

元朗區議會交通及運輸委員會
二零一四年度第一次會議記錄

日 期：二零一四年一月二十三日(星期四)

時 間：上午九時三十分至下午一時二十分

地 點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓元朗區議會會議廳

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
主 席：陸頌雄議員	會議開始	會議結束
副 主 席：黃卓健議員	會議開始	會議結束
委 員：湛家雄議員, BBS, MH, JP	上午 09:45	會議結束
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	上午 10:10	會議結束
張木林議員	會議開始	會議結束
趙秀嫻議員	會議開始	會議結束
周永勤議員	會議開始	會議結束
徐君紹議員	上午 10:30	會議結束
郭 強議員, MH	會議開始	會議結束
鄭俊宇議員	上午 10:00	會議結束
劉桂容議員	上午 10:00	下午 12:50
李月民議員, MH	會議開始	會議結束
梁福元議員	上午 10:50	下午 12:40
呂 堅議員	上午 11: 15	會議結束
麥業成議員	會議開始	下午 12:50
文志雙議員	會議開始	上午 10:15
文光明議員	會議開始	會議結束
沈豪傑議員	上午 09:50	下午 12:50
蕭浪鳴議員	會議開始	會議結束
鄧焯謙議員	上午 09:45	上午 11:30
鄧卓然議員	會議開始	上午 10:40
鄧貴有議員	會議開始	上午 11:45
黃煒鈴議員	會議開始	會議結束
王威信議員	會議開始	上午 10:30
邱帶娣議員, BBS, MH	會議開始	上午 11:35
袁敏兒議員	會議開始	會議結束

增選委員：	朱錦輝先生	上午 09:45	會議結束
	鍾啓生先生	會議開始	會議結束
	高俊傑先生	會議開始	會議結束
	鄭智揚先生	會議開始	會議結束
	梁明堅先生	上午 10:00	會議結束
	梁業鵬先生	會議開始	下午 01:00
	馬淑燕女士	會議開始	會議結束
	鄧川雲先生	會議開始	會議結束
	余仲良先生	上午 10:10	上午 11:20

秘書：張振龍先生

元朗民政事務處行政助理(區議會)

列席者

蔡松霖先生	元朗民政事務助理專員(二)
黎聲泉先生	運輸署高級運輸主任/元朗
張飛傑先生	運輸署工程師/元朗東
陳建峰先生	運輸署工程師/行人區改善計劃
馮靖翔先生	運輸署工程師/天水圍
謝銘業先生	路政署區域工程師/西(特別職務)
黎明慧女士	土木工程拓展署工程師/15(新界西及北)
黃龍先生	香港警務處元朗區行動主任
吳良知先生	香港警務處元朗區交通隊主管
徐雲龍先生	房屋署房屋事務經理(元朗五)
莫慧詩女士	元朗地政處行政助理/地政
黃偉賢議員	

議程第三項

司徒侃然先生	路政署鐵路拓展處高級工程師/廣深港高速(2)
梁瑞初先生	香港鐵路有限公司公共關係經理—工程項目及物業
周艷芳女士	香港鐵路有限公司一級統籌工程師
楊家龍先生	勞工處副總職業安全主任(行動科)(港島及離島區)
張名銑先生	職業安全健康局高級顧問

議程第四及五(2)至(3)項

辜偉祺先生

香港鐵路有限公司行車經理—輕鐵

林 圓女士

香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務

缺 席 者

郭慶平議員

黎偉雄議員

(因事請假)

鄧家良議員

姚國威議員

* * * * *

歡迎詞

主席歡迎各委員及政府部門代表出席元朗區議會交通及運輸委員會(交委會)二零一四年度第一次會議，並特別歡迎加入交委會的新增選委員。

第一項：通過二零一三年度第六次會議記錄

2． 委員一致通過上述會議記錄。

第二項：巴士服務工作小組二零一三年度第五次會議記錄 **(交委會文件 2014／第 1 號)**

3． 委員閱悉上述工作小組會議記錄。

第三項：前議事項：

**黃偉賢議員、鄺俊宇議員及郭慶平議員建議討論高鐵的工業意外
(交委會文件 2014／第 2 號)**

4． 主席歡迎下列人士出席會議：

路政署

鐵路拓展處高級工程師/廣深港高速(2)

司徒侃然先生

香港鐵路有限公司

公共關係經理—工程項目及物業

梁瑞初先生

一級統籌工程師

周艷芳女士

勞工處

副總職業安全主任(行動科)(港島及離島區)

楊家龍先生

職業安全健康局

高級顧問

張名銑先生

5． 梁瑞初先生就香港鐵路有限公司(港鐵公司)為興建廣深港高速鐵路香港段(高鐵)所作的職業安全措施進行簡介。

6． 主席表示，列席者未有預先通知秘書處處理列席申請，強調是次酌情讓列席者臨時參與會議並發言。主席重申，為方便秘書處作出安排，有意列席人士必須最遲於會議前一個工作天通知秘書處，以示對交委會委員的尊重。

7． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 不認同將高鐵工程與香港其他建造業意外比較，從而得出工業意外率較低的結論，認為高鐵工程性質與一般建造業工程有所不同，例如涉及地底工程較多，兩者不可比擬；
- (2) 不認同港鐵公司代表表示去年其中一宗與高鐵工程有關的死亡事故是與工人自身身體狀況有關的說法，認為疲累工作是誘發猝死的原因之一，代表的說法予人不正視問題的聯想；
- (3) 查詢駐工地安全主任的數目及他們的工作範疇，並認為安全主任需要於每天工人工作前進行巡查；

- (4) 查詢為工人提供的職業安全講座及身體檢查的安排，以及查詢若工人不幸因工業意外身故，港鐵公司為因工殉職工人親屬所發放的撫恤金金額；
- (5) 查詢隧道工地內的工作環境如空氣質素的狀況，以及於該密閉空間內所進行的工序是否涉及加壓/減壓過程；
- (6) 關注是否有為不諳華語如尼泊爾及巴基斯坦裔工人提供適合及足夠的技能訓練；
- (7) 關注工人的午膳與休息安排，特別是去年曾有工人因不滿有關安排而進行工業行動，並關注工人會否因休息時間不足及安排欠妥而容易釀成工業意外；及
- (8) 強調工作可以外判，惟責任絕對不能外判，因此向鐵路拓展處及港鐵公司查詢監管措施安排，以便委員衡量措施是否足夠，以及雙方是否全面履行監管責任。

8 · 梁瑞初先生綜合回應如下：

- (1) 港鐵公司透過三方面確保高鐵工程安全進行：包括與承建商一同制訂一系列安全標準及措施，並藉著每日的工地巡查，進行監督工作；要求承建商提供合適及安全的工作環境；及透過不同的活動及推廣計劃，藉以提升工人的職業安全意識；
- (2) 指出承建商會安排工人於工作時間內分批參與上述活動及推廣計劃，而每個工地均有駐工地護士為身體不適的工人即場進行簡單檢查；
- (3) 指出其中一宗工人被發現昏迷其後證實不治的個案，由於涉及工人自身身體狀況，故未有包括在致命工業意外數字之內，藉此澄清在數字上與勞工處回覆有所出入的情況。港鐵公司亦已為轄下工程項目承包商建造工人提供免費人壽保障福利。人壽保障金額為港幣二十萬元，為不幸身故工人的親屬提供財政支援，旨在為工人提供額外的保障，以解燃眉之急；
- (4) 指出承建商每工作兩小時左右便會安排工人分批返回地面進行約半小時的休息，整天共有兩節休息時段；偶因工序尚未完成，亦會與工人協調及採取較靈活的用膳時間及安排，惟強調從隧道工地往返地面的時間並不包括在用膳時間之內；

- (5) 部分隧道工地內設置了提供空氣調節設備的臨時休息室以供工人休息，而個別工人或因工地位處一隅，來回需時，亦會選擇於上述休息室進膳；
- (6) 澄清委員提及早前的工業行動成因在於承建商與工人溝通上產生誤會，而港鐵公司一直重視工程團隊的勞資關係，會繼續與承建商及工人密切聯絡及溝通；
- (7) 強調承建商會確保隧道工地內空氣質素符合勞工守則及安全標準，而勞工處亦會定期派員檢測；
- (8) 指出駐工地的註冊安全主任由承建商聘請，惟會上暫未能提供駐工地註冊安全主任的數字，表示會於會後再作補充；及
- (9) 強調除制訂指引外，港鐵公司的駐工地工程團隊每日均會在工地巡查，並會馬上聯絡承建商處理不安全或存在問題的地方，若察覺潛在安全危機的問題，便會要求承建商即時停止工作。

(港鐵公司會後補充：現時由高鐵香港段項目承建商聘請的註冊安全主任數目為88位。)

9. 司徒侃然先生綜合回應如下：

- (1) 重申職業安全為政府、港鐵公司及承建商的首要考慮；
- (2) 指出雖然高鐵工程性質與一般建造業工程的性質略有不同，惟強調高鐵工程為較複雜的大型基建項目，工序上面對不少挑戰，例如需於狹窄的地底隧道內進行鑽爆、土木工程、電力設施裝置及路軌鋪設等工序；
- (3) 重申港鐵公司及承建商就安全事宜投放不少資源，而政府部門，包括路政署、勞工處、土木工程拓展署及屋宇署等，亦通過不同層面進行定期安全監察，例如與管理階層及工作層面人士進行工程會議、巡視工地及要求港鐵公司匯報工作進度時一併交代安全措施及數字等；並指出鐵路拓展處會就每一宗嚴重事故，要求港鐵公司及承建商提交報告，以了解事故成因及進行檢討，以期作出跟進及改善措施；

- (4) 指出處方有聘請獨立的工程顧問監察就高鐵工程安全所制訂的各種措施是否足夠及有效，並重申處方十分著重工程的安全；及
- (5) 表示絕大部分於隧道進行的工序不涉及加壓/減壓過程。

