

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1265/05-06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會議紀要

日 期：2006年2月17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, 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
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：李鳳英議員, BBS, JP

缺席委員：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(運輸)2
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

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

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1
周達明先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
陳志恩先生

路政署鐵路拓展處處長
溫文隆先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

九廣鐵路公司

署理行政總裁
黎文熹先生

高級運輸總監
李殷泰先生

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

勞氏鐵路亞洲有限公司

總裁
康米高先生

高級顧問
李加思女士

參與議程第V項的討論

九廣鐵路公司

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

建造總經理(東鐵支線及九龍南線)
蔡健鴻先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

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. 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)783/05-06號 —— 2005年12月12日會議的紀要)
文件

2005年12月12日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)858/05-06號 —— 一名市民就東鐵列車車底組件的承托問題提交的意見書)
文件

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2006年4月21日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)792/05-06(01) —— 待議事項一覽表號文件)

立法會CB(1)792/05-06(02) —— 跟進行動一覽表)號文件

3. 委員同意在訂於2006年4月21日舉行的下次會議上討論北環線及廣深港高速鐵路香港段。劉江華議員表示，將會要求政府當局更詳細地解釋廣深港高速鐵路對西鐵的影響。

4. 陳偉業議員要求小組委員會在2006年6月檢討輕鐵的前途及繼續存在的價值。

IV 九鐵東鐵列車2005年12月21日事故的調查報告及東鐵列車車底組件的承托問題

(立法會CB(1)792/05-06(03) —— 政府當局提供的文號文件

立法會CB(1)918/05-06(01) —— 九鐵提供的文件號文件

立法會CB(1)918/05-06(02) —— 九鐵委任的獨立專家小組於2006年1月11日發表的聲明

立法會CB(1)732/05-06(01) —— 政府當局提供題為“東鐵列車車底組件的承托問題”的資料文件

立法會CB(1)732/05-06(02) —— 九鐵提供題為“九廣東鐵列車12月21日事故”的資料文件)

5. 九鐵署理行政總裁黎文熹先生利用電腦投影片扼述九鐵資料文件的要點，向委員簡介在東鐵列車車底組件進行的測試的進展及結果、所採取的改善措施、調查的進展，以及九鐵所提供的東鐵服務的最新情況。九鐵新鐵路工程高級總監李鏡權先生利用電腦投影片簡介東鐵列車車底組件的承托問題進行調查的進展。

(會後補註：九鐵提供的電腦投影片簡介資料已隨立法會CB(1)933/05-06(01)號文件發送給委員。)

6. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，為全面評估九鐵採取的即時緩解措施是否足以控制問題和確保鐵路安全運作，政府當局已聘請勞氏鐵路亞洲有限公司向政府提供專家意見。顧問公司曾檢討九鐵處理問題的方式，並認為在處理尚未知成因的問題方面，九鐵採取的做法在工程學上屬可以接受。顧問公司認為，使用尼龍索帶、維修焊接的焊接程序，以及金屬承托設計均屬有效。顧問公司觀察到九鐵進行檢查的次數較製造商(Alstom)所建議的更為頻密。由於防止日後出現裂紋問題的關鍵在於確定問題的根本成因及制訂解決問題的有效措施，故政府當局已要求九鐵確保調派足夠的人手資源維持現時的檢查工作並繼續保持警覺，實行臨時緩解措施；確保持續進行的檢查工作包括整部列車，以確保整體鐵路的安全運作；採取科學、審慎及全面的做法分析

數據；以及檢討現時東鐵的維修及資產管理制度。她表示，政府會繼續全力監察九鐵的緩解措施及調查工作，以確保東鐵的營運安全。

調查

7. 鄭家富議員對於儘管事故已發生兩個月但仍未能確定設備承托問題的根本成因表示憂慮。這已引起關注，因為東鐵是每日服務超過100萬乘客的重要鐵路網絡。在發生這次事故後，九鐵已採取多項臨時緩解措施及改善措施，而該等措施不論有關發生該次事故均早應採取。與此同時，獨立專家小組已在蒐集每日的統計數據及相關證據進行分析。政府當局及九鐵所提供的資料文件並無提及新建的尖東站的運作對已呈現老化的鐵路系統的表現造成的影響，該鐵路系統的操作因已超出其設計營運能力而可能需要額外的維修保養。他表示，有需要加快調查程序，確定東鐵是否需要額外的維修保養，以及檢討給予香港鐵路視察組(下稱“鐵路視察組”)的資源及權力。

8. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，政府當局及九鐵均決心確保東鐵服務的安全及確定問題的根本成因。獨立專家小組所進行的評估及九鐵的例行檢查將為鐵路安全提供保證。政府設立由來自機電工程署及鐵路視察組的專業人員組成的特別專家小組將會頻密地實地檢查東鐵列車及監察九鐵的檢查工作。該專家小組亦會檢討九鐵現時的維修保養及資產管理制度。與此同時，當局將會檢討鐵路視察組的角色及職責。

9. 關於新建尖東站的運作對東鐵表現的影響，九鐵新鐵路工程高級總監表示，由於新建的尖東站只將鐵路系統延長一公里，此方面的影響很輕微。九鐵一直在與製造商一起評估東鐵列車的設計能力及使用壽命。

10. 何鍾泰議員表示，由九鐵進行的調查相當全面，並會為鐵路運作提供有用的參考。他又支持政府設立專家小組及聘請勞氏鐵路亞洲有限公司負責調查工作的做法。由於東鐵列車是設計在香港作每小時多達24班車的高頻率用途，他詢問裂紋問題是否設計失誤所致，以及其他鐵路系統以往有否出現同樣大範圍的裂紋問題。鑒於出現部分吊架焊接位鬆脫的情況，他又詢問用來固定壓縮器的3個焊接點的焊接質素。

11. 勞氏鐵路亞洲有限公司總裁康米高先生表示，勞氏鐵路亞洲有限公司受聘評估臨時緩解措施是否足夠，並確保鐵路安全運作。因此，該公司並沒有查看焊

接問題，但這將是下一階段工作的一部分。關於裂紋問題，他表示，在車底組件發現裂紋的情況並不罕見，雖然發現如此多裂紋則頗為不尋常。以往曾有部分鐵路發現大量裂紋。九鐵已對該3個固定焊接點進行技術測試，但仍未得出果。盡快確定裂紋的根本成因非常重要，以便可解決根本的問題。何鍾泰議員表示，在勞氏鐵路亞洲有限公司完成其現時確定臨時措施是否足夠的工作後，應請該公司向委員解釋焊接質素及支撐車底組件的水平。

12. 王國興議員亦關注輔助設備箱發現大量裂紋的情況。他要求有關方面解釋因何西鐵及地鐵列車沒有出現類似問題。九鐵署理行政總裁表示，在輔助設備箱發現的裂紋很輕微，並會在嚴格的檢查計劃之下進行監察。九鐵已採取加固措施，並在適當的地方加裝尼龍索帶。鐵路視察組總鐵路視察主任(下稱“總鐵路視察主任”)表示，東鐵、西鐵及馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)的列車車廂設計有所不同。在發生這次事故後，當局已要求九鐵檢查西鐵及馬鐵，但並無發現同樣的裂紋問題。在調查問題的根本成因時，當局會進行研究，看看掛架設計與出現裂紋有否因果關係。

13. 林健鋒議員詢問，在處理東鐵所發現的問題時及採取補救工作方面，有否與西鐵及馬鐵的製造商分享經驗，因為這對鐵路系統日後的維修保養工作可能有啟發作用。九鐵署理行政總裁表示，在事故發生後，九鐵曾檢查西鐵、馬鐵及輕鐵的鐵路系統，但並無發現同樣的裂紋問題。九鐵仍未將有關問題通知各製造商，但會在調查完成後通知製造商。發現裂紋問題的東鐵列車均由同一製造商製造，而所採取的加固措施將會確保安全。林健鋒議員表示，鑒於香港的情況獨特，車站之間的距離較短，以致列車加減速的頻率較高，故列車製造商可能需要參考是次事故的經驗，檢討在香港使用的列車的設計及維修。

