

# 南港島線12·28通車 金鐘勁忙

## 超級轉乘站 港鐵擴闊月台應付人潮

▶南港島線本月28日通車，繁忙時間約三分鐘一班  
大公報記者林良堅攝



◀金鐘站將成為港鐵網絡中最大的轉乘車站  
大公報記者林良堅攝



◀金鐘轉車站屆時會有清晰指示，協助乘客轉車  
大公報記者林良堅攝

港鐵南港島線終於敲定本月28日通車，繁忙時間約三分鐘一班車。港鐵稱，待沙中線亦落成後，金鐘站將成為四條行車線「超級轉乘車站」，整個金鐘站由原有三層，再增三層，令車站總面積增加一倍至6.5萬平方米。為應付通車後的乘客量增加，港鐵擴闊往堅尼地城方向月台車尾及往荃灣月台車頭空間。同時，港鐵下周起會在非繁忙時間，增加26班來往觀塘線列車，及72班來往港島線列車。

大公報記者 張月琪

### 平安夜開放沿線五站

港鐵行政總裁梁國權昨日宣布，隨着南港島線於本月28日（周三）正式通車後，港鐵的服務擴展至全港18區，乘客可於金鐘站轉乘現有的港島線、荃灣線以及日後的沙田至中環線（沙中線）。港鐵並於12月24日平安夜，開放沿線五個站，金鐘、海洋公園、黃竹坑、利東和海怡半島讓市民入內參觀。

記者昨於金鐘站內現場所見，由月台乘扶手電梯一段路的天花盡見喉管外露，令人質疑是否能趕及28日通車。港鐵車務總監劉天成回應稱，整個工程已經完成，現時仍在不斷測試列車運作情況，有關裝修的部分亦會繼續修補。

### 觀塘港島線下周增班次

南港島線由金鐘至海怡半島，全長七公里，全程行車時間11分鐘。劉天成稱，南港島線在繁忙時間約三分鐘有一班列車，隨着鐵路網絡擴展，現時的觀塘線及港島線列車服務，將分別由周日（12月11日）及下周一（12月12日）起，在非繁忙時間加密班次。觀塘線由周日起，逢星期日增加26班列車；港島線由下周一起，逢星期一至四增加72班列車，中午至下午四時，由約4分鐘一班列車，縮短至3分半鐘一班列車。

問及是否可在繁忙時間加密列車班次，梁國權補充，在現在的信號系統下，繁忙時間的班次已加至上限，港鐵將會為荃灣線更新信號系統，預計於2018年完成後，可增加10%載客量。

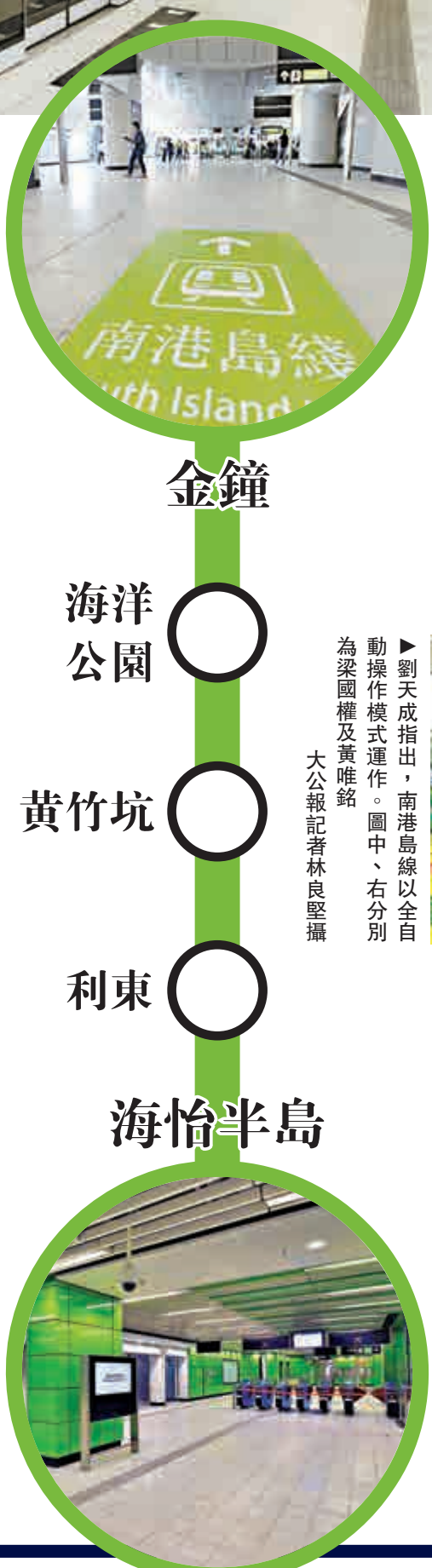
劉天成表示，南港島線是全新鐵路線，以至自動操作模式運作，列車設計、信號系統以至營運模式均與其他現有的路線不同，相信開通初期需要時間磨合。開通初期，港鐵會有車務人員於車上監察自動系統運作，控制中心會主要控制列車運作情況，日後會視乎使用情況，決定將人員撤走。

