



OUR FUTURE RAILWAY

我們未來的鐵路

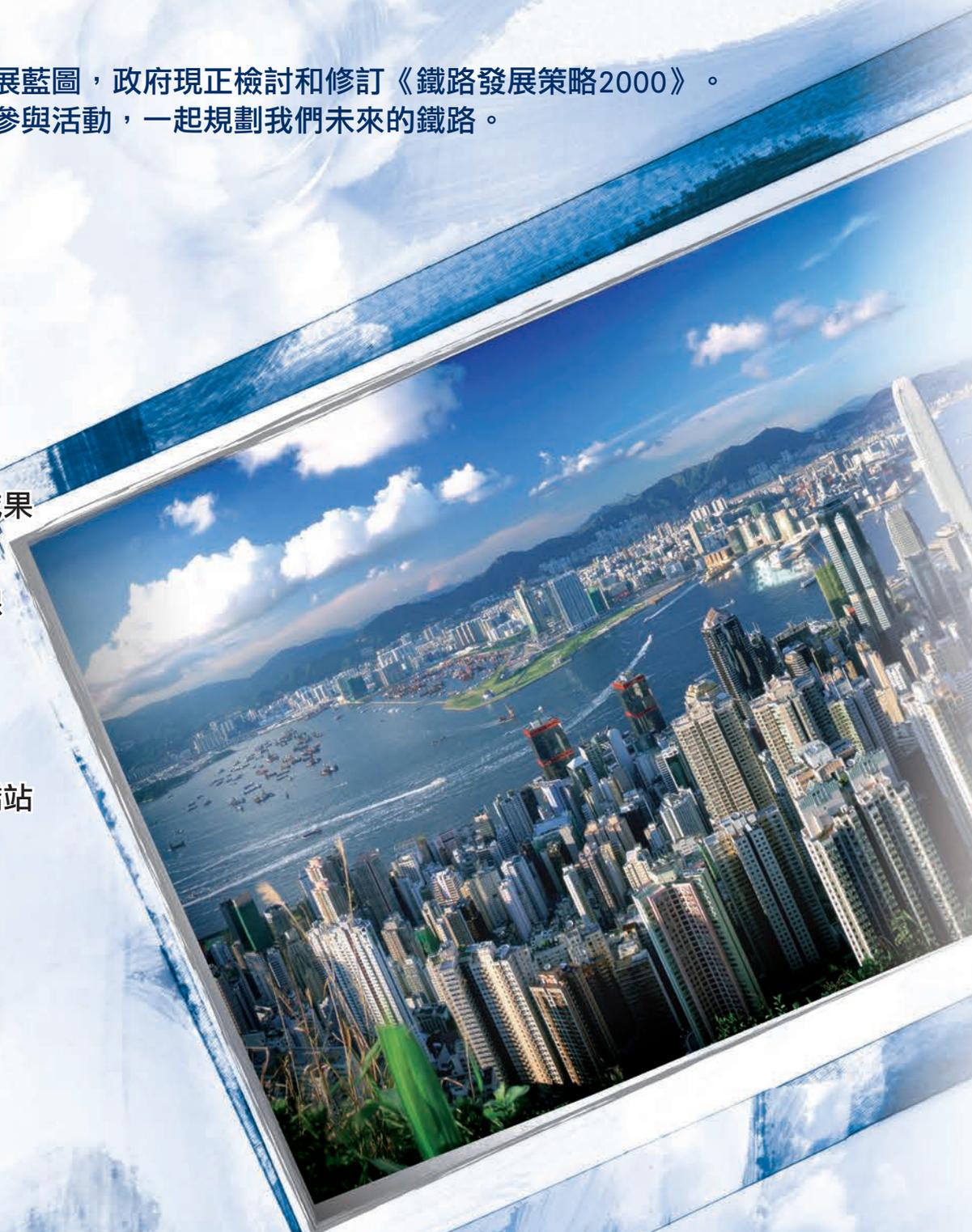
||| 第二階段公眾參與諮詢摘要 |||

誠邀你的參與

為了制定更長遠的鐵路發展藍圖，政府現正檢討和修訂《鐵路發展策略2000》。
誠邀你參與第二階段公眾參與活動，一起規劃我們未來的鐵路。

目錄

- 3 背景
- 6 研究重點及方式
- 7 第二階段顧問研究成果
- 13 北港島線及小西灣線
- 22 南港島線（西段）
- 29 屯門南延線及洪水橋站
- 37 東涌西延線
- 42 古洞站
- 46 公眾參與



背景

我們正全速推動五個鐵路項目，即西港島線、廣深港高速鐵路香港段、南港島線（東段）、觀塘線延線及沙田至中環線（沙中線），將在2014至2020年期間相繼建成。



行政長官在《2013年施政報告》中指出，香港市民對土地的需求，來自人口增加，也來自對改善擠逼居住空間的訴求。政府將多管齊下，善用現有已開發土地，同時開發可供發展用途的新增土地，增加短、中和長期的土地供應，滿足房屋和各種需要。

發展鐵路運輸，不但可以疏導大量人流，紓緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，還可以釋放周邊地區的發展潛力，帶動地區的發展和經濟活動。

如能把鐵路規劃和土地發展妥善結合，可以產生協同效應，為市民開拓更廣闊的生活空間，並促進香港未來各方面的發展。

鐵路項目涉及龐大公帑的投資，對社會、民生及經濟發展影響深遠，各界人士往往有不同的意見及建議。如何讓鐵路規劃與土地發展緊密配合，將是香港社會需要共同探討的課題。

政府在2011年3月展開《鐵路發展策略2000》之檢討及修訂的顧問研究，並於2012年4至7月進行第一階段公眾參與活動，提出三個大型跨區鐵路走廊的構思，即港深西部快速軌道、北環線和屯門至荃灣沿海鐵路（屯荃鐵路）。

