

立法會交通事務委員會 西港島綫及南港島綫

引言

本文件旨在向議員匯報西港島綫及南港島綫的最新進展。

背景資料

2. 行政會議經考慮地鐵公司先前就西港島綫及南港島綫所提建議，以及比對七號幹線的建議後，於 2003 年 1 月 21 日決定：
 - (i) 要求地鐵公司就港島綫延綫的西港島綫第一期，即上環至寶翠園的一段，展開進一步規劃工作，包括與南港島綫連接的可行性；
 - (ii) 要求地鐵公司研究修訂其就南港島綫提交的初步建議，務求達致更具成本效益的方案，特別是有關鐵路技術的方案。
3. 地鐵公司隨後於 2003 年 7 月展開可行性研究，發展出為西區和南區服務，與港島北面現有鐵路系統交匯，提供方便的轉車安排及紓緩中環商業區的道路擠塞的改良鐵路方案。
4. 地鐵公司於 2004 年初完成可行性研究，並於 2004 年 3 月 30 日向政府提交項目建議書。
5. 下文載述西港島綫及南港島綫的最新建議。

西港島綫及南港島綫項目建議

方案

6. 擬建的西港島綫/南港島綫(見圖)的主要部分為：
 - a. 港島綫延綫，由上環至西營盤；
 - b. 新建西港島綫，由西營盤至黃竹坑；
 - c. 新建南港島綫，由鴨洲海怡半島至金鐘；及
 - d. 西港島綫及南港島綫之車廠，設於黃竹坑。

7. 南港島綫海洋公園至金鐘一段有三個方案，其中包括於跑馬地設站，並且連接金鐘及／或灣仔。
8. 轉車站位於西營盤、金鐘及黃竹坑。南港島綫丙方案亦於灣仔設轉車站。
9. 兩條鐵路線共有 10 個車站(如屬乙及丙方案，則有 11 個車站)，其中香港仔站及毋須填海興建的堅尼地城站，並不包括在原來方案。至於田灣及瑪麗醫院，在設計已預留位置，在需求上升後將可建造車站。

鐵路系統

10. 建議在西港島綫及南港島綫使用的中型鐵路系統，將會更切合乘客量需求，並且較傳統地鐵系統更符合成本效益。該系統由長約 60 米的四卡橡膠車輪列車行走，繁忙時間班次最頻密時可達每 2 分鐘一班，每小時每一方向可接載 2 萬名人次。

車程

11. 從西區和南區的大部分車站往來中環和金鐘，車程將少於 10 分鐘，例如：

由	至	車程(分鐘)		
		甲方案	乙方案	丙方案
堅尼地城站	中環站	8	8	8
華富站	中環站	13	13	13
海怡半島站	金鐘站	9	11	11
海洋公園	金鐘站	4	6	7
跑馬地站	金鐘站	不適用	3	4

乘客量

12. 西區和南區區內 85%的居住人口及 75%的上班人士都分佈於車站步行範圍內。
13. 乘客量的預計已考慮現有巴士及小巴提供的服務，並假設這些服務將會在鐵路通車後繼續維持一定市場競爭，由於新鐵路可以縮短交通時間及車程更可靠，因此會甚具競爭力。

項目完工時間表

14. 地鐵公司如能於 2004 年內與政府達成協議，新綫將會於 2009/2010 年完成及投入服務。

車費、成本及財務支持

15. 西港島綫及南港島綫的預計成本，以現時價格計算，約為港幣 150 億元。
16. 新綫的車費水平將會與地鐵現有票價系統相若。
17. 新綫的預計回報率低於商業投資的回報率。因此，從公司的投資角度來看，財務上並不可行。
18. 然而，由於新綫在整體交通、社會及經濟方面帶來重大效益，對整體社會來說是值得推行的。政府庫房和社會大眾都會因新綫而受益，地鐵公司建議政府應資助不多於新綫建造成本的一半，而地鐵公司會透過車費收入及運用內部資源及借貸支付其餘成本和所有經營開支。

外部效益

19. 外部效益是指項目負責機構(即地鐵公司)以外所帶來的效益。這些效益將會直接惠及政府庫房和社會大眾。因此，在評估進行某一重大基建工程是否恰當時，估計其外部效益是必要的。
20. 由香港大學已進行全面性研究，評估西港島綫及南港島綫的外部效益。
21. 預計鐵路計劃將帶來社會效益達港幣 400 億元，其中有港幣 40 至 50 億元將成為政府庫房的收益。

