

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會第六次會議紀要

上述會議已於 2004 年 11 月 25 日舉行，會上討論的主要事項摘錄如下：

- I. 動議 -- 「強烈要求運輸署在適當道路進行「橫樑式交通燈加轉燈倒數器」的試驗計劃」東區道路交通安全運動
(交通及運輸事務委員會文件第 72/04 號)

委員在會上通過題述動議。

- II. 關注近日鐵路交通接連發生事故問題
(交通及運輸事務委員會文件第 55/04 號)
- III. 要求地鐵公司解釋近期連串事故並促請環境運輸及工務局徹查
(交通及運輸事務委員會文件第 64/04 號)

地鐵公司表示已就近月發生的多宗事故進行個別調查、作出跟進及實施改善措施；同時也委託獨立的專家調查系統出現事故的原因，有關調查報告和改善建議將提交政府。該公司一直採用一套「故障安全防護系統」，以確保乘客安全。現時地鐵公司每年平均投放 20 億元為設備進行維修、更新及改善工程上，以確保服務質素、防止設備及系統出現老化，保障乘客安全。

九廣鐵路公司採用一個「故障安全保障」系統，也有一套非常完備及嚴謹的維修程序，並已聘請獨立的專家進行每 3 年一次的安全審核，預計在 2005 年初完成。在過去 10 年，該公司共已投放 168 元億於列車維修、保養及更新上。此外，該公司定期舉行大型的事故演習，甚至邀請乘客參與，以令職員及乘客瞭解發生事故時的應變方法。

多位委員要求兩間公司增加運作的透明度，及需要在每次事故後向市民詳細交代原因及改善措施。多位委員表示，兩條鐵路已運作多年，系統及組件等難免出現損耗，雖然已投放大量資源於維修及更換組件上，但兩條鐵路仍接連出現事故，並不尋常，可能反映列車系統和機件出現老化徵狀。多位委員認為近期地鐵發生多宗意外事故可能是與該公司將部份鐵路維修工程外判、資深的維修人員流失及縮減維修人手等有關，他們促請該公司加強對維修工程承辦商的監管，以確保維修服務的質量。

- IV. 有關：25 歲以上全日制學生購買地鐵優惠票問題
(交通及運輸事務委員會文件第 46/04 號)
- V. 要求地鐵公司降低票價及提供更多車費優惠
(交通及運輸事務委員會文件第 56/04 號)

地鐵公司代表解釋，該公司在釐定票價或考慮是否調整車費時，會視乎多項因素，

包括市場競爭力、地鐵服務水平、社會經濟狀況及乘客負擔能力等等。該公司由 1997 年起已連續 7 年凍結車費，並向乘客提供多項優惠；而該公司的盈利並不是來自列車的營運，反而是依靠廣告和物業方面的收益作出補貼。基於現時的教育制度，大部分年青人在 25 歲前應已完成大專課程，該公司現時未有計劃放寬學生優惠的年齡上限。

多位委員要求地鐵公司將學生車費優惠伸展至 25 歲以上人士。多位委員批評該公司在過去七年雖然凍結車費，但在社會出現通縮而公司有可觀盈餘下，仍拒絕將車費下調以減輕市民的負擔，他們更認為目前的優惠及折扣，不足以取代市民對車費下調的需要。多位委員反對地鐵公司縮減「十送一」優惠，要求該公司將優惠的條件回復如昔。最後，委員會通過動議：「東區區議會轄下交通及運輸事務委員會要求地鐵提供車票優惠給 25 歲以上的全日制學生。」。

VI. 關注新巴不合理編線編車

(交通及運輸事務委員會文件第 63/04 號)

多位委員不同意新巴目前要求車長在更分內駕駛三至四條路線的安排，因這種路線交替的編更安排，對司機造成沉重的工作壓力。多位委員要求運輸署現在檢討目前就巴士車長工作時間發出的指引。有委員更指有市民投訴出現車長停錯車站的問題，懷疑與此編更安排有關。有委員指出，新巴作為僱主，必須為司機提供安全和合理的工作環境；另外作為公共運輸系統，必須避免員工因疲憊或其他因素而出錯，以致危害乘客、市民和整體路面交通。

