檔案:THB(T)CR17/1016/99

立法會參考資料摘要

港鐵南港島線

引言

在二零零七年十二月十八日的會議上，行政會議建議，行政長官指令:-

(a) 應要求港鐵公司展開南港島線(東段)的初步規劃及設計工作；

(b) 應與港鐵公司開始磋商南港島線(東段)的詳細工程項目範圍、成本和實施時間表；

(c) 應預留黃竹坑邨用地，以興建南港島線車廠連上蓋私人物業，以及海洋公園站以北的用地，作私人物業發展及設置泊車轉乘設施。以上兩幅用地均需得到改變土地用途的批准；以及

(d) 應繼續檢討擬建的四號幹線和港鐵公司擬建的南港島線(西段)。

2. 南港島線(東段)，南港島線(西段)及四號幹線的背景資料載於**附件**。

理據

交通及經濟方面的理據

香港仔隧道沿路交通擠塞

3. 南區的住宅和商業中心主要沿東西兩個組群分布，西面是數碼港、薄扶林、華富邨和香港仔，東面是海怡半島、利東邨、黃竹坑和海洋公園。

要前往市區，西面組群的居民大多取道薄扶林道和域多利道，東面組群的居民則依賴香港仔隧道。目前，全港各區當中，只剩南區未設鐵路服務。

4. 現在每逢繁忙時間，海底隧道和銅鑼灣每天就會出現車龍，交通擠塞，也影響香港仔隧道。在每天的繁忙時間時段，香港仔隧道北行管道經常需要間歇性封閉。交通擠塞的問題難以解決，並會持續影響其他路面交通工具運作。此外，這數年間黃竹坑陸續有新學校落成，擠塞問題會日益惡化。

5. 南港島線(東段)會帶來顯著的交通效益。到二零一六年，南區四個新車站 500米服務範圍內的人口約有 121000，就業人口約達 46000。南港島線(東段)能紓緩路面交通，特別是減輕香港仔隧道的負荷。現時，在繁忙時間乘搭路面交通工具來往海怡半島與金鐘，需時 25至 45分鐘不等。日後如乘搭南港島線(東段)，車程爲 9分鐘左右。

香港仔的旅遊及商業發展

6. 海洋公園現正重新發展成爲世界級海洋主題康樂設施，在二零零七年至二零一二／一三年度陸續推出 70 多個景點。海洋公園現時每年入場總人數約爲 490 萬，二零一二／一三年度會增至約 580 萬，二零二一／二二年度更會超過 700 萬。另外，海洋公園現正計劃在二零一一至二零一三年間興建三家酒店。

7. 黃竹坑預期將會大規模重新發展。城市規劃委員會已批准若干興建酒店的建議和一些商業發展項目的契約修訂。

8. 旅遊事務署計劃以“漁人碼頭”爲主題，重新發展及活化香港仔漁港兩岸，並擴大海濱的活動範圍。該發展項目的概念設計現已備妥。該署預計工程可在二零零九年年中動工，最遲在二零一二／一三年度完成。

9. 以上各個旅遊項目和土地發展計劃均會增加前往南區的交通量。建造南港島線(東段)，除可紓緩乘客對路面公共交通服務不斷增加的需求，並能避免香港仔隧道的交通情況進一步惡化。在規劃海洋公園重新發展計劃和香港仔旅遊發展項目時，未有假設區內會興建鐵路。不過，若建成南港島線(東段)，可爲乘客提供多一個選擇。地鐵服務不但快捷，而且較爲可靠，遊客或會因此樂意在該區多留一會，區內零售以及其他與旅遊相關的行業會因而受惠。

經濟效益

10. 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。南港島線(東段)的實際經濟內部回報率每年約達 9%，估計平均每年可爲市民節省約 1 200萬小時。假如把時間方面的節省幣值化，以及把其他效益計算在內，例如減省的經營成本和安全效益，南港島線(東段)的經濟效益，包括通車 30年內節省的時間值，估計約爲 320億元(按二零零六年價格計算)。

11. 南港島線是行政長官在施政報告宣佈的大型基建項目之一，有助促進經濟發展，創造就業機會。

對非鐵路公共交通工具的影響

12. 雖然南區區議會和區內居民均大力支持興建南港島線，但在港島南區營運的專營巴士公司，以及專線小巴、紅色小巴和的士業，均表示關注南港島線對其營運及車費收入可能造成負面影響。爲此，我們正進行評估，研究南港島線對其他路面交通工具的影響。

