

**2008 至 2011 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會
第十七次會議記錄**

日期：2010 年 11 月 4 日(星期四)

時間：下午 2 時 30 分

地點：九龍旺角聯運街 30 號
旺角政府合署 4 樓
油尖旺區議會會議室

出席者：

副主席

蔡少峰先生(臨時主席)

區議員

鍾港武先生, JP

仇振輝先生, BBS, JP

關秀玲女士

梁偉權先生, JP

許德亮先生

林浩揚先生

陳文佑先生

孔昭華先生

黃舒明女士

陳少棠先生, MH

葉傲冬先生

楊子熙先生

陳偉強先生

增選委員

陳錫明先生

梁平寬先生

崔健文先生

許漢文先生

梁紹昌先生

羅少雄先生

文昌明先生

政府部門代表

趙文軒先生

油尖旺民政事務助理專員

民政事務總署

何家輝先生

高級運輸主任/油尖旺

運輸署

李祖賢先生

工程師/旺角及油麻地

運輸署

鄭嫻嫻女士

區域工程師/旺角

路政署

司徒牛先生

旺角區交通隊主管

香港警務處

張志偉先生

油尖區助理行動主任

香港警務處

黃思朗先生

油尖區交通隊主管

香港警務處

列席者：

黃以巨先生

高級運輸主任/鐵路 5

運輸署

陸永昌先生

高級工程師/優先鐵路發展 1

運輸署

何名開先生

工程師/優先鐵路發展 2

運輸署

葉冠強先生

工程師/策劃 2

運輸署

戴尙勤先生	運輸署工程師/油尖	運輸署
李健東先生	高級工程師/廣深港高速(1)	路政署
林立德先生	高級工程師/廣深港高速(5)	路政署
劉永基先生	高級工程師/成本估計	水務署
黃堯臣先生	工程師/工程管理(5)	水務署
蘇震國先生	高級城市規劃師/油尖旺	規劃署
余耀光先生	高級分區職業安全主任 (行動科)(綜合服務)	勞工處
馮偉聰先生	高級統籌工程師	香港鐵路有限公司
胡定嘉女士	助理公共關係經理	香港鐵路有限公司
李一凌女士	公共關係經理－ 工程項目及物業	香港鐵路有限公司
楊莉華女士	助理公共關係經理－對外事務	香港鐵路有限公司
呂幹貽先生	車站事務經理－機場快綫、 東涌綫及迪士尼綫	香港鐵路有限公司
張志強先生	車務經理－觀塘綫及荃灣綫	香港鐵路有限公司
梁紹明先生	經理－木土及結構工程	香港鐵路有限公司
林永康先生	企業責任拓展經理	香港鐵路有限公司
梁一鳴先生	駐工地聯絡主任	阿特金斯顧問有限公司
徐斯諾先生	駐工地工程師	阿特金斯顧問有限公司
陳英騰先生	駐工地工程師	阿特金斯顧問有限公司
陸泰萊先生	駐工地高級工程師	阿特金斯顧問有限公司

秘書

黃殷殷女士	油尖旺民政事務處 行政主任(區議會)1	民政事務總署
-------	------------------------	--------

缺席者：

侯永昌先生, MH	區議員
高寶齡女士, BBS, MH, JP	區議員
陳曉玲女士	增選委員

開會詞

蔡少峰副主席歡迎各委員、政府部門代表及列席人士。

2. 蔡少峰副主席表示侯永昌主席需到外地公幹，未能主持是次會議。他詢問各委員是否同意由他擔任臨時主席和主持是次會議，與會者一致贊成。
3. 蔡少峰副主席報告高寶齡議員因事未能出席會議。他表示會在討論各議項時，再向委員介紹應邀出席的政府部門代表及嘉賓。他續稱提呈文件的委員可作兩分鐘補充發言，而每名委員可

就每一議項發言兩次，首次發言限時兩分鐘，第二次一分鐘。鑑於議程五及議程七均與高鐵項目有關，他建議在議程五之後隨即討論議程七，與會者並無異議。

4. 蔡少峰副主席補充，會議過程的錄音將上載油尖旺區議會網頁。此外，根據《油尖旺區議會常規》，如有委員或出席/旁聽會議的公眾人士行為不檢，妨礙會議正常進行，委員會主席可對其作出警告；如經警告無效，主席可勒令該人士離開會場。

議程一：通過上次會議記錄

---- 5. 上次會議記錄經修訂後(附件一)獲得通過。

(黃舒明議員於下午 2 時 39 分到席。)

議程二：續議事項： 強烈投訴九龍機鐵站運輸交匯處「無王管」

6. 蔡少峰副主席歡迎：

- (i) 香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)助理公共關係經理－對外事務楊莉華女士、車站事務經理－機場快綫、東涌綫及迪士尼綫呂幹貽先生；以及
- (ii) 運輸署高級運輸主任/油尖旺何家輝先生、工程師/策劃 2 葉冠強先生和工程師/旺角及油麻地李祖賢先生。

---- 他表示發展局就議程二提交的書面回覆(附件二)已傳真給各委員備閱。

7. 孔昭華議員補充文件內容。他表示在上次會議後，曾與港鐵公司代表到機場鐵路九龍站運輸交匯處(“交匯處”)視察。他認為該處的樁柱急需保養維修，交匯處的環境及清潔問題亦需加快處理。此外，他要求部門釐清交匯處的管理和執法權責問題。

(關秀玲議員於下午 2 時 45 分到席。)

8. 呂幹貽先生指交匯處環迴路的業權人是港鐵公司，交匯處的巴士站和小巴士站則由運輸署管理，而環迴路部分牆身的業權屬交匯處上蓋物業的業權人所有。

(梁偉權議員於下午 2 時 50 分到席。)

9. 葉冠強先生補充，運輸署負責管理雅翔道的交通燈，並已有初步方案改善有關交通燈的視距問題，運輸署現正對該方案進行詳細設計。至於交匯處的違泊問題，他表示已知悉港鐵公司承諾

與新鴻基地產發展有限公司(“新鴻基”)商討如何作出改善。

10. 呂幹貽先生表示，現時如有人在環迴路車輛違例停泊，港鐵公司會先作口頭勸喻，如勸喻不果，便會根據《香港鐵路(運輸交匯處)附例》(《港鐵附例》)執法。

11. 崔健文先生建議港鐵公司與交匯處上蓋物業的業權人聯絡，安排清潔交匯處的牆身。

12. 孔昭華議員表示，他與港鐵公司代表最近到交匯處視察時，仍發現該處有不少違例停泊的車輛，可見口頭勸喻成效不彰。此外，他認為港鐵公司以交匯處牆身屬上蓋物業一部分為由而不進行清潔，是推卸責任。

13. 蔡少峰副主席希望港鐵公司闡述《港鐵附例》的權力，以及該公司按該法例在交匯處執法的詳情。

14. 林浩揚議員質疑是否法例沒有賦權港鐵公司或政府部門執行某事項，港鐵公司或有關部門便沒有責任處理該事項。

15. 梁偉權議員指《港鐵附例》只賦權港鐵公司管理其業權範圍內的運輸交匯處，但不包括就違例停泊的車輛發出告票(俗稱“抄牌”)。他表示在紅磡區的私人屋苑，物業管理人員會扣鎖違泊車輛，而非以抄牌方式阻嚇違例泊車。他建議港鐵公司考慮仿效有關方法，以改善交匯處的違泊問題。

16. 許德亮議員呼籲港鐵公司和有關部門不要迴避問題，應切實回應會否在交匯處進行清潔和採取執法行動。

(陳文佑議員於下午 3 時 10 分到席。)

17. 楊莉華女士表示自上次會議後，港鐵公司已就環迴路的問題採取改善措施，包括與承辦商商討加強清潔屬港鐵公司管轄的交匯處，安排承辦商查察交匯處的環迴路和樁柱，並集中清除較明顯的污漬。此外，港鐵公司正積極考慮為環迴路的牆身、樁柱和石壘重新油漆，但由於環迴路部分牆身的業權分散，港鐵公司需先與相關的業權人商議，方能落實油漆工程。她希望委員會多給予時間，以便港鐵公司與業戶代表接洽，稍後港鐵公司會向委員會匯報事情的最新進展。

18. 何家輝先生表示，九龍站公共運輸交匯處內的專營巴士總站及專線小巴總站是由政府負責管理及保養的。舉例說，專營巴士總站內的油漬污垢、路面破損和垃圾問題，分別由專營巴士公司、路政署和食物環境衛生署負責處理。

19. 蔡少峰副主席希望港鐵公司承諾，在徵得交匯處上蓋物業的業權人同意後，立即進行油漆工程。

20. 楊莉華女士重申港鐵公司需先與業權人商討和決定合作模式，才能展開油漆工程。她並期望能在交匯處進行整體的清潔工作。

21. 呂幹貽先生表示港鐵公司已與新鴻基接洽，獲悉因貨車佔用交匯處近雙黃線的地方上落貨，故此引致違例停泊問題。現時新鴻基已把交匯處的上落貨停車位增至四個，而港鐵公司亦已加強在交匯處進行巡查，該處的違泊情況已大大改善。他續稱港鐵公司有權在交匯處扣鎖違泊車輛，而大部份司機經勸喻後便離開。由於該處位於行車道並在旁的行車道車流量高，他認為員工在鎖車時會有一定危險。

22. 鍾港武議員認為港鐵公司再花時間與交匯處上蓋物業所有業權人洽商，只會拖延工程進度。他希望港鐵公司盡快在交匯處進行牆身油漆工程，並知會委員會施工時間表和工程的財務安排。他另請港鐵公司澄清會否在交匯處扣鎖違泊車輛，並要求港鐵公司訂立相應的鎖車措施。

23. 孔昭華議員認為港鐵公司聲稱要諮詢業戶意見，是把簡單的事情複雜化。他要求港鐵公司交代交匯處改善工作的詳情和會否負責所有費用，並在下次會議前提交改善方案。

(羅少雄先生於下午 3 時 19 分到席。)

24. 林浩揚議員不贊同港鐵公司指鎖車會影響路面安全的說法。他認為若不採取鎖車措施，只會有更多駕駛者在交匯處非法泊車，造成更大危險。他贊成嚴厲執法，打擊違例泊車。

25. 陳少棠議員亦表示若不鎖車，交匯處會出現更多違泊車輛。至於交匯處牆身的油漆工程，他指已有數個法團或業委會發信提出此要求，港鐵公司無需另作諮詢。

26. 許德亮議員希望港鐵公司交代交匯處改善工作的進度。

27. 陳文佑議員表示，如港鐵公司寬鬆處理交匯處的違泊問題，他動議委員會如實向公眾發布此消息。他另指出交匯處上蓋物業部分業主為海外註冊公司，欲知港鐵公司會如何諮詢此類業主的意見。

28. 崔健文先生表示，港鐵公司聲稱不會在交匯處鎖車，做法令人難以接受。

29. 葉傲冬議員批評港鐵公司的回應是推卸責任，他認為港鐵公司對區議會缺乏尊重。

30. 楊莉華女士回應時表示，港鐵公司已加強人手和採取措施改善交匯處的違泊問題。至於牆身油漆工程，港鐵公司須尊重業權人的意見。她重申希望委員會多給予時間，並承諾在農曆新年前

後再向委員會匯報事情的進展。

31. 蔡少峰副主席要求港鐵公司清楚回應會否在交匯處扣鎖違泊車輛。他另表示如需就交匯處牆身油漆工程諮詢上蓋物業所有業戶的意見，港鐵公司未必可趕及在農曆新年前後匯報工程的進度。他建議港鐵公司改為諮詢有關的法團或業委會。

