

北區區議會(2024-2027)
交通運輸委員會
第 2 次會議記錄

日期：2024 年 4 月 9 日(星期二)

時間：下午 2 時 30 分

地點：北區民政事務處會議室

出席者

		到席時間	離席時間
主席：	姚銘議員, MH	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：	吳耀祖議員	會議開始	會議結束
	宋冰冰議員	會議開始	會議結束
	侯漢碩議員	會議開始	會議結束
	柯倩儀議員	會議開始	會議結束
	洪志富議員	會議開始	會議結束
	胡景鵬議員	會議開始	會議結束
	高維基議員	會議開始	會議結束
	陳月明議員, MH	會議開始	下午 2:39
	曾勁聰議員	會議開始	會議結束
	曾興隆議員	會議開始	會議結束
	溫和達議員, MH	會議開始	會議結束
	劉鎮海議員	會議開始	會議結束
	潘孝汶議員	會議開始	會議結束
秘書：	張懿文女士	北區民政事務處行政主任(區議會)2	

列席者

陳傳賢先生	民政事務總署北區民政事務助理專員(1)
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
湛淑媛女士	運輸署工程師／工程項目
林道麟先生	運輸署工程師／北區 2
譚錦暉先生	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
劉志堅先生	地政總署高級產業測量師 2(北區地政處)
郭朗謙先生	土木工程拓展署工程師／6(北)
陳文傑先生	香港警務處大埔警區交通隊警署警長

許順興先生	香港警務處邊界警區交通組警署警長
黃裕廷先生	九龍巴士(一九三三)有限公司副車務總監(東部)
李侃陵先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務支援)
黃程遠先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(車務)
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)
黃漢中先生	城巴有限公司策劃及車務編排主管
龔樹人先生	城巴有限公司營運及工程主管(九龍及新界)
郭智晴女士	城巴有限公司企業傳訊主任
歐陽子強先生	北區民政事務處高級行政主任(區議會)

議程第 2 項

施鍵恒先生	路政署總工程師／北都鐵路(3)
陳曉瑩女士	地政總署署理高級產業測量師／鐵路發展／總處 3
鍾嘉堯先生	地政總署高級地政主任／鐵路發展 1(鐵路發展組／總辦事處)
黃漢良先生	地政總署助理經理／清拆(二)(北區)
羅廸高先生	香港鐵路有限公司項目經理-北環綫(隧道)
周艷芳女士	香港鐵路有限公司高級統籌經理
梁文廸先生	香港鐵路有限公司助理企業傳訊高級經理(項目及工程拓展)

議程第 3 項

廖冬怡女士	運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)3
胡晉暉先生	運輸署運輸主任／巴士發展(新界東)3

議程第 13 至 15 項

林莞爾女士	香港鐵路有限公司對外事務經理
-------	----------------

議程第 21 項

鄧群樹先生	房屋署房屋事務經理／大埔、北區及沙田八
-------	---------------------

開會辭

主席歡迎各委員、部門和機構代表出席交通運輸委員會(下稱「委員會」)第 2 次會議，並歡迎首次列席會議的九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)副車務總監(東部)黃裕廷先生和經理(車務支援)李侃陵先生；以及城巴有限公司策劃及車務編排主管(下稱「城巴公司」)黃漢中先生。此外，香港警務處邊界警區總督察(行動)姚俊豪先生、香港警務處大埔警區行動主任李凝姿女士和九巴公司助理主任(車務支援)黎上謙先生因另有公務，故未能出席是次會議。

2. 主席表示，秘書處沒有收到委員就是次會議提交的缺席申請。

第 1 項——通過 2024 年 2 月 20 日第 1 次會議記錄

3. 委員會通過 2024 年 2 月 20 日第 1 次會議記錄。

第 10 項——提案：為昇平村過渡性房屋增設特別交通接駁 (委員會文件第 19/2024 號)

4. 主席表示，由於第 10 項議程的提案人需要提前離席前往出席全國兩會精神會議，故按其要求先行討論以上提案。

5. 提案人介紹委員會文件第 19/2024 號。她補充指「博愛昇平村」已於 3 月 25 日舉行平頂禮，預計於本年年中有 1 300 人遷入。目前坪輦路一帶只有小巴 52K 號線及九巴 79K 號線接載居民往返粉嶺及上水市區，加上區內人口增長及前往香園圍口岸的外區客流，令該區的交通服務不勝負荷，故希望運輸署可於上下班繁忙時間增設特別專線，讓打鼓嶺一帶居民接駁到港鐵站。

6. 主席表示，運輸署已就提案提交書面回應。他續表示，遷入過渡性房屋的居民皆為基層市民，他們已輪候公屋超過三年，而該過渡性房屋鄰近鄉郊區域，如沒有足夠的固定交通班次，將令居民的生活更為不便，故希望運輸署可關注及改善該

區的公共運輸服務配套。

7. 運輸署代表表示，運輸署正積極與九巴公司籌備分別於上午及下午繁忙時段增加途經昇平村過渡性房屋項目的九巴 79K 號線服務，包括往返打鼓嶺(松園下)巴士總站及港鐵粉嶺站(不經聯和墟)的特別班次，務求為坪輦路一帶居民帶來更便捷的服務。另外，如書面回應所述，署方正與該過渡性房屋項目的營運機構協調，安排全日直接往返上水的居民巴士服務，希望以上兩項安排能照顧昇平村過渡性房屋居民的需要。

8. 提案人指該過渡性房屋快將於 5 月啟用，但額外的巴士服務仍在籌備階段，她詢問署方能否在居民入伙前提供答覆。

9. 運輸署代表表示，署方會於昇平村過渡性房屋居民入伙前向委員會再作交代。

運輸署

10. 一名委員指出，小巴 52K 號線的服務欠佳，不少居民反映小巴司機不時會中途掉頭而跳過總站，其班次亦不足夠，故希望運輸署能加強監督小巴營辦商的服務質素。

11. 主席總結，署方與委員可在會後不同場合繼續跟進有關提供相關交通配套的事宜，包括繼續監察小巴 52K 號線的服務情況，以確保昇平村過渡性房屋居民能便利地往來市區。

運輸署

(陳月明議員於此時離席。)

第 2 項——北環線主線項目進展匯報 (委員會文件第 11/2024 號)

12. 主席歡迎地政總署署理高級產業測量師／鐵路發展／總處 3 陳曉瑩女士、助理經理／清拆(二)(北區)黃漢良先生和高級地政主任／鐵路發展 1(鐵路發展組／總辦事處)鍾嘉堯先生；路政署總工程師／北都鐵路(3)施鍵恒先生；香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)項目經理-北環綫(隧道)羅廸高先生、高級統籌經理周艷芳女士，以及助理企業傳訊高級經理(項目及工程拓展)梁文廸先生列席會議。

13. 路政署及港鐵公司代表以投影片介紹委員會文件第 11/2024 號，以匯報北環線主線項目的最新進展及即將進行的鐵路修訂方案刊憲工作。有關投影片載於附件一。

14. 一名委員提出以下問題：

- (a) 文件提及北環線的建造工程目標於 2034 年完成，當中古洞站將於何時竣工，並會否先行啟用古洞站；以及
- (b) 現時上水站已連接羅湖及落馬洲兩個繁忙的口岸車站，北環線開通後，乘客可從東鐵線轉乘到元朗一帶，上水站是否有足夠的負荷力應付額外的客流，港鐵公司會否考慮擴建上水站或進行改善工程。

15. 路政署代表表示，北環線第一期(即東鐵線上增設古洞站)工程現正進行中，目標於 2027 年竣工。根據發展局最新的時間表，古洞北新發展區的居民主要遷入時間為 2027 年，故為配合居民入伙，署方目標在 2027 年先行開通北環線第一期古洞站。於北環線第一期古洞站落成前，政府相關部門會於古洞北新發展區提供相應的公共交通服務安排以配合居民的需求，包括將於 2025 年落成的古洞北第 25 區公共交通交匯處，居民另可使用現有的上水公共交通交匯處接駁其他交通工具。