我們現正進行第二階段公眾參與活動，集中討論地區性優化方案，以全面地諮詢公眾對不同鐵路項目的意見。

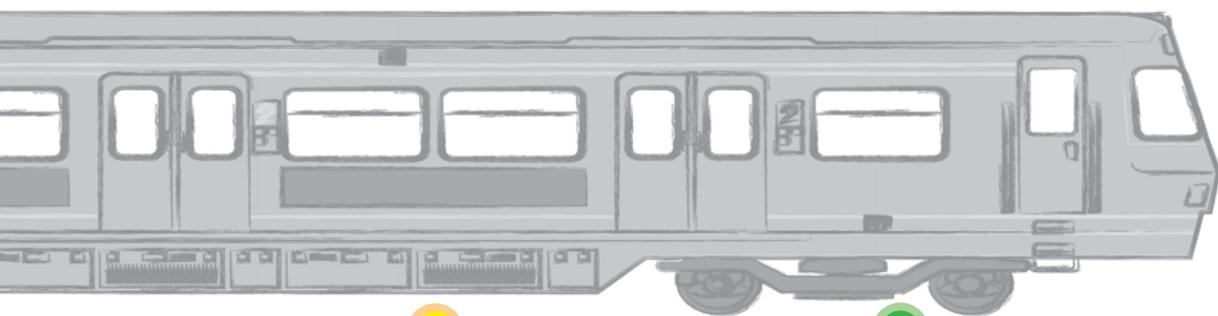


研究重點及方式

是次研究是在《鐵路發展策略2000》的基礎上，研究是否需要推展新的鐵路項目或優化現有鐵路網絡—

- (a) 以覆蓋更多地區，為更多市民提供鐵路服務；
- (b) 以接駁重要的基建設施和新發展區，加強其通達性；及
- (c) 以紓緩鐵路和主幹道路的樽頸路段

以檢討和修訂本港長遠的鐵路發展藍圖。



第一階段:大型跨區鐵路走廊

經顧問進行乘客運輸需求預測，並探討重點發展地區的大型跨區鐵路走廊的服務需求後，我們於2012年4月20日至7月21日進行第一階段公眾參與活動。

第二階段:地區性優化方案

第二階段主要研究如何優化及整合鐵路網絡，並探討地區性優化方案，例如有否需要加建平衡路線、興建延線或支線、新增車站等，以增加網絡的運載能力和減少路面接駁的需要。

第二階段公眾參與活動之後

我們會要求顧問全面整合兩階段收集得來的公眾意見，讓大型跨區鐵路走廊和地區性優化方案的規劃能夠互相配合，並就日後的鐵路發展提出建議，作為建構本港未來鐵路發展策略的基礎。

第二階段顧問研究成果

現有鐵路線的運載能力

- 香港現時有十條鐵路線，以及在新界西北地區的輕鐵網絡。視乎不同鐵路線的設計，每條鐵路線的運載能力各有不同。
- 鐵路線的運載能力是以每小時單方向的載客容量計算，能夠應付的乘客人次愈多，反映運載能力愈高。這往往受多項因素的影響，包括列車車種、列車卡數、列車班次數目、訊號系統、走線等。

不同鐵路線的設計最高單方向載客容量

鐵路線	設計最高單方向載客容量（每小時人次）
東鐵線	約101,000
觀塘線、荃灣線、港島線、將軍澳線	約85,000
東涌線	約66,000
西鐵線	約64,000
馬鞍山線	約32,000
迪士尼線	約10,800
機場快線	約10,000

- 基於安全考慮和訊號系統的要求，每條鐵路線在每小時可開出的班次數目均有上限，而路軌和車站的設計也限制了可採用的列車車種或卡數。
- 如鐵路線已無法應付運輸需求的增長，則有需要考慮興建平衡路線以提高運載能力。

繁忙時間的鐵路使用情況

- 在平日，現有鐵路線的客運量普遍會出現早、晚兩個高峰時段。在早上繁忙時間，乘客大多由住宅區前往商業中心地帶；至於晚上繁忙時間，乘客的行程方向剛好相反。
- 由於市民的上班時間一般較為集中，而下班時間存在較大差異，未必在同一時段使用鐵路返家，故此鐵路線在早上繁忙時間往往較為擁擠，其客運量會較晚上繁忙時間為高。

2011年主要鐵路線於繁忙時間的使用情況

主要鐵路線	早上繁忙時間 最繁忙路段的平均載客率 ¹	晚上繁忙時間 最繁忙路段的平均載客率 ¹
荃灣線	尖沙咀站往金鐘站 約74%	金鐘站往尖沙咀站 約69%
將軍澳線	油塘站往鰂魚涌站 約72%	鰂魚涌站往油塘站 約55%
港島線	天后站往銅鑼灣站 約70%	灣仔站往銅鑼灣站 約71%
東鐵線	大圍站往九龍塘站 約69%	九龍塘站往大圍站 約64%
觀塘線	石硤尾站往太子站 約65%	太子站往石硤尾站 約64%
西鐵線	錦上路站往荃灣西站 約65%	荃灣西站往錦上路站 約58%
東涌線	九龍站往香港站 約61%	香港站往九龍站 約42%
馬鞍山線	車公廟站往大圍站 約54%	大圍站往車公廟站 約41%

- 顧問認為紓緩鐵路交通的需要往往只是在早上一、兩小時較為關鍵，故在切實可行的情況下，應優先探討現有鐵路線在早上繁忙時間能否進一步加密班次。
- 如鐵路線可開出的列車班次數目已接近上限，興建新鐵路項目以作紓緩會較具效益。

¹ 早上／晚上繁忙時間平均載客率是以有關鐵路線於早上／晚上最繁忙的兩個車站之間於一小時內的平均單方向客運量，除以該鐵路線所提供列車班次的單方向載客容量而得出的比率。數字愈高，反映鐵路線於高峰時段愈繁忙。

鐵路乘客的乘車習慣

- 在絕大部分情況下，鐵路乘客登車時不會平均分布於列車不同位置，導致未能完全盡用列車的載客容量，如月台較偏遠位置的車卡一般相對有較少乘客、車卡接駁位置的乘客會較為疏落等。
- 故此，顧問強調鐵路線在日常營運中不大可能達至接近100%的載客率。
- 實際的監測數字顯示，香港鐵路乘客逐年增加，但較繁忙的彌敦道段（橫跨太子、旺角、油麻地、佐敦及尖沙咀站）高峰時段的載客人次卻呈下降的趨勢。

彌敦道段的使用情況



- 顧問指出造成上述現象的原因，在於乘客逐漸期望在車廂內有更大的個人空間。早年，乘客必須途經彌敦道段才能過海，故縱使車廂擠逼，也會嘗試擠上列車。
- 隨著可供選擇的過海鐵路線增加，加上列車班次更為頻密，現時乘客若認為列車顯得較為擁擠，可能寧願等候下一班列車，也不希望擠上列車繼續行程，令同一列車的實際客運量減少。
- 值得注意的是，近年愈來愈多鐵路乘客於列車上閱讀報紙，以及使用平板電腦或視像電話等流動裝置，對車廂內的個人空間有一定的要求。
- 顧問認為日後應進一步觀察乘客日常的乘車習慣，以重新評估紓緩鐵路的需要，務求更切合鐵路乘客的期望。

過海鐵路服務的乘客運輸需求

- 香港鐵路網絡最繁忙的兩個路段均為過海段，分別是荃灣線尖沙咀站往金鐘站，以及將軍澳線油塘站往鰂魚涌站。東涌線九龍站往香港站一段也是全線最多乘客使用的路段，反映了市民對過海鐵路服務的龐大需求。
- 除了荃灣線、將軍澳線和東涌線三條過海鐵路線外，沙中線紅磡至金鐘段預計將於2020年通車，把現有東鐵線從紅磡延伸過海至會展及金鐘形成南北走廊，成為第四條過海鐵路線，屆時荃灣線過海段的繁忙情況應可望得以紓緩。
- 過往的《鐵路發展策略2000》曾提出興建第五條過海鐵路線的可能性，作為其中一個長遠發展方案。然而，由於香港其後的人口增長遜於預期，乘客運輸需求也因而降低。
- 按照最新預測，顧問預計香港四條過海鐵路線於2031年早上繁忙時間的平均載客率會維持在60%或以下，認為並沒有興建第五條過海鐵路線的逼切需要。

2031年四條過海鐵路線在早上繁忙時間的客運量預測

鐵路線	單方向最繁忙的過海段	顧問推算的單方向載客容量 (每小時人次)	顧問推算的單方向客運量 (每小時人次)	平均載客率
荃灣線	尖沙咀站往金鐘站	約85,000	約51,000	約60%
將軍澳線	油塘站往鰂魚涌站	約85,000	約42,000	約49%
南北走廊	紅磡站往會展站	約80,000	約38,000	約48%
東涌線	九龍站往香港站	約66,000	約29,000	約44%

