

中西區區議會譴責「立法會交通事務委員會通過動議促請政府暫時擱置港島南，西鐵路的發展計劃.....」完全漠視中西區居民多年爭取興建地鐵港島西支部的訴求 及 中西區區議會重申強烈要求立刻興建地鐵西港島及南港島線

背景

在 5 月 28 日立法會交通事務委員會討論西港島線及南港島線，中西區區議會事前雖未獲立法會的邀請，但中西區區議會交通及運輸委員會主席代表區議會出席會議表達中西區區議會支持興建地鐵西南線的意見。

可是立法會在梁富華議員提出及在陳國強，周梁淑怡，劉健儀，張宇人及陳偉業議員支持下通過以下動議：「本委員會促請政府暫時擱置港島，西鐵路的發展計劃，並重新評估南，西區的人口增長，以及發展南區成為旅遊/商業中心的計劃，在此期間盡快研究並落實興建四號幹線(前稱七號幹線)，以應付該等地區居民的交通需求。」

我們譴責立法會交通事務委員會完全漠視中西區區議會及居民的意見。

問題

- 請環境運輸及工務局向區議會介紹興建地鐵西港島線及南港島線及四號幹線的最新情況？請問政府是否支持興建有關的鐵路及四號幹線？

動議

- 中西區區議會譴責「立法會交通事務委員會通過動議促請政府暫時擱置港島南，西鐵路的發展計劃」完全漠視中西區居民多年爭取興建地鐵港島西支部的訴求
- 中西區區議會重申強烈要求立刻興建地鐵西港島及南港島線
- 中西區區議會強烈要求政府立刻興建四號幹線(即前七號幹線西區至南區段)

動議人：黎國雄 甘乃威 楊浩然 梁耀祖

文件提交人

黎國雄 甘乃威 楊浩然 阮品強 鄭麗琼 何俊麒 郭家麒 梁耀祖

2004 年 5 月 29 日

港島地鐵西延，遙遙無期，市民怨聲載道!

背景：

- 立法會交通事務委員會於本年 5 月 28 日召開會議，討論有關“第四號幹綫及地鐵西南港島綫發展計劃”。
- 區議會主席知悉事件後，要求秘書處去信立法會，表示中西區區議會欲派代表出席會議，表達意見及反映市民的素求(附錄一)。
- 5 月 28 日立法會交通事務委員會於會議上通過動議『促請政府暫時擱置研究地 西南港島綫計劃』，並要求政府落實研究興建四號幹綫的計劃。
- 有市民質疑立法會只聽小巴、的士及巴士公司的意見，而漠視中西區居民 20 多年來祈望地鐵西延的強烈素求。這不禁令人懷疑是否有保障一些既得利益團體之嫌？
- 市民亦批評四號幹綫基本上是不能解決中西區現存路面交通擠塞的情況。這只會為西區帶來更多車輛，令交通擠塞問題加劇外，也會令空氣污染及噪音等問題更趨惡化。

問題：

- 政府何時將七號幹綫改名四號幹綫，原因為何？為何不事前諮詢本區議會？
- 雖然南區地鐵可能通不了，政府會否考慮回應廣大市民的素求，先進行上環至堅尼地城的地鐵西延計劃？

建議：政府應儘早落實地鐵西延至堅尼地城。

陳財喜 陳捷貴 陳特楚
林乾禮 戴卓賢 楊少銓

2004 年 5 月 31 日

檔 號： C&WDO
電 話： 2852 3477
傳真號碼： 2542 2696
電子郵址： cwdcl@had.gov.hk

香港中環統一碼頭道 38 號
海港政府大樓 11 樓

傳真信件

立法會交通事務委員會
主席劉江華議員
(傳真號碼：2121 0420)

劉議員：

二〇〇四年五月二十八日
立法會交通事務委員會會議

中西區區議會得悉立法會交通事務委員會將於二〇〇四年五月二十八日(星期五)上午舉行會議，討論有關興建七號幹線、地鐵西港島線及南港島線的計劃。本區議會一直非常關注上述工程計劃，並曾多次在會議中討論有關工程。現特函向閣下表示中西區區議會欲派出代表出席題述會議，懇請閣下能就此作出適當安排。如有任何疑問，煩請與中西區區議會秘書處陳小姐聯絡(電話號碼：2852 3477)。先此致謝！

