

地鐵東涌綫列車運行補充資料

引言

在二零零七年三月三十日的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議上，議員要求提供下列有關地鐵東涌綫列車運行的補充資料。有關資料現載列如下。

人手設定路綫

2. 東涌綫列車或機場快綫列車偶然會因突發事件，例如路軌受阻等情況，被安排通過東涌綫或機場快綫軌道上的轉綫軌，使用對方列車綫的軌道，以配合服務需求。
3. 二零零七年一月至三月期間，約有百分之一點零五在東涌綫及機場快綫行走的列車需要以人手操作設定路綫。

人手操作的雙重確認程序

4. 議員在上述會議建議，當值列車調度員每次人手設定行車路綫前，工作台上應自動出示一個確認訊息，由列車調度員確認後再作正式路綫設定。
5. 就此，公司與各有關人員和專家進行多次探討，研究修改現時人手設定的技術程序及額外加入保障程序的成效，其中亦詳細考慮了各方面的因素，包括不同程度的技術修改、人爲因素、以及在不同情況運作下可能對鐵路運作效率帶來的影響等。
6. 地鐵列車一般是自動操作，列車調度員並不需要經常以人手設定路綫。只有在一些特別的情況下，如在鐵路發生延誤後，列車調度員須以人手設定路綫，進行班次復修，讓電腦系統能夠盡快重新自動爲列車設定路綫，以便班次能夠在最短時間內回復正常。如果該鐵路班次延誤發生在繁忙的時段，列車調度員便需要在短時間內處理大量的人手

設定行車路綫的工作，以盡量減低延誤對乘客的影響。倘若有關人手設定行車路綫的確認程序過於簡單，對列車調度員的提示作用並不大；但若果有關的確認程序過於繁複，則有機會阻礙班次復修速度，影響效率。

7. 事實上，若在每次人手設定行車路綫的程序中，電腦屏幕自動出示壹個簡單訊息，例如以「是」或「否」作確認，程序很快便會流於機械化，容易使工作人員習以為常，失去了防止誤設路綫的原意。列車調度員在有需要以人手設定路綫時，面對這個確認程序，很容易不會停下來細閱確認訊息的內容，便作出確認。

8. 另一方面，若採用較繁複的確認訊息和程序，一些與安全相關的列車控制及信號系統便將需要作出更仔細的設計及修改。除了涉及的費用外，列車調動過程將耗費相當時間。若此繁雜的系統失靈，將涉及更長的系統復修工作。加入系統愈繁雜，復修時間愈長，運作效率相應受到影響。

9. 相對確認屏幕上簡單的自動訊息，公司認為以手指確認程序來核實人手設定行車路綫會更為可靠。自今年三月發生東涌綫列車誤入機場快綫路軌的事故後，公司現時已採用手指確認程序，當列車調度員需要進行調度時，必須在電腦屏幕的簡圖上以手指劃出所準備設定路綫的起點至終點。這個額外的步驟令當值列車調度員在進行調度程序時更具警覺性。現時，日本的鐵路系統均廣泛使用手指確認程序，這證明此套程序在世界先進鐵路系統的認受性及實用性。

10. 公司在實行這個額外的程序後，員工均嚴格執行，並提高了他們工作時的警覺性。

11. 公司會繼續監督員工的表現，並會在重溫課程及工作知識分享會中，進一步加強現行的操作程序的訓練。公司會在六個月後向當局報告手指確認程序的成效。日後，當有需要為電腦系統作重大更新時，公司會進一步考慮有否其他可行的電腦提示輔助措施可以裝置。

地鐵公司
二零零七年八月