上海地鐵追尾 271傷疏散千人

疑信號系統故障致禍 出自溫州事故同一供應商

香港文匯報訊（記者 章蘿蘭 上海報道）當溫州動車追尾慘劇仍歷歷在目，類似事故卻再度上演。昨日上海地鐵10號線疑因信號故障發生兩車追尾事故，導致近300名乘客不同程度受傷，更有人血濺當場，經歷驚魂一刻，所幸並未有死亡者。上海地鐵亦在官方微博上就10號線追尾一事致歉，並稱「今天是上海地鐵運營有史以來最黯淡的一天」。另有消息稱，肇事列車所用信號系統，與溫州動車事故同一供應商。

■部分乘客傷勢較嚴重，由救援人員以擔架救出。 路透社

地鐵10號線已於當晚逐步恢復運營，目前該事故具體原因仍在進一步調查當中。上海市衛生局局長徐建光在昨晚的新聞通氣會上說，截至晚上7點，已有271人到醫院就診檢查，其中有約20人傷情較重，7人進入重症監護室治療，但均無生命危險。4名在事故中傷勢輕微的外籍人士已得到了及時治療。目前，180人已出院，其餘有61名傷者留院，30人在急診觀察室進行24小時觀察後，如無特殊情況即可出院，沒有危重傷員。

曾廣播稱故障 重開後即出事

兩車追尾地點位於上海地鐵10號線豫園站與老西門站間**(見示意圖)**，而豫園與老西門均為上海鬧市區。昨日下午2時10分，由於新天地站信號故障，上海地鐵10號線採用人工調度，並且全線限速。下午2時51分，豫園站與老西門站之間即發生兩車追尾事件。當時前車幾乎為靜止狀態(也有說是在緩速前進)，後車的速度約為10公里/小時，事發時車上共約有800名乘客。

乘客王小姐接受本報採訪憶述事發經過，表示她所乘坐的列車行至豫園站時，地鐵廣播說出現故障，需要稍作停留，此後停留了約10多分鐘後突然啟動，但剛開了幾秒就緊急剎車，並聽到「砰」一聲巨響，諸多乘客被巨大的衝擊力往前甩了出去。

溫州事故陰影 車尾乘客速撤

事實上，溫州動車事故已令不少乘客對列車停止不前的情況產生極度恐慌。被追尾前車上的乘客李先生就對本報表示，車輛約下午2時20分左右被通知限速，之後走走停停，約持續半個多小時，在此期間，他看見很多在車廂後部的乘客開始往中前部車廂走動，「溫州動車事故我是看了新聞的，很多人估計跟我感覺一樣，怕後面車子追尾，都開始自發往車中部走。大概20多分鐘後，就聽到後面『砰』的一聲，現在想想真是害怕！」

一名男性傷者回憶，撞完後，乘客驚慌失措，有人哭了，有人急着朝前跑，有乘客身上還壓了幾個人。過了一段時間，便有消防人員來引導乘客慢慢往外走，闢出了一條「生命道」。

前車輕度凹陷 車廂嚴重變形

事發後，上海市120急救中心共調集62輛救護車至現場救援。

記者下午3時趕到10號線老西門站，只見乘客互相攙扶，陸續從燈光昏暗的隧道中走出，隧道中則是血跡斑斑，地上隨處散落着帶血的紙巾。

被直接追尾的前車後部未發生嚴重變形，僅一側輕度凹陷，同時車尾兩塊車窗玻璃呈蛛網狀破裂。相比之下，車廂內部受外力擠壓變形情況較為嚴重，幾乎所有車廂間連接處均破損變形，擠壓後的車體也向一側傾斜。

俞正聲要求徹查原因

香港文匯報訊（記者 章蘿蘭 上海報道）事發後，上海官方迅速通知周邊7家醫院打開綠色通道，確保第一時間救治傷員。

中共中央政治局委員、上海市委書記俞正聲第一時間來到位於中華路復興中路口的搶險現場指揮部，在聽取地鐵方面的情況介紹後，要求查清原因，做好善後工作，把乘客的生命安全放在第一位，全力以赴搶救傷員。隨後來到上海市第九人民醫院看望傷者。當天傍晚剛結束外訪的上海市長韓正，也直接從機場趕赴事故現場了解情況。

