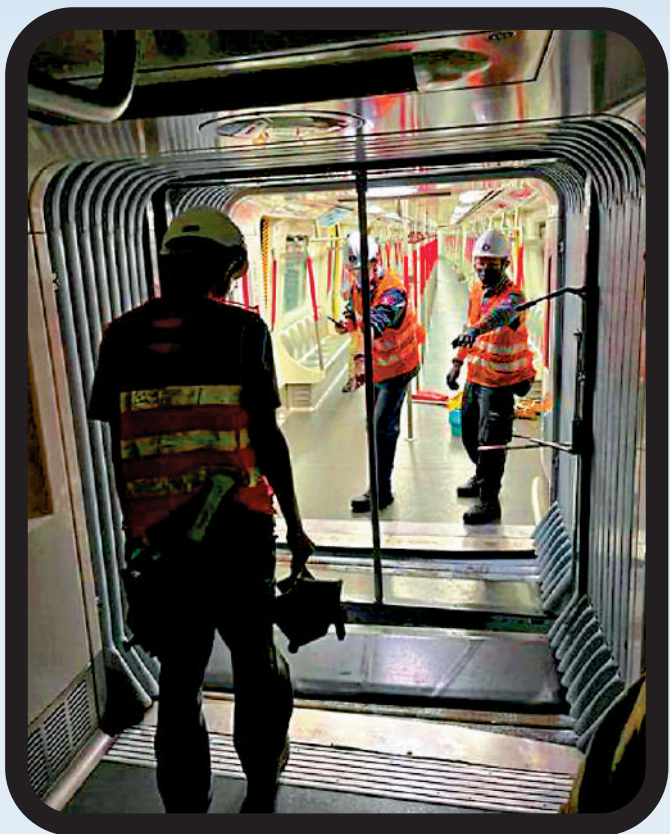


# 港鐵又出事 列車疑車卡連接鬆脫

## 職員帶領1500客疏散 將軍澳綫受阻4小時



▲肇事列車疑車卡鬆脫移位，港鐵工程人員事後檢查疑似鬆脫的車卡。



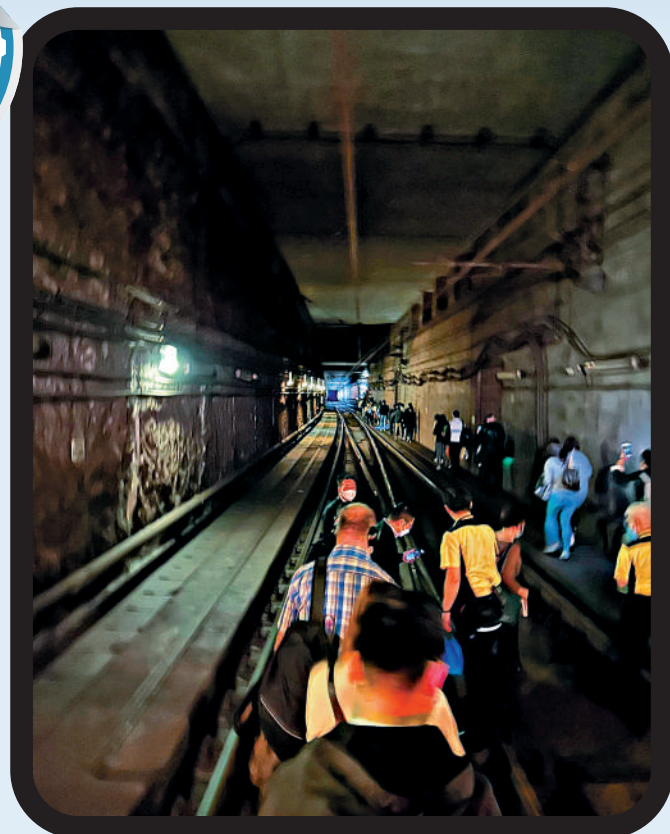
▲工程人員檢查路軌。

繼上月港鐵荃灣綫列車車門飛脫後，昨日將軍澳綫列車疑車卡鬆脫，駛入將軍澳站時故障停駛，約一千五百名乘客在職員帶領下沿路軌疏散，兩名女乘客包括一名孕婦不適送院，服務受阻4小時。肇事韓製列車的車卡與車卡之間的過渡裝置，故調查方向或包括人為疏忽。

