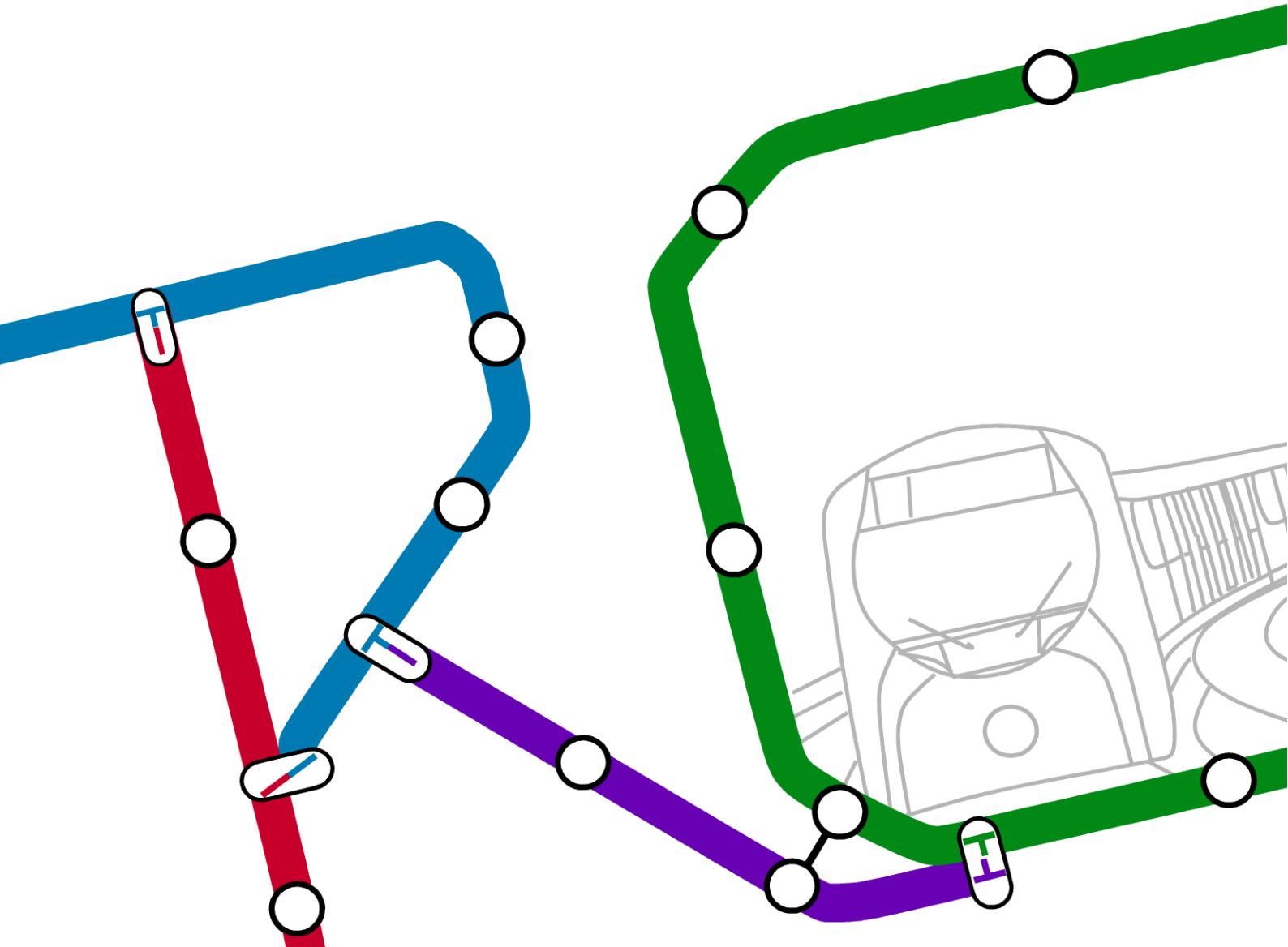




Rail Concern
鐵路關注小組

Rail Connection 連・繫・鐵路 就
《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂
「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與活動
意見書



目錄

整體立場	2
北港島線	4
南港島線（西段）	15
屯門南延線	21
小西灣線	24
東涌西延線	25
洪水橋站 及 古洞站	26
其他可供考慮建議	28
未來交通發展方針	30
結語	31

1 整體立場

我們並不會盲目支持每一項工程，而是會衡量對各方面的影響後再作表態。我們更會參與公眾諮詢大會及民間組織的討論會，聆聽市民的意見，令我們更能了解市民需要，並向有關方面提出意見。我們更會建議一些有遠見、可行而又便民的路線，讓有關方面參考，從而改善一些交通問題，例如交通擠塞、長途路程等。

—連·繫·鐵路組織介紹

- 1.1 運輸及房屋局聯同路政署在 2013 年 2 月 21 日發表「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與諮詢文件，就現有鐵路網絡提出七個地區優化建議。諮詢文件發表後，公眾對七個項目的意見不一，普遍市民認同應興建新鐵路線以覆蓋現時未有鐵路服務的地區，以及針對現時出現瓶頸的路段加建平衡路線；不過亦有市民擔心交通政策以鐵路為主導，會造成「一鐵獨大」的壟斷局面，扼殺其他公共交通服務的經營空間，長遠減少市民的選擇。
- 1.2 針對為新發展區而修建的延線及車站（即東涌西延線、洪水橋站及古洞站），有部分市民擔心一旦落實興建此等項目，將變相認同新發展區的整體發展方向。惟「東涌新市鎮擴展研究」及「洪水橋新發展區規劃及工程研究」尚在進行，相關新發展區的規劃大綱仍未對外公布。在缺乏正式發展藍圖的情況下，現階段決定是否修建東涌西延線及洪水橋站，似乎言之尚早。至於古洞站所處之「新界東北新發展區」，市民普遍對該發展區有所保留。若最終落實興建古洞站，則有市民擔心此舉等同落實發展「新界東北新發展區」，以配合車站的建造。
- 1.3 鐵路投資回報時間長，應何時興建、如何興建、怎樣興建該慎重考慮，並需與市民取得共識，絕不能背道而馳，與市民作對。尤其鐵路項目涉及龐大的公帑，市民期望公帑能夠用得其所，興建一些市民真正需要的鐵路以及其他相關基建。所以我們認為是否興建某一鐵路項目，需要有充分的民意基礎，以免因使用人數較預期少而使該項目淪為「大白象」工程。

- 1.4** 如興建某一鐵路項目的沒有足夠的民意基礎，則應以增加其他公共交通服務作為其替代方案，當中包括增加來往鐵路車站與居住區的巴士及小巴路線、重整部分巴士路線，以充分發揮巴士能夠「點對點」前往目的地的優點。對於特區政府在 1999 年發表的《香港第三次整體運輸研究：研究報告》中提到的「優先發展鐵路運輸」政策，我們不反對這政策方向，但回顧報告發表以後的日子，政府發展鐵路的方向比「優先」還要高，達到傾斜、保護局面。尤其千禧年代多條往來市區及新市鎮的鐵路相繼啟用，負責執行公共運輸政策的運輸署以形形色色的理由，削減巴士服務。我們認為在興建新鐵路的同時，須與其他公共交通服務的經營空間取得平衡。
- 1.5** 我們認為需儘快興建北港島線，興建整段南港島線（西段），將屯門南延線與第一階段公眾參與提出的港深西部快速軌道（本地支線）一併發展。小西灣線方面，我們認為現有公共交通服務已能應付，可無需興建。至於牽涉新發展區的延線及車站（即東涌西延線、洪水橋站及古洞站），我們則認為需要待相關的全盤發展計劃推出，並與市民取得共識後方能推展，現階段並無急切需要落實是否建造。

2 北港島線

「換線」方案雖犧牲港島東的乘客，但多數乘客都能減少轉乘次數，在宏觀網絡角度來看確實更有利。至於「交匯」方案是否折衷方案？得悉北港島線車站的大概位置後，此方案其實也不是教人無可奈何。在不影響現有港島線的情況下，延伸將軍澳線至具高發展潛力的地區，也不失為一件好事。

— <換線？交匯？淺談政府對北港島線構思>（連·繫·鐵路，2013年2月）

- 2.1** 我們認同北港島線有興建的必要，在港島北岸提供第二條東西向的鐵路線，以舒緩港島線日益增長的人流。尤其當西港島線在2014年通車啟用後，屆時港島線將延伸至港島西區，預計客流量將進一步增加，故有必要在港島北岸興建新鐵路線以作分流。
- 2.2** 政府當局就北港島線提出兩個方案，分別為「換線」方案和「交匯」方案，我們認為兩方案均有其優勝之處。我們如何決定支持哪一方案，需考慮整體網絡構成、新車站位置以及實際營運條件等因素。
- 2.3** 綜合以上各因素，我們認為可先以「交匯」方案運作，在克服所有營運上限制以及多數市民接納的情況下，則可轉換為「換線」方案。在建造北港島線的同時，同時興建連接將軍澳線、東涌線及港島線之間的渡線。倘若永久擱置「換線」方案，則可考慮把將軍澳線從添馬進一步向中上環延伸。