14. 陳偉業議員表示，九鐵已列出裂紋事故的多個可能原因，但迄今卻未能確定問題的根本成因。九鐵又聲稱在監察鐵路表現方面符合國際標準，但卻對裂紋問題一無所知，直接發生這次事故。他質疑這是否屬於技術故障還是管理層失誤，他要求有關方面解釋為何未能及早發現裂紋問題。勞氏鐵路亞洲有限公司總裁強調，該公司的工作主要是評估臨時安全措施是否足夠，而其下一部分的工作將會評估維修程序及確定為何未能及早發現裂紋。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，九鐵將需就監察標準及維修程序的細節向鐵路視察組提供進一步資料。九鐵新鐵路工程高級總監表示，獨立顧問

曾與九鐵維修員工商討，並曾檢檢查鐵路系統，然後才得出東鐵的維修工作達到類似德國、澳洲及北美洲國家所採用的國際標準的結論。

15. 李鳳英議員詢問有何措施確保維修及調查工作適時地進行。九鐵署理行政總裁表示，根據獨立專家小組的建議，需要更多的統計數據及證據來協助調查問題的根本成因。與此同時，九鐵已完成檢查所有車底組件，以及路軌及車輪，並已採取適當的加固措施。九鐵將會繼續進行檢查工作，有需要時會採取即時更正措施。故此，九鐵有信心鐵路可安全運作。但需要更多時間對這次事故的根本成因進行全面調查。

16. 李鳳英議員詢問，有關方面有否調查裂紋問題是否源自鐵路系統本身的缺陷。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)²表示，對事故的根本成因進行調查的範圍將會擴大至包括例如鐵路系統的設計、工作質量、營運能力及維修等細節。當局會小心確保調查鐵路系統的所有環節均會及不會排除任何可能性。鐵路視察組及勞氏鐵路亞洲有限公司會一同研究九鐵提供的相關統計數據及證據。

17. 鑒於鐵路組件預期可使用30年，但現在距離使用年限尚有相當長時間便出現問題，林健鋒議員認同李鳳英議員的意見，認為製造商有需要徹底檢驗不同的組件，並評估它們的使用年限。他又詢問，鑒於根據保養條款，有關組件預期可使用30年，製造商會否負責支付調查費用，九鐵新鐵路工程高級總監表示，製造商對於鐵路組件的可用性非常關注，因為若鐵路系統的使用年期未能達到30年，製造商需負上責任。在事故發生後，製造商已參考九鐵提供的統計數字證據，並檢驗鐵路系統不同組件的可用性。鑒於主要關注點是確定問題的根本成因，例如如何分擔調查費用等細節將會容後處理。現時製造商已派員長駐九鐵維修部，並與維修人員緊密合作，務求確定問題的根本成因。

18. 譚耀宗議員表示，鑒於車底組件的使用年期據說是30年，有人關注九鐵對於該等組件的可用性可能過於自信。結果導致九鐵將主要精力集中在列車車廂內部的改善之上，而對該等組件的維修則不夠重視。有部分維修工作已外判，而這可能是導致疏忽的原因。九鐵高級運輸總監李殷泰先生表示，列車組件的使用年限是參照其在指定環境下的運作情況決定。列車車底組件每3年檢查一次，雖然製造商並無指明需進行這樣的檢查。例行檢驗及主要維修工作一直由九鐵負責，而只有很小比例的維修工作(例如馬達重新繞線)外判予合資格的承辦

商進行。譚耀宗議員又詢問，是否檢驗的次數太少及相隔時間太長，因為所有裂紋似乎是同時發現的。九鐵高級運輸總監表示，檢驗工作是否足夠是透過一套安全管理制度確立，並可在確定問題的根本成因後作出改善。並非所有檢驗工作均採用無損探傷的方法，而他證實，發現裂紋的組件均沒有經過無損探傷檢驗。

19. 何鍾泰議員表示，鑒於獨立專家小組、勞氏鐵路亞洲有限公司及政府專家正一同工作確定問題的根本成因，他詢問調查工作如何部署。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，雖然確定問題的根本成因屬九鐵的職責，但九鐵聘用的專家及政府可協助核實調查結果。

