



討論多時的南港島線西段漸見眉目，運輸及物流局昨日向立法會鐵路事宜小組委員會提交的最新文件顯示，經深入研究後，局方建議採用智慧綠色集體運輸系統，替代原有的重型鐵路方案。政府發言人解釋，南港島線西段沿線地勢起伏，重鐵爬升能力所限，部分路段須深入地底，運輸及成本效益皆不理想。該系統將由目前的港鐵香港大學站，途經瑪麗醫院、數碼港、華富、田灣、香港仔五個站，延至港鐵黃竹坑站。主要在專屬高架橋上行走，全長約7.5公里，車程約20分鐘，料可服務區內約13萬的居住人口及約5萬就業人口，明年規劃設計，2027年動工，以配合華富邨重建計劃下新增人口。

擬採智慧綠色集運 黃竹坑到港大站20分鐘

南港島線西段 2027年動工

西段初步走線
南港島線

瑪麗醫院

數碼港

華富

田灣

香港仔

黃竹坑

文件指出，2023年年底公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》（《藍圖》）已表明，正積極探討有否合適的替代運輸系統能滿足南港島線西段走線的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益。經探討市場上不同非重型鐵路運輸系統的載客量、爬升能力、走線靈活度、基礎建設及營運設備的要求等技術範疇，局方確認採用智慧綠色集體運輸系統，在技術上可行。

目前擬議的南港島線西段主要在專屬高架橋上行走，瑪麗醫院至香港大學站部分路段因地勢陡峭，初步計劃採用隧道設計。全程路面交通完全分隔，不受現有路面交通影響。局方會繼續評估項目的財務安排，包括進一步優化走線以及提高成本效益。

根據政府規劃，南港島線西段將細分為兩段，分別是香港仔段及薄扶林段，以華富站作為分段點。諮詢建議可先興建香港仔段，再根據實際情況興建薄扶林段。香港大學站南港島線西段的月台，將設於現有站台下層。瑪麗醫院站一

除了南港島線西段的詳細規劃，運輸及物流局提交的文件還提到北環線第一期古洞站等的工程進展。其中，北環線主線項目的建造工程預計明年開展，目標於2034年竣工。

文件指，北環線主線項目的法定環境影響評估程序已完成，為加快項目，港鐵已開展前期工作。同時，局方正積極與深圳政府和港鐵公司，跟進北環線支線的推展安排。

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生說：「普通工程都人手不足，工期難以準時完成。需要具備專業技術的鐵路工程人員更加嚴重短缺。若不能大規模輸入外勞，這些工程都將長年延誤，影響香港發展之餘，令造價持續飆升。」他同時建議接納內地工程公司招標，分擔壓力和縮短工期。立法會議員劉國勳則爭取北環線主線及支線工程同步進行，加快工程時間。

帶人口稀少，交通需求主要來自瑪麗醫院。

數碼港站早年已獲數碼港預留用地，將興建高架車站。華富站選址於該邨華安樓與華樂樓之間的華富道地底，該站將會採用島式月台設計。田灣站選址在石排灣道與田灣街/興和街地底交界。香港仔站選址為香港仔水塘道與香港仔大道交界之地底，將會採用雙側式月台設計，以遷就已發展的建築物。黃竹坑站是高架車站，而南港島線西段月台則設於其下層，為地底車站。

與此同時，政府亦正積極推進其他各項鐵路項目的規劃。其中有關東鐵線科學園/白石角車站的計劃，政府正聯同港鐵公司推展研究，以釋放車站附近地區的發展潛力。初步研究顯示擬興建新鐵路車站工程複雜，所需基建配套規模較大。政府爭取於今年參考

■特區政府一直積極審視綠色集體運輸系統最新發展，圖為內地的「雲巴」。
資料圖片



研究進展後公布發展建議，並於完成公眾諮詢後盡快展開城規和其他法定程序，目標在2033年或之前開通車站。

居民關注景觀及噪音問題

民建聯香港島西立法會議員陳學鋒表示，華富邨重建後，單位數量較現時多1.3倍、達1.2萬個，要確保鐵路能應付屆時的需求，「重鐵在成本效益方面做不到，我們也期望綠色集體運輸這系統能夠加密班次。」綠色集體運輸系統須興建高架橋，他指居民會關注景觀，以及營運時帶來的噪音，促請政府研究時多加注意。

香港仔



瑪麗醫院



數碼港



北環線主線工程
料明年展開