

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

屯馬線的營運安排

引言

沙田至中環線（「沙中線」）項目下的屯馬線將於 2021 年 6 月 27 日正式啟用。本文件旨在向委員匯報屯馬線的營運安排。

背景

2. 沙中線項目由下列兩條路段組成：

- (a) 大圍至紅磡段設有大圍站、顯徑站、鑽石山站擴建部分、啟德站、宋皇臺站、土瓜灣站、何文田站和紅磡站擴建部分。當這路段完成後，將會連接原有的馬鞍山線和現有的西鐵線，組成屯馬線。而大圍至啟德的一段路線(亦即屯馬線一期)已於二零二零年二月通車；以及
- (b) 紅磡至金鐘段設有紅磡站擴建部分、會展站和金鐘站擴建部分 — 這是東鐵線由紅磡橫越維多利亞港延伸至灣仔北部和金鐘的延線。

屯馬線的走線圖及已更新的港鐵路線圖載於**附件一**。

3. 沙中線由政府根據服務經營權撥款興建和擁有。為預備屯馬線的開通，政府、九廣鐵路公司(「九鐵公司」)與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)作出類似去年二月屯馬線一期通車時的安排。屯馬線通車前，政府會把屯馬線歸屬予由政府全資擁有的九鐵公司，再由九鐵公司把屯馬線以服務經營權模式授予港鐵公司營運。此外，政府會與港鐵公司簽訂《營運修訂協議》，列明屯馬線在管理、營運及維修保養方面的規定。政府、九鐵公司和港鐵公司將於短期內(在任何一方是簽約方的情況下)落實和簽訂《歸屬契據》、《轉讓契據》、《服務經營權補充協議》及《營運修訂協議》。上述文件的詳情載於**附件二**。

通車前準備

4. 屯馬線全線全長約 56 公里，連接烏溪沙站和屯門站(共 27 個車站，全程行車時間約為 73 分鐘)，將會是全港最長的一條鐵路線。港鐵公司已進行測試營運，並完成所有與相關應急及救援部門就營運時可能出現的不同情景的演練，確保整個鐵路系統安全及妥善。經過過去多個月的測試、驗收和檢查，機電工程署已於本年 5 月 28 日確認屯馬線達至「安全良好」的狀況。政府於同日宣佈屯馬線將於本年 6 月 27 日正式投入服務，屆時兩個新車站(即宋皇臺站和土瓜灣站)，以及現時何文田站的兩個新月台和紅磡站擴建部分將會開通，貫通原有的馬鞍山線/屯馬線一期和西鐵線。

5. 一如近年其他新鐵路延線開通前的做法，港鐵公司會在最後階段安排全線列車，在行車時間以日常行車時間表作全線行駛，以期在屯馬線全線開通時為市民提供可靠、穩定及暢順的乘車體驗。為配合有關安排，紅磡站內新的屯馬線月台將於全線通車前一星期(即 6 月 20 日)率先啟用。由當日起，西鐵線列車將使用紅磡站的新月台上落客，而列車則會行走屯馬線全線以作最後準備，但紅磡站和啟德站之間不會提供載客服務。由當日起，紅磡站會有新的東鐵線/西鐵線轉乘安排及轉乘通道，港鐵公司會加設大型指示，並加派職員協助乘客。有關屯馬線的新車站及於紅磡站東鐵線與屯馬線的轉乘安排，港鐵公司提供的詳細資料載於附件三。

列車服務

6. 屯馬線由烏溪沙站直達屯門站，沿途有 6 個轉線站，包括大圍、鑽石山、何文田、紅磡、南昌及美孚站，接駁東鐵線、西鐵線、觀塘線、東涌線及荃灣線，四通八達，比起以往主要利用九龍塘、太子及旺角等車站轉線，乘客將有更多轉線選擇。現時使用屯馬線一期及西鐵線的乘客，可以經屯馬線直達屯門與烏溪沙之間各站。乘客可經兩個新車站(即宋皇臺站和土瓜灣站)前往九龍城和土瓜灣這兩個新的服務範圍。

7. 屯馬線於繁忙時段的列車班次約為 3 分鐘一班，非繁忙時段約為 5.5 至 7 分鐘一班。屯馬線通車後，從新界東(如大圍)前往宋皇臺站和土瓜灣站，只需約 15 分鐘；而從新界西(如元朗)前往土瓜灣站和宋皇臺

站，只需約 30 分鐘。何文田站將成為屯馬線與觀塘線之間的新轉車站，讓乘客出行更加方便。屯馬線通車後，鐵路服務更暢通易達，乘客亦從縮短車程中得益(例如紅磡站和鑽石山站之間的行車時間將從大約 20 分鐘縮短至 12 分鐘)。按港鐵公司估計，屯馬線全線開通後，目前東鐵線在早上繁忙時段的高峯客流量將得以紓緩，預計幅度為約 18%¹。

