

運捷的人別看看

……器應感、幕帷明透、密嚴理管

張祖烈／學院講師（北縣永和）

經過多年的硬體建設，國內的捷運系統終於在國人的期盼下匆匆上路，在便利及成就感的喜悅背後，感覺上好像又有點不太踏實；短短的通車時間裡，有人誤觸煞車開關，有人用捷運自殺，有人懸腳於月台外聊天，甚至於五歲的娃兒也能輕易的闖入軌道中奔行數百公尺而不被察覺，這中間只能歸咎於一個「疏忽」嗎？

一個全新的東西要推出來，應該要經過恰當的宣導、教育、立法及執法等階段，十年前第一次到香港，坐地鐵時，住在香港的姪子告訴我，地鐵站台下方因懸空而凹下去的空間是在不幸跌落鐵軌時用來躲避列車用的，反觀國內地下段之捷運，也有相同之設計，卻不見曾有過相對的宣導或教育；另外，於國外也曾見過於看似無人管理的捷運系統中，有人翻越柵欄，捷運站的管理人員立刻不知從哪一個角落中衝出而予以制止，顯見他們監控系統之周延及人員的盡職。

我們的捷運除了硬體外，是不是在軟體方面也該相對提升了？在相關措施未能追上之時，是不是或許再花些銀子仿效新加坡的地鐵，以月台門及透明帷幕隔絕於站台及鐵軌之間（類似捷運木柵線的設計），待列車抵達停妥時再自動開啟以收一勞永逸之效。

楊韶平／台鐵列車長（北縣中和）

針對此次捷運發生如此不幸事件，個人淺見認為縱使關鍵之一的安全門已加鎖，仍無法防止類似此次事情發生；設想小男孩既會如此心急且直接不求助旁人而去追逐電聯車，若遇上安全門無法開啟，有相當大的可能爬上翻過或是直接跳下月臺來避開安全門這關。

不幸已發生，在此建議捷運公司在旅客較不常接觸的相關門扉上，安裝磁簧開關；於站區兩端適當之地點，軌面上方以及車身相等高度處，加設光電感應器各一具，若上方無感應則警示作動，分別將之連結於各站站務中心裡，如此既可以現有人力因應，所需花費亦不高，但對生命的保障卻更周全。