

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

二零零八年十二月八日
港鐵觀塘綫架空電力設備故障的跟進工作

引言

繼鐵路事宜小組委員會(小組委員會)於二零零八年十二月十六日舉行特別會議後,本文件就二零零八年十二月八日港鐵觀塘綫架空電力設備故障事故,提供香港港鐵有限公司(“港鐵公司”)的跟進工作的資料。本文件亦應議員在會議上的要求,提供補充資料。

二零零八年十二月八日觀塘綫架空電力系統故障事故

2. 港鐵公司十分理解議員關注各項應變措施在事故期間的成效,公司亦十分重視這方面的工作。公司有緊急應變計劃,以應付列車服務受阻及嚴重延誤事故。是次事故發生期間,公司已在服務恢復、資訊發放、調派緊急接駁巴士及退票安排各方面,啟動了相關程序。
3. 為持續改善服務,公司已確定了一系列的改善措施,以進一步減少服務受阻時對乘客帶來的不便。

事故處理及資訊發放

4. 日後列車服務一旦受阻，公司會實施以下的措施，為公眾提供最新的資訊，令他們可更有效計劃行程，有關措施包括：

(a) 及時通知乘客有關事故的消息，在事故發生後的 20 分鐘之內，如評估服務未能在未來 20 分鐘內回復正常，公司會建議乘客考慮使用其他交通工具；

(b) 增加列車及車站的廣播，並特別於轉車站加強廣播。若有重大事故發生時，例如暫停服務，會在全綫車站作廣播。至於車站方面，公司會在受影響路綫的車站，以及相關的接駁鐵路綫車站，作出服務延誤的廣播。在車廂方面，會在受影響路綫車廂內作出廣播，而接駁鐵路綫的列車，當駛近轉車站時，亦會作出廣播；

(c) 公司會透過電子資訊顯示屏、乘客資訊顯示屏及車站通告加強資訊發放；及

(d) 檢討現時人手支援計劃，在處理事故時提供額外的協助。

5. 公司有既定程序處理緊急及非緊急事故的落客安排。經檢討後，公司決定進一步採用一些需於特定時間內實施的措施，盡量減少延誤及乘客的不安，同時確保乘客安全。若事故發生時，列車仍處於

兩個車站之間，公司會在事故發生後約 20 分鐘，決定是否需要安排落客。列車上的乘客，將會透過中央廣播或車長得悉有關安排。

調派緊急接駁巴士

6. 在緊急接駁巴士調派方面，公司與運輸署已共同制訂了一套機制。至於調派緊急巴士的數目及規模，則視乎每宗事故的嚴重性而有所不同。

7. 就二零零八年十二月八日的事務，公司最初相信是由於列車出現問題而引致故障及隨後的延誤，並認為可在短時間內恢復服務。其後，一經確定架空電纜出現故障及服務需要暫停，公司已立即調動緊急接駁巴士。公司已聯同運輸署檢討了二零零八年十二月八日事故中緊急接駁巴士行走的路綫，有關路綫將會縮短以提升效率。

8. 為改善服務受阻期間向乘客提供的服務，公司日後會在發出紅色警報¹後，同時安排緊急巴士候命。若確定事故會導致服務暫停，公司會全面安排緊急接駁巴士。

加強維修

9. 公司已全面檢查系統內的所有同類隔離器，確定所有隔離器處

¹ 當鐵路發生嚴重事故，服務已受阻或預計會受阻超過二十分鐘，而需要其他公共交通工具提供緊急交通支援服務時，鐵路公司會發出紅色警報。

於正確狀態。公司並已引入新的檢查程序及標貼系統，將人為因素的風險減至最少，並會每周兩次檢查隔離器，確保其處於正確狀態。標準重溫訓練課程中亦加入了是次事故的經驗作為教材。公司亦已檢討在特定位置加裝遙控感應設施的可行性，以監察隔離器的狀態。公司正設計此類監察裝置。

