

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)139/14-15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7月4日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會綜合大樓會議室2

出席委員：田北辰議員, BBS, JP (主席)
陳恒鎰議員(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
易志明議員
胡志偉議員, MH
范國威議員
葛珮帆議員, JP
鄧家彪議員
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

其他出席議員：毛孟靜議員
黃碧雲議員

缺席委員：謝偉俊議員, JP
梁國雄議員

出席公職人員：議程第II項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

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, JP

機電工程署助理署長／鐵路(署任)
王立志先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
李萃珍女士

議程第III項

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7
鄭念泰先生

路政署鐵路拓展處處長
陳志恩先生, JP

路政署鐵路拓展處總工程師1-3
楊港生先生

康樂及文化事務署
古物古蹟辦事處館長(考古)
丘劉燁有女士

議程第IV項

機電工程署署長
陳帆先生, JP

機電工程署副署長／規管服務
胡建明先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
潘婷婷女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3
王明慧女士

路政署鐵路拓展處處長
陳志恩先生, JP

路政署鐵路拓展處副處長2
譚漢財先生

應邀出席人士：議程第II項

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
李家潤博士

香港鐵路有限公司對外事務高級經理
梁賜強先生

議程第III項

香港鐵路有限公司工程總監
周大滄先生

香港鐵路有限公司總經理 — 沙中線
黃唯銘博士

香港鐵路有限公司總經理 — 沙中線機電工程
李子文先生

香港鐵路有限公司
副總經理 — 項目及物業傳訊
蘇雯潔女士

香港環境資源管理顧問有限公司
經驗考古專家
劉文鎖博士

議程第IV項

香港鐵路有限公司工程總監
周大滄先生

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
總經理 — 高速鐵路機電工程
陸永國先生

香港鐵路有限公司總機電工程師
梁志立先生

香港鐵路有限公司
副總經理 — 項目及物業傳訊
蘇雯潔女士

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

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

I 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1490/13-14(01)號——胡志偉議員與
文件 單仲偕議員就
南港島線(東
段)建造工程的
最新進度發出
的聯署函件

立法會CB(1)1501/13-14(01)號——謝偉銓議員就
文件 廣深港高速鐵
路香港段工程
管理及工程進
度的監管工作
發出的函件

立法會CB(1)1744/13-14(01)號——觀塘線延線紅
文件 磡段工程監察
組就觀塘線延
線建造工程提
交的意見書

立法會CB(1)1744/13-14(02)號——黃埔居民協會
文件 就觀塘線延線
建造工程提交
的意見書

立法會CB(1)1745/13-14(01)號——華基索償會就
文件 華基工業中心
賠償個案提交
的意見書)

委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

**II 2014年4月27日和28日及5月1日和2日東鐵線
服務延誤事故**

(立法會CB(1)1722/13-14(01)號——香港鐵路有限
文件 公司就2014年4
月27日、28日、
5月1日及2日的
東鐵線服務受
阻提供的文件

立法會CB(1)1722/13-14(02)號——立法會秘書處
文件
擬備有關2014
年4月27日和
28日及5月1日
和2日東鐵線
服務延誤事故
的文件(背景資
料簡介))

2. 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2014年4月27日和28日及5月1日和2日東鐵線服務延誤事故。

3. 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**)。

港鐵公司

4. 經商議後，小組委員會要求港鐵公司提供書面報告，述明港鐵公司現行的風險管理制度。

III 沙田至中環線建造工程的最新進度

(立法會CB(1)1722/13-14(03)號——政府當局就沙
文件
田至中環線工
程的最新進展
提供的文件

立法會CB(1)1722/13-14(04)號——立法會秘書處
文件
擬備有關沙田
至中環線建造
工程的文件(最
新背景資料簡
介)

立法會CB(1)1500/13-14(01)號——胡志偉議員與
文件
黃碧雲議員就
沙田至中環線
建造工程的最
新進度及建議
前往發現宋朝
遺蹟的地點視
察而發出的聯
署函件

立法會CB(1)1567/13-14(01)號——香港趙族宗親總會有限公司
文件

就在沙田至中環線工地上發掘出的古蹟和文物提交的意見書

立法會CB(1)1653/13-14(01)號——一名市民就沙田至中環線建造工程提交的意見書)

