

元朗區議會交通及運輸委員會
集體運輸服務工作小組
二零一七年度第二次會議記錄

日期：二零一七年三月二十日(星期一)

時間：上午十時正至下午一時五十五分

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： 姚國威議員	會議開始	會議結束
副主席： 劉桂容議員	會議開始	會議結束
成員： 湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	上午 10:20
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
張木林議員	會議開始	會議結束
趙秀嫻議員, MH	會議開始	下午 12:35
周永勤議員	會議開始	下午 01:30
李月民議員, MH	上午 11:00	下午 12:30
梁明堅議員	會議開始	會議結束
馬淑燕議員	上午 10:15	下午 12:30
麥業成議員	會議開始	下午 01:20
沈豪傑議員	會議開始	會議結束
蕭浪鳴議員	會議開始	下午 12:30
鄧焯謙議員	上午 10:50	會議結束
杜嘉倫議員	會議開始	下午 01:20
黃煒鈴議員	上午 10:15	下午 01:30
王威信議員	會議開始	會議結束
黃偉賢議員	會議開始	下午 01:20
楊家安議員	會議開始	會議結束
袁敏兒議員	上午 10:10	會議結束
陳天任先生	上午 10:40	會議結束
徐君紹先生	上午 10:40	下午 12:30
司徒駿軒先生	上午 10:20	下午 01:30

秘書： 林美欣女士 元朗民政事務處行政助理(區議會)一

列席者

麥嘉盈女士 元朗民政事務助理專員(二)
譚樂忻女士 運輸署高級運輸主任/元朗

林 圓女士 香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務
陳雲輝先生 香港鐵路有限公司車站事務經理—西鐵綫及馬鞍山綫
關偉麟先生 香港鐵路有限公司巴士營運經理
鄧慶業議員, BBS

缺席者

陳思靜議員 (因事請假)
鄧鎔耀議員 (因事請假)
郭 強議員, MH
梁福元議員
文光明議員
程容輝先生
吳家良先生
鄧錦輝先生

* * * * *

歡迎詞

歡迎各委員及政府部門代表出席二零一七年度元朗區議會集體運輸服務工作小組第二次會議。

第一項：通過集體運輸服務工作小組成員名單(修訂) (集體運輸服務工作小組文件 2017/第 9 號)

2. 委員一致通過集體運輸服務工作小組成員名單。

第二項：通過二零一七年度第一次會議記錄

3. 委員一致通過集體運輸服務工作小組二零一七年度第一次會議記錄。

議程三、前議事項

陳美蓮議員、麥業成議員、杜嘉倫議員建議討論改善天水圍輕鐵站擠迫情況

4. 主席建議於本年三月二十七日上午到輕鐵天水圍站進行視察，視察後再按情況跟進或討論。

(會後補註：實地視察輕鐵天水圍站於本年三月二十七日進行，成員要求港鐵分階段實施前上後落的措施，並建議於輕鐵天水圍站 3 號月台往西鐵天水圍站

的扶手電梯旁，即現時的花圃位置加設一條扶手電梯，以紓緩輕鐵天水圍站的擠迫情況。同時，秘書處亦於二零一七年四月二十七日致函港鐵反映委員的意見。)

議程四、委員提問

(1) 麥業成議員、陳美蓮議員、黃偉賢議員、鄺俊宇議員、杜嘉倫議員就 2 月 10 日晚發生的港鐵縱火事件要求(1) 港鐵公司負責事件中傷者長遠的醫療費用；(2) 就此事件作出檢討，加強車廂及站內防火設備及員工培訓

(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 10 號)

(2) 郭強議員, MH、梁志祥議員, BBS, MH, JP、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生、司徒俊軒先生、高俊傑先生、程容輝先生高度關注港鐵縱火事件，要求港鐵提升安全措施

(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 11 號)

5. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 就是次在行車途中出現火災事件，認為港鐵需要檢討車廂內的滅火設備，並關注西鐵綫中途駛經一條較長的隧道，有否制定發生事故時的應變措施；
- (2) 關注車長駕駛時是否能夠觀察每個車卡的情況，建議在車廂內加設閉路電視，讓車長觀察車廂內的情況，可加快處理突發事件；
- (3) 建議港鐵加強員工培訓，在發生意外時能盡快展開救援的工作；關注疏散人群方面，當車長通知月台職員後，車站職員的人手是否足夠，以通知乘客及協助車站內的乘客離開現場；
- (4) 有委員認為港鐵在是次事件上無論在滅火、救人及秩序方面都處理得宜，唯一要檢討的地方是在事件發生時的即時廣播及人流的疏導，緊急照明及逃生的方向的指示略有不足，人手未能即時調配；
- (5) 建議港鐵考慮拍攝短片在車內播放，指示乘客一旦遇有事故時的逃生方法；
- (6) 指現時車廂內的滅火筒使用乾粉，缺點為易有粉末殘留，建議使用二氧化碳；委員另表示一旦失火車廂全是濃煙，難以找到滅火筒所在位置，建議效法緊急出口燈的做法，停電時亮起 LED 燈，讓乘客看到滅火筒的位置，以便使用滅火筒；及

(7) 反映事發時未有即時處理部分受傷的乘客，欲向港鐵了解當時的情況。

6. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵公司非常關注是次事件，對事件有乘客受傷表示難過，港鐵與東華三院合作募捐，進行為期兩星期的募捐行動，支援是次列車懷疑縱火事件中留院的傷者，募捐於三月二日結束，共籌得港幣二百四十七萬五千元，當中包括港鐵公司及員工合共捐出二百萬元及公眾捐款四十七萬五千元，港鐵公司對社會大眾展現出的關懷慷慨表示感動，感謝東華三院為是次捐款作出支持及協助，募捐所得的善款港鐵會按專業的醫療意見，以留院時間作為基礎，全數發放予同意接受善款的受傷乘客；在事件發生當晚，港鐵公司行政總裁與員工前往醫院探望傷者，港鐵職員與傷者及其家屬留下聯絡方法，部分傷者家屬有與港鐵取得聯絡，以跟進索償的事宜；及
- (2) 表示事件發生短短數分鐘，港鐵的職員、警方及救援人員先後到場提供緊急服務及控制場面，整個過程能迅速、有效及有秩序地疏散月台大部分的乘客。

7. 陳雲輝先生綜合回應如下：

- (1) 表示港鐵將安全放於首位，所有入職的車務員工必須經過嚴謹的安全及緊急應變的訓練，港鐵每年會安排約 12 至 15 次的大型演練，所有員工都會參與其中，其中車廂遇上火警及水浸都是演練範圍之一，演練亦會邀請公眾人士參與，上次大型演練在去年的十一月進行，約有二千人參與，稍後亦會安排另一次的大型演練；
- (2) 表示在上次事件內，車長的應變十分迅速，個案發生於晚上七時十一分，列車在七時十四分已到達尖沙咀站，到站後職員按應變程序進行疏散，在約五分鐘的時間已疏散了大部份乘客。港鐵公司提供跨綫支援措施，尖沙咀站當時約有二十五人當值，在高峰期於其他車站抽調約一百名職員支援，港鐵公司提供跨綫支援措施。港鐵公司有其事故應變安排，如發生緊急事故，除該綫同事支援外，所有其他路綫的職員都需要在最快的時間到附近的路綫協助；

- (3) 有關應變措施的安排，一般來說，港鐵會安排在下一站疏散人群，以尖沙咀事件來說，車務控制中心在數分鐘內已經通知消防及警方，並已馬上安排人手在站進行疏散。至於疏散安排方面，港鐵公司在可行情況下，一般會盡量安排列車駛到下一個車站進行疏散，因車站空間較多，公司亦可安排更多職員進行協助乘客、及進行各方面的支援及協調工作；在事故發生期間，乘客可使用車內的緊急制及通話器與車長對話，當車長收到緊急通知時，會第一時間通知緊急控制中心，緊急控制中心會通知相關的政府部門迅速處理事件；
- (4) 解釋所有在 2004 年後購入的列車都設有閉路電視，目前約有 35% 的列車設有閉路電視系統，隨著用以取代行走市區綫第一代列車的 93 列新購列車及沙中綫新列車投入服務後，裝設閉路電視列車的比重將逐步增至 85%。針對是次事故，港鐵成立了高規格的委員會，由兩位總監領導，亦邀請了獨立專家研究及提供意見，審視的範圍是多方面及多角度，包括車廂安全的設計、應變的方法、疏散措施，資訊的發放、安全守則及列車服務恢復的安排等，港鐵預計四月完成報告，並會提交予機電工程署，機電工程署會將報告交予其他部門一併研究，當計劃得到批准及落實後，港鐵會盡快作出改善；
- (5) 備悉委員對滅火筒的意見，指現時所有列車內的每一車卡都設有兩個滅火筒，車卡內的滅火劑為粉劑，站內月台的滅火劑則是二氧化碳；所有月台、站長的當值室及客務中心亦設有滅火筒及印有適當的標誌，並指所有消防設備必須提交消防處批准；
- (6) 有關秩序的安排，現時西鐵綫月台及大堂均有播放安全短片，加強對公眾宣傳緊急情況下的安排；另外，港鐵會在安全講座介紹有關疏散的程序及派發小冊子，乘客可到各車站取閱小冊子。港鐵備悉委員有關在車廂內播放影片的建議；及
- (7) 解釋在事故中港鐵職員第一時間的任務是疏散人群，人群聚集會妨礙救援，因此當時站內的職員先疏散人群，同時亦有職員聯同乘客救火，救援的工作則交由救援人員執行，而救援人員約兩分鐘後已到達現場處理事故。

