



提案：政府不應再漠視北區市民的需要，盡快改善北區對外交通

我們歡迎運輸署署長來訪北區，希望署長重視北區的市民意見如下：

1. 盡快落實北區往來港島全日巴士服務

自 2000 年以來，我們在地區上收到頗多居民的投訴，指北區的對外交通鐵路過於壟斷，市民別無選擇，以行走港島區的巴士線為例，北區實在不成比例，而環顧鄰近地區如大埔、元朗以及屯門區，都有十分完善的巴士線網絡和頻密的班次，北區就只有早上幾班車；北區區議會在 2003 年和近期都有聘請專業的機構作出調查，數據證明北區有強大往來港島的巴士服務需求，但政府卻一直視若無睹，基於公平和市民實際的需求，我們強烈要求政府盡快落實北區往來港島全日巴士服務。

另外，巴士服務是公共服務，理應開放市場，引入競爭，我們在 2010 年 11 月 9 日的交通及運輸委員會會議上也有新路線的建議，如果九巴無意拓濶目前 373A 或 373 巴士的班次至全日時段的服務，就應該開辦新路線引入其他巴士公司提供服務，免得阻礙北區的交通發展，服務北區市民。

再者，如果中環、金鐘和灣仔地區交通過於繁忙而要限制車輛進入，政府應訂定一套公平的機制讓全港地區的車輛共同遵守，不能只限制北區的巴士，非繁忙時段更應盡快放行。

2. 建議開辦北區至西九龍巴士線

現時北區沒有直接往來西九龍的巴士線，市民前往深水埗、長沙灣或荔枝角等地區，需要乘坐東鐵前往九龍塘站，轉乘港鐵前往太子站，再轉乘荃灣線才可抵達西九龍，或轉乘其他公共交通工具才可到達，十分不便和費神。因此，我們建議開辦北區往來深水埗、長沙灣或荔枝角的巴士線，藉以完善北區往來西九龍的巴士服務網絡，方便北區和西九龍的居民。

3. 改善北區通宵交通服務

現時北區深夜及通宵的交通服務嚴重不足，令需要在深宵回家的北區居民十分不便，更擔心治安問題。

(a) 港鐵方面

現時很多北區居民乘搭港鐵到九龍塘站轉駁東鐵返回上水和粉嶺，但很多市民到達九龍塘站時發現已經沒有東鐵列車前往上水，因為東鐵往上水至九龍塘站的尾班車開 00:31，但港鐵往觀塘至九龍塘站的尾班車卻開 01:11，這兩條路線往九龍塘站的尾班列車時間相差四十分鐘，很多乘客在這段期間到九龍塘站，需要多翻轉乘其他交通工具才可返到北區，對路程遙遠的北區居民造成嚴重的不便。

(b) 小巴方面

現時 58S 旺角至上水通宵小巴班次不足，北區居民往往需要在旺角等待超過二十五分鐘才能登車，很多時候更有超過一百位市民等候；而 58S 小巴線在粉嶺南和上水南的落客站亦欠缺，居民需要步行十多分鐘才能返抵家門，對北區居民構成不便。

(c) 巴士方面

北區沒有通宵巴士線往返九龍，現時只有 N270 來往沙田至上水並不足夠，很多北區居民希望乘坐通宵巴士往來尖沙咀或旺角。

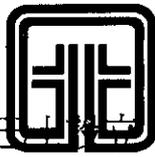
建議：

- 甲. 港鐵公司延長東鐵線紅磡往來上水至紅磡站的尾班車服務時間不少於三十分鐘；
- 乙. 建議 58S 旺角至上水通宵小巴加密班次，並可分拆為 A、B 線，分別行走粉嶺南和上水南及粉嶺北和上水北走線，方便不同區的市民；
- 丙. 建議開辦通宵巴士線往來北區九龍。

4. 建議開辦北區 E 線機場巴士服務或 A43 提供轉乘優惠

據統計署 2009 年人口統計的資料顯示，北區是新界東“家庭住戶每月入息中位數”最貧窮的地區，在 18 區“家庭住戶收入中位數”排行尾 7；自 2008 年金融風暴爆發，住戶收入受影響最深的地區也是北區。

北區地處邊陲，遠離經濟核心地區，所以交通費開支十分昂貴，例如北區的居民要往返東涌、機場或機場博覽館工作，如果要乘搭 A43 機場巴士，單程車費是 \$29.2；而且 A43 巴士服務還不包括東涌和機場博覽館等地區，可以想像居民的車費負擔，所以我們有上述的建議。



2002年我們已經建議 A43 巴士推行月票，優惠乘客，但政府沒有處理；其後我們又建議開辦 E 線機場巴士服務以至 A43 巴士在“青馬收費廣場”容許乘客轉乘其他 E 線巴士，而乘客只需付 E 線機場巴士的收費，但政府又沒有處理，令北區居民深懷怨憤。

我們明白開辦新巴士線可能會造成資源重疊，所以建議轉乘 E 線的方案，在善用資源的同時又可兼顧居民的經濟負擔，而且轉乘的乘客又沒有享用 A 線的直線服務，無疑是一個多贏方案，但政府都不予理采，運輸署只教北區居民轉車，至於長遠的時間、金錢和精神負擔，居民要自理了；問責政府向誰問責？市民的利益與財團的利益孰輕孰重？不言而喻了！

市民不妒忌商人賺錢，但絕不應壟斷公共服務以謀取暴利，一面倒優惠財團的政策，民怨豈有不加重的道理！希望運輸署積極考慮上述的建議，讓北區的對外交通，有一個合理的服務和車費安排。

提案人：羅世恩 潘忠賢 黃成智

2010年11月24日