

民主黨南區議員辦事處 南港島線意見書

本人謹代表民主黨南區議員辦事處及華富薄扶林一帶市民，就現行南港島線計劃表達意見。

應立即刊憲及動工

南港島線計劃自 2001 年提出後，經歷多次修訂也沒有落實，直至 2007 年行政長官選舉期間，曾蔭權在電視直播辯論時被市民問及進度，他才表明一定會動工，並於連任後第一份施政報告中列為『十大建設』的項目，預計在 2011 年動工，2015 年前完成。

如工程未能即時刊憲及動工，勢將難以達成上述目標。南港島線相比同時列為『十大建設』項目的廣深港高速鐵路，進度明顯落後，該計劃早已準備在今年底完成刊憲程序，屆時將尋求立法會撥款；若南港島線被拖延，勢將不能跟上其他各項基建進度。

民主黨在南港島線計劃的詳細內容，於 2008 年初首次諮詢公眾時，已經表明政府應盡力縮短動工前準備時間，即只用一年完成諮詢，在 2009 年刊憲，以及在 2010 年初尋求立法會撥款，爭取同年招標及動工，即比政府預計的 2011 年快一年。

如政府及立法會再拖延南港島線計劃，將令當天收看電視辯論相信曾蔭權競選承諾、期待 2007 年『十大建設』計劃得以落實、2008 年得悉鐵路將在 2014 年通車……等等市民感到被騙；重覆自 2001 年起只見爭議，不見結論的問題，完全看不見絲毫進展。

利用『巴士快速交通系統』概念暫代南港島線西段

根據是次會議的 CB(1) 1519/08-09(01) 號文件，第 11 段指『...就專營巴士和專線小巴方面，當局會採取緩減措施，包括...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...以上措施可協助受影響的業界開拓新的市場，帶來新的營商機遇，以減輕鐵路通

車後對他們的影響』。由此可見妥善接駁服務，除了方便未能直接受惠的非沿線乘客，也能協助其他公共交通經營者。

由於南港島線西段工程至今仍未落實，連計劃時間表也未見準備，我們除再次強調要求盡快動工外，也要求在東段落成後即為西段計劃的乘客妥善接駁，讓他們花在轉乘的時間，盡量與原有鐵路安排相近。

參考外地經驗，『巴士快速交通系統』(Bus Rapid Transit – BRT)的高承載量、簡易上落及快速運行等特色，可協助達至上述目標，也可為專營巴士及小巴經營者『帶來新的營商機遇』，鼓勵更多乘客使用將來兩條在南區及西區的鐵路服務。

南港島線西段設有數碼港、華富及香港仔三站，供乘客接連西港島線『大學站』及南港島線『黃竹坑站』，距離約 8 公里，初步設計時預算全程少於 15 分鐘，平均速度至少為 32km/h。若要達至 BRT 概念要求，以每輛巴士平均 20km/h 速度為基準，最長的行車時間也應在 25 分鐘內完成，因此 BRT 計劃至少要達至下列幾個原則：

- 1.) 不論是以一條或多條路線方式營運，都要選擇最直接路線接駁『大學』及『黃竹坑』兩站；
- 2.) BRT 停靠車站應盡量減少，巴士車輛及各車站都要採用容許大量乘客同時上落的新設計；
- 3.) 班次安排應與港鐵西段計劃大致相若；
- 4.) 票價可參考港鐵制度，並提供轉乘港鐵及其他巴士線優惠；
- 5.) 『大學』及『黃竹坑』的站內設計，要盡量減少列車月台與 BRT 月台之間距離，加快轉乘速度。

接駁安排或涉及新路線競投等繁瑣程序，所以在南港島線計劃刊憲後，政府應即時諮詢公眾及啟動各項準備工作，務求令 BRT 計劃跟鐵路同時完成。

請議員及政府支持上述建議。

民主黨南區議員辦事處

南區區議員 柴文瀚

2009 年 5 月