

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1928/13-14號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/12

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2014年2月28日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：田北辰議員, BBS, JP (主席)
陳恒鑌議員(副主席)
李卓人議員
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
王國興議員, BBS, MH
湯家驊議員, SC
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
易志明議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
葛珮帆議員, JP
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員

其他出席議員：劉慧卿議員, JP
石禮謙議員, GBS, JP
郭家麒議員
潘兆平議員, BBS, MH

缺席委員 : 鄧家彪議員

出席公職人員 : **議程第IV項**

運輸及房屋局局長
張炳良教授

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
任浩晨先生

機電工程署副署長／規管服務
胡建明先生

機電工程署助理署長／鐵路
梁建民博士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
李萃珍女士

議程第V項

運輸及房屋局局長
張炳良教授

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
黎以德先生

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
陳帥夫先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
任浩晨先生

機電工程署副署長／規管服務
胡建明先生

機電工程署助理署長／鐵路
梁建民博士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
李萃珍女士

應邀出席人士：議程第IV項

香港鐵路有限公司行政總裁
韋達誠先生

香港鐵路有限公司車務總監
金澤培博士

香港鐵路有限公司車務工程總管
李家潤先生

香港鐵路有限公司總經理 —— 公司事務
王美琪女士

議程第V項

香港鐵路有限公司行政總裁
韋達誠先生

香港鐵路有限公司車務總監
金澤培博士

香港鐵路有限公司車務工程總管
李家潤先生

香港鐵路有限公司總經理 —— 公司事務
王美琪女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉素儀女士

列席職員 : 議會秘書(1)2
陳嘉瑩小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會 CB(1)1010/13-14及 —— 2013年 11月 22日
CB(1)1011/13-14號文件 及 12月 20日 會議
的紀要)

2013年 11月 22日 及 12月 20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)700/13-14(01) —— 政府當局對有關
號文件 香港鐵路有限公司
列車車門安全
事宜的意見書所
作的回應)

立法會 CB(1)836/13-14(01) —— 王國興議員就香
港鐵路有限公司
列車車廂空氣質
素及該公司在預
防流感在乘客間
傳播所採取的措
施發出的函件

立法會 CB(1)960/13-14(01) —— 立法會議員於
號文件 2013年 12月 5日
與屯門區議會議
員舉行會議及午
餐聚會後就政府
當局建議的屯門
至荃灣沿海鐵路
計劃作出轉介的
文件

立法會 CB(1)962/13-14(01)——政府當局對有關香港鐵路有限公司在銅鑼灣站採取的人羣管理措施的意見書所作的回應)

2. 委員察悉自上次會議後發出了上述文件。

III 2014年5月2日舉行的下次例會的討論項目

(立法會 CB(1)980/13-14(01)——待議事項一覽表號文件

立法會 CB(1)980/13-14(02)——跟進行動一覽表)號文件

3. 委員同意在2014年5月2日(星期五)上午10時45分舉行的下次例會上討論鐵路發展事宜。

(會後補註：小組委員會在2014年5月的會議上討論"廣深港高速鐵路香港段的工程的最新狀況"，而原本計劃在2014年5月討論的"鐵路發展"項目，則押後至2014年9月29日的特別會議上討論。)

IV 港鐵列車的可載客量和載客率

(立法會 CB(1)980/13-14(03)——政府當局就港鐵列車的可載客量和載客率提供的文件

立法會 CB(1)980/13-14(04)——立法會秘書處擬備有關港鐵列車的可載客量和載客率的文件(背景資料簡介))

4. 應主席之請，政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")向委員簡介港鐵列車的可載客量和載客率。

5. 鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")進行商議工作(會議過程索引載於**附件**)。

