

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

二零零八年十二月八日港鐵觀塘綫架空電力設備故障的事故
及近期的鐵路事故

引言

應立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會要求，本文件提供就二零零八年十二月八日港鐵觀塘綫列車發生列車電力故障事件的有關資料，以及過去六個月的鐵路事故資料。

事件

2. 二零零八年十二月八日晚上七時二十三分，一列觀塘綫列車離開油塘站前往藍田站。架空電纜的保護裝置，即直流電斷路器探測到短路，並且跳掣，令調景嶺至藍田之間的路段失去電力供應。

3. 當時，有三部列車在受影響的區域，其中兩部載有乘客，而另一部不載客列車正準備返回九龍灣車廠。第一部列車(T35)當時載有乘客，由油塘站駛往藍田站，停在藍田站附近。第二部不載客列車(T02)剛經過油塘站停在隧道管道內。第三部列車(T03)當時載有乘客，頭三卡停在油塘站。由於預計乘客服務會受到阻延，公司於晚上七時三十分根據運輸署的既定程序發出紅色警報。

4. 晚上七時三十三分，車務控制中心職員成功重設調景嶺及藍田之間的架空電纜電源。T35 及 T02 列車重新取得電力後，離開了有關區域。然而，第三部列車 T03，未能在油塘站取得電力。在晚上七時五十七分，約有三百名乘客在油塘站下車。

5. 晚上八時零一分，T03 列車重新取得電力，並離開油塘站。在列車行駛不久，直流電斷路器再次跳掣。晚上八時十八分，在嘗試重置直流電斷路器以恢復電力供應期間，又再發生跳掣。此情況表示架空電纜可能發生故障。晚上八時十九分，職員發現在油塘站約十米外的位置，架空電纜四條電綫其中一條斷裂。

6. 公司於晚上八時十三分更新紅色警報，通知公眾觀塘綫由觀塘至調景嶺的來回列車服務暫停。公司隨即安排緊急接駁巴士服務。

7. 經過工程人員的搶修，列車服務於當晚十一時十分恢復正常。

應變措施

8. 公司有既定的緊急程序，處理一般及嚴重的列車服務延誤事故。在是次事故中，公司採取了下列措施：

資訊發放

9. 公司在事故期間，透過在全綫車站及所有觀塘綫列車作出廣播，車站職員亦於市區綫及觀塘綫各個車站再作廣播，並在站內張貼告示，通知乘客有關服務受阻的消息。公司亦在事故期間不斷更新資訊及作出頻密的廣播。

緊急接駁巴士

10. 晚上八時二十七分，公司調動緊急接駁巴士，來往觀塘站至油塘站，途中經藍田站。公司共調動了四十部巴士，行走了 156 次車程，接載了逾八千名乘客。

票務安排

11. 乘客於觀塘站、藍田站、油塘站及調景嶺站出閘，並沒有被扣除車資。

向當局報告

12. 港鐵公司在事發後，已即時按程序向運輸署及機電工程署的鐵路科通報是次事件。

調查結果

13. 調查顯示，一個一般應該鎖在關閉狀態的架空電纜隔離器，在事故期間鎖於打開狀態。已關閉的隔離器連接兩組重疊的架空電纜，一般情況下應該鎖於關閉狀態，以平衡電壓。必須指出，隔離器的設計容許電力網絡在隔離器處於打開狀態時仍可以安全運作。然而，當出現上述情況時，電壓並不是在完全平衡的狀態，因此令架空電纜其中一條電綫損壞，最後更斷裂。

14. 架空電纜保護裝置，即直流電斷路器，在架空電纜四條電綫其中一條斷裂及短路時正確地發揮功能，分隔電力。這次事件並沒有構成任何安全影響，也沒有影響觀塘綫其他供電區域。

15. 隔離器有助進行維修工作，在最近一次於二零零八年十一月十日進行維修工作後便鎖於打開狀態。

16. 公司認為在事故期間，向乘客發放訊息方面，尤其在轉車站指示方面有改善的空間。

跟進措施

17. 公司已全面檢查所有同類隔離器，確定處於正確狀態。

18. 公司會透過重溫訓練課程及簡報會，要求維修人員加強遵照工作程序。

19. 所有同類的隔離器，會加上標貼，顯示隔離器的正確狀態。

20. 公司正準備引入新的檢查程序，確保隔離器處於正確的狀態。

21. 事故期間共有五百七十五名乘客要求退款，公司即時作出安排。公司並接獲三十七個有關事故處理的意見，主要關於緊急接駁巴士是否足夠及資訊發放方面。公司理解在事故期間，向乘客快速發放準確資訊的重要性。公司會檢討資訊發放程序，並探討加強與乘客溝通的方法，特別於轉車站及在列車上。

列車服務表現

22. 公司一向重視安全及可靠的鐵路表現。鐵路網絡設計採用了「故障保護」裝置，以提高乘客安全。當系統探測到可能發生故障，列車會自動停止行駛。這次事故中正有效地啟動了這個安全機制。

23. 公司對每宗事故都會認真處理。所有事故均會作出調查，以改善乘客服務及可靠度。

24. 鐵路運作涉及很多系統，並由數以百萬計的不同組件一同操作。然而，因事故引致服務延誤並不可能完全避免。公司致力確保乘客安全準時到達目的地。現時我們的可靠度達至 99.9%。這是指乘客每乘坐 1,000 次車程，才會遇上一次 5 分鐘或以上的延誤。雖然香港的鐵路系統是世界上最可靠的鐵路系統之一，公司會繼續致力將延誤次數減至最低。附件一見比較十個鐵路系統服務表現的圖表。

