

(已獲通過的版本)

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一三年第一次特別會議記錄

日期：二〇一三年十二月三十日(星期一)

時間：上午九時三十分

地點：西貢區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>到達時間</u>	<u>離開時間</u>
吳雪山先生 (主席)	上午九時三十分	下午十二時〇五分
區能發先生	上午九時三十八分	下午十二時〇五分
陳繼偉先生	上午九時三十分	上午十時〇五分
陳權軍先生，MH	上午九時三十分	下午十二時〇五分
周賢明先生，MH	上午九時三十分	下午十二時〇五分
張國強先生	上午九時三十分	下午十二時〇五分
莊元苓先生	上午十時十一分	下午十二時〇五分
鍾錦麟先生	上午九時三十分	下午十二時〇五分
范國威議員	上午九時三十分	上午十一時三十六分
方國珊女士	上午十時三十三分	上午十一時五十八分
邱戊秀先生	上午九時三十分	上午十時三十五分
何民傑先生	上午九時五十四分	上午十時二十三分
林少忠先生	上午九時三十分	下午十二時〇五分
林咏然先生	上午九時三十分	下午十二時〇五分
梁 里先生	上午九時三十分	下午十二時〇五分
李家良先生	上午十時四十九分	下午十二時〇五分
凌文海先生，BBS，MH	上午九時三十分	下午十二時〇五分
陸平才先生	上午九時三十分	下午十二時〇五分
譚領律先生	上午九時四十二分	上午十時十七分
溫悅昌先生，MH，JP	上午九時三十分	上午十時二十分
陳樂欣女士 (秘書)	西貢民政事務處行政主任(區議會)2	

列席者

陳博智先生	西貢區議員
駱水生先生	西貢區議員
蕭慕蓮女士	西貢民政事務專員
尹尚謙先生	西貢民政事務助理專員
劉 丹女士	西貢民政事務處 高級行政主任(區議會)

張詠絲女士	西貢民政事務處 聯絡主任主管(將軍澳)南
何豐怡女士	運輸署 高級運輸主任/鐵路 3
甘慧明女士	運輸署 高級運輸主任/巴士發展(九龍)
麥潔儀女士	運輸署 高級運輸主任/西貢
黃偉明先生	香港鐵路有限公司 車務經理-港島綫及將軍澳綫
蔡玉蓮女士	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理-對外事務
柳俊江先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 社區事務經理
黎嘉朗先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 高級主任 (策劃及發展)
黃梓浚先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 車務主任
冼志賢先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 經理(策劃)

主席歡迎各位委員、部門及機構代表出席交通及運輸委員會 2013 年第一次特別會議，特別是：

- 西貢崇真天主教小學及西貢中心李少欽紀念學校的學生，他們參加了西貢區青年活動委員會舉辦的「青年議政—關愛社區體驗計劃」，今天前來參觀區議會及旁聽會議。
2. 主席請委員在會議舉行期間，手提電話改用震動提示，避免影響會議進行。
 3. 主席報告，副主席因需出席另一會議而未能出席今天會議，並已於會議前提交缺席會議通知書。陳國旗先生因事而缺席會議。由於沒有委員反對，主席表示批准有關委員的缺席。
 4. 主席報告，西貢區議員陳博智先生及駱水生先生列席是次會議。
 5. 主席表示，為方便會議有效地進行，請委員注意發言時間。每名委員就某每一議題參與討論或辯論的最高次數為兩次，而每次發言的時限為兩分鐘。請各位議員更嚴格遵守上述規則，以及不要濫用「跟進問題」作為發言多於兩次的原因。

(一) 新議事項

1. 港鐵將軍澳綫服務事故

鑑於港鐵將軍澳綫發生嚴重事故，要求運輸署、港鐵及巴士公司派員出席本會會議交代事件，提交調查報告及詳細回應相關提問

(SKDC(TT)文件第 172/13 號)

(SKDC(TT)文件第 173/13 號)

要求港鐵成立由政府、港鐵、各公共交通服務營辦商、西貢區議會及地區人士組成的將軍澳綫 2013 年 12 月 16 日事故檢討委員會，全面檢討事故原因、維修保養及緊急應變措施

要求政府全面檢討鐵路優先政策並譴責運輸署近年削減將軍澳的巴士及小巴服務，造成港鐵壟斷將軍澳的公共交通服務

鑑於 2013 年 12 月 16 日港鐵將軍澳綫發生嚴重事故，要求港鐵向居民補償及若港鐵發生事故，扣減高層人工及花紅，用作改善鐵路服務質素

6. 主席表示，委員會相當關注港鐵將軍澳綫服務事故，因此在事故當天即 2013 年 12 月 16 日，他本人聯同副主席及數名委員進行緊急視察，到調景嶺港鐵站視察情況。

7. 主席請委員參閱由范國威議員、鍾錦麟先生、梁里先生、張國強先生、林咏然先生、林少忠先生、陸平才先生、周賢明先生及何民傑先生提出的提問文件，SKDC(TT)文件第 172/13 號，他請委員備悉是次安排為酌情處理，批准有關委員在會議議程發出後提交提問文件並在會議上討論。

