

鐵路事宜小組委員會劉健儀主席及各位委員：

南港島線意見書（建議南港島線東段增建香港仔段）

本人是一名香港仔居民，得悉 貴委員會訂於 2009 年 5 月 15 日討論南港島線鐵路項目，特此致函反映意見。

香港仔站背景資料

在"鐵路發展策略 2000"裡，我們發現其實有一個計劃中的鐵路，就是"南港島線"西段，但因為目前路線所經過的地區交通問題還未算十分嚴重，所以政府表示將會與 4 號幹線一同考慮，之後就杳無音訊。

但是香港仔，就在南港島線東段旁邊一公里之處，現在鐵路線在香港仔邊緣經過，是不是有點"過家門而不入"的感覺？

與其等待西段全線通車，不如先開通"香港仔-黃竹坑"一段的南港島線西段，相信不是一個太過份的要求。

香港仔站興建理據

首先，香港仔周圍又有 4 個屋村(香港仔中心，漁輝苑，漁光邨和石排灣邨)，根據政府二零零六年中期人口統計，香港仔與石排灣(香港仔區+香漁區)人口約為 4 萬人，足以支持一個中型鐵路站。(假如再加以接駁田灣區，將會有多兩萬人受惠)。

再者，現在每日的上班時間，香港仔隧道入口都給長長的車龍擠滿。隧道的使用者包括港島西南區居民，香港仔居民，黃竹坑居民與鴨利州居民。南港島線東段的興建，固然可以減少來自黃竹坑和鴨利州的車流，但問題就是在香港仔和港島西南仍有大量的上班人士，需要經過香港仔隧道前往市區，單是華富華貴兩處，便有過萬 的市民需要經此路上班，還未計算香港仔和田灣的居民，但是如果在香港仔設站，市民便可以前往較近香港仔換乘鐵路，而不用走到更遠的黃竹坑，從而為西南港 島和香港仔區的市民，提供一個比較快捷的途徑前往市區，同時減輕香港仔隧道的擠塞。



而且，早上在香港仔巴士總站，大家都不難發現當巴士來到時，車上早已人滿為患，這是由於巴士路線大部份都是自西南方的區域出發，這些地點多是大型屋苑，居民眾多，在繁忙時間巴士已在這些地方上滿了乘客，結果就是香港仔居民無法上車，但如果興建了香港仔站，部份來自西南方屋苑的乘客可以選擇在香港仔換乘港鐵前往港九各地，鐵路為主的通勤模式便可以令大家有更方便的旅程了。

最後，香港仔一直作為一個區域交通轉運站，大部份往在西南港島的市民，都要在香港仔轉車前往，只因香港仔位於南區的地理中心，前往區內的交通網絡最廣闊，到達各處的時間都是十分平均的，而平日又有來自離島的居民需要經香港仔前往市區，假日則有大量旅客經過香港仔前往如南丫島和蒲台島等地。我相信如果香港仔有更為方便的接駁交通，一定會令更多的市民受惠--而不單是香港仔居民。

其他要點:

- 政府一直想發展香港仔區旅遊業，是不是應以良好的交通配套為大前提？香港仔大道車水馬龍，空氣污染嚴重，是不是應該以更先進的交通工具要解決此問題？
- 可在香港仔站建立轉運站，接駁華富/華貴等地的居民。一方面令更多居民受惠，另一方面也令其他交通工具營運商生計不至斷絕。
- 香港仔區和香漁區物業將因鐵路的興建而提升價值。
- 香港仔舊區一旦重建，人口一定會上升，到時路面交通便會不勝負荷。
- 香港仔段將會紓緩鴨脷洲大橋的交通負荷。

香港仔站詳細方案

本人為各位提供各個簡單的方案供大家參考，希望港鐵公司能詳細考慮或作出更好的方案。

走線:

山線方案:





穿越石排灣邨地下深處到達香港仔，使用鑽爆/TBM 興建隧道段，香港仔站則使用明挖隨填工法

優點:

- 站體深入市區，更方便市民

缺點:

