

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

Our Ref. THB(T)L2/1/44, L2/1/47, L2/1/60
Your Ref. CB1/PS/1/08

Tel: 2189 2111
Fax: 2537 5246

香港中區昃臣道八號
立法會大樓
立法會秘書處
交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會秘書
麥麗嫻女士
(傳真：2121 0420)

麥女士：

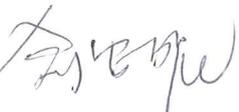
交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

2010年11月4日及2011年1月21日會議的
跟進事項

在2010年11月4日及2011年1月21日舉行的鐵路事宜小組委員會會議上，議員要求當局及香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供補充資料。有關2010年11月4日的會議的補充資料載於附件一；有關2011年1月21日的會議的補充資料載於附件二。

煩請你把有關文件轉交各議員參閱。

運輸及房屋局局長

(俞安妮  代行)

2011年8月18日

副本送：

運輸署	(經辦人：呂瑩女士)	傳真：2824 0433
機電工程署	(經辦人：梁建民先生)	傳真：3579 2016
香港鐵路有限公司	(經辦人：梁賜強先生)	傳真：2795 9991

就 2010 年 11 月 4 日
交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會會議的跟進事項
提供的補充資料

在鐵路車站內接收電台訊息

香港鐵路有限公司(港鐵公司)有很多不同的渠道與乘客溝通，而車站廣播是向乘客提供即時資訊的最直接的方法。假如鐵路發生事故，不同車站會因應個別情況作出適當的應變措施，身處港鐵網絡內的乘客有機會在同一時間在不同的地點透過車站廣播收到最切合該地點的乘客資訊。

2. 就廣播技術而言，要把無綫訊號或將來的數碼廣播覆蓋在鐵路隧道及車站內，是一項十分複雜的工作。在鐵路隧道給乘客提供無綫覆蓋，須考慮擁擠的車廂環境和車廂結構對訊號的影響。一般設於地底的鐵路車站都是多層設計，也可能會有很多長通道及出口連接車站大堂或月台。要把無綫訊號帶到車站每一個角落，必須把訊號源經多次分拆，傳送到車站各層及相關通道的各部分，其間會做成很大的訊號衰減。因此，要做到把無綫訊號或將來的數碼廣播適當地覆蓋在車站各層及相關通道的各部分，牽涉一個複雜的訊號傳送系統。

3. 由於無綫訊號和將來的數碼廣播採用的頻段，未曾在港鐵網絡內應用，相關技術的掌握須要進一步的探討和透過實地測試去了解。現階段港鐵公司一直與相關服務營辦商探討及透過實地測試，了解技術上的可行性。現有訊號系統，經初步測試，效果未如理想。技術上可能須另建一套專供數碼廣播使用的訊號系統，以改善接收質素。港鐵公司會繼續與有關服務營辦商就這方面進行探討。因此，港鐵公司未能就成本方面的問題進行估算。

鐵路事宜小組委員會於 2010 年 11 月 4 日通過的議案

港鐵公司的服務表現

4. 港鐵公司一向十分重視為乘客提供安全及可靠的鐵路服務，亦持續被國際都市鐵路聯會評為在全球主要鐵路系統中，在安全性、可靠性及乘客準時抵埗比較方面，排於前列。自 2007 年 12 月 2 日兩鐵合併後，港鐵列車服務一直維持在高水平，99.9%的乘客旅程可在不超過編定時間五分鐘內抵達目的地。

5. 港鐵公司對每宗導致服務延誤的事故均認真處理。港鐵公司會作出技術調查以確定事故成因，防止事故再次發生，亦會檢討緊急應變安排，找出需要改善之處，務求能夠持續提供高度可靠的鐵路服務。

評定管理層薪酬事宜

6. 港鐵公司有既定機制釐訂公司的薪酬政策，以及其董事及管理層的薪酬。港鐵公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標及業績表現一致。為此，港鐵公司會考慮的因素包括公司的整體表現；個別人士的職責、工作範圍及表現；市場做法；以及相類公司支付的薪酬等方面才作出決定。

7. 港鐵公司董事局內設有薪酬委員會。薪酬委員會負責審議公司的薪酬政策，並向董事局提出建議，同時獲授權釐定及檢討行政總裁及執行總監會其他成員的整體薪酬。

港鐵公司
2011 年 8 月

就 2011 年 1 月 21 日
交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會會議的跟進事項
提供的補充資料

在東鐵綫加裝自動月台閘門與沙中綫計劃分開進行的額外成本及「在東鐵綫加裝自動月台閘門」的議案

香港鐵路有限公司（港鐵公司）表示，在東鐵綫加裝自動月台閘門，需要進行以下的項目，才可確保乘客享有安全、可靠的列車服務，以及維持現有服務水平 –

- (i) 研發一套適合在香港惡劣天氣環境下運作而高度可靠的自動伸縮月台踏板系統，或其他解決月台空隙問題的方案，以有效地解決月台空隙較闊的安全問題；
- (ii) 更換新的訊號系統；
- (iii) 為列車裝置配合月台閘門應用的驅動和制動系統；及
- (iv) 改建車站月台結構及改善通風系統。