8. 主席總結，是次在港鐵車廂內縱火屬不幸事件，認為港鐵無論從緊急應變、善後工作及安全措施方面已經達到一定的水平，希望港鐵汲取是次不幸

事件的經驗後，繼續改進各方面的措施，由於元朗區主要使用西鐵綫及輕鐵綫服務，而西鐵綫亦會駛經一條較長的大欖隧道，希望港鐵重視委員的意見。

(3) 郭強議員, MH、梁志祥議員, BBS, MH, JP、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生、司徒俊軒先生、高俊傑先生、程容輝先生要求港鐵 K74 巴士延長至途經博愛醫院
(集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 12 號)

9. 關偉麟先生簡介上述文件的回覆。

10. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 對港鐵就 K74 綫的路綫調整表示歡迎，認為走線能配合市民前往博愛醫院及朗善邨附近一帶居民的需求，建議路綫配合博愛醫院的探病時間，延長服務時間至晚上 8 時後甚至全日服務；委員另建議延長服務時間或提供特別班次以配合醫療工友的上班時間；
- (2) 指現時班次由 12-15 分鐘改為 12-20 分鐘，反映路綫改動後會有新增的客量，並有一定的乘車需求，因此要求班次維持 12-15 分鐘，並增加班次；
- (3) 有委員對取消又新街站及大棠路站的安排有保留，要求運輸署於實施前先諮詢新元朗中心的居民；
- (4) 指取消又新街站及大棠路站後，市民需要前往元朗廣場站乘搭 K74 綫，反映該站或會變得十分擠迫，建議港鐵劃分清楚候車位置，以免造成混亂；
- (5) 指多年來 K74 綫的服務不斷削減，最主要的原因是由於客量不足，現時除延伸至博愛醫院外，建議港鐵檢討如何服務更多的乘客；
- (6) 建議港鐵考慮 K74 綫直接駛進朗善邨，指該處有停泊巴士的位置，以方便居民出入；
- (7) 建議在青山公路十八鄉鄉事委員會對出、青山公路外的形點位置、馬振玉中學附近加設分站；及

(8) 查詢港鐵實施 K74 綫的路綫改動的日期。

11 · 關偉麟先生綜合回應如下：

- (1) 解釋在服務初期，港鐵需要先掌握往來博愛醫院及朗善邨附近一帶學校的乘車模式及乘客需求，服務時間暫維持不變；此外，由於巴士車長需要休息時間，如延長服務時間，在人手安排及休息時間上需要作出平衡，並以安全為首要考慮；
- (2) 理解委員希望增加巴士分站以便附近的乘客登車，港鐵會考慮該位置是否符合上落客的要求及其安全性。另外，新路綫安排可以避開元朗大馬路（青山公路元朗段）交通擠塞的位置，現時在又新街或大棠路站上車的乘客，可在開心廣場上車，由於路綫避開交通擠塞的地方，行車時間預計與現時相若；
- (3) 解釋由於朗善邨的車路空間有限，現時部分巴士線會在迴旋處駛出，如港鐵巴士駛入朗善邨，或會造成擠迫，對整體的行車時間會有影響，而且朗善邨的巴士設計不適合雙層巴士駛入，因此港鐵巴士暫時未能駛至朗善邨內；
- (4) 理解早上繁忙時間由天水圍到元朗的乘客大部分為學生，因此上午七時多的班次維持不變，由於在八時後的需求服務相對較低，現時仍未能掌握來往朗善邨附近一帶學校及博愛醫院的客量，亦明白有部分到醫院的乘客使用輪椅，因此希望預留較多行車時間，從而使下一班在天瑞開出的班次有更多時間作準備；
- (5) 有關在朗善邨後加設分站的建議，基於安全考慮及在設計路線時需與運輸署作商討，運輸署亦需諮詢其他的交通營運者，因此需要作出交通配套的平衡；及
- (6) 建議於四月下旬實施有關新路綫的安排。

