

港鐵勁搶西區客 小巴的士眼淚流

市民憂將來西港島線「獨大」 運署提重組方案「互補」

西港島線
一周年

香港文匯報訊 (記者 馮健文) 於去年12月28日通車的港鐵西港島線，

明天將踏入一周年，路線現時每日平均乘客量達20萬人次，為以往一直抱怨沒有港鐵直通的西區及西半山居民，帶來不少方便。可是一個錢幣有兩面，港鐵吸納大量乘客後，這一年其他交通工具乘客量大跌，專營巴士下跌40%，電車跌10%，的士及小巴業界更是叫苦連天，有市民擔心這些交通工具若支撐不住加價或停止服務，苦的仍是市民。運輸署回應稱，已提出多項重組方案及措施，提升不同公共交通服務的營運效率，能與鐵路更好地互相配合，為市民提供適切服務。

港鐵公司近年同一時間進行的多項工程，均出現延誤超支，西港島線相比之下較順利，除西營盤站(除奇靈里出入口外)須於本年3月29日才落成啟用外，西港島線連同香港大學站和堅尼地城站，已於去年12月28日通車，至明天即營運剛好一周年。

巴士客量跌 西區塞車減

對於西港島線全線通車後對西區交通所造成的影響，運輸署回覆本報查詢時表示，西區包括堅尼地城、石塘咀及西營盤一帶的公共交通工具之整體運載能力已大為提升、網絡更為完善，區內乘客的乘車模式亦有明顯轉變。署方留意到，西區部分居民已轉乘港鐵，令服務西區的專營巴士路線整體乘客量下跌約四成。

運輸署又指，在西港島線通車前，於上午繁忙時間內在西區乘客需求高的中途站，間中會出現候車乘客因抵站巴士客滿而未能登車的情況。惟現時在相同時段和中途站，已不再出現此情況，途經巴士路線亦能提供足夠服務。西區整體交通擠塞情況也稍有改善。

雖然鐵路開通後似為市民帶來不少裨益，可是其他交通工具客量大跌，若最終支撐不住加價、或不再提供服務，會令市民少了選擇，未必有好處。

兩巴：須重組路線免勁蝕

新巴城巴便指出，西港島線通車後，原有巴士客量大幅減少，兩巴必須因應區內乘客乘車模式的轉變，實施全面及區域性路線重組計劃，削減過剩巴士資源，避免出現嚴重虧損。根據本年9月數據，兩巴每日乘客量約為112萬人次，比去年同期少約8%。他們會按實際情況調整受影響路線之班次，提出路線重組方案，以提供優質巴士服務。

兩巴又表明，暫未有加價考慮，要視乎環境、收入及財政而定。至於九巴則沒有回應是否因客量減少而考慮加價，但指出截至上月底，九巴個別過海路線乘客人次，平均下跌兩成至三成。

電車冀納「長者兩元乘車優惠」

電車是另一深受影響交通工具。電車公司公關顧問指出，自西港島線全面通車後，電車載客量平均下降約10%。他們會密切留意經營環境及成本上漲對業務的影響，並希望政府引入更多便利電車措施，包括增加電車專用路線、同步交通燈訊號等，此外亦盼政府能將「長者兩元乘車優惠」擴展至電車服務。

的士怕南港島線開通再受打擊

的士方面，市區的士司機聯委會主席關沃華指出，自西港島線通車，市民乘搭的士前往西區的數量減少近兩成，他擔心未來南港島線開通，的士將進一步受打擊，期望政府可以開放更多禁區，令的士可更方便上落客，令市民選擇。至於對小巴的影響同樣不小，業界早前表示，客量跌達六成。

面對其他交通工具的經營苦況，運輸署表示，已就此作出評估，並提出重組方案，以提升不同公共交通服務的營運效率及作出協調，讓路面交通工具與鐵路能夠更好地互相配合。

運輸署指出，以專營巴士為例，已經重組相關路線，包括開辦一條接駁新鐵路站的巴士路線、合併或取消9條巴士路線等，以維持整體巴士網絡的營運效率。

公共小巴方面，運輸署安排了3條接駁鐵路站的新專線小巴線，來往南區及堅尼地城站，又在堅尼地城站附近提供配套設施包括劃設專線及紅色小巴站。至於電車，已按乘客需求加強往來西環和銅鑼灣及北角等中短途服務，運輸署在有需要時，會研究進一步改善電車營運環境的方案。

■西港島線開通後改變了居民的乘車模式。馮健文攝



■的士客量大受影響。馮健文攝



■小巴業界指，客量因西港島線通車跌達六成。資料圖片



政府援手

港鐵西港島線營運一周年，區內不少市民稱便，中西區區議員、民建聯秘書長陳學鋒表示，港鐵服務理想，但仍有改進空間，如增加站內的售票機及閘機。他又認為，特區政府可向其他交通工具提供更多協助，如讓巴士公司增設「流水線」，讓市民另有一些選擇。陳學鋒同意，西港島線開通後，確為西區及西半山居民帶來不少方便，如以往到中環需時20分鐘甚至半小時，但現在10分鐘已抵達，乘客可以更有預算及節省時間。他指，港鐵這一年來提供的服務理想，故障也不多，但仍有改進空間，如不少乘客使用的香港大學站，售票機及閘機有時不敷應用，望能有改善。

