

西鐵增至8卡 載客能力升14%

港鐵耗資10億 明年1月投入服務

香港文匯報訊(記者莊禮傑)港鐵昨日宣佈耗資約10億元,將西鐵線現時7個車卡的列車逐一增至8卡,預計首列8卡列車於明年1月起正式投入服務,30個月後所有列車的改裝工程完成,屆時西鐵線的載客能力將增加14%。有立法會議員認為,增加車卡只是過渡措施,西鐵線仍會在2024年「爆煲」,應盡快興建由屯門黃金海岸經大嶼山至港島南的跨海鐵路。

港鐵沙中綫竣工後,會連接現有的西鐵綫及馬鞍山綫成為來回屯門及烏溪沙的「東西走廊」。港鐵會逐步將西鐵綫所有28列7卡列車各增加一卡,以達成「東西走廊」以8卡列車服務的計劃。為保持西鐵綫28列服務列車數量不變,港鐵已先從東鐵綫抽調一備用列車改裝成8卡,並已完成列車的改裝工程及非行車時間測試,會在今天起於日間非繁忙時間於西鐵綫不載客地試行。如果一切順利,現有的西鐵綫班次不會受試車影響,該首部8卡列車也將於明年1月起加入服務。

可逐步紓緩西鐵綫擠逼情況

在首列8卡列車正式服務後,港鐵會逐一抽走西鐵綫現行列車,加裝由日本原廠購買的車卡,每列列車的工程需時約1個月。港鐵車務總監金澤培昨日指出,工程並非想像中簡單,因為每個車廂有其設備及系統,需重新接駁車廂內逾千條訊號線,且工程包括在車廂加裝「動態路線圖」及「車卡連接通道顯示屏」,需反覆測試系統及設備。

整項工程需時約30個月,耗資約10億元,完工後西鐵綫的載客能力將增加14%,相信在明年第三季起可逐步紓緩西鐵綫擠逼情況,但要在沙中綫落成後才能加密班次。

田北辰指料2024年會「爆煲」

立法會交通事務委員會主席新民黨田北辰認為,增加車卡及加密班次後,再無措施增加西鐵綫載客能力,預計西鐵綫仍會在2024年「爆煲」,真正應做的是盡快策劃興建本港第五條跨海鐵路,即由屯門黃金海岸經大嶼山至港島南,以解決西鐵綫不勝負荷的問題。

家住元朗的陳先生指自己會乘西鐵綫上學,認為西鐵綫在早晚上下班時間特別擠迫,加裝車廂是好事,自己也會增加乘坐的次數。居於錦田的李先生認為,現時西鐵綫班次太疏落才是問題癥結,指港鐵加密班次才會乘搭。



■李先生稱西鐵綫班次太疏落才是問題癥結。黃偉邦攝

■陳先生指加裝車廂是好事,會增加乘坐的次數。黃偉邦攝



■港鐵車務總監金澤培會見傳媒,匯報最新列車服務表現及西鐵提升服務安排。港鐵提供

更新訊號系統 金澤培預告「有風險」

香港文匯報訊(記者莊禮傑)港鐵經常出現阻誤事故,包括本月2日於荃灣綫荔景站附近發現路軌出現裂縫,令列車經過時需慢駛。港鐵車務總監金澤培昨日向傳媒匯報今年的服務表現時解釋,該事故緣於奧地利原廠製的路軌焊接位罕見地出現問題,又指更新訊號系統工程會令行車有出現事故的風險,強調會盡力避免事故發生。他又指今年首10個月有7宗超過31分鐘的延誤事故,較去年同期少兩宗,形容港鐵的表現是「世界級」。

港鐵指今年首10個月的準點率維持於99.9%以上,其中4月及8月造出接近100%準時;每100萬行車公里遇到8分鐘或以上延誤次數為0.36次,兩項數據俱屬2008年以來最佳。金澤培表示,去年港鐵共投60億元作維修及保養工作,並會更新7條路線的訊號系統。

奧地利原廠路軌焊接位裂罕見

他又指出,本月2日的事故發生後,已將路軌送往獨立化驗所化驗,發現是奧地利原廠製的路軌的焊接位出現瑕疵。他指以往該廠所製

路軌的質素很高,從前出現問題的路軌主要來自維修時更換的,原廠路軌出問題罕見,已與該廠商討以避免問題再出現。另外港鐵於各條綫更新訊號系統,其中東鐵綫已正進行,荃灣綫將於12月開展並於2018年完成,其餘港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫的更新工程將稍後逐一開展,金澤培預計在2025年完成以上更新。他補充指港鐵需在深夜停止服務後才能更新系統,並於早上重開服務時轉用舊系統,因此會有出現事故的風險,但他強調港鐵會盡力避免事故發生。

鄧家彪冀「打醒十二分精神」免出錯

工聯會立法會議員鄧家彪指出,港鐵在路軌裂縫一事後應避免過分信任有合作經驗的廠商,檢驗來貨時亦要小心。有關更新訊號系統時要「打醒十二分精神」,避免出錯,一旦出現事故後應盡快公佈,不應拘泥在事故延誤8分鐘才通知運輸署的規定。