20. 劉江華議員察悉九鐵將於2006年5月進行加固工程，他關注到在未找到問題的真正成因之前進行此等工程是否恰當。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，在當局批准展開有關工程之前，九鐵必須解釋加固工程的詳情及此等加固工程會否影響列車的承托結構。九鐵署理行政總裁表示有需要進行加固工程，因為此等工程可改善承受壓力的能力，但必須先找出問題的根本成因，然後才可就長遠改善工程的性質作出決定。

21. 劉江華議員詢問檢討東鐵資產管理制度與有關事故是否相關，以及九鐵在2005年12月21日發現承托問題之前，是否察覺到列車出現裂紋。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，檢討東鐵資產管理制度會為列車性能提供有用的參考數據，故應與有關調查同步進行。九鐵新鐵路工程高級總監表示，九鐵在2005年12月21日發現承托問題之前，並未察覺車底組件的焊接位出現裂紋。

轉回使用自動列車操作系統

22. 由於鐵路服務的安全性已獲得獨立專家小組核證，何鍾泰議員詢問，東鐵可否將自2006年1月15日以來所採用自動列車保障系統監控下的人手駕駛，轉回已運作多年的自動列車操作系統。勞氏鐵路亞洲有限公司總裁表示，該公司曾研究九鐵就由自動列車保障系統操作轉回自動列車操作系統操作的安全影響作出的評估，並認為有關評估可以接受。勞氏鐵路亞洲有限公司亦接受運作多年的自動列車操作系統不可能是裂紋問題的根本成因。儘管如此，九鐵將需先向勞氏鐵路亞洲有限公司示範自動列車操作系統的運作，然後才可轉回使用該系統。

23. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，政府當局已在之前一天獲九鐵知會，該公司打算轉回使用自動列車操作系統。就此，當局已要求九鐵就轉回原先系統提交正式申請，並進行安全評估，以及就轉回原先系統對調查過程的影響進行研究。政府當局在接獲正式申請及風險評估後，會決定是否適宜轉回採用自動列車操作系統。

24. 劉江華議員強調政府必須與九鐵合作。雖然已有共識需要進行臨時緩解工程，以確保鐵路安全，但仍未就長遠改善工作達成協議，因為尚未確定事故的根本成因。與此同時，九鐵已表示打算在2006年3月轉回使用自動列車操作系統，並將會在2006年5月展開加固工程。鑒於在2006年1月將自動列車操作系統改為自動列車保障系統的原意是減輕車底組件在列車加速和減速時所受的壓力，他質疑九鐵為何在尚未確定根本成因時，在現階段便急於建議轉回使用自動列車操作系統。由於九鐵只在之前一天才通知政府當局打算轉回使用自動列車操作系統，並已在今早就轉回原先的系統一事作出公布，他詢問九鐵有何理據這樣做。由於政府當局已表示會要求九鐵作出安全保證，然後才會批准九鐵轉回原先的系統，他關注到政府與九鐵之間就轉回原先的系統一事是否存在矛盾。

25. 劉江華議員進一步表示，九鐵起初將有關問題歸咎於自動列車操作系統，並自2006年1月起已轉用自動列車保障系統。然而，鑒於出現很多與自動列車保障系統的運作有關的問題，九鐵打算在未確定問題的根本成因之前便轉回使用自動列車操作系統。他詢問九鐵在轉換該兩個操作系統時有否作出錯誤判斷。他亦詢問，轉回自動列車操作系統後可否保證列車的安全。九鐵署理行政總裁表示，最初發現裂紋問題時，對於問題的成因毫無頭緒，但普遍認為自動列車操作系統未必是導致有關問題的成因之一。但在任何情況下均有需要減輕車底組件在列車加速和減速時承受的壓力。此方面可透過轉用自動列車保障系統監控的人手駕駛或調校自動列車操作模式的電腦程式做到。九鐵在2006年1月轉用自動列車保障系統，以減輕車底組件承受的壓力。九鐵打算在仔細研究對安全的影響及獲得鐵路視察組批准後，在2006年3月轉回使用電腦調校的自動列車操作系統。總鐵路視察主任表示，將自動列車操作系統轉為自動列車保障系統的原意是作為一項預防措施。鐵路視察組經審慎研究由九鐵呈交的評估報告後，需分析改用自動列車操作系統對安全的影響。

