

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
補充資料文件

地鐵有限公司轄下機場鐵路的服務表現基準
及所提供的緊急交通服務

目的

小組委員會曾於二零零三年九月二十九日的會議上，討論二零零三年七月二十七日機場鐵路(機鐵)服務受阻一事。當時，一位委員建議當局應考慮在政府與地鐵有限公司(地鐵公司)簽訂的《營運協議》中，加入一項有關列車服務受阻的服務表現基準；而另一位委員則要求當局提供有關機場快線及東涌線各車站在服務受阻期間所提供的緊急交通服務的資料。本文件載述有關檢討的結果，並向委員提供所需的補充資料。

就列車服務受阻增訂服務表現基準

2. 根據地鐵公司與政府簽訂的《營運協議》，地鐵公司須達到多項服務表現基準。運輸署署長每年均檢討這些基準及地鐵公司的實際表現，其中包括三項用以衡量地鐵公司列車服務水平和表現的基準：

- (a) 列車服務供應一把地鐵列車的實際班次與編定班次作出比較；
- (b) 列車服務準時程度—計算準時的列車班次在每月實

際列車班次中所佔的比例；以及

- (c) 乘客車程準時程度—計算準時的乘客車程在每月實際乘客車程中所佔的比例。

世界各地的鐵路營辦商普遍採用上述三項基準，以監察鐵路服務的表現。

3. 我們已檢討是否適宜增訂有關列車服務受阻的基準。據我們所知，在其他地方的鐵路規管理制度中，並無以服務受阻時數作為服務表現指標的類似先例。兩個國際鐵路組織(即地鐵公司所屬的國際性都市鐵路聯會及九廣鐵路公司所屬的 NOVA)均無採用服務受阻時數，作為衡量其成員鐵路服務表現的標準。

4. 實際上，要訂立有關服務受阻或發生故障方面的目標，會有以下實際困難：

- (a) 服務受阻的性質和程度差異極大；以及

- (b) 難以界定服務受阻時間的長短，因為鐵路公司通常可維持部分服務，並會為乘客提供其他交通服務作為替代。

5. 鑑於上文第 2 至 4 段所述的解釋，我們認為不宜加入有關列車服務受阻的服務表現基準。

6. 以往的記錄顯示，地鐵各條行車線和機場快線的服務可靠程度，一向維持在極高水準。過去三年，地鐵各條行車線和機場快線的列車服務供應、乘客車程準時程度和列車服務準時程度均高於 99%。事實上，不論在服務表現及安全程度方面，與其他主要城市(例如紐約、倫敦、巴黎和東京)的都市鐵路相比，地鐵均

屬最佳鐵路之一。

7. 目前《營運協議》內的服務表現基準，是衡量地鐵公司列車服務水準的有用指標。上文第 6 段所載的記錄顯示，這些基準是可以有效地達致其監察目標。地鐵公司會致力進一步改善列車服務的可靠程度，而政府亦會繼續密切監察各條鐵路的服務水平。

有關機場快線的緊急交通服務

8. 如出現任何服務受阻事故達八分鐘，或預計會達八分鐘或以上，地鐵公司必須在事故發生後八分鐘內向運輸署報告。運輸署通過這個機制監察地鐵公司的服務受阻情況。當局已制訂應變措施，在鐵路服務中斷的情況下，為受影響的乘客協調有關的公共交通服務。所提供的緊急交通服務，主要是由地鐵公司安排接駁巴士服務，以及由運輸署指示現有的公共交通服務改道，或加強有關服務。

(I) 地鐵公司提供的接駁巴士服務

9. 如機場快線或東涌線服務出現嚴重受阻的情況，地鐵公司會徵召緊急巴士服務，作為輔助措施。詳情如下：

(a) 機場快線服務受阻

- 如機場快線服務受阻，並可能在 20 分鐘內不能恢復，地鐵車務控制中心會通知公共巴士同業聯會(巴士聯會)，安排緊急巴士服務行走受影響的路段。
- 由於巴士聯會需要一定時間調派緊急巴士提供服務，