建「三跑」二號大樓擴建費增74%

香港文匯報訊(記者文森)機管局近日提交立法會的文件顯示,機場第三條跑道的最新總造價為1,415億元,其中二號客運大樓因配合「三跑」工程而進行擴建,預計要用165億元,較2010年估算的95億元激增74%,更較2007年興建二號客運大樓時多出5.89倍,擴建後二號客運大樓內將增設多項陸路運輸設施。另外,單是「三跑」的填海工程費用便高達562億元,較5年前的估算增加52%。

為配合「三跑」工程,落成8年的二號客運大樓將擴建或改建。據機管局提交立法會的最新文件顯示,新設計的最新總造價共需165億元,較2007年興建時的28億元多出5.89倍,亦較2010年估算的95億元上升74%。文件亦披露二號客運大樓的最新設計:機管局將保留二號客運大樓的地基、地下結構、第三層旅遊車候車大堂,以及大部分系統設施如發電機和變壓房、製冷設備及升降機等,亦盡可能保留其他樓層。大樓擴建後,旁邊的南、北附屬大樓內設有旅遊車停候區、抵港層上客區、轉車候車室等,地下層則興建旅客捷運轉車站。

填海工程費用增52%

另外,「三跑」需填海興建跑道及停機坪,文件指其填海拓地及海事工程造價估算以2010年估算的368億元增至562億元,增幅達52%。其中地質改良佔288億元、填料管理佔259億元、公用設施改造佔15億元。文件指出,機場島以北的填海範圍,40%是位於廢棄的污泥坑,狀態極不穩定,泥土較周圍鬆散及鬆軟。立法會將於下周二召開小組委員會會議,跟進「三跑」系統相關事宜。

機電署增兩「總」監管鐵路安全

香港文匯報訊(記者李自明)立法會財委會昨日在37票贊成、無人反對下,通過在機電工程署開設總機電工程師及總電子工程師兩個職位,加強巡查和監管現有鐵路服務和新鐵路項目的安全。運輸及房屋局副秘書長陳帥夫指,港鐵的鐵路安全全球首屈一指,但由於本港鐵路網絡和載客量不斷增加,風險也會因而增加,相信增加人手有助機電署做好風險管理,防患於未然。

2021年鐵路線增至23條

機電工程署目前共有7名工程師,增加職位後達9人,而整個團隊共有24人。機電署副署長薛永恆預計,港鐵於2016年會有16條鐵路,2021年有23條,加上上世紀80年代落成的車隊及鐵路需要更新,因此要增加工程師人手規管及審批。

會上,多名議員關注增加人手後能否有效減少港鐵事故。薛永恆表示,港鐵事故主要是乘客的行為引起,每年有約過千宗,其次是大樹倒下等外來因素,之後才是設備或人為因素,而這類事故已經由2011年的136宗,降至2014年的90宗。他認為港鐵表現已有所改善,但政府也期望港鐵精益求精,最好做到「零事故」。

運房局司法機構開設職位

另外,財委會昨日還商討開設多個職位,包括運房局擬開設一個首長級內級政務官編外職位,以指導和監督促進香港航運業的長遠發展工作,涉及開支每年256.5萬元。議案最終以39票贊成、3票反對及2票棄權獲通過。至於司法機構建議開設一個首長級內級政務官編外職位,處理資訊科技及家事訴訟程序,涉及開支每年256.5萬元。議案最終以34票贊成、2票反對獲通過。

大橋工程延誤 索償12億免申撥



■邱誠武(左)與劉家強(右)在港珠澳大橋相關香港工程簡報會上解釋延期原因。曾慶威攝

立法會申請撥款。他續說,當局將利用混凝土預製組件取代石料,同時亦已掌握沉降問題令「不明朗的因素會更清晰」,相信能解決有關問題。

何時通車由三地決定

政府原定港珠澳大橋香港段工程於2016年底完成,但路政署於周三有傳媒報道工程延誤後,才於晚上透過新聞稿證實事件,而邱誠武於周日的立法會會議上亦未有提及,被外界質疑他有意隱瞞。邱誠武昨日解釋,周三立法會上只是回應議員提問指出,人工島移位不會造成延誤,但並非代表整個大橋工程沒有延誤。

邱誠武重申,香港口岸的旅檢大樓,包括大樓內的電腦設施及系統測試以及其他主要道路設施均在2017年年底完成,屆時大橋會具備通車條件,但何時通車則要由三地政府配合及決定,三地政府下月會再討論。

對於資深傳媒人Howard Winn日前在個人網誌稱指大橋工程於2021年才正式完工,邱誠武稱不知道消息來源,故不作評論。

粵環保減採石供應少

至於工程延誤的原因,劉家強昨日解釋,因廣東省以環保理由調控石場開採量,令石料的供應緊張;而受到環保條例的噪音限制,施工方法及機械數目受限制,影響晚間施工的可行性及追趕工程的能力;加上人工島填海沉降表現較慢,令施工上出現困難。