對於其他交通工具的客量因西港島線營運而大受影響，陳學鋒也表示或會帶來加價風險，持續下去或會令居民的交通選擇減少，故此他希望政府可向其他交通工具提供更多協助，例如讓巴士公司增設班次頻密及車站密度較高的「流水線」，因部分市民並不想走太多路上落地鐵，如可以很方便就能夠在路面乘到車，市民可能會作此選擇。

■記者 馮健文

克服陡峭地勢 「洞穴車站」誕生

話你知

西港島線是港府運輸局(現稱運輸及房屋局)在2000年發表的《鐵路發展策略2000》建議推行的鐵路項目之一，建議將西港島線和北港島線納入港島線延線的範圍。經過多年的研究，地鐵公司終於在2005年2月，向政府提交興建港島線西延的計劃；同年6月30日，政府批准地鐵興建西港島線，並在2007年10月把西港島線的鐵路方案刊憲。

2009年3月，行政長官及行政會議根據《鐵路條例》，授權實施西港島線方案；同年5月26日，行政會議通過西港島線項目的撥款安排，

並要求港鐵展開興建西港島線項目。

2009年7月3日，立法會通過127億元撥款；同年8月，西港島線正式動工，經過約5年時間建造，西港島線於去年12月28日正式通車。由於西營盤站附近一帶地質複雜，使車站出入口的興建進度受阻，通車初期列車不停該站，直到今年3月29日，西營盤站才正式啟用。

直插地底70米 全港最深車站

西港島線全長約3公里，由上環作起點，途經西營盤站及香港大學站，總站設於堅尼地城，由堅尼地城乘坐西港島線往上環站約需8分鐘，3個站

■電車客量隨西港島線通車後跌10%。馮健文攝



合共設有15個出入口，西營盤站及香港大學站各有6個，堅尼地城站則有3個出入口，超過九成的西區居民可以徒步前往其中一個車站。

由於西區的地勢陡峭，西營盤站及香港大學站是洞穴車站，分別深入地底50米及70米，當中香港大學站更是全港最深的車站，站內設有12部大型升降機進出，乘客用10秒時間可穿梭地面及車站大堂。

另外，西港島線各站均設置不少大型藝術裝置及舊照片，其中西營盤站是陳列最大藝術品面積的港鐵站，放置藝術品的空間達800平方米。

■記者 文森

陳學鋒倡巴士增「流水線」

商舖「年輕化」 車房走酒吧來

西港島線啟用一周年，周邊商舖相繼「變天」，如車房相繼退出租務市場，酒吧及西式餐廳進駐當區，就連舊式士多也有機會「做唔住」。中原地產商舖部董事黃偉基表示，西港島線通車後的確為該區帶來輕微的租金升幅，但是今年環球市況不理想，商舖租金普遍大瀉30%至40%，幸而西環等地有新樓落成，引進一批年輕居民，為區內帶來新轉變，預計來年區內租務市場會來個「大逆轉」，區內商舖會年輕化。

西港島線通車一周年，本月8日，西環忠正街面積1,600平方呎的地舖成交價為26,800,000元，平均呎價是16,750元；鄰近地鐵的第三街，1,500平方呎的地舖最近成交價為20,000,000元，平均呎價是13,333元，與市場預期舖租在通車後會飆升有所出入。

黃偉基解釋，新鐵路通車為該區帶來輕微的租金升幅，但是綜觀整年的環球市況及本港各行業的經濟不景氣，故商舖租金難有升值的空間。不過他稱，區內早在2年至3年前已起了變化，部分車房搬遷，改由特色餐廳進駐等，主打年輕市場，直言「舊式士多未必支持得久」，預計來年區內租務市場會起風雲，傳統老店或被淘汰。

■記者 楊佩韻

凍土技術挖路久 奇靈里明年啟用

港鐵西港島線明天剛好營運一周年，港鐵公司表示，路線各車站的整體運作暢順，並已按乘客要求於出入口增設指示牌。至於西營盤站奇靈里出入口至今仍未啟用，港鐵解釋是受到複雜地質及高地下水位的地理環境限制，但指按目前工程進度，預計可於明年第一季啟用。

全長3公里的西港島線於去年12月通車，至今一年。港鐵發言人表示，線路3個車站即西營盤站、香港大學站和堅尼地城站，整體運作大致良好。

在通車初期，港鐵加派職員及車站助理到新車站和港島線沿線，協助乘客了解及熟悉

增設大學站指示牌

發言人又指，3個車站共有15個出入口(包括奇靈里出入口)，當中西營盤站和香港大學站的6個升降機專用出入口更連接半山地區和地底車站大堂，根據觀察，乘客對該線列車服務及各車站的設施認識已日漸加深。對於有乘客反映香港大學站的出入口指示牌不足，公司派員實地視察後已安排增設，安裝工作已完成。

至於奇靈里出入口至今一年仍未啟用，發言人解釋，由於連接奇靈里出入口與第一街及第二街出入口之間的行人隧道，受到複雜地質及高地下水位的地理環境限制，為確保施工安全，公司需採用凍土技術挖掘奇靈里的行人通道，這方法必須謹慎和緩慢地進行，因此所需時間較長。有關挖掘工程已完成，隧道壁的建造工程亦已於10月展開。

此外，奇靈里出入口的裝修、屋宇裝備、機電及扶手電梯安裝工程亦正在進行。按目前工程進度，預計連接奇靈里的出入口將於明年第一季啟用，為區內乘客提供更方便服務。

■記者 馮健文