

運輸署就 SKDC(M)文件第 33/14 號的回應

將軍澳坑口培成路38號
西貢將軍澳政府綜合大樓3及4樓
西貢區議會
吳仕福主席

吳主席：

港鐵嚴重事故，將軍澳區與世隔絕，
要求港鐵取消將軍澳線外判維修，保障市民安全

就方國珊議員提出的上述動議，本署現夾附立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會編號立法會 CB(1)595/13-14(01)號文件，以供參閱。

感謝區議會對上述事宜的關注。

運輸署署長

(麥潔儀



代行)

2013年12月31日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

2013 年 12 月 16 日
港鐵將軍澳綫及觀塘綫架空電纜故障事故

2013 年 12 月 16 日下午，港鐵將軍澳綫及觀塘綫的轉綫位置的架空電纜發生故障，令當天將軍澳綫及部份觀塘綫列車服務中斷大約 5 小時。按規定香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)於三個工作天內，即在 12 月 19 日向政府提交了報告，交代了事故詳情。本文件旨在向小組委員會報告港鐵公司報告的主要內容、政府和港鐵公司當日的應變安排，以及所須作出的跟進工作。

I. 事故發生經過

2. 港鐵公司的報告指出，2013 年 12 月 16 日下午 12 時 30 分至 42 分期間，將軍澳綫坑口站至油塘站一段及觀塘綫調景嶺站至油塘站一段路軌斷斷續續出現三次的電力中斷。港鐵公司有關人員隨即到現場了解情況，發現一個在兩條鐵路的路軌轉綫位置的架空電纜固定裝置損毀，導致架空電纜出現電力供應故障，此為同類事故的首宗¹。港鐵仍需深入調查造成故障的原因，當中亦會聘用獨立的專家對固定裝置損毀的原因作分析，預期需時 2 個月。與此同時，機電工程署正作獨立調查。

3. 受事故影響，當天將軍澳綫全綫服務及觀塘綫調景嶺站至藍田站服務暫停約 5 小時。期間港鐵公司動用觀塘綫的後備路軌，安排觀塘綫列車經藍田過海前往鰂魚涌和北角，同時亦安排免費接駁巴士服務疏導乘客。觀塘綫及將軍澳綫

¹ 港鐵公司自 2007 年合併以來，曾引致超過 31 分鐘服務延誤的機件故障數目為 39 宗，成因不一，例如集電弓故障、路軌斷裂及幕門事故。

列車服務均於下午 5 時 35 分回復正常。

II. 應變安排

4. 港鐵公司內部為不同類型的事事故制訂了應變安排，供公司內不同部門及車站遇事時執行。政府方面，遇事時會透過運輸署轄下的緊急事故交通協調中心作出服務協調及資訊發放安排。今次事發當日的應變安排基本上乃按照應變計劃執行，並發揮了效用，盡量減低了列車服務中斷對乘客引致的不便。具體而言，政府及港鐵公司當日採取了下文第5-14段的措施。

(A) 搶修

5. 港鐵公司於事發後已第一時間搶修，當中過程包括：

- (1) 協助乘客離開車廂，經路軌步行至月台；
- (2) 關閉受影響路段的電力供應，確保維修人員的安全；
- (3) 進行復修，由於事故牽涉兩條鐵路綫及轉綫位，故復修工序較為繁複；
- (4) 動用工程車將失去動力的列車移離；以及
- (5) 修復完成後分別為兩條鐵路綫進行測試工作，以確保安全。

6. 出問題的架空電纜固定裝置在全港鐵路系統中只得7個。事發當晚，港鐵公司已檢查餘下的6個同類裝置(全數在將軍澳綫內使用)，確定了全部運作正常、狀況良好。港鐵亦對受影響的列車進行檢查，確定一切正常。

(B) 資訊發放

7. 遇上港鐵服務中斷，除了確保乘客的安全及進行搶修工作之外，最重要的是向乘客第一時間發佈事故資訊，以確保乘客可及早改選其他公共交通工具或改變原來使用公共交通工具的時間，力求將對乘客造成的不便減至最低。

