

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)521/07-08號文件

檔 號：CB1/PL/TP

## 交通事務委員會

### 鐵路事宜小組委員會

#### 有關港鐵南港島線的背景資料簡介

#### 目的

本文件載列南港島線規劃及落實的背景，並綜述地區團體、運輸業界及議員就南港島線工程項目提出的主要意見及關注。

#### 背景

2. 於2000年5月完成的第二次鐵路發展研究建議南港島線最有效益的規劃是提供穿梭服務，把華富及鴨脷洲等主要人口集中區與中環商業中心區直接連接起來。在第二次鐵路發展研究中所作的評估是，倘不在南區進行更多大規模的額外發展計劃，南港島線(第二次鐵路發展研究)在財務上便不可行。因此，南港島線並未納入為第二次鐵路發展研究所建議的首選鐵路網絡。

3. 在2001年9月，事務委員會聽取地區組織及環保團體對四號幹線(前稱七號幹線)堅尼地城至香港仔段的規劃及實施的意見。出席會議的團體對在有關地區內發展道路及鐵路基建，意見分歧。為釋除事務委員會的關注，政府當局承諾研究四號幹線各條連接堅尼地城至香港仔的可行路線，以及該項工程項目有多少路段可以隧道方式興建。關於以鐵路取代四號幹線有關路段的建議，事務委員會同意道路及鐵路是相輔相承，而非互相排斥的。

4. 在2002年6月，地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")提交南港島線中型鐵路系統的初步建議。地鐵公司建議，南港島線鐵路採用單軌鐵路系統行走一條迂迴的環迴路線，由地鐵西港島線建議的寶翠園站(現改名為大學站)，經數碼港、華富、海怡半島、利東、黃竹坑、海洋公園和跑馬地，到達地鐵港島線的灣仔站。地鐵公司認為，如沒有政府的財政資助，南港島線(地鐵)並不符合商業利益。

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2003年1月21日決定，而當局亦於2003年1月24日向事務委員會簡述 ——

- (a) 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；
- (b) 南港島線的發展應與四號幹線一併考慮；
- (c) 要求地鐵公司就西港島線第一期上環至大學的一段，連同可能與南港島線連接的部分，展開進一步規劃工作；及
- (d) 擱置西港島線第二期大學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。

6. 在2003年7月，地鐵公司委託顧問為南港島線和西港島線上環至大學一段進行可行性研究。該項研究旨在探討興建新鐵路以服務南區及西區的各個可行方案，並建議最佳的方案。

7. 在2004年3月，地鐵公司向政府當局提交南港島線／西港島線的項目建議。在2004年3月建議內提出的南港島線／西港島線方案，包括以下主要元素——

- (a) 建議興建南港島線，由海怡半島至金鐘；
- (b) 建議在黃竹坑興建車廠，並在車廠上蓋發展物業；
- (c) 建議興建港島線延線，由上環延長至西營盤；及
- (d) 建議興建西港島線，由西營盤至黃竹坑。

8. 在2004年5月28日，事務委員會通過議案，促請政府暫時擱置南港島線／西港島線的規劃，以待當局檢討南區及西區的人口增長，以及將南區發展成為旅遊／商業中心的計劃。事務委員會察悉，政府正研究推動香港仔發展為香港旅遊重點之一的方案。就此，海洋公園董事局正制訂策略性計劃，重新發展海洋公園及為其重新定位。政府在敲定香港仔港灣範圍的整體規劃時，亦會考慮海洋公園的未來發展計劃。黃竹坑預期亦會進行大規模的重新發展。

9. 經考慮各方提出的意見，地鐵公司其後修改鐵路方案，並承諾進一步研究分階段推行有關工程項目的可行性。在2005年2月，地鐵公司向政府當局提交分階段建造南港島線及西港島線的修訂建議。該修訂方案包括下列3個主要部分——

- (a) 南港島線(東段)：建議興建中型鐵路，由金鐘通往海怡半島，設海洋公園、黃竹坑及利東3個中途站；
- (b) 南港島線(西段)：建議興建中型鐵路，由大學通往黃竹坑，設數碼港、華富及香港仔3個中途站；及
- (c) 西港島線：建議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。

10. 事務委員會在2005年2月25日的會議上通過3項議案，當中兩項與南港島線相關，促請政府當局着手興建南港島線。同時，政府當局應盡快全面規劃及落實南區的旅遊及商業發展，並與地鐵公司商討興建符合成本效益的南港島線，以便提供足夠的交通設施，配合南區的發展。

11. 行政會議在2005年6月28日的會議上決定了多項事情，當中包括因應南區旅遊及商業發展規劃的檢討結果及海洋公園重建計劃的審議結果，檢討地鐵公司擬建的南港島線(東段)及南港島線(西段)的工程項目及其未來路向。

