

罰款500萬毛毛雨 交完報告又出事

議員促票價與事故掛鉤 應向港鐵加強問責



◆列車事故中有女乘客不適送院。



港鐵列車事故接連出現，港鐵料須就昨日事故按機制繳付500萬元罰款，連上月的荃灣線油麻地站列車「甩門」事故已合共罰款3,000萬元，但對於年賺近百億元的港鐵公司而言，有關罰款僅是九牛一毛。多名立法會議員昨日均批評罰則的阻嚇性太低，應檢討服務延誤的罰款上限，並在票價檢討機制中加入「重大事故的影響」，以及將票價與事故掛鉤。有立法會議員在接受香港文匯報訪問時更指，每逢港鐵出現事故後，只是提交報告、討論如何改善等公式化流程了事，但之後又再出事。他們促請特區政府向港鐵加強問責，主導整個港鐵的系統性整改。

◆香港文匯報記者 費小嫻



◆銅鑼灣站月台擠滿等候乘客。

香港文匯報記者劉友光 攝

香港特區政府於2013年檢討票價機制時，同時引入「港鐵事故罰款機制」，將罰款和營運表現掛鉤。根據機制，港鐵須按列車服務受延誤時間繳付相應罰款，計算方法為延誤首31分鐘至1小時罰款100萬元；一至兩小時200萬元；兩至三小時300萬元；3至4小時500萬元，然後每小時額外250萬元，上限為2,500萬元（即12小時或以上）。有關罰款會根據「分享利潤機制」及服務表現安排撥入票價優惠賬戶。

港鐵提交的罰款，會以每程3%車費折扣形式回饋乘客，每年為期最少6個月。

昨日的事務發生於早上約8時30分，港鐵指列車服務於中午約12時30分陸續回復正常，即列車服務延誤約4小時，料須繳付500萬元罰款。連同上月發生的荃灣線油麻地站列車出軌「甩門」事件，港鐵在兩次嚴重事故中已須繳付合共3,000萬元罰款。

田北辰：發生事故加價應打折扣

不過，「實政圓桌」立法會議員田北辰指，區區500萬元罰款對港鐵而言「並不入肉」。他認為，特區政府需從可加可減機制着手，將票價與通脹、盈利及事故掛鉤，「每次事故發生，須在港鐵計劃增幅的價格比率上折扣15%。」

李世榮倡檢討罰款上限

民建聯立法會議員李世榮建議，在現行票價機制中加入「重大事故的影響」，並檢討服務延誤的罰款金額上限，「一個封頂的罰款金額已經可以了事，對港鐵這些賺取巨大利潤的公司而言，並無殺傷力、無阻嚇性。」根據港鐵的業績報告顯示，港鐵去年全年賺95.52億元。

李世榮並指，港鐵不論管理層及前線員工都應就列車事故問責。

陸頌雄批高層照袋千萬年薪

工聯會立法會議員陸頌雄更指，港鐵接二連三出現事故，「每次都是出事後政府叫港鐵交報告，立法會就開會討論一下改善建議，其實只是『頭痛醫頭、腳痛醫腳』，全無系統性。」他續說，港鐵上月才發生服役超過40年的英製列車「甩門」事件，昨日差點脫卡的韓製列車只服役了十多年，質疑港鐵何時才會正視維修保養的問題。

陸頌雄也不滿港鐵高層從無就列車事故問責，「我從來無見過有人會因事故扣人工或扣獎金，這正是市民最不滿的其中一個地方，市民絕不接受高層照袋千萬年薪，中層前線卻經常『背鍋』，乘客搭車更是受罪！」他指港鐵是一個重要的香港品牌，安全要求特別高，促請特區政府向港鐵加強問責，同時要主導整個港鐵的系統性整改，才有望徹底改善服務質素。

