

**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 2008 年 12 月 18 日舉行，會上討論的主要事項摘錄如下：

I. 2009-10 年度東區巴士路線發展計劃

(交通及運輸事務委員會文件第 37/08 號)

委員一致認為巴士公司只延長長者假日乘車優惠一年並不足夠，並強烈要求四間巴士公司永久提供長者假日乘車優惠，當中部分委員更建議巴士公司提供長者假日免費乘車安排。他們的理由包括此優惠是回饋長者對香港社會發展的貢獻、長者因身體機能退化而出外需依賴交通服務、吸引更多長者於假日選擇使用巴士服務、巴士公司有責任肩負企業公民責任、以及巴士公司的營運情況足以支持保留優惠。此外，有委員更要求巴士公司提供學生乘車優惠和調整隧道巴士線過海後收取與本土線相同車費。另一方面，有委員指出巴士路線計劃每每主要以縮減班次和車數為主，而非從優化巴士服務網絡的角度出發。

經討論後，委員會通過一項動議：「東區區議會轄下交通及運輸事務委員會譴責四間巴士公司就取消長者假日及回程優惠提議，要求將東區巴士路線發展計劃的議程押後下次討論，並要四間巴士公司永久提供長者假日乘車優惠。」。

II. 要求解決寶馬山區交通擠塞問題

(交通及運輸事務委員會文件第 44/08 號)

多位委員促請警方和運輸署透過東區民政事務處安排，與巴士公司和寶馬山區各間學校的管理層及家長教師會共同協商，利用巴士總站或其他可行地點作為集散地，透過轉乘校巴或巴士，統一接載學童上課和下課，從而減少家長個別駕車回校接載子女，才可有效解決寶馬山區在上下課時段的交通擠塞問題。在運輸署提出的 5 個改善工程方案中，多位委員支持方案(一)、(三)、(四)和(五)，但對方案(二)則有所保留，因為可能對附近大廈住戶構成更多噪音滋擾。有委員建議運輸署在該區安排設立一臨時停車場，只供家長在上下課繁忙時段使用，以便等候子女，避免阻塞該區一帶的道路，但有委員反對這項建議。多位委員促請警方加強人手在上下課時段於該區巡邏，協助疏導交通，有委員則建議該區學校可協商拉闊各校上下課時間的差距，減少車流集中造成阻塞。

III. 動議：任何巴士班次的「微調」必須諮詢區議會

(交通及運輸事務委員會文件第 40/08 號)

委員一致認為微調機制應被廢除，日後所有巴士班次的改動必須諮詢區議會（例如透過公共交通聯絡小組），待獲得通過後才可實施，以免委員被蒙在鼓裏、或個別路線被多次微調而導致最終被削減。多位委員要求巴士公司恢復所有經微調後的巴士路線之原來班次，可是多位委員認為基於牽涉的巴士線數目眾多，難以全面恢復。另一方面，多位委員強烈要求恢復 85 號巴士線的原來班次，撥亂反正。

經討論後，委員會通過兩項動議：「東區區議會轄下交通及運輸事務委員會認為任何巴士班次的「微調」，運輸署都必須諮詢區議會，並獲委員會的認同才可執行。」、以及「東區區議會轄下交通及運輸事務委員會強烈要求 85 綫恢復原來班次，不應以運輸署的微調政策降低服務。」。

IV. 要求調低專線小巴車資

(交通及運輸事務委員會文件第 39/08 號)

大部分委員指出目前審批專線小巴線加價的機制透明度不足，委員往往被蒙在鼓裏，他們強烈要求運輸署在專線小巴營運商提出加價申請時，透過正式的渠道，諮詢區議會的意見後，才可作出決定。多位委員建議運輸署待目前專線小巴線經營權合約完結後，透過公開競投，從而揀選能提供較優惠票價的承辦商。有委員要求運輸署對各專線小巴經營合約進行中期檢討，並向區議會和公眾公開，以便監察承辦商的表現和票價。有委員表示，由於小西灣區並沒有地鐵服務，故此該區專線小巴服務的票價不能大幅增加，有委員指出，目前國際油價已大幅回落，故此專線小巴車費理應有下調空間，而非加價。另一方面，有委員憂慮過度壓抑專線小巴加價可能導致通縮，而有委員也不反對小巴路線車資輕微上調以迎合實際經營情況。

V. 要求解決利眾街交通問題

(交通及運輸事務委員會文件第 45/08 號)

多位委員指出上址的交通阻塞問題源於有業主違法擅自改變地下停車場的用途，縮減上落貨車位數目所引致，故此他們要求屋宇署聯同地政總署採取跨部門行動，檢控違規的業主，並促使業主恢復大廈停車場原來的設計，問題便能得以解決，當中有委員更詢問有關部門進行相關跟進行動和檢控工作的時間。有委員則建議東區民政事務處協助勸喻法團遵守獲批的建築圖則，恢復停車場原狀。另一方面，有委員建議在該大廈外的行人路加建 U 型欄杆以減少車輛違例停泊，可是多位委員反對此項建議。經討論後，由於此議題主要涉及違規改變樓宇用途問題，故此主席建議而委員同意，將交由規劃、工程及房屋委員會繼續跟進。

VI. 急需增設炮台山港鐵站第三及第四個乘客進出口通道

(交通及運輸事務委員會文件第 42/08 號)

委員一致要求港鐵公司增加炮台山站的出入口以應付乘客需求，他們所持的理由包括炮台山區近年有多幢商廈落成，並將有新酒店和新商廈入伙，故此人流定必持續增加、目前該區的環境和 80 年代車站啓用時變化甚大，理應重新審視規劃、增加出入口有助減輕目前炮台山站外行人過路綫的龐大人流負荷、炮台山站外行人過路綫的人流負荷、炮台山站外過往已建有行人隧道，加上政府產業署預留之舖位仍然存在，只需充分利用，便能輕易加設出入口、以及福元街的行人天橋並非前往商廈區域，故此難以產生分流作用。有委員要求港鐵公司提供 2000 至 2008 年炮台山站的客量數字，以便證實該區近年乘客數目大幅上升。有委員詢問港鐵公司是否有地產發展商接觸該公司研究增設炮台山站出入口。

VII. 強烈要求港鐵在耀東邨商場增設「港鐵特惠站」

(交通及運輸事務委員會文件第 41/08 號)

大部分委員支持要求港鐵公司在耀東邨增設「港鐵特惠站」，因為該區居民大多轉乘專線小巴或巴士上山，却步行下山，故此難以享用目前的優惠，他們也建議港鐵公司可選址於天悅廣場，以吸引更多人流。此外更有委員分別建議在天后站與炮台山站之間的位置，以及在勵德邨內設立「港鐵特惠站」。

VIII. 改善天后港鐵站 A2 出口的交通

(交通及運輸事務委員會文件第 38/08 號)

多位委員支持完全取消天后港鐵站 A2 出口外的上落客泊車位，一方面避免阻塞，一方面也可利用騰出的空間擴闊行人路，同時他們也要求警務處加強執法，取締違例的駕駛人士。可是，有委員指出，縮少目前停泊區的規模，只留下一個上落客車位並加上「不准等候」交通標誌，便已足夠，既可方便市民上下車，也可避免阻礙電氣道的交通。此外，有委員表示，在工展會進行期間，興發街和英皇道十分擠塞，引致電氣道的交通也受到影響，她促請警方加以關注並建議延長目前帆船街的雙黃線。有委員也指出，現時帆船街的交通問題相當嚴重，故此要求有關部門須盡快致力解決。

東區區議會秘書處

2009 年 2 月