



致： 鐵路事宜小組委員會主席
陳恒鑽議員

立法會CB(4)846/20-21(01)號文件
(只備中文本)

就鐵路事宜小組委員會 4 月 9 日會議，本人欲就下列議題，進一步查詢及索取資料，煩請 主席閣下代為向政府跟進：

1. 政府當局對謝偉銓議員要求索取有關沙田至中環線工程的最新進展及北環線(及古洞站)的進一步資料而發出的函件所作的回應 (立法會 CB(4)487/20-21(01)號文件)

沙中線

- 根據回覆第 2 頁，政府已委任獨立審計小組，就《最終報告》建議進行進一步跟進審查，請問預計何時會完成？完成後，會否就相關審計報告提交立法會？
- 東鐵線新信號系統及新 9 卡列車已投入服務，請問由採用新系統及 9 卡車至今，有多少事故曾發生？如有，詳情為何？請列表說明，日期、時間、事故及解決方法及其實施時間。
- 根據回覆，港鐵稱有資料顯示，屯馬線一期於去年 2 月通車後，已起分流作用，預計屯馬線今年第 3 季全線通車後更顯著，就此請提供繁忙時段內，對哪些站發揮較大分流作用？預計客流量分別緩解的百分比為何？

北環線

- 根據港鐵資料，2019 年上半年，西鐵線載客量達 99%，幾近飽和。政府回覆第 4 頁，北環線古洞站預計 2027 年竣工，主要服務新發展區約 43,600 個房屋單位的居民，就此西鐵線能否再承擔相關增加的載客量？預計載客量的百分比為何？會否採取措施提升現有西鐵的載客量，詳情及落實時間為何？



2. 政府當局對謝偉銓議員就沙田至中環線及建議成立鐵路署發出的函件所作的回應 (立法會 CB(4)737/20-21(01)號文件)

沙中線

- 根據政府的回覆第 2 頁，按委託協議，港鐵要適時向政府匯報可能對工程進度或成本有重大影響的事宜，鑑於更新信號系統的延誤，而導致東鐵線過海段的通車延後，政府會否就此採取措施，跟進和處理港鐵可能違反委託協議，包括未及時匯報的問題？
- 按回覆，港鐵並未回應適時匯報準則為何？哪些授權職級評估和決定需否向政府匯報及有否既定指引作出相關評估及匯報準則？若無，港鐵如何擔當監督工程的角色？另外，針對東鐵事故，政府有否要求港鐵定期提交，還是按事故才提交服務可靠性報告。
- 根據政府提供的文件(立法會 CB(4)453/20-21(04)號文件)，當中涉及「重複設定行車路綫」情況技術調查報告的 1.3 及 2.2 段指出，一宗關於系統表現問題是錯誤啟動數據記錄功能 Paktel，但根據政府今天的回覆第 3 頁則指，當日是嘗試利用” Paktel 數據記錄” 功能以記錄所有聯鎖資料，以便在有事件發生時提供事件記錄和檢索操作，並非如調查報告所指的是錯誤啟動，而是有意啟動，請解釋為何有不同的說法？

3. 提升鐵路綫信號系統的最新進展 (立法會 CB(4)712/20-21(03)號文件)

- 所有信號系統更新預計在何年完成？延誤會否造成軟硬件未能互相配合？
- 因信號系統事故，會否導致需增加原定 33 億元顧問費？如是，額外費用是否由港鐵單獨承擔？如非，顧問公司是否要承擔及其承擔百分比為何？
- 根據 4 月 7 日政府回覆第 4 頁指出，東鐵有獨立的「列車自動保護系統」，負責於列車超越安全操作範圍前剎停列車；而 2019 年測試時發生中環金鐘列車相撞事故，是因為剔除防止撞車的「相互衝突區域數」，請問為何沒有類似東鐵的獨立「列車自動保護系統」，以防止類似事件發生？
- 通過新信號系統，可以預期增加 10%的載客量，請問提升訊號系統後，有關路線的列車載客率會否都低於 100%？預計各路線分別的載客百分比為何？

4. 沙田至中環線項目專家顧問團最終報告 (立法會 CB(4)712/20-21(05)號文件)

- 根據附件第 9 段，請問大量超出規範所需的額外結構，是均由港鐵確認，如是，因而衍生的額外造價費用政府會否支付？



- 根據附件第 10 段，除了顧問阿特金斯，港鐵會否以表列形式提交，其他有相同顧問安排的工程項目、承建商及顧問名稱等詳情？港鐵採取了甚麼措施防止潛在的利益衝突？

5. 港鐵董事局角色

- 因應港鐵連番事故，港鐵董事局有否指示港鐵管理層採取改善措施，如有，整體包括哪些範疇？相關措施是否及何時落實？有否檢視其成效？及管理層有否向董事局匯報？
- 港鐵董事局有否採取措施責成管理層和追究責任？

建築、測量、都市規劃及園境界立法會議員 謝偉銓
2021 年 4 月 14 日