5. 應主席之請，政府當局及港鐵公司向委員簡介沙田至中環線建造工程的最新進度。

6. 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

7. 經商議後，小組委員會要求政府當局及港鐵公司提供數字，列明正在興建的5個新鐵路項目中每個項目所欠缺的建造業工人數目。

IV 廣深港高速鐵路列車的安全管理措施

(立法會CB(1)1722/13-14(05)號——政府當局就廣深港高速鐵路
文件

列車的安全管理措施提供的文件

立法會CB(1)1722/13-14(06)號——立法會秘書處擬備有關廣深港高速鐵路列車的安全管理措施的文件(背景資料簡介))

8. 小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於**附件**)。

V 其他事項

9. 主席告知委員，政府當局將於2014年9月29日舉行的特別會議上，向委員簡介鐵路發展事宜。

(會後補註：小組委員會其後改於2014年10月27日的會議上討論鐵路發展事宜。)

10. 議事完畢，會議於下午1時15分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年10月29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7月4日(星期五)
 時間：上午10時45分
 地點：立法會綜合大樓會議室2

時間	發言者	主題	需要採取的行動
<i>議程第I項 —— 自上次會議後發出的資料文件</i>			
000507 – 000518	主席	自上次例會後發出的資料文件。	
<i>議程第II項 —— 2014年4月27日和28日及5月1日和2日東鐵線服務延誤事故</i>			
000519 – 000826	主席 政府當局	政府當局向委員簡介2014年4月27日和28日及5月1日和2日發生的東鐵線服務延誤事故。	
000827 – 001714	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)1759/13-14(01)號文件]，介紹上述東鐵線服務延誤事故。	
001715 – 002247	主席 王國興議員 港鐵公司	王國興議員提出以下意見及關注事項： (a) 在繁忙時間發生4宗服務延誤事故，令成千上萬的乘客相當不便，對此表示不滿； (b) 詢問東鐵線的中央監控及通訊系統是否有老化問題，還是監管營運穩定程度方面有不足之處；及 (c) 促請港鐵公司全面檢視東鐵線的中央監控及通訊系統，以免同類事故再次發生。 港鐵公司回應時解釋： (a) 相關的路由器和數據集中器未達設計使用年期(即超過20年)，因此可排除老化的問題；	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 安裝數據傳送監察儀器，是為了在出現數據傳送系統不穩定的情況時，也能及早偵測並修正問題，加快復修工作；及 (c) 中央監察及通訊系統供應商的專家調查了2014年4月27日和28日的服務延誤事故，確認事故分別由於路由器和數據集中器故障引起，並非因系統問題所致。	
002248 – 002812	主席 陳鑑林議員 港鐵公司	陳鑑林議員提出以下意見及關注事項： (a) 不滿東鐵線服務延誤事故頻仍；對新界居民而言，東鐵是一項重要的交通工具； (b) 由於中央監察及通訊系統的供應商可能向港鐵公司提供不符合標準的路由器和數據集中器，導致近期發生多宗東鐵線服務延誤事故，港鐵公司是否決定向有關供應商索取賠償；及 (c) 促請港鐵公司全面檢視東鐵線中央監控及通訊系統內所有路由器和數據集中器，以免同類事故再次發生。 港鐵公司作出以下回應： (a) 中央監察及通訊系統的供應商須負責設計方面的任何問題，系統內個別路由器和數據集中器出現故障，一般視作維修問題；及 (b) 過往任何鐵路線的中央監察及通訊系統內的路由器，從沒出現此類運作不穩定的情況，港鐵公司會從近期發生的服務延誤事故汲取經驗。	