- 根據顧問評估，興建第五條過海鐵路線極可能需要於維港範圍進行填海。在2004年，終審法院裁定政府只能在證明填海工程有凌駕性的公眾需要時，才可推翻《保護海港條例》不准許在維港進行填海的推定。
- 因應顧問的乘客運輸需求預測和工程技術評估，我們認為在未能充分證明第五條過海鐵路線的逼切需要前，不應貿然推展有關計劃，但會繼續密切監察過海乘客運輸需求，適時研究以不同方式疏導過海乘客。

經評估不同的概念性方案後，顧問在第二階段研究，甄別了七個地區性優化方案構思，作進一步的研究和討論—

北港島線

小西灣線

南港島線（西段）

屯門南延線

洪水橋站

東涌西延線

古洞站



一如第一階段公眾參與活動提出的大型跨區鐵路走廊，顧問現階段提出的地區性優化方案，均屬於經初步研究後值得公眾進一步討論的概念性方案，旨在收集市民的意見。

顧問將在日後的研究工作，就較為可取的方案進行深入研究及具體效益的分析，以探討方案的技術可行性和是否具備足夠的經濟效益。

北

港島線及小西灣線

- 港島北岸是香港傳統的商業中心地帶，亦是大部分港島人口居住的地區。香港現時三條過海鐵路線（即荃灣線、將軍澳線和東涌線）均連接港島北岸，而港島線東起柴灣，西至上環，方便港島乘客往來東西不同地區。
- 在1994年，《鐵路發展策略》首次構思以北港島線和西港島線服務填海區。直至2000年，《鐵路發展策略2000》認為北港島線除了應付中環和灣仔填海區的運輸需求外，也可加入舒緩港島線及荃灣線的功能，同時將西港島線修訂為上環至堅尼地城的項目，不再連接青洲填海區。



- 隨著公眾對保護海港的議題日益關注，港島北岸的土地規劃出現種種變動。其中，中環及灣仔填海計劃的規模縮小，令區內人口和就業人士的數目不如預期，結果使北港島線服務填海區的功能相比《鐵路發展策略2000》所規劃時大不如前。
- 有鑑於港島線於繁忙時間的使用情況，我們有需要重新檢視北港島線的規劃，以特別探討項目紓緩現有鐵路線的作用。
- 至於西港島線方面，政府於2003年擱置青洲的填海建議後，再進行詳細研究及公眾諮詢，項目已於2009年動工，預計於2014年落成，屆時港島線的服務將延伸至堅尼地城。
- 另一方面，位於港島北岸東部的小西灣自九十年代逐步發展，現時人口約6萬人。有地區人士認為可將港島線延伸至小西灣，顧問也因應最新的規劃情況，研究相關項目的可行性。

功能定位及規劃考慮

顧問認為在港島北岸增設鐵路項目時，應顧及下列兩項因素—

分流過海客運量

荃灣線、將軍澳線和東涌線接載過海乘客往來港島北岸，惟三條過海鐵路線的使用情況並不平均。

港島線的負荷

港島線是最繁忙的鐵路線之一，在2011年每日平均客運量約83萬人次，2031年更可能上升至140萬人次。

分流過海客運量

- 按照早上繁忙時間的數據，荃灣線尖沙咀站往金鐘站一段平均載客率最高，其次為將軍澳線油塘站往鰂魚涌站；至於東涌線九龍站往香港站的客運量與其餘兩者有很大距離，平均載客率最低。
- 在晚上繁忙時間使用鐵路的負荷情況並沒有早上繁忙時間般嚴重。三條過海鐵路線中荃灣線金鐘站往尖沙咀站一段仍然繁忙，而將軍澳線和東涌線的過海段平均載客率不足60%，遠遠落後於早上繁忙時間的比率。

2011年三條過海鐵路線的使用情況

鐵路線	早上繁忙時間 過海段的平均載客率	晚上繁忙時間 過海段的平均載客率
荃灣線	尖沙咀站往金鐘站 約74%	金鐘站往尖沙咀站 約69%
將軍澳線	油塘站往鰂魚涌站 約72%	鰂魚涌站往油塘站 約55%
東涌線	九龍站往香港站 約61%	香港站往九龍站 約42%

- 顧問認為東涌線在走線上較接近荃灣線，也較有條件吸納更多過海鐵路乘客，理論上可使東涌線連接更多港島地區以提升其吸引力，從而疏導荃灣線過海段的客運量。
- 隨著沙中線全線預計於2020年建成，現有的東鐵線將由紅磡延伸至會展及金鐘，成為南北走廊，預計有相當數量的鐵路乘客會轉用這第四條過海鐵路線，可望紓緩荃灣線過海段的繁忙情況。
- 故此，顧問認為屆時應密切觀察荃灣線和東涌線的實際使用情況，以探討未來是否仍有需要在港島北岸增設鐵路項目。

港島線的負荷

- 港島線連接往來上環、中環、金鐘、灣仔、銅鑼灣等商業活動蓬勃的地區，應付大量就業人士上、下班的行程，加上將軍澳線只能直達鰂魚涌站和北角站，過海乘客往往需要在北角站轉車，然後再與港島東區居民乘搭同一方向的列車往中區，令港島線的負荷更大。
- 就早上繁忙時間而言，港島線西行服務的需求較大，天后站往銅鑼灣站一段更是最繁忙的路段，在2011年平均載客率約70%。顧問估計至2031年，其平均載客率可能進一步增至約75%或以上。
- 至於在晚上繁忙時間，開出的列車班次較疏，灣仔站往銅鑼灣站是最繁忙的路段，在2011年平均載客率約71%。有關路段的單方向客運量至2031年可能會繼續增加，即使港島線在晚上繁忙時間開出更多列車，平均載客率預計也不會大幅下降。

2011年港島線最繁忙的路段

早上繁忙時間		晚上繁忙時間	
列車班次 (每小時)	平均載客率	列車班次 (每小時)	平均載客率
30	天后站往銅鑼灣站 約70%	26	灣仔站往銅鑼灣站 約71%
	炮台山站往天后站 約69%		金鐘站往灣仔站 約67%
	北角站往炮台山站 約69%		銅鑼灣站往天后站 約63%

- 按照上述分析，顧問認為如在港島北岸增設鐵路項目，以減輕港島線的負荷，其作用於每日早上繁忙時間的一、兩小時會較為顯著。
- 顧問指出，視乎將軍澳線、港島線東半部的覆蓋人口的變化，或中西區是否有新增發展計劃吸引更多乘客，港島線的客運量將可能繼續增加，故需留意港島線的使用情況，以適時考慮是否有需要減輕該鐵路線的負荷，以及是否具備足夠的運載能力讓港島線可延伸至更多地區。

鐵路方案的初步構思 — 北港島線

北港島線是東涌線和將軍澳線於港島北岸的延線，以連接添馬、會展和維園的鄰近範圍。顧問認為這個項目的功能應以紓緩鐵路網絡為主，並考慮了兩種可能方案—

「換線」方案：以隧道形式延伸東涌線和將軍澳線，同時改組現有的港島線，令港島線一分為二。



好處

- 大幅度增加東涌線和將軍澳線直達港島北岸的車站數目，顯著提升該兩條過海鐵路線的吸引力。
- 港島線最繁忙的路段（北角站至銅鑼灣站）分設在兩條新的鐵路走廊，長遠而言有助減低出現鐵路樽頸的機會。

