

南港島線（東段） 跑馬地設站的檢討

引言

本文件旨在向議員簡介擬議南港島線（東段）加設跑馬地站各方案的檢討。

背景

2. 灣仔區議會在今年一月十五日的會議上，討論了南港島線（東段）的規劃情況，並通過動議，支持及要求港鐵南港島線於跑馬地設站。就此，當局要求港鐵公司就南港島線（東段）的初步規劃時，同時研究在跑馬地區內或馬場附近設置車站的可行性。根據目前的計劃，我們希望南港島線（東段）可於 2011 年動工，2015 年通車。

港鐵公司的跑馬地馬場站方案檢討報告

3. 港鐵公司的檢討研究內，就跑馬地區內可否設站一事，考慮了四個方案，即（i）在鳳輝台附近、（ii）在跑馬地電車站附近、（iii）在馬場內設站、以及（iv）在馬場公眾看台毗鄰地方設站。以上四個方案的位置見附件 A。

在鳳輝台附近設站（方案一）

4. 假如要在鳳輝台設站，車站要位於地底約 70 米深的岩洞，出入口則會設於山光道與山村道之路口，以及在跑馬地電車總站附近。該兩個出入口祇能靠升降機運載乘客來往車站月台及地面，在消防安全及疏散的角度會引起關注。在施工期間，也需要臨時佔用整個黃泥涌道新月公園，作為建造連接出入口與車站之豎坑及長隧道之用，我們預期施工期對區內交通會造成相當大的影響，在山光道與山村道路口擬建的出入口、消防通道以及通風井均需要收回私人產業，以便進行有關工程，車站與馬場看台公眾入口之間距離約六百米。

在跑馬地電車總站設站（方案二）

5. 在這個方案下，車站可以設於黃泥通道近新月公園地底，三個建議的出入口則設於成和道休憩處、跑馬地電車總站和新月公園內。與上述方案（一）不同，此車站需採用明挖回填方法建造，沿車站外圍需建造約五十米深的地下護土牆深入石層。建造車站時，需從地面向下挖掘三十米。在六年的施工期間內，預料會對黃泥涌道的交通，包括電車服務，造成嚴重影響。有關的影響包括要封閉黃泥涌道部份路面，以及實施臨時交通改道措施。車站的出入口距離最近的馬場看台公眾入口約三百米。

在馬場內設站（方案三）

6. 擬建車站設於現時欖球場和曲棍球場地底下面，數個建議的出入口，則分別設於馬場內遊樂場之南端、成和道休憩處、新月花園和馬場看台公眾入口。由於車站結構將建於馬場之內，因此施工期間交通擠塞所造成的滋擾會較少。這個方案需要建造一條臨時天橋橫跨賽道，以便建築車輛在整段施工期間進出工地。要從其他途徑提供這條通道技術上或實際上未必可行。此外，車站需永久佔用其中一個曲棍球場。有關當局需為受影響的曲棍球場，作出遷置安排。

在馬場看台公眾入口旁設站（方案四）

7. 建議的車站設於馬場看台公眾入口和香港墳場之間的黃泥涌道地底下面。車站出入口則設於馬場看台公眾入口。為服務跑馬地的居民，需建造約 300 米長的地下通路，以連接電車總站和馬場站。這樣的安排對跑馬地的居民並不吸引。在施工方面，車站外圍和長行人隧道需以明挖回填方式建造。香港仔隧道入口支路 and 山光道之間黃泥涌道的南行車輛，在整段六年半長的施工期間都需要改道行駛。此外，基於工地限制，車站外圍需分期建造，令施工期間大幅延長，引致南港島線（東段）延遲竣工和投入運作。

