

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

西港島線及南港島線(東段)通車後
協調公共交通服務的安排

目的

西港島線及南港島線(東段)將分別於 2014 年及 2015 年啓用。本文件旨在告知委員政府計劃就配合兩條鐵路線通車的擬議公共交通服務重組計劃(下稱「公共交通計劃」)，諮詢相關區議會。

背景

交通政策目標

2. 我們的公共交通服務旨在提供安全、可靠、高效率 and 環保的交通運輸系統，以滿足市民在經濟、社會和康樂活動方面的需要，並促進香港的持續發展。政府的政策以鐵路為公共運輸系統的骨幹，專營巴士為輔。其他公共交通工具，包括公共小型巴士、電車、的士及非專營巴士，則會繼續輔助鐵路和專營巴士。政府會妥善協調各種公共交通服務，以提高運輸網絡的效率、維持合理收費、紓緩擠塞情況，以及改善路邊空氣質素。

西港島線及南港島線(東段)

3. 西港島線是現有港島線的延線，由上環站伸延至堅尼地城，長 3 公里，中途站有兩個，設於西營盤和香港大學附近。西港島線的走線載於附件 A。由於連接港島線，西港島線將沿港島北岸直接提供西接堅尼地城，東至柴灣的鐵路服務。由於屬港島線延線，西港島線的列車規格、車速、班次，以及載客量須與港島線相同。單向每小時載客量為 85,000 人次。西港島線通車後，西區居民不但可直接使用港鐵網絡，還可方便行人取道車站內非付費區的通道往來西半山與德輔道西海旁，有助減少西半山與港島北岸之間的路面交通工具需求。西港島線預計在 2014 年通車。

4. 南港島線(東段)是連接港島南部的新鐵路線，由金鐘伸延至鴨脷洲海怡半島，長 7 公里，中途站有三個，設於海洋公園、黃竹坑和利東。單向每小時載客量為 20,000 人次。南港島線(東段)的走線及車站設計配合來往南區乘客的交通需要，採用中型鐵路系統運作。南港島線(東段)的走線載於附件 B。南港島線(東段)通車後，乘客可在擴建後的金鐘站轉乘現有的港島線、荃灣線和日後的沙中線，這將大大加強南區與港島北岸的連繫。南港島線(東段)預計在 2015 年啓用。

5. 西港島線和南港島線(東段)將明顯改善前往港島西區和南區新鐵路沿線發展區的交通。除了可讓乘客在多個轉車站轉乘現有鐵路線，以接達其他地區，而且會為乘客提供多一種便捷可靠的公共交通服務。舉例說，由日後的堅尼地城站到上環站，估計行車時間約為 8 分鐘，遠低於目前巴士行車時間的 25 分鐘。而由日後鴨脷洲海怡半島站到金鐘站，估計行車時間則約為 11 分鐘，遠低於巴士行車時間約 35 分鐘。

配合西港島線和南港島線(東段)推行的公共交通計劃

制定公共交通計劃的考慮因素

6. 西港島線和南港島線(東段)啓用後，為乘客提供便利，其他不同交通工具的使用情況會出現改變。就此，運輸署完成了一項協調其他公共交通服務的顧問研究。研究的目的是：

- (a) 評估新鐵路線啓用後乘客選用公共交通服務可能出現的轉變；
- (b) 評定兩條新鐵路線對其他路面公共交通服務造成的影響；
- (c) 就每條新鐵路線制定公共交通計劃，以更切合乘客需要；
- (d) 提高公共交通網絡的營運效率；

- (e) 更妥善協調各種交通工具；及
- (f) 令受影響營辦商能維持財務上可行的營運。

7. 爲此，政府制定了配合西港島線和南港島線(東段)推行的公共交通計劃，考慮因素如下：

- (a) 上文第 2 段所述的整體運輸政策；
- (b) 通過調整及改善公共交通服務和加強各項服務之間的協調，維持高效率的公共交通網絡，以切合乘客需求的轉變；
- (c) 提供接駁服務，爲鐵路站建立良好的接駁網絡以便利乘客；
- (d) 維持營運及財務上可行的專營巴士和專線小巴服務網絡；及
- (e) 維持公共交通工具之間的良性競爭，爲乘客提供選擇。