地鐵車務控制中心會先利用地鐵機場快線穿梭巴士，填補聯會巴士所需的到達時間。

(b) 東涌線服務受阻

- 如荔景至香港站的一段東涌線服務受阻，而該路段的列車服務可能在兩小時內不能恢復，車務控制中心便會通知巴士聯會，安排緊急巴士服務。這個準則與其他市區線的現有安排相同。如服務受阻的情況出現在荔景至東涌站一段的東涌線，而該路段的列車服務可能在一小時內不能恢復，車務控制中心便會通知巴士聯會，安排緊急巴士服務。這段東涌線採用較快的反應準則，原因是如東涌線服務受阻，乘客將較難以其他方法經過青嶼幹線，而所需的費用亦會較高。

10. 於計劃內的聯會巴士服務載於附件 A。

(II) 現有巴士服務改道和加強有關服務

11. 運輸署已經與城巴有限公司(城巴)和龍運巴士有限公司(龍運巴士)作出安排，當機場快線或東涌線的服務嚴重受阻時，會加強兩家公司的專營巴士服務，以及作出服務改道，以提供接駁服務。在接獲地鐵公司服務可能長時間暫停的預警時，運輸署的緊急事故交通協調中心會視乎服務受阻的地點和程度，指示城巴和龍運巴士加強有關的專營巴士服務，以及作出服務改道，在前往機場或東涌途中到有關的車站載客。於計劃內的服務改道和加強服務詳情，載於附件 B。

12. 在接到運輸署緊急事故交通協調中心的要求後，城巴和龍運

巴士可在 30 分鐘內安排服務改道。作出服務改道的巴士，其在繁忙時間的剩餘載客量為每小時 400 至 850 人次，在非繁忙時間則為 500 至 1 100 人次。如有需要，連接機鐵車站的其他專營巴士和專線小巴亦會加強服務。

徵詢意見

13. 請委員備悉本文件的內容。

環境運輸及工務局

二零零四年七月

附件 A

機鐵服務受阻時計劃提供的公共巴士同業聯會巴士服務

接獲通知後的時間 (請參閱下文附註)	前往指定車站的巴士總數
30 – 45 分鐘	10
1 – 1½ 小時	40
2 – 2½ 小時	100

附註

- 較短的時限適用於香港站、九龍站、奧運站、南昌站、荔景站及青衣站。
- 較長的時限適用於東涌站及機場站，因為聯會的巴士須要較長的時間才能到達上述地點。

附件 B

更改及加強機鐵車站的專營巴士服務

機鐵車站	加強服務或更改路線的專利巴士服務	開出地	目的地	備註
機場站	加強服務			
	城巴 路線 S1	東涌	赤鱲角	如機場快線服務受阻。
	路線 E11	銅鑼灣	“	“
	路線 E21	大角咀	“	“
	路線 E22	藍田	“	“
	路線 E22A	將軍澳	“	“
	路線 E23	彩虹	“	“
	路線 A11	北角渡輪碼頭	“	“
	路線 A12	小西灣	“	“
	路線 A21	紅磡火車站	“	“
	路線 A22	藍田	“	“
龍運	路線 S1	東涌	“	“
	路線 E32	葵芳	“	“
	路線 E33	屯門	“	“
	路線 E34	天水圍	“	“
	路線 E41	大埔	“	“
	路線 E42	沙田	“	“
	路線 A31	荃灣	“	“
	路線 A33	屯門	“	“
	路線 A41	沙田	“	“
	路線 A43	粉嶺	“	“

* 由於荔景站與現有專營機場巴士的服務範圍相距甚遠，因此不建議更改有關路線。乘客可以乘搭地鐵荃灣線，由荔景站前往葵芳站，然後轉乘加強服務的龍運巴士路線 A31(荃灣至赤鱲角)或 E32(葵芳至赤鱲角)。