8. 主席請委員參閱港鐵公司的書面回應，SKDC(TT)文件第 173/13 號。

9. 主席歡迎港鐵、運輸署及九巴代表蒞臨西貢區議會並就事件作出回應，包括：

- 港鐵車務經理(港島及將軍澳綫)黃偉明先生
- 港鐵助理公共關係經理(對外事務)蔡玉蓮女士
- 運輸署巴士及鐵路科高級運輸主任何豐怡女士
- 運輸署巴士及鐵路科高級運輸主任甘慧明女士
- 九巴社區事務經理柳俊江先生

- 九巴高級主任(策劃及發展)黎嘉朗先生
- 九巴車務主任黃梓浚先生

10. 陳繼偉先生表示，部分議員在區議會全體會議亦提出與港鐵事故相關的動議，查詢是次委員會特別會議的提問是否會影響有關動議的討論。

11. 主席表示，原則是次委員會特別會議的提問不會影響區議會全體會議的動議。

12. 港鐵蔡玉蓮女士表示，港鐵理解委員對有關事故及應變安排的關注，並已就 2013 年 12 月 16 日港鐵將軍澳綫架空電纜故障事故向委員會提交書面回應，交代事故的初步調查報告。港鐵公司早前亦到立法會鐵路事宜小組委員會交代事故。

13. 港鐵黃偉明先生代表港鐵公司就 2013 年 12 月 16 日港鐵將軍澳綫架空電纜故障事故向委員及公眾致歉並交代有關事故的詳情。2013 年 12 月 16 日下午 12 時 30 分至 42 分期間，將軍澳綫坑口站至油塘站一段及觀塘綫調景嶺站至油塘站一段路軌斷斷續續出現了三次的電力中斷。港鐵職員隨即到場了解情況，發現一個在兩條鐵路的路軌轉綫位置的架空電纜固定裝置損毀，導致架空電纜出現電力供應故障，此為同類事故的首宗。受事故影響，當天將軍澳綫全綫服務及觀塘綫調景嶺站至藍田站暫停約 5 小時。事故期間港鐵動用觀塘綫的後備路軌，安排觀塘綫列車經藍田過海前往鰂魚涌和北角，同時亦安排免費接駁巴士服務疏導乘客。觀塘綫及將軍澳綫列車服務於下午 5 時 35 分回復正常。每當出現影響鐵路安全或服務的重大事故時，港鐵都會先處理事故，確保乘客的安全及盡量減少對乘客造成的不便。港鐵理解乘客及市民大眾對事故中的應變安排的關注，包括資訊發放及安排接駁巴士的意見，並承認有關安排有其不完善及需要改進的地方。他希望市民大眾理解在事故發生後，港鐵需時掌握事故原因、評估情況及安排應變措施。

14. 陳博智先生向港鐵查詢外判維修、將軍澳綫服務故障事故及相關服務延誤的數據資料。他亦查詢列車物料是否存有瑕疵及相關調查研究並請港鐵提供事故應變機制的資料文件予委員會參考。

15. 邱戊秀先生接受港鐵代表的道歉。上述事故對不少乘客造成很大的影響，他促請港鐵在外判維修的同時須確保列車服務的安全及穩定性。他指西貢區議會一直關注區內的交通服務，希望運輸署檢討西貢區的過海交通服務，以鐵路為主之餘，亦為居民提供足夠的過海巴士服務。

16. 陳權軍先生認為鐵路作為龐大的運輸系統，是次事故沒有造成任何人命傷亡是不幸中之大幸。他讚賞港鐵員工迅速及快捷地找出事故原因並進行維修。

17. 陸平才先生指在港鐵將軍澳綫發生事故的當日，將軍澳隧道亦發生兩宗車禍，令區內交通一片混亂。他批評港鐵應變能力欠佳，沒有提供從港島返回將軍澳的接駁巴士服務，以及在港島綫各站沒有張貼通告提醒乘客留意將軍澳綫暫停服務及有關應變安排。他指出大批乘客因應港鐵事故而轉乘巴士，造成連鎖反應，巴士服務供不應求而令班次延誤。他促請港鐵完善緊急事故時的接駁巴士服務。

18. 林咏然先生認為港鐵的應變措施不足，例如接駁巴士服務不足，令輪候多時的市民未能上車。他認為政府應藉此檢視將軍澳的道路基建，將軍澳隧道及寶琳北路未能配合區內的交通流量，經常出現交通擠塞的情況，促請當局盡快進行將軍澳—藍田隧道工程。

19. 陳繼偉先生批評本年度港鐵將軍澳綫的服務故障頻密，港鐵沒有積極改善服務質素。根據事故當天他在調景嶺站的觀察，接駁巴士服務不足以應付需求，港鐵職員對接駁巴士的數目、行車路線及中途站並不清楚。他亦指出運輸署監管不足，並促請重新檢視調景嶺區的交通配套，以及整體以鐵路為主、巴士為輔助的公共交通政策。

20. 林少忠先生表示，自 2002 年港鐵將軍澳綫通車後，列車服務事故頻密。為更有效疏導大批乘客，除提供接駁巴士服務外，他建議運輸署及港鐵加強培訓港鐵前線員工使其熟悉區內公共交通配套，給予乘客準確的指示，選搭其他替代公共交通工具。現時將軍澳人口達 40 多萬，對公共交通服務的需求不斷上升，他促請運輸署重新檢視將軍澳交通配套，特別是過海巴士服務，避免過分依賴鐵路服務。

