

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

西鐵項目最新進展報告

本文旨在向議員闡述西鐵的最新進展，以及為配合西鐵預計於二零零三年秋季通車而進行的籌備工作。

I. 西鐵概覽

2. 西鐵第一期全長 30.5 公里，為一雙軌本地客運鐵路，行走西九龍南昌至屯門，途經深水埗、葵青、荃灣、元朗、屯門五個地區，沿線共有九個車站。西鐵將與地鐵及九廣輕鐵交匯，組成一個綜合鐵路網絡。

3. 於二零零三年秋季通車時，預計西鐵每日將載客三十萬人次，至二零一一年更會增加至五十萬人次。

4. 西鐵的主要特色如下：

- 全程行車時間 30 分鐘
- 每日服務小時 19 小時
- 初期列車班次 繁忙時間每小時每方向 20 趟 7 卡列車，即每 3 分鐘一班；非繁忙時間每 5 至 8 分鐘一班
- 最高載客量 每小時每方向 33 趟 9 卡列車，即每 105 秒一班；在繁忙時間全線載客量每小時高達 10 萬人次
- 列車載客量 每個車廂的最高載客量為 335 人
- 車站數目 9 個
- 維修中心面積 32.5 公頃
- 動工日期 1998 年 10 月
- 預計通車日期 2003 年秋季

5. 政府在二零零二年九月邀請九廣鐵路公司(九鐵)為九龍南環線進行詳細規劃和設計。九龍南環線會將西鐵由南昌站伸延至東鐵紅磡站，新鐵路將建兩個地下車站，即西九龍站和廣東道站。大綱設計研究工作已初步展開，預期有關工程可於二零零八至零九年

完成。屆時，西鐵乘客可從新界西北直達九龍市區。

II. 西鐵最新進展

6. 截至二零零三年三月底，西鐵工程整體上已完成百分之九十五。所有主要的里程碑均能如期達成，預期西鐵可依時於本年秋季正式投入服務。

7. 所有土木工程已接近完成，目前的工作重點在於按時間表完成法定檢查、總合測試及通車前全面試車。

車站

8. 車站主體結構工程已全部完成。建築及樓宇修飾面層工程以及機電工程已分別完成百分之九十三及九十六。

9. 各種乘客設施包括自動收費系統、乘客資訊顯示系統、月台幕門、升降機及電動扶梯已接近全部安裝完成。對個別系統的不同測試及與其他系統的銜接測試均進度理想。

10. 法定檢查進展方面，截至本年三月底，共有五個車站（錦上路站、天水圍站、荃灣西站、美孚站及朗屏站）現正接受消防處的檢查。香港鐵路視察組亦已開始了錦上路站及天水圍站的檢查。此外，屋宇署已進行錦上路站、荃灣西站及天水圍站的檢核。九鐵正處理有關檢核中發現需跟進的事項。

鐵路系統

11. 各份鐵路系統合約已完成百分之九十四，包括列車車卡合約。而全線南昌站至屯門站供正線軌道列車測試用的牽引電力供應系統亦已安裝完成。

12. 列車控制系統、信號系統和電信系統已安裝就緒，而測試工作進度理想。自動收費系統及電子出入控制設備的安裝工程已接近完成，而與其他鐵路系統接合的測試亦進展順利。

13. 所有車站及鐵路系統均須進行必要的測試及啓用，以備妥於本年六月時使用，並由新成立的西鐵部(營運)執行為期三個月的全面試車。

列車

14. 電動列車方面，共二十組七卡列車已付運抵港，現正在八鄉維修中心內及南昌站與天水圍站之間進行試車。同時，亦將會安排進一步的系統總合測試。預期最後兩組電動列車將於二零零三年四月抵港，待西鐵全線於本年五月通電後，所有新車將會於南昌站至屯門站之間進行全面試車。

公共交通交匯處

15. 除了美孚站會使用現有的公共交通交匯處外，其餘八個西鐵車站都會連接特別建造的公共交通交匯處，以便乘客可以轉乘不同的接駁交通工具，包括巴士、小巴、的士及單車。

16. 公共交通交匯處由九鐵負責建造，而其後將交由運輸署管理。各公共交通交匯處已動工興建，而錦上路站的公共交通交匯處已大致建成。九鐵的目標是所有公共交通交匯處都可於西鐵通車時啓用。

交工測試

17. 九鐵制訂了一個詳盡的交工測試制度，以確保所有系統均達到最高標準。首兩個階段是對個別系統進行的，稱為部分驗收測試及系統驗收測試。

18. 西鐵現正逐步進入最後的交工測試階段，稱為完工測試，目標是測試所有系統接合起來的運作情況。

19. 隨後會有三個月的全面試車，期間列車會根據建議的西鐵營運時間表運行。此外亦會進行模擬事故及緊急情況的演習，以進一步測試各個系統及營運員工的應變能力。

再造濕地

20. 錦田的再造濕地工程亦進度理想。第一階段工程包括在錦田沿河路附近的幾幅土地，現已大致完成。第二階段工程亦進展順利，包括位於錦上路站以北、沿主排水道及大欖隧道北面入口的幾幅土地，以及為建造永久濕地及陸地生態的土方工程。