限制

- 港島線會被分拆成兩半營運，港島北岸東西往來的行程可能需要轉車。
- 東涌線的最高列車班次密度受青馬大橋結構所限；一旦與港島線合併，原有港島線東半部（炮台山站至柴灣站）可開出的最高列車班次數目預計每小時減少8班。

「交匯」方案：以隧道形式延伸東涌線和將軍澳線，中途交匯，而不影響現有的港島線。其中，添馬或銅鑼灣北應較有條件設置換乘站，供乘客轉車。



好處

- 較能平衡不同鐵路乘客的行程需要，既便利東涌線和將軍澳線沿線的居民，亦不需改動港島線。
- 可考慮分階段進行，提前延伸東涌線或將軍澳線其中一條鐵路線，適時紓緩鐵路網絡的負荷。

限制

- 對鐵路網絡的紓緩作用較為間接，未如「換線」方案般顯著。
- 東涌線和將軍澳線不連接現有的港島線，部分乘客與現時一樣需要轉車才可到達目的地。

其他鐵路設施

如果落實興建北港島線，顧問初步估計需要增購列車以應付新增的運輸需求，並可運用現有的鐵路車廠作日常營運，相信不會涉及在維港進行填海工程。

鐵路方案的初步構思 — 小西灣線

小西灣是發展較為成熟的社區，可供興建鐵路和進行發展的地方不多。顧問曾評估多個小西灣線方案，惟認為不同方案在技術上均存有相當的困難。



「延線」方案：
直接將港島線由柴灣
站延伸至小西灣。

- 現時柴灣站以高架形式興建，被不少建築物圍繞。
- 除非拆卸現有柴灣站附近和延伸至小西灣沿線的相關建築物（包括住宅、商場等），否則沒有空間興建有關延線。

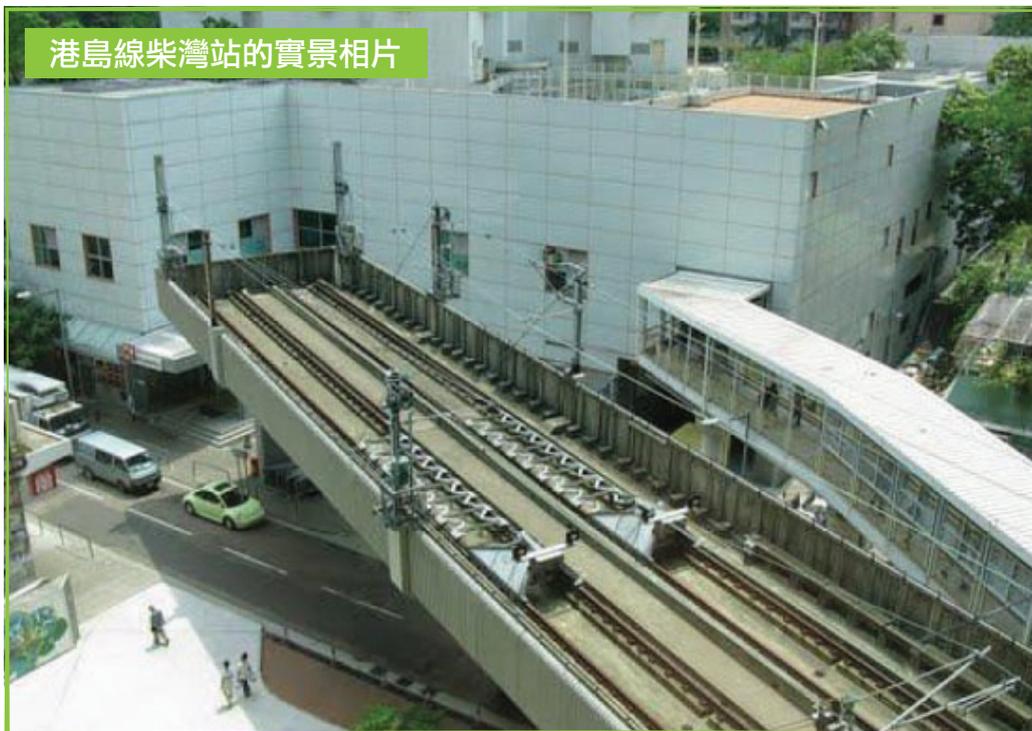
「支線」方案：
在東區以支線方式將港
島線延伸至小西灣。

- 工程可能需要進行填海，尤其是填平維港以外的柴灣貨物裝卸灣。
- 營運期間會使部分列車不再直達柴灣站，屆時將減少柴灣站的班次，乘客候車時間更長。

「接駁線」方案：
為小西灣特別興建一條新的中運量鐵路系統，只接駁杏花邨站。

- 小西灣居民乘搭該新鐵路線後需要另行轉車，才可前往港島線各站，情況可能與使用路面交通工具到達杏花邨站相似。
- 即使未必需要填海，也極有機會須永久佔用一些私人土地、休憩用地及社區設施土地。
- 新鐵路線需以高架形式興建，預計高架橋將相當接近民居，或會影響景觀，而在工程和營運期間亦可能帶來噪音。

港島線柴灣站的實景相片



如小西灣線得以落實，顧問相信屆時更多居民會選用鐵路出行，加劇港島線的負荷。天后站往銅鑼灣站會是最繁忙的路段，其平均載客率將較現時港島線及將軍澳線最繁忙的路段還要高，或會影響將軍澳線過海乘客和港島東區居民每日的交通行程。

小西灣線對港島線的影響

2031年港島線於早上繁忙時間
天后站往銅鑼灣站一段的預計使用情況

情境	設計最高單方向載客容量 (每小時人次)	顧問推算的單方向客運量 (每小時人次)	平均載客率
興建小西灣線	約85,000	約67,000	約79%
沒有興建小西灣線		約64,000	約75%

其他鐵路設施

若最終仍然決定興建小西灣線，顧問認為小西灣線應盡可能運用港島線杏花邨站旁的柴灣車廠，以減省另設車廠的用地需要。



諮詢重點

- (a) 假如落實興建北港島線，你認為「換線」方案還是「交匯」方案較為理想？有否其他的建議？
- (b) 由於小西灣欠缺發展鐵路的空間，你會否接受為興建小西灣線而拆卸東區現有樓宇或進行填海？為甚麼？
- (c) 整體而言，你認為在甚麼情況下值得於港島北岸興建北港島線和小西灣線？為甚麼？

南港島線（西段）

- 南港島線的概念首次見於1994年的《鐵路發展策略》，原來的構思是興建一個中運量鐵路系統²，將香港仔、鴨脷洲、鋼線灣（即現時數碼港一帶）及黃竹坑與金鐘連接起來，但當時未有考慮連接薄扶林。



² 中運量鐵路系統泛指每小時單方向載客容量約20,000至40,000人次的客運鐵路，適合在一些沿線人口較少的地區營運，以維持較頻密的列車班次，為乘客提供便捷的鐵路服務。