(楊子熙議員於下午 3 時 25 分到席。)

32. 楊莉華女士表示，港鐵公司會聯絡交匯處上蓋物業業權人的代表，安排商談，以便在農曆新年前後匯報牆身油漆工程的進度。

33. 呂幹貽先生表示，港鐵公司員工在交匯處扣鎖違例停泊車輛，有可能面對危險，故現時的做法是口頭勸喻，而大部份司機經勸喻後便離開，但他認同鎖車在安全情況下是一可行辦法。

34. 葉傲冬議員重申對交匯處的現況仍未感滿意。他認為港鐵公司諮詢業戶代表需時四個月，時間過長。崔健文先生亦有同感。

(許漢文先生於下午 3 時 30 分到席。)

35. 鍾港武議員表示，如司機已離開車輛，口頭勸喻的做法便不適用。他亦要求港鐵公司於下次委員會會議時，匯報交匯處牆身油漆工程的諮詢結果，並交代清潔牆身的時間表。

36. 蔡少峰副主席建議續議此事項。

37. 許漢文先生表示，黃埔區的私人屋苑以鎖車方式阻嚇違例泊車，他呼籲港鐵公司參考有關做法。他反問港鐵公司是否認為現時交匯處的違泊情況尚可接受，故不需作出改善。

38. 陳文佑議員要求港鐵公司確認是否不會在交匯處採取鎖車措施。他並促請港鐵公司就交匯處牆身油漆工程徵詢相關業委會和管理公司的意見。

39. 楊莉華女士感謝委員的意見。她重申港鐵公司會加快與業戶溝通，並承諾在農曆新年前後作出匯報。

40. 孔昭華議員要求續議此議項，並請港鐵公司在下次會議時交代交匯處改善工作的時間表和負責所有費用。他另要求運輸署在交匯處切實執行與其職責相關的事項。

41. 林浩揚議員要求港鐵公司高層管理人員出席下次會議。

42. 蔡少峰副主席總結時表示，委員希望港鐵公司在兩個月內完成諮詢業戶的工作，並在下次會議時作出交代。他另宣布把此議項列為續議事項。

議程三： 港鐵太子站客用升降機
(油尖旺交通運輸委員會第 68/2010 號文件)

43. 蔡少峰副主席歡迎港鐵公司企業責任拓展經理林永康先生、經理—木土及結構工程梁紹明先生和助理公共關係經理—對外事務楊莉華女士。
44. 林永康先生以電腦簡報表介紹文件內容。
45. 黃舒明議員支持在太子站加設升降機，但詢問港鐵公司為何不選擇在人流最多的路段裝設升降機。
46. 陳文佑議員表示在數年前曾提出在太子站加設升降機。他認為港鐵公司選擇裝設升降機的位置理想，對太子站加建升降機表示支持。
47. 林浩揚議員認為有需要在太子站加建升降機，但詢問港鐵公司有否考慮在太子站其他出入口裝設升降機。此外，他認為亦有需要於太子站加設洗手間。
48. 梁偉權議員認為港鐵公司選擇裝設升降機的位置可以接受，但指港鐵公司的文件未有清楚講解施工安排，他欲知施工期詳情。
49. 蔡少峰副主席總結時表示，委員要求港鐵公司解釋如何選擇建議裝設升降機的位置，並說明如於太子站加設升降機，在站內加建洗手間的可行性會否因此降低。
50. 林永康先生解釋，太子道西一段路有架空天橋，樁柱深入地層，故太子站 B 和 C 出入口的地底沒有足夠剩餘空間可供加設升降機。港鐵公司亦曾考慮在運動場道 A 出入口裝設升降機，惟在該處加裝升降機，需佔用部分行車道，旅遊巴駛經該處時，會造成不便，故此港鐵公司最終選擇在太子站 E 出入口加設升降機。至於施工時間表，他表示港鐵公司將在諮詢委員會後整合方案，再提交相關政府部門審批，加上需作詳細設計和進行招標，預料工程於 2011 年年底方可展開。由於工程需時約一年半，他預料升降機將在 2013 年年中正式啓用。
51. 楊莉華女士補充，在港鐵站興建洗手間與加設升降機不同，前者需要更大空間，並需考慮排污系統的容限、通風系統和鄰近高壓電流設施等。她指港鐵公司現正在太子站附近物色合適位置加設洗手間。
52. 黃舒明議員呼籲港鐵公司考慮殘疾人士的需要。她建議港鐵公司除諮詢委員會外，亦應徵詢不同持份者和殘疾人士團體的意見。
53. 陳文佑議員認為港鐵公司在太子站選擇裝設升降機的位置人

流甚高，他希望委員會盡快通過港鐵在該處加設升降機的建議。

54. 崔健文先生滿意港鐵公司的闡釋。他希望港鐵公司能盡快展開有關工程。

55. 林永康先生解釋，如上所言，在太子站 B 和 C 出入口附近加建升降機並不可行；A 出口附近雖有空間可供裝設升降機，但工程將令行車路收窄，並非理想方案。此外，港鐵公司在選擇加設升降機的位置時，已向殘疾人士團體解釋有關工程和徵得他們的同意。港鐵公司亦定期與他們進行會議，檢討各車站的無障礙設施情況。

56. 黃舒明議員希望港鐵公司盡快展開太子站升降機工程，並把工程對市民的影響減至最低。她續稱既然港鐵公司指太子道西地層空間不足，應終止考慮在太子道西加建洗手間。

57. 陳文佑議員重申支持在太子站加建升降機。林浩揚議員亦有同感，並希望升降機能盡快投入服務。

58. 蔡少峰副主席總結指委員達成共識，支持太子站加建升降機工程。

59. 林永康先生補充，洗手間工程與升降機工程不同，後者需貫通地面與地底，故受地層的樁柱阻礙。

60. 蔡少峰副主席重申委員會同意在太子站進行加設升降機工程，並宣布結束討論此議項。

議程四：港鐵尖沙咀站擬建加拿分道行人隧道進度報告及相關的臨時交通改道建議 **(油尖旺交通運輸委員會第 69/2010 號文件)**

61. 蔡少峰副主席歡迎港鐵公司高級統籌工程師馮偉聰先生及公共關係經理—工程項目及物業李一凌女士。

62. 馮偉聰先生以電腦簡報表介紹文件。他表示擬進行的加拿分道行人隧道工程(“加拿分道工程”)將有助減輕加拿分道和碧仙桃路的人車擠塞問題，並紓緩港鐵尖沙咀站南面與尖東站間行人隧道樽頸的人流。他續稱即使此項工程和尖沙咀站北行人隧道工程同時實行臨時交通管理措施，港鐵公司亦會採取相應措施，減少對附近交通的影響。

63. 文昌明先生表示加拿分道工程涉及為期兩年的大規模封路安排，將對行人和商戶造成極大影響。他質疑工程紓緩附近人流的成效，要求港鐵公司就此進行評估。

64. 關秀玲議員詢問運輸署及警務處對建議工程的意見。她表示

加拿分道工程規模龐大，或會損害附近商戶和居民的利益，故希望瞭解工程獲支持的程度。

65. 孔昭華議員表示擬封閉的路段相當繁忙，而且有不少少數族裔人士在該處上落貨，他擔心封路會阻礙他們謀生。此外，他認為港鐵公司早應在規劃興建 K11 時擬備全套計劃。

66. 許漢文先生認為現時已有通道接駁港鐵尖沙咀站和 K11，無需在加拿分道興建行人隧道通往該商場，而且封路會使區內塞車問題更加嚴重，困擾居民。

67. 馮偉聰先生回應指，現時港鐵荃灣綫乘客會經尖沙咀站南面往尖東站的行人通道進出 K11，惟尖沙咀站南面與尖東站間行人隧道的樽頸人流相當擠塞，未能容納更高的人流負荷，故有需要興建加拿分道行人隧道作出分流。為配合加拿分道行人隧道建造工程及 D1, D2 出入口重建工程，加拿分道行車道將需封路一年半至兩年，期間加拿分道兩旁的行人路將維持開放。根據港鐵公司提交的交通建議，加拿分道行人隧道工程建議於 2012 年至 2013 年間封閉加拿芬道。

68. 馮偉聰先生繼續指出，在尖沙咀站北行人隧道及出入口改善工程中，介乎金巴利道至海防道之間的一條彌敦道北行行車綫，及介乎樂道至彌敦道之間的一條海防道東行行車綫，將於 2011 年年初至 2013 年年底臨時封閉，以配合建造工程。因此，即使尖沙咀站兩項行人隧道工程同時進行，所作出的臨時交通改道將不會相互影響，而總施工期亦得以縮短，減少對區內人士的影響。

69. 梁平寬先生表示，現時加拿分道恒生銀行附近交通非常擠塞。他建議港鐵公司先改善該處的交通情況，才實施封路。

70. 蔡少峰副主席總結委員關心加拿分道工程的封路和改道安排會對居民和商戶造成影響。他請政府部門就此發表意見。

71. 李祖賢先生稱運輸署需詳細審視加拿分道工程計劃後，才能作出回應。

72. 馮偉聰先生回應，為減少影響路面交通，碧仙桃路一段的隧道將以地底鑽挖方式興建。此外，港鐵公司建議暫時把加拿分道的上落客貨區遷往集友大廈門前的停車錶位和碧仙桃路的旅遊巴停泊處。

73. 關秀玲議員認為工程應以市民利益為前提。她重申港鐵公司應先做好諮詢工作，蒐集附近居民和商戶對加拿分道工程的意見。

74. 林浩揚議員查詢加拿分道工程的財務安排，並欲知 K11 有否在財政上支持此項工程。他另詢問港鐵公司有否制訂政策，補償商戶因路段人流減少而蒙受的損失。

75. 鍾港武議員詢問運輸署，建議的交通改道和把加拿分道原有停車錶位遷至寶勒巷的安排是否恰當。此外，他擔心若封閉加拿分道行車道，但容許商戶在行人路上落貨，會阻塞行人通道，而把碧仙桃路的旅遊巴泊位暫時闢作上落貨區，亦會使區內的旅遊巴泊位短缺問題加劇。

76. 文昌明先生認為港鐵公司在建造地下通道網絡前，應先做好使用率評估，不應事後以通道網絡不足應付行人流量為由，再提出加建隧道。他另指出加拿分道有關路段在繁忙時間已不勝負荷，如非有迫切需要，他不支持增建隧道工程。

77. 梁偉權議員表示，加拿分道工程能夠增加區內地下通道的覆蓋面，並非壞事，但他認為現時沒有足夠資料作出評論。他欲知運輸署對此項工程的意見。

78. 李祖賢先生回應需待港鐵公司向運輸署提供足夠技術數據後，才可作出評估。

79. 黃思朗先生表示，警方只得到初步資料，未能就加拿分道工程給予具體意見。警務處會因應委員會和地區人士的意見，作出配合。

80. 陳錫明先生質疑港鐵公司是否有必要建造加拿分道行人隧道，以及是否必須為此封閉一段加拿分道。

81. 孔昭華議員表示，由於資料不足，無法討論加拿分道工程項目。他建議港鐵公司或相關部門就建造有關隧道、交通改道和泊車位安排等進行商討，資料齊備後，再向委員會提呈文件討論。崔健文先生和鍾港武議員亦表贊同。

