

西鐵服務延誤

目的

本文件載列有關西鐵於二零零四年五月二十一日及二十二日發生的信號系統故障的資料，以供委員會參考。

背景

2. 西鐵於五月二十一日及二十二日早上遇到信號故障，荃灣至美孚段的信號傳送出現問題，因而延誤列車的正常行車時間。此外，於五月二十一日的事故中，西鐵因控制中心未能準確評估延誤而沒有按既定的通報機制通知運輸署。九廣鐵路公司（九鐵）就以上事故的原因及解決方法的報告載於 *附件 A*。

3. 雖然西鐵於五月二十一日及二十二日發生的信號系統問題並不影響列車的安全，但政府非常關注事故對乘客的影響及鐵路運作的可靠性。在事發後，運輸署及香港鐵路視察組已立即要求九鐵盡快解決信號故障以恢復正常列車服務，並提交事故報告及落實改善措施。

4. 為確保通報機制有效運作，運輸署已致函兩間鐵路公司重申他們必須嚴格履行現行通報機制的承諾，在任何服務中斷事故發生8分鐘後或預計事故會長達8分鐘或以上時，於8分鐘內通知運輸署及盡快通知傳媒，以便市民可及早準備及運輸署可採取適當的應變措施。

5. 請委員省覽文件的內容。交通事務委員會的鐵路事宜小組委員會將於二零零四年六月三日的會議上討論有關課題。

環境運輸及工務局
二零零四年五月

立法會交通事務委員會

西鐵事故報告

目的

本文件向議員提供 2004 年 5 月 21 日及 5 月 22 日西鐵信號系統故障導致服務受阻的資料。

2. 故障發生於美孚站至荃灣西站之間，列車需要減慢速度行駛。事故發生期間，西鐵仍能維持全線服務，但行車時間因此延長。

5 月 21 事故

3. 5 月 21 日早上 6 時 9 分，荃灣西站至美孚站的信號系統出現故障，往南昌方向的行車時間較平時延長。不過，西鐵南昌至屯門站北行列車服務維持正常。

4. 服務受影響期間，列車班次平均為 5 至 7 分鐘，車站及列車透過廣播及通告通知乘客有關服務延誤的信息，九鐵亦額外調派職員在車站為乘客提供協助。

5. 事故期間，控制中心未能準確評估延誤會超過 8 分鐘，以致未能及早通知傳媒及運輸署。

6. 有關故障約於早上 10 時 10 分修復，西鐵列車服務亦隨即恢復正常。

7. 當晚收車後，維修人員全面檢查位於錦上路的控制中心至美孚站的信號電纜（全長 12 公里），發現由荃灣西站至大欖隧道儀器房的信號電纜可能出現不穩定，但不涉及安全問題。假若出現信號不穩定，會令行車時間增長 10 至 15 分鐘，

但如果不行車，會對乘客造成更大的不方便，所以西鐵仍照常在 5 月 22 日早上 5 時 45 分開始投入服務。

5 月 22 日事故

8. 5 月 22 日早上，西鐵加派人手監察列車服務，上午 6 時 9 分，荃灣西站至美孚站的信號系統再次發生故障，導致列車需要減速，延長行車時間 10-15 分鐘。

9. 控制中心於 3 分鐘內知會運輸署，亦隨即透過傳真及電話通知傳媒，並在事故期間不斷向乘客發放最新的行車資訊。

10. 信號系統故障於早上 10 時 56 分修復。

11. 經過緊急維修後，工程人員當時認為可能有需要更換大欖至荃灣一段 2 公里長的電纜。當晚收車後，工程人員利用精密儀器，詳細檢查荃灣西至大欖隧道儀器房的電纜，發現其中 1 個電纜接駁口接觸不良，並已即時更換，工程人員同時確定電纜及其他接駁口均沒有問題；現時，該路段的信號傳送已穩定下來。

事故應變安排

12. 九鐵已訂定各項程序，應付各種緊急情況，如有事故發生，目標是確保乘客安全、盡量縮窄受影響的服務範圍，並盡早恢復服務；九鐵並會調派人手協助乘客，及按需要調派緊急接駁巴士前往支援。

新通報機制

13. 九鐵一直設有通報機制，凡鐵路服務出現延誤，會即

時透過車站、車廂及月台廣播通知乘客。在 2003 年 12 月 15 日之前，若預計服務延誤可能達至 20 分鐘或以上，便會向運輸署及其他交通機構發出「黃色警報」，讓各有關單位準備採取應變措施。若確定行車服務延誤超過 20 分鐘，甚至中斷，便會發出「紅色警報」，讓有關單位調動資源，提供支援及協助。

14. 去年 12 月 15 日起，九鐵實施新通報機制，九鐵需要在任何服務中斷事故發生 8 分鐘後或若預計事故會長達 8 分鐘或以上時，於 8 分鐘內通知運輸署。

15. 新機制訂立以來一直行之有效，當鐵路服務受到阻延，市民能在最短時間內透過電子傳媒知道最新的列車服務情況。至 2004 年 5 月 20 日為止，新通報機制在東鐵、西鐵及輕鐵總共啟動了 31 次。

改善措施

16. 九鐵正全面檢查所有信號電纜接駁口，有關檢查需時約一個月。為提高信號系統的可靠性，九鐵會詳細調查每宗事故及實施適當的改善措施，以減低再度發生類似故障的機會。

17. 九鐵有一連串措施全面改善和加強西鐵信號系統的可靠性，主要的改善及調較工作預計可在年底前完成。這些改善措施可以減低出事次數，並在事故發生時，縮窄受影響範圍、減低事故的影響，和將修復故障的時間盡量縮短。此外，九鐵亦會聘請外國專家提供進一步改善信號系統的方案。

18. 此外，九鐵已即時在西鐵屯門、錦上路及南昌站加設行車服務監察點，協助監察實際的行車情況及記錄行車時間。長遠而言，九鐵亦會加強電腦支援，使控制室人員有更多資訊，以便對行車時間作更準確的評估。

19. 九鐵亦承諾繼續遵守新設立的通報機制，在任何服務中斷事故發生 8 分鐘後或若預計事故會長達 8 分鐘或以上時，於 8 分鐘內通知運輸署。

20. 公司已成立一個聆訊小組，就事故進行調查，若有員工犯錯，會按公司程序，採取適當的處分。

總結

21. 在 2004 年 5 月 20 日及 21 日事故期間，行車安全並沒有受到影響。

22. 西鐵自 2003 年 12 月 20 日通車以來，提供安全及可靠的服務，整體表現均達至所有服務指標，平均出車率為 99.7%、正點率為 99.4%。

23. 西鐵在過去五個月發生的信號事故主要是硬件問題。正如各地其他新鐵路系統一樣，通車初期可能會因若干故障而影響服務，經過一段時間的融合期後，系統會漸趨穩定。此外，九鐵有既定的應變程序及完善的制度，處理不同的事故，員工亦已接受充足的培訓，並有足夠的經驗在遇有事故時作出應變。九鐵會不斷改善服務，繼續為市民提供安全及可靠的服務。

九廣鐵路公司

二零零四年五月二十七日