

今日香港

車流輪轉

經過歷時5年建造，全長3公里的港鐵西港島線於2014年12月28日正式通車。當日清晨6時，首班港島線列車由堅尼地城站準時開出，吸引逾千名市民和「鐵路迷」一同見證港島線西延的歷史一刻。西港島線的開通，為本港西區居民提供多元的交通工具的選擇，對社區的組成亦產生一定的影響。那麼西港島線的開通對社區的發展有何利弊？香港的鐵路系統的不斷發展對居民的生活素質有何影響？作者將於下文一一詳述。

香港文匯報記者 李慧

地鐵向西區內大變

西營盤的海味街。資料圖片

港鐵西港島線帶動西營盤樓市。資料圖片

西營盤



西港島線的開通令西區居民的出行有多一種選擇。資料圖片

議題探索

單元二：今日香港(按教育局課程指引)

主題1：生活素質

探討問題：香港維持或改善居民的生活素質的發展方向如何？

·香港居民對不同層面的生活素質的優次有甚麼不同看法？

·哪些方面的生活素質被視為最重要？哪些被視為最急切的需要？甚麼人可作出相關的決定？為甚麼？

·不同人士或機構能為維持或改善生活素質作出甚麼貢獻？有甚麼障礙？在沒有清除障礙的情況下，哪些群體最受影響？

香港文匯報記者 李慧

新聞背景

西港島線「飛站」通車

港鐵西港島線於2014年12月28日「飛站」通車，30日迎來首個工作日。在早上繁忙時間，金鐘轉車站的候車人流略有增加，有乘客表示比過往多等兩班車才可上車。港鐵亦嚴陣以待，除加派人手協助乘客。而當日上午共有約27,000人次進出堅尼地城站和香港大學站。而過往以快捷見稱、來往西區至港九的多線紅色小巴，當日客流均較以往減少。以往早上繁忙時間都是「人等車」，當日卻是「車等人」。有小巴司機表示，乘客量減少約40%至50%，以往毋須等客便可即時開走，當日平均要等半小時才開出。不過，由於經營成本已很高，現在不打算減價。

香港文匯報記者 李慧



堅尼地城站。網上圖片

堅尼地城

概念鏈接

公共運輸 (Public Transportation)：泛指所有向大眾開放、並提供運輸服務的交通方式，通常是作為一種商業服務付費使用，但也有少數免費的例外狀況。公共運輸系統由通路、交通工具、站點設施等物理要素構成。狹義的公共運輸是指城市範圍內定線運營的公共汽車及軌道交通、渡輪、纜車等交通方式。香港公共運輸以鐵路為主，巴士、小巴等為輔，是城市規劃的重要配套，故政府會對其營運和利潤等作出嚴格規管。

香港文匯報記者 李慧

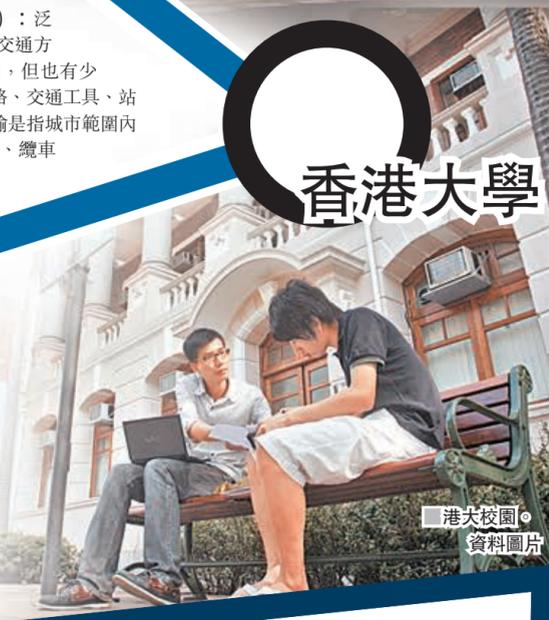
小知識

計載客量太樂觀 根據運輸及房屋局於2013年2月25日提交予立法會鐵路事宜小組委員會的文件《港鐵列車的載客量和載客率》，發現港鐵在計算載客量時，高估車廂乘客容量，拉低載客率。若以英國標準每平方米可站立4人作計算，各鐵路線最繁忙路段的實際載客率均達80%至100%，其中東涌線達84%，荃灣線更達98%，已經屬超載的水平。

計載客量太樂觀

根據運輸及房屋局於2013年2月25日提交予立法會鐵路事宜小組委員會的文件《港鐵列車的載客量和載客率》，發現港鐵在計算載客量時，高估車廂乘客容量，拉低載客率。若以英國標準每平方米可站立4人作計算，各鐵路線最繁忙路段的實際載客率均達80%至100%，其中東涌線達84%，荃灣線更達98%，已經屬超載的水平。

香港大學



港大校園。資料圖片

模擬試題

請先閱讀以下資料，然後回答問題：

資料A：香港未來鐵路網絡發展

Table with 3 columns: 線路, 車站/走線, 預計通車時間. Includes West Island Line, South Island Line, and Airport Rail Extension.

