

來函檔號：LKF(LC)2017057
本函檔號：CA/EA/LC/1706/010

傳真：2553 7268

香港仔海傍道 3 號逸港居 1 樓
南區區議會秘書處
交通及運輸事務委員會主席
陳富明先生
(經辦人：練文惠女士)

陳主席：

有關港鐵南港島綫列車事故

貴會致港鐵公司的的電郵於七月六日收悉，就貴會 將於七月二十四日舉行的會議，討論有關二零一七年六月二十一日發生的南港島綫列車事故，我們現謹回覆如下：

事故經過

二零一七年六月二十一日早上大約 7 時 25 分，南港島綫金鐘站往海洋公園站之間有一列列車供電系統出現故障而暫停運作，並停留於路軌上。車上設施（包括後備照明及通風系統）因供電受阻而未能如常運作。當時，該列車上有大約 150 名乘客。港鐵公司職員於列車上提示乘客將車上通風窗打開，隧道內的緊急通風系統亦即時啟動。港鐵車務控制中心一方面安排工程人員查找事故成因，另一方面就南港島綫列車服務作出調整，金鐘站來往黃竹坑站列車服務維持每 15 分鐘一班車¹，黃竹坑站來往海怡半島站則維持每 6 分鐘一班車。

事故期間，港鐵公司透過車站和車廂廣播通知乘客最新車務情況，公司亦安排額外人員(包括車務人員及客務快速應變隊)到各個受影響車站為乘客提供協助。同時，港鐵公司安排免費接駁巴士，提供了約 50 個巴士車程，接載超過 1 100 名受影響乘客來往黃竹坑站及金鐘站（途經海洋公園站），以及來往黃竹坑站及堅尼地城站。大約 8 時 07 分，港鐵公司安排一列不載客列車將故障列車移離主行車線並返回金鐘站，並安排車上乘客安全有序地離開車廂返回月台，所有乘客於約 8 時 18 分離開車廂，列車服務於約 8 時 20 分陸續恢復正常。港鐵公司其後安

¹ 由於故障列車停留在其中一條路軌上，其他列車在金鐘站及黃竹坑站之間需以單軌雙程行車，因此班次較疏。

排故障列車回車廠作進一步檢查。

調查結果

南港島綫每列列車上設兩組供電系統。列車透過集電弓從架空電纜採電，然後透過此兩組供電系統將電力供應予列車組件。一般情況下，兩組供電系統會同時自動運作，即使其中一組供電系統出現故障，另一組供電系統仍能提供所需電力支援列車運作。假如是電源出現故障（例如架空電纜故障）而令列車未能採電，列車需要暫停運作，但兩組供電系統的電池所儲存的電力足夠供列車上的通風及後備照明系統維持運作最少 1 小時。

兩組供電系統的開關由兩個分別設於第一卡及第三卡車的繼電器負責管控，而兩組繼電器是互聯的，令港鐵人員有需要時可透過任何一個設於第一及第三卡的手動開關去同時啟動兩組供電系統。導致今次事故的原因，正是由於設於第一卡車的繼電器出現短路故障，在互聯的情況下，導致兩組供電系統的斷路器同時跳掣，兩組供電系統因此同時失效，列車因而暫停運作。而由於兩組供電系統同時跳掣，在斷路的情況下，兩組供電系統的電池未能為車上的通風及後備照明系統供電，這些設施因而未能啟動。簡而言之，今次事故並不涉及電源問題（架空電纜及集電弓均狀況良好），而是由於列車繼電器故障導致兩組列車供電系統同時跳掣及斷路所致，在這情況下，兩組供電系統的電池未能發揮提供後備電力的作用。

今次事故顯示互聯接駁兩組繼電器的電路走線安排並不理想，而類似事故（即因一個繼電器故障而令兩組供電系統同時跳掣及失效）以前從未發生。因應今次事件的調查結果，港鐵公司已改善所有南港島綫列車的電路走線，取消兩組繼電器的互聯安排，令一個繼電器只會接駁一組供電系統，避免因單一繼電器故障影響兩組供電系統的運作。即使將來不幸發生繼電器故障，亦只會影響由該組繼電器管控的供電系統，另一組供電系統仍能正常運作，並可提供所需電力支援列車運作。港鐵公司已檢視了其他鐵路綫列車供電系統的電路走線安排，確定與南港島綫並不相同，不會出現類似事故。

今次事故期間最長的列車服務延誤時間為 70 分鐘，根據「服務表現安排」，港鐵公司需撥出 200 萬，按機制於 2018 年透過票價優惠計劃回饋乘客。

港鐵公司非常重視今次事故。我們也十分理解各委員對事件的關注，我們對於事故為乘客帶來的不便表示歉意。正如上文提及，港鐵公司已落實改善措施，避免類似事故再次發生。我們亦已於今日向立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會提交文件，詳細交待事故的經過、應變安排、調查結果及跟進工作。

公共關係經理－對外事務



楊莉華

二零一七年七月十三日