10． 主席總結，高鐵乃重大基建工程項目，公眾及委員均關注是項議題，並一致期望工程能符合安全標準。主席並建議路政署鐵路拓展處及港鐵公司多與工人及工會溝通及商量，聆聽並處理工人不同的訴求。

第四項：港鐵公司就一月二十二日早上因架空電纜故障導致輕鐵暫停服務事故作出匯報

(交委會文件 2014／第 12 號)

第五項：委員提問：

(2) 鄺俊宇議員及郭慶平議員要求港鐵公司交代輕鐵上蓋起火事故

(交委會文件2014／第4號)

11． 主席歡迎下列人士出席會議：

香港鐵路有限公司

行車經理—輕鐵

助理公共關係經理—對外事務

辜偉祺先生

林 圓女士

12． 主席表示將一併討論議程第四及五(2)項。

13． 林圓女士先就受一月二十二日早上發生之事故影響的乘客致歉，並匯報如下：

- (1) 明白延誤會對乘客造成不便，強調港鐵公司因此十分重視事故的處理，務求將事故對乘客的影響減至最低；
- (2) 就本年一月二十二日的事故，港鐵公司即時透過傳媒及手機應用程式，以及車站中央廣播系統通知市民及乘客輕鐵服務受影響；及
- (3) 期間港鐵公司調派了接駁巴士接載受影響的乘客，以及加派職員前往受影響的輕鐵站協助乘客。

14. 辜偉祺先生再就受一月二十二日早上發生之事故影響的乘客致歉，並先後就二零一三年十二月十七日及本年一月二十二日的事故匯報如下：

- (1) 去年十二月十七日早上八時五十分左右，輕鐵天湖站往天水圍站方向月台有一輕鐵 706 綫雙卡列車準備離開天湖站時，有乘客通知車長於尾卡近車頂空氣調節器的位置發現冒煙，車長及控制中心職員隨即根據指引，安排車內約一百六十名乘客離開車廂，轉乘下一班列車。期間輕鐵服務並無受影響，亦無人受傷；
- (2) 職員確認冒煙情況後立即關掉該卡車廂的空氣調節系統，以及將尾卡集電弓降下，並安排列車駛離正綫，前往洪天路緊急月台，而該班列車抵達洪天路緊急月台後，車長發現原來冒煙的位置有火花，因此即時通知消防處派員協助處理；
- (3) 現時每日輕鐵列車離開車廠接載乘客前均有職員檢查空氣調節系統，確保運作正常；而每月港鐵公司均會為列車進行全面檢查，包括測試車廂空氣調節系統運作及機件；
- (4) 事故中的輕鐵車廂為澳洲製造的第三期輕鐵車廂，車齡約為十六年左右，並於二零一三年十二月四日完成前述的每月例行測試。事故後港鐵公司亦已檢查所有同期輕鐵車廂的空氣調節系統，確保其運作正常；
- (5) 於本年一月二十二日早上六時十五分左右發生的架空電纜故障事故，事緣介乎輕鐵坑尾村及塘坊村站之間一段架空電纜因絕緣體受損而啟動安全裝置，導致輕鐵部分路段供電受到影響，維修人員即時進行復修的工作；
- (6) 期間輕鐵坑尾村及塘坊村站至元朗站間合共八個車站受影響，當中 610、614、615、751 及 761P 五條路綫因此需要改道；
- (7) 港鐵公司期間安排免費接駁巴士接載乘客，並加派職員協助受影響的乘客，以及通知運輸署要求其他公共交通工具加強服務；
- (8) 至早上八時三十二分左右，修復工作完成，輕鐵服務亦隨即陸續恢復；及
- (9) 事故中受損壞的絕緣體於去年中重新安裝，是沿用多時的可靠及耐用設計，港鐵公司會就此作詳細的調查，亦會與供應商再作跟進，以便了解為何出現是次損壞。

- (1) 關注輕鐵接二連三發生事故，認為事故頻生反映輕鐵的維修保養及監管制度出現問題，尤其港鐵公司代表屢次強調港鐵公司已投放不少資源更新設備，以及表示輕鐵列車每天接載乘客前均會作出檢查以確保車廂設備運作正常，惟最終仍事故頻生；並查詢港鐵公司有否因應事故全面檢查所有車廂；
- (2) 質疑事故是否與人手不足及系統與機件出現老化有關，因此查詢輕鐵負責恆常維修保養團隊人手的數目，並查詢輕鐵有否因應近年網絡總長度增加及系統日益老化而增加人手；
- (3) 以輕鐵站內設施故障及列車滲水等輕微問題為例，認為見微知著，關注是否工作量過多使到難以兼顧車站設施、車廂及行車系統的檢查及維修工作，加上港鐵公司匯報時指出涉及架空電纜故障的絕緣裝置於去年才安裝，因此要求港鐵公司重新檢視現有維修保養制度；
- (4) 關注近年多宗輕鐵事故均發生於介乎輕鐵洪水橋及塘坊村站一帶的交匯處，查詢於該繁忙路段的維修是否較其他路段頻密；
- (5) 查詢輕鐵系統及車廂更換部件及翻新工程事宜，關注有關部件會否在達到壽命限期前作出更換，抑或因應部件狀況，或是待進行全面翻新工程才一併更換；
- (6) 就去年十二月發生的事故，委員關注駕駛肇事列車車長的人身安全，並查詢港鐵公司有否為車長制訂合適及清晰的應變指引處理有關問題，並希望港鐵公司代表可以就此作簡介；
- (7) 至於本年一月發生因架空電纜故障導致輕鐵暫停服務事故，委員反映輕鐵應變措施不足，不少乘客表示因廣播次數及聲量不足使到儘管置身輕鐵月台仍未能迅即透過廣播或資訊顯示屏得悉事故；
- (8) 建議港鐵公司重新檢視緊急事故應變步驟，並質疑港鐵公司為何未有即時作出應變，例如調派更多列車尤其雙卡列車加強行走天水圍區內的 705 及 706 綫，以接駁乘客轉乘西鐵綫前往元朗市及屯門，續指因數條路綫受事故影響需要局部暫停服務，使到天水圍區內輕鐵站綜合班次較平日早上繁忙時段疏落，導致乘客久候多班列車仍未能順利登車，事故期間月台亦因而更見擠擁，705 及 706 綫的服務遂間接受影響；

