

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)943/05-06號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/04/1

## 交通事務委員會

### 鐵路事宜小組委員會特別會議紀要

日 期 : 2006年1月18日(星期三)  
時 間 : 上午9時  
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 劉健儀議員, GBS, JP (主席)  
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉江華議員, JP  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
王國興議員, MH  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP

其他出席議員: 涂謹申議員

出席公職人員: 環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長  
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長  
蕭偉全先生

運輸署署長  
黃志光先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路  
袁立本先生

環境運輸及工務局  
香港鐵路視察組  
總鐵路視察主任  
魯建洪先生

**應邀出席人士：** 九廣鐵路公司

主席  
田北辰先生

署理行政總裁  
黎文熹先生

高級運輸總監  
李殷泰先生

公司事務總經理  
林黃碧霞女士

鐵路車輛設計及系統工程經理  
李家潤先生

專家小組主席  
梁廣灝先生

專家小組委員  
何兆鑾教授

ALSTOM Transport Hong Kong Ltd.  
客戶總監  
Eric APPERT

ALSTOM Transport Hong Kong Ltd.  
技術經理-機械工程  
Robert DAVIES

**列席秘書**：總議會秘書(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級議會秘書(1)2  
鄧曾靄琪女士

議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

## **I 東鐵在2005年12月21日發生的事故及鐵路系統安全**

主席表示，是次會議的目的是跟進東鐵在2005年12月21日發生的事故，並討論鐵路系統的安全事宜。她告知與會者，小組委員會部分委員曾在2006年1月17日前往九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)位於火炭的車廠實地視察。

2. 環境運輸及工務局局長表示，東鐵列車車底組件的承托問題已引起公眾的極大關注。她表示，政府當局首要關注的是確保東鐵安全運作。有關各方已努力減低對乘客造成的不便。鑒於東鐵列車出現遍及整個車隊的問題，政府當局已從機電工程署抽調8位專家和視察人員支援已有7位成員的香港鐵路視察組(下稱“鐵路視察組”)。他們獲委派進行多項工作，當中包括評估有關問題的嚴重程度、檢視改善措施的成效，以及監察其後每48小時進行一次的例行檢查。為確保政府可以進行透徹的評估，當局將會委聘一位國際知名的鐵路專家，協助評估有關問題的根本原因，以及檢視九鐵現時的補救措施和所建議的長期改善措施是否穩當，隨後政府亦會委任特別調查委員會，成員包括社會上德高望重的人士及董事局獨立非執行董事。特別調查委員會預計會進行獨立調查，研究九鐵處理東鐵事故的方法、公司內部的匯報、向政府作出所需的通報，以及九鐵與鐵路視察組在處理東鐵事故方面的工作關係。

3. 九鐵主席田北辰先生表示，九鐵在處理東鐵事故方面一直保持高透明度，以及每日向公眾提供補救措施的進展報告。他表示，公眾最有興趣知道的是東鐵是否安全，因此，東鐵在隨後兩個月的表現對挽回公眾對其可靠程度的信心具關鍵作用。經與鐵路專家和列車製造商商討後，九鐵已決定重新設計23類共8 000件車底組件的承托，盡量少用焊接，多用螺絲裝嵌的方法，並在所有壓縮器加裝金屬托架，作為額外的安全措施。重新設計的工作預期可以在2006年2月完成，而所有車底組件在2007年3月前會以新設計進行加固。與此同時，九鐵會致力找出問題的根本原因。检查工作將根據以下方案進行——

- (a) 沒有裂紋的組件會每3個月檢查一次，而裂紋長度在14毫米以下的組件，每兩個月檢查一次；
- (b) 裂紋長度在14毫米至40毫米的組件，將會每月檢查一次，而裂紋長度在40毫米至50毫米的組件，將會每周檢查一次；
- (c) 裂紋長度在50毫米至68毫米的組件，將會每兩天檢查一次，而裂紋長度超過68毫米的組件，將會被拆除，以便修理；及
- (d) 非主要的組件將會每周檢查一次。