25. 2008 年 7 月，共有 117 宗延誤 8 分鐘或以上的情況。在這 117 宗個案之中，有 38 宗涉及列車故障，28 宗是基建設備，14 宗是人為因素，17 宗為乘客因素及 20 宗為其他外在因素。公司已就每宗個案作出調查，並採取了改善措施〔見附件二及三〕。

總結

26. 公司已確定 2008 年 12 月 8 日的事故，為油塘站及藍田站之間的電纜其中一條電綫斷裂所導致。公司已確定事故為人為因素所造成，並已採取了多項改善措施，包括改善程序、加強培訓、增加檢查，以防止日後發生類似的服務延誤情況。

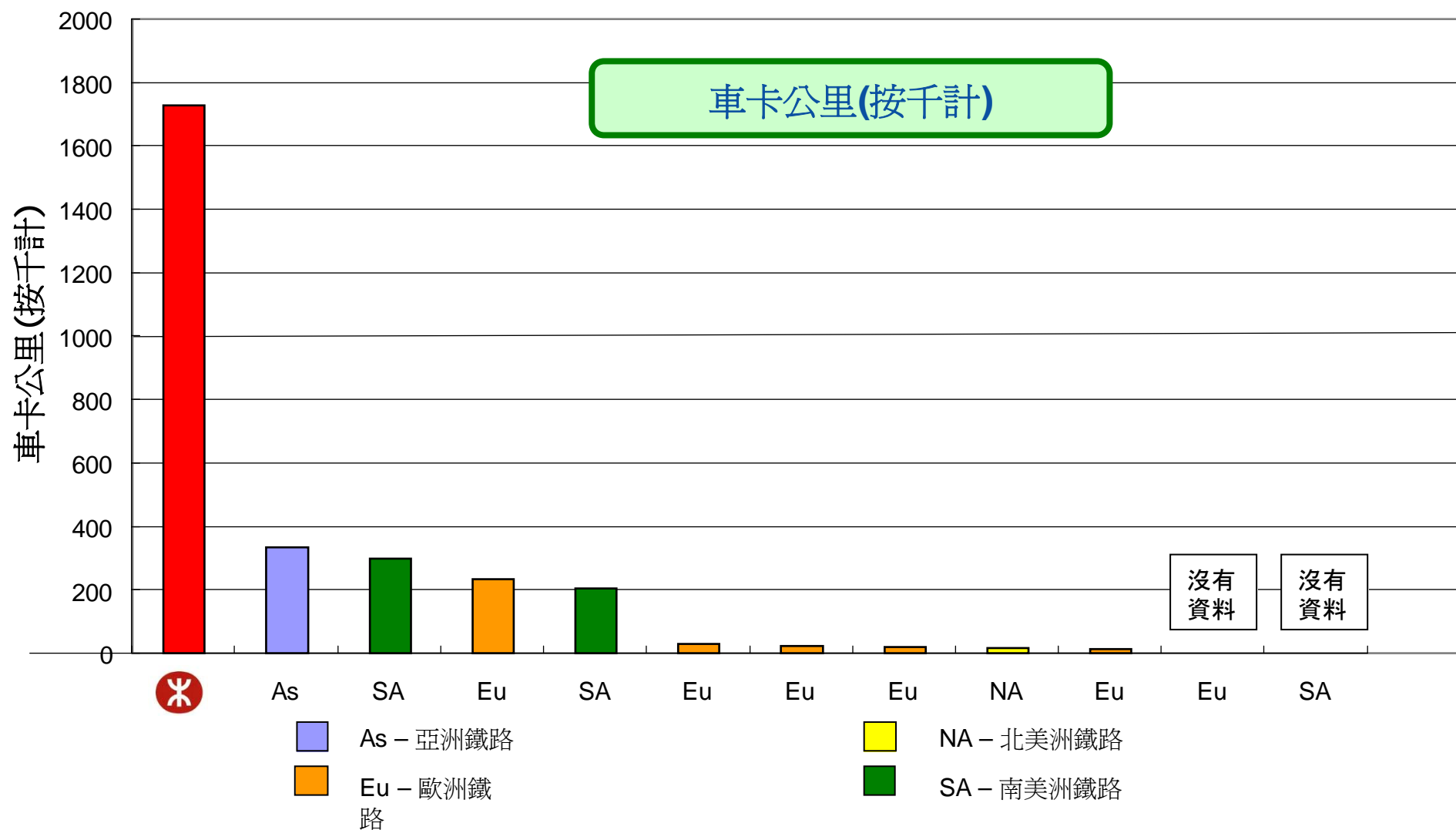
27. 公司十分重視是次事故，並承諾繼續致力提升服務及可靠度，為乘客提供優質的服務。