中西區區議會
主席 陳特楚



二〇〇四年五月六日

討論文件

立法會交通事務委員會

西港島線、南港島鐵路及四號幹線

引言

本文件旨在向委員匯報地鐵有限公司(地鐵公司)就西港島線／南港島鐵路提交的工程項目建議書詳情，以及四號幹線(前稱七號幹線)堅尼地城至香港仔段的最新進展。

背景

2. 地鐵公司在二零零三年年中就西港島線／南港島鐵路進行可行性研究，以便制訂更具成本效益的方案，服務港島西區及南區的市民。在該研究中，地鐵公司亦評估了西港島線／南港島鐵路項目的外在效益，以及該鐵路項目對其他交通工具的影響。在完成上述研究後，地鐵公司在二零零四年三月底就西港島線／南港島鐵路提交初步工程項目建議書。

地鐵公司的西港島線／南港島鐵路工程項目建議書

3. 我們於二零零三年十月向委員會匯報西港島線／南港島鐵路初步方案的發展。其後，地鐵公司再考慮工程可行性、乘客量、成本，以及環境及經濟效益等因素，進一步改良鐵路方案。在制訂方案期間，地鐵公司曾進行公眾諮詢，就西港島線／南港島鐵路的最佳方案蒐集市民的意見。地鐵公司建議的西港島線／南港島鐵路方案現包括下列三個主要部分：

- (a) 港島線由上環延長至西營盤的部分；
- (b) 建議的西港島線，由西營盤經香港大學、堅尼地城、數碼港、華富及香港仔至黃竹坑，並預留日後在瑪麗醫院和田灣設站；以及

- (c) 建議的南港島鐵路，由海怡半島經利東、黃竹坑及海洋公園至金鐘，另可選擇是否興建跑馬地站和灣仔站。

初步評估

4. 我們仍在評估地鐵公司提交的西港島線／南港島鐵路工程項目建議書。由於建議書的涵蓋範圍廣泛，包括運輸模擬、各種交通工具的協調、土地徵用，以及遷置受影響設施等事宜，因此，政府需要更多時間詳細小心研究建議書的內容。我們的初步意見載於下列各段。

5. 在工程項目建議書中，有關連接南港島鐵路與港島線的方案共有三個，其一是連接海洋公園與金鐘的直接鐵路線，其餘兩個則把跑馬地納入鐵路網範圍，而可能採用的走線則有兩條，分別是由跑馬地直接或經灣仔到達金鐘。建議的路線方案圖則，現
附件 A 載列於由地鐵公司擬備的附件 A。直接鐵路線方案的建設成本最低，所需的財政資助也最少。有關地鐵公司修訂的西港島線／南港島鐵路方案及原來的建議的建設成本和鐵路覆蓋地區的人口／
附件 B 就業人數載於附件 B 表 1。

6. 我們對運輸基建的經濟效益所作的評估，通常包括節省的時間、公共交通營辦商及道路使用者節省的營運成本，以及有關意外的節省費用。地鐵公司評估有關方案的外在效益時，還加入其他效益，包括政府因沿線物業升值及私人物業業主獲利而得到的額外收入。這些效益通常不會納入傳統的經濟內部回報率的計算當中。因經濟內部回報率一般會被用作確立計劃可行性的指標，所以我們有需要小心檢討地鐵公司經濟內部回報率預測的理論基礎，以確定其準確性。

7. 我們曾研究西港島線／南港島鐵路在繁忙時間的最高載客量。預計南港島鐵路在繁忙時間的載客量會較高。初步評估顯示，到二零一六年南港島鐵路在繁忙時間及繁忙方向的載客量，每小時不太可能超過 17 000 人次。地鐵公司建議的中型鐵路系統相信足以應付直至二零三零年的需求。