2. 在沙中綫項目的南北綫計劃下，港鐵公司建議更換東鐵線的訊號系統及列車以容許南北線的運作。由於自動月台閘門和沙中綫計劃均需要在東鐵綫月台進行大規模的工程，港鐵公司認為，兩項計劃一併進行，將能夠達致最佳效益；但如獨立進行加裝閘門工程，工程重疊，會引致其中一項工程阻礙另一項工程的進展，又或一個項目的月台工程完成後，另一個項目的工程又展開，需要把原先已裝設的設施拆除，造成浪費。

3. 根據港鐵公司的評估，即使不考慮工程時間表或兩項工程時間上的衝突，若以獨立工程形式在東鐵綫加裝月台閘門，當沙中綫進行建造工程時，會造成以下浪費：

- 現時東鐵綫以十二卡的列車行走，而沙中綫南北綫則會以九卡的列車行走。原因是沙中綫南北綫經香港會議展覽中心至金鐘，沿線建站空間非常有限，不能容納十二卡長的月台，因

此全條南北綫必須改以九卡車行駛。當沙中綫通車後，列車會使用月台較直的位置停車，以減少月台空隙，但由於車門的位置可能因為要選用月台較直部份，所以要作出調整，因此在這些車站的所有有關閘門需要拆除，重新安裝，造成浪費。

- 若果獨立在東鐵綫進行加裝閘門工程，需要先訂購十二卡的新列車，以維持東鐵綫現有的服務。沙中綫項目落成後，基於上述技術理由，則要採用九卡的新列車。由於其有動力車卡及拖卡組合不同，所以由十二卡的列車轉用九卡的列車時，有些拖卡會被浪費，亦需要再訂購更多有動力車卡和重新改裝駕駛卡，之前的工程會被報廢。與此同時，亦要提升現時東鐵綫的訊號系統，以增加班次，提供更大的載客量。

4. 就工程所需的時間而言，根據港鐵公司的評估，若以獨立工程形式在東鐵綫加裝月台閘門，預計在東鐵綫加裝自動月台閘門約需十年時間。其中採購及更換訊號系統及列車將需時約八年半，首道閘門亦會這時才開始運作，而隨後在所有車站加裝自動月台閘門需時約一年半。至於沙中綫，一旦獲批准動工，南北綫預計將於 2020 年落成，和獨立進行自動月台閘門加裝計劃完工的時間相若；因此，與涉及浪費的工程並不相稱。

5. 此外，若兩個計劃分開進行，東鐵綫車站月台便需要重複進行工程，影響乘客，對乘客造成極大不便。

6. 港鐵公司在探討在東鐵綫加裝自動月台閘門的同時，亦有研究在馬鞍山綫加裝月台閘門。現時馬鞍山綫以四卡列車行走，但當沙中綫啟用後，馬鞍山綫會改為可供八卡車廂的列車行走，月台設計需作相應改動。為達致協同效應及將工程對乘客的不便減至最低，港鐵公司會考慮配合沙中綫的建造，一併在馬鞍山綫月台加裝自動月台閘門。

「女性專用車廂」的議案

7. 香港是全球最安全的城市之一，其中港鐵網絡的保安由警務處鐵路警區及港鐵職員負責。於 2010 年發生在鐵路範圍內的罪案佔全港罪案數字的 1.7%，以港鐵平均每日約 400 萬人次的載客量而言，罪案數字處於低水平。

8. 港鐵的車站職員均曾接受有關防止罪行的訓練，協助警方打擊罪案。此外，港鐵與警方更會定期合辦滅罪運動，提醒乘客保障自身安全及小心保管隨身財物。港鐵亦於車站張貼海報，鼓勵乘客不要啞忍，當遇事或發現有罪案發生時，要挺身而出，盡快通知車站職員或報警。

9. 港鐵公司曾就設立女性專用車廂的建議作出探討。參考外地的經驗，港鐵公司注意到在列車車廂設立女性專用車廂並不是世界上主要鐵路系統普遍的做法，全球只有少數地方的鐵路系統設有女性專用車廂，例如日本、印尼及杜拜。即使設立女性專用車廂，亦只在星期一至五實施或只在繁忙時間實施。而且設立女性專用車廂，會改變其他車廂的男女比例，令這些車廂的男乘客比例較高，有可能令進入這些車廂的女乘客感到不安。

10. 由於港鐵大部分的列車車廂設計是開放式的，設立女性專用車廂後會減低乘客來往車卡之間的靈活性，而且職員在實際執行時將難以控制乘客通過各車廂。另一方面，在繁忙時間，港鐵列車每約兩分鐘便駛進月台，因此，車站職員難以阻截男乘客進入女性專用車廂，強制執行亦難免會導致列車服務延誤。

11. 香港的鐵路系統是全球最繁忙的鐵路之一，設立女性專用車廂並不是實際可行的辦法。港鐵公司現階段沒有計劃於港鐵路線設立女性專用車廂。然而，港鐵公司會繼續與警方緊密合作，在鐵路範圍內採取適當措施防止罪案，確保乘客的安全。

港鐵公司
2011年8月