

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)595/13-14(05)號文件

檔號：CB1/PS/1/12

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 2013年12月20日舉行的特別會議

有關2013年12月16日將軍澳線服務中斷事故 及香港鐵路有限公司鐵路事故的背景資料簡介

目的

本文件提供有關2013年12月16日將軍澳線服務中斷事故的背景資料，並概述議員過往在討論鐵路事故時提出的主要意見及關注事項。

背景

鐵路事故應變安排

2. 據政府當局表示，按照運輸署的要求，香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")會因應鐵路事故的嚴重程度向運輸署及其他公共交通營辦商發出黃色或紅色警告信息。港鐵公司在任何鐵路服務受阻事故發生8分鐘，或若預計事故會長達8分鐘或以上時，須於8分鐘內通知運輸署。另外，根據《香港鐵路規例》，港鐵公司須向機電工程署通報涵蓋在整個鐵路範圍任何部分發生而對鐵路安全運作有直接影響的事件。

3. 遇上重大事故時，港鐵公司會啟動"事故控制站"，即時與政府當局多個部門包括消防處、警務處及運輸署，按照應變計劃下的既定程序處理事故，包括盡快及安全地疏散乘客。假如港鐵公司的電力供應受到影響時，列車的後備電力會啟動，為列車上的主要設施提供電力，包括部分照明、通風和通訊系統。另外，港鐵公司亦會安排職員，盡快協助列車上的乘客離開車廂。

票價調整機制下嚴重服務延誤須予徵收的罰款

4. 政府當局於2013年4月完成港鐵公司票價調整機制的檢討工作，新票價調整機制於2013年6月實施。根據經修訂的票價調整機制，政府當局會設立服務表現安排，就港鐵的嚴重服務延誤(界定為31分鐘或以上的延誤)向港鐵公司徵收罰款，款額由100萬元至1,500萬元不等。政府當局接納港鐵公司的觀點，較短的延誤不應算作嚴重服務延誤，以免對公司前線人員造成不必要的壓力，會因為避免受罰而匆匆進行維修，以致影響質素或危及安全。另應注意的是，不在港鐵公司控制之內的因素所導致的延誤，例如乘客行為或惡劣天氣，也不會算作嚴重服務延誤。類似的安排在海外其他地方(例如新加坡及墨爾本)亦有採用。任何罰款所得的金額，會撥入票價優惠帳戶用於有時限的"即日第二程車費九折優惠"計劃。

重鐵網絡事故

5. 港鐵公司於2013年6月提供的資料顯示¹，在2013年1月1日至5月31日期間，在重鐵網絡²運作超過753 400班列車當中，共有47宗8分鐘或以上的延誤，是由機件故障或人為因素引致，另外28宗是由乘客行為或外在因素造成。在2013年1月至5月期間重鐵網絡共75宗延誤個案之中，73宗延誤維持8至30分鐘；1宗延誤維持31至60分鐘；以及1宗超過60分鐘。

2013年12月16日將軍澳線服務中斷事故

6. 據傳媒報道，2013年12月16日，因將軍澳線電力故障，令港鐵將軍澳線全線列車，以及觀塘線調景嶺站與藍田站之間的列車服務受阻近5小時。下午12時40分，往油麻地方向的一輛觀塘線列車因事故停於隧道內，約150名乘客被迫在路軌徒步前往油塘站，另一輛開往油塘站的觀塘線列車亦因事故停在調景嶺站。據報，油塘站與調景嶺站之間的隧道內一段長30米的架空電纜鬆脫，從天花下墮1米。政府當局要求港鐵公司於3日內提交有關事故的報告。

¹ 資料來源："香港鐵路有限公司的服務表現"[立法會CB(1)1421/12-13(01)號文件]

² 包括觀塘線、荃灣線、港島線、將軍澳線、東鐵線、西鐵線、馬鞍山線、東涌線、迪士尼線及機場快線。

鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")提出的主要關注事項

7. 在第四屆及第五屆立法會，委員曾於小組委員會會議上討論港鐵公司的鐵路事故。委員主要關注的事項綜述於下文各段。

事故處理方法

8. 小組委員會曾分別於2008年12月16日、2009年12月4日、2010年11月4日、2011年3月18日及2012年6月28日的會議上，討論港鐵公司處理事故的方法。委員極為關注港鐵公司延遲向運輸署作出通報及發生事故期間的應變措施。委員尤其對下述事宜深感不滿：向乘客發布有關服務暫停及可以提供的列車服務的資訊混亂；緊急接駁巴士的安排；緊急接駁巴士登車地點缺乏人羣控制；以及臨時更改登車的地點。