研究結果摘要

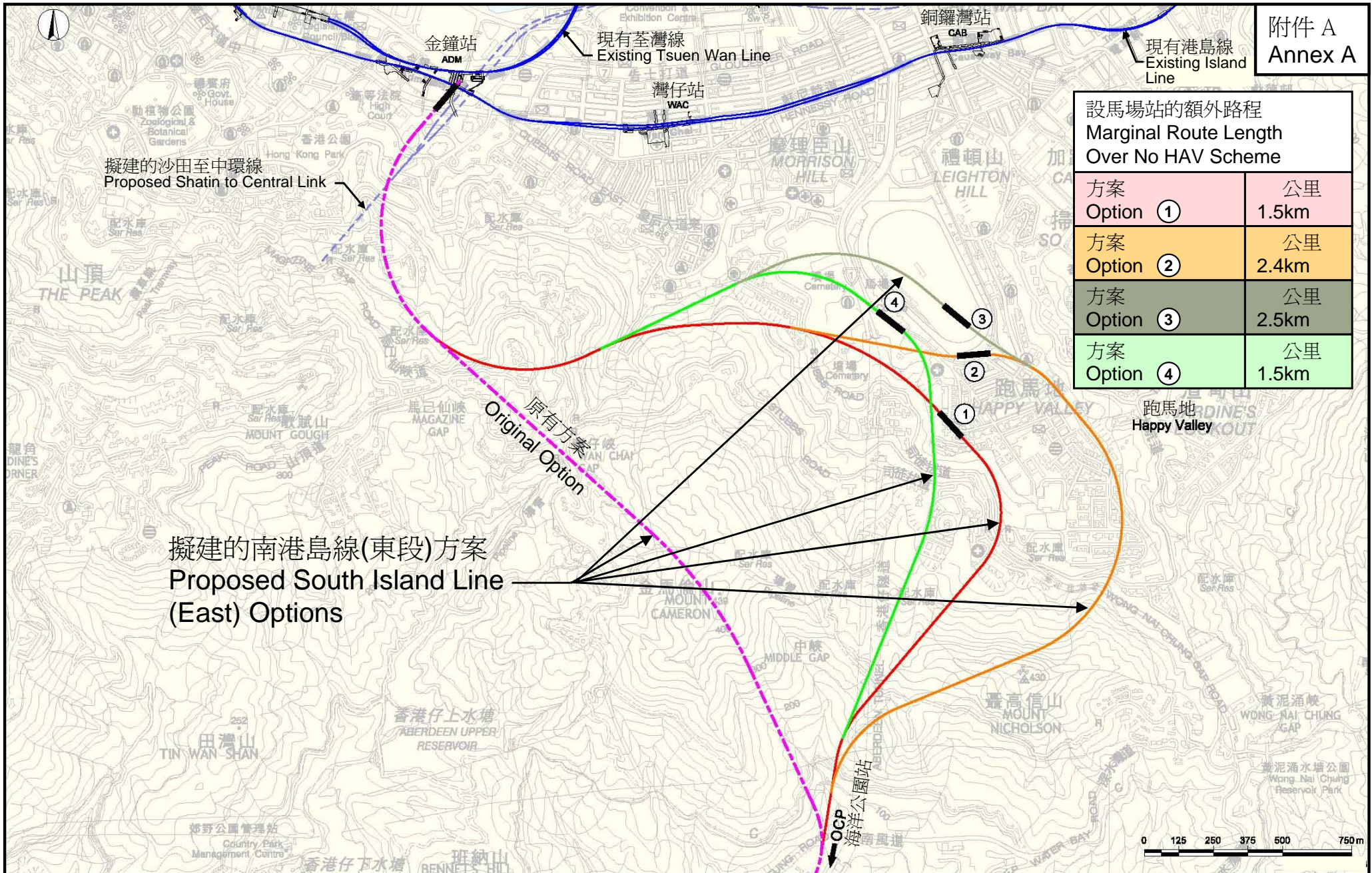
8. 研究結果顯示，不論是造價或施工計劃方面，上述曾審議的方案都對南港島線（東段）項目有頗大的影響，詳情於下表概述：

	方案	相對於原建議方案的額外項目造價	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. 基於路軌的規定弧度，以及在鑽挖隧道時，需避開不穩固的地層，上述曾審議的方案都會令金鐘和海洋公園之間的路線延長。由南區經跑馬地前往金鐘的行車時間，會增加兩至四分鐘，令項目的經濟效益減少。方案一、二及四在施工期間對跑馬地區內交通會造成重大的影響，方案一、二及三亦會對區內的休憩設施造成長期影響。由於鐵路服務範圍的人口不多(約 19 000 人)，跑馬地設站每日吸引的乘客估計不足 10 000 人次。

10. 請議員備悉有關南港島線（東段）於跑馬地設站的研究結果，並提供意見。

運輸及房屋局
2008 年 5 月



南港島線(東段)－跑馬地馬場站－方案索引圖
South Island Line (East) – Happy Valley Racecourse Station – Key Plan of Options

