

致立法會鐵路事宜小組委員會

「地區性優化方案」意見書

本人得悉立法會鐵路事宜小組委員會正就政府提出的七項「地區性優化方案」鐵路項目收集公眾意見，特此撰寫意見書陳述本人的見解，希望有助各位委員和公眾對該七個鐵路項目進行討論，亦希望本人意見得到政府考慮。

目錄

1.	北港島線.....	2
	「換線」方案優勢較為顯著.....	2
	「換線」方案的缺點和改善建議.....	3
	「東涌線 - 將軍澳線合併」方案.....	4
	要求政府當局提供客流數據.....	7
2.	小西灣線.....	9
3.	南港島線（西段）.....	10
	香港仔段應成為南港島線（東段）的支線.....	10
	南港島線和北港島線的配合.....	11
4.	屯門南延線.....	11
5.	洪水橋站.....	12
6.	東涌西延線.....	13

7.	古洞站	13
8.	其他值得考慮的地區性優化方案	14
	新界區	14
	九龍區	15
	港島區	15
9.	結語	16

1. 北港島線

- 1.1. **本人支持興建北港島線**，以便在港島北岸提供第二條東西向的鐵路線，為現時日益繁忙的港島線提供分流。

「換線」方案優勢較為顯著

- 1.2. 政府當局就北港島線提出了兩個方案：「換線」方案和「交匯」方案。**本人認為「換線」方案**（即東涌線延長至柴灣，將軍澳線延長至堅尼地城，取代現有的港島線）**優勢較為顯著**，因為「換線」方案將大大增加東涌線和將軍澳線在香港島的覆蓋範圍，提升東涌線和將軍澳線對過海乘客的吸引力，**有效地分流荃灣線的過海鐵路段**。在這點上，「交匯」方案則較為遜色。
- 1.3. 同時，在「換線」方案下，能直達北港島線三個新站（添馬站、會展站、銅鑼灣北站）的車站也比「交匯」方案的多，意味著「換線」方案的北港島線新站對乘客吸引力也較大，**能夠有效分流港島線的銅鑼灣段**。
- 1.4. 上述的比較數字列於下表，可見「換線」方案較為優勝：

	東涌線在香港島的覆蓋範圍 (車站數目)	將軍澳線在香港島的覆蓋範圍 (車站數目)	能直達會展站、銅鑼灣北站的車站數目 ¹
沒有北港島線	1 (香港)	2 (北角、鰂魚涌)	/
「換線」方案	12 (香港至柴灣)	11 (堅尼地城至鰂魚涌)	17 (東涌至添馬、炮台山至柴灣)
「交匯」方案 ²	2 (香港、添馬)	5 (添馬至鰂魚涌)	9 (添馬、北角至寶琳 / 康城)

1.5. 此外，會展站是沙中線和北港島線的換乘站。如果採用「換線」方案，日後由新界及九龍出發的沙中線乘客，可以到會展站換乘北港島線直達東區炮台山至柴灣各站，而毋須在金鐘站換乘港島線。金鐘站港島線月台是港鐵系統最繁忙的位置之一，而此舉則可減輕該月台的負荷。相反，如果採用「交匯」方案，由新界及九龍出發的沙中線乘客若在會展站換乘北港島線，只能經將軍澳線或東涌線返回九龍，這樣無法發揮北港島線與沙中線的協同效應，亦無助減輕金鐘站和港島線銅鑼灣段的負擔。

「換線」方案的缺點和改善建議

1.6. 政府當局指出「換線」方案有兩個主要限制：

- 由於港島線被分拆成兩半，來往港島東西部的行程，可能需要在北角站轉車。
- 東涌線的最高列車班次密度受技術限制，如果東涌線與港島線東半部(炮台山至柴灣)合併，炮台山至柴灣各站每小時的最高列車班次數目會減少八班。

1.7. 事實上，北港島線的構思在於在港島中環、金鐘、灣仔、銅鑼灣的北部提供更多一條鐵路線供市民選擇，減輕原有港島線的負擔。北港島線如果以「換線」方案興建，由港島東區出發的乘客，毋須轉車亦可使用香港站、添馬站、會展站和銅鑼灣北站到達中心商業區，因此由港島東區出發的乘客並非一定需