9. 在2010年11月4日的小組委員會會議上，委員通過以下議案：

"鑑於港鐵公司的鐵路系統過去數年多次發生嚴重事故和出現延誤，其應變措施和處理手法沒有改善，在近期事故中表現更令人失望，引起公眾對鐵路運作的關注和不滿。本小組委員會要求港鐵公司停止發放本年度的花紅予行政總裁，以及其他相關管理階層職員，以作懲治。"

負責維修的外判員工

10. 委員在2008年12月16日、2009年12月4日及2011年3月18日的會議上討論鐵路事故時，普遍關注到鐵路事故可能因港鐵公司外判維修服務所致，外判維修服務或會影響路軌維修保養的水平。港鐵公司解釋，外判員工負責進行定期目視檢查、染料滲透測試及小型的預防性維修及路軌清潔的工作；至於更換路軌、超聲波檢測、磨路軌等工作，仍由港鐵公司內部員工進行。他們向小組委員會委員保證，外判維修工作與公司內部進行的維修工作，均需要符合相同的標準和規定。

11. 在2013年5月，港鐵公司向小組委員會匯報其維修外判員工的最新資料。截至2012年，港鐵公司在主要維修外判合約方面的外判員工共1 166人，佔整體維修及基建員工人數大約兩成。負責基建維修的332名外判員工中，有4名負責以目視及其他無損探傷方法進行軌道檢查。軌道檢查的工作主要由港鐵公

司直接聘用的員工負責，人數約為190名。2010至2012年港鐵公司在主要維修外判合約方面的外判員工人數載於**附錄I**。

立法會質詢

12. 黃成智議員及梁劉柔芬議員對港鐵公司的鐵路事故表示關注，並分別在2011年6月8日及2012年2月8日的立法會會議上提出質詢。該等質詢及政府當局的答覆載於**附錄II**，供委員參閱。

近期發展

13. 小組委員會邀請政府當局在2013年12月20日舉行的特別會議上，向小組委員會匯報2013年12月16日將軍澳線服務中斷事故的詳情。

相關文件

14. 相關文件一覽表載於**附錄III**。

立法會秘書處

議會事務部1

2013年12月19日

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

港鐵公司在主要維修外判合約方面的
外判員工人數(2010至2012年)

工作性質	外判員工人數		
	2010	2011	2012
車站維修	731	781	674
鐵道車輛維修	143	174	160
基建維修	308	314	332
總數	1 182	1 269	1 166

資料來源：港鐵公司就其外判員工人數及列車服務延誤於2013年5月提供的補充資料文件[立法會CB(1)978/12-13(01)號文件]

新聞公報

立法會十五題：鐵路服務及事故

以下為運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（六月八日）在立法會會議上就黃成智議員的提問所作的書面答覆：

問題：

有關香港鐵路有限公司（港鐵公司）的鐵路服務及事故，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，由2005年至今，每年各鐵路走線的平均每日載客量、繁忙時間的平均載客量和載客率及非繁忙時間的平均載客量和載客率分別為何（按年列出）；

（二）是否知悉，由2010年至今，各鐵路走線分別發生服務延誤逾8分鐘、30分鐘及一小時的事故的數目及受影響乘客的人數，並按發生事故的原因，以表列出服務延誤8分鐘以上至30分鐘、30分鐘以上至一小時，以及超過一小時的事故的各項數字；

（三）是否知悉，第（一）項的事故的詳情（按下表列出）：

事故 發生 日期	事故 發生 時間	受影響 的路線	事故成因 及調查 結果	已採取的 補救行動 及改善 措施	服務延誤 時間 (分鐘)
----------------	----------------	------------	-------------------	---------------------------	--------------------

（四）過去3年，當局有否研究就鐵路事故訂立一套懲治及補償機制，例如停止發放獎金予港鐵公司的行政總裁及相關管理階層職員，以及向受事故影響的乘客提供補償；若有，詳情為何；若否，原因為何；及