13. 我們會評估從不同層面協調各種公共交通工具的運作，包括重組網絡、更改路線及調整班次，藉此維持受影響公共交通服務的整體效率，並盡量避免不必要的競爭和資源重疊。指導原則是確保本港的公共交通服務能夠妥善協調和維持高效率，既以該條新鐵路作爲骨幹，又能讓巴士和專線小巴在有利經營的環境下提供服務。如先着手興建南港島線(東段)，然後視乎此線段能否滿足南區不斷增加的交通需求，繼續檢討南港島線(西段)，其他公共交通營辦商就可一面爭取時間適應新的經營環境，一面拓展商機，開辦薄扶林、華富和香港仔前往南港島線(東段)地鐵站的接駁路線。隨着新商機出現，鐵路通車對營辦商的負面影響也可以減輕。我們會告知有關區議會和受影響的路面公共交通業界各個服務重組初步方案的內容。有些方案涉及削減部分現有服務，有些則開辦接駁地鐵站的路線。

金鐘轉車安排

14. 港鐵公司建議南港島線(東段)金鐘站設置的位置，與擬建的沙田至中環線(沙中線)的路軌平行。車站位置經修訂後，乘客由南港島線(東段)轉乘沙中線及現有的港島線和荃灣線，會更覺方便。

興建跑馬地站

15. 我們注意市民對跑馬地應否設站持不同意見，擬建的跑馬地站，服務範圍的人口約有 19 000。事實上，加設跑馬地站，工程上有問題需待解決，施工時對區內交通也會有影響。該區目前已經有各種交通服務居民及馬場。根據資料顯示，如設置此站，南港島線(東段)項目造價將會增加 13 億元。同時，海怡半島與金鐘之間的車程亦會由目前約九分鐘再增加兩分半鐘。不過，我們會基於下列原則考慮跑馬地馬場站的需要:

(i) 有關建造該站工程增加之費用應由香港賽馬會承擔；

(ii) 增設該站不應影響南港島線（東段）非常緊湊的實施時間表(2011 年動工，2015 年完工)；及

(iii) 如果由於增設該站會引致規劃及土地用途有任何改變，這些改變必需符合該區的規劃要求，香港賽馬會並須申請有關許可。

16. 我們會要求港鐵公司與香港賽馬會根據上述原則研究設置跑馬地馬場站的可行性。由於港鐵公司需要盡快展開這鐵路項目的初步規劃工作，應否設置馬場站需在六個月內達成共識，以免對規劃工作造成延誤。

南港島線(西段) 及四號幹線

17. 薄扶林道和域多利道沿路的交通，並非像香港仔隧道那樣經常嚴重擠塞。我們會視乎港島線(東段)能否滿足南區不斷增加的交通需求，繼續檢討南港島線(西段)。我們將會繼續檢討四號幹線的建議，待西區出現新發展，包括南港島線(西段)定出未來路向之後，再作決定。

財務安排

18. 南港島線（東段）建設成本估計將超過七十億元，該項目在財務上不可行，政府因此要補貼資金差額，路政署和財經事務及庫務局將會於詳細設計階段內，委聘獨立顧問審核財務的細節。政府亦需研究車站及車廠用地的規劃參數及發展規模，同時亦會繼續研究批出車站及車廠上蓋物業發展權的建議，以填補資金差額。

港鐵公司提出的物業發展建議

黃竹坑邨用地

19. 由於土地供應稀少，黃竹坑邨用地是南港島線擬議走線沿線唯一可供設置車廠的政府用地。房屋委員會(房委會)正進行黃竹坑邨重建計劃，預計清拆工作大概會在二零零九年年中完成。

海洋公園站以北用地及附連的泊車轉乘設施

20. 該幅用地位於海洋公園入口，在未來海洋公園站傍設置泊車轉乘設施，會方便駕駛人士轉用鐵路模式乘地鐵前往市區。

21. 我們建議預留黃竹坑邨及海洋公園以北的用地，作車廠連上蓋私人物業，以填補資金差額。如以上兩幅用作物業發展，需得到改變土地用途的批准，港鐵公司就該項目需向政府支付市值地價（估值不計及鐵路發展）。

工程計劃

22. 我們會盡快要求港鐵公司展開南港島線(東段)的初步規劃及設計工作。南港島線(東段)可望於二零一一年動工，於二零一五年竣工。

南港島線(東段)對經濟的影響

23. 港鐵公司估計南港島線(東段) 每年的經濟內部回報率爲 9%。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道路使用者的安全效益。除上述經濟效益外，落實南港島線(東段)會增加地鐵的載客量和擴大服務範圍，刺激經濟活動，活化服務範圍內的舊區，並透過改善通達、舒適、潔淨的程度和空氣質素等，提升整體經濟效率，從而帶來其他間接效益。