10. 為防止日後發生同類事故而影響服務，我們已檢討主要設備的設計，以及翻查服務延誤長達 20 分鐘或以上的紀錄。檢討確定只有供電系統及架空電纜系統有可能發生類似問題。因此，公司已檢查所有同類設備，並確定其處於良好狀態。公司亦會加強這類設備的檢查。其他重要的運作設備，包括列車及訊號系統，均會每日投入服務前進行檢查，或由車務控制中心或車站持續監察。

外判維修工程

11. 將維修工程外判的做法，慣常見於世界各地其他鐵路系統。透過善用承辦商的專業技能，及其服務為不同顧客提供相同或類同服務的經驗，外判工程可以為公司帶來裨益。

12. 公司自一九七九年投入服務以來，已有一套精細的監察系統，確保維修工作，包括外判維修工作，能符合公司一貫採用的標準。事實上，無論對內部聘用的員工或承辦商員工進行的維修工作，公司均採用相同的標準，該標準亦與國際的做法一致。港鐵的工程人員負責監督及指導工作，確定服務質素符合公司的要求。而承辦商的員工

必須取得同樣資格，及取得證明，確保他們有足夠的技術水平及能力，負責港鐵列車及鐵路系統的維修工作。

13. 外判維修工作與公司內部進行的維修工作，均需要符合相同的標準及表現，並作定期檢查。除了每日/每周及每月的定期表現監察、每年進行的資產調查，以及每三年進行的資產狀況評估外，公司亦有全職員工就外判的維修工作進行額外的定期及突擊視察及檢查。

14. 在港鐵系統內，清潔服務、車站升降機和扶手電梯的維修工作、月台幕門、防火設備、通訊設備、吊艙和起重台架、屋宇裝備、將軍澳延綫的基建設備(路軌、訊號、配電及架空電纜)，及將軍澳延綫列車的維修工作均外判給合資格的承辦商。

15. 將軍澳綫的服務質素，與港鐵系統內其他市區綫(觀塘綫、荃灣綫及港島綫)相若。詳情見附件一。

16. 公司一向致力尋求不同方法改善成本效益，外判服務是其中一個方式，自通車以來已經沿用，例如升降機和扶手電梯的維修工作。然而，在決定外判任何服務前，公司均會考慮營運安全、可靠性、服務質素及對員工的影響等多方面的因素。日後，公司亦會繼續按照這些原則，考慮是否需要外判工作。

維修及資產管理

17. 雖然現時有部分的維修工作外判，但絕對不會影響乘客安全

及維修服務的質素。為維持高水平的維修工作，公司採用了資產管理系統及國際認可的資產管理基準 PAS55-1(Publicly Available Specification)，以維持資產達至高標準及質素。PAS55-1 規格訂明系統管理基建資產的要求。公司在資產管理方面已得到認可，符合 PAS55-1 的標準。

倫敦及紐約地鐵的工時

18. 根據現有資料顯示，倫敦地鐵的維修員工及列車服務員的工時介乎每星期三十五至四十八小時，而紐約地鐵的員工工時為每星期四十小時。港鐵維修員工及列車服務員則每星期工作四十二小時。

總結

19. 港鐵公司一向致力提供安全、可靠及有效的集體鐵路運輸服務，並會繼續為香港市民提供世界級的最優質鐵路網絡。公司會繼續探討可供採用的最新鐵路管理技術及工程發展，以進一步改善服務。

港鐵公司

2009年1月

附件一

將軍澳綫(列車維修及基建維修均外判)的表現與市區綫的表現

列車按照編定班次行走 (列車服務供應)	2006	2007	2008 (至 11 月)
市區綫 ^(一)	99.9%	99.9%	99.9%
將軍澳綫 ^(二)	99.9%	99.9%	99.9%

列車服務準時程度	2006	2007	2008 (至 11 月)
市區綫 ^(一)	99.7%	99.7%	99.7%
將軍澳綫 ^(二)	99.9%	99.9%	99.9%

(一) 市區綫為荃灣綫、觀塘綫、港島綫及將軍澳綫。

(二) 將軍澳綫列車維修及基建維修均外判。