

# 「鐵路警區」併入陸上總區 加強反恐與警政效能

【大公報訊】記者古倬勳報導：警方將循多個方向提升鐵路沿線執法效能，包括鐵路警區總部直接隸屬行動部制定政策、將鐵路警區前線人員併入陸上總區，以及將「鐵路應變部隊」併入「反恐特勤隊」，以提升警隊於鐵路系統內的警政效能、強化反恐能力，以至於處理重大事故或大型活動的效能及協調以及提高工作效率。

警方指，隨着港鐵系統已由9個站擴展至98個車站，每日平均達500萬載客人次，未來10年香港鐵路網絡亦會持續擴展，同時環球反恐形勢亦不斷演變，若以現有的單一鐵路警區提供全港的鐵路警政服務，人員繼續依賴鐵路作行動交通工具，在人手調配及應變上或難以滿足現有警政服務需要及應對將來的挑戰，鐵路警政因此需要審視。

警方自2022年中着手研究如何進一步提升鐵路警政效能，希望進一步加強在鐵路系統內的警力展示，將鐵路警區人員與陸上總區融合，令人員能更迅速和有效應對所有在鐵路系統內發生的緊急情況和事故，以及全面強化反恐能力，為市民及鐵路系統提供更大的保障。有見及此，東九龍總區於2022年第4季展開名為「鐵路同心計



▲警方將循多個方向提升鐵路沿線執法效能，加強對乘客的保障。

劃」的先導項目，調派東九龍總區的陸上單位包括機動部隊、衝鋒隊及轄下警區的軍裝巡邏小隊人員於港鐵站內進行靈活及不定時巡邏。計劃帶來正面成果，警方決定將計劃常態化。

## 提升處理重大事故能力

其中鐵路警區總部會升格到警察總部層面，

直接隸屬行動部制定政策，繼續協調各持份者於鐵路系統的訓練和跨機構演習；同時將鐵路警區前線人員併入陸上總區，並由陸上警區單位負責日常鐵路警政工作，以提升行動靈活性及處理日常鐵路警政的工作效率。警務處行動部總警司王智榮舉例，當港鐵站內發生劫案且劫匪已逃至地面，陸上警區的指揮官負責協調包括鐵路系統內及地面的人手，透過讓更多警區資源於鐵路系統內進行策略性的反罪惡行動，能多方面及針對性打擊罪案。而「鐵路應變部隊」將併入「反恐特勤隊」，讓隊員能夠接受更系統化和更全面的培訓，使鐵路系統反恐能力得以強化，提升及協調處理重大事故或大型活動的效能。

警務處鐵路警區指揮官余偉傑表示，五個陸上總區五月中會陸續開始為期一個月的試行運作及檢討，試行負責執行日常鐵路警政工作，現有鐵路警區人員會繼續於鐵路系統內執勤，至六月中會正式接手鐵路警政，而鐵路警區的前線人員將會加入陸上總區，並由各總區負責執行港鐵站的警政工作，提升警方於鐵路系統內的警政效能和靈活調配人手，為市民及鐵路系統提供更大的保障。

## 議員：提供更大保障

立法會議員葛珮帆認為，隨着港鐵網絡不斷擴展，再加上2019年「黑暴」之後社會反恐的意識不斷提升，一旦在鐵路系統內發生突發事件，單靠現有的鐵路警區警員乘搭鐵路到事發地點或未能符合所需的應變能力及效率，若發生鐵路故障或延誤更會延遲警員的應變，雖然如今社會已回復平靜，但仍存在恐怖主義的暗湧。今次警方在鐵路警政上的調整可讓警方在調動各部門人手時更有彈性，若發生事故需要疏散乘客回地面，警方可及時調動地面人手協助疏散工作，將有助提升鐵路網絡內的治安及在處理突發事故的應變能力，「鐵路應變部隊」併入「反恐特勤隊」可進一步提升人員高水平的反恐應變水平，從而強化鐵路系統的反恐能力。

葛珮帆亦相信，今次安排不會影響港鐵內的警員執勤工作及地面警務人員執勤的效能，在更靈活地協調鐵路警區人員及地面人員的人手後，整體社會治安及鐵路系統安全可得到更大的保障。

大公報記者古倬勳

# 觀塘綫太子至何文田 7·28停運換電纜架

## 《大公報》實測 繞路多花14分鐘

通車逾40年的港鐵觀塘綫因為設施老化，油麻地站附近隧道需更換設施，港鐵公布，由於工程複雜無法在收車後「黃金兩小時」內完成，7月28日將破天荒於太子至何文田共四站的觀塘綫列車服務全日停運，受影響乘客需搭替代鐵路線「繞遠路」，大公報記者昨日實測，繞路須多花14分鐘。當日九巴8號及30X巴士會免費提供服務，來往油麻地至何文田或黃埔，作另一替代路線。