港鐵公司

二零零八年十二月

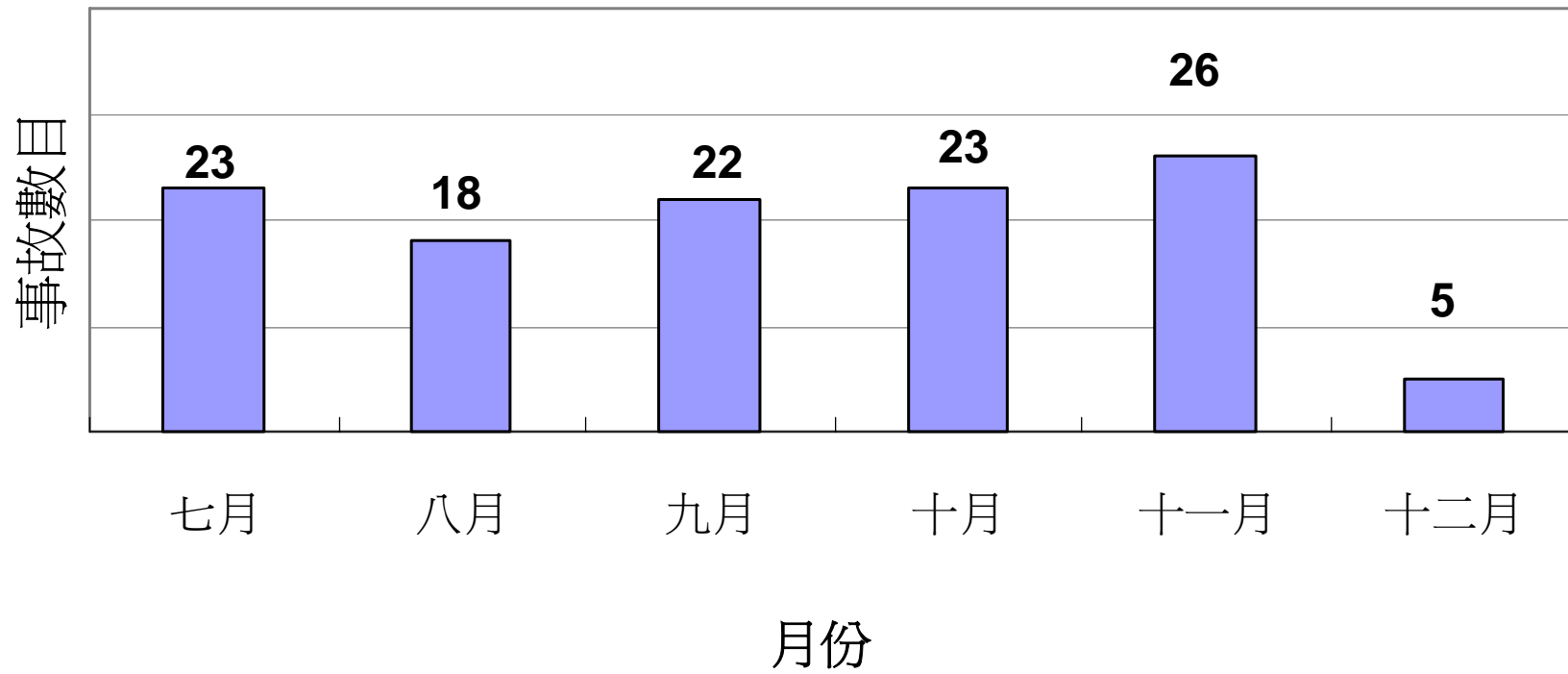
列車服務可靠程度比較—2007年

資料來源: 國際都市鐵路聯會 (CoMET) 2007年主要服務表現報告



附件二

服務延誤8分鐘或以上的事務統計數字
2008年7月至12月8日



列車服務延誤8分鐘或以上的事故（二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日）

事故日期	事故時間	受影響鐵路綫	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
七月二日	上午九時四分	東涌綫	一列往香港站列車因車上有乘客不適而延誤服務。	為乘客提供協助。	8
七月三日	上午十時三十六分	東鐵綫	一列直通車在東鐵綫路軌行駛時，車頭駛過軌道臨時交接位，司機聽到響聲而把列車停下，令一列往尖東方向列車服務受阻。	隨後的列車進行了路軌檢查，確定情況正常。	9
七月三日	下午三時二十九分	東涌綫	一列往東涌站列車由於一對車門故障而暫停服務。	調查顯示所有車門運作正常，相信事件因乘客阻擋車門關上引致。	9
七月四日	下午七時五十四分	將軍澳綫	由於列車訊號電腦系統在油塘站及將軍澳站多次發生故障，一架向寶琳方向的列車受延誤。	調查發現有問題的列車訊號系統已即時更換。	11
七月八日	下午十二時五十三分	機場快綫	由於路軌線路FR1發生故障，一架向博覽館方向的列車受到延誤。車站職員需要進入路軌以人手為列車設波口。由於列車在人手操作模式運作下經過受影響地點及進入並離開博覽館站時，時速不能多於22公里。	部分路軌旁訊號系統的電子卡已更換。	21
七月九日	上午八時九分	輕鐵	由於有氣體洩漏，一架 610線列車的服務受阻。	調查發現有膠氣管破裂，並已立即更換。	13
七月十日	上午八時三十一分	東涌綫	一列往東涌綫列車駛離香港站三號月台時停頓，該輛列車其後並停止服務。列車越過頭端牆約兩卡半車卡的距離停下。列車需要向後駛回月台落客，服務因而受阻。	調查顯示事件涉及人為因素，當列車駛離車站時列車車門開門按鈕被不當按下，會加強訓練。	11
七月十一日	上午十時三十三分	東涌綫	一列往東涌站列車，因在月台停車後編號V603車廂的1A車門未能關上，該輛列車暫停服務。	調查確定所有列車車門均運作正常。相信車門是有乘客阻礙關閉。	8
七月十一日	上午十時五十分	東鐵綫	一列往尖東方向列車因制動器未能釋放，該列車停止服務。	調查發現車門電路的兩個繼電器需要更換，已立即作出處理。	20
七月十三日	下午一時五分	西鐵綫	由於供電設備被閃電擊中，及因雷暴出現電力跳掣，引致西鐵綫列車服務受阻。所有列車需以慢速行駛。	調查顯示部份電子咭損壞，所有受損的設備已即時更換	22
七月十四日	下午二時十分	輕鐵	三架列車在 ML7交匯處因調度問題受到延誤。事故處理後，輕鐵服務於14:17恢復正常。	透過重溫課程加強員工遵守程序的意識	13
七月十五日	上午五時三十分	東鐵綫	首班往落馬洲列車被一列最高車速為25公里的工程車阻延。當時工程車正由紅磡站往何東樓車廠。	提醒控制中心員工預留時間給工程車輛運作。	8
七月十六日	上午十一時零二分	東鐵綫	一列往尖東方向列車在波口1626被一列出車廠列車阻延。事件由於控制室職員及列車司機的溝通問題而引致延誤。	加強員工溝通訓練。	9

