

社評
雙語道

港鐵應更新信號系統解決故障風險

MTR should upgrade the signalling system to solve the risk of breakdowns

原文

港鐵於10月16日發生歷年最嚴重故障，早上四條路線一起「冧橋」，由於正值上班高峰，引發全城交通極度混亂，對市民造成極大不便。港鐵近年故障頻仍，市民怨聲載道，信號系統老化相信是最主要原因。港鐵必須盡快鎖定故障原因，亡羊補牢，採取包括加快信號系統更新換代等切實措施。政府更需思考有開開放本港公共交通市場，引入適度競爭，促使港鐵改善服務。

當日港鐵荃灣線、觀塘線、港島線、將軍澳線相繼出現問題，情況罕見。由於港鐵佔全港公共交通載客量超過四成，港鐵服務受阻，導致大量乘客被迫轉乘其他交通工具，產生「火燒連環船」效應，巴士、的士，甚至港島電車等服務都不勝負荷。整個上午，全港公共交通幾乎癱瘓。

港鐵強調今次故障情況特別，是有關系統自上世紀90年代營運以來都未發生過，連維修手冊亦無提及。故障的真正原因，要晚上收車後才能做詳細調查。

多條線路同時故障，反映港鐵未能充分掌握運作情況，對可能出現的嚴重故障缺乏預見性，以致措手不及。

港鐵近年事故屢見不鮮，觀乎各種故障原因，信號系統故障是最常見的「病因」，而且愈發「病入膏肓」。港鐵多條線路運行多年，尤其是觀塘線、荃灣線，信號系統早已老化，問題頻生，但港鐵更新信號系統進度緩慢，最遲的線路要到2026年才能完成更新，意味着乘客未來幾年仍要忍受頻繁故障的痛苦。當日交通大癱瘓的情況可能隨時會重演，公眾絕對難以接受。

港鐵表示會對當日的故障成立委員會調查，但市民關心的不僅僅是一次事故，而是港鐵故障不斷的背後原因，究竟存在什麼深層的弊病，港鐵有沒有辦法徹底解決。對此，港鐵必須清晰向公眾作出交代。

港人依賴鐵路的程度，遠較其他城市高，港鐵服務理應更可靠、更有效率，方可符合市民的期望。有競爭，才有進步。政府需要考慮加強針對港鐵的競爭

措施，給市民提供更多選擇，將因為港鐵故障而造成香港交通癱瘓的機會減到最低。

首先，鐵路服務本身可由不同的營運商提供服務，觀乎港鐵在內地的北京、深圳、杭州，都有營運部分地鐵線路，本港能否將部分港鐵線路交由外地營運商來經營？有了多個服務提供者，可以通過學習、競爭，互相促進，有利改善港鐵服務，市民也可以通過比較，看到港鐵的服務是否有改善空間。其次是不問公共交通工具之間的競爭，給予巴士、小巴等服務更多市場空間，鼓勵不同交通工具的良性競爭，受惠的是廣大市民。

港鐵故障，一宗都嫌多。政府應當就港鐵管理、本港公共交通政策作深入思考，準確定位，加強對港鐵問責，切忌頭痛醫頭、腳痛醫腳。否則，類似故障恐怕會陸續有來。

(標題為編輯所加)
(摘錄自香港文匯報社評 17-10-2018)



港鐵故障後，月台迫滿大量乘客。資料圖片

Exercise

1. 營運商
2. 根本原因
3. 連鎖效應
4. 幾乎
5. 通勤者

1. operator
2. root cause
3. chain effect
4. well-nigh
5. commuter

Answer

譯文

An unprecedented MTR service disruption brought total chaos to the city's traffic on October 16. Commuters were left stranded as four rail lines broke down at the same time during the morning rush hour. The public have worn out of patience as MTR service breakdowns have become more and more frequent in recent years, with ageing signalling systems believed to be the main culprit. The MTR must identify the root cause as soon as possible, and take measures to hasten upgrading of the signalling systems, so as to rectify the current situation. At the same time, the government should consider to open up the local public transport market gradually, so that the MTR's service could be improved under competition.

The scale of the October 16 transport incident is unprecedented, as the Tsuen Wan, Kwun Tong, Island and Tseung Kwan O lines, all broke down nearly at

the same time. Accounting for over 40 per cent of Hong Kong's public transport patronage, the MTR is the largest passenger carrying mode in Hong Kong. The MTR service breakdown has forced a substantial number of commuters to suddenly switch to other means of transport, thus causing a chain effect which also brought down bus, taxi and even tram services. Traffic in Hong Kong was well-nigh paralysed on October 16 morning.

