

檔號：TBCR 14/1016/99

## 立法會交通事務委員會

### 研究和推行鐵路發展計劃有關的事宜小組委員會

#### 北環線的最新情況

#### 引言

本文件旨在告知議員北環線的最新情況。

#### 背景

##### 過境交通現時的情況

2. 自九十年代初以來，經羅湖過境的鐵路旅客人次每年平均大約有 7% 的穩定增長。不過，自一九九七年主權回歸以後，香港與珠江三角洲的聯繫更為密切，跨界經濟活動也日益頻繁，過境交通量因此而激增。在一九九七年至九九年期間，每年以大約 17% 的幅度增長。二〇〇一年的增長幅度大約為 4%。現時，往來羅湖的旅客每日平均大約有 25 萬人次，在周末和節日假期更可能超過 28 萬。今年四月的最高記錄更達到大約 34 萬人次。

3. 現有東鐵每小時單向可運載達九萬人，足以應付本地及過境旅客的需求，但過境交通對羅湖管制站的現有出入境設施則造成極大壓力。在周末和節日假期的過境高峯期，有關設施的擠迫情況尤為嚴重，並因此影響東鐵其他主要車站的服務。為配合過境旅客的增長，以及紓緩羅湖的擠迫情況，改善工作刻不容緩。

4. 短期來說，政府已實施一系列紓緩羅湖的措施。目前正籌劃的計劃包括擴大過境旅客等候處、改建／增加出入境櫃位和擴闊通道，有關工程會在今年稍後陸續展開，並在二〇〇三年至〇五年期間分階段完成。此外，為改善鐵路旅客流向，九廣鐵路公司(九鐵公司)已着手加建一個月台，以及在月台和管制站大樓之間增闢兩條行人天橋，投資總額達港幣二億元。有關工程也會在今年稍後展開，並在二〇〇三年至〇四年期間分階段完成。

## 上水至落馬洲支線

5. 為配合過境旅客的增長，我們有迫切需要在落馬洲提供更多一條鐵路旅客過境通道。上水至落馬洲支線是由上水站延伸的支線，利用東鐵現有設施，並可以早日建成，有效地應付需求。

6. 上水至落馬洲支線的鐵路方案經修訂後，會以隧道形式通過塹原，該處的生態因此得到保護，而鐵路對當地社區的影響也會減至最少。環境保護署已根據《環境影響評估條例》的規定，在今年四月六日就上述方案向九鐵公司發出環境許可證。行政長官會同行政會議也在最近根據《鐵路條例》的規定批准該鐵路方案，這標誌着主要的法定規劃程序已經完成。此外，九鐵公司已大致完成有關的詳細設計工作，並準備就緒，在今年稍後展開建造工程，在二〇〇七年年中竣工。

7. 在落馬洲鐵路旅客過境通道全面擴展後，可處理的旅客量與羅湖相若。至於道路方面，深港西部通道也會使過境車輛的處理量倍增，預計可滿足未來十年的過境需求。

## 北環線

8. 由於大型基建工程由籌備至完工需要一段時間，我們必須預先進行規劃。在二〇〇〇年五月公布的《鐵路發展策略 2000》(《策略 2000》)，勾劃了本港未來 15 年左右的鐵路網擴展藍圖。北環線是《策略 2000》建議的鐵路項目之一。該項目由西鐵錦上路站經凹頭、牛潭尾及新田，連接上水至落馬洲支線項目下的新落馬洲過境通道和古洞車站。

9. 北環線可發揮以下三個功能：

- (a) 把西鐵連接至落馬洲過境通道，為香港西部地區提供更直接的跨界鐵路服務；
- (b) 為凹頭、牛潭尾及新田的發展，提供鐵路服務；
- (c) 與落馬洲支線接駁，在新界北提供一條重要鐵路線，連接東鐵及西鐵。

10. 因此，香港西部地區的過境交通增長，只是北環線實施計劃的其中一個考慮因素。雖然按照政府的規劃目標，凹頭、牛潭尾和新田最終會發展至可容納超過十萬人居住，但現時在北環線車站附近範圍的人口只有約 15 000。北環線必須與鐵路沿線規

劃中的發展互相配合，才能確保為乘客提供更妥善的服務，以及更有效地運用有限的公共資源。

11. 根據有關發展的規劃步伐和預期的交通增長，《策略2000》建議北環線在二〇一一年至二〇一六年間完成。建議的時間符合實際需要，因為根據以往經驗，任何大型鐵路項目由規劃至完成，必須經過適當的法定程序和技術階段，所以一般共需時八至十年。

## 最新情況

12. 為使北環線在日後可盡快實施，我們已為此鐵路線完成所需的前期規劃，以及其他籌劃工作。

13. 我們已為此鐵路線完成預留土地的工作，並會和各部門協調，使在發展沿線的土地時，可繼續執行所需土地的預留工作。待凹頭、牛潭尾和新田的規劃研究完成和發展時間表落實後，我們會確定北環線的實施時間表和其他規劃細節。我們亦正密切監察過境交通的需求，並會在需求有所增加或土地用途有變時，考慮提早興建北環線。

## 總結

14. 請議員省覽北環線的最新情況。

運輸局

二〇〇二年六月二十日

**(TBCR 14/1016/99)**