列車服務延誤8分鐘或以上的事務 (二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日)

事故日期	事故時間	受影響鐵路線	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
七月十七日	下午六時十分	荃灣綫	一列往荃灣方向列車當進入葵興站一號月台時撞倒一名跳進路軌的七十五歲女子。	消防到場移走路軌上的屍體，警方將案件列為「有人墮軌」	26
七月二十二日	上午七時十三分	輕鐵	列車到達一號月台時越過車站的停車位，乘客因而受到延誤。	調查證實事故涉及人為因素，加強駕駛技術訓練。	13
七月二十二日	上午七時四十分	輕鐵	一架列車於交匯處Mn9附近未能及時煞車，列車服務受阻。	調查發現列車電腦及電力供應組件損壞，已立即更換。	9
七月二十三日	上午五時四十分	馬鞍山綫	因烏溪沙站四個波口出現故障，首列往大圍列車服務受阻。	更換訊號組件。	17
七月二十四日	上午八時五十三分	觀塘綫	由於彩虹站03T軌道電路故障，往調景嶺的列車受到阻延。所有列車駛經受影響區域時，均要以每小時22公里的限速手控模式行駛。	即時維修軌道電路中故障的零件，並於非行車時間更換該零件。	18
七月二十七日	上午六時二十分	東鐵綫	一列往羅湖方向列車在大圍站因列車的訊號裝置發生故障，列車停於畢架生隧道內，列車於大圍站停止服務。	調查發現故障的訊號裝置，已立即更換。	14
七月二十九日	上午七時四十分	東鐵綫	一列往尖東列車於大學站二號月台因發生故障而停止服務。	調查發現電路系統發生故障，已立即更換。	9
七月二十九日	下午十二時二十五分	東鐵綫	一列往落馬洲方向列車因車門故障而停止服務。	調查顯示車長未能正確控制車門，已提醒車長應遵守正確程序。	13
七月三十一日	上午九時二十分	輕鐵	由於空氣壓縮機出現問題，一架輕鐵到達翠湖站一號月台停止服務。	調查後發現壓縮機的組件損壞，已立即更換。	9
七月三十一日	上午十一時三十四分	荃灣綫	一名女士在葵興站一號月台候車時暈倒，然後墮進路軌，因而令一列正進入月台的荃灣方向列車延誤受阻。當列車駛進月台，列車司機看見有人躺在兩條路軌上，他立即按緊急掣以掣停列車。車站職員看見女子躺在近第四卡的路軌附近於是協助該名女子離開現場。	消防到場將女子送院救治。警方將案件列為「有人墮軌」。	30
八月三日	上午六時十一分	將軍澳綫	配合將軍澳南項目而進行的系統於更新後，將軍澳站、坑口站及寶琳站訊號控制區的路軌訊號系統發生故障，首班向北角方向的列車受到延誤。	重設系統軟件。	11
八月三日	下午九時五十一分	輕鐵	一架列車與一部新界衝紅燈的士相撞後停止服務。	警方到場協助。	23
八月五日	上午八時四十八分	港島綫	一列往上環列車於西灣河站二號月台因列車信號電腦故障，未能探測列車位置而延誤。列車需要以人手操作，以時速二十二公里駛至筲箕灣。由於故障持續，延誤情況亦有所延長，列車需要在抵達西灣河站後中止服務。	調查發現列車電腦系統的故障電子卡，已立即更換。	15
八月七日	上午八時三十六分	東鐵綫	一列往尖東方向列車，於尖東站出現冒煙，一個位於車尾駕駛室的小型斷路器的儀器冒煙，該列列車取消服務。	調查發現一個風扇摩打的電線短路引致事故，已立即作出維修。	9

列車服務延誤8分鐘或以上的事務 (二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日)