新巴代表解釋，這種路線交替的編更安排確是有運作上的需要，而每個司機在調派往駕駛新路線前，必定已有足夠的路線訓練和車種訓練。此外，新巴在訂購巴士時會將不同車款的儀表板格式統一化，以採用同一套標準來檢驗和維修，務求不同車款在性能上也相同。該公司就這種更份和車輛的安排與本身的工會一直保持良好溝通，而兩個工會亦同意該公司的有關安排。

運輸署代表解釋，目前該署已有就安排車長的工作時間上發出一套指引，由於巴士公司在編更安排上必需一定的靈活性，以配合運作上的需要，因此部門並沒有計劃發出指引硬性規定巴士公司的編更安排。

VII. 重陽節柴灣連城道的交通安排

(交通及運輸事務委員會文件第 66/04 號)

多位委員要求警方在容許巴士及小巴行駛的同時，也讓的士使用連城道，以方便掃墓人士，尤其是長者。多位委員要求警方的指揮官應視乎人流數目的實際情況，採取靈活及具彈性的手法執行封路措施。多位委員支持給予傷殘人士豁免權，讓他們可乘搭的士上山。多位委員認為警方鼓勵市民選擇避開熱門的日子掃墓之建議未必可行。有委員批評警方在解除封路措施時所需的時間太長，要求警方縮短。

警方解釋，鑑於連城道的路面相當狹窄，在繁忙時經常出現人車爭路的情況，為確

保市民安全，警方有必要實施封路措施，亦一直有對傷殘人士賦予酌情權，彈性處理他們的要求。有關封路的安排，警方事先已透過電子傳媒通知市民，並已放置大型臨時指示牌於筲箕灣及柴灣地鐵站外。警方對員工工作效率的要求一向很高，加上解封的工作相當簡單，被封閉的路段在封閉時間過後，一般會在短時間內重開。

VIII. 強烈要求在愛信道加設路面行人過路設施

(交通及運輸事務委員會文件第 70/04 號)

多位委員支持在愛信道加設路面過路設施，他們認為愛信道目前的流量相當低，有條件加設路面過路設施；而太安街西面的過路處設計相當迂迴，並不切合市民的需要；部門的政策和措施必須以民為本及方便市民，而不是本末倒置地強迫市民硬性遵從。多位委員促請運輸署與地鐵公司商討及研究將現時愛信道的行人隧道伸延至接駁西灣河地鐵站，以提升隧道的使用量及方便海傍居民乘搭地鐵。多位委員批評運輸署在制訂政策或設計設施時不能單靠估計的數據，而是要透過詳細的調查，以及視乎實際情況，加以配合或修訂。

運輸署代表解釋，部門在制訂道路設計時必然會搜集相關的數據以作分析及推斷。根據該部門的推算，在愛秩序灣及西灣河碼頭屋苑全面入伙後，太安街及愛信道交界將會是很繁忙的路口，不適宜加設路面過路處；而在西灣河碼頭的交通交匯處啓用後，將有更多太安街南行的車輛使用此路口左轉入愛信道，加設路面過路處將影響愛信道的交通。此外，現時已有不少居民是利用該行人隧道橫過馬路，故此應透過加強教育工作，促使更多市民使用隧道。

委員及運輸署代表皆同意實地視察，並已於 2004 年 12 月 10 日進行。

IX. 有關：藍灣半島巴士總站校巴上落禁區位置

(交通及運輸事務委員會文件第 71/04 號)

運輸署代表解釋，該位置已設置清晰的指示牌，提醒駕駛人士，該處只容許校巴停泊以接載學童，並亦已去信有關之的士商會，要求他們提醒會員必須遵守交通標誌，切勿在該處停泊上落客。警方解釋，在過去的十個月內，警方已向違例之的士司機發出逾 60 張定額罰款告票及 40 多個口頭警告。警方最近在早上 6 時至 7 時 30 分的繁忙時段，進一步加強巡邏和嚴厲執法，即時票控違例之的士司機，以增加阻嚇作用。

委員稱讚警方在打擊區內的士違例停泊情況所下的功夫，但由於的士司機每每在上落點長時間停泊等候乘客，令附近交通做成嚴重阻塞，故要求當局除透過發出告票及與的士商會磋商外，也考慮其他措施解決有關問題。

東區區議會秘書處

2005 年 1 月