

港鐵事故頻仍 議員促追責

特區政府：責成盡快徹查事件 依現行懲罰機制處理



港鐵多次爆出影響列車服務的重大事故，昨日油麻地站再現列車出軌事故後，多名立法會議員均指不能接受，直斥港鐵年賺近百億元卻無做好維修工作，更指若事故發生於平日繁忙時間或列車高速行駛期間，後果不堪設想，要求港鐵徹查。有議員更促請特區政府探討引入內地或海外鐵路公司參建香港鐵路的可行性，在引入競爭之餘亦可提高質量，完善香港鐵路網。香港特區政府運輸及物流局局長林世雄表示非常關注事件，已責成港鐵盡快徹查，強調特區政府會依照現行懲罰機制處理事件。根據政府現行懲罰機制，港鐵將面臨最高罰款2,500萬元，罰款須按機制回贈乘客。

林世雄昨日到事故現場視察，並向在事件中受傷的兩名乘客致以慰問。他要求港鐵盡快進行善後工作，在確保安全的前提下，盡快恢復列車服務；同時，已要求運輸署與其他公共交通服務承辦商緊密聯繫，確保其他公共交通服務可以有效疏導乘客。

立會或調整議程討論事件

立法會鐵路事宜小組主席、民建聯立法會議員陳恒鑠昨早於事發後第一時間到荔景站跟進了解，並指今次是港鐵於一年內發生的第二宗類似事故，更涉及脫軌問題，比上次更嚴重，無嚴重受傷只是不幸中之大幸，希望港鐵盡快讓列車服務回復正常，減少對乘客造成的影響。他相信今次事故會觸及罰款機制，希望港鐵同時對乘客作適當補償。

他強調，鐵路的安全性至為重要，自從東鐵線過海段開通後，近期港鐵事故有所減少，惟港鐵仍面對信號系統等不少老化問題，立法會鐵路事宜小組本來將於下月2日討論相關工作，屆時可能會調整議程，加入項目討論今次事件。

港鐵多次爆出影響列車服務的重大事故，昨日油麻地站再現列車出軌事故後，多名立法會議員均指不能接受，直斥港鐵年賺近百億元卻無做好維修工作，更指若事故發生於平日繁忙時間或列車高速行駛期間，後果不堪設想，要求港鐵徹查。有議員更促請特區政府探討引入內地或海外鐵路公司參建香港鐵路的可行性，在引入競爭之餘亦可提高質量，完善香港鐵路網。香港特區政府運輸及物流局局長林世雄表示非常關注事件，已責成港鐵盡快徹查，強調特區政府會依照現行懲罰機制處理事件。根據政府現行懲罰機制，港鐵將面臨最高罰款2,500萬元，罰款須按機制回贈乘客。

◆香港文匯報記者 文森、蕭景源

民建聯立法會議員鄭泳舜於事發後亦到油麻地站跟進，直言不能接受港鐵再出現列車事故，敦促港鐵必須詳細徹查事件成因，包括是否涉及日常保養維修存在失誤、列車或車站機件老化出現故障等，避免同類型事故再次發生，確保市民和乘客安全。

促研引入競爭提高質量

民建聯立法會議員梁熙則擲指「港鐵服務，日日退步」，他指特區政府除了必須調查事故原因，嚴肅處理是否涉及人為疏忽或監管不力外，亦要深思假如未來多條新鐵路線的計劃只讓港鐵一家公司負責建造、營運及管理，會否對港鐵造成超負荷壓力而爆發。

他表示，早前已向立法會提交「選定地方的鐵路營辦商在同一城市下同時營運的模式和操作經驗」議題，要求研究日本公私鐵、深圳地鐵的模式，從而探討香港引入內地或海外鐵路公司參建香港鐵路的可行性；並已向立法會提出「香港鐵路的未來發展」的書面質詢，討論參與未來的鐵路建造或營運等細節。



◆職員到現場處理事故。香港文匯報記者攝

質疑港鐵年賺百億懶保養

工聯會會長、立法會議員吳秋北亦批評港鐵在相隔不足一年再出現更嚴重的車門脫落事故，令人無法接受，促請港鐵向公眾交代今次事故有否涉及人為疏忽或維修保養欠妥並致歉。

他同時指出，港鐵去年賺95.5億元，利潤主要來自物業發展，車務營運虧損42億元，質疑港鐵管理層是否因此而疏於車務本業的管理，罔顧乘客安全。

工聯會立法會議員陸頌雄批評港鐵在賺大錢之餘，

維修的人力資源卻十分吝嗇，「留不住人才，導致青黃不接，更濫用外判和代工，加上系統老化，類似的意外只會愈來愈多！」他指特區政府作為佔75%港鐵的大股東，相關部門必須做好監督工作。

鐵路工會促港鐵認真檢視

香港鐵路工會聯合會昨日發表聲明指出，港鐵於短時間內重複發生性質類似且嚴重影響營運安全的事件，令人疑慮並非偶發性，強烈要求港鐵必須即時對管理、營運、維護等系統作全面認真檢視，排除所有肇因紮漏，以確保公眾及員工人身安全。

