

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,去年港鐵共投放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罕見

他又指出,本月2日的事件發生後,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,原廠路軌出現問題罕見,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。有關更新訊號系統帶來的事故風險,鄧家彪冀港鐵在轉換新舊系統時要「打醒十二分精神」,應免出錯,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,地下層則興建旅客快捷運轉車站。

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填海估計由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,每年有大約過千宗,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

香港文匯報訊(記者 文森)路政署於本週三晚上透過新聞稿交代港珠澳大橋香港段工程延遲一年至2017年底竣工,處理手法引起輿論不滿。連日為事件解畫的署理運輸及房屋局局長邱誠武,昨日聯同路政署署長劉家強舉行記者會再次回應事件,重申因物料供應及人工島沉降慢等原因,旅檢大樓及主要道路設施工程將延至2017年底完成,但何時通車有待三地政府共同決定,強調不存在隱瞞情況。

他又表示,當局現時接獲90宗承建商索償個案,其中20宗屬金錢索償,共涉及12億元,有信心未來毋須再向

立法會申請撥款。

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,但路政署於週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,週三立法會上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。

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。

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遲通車,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,可搖身一變成為市民休憩好去處。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堆填區分別是觀塘馬場塘中堆填區、屯門望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

表示,會審視申請書的活化技術可行性;裨益及社會接受程度;財務可行性及可持續發展能力;以及申請人的管理經驗及能力,強調不會隨便批出平地。他指出,處理申請書需時,政府會視乎情況盡快推出第二期活化計劃。

自負盈虧或滲入商業成分

被問到是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,但不少企業及業主卻未必完全了解條文內容,既不清楚條文對自身的好處,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去遵守法例。

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議做法(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力去損害競爭,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優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「四個不刊」(*)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競爭行為所影響,應向競委會舉報。