A2 中九龍繞道油麻地段今通車

A9 「超碳一號」投用 中國首創二氧化碳發電

一九〇二年創刊於天津 獲特許在內地發行
大公報
Ta Kung Pao
2025年12月21日 星期日
乙巳年十一月初二 第43959號
今日出紙一疊五張 零售每份十二元
香港特區政府指定刊登法律性質廣告之有效刊物

河套香港園區明日正式開園

A2

【大公報訊】特區政府宣布，河套深港科技創新合作區香港園區將於22日正式開園。園區迄今已有超過60家來自海內外的生命健康科技、微電子、新能源及人工智能等領域企業和機構與園區簽署租約並陸續進駐。

根據河套香港園區的發展綱要，園區第一期將於2030年有序落成，至2035年全面發展格局形成，整體創科生態蓬勃。目前，河套香港園區第一期3座大樓已經落成，兩座濕實驗室大樓的使用率已達八成，其餘5座大樓建設正全速推進，力爭在2027年起陸續落成。

▼南港島綫（西段）的初步走綫共有八個車站，包括新增的華貴站。 大公報記者遂初攝

港鐵規劃設計 2027年動工共8站

南港島綫西段 設站田灣 新增華貴站

南港島綫(西段)項目要點

動　　工：目標於2027年開展前期建造工程
竣　　工：目標於2034年或之前通車
初步走綫：
- 全長約7.5公里，打通南港島綫(東段)及港島綫
- 8個車站，包括黃竹坑、香港仔、田灣、華貴、華富、數碼港、瑪麗醫院、香港大學
- 1個車廠，設於數碼港站附近

鐵路系統：智慧綠色集體運輸系統
走綫設計：主要採用專屬高架橋設計，瑪麗醫院站至香港大學站的一段採用隧道形式

資料來源：運輸及物流局

焦點新聞

港島南區市民期盼多年的南港島綫（西段）項目有新進展，特區政府昨日公布，行政長官會同行政會議已批准邀請港鐵公司，就項目開展詳細規劃及設計。全長7.5公里的南港島綫（西段），將採用智慧綠色集體運輸系統，以適應南區的陡峭地形。初步走綫共有八個車站，包括田灣站及新增的華貴站，目標於2027年展開前期工程，2034年或之前竣工，預計惠及18萬人。通車後由華富往金鐘或香港大學，車程只需20分鐘及10分鐘。

有田灣及華富邨居民盼望早日開通，多一個出行選擇。有區議員表示，新鐵路綫在田灣和華貴邨設站，有助解決居民交通不便問題。運輸及物流局局長陳美寶表示，面對項目沿綫地勢環境挑戰，局方以創新思維，迎難而上，令項目由原本「做不到」，變成「做得到」、「做得好」及「做得快」，建造成本預算減少約四成，落成時間提前約兩年。

掃碼睇片

大公報記者　肖泓宇、吳俊宏（文）　盧剛昌（圖）

棄「重鐵」採高架 提前兩年落成

南港島綫（西段）是《鐵路發展策略2014》中建議的七個鐵路方案之一，陳美寶昨日在網誌表示，港島南區起伏的地勢，是興建重鐵的天然障礙，但政府沒有放棄，不停思考如何有效推動項目。負責鐵路規劃的人員持續推動港鐵與時並進，思考重鐵以外的方案，最終建議透過引入「智慧綠色集體運輸系統」，為南港島綫（西段）的推進重燃希望。

根據初步規劃，南港島綫（西段）連接港島南區與西區，南接現時南港島綫（東段）黃竹坑站，途經香港仔、田灣、華貴、華富、數碼港及瑪麗醫院，北連港島綫香港大學站。除了從瑪麗醫院站至香港大學站的一段走綫需採用隧道形式外，項目主要採用專屬高架橋設計。

陳美寶表示，鐵路落成後有兩大功能，首要是便利當區乘客出行，沿途服務約13萬居民、5萬工作人口，包括連貫數碼港，為在數碼港扎根的創科人才減省通勤時間。現時從華富邨經黃竹坑往金鐘，車程需約35分鐘，往香港大學需約25分鐘，新綫通車後，車程將分別縮短至約20分鐘和10分鐘。而且新綫落成後打通南港島綫（東段）及港島綫，形成環狀網絡，讓市民多一個乘車選擇，同時提升鐵路整體系統的抗禦力和靈活度。

黃竹坑站將擴建 配合無縫轉乘

港鐵黃竹坑站將會擴建，使南港島綫（西段）與（東段）將可共用車站大堂、出入口及公共設施，乘客可以無縫轉乘。香港大學站亦計劃興建地下行人隧道連接新綫月台，讓乘客能行少幾步。陳美寶指出，港鐵公司將可為由港島綫或南港島綫（東段）轉乘南港島綫（西段）的乘客，提供車費優惠。