16. 港鐵公司代表表示，港鐵公司會持續評估新鐵路項目為上水站帶來的額外乘客量，新鐵路項目團隊和營運部門會保持緊密合作，並會在有需要時作車務及管理客流的安排。

17. 主席補充，指現時已有一批石仔嶺東方護老院的長者搬進古洞北福利服務綜合大樓，但現時前往該區的交通不太方便，他希望工程團隊能儘快完成港鐵古洞站工程及開通該站，以便利居民及訪客出入。另一方面，他指出現時上水站已有大量客流，北環線開通後上水站作為兩線的交匯站，客流將進一步增加，故他同意港鐵公司應適時考慮擴建或改善該站設施，以增加其負荷力。他續總結委員會支持北環線主線項目。

第 3 項——2024 - 2025 年度北區巴士路線計劃
(委員會文件第 12/2024 號)

18. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)3 廖冬怡女士和運輸主任／巴士發展(新界東)3 胡晉暉先生列席會議。

19. 運輸署代表介紹委員會文件第 12/2024 號。

20. 二名委員不支持修改九巴 70K 號線的行車路線。他指出，署方縮短 70K 號線的行車路線，但延長九巴 78K 號線以覆蓋 70K 號線原本服務的範圍，變相將 70K 行車路線迂迴及冗長的狀況轉移到 78K 號線。

21. 二名委員表示居民對前往大埔的巴士服務有一定需求，但現時文件擬定增設的城巴 79 號線未有涵蓋大埔的中心地帶。他詢問署方會否考慮在大埔站點加設相關的轉乘優惠。

22. 二名委員表示關注合併九巴 273B 和 270 號線的建議，隨着清曉路的綠置居項目入伙，該區人口將會增加，惟兩條路線合併後的車輛數目有所減少，未必能夠應付未來的新增人口，故不贊成該合併建議。

23. 二名委員提出以下意見：

(a) 他對合併 273B 和 270 號線的建議有所保留。他指出，清曉路本來在早上繁忙時間已較為擠塞，尤其是祥龍圍邨附近的路段。合併後，270 號線須經清曉路及雞嶺迴旋處接載清河邨及御皇庭一帶居民往港鐵上水站，有機會因塞車而導致班次不穩定。他認為除非九巴公司增加班次，以維持現時 273B 號線的班次服務水平，否則居民難以接受該建議；

(b) 署方可重新考慮 70K 號線刪減的服務範圍；以及

(c) 78K 號線不應在繁忙時間延長行駛路線至太平邨。

24. 副主席表示，270 號線在合併後的班次比原有 273B 號線的少，加上 70K 號線能方便清河邨居民前往聯和墟，故絕大

部分清河邨居民反對合併 273B 和 270 號線，以及取消 70K 號線途經清河邨的建議。

25. 一名委員表示，不少祥華邨居民會乘搭 70K 號線到北區醫院，路線縮短後取消了北區醫院站，會對居民造成不便，長者亦難以適應及學習轉乘其他路線。雖然署方建議延長 78K 號線至太平巴士總站，讓居民能直接前往北區醫院，但他指 78K 號線服務在繁忙時段已飽和，沒有拓展空間，建議運輸署再詳細審視建議。

26. 一名委員同意上述委員就縮短 70K 號線行車路線的意見，並提出 70K 號線在放學時間的班次問題，希望九巴公司關注。

27. 一名委員指出有許多長者依賴 70K 號線前往所需的目的地，故不贊成修改 70K 號線的行車路線。

28. 主席提出以下意見：

- (a) 他留意到文件提及建議增設九巴 76K 號線特別服務以配合元朗攸壘路簡約公屋居民入伙後的交通需求，他希望運輸署能同時關注及跟進剛才所討論有關昇平村過渡性房屋的居民需要；
- (b) 他認為 78K 號線在沒有增加巴士車輛數目的情況下延長路線並行經雞嶺迴旋處接載清河邨一帶居民，將難以維持 15 至 20 分鐘一班的班次；
- (c) 清河邨一帶居民依賴 273B 號線往來上水港鐵站，而綠置居將近入伙，加上未來附近會興建新的公營房屋，當區人口會陸續增加，刪減 273B 循環線不利居民；以及
- (d) 沙中線的開通或減少了九巴 373 號線的客量，故理解署方削減其班次的建議。

29. 運輸署代表作出綜合回應：

- (a) 署方於本年 3 月 26 日曾與委員會面，就 2024 - 2025 年度北區巴士路線計劃作出交流及聽取意見。署方解釋有關方案旨在減低區內路線重疊及提升路線的營運效率，並為乘客提供更便捷的巴士服務往來上水北和上水南。同時，委員表達了對合併後的 270 號線的服務水平及 70K 號線縮短行車路線後對乘客往來聯和墟及清河邨的關注。署方備悉委員提出的意見，並明白地區人士對有關方案的關注及擔憂，在考慮各方面的意見後，署方現階段不會落實上述方案，並會適時再審視相關路線重組建議及研究其他可行的優化方案，以為區內乘客提供更便捷的區內接駁服務，並會與區議會及各委員保持溝通；
- (b) 考慮到過往有沙頭角居民反映希望有巴士服務直達北區醫院，故署方與九巴公司提出全日延長 78K 號線的路線至太平巴士總站的方案，預計延長後行車時間增加約 10 分鐘。雖然於方案下車輛數目維持不變(8 輛雙層巴士)，但九巴公司表示仍能在上午繁忙時間維持每 15 至 20 分鐘一班車。署方會密切留意清曉路一帶的交通情況、巴士服務和乘客需求等，並要求巴士公司須按照現有調整巴士服務的指引，適時檢視班次和資源運用；
- (c) 新增的城巴 79 號線會途經大埔太和路及南運路一帶，署方會鼓勵巴士公司提供不同的車費優惠，相信城巴公司會在新路線落實後考慮增設轉乘優惠；以及
- (d) 有關過渡性房屋的交通及運輸規劃，運輸署會因應不同地區的發展、人口增長及乘客需求而檢視其交通網絡及公共運輸服務水平，署方亦有於剛才討論的議程中就昇平村過渡性房屋的交通配套安排匯報有關細節。

運輸署

30. 九巴公司代表回應如下：

- (a) 是次巴士路線計劃重組的其中一個目的是加強各路線在上水區的班次穩定性。他指出，一些短途線不時受上水廣場附近的新運路及雞嶺迴旋處一帶的交通擠塞問題影

響，導致小區與鐵路站的接駁服務班次不穩定，繁忙時間尤甚。因此，該公司建議合併部分路線，減少上水廣場及新運路一帶的車流，期為乘客提供更穩定的巴士服務；

- (b) 九巴公司備悉委員對巴士資源及班次的關注，並會與運輸署跟進及研究如何優化相關方案；
- (c) 有關 78K 的行車時間、車輛數目及班次問題，九巴公司會與運輸署跟進並考慮有否進一步優化方案；以及
- (d) 有關昇平村過渡性房屋的交通接駁服務，九巴公司與運輸署已整合該區的巴士路線及擬定相關方案提供接駁服務方便當區居民出入，九巴公司會密切留意現有路線的運作。

31. 城巴公司代表表示備悉委員就 79 號線的意見，並會研究為該路線提供分段收費，以便利顧客前往大埔區內不同地方。

32. 主席總結，各委員均對合併 270 及 273B 號線和修改 70K 號線行車路線的建議有所保留，運輸署代表亦表明不會於是次巴士路線計劃中執行該些改動。委員對其他項目沒有異議，故宣佈委員會部分支持 2024 - 2025 年度北區巴士路線計劃。他續表示希望九巴公司能按承諾維持 78K 號線的班次數目。