政府當局／
港鐵公司

6. 經商議後，小組委員會要求政府當局及港鐵公司——

(a) 提供資料，述明西鐵線的載客率估計將於何時達至飽和；

(b) 提供不同鐵路線的總載客量資料；及

秘書

(c) 安排小組委員會委員在適當時間前往一個繁忙的港鐵站實地視察，進一步了解繁忙時段港鐵車廂及月台的擠迫情況。

V 2013年12月16日將軍澳線與部分觀塘線列車服務中斷的跟進工作和其後於東鐵線與輕鐵發生重大事故的報告

(立法會 CB(1)980/13-14(05)——政府當局就
號文件

2013年12月
16日將軍澳線
與部分觀塘線
列車服務中斷
的跟進工作和
其後於東鐵線
與輕鐵發生重
大事故的報告
提供的文件

立法會 CB(1)980/13-14(06)——立法會秘書處
號文件

擬備有關
2013年12月
16日將軍澳線
及觀塘線服務
中斷事故及最

近於東鐵線與輕鐵發生的重大事故的文件(背景資料簡介)

立法會 CB(1)896/13-14(01)——范國威議員就
號文件 2014年2月9日發生的東鐵線事故發出的函件)

7. 應主席之請，政府當局及港鐵公司向委員簡介2013年12月16日將軍澳線與部分觀塘線列車服務中斷的跟進工作，並就其後於東鐵線與輕鐵發生的重大事故作出匯報。

8. 小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於**附件**)。

政府當局／
港鐵公司

9. 經商議後，小組委員會要求政府當局及港鐵公司——

(a) 提供有關過往為東鐵線購入絕緣體的資料(包括費用)；及

(b) 提供資料，以說明根據2013年實施的修訂票價調整機制就嚴重服務延誤徵收罰款的計算方法的詳情。

VI 其他事項

10. 議事完畢，會議於下午1時20分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年8月20日

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

會議過程

日 期 : 2014年2月28日(星期五)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室3

時間	發言者	主題	需要採取的行動
<i>議程第I項 —— 通過會議紀要</i>			
000104 – 000136	主席	2013年11月22日及12月20日會議的紀要獲確認通過。	
<i>議程第II項 —— 自上次會議後發出的資料文件</i>			
000137 – 000230	主席	自上次例會後發出的資料文件。	
<i>議程第III項 —— 2014年5月2日舉行的下次例會的討論項目</i>			
000231 – 000342	主席	主席告知委員，政府當局同意在2014年5月2日的下次例會上討論鐵路發展事宜。	
000343 – 000438	王國興議員 主席	王國興議員建議安排小組委員會委員在適當時間前往一個繁忙的港鐵站(如金鐘站)實地視察，進一步了解繁忙時段港鐵車廂及月台的擠迫情況。委員表示贊同。	秘書安排有關視察活動
<i>議程第IV項 —— 港鐵列車的可載客量和載客率</i>			
000439 – 001518	主席 政府當局	政府當局向委員簡介港鐵列車的可載客量和載客率。	
001519 – 002605	主席 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")	港鐵公司借助電腦投影片[立法會CB(1)1033/13-14(01)號文件]，簡介港鐵列車的可載客量和載客率。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
002606 – 003032	主席 王國興議員 政府當局 港鐵公司	王國興議員提出下列建議： (a) 加快推出可行措施，紓緩繁忙時段載客率偏高的情況，例如提供30%或40%的早晨折扣； (b) 使用摺疊式座位，以增加可載客量，而非拆除車廂內部分座位；及 (c) 政府當局不應過分依賴港鐵提供公共交通服務，亦應充分善用其他交通工具(例如巴士服務)。 港鐵公司回應時解釋： (a) 港鐵公司會與政府當局及獨立專家共同致力制訂適當措施(例如推行早晨特惠計劃)，以期紓緩列車車廂在繁忙時間的擠迫問題；及 (b) 根據海外的經驗，摺疊式座位不但在增加可載客量方面成效不彰，更可能影響乘客安全。 政府當局補充，港鐵公司並非公共交通市場的唯一參與者。一如政府當局之前在立法會會議上解釋，鐵路是本港公共交通系統的骨幹，並以其他公共交通工具提供的服務作輔助。	