### 金鐘站由三層擴至六層

港鐵工程總監黃唯銘稱，金鐘站由三層擴建至六層，最底的一層深43米，即約有16、17層樓高，總面積增加一倍至6.5萬平方米，連日後沙中線完成後，將會成為港鐵網絡中最大的轉乘車站。他指出，南港島線通車後會增設17部扶手電梯、五部升降機以及洗手間等，方便乘客使用。開通後，金鐘站E出口樂禮街將有升降機穿梭大堂至地面，但由於升降機有涉及沙中線的部分，只會局部開放使用。

黃唯銘形容，除了金鐘站的工程比較複雜之外，其他地區的工程較為順利。「金鐘站挑戰非常大，由於站內有兩條正在營運的行車線，分別是港島線及荃灣線，行車線下要進行挖掘工程是非常困難，要築起支撐架。」

南港島線由2011年開始動工，由金鐘往海怡半島，金鐘出發時需要經南豐隧道，然後到海洋公園站，由海洋公園站開始便是高架路段，然後再經多條隧道到海怡半島。黃唯銘稱，海洋公園站於2013年經已「平頂」，於2014年黃竹坑站的高架天橋、南豐隧道及鴨洲洲道已經竣工，整個項目用了五年半的時間。



▶劉天成指出，南港島線以全自動操作模式運作。圖中、右分別為梁國權及黃唯銘  
大公報記者林良堅攝

## 揀平日通車方便親子遊?



港鐵近年每逢有新站或新線通車，一般選擇在星期日開通，最主要原因是想避開平日市民「返工、返學」的繁忙時間，乘客人潮較多，出問題的機會自然較大。不過，南港島線定於12月28日（星期三）通車，到底有何玄機？莫非，因為「28」諧音「易發」？

### 學生長假 避繁忙時間

港鐵主席馬時亨上月初承諾，南港島



港鐵主席馬時亨上月初承諾，南港島

線一定於今年底前通車。主席「金口一開」，具體通車日期，各方齊齊「數日子」。鑑於港鐵近年傾向在星期日通車，而12月24日平安夜港鐵需通宵行駛，雖然25日聖誕節是星期日，似乎是向香港人送聖誕禮物的好日子，但估計不是新線通車好時機，所以坊間一度揣測，可能於12月18日星期日通車。

真正通車日子昨日揭盅，一地眼鏡碎。港鐵車務總監劉天成，港鐵過往也曾於平日通車，選擇於12月28日通車，主要考慮到這天是在兩個大型假期的中間，即是聖誕及元旦期間，不少學生正在放聖誕假，有助避開繁忙時間，而且可讓乘客一家大細趁假期乘搭南港島線出行。

根據資料，機場快線（Airport Express）於1998年7月6日（星期一），隨着興建於赤鱗角的新機場正式啟用而同時通車，即是與南港島線同樣是於平日通車。而西港島線堅尼地城站及香港大學站於2014年通車，也是選在12月28日，不過當天是星期日。

## 大堂落六層抵月台

【大公報訊】港鐵每條行車線均有其主題顏色，南港島線顏色為青綠色，有別於港島線的藍色及荃灣線的紅色，讓乘客更易辨認。記者於現場目測，若由大堂直接行到南港島線月台，需乘三次扶手電梯，大約需要近四分鐘時間；若由往荃灣方向月台轉車，則只須落兩層，乘兩次扶手電梯，花兩分鐘時間左右。