12 · 譚樂忻女士回應，新走綫在青山公路離開馬振玉中學後一直行經快綫，如要在形點加設分站，走綫方面需要再作修改，行車時間亦相應增加；有關加設個別分站的建議，署方需要與交通工程師及其他相關部門商討及作出考慮；表示是次會議討論目的是希望聽取各委員的意見，署方會檢討有關的意見，配合港鐵在四月下旬推行有關方案。

13. 主席總結，委員普遍支持 K74 綫的新方案，惟要求改善服務時間及加設分站，建議按港鐵公司的原定計劃於四月實施，並於下次會議再次討論 K74 綫的服務安排。

(4) 鄧慶業議員、BBS、鄧家良議員、張木林議員要求優化 K75 系列路線及重組 619 專線小巴路線
(集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 13 號)

14. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 對港鐵及運輸署作出的路線調整表示歡迎，認為 K75P 綫的班次較密，亦能覆蓋 K75S 的路線，惟擔心 K75S 綫提供點對點的服務，合併後的班次會否受到影響；
- (2) 建議港鐵考慮延長 K75 系列的服務時間，以銜接西鐵綫尾班車的服務時間；
- (3) 反映現時輕鐵洪水橋站於早上繁忙時間非常擠迫，很多學生於銀座站附近上學，建議於繁忙時間開設一條循環綫由洪水橋往來天水圍西鐵站並途經銀座站；
- (4) 查詢在 K75A 綫的服務時間內，619 號線會否提供服務；及
- (5) 有委員建議 619 號線的總站保留於洪福邨。

15. 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 表示 619 號線一直以來由於客量不足以致嚴重虧損，現時港鐵提出的優化措施下，建議 619 號綫營辦商行走部分現時 K75 系列行走的部份路線，營辦商正與港鐵商討提供轉乘優惠，以提升競爭力，就 619 線的走線及與港鐵的轉乘優惠方面的細節，署方現時未有收到營辦商具體的建議書；
- (2) 如 619 號線需要改動路線途經銀座，署方需要仔細研究；如小巴路線牽涉擴大現有的服務範圍，或需進行較大規模的諮詢及由專線小巴遴選委員會審批有關建議才可獲得通過；及

- (3) 表示 619 號線招標時主要是服務洪福邨居民，營辦商需要保留於洪福邨作為總站，由於更改原有終點站或涉及改變現有的服務範圍而影響公平性，因此署方不會輕易更改終點站的位置。

16 · 關偉麟先生綜合回應如下：

- (1) 說明在 619 綫可提供與現時 K75A 綫相若路綫的服務、及服務時間不少於現時 K74 綫的情況下，港鐵公司建議 K75S 及 K75 綫與 K75P 合併，加強 K75P 服務，而 K75A 綫則在星期一至五早上繁忙時段（詳情參閱文件）提供服務；
- (2) 在建議安排下，在早上繁忙時段，田廈路的市民往天水圍時，可以乘搭 K75A 綫或 619 號線，並提供轉乘優惠，由於擔心小巴未能應付早上繁忙時間的需求，因此保留 K75A 綫服務至早上 9 時 15 分；由於收到不少意見指 K75 及 K75P 綫經常連續抵站，班次不均的情況持續，因此港鐵建議 K75 綫於非繁忙時間同時行經 K75P 綫的路綫，以加密 K75P 綫的班次；
- (3) 備悉加設線路行經銀座站及天水圍北的建議，由於是次改動主要為整合 K75 綫系列，以更能發揮協同效應，因此希望集中資源先處理路綫的整合；
- (4) 重申港鐵公司及 619 號線的營辦商現階段未有達成協議，指先要得到運輸署的批准及區議會的支持，再與營辦商探討轉乘優惠的安排，相信提供轉乘優惠，才能進一步實施是次的建議；無論與 619 線的協議如何，西鐵綫的月票都未能提供有關的轉乘優惠；及
- (5) 理解委員對 K75 綫的服務時間接駁西鐵綫的需求，解釋由於晚上 11 時後的客量較低，亦需確保車長有足夠的休息時間；此外，每部巴士在非行車時間都必須處理很多工作，且在早上五時多六時便要開始提供服務，時間上相當緊張，因此現階段未有計劃改變巴士接駁西鐵綫的尾班車的時間。