整體網絡構成

- 2.4** 「整體網絡構成」所指的是當新鐵路線建成以後，從宏觀角度考慮新路線能夠便利之路程。無論北港島線採納「換線」方案或「交匯」方案，均會影響部分乘客之出行模式。如需比較兩個方案對普遍乘客之效益，首要比較「整體網絡構成」。
- 2.5** 值得指出的是，當北港島線落成啟用以後，沙田至中環線（沙中線）紅磡至金鐘段早已通車，乘客可使用南北走廊來往維港兩岸。在沒有興建北港島線的情況下，南北走廊乘客前往港島各部分，均需要在金鐘站轉乘列車。對於現時已出現擁擠情況的金鐘站而言，若所有南北走廊的乘客全部集中在金鐘站轉乘列車前往港島東西各部，恐怕金鐘站未必能夠應付。北港島線設會展一站，提供與南北走廊間之轉乘，能分流部分過海乘客使用會展站，無須將多數乘客集中在金鐘站。

- 2.6** 在「換線」方案下，現有東涌綫將會從香港站向東延伸，取道北港島線至炮台山站，再連接現有港島綫炮台山至柴灣一段；至於將軍澳綫將從北角站向西延伸，連接現有港島綫天后至堅尼地城一段。現有港島綫將一分為二，被東涌綫和將軍澳綫瓜分。
- 2.7** 如實施「換線」方案，東涌綫將能直接前往港島北岸商業區以及港島東部；至於將軍澳綫則能直達港島中心區及港島西區。現時使用東涌綫及將軍澳綫過海前往上述地區的乘客，在北港島線「換線」方案下，將無須轉乘列車便能直達目的地，對這班乘客帶來更便利的車程，亦提高現時使用荃灣綫乘客使用東涌綫及將軍澳綫過海的誘因。
- 2.8** 至於欲前往港島中心區的東涌綫乘客，或前往港島東部的將軍澳綫乘客，他們仍需轉車方能前往目的地，北港島線採納「換線」方案對他們的影響不大。不過，港島東部、炮台山站來往港島中心區，原來無須轉車的路程，由於北港島線「換線」方案將現有港島綫一分為二，來往上述地區的乘客需轉乘列車方能到達目的地，對他們較為不便。
- 2.9** 使用南北走廊前往港島的乘客，在「換線」方案下，他們可經會展站轉乘東涌綫前往港島東部、金鐘站轉乘將軍澳綫前往港島西部、或南港島綫（東段）前往港島南區。至於現時使用港島綫前往金鐘站轉乘荃灣綫過海的港島東區乘客，若需前往九龍中部及新界東部，他們只需通過東涌綫前往會展站，再轉乘南北走廊前往目的地，轉乘次數可以比現時為少。不過，若他們的目的地為彌敦道走廊一帶，則需要在北角站轉乘將軍澳綫前往金鐘，方能轉乘荃灣綫，對他們造成不便。
- 2.10** 至於在假設以添馬站為轉乘站的「交匯」方案下，現有將軍澳綫將會從北角站向西延伸，經北港島線前往添馬站；東涌綫則從香港站向東延伸一站至添馬站，並提供與將軍澳綫的轉乘；至於現有港島綫維持不變。
- 2.11** 倘若實行「交匯」方案，現時使用東涌綫及將軍澳綫前往港島區，其轉車模式維持不變。對於現時使用將軍澳綫，而目的地為港島北岸商業區之乘客，「交匯」方案則便利他們直接前往工作地點；而東涌綫乘客如欲前往港島北岸商業區，則只需在添馬站轉乘將軍澳綫列車便能快速到達目的地。現時使用港島綫來往港島東西部的乘客，在「交匯」方案下不會受到影響。

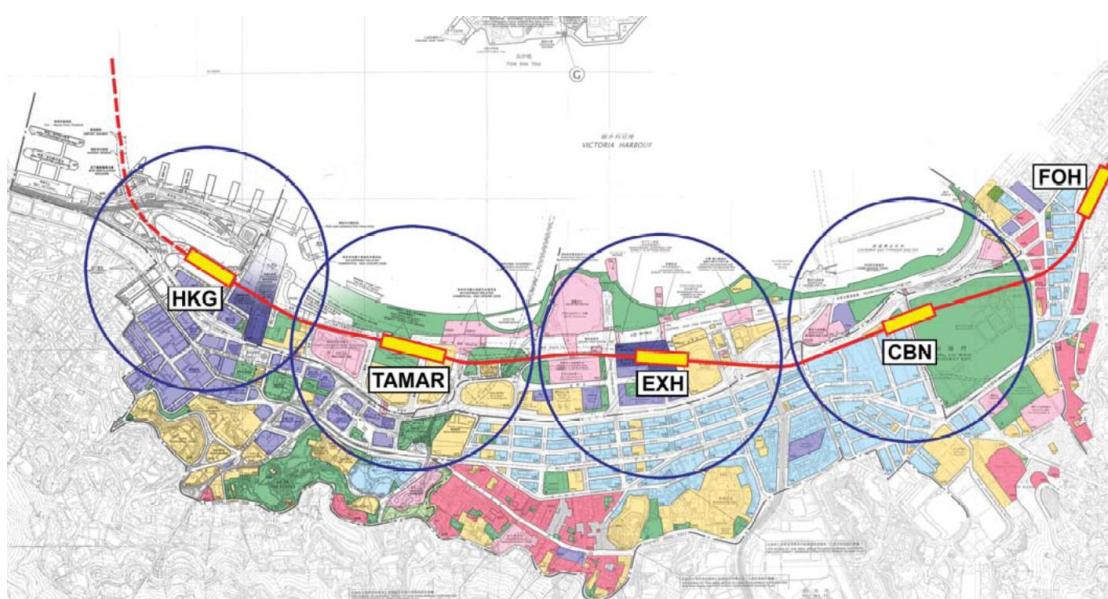
2.12 使用南北走廊前往港島的乘客，在「交匯」方案下會展站只能方便南北走廊的乘客經將軍澳綫或東涌綫返回九龍，若要前往港島區各站則需要繼續前往金鐘站，未能成功將轉乘人流分流。

2.13 在考慮整體網絡構成的情況下，「換線」方案確實能夠便利更多乘客前往香港的中心地帶，尤其在沙中綫南北走廊啟用以後，北港島線能夠將部分通過南北走廊轉乘前往港島東部的乘客，從金鐘站分流至會展站，充分發揮沙中綫與北港島線的協同效益。

新車站位置

2.14 根據港鐵公司在 2010 年委託阿特金斯顧問有限公司 (Atkins China Ltd.) 所進行的北港島線初步工程研究 (North Island Line : NEX2401 Engineering Review of North Island Line)，銅鑼灣北站位於銅鑼灣花園及維多利亞公園西北的地底，鄰近告士打道。會展站設在現有灣仔北公共交通交匯處、港灣道體育館及灣仔游泳池的地底，鄰近菲林明道及杜老誌道。至於添馬站則設於添馬公園及立法會廣場地底，鄰近龍和道。

2.15 縱使局方在公眾論壇等多個公開場合指出，政府現時並沒有確實的擬設車站位置，不過最終銅鑼灣北、會展及添馬站的位置，該與上段所列明之車站位置沒有太大分別。故下文對車站位置的假設，均建基於 2010 年的研究之上。



圖片 1 北港島線初步工程研究

2.16 從微觀角度而言，北港島線提出修建的三個新車站，可視為現有港島線中段車站的對應影子。若要減輕港島線銅鑼灣段之壓力，則其影子車站需設於便利而又具吸引力的位置，方能使現有進出銅鑼灣段車站的乘客改用北港島線，前往目的地。

北港島線車站	對應之港島線車站
銅鑼灣北站	銅鑼灣站
會展站	灣仔站
添馬站	金鐘站

表 1 北港島線車站與其對應港島線車站

2.17 銅鑼灣北站附近設有多個購物商場及酒店，包括香港怡東酒店、世貿中心、柏寧酒店、信和廣場等。

2.18 會展站方便乘客前往香港會議展覽中心，灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓三座政府大樓，鷹君中心、中環廣場、華潤大廈、新鴻基中心等商業大廈，以及灣仔運動場、港灣道體育館、灣仔游泳池這些康體設施。此外，根據沙中綫計劃，會展站出口將與現有灣仔北行人天橋網絡接駁，方便來往灣仔北各處。另外，倘若政府決定在啟德發展區內的政府辦公大樓及體育城落成後，將三座政府大樓及運動場拆卸，釋放用地作商業或擴建會展之用，則灣仔北的發展潛力將會進一步提高。

2.19 添馬站除方便到達政府總部及立法會綜合大樓外，亦能到達中信大廈及香港藝術中心。根據「中環新海濱城市設計研究」，當整個中環新填海區發展完成後，中信大廈以北的用地將興建甲級寫字樓及酒店。

2.20 居住九龍或新界前往港島工作的通勤人士，部分在港島北部商業區工作。實施「換線」方案後，使用將軍澳綫過海的乘客前往港島中心區無需轉車，前往港島北部的轉車次數則與現時一樣；東涌綫乘客前往港島中心區依舊需要轉車，前往港島北部則無需轉車。至於在「交匯」方案下，前往原有車站的路徑維持不變，至於使用將軍澳綫或東涌綫過海的乘客則能非常方便地到達港島北部，故此無論採納「換線」方案抑或「交匯」方案，北港島線對這班乘客的影響不大，亦能帶來更便利的交通路程。