依賴鐵路淪「孤島」 議員促增過海隧道

香港文匯報訊（記者 唐文）將軍澳的對外交通向來十分依賴鐵路系統，新界東南立法會議員林素蔚昨日接受香港文匯報訪問時表示，當區鐵路一旦發生事故，交通便陷於癱瘓，甚至出現「孤島」效應，居民出入難上加難。特區政府早前提出興建「三鐵三路」，當中「一鐵一路」包括將軍澳線南延線，以及將軍澳——油塘隧道將坐落該區，多名立法會議員及區議員均認為，該「一鐵一路」仍不足以徹底解決當區的交通規劃錯配問題，建議增加過海途徑，以及利用將軍澳區內的小型碼頭，增設渡輪，方便居民過海。

倡「將油隧道」接駁過海

林素蔚指出，目前東隧雖然也有不少行車，但根據政府最新的三隧分流方案，東隧將會加價，將軍澳居民只能「硬食」加幅，建議「將油隧道」改為興建第4條海底隧道，增加過海途徑。她分析，「將藍隧道」即將於周日通車，將軍澳區因此可多一條出九龍的路，若「將油隧道」按原方案規劃，兩隧道功能會重複，因此不如將新隧道接駁過海。

她亦建議，將軍澳有臨海的地理

優勢，可利用區內現有的小型碼頭，增設渡輪，讓居民過海有多元化交通選擇。

西貢區區議員方國珊則認為，港鐵的運載效率遠遠大於巴士，應該保留將軍澳南延線過海的規劃，並加建過海隧道，「一架巴士最多有200名乘客，一部港鐵列車可以載一二千人，鐵路的效率是巴士的10倍」，強調以鐵路作為主要出行手段無可厚非，惟目前將軍澳線乘客負荷已經很大，「每日約50萬人次乘坐該線路，考慮到將來137區發展將增加13.5萬人口。」她建議擴建將軍澳線南延至137區後，再進一步接駁至港島東柴灣、杏花邨一帶站點，形成環迴鐵路，分流將軍澳線客流。方國珊續指，政府規劃的「將油隧道」方案可保留，同時研究興建過海隧道。

新界東南立法會議員李世榮亦建議增建過海鐵路。他昨日向香港文匯報表示，將軍澳是新界最東南面的地區，一面連接九龍，另一面臨海，居民進出均是朝同一方向，現時將軍澳隧道擠塞，「將藍隧道」尚未通車，居民仍主要依賴鐵路，認為港鐵及政府應展開過海鐵路研究，由康城經137區，再過海至港島區，接駁小西灣等站點。

港鐵安排一鑊泡 市民行一句鐘自救



◆寶琳地鐵站外，的士站大排長龍。

香港文匯報記者劉友光 攝

香港文匯報訊（記者 蕭景源、文森）港鐵將軍澳線一列車昨日繁忙時段發生故障，導致調景嶺往來康城及寶琳站服務中斷近4小時，其間港鐵雖然安排免費接駁巴士疏導人潮，但路面交通大混亂，處處排長龍和大塞車，甚至有康城站市民徒步一小時行到調景嶺站，再轉乘鐵路過海或出九龍。事件凸顯港鐵事後應變混亂，也把將軍澳交通規劃過於依賴鐵路系統的老、大、難問題表露無遺。

乘客斥職員說法不一

故障發生後，將軍澳線調景嶺往來康城及寶琳站一段的列車服務暫停，大批趕時間返工返學的乘客唯有改搭巴士等路面交通工具，但一出路面驚覺處處是人龍和車龍，其中依重鐵路服務的康城站最混亂，大批乘客滯留站內，客戶服務中心大排長龍，職員教乘客：「你坐290X（巴士）啊。」有乘客不滿，乘客徐女士說：「我們等了差不多50分鐘，上上落落很多次，上面廣播又說得不清楚，說有車來，我下來（月台）又上去，上去又下來，他們說的根本不一致。」

