

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
西港島線的最新進展及通車安排

引言

本文件旨在向委員介紹西港島線的最新進展及通車安排。

背景

2. 西港島線是現有港島線的延線，由上環站起，終點站設於堅尼地城，兩個中途站分別設於西營盤和香港大學，全長約 3 公里(走線圖見附件一)。

3. 按照兩鐵合併後政府與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)在 2007 年簽訂的《營運協議》，西港島線屬現有港鐵公司所擁有的港島線的延伸，因此，屬於「擁有權」項目。根據「擁有權」模式，港鐵公司會負責該鐵路項目的融資、設計、建造、經營和維修，並會擁有該段鐵路。由於建造鐵路的費用龐大，若單以車費及其他非車費的收益計算，西港島線項目在財務上並不可行，因此政府於 2009 年決定向港鐵公司提供 127 億元(按 2009 年 6 月淨現值計算)的非經常補助金資助，以填補項目的資金差額¹，並作為政府在西港島線項目上資助港鐵公司的上限。隨著政府與港鐵公司於 2009 年 7 月就西港島線項目簽訂項目協議，工程於同年 7 月 14 日展開。

1 鐵路項目在扣除預計總開支後的預計總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行。根據 2000 年地鐵公司首次公開招股時，政府在公開招股章程向投資者確認，港鐵公司的預期資本回報，為該公司的加權平均資本成本加 1%至 3%。不足之數稱為資金差額。

4. 為配合西港島線的通車，政府亦委託了港鐵公司負責進行有關的「主要基建工程」，包括興建及改善行人和連接設施，以方便市民往返港鐵車站，令西港島線能充分達至其社會及經濟效益。這些「主要基建工程」與鐵路工程一同進行，範圍包括：

- (i) 在山市街建造一項有蓋行人連接系統，當中包括一座在山市街和石山街交界處的升降機和兩段單向自動扶手電梯；
- (ii) 一條橫跨薄扶林道連接香港大學百周年校園的行人天橋；及
- (iii) 在堅尼地城站建造一個專線小巴上落客區。

目前，山市街的行人連接系統已經啟用，而橫跨薄扶林道的行人天橋和堅尼地城站的專線小巴上落客區的工程進度良好，預期可在西港島線通車時使用。

5. 港鐵公司在2014年6月於本委員會特別會議上，向委員匯報西港島線的進度，指西營盤站奇靈里出入口與第一街及第二街出入口之間的行人隧道(下稱「奇靈里出入口行人隧道」)的凍土建造工程出現滯後的情況，間接影響奇靈里出入口的工程進度，預期該車站出入口只能在2015年下半年才可完成啟用。同時，港鐵公司亦表示除了奇靈里出入口外，第一街及第二街出入口的工程亦受早期挖掘工程的進度影響，預計最快只能於今年年底才能完工。當時港鐵公司已指出由於餘下時間非常緊迫，若工程一旦出現滯後，第一街及第二街出入口將無法於今年年底開放使用；在此情況下，基於乘客的安全考慮，西營盤站將未能與香港大學站和堅尼地城站同步啟用。

6. 在當天會議上，港鐵公司表示會擬定後備方案，以備西營盤站第一街及第二街出入口未能如期竣工時採用。該後備方案的主要安排是當西營盤站未能開放使用時，

港島線列車經過上環站後將不會停靠西營盤站，而會直接駛往香港大學站，然後以堅尼地城站為終點站。假若這後備方案亦未能付諸實行，則整條西港島線的通車日期將會順延至2015年第一季。

工程最新進展

7. 在過去數月，政府一方面要求港鐵公司盡可能追回進度，以期整條西港島線可於2014年12月通車，另一方面亦認同港鐵公司有需要就通車安排擬定後備方案。與此同時，路政署加強監察西港島線的工程進度，機電工程署、消防處及相關政府部門亦致力為西港島線的設施進行安全檢測及批核。