21. 梁里先生表示，根據政府 2011 年的全港人口普查，西貢區人口達 40 多萬，工作人口約 19 萬人，17 萬人需要跨區工作，而當中 10 萬人使用鐵路服務及 3.3 萬人使用巴士服務。這可見大部分將軍澳居民依賴鐵路服務，鐵路服務一旦發生事故，將軍澳便猶如「孤島」。他促請港鐵做好緊急事故的應變工作及配套，例如改善接駁巴士服務的安排，並與政府及相關地區人士進行檢討。他亦指出港鐵向乘客派發的《乘車應變錦囊》中的資料有誤，錯誤地指示乘客選搭已取消的第 692 號過海巴士路線。

22. 張國強先生認為港鐵公司代表剛才的回應及書面回應不夠詳盡，未能完全回應委員就 SKDC(TT)文件第 172/13 號的提問。他認為本港的集體運輸系統的危機處理不夠迅速，未能即時發放準確的資訊，促請運輸署及港鐵加以改善。他亦促請運輸署檢視將軍澳區的巴士服務，特別是過海巴士服務，並建議鐵路及巴士服務並駕齊驅，而不是只以鐵路服務優先。

23. 范國威議員的意見如下：

- 港鐵每日接載的乘客超過 500 萬人次，乘客安全非常重要，因此列車服務事故一宗也嫌多。他認為有關事故對乘客造成很大的不便及經濟損失。他認為港鐵以車務經理代表其公司致歉並不足夠，要求由港鐵行政總裁韋達誠先生及主席錢果豐先生道歉，以顯示誠意。
- 促請港鐵檢討外判維修制度對維修質素的影響。
- 批評有關應變措施混亂，自 2002 年港鐵將軍澳綫通車後，區議會曾多次促請港鐵完善其緊急事故應變措施，惟至今仍沒有改善。
- 他認為政府因應有關事故而向港鐵施加罰款 750 萬元並不足夠及只是象徵性，因政府是港鐵的大股東。他查詢港鐵會否向受影響的乘客作出補償，例如車資優惠。
- 批評政府的鐵路優先政策存有漏洞，促請運輸署予以檢討。
- 早前九巴管理層施偉廉先生曾向區議會承諾，在取消過海巴士服務第 692 號線後，如有需要，可安排恢復行駛，惟在是次港鐵事故中九巴沒有履行承諾。

24. 鍾錦麟先生的意見如下：

- 質疑外判維修是否導致港鐵將軍澳綫自通車以來不斷發生故障的原因，促請港鐵予以檢討及與區議會一同檢討緊急事故應變機制。
- 他不認同港鐵安排所有接駁巴士服務前往至觀塘的做法，認為未能有效疏導乘客。他指出區議會曾多次向港鐵要求在將軍澳綫發生事故時，需要提供過海接駁巴士服務，惟港鐵至今仍沒有採納有關意見。
- 批評港鐵前線員工給予乘客的指示不足及發放的資訊混亂。
- 認為運輸署有責任協調其他公共交通營辦商，調配車輛及班次，為乘客提供足夠的替代交通服務。

25. 凌文海先生查詢港鐵初步評估是次事故的成因歸究於將軍澳綫的建造水平和質量問題，還是管理上的問題，並查詢將軍澳綫的建造水平和質量與其他支綫是否有所不同。他亦查詢政府是否就港鐵一旦發生大型事故時設有緊急應變後備方案，並促請政府藉是次事故查找不足。

26. 溫悅昌先生指港鐵將軍澳綫事故頻繁，促請港鐵認真檢討。事發當日，據他在坑口站的觀察，港鐵前線員工的表現欠佳，未能即時及準確地回答乘客的查詢，站內亦沒有通告或廣播通知乘客有關接駁巴士服務及其他安排。

27. 譚領律先生的查詢及意見如下：

- 查詢港鐵是否有因應事故及列車服務受阻的時間而制定不同級別的應變方案，以及是次事故是否屬於最高級別的事故。
- 請港鐵交代在事故發生時提供接駁巴士服務的詳情，包括車輛數目及班次等，以及前線員工的調動及安排。
- 查詢港鐵是否與巴士公司因應事故而作出協調，以及運輸署緊急事故協調中心在事故中發揮的作用。
- 在港鐵站協助疏導乘客及維持秩序的應是港鐵員工，結果卻需要由區議員代勞。

28. 駱水生先生指是次事故導致將軍澳綫服務暫時 5 小時，對乘客造成很大的影響，促請港鐵與外判商多些溝通，並加強監管維修質量。

29. 周賢明先生的意見如下：

- 認為委員會應邀請運輸及房屋局代表出席是次特別會議，因有關討論涉及本港整體的運輸政策。
- 未來數年，港鐵將會有不少新路綫通車，包括西港島綫、觀塘綫延綫、南港島綫及沙中綫，預計港鐵的乘客量將進一步上升，因此港鐵的服務質素及穩定性相當重要。
- 是次事故可見在取消過海巴士路線第 692 號線後，港鐵一旦發生服務事故時，將軍澳區的交通服務變得相當混亂。
- 促請港鐵盡快就事故向公眾提交獨立報告，並給予區議會參考及跟進。
- 建議委員會與港鐵進行跟進會議，商討就不同類型及情況的列車服務事故的應變安排。

