

二零零五年二月二十五日  
討論文件

立法會交通事務委員會  
四號幹線  
西港島線  
南港島線

## 引言

本文件匯報自二零零四年五月議員與我們討論擬建的四號幹線(堅尼地城至香港仔段)，以及地鐵有限公司(地鐵公司)提交的西港島線及南港島線工程項目建議書以來，有關規劃四號幹線的進展。我們亦應議員要求，對與地鐵公司就兩項鐵路項目提交的建議書有關的一些基本規劃參數作出檢討並向議員匯報。

## 背景

2. 二零零四年五月二十八日交通事務委員會議員與我們及地鐵公司開會討論上述三個項目前，聽取了30多個團體及個別人士的意見。各團體及人士的意見不一。其後，我們及地鐵公司分別就立法會文件第CB(1)1929/03-04(25)號及CB(1)1912/03-04(01)號的內容，向議員闡述該三個項目的進展。我們局告知議員，政府尚未就西港島線及南港島線作出決定，並會繼續進行四號幹線的規劃工作。

3. 討論結束後，議員通過議案，促請政府暫時擱置西港島線及南港島線的進一步發展及規劃，以待當局就西區及南區的人口增長，以及就南區發展成為旅遊業／商業中心的計劃作出重新評估。此外，政府應加快研究並落實興建四號幹線(堅尼地城至香港仔段)，以應付區內居民的交通需求。有關議案的措辭載於附件A。

## 基本規劃參數的檢討

### 人口增長

4. 我們在二零零四年五月向議員匯報該三個項目的最新發展時，是按規劃署當時對中西區及南區的最新（即以二零零二年為基準）人口分佈預測作出評估的。以當時所作的預測，到二零一六年，中西區的人口為 276 940 人，南區則為 308 930 人。其後，該署根據政府統計處的最新人口預測，檢討過有關資料(以二零零三年基準)。根據最新的預測，中西區及南區在二零一六的人口分佈假設分別為 265 490 人及 299 350 人。與二零零二年為基準的預測數字相比，中西區人口減少 4%，而南區則減少 3%。

### 南區土地使用規劃

5. 規劃署亦已檢討南區土地用途的規劃。除香港仔、鴨脷洲北岸以及薄扶林部分地區的樓宇密度較高之外，現有南區區內的樓宇，大多是低密度住宅。香港仔郊野公園及大潭郊野公園均位於南區，而且區內多山，廣植林木，因此景色怡人，景觀優美。政府的規劃取向是保存該區的風貌，保留優美的環境。檢討結果顯示，南區缺乏適合發展的土地，加上地形上的限制，區內發展新的大型項目/進行重建的空間有限。

6. 數碼港是南區現時唯一的大型發展項目，預計將於二零零七至零八年完成。在小規模重建項目方面，黃竹坑一帶的土地用途分區已由工業用地改為商業用地，可以進行重建。城市規劃委員會至今已批准九宗在黃竹坑興建酒店的規劃申請。

7. 至於南區的旅遊項目，海洋公園公司(海洋公園)現正進行長遠商業策略檢討，稍後會為海洋公園訂定擴建計劃。據海洋公園提供的最新資料，該公司正為已選定的設計作最終修改，並會儘快把建議的總綱計劃及有關的業務計劃一併呈交當局閱覽。當局會把海洋公園長遠商業策略及香港仔的整體旅遊發展大綱一併考慮。

## 四號幹線的發展

8. 原擬建造的四號幹線會使用先前建議的西區發展計劃填海得來的土地。由於政府在二零零三年十二月決定擱置西區發展計劃，我們已訂出兩個新的西區高架橋走線方案(見附件B)，以取代在西區發展計劃範圍內擬建的隧道／低於地面的道路。高架橋 A 的起點是四號幹線目前近西營盤的末端，沿現有海旁行走，採用雙層天橋設計沿堅尼地城新海旁伸展。高架橋 A 的合成照片見附件 C。高架橋 B 會採用建於海上的架空平台設計，行走路線距離現有海旁約 100 至 150 米。高架橋 B 的合成照片見附件 D。如採用高架橋 B 的設計，我們亦須檢討高架橋 B 能否符合終審法院就海港填海所定的“凌駕性公眾需要”測試。

9. 至於四號幹線從西區往南的走線，有兩個方案。方案一採用隧道設計，由堅尼地城通往摩星嶺，然後建造架空平台結構沿沙灣通往數碼港，再經低於地面的道路到達瀑布灣，再建造架空平台結構通往田灣，最終以隧道連接至香港仔海傍道。方案二則主要為隧道設計，長 4.5 公里，經摩星嶺通往香港仔海傍道。

10. 方案二的走線不會直接經過數碼港或華富，因此其交通效益不及方案一。不過，方案一對環境的影響，尤其對景觀的破壞較為顯著。若實行方案二進行隧道工程，估計需要處理約 100 萬立方米的挖掘物料，因此對環境亦非全無影響。