8. 港鐵公司就西港島線的最新進展及通車安排提交的文件載於附件二。

9. 根據港鐵公司的報告，堅尼地城站和香港大學站的工程已經大致完成，而港鐵公司亦正進行一系列的列車試行測試工作。當通過相關的法定檢測後，上述兩個車站可於今年12月底投入服務。

10. 目前，西營盤站奇靈里出入口行人隧道的凍土工程仍在進行，而整個奇靈里出入口預計需於2015年第四季才能完工。至於第一街及第二街出入口，由於有關工程未能達至港鐵公司所預期的進度，港鐵公司預計該出入口需於2015年第一季才能完成。故此，港鐵公司建議啟動後備方案，即西營盤站於西港島線在今年12月底通車時不會開放供乘客使用，而只會作為緊急疏散之用。港島線列車將由上環站直達香港大學站及堅尼地城站。

11. 根據路政署過往數個月對工程的監察和分析，港鐵公司仍需額外時間完成西營盤站第一街及第二街出入口

餘下的工程，以及相關的測試和法定檢測工作。而港鐵公司提交的後備方案建議已獲得機電工程署、消防處等相關政府部門的批核。因此，我們同意港鐵公司啟動後備方案，以期西港島線香港大學站和堅尼地城站能於今年 12 月底投入服務。港鐵公司將於今年 12 月初確定西港島線的實際通車日期。至於西營盤站(除奇靈里出入口外)，預計可於 2015 年第一季完成啟用。

通車前的準備

12. 為確保西港島線服務的穩定性及可靠性，運輸署一直與港鐵公司跟進鐵路開通的有關工作，包括派員監察列車試行測試，以確保西港島線的運作能達到相關指標才投入服務。

13. 運輸署、機電工程署、消防處、警務處等相關政府部門，正審視港鐵公司所制定的常態及緊急應變計劃，包括各車站在不同情況下乘客出入車站的安排、相關人流調控措施及緊急疏散程序等，以確保乘客安全。

14. 同時，相關政府部門將參與港鐵公司在西港島線通車前進行的一系列事故演習，以確保港鐵公司前線人員在日後處理不同緊急事故時，能有效與政府相關部門溝通協調。在西港島線開通前，運輸署會審視各車站內各項乘客設施，資訊及指示路標；以及車站外的公共交通配套設施等，確保乘客能順暢地使用西港島線及轉乘其他公共交通工具。

協調公共交通服務安排

15. 就配合西港島線通車，運輸署制定公共交通服務重組計劃(下稱「公共交通計劃」)，並在 2013 年 7 月開始諮詢相關區議會交通及運輸委員會(下稱「區議會委員會」)的意見。此外，運輸署亦在 2013 年 9 月至 10 月期間在中西

區及南區舉辦地區諮詢會，直接向市民介紹及解釋公共交通計劃的詳情及聽取他們的意見。同時，運輸署也安排與不同的人士，包括立法會議員，區議員及相關團體會面，聽取他們的意見。在聽取地區人士的寶貴意見並作出適當修訂後，運輸署再諮詢相關區議會委員會及地區人士，最後經綜合考慮所有意見及適度修訂，在 2014 年 7 月總結了公共交通計劃如下：

- (i) 開辦共四條接駁鐵路站的專營巴士及專線小巴路線，並提供與港鐵公司的轉乘優惠；
- (ii) 增設兩條專線小巴路線的分段收費；
- (iii) 重組 25 條專營巴士路線，包括合併 11 條路線；
- (iv) 更改三條專營巴士路線的行車路線；及
- (v) 視乎乘客量的轉變，調整 28 條專營巴士及專線小巴路線的班次。

