



凱文
<pingsum.blogspot@gmail.com>
Sent by:
kevincmh@gmail.com

To wcheng@legco.gov.hk
cc
bcc
Subject 致鐵路事宜小組委員會南港島線項目之意見書

CB(1)1519/08-09(11)

02/05/2009 21:09

敬啟者：

本人應鐵路事宜小組委員會之邀請，特意致函就南港島線項目提交意見書（見附件），惟本人無暇出席5月15日的會議向小組委員會陳述意見。

此致
鐵路事宜小組委員會秘書

市民 周先生 謹啟



2009年5月2日 致香港立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會南港島線項目之意見書.pdf

致香港立法會

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

南港島線項目之意見書

2009年5月15日

目錄

1	前言	2
2	對南港島線的主要建議	
2.1	以支線方式延長南港島線至香港仔	3
2.2	優化金鐘站轉乘安排	7
2.3	月台預留將來擴充至 6 卡車廂的可能性	9
3	結語	10
4	相關資料	11

1 前言

本人乃香港仔的居民，並對港鐵公司的南港島線項目一直十分關注。雖然整個南區擁有近三十萬人口，可是區內的交通有很大的不足之處。現時香港十八區中，只有南區這一個地區尚未有鐵路服務，南區居民只能選擇巴士或小巴等公共交通工具，容易受到路面擠塞的影響。故此，本人相當歡迎港鐵公司及政府落實興建南港島線的計劃。

然而，本人認為港鐵公司現時對南港島線的設計尚有不少可以改善的地方。適逢鐵路事宜小組委員會邀請公眾人士就南港島線項目表達意見，本人希望藉此機會反映有關意見。本來本人的意見數量甚多，惟為免討論焦點被分散，所以決定選出三個較為重要的建議輯錄在本建議書內。

2.1 以支線方式延長南港島線至香港仔

背景資料

現時南港島線只有東段被落實，服務範圍只是包括黃竹坑及鴨脷洲。香港仔作為南區的中心地帶，反而卻未能受惠於南港島線，實在是一個莫大的諷刺。

根據政府統計處 2006 年中期人口統計，「香港仔」及「香漁」兩個選區（包含大部份香港仔市中心及石排灣區）的人口合共有 36,823 人，若把被撥入「黃竹坑」選區的「十五間」一帶（香港仔海旁道東段的住宅群）計算在內，可以推算出整個香港仔一共大約有四萬人口。位於沙田區的顯徑一帶的人口只有三萬多，當局也批准於該處設置一個重型鐵路車站（顯徑站），比顯徑更多人口的香港仔，只是要求一個中型鐵路車站而已，可見實在沒有理由在批准興建顯徑站的同時，卻不批准興建香港仔站。

除了可觀的居住人口之外，香港仔也是南區主要的商業和購物區，南區各地的不少居民均不時前往香港仔進行消費及其他商業活動，為香港仔帶來額外的交通需求。另一方面，香港仔的漁港具有一定的發展潛力，可是交通不便的問題成為了未能吸引遊客的原因之一。倘若交通問題能夠被改善，亦同時為香港仔的旅遊發展帶

來機遇。

不過，若按原定的南港島線西段計劃(黃竹坑站至西港島線大學站)立即動工興建，卻未必是最佳的解決方法。首先，西段所服務的華富邨樓齡甚高，預計在可見的將來將會被重建，華富站的設置並不急於一時，可以整合在華富邨重建計劃之內。而且更重要的是，西段只接駁西港島線位於石塘咀的車站，並未能直達中環及金鐘的中心商業區，使大部份西段的乘客都需要至少轉一程車，對乘客的吸引力亦大打折扣。

建議詳情

本人建議將南港島線西段以支線的形式併入南港島線東段，並分兩期興建。第一期可以興建南港島線西段黃竹坑至香港仔段，並仿照現時東鐵線(羅湖與落馬洲)及未來將軍澳線(寶琳與康城)的安排，由金鐘開出的列車，會有香港仔及海怡半島兩個終點站。亦即是部份班次往來金鐘至香港仔；部份班次往來金鐘至海怡半島。而往來香港仔及鴨脷洲的乘客，可於黃竹坑站轉車。

班次方面，初步建議其比例大約為 1:2，即每三班列車中，一班開往香港仔，兩班開往海怡半島。假設系統極限為最頻密可以開出 1 分 30 秒一班列車計算，繁

忙時間金鐘至黃竹坑的班次仍可維持每 1 分 30 秒一班，而海怡及利東平均每 2 分 15 秒一班，香港仔則平均每 4 分 30 秒一班。



圖 1：西段第一期（綠線）示意圖，淺黃底色為車站週邊 500 米的覆蓋範圍。

建議中的第一期路段走線，與港鐵公司對西段的初步方案無異，均是由黃竹坑香葉道明渠的高架軌道開始，逐漸下降到地底，並穿越石排灣邨的地底，最後在香港仔大道近現時加油站的位置一帶之地底，設置一個擁有兩層側式月台結構的車站，亦即是香港仔站。根據當局以車站週邊 500 米的覆蓋範圍為標準，香港仔站能夠服務香港仔中心、石排灣邨、漁光邨及漁暉苑等大型住宅樓宇群落，即使東至逸港居、西至香港仔魚類統營處、北至香港仔郊野公園入口，亦在覆蓋範圍之內。