003033 – 003437	主席 郭家麒議員 政府當局	郭家麒議員對下列事項表示憂慮： (a) 拆除車廂內部分座位，可能令有需要的乘客，特別是長者及孕婦，沒有足夠座位； (b) 雖然港鐵公司高級行政人員的薪酬福利條件優厚，但港鐵公司在管治方面的表現卻不孚眾望，例如經常發生鐵路服務延誤事故； (c) 政府當局未能監管港鐵公司的服務表現，而鑒於港鐵公司董事的表現未符標準，港鐵公司董事局因此應考慮扣減其董事的袍金及花紅；及	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(d) 政府當局及港鐵公司兩者似乎均未能制訂可行措施，在短期內提升可載客量。 政府當局表示： (a) 港鐵公司作為香港的上市公司，在企業管治方面，應達到某特定的水平； (b) 政府當局已多方面監管鐵路安全及服務。舉例而言，運輸署及機電工程署(下稱"機電署")分別負責監管港鐵公司提供的鐵路服務在服務及安全方面的表現。此外，政府當局已在2013年完成檢討以方程式計算的港鐵公司票價調整機制；及 (c) 鑒於鐵路網絡正不斷擴展，政府當局會研究公共運輸的策略，以檢討不同公共交通工具的角色。	
003438 – 003842	主席 范國威議員 政府當局	范國威議員促請政府當局／港鐵公司： (a) 檢討以鐵路作為本港客運系統骨幹的現行公共運輸政策； (b) 加快更換港鐵的信號系統，以期在切實可行範圍內盡快增加列車班次； (c) 檢討拆除車廂內部分座位的措施，因為此舉不符合某些乘客的需要； (d) 更重視其他公共交通工具，例如改善過海巴士服務，以滿足市民的需求；及 (e) 暫緩推行巴士路線重組計劃，此計劃會影響巴士服務的水平。 政府當局回應時表示： (a) 公共運輸系統在香港扮演舉足輕重的角色，因其網絡處理的乘客人次佔全港總客運人次約90%；	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 鐵路是本港公共運輸系統的骨幹，而非公共交通市場的主要參與者； (c) 以區域性模式進行巴士路線重組，旨在減少因資源重疊而造成的浪費，全面提升巴士網絡的效率；及 (d) 政府當局會密切監察及定期檢討巴士服務營辦商的表現。	
003843 – 004417	主席 胡志偉議員 政府當局 港鐵公司	胡志偉議員建議政府當局／港鐵公司應： (a) 在切實可行範圍內盡快制訂可行措施(例如早晨特惠計劃)，改善港鐵列車的可載客量和載客率； (b) 要求巴士服務營辦商在繁忙時段安排更多"點到點"接駁巴士服務，以減少列車服務的載客率； (c) 根據每平方米站立4人的乘客密度水平，全面檢討港鐵列車的可載客量和載客率；及 (d) 除拆除車廂內部分座位外，探討更多能提升可載客量的可行措施。 政府當局回應時表示，當局正與港鐵公司研究可行措施(例如提供票價優惠)，鼓勵乘客在繁忙時段以外乘搭港鐵。 主席要求港鐵公司盡快制訂改善措施，紓緩列車車廂的擠迫問題。港鐵公司表示答允。	
004418 – 004826	主席 謝偉銓議員 港鐵公司	謝偉銓議員提出下列意見及關注事項： (a) 港鐵公司以每平方米站立4人的乘客密度為服務基準，是合適的做法； (b) 政府當局及港鐵公司應提供數據，合理及客觀地反映列車車廂的擠迫情況； (c) 政府當局及港鐵公司應制訂可行措	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		施(例如向乘客提供票價優惠)，以紓緩列車車廂在繁忙時段的擠迫問題；及 (d) 對於現正興建的5條新鐵路線，每條鐵路線的港鐵列車預計載客率，特別是在通車後首數年。 港鐵公司回應時解釋，現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按業界標準設計，即每平方米站立6人。此做法符合鐵路設計的國際標準，而鐵路服務仍然安全運作。然而，根據近年觀察所得，乘客的乘車習慣有所轉變，現時的乘客不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車。在實際營運中，於最繁忙的路段及時段行走的列車，目前只達到每平方米站立約4人的乘客密度。	