已成立調查小組

上海市交通港口局局長孫建平則透露，目前，上海市已經成立由市安監局牽頭的調查小組，上海市建交委、交通港口局等部門以及第三方獨立專家參加，下設專家組、綜合組、技術組、管理組。

10號線直屬單位上海申通集團總裁俞光耀表示，在保證安全的前提下，發生追尾事故的10號線已逐步恢復運營，並以時速45公里限速運行。他承諾一定要把原因弄清楚，還代表集團致歉。

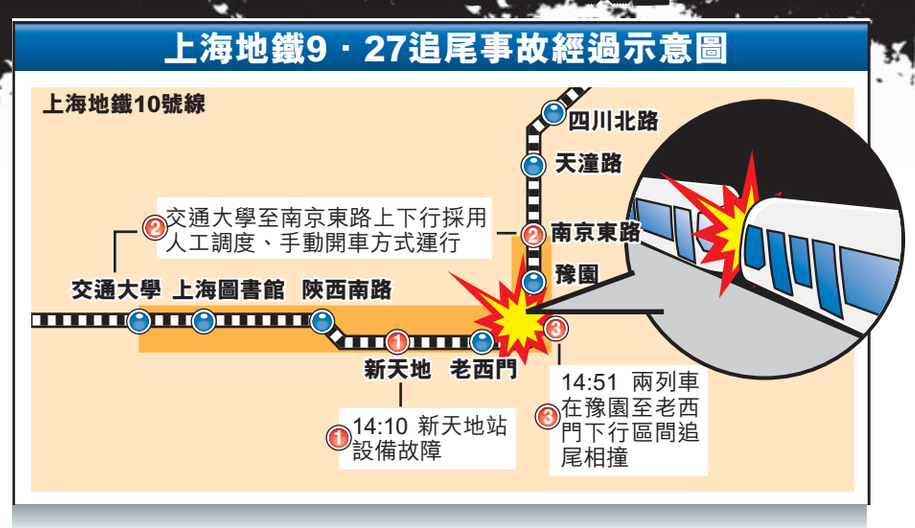
■肇事列車車頭部分撞損嚴重。 法新社

鄭汝樺：港鐵系統要求嚴格

香港文匯報訊（記者 文森）上海地鐵發生相撞意外，香港特區運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，不會猜測事故原因，但強調香港一向對鐵路訊號系統要求很嚴格，亦有機制跟進。她又指出，港府一直與鐵路部門有聯繫機制，確保鐵路在營運、安全及維修方面，俱符合標準。

具自動停駛防撞系統

港鐵發言人表示，不清楚上海地鐵所用的信號系統是否與港鐵相同，強調港鐵運用的系統，有自動列車保障，如列車與列車之間的安全距離不足，系統會自動停駛後面的列車，以確保行車安全。



肇事線路故障不斷

香港文匯報訊（記者 章蘿蘭 上海報道）近年來，上海快馬加鞭建設地鐵，已成為內地首個突破400公里地鐵網絡的城市，短短幾年內迅速躋身為僅次於倫敦的世界地鐵第二大城市，惟頻頻發生的事故，卻為運營方敲響警鐘。

今次發生追尾事故的上海地鐵10號線，在近期就已經發生多宗故障如下：

■7月28日 「開錯方向」事件：一輛本應開往航中路方向的列車，卻反常地朝着相反的虹橋火車站方向開去。地鐵運營方解釋稱，事件因實施CBTC信號升級的調試中發生信息阻塞故障所致。

■8月2日 「擱淺」事件：一趟開往新江灣城方向的列車因主控制器故障，無法繼續開行。這輛「擱淺」在半路的10號線列車，最終只能仰仗後續列車將它頂送至最近的虹橋路。而在疏散當時，才發現原來車門無法打開，最後只得從駕駛室出去。