30. 何民傑先生批評現行罰款制度的不足及漏洞。根據傳媒報導，港鐵因是次事故會被罰款 750 萬元。他批評有關罰款制度只是語言藝術，有關罰款只是從港鐵盈利調撥至車費補貼機制，間接協助推廣港鐵的車費優惠計劃，未能真正懲罰港鐵。他促請政府改善現行的罰款制度，罰款應直接從港鐵的管理層的人工及花紅中扣除，並規定罰款必須應用在指定用途。他希望委員會能把上述建議向立法會及運輸及房屋局轉達。此外，

他指每年春秋二祭有大量市民經調景嶺前往將軍澳墳場，促請當局關注調景嶺區的交通負荷及檢視有關交通規劃。

31. 莊元荃先生促請港鐵檢討現行的外判維修制度，確保列車的服務質素，以及政府改善現行的事故罰款制度。他批評取消過海巴士路線第 692 號線後，當港鐵發生服務事故時，將軍澳南如尚德、廣明及調景嶺一帶的交通陷於癱瘓。他強烈要求運輸署重新檢討將軍澳南一帶的過海交通服務，讓居民在港鐵以外有其他替代交通服務，建議運輸署恢復第 692 號線或安排第 692P 號線提供上、下午繁忙時段服務。

32. 區能發先生的意見如下：

- 批評港鐵在發放資訊的不足，他認為港鐵在事故發生後應即時向乘客清楚交代情況，讓乘客盡快選擇其他替代路線。
- 港鐵運作多年，可能已有不少機件及裝置老化，他促請港鐵加強檢查及檢討維修的質素。外判商處事馬虎可能與欠缺歸屬感有關，港鐵應檢討其外判維修制度。
- 促請港鐵改善緊急事故應變安排，如增加接駁巴士的數量。
- 促請運輸署加強與港鐵溝通，在緊急事故時，從多方面疏導交通，例如調校交通燈的運作時間。

33. 主席的意見如下：

- 事故當天他本人聯同數名委員一同到調景嶺站視察情況，該處的情況相當混亂，港鐵前線員工未能有效地維持秩序及控制乘客的情緒，幸好當時有警方協助控制場面及有議員利用擴音器協助指示乘客等候接駁巴士及乘搭其他交通工具。
- 促請港鐵檢討外判維修制度。
- 批評港鐵的接駁巴士服務不足，利用 60 座位旅遊巴士接載乘客未能應付需求，他認為港鐵應與巴士公司協調，利用更大載客量的雙層巴士疏導乘客。

34. 港鐵黃偉明先生的回應如下：

- 在任何情況下，港鐵定必把乘客的安全放在首位。
- 根據初步調查，當日事故的原因是由於一個架空電纜拉托裝置的繫索斷開所導致。當銅繫索斷開，拉托裝置未能固定，以致兩條架空電纜失去拉力並下垂，下垂的架空電纜接觸到兩列經過該路段的將軍澳綫列車及一列觀塘綫列車的車頂，啟動了系統的保護裝置而中

斷電力。因此影響了將軍澳全綫及觀塘綫部分服務。

- 同類型的三角形拉托裝置在全港鐵路系統中共有 7 個，全數在將軍澳綫使用。港鐵當晚已立即檢查所有同的類型裝置，並進行加固。上述的裝置損毀是同類型事故的首宗，故港鐵已委託獨立化驗所進行分析，預計約三個月後可完成報告。
- 截止 2013 年 10 月份，將軍澳綫因機件故障或人為因素而導致的 8 分鐘或以上延誤有 10 宗，而整個重鐵網絡的事故則有 92 宗。
- 外判維修方面，港鐵自在 1979 年投入服務以來，一直採用一套精細的監察系統，確保維修工作，包括外判維修工作，能夠符合公司訂立的標準。無論維修工作是由公司內部員工還是外判承辦商員工進行，港鐵都是採取同一套標準及要求。而鐵路系統的技術提升及搶修工作亦是由內部員工負責。港鐵員工與外判商員工於同一辦公室工作，確保雙方在工作上有充分的溝通及商討。
- 就港鐵向乘客派發的《乘車應變錦囊》中的資料有誤致歉，因過海巴士第 692 號線於 11 月底取消，未能及時更新。
- 在免費接駁巴士服務方面，港鐵與運輸署協調的應變計劃，若列車服務延誤 20 分鐘或以上，港鐵便會通知接駁巴士服務承辦商，安排行走指定的路線。港鐵在事故當天安排了四條接駁巴士線，調配超過 100 部巴士，行走超過 430 個巴士車程，接載過影響 21,000 名受乘客。

