

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)1611/08-09號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會會議紀要

日 期 : 2009年3月20日(星期五)  
時 間 : 上午8時30分  
地 點 : 立法會大樓會議室A

**出席委員** : 張學明議員, SBS, JP (主席)  
鄭家富議員(副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
石禮謙議員, SBS, JP  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員  
湯家驛議員, SC  
甘乃威議員, MH  
黃成智議員  
葉偉明議員, MH  
葉劉淑儀議員, GBS, JP

**缺席委員** : 李鳳英議員, BBS, JP  
張宇人議員, SBS, JP  
陳偉業議員  
李永達議員

**出席公職人員** : 參與議程第III項的討論

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4  
朱潘潔雯女士

機電工程署助理署長／鐵路  
胡建明先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路  
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路2  
歐陽月華女士

**參與議程第IV項的討論**

運輸及房屋局副局長  
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2  
羅淑佩女士

運輸署助理署長／技術服務  
曾景文先生

**應邀出席人士 : 參與議程第III項的討論**

香港鐵路有限公司

總經理——九龍南線及將軍澳南站  
林慶樟先生

署理車務主管  
蔡德贊先生

項目及物業傳訊高級經理  
蘇雯潔女士

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
麥麗嫻女士

**列席職員** : 高級議會秘書(1)6  
袁家寧女士

議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

## 經辦人／部門

### **I 自上次會議後發出的資料文件**

- (立法會CB(1)944/08-09(01)號——政府當局就道路安全提供的文件(《道路安全通訊》))
- 立法會CB(1)1039/08-09(01)——環保觸覺就與巴士營運有關的環境事宜提交的意見書
- 立法會CB(1)1039/08-09(02)——一位市民就中九龍幹線隧道入口的位置提交的意見書
- 立法會CB(1)1051/08-09(01)——政府當局就785TH號——T2主幹路提供的文件
- 立法會CB(1)1075/08-09(01)——申訴部關於離島渡輪服務的政策的轉介事項)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

### **II 訂於2009年4月24日舉行的下次會議席上討論的項目**

- (立法會CB(1)1049/08-09(01)——待議事項一覽表)
- 立法會CB(1)1049/08-09(02)——跟進行動一覽表)

2. 委員同意在2009年4月24日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論政府當局建議的下列事項——

- (a) 工務計劃項目第6819TH號——屯門公路市中心段交通改善工程；及
- (b) 私人駕駛教師執照。

(會後補註：應政府當局的建議，並經主席同意，4月份會議的議程隨後作出修訂，有關"私人駕駛教師執照"的議項由關乎"港珠澳大橋"的財務建議取代，同時加入"巴士票價調整機制"的議項。)

3. 王國興議員建議在下次事務委員會例會上考慮可否在2009年5月份下次例會上討論"香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")更改員工福利事宜"，委員表示贊同。

### III 將軍澳支線(第二期)項目進展及票價

(立法會 CB(1)1049/08-09(03)——香港鐵路有限公司就將軍澳支線(第二期)項目進展及票價提供的文件  
立法會 CB(1)1091/08-09(01)——有關康城站及將軍澳線乘客指南的單張  
立法會 CB(1)1091/08-09(02)——自由黨西貢將軍澳黨團提交的意見書  
立法會 CB(1)1091/08-09(03)——一群將軍澳區的居民提交的意見書  
立法會 CB(1)1049/08-09(04)——鄭家富議員在立法會會議上提出的質詢及政府當局的答覆)

4. 港鐵公司署理車務主管利用電腦投影片，向委員簡述預期將於2009年年中投入服務的將軍澳支線(第二期)的項目進展，以及因應將軍澳支線終點站康城站的啟用，計劃在將軍澳線採取的下述服務新安排——

(a) 在繁忙時段，由北角開出的列車，每4班列車當中，首3班列車將行走至寶琳站，

第4班列車則行走至康城站("3+1"的新服務模式)；及

(b) 在非繁忙時段，由北角開出的所有列車均會以寶琳為終點站。而康城站至調景嶺站將提供穿梭服務；來回康城站及北角站的乘客可於將軍澳站轉車。

(會後補註：電腦投影片介紹資料已於2009年3月20日以電子郵件方式發送給委員。)

### 服務新安排

5. 劉健儀議員認為上述服務新安排與其他鐵路線有所不同，故應加強宣傳提醒乘客，以免他們乘搭錯誤的列車。港鐵公司署理車務主管在回應時表示，港鐵公司會在北角站至將軍澳站的所有車站月台裝設更多電子顯示屏，提醒乘客下一班列車是前往寶琳還是康城，亦會調派200名服務大使在將軍澳線沿線車站的月台及大堂協助乘客，並在前往康城站方向的列車上提醒前往坑口或寶琳的乘客在將軍澳站轉車。

