

立法會參考資料摘要

地鐵西港島線和南港島線及四號幹線

引言

在二零零五年六月二十八日的會議上，行政會議**建議**，行政長官指令 -

- (a) 應要求地鐵有限公司(地鐵公司)展開擬建的西港島線的初步規劃及設計工作，把高載客量的地鐵港島線由上環延長至堅尼地城，設西營盤和大學兩個中途站；
- (b) 應與地鐵公司開始磋商西港島線的詳細工程項目範圍、成本和實施時間表；
- (c) 應根據二零零五年年底前完成的南區旅遊及商業發展規劃的檢討結果以及海洋公園重建計劃的審議結果，繼續檢討地鐵公司擬建的南港島線(西段)和南港島線(東段)的未來路向。西段屬中型鐵路，沿港島西面而建，由大學通往黃竹坑，設數碼港、華富及香港仔三個中途站；東段屬中型鐵路，由金鐘通往海怡半島，設海洋公園、黃竹坑及利東三個中途站；以及
- (d) 應繼續檢討擬建的四號幹線，並參考我們對南港島線(西段)和南港島線(東段)所作決定，考慮這條幹線的未來路向。

2. 西港島線、南港島線(西段)／南港島線(東段)及四號幹線的
背景資料載於附件 A。

理 據

西港島線

3. 自一九八五年地鐵港島線通車以來，西區居民一直要求港島線由上環向西延建。在二零零三年年初，當局邀請地鐵公司就港島線上環經西營盤站至大學(前稱“寶翠園”)的延線展開進一步的規劃工作。西區發展計劃需要沿堅尼地城海岸線填海。由於該計劃在當時尚未明朗，因此決定在西區發展計劃定出明確路向前，暫時擱置由大學至堅尼地城一段延線的規劃工作。隨西區發展計劃告吹，西港島線服務範圍的人口不會包括該計劃原擬容納的大約 9 000 人和 1 000 人的居住及就業人口。雖然如此，在交通和經濟的角度而言，仍有足夠的理據支持興建西港島線，把港島線由上環延長至堅尼地城。

交通及經濟方面的理據

4. 目前，乘客往返中西區主要是依賴路面交通工具。西港島線建成後，可以提供另一種更為方便快捷的交通工具。干諾道、德輔道和皇后大道的主要走廊(包括上環與堅尼地城之間的路段)沿線交通現時經常擠塞，多處地方出現車龍。德輔道和皇后大道常有車輛在路旁上落客貨，或穿插而行，令擠塞的情況更為嚴重。在繁忙時間，皇后大道中至德輔道中一段沿線的車龍可長達一公里。交通擠塞的問題難以解決，並會持續影響往來中西區的專營巴士、綠色專線小巴(專線小巴)和其他路面交通工具。當局雖可實施更嚴厲的交通管理措施，管制路旁上落客貨活動，但這類措施定會嚴重影響該區的商業活動，引來商戶和區內人士的強烈反對。由於西區的建設發展早已完成，如要建造新路以紓緩交通擠塞，會有很大的限制。若建成西港島線，會有部分使用路面交通工具的乘客改乘鐵路，因此，從交通方面而言，興建西港島線的理據絕對充分。

5. 西港島線行經西區的主要人口和就業中心。到二零一六年時，西營盤、大學和堅尼地城三個新車站的服務範圍人口總數會達 14 萬，就業人口則約達 6 萬。居住人口當中約有 80%，就業人口則有 75% 可步行往來車站。香港大學的員生亦是鐵路乘客的主要來源。根據二零零三年“全港人口及就業數據矩陣”所作預測，西區的大專學額在二零一六年估計會達 12 000 個左右。西港島線可為往來該區的乘客提供另一種便利的交通工具，有助減輕路面交通擠塞。現時，乘搭路面交通工具在繁忙時間來往堅尼地城與上環之間 2.8 公里長的路程，行

程時間大概由 15 至 25 分鐘不等。西港島線通車後，乘搭地鐵來往這兩個地點，行程時間會在 8 分鐘以內。

6. 運輸基礎設施所帶來的經濟效益，一般是以道路使用者節省的時間計算。西港島線的實際經濟內部回報率每年約達 10%；在二零一六年，估計可為全港市民節省 1 200 萬小時。假如把時間方面的節省幣值化，以及把其他所有效益計算在內，則西港島線扣除經常費用後的淨經濟效益估計為 7.3 億元。此外，如建成南港島線(西段)和南港島線(東段)後，西港島線將可接通這兩條鐵路線，形成一個環迴運輸系統，把南區人口密集區及旅遊集中地連接起來，屆時西港島線的經濟效益將會更大。

公眾支持

7. 一直以來，西區居民、中西區區議會和立法會都大力爭取早日興建西港島線。二零零五年二月，立法會交通事務委員會在一次會議上通過三項議案(見附件 B)，其中兩項與西港島線有關，當中促請政府盡快展開由上環至堅尼地城一段西港島線的建造工程(第三項議案則涉及南港島線)。