¹ 會展站是沙中線和北港島線的換乘站，此處未計算可經沙中線直達會展站的車站。

² 假設以添馬站作為東涌線及將軍澳線的換乘站。

要轉車。

- 1.8. 「換線」方案下，雖然由東區（炮台山、太古至柴灣各站）出發的乘客前往銅鑼灣、灣仔等舊有車站及西區各站需要轉車，但是由將軍澳線過海前往這些車站的乘客就變得毋須轉車，由東區出發前往東涌線各站亦可一程直達。同時，正如上面第 1.2 至 1.5 段所述，「換線」方案對現有港島線銅鑼灣段、荃灣線過海段的分流效果較佳，因此對使用該兩段鐵路的港島乘客亦有幫助。因此，本人呼籲各位議員不必糾纏於「直達變轉車」的短暫適應問題上，而是著眼於「換線」方案的路線重組和分流效果為更多乘客帶來的方便。
- 1.9. 「換線」方案把炮台山站撥歸東涌線，炮台山居民前往銅鑼灣、灣仔、金鐘等舊有車站，以及前往西區各站，都要反方向坐一個站到北角轉車，較為不便。因此，本人建議政府應加強炮台山與銅鑼灣 / 灣仔 / 金鐘南部、西區之間的路面交通連接，方便炮台山居民來往添馬、會展、銅鑼灣北等新站未能妥善服務的地區。
- 1.10. 至於在「換線」方案下東涌線連接港島線東半部，會令該段最高班次每小時減少八班的問題，本人認為東涌線應該加設港島區內的短途列車，來往柴灣站至添馬站之間（如果技術上能連接至香港站則更佳）。由於柴灣至添馬的短途列車不會途經青馬大橋、過海隧道等樽頸路段，亦不會和機場快線列車共用路軌，所以不會受制於東涌線現有的技術限制，可以補足每小時八班列車的空缺，彌補了「換線」方案的缺點。
- 1.11. 不過，若政府經過評估後，認為東涌線本身的班次上限已足以應付港島東區乘客的需求，上述柴灣至添馬短途列車的建議亦可不必實行。

「東涌線 - 將軍澳線合併」方案

- 1.12. 政府提出的「交匯」方案，建議把東涌線和將軍澳線各自延長，以添馬站或銅鑼灣北站作為兩線的換乘站。可否直接把東涌線和將軍澳線合併，成為一

條由東涌經港島連接至將軍澳的鐵路線，亦是順理成章的想法。

1.13.在公眾論壇等不同場合都有人提出「東涌線 - 將軍澳線合併」這個「第三方案」，而政府當局的代表則提出以下兩項反駁：

- 東涌線的最高列車班次密度受技術限制，如果東涌線與將軍澳線合併，將軍澳線每小時的最高列車班次數目會減少八班。
- 整條「東涌 - 將軍澳」線會包含兩個過海段（九龍站至香港站、鰂魚涌站至油塘站），中途毋須換乘，吸引來往東西九龍的乘客使用該線，令整條路線的交通繁忙，形成新的樽頸。

1.14.誠然，政府提出的兩點反駁都是事實，但這並不代表「東涌線 - 將軍澳線合併」方案不可取，原因如下：

1.15.東涌線的技術限制會令最高列車班次數目每小時減少八班，這問題同樣出現於「換線」方案，但政府沒有因此否定「換線」方案，反而在《鐵路發展策略 2000》中以此為首選方案，可見減少八班的問題並非絕對的考慮因素。

1.16.再者，當局亦可在「東涌 - 將軍澳」線加設短途列車班次，由添馬站（或北角站）來往寶琳站 / 康城站，正如上面第 1.10 段所述，補足每小時八班車的空缺。

1.17.「東涌 - 將軍澳」線或許會吸引來往東西九龍的乘客乘坐，但這正正是「東涌線 - 將軍澳線合併」方案的其中一項優點。目前，九龍東西向的交通主要由觀塘線承擔，而觀塘線在繁忙時間人滿為患，黃大仙等車站要封閉部份閘機以作人潮管制。若正如政府所言，「東涌 - 將軍澳」線會吸引來往東西九龍的乘客使用，就正正可以減輕觀塘線的負擔。

