

南港島線車廠首採自動控制

控制中心因應客量調配列車 遇事故可自我修復

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)港鐵南港島線(東段)原訂明年通車,但受到金鐘站擴建工程出現滯後6個月影響,通車時間被迫延遲。不過,港鐵在南區的工程進度相對順利,其中黃竹坑鐵路維修車廠結構工程已完工,車廠內的軌道鋪設工程也完成80%,將是本港首個專為全自動列車控制系統而設的車廠。控制中心可因應乘客量變化,靈活調配列車,一旦發生事故,系統可啟動自我修復功能,列車可靠性得以提高。



▲港鐵早前訂購了10列南港島線(東段)載客列車,其中5列已經抵港。港鐵供圖

◀工程車輛已於今年5月底抵達車廠,並開始在高架橋進行軌道鋪設工程。梁祖彝攝

港鐵南港島線(東段)全長7公里,連接金鐘至海怡半島,路線途經海洋公園、黃竹坑和利東,並以隧道和高架橋形式建造。項目採用中型鐵路系統,是繼2005年迪士尼線通車後,全港第二條使用全自動列車控制系統的鐵路,通車後繁忙時間班次約為3分鐘一班。

覆蓋式車廠減噪音擾民

港鐵南港島線的鐵路維修車廠則設於黃竹坑站旁,是香港首個專為全自動列車控制系統而設的車廠。港鐵南港島線(東段)建造經理潘建強昨日帶領傳媒參觀車廠工地時表示,車廠面積約4萬平方米,設有15條軌道,包括1條洗車軌道、5條停車軌道、2條重型維修軌道、2條日常維修軌道和軌道工程車拖停泊處。每條軌道長約190米,足以停泊2列載客列車。

通車初期安排員工助乘客

黃竹坑車廠採用覆蓋式的設計,減低車廠運作時發出的聲響對社區的影響;車廠亦將加入綠化元素,融合周邊環境。車廠亦已預留足夠地方,供停泊新購列車以及正在研究興建的南港島線(西段)時補充之用。而廠內約30%面積特設全自動列車專用區域,列車在車廠內的活動由車廠控制室控制,而列車在廠外的日常車務運作則交由位於處青衣的車務控制中心處理。

全自動列車控制系統是世界各地的主要鐵路採用的成熟技術,在一般情況下毋須車長在列車上控制,列車進出等是由控制中心處理。不過,港鐵會在南港島線(東段)通車初期,安排員工在車上協助乘客。

潘建強又指,南港島線(東段)的全自動系統是獨立於現有的列車系統,一旦全自動系統出現問題,亦

具備自我修復能力,「青衣控制中心員工知道有問題發生後,可以在控制中心啟動系統,令到自我修復,維持日常正常運作,可靠性較高。」而青衣控制中心亦可因為乘客量突然改變,更有效率地靈活調配列車,以加強服務。而在突發情況時,列車亦可轉為人手操作。

港鐵年底將最後測試

港鐵早前已向長春軌道客車股份有限公司訂購10列南港島線(東段)載客列車,其中5列已經抵港,其餘列車將於今年第3季運抵本港。港鐵將於今年年底進行最後測試和試行。

潘建強重申,港鐵會將安全放在首位,南港島線(東段)通車前會進行一系列測試,包括鐵路控制系統和列車測試等。若測試結果滿意並獲當局審批後,列車才可投入服務。

東段工程滯後半年 車廠鋪軌完成80%



■潘建強指全自動系統的可靠性較高,並可靈活調配列車。梁祖彝攝

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)港鐵南港島線(東段)是港鐵現時5個新鐵路建造項目之一,2011年5月動工建造,原訂明年可通車,但因為金鐘站擴建工程複雜,其中港島線月台隧道支撐架工程只完成16%,令整個項目出現約6個月的滯後。港鐵表示,將待今年年底掌握更多工程進度資料後,方公布確實通車時間。