82. 馮偉聰先生回應說，港鐵公司一向致力改善港鐵車站的可達性，使市民及乘客更加方便，並會與發展商合作在港鐵車站建造出入口，工程費用由合作雙方共同承擔。他續稱加拿分道一段隧道需以明挖方式建造，故有需要封閉行車路，而加拿分道和碧仙桃路交界一段隧道則會以地底挖掘方式建造。人流方面，他解釋由於港鐵尖沙咀站加拿芬道出入口在工程期間將維持正常服務，預料工程對附近商鋪人流影響輕微。

(仇振輝議員於下午 4 時 35 分離席。)

83. 蔡少峰副主席總結運輸署應與港鐵公司就加拿分道工程進行研究和評估。

84. 林浩揚議員追問港鐵公司與發展商合作興建加拿分道行人隧道的細節。

85. 馮偉聰先生重申港鐵公司和發展商將共同承擔相關工程費用。

(梁偉權議員於下午 4 時 38 分離席。)
(許漢文先生於下午 4 時 39 分離席。)

86. 蔡少峰副主席建議港鐵公司考慮適當披露與發展商合作的資料，以便委員會決定是否支持此項工程。他亦呼籲港鐵公司與政府部門進一步溝通，待有足夠資料後，再向委員會提呈文件討論。他繼而宣布結束討論此議項。

(會後補註：運輸署原則上不反對港鐵公司的交通評估報告，但在一些細節上仍有意見。)

**議程五：廣深港高速鐵路香港段－項目進展匯報
(油尖旺交通運輸委員會第 70/2010 號文件)**

87. 蔡少峰副主席歡迎：

- (i) 港鐵公司高級統籌工程師馮偉聰先生和助理公共關係經理胡定嘉女士；
- (ii) 運輸署高級運輸主任/鐵路 5 黃以巨先生、高級工程師/優先鐵路發展 2 陸永昌先生和工程師/優先鐵路發展 1 何名開先生；以及
- (iii) 路政署高級工程師/廣深港高速(5)林立德先生和高級工程師/港深港高速(1)李健東先生。

88. 馮偉聰先生以電腦簡報表介紹文件內容。他表示臨時交通管理計劃將維持現時道路的交通容量，並且會在建成臨時道路後，再行改道。

89. 崔健文先生詢問港鐵公司會否把海泓道近富榮花園一段道路的花槽改作行車道。

90. 鍾港武議員理解港鐵公司需暫時移除海泓道花槽中的樹木，以進行探土和灌漿等工程，但他指出在移除樹木後，花槽內的泥土容易隨風揚起，花槽本身亦會積水，他希望港鐵公司能在適當時候在該處的花槽栽種植物。

(羅少雄先生於下午 4 時 48 分離席。)

91. 蔡少峰副主席呼籲港鐵公司諮詢民意，多與市民溝通。

92. 陳少棠議員樂見港鐵公司進行綠化工作。他詢問港鐵公司有否聽從其意見，在近八文樓處設置隔音屏障和採取其他噪音紓解措施。他另建議港鐵公司在當眼處展示客戶服務熱線資料，方便市民致電查詢或求助。

93. 孔昭華議員認同港鐵公司將柯士甸西臨時雙線雙行改為四線雙行是可改善現時交通容量的做法。他擔心若新建的 D1 路出現擠塞或發生交通意外，車輛無法經由其他道路分流，為此，他希望港鐵公司與運輸署商討改善措施，或分兩期作出交通改道安排。他另要求環境保護署及海事處在躉船卸泥區設置環境監測站。此外，他促請港鐵公司在佐敦道天橋下的行車路旁進行綠化工程，並在高鐵總站交匯處建成後，加強管理該交匯處，以免機場鐵路九龍站運輸交匯處的環境及管理問題重現。

94. 陳文佑議員表示，早前港鐵公司對區內居民就高鐵工程提出的意見置若罔聞，居民對港鐵公司已失去信任。他呼籲港鐵公司勿再進行擾民的工程。他另要求港鐵公司承諾不清拆聚魚道花圃，或縮短暫時拆卸該花圃的時間。

(葉傲冬議員於下午 4 時 55 分離席。)

95. 馮偉聰先生表示，聚魚道和深旺道交界現正進行雨水渠改道工程，港鐵公司會與承建商研究改善施工方法，盡量減少佔用聚魚道花圃和縮短施工期，以減低對附近居民的影響。港鐵公司亦會因應海泓道的鑽探時間表，研究於短期內在該處花槽種植植物，或在花槽內灌入混凝土，防止泥塵隨風揚起。他續稱，港鐵公司在徵得中華電力有限公司同意後，便會開展八文樓前的隔音屏障延伸工程。在與居民溝通方面，港鐵公司已設立大角咀資訊中心，安排社區大使向居民講解拆卸海輝道/深旺道天橋的背景及詳情。港鐵公司亦會在隔音屏障上印上客戶服務熱線 2993 3333，以便居民查詢。此外，港鐵公司將會印製小冊子，向駕駛者宣傳柯士甸道的交通改道安排，並調整該處的交通燈號，防止 D1 路出現擠塞情況。有關躉船轉運站附近的環境監察問題，港鐵公司已設立環境監察點，亦已在網上公開監察報告。至於高鐵總站運輸交匯處的裝修和佐敦道天橋的美化工程，待具體計劃落實後，他會再作匯報。

96. 陳少棠議員詢問，如 D1(N)路通車後交通噪音過大，八文樓的住戶是否符合資格申請裝置鋁窗和隔音玻璃。

97. 陳文佑議員要求港鐵公司捐助區內受影響大廈的維修基金。

98. 馮偉聰先生回應說，D1(N)路通車所產生的噪音並非建築工程引致，因此，居民不合資格申請資助。他認為噪音問題可透過裝設隔音屏障改善。他補充《鐵路條例》(第 519 章)設有完善的申索機制，受影響的住戶可據此提出申索。

99. 蔡少峰副主席總結發言，表示委員希望港鐵公司在適當時候再向委員會匯報高鐵工程的施工進度和交通改道安排。

100. 何名開先生補充，佐敦道/渡船街/廣東道路口的交通改善計劃預計在交通改道兩星期後才進行。

101. 蔡少峰副主席宣布結束討論此議項。

議程七： 關注高鐵九龍總站工地大型吊臂機高空作業對市民構成潛在危險
(油尖旺交通運輸委員會第 72/2010 號文件)

102. 蔡少峰副主席歡迎勞工處高級分區職業安全主任(行動科)(綜合服務)余耀光先生及參與討論議程五的部門代表加入商議此議項。他表示機電工程署(“機電署”)和建築署就議程七提交的書面回覆(附件三及四)已傳真給各委員參閱。

103. 孔昭華議員補充文件內容。

104. 馮偉聰先生表示，現時高鐵總站工地正進行地基及連續牆結構工程，但工地內亦有起重機在操作。他補充高鐵工地採用防護式圍板，主要用於防止未經授權人士擅進工地，而非抵禦起重機的撞擊力。他指出港鐵公司會於起重機高空作業範圍與行人道距離較近的路段設置有蓋行人通道。此外，鑑於在部分施工路段，起重機的高空作業範圍與行人道相距較近，港鐵公司已把工地圍板由 2.5 米加高至 5 米。港鐵公司並設有作業許可證制度，規管承建商的起重機操作。因此，他認為現時高鐵工地的圍板防護設施已經足夠。

105. 余耀光先生表示，現時工作安全法例對吊臂機作業的規管，以防止因吊機翻側或發生其他意外而危害地盤工人為主，法例上亦未有賦權勞工處規定承建商在工地外圍加建行人通道，以保障途人安全。

106. 孔昭華議員認為圍板未能有效分隔工地和行人通道。他表示即使承建商完全遵守法例或指引，亦未必能夠防止意外發生。他希望港鐵公司和部門多作商討，並建議封閉不安全的路段。

107. 關秀玲議員認為應該未雨綢繆，不應在意外造成傷亡後才作檢討。她要求加強監管，減低高空作業對途人的威脅，又建議有關部門(特別是機電署)制訂相關的指引。

108. 馮偉聰先生重申圍板並非用以承受吊機的撞擊力。他稱港鐵公司會遵循指引，在起重機高空作業範圍與行人路相距較近的路段設置有蓋行人通道，並在設計行人通道時顧及行人安全。此外，港鐵公司不會容許高鐵工地吊機的高空作業範圍跨越行人道。

(許德亮議員於下午 5 時 15 分離席。)

109. 孔昭華議員表示，據他對工業安全的認識，高空作業指引應涵蓋吊機翻側時可覆蓋的範圍。他稱受高鐵工地吊機作業影響的範圍跨越整條馬路，故危險性相當高。

110. 蔡少峰副主席就提呈文件議員的動議，詢問是否有和議人，黃舒明議員表示和議。

111. 蔡少峰副主席宣布在沒有委員反對之下，通過下列動議：「油尖旺區議會促請運輸及房屋局（“運房局”）責成港鐵盡快在九龍高鐵總站地盤周邊設置堅硬的有蓋行人圍欄通道，以保障市民安全。」

112. 蔡少峰副主席表示，委員會將去信運房局表達意見，副本送交有關部門備悉。他繼而宣布結束討論此議項。

（會後補註：委員會已於 2010 年 11 月 18 日去信運房局表達意見（附件五）。）

**議程六：工程計劃編號 186WC－更換及修復水管工程第三階段 油尖旺區工程進度報告(2010 年 10 月)
(油尖旺交通運輸委員會第 71/2010 號文件)**

113. 蔡少峰副主席歡迎：

- (i) 水務署高級工程師/成本估計劉永強先生和工程師/工程管理(5)黃堯臣先生；以及
- (ii) 阿特金斯顧問有限公司（“顧問公司”）駐工地高級工程師陸泰萊先生、駐工地工程師陳英騰先生、駐工地工程師徐斯諾先生和駐工地聯絡主任梁一鳴先生。

114. 陸泰萊先生簡介文件內容。他表示在有需要及特殊情況下，顧問公司會在有關的工地附近先鋪設臨時露天水管，再進行更換地下水管工程。此外，顧問公司已與受影響的業戶溝通，另設立投訴熱線，並委派駐工地聯絡小組和駐工地工程師跟進投訴事宜。

115. 蔡少峰副主席希望顧問公司盡快完成工程，並把對市民的影響減至最低。

116. 崔健文先生詢問嘉蘭圍的工程會否影響加連威老道的業戶。

117. 林浩揚議員查詢顧問公司有否採取措施，確保準時完工。

118. 陸泰萊先生回應說，顧問公司會定期巡查工地，並與承辦商定期檢討施工進度及資源的運用。此外，顧問公司規定承辦商須完成分派的工作項目後，才可展開新的項目，以財政收益作為誘因，促使承辦商盡快完工。

（梁紹昌先生於下午 5 時 30 分離席。）

119. 徐斯諾先生補充，由於嘉蘭圍路面狹窄，顧問公司和運輸署

協商後，只在日間進行工程，在其他時段則以纖維板或木板遮蓋施工範圍，以便行人能如常使用該路段。

120. 關秀玲議員支持進行更換水管工程，但她舉例指出承辦商未有通知業戶更換水管事宜，以致雙方發生糾紛。她希望水務署和承辦商與受影響的業戶多作溝通。

121. 劉永強先生澄清有關事例涉及水務署外判承辦商的維修工程，與更換水管工程無關。他承諾水務署會與業戶加強溝通。

122. 蔡少峰副主席總結，委員會希望水務署向委員會匯報工程最新進度。他繼而宣布結束討論此議項。

**議程八： 第三次要求運輸署鄭重考慮取消合群街的避車處及加強檢控非法泊車及霸佔路面的違規個案
(油尖旺交通運輸委員會第 73/2010 號文件)**

123. 蔡少峰副主席歡迎警務處旺角區交通隊主管司徒牛先生，以及運輸署工程師/旺角及油麻地李祖賢先生。

124. 陳文佑議員補充文件內容。

125. 李祖賢先生回應，運輸署早前曾建議取消合群街的影子線範圍和在該處設立咪錶停泊位，但地區諮詢的結果顯示主流意見反對有關建議。鑑於提呈文件的議員再次要求運輸署考慮該建議，署方樂意重新考慮，並已委託油尖旺民政事務處(“民政處”)再度進行地區諮詢。他另表示路政署快將展開中匯街新樓梯的建造工程。