- 香港仔大道過於狹窄，只能使用雙層側式月台，鑽挖隧道比較長，花費較大，

山線混合方案:



優點:

- 增加高架路段，進一步減省成本。

缺點:

- 將會有噪音問題，但可以興建隔音牆板解決。

山線車站方案:

香港仔大道



建議出口:

- 培德小學旁公園(連接香港仔舊大街與石排灣)
- 現在的油站(連接香港仔市區)
- 市政大廈(連接香港仔中心)
- 崇民街(連接香港仔舊大街)

另外建議增建連接田灣邨的行人隧道，增加站區服務範圍

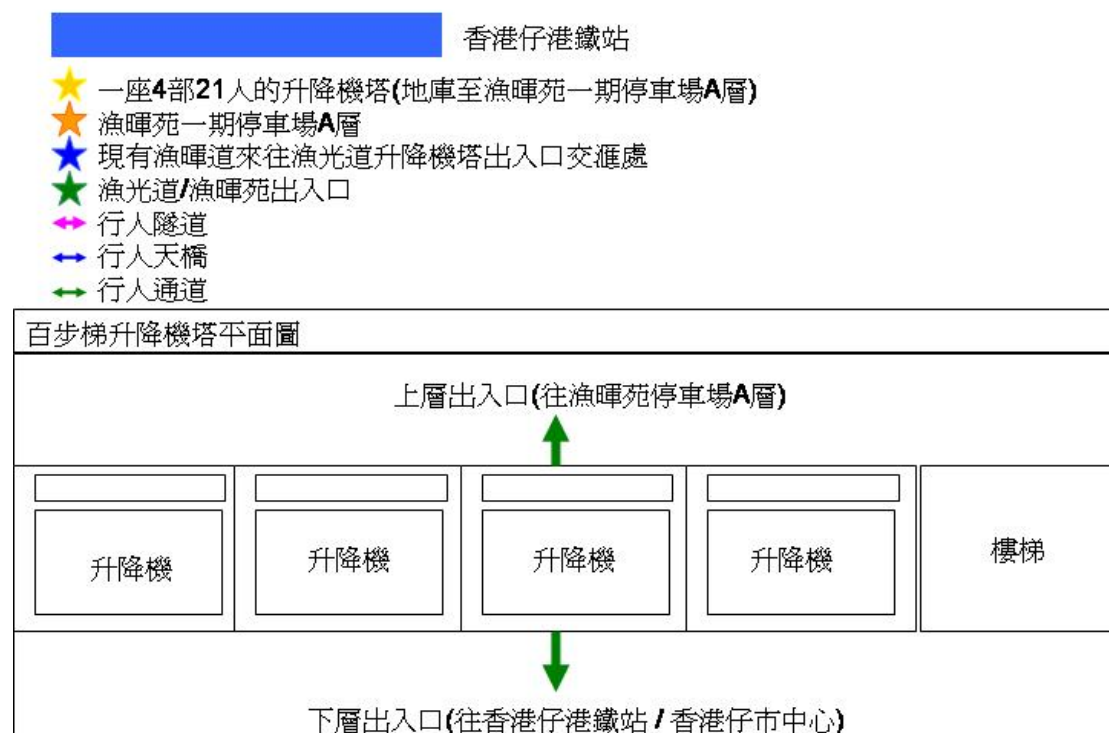


石排灣出口的三個方案

方案一(百步梯升降機塔)



方案一(百步梯升降機塔)圖則



方案二(培德小學旁花園升降機塔)



方案二(培德小學旁花園升降機塔)

- 香港仔港鐵站
- ★ 一座4部21人的升降機塔[地庫至漁暉苑一期停車場A層(途經漁暉道中層)]
- ★ 漁暉苑一期停車場A層
- ★ 漁光道/漁暉苑出入口
- ↔ 行人隧道
- ↔ 行人天橋
- ↔ 行人通道