The MTR has stressed that the service disruption was so rare and unprecedented that they have never encountered this situation since it came into operation in 1990s, and that even its design and maintenance handbook has not mentioned such a scenario. In-depth investigation for the root-cause did not begin until the end of MTR service hours. The simultaneous breakdown of major rail lines revealed that the MTR did not have full grasp on its operations,

and exposed the railway giant's lack of awareness and preparation for major service emergencies.

Service disruptions have become increasingly frequent over recent years, and of all the causes, signalling system failure is the most aggravated and common one. Many of the MTR lines have been in operation for years, especially the Kwun Tong Line and Tsuen Wan Line. Their signalling systems have long been ageing and are very susceptible to failures.

However, the pace of the MTR's signalling system upgrade remains slow, and the last rail line's upgrade will not be completed until 2026. In the coming few years, passengers will still have to endure the pain and frustration brought by frequent breakdowns. The utter chaos on that day could come back to haunt us at any time, and the public cannot accept this.

The MTR said that it would set up a

panel to investigate the incident, yet the public is concerned not only with a single incident. The public demand an answer to the frequent breakdowns. What are the underlying causes? Is the MTR capable of resolving the problems once and for all? The MTR must deliver a clear explanation.

To meet the public's expectations, MTR services should have been more reliable and efficient, given that Hong Kong is so much more dependent on its railway networks than other cities. Considering that competition stimulates innovation and progress, the government should introduce measures to bring more choices to commuters. By doing so, the likelihood of a paralysed traffic due to MTR breakdowns could also be minimised.

First, railway services are not bound to be provided by the same operator. Considering how the MTR Corporation operates subway services in Beijing,

Shenzhen and Hangzhou, is it possible to let foreign operators run some of Hong Kong's rail lines? With another service provider to learn from and compete against, the MTR would be prompted to step up the quality of its service.

At the same time, any room for improvement in MTR services would become more apparent to the public's eye through comparison. Second, the MTR's competition with other modes of public transport should be encouraged. By opening up market space for buses and minibuses, commuters could benefit from the healthy competition created between different transport means.

MTR breakdowns must not be tolerated. The government should review the current public transport policies and step up supervision on the MTR. Superficial measures must be avoided. Otherwise, similar incidents may come one after another.

Jeffrey Tse (vvc.jeffrey@hotmail.com)

環保未必茹素 食魚已經低碳

智惜用電@校園

全球暖化問題日益嚴重，極端氣候及災害頻生，颱風越趨強勁。面對環境問題刻不容緩，人類不可再獨善其身，應該團結一致，為地球和下一代的未來出一分力。

有見及此，本校設有環保教育組，成立了一隊環保大使，致力於校內推動低碳生活，積極籌辦不同的環保活動。上年度，本校更與環保組織合作舉辦一連串活動，讓學生了解用電量、電費估算、節能減排的小貼士，並掌握香港能源結構改變的情況。與此同時，本校環保大使亦參加了由港燈主辦的「綠得開心推廣大使」活動，期望透過認識更多環保知識，在不同的活動和計劃中，讓同學能了解到環保的需要，由心而發地實踐綠色生活。

本校去年參與的「校園用電統計計劃」，讓學生可以從自己的生活出發，了解生活當中的耗電情況，繼而探討香港用電及能源結構的實況，反思如何減排和建立低碳生活，令他們於學校以至社區推動環境低碳理念時更得心應手。

「校園用電統計計劃」讓學生了解到自己在學校的用電情況外，亦利用專業儀器測量學校不同樓層的電器用電量，並為學校提出減排建議。

學生從中學習減排知識，令他們更有信心向同學分享和推動低碳生活。



學生利用儀器量度學校各電器的用電量並記錄在案，了解校內的用電情況。作者供圖

此外，要讓學生切身地思考香港的耗電問題和如何推動減排的理念，就必須讓他們走出校園。

學校鼓勵環保大使們參加港燈「綠得開心推廣大使」活動，正正就讓同學更加了解電力是如何產生。

在「大使」活動中，同學參觀港燈位於南丫島的發電廠，認識香港發電燃料轉變的實際情況，及發展可再生能源的方向。同學們看見發電廠內的天然氣接收站及太陽能發電系統都大開眼界，想不到香港都可以具規模地發展太陽能，同時亦了解到哪種太陽能板較適合香港等實際考慮，實

