

北港島綫初步規劃改善建議

(中文初版)



反對北港島換綫

(北港島綫關注行動)

Facebook 專頁：<http://www.facebook.com/nilconcern>

聯絡召集人：natalie.choi@live.co.uk

目錄

1. 立場
2. 換綫並不可取
 - 2.1 受影響地區，乃香港的都會核心
 - 2.2 東區：班次大幅削減、轉車次數增加
 - 2.3 炮台山：對外交通被完全犧牲
 - 2.4 東隧過海乘客：班次仍受限制
 - 2.5 施互難度
3. 換綫實施下的優化建議
 - 3.1 在將軍澳綫延綫增設炮台山站
 - 3.2 在添馬站興建月台，加設來往東區的短途班次
 - 3.3 妥善管理北角站的轉車人流
 - 3.4 增設巴士線彌補炮台山來往軒尼詩道沿線交通服務的空缺
4. 交匯未嘗不可
 - 4.1 北港島綫及現有港島綫的定位
 - 4.2 更能針對過海乘客需要
5. 東將連接更佳
6. 總結

1. 立場

我們認為，一條成功、有效益的鐵路，除了以便利最多乘客為依歸外，更不能忽略其定線規劃對任何乘客和地區帶來的負面影響。若要以部份地區的整體對外交通來換取其他地區乘搭鐵路少許的額外方便，即使受益的人口眾多，這樣的「犧牲小我」並不合理。我們矢志推動一個對所有地區**影響最低、損害最少**的鐵路方案，平衡各方利益，達至「雙贏」局面。以下簡略我們對鐵路方案作出評價的準則：

1. 對乘客的負面影響。我們認為選取鐵路方案應以對乘客影響最低，甚至對乘客沒有負面影響的為先。
2. 鐵路的便利程度和預期的效益。鐵路的設計應盡量達到其設計和規劃的目的，為目標客源帶來最大的便利，吸引乘客使用鐵路。
3. 成本和技術可行性。
4. 跟其他交通互具的協調，避免**資源重疊造成惡性競爭，或交通不足造成不便**。

2. 換綫並不可取



換綫方案將港島綫一分为二，破壞了港島鐵路的連貫性。由於牽涉路線的改動，乘客的乘車習慣將要改變，由原來一程車貫穿港島東西，改為多轉一程車方能前往。而作為荃灣綫及南港島綫轉車站的金鐘站，亦位於無法由港島東一程直達的港島綫西段。至於東涌綫和將軍澳綫，則受惠於換綫方案增加兩綫在港島的覆蓋率，減少轉車次數的便利。換綫方案的設計目的，是分流現有港島綫中段的樽頸，為東涌綫和將軍澳綫提供五組服務地區接近的車站，減低現有車站的使用率，舒緩港島綫的擠迫。然而，我們認為此方案對部份現有乘客帶來一定程度的不便，加上受影響地區的重要性、班次的削減和各種建築及營運上的技術難題，**這個計劃並不可取，所需的成本也會比其他方案為高。**

2.1 受影響地區，乃香港的都會核心

換綫方案令港島綫東段，包括炮台山及太古至柴灣各站，無法直達現有港島綫西段各站，包括作為荃灣綫及南港島綫轉車站的金鐘站。**港島綫西段及荃灣綫南段(即彌敦道一帶)乃香港都會的核心，其覆蓋範圍是其他平行路線無法替代的**，尤其是東涌綫西九龍一段，各車站均遠離九龍鬧市，需要接駁交通才能到達目的地。削弱跟都會核心的聯繫，對港島東部的競爭力和吸引力有長遠影響，牽連甚廣，**貿然更改都會核心的鐵路接駁，並非明智之舉。**至於東涌綫和將軍澳綫方面，由於兩綫已長期習慣前往港島車站需要轉車，讓兩綫直達港島車站與否對其乘客並無損失，而北港島綫的新車站，亦為這些乘客帶來更多選擇。相對轉車來說，使用平行於現有港島綫的北港島綫車站，對他們是有一定的吸引力，同樣能發揮北港島綫對現有路線的分流作用。北港島綫車站對過海乘客的好處，將會於第四部份詳述。



香港的都會核心，
位於港島綫西段及
荃灣綫彌敦道一帶。
The Downtown of Hong Kong is
located along the western section
of Island Line, and the Nathan Road
section of Tsuen Wan Line .