17 · 主席總結，委員希望優化洪水橋一帶的交通服務，指洪福邨由未入伙至入伙後的交通服務不足，議會對現時的改善方案表示支持，希望運輸署能監察有關進度，特別是 619 線優化後的細節、有關 K75 系列的服務及要求延長服務時間等。

**(5) 麥業成議員、陳美蓮議員、黃偉賢議員、鄺俊宇議員、杜嘉倫議員要求港鐵公司增購輕鐵車廂，全面實行「雙卡車」行走
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 14 號)**

18． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映市民乘搭輕鐵 751 綫由天水圍前往屯門醫院有很大的登車困難，尤以早上繁忙時間的情況嚴重，表示 751 綫經常使用單車卡行駛，要求盡快落實 751 綫及所有線路實行雙車卡行駛；
- (2) 反映輕鐵康樂路站及大棠路站的月台十分擠迫，前往元朗的輕鐵線常有車廂爆滿的情況，建議港鐵在早上繁忙時間提供接駁巴士服務，由洪水橋接駁至元朗西鐵站，認為此短期措施有助解決迫切的問題；
- (3) 認為港鐵指因應人口增長而購買新車卡，惟新車卡投入服務後，舊車卡便需進行翻新，實際增加的車卡只有十部，在未來數年亦未能投入服務，因此要求港鐵投放資源增加額外車卡，而非因舊車翻新而購買新車替代；及
- (4) 指部分車站的設計未能讓所有雙卡輕鐵行駛或停泊，部分設計只能容納三卡車廂，如容納四卡車廂會阻礙交通燈的視線及行人過路處。

19． 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 表示 22 部第四期輕鐵於 2009 年方始全部投入服務，至 2016 年，於每日早上繁忙時段，系統內行走的車廂數目已由 118 卡車增加至現時的 133 卡車；由 2012 年起至今，輕鐵每星期已增加行駛約 660 班車；
- (2) 說明港鐵公司透過不同措施加強服務，包括以加密班次、加派短途特別班、月台管理、加派雙卡及提升車廂來提升輕鐵可載客量，751 綫早上亦有增加短途特別班以疏導乘客。此外，港鐵公司一直與政府相關部門密切留意月台管理，透過不同措施提升月台管理及理順客流。就元朗大馬路的車站月台，因應其高使用量，港鐵公司完成了大棠路站 2 號月台後，亦希望 1 號月台可以盡早進

行擴闊；在增加班次、特別班或雙卡車方面，港鐵需要考慮路綫行經的路段，由於輕鐵為開放式系統，路口的設計及容量等會直接影響增加雙車卡後的成效；

- (3) 表示知悉政府正進行《公共交通策略研究》，檢視如何提升輕鐵的載客量，港鐵公司正配合政府進行研究，研究主要包括三部分，包括檢視輕鐵綫在繁忙路段重疊的問題，研究重組路綫的可行性；第二，檢視輕鐵綫經過的繁忙路口，調整交通燈的可行性，以更準確配合輕鐵駛過路口的時間；第三，研究路口設計進行優化，考慮現有使用路面的交通工具及行人的影響，在取得研究結果後，港鐵會考慮適切地增設雙卡車的路綫及有需要時進行路綫重組；
- (4) 說明 751 綫在早上除有 6 部單卡車及 6 部雙卡車外，亦提供短途特別班疏導早上繁忙時間的人流；表示早前有 3 部經過大型復修的列車，在 2016 年經已投入服務，由於港鐵已購置新車作二期輕鐵更換之用，因此原來預留作翻新的二期輕鐵，可騰出一至兩部車，在 2017 至 2018 年使用，提升早上繁忙時段的載客量；在 2019 至 2023 年，列車會逐批次到達，屆時會因應路面的優化情況適切地加車行駛；
- (5) 有關以接駁巴士作為短暫措施行走部分輕鐵的路綫的建議，由於巴士沿綫有一定的乘客需求，而且巴士行走輕鐵路綫的效益不大，因此港鐵沒計劃以接駁巴士行走輕鐵路綫。

20. 副主席總結，希望港鐵繼續考慮輕鐵全面實施雙車卡行走的可行性，並研究紓緩車廂擠迫的措施。

(6)郭強議員, MH、梁志祥議員, BBS, MH, JP、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生、司徒俊軒先生、高俊傑先生、程容輝先生要求於天水圍西鐵站 C 出口加設輕鐵八達通出閘機事宜
(集體運輸服務工作小組文件 2017/第 15 號)