- 2.21** 至於長期居住港島生活的市民，雖新車站能方便他們前往港島北岸的商業區，但由於他們已習慣使用港島綫前往港島各區，各類生活及消閒設施均設在港島綫車站一帶，故縱使設有銅鑼灣北、會展、添馬三站，對港島居民而言改用北港島線新車站的誘因不大。若採用「換線」方案，從港島東區及炮台山出發的乘客前往銅鑼灣、灣仔及金鐘一帶，他們亦未必考慮使用 2.16 段指出的「影子車站」而選擇轉乘將軍澳綫前往現有港島綫銅鑼灣段車站。至於在「交匯」方案的情況下，由於原有港島綫無需瓜分，原有路程不受影響。至於欲前往港島北岸的乘客，北港島線建成後將提供原來沒有的另類選擇，縱使需要轉車亦不會感到不便。
- 2.22** 故此在考慮車站位置的情況下，新車站接近多座政府及商業樓宇，鄰近展覽、文娛及康樂場地，對於居住在九龍或新界前往港島進行各類活動的乘客較為便利；至於在港島區居住的乘客則習慣在港島綫沿線活動，新車站對他們的便利程度一般。衡量新界九龍及港島乘客需要，車站位置在「換線」方案抑或「交匯」方案中表現不相伯仲。

實際營運條件

- 2.23** 「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與諮詢文件第 4.20 段明確指出：東涌綫最高列車班次密度受青馬大橋結構所限，一旦採納「換線」方案，原有港島綫東半部（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。另外，東涌綫需要與機場快綫共同安排列車班次，每小時最多只能安排 26 班東涌綫列車。在班次的設計下，東涌綫的限制比其他路線為多。
- 2.24** 另外，有非官方消息指機場鐵路西區海底隧道一段設有通風限制，機場鐵路九龍段電力設備不足以應付更頻密的班次。另外有消息指東涌綫列車大小比港島綫管道還要大，若要興建北港島線需要對現有港島綫東段的隧道作出修改。
- 2.25** 至於將軍澳綫以支線形式運作，興建此線時設計班次為以「1+1」模式，每 3 分 30 秒一班往寶琳及將軍澳南，將軍澳站至北角站聯合班次為 1 分 45 秒。現時寶琳站至將軍澳站一段的最高列車容限為每 2 分 30 秒一班車，除非增加往康城的列車班次，否則將軍澳綫已經沒有加班空間。不過當北港島線建成之時，日出康城應該已經接近發展完畢，往康城的列車班次會隨著服務人口增長而有所增加。故此將軍澳綫在北港島線建成之時，將軍澳站至港島一段的聯合班次，能增加班次至約 2 分鐘一班。

2.26 不過，將軍澳線出現故障的次數比其他路線為多。雖支線運作並非直接導致將軍澳線經常出現故障之原因，但公眾觀感普遍認為，以支線形式運作的將軍澳線的故障次數比一般市區線為多。翻查過去一年的報章報道，近半年來將軍澳線已經出現最少 4 次與訊號系統有關的故障，平均一個半月便出現一次，而服務受阻時間由最少半小時至最多 5 小時不等。至於包括東涌線在內的機場鐵路，與訊號系統有關的故障比將軍澳線為少，受阻時間亦比將軍澳線為短。

日期	發生時間	牽涉車站	受阻時間
2012 年 7 月 25 日	下午 3 時 15 分	寶琳站	35 分鐘
2012 年 12 月 5 日	下午 4 時 40 分	調景嶺站	30 分鐘
2013 年 1 月 7 日	下午 5 時 45 分	寶琳站、油塘站至北角站	25 分鐘
2013 年 3 月 13 日	下午 2 時許	油塘站、調景嶺站	5 小時
2013 年 4 月 11 日	早上 7 時半	調景嶺站	1 小時

表 2 過去一年傳媒報道將軍澳線與訊號故障有關之延誤

日期	發生時間	牽涉項目	受阻時間
2012 年 5 月 29 日	晚上 11 時許	機鐵列車往青衣站途中未能接收訊號	不適用
2012 年 7 月 2 日	下午 2 時 20 分	列車由東涌開出後訊號故障	20 分鐘
2013 年 1 月 9 日	上午 10 時 40 分	調度電腦「當機」	1 小時

表 3 過去一年傳媒報道機場鐵路（東涌線及機場快線）與訊號故障有關之延誤

2.27 基於上述營運條件限制，「換線」方案並非不可行，但所需之調整工作較多，當中包括編排一個能滿足整條機場鐵路的時間表，提升通風、電力及訊號系統，增購能夠在不同鐵路線使用的列車，修改隧道結構等。這些牽涉對現有鐵路線改動的工作，大多只能在非行車時間方能進行，或需要暫停部分路段運作，施工時間相對較長，成本相對較多。至於「交匯」方案所需處理的事項相對較少，對現有鐵路線的妨礙較少。

2.28 假設將軍澳線出現故障，在「換線」方案下受影響的車站包括銅鑼灣、金鐘、中環等繁忙車站。雖說北港島線能夠提供現有港島線銅鑼灣段的平行路線及影子車站，能夠在將軍澳線故障時，仍然能夠通過北港島線（東涌線）提供往來商業區的替代鐵路服務。不過正如第 2.21 段所言，這些車站對港島居民並不便利，但縱使車站位置是否便利乘客，他們亦必須使用這些車站以繼續行程。

2.29 在「交匯」方案下，將軍澳綫出現故障時受影響的車站，只是現有車站之影子。來往銅鑼灣北、會展及添馬的乘客，可使用北港島線通車前的乘車模式，在銅鑼灣、灣仔及金鐘出入。使用港島綫車站前往港島北商業區的路程雖較影子車站為長，不過北港島線通車前乘客早已有使用這些車站前往灣仔北、海濱區的習慣，故在此情況下只是恢復使用原有的乘車模式，對乘客的妨礙相對較少。

2.30 故此，考慮實際營運條件的考慮，「交匯」方案對現有鐵路線的妨礙較少，建造時間及成本相對較低。當鐵路線出現故障，對乘客的妨礙程度比「換線」方案為少。當然，若在營運上沒有任何限制，亦不考慮建造成本及時間的情況下，「換線」方案亦能接受。

建議發展方向

2.31 縱觀上述各點，我們認為北港島線應先以「交匯」方案運作，以儘早提供新車站，將目的地為港島北商業區的過海乘客分流。然而，從整體網絡構成而言，「換線」方案其實比「交匯」更為可取，因「換線」方案對多數乘客帶來減少轉乘次數的便利。倘若能克服當中的技術困難，亦願意對現有鐵路的結構作出修改，我們期望北港島線計劃最終能分階段從「交匯」模式，逐步轉換成「換線」模式。故縱使北港島線啟用初期以「交匯」方案運作，建造時應按「換線」方案模式興建。

2.32 我們的優化建議集中北港島線兩端，包括炮台山至銅鑼灣（北港島線東端），以及金鐘至上環（北港島線西端）。為配合優化建議，我們建議為東涌綫的採購新列車時，應購買能夠在通過市區綫¹隧道及月台，並能適應市區綫訊號系統的列車。長遠而言，前地鐵網絡²應提升並統一訊號系統，以配合未來進一步增加的鐵路班次需求。

優化建議：北港島線東端

2.33 路政署鐵路拓展處代表曾於公眾論壇稱，在「換線」方案中將炮台山站撥歸東涌綫而非將軍澳綫，原因在於分流現有港島綫銅鑼灣至北角一段的乘客。然而，炮台山周邊大多為住宅區，居民通勤的目的地大多為港島綫西段沿線車站，他們的出行需要亦不能忽略。故此，建議在將軍澳綫北角站越位隧道接近現有炮台山站位置，增設月台以提供東涌綫及將軍澳綫之轉乘。

¹ 此處所指之市區綫包括：觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫。

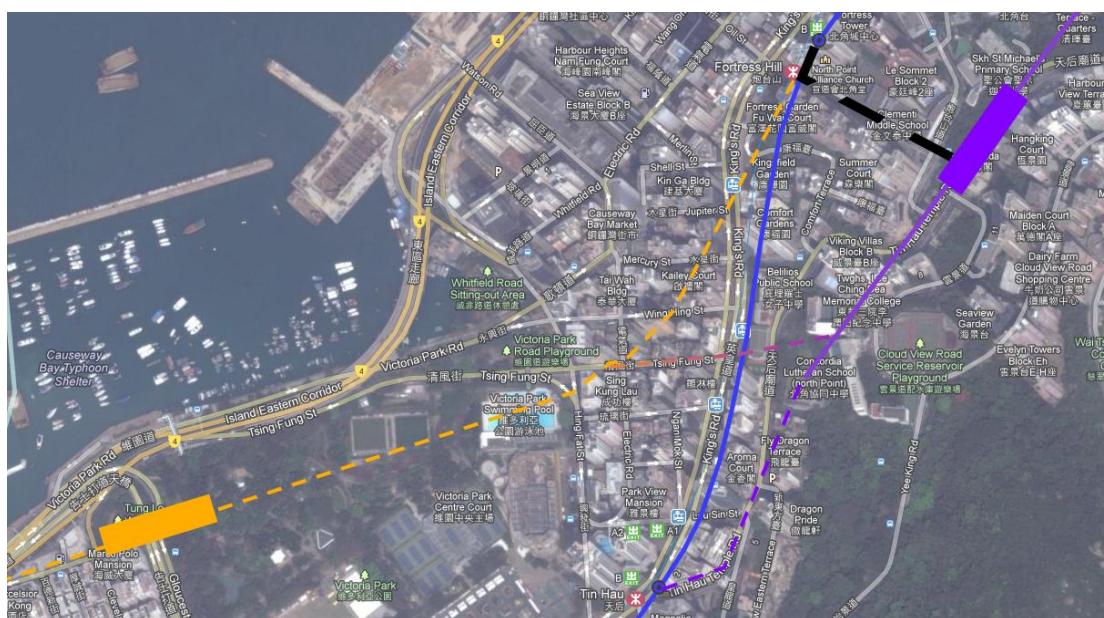
² 此處所指之前地鐵網絡包括：觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫及將軍澳綫。

