

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

鐵路安全

目的

本文件就議員在二零一零年三月二十六日鐵路事宜小組委員會(小組委員會)會議上的要求，提供有關監察鐵路安全、鐵路事故及香港鐵路有限公司(港鐵)與其承辦商之間的安排的資料。

監察鐵路安全

2. 政府非常重視鐵路安全的監察工作。運輸及房屋局負責監督鐵路安全及規管鐵路服務的整體政策。香港鐵路視察組(鐵路視察組)在一九九零年成立，負責監督鐵路的安全運作，其職能包括調查鐵路事故、確保鐵路公司採取適當的安全措施、評估和審批新鐵路項目和主要設施的變動，以及評估和跟進鐵路公司的改善措施。

3. 基於新鐵路項目不斷增加、鐵路技術日新月異、地鐵和九廣鐵路系統合併帶來的轉變，以及公眾對鐵路安全持續改善的期望日高，我們曾在二零零七年參考海外的經驗和措施，檢討鐵路視察組的監管角色和職能，以期進一步提升鐵路安全的監察。

4. 檢討所得結論是，鐵路視察組的人手應予提升和加強，而且應把該組應納入機電工程署(機電署)。因此，我們建議把鐵路視察組主管的職級，由總機電工程師(首長級薪級第 1 點)提升至政府機電工程師(首長級薪級第 2 點)，及開設兩個非首長級工程師職位，從而加強該組專業人員的人手；以及把鐵路視察組納入機電署。建議旨在透過採取更多監察鐵路安全的措施、督導鐵路公司加強採取預防措施、確保鐵路公司採取與國際看齊的最佳安全措施、以及評估和審批新鐵路項目，使鐵路項目能適時地安全落實運作，以進一步加強該組的規管職能。

5. 鑑於鐵路工程系統(例如信號系統、列車和供電設施)與機電工程息息相關，我們認為把該組納入機電署，是最恰當的安排。事實上，在重大鐵路事故發生時，機電署一向為當局提供技術支援和建議。把該組納入機電署，在調配相關專業人員和資源執行監督鐵路安全的工作時，會有更大靈活性；並有助增進鐵路視察組人員的專業知識和經驗；以及可為該組提供內部專業支援。該組納入機電署後，繼續會由來自不同工程專業(包括土木工程、機電工程和電子工程)的人員組成。

6. 交通事務委員會曾在二零零七年十一月的會議上，討論上述建議；議員普遍支持建議。建議其後分別在二零零七年十二月和二零零八年一月，獲財務委員會轄下人事編制小組委員會及財務委員會通過。鐵路視察組在二零零八年二月納入機電署後，重新命名為鐵路科，總鐵路視察主任(首長級薪級第 1 點)則改稱為助理署長／鐵路(首長級薪級第 2 點)。

7. 機電署負責監察鐵路安全，運輸署則負責監察鐵路服務。在服務表現方面，港鐵必須符合政府訂定的服務水平。運輸署會透過審閱港鐵就服務表現提交的報表、監察鐵路服務、調查收到有關鐵路服務的投訴等，以監察港鐵是否符合服務水平要求。運輸署亦會確保港鐵在各路綫的服務均合乎所要求的水平。如果港鐵未能符合其中任何一項要求，運輸署會指令鐵路公司即時採取改善措施。

8. 除了確保鐵路公司提供有效和具效率的服務外，在事故發生時，運輸署還透過所運作的緊急事故交通協調中心，擔當統籌的角色。透過該中心，運輸署可因應服務受阻的程度，協調其他交通機構，配合加強服務，疏導乘客。

9. 如有鐵路事故發生，運輸署和機電工程署會與港鐵跟進事件，要求港鐵提交事故報告。機電工程署和運輸署會進行調查，並向港鐵就初步識別的成因和需即時採取的工作，提供建議。機電工程署和運輸署並會監察港鐵在查核成因和落實改善措施的進展。

議員要求的其他資料

10. 在二零一零年三月二十六日的小組委員會會議上，議員亦要求提供有關二零零五年至二零零九年，導致服務延誤 15 分鐘至 30 分鐘、超過 30 分鐘至 45 分鐘、超過 45 分鐘至 60 分鐘及超過 60 分鐘的鐵路事故的資料。港鐵提供的相關資料，載於附件 A。