33. 九巴公司代表補充指 78K 號線有多班特別班次，包括早上前往華明的特別班次，所以在繁忙時間車隊會有多於八輛巴士。他續表示九巴公司重視服務的穩定性，在聆聽委員的意見後，會再檢視資源調配並與運輸署跟進。

九巴公司

第 4 項——提案：改善逸峰站、龍躍頭站等中途站的上車困難問題

(委員會文件第 13/2024 號)

34. 提案人介紹委員會文件第 13/2024 號。

35. 主席指運輸署及九巴公司已就提案提交書面回應，並

詢問委員有否其他意見。

36. 提案人續表示他曾於 3 月 18 日及 19 日到逸峰巴士站視察，發現放學時間排滿候車乘客，隊伍延伸至旁邊的單車徑，乘客平均須等候 3 班車才能成功登車。現時每 10 至 12 分鐘才有一班車，故希望運輸署及九巴公司能在下午 3 時 30 分至 4 時 30 分期間增加班次。

37. 主席表示，除了加密班次外，運輸署應同時考慮改善相關巴士站的候車環境。雖然早前逸峰站及龍躍頭站對出的行車路已進行改善工程，擴大了巴士站的空間，但空間依然較為狹窄，故應考慮進一步延長巴士站，避免候車隊伍延伸到單車徑範圍，以保障候車乘客的安全。

38. 運輸署代表表示署方十分關注 78A 號線的運作和乘客需求，故一直有與委員溝通及跟進。他指現時沒有該路線於 3 月 18 及 19 日下午放學時間的運作安排的相關資料及出現乘客留後情況的原因，署方會於會後與九巴公司檢視該兩個營運日的實際運作情況。他指出，雖然 78A 號線於有關時段的編定班次為 12 分鐘一班，但九巴公司會因應實際的乘客需求靈活調配車輛增加班次。署方在 2 月下旬亦曾於逸峰站進行實地調查，留意到於下午 3 時半至 6 時半期間，78A 號線的班次為平均每六分鐘一班，載客率約六成半，沒有乘客留後的情況。他表示，該路線在個別日子或時段的運作情況及班次可能受到其他因素影響，如車長資源及路面情況等。署方會繼續密切留意 78A 號線的運作情況，適時與九巴公司檢視此路線的運作安排。

運輸署

39. 九巴公司代表表示，該公司會約每月兩次於龍躍頭站進行乘客調查。過往的調查數字顯示 78K、79K 和 78A 號線的服務基本上能滿足乘客於早上時段上班和上學的需求。九巴公司亦有安排職員於平日晚上駐守逸峰站觀察往皇后山及打鼓嶺方向的路線的登車情況，並留意到 78A 號線間中或有乘客滯留的情況，當值同事會請乘客盡量走進車廂中間及填滿上層空置的座位。至於放學時間的班次，九巴公司會視乎乘客需求適時調動班次。

40. 主席總結，希望運輸署及九巴公司能繼續監察相關巴

士站的輪候情況及班次問題。

第 5 項——提案：延長 78A 服務時間至粉嶺鐵路站尾班車到達
(委員會文件第 14/2024 號)

41. 提案人介紹委員會文件第 14/2024 號。

42. 主席指運輸署及九巴公司已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

43. 提案人續表示，由港鐵粉嶺站步往粉嶺名都巴士站需要最少 5 分鐘，希望運輸署能考慮延長 78A 號線的服務時間。

44. 主席表示，現時最後一班港鐵列車於凌晨 1 時 05 分抵達粉嶺站，而 78A 號線由皇后山開出尾班車的時間為凌晨 12 時 45 分，兩者時間未必能夠配合。然而從粉嶺站步行到皇后山須時 30 分鐘，路程不近，他續請署方及九巴回應。

45. 運輸署代表表示，現時凌晨十二時後返回皇后山的巴士服務分為恆常路線和深宵服務。恆常路線 78A 號線的尾班車於凌晨 12 時 45 分由皇后山開出，由於凌晨時間的路面情況一般較為暢順，行車時間相對較快，乘搭港鐵尾班車抵達粉嶺站的市民未必能夠趕及乘搭 78A 號線的尾班車返回皇后山。署方理解皇后山居民在深宵時分的出行需要，故與九巴公司商討後，九巴公司已於去年 4 月將深宵服務 N78 號線提前於凌晨 12 時 30 分由上水開出。署方曾檢視 N78 號線的實地調查數據，發現由於深宵路面情況相對暢順，凌晨一時由上水總站開出的班次平均約 5 至 7 分鐘便抵達粉嶺站，導致港鐵尾班車乘客未必能趕上該 N78 號線班次，令乘客需等候較長時間。署方留意到現時的巴士班次安排未必能夠配合港鐵尾班車抵達粉嶺站的時間，會與巴士公司進一步檢視有關路線的行車時間和班次時間表，從而作適當的調整，確保營運安排能配合港鐵尾班車抵達粉嶺站的實際時間，以便利皇后山居民。

運輸署

46. 主席總結，希望運輸署繼續監察及改善該路線的服務。

第 6 項——提案：要求加設皇后山往蓮塘口岸巴士服務
(委員會文件第 15/2024 號)

47. 提案人介紹委員會文件第 15/2024 號。
48. 主席指運輸署、九巴公司及城巴公司已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。
49. 二名委員表示，不少市民駕駛私家車到北區轉乘公共交通工具到蓮塘口岸，但北區公眾停車場車位一向不足，加上大量私家車湧入本區，衍生了不少違泊問題。有居民反映，有駕駛人士在未經同意下在私人地方停泊車輛，影響土地持有人出入。就以上問題，他建議增加區內停車位及北區以外往返蓮塘口岸的路線。
50. 二名委員認為應加快於粉嶺鄉郊及禾徑山附近增設巴士轉乘站或臨時轉乘站。他指出現時很多往來皇后山的巴士都行經龍山隧道往九龍或新界其他地方，增設轉乘站後居民便可轉乘 B7 號線到蓮塘口岸。
51. 主席同意未必能為每個地區增設往返蓮塘口岸的巴士路線，但署方應考慮興建巴士路線轉乘站，例如把禾徑山迴旋處改建成轉乘站，以便沙頭角及粉嶺鄉郊一帶的居民往返九龍市區，將巴士的服務發揮到最大效益。
52. 運輸署代表回應如下：
- (a) 署方留意到使用香園圍口岸的跨境旅客數目不斷上升，故一直與公共交通營辦商密切留意相關路線的運作情況和乘客需求，並在過去一年已分階段加強各條路線的服務；
 - (b) 運輸署會與警方保持密切聯繫，並將相關違泊個案轉介警方採取執法行動。署方亦會在長假期期間與警方協調，確保區內交通運作暢順；以及

(c) 運輸署正跟進興建禾徑山轉乘設施的建議，並已草擬初步方案，但因當中涉及其他部門的管轄範圍，署方現正諮詢相關部門的意見，並會檢視部門的意見及整合方案，有進一步的消息時會向各委員匯報。

運輸署

53. 主席總結，委員會繼續關注相關的交通安排。

第 7 項——提案：建議改善 270C 線巴士服務

(委員會文件第 16/2024 號)

54. 提案人介紹委員會文件第 16/2024 號。

55. 主席表示，運輸署及九巴公司已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

56. 提案人表示，就運輸署的書面回應指 270C 號線於上午 7 時 30 分由粉嶺(聯和墟)總站開出往尖沙咀的班次的乘客量為約四成，他認為客量較低的原因是 270C 號線每日只有一班車，班次時間未必能配合市民的出門時間。其次，T270 號線的班次比 270C 號線多，但 T270 號線主要服務港鐵站附近的居民，聯和墟一帶卻沒有足夠班次，他詢問運輸署有否資源錯配的情況。

