

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

西鐵項目工程簡報

本文件旨在向議員提供有關西鐵工程進展的最新資料。西鐵由九廣鐵路公司（下稱「九鐵」）負責興建及營運，計劃於本年秋季正式投入服務。

項目總覽

2. 西鐵連接西九龍及屯門的本地集體運輸設施，全長 30.5 公里，途經深水、荃灣、葵青、元朗及屯門五個地區，車站分布在沿線各區的重要位置。新建成的西鐵將會在天水圍、元朗、兆康及屯門與經擴建的輕鐵交匯，同時也在美孚及南昌與地鐵交匯，成為本港綜合鐵路網絡的一部分。

3. 預期西鐵於二零零三年秋季通車後，每日可接載約三十萬名乘客，預計至二零一一年，乘客量會增加至約每日五十萬名。

4. 西鐵系統的主要特色如下：-

全程行車時間	三十分鐘
每日營運時間	十九小時
初期列車班次	繁忙時間每小時每方向二十趟七卡列車，即每三分鐘一班；非繁忙時間每五至八分鐘一班
最高載客量	每小時每方向三十三趟九卡列車，即每一百零四秒一班；繁忙時間全線載客量每小時高達十萬人次
列車載客量	每卡載客量為三百三十五名乘客
車站數目	九個
維修中心面積	32.5 公頃
動工日期	一九九八年十月
預計通車日期	二零零三年秋季

項目至今的進展

5. 截至二零零三年六月三十日，西鐵項目整體上已完成百分之九十八，預期於本年秋季正式投入服務。

6. 項目的土木工程及鐵路系統工程在設計、建造、安裝及測試和驗收方面已大致完成。在通車前的餘下時間，主要集中致力修正故障、完成綜合測試、進行全面試車、圓滿地完成聯合緊急演習，以及讓香港鐵路視察組完成視察西鐵的活動，務求取得合格證明，以便能順利通車。

土木工程基本建設

7. 30.5 公里長的軌道、高架段和隧道段，以及其附屬通風和牽引動力大樓均已建成。此外，西鐵總部大樓亦已落成，負責營運的同事亦已進駐。車廠及維修中心已大部分完成，並已供營運的同事使用。九個車站均處於最後修正故障階段，而車站人員，亦開始逐部接收車站設施，特別是進行試車時必須使用的車站設施。至於出入閘機、售票機、資料顯示屏、月台幕門、升降機及電動扶梯等站內設施，現正在驗收及試用階段，務求盡量提高其可靠程度，並確保安全。

8. 消防處、屋宇署及鐵路視察組已經完成第一輪視察，就有關故障而需要進行修正的工作亦進展良好。所有視察工作預期將於二零零三年九月完成。

鐵路系統

9. 所有鐵路系統已經裝妥，並以正式運行的模式進行嚴謹的測試。所有列車車組已經付運及驗收，並正進行通車前試行。

驗收程序

10. 驗收程序包括非現場測試（名為工廠驗收測試）及現場測試。現場測試亦包括部分驗收測試、系統驗收測試、完工測試及試行。每組測試均以漸進方式進行，初期測試個別零件或組件，繼而測試個別系統，然後再進行綜合系統測試，以試驗各個系統能否協調配合。現行的質量控制程序能確保每個測試項目必須獲得通過，並達到指定的要求，方可進入另一階段。

11. 西鐵已進行過超過四千七百項部分驗收測試，當中包括三千八百一十項土木工程及八百九十項鐵路系統工程的功能測試。此外，西鐵亦就土木工程與鐵路系統合併工程進行過一千四百一十九項系統接收測試，這些測試的主要特色是測試可以在車務控制中心內遙控進行。完工測試則包括七十二項測試，目的是確認個別項目的表現及綜合系統的相容性，這些測試均已於二零零三年六月十八日前順利完成。

12. 西鐵項目最後一個階段為全面試車，此階段已於二零零三年六月十七日展開。

全面試車

13. 全面試車的目的，是透過逐漸增加正線上的列車運行班次，以找出系統的潛在故障，以便即時作出修正，並讓鐵路操作及維修人員逐步建立他們的工作能力，同時亦可以適當地修訂鐵路操作規章及程序，以配合實際情況。此外，更能在接近全面試車的最後階段，證實西鐵確有能力為乘客提供安全、有效率及可靠的服務。

14. 在首三個星期試行期間，列車共運行了二百四十九個小時，過程順利。首兩個星期共進行了一百五十一小時試行，第三個星期則增加至九十八個小時。由於需要讓承建商在軌道上進行測試及修復工程，故星期天並不會進行列車試行。試行初期，每小時有四趟列車行走，其後逐漸增加至整日每小時十二趟列車運行，相等於平日非繁忙時間的班次。此外，在個別選定日子，亦曾以多至二十趟列車進行測試。

