

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1680/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/00/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2004年3月5日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
陳國強議員, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

缺席委員：朱幼麟議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長
蕭偉全先生

總鐵路視察主任
胡建明先生

運輸署首席運輸主任／管理
呂瑩女士

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長
蕭偉全先生

總鐵路視察主任
胡建明先生

應邀出席者：參與議程第IV及V項的討論

地鐵有限公司

常務總監 —— 車務及業務發展
祁輝先生

總經理(特別職務)
許業雄先生

車務主管
劉焯民先生

總經理(公司事務)
梁陳智明女士

參與議程第IV項的討論

九廣鐵路公司

運輸高級總監
李殷泰先生

西鐵客運總經理
徐偉強先生

東鐵客運總經理
甄紹璋先生

安全及品管經理
劉興漢先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

列席秘書 : 高級議會秘書(1)5
歐詠琴女士

列席職員 : 議會秘書(1)2
朱漢儒先生

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1085/03-04號文件 —— 2003年12月19日
會議的紀要；及
(立法會CB(1)1087/03-04號文件 —— 2004年1月8日
會議的紀要)

2003年12月19日及2004年1月8日兩次會議的紀
要均獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1089/03-04(01)至 —— 一間物業管理公
(03)號文件 司所提交一套3
份就黃埔輕便運
輸系統在紅磡區
外圍地區設站一
事提出關注的意
見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III. 2004年5月7日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1168/03-04(01)號文件 —— 鐵路及工程
計劃一覽
表)

3. 委員同意在2004年5月7日舉行的下次會議，討
論政府當局所提出有關“落馬洲支線總站的公共運輸交
匯處”的事宜。

4. 部分委員提述最近有傳媒報道指地鐵有限公司
(下稱“地鐵公司”)建議將觀塘線經何文田延伸至黃埔，並
關注到該項建議難免會影響現正由九廣鐵路公司(下稱
“九鐵公司”)擬備最後定案的沙田至中環線(下稱“沙中線”)

工程計劃。經商議後，委員同意原定於2004年6月討論的有關沙中線的議項，應提前於2004年5月舉行的會議上進行討論，俾能適時就該工程項目的任何相關發展作出適當的研究。

5. 委員亦同意在2004年6月舉行的特別會議上，與政府當局檢討《鐵路發展策略2000》所載，日後在本港進行鐵路發展的計劃。

IV. 鐵路公司預防及處理緊急事故的措施

(立法會CB(1)1168/03-04(02)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

6. 環境運輸及工務局副秘書長簡介政府當局就此事提交的資料文件(立法會CB(1)1168/03-04(02)號文件)。

7. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展祁輝先生向委員簡介地鐵公司擬備的報告(立法會CB(1)1168/03-04(02)號文件附件A)。該報告臚列地鐵公司預防和處理緊急事故的措施，以及在2004年1月5日發生縱火事件後的跟進行動和擬議改善措施。地鐵公司總經理(特別職務)許業雄先生亦闡述地鐵公司就上述縱火事件擬備的事故報告的要點(附件A的附錄)。

8. 九鐵公司運輸高級總監李殷泰先生簡介九鐵公司擬備的報告(立法會CB(1)1168/03-04(02)號文件附件B)。該報告載述九鐵公司預防和處理緊急事故的措施，以及將會採取的其他跟進行動和擬議改善措施。

應變計劃及程序

9. 陳偉業議員表示，乘客的介入及列車車長的適當應變行動，是成功處理1月5日縱火事故的關鍵因素。因此，地鐵公司實沒有理由因而感到自滿，認定所制訂的程序及應變計劃已很全面，並可以處理不同的災禍事故。在此方面，他指出地鐵公司應檢討如何可加快車務控制中心在緊急情況下，向有關的政府部門包括消防處、警務處及運輸署作出通報的程序。他關注到在1月5日事發時，車務控制中心在事隔兩分鐘後才通知有關政府部門發生縱火事件。

10. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展回應時表示，車務控制中心在接到列車車長的報告後，已在

充分考慮此事可能造成的嚴重後果後，按照既定程序即時採取一系列行動。該等行動包括截停尾隨列車並指令其反向行駛；通知金鐘站的值日站長處理該宗事故；以及通知消防處、警務處和運輸署。在上述情況下，地鐵公司認為兩分鐘回應時間已屬相當不俗，是經過適當的員工培訓後才達致的成果。

