



致： 鐵路事宜小組委員會主席
陳恒鑞議員

就鐵路事宜小組委員會 2 月 5 日舉行的會議，本人欲就沙中線工程最新進展及建議成立鐵路署進一步查詢以下問題，煩請 主席閣下代為向政府跟進：

1. 沙田至中環綫工程的最新進展 (立法會 CB(4)453/20-21(04)號文件)

- 保障安全在鐵路發展至為重要，去年 5 月分的信號系統事故，港鐵基於不涉安全問題而沒有向政府匯報，請問除了安全問題，有甚麼問題會向政府匯報？適時匯報的意思及準則為何？誰人及何職級可以作評估和決定需否向政府匯報？有沒有評估的評級及匯報的標準，若有，請提供詳細資料？若無，請問如何作決定。
- 文件附件二指出，追回進度措施的計劃，涉及的成本都有諮詢政府，請詳細交代不同的項目及款項。為了解決「重複設定行車路綫」，港鐵已停用新設的「故障分類更新」軟件程式，請問相關開支為何？是否由政府支付？
- 根據「重複設定行車路綫」調查委員會報告，港鐵設有獨立安全評估顧問和獨立審查員就信號系統提供意見，為何有關事故未有徵詢他們意見？
- 調查報告第 1.3 及 2.2 段指出，其中一宗關於系統表現問題是錯誤啟動數據記錄功能 Paktel，為何會有此錯誤？日後港鐵雖然禁止使用，但如何避免再次被錯誤使用呢？
- 報告第 4.3 段指出，「自動列車監控」子系統，以列車位置的虛擬標示來執行行車路綫設定，今次入錯線事件，就是因為虛擬標示與實際位置不同，雖然港鐵已升級系統，但為何不採用「列車自動保護系統」實際位置監控，以剔除虛擬標示與實際位置不同的問題呢？
- 報告第 5.2 段指出，一列由羅湖開出的列車被系統錯誤安排駛往上水站北行月台，而非南行月台，調查發現是「自動列車監控」子系統誤將列車視為需按時間表行駛的列車而作錯誤指派，但現時地鐵經常因事故或人流等問題，會不按時間表加插列車，經過軟件復修之後，是否便可以解決有關問題？
- 東鐵綫由 12 卡車轉為 9 卡，最近出現人多擠迫，無法上車的情況，早前曾查詢現時的載客量及預計未來的載客量數字，但在回覆我的補充資料 (THB(T)CR10/1016/99)並無提供有關的數字，請提供過去 5 年及預測未來 3 年的乘客量。請提供 12 卡車及 9 卡車各自的載客量，包括可以坐及站立的數字。



2. 加強新鐵路項目和營運中的鐵路的監察、控制和規管策略，以及建議成立鐵路署(立法會 CB(4)453/20-21(03)號文件)

- 文件第 6 段指出，現時有三層的溝通平台，包括項目監管委員會、項目統籌小組委員會及合約檢討小組委員會，如今又建議要加項目委員會、成立獨立鐵路專家諮詢委員會，如有需要更可成立專門處理指定項目或事故的專家小組或專責小組。根據當日的投影片，眾多架構，請問如何做到權責分明？比如第 8 頁的匯報和預警機制，港鐵東鐵線信號系統出現入錯綫問題，似乎都不在主動匯報和預警機制之內，請問按擬議架構會如何處理？
- 文件第 15 段指出，港鐵要在適當期限內，主動向政府匯報任何重大問題/事件和作出預警，請問何謂重大問題和事件，請問準則為何？適當時間的意思是發現問題後何時匯報？請以過去任何港鐵事故說明新機制如何運作及其效用。
- 文件第 24 段建議強化「安全表現監察」制度，對於較輕微的安全隱患，如港鐵屢犯同一過失或經常發生不同過失，政府可向其發出改善信、違規通知、作出譴責或由運房局局長發出法定通知等，為何跟進行動並不包括罰款？
- 根據文件第 11 段，政府會考慮採用海外鐵路項目所應用數碼科技工具，以便監察新鐵路項目的表現，請舉例說明，並粗略說明金額和成效。

祝 工作順利

建築、測量、都市規劃及園境界立法會議員 謝偉銓

2021 年 2 月 10 日