

信號故障兩句鐘 站站見人龍 玩殘上班族學生哥

東鐵全線跪低

香港文匯報訊（記者 鄧偉明、蕭景源）繼去年初列車控制系統發生故障須全線停駛，港鐵東鐵線昨日上午再發生嚴重事故，有職員發現監察列車信號的伺服器運作不暢順，改以後備系統與人手啟動仍然不成功，導致全線停駛逾兩句鐘，直通車亦無法開行。受事故影響，東鐵線沿線各站均人頭湧湧，乘客怨聲載道，有乘客被困車廂逾半小時，心急兼不耐煩下，竟自行打開列車逃生門，冒險沿路軌步行返回月台。港鐵車務營運總監李聖基對事件表示歉意，暫時未發現故障與更換信號系統有關，待晚上收車後再作詳細檢查。

由於事出突然，港鐵連忙緊急加派約200名職員協助乘客，同時安排接駁巴士疏導人潮，大批趕上班及上學的市民受影響，有由大埔坐車出紅磡的乘客表示，列車停在大圍至九龍塘站中間的隧道內，乘客滯留在車廂超過半小時，由於車廂劈爛，有乘客感到不適，要求車長提供協助。

有人擅開逃生門落軌返月台

港鐵車務營運總監李聖基表示，昨晨9時許，港鐵職員發現負責東鐵線的系統，其伺服器出現不順暢情況，同時發現後備系統亦不順暢，工程人員需轉至人手操作模式，重新啟動系統的伺服器，但仍然未能修復。

由於預計工作需持續一段時間，控制中心決定於早上9時25分將東鐵線全線停駛。事故亦連累往返內地的直通車亦需停駛。港鐵派人搶修後，列車服務約在早上11時半陸續恢復正常，但仍要依靠後備系統維持服務。

故障期間，有14班列車停在站與站之間路軌上，不少乘客等候多時感不耐煩，粉嶺及火炭站有乘客不理安全，自行打開逃生門走落路軌，再沿路軌步行至最近車站月台離開，李聖基呼籲市民，為了自身安全，乘客不應這樣擅開車門，自行進入路軌，因為情況是很危險，並強調當時列車有空調及正常燈光，乘客毋須自行落車，應該等候港鐵職員安排。

李聖基又強調公司十分重視今次事件，會深入積極調查。鐵路車務員工協會主席劉彩紅表示，乘客走落路軌或進一步令服務受到延誤，乘客只應在緊急情況時，才使用列車上的逃生門，例如火警，但因信號故障並不會危及乘客的生命，因此乘客不應該自行打開逃生門。

機電署發言人稱，港鐵公司已按既定事故通報機制向署方通報今次事故，初步調查結果顯示，負責控制東鐵線列車運作的列車控制系統有設備出現故障，基於安全防護設計，東鐵線全線列車服務須一度暫停。

署方已要求港鐵提交進一步資料和事故調查報告，以確定事故成因。

接駁巴士站千人「打蛇餅」

東鐵線停駛，沿線各車站均出現人龍，在上水站有近千人「打蛇餅」在站外等候接駁巴士，而在九龍塘站外，高峰時亦有近千人等候，由於人數太多，出現插隊打尖，情況異常混亂，近乎失控，要警員在場維持秩序。

有由上水站出九龍的乘客指，列車行駛期間已不順暢，到了太和站時，列車在月台停下多時仍未開出，全車乘客騾爆落車，改乘其他公共交通工具。原本要坐東鐵去中大返學的姓徐女大學生表示，她由香港仔到九龍塘時遇上東鐵癱瘓，大失預算只好忍痛坐的士到中大上課。

有人指列車一度停在大圍至九龍塘站中間的隧道內超過40分鐘，他們在車廂內長時間被困，感到鬱悶，之後列車才慢駛至九龍塘站，他們隨即下車轉乘接駁巴士。

來自廣州的周女士指，每月都要往來港穗，是首次遇到東鐵大癱瘓，無奈要排隊等接駁巴士，感覺有些「亂龍」，她指見到有人打尖，引起旁人不滿，出聲喝止。不過，事故不會影響她以後來香港，因為要探望老人家。

