

邊境建商場吸客 減東鐵負擔

作者：香港中文大學工程學院副院長（外務）、香港資訊科技聯會主席 黃錦輝

最近港鐵接二連三發生事故，事件引起市民不滿，批評港鐵公司只顧年年加價，但服務水平卻如此差劣。

急驗電纜絕緣體 頭痛醫頭

東鐵綫列車在 10 天內發生兩次壞車意外，原因都與路軌上架空電纜所裝置的絕緣體損壞有關，導致列車載客服務暫停數小時，令數以千計乘客受影響。究竟問題出在哪裏呢？

有學者認為是在維修過程中那些新安裝的絕緣體質素差劣所致，東鐵應在更換前做足品質測試工序，以確保絕緣體達到安全操作指標。然而在實際情況下，把零件在未正式裝配上電纜之前，要完全模擬列車行走時的真實情況，包括所產生的極高電壓是絕對不可能。因此，事前的模擬測試結果也未必太可靠。

事件發生之後，港鐵公司已加緊現場測試。工程師馬不停蹄、東奔西跑去測試每一絕緣體的裝置點，利用紅外線射槍，在電纜底下遠距離地瞄準絕緣體，探測它的溫度，從而推算它因損壞而導致的導電情況，繼而分析其損壞度。在極高電壓的危險工作環境之下，工程師根本無法進行直接量度，這應該無可厚非是最有效的測試方法。然而，有專家認為東鐵亡羊補牢的做法只是「頭痛醫頭，腳痛醫腳」，未能徹底找出根本原因。

系統老化全綫檢查 勞民傷財

專家估計近期故障頻現反映系統老化，因此建議港鐵盡早對全港鐵路系統進行整體全面檢查，針對性地把系統所有損壞部件逐步更新。全港鐵路（包括輕鐵）共長 218.2 公里，途經 512 個車站，要徹底檢查（除絕緣體外也包括例如路軌、電纜、訊號、火車、接口、其他部件等）需要極龐大的資源，包括人力、物力、金錢及時間。此外，在進行檢測期間不排除要暫停某路段的行車服務，又會造成市民的不便。這樣的工程顯然勞民傷財，港鐵必定會三思，未必可以完全接納專家的建議。

以上方案主要基於技術層面考慮，而筆者認為港鐵更有需要從服務層面下功夫，把乘客在事故中所可能遇上的不方便盡量減至最少。

有議員建議政府在未來日常交通發展上不應過於依賴港鐵，應考慮分散投資，鼓勵市民多採用其他路面交通工具。可是這建議不太可行，理由是做法可能導致路面交通系統不勝負荷，更會構成嚴重的空氣污染。

筆者建議港鐵不妨考慮以乘客為本的「另一選綫」鐵路擴展計劃，目標是為每位乘客所選擇的目的地提供多過一條路綫，例如張三身處天后要去彩虹，他有兩條路綫可選擇，如果炮台山站不幸地出現故障，他可以乘搭港島綫西行、金鐘轉荃灣綫往旺角、再轉觀塘綫直達彩虹。

擴鐵路網 讓乘客有兩綫選擇

回看近兩次出事的東鐵綫，從大學至上水各站之間並無替代選綫，若然發生事故列車服務便要被迫停駛，乘客沒有其他路綫可選。同樣情況也出現於馬鞍山、西鐵等路綫。因此，港鐵必須重新設計鐵路網絡，向乘客提供最具效益的「另一選綫」。

此外，筆者建議港鐵與政府在地區發展上緊密合作，特別是深港邊境地區。在羅湖及落馬洲附近興建大型商場，讓即日來回來港購物的內地居民可以在邊境「買完即走」，毋須使用東鐵綫進入香港市內，從而減輕火車及沿綫工程部件的磨損，及系統的失效率。

鐵路系統老化問題日益嚴重，無人能預測下一次故障帶來的影響有多嚴重？無論如何，為了維持鐵路的服務質素及香港交通基建全球一哥的美譽，港鐵公司絕對不容掉以輕心。