票價

8. 屯馬線新車站(即宋皇臺站和土瓜灣站)的票價結構與現時港鐵公司本地線服務的票價結構一樣，基本上是按車程距離而訂定。港鐵公司亦將提供多項票價優惠及轉乘優惠。有關屯馬線的票價及優惠詳情，請參閱港鐵公司向立法會交通事務委員會提交的文件。

公共運輸服務安排

9. 屯馬線通車會為來往新界及九龍的乘客提供額外鐵路服務的選擇。為配合屯馬線通車，運輸署計劃於通車首日起提升九龍專線小巴第 25A 號線(東頭邨-九龍塘(沙福道)公共運輸交匯處)至全日服務，並調整其走線以接駁宋皇臺站，以方便鄰近地區的乘客前往該站轉乘鐵路服務。除此之外，乘客可乘搭途經太子道/馬頭圍道超過 20 條專營巴士路線或 10 條專線小巴路線於宋皇臺/土瓜灣站轉乘屯馬線。

10. 運輸署會在屯馬線開通後，密切監察沿線各現有公共運輸服務的運作情況，及按實際乘客需求，於有需要時調整相關區域的公共運輸服務。

宣傳及推廣

¹ 根據大圍站與九龍塘站之間的預計客流量計算得出，該路段是東鐵線在早上最繁忙一小時乘客需求最高的路段。

11. 為提升公眾對屯馬線全線通車的關注，港鐵公司將推出多管齊下的宣傳計劃，通過車站廣告、社交媒體、以地點為本的宣傳和電視廣告等不同渠道，宣傳屯馬線服務，並會在車站內的電視和其他不同的媒體分享資訊娛樂影片，以吸引公眾使用屯馬線。

12. 除了付費廣告外，還有多方面的社區參與計劃。港鐵公司通車前兩週會在土瓜灣站及宋皇臺站舉行開放日，讓公眾可於當天的特定時段參觀車站。有關屯馬線全線的資訊將繼續通過專門網站、宣傳材料(例如車站傳單)和媒體簡報會公布周知，使公眾熟悉新車站的交通安排和車站設施。鑑於 2019 冠狀病毒病疫情變化不定，港鐵公司會為上述公眾活動制定應變計劃。

13. 即將啓用的土瓜灣站和宋皇臺站會把土瓜灣和九龍城區納入鐵路網，因此，以「踏上屯馬旅程 尋找躍動記憶」為主題的「活現屯馬新力量」導賞計劃，會帶領參加者重新探索該兩個地區。導賞團由文化大使和經驗豐富的導遊帶領，向參加者介紹這些地區的文物古蹟和多元文化。