11. 儘管地鐵公司作出上述解釋，但陳偉業議員表示車務控制中心應有一名職員專責在緊急情況下，即時通知各有關的政府部門。劉炳章議員建議在車務控制中心與消防處的通訊系統之間增設直線聯繫，藉以加快通報程序。

12. 梁富華議員詢問，地鐵公司有否檢討若犯案者帶進列車的所有危險品均被燃點或釋出，而乘客又未有加以阻止，其應變計劃及程序是否足以應付有關情況。地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展回應時證實，列車系統的著燃量可以應付梁議員所述的情況。

設備及系統

離開列車

13. 劉江華議員指出，由於地鐵列車只在頭尾兩端設有緊急出口，因此，若列車兩端發生火警以致列車滯留於隧道內，將極難疏散乘客。鑒於存在此不足之處，他籲請地鐵公司研究是否有需要設置更多出口，例如在列車內安裝活動窗格。陳偉業議員對此亦有同感，並表示地鐵列車車廂內的通風氣窗應同時用作緊急疏散乘客。劉炳章議員表示，在研究增設緊急出口時，應適當考慮隧道內黑暗狹窄的環境，可能會對乘客構成其他危險。

14. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展回應時表示，有報告指事發列車內用作加強空氣流通的通風窗操作困難。地鐵公司會同時確保向乘客提供清晰的操作指示。倘乘客參與日後的鐵路事故演習，亦可加強他們對緊急設備操作的認知。

15. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展進一步表示，地鐵公司會採用全面系統化的風險管理制度，找出系統內是否存在任何潛在風險，然後訂定足夠的措施，將風險減至最低。劉江華議員提述的是相當極端的情況，因為地鐵列車是以阻燃性及不著燃物料製造，需要燃燒最少30分鐘，才會把車廂地板完全燒毀，令列車

運作受到影響，繼而停頓下來。在該段時間內，列車應可抵達下一車站，並緊急疏散乘客。

16. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展補充，外地一些較舊式的鐵路系統使用側窗作疏散用途，其疏散安排不及地鐵系統般有效。他解釋，即使可增設出口，讓隧道內的乘客從列車頂部或旁邊離開，但隧道內的架空電纜、列車的高度及列車與隧道牆壁之間的空間狹窄，均可能對乘客的安全構成其他危險。因此，地鐵公司認為一旦發生所述事故，出事列車首要做到的是盡快駛往下一車站，以便可獲得協助，確保乘客在安全而有秩序的情況下疏散。基於上述考慮因素，劉江華議員估計會出現的情況，並不在該公司所作風險分析的涵蓋範圍內。

17. 儘管地鐵公司作出上述解釋，但劉江華議員強調，地鐵公司有需要提供足夠的途徑及設備，讓乘客在無論發生任何事故(不管如何極端)的情況下，均可安全疏散。他提述每一九鐵列車車廂均設有緊急逃生門，並要求鐵路視察組就地鐵與九鐵系統的不同離開車廂安排提出意見。

18. 總鐵路視察主任表示，基於歷史原因，兩套系統的設計各有不同。就九鐵公司而言，東鐵沿線主要屬露天路段，乘客可從列車旁邊離開車廂而不會有太大困難。屬全新系統的西鐵，則在設計上於整段高架橋及隧道兩旁設有緊急行人道。另一方面，地鐵屬多年前設計及建造的地底系統。考慮到隧道內空間有限，他同意若於隧道內從出事列車旁邊疏散乘客，可能會對乘客構成其他危險，例如乘客可能會因為從窗口跌出而受傷，以及引致“骨牌效應”，令人羣因而互相踐踏。

19. 總鐵路視察主任補充，外地鐵路系統既有採用從旁邊離開車廂的設計，亦有作出從兩端疏散的安排。最重要的是對有關鐵路系統的獨有特點作出整體考慮。地鐵列車採用了防火及拖慢火勢蔓延的設計。列車地板具有30分鐘耐火功能，可保護列車底部的引擎及相關電纜，使之不致受損。在地鐵系統大部分路段中，車站與車站之間的距離及行車時間很短，因此，車廂內發生火警以致列車滯留在隧道內的機會頗微。一旦發生火警，可取的做法是把列車駛往下一車站，以便開啟所有車門讓乘客迅速疏散至月台。車站光線充足而空間寬敞，既可方便乘客疏散，亦可調派更多職員提供所需協助。他向委員保證，政府當局會與兩間鐵路公司聯絡，確保各項擬議改善措施均獲跟進處理。