8. 當日下午12時42分，受影響路段的港鐵列車開始暫停運作，港鐵公司於6分鐘後(即12時48分)通知運輸署，並於下

午1時透過其智能手機應用程式“Traffic News”通知乘客服務延誤，及於下午1時05分完成通知所有電子傳媒。港鐵公司其後再於“Traffic News”的應用程式更新最新服務安排資訊。當將軍澳綫及觀塘綫列車服務於下午5時35分回復正常後，港鐵公司於5分鐘後(即5時40分)透過該應用程式通知乘客，亦透過傳媒，通知公眾服務回復正常。

9. 此外，港鐵公司亦透過車站和車廂廣播、車站內和路面的指示，及車站入閘機旁的服務資訊顯示屏，通知乘客服務受阻，以及有關其他公共交通和免費接駁巴士服務的資訊。港鐵公司並派遣客務快速應變隊及今年10月新成立的客務支援隊到受影響的車站，協助乘客。事故期間，共額外調動了150名職員。

10. 另外，運輸署緊急事故交通協調中心於事故當日不斷透過政府新聞處，各大媒體(電台/電視)，傳呼機/流動電話公司、大型機構(僱員人數超過500人並已預先向運輸署登記接收特別交通消息)、運輸署網頁、「香港政府一站通」應用程式、巴士公司設於各主要巴士總站的大型顯示板、隧道管道內緊急廣播、隧道及公路上的可變訊息顯示屏向公眾發放最新的交通及公共運輸服務資訊。

11. 當天的資訊發放基本上發揮了作用，車站內外的秩序大底上得以維持。惟港鐵公司的應用程式資訊更新未見每次及時；另外港鐵公司在車站派發的部分《乘車應變錦囊》單張提供的可供選擇的路面公共交通服務部份資料因一條巴士綫在本年11月底停駛未能及時更新。就此，港鐵公司承諾作出改善，並確保日後及早更新所有相關資料，並在事故發生時，不時檢視資訊發放的流程和內容。

(C) 接駁巴士和車務調動

12. 按應變計劃規定，若鐵路服務有機會中斷20分鐘或以上時，港鐵公司便須盡速安排免費接駁巴士，以疏導乘客至附近最接近而且運作仍然正常的港鐵站。港鐵公司於當日事故期間，安排共超過100部免費接駁巴士，分別行走4條路綫，提供了超過430個巴士車程，接載超過21,000名受影響乘客。當日免費接駁巴士的安排詳情見附件一。由於鐵路是集體運

輸系統，因此接駁巴士不能完全替代中斷了的鐵路服務，故出現人龍排隊乘搭接駁巴士的情況，需時疏導。

13. 另外，由於事發後將軍澳綫過海段服務中斷，故港鐵公司自下午2時起動用觀塘綫後備路軌，安排每8分鐘一班的觀塘綫列車經藍田站往鰂魚涌站和北角站，令東九龍和港島東能維持過海鐵路服務，減少對乘客的不便。

(D) 其他公共交通的配合

14. 運輸署的緊急事故交通協調中心在事發當日已提升運作級別至最高級別的聯合督導模式。在這模式下，協調中心由運輸署首長級官員領導，與港鐵、專營巴士公司代表及警方聯合作出各公共交通及運輸服務的協調，以疏導乘客。運輸署亦有派員到主要受影響的鐵路站，實地視察車站的情況及港鐵公司接駁巴士的運作。在協調下，專營巴士中有10條路綫加強服務，增派了合共31部巴士協助接載受影響乘客。當日專營巴士的服務協調，詳情見附件二。

III. 跟進工作

(A) 鐵路維修保養

15. 鐵路服務，安全至上。而港鐵公司的維修保養工作達國際水平。具體而言，港鐵的資產管理系統(包括定期維修保養列車、訊號系統、供電系統及路軌等)已獲國際標準 PAS 55 認證。此標準為國際普遍認可的最嚴謹標準之一。

16. 港鐵安全管理系統亦為嚴謹。系統最少每三年由獨立專家審核一次，維修保養工作是審核範圍之一。最近一次的審核在 2011 年 4 月完成，評審結果指港鐵公司除了已發展及落實其安全管理系統內的全部關鍵要素外，還持續致力在各方面提升安全管理，整體表現符合國際水平。