事故日期	事故時間	受影響鐵路線	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
八月七日	下午九時 二十一分	港島綫	太古站與柴灣站之間的列車服務受阻58分鐘，因為直流電斷路器跳掣，令往柴灣方向的列車在西灣河至杏花邨之間沒有電力供應。	調查發現列車牽引動力設備有組件失靈，已立即更換。	58
八月九日	上午十時	東鐵綫	由於頭等車廂的車門不能開啓上落客，頭等車廂的乘客被載往落馬洲站。	調查發現列車車門的有問題組件，已立即更換。	18
八月十一日	上午八時 四分	西鐵綫	西鐵綫列車服務由於大欖隧道內一個計軸器出現故障而受阻。	調查顯示電子咭件出現故障，已即時更換。	17
八月十二日	下午五時 二十七分	東鐵綫	一名女乘客在一列往羅湖方向列車內，下車時跌倒，令該列列車延誤。	車站職員前往協助該名女乘客返回月台。她被送到醫院接受治理。	9
八月十三日	下午五時 零六分	觀塘綫	一列往調景嶺的列車由於完成月台操作程序後無法啓動。	提醒員工加倍留意啓動列車時的程序。	11
八月十九日	下午二時 四十五分	西鐵綫	西鐵綫列車服務由於大欖隧道內一個計軸器出現故障而受阻。	調查顯示電子咭出現故障，已即時更換。	12
八月二十二日	上午十一 時五十三 分	東鐵綫	於八號強風訊號懸掛期間，一列往尖東方向列車在進入大圍站附近時，於大學站二號月台及大圍站二號月台之間，出現架空電纜牽引動力故障。	調查結果顯示，一列列車的集電弓的供氣管在強風下受到不明物體破壞。受損的供氣管已立即更換。	12
八月二十二日	下午一時 四分	輕鐵	一棵大樹於八號風球期間倒塌，列車服務受延誤。	清理大樹。	10
八月二十二日	下午一時 四十九分	輕鐵	由於一塊膠枱布纏於架空電線上，列車受延誤。	清理膠枱布。	11
八月二十二日	下午八時 三十五分	東鐵綫	一列往尖東方向列車於九號強風訊號下行駛，在前往大圍站途中，被一棵七米高的樹塌下影響，令架空電纜受損。列車司機立即啓動緊急制動器制停列車，往尖東方向的大學站及大圍站間的電力供應受到影響。司機報告指一列列車集電弓及架空電纜被塌樹損毀。	維修人員立即進行緊急維修，車站職員於晚上九時二十五分指示乘客離開列車前往大圍站。列車服務在維修工作完成後，於八月二十三日上午五時零一分回復正常。	71
八月二十三日	上午十二 時二十三 分	輕鐵	由於一宗道路交通意外，一輛私家車闖入路軌並阻塞列車。列車服務受延誤。	私家車被移離現場。	16
八月二十五日	上午八時 四十五分	馬鞍山綫	因一個計軸器出現故障，列車服務受阻，並在駛經受影響路段時以每小時22公里的限速慢駛。	調查顯示路軌旁的訊號設備的電子咭出現故障，已即時更換。	10
八月三十日	下午八時 五十五分	東鐵綫	由於路軌上一枕木冒煙，列車服務受到延誤。車站職員使用可攜式滅火器撲滅煙霧。	調查未有發現引致冒煙原因。懷疑是由於前一晚曾進行打磨路軌而引致。	8
八月三十一日	下午五時 五十七分	西鐵綫	由於西鐵綫控制中心的供電系統出現故障，引致西鐵綫列車服務受阻。	調查顯示電源系統部份組件出現故障，已即時更換。	33

列車服務延誤8分鐘或以上的事務 (二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日)

事故日期	事故時間	受影響鐵路線	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
九月二日	上午五時五十九分	西鐵綫	由於一訊列車訊號傳送電綫出現故障, 西鐵綫列車服務受阻, 以致所有列車以每小時22公里的限速行駛。	調查顯示部份電子咭出現故障, 已即時更換有關組件。	9
九月三日	上午七時二分	西鐵綫	因兩條訊號傳送電綫出現損壞, 西鐵綫列車服務受阻, 所有列車駛經受影響路段時需以每小時22公里的限速慢駛, 受損的電綫已即時更換。	調查顯示故障是因一列車零件鬆脫引致, 會檢討及加強維修程序。	18
九月三日	上午十時四十三分	觀塘綫	一列往調景嶺的列車因信號電腦故障而停駛。	調查發現電子卡故障, 已立即更換。	8
九月七日	上午十二時二十四分	荃灣綫	一名38歲男子在列車進入月台時跳落路軌, 令荔景與荃灣站之間的雙綫列車服務暫停。	消防於00:32到場, 並托起列車進行拯救工作。該男子於00:57被移離路軌並證實死亡。警方將案件列為「有人墮軌」。	43
九月八日	上午七時零七分	港島綫	一列往柴灣方向的列車在天后站一號月台, 由於月台緊急警鐘掣在炮台山站自行啟動, 導致服務延誤。車站職員確定沒有不正常情況。	調查發現組件失靈, 已立即更換。	8
九月八日	下午四時三十分	輕鐵	一架輕鐵由於全部車門未能開啓, 到達田景站後停止服務。	更換部分車門零件。	10
九月十日	下午六時三十八分	將軍澳綫	一列向寶琳方向的列車在月台停靠期間, 車門控制出現故障以致全部車門關閉。車站職員需要透過車尾駕駛室以開啓所有車門讓乘客離開。	調查後發現兩條控制列車車門的電線發生故障, 但已即時修理妥。	9
九月十五日	下午二時零八分	東鐵綫	一列往尖東方向列車於抵達大埔墟站四號月台後, 因制動器故障需要停止服務。	調查發現氣閥出現故障, 已立即更換。	18
九月十六日	上午五時四十一分	馬鞍山綫	第一及第二班往烏溪沙的列車服務受阻, 因車輪跳滑以致停車時越過停車綫。兩列列車需要後退回月台正確位置。	調查顯示路軌有油漬, 已即時作出清理。	14
九月十七日	晚上十二時五十六分	東鐵綫	一列往尖東方向列車於抵達紅磡站後, 因發生故障而停止行駛。	調查發現小型斷路器的零件於列車前往九龍塘站途中發生故障。由職員立即重設斷路器。	14
九月十八日	下午七時五十四分	輕鐵	由於有乘客打架, 一輛輕鐵服務受到延誤。	警方到場協助, 有關個案列為襲擊案。	14
九月十九日	下午十二時四十九分	東鐵綫	一列往羅湖方向列車因車底冒煙而停止服務。乘客在轉乘另一班列車後, 列車在落客後駛回車廠檢查。	調查發現有一輔助儀器的組件故障, 已立即更換。	10
九月二十一日	上午八時五十五分	輕鐵	一輛輕鐵在到達鍾屋村站時煞車出現問題, 列車停止服務。	調查發展現有問題的煞車零件已立即更換。	11
九月二十一日	下午一時五分	輕鐵	由於W372波口出現供電問題, 列車車長需要以人手重設系統讓列車駛過。輕鐵服務受到延誤。	調查發現有故障的電力供應組件, 並已隨即更換。	9
九月二十一日	下午五時四十三分	東鐵綫	一列往馬場方向列車因車底冒煙而取消服務。列車集電弓即時下降及暫時隔離電力, 以修復事故。	調查發現制動器組件出現故障, 已立即更換。	10