- 地鐵公司 20. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展亦向委員保證，地鐵公司相當重視乘客的安全。他贊同劉江華議員的意見，認為有需要就最壞情況作出綢繆，並答允在地鐵公司就相關風險進一步作出研究後，向小組委員會作出匯報。

車廂閉路電視

- 地鐵公司 21. 鄭家富議員認為，儘管有需要考慮有關的私隱問題，但地鐵公司亦須適當考慮在地鐵列車安裝閉路電視所帶來的安全效益。地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展回應時表示，地鐵公司現正檢討在車廂安裝閉路電視及其他系統是否適當及可行。地鐵公司明白有需要平衡私隱問題及安全方面的關注。另一考慮因素是，此類系統在擠迫的車廂環境下具有何種成效。地鐵公司就此事作出考慮時，會研究有關的外地經驗，並參考公眾對於在九鐵列車安裝閉路電視系統的意見。地鐵公司就此事提出任何建議時，會向小組委員會作出匯報。

22. 九鐵公司運輸高級總監就九鐵列車安裝閉路電視一事向委員表示，所有西鐵列車及新的東鐵列車均裝有閉路電視系統，以便車長可監察車廂內的情況。此外，九鐵公司亦會研究在舊有東鐵列車加裝閉路電視系統，在技術上是否可行。

抽煙設施

23. 何鍾泰議員強調在遇有縱火事件時，有需要抽去列車車廂內的煙霧，以防止煙霧積聚。有關方面應連同車站及隧道抽煙設備改善措施，一併就車廂抽煙設備作出所需的改善。

24. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展回應時表示，車站的通風及抽煙系統已因為實施月台幕門安裝計劃而有所改善。作為1月5日事故發生後所採取改善措施的一部分，地鐵公司亦會考慮一名證人就抽走列車內的煙霧而提出的類似建議。九鐵公司運輸高級總監表示，九鐵公司仍在研究有關車廂內抽煙設施的建議，因為如列車滯留在隧道內，可能會對尾隨的列車構成額外風險。

25. 黃成智議員提述部分傳媒報道指地鐵列車內的二氧化碳含量偏高，並詢問此一反映列車車廂內空氣流通不足的指標，是否意味在發生火警時，對乘客的安全可能會構成額外風險，因為此情況會導致無法有效抽走車廂內的煙霧。

26. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展回應時向委員保證，地鐵公司會定期監察地鐵列車的空氣質素，以確保與海外標準及規定相比之下，空氣質素屬可以接受的水平。此外，地鐵公司亦有定期檢查及維修過濾器。他繼續解釋，黃成智議員提述的空氣質素指引，是以8小時平均值作為基礎，就辦公室及公眾地方訂定的指引。因此，該指引並不適用於公共交通工具的空氣質素。此外，車廂內的二氧化碳水平與抽煙效能並無關係。

列車車廂分隔

27. 劉炳章議員建議鐵路公司應認真研究在車卡之間的通道安裝氣幕或水幕的安全效益，以便一旦發生緊急事故時，能控制煙霧及／或火勢的擴散情況。

28. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展表示，在遏止煙火擴散與乘客的流動之間必須取得平衡。一般而言，把列車車廂分隔會有礙疏散。因此，地鐵採用開放式系統，讓乘客可以自由走動。地鐵公司總經理(特別職務)補充，地鐵公司會跟進一名證人所提出，有關在車卡之間通道安裝氣幕以防止煙霧擴散的建議。

29. 九鐵公司運輸高級總監表示曾研究是否可能安裝氣幕，但卻發現並不可行，因為列車的高度不足。如有可能，九鐵公司會繼續探討可否使用其他方法。

地鐵公司及
九鐵公司

30. 因應劉炳章議員提出的要求，地鐵公司及九鐵公司會匯報兩間公司就劉議員所提出，有關把列車車廂分隔的建議作出研究的結果。

設備維修

31. 劉江華議員強調，地鐵公司有需要透過定期檢查及維修，確保列車上的乘客警報系統及通風窗的妥善運作。陳偉業議員亦表示，如有任何此類設備在緊急情況下出現故障，均可導致災難性的後果。梁富華議員詢問，此類設備出現故障的原因，與地鐵公司把維修工作外判是否有任何關係。

