

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2022年12月 壬寅年十一月十三日 星期四
6 星期 二
間有陽光 清涼乾燥
氣溫14-19℃ 濕度60-85%
港字第28548 今日出紙5疊20大張 港售10元

文匯報 | 香港仔

爆料專線

(852) 60668769

60668769@wenweipo.com

人手短缺 不再分卡檢視

香港文匯報訊（記者張弦）港鐵今年先後發生3次列車嚴重事故，當中一些事故若能加強維修檢查，是可避免的。香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生昨日接受香港文匯報訪問時表示，以往每晚收車後，維修人員會將八卡車分拆成三組，然後逐組檢查；但現在人手不足，唯有八卡車一口氣檢查，略過分拆卡卡的步驟，便難以檢查連接處是否正常運作。他呼籲市民，乘坐列車時避免站立在兩個車卡的連接位，以免列車出現事故時受傷。

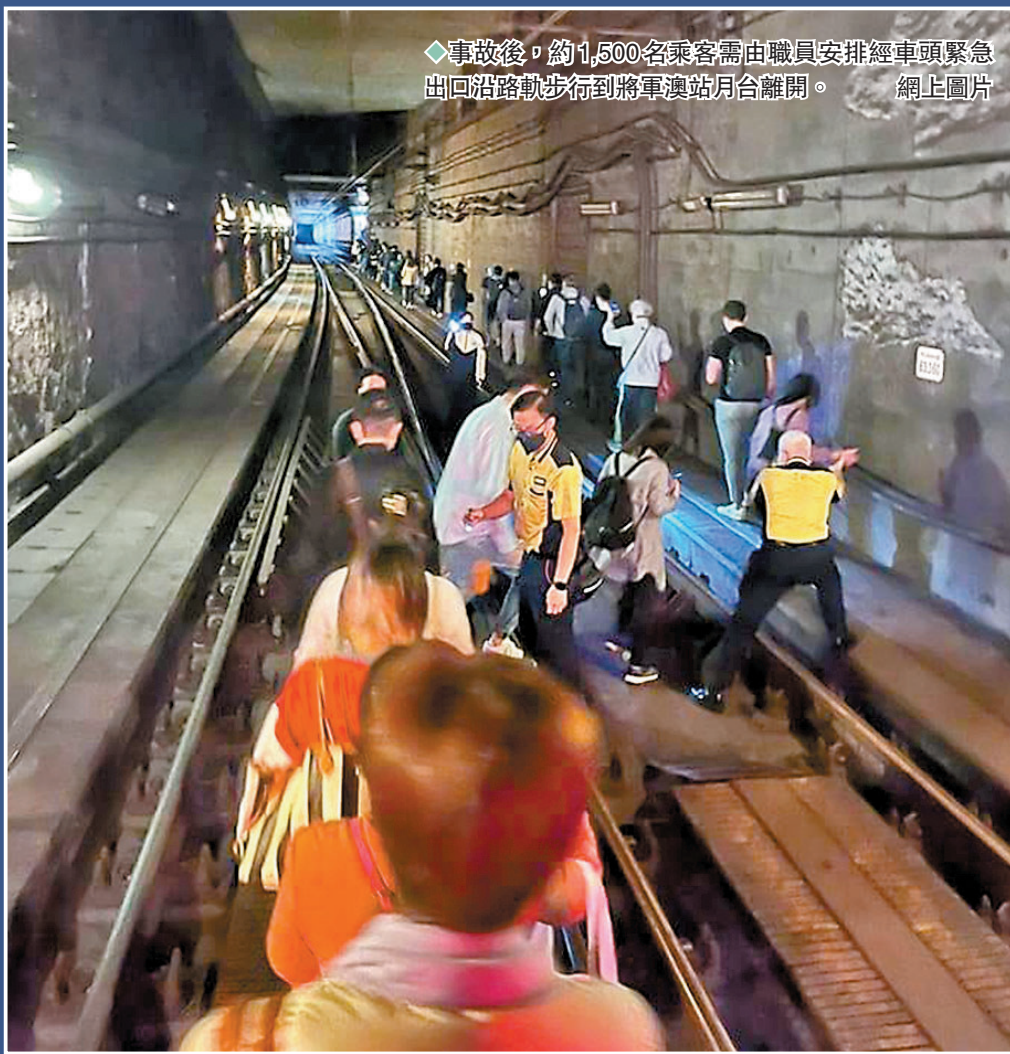
張年生表示，港鐵人手短缺對於檢查及維修列車的工作會有一定影響，「例如今日要檢查80趟車，要求在兩小時內完成，之前有10個員工一齊做，現時得8個，每人平分的工作量加大了，可能沒有像之前那樣看得比較仔細，導致出現漏網之魚。」