（五）鑑於運輸及房屋局局長於2010年6月2日回覆本會議員的質詢時表示：「在兩鐵合併至今，港鐵為維持高質素的鐵路服務和提升設施表現，及在鐵路基建和維修方面，每年投放40億元，用作維修、保養及更新資產」，是否知悉，2005年至今，每年港鐵公司：

（i）在維持服務質素、提升設施表現、鐵路基建、維修保養及更新資產等方面的工作詳情為何，以及涉及的開支分別佔上述40億元開支的百分比為何（按年列出）；及

（ii）負責上述各項工作的人手及時間等資源的分配分別為何（按年列出）？

答覆：

主席：

(一) 由2005年至2010年期間，香港鐵路有限公司（港鐵公司）各條鐵路線的服務的每日平均載客量及載客率等數據載於附表（一）。

(二) 自2007年12月2日兩鐵合併後，港鐵公司的列車服務一直維持在高水平，99.9%的乘客可在不超過編定時間五分鐘內完成旅程抵達目的地。

根據港鐵公司提供的資料，2010年至2011年第一季期間，港鐵列車服務因不同原因延誤8分鐘至30分鐘、30分鐘以上至一小時，以及超過一小時的資料列於下表。港鐵公司表示，對每宗延誤均認真處理，並作出調查，以期在乘客服務及列車服務的可靠程度方面作出改善。

8分鐘至30分鐘的服務延誤

原因／年份	2010年 (以宗數計)	2011年第一季 (以宗數計)
機件故障	138	39
人為失誤	20	8
乘客行為及外在因素	94	35
總計	252	82

30分鐘以上至一小時的服務延誤

原因／年份	2010年 (以宗數計)	2011年第一季 (以宗數計)
機件故障	3	1
人為失誤	1	1
乘客行為及外在因素	8	1
總計	12	3

超過一小時的服務延誤

原因／年份	2010年 (以宗數計)	2011年第一季 (以宗數計)
機件故障	2	1
人為失誤	0	0
乘客行為及外在因素	1	0
總計	3	1

(三) 在2010年至2011年第一季，就每宗港鐵列車服務延誤8分鐘或以上的資料載於附表（二）。

(四) 港鐵公司有既定機制釐訂公司的薪酬政策，以及其董事及管理層的薪酬。港鐵公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標及業績表現一致。為此，港鐵公司會考慮的因素包括公司的整體表現、個別人士的職責、工作範圍及表現、市場做法；以及相類公司支付的薪酬

等方面才作出決定。

港鐵公司董事局內設有薪酬委員會，薪酬委員會負責審議公司的薪酬政策，並向董事局提出建議，同時獲授權釐定及檢討行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

根據港鐵公司提供的資料，自兩鐵合併後，即2008年至2010年，港鐵公司為維持高質素的鐵路服務和提升設施表現，每年投放40億元進行維修、保養及更新資產，2008年至2010年的分類與人手數據如下：

類別	2008	2009	2010
維持服務質素 (包括日常維修保養 以及設備更新資產) (億元)	31.17	31.03	33.26
提升設施表現 (包括服務改善項目) (億元)	7.22	11.27	13.32
因兩鐵合併的系統改善項目 (億元)	2.39	0.62	0.05
合共 (億元)	40.78	42.92	46.63
人力資源 (人數)	4 296	4 500	4 613

在維持服務質素方面，港鐵公司會就土木工程結構、軌道、訊號系統、配電系統、架空電線、載客列車、工程機車及巴士等各個項目進行預防性及修正性的維修工作，當中包括檢查、維修、清潔和更新資產。這些項目是按預定維修周期而進行。

2008年至2010年，港鐵公司在提升設施表現，及因兩鐵合併而進行的系統改善項目方面的資料簡述如下：

2008年

為了讓乘客享有更舒適的旅程，港鐵公司引入了五列各有七個車卡的新列車，行走西鐵線。此外，港鐵公司訂購了十列新車，以增加現有路線的班次，配合港島、觀塘、荃灣和將軍澳各線乘客量的持續增長。