對環境的影響

24. 南港島線(東段)屬《環境影響評估條例》(《環評條例》)的指定工程項目。港鐵公司會評估南港島線(東段)對環境的影響。

25. 港鐵公司會根據《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)、由地面產生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。根據《環評條例》，當局須徵詢市民和環境諮詢委員會對環評研究結果的意見。

對可持續發展的影響

26. 可持續發展初步評估結果顯示，擬建的南港島線(東段)能讓更多使用路面交通工具的乘客改乘地鐵，長遠而言，應有助改善流動率和空氣質素。至於該項目的潛在問題，包括施工時和通車後產生噪音、工地造成空氣污染、空地面積減少，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，審慎處理。在施工期間，我們會實施臨時交通安排，盡量減少干擾。待完成詳細規劃後，我們會檢討整個項目對可持續發展的影響。

宣傳安排

27. 我們會發出新聞稿公布行政會議的決定，清楚闡述邀請港鐵公司展開港島線(東段)初步規劃和設計的考慮因素。我們會向南區區議會講述南港島線(東段)的最新發展及運輸行業的情況。

負責人員

28. 負責人員是本局首席助理秘書長(運輸)陳志恩先生(電話:21892187)。

運輸及房屋局
二零零七年十二月十九日
(THB(T)CR 17/1016/99)

港鐵南港島線(東段)、南港島線(西段)及四號幹線

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項目之一。

2. 二零零一年七月十六日，港鐵公司應政府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，港鐵公司考慮到人口預測的變化、擬建北港島線會展站綜合發展區土地用途的改變，以及把西港島線部分線段與西區發展計劃分開發展的方案等因素，在二零零二年四月提交港島線延線的修訂財務建議。

4. 二零零二年六月，港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(現改稱大學站)起，經鴨脷洲至海洋公園，以現有灣仔站爲終點。

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把北港島線的完工日期押後至二零一六年之後，並決定要求港鐵公司：

(a) 就西港島線第一期，即上環至大學一段，展開進一步規劃工作，包括可能連接南港島線的線段；

(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爲止；

(c) 一併考慮南港島線與四號幹線(前稱七號幹線)的發展；以及

(d) 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，港鐵公司爲南港島線和西港島線上環至大學一段進行可行性研究，探討在西區和南區興建新鐵路的可行方案，然後建議最佳方案。

7. 二零零四年三月，港鐵公司向政府提交西港島線／南港島線的項目建議，主要部分如下：

(a) 建議興建港島線延線，由上環延長至西營盤；

(b) 建議興建西港島線，由西營盤至黃竹坑；

(c) 建議興建南港島線，由海怡半島至金鐘；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，立法會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，待當局就西區和南區的人口增長，並就發展南區成爲旅遊／商業中心的計劃重新評估後再作決定。

9. 港鐵公司考慮各方提出的意見後，修改鐵路方案，深入研究可否

分階段推行工程項目。二零零五年二月，港鐵公司向政府提交分階段建造西港島線和南港島線的修訂建議。該修訂方案有三個主要部分：

(a) 西港島線：把高載客量的港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；

(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)：建造中型鐵路由灣仔通往海怡半島，設海洋公園、黃竹坑及利東共三個中途站。

10. 二零零五年二月二十五日，立法會交通事務委員會通過三項動議，促請政府盡快落實西港島線、南港島線和四號幹線項目。

11. 我們重新檢視港鐵公司二零零五年二月提交的建議後，同年五月徵詢政策委員會的意見，並在六月諮詢行政會議。行政會議決定：

(a) 應繼續檢討南港島線(西段)和南港島線(東段)，並參考南區旅遊及商業發展規劃的檢討結果以及海洋公園重新發展計劃的審議結果，考慮這兩條幹線的未來路向；以及

(b) 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。

12. 二零零六年一月十一日，立法會通過動議，促請政府盡快興建南港島線，在二零一二年或之前通車。

13. 二零零七年六月，港鐵公司把南港島線(東段)的修訂項目建議提交政府考慮。南港島線(東段)，南港島線(西段) 及西港島線建議的走線圖載於附件1。

四號幹線

14. 一九九八年年初，當局獲財務委員會撥款6,600萬元，爲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。

15. 二零零一年七月，當局建議爲四號幹線堅尼地城至薄扶林段進行工程檢討。

16. 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的交通需求。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，連接堅尼地城與香港仔。