港鐵表示，肇事列車並無偏離軌道，將作詳細檢查，並會檢查同型號列車相關部件，以及全面檢討資產管理及維修保養制度。

運輸及物流局長林世雄已責成港鐵徹查事故成因。機電工程署亦要求港鐵盡快查明事故成因，並在三日內提交初步調查報告，及在兩個月內完成整個調查並提交詳細調查報告。

大公報記者 楊州、葉浩源



▲約1500名乘客需經由車頭緊急出口離開列車，再沿管道步行至將軍澳站月台離開。



▲肇事列車上的乘客一度被困車廂，摸黑等待救援。

昨日早上8時30分，一列往北角方向的將軍澳綫列車駛往將軍澳站時出現機件故障，安全防護裝置隨即自動啟動將列車停下，位置離將軍澳站尚有一段距離。車長察覺駕駛室的警號後即時通知車務控制中心。在確保安全下，車務控制中心安排車站職員帶領陪同車上約1500名乘客，由車頭緊急出口斜道沿隧道步行至將軍澳站月台離開，同時通知相關部門到場協助。

### 肇事列車為韓製K-Train

消防處消防區長陳國銘表示，疏散了其中約700人，另約800人已在港鐵職員指示下循管道離開。行動中，出動104名消防及救護人員，包括坍塌搜救專隊協助進行搜救。鐵路警區行動總督察段雅倫表示，警員在將軍澳站內巡邏時發現列車在管道內停駛，與車務控制中心聯絡後，遂指示乘客離開車廂，經管道帶返安全地方。

受事故影響，將軍澳綫來往調景嶺站至康城站及寶琳站的列車服務暫停近4小時。經港鐵工程人員修復後，昨午12時逐步恢復服務。

肇事列車為俗稱K-Train的韓製列車。港鐵車務工程總管吳偉鴻說，初步顯示肇事列車其中兩卡（第六、七卡）的接駁機件出現故障，列車啟動安全防護裝置制停列車及發出警告。他表示，列車無偏離路軌，駛回車廠後會再作詳細檢查。

### 消息指日前曾拆鈎換裝置

港鐵業內人員陳先生（化名）向大公報記者透露，肇事列車日前曾在將軍澳車廠更換過渡裝置（Gangway），過程中會卸除車卡與車卡之間的車鈎（Coupler），不排除更換後有人未確認車鈎是否扣實，「車鈎好似陰陽關係，行內叫『吸車』，接駁位吸實，車長室嘅控制燈會熄滅，若接駁位鬆動，控制燈會閃閃閃，提醒車長出咗問題」，加上列車設安全機制會緊急制動（Emergency Brake），所以肇事列車會斷電並制停。

陳先生指出，列車一般按里數安排相應級別檢查工序，若當日有車長或乘客反映列車異常，亦會在收車後進行特別檢查，而列車經大型維修後會試行，以測試行駛時是否安全可靠。惟更換過渡裝置不屬於大型維修，是否涉及人為疏忽在更換後未確認車鈎是否扣實，相信是內部調查方向之一。他認為只要在工序上牽涉車鈎都應試行，以保障安全：「試跑一轉就會睇到有冇問題。」陳先生又表示，韓製列車於1990年代生產，車鈎以氮氣壓力平衡車卡之間的震動及拉伸情況，若有鬆動便會出現車卡之間的拉扯，後方車卡的動力一旦不及前方車卡便會分離。

大公報記者就肇事列車日前曾更換過渡裝置向港鐵查詢，對方表示非常關注事故，就將軍澳綫及早前的油麻地站事件，公司高度重視，並宣布將全面檢討維修保養制度及資產管理。

## 工會：維修人手長期不足

負責信號維修的香港鐵路工會聯合會主席林偉強形容昨日事故「特別」，據他掌握的資料，港鐵將肇事列車的8卡車廂一併拉回車廠，並非分批帶走，故無證據顯示車卡之間出現分離。他表示，韓製列車的車鈎設計為三重架構，與英製列車不同，「要連環三重鬆開，車卡才有可能甩脫」，而車卡之間除了車鈎，還有信號系統、安全系統等接駁電纜，相信有可能是有關電纜斷開並撞上過渡裝置。

林偉強說，市區綫列車日常有小型維修，工序包括定期檢查列車組件，如檢驗車鈎接駁數值是否正確等，而大型維修包括轉向架等組件更換，則交回九龍灣車廠。他又重申維修同事人手長期不足，其中一組40多人，過去3年已有10人離職，今年以外判工形式填補部分人手，「維修始終靠人，新嘅工人經驗唔夠，要舊人帶新人去做」。

### 外判工補替亦難彌補空缺

據悉，將軍澳車廠維修組更表以往為四更，每更人手約30人，但近年人手流失嚴重，改以外判工補替，惟不足以彌補所有空缺；而港鐵車廠內的工作編制除港鐵員工，外判工亦會分擔部分工序，而車廠外如軌道檢查等工序多交由外判工負責，再由港鐵員工檢驗。

立法會工程界議員盧偉國表示，在荃灣綫列車事故後，已要求港鐵全面檢視風險管理，港鐵上周五在小組會議上回覆6個月內會完成檢視。他認為引進檢測儀器輔助工作外，更關鍵是處事態度，應在事故發生前已察覺問題，並盡快消除安全漏洞。立法會議員張欣宇則說，相信是次事故原因是列車車卡鬆脫。



