

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong
Tel: 2189 2109
Fax: 2537 5246

Our Ref. L2/1/44 Pt. 49
Your Ref. CB1/PS/1/08

香港中區昃臣道八號
立法會大樓
立法會秘書處
交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會秘書
麥麗嫻女士
(傳真：2121 0420)

麥女士：

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
有關鐵路事故的跟進事項

就 2011 年 2 月 21 日及 2011 年 3 月 18 日舉行的鐵路
事宜小組委員會會議上，議員要求香港鐵路有限公司(港鐵公
司) 提供的補充資料載於附件一；當局就 2010 年 10 月 21 日
的荃灣綫事故致港鐵公司的信件載於附件二。

煩請你把有關文件轉交各議員參閱。

運輸及房屋局局長

(柯家樂



代行)

2011 年 8 月 18 日

副本送：

運輸署
機電工程署
香港鐵路有限公司

(經辦人：呂瑩女士)
(經辦人：梁建民先生)
(經辦人：梁賜強先生)

就 2011 年 2 月 21 日及 2011 年 3 月 18 日
交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會會議
的跟進工作

香港鐵路有限公司提供的補充資料

港鐵在維修及基建方面的人力資源

世界各地的鐵路系統皆有把維修工程外判。透過善用承辦商的專業技能，可以為乘客提供更有效率和成效的服務。另有部分設施(例如消防設備)的維修工作，港鐵公司必須按照法例要求，聘用合資格的維修承辦商進行維修。

2. 港鐵公司在決定外判任何服務前，會考慮多方面的因素，包括營運安全、可靠性、服務質素及對員工的影響等。而任何外判工作都要符合港鐵公司的要求和服務水平，確保服務質素。

3. 港鐵公司一直採用一套精細的監察機制，確保維修工作，包括外判的維修工作，能符合港鐵公司訂立的標準。事實上，無論對內部的員工或承辦商員工進行的維修工作，港鐵公司採用同一套標準及要求，該等標準亦與國際的良好做法一致。港鐵的工程人員負責監督及指導，確保服務質素符合標準。外判維修工作與港鐵公司內部進行的維修工作，均受到同樣的定期檢查。除了每日／每周及每月定期檢討表現、每年進行資產調查，以及每三年進行資產狀況評估外，港鐵公司亦有督導級的專責職員就外判的維修工作進行額外的定期、以及突擊視察及檢查。港鐵公司不時會就外判工作的表現及效益作出檢討。

4. 2010 年，在主要維修及基建外判合約方面的外判員工人數約有 1,200 人，約佔整體維修及基建員工人數四分之一。

5. 有關港鐵公司(包括合併前的地鐵和九鐵)直接聘用的維修及基建方面的員工，2001 年至 2010 年期間的人數請參考附表一。鐵路公司近年開通的新鐵路綫載於附表二。

港鐵處理路軌裂縫個案所涉及的費用

6. 港鐵網絡的軌道是由鋼鐵製造。任何金屬均有機會出現裂紋/裂縫，這是一個自然現象。路軌在每隔兩呎便有鋼扣鎖緊在路軌的路基上。現時港鐵網絡共有 250 萬個鋼扣將 820 公里(不包括輕鐵)長的路軌鎖緊。即使路軌出現由頂到底的垂直裂縫，鋼扣仍能將路軌緊扣在路基上，防止路軌移位，確保列車繼續安全運作。

7. 在採購路軌的程序中，港鐵公司採用了國際標準 EN13674，並嚴格要求路軌製造商採取嚴謹的品質控制，確保路軌符合指定要求。港鐵公司的工程師亦會到製造商的廠房進行突擊檢查，並翻查有關品質控制的文件，以及視察品質檢定測試。港鐵公司在確定路軌符合所需的技術要求後，才會簽發出廠證書。當路軌運送到香港後，港鐵職員會再進一步檢查路軌的質量，以確保路軌的良好狀況。