004827 – 005258	主席 陳恒鑽議員 政府當局 港鐵公司	陳恒鑽議員詢問： (a) 加密港鐵列車的班次會否影響鐵路安全； (b) 政府當局有否評估，提升港鐵信號系統能否應付持續急增的人口數目，特別是新界東和新界西； (c) 政府當局是否低估了西鐵線及將軍澳線的交通需求，上述鐵路線似乎在通車後約10年內便飽和；及 (d) 港鐵公司可否安排一個空置列車車廂，說明每平方米站立4人及每平方米站立6人的乘客密度有何分別。 政府當局表示： (a) 政府當局規劃鐵路項目時，會考慮不同因素，包括社會需求及經濟影響；及 (b) 根據鐵路服務的設計，即使乘客密度達到每平方米站立6人的上限，鐵路服務仍可安全運作。然而，在實際營運中，服務水平普遍以每平方	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		米站立4人作為服務基準。 港鐵公司解釋： (a) 當提升港鐵信號系統以加密列車班次時，安全至為重要；及 (b) 除信號系統外，港鐵公司亦會適當考慮其他系統(例如電力系統)的配套情況。	
005259 – 005710	主席 葛珮帆議員 政府當局 港鐵公司	葛珮帆議員提出下列意見及問題： (a) 葛議員留意到，部分鐵路線(特別是馬鞍山線及將軍澳線)在繁忙時段十分擠迫，她促請政府當局在切實可行範圍內盡快制訂可行措施，紓緩有關問題；及 (b) 葛議員詢問，除現正興建的新鐵路項目外，每平方米站立4人的服務基準是否亦適用於現有鐵路線。 政府當局回應時表示，現正興建的新鐵路線和日後的鐵路項目的服務水平，均以每平方米站立4人的乘客密度作為服務基準。然而，根據鐵路服務的設計，即使乘客密度達到每平方米站立6人的上限，鐵路服務仍可安全運作。 港鐵公司解釋，該公司已經或將會推行多項措施，減少港鐵列車的載客率： (a) "3+1"列車服務模式(即每4班列車當中，有一班列車會由北角行走至康城站)將改為"2+1"列車服務模式(即每3班列車當中，有一班列車會由北角行走至康城站)。港鐵公司預計，日後將軍澳線的載客率可由現時的100.6%減少至約92%； (b) 在過去6年多，港鐵公司共投資15億元購置14輛新列車； (c) 港鐵公司正根據"用心聽·用心做"計劃，不斷改善鐵路服務；及	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(d) 至於更換港鐵的信號系統，港鐵公司已在過去3年進行相關規劃工作，而整個系統提升計劃將需時約8年至10年完成。	
005711 – 010151	主席 謝偉俊議員 政府當局 港鐵公司	謝偉俊議員提出下列問題： (a) 政府當局及港鐵公司何時知悉，在最繁忙的路段及時段行走的列車目前只達到每平方米站立約4人的乘客密度，但80年代和90年代的乘客密度可達到每平方米站立6人； (b) 為何港鐵公司不可參考以往做法並立即推行早晨特惠計劃，反而須交由海外大學進行研究；以及港鐵公司除了在早上繁忙時段推行上述計劃外，可否亦把計劃擴展至黃昏繁忙時段； (c) 港鐵公司會否考慮引入女性專用或男性專用車廂，改善乘客的舒適度及安全；及 (d) 會否擴展日後的鐵路發展範圍，以涵蓋啟德及九龍東。 政府當局解釋，當局會在適當時間向小組委員會簡介鐵路發展事宜。 港鐵公司回應時表示： (a) 港鐵公司一直持續監察乘客密度的水平。當該公司察悉乘客的乘車習慣改變一段時間後，便參照每平方米站立4人的服務基準，並約在6年前決定購置新列車；及 (b) 為審慎制訂早晨特惠計劃，港鐵公司已尋求部分海外大學(包括麻省理工學院及史丹福大學)的協助，亦會徵詢本地顧問對該研究的意見。 主席同意委員提出的意見及關注，並表示港鐵公司應盡快推行早晨特惠計劃，以紓緩港鐵列車車廂的擠迫問題。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