作為輔助承托，所有壓縮器均會加裝金屬托架，而所有其他主要組件將會加裝工業用纜索，包括並無發現裂紋的組件。此外，每48小時會以肉眼和鎚擊檢查主要組件及纜索是否完好無損。這樣便可盡快找出任何異樣及裂紋進行更換／維修。

4. 九鐵署理行政總裁黎文熹先生強調，一系列的改善措施是經過鐵路專家和列車製造商審慎評估有關情況後批准推行。他表示，無損探傷及鎚擊檢測是偵測鐵路裂紋一個非常有效及廣泛使用的方法。建議的檢查方案計劃及例行測試可確保東鐵服務的安全，並讓公眾對鐵路服務重拾所需的信心。九鐵將會小心監察裂紋的大小及變化情況。在採取一連串改善措施後，與車底組件承托相關的問題預期可在2007年初獲得解決。

5. 鄭家富議員質疑政府在確保鐵路安全方面所擔當的監察角色。他認為，現時的鐵路事故證明有需要增加鐵路視察組的資源及法定權力，以便視察組可有效擔當監管鐵路安全的角色。事實上，當局亦應考慮成立一個法定機構，負責現時由鐵路視察組擔當的工作，以便加強對呈現老化的鐵路系統的監察工作，確保乘客的安全。環境運輸及工務局局長表示，《鐵路條例》(第519章)已清楚列明政府在監察鐵路服務方面所擔當的角色。儘管就通報鐵路事故方面已有既定的指引，但提供安全及可靠的乘客服務仍屬鐵路公司的責任。在現時的事務發生後，政府當局已加強鐵路視察組的編制，並打算進一步改善有關的監察制度，但委員會明白此方面的工作需要時間。

#### 通報規定

6. 鄭家富議員表示，雖然他知悉鐵路系統老化是東鐵大部分事故的成因，但他最擔憂的是現時的事務證明，鐵路公司未能察覺有關問題及通報機制有不足之

處。他詢問九鐵有否打算檢討其通報機制及管理文化。九鐵主席表示，定期檢查車底組件承托架的焊接位，並非列車製造商所提供的保養及維修工作的一部分。據瞭解，車底組件的焊接位可維持至列車壽命完結為止。雖然九鐵會定期檢查車底組件，但焊接位的裂紋不易察覺，亦預期很少會發生問題。關於管理文化方面，九鐵主席表示，他向來與員工就改善鐵路系統效率的方法保持密切溝通。在通報鐵路事故方面已有既定的指引，但鑒於鐵路系統每日運作期間均會發生不少事故，故沒有需要事無大小逐一通報每宗事故。

7. 王國興議員憶述，西鐵對上一次在2005年7月發生事故後，九鐵曾承諾會即時通報所有鐵路事故，但他不明白該公司今次為何未能履行其承諾。他不滿九鐵在傳媒披露有關事故後才作出適當通報，而這已是事故發生20天之後。他質疑高級管理層有否失職，以及他們應否為未有通報負責。九鐵主席表示，在2005年7月21日八鄉車廠內發生的西鐵列車碰撞事故並非一項需予通報的事故，因為當時不涉及傷亡或安全風險。在該次西鐵事故後，九鐵同意採取一個富彈性的方法，即使法例沒有規定亦會向政府當局作出通報。至於見時的東鐵事故，九鐵一直每日發出新聞稿，提供就東鐵列車發現裂紋的設備而採取的行動的進度報告。九鐵管理層及其員工致力確保鐵路服務的安全及可靠性，並已委任獨立專家小組對有關問題進行深入研究，以及建議改善措施。九鐵將會盡快向委員匯報獨立專家小組的研究結果。

8. 九鐵署理行政總裁補充，九鐵已在2005年12月22日(發生事故後翌日)將壓縮器鬆脫的事故通知鐵路視察組。由於須就事故的性質作出評估，即這是個別事件，還是顯示系統性故障，九鐵需時進行必要的調查。自2005年12月21日發生事故後，九鐵員工已盡力確定問題的程度。其後發現有關問題涉及整個車隊，並且較原先估計的更為嚴重。有關員工沒有意圖隱瞞有關事故。