126. 司徒牛先生表示，警方尊重運輸署和其他持份者的意見，並會加強巡邏，打擊違例泊車。他報告過去一年警方在中匯街發出 286 張違例泊車告票和作出 79 次口頭警告，而在樂群街，違例泊車告票數目和口頭警告次數為 435 張及 93 次；惠安街為 289 張及 523 次；合群街則為 312 張及 61 次。

127. 蔡少峰副主席指出地區人士投訴合群街違例泊車問題嚴重。他希望在警方加強執法後，情況會有改善。此外，他表示樂見運輸署再次透過民政處進行地區諮詢。

128. 陳文佑議員指責警方未有嚴厲執法。他質疑早前的地區諮詢結果，認為樂群街的地舖商戶必會反對取消影子線範圍的建議。

129. 梁平寬先生表示惠安街至中匯街的一段樂群街現設有停車收費錶，他欲知運輸署不在福利街至惠安街的一段樂群街作出同樣安排的原因。

130. 李祖賢先生表示運輸署較早前亦曾建議在福利街至惠安街的一段樂群街設立咪錶停泊位，但因地區人士表示反對而沒有落實

有關建議。

131. 蔡少峰副主席認為可考慮擴大地區諮詢範圍。

132. 陳文佑議員指出樂群街的車房佔據影線範圍作商業用途，滋擾居民。他另指部門未有就福利街至惠安街的一段樂群街設立停車收費錶進行地區諮詢。

133. 李祖賢先生重申，運輸署曾建議將合群街的影子範圍改設為咪錶停泊位，及在福利街至惠安街的一段樂群街上加設咪錶停泊位，但均遭地區人士反對。

134. 蔡少峰副主席總結委員會希望政府部門因應地區諮詢結果再次考慮有關建議，然後再向委員會匯報。他繼而宣布結束討論此議項。

議程九：強烈要求港鐵制訂完善應變措施應對突發事故發生 (油尖旺交通運輸委員會第 74/2010 號文件)

135. 蔡少峰副主席歡迎港鐵公司助理公共關係經理－對外事務楊莉華女士、車務經理－觀塘綫及荃灣綫張志強先生，以及運輸署高級運輸主任/油尖旺何家輝先生。他表示運輸署就議程九提交的書面回覆(夾附港鐵公司和運房局向立法會提交的文件)(附件六)，已傳真給各委員備閱。

136. 楊子熙議員補充文件內容。他建議港鐵公司在特定地點設緊急旅遊巴士停泊處，並且制訂應變方案。

137. 楊莉華女士表示，港鐵公司理解 10 月 21 日的事務對市民造成不便，她亦承認當天港鐵公司在安排接駁巴士和資訊發放方面比較混亂。她代表港鐵公司向受影響乘客致歉，並感謝乘客體諒。她續稱港鐵公司已制訂一系列應變措施，包括在港鐵車站和不同媒體作出廣播，並提供緊急接駁巴士服務。

138. 張志強先生解釋，港鐵公司和有關部門早前同意把緊急接駁巴士的臨時上落客處設於彌敦道 559 號。事故當天，警方因應路面交通情況，臨時要求港鐵公司把該上落客點遷往咸美頓街。他承認在提供接駁巴士服務初時情況較為混亂，但強調往後乘客上落車的情況已大為改善。

(孔昭華議員於下午 6 時離席。)

139. 鍾港武議員表示，10 月 21 日的事件顯示港鐵公司和相關部門溝通不足。他呼籲港鐵公司從事件中汲取經驗，同時建議港鐵公司向市民公布詳細的應變計劃，並預備易拉架等設備，以便向乘客發放較詳盡的資料，例如臨時接駁巴士上落車處的位置等。

140. 楊子熙議員詢問港鐵公司有否與部門檢討臨時接駁巴士上落客點的安排。他指港鐵公司在臨時接駁巴士的管理方面確有不足之處。

141. 崔健文先生贊同鍾港武議員的意見。他建議港鐵公司在服務受阻時，於港鐵車站入口處放置易拉架等設備，呼籲乘客改用其他交通工具。

142. 陳文佑議員指港鐵公司在10月21日的事故中管理混亂。他建議港鐵公司與巴士或小巴營辦商協調，如再發生類似事故，由該等營辦商臨時增加班次，疏導滯留的港鐵乘客。

143. 林浩揚議員表示，當天油麻地站出現事故時，不少受影響的港鐵乘客不知悉佐敦站如常運作，他們並以爲港鐵公司提供的接駁巴士可提供過海服務，亦未能有效掌握其他交通工具的服務訊息。事件顯示港鐵車站的訊息發放出現問題。他希望港鐵公司回應會否作出檢討，避免再發生同樣情況。陳錫明先生對林議員的意見亦表贊同。

144. 關秀玲議員認爲港鐵公司應向公眾發放詳盡的交通訊息，以當天事故爲例，港鐵公司大可呼籲油麻地站的乘客步行往佐敦站搭乘港鐵。她建議港鐵公司制訂詳細應變計劃，交相關政府部門備悉。

145. 楊子熙議員希望港鐵公司與相關部門盡快召開跨部門會議，並要求港鐵公司做好人潮管理工作。

146. 楊莉華女士承認港鐵公司在事件中發放資訊有改善空間。她表示當天事故發生後，港鐵公司已透過傳媒和車站廣播提醒乘客以其他鐵路綫過海，但她表示鐵路服務受阻時，難以要求同一路段的路面交通完全容納受影響的港鐵乘客。即使當日安排了緊急接駁巴士行駛受影響的路段，只可以作輔助性質。她表示港鐵公司日後會因應個別車站，並考慮天氣和路面等情況，考慮建議乘客步行往鄰近的港鐵站乘搭港鐵。

147. 張志強先生報告港鐵公司的改善建議，包括檢討廣播訊息的內容、改善發出指示的安排、加設液晶體電子通告系統、安裝大型資訊板等。港鐵公司亦會加強員工培訓，並爲車站員工加配適當通訊設備和設立快速應變隊。港鐵公司已着手與相關部門檢討緊急接駁巴士服務的安排，包括加強演習、調派更多員工往接駁巴士上落客點當值、評估上落客點的空間是否足夠，以及改善車站與路面的溝通及協調。

148. 崔健文先生認爲長者從油麻地站步行往佐敦站會有困難。他希望港鐵公司在服務中斷時，盡早透過電視或電台廣播通知市民，讓公眾能及時改乘其他交通工具。

149. 蔡少峰副主席總結時表示，委員希望港鐵公司落實改善方

案。他繼而宣布結束討論此議項。

**議程十： 關注廣東道及柯士甸道交通安全問題
(油尖旺交通運輸委員會第 75/2010 號文件)**

150. 蔡少峰副主席歡迎警務處油尖區助理行動主任張志偉先生、油尖區交通隊主管黃思朗先生及運輸署工程師/油尖戴尙勤先生。他表示警務處就議程十提交的書面回覆(附件七)已傳真給各委員備閱。

151. 張志偉先生回應說，廣東道與柯士甸道交界出現車輛切線問題，警方與運輸署現正研究於該交界處劃設雙白線，以防車輛胡亂切線。

152. 戴尙勤先生表示，廣東道與柯士甸道交界交通意外比較多，但仍不算是交通黑點。而該處的交通意外集中在廣東道南行近柯士甸道的路段發生。運輸署贊同警方在第二、三及四線之間劃雙白線的方案，認為有助防止車輛在該路口胡亂切線和突然煞車，造成交通意外。運輸署已要求路政署實施有關建議，期望建議能盡快施行。他補充如有需要，運輸署將會採取其他改善措施。

153. 張志偉先生表示，在過去 12 個月，警方在童軍徑附近路段共發出 16 張違例駕駛和 4 張違例泊車告票，其中 5 張告票檢控駕駛者在「不准停留」黃格內停車。

154. 楊子熙議員樂見政府部門採取措施改善交通擠塞問題，但他希望部門先評估該等措施對交通的影響。此外，他詢問部門會否採取進一步措施，如視像監控等，防止車輛在黃格區內停留。

155. 崔健文先生詢問運輸署在廣東道與柯士甸道交界劃設雙白線的詳情。他建議不要在廣東道南行近柯士甸道第三、四行車線之間劃雙白線，以免妨礙匯翔道的車輛進入柯士甸道。他另建議部門在上述地點加設攝錄機，以收阻嚇作用。

156. 戴尙勤先生表示，運輸署主要依靠警方執法。他指該地點已設有閉路電視監察系統，警方可透過該系統配合安排巡邏人員到場指揮交通。他續稱計劃中的雙白線只長約 10 米，不會對匯翔道的交通造成影響。

157. 張志偉先生表示，警方的計劃是在廣東道南行近柯士甸道第三、四行車線之間劃設雙白線。他說警方人手有限，未必能派員長時間在該處進行監察，但警方會與運輸署研究在黃格區內裝置攝錄機。

158. 楊子熙議員建議部門在雙白線前加設指示牌，防止司機錯入行車線。

159. 蔡少峰副主席總結發言，表示委員會希望部門盡快落實劃設雙白線的建議，詳情由相關部門商議。他繼而宣布結束討論此議項。

**議程十一：強烈要求改善 33A、66X 及 27 號巴士服務
(油尖旺交通運輸委員會第 76/2010 號文件)**

160. 蔡少峰副主席歡迎運輸署高級運輸主任/油尖旺何家輝先生。他表示九巴和運輸署就議程十一提交的書面回覆(附件八及九)已傳真給各委員備閱。

161. 陳文佑議員補充文件內容。他希望運輸署多留意巴士的脫班情況。

162. 何家輝先生表示，第 33A、66X 和 27 號巴士服務大致可滿足乘客的需求，巴士公司暫時不會增加該三線巴士的班次。此外，運輸署將與巴士公司商討，俾能在交通擠塞時派空車到中途站接載乘客，並加強對巴士司機的監察，防止司機故意慢速行車(俗稱“碌車”)，並減少同一路線兩輛或更多巴士緊接行走(俗稱“拖卡”)的情況。

163. 陳文佑議員指出上述巴士路線的服務範圍廣泛，希望運輸署加強監察該三線巴士的服務水平。

164. 蔡少峰副主席詢問巴士公司現時有否就該三條路線派空車到中途站接載乘客。

165. 何家輝先生回應將於會後與巴士公司跟進有關情況。

(會後補註：運輸署已要求九巴加強對巴士司機的監察。九巴亦會於交通擠塞導致服務受阻時，調整班次及派空車到中途站接載乘客，以減短中途站乘客候車時間。)