11. 從以下列表所見，即使暫時擱置四號幹線，到二零一六年時，上述走廊關鍵路段的行車量／容車量<sup>1</sup>比率估計仍低於 1.2：

---

<sup>1</sup> 行車量／容車量比率是道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

路段	情況	二零一六年的 行車量／容車量比率
薄扶林道關鍵路段 (蒲飛路與沙宣道 之間)	只實行中期措施 (見第 12 段)	1.1
	實行中期措施及 四號幹線方案一	0.8
	實行中期措施及 四號幹線方案二	1.0
	實行中期措施及 西港島線／南港島 線	1.0
域多利道關鍵路段 (加多近街與摩星嶺 道之間)	只實行中期措施 (見第 12 段)	0.7
	實行中期措施及 四號幹線方案一	0.4
	實行中期措施及 四號幹線方案二	0.6
	實行中期措施及 西港島線／南港島 線	0.5
香港仔隧道 (見註)	只實行中期措施 (見第 12 段)	1.2
	實行中期措施及 四號幹線方案一	1.1
	實行中期措施及 四號幹線方案二	1.1
	實行中期措施及 西港島線／南港島 線	1.1

(註:香港仔隧道容車量不足的主要原因，是灣仔及銅鑼灣隧道出口道路網的車龍問題。中環灣仔繞道及東區走廊連接路建成後，該道路網的交通情況會大致得到紓緩，從而改善香港仔隧道的交通流量。計算該隧道的行車量／容車量比率時，已假設建成中環灣仔繞道及東區走廊連接路。)

12. 現時我們會繼續推展“選線研究”中提出的四項中期交通改善措施，在沒有四號幹線的情況下，把薄扶林道沿路地區的交通改善至可處理的水平。四項建議措施如下：

- (a) 須在士美非路延長路與摩星嶺道交界建造一條行人天橋橫跨薄扶林道；
- (b) 在薄扶林道往中環方向，薄扶林道與蒲飛路交界以北新增巴士路旁停車處；
- (c) 在與德輔道西交界路的一段水街擴闊為三線行車；以及
- (d) 修改薄扶林道與士美非路交界路口的設計，並把蒲飛路改為單程上坡行車路。

### 西港島線及南港島線

13. 自委員會在去年五月開會後，地鐵公司已對西港島線及南港島線的工程項目建議作出了調整。地鐵公司會按委員會的要求在二零零五年二月二十五日的會議上向議員詳述最新建議。

14. 正如我們不時重申，鐵路這種集體運輸工具既環保又有效率。政府的既定政策，是以鐵路為本港交通運輸系統的骨幹。發展鐵路需要投入龐大的資金。再者，鐵路線一旦建成，便不能如其他交通工具般具有較大彈性，可以較輕易地重行調配。因此，政府在規劃及落實鐵路項目時，必須審慎而行。至於地鐵公司提交的西港島線及南港島線的工程項目建議書，我們除要研究這項建議在經濟及交通方面的表現、對財政的影響、對其他公共交通工具的影響、市民不斷轉變的需求以及有關規劃參數(例如海洋公園重建計劃)的變化，還必須充分顧及本委員會議員在二零零四年五月二十八日通過的議案(見附件A)。