經濟效益

14. 屯馬線全線開通後，鐵路網絡進一步擴展，服務範圍涵蓋土瓜灣和九龍城，乘客前往該兩個地區將更加方便，不但有助縮短乘客的出行時間，亦有助促進有關地區的連繫。

總結

15. 請委員察悉上文有關屯馬線的通車安排。

運輸及房屋局

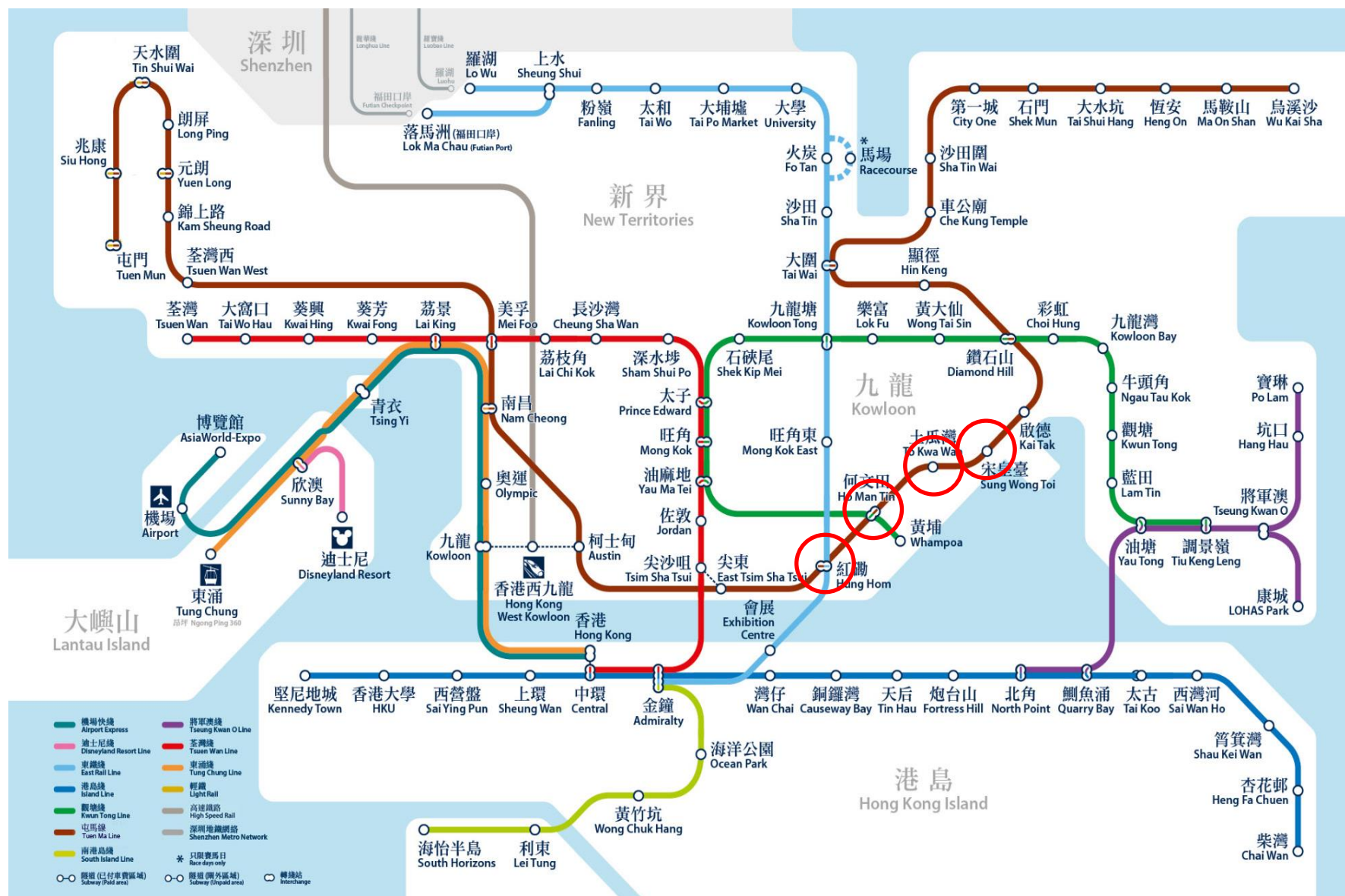
2021 年 5 月

港鐵路線圖（於沙田至中環線通車後）

MTR Route Map (Upon Commissioning of Shatin to Central Link)

附件一

Annex 1



資料來源：香港鐵路有限公司
Source : MTR Corporation Limited

— 屯馬線 TML
○ — 屯馬線的新站及新月台
New stations and new platforms of the TML

《歸屬契據》及《轉讓契據》

行政長官會同行政會議於 2018 年 2 月 6 日決定以象徵式價格，把營運沙中線所需的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利歸屬九鐵公司，以及把沙中線的動產轉讓予九鐵公司。政府與九鐵公司已就屯馬線的《歸屬契據》及《轉讓契據》條款完成協商，該等契據的主要條款包括：將土地歸屬九鐵公司的年期定為 50 年；訂定終止條款，賦權政府可因應情況收回土地和就該等土地所享有的權益或其他權利／動產；就土地收取象徵式地價，金額為當前的標準收費，即 1,000 元；就轉讓動產訂定象徵式代價，即 1 元。至於債券、擔保書、知識產權、產品保證／第三方承辦商和第三方作出的保證及附屬契據等無形資產，則不會轉讓予九鐵公司，而會視乎情況由港鐵公司及／或政府持有。

《服務經營權補充協議》與《營運修訂協議》

2. 九鐵公司與港鐵公司須就屯馬線全線通車的安排訂立新的《服務經營權補充協議》，當中訂明九鐵公司將授予港鐵公司服務經營權以營運屯馬線，而這份新的補充協議將會取代九鐵公司與港鐵公司於 2020 年 2 月 11 日就屯馬線一期訂立的《服務經營權補充協議》。政府和港鐵公司亦已同意在現有《營運協議》之上就屯馬線營運訂立《營運修訂協議》。這些協議載列了港鐵公司就營運屯馬線所涉及的財務和營運安排與規定。

服務經營權年期及經營費

3. 一如屯馬線一期的安排，屯馬線全線通車屬沙中線局部通車的短暫安排。根據屯馬線的《服務經營權補充協議》，服務經營權年期為兩年，在這期間，九鐵公司將會授予港鐵公司接觸、使用及營運經營權財產的獨有權利，從而在屯馬線通車後營運屯馬線，直至補充協議終止或屆滿為止。兩間公司稍後將會就沙中線全線開通(即正文第 2 段所述的沙中線全部兩條路段通車)事宜，磋商及訂立新的補充協議，以取代屯馬線的《服務經營權補充協議》。