第一期路段最理想當然是能夠與東段同步落成啟用，即是 2015 年之內。惟考

慮到香港仔段尚未被港鐵公司認真研究和設計，本人可以接受香港仔段於 2017 至 2018 年落成啟用。

至於第二期工程，則可留待華富邨展開重建時才一併進行。支線會由香港仔向西延展，經華富往數碼港，而數碼港至石塘咀（西港島線大學站）的一段本來列入南港島線西段之路段，則可擱置興建。由金鐘開出的列車，屆時變成會有數碼港及海怡半島兩個終點站。亦即是部份班次往來金鐘至數碼港；部份往來班次往來金鐘至海怡半島。這樣的做法，不僅使整個南港島線系統均可直接駁入中心商業區，也可以留一條生路給其他公共交通工具，對他們來往南區及西環的路線之影響減到最少，算是給公共運輸業界的一個合理的交代。

2.2 優化金鐘站轉乘安排

背景資料

根據港鐵公司的資料，金鐘站的轉乘安排，對南港島線東段乃至於沙中線的乘客並不夠方便。南港島線東段與沙中線的走向一致，都是「東北——西南」的座向，也同於現時東站之東面，位置相當接近。但從下圖可見，港鐵公司將南港島線與沙中線的月台獨立處理，既不是平排，亦不是上下重疊。總而言之，乘客若要從沙中線轉乘南港島線，需要先從沙中線月台往沙中線大堂，再步行往大堂的另一端，再前往南港島線大堂，才可到達南港島線月台。這樣對來往港島南與新界的乘客，無疑是費時失事。

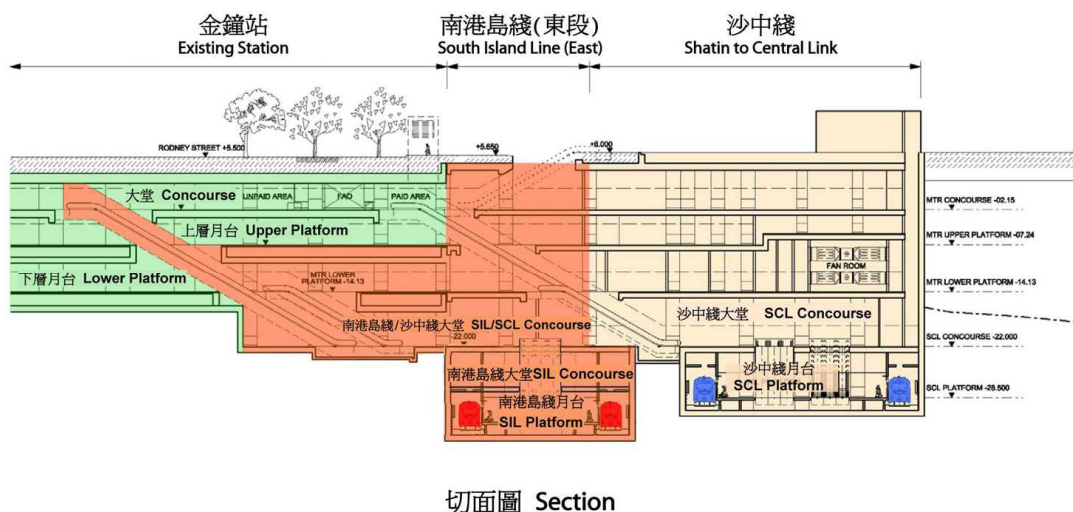


圖 2A：港鐵公司的金鐘站未來規劃，可見南港島線東段與沙中線的車站範圍各自為政。

建議詳情

本人建議將南港島線與沙中線的車站範圍可以作出進一步整合，優化車站設計，為兩線乘客提供一個更方便的轉乘安排。港鐵公司可以考慮在金鐘站將南港島線東段及沙中線的月台放於相同的兩層，仿照北角站的設計，提供跨月台轉車安排。如下圖所示，南港島線往金鐘方向的乘客，可以於同一層轉乘沙中線往新界方向；而沙中線往中環方向的乘客，亦可以於同一層轉乘南港島線往南區方向。這個建議亦使沙中線的月台比原方案更接近金鐘站原有的大堂及月台，方便沙中線乘客轉乘港島線。而南區乘客不需要步行 3 至 5 分鐘才到荃灣線轉車，方便南區乘客過海往九龍及新界。