26. 何鍾泰議員認為九鐵員工需要努力適應自動列車保障及自動列車操作系統，因為很快便會轉回使用自動列車操作系統。九鐵高級運輸總監表示，九鐵打算轉回使用自動列車操作系統，因為自動操作會更有系統，以及可以更準確地控制行車時間。自動列車操作系統亦可減少人為錯誤，從而減輕列車司機的壓力。九鐵會對列車作出調整，以減少加速及減速的速率，從而減輕車底組件承受的壓力。電腦調節自動列車操作系統的行車時間仍然維持42分半鐘，與自動列車保障系統監控的人手駕駛相若，較原來的自動列車操作系統多一分半鐘。九鐵在完成調查並確定問題的根本成因後，會就自動列車操作系統的永久運作模式作出決定。何議員重申，員工有需要適應將會更長久地使用的運作模式。九鐵新鐵路工程高級總監表示，九鐵職員在晚間測試列車時，證明可以適應自動列車操作系統的模式。

人手情況

27. 王國興議員表示，九鐵員工因裂紋事故而承受沉重的壓力。除了超時工作以確保列車安全運作之外，他們亦需在農曆新年假期期間延長服務時間。作為在勞工界功能界別當選的議員，他非常關注員工福利，尤其是員工有否工作過度，以及他們超時工作有否獲得足夠補償。他察悉九鐵已額外聘用約60名員工，他並詢問該等員工的工作性質，以及他們屬臨時工還是長工。

28. 九鐵署理行政總裁表示，九鐵管理層同樣關注員工福利及員工有否足夠的休息時間。負責維修保養工作的員工每天分3班工作，而公司方面已盡力確保員工在換班之間有足夠的休息時間。由於加固工程需要額外人手，故九鐵會分階段以一或兩年合約的形式聘用約60名技術人員。王國興議員表示，鑒於與東鐵運作相關的問題眾多，他希望九鐵以長工的形式聘用新增的員工。他要求九鐵提供有關其員工超時工作的時數及獲給予補償的資料。

通報

29. 林健鋒議員認為，鑒於發生裂紋事故與向公眾作出通報之間隔了一段長時間，故有需要改善通報機制。劉江華議員亦認同有關關注，並詢問，鑒於就何為須予通報的事故存在不同理解，當局會否對通報機制進行檢討。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2表示，九鐵的通報機制一向運作良好，而政府當局以往亦很快獲通報有關事故。政府當局認為在2005年12月21日發生的裂紋事故是須予通報的事故。

30. 周梁淑怡議員表示，由於政府和九鐵似乎對何種事故應被視為須予通報的事故有不同理解，故有需要更深入地探討通報規定。九鐵署理行政總裁表示，九鐵一直遵守法定的通報規定，並願意檢討是否有需要在有關規例規定以外增加通報規定。

V 九龍南線

(立法會CB(1)792/05-06(04) —— 政府當局提供的文號文件

立法會CB(1)792/05-06(05) —— 九廣鐵路公司提供的簡介資料)

31. 九鐵建造總經理(東鐵支線及九龍南線)蔡健鴻先生以電腦投影片介紹九龍南線工程的進展，向委員匯報定線、建造方法、交通改道及地盤圍板的設計。

32. 李永達議員表示，鑒於在興建九龍南線期間有需要沿梳士巴利道架設圍板，他詢問受影響的商戶有否就建造工程對其生意的影響表示關注。九鐵新鐵路工程高級總監表示，九鐵一直與受影響的商戶保持緊密聯絡，受影響的商戶由於瞭解到，九鐵採用現代化的淤漿式隧道鑽挖機代替傳統的挖掘方法，會將滋擾減至最低，故他們已接受有關的交通安排。他進一步表示，九鐵已透過社區聯絡小組諮詢受影響的商戶。