8. 此外，港鐵公司一直有嚴謹的程序檢查及維修路軌。定期的檢查，包括超聲波軌道探測、目視檢查及染料滲透測試，均為定期維修制度內進行的工作。這制度的目的，是要及早偵測路軌一些不規律的情況或裂紋/裂縫的出現，令公司可以適時進行預防性維修或更換路軌，以盡量減低在行車期間因路軌出現裂紋/裂縫而需要進行臨時維修，引致服務延誤的機會。

9. 至於更換路軌及道岔所涉及的費用方面，港鐵公司於 2010 年初發現 Edgar Allen 生產的兩個道岔出現缺損。從資產管理角度作審慎考慮後，港鐵公司決定更換全綫所有同一生產商的同一款道岔。更換了的道岔數目共有六個，物料成本約為港幣 60 萬元，另工程費用約為港幣 60 萬元。有關更換工作已於 2010 年 4 月完成。上述資料已於 2011 年 5 月 4 日提供予鐵路事宜小組委員會。

2010 年導致服務延誤的鐵路事故統計資料

10. 在 2010 年導致服務延誤超過 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，以及超過 60 分鐘，並按成因分類的鐵路事故統計資料如下：

	基建維修	列車故障	人為因素	乘客行爲及外在因素	總計
服務延誤超過 15 分鐘至 30 分鐘	27	17	5	17	66
服務延誤超過 30 分鐘至 45 分鐘	1	2	0	6	9
服務延誤超過 45 分鐘至 60 分鐘	0	0	1	2	3
服務延誤超過 60 分鐘	0	2	0	1	3

2011 年 3 月 13 日東鐵綫服務受阻事故

11. 2011 年 3 月 13 日，一列東鐵綫列車在上水站前往羅湖站期間出現電力故障，令服務受阻。

12. 該宗列車服務延誤於當日下午四時十五分發生。當有關列車駛近羅湖站時，一段由粉嶺至羅湖/落馬洲站(向羅湖方向)的架空電纜斷路器跳掣，截斷電力供應，以保障列車安全。車務控制中心隨即指示列車車長按既定程序，把列車的集電弓降下，之後成功恢復該段架空電纜的電力供應。

13. 由於列車車長發現列車第二個車廂車底有煙及火花，車長即時使用滅火筒噴向該範圍。冒煙的情況顯示有關車廂的集電弓出現故障，所以車長隨即將其分隔。隨後，列車繼續駛往羅湖站，並停止載客服務及回廠進行檢查。

14. 調查結果顯示，位於列車車底連接高壓電綫及變壓器的絕緣物料受損，當電流經過受損的絕緣物料時，電流出現不穩定而導致短路及產生火花，同時亦令相關架空電纜的斷路器跳掣。港鐵公司已經檢查同類型位於相同位置的絕緣物料，確定狀況正常。

15. 由於車底的設備均以不可燃燒的物料製造，車廂的地台則以耐燃物料製造，能抵擋燃燒最少三十分鐘，事故對列車安全運作及乘客安全並無影響。

緊急接駁巴士服務的安排

16. 港鐵公司為港鐵服務制定在事故發生時接駁巴士的調配安排，並與提供接駁巴士服務的營辦商簽訂協議，在鐵路事故發生時提供接駁巴士服務，接載受影響的乘客到最近而仍正常運作的港鐵車站。

17. 至於調派接駁巴士的數目及規模，則視乎每宗事故所涉及的鐵路綫路段和嚴重性而定。當列車服務暫停時，港鐵公司首先需要掌握事故的情況，以及評估服務受影響的程度，然後再因應需要安排額外人手及接駁巴士。港鐵公司會先透過廣播，通知乘客最新情況和事態發展，並建議他們先考慮轉乘其他港鐵路綫或公共交通工具。

18. 一般而言，根據港鐵與公共巴士同業聯會的協議，當港鐵服務受阻需要提供接駁巴士服務時，公共巴士同業聯會在接獲港鐵通知後約 30 至 45 分鐘，可安排約 7 輛巴士投入服務；1 至 1.5 小時，會另有約 40 輛巴士投入服務；至兩小時後將會共有約 100 輛巴士投入服務。實際投入服務的巴士數目需視乎列車服務受影響的程度及當時路面交通情況而定。