9. 張宇人議員詢問九鐵主席對政府在2006年1月11日向九鐵發出警告信，譴責該公司未能根據法定規定通報有關事故的做法有何看法。他表示，這次事故似乎暗示九鐵本身有所隱瞞，其後卻被政府當局揭發。九鐵主席表示，根據九鐵得到的法律意見，該公司並無違反《九廣鐵路公司規例》(下稱“《九鐵規例》”)載列的通報規定。他表示，九鐵在2005年12月22日已將有關事故通知鐵路視察組。九鐵署理行政總裁在2006年1月9日向他通報發生有關事故。他在2006年1月10日將此事通知政府當局，並在2006年1月11日與九鐵管理局舉行會議，跟進

有關事故。這顯示九鐵已主動作出通報，亦沒有做任何事來隱瞞事故。

10. 環境運輸及工務局局長表示，鐵路視察組在2005年12月21日獲通知壓縮器鬆脫的事故。視察組獲告知受影響的列車已返回車廠作進一步檢驗，這符合處理需予維修列車的一慣做法。政府當局在隨後數天並未接獲此次事故的進一步報告。然而，鑒於在2005年12月22及23日發現很多車底組件均有裂紋，以及其後顯示這是涉及整個車隊的問題，九鐵理應作出安排，將情況的嚴重性再次向政府當局通報。她指出，根據《九鐵規例》第2條，如在鐵路上發生意外，而因該意外而導致任何人死亡或嚴重受傷，或該意外涉及影響鐵路線正常運作的碰撞，即為須予通知的意外。在有關規例的附表中亦載述，須予通知的事故包括危及或可能危及鐵路的安全運作，並影響鐵路處所、機械裝置及裝備的事故。

11. 環境運輸及工務局局長進一步表示，政府當局應盡早接獲通知，因為當局需要時間評估鐵路運作的安全。然而，當局在九鐵2006年1月11日的管理局會議上才獲得有關事故的進一步詳情。政府當局須根據在該次會議上獲得的資料決定東鐵列車是否安全及應否讓東鐵列車繼續運作。政府當局是根據《九鐵規例》的條文向九鐵發出警告信，提醒該公司應通報該宗屬於須予通知的事故。

12. 李永達議員表示，近期發生的一連串鐵路事故及政府當局譴責九鐵未有作出通報一事已引起公眾重大關注。政策局局長譴責一個獨立的公營機構是頗不尋常的事。這情況令人質疑九鐵管理鐵路服務的能力。雖然他對前線員工的努力表示讚賞，但九鐵管理層需作出更大努力挽回公眾對鐵路安全的信心。環境運輸及工務局局長表示，當局已提醒九鐵管理層遵守《九鐵規例》的通報規定。政府當局自從獲通報有關事故後，一直與九鐵管理層及其前線員工保持合作，協助他們克取危機，以及確保鐵路服務的安全。由於鐵路安全是首要的關注事項，政府當局在現階段不希望糾纏於誰應負責的爭議上，但會在事故後進行檢討。

13. 周梁淑怡議員表示，公眾最關注的是乘客安全，希望政府和九鐵可團結一致，共同努力提供安全的鐵路服務。她表示，九鐵作為一個主要的集體運輸服務機構，一直為公眾提供令人滿意而有效率的鐵路服務。九鐵員工一向盡心盡力維持服務質素，現在有需要提高他們的士氣，給予他們所需要的支持。雖然在通報時間方面有差距，但應注意九鐵向政府當局作出報告前，亦