- (9) 查詢輕鐵絕緣裝置設計上能否有改善空間，以防範事故重演，或至少減少受影響範圍；
- (10) 查詢一月二十二日事故後港鐵公司合共安排的免費接駁巴士數量及班次，以便了解是否能夠適時接載受影響的乘客，惟委員普遍認為有關安排未能有效疏導乘客，例如班次密度不足以應付乘客需求，以及協助乘客的職員未能圓滿為乘客提供轉乘其他交通工具的適切建議；
- (11) 關注事故後所提供的免費接駁巴士服務主要抽調原有營運港鐵巴士路線的車隊行走，影響原有路線服務，因此建議港鐵公司考慮增加後備接駁巴士，應付特別情況；
- (12) 認為港鐵公司需要正視問題，汲取經驗，檢討意外成因，推行針對性改善措施，避免同類事故再次發生，並建議港鐵公司預視任何可能發生的事故，從而制訂相關應變方案；
- (13) 提出待港鐵公司完成兩宗事故的調查報告後，向交委會提交報告並再作詳細匯報，以及提出必須具體交代改善建議的要求；
- (14) 建議港鐵公司警惕車長必須於道路交匯處及行人過路處慢駛，例如毗鄰輕鐵塘坊村站、曾發生出軌事故的交匯處，避免釀成交通意外，並要求港鐵公司加強規管車長操守；
- (15) 指出根據政府與港鐵公司達成引入鐵路事故懲罰機制的最新票價調整機制，港鐵公司若因機件故障或人為因素發生嚴重事故，導致服務達至一定程度的延誤，可被罰款，惟有關罰款將注入「票價優惠帳戶」，以提供「即日第二程車費九折」的方式回饋乘客，有委員認為阻嚇力度不足，未能促使港鐵公司致力改善服務，因此建議改為於事故發生翌日同一時段向受影響路段的乘客提供免費乘搭，使到乘客直接受惠；
- (16) 指出輕鐵幾近壟斷元朗、天水圍及屯門區內交通運輸服務，乘客者眾，輕鐵發生事故對三地居民日常生活影響甚鉅，加上近年輕鐵服務不足以應付乘客需求的問題浮現，因此建議運輸署需檢討輕鐵服務的角色與定位，建議增加天水圍北部接駁巴士路線數目，給予現有依賴輕鐵往來該區與西鐵天水圍站及元朗市的居民更多選擇，並彌補輕鐵運力不足問題，亦可讓居民於輕鐵服務受影響時另有替代交通工具；及

- (17)要求去信運輸及房屋局(運房局)，促請當局責成港鐵公司作出改善措施。

16 · 辜偉祺先生綜合回應如下：

- (1) 表示設計時已將整個輕鐵網絡的供電系統分為不同區間，旨在萬一發生事故時盡量減少受影響的範圍，惟一月二十二日事故肇事地點剛好是來往元朗、天水圍及屯門輕鐵路綫必經位置，因此影響列車進出天水圍往來元朗及屯門，導致 751 綫等合共五條路綫受事故影響；
- (2) 由於事故發生於早上六時許，受事故影響，未能及時從車廠增派輕鐵車廂駛入天水圍，因此路綫的服務間接受到一定程度的影響，亦未能如委員建議般，可於事故期間在水圍區內開出特別班次應對事故；
- (3) 事故發生後港鐵公司已即時調配包括由九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)所提供車輛在內的接駁巴士行走數條路綫，期間合共開出一百三十班班次，共接載約七千六百名乘客；
- (4) 強調港鐵公司關注乘客及員工的安全，有提供指引予車長應付突發事故，例如冒煙事故中，車長已完全根據程序，在乘客通知車廂冒煙後立即視察情況，隨即關閉空氣調節系統制動及將尾卡集電弓降下；
- (5) 事故中車長將列車駛至輕鐵天水圍站後離開列車，改由兩名督導級員工負責將列車駛至洪天路緊急月台，抵達後發現原來冒煙的位置有起火跡象，立即通知消防處派員處理，職員亦有利用車廂配置的滅火器協助；
- (6) 強調在緊急情況下，港鐵公司有妥善的程序及措施處理，員工可打開車門安排緊急疏散，乘客及車長均不會因電力暫停而被困；
- (7) 強調港鐵公司每年投放超過五十億元進行保障行車安全的維修與檢查，以及系統保養與更新，並有嚴謹的機制遵從，除日常維修外，當列車行走至某一定的里數及年期後，便需進行檢查及相應的翻新工程，例如輕鐵現已差不多完成第一期車廂的翻新工程，並已著手準備第二及三期車廂的翻新工作；