同是內地人的乘客向小姐認為，港鐵安排人手不夠，幸好指示尚算清晰，等候接駁車時雖然有大批人龍，卻不見有混亂的情況，她猜想可能是香港人自小已習慣排隊候車，她只希望港鐵可以做得好一些。

東鐵近年故障事件簿

2017年2月21日 太和站列車控制系統發生故障，東鐵線列車一度全線停駛近45分鐘。

2017年2月11日 大圍站往羅湖及落馬洲方向，發現有路軌出現裂縫，列車駛經時須減速。

2016年4月7日 一列車卡在落馬洲站讓乘客登車期間，車底冒煙及傳出燒焦味，港鐵疏散車上逾千名乘客，無人受傷，懷疑是制動系統故障所致。

2015年12月26日 一班南行東鐵列車駛入九龍塘站時，車底突冒出濃煙及燒焦味，月台職員立即通知車長及疏散車上約450名乘客，無人受傷，疑為制動系統故障致過熱冒煙。

2015年11月9日 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，乘客逼滿月台。

2014年2月9日 大學站一個架空電纜絕緣體損毀，服務延誤4句鐘，9天後再在粉嶺站發生同類事故，港鐵其後移除128個屬同一批次的絕緣體裝置。

資料來源：香港文匯報資料 整理：香港文匯報記者 蕭景源



■東鐵昨日因信號故障停駛逾兩小時，步出車廂的乘客擠滿月台。 陳恒鎮fb圖片



■東鐵車站內人頭湧湧。



陳恒鎮fb圖片 ■上水站外乘客排大隊等候接駁巴士。



■港鐵車務營運總監李聖基稱將會深入調查事故。



■蔡女士被迫放棄坐直通車改坐船返廣州。



■女大學生徐小姐稱要改搭的士返中大上課。



■李女士表示要延遲往大埔接孫女放學。

運署促港鐵交報告

香港文匯報訊（記者 高俊成）港鐵東鐵線信號故障，大批市民受影響。運輸署發言人指出，緊急事故交通協調中心昨日接獲港鐵通知後，已即時通知其他主要公共運輸機構，要求他們密切留意乘客需求及加強服務，並與港鐵及警方保持緊密聯絡，以作出適當的緊急巴士服務安排及人群管理。運輸署已要求港鐵公司提交報告，政府會根據機制跟進是次服務延誤事故。

發言人並指，該署曾派員到受影響的主要港鐵車站，監察鐵路服務及人群情況，並透過多種渠道，例如傳媒、手機應用程式及運輸署網頁等，適時通知公眾事故的最新發展及交通安排，並呼籲乘客留意最新消息。

電子組件疑老化出事



港鐵東鐵全線癱瘓兩小時，港鐵解釋源於東鐵線的信號系統出現不暢順，需暫停列車服務，重新啟動系統。資深工程師盧覺強表示，信號系統的電腦控制程序繁複，安全起見需停止行車檢查問題所在位置，東鐵的信號系統歷史較長，不排除電子組件老化引起故障。香港鐵路專業人員工會主席黃源活則表示，港鐵的人手緊絀，前線及維修人員的工作量及壓力大增，促請港鐵增聘人手。

港鐵車務營運總監李聖基昨日指出，今次事故源於車務中心測監東鐵線信號系統伺服器運作不暢順，需轉換至後備系統，惟改以人手啟動伺服器不果。盧覺強接受香港文匯報訪問時指出，信號系統用作接收列車的位置，避免危險，若信號系統故障須找出問題位置，為安全着想需停車檢查，並指兩小時的檢查時間合理。不過，對於今次後備系統無法啟動，他認為港鐵應檢查保養維修程序是否做得不夠仔細。