B

對非鐵路公共交通工具的影響

8. 運輸業界十分關注西港島線對非鐵路公共交通工具的影響。待西港島線的詳細規劃完成後，將會有更詳細的資料可供參考，屆時我們會深入研究，確定有關影響。西港島線通車對路面公共交通工具所造成的影響，可透過重組鐵路服務範圍的公共交通網絡而得以減輕。藉着公共交通網絡的重組，確保本港的公共交通網絡能夠妥善協調和維持高效率，既以鐵路作為骨幹，而巴士和專線小巴則仍能在有利經營的環境下提供服務。我們會就重組計劃徵詢有關區議會、路面公共交通業界和區內居民的意見。據評估顯示，重組現有的公共交通網絡後(例如加強專線小巴的功能為西港島線提供接駁服務)，應可紓緩路面交通業界的憂慮。待最終決定是否一手興建西港島線時，我們會考慮有關影響評估和諮詢結果。

西港島線－上環至堅尼地城

9. 基於以上第四段至第七段所述的理由，我們認為應要求地鐵公司西港島線展開進一步規劃和籌備工作。

南港島線(西段)/南港島線(東段)及四號幹線

10. 四號幹線和南港島線(西段)的功能重疊。至於南港島線(東段)，我們需要考慮(檢討是規劃署就附件 B 其中一項動議而進行的。檢討會於二零零五年年底前完成)南區旅遊業及商業發展規劃的檢討結果，以及我們對海洋公園所提建議¹的重建計劃的評估。我們將會繼續檢討南港島線(西段)/南港島線(東段)及四號幹線的建議，並會考慮我們對海洋公園所提建議的評估以及規劃署的檢討結果，然後才決定有關建議的未來路向。我們需要顧及南區居民對南港島線(西段)和南港島線(東段)的需求，以及非鐵路公共運輸行業對擬建鐵路的重大憂慮。我們將為此進行影響評估；我們會仔細考慮評估的結果，再擬定未來路向。

西港島線對財政的影響

11. 據地鐵公司的估算，西港島線如沒有政府的財政資助，在財務上並不可行。我們將與地鐵公司商討工程計劃的詳細造價以及財務安排。

西港島線對經濟的影響

12. 地鐵公司估計西港島線每年的經濟內部回報率為10%。上述經濟效益包括道路使用者所節省的時間、經營者所減省的營運成本以及安全效益。西港島線亦會增加地鐵的整體載客量和擴大服務範圍，刺激經濟活動，令服務範圍內舊區重現生機。

對環境的影響

13. 西港島線屬《環境影響評估條例》(環評條例)的指定工程項目。地鐵公司會評估西港島線對環境的影響。

14. 地鐵公司會根據環評條例進行環評研究，當中會處理各項主要的環境問題，包括營運噪音影響、施工影響(特別是噪音滋擾和水質)、經地面傳送至走線沿線物業的噪音、拆建物料的處置以及對文化遺產的影響。

¹ 海洋公園於二零零五年二月向政府提交重建建議，我們正從法律、財政、規劃、土地、交通和工程等方面加以研究。

對可持續發展的影響

15. 可持續發展初步評估結果顯示，西港島線建成後，由於會有更多使用路面交通工具的乘客改乘鐵路，長遠而言，應該有助改善客運流通和空氣質素。至於該鐵路計劃帶來的潛在問題，包括施工時和通車後產生噪音、工地造成空氣污染、休憩用地面積減少以及挖掘隧道產生廢物，我們會在詳細規劃階段徵詢相關部門的意見和審慎處理。在施工期間，如有需要，我們亦會實施臨時交通安排，以減低對公眾的滋擾。待完成詳細規劃後，我們會檢討工程計劃對可持續發展的影響。

宣傳安排

16. 我們會發新聞稿公布行政會議的決定。

負責人員

17. 負責人員是本局首席助理秘書長（運輸）何偉富先生（電話：2189 2187）。

環境運輸及工務局

二零零五年六月

西港島線、南港島線和四號幹線的背景資料

西港島線／南港島線

港島線延線（包括北港島線和西港島線）是《鐵路發展策略 2000》選定六個擬推行的鐵路工程計劃之一。

2. 二零零一年七月十六日，地鐵公司應當局要求提交港島線延線（即北港島線和西港島線）的項目建議。

3. 其後，地鐵公司考慮到人口預測的變化、擬建會展站附近綜合發展區土地用途的改變，以及把西港島線部分路段與西區發展計劃分開發展的方案等等，在二零零二年四月提交港島線延線的修訂建議。

4. 二零零二年六月，地鐵公司提交南港島線中型鐵路系統的初步建議，建議興建單軌環迴鐵路系統，由西港島線擬設的寶翠園站（現改名為大學站）起經鴨脷洲至海洋公園，以現有灣仔站為終點。

5. 由於預測就業數字下降，加上西區發展計劃尚未明朗，行政會議在二零零三年一月二十一日決定，及當局於二零零三年一月二十四日向立法會交通事務委員會（交通事務委員會）簡報，把北港島線的完工日期押後至二零一六年之後，並：

