

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



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)L2/3/151(17)Pt.96
來函檔號：CB4/PS/1/16

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
2017 年 8 月 5 日港鐵觀塘綫事故

2017 年 8 月 15 日的來信收悉。就劉國勳議員、楊岳橋議員、陳淑莊議員及譚文豪議員就 8 月 5 日港鐵觀塘綫事故的信件，經諮詢香港鐵路有限公司，本局現作回覆。

事故經過

2. 港鐵公司表示，8 月 5 日(星期六)上午約 11 時，觀塘綫信號系統發生故障，列車經過牛頭角站和藍田站之間的路段時需要慢駛，而個別列車在事故初期需要等候較長時間。事故期間，觀塘綫列車服務仍然能夠維持，但班次較疏，黃埔站至彩虹站每 5 分鐘一班車，彩虹站至調景嶺站每 15 分鐘一班車¹。港鐵公司安排免費接駁巴士來往部分受影響車站，以疏導人潮，同時加派人手於受影響車站為乘客提供協助及資訊。

3. 經港鐵人員搶修後，下午約 2 時 30 分，觀塘綫班次加密至每 4 至 5

¹ 當時為周末非繁忙時段，正常情況下觀塘綫約每 3.5 分鐘至 5.3 分鐘一班車。

分鐘一班，比正常班次(即每 3.5 分鐘至 5.3 分鐘一班車)長約 1 分鐘。根據港鐵公司觀察，在列車班次加密後，各車站月台上的候車情況陸續回復正常，乘客可登上第一或第二班到站列車。至晚上約 9 時 30 分，整個搶修及檢查工作完成，觀塘綫全綫服務陸續回復正常。

事故調查

4. 港鐵公司的初步調查結果顯示今次事故與觀塘站至九龍灣車廠中央設備室之間的信號傳輸設備出現故障有關。受此故障影響，列車經過牛頭角站和藍田站的路段時，需由自動操作改為人手駕駛，行車速度較一般情況慢，列車班次因而較疏。港鐵公司表示，由於觀塘綫的信號系統設計較其他鐵路綫複雜，包括路軌分岔口較多、軌旁有電路及傳輸系統等，因此用了較長時間找出肇事原因並進行修復。

5. 運輸署及機電工程署已要求港鐵公司就事故提交詳細報告，並會就事故作出深入調查。港鐵公司已於 8 月 7 日宣佈成立高級別檢討委員會，深入檢視導致信號傳輸設備出現故障的成因、搶修工作是否得宜，以及事故期間的應變安排是否有改善空間(包括事故期間對外發放的資訊是否足夠及適時)等，並提出相應改善措施。港鐵公司亦已邀請獨立專家加入委員會，並預計可於兩個月內(即 2017 年 10 月)完成調查並向政府提交報告。當整個調查工作完成後，調查結果會公布。

6. 上述事故發生期間，觀塘綫列車仍維持服務，根據「服務表現安排」，列車服務延誤時間會以起點至終點的全程行車時間與正常行車時間相比計算。按此既定機制，今次事故期間最長的列車服務延誤時間為 83 分鐘，港鐵公司需撥出 200 萬元，按機制於 2018 年透過票價優惠計劃回饋乘客，詳情見附件。

鐵路維修保養及更新制度

7. 鐵路基本上是一套由電力驅動的龐大複雜機器，由數以十萬計大大小小的組件組成，當中主要組成部份包括列車、路軌、供電系統、信號系統、通訊系統、控制中心等。港鐵每日行駛超過 8200 班車，組件在日常運作中會有所磨損，並可能出現故障。為減少機件故障發生，現時港鐵公司每年投放超過 80 億元維修保養及更新鐵路資產。公司亦有一套嚴謹的資產管理程序，當中包括定期維修保養其列車、路軌、電力供應系統及信號系統組件等，並根據系統的功能及效用，按需要作出更新。