- (8) 架空電纜的更新方面，強調港鐵公司採用恆常及耐用的設計，並於去年才於事故路段進行大型的系統更新，而事故涉及的絕緣裝置亦於該段時期安裝。港鐵公司會與供應商再作跟進，並就事故作出調查；及
- (9) 指出一月二十二日事故期間港鐵公司已即時透過系統中央廣播通知港鐵網絡內各車站的乘客有關的事故及安排。期間收到有乘客反映部分輕鐵站內廣播聲量不足，港鐵公司已隨即改善，而事故發生後港鐵公司亦有加強廣播及調派人手到各輕鐵站協助及通知乘客有關安排。

17 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 表示兩宗事故的成因需要作進一步調查才能向委員匯報；
- (2) 重申安全為港鐵公司的首要任務，因此港鐵公司一直確保每年均投放足夠的資源進行行車系統的維修保養及更新工作，並會採用先進的設備及技術以確保營運水平，以及有一套嚴謹的指引須遵從，惟鐵路系統複雜，實難免有機會出現延誤及機件故障的情況。現時輕鐵維修保養工作是由港鐵公司負責，惟會上暫未能提供維修人手方面的數字；
- (3) 輕鐵每日、每周、每月以至每年均會進行不同的檢測，包括制動系統、空氣調節系統、車門開關、列車控制及駕駛室設備等，重申檢查絕不鬆懈，並確保系統及列車部件安全才會安排列車投入運作；
- (4) 自去年十二月事故後，港鐵公司已即時為同類型車廂進行檢查，包括空氣調節系統，確認系統運作正常；
- (5) 強調港鐵公司一直採取預防性的維修策略，若察覺機件發生故障便會立即作出更換。機件服務壽命是決定更換與否的其中一項因素，惟大前提是確保機件運作正常；
- (6) 強調港鐵公司注重輕鐵路路面安全，對車長有嚴謹的指引，車長必須遵守輕鐵網絡中不同路段的安全車速，輕鐵督導員亦有採用車速雷射槍監察車速，而車長亦需要不時參與重溫課程；
- (7) 港鐵公司舉辦不少社區活動藉以宣傳及提升市民道路安全意識；

- (8) 備悉委員關注資訊發放事宜，指出當重大事故發生後，港鐵公司均需要一定時間了解事故，掌握情況方可作出相應緊急應變措施，包括調動及加派人手、安排免費接駁巴士等，巴士承辦商亦需時調配車輛，希望乘客可以體諒需要一段時間才能將有關信息發放至各車站；及
- (9) 港鐵公司透過傳媒及自身研發的手機應用程式通知市民及乘客有關事故的信息，後者現時已經有一百三十萬人次下載，相信市民能夠透過上述渠道得悉事故。

18． 張木林議員提出以下動議，湛家雄議員, BBS, MH, JP、陳美蓮議員、陳思靜議員、趙秀嫻議員、周永勤議員、徐君紹議員、郭強議員, MH、鄭俊宇議員、劉桂容議員、李月民議員, MH、麥業成議員、沈豪傑議員、蕭浪鳴議員、鄧焯謙議員、鄧貴有議員、黃卓健議員、黃煒鈴議員、邱帶娣議員, BBS, MH、袁敏兒議員、朱錦輝先生、高俊傑先生、鄭智揚先生、梁明堅先生、梁業鵬先生、馬淑燕女士及鄧川雲先生和議：

「本會強烈譴責港鐵意外頻繁，要求運輸及房屋局加強監察，並加強罰則條款，加強維修保養及員工培訓，保障乘客人身及財物安全。」

19． 委員以舉手及記名方式表決上述動議。副主席、湛家雄議員, BBS, MH, JP、陳美蓮議員、陳思靜議員、張木林議員、趙秀嫻議員、周永勤議員、徐君紹議員、郭強議員, MH、鄭俊宇議員、劉桂容議員、李月民議員, MH、梁福元議員、呂堅議員、麥業成議員、文光明議員、沈豪傑議員、蕭浪鳴議員、鄧貴有議員、黃煒鈴議員、袁敏兒議員、朱錦輝先生、鍾啓生先生、高俊傑先生、鄭智揚先生、梁明堅先生、梁業鵬先生及馬淑燕女士贊成上述動議。

