



**「我們未來的鐵路」
第二階段公眾參與活動
地區性優化方案
公民黨意見書**

2013年5月3日



「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與活動 地區性優化方案 公民黨意見書

近年來，政府當局一直透過擴展香港的鐵路網絡，作為完善香港交通網絡的重要政策。公民黨認同發展以鐵路為主的集體運輸系統，可以吸引更多市民減少使用路面的交通工具，間接減輕道路上的交通流量，從而紓緩路面車流排出的污染物總量，達致改善空氣質素的效果。同時，鐵路系統亦可以方便沿線的居民，提升他們的生活質素，故公民黨歡迎政府為擴展鐵路系統制定長遠政策。

近年政府的交通運輸政策，是以發展鐵路作為公共客運系統的骨幹。但是由於政策過份向鐵路傾斜，在發展新的鐵路系統後，很多時都會要求巴士和小巴進行重組以遷就鐵路，避免與鐵路直接競爭，目的是使巴士和小巴變為輔助交通工具，扮演接駁鐵路系統的角色，結果過去巴士和小巴所扮演的點到點交通運輸角色被大大削弱，而當鐵路出現事故時，其他公共交通未能提供足夠的支援。公民黨認為任何的新鐵路發展，也應該考慮其對現有公共交通系統的影響，避免現有的公共交通服務過份萎縮，使市民的選擇減少和削弱整體公共交通服務的靈活性。

地區性優化方案－(南港島線、北港島線及小西灣線)

現時正在運作的港鐵港島線，以及正在興建的西港島線和南港島線東段，將大大完善港島區的鐵路系統，也大大增加了鐵路系統覆蓋的人口，更有望解決港島西區及南區多年來面對的嚴重交通擠塞問題。規劃中的北港島線、小西灣線和港島南線西段，將會使港島區的鐵路系統更為完善。不過，鑒於這三條鐵路的具體規劃和設計仍未確定，公民黨盼望透過是次公眾諮詢，表達對有關鐵路路線的具體意見和建議。

過去，南港島線西段和小西灣線的沿線居民，都是依賴巴士和小巴服務往來港九各地，在鐵路通車後，公民黨認為政府當局不應使上述兩區的巴士和小巴路線過份萎縮，間接剝奪居民的選擇。特別是那些來往南區或小西灣與商業中心區的路線，在繁忙時間的確可使居民受惠，這些路線絕對不應因鐵路的通車而受到影響。



港島南線西段

根據最初的規劃，南港島線西段會由香港仔經華富連接西港島線的香港大學站，形成一個由港島線、西港島線及南港島線組成的環迴路線。但是根據現時政府提出的方案，港島南線西段只會以華富為終點站，而不會與西港島線連接。公民黨對此規劃感到不解。按照最新的規劃，華富及南港島線西段沿線的居民如果要透過鐵路前往港島西區或中區，必須捨近圖遠，經過整個南區和灣仔才能到達港島的商業中心區。公民黨認為這將會大大降低南港島線西段的效益。

公民黨認為南港島線西段應該維持最初的規劃，連接西港島線的香港大學站。如果政府當局的評估有關規劃在落實時不符成本效益，就應該提出更詳盡的資料和數據，讓公眾作出判斷。

鑒於政府當局已經宣佈會研究放寬薄扶林區的發展密度，南港島線西段的發展應該配合有關規劃的變更。同時，公民黨認為薄扶林區的鐵路整段鐵路走線可以稍為向內陸偏移，並以隧道形式興建，使區內的居住環境不致受到太大的影響。

小西灣線

小西灣是港島東區一個相當重要的社區，從二十多年前開始大力發展以來，人口一直增加。但是，這個重要的社區遲遲也未有任何鐵路系統連接。多年來以鐵路覆蓋小西灣區是居民的重要訴求。公民黨歡迎把小西灣線納入港島區的鐵路規劃之中。

根據諮詢文件和其他有限的資料，公民黨認為「接駁線」方案面對的技術困難較少，較易及早落實。但是多年來小西灣的居民向地鐵公司提出興建小西灣鐵路時，地鐵公司均以工程技術的理由拒絕就有關建議作出規劃和研究。公民黨期望政府當局可以提出更多的資料，交代各個方案的具體構思和運載能力預算。

