

2013年12月11日立法會會議 「優化新界西北鐵路服務」議案

進度報告

目的

在2013年12月11日的立法會會議席上，由梁志祥議員動議的「優化新界西北鐵路服務」議案，經郭家麒議員、盧偉國議員、易志明議員、單仲偕議員及陳偉業議員修正後獲得通過。議案全文見附件。本文件旨在匯報政府就議案所採取的跟進工作。

《鐵路發展策略2000》之檢討及修訂

2. 我們正在興建西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線、廣深港高速鐵路香港段、及沙田至中環線，預計五個鐵路項目將於2014年年底至2020年期間相繼落成投入服務。鐵路項目對社會、民生及經濟發展影響深遠，從醞釀、構思、諮詢持份者、詳細設計、建造以至落成通車，往往需時十年八載。為了及早規劃2020年以後的鐵路發展，政府早前委託顧問進行《鐵路發展策略2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。為了盡早讓公眾參與討論，與市民共同策劃本港未來的鐵路發展，在過程中，我們進行了兩個階段的公眾參與活動，探討共十個鐵路項目的概念方案，當中包括服務新界西北地區的方案。

3. 在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，我們現正敲定2020年以後的鐵路發展藍圖，並會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

輕鐵網絡發展（輕鐵延伸至屯門54區）

4. 政府為配合屯門第54區的發展，已委託顧問進行交通影響評估。經考慮評估的結果後，政府擬在該區興建道路，及於其中心位置設置巴士總站及沿路的巴士站，以配合

第 54 區房屋發展所帶來的公共運輸服務方面的需求。屆時，該區居民可步行或使用接駁服務往來兆康站，亦可乘搭其他的公共交通工具往返其他區域。由於上述的安排應已能配合區內的發展，政府現時沒有計劃在第 54 區增設輕鐵站。

5. 今年稍後，當我們完成 2020 年以後的鐵路發展策略後，會因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備有關公共交通策略的研究，當中會包括輕鐵系統的檢討，以更新我們的公共運輸策略，滿足市民出行的需要。

改善鐵路服務

西鐵線

6. 香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)自去年八月起，在早上繁忙時段於西鐵線作車務調動及每星期額外增加 60 班列車，增加可載客量。另外，港鐵公司將於今年 8 月底起，在星期五及星期六晚上加強西鐵線列車班次，每星期共加 16 班車。沙田至中環線(下稱「沙中線」)大圍至紅磡站的鐵路段在 2018 年通車後，沙田至九龍的鐵路段的可載客量將會增加，有助紓減繁忙時段九龍市區鐵路線載客率偏高的情況。而由於西鐵線會於沙中線計劃下購買新列車，列車車廂數目可於 2016 年起由現時的七卡陸續增至八卡，進一步增加可載客量。

輕鐵

7. 港鐵公司一直密切留意各輕鐵線的服務情況，按需要會靈活調配班次。現時輕鐵各路線的行車及服務安排，大致上可配合乘客的實際需要。由於不同地區的乘客需要及乘車模式均有不同，港鐵公司在制定各線的行車班次時，會根據不同區域乘客乘車模式及乘客量來作出考慮及安排，以切合乘客需要。

8. 由於輕鐵現時有 12 條路線，很多車站有多於一條輕鐵線行走，因此繁忙時間綜合班次可以達致平均約三至五分鐘一班，非繁忙時間亦約為平均六至八分鐘一班。2014 年 4

月 7 日起，三條最繁忙的輕鐵路線 507、705 及 706 線，每星期將會增加合共 148 班車。505、507、610、705 及 751 線將會增加拖卡行駛，提高可載客量。港鐵公司並額外增聘 50 名月台助理協助乘客上落車，亦會研究添置新輕鐵車輛的可行性。

港鐵巴士服務

9. 港鐵公司於 2013 年額外購置 6 部雙層巴士，於去年 9 月投入服務，使港鐵巴士車隊數目增至 127 部，增強接駁乘客至西鐵線和輕鐵的巴士服務。運輸署一直密切留意港鐵巴士的需求，並不時進行調查，監察服務水平，在有需要時提醒港鐵公司改善服務，以配合乘客需要。港鐵公司亦會因應屯門及元朗各巴士線的使用量及實際情況，調配班次以應付需要。

專營巴士服務、轉乘安排及其與鐵路服務的協調

10. 在擴展鐵路網絡的同時，專營巴士在我們的公共交通系統繼續扮演重要的角色，提供接駁服務或為鐵路未能直達的地區提供服務，與鐵路服務發揮相輔相成的作用。運輸署會繼續協調專營巴士服務和鐵路服務的發展。