需要時間對事故進行初步調查。由於已委任獨立專家小組調查事故的成因，在現階段指指點點和挑剔別人犯錯，不會起任何作用，尤其是當可能並不涉及任何人為錯誤時。

14. 獨立專家小組主席梁廣灝先生表示，他若在調查尚未完成時便揣測事故的成因是不負責任的做法。就他所知，在九鐵的歷史上，這類事故還是首次發生，是非典型的事故。很多因素可導致車底組件出現裂紋，九鐵會推行安全措施，以防止日後再發生同類事故。獨立專家小組會努力盡快完成調查，希望可如九鐵主席要求一樣在2006年1月底完成。獨立專家小組委員何兆鑾教授表示，由於在不同的列車上進行測試的結果出現差異，故需要更多時間來分析有關結果。希望在2006年1月底可得出一些初步結果。

15. 王國興議員要求進一步澄清在何種情況下應上報事故，因為在通報規定方面似乎存在灰色地帶。環境運輸及工務局局長表示，《九鐵規例》附表第II部已載列12類影響鐵路處所、機械裝置及裝備而須予通報的事故。雖然法例已清楚載述這樣的規定，但對於何種程度的類事故須予通報可能有不同理解。九鐵會保存載述所有事故的行車記錄簿，供鐵路視察組查閱，並決定有否需要採取進一步的跟進行動。她知悉倘若有關事故對乘客的安全構成影響，這些記錄便會非常詳盡。然而，倘若有關事故在車廠內發生，並且不涉及任何人員受傷，這些記錄便會傾向簡短。這種情況便是需要進一步研究的灰色地帶，以便員工可準確知道在哪些情況下應將事故上報。九鐵主席澄清，九鐵已指示員工必須遵守載於有關規例內的規定，只有在法定條文沒有涵蓋的情況下，員工才可因應情況採取適當行動。

16. 鄭家富議員表示，政府和九鐵似乎對通報規定有不同的理解，因為政府曾向九鐵發出警告信，譴責該公司未有將該次事故向政府通報，但九鐵所獲得的法律意見卻認為，該公司沒有違反通報規定。他詢問環境運輸及工務局局長對現時的情況有何意見，因為在理解方面的分歧令公眾得出政府對九鐵的管理失控的印象。出現這樣的情況可能是鐵路視察組欠缺資源及人手所致，因而無法採取積極的監察行動。他認為有需要檢討給予鐵路視察組的法定權力和資源。他亦詢問政府當局屬意在地鐵有限公司(下稱“地鐵”)與九鐵的擬議合併之前解決九鐵的管理問題，還是嘗試加快擬議合併，以便一次過解決所有鐵路問題。

17. 環境運輸及工務局局長表示，政府對有關通報的執行非常清晰明確，故已就九鐵未有通報該宗事故向該公司發出警告信。她表示，法律意見常常互相矛盾，而她不想糾纏於哪一方的法律意見正確的問題。根據額外的規定，九鐵須就所有東鐵列車的安全提交證明書。這樣可確保所有影響安全的事務會獲得通報。雖然當局會進行全面檢討，但她希望這不會加重自這次事故後為確保東鐵的安全運作而承受沉重壓力的九鐵員工的工作量。政府及九鐵有需要合作，確保鐵路服務的安全及維持高效率。她亦同意可檢討給予鐵路視察組的資源和權力。至於地鐵與九鐵的擬議合併，她表示此方面的進展情況並非由政府當局單方面決定。她同意若可加快有關進度，將可減低員工所面對的不明朗情況。主席表示，小組委員會將會進一步跟進通報規定的灰色地帶。

18. 涂謹申議員要求九鐵向委員提供在2006年1月11日向九鐵管理局成員會議提供的資料文件，以及獨立專家小組在2006年1月14日給予的意見。他察悉當局向九鐵施加額外的規定，要求該公司每天在開始提供乘客服務之前，就東鐵所有提供乘客服務的列車提交安全證明書，他詢問現行提供證明的機制為何，以及如何推行這項機制。環境運輸及工務局局長表示，管理局成員曾聽取九鐵以電腦投影片簡報是次事故，而若管理局成員不反對，可向委員提供有關資料，以利便他們瞭解有關問題。她表示，當局要求九鐵每日在開始提供乘客服務之前，須提供安全檢查證明書，而九鐵已接受此項額外規定。鐵路視察組將會24小時監察鐵路服務的運作，並會與九鐵及獨立專家小組緊密合作。應涂謹申議員的要求，九鐵署理行政總裁同意向委員提供獨立專家小組在2006年1月11日向九鐵提供的資料。