撞擊力料達千磅 專家籲乘客勿「挨門」

香港文匯報訊（記者 文森）對於港鐵昨日出現的事故，多名鐵路專家和業界人士嘗試分析成因。有專家指事故罕有，情況有如列車出軌，惟太子站至油麻地站一段路軌較平坦，不多急彎，以列車入站時時速約20公里計算，車速不會太快，相信與車輪或路軌出問題的機會較低，估計最有可能是列車撞向外物所致，料與車齡無關。有工程學專家指出，事件涉及撞擊力達1,000磅以致車門飛脫，提醒乘客應避免「挨車門」。

鐵路工程師學會香港分會副會長、香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生指出，列車轉向架由4個車輪和其他相關配件組成，一卡車廂有兩個轉向架，而轉向架出軌一般有三大大可能：一是車輪出問題，但涉事路段是直路，故可能性較低；二是路軌有問題，「路軌本身可能出現斷裂，令列車行走時走不到路軌面，車輪就會跳出來，但若是如此首班車應已出事，因此可能性亦較低。」他推測最大可能是有外物導致列車出軌，「在路軌面或旁邊附近，或有一些外來物阻礙路軌面，令列車行駛時像爬過小山丘，

之後未必落回路軌面，令鐵車跳起出軌。」他相信有關物件不會是硬幣、螺絲等般細小，有機會是鋼筋或是較長的金屬物件，並指不排除油麻地站月台台側或軌道旁邊有燈箱、電纜支架等配件伸了出來，或掉在路軌面而導致意外。

或車頭右側撞外物後損毀出軌

從現場所拍攝的照片顯示，涉事列車車頭的右側損毀嚴重，張年生認為有可能是列車車頭右側撞向外物後損毀和出軌，也有可能是列車其他部位撞向外物之後出軌，導致車頭右側再撞向月台。對於有指可能是車卡「轉向架」上的氣囊爆破導致列車出軌，他認為機會較微，因為氣囊跟「轉向架」結構上是獨立，就算爆了，亦有其他輔助裝置確保列車平衡。

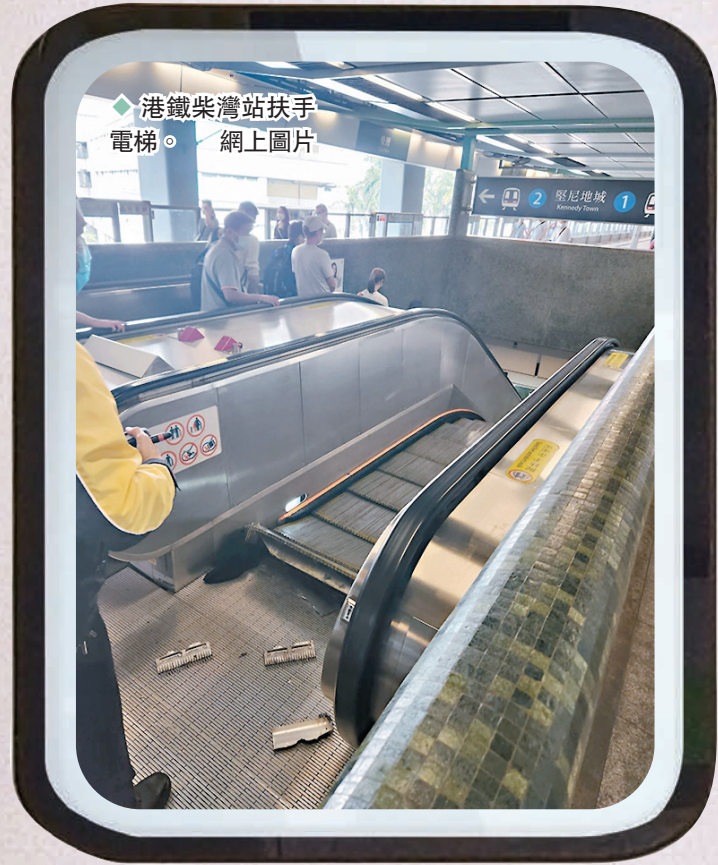
疑有異物致車輪離軌

工程師學會前會長梁廣灝表示，目前掌握的資料有限，但認為不是全卡車出軌，可能只是其中卡車的部分車輪出軌，涉及原因有待港鐵調查，估計或因異物導致有車輪離開路軌。他說，沒載人列車一般重約20噸，惟事