4. 與屯馬線一期的情況類似，屯馬線全線通車初期的收入不足以應付營運開支。因此，根據屯馬線的《服務經營權補充協議》，九鐵公司需要支付一筆估計為 4,900 萬元(按付款當日價格計算)的款額予港鐵公司。上

述影響只屬暫時性質，預計九鐵公司可在沙中線全線通車後，從港鐵公司付出的經營費收回有關款額。。

《營運修訂協議》的主要條款

5. 政府與港鐵公司將簽訂《營運修訂協議》，訂明運輸及房屋局、機電工程署及運輸署就營運屯馬線向港鐵公司施加的規定。鑑於屯馬線是港鐵公司提供的本地鐵路服務中的一部分，屯馬線《營運修訂協議》的規定將會與現時規管本地鐵路服務表現的《營運協議》條款看齊¹。《營運修訂協議》的主要條款如下。

(a) 列車服務安排與服務表現要求

6. 港鐵公司須在經營期內全時間以安全、適當、以及高效的方式營運屯馬線。具體而言，《營運修訂協議》訂定在屯馬線開通後列車服務安排的最低標準，包括因應車廂設計的容量、每班列車的載客車卡數目以及列車計劃班次，而訂定的服務時間和載客量。

7. 港鐵公司亦須符合服務表現要求，包括列車服務表現(列車服務供應、乘客車程準時程度以及列車服務準時程度)和新車站與乘客服務相關設備的可靠程度(包括增值機、售票機、出入閘機、扶手電梯以及乘客升降機)。另外，港鐵公司將會提供和維持足夠職員及可靠的票務系統作收費的用途，以及在新車站保持一個舒適乘客環境(例如清潔程度和通風)。

(b) 安全規定

8. 一如其他本地鐵路服務，港鐵公司須設計、建造、營運和全時間維持屯馬線以及其列車的安全。港鐵公司亦須建立及維持安全管理系統和資產管理系統，分別用以持續檢討和管控安全風險，以及有效管理鐵路資產。港鐵公司並須訂立和維持應變計劃以應對緊急情況。

¹ 根據《營運協議》第 4.10.3(iii)條，「新項目規定」將會在新鐵路項目通車後兩年內適用。有關服務表現要求將自第三年起與其他現有鐵路線看齊。

屯馬綫新車站 宋皇臺站及土瓜灣站 與何文田站及紅磡站新月台

引言

屯馬綫連接西鐵綫及屯馬綫一期¹，全長約 56 公里，涵蓋 27 個車站，將成為香港最長的鐵路綫。屯馬綫全綫通車後，宋皇臺站及土瓜灣站兩個新車站，以及何文田站及紅磡站的新月台將會開放使用，為土瓜灣、九龍城一帶引入高效便捷的鐵路服務，亦為社區注入全新動力。

提升乘客體驗

2. 屯馬綫新車站配備一系列車站設施及藝術品以提升乘客體驗。屯馬綫新車站均設有如洗手間、育嬰間等受乘客歡迎的設施，亦有具備輕觸式屏幕的智能客務中心，可供乘客即時查詢行程及車站設施資訊，同時亦會展示當日的天氣報告及七天天氣預報，瀏覽資訊更方便。



宋皇臺站

車站簡介

3. 宋皇臺站為地底車站，位於啟德發展區西南方，毗鄰九龍城區世運道及宋王臺花園。車站設有多個出入口連接區內，方便周邊居民往返車站。

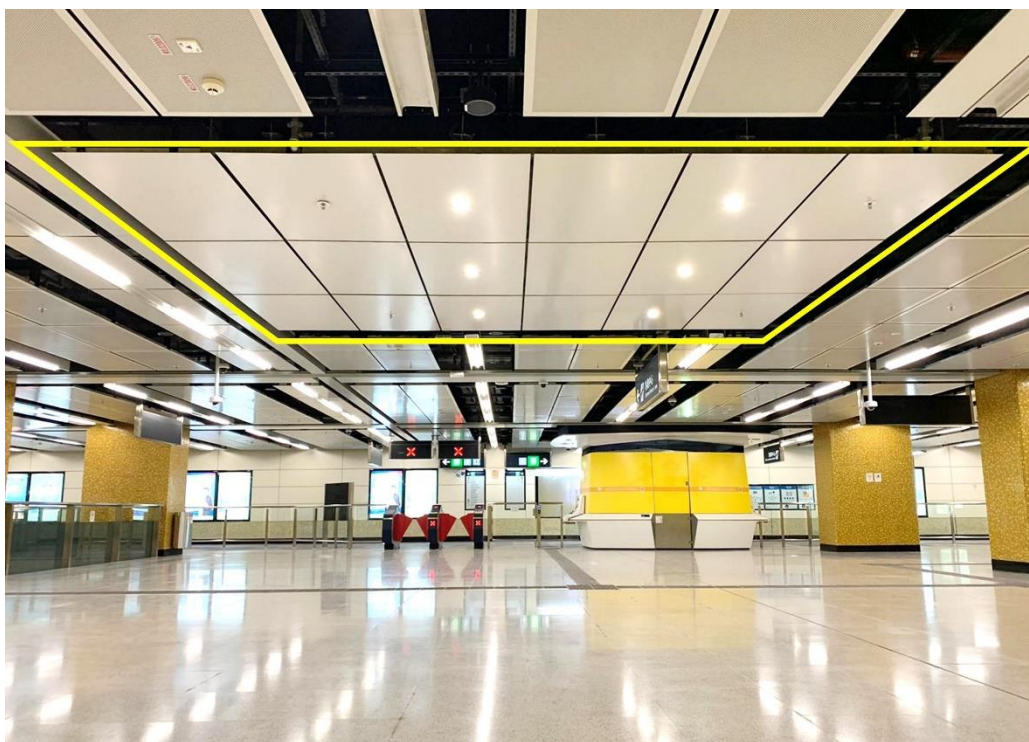
¹ 屯馬綫一期將前馬鞍山綫延伸至三個新車站，包括顯徑站、鑽石山站擴建部分及啟德站，於二零二零年二月十四日投入服務。



