

二零零七年三月三十日
資料文件

立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

地鐵西港島線

引言

本文件旨在告知議員地鐵西港島線項目的最新進展。

背景

2. 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**，當局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，途中西營盤和大學設站；並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。

3. 其後，地鐵公司在二零零六年八月，向當局提交西港島線修訂建議方案。建議的西港島線長約三公里，其路線圖資料載於附件 A。當局於過去數月，一直與地鐵公司深入討論修訂建議方案，並與中西區區議會及居民保持緊密的聯絡，聽取他們對修訂建議方案的意見。

A

交通效益

4. 目前，市民往返中西區主要是依賴路面交通工具。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)沿線交通時有擠塞。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。由於西區的建設發展早已完成，無論建造新路或擴闊現有道路，都會有很大的限制。要解決該區的交通問題，興建地鐵是較可取的方案。

5. 西港島線的建議走線，會行經西區的主要人口和商業地帶，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，總數估計會達 14 萬，就業人口則約達 6 萬。

6. 西港島線落成後，可以為居民提供更為方便快捷的交通工具。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，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。因此，興建西港島線對改善中西區的交通會有很大的效益。

審議西港島線計劃的進度

7. 經過數月的審議、磋商及協調，政府部門和地鐵公司在各項議題上已取得相當的進展。就興建堅尼地城車站而需重置堅尼地城泳池方面，各部門同意將現時位於士美非路的堅尼地城泳池，遷往附近城西道卑路乍灣公園旁的位置。至於臨時工地安排方面，各部門及中西區區議會都同意，政府應先清拆屠房及焚化爐等地面上的建築物，然後騰出該幅土地，作為建造西港島線的主要支援工地，待完成西港島線後，才接着進行地底除污工作。有關部門亦原則上同意，在西區公眾貨物起卸區內，騰出部份地方給地鐵公司設置臨時卸泥區，直接將工程進行時挖掘出的物料以海路運往拆建物料填料庫，以減少對路面交通的影響。因部份區內現有的臨時停車場將被用作工地之用，政府部門同意在西區公園體育館對出的海旁位置，重置臨時貨車停車場，以紓緩區內貨車泊位的需求。此外，為配合隧道挖掘工程，地鐵公司建議在摩星嶺設置地底小型火藥儲存庫，地鐵公司會確保該儲存庫及火藥運送過程，完全符合安全標準。

8. 總括來說，當局會盡力完成餘下的審議工作，希望於本年稍後時間，將西港島線項目建議提交行政會議審批，以便正式刊憲。

西港島線對財政的影響

9. 西港島線的造價預計約 80 億元，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。當局正審議地鐵公司修訂建議方案的財務效益，至於以何種方式融資，有關政策局要繼續研究，但應不會影響西港島線刊憲的時間。

對環境的影響

10. 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。

11. 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，包括施工影響(特別是噪音滋擾、拆建物料的處置，和對樹木及文化遺產的影響)、經地面傳送至走線沿線物業的噪音，以及營運噪音的影響。

公眾支持

12. 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。此外，當局和有關政府部門亦出席中西區區議會會議及地區論壇，直接聽取各方的意見，地區人士普遍歡迎及期待西港島線的興建。

未來路向

13. 如上文第 8 段所說，我們希望於本年稍後時間，將西港島線項目建議提交行政會議審批，以便正式刊憲，並向立法會申請撥款，展開工程詳細設計工作。

環境運輸及工務局

二零零七年三月

[ETWB(T)CR 11/1016/99]

西港島線路線圖 (2006年8月) Alignment of West Island Line (August 2006)

附件 A
Annex A