8. 我們發現，西港島線／南港島鐵路會對專營巴士、公共小型巴士(公共小巴)和的士造成影響。這三個運輸行業已在不同場合就擬議的鐵路計劃對其生意的影響，表示極度關注。我們認為

有需要就有關鐵路對各公共交通營辦商的影響進行更深入及仔細的研究，並在研究過程中諮詢有關運輸業的意見。

9. 我們會繼續評估地鐵公司的工程項目建議書。根據西鐵最近的表現，我們有需要重新檢討運輸模型提供的客運量預測，以便進一步確定系統佈局及有關項目的表現。另外，我們將會研究技術可行性、環境保護、乘客方便，及政府所需提供的財政資助。在財政資助方面，我們需要小心考慮和不會輕易提供。我們需要確保在眾多服務均有殷切需求的情況下，社會資源獲得最妥善的運用。

10. 我們已參考最新的人口及經濟數據，研究南區西半部現有的主要對外道路的交通情況。這些道路包括薄扶林道、香港仔隧道及域多利道。在四號幹線選線研究中制訂的中期交通改善措施(中期措施)實施後，香港仔隧道在二零一六年的行車量／容車量比例¹會達至 1.2。薄扶林道在二零一六年的交通流量，會輕微高於其設計所容許的行車量；而域多利道則仍可應付當時的行車量。最新的交通運輸評估顯示，實施西港島線／南港島鐵路後，薄扶林道及香港仔隧道在二零一六年的交通量，將會減少約 10%。

附件 B 表 2 顯示實施中期措施及西港島線／南港島鐵路後，關鍵路段在二零一六年的行車量／容車量比例。

附件 B

四號幹線

11. 鑑於政府決定擱置原先建議在西區發展計劃範圍進行的填海工程，我們已重新研究四號幹線在西區的走線。現已確定兩個位於西區的新高架橋路線方案，以取代在西區發展計劃範圍內的隧道／低於地面道路。有關方案載於附件 C。

附件 C

12. 高架橋 A 會連接四號幹線現時近西營盤的末端，沿現有海旁行走，並採用沿堅尼地城新海旁興建的雙層天橋設計。高架橋 B 會採用建於海上的架空平台設計，行走路線距離現有海旁約 100 至 150 米。無論那一個高架橋方案，景觀的影響將會是我們要小心考慮的問題。此外，我們更需檢討高架橋路線 B 方案能否符合終審法院就海港填海所定的「凌駕性公眾需要」測試。

¹ 行車量／容車量比例是反映道路狀況的指標。當行車量／容車量比例相等於或少於 1.0 時，表示道路有足夠的容車量應付預期的行車量，交通會暢順。行車量／容車量比例高於 1.0 時，表示會出現輕微擠塞；超過 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加時，車速會逐漸減慢；車速和車流會越來越受限制，令人感到不安和不便。

13. 至於四號幹線西區至香港仔段，有兩個方案可供選擇—方案 1 會以隧道形式由堅尼地城通往摩星嶺，然後採用架空平台結構沿沙灣通往數碼港，再經低於地面的道路到達瀑布灣，並再次採用架空平台結構通往田灣，繼而以隧道連接至香港仔海傍道；方案 2 則主要會以隧道形式由摩星嶺通往香港仔海傍道。

附件 B

14. 不論選擇西區高架橋路線 A 或 B，對整體建設成本、經常費用以及整條幹線的運輸成效均不會有任何重大影響。四號幹線對關鍵路段在二零一六年的行車量／容車量比例的影響載於附件 B 表 2。就香港仔隧道來說，兩個路線方案在紓緩擠塞方面的成效相若，二零一六年的行車量／容車量比例會由 1.2 下降至 1.1。至於薄扶林道沿路的交通情況，兩個路線方案會有不同成效。如選擇方案 1，位於蒲飛路與沙宣道之間的薄扶林道關鍵路段，在二零一六年的行車量／容車量比例會由 1.1 下降至 0.8；如選擇方案 2，則對紓緩該路段的交通擠塞只有輕微作用。由於未能與數碼港和附近的區內道路連接，根據方案 2 興建的四號幹線，在二零一六年的行車量／容車量比例只有 0.4，顯示使用率低；如根據方案 1 興建，則行車量／容車量比例會達 0.5。