改搭巴士也因為路面交通大塞車而「此路不通」，有不想排隊浪費時間的乘客無奈選擇「自救」，改為步行至調景嶺站，再轉乘仍維持服務的

鐵路線過海或出九龍。李小姐稱：「自己由康城行出嚟，行咗一小時先到。」她說：「自己先前喺康城站車廂等咗半小時，但職員不斷指下班車未開，當時車廂好多人、好煩，及後（職員）先叫人坐其他交通工具，之後所有人湧出車站，自己唯有行過嚟。」然而由於事故期間，港鐵安排來往北角至調景嶺站只維持5分鐘一班車，因入閘人數眾多，在調景嶺站大批乘客一度要排至站外。

港鐵人手不足 乘客互相提點

在調景嶺站等候接駁巴士的梁小姐說：「我由北角過嚟想去坑口，但由列車上嚟後，一直無人話邊個出口可以搭接駁巴士，只係話上大堂，然後一個職員都無，想搵人問都無。」另有乘客指：「港鐵人明顯唔夠，有啲混亂，乘客要互相提點，例如往康城呢邊！嚟邊是往將軍澳、坑口、寶琳。」

另在將軍澳站，一名姓林男乘客表示，他原本想乘港鐵到寶琳站，但到將軍澳站出入口時發現已落閘，才知有列車故障，他形容港鐵故障已是「例牌」，又指「咁耐啦，人都老衰嚟啦」，認為零件等使用已久，出現老化是無法避免，但希望港鐵加強檢查及維修，避免事故不斷發生。

區議員：應改善逃生路線指引

西貢區區議員方國珊昨日接受香港文匯報訪問時指出，今次事故發生1小時後，港鐵才安排免費接駁巴士接載受影響乘客，車站大排長龍，情況很不理想。她引述滯留涉事列車的居民指，事發後部分車廂關掉照明系統，乘客黑暗中受困近半小時，如果在此期間有人跌落，後果不堪設想，希望港鐵改善照明光度、逃生路線指引等。

事件亦影響後續列車的乘客，反映部分車站的港鐵職員人手不足。方國珊提到，事發後下一班未開出的列車滯留康城站月台40分鐘，當時無任何廣播通知乘客，亦任由乘客繼續入閘及上車，嚴重影響居民上班及出行安排。「康城站日常的職員本來就很少，得十個八個，他們主要靠與將軍澳站的無線電聯絡，遇到緊急疏散更顯得不夠人，每日康城站上落人次約有6萬，港鐵應提升該站服務。」

民建聯立法會議員李世榮表示，事故發生後，港鐵安排令人失望，包括安排接駁巴士不足，乘客等候需時，一些體弱乘客甚至暈倒；指引不清，職員又無法及時提供支援等，他建議港鐵詳細檢查事發地點路軌及附近結構裝置、完善緊急事故應變安排、盡快提交事故調查報告，以及從速檢測將軍澳線列車有關機件會否出現類似情況。

熱點民議

市民促完善設施減意外

王同學：周一要考試，好彩上午提早返到學校，之後先發生列車故障，所以未受影響。港鐵其實都有好多年歷史，出現故障亦可以理解，只希望能夠減少意外發生。



曾小姐：好不滿！我仲要送小朋友返學，港鐵事故搞到交通大混亂，我帶住個小朋友無港鐵搭，就去搵的士，無奈又太多人，排隊排咗好耐，最後搭到巴士返學。港鐵經常出事真係係令到市民好唔方便，唔夠一個月油麻地有列車甩車門，啱家又甩卡，安全隱患真係好大，港鐵應該減價平息民憤。

梁先生：我尚算幸運，因為早出門去程未受影響，回程時港鐵已回復部分服務。港鐵列車老化一年一次半故障我可以理解，但啱家出事頻率實在太高啦，希望盡快完善地鐵設施，唔好經常令市民受影響。



香港文匯報記者郭倩 攝