宋皇臺站位置圖 (* C 出入口走綫設計須視乎考古工作結果而定)

設計特色

4. 由於車站於建造期間有大量文物出土，因此車站的設計揉合考古元素，為乘客提供獨特的體驗。
5. 車站大堂設有展櫃以展示該區出土文物，港鐵公司正與古物古蹟辦事處商討有關展出安排。為了預留彈性處理一個宋元時代古井及接連的引水槽日後在車站上方的原址重置安排，車站大堂的頂蓋設計已修改並加建混凝土井槽。混凝土底板日後可更換為透明底板，以便乘客在車站大堂仰望觀賞古井之底部。



混凝土井槽的位置，現被車站天花頂板覆蓋

車站藝術

6. 宋皇臺站的藝術品名為《大地陶詞》，由本地陶藝家黃麗貞女士創作。陶藝家以當代手法呈現宋代美學，利用陶瓷浮雕重新詮釋宋代的畫作，展示季節更迭和日夜輪轉的美境。
7. 陶藝家用陶瓷塑造日與夜、春季與冬季的景象，點綴月台的柱身。



車站藝術：《大地陶詞》

8. 連接 B 出入口的通道展示了藝術品背後的研究、準備及創作過程的紀錄圖片合輯。



9. 連接 B1 出入口的行人隧道將會設有一列「文物保育牆」，訴說宋皇臺今昔，以及羅列宋皇臺站及相連隧道建造工程的里程碑，包括在建造期間發現宋元時代考古文物等。

土瓜灣站

車站簡介

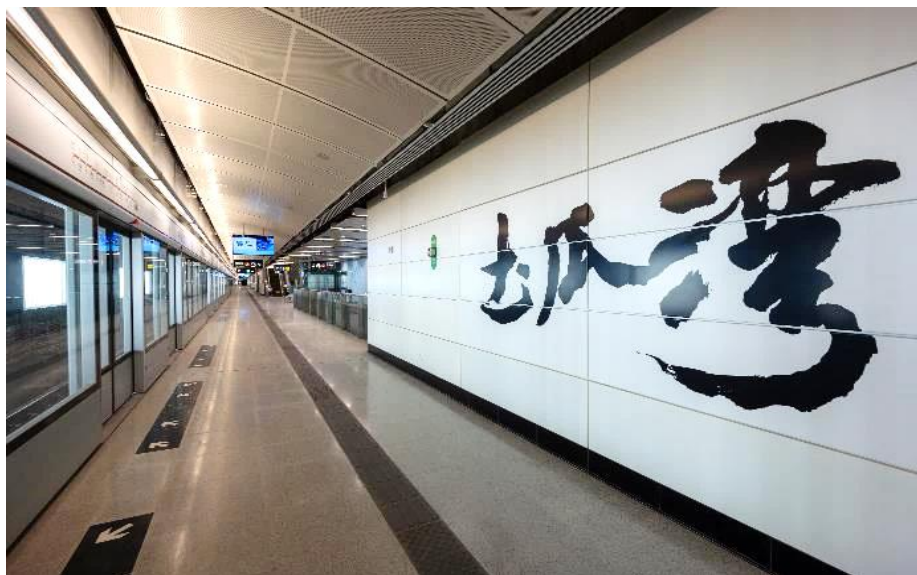
10. 土瓜灣站處於發展密集的舊區，設有四個出入口連接區內不同地方如落山道及江蘇街，亦毗鄰街坊常稱「紅蘋果街市」的土瓜灣街市。