16. 運輸署會在 12 月底西港島線通車時開辦新專營巴士及專線小巴接駁服務及引進相關轉乘優惠及分段收費，並會視乎西港島線的通車安排逐步實施公共交通計劃內的其他項目。運輸署會密切留意西港島線通車後乘客出行需求的變化，按實際情況調整推行公共交通計劃的步伐，以確保路面公共交通服務能照顧乘客的需要以及有效運用資源。運輸署也會與公共交通營辦商及相關區議會緊密合作，就實施公共交通計劃的安排廣泛宣傳，並預早告知乘客相關的服務改動。

17. 我們會在立法會交通事務委員會本年 11 月 21 日的會議上匯報西港島線的票價，詳情見有關的立法會文件。

總結

18. 我們會繼續密切監察工程進度及監督各項系統的測試工作，以期西港島線連同香港大學站和堅尼地城站能於

今年 12 月底通車，服務市民。路政署亦會跟進西營盤站第一街及第二街出入口和奇靈里出入口工程的最新情況，以期工程能按計劃早日竣工。

運輸及房屋局

路政署

運輸署

2014 年 11 月

圖例
LEGEND

- 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE
- 西港島線
WEST ISLAND LINE

附件一
Annex I

維多利亞港
VICTORIA HARBOUR



石塘咀
SHEK TONG TSUI

上環
SHEUNG WAN

堅尼地城
KENNEDY TOWN

西營盤站
SAI YING PUN
STATION

香港大學站
HKU
STATION

堅尼地城站
KENNEDY TOWN
STATION

米 0 250 500 750 m

比例尺 1 : 15 000 SCALE BAR

西港島線
WEST ISLAND LINE

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
西港島綫最新進展及通車安排

本文件旨在向議員簡介西港島綫的項目最新進展及通車安排。新綫預期於二零一四年十二月底投入服務，服務初期列車將中途不停西營盤站，港島綫列車將由上環站直達香港大學站及堅尼地城站；西營盤站(奇靈里出入口除外)預期將於二零一五年首季投入服務。

背景

2. 西港島綫全長三公里，是現時港鐵港島綫延綫，由上環站伸延至堅尼地城，中途設有西營盤站及香港大學站兩個車站。新延綫不但拓展鐵路服務至人口密集的西區，同時為該區提供較完善的行人道路系統，於新綫鐵路站鄰近興建無障礙設施，讓西半山區的市民更方便抵達鐵路範圍。西港島綫提供一個無縫的鐵路服務，由上環至堅尼地城車程需時約7分鐘，以單方向計算每小時載客量達85,000人次，與現時港島綫相同。

通車前準備

3. 為確保運作暢順，港鐵公司已展開一系列試用運行及測試工作，務求減低營運初期可能出現的問題。這包括在非列車營運時間進行列車試行測試、架空電纜系統測試、牽引供電系統測試、信號系統及月台幕門系統的測試。

香港大學站及堅尼地城站

4. 截至十月底，香港大學站及堅尼地城站之機電裝置工程已完成。堅尼地城站於二零一四年九月已進入通車前準備階段，車站營運系統測試及乘客設施壓力測試正全速進行。香港大學站於二零一四年十月進入測試階段，繼而在十一月進入通車前準備階段。事實上，列車運行測試，包括正常營運列車按時間表行駛，已於二零一四年十月中展開。

5. 兩個新鐵路站及其出入口完成法定檢測後，堅尼地城站及香港大學站將會作好準備投入服務，兩個新鐵路站將連同西港島綫可於二零一四年十二月底啟用。

西營盤站

6. 至於西營盤站，港鐵公司已於今年五月指出，鑒於奇靈里出入口行人隧道因凍土工程問題，以及第一街及第二街出入口挖掘工程因複雜地質問題，建造工程進度未如理想。按現時情況，第一街及第二街出入口的工程預計於二零一五年首季完成，而奇靈里出入口行人通道的凍土工程仍在進行中，該出入口估計將於二零一五年第四季完成。由於西營盤站六個出入口中只有三個出入口，即皇后大道西、德輔道西及般咸道出入口，可於西港島綫二零一四年年底投入服務時完成，西營盤站於西港島綫營運初期將不會開放提供服務。然而，西營盤站的緊急疏散設施會於十二月底通車時完成。