金鐘站在通車後，月台當眼位置包括地面、柱身及扶手電梯會張貼大型顯眼「青綠色」指示，港鐵亦會加派人手，提醒

乘客從那方向轉乘南港島線。金鐘站共有六層，頂層L1為大堂，L2及L3分別為現有荃灣線及港島線，L4是閣樓，L5是日後沙中線轉乘月台，最底L6為南港島線月台。

乘客若由堅尼地城前往海洋公園，需由金鐘站下車，在L2使用扶手電梯或樓梯至L3，再由L3使用扶手電梯直接至L5，最後再由L5落一層至南港島線月台，有需要的乘客，亦可使用升降機，穿梭大堂至南港島線月台，再乘坐一個站後，便到海洋公園。

## 沙中線前期工程超支逾八億

【大公報訊】記者張月琪、曾敏捷報道：沙中線前期工程最後「埋單」超支8.477億元，低過原先估計的13億元，總額增至71.26億元；至於受不利的地質情況等影響，南港島線須超支2.86億元，至12億元完成。另外，截至九月底，高鐵香港段整體工程已完成84.1%，較2018年完工目標的預期進度略快。

### 南港島線總工程超支2.86億元

運輸及房屋局提交立法會文件顯示，沙中線前期工程包括金鐘站及何文田站，單是金鐘站，沙中線需攤分約33.5億元，主要由於不利的地質因素，挖掘進度緩慢，須增調機械及人手，造價上升至46.5億元，即增加了13億元，「埋單」超支9.8億元，計及何文田站工程比原估計少1.3億元，最後前期工程超支8.477億元。

至於月底通車的南港島線總工程超支2.86億元，原估計為9.27億元，現時需要12.1億完成。據文件顯示，增加開支主要原因為較預期複雜的地下管線，令承建商



▲沙中線前期工程最後「埋單」超支8.477億元  
資料圖片

須增聘工人，改變施工方法和採用更多機械來完成工程，單是這項原因，已令造價增加7940萬元。路政署就兩項工程超支向立法會工務小組諮詢意見，隨後會尋求財委會批准撥款。

另外，據文件顯示，截至九月底，高鐵香港段整體工程已完成84.1%，較2018年完工目標的預期進度略快。路政署關注西九龍總站的混凝土結構工程是否能按時完成，已督促港鐵檢討及要求承建商安排足夠人手，開拓更多施工點及改善施工程序，加快進度。

文件又指，現時跨境段隧道內地段的工程時間表非常緊迫，有可能影響在明年第二季進行跨境動態測試的計劃，港鐵正透過政府與內地建設單位保持緊密聯繫。截至九月底，高鐵香港段建造已批出合約的累計支出約為580億元。

## 何文田站故障 乘客失預算

【大公報訊】港鐵觀塘延線的何文田站開通兩個月來，繼首日站內升降機即故障兼漏水後，昨晨車站附近發生信號故障，導致列車服務受阻，經港鐵職員搶修近兩小時後，列車服務始回復正常。另外，昨晨一列機場快線列車行車不暢順，車上乘客要全部落車，轉乘下一班列車繼續行



▲何文田站昨晨發生信號故障

程。港鐵對於故障為市民帶來不便感到抱歉，強調會找出事故原因。

港鐵車務總監劉天成稱，由於系統仍然處於初期狀態，需要磨合，早上港鐵發現何文田站軌道上的設備有「少少唔暢順」，因此要更換，才可維持車輪運作。

港鐵發言人表示，昨晨10時45分，港鐵何文田站和黃埔站之間發生信號故障，影響列車服務。港鐵派員搶修期間，何文田站一號月台要暫時封閉，有乘客不滿車站職員安排，要在站內「四圍兜」，大失預算，至約12時40分，港鐵工程人員完成復修工程，觀塘線列車始回復正常。此外，昨晨8時15分，一列往香港方向機場快線列車，九龍站上落客後，車長發現列車運作不順，車務控制中心安排車上乘客全部下車，轉搭下一班車繼續行程。班次15分鐘後回復正常。