港鐵南港島線(東段)建造經理潘建強表示,港鐵已完成車廠結構工程,廠內的軌道鋪設亦已完成80%,現預留地方方便運送物資,預計於今年8月至9月期間可完成車廠軌道鋪設工程。而工程車輛已於今年5月底抵達車廠,並開始在高架橋進行軌道鋪設工程。

南港島線(東段)軌道鋪設工程亦進展順利,其中海洋公園站至香港仔海峽橋的軌道鋪設工程已大致完成,預計全線可於2015年第二季完成,但不包括金鐘站。潘建強指,南港島線(東段)軌道全長36.8公里,重量達2,210公噸,並需使用達12萬3千個彈弓釘和3萬1千個路軌枕。

鴨洲隧道工程完成94%

截至今年5月底,南港島線(東段)整體工程已完成逾71%,當中南風隧道挖掘工程完成了逾87%,高架橋及隔音屏障土木工程完成逾92%,鴨洲隧道土木工程完成94%,金鐘站明挖回填工程則完成逾72%,但港島線月台隧道支撐架工程則只完成16%。港鐵指,南區的工程進度相對順利,但金鐘站工程則滯後6個月。他們會待今年年底掌握更多工程進度資料後,方公布確實通車時間。

近一周港鐵訊號故障

日期	事件
7月29日	荃灣線早上6時52分繁忙時間訊號故障,金鐘往尖沙咀車程較正常多5分鐘,至上午8時18分始復常。
7月28日	下午5時40分繁忙時間,觀塘線觀塘站附近有訊號故障,由藍田往觀塘車程較平常多兩分鐘,搶修後列車服務至下午6時04分復常。
7月23日	將軍澳線上午11時20分出現訊號故障,影響將軍澳來往調景嶺車程多兩三分鐘,至中午始復常。
7月23日	觀塘線彩虹站與九龍灣站之間,上午9時14分發生訊號故障,來往鑽石山至九龍塘車程較平時多兩三分鐘,至上午11時許始完成搶修。
7月22日	雷暴警告期間閃電影響訊號系統,西鐵線兆康站至南昌站下午4時15分開始,列車服務受阻延遲7小時,港鐵需更換信號系統電子卡,至深夜約11時始復常。

資料來源:香港文匯報資料中心 製表:香港文匯報記者 杜法祖

訊號7日壞5次 港鐵乘客騷爆

香港文匯報訊(記者 杜法祖)港鐵訊號故障最近無日無之。荃灣線昨晨上班繁忙時間又發生訊號故障,由金鐘至尖沙咀行車時間多5分鐘,經搶修後列車服務在個多小時後始復常,故障期間金鐘站月台擠滿人,有乘客對港鐵一再延誤感憤怒,認為不可接受。有立法會議員更指港鐵一周內出現5宗訊號故障,要求政府介入調查。

荃灣線清晨出事修逾旬鐘

荃灣線訊號故障於昨日清晨6時52分發

生,港鐵表示由於荃灣線金鐘站至尖沙咀之間有訊號故障,導致金鐘站至尖沙咀站行車時間較平日多約5分鐘。港鐵又表示昨晨頭班車開出前已發現故障,原因是訊號系統組件出現問題,工程人員搶修後,列車服務至昨晨8時18分回復正常。

由於故障適值上班繁忙時間,乘客大受影響,在金鐘站月台擠滿大量候車乘客,各人均怨聲載道,有乘客表示對港鐵接二連三發生故障感到失望,昨晨已提早出門。有乘客對港鐵再次延誤感到憤怒,認為不可接受。

就港鐵近日多條路線連番出現故障,立法會交通事務委員會委員胡志偉批評,港鐵近一星期接連發生6宗事故,其中5宗都和訊號故障有關,要求政府委派機電工程署介入調查。胡志偉稱,目前每逢發生事故都只由港鐵進行內部調查,擔心港鐵只會將每宗事故視作個別個案,無法全面檢視系統問題,故認為機電署應參與調查港鐵系統是否有問題。工程師學會前會長黃澤恩認為,港鐵部分路線已使用多年,出現老化情況,即使更換零件,亦難以完全避免故障。