12. 在2005年10月，政府當局向經濟事務委員會(現稱經濟發展事務委員會)簡介，根據規劃署的最新規劃大綱，當局制訂香港仔旅遊項目的初步概念大綱，以配合海洋公園的重新發展計劃。概念大綱包含3個主題旅遊區：

- (a) 沿香港仔及鴨脷洲海濱的傳統漁港風情；
- (b) 海洋公園建議於大樹灣發展的漁人碼頭；及
- (c) 現有深灣海岸對出的消閑美食區作為接連。

有關項目的範圍將包括硬件(如改善工程)及軟件(如發展更完善的舢舨遊及傳統文化旅遊徑)，以展示香港仔的獨有特色及提升其旅遊吸引力。

13. 在2005年12月16日，財務委員會批准用以實施海洋公園重新發展計劃的撥款建議。建造工程將會由2007年起至2012年-2013年度分階段完成。由於海洋公園的遊客人數會由2007-2008年度的340萬人，增至2010-2011年度超過500萬人及2021-2022年度超過700萬人，委員籲請政府加快興建南港島線。

14. 立法會在2006年1月11日的會議上通過一項議案，要求政府當局加快進行南港島線項目。議案措辭如下：

"鑒於海洋公園的重新發展計劃將自2008年起陸續竣工，加上南區將展開各項旅遊項目工程，預料將會令該區原本已經非常繁忙的交通進一步惡化；為了紓緩交通擠塞、配合旅遊發展和帶動地區經濟，本會促請政府盡快落實興建地鐵南港島線，並在2012年或之前通車，但同時應研究如何能避免與其他公共交通工具如小巴或巴士等形成惡性競爭，從而保障市民的選擇權和利益。"

15. 行政長官在2007-2008年度的施政報告宣布，政府將會進行10大建設，包括南港島線，以便促進經濟增長，改善生活環境。為了推展南港島線項目，行政會議短期內會審議地鐵公司提交的建議書，以便授權該公司進行工程設計。南港島線(東段)的估計造價約為70億元。該條7公里長鐵路線的建造工程將於2011年動工，不會遲於2015年投入服務。

16. 在2007年10月，政府當局向經濟發展事務委員會簡介，旅遊事務署在2006年年底委託了建築師進行有關"香港仔旅遊發展項目"的概念設計研究，目標是進一步帶出香港仔獨有的"傳統漁港"特色和本土文化，並增強多元化旅遊的元素。政府當局亦於2007年4月就建議的概念設計諮詢南區區議會。政府當局計劃在2008年邀請私營發展商提交"發展意向書"，並考慮其後以公開招標形式邀請私營機構參與發展此旅遊項目。

17. 關於香港仔的商業發展，政府當局表示，城市規劃委員會已批准多項興建酒店的建議和一些商業發展項目的契約修訂。

18. 行政會議在2007年12月18日的會議上決定了多項事宜，當中包括要求港鐵公司展開南港島線(東段)的初步規劃及設計工作。詳情載於檔號為THB(T)CR17/1016/99的立法會參考資料摘要中。

### **就落實南港島線的公眾意見**

19. 區內居民一直強烈要求將地鐵延展至南區。環保團體亦屬意興建南港島線而非四號幹線。然而，運輸業就南港島線對其生意的影響表示關注。政府當局認為，南港島線通車後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紓緩，確保以鐵路作為骨幹的公共交通網絡，能夠維持高效率及獲得妥善協調，同時亦可以維持有利巴士及綠色專線小巴經營的服務網絡。

### **鐵路項目的融資安排**

20. 在地鐵公司私有化時，政府透過招股章程向投資者確認，地鐵公司在任何新鐵路項目的投資上，需要有適當的商業回報率，即一般為地鐵公司的加權平均資金成本加1%至3%。

21. 對於可為公眾帶來好處但財務上並不可行的新鐵路項目，須為其填補項目資金差額。政府以往主要藉批出物業發展權，提供財務資助，以填補大部分鐵路項目的資金差額。在2002年7月，政府亦同意豁免收取原本以股東身分獲地鐵公司支付的7億9,800萬元股息(按現值計算)，以便彌補用以落實竹篙灣鐵路線(即迪士尼線)已知的資金差額。以西港島線的情況而言，由於鐵路沿線或附近缺乏適合的土地，政府建議以即時支付費用的形式提供非經常補助金，以降低有關工程項目的建設成本，向港鐵公司提供開展有關項目的誘因，因為西港島線項目在財務上不可行，如欠缺政府的財政資助，該公司根本不會進行該項工程計劃。

22. 至於南港島線，政府當局表示，南港島線(東段)建設成本估計將超過70億元，故該項目在財務上不可行。由於財政資助是必要的，故政府當局將會委聘顧問，以便在詳細設計階段內，審核估計財務數字的細節。政府亦需進一步研究鐵路車站及車廠用地的規劃參數及發展規模。就此，政府亦會繼續研究批出南港島線(東段)沿線車站及車廠上蓋物業發展權的建議，以填補該項目的資金差額。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2008年1月7日