19. 事實上，由於接駁巴士的運載能力遠低於鐵路，接駁巴士只可用作支援而不能夠完全替代鐵路服務。故此，在發生鐵路事故時，乘客可能需要轉乘其他未受事故影響的港鐵路綫或其他公共交通工具前往目的地。

港鐵公司
2011 年 8 月

2001 年至 2010 年

由港鐵(或合併前的地鐵和九鐵)
直接聘用的維修及基建方面的員工人數

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
3426	3406	3653	3649	3685	3789	3747	3724	3758	3828 ¹

¹ 人數包括負責進行目視及其他無損探傷軌道檢查的員工 187 人。

鐵路公司近年開通的新鐵路線

新鐵路線	開通年份
將軍澳綫(北角至寶琳)	2002
西鐵綫(屯門至南昌)	2003
馬鞍山綫	2004
東鐵綫(紅磡至尖東)	2004
迪士尼綫	2005
機場快綫(機場站至博覽館站)	2005
落馬洲支綫	2007
西鐵綫(南昌至尖東)	2009
將軍澳綫(將軍澳至康城)	2009

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

Our Ref. STH CR 4-10

Your Ref.

(中譯本)

香港鐵路有限公司
行政總裁
周松崗爵士

周總裁：

港鐵荃灣線 2010 年 10 月 21 日服務受阻事故

經研究上述事故的事實和情況後，本人必須通知貴公司，政府非常關注港鐵公司處理該次事故的手法未能令人滿意。日後如再發生同樣規模及／或同類事故，政府將考慮根據《香港鐵路條例》（“《條例》”）採取適當行動，包括轉介行政長官會同行政會議，以向公司施加罰款。

鑑於事故發生在早上繁忙時段並導致鐵路服務出現長時間延誤，對當時眾多的鐵路乘客造成廣泛影響，政府認為這次事故十分重大和嚴重，而公司處理事故的手法亦有不足之處。

儘管港鐵近年曾發生重大的服務受阻事故，但就上述事故實施的應變安排，整體而言仍未令人滿意，這亦是引致公眾不滿的主要原因。我們尤其關注事故發生時，港鐵調配的人手不足，且欠缺適當的高級監督或管理人員在場監督及有效地全面協調應變安排下的各項措施。我們也關注事故發生當日，公司延遲了向運輸署署長作出通報：公

司於第一個斷路器跳掣 20 分鐘後，才通知運輸署緊急事故交通協調中心，而非按既定機制，在事故發生後 8 分鐘內作出通報。

事故發生後，運輸署隨即與港鐵公司一同檢討，事故發生期間就鐵路服務實施的應變安排，以期加以改善。該署已要求公司實施一系列補救措施，其中包括加強警報機制、改善緊急接駁巴士的運作、制訂切合個別車站情況的特定應變計劃，以及加強與公眾的溝通。另外，我知悉機電工程署已審視公司於 2011 年 2 月 18 日提交的最終技術調查報告，並已指令公司採取補救措施，避免再發生同類事故。

雖然公司已努力為事故善後，並已制訂更妥善及詳盡的應變安排，可是公眾對港鐵一直抱有極高期望。《條例》規定，港鐵公司在專營期內任何時間，均須按照《條例》及營運協議維持妥善而有效率的服務。

因此，港鐵公司經修訂後的應變計劃和為加強人羣管理而制訂的新措施，將成為日後當港鐵服務出現受阻時，運輸署評估公司表現的依據。我期望公司會定期檢討該等安排，遇有緊急事故時也會妥善而有效地予以實施，確保時刻為乘客提供優良服務。

運輸及房屋局局長鄭汝樺(簽名)

二零一一年三月十一日

副本分送： 香港鐵路有限公司主席
運輸署署長