來自9間大專院校的學生代表承諾會在迎新營加入環保元素,避免浪費。李穎宜攝

迎新營參加者 九成批活動不環保

香港文匯報訊(記者 李穎宜)每年八九月都是各大專院校舉辦迎新營(O Camp)的高峯期,但玩樂背後,卻隱藏着不同的浪費問題。環保組織「地球之友」的調查顯示,逾九成參加者認為迎新營不環保,最常見的情況是玩水戰浪費食水,又或派發無用的贈品。為支持環保,約八成同學指願以其他活動取代水戰,並自備可循環再用的水樽、餐具入營,以減少製造廢物。

啜水啜食物 無回收廢物

「地球之友」早前訪問了463名曾參與O Camp的大專生,發現當中的浪費情況十分普遍。最常見的浪費行為前三位包括「浪費食水」(65%)、「過多不太實際的紀念品」(65%)和「浪費食物」(51%)。據了解,一些迎新營會派發樽裝水、止汗劑、個人清潔用品,但很多受訪者認為可以減省。另近四成同學指主辦者無把廢物回收,造成大量物資浪費。

Green計劃鼓勵推環保O Camp

計劃首部分是鼓勵大專生承諾實踐惜食、減廢、低碳及惜水四大理念,例如尊重食物方面,應以惜食為大前提設計遊戲,以其他活動取代水戰等。若參加者能實踐最少3個理念,就能成為「Green! O Camp大本營」成員。第二部分以比賽形式舉行,鼓勵大專生運用創意設計符合環保概念的迎新營。5個最優秀的計劃,將會得到3,000港元的活動資助費。

香港大學工商管理系一年級學生姚良餘為是次計劃工作小組的主席。他指要把環保概念帶入迎新營一點都不容易,他建議水戰可以改在沙灘舉行,這樣既可避免浪費食水,亦可讓同學接觸大自然。至於理工大學會計二年級生施淦明,去年就舉辦了一次環保迎新營,當中膳食全素,另大會亦會準備一些保質期較長的食物,如麵包,鼓勵同學先將新鮮食物吃光,不夠飽就以麵包補給,務求做到「零廢餘」。

六合彩 MARK SIX
7月29日(第14/087期)攪珠結果

11 13 15 31 37 47 19

頭獎: \$8,000,000 (0.5注中)
二獎: \$1,670,240 (1注中)
三獎: \$73,610 (60.5注中)
多寶: \$4,000,000

下次攪珠日期: 7月31日

訪港客滿意度升 學者恐「佔中」損港譽

香港文匯報訊(實習記者 趙虹)旅遊業素為本港經濟一大支柱,為此,旅客對旅遊質素的滿意度影響甚大。理大酒店及旅遊管理學院於昨日發表2013年「旅客滿意指數」及「旅遊服務質量指數」研究報告,研究指過去一年「旅客滿意指數」為75.96,創5年新高,比2012年增加了0.89。學院副院長宋海岩指出,「佔中」或令香港形象變差,但未能計算具體影響。

理大昨日發表2013年「旅客滿意指數」及「旅遊服務質量指數」研究報告,該指數主要評估訪港旅客對6項旅遊相關行業的滿意程度,包括旅遊景點、交通、出入境部門、酒店、零售及餐飲行業,並將其整合為一項總體指數。研究顯示,2013年「旅客滿意指數」創5年

新高,高達75.96,比2012年的75.07增加了0.89,而「旅遊服務質量指數」則有77.3,比2012年的75.37提高了1.93。在兩項指數中,服務表現出色,最令旅客滿意的皆為旅遊景點,而餐飲行業則最低分。