擬議的公共交通計劃

8. 西港島線及南港島線(東段)深入多個傳統已發展區域。西港島線將貫通西營盤、石塘咀和堅尼地城，而南港島線(東段)則接達黃竹坑和鴨脷洲。由於大部份在這些地區居住及工作的市民，將可步行至新鐵路車站，在西區及南區新鐵路車站服務範圍內營運的巴士及專線小巴路線在兩條鐵路線通車後，將受到影響。現時以專營巴士、專線小巴或其他路面交通工具轉乘港鐵的乘客，部分日後將無須倚賴路面交通，便可直接步行至新鐵路車站乘搭港鐵。再者，鐵路較短及穩定的行車時間也會吸引相當部分原來使用路面交通工具的乘客轉乘鐵路。由於需求的轉變，巴士及專線小巴的路線將有較大的重組空間。

9. 這些巴士及專線小巴路線須透過取消路線、更改走線及縮減班次等措施，適當調整服務水平，以維持網絡的效率及財務健康。同時，亦有需要推行改善服務措施，例如

開辦新路線、延長路線或增加班次等，為過往只能使用路面交通工具的乘客，提供新的接駁服務來往新鐵路站。運輸署在制定公共交通計劃時，會維持一些可供乘客選擇的替代服務，使他們仍可享有一定的專營巴士及專線小巴服務。與此同時，此等服務經重整後路線會較少重疊及更為直接。

10. 通過減少服務重疊及改善走線，重組路線可提高專營巴士及專線小巴的行車速度。乘客亦可受惠於接駁新鐵路車站的巴士及專線小巴服務；部分車費也將得以減低。在擬議的公共交通計劃下，預計將可減省約 200 輛巴士，這有助減少市區繁忙道路的車次，從而紓緩路面交通擠塞及減少路邊廢氣排放。在專線小巴方面的調整，則主要涉及現有路線的班次安排以及開辦新的鐵路站接駁路線。由於新鐵路的開通，部分現時主要服務西區和南區的士及紅色小巴的營業範圍相信會向其他地區擴展；而部分電車乘客或會選乘新鐵路，但由於票價及運作模式不同，相信數目應不大。

諮詢和執行

11. 運輸署會由 2013 年 7 月開始，就公共交通計劃諮詢相關區議會。署方並會因應地區人士的意見，按需要就擬議公共交通計劃作出適當修訂。政府的目標是在 2014 年第一季前定案，以期在西港島線啓用前有充分時間為服務調整做好準備及作出廣泛宣傳。

12. 運輸署會分階段落實公共交通計劃。新鐵路線啓用時，運輸署會首先推行需要更改路線的專營巴士和專線小巴服務調整，以確保運輸網絡的效率和完整性。其他轉變，例如班次調整，則會按實際情況逐步實施，以確保調整後的服務能照顧乘客需要。政府會密切監察具體情況，並會與持份者保持溝通，按需要調整執行細節及步伐。

運輸及房屋局
運輸署
2013 年 6 月



圖例
LEGEND

- 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE
- 西港島線路線
WEST ISLAND LINE
- 現有鐵路車站
EXISTING RAILWAY STATION
- 西港島線車站
WEST ISLAND LINE RAILWAY STATION