17. 雖然將軍澳綫外判日常維修保養，但港鐵公司採用了一套嚴謹的監察機制，確保任何外判維修工作均需符合港鐵公司的要求和服務水平。事實上，無論維修工作由公司內部

員工或承辦商員工進行，公司均採用同一套的嚴謹標準。而港鐵的工程人員亦會負責監督及指導外判工作，確保服務質素符合標準。而將軍澳綫的大修、系統提升，以及緊急事故的修理仍然由港鐵的工程人員負責。

18. 又不論港鐵公司是否將維修工作全部外判或局部外判，機電工程署都會以同一的嚴謹標準作出監督，以確保鐵路安全。而事實上，並無證據顯示因港鐵公司將維修保養外判而影響了鐵路安全。

19. 港鐵的鐵路系統亦採用「安全防護保障」的設計。於事故發生時，電力的安全保護裝置會即時自動發揮作用，將電源中斷，保障乘客安全。此「安全防護保障」設計在今次事故中發揮了應有的作用。電源在此設計下切斷時，產生了巨響，但沒有發生爆炸。

20. 港鐵的安全亦受機電工程署作獨立的規管，署方按鐵路及列車的載荷、運載量和服務頻率，釐定巡查和審核計劃。而署方會特別針對關乎鐵路安全關鍵的設備或較高安全風險的鐵路設備進行較嚴密的巡查和審核。

21. 此外，機電工程署亦會對安全可能構成影響或引起公眾關注的鐵路事故進行調查，深入查明因由，以提升鐵路安全及避免將來發生同類的事故。就今次事故，機電工程署會作獨立調查，並會因應調查結果向港鐵提出改善要求。機電工程署也會不時審議港鐵公司的維修指引，以確保指引完備。

22. 無論如何，港鐵公司將會因應今次事故原因的深入調查的結果，重新檢視維修保養的工作，而機電工程署會作出監督。

(B) 將軍澳區的公共交通服務

23. 由於出現將軍澳綫全綫服務中斷，將軍澳區居民比較關注該區對外交通是否足夠。目前，將軍澳區除有港鐵將軍澳綫服務外，亦有便捷的專營巴士及專綫小巴網絡讓市民往返不同地區。現時，日間共有 26 條專營巴士綫(約 230 部車

輛)及 25 條專線小巴(約 210 部車輛)服務將軍澳區，詳情如下：

	日間服務將軍澳區的專營巴士及專線小巴路線數目 ²					
	將軍澳區內	往返觀塘區	往返九龍其他地區	往返新界區	往返港島區	總計
專營巴士	4	6	10	3	3	26
專線小巴	11	5	6	3	0	25
總計	15	11	16	6	3	51

24. 當局會不時審視全港各區（包括將軍澳區）的交通服務和配套，並作出適時的調整，確保服務能滿足需求。值得一提的是，雖然當局正積極推行巴士路線重組，以提高營運效益及減少路面不必要擠塞，但重組路線不等如只是取消載客量低的路線，當中亦會按需要開闢新綫或增加原有服務。當局希望透過重組路線達致善用資源的效果，令巴士服務在重整後更能配合乘客的需要，同時亦能減輕交通擠塞、減少路面空氣污染以及紓緩加價壓力。而運輸署仍會每年根據人口變化、基建發展、乘客需求及實際情況等因素，以及按既定的指引來規劃各區巴士服務，確保不斷的改進。

(C) 將軍澳區未來道路網絡

25. 為配合將軍澳未來發展的需要，政府已立項籌劃興建將軍澳－藍田隧道，作為將軍澳對外交通的第二條主幹路。工程項目已於 2013 年 5 月 10 日按《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)刊憲，而工程的環評報告亦已於 2013 年 7 月獲環境保護署署長批核。項目的詳細設計已於 2013 年 9 月展開。如各項前期準備工作及刊憲程序(包括處理反對意見)