2.34 地下鐵路公司於 1997 年已經提出北港島線「換線」構思，及後在進行「紓緩鰂魚涌站轉車站擠塞工程」時，已把北角站的將軍澳線越位隧道進一步經天后廟道，延伸至炮台山至天后之間的地方，以便落實北港島線計畫之時，可將將軍澳線直接接駁天后站以西的港島線路段。

2.35 由於鰂魚涌站原來設計並非作為轉車站，故此轉乘港島線及將軍澳線的轉乘通道比其他市區線車站為長，乘客普遍需要步行 5 至 10 分鐘方能到達另一路線月台。雖然炮台山站與越位隧道有一段距離，轉乘方便程度比北角站為低，不過路程比鰂魚涌站轉乘通道為短，故此炮台山站有潛質成為將軍澳線與港島線（交匯）或東涌線（換線）的第三個轉車站。不過，興建越位隧道時並無預留位置供未來增設車站之用，預計加建車站會面對一定的技術困難。

2.36 無論政府最終決定採納「交匯」抑或「換線」方案，北港島線同時應包括興建將軍澳線、東涌線及港島線之間的連接渡線，以便未來轉換成「換線」方案之用，以及進行車務調動或提供直通運行班次之用。

2.37 北港島線東端的渡線應設於天后站與炮台山站一帶之間，以「H」形連接現有港島線、將軍澳線越位隧道及未來北港島線。從將軍澳線越位隧道出發，北分支穿過天后廟道及英皇道，沿清風街及維多利亞公園，接駁北港島線銅鑼灣北站，實現「交匯」方案。將軍澳線南分支沿天后廟道至天后站，接駁港島線西段；至於在電氣道及清風街交界處，北港島線同時設另一分支連接炮台山站，接駁港島線東段，以便未來轉換為「換線」方案的將軍澳線及東涌線。



圖片 2 北港島線東端優化建議示意圖

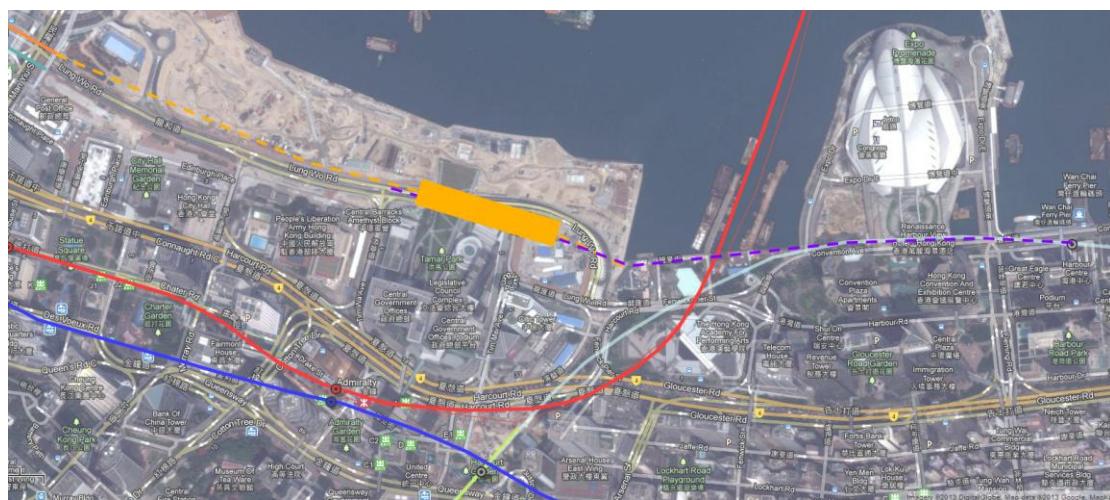
優化建議：北港島線西端

2.38 另一組連接將軍澳線及東涌線的渡線，建議設於添馬站及香港站之間。

在「交匯」方案中，將軍澳線將以添馬為總站，不論是否進一步向中上環延伸，將軍澳線應在添馬站及香港站之間設渡線，連接東涌線；同時東涌線離開添馬站後，應於其越位隧道與將軍澳線軌道間設渡線。

2.39 「交匯」方案中，添馬站理應設兩層共四個月台，分別供將軍澳線及東涌線使用。倘若政府打算在「交匯」方案落實後一段時間便轉換至「換線」方案，如中環新海濱一帶地底及軌道走線許可，添馬站的月台佈局可仿效現有彩虹站，東涌線軌道設於月台層中央，至於將軍澳線軌道則在左右兩側。此安排是考慮到實施「交匯」方案的東涌線，發車密度應較將軍澳線為疏，安排一條軌道予東涌線應已足夠應付。不過若政府無意在北港島線建成後，安排實施「換線」方案的時間表，則無需安排添馬站以此佈局興建月台，以免進一步限制東涌線的發車密度。

2.40 當北港島線轉換以「換線」模式運行，添馬站將只有東涌線使用。倘若添馬站以類似彩虹站的佈局興建，屆時左右兩側路軌全日提供服務，至於中間路軌則用作安排來往添馬站及柴灣站之短途列車，讓東涌線港島段保持現時港島線的班次密度。若添馬站以傳統兩線轉車站佈局興建，則在日常營運中只使用上層月台兩條軌道，下層月台道可用作停泊列車及開出短途列車之用。



圖片 3 北港島線西端優化建議示意圖

相關建議：將現有鐵路線延伸至中區

- 2.41** 現時中環寫字樓供應出現飽和，隨著西港島綫於 2014 年中通車啟用，商業區將會繼續沿鐵路向上環一帶擴展，屆時來往中上環一帶的交通需求將會進一步增加。現時中上環共有三個車站（香港、中環、上環），提供三條路線（東涌綫、荃灣綫、港島綫）的服務。至於作為未來重要轉乘樞紐的金鐘站，未來出現龐大的轉乘人流，當中亦牽涉前往中上環的車程。故此，我們建議在落實北港島線的同時，應將現有鐵路線向中區延伸，讓更多鐵路線能直達中區，亦分流部分使用金鐘站轉乘列車的人流。
- 2.42** 我們認為可將沙中綫南北走廊，由金鐘站延伸至中環南站；或在永久擋置以「換線」方案建造北港島線的情況下把將軍澳綫從添馬站進一步延伸至林士街站³。
- 2.43** 2008 年，運輸及房屋局暫時擋置沙中綫中環南站，留待中區政府合署現址決定日後用途後，或為該站覓得較清晰及更佳的選址方決定是否建造。政府已決定將中區政府合署現址三座建築物配予律政司及與法律相關的非政府組織使用，合署用途已明朗化；至於沙中綫已刊憲的方案雖然不包括中環南站，但金鐘站盡頭已預留延伸空間，以便未來進一步延伸。
- 2.44** 根據 2004 年九廣鐵路公司的「沙田至中環線（南北鐵路走廊）工程項目簡介」，中環南站位於禮賓府以南的上亞厘畢道之下的地底深處，將以鑽爆方式由主洞室結構兩端的豎井開始建造。然而在 2008 年，時任運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，中環南站的選址土質鬆軟，並不適合興建鐵路，而曾被建議設站的動植物公園也距離中環太遠。
- 2.45** 政府有必要重新審視中區整體發展，並覓地建造中環南站，讓南北走廊直達市區心臟地帶，提高吸引力；另外在商業中心區提供新車站，將能擴展鐵路的載客範圍，並改善皇后大道中及半山區一帶密集發展地區的交通接駁。
- 2.46** 另一延伸建議則為在永久擋置「換線」方案建造北港島線的情況下，把將軍澳綫從添馬站進一步延伸至現林士街多層停車場地底，作為北港島線在中環及上環之影子車站，並命名為「林士街站」。此建議進一步提升將軍澳綫的吸引力，吸引更多市民使用將軍澳綫過海。

³ 為避免與 1970 年建議修建地下鐵路早期系統，與現有上環站同時興建的「林士站」混淆，本意見書將建議位於現林士街多層停車場地底的新車站命名為「林士街站」。

2.47 走線方面，我們建議將軍澳綫在離開添馬站後，在現有東涌綫行車隧道以下行走至干諾道中分區電力站，再沿海港政府大樓及中環（林士街）巴士總站，到達林士街多層停車場。