港鐵公司計劃為港島線、荃灣線和觀塘線八個地面車站加裝自動月台閘門的工程，於機場快線的列車車廂內提供無線上網接駁，並開始為大窩口站加建一部室外升降機，連接行人天橋和該站的地面大堂，及就深水埗、黃大仙、佐敦和油麻地站安裝升降機展開規劃。

2009年

港鐵公司完成了機場快線車廂的翻新工程，並在所有東鐵線車站（馬場站除外）安裝闊身閘機，方便使用輪椅的乘客進出車站；而奧運站、尖沙咀站、屯門站和青衣站的新出入口亦已啓用。

繼無線寬頻 (Wi-Fi) 服務於1月覆蓋機場快線全線列車後，港鐵公司亦將3G流動電話覆蓋範圍擴展至機場快線全線車站及隧道，並為港鐵網絡內32個車站（包括機場快線各站）接駁公眾無線寬頻服務。

在東鐵線進行更換變壓站內的高壓套管，令列車供電更為可靠。

2010年

— — —

港鐵公司在美孚站、佐敦站、上水站、旺角東站、錦上路站及天水圍站完成不同程度的翻新工程，及進行粉嶺站的翻新工程。

港鐵公司開始在港島線、觀塘線和荃灣線的八個地面車站的月台安裝自動閘門。

在葵芳站和葵興站增設供殘疾人士使用的斜道，及在黃大仙站、深水埗站及佐敦站，進行加建室外升降機的工程。

此外，東鐵線現正在沿綫的變壓站附近加裝高壓遙控開關掣，在一旦遇有供電系統故障時，電力恢復將更為迅速。

完

2011年6月8日（星期三）
香港時間13時35分

新聞公報

立法會三題：鐵路事故應變安排

以下是今日（二月八日）在立法會會議上梁劉柔芬議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的答覆：

問題：

運輸署的資料顯示，鐵路運輸是本港重要的交通系統，每日載客量達三百九十萬人次，佔公共運輸總載客量約百分之三十七。二〇一一年十二月，新加坡地鐵發生二十四年來最嚴重故障，列車服務停頓逾五小時，受影響乘客數以十萬計。就此，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）有否分級機制應付不同類型及嚴重程度的鐵路故障；若有，分級應變方案的詳情為何；若否，港鐵公司的應變方案詳情為何；在甚麼情況下，當局才會介入處理鐵路事故；及

（二）政府有否應變方案，處理本港發生可引致鐵路系統全線癱瘓，不能在短期內恢復運作的重大事故（例如停電、恐怖襲擊及天災等）；若有，政府應變方案的具體詳情（包括如何在短時間內通報公眾、疏散港鐵列車及車站內的乘客、協調路面交通以應付近百萬人次的人流量，以及確保緊急救護服務不會受影響等）為何；若否，相關政府部門及港鐵會否盡快共同制訂聯合應變措施；政府可否加強宣傳鐵路事故的應變方案，並將資料公開，方便公眾查閱？

答覆：

主席：

就問題的兩部分，現回覆如下：

警報機制

———

在警報機制方面，根據運輸署的要求，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）會因應鐵路事故的嚴重程度向運輸署及其他公共交通營辦商發出黃色或紅色警告信息。

黃色警告是就可能引致服務嚴重受阻的事故所發出的預先警告。其他公共交通營辦商在收到黃色警告後，須提醒其緊急服務單位準備在短時間內採取緊急行動，並與港鐵公司保持聯絡。

紅色警告是就服務已持續或預計會持續嚴重受阻二十分鐘以上的訊號，並需要其他公共交通營辦商提供緊急支援服務的警告。當收到紅色警告後，其他公共交通營辦商須立即調動資源，盡快提供適當的支援服務。

根據規定，港鐵公司在任何鐵路服務受阻事故發生八分鐘或若預計事故會長達八分鐘或以上時，須於八分鐘內通知運輸署。而列車服務受阻事故，是指導致列車在鐵路車站或輕鐵車站，或在某段鐵路線上行駛的事故。

另外，根據《香港鐵路規例》，港鐵公司須向機電工程署通報涵蓋在整個鐵路範圍任何部分發生而對鐵路安全運作有直接影響的事件。

運輸署「緊急事故交通協調中心」

運輸署的「緊急事故交通協調中心」每天二十四小時監察和處理交通及公共運輸事故。該中心會因應鐵路事故的嚴重程度、所涉及的範圍等，適時聯絡其他公共運輸服務營辦商、警務處、消防處及有關政府部門和機構，以協調實施相應的緊急應變計劃。運輸署亦會透過傳媒及其他渠道，向公眾發放有關資訊，如緊急接駁巴士服務的安排、最新的交通情況等，以方便乘客選擇適切的替代服務或更改行程，以減低事故對乘客造成的影響。