15. 在此期間，我們會按照計劃推行中期交通改善措施，以便在沒有四號幹線的情況下，把薄扶林道沿路地區的交通改善至可接受的水平。我們現正進行初步規劃和設計工作。預期建造工程會在二零零五年年中展開，並在二零零六年年底／二零零七年年初完成。

未來路向

16. 我們會繼續審閱地鐵公司的建議，並將會要求地鐵公司就西港島線／南港島鐵路對其他公共交通工具的影響進行更詳細的研究，以及探討如何減輕有關影響。另一方面，我們會繼續進行四號幹線的規劃工作，並致力盡快完成有關的中期交通改善措施，以改善薄扶林道沿路地區的交通情況。在推展有關事宜，我們會徵詢立法會交通事務委員會、有關區議會，以及受影響的公共交通營辦商的意見。

環境運輸及工務局

二零零四年五月

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

表 1 - 建設成本及鐵路覆蓋地區人口/就業人數

		西港島線/南港島鐵路(二零零四年建議)			西港島線及 南港島鐵路 (二零零二年建議)
		方案甲	方案乙	方案丙	
建設成本 (億元按二零零三年十二月價格計算)		146	155	166	193
西港島線及南港島鐵路 帶來額外的鐵路覆蓋地 區在二零一六年的人數	人口	351 000	372 000	372 000	338 000
	就業	141 000	151 000	151 000	140 000
	合共	492 000	523 000	523 000	478 000