010152 – 010601	主席 潘兆平議員 港鐵公司	潘兆平議員提出下列問題及意見： (a) 每平方米站立4人的乘客密度水平，是否包括攜有個人物品(例如行李及背包)的乘客； (b) 港鐵公司在加快提升信號系統方面遇到甚麼困難，以致阻礙了該公司在2018年前改善鐵路服務； (c) 建議推行早晨特惠計劃，並涵蓋黃昏繁忙時段，以及盡快制訂更多措施，提升港鐵的可載客量；及 (d) 促請政府當局更重視巴士服務，以紓緩港鐵列車服務的負荷。 港鐵公司答稱： (a) 港鐵公司以每平方米平均站立最多4人的標準，計算車廂內的最高可載客量，並已計及輪椅使用者和攜有行李、背包和嬰兒車的乘客；及 (b) 港鐵公司致力加快提升港鐵信號系統。另一方面，港鐵公司視鐵路運作安全為首要工作，並預計到2018年才可完成更換信號系統的工作，屆時可改善鐵路服務。	
010602 – 010931	主席 陳鑑林議員	陳鑑林議員提出下列意見及關注事項： (a) 由於人口及旅客數目均不斷上升，除繁忙時段外，列車車廂在非繁忙時段亦相當擠迫； (b) 根據觀察所得，乘客的乘車習慣有所轉變，他們不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車； (c) 促請港鐵公司加強月台管理工作，鼓勵乘客前往車廂的較入位置，確保繁忙時段人流暢順；及 (d) 鑒於港鐵列車已經超出負荷，而且港鐵公司最近的表現令人失望，因	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		此陳議員建議政府當局應檢討以鐵路作為公共運輸系統骨幹的政策。	
010932 – 011409	主席 政府當局 港鐵公司	主席提出下列問題： (a) 待沙田至中環線的"東西走廊"開通，以及提升港鐵信號系統的工作在2018年完成後，根據每平方米站立4人的乘客密度水平，預期西鐵線將於何時達至飽和； (b) 不同鐵路線(特別是過海路線)在繁忙時段的總載客量為何；以及在日後不發展新鐵路線的情況下，預計各鐵路線將於何時達至飽和；及 (c) 港鐵公司會否考慮一如以往提供票價優惠，紓緩列車車廂的擠迫問題，例如當乘客在上午6時至7時45分和上午9時至9時30分期間於任何港鐵車站出閘，或在下午5時至6時和下午7時至7時30分期間於任何港鐵車站入閘，均可享有七折車費優惠。 政府當局回應時解釋： (a) 當局稍後將提供資料，述明西鐵線將何時達致飽和，供委員參閱；及 (b) 當局將於適當時間提供不同鐵路線的總載客量資料。 港鐵公司表示，由於早晨特惠計劃會影響複雜的票價結構，因此應仔細進行研究。	政府當局／港鐵公司須提供資料／作出回應(會議紀要第6段)
011410 – 011817	主席 李卓人議員 政府當局	李卓人議員建議，政府當局應盡快制訂具體措施(例如早晨特惠計劃)和訂立時間表，以紓緩港鐵列車過分擠迫的問題；並充分顧及輕鐵在繁忙時段過分擠迫的情況，使用更多雙卡列車，以增加輕鐵服務的班次。 政府當局回應時解釋，由於本港目前的情況已經有所改變，因此擬議早晨特惠	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		計劃不可純粹仿照在80年代及90年代推行的計劃和其他可資比較的海外例子。港鐵公司會仔細研究並盡快推行早晨特惠計劃。	
011818 – 012404	主席 劉慧卿議員 政府當局	劉慧卿議員促請政府當局： (a) 向港鐵公司施壓，促使其盡力提升乘客在車廂內的舒適度，而不是拆除車廂內部分座位或在車廂內安裝摺疊式座位； (b) 盡快制訂可行措施(例如早晨特惠計劃)和訂立時間表，以紓緩港鐵列車的擠迫問題；及 (c) 由於港鐵公司的表現未符標準，因此應檢討以鐵路作為本港公共運輸系統骨幹的現行政策。 政府當局回應時表示： (a) 在公布時間表及相關詳情前，應先仔細研究早晨特惠計劃；及 (b) 政府當局會盡力讓不同公共交通工具發揮最大成效。	
012405 – 012816	主席 梁國雄議員	梁國雄議員提出下列意見及關注事項： (a) 政府當局不應只投放資源興建跨境設施，亦應調配足夠資源改善本地的交通網絡； (b) 政府當局及港鐵公司兩者應嘗試解決港鐵列車因旅客人數不斷增加所造成的擠迫問題，並在切實可行的範圍內盡快制訂可行措施，紓緩有關問題；及 (c) 就早晨特惠計劃而言，港鐵公司不應與美國的大學合作制訂該計劃的詳情，而應按"摸住石頭過河"有錯就修正的方法立即在繁忙時段落實可行措施，並在適當時間完善計劃的各項細則。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
