

南港島線西段倡用智綠集運系統

運流局指地勢起伏不利重鐵 明年規劃設計 2027年動工



●南港島線西段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。圖為香港仔海濱。資料圖片

討論多時的南港島線西段漸見眉目，特區政府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。

●香港文匯報記者 王偉

文件指出，2023年年底公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》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容量、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。

專屬高架橋行走 部分地段入隧道

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。全程與路面交通完全分隔，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。南港島線西段香港大學站的月台，將設於現有站台下層。瑪麗醫院站一帶人口稀少，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，將會興建高架車站。華富站選址



●南港島線西段香港大學站的月台，將設於現有站台下層。圖為現有港島線香港大學站。資料圖片

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。其中有關於鐵線科學園/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研究進展後公布發展建議，並於完成公眾諮詢後盡快展開開工和其他法定程序，目標在2033年或之前開通車站。

民記：居民關注景觀營運噪音

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12,000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。



●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。圖為華安樓。資料圖片

南港島線西段最新規劃概況

採用方案：智慧綠色集體運輸系統，替代原擬的重鐵方案

路線：由港鐵香港大學站途經瑪麗醫院、數碼港、華富邨、香港仔，延至現有的黃竹坑港鐵站

技術設計：主要在專屬高架橋上行走，全長約7.5公里，全程約20分鐘

涵蓋人口：13萬居住人口；約5萬就業人口

時間表：明年規劃設計，2027年動工，暫時未定竣工時間

資料來源：立法會文件 整理：香港文匯報記者 王偉

工聯倡接納內地工程公司招標

香港文匯報訊（記者 王偉）香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生昨日接受香港文匯報訪問時指出，多項鐵路工程集中在未來幾年開展，工程界承受沉重的人手壓力，他說：「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，這些項目有可能延誤，影響香港發展之餘，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。

張年生指出，香港建造工人持續短缺，人員嚴重老化，尤其具經驗的鐵路建造人員大都已屆退休年齡，輸入外勞勢在必行。協會已向特區政府提出相關建議，「政府要評估人手情況，盡快輸入技術工人，以免延誤鐵路項目規劃。」他又指出，內地鐵路建設技術先進：「內地有很多大型鐵路建設機械，一天可以（鑽挖）推進兩公里，我們以人手為主，一天只能推進200米。」

可用內地預製組件 港組裝提速

他並建議在鐵路工程分段招標時，納入內地建造公司，由他們投入所需器械、人力，並規定外勞與本地工人人數比例，平衡本地就業市場。他又認為，香港必須縮減減項、工程諮詢的程序：「內地立項、施工只需幾個月時間，香港動輒數年，項目變來變去，這都是工程難以如期完成、超支的原因。」他建議鐵路組件先由內地預製，僅在香港組裝，都能有效加快建設速度。

立法會議員劉國勳則倡議及推動北部都會區發展要「基建先行」，隨著河套深港科技創新合作區香港園區明年起逐步營運，而新田科技城的首批土地亦將於2026年供應，他表示若按政府規劃，北環線主線2034年才竣工，進度與河套區的發展步伐脫節，更落後於首批居民入伙的時間，建議爭取北環線主線及支線的工程同步進行，於年底拍板、明年動工，加快工程時間。

北環線主線工程料明年展開

香港文匯報訊（記者 王偉）除了南港島線西段的詳細規劃，特區政府運輸及物流局提交的文件還提到東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線、北環線第一期古洞站，以及洪水橋站的工程進展。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。

與深政府及港鐵跟進支線推展

文件指，北環線主線項目的法定環境影響評估程序已經完成，為加快推展項目，港鐵公司已開展前期工作。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。該支線連接北環線主線新田站，途經洲頭及落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸，為往來大灣區的市民及旅客提供更多出行選擇。

局方正爭取於今年內與深圳政府就推展安排達成共識，並由港鐵公司在明年初展開詳細規劃及設計。



古洞站：挖掘工程已經完成（鳥瞰圖）

●去年9月在現有東鐵線落馬洲支線隧道上方興建古洞站。

東涌線延線擬2029年完成

東涌線延線是為新市鎮擴展區提供鐵路服務，包括兩個主要部分，分別在東涌東填海區建造東涌東站，及建造長約1.2公里的新鐵路並對現有路軌進行改造；以及在東涌西將現有東涌站的鐵路隧道向西延伸長約1.3公里，在逸東邨旁設東涌西站。主要工程已於去年5月開展，預計於2029年竣工。

小蠔灣站主要是為小蠔灣車廠用地發展項目提供鐵路服務，該站設於現時東涌線欣澳站和東涌線延線東涌東站之間，項目的主要工程已於2023年12月開展，預計於2030年竣工。

屯門南延線建跨河橋 保留開闊觀景

香港文匯報訊（記者 洪澤楷）香港鐵路基建工程不絕，其中正在施工的港鐵屯門南延線項目，高架橋長約1.7公里，當中1.3公里，即超過75%會在屯門河上，包括一條長約250米的跨河鐵路橋，是近年最大型的河上高架橋建造工程。港鐵將會以「轉換樑」設計取代傳統體積較大的地基樁帽，並以兩個V形橋墩承托跨河鐵路橋，保留整體開闊的觀景。由於工程暫未到接駁屯門站階段，且是延伸工程並非在現有路線加設車站，暫不影響屯馬線營運。料整個項目2030年落成，可服務屯門南區內逾十萬居民。

香港文匯報記者昨日於施工現場直擊，發現該延線臨近屯馬線的臨時工作平台已大致建成，港鐵介紹該工作平台能擺放大型機器，以便建設高架橋地基與橋身。

另外，在臨時工作平台與屯門河的接觸面上，已裹上黑色「隔泥幕」，以避免施工污水流入屯門河中。現場暫時未見隔音材料，港鐵表示前期基礎工程噪音較小，但未來進入大型工程時會增設隔音屏，以隔音物料包裹機械等，並會透過社區聯絡小組與受影響居民溝通。

屯門南站往屯門站將省時一半

屯門南延線是現行屯馬線的延伸，涉及「第16區站」及「屯門南站」兩個新建車站。港鐵項目建造主管林偉德昨日在記者會上介紹，高架橋預計大約2028年完成，整個屯門南延線項目則預計於2030年落成。屆時居民由屯門南站前往屯門站的車程，將較目前節省約50%時間。



●港鐵將會以「轉換樑」設計取代傳統體積較大的地基樁帽，並以兩個V形橋墩承托跨河鐵路橋，保留整體開闊的觀景。

香港文匯報記者洪澤楷 攝

港鐵「第16區站」總建造經理潘建強介紹，該項目的高架橋會沿河岸興建，團隊為減少橋墩數量，在橋墩上方安裝轉換樑，以取代體積較大、佔用河道面積較多的傳統樁帽。跨河鐵路橋將建造兩個可以承托約11,000噸橋身結構的「V形橋墩」，有別於傳統的斜拉橋，外形纖巧，保留屯門河開闊視野，並有效減低視覺上的壓迫感。

重置屯門泳池「升呢」室內恒溫池

林偉德補充，項目位處發展成熟的屯門南社區，必須要騰出空間興建未來的車站和其他鐵路設施，因此團隊將部分社區設施「先重置後拆卸」。過去一年已經將部分的屯門公園，和首階段的寵物公園重置完成；新的「綠在屯門」亦預計明年投入服務。團隊亦打算重置及升級屯門游泳池設施，升級為室內恒溫泳池。

立法會文件圖片