速增聘人手維持服務質素

日後東鐵線與沙中線的信號系統將一併提升，有意見希望東鐵線先更換信號系統。盧覺強認為，更換信號系統複雜，分隔更換或更難控制，中間需不少接軌的工程，一併提升會減省成本。

黃源活指出，港鐵處於新舊信號系統交替期間，收車後亦會作局部的新信號系統測試，並於通車前接回舊有系統，發生事故的機率增多。他續說，港鐵近年為減省成本，包括維修及新項目在內的人手緊張，擔心難以兼顧後備設施，今次事件中後備系統亦無法使用。他又擔心隨着系統增建，未來發生故障的機會增加，促請管方盡快增聘人手，維持服務質素。

■香港文匯報記者 文森

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
2018年1月 星期五
418970011360013
12 天晴乾燥 早上寒冷
丁酉年十一月廿六 初六 氣溫11-16°C 溫度:40-65°F
港字第24773 今日出紙3疊10張半 港售8元



雲報紙



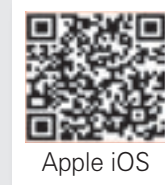
Android



文匯網



早安香港



Apple iOS



文匯報微信



■「解決新界東塞車」大聯盟到九龍灣港鐵總部請願，發言人鄧家彪指昨日東鐵大癱瘓嚴重影響市民生活。

鄧家彪轟港鐵應變差

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵東鐵線信號故障導致服務癱瘓，嚴重影響市民工作和生活，引起社會各界人士不滿，關注團體及多位議員批評港鐵故障頻仍，處理危機能力欠妥，要求港鐵盡快交代事故詳情，並全面檢討危機處理機制。

倡懲罰與高層薪酬掛鉤

「解決新界東塞車」大聯盟50位代表，昨日下午到九龍灣港鐵總部抗議。大聯盟發言人鄧家彪指出，社會對今次事件感到十分不滿，甚至憤怒，強烈要求港鐵盡快徹查事件，並向市民道歉。

他透露在港鐵暫停服務期間，大聯盟收到不少乘客反映，他們不但要在車廂或車站內等候逾1小時，且港鐵的安排非常混亂，令他們須在寒風下長時間等候接駁巴士，苦不堪言。

他表示，港鐵現時平均每日載客量近500萬人次，卻不時發生故障，對市民影響非常大，故大聯盟強烈要求港鐵徹查事件，在短時間內向公眾全面解釋事故起因、經過及處理情況，同時檢討處理危機的能力，將對乘客的影響減至最低。

鄧家彪估計，事件或與港鐵凌晨為沙中線及東鐵線進行兩套新舊系統互換有關。而港鐵票價可加可減機制中有事故懲罰制度，他建議機制可在繁忙時段「加辣」，甚至與高層薪酬掛鉤，提升港鐵管理危機意識。

陳恒鎮：接駁巴士安排混亂

立法會鐵路事宜小組委員會副主席、民建聯議員陳恒鎮認為，事件嚴重影響新界東居民出入，且根據同事現場所見，當事故發生時，完全沒有指示告知乘客有關接駁巴士的安排，令現場一片混亂，應急機制未能發揮作用，港鐵應盡快作出檢討改善。

劉國勳：故障頻繁不能接受

民建聯立法會議員劉國勳指出，東鐵線信號系統已經老化，由上月8日開始，延誤12分鐘或以上的事故已有8宗，實在不能接受。他指根據港鐵計劃，東鐵線信號系統要待2021年沙中線通車後才能完全提升，這段時間只會不斷發生事故，促港鐵立即更換東鐵線信號系統。

陸頌雄：限時更新信號系統

工聯會立法會議員陸頌雄表示，舊信號系統風險高，港鐵今次處理事故的表現亦十分差，令乘客難以忍受。他指東鐵線是「新東的大命脈」，出現故障後果非常嚴重，責成港鐵必須在下年度完成信號系統更新工程，並於交接時有措施防止同類事件發生。