2.2 東區：班次大幅削減、轉車次數增加

換綫方案將東涌綫跟港島綫東段合併成一條路線。由於東涌綫受到通風、供電系統及共用路軌的限制，其**最高班次被限制在3.5分鐘或以上**，而當中增加插機場快綫的班次後，更會出現下班列車要**7分鐘或以上**才能到達的情況。

除此之外，換綫方案令港島東部的乘客前往港島綫西段、荃灣綫彌敦道一帶和南港島綫需要多轉一程車，行車時間將會顯著增加。如下表所示，現時由港島綫北角站前往天后站，車程只需4分鐘，但將來北港島綫通車後，港島東部的乘客**需要在北角站轉車**，總計需時約**7分鐘或以上**。



換綫方案還有另一個問題，就是現時來往港島東西的特快巴士服務，雖然能夠行擔部分港島交通的需求，但其走線多集中於告士打道、干諾道等海傍地區，服務範圍跟北港島

港島綫 Island Line	
轉車時間(分鐘) Interchange Time (mins)	n/a
候車時間(分鐘) Waiting Time (mins)	n/a
往天后車程(分鐘) Travel Time to Tin Hau (mins)	4 (在炮台山停站) (Including stop at Fortress Hill)
合共需時(分鐘) Total Journey Time (mins)	4

換綫方案 "Swap" Scheme
2 (前往對面月台的通道) (Passageways to the opposite platform)
2
3
7

綫重疊，卻忽略了港島綫服務範圍內的港島內街。換綫方案會導致港島海傍交通出現惡性競爭，威脅巴士的生存空間，以及港島內街來往港島東部的交通不足，原本鐵路服務內街、巴士服務海傍的良性協調將不復再。

2.3 炮台山：對外交通被完全犧牲

炮台山區乃受北港島綫換綫方案影響最嚴重的地區之一。方案中的將重鎮綫延綫，將不經炮台山站，直達天后站，令炮台山站被孤立，需要「坐回頭車」，依賴北角站轉車前往昔日西行方向的大部份目的地。這些目的地包括位於香港核心地區的港島綫西段及荃灣綫彌敦道段，為炮台山的對外交通帶來嚴重不便。



「坐回頭車」將大大減低炮台山區使用鐵路的誘因。從下列圖表顯示，由炮台山站前往天后站，將由現時的分鐘車程，大幅增加至10分鐘或以上，接近步行往天后站的時數。另一邊廂，由於道路設計限制關係，炮台山並不能受惠於東區走廊（以及將來中環灣仔繞道）的特快巴士服務，更甚者，巴士公司曾為了將路線提升為特快服務而改為不經炮台山區，令連接炮台山及港島中西部的巴士服務連年減少，尤其以來往港島內街的巴士服務最為缺乏。至於過海巴士方面，則受綫隧長期擠塞影響。除了爭取對此區有利的鐵路政策外，

政府必須重視炮台山區面對的其他交通問題，避免此區成為「交通孤島」，令發展重心轉移至鄰近區域，為其未落鞦韆序幕。

	港島綫 Island Line	換綫方案 "Swap" Scheme
往北角車程(分鐘) Travel Time to N'Point (mins)	n/a	2
轉車時間(分鐘) Interchange Time (mins)	n/a	3 (上落一層樓梯+通道) (Walking Up/Downstairs + Passageways)
候車時間(分鐘) Waiting Time (mins)	n/a	2
往天后車程(分鐘) Travel Time to Tin Hau (mins)	1	3
合共需時(分鐘) Total Journey Time (mins)	1	10

2.4 東隧過海乘客：班次仍受限制

東隧過海乘客，即觀塘綫及將軍澳綫沿綫來往港島的乘客，乃北港島綫換綫方案的受惠地區之一，能夠一程車直達港島中西部的的主要車站。然而，礙於港島綫灣仔一帶的通風設備不足，將軍澳綫在換綫方案中跟港島綫西段合併，班次將被限制在最密 2 分鐘一班，再配合寶琳／康城支綫的「1+1」（一班車前往寶琳、一班車前往康城，梅花閣竹地開出）安排，**坑口及寶琳站的最終班次將只有約 4 分鐘一班。**

