

西港島線、南港島線和四號幹線的背景資料

西港島線／南港島線

港島線延線（包括北港島線和西港島線）是《鐵路發展策略 2000》選定六個擬推行的鐵路工程計劃之一。

2. 二零零一年七月十六日，地鐵公司應當局要求提交港島線延線（即北港島線和西港島線）的項目建議。

3. 其後，地鐵公司考慮到人口預測的變化、擬建會展站附近綜合發展區土地用途的改變，以及把西港島線部分路段與西區發展計劃分開發展的方案等等，在二零零二年四月提交港島線延線的修訂建議。

4. 二零零二年六月，地鐵公司提交南港島線中型鐵路系統的初步建議，建議興建單軌環迴鐵路系統，由西港島線擬設的寶翠園站（現改名為大學站）起經鴨口洲至海洋公園，以現有灣仔站為終點。

5. 由於預測就業數字下降，加上西區發展計劃尚未明朗，行政會議在二零零三年一月二十一日決定，及當局於二零零三年一月二十四日向立法會交通事務委員會（交通事務委員會）簡報，把北港島線的完工日期押後至二零一六年之後，並：

- (a) 要求地鐵公司就西港島線第一期，即上環至寶翠園的一段，展開進一步規劃工作，包括可能與南港島線連接的部分；
- (b) 擱置西港島線第二期寶翠園至堅尼地城一段的規劃工作，直至西區發展計劃填海工程有明確路向為止；
- (c) 一併考慮南港島線及四號幹線（前稱七號幹線）的發展；以及
- (d) 要求地鐵公司修改南港島線的初步建議，使方案更具成本效益。

6. 二零零三年七月，地鐵公司委託顧問為南港島線和西港島線上環至寶翠園一段進行可行性研究，探討在西區和南區興建新鐵路的各個可行方案，然後提出最佳方案的建議。

7. 二零零四年三月，地鐵公司向當局提交西港島線／南港島線的項目建議。該建議提出的西港島線／南港島線方案包括下列主要部分：

- (a) 建議的港島線延線，由上環延長至西營盤；
- (b) 建議的西港島線，由西營盤通往黃竹坑；
- (c) 建議的南港島線，由海怡半島通往金鐘；以及
- (d) 建議在黃竹坑興建車廠，並在車廠上蓋發展物業。

8. 二零零四年五月二十八日，交通事務委員會通過動議，促請政府暫時擱置西港島線／南港島線的發展規劃，以待當局就西區及南區的人口增長，以及就發展南區成為旅遊／商業中心的計劃作出重新評估。

9. 地鐵公司考慮各方提出的意見後修改鐵路方案，並深入研究分階段推行工程計劃的可行性。二零零五年二月，地鐵公司向當局提交分階段建造西港島線和南港島線的修訂建議。該修訂方案由下列三個主要部分組成：

- (a) 西港島線：把高載客量的地鐵港島線由上環延長至堅尼地城，設西營盤及大學兩個中途站（“寶翠園站”已改稱“大學站”）；
- (b) 南港島線（西段）：建造中型鐵路由大學通往黃竹坑，設數碼港、華富及香港仔共三個中途站；以及
- (c) 南港島線（東段）：建造中型鐵路由金鐘通往海怡半島，設海洋公園、黃竹坑及利東共三個中途站。

附錄 西港島線及南港島線修訂建議路線載於附錄。

10. 二零零五年二月二十五日，交通事務委員會通過三項動議，促請當局盡快落實西港島線、南港島線和四號幹線工程計劃。

四號幹線

11. 一九九八年年初，當局獲財務委員會撥款 6,600 萬元，為四號幹線堅尼地城至香港仔段進行勘測和初步設計顧問研究。該項研究在二零零零年八月完成。

12. 二零零一年七月，當局建議為四號幹線堅尼地城至薄扶林段進行工程檢討。

13. 交通事務委員會擔心分階段建造四號幹線無法滿足當地居民對交通服務的需求。二零零一年七月十三日，該委員會通過動議，強烈要求當局盡早以隧道形式興建四號幹線，連接堅尼地城及香港仔。

14. 二零零一年九月，該委員會收到不同地區團體和環保團體對四號幹線的意見。這些團體對於區內發展鐵路和道路基礎建設意見分歧。

15. 當局在二零零二年年初展開一項研究，為四號幹線擬訂多個雙程雙線走線方案，並考慮改善現有道路。

16. 二零零三年年初，當局向該委員會簡報研究結果。四號幹線的建設成本為 100 億元(按二零零一年九月價格計算)，而為改善薄扶林道實行中期措施的建造費用則為 5,000 萬元左右。

17. 二零零五年二月二十五日，當局向交通事務委員會簡介以隧道形式建造以及沿岸建造四號幹線的方案。