002813 – 003403	主席 范國威議員 政府當局 港鐵公司	范國威議員提出以下問題： (a) 近期發生的服務延誤事故，是否反映東鐵線已運作超過30年的鐵路系統存在任何老化問題；	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 港鐵公司有否及時告知傳媒和市民有關在2014年4月27日和28日發生的東鐵線服務延誤事故；如否，港鐵公司會否受到處罰；及 (c) 在2014年7月3日的傳媒簡報會上，港鐵公司行政總裁韋達誠先生指港鐵公司的服務表現穩定，但車務總監金澤培博士卻持負面意見；何者就鐵路服務表現提出的意見才正確。 政府當局回應時表示，近期發生東鐵線服務延誤事故後，當局已與港鐵公司磋商，並檢討如何改善現行安排，向市民通報列車服務受阻的情況。 港鐵公司作出以下回應： (a) 在2014年上半年發生的6宗東鐵線服務延誤事故，由架空電纜絕緣體故障等原因導致，沒有顯示任何老化問題；及 (b) 行政總裁韋達誠先生匯報指整體列車服務表現保持穩定，2014年上半年的車程準時程度達99.9%。然而，車務總監金澤培博士察悉，在7宗服務延誤事故中，6宗同期與東鐵線有關，因此他認為東鐵線的服務表現殊不理想。	
003404 – 004111	主席 港鐵公司	主席提出以下問題： (a) 港鐵公司有否在中央監察及通訊系統加裝數據傳送監察儀器，務求處理未能偵測路由器和數據集中器出現運作不穩定的設計失誤； (b) 港鐵公司為何未能在2014年4月27日發生東鐵線服務延誤事故後8分鐘內知會政府當局和傳媒；及 (c) 港鐵公司維修人員是否缺乏經驗，應付鐵路服務延誤時出現的問題。舉例而言，維修人員應等待由後備列車控	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		制系統啟動列車服務，而不是重新啟動信號系統的電腦。如在2014年4月27日當天這樣做的話，在恢復列車服務時可節省約10分鐘。 港鐵公司回應時表示： (a) 港鐵公司會從2014年4月27日東鐵線服務延誤事故汲取經驗，因為過往任何鐵路線的中央監察及通訊系統內的路由器，從沒出現此類運作不穩定的情況； (b) 遇有鐵路服務延誤事故，在通知政府當局和市民之前，港鐵公司需時確定涉事的列車是否花了8分鐘或較原定長的時間才到站；及 (c) 港鐵公司員工知悉2014年4月27日東鐵線服務出現延誤後，已竭力解決問題，並在切實可行的情況下盡早恢復列車服務。	
004112 – 004638	主席 盧偉國議員 港鐵公司	盧偉國議員提出以下意見及關注事項： (a) 港鐵公司應着重風險管理的重要性，否則鐵路服務延誤事故會經常發生； (b) 促請港鐵公司全面檢討風險管理制度，特別是硬件方面的風險管理；及 (c) 要求港鐵公司提供書面報告，述明港鐵公司現行的風險管理制度。 港鐵公司回應時解釋，雖然該公司的風險管理制度與國際上的做法看齊，但仍會考慮盧議員提出的意見，並盡力改善有關制度。	港鐵公司須提供資料／作出回應 (會議紀要第4段)
004639 – 005159	主席 鍾樹根議員 港鐵公司	鍾樹根議員提出以下建議： (a) 促請港鐵公司全面檢討東鐵線列車控制電腦系統，因為該系統由1998年沿用至今；及	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 建議採用各種方法提升東鐵線列車控制電腦系統，例如把整套系統更換成最新版本的系統；以及令列車控制系統的備用系統和後備列車控制系統同時運作。 港鐵公司表示： (a) 更換東鐵線信號系統及數據傳送系統的工程已經展開，有關工程一般需時6至7年成完；及 (b) 為安全起見，東鐵線信號系統需要若干時間(例如1至2分鐘)處理數據覆核等多個程序，方可從列車控制系統的備用系統轉至以後備列車控制系統操作。	