7. 目前，第一街及第二街出入口的主要結構工程已大致完成。當西營盤站的測試及法定檢測工作於二零一五年第一季初完成後，該站可於二零一五年首季開放啟用。車站正式啟用前，站內會設有圍牆以把於第一街及第二街出入口進行之建造工程與車站其餘部分分隔。

8. 由於西港島綫的工程複雜，進度出現滯後，導致項目造價估算由原本估算的172億港元增加至約185億港元（不包括資本化利息）。由於西港島綫屬於「擁有權」項目，根據「擁有權」模式，港鐵公司會自行承擔有關的額外費用。

乘客服務

9. 車務職員已於二零一四年九月起派駐新車站，接受相關培訓及準備車站正式營運。此外，於西港島綫通車初期，流動服務隊伍將於車站的關鍵位置，例如大堂、月台及主要通道等，為乘客提供服務。流動服務隊伍務求做到熟悉鄰近社區，為乘客提供前往區內不同

地方及其他服務資訊。

10. 安全是港鐵公司的首要關注，一系列演習已相繼進行，以確保前綫人員在處理不同情況時，能有效與政府部門作出配合。

11. 因應萬一出現列車服務受阻時，需要確保人流暢順，港鐵公司已制訂應變措施，包括確立了免費接駁巴士及乘客上落點、車站人流控制、站內資訊發放、車廂廣播、車站資訊屏幕及港鐵MTR Mobile手機程式的Traffic News資訊平台，為乘客提供最新列車服務資訊。

12. 新站之營運、應變及服務程序與現時港島綫相同。港鐵公司因應香港大學站及西營盤站之地理環境，為只有升降機之出入口特別制定了火警疏散程序，包括設置疏散專用升降機、車站廣播及指示牌。

列車服務

13. 西港島綫通車初期，列車將從上環站直接駛往香港大學站，並以堅尼地城為終點站，途中不停西營盤站。

14. 由於西港島綫是港鐵港島綫的延綫，因此來往上環站及堅尼地城站之列車班次跟現時之港島綫相同，即於平日早上及黃昏的繁忙時段約每兩分鐘一班，非繁忙時段則約四分鐘一班。

車站設施

15. 為了給乘客提供暢順舒適的鐵路服務，新車站採用現代化並以客為本的設備和服務。

16. 新鐵路站設有多項特別照顧乘客需要的新設施，包括開放式客戶服務中心、具備八達通增值、交易查閱及售賣單程票的三合一功能的售票機、新設計出入閘機、增加闊閘機數量，於售票機旁及較長通道設置「通話機」，以方便乘客在有需要時與車站職員聯絡。

17. 為針對車站周圍地區的陡峭地形，香港大學站的出入口，以及預期於明年首季啟用的西營盤站出入口，共設置20部站外升降機，每部升降機每次最多可接載24或28位乘客來往車站大堂及地面，需時約20-30秒。車站升降機將於車站啟用時投入服務。為確保在緊急情況下安全及有效地疏散乘客，港鐵公司已制定事故期間的特別程序及就程序進行測試。

18. 堅尼地城站設有專線小巴上落客點，為乘客提供方便的接駁公共交通服務。

宣傳及推廣

19. 為讓社區人士及乘客認識新延綫、新鐵路站及周邊環境，港鐵公司將推出一系列宣傳及推廣活動，包括透過網上社交媒體定期提供項目最新資訊、為地區團體、學生及居民舉行探訪活動及講座、推行一項香港大學青少年大使計劃、製作微電影宣傳短片、舉辦車站開放日，及推出廣告宣傳活動。

結語

20. 請各位議員省覽本文件所述西港島綫服務。

港鐵公司

二零一四年十一月