35. 港鐵蔡玉蓮女士的回應如下：

- 港鐵在事故當天在接駁巴士運作上遇到不少困難，特別是將軍澳隧道的交通意外延誤了接駁巴士往來的時間。縱然輪候的乘客數目眾多，但秩序大致良好。港鐵藉此再次向受影響的乘客致歉及感謝乘客的忍耐及體諒。
- 港鐵未有安排過海的接駁巴士服務是避免加重路面的交通負荷。最有效的方法是向乘客提供資訊，協助他們使用港鐵其他綫過海或轉用其他工具。
- 港鐵在事故當天，除搶修有關裝置外，亦作出特別安排，動用觀塘綫的一段後備路軌，安排觀塘綫列車經藍田站往鰂魚涌站和北角站，以紓緩過海交通的壓力，減低對乘客的不便。

36. 方國珊女士的意見如下：

- 批評現時運輸政策過分依賴港鐵，造成「一鐵獨大」。
- 港鐵的接駁巴士服務安排欠佳，巴士司機並不熟識所行走的路線。
- 九巴早前曾向委員會承諾在取消第 692 號線後，港鐵發生事故時會

恢復行駛第 692 號線，協助疏導交通，惟九巴沒有遵守諾言。

- 港鐵的服務水平不斷下降，並質疑港鐵為何只是外判將軍澳綫的維修工作，促請港鐵予以檢討。

37. 鍾錦麟先生的查詢及意見如下：

- 運輸署在港鐵事故上的角色、應變措施及如何協調其他交通工具營辦商。
- 港鐵的定期緊急事故演習是否只集中在救援上、有否包括前線員工指示乘客、發放資訊及安排接駁巴士服務。
- 港鐵向乘客派發的《乘車應變錦囊》，除在第 692 號線的資料有誤外，部分指示亦錯漏百出，如指示乘客選搭第 E22A 號線由寶林前往將軍澳站。他促請港鐵向區議員請教及聆聽改善意見。

38. 周賢明先生補充，委員提出的提問文件中部分提問是與運輸署及巴士公司相關，希望運輸署能詳細交代在港鐵發生事故時，運輸署的協調工作及應變措施。他建議委員會繼續跟進事件，聯同運輸署、港鐵及九巴公司商討及完善有關的緊急事故應變措施。

39. 陸平才先生不同意港鐵現時安排接駁巴士服務集中前往觀塘，因此舉大大增加觀塘一帶路面的交通負荷，特別是觀塘道至將軍澳隧道。他批評有關安排忽略了往來港島與將軍澳乘客的需要，再者取消了過海巴士第 692 號線後，安排過海接駁巴士服務對港島的交通負荷影響應有限。

40. 運輸署何豐怡女士的回應如下：

- 政府相當關注 12 月 16 日港鐵將軍澳綫及觀塘綫的架空電纜事故。鐵路作為本港集體運輸的骨幹，提供便捷的集體運輸服務，港鐵公司有責任為公眾提供安全及可靠的鐵路服務，妥善及全面的維修保養是確保提供安全及可靠服務的關鍵。
- 政府與港鐵已共同為港鐵每條路綫制定一套緊急事故應變措施。當列車服務受阻時，港鐵一方面會盡快掌握及評估受影響的情況，向乘客及傳媒發放訊息，另一方面則會盡快把鐵路事故的成因查明及進行復修，以恢復列車服務。
- 運輸署的緊急事故協調中心在有關事故發生後把應變級別提升至最高，以聯合督導的模式運作，聯同港鐵、專營巴士公司及警方一同協調交通運輸安排，疏導乘客。有關工作如下：
 - I. 警方派出人手到免費接駁巴士上客點協助指揮交通及維持秩序，封閉部分行車線以供接駁巴士上落客。

II. 運輸署派人到現場視察乘客排隊候車的情況，並即時向緊急事故協調中心匯報。運輸署亦透過不同渠道發放最新資訊予公眾，包括政府新聞處、政府網站、各大電子傳媒、電訊公司、巴士公司設於各主要巴士總站的大型顯示屏、各行車隧道內的廣播及隧道及公路上的信息顯示屏。

III. 專營巴士公司因應事故而加強了巴士服務，當日共有 10 條巴士路線加強了服務，合共增派了 31 部巴士。

- 鐵路服務與市民日常生活息息相關，政府已要求港鐵公司務必致力提供安全及可靠的鐵路服務，並將會與港鐵公司舉行檢討會議，深入檢視需要改善的地方。

41. 九巴柳俊江先生表示，事故當天，在運輸署的協調下九巴已盡量調動最多的巴士去協助疏導乘客。而當時將軍澳隧道的交通事故亦影響了巴士的調動。九巴備悉委員的意見，並會作出跟進。

42. 九巴黃梓浚先生藉此機會感謝九巴前線員工在事故當天的迅速應變，包括因應乘客需求而抽調巴士資源及在巴士站維持秩序。在事故發生後，九巴隨即加密將軍澳過海巴士第 690 號線的服務及往返觀塘至港島的巴士路線。在港鐵動用觀塘綫的一段後備路軌往返藍田站至鰂魚涌站和北角站後，九巴隨即集中加強往來將軍澳至觀塘的巴士服務。

43. 方國珊女士的意見如下：

- 事故發生當天港鐵列車服務至下午約 6 時才恢復，下午時段放學及放工的乘客亦相當多，港鐵站及巴士站的情況一片混亂。
- 將軍澳的人口達 40 多萬，政府應檢討將軍澳區的交通網絡，盡快興建將軍澳—藍田隧道。
- 批評港鐵的應變能力欠佳，要求政府向港鐵施加罰款 1,500 萬元，全數撥入車費補貼基金，以及向市民提供一天的免費乘車優惠，予以補償。