2.5 施工難度

換綫方案將港島綫及東涌綫這兩個不同鐵路系統的路綫合併，撇除其技術上的可行性，此方案的興建難度甚高。首先，在沒有足夠調車設備的港島綫東段打通隧道和連接路軌，需要像上環站一樣**臨時關閉車站**，對乘客造成短期的不便。其次，兩綫的列車車門位置不一，如合併將需要**更換其中一綫的全數月台幕門**，以及改裝列車令車門位置統一。第三，東涌綫列車的車身限界較大，如要進入港島綫的隧道，便需**擴闊現有的隧道**（這裡工程在香港並沒有先例）或更換列車。最後，兩綫的行車速度不一，東涌綫作為高速捷運，跟港島綫東段合併後會**增加對高速列車的需求**。以上各點令**換綫方案的造價可能比其他方案高昂。**

3. 換綫實施下的優化建議

為減低換綫方案造成的各種影響，我們**希望政府會考慮以下的建議**，作為落實換綫的折衷措施。

3.1 在將軍澳綫延綫增設炮台山站

為消除換綫方案對炮台山區造成的嚴重不便，我們**建議在將軍澳綫延綫加設炮台山站**，填補炮台山來往港島綫西段及荃灣綫彌敦道段的服務，及減少炮台山前往東九龍區（包括將軍澳）的轉車次數。此站將位於現時炮台山道及天后廟道之間的通風塔地底，上方沒有其他建築，故毋須擔心影響建築物的地基。車站的位置鄰近寶馬山，預料興建車站可**順道將鐵路的服务範圍伸展至寶馬山**，提升該區的交通。



3.2 在添馬站興建月台，加設來往東區的短途班次

換綫方案的實行，令港島綫東段的班次無可避免地被削減。建議**不論北港島綫採用哪個方案**，都應該預留增設月台的空間，方便日後按需要加設短途列車，改善班次。

3.3 妥善管理北角站的轉車人流

不論採用哪個方案，北港島綫將令北角站出現雙向轉車的人流。**建議加設適當的告示牌及圍欄，劃出單向的行人通道**，以控制轉車人流，減少混亂、衝突和意外。

3.4 增設巴士線彌補炮台山來往軒尼詩道沿線交通服務的空缺

現時炮台山來往軒尼詩道（菲林明道以西）的巴士服務，已被半山路線 23 壟斷。由於此線與西港島綫嚴重重疊，預料在後者通車後前境堪虞。為維持有關服務，**建議在西港島綫通車後的區議會路線重組計劃起，著手研究開辦來往炮台山及金鐘的巴士線，作為一旦 23 取消服務或向西縮短路線的替代品**。這條路線將有效減低北港島綫換綫方案對炮台山對外交通的影響。

4. 交匯未嘗不可



交匯方案將東涌綫跟將軍澳綫連接，將軍澳綫會沿著北港島綫伸延至添馬站接駁東涌綫，但兩綫不會合併。交匯方案並不涉及改變乘客的乘車集慣，亦不會對任何乘客造成額外的不便。交匯方案將過海路線分流至新建的北港島綫，不會直達現有港島綫的車站，取而代之是為過海乘客提供平行於現有港島綫的新車站，離上班地點的距離跟現有港島綫車站相若，吸引乘客改用新綫，舒緩港島綫擠迫的作用不亞於換綫方案。

4.1 北港島綫及現有港島綫的定位



北港島綫途經港島北海旁的商業中心，此區除建有會議展覽中心和政府大樓外，均以商廈為主，發展比較單一。隨著商業區的發展，港島北的通勤需求日益龐大，然而在北港島綫建成前，只能倚靠連接現有鐵路車站的天橋網應付上下班的人流。北港島綫的車站位處這些地區中間，預料能吸引部份上班族改用，減輕天橋網的壓力。