- 當時的顧問認為南港島線有助紓緩道路網絡的壓力，但估計規劃中的道路系統將有足夠容量滿足預期的需求，因此並無逼切需要興建南港島線。
- 在2000年，《鐵路發展策略2000》將南港島線列作長遠發展方案，待規劃情況有重大變化時再作探討。
- 在二千年代，香港仔隧道日益擠塞，車龍在繁忙時間可由隧道延伸至黃竹坑的道路網絡，嚴重影響往返南區的交通，亦妨礙其他路面交通工具運作。
- 另一方面，海洋公園落實發展計劃，城市規劃委員會也批准黃竹坑內若干興建酒店的建議，和區內一些商業發展項目的地契修訂，這些新增發展項目預計會進一步增加南區的運輸需求。
- 考慮到南區海怡半島、利東、黃竹坑和海洋公園一帶的對外交通依賴香港仔隧道，政府因應實際情況，決定提前發展南港島線（東段）。
- 雖然南港島線（東段）已於2011年動工以期於2015年落成，一些地區人士期望能夠早日規劃南港島線（西段），以方便更多南區居民和就業人士使用鐵路服務。

功能定位及規劃考慮

經考慮南區的最新規劃情況及作出評估後，顧問認為南港島線（西段）可提供兩項功能一

應付南區西部的乘客 運輸需求增長

南區西部的居住人口預計於2031年將上升至近10萬人。若區內有嶄新的發展項目，運輸需求增長或會更大。

可能紓緩道路網絡 的潛在壓力

由於南區西部較多陡峭斜坡，薄扶林道和域多利道較難再進行大規模的路面擴闊工程。若然區內的道路網絡不勝負荷，有機會影響前往瑪麗醫院的交通。

應付南區西部的乘客運輸需求增長

- 南區的住宅和商業中心主要沿東西兩個組群分布，西部是薄扶林、數碼港、華富和香港仔，而東部是海怡半島、利東、黃竹坑和海洋公園，將由南港島線（東段）提供鐵路服務。
- 按照人口數據估算，南港島線（東段）車站估計於2016年將為35萬名在南區居住及工作的市民提供服務，加上海洋公園是區內著名的旅遊景點，每年訪客人次將超過700萬，產生一定的乘客運輸需求。
- 但長遠而言，隨著南區人口自然增長，西部的乘客運輸需求或與東部水平相若。其中，主要的增長地區位於華富和香港仔一帶。若區內有嶄新的發展項目，運輸需求增長或會更大。



- 考慮到南區西部現時一些土地尚未發展，這些潛在的土地發展機遇或會進一步增加交通行程數量。視乎南區西部的發展步伐，顧問認為未來或有需要興建南港島線（西段），為區內居民提供多一項出行選擇。

可能紓緩道路網絡的潛在壓力

- 南區西部的對外交通主要依靠路面交通工具，而薄扶林道和域多利道是連接區內至中西區的主要道路。
- 現時，一些往來華富和香港仔至中西區的巴士和小巴會取道上述兩條道路，服務區內居民；至於數碼港和薄扶林一帶發展密度較低，不少居民都使用私家車。



- 在二千年代，政府建成薄扶林道與沙宣道交界的交匯處、完成域多利道改善工程等，預計未來再度提升兩條道路交通容量的空間相當有限。目前，薄扶林道（南區段）和域多利道並非如香港仔隧道一般經常嚴重擠塞，興建南港島線（西段）的逼切性或未如南港島線（東段）。
- 但隨著南區西部人口上升，顧問認為可考慮於南區其他人口較為集中的地段發展集體運輸系統，並連接南港島線（東段），以鼓勵乘客使用鐵路往來市區，減少對路面交通工具的依賴。

鐵路方案的初步構思

顧問認為南港島線（西段）可分為兩個路段進行分析。第一個路段可簡稱為香港仔段，走線由黃竹坑出發，向西延伸至香港仔和華富，中途也可考慮服務田灣。



由於興建中的南港島線（東段）黃竹坑站為架空站，而香港仔段乘客或希望能夠於該站方便地轉車前往金鐘，顧問初步建議黃竹坑站一段可採用架空形式興建，其餘香港仔站至華富站一段則主要採用隧道形式設計。

根據顧問分析，華富和香港仔人口密度較高，預計未來也有較大的運輸需求增長，相信透過較短的香港仔段走線，已能滿足南區西部大部分居民的出行需要，也能使部分華富和香港仔居民毋須取道薄扶林道和域多利道往來港島北岸地區。

第二個路段可簡稱為薄扶林段，從薄扶林的香港大學出發，向南延伸至數碼港及華富，中途也可考慮服務瑪麗醫院一帶。



然而，薄扶林段一帶山勢起伏，顧問評估如需增設瑪麗醫院站，薄扶林段近數碼港一段的走線將經過一段山谷，該路段難以採用隧道形式興建，屆時高架路段可能會影響沿線景觀。

顧問關注若香港仔段乘客集中在黃竹坑站轉車往來港島北岸，將會增加南港島線（東段）的負荷，故此建議為南港島線（西段）延伸至薄扶林預留發展空間，以便未來因應南港島線（東段）、薄扶林道和域多利道的實際使用情況，進一步延伸鐵路至薄扶林。

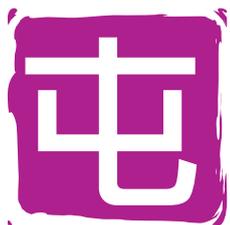
其他鐵路設施

顧問預計南港島線（西段）可運用南港島線（東段）的黃竹坑車廠應付維修需要，惟需另覓地點停放列車，初步構思可考慮在區內闢設地下岩洞或隧道，以減少用地需要。

諮詢重點

- (a) 你是否認同南港島線（西段）可分為香港仔段和薄扶林段先後發展，提前服務香港仔至華富一帶地區，並就延伸至薄扶林作出預留安排？為甚麼？
- (b) 如果落實興建南港島線（西段）的薄扶林段，增設瑪麗醫院站將影響鐵路走線，令薄扶林段近數碼港一段難以採用隧道形式設計，或因而影響沿線景觀。你認為是否值得設置瑪麗醫院站？為甚麼？
- (c) 整體而言，你認為南港島線（西段）在甚麼情況下值得興建？為甚麼？