19. 劉江華議員知悉在之前一天曾發生列車接駁電線錯誤的另一宗事故。他詢問九鐵有否上報該次事故。環境運輸及工務局局長證實已獲通報該次事故。環境運輸及工務局局長進一步回應劉議員問及該次事故為何未經傳媒報道時表示，由於該次事故在車廠內發生，並很快已修復，故當局認為無須通知傳媒。然而，劉議員指出2005年7月的列車碰撞事故亦在車廠內發生，但由於此類事故可能會造成嚴重影響，故公眾理應有權知道。九鐵高級運輸總監李殷泰先生表示，2006年1月17日涉及錯誤接駁電線的事故是在維修車廠內進行列車測試期間發生。有關問題已即時糾正，由於未有影響安全，故沒有向傳媒通報該次事故。他向委員保證，所有列車獲准接載乘客之前，必須證明是安全的。



調查

20. 劉江華議員表示，在2006年1月17日前往火炭車廠的實地視察對瞭解問題的嚴重程度非常有用。委員可親眼看到車底組件如何鬆脫，以及現在如何以工業用纜索及金屬托架將它們穩妥地繫在適當位置，他表示，在目前情況下，首要工作是確保安全，問責只屬次要。九鐵已實施多項安全措施，亦承諾除非東鐵列車運作安全，否則不會開行。鑒於公眾的廣泛關注，他詢問政府當局對東鐵列車的安全是否有信心；若然，當局的信心建基在甚麼基礎之上。

21. 環境運輸及工務局局長表示，在決定鐵路系統是否安全方面，政府當局須依賴經由鐵路視察組分析和評估的專家意見。是次事故經過詳細分析，結果發現是涉及整個車隊的問題。九鐵已小心研究有關裂紋，並按需要加以鞏固。專家利用模擬研究來評估對安全的影響。一如九鐵主席指出，裂紋長度超過68毫米的組件將會被拆除進行維修。這些嚴格標準是按照科學根據訂定，以確保列車安全。九鐵員工日以繼夜的維修保養檢測，再加上鐵路視察組加強監察，已提供必要的安全保證。根據鐵路視察組的報告，當局認為東鐵列車是安全的，並讓其運作。她向委員保證，若發現列車不安全，便會停止東鐵服務。

22. 何鍾泰議員申報利益，表示他曾在1977年參與東鐵的土建工作。他察悉，在事故發生後，九鐵的維修員工需在巨大壓力下修復鐵路系統，而他感欣慰的是看到他們得到其他員工的全力支持。他讚賞九鐵在補救工作方面的努力，該等工作非常有效及高效率。不過，他批評使用“尼龍繩”一詞來描述用來加固車底組件的纜索，該詞令公眾對系統的安全產生錯誤的印象。有關的纜索其實是工業用纜索，足以將組件牢牢地固定在適當位置。他察悉車底組件是由於吊架焊接位有裂紋而鬆脫，並詢問東鐵列車上一次在1999年的翻新工程是在香港還是製造列車的英國進行。

23. ALSTOM Transport Hong Kong Ltd的技術經理——機械工程Robert DAVIES先生表示，該次翻新工程是在香港進行。車底組件並不屬於該次翻新工程的一部分，工程主要涉及車廂外殼及增加車門，並沒有進行焊接工作。九鐵署理行政總裁回應譚耀宗議員時進一步解釋，東鐵列車上一次在1999年的翻新工程是在香港進行，是由列車製造商ALSTOM Transport Hong Kong Ltd提供服務。九鐵是由於有關列車已運行15年而進行翻新工程的。主要翻新工程涉及將車廂的車門數目由3道增至