資料來源：港鐵公司 製表：香港文匯報記者 李慧

資料B：鐵路規劃與設計過程

配合社會最新發展，包括滿足人口增長和需求和配合新發展去的開發，鐵路規劃和設計的過程如下：

- 規劃：政府就鐵路發展策略進行檢討，諮詢公眾；就香港未來發展所需及公眾所提出的意見，訂定未來的新鐵路方案；行政會議批准展開初步的規劃和設計。
諮詢：按《鐵路條例》規定在憲報刊登項目方案諮詢公眾。
設計：展開項目的詳細設計。
批准：行政長官會同行政會議批准項目方案。
動工：展開鐵路工程。

資料來源：港鐵公司 製表：香港文匯報記者 李慧

資料C：西港島線背景資料

自1985年地鐵港島線通車以來，西區居民一直要求港島線有上環向西沿建。在西港島線開通前，乘客往返中西區主要是依賴路面交通工具。而西港島線開通後，乘客往返中西區主要是依賴路面交通工具。而西港島線開通前，乘客往返中西區主要是依賴路面交通工具。而西港島線開通後，乘客往返中西區主要是依賴路面交通工具。

西港島線行經西區的主要人口和就業中心。到2016年時，西營盤、香港大學和堅尼地城3個新車站的服務範圍人口總數會達14萬，就業人口則約達6萬。居住人口當中約有80%，就業人口則有75%可步行往來車站。西港島線可為往來該區的乘客提供另一種便利的交通工具，有助減輕路面交通擠塞。

資料來源：立法會參考資料摘要

想一想

- a. 西港島線通車後，對當地的社區有何影響？
b. 參考資料B和資料C，指出當局決定興建鐵路時，應優先考慮甚麼因素？試舉兩項並加以討論。

香港文匯報記者 李慧

參考答案

1. 西港島線通車後，對當地的社區有何影響？
a. 西港島線通車後，對當地的社區有何影響？
b. 參考資料B和資料C，指出當局決定興建鐵路時，應優先考慮甚麼因素？試舉兩項並加以討論。

港鐵擴展快 地區現爭議

尖子必殺技

港鐵在全球絕對是數一數二的鐵路公司，完善的管理和計劃使港鐵的業務不停擴展。在香港的業務方面，港鐵的覆蓋率不停上升，使鐵路系統更完善，包括西港島線、沙中線等，這使大部分偏遠地區的居民受惠。但同學在此值得反思一點，港鐵網絡擴大對其他交通運輸工具的影響有多大？有人甚至認為港鐵壟斷市場，那麼政府在當中的角色又是甚麼呢？

小市民股東利益須平衡

同時，西港島線被指出是政府斥資最多的港鐵工程項目，有人認為由政府出資的建設項目屬於社區建設。政府是港鐵公司最大的股東，很多鐵路建設的項目所運轉影響。所以早前港鐵提高票價時，有人批評政府應出手阻止，保護小市民。但在同時，港鐵是香港的上市公司，他們同時要向股東交代，那麼政府和港鐵應該如何取得平衡呢？這些都值得我們去反思。

同邊利益VS社區負荷

如果撇開這些社會議題，完善的鐵路網對香港的發展會帶來正面的影響。一些偏遠地區如港島南發新界西北地區必定受惠，舉元朗為例子，元朗有自然風景，同時大街小巷美食雲集，可惜離市中心很遠，大大降低市民或遊客進去的意慾。西港島線成立時，亦有報道指出其實香港大學附近有不少隱世美食。由此可見，完善的網絡會帶來不少同邊利益。同學們有想到甚麼嗎？

但另一方面，香港大學地鐵站開通後，有學生指出遊客人數多了，對學習環境帶來負面的影響。參考國外例子，韓國的梨花女子大學因遊客人數過多而阻止遊客進入校園，北大清華發出限遊令等。同時，亦有人指出金鐘站轉車人數本來已經很大，站內經常人頭湧湧，開通西港島線會必定增加金鐘站的負荷，乘客轉車只會更加困難。線路發展對某地區的市民亦會帶來麻煩，政府或者港鐵又應該給何處理呢？由其在現時政府與市民及港鐵的關係那麼緊張，這個問題更加不容忽視。

陳潔珊 文憑試通識科5**狀元、科大商學院三年級生

延伸閱讀

- 1. 西港島線資料庫, http://www.mtr-westislandline.hk/tc/project-details/alignment.html
2. 西港島線 - West Island Line - MTR之今昔, http://mtr-westislandline.hk/tc/home/
3. 西港島線通車 惠澤20萬市民, 香港文匯報, 2014-12-29, http://paper.wenweipo.com/2014/12/29/YO1412290004.htm

香港文匯報記者 李慧