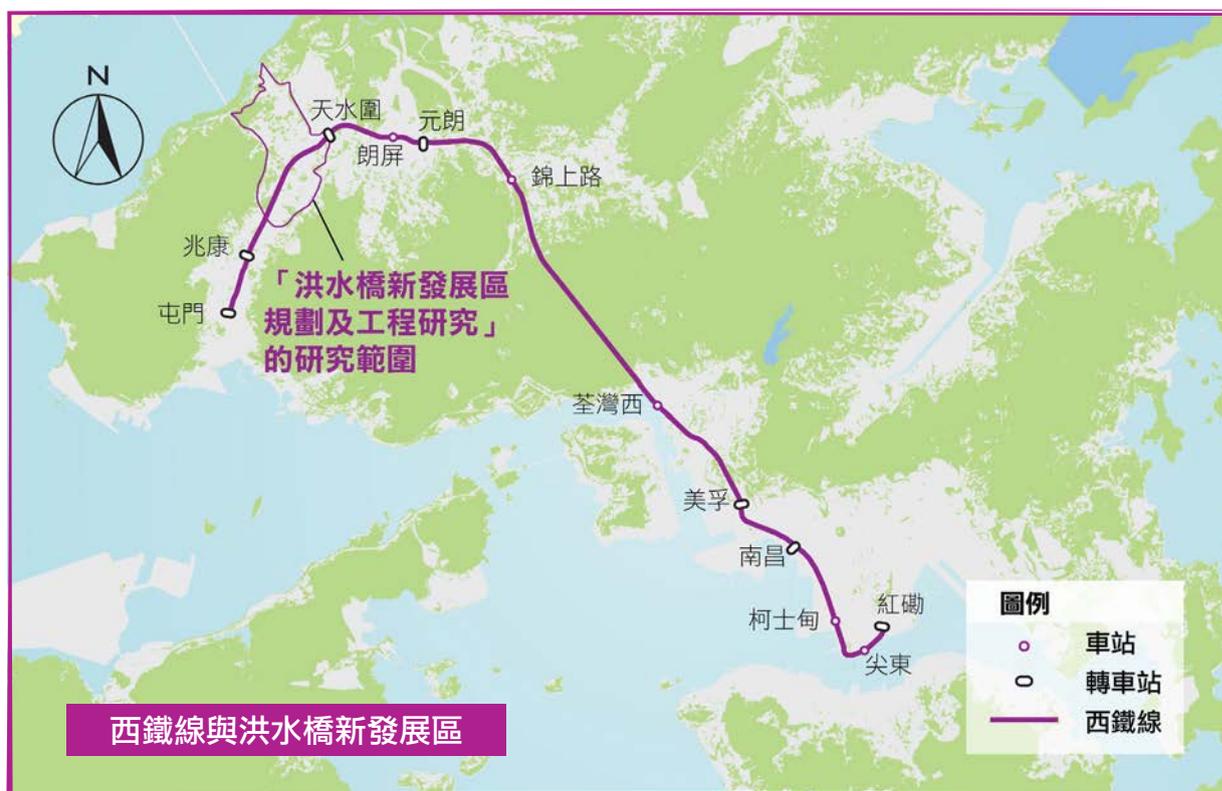
屯門南延線及洪水橋站

- 在1993年，政府就第一次鐵路發展研究進行公眾諮詢，提出興建西部走廊的建議。原先構思的鐵路線只是由南昌連接至天水圍，但當時考慮到市民期望能夠早日增設連接屯門至市區的客運鐵路服務，政府進一步探討有關構思。



- 補充研究的結果顯示，西部走廊由南昌延伸至屯門北的建議在技術上是可行的，並具成本效益。1994年，政府發表《鐵路發展策略》，採納補充研究的建議，並指出西部走廊未來也可延伸至屯門市中心。西部走廊的概念其後發展為西鐵線，最終方案包括位於屯門北的兆康站和屯門市中心的屯門站。

- 經廣泛諮詢後，西鐵線於1998年10月動工，並於2003年12月通車，提供往來屯門至南昌的鐵路服務，而走線途經洪水橋（即天水圍站至兆康站之間）。而《鐵路發展策略2000》建議優先發展的九龍南線亦於2009年投入服務，令西鐵線進一步由南昌延伸至柯士甸、尖東及紅磡站。



- 雖然西鐵線已於屯門新市鎮設置兩個車站（即屯門站及兆康站），一些地區人士期望能進一步延伸西鐵線至屯門南（特別是屯門碼頭一帶），方便更多屯門居民使用鐵路服務。
- 另一方面，規劃署和土木工程拓展署於2011年展開「洪水橋新發展區規劃及工程研究」，重新規劃西鐵線沿線的洪水橋新發展區。顧問遂參考了有關構思，評估屯門南延線及洪水橋站的可行性，以研究是否可以作為現有鐵路線的優化方案。

功能定位及規劃考慮

- 屯門是新界西北人口最多的新市鎮，現時人口估計約49萬人。其中，屯門碼頭一帶是區內一個主要的住宅區，居住人口約9萬人。現時，屯門南居民如需使用西鐵線，一般會透過輕鐵或港鐵接駁巴士前往屯門站。
- 屯門設有多條巴士線直達市區不同的港鐵站，或途經西隧前往港島。部分屯門南居民或會認為目前的路面交通工具可提供點到點的服務，更為直接方便。按照乘客流量調查數據，西鐵線的每日平均客運量約36萬人次，數字低於其他重型鐵路系統³，現時的列車班次安排有足夠的載客容量以應付更多乘客的行程需要。

2011年西鐵線最繁忙的路段

早上繁忙時間		晚上繁忙時間	
列車班次 (每小時)	平均載客率	列車班次 (每小時)	平均載客率
20	錦上路站往荃灣西站 約65%	15	荃灣西站往錦上路站 約58%

- 事實上，西鐵線仍有空間加密列車班次，可視乎實際需要，進一步提升運載能力。
- 另一方面，若洪水橋新發展區計劃得以落實，初步預計區內人口可逐步於2030年代增至約160,000人，就業機會亦會增至約48,000個，西鐵線可能有需要增設洪水橋站，直接服務區內居民和就業人士。然而，「洪水橋新發展區規劃及工程研究」的顧問現正檢討第一階段社區參與活動所收集到的意見，以擬備初步發展大綱圖及進行相關的技術評估，故上述預算可能會有所調整。
- 值得注意的是，沙中線大圍至紅磡段現已動工，並預計於2018年落成，西鐵線將與沙中線大圍至紅磡段和馬鞍山線組成東西走廊。屆時，乘客可由新界西北直達尖東、紅磡、九龍東、大圍、馬鞍山至烏溪沙，中途毋須轉車。
- 考慮到東西走廊組成後將連接更多地區，或令現時的西鐵線更具吸引力，顧問認為需要分析屯門南延線及洪水橋站對東西走廊客運量的影響。

³ 重型鐵路系統指貨運鐵路或每小時單方向載客容量超過40,000人次的客運鐵路。

鐵路方案的初步構思 — 屯門南延線

顧問構思的屯門南延線將由西鐵線屯門站向南延伸，到達屯門碼頭一帶，預計由屯門南至屯門的車程約需4分鐘。



由於屯門站為架空站，加上與屯門南的距離較短，要延伸架空軌道跨越屯門河並再潛入地底，軌道的坡度將會過大，難以讓列車行駛，故顧問建議以高架形式規劃有關項目。

考慮到屯門南延線會吸引部分屯門南居民改用鐵路服務，顧問評估屯門南延線會否增加東西走廊的負荷。顧問推算東西走廊通車後，荃灣西站往美孚站一段將是最繁忙的路段。

屯門南延線對東西走廊的影響

2031年東西走廊於早上繁忙時間 荃灣西站往美孚站一段的預計使用情況			
情境	顧問推算的單方向載客容量 (每小時人次)	顧問推算的單方向客運量 (每小時人次)	平均載客率
興建屯門南延線	約75,000	約54,000	約72%
沒有興建屯門南延線		約50,000	約67%

在興建屯門南延線後，顧問預計屯門新市鎮三個車站（即屯門南、屯門和兆康站）會吸引一定客源，長遠來說東西走廊列車離開天水圍站後，車廂可能已運載不少乘客，令乘客於朗屏、元朗、錦上路和荃灣西站登車，尤其在繁忙時段，或會變得困難，結果令這些地區的居民可能需要較長的候車時間，才可登上東西走廊列車。