議程第V項 —— 2013年12月16日將軍澳線與部分觀塘線列車服務中斷的跟進工作和其後於東鐵線與輕鐵發生重大事故的報告			
012817 – 013542	主席 政府當局	政府當局向委員簡介2013年12月16日將軍澳線與部分觀塘線列車服務中斷的跟進工作，並就其後於東鐵線與輕鐵發生的重大事故作出匯報。	
013543 – 014023	主席 港鐵公司	港鐵公司借助電腦投影片[立法會CB(1)1033/13-14(02)號文件]，簡述有關事故及跟進行動。	
014024 – 014531	主席 王國興議員 港鐵公司	王國興議員提出下列意見及問題： (a) 政府當局應注意港鐵公司的外判安排，即約四分之一的港鐵維修人員屬外判員工； (b) 港鐵公司董事局就發生嚴重鐵路事故時扣減港鐵公司高級管理層的薪酬及花紅一事進行檢討的完工時間表；及 (c) 根據2013年實施的修訂票價調整機制，有關就嚴重服務延誤向港鐵公司徵收罰款的計算方法詳情為何。 政府當局回應時解釋： (a) 政府當局已向在港鐵公司董事局之下設立的薪酬委員會反映委員之意見，委員認為發生嚴重鐵路事故時，應扣減港鐵公司高級管理層的薪酬及花紅。薪酬委員會已察悉委員的關注，並會認真研究有關事宜；及 (b) 就嚴重服務延誤向港鐵公司施加的罰款，一般按服務延誤時間的長短計算。 王議員認為，向港鐵公司徵收的罰款金額並不足夠，並促請政府當局檢討有關罰則。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
014532 – 015215	主席 范國威議員 政府當局 港鐵公司	范國威議員提出下列問題： (a) 港鐵公司是否因為須同時管理多個鐵路項目而影響其服務表現； (b) 鑒於最近有傳媒報導，港鐵公司就正在興建的鐵路線所購置的新列車可能出現安全問題，政府當局會如何監管及確保列車運作安全； (c) 關於2013年12月16日將軍澳線與部分觀塘線的列車服務中斷事故，為何港鐵公司在過去12年一直未能發現架空電纜拉托裝置安裝不當，以及港鐵公司如何避免日後再次發生同類事故；及 (d) 在東鐵線發生事故後，港鐵公司如何確保鐵路系統的零件(例如絕緣體)質素，以及港鐵公司會否全面檢討其品質監控工作。 政府當局回應時表示，機電署負責監察鐵路的安全，該署會審視港鐵公司提交的測試報告，並會參與在香港的實地安全測試，才會批准新列車投入服務。 港鐵公司作出下列回應： (a) 港鐵公司就最近發生的鐵路服務延誤事故致歉； (b) 不同鐵路項目各有指定團隊負責，因此港鐵公司能夠同時處理5個新的鐵路項目； (c) 關於將軍澳線的架空電纜拉托裝置安裝不當，港鐵公司會引入全新技術，確保實際工程須嚴格遵照設計規定；及 (d) 由於東鐵線的絕緣體出現故障，港鐵公司會在安裝前測試所有鐵路線的絕緣體，以確保其質素。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
015216 – 015726	主席 盧偉國議員	盧偉國議員提出下列意見及關注事項： (a) 他對港鐵公司就其風險管理系統作出的回覆表示失望，並認為港鐵公司理應就其風險管理系統提供更多具體詳情(例如管理及技術方面)，並述明各項定義及如何進行風險評估。該系統不應只着眼於運轉部件，而亦應着眼於靜止部件(例如絕緣體)。就此，他促請港鐵公司全面檢討其現行風險管理系統； (b) 不論是安排內部或外判員工進行工程，管理表現欠佳會影響鐵路維修工作；及 (c) 港鐵公司應從經驗汲取教訓，並檢討鐵路系統中每類零件的品質監控系統，包括採購程序及抽樣檢查。	
015727 – 020330	主席 葛珮帆議員 政府當局 港鐵公司	葛珮帆議員提出下列意見及問題： (a) 促請港鐵公司進行全面檢討，找出事故頻生的根本成因(例如鐵路系統的老化問題)； (b) 要求港鐵公司改善處理鐵路服務延誤事故的方法、免費穿梭巴士安排及事故通報系統； (c) 港鐵公司會否考慮向受鐵路服務延誤影響的乘客提供賠償；及 (d) 為何機電署及港鐵公司均未能及早發現有問題的絕緣體。 政府當局回應時表示： (a) 根據2013年推行的"服務表現安排"，港鐵公司會就嚴重服務延誤事故受到懲處，而當中所徵收的罰款收入會撥入票價優惠帳戶，並透過"即日第二程車費九折優惠"計劃回饋乘客；及 (b) 機電署在2014年已就不同鐵路線進	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		行超過160次實地巡查，並會在有需要時進行調查。 港鐵公司補充，該公司會從最近發生的鐵路事故汲取教訓，改善鐵路系統所有關鍵部分的質素保證程序。	