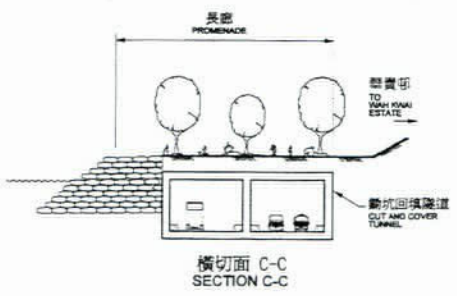
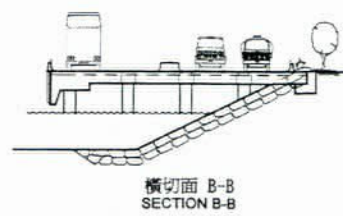
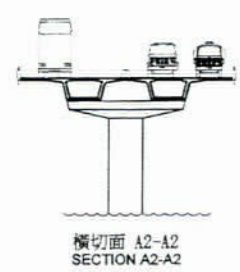
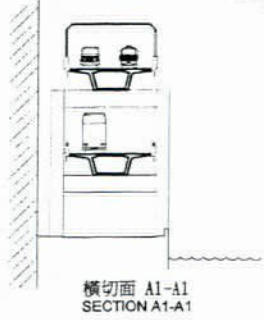
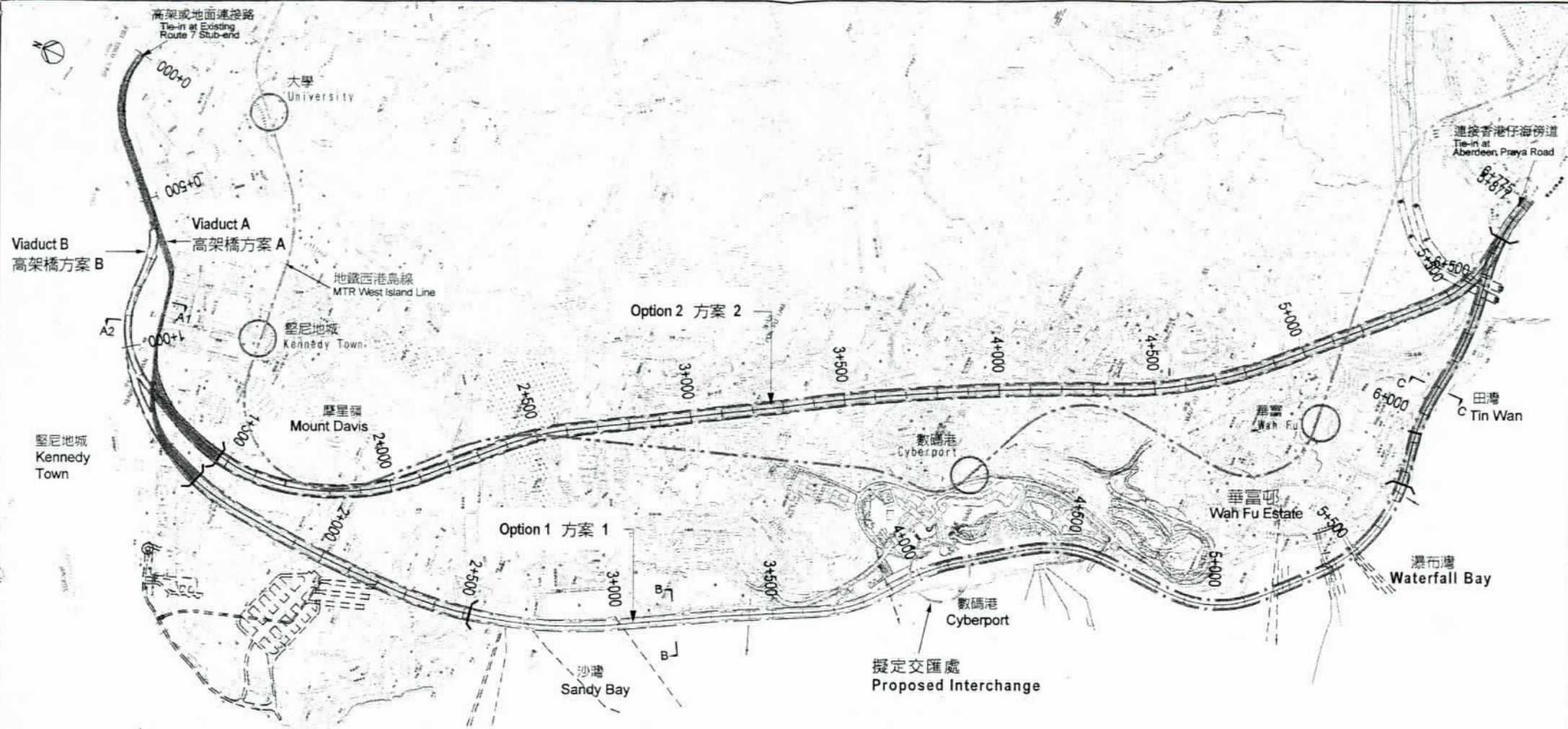
註: 方案 甲 - 直接連接海洋公園至金鐘
 乙 - 設有跑馬地站接着直往金鐘
 丙 - 設有跑馬地站及灣仔站

表 2 - 四號幹線和西港島線／南港島鐵路在道路網中的成效
(按行車量／容車輛比例計算)

道路	情況	2016 年
薄扶林道關鍵路段(蒲飛路和沙宣道之間)	實行中期措施	1.1
	採用四號幹線方案 1	0.8
	採用四號幹線方案 2	1.0
	興建西港島線／南港島鐵路	1.0
域多利道關鍵路段(加多近街和摩星嶺道之間)	實行中期措施	0.7
	採用四號幹線方案 1	0.4
	採用四號幹線方案 2	0.6
	興建西港島線／南港島鐵路	0.5
香港仔隧道	實行中期措施	1.2
	採用四號幹線方案 1	1.1
	採用四號幹線方案 2	1.1
	興建西港島線／南港島鐵路	1.1
四號幹線	採用四號幹線方案 1	0.5
	採用四號幹線方案 2	0.4

註 -

1. 上述所有行車量／容車量比例的計算，都假設薄扶林道已實施中期措施。
2. 香港仔隧道交通容量漸趨不足的主要原因，是位於灣仔和銅鑼灣隧道出口道路網的車龍問題。在中環及灣仔繞道和東區走廊連接路建成後，有關道路網的交通情況會大致紓緩，從而改善香港仔隧道的交通流量。香港仔隧道行車量／容車量比例的計算，都假設中環及灣仔繞道和東區走廊連接路經已完成。