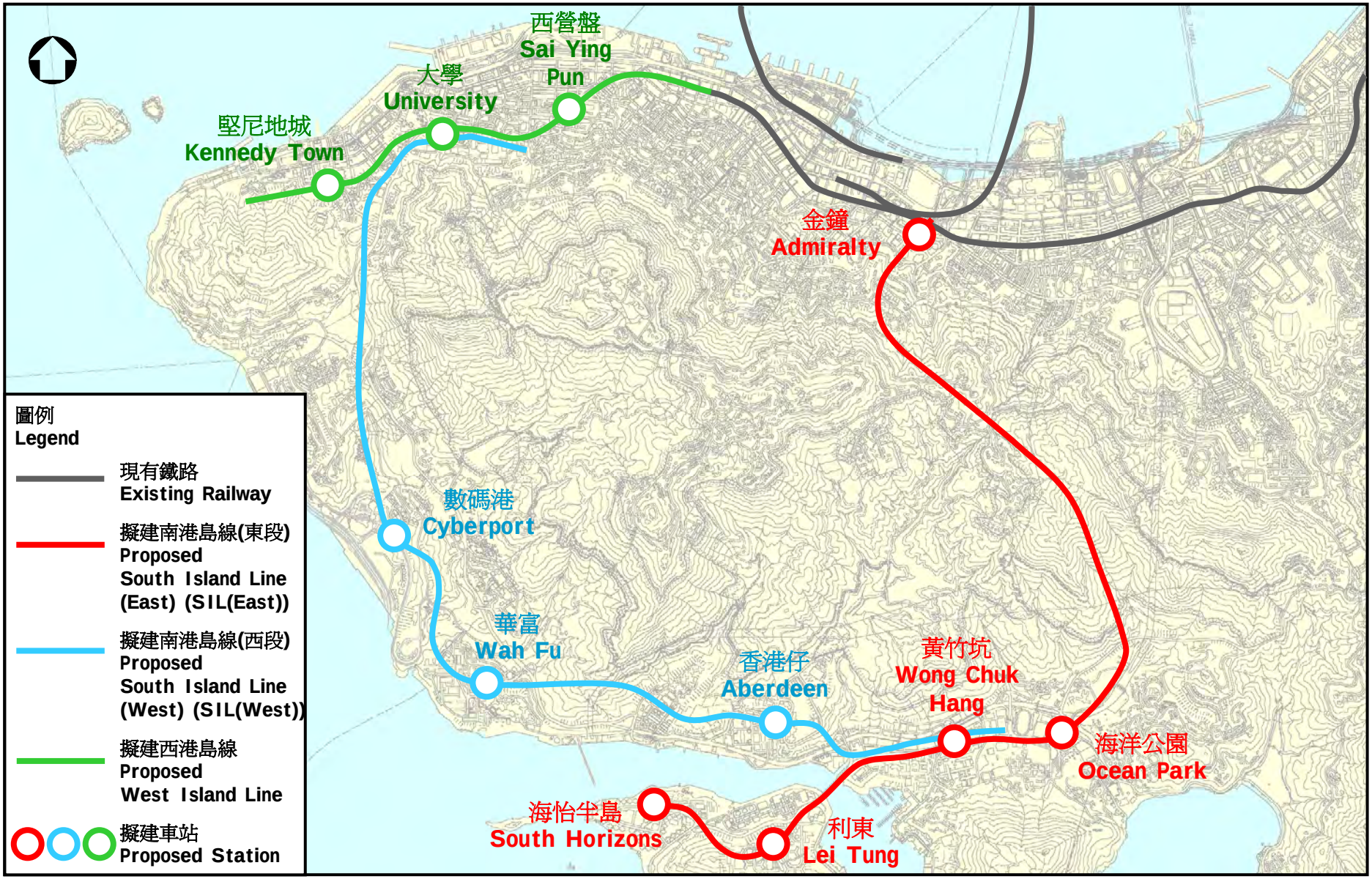
17. 二零零一年九月，該委員會收到不同地區團體和環保團體對四號幹線的意見。這些團體對於區內發展鐵路和道路基礎建設意見分歧。

18. 當局在二零零二年年初展開一項研究，爲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。

19. 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爲100億元(按二零零一年九月價格計算)，爲改善薄扶林道實行中期措施的建築費用則爲5,000萬元左右。

20. 二零零五年二月二十五日，當局向該委員會簡介以隧道形式建造以及沿岸建造四號幹線堅尼地城至香港仔段的方案。委員會在會上通過三項動議，其中一項是促請政府盡快興建四號幹線。

21. 在上文第11段所述的同一會議上，行政會議決定應繼續檢討擬建的四號幹線，並參考政府對南港島線(西段)和南港島線(東段)所作決定，考慮這條幹線的未來路向。

附件 1
Enclosure 1

南港島線路線 (2007 計劃)
Alignment of The South Island Line (2007 Proposal)