33. 關於對交通造成滋擾的程度，九鐵新鐵路工程高級總監表示，主要的滋擾將會位於喜來登酒店附近的路口，屆時將會封閉東西行方向各一條行車線。這樣的安排可在估計為期30至36個月的施工期內，令梳士巴利道東西行方向各維持開放3條行車線。

34. 至於李永達議員關注到封閉兩條行車線對車流的影響，九鐵新鐵路工程高級總監表示，有關的影響將會甚為輕微，因為在新建成的梳士巴利道行車隧道啓用後，交通已得到紓緩。除此以外，採用鑽挖隧道的方法令施工期間需要封閉的路段頗短。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府已成立由警方及運輸署代表組成的地盤聯絡小組，監察涉及交通改道及封路的建造工程的影響。當局將會採取措施，盡量減少不便。

35. 林健鋒議員表示，由於梳士巴利道沿路的交通已頗為擠塞，他關注到封閉兩條行車線會令擠塞情況進一步惡化。他亦建議地盤的圍板應採用更美觀的設計，類似廣東道以綠化為主題的設計。九鐵建造總經理表示，九鐵曾就所選取的地盤圍板繪畫徵詢商戶的意見，

並提出在梳士巴利道地盤採用與廣東道的圍板相類似並架設於奧海城2期的圍板設計，但有關商戶卻選取了現時已安裝的設計。

36. 主席詢問，沿廣東道近西區海底隧道出口附近有否進行任何道路建造工程，因為她擔心有關工程可能會令該處的交通情況惡化。九鐵新鐵路工程高級總監確認該區不會有任何道路挖掘工程，因為建造工程將會在地底以下進行。

37. 劉江華議員表示，過去的經驗顯示，工程倡議者在工程展開之前一早作出的保證大多是短暫的，問題會隨着工程進展而出現。雖然現代化的淤漿式隧道鑽挖機或可將對交通的滋擾減至最低，但他關注地底工程會影響地面及附近的樓宇。他詢問有否利用新的鑽挖方法進行測試。九鐵新鐵路工程高級總監表示，九鐵在決定以淤漿式隧道鑽挖方法取代傳統的挖掘方法前，曾委聘海外的隧道專家就九龍南線工程提供風險評估。由於沿廣東道兩旁的樓宇均有螺旋樁，該處的樓宇應有足夠的承托。與此同時，九鐵會致力防止地下岩土在鑽孔過程中流失。

38. 劉江華議員表示，從興建馬鐵的經驗判斷，地底鑽孔工程或多或少會令受影響的樓宇牆壁出現裂紋。他詢問九鐵會否準備採取即時的補救措施，修補對受影響樓宇造成的損壞。九鐵新鐵路工程高級總監表示，九鐵已從馬鐵的經驗中汲取了教訓。為方便進行補救工作，該公司在工程展開之前及在施工期間，將會對鄰近樓宇的內牆進行狀況勘測及在其後進行檢視。

39. 劉江華議員亦關注到建造工程對文化中心活動的影響。九鐵新鐵路工程高級總監表示，由於在文化中心附近進行的任何嘈吵的建造工程均會對該中心的活動造成不可接受的影響，九鐵曾就將建造工程造成的滋擾減至最低所需的安排，與文化中心的管理局磋商了超過一年。九鐵已決定在施工期內預期會發出巨大建築聲浪的某些日子，自費將文化中心的演奏廳包場。平均而言，九鐵在該段時間，每周將會預訂約3個浮動時段。九鐵亦與有關方面達成協議，在藝術節及其他重要節目／活動舉行期間，不會進行建造工程。

40. 九鐵新鐵路工程高級總監進一步表示，建造工程與文化中心晚上的表演並無太大衝突，因為有關工程屆時已停止。他在回應主席的詢問時解釋，建造工程不能在夜間進行，因為這樣可能會影響附近的酒店。採用

經辦人／部門

淤漿式隧道鑽挖機已令文化中心附近道路工程所需的時間縮短至兩個月。

VI 其他事項

41. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年4月7日