005200 – 005402	主席 王國興議員 政府當局 港鐵公司	王國興議員詢問： (a) 更換東鐵線信號系統及數據傳送系統的工程何時完成；及 (b) 政府當局有否聘請專業工程師監察港鐵公司列車控制電腦系統的運作情況。 港鐵公司解釋，東鐵線全新的信號系統及數據傳送系統，預計將於沙田至中環線(下稱"沙中線")項目南北走廊工程完成前一或兩年投入運作。 政府當局表示，來自機電工程署鐵路科的專業工程師會監察港鐵公司提供的鐵路服務的安全表現，包括評核該公司採用的新系統，以策安全。	
005403 – 005647	主席 港鐵公司	主席表示，港鐵公司車務總監負責所有鐵路線的營運事宜，他可能工作繁重，或未能推行具前瞻性的措施，防止鐵路服務出現延誤。因此，他建議由港鐵公司兩個部門分別管理位於市區及郊區的鐵路線。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		港鐵公司回應時解釋： (a) 鐵路營運及發展事宜並非由車務總監一人獨力承擔，事實上，港鐵公司內眾多團隊和人員會為他提供支援；及 (b) 港鐵公司每年與約30個國際鐵路營辦商交流意見和經驗，務求持續改善港鐵公司的鐵路服務表現。	
005648 – 005907	主席 盧偉國議員 港鐵公司	盧偉國議員詢問，東鐵線列車服務於2014年2月出現延誤，港鐵公司就更換已損壞的絕緣體方面有何跟進行動；以及港鐵公司從事故中汲取了甚麼教訓。 港鐵公司作出以下回應： (a) 安裝於東鐵線128個位置的絕緣體已全部更換成性能更可靠的絕緣體；及 (b) 在2014年2月東鐵線發生事故後，為了加強品質控制，港鐵公司安排在收取絕緣體後進行抽查，驗證絕緣體的機械強度，並於安裝前測試其高壓絕緣性能。	
005908 – 010136	主席 鍾樹根議員 港鐵公司	鍾樹根議員提出以下問題： (a) 港鐵公司維修人員是否欠缺經驗，或港鐵公司是否沒有制訂清晰指引和程序，以解決在鐵路服務延誤時出現的問題； (b) 作為港鐵公司大股東的政府，會否要求該公司全面檢討東鐵線列車控制電腦系統，因為該系統由1998年沿用至今；及 (c) 就類似東鐵線的其他鐵路線信號系統而言，是否需要經過一段時間後，方可從列車控制系統的備用系統轉至以後備列車控制系統操作。 港鐵公司回應時解釋：	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(a) 港鐵公司的維修人員訓練有素，能夠按既定的指引和程序，處理鐵路服務延誤的情況；及 (b) 為了提高恢復列車服務的效率，港鐵公司設立的後備列車控制系統會在有需要時令位於青衣的車務控制中心可以繞過數據傳送系統，直接操控信號系統。	
議程第III項 —— 沙田至中環線建造工程的最新進度			
010137 – 010624	主席 政府當局	政府當局向委員簡介沙中線建造工程的最新進度。	
010625 – 011956	主席 港鐵公司	港鐵公司借助電腦投影片[立法會CB(1)1759/13-14(02)號文件]介紹沙中線建造工程的最新進度。	
011957 – 012441	主席 王國興議員 政府當局	王國興議員提出以下意見： (a) 促請政府當局及港鐵公司在竭力保護出土古蹟和文物之餘，亦應盡量減低考古工作對土瓜灣的沙中線建造工程進度的影響； (b) 建議將土瓜灣站改稱"宋王臺站"，以紀念出土的宋代和其他時期的古蹟和文物；及 (c) 建議設立博物館，展覽在沙中線施工期間出土的古蹟和文物。 政府當局回應時表示： (a) 當局一直密切留意考古發現的情況，並會就沙中線建造工程作出最理想的安排；及 (b) 當局會與有關方面討論王議員的建議。	