### 韓製K-Train小資料

**啟用年份：**2002年  
**原產地：**韓國  
**製造商：**韓國現代汽車集團成員之一Rotem（原名KOROS）  
**傳動方式：**直流電傳動通動型列車  
**行駛路線：**將軍澳綫及東涌綫  
**車卡接駁：**列車車卡與車卡之間以車鈎及「風琴位」連接  
**特色：**隔音效果及性能佳，較適合行駛有多個急彎的將軍澳綫；使用內嵌式車門

## 乘客：轉乘安排混亂

受港鐵列車「甩卡」事故影響，昨晨至正午時間調景嶺至康城站及寶琳站暫停服務，大批乘客需轉乘港鐵免費接駁巴士或其他交通工具。現場所見，調景嶺站外等候接駁巴士處及附近巴士站一帶大排長龍，一片混亂。

文員陳小姐（小圖）幾經波折才抵達將軍澳站，她激動地抱怨：「我啱調景嶺站落車轉搭接駁巴士，等車嘅人多，係隊勁亂，職員嘅指示又唔清楚。到上咗車，接駁巴士個司機仲無通知我到咗站落車，我同幾個乘客要喺下一個站再轉的士兜返轉頭去將軍澳，搞到遲咗成個鐘！明明都遇過咁多次事故啦，啱啱先用過門，點解啲嘢都係安排得咁差，無進步過囉！」

### 康城街坊：太倚賴港鐵

事故發生後，大批乘客需徒步沿路軌疏散，列車及隧道內烏煙瘴氣，十分危險，兩名女子在康城站與將軍澳站之間感不適送院治理，其中一人為孕婦。涉事列車被拖走後，將軍澳綫約下午12時半陸續恢復通車。

康城街坊兼長者貴先生和貴太表示：「好彩我哋今日唔使去覆診，港鐵壞咗都唔知點出去，如果要我哋咁樣行落路軌、迫排隊，真係死咗佢哋啊！政府太倚賴港鐵，應該認真考慮在將軍澳第137區康城呢邊整條海底隧道連接港島東，唔好只係靠港鐵！」

另一名受事故影響出行的家長何女士則認為，港鐵接連發生事故更不應該加價。有女街坊與兩兒子經將軍澳站步出，無奈地表示中午返半日學嘅兒子放學時未恢復通車，唯有轉乘巴士，遲了20分鐘才能返回將軍澳。

## 港鐵接駁巴士一團糟

港鐵將軍澳站列車昨日發生險告「甩卡」事故，令該綫服務嚴重受阻。故障發生在上午8時30分繁忙時間，對區內居民上班造成嚴重影響。理論上，港鐵針對可能發生的故障，有不同應變方案。我們不清楚應變方案如何制定，但昨日故障發生後，接駁巴士安排予人的感覺只有一個字——亂！

繁忙時間與非繁忙時間，不同港鐵站乘客流量與流動方向，是港鐵掌握的大數據。理論上，一旦某港鐵站發生故障，事件對哪些港鐵站構成影響，相關時段不同港鐵站乘客流量與流動方向數據，只要按一個按鈕便可知曉。

港鐵按不同時段、不同客流量及不同流向，制訂A計劃、B計劃、C計劃的接駁巴士安排，困難嗎？港鐵站外不同路線接駁巴士怎樣停泊接載乘客？乘客排隊輪候方向如何安排？港鐵職員在什麼位置調度乘客排隊？港鐵有否準備足夠指示牌引導乘客前往搭乘接駁巴士？港鐵有否針對不同應變計劃進行演習？昨日的亂局告訴我們，有三個可能：一、有Plan，但執行不力；二、有Plan，但不周詳；三、根本沒有Plan。政府有責任敦促港鐵做好事故應變預演，免重蹈覆轍。

### 港鐵近年嚴重事故

#### 2022年11月 四道車門甩脫

2022年11月13日，油麻地站一列車至少四道車門脫落，車上700多名乘客疏散，其中100多人須經路軌疏散到旺角站，荃灣綫列車服務受阻。港鐵初步調查發現列車剛進入月台已有異樣，首卡車一個轉向架偏離路軌。

#### 2021年12月 車門飛脫墮軌

2021年12月2日，一列港島綫列車於晚上繁忙時段駛入銅鑼灣站月台時，疑因隧道牆身廣告燈箱部件鬆脫，撞及車廂頭卡致兩扇車門飛脫跌落路軌旁。受事故影響，灣仔站至太古站服務暫停近三小時。

#### 2019年9月 列車出軌翻倒

2019年9月17日早上，東鐵綫一列車駛至紅磡站附近時突然出軌，三節車卡翻倒，更有車廂斷開兩截，車門飛脫，共造成八人受傷，往紅磡站及旺角東站的服務停頓約16小時。

資料整理：大公報記者