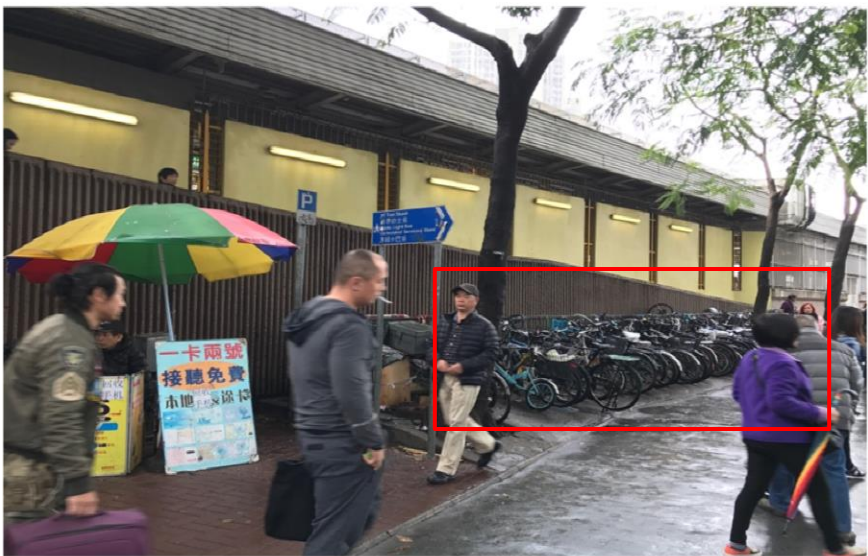




移除D1出口的一棵樹木。



於新運路北面巴士站種植另一棵樹木作為補償。



遷移現有近紅磡方向月台出口附近的合法單車泊車位(共60個)。



新的單車泊車位將採用雙層單車泊架，提供69個單車泊位，設於車站近新運路南面現有行人天橋底的位置。

謝謝