012442 – 012846	主席 陳鑑林議員 港鐵公司	陳鑑林議員對沙中線建造工程進度表示關注，並提出以下問題： (a) 在進行地盤勘測工作時，地底勘察工作是否不夠仔細，以致港鐵公司未能	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		盡早發現有關土質狀況； (b) 就鐵路建造工程而言，港鐵公司是否面對勞工短缺的問題；如是的話，港鐵公司會否制訂任何補救措施(例如申請輸入外勞)，以紓緩有關問題； (c) 由於港鐵公司須在古物古蹟辦事處("古蹟辦")的領導和監督下處理考古發掘的古蹟，沙中線建造工程的進度會否受到影響；及 (d) 會展站工程的招標工作何以遲遲才開始。 港鐵公司解釋： (a) 須注意的是，港鐵公司已在切實可行範圍內進行土地勘測工作，以評估土質狀況； (b) 港鐵公司獲悉沙中線工程可能會延誤後，已採取多項措施以加快進度。有關措施包括安裝隔音罩，以便可24小時進行隧道挖掘工程；及 (c) 港鐵公司承認其面對人手不足的挑戰，尤以隧道工人為然。目前，港鐵公司聘用差不多100名隧道工人，但預計需聘用更多隧道工人，方可加快沙中線工程的進度。	
012847 – 013232	主席 范國威議員 政府當局 港鐵公司	范國威議員詢問，政府當局及港鐵公司會否成立一個獨立考古專家小組，確保在保護沙中線工地出土的古蹟和文物時會公正行事。 港鐵公司解釋，該公司負責沙中線工地的協調工序，而港鐵公司承建商委聘的獨立考古專家則須直接向古蹟辦匯報所有考古工作的進展和結果。 政府當局補充： (a) 古蹟辦是在審核港鐵公司承建商委聘的考古專家的資格後，才向申請人發出牌照，以供進行考古工作；及	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 古蹟辦每周進行實地視察，並定期向古物諮詢委員會(下稱"古諮會")匯報工作，確保港鐵公司遵從法定要求，保護沙中線工地出土的文物。	
013233 – 013732	主席 鍾樹根議員 港鐵公司	鍾樹根議員提出以下問題： (a) 除了建造業人手短缺外，港鐵公司在建造會展站時有否遇到其他方面的困難，因為有關工程預計會延誤6個月；及 (b) 會展站的工程延誤，抑或在沙中線工地發現文物，何者會導致銅鑼灣避風塘的工程進一步延誤；上述工程延誤會對避風塘用戶造成諸多不便。 港鐵公司回應時表示： (a) 據政府當局最新資料顯示，部分位於博覽道東及會議道的關鍵工地會比原定時間遲6個月方能交給沙中線工程進行施工，將會令會展站工程進度落後；及 (b) 銅鑼灣避風塘段隧道屬於中環灣仔繞道建造工程的一部分，若銅鑼灣避風塘段隧道的工程順利進行，則銅鑼灣避風塘的建造工程進度未必會延誤。	
013733 – 014255	主席 黃碧雲議員 政府當局 港鐵公司	黃碧雲議員提出以下問題及意見： (a) 與原訂時間表相比，港鐵公司只完成了沙中線整體工程的16%，現時進度有否落後； (b) 由於部分車站(例如顯徑站、鑽石山站及啟德站)的工程進展順利，可否安排沙中線分階段通車； (c) 政府當局或港鐵公司有否制訂可行措施，務求在保護考古發現與為沙中線建造工程作出最佳安排兩者之間取得平衡；	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(d) 就沙中線工地所出土的古蹟和文物而言，究竟是由哪一方(例如運輸及房屋局(下稱"運房局")、古諮會、古蹟辦或港鐵公司)，最後敲定有關安排；及 (e) 建議政府當局向委員提交運基顧問有限公司(即受聘於路政署的監察和核證顧問，旨在協助該署進行沙中線項目的監察和定期審核工作)所撰寫的報告，以供參閱。 政府當局解釋，當局透過由路政署署長領導的項目監管委員會，密切監察港鐵公司推行沙中線項目的工作。政府當局亦聘請監察和核證顧問，協助路政署署長監察和定期審核港鐵公司的工作。此外，古蹟辦等其他政府部門負責保護沙中線工地出土的文物。 港鐵公司回應時表示，該公司會在制訂相關措施時，考慮黃議員提出沙中線分階段通車的建議。	