21. 主席建議於本年三月二十七日上午到西鐵天水圍站 C 出口進行視察，視察後再按情況跟進或討論。

(會後補註：實地視察西鐵天水圍站於本年三月二十七日進行，港鐵會考慮於天水圍西鐵站 C 出口加設輕鐵八達通出閘機的建議。)

(7)郭強議員, MH、梁志祥議員, BBS, MH, JP、呂堅議員、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生、司徒俊軒先生、高俊傑先生、程容輝先生要求於大棠路及康樂路輕鐵站增設八達通入閘機
(集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 16 號)

22. 主席建議會後到輕鐵大棠路及康樂路進行視察，視察後再按情況跟進或討論。

(8)黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、鄭俊宇議員建議討論加建輕鐵天水圍醫院站
(集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 17 號)

23. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 支持加建天水圍醫院站，指醫院是社區最主要的設施，需求甚殷，增設分站能方便市民前往天水圍醫院；
- (2) 指現時如要前往天水圍醫院，乘客可選擇在頌富站、天瑞站或翠湖站下車，惟從三站步行至目的地都有一定距離，表示在頌富站及天瑞站之間有一個緊急轉彎位，認為該處有加站的空間；及
- (3) 有委員擔心在頌富站及天瑞站之間的位置是否適合增設分站，認為前往頌富的為斜路，近距離設站或會影響走線的安全性；此外，天壇街對出及天瑞的十字路口亦十分繁忙，繁忙時間會有輕鐵等候駛至頌富站，回程亦然，因此關注設站對整個輕鐵網絡的順暢度及過路處的影響，希望有關方面作出研究。

24. 譚樂忻女士回應，在鐵路的規劃上會由政策局作主導，運輸署會作出配合及執行。運輸署已備悉有關建議，並已交予相關分部再向政策局反映。

25. 主席總結，委員大致支持加建天水圍醫院站的建議，建議去信運輸及房屋局表達希望加建天水圍醫院站，希望局方考慮並進行研究。

(會後補註：秘書處於二零一七年四月二十八日致函運輸及房屋局反映委員的意見。)

**(9)王威信議員促西鐵加快增加 8 卡車廂的列車
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 18 號)
議程五、西鐵綫全面增加至八卡車的進度**

26． 主席表示，建議議程「西鐵綫全面增加至八卡車的進度」列為常設的議程，每次會議會邀請港鐵匯報相關的進度。

27． 委員希望港鐵交代西鐵綫全面增加至八卡車廂的進度，指去年西鐵綫的載客量已經超越 100%，很多乘客在西鐵元朗站未能登車，要求加快增加八卡車廂的進度，以改善西鐵綫的載客量。

28． 林圓女士回應，理解議員關注現時西鐵綫配合沙中綫的項目由七卡轉為八卡的工程，表示 28 部列車預計於三十個月內完成，港鐵現時一直按原定的時間表進行改裝工程，預計 2018 年完成。直至本年三月為止，共有 13 部八卡列車投入運作。隨著更多的八卡車投入服務，直至去年十二月，西鐵綫的載客率已下降至 100%以下，再加上現時早上繁忙時段高峰期加派特別班次由天水圍站開出至紅磡站，服務得以切合乘客需求。

29． 主席總結，相信港鐵收到議會的關注，在未來的每次會議，各委員都可以得悉西鐵綫八卡車進度，再行提出意見。

**(10)趙秀嫻議員要求輕鐵 751 早上增加班次
(集體運輸服務工作小組文件 2017／第 19 號)**

30． 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 表示現時很多長者乘搭 751 綫到屯門醫院覆診，由於 751 的走線較長，對部分長者來說，到西鐵站轉車有難度，因而選擇乘搭 751 綫直達屯門醫院，建議在繁忙時間及探病時間增加班次，如 751 綫能雙卡行走，可紓緩有關的情況；及
- (2) 反映除探病人士外，到醫院上班的人士亦有需求，751 綫的班次的候車時間常見多達九分鐘，眼見列車常以單車卡行駛，查詢港鐵增購 40 部車卡內，將會投放至 751 綫的車卡數目。

