

南港島線票價揭盅 貴過巴士免塞車苦

海怡去旺角 港鐵盛惠

\$14.2

香港文匯報訊(記者 馮健文)港鐵南港島線(東段)已確定於下月底前開通,目前工程已完成99.4%,惟因需待政府審批,仍未能落實通車日期。港鐵昨日率先公佈該線票價,例如來往海怡半島至太古的成人八達通車費為8.2元,過海前往旺角則需14.2元,雖較巴士貴,但可節省不少乘車時間,港鐵相信仍具競爭力。至於港鐵現行票價優惠,亦會伸延至南港島線各站。



港鐵利東站月台。



港鐵供圖

港鐵黃竹坑站。

莫雪芝 攝

港鐵昨日安排傳媒參觀南港島線黃竹坑站,講解工程進度以及公佈該線票價。港鐵南港島線總經理黃健維指出,屬於最大挑戰的金鐘站擴建,已完成最後階段的裝修及基建工程,其他相關部分的法定檢測工作亦已完成。港鐵已準備文件提交予有關政府部門審批,之後與政府商討,即可落實通車日期。

港鐵車務營運總管李聖基指出,列車於去年4月已在黃竹坑至海怡半島段進行測試,金鐘至黃竹坑段的測試則於今年2月開始,列車最少需運行400公里才會被接收,至上月初更已開展試營運。

試行期間,列車每天需根據通車後的行車時間表運作,同時測試車門及月台幕門、車站入閘機及售票機,車廂及月台廣播系統等是否正常運作,確保系統初期容易出現的磨合問題可盡量減少。

睡眠狀態情況已作出調校

就早前測試時曾發生列車行駛時進入睡眠狀態情況,李聖基指已就此作出調校,列車必須到達車廠等指定地方,才會進入睡眠狀態,「不斷測試的原因正是找出需要調校的地方,盡快作出改善。」

同場的港鐵商務總監楊美珍公佈新線的票價詳情。她指出,票價是以距離為基準釐定,例如由總站海怡半島往金鐘,成人八達通票價(下同)每程6.7元,車程11分鐘,繁忙時間比乘巴士節省半小時;過海由海怡半島往

旺角,車程25分鐘,車費14.2元,同樣比乘巴士快半小時。至於由海怡前往新界如上水及天水圍等地,所節省時間更多,較乘巴士可快1小時。

但據港鐵提供的資料顯示,乘搭港鐵車程雖較快,惟車費或較高,如由海怡半島至太古需8.2元,比巴士車費7元貴;往旺角車費14.2元,亦高於巴士的11.1元;至於金鐘至海洋公園車費5.3元,亦比部分巴士只需4.6元為貴。楊美珍認為,由於節省的時間不少,相信車費仍具競爭力。

涉轉線不按車程距離計算

不過,有票價組合卻出現短貴長平情況,如由海怡半島往紅磡需15.4元,較往荃灣的14.2元為高。楊美珍解釋,如屬同一條線路,車費按車程距離計算,不會有短貴長平情況,但如涉及需要轉線,有關原則未必適用。由海怡半島往荃灣只需轉線一次,海怡半島往紅磡則最少需轉線兩次。

她又表示,港鐵現行的票價優惠及推廣計劃,包括都會票、月票75折及早晨折扣優惠,將伸延至南港島線各站,亦會考慮增設特惠站,但仍在物色選址。

另外,為鼓勵乘客轉乘港鐵,港鐵會與專線小巴營辦商推出為期12個月的轉乘接駁優惠,使用成人八達通在黃竹坑或海洋公園站轉乘6條指定專線小巴路線,可享0.3元至1元票價折扣優惠。



南港島線車費(摘錄)

由/至海怡半島站	成人	小童	學生(推廣車費)
紅磡	\$15.4	\$7.1	\$7.1
上水	\$22.6	\$11.1	\$11.1
屯門	\$27.9	\$14.2	\$14.2
烏溪沙	\$21	\$10.4	\$10.4
中環	\$6.7	\$3.4	\$3.4
荃灣	\$14.2	\$6.7	\$6.7
東涌	\$25.7	\$12.9	\$12.9
柴灣	\$10.1	\$4.5	\$4.5
寶琳	\$14.2	\$6.7	\$6.7

