

港鐵否認甩卡 稱緩衝器鬆脫

導致車間通道拉長觸發剎車 消息人士：維修外判疑驗收有問題



港鐵將軍澳線本周一班列車發生故障，線路停駛近4小時，約1,500名車廂乘客需要疏散。根據港鐵昨日向特區政府提交的初步調查報告顯示，肇事原因是該列車接駁第六、七卡車廂的緩衝器故障。在正常運作下，緩衝器可進行伸縮，令列車行駛更平穩，但事發時第六卡的緩衝器鬆脫，導致車間通道拉長，觸發保護裝置剎停列車。港鐵表示，該緩衝器組件的供應商工程師團隊已抵港，將就事件作進一步調查。消息人士向香港文匯報表示，涉事緩衝器組件一直由外判負責維修，事件顯示港鐵的驗收有問題。有立法會議員擔心港鐵管理有系統性問題，將於下周二立法會會議做進一步質詢。

◆香港文匯報記者 唐文

港鐵車務總監李家潤昨日向傳媒交代初步事故調查結果。他表示，港鐵列車車廂由車鉤裝置連接，包括車鉤和兩個車廂底部的緩衝器。事發當日，第六卡車廂的緩衝器鬆開，令上方的車廂通道拉長，感應器檢測到問題後已即時掣停列車。事後的調查亦見到該緩衝器鬆開，但車鉤仍然緊扣，列車亦無偏離路軌。「當列車正常運作時，緩衝器會伸縮，用作確保列車營運暢順度。它是獨特組件，我們會交給承建商維修，我們裝上來營運。」

不涉車鉤 供應商團隊抵港調查

他透露，有關緩衝器的供應商來自歐洲，該供應商的工程師團隊昨晚已抵港，將詳細研究組件鬆脫原因。兩個月內，港鐵會向政府提交詳細報告。根據供應商建議，港鐵已檢查所有同類列車車鉤裝置，確認狀況安全。「我們會與供應商研究，究竟緩衝器鬆開的原因。我們會從幾方面看，包括使用情況、物料，以及大修過程程序，及其他外在因素等。」

就有指港鐵人手流失影響檢修工作的質素，李家潤承認人手流失是很大的挑戰，「我們在市場上未停過請人，這個是個大挑戰。我們用上不同手段，安排足夠資源及人手做好鐵路維護及維修工作。」

被問及有網絡圖片顯示兩節車廂之間有裂縫，網友認為列車實際已出現「甩卡」。李家潤否認「甩卡」之說，指相片可能是列車離開月台將要返廠時拍攝，未必反映事發時情況。

消息人士昨日向香港文匯報透露，涉事的韓國製列車K-train緩衝器的組件一直由外判供應商維修，港鐵維修團隊並無技術或設備了解組件運作詳情，故難以推斷組件鬆脫原因，但事件顯示港鐵的驗收程序可能有問題，必須在外判商維修後，由另一批維修隊伍覆核組件運作正常，「唔係外判話得，港鐵就照單全收，都要查核組件有無問題。」

消息人士提到1993年4月，一列荃灣線K-train列車駛往大窩口站時曾出現「甩卡」事故，同樣涉及車卡連接器鬆脫，但兩次事故的組件來自不同供應商，「大窩口事故的有關供應商已於2000年前後停用，今次肇事列車亦屬不同次代，相信是獨立事件，沒有關聯。」

議員質疑人手與監督是否足夠

香港鐵路工會聯合會主席林偉強昨日接受香港文匯報訪問時表示，港鐵公司將部分較複雜組件的維修工作外判無可厚非，但應該做好後續驗收檢查工作，保障質量管水平。「工會支持公司做全面檢討資產管理及維修保養制度，但是都需要有相應的人力保障，某些工序如何外判給人都好，我們自己的QC（品質控制）都應該有驗收程序，不過如果人手不夠，都好難做到。」

民建聯立法會議員、立法會鐵路事宜小組委員會主席陳恒鑽昨日表示，港鐵一個月內接連發生甩卡等事故，雖然均未產生嚴重後果，但擔心暴露出背後管理的系統性問題，「一些不會壞的東西都會壞，不會是港鐵管理供應商維修檢查出現系統性失效。」鐵路事宜小組將於下周二開會討論是次事故，希望政府就近期一連串事宜進行解答，及對港鐵運作更完善的監督。