31. 林圓女士回應，港鐵公司十分關注 751 綫的需求，港鐵會繼續密切留意 751 綫的乘客需求（如探病時段），研究特別班次時間的調整空間。另外，她亦補充在新購置的 40 部新車卡當中，30 部將用作更換二期輕鐵，10 部為額外新增車卡，現時未有具體的配置方案，亦要配合政府進行的公共交通策略研究，適切地加車可有效地提升可載客量；理解天水圍北居民的需求，港鐵會配合政府的策略研究一併檢視。

32. 主席總結，整體希望港鐵增強 751 綫的服務，亦希望港鐵公司能採取有效措施以加強服務。

**(11)鄧慶業議員、BBS、鄧家良議員、楊家安議員、張木林議員建議港鐵接駁巴士站安裝座椅及巴士實時到站資訊顯示屏
(集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 20 號)**

33. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 指近日政府資助專營巴士站加設安裝座椅及巴士實時到站資訊顯示屏，反映鄉郊地區的港鐵接駁巴士較為疏落，難以預計候車時間，有市民甚至在巴士站擺放自設座椅，因此安裝座椅及巴士實時到站資訊顯示屏可改善候車環境及讓市民預計班次到站的時間，希望港鐵考慮加設有相關的設施；
- (2) 反映現時部分專營巴士公司的手機應用程式都有顯示到站時間表，希望港鐵可以更新手機應用程式，以便得知班次到站的時間；
- (3) 有委員要求政府資助所有專營巴士公司及港鐵公司安裝座椅及巴士實時到站資訊顯示屏，建議向運輸及房屋局提出爭取資助港鐵接駁巴士加設座椅及顯示屏；
- (4) 有委員對政府提供八千萬資助專營巴士公司加建設施有保留，認為專營巴士公司可以自負盈虧加建有關設施；
- (5) 反映在大棠路的 K66 巴士站欠缺座椅及上蓋，希望港鐵可以改善該站的候車環境；及
- (6) 建議小巴士站安裝實時到站資訊顯示屏。

34. 譚樂忻女士回應，表示在 2016 年的施政報告內，政府預留八千萬資助專營巴士公司在已有的上蓋位置增加座椅及實時到站顯示屏，資助範圍沒有包括港鐵巴士在內。

35. 林圓女士回應，現時港鐵巴士站會陸續加設上蓋，希望可以持續地為乘客提供較佳的候車環境；備悉委員希望於巴士站安裝座椅的意見，港鐵需要考慮用地、維修保養及鐵路設施安全規格等問題。港鐵備悉議員就檢討安裝實時到站系統的建議，並在將來提升設施時一併考慮。

36. 主席總結，會後去信運輸及房屋局，反映委員對在巴士站安裝座椅及巴士實時到站資訊顯示屏的意見。

(會後補註：秘書處於二零一七年四月二十八日致函運輸及房屋局反映委員的意見。)

**(12)周永勤議員倡議西鐵新增免費 wifi 及人體工學座位
(集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 21 號)**

37. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 指國內的鐵路設有免費 Wi-Fi，惟港鐵作為香港最主要的交通工具卻沒有提供 Wi-Fi，認為乘客有使用 Wi-Fi 的需求，希望港鐵可以於車廂增設 Wi-Fi；及

(2) 表示現時東涌綫的座位使用人體工學座位，能減低乘客乘搭時的尷尬情況，並可限制乘客的坐姿，使他們相對地自律，希望港鐵檢討及改善西鐵綫的座位設計。

38. 林圓女士綜合回應如下：

(1) 港鐵一直致力為顧客提供不同的增值服務，現時全線 93 個港鐵車站都有提供免費 Wi-Fi 熱點服務，乘客在機場快線的列車上可享用免費 Wi-Fi，港鐵已備悉委員的意見，作為日後提升設施的參考；及

- (2) 就西鐵綫列車車廂座位設計方面，現時的座位設計表面使用磨沙金屬，具有防滑的功能。事實上，在設計車廂座位時，港鐵亦有考慮人體工學及乘客在車廂活動的情況，讓乘客在車速變化時均能舒適地乘坐。港鐵一直透過不同的渠道宣揚乘客要有禮及顧及他人，乘車時配合公德的訊息，港鐵會加強乘客禮讓方面的宣傳。

39 · 譚樂忻女士回應，署方一直鼓勵各公共運輸交通工具的營辦商在資源許可的情況下盡量為乘客提供優質服務，包括提供乘客設施，就各委員的意見，署方會向相關的營辦商反映，希望他們在環境及資源許可的情況下盡量改善乘客的服務。