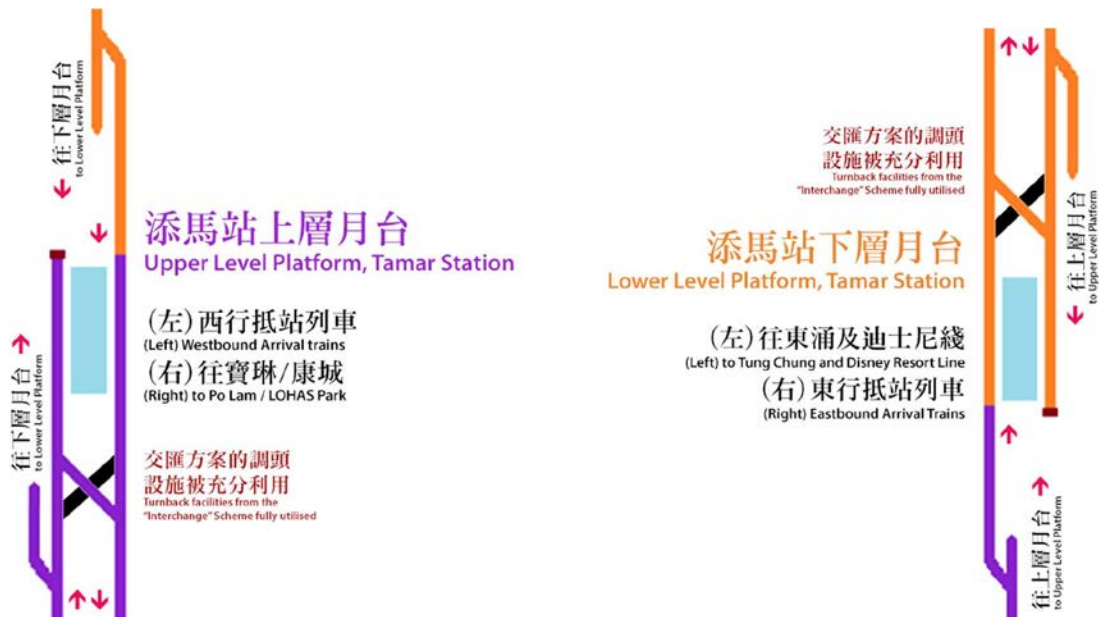
現有港島綫穿越港島內街的舊區，這些舊區組成整個港島社區的一部份，設施均以針對港島居民的需為主，不論生活、購物及其他消閒活動均在這些地區進行，將港島綫行拆，會將港島社區的完整性割裂。

4.2 更能針對過海乘客需要

由於在交匯方案中，過海路線無法直達現有港島綫的車站，因此被認為分流作用間接。然而北港島綫途經的地區，對過海的通勤乘客來說，可能更接近他們的上班地點。加上毋須轉車，預料仍會吸引不少乘客改用。隨著會展的擴建，及政府大樓計劃重建成商廈等發展項目相繼出現，北港島綫沿線將會更具潛力。

5. 東將連接更佳

北港島綫交匯方案的設計包括在其中一個車站（添馬站或銅鑼灣北站）設置總站及轉車站。只要在設計車站時預留渡線連接，配合調頭設施，東涌綫就能跟將軍澳綫打通，增設直通班次，又能保持各自的班次密度。東涌綫跟將軍澳綫連接，將可令將軍澳綫直達位於中環商業核心的香港站，令整個鐵路網絡更加合理，不致出現「到喉唔到肺」的情況，以及方便乘客穿梭東西九龍，減輕觀塘綫的負擔。我們特地設計了路軌配置圖供有關部門參考，懇請政府在設計北港島綫時先預留打通兩綫的空間，然後才就是否將東涌綫及將軍澳綫合併作出諮詢，以免在車站興建好後已無法再作修改。



6. 結語

鐵路是一項耗資龐大的大型建設，對城市的發展舉足輕重，亦會改變不同社區的面貌。作為熱心的市民，我們很榮幸亦很樂意為鐵路規劃的改良出一分力，希望我們的意見能得到當局考慮。

由於時間倉卒，恕未能詳細寫出完整意見。我們將在稍後對建議書作出再版修訂。如有任何疑問和查詢，歡迎聯絡召集人：natalie.choi@live.co.uk