

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會  
二零零三年十一月二十五日會議

西鐵項目最新情況

引言

本文旨在向各議員闡述西鐵項目的最新進展。

西鐵工程最新進展

**概覽**

2. 西鐵本身的所有土木工程經已完成，尚待進行的只是一些鐵路以外的工程。全面試車已於二零零三年六月開始進行，期間列車是按擬訂的西鐵行車時間表開行，這有助找出各鐵路系統，尤其是信號系統，在運作時出現的問題及毛病。

3. 目前的工作重點是致力完成餘下工程，以通過最後的法定檢查，並確保西鐵系統在試車期間的表現能達到所訂的目標正點率和可靠程度。

**土木工程**

4. 最後一輪的法定檢查已全部完成，而九鐵負責營運的部門已接收西鐵全線各個車站。路政署及運輸署已就各公共交通交匯處完成檢查，並預計在十一月內完成刊憲程序。

5. 目前九鐵與多個有關政府部門正保持密切聯繫，務求盡快完成餘下的工程項目並獲取最後認證。現時的工作重點為完成修復工程、重置有關設施以及園景美化工程，及減少尚待完成的工作。

## 解決信號系統問題

6. 在測試期間，發現以下兩個影響鐵路表現的重要問題：

- (a) 電磁干擾問題影響信號系統；
- (b) 其他影響列車表現的信號系統問題，主要分為硬件和軟件兩方面。

7. 這些問題已獲解決，主要透過：

- (a) 裝置經改良的限壓器，以取代原有的限壓器；
- (b) 於信號設施櫃裝置防磁網，以便更有效地防止電磁干擾；以及
- (c) 改良硬件及軟件。

現正密切監察有關情況。現時，信號系統的穩定性已得到改善，而過去數週列車服務的正點率及可靠程度均達致極高水平。

## 解決震動問題

8. 從列車試行顯示，列車如在西鐵定線某些路段以某些速度行駛，會產生異常的震動。經詳細調查後，九鐵發現這現象是由電動列車與軌道磨擦所致。雖然這種異常的震動對安全毫無影響，卻會令乘客感到不適，所以九鐵仍覺得不能接受；不過，只要打磨列車車輪便可解決上述問題，測試亦顯示打磨列車車輪可減低震動，以及增加乘客的舒適程度；所有西鐵列車車輪會於通車前打磨一次。

## 遵守《環境影響評估條例》及《噪音管制條例》

9. 公司已向環保署提交所有就《環境影響評估條例》及《噪音管制條例》所需的資料。

10. 自西鐵開始試車後，公司曾收到屯門及元朗區居民對列車聲浪的投訴，環境保護組人員已就這些投訴進行仔細調查，並收集了有關聲浪的數據，以增進對投訴性質的瞭解，並尋求改善方案。

11. 截至目前為止，九鐵就有關投訴已採取下列措施：

- (a) 盡量減少在晚間試車；
- (b) 打磨路軌，以減少車輪與路軌之間磨擦所發出聲浪；及
- (c) 採用額外吸音及噪音紓緩措施，以減低噪音，並特別在車站內採取此等措施。

12. 九鐵的量度顯示，接獲投訴的五個地點中，朗屏站鄰近兩個地點現時的聲浪較法定限制高出一或兩個分貝。九鐵現正採取額外噪音紓緩措施，確保西鐵通車時，這兩個地點的聲浪將降低至符合《噪音管制條例》的要求。

## 列車試行

13. 過去數月，西鐵進行多次模擬緊急事故演習，以測試緊急應變程序的效用以及營運及維修組人員的反應。至十月底，已就列車運行及車站運作等多種情況進行了約一千八百次演習，透過這些演習，可提高員工在營運鐵路時應付正常運作及緊急事故的技巧。部分演習更有外間團體如消防處、警隊及醫院管理局的參與。鐵路的守則及程序，包括應變計劃均經過充份測試，有關演習亦將成為重溫課程的一部分，並會不斷檢討，以確保為乘客提供安全、有效率及可靠的服務。除各項演習外，全部鐵路系統亦已進行兩次嚴格的測試，測試由正常的兩個供電分站改為一個供電分站供電的情況。此等測試證實鐵路系統能夠抵禦嚴峻情況。

14. 公司在西鐵的安全、正點率及可靠程度方面，訂下了極高的標準。隨著信號系統的表現穩定下來，試車期間的

列車服務已經按照既定時間表運行。九鐵就正常列車試行訂下的最低正點率及服務可靠程度分別為 95%及 97.5%。實際上，西鐵自十月中以來的日均列車正點率及服務可靠程度分別超過 98%及 99%。

## 西鐵投入服務

15. 九鐵的目標仍然是西鐵於本年年底之前正式投入服務。

16. 九鐵將在西鐵通車前舉行一連串的活動，包括車站開放日、慈善首航及讓市民試乘列車，以加深公眾對其服務的認識。

## 總結

17. 西鐵預期於本年年底通車營運，惟須視乎試車結果是否令人滿意，以及能否符合有關法例要求，獲得香港鐵路視察組及其他有關政府部門批准，並獲九鐵管理局同意。

18. 謹向各議員編發本文件，以供參閱。

-----

九廣鐵路公司  
二零零三年十一月