西港島線路線
WEST ISLAND LINE

現有港島線
EXISTING ISLAND LINE

石塘咀
SHEK TONG TSUI

上環
SHEUNG WAN

堅尼地城
KENNEDY TOWN

西營盤站
SAI YING PUN STATION

現有上環站
EXISTING SHEUNG WAN STATION

香港大學站
HONG KONG UNIVERSITY STATION

堅尼地城站
KENNEDY TOWN STATION

0 250 500 750 m

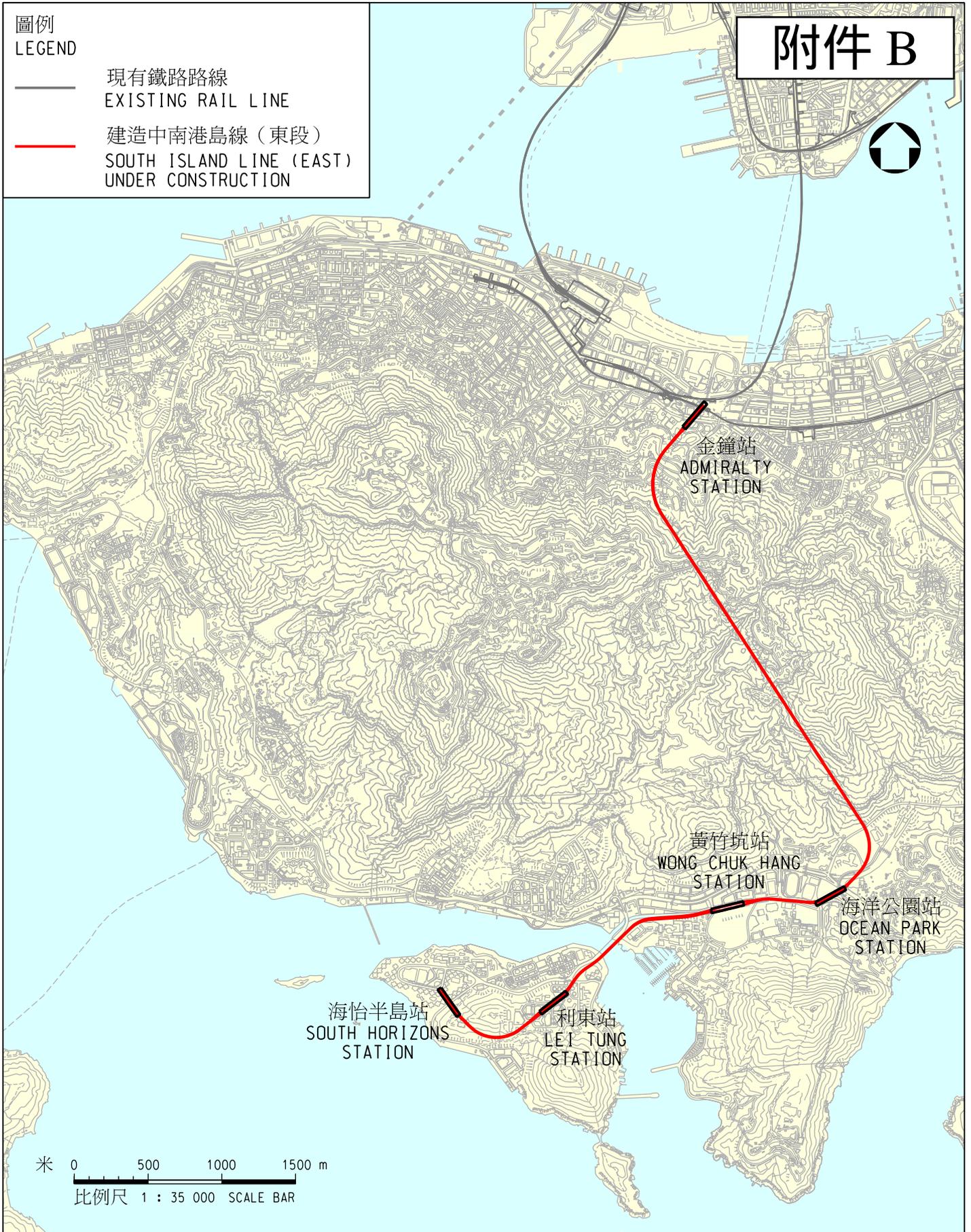
比例尺 1 : 15 000 SCALE BAR

西港島線
WEST ISLAND LINE

附件 B

圖例 LEGEND

- 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE
- 建造中南港島線（東段）
SOUTH ISLAND LINE (EAST)
UNDER CONSTRUCTION



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