北港島線

現時的港鐵港島線建成於上世紀八十年代，原來的設計未必能夠應付日後港島的鐵路系統的發展需要。因此北港島線的興建，可以為港島



線最繁忙的路段起着分流的作用。公民黨非常支持這條路線的規劃和興建。

在政府當局的規劃中，北港島線的規劃將有兩個方案，其中「交匯」是將北港島線分別連接東涌線和將軍澳線，讓兩條鐵路線於港島北岸中途交匯，供乘客換乘。而「換線」方案就是把現有的港島線分拆為兩段，東段經北港島線連接東涌線，西段則連接將軍澳線。公民黨認為「換線」方案對東涌及將軍澳居民較為方便，並可以較有效將港島北岸的乘客分流，但是對港島東的居民就帶來很大不便，尤其是因青馬橋的限制而要每小時減少8班列車，更是令居民難以接受。公民黨認為政府應在不影響港島線運作的基礎上，提出方案善用北港島線，有效將港島北岸的乘客分流。

另一方面，北港島線的興建將會使現有的轉線車站進一步擴大，公民黨建議為方便乘客，港鐵公司應把握擴建轉線車站的機會增設更多車站出口。例如現時北角站只有兩組出入口，港鐵公司可以透過擴建北角站的機會，因應市民的需求，增設更多的出入口。同時，港鐵公司亦應以行人隧道把港島線和港島北線相鄰的車站連接，方便乘客換乘，達到分流的效果。

地區性優化方案－東涌西延線、屯門南延線及洪水橋站

東涌西延線

隨著東涌新市鎮發展、人口增長、公民黨同意東涌線應盡早延伸至東涌西，使區內居民能方便地使用東涌線。

為配合新市鎮發展，港鐵東涌線已於 1998 年 6 月通車，位於東涌新市鎮中心地帶。根據 2011 年人口普查資料顯示，東涌現時人口接近 8 萬人，區內擁有兩個公共屋邨，包括逸東（一）邨、逸東（二）邨和富東邨，其他則為私人屋苑及村屋等。由於逸東邨與東涌市中心之間有一段距離（步行約 15 分鐘），居民通常選擇使用公共交通工具進出，嶼巴 37 線只在平日下午及周六、日的上午行駛，逸東邨居民於日間及晚間主要依賴嶼巴 34 線及 38 線來往東涌市中心、而通宵巴士則有嶼巴 N38 線。雖然，城巴亦設有巴士途經天后、何文田、紅磡、將軍澳等地，但巴士只在特定時間服務，居民要來往市區，實為不便。

另外，政府早在十多年前向逸東邨居民表示，已預留地方於逸東邨一帶興建鐵路，有關鐵路的興建卻一直遙遙無期，公民黨就此表示失望，並促請政府兌現當年承諾，還逸東邨居民鐵路。再者，政府早前修訂離島區議會「東涌西部公屋計劃」，將地盤面積擴大，由三幢公屋增加至四幢，預計可興建約三千五百個公屋單位。同時，政府已將東涌西納入為潛在市鎮擴展區，東涌西的運輸需求將有所提升。

不過，在考慮興建東涌西延線時，政府須重新檢討現行東涌線引申的問題。港鐵公司於去年提出為期八個月（由 2012 年 10 月至 2013 年 6 月）的「東涌－香港全月通計劃，直至 2012 年 10 月，港鐵只售出 5,200 張東涌線「全月通」，以人口 8 萬人計算，即不足一成居民使用該月票。有居民認為，東涌線月票定於 550 元是過於昂貴。由於月票只適用於東涌線沿線各站及荃灣線中環站，若以東涌線全月通來往非指定的港鐵車站，持月票者須繳付該段額外車程的正價車費，有意見直指未能受惠。就此，公民黨建議應設立月票分段收費。

早前，政府就港鐵票價機制進行檢討，並於 4 月 16 日隨即宣佈加價 2.7% 及在 2013 年 7 月推出「東涌－南昌全月通加強版」，在轉乘全月通覆蓋範圍以外的車程，可享額外七五折優惠，月票價格為 360 元。事實上，該優惠只局限於東涌及南昌之間的車程，若居民不是每天使用東涌線，根本未能受惠。公民黨認為港鐵提出的優惠只是小修小補，建議港鐵公司調低票價更為實際。

公民黨支持東涌西延線方案，亦建議政府檢討月票計劃的機制及定價，並考慮設立月票分段收費，或實際調低票價，以減輕東涌居民於交通費上的負擔。同時，公民黨亦建議政府，需審慎檢討區內的交通配套是否足夠。