1.18.同時，港九市區正缺乏一條東西走向的快速鐵路線。目前東西走向的觀塘線，途線停站較多，令乘客車程時間較長。即使日後沙中線落成，由西鐵線、沙中線及馬鞍山線組成的「東西走廊」在九龍市區的停站次數亦和觀塘線、荃灣線相若，難以擔當快速連繫東西的角色。「東涌 - 將軍澳」線停站較少、

以車速較快的東涌線列車行走，而且部份車站相隔較遠，可供列車快速運行（如油塘站至鰂魚涌站、北角站至銅鑼灣北站），**可提供一條較快的捷徑連接九龍東西，縮短乘客整體的乘車時間。**

1.19.由於整條「東涌 - 將軍澳」線由車速較快的東涌線列車行駛，如果技術上可行，將軍澳線某些長距離路段（如康城站至將軍澳站、調景嶺站至油塘站、油塘站至鰂魚涌站）的行車速度甚至可得以提升，從而縮短行車時間，提升將軍澳線的服務水平。

1.20.在「交匯」方案下，東涌線乘客前往會展、銅鑼灣北、北角或鰂魚涌站，需要先在添馬站換乘將軍澳線，減低了東涌線過海和新站的吸引力。如果使用「東涌線 - 將軍澳線合併」方案，**東涌線乘客則可直達這些車站，有助於吸引乘客，加強對港島線和荃灣線的分流作用。**

1.21.第 1.4 段的表，加上「東涌線 - 將軍澳線合併」方案後結果如下，可見該方案的分流效果較「交匯」方案理想：

	東涌線在香港島的覆蓋範圍（車站數目）	將軍澳線在香港島的覆蓋範圍（車站數目）	能直達會展站、銅鑼灣北站的車站數目 ³
沒有北港島線	1（香港）	2（北角、鰂魚涌）	/
「換線」方案	12 （香港至柴灣）	11 （堅尼地城至鰂魚涌）	17（東涌至添馬、炮台山至柴灣）
「交匯」方案 ⁴	2 （香港、添馬）	5 （添馬至鰂魚涌）	9（添馬、北角至寶琳 / 康城）
「東涌線 - 將軍澳線合併」方案	6 （香港至鰂魚涌）	6 （香港至鰂魚涌）	17（東涌至添馬、北角至寶琳 / 康城）

1.22.因此，**本人建議政府重新考慮「東涌線 - 將軍澳線合併」方案**，作為北港島線的第三個方案。

³ 會展站是沙中線和北港島線的換乘站，此處未計算可經沙中線直達會展站的車站。

⁴ 假設以添馬站作為東涌線及將軍澳線的換乘站。

1.23.總括而言，**本人傾向選擇「換線」方案**，但如果擔心港島乘客難以適應須轉車來往港島東西部，**「東涌線 - 將軍澳線合併」方案亦是可取的選擇。**

要求政府當局提供客流數據

1.24.既然政府當局提出「東涌 - 將軍澳」線交通過於繁忙的憂慮，有理由相信當局已進行一定的客流預測，才會認為東涌線和將軍澳線合併會吸引過多客流。因此，**本人希望當局提供不同方案下，各鐵路線的單方向客運量和平均載客率 (按後頁表格列出)，以便議員和市民確實了解各方案的效益和分流情況，從而向政府當局提出具建設性的意見。**

1.25.如果政府當局表示尚未作出客流預測，則意味著政府指「東涌 - 將軍澳」線會吸引過多客流的說法沒有實質數據支持。既然如此，當局更不應拒絕把東涌線和將軍澳線合併。

2031 年早上繁忙時間各路段的預計使用情況 *									
情境	香港島主要鐵路線			過海鐵路線				九龍東西向路線	
	港島線 天后站往 銅鑼灣站	北港島線 炮台山站往 銅鑼灣北站	北港島線 北角站往 銅鑼灣北站	荃灣線 尖沙咀站往 金鐘站	將軍澳線 油塘站往 鰂魚涌站	南北走廊 紅磡站往 會展站	東涌線 九龍站往 香港站	觀塘線 樂富站往 九龍塘站	觀塘線 石硤尾站往 太子站
沒有興建北港島線		不適用	不適用						
以「換線」方案 興建北港島線			不適用						
以「交匯」方案 興建北港島線		不適用							
以「交匯」方案 興建北港島線， 但東涌線和將軍澳 線合併為一條鐵路 線直通運作		不適用							