6. 葉偉明議員指出，長者會特別難以適應新的安排。他警告在繁忙及非繁忙時段實施不同的服務安排可能會造成混亂。港鐵公司署理車務主管和項目及物業傳訊高級經理在回應時提出下列各點——

(a) 假如全日採用 "3+1"的新服務模式而不是只在繁忙時段實施的話，康城站的服務班次將會是每16分鐘1班列車而不是每10/12分鐘1班；

(b) 假如全日提供穿梭服務而不是只在非繁忙時段提供的話，由康城站開出的所有列車均將以調景嶺站而非北角站為終點站，由康城站前往北角的所有乘客便需在調景嶺站轉車，令該站過度擠迫。事實上，觀塘線乘客轉乘北角方向的將軍澳線列車時，亦可在調景嶺站轉車；

- (c) 港鐵公司在研究所有可行方案後，認為上述的服務新安排最能把往返調景嶺及北角的列車每小時的載客量提高至最高的6萬人次；及
- (d) 可以進一步加強宣傳，例如安排與地區團體會晤，藉以協助乘客適應服務新安排。

7. 港鐵公司署理車務主管在回應劉健儀議員的詢問時確定，當列車於非繁忙時段在康城站與調景嶺站之間提供穿梭服務時，來回康城站及北角站的乘客可於將軍澳站同一月台轉車，而無需步行往下層或上層轉車。

#### 削減寶琳站及坑口站列車服務班次

8. 葉偉明議員申報他居於寶琳。葉議員認為在康城站啓用及實施"3+1"新服務模式後，寶琳站及坑口站在繁忙時段的服務班次將由現時2分40秒調整為2.5分鐘／2.5分鐘／5分鐘的班次模式，實在令人難以接受。他表示此計劃會把往來寶琳站至北角站的列車班次由每小時22班大幅削減至18班。他認為港鐵公司的文件沒有提及此點，實有誤導之嫌。他亦指出在早上繁忙時段，寶琳站及坑口站開出的列車已經非常擠迫，沒有剩餘容量接載更多乘客。委員亦普遍關注到寶琳站及坑口站的擠迫情況，並要求港鐵公司設法加強列車班次。

9. 港鐵公司署理車務主管在回應時表示，寶琳站及坑口站大部分列車的服務班次會由現時2分40秒調整為2.5分鐘。班次由每2分40秒1班加密至每2.5分鐘1班後，繁忙時段往來將軍澳站至北角站的列車將由每小時22班增加至24班。新安排會令將軍澳線大部分乘客受惠。關於由寶琳站及坑口站開出的列車的載客能力，根據乘客的統計數字，乘客數目仍未達到列車設計所容許的載客量。此外，港鐵公司亦會增調人手，引導人流，確保車站月台及各車廂內的乘客分布更為平均。

10. 港鐵公司項目及物業傳訊高級經理補充下列各點——

- (a) 寶琳站及坑口站是在1990年代根據當時區內人口的預測作出規劃的，其後的人口變動亦有考慮在內。儘管上述減少班次計劃會影響有關居民，但寶琳／坑口站開出的列車的載客量是可以應付他們的交通需要的；
- (b) 在康城站啓用後，港鐵公司會繼續密切監察人流和實際乘客數字，並採取適當措施確保人流暢順；如有需要，亦會加密列車服務班次；及
- (c) 現時將軍澳工業邨的乘客會由接駁巴士接載至坑口站或寶琳站轉乘將軍澳線。在康城站啓用後，接駁巴士會轉而把他們接載至康城站。把乘客由將軍澳線北端轉到新設的南端，可令沿線的乘客分布更為平均。

政府當局

11. 假如實際的運作顯示需要在寶琳站及坑口站加強服務，劉健儀議員促請港鐵公司迅速作出回應。港鐵公司項目及物業傳訊高級經理在回應黃成智議員時解釋，當康城站啟用後，將軍澳線每小時的載客量將由5.5萬人次提高至6萬人次，以便為康城站及工業邨人口進一步增長做好準備。副主席質疑將軍澳線每小時載客量僅僅提高5 000人次，如何可以應付康城站及將軍澳工業邨人口的交通需要，因為據他瞭解，兩個地區的人口日後分別會達到6萬人及超過1萬人。他亦要求政府當局提供繁忙時段及非繁忙時段乘客量的資料，以證明上文第10(a)段所述屬實。