列車服務延誤8分鐘或以上的事務 (二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日)

事故日期	事故時間	受影響鐵路線	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
九月二十三日	下午五時二十分	荃灣綫	一列往荃灣方向列車出現車門故障。列車車門關閉後自動跳掣, 需要取消服務。	調查顯示於三號風球懸掛時, 列車行駛到荃灣站時車輪空轉/滑動。	8
九月二十三日	下午七時二十九分	東鐵綫	一列列車在羅湖站, 因架空電纜電力故障而停止服務。	調查發現有樹枝於八號強風訊號懸掛期間損壞列車的集電弓, 車頂亦受到損壞, 已立即修理集電弓及車頂。	10
九月二十三日	下午九時四分	輕鐵	由於有樹幹於八號風球期間倒塌並破壞一架列車的集電弓, 列車因而停止服務。	樹幹被切除。	15
九月二十三日	下午九時八分	東涌綫	往香港站方向的一列列車, 在八號強風信號下, 因自動操作而有兩卡車越位。	列車需要後退回正確的停車位置上落客。	8
九月二十四日	上午七時四十九分	觀塘綫	一列往調景嶺的列車受到阻延, 因車長報告當列車駛進月台時, 似乎撞到路軌上的不明物件。他立刻按動緊急停車按鈕。當列車刹停時, 有七卡車已駛入月台。	車站職員走進路軌進行搜索。發現一把雨傘。	24
九月二十六日	上午八時五十四分	東涌綫	一列往東涌方向的列車在月台進行上落客後, 車門發生故障而需要中止服務。車站職員鎖定車門。	調查結果顯示車門的一個機件位置有誤。已立即處理妥當。	8
九月二十六日	早上九時零八分	東鐵綫	往羅湖及落馬洲方向的列車服務, 因畢架山隧道內的軌道電路故障而延誤。列車需要以人手操作, 在受影響的區域行駛時, 時速不能超過二十二公里。	調查發現在兩個軌道電路之間的軌頂有一些鐵屑。鐵屑已立即清理。	10
十月一日	上午九時四十七分	輕鐵	一名正在使用手提電話的男途人過路時擦過一架列車。該列車停止服務。行人過路燈當時的顯示為紅色。	該名途人沒有明顯傷痕, 並拒絕接受醫治。	11
十月一日	下午二時五十分	東鐵綫	一列直通車因列車V716的訊號裝置發生故障。該列車駛往紅磡站時, 需要以時速不超過四十公里行駛, 令東鐵綫列車服務受阻。	與內地鐵路單位檢討事故。	12
十月三日	下午七時三十六分	輕鐵	由於一名女孩衝出馬路, 車長需要緊急煞車, 引致一架輕鐵延誤。該名女孩過路後被列車擦過倒地, 左腳受傷。	女孩被送院治理, 同日出院。	8
十月四日	下午一時十三分	輕鐵	由於制動器未能釋放, 一輛輕鐵停止服務。其後兩卡列車分拆, 由前卡推動後卡離開現場。	調查發現損壞的制動器組件已即時更換。	22
十月四日	下午四時二分	輕鐵	由於一架貨車司機錯誤左轉, 以致與一架輕鐵相撞, 該輛輕鐵停止服務。輕鐵受到損壞, 大型貨車司機受傷。	警方到場協助。	28
十月七日	下午七時四十二分	輕鐵	由於一架新界的士於交通燈亮起紅燈時錯誤左轉, 以致與一架輕鐵相撞, 輕鐵停止服務。輕鐵有輕微損毀, 的士司機與的士乘客受輕傷。	警方到場協助。	17
十月十日	上午七時五十五分	輕鐵	由於輕鐵未能釋放制動器, 需要停止服務。需要使用另一輛輕鐵從後推動事發輕鐵離開現場。	調查發現有問題的制動組件已即時更換。	19
十月十日	上午九時三十八分	東鐵綫	一列往落馬洲方向的列車因車門發生故障需要停止服務。車站職員協助確定所有車門完全關上。	調查發現車門有零件故障, 已立即更換。	10
十月十日	下午八時	輕鐵	由於一架私家車在交匯處左轉時駛入路軌, 列車服務受阻。路軌設施沒有損壞。	私家車被拖走。	8
十月十三日	下午九時零二分	東鐵綫	一列往尖東的列車因波口5600故障受到延誤。車站職員往路軌協助列車順利通過有關波口。	調查發現波口有零件故障, 已立即更換。	16

