

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

地鐵東涌線列車誤入機場快線路軌事故

目的

一列地鐵東涌線列車於二零零七年三月十三日由香港站駛至九龍站時，於人手調度列車時，被調度至機場快線路軌行駛，以至進入九龍站機場快線月台，而未能按照正常程序在奧運站停站上落客。本文件載列政府對事故的評估及跟進工作。

政府對事故的評估

調查工作及結果

2. 政府十分關注這次事故，除了要求地鐵公司盡快向政府提交調查報告及改善措施外，運輸署及香港鐵路視察組（鐵路視察組）亦已就事故作出了調查。

3. 鐵路視察組的調查集中於事故對當日地鐵列車操作的安全有否帶來影響。當日負責地鐵東涌線列車調度的工作是地鐵青衣車務控制中心。鐵路視察組於事故發生後，曾派員到該車務控制中心翻查電腦紀錄，確定事發時列車調度在列車自動保護系統（ATP）的保障下進行，使到列車能於安全的情況下運作。

4. 事實上，列車自動保障系統（ATP）是列車運作的關鍵性的安全系統。它的主要功能是防止列車超速、相撞；當中包括－

- (a) 保持列車之間的安全距離；
- (b) 保持列車在低於容許車速限制的速度下行走（如超過車速限制即啓動緊急煞車器）；及
- (c) 確保系統設定安全的路線供列車行走。

換言之，當日該車務控制員即使誤將機場快線的路段派予該列東涌線列車，但由於列車自動保護系統（ATP）發揮了作用，該路段的前及後方是沒有其他列車同樣地使用，保障了列車的安全，因此，事故並沒有對行車安全構成影響。

5. 鐵路視察組亦有翻查該車務控制員的當天操作紀錄，知悉當日一列試驗列車離開九龍站後，該車務控制員於人手操作時，由於錯誤地給予該列東涌線列車進入機場快線的路軌，引致今次的事故。

6. 此外，根據該名車務控制員以往的資料及紀錄，鐵路視察組得悉他從二零零零年起經過訓練及考核合格後，才開始在車務控制中心工作，以往並沒有不良的操作紀錄。他於事故前一日曾休假一日，並於當日下午根據執勤時間表上班，身體狀況良好。此外，根據地鐵公司的程序，當日總車務控制員曾確認該名車務控制員可以執行工作。該名車務控制員於事故發生後，亦證實沒有受到酒精或藥物的影響。

7. 就今次事故的服務安排，運輸署查悉在事故發生後，車務控制中心已立即通知該列車的車長，而該車長隨即透過車廂廣播通知該列車上前往奧運站的乘客需要於南昌站轉車；另外，地鐵公司安排車務員協助該批受影響的大約 20 名乘客由南昌站乘搭列車返回奧運站。地鐵公司亦有通知在東涌線及機場快線沿線各站往東涌及機場方向的候車乘客，列

車服務可能有所延誤。就整件事務，地鐵公司是有向運輸署及鐵路視察組作出通報。

政府就事故向地鐵建議的改善措施

8. 政府對於地鐵控制室的安全要求，是需要地鐵公司確保控制室的運作是安全的。這包括列車自動保護系統(ATP)會首先確保提供安全的路段予列車運作。即使列車自動保護系統(ATP)於派軌工作完成後，亦會繼續監察列車的運作是安全的，當系統發現有任何不正常的情況，系統便會立即煞停所有相關的列車，令這些列車保持安全距離，以確保行車安全。此外，政府要求鐵路公司需要確保控制員是稱職及合乎資格。

9. 雖然，現時對控制室及控制員都有行之有效的監管程序，鑑於今次事故是由於人為錯誤而引致的，因此，政府已向地鐵公司提出以下的改善措施，地鐵公司並已同意即時予以實施－

- (a) 當控制員需要以人手調度列車時，必須先以鐵路業界普遍採用的「手指確認」程序核實的方法。這方法可以輔助提醒控制員他將操作的有關工作，使控制員加強集中精神，儘量減少失誤；
- (b) 根據現行機制，在遇到需要人手調度列車時，當列車經過分岔路段，現行機制是規定控制員在執行操作時，先需要另一位控制員進行覆核。政府認為地鐵公司需要在有關操作前加強負責操作及覆核的控制員的溝通，讓負責覆核的控制員預早得知覆核的項目，從而加強互相提點的功效；

- (c) 除了將今次事故的經驗提點其他控制員外，地鐵公司應把今次派軌事故的情景及類似情況的處理加入模擬訓練系統中，以加強控制員學習正確的操作方法，及提醒他們應於執行職務時保持警覺性；及
- (d) 地鐵公司應儘量減少不必要的特別工程測試列車在行車時間內行駛。

10. 至於有關通報的安排，雖然地鐵公司已就今次事故向運輸署及鐵路視察組作出通報，鑑於事故對需要在奧運站下車的乘客造成不便及可能引起公眾對列車安全有疑慮，地鐵公司已因應政府的要求，答允加強與傳媒的溝通，日後在通報運輸署及鐵路視察組後，就同類的情況，盡快通知傳媒。

環境運輸及工務局
二零零七年三月