建造安全

21. 西鐵整體的安全表現繼續成績卓越，累計事故率為每年每一千名工人 30.73 宗，遠低於本港建造業平均的 114 宗。

III. 輕鐵部與西鐵部合併

22. 西鐵通車後，輕鐵將會扮演一個與目前不同但更重要的角色。它將成為西鐵的主要接駁工具。西鐵與輕鐵兩個系統將在新界西北部組成一個更四通八達及完整的公共運輸網絡，為來往區內及穿梭屯門及元朗與九龍市區之間的乘客提供服務。

23. 爲了使輕鐵轉型爲西鐵的主要接駁系統，一個耗資二十三億港元的擴建及改善項目已在二零零一年展開，該項目包括：

- 興建全長 4.4 公里的新輕鐵支線，通往天水圍的新發展區。
- 改善及擴建三個現有的輕鐵車站，分別爲新發站（後易名爲屯門站）、兆康站及元朗總站。在水圍將興建一個新車站作爲交匯站。
- 在杯渡路及青麟路的兩段路面進行架空路軌工程。
- 爲整個輕鐵網絡裝設全新的信號系統。

24. 爲配合兩個系統的合併，現有的輕鐵及巴士路線將會重組，以便爲西鐵提供接駁服務，同時繼續維持其作爲區內交通工具的角色。

25. 九鐵將在四月成立一個新的部門—西鐵部（營運），以管理西鐵、輕鐵及九鐵的接駁巴士服務。相信有關安排可確保西鐵與輕鐵的服務配合無間，爲乘客帶來最大裨益。

26. 新部門將有約兩千名員工，相對於原先預計成立一個獨立部門營運西鐵所需的人手，可節省約六百名員工。

27. 在這兩千名員工中，一千一百名爲營運人員，而九百名爲工程人員。當中的一千二百名員工將由現有的輕鐵部重新調配，而餘下的八百個職位將需要對外招聘。

招聘及訓練

28. 招聘及訓練員工的工作均已於二零零二年展開。在需要招聘的八百個空缺中，接近七百個職位已覓得適當人選。

29. 所有營運及維修人員將需接受訓練，學習工作上所需的技術及知識，以確保西鐵可以安全及有效地運作。爲了提昇員工的技能及表現，將安排課堂及在職訓練。

30. 截至本年三月底，約共有五百五十名工程及營運人員已展開或完成訓練。九鐵的目標是在本年六月展開的全面試車前，所有員工均已就任，並完成訓練。

IV. 籌備營運事務

31. 九鐵的首要目標是確保西鐵自通車當日起，便可以安全有效地運作。為此，九鐵在二零零零年底成立由行政總裁擔任主席的籌備營運事務督導委員會，以及由西鐵總監和輕鐵總監共同擔任主席的籌備營運事務工作小組。督導委員會負責制訂政策及策略，而工作小組則負責執行多達一千二百項的籌備工作，以確保這個全新的香港公共運輸系統能順利啓用。

32. 在完成最後測試後，隨之會展開為期三個月的全面試車。屆時整個鐵路系統將在不載乘客的情況下，根據營運時期的要求運作。

33. 全面試車可以一舉多得：

- 讓員工可以汲取在正常營運的情況下營運鐵路的實際經驗，並可透過模擬事件，學習處理列車事故及機件故障。
- 測試各種條例及工作程序是否有效。
- 在通車前發掘各種初期可能出現的問題，並徹底解決。
- 在正式投入服務前確定列車操作正點率能持續達致預期目標。

V. 票價

34. 在釐定西鐵票價時，九鐵會考慮當時的市場情況，與其他交通工具的競爭能力及公司在財務方面的目標。此外，為向乘客提供更方便的服務，九鐵計劃引入西鐵／輕鐵綜合收費系統，為同時乘搭此兩個系統的乘客提供車費折扣。九鐵已就有關票價事宜收集區議會及地區團體的意見，然而，詳細票價則將於接近西鐵通車時才落實。

VI. 公共關係

35. 九鐵正進行一個大型公眾諮詢活動，深入社會不同層面，包括立法會、交通諮詢委員會、區議會、地區團體、政治組織及西鐵服務範圍內未來的乘客，以讓有關團體有機會對西鐵各項服務發表意見，例如票務結構、票價水平及輕鐵／巴士服務重組的計劃。

36. 從今年年中開始，九鐵將舉辦一連串公眾教育活動，形式包括展覽、社區簡報會及車站開放日，讓乘客了解西鐵系統及有關設施。

VII. 總結

37. 在社會人士的支持下，西鐵工程進展理想，並可望如期於二零零三年秋季開始為香港居民提供服務。

九廣鐵路公司
二零零三年四月