* 請分別列出：按每小時人次計算的單方向客運量，及按百分比計算的平均載客率

2. 小西灣線

- 2.1. 政府當局提出三個小西灣線方案，並指出三個方案都有限制，其中「延線」方案需要拆卸現有的住宅和商場；「支線」方案為了遷就目前杏花邨站附近的港島線走線，可能需要填海；而「接駁線」方案雖然毋須填海，但令小西灣居民需要轉車才能到達港島線其餘車站。
- 2.2. 本人認為「支線」方案可加以改良，免卻填海，同時又毋須令小西灣居民多轉一次車。
- 2.3. 按照政府諮詢文件的圖片所示，「支線」方案是由杏花邨站開始，興建一條港島線的支線往小西灣。本人建議的改良方案，則是**由筲箕灣站興建支線往小西灣，全條支線設於地底**，不會途經杏花邨站。這個方案可稱為「**筲箕灣方案**」，走線概念如下圖虛線所示：



(底圖取自香港特區政府地理資訊地圖)

- 2.4. 由於支線不再由杏花邨站開始，毋須遷就杏花邨站附近的港島線走線，因此**不需要在柴灣貨物裝卸灣填海**。

- 2.5. 由於現時筲箕灣站附近一段港島線設於地底，**支線亦可全線在地底興建**。因此，筲箕灣方案不會像「接駁線」方案一樣以高架形式興建，不會為附近的民居帶來噪音或景觀的影響。
- 2.6. 和「支線」方案一樣，由小西灣站出發的乘客可以**直達港島線各站，毋須轉車**。
- 2.7. 惟筲箕灣方案有以下缺點：
- 由筲箕灣至小西灣的鐵路走線較長，而且建於地底，令建築和營運成本較高。
 - 由小西灣開出的列車將不會直達杏花邨站和柴灣站，令兩站的列車班次減少。當局需要評估能否為杏花邨、柴灣及小西灣兩邊路線同時提供足夠班次服務。
- 2.8. **本人懇請政府當局和各位議員，考慮是否值得以筲箕灣方案興建小西灣線**，以避免在柴灣貨物裝卸灣填海，同時又為小西灣提供直達港島各區的鐵路服務。

3. 南港島線（西段）

- 3.1. 本人對於南港島線（西段）的薄扶林段和香港仔段應該同期還是分期興建沒有意見。

香港仔段應成為南港島線（東段）的支線

- 3.2. **如果當局決定先興建香港仔段，本人認為香港仔段應該成為南港島線（東段）的支線，由華富開出的列車利用南港島線（東段）的路軌直接開往金鐘**。否則，華富及香港仔的居民前往其他鐵路線，必須先在黃竹坑站轉車，然後再在金鐘站轉車，甚為不便。加上港鐵公司已表明，黃竹坑站目前的設計無法

做到同台換乘（即無法讓乘客橫過對面月台轉車），華富和香港仔的乘客前往市區更為轉折，令人難以接受。

- 3.3. 此安排的挑戰在於需要調節海怡半島、華富兩邊支線的班次，以同時應付兩邊乘客的需求；但這並不代表建議不可行。
- 3.4. 如果最終建成薄扶林段，此行車安排可考慮取消，回復東段、西段獨立運作的模式，但如有需要亦可保留。

南港島線和北港島線的配合

- 3.5. 按照目前的南港島線（東段）計劃，金鐘站是該線在港島北岸唯一的車站。擬建的北港島線，將途經添馬、會展及銅鑼灣北站，沒有與南港島線交匯。
- 3.6. 本人建議採取以下其中一項方式，改善南港島線和北港島線的連接，以便由南區出發的乘客轉乘東涌線及 / 或將軍澳線（視乎北港島線採用哪一方案而定）：
- 興建轉線通道，連接金鐘站和添馬站；或
 - 把南港島線（東段）由金鐘站延伸至會展站，令會展站成為北港島線、沙中線和南港島線（東段）的換乘站。
- 3.7. 此舉除了可以方便南區乘客轉乘東涌線及 / 或將軍澳線前往各區，加強鐵路網絡的通達性外；也可以吸引南區乘客使用北港島線，而不是在金鐘站轉乘港島線，從而減輕港島線銅鑼灣段及金鐘站港島線月台的負擔，加強北港島線的分流作用，發揮協同效應。