44. 張國強先生要求委員會及運輸署跟進將軍澳區的過海巴士服務。他亦促請運輸署完善將軍澳區的交通網絡配套及緊急事故應變措施，令居民安心。

45. 林少忠先生指將軍澳區的交通配套不足，特別是將軍澳區與區外的巴士服務，促請運輸署予以檢討及積極重組巴士路線。他亦促請當局加快於將軍澳隧道設立巴士轉乘站。

46. 莊元苓先生指將軍澳是全港依賴鐵路服務比例最高的地區之一。縱使將軍澳的人口近年不斷上升，但區內的巴士及小巴資源卻不斷被削減，特別是過海的交通服務。是次事故亦反映運輸署所實施的巴士路線重組計劃的弊端，在取消過海巴士服務後，港鐵一旦發生事故時，將軍澳南的對外交通完全癱瘓。他要求運輸署重新檢討將軍澳的過海巴士服務，恢復第 692 號線或重新提供過海巴士服務。

47. 鍾錦麟先生認為港鐵應對市民作出補償，他批評港鐵現行的事故罰款機制，並提出臨時動議，動議措辭如下：「要求港鐵成立由政府、港鐵、各公共交通服務營辦商、西貢區議會及地區人士組成的將軍澳綫 2013 年 12 月 16 日事故檢討委員會，全面檢討事故原因、維修保養及緊急應變措施」。

48. 張國強先生表示和議。

49. 主席請委員就是否同意把上述臨時動議納入會議議程以舉手方式進行投票。

投票結果如下：

贊成：12 票

反對：0 票

棄權：0 票

50. 主席表示，現時在席委員共有 15 名，故上述臨時動議可獲納入會議議程作出討論。

51. 方國珊女士支持上述臨時動議，但建議有關檢討不應局限於 12 月 16 日事故，而是港鐵的整體服務。

52. 范國威議員相信有關委員提出的臨時動議不只局限檢討 12 月 16 日的事故，並會檢討未來各方面的長遠應變措施。

53. 周賢明先生認為上述臨時動議主要針對港鐵及政府，但他建議委員會應繼續跟進有關事故及監察港鐵的服務。

54. 主席請委員就上述臨時動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：12 票

反對：0 票

棄權：0 票

55. 主席宣布上述臨時動議獲得通過。

56. 由於有關檢討委員會涉及不同政府部門及機構，主席請運輸署協助統籌安排其他政府部門參與檢討會議。

57. 李家良先生表示，是次事故亦對西貢及清水灣一帶的居民造成不便，因有不少居民到將軍澳轉乘港鐵前往其他地點。他認為運輸署與小巴營辦商及巴士公司溝通不足，令部分乘客登上小巴後才得悉港鐵列車服務故障。他建議運輸署加強向小巴營辦商及巴士公司發放即時的訊息。

58. 陸平才先生提出臨時動議，動議措辭如下：「要求政府全面檢討鐵路優先政策並譴責運輸署近年削減將軍澳的巴士及小巴服務，造成港鐵壟斷將軍澳的公共交通服務」。

59. 范國威議員和議。

60. 主席請委員就是否同意把上述臨時動議納入會議議程以舉手方式進行投票。

投票結果如下：

贊成：9 票

反對：0 票

棄權：0 票

61. 主席表示，現時在席委員共有 13 名，故上述臨時動議可獲納入會議議程作出討論。

62. 主席請委員就上述臨時動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：10 票

反對：0 票

棄權：0 票

63. 主席宣布上述臨時動議獲得通過。

64. 林少忠先生提出臨時動議，動議措辭如下：「鑑於 2013 年 12 月 16 日港鐵將軍澳綫發生嚴重事故，要求港鐵向居民補償及若港鐵發生事故，扣減高層人工及花紅，用作改善鐵路服務質素。」

65. 林咏然先生和議。

66. 主席請委員就是否同意把上述臨時動議納入會議議程以舉手方式進行投票。

投票結果如下：

贊成：10 票

反對：0 票

棄權：0 票

67. 主席表示，現時在席委員共有 13 名，故上述臨時動議可獲納入會議議程作出討論。

68. 主席請委員就上述臨時動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：11 票

反對：0 票

棄權：0 票

69. 主席宣布上述臨時動議獲得通過。

70. 主席表示，有關議題討論完畢，港鐵、運輸署及九巴代表如有公務在

身，可先行離席。

2. 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃

➤ 新增往來將軍澳至荃灣的巴士服務

(SKDC(TT)文件第 171/13 號)

71. 主席表示，運輸署希望盡快收集委員就將軍澳至荃灣巴士服務走線的意見，以期盡快進行下一步工作，希望委員盡量在是次會議就行車路線上達成共識，並請委員參閱 SKDC(TT)文件第 171/13 號。

