

地鐵慢駛 隧道公路遇車禍封路 將軍澳慘變孤島



港鐵死火

將軍澳區昨日在港鐵將軍澳線發生故障期間，另一主要對外通道將軍澳隧道公路再發生連環驚險車禍，雖然未有造成嚴重受傷，但車禍令區內交通更為「雪上加霜」，將軍澳幾成與外隔絕孤島。有當區議員接受香港文匯報訪問時指，一旦港鐵發生故障，區內僅一條將軍澳隧道作為連接區外的主要通道，若如昨日同時發生意外，「將軍澳真的會變成孤島，對居民的影響十分大。」

■香港文匯報記者

蕭景源、陳珈瑋、聶曉輝



將軍澳線昨日清晨開始慢駛，坑口站月台塞滿乘客。

香港文匯報記者梁祖彝攝

消息稱，昨晨10時許，一輛港島東醫院聯網中型貨車，沿將軍澳隧道公路上斜往九龍駛至近隧道前一個彎位時，貨車懷疑失控剎向路中石壘，撞中一支燈柱，繼而連打「白鴿轉」始停下，燈柱則被撞斷壓向對行線上，分別擊中駛至的輕型貨車及的士，幸兩車司機未有受傷，驚魂甫定報警。警員趕至封鎖現場調查，三車司機均通過酒精測試。54歲姓黃肇事中型貨車司機受傷，由救護車送院治理。

乘客等1小時才能上巴士

事隔約1小時後，兩輛私家車在將軍澳隧道往將軍澳方向行駛，其間兩車在管道內發生碰撞，幸無人受傷，但受連環車禍影響，將軍澳隧道一度幾近癱瘓，再加上港鐵將

軍澳線故障，將軍澳幾成孤島。

直至昨午12時許，將軍澳線列車服務逐步恢復正常及車禍解封後，交通始逐步恢復正常。

工聯會西貢區議員(將軍澳尚德選區)簡兆祺指出，港鐵信號經常故障，事故頻生，惟區內僅一條將軍澳隧道作為連接區外的主要通道，平日已經常塞車，昨日更是首當其衝受影響。

他說：「隧道發生交通事故前，巴士公司已增派車輛到將軍澳疏導了大部分人，惟車禍發生後以致車輛不能出入，「我留守尚德巴士總站協助疏導，不少市民等了足足一小時才能上到車，至上午約11點半才恢復正常交通。」

他認為港鐵應設後備信號系統，以免出現幾條線「一齊跪低」的情況，同時認為政府要提

高懲罰機制。

民建聯西貢區議員(將軍澳廣明選區)莊元苓直言，特區政府規劃將軍澳時以鐵路為主，區內依靠鐵路的居民達70%至80%，巴士資源的投入嚴重不足，故港鐵一旦出現故障，「將軍澳真的會變成孤島，對居民的影響十分大。」

將藍隧道再等3年

他續說，將軍澳隧道昨早因交通意外而封閉，但實際上該隧道亦經已飽和，每天早上6時半起便會「大塞車」，惟「將軍澳——藍田隧道」工程進度緩慢，據指最快也要2021年才落成，「距今仍有3年的時間，區內的屋苑持續落成，人口不停增長，特區政府應重新思考將軍澳的對外交通規劃。」

莊元苓與簡兆祺均指出，將軍澳南唯一一條開往中環等商貿區的過海巴士692及特別班次692P，在所有區議員反對下相繼取消，即使他們曾向運輸署表達強烈不滿，巴士公司依然一意孤行。莊元苓說：「結果15萬人口的將軍澳南一條過海巴也沒有，港鐵一出事，過海上班的市民只可以搭的士。」

簡兆祺指出，現時將軍澳區人口達50萬，促請政府與巴士公司增加一條出九龍的巴士專線，同時快加「將軍澳——藍田隧道」的工程進度。



將軍澳隧道公路出九龍方向昨日發生交通意外致來回線交通擠塞。

網上圖片

港鐵：擇日半價謝客支持



港鐵車務總監劉天成（左）與常務總監（車務及中國內地業務）金澤培昨午召開記者會交代四線同時故障事件。

香港文匯報記者鄧偉明攝

香港文匯報訊（記者 蕭景源、鄧偉明）港鐵昨日下午召開記者會交代四線同時故障事件。港鐵常務總監（車務及中國內地業務）金澤培表示，信號系統故障導致11條列車線網絡內其中3條線受影響，人員修復期間將軍澳線亦受影響，對事故造成影響表示歉意。他表示，為感謝乘客的支持及體諒，港鐵將會選一日提供半價優惠給乘客，詳情稍後公佈。

金澤培強調，這次事故非常特別，因一組信號系統故障而同時影響3條列車線，自上世纪90年代後期信號系統營運以來未曾發生過，即使信號系統的設計或維修手冊內亦無提過，形容情況「罕見」，港鐵將成立委員會調查事故，因涉及較多技術性問題，會請外來信號系統專家協助找出原因。

對於有投訴列車延誤時間較港鐵公佈時間有偏差，金澤培解釋，港鐵公佈的維持列車班次時間是以平均時間計算，但列車埋站時乘客上落及關門困難等問題，會影響開出時間，以致可能出現時間較列車班次的平均時間長的情況。