他表示，幾年前每晚收車後的車廂檢查是以「3、2、3」形式進行，即將列車分拆，首3卡為一組，其後兩卡為一組，最後3卡為一組，對每組進行獨立維修檢查，完結後港鐵員工會將車廂按照組別進行重新分拆及組裝，過程中員工會檢視及使用當中的機動零件，若出現老化、破損等情況，便能盡快發現及更換，不過他指現時的維修工作是八卡車廂一起進行，不像之前分拆成幾組進行檢查，「沒有分拆及組裝的動作，用不到那麼多零件，就可能看得沒有之前那麼仔細，當中出現了問題亦未必知道。」

借用機械人檢測車廂

人手短缺是不少行業都面臨的問題，他認為可以靈活運用人工智能，「好像土力工程處運用自動檢測系統一樣，港鐵可以考慮運用AI（人工智能）機械人進行車廂檢測工作，機械人可以用超聲波檢視車廂，又快又準確，可以節省不少人手。」

張年生又提醒市民，乘坐港鐵列車時，不要挨住車門，以及避免站立在兩個車卡的連接位，以免列車出現事故時受傷，並呼籲乘客減少使用手機，仔細留意周圍環境變化。



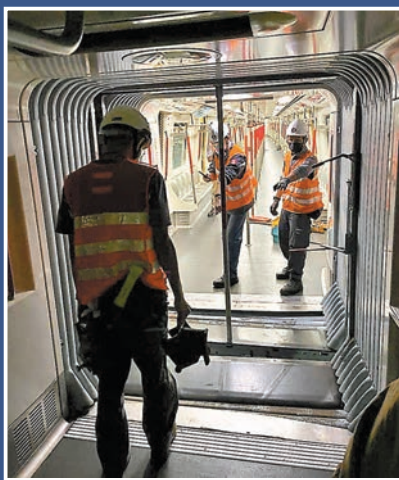
◆事故後，約1,500名乘客需由職員安排經車頭緊急出口沿路步行到將軍澳站月台離開。網上圖片



◆港鐵職員協助載有嬰兒的BB車由路軌搬上月台。網上圖片



◆事故後乘客在漆黑一片的車廂內用手機打燈照明。網上圖片



◆現場所見，列車第六及第七卡接駁位明顯有損毀移位情況。消防處圖片

「轟轟」聲後急剎 第六七卡接位「拱起」 港鐵列車疑甩卡 1500乘客走軌疏散

港鐵繼上月中荃灣線發生列車「脫軌甩門」嚴重事故，將軍澳線昨晨繁忙時間又發生懷疑罕見的列車「甩卡」事故，一列往北角的列車駛近將軍澳站時，第六及第七卡之間接駁位發生故障，安全系統隨即將車剎停，車上約1,500名乘客需沿路軌摸黑步行向將軍澳站月台離開，最少兩人不適送院治理。多名鐵路專家根據現場相片及接駁位「拱起」現象推斷，事故原因疑是連接兩卡車之間的「氣動系統」線路漏氣引致氣壓下降，觸動自動剎車。漏氣問題本可透過檢查及早發現維修，但港鐵人手流失嚴重，釀成事故（見另稿）。（尚有相關新聞刊A2版） ◆香港文匯報記者 蕭景源、文森

港鐵「甩卡」事故

昨晨約8時30分，港鐵將軍澳線一列載有約1,500名乘客往北角方向的韓製列車在準備駛入將軍澳站月台時，第六卡及第七卡車廂之間接駁位突然傳出「轟轟」巨響，乘客隨即感到列車急剎停在路軌上，有乘客險失平衡跌倒，非常狼狽。乘客初時以為只是前方列車尚未開出所致，但後來有人發現接駁位的地面金屬板移位「拱起」，懷疑列車「甩卡」，未幾車廂突然漆黑一片，電力供應中斷，站近接駁位的乘客大驚，行到兩卡車廂位置。猶幸事發前，列車因準備入站而事先減速，否則高速行駛下發生事故，後果不堪設想。

將軍澳至寶琳無車4小時

至早上近9時，車廂廣播通知列車機件發生故障，需要在職員安排下經車頭緊急出口斜道沿路軌步行約50米到將軍澳站月台離開，當時管道內烏煙瘴氣，乘客需要用手機打燈協助照明，其間有警員及消防員到場協助疏散，最少兩名女乘客不適，由救護車送院治理；據了解，當中一名為孕婦，幸未有大礙。

受列車故障影響，將軍澳線將軍澳站至寶琳站（康城站）的列車服務受阻約4小時，至中午約12時30分肇事列車返廠檢查，列車服務逐步恢復正常。港鐵、消防處及警方昨日舉行聯合記者會，港鐵代表向受事故影響的乘客致歉，但未有正面回應列車是否發生「甩卡」事故，僅表示列車其中兩卡的接駁位機件出現故障，因而啟動相應安全防護裝置，強調當時列車未有偏離路軌，而車長即時將事故通知車務控制中心後，職員在安全情況下疏散乘客。

港鐵表示將進一步檢查肇事列車，找出成因及跟進改善，並會檢查同型號列車相關部件。警方代表則指，現階段未有發現任何刑事成分。

運輸局責成徹查事故成因

香港文匯報訊（記者蕭景源）運輸及物流局局長林世雄對昨日事故導致列車服務受阻表示關注，向事件中兩名不適要送院的乘客致以慰問。他已聽取港鐵的初步匯報，並責成港鐵徹查事故成因，同時必須採取一切可行措施，確保鐵路系統安全可靠。