#### 盡量避免削減班次的可行方案

12. 為避免削減寶琳站及坑口站的列車服務班次，黃成智議員建議將觀塘線延伸至以康城站為終點站。港鐵公司署理車務主管在回應時表示此建議並不可行，因為如採取這項建議，觀塘線及將軍澳線的列車在油塘站至將軍澳站之間須共用路軌。

13. 葉偉明議員及副主席詢問寶琳站及坑口站的列車班次可否每小時削減1班而不是4班。港鐵公司

署理車務主管解釋，按照現時的訊號系統及路軌結構，建議的列車班次並不可行。

### 將軍澳線的整體列車服務

14. 林健鋒議員察悉，荃灣線列車每小時可達30班，他詢問將軍澳線有否空間把每小時的班次增加至多於24班。副主席亦詢問，往來將軍澳站至北角站的列車班次可否再加密至2分10秒1班(即進一步增至每小時28班列車)。

15. 港鐵公司署理車務主管在回應時表示，按照現時的訊號系統及路軌結構，2.5分鐘開出1班列車(即每小時24班列車)的車務安排已是將軍澳線最頻密的列車班次。林健鋒議員表示，若情況如此，一旦出現服務停頓或服務需求增加時，港鐵公司將難以作出回應。他詢問港鐵公司有何應變計劃，在出現服務停頓時疏散乘客及提供其他交通工具。劉健儀議員及副主席亦認為，如有需要，港鐵公司應可將列車班次增至每小時30班。

16. 港鐵公司署理車務主管闡釋，根據應變計劃，如鐵路服務暫停，港鐵公司會立即調派緊急接駁巴士。港鐵公司項目及物業傳訊高級經理確定，調派緊急接駁巴士的規模視乎事故的嚴重程度而定。她又解釋，如果預期服務無法在某段時間內恢復，港鐵公司會透過傳媒及月台廣播，發出服務受阻的警告，同時協調其他交通服務營辦商，按需要安排接駁巴士接載受影響的乘客。

17. 委員質疑港鐵公司為何不加密列車班次，港鐵公司項目及物業傳訊高級經理在回應時表示，列車服務班次能否增加視乎訊號系統及其他相關的鐵路基建(包括車站月台)而定，當中涉及鐵路建造工程及系統的重新設計，因此，即使有資金，加強服務一事亦需時多年才能落實。

### 其他意見及關注事項

18. 劉健儀議員關注到港島線的載客量能否配合將軍澳支線通車後大幅增加的乘客量。港鐵公司署理車務主管在回應時表示，港鐵公司會監察服務的需

求，如有需要，將會增加繁忙時段港島線前往中環方向的列車班次。

19. 王國興議員對康城站啓用表示歡迎，但卻批評政府當局及港鐵公司沒有履行承諾在近逸東邨地方設東涌西站。他指出8年來已有逾5萬名居民搬進該處，未來的人口更將增加至10萬，反而康城站現時人口僅約6 000人，預計未來的人口亦只會增至6萬。他認為不設東涌西站對逸東邨住戶不公平，因為不少住戶是因為相信政府當局及當時地鐵公司的承諾才遷入該個偏遠的屋邨。他認為政府當局有責任提供逸東邨至東涌站之間的免費轉乘服務。

20. 港鐵公司項目及物業傳訊高級經理在回應時表示，根據原先的計劃，倘若當局進一步填海以擴展東涌新市鎮的規模，在東涌西部建議的填海區內，將預留地方興建鐵路車站。然而，由於建議的填海工程沒有落實，港鐵公司並無計劃設置東涌西站。她又澄清港鐵公司從沒公開承諾設置該站。運輸及房屋局副局長請委員注意，王國興議員早前亦曾就同一事宜提出質詢，而運輸及房屋局局長已就有關質詢作出詳細的答覆。王國興議員認為曾向逸東邨住戶派發有關單張的房屋署應負上誤導居民的負責。他促請運輸及房屋局副局長跟進此事。

### 進一步討論此事項

21. 鑑於委員普遍關注往來寶琳站至北角站的列車將減少4班，由每小時22班列車減至18班，副主席認為事務委員會應進一步討論此事項。港鐵公司項目及物業傳訊高級經理建議在有關設施準備就緒後，可安排委員前往寶琳站及坑口站實地視察，以便向委員介紹服務的新安排。副主席表示有關建議可待進一步討論此議題時考慮。

