

街坊忍噪18載 區會大比數通過「殺街」 政府將執行 行人無專區 旺角還「靜」於民

香港文匯報訊（記者 岑志剛）油尖旺區議會昨日通過研究終止旺角行人專用區的動議。大部分區議員贊成「殺街」的決定，並批評運輸署過去18年對表演者噪音零監管，令行人專用區「烏煙瘴氣」，居民難以忍受聲浪，甚至於專用區開放的日子「避世」。運輸署表示，會執行區議會的決定，待行人和車輛流量統計完成後，再回到區議會諮詢，但沒有提供確實執行日期。



油尖旺區議會昨大比數通過研究終止旺角行人專用區。香港文匯報記者曾慶威攝



「殺街」後，旺角將可還市民安寧。香港文匯報記者曾慶威攝

旺角西洋菜南街於2000年起分階段劃為行人專用區，禁止車輛進入，吸引不少街頭表演者進駐，惟近年非法擺賣、雜耍及樂隊表演愈發嚴重，產生的巨大聲浪對居民和商戶造成滋擾，油尖旺區議會年前通過縮減行人專用區的開放時間，現時只於周六及周日指定時間開放。

油尖旺區議會昨開會討論行人專用區存廢問題，經民聯4名區議員動議，要求運輸署及各相關部門研究終止行人專用區。

淪「行騙區」被指因欠監管

提出動議的經民聯陳少棠就18年前支持設立行人專用區鞠躬致歉。經民聯黃建新則指，旺角行人專用區是「旺角特別行騙區」，「受惠的行人無幾，但受益的大媽大叔卻大把」，要求將之「下架」，還市民安寧。油尖旺區議員仇振輝形容行人專用區「噪音蓋天」，兩旁商店員工無法與顧客交談，亦要戴上耳塞上班。

不過，3名反對派區議員提出動議，要求政府有關部門先加強監管，包括施行發牌制度監管表演者，之後再重開專用區。提出動議的余德寶將行人專用區的亂象，歸咎是政府「缺乏監管」所致，又稱取消行人專用區後仍會有表演者，「殺街」做法只是「斬腳趾避沙蟲」，並不治本。

運輸署交通工程師黃永興回應指，去年底，行人專用區每小時行人流量約1.1萬人次至1.4萬人次，較2015年的1.2萬人次至1.65萬人次有所減少。

他續說，運輸署於本月中起進行新一輪定期人流車流調查統計，預計需時兩三星期，待完成分析和研究後，會與有關部門討論，並於7月向區議會匯報，再與其他部門研究擴闊行人路、調整交通燈號等措施的可行性。

未知確實執行日期

最後，在經民聯、民建聯及多名獨立區議員支持下，以16票大比數贊成通過永久取消旺角行人專用區的修訂動議，只有民主黨涂謹申投反對票，余德寶則投棄權票。

黃永興在區議會多番追問下，確認運輸署會執行決議，但沒有表明執行的日期，離開時亦未對記者提問作任何回應。

運輸署晚上回應香港文匯報查詢時表示，會視乎諮詢結果及區議會進一步意見，盡快跟進，並與民政事務處、警方和其他部門配合及共同商議落實細節，包括推行時間及相關的準備工作，但未提及執行決議的日期。



有油尖旺區議員形容行人專用區「噪音蓋天」。網上圖片

「企街」推廣員：太嘈「頂唔順」

有居民和商戶支持取消西洋菜南街行人專用區，認為現時產生的噪音影響日常生活及商店營業；亦有「企街」的電訊服務推廣員指出，每日在噪音下工作3小時已「頂唔順」，擔心會令聽力受損。不過，有歌迷認為只是部分表演者不自律，不同意區議會一刀切「殺街」。

