

運輸及房屋局局長在立法會鐵路事宜小組委員會特別會議就提升
鐵路線信號系統的最新進展開場發言（只有中文）

以下是運輸及房屋局局長陳帆今日（六月十九日）在立法會
鐵路事宜小組委員會特別會議就提升鐵路線信號系統的最新進展
的開場發言全文：

主席：

為了增加鐵路可載客量及進一步提升服務的可靠度和效率，
港鐵公司自二〇一六年起展開更換荃灣線信號系統的工程，
並計劃陸續更新六條其他鐵路線的信號系統。然而，
去年三月荃灣線新信號系統測試時發生事故，港鐵公司
隨即暫停所有與信號系統更新有關的實地行車測試。

現時，港鐵公司正盡最大努力落實調查委員會就事故建議的
改善措施，包括監督承辦商重新檢視及修正整個信號系統軟件程
式，以及通過更嚴格的安全檢測。港鐵公司初步估計，需要不少
於一年半（即直至二〇二一年）的時間，才能完成軟件檢查及修
正的工作。在反覆檢測並分別得到港鐵公司和承辦商各自聘請的
顧問認證，以及機電工程署的詳細審視後，港鐵公司才會考慮恢
復荃灣線的實地行車測試，而實地行車測試預計需要另外一年半

時間。因此，整項荃灣線信號系統更換工程預計需要三年後（即二〇二三年）才完成。為把握時間，在跟進軟件修正的同時，港鐵公司也積極在其他路線安裝更新工程所需的其他基礎設施及硬件。

去年的事故及其後的跟進工作，導致整個信號系統更新計劃的完成時間有所延誤，這是令人失望的。政府會督促港鐵公司加緊工作，充分落實調查委員會的建議，並在安全為大前題下早日完成信號系統提升工程。

另外，有委員在上次六月五日會議討論沙中線工程時，詢問有關五月底港鐵公司於東鐵線進行新信號系統測試發生的事件。我留意到有傳媒就事件作出報道，市民亦關注有關情況，所以我亦借此機會作簡單解說。

大家都知道，在沙中線工程下，除了東鐵線會延伸「紅磡至金鐘段」成為「南北走廊」外，港鐵公司亦會一併更新東鐵線的信號系統，並在完成更換工程後，逐步將東鐵線12卡列車更換為9卡列車，期間以「混合跑」方式行駛。

港鐵公司於五月二十三日凌晨非行車時段進行東鐵線新信號系統測試期間，分別發生了兩宗事件。

第一，其中一列12卡列車出現人為錯誤，車長以手動操作列車時，曾不按燈號及指示錯誤行駛。

第二，車務控制中心的列車監察系統屏幕有數分鐘的時間內出現閃動，當中曾出現未能顯示行車狀況的情況。

另外，港鐵公司於五月二十五日凌晨進行另一次新信號系統行車測試期間，當信號系統模擬聯鎖電腦系統(Computer-based interlocking system)發生故障，以測試後備系統(redundancy / stand-by)能否正常運作時，聯鎖系統按其設計出現了關機情況。

我必須強調，測試時發生上述三宗事件絕不理想。但發生時屬於非行車時間，而當時列車自動保護系統運作正常，各列車之間有充足的安全距離。根據機電工程署及港鐵公司的初步調查所得，三宗事件應無關聯，事件成因亦不涉及系統性的失誤，與去年三月在荃灣線新信號系統測試時發生的軟件設計失誤性質並不相同，兩者亦無關係。

政府已經要求港鐵公司詳細調查五月二十三日及二十五日在測試時出現的三宗事件，並就事件提交報告，期間東鐵線新信號系統的實地測試暫停。機電工程署會嚴肅跟進。

現在我請港鐵公司車務總監李博士就信號系統提升工程的進展向委員作出匯報，並交代港鐵公司初步調查所得的資料。

完