重大事故的應變安排

遇上重大事故時，港鐵公司會啟動「事故控制站」，即時與多個政府部門包括消防處、警務處及運輸署，按照應變計劃下的既定程序處理事故，包括盡快及安全地疏散乘客。

假如港鐵公司的電力供應受到影響時，列車的後備電力會啟動，為列車上的主要設施提供電力，包括部分照明、通風和通訊系統。另外，港鐵公司亦會安排職員，盡快協助列車上的乘客離開車廂。

港鐵公司的電力系統分別由香港電燈有限公司和中華電力有限公司，及其不同的電力站和設備所支援。香港電燈有限公司與中華電力有限公司另設聯網系統，可使兩家電力公司在遇上發電機故障時能互相提供緊急支援。事實上，港鐵公司的電力供應網亦分為不同的段落，以致電力故障能限制在既定的範圍內。故此，港鐵公司發生重大電力中斷事故，而導致整個鐵路系統全線癱瘓的風險系數很低。

遇有恐怖襲擊的預警或大型自然災害的威脅，政府的保安當局及運輸署會聯同港鐵公司，根據既定的反恐應變計劃或天災應變計劃採取有效的應變措施。港鐵公司每年定期與政府不同部門包括鐵路警區、消防處、運輸署及機電工程署聯合舉行共十二次事故演習，確保在有需要時各項應變措施得以順利實施。

倘若因恐怖襲擊、地震、海嘯等不可預測的因素而導致整個鐵路系統全線癱瘓，政府當局會把事件提升至全港性災難級別的危機層面來處理。

港鐵公司的具體緊急應變安排

具體緊急應變安排方面，港鐵公司已與運輸署及警方按照各鐵路線及

車站的地理位置及特殊環境、因應不同程度可能會出現的服務受阻情況，共同制定各條港鐵線及輕鐵線在鐵路事故期間的各種應變措施。

一旦列車服務需要暫停，港鐵公司一方面會盡快掌握事故的情況，評估服務受影響的程度，並將有關資訊向乘客及傳媒發布，特別是要求電子傳媒向尚未進入鐵路系統的乘客，發放有關服務受阻情況、及其他可選擇交通工具的信息；而另一方面則盡快把鐵路事故的成因查明以及進行修復，以恢復列車服務。

港鐵公司已經汲取以往事故的經驗，不斷改進及提升其緊急應變措施，並落實了一連串新的應變安排，包括成立由六十名成員組成的客務快速應變隊，專責於事故期間為乘客提供指導和協助、維持受影響車站及緊急接駁巴士上落點的秩序，並向車務控制中心適時匯報，以確保能與有關的部門如警方，作出更有效的協調和人流管理。

資訊發放

資訊發放方面，港鐵公司有措施加強與乘客於列車服務暫停時的溝通，協助乘客作出適當的安排，包括：（一）透過在車站及車廂內的廣播，發布服務的詳情；（二）透過在車站裝設的大型資訊指示，提供其他公共交通服務的資訊包括專營巴士路線、巴士站位置，以及緊急接駁巴士上落點的位置；（三）於車站大堂天花及路面擺設指示，沿途指示乘客前往乘搭緊急接駁巴士的地點。

此外，港鐵公司已於二十個轉線站出入閘機區內的當眼處，加裝液晶體顯示屏，於服務暫停或嚴重受阻時向乘客提供列車服務的資料及其他重要信息。所有車站將於二〇一三年年底前完成安裝液晶體顯示屏。

緊急接駁巴士

另外，港鐵公司已制定當港鐵服務一旦發生事故時緊急接駁巴士的調配安排，並與提供接駁巴士服務的營辦商簽訂協議，在鐵路事故發生時提供接駁巴士服務，接載受影響的乘客到最近而仍在正常運作的港鐵車站繼續行程。