土瓜灣站位置圖

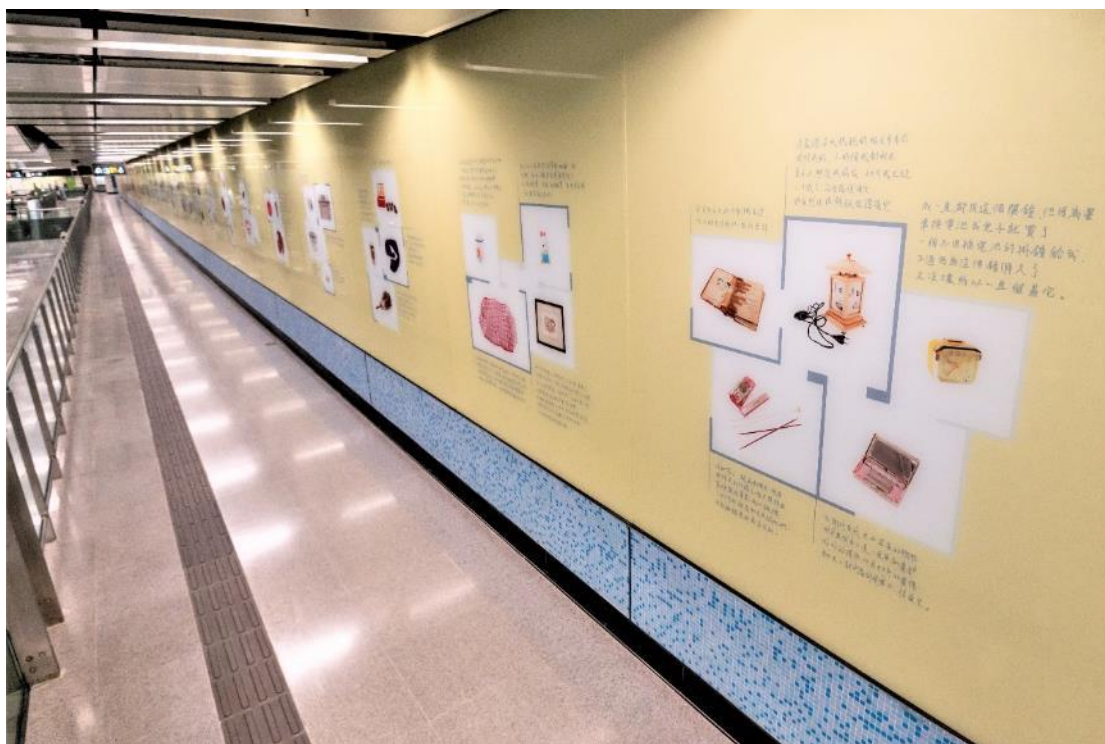
設計特色

11. 土瓜灣站建於繁忙的馬頭圍道地底，兩旁樓宇密集，因此空間十分有限。受地下空間限制，車站採用單側式月台設計。



車站藝術

12. 土瓜灣站的藝術品名為《家》，是由藝術家梁美萍女士與社區共同創作。根據藝術家的概念框架，逾百位土瓜灣街坊分享個人物件照片，並寫下物件背後一個個尋常而又獨一無二的故事，共譜「家」對各人的意義。有賴街坊的分享，土瓜灣站透過作品成為時光錦囊，在環境變遷中，把街坊的「家」保存，與每位過客分享記憶。