九龍南線於2009年落成後，西鐵線由南昌延伸至柯士甸、尖東及紅磡站，該年西鐵線的客運量迅即上升34%。由於東西走廊將為西鐵線沿線乘客增設直達15個車站⁴的服務，東西走廊的客運量仍存在不少變數，顧問建議將來密切觀察東西走廊於2018年通車後的實際使用情況，以便更準確地評估屯門南延線對東西走廊的影響。

其他鐵路設施

若屯門南延線得以落實，顧問估計需要增購列車應付新增客源，並應可運用東西走廊的原有車廠作日常營運用途。

4 即何文田、馬頭圍、土瓜灣、啟德、鑽石山、顯徑、大圍、車公廟、沙田圍、第一城、石門、大水坑、恆安、馬鞍山及烏溪沙站共15個車站。

鐵路方案的初步構思 — 洪水橋站

構思中的洪水橋站位於西鐵線天水圍站至兆康站之間。經評估後，顧問認為於上述高架路段增設鐵路站，在技術上是可行的。



由於東西走廊的列車需額外停靠一個中途站，預計車程會稍為延長。

若興建洪水橋站，荃灣西站往美孚站一段將是東西走廊最繁忙的路段，惟其單方向客運量預計會輕微減少。

洪水橋站對東西走廊的影響

2031年東西走廊於早上繁忙時間 荃灣西站往美孚站一段的預計使用情況			
情境	顧問推算的單方向載客容量 (每小時人次)	顧問推算的單方向客運量 (每小時人次)	平均載客率
興建洪水橋站	約75,000	約49,000	約65%
沒有興建洪水橋站		約50,000	約67%

縱使洪水橋站將吸引洪水橋居民使用鐵路，顧問預計新界西北部分鐵路乘客可能因行程時間延長的緣故，寧願採用更直接的路面交通工具往來市區，抵銷洪水橋站為東西走廊帶來的額外客運量。

由於有關結果或需視乎區內路面交通工具和鐵路的配套安排，也與洪水橋的人口增長和分布息息相關，顧問建議日後再檢討洪水橋站的構思，以進一步確認有關項目的實際效益。

其他鐵路設施

顧問初步認為增設洪水橋站對鐵路營運的影響較微，現有的鐵路車廠應可足夠應付日常的營運需要。

諮詢重點



- (a) 要有效服務屯門南地區，你認為屯門碼頭一帶是否延伸鐵路的理想地點？為甚麼？
- (b) 你是否贊成政府應同步規劃洪水橋新發展區內的洪水橋站，以配合區內的乘客運輸需求？
- (c) 在沙中線大圍至紅磡段建成後，西鐵線將成為東西走廊的一部分，鐵路會貫通新界西北、尖東、紅磡、九龍東、大圍、馬鞍山至烏溪沙。你認為是否應視乎東西走廊的實際使用情況才決定屯門南延線及洪水橋站的未來路向，以避免東西走廊出現擠逼現象？為甚麼？
- (d) 整體而言，你認為屯門南延線及洪水橋站在甚麼情況下值得興建？為甚麼？

東涌西延線

- 東涌新市鎮大部分是在填海得來的土地上發展而成，第一期公營房屋於1997年落成供市民入住。按照當年構思，東涌新市鎮後期的發展會擴建更多土地（包括大蠔一帶），預計至2011年可容納約32萬人口。
- 為配合有關計劃，東涌線於1998年6月通車，其總站東涌站設於東涌新市鎮的中心地帶，為東涌居民提供往來青衣、九龍和港島的集體運輸服務。
- 當年就東涌新市鎮的長遠規劃（包括進一步填海以擴展新市鎮規模的初步建議），政府於東涌西可能的填海區範圍，預留鐵路車站的位置：如果新市鎮將來向西擴展，便可以考慮因應需要為區內提供鐵路服務。
- 其後，香港人口增長放緩。政府於2004年成立「大嶼山發展專責小組」，並於2007年發表「經修訂的大嶼山發展概念計劃」，提出多項有關大嶼山的修訂發展建議，包括將東涌繼續發展成為經全面規劃的新市鎮，預計容納約22萬人。
- 為落實有關構思，政府於2012年展開「東涌新市鎮擴展研究」，探討於東涌及其周邊地區的發展潛力和機遇，從而決定東涌的擴展規模。有地區人士認為東涌線應盡早延伸至東涌西，使區內居民能夠更方便使用東涌線。顧問遂因應最新的發展情況，評估東涌西延線的構思。

功能定位及規劃考慮

- 東涌新市鎮目前的居住人口接近8萬人，與當年構思於2011年達32萬人存在明顯差距。東涌西的發展暫時只局限於逸東邨一帶，其餘大部分土地主要是鄉村、休耕地和郊野地區，有待詳細規劃。
- 為滿足東涌西居民的運輸需求，現時區內已設有多條巴士線，除了為居民提供前往東涌站的接駁服務外，也往來荃灣、何文田、尖沙咀、紅磡、天后、將軍澳、天水圍及沙田等地區，滿足不同方面的行程需要。
- 顧問認為，現有的東涌線可運載更多乘客。在2011年，東涌線每日平均客運量約20萬人次，即使開出的列車班次較少，繁忙時間維持約每4分鐘一班，似乎也可滿足乘客的需要。

2011年東涌線最繁忙的路段

早上繁忙時間		晚上繁忙時間	
列車班次 (每小時)	平均載客率	列車班次 (每小時)	平均載客率
15	九龍站往香港站 約61%	15	香港站往九龍站 約42%

- 在評估東涌西延線的項目時，顧問主要關注的問題是東涌西是否具備足夠的乘客運輸需求，以支持發展集體運輸系統，因而有需要延伸東涌線至有關地區。現時，東涌西居住人口約4萬人，如東涌西除了逸東邨外的其餘土地仍維持低密度發展，區內的人口增長不會有明顯的改變。
- 然而，房屋署正計劃於東涌西興建更多公共房屋，而規劃署和土木工程拓展署正進行「東涌新市鎮擴展研究」，並已將東涌西納入潛在市鎮擴展區。視乎這些計劃最終能否落實，在東涌西的土地可能有嶄新的發展機遇，運輸需求將有所提升，顧問認為值得探討為該區提供鐵路服務的可能性。

鐵路方案的初步構思

顧問構思的東涌西延線將由東涌線東涌站向西延伸，服務現有和未來可能的發展地區，預計由東涌西至東涌的車程約需4分鐘。



由於現有的東涌站是地下車站，顧問建議東涌西延線可採用隧道形式興建；至於實際走線如何規劃，相當視乎東涌西的土地規劃，以配合社區的實際發展而定。

顧問假設東涌西人口因應新市鎮的擴展計劃而有所增加，而東涌西延線得以落實，初步估計至2031年東涌線在早上繁忙時間最繁忙的路段仍是九龍站往香港站，其單方向客運量只會微升。

東涌西延線對東涌線的影響

2031年東涌線於早上繁忙時間 九龍站往香港站一段的預計使用情況			
情境	設計最高單方向載客容量 (每小時人次)	顧問推算的單方向客運量 (每小時人次)	平均載客率
興建東涌西延線	約66,000	約30,000	約45%
沒有興建東涌西延線		約29,000	約44%