無獨有偶。今次事故後，仍有乘客反映，地鐵在緊急情況下打不開車門，最後只得從車頭方向的駕駛室離開列車。

缺陷信號系統頻繁出錯

香港文匯報訊 據東方網報道：上海地鐵10號線信號系統承包方卡斯柯公司，即是「7·23甬溫線特大動車事故」的甬溫線信號系統供應商。卡斯柯由中國鐵路通信信號集團和美國阿爾斯通（中國）投資公司合資成立，近年來在中國內地承建了多條高鐵和地鐵線路的信號系統。

上海鐵路局初步分析稱，甬溫線「7·23」動車追尾慘劇的原因之一是信號系統設計缺陷。錯誤的綠燈信號，在瞬間奪走至少40個鮮活的生命。地鐵運營中出現的信號系統故障，也完全可能像動車追尾事故那樣奪人性命。

卡斯柯的信號系統在地鐵線路上出現故障，並不是什麼新鮮事。2009年12月22日，上海地鐵1號線下行至上海火車站的117號車，車尾與中山北路至火車站下行的150號車側面碰撞。所幸被撞的117號車為空車，且150號車司機眼疾手快，採取緊急制動措施，未造成人員傷亡。

否認逆行 指開錯岔道

運營方上海申通地鐵公司稱，今年7月28日上海地鐵10號線實施CBTC（基於無線通訊的信號控制系統）信號升級調試時，發生信息阻塞故障，致使後一列車重複使用前一列開往虹橋火車站列車的進路信號。這種CBTC系統，是卡斯柯從法國母公司阿爾斯通引進的Urbalis888，此前已在北京地鐵2號線和機場線使用。

該次信息故障發生後，網上流行「上海地鐵出現逆行」說法，對此，上海申通地鐵公司辦公室主任金嘉模曾向媒體解釋這並非逆行，只是開錯了岔道。

卡斯柯網站稱，上海軌交10號線信號系統「預計於2011年6月30日開通全功能的CBTC系統，並計劃於2011年10月底之前實現全自動無人駕駛功能」。

■事故造成近300名乘客受傷。圖為女乘客被救出現場後猶有餘悸。 法新社

■肇事列車部分車廂連接處變形、鼓起甚至脫落。 路透社

■消防員用擔架抬出傷勢較重的乘客。 香港文匯報記者章蘿蘭 攝

鐵路工疑打死同僚

據中新社27日電 由深圳西開往合肥的K256次列車25日晚發生鬥毆事件，導致一名鐵路通勤職工身亡。目前鐵路警方已介入調查。鐵路部門27日通報稱，9月25日22時45分，上海鐵路局管內K256次列車在江西龍南站停車後，3名上車的鐵路通勤職工因座位問題與值乘的列車工作人員發生爭執及打鬥，其中1名鐵路通勤職工受傷，經搶救無效死亡。鐵道部要求上海、南昌鐵路局依據法律進行嚴肅處理。

另據新華社記者27日從南昌鐵路局相關部門了解到，涉案的K256次列車列車長與另外一名列車工作人員已被刑拘，另外兩名涉事南昌鐵路局通勤職工於27日上午到鐵路公安部門作筆錄後已回家。南昌、上海鐵路公安部門的法醫正聯合對死者死因進行鑒定，將及時向社會公布。

深地鐵5年內建5新線 總投資807億

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）未來5年，深圳將再增添五條總長度達170公里的軌道線路。根據近日出台的《深圳創建國家低碳生態示範市白皮書》(2010-2011)，深圳軌道二期工程全面完成，軌道交通三期工程5條線將開工建設，到2016年，深圳的軌道交通線路將達到10條。

承擔近四成公共客運量

根據規劃，深圳市城市軌道交通三期工程包括11、9、7、6、8號線（按建設時序排列）共五條線路，合計線路總長度169.6公里，新增車站95座，總投資約807億元（規劃預估算數）。其中，7、9、11號線投資額分別為218億元、204億元、267億元。預測到2016年，深圳市軌道交通承擔客運量佔公共交通客運量的比重將達到38%。

港鐵參與6號線建設

即將開建的深圳地鐵6號線將由港鐵（深圳）公司與地鐵3號線公司共同參與建設，但運營方則暫未確定。此外，地鐵8號線還將可能採用磁懸浮技術建設，目前正在諮詢國內外專家階段。