166. 蔡少峰副主席建議運輸署在與巴士公司跟進情況後，向委員會匯報結果。他繼而宣布結束討論此議項。

**議程十二：運輸署/路政署正在施工中或準備於短期內施工的主要交通改善工程項目及時間表(截至 10 年 10 月)
(油尖旺交通運輸委員會第 77/2010 號文件)**

167. 蔡少峰副主席歡迎路政署區域工程師/旺角鄭嫻嫻女士。

168. 鄭嫻嫻女士簡介文件內容。她期望未來路政署以傳閱文件形式，向委員會報告交通改善工程項目的最新進展。

169. 蔡少峰副主席重申委員和市民要求保留中匯街舊石梯。

170. 陳錫明先生要求部門在擴闊豉油街行人路時，一併擴闊豉油街與花園街交界(近新寶戲院)的部分行人路。

171. 陳文佑議員要求委員會建議部門不要封閉中匯街舊石梯。他認為同時開放新舊兩條石梯，會更方便居民，林浩揚議員亦表贊同。此外，林浩揚議員建議委員會決定此後同類的工程匯報應以討論文件抑或資料文件的形式提呈委員會審閱。

172. 李祖賢先生回應時表示，運輸署並非堅持封閉中匯街舊石梯，但必須考慮是否有實際需要去維持重覆的設施。署方會於新石梯建成後對舊石梯的使用率進行統計，再考慮是否關閉該石梯。就擴闊豉油街近花園街轉角處的建議，他指出部份投訴主要針對該段豉油街有商舖佔用行人路範圍，並建議有關部門先就此進行調查及執法。

173. 蔡少峰副主席稱委員會達成共識，要求部門保留中匯街舊石梯。他另請委員討論此後同類工程匯報文件應以何種形式提呈委員會審閱。

174. 楊子熙議員認為此類文件可安排在會前送交委員備閱，如委員對文件內容有意見或認為有需要在會上討論該文件，可要求秘書處安排在「其他事項」下討論有關文件。

175. 鍾港武議員認為此類工程匯報應視作獨立議項處理，但委員會只需商議委員認為文件中有需要討論的部分。

176. 蔡少峰副主席總結時表示，委員會達成共識，決定以後此類工程匯報文件應作獨立議程處理，委員可就文件所列的工程事項提出商議。他繼而宣布結束討論此議項。

議程十三：擬議的甘芳街延伸部分道路工程計劃(補充資料) (油尖旺交通運輸委員會第 78/2010 號文件)

177. 蔡少峰副主席歡迎規劃署高級城市規劃師/油尖旺蘇震國先生，以及運輸署工程師/旺角及油麻地李祖賢先生。

178. 李祖賢先生簡介文件內容。他提及委員在上次會議欲知甘芳街延伸部分交通改善工程的詳情。他表示根據運輸署的初步規劃及因應各委員所提出的意見，甘芳街與登打士街交界處會加設交通燈、行人過路處和欄杆等，以維持交通秩序。至於甘芳街與登打士街接通後的行車方向問題，該署原則上認為單向從南至北或從北至南的行車方向皆屬可行，但就現有的交通網絡設定而言，從南至北的行車方向在規劃上可能較為理想。運輸署會以開放態度考慮委員的意見。

179. 鍾港武議員重申反對甘芳街工程計劃。他表示在規劃中的登打士街酒店項目落成後，預計會有大量車輛在登打士街附近進出酒店範圍，但運輸署沒有交代酒店項目內車輛出入口的位置。他擔心甘芳街和登打士街貫通後，會進一步加重該處的交通負荷，對途人的安全構成更大威脅。

180. 陳錫明先生贊同鍾港武議員的意見。他表示甘芳街與登打士街貫通後，如採取從南至北的行車走向，他建議東安街的車輛只可右轉進入登打士街，不可直接駛入甘芳街。

181. 崔健文先生認為在甘芳街工程計劃下，車輛可從登打士街左轉入甘芳街，再右轉往豉油街，通往新填地街或上海街方向，有助疏導登打士街的交通。他亦贊同甘芳街採取從南至北行的行車方向，以及東安街的車輛不可直接駛入甘芳街。

182. 楊子熙議員質疑貫通甘芳街與登打士街後，能否有效疏導登打士街的交通。他另請運輸署進一步解釋建議打通甘芳街的理據。

183. 李祖賢先生回應時表示，運輸署認為打通甘芳街可直接改善有關盡頭路所衍生的道路安全問題，方便大型車輛離開甘芳街。他補充，有關一項登打士街的酒店發展在內部將設有車輛上落客處，以免有關車輛佔用路面；車輛出入口的設置則是必然的發展安排。該酒店發展項目的規劃將設定車輛從甘芳街進入酒店，而出口則設於登打士街 7 號附近。相對於將車輛出入口同設在登打士街的選擇而言，此安排有助分隔進出酒店的車流，減少車輛爭用登打士街路面。此外，他認為禁止車輛直接從東安街駛入甘芳街，並在甘芳街採取自北向南的行車方向，亦是可行方案。

184. 蘇震國先生表示，建議的甘芳街延伸部分是符合分區計劃大綱圖的規劃意向而擬建的酒店/住宅混合項目，對附近的交通影響已減至最低。此計劃實為一折衷方案，有助區域發展和改善交通狀況。他補充發展商在與運輸署商討後，已修訂原來的行車方案，以免同時間有過多車輛往登打士街進出規劃中的酒店。有關的發展商亦承諾會擴闊登打士街的行人路，方便途人。

(陳少棠議員和黃舒明議員於晚上 7 時離席。)

185. 陳文佑議員稱既然城市規劃委員會(“城規會”)已批准擬建的酒店項目，委員會無需再討論該項目的事宜。

186. 崔健文先生重申支持打通甘芳街，並禁止東安街的車輛直接駛入甘芳街。

187. 蔡少峰副主席對打通甘芳街有助疏導交通的說法表示質疑。

188. 蘇震國先生回應說，城規會已批准擬建的酒店/住宅混合項目，他亦相信發展商將會進行有關發展項目。他指出根據交通評估，登打士街附近的道路網能吸納該發展項目帶來的交通流量，規劃署亦認為該項目能促使發展商把登打士街 17 至 21 號交回政府，為打通甘芳街提供契機。他表示城規會在審批該項目時，已考慮市民的意見，而發展商亦會採取適當措施，改善附近的環境。

189. 陳錫明先生表示，如酒店項目的規劃已成定局，他認為由北至南的行車方向較為合適。他另建議把甘芳街轉入登打士街的一段路由規劃中的雙線行車安排改為單線行車。

190. 蔡少峰副主席希望各相關部門考慮委員會的意見。委員沒有其他意見，他宣布結束討論此議項。

議程十四：其他事項

191. 秘書處沒有收到委員提出其他討論事項，蔡少峰副主席宣布散會，會議於晚上 7 時 15 分結束，下次會議訂於 2011 年 1 月 6 日下午 2 時 30 分舉行。

油尖旺區議會秘書處
2010 年 11 月

2008 至 2011 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會
於 2010 年 9 月 9 日舉行的第十六次會議
會議記錄草擬本的修訂建議

附件一

第 91 段：

把 “孔昭華議員闡述……。他感謝九龍站附近屋苑的業主代表旁聽會議，並批評港鐵公司沒有負起社會責任，美化九龍機鐵站運輸交匯處(“交匯處”)。”

修訂為 “孔昭華議員闡述……。他感謝九龍站屋苑業戶旁聽會議，並謂他們是一群沉默的中產人仕，放下繁重的工作，首次在此舉牌表達怨氣。他同時遞交漾日居及擎天半島業委會的函件，指出的問題反映九龍站上千業戶多年來的無奈及憤慨心聲，並批評港鐵沒有負起社會責任。他要求將漾日居及擎天半島業委會的信件納入會議記錄附件。”

第 115 段：

把 “孔昭華議員反駁……，指交匯處內的石躉依舊按臨時工程的規格擺放，而且該處隨地垃圾。他批評港鐵公司和部門權責不清，……。”

修訂為 “孔昭華議員反駁……，指交匯處內的石躉和樁柱多年依舊是臨時工程模樣，而且該處隨地垃圾和雙黃線違例泊車嚴重。相關問題在兩個大型屋苑業委會函都寫得很清楚，他不滿港鐵迴避問題，並質疑政府局長和常秘在港鐵董事局有否做好監察？他批評港鐵和部門在有關問題上權責不清，……。”

第 137 段：

把 “孔昭華議員批評……，又認為港鐵公司在提供轉乘優惠方面，不應設定年期。”

修訂為 “孔昭華議員批評……，又認為港鐵在提供長者乘車優惠不應逐年審批，有關優惠不應設定年期。”

第 178 至 179 段之間：

把 “(鍾港武議員和孔昭華議員於下午 7 時 25 分離席。)”

修訂為 “(鍾港武議員於下午 7 時 25 分離席。)”

香港特別行政區政府

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

發展局



香港花園道美利大廈九樓

Development Bureau
9/F, Murray Building
Garden Road, Hong Kong

電話 Tel: 2848 6245

傳真 Fax: 2868 4530

本局檔號 Our Ref. DEVB(PL-P)50/31/06

來函檔號 Your Ref. HAD YTMDC /13- 30/2/1 Pt

附件二
油尖旺交通運輸委員會第 54 / 2010 號文件

22 October 2010

Yau Tsim Mong District Council
4/F, Mongkok Government Offices,
30 Luen Wan Street,
Kowloon

(Attn : Miss Daiana Wong,)

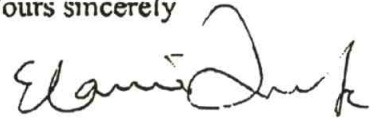
Miss Wong

Invitation to Attend the 17th Meeting of the Traffic and Transport Committee (TTC)
of the Yau Tsim Mong District Council

Thank you for your invitation to the captioned meeting.

Since the paper submitted is about an issue that falls under the purview of Transport and Housing Bureau, please be advised that Development Bureau would not be attending the captioned meeting.

Yours sincerely

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Elânia LUK'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'E' and 'L'.

(Miss Elânia LUK)

for Secretary for Development

機電工程署 EMSD

香港特別行政區政府 機電工程署
香港九龍啟成街3號

Electrical and Mechanical Services Department
Government of the Hong Kong Special Administrative Region
3 Kai Shing Street, Kowloon, Hong Kong
www.emsd.gov.hk

Our reference 本署檔號: EMSD GRA/1-145/94 Pt. 2

Your reference 來函檔號: HAD YTMDC/13-30/2/1 Pt. 39

Telephone 電話號碼: 2808 3633

Facsimile 圖文傳真: 2882 5132

By Fax 2722 7696

附件三

油尖旺交通運輸委員會第 72 / 2010 號文件

20 October 2010

Ms. Daiana WONG
Secretary, TTC of the YTMDC
4/F Mong Kok Government Offices
30 Luen Wan Street
Kowloon

Dear Ms WONG

Invitation to Attend the 17th Meeting of the Traffic and Transport Committee (TTC) of the Yau Tsim Mong District Council

I refer to your letter of 20 October 2010.

Please be advised that the matter is outside the purview of the Department. As such, we have no comment to offer. Moreover, we are not going to attend the meeting on 4 November 2010.