57. 運輸署代表表示，根據署方 3 月進行的調查，由聯和墟總站開出往尖沙咀的班次的乘客量為約四成，足以應付居民的需求。署方會再進行調查，並備悉委員希望擴闊 270C 號線服務時間的意見。

58. 九巴公司代表表示，270C 號線已開辦一段時間，至今其客量維持在三至四成的水平。九巴公司期望該路線的客量及需求會隨着粉嶺的發展而上升，並會根據其營運情況而適時調整服務。九巴公司一直關注聯和墟一帶的交通，因此在往年的巴士路線計劃亦有相關改善方案，包括於去年建議增設 270E 號線特別班次，以便利聯和墟居民往返市區。九巴公司正與運輸署商討 270E 號線的落實日期，同時備悉委員對 270C 號線巴士服務的意見，並會繼續留意其用量及適時調整服務。

59. 二名委員表示，祥華邨居民反映 270C 號線只有上午 7

時 30 分的一班車，故其他時間只能選擇乘搭港鐵，導致港鐵非常擠迫。他認為增加 270C 號線班次能緩解港鐵擠迫情況。

60. 主席總結，期望提升 270C 號線服務至全日行駛，委員會繼續關注該路線的情況。

第 8 項——提案：建議增加 278A 線巴士班次

(委員會文件第 17/2024 號)

61. 提案人介紹委員會文件第 17/2024 號。

62. 主席表示，運輸署及九巴公司已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

63. 一名委員表示，現時 278A 號線於平日早上 7 時 40 分至下午 3 時 05 分沒有由荃灣開往皇后山方向的巴士服務，他相信居民於該時段亦有乘車需求，加上繁忙時間有客滿情況，故希望能增加該號線的班次，以便利居民。

64. 提案人引述九巴公司的書面回應指「公司十分關注皇后山居民的出行需要」，他表示，278A 號線原本由聯和墟開出，但現在駛至聯和墟時往往已客滿。他希望九巴公司能關注聯和墟居民的需要。他認為，現時繁忙時間每 20 分鐘只有一班車並不足夠，應該加密班次，至少每 15 分鐘一班。

65. 一名委員表示，昨日下午有居民於祥頌樓巴士站候車一小時仍沒有班次。他認為 278A 號線於非繁忙時間有一定客量，希望運輸署及九巴公司考慮增加班次。

66. 主席認為只要巴士班次充足，居民便會考慮選乘；相反，如巴士班次較疏，居民便會選乘港鐵。他指出皇后山房屋入伙增加了 278A 號線的客源，希望運輸署及九巴公司能認真考慮增加班次，以配合乘客的出行及日後的發展需求。

67. 運輸署代表表示，署方一直關注 278A 號線的營運情況，如書面回應所述，調查結果顯示該路線在上午最繁忙的一小時的載客率為約七成。署方會再次進行調查，觀察早上繁忙時段

運輸署

往荃灣方向的乘客需求，並檢視相關服務安排。至於增加非繁忙時段班次的建議，署方留意到皇后山區內各條長途路線在非繁忙時段的乘客需求普遍較低，但備悉委員意見並會繼續密切留意該路線的運作情況。

68. 主席總結，委員會繼續留意 278A 號線的情況，並請署方與九巴公司繼續保持溝通。

第 9 項——提案：建議 261X 線巴士增設非繁忙時間班次
(委員會文件第 18/2024 號)

69. 提案人介紹委員會文件第 18/2024 號。

70. 主席表示，運輸署及九巴公司已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

71. 提案人補充，運輸署書面回應指粉嶺南或上水南的乘客可乘搭九巴 273A、273D 或 273B 號線前往上水站轉乘 261 號線到屯門，但他認為轉車不便利粉嶺南的乘客。粉嶺南居民經常往來紅橋一帶，故希望署方能考慮增設 261X 號線在非繁忙時段的服務。

72. 運輸署代表表示，如書面回應所提及，現階段 261X 號線在繁忙時段的最高載客率約五成，現時的服務水平大致滿足乘客需求。署方備悉委員所反映的居民出行需求，會繼續密切留意其營運情況，並與九巴公司適時作出相應安排。

73. 主席總結，261X 號線受粉嶺南居民歡迎，希望能適時增加巴士班次。

第 11 項——提案：要求小巴 505 號線增設低地台小巴服務
(委員會文件第 20/2024 號)

74. 提案人介紹委員會文件第 20/2024 號。

75. 主席表示運輸署已就提案提交書面回應，並詢問委員

有否其他意見。

76. 就小巴營辦商已訂購的低地台小巴所需配套設施，提案人詢問有關詳情。

77. 運輸署代表回應指，營辦商已購置的電動低地台小巴需要充電設施運作，而營辦商已向電力公司申請於沙田圓洲角小巴總站提供電力供應以安裝所需的充電設施。電力公司正要求營辦商補交證明文件，署方亦已完成諮詢地區人士及相關政府部門，並於 3 月批准營辦商於沙田總站設站長室，以便營辦商符合電力公司對申請電力供應之要求提交有關文件。營辦商亦已按署方要求，提醒車長協助有需要的乘客及確保他們安全地上落車輛。

78. 主席總結，小巴 505 號線為往來威爾斯親王醫院的路線，希望能盡快提供低地台小巴，方便有需要的乘客上落。

第 12 項——提案：建議改善上水小巴總站候車環境及調整 59S 小巴站候車位置
(委員會文件第 21/2024 號)

79. 提案人介紹委員會文件第 21/2024 號。

80. 主席表示，運輸署及路政署已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

81. 提案人認為乘客未必全由港鐵站步行至小巴站，亦有乘客從上水廣場方向出入，故運輸署書面回應提及的情況未必會出現。另外，由於小巴座位數目有限，她認為可加開城巴 B7X 號線於平日繁忙時段的班次以疏導小巴 59S 號線的人龍，並建議署方應考慮搬遷的士站，從多方面入手改善 59S 號線候車環境擠迫問題。

82. 主席表示，44、59S 及 503 號線為北區最受歡迎的幾條小巴路線。59S 與 44 號線被安排在同一候車線，在未有 59S 號線的服務前，44 號線的人龍已經常擠滿候車位置，現更需與 59S 號線分享使用同一條車道。他認為將兩條最繁忙的路線安

排於同一車道的設計不太理想，故署方應重新考慮規劃上水小巴總站的候車線路安排，甚或善用現時 503 號線小巴站對面近上水廣場停車場入口的空地位置。

83. 運輸署代表表示，有關 59S 號線的服務需求，署方了解到香園圍口岸使用者逐漸增加，因此小巴營辦商已購置全新 19 座小巴以逐步取替 16 座小巴，增加整體載客量。根據署方最近的調查錄得 59S 號線於繁忙時間的平均班次已加強為 1 至 2 分鐘一班，小巴營辦商亦有安排站長在總站管理乘客的候車秩序並於可行及安全的情況下安排數輛小巴同時上客以疏導乘客，務求盡可能縮短乘客候車時間與候車人龍。署方已請營辦商提醒站長同時需管理龍尾乘客的排隊秩序。至於委員提出交換的士站及小巴站位置的建議，署方曾量度車站的長度，的士站長約 60 米，59S 號線小巴站長約 70 米而且停車灣後方空間比的士站的停車灣寬敞，可容納較多的乘客候車。另一方面，運輸署交通工程部已就移除連接上水港鐵站及上水專線小巴總站過路處旁部分花糟的方案完成諮詢工作，並向路政署發出了施工紙。

84. 一名委員認為自小巴 59S 及 503 號線投入服務後，駛經新運路及龍琛路的小巴數目已過多。他指出 503 號線的車隊在晚上繁忙時間排滿上水匯對出的位置，而且 59S 號線全日的乘客量大，故他建議署方考慮將小巴 59S 號線的總站搬到其他地方，如馬會附近較少車流又有空間容納乘客候車及車隊停泊等候的位置。