15. 截至二零零三年七月八日為止，已分別在車站、列車上、車務控制中心及維修車廠進行過六百九十二次演習及操練，過程十分順利。

16. 列車試行會持續在整個夏季進行，並會按照平日的行車時間表試行，將班次逐步增至繁忙時間每小時每個方向二十班車，務求西鐵於本年秋季正式通車時，能夠在服務準時及可靠性方面有穩定的表現。

建造安全

17. 整體安全表現保持優良，意外發生率¹為三十一，較西鐵以六十為指標的意外發生率為低。香港行內的標準則為一百一十四。

公共交通交匯處及其他受政府委託的工程

18. 南昌站、荃灣西站、錦上路站、元朗站、朗屏站、天水圍站、兆康站及屯門站各個公共交通交匯處的工程進展理想，可望如期於與運輸署協訂的日期進行驗收及啓用，以配合西鐵通車。

¹意外發生率指每年每一千名工人所發生的意外數目。

19. 各站的主要的接駁路及行人設施將於鐵路啓用時竣工。九鐵曾承諾為西鐵沿線多個村落設置牌樓，其中部分已竣工，另有一些會在通車後完成。九鐵仍然承諾會完成有關工程，並把尚未完成的工程納入一份新合約中，預期這些工程將於二零零四年夏季竣工。

環境事宜

20. 九鐵持續與環境保護署保持聯繫，以確保符合西鐵環境許可證的要求。西鐵一直有就噪音進行量度，而提交予環境保護署的初步結果顯示西鐵能符合有關要求。第一階段的濕地再造工程，包括在錦田治河路附近的多幅土地已經竣工，現正進入建立期以吸引野生生物。第二階段的工程亦已接近尾聲，包括在錦上路站以北、沿主排水道及大欖隧道北面入口的幾幅土地。永久濕地及陸地生境工程已大致完成。

21. 除了符合環境許可證外，九鐵亦必須符合法定的噪音標準。毗鄰元朗站的新元朗中心的住戶曾就夜間噪音的問題提出投訴；九鐵的聲學專家為此進行研究，其中包括量度噪音，結果發現軌道情況造成額外噪音，於是在二零零三年六月二十七日開始，暫停在元朗至朗屏段進行通宵試車。透過打磨路軌，車輪與路軌磨擦而產生的噪音量能已成功地減至符合法定限制的水平。不過，與此同時，卻發現了一個較長遠的問題，需要採取額外的噪音紓緩措施。有關措施現正在設計階段，並將付諸實行。有關朗屏、天水圍及屯門的居民所提出的投訴，現正按個別情況處理。

運輸部重組

概述

22. 為了配合西鐵通車及九鐵鐵路網絡的擴展，管理局通過了一個架構重組計劃，把所有運輸部門合併為一個業務單位。此舉將有助九鐵更靈活地應付營運需求的轉變，並減低成本。

23. 新的部門將由一名主理運輸策略的高級總監執掌，屬下有一名總監，負責前線的營運工作。是次重組由二零零三年五月開始分階段實施，並於西鐵通車時全面生效。

招聘及訓練

24. 過去數月西鐵在招聘及訓練兩方面均取得重大進展。就營運所需的人手已有百分之九十六就位，而其餘百分之四的員工在二零零三年七月底前完成招聘工作。日後在運輸部中約有二千名員工負責西鐵的營運及維修工作。

25. 為配合西鐵通車而舉辦的訓練課程已完成約百分之八十五，所有的營運人員及工程人員已接受課堂及在職訓練，現時他們正在參與於六月十七日展開的列車試行。近期公司亦舉辦複修課程，而在西鐵通車後也將繼續定期舉辦同類課程。

泊車轉乘

26. 在錦上路站西面將有泊車位可用作泊車轉乘。荃灣西、天水圍及屯門亦可能有泊車轉乘設施的需求，在這三個西鐵車站附近會有足夠的泊車位。

公共關係

27. 公司已於本年年中開始，推展一連串宣傳及公民教育活動，以讓市民大眾（尤以準乘客為要）瞭解西鐵這條新鐵路等特色以及所提供的服務。活動形式包括展覽、簡報會、講座、社區活動、參觀及車站開放日等。同時，公司亦計劃在可行的情況下，於在西鐵通車前舉行一些慈善活動。

結語

28. 公司一方面持續進行列車試行，讓營運人員從中汲取實際經驗；另一方面又盡力找出西鐵系統的潛在故障，以便及早尋求解決方法並付諸實行。整體來說，整個系統的可靠程度正在上升。現時正在安排在列車試行結束前再次進行法定檢查，視察尚待完成及已修正的工程，以確保列車服務的安全及可靠性。公司將會繼續竭盡所能，確保西鐵項目能夠作好充分準備，順利在本年秋季正式通車。

九廣鐵路公司
二零零三年七月