

東鐵斷電纜 困客逾句鐘

紅磡至沙田暫停服務 下班族迫爆九龍塘

香港文匯報訊（記者 杜法祖）港鐵故障停不了！東鐵線紅磡站與旺角東站之間一條架空電纜昨午突故障斷裂，往來紅磡至沙田站服務一度被迫暫停，一列駛至旺角東站附近的列車更失去動力停下，逾百名乘客被困車廂逾1小時，始由職員協助經路軌步行400米往月台離開，其間適逢放學及下班繁忙時段，沿途各站擠滿乘客，其中紅磡站一度有乘客鼓譟，港鐵調派接駁巴士疏導乘客，經四個半小時搶修，至晚上才陸續恢復正常，有受影響乘客直斥港鐵服務一年差過一年。

昨日下午3時許，紅磡站與旺角東站之間一條架空電纜突然跳掣，有在附近工作的市民陳先生指，當時聽到紅磡站附近路軌上傳來一連串像燒爆竹的聲響，並發現有電纜斷裂。

乘客行路軌400米至旺角東

發生故障後，紅磡站與沙田站來回線列車服務均受影響暫停，當時一列由紅磡站開出的列車，更被迫停在離旺角東站月台約400米處，車上約110名乘客無法離開，至約1小時後，各人始在港鐵職員協助下，經路軌步行至旺角東站月台離開。

港鐵工程人員在接獲故障報告後，立即派員進行搶修。由於正值學生放學繁忙時段，加上港鐵預計搶修最快須至晚上7時才能完成，跨越市民下班繁忙時段，除立即通知運輸署協助之餘，亦要臨時調派接駁巴士往來紅磡站和九龍塘站，疏導大批受影響乘客。

九龍塘站北行線較南行線早恢復有限度通車，南行列車的乘客均要在九龍塘站全部落車，轉乘港鐵觀塘線，或乘港鐵提供的免費接駁巴士往紅

磡。有乘客指港鐵指示未夠清楚，一時間東鐵線九龍塘站擠滿轉車乘客，人頭湧湧。

同時，由於紅磡站沒有列車開出，準備在紅磡站上車的乘客亦相當狼狽，部分乘客到大堂票務處查詢，惟因當時仍未有接駁巴士到紅磡站，引起大批乘客鼓譟。

至傍晚近6時，旺角東站與九龍塘站仍只能維持有限度通車，來回羅湖站提供4分鐘一班車，而旺角東站來回落馬洲站則12分鐘一班車。

搶修4.5小時 19:32始正常

港鐵經約四個半小時搶修，至晚上7時32分完成修復，東鐵線列車服務才逐步恢復正常。港鐵基建工務主管黃浩樑表示，在接獲故障報告後，工程人員立即分作多個小隊出動搶修，除發現有架空電纜斷裂外，亦有一列車的車頂有破損情形，工程人員須先作臨時修復，穩固損壞部件，稍後再作詳細檢查，追查故障原因。

港鐵車務營運總管李聖基對故障令市民造成不便表示歉意，他指事故發生後已即時通知運輸署，並透過手機應用程式盡快通知市民。



九龍塘站轉東鐵線的大堂人頭湧湧。

香港文匯報記者曾慶威 攝



九龍塘站北上列車班次稀疏，月台迫滿乘客。

香港文匯報記者曾慶威 攝



港鐵工程人員奔赴現場搶修電纜。

香港文匯報記者彭子文 攝

客怨通報差 「受阻」變「暫停」



港鐵安排免費接駁巴士接載市民往返紅磡（左圖）至九龍塘（右圖）。



香港文匯報記者彭子文、曾慶威 攝



魏小姐



鄭先生



陳先生

香港文匯報記者 文森 香港文匯報記者莊偉傑 攝

港鐵近年嚴重故障事件簿

- 2017-04-10** 港鐵觀塘線兩個用以固定架空電纜的裝置鬆脫，導致服務延誤逾2小時，數以萬計乘客受影響。港鐵因此事故需撥出300萬元，於明年透過票價優惠計劃回饋乘客。
- 2016-10-14** 東涌線欣澳站附近有架空電纜故障，導致機場快線及東涌線服務癱瘓近5小時，港鐵發出紅色警報，大批來往機場乘客臨急改搭接駁巴士，香港站、九龍站及欣澳站一度出現數百人排長龍候車狼狽場面。
- 2016-05-10** 港鐵一輛路軌軌磨車凌晨在將軍澳線康城站管道內工作時冒煙起火，導致將軍澳線早上服務受阻近3小時，康城站清晨頭班車更被迫取消，大批趕上班、上學的乘客受阻。
- 2015-11-09** 東鐵線早上繁忙時間信號故障近3小時，行車時間多5分鐘至10分鐘，乘客迫滿月台。
- 2015-11-03** 荃灣線荔景站附近高架橋路軌發現裂痕，往來列車需慢駛，臨時加固搶修後服務始復常，服務受影響時間約2.5小時。
- 2014-07-22** 黃雨閃電影響西鐵線供電系統不穩，兆康站及南昌站附近先後發生信號故障，令西鐵全線服務受影響6小時。
- 2013-12-16** 油塘站架空電纜鬆脫碰到列車，致電力系統跳掣，將軍澳線停頓近5小時，是港鐵22年來最嚴重及封站時間最長事故，數十萬乘客受影響。