85. 主席總結，委員一致認同有需要改善上水小巴總站的候車環境，希望運輸署和相關部門能作檢視及推出改善措施。

運輸署

第 13 項——提案：有關優化港鐵粉嶺站設施 (委員會文件第 22/2024 號)

86. 主席歡迎香港鐵路有限公司對外事務經理林莞爾女士列席會議。

87. 提案人介紹委員會文件第 22/2024 號。

88. 主席表示，港鐵公司及運輸署已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

89. 一名委員支持提案的建議，並指過去議員們曾提出相關提案與港鐵公司討論。他認為在緊急通道樓梯位置加設出口既能方便城巴 B7 號線的乘客和祥華邨及粉嶺中心一帶居民，又能減少進出小巴站及巴士站通道及港鐵大堂的人流，避免因人潮擠擁而發生衝突。另一方面，他認為月台空間較狹窄，特別是近 C 出口的位置，即使早前已完成通風系統改善工程，夏天時仍然通風不足，相信安裝月台幕門後通風更受影響，故希望港鐵公司能安裝天花式冷氣機。

90. 提案人表示，正如委員所述，相關提案已在過去的區議會會議上討論，希望港鐵公司能因應北區的人口增長及發展，適時作出調整，提供更舒適的環境及服務予乘客。

91. 主席表示，加設出口的建議已討論多年，現往返香園圍的 B7 號線受歡迎，於地面加設新出口能方便市民不用提着行李上落。他認為將來北環線的開通會加重上水及粉嶺站的壓力，現有的車站設計未必足以應付往後的人流，故希望港鐵公司能優化粉嶺站設施。

92. 港鐵公司代表表示，有關月台及大堂通風、增設出入口及電梯等車站設施的建議，港鐵公司會適時根據乘客的使用情況及公司的資源分配考慮優化方案。她會向相關部門再反映委員的建議。

港鐵公司

93. 主席總結，委員會繼續密切關注鐵路站的改善情況。

第 14 項——提案：建議於粉嶺鐵路站增設下行扶手電梯 (委員會文件第 23/2024 號)

94. 提案人介紹委員會文件第 23/2024 號。

95. 主席表示，港鐵公司及運輸署已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

96. 提案人補充，即使鄰近升降機工程完成，其主要服務對象是有需要的人士，例如輪椅人士、攜帶行李者或推嬰兒車的家長等。升降機空間有限，一般市民未必能使用得上，故希望港鐵公司考慮增設下行扶手電梯，以疏導人流。

97. 港鐵公司代表表示，現時付費範圍內，兩個月台均設有上下行扶手電梯及升降機供有需要人士使用，乘客亦可使用C出口前往地面轉乘其他交通工具。她指出地面範圍及建築物屬政府用地，港鐵公司須從資源運用等多方面考慮提升車站設施。她亦已向相關部門反映委員的建議。

98. 一名委員對港鐵公司的回覆表示失望。他指相關提案已討論多時，但港鐵公司每次都以「有需要人士可入閘使用扶手電梯及升降機往地面」為理由而拒絕增設下行扶手電梯。他認為會付費入閘的人不多，而且閘內的升降機更曾因為維修而暫停使用數個月。他續表示，以往議員原希望申請於港鐵範圍內增設升降機，但因港鐵公司不贊同才改為建議於名都天橋增設。他認為港鐵公司應以市民的需要為先。

99. 運輸署代表表示，有關興建下行扶手電梯的需要，運輸署鐵路組會繼續與港鐵公司保持溝通和密切留意運作情況，並檢視相關的設施和安排。

100. 主席總結，現時不少外區市民會前往粉嶺站轉乘巴士到香園圍口岸，令港鐵粉嶺站全日的人流和使用量大幅增加，希望港鐵公司和運輸署能改善站內設施以方便市民。

運輸署
港鐵公司

第 15 項——提案：要求加快興建粉嶺港鐵站往粉嶺名都天橋升降機

(委員會文件第 24/2024 號)

101. 提案人介紹委員會文件第 24/2024 號。

102. 主席表示，路政署已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

103. 一名委員指自興建升降機工程獲通過至今已六年，但只見完成了基礎部分。他留意到承辦商當時有數份工程項目合約同時中標，而提述工程並非時常動工，認為承辦商的效率及人手資源分配並不理想。即使工程或因疫情受阻，施工期仍太長，應設獎罰機制督促承辦商盡快完成工程。

104. 一名委員指北區區議員由十多年前開始要求興建升降機，交通及運輸委員會於 2017 年通過「人人暢道通行」計劃下擬定的三項升降機工程，2018 年 9 月署方提供了升降機的草稿，委員隨即通過方案以加快展開工程。他認為八年時間已足以興建鐵路，升降機工程不應花費如此長時間，署方應事先做好勘探工作才展開工程。他亦觀察到過去施工的頻率較低。他另指出聯和墟街市天橋的升降機工程快速完成，但其使用率不高，反觀更有需要的名都天橋的升降機工程卻被延誤，希望署方能檢討資源運用及工程效率。

105. 提案人詢問路政署能否確保升降機工程如書面回應所述於 2024 年第四季完成。

106. 路政署代表表示，如書面回應所述，該升降機塔的位置附近有多組地下公用設施，令工程變得較困難。他明白工程進度有改善空間，會向負責工程的部門反映委員的意見。他表示，署方預計於 2024 年第四季完成工程並開放升降機予公眾使用，但不排除突發因素令工程延遲。他續表示，升降機塔地基工程完成後，署方會盡可能擴闊行人路以便利市民。

路政署

107. 一名委員詢問升降機的出入口是否與港鐵站 B 出口的行人路上蓋連接，令使用升降機的行人不用淋雨。

108. 路政署代表回應指需要查閱相關資料，稍後向委員交代。

路政署

109. 主席總結，他亦留意到工地有一至兩年時間處於停工狀態，認為動工前應做好勘查研究，工程延誤的情況不理想，亦會影響市民對香港工程的印象。如有任何因素阻礙工程進行，署方可與議員溝通，相信議員亦樂於提供意見及協助。工程進度涉及公帑的運用，為議員所關注，故他希望路政署加強監督

日後的工程，並務必於 2024 年底完成名都天橋升降機工程。

第 16 項——提案：建議移除粉嶺樓路(芬園警察宿舍對出)部分花圃以及興建多層單車停泊處
(委員會文件第 25/2024 號)

110. 提案人介紹委員會文件第 25/2024 號。

111. 主席表示，運輸署已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

112. 二名委員表示，他留意到芬園警察宿舍內部有足夠空間停泊單車，建議署方與管業處研究於宿舍內興建有蓋單車停泊處。此外，署方須調查違泊單車是否來自附近屋苑。

113. 提案人指外圍的違泊單車大多屬於附近居民，並表示曾參觀警察宿舍，亦留意到內部已設有單車停泊處，但同意可增加單車架數目。她感謝運輸署回覆指會研究興建合適的單車停泊處，期待署方進一步跟進。

114. 運輸署代表表示，為尋找合適的位置興建單車停泊處，署方早前已到實地視察，並會再進行研究及諮詢等工作。署方亦會向建築署反映增加警察宿舍內部單車泊位的建議。

運輸署

115. 主席詢問，單車停泊處是否必須設置於單車徑旁。

116. 運輸署代表表示，署方致力營造單車友善的環境。一般而言，除了快速公路、政府隧道和個別劃為單車限制區的路段外，駕駛單車人士與其他道路使用者一樣，均可享有相同的道路使用權。因此即使粉嶺樓路沒有單車徑，署方也可以考慮設置單車泊車處。

117. 主席總結，希望運輸署稍後派員與委員進行實地視察，運輸署以跟進工程進展。

第 17 項——提案：建議新運路(近明愛粉嶺陳震夏中學對出)行人過路處增設交通燈設施
(委員會文件第 26/2024 號)

