

初步調查報告提交政府 事件凸顯緊急應變機制不足 乘客開尾門逃生 港鐵認疏散甩軌

港鐵

甩門事故

港鐵油麻地站本周日早上發生列車入站時撞甩車門事故，港鐵昨日向特區政府提交初步調查報告。據目前掌握的資料，相信意外成因是管道內近油麻地站月台的金屬護欄移位，並與列車碰撞，事件更凸顯列車緊急應變機制不足。港鐵初步調查發現，事發後車上廣播令乘客誤會，部分乘客打開車尾緊急出口斜道走落路軌離開，車長因駕駛設施損毀未接收到有關警報，逾百名乘客在管道徒步期間，附近的觀塘線列車仍未停駛，險象環生。有專家及工會認為，事故暴露車務控制中心及車長培訓不足。有立法會議員建議為列車逃生門加裝獨立傳感器，及時提醒車長有人打開車尾門。

◆香港文匯報記者 文森

圖中模擬乘客若走錯岔路軌 會有被車撞斃風險！



觀塘線月台

油麻地站

荃灣線月台

肇事列車

乘客疏散方向

行駛中列車

旺角站

已停駛列車

資料來源：立法會議員張欣宇

港鐵車務總監李家潤昨日在記者會上表示，初步掌握的資料顯示，在事故發生期間，由於肇事的荃灣線列車有兩卡車廂已進入油麻地站月台，車務控制中心在評估情況後，原意是安排乘客在職員協助下，從車頭車門離開車廂到油麻地站月台，車務控制中心與車長亦一直保持溝通，「然而當日車上廣播內容可能有不足的地方，未有充分清晰指示乘客離開車廂的安排，以致有乘客往車尾方向，推開車尾緊急出口的斜道離開車廂。」

駕駛室設備受損 警報失靈

乘客打開車尾逃生門後，沿路軌逆向往旺角站方向離開，有乘客反映行經「道岔」位置時，發現對面觀塘線仍有列車高速行駛中，車站職員數分鐘後發現。

李家潤解釋，當時由於車頭駕駛室的設備因事故受損，車尾緊急出口斜道打開的警報未能傳達至車長，車站職員數分鐘後才察覺有關情況，向車務控制中心匯報。當控制中心得悉後，即時啟動應變安排，指示觀塘線有關路段向黃埔方向行駛的列車要在月台上暫停服務，又即時安排旺角站的人員協助在

路軌上的乘客前往旺角站月台。

認車上廣播令乘客誤會

「讓乘客有這經驗，我們認為絕不理想。廣播內容，從乘客表現，我們見到乘客當時接收到的信息，他們可能認為要到車尾進行離開車廂的安排。」他表示會深入調查有關安排，並對受影響乘客衷心致歉。為更有效在緊急事故期間協助乘客離開車廂，港鐵會為車務控制中心及車長加強培訓。

港鐵會在兩個月內完成調查報告，除事故成因外，亦會調查當日跟進和處理安排，包括乘客離開車廂安排、提供免費接駁巴士及向公眾公布最新列車服務的資訊等，並會落實改善措施。

香港鐵路工會聯合會主席林偉強向香港文匯報表示，以往港鐵發生事故，均是由前線人員「預鑊」，「其實發生意外，好多人都會震晒，而當時車長已落力處理事件，包括即時匯報意外情況，並透過廣播安撫乘客。據我了解車長並無叫乘客推開車尾緊急出口走落路軌，車長事後承受好大壓力，現時正在請病假。」他希望港鐵管理層不要將責任推卸到前線人員身上，不要「落井下石」。

對港鐵表示會加強人員的培訓，他表示愈多培訓當然愈好，而目前員工每年都有兩日時間重新培訓，但在人手不足下，增加課堂時間會有困難，「要多上一日堂，就代表少了人員工作，人手已經不足就比較難做。」

議員倡裝傳感器直達控制台

曾任職港鐵的立法會議員張欣宇認為，問題主要是設計上漏洞，令車長不知道逃生門被打開了。「如果針對這道門，會否除了本身警報系統之外，都加裝傳感器？傳感器是獨立於列車系統，可以直接地、一旦這道門被打開，可以直接傳信息予控制中心。」

他認為，列車緊急門的警報系統設計上不應再僅依賴單一系統，而應考慮加裝其他傳感設備，通過另外路徑，例如5G等技術，直接連接控制中心。港鐵即將大規模更換市區線列車，這項改進措施應該盡早推行。

「實政圓桌」立法會議員田北辰認為，港鐵應汲取今次教訓，「所有這些岔口都應該安裝閉路電視，令到將來再有什麼事，列車出事失控、乘客到處走，至少控制室看到每個渡線有沒有人。」



▲▼油麻地站列車車門飛脫事故發生後，大批乘客打開車尾門走下路軌徒步逆向往旺角站。香港電台圖片



徹查軌道幕門 料半年內完成

香港文匯報訊（記者 文森）今次列車脫軌甩門意外的成因，懷疑是列車入站前，管道內一個長7米、高2.4米的金屬護欄移位



◆港鐵車務總監李家潤交代油麻地站列車出軌甩門事故。香港文匯報記者曾興偉攝

位，與列車發生碰撞。港鐵昨日表示，當日收車後已檢查30多個同類軌旁護欄裝置，並會檢查其餘同類裝置；將對全系統軌道、幕門作出全面檢查，目標6個月內完成，及向機電署匯報。據港鐵早前公布，該移位的金屬護欄組件，屬於路軌抽風系統等設施的護欄，而非燈箱、信號系統或電纜支架。