因紅磡站列車暫停，連帶紅磡往機場的巴士站也大排長龍。

香港文匯報記者彭子文 攝

熱點民議

港鐵東鐵線電纜故障令服務受阻，香港文匯報記者於昨日下午繁忙時間到紅磡站觀察，看到港鐵安排免費接駁巴士接載市民往九龍塘，亦派多名職員在車站出入口提供協助。不少受影響市民排隊轉乘接駁巴士，人流不斷，高峰時人龍曾有百米至香港體育館對出。有市民批評港鐵通報不足，來到車站才知道服務暫停。港鐵職員在約7時半通知輪候巴士的市民已經通車，約5分鐘後首班列車駛達紅磡，服務始逐漸回復正常。

市民魏小姐乘西鐵線到紅磡站欲轉往大埔，認為港鐵安排一般，因她在荔景上車前只知道服務「受阻」，到紅磡才知道是「暫停」，若早些知道肯定會轉乘其他交通工具，直言是浪費時間。她認為港鐵要避免類似情況，應更肯定地通知市民服務會否暫停，但亦認同港鐵有安排接駁巴士，及在紅磡有足夠職員提供指示。

指職員「唔問唔講」

鄭先生本從港島乘巴士到紅磡站擬轉乘東鐵往大埔，至自己入閘後才知道服務暫停，批評港鐵在車站沒有相關指示，港鐵雖安排職員協助，但指他們「唔問唔講」。他認為

是港鐵應對緊急事故的機制不足所致，並指港鐵應加強通報，如早些告訴巴士公司，令市民能盡早選用其他交通工具，免受影響。陳先生從紅磡出發往大埔，同樣是到了車站才知道服務暫停，惟他只知道港鐵是惟一可選擇的交通工具，無奈下只可選用接駁巴士。他認為港鐵安排「麻麻地」，市民似乎不清楚發生什麼事，認為港鐵在開口應有更明顯的指示。他又認為，港鐵故障次數日見頻繁，對方應增強服務的穩定性，令市民坐車不用太辛苦。

香港文匯報記者 文森

香港文匯報記者莊偉傑 攝

微觀點

港鐵是香港市區最主要的公共交通工具，日均乘客量接近500萬人次，可說是社會運作的命脈，一旦發生故障，海量乘客需臨時轉用其他交通工具，每每帶來連鎖性的嚴重影響。港鐵的服務質素為市民詬病，加上票價連年「只加不減」和多項新鐵路工程延誤，直接影響到港

鐵在大眾心中的形象，每次加價都備受批評。政府針對港鐵故障造成的延誤，設有按「服務表現安排」的鐵路事故懲罰機制。隨着近年故障頻生，延誤時間愈來愈長，港鐵單在去年至今今年1月，便發生了119宗包括機件故障及人為因素而導致的8分鐘以上延誤事故，其中7宗屬31分鐘或以上的嚴重延誤事故，連同

南港島線去年1宗嚴重延誤事故被罰款100萬元，港鐵共需撥出1,450萬元作為今年「即日第二程車費九折優惠」之用，較去年的1,100萬元激增逾30%。

已引起跨黨派不滿

港鐵於過去7年還是按照「可加可減機制」連年加價，亦被多番戲謔為「只加不減」機制，社會不少聲音要求作為

港鐵大股東的政府檢討，無奈最終仍大致維持以原有的方程式計算，引起跨黨派的不滿，更有建議要求政府將收到的股息補貼車費。市民在「硬食」車價加幅的同時，卻時常「享受」列車服務延誤，港鐵的形象已跌落谷底，雖然今年港鐵加幅不足，按機制需延後一年實施，難得終於凍結票價，但也意味明年會有較顯著的加幅，若服務事故繼續增加，政府恐怕難再找說詞維護港鐵。

香港文匯報記者 文森