020331 – 020958	主席 政府當局 港鐵公司	主席提出下列問題及意見： (a) 為何港鐵公司未能發現將軍澳線的架空電纜拉托裝置在建造時安裝不當； (b) 為何港鐵公司在鐵路事故發生前，沒有就絕緣體進行內部測試，以及港鐵公司如何確保鐵路系統所有絕緣體的品質良好，以免再次發生同類事故；及 (c) 建議引入浮動薪酬制度，將高級管理人員的薪酬及花紅與港鐵公司的鐵路服務表現掛鉤。 港鐵公司作出下列回應： (a) 港鐵公司從將軍澳線的架空電纜拉托裝置安裝不當一事汲取教訓，並會引入全新技術，以確保安裝工序嚴格遵照設計規定； (b) 由於東鐵線的絕緣體出現故障，港鐵公司會引入冗餘設計，以減少絕緣體故障對鐵路運作的影響；及 (c) 港鐵公司現正檢討高級管理層的薪酬制度。 政府當局補充，在港鐵公司董事局之下設立的薪酬委員會將跟進委員就高級管理層的薪酬和花紅提出的意見。	
020959 – 021522	主席 劉慧卿議員 政府當局 港鐵公司	劉慧卿議員建議： (a) 採取措施改善將軍澳區的交通網絡，以減少當地居民對港鐵列車服務的依賴；	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 加快推行因應鐵路事故而提出的上述改善措施，並檢討高級管理人員的薪酬制度； (c) 改善港鐵公司處理鐵路服務延誤事故的方法，例如改善免費穿梭巴士安排和事故期間的資訊發放；及 (d) 以減價方式向受事故影響的乘客作出賠償。 港鐵公司回應時表示： (a) 當發生鐵路事故期間需要提供港鐵免費接駁巴士服務時，公共巴士同業聯會在接獲港鐵公司通知後30至45分鐘內，安排約7輛巴士投入服務；如有需要，一至一個半小時內再安排額外40輛巴士；至兩小時後提供共約100輛巴士。實際投入服務的巴士數目視乎列車服務受影響的程度及路面交通情況而定；及 (b) 港鐵公司會根據2013年推行的"服務表現安排"受到懲處，而當中所徵收的罰款收入會撥入票價優惠帳戶，並透過"即日第二程車費九折優惠"計劃回饋乘客。 政府當局解釋： (a) 除了就嚴重服務延誤對港鐵公司施加懲處外，政府當局亦十分重視港鐵公司的安全運作及服務表現；及 (b) 政府當局將於適當時間提供補充資料，述明根據"服務表現安排"向港鐵公司徵收的罰款及相關詳情。	政府當局／港鐵公司須提供資料／作出回應(會議紀要第9段)
021523 – 022152	主席 梁國雄議員 政府當局	梁國雄議員提出下列意見及關注事項： (a) 建議成立一個由專家及專業人員組成的獨立組織，調查鐵路服務延誤的成因；及	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 機電署如何監管港鐵公司的鐵路服務表現；以及在有關事故發生前，機電署曾否發現港鐵公司有問題的絕緣體。 政府當局回應時解釋，按照一貫行事方式，所訂購的絕緣體一般會交由海外製造商負責進行檢測，因為本港沒有進行有關檢測的特別設備。考慮到最近發生的鐵路事故，機電署已要求港鐵公司在切實可行範圍內盡快更換同類絕緣體，亦已要求港鐵公司檢討其採購程序。	
022153 – 022709	主席 陳恒鎮議員 政府當局 港鐵公司	陳恒鎮議員提出下列意見及問題： (a) 促請港鐵公司檢討為何其公眾形象遠遠未如理想，並認為原因在於港鐵公司根據票價調整機制"賺到盡"，但在改善無障礙通道設施和於港鐵車站加設公共洗手間方面卻進度緩慢； (b) 港鐵公司在其他地方的業務不斷擴展，有否影響其本地的鐵路服務(例如把經驗豐富的員工調派到海外)； (c) 港鐵公司是否採取"價低者得"的招標策略，並因此影響了近期的品質監控工作；及 (d) 機電署如何監管港鐵公司，以確保鐵路安全運作。 港鐵公司作出以下回應： (a) 港鐵公司十分重視本地的鐵路服務，在約1萬名港鐵員工當中，同一時間只會調派少於100名員工前往海外處理其他業務； (b) 港鐵公司購買同款絕緣體的時間超過10年，價格並非至關重要的因素。港鐵公司將於適當時間提供有關過往為東鐵線購入絕緣體的資料(包括費用)；及	政府當局／港鐵公司須提供資料／作出回應(會議紀要第9段)