陳美寶表示，港鐵公司會爭分奪秒，在未來兩年進行項目的詳細規劃及設計，路政署亦會協助探討進一步縮短建造時間的方法，爭取在2027年開展前期建造工程。特區政府團隊將同步與港鐵公司在「擁有權」模式及「鐵路加物業」模式的基礎上，商討項目的財務安排，推動建設。

▲南港島綫（西段）以智慧綠色集體運輸系統取代重鐵系統，目標於2027年展開前期工程。圖為香港仔避風塘一帶。

大公報記者昨日實地走訪南港島綫（西段）擬議沿綫的居民，田灣居民劉女士說，現時於中環上班，平日乘坐接駁巴士到黃竹坑站轉乘港鐵，實程需約20分鐘，上下班繁忙時段巴士站往往大排長龍，遇到節假日許多人到海洋公園遊玩，換乘南港島綫時非常擁擠，「以後可以在田灣直接乘坐地鐵，不必再換乘，可以節省時間。」

華富邨居民嚴小姐在中環上班，搭巴士車程約30分鐘，早上8時需送孩子去幼稚園，若動作不快點便趕不上巴士，容易遲到。她希望能在華富邨坐上港鐵，開啟「新」生活。

南區區議會交通運輸委員會主席彭兆基向大公報記者表示，華貴邨居民長期依賴巴士經田灣的海旁道出行，或需步行往華富邨搭巴士等交通工具往其他地方，南港島綫（西段）增設華貴站，有助解決華貴邨居民出行不便問題。他預計下月區議會會議將討論新綫細節安排，區議會將加快收集居民意見並向政府反映，推動諮詢流程提速，使規劃更貼合社區需要。

相關新聞刊 A2

市民有say

大公報記者　肖泓宇（文）　吳俊宏（圖）

多了選擇

83歲田灣居民林伯伯：平時需要經常坐巴士過海辦事，現時田灣的交通只有巴士，不太方便，期望南港島綫西段地鐵能盡快開通，出行時可以有多一個選擇。

節省時間

華富邨居民嚴小姐：我在中環上班，平日乘搭巴士，車程約半個多小時。由於早上八點需接送孩子去幼稚園，有時趕不上原先乘搭的巴士班次，導致上班遲到。開通南港島綫西段可便利居民出行及節省通勤時間。

便民舉措

田灣居民劉女士：自己在中環上班，平日會先乘巴士到黃竹坑站轉乘港鐵，而上下班高峰期，巴士站往往大排長龍。田灣開通港鐵站是便民舉措，以後可以在田灣直接乘港鐵，節省時間。

◀黃竹坑站將會擴建，使南港島綫（西段）與（東段）的乘客可以無縫轉乘。模擬效果圖

應對陡峭地形 採用「智慧綠色運輸」

因地制宜

運輸及物流局局長陳美寶昨日在網誌表示，港島南區地形陡峭，難以採用重型鐵路形式興建鐵路。「智慧綠色集體運輸系統」能在已建好的社區中穿插，令南港島綫（西段）由「做不到」變成「做得到」。

南港島綫（西段）走綫經過瑪麗醫院與田灣，陳美寶表示，瑪麗醫院對比田灣海旁高出超過130米，相等於相差超過50層樓高。重型鐵路的設計坡度，一般不超過3%至4%，即使將其爬坡能力推至上限4%，仍要將鐵路深入地底，才能連接整條南港島綫（西段）。工程涉及要向下掘約100米，才能建設車站，乘客也需要先乘搭約30至40層樓高的升降機，才能到達月台乘車。

建造成本慳40%

她表示，不計地底工程建造成本高昂、工程推展時間不理想，單是乘客往來月台的時間和效率，已經不化算。

但是，智慧綠色集體運輸系統的爬坡能力比重鐵高一倍，達8%，足以應付南區起伏地勢。走綫途經的區域已發展多年，系統車身較窄及輕巧的特性，方便在規劃走綫時更靈活，能在已建好的社區中穿插。與原來的地底重鐵方案相比，使用智慧綠色集體運輸系統的建造成本預算可減約四成，落成時間亦可縮短約兩年。原本為重鐵方案在華富邨預留的施工用地，也可因技術改變而提早釋放，助力華富邨重建計劃的推進。　大公報記者　肖泓宇

◀南港島綫（西段）採用「智慧綠色集體運輸系統」，大大減低成本。圖為同屬高架走綫的「雲巴」。

責任編輯：鄭小萍　美術編輯：徐家寶

今天本港天氣預測
天晴及溫暖
20℃–25℃

督印：大公報（香港）有限公司　地址：香港仔田灣海旁道7號興偉中心3樓　www.takungpao.com
電話總機：28738288　採訪部：28738288轉　傳真：28345104　電郵：tkpgw@takungpao.com
廣告部：37083888　傳真：28381171　發行中心：28739889　傳真：28733764　承印：三友印務有限公司
地址：香港仔田灣海旁道7號興偉中心2–3樓