2.48 不過，在營運中鐵路以下再增建鐵路隧道難度非常高，雖計畫並非完全不可行，不過所需的技術水平極高。另外，走線以上亦為中環灣仔繞道的架空路段，或會對建造鐵路隧道造成更高風險。故此我們認為如無極大需求，中環南站及林士街站只需二選其一，便足以將金鐘站轉乘前往中區的人流分流。倘若落實興建中環南站，則無需興建難度極高的林士街站。



圖片 4 林士街站位置及相關走線

其他相關建議

2.49 「換線」模式對於東區居民造成的影響毋庸置疑，故建議北港島線在落實「換線」模式並採納上述優化建議的同時，運輸署應檢視來往港島東西部的公共交通服務，提供來往港島東至銅鑼灣、中上環的「點對點」巴士服務，以彌補「換線」方案實施後帶來的轉乘不便。

2.50 總括而言，我們期望北港島線計劃能分階段，從「交匯」模式逐步轉換成「換線」模式。故建造北港島線時應按「換線」方案模式興建，並提供渡線連接港島綫、東涌綫及將軍澳綫。何時決定從「交匯」轉換實施「換線」方案，需要取得市民大眾共識，設法確保市民能夠適應瓜分港島綫後的新乘車模式，亦對「換線」方案受影響的居民提供其他公共交通服務以作出彌補。

3 南港島線（西段）

從 1993 年的縱線橫線方案當中，我們看到來往南區及港島商業區的人流過分集中於太古廣場至田灣一段，亦過分依賴田灣轉車站作為連接南區各人口密集區域的樞紐。倘若最終南港島鐵路只靠南風隧道段連接港島南北部，過分依賴黃竹坑站作為東西段轉乘，當年方案的弊病還是會出現，分別只在於瓶頸地點的不同，由南區中部的田灣移至東部的黃竹坑而已。

— <南港島線還要一拖再拖？> (連·繫·鐵路，2013 年 5 月)

- 3.1** 「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與諮詢文件建議南港島線（西段）可分兩段發展，包括「香港仔段」和「薄扶林段」。然而我們認為兩段有同步興建的必要，除避免分段興建造成的費時失事外，更重要是為港島南區居民提供第二條前往港島北岸的鐵路線，避免所有南港島線乘客湧向東段和西段唯一的轉乘站—黃竹坑站，使金鐘站至黃竹坑站一段出現瓶頸。
- 3.2** 為說明兩段有同步興建的必要，我們同樣以整體網絡構成、新車站位置等方面作出論述。

整體網絡構成

- 3.3** 從宏觀角度而言，南港島線（西段）主要服務港島西南部居民，可歸類為地區鐵路。香港同樣主要服務範圍集中單一地區的鐵路的例子，包括馬鞍山綫及將軍澳綫，其走線能對南港島線（西段）發展方向帶來啟示。至於其他涵蓋多個地區之鐵路線，為便於解說則統稱為跨區鐵路。
- 3.4** 現時馬鞍山綫只設大圍一個轉線站，提供馬鞍山綫與服務多個區域的東鐵綫間之轉乘，馬鞍山綫沿線居民可通過轉乘前往市區。沙中綫大圍至紅磡段在 2018 年啟用後，馬鞍山綫將通過大圍至紅磡段與西鐵綫連成一線，形成來往九龍中部及新界東西部的東西走廊，屆時馬鞍山綫沿線居民能夠直達市區。至於將軍澳綫，簡單而言由兩部分組成：將軍澳段及過海段，將軍澳段涵蓋將軍澳新市鎮不同重要地區，包括寶琳、坑口、調景嶺等；過海段則接收原有觀塘綫東區海底隧道一段，提供九龍東至港島東的過海交通服務。將軍澳居民能夠通過將軍澳綫直接過海，再轉乘前往市區其他部分。未來將軍澳綫將能通過北港島線，進一步向港島中部延伸。

- 3.5** 若要提高地區鐵路的使用率，其連接性不能忽視。從馬鞍山綫及將軍澳綫的例子可見，香港的地區鐵路需要提供與跨區鐵路間之轉乘，或直接路經連接市區，方能提高其連接性，吸引更多乘客使用。
- 3.6** 南港島線（西段）「香港仔段」與另一地區鐵路－南港島線（東段）連接；「薄扶林段」則可直達香港大學站，可供轉乘跨區鐵路－港島綫或將軍澳綫（倘若北港島線落實換線方案）。
- 3.7** 南港島線（東段）同樣作為地區鐵路，當中設置金鐘站能夠方便黃竹坑及鴨脷洲居民，轉乘其他跨區鐵路來往港九新界。倘若南港島線（東段）不設金鐘站，只來往海洋公園至海怡半島，其功能只會為方便區內客運流通，未能有效將通勤者送到市區。
- 3.8** 在沒有興建「薄扶林段」的情況下，南港島線（西段）只連接南港島線（東段），所有南港島線（西段）的乘客必須使用南港島線（東段）才能到達市區。南港島線（東段）本身已服務黃竹坑及鴨脷洲一帶居民，再加上所有南港島線（西段）香港仔前往黃竹坑站轉乘的乘客，意味著黃竹坑至金鐘段將要同時應付數個住宅區的人流，預計該段將會成為整個南港島線計劃的瓶頸。
- 3.9** 此外，觀乎過去數年新鐵路通車時政府削減巴士服務的行徑，在南港島線（東段）通車後，南區巴士服務亦很大機會遭到削減，不少居民將被迫改乘鐵路。因南港島線（東段）採用3卡編成的中型鐵路列車（承載量少於一般地鐵列車）運行，在巴士路線削減後，或會出現列車未離開鴨脷洲甚至海怡半島站便已滿載的情況。倘南港島線（西段）不興建薄扶林段，西段沿途離開南區的乘客將必須在黃竹坑站轉車，但在列車於鴨脷洲已告滿載的情況下，他們或將未能登車，此現象反令興建整條南港島線（西段）的成效成疑。
- 3.10** 興建「薄扶林段」，亦能夠提供另一路徑轉乘跨區鐵路，讓南港島線（西段）乘客選擇經香港大學站，或轉乘南港島線（東段）往金鐘站換乘港島綫或換線後的將軍澳綫。

- 3.11** 香港大學站雖然並非位處港島中心區，南港島線（西段）乘客到達香港大學站需要轉乘港島線⁴方能到達市區心臟地帶，不像南港島線（東段）設位於中心區及鐵路交通樞紐的金鐘站般方便。不過，金鐘站的南港島線（東段）及南北走廊之大堂和月台設於現有金鐘站東面，月台層比現有港島線或荃灣線月台還要深，南港島線（東段）乘客若要轉乘港島線前往港島各區、或荃灣線前往彌敦道或九龍西區，轉乘路程較長。至於香港大學站的南港島線（西段）月台則設於港島線月台層之下，轉乘港島線的方便程度比金鐘站還要優勝。
- 3.12** 由金鐘站南港島線（東段）月台前往港島線月台，以及由香港大學站經港島線前往港島中心區，後者時間可能稍長，但由於使用南港島線（西段）「薄扶林段」的大多為該線乘客而不包括南港島線（東段）乘客，故此從舒適及方便程度而言，「薄扶林段」仍有優勢。
- 3.13** 回顧過往規劃，2000 年的「香港第二次鐵路發展研究」，南港島線只從上環站，以一直線延伸至南區。地鐵公司在 2002 年 6 月提交南港島線中型鐵路系統的初步建議，以單軌環迴鐵路系統建造南港島線，由寶翠園站（現稱香港大學站）起，經數碼港、華富、海怡半島、利東、黃竹坑、海洋公園和跑馬地，到達地鐵港島線的灣仔站。2003 年，當時的環境運輸及工務局指出此鐵路方案途經多個分散的人口集中區和海洋公園，因此與第二次研究的建議比較，此方案可為更多人口和遊客提供服務，亦使南港島線以環形走線發展。惟方案未能服務香港仔而惹起反彈，故及後的建議改將南港島線分東西兩段，東段服務海洋公園、黃竹坑及鴨脷洲；至於西段則服務薄扶林、華富及香港仔，兩段同樣在南區構成一個環形。
- 3.14** 倘若整個南港島線計畫未能組成一個完整的環形，所有南港島線乘客將湧向同一路段進出市區心臟地帶，使該路段出現瓶頸。南區作為具發展潛力的地區，應有空間容納兩段進出港島北岸的路徑。故此，從宏觀網絡構成上，「薄扶林段」有其實際作用，作為另一前往市區之路徑。

⁴本意見書南港島線（西段）一章將不再特別強調在換線方案下，港島線西段被納入將軍澳綫中。

新車站位置

3.15 從微觀角度而言，作為地區鐵路，新車站應當方便當區居民使用。

3.16 根據地鐵公司於 2007 年的計劃，香港仔站建議設於香港仔水塘道與香港仔大道交界地底，華富站位於華富邨華安樓與華樂樓之間的華富道地底，至於數碼港站則已在區內預留位置設置車站。至於早年的南港島線方案同樣提及田灣站及瑪麗醫院站，但考慮到帶來的客源及服務人口，在後期規劃中再無提及。

附件 1
Enclosure 1

南港島線路線 (2007 計劃)
Alignment of The South Island Line (2007 Proposal)