20． 主席總結，有 28 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，有關動議獲絕對多數票通過。主席要求去信運房局反映意見，敦促局方責成港鐵公司作出改善措施。主席同時提出將會前收到委員就一月二十二日事故所提出的提問列入下次交委會會議議程，要求港鐵公司屆時就是次討論的兩宗事故提交詳細報告，並一併交代針對事故所採取的具體改善措施建議，以及回應是次會議上委員關注而代表暫未回應的提問，即近年輕鐵維修人手編制及數目的變化，還有外判人手佔輕鐵維修人手的比重及涉及的工序環節。

(會後補註：秘書處已於二零一四年二月六日致函運房局反映委員的意見及要求。)

第五項：委員提問：

(1) 郭強議員, MH、黃煒鈴議員及高俊傑先生要求改善天瑞邨瑞滿樓旁斑馬線及天瑞 77 線小巴站對出的行車路面凹凸不平事宜

(交委會文件 2014／第 3 號)

21． 委員對路政署積極跟進並迅速完成重鋪工作的效率深表讚許；另有委員向署方代表查詢路政署恆常路面維修工作的安排，以及查詢署方是否正在研究改用其他物料鋪設路面，減少因物料損耗而經常需要重鋪路面的情況。

22． 謝銘業先生欣悉並感謝委員對署方的工作表示讚賞，並續指署方會繼續定期派員視察路面情況，以便盡早察覺損壞情況及進行所需的維修工作。他亦指出，署方有就瀝青道路物料成分的設計，進行詳細研究及實地測試。

(路政署會後補充：署方最近已嘗試採用經改良的瀝青物料，並且要求承建商繼續與瀝青廠保持溝通，對瀝青物料的出廠及施工程序加強監控，確保道路工程的質量。)

23． 主席總結，感謝路政署就是項委員提問迅速回應，期望署方日後能夠再接再厲。

(3) 陳美蓮議員要求改善天水圍輕鐵站噪音問題

(交委會文件2014／第5號)

24． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映輕鐵由清晨五時至凌晨一時為天水圍居民提供服務，居於毗鄰輕鐵天水圍站及數段天水圍區內輕鐵路段的居民不時會受輕鐵運作所產生的噪音滋擾，例如站內廣播聲響，建議港鐵公司因應日夜情況有所不同而適時調低廣播聲響；
- (2) 反映列車與路軌磨擦聲所產生的聲響甚為刺耳及擾民，並指出以輕鐵頌富至天瑞站之間一段上落斜路段、天水圍至天慈站及毗鄰天榮站一段入彎路段的情況較為明顯，建議港鐵公司加強檢查，以及實行噪音緩減措施如於路軌進行灑水工作等；有委員續指出早年上述措施曾有效緩減噪音，促使港鐵公司盡快加強執行有關措施；及
- (3) 反映車長按動「按聲」響號亦會滋擾居民及影響行人，建議港鐵公司改用「叮叮」聲作警示，甚至考慮以可調較音量的電子響號取代現有響號(船號)。

25 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 輕鐵會在月台及車廂播出服務訊息，例如播放提示車門開關聲響以提醒乘客注意上落車的安全，有關聲響提示對於視障人士尤為重要，因此音量需要維持在合適的水平；
- (2) 港鐵公司備悉委員的意見，並會致力於乘客及周遭居民需要之間取得平衡，例如月台廣播聲響會於晚上進入音量較低的「晚間程式」，在收到委員反映後，車務同事隨即進行調查，發現音量控制裝置因故障曾無法自動調較至「晚間模式」。至會議日期時已修復妥當；
- (3) 港鐵公司會就委員關注輕鐵天水圍站的廣播聲響情況而作出檢視；及
- (4) 強調輕鐵運作需要符合相關的法定要求，如《噪音管制條例》，港鐵公司因此會定期進行路軌維修保養及採取噪音緩減措施，並會留意委員反映輕鐵頌富及天慈站一段因行車所產生聲響的情況。

26 · 辜偉祺先生補充，港鐵公司已訂定嚴謹的指引，指示車長發出「鈴聲」及「按聲」的程序及守則，只在緊急或有需要的情況下，車長才會使用「按聲」作為警號，提示過路行人或道路使用者注意安全。港鐵公司會監督及確保職員遵從有關指示。至於委員提出轉用電子響號的建議，港鐵公司備悉委員意見，而港鐵公司亦正研究其他輕鐵系統營運機構所採用電子響號，了解其效能是否能夠達至港鐵公司的運作及安全要求。

27 · 主席總結，要求透過秘書處向委員收集區內受輕鐵運作如列車與路軌磨擦及廣播聲響所產生的噪音影響的黑點位置，然後轉交港鐵公司跟進，並要求港鐵公司代表於未來兩次會議內就港鐵公司於有關地點所作的跟進措施作出回應，以便作出具針對性及較為實際的跟進。

(會後補註：秘書處已於二零一四年二月六日向委員發出信件以便收集有關黑點的位置，並於二零一四年二月二十一日轉交港鐵公司作出跟進。)

(4) 梁福元議員、袁敏兒議員、沈豪傑議員及梁明堅先生要求在朗河路增設行車減速壘

(交委會文件2014／第6號)

28． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 不認同運輸署以有機會對乘客造成不適為由不接納委員提出增設減速壘的建議；
- (2) 反映朗河路為單線雙程行車道路，路面狹窄，因此不適合將朗河路車速限制設定為每小時五十公里，建議更改為每小時二十公里，並指出不少位處鄉郊而由運輸署管理的公共道路設有減速壘，車速限制亦並非設於每小時五十公里；
- (3) 反映朗河路已多次發生引致傷亡的交通意外，而晚間時分超速駕駛問題時有發生，因此質疑運輸署加設交通標誌及道路標記的成效，認為有關措施只能提高駕駛人士的警覺，卻無助於保障其他道路使用者如行人及騎單車人士的安全，並關注行人隧道出口缺乏標誌及欄河，有機會導致道路使用者未有注意往來車輛便橫過道路，釀成傷亡；及
- (4) 建議署方聆聽當區議員的意見，促請署方檢討增設減速壘的政策，並關注署方會否因嚴守政策而將居民自發加設的減速壘拆除，要求署方未有具體改善措施前予以保留。

29． 陳建峰先生綜合回應如下：

- (1) 運輸署不建議於由運輸署管理的公共道路如朗河路加設減速壘，因為當車輛以較高車速駛過減速壘時，容易對車內乘客特別孕婦造成不適甚至受傷；
- (2) 署方備悉委員反映不少車輛高速駛過朗河路，亦有鑑於朗河路曾發生傷亡事故，因此已於該處增設交通標誌及道路標記提醒駕駛人士及行人留意路面狀況；
- (3) 行人隧道出口亦加設了欄杆，要求騎單車人士減慢速度，並留意往來車輛及在安全情況下才橫過馬路；
- (4) 署方會派員視察朗河路是否仍存在盲點，並致力改善道路使用者視線，讓他們可看清楚路面狀況；及

(5) 署方會要求香港警務處加強執法行動，檢控超速司機。

30． 主席總結，認為當區議員熟悉狀況，亦認同該處存在風險，強調道路設計首要著重安全，因此對運輸署的回覆不甚滿意，建議署方採納委員意見，於部分路段增加減速壘以測試成效，並認為減速建議可取。主席要求會後與署方代表、當區議員及相關委員進行實地視察。

(5) 陳思靜議員建議討論天盛連接天耀天橋改善事宜
(交委會文件2014／第7號)

31． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示居民反映使用該天橋前往耀民樓巴士站乘車，便需繞經天耀邨出口及橫過輕鐵天耀站行人過路處，費時失事之餘，繁忙時段該行人過路處亦見擠塞，具有一定潛在風險，因此不少居民提出是項建議；
- (2) 認為工程佔用行人路面空間不多，加上工程有助分流前往巴士站的行人，因此不認同署方以工程收窄行人路面為由未有接納委員建議；及
- (3) 建議署方代表與委員一同進行實地視察，以了解建議是否可行。

32． 馮靖翔先生回應，路政署於二零一三年十一月中完成天耀路行人路擴闊工程，現時行人路天橋下方位置闊度約為四米多，達到提供更多空間予行人候車及提高該處的行人流動性的目的，而增建樓梯的建議則佔用並收窄行人路面，並表示署方會參考區內例子以評估該處是否適合進行建議的工程。

33． 主席總結，明白是項建議技術上存有一定難度，惟認同建議實屬便民之舉，因此建議運輸署會後主動聯絡作為天橋業權人的房屋署、當區議員及相關委員進行實地視察，以期作出改善。

- (6) 郭強議員, MH、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、徐君紹議員、李月民議員, MH、趙秀嫻議員、張木林議員、袁敏兒議員、姚國威議員、劉桂容議員、鄧焯謙議員、文光明議員、鄧貴有議員、黎偉雄議員、梁福元議員、沈豪傑議員、鄧家良議員、鄧卓然議員、周永勤議員、黃卓健議員、余仲良先生、馬淑燕女士、高俊傑先生、梁業鵬先生及朱錦輝先生建議討論分流車輛途經錦河路前往元朗市紓緩博愛交匯處交通擠塞問題

(交委會文件2014／第11號)

34 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映居民深受博愛交匯處擠塞影響，問題以傍晚繁忙時段往元朗方向尤甚，批評當局當初未有預視行車流量增長迅速而盡早進行改善工程，導致造價上升之餘，居民亦飽受交通擠塞問題困擾；
- (2) 表示經大欖隧道前往元朗市的駕駛人士可利用錦田公路作為替代路線，避開擠塞路段，惟不少駕駛人士未諳有關路線，因此建議運輸署於大欖隧道往元朗方向出口，以及上述替代路線沿途加設標誌指示並提醒駕駛人士有關選擇，以便作出分流；
- (3) 欣悉運輸署已於青朗公路近大欖隧道出入口附近支路加設標誌，惟反映不少市民不太認知凹頭的確實位置，因此建議運輸署以更為人熟悉的地名及更清晰的標誌作標示，甚至考慮增設電子顯示屏，指示駕駛人士使用替代路線前往元朗市；及
- (4) 反映現時吐露港公路南行近科學園設有一行車速度屏顯示各條主要幹道前往市區的行車狀況及平均行車時間，並反映新田公路南行近錦綉花園亦有一行車速度屏顯示經大欖隧道及屯門公路前往汀九的所需時間，因此建議署方加以利用，一併顯示經元朗公路及青山公路前往元朗市的所需時間，以期分流經新田公路前往元朗市的車輛。