72. 運輸署甘慧明女士表示，因應區議會及地區人士希望開辦新的巴士服務往來將軍澳至荃灣的意見，運輸署於《2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃》建議開辦有關路線，並於 2013 年 3 月至 11 月間，多次出席西貢區議會交通及運輸委員會及轄下的巴士路線工作小組，向委員介紹路線的建議方案及徵詢委員的意見。文件第 171/13 號已詳列有關路線的最新修訂方案詳情，希望是次會議可收集委員的意見。除西貢區議會交通及運輸委員會外運輸署亦正諮詢其他相關區議會的意見。經綜合考慮各方意見後，運輸署會進行巴士公司遴選工作，倘若諮詢及遴選工作順利進行，預計路線可於 2014 年第三季投入服務。有關將軍澳區內走線方面，因應委員於 2013 年 9 月 6 日委員會會議上均表示希望路線避免過於迂迴，以及培成路早上繁忙時間交通較為繁忙，而建議路線改行昭信路，及將軍澳醫院迴旋處。運輸署按委員建議改為採用 3A 的方案，即將軍澳區內走線由調景嶺彩明巴士總站開出，經唐俊街、昭信路、寶琳北路及寶琳路前往荃灣。

73. 林咏然先生歡迎運輸署提出新路線的方案，但不希望路線駛經整個將軍澳，擔心車程時間過長，建議分為將軍澳南、北兩條路線及建議班次約 15 至 20 分鐘一班。他指新巴第 798 號線的成功之處為路線較為直接及分站數目較少，運輸署應予以參考。他亦建議路線盡量減少途經九龍區，如觀塘至牛頭角的分站，令路線更加直接。

74. 張國強先生認同林咏然先生所指有關路線應分為將軍澳南、北兩線。他的查詢及意見如下：

- 運輸署文件指擬議路線繁忙時段的班次為 30 分鐘一班，建議加密班次至 20 至 25 分鐘一班，查詢非繁忙時段的班次時間。
- 建議縮短行車時間至 60 分鐘以內，吸引更多乘客。

- 文件指路線的車輛數目為 6 輛空調雙層巴士，他查詢有關數目是否與原來第 692 號線的車輛數目相符。

75. 梁里先生認同委員所言有關路線應南北分線，現時建議的行車路線較為迂迴，由起點至總站需時約 75 分鐘，對乘客的吸引力不高。他認為擬議路線行經四順(觀塘順利邨、順安邨、順天邨和順緻苑)及秀茂坪一帶，乘客於該處登車後很快便能到達荃灣，令路線變相非主要服務將軍澳區居民，建議運輸署再次檢討有關行車路線。他認為路線繁忙時段班次應更頻密，並查詢非繁忙時段的班次時間。

76. 林少忠先生的意見如下：

- 往來將軍澳至荃灣的巴士服務是由取消將軍澳區的巴士路線而取得資源，有關路線理應主要服務將軍澳區居民。
- 建議路線改為行經秀茂坪道，而非行經秀明道，藉此縮短行車時間。秀茂坪道一帶已有足夠的巴士服務，而四順的居民亦可前往位於新清水灣道的巴士站乘搭巴士。
- 建議把路線分為將軍澳南、北兩線。
- 早年第 95 號線行經秀茂坪道，但因秀茂坪邨重建而改行秀明道，令行車時間增加。近年不少委員向運輸署反映，希望把第 95 及 95M 號線的行車路線對調，第 95 號線行經秀茂坪道，而第 95M 號線行經秀明道。

77. 周賢明先生的意見如下：

- 建議把路線分為將軍澳南、北兩線。
- 不同意擬議路線行經坑口區外圍即昭信路及寶寧路，建議去程往荃灣方向行經培成路，回程往將軍澳方向行經重華路並設站，方便更多坑口區居民。
- 建議路線行經欣景路，方便寶林一帶屋苑的居民。
- 他認為有關路線應優先服務將軍澳居民，建議路線改為行經秀茂坪道，而非行經秀明道，藉此縮短行車時間。

78. 莊元荃先生的意見如下：

- 質疑運輸署在將軍澳至荃灣巴士服務的諮詢工作未完成便倉卒取消過海巴士服務第 692 號線。
- 若路線行經寶寧路並於將軍澳醫院設站對坑口居民不便，建議路線行經培成路，有助吸引更多乘客。

- 贊成把路線分為將軍澳南、北兩線，並查詢重新擬定路線及諮詢所需的時間。

79. 鍾錦麟先生的意見如下：

- 居民及網上討論普遍不支持路線行經秀明道及對路線不經坑口及寶林的大型屋苑一帶存有疑問。若路線不經坑口及寶林的大型屋苑一帶，他擔心路線的乘客量會如第 694 號線般偏低。
- 他建議將軍澳至荃灣巴士服務參考第 798 路線的行車路線，去程往荃灣方向行經培成路於南豐廣場設站，回程往將軍澳方向行經重華路並於厚德街市設站。
- 路線只有 6 部車輛行走並不足夠，未能應付乘客需求。
- 請運輸署交代擬議的巴士站地點，令委員更具體掌握行車路線。
- 相信委員關注路線行經九龍區如龍翔道的行車路線，要求運輸署安排委員在繁忙時段試行新增往來將軍澳至荃灣巴士服務的擬訂路線。