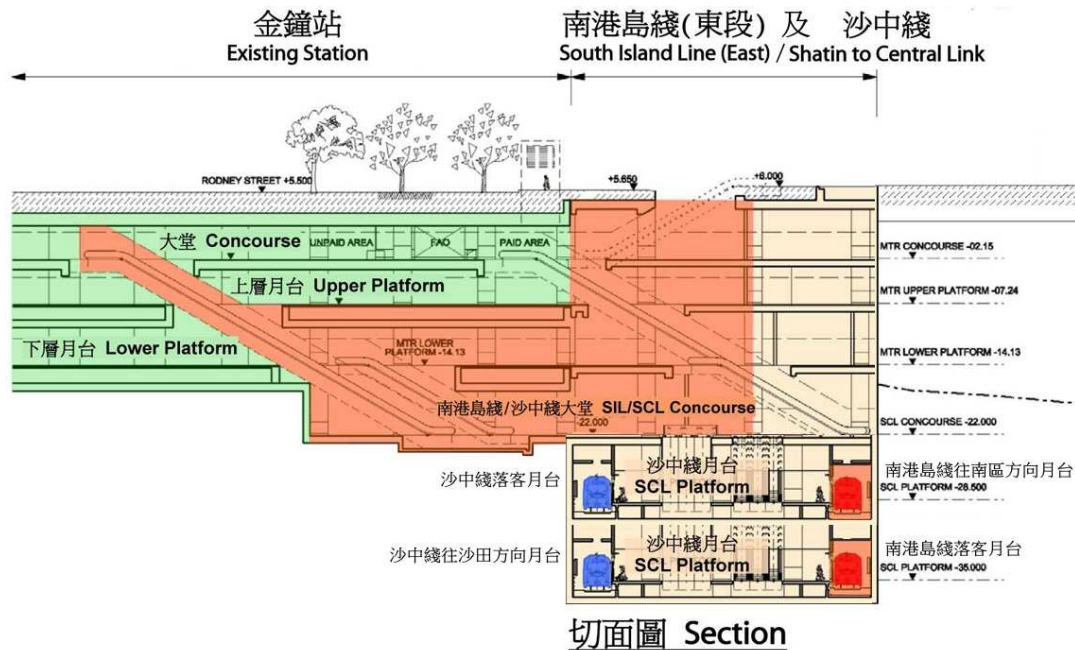


圖 2B：本人建議的金鐘站未來規劃，南港島線東段與沙中線的轉乘更見方便。

2.2 月台預留將來擴充至 6 卡車廂的可能性

背景資料

南港島線目前計劃只是以 4 卡車廂的列車運作，主要是按目前南區的居住人口和經濟活動計算出來。可是，這忽視了南區在南港島線通車後，帶動南區發展所產生協同效應，而帶來進一步的交通需求。現時南區因為交通因素的局限，一直未有像港島北岸般得到充份發展。當南港島線改善南區的交通之後，將會吸引更多市民選擇於南區居住，並增加區內的經濟活動，而香港仔的旅遊發展亦將會更上一層樓。如果能夠預留加強南港島線服務的可能性，便可以充份配合南區長遠發展潛力。

建議詳情

本人建議將南港島線的月台設計預留將來擴充至 6 卡車廂的可能性。通車時南港島線可以先以 4 卡車廂的列車行走，待日後有需要時，車站只需要進行簡單工程，即可容納 6 卡車廂的列車。4 卡中型鐵路列車可應付每小時 2 萬人次，6 卡可應付 3 萬，但仍遠低於 8 卡重型鐵路列車的 8.5 萬。這樣的安排於外地也有參考例子。例如在台灣台北市，於 1996 年通車的木柵線，雖然目前以 4 卡車廂的列車行走，但其月台都是以容納 6 卡車廂的長度作為設計與建造的基礎。未來若因載客量成長而有需求時，即可改以 6 卡車廂編組營運。有關安排實在值得南港島線借鏡。

3 結語

南港島線是南區居民渴求已久的交通項目，相信大家都會期望有關項目能夠以南區居民的方便以及南區的長遠發展為依歸。本人以上所作出的建議，出發點亦是如此。最後本人衷心希望以上的建議能夠得到鐵路事宜小組委員會的關注，促使政府與港鐵公司願意認真研究和考慮。

4 相關資料

延伸閱讀

- 「評深宜論」網誌：《對南港島線東段初步設計的意見》
(http://pingsum.blogspot.com/2008/08/blog-post_03.html)
- 「評深宜論」網誌：《南港島線西段與四號幹線延線 魚與熊掌兼失？》
(http://pingsum.blogspot.com/2009/04/blog-post_03.html)

參考文獻

- 港鐵公司網站：南港島綫(東段)
(https://www.mtr.com.hk/chi/projects/future_wil_sil_sil_east.html)
- 港鐵公司網站：南港島綫(西段)
(http://www.mtr.com.hk/chi/projects/future_wil_sil_sil_west.html)
- 港鐵公司網站：沙田至中環綫
(https://www.mtr.com.hk/chi/projects/future_scl.html)
- 香港政府統計處：《2006 中期人口統計——有關香港島各選區的基本統計表》
(http://www.byccensus2006.gov.hk/FileManager/EN/Content_962/06bc_dcca_hk.pdf)

圖片來源

- 港鐵公司網站 (圖 2A 為原圖；圖 1 與圖 2B 則經加工處理)