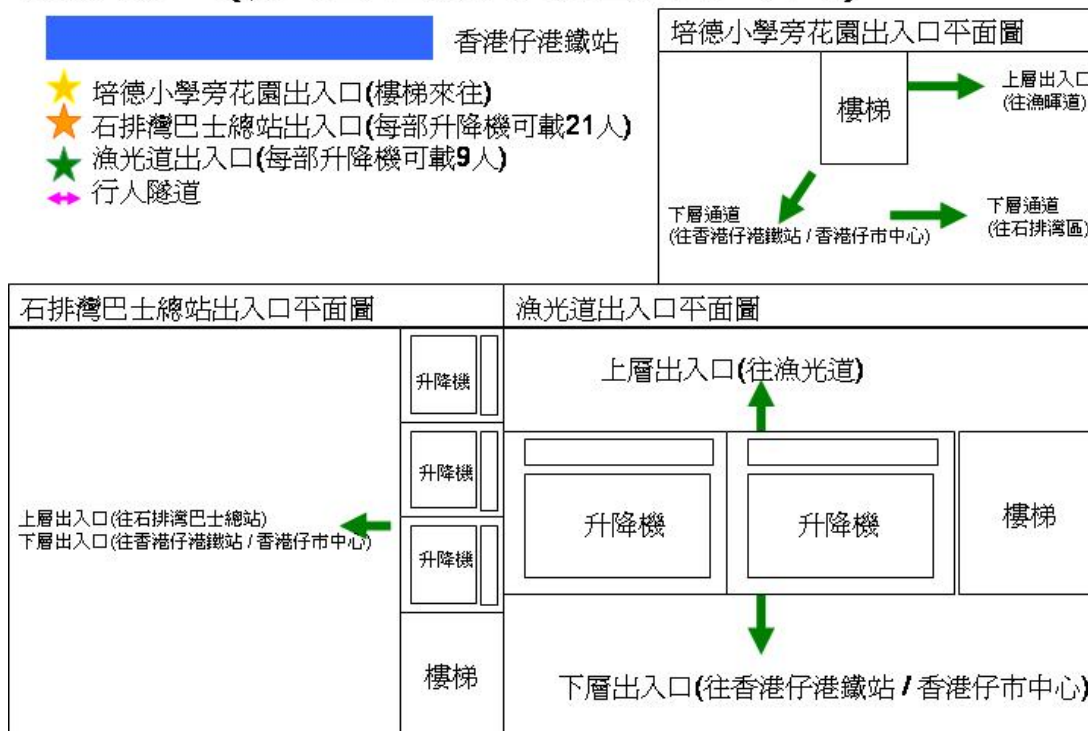
培德小學旁花園升降機塔平面圖



方案三(多個石排灣區出入口)



方案三(多個石排灣區出入口)



海線方案:



沿香港仔海旁道行走，使用明挖隨填工法興建隧道段和香港仔站

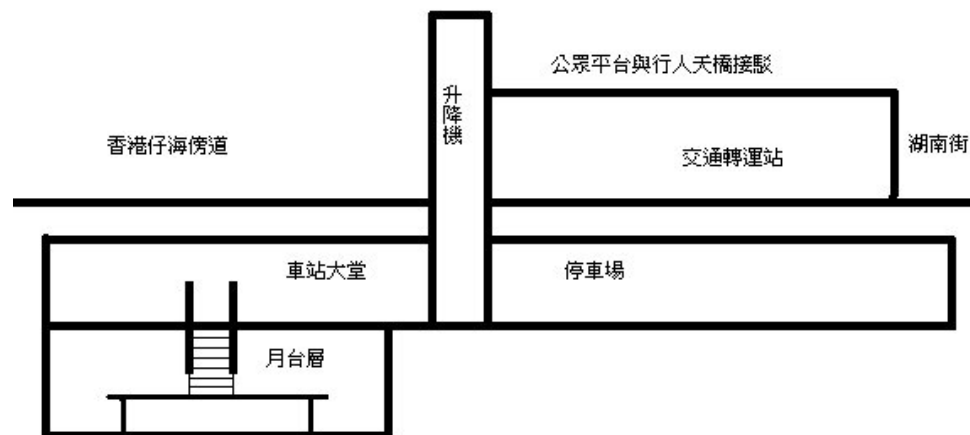
優點:

- 大部份路段使用明挖隨填工法，節省開支

缺點:

- 明挖隨填工法將需要封閉香港仔大道快線車道，可能會造成堵塞。
- 站體在市區邊緣，出入比較費時，但可以以興建天橋系統解決。

海線地下車站方案:



建議出口:

- 行人天橋沿成都道連接市政大廈(連接香港仔中心和香港仔市區)
- 行人天橋連接海傍道與石排灣邨(連接海傍住宅，香港仔舊大街與石排灣邨)
- 海濱公園(連接海濱公園巴士站，供乘客換乘西行巴士)



海線高架方案:



優點:

- 全高架路段進一步節省成本
- 乘客可以享受美麗的港口景色
- 如處理得宜，高架橋將成為香港仔天際線上的一个景物

缺點:

- 海旁道居民一定會極力反對，因為高架橋嚴重影響低層住戶的景觀。
- 將會有噪音問題，但可以在山側興建隔音牆板解決。
- 高架橋便需要設在離地極高的位置-----約十米，因為走線需要跨越兩條行車天橋

月台層

車站大堂

公眾平台連接行人天橋

香港仔大道

交通轉運站

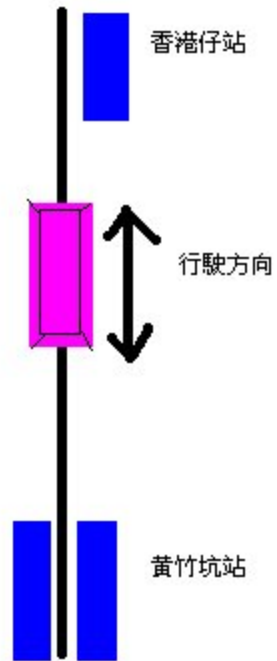
湖南街

- 湖南街(連接香港仔市區和交通轉運站，供乘客由西行巴士換乘港鐵)
- 行人天橋沿成都道連接市政大廈(連接香港仔中心和香港仔市區)
- 行人天橋連接海傍道與石排灣邨(連接海傍住宅，香港仔舊大街與石排灣邨)
- 海濱公園(連接海濱公園巴士站，供乘客換乘西行巴士)