港鐵強調全線98個港鐵站當日常常開放；預告未來三年，或再會有一至兩次同類隧道設施更新工程。有立法會議員認同有關工程有迫切性和必要性，相信觀塘綫、荃灣綫部分車站日後亦需更換設備，屆時或會有車站需完全關閉，只能靠巴士接駁，冀港鐵汲取今次經驗。



大公報記者 易曉彤、劉碩源

港鐵車務營運及本地鐵路總管李婉玲表示，7月28日正值暑假的星期日，大部分市民不用上班或上學，選在當日進行工程，希望將影響減至最低。當日觀塘綫的太子、旺角、油麻地、何文田站列車服務暫停以更換電纜吊架。調景嶺站往來太子站、何文田站往來黃埔站的列車服務維持。觀塘綫乘客若從調景嶺出發，將以太子站為終點；若前往旺角或油麻地，可以轉乘荃灣綫到達；若前往何文田站，可轉乘屯馬綫前往；若前往黃埔站，可經觀塘綫於何文田站前往。

當日太子站將成為觀塘綫及荃灣綫的唯一轉車站，觀塘綫乘客若往中環方向，平時於旺角站轉乘荃灣綫，當日須提前於太子站轉車。李婉玲稱，預計當日太子站較繁忙，故可能「拉疏」兩線班次，以確保太子站人流暢順，乘客候車時間約多1至2分鐘。

李婉玲說，當日全線98個車站照常開放，全部有替代路線，受影響乘客的車程大多增加2至12分鐘。舉例由荔景往黃埔，平常乘搭荃灣綫在旺角站轉觀塘綫可達，但當日需搭東涌綫到南昌站，轉乘屯馬綫，到何文田站再轉回觀塘綫到達黃埔站，時間會由平常的22分鐘增至27分鐘。

大公報記者昨日下午實測由黃埔往尖沙咀，乘搭觀塘綫往調景嶺方向到油麻地站，轉乘荃灣綫往中環方向到達尖沙咀站，車程約為16分鐘。若搭替代路線，全程需約30分鐘，多出14分鐘。記者在太子站現場觀察，乘客來往荃灣與黃

埔、中環與調景嶺，在太子站要上或下一層月台轉車。太子站有一部升降機可到達月台中間位置，記者見到升降機內經常滿載，乘客需排隊等待，估計7月28日升降機使用需求更高。

## 議員：陸續有來須做好安排

家住西營盤的羅先生在九龍灣上班，他說習慣搭港島綫往中環，轉乘荃灣綫到旺角，再轉乘觀塘綫到九龍灣，避免在北角站、油塘站等車，車程可能長一兩分鐘，但時間較確定，「我份工無分周末和平日，當日（7月28日）可能需從北角轉車到九龍灣，可能需提早十多分鐘出門吧。」

A4聯盟立法會議員張欣宇向大公報表示，觀塘綫的設計壽命約50年，現已使用40多年，如等到問題出現才維修，或有安全風險、不可控的情況出現。他認同有關工程有迫切性。他預計觀塘綫及荃灣綫的部分車站，日後亦需進行類似更新工程，受影響車站有機會要關閉，他希望港鐵透過今次經驗，做好日後安排。

立法會交通事務委員會主席陳恒鏞表示，希望港鐵做足準備措施，安排足夠巴士班次，並確保工程如期完成，避免7月29日影響市民上班，否則影響極大。民建聯立法會議員李慧琼估計，工程對黃埔、何文田一帶居民影響最大，促請港鐵與地區人士包括區議會等做好溝通，盡早發放信息及宣傳，聽取地區人士意見。



▲港鐵觀塘綫太子至何文田四站，將於七月二十八日暫停列車服務一天，更換電纜吊架。大公報記者林良堅攝

## 7月28日九巴協助疏導安排

### 免費巴士

8號線 尖沙咀碼頭←→九龍站

- 向乘客提供免費服務
- 延長服務時間，由早上5時半至凌晨1時；加密班次至最密10分鐘一班

### 30X線 荃灣（荃威花園）←→黃埔花園

- 油麻地至黃埔的指定巴士站可免費乘搭往荃灣（荃威花園）方向：黃埔花園總站，紅樂道，紅磡南道，機利士南路，獲嘉道
- 往黃埔花園方向：油麻地文明里，油麻地象坊街，勞資審裁處，衛理道，觀音街，德民街
- 早上6時至凌晨1時15分服務，加開短途班次來往黃埔和油麻地