圖片 5 2007 年之南港島線計劃

3.17 假設建議的香港仔站位置不變，香港仔站主要服務香港仔中心、漁光邨、漁暉苑及石排灣邨居民，前往香港仔海濱公園亦相當方便。另一方面，旅遊事務署曾計劃以「漁人碼頭」為主題，重新發展及活化香港仔漁港兩岸，並擴大海濱的活動範圍。不過，政府於 2009 年宣布暫時擱置此計劃，惟旅遊事務署表示仍在研究，預計在淨化海港計劃及南港島線（東段）完工後才能夠落實發展。香港仔一帶應有一定的發展潛力。

- 3.18** 田灣站服務範圍為田灣邨及田灣中部，但相比之下田灣一帶的人口不及香港仔及華富。另外根據法定圖則，田灣部份現為工業大廈的地方被劃為住宅（戊類）用地，意味該區將淘汰工業發展，未來將有重建作住宅之潛力。
- 3.19** 華富站主要服務華富邨、華貴邨及嘉隆苑一帶。曾有消息指出房屋署正研究將華富邨清拆重建，以增加單位供應。增設華富站除能方便該區居民出行，更能增加華富邨對輪候公屋市民的吸引力，對運輸及房屋兩方面均有好處。
- 3.20** 數碼港建成多年，但被指使用率偏低。近年來情況雖有所改善，但對於成為亞太區資訊及通訊科技業界的領先樞紐的願景，仍有一段距離。增設數碼港站能夠方便更多前往數碼港上班之市民出入，亦能帶動數碼港的發展，配合政府提出的「數碼 21」資訊科技策略，將香港發展為科技合作及貿易的樞紐。
- 3.21** 瑪麗醫院站曾見於 2002 年的初步方案，但單以人口考慮並不足以支持於該處設站，故在後期的研究已不再考慮此站。不過，瑪麗醫院作為醫院管理局港島西聯網的龍頭醫院及專科轉介中心，使用率非常高。隨著政府開展瑪麗醫院的重建計劃，未來使用瑪麗醫院的人數將會進一步增加。為醫院提供專屬車站並非新鮮事，當中輕鐵設有屯門醫院站，方便新界西北居民經輕鐵前往屯門醫院求醫。輕鐵車站服務範圍較小，故能為單一社區設施設站；南港島線屬中型鐵路，設站考慮因素除服務對象外，同時需考慮經濟效益，會否因增設一站而令整體行車時間增加，減低南區居民使用南港島線（西段）的誘因。
- 3.22** 南港島線西段及東段沿途亦有多個公營及私營醫療設施，如黃竹坑站附近的香港防癌會賽馬會癌症康復中心（即前南朗醫院）以及海洋公園站附近的葛量洪醫院，當中葛量洪醫院與瑪麗醫院同屬港島西聯網旗下；而海洋公園站以北，南港島線（東段）隧道入口旁的一幅地皮（香港仔內地段第 458 號），近日已撥予一財團興建兼作港大醫學院教學醫院之用的私家醫院（命名為「港怡醫院」）。南港島線（西段）若落實於瑪麗醫院設站，或會便利病人往還港島西聯網內各醫院，促進醫療資源善用，同時因瑪麗醫院站鄰近港大醫學院，該院學生往返港怡醫院上課亦會更見方便。

3.23 政府正致力發展南區旅遊，南區民政事務處更在 2010 年起舉辦南區旅遊文化節，並推出「香港南區遊」網站，吸引遊人前往該區觀光。興建南港島線（西段），能夠使更有旅客前往該處遊玩，帶動地區經濟。

3.24 另外，政府正研究放寬薄扶林的發展限制，亦為該區帶來發展機遇。預期未來南區將有一番新景象，對鐵路及其他公共交通服務的需求將會進一步增加。

建議發展方向

3.25 從宏觀及微觀角度而言，南港島線（西段）有興建的必要，且應同時建造「香港仔段」和「薄扶林段」，以完整南港島線的環形走線，亦避免因分段興建而使整條鐵路造價上升。

3.26 是否興建車站方面，我們認為此地區鐵路應儘量服務更多住宅區居民，故此我們認同應興建田灣站，服務田灣區居民。至於是否增設瑪麗醫院站，我們則不置可否。瑪麗醫院站設於數碼港站及香港大學站之間，此段為南港島線（西段）進出市區的關鍵路段，增設車站將使整體行車時間增加，南港島線（西段）的吸引力或會降低。不過，從社區效益角度而言，增設瑪麗醫院站能方便港島西區及南區居民前往醫院就醫，方便受輕傷或覆診之病人前往求醫，亦大大減低受傷程度較低之人士濫用救護車服務。

3.27 其他公共交通服務方面，當南港島線（西段）建成後，將大大扼殺現有專營巴士及小巴之生存空間。建議重整南區巴士網絡，將資源集中於區內來往鐵路車站的路線，以及在鐵路系統中需多次轉乘的「點對點」巴士服務。例如置富花園並無鄰近之鐵路車站，可提供頻密的巴士路線來往置富花園及車站。倘若北港島線以「換線」模式運作，由南港島線（西段）沿線車站前往港島東需要轉乘兩次（香港大學站轉將軍澳線、北角站轉乘東涌線），來往南區及港島東之巴士服務需求有可能因此而增加。

3.28 總括而言，我們期望南港島線（西段）計劃能同時興建「香港仔段」及「薄扶林段」，並考慮增設田灣站以服務更多南區居民。至於瑪麗醫院站，則留待政府考慮決定。同時，預期南港島線（西段）將使現有專營巴士及小巴路線客量大大減少，故此運輸當局應當在南港島線通車前，檢視地區公共交通服務需要，適當地優化及重組巴士路線，為南區居民提供鐵路以外的公共交通選擇。

4 屯門南延線

在公眾論壇上，部分出席者認同屯門南延線的興建必要，但亦有部分聲音認為，需要將西鐵線繼續向大嶼山伸延方會贊成，走線與港深西部快速軌道本地支線相若。普遍認為在設立屯門南站之時，需同時考慮港深西部快速軌道及屯荃鐵路的規劃。

— <屯門南站：需要嗎？> (連·繫·鐵路，2013年4月)

- 4.1** 我們認為屯門南延線有興建的必要，以滿足當地居民對出行交通的訴求。不過，我們建議屯門南延線應與第一階段公眾參與諮詢文件提及的「港深西部快速軌道（本地支線）」合併，以減少可能牽涉的轉乘次數，提升西鐵綫南延的效果。

整體網絡構成

- 4.2** 現時西鐵綫來往新界西北新市鎮至九龍中西部，是其中一條重要的跨區鐵路。當沙中綫大圍至紅磡段於 2018 年啟用後，西鐵綫將由現時的紅磡站，經大圍至紅磡段與馬鞍山綫連接，組成東西走廊。屆時，屯門、元朗及天水圍居民能夠經東西走廊到達九龍東南部。將西鐵綫由屯門站延伸至屯門南站，對整體網絡構成的影響並不大。
- 4.3** 現時居所距西鐵綫車站（屯門站、兆康站）有一段距離的屯門新市鎮居民乘搭西鐵綫外出，需乘搭輕鐵或港鐵巴士前往西鐵綫車站接駁。當中市鎮中部及北的乘客若要前往上述兩站，只需乘搭數站輕鐵便能到達；然而市鎮南部乘客若要前往屯門站，路程普遍較長，當中美樂至青雲間六個車站，並沒有直接輕鐵路綫前往最近的西鐵綫車站，需要在鳴琴轉車，或使用港鐵巴士前往屯門站。
- 4.4** 將西鐵綫南延至屯門南，並不會影響現有車站前往市區之行程時間，對其他車站的影響不大。增設屯門南站能夠服務屯門大部分居民，亦能帶動碼頭區之發展，故此我們認為顧問建議的屯門南延線應該興建，其效益毋庸置疑。
- 4.5** 不過，屯門居民若要使用西鐵綫前往市區，需要繞經天水圍及元朗兩個新市鎮。對部分乘客而言，西鐵綫走線較為迂迴，鐵路的吸引力不太高。屯門至荃灣沿海鐵路（屯荃鐵路）就是首先由屯門區議會提出興建，以期提供直接路徑前往市區。由此可見，屯門居民除冀望能將西鐵綫南延至屯門南外，亦希望能夠興建無須繞經其他新市鎮之鐵路線。

- 4.6** 第一階段諮詢曾提出港深西部快速軌道，當中本地支線來往屯門至小蠔灣，與《鐵路發展策略 2000》長遠發展方案的赤鱲角線相類似。本地支線的起點同樣設於屯門南站，若能將本地支線及屯門南延線一併發展及建造，將進一步提高屯門南延線的效益。
- 4.7** 使用西鐵綫向大嶼山延伸，使用西鐵綫與港深西部快速軌道本地支線的乘客，無須再轉乘便能到達大嶼山，可減省轉乘所需之時間，路程亦較直接。
- 4.8** 發展局在 2013 年 3 月展開「優化土地供應策略：維港以外填海及發展岩洞」的第二階段公眾參與，建議於小蠔灣填海，以發展策略性經濟活動，提供就業機會及支援東涌新市鎮的發展。另外，小蠔灣連接機場、港珠澳大橋、屯門至赤鱲角連接路及北大嶼山公路等主要基建及設施，長遠可作為大嶼山的交通樞紐。
- 4.9** 西鐵綫沿線居民，包括屯門、天水圍及元朗，能夠有直接路徑前往大嶼山，於小蠔灣轉乘東涌綫快速前往市區，或經東涌前往機場。