² 區外服務的覆蓋範圍包括港島東、中環/灣仔/銅鑼灣、旺角/佐敦/尖沙咀、藍田/觀塘/牛頭角、深水埗/荔枝角、沙田、機場/東涌等各區。

進展順利，並得到立法會財務委員會批出撥款，工程預計最早可於約 2016 年初動工，2020 年完成。

IV. 未來路向

26. 港鐵服務與市民大眾日常生活息息相關，政府要求港鐵公司務必致力時刻提供安全、可靠和高效率的鐵路服務。而每當出現影響鐵路安全或服務的重大事故時，港鐵公司必須快速及妥善處理，確保乘客安全、減少對乘客造成的不便；事後亦必須迅速查明事故原因，根治問題，防止同類事故再發生。今次事故的應變安排方面，港鐵公司的處理大致達致要求，確保了乘客的安全，妥善完成了搶修工作，亦迅速調配了免費接駁巴士疏導乘客；惟在資訊發放方面仍有改善之處，港鐵會作出跟進，政府會予以監督。政府的應變方面，運輸署的緊急事故交通協調中心亦發揮了作用，增派了專營巴士加強服務。

27. 今次事故較為罕見，我們會深入探究因由，並評估是否有系統因素涉及其內。除了港鐵公司會徹底調查外，機電工程署亦會作獨立調查，及因應調查結果，監督港鐵公司切實全面執行所須的改善措施。兩項調查完成後，結果會公布。同時，運輸署亦已安排了會議，和港鐵公司深入檢視應變計劃在是次事故中執行的詳情，以求作出改善。將軍澳的道路網絡及公共交通服務方面，政府會不時作出審視及適時作出改善，以滿足區內居民的需要。

運輸及房屋局
2013 年 12 月

2013年12月16日港鐵將軍澳綫及觀塘綫事故期間的緊急巴士服務

鐵路綫	緊急巴士服務	事故期間的巴士服務		
		行車資料	開始時間	終止時間
觀塘綫	K7 (觀塘↔藍田↔油塘)	班次：3分鐘 車程數目：61 乘客數目：3,650 行走巴士數目：26	由油塘： 下午1時30分 由觀塘： 下午1時40分	由油塘： 下午5時58分 由觀塘： 下午5時54分
		班次：3分鐘 車程數目：68 乘客數目：3,730 行走巴士數目：29	由寶琳： 下午1時35分 由觀塘： 下午1時40分	由觀塘： 晚上6時12分 由寶琳： 下午5時53分
將軍澳綫	TKL2B (觀塘↔藍田↔坑口↔寶琳)	班次：5分鐘 車程數目：192 乘客數目：8,960 行走巴士數目：34	由觀塘： 下午1時40分 由康城： 下午2時12分	由康城： 晚上6時22分 由觀塘： 晚上7時正
		班次：15分鐘 車程數目：111 乘客數目：5,030 行走巴士數目：20	由調景嶺： 下午1時22分 由寶琳： 下午1時35分	由調景嶺： 晚上7時正 由寶琳： 晚上6時15分
將軍澳綫	TKL3 (寶琳↔坑口↔康城↔將軍澳↔調景嶺)	車程數目：432 乘客數目：21,370 行走巴士數目：109		

附件二

2013 年 12 月 16 日港鐵將軍澳綫及觀塘綫發生故障期間
加強服務的巴士路綫

路綫	出發點	目的地	原本的 車輛數目	額外增調的 車輛數目
將軍澳區				
98A	坑口(北)	牛頭角站(循環綫)	16	4
98D	坑口(北)	尖沙咀東	26	2
296A	尚德	牛頭角站(循環綫)	8	1
796C	將軍澳站 公共運輸交匯處	東京街	10	5
796S	清水灣半島	牛頭角站(循環綫)	3	1
796X	日出康城	尖沙咀(康宏廣場)	14	2
690	康盛花園	中環(交易廣場)	13	10
694	調景嶺	小西灣邨	7	2
		小計	97	27
東九龍				
606	彩雲	小西灣(藍灣半島)	14	1
619	順利	中環(港澳碼頭)	22	3
		小計	36	4
		總計	133	31