4. 屯門南延線

- 4.1. 本人支持興建屯門南延線，方便屯門南部的居民乘搭西鐵線。

- 4.2. **屯門南站的選址，應儘可能方便乘客轉乘輕鐵**，以便距離車站較遠的乘客經輕鐵網絡使用屯門南站。
- 4.3. 政府在第一階段的諮詢文件曾提及，西鐵線尚有剩餘運載力，所以毋須興建屯荃鐵路。但是另一方面，政府論到屯門南延線時，又指出增建屯門南站會令西鐵線乘客量增加，繁忙時間在朗屏、元朗、錦上路及荃灣西站登車或有困難。兩種說法之間似乎有衝突，本人認為當局應重新評估西鐵線的運載能力是否充裕，應否興建屯荃鐵路以作分流。
- 4.4. 在技術上可行的情況下，**港深西部快速軌道本地支線應該成為屯門南延線的一部份，即西鐵線直接延伸至大嶼山**，方便乘客毋須在屯門南站轉乘。與屯荃鐵路延伸至大嶼山的構想相比，西鐵線延伸至大嶼山更有益處，因為：
- 西鐵線覆蓋屯門、元朗、天水圍新市鎮的人口遠比屯荃鐵路沿線多，能經本地支線直達大嶼山的受惠人數較多；
 - 由荃灣一帶前往大嶼山的乘客，可以使用東涌線或機場快線，若把屯荃鐵路延伸至大嶼山會構成資源重疊。

5. 洪水橋站

- 5.1. 如果政府落實發展洪水橋新發展區，則應該增建洪水橋站。如果不發展洪水橋新發展區，則毋須興建洪水橋站。若決定增建洪水橋站，本人則有以下意見：
- 5.2. 諮詢文件提及，增建洪水橋站會令西鐵線的車程時間略為延長，以致有部份屯門乘客放棄使用西鐵線。本人對此有以下見解：
- 若增建洪水橋站，屯門居民損失的是西鐵線上兩、三分鐘的行車時間。有部份乘客可選擇轉用路面交通工具，以避免行車時間上的損失。
 - 若不興建洪水橋站，洪水橋居民將損失一個鐵路車站，被迫乘搭路面交通工

具前往目的地，或要到天水圍站轉駁西鐵線。在行程時間上的損失，很有可能多於兩、三分鐘，對乘客構成不便。

- 因此，**由乘客的行程時間角度而言，放棄洪水橋站是不可取的。**
- 由於增設洪水橋站會延長了西鐵線的行車時間，屯荃鐵路的競爭力可能會因而上升，政府當局或應再次評估是否值得興建屯荃鐵路。

6. 東涌西延線

- 6.1. **東涌西站的選址，不應影響到當地原有鄉村（例如馬灣涌）。**在此大前提下，本人支持儘早興建東涌西延線，以方便逸東邨的居民和北大嶼山醫院的使用者。
- 6.2. 東涌西站的選址遷就現有居民的同時，亦應考慮到該帶未來的發展，確保現在和將來的乘客都能方便地前往東涌西站。

7. 古洞站

- 7.1. 如果政府落實發展古洞北新發展區，則應該增建古洞站。如果不發展古洞北新發展區，則毋須興建古洞站。若決定增建古洞站，本人則有以下意見：
- 7.2. 參考古洞北新發展區的建議發展大綱圖⁵，目前古洞站的選址距離新發展區西部的公共房屋約 800 米，距離東部的「商業、研究及發展」地區亦有約 800 米。以一般鐵路車站覆蓋範圍為方圓 500 米計算，古洞站的選址對這些住宅和商業用地的市民並不方便。
- 7.3. 本人認為政府**可考慮把古洞站一分为二**，在新發展區範圍內興建**古洞東站**及**古洞西站**，以便為新發展區不同地方的市民提供更方便的鐵路服務。