發位置較窄，可用器材不多，要將有關車卡放回路軌後再拖走較有難度，涉及檢查和修復工作需時較長。

香港理工大學機械工程學系榮休工程師盧覺強指出，列車進入月台時一般亦會減慢車速，惟估計事件中涉及的撞擊力可達1,000磅，足以令列車車門飛脫。港鐵資深車長梁志成估計，事故或因列車車底氣袋出事，導致列車轉向架傾側撞和車門，終令車門飛脫。他解釋，列車車底氣袋的作用是當列車進入月台時，按照列車其他部位的重量，調節列車的升降和平衡車身，以配合月台的高度，「當列車載客重量高時，氣袋充氣令列車升高，保持與月台同一高度水平，相信今次事故可能是車底其中一邊氣袋「唧高咗」或「漏氣」，導致列車頭卡轉向架不平衡撞及車門，令車門飛脫。」

香港鐵路工會聯合會主席林偉強相信，究竟是路軌、車輪抑或結構問題，應該都要等列車回廠檢查才能有最終結論。他希望港鐵不要只循人為事故一個方向進行調查，「公司通常每當出事便會先看員工是否全部跟足規矩，但未必次次都是同事的錯。」



連續兩天「炒梯」 碎片橫飛嚇人

香港文匯報訊（記者 蕭景源）港鐵過去一連兩天分別在尖沙咀站及柴灣站發生涉及扶手電梯事故，梯梳及梯級分別掀起斷裂，碎片橫飛，幸無造成傷亡。港鐵事後經初步調查，在現場發現懷疑乘客遺下物件，包括鞋及衣物，不排除涉及人為因素造成。兩宗事故的扶手電梯已被圍封停止使用，稍後安排工程人員及承辦商檢查維修。

柴灣站卡衣物 尖沙咀站卡鞋

港鐵表示，昨日早上11時40分，柴灣站控制室有燈號亮起，顯示一條由大堂至月台的扶手電梯停止運作，職員隨即前往現場了解，看見扶手電梯有部分梯梳及梯級受損，以及有一件相信是屬於乘客的衣物卡在扶手電梯的梯級之間。職員事後圍封扶手電梯。

從網上圖片所見，肇事扶手電梯頂部的梯級有金屬片拱起爆開，受損電梯多組梯級齒齒碰撞，脫離軌道、推疊起來，旁邊有金屬零件散落在地上。港鐵用布蓋住扶手電梯，在電梯口放置告示牌，提醒市民電梯暫停使用。

另外，前日下午約2時50分，尖沙咀站亦發生一條連接大堂的扶手電梯「炒梯」事件，部分梯梳及梯級炒起受損，港鐵經調查相信是乘客的鞋卡在扶手電梯的梯級之間導致意外發生。

港鐵不時宣傳或以廣播提醒乘坐扶手電梯的乘客注意安全，包括要留意身上衣物，例如穿長裙、寬身衣物，或是軟身膠鞋，都要小心衣履被扶手梯兩側的縫隙卡住；另又呼籲攜帶大型物件、酒後亦不宜乘坐扶手電梯，而乘坐扶手電梯最好不要看手機及要站穩勿走動等。



◆港鐵推出車務狀況告示牌，提醒乘客留意。香港文匯報記者郭木又攝



◆港鐵提醒往中環方向的乘客，二號月台暫停服務，可於一號月台上車。香港文匯報記者郭木又攝

信號系統須同換 拖延英製舊車退役

據了解，昨日出現甩門事故的港鐵列車由英國製造，車型為M-Stock，港鐵維修人員一般稱其為「M車」，該型號在目前服役的港鐵列車中屬最老舊。近年M車屢屢出事，去年12月2日傍晚，一輛M車駛至銅鑼灣站時亦發生車門飛脫事故。香港鐵路工會聯合會主席林偉強昨日在接受香港文匯報訪問時透露，今次甩門的「M車」已服役逾30年，港鐵近年一直有計劃全面換車，但由於換車需要同時更換信號系統，影響日常運作，令舊車遲遲無法退役。

昨日出現事故的「M車」列車是英國都城嘉慕公司（Metro Cammell England）生產，坊間又稱CM-Stock或M-Train。「M車」最早於1979年港鐵通車時投入服務，港鐵其後至1985年間又購入多批同類列車，並於約1999年對有關車輛進行過一次翻新，改裝為現代化列車。目前港鐵仍有大批「M車」正在服役，當中荃灣線全數逾30輛列車均使用該款列車。

林偉強表示，目前港鐵市區線列車普遍老舊，瀕臨退役，維修起來非常困



◆港鐵M-Stock款列車。網上圖片

難，「不少車都用了逾20年，事發的車輛更用了逾30年，一般按照出廠要求，超過30年的車應該要退役了。」他指舊車或多或少出現不妥，維修工作亦較困難，「但我相信能夠經過檢修、放出來用的車輛都應該是安全的。」

近年有計劃購新車換「M車」

他亦指，港鐵近年一直有購入新車以替換老舊「M車」的計劃，但由於信號系統的原因令舊車退役一拖再拖，「新車要用新的信號系統，但現在還在用舊系統，沒辦法適配，且目前港鐵的列車亦只僅僅夠用，特別是繁忙時段，多一抽（指多一輛列車）都無，有什麼事要維修都要盡快，所以我能夠理解公司沒辦法淘汰舊車。」

◆香港文匯報記者 唐文