## 徵詢意見

15. 本文件詳述擬建的四號幹線、西港島線及南港島線的最近發展，以及當局擬推展第12段概述的中期交通改善措施，請議員閱覽有關內容。

環境運輸及工務局  
二零零五年二月

**Annex A**

**附件 A**

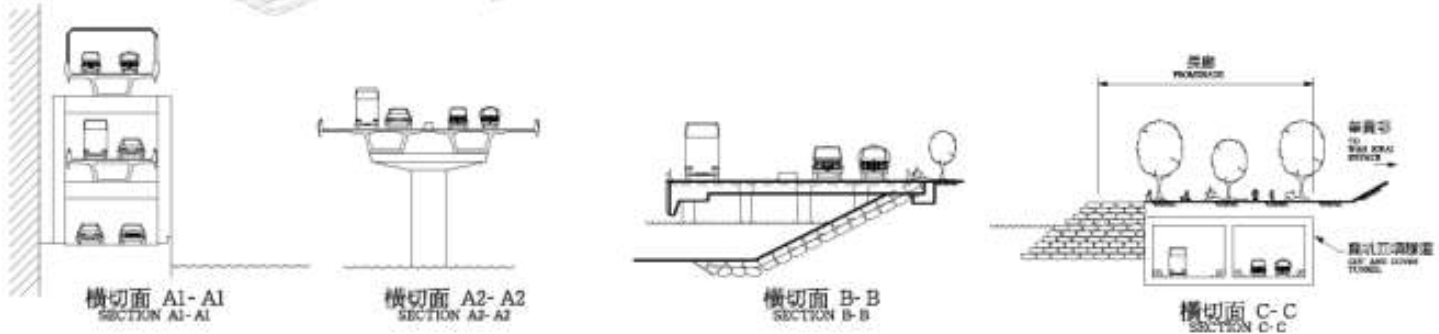
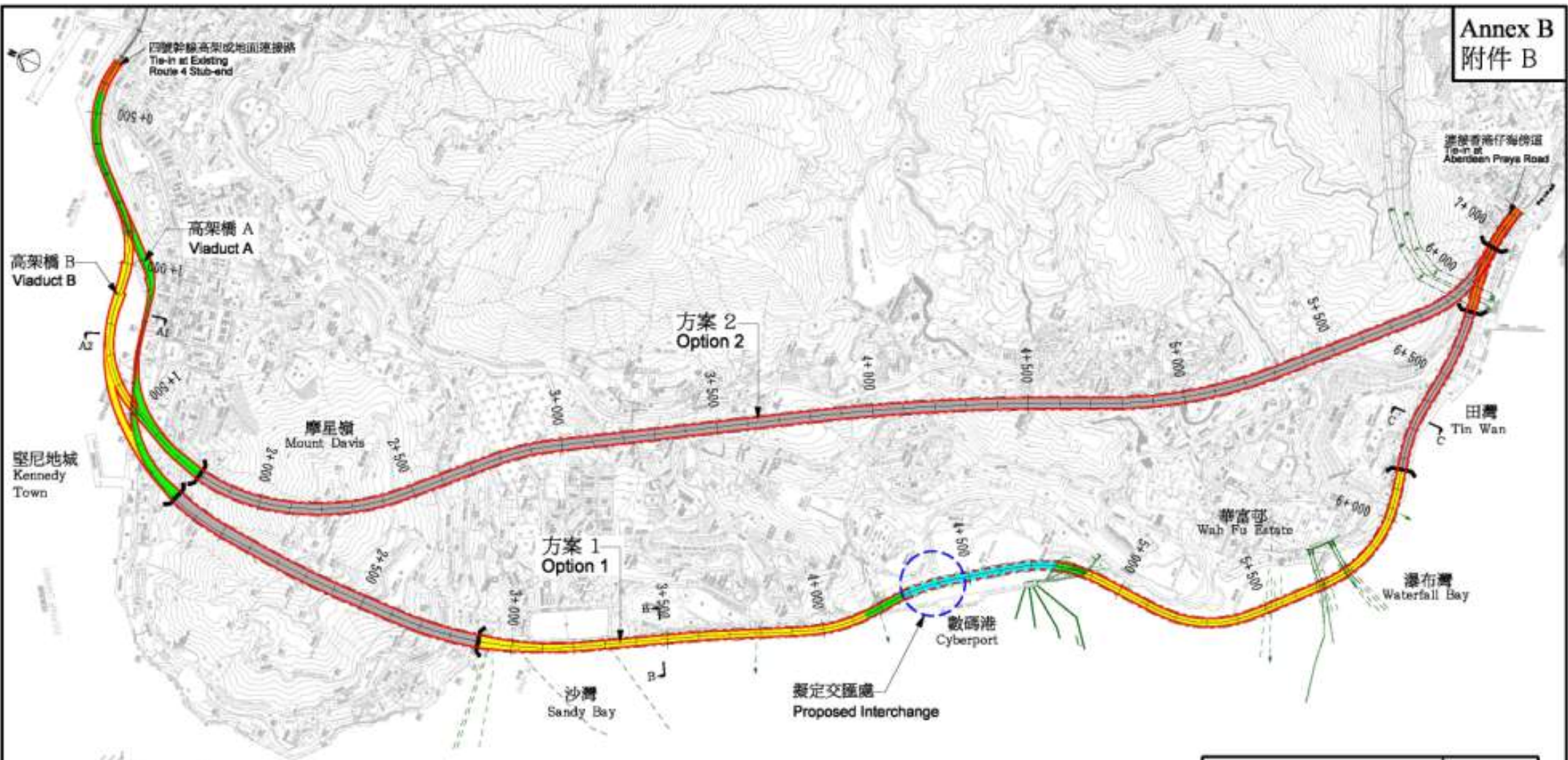
**Motion passed by the Legislative Council Panel on Transport  
At the Meeting Held on 28 May 2004 in Discussing  
Route 4/WIL and SIL**

**立法會交通事務委員會在二零零四年五月二十八日之會議**

**討論四號幹線/西港島線/南港島線時**

**所通過之動議：**

“本事務委員會促請政府暫時擱置港島南、西鐵路的發展規劃，並重新評估港島南、西區的人口增長，以及發展南區成為旅遊 / 商業中心的計劃，在此期間則盡快研究並落實興建四號幹線（前稱七號幹線），以應付該等地區居民的交通需求。”



	圖例 Legend
沿岸架空平台結構 Deck structure at Coastline	
陸上架空平台結構 Inland Deck Structures	
高架橋/地面路 (連接處用) Viaduct / At grade (For tie-in)	
低於地面的道路 Depressed Road	
隧道 Tunnel	
隧道出口 Tunnel Portals	

四號幹線 - 堅尼地城至香港仔  
Route 4 - Kennedy Town to Aberdeen



**Route 4 – Viaduct A**  
**四號幹線 – 高架橋 A**



Option 2  
方案二

Option 1  
方案一

**Route 4 – Viaduct B**  
**四號幹線 – 高架橋 B**

Option 2  
方案二

Option 1  
方案一