新車站位置

- 4.10** 屯門南站的選址，應儘量方便乘客轉乘輕鐵，以便距離車站較遠的乘客能使用輕鐵前往屯門南站。
- 4.11** 屯門南部作為新市鎮首先發展的地方，建築物密度相當高，設站位置已經有所限制。然而政府過去並沒有研究明確指出屯門南站位置，故無從得知屯門南站確實位置。綜合網民討論，屯門南站可設於屯門泳池西南、九巴巴士停放處以西，或設於湖景路上。

實際營運條件

- 4.12** 所有營運中鐵路均設有越位路軌作為緩衝，屯門站越位路軌的盡頭在屯門河上、屯門公園旁，有條件向屯門南部延伸。
- 4.13** 至於進一步向大嶼山延伸，則應配合港深西部快速軌道機場連絡線及屯門至赤鱲角連接路之發展。從機場鐵路（東涌綫及機場快綫）共用部分路軌而使班次安排受到限制可見，機場連絡線及本地支線縱使納入同一計劃興建，除非環境並不許可，否則應盡可能避免共用路軌。至於在興建屯門至赤鱲角連接路之時，應當預留空間進行保護工程，以便未來興建來往屯門至小蠔灣之鐵路。



圖片 6 屯門站盡頭圖片 (solaichun)

建議發展方向

- 4.14** 屯門南延線除包括由西鐵線屯門站南延至新建屯門南站，亦應把港深西部快速軌道本地支線併入屯門南延線，即將西鐵線直接延伸至大嶼山，方便乘客毋須在屯門南站轉乘。
- 4.15** 至於屯門南站設站位置應能同時提供輕鐵服務，以提供輕鐵與西鐵線之間之轉乘，方便屯門南部居民使用西鐵線。

5 小西灣線

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，可能需要移除區內部分樓宇和設施，對社區造成一定程度的影響。

—<「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與諮詢文件>

- 5.1** 東區居民（尤其是小西灣居民）長期要求興建小西灣線，將現有鐵路服務進一步延伸至小西灣，故被納入「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與的討論範圍。
- 5.2** 然而，我們預計當小西灣線建成後，勢必影響柴灣站現有服務，港島綫杏花邨以西將會更難登車。另一方面，現時小西灣巴士服務完備，無須再在已發展區域興建重型鐵路，否則相關工程對居民影響更大。
- 5.3** 就延線方案而言，將港島綫從柴灣站延伸至小西灣雖較方便直接，不過柴灣站為架空車站，周邊已發展成熟。柴灣站越位路軌盡頭已被環翠商場結構阻擋，若要將港島綫延伸，需要拆卸現有柴灣站和小西灣延線的相關建築物，否則難以建造此線。
- 5.4** 就支線方案而言，以支線形式將港島綫由杏花邨延伸至小西灣，有可能需要進行填海，尤其填平柴灣貨物裝卸灣或會對影響港島的商業活動。另外，從將軍澳綫以支線形式運作的例子可見，支線並不受乘客歡迎，除將現有的班次分薄，如訊號系統未能配合支線運作，則有可能增加發生故障的機會。
- 5.5** 至於接駁線方案，則額外興建中型鐵路系統，接駁杏花邨站及小西灣。當區居民需要轉車才能乘搭港島綫已經有所不便，同時接駁線以高架形式興建，影響景觀並帶來噪音，甚至需要拆卸和重建現有行車橋，對居民的妨礙非常大，故並不可取。
- 5.6** 據顧問計算，如落實興建小西灣線，將有更多居民選擇使用鐵路出行，增加港島線的負荷。在興建小西灣線的情況下，天后站往銅鑼灣站一段在 2031 年早上繁忙時間的單方向客運量，較現時港島線及將軍澳線最繁忙的路段還要高。
- 5.7** 現時小西灣已有一定的公共交通服務，接駁小西灣居民前往鐵路車站。如需進一步改善交通，應通過優化及理順巴士服務，以滿足該區需求。

6 東涌西延線

市民認為如果東涌西有進一步發展，此延線是值得興建的，方便居民出行。更有市民指出，現時逸東邨一帶尚有許多土地未被利用，原因在於大家認為交通不便。如增建鐵路，將帶動該區發展，私人樓宇數目將會增加，亦能吸引更多市民選擇入住東涌。亦有陰謀論擔心政府提出東涌西延線是為東涌灣填海發展鋪路，對該區生態造成影響。

— <東涌西站：期待已久的車站> (連·繫·鐵路, 2013年4月)

- 6.1** 早在 2000 年，政府在北大嶼山東涌發展計劃第 3 期工程 (工務計劃項目第 667CL 號)，建議填海及平整土地以供興建市東涌西地鐵車站。東涌西發展大綱草圖上除包括逸東邨外，亦有其他的商業及私人屋宇，當時預計東涌新市鎮在 2011 年的人口將會達 32 萬人。
- 6.2** 另一方面，房屋署在逸東邨入伙前，曾向等候分配公屋單位的市民聲稱該邨將有地鐵接駁，成功吸引不少市民選擇入住逸東邨。
- 6.3** 隨著政府正檢視東涌新市鎮規劃，展開「東涌新市鎮擴展研究」，我們認為應留待擴展研究完成，規劃藍圖確定後方能同意興建此站。而設站的同時，亦應顧及當地原居民生活及東涌灣、東涌河及東涌谷的自然生態，不應為興建車站而藉機破壞環境。
- 6.4** 運輸及房屋局副局長邱誠武曾於公眾論壇稱，假設東涌並不進行任何的填海工程，對於在何處設站亦有初步構想，惟未有定案。在市民關注填海造成破壞環境的民情下，政府不應為興建東涌西站而特地填海。
- 6.5** 隨著大嶼山將有更多發展機遇，北大嶼山醫院亦於年內逐步啟用，建議東涌西延線可在藍圖落實後，東涌西發展達一定規模時興建。在沒有東涌西延線及東涌西站時，建議將現時新大嶼山巴士 37 及 38 線與港鐵間之轉乘優惠適用範圍擴展至所有八達通類型，並增加折扣優惠金額。運輸當局甚至可以考慮通過補貼或行政手段，使來往東涌站乘客可免費轉乘此等路線，作為未能即時為逸東邨居民提供鐵路車站的彌補。

7 洪水橋站 及 古洞站

當年挑選這些地區（洪水橋和古洞北）的原則，其中一個是「容易與現有及已規劃的鐵路網絡連接」。洪水橋和古洞北入選的原因，當然包括與鐵路連接的原因。針對洪水橋，文件提到「毗鄰西鐵第一期，可利用擬議的洪水橋鐵路車站」；至於古洞北，則「毗鄰落馬洲延線，可利用擬議的古洞北鐵路車站」。

—<洪水橋站及古洞站：新發展核心區>（連·繫·鐵路，2013年4月）

- 7.1** 市民普遍對洪水橋及新界東北這兩個新發展區計劃有所保留，甚至認為不應將鄉郊發展成新市鎮。當中備受爭議的，應為與邊境接壤有可能造成的「中港融合」問題。在未能取得市民對新發展區計劃的共識前，都不應該提出興建洪水橋站及古洞站，避免因無太多針對新發展區車站的反對聲音，而使政府認定市民認同新發展區的發展方向。
- 7.2** 在興建西鐵及落馬洲支線時，已分別為洪水橋及古洞預留空間，以便進行新發展區拓展時能夠同時興建車站，在新發展區逐步啟用時能夠適時為該區提供鐵路服務。其實是次諮詢無須討論應否建設洪水橋及古洞站，因為相關結構早已預備好，正確命題應為討論何時落實興建這兩個車站。
- 7.3** 「新界東北新發展區」現時完成第三階段公眾參與，正等候檢討結果以落實相關發展藍圖；至於「洪水橋新發展區」則尚未有具體藍圖，第二階段的公眾參與尚未開展。在這情況下，現時討論洪水橋及古洞站的議題似乎言之尚早。如同其他新發展區鐵路計劃一樣，我們認為需要待全盤發展計畫推出，並與市民取得共識後方能推展，現階段並無急切需要落實是否建造。
- 7.4** 既然如此，何時落實興建洪水橋及古洞站，應交由負責兩個新發展區規劃及工程研究的政府部門負責，並在進行藍圖諮詢時明確表達新發展區車站的位置及相關走線。
- 7.5** 至於從交通運輸角度而言，在現有鐵路線中增設車站，因列車需要減速進入車站、在新車站停靠、離開車站再加速，故此該線之整體行車時間將會增加。至於對整條路線的影響程度，亦需視乎新車站所設之位置以及牽涉路段。