118. 提案人介紹委員會文件第 26/2024 號。
119. 主席表示，運輸署已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。
120. 一名委員表示支持改善北區的過路設施，除了以行人安全為優先，也要平衡人流及車流。他認為不必增設交通燈，因會增加行人及車輛的等候時間，卻可以增設行人過路平台及斑馬線，讓駕駛者意識到需要減速和讓路予行人，從而減低發生意外的機會。
121. 提案人指出安全島擴大後的闊度不變，依然難以容納嬰兒車或手拉車，加上附近有工程車輛出入，容易發生交通意外。他認為璧峰路的路面情況與新運路相似，署方可參考北區政府合署外 T 字路口的過路設施。他續指，過去運輸署曾表示考慮增設交通燈，現卻改為擴大安全島，希望了解改變的原因。
122. 運輸署代表綜合回覆如下：
- (a) 新運路於繁忙時間的車流較多，增設斑馬線或交通燈需要詳細審視會否影響車輛通行或造成阻塞；
 - (b) 署方初步認為現有空間足夠讓安全島由 1.2 米加闊至約 2 米，有關闊度足夠容納嬰兒車或手拉車；以及
 - (c) 新運路(明愛粉嶺陳震夏中學(下稱「陳震夏中學」)對出)與璧峰路的情況不同。新運路(西行)(粉嶺遊樂場對出)設有三條行車線，所以交通燈轉為紅燈時，最右的行車線可供於璧峰路(南行)右轉出來的車輛作避車用途；反觀陳震夏中學對出的新運路(西行)只有兩條行車線，因此在紅燈時，從祥華邨右轉出新運路(西行)的車輛可能會阻塞新運路，還會阻擋附近鄉村的出入口，故認為增設交通燈不太理想。

123. 一名委員表示，他曾與陳震夏中學校長討論相關問題，談及過去曾有學生於提述過路處發生交通意外。他認為應設法改善該過路處的安全問題，如進一步擴闊安全島。署方亦應參考及採用他提出的行人過路平台，並指沙田區已有過路處採用這種新設計。

124. 提案人表示，附近鄉村的出入口甚少有車輛進出，即使增設交通燈亦不會對該出入口造成太大影響。他留意到未來附近的新屋苑落成後，將有 1 000 戶居民入住，相信其中不少居民會使用該過路處到陳震夏中學旁的巴士站。他認為無論安全島如何擴闊，仍不足以應付增長的使用者。他續指出，不時有大型車輛停泊在新運路，妨礙其他駕駛者的視線，對行人構成威脅，故他認為署方應考慮加設交通燈設施以保障市民的安全。

125. 主席表示，早幾屆的交通及運輸委員會已有相同提案，署方應該關注。他認為該過路處鄰近校區，使用者眾多，安全島經常站滿行人，加上附近的房屋發展，令該過路處只會越趨繁忙，因此擴大安全島的作用不大。他希望運輸署可考慮委員的意見。

126. 運輸署代表表示備悉各委員的意見，並會再作詳細研究。

127. 主席總結，委員會在會議結束後與運輸署代表到現場視察，以跟進改善方案。 運輸署

第 18 項——提案：建議在鳳南路近翠麗花園大閘旁增設行人過路處

(委員會文件第 27/2024 號)

128. 提案人介紹委員會文件第 27/2024 號。

129. 主席表示，運輸署及香港警務處大埔警區已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。他補充指曾與早幾屆的議員到場視察，認為提述位置有加設行人過路處的必要。現

時鳳南路通往北區運動場的位置沒有行人過路處，居民前往舊墟時須使用翠麗花園及北區運動場的行人路，故有不少居民反映希望增設行人過路處，惟以往署方指該位置靠近行車道彎位而擱置。他詢問運輸署代表有否其他想法。

130. 運輸署代表表示備悉委員就增設行人過路處的意見。署方曾探討其可行性，惟當時因未能就解決方案達成共識，而沒有推展項目。署方會根據近期的交通情況及現場環境，重新考慮增設行人過路處的可行性，並徵詢相關部門的技術意見及進行地區諮詢工作。如反應正面，署方便會發出施工通知書予路政署進行相關工程，以改善行人過路環境。

131. 主席表示明白有不同意見，然而現時不少市民習慣沿着翠麗花園出入口石壘位置橫過馬路，卻甚少使用近天平路的行人過路處，因此他希望在鳳南路增設行人過路處，讓行人安全地過馬路。

132. 提案人補充指，附近居民反映希望能增設行人過路處，而運輸署及相關部門於數年前曾就相同提案提供方案及設計圖，惟當時因地區出現反對聲音而擱置計劃。他認為署方須審視反對意見，不應因為個別意見而放棄增設利民設施。另外，他指出鳳南路違泊問題嚴重，特別在晚上 7 時至 9 時，馬路兩邊泊滿長 40 呎的貨櫃車，影響巴士轉彎。該些貨櫃車更沒有關掉引擎，對鳳翠居民造成噪音滋擾，故希望警方加強執法打擊違泊問題。

133. 運輸署代表補充，現時的方案與過往提出的方案大致相同，除了部分路面已增設雙黃線，擬議過路處的位置亦與委員建議的位置相同。署方會盡快重新進行諮詢工作。

134. 香港警務處代表表示，警方於 2022 年在鳳南路一共發出 1 283 張告票，2023 年則發出 1 061 張。警方接獲各委員的意見後已加強執法，並在本年度 1 月至 3 月期間發出 506 張告票。他表示，警方會繼續採取執法行動，以改善上址的違泊情況。

135. 主席總結，車輛違泊問題對行人過馬路構成一定風險，相信警方及運輸署會適時處理，委員亦會繼續與運輸署跟進下一步的諮詢工作。

警務處
運輸署

第 19 項——提案：關注 3 月 8 日傍晚時份北區交通擠塞問題
(委員會文件第 28/2024 號)

136. 主席介紹委員會文件第 28/2024 號。他表示，運輸署及香港警務處大埔警區已就提案提交書面回應，並詢問委員有否其他意見。

137. 主席補充，他接獲不少有關該晚交通擠塞的投訴。當日適逢高爾夫球比賽，又是繁忙時間，雖然警方已派員到大頭嶺及雞嶺迴旋處指揮交通，但龐大的車流量仍造成連續數小時交通擠塞。他指出每當粉錦公路交通擠塞，車流便會倒灌至大頭嶺及雞嶺迴旋處，繼而影響石湖墟的交通。有見及此，他希望日後在舉行大型活動前，主辦方、運輸署及警方能預先溝通及制定疏導交通的措施，以免再次出現嚴重交通擠塞的情況。

138. 一名委員表示，當日粉錦公路及青山公路的擠塞情況嚴重，對上水鄉郊村民的影響尤甚。他了解警方、運輸署和小巴公司已採取預防措施，盡量避免出現交通擠塞，奈何比賽的完結時間接近下班繁忙時間，故他建議日後有同類型活動時，相關部門可事先與主辦方協商活動時間，如提早一小時結束以避開繁忙時間，相信能減輕交通擠塞的問題。

139. 香港警務處代表表示，在舉行大型活動前，警方會與各政府部門(包括運輸署)及主辦方進行數次會議，並制定有關疏導車流的緊急應變計劃。當日活動結束時，警員已立即指示車輛往元朗方向離開，並引流車輛從百和路到粉嶺迴旋處，因此該些車輛理應不會進入大頭嶺及雞嶺迴旋處。另外，由於活動在星期五舉行，當日過境旅客較多，三個陸路口岸的過境人數比平日多兩萬人，導致上水的交通擠塞情況較為嚴重。此外，當日附近高速公路發生交通意外及壞車情況，雖然警方已盡快到場拖車及處理，然而公路一旦發生事故，便會出現車龍。警方引流車輛後，路面情況已有所改善。他表示，下次舉行同樣