35 · 張飛傑先生回應，表示署方已計劃於青朗公路近錦田公路出口附近加設指示標誌，並將原有寫上「錦田」的指示標誌加上「凹頭」，以提示駕駛人士可改經錦田公路前往元朗市，而目前青朗公路往元朗方向有一可變信息顯示屏為駕駛人士提供交通資訊，因此署方將與三號幹線（郊野公園段）有限公司商討並研究是否可在博愛迴旋處擠塞時利用該可變信息顯示屏，提示駕駛人士可選擇往「錦田」「凹頭」的出口，作為替代路線進入元朗市。

(運輸署會後補充：查證後得悉上述顯示屏由運輸署管理，相關分部會就以上方案的可行性再作研究。)

36. 主席總結，期望運輸署參考委員意見，為駕駛人士提供更多可供替代路線選擇的資訊予以參考，以便紓緩博愛交匯處的擠塞情況。

第六項：由文康、社區服務及房屋事務委員會轉交交通及運輸委員會事項：
徐君紹議員、郭強議員, MH、蕭浪鳴議員及黃煒鈴議員要求在深圳灣口岸增設八達通增值機及旅客資訊處事宜
(交委會文件 2014／第 8 號)

37. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映不少市民以八達通卡繳付車資，然而，深圳灣口岸未有提供應為基本設施的八達通增值機，加上該處未有便利店提供增值服務，以及八達通「自動增值服務」仍未全面普及，市民若遇上餘額不足及未有足夠輔幣便深感不便；
- (2) 不認同八達通卡有限公司書面回覆中表示深圳灣口岸仍未符合具備設置八達通增值機的先決條件，即必須具備良好的安全和管理措施；
- (3) 不認同香港旅遊發展局(旅發局)以經深圳灣口岸入境的旅客多數為隨團旅客為由，表示暫沒有計劃增設新的旅客諮詢中心的回覆，認為設立旅客諮詢中心能夠方便每日數以十萬人次使用的深圳灣口岸過境旅客，尤其是日益增長的「個人遊」旅客；
- (4) 建議旅發局與八達通卡有限公司研究設立旅客諮詢中心為旅客提供諮詢服務，並一併提供售賣及八達通增值服務；及
- (5) 建議營運連接深圳灣口岸巴士路線服務的各間專利巴士公司提供八達通增值機，甚至考慮設立類似九巴倡議於大欖隧道轉車站加設的乘客服務站。

38. 主席總結，認為於深圳灣口岸設立八達通增值機的建議有實際需要，並建議旅發局應考慮設立結合提供資訊兼零售用途的旅客諮詢中心，內設置八達通增值機及提供車票售賣服務，方便過境市民及旅客。主席並要求秘書處去信旅發局及八達通卡有限公司以反映委員建議，希望有關方面加以考慮，並就此另作回覆。

(會後補註：秘書處已於二零一四年二月六日致函旅發局及八達通卡有限公司反映委員的意見及要求。)

第七項：運輸署進展報告

(交委會文件 2014／第 9 號)

39． 委員閱悉上述報告。

第八項：單車交通意外及執法數字

(交委會文件 2014／第 10 號)

40． 委員閱悉上述報告。

第九項：其他事項：觀賞紅葉遊人引致大棠山交通擠塞

41． 委員反映早前前往觀賞紅葉遊人者眾，引致大棠山道交通擠塞，影響附近居民，因此希望有關部門盡快提交長遠解決方案，避免成為周期性問題。委員補充，去年為針對違例泊車問題，曾建議運輸署於大棠山道劃設單黃線，惟至今仍未落實，對此表示失望。此外，委員對警方及營運港鐵巴士 K66 號綫的港鐵公司因應情況，實施特別交通安排及額外調配巴士行走以疏導人群的做法深表讚許。

42． 陳建峰先生回應劃設單黃線的進展，指出運輸署已向路政署發出施工紙。

43． 黃龍先生回應，早前警方透過於大棠山道實施臨時交通安排，應對交通擠塞問題，當中包括於大欖郊野公園內的大棠燒烤區附近路面放置錐形臨時路標，以防駕駛人士佔據半邊路面違例泊車，導致大型車輛欠缺足夠空間調頭，引致交通擠塞。長遠而言，警方曾與管轄大欖郊野公園的漁農自然護理署(漁護署)商討，雙方均認同需要設法針對上述燒烤區附近路面違例泊車問題，並建議加設欄杆，惟需要研究會否導致行人路面收窄，對輪椅使用者造成不便，而漁護署會後有將相關意見透過書面方式向路政署及運輸署反映。

44． 餘無別事，會議於下午一時二十分結束。

元朗區議會秘書處

二零一四年二月