- 7.6** 洪水橋站位於西鐵綫兆康及天水圍站之間，西鐵綫來往屯門的車程因停靠洪水橋站而增加兩至三分鐘。如顧問所言，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。
- 7.7** 倘若「洪水橋新發展區」的人口與鄰近的天水圍新市鎮接近，兩個新市鎮合計人口將達 50 萬人，與屯門新市鎮相若。屯門新市鎮現設有兩個西鐵綫車站（屯門、兆康），政府擬將天水圍和洪水橋新市鎮融合發展，該區同樣設有兩個車站亦很理所當然。不過，若洪水橋新市鎮的人口未達天水圍的三分之一，則並無急切需要增設洪水橋站。
- 7.8** 洪水橋一帶暫只得三個輕鐵站，但只需乘搭數個車站便能前往最接近的西鐵綫車站，即天水圍站。在人口不足以支持一個重型鐵路車站的情況下，維持現有交通服務便能應付地區需要。不過在當人口達到一定規模之時，我們建議屆時先在洪水橋新發展區內發展輕鐵網絡，方便居民區內流動及外出市區，再興建西鐵綫洪水橋站。
- 7.9** 至於古洞站，由於車站設於東鐵綫落馬洲支線中而非通勤路段間，故增設此站只影響使用落馬洲支線管制站出入境的乘客。對大部分乘客而言，增設古洞站對整體班次及乘車時間影響甚微。
- 7.10** 不過，當古洞北新發展區人口達到一定規模，居民亦依賴鐵路出入的話，或會使現有東鐵綫乘客難以登上列車。再加上東鐵綫將於 2020 年延伸過海成為南北走廊之際，每列列車將由現有由 12 節車廂組成減至 9 節，沿線居民已對未來能否順利登上列車感到擔憂。倘若加上古洞北乘客，現有乘客更擔心未來在繁忙時間難以登上列車。
- 7.11** 故此，倘若香港市民對「新界東北新發展區」取得共識，決定發展古洞北，則建議同時將北環線拉進古洞站，讓該區居民能夠有多於一條外出市區的路徑，避免古洞北乘客悉數使用南北走廊，經新界東前往市區。

8 其他可供考慮建議

一條鐵路從起草階段到興建落成，大約需要 8 至 10 年的時間。故此發展鐵路屬中長遠規劃，要配合城市發展，鐵路發展研究及政策檢討必須定期進行，以審視香港交通（尤其是鐵路）的需要。所有的建議，首先都需要進行研究，選取較為可取的方案。

— <鐵路發展中的公眾參與>（連·繫·鐵路，2013 年 4 月）

- 8.1** 「我們未來的鐵路」提出的優化方案大多可行，不過我們亦希望政府可以考慮興建下列的路線，進一步優化現有的鐵路網絡。

第二條南北走廊

- 8.2** 在新界東部興建第二條南北向的鐵路線，為交通日益繁重的東鐵線提供分流。
- 8.3** 當沙中綫紅磡至金鐘段在 2020 年落成啟用，東鐵綫雖能延伸過海形成南北向鐵路走廊，但列車由原有的 12 節車廂減至 9 節，一直有市民擔心此舉將令現時東鐵綫擁擠的問題加劇。
- 8.4** 雖然南北走廊啟用後，現有東鐵綫訊號系統得以提升以增加更多班次，不過縱使通過增加班次，亦未能滿足新界東部乘客的需求。在可行的情況下，運輸當局應積極考慮為新界東部第二條南北走廊作研究。

高鐵羅湖分岔線

- 8.5** 在計劃廣深港高速鐵路（香港段）時，曾考慮過高鐵羅湖分岔線計劃，興建一條由羅湖邊界連接至元朗石崗的高鐵支線，將城際直通車和跨界客流由東鐵綫軌道轉移至高鐵軌道。
- 8.6** 隨著東鐵綫於 2020 年延伸過海，其地位將變得更舉足輕重。然而，城際直通車需要現時東鐵綫的路軌前往紅磡總站，無可避免對東鐵綫的班次造成影響。雖然預期廣深港高速鐵路（香港段）在 2015 年開通後，中國全面進入高鐵時代，四縱四橫高鐵網絡大致實現，或能使城際直通車的需求和班次有所減少，不過倘若未有完全取消城際直通車服務的計劃，則應落實興建高鐵羅湖分岔線，將所有城際直通車轉移到高鐵軌道，減少對東鐵綫及未來南北走廊班次的妨礙。

中九龍線

- 8.7** 政府曾表示在《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂研究提過研究東西九龍線(或稱中九龍線)，然而在「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與，東西九龍線並不如第五條過海鐵路線般，明確指出計劃已被擱置。
- 8.8** 現時香港多數鐵路走線呈南北向，九龍的東西向鐵路只有觀塘綫，故此東西走向的行程大多需要使用觀塘綫，使該線面對一定的壓力。
- 8.9** 路政署鐵路拓展處代表曾於公眾論壇稱，九龍中部發展稠密，難以在鬧市中興建新鐵路線。話雖如此，運輸當局仍應積極考慮是否完全沒有空間容納另一條東西走向的中九龍線。如此計劃能夠得以落實，將能更便利來往九龍東西間之行程。

沙田至西九龍線/新界中軸線

- 8.10** 與東西九龍線情況一樣，沙田至西九龍線同樣被納入研究範圍但不了了之的項目，未能得悉政府是否決定永久擱置此計劃。我們認為政府需要就東西九龍線及沙田至西九龍線的情況，明確交代其取態，到底是永久擱置還是暫無發展空間。
- 8.11** 我們建議沙田至西九龍線，應與屯荃鐵路等鐵路連成一線，大概發展方向為一條來往新界中南部的東西走向鐵路走廊，由沙田經西九龍至葵涌，再延伸至荃灣與屯荃鐵路連接。
- 8.12** 針對屯荃鐵路，我們認為只興建屯荃鐵路並無太大效益，應通過適度延伸方能提升其吸引力。但總括而言，我們對屯荃鐵路有所保留，提出新界中軸線亦不過是一些長遠構想，並不代表我們已經支持應興建此線。

9 未來交通發展方針

我們認為鐵路服務有需要作出延伸，但並不代表我們盲目支持鐵路發展。在發展鐵路之時，應同時需要考慮對其他交通的影響，不應該因興建鐵路而扼殺其他交通的生存空間。提出一個鐵路項目，亦應有充分的理據支持，並要獲得多數市民共識。

— <該就未來鐵路諮詢表態> (連・繫・鐵路, 2013年4月)

- 9.1** 「我們未來的鐵路」提出一系列可供發展的鐵路走廊，然而政府亦不應忽視其他公共交通及相關運輸政策。
- 9.2** 政府應著手研究通過電子貨幣，為不同公共交通間之轉乘提供折扣優惠，尤其是政府欲落實「以鐵路為骨幹」的運輸政策，更應鼓勵市民使用巴士、小巴等公共運輸前往鐵路車站，或通過「點對點」的巴士路線使乘客直接到達目的地。
- 9.3** 政府在調整專營巴士服務時，亦應按地區需要而進行理順，並保留部分與鐵路走線接近但又具競爭力之巴士路線，讓市民能有更多選擇。
- 9.4** 同時，運輸當局亦應研究調整各公共交通的收費結構，例如應採用分區收費，不論使用鐵路或其他公共交通運輸，由一處前往另一處的收費相近，避免出現短途但車資昂貴的車程，或由同一地區不同車站出發前往同一目的地，出現極大收費差異。
- 9.5** 政府作為港鐵公司的大股東，有責任監管其運作，惟在運輸政策上不應向港鐵公司傾斜，將公共交通平衡政策變成「保鐵」政策，助長「一鐵獨大」、霸權等情況出現。
- 9.6** 政府應在完成《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂的工作後，儘快開展「第四次整體運輸研究」，以規劃各種公共交通工具的未來發展。

10 結語

我們當然期望在新發展區的規劃能夠滿足本地市民實際需要，檢討鐵路上蓋發展密度，並減低發展對該區現有居民的影響；而非「好大喜功」，為增加政績而濫建單位甚至不必要的鐵路線以至車站。鐵路投資回報時間長，應何時興建、如何興建、怎樣興建該慎重考慮，並需與市民取得共識，絕不能背道而馳，與市民作對。這應該是「我們未來的鐵路」正確的發展方向。

— <發展鐵路、新發展區、上蓋發展？> (連·繫·鐵路，2013年4月)

- 10.1** 「我們未來的鐵路」第二階段提出七個地區優化建議，我們建議應馬上推展北港島線，有效地將過海人流平均至各條過海鐵路線。實施方面，應先以「交匯」模式運作，並預留空間轉換為「換線」模式。
- 10.2** 值得推展的還有南港島線（西段）及結合港深西部快速軌道本地支線的屯門南延線，進一步組成更具效益的鐵路網絡。
- 10.3** 小西灣線方面，我們認為現有公共交通服務已能應付，可無需興建。
- 10.4** 牽涉新發展區的延線及車站（東涌西延線、洪水橋站及古洞站），我們認為需待要全盤發展計畫推出，並與市民取得共識後方能推展，現階段並無急切需要落實是否建造。倘若這些計劃已有完整藍圖，則我們認為應先推展服務已建逸東邨的東涌西延線。
- 10.5** 我們期望政府能夠藉推進鐵路發展，重新檢視其公共交通政策，除繪畫出完整的鐵路藍圖，更應確保其他公共交通服務有其經營空間。
- 10.6** 作為關注鐵路發展的團體，我們在編纂此意見書時，已盡力確保內容準確及可行。惟部分技術及運作細節，因現時並無相關之公開資料而只能從日常觀察作出推測。如本意見書出現任何錯漏，亦希望各位能不吝賜教，指正部分意見或建議中之謬誤，讓我們從中汲取更多經驗而有所完善。