在獲益良多。

除參觀發電廠外，同學亦享受了一頓低碳午餐和參加了「我係環保KOL」工作坊。低碳午餐打破了同學們「要環保就要茹素」的迷思，原來實踐環保未必一定艱辛，進食魚類和本地時令食材已經可以做到低碳飲食。至於「我係環保KOL」工作坊，更讓同學可以認識到香港人做環保的另一面，亦有機會和其他學校的學生交流環保心得，把更多減排的方法帶到他們生活當中及與身邊的人分享，別具意義。

香港教師會李興貴中學(港燈智「惜」用電計劃「綠得開心學校」之一)

找個「正當」理由 起兵踢人落台

流行歷史

上兩回介紹的「中世紀2：全面戰爭」，是較為注重戰鬥的遊戲，有關政略或培養家族人才方面涉獵較少，讀者如果想更深入了解中世紀各家族之間的恩怨情仇，或是培育後代以延續家族血脈，「十字軍之王II」將會是一個進階的選擇。

「十字軍之王II」是由Paradox Development Studio開發、Paradox Interactive發行的一款大型戰略遊戲，以中世紀為背景，玩家控制769年至1453年間一個擁有伯爵或以上爵位的貴族，通過戰爭、暗殺、婚姻等手段，擴大自己家族的勢力。遊戲沒有真正的結局，玩家可以一直遊玩至1453年，保持家族能存活至遊戲時間結束，查看最終的分數，或打下一片自認最完美的江山版圖，讓玩家自行定義「勝利」的條件。

遊戲也模擬了封建制的最大元素——繼承法，玩家只要得到屬下勢力的支持，配合相應的科技和合適的條件，便可修改繼承法，例如限制女性繼承權的薩利克法，或是論資排輩的長子繼承法都可以選擇。

不過，爵位只有一個，總會有一家成員無法繼承，所以沒有一個繼承法會得到所有人的支持，反對者會暗中活動，一旦時機成熟便起來反抗，迫君主改成他們想要的繼承法，例如人人有份、永不落空的均分土地法，君主拒絕的話就直接打內戰，誰打贏誰決定，絕對是玩家最大的惡夢。

正當地獲得權力，也不等於沒有人挑戰你的管治權，各種理由都會被拿出來，或許是叔伯兄弟認為自己都有繼承權，或許純屬不喜歡你這個人，反正就是找個看似正當的理由把你轟下台，而歐洲歷史上第一位女皇伊琳娜女皇，「罪名」就是身為女性。

752年，伊琳娜在雅典出生，雖然成為孤兒，但幸好有貴族背景，在768年被帶到君士坦丁堡的皇宮，並於第二年嫁給皇帝利奧四世，成為皇后。

但好景不常，利奧四世於780年逝世，臨終指定伊琳娜為兒子君士坦丁六世唯一的監護人及攝政，雖然伊琳娜名字排在兒子之後，但意味着在拜占庭帝國和歐洲歷史上出現第一位女皇，「伊琳娜女皇」從此誕生。

雖然女皇的統治權是合法繼承，但她剛開始統治，馬上就需要面對眾多不同意其統治權的反對者，包括丈夫的同父異母兄弟變和地區總督的叛亂，日漸長大的兒子也要求她交出權力，更一度成功把她逐出首都。

不過，在一輪鬥爭之後，女皇搶回主導，君士坦丁六世雖然成功逃出首都，但被出賣他的侍從押回。

797年，君士坦丁六世被母親下令挖去雙眼並關入修道院，不久死於眼傷，從此女皇獨掌大權，但反對勢力仍在暗中活動。

單獨執政5年後，反對女皇統治的貴族們聯合起來，發動政變將其廢黜，並流放至愛琴海的島嶼上，最終在當地病死，皇位由原財政大臣繼承，如果以遊戲內的設定來說，女皇的家族也就game over了。

港燈智「惜」用電計劃，致力教導年輕一代及公眾人士培養良好的用電習慣，目前已有四百多間全港中小學校加入「綠得開心」學校網絡。如欲了解詳情，歡迎致電3143 3727或登入www.hkelectric.com/smartpower。

馮沛賢(新聞系畢業，興趣歷史相關遊戲，香港青毅舍總幹事，現從事社區及青年事務工作)