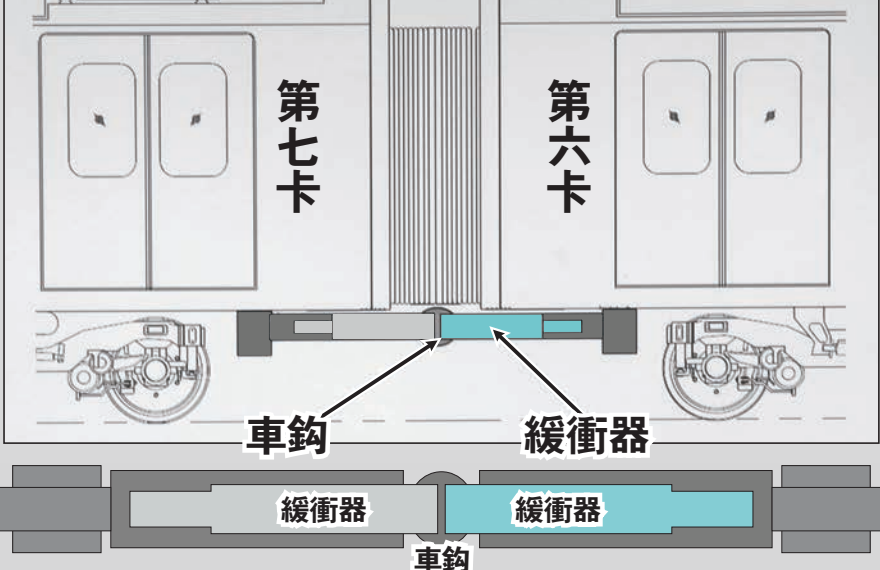
港鐵交代將軍澳線事故初步報告。香港文匯報記者鄒木又攝



▲事故發生後，港鐵職員協助載有嬰兒的BB車由路軌搬上月台。資料圖片

▶列車第六及第七卡接駁位明顯有損毀移位情況。資料圖片

港鐵解釋：第六卡車廂緩衝器鬆開



未交代檢查頻率 維修指引是否過時？

香港文匯報訊（記者唐文）港鐵公司昨日公布將軍澳線事故初步報告，民建聯立法會議員李世榮表示，雖然事發時兩卡車依然緊扣，故障僅為緩衝伸縮器失靈，然而兩卡車一旦鬆脫，可能會造成嚴重意外。

今次事故關鍵在於列車緩衝伸縮器，港鐵在記者會上並未有交代緩衝器的檢查頻率，也沒有披露對上一次檢查時間，他對此感到失望，並已去信立法會交通事務委員會及鐵路事宜小組委員會，要求跟進是次事故。

李世榮認為，港鐵公司雖然強調已依足供應商維修指引，惟事故依然發生，反映相關指引已不合時宜，有必要從速修改完善。他要求特區政府與港鐵公司盡快探究是否因為列車出現老化或維修人員不足有關，令到沿用多年的維修指引根本無法發揮應有的維護保障，希望港鐵公司作出交代。

至於事故發生後，港鐵表示已邀請來自海外的供應商來港協助調查，李世榮認為此做法極不理想，「這不但拖慢了調查進度，也直接影響日常監督維修效果。如果沒有適合的技術工程師在港，列車出現緊急情況時，便未能第一時間提供支援和最優處理方案，會令事故更難處理。」

議員憂疏散機制未完善

此外，近期港鐵事故頻仍，社會十分關注乘客在緊急事故發生時，港鐵往往未能提供合適逃生安排指引，以將軍澳線發生事故當日為例，不少受影響乘客投訴港鐵前線員工沒有提供清晰指引，乘客須摸黑離開車卡走落路軌，險象環生，也令不少長者學童受驚，李世榮認為港鐵公司有必要檢視現行緊急疏散機制，包括完善乘客逃生安排，於隧道或路軌增設緊急照明裝置；增加資訊發放途徑；向車站職員提供充足培訓，以應對緊急事故等。

議員促標明疏散路線 防等巴士者滯留迫爆

香港文匯報訊（記者唐文）將軍澳線列車事故發生後，將軍澳站現場一度混亂，大批乘客須沿路軌離開，還有大批乘客滯留多時等候接駁巴士，令港鐵的緊急應變機制備受批評。港鐵昨日再次就事件帶來的不便向公眾致歉。有立法會議員建議港鐵應在車站地面劃出疏散路線，在遇到緊急事件可讓乘客沿線離開，效率會高於向職員查詢或聽廣播指引。

港鐵車務總監李家潤昨日表示，事故發生於本周一上午8時30分左右，在列車剎停後，港鐵已即時啟動應變程序及措施。確認安全後，港鐵職員陪同約1,500名乘客經車頭緊急斜道步行到將軍澳站月台。港鐵當日安排了250程接駁巴士，接載約1.5萬名受影響的乘客，並派出180名員工沿線協助乘客。

民建聯立法會議員陳恒鑽昨日接受香港文匯報訪問時表示，港鐵在事故處理上較為依賴接駁巴士，但職員人手指引乘車效率很低，造成「一有事大家就周圍衝」的混亂場面，建議在地面上恒常劃出接駁巴士指引路線，發生事故後再提示乘客沿線行走，可減少恐慌。「通常港鐵出現事故就會用接駁巴士疏散，接駁位置也相對固定，靠職員把口指引效率一定好低，廣播也未必清楚，不如事先在地上劃好紅線，乘客容易明白。」他指出，港鐵應變機制中已包括與巴士公司聯絡，召喚更多巴士接載，但巴士的交通效率始終不如地鐵，需要一定疏散時間。港鐵應進行全面檢討，減少故障，才是根本解決之道。

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