列車服務延誤8分鐘或以上的事故（二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日）

事故日期	事故時間	受影響鐵路線	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
十月十四日	上午五時零八分	東鐵綫	由於尖東站與何文田供電站之間的架空電纜在提供服務前未能取得電力，令列車服務受到延誤。	調查發現人為因素引致事故，會加強員工遵守程序的意識。	15
十月十五日	上午九時零一分	東鐵綫	一列往尖東列車在進入九龍塘站月台期間，一名女乘客跳軌後被列車撞倒。消防人員到場將該名女子移離現場。	警方將案件列為有人墮軌。	47
十月十七日	下午六時四十六分	港島綫	一列往柴灣方向列車因柴灣一個軌道電路故障。列車需要以人手操作，並時速二十二公里經過信號燈及受影響區域。	調查發現軌道旁信號設備有組件失靈，已立即更換	8
十月十七日	下午十時三分	荃灣綫	由於尖沙咀及佐敦站的控制區域之間訊號顯示及控制系統出現故障，引致荃灣綫列車服務受阻。金鐘站與油麻地站之間的訊號受到影響，所有列車需要使用人手操作，並以不超過每小時22公里的速度行經受影響範圍。	調查顯示事件因一個供電訊號系統的靈件損壞。該零件於事發後已即時更換。	21
十月二十一日	上午十時十分	輕鐵	一架輕鐵到達洪水橋站一號月台時碰到一條在維修工作完成後誤放的石屎電纜，列車服務受到延誤。	透過重溫課程加強員工遵守程序的意識	8
十月二十一日	下午十二時五十三分	觀塘綫	一名女乘客跳落路軌，令一列往調景嶺的列車受到阻延。車長立即響號，並按動緊急停車按鈕。車站職員亦按動緊急停車掣。列車最終在距離頭端牆78米的月台中央位置停下。職員走進路軌，發現該名女子清醒地躺於距離尾端牆約4米的月台坑道，頭部向觀塘站方向。消防員於下午一時零一分到達，該名乘客在下午一時十分由路軌旁被移到月台，送院治理。	隨後的列車進行了路軌檢查，確定情況正常。警方將事件列作「企圖自殺」。	22
十月二十二日	下午三時二十二分	東鐵綫	一列往羅湖方向列車因有車卡227的D3車門未能關閉，需要停止服務。	調查指由於有人損壞幕門的門膠引致事故，會加強檢視車門。	22
十月二十四日	下午一時十九分	輕鐵	一架輕鐵到達青雲站二號月台時未能釋放制動器，輕鐵服務延誤。	調查發現損壞的電池組已即時更換。	10
十月二十四日	下午十一時四十三分	觀塘綫	一列往調景嶺的列車進入月台時因電池故障，未到達車站月台頭端便停下。由於車站職員須進入車尾駕駛室將列車駛至月台頭端後安排乘客落車，所以服務受阻時間較長。	調查發現電力供應設備組件失靈，已立即更換。	19
十月二十八日	下午五時十分	觀塘綫	一列往油麻地的列車滯留於九龍灣站二號月台，因為一名女乘客向車站職員表示看到一名女學生由彩虹站四號月台的尾端牆走落路軌。當時月台並無列車。車站職員立即進行視察，確定路軌正常，而一名女學生正在近尾端牆的月台上候車。	調查顯示該名乘客是看到女學生在月台幕門玻璃的反影，誤以為是有人在路軌上。	8
十月二十九日	下午十二時二十五分	東鐵綫	一列往羅湖方向的列車，於旺角東站因有一對車門未能關閉而需要停止服務。	調查發現有車門組件有故障，已立即更換。	8
十月三十日	下午十時二十九分	輕鐵	鄉事會路與友愛路交界處發生交通意外。一架507綫列車碰到一架751綫列車的車尾。507綫列車上一共二十一名乘客連同列車車長受傷，並送往醫院治療。	警方調查中，而肇事司機正被暫停駕駛職務。	64

列車服務延誤8分鐘或以上的事務 (二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日)

事故日期	事故時間	受影響鐵路線	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
十月三十一日	下午七時十一分	將軍澳綫	由於一架向調景嶺方向的列車駛離月台後, 車門感應器失靈後, 列車因而停止服務。	調查發現有問題的車門組件已即時更換。	9
十一月二日	下午六時零四分	東鐵綫	東鐵綫列車因波口5127及5122故障而延誤。車站職員到路軌以人手操控波口讓列車運作。	調查發現波口故障的組件, 已立即更換。	11
十一月五日	上午九時十六分	輕鐵	由於輕鐵未能釋放制動器而停止服務。需要使用另一架輕鐵從後推動事發輕鐵清理現場。	部分制動器組件已更換。	24
十一月六日	上午十一時零六分	港島綫	港島綫往柴灣方向列車, 因受中環站至金鐘站之間的軌道電路故障影響, 列車需要以人手操作, 並以時速二十二分里進入及離開金鐘站三號月台。	調查發現電線連接鬆開, 已立即更換。	17
十一月九日	上午九時三分	西鐵綫	因車底一設備箱蓋鬆脫, 令路軌旁的訊號電綫受損, 西鐵綫列車服務因而受阻。	經緊急維修後, 受損電綫已更換。加強檢查確保服務質素。	27
十一月九日	上午十一時十三分	馬鞍山綫	一列往烏溪沙方向列車因列車車長在掉車時遺失鎖匙, 以致未能進入駕駛室開動列車, 令列車服務受阻。	提醒員工在執行職務時加倍謹慎。	8
十一月十日	上午八時四十二分	觀塘綫	由於調景嶺站的兩個軌道電路故障, 令往調景嶺的列車受到阻延。車站職員重新啓動所有列車後, 列車在調景嶺站側綫調頭。	調查發現路軌旁信號設備有故障零件, 已立即修理。	9
十一月十六日	下午三時十九分	東鐵綫	因真空斷路器故障, 尖東站及何文田供電站之間的架空電纜未能取得電力, 令東鐵綫列車在尖東及旺角東站服務受阻。公司安排緊急接駁巴士行走尖東站及旺角東站之間。	調查發現供電系統有組件故障, 已立即更換。	48
十一月十八日	上午九時二十八分	觀塘綫	一列往調景嶺的列車受到阻延, 因為車門指示器顯示列車完成月台操作程序後車門沒有關上。車站職員到場後確定所有車門已完全關上。	調查發現車門零件故障, 已立即更換。	9
十一月十八日	下午八時四十三分	輕鐵	一名男單車駕駛者衝過紅燈並突然右轉而碰到輕鐵導致該輛輕鐵停止服務。	召援救傷車把傷者送院治理。	16
十一月十八日	下午十時五十三分	西鐵綫	一列往南昌方向列車收到慢速行駛指示, 以致列車服務受阻, 列車駛往錦上路站二號月台後停止服務。	調查顯示故障是列車上訊號電腦出現故障。已重新啓動有關設備。	8
十一月二十日	下午三時三十分	東涌綫	一列往香港站方向列車因車門電路系統故障而停止服務。	調查指車門有失靈組件, 已立即更換。	8
十一月二十日	下午五時四十五分	機場快綫	由於波口THW230出現故障, 機場快綫列車因而延誤。車站職員需要進入路軌以人手操作波口以便列車經過受影響地點。	調查發現有問題的路軌旁訊號系統已即時更正。	22
十一月二十一日	上午十二時五十四分	將軍澳綫	由於波口TIK7281發生故障, 一架向調景嶺方向的列車受到延誤。車站職員進入路軌作人手波口操作, 以便列車駛過受影響地點。	調查發現訊號設施的一張電子卡未能運作已即時重設。	14