Yours sincerely,



(Richard CHAN)
for Director of Electrical and Mechanical Services



ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT 建築署

QUEENSWAY GOVERNMENT OFFICES, 66 QUEENSWAY, HONG KONG. 香港金鐘道六十六號金鐘道政府合署

來函檔案：HAD YTMD/13-30/2/1 Pt. 39

本函檔案：ASD/PMB3/91200/GEN

電話：2867 3877

圖文傳真：2523 4693

附件四

油尖旺交通運輸委員會第 72 / 2010 號文件

致：孔昭華、關秀玲
油尖旺區議會
交通運輸委員會

孔議員、關議員：

第十七次油尖旺交通運輸委員會

關注高鐵九龍總站工地大型吊臂機高空作業對市民構成潛在危險

本署於十月廿一日收到你的來函。

有關高鐵九龍總站工程不屬本署的工作範疇，本署將不會派員出席該會議，相信路政署會在這工程上回應及解答貴區議會的查詢。

李鴻威

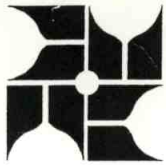
工程策劃總監

(李鴻威)

2010年10月22日

副本送：路政署 陳福耀高級工程師

(傳真：2187 2243)



油尖旺區議會

YAU TSIM MONG DISTRICT COUNCIL

檔號 : () in HAD YTMDC13-30/2/1 Pt.
電話 : 2399 2567
傳真 : 2722 7696

郵寄及傳真

(傳真號碼 : 2136 8016)

中環花園道
美利大廈 16 樓
運輸及房屋局局長
鄭汝樺太平紳士
(經辦人 : 區子君女士)

附件五

鄭局長 :

關注高鐵九龍總站工地大型吊臂機
高空作業對市民構成潛在危險

在油尖旺區議會轄下交通運輸委員會 2010 年 11 月 4 日第十七次會議上，委員通過動議，要求運輸及房屋局責成香港鐵路有限公司(港鐵公司)於高鐵西九龍總站地盤周邊提供有穩固上蓋的行人通道，以保障途人安全。

特此致函貴局及相關部門，盼能責成港鐵公司加設上述設施，確保公眾出入安全。

油尖旺區議會
交通運輸委員會主席
侯永昌

副本送：見分發名單

2010 年 11 月 18 日

分發名單：

勞工處高級分區職業安全主任(行動科)(綜合服務)

余耀光先生

(傳真：2498 1074)

建築署工程策劃總監/3 李鴻威先生

(傳真：2523 4693)

機電工程署技術秘書陳志偉先生

(傳真：2882 5132)

路政署區域工程師/旺角 鄭嫻嫻女士

(傳真：2758 3394)

香港鐵路有限公司高級統籌工程師馮偉聰先生

(傳真：2145 4389)

強烈要求港鐵制訂完善應變措施應對突發事故發生

本文件旨在回應油尖旺區議員，楊子熙先生，鍾港武先生，陳少棠先生，葉傲冬先生，孔昭華先生，關秀玲女士及蔡少峰先生就有關上述議題，向運輸署查詢有關的資料。

本署現附上運輸及房屋局向立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會就港鐵公司荃灣綫於 2010 年 10 月 21 日的服務受阻事故所提交的文件，以供參考。

運輸署
2010 年 11 月

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

2010年10月21日港鐵荃灣綫服務受阻

目的

本文件旨在就港鐵荃灣綫一列列車的電力供應發生故障，導致油麻地站發生架空電纜折斷，令油麻地至佐敦站列車服務暫停三小時提供資料。

2. 上述列車服務暫停為乘客帶來的不便，香港鐵路有限公司(港鐵公司)謹致以衷心歉意。就事故的起因，港鐵公司已經作出詳細技術調查，找出改善的地方，避免事故再次發生。港鐵公司亦了解事故當日在油麻地站外緊急接駁巴士登車位置出現乘客擠擁的情況，以及乘客就列車服務受阻情況、臨時車務安排，其他交通安排資訊方面所提供的意見。港鐵公司已認真檢討應變措施，並制訂多方面的改善措施。

事故

3. 2010年10月21日早上6時46分，太子至油麻地站之間，往中環方向的一段架空電纜(642段)的直流電斷路器跳擊，導致供應予列車的電力中斷。當時，剛離開旺角站的T48列車失去電力供應，但仍可倚靠本身的動力進入油麻地站，停泊在月台。T48列車車長向車務控制中心報告，他聽到列車車頂有聲響，並從隧道的牆身反射看見有閃光。當時列車上的電腦亦顯示列車供電系統出現故障。T48列車全部乘客被安排離開車廂，令列車可返回車廠接受檢查。

4. 早上6時47分，供應另一段往中環方向—即太子與長沙灣站之間的一段(641段)架空電纜直流電斷路器亦同樣出現跳擊。T49列車當時正前往太子站。列車車長報告，他聽到聲響，並看見前面的隧道有閃光，然而，列車並沒有顯示出現故障。



5. 雖然車務控制中心能恢復太子至長沙灣站之間(641 段)的電力供應，但油麻地至太子站之間(642 段)的電力供應仍未能恢復。油麻地站職員被安排前往現場視察，其後報告 T48 列車第二卡車車頂上的架空電纜折斷。

6. 早上 7 時 03 分，車務控制中心發出「重大事故」警報，並於早上 7 時 06 分通知運輸署。控制中心於早上 7 時 13 分發出服務延誤的通告(紅色警報)，要求其他公共交通機構提供協助，加強服務。

7. 事故期間，油麻地至佐敦站之間的列車服務暫停，而荃灣綫的服務維持在兩個路段：

- (i) 荃灣至油麻地站之間的服務維持每四分鐘一班。
- (ii) 佐敦至中環站之間的服務維持每六分鐘一班。

8. 港鐵公司亦安排緊急接駁巴士，行走油麻地至尖沙咀站，並建議乘客使用其他鐵路綫前往目的地，或改用其他公共交通工具。

9. 平日早上七時至十時之間，有約 100,000 名乘客途經受影響的鐵路路段。港鐵公司估計於 10 月 21 日，約 70,000 名乘客在知悉列車服務受阻後，可能已經使用其他公共交通工具，或重新安排他們的行程，在較後時間才乘車，因為根據港鐵公司的乘客數字，在事故期間，鐵路客量減少了約 70,000。相應地，東涌綫及將軍澳綫過海段增加約 25,000 乘客，另外有 6,000 乘客使用緊急接駁巴士。

10. 港鐵公司即時安排維修工程人員為架空電纜進行搶修。早上 9 時 57 分，列車服務恢復正常，較預期提早一小時。

11. 事故後，港鐵公司進行詳細技術調查，以了解架空電纜折斷的成因，及檢討事發時的應變安排，以找出可改善的地方。

架空電纜折斷成因

12. 技術調查結果顯示，事故是由以下兩個主要的成因造成：

- (i) T48 列車的斷路器未能正常運作。
- (ii) T48 的集電弓在按動後並沒有降下。

上述任何一個單一因素，並不會造成架空電纜折斷。事實上，根據鐵路系統的安全防護(fail-safe)保障設計，架空電纜的直流電斷路器當日發揮

了它的功能，遇到上述情況即時跳掣。設備發生故障，然而事件並不對乘客安全構成影響。

13. 事故初期，T48 列車上的一個牽引摩打出現短路，導致過量的電流供應給列車的供電系統。然而列車上的車載斷路器未能發揮功能，切斷電流。作為第二重防護綫，架空電纜的直流電斷路器探測到有不尋常的高電流，即時跳掣，切斷油麻地至太子站的電力供應。

14. 按照既定程序，當直流電斷路器跳掣，列車在該受影響的路段出現故障，車務控制中心會指示列車車長降下列車的集電弓，令列車與架空電纜完全分隔，才重新嘗試接上電源，恢復供電。根據記錄，車務控制中心曾經要求 T48 列車車長將集電弓降下，而車長亦確定已經按動控制集電弓降下的按鈕。車務控制中心曾兩次嘗試在受影響供電區重新接上電源，但未能成功。其後，調查發現，T48 列車的集電弓未有降下，並在嘗試重新接上電源時，仍然觸及架空電纜。該集電弓組件，包括駕駛室內的控制按鈕，經檢查及測試後，證實運作正常。公司亦重演事發情況，嘗試將集電弓降下，惟未能確立有任何故障，導致集電弓未能降下。

15. 在每一次嘗試重新接上電源時，架空電纜會有高電流通過。高電流透過集電弓與架空電纜的接觸點，將電力引進 T48 列車，再次令供電區的電力短路，致直流電斷路器跳掣。

16. 在較早前 T49 列車進入太子站時，其集電弓將兩個架空電纜供電區連接。其車頂上的第一及第二支集電弓由有電力供應的 641 段進入無電力供應的 642 段，因而將更多高電流經架空電纜引進 T48 列車，直至 641 段的直流電斷路器探測到不尋常的電流而跳掣，令情況惡化。

17. 強大的電流及重複短路情況所產生的大量熱能，最終導致架空電纜因過熱而折斷。

技術措施及改善工作

18. 港鐵公司已設立一套完善的維修制度，確保其鐵路資產維持良好狀態，包括定期進行檢查、測試，以及為不同的系統及設備進行維修。

19. 港鐵公司平均每 23 日為牽引摩打及其他組件、電纜及絕緣體進行檢查，平均每 45 日為車載斷路器的組件進行檢查及測試，當中包括人手操作測試。而列車的集電弓亦會於每天投入服務前通過功能測試，並平均每 45 日為集電弓進行清潔、檢查及測試。

改善措施	預計完成日期
<p>(i) 提升維修</p> <p>事故後，港鐵公司已為全綫同類型的牽引摩打、斷路器及集電弓進行檢查，證實全部設備正常。然而，港鐵公司將會提升維修程序，為斷路器及集電弓增加檢查次數至平均每 23 日一次。</p>	即時生效
<p>(ii) 要求供應商進行調查</p> <p>港鐵公司已指示牽引摩打及斷路器供應商調查及確立牽引摩打短路及斷路器出現故障，未能停止電流的成因；同時亦要求供應商提出改善建議。</p>	2011 年第一季
<p>(iii) 在駕駛室引入顯示器</p> <p>由於未能確立曾經出現任何技術故障，導致 T48 列車集電弓未能按要求降下，因此港鐵公司計劃在駕駛室裝上一個顯示器，讓車長可以確定是否已成功將集電弓降下。</p> <p>在顯示器未設計及裝設完成前，港鐵公司會實施一項臨時措施，每當要求車長降下列車的集電弓時，車長需要重複按集電弓的控制按鈕兩次。</p>	<p>將於 2011 年第二季推出</p> <p>即時生效</p>

事故處理

20. 港鐵公司設有應變計劃，應付列車服務延誤及嚴重受阻的情況。在這次事故發生期間，公司採取了以下的措施。

港鐵網絡外的資訊發放

21. 得悉架空電纜折斷後，車務控制中心預計維修工作需要最少四小時，因此通知運輸署及機電工程署有關情況以及向它們提供事故發展的訊息。

22. 車務控制中心發出服務延誤通知(即紅色警報)，通知其他公共交通機構，要求他們提供協助，於受影響地區加強服務。

23. 港鐵公司亦通知傳媒及更新最新資訊，讓他們能發放有關服務暫停的資訊及臨時服務安排的資料予仍未出門的市民，協助他們作出其他交通安排。

港鐵網絡內發放的資訊及為乘客提供的協助

24. 港鐵公司透過中央廣播，通知已經身處在港鐵網絡內的乘客，有關服務暫停、臨時列車服務安排，以及有關緊急接駁巴士的資訊，同時建議乘客可使用其他鐵路綫及其他公共交通工具。

25. 個別車站及列車除了有中央廣播外，亦有就個別情況作出廣播，建議乘客使用其他鐵路綫，以避免前往受影響地區。例如，荃灣綫車站的廣播建議乘客使用東涌綫過海，而觀塘綫車站的廣播，則建議乘客使用將軍澳綫過海。