立法會工務小組委員會下周二將討論港珠澳大橋的54.6億元追加撥款,整個工程的造價將增至358.9億元。劉家強表示,現時香港口岸工程共涉及10份工程合約,其中8份已展開,另外兩份即將批出,追加的54.6億元撥款已預料額外開支,相信未來毋須再向立法會申請撥款。

他又指出,現時共接獲90宗承建商申請索償個案,其中20宗屬金錢索償,共涉及12億元。他表示,承建商合約上已安排了延誤的賠償費用,部分承建商承諾每延工一日索償費用或低於100元,令索償費用被限制,也有助控制成本。他又說,應急基金已經由16億元增至逾20億元,基金足夠應付索償費用。

立法會交通事務委員會主席田北辰昨日表示,一直有心理準備大橋會延誤通車,而當局至今仍未能確定何時通車。他認為,邱誠武必須於下周二工務小組會議上向市民清楚交代工程超支詳情,以及如何運用餘下資金。工聯會立法會議員鄧家彪亦質疑2017年完工未必等於大橋可使用。前土力工程處處長陳健碩說,基建工程完成後仍要鋪設路面設施、處理機電及安裝路牌等問題,估計至少要延至2018年才能通車。

活化修復堆填區 每項目資助一億

香港文匯報訊(記者岑志剛)本港不少已關閉的堆填區,經修復及活化後,可搖身一變成市民休憩好去處。環境保護署昨日啟動「活化已修復堆填區資助計劃」,資助合資格團體為堆填區進行活化,每個項目資助上限為一億元。計劃第一期供申請的平地分別是觀塘馬場塘中堆填區、屯門皇后石谷堆填區及西貢將軍澳第一期堆填區。計劃即日起接受非牟利機構或體育總會提出申請,明年4月29日截止。

首兩年營運見紅可獲500萬

計劃會向成功申請的團體以非經常撥款形式,批出每一個項目上限一億元的基本工程費用。若有充分理據,以應付開辦成本或首兩年出現營運赤字,政府可提供有時限的撥款,每個項目上限500萬元。政府同時會向使用團體徵收象徵式租金。

環境局局長黃錦星昨日在啟動禮上致辭時表示,為加快速在已修復堆填區發展合適的用途,政府已預留10億元設立是項資助計劃,期望公眾積極參與並善用該些土地的活化機遇。計劃督導委員會主席陳智思



■環保署昨啟動「活化已修復堆填區資助計劃」,由環境局局長黃錦星及督導委員會主席陳智思主持啟動禮。岑志剛攝

自負盈虧或滲入商業成分

被問到會否加入商業管理模式,陳智思指計劃要求申請者自負盈虧,有需要滲入商業

競爭條例將生效 業界須知發指引

香港文匯報訊(記者文森)特區政府較早前刊登憲報,指定今年12月14日為《競爭條例》的全面生效日期,但不少企業及東主卻未必完全了解條文內容,既不清楚條例對自身的好處,更擔心會誤墮法網。為此,競爭事務委員會以「《競爭條例》快將全面生效—你準備好了嗎?」為題,透過一問一答形式,向大眾簡單介紹《競爭條例》對中小企業的好處及如何遵守法例。

問:《競爭條例》是什麼?

答:簡單來說,《競爭條例》主要規管市場上的反競爭行為,受規管的行為分為兩大類:第一類是企業之間訂立或從事損害競爭的協議或經協調做法(第一行為守則)。第二類則是大企業濫用其相當程度的市場權勢去損害競爭,即所謂「以大欺小」的行為(第二行為守則)。至於合併守則,是禁止企業進行大幅削弱競爭的合併,目前這守則只適用於電訊業。

問:《競爭條例》會為中小企業帶來甚麼機遇?

答:《競爭條例》可說是機會的守護者,令市場環境保持公平和開放,大、中、小企業都會受惠。對中小企業來說,《競爭條例》

令大企業難以濫用其市場權勢或採用反競爭的手法破壞市場競爭,中小企業可得到更多進入市場的機會,並能更自由地進行貿易或營商。而且,中小企業同時也是消費者;一個具競爭的環境,會帶來更多選擇、更佳價格及更高質素的产品與服務,消費者與企業同樣受惠。

問:如何遵守《競爭條例》? 答:要符合《競爭條例》的要求其實並不困難。對中小企業來說,最重要莫過於遠離似是合謀的行為,只要不違反「四個不可」(*註),即是不合謀定價、不瓜分市場、(限制產量和不圍標,基本上便不會違反《競爭條例》。 競委會已制訂指引,詳細介紹競委會將如何詮釋及執行《競爭條例》。競委會並為中小企業、行業商會等製作了簡單易明的小冊子,最近更推出了一套實用指南,協助中小企業按需要制訂合規政策,遵守《條例》的規定。請瀏覽競委會網頁www.compcomm.hk獲取上述資訊。競委會特別提醒,中小企業有可能是反競爭行為的受害者,如有任何人的業務受其他企業的反競爭行為所影響,應向競委會舉報。