32. 地鐵公司常務總監 —— 車務及業務發展答稱，在縱火事件發生後對車隊進行全面檢查時，發現有小部分乘客警報系統及通風窗失靈，但此情況並不表示維修工作出現任何重大問題，無論維修工作是由承辦商還是地鐵員工負責。事實上，出事列車是由地鐵荃灣車廠的員工負責維修。

人手水平

33. 何鍾泰議員提述兩間鐵路公司的減省人手計劃，並詢問此等計劃會否對乘客安全構成任何影響。

34. 梁富華議員關注到犯案者可攜帶大量危險品乘車而不被察覺，並詢問此情況與地鐵公司車站職員的人手水平遭到削減是否有任何關係。

35. 地鐵公司常務總監——車務及業務發展表示，隨着地鐵公司採取各種加強乘客安全的改善措施，例如加裝月台幕門，這同時亦提供了空間讓公司更有效調配人手資源。他向委員保證，儘管地鐵公司的整體職員數目有所削減，但其人手水平一直符合有關緊急疏散及安全的規定。因此，該公司的安全水平並無受到影響。此外，該公司亦聘請兼職員工擔任月台的助理職務。

36. 關於檢查危險品，地鐵公司常務總監——車務及業務發展表示，法例已明文規定，任何人皆禁止攜帶易燃或危險物品進入鐵路範圍，或在鐵路範圍使用該等物品。若要這項限制能夠有效執行，必須藉公眾教育以作配合。地鐵公司總經理(特別職務)補充，由於地鐵是自動系統，該系統能否有秩序運作，亦有賴乘客的自律及合作。地鐵公司職員會對懷疑攜帶危險物品或物質進入地鐵處所及列車的人士進行抽查。在縱火事件發生後，地鐵公司會加強此方面的行動，盡量減輕日後發生類似事故的危險。

37. 九鐵公司運輸高級總監表示，九鐵公司一直致力提升員工的生產力及維持高水平的服務。由於車站設施有所擴充，九鐵公司已聘請超過500名兼職員工，負責執行各項支援職務，而全職員工則獲重新調派執行更關鍵性的職務。九鐵公司會確保有足夠水平的人手以達致各項安全規定。他補充，一旦發生緊急事故，該公司會調派額外人手前往出事車站，以提供所需的協助。

與乘客的聯繫

電台廣播

38. 鄭家富議員重申其一直以來要求在地鐵車廂內提供電台廣播接收設施。他認為此服務在緊急情況下尤其重要，因為可藉此有效率而有效地向乘客發放重要資訊。

39. 地鐵公司總經理(公司事務)梁陳智明女士表示，一旦發生緊急事故，地鐵公司的目標是確保車廂內的乘客能夠接收由地鐵公司發出的清晰信息及指示，而非由未必完全瞭解箇中情況的第三方所發出的資訊。因此，透過該公司的廣播系統發出信息及指示，實屬相當重要。此目標在1月5日事故中已然達到。在考慮於地鐵列車內增設商營電台頻道的接收設施時，地鐵公司需要進一步研究上述目標會否因而受到任何影響。

40. 黃成智議員對於地鐵公司所作解釋完全不感信服，因為隧道內商營電台的廣播亦可隨時中斷，以便隧道公司播放緊急信息。陳偉業議員亦對地鐵公司在此事上的立場極表不滿。

公眾教育和參與

41. 何鍾泰議員對於兩間公司讓乘客參與日後和相關政府部門合辦的演習的建議表示支持。此舉有助加強市民對使用緊急設備和疏散程序的認識及警覺。梁富華議員對他的意見表示贊同。

42. 主席總結有關討論時請兩間鐵路公司察悉，委員就如何進一步改善兩間公司預防及處理緊急事故的措施所提出的意見。因應委員在會議席上提出的建議，政府當局會與兩間鐵路公司聯絡，以便兩間公司在適當情況下採取所需的跟進行動。

V. 檢討《地下鐵路附例》

(立法會CB(1)1168/03-04(03)號文件——政府當局提交的資料文件)

43. 主席請委員察悉政府當局就此事所提交的文件(立法會CB(1)1168/03-04(03)號文件)。

44. 環境運輸及工務局副秘書長提請委員注意，地鐵公司認為《地下鐵路附例》(下稱“該附例”)現時賦予地鐵職員的權力，已足以維持地鐵處所的治安和保安，而無需增訂搜查乘客物品的權力。地鐵公司就此事進行檢討的詳情載於政府當局所提交文件的附件。