由於東涌西的相關發展計劃仍有待詳細研究，而一旦北港島線落實，東涌線的使用情況也可能隨之改變，顧問認為值得就未來東涌西的人口增長和東涌線的實際客運量，進一步探討東涌西延線項目。

其他鐵路設施

顧問預計落實東涌西延線後需要增購列車，而現有東涌線的車廠應足以應付維修和列車停放需要。

另一方面，規劃署和土木工程拓展署於進行中的「東涌新市鎮擴展研究」正探討東涌東進行填海以擴展新市鎮的構思，並提出於填海區內加設東涌東站的可能性。顧問認為有關建議可能會涉及改動東涌線現有走線，日後應與港鐵公司詳細探討其技術可行性，避免影響東涌線的日常營運。

諮詢重點

- (a) 觀乎東涌西除了逸東邨一帶外，目前大部分土地採用低密度發展模式。你認為東涌西延線應否配合新市鎮的擴展計劃，以進一步提升該鐵路項目的成本效益？為甚麼？
- (b) 現時東涌西設有多條巴士線，接駁東涌線東涌站及往來荃灣、何文田、尖沙咀、紅磡、天后、將軍澳、天水圍及沙田等地區。如果東涌西沒有新增發展，你認為興建東涌西延線是否有逼切需要？為甚麼？
- (c) 整體而言，你認為東涌西延線在甚麼情況下值得興建？為甚麼？



古洞站

- 在1998年初，政府委託顧問展開「新界東北規劃及發展研究」，以鑑定新發展區的選址，容納香港急劇增加的人口。有關研究的顧問考慮到古洞北鄰近當時規劃中的落馬洲支線，容易與鐵路網絡連接，加上其他發展因素，故此選定古洞北作為優先發展的新發展區之一。
- 其後，政府在1999年決定興建落馬洲支線，走線途經古洞地區，並於2002年底展開工程，2007年落成。
- 在2003年，政府因應人口及房屋需求增長放緩，暫時擱置古洞北新發展區計劃。
- 直至2007年，《香港2030：規劃遠景與策略》重新檢視了新界新發展區的需求，建議恢復進行新發展區的建設，以應付長遠的房屋需求及提供更多的就業機會。
- 為了重新啟動新發展區計劃，規劃署和土木工程拓展署於2008年展開「新界東北新發展區規劃及工程研究」，探討有關的土地發展建議。我們有必要因應新發展區最新的規劃情況，重新審視增設古洞站的構思。

功能定位及規劃考慮

- 政府一向的政策是妥善融合運輸及城市規劃，這亦是公眾的期望。在第一階段公眾參與活動中，不少市民建議未來的鐵路項目應與地區發展緊密配合，以有效照顧居民的出行需要，同時提升土地的發展潛力。
- 在規劃古洞北新發展區的同時，我們期望運用鐵路網絡的優勢，加強古洞北的通達性，將區內較高密度的發展集中在鐵路站附近，方便大部分居民使用鐵路。
- 因應公眾期望及發展需要，現時仍在進行中的「新界東北新發展區規劃及工程研究」重新檢視古洞北新發展區的發展藍圖。在研究初期，擬議的古洞北新發展區的研究範圍面積訂為約450公頃，人口只有約4,500人。現時，古洞北大部分地區夾雜不同用途，如小型住宅、村落、農地、露天倉庫等，路面交通工具已可應付區內目前的乘客運輸需求。

- 根據2012年發表的建議發展大綱圖，初步假設古洞北新發展區可容納約81,900人，並提供約35,400個就業機會，以增加住宅供應量及更有效利用基礎設施。然而，「新界東北新發展區規劃及工程研究」的顧問現正檢討第三階段公眾參與活動所收集到的意見，以優化有關的建議方案，故上述預算可能會有所調整。
- 若古洞北新發展區計劃得以落實，落馬洲支線可能有需要增設古洞站，直接服務區內居民和就業人士。

鐵路方案的初步構思

構思中的古洞站位於落馬洲支線落馬洲站和東鐵線上水站之間。落馬洲支線已於古洞一帶預留站台結構，可供改建成地下鐵路站。



現時，乘客往來落馬洲站及上水站全程約12分鐘；若增設古洞站，列車需額外停靠一個中途站，預計整體車程會稍為延長。

由於沙中線紅磡至金鐘段預計於2020年落成，東鐵線將延伸至會展及金鐘，成為南北走廊，中途毋須轉車，顧問預計古洞站登車的乘客主要會採用南北走廊往來市區，而大圍站往九龍塘站一段會是最繁忙的路段。

古洞站對南北走廊的影響

2031年南北走廊於早上繁忙時間 大圍站往九龍塘站一段的預計使用情況			
情境	顧問推算的單方向載客容量 (每小時人次)	顧問推算的單方向客運量 (每小時人次)	平均載客率
興建古洞站	約80,000	約54,000	約68%
沒有興建古洞站		約51,000	約64%

在第一階段公眾參與活動中，顧問曾提出北環線的構思，而其中一個方案是連接西鐵線錦上路站和古洞北新發展區。



顧問認為若然上述方案的北環線得以推展，可考慮同時落實於現有的落馬洲支線增設古洞站，供乘客於兩條鐵路線之間轉乘，以發揮協同效應，更有效地為新界居民提供東西往來的途徑。

屆時，部分乘客可能因而轉用北環線和東西走廊往來市區，而不再選用南北走廊，故顧問建議日後應按照實際需要重新評估增設古洞站對南北走廊的影響。

其他鐵路設施

顧問初步認為增設古洞站對鐵路營運的影響較微，現有的鐵路車廠應可足夠應付日常的營運需要。

諮詢重點

- (a) 你是否贊成政府應同步規劃古洞北新發展區內的古洞站，以配合區內的乘客運輸需求？
- (b) 在現有鐵路線增設中途站可能會延長整體車程時間。對你而言，增設中途站時應考慮甚麼條件？為甚麼？
- (c) 整體而言，你認為在甚麼情況下值得增設古洞站？為甚麼？



公眾參與

我們期望聆聽市民就第二階段研究成果和地區性優化方案的意見，歡迎於2013年5月20日或之前以下列途徑發表意見。

網頁：www.ourfuturerailway.hk
電郵：enquiry@ourfuturerailway.hk
電話：3922 9777
傳真：3922 9713
郵寄：九龍何文田忠孝街八十八號
何文田政府合署一樓
路政署鐵路拓展處
信封請註明「我們未來的鐵路」

我們亦舉辦一連串的巡迴展覽及公眾論壇，有關詳情請留意網頁公布，或於星期一至五上午9時至下午5時（公眾假期除外）致電3922 9777查詢。



聯絡我們

請循下列途徑發表意見

網頁:

www.ourfuturerailway.hk

電郵:

enquiry@ourfuturerailway.hk

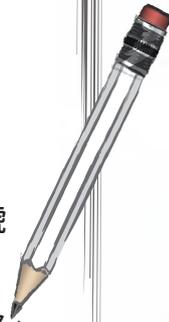
電話:

3922 9777

傳真:

3922 9713

請將書面意見寄回:
九龍何文田忠孝街八十八號
何文田政府合署一樓
路政署鐵路拓展處
信封請註明「我們未來的鐵路」



運輸及房屋局
Transport and
Housing Bureau



路政署
Highways
Department

AECOM
in association with
MVA 弘達
MVA HONG KONG LTD.