5道，將列車車廂之間的通道擴闊及提升部分電子系統。車底組件並沒有進行任何翻新。

24. 譚耀宗議員詢問，事故的起因是否車底組件缺乏維修保養所致。專家小組主席表示，雖然現階段尚未有明確結論，但一般而言，車底組件在頭15年似乎無需進行翻新。

25. 何鍾泰議員詢問導致出現裂紋的原因及如何防止再出現裂紋。專家小組主席表示，2005年12月21日的事務涉及不尋常的故障，其原因尚未確定。他表示，金屬疲勞通常是因超出設計承受能力的輪轉幅度及壓力水平所致。

26. 何鍾泰議員察悉，吊架底部是一條只有10厘米(4吋)長的焊接，而一邊的焊接是被削平的，導致只有一面焊接口發揮作用。他質疑因何容許這樣的切割，因為這會令唯一的焊接口承受過大壓力。他表示，製造商有責任確保有關設計是適當的，以及吊架足以承托車底組件的重量。ALSTOM Transport Hong Kong Ltd的技術經理-機械工程解釋，所使用的設備在一個標準設備屬標準設計，亦在其他列車使用。現階段他不能確定所使用的焊接模式是否導致事故的原因。承托車底組件須獲得製造商同意，而在未來數星期會就此方面作進一步調查。

27. 何鍾泰議員詢問，除了進行鎚擊及磁粒檢測外，其他無損創傷測試在現時的情況是否非常重要。ALSTOM Transport Hong Kong Ltd的技術經理-機械工程表示，ALSTOM Transport Hong Kong Ltd將就將會進行的測試諮詢九鐵。他表示，鎚擊測試可確定表面的裂紋，而磁粒檢測則是確定數毫米以上裂紋的標準技術。

28. 何鍾泰議員詢問香港的焊接技術是否達到英國所要求的水平。ALSTOM Transport Hong Kong Ltd的技術經理-機械工程表示，有關列車是根據英國上世紀七十年代的標準設計。現時的標準在技術要求方面是相同的。他知悉九鐵負責焊接工作的員工需經過類似英國規定的認可程序。

29. 譚耀宗議員詢問列車的使用年期及海外有否處理焊接組件出現裂紋的經驗，ALSTOM Transport Hong Kong Ltd的技術經理-機械工程解釋，列車通常可使用約30年，若加強維修保養工作更可延長壽命。東鐵列車的設計與從倫敦開出的“317型”列車相若，翻查它們的資料庫後發現該等列車雖然已投入服務25年，但沒有出現類似的裂紋的事故。由於裂紋問題只在香港出現，譚議員

關注到這是否因為列車被過度使用及／或超速所致。就此，他詢問列車的運作有否任何車速限制或規限；若然，列車製造商有否預先警告九鐵。ALSTOM Transport Hong Kong Ltd的技術經理-機械工程表示，列車無論是以人手駕駛還以列車自動操作系統操作，在車速、加速和減速方面均在規格內運作。九鐵署理行政總裁補充，東鐵以列車自動操作系統或自動列車保障系統運作列車時，均與列車製造商保持緊密聯繫。在正式採用所有操作程序之前，均先按照設計規格試行。

30. 林健鋒議員表示，他欣悉政府與九鐵已合力解決問題。鑒於承托架的焊接位應可維持30年，現在出現裂紋是頗不尋常之事。他認為有需要作進一步調查，以確定是否有涉及製造或維修保養程序的與內在的質素問題。九鐵署理行政總裁表示，九鐵及獨立專家小組正努力找出事故的成因，並希望可在2006年1月完成初步的調查結果。ALSTOM Transport Hong Kong Ltd的技術經理-機械工程表示，列車製造商支持有關調查，並就臨時及長遠的解決方法向九鐵提供意見。雖然列車製造公司沒有察覺任何內在的質素問題，但該公司對調查工作持開放態度。

31. 林健鋒議員關注到，東鐵系統在2003年全面引入列車自動操作系統後，可能增加車底組件承受的壓力，並引起接面問題，列車加減速可能令該問題惡化。獨立專家小組主席表示，在調查未有結果前，東鐵列車已減速，作為一項安全措施。初步評估顯示，以自動操作系統操作的列車在加減速時的變速幅度加重對鐵路系統造成的壓力，但列車製造商堅稱不會有這樣的情況。