014256 – 014724	主席 盧偉國議員 港鐵公司	盧偉國議員提出以下問題及關注事項： (a) 沙中線建造工程所需的工人數目，以及欠缺的人手數目為何； (b) 憂慮人手短缺問題會令沙中線工程進一步延誤；及 (c) 除了修訂在啟德發展區內第五期基建工程擬建L9路行車道的走線外，港鐵公司會否因應考古發現而建議對沙中線項目鐵路走線作出其他修訂。 港鐵公司作出以下回應： (a) 沙中線建造工程所需的工人數目及欠缺的人手數目分別為4 100名及1 000名。到了2014年第三季，當沙中線項目進入施工高峰期時，預計所需人手數目將增至8 000名；及	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 港鐵公司並無計劃因應考古發現而對沙中線項目鐵路走線作出其他修訂。	
014725 – 015150	主席 政府當局 港鐵公司	主席提出以下意見及關注事項： (a) 政府當局預計考古工作會令工程延誤約6個月時，有否顧及最近考古發現清代水井這項因素； (b) 憂慮考古發現更多出土文物及人手嚴重短缺的問題，令沙中線工程進一步延誤； (c) 關於沙中線項目所涉及的隧道工程和填海工程的最新進展，交還博覽道東和會議道旁工地的日期會否進一步延遲；若會的話，紅磡區道路交通或會受何種影響；及 (d) 小組委員會日後討論沙中線項目時，土木工程拓展署的代表應出席有關會議。 港鐵公司回應時解釋： (a) 政府當局預計考古工作會令工程延誤約6個月時，暫未計及最近考古發現清代水井這項因素。至於如何處理上述考古發現，有待古蹟辦提供意見；及 (b) 若未能紓緩人手短缺的問題，沙中線工程進度可能會受到不利影響。 政府當局表示，經與土木工程拓展署不斷磋商及檢討工程進度後，延遲交還博覽道東和會議道旁工地的時間，已由8個月縮短至6個月。	
015151 – 015622	主席 謝偉銓議員 政府當局 港鐵公司	謝偉銓議員詢問： (a) 港鐵公司在評估沙中線南北走廊和東西走廊的預計通車日期時，有否預留時間，用以克服在鐵路項目施工期間出現不可預見的困難和挑戰；及	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b) 由於大圍至紅磡段預期可提早通車，政府當局有否制訂任何措施，在紅磡至金鐘段於兩年後通車前，減輕尖沙咀等繁忙地區預計會出現的交通擠迫情況。 港鐵公司解釋，沙中線項目各項關鍵工程的施工時間表緊迫，因此難以預留時間作應急計劃用途。儘管如此，港鐵公司會竭力推行各種措施，務求加快工程進度。 政府當局回應時表示，當局會密切監察沙中線項目的進展，並會制訂必要的措施，確保在沙中線大圍至紅磡段通車前交通暢順無阻。	
015623 – 020133	主席 胡志偉議員 政府當局 港鐵公司	胡志偉議員提出以下問題： (a) 運房局與發展局曾否共同就建造業同時推行多個鐵路項目的承擔能力方面，進行討論和檢討； (b) 既然部分車站的工程進展順利，是否可以安排沙中線分階段通車；此安排類似西港島線不停西營盤站的後備方案；及 (c) 關於在土瓜灣站設置隧道鑽挖機豎井，該鑽挖機可否如期組裝，還是工地上的建造工程因考古工作而需要暫停。 政府當局回應時解釋： (a) 運房局已與發展局共同合作，評估建造業承擔工程的能力，例如基建項目的人力需求情況；及 (b) 應胡議要的要求，政府當局／港鐵公司須提供數字，列明正在興建的5個新鐵路項目中每個項目所欠缺的建造業工人數目。 港鐵公司表示，為了進行考古工作，豎井的建造工程已暫停，因此隧道工程與土瓜灣站的進度均已受到不利影響。	政府當局／港鐵公司須提供資料／作出回應(會議紀要第7段)