屯門南延線

是次「我們未來的鐵路」公眾諮詢，建議將現時港鐵西鐵線延伸至屯門南（即屯門碼頭區）。公民黨在衡量當區人口及現有交通配套後，支持這項延線工程。

屯門碼頭區現時人口約 9 萬，區內有多個大型屋苑及公共屋邨，居民大都往來市區工作。可是屯門碼頭區的對外交通配套未如理想，居民

日間只能乘坐 3 條巴士線來往九龍區（59A、59M 及 59X），以及 4 條特別車在指定時間提供服務（59S、259B、259C 及 259E）；居民如須前往尖沙咀東及中上環一帶，則須轉乘其他巴士路線，十分不便。

屯門碼頭區居民如要前往元朗及天水圍，只能依賴輕便鐵路系統，但輕鐵車資及行車速度同樣未能令人滿意；此外，屯門公路近年不停進行修路工程，亦是屯門對外的交通要道，若屯門公路發生事故，往往嚴重延誤屯門碼頭區居民往返九龍。

另一方面，現時屯門西鐵站靠近屯門中心部份，居住於屯門市中心、新墟、置樂、大興等居民，前往屯門站搭乘西鐵前往九龍市區較為簡單及方便，靠步行或輕鐵均可短時間內到達，而居於屯門北面的居民亦可前往兆康站，但屯門南及碼頭區居民，卻需花較多時間，才可前往西鐵站出入九龍，殊為不便。

因此，公民黨支持儘快興建屯門南延線，以解決屯門碼頭區的交通問題。

洪水橋站

在是次的諮詢中，政府建議在天水圍站與兆康站之間興建洪水橋站。在考慮到洪水橋現時的交通情況，及將來洪水橋新發展區發展後的情況後，公民黨支持是項建站工程。

洪水橋現有人口約 2 萬 5 千人，區內大部份為鄉村、低密度住宅和露天貯物場等。而區內現時的交通配套主要由輕鐵及巴士組成。居民來往新界西北多依賴輕鐵，而出入九龍市區除轉車前往乘搭西鐵外，多依賴巴士出入，現時有 2 條巴士線（63X 及 68X）到美孚、旺角，另有 3 條巴士線（960P、960X、968X）到達中上環，但三條路線均為特別班次路線。就此，居民來往市區，殊為不便，而前往本港東面各區，即九龍東如黃大仙、觀塘，或新界東如將軍澳、沙田等，更是極不方便。

而政府於 2011 年，為發展洪水橋為新發展區作出首階段諮詢，當中預計洪水橋發展區佔地 790 公頃，400 公頃為可發展用地，預計至 2030 年，將容納 16 萬人口。按此預計，單靠現有交通配套，將難以承擔



將來的需求，而洪水橋西鐵站建成後，屆時沙中線亦應已通車，鐵路東西走廊已成形，洪水橋居民可以鐵路直接前往本港東部及港島。

就此，公民黨認為，政府應在發展洪水橋新發展區時，同步興建洪水橋站。

總結

公民黨原則上支持擴展鐵路系統的方向，但是就具體的路線規劃和設計，仍然需要政府當局提供更多資料，以及考慮公民黨提出的具體建議，包括：

1. 在落實興建新鐵路時，盡量減少對現有公共交通服務的影響
2. 南港島線西段的興建必須與西港島線連接，並根據薄扶林區最新的規劃決定最終的走線和設計
3. 提供更多有關發展小西灣線的資料
4. 把握興建北港島線的機會，完善港島北的乘客分流，並透過擴大車站的機會，增設更多車站出入口方便乘客
5. 儘快興建東涌西延線，兌現當年承諾，及配合人口發展所帶來的交通需求。同時，政府應檢討東涌線月票計劃，並設月票分段收費，或實際調低港鐵票價，以減輕東涌市民的交通費負擔。
6. 有必要興建屯門延線及洪水橋站，興建屯門延線可解決碼頭區居民的交通困境，而興建洪水橋站則可為洪水橋新發展區預先作出配套。而在沙中線通車後，鐵路東西走廊成形，新界西居民來往本港東部地區，更會依賴鐵路。因此，兩項計劃均值得政府儘速興建。

盼望政府當局和港鐵公司在落實具體的路線規劃和設計時，在每一階段均引入民間的參與，以建設一個為社會接受的鐵路系統。

公民黨

2013年5月3日