

機場快線25周年 送7.5萬車票

明起回復10分鐘一班 國泰重啟香港站預辦登機

今年是機場快線通車25周年，港鐵昨宣布於明日(5日)將機場快線班次恢復至疫情前水平，即平均每10分鐘一班車，國泰航空亦於周三重開在香港站的市區預辦登機服務。為慶祝機場快線25周年，港鐵推出一系列慶祝活動，包括在本月內送出合共7.5萬張、總值超過800萬元的機場快線單程車票予市民。



■機場快線是來往機場與市區主要交通工具。

機場快線自1998年7月通車以來，服務2.6億名來自世界各地及本地的乘客。港鐵昨召開記者會宣布，隨着香港全面復常，機場快線列車服務將於周三全面回復至疫情前水平，班次加密至平均每10分鐘一班車，為推動香港航空及旅遊業復甦出一分力。

港鐵亦將於明日重開國泰航空在香港站的市區預辦登機服務，服務時間為每日上午6時至下午3時，至於其他服務時間及站點，港鐵表示將繼續與相關航空公司，商討其市區預辦登機服務重啟的安排，以進一步便利旅客出行。

港鐵香港客運服務總監楊美珍表示，為答謝乘客支持，港鐵會在今個月透過手機應用程式，合共送出7.5萬張機場快線單程車票，總值超過800萬元，還推出25周年主題列車、歌手演唱、機場快線大使「機鐵仔」快閃派發紀念品等慶祝活動，讓市民同慶機場快線生辰。

機場快線與東涌線車長Chris昨在場分享工作心得時表示，以往居住葵青區，後來搬至東涌，在機緣巧合

下了解到車長這份工作，成功應徵並加入東涌線與機場快線。他認為，要擔任車長工作，要學習的事物比想像中多及專業，除了迪士尼線外，機場快線是最快樂的一條路線，可以帶領旅客飛向世界或到博覽館看演唱會。最令Chris印象深刻的是，有一次一名小童落車前專門行到車長室，向他揮手打招呼，令他非常滿足。

有乘客先後遺留公事包及護照

由機場快線開通以來服務至今25年的濤哥也分享表示，在機場快線要盡量為乘客解決問題，要化身旅遊大使或出行顧問，未能協助便轉介其他機構。因為會接觸世界各地的旅客，濤哥指很多同事積極進修不同語言增值自己，甚至會製作不同語言提示卡，為旅客解難。

他表示，曾有一名旅客把載有巨款的公事包遺留在車廂內，幾經轉折才把公事包歸還該名旅客，對方感激萬分，想送錢打賞港鐵職員被拒，該名旅客道別後，職員再發現他遺留了護照，立即追上前把護照歸還該名「烏龍」旅客。

高鐵港段頻故障 議員倡設懲罰機制

上周六晚高鐵西九龍站發生故障，列車服務延誤超過兩小時，十多班列車取消或延遲，大批旅客滯留車站。多名立法會議員認為港鐵發布訊息及應急措施有改善之處，亦可研究設立懲罰機制。港鐵過境鐵路總管張志強昨日就事故致歉，初步相信事發原因是西九龍站附近信號系統出現問題，列車延誤後兩小時才公布消息是因為需要時間評估實際影響，他解釋高鐵與本地列車的運作不同，而高鐵涉及幾萬公里的鐵路網絡，整體車務協調一環扣一環，需要與內地協調及溝通，又稱港鐵正深入檢討當日的應變方案，日後會盡快公布受影響情況，並檢討能否加快資訊發放速度。

立法會議員李慧琼昨批評港鐵經過多次事故後，仍然未能建立有效的應急機制，今次事故影響面大、處理時間長，為市民及旅客帶來不便，認為港鐵在發布訊息、應急方案上可以做得更好，會再向港鐵反映意見。李指事故歷時長，港鐵應該作出相應配套安排，例如安排巴士接駁，亦應該及時發放訊息，讓乘客得悉需要多長時間才能完成修復，若及早通知乘客，他們亦可以自行安排交通。

