

## 討論文件

### 立法會交通事務委員會

#### 七號幹線、南港島鐵路及西港島線

## 引言

本文件旨在向委員匯報七號幹線及南港島鐵路的最新進展。

## 背景資料

2. 行政會議經考慮地鐵有限公司(地鐵公司)就港島鐵路延線、南港島鐵路所提建議，以及比對南港島鐵路與七號幹線的檢討後，於 2003 年 1 月 21 日決定：

- (i) 應要求地鐵公司就港島鐵路延線的西港島線第一期，即上環至寶翠園的一段展開進一步規劃工作，包括可能與南港島鐵路連接的部分；
- (ii) 南港島鐵路的發展須與七號幹線一併考慮，並應繼續檢討七號幹線的規劃工作；以及
- (iii) 應要求地鐵公司研究修訂其就南港島鐵路提交的初步建議，務求達致更具成本效益的方案，特別是有關鐵路技術方面。

3. 下文載述自行政會議作出上述決定後，七號幹線、南港島鐵路及西港島線的發展。

## 南港島鐵路及西港島線

4. 我們贊同地鐵公司的看法，認為合併南港島鐵路及西港島線第一期的發展，將會帶來不少益處；並且地鐵公司已委託顧問進行研究，以制定計劃合併兩條鐵路線。

5. 上述研究的主要目的，是訂定最具成效的鐵路計劃，服務西區和南區市民，同時又方便乘客轉乘港島北面的現有地鐵，協助紓緩中心商業區的交通擠塞。這項研究亦會探索現有的鐵路技術，以期提升鐵路計劃的成本和經濟效益。此外，這項研究亦會評估南港島鐵路／西港島線對其他運輸工具的影響。

6. 截至二〇〇三年十月，研究已進入方案研究階段，顧問公司挑選了數個最爲可行的路線方案和鐵路系統，以便進行進一步評估。個別範疇的研究進展概述如下：

#### a. 鐵路系統

7. 根據政府公布的最新人口及就業情況，南港島鐵路／西港島線在繁忙時間的乘客預計最多約爲 2 萬人，亦即僅爲現時地鐵市區線繁忙時間的載客量(8 萬 5 千人)四分之一。故此，以中型鐵路系統應付有關需求，會較爲符合成本效益；相比之下，現時地鐵及九鐵所採用造價較貴的重型鐵路系統，則並不適合。

8. 另外，預計將來會選用較短的列車行駛南港島鐵路／西港島線，月台和車站的規模因而得以縮減。故此，採用中型鐵路系統亦有助減少營運和保養開支。顧問公司現正評估現時國際上種種不同的中型鐵路系統。

#### b. 定線

附件 A 9. 原定的南港島鐵路和西港島線，請見**附件 A 圖 1**。按照建議，西港島線須興建重型鐵路的車站和隧道，佔地甚廣。因此，假如取消西區填海，便不可能在堅尼地城設站；而按照現時的定線在德輔道西興建西港島線，在維持有效的交通管理和避免公眾投訴方面，也是一大挑戰。經努力改善南港島鐵路的走線後，該鐵路將會同時服務香港仔區，而擬議的轉車處將更方便前往九龍的乘客<sup>1</sup>。

10. 多個鐵路路線方案，如**附件 A 圖 2**的方案，便特別爲針對上述問題而設計。地鐵公司現正爲上述路線擬定工程方案，務求對工程可行性、乘客量、成本、環境與經濟的效益以及財務效益作出更爲準確的評估。

---

<sup>1</sup> 總計南區的公共交通行程，約有三成屬過海線。

**c. 轉車處**

11. 原定的南港島鐵路和西港島線計劃，建議在寶翠園設置二者的轉車處，並在灣仔與港島線接駁。在訂定上述路線方案後，當局現正仔細研究在上環和金鐘設置轉車處。

**d. 財務**

12. 地 公司的初步財務評估顯示，倘若單靠車費收入，南港島鐵路／西港島線項目在地 公司的投資角度來說，並不符合財務效益。不過，這項計劃將會帶來經濟或間接的利益。地 公司已委託顧問進行研究，把這個項目或會帶來的利益量化。

**公眾諮詢**

13. 研究進行期間，地 公司一直透過區議會及其他渠道，就鐵路的規劃和設計徵詢公眾意見。

14. 二〇〇三年九月，地 公司先後向南區區議會、中西區區議會及灣仔區議會匯報研究的進度，並得到這些區議會就鐵路的定線提出寶貴意見。我們留意到：

- (i) 區議會大體上支持南港島鐵路／西港島線建議；
- (ii) 鐵路延線應同時到達堅尼地城及香港仔；
- (iii) 鐵路設計應配合當地社區發展的特色；以及
- (iv) 如技術上可行，則在金鐘站設置一個較方便的轉車處會較佳。