80. 陸平才先生的意見如下：

- 贊成把路線分為將軍澳南、北兩線。
- 75 分鐘的行車時間未能吸引將軍澳南居民乘搭，因他們乘搭鐵路更為快捷。他擔心因此而令將軍澳至荃灣巴士服務乘客量不足，最終被迫取消。
- 查詢運輸署計劃由一間巴士公司營辦路線，還是兩間巴士公司聯合營辦。
- 促請把原來第 692 號線的巴士資源全數放在將軍澳至荃灣巴士服務，加密班次，並盡量縮短行車路線。

81. 凌文海先生促請運輸署照顧坑口區居民的交通需要，包括東港城、蔚藍灣畔、南豐廣場、新寶城、及安寧花園等一帶。他建議去程往荃灣方向行經培成路於南豐廣場設站，回程往將軍澳方向行經重華路並於厚德街市設站。

82. 方國珊女士的意見如下：

- 贊成把路線分為將軍澳南、北兩線，以全面地照顧將軍澳各區的需要，惟不足之處是忽略了日出康城居民的需要。
- 促請政府盡快於將軍澳隧道興建巴士及小巴轉乘站，有助區內巴士路線重組。

- 關注原來第 692 號線的巴士資源是否全數放在將軍澳至荃灣巴士服務。

83. 區能發先生與李家良先生不同意擬議路線行經秀明道及四順一帶，因該處交通經常擠塞，擔心影響行車時間。區能發先生建議經寶琳北路及秀茂坪道便直接前往新清水灣道，該處的巴士站亦能方便四順居民使用。

84. 運輸署甘慧明女士的回應如下：

- 現時擬議的路線已能服務將軍澳南、北及山上地區，包括坑口、寶林、將軍澳南、調景嶺、康盛和翠林等。若將軍澳至荃灣巴士服務採取南、北分家，將需要加倍的巴士資源才能維持建議的服務水平，而且兩條路線的大部分服務範圍重疊，亦影響區內巴士網絡的效益。
- 擬議的班次及車輛數目是最低的服務要求。有關路線落實時的實際運作詳情(如班次及車輛數目等)將視乎巴士公司投標時的商考慮而訂。
- 運輸署備悉委員要求加密班次的意見。在有關路線投入服務後，署方及巴士公司會監察實際乘客需求，適時檢討其服務情況，並在有需要時加強及改善班次。
- 除過海巴士服務外，現時大部分巴士路線為單一巴士公司營運模式，將軍澳至荃灣巴士服務亦計劃利用上述模式進行招標。
- 運輸署備悉大部分委員建議路線行經培成路及重華路並設站，方便坑口居民，以及建議行經秀茂坪道，而非行經秀明道的意見，署方在歸納各方意見時，會一併考慮。
- 在擬議行車路線落實後，署方會進一步設計巴士站地點等詳細安排。

85. 林少忠先生建議路線參考第 798 號線，行經佳景路並於梁潔華小學設站。他建議路線由調景嶺至康盛和翠林設立分段收費，以彌補第 296M 號線的不足。

86. 鍾錦麟先生的意見如下：

- 建議運輸署提高車輛數目的最低要求。
- 根據運輸署早前建議的數個行車路線方案，現時大部分委員的意見與方案 3C 的建議較為接近，查詢這是否代表委員會的共識是方案 3C。

- 要求運輸署安排委員在繁忙時段試行新增往來將軍澳至荃灣巴士服務的擬訂路線。

87. 陸平才先生批評路線行車時間、班次及行車數目並不合理，未能吸引乘客。他同意把路線伸延至日出康城，另外路線在秀茂坪道及四順一帶不應設站，而直接前往荃灣。

88. 運輸署甘慧明女士的回應如下：

- 備悉委員建議由調景嶺至康盛和翠林設立分段收費的意見，署方在歸納各方意見時，會一併考慮。
- 在有關路線投入服務後，署方及巴士公司會監察乘客需求，適時檢討其服務情況，並在需要時加強及改善班次。

89. 林少忠先生認為運輸署忽略了日出康城及峻滢一帶居民的交通需求，建議考慮設立特別班次。

90. 莊元苓先生認同應照顧日出康城及峻滢一帶居民對交通服務的需求，但擔心影響路線的行車時間，希望運輸署為該區規劃其他交通服務如小巴。他請運輸署交代將軍澳至荃灣巴士服務於觀塘區的站點，以及安排委員試行擬訂路線。

91. 主席總結委員會支持開辦將軍澳至荃灣巴士服務，大部分委員的意見與運輸署提出的行車路線方案 3C 相近，並請運輸署跟進委員的意見去擬訂路線。主席續請運輸署安排委員試行新增往來將軍澳至荃灣巴士服務的擬訂路線。

(二) 其他事項

建議第 99R 號線增設分段收費

92. 李家良先生表示，新開辦往來西貢至沙田大學站的第 99R 號線的車費為 14.7 元，建議巴士公司在麥邊及泥涌之後的分站增設分段收費，吸引更多乘客選搭。

93. 主席請九巴與李家良先生就上述事宜再作跟進。

(三) 下次會議日期及時間

94. 主席表示，二〇一四年第一次會議定於 2014 年 1 月 23 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

(四) 會議結束時間

95. 會議於下午 12 時 05 分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一四年一月