新增就業機會

22. 建造新鐵路綫期間將會為建造業及相關行業帶來約 5,000 個就業機會。
23. 長遠而言，由於市民可乘搭方便的鐵路前往兩區，將會促進區內的經濟活動，製造大量新增就業機會。由不同獨立顧問進行的研究顯示，海洋公園及黃竹坑區新發展，已能帶來不少於 20,000 個新職位。

社會效益

24. 除了上述提及的外部效益外，新綫亦會為社會帶來莫大裨益，包括：
- a. 為西區和南區提供安全可靠及符合環保的交通工具；
 - b. 推動南區旅遊發展，海洋公園及香港仔漁港新發展計劃有望落實；
 - c. 西區和南區的市區更新；
 - d. 保存西南海岸綫；
 - e. 提高西區和南區的生活質素。

公眾諮詢

25. 地鐵公司就西港島綫和南港島綫進行的公眾諮詢，得到各方面的廣泛支持。諮詢團體包括：
- 當區居民；
 - 有關區議會，包括南區、中西區及灣仔區議會；
 - 法定團體，包括環境事務委員會、城市規劃委員會；
 - 有關團體，包括海洋公園、香港大學、數碼港；
 - 專業學會，包括香港工程師學會、香港建築師學會、香港規劃師學會；及
 - 建造業。
26. 一般而言，區內居民都希望現時的交通設施和選擇能夠得到改善，並要求盡早興建西港島綫及南港島綫。
27. 於提交本文件時，超過兩萬名市民已參觀過地鐵公司為西港島綫及南港島綫舉行的巡迴展覽，展覽地點包括：海怡半島、利東邨、寶翠園、華富邨、堅尼地區、數碼港、香港大學、地鐵香港站及灣仔站；或者出席了在西區、南區和跑馬地區舉行的居民諮詢會。巡迴展覽及居民諮詢會將一直延續至 2004 年 7 月。
28. 地鐵公司亦收到超過 6,000 份市民的書面意見，其中 97% 表示支持興建西港島綫和南港島綫。

對其他公共交通工具的影響

29. 地鐵公司進行的可行性研究，亦有就西港島綫及南港島綫對其他交通工具的影響作簡單評估，結論是：
 - a. 預計有相當數目的巴士乘客將會轉乘西港島綫及南港島綫；
 - b. 有小部分現有專線小巴服務將會出現過剩情況，不過，大部分將可重新調配為新接駁小巴服務；
 - c. 來往南區的士需求將會略為減少。
30. 有關研究是以運輸署的現有數據為根據，而並未有考慮西區和南區因重新發展而增加的交通服務需求。預料如果將這個因素考慮在內，小巴及的士行業的業務將會有相應增加。
31. 將乘客由路面交通工具轉往鐵路，是政府以鐵路為主幹運輸系統的既定運輸政策，此舉將有助紓緩中區、灣仔及銅鑼灣急需解決的交通擠塞問題。
32. 由於西港島綫及南港島綫現建議於 2009/2010 年啟用，對現時其他交通工具從業員並無即時影響；因此，應有足夠時間進行規劃協調西區和南區的交通服務。
33. 地鐵公司亦已經與有關交通工具的經營者及組織會面，並得悉他們的關注。地鐵公司現正準備與其他交通工具的經營者聯手進行研究，以改善交通工具之間的協調，並減低對其他交通工具的影響。

總結

34. 港島西區和南區共有 430,000 人口，但一直沒有足夠的交通配套和選擇，局限了這兩個社區的發展和更新。
35. 香港多個地區已享有鐵路服務，西港島綫和南港島綫會為西區和南區的居民提供期待已久的鐵路服務，也為居民提供多一項交通選擇。
36. 西港島綫和南港島綫會在交通、經濟和社會等方面，為西區和南區，以至整個香港，帶來巨大的效益。

展望

37. 請各議員對西港島綫及南港島綫提出意見和表示支持。
38. 地鐵公司會繼續與政府磋商，以便政府可以盡早批准西港島綫及南港島綫建議，並取得政府原則上同意財務支持的安排。
39. 在取得政府原則上批准新綫後，地鐵公司將會展開進一步的規劃及設計、環境影響評估，及根據鐵路條例刊憲。

地鐵公司
2004年5月

西港島綫及南港島綫路綫

West Island Line and South Island Line Alignments