15. 地 公司在制定路線方案時已考慮區議會的意見，並會在南港島鐵路／西港島線的規劃和發展工作上，繼續聽取社區的意見。

## 下一步行動

16. 地 公司會繼續視乎技術、財務及社會效益，評核經初步選出的方案，並找出首選方案，以便在工程項目建議書作出建議。

17. 預計地 公司將於二〇〇四年年初完成研究，並於二〇〇四年第二季向政府提交工程項目建議書。

## 七號幹線

18. 在等候地鐵公司所進行的西港島線及南港島鐵路檢討研究期間，當局一直繼續檢討七號幹線的情況，並以行政措施為七號幹線選線研究中建議的兩條選線預留用地。

19. 因為西區填海工程將不會進行，所以我們現正研究七號幹線能否採用靠近內陸的路線，以及把原先擬建位於填海土地的低於地面道路改為高架橋。據初步評估顯示，如果不能在西區進行填海工程，便須在堅尼地城對開海面架設長約 400 米的較低架板式建築。**附件 B** 顯示兩個建議方案位於堅尼地城的修訂路線。

附件 B

20. 在現階段，我們會如期進行擬議的中期交通改善措施。這些措施，在沒有七號幹線之前，將會改善薄扶林道一帶的交通情況至可以接受的水平。待我們在今年較後的時間，確立有關改善工程在技術上的可行性，我們會訂定實際可行的實施時間表，以及採取必須的措施，盡快完成上述交通改善工程。

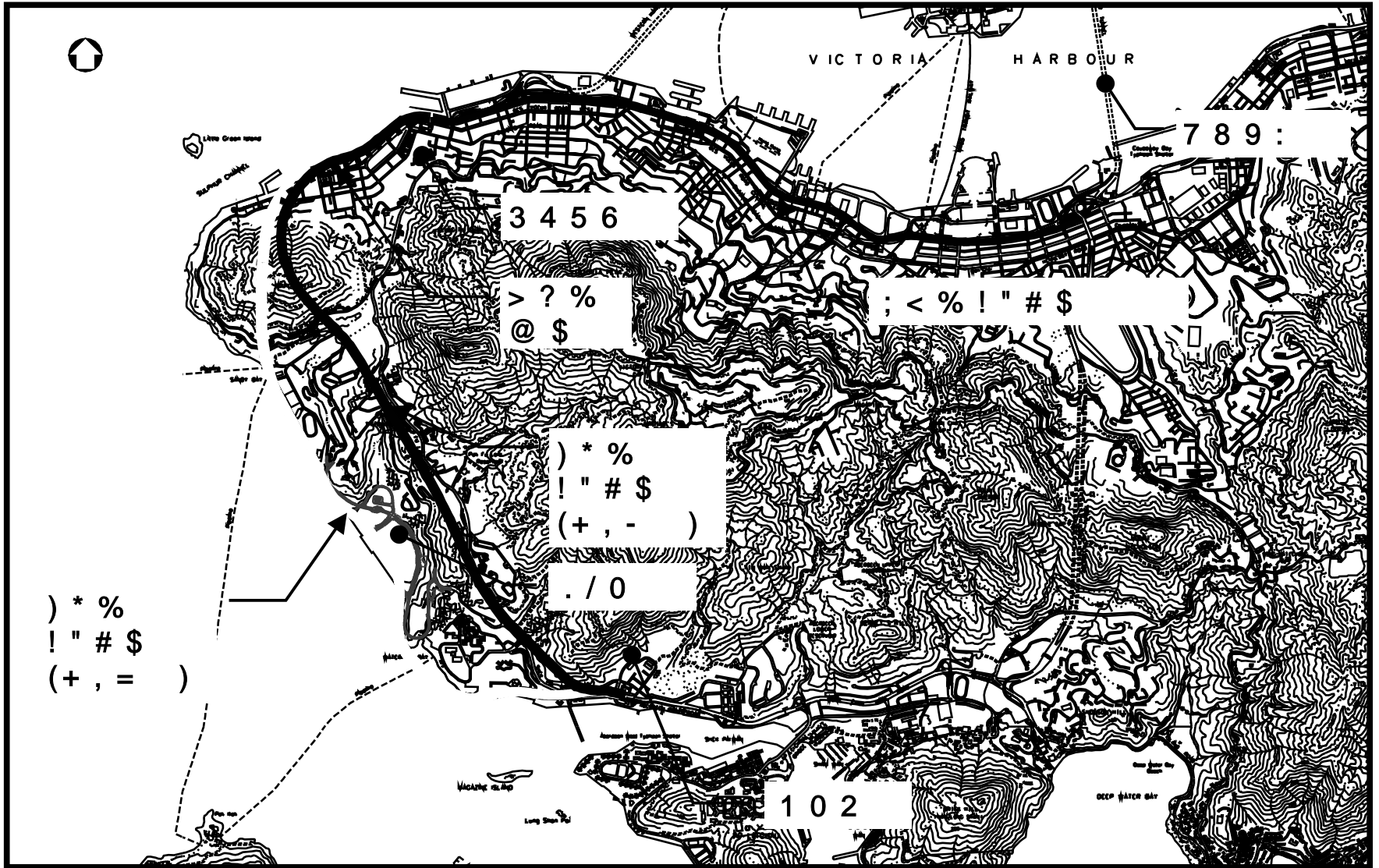
環境運輸及工務局

二〇〇三年十月

[ETWB(T)CR 11/1016/99]







VICTORIA HARBOUR

7 8 9 :

3 4 5 6

> ? %

@ \$

; < % ! " # \$

) \* %

! " # \$

( + , - )

./ 0

) \* %  
! " # \$  
( + , = )

1 0 2