

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



CB(4)1286/16-17(01)
**Transport and
Housing Bureau**
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號：THB(T)L 2/1/44 (17) Pt. 65
來函檔號：

電話號碼：3509 8159
傳真號碼：2537 5246

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會秘書
盧慧欣女士

盧女士：

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
就 2017 年 4 月 28 日會議提交的補充資料

隨函夾附運輸及房屋局及香港鐵路有限公司就立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會 2017 年 4 月 28 日會議提交的補充資料，供委員參閱。

運輸及房屋局局長

(林潤華



代行)

2017 年 6 月 21 日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2017年4月28日會議

運輸及房屋局及香港鐵路有限公司提交的補充資料

2017年4月10日港鐵觀塘綫架空電纜故障事故

(a) 處理事故所需的時間

2017年4月10日下午約6時02分，港鐵觀塘綫的架空電纜出現故障，影響觀塘綫九龍塘至觀塘站之間的列車服務，港鐵人員隨即作出應變安排及進行搶修。港鐵公司表示，過程當中，港鐵人員固然爭分奪秒，盡量縮短列車服務受阻時間，但更重要的是須以乘客及維修人員的安全為先，謹慎處理每個程序。整個處理過程涉及多項工作，大致可分幾個主要步驟：首先了解事故原因是否與列車有關；在排除列車的的因素後，嘗試重啟涉事路段的電力；最後是縮窄和鎖定事故範圍，進行檢查及搶修工作，過程中亦牽涉到安排一列在涉事路段的列車乘客安全返到月台。事故處理時序表詳見附件。

2. 港鐵公司正檢視以後在處理涉及架空電纜的事故時，在查找事故源頭的方法及程序上是否有改善空間，以加快檢查速度，減少列車服務受阻的時間。

(b) 港鐵維修人員流失率

3. 港鐵公司表示，負責維修保養的港鐵維修人員（包括經理級和非經理級）數目由2008年的3 724名增加至2016年的4 751名，增幅約28%。2016年，港鐵維修工程人員的流失率為2.2%，屬低百分比。港鐵公司會繼續透過不同渠道（例如社區招聘）招募合適人才加入公司；為配合公司未來的營運需要，港鐵公司亦已增加了學徒訓練計劃及見習技術員的名額，同時亦會通過港鐵學院培訓更多高質素的鐵路專才。就鐵路服務人力資源的詳情，可參閱港鐵公司於2017年5月向委員會提交的文件，編號為CB(4)1099/16-17(07)。

(c) 公共交通服務營辦商開放數據

4. 現時，市民可透過網頁、智能手機應用程式或安裝在港鐵車站月台／巴士站／巴士總站的顯示屏，免費查閱港鐵¹及大部分專營巴士路線的實時到站資訊。為方便乘客規劃行程及掌握候車時間，政府正與各專營巴士公司商討，在「香港乘車易」智能手機應用程式及網頁添置新功能，提供不同巴士路線的實時巴士到站資訊。與此同時，政府會繼續鼓勵各公共交通服務營辦商響應政府在開放數據方面的整體政策，在政府資訊科技總監辦公室統籌的「資料一線通」網站上開放其所擁有的數據。

提升港鐵車站設施的最新進展

(a) 於港鐵九龍站及柯士甸站加裝升降機的建議

5. 現時，港鐵九龍站及柯士甸站設有多部客用升降機，包括 7 部連接車站大堂及地面或鄰近建築物的升降機及 8 部連接付費範圍內不同地點（例如車站大堂及月台）的升降機。港鐵公司表示，一直密切留意九龍站及柯士甸站的乘客流量及車站設施的使用情況。根據公司觀察，現時兩個車站的設施（包括升降機）可配合乘客需要，未有需要加裝升降機。港鐵公司會繼續密切留意車站周邊的社區發展情況，適時檢討車站設施是否能配合乘客增長及需要。

(b) 更換空調冷卻裝置

6. 港鐵公司計劃更換 160 部風冷制空調冷卻裝置，涉及 36 個分布於 7 條港鐵綫的車站，以及 4 個車廠及青衣車務控制中心。當中，120 部會更換為新型號的風冷制變頻式空調冷卻裝置，比現有定頻式型號節能。另外，在安裝環境許可下，其餘 40 部會更換為節能表現