26. 在油麻地及尖沙咀站，車站廣播通知乘客可使用緊急接駁巴士。車站職員亦指示乘客使用指定的出口前往緊急接駁巴士站的登車位置。

27. 所有鐵路綫的車站均張貼通告，通知乘客有關列車服務暫停及臨時服務安排。車站的電子乘客資訊顯示屏及列車上的電子資訊顯示系統，亦有顯示有關的訊息。港鐵熱綫亦提供預錄的訊息，讓致電港鐵熱綫的乘客，能立即取得有關列車服務受阻的資訊。

緊急接駁巴士安排

28. 港鐵公司與政府相關部門共同為港鐵網絡制定一個緊急接駁巴士調配機制。至於調派緊急接駁巴士的數目及規模，則視乎每宗事故的嚴重性而有所不同。

29. 在這次事故發生期間，港鐵公司安排緊急接駁巴士接載受影響的乘客來往油麻地及尖沙咀站，途經佐敦站。

30. 根據既定的應變計劃，油麻地站的緊急接駁巴士上車位置設於彌敦道 559 號。警方考慮到 10 月 21 日緊急接駁巴士投入運作後彌敦道的交通情況，要求將接駁巴士站上車位置遷移至咸美頓街，港鐵公司相應作出配合。因此，排隊、登車及落車的安排亦需要作出調整。

31. 車務控制中心在早上 7 時 07 分啟動了緊急接駁巴士調配計劃。首部接駁巴士於早上 7 時 53 分由尖沙咀站開出，而最後一班巴士於早上 10 時 20 分於油麻地站開出，期間，共調配了 72 部緊急接駁巴士，行走 156 班車，服務約六千名乘客。

車站人流管理

32. 事發期間，多個車站因應個別情況作出人流管理措施。
33. 港鐵公司啓動人力支援機制，增派 115 名職員到油麻地、尖沙咀及各個主要轉車站爲乘客提供協助。
34. 同時，在油麻地及尖沙咀站，公司增派職員安排設立緊急接駁巴士的上落位，及安排巴士開出及停站事宜。
35. 個別車站亦密切監察進入車站的乘客人流情況。在有需要時，車站關閉了入閘機，以減慢進入車站付款區及列車的人流。
36. 同時，在受影響車站，出閘機亦作出調校，不扣除使用八達通卡乘客的車資，而持單程車票的乘客亦可取回車票，以便退回車資；而有關車站亦作出相關廣播，通知乘客有關安排。

事故處理方面的改善措施

37. 透過一個完善的維修制度，港鐵公司致力爲香港市民提供高度可靠的鐵路服務。然而，鐵路是一個複雜的系統，有可能發生事故導致列車服務受阻。在服務受阻的情況下，唯一實際可行的方法是協助乘客使用港鐵其他路綫，及轉用其他交通工具。接駁巴士的運載能力並不能代替鐵路的運載能力，而只能用作支援其他交通工具。因此，與受影響的乘客、政府部門及其他交通工具營辦商溝通，是把不便減至最少的重要工作。
38. 港鐵公司對於每宗鐵路服務受阻事故，均認真處理。就十月二十一日的事務，公司除了進行技術研究，找出事故原因以避免事故再次發生外，亦已檢討事故期間的應變安排，並確立下列的改善措施。

與運輸署的溝通

39. 港鐵公司在第一次直流電斷路器跳掣後的 20 分鐘才通知運輸署。有關做法未能達至既定的做法，即是事故會導致列車服務受阻 8 分鐘或以上時，需要作出通知。
40. 檢討後發現，起初，車務控制中心職員相信只是有一部列車發生故障，而從過往經驗，這事故導致的延誤會少於 8 分鐘。由於所有相關的車務控制中心員工集中在處理事務，故即使事故超過了 8 分鐘，仍然

未通知運輸署。另一個造成未能及早通知運輸署的原因，是因為在晚上 11 時 30 分後及早上 7 時前，車務控制中心內的通訊控制中心當值小組人數較少。其後，當架空電纜折斷，服務需要暫停時，車務控制中心便通知運輸署。

改善措施	預計完成日期
(i) 由即時起，通訊控制中心會於全日列車運作的時間，全面提供足夠的人手。	已完成
(ii) 會指派特定的職員專責在列車服務受阻期間，確保與有關政府部門溝通。	已完成

與乘客溝通

41. 由於在事故發生期間，事態轉變迅速，在港鐵網絡內向乘客發放的資訊，並未夠清晰及完整。部分乘客指出，他們所收到的資訊，並不足夠協助他們去計劃他們的行程。

改善措施	預計完成日期
(i) 車站特別應變安排 每個車站將會檢討如何處理列車服務受阻的事故，包括緊急接駁巴士安排、人手安排、人流控制，以及在不同情況下的其他交通工具資料。按檢討的結果，修訂每一個車站的應變計劃。	2010 年年底
(ii) 數碼無綫電系統 港鐵公司計劃採用新科技，裝設新的數碼無綫電通訊系統，提升控制中心與車站職員的溝通，確保職員能取得最新列車服務資料，公司會加快這方面的工作。	由 2011 年年中陸續推出
(iii) 新的乘客資訊發放系統 港鐵公司將會在全綫引入一個數碼通告系統，以一個清晰易見的方式，迅速提供最新資訊。該系統將會率先在轉綫站推行。	由 2011 年年中陸續推出
(iv) 大型資訊顯示屏 在車站裝設大型的顯示屏，以清晰易見的方式，提供每個車站的其他交通服務資訊。	2011 年第四季

<p>(v) 全面檢討廣播資訊 就作出廣播所需的準備及其後的廣播工作，公司會作全面檢討，以確保向乘客提供的資訊是迅速及準確。</p>	2011 年第一季
<p>(vi) 提升員工培訓 港鐵公司會提升車務控制中心及車站職員的培訓，令他們能夠作出以客為先的廣播訊息。</p>	持續進行

港鐵站內外的人流管理

42. 在事故期間，由其他車站調配到現場的支援人員或未很熟悉事故車站周遭的環境，影響他們為乘客提供協助的能力。

改善措施	預計完成日期
<p>(i) 顧客服務應變隊 港鐵公司會成立專責顧客服務應變隊，成員將在事故期間被調配到車站及緊急接駁巴士站為乘客提供協助。成員亦會就服務受阻期間的應變安排及乘客的要求，接受特別訓練。同時，他們亦會接受顧客溝通技巧訓練，俾能有效與乘客溝通。</p>	2011 年第一季
<p>(ii) 路面人流管理 由於在事故期間，會有很多乘客離開車站，前往路面。因此，港鐵公司能掌握車站外的情況是十分重要的。港鐵公司會安排職員在路面監察，以及向車務控制中心及/或車站控制室匯報路面情況，以確保能與有關的部門如警方，作出更有效的協調，提供更有效的人流管理。</p>	2010 年年底
<p>(iv) 特製提示卡 為幫助支援人員到車站為乘客提供適時協助，公司會製作特別的提示卡，內載事故期間所需的資訊，例如緊急接駁巴士站的位置，以及前往緊急接駁巴士的指定出口。</p>	2010 年 11 月

緊急接駁巴士安排

43. 由於為油麻地站乘客提供緊急接駁巴士服務而設在彌敦道的上落客位置，對路面的交通情況造成不良影響，所以警方要求接駁巴士的上客位遷移至咸美頓街，方便緊急接駁巴士的運作及減少對其他道路使用者的影響。

44. 按緊急接駁巴士的調配計劃，一般有兩名港鐵職員安排上落車的位置及乘客排隊，以及與緊急接駁巴士營辦商協調，及指示巴士到站和開出。在啟動了支援人手的機制後，港鐵公司調派了額外的職員，在油麻地站的上客位置協助乘客。公司同意可以在這方面增配更多資源。

改善措施	預計完成日期
(i) 改善緊急接駁巴士調配計劃 港鐵公司會與政府有關部門一同檢討現時的緊急接駁巴士調配計劃，包括上落客點，商討今次事故安排所遇到的問題及訂出改善方案。	檢討已展開
(ii) 與相關部門進行演習 在定期與警方及其他緊急救援部門的演習中，加入緊急接駁巴士的調配安排，以測試港鐵與其他部門在實施巴士調配計劃時的效率及協調。	持續進行
(iii) 調配更多資源 港鐵公司會安排更多已受加強訓練、主要來自顧客服務應變隊的員工在緊急接駁巴士的上客點當值，協助管理人流，及為乘客提供協助。	2011 年第一季
(iv) 改善指示牌 港鐵公司會改善在站內及路面的指示牌，更清晰指示乘客往緊急接駁巴士的上客點。	2011 年第二季

總結

45. 港鐵公司明白市民對 2010 年 10 月 21 日荃灣綫列車服務受阻的關注，並為乘客帶來的不便致以衷心歉意，亦感謝當日受影響乘客的忍耐及體諒。

46. 港鐵公司感謝公眾理解列車服務間中會有延誤。除了本文件所提出的改善措施外，港鐵公司承諾會繼續尋求不斷改善，將服務受阻對乘客帶來的不便盡量減低，並會繼續為香港市民提供安全、可靠及有效率的集體運輸服務。

港鐵公司
2010年11月

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

港鐵荃灣綫 2010 年 10 月 21 日服務受阻事故

立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會要求政府當局就香港鐵路有限公司(港鐵公司)荃灣綫於2010年10月21日的服務受阻事故提交文件。港鐵公司提交的文件(載於附件)載列了事故的成因和港鐵公司所採取的應變措施。本文件交代政府當局對於港鐵公司處理有關事故的評估，以及政府當局的跟進行動。

事故

2. 事故是由於荃灣綫往中環方向的油麻地站二號月台的架空電纜折斷，因此來往油麻地站至佐敦站的列車服務暫停。架空電纜折斷由多個獨立成因組合而成。

3. 首先是列車上的牽引摩打發生故障而產生短路，令強大的短路直流電流從架空電纜流過列車上的集電弓及列車上的車載斷路器(牽引摩打的首要保護裝置)。

4. 第二是車載斷路器未能截斷強大的短路直流電流。因此，太子至油麻地站之間的架空電纜保護系統發揮作用並中斷電力供應。

5. 第三，當肇事列車停泊在油麻地站後，儘管該段架空電纜的電力供應已被中斷，當後面的列車經過兩個相連的架空電纜區段時，長沙灣至太子段架空電纜的強大電流被間竭引導至發生事故的架空電纜段。當後面的列車的兩個集電弓經過該兩區段時，重複而強大的短路直流電流的熱力逐漸令到電纜過熱。

6. 第四，在車務控制中心試圖恢復受影響區域的電力供應令列車正常運作時，肇事列車上的集電弓並未成功按既定程序降下，因而令兩次恢復供電的嘗試均未能奏效，最終令到有關架空電纜不能承受重複的強大短路直流電流所產生的熱力而折斷。

7. 經過港鐵公司的搶修後，列車服務於上午 9 時 57 分起恢復全綫行駛。考慮到服務受阻的規模及時間，當局認為是次事故嚴重。事故發生後，機電工程署已指令港鐵公司詳細檢查全綫同類型的集電弓、牽引摩打和斷路器。港鐵公司已完成檢查，並無發現不正常情況。

8. 事故令荃灣綫改為以兩個路段方式提供服務，即列車分別來往荃灣站至油麻地站(每四分鐘一班)，以及來往佐敦站至中環站(每六分鐘一班)。港鐵公司已在列車、荃灣綫各站和其他鐵路綫作出廣播，通知乘客有關的列車服務改動。

