

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

資料文件

(i) 南區土地用途規劃
及
(ii) 南港島線（東段）預計乘客量和
南港島線（東段）對其他公共交通工具的影響

介紹

本文件應立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會的要求，就(i)南區土地用途規劃，及(ii)南港島線（東段）預計乘客量和南港島線（東段）對其他公共交通工具的影響提供資料。

(i) 南區土地用途規劃

概況

2. 南區涵蓋香港島南部，由石澳延展至薄扶林，總面積約 4,000 公頃。根據二零零六年中期人口調查，現時人口約有 275,000 人。

3. 目前，南區約 40%的土地(1,614 公頃)，已指定為郊野公園，包括薄扶林郊野公園、香港仔郊野公園、大潭郊野公園和石澳郊野公園。另外 25%的土地(997 公頃)，主要是綠化範圍及已劃作“綠化地帶”。這些範圍林木茂盛，令南區景致怡人，賞心悅目。

4. 南區已建設的地區，主要是作住宅發展之用。香港仔漁港亦是本港歷史悠久的旅遊點。南區現時有兩個工業區，位於黃竹坑和鴨脷洲西面。至於鄰舍和地區商場，則分布於各個分區，方便附近的居民購物。

5. 基於南區的特點，整體的規劃意向，主要是增加旅遊和康樂項目方面的資源，保存當地特色和整體市容，以及保護自然環境。

香港仔／鴨脷洲／黃竹坑

6. 香港仔漁港是香港島最大的傳統漁港，也是船廠和相關業務的中心。香港仔漁港和海洋公園，是港島兩個最受歡迎的旅遊點(見圖 1)。此外，這裏還有很多經評定等級的歷史樓宇／建築物，以及已公布的法定古蹟和具考古價值的地點，包括天后廟、洪聖廟和水月宮(見圖 1)，為這個主要旅遊中樞之一，增添不少吸引力。為進一步探討香港仔的旅遊發展價值，旅遊事務署計劃以“漁人碼頭”為主題，重新發展及活化香港仔漁港兩岸。

7. 海洋公園現正重新發展成為世界級海洋主題康樂設施，景點數量由現時三十五個拓展至二〇一二至二〇一三年度七十多個。日後如乘搭南港島線(東段)，來往金鐘與海洋公園的車程只需 4 分鐘左右。

8. 海洋公園重新發展計劃可促進重建計劃以及周圍地區的新發展項目。在附近的黃竹坑工業區(見圖 1)，已在二零零一年由“工業”地帶重新劃定為“其他指定用途(商貿)”地帶，令土地使用更具彈性，有助把該區轉變為以商業為主導的地區。黃竹坑預期將會大規模重新發展。城市規劃委員會已批准興建六間酒店的建議和七個商業發展項目的契約修訂。隨着轉變過程不斷推進，預期在黃竹坑將會有 3,300 間客房供應，以及新增的辦公室／商業樓面空間約有 16 萬 7 千平方米。

9. 由於土地供應稀少，黃竹坑邨用地是南港島線擬議走線沿線唯一可供設置車廠的政府用地。我們建議預留黃竹坑邨用地，考慮作為車廠或車站連上蓋的物業發展權，以填補資金差額。在港鐵公司完成南港島線(東段)的規劃後，有關該預留用地之物業發展密度將會有進一步資料。另一方面，當局將另覓一些可建公屋的用地，以替代黃竹坑邨以便興建公屋單位。政府會繼續履行承諾，把申請公屋的平均輪候時間，維持在大約三年。

10. 至於薄扶林區，鑑於適宜發展的土地稀少，加上地形上的限制，不會有新的大規模發展／重建項目。主要的住宅、旅遊業或商業發展會繼續集中於黃竹坑、鴨脷洲及香港仔區。赤柱現正進行改善現旅遊業和零售業設施。至於淺水灣，大潭及石澳區，規劃意向是維持現時寧靜的特色，並確保不會因城市發展而受到不利影響。然而，擬在海洋公園站傍設置泊車轉乘設施，會為居民帶來彈性及方便以轉用鐵路模式乘地鐵前往市區。

11. 以上各個旅遊項目和重新發展計劃均會增加前往南區的交通量。建造南港島線(東段)，除可紓緩乘客對路面公共交通服務不斷增加的需求，並能避免香港仔隧道的交通情況進一步惡化。改善南區與其他地區的連接，預期可吸引更多市民及旅客前往以上各個旅遊景點。

(ii) 南港島線（東段）預計乘客量和南港島線（東段）對其他公共交通工具的影響對其他公共交通工具的影響

一般情況

12. 南港島線(東段)會為南區帶來顯著的交通效益。到二零一六年，南區四個新車站 500 米服務範圍內的人口約有 121,000，就業人口約達 46,000。預計在二零一六年時每天使用南港島線(東段)的乘客量約為 170,000 人次。

13. 現時有約 65 條專營巴士線，41 條專線小巴線及紅色小巴在港島南區提供服務，將來或會受到南港島線（東段）通車的影響。

14. 我們正評估南港島線對其他路面交通工具的影響。我們注意到南區在未來數年將進行一些新發展項目，例如上述提及過的旅遊項目。這些新發展項目會增加市民的交通需求。我們會研究從不同層面協調各種公共交通工具在南港島線(東段)沿線的運作，藉此維持受影響公共交通服務的整體效率，並盡量避免不必要的競爭和資源重疊，以及拓展新的商機。及後，我們便可詳細研究南港島線對其他路面公共交通工具的全面性影響。當南港島線(東段)通車後，薄扶林道沿路交通亦會因此而改善，一定程度上會提高行走該路段往返南區的公共交通的競爭力。我們先着手興建南港島線(東段)，及繼續檢討南港島線(西段)，我們相信其他公共交通營辦商可藉此爭取時間適應新的經營環境。

可能實施的緩減措施

15. 當局會在可行的情況下，協助受影響的公共交通工具，包括重組網絡，應付南區乘客交通需求和模式的轉變。在固定班次的服務方面，例如專營巴士和專線小巴，當局會採取的緩減措施包括重組路線網絡、調整班次、開辦新路線或把現有路線改為連接新鐵路車站和

附近地區的接駁服務，以及推出車費優惠計劃，以便乘客從不同公共交通工具轉乘新鐵路。

16. 至於非固定班次服務方面，例如紅色小巴和的士，當局會採取措施，加強其作為接駁南港島線(東段)與薄扶林、華富和香港仔一帶交通工具的角色。當局會在新鐵路車站附近，物色適當地點，設立的士站和一般乘客上落處。以上措施可協助這些受影響行業開拓新的市場，帶來新的營商機遇，鐵路通車後對營辦商的負面影響也可以減輕。

公眾諮詢

17. 當局會制訂適當的緩減措施，日後會進一步諮詢受影響之公共交通業界。當局稍後會向南區區議會匯報，服務重組初步的情況，並會考慮議員的意見，以改良有關計劃。

18. 請議員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

規劃署

運輸署

二零零八年一月

(THB(T)CR 17/1016/99)