⁵ http://www.nentnda.gov.hk/doc/pe/PE3%20Digest_C.pdf

- 7.4. 由一個古洞站改為兩個車站，無疑會延長了鐵路的行車時間。然而，古洞位於東鐵線的尾段位置，受古洞站一分為二影響的只有落馬洲站的乘客。而由落馬洲（福田）一帶前往港九市區的乘客，除了使用東鐵線外，還可以選擇乘坐北環線或高鐵。因此古洞站一分為二對乘客乘車時間的影響較小。
- 7.5. 當局亦可考慮把古洞東站及 / 或古洞西站改設在北環線，尤其如果在營運中的落馬洲支線上額外加設兩站有技術困難，可使用北環線代替。

8. 其他值得考慮的地區性優化方案

除了政府提出的七個地區性優化方案外，下列建議亦值得政府當局和各位議員考慮，以求進一步優化鐵路網絡：

新界區

- 8.1. **落實高鐵羅湖分岔線（Lo Wu Bifurcation）計劃⁶**：興建由羅湖邊界連接至元朗石崗的高鐵支線，以便把城際直通車和跨界客流由東鐵線軌道轉移至高鐵軌道，**減輕東鐵線的負擔**。
- 8.2. **考慮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. **落實興建天水圍東部沿天慈路的輕鐵支線**（中途只停天晴邨附近一站），方便天水圍北的乘客快速前往西鐵線天水圍站，藉此改善天水圍北交通不便的問題。

⁶ http://www.hkip.org.hk/SymposiumRegionalPlanning_GPRD/Theme3/Albert%20yuen.pdf ·

九龍區

- 8.4. 把擬建的啟德環保連接系統延伸至觀塘半山、秀茂坪等地區，方便該區居民乘搭鐵路接駁觀塘線及沙中線，以及前往九龍東的新核心商業區。
- 8.5. 在九龍半島**增建新的東西向路線**，紓緩現時觀塘線黃大仙段的負擔。

港島區

- 8.6. 落實興建沙中線中環南站，並可考慮進一步把沙中線延伸至西區，減輕金鐘轉車站的負擔。如配合北港島線，此方案亦有助進一步紓緩港島線銅鑼灣段的壓力。
- 8.7. 正如上文第 3.6 段所述，**興建轉線通道連接金鐘站和北港島線添馬站，或把南港島線 (東段) 由金鐘站延長至北港島線會展站**，方便南區的乘客轉乘東涌線及 / 或將軍澳線，並加強北港島線的分流作用。
- 8.8. 復用《鐵路發展策略 2000》沙田至中環線的「維園方案」走線⁷：**把將軍澳線由北角站延伸，經禮頓山、灣仔南、香港公園，到達中環南站 (或可改為在灣仔南站後前往金鐘站)**，以便提供多一條平行路線，**紓緩港島線銅鑼灣段的負擔**。
- 此方案可作為北港島線的替代方案，尤其如果「換線」方案和「東涌線 - 將軍澳線合併」方案在技術上難以實行時，本人認為此替代方案可取代效益較低的「交匯」方案。
 - 此方案亦可與北港島線各自實施：東涌線由香港站延長至炮台山站，而將軍澳線則由北角站沿上述走線延長至金鐘站或中環南站，形成港島北岸有三條平行路線的格局，進一步分流港島線銅鑼灣段的交通量。北港島線和上述延

⁷ <http://www.thb.gov.hk/tc/psp/publications/transport/publications/rds.pdf> · 第 7 頁圖 4

線可以分期實行，分別作為近期項目和長遠項目。

9. 結語

上文為本人對政府提出七個「地區性優化方案」的見解，希望本人的意見有助各位委員和公眾進行討論，能為香港的鐵路發展盡一分力。

由於時間倉卒，未能詳細寫出完整意見。議員和其他讀者如欲對本意見書內容作查詢或進一步討論，歡迎以電郵聯絡本人：roger.chengyh@yahoo.com

希望上述意見得到當局考慮，期待得到政府方面的答覆。