### 部分巴士線加強服務：1A、16、27、98C、213D

## 港鐵建議乘客替代路線

### 荔景站→黃埔站

平時路線：荔景站→（荃灣綫）→旺角站→（觀塘綫）→黃埔站（約22分鐘）

替代路線：荔景站→（東涌綫）→南昌站→（屯馬綫）→何文田→（觀塘綫）→黃埔（約27分鐘）

### 石硤尾站→何文田站

平時路線：石硤尾站→（觀塘綫）→何文田站（9分鐘）

替代路線：石硤尾站→（觀塘綫）→九龍塘站→（東鐵綫）→紅磡站→（屯馬綫）→何文田站（約20分鐘）

資料來源：港鐵公司

## 當天乘車注意事項

- 平時乘搭觀塘綫在旺角轉車，往荃灣綫中環方向的乘客，當天須在太子站落一層月台轉車。
  - 在太子站月台中間位置有一部升降機，若攜帶大型行李或坐輪椅要轉車的乘客，最好選擇坐到列車中間。
  - 往返油麻地至何文田或黃埔的乘客，除選擇其他鐵路替代路線，亦可乘搭指定的免費巴士路線。
- 資料來源：大公報記者整理

## 乘客有Say

### 梁女士：憂借機加價

當日是星期日，上班的人都不會太多，相信不會有太大影響。比較擔心施工之後，港鐵票價會不會再攀升，增加生活成本。



### 劉先生：會有些不便

我平時習慣了搭港鐵出行，雖然少幾個站不會造成太大影響，但我估計還是會有一些不便。



### 黃先生：設施需要更新

到時候停運的車站並不會影響我出行，我覺得地鐵已運作這麼久，確實需要更新，安全最重要。

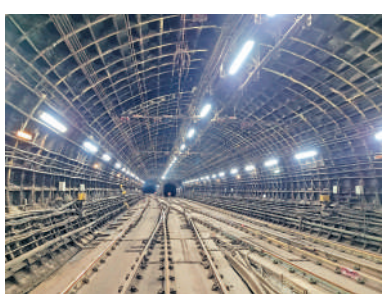


大公報記者 劉碩源(文)林良堅(圖)

# 港鐵未來五年更新工程將耗資680億

【大公報訊】記者易曉彤報導：港鐵公司昨日宣布在觀塘綫油麻地站隧道進行的工程，是港鐵未來五年耗資680億元資產更新工程的一部分，涉及更換懸掛於隧道頂部逾50個吊架，及重置電纜等。港鐵稱慎重評估確認，工程複雜及風險較高，不能分階段於每晚非行車時間進行，故需進行連續28小時的工程，有信心在翌日頭班車恢復正常列車服務。

港鐵公司車務工程維修總管李劍雄表示，是次工序涉及早期興建的鐵路附近的隧道設施，位於觀塘綫油麻地站附近一個「交叉渡綫」（見圖），以更換位於該段隧道約7米高頂部的合共超過50個用作懸掛電纜的大型金屬吊架。金屬吊架由通車使用至今已超過40年，現時運作安全，但根據其資產狀態及生命



周期仍然需進行更換。

李劍雄說，「交叉渡綫」隧道比一般隧道高，這次大型更新工程複雜，吊架位於隧道頂部，更換時需要隔離電力系統，遷移和重置電纜及架空天線，更換後亦需要進行一系列測試，需時較長，風險較高，需要一氣呵成下進行，難以在平日的「黃金兩小時」內完成。團隊經過反覆研究及周詳計劃後，確認需要一次過拆除電纜及架空天線再全面更換隧道頂部的吊架。

李劍雄表示，在工程期間亦會檢視工程進度，當發現有機會未能完成工程，港鐵會先進行緩解工程，以恢復列車服務為首要考慮，亦會及早交代安排。如當日有惡劣天氣影響工程，有關工程會順延一周。

## 廚餘回收須便民



香港每日產生約11100公噸都市固體廢物，估計當中約3300公噸是廚餘，佔固體廢物三成左右。食環署轄下的71個垃圾收集站設立廚餘收集點，其中12個收集站日均廚餘收集量少於1公斤，今年3月全港平均每日廚餘收集量約230公噸，換言之，廚餘回收量僅佔廢棄量不足一成，未能有效減輕堆填區壓力。

廚餘回收與垃圾收費相輔相成，現階段數字如此差強人意，反映推行垃圾收費

時機未成熟。要改善廚餘回收率，關鍵在於「便民」二字。香港人注重效率，時間就是金錢，若他們提着沉甸甸的廚餘「行幾條街」棄置，反應可想而知。當局期望市民配合廚餘回收行動，首先要確保廚餘回收桶數量足夠，「梗有一個在左近」、回收桶要擺放在合理位置，清理回收廚餘的時間亦很重要，以免擺放過久，造成衛生問題。

香港人注重環保，環保意識不比其他地方差，但我們的環保政策要切合實際，不能想當然，若能改善配套，可提高廚餘回收率。