45. 對於建議修訂該附例，賦權地鐵公司職員截停和搜查懷疑攜帶易燃或危險物品的人士，何鍾泰議員表示有所保留。陳國強議員亦表示，現行做法大致有效。

46. 鄭家富議員提述恐怖襲擊及惡意破壞的行為所構成的威脅日大，並強調確保每日乘搭地鐵的過百萬乘客的安全，實屬至為重要。雖然對所涉及的私隱問題作出考慮亦屬重要，但他相信應就此事採取格外審慎的做法，而賦予地鐵公司職員額外的搜查權力，這對於預防日後發生類似2004年1月5日縱火事故的事件，將具有相當關鍵的作用。

47. 劉江華議員表示，他關注的是，地鐵公司職員是否獲給予足夠的權力，以執行該附例現時所訂的限制。他指出，根據有關條文，地鐵公司職員有權要求可疑乘客提供相關的個人資料及出示身份證明文件；任何人如不遵照該項規定，即屬違法。地鐵公司職員亦獲賦予權力，以便將可疑乘客移離鐵路處所(如有需要可使用合理的武力)，以及扣留該等人士以便轉交警方處理。劉議員質疑在實際情況下，地鐵公司職員尚未獲賦權先行截停和搜查可疑乘客，他們如何可行使上述重要權力。因此，他籲請地鐵公司及政府當局研究如何可改善有關情況。

48. 環境運輸及工務局副秘書長回應時向委員保證，地鐵公司已從所有角度審慎研究此事，包括安全效益、私隱方面的關注及實際問題。根據地鐵公司過去的經驗，大部分乘客在地鐵公司職員要求下，均會同意讓職員檢查其物品。對於小部分不同意接受檢查的乘客，地鐵公司會向警方求助。經檢討有關情況後，地鐵公司認為現有安排已屬足夠及適當。他進一步表示，即使地鐵公司職員獲賦予額外的檢查權力，有關的乘客仍可拒絕遵從，此情況很容易會造成衝突。如遇有此種情況，始終需要由警方提供協助，因此，賦予地鐵公司職員額外權力亦變得毫無意義。此外，考慮關於個人私隱受到不當侵犯的關注，亦屬相當重要，因有關乘客可能相信該類檢查應由屬於曾受訓紀律部隊的警方進行。

49. 地鐵公司常務總監——車務及業務發展亦表示，警方設有專責的鐵路警區，處理和鐵路處所的治安有關的事宜。地鐵公司和警方一直維持良好的緊密合作關係，並證實能有效確保地鐵系統及乘客的安全。

50. 然而，鄭家富議員指出，地鐵公司職員已獲授權扣留可疑乘客，此項權力亦很容易導致發生衝突。因此，他相信只要經過適當訓練，地鐵公司職員亦可執行相關職責。事實上，若地鐵公司職員獲授予足夠權力處理此類個案，警方將有更多警力處理更嚴重的罪案及違規行為。

51. 劉江華議員亦表示，給予地鐵公司職員額外檢查權力的目的是保障公眾利益。因此，該等權力應只有在有合理懷疑的情況下，按照正確程序才可行使。

52. 環境運輸及工務局副秘書長表示，作為縱火事件發生後採取的改善措施的一部分，兩間鐵路公司已加強執行其所訂附例的規定，特別是關於禁止攜帶危險品的條文。為此，兩間鐵路公司會相應調配額外的人力資源，以採取執法行動。兩間鐵路公司會繼續監察該等行動的成效，如有需要，更會於日後考慮推行進一步的改善措施。

53. 地鐵公司總經理(特別職務)就現行附例的執行情況作出補充時表示，大部分乘客在地鐵公司職員要求下，均會同意自願讓其檢視隨行物品或財物。若發現有危險物品或物質，地鐵公司職員會要求有關乘客離開地鐵處所。在大部分情況下，有關乘客會照辦。因此，增訂搜查權力預計不會帶來很大的實際分別。儘管如此，地鐵公司會繼續監察有關情況。

54. 主席總結有關討論時籲請地鐵公司調撥更多人力資源進行更多抽查，以加強對可疑個案進行執法行動。該公司亦應繼續監察此等行動的成效，並在如有需要時檢討有關情況。

VI. 其他事項

55. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年4月30日