



民主黨立法會議員秘書處

SECRETARIAT OF LEGISLATIVE COUNCILLORS OF THE DEMOCRATIC PARTY

香港中環雪廠街11號政府合署西翼401-410室

Rooms 401-410, Central Government Offices, West Wing, 11 Ice House Street, Central Hong Kong.

Tel: 25372319

Fax: 25371469/25374874

## 鄭家富議員就 10 月 17 日交通事務委員會的書面提問

### 檢討地鐵服務 (CB(1)2617/01-02)

1. 文件指將軍澳車廠的維修員工的每週 54 小時，當中是否已包括加班工時？若否，員工每週一般需加時時數為何？
2. 由於該車廠的員工的工時明顯較其他車廠的員工，地鐵會否考慮停止外判，或在日後的標書列明每名員工的工作時數，以減少員工出錯的機會？
3. 最近，本人曾往南韓，與當地的 Rotem 車廠會晤，他們表示內嵌式車門是地鐵主動要求的設計，當初地鐵的原意為何？近兩月，地鐵有否再收到乘客被夾的報告？
4. 據本人了解，列車的微調工作一般不會超過六至八個星期，地鐵可否告知引進韓製列車後，微調工作需時多久？
5. 附件一中，除了最早期系統及機鐵不計外，八十年代的荃灣線、港島線的測試運行時間只需要一週半至兩週半左右，將軍澳線的線路並不如機鐵般那麼長，也不如地鐵最初啓用時需要多方測試，為何將軍澳線會較荃灣線及港島線需要多四至六週的時間？在試行期間，地鐵有否發現問題，若有，發現了那些問題及如何糾正？另外，由於觀塘線引進韓製列車，該車在觀塘線的測試運行所需時間為何？
6. 附件四的文件只列出發出紅色警報的時間，並無列明所指的「緊急事故」所發生的時間，地鐵需再補充這方面的資料。
7. 就附件五，請列出採用自動編號系統前後的控制台人手編制數目，現時有關各個人員在控制室內的職能分別為何？

### 檢討地下鐵路服務及事故 (CB(1)54/02-03(01))

8. 文件第 11 段指地鐵在系統較為穩定可靠前，會盡量減少使用韓國製列車接載乘客，在班次上，地鐵如何減少，請具體說明。

9. 文件第 13 段指車門控制線路某些組件需要更換，軟件也需要更新，有關更換及更新預計需時多久。有關更新及更換的開支所費為何？

10. 附件 A 中列出了八月以來的地鐵事故內容摘要，其中八月二十一日、九月十三日及十月八日的列車故障，由於文件並無指明是韓製列車，因此，相信是其他類型的列車，惟報告中指出地鐵也需進行「繼續微調電腦系統」的工作，為何該等非韓製列車也須進行微調？微調的原因是否訊號系統出現問題？有關的微調工作預計需時多久？而該等微調是否不尋常的補救措施？

立法會議員鄭家富  
2002 年 10 月 17 日