列車服務延誤8分鐘或以上的事務 (二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日)

事故日期	事故時間	受影響鐵路線	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
十一月二十二日	下午二時五十六分	將軍澳綫	由於將軍澳站、坑口站及寶琳站訊號控制區的路軌訊號系統發生故障,將軍澳綫介乎將軍澳站寶琳站的列車服務受阻達48分鐘。車站職員需要進入路軌以人手操作波口以便列車經過。將軍澳南新模件中斷後,電腦訊號系統成功重新啓動。	重置訊號系統。	48
十一月二十二日	下午五時零四分	東鐵綫	一列往落馬洲方向的列車因車卡M229風喉破裂,列車無法取得動力。列車需要停止服務。	調查指由於風喉的一組件損壞,已立即更換。	21
十一月二十二日	下午九時三十二分	東鐵綫	一列往尖東方向的列車在大學站往火炭站途中,撞倒一名六十三歲的擅自進入路軌的男子列車司機立即啓動制動器制定列車。列車於火炭四號月台停止服務。	警方到場協助。該名男子於晚上十時零五分被移離現場送往醫院,其後證實死亡。	17
十一月二十四日	上午七時三十八分	觀塘綫	位於調景嶺側綫交叉路口的路軌故障,令將軍澳綫的列車受到阻延。	更換路軌。	21
十一月二十五日	下午七時十九分	東鐵綫	一列落馬洲列車在上落客後因制動器故障而停止服務。	重置制動裝置。	8
十一月二十七日	上午六時零八分	荃灣綫	一列往中環方向列車因爲未能收到前進訊號而需要以人手操控,以不超過每小時22公里的速度行駛,受影響範圍服務因而受阻。	調查顯示,位於路軌旁的訊號電纜損壞,在臨時修理後,受損電纜於收車後更換。	16
十一月二十七日	下午二時零九分	輕鐵	列車的速度錶失靈停止服務。	調查發現損壞的組件已即時更換。	9
十一月二十八日	上午七時三十一分	東鐵綫	一列往尖東方向列車在離開落馬洲站約五百米後,失去動力,列車需要停止服務。	調查發現列車車底的控制電線接觸不良,已立即作出處理。	40
十一月二十八日	下午四時	東鐵綫	一列往尖東方向的列車車卡635的一扇門在完成上落客程序後未能關閉,該列車停止服務。	調查指車門的組件鬆開,已立即處理妥當。	9
十一月二十八日	下午四時五十一分	輕鐵	一名五十歲女子阻塞車門關閉,原因不明,令輕鐵未能駛離。車門於16:54關閉。	警方到場協助。	9
十一月二十九日	下午六時三十七分	荃灣綫	一列往中環方向列車因車門故障而令服務受阻。	調查確定所有車門正常運作,懷疑因有乘客阻礙車門關閉。	8
十一月三十日	上午六時零三分	東鐵綫	一列往尖東方向的列車在抵達東鐵綫九龍塘站後車門未能開啓,該列車停止服務。	調查發現尼龍供氣管鬆開,已立即更換。	9
十一月三十日	下午五時五十五分	東鐵綫	一列往尖東站列車因波口5604故障,車站職員到路軌以人手操控波口。	調查發現路軌之間有已損壞的螺絲塞住。有關物件已於非行車時間清理。	24
十二月一日	下午十一時零二分	輕鐵	由於交匯處全部訊號燈未能正常運作,輕鐵服務受阻。	調校訊號燈。	12
十二月四日	上午六時二十六分	東鐵綫	一列往尖東方向列車因車門故障,令列車不能行駛。列車停止服務。	調查發現車門電線鬆開,已立即更換。	8

列車服務延誤8分鐘或以上的事故（二零零八年七月一日至二零零八年十二月八日）

事故日期	事故時間	受影響鐵路線	事故成因/調查結果	已採取的補救行動	延誤(分鐘)
十二月五日	下午六時五十四分	荃灣綫	一列往中環方向列車，當駛進金鐘站，有乘客按動緊急掣向車長匯報有物件跌落路軌，令服務受阻。車站職員前往調查確定路軌運作正常。由於尾隨列車上亦有乘客不適而按動召援掣，列車服務進一步受到影響。	有身體不適乘客提供協助。	8
十二月八日	上午九時零二分	東鐵綫	一列往羅湖列車因分別有車門被報紙塞住及被乘客阻擋關閉。	調查發現列車車門的組件能正常運作。	8
十二月八日	下午七時二十三分	觀塘綫	位於油塘站頭端牆架空電綫的接觸綫損毀，令觀塘綫列車服務停頓178分鐘。列車服務於2308恢復正常。	即時安排緊急維修，加強員工遵守程序的意識，引入新檢查程序及在隔離器加上標貼。	178