車站藝術：《家》

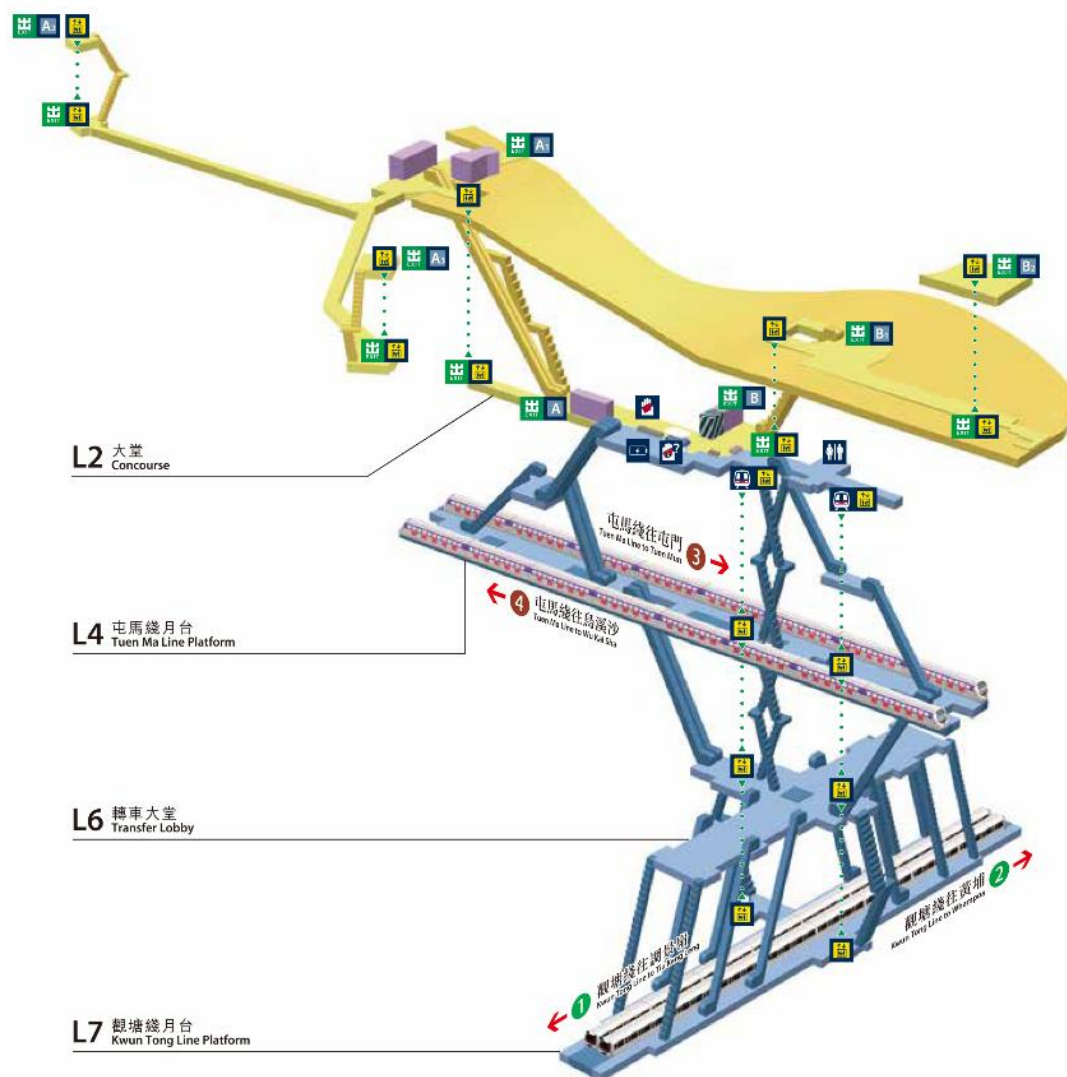
何文田站

車站簡介

13. 何文田站依山而建，是觀塘綫及屯馬綫的轉乘站。何文田站一共八層，車站大堂以及底層的觀塘綫月台已於二零一六年十月隨觀塘綫延綫通車啟用，而第四層的屯馬綫月台則會於屯馬綫全綫通車時投入服務。

設計特色

14. 由於要配合觀塘綫及屯馬綫兩條不同方向的走綫，何文田站採用十字型設計。上下兩層月台中間設有轉車大堂，無論轉車或出站的客流都將更順暢。



何文田站佈局

紅磡站

車站簡介

15. 紅磡站一直是聯繫新界東、西區及跨境服務的鐵路中樞站，而紅磡站的新擴建部份更能接通乘客至港九新界各區。

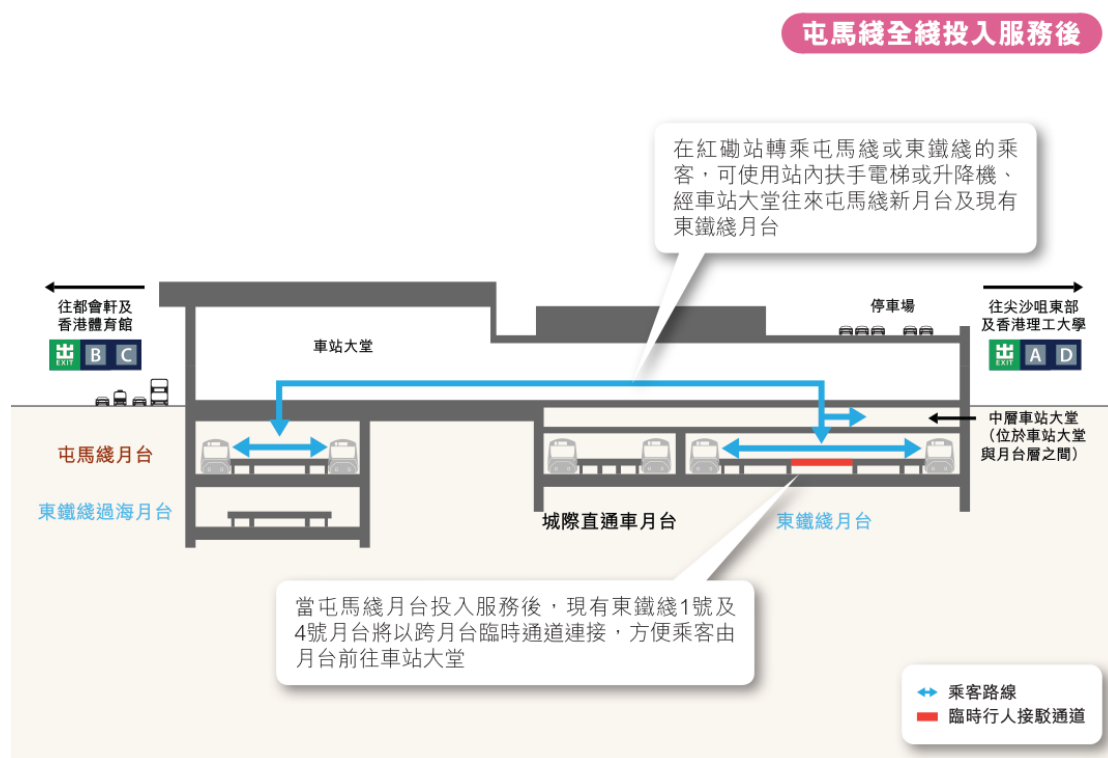
16. 作為屯馬綫與東鐵綫的轉綫站，乘客可在紅磡站選擇不同路線來往城市各區，亦標誌著整個香港鐵路網絡發展更完善便捷。