(13) 沈豪傑議員、梁福元議員、袁敏兒議員、梁明堅議員要求加強 609 專線小巴服務

(集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 22 號)

40 · 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 欣悉運輸署延長 609 號線的服務至晚上十時，由於朗善邨即將入伙，609 號是該處唯一最直接的交通工具；
- (2) 認為整體路線有優化及改善的空間，由於現時 609 號線途經的車站較多，包括博愛醫院，市民在朗善邨有登車困難的情況，建議運輸署研究分拆路線，部分依照原有路線行駛，部分回程不經博愛醫院，以改善朗善邨居民的登車情況，希望署方積極考慮分拆的建議；
- (3) 建議運輸署積極研究 K74 綫駛進朗善邨，如未能配合，要求 609 及 609B 線在繁忙時間增加班次，此外，現時 609 及 609B 線的車站未有設置上蓋，建議有關方面考慮加設上蓋；及
- (4) 關注 609 線的車廂過舊及其衛生情況，希望運輸署向營辦商提出改善有關的情況。

41 · 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 有關 609 線分拆路線的建議，指如將路線分拆，會對現時的班次有影響，署方需要小心研究及考慮；至於委員關心小巴服務未必

足夠應付朗善邨全面入伙的情況，署方一直與 609 線的營辦商保持聯絡，而他們在增加資源方面表現積極，署方會繼續留意乘客的需求，適當時要求營辦商進一步增加資源及班次，以配合朗善邨全面入伙的需求；及

- (2) 指 609B 線的現時路線的設計已盡量縮短行車時間，以增加行車班次疏導乘客，署方會適時研究優化路線的方案，以期為朗善邨一帶的居民提供更適切的服務；有關提供其他公共運輸服務以照顧朗善邨的需求，署方自去年開始已積極與港鐵商討 K74 綫的安排，並有留意青山公路一帶交通服務的載客量，如有需要會要求巴士公司增加班次，以滿足朗善邨居民入伙後的需求。

42. 主席總結，建議重點處理在三聯書局及元朗站「飛站」的問題，並將此事項列入小巴服務進展報告，要求運輸署在這兩站進行調查，提供有關資訊後再作跟進。

議程六、小巴服務進展報告 **(集體運輸服務工作小組文件 2017 / 第 23 號)**

43. 委員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 查詢有關港頭邨的研究結果的進度；
- (2) 要求 39 號線於總站增加班次，並希望運輸署督促營辦商於鳳翔小巴士站加設上蓋；及
- (3) 指 77A 號線的服務強差人意，脫班情況嚴重及司機駕駛態度惡劣，建議納入小巴服務進展報告內跟進。

44. 譚樂忻女士綜合回應如下：

- (1) 有關港頭邨的研究，現時署方在內部進行諮詢，希望可以在下一次會議報告有關的進展；
- (2) 有關 39 號線的服務及在鳳翔路一帶的上客情況，署方一直跟進有關服務，由於早前 39 號線未有聘請足夠的司機，現時的運作有見改善，署方會繼續不時進行調查，如有需要會與營辦商商討

要求他們增加班次及資源；另有關加設上蓋，署方一向鼓勵營辦商在資源許可的情況下為乘客改善服務，然而在改善服務方面，若 39 號線有足夠資源，會先考慮投入放於改善服務班次，再有額外的資源會積極考慮投放於其他設施；及

- (3) 歡迎委員提供近日 77 號線的服務情況，署方可以針對相關情況與營辦商跟進。

45· 主席總結，由於現時 619 號線有新的進展，建議暫停跟進此事項，直至 619 號線有確實的改動時再作跟進。希望運輸署盡快提交資料，建議 77A 號線納入小巴服務進展報告內，並就 39 號線的小巴司機駕駛態度作出跟進。

議程七、其他事項

46· 有委員查詢 K73 綫新安排的進展，查詢港鐵有否改善服務及加強宣傳，要求港鐵於下次會議交代如何完善及安排 K73 綫的服務。

47· 主席表示，上次討論 K73 綫的服務是在試行期完結時，當時議會已清晰表達要求 K73 綫恢復循環綫的安排，亦去信港鐵反映有關意見，由於議會的決定清晰，認為短期內再次討論的成效不大，因此會待收到港鐵的回覆後，有需要時再行討論 K73 綫的服務情況。

(會後補註：港鐵公司已於四月廿八日書面回覆秘書處。)

48· 餘無別事，會議於下午一時五十五分結束。

元朗區議會秘書處
二零一七年四月