政府當局

22. 副主席要求當局提供資料，述明進行系統提升工程，令繁忙時段往來將軍澳站至北角站列車班次加密至2分10秒1班(即每小時增至28班列車)所需的費用和時間，以及把觀塘線延伸至康城站所需的費用及時間。劉健儀議員要求當局提供康城站啓用前後，於繁忙時段將軍澳線由寶琳／坑口開往北角方向的乘客量，以及康城站日後的乘客數字。經商議後，委員

同意把此事項加入2009年4月下次例會的議程。

#### **IV 建議的新界區行車速度屏及推行智能運輸系統的最新進展報告**

(立法會CB(1)1049/08-09(05) —— 政府當局就建議的新界區行

車速度屏及推行智能運輸系統的最新進展報告提供的文件

立法會CB(1)1050/08-09號文 —— 立法會秘書處擬備的背景資料簡介)

23. 運輸及房屋局副局長向委員簡介政府當局建議把6028TC號工程計劃"新界區行車速度屏"提升為甲級，以便在新界區裝設5個行車速度屏，而工程計劃的預算費用為7,070萬元。他亦向委員簡介本港發展及推行智能運輸系統的最新進展。運輸署助理署長／技術服務利用電腦投影片，解釋如何操作行車速度屏，以提供即時交通資訊，方便駕車人士選擇合適的行車路線。

(會後補註：電腦投影片介紹資料已於2009年3月20日以電子郵件方式發送給委員。)

#### 對擬議行車速度屏的意見和關注

##### 裝設行車速度屏的位置及數目

24. 王國興議員特別提及在會議席上提交的元朗區議會會議紀要摘錄，他認為政府當局在文件中聲稱有關區議會議員支持現時的建議有誤導之嫌。他表示據他瞭解，政府當局尚未對元朗區議會建議在其他地點加裝行車速度屏的要求作出回應。他認為在財務委員會討論現時的建議前，應先確定元朗區議會是否支持裝設行車速度屏的建議。

25. 運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，元朗區議會是支持現時的建議的，只是同時要求裝設

政府當局

更多的行車速度屏。他解釋政府當局的計劃是首先在汽車流量高的道路試行行車速度屏，如證明此設施確實有用，便會在適當時裝設更多行車速度屏。王國興議員認為政府當局應提供補充資料，詳細說明元朗區議會的意見，包括其是否支持按政府當局文件附錄一所示，在擬設地點裝設行車速度屏編號 "S4" 及 "S5"；元朗區議會建議在其他哪些地點加設行車速度屏，以及當局如何回應元朗區議會的建議。他促請政府當局在工務小組委員會舉行有關會議前，提供這方面的補充文件。他補充除非當局提供所需資料，否則他不會支持現時的建議。

26. 劉健儀議員指出，不同區議會對在所屬地區裝設行車速度屏的事宜可能會有不同的要求，她詢問政府當局會如何處理這些要求。劉議員認為，為確保行車速度屏對駕車人士起到實質的作用，與其因應要求立即裝設更多行車速度屏，較可取的做法是先在重要地點裝設行車速度屏，待確定此設施對有關地區的駕車人士有效用後，才裝設更多行車速度屏。

27. 運輸及房屋局副局長指出，行車速度屏是新引進香港的設施，建議的行車速度屏會在汽車流量最高的道路上裝設，並設於可選替代路線的交通分流點之前。當局會在裝設擬議行車速度屏後，考慮此設施所帶來的效益，並於下一階段才考慮裝設更多行車速度屏。他又澄清，元朗區議會其實是支持現時的建議的，只是同時要求裝設更多的行車速度屏。

政府當局

28. 王國興議員建議政府當局亦應就裝設擬議行車速度屏的地點，諮詢相關行業組織，尤其應諮詢汽車交通運輸業總工會，因為職業司機是主要道路使用者。主席要求政府當局在舉行有關的工務小組委員會會議前，徵詢業界的意見。

29. 王國興議員察悉，部分行車速度屏將設於快速公路上，他要求政府當局確保裝設此等設施的路段，可讓駕車人士有充分時間選擇合適的行車路線。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，當局已充分考慮這個因素，因此，除確保擬議行車速度屏的大小足以吸引駕車人士注意外，所顯示的信息亦力求精簡，並設於可選替代路線的交通分流點之前。在一段

時間後，駕車人士便會熟悉如何使用擬議行車速度屏及閱讀有關信息。

### 推行時間表

30. 副主席提及政府當局文件第6段，並強調需要加快發展智能運輸系統。他質疑為何需時兩年3個月時間才完成裝設擬議行車速度屏。運輸署助理署長／技術服務在回應時提出以下理據——