¹ 現時，港鐵各鐵路綫沿線各站的月台顯示屏均會顯示下一班列車的到站時間。為進一步方便乘搭來往較偏遠地區、班次密度相對較低的鐵路綫的乘客，港鐵透過智能手機應用程式“Next Train”提供東涌綫、機場快綫及西鐵綫列車實時到站資訊。此外，將軍澳綫雖然為市區鐵路綫，但該綫繁忙時段採用「2+1」列車服務安排，即由北角站開出的列車班次以 3 班列車為一組，首 2 班列車會開往寶琳站，第 3 班列車則會以康城站為終點；在非繁忙時段，來往康城站的列車則以調景嶺站為終點站，不設直接來往北角及康城站的班次。為方便乘客規劃行程，港鐵公司於 2014 年 12 月起透過上述智能手機應用程式提供將軍澳綫列車實時到站資訊。

更好的水冷制變頻式空調冷卻裝置。整項更換工程完成後，港鐵公司預計新的空調冷卻裝置可以節省 20%至 30%能源。

運輸及房屋局
港鐵公司
2017年6月

**2017 年 4 月 10 日港鐵觀塘綫架空電纜事故
事故處理及搶修工作時序表**

時間	事故處理 / 搶修工作
一、了解事故原因是否與列車有關	
晚上 6 時 02 分	<ul style="list-style-type: none"> 觀塘綫往黃埔方向觀塘與九龍塘站之間一段電力供應出現故障後，車務控制中心已隨即聯絡 7 列位於受影響範圍的列車車長，確認跳掣是否與個別列車故障有關，過程大約 10 分鐘
晚上 6 時 05 分	<ul style="list-style-type: none"> 港鐵公司將列車服務受阻消息通報運輸署
晚上 6 時 10 分	<ul style="list-style-type: none"> 港鐵公司透過 Traffic News /港鐵網頁通知乘客列車服務受阻
晚上 6 時 23 分	<ul style="list-style-type: none"> 港鐵公司發出代表重大服務受阻的「紅色警報」，並通報運輸署及傳媒
二、嘗試重啟電力，及安排在涉事路段列車的乘客安全返到月台	
約 6 時 02 分至 6 時 40 分	<ul style="list-style-type: none"> 控制中心初步相信跳掣非因列車故障所致，隨即嘗試重啟觀塘與九龍塘站間 3 個供電區的電力，並先後成功重啟九龍灣站至觀塘站、以及鑽石山至九龍塘站 2 個供電區的電力。 期間，九龍塘站來往黃埔站列車服務維持每 10 分鐘一班，調景嶺站來往觀塘站則維持每 12 分鐘一班。 由於有 7 列列車停在受影響範圍，控制中心須盡快安排列車返回月台，以便乘客離開，及安排工作人員進入路軌檢查。 七列列車當中，有一列在九龍灣站附近的列車，須待成功重啟車站月台附近一小截供電區域的供電後才能駛入月台落客，在此過程上花了一段比較長的時間，延後了其後工作人員進入路軌檢查的時間。
下午 6 時 42 分	<ul style="list-style-type: none"> 鑽石山至九龍灣站的電力仍未能重啟，而彩虹站隧道內有兩列列車。在確保安全情況後，控制中心安排一輛已有六卡車廂停在月台的列車乘客使用月台幕門

	<p>的緊急門在月台落車，過程大約 10 分鐘。</p> <ul style="list-style-type: none"> 至於一列距離彩虹站約 30 米位置的列車，因電力供應受阻而確定無法移動，控制中心在確定電纜已隔電、路段沒有行車、以及確保乘客可以安全進入路軌後，通知車長安排在隧道範圍內進行疏散安排。所有乘客於 7 時 30 分左右抵達彩虹站月台。
<p>三、安排工程團隊進入九龍灣至鑽石山站軌道上進行檢查及搶修工作</p>	
<p>晚上 6 時 45 分</p>	<ul style="list-style-type: none"> 在鎖定鑽石山至九龍灣站之間路段的電纜組件需要進行深入檢查及實施了所需安全保護措施後，共 10 名工程人員在控制中心安排下進入路軌進行檢查。
<p>晚上 7 時 18 分 至 8 時 23 分</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工程人員發現通往九龍灣車廠的連接軌道旁的隧道內的架空電纜上，2 個用以固定架空電纜的組件鬆脫，以致接地電纜（回流電纜）輕微移位，並因此導致跳掣。 工程人員將該段架空電纜隔離，並按安全程序檢查列車服務暫停的路段，確保沒有乘客及其他人員在路軌範圍後，恢復主行車綫的電力供應，並安排列車試行該路段。
<p>晚上 8 時 23 分</p>	<ul style="list-style-type: none"> 檢查及搶修工作完成，觀塘綫全綫列車服務陸續回復正常。