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(c) 就公眾形象而言，港鐵公司致力在"用心聽·用心做"計劃下，積極回應乘客的訴求，包括增加列車班次及在港鐵車站月台加設座椅。 政府當局補充，機電署會主動參與港鐵公司就絕緣體進行的測試及覆核測試結果。	
022710 – 023440	主席 李卓人議員 港鐵公司	李卓人議員提出下列問題： (a) 在2014年1月22日的輕鐵事故和2014年2月9日及2月18日的東鐵線事故發生後，採取了甚麼跟進行動； (b) 港鐵公司會否全面檢討整個鐵路系統，以找出潛在問題(如有的話)；及 (c) 該100名被調派處理海外鐵路項目的員工是否在本地的港鐵公司業務中擔當重要角色；若然，本港的鐵路服務便可能受到影響。 港鐵公司回應時解釋： (a) 關於2014年1月22日發生的輕鐵事故，港鐵公司已更換全部有品質問題的絕緣體。新訂購的絕緣體具備更佳的機械強度；及 (b) 2014年2月9日及2月18日發生的東鐵線事故互有關連。發生首宗事故後，港鐵公司嘗試在切實可行範圍內盡快解決問題，以免再次發生同類事故，並進行了若干測試，確保絕緣體的品質良好，然而，正當港鐵公司準備更換全部有品質問題的絕緣體前，另一宗事故在2014年2月18日發生。 主席要求政府當局提供資料，以說明根據2013年實施的修訂票價調整機制就嚴重服務延誤向港鐵公司徵收罰款的計算方法的詳情。政府當局表示答允。	政府當局／港鐵公司須提供資料／作出回應(會議紀要第9段)

立法會秘書處
議會事務部1
2014年8月20日