由於接駁巴士的運載能力遠低於鐵路，接駁巴士只可用作支援而不能夠完全替代鐵路服務。故此，乘客多數需要轉乘其他未受事故影響的港鐵路線，或其他公共交通工具前往目的地。

人流管理

港鐵職員均接受足夠的訓練及演習，發生事故時會根據既定程序，進行人流管理、發出車站廣播及通告，並協助乘客處理票務事宜。有關的車站職員數目亦會因應需要而有所增加。此外，於事故發生期間，港鐵公司亦會安排職員在路面監察，並向車務控制中心及車站控制室匯報，確保能與警方及有關的部門作出有效的協調，管理人流。

宣傳及公眾教育

港鐵公司理解公眾人士及乘客對鐵路事故緊急應變措施的關注，亦明白在事故期間，乘客若能掌握更多有關的資訊，有助於疏散受影響的乘客，亦可讓他們及時調整行程以減少不便。

港鐵公司已經把公眾人士及乘客關注的應變資料，為全線各個車站印製特定的《乘車應變錦囊》單張公開派發，包括港鐵車站附近可供選擇的路面公共運輸服務的種類和位置、緊急接駁巴士的大約到達時間、上客點位置及前往路線等，並上載到港鐵公司的網頁，方便公眾查閱，隨時備悉各項乘客需知的應變安排。

完

2012年2月8日（星期三）
香港時間14時42分

**交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會**

**2013年12月16日將軍澳線服務中斷事故及
香港鐵路有限公司鐵路事故**

相關文件一覽表

日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
16.12.2008	鐵路事宜 小組委員會	政府當局就2008年12月8日港鐵觀塘線架空電力設備故障的事故及近期的鐵路事故提供的文件	立法會CB(1)398/08-09(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1216cb1-398-1-c.pdf
		香港鐵路有限公司就2008年12月8日港鐵觀塘線架空電力設備故障的事故及近期的鐵路事故提供的文件	立法會CB(1)398/08-09(02)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1216cb1-398-2-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)1786/08-09號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20081216.pdf
4.12.2009	鐵路事宜 小組委員會	政府當局就2009年10月9日港鐵將軍澳線訊號組件故障事故及2009年10月10日荃灣線列車故障事故提供的文件	立法會CB(1)309/09-10(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1-309-1-c.pdf

日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		政府當局就2009年8月21日港鐵將軍澳線訊號組件故障事故提供的文件	立法會CB(1)2607/08-09(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdpcb1-2607-1-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)1016/09-10號文件 http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20091204.pdf
4.11.2010	鐵路事宜小組委員會	政府當局就港鐵荃灣線服務受阻事故提供的文件	立法會CB(1)277/10-11(02)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1104cb1-277-2-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)1068/10-11號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20101104.pdf
18.3.2011	鐵路事宜小組委員會	政府當局就"港鐵荃灣線2010年10月21日服務受阻事故"提供的文件	立法會CB(1)1585/10-11(03)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0318cb1-1585-3-c.pdf
		政府當局就"近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故"提供的文件	立法會CB(1)1585/10-11(04)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0318cb1-1585-4-c.pdf

日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		香港鐵路有限公司就"2010年10月21日港鐵荃灣線服務受阻事件跟進事項"提供的文件	立法會CB(1)1585/10-11(05)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0318cb1-1585-5-c.pdf
		香港鐵路有限公司就"近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故"提供的文件	立法會CB(1)1585/10-11(06)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0318cb1-1585-6-c.pdf
		政府當局就"近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故"提供的文件	立法會CB(1)1323/10-11(02)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0221cb1-1323-2-c.pdf
		香港鐵路有限公司就"近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故"提供的文件	立法會CB(1)1323/10-11(03)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0221cb1-1323-3-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)2913/10-11號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20110318.pdf
28.6.2012	鐵路事宜小組委員會	香港鐵路有限公司提供題為"港鐵服務表現"的文件	立法會CB(1)2236/11-12(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0628cb1-2236-1-c.pdf

日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		香港鐵路有限公司提供題為"港鐵列車不停站或車長沒有適當依從既定程序開啟車門的個案"的文件	立法會CB(1)1162/11-12(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0113cb1-1162-1-c.pdf
		會議紀要	立法會 CB(1)2626/11-12 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20120628.pdf

立法會秘書處
議會事務部1
2013年12月19日