顧客「無咩心機買嘢」

在西洋菜南街擺檔20年的雜貨店員鄧小姐表示，近年行人專用區的表演者愈來愈多，歌聲聲浪太大，店員無法與顧客溝通，顧客亦「無咩心機買嘢」，故支持區議會的決定。

她形容，專用區現時「無王管」，即使商戶要求減低音量，表演者亦不加理會，

甚至有人會為爭奪表演位置而大打出手，「現時每3個舖位便有一檔，個個都放個大喇叭在唱歌，即使要求細聲點，過一陣子都會大返；有些檔口更會為了爭位打架。」

電訊服務推廣員溫先生表示，行人專用區噪音問題嚴重，在戶外工作3小時已「頂唔順」，「聽不到大家說什麼，且會覺得聽力受損。」

他憶述，曾有商戶因音量問題與表演者糾紛，亦有店舖設置隔音物圖遮擋噪音，故贊成區議會決議取消西洋菜南街行人專用區。

街坊關窗隔音 夏天長開冷氣

馮先生在年多前搬入西洋菜南街，一家四口居於一幢唐樓的6樓單位。他坦言行人專用區在周六日的噪音影響日常生活，



粵曲迷反對一刀切「殺街」

60歲居民陳女士表示，不少老人家喜歡在行人專用區聽歌，反對區議會「殺街」，「我與老公都好喜歡聽歌，例如粵曲，有得聽會輕鬆點。」

她認為，若商戶提出要求，表演者會願意減低音量，建議由警方加強執法，票控不願減低音量的表演者，而非一刀切取消行人專用區。

香港文匯報記者 岑志剛

「紅的」醞釀加價 起錶或見28元

香港文匯報訊（記者 文森）正當香港特區政府計劃引入扣分制改善的士服務質素，的士業界卻醞釀提出加價申請。昨日有報章引述消息指出，多個市區的士團體因去年的加幅未如理想，加上經營成本持續上漲，計劃向運輸署申請加價，落旗起錶收費由現時24元加至27元或28元，有團體更要求加至32元，之後每次跳錶建議加0.1元至0.3元，等候時間則由每60秒一跳縮短為每45秒一。

有團體倡落旗加至32元

的士對上一次加價是於去年4月，當時落旗起錶收費由22元增至24元。但的士業界普遍認為，去年獲批的加價幅度未如理想，加上經營成本持續上漲，有需要追回多年來落後於通脹的加幅。

在加幅方面，各的士團體有不同意見，普遍建議可加3元至4元，即起錶價加至27元至28元，認為已屬乘客可接受的上限，但亦有團體認為，因的士收費水平嚴重滯後，應一口氣加價30%至落旗32元。其後跳錶的短、長途收費，各團體建議每一跳加0.1元至0.3元。

團體又計劃再度申請將停車等候的跳錶時間縮短，由60秒一跳縮短至45秒一



多個市區的士團體計劃向運輸署申請加價。資料圖片

跳。業界期望在今年內盡快提交申請，爭取明年落實加價。城市的士車主司機聯會主席莊永德接受傳媒訪問時認為，落旗加至27元或28元的建議合理，因現時起錶24元相對於其他國家及地區便宜，的士作為公共交通工具之一，應與巴士及地鐵一樣，每年跟隨通脹調整車費，而香港塞車嚴重，故需將停車等候的跳錶時間縮短。

的士車行車主協會會長吳坤成亦指，業界正商討加價，在定出具體方案後，才會向運輸署提交申請，又稱業界認為的士加價滯後，有需要追回通脹。香港的士商會主席黃保強表示，由於的士收費加幅水平遠遠滯後於通脹，遂有意提高市區的士收費，現正徵詢業界意見，仍未有共識，冀7月前有共識後，向運輸署提交申請。運輸署表示，仍未收到的士業界提出的加價申請。的士上次加價是在去年4月，的士團體當年亦曾申請縮短停車等候跳錶時間，但遭運輸署拒絕。



只接受起錶加1元

乘客李小姐：如果有朋友順路一起分擔車資，我也會選擇搭的士。我理解現時百物騰貴，的士司機或要透過加車資來增加收入，但一次過起錶加價3元至4元實在太多，作為乘客難以接受，因為的士車資本身已不便宜。我可以接受的加幅是1元。

如果政府最終批准的士按現時的要求加價，或會改搭Uber，一樣的價錢，當然會選擇較舒服的車來搭。

恐掀加風市民受累

乘客胡先生：的士司機的服務質素長期受批評，我認為的士不應該再次加價。的士加價不單影響的士乘客，其他公共交通公司亦可能會「怕蝕底」，跟風加價，令全港市民都受影響。

希望司機不再「黑面」

乘客陳先生：

我一星期只搭幾次的士，的士是否加價不會影響我搭車意慾，因為趕時間時也沒有其他選擇。但如果的士要加價，司機應要同時改善服務質素。例如我主要是坐短程車，希望司機不會再因車程短而向乘客「黑面」，亦希望現時的士難載車的情況可獲改善。

車租倘大增 收入或減

「的哥」王先生：我認為最好不要加價。雖然加價後有需要乘客仍可能會選擇乘搭的士，但加價後車主也會加車租，我們司機得益不大。若車租加得太多，更可能影響司機收入。

老闆賺晒 反對加價

「的哥」岑先生：我不贊成加價，因為所得的利益都是由老闆賺取，我們的收入不會增加，且加價後乘客或會改乘其他交通工具，我們的收入更可能會減少。