時間	發言者	主題	需要採取的行動
議程第IV項 —— 廣深港高速鐵路列車的安全管理措施			
020134 – 020634	主席 王國興議員 港鐵公司	王國興議員提出以下問題： (a) 部分傳媒報導指廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")列車未能符合有關列車耐撞性的歐盟EN15227標準，此說法是否屬實；以及港鐵公司為何未能在可行情況下盡早澄清有關事宜；及 (b) 在傳媒揭發有關問題前，政府當局有否監察高鐵列車的安全問題。 港鐵公司作出以下回應： (a) 港鐵公司保證高鐵列車的安全表現達到國際水平，但由於本地的需要和情況有別於歐盟國家，歐盟EN15227標準並非全面適用於高鐵列車； (b) 因應公眾關注高鐵列車的安全，港鐵公司已致函傳媒澄清，高鐵列車可達到相關的國際安全標準；及 (c) 為釋除公眾疑慮，港鐵公司亦尋求各方(例如內地和海外的高速列車製造商)意見，確保高鐵列車符合國際安全標準。	
020635 – 020956	主席 謝偉銓議員 港鐵公司	謝偉銓議員指港鐵公司似乎： (a) 不熟悉市場情況，因為現有型號高速列車未能滿足該公司招標文件所訂EN15227標準的要求；及 (b) 不確定高鐵列車須遵從甚麼國際安全標準，因此該公司須向各方澄清傳媒所作的負面報導。 港鐵公司回應時表示，歐盟EN15227標準是配合歐洲鐵路涉及不同種類列車在同一路軌行走的運作模式而設，因此不適用於高鐵列車。高鐵香港段實際上採用了中國列車控制系統規格作主動防	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		護，包括CTCS-2規格及CTCS-3規格的多重後備系統設計，提供多重故障防禦，確保行車安全。	
020957 – 021537	主席 陳恒鑽議員 政府當局 港鐵公司	陳恒鑽議員提出以下問題： (a) 高鐵列車採用的是哪種國際安全標準(例如歐盟EN12663標準或歐盟EN15227標準)；及 (b) 高鐵香港段與內地段的信號系統是否協調。 港鐵公司表示，高鐵香港段列車的車體結構設計採用歐盟EN12663標準，此項國際標準在這方面被廣泛採用；而歐盟EN15227標準所描述的程序亦已採用，以配合本港的運作情況。 政府當局作出以下回應： (a) 高鐵列車採取了主動安全防護措施，確保列車之間保持安全的行車距離，避免發生碰撞；及 (b) 內地已檢討溫洲事故的成因，而政府當局認為這類事故不會在高鐵香港段發生。	
021538 – 021906	主席 盧偉國議員 政府當局 港鐵公司	盧偉國議員提出以下意見及關注事項： (a) 因應傳媒有關的負面報導，建議港鐵公司應更快速地回應，並清楚說明高鐵列車的安全管理措施；及 (b) 詢問高鐵所採購的列車在碰撞時的車體結構要求為何。 港鐵公司回應時表示，高鐵列車目前車身結構的強度，據報可抵受在時速約25公里發生的碰撞。港鐵公司解釋，歐盟EN12663標準訂明了車身結構強度的要求。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		政府當局補充，當局已要求港鐵公司提交將由獨立顧問擬備的報告。該報告關於上述高鐵列車車身結構強度(即在時速25公里發生碰撞時的耐撞程度)的事宜。當局現正等待有關報告。	
021907 – 022326	主席 黃碧雲議員 港鐵公司	黃碧雲議員詢問： (a) 港鐵公司有否在招標文件中，指明高鐵列車在耐撞程度方面的速度；及 (b) 與溫洲事故中有關列車採用的信號系統比較，高鐵列車的信號系統是否已經改良。 港鐵公司解釋： (a) 歐盟EN15227標準被認為是針對在沒有足夠的主動安全設備，包括沒有信號的自動列車保障系統，或混跑或車道有平交道的情況而設。此外，歐盟EN15227標準要求列車在時速36公里碰撞時的車體結構要求，只是針對慢速行駛情況，並非高速碰撞的保障。因此，港鐵公司無須在招標文件中指明高鐵列車在耐撞程度方面的速度；及 (b) 在溫洲事故中，涉事的列車系統採用的信號系統為CTCS-2系統，但高鐵香港段採用的是CTCS-2系統及CTCS-3系統，因為多重後備系統設計可提供多重故障防禦，確保行車安全。	
022327 – 022635	主席 胡志偉議員 港鐵公司	胡志偉議員詢問，高鐵香港段與內地段的列車型號和信號系統如何協調。 港鐵公司回應時表示： (a) 內地段與香港段均採用同一套信號系統(即CTCS-2系統及CTCS-3系統)，因此兩個路段的信號系統互相協調； (b) 按照設計，香港只會採購9輛高鐵列車，營運廣州段與香港段的路段。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		9輛高鐵列車與內地其他高速列車型號一樣，均以客運專線方式運行，其採用的信號系統(包括軌旁及車載信號系統)，符合中國列車控制系統規格要求；及 (c) 港鐵公司會與政府當局討論，安排其他型號的列車從內地來港時，確保有關列車與信號系統互相配合。	
022636 – 023036	主席 陳恒鑽議員 港鐵公司	主席質疑，港鐵公司為何不在招標過程列明高鐵列車在耐撞程度方面的車身結構要求。他認為，若發生信號系統失靈等極端情況，便需要人手操控列車，而訂立較高的列車耐撞標準，或有助減低列車上所有人士可能受到的傷害。 港鐵公司作出以下回應： (a) 制訂高鐵列車安全管理措施時已顧及須達致整體可靠性及營運安全的要求； (b) 歐盟EN15227標準要求列車在時速36公里碰撞時的車體結構要求，只是針對慢速行駛情況，並非高速碰撞的保障，加上與歐盟國家的情況不同，歐盟EN15227標準並不能全面適用於高鐵列車；及 (c) 至於在極端情況下須使用人手操控列車時，將受嚴緊的程序控制及減速行駛，確保列車之間保持足夠的安全距離，防止發生碰撞。 陳恒鑽議員建議，港鐵公司應在適當時間提供更多詳細資料，述明本港和其他地方採用的信號系統和安全標準，以供委員參閱。	
議程第V項 —— 其他事項			
023037 – 023119	主席	主席告知委員，政府當局將於2014年9月29日舉行的特別會議上，向委員簡介鐵路發展事宜。	

立法會秘書處
議會事務部1
2014年10月29日