8. 此外，港鐵公司於 2015 年額外斥資約 93 億元，購買 93 列配備先

進運作系統及設備的列車，以及提升七條鐵路綫的信號系統。這兩項計劃是港鐵公司長遠更新鐵路資產策略的一部分，以確保鐵路服務維持在高水平。而港鐵公司於 2015 年的香港客運業務收入約為 169 億元。比較之下，可見港鐵公司在投資於鐵路資產維修、保養、更新以及購置新鐵路資產方面，已採取進取的策略。

總結

9. 今次觀塘綫事故由發生至完全修復完成所用的時間較長，雖然事故期間能維持服務，但班次較疏，對市民造成一定程度的不便，政府明白市民對於今次事故的關注。政府一向非常重視鐵路服務的安全及可靠性，就今次事故，已要求港鐵公司作出深入調查，查找成因，避免類似事故再次發生，以及檢討事故期間的應變安排是否有可以改善的空間。

運輸及房屋局局長

(林潤華



代行)

2017 年 8 月 24 日

服務表現安排

政府及港鐵公司於 2013 年完成了第一次票價調整機制檢討，引入了「服務表現安排」。在此機制下，港鐵公司需就其控制範圍內的嚴重服務延誤（界定為 31 分鐘或以上的延誤）按下方預設等級表撥出款項作票價優惠以回饋乘客，而每宗事故的最高罰款額為 1,500 萬元。引入「服務表現安排」的目的，是促使港鐵公司提升各項設備及系統的檢測，以維持良好的營運狀態，但具體安排亦要取一個合適的平衡，避免對鐵路前線人員造成重大的壓力，致在進行搶修時因受制於緊迫的時間而令他們務求避免受懲罰而引致對鐵路的安全檢查和搶修工作不足，影響質素甚或危及鐵路安全。

列車服務延誤	每宗事故的罰款額
等於或超過 31 分鐘但少於或等於 1 小時	100 萬元
超過 1 小時但少於或等於 2 小時	200 萬元
超過 2 小時但少於或等於 3 小時	300 萬元
超過 3 小時但少於或等於 4 小時	500 萬元
逾 4 小時的每個小時（或不足 1 小時）	250 萬元

2. 在計算列車服務延誤方面，有以下兩個情況：
 - (a) 在列車仍維持服務，但行車時間較長的情況下，列車服務延誤會以起點至終點的全程行車時間與正常行車時間相比計算。倘若有超過一班列車受影響，則會以受延誤影響最長的一班列車行車時間，算作該事故所導致的列車服務延誤時間。
 - (b) 在某段鐵路的列車服務中斷的情況下，列車服務延誤會由發現列車事故開始計算，直至列車恢復服務為止。
3. 8 月 5 日觀塘綫事故期間，觀塘綫列車仍維持服務，因此列車服務延誤以起點至終點的全程行車時間與正常行車時間相比計算(即上文 2(a)段提及的方法)。當時，受延誤影響最長的一班列車的延誤時間為 83 分鐘，故罰款為 200 萬元。
4. 現行計算列車服務延誤的方式於 2013 年引入「服務表現安排」前已經採用，旨在以客觀及可量度的方法反映事故期間需使用港鐵服務的乘

客所受到的影響。以今次觀塘綫事故為例，若乘客需於事故期間乘搭觀塘綫列車，他們所受到的影響是因事故而延長了的車程，而這正是現行機制下用作計算罰款的準則。

5. 政府及港鐵公司於本年初進行了第二次票價調整機制檢討，當中檢視了在不影響鐵路安全的前提下，「服務表現安排」是否有改良空間，結論是「服務表現安排」在過去數年的施行大抵暢順。一方面，港鐵公司必須對較嚴重的延誤負責，但影響較少的延誤（即少於 31 分鐘）不應算作嚴重服務延誤，以免對公司前綫人員造成不必要的壓力而匆匆進行維修，以致危及鐵路安全。因此，政府保留了只會就 31 分鐘或以上的嚴重服務延誤被施加罰款的安排。然而，為回應社會意見，港鐵公司應政府要求，同意將「服務表現安排」下每宗事故的最高罰款額由 1,500 萬元上調至 2,500 萬元。