#所有長者/合資格殘疾人士均為每程\$2

*註:以上費用為使用八達通價格

資料來源:港鐵

製表:尹妮

專線小巴轉乘優惠

小巴路線	行車路線	適用港鐵站	小巴票價(2016年10月)	成人八達通折扣
4M	香港仔(石排灣)來往黃竹坑站	黃竹坑	\$4.6	\$0.5
5M	葛量洪醫院來往黃竹坑站	黃竹坑	\$4.6	\$0.5
59A	香港仔(東勝道)來往深灣公共交通總站	黃竹坑	\$3.9	\$0.3
69A	數碼港來往黃竹坑站	黃竹坑	\$6	\$0.5
40M	赤柱來往海洋公園站	海洋公園	\$7.3	\$1
52	赤柱來往香港仔(石排灣)	海洋公園	\$2.5至\$8.9*	\$1

*註:此「轉乘優惠」適用於專線小巴52號線,其車資視乎分段收費

資料來源:港鐵

製表:尹妮

通車在即市民喜

港鐵南港島線通車如箭在弦,港鐵昨日率先公佈線路車費。不少市民均表示,鐵路開通避免在香港仔隧道塞車,可縮短出入港島甚至旺角等地的時間,票價亦合理。



鄭小姐:車費定價合理

鄭小姐認為,港鐵車費定價合理,來回海怡半島及金鐘的價格與巴士相若。當南港島線開通後也會試搭,因為坐巴士時曾試過在香港仔隧道塞車逾1小時,認為港鐵相對方便及可以預計到達時間。她又期望港鐵在新通車後可以有車費優惠,吸引當地居民乘坐。



陳先生:盼初期打折

居於南區的陳先生表示,由金鐘往海怡半島收費6.7元是合理,但到九龍區需14元至15元則稍貴,建議港鐵在通車初期能提供10%至15%乘車優惠,以吸引更多居民乘搭。不過,他指自己仍會選搭巴士,「港鐵要上行落,」但相信通車後能達到分流效果。



李先生:助紓隧道擠塞

海怡半島居民李先生認為,乘港鐵往金鐘的票價合理,「搭巴士都要5元至6元,」又指香港仔隧道非常塞車,難以估計乘車時間,相信港鐵更便利上班族,亦有助紓隧道擠塞問題。不過,他未來仍會繼續乘搭巴士,「比較方便,不用行這麼遠往車站。」



林小姐:巴士過塞3句鐘

居於西灣河、於海怡半島工作的林小姐表示,現時乘搭巴士上班每程需7元至8元,與港鐵相若,日後亦會選搭港鐵,因香港仔隧道經常塞車,「放工時間會塞個半鐘,最嚴重試過塞3句鐘!」她又期望港鐵未來能貫通香港仔及薄扶林等地,惟擔心日後會加價。



Pasha:節省更多時間

外籍學生Pasha表示,平日要坐巴士到海怡半島上課,但花較多時間在等車及塞隧道上,之後也要轉多程巴士才能回家,樂見在海怡半島附近有港鐵站,期望能節省更多時間,未來會選乘港鐵來往旺角至海怡半島。

■文、攝 文森、尹妮

系統自動化 車頭有景睇

香港文匯報訊(記者 馮健文)港鐵南港島線將採用全自動化鐵路系統,列車上沒有車長,且多個車站不設客務中心。不過港鐵強調,類似自動化系統在全球多個地區採用,包括本港迪士尼線亦已使用多年,技術成熟;新線運作初期亦會調派更多職員在列車及車站,協助乘客。

港鐵車務營運總管李聖基指出,隨着科技發展,南港島線將採用全自動化鐵路系統,而類似系統已在全球普遍使用,包括法國巴黎及新加坡等,而本港迪士尼線於10年前亦已採用,運作非常成熟。系統的好處是穩定性及可靠性高,有問題時可自動即時處理;具靈活性亦是其優點,如需要加車可以提前準備,接載乘客。

他又指,新線屬中型鐵路線,一班列車只由3卡組成,預計每日接載約17萬名乘客。繁忙時間每3分鐘一班車,將來可因應需

求加密至約2分鐘一班。由於列車自動行駛,沒有車長,故列車頭尾兩端屬無駕駛室的開放式車廂設計,乘客可透過擋風玻璃欣賞沿途景色。不過列車上車務人員亦可在有需要時,按車務控制中心指示,人手控制列車。

由於車站面積不大,李聖基指出,除金鐘站及海洋公園站外,新線其餘3站均不設客務中心,但就備有多部自助客務機,乘客若有問題,可透過自助客務機的視像通話功能,直接與在金鐘客務中心的職員聯絡。而車站內會有流動職員協助乘客。而在通車初期,港鐵亦會增派更多職員向乘客提供協助。

黃竹坑站外圍地盤。港鐵供圖



■列車於10月1日展開試營運以來,進展順利。港鐵供圖