11. 至於議員提出有關鐵路安全及港鐵與其承辦商之間的溝通安排的其他事宜，港鐵的回應載於附件 B。

運輸及房屋局
二零一零年八月

附件 A

在二零零五年至二零零九年，列車服務延誤15分鐘至30分鐘、超過30分鐘至45分鐘、超過45分鐘至60分鐘及超過60分鐘的次數，載於表1至表4。

表 1：服務延誤 15 分鐘至 30 分鐘

	2005		2006		2007			2008	2009
	合併前地鐵	合併前九鐵	合併前地鐵	合併前九鐵	合併前地鐵	合併前九鐵	港鐵	港鐵	港鐵
基建維修、列車故障及人爲因素	15	12	17	10	7	4	1	38	25
乘客行爲及外在因素	1	7	2	6	3	6	1	18	22
小計	16	19	19	16	10	10	2	56	47
總計	35		35		22			56	47

表 2：服務延誤超過30分鐘至45分鐘

	2005		2006		2007			2008	2009
	合併前地鐵	合併前九鐵	合併前地鐵	合併前九鐵	合併前地鐵	合併前九鐵	港鐵	港鐵	港鐵
基建維修、列車故障及人爲因素	3	1	2	1	1	1	0	7	5
乘客行爲及外在因素	0	0	1	2	0	1	1	1	4
小計	3	1	3	3	1	2	1	8	9
總計	4		6		4			8	9

表3：服務延誤超過45分鐘至60分鐘

	2005		2006		2007			2008	2009
	合併前地鐵	合併前九鐵	合併前地鐵	合併前九鐵	合併前地鐵	合併前九鐵	港鐵	港鐵	港鐵
基建維修、列車故障及人爲因素	2	1	2	1	1	0	1	3	2
乘客行爲及外在因素	0	0	0	0	0	2	0	2	2
小計	2	1	2	1	1	2	1		
總計	3		3		4			5	4

表4：服務延誤超過60分鐘

	2005		2006		2007			2008	2009
	合併前地鐵	合併前九鐵	合併前地鐵	合併前九鐵	合併前地鐵	合併前九鐵	港鐵	港鐵	港鐵
基建維修、列車故障及人爲因素	1	0	0	0	0	1	0	2	1
乘客行爲及外在因素	1	0	0	0	0	0	0	3	5
小計	2	0	0	0	0	1	0	5	6
總計	2		0		1			5	6

港鐵公司
二零一零年八月

**港鐵就議員在二零一零年三月二十六日會議上
提出的其他事宜所作回應**

(a) 委派數據傳送網絡供應商的專家監察網絡的效能表現

- 鑑於東鐵線的數據傳送網絡十分複雜，供應商的專家是網絡的設計者，對系統的認識和了解是最全面。因此，該名專家是最有資格，監察該系統和審核其效能表現。
- 網絡是每年進行審核，這做法已實施了12年。
- 港鐵已收緊外來專家於鐵路系統內執行工作的程序，外來專家進行審核時，港鐵的職員會加以監察。

(b) 外判維修工作

- 港鐵自於一九七九年投入服務以來，已設立健全的監察制度，以確保其維修工作(包括外判維修工作)達到既定標準。必須強調一點，對於內部職員或承辦商的職員進行的維修工作，港鐵均採用相同的標準和規格。該等標準與國際採用的最佳措施看齊，而港鐵的工程師須負責監察和監督工作質素，以確保符合規定。外判維修工作跟內部職員進行的維修工作一樣，港鐵均會定期審核。

(c) 接駁巴士安排

- 列車服務嚴重受阻時，港鐵會安排接駁巴士接載受影響乘客。除了本身的巴士外，港鐵還與公共巴士同業聯會簽訂合約，於列車服務嚴重受阻時，為港鐵提供接駁巴士服務。

- 港鐵現正研究可否縮短接駁巴士的準備時間、增加由其他營辦商提供的接駁巴士數目。

(d) 與承辦商的溝通

- 港鐵與承辦商保持定期和良好的溝通，包括當列車服務受阻時。港鐵定期與服務承辦商舉行會議和進行檢討，以監察服務表現和分享從特定事故所得經驗；並不時舉辦伙伴工作坊及交流會，以確保合作無間。承辦商的職員亦會參加港鐵舉辦的演習，以熟悉事故處理程序。在服務受阻時，便可暢順處理。

港鐵公司

二零一零年八月