- (a) 在安裝有關的架空指示標誌時需建造大型的基座，亦可能涉及打樁工程；
- (b) 大部分行車速度屏會裝設在快速公路上，可能須封閉行車線。為減輕對交通的影響，可能需要安排在非繁忙時段汽車流量較少的時候才進行有關建造工程；
- (c) 有關道路地底可能敷設了大量地下電纜及管道，遷移這些設施時必須小心；及
- (d) 為收集即時數據，有需要沿相關路線每1.5公里安裝車輛偵速器。

### 行車速度屏的設計及相關的支援措施

31. 劉健儀議員詢問為何部分擬議行車速度屏提供預計行車時間的資料，但部分卻沒有這些資料。她關注到後一類行車速度屏如何能夠協助駕車人士選擇合適的行車路線。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，裝設兩類不同的行車速度屏，是因為有關路線圖需要保持精簡。由於新界東是以不同隧道連接市區，有關的行車速度屏須顯示所有的路線選擇，故為免令路線圖過份複雜，這些行車速度屏將不會進一步提供預計行車時間的資料而會沿路另行提供有關資料。劉議員促請當局進行測試，確保駕車人士明白行車速度屏所顯示的交通資訊，並可適時回應，避開擠塞的路線。主席認為駕車人士需要時間適應行車速度屏。

32. 劉健儀議員要求政府當局確保改善有關道路的交通標誌，配合擬議行車速度屏的裝設，以便在

有需要時指示駕車人士使用替代路線。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，一如新田公路南行近錦綉花園的電腦投影片所顯示，快速公路沿路的出口已編上號數，以協助駕車人士選擇正確路線前往目的地。在這方面，劉議員認為快速公路上的路線指示標誌，一般應在距重要的岔路還有相當距離前重複顯示數次。運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，一般而言，所有路口或從大路分岔出來的支路位置，均會設有"預告路線指示標誌"、"最後預告路線指示標誌"和"路線指示標誌"等三個標誌，預先向司機提供足夠的資料。

#### 對智能運輸系統的意見和關注

政府當局

33. 副主席特別指出，香港人煙稠密，高樓林立，所以在應用全球定位系統方面存有困難。他關注到這些因素可能同樣會影響運輸資訊系統，包括智能道路網及駕駛路線搜尋服務的有效運作。鑑於本港推行智能運輸系統成功與否將視乎上述運輸資訊系統的成效，他要求政府當局就智能運輸系統及駕駛路線搜尋服務的成效提供資料文件，供委員參閱。

34. 運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，運輸資訊系統是一個中央數據庫，用以收集、處理和發放全面的交通資訊。他向委員確定，運輸資訊系統的安裝工作已於2008年完成，並已供內部使用。至於公眾使用的應用服務已於及將於2009年分階段推出，詳情如下——

- (a) 道路交通資訊服務已於2009年2月推出，提供主要道路的預計車速，閉路電視交通情況影像及即時交通消息；用戶可從而計劃行程，避開擠塞；
- (b) 公共交通查詢服務將於2009年4月推出，乘客可根據票價、預計行程時間和轉乘次數於互聯網搜尋交通路線；
- (c) 智能道路網將於2009年下半年推出，讓私營機構的增值服務供應商發展智能運輸系統的應用服務，例如車內導向系

統、車隊管理系統，以及為市民提供的個人化資訊服務；及

(d) 駕駛路線搜尋服務將於2009年年底推出，駕車人士可根據距離、時間及隧道收費等不同選擇，在網上數碼地圖搜尋最佳行車路線。

35. 副主席認為行車速度屏未必能及時向駕駛士提供前方的最新交通情況，讓他們計劃行程，避開擠塞的路線。因此，為確保駕車人士能適時搜尋到最佳行車路線，當局應在電台開設交通頻道，發布緊急的交通及運輸新聞，並沿快速公路安裝相應的信息標誌，以便在有需要時提醒駕車人士需要收聽交通頻道。

36. 運輸署助理署長／技術服務在回應時表示，政府當局正積極研究由運輸署於2007年委托進行的《利用先進科技於事故管理的可行性研究》所提出的類似建議。在開設交通頻道後，便可透過該頻道向市民發布有關過海行車隧道的交通情況及交通意外的消息。

37. 劉健儀議員指出，屯門公路設有若干過時的電子信息標誌。劉議員關注到這些設施不單會遮擋駕車人士的視線，亦會誤導他們，她促請當局盡快拆除這些設施。

38. 主席在總結時表示，事務委員會支持把現時的建議提交工務小組委員會進一步考慮。

## V 其他事項

39. 議事完畢，會議於上午10時20分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2009年5月21日