車站改善工程

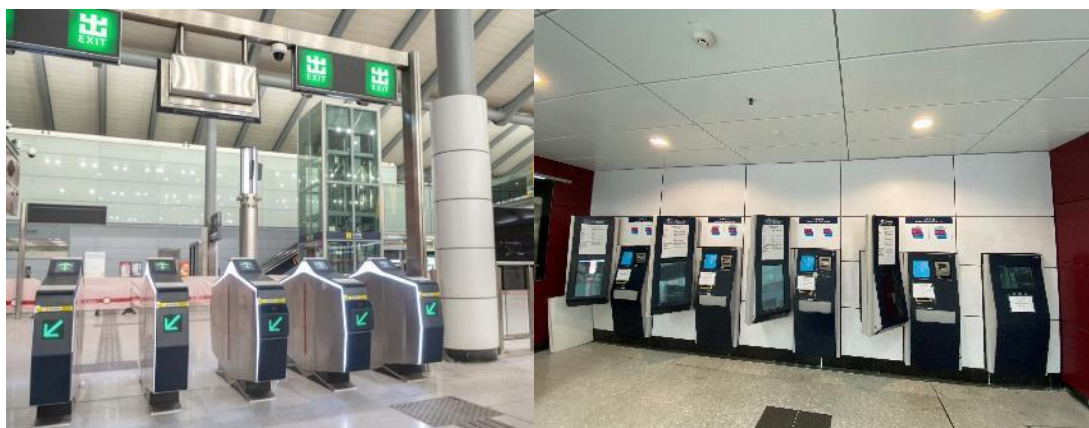
17. 紅磡站自二零一四年九月起分階段進行一系列改善工程，空間感更大，給乘客耳目一新的感覺。車站大堂及新月台的空調系統亦有所改善，令乘客可以有更佳的乘車體驗。

18. 為配合紅磡站成為屯馬綫及東鐵綫的轉綫站，現有車站大堂下加建了兩層全新的月台，分別供屯馬綫及將來落成的東鐵綫過海段使用。為方便乘客前往新建的屯馬綫及東鐵綫月台，大堂已重新佈局，並增加售票機及出入閘機的數量。

19. 當新屯馬綫月台投入服務，現有東鐵綫月台將以跨月台臨時通道接通，方便乘客由月台前往車站大堂。轉乘兩條鐵路綫的乘客可使用升降機或扶手電梯上落車站大堂，以往返新屯馬綫及現有東鐵綫月台。



屯馬綫與東鐵綫於紅磡站的新轉綫安排（東鐵綫過海段通車前）



20. 車站大堂會增設新的通道及扶手電梯，直接通往中層大堂，方便海底隧道及尖沙咀東一帶乘客前往紅磡站。

21. 當屯馬綫通車後，乘客可經車站大堂，步行至屯馬綫月台、或沿中層通道經現時的A或D出入口，步行至現有東鐵綫月台。



連接車站大堂的新中層大堂

紅磡站位置圖

車站藝術

22. 藝術家林嵐以雕刻及玻璃圖案形式，創作紅磡站的車站藝術品《失而復得》。作品由多個部分組成，並分佈在車站不同位置，在整個紅磡站串連出想像之旅。藝術家在創作時，曾到訪港鐵失物待領處，從不同種類的失物中啟發遺失的另一種意義，整個系列皆以此為靈感。



車站藝術：《失而復得》

香港鐵路有限公司
二零二一年五月