32. 林健鋒議員察悉，在2005年12月21日發生事故當日，正駕駛東鐵一列南行列車的司機察覺到駕駛艙內的紅色警告燈號的警報，顯示列車設備發生故障。控制中心立即接獲通知，並出安排讓所有乘客在火炭站下車。接着便進行實地檢查，發現其中一件車底組件部分鬆脫。由於紅色警告燈號是一個有用的偵察器，他詢問有否裝設紅色燈號，以便在列車系統有任何故障時向司機及控制中心發出警報。九鐵高級運輸總監明確表示，當列車設備發生任何故障時，紅色警告燈號便會亮起，從而提醒司機及控制中心發生有關問題。他回應林議員時進一步解釋，托架的新設計將會盡量少用焊接而多用螺絲。若焊接無可避免，便會使用金屬托架加固。預計在2006年2月可完成托架的詳細設計。

## 九鐵的管理

33. 陳偉業議員表示，有202個車底組件發現裂紋，是引起乘客關注的原因之一，並揭發鐵路系統在維修保養方面的缺失。一連串的鐵路事故令人懷疑九鐵的管理質素，並引起公眾對九鐵管理鐵路服務能力的關注。公眾亦關注日後可能發生更嚴重的鐵路事故。他注意到九鐵很多較高級職位均屬署任，這可能是由於地鐵和九鐵擬議合併一事不明朗所致。這對九鐵的管理和架構可能會造成負面影響。他詢問九鐵主席擬議合併已妨礙他對九鐵重組作出積極的改變。他亦關注到問題的癥結可能在於對落實政策造成負面影響的九鐵管理文化。

34. 九鐵主席表示，他每月都會與九鐵管理局舉行管理層會議。在上次鐵路事故後，九鐵已推行一系列改善措施，並已成立多個由管理局成員擔任主席的委員會。管理層與員工因而可保持緊密聯繫，並藉此建立互信。在上一任行政總裁於2003年離任後，九鐵管理層曾一度打算在全球招聘新任行政總裁。然而，由於擬議合併，而黎文熹先生的工作表現亦很好，故管理層決定在過渡期間，委任他擔任署理行政總裁。

35. 九鐵署理行政總裁表示，他擔任署理行政總裁一職已超過兩年，而這對他造成一定的制肘，因為署任令人覺得該職位是臨時職位。九鐵員工會期望行政總裁顯示領導才能，並為公司未來的發展制訂路線圖。即使他制訂一個5年計劃，員工將會質疑該計劃的最終結果。要改變公司的文化並不容易，因為這需要很多年的努力。任何文化上的改變應由下至上，並需要各級員工的認同。

36. 石禮謙議員申報利益，表示他是九鐵其中一名管理局成員。他表示，委員提出的意見非常有建設性，而他同意向九鐵管理層反映有關意見。他希望現在的事故不會令市民覺得九鐵列車不安全。他向委員保證，九鐵的鐵路服務是安全的，因為九鐵一直為市民提供非常安全及高效率的服務。在2006年1月11日的管理局會議上，獨立專家小組及列車製造商已向管理局成員保證東鐵列車的安全。關於對九鐵文化的批評，他表示，九鐵員工對是次事故的危機管理及其後日以繼夜地快速採取補救措施，在在顯示九鐵管理層的質素及在為市民提供安全及可靠服務方面上下一心的努力。

37. 主席表示，調查是次事故的進展及九鐵為確保列車安全而採取的補救措施將會在2006年2月3日小組委員會下次會議上作為額外議程項目跟進。較後時間會另

經辦人／部門

行安排會議，討論九鐵的管理文化及在通報規定方面的灰色地帶。

(會後補註：應政府當局的要求，並經主席同意，該次會議改於2006年2月17日上午10時45分舉行。)

**II 其他事項**

38. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2006年2月22日