

二零零九年一月十六日會議
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

南港島線的進度報告

引言

本文件向委員匯報擬議南港島線(東段)的進展。

背景

2. 南港島線(東段)是約七公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，途中於海洋公園、黃竹坑及利東設站【走線圖見附件一】。南港島線建成後，港島的鐵路網絡會更趨完善，節省南區居民的交通時間，更可促進該區的旅遊及商業發展。

附件一

3. 我們曾在二零零八年五月二日向小組委員會作出匯報。我們亦在二零零八年十一月二十一日提供立法會CB(1)209/08-09(03)號文件報告，簡介南港島線(東段)規劃工作的最新進展。

最新進展

4. 南港島線(東段)的初步規劃和設計已在二零零八年二月展開。政府及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)與南區區議會合作，在二零零八年三月至十一月期間，進行了廣泛的公眾諮詢，向區議會及地區人仕解釋擬議的鐵路方案，我們亦在社區中心和商場舉行巡迴展覽。政府及港鐵公司亦出席了多個由居民組織舉辦的諮詢會，與市民為擬議的方案交換意見。

市民的意見

5. 進行上述公眾諮詢時，我們得悉市民的意見並作出初步回應如下：

- (a) 就市民要求南港島線（東段）應盡早完成並投入服務，我們將會繼續以此為目標，盡早完成該項目；
- (b) 市民亦就個別車站如海怡、利東等出入口的位置提出建議，港鐵公司已察悉市民建議的位置，並將會在詳細設計車站時一併考慮；及
- (c) 市民關注由香港仔隧道收費站至利東邨一段的鐵路高架橋段，會帶來噪音及影響景觀，居民也擔心高架橋段會影響該區的長遠發展，要求改以隧道形式興建。就此，港鐵公司已經檢視了隧道方案，並已把結果向市民公布。如果實施隧道方案，我們預計對社區會構成以下的影響和問題：
 - (i) 位於黃竹坑的車廠需要下降大約 14 米，並需在車廠選址內挖走多 100 萬立方米的堅硬岩石。額外的挖掘工程會令鐵路的完工日期延遲約三至四年。
 - (ii) 為建造隧道，香港仔海峽大約有三分之二的水域要封閉三年，期間只能留下 35 米闊的航道供船隻往來，市民可能不會接受。
 - (iii) 為橫跨香港仔海峽的隧道段建造通風大樓和防洪閘，需要清拆海峽北岸若干船廠。
 - (iv) 海洋公園及黃竹坑的車站需於地下興建。車站月台和出入口的距離相對地變得更遠，令步行時間增長，對乘客造成更大的不便。
 - (v) 為興建地下隧道，需要臨時徵用香港警察學院內大約 16 000 平方米的地方，最少為期三年。此外，戰術訓練綜合大樓則需拆卸，學院的運作會受影響。

6. 基於施工計劃的問題、對該區帶來的利益和影響，以及相關的規劃和環保考慮因素，我們認為高架橋形式的設計，是切實可行的方案。此外，我們已進行大量工作，回應市民就高架橋對環境所造成的影響的關注。港鐵公司亦會在環境影響評估中研究有關問題，並會提出各項緩減措施。

7. 政府會繼續與區議會及地區人士緊密合作，制訂鐵路方案。我們預期，鐵路方案將會在二零零九年年中根據《鐵路條例》在憲報刊登，然後會進行下一階段的公眾諮詢。

港鐵公司的跑馬地站方案檢討報告

8. 上年年初，港鐵公司探討在跑馬地馬場附近設置車站的可行性。該公司曾就各方案進行檢討研究，研究的結果顯示，不論是造價或施工計劃方面，所有方案都對南港島線(東段)項目有頗大的影響，詳情於下表概述：

	方案	相對於原建議方案的額外項目造價 (以二零零六年一月價格計算)	隧道段增加的長度	延長項目竣工時間
1.	鳳輝台附近	16 億港元	1.5 公里	10 個月
2.	跑馬地電車總站	24 億港元	2.4 公里	23 個月
3.	馬場內	28 億港元	2.5 公里	11 個月
4.	馬場看台公眾入口旁	21 億港元	1.5 公里	31 個月

9. 經進一步檢討後，我們有如下的看法：

- (a) 到了二零一六年，跑馬地站可以服務的人口約有19,000人，預期乘客量不高；
- (b) 以上四個方案在技術上雖然是可行的，但存在極大的難度，於建造期間，會對跑馬地電車站一帶的交通，帶來相當的影響；
- (c) 為跑馬地設置車站，金鐘至南區長達3公里的鐵路隧道，將需要延長大約50%至80%。設站會令南港島線(東段)項目的成本大幅增加，而更重的是行車時間需要延長，嚴重影響到該項目的運輸及經濟效益；以及
- (d) 由於鐵路隧道需要延長，額外的挖掘工程會令建築期延長，並不符合大部分市民對南港島線(東段)盡早完成的期望。

我們注意到市民對跑馬地應否設站持有不同意見。我們亦考慮了香港賽馬會曾經提出的意見。我們需要指出，在整個考慮過程中，為建設該車站而所需之額外造價，以及由誰負責，並未有包括在考慮之列。南區居民一直要求政府盡快完成此項目，如因為加設一個車站而使項目的完工日期有所延遲，市民是不會接受的。在平衡各種因素後，我們認為不適宜在跑馬地設置車站。

10. 我們亦注意到在賽馬日及假日，有很多行人從銅鑼灣往來跑馬地。在紀利華木球會前橫過禮頓道，以及在時代廣場附近橫過波斯富街的行人數量頗多。根據委員在二零零八年五月二日的會議提出的意見，我們會就建造地下行人隧道以連接銅鑼灣中心區域至跑馬地交界的繁忙街道的建議作可行性探討。行政長官在二零零八至零九年的《施政報告》中，亦有提及這項建議。運輸署不久便會就上述行人隧道計劃展開顧問研究，我們會在適當時候向有關區議會匯報研究的進展。

工程計劃

11. 港鐵公司現正致力完成南港島線（東段）的初步設計，當中定會考慮從公眾諮詢收集的意見。我們預期，鐵路方案將會在二零零九年年中根據《鐵路條例》在憲報刊登，然後會進行下一階段的公眾諮詢。我們計劃在二零一一年展開南港島線（東段）的建造工程，以期在二零一五年或之前竣工。

12. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

二零零九年一月

圖例
LEGEND

—— 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE

—— 擬建南港島線（東段）
PROPOSED SOUTH ISLAND LINE (EAST)

附件一
Annex 1



南港島線（東段）
SOUTH ISLAND LINE (SIL) (EAST)