圖例	說明
	地下鐵路西島線 MTRC West Island Line
	沿海架空平台結構 Deck structure at Coastline
	離岸架空平台結構 Inland Deck Structures
	高架橋/地面路 (專為接合用) Viaduct / At-grade (For tie-ins)
	低地道路 Depressed Road
	隧道 Tunnel
	隧道出入口 Tunnel Portals
	通風設施 Ventilation Buildings
	隧道設施 Tunnel Facilities

四號幹線 無需填海方案
Route 4 No Reclamation Scenario Options

要求政府盡快落實地鐵港島西延線至堅尼地城

背景

日前，立法會交通事務委員會通過動議，促請政府暫時擱置西區及南區地鐵規劃，改為更積極策劃連接香港仔至堅尼地城的四號幹線，而環境運輸及工務局稱須就地鐵公司提供的報告再次評估，預計今年年底前才有初步結論。同時，當局並將地鐵港島西／南延線與四號幹線(原七號幹線)聯繫，提出二選其一的方案，對此我們表示強烈不滿。

我們認為港島西區居民對地鐵港島西延線有強烈的需求，故政府應盡快落實地鐵港島西延線至堅尼地城。

意見：

1. 四號幹線是解決港島西往港島南交通問題，地鐵港島西延線是改善港島西往其他地區的交通問題，兩者目的不同。
2. 地鐵港島西／南延線與四號幹線(原七號幹線)沒有替代關係，地鐵主要解決客運問題而四號幹線(原七號幹線)則解決日益頻繁的貨運需要，故不能接受二選其一的方案，只興建四號幹線會將南區車輛引入中西區，會導致中西區路面交通更擠迫。
3. 我們希望政府將地鐵港島西／南延線與四號幹線(原七號幹線)分開處理，並盡快展開上述兩項工程。

建議：政府應聽取西區居民意見，儘速落實興建地鐵港島西延線！

鍾蔭祥 楊位款

2004年6月2日

中西區區議會譴責「立法會交通事務委員會通過動議促請政府暫時擱置港島南、西鐵路的發展計劃……」完全漠視中西區居民多年爭取興建地鐵港島西支線的訴求及中西區區議會重申強烈要求立刻興建

地鐵西港島及南港島線

港島地鐵西延，遙遙無期，市民怨聲載道！

要求政府盡快落實地鐵港島西延線至堅尼地城

環境運輸及工務局的回覆：

議員提問：

1. 請環境運輸及工務局向區議會介紹興建地鐵西港島線及南港島線及四號幹線的最新情況？請問政府是否支持興建有關的鐵路及四號幹線？
2. 政府何時將七號幹線改名四號幹線，原因為何？為何不事前諮詢本區議會？
3. 雖然南區地鐵通不了，政府會否考慮先進行上環至堅尼地城的通車計劃？

政府回應：

1. 就地鐵的西港島線/南港島鐵路工程項目建議書詳情，及四號幹線堅尼地城至香港仔段的最新進展，以及有關項目的未來路向，請參閱本局五月底提交立法會的討論文件。
2. 本港的幹線編號系統由本年一月起重新編排，舊有的七號及八號幹線，現在已合併為四號幹線。

舊有的幹線編號系統自一九七四年起沿用，由於當時編配這些幹線的號碼並無特定規律，市民記認這些路線和號碼或有困難，故此我們重整幹線網絡的編號系統，並同時為幹線網絡推出出口編號系統，透過更合乎邏輯的編號方法，令駕車人士易於記認，讓他們在計劃行程和使用各條幹線時更為便利。

在這計劃實行之前，運輸署已於二〇〇三年三、四月期間，就重整幹線網絡的幹線編號系統和推出出口編號系統的建議，徵詢學術界、專業團體、關注團體、運輸業界、交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會的意見。由於新編號系統應用於全港各條幹線道路，我們並沒有就這些系統向個別的區議會作出諮詢。