- （a）要求地鐵公司就西港島線第一期，即上環至寶翠園的一段，展開進一步規劃工作，包括可能與南港島線連接的部分；
- （b）擱置西港島線第二期寶翠園至堅尼地城一段的規劃工作，直至西區發展計劃填海工程有明確路向為止；
- （c）一併考慮南港島線及四號幹線（前稱七號幹線）的發展；以及
- （d）要求地鐵公司修改南港島線的初步建議，使方案更具成本效益。

6. 二零零三年七月，地鐵公司委託顧問為南港島線和西港島線上環至寶翠園一段進行可行性研究，探討在西區和南區興建新鐵路的各個可行方案，然後提出最佳方案的建議。

7. 二零零四年三月，地鐵公司向當局提交西港島線／南港島線的項目建議。該建議提出的西港島線／南港島線方案包括下列主要部分：

(a) 建議的港島線延線，由上環延長至西營盤；

(b) 建議的西港島線，由西營盤通往黃竹坑；

(c) 建議的南港島線，由海怡半島通往金鐘；以及

(d) 建議在黃竹坑興建車廠，並在車廠上蓋發展物業。

8. 二零零四年五月二十八日，交通事務委員會通過動議，促請政府暫時擱置西港島線／南港島線的發展規劃，以待當局就西區及南區的人口增長，以及就發展南區成為旅遊／商業中心的計劃作出重新評估。

9. 地鐵公司考慮各方提出的意見後修改鐵路方案，並深入研究分階段推行工程計劃的可行性。二零零五年二月，地鐵公司向當局提交分階段建造西港島線和南港島線的修訂建議。該修訂方案由下列三個主要部分組成：

(a) 西港島線：把高載客量的地鐵港島線由上環延長至堅尼地城，設西營盤及大學兩個中途站（“寶翠園站”已改稱“大學站”）；

(b) 南港島線（西段）：建造中型鐵路由大學通往黃竹坑，設數碼港、華富及香港仔共三個中途站；以及

(c) 南港島線（東段）：建造中型鐵路由金鐘通往海怡半島，設海洋公園、黃竹坑及利東共三個中途站。

附錄 西港島線及南港島線修訂建議路線載於附錄。

10. 二零零五年二月二十五日，交通事務委員會通過三項動議，促請當局盡快落實西港島線、南港島線和四號幹線工程計劃。

四號幹線

11. 一九九八年年初，當局獲財務委員會撥款 6,600 萬元，為四號幹線堅尼地城至香港仔段進行勘測和初步設計顧問研究。該項研究在二零零零年八月完成。

12. 二零零一年七月，當局建議為四號幹線堅尼地城至薄扶林段進行工程檢討。

13. 交通事務委員會擔心分階段建造四號幹線無法滿足當地居民對交通服務的需求。二零零一年七月十三日，該委員會通過動議，強烈要求當局盡早以隧道形式興建四號幹線，連接堅尼地城及香港仔。

14. 二零零一年九月，該委員會收到不同地區團體和環保團體對四號幹線的意見。這些團體對於區內發展鐵路和道路基礎建設意見分歧。

15. 當局在二零零二年年初展開一項研究，為四號幹線擬訂多個雙程雙線走線方案，並考慮改善現有道路。

16. 二零零三年年初，當局向該委員會簡報研究結果。四號幹線的建設成本為 100 億元(按二零零一年九月價格計算)，而為改善薄扶林道實行中期措施的建造費用則為 5,000 萬元左右。

17. 二零零五年二月二十五日，當局向交通事務委員會簡介以隧道形式建造以及沿岸建造四號幹線的方案。

西港島線/南港島線的修訂方案(2005年2月) Revised Proposal for WIL/SIL (February 2005)

ETWB



**Three Motions passed by the Legislative Council Panel on Transport
at the Meeting held on 25 February 2005 in Discussing**

Route 4/WIL and SIL

立法會交通事務委員會在二零零五年二月二十五日之會議

討論四號幹線/西港島線/南港島線時

所通過之三項動議：

“鑑於港島西區居民爭取興建西港島線地鐵支線已達二十年之久，本委員會促請政府與地鐵有限公司盡快就興建西港島線達成協議，連接上環至堅尼地城，以徹底解決港島西區居民的交通需要。”

“為解決港島西區和南區長期面對的交通問題，本委員會支持盡快落實區內的鐵路及道路網絡發展計劃，包括應盡快將地鐵港島綫西延至堅尼地城，同時必須設站於西營盤和大學，以及盡快興建南港島鐵路及四號幹線。本委員會促請政府積極與地鐵有限公司商討符合公眾利益的財務安排，以便及早展開相關工程，並在鐵路新站的選址和設計過程中充分諮詢區內居民意見。”

“本委員會促請政府盡快全面規劃及落實南區的旅遊及商業發展，並同時與地鐵有限公司商討，興建符合成本效益的南港島鐵路，確保有足夠的交通設施配合南區的發展及滿足該區居民的交通需要。”