營運模式可參考下列圖例

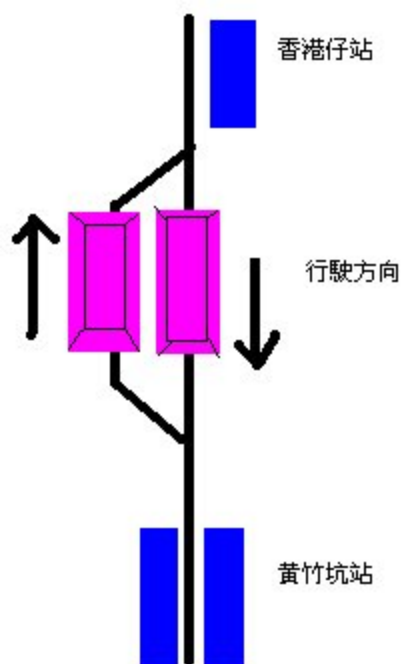
1:升降機模式



優點:成本最低

缺點:運量最低，車次最少

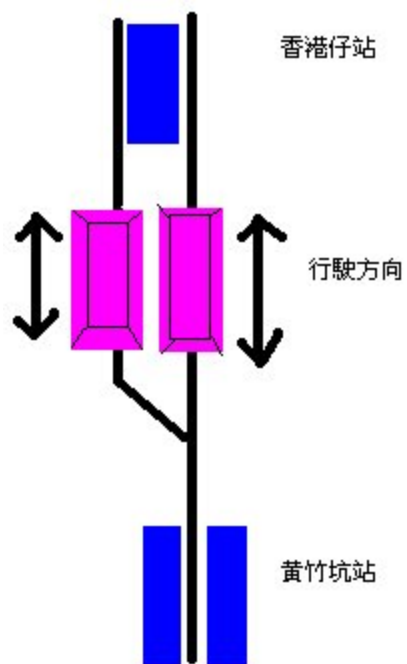
2:錯車模式



優點:運量較高

缺點:成本較高，行車中途要停車待避，車次較少

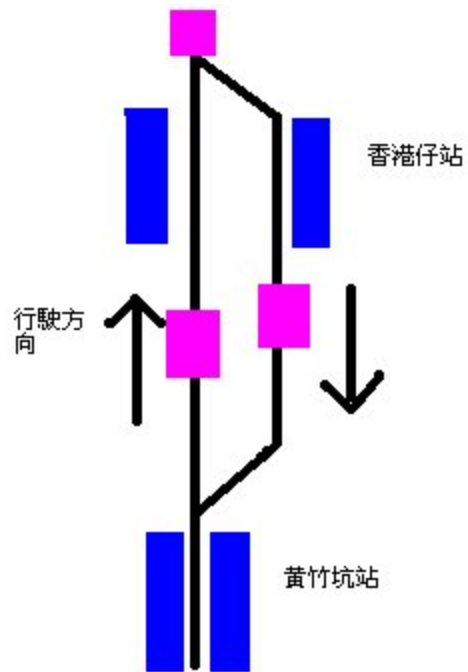
3:偽雙線模式



優點:運量更高，車次較多

缺點:成本更高，不能增班

4:全雙線模式



優點:運量最高，車次最多，可以增班

缺點:成本最高。

班次模式

1:模仿現在將軍澳線的營運模式，繁忙時間開辦"香港仔-金鐘列車"，而非繁忙時間則開辦"香港仔-黃竹坑"區間車。繁忙時間海怡半島及香港仔每 4 分鐘一班車，至黃竹坑站之後採聯合班次，即 2 分鐘一班。

優點:

- 黃竹坑站早已預留三線月台，因此"香港仔-黃竹坑"區間車不會影響主線行車密度
- 繁忙時間讓兩面居民可以有列車直接到金鐘，而黃竹坑車廠上蓋物業以至深灣一帶居民亦無須久候列車。
- 乘客不會乘錯前往另一總站的列車
- 乘客可預先習慣全段西段通車後的乘車模式，不會因習慣成自然以為不用轉車而發生混亂及抱怨鐵路公司

缺點:

- 非繁忙時間前往香港仔站需要換乘

2:模仿現在東鐵線的營運模式，依比例開行車次，一班前往香港仔，兩班前往海怡半島，相信東段通車初期班次不會太頻密，主線路軌應足夠應付班次。而且，南港島線為使用膠車輪的中型鐵路(類似台北捷運木柵線)，列車加減速率較高，只要配合較好的訊號系統，相信能應付較頻密的班次。

優點:

- 前往香港仔站無需換乘

缺點:

- 將會影響香港仔站和海怡站的班距

其他要點

- 由於只興建香港仔一站，相比興建全個西段建造成本將會大大降低
- 香港仔與黃竹坑站只有約一公里距離，因此可用兩列交錯運行甚至一列列車以"升降機模式"運行(參考台北捷運小南門線)。
- 由於只有一站，而且距離不遠，因此可先興建單線軌道與單線月台(或加上一小節雙線軌道供兩列列車交錯)，預留雙線結構供西段延長。以供未來從香港仔站伸延至大學站
- 黃竹坑站的對月台換乘模式可以令乘客在 15 秒內完成換乘，非常方便。

延線的工程時間表

由於本人建議的延伸段走線不在南港島線東段的線路之內(除黃竹坑站)，因此我相信港鐵公司需要更多時間去為香港仔段進行詳細設計，落成日期可能會比東段為遲，我們希望能於 2017 年前完成，當然，如果能與東段同時落成，那麼將會加快本區的發展，和令市民更早得益。

結語

如本人的建議得以實踐，可以令香港仔區和港島西南區的居民使用更為方便的交通網絡，增加南港島線的經濟效益，希望 貴委員會和政府當局、港鐵公司詳細考慮。

市民林先生