

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)2236/11-12(02)號文件

檔 號：CB1/PS/1/08

### 交通事務委員會

#### 鐵路事宜小組委員會 2012年6月28日舉行的特別會議

#### 有關港鐵公司的應變安排及維修工作的背景資料簡介

#### 目的

此文件載列香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在發生鐵路事故時所採取的應變安排及其鐵路維修工作的背景資料，並綜述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")曾就有關課題作出的討論。

#### 背景

##### 鐵路事故的通報機制及應變安排

2. 為方便其他交通營辦商及機構調配資源(例如其他交通營辦商提供的緊急交通支援服務)協助受影響乘客，港鐵公司自2004年起，在任何服務受阻事故發生8分鐘後或若預計事故會長達8分鐘或以上時，須於8分鐘內通知運輸署。列車服務受阻事故，是指導致列車在鐵路車站或輕鐵車站，或在某段鐵路線上停駛的事故，或導致某段鐵路線全程的行車時間延長8分鐘或以上的事故。

3. 據港鐵公司所述，2010年10月21日荃灣線服務受阻令油麻地至佐敦站列車服務暫停3小時，約10萬名乘客受到影響。此外，向受阻乘客傳遞的信息令人混淆，而乘客在咸美頓街登上緊急接駁巴士時亦出現混亂。港鐵公司在全面檢討該事故後，制訂了一系列新的改善措施，加強與乘客於列車服務受阻時的溝通，協助乘客作出最適當的安排，繼續行程，將對他們的不便減至最低。為改善日後事故處理所採取的新措施詳載於港鐵

公司於2011年3月提供的資料文件第4至21段[立法會CB(1)1585/10-11(05)號文件]。該文件載於**附錄I**，方便委員參閱。

### 港鐵公司在維修及基建方面的人力資源

4. 因應2011年年初涉及港鐵路軌出現裂縫事故，港鐵公司在2011年3月邀請了澳洲Monash University屬下的Institute of Railway Technology(下稱"IRT")進行檢討研究。該檢討研究包括港鐵公司在路軌採購、與路軌裂縫相關的路軌品質控制、檢查及維修、港鐵公司所使用的無損探傷技術和發現路軌裂縫後的管理措施各範疇上，與國際標準和其他鐵路營運者的做法進行評審和比較。檢討的結果、IRT建議的改善措施、以及港鐵公司實施改善措施的計劃詳載於港鐵公司所提供的資料文件[立法會CB(1)2973/10-11(01)號文件]。應小組委員會的要求，港鐵公司提供了下述補充資料：兩鐵合併前後維修人員(包括路軌維修保養)的數目，以及現時負責路軌定期檢查(例如目視及超聲波檢查)的員工數目。有關數字如下——

- 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。該數目包括187名負責目視及其他無損探傷軌道檢查的員工；及
- 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**附錄II**附表一。港鐵公司近年開通的新鐵路線載於**附錄II**附表二。

### **小組委員會曾作出的有關討論**

#### 應變安排

5. 在2011年3月18日的會議上，小組委員會討論港鐵公司為改善事故的處理手法而實施的新措施，例如設立客務快速應變隊，以及檢討緊急接駁巴士服務。部分委員認為所提供的緊急接駁巴士服務不足，並詢問服務受阻期間所調配的緊急接駁巴士數目。港鐵公司其後提供以下補充資料——

- 一般而言，根據港鐵公司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公司通知後約30至

45分鐘，會安排約7輛巴士投入服務；1至1.5小時內，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；及

- 一 由於接駁巴士的運載能力遠低於鐵路，接駁巴士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線或其他公共交通工具前往目的地。

### 鐵路事故及維修

6. 小組委員會在2011年11月4日的會議上，討論由2011年7月1日至9月30日期間，港鐵鐵路服務的表現。小組委員會察悉，在上述期間共發生了86宗8分鐘或以上的延誤(63宗與重鐵網絡有關及23宗與輕鐵系統有關)。對於在上述期間發生甚多8分鐘或以上的延誤，小組委員會委員普遍表示不滿。他們要求政府當局對港鐵鐵路服務表現置評，亦質疑經常發生鐵路事故是否與港鐵公司外判維修工作及港鐵鐵路網絡老化有關。特別是委員察悉，2010年在主要維修及基建外判合約方面的外判員工約有1 200人，約佔港鐵公司整體維修及基建員工人數四分之一。小組委員會委員關注，此情況有否令鐵路檢查及維修工作的質素受損。

7. 此外，小組委員會部分委員亦指出自2008年起，保養、維修及更新鐵路資產的總投資增加約17.5%，但人力資源(全職維修員工人數)卻只增加約2.6%。他們因而關注所增加的維修人手是否足夠。

8. 港鐵公司回應時提出以下各點——

- (a) 港鐵公司已確立行之有效的監察機制，確保外判維修工作符合所訂標準。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和要求；
- (b) 港鐵公司近年透過工作自動化，減省維修人手；及
- (c) 延誤宗數與承辦商員工數目無關。

9. 政府當局亦提出以下各點 ——

(a) 列車服務延誤很大部分其實是由乘客行為及外在因素導致，一如下列統計數字所反映 ——

	平均每月因機件 故障／職員因素 導致的鐵路事故 宗數	平均每月因乘客 行為及外在因素 導致的鐵路事故 宗數
2008年	7	130
2009年	8	132
2010年	8	139
2011年 (1月至9月)	11	147

根據上述資料，從監管當局的角度來看，延誤宗數可以接受；及

(b) 自港鐵公司在2010年10月21日荃灣線服務受阻事故後實施改善措施以來，政府當局對港鐵公司處理鐵路事故的表現大致感到滿意。

10. 在2011年11月4日同一次會議上，港鐵公司向小組委員會簡介IRT一組路軌科研專家所進行檢討的結果(上文第4段)。政府當局亦提供其對IRT顧問研究報告所作的評估，以徵詢小組委員會的意見。小組委員會察悉IRT檢討在下列範疇的主要檢討結果 ——

- (a) 向供應商採購路軌的程序；
- (b) 品質控制及保證，以及於香港驗收貨物的程序，檢查物料在運送途中有否出現損壞；
- (c) 港鐵公司的路軌檢查制度，包括目視及無損探傷測試等，亦包括檢查路軌的頻率及測試人員的培訓及資格；及
- (d) 如何管理路軌裂縫及缺損，例如港鐵公司對於路軌出現裂縫的應變措施。

11. 小組委員會委員促請港鐵公司早日落實IRT建議的改善措施，並將設立採用ISO9712標準的獨立測試與認證計劃的籌備工作時間由一年縮短到6至9個月。

## 最新發展

12. 為跟進西鐵線於2012年5月3日發生列車服務受阻事故，小組委員會將於2012年6月28日舉行特別會議，討論近期發生的鐵路事故和港鐵公司的應變安排及維修工作。

## 相關文件

13. 相關文件一覽表載於**附錄III**。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2012年6月25日