立法會議員田北辰表示，高鐵香



■高鐵香港段上周六出現信號故障，西九龍站顯示班次延遲的通知。資料圖片

港段在兩個月內出現兩次信號故障，情況令人擔憂，今次事故責任明顯在港鐵一方，質疑為何港鐵不用為此受罰，又認為如設立懲罰機制，可以向港鐵施壓，提高處理事故效率。他認為港鐵需改善，若涉及事故要通知乘客列車正在修復，亦需要與軟件商研究優化系統，令監控室掌握故障位置，盡快更換。若未能即時更換，要決定是否局部通車，以免乘客感到徬徨。

高鐵香港段未有納入「服務表現安排」的罰款機制內，立法會交通事務委員會委員張欣宇指，技術上並非不能懲罰港鐵，「假如高鐵香港段服務持續不穩，便需研究是否設立懲罰機制，加強監管。」



■比亞迪訪問團與九巴代表在新款純電動雙層巴士前合照。九巴圖片

純電動雙層九巴料月內行駛

綠色運輸是全球發展趨勢，九巴昨宣布，42部由比亞迪生產的純電動雙層巴士已交付，正進行最後檢驗，預計首部雙層電巴最快本月內投入運作。九巴董事總經理李澤昌表示，九巴有清晰的零排放發展藍圖，正逐步向2040年將全線車隊提升至新能源巴士的目標邁進，未來會繼續與比亞迪合作，包括按雙層電巴的營運情況，在其維修保養、電池應用等方面作交流，以進一步發展技術。



■九巴員工示範為純電動雙層巴士充電。九巴圖片

汽車生產商比亞迪代表於上周五到九巴位於九龍灣的車廠參觀，與九巴交流新能源巴士最新技術及發展動向。李澤昌和九巴行政總監許鎮德、車務總監關智偉、財務總監梁祖德等一眾管理層，向比亞迪代表團介紹九巴車廠巴士充電設施及日常運作，並就運用新能源及引入電動巴士的發展藍圖交流。

期間，訪問團參觀了洗車設施、維修設備等，亦參觀錢箱運作組及派更組等，深入了解九巴應用電巴的情況及日常運作，並乘坐九巴向比亞迪購入的新一代純電動雙層巴士。

比亞迪商用車營運事業部總經理田春龍表示，未來會與九巴緊密合作，憑比亞迪的先進電池技術及豐富的商用巴士應用經驗，進一步提高電巴營運效率，為國家以至香港實現碳中和出一分力。

高鐵信號故障應重視

龐愛蘭 香港十大傑出青年 健康城市聯盟(香港)副主席

日通車，但因疫情停運近3年，至今年1月15日才恢復服務，所以實際營運時間並不長。今次是兩個月內第二宗西九站信號設備故障。據了解，上次是硬件問題，今次涉事信號系統由西九站延伸至深圳河，由內地公司和利時自動化科技負責，問題源於香港段信號系統軟件。

筆者認為信號故障可大可小，影響安全事大，乘客不滿是人之常情，所以我會從幾方面考量：

1. 出錯機率
2. 嚴重程度
3. 應對和修復效率(低、中、高水平)
4. 風險管理措施

個人保持好心情，失敗乃成功之母，要從中學習而變得強大，祝願國家鐵路發展繼續領先全球。

愛蘭說



上星期高鐵信號故障，筆者乘坐G6559往西九，預計傍晚6時到達，最後延至晚上10點才到。

由福田往西九只需約14分鐘車程，但延誤約4小時。開始時無任何訊息，直至筆者和林律師與高鐵車上負責人交談後，她才向乘客宣布信號出問題，未知何時開車。之後說晚上6時50分會開車，再改至7時22分亦無望，乘客要求離開，職員用平板電腦登記乘客資料，因人實在太多，故亦用手機拍攝回鄉證。我們下車後，大約5分鐘，車就開了，無奈。不知幸運或不幸，又上了另一班車G6585，等了很久還未開車，歷史又重演，其他乘客要求離開後不久車又開了，但中途又停，直至晚上9時53分才到達西九站。

高鐵香港段總長26公里，2018年9月23