當中,來自澳洲、新西蘭及太平洋地區旅客滿意度為最高,有81.29,其次分別是美洲、歐洲、東南亞及中國內地等地。就服務質量而言,則以來自美洲旅客的指數最高。但不論在旅客滿意度及服務質量方面,來自日本及韓國旅客的指數皆為最低,分別為67.59及68.86。

問及「佔中」對本港旅遊業影響時,學院副院長宋海岩認為,「佔中」或令香港形象變差,但未能計算具體影響。他亦提到限制個人遊來港的影響,認為若減少2成個人遊旅客,將每年造成320億元的經濟損失。

宋海岩認為,「佔中」或令香港形象變差,但未能計算具體影響。



政府車場周五起增百電動車充電器

香港文匯報訊(實習記者 蔡雨詩)政府一直鼓勵廣泛使用無廢氣排放的電動車輛,改善空氣質量並提高環保意識。環境保護署昨日公布,將在8月1日開放合共100個新的中速充電器,供電動單車使用。中速充電器比標準充電器可節省60%的充電時間,以往使用標準充電器需10小時,而使用中速充電器則只需3小時至4小時。

環保署斥資140萬,在分別16個目前已配備標準充電器的政府停車場,增設100個新的中速充電器,由8月1日起供公眾使用。中速充電器適用於新引入本港的電動車型號,亦同時適用於大部分現有的電動車型號。

「叉電」更快 4小時即可

與標準充電器比較,使用中速充電器的現有型號的電動單車可減少約20%至30%的充電時間,而新型號的電動單車則可減少約60%的充電時間。環境保護署首席環境保護主任方健華表示,電動單車所需的充電時間取決於電

動車的電池裝置,大部分新型號的電動單車只需3小時至4小時已能充滿電。

車主需自購32安培專用線

所設立的100個中速充電器採用雙充電插座設計,提供中速或標準充電,讓車主能按實際情況和需要作選擇。由於充電電流較高,車主需自行購置32安培的專用充電線,而其比標準的13安培充電線充電快3倍。

方健華續指,截止本年6月底,全港一共有600多部已登記的電動單車,估計100個中速充電器供應數量暫時足夠。他又指,停車場設中速充電器是一個輔助性質,建議車主應在家中夜間時充滿電,若在街外行車期間電力不足,才到停車場充電。

此外,全港現有約1,000個標準電動單車充電點及10個快速充電器。機電工程署已設熱線,向有意安裝充電設施的人士提供資訊及技術支援。

逾半僱主指應徵者少請人難

香港文匯報訊(記者 聶曉輝)香港失業率持續處於低位,顯示市場有大量職位空缺。有調查發現,人才短缺情況愈趨激烈,56%受訪僱主對物色具備合適技能的人才感到困難;另83%僱主認為持續的人才短缺將減低競爭力與服務能力。調查又發現,令香港僱主招聘人才時最感「頭痛」的職位分別是銷售代表、會計及財務人員,及資訊科技人員,前者是自2007年以來一直高踞榜首。

83%港老闆指缺人損競爭力

ManpowerGroup今年首季訪問了全球42個國家及地區,合共逾37,000名僱主,當中包括445名香港僱主。調查發現,56%香港僱主對填補空缺感到挑戰,雖去年微跌一個百分點,但仍遠高於亞太區的平均45%及全球平均的36%。此外,70%香港僱主認為人才短缺對達至客戶需求構成中至高度影響;83%香港僱主認為持續的人才短缺將減低競爭力及服務能力;銷售代表依然是香港僱主認為最難物色合適人才的職位。調查又發現,52%受訪僱主指難招聘人才是因為缺乏應徵者;22%認為求職者要求待遇過高。ManpowerGroup大中華區董事總經理徐玉珊指出,人才錯配是人才短缺的主因,而在搜尋合適人才的競爭加劇的情況下,大中華區內的僱主寧願對現有員工提供培訓,以應付人才短缺。