的大型賽事前，警方會與主辦方及各政府部門協商活動時間，以保持交通暢順。

140. 九巴公司代表表示，該公司在活動前亦有聯繫運輸署及警方，商討有關大型活動的交通安排。他感謝警方在活動期間連續數天派員在有關迴旋處協助分流車輛。按照九巴公司的記錄，當日下午 5 時 40 分最早於百和路出現交通擠塞的情況，下午 6 時 20 分上水區的交通接近癱瘓，故九巴公司馬上聯繫運輸署緊急事故交通協調中心，並發出紅色警報，即超過半小時沒有巴士班次開出，直至 7 時 40 分交通才逐漸回復正常。他續表示，除了大型活動外，北區的交通亦會受不同因素影響，例如長假期及節日、社區活動、上落貨及過境旅客等。九巴公司會繼續與運輸署保持緊密聯繫，因應情況適時採取應變措施及調整巴士路線，務求把對北區交通的影響減至最低。

141. 主席期望日後舉行同類型活動時，各部門(包括警方及運輸署)和巴士公司能通力合作及保持溝通，以免發生交通擠塞，影響市民出行。

續議事項

第 20 項——提案：青山公路近古洞北福利服務綜合大樓增設行人過路處 (第 1 次會議記錄第 21 至 34 段)

142. 主席表示，運輸署已在 3 月 25 日與提案人進行實地視察，他詢問運輸署有否最新的資訊及安排可提供。

143. 運輸署代表表示，署方已與提案人及古洞北福利服務綜合大樓的社工進行實地視察，並就過路處擬議位置作出初步交流。她表示，由於該位置靠近古洞北及粉嶺北新發展區，署方希望與土木工程拓展署(下稱「土拓署」)商討有關工程安排，以提升施工效率，如有最新的安排會通知各委員。

運輸署

144. 提案人感謝運輸署迅速跟進，並安排委員一同到青山公路視察環境，更在視察後尋找到合適的位置和擬定初步的方

案。他希望能與各部門代表作進一步的研究，以完善方案。

(會後按語：土拓署正與運輸署等有關部門商討及研究有關方案的技術可行性。)

145. 主席總結，希望運輸署及委員能繼續跟進增設行人過路處事宜，以保障行人的安全。

第 21 項——提案：完善皇后山過路處設施事宜

(第 1 次會議記錄第 55 至 69 段)

146. 主席歡迎房屋署房屋事務經理／大埔、北區沙田八鄧群樹先生列席會議。他續表示，房屋署已於 2024 年 3 月 21 日與各委員到現場進行視察，並詢問房屋署代表有否最新的資訊匯報。

147. 房屋署代表表示，署方已着手委任專業顧問公司，對有關的行人過路處的情況進行詳細研究及提出建議。

148. 主席感謝房屋署代表帶來好消息，並詢問署方委聘顧問公司的進度。

149. 房屋署代表表示，署方已選出合適的顧問公司，並會在收到顧問公司具體的工作時間表後盡快通知各委員。

房屋署

150. 主席總結，希望顧問公司能盡快完成有關上述過路處改善工程的研究，並請署方適時提供有關工程的時間表予各委員。

第 22 項——其他事項

有關於置福圍增設 506 號線永久小巴站事宜

151. 一名委員詢問運輸署有關於置福圍重置的士站及增設 506 號線永久小巴站的進度。他續表示，現時的臨時上落客位置在百福花園對面，對居民不大方便。

152. 運輸署代表表示，署方已草擬有關於置福圍增設 506 號線永久小巴站的方案，並與路政署就所需工程保持密切溝通。路政署報告指，如相關工程要在不影響附近巴士及的士站的運作下進行，需時會較長。因此，經商討後，署方建議把現有的士站在工程期間遷至置嘉里，即現時嘉福商場近 OK 便利店對出的位置，預計此臨時安排為期半年。另外，署方早前曾與嘉福邨的管理處及房屋署溝通，他們對該臨時安排沒有異議，但指出擬議位置屬嘉福邨的緊急車輛通道，房屋署表示須諮詢地政總署。運輸署已聯絡地政總署，有待部門回覆。若地政總署不反對，運輸署便會與路政署盡快安排展開小巴站工程。

153. 主席詢問有關工程的預計完成日期。

154. 運輸署代表表示，現階段仍需等候地政總署的回覆，會議後會再與部門跟進。路政署報告指施工期為約半年，具體時間須視乎路政署及承辦商的資源安排。運輸署稍後會再向委員交代最新安排。

運輸署

155. 該名委員表示，正如運輸署代表提及，擬議臨時的士站位於緊急車輛通道，加上經常有車輛駛入附近的迴旋處，可能出現逆線行車的危險情況，故署方須認真研究方案。他希望與各相關部門到現場視察。

156. 主席請運輸署於會後派員與該名委員到場視察及跟進。運輸署

城巴 56A 號線在逸峯巴士站設分站

(委員會文件第 10/2024 號)

157. 運輸署代表報告有關城巴 56A 號線於逸峯巴士站增設中途站的申請進展。他表示，署方已批准城巴公司於 2024 年 4 月 22 日起於逸峯巴士站增設中途站。

158. 二名委員指 56A 號線由皇后山往上水的路段收費為 9 元，然而逸峯往皇后山的路程較短，她詢問能否再加設分段收費。

159. 運輸署代表表示備悉分段收費的建議，並會與城巴公司作進一步審視。

160. 城巴公司代表表示，該公司落實 56A 號線於 4 月 22 日在逸峯加設中途站，稍後會與運輸署再商討增設票價優惠的方案。

城巴公司
運輸署

沙頭角龍舟賽事及盆菜宴的交通安排

161. 運輸署代表表示，有關活動的臨時交通及公共運輸安排的交通通告已上載至署方網頁。為配合龍舟賽事，鄰近沙頭角公眾碼頭的三個公眾停車場的非收費錶泊車位將於 2024 年 4 月 13 日(星期六)晚上 6 時至 4 月 14 日(星期日)晚上 6 時期間暫停使用。另一方面，九巴 78K 號線(上水—沙頭角)及新界專線小巴 55K 號線(上水站—沙頭角(順隆街))將於活動當日因應乘客需求加強服務。