港鐵車務總監李家潤昨日在記者會上表示，事發時列車正理站，靠近站口的金屬護欄移位，撞倒車頭車廂第一個轉向架，令其偏離路軌，撞向軌道旁設施，四道車門飛脫甩出，此時，列車兩卡車廂已進入月台。事故發生後，港鐵派出逾350名職

員在沿線協助乘客，並派出近900架次接駁巴士。當晚派出逾150位職員通宵搶修，將車廂移回路軌，運走檢修，並更換損壞的軌道、信號設備及相關組件等，翌日早上恢復服務。

聘請專家參與全面調查

李家潤說，下一步會深入研究成因，包括組件維修安排、使用及損耗情況、環境因素、設計原意等；同時就列車軌道、月台幕門等作深入檢查及確定成因。未來的重要跟進工作，包括成立調查委員會，聘請海外及本地專家參與作全面調查，過程中會與相關政府部門保持溝通。

立法會鐵路事宜小組主席陳恒鏞表示，又再發生港鐵列車撞向管道內鬆脫固定附件，致令車門飛脫的嚴重意外，不能接受。固定附件時間長久，緊固件會老化鬆脫，港鐵日常保養維護，應該將這些固定件納入檢查範圍，不能再僅限於列車、軌道、信號設備等核心部件。

他表示，立法會鐵路事宜小組將跟進事件，要求港鐵研究更新日常維護範圍，增加實時監察設施，建立各種詳盡應急預案。港鐵系統面臨老化問題，各種故障會愈來愈多，港鐵應開始建立維修基金，應對愈來愈高的維護費用，降低港鐵故障率及意外風險。

現在則只能隔晚巡查。」由於港鐵有多條新線落成啟用，但人手未有相應增加，加上人員的流失，故未能每晚進行全面巡查。

他指出，維修人員薪酬偏低，是造成人手流失的原因之一，「合併至今十多年，維修員薪金扣除通脹後累計只有8%增長，過去兩年多疫情關係要凍薪及凍結人手，今年才再聘用人手，但彌補不到流失的空缺。」

以他工作的維修隊伍為例，一組原有40多人，過去3年已有10人離職，今年只補缺5至6人。林偉強坦言，港鐵若不改善待遇及提高士氣，將難以解決人手以至安全問題。

特稿

人手流失 路軌一晚一巡減至隔晚一巡

港鐵一年內二度發生管道裝置鬆脫移位與列車相撞事故，香港鐵路

工會聯合會主席林偉強接受香港文匯報訪問時指出，港鐵維修人員巡查路軌時會以肉眼檢查管道上所有設施，而是次移位的金屬護欄是固定在管道上保護抽風系統的。他表示，兩鐵合併前維修人員每晚收車後也會巡查所有管道情況，但目前人手流失、鐵路線又增多，一處路段只能隔晚巡查，若不改善員工待遇，挽留員工及增

聘人手，未來或再有可能發生事故。

在港鐵負責維修工作的林偉強說，維修人員是兩人一組，負責一段路軌的檢查工作，除路軌的地基外，管道內牆上以至天花電線等所有裝置，也會以肉眼監察有否出現問題。每組人員用大約3小時巡查，以每小時行走4公里計算，約檢查12公里的管道，而港鐵每條支線也因此有多組人員負責指定的路段。由於維修人員在固定路段檢查，熟悉所屬管道內所有設施。

他指出，肇事護欄移位情況極為罕有，

「這護欄是安裝在保護抽風系統前，因為風扇好大，連人都吹得跌，所以不讓靠近，而護欄是很粗的角鐵，用大口螺絲固定在地上，維修人員不會走近，見到有生鏽同水漬先要跟進，但以往未發生過今次的情況。」

工會：維修員薪酬偏低易流失

林偉強認為，維修人員巡查管道時雖已很小，但一直受人手嚴重不足困擾，「（兩鐵）合併前每晚收車後都會巡查每段管道，

香港文匯報訊（記者 文森）繼去年12月銅鑼灣站的廣告牌移位致引列車車門飛脫後，油麻地站周日也發生列車甩門事故。香港能否利用好科技去監測鐵路日常運作？有工程師指出，理論上，管道可以安裝各種感應裝置，監察路軌有否異物，但建造成本不菲。

工程師學會前會長梁廣灝昨日向香港文匯報表示，理論上可以在管道安裝閉路電視或其他監察設施，但未必划算，「因為管道設計十分繁雜，並非一條直線，有不少彎位，要實時監察便要安裝大量的閉路電視等設備，涉及投資龐大，且管道鮮有閒雜人闖入，是否值得花費大量金錢安裝這些器材？」

他認為，除內地的鐵路系統，香港的鐵路相較海外地區已是最先進，而外地的鐵路也是以人手檢查路軌設施，鮮有安裝監察儀器，在未有合適的科技前，建議加強人手巡查。