未否定與新系統測試有關

至於有傳這次嚴重事故與港鐵測試新信號系統有關，金澤培表示，測試新信號系統工作一直持續進行，目前主要在荃灣線進行測試，其他線亦進行安裝工作。

早前港鐵已提及測試系統時是會有風險，因由測試系統轉回舊有系統時會有可能造成影響，但這次故障原因非常複雜，信號系統的設計是當發生故障時，正常只會影響一個區間，應不會影響其他區間，整條列車線或其他列車線，事故真正原因有待進一步調查。

專家疑新舊系統轉換肇禍

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵觀塘線、荃灣線及港島線昨早同時發生信號系統故障，將軍澳線其後亦出現信號故障，令本港交通陷入混亂。有專家認為情況一般不會出現，形容非常奇怪，懷疑事故與荃灣線更新信號系統有關。

香港工程師學會控制、自動化及儀器儀錶分部前主席張子悖指，港鐵一般會在收車後的時間以新系統進行測試，測試完畢後會恢復舊系統，讓翌日列車照常運作。

他估計，是次事故可能由於系統

轉換過程出現問題，但以此理解，荃灣線、觀塘線及港島線各自採用獨立系統，不應該出現互相影響的情況。

他續指，中央控制室的電腦系統有共同的遙遠監察，而系統設計上一旦發現懷疑有事故或未能送達指令時，列車車速會減慢甚至停駛，以確保列車安全。

香港運輸研究學會資深會員熊永達分析，由於四條線路均有交叉點及共用部分路軌，所以當部分信號系統出現問題時，另外的路線會受

影響。東鐵線及西鐵線沒有相連系統的路線則不會受到影響。

系統越複雜 事故越多

他形容昨早的事故罕見、非常奇怪，港鐵從沒有出現這麼多條路線同時故障的情況，而指令未能送達的情況一般亦不會出現。他懷疑事故與荃灣線更新信號系統有關，因為新系統及舊系統計算方法不同，或在更新後出現問題。

他指舊系統以特定區間去調控列車與列車之間的距離，新系統則用

實際數字去控制和量度列車與列車之間的距離。

職業訓練局工程學科助理學術總監趙炳權相信，今次事故並非港鐵預計系統承受能力方面有失準或者錯誤，惟港鐵交通系統用量高及依賴性強，隨著港鐵各條路線班次愈來愈多，不同鐵路互相連接性愈來愈強，整個鐵路系統複雜性增加，發生事故的機會亦上升。

他認為，港鐵日後的設計必須有應變策略，令事故不至於影響整個系統的運作。

工聯會促港鐵改善應變措施

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵昨早繁忙時間「四線齊斷」，多個民建聯、工聯會及立法會議員隨即跟進事件。工聯會昨午到港鐵總部抗議，要求港鐵改善緊急應變措施。民建聯則要求港鐵盡快交代事故細節，並倡採取特別措施補償受影響市民。

工聯會立法會議員黃國健、何啟明及多名區議員昨午到港鐵總部抗

議，批評港鐵信號不時故障，要求港鐵改善緊急應變措施，加強信號維修及提升工程。何啟明質疑事故是港鐵不斷削減維修成本的結果，又指現時罰款機制僅計算最長受阻班次，故即使事故如此大規模，估計罰款亦只需100萬元。

黃國健昨早亦受事故所影響，他批評港鐵在事故發生後發放誤導訊

息，聲稱列車服務為8分鐘一班，但實際上每班卻需要20分鐘，他要求港鐵日後發生事故時，訊息準確一些，不要企圖淡化事件。

民建聯要求補償車票

民建聯亦促請港鐵盡快交代是次連環故障事故細節，並提出具體和有效的後備支援方案，向市民保證

現時及未來將進行的鐵路線信號更換工程不會再發生同類事件，以及採取特別措施補償受影響市民，例如讓乘客免費乘車一天、發出補償車票等。

立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰表示，港鐵應借事故檢討信號系統的長遠運作模式，若證實其他路線受荃灣線信號系統更新影響，港鐵應該制定方案，確保其他路線不受其中一條路線的系統更新影響。

港鐵近年重大事故

日期	事件
2018年1月11日	港鐵東鐵線伺服器運作不暢，後備系統啟動亦不成功，導致全線停駛逾兩小時，直通車亦無法開行。有被困車廂乘客打開列車逃生門沿路軌返回月台。
2017年8月5日	觀塘線信號系統故障，列車行經牛頭角與藍田站之間要慢駛，下午完成臨時搶修，至晚上約9時半才恢復正常班次服務，服務受阻10個半小時。
2017年5月18日	東鐵線紅磡站與旺角東站之間架空電纜斷裂，往來紅磡至沙田站服務暫停，列車失去動力停下，逾百名乘客被困車廂逾1小時，經4個半小時搶修才陸續恢復正常。
2017年4月10日	港鐵觀塘線兩個用以固定架空電纜的裝置鬆脫，導致服務延誤逾兩小時。
2016年10月15日	東涌線欣澳站附近架空電纜故障，機場快線及東涌線服務癱瘓近5小時，需發出紅色警報。
2016年5月10日	港鐵一輛路軌銑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。
2014年7月22日	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年12月16日	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。

資料來源：香港文匯報 整理：香港文匯報記者 蕭景源



工聯會社會事務委員會昨到港鐵總部請願，要求港鐵做好緊急應變措施。

工聯會供圖