9. 港鐵公司已按照既定的應變安排，調動緊急接駁巴士填補未能提供的服務，接載乘客往來油麻地站至尖沙咀站，途經佐敦站。在尖沙咀站外面的彌敦道的緊急接駁巴士服務由上午 7 時 53 分展開。油麻地站的緊急接駁巴士於上午 8 時 10 分展開服務。港鐵公司表示，在事故期間額外增派約 115 名員工支援油麻地站和在事故期間受影響的車站，包括主要的轉車站。

10. 運輸署緊急事故交通協調中心接獲港鐵公司就事故的通報後，立即知會其他公共交通營辦商，要求提供輔助的替代交通服務，並告知各海底隧道公司可能因額外的車次造成交通流量的增加。運輸署亦透過電台，呼籲乘客考慮使用東涌綫或將軍澳綫或其他公共交通工具過海，並建議擬乘搭荃灣綫的乘客在美孚站轉車，改乘西鐵綫前往尖沙咀。

11. 緊急接駁巴士的服務維持至上午 10 時 20 分。港鐵公司共調派 72 部巴士，開出 156 班次，共接載約 6,000 名乘客。

對乘客的影響

12. 港鐵公司表示，約 100,000 名乘客受今次事故影響，他們都是平日上午 7 時至 10 時乘搭港鐵列車往來彌敦道走廊的乘客。由於事故在工作天的繁忙時間發生，荃灣綫大批前往尖沙咀和中環的乘客在列車到達油麻地站時無法繼續行程，一些乘客可能已避免使用荃灣綫，而有些須轉乘港鐵公司的緊急接駁巴士或改用其他公共交通服務。雖然港鐵公司已按預定的應變計劃作出安排，但向受阻乘客傳遞信息時產生混淆，而乘客在咸美頓街登上緊急接駁巴士時亦出現混亂。

主要關注的事宜

13. 除了因事故受延誤外，乘客最不滿意的是(a)港鐵公司未有就有限度的列車服務和緊急接駁巴士的運作提供清晰明確的資訊；及(b)在油麻地站安排乘客乘坐緊急接駁巴士時欠缺有效的人羣管制措施。市民強烈要求港鐵公司檢討其應變計劃的實施，就發放資訊予受影響乘客方面作出改善，以及在處理事故期間增派人手。

政府的評估

14. 鑑於有關事故發生在早上繁忙時段引致長時間延誤，以及對眾多鐵路乘客造成影響，政府認為這次事故十分重大和嚴重。

15. 事故的初步檢討顯示，雖然港鐵公司大致上已依循有關的應變程序，但有幾個明顯不足之處，包括：

- (a) 警報機制—港鐵公司於第一個斷路器跳掣後 20 分鐘(即上午 7 時 06 分)才通知運輸署緊急事故交通協調中心。有關通報應在事故發生後 8 分鐘內(即上午 6 時 54 分)作出。港鐵公司的解釋載於港鐵公司提交的文件(載於附件)第 40 段。
- (b) 緊急接駁巴士的運作—應作更好的安排，以便緊急接駁巴士更早到達，及在指定的地點讓乘客更有秩序地登車；緊急接駁巴士的路綫和運作須作檢討，以提高運作效率、減少對乘客帶來的延誤和避免對其他道路使用者帶來不便。
- (c) 與公眾的溝通—必須及時發放明確和全面的資訊，以告知乘客有關事故的情況、事故對列車服務的影響及應變措施，令乘客能計劃如何繼續行程，包括使用其他公共交通服務。另外，視乎搶修的進展，提供更新的資料，使受影響的乘客能根據這些資料就其行程作出決定。

- (d) 員工的應變準備—車站職員理應更熟悉應變計劃，定期進行演習及有足夠裝備去執行應變計劃；港鐵公司應隨時準備足夠人手，以便可動員到車站及路面引導乘客和控制人羣。

16. 機電工程署同意港鐵公司之初步調查結果。今次架空電纜的供電保護系統運作是有效的，但牽引摩打和相關電流斷路器的故障原因有待進一步確實。在有進一步調查結果前，機電工程署已要求港鐵公司採取必要行動，加強列車上的集電弓、牽引摩打和電流斷路器的維修工作。

與港鐵公司的跟進行動

17. 就此事故的原因，機電工程署已多次與港鐵公司磋商，及到現場調查架空電纜和列車上的各項設備。機電工程署亦已和港鐵公司跟進各項改善方案。港鐵公司已要求牽引摩打及斷路器的供應商作深入調查以確定故障原因及作出改善建議。此外，在完成落實供應商建議的改善措施之前，港鐵公司會即時加強有關集電弓和車載斷路器的檢查及維修次數。港鐵公司亦會在駕駛室加裝顯示器以協助車長確定集電弓是否已成功降下。在這項改善措施完成之前，港鐵公司已要求車長在執行降低集電弓指令時，必須重復按下集電弓的控制按鈕兩次。

18. 運輸及房屋局及運輸署與港鐵公司就有關事故發生期間所實行的服務應變安排進行檢討，以及討論所需的改善措施，以防止類似問題再次發生。港鐵公司承諾實行以下改善措施：

- (a) 警報機制—加強車務控制中心的內部運作程序，以確保當有任何影響列車服務的事故時，必須根據既定機制向運輸署發出適時的通報及發出適當的「警報」。
- (b) 緊急接駁巴士的運作及個別車站特定的應變安排—就緊急接駁巴士的路綫及上落客地點與運輸署和警方進行全面檢討，以提高緊急接駁巴士的有效運作、調派更多職員以協助登車地點的人羣控制及排隊安排；改善車站內和連接路面的指示標誌，就緊急接駁巴士的

登車地點給乘客更清晰的指引；定期進行實際調動緊急接駁巴士的演習和演練。每個車站應制定該車站特定的應變措施，以便在列車服務嚴重受阻的各種不同情況下使用。

- (c) 與公眾的溝通－借助額外的設備如數碼資訊柱和巨型顯示屏等加強與乘客溝通，以告知乘客事故的成因、列車服務的改動及其他交通路綫／工具；全面檢討與乘客溝通的方式，以期作出迅速、準確及更加以客為本的廣播。
- (d) 員工的應變準備－加強港鐵車站職員的訓練及裝備，尤其是在緊急情況下如何處理查詢和引導乘客；及加強職員對於人羣管理和溝通的技巧。

19. 機電工程署會繼續與港鐵公司跟進，確保調查能夠順利完成，並切實及全面執行改善措施。運輸署會聯同港鐵公司，一起改善現有的應變計劃，並會繼續監察港鐵公司全面及有效地落實所有的改善措施。

運輸及房屋局
2010年11月

電話：23598 221
圖文傳真：27703 597



香港警務處
油尖警區總部
尖沙咀警署
九龍彌敦道 213 號

油尖旺區議會交通運輸委員會秘書處
轉交
孔昭華、葉傲冬區議員

附件七
油尖旺交通運輸委員會第 75 / 2010 號文件

孔議員：
葉議員：

關注廣東道及柯士甸道交通安全問題

本署收到由油尖旺區議會交通運輸委員會秘書處於 2010 年 10 月 22 日轉交議員提出關注廣東道及柯士甸道交通安全問題。

有關於孔、葉議員提問，本署回覆如下：

- (一) 在過去 12 個月(由 2009 年 10 月 1 日至 2010 年 9 月 30 日)在廣東道與柯士甸道共發生 13 宗有人受傷及 47 宗只涉及損毀之交通意外。上述地點經已是一處交通黑點。就有關改善措施，西九龍交通部與運輸署正研究在廣東道南行第三線與第四線之間及第四線與第五線之間加上雙白線，以防止車輛胡亂轉線而引致意外。
- (二) 油尖區交通隊在過去 12 個月在童軍徑對出共發出定額罰款共 20 張，其中 16 張對違例司機作出檢控(而當中有 5 張是針對車輛非法停留在黃格而票控)，而 4 張對違例停泊之車輛(沒有司機在場)作出檢控。

感謝各議員提出問題，如有進一步查詢，請致電 23598 225 與油尖警區交通隊黃思朗署理警署警長聯絡。

油尖警區指揮官
(張志偉 代行)

二零一零年十一月二日
副本送：油尖旺區議會交通運輸委員會秘書處

九龍巴士(一九三三)有限公司就油尖旺區議會
交通運輸委員會第十七次會議討論事項之回應

有關 27、33A 及 66X 線服務

27 線乃行走順天至旺角之循環線，每日早上五時三十分至凌晨零時由旺角開出班次。星期一至五約每五至十二分鐘由順天開出一班；星期六、日及公眾假期則約每五至十分鐘開出班次。如沿途交通正常，早上繁忙段全程需時約六十分鐘，而晚上繁忙時段則需時約七十分鐘。

33A 線行走荃灣(如心廣場)與旺角(柏景灣)之間，每日早上五時四十分至晚上十一時二十分由荃灣開出班次。星期一至六(公眾假期除外)約每十三至二十分鐘由荃灣開出一班；星期日及公眾假期約每十二至十六分鐘開出班次。如沿途交通正常，全程需時約六十四分鐘。

66X 線行走大興與奧運鐵路站之間，每日早上五時三十分至晚上十一時零五分由大興開出班次。星期一至六(公眾假期除外)約七至十六分鐘由大興開出一班；星期日及公眾假期約每十二至十八分鐘開出班次。如沿途交通正常，全程需時約六十五分鐘。

本公司作為一間受監管的公共運輸機構，如需加強班次服務，必須根據客量、車隊資源，以及獲得運輸署的批准後，才可以落實執行。

此外，為了紓緩繁忙地區(包括旺角一帶)的交通流量，運輸署就任何加強服務之建議，均會作出極嚴格的審核。查上述三線近日之行車紀錄，一般均能按編訂時間由總站開出班次；惟間歇受沿途繁忙地段交通擠塞所影響而偶爾延遲部份巴士抵達分站或返抵總站的時間。而上述路線途經之繁忙地段如下：

- (1) 27 線 - 旺角道及亞皆老街
- (2) 33A 線 - 彌敦道、旺角道及亞皆老街
- (3) 66X 線 - 旺角道、彌敦道及亞皆老街

當值站長在遇上交通擠塞或車務調動而影響路線運作時，均已採取可行的調動安排，包括調節班次，或調配空車直接前往中途站盡快疏導乘客。

由於上述路線的班次服務大致可配合乘客需求，本公司仍會以現時的運作時段及班次編排服務此等路線的乘客。無論如何，本公司會繼續密切留意 27、33A 及 66X 線的服務情況，如有需要必會靈活調配班次，以配合乘客的需要。

上述回覆由九龍巴士(一九三三)有限公司提供
二零一零年十月二十九日

強烈要求改善 33A、66X 及 27 號巴士服務

本文件旨在回應陳文佑議員有關上述議題，向運輸署查詢有關的資料。

運輸署就陳文佑議員的查詢，回覆如下：

九巴於2010年10月29日就上述議題向委員會作出書面回覆，本署原則上同意該3條路線的班次服務大致可滿足乘客的需要，巴士公司現階段應以目前的班次和車隊來運作及服務乘客，暫時不會投入更多車輛來改善服務。本署亦已叮囑巴士公司必須按服務詳情表內規定的班次開出，倘若在日常運作上遇上交通擠塞或其他突發事故，當值站長必須靈活調配車輛及調節班次，以免影響路線運作及沿途等候之乘客。

根據本署觀察，九巴33A及66X號線於最繁忙的時段平均載客分別約為74%及78%，反映現時的服務安排大致可配合乘客的需求，因此，本署暫未有計劃要求巴士公司增加其班次。儘管如此，我們會密切留意上述路線的乘客量變化，在有需要時與巴士公司商討，作出適當的服務調整。

運輸署

2010年11月