162. 主席表示沙頭角龍舟賽事吸引各區的隊伍參加，相信會十分熱鬧。他強調沙頭角是北區的旅遊熱點，亦是發展重點，應做好交通配套。

下次會議日期

163. 主席宣布，下次會議將於 2024 年 6 月 11 日(星期二)下午 2 時 30 分在北區民政事務處會議室舉行。

164. 會議於下午 5 時 34 分結束。

北區區議會秘書處

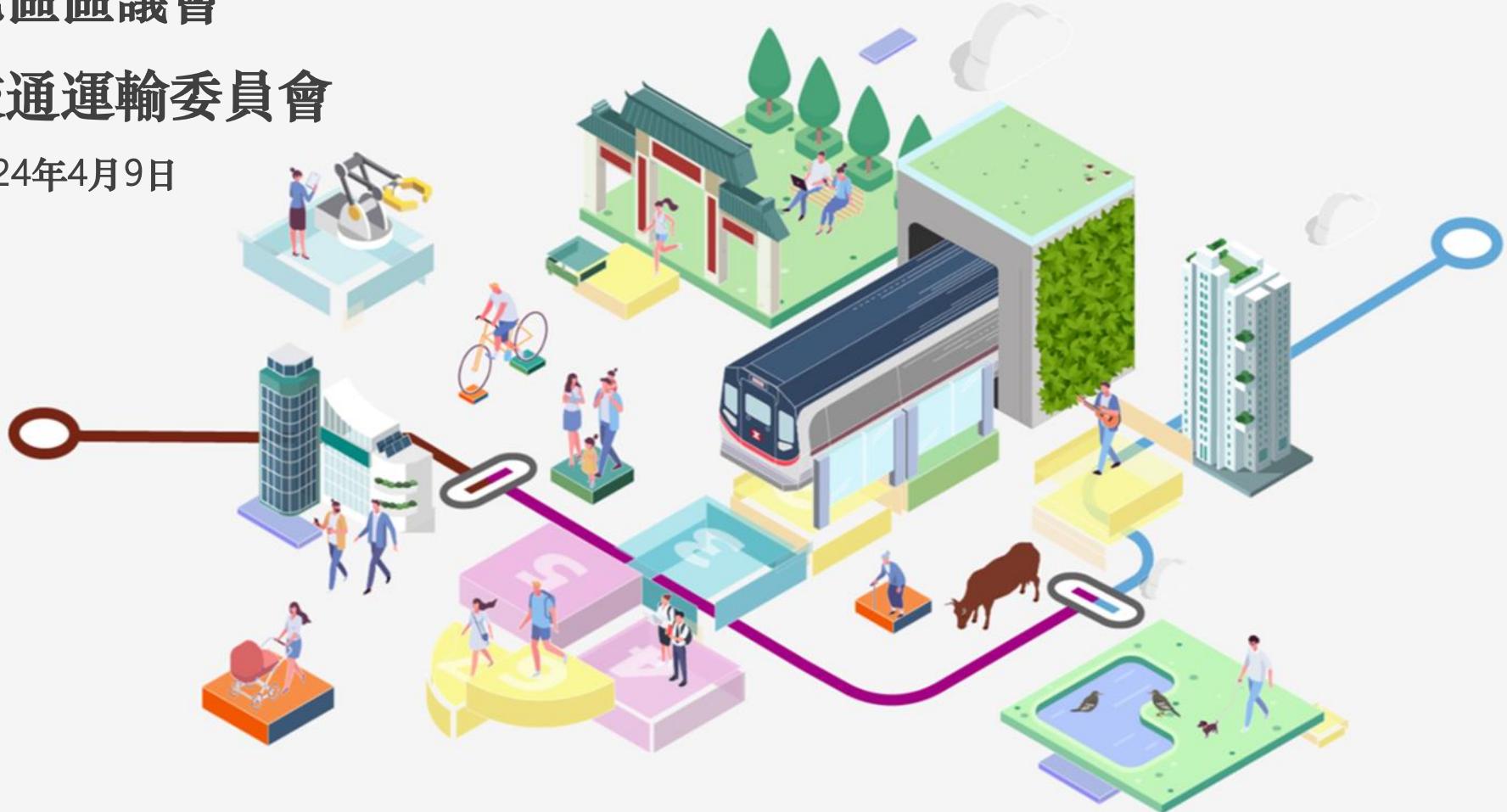
2024 年 5 月

北環線主線項目進展匯報

北區區議會

交通運輸委員會

2024年4月9日





- 最新進展
- 項目時間表
- 最新鐵路方案
- 下一步工作

北環線主線：

- ✓ 長約10.7公里，並於凹頭、牛潭尾和新田增設三個中途站
- ✓ 連接東鐵線及屯馬線，形成一個貫通新界和九龍市區的環狀鐵路

最新進展：

- ✓ 已完成法定環境影響評估程序，並於2024年2月取得環境許可證
- ✓ 正處理刊憲程序及準備刊憲修訂
- ✓ 預計2025年動工及2034年竣工



項目時間表



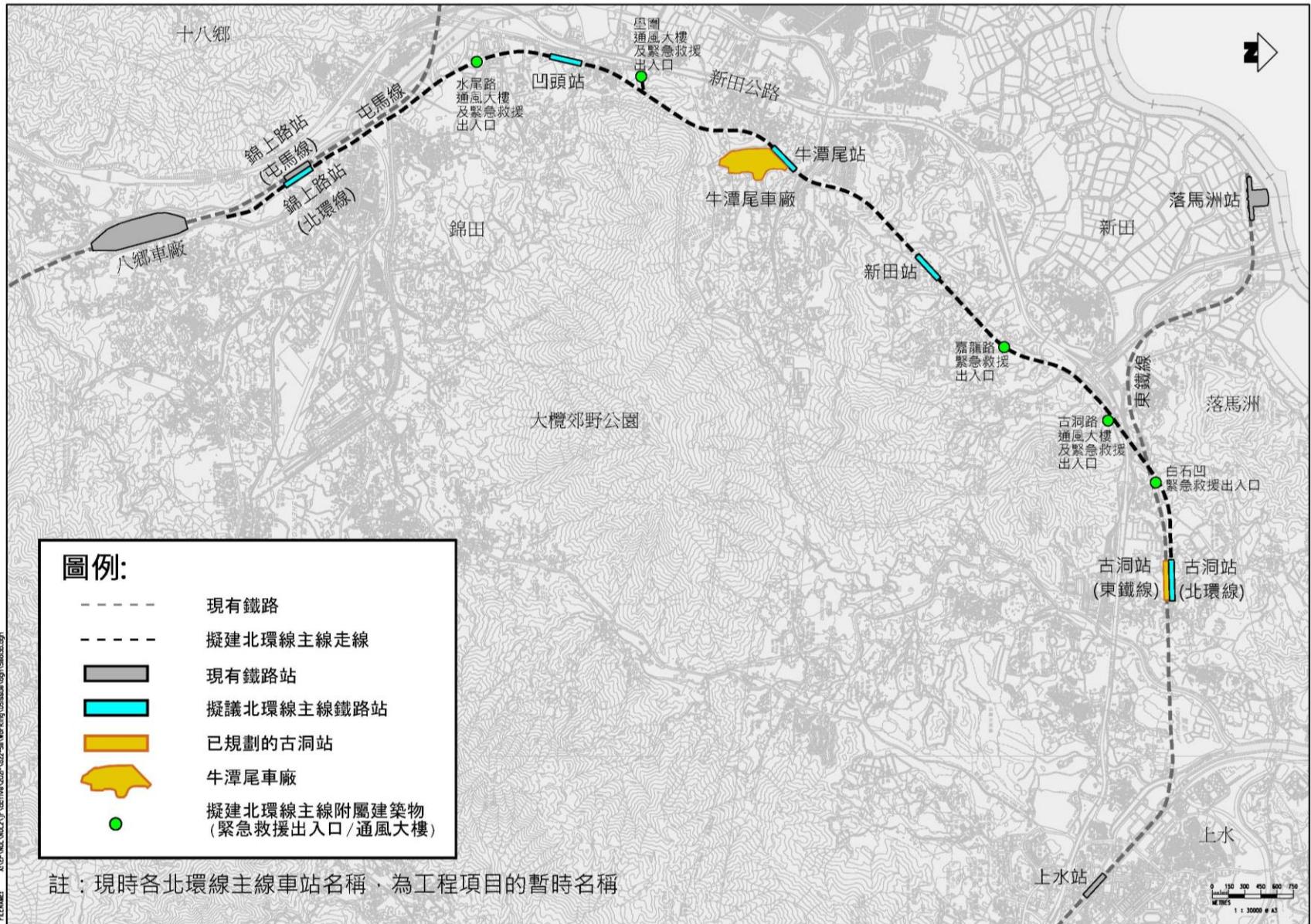
現階段工作

下階段工作

	2021年 7月	2021年 第四季	2022年 第二季	2023年 10月	2024年 2月	2023年10月至今	2024年內	2025年*	2034年*
北環線 主線	開展 詳細規劃 及設計	開展 環境影響 評估研究	開展 諮詢工作	刊憲 鐵路方案	完成法定 環評程序	處理法定反對期內 收到的意見 並籌備修訂方案刊憲	刊憲 鐵路修訂方案	開展 建造工程	完成 建造工程

*視乎實際情況或有所改變

最新鐵路方案



註：現時各北環線主線車站名稱，為工程項目的暫時名稱。

北環線主線 - 下一步工作



北環線主線修訂方案刊憲

於2024年內