11. 在巴士路線重組方面，屯門區的「區域性模式」重組在區議會的支持下，已在去年配合屯門公路轉乘站的啟用落實，讓乘客可享受更好的候車設施，和覆蓋範圍更廣的巴士服務及轉乘票價優惠，居民普遍反應正面。運輸署會繼續與巴士公司監察轉乘站的運作及留意乘客需求，因應新界西北的發展和人口增長，按需要適時調整區內的公共交通服務，包括研究增加其他巴士路線使用轉乘站，進一步擴闊區內整體巴士服務的網絡。與此同時，運輸署正積極與巴士公司籌劃其他區的區域性重組方案，新界西北今年受惠的區份包括元朗/天水圍，亦會與巴士公司研究改善大欖轉乘站的乘客設施，方便轉乘的乘客。

道路改善工程

12. 新界西北地區現時有多條主要幹道連接，包括屯門公路、元朗公路、青山公路、錦田公路、大欖隧道及青朗公路等，提供較為完備的道路網絡。運輸部門會密切留意地區的發展和交通需求趨勢，適時推動道路改善工程和交通管理措施（包括配合現正進行的屯門公路（荃灣至三聖墟段）的重建及改善工程，以及屯門公路（市中心段）的擴闊車道工程後的交通情況），並且配合鐵路網絡及其他公共交通服務，以整體滿足新界西北地區的運輸需求。

屯門至赤鱗角連接路

13. 至於屯門至赤鱗角連接路，工程項目已進入建造階段。南面出入口的填海工程已於 2011 年年底開展，而在 2013 年 6 月就連接路餘下工程的撥款申請獲得立法會財務委員會批准撥款後，工程隨即開展。我們預計於 2016 年年底大致完成南面連接路，以配合港珠澳大橋落成通車。另外，北面連接路預計於 2018 年年底或之前完成，適時配合預計的地區交通需求。

交通管理措施

14. 運輸署會按需要及在可行的情況下實施不同的交通管理措施，包括檢視交通路口的交通情況，改變現有交通燈號的控制模式和時間、或加設新交通燈，以配合行車和行人的流量。運輸署亦會在空間容許的情況下，透過道路改善工程在個別路段增加行車線或擴闊行人路，增設行人走廊或通道等設施。

運輸及房屋局
2014 年 4 月

2013 年 12 月 11 日的立法會會議

梁志祥議員就

“優化新界西北鐵路服務”

動議的議案

經郭家麒議員、盧偉國議員、易志明議員、單仲偕議員及陳偉業議員修正的議案

政府在今年 2 月發表的《我們未來的鐵路》第二階段公眾參與活動的諮詢文件中，提出屯門南延線及洪水橋站等地區性鐵路優化方案，以整合現有鐵路網絡及配合洪水橋新發展區的發展計劃；新界西北人口增長迅速，區內不少居民須跨區工作，因而非常依賴現有的鐵路及交通接駁系統往返市區；就此，本會促請政府為配合現時及未來發展需要及在完成有關公眾諮詢後，盡快落實屯門南延線及洪水橋站的規劃工作，以及就北環線、港深西部快速軌道、屯門至荃灣沿海鐵路及將輕鐵線伸延至屯門 54 區的發展計劃進行全面研究及公眾諮詢，以應付新界西北居民對鐵路服務的需求；政府亦應要求香港鐵路有限公司從速採取有效措施，全面改善現有西鐵及輕鐵的服務，包括削減票價、增加服務班次、增加及增購車廂、改善車站設施、改善‘全月通加強版’計劃，以及優化輕鐵系統及其他接駁運輸安排等；同時，政府應綜合考慮本港長遠的人口發展趨勢、土地和房屋供應及整體城市基建規劃等因素，以及按照《我們未來的鐵路》的公眾諮詢結果，盡快檢討和制訂本港長遠的鐵路發展藍圖，並切實有序地推行有關規劃，以確保香港可持續發展；政府亦應盡快展開第四次整體運輸研究，令鐵路網絡的擴展能配合各種公共交通工具的明確定位，為市民提供更完善的交通網絡配套；本會亦促請政府根據《我們未來的鐵路》第二階段公眾參與活動中提及的地區性優化方案，興建北港島線、小西灣線及南港島線(西段)等，以改善新界西北與其他區域的接駁；本會亦促請政府盡快興建屯門至赤鱗角鐵路，令新界西每 5 至 8 萬人可享用一個大型鐵路站，從而使新界西的鐵路站跟人口的比例與市區看齊，並在所有大型港鐵站及主要公路、隧道及天橋的出入口增設巴士轉乘服務。