要求3天內交初步報告

機電工程署回應表示，非常關注事件，已即時到事故現場進行調查。機電署已要求港鐵盡快查明事故成因，並在3天內即不遲於本周四（8日）

推測氣動系統線路漏氣

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生根據事後車廂相片及接駁位「拱起」現象，懷疑是氣動系統問題。他向香港文匯報解釋，列車有三種方式接駁車廂，包括用掛鉤作為機械式連接、電路連接及氣動系統連接。他估計，氣動系統線路出現問題導致漏氣，「舉例如氣喉有破口出現漏氣。」

他指出，當氣動系統線路漏氣，氣壓下降，制動系統就會自動剎車，「而在剎停兩卡車廂時，或者列車制動系統力度有出入，會扯開車廂。」

張年生說，除了氣動系統，若是掛鉤連接或電路連接出現問題而導致事故，問題會更為嚴重，「如果電路出現問題，或者掛鉤爛吃或老化，卻有人知道而出現事故，問題就更加嚴重，或與人為失誤有關。」

倘高速會斷開 前剎後撞

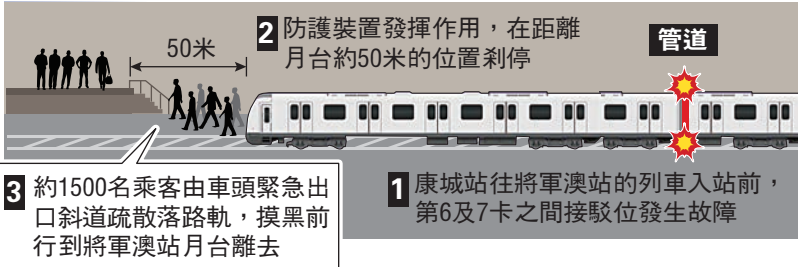
肇事的列車是俗稱「K-train」的韓製列車，2002年起啟用，目前在將軍澳線及東涌線服務。香港鐵路史上也曾於1993年發生氣動系統漏氣現象。工程師學會前會長梁廣瀨向香港文匯報表示，一旦車卡鬆脫很可能因牽引作用令電線及風喉拉長甚至斷裂，幸好今次意外發生時的車速不高，否則後果不堪設想，「高速行駛時拉力大，車卡與車卡之間可能會斷開，而前半截列車急剎下，後半截便會撞上來。」

曾任港鐵工程師的立法會議員張欣宇推斷，有機會是車卡連接組件鬆脫，導致車廂「甩卡」，促請政府嚴肅跟進。他說：「主要系統接二連三出現問題，會否有系統性風險或系統性漏洞，政府應該認真考慮全盤檢視整體上港鐵維修的安排、人手管理的方法。」

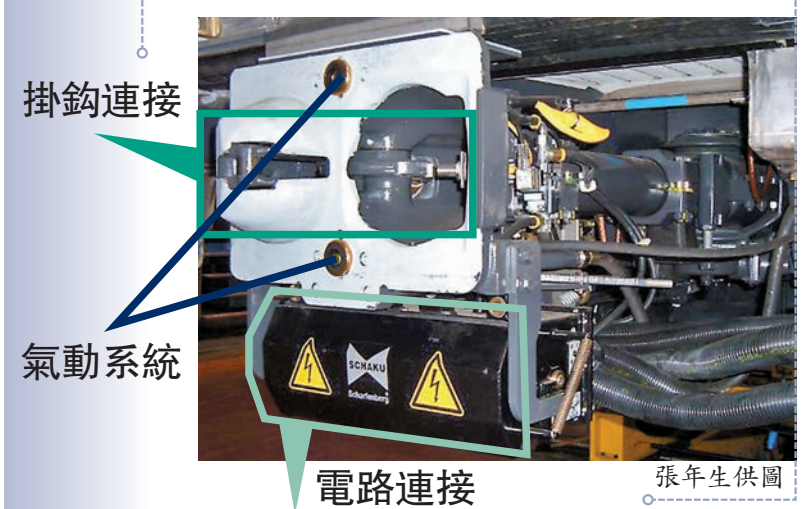
就事故提交初步調查報告，以及在兩個月內（即不遲於明年2月4日）完成整個調查並提交詳細調查報告。港鐵須在報告中交代事故經過及成因、即時跟進工作、改善措施及落實計劃，確保鐵路運作安全，防止同類事故再次發生。

繼上月荃灣線油麻地站「甩門」事件後，昨日再出現嚴重事故，港鐵主席歐陽伯權昨日表示，港鐵將就近日兩宗事故展開深入的專項調查，公司會全面檢討現有的資產管理及維修保養制度，以確保鐵路資產的管理維持在高水平，並參考其他鐵路經驗，從制度上檢視改善空間。

港鐵列車事故示意图



車廂連接三方式



張年生供圖

