

立法會發展事務委員會

洪水橋新發展區規劃及工程研究 –
建議發展大綱圖及第三階段社區參與

2015 年 7 月 22 日發展事務委員會會議跟進事項

在 2015 年 7 月 22 日的會議上，發展事務委員會討論文件編號 CB(1)987/14-15(07)「洪水橋新發展區規劃及工程研究 – 建議發展大綱圖及第三階段社區參與」，並要求當局提供下列的進一步資料：

- (a) 就採用「傳統新市鎮發展模式」及「加強版傳統新市鎮發展模式」發展一個新發展區，比較兩者對現有居民、商戶、農戶、土地業權人，以及在擬議新發展區內及附近持有土地的發展商等所帶來的影響；
- (b) 以一幅地圖顯示擬議洪水橋新發展區項目涵蓋範圍內的非原居民鄉村及將會在項目下被清拆的鄉村的位置；
- (c) 因應田北辰議員就新界西北鐵路服務於 2030 年的需求及有關服務的載客量之間的差異所作的估算作出回應；
- (d) 港鐵西鐵線的載客量能否及如何能應付新界西北未來 15 年的房屋發展項目所帶來的人口增長；
- (e) 按行業及職位類別，就將會在擬議洪水橋新發展區創造的 15 萬個就業機會提供分項數字；及
- (f) 將會在擬議洪水橋新發展區創造的就業機會如何能解決天水圍居民失業／就業不足的問題。

本文件闡述政府的回應 –

(a) 項

2. 「傳統新市鎮發展模式」為過去新市鎮發展所採用的一般做法，而「加強版的傳統新市鎮發展模式」則是古洞北及粉嶺北新發展區的實施模式。在這兩種模式下，政府都會在規劃作新市鎮發展的範圍內收回及清拆私人土地，進行土地平整，及根據發展計劃提供基礎設施，繼而再撥出土地作已規劃的公共工程、公共房屋發展等不同用途，並為劃作私人發展的土地安排賣地。

3. 在「傳統新市鎮發展模式」之下，政府雖然為新市鎮發展收地及清拆是一般的做法，亦會為個別用地以專案形式接受及處理私人土地業權人的契約修訂或換地申請，特別是那些用地有私人土地而且仍未根據新市鎮發展計劃進行收地發展，或是那些用地根據發展計劃應留待私人發展的。

4. 在「加強版的傳統新市鎮發展模式」之下，收地及公共工程仍是實施新市鎮發展計劃的基本手段，亦會處理私人土地業權人的契約修訂或換地申請。然而，有關申請須符合一套更嚴格的準則，以(a)確保適時提供房屋及就業所需的土地；(b)避免零碎的私人發展，出現未能有效提供基本輔助設施的情況；及(c)保障私人土地上的現有佔用人能獲得公平對待。

5. 具體而言，根據古洞北及粉嶺北新發展區所採用的「加強版的傳統新市鎮發展模式」，契約修訂或換地的申請只會在符合下列主要準則以及其他規劃及土地行政準則的情況下才會作出處理 –

- (a) 申請土地的地點只限於古洞北及粉嶺北新發展區的建議發展大綱圖上規劃作私人發展的用地範圍內；
- (b) 擬交還的用地(即擬議用地)面積應不少於 4000 平方米(這是合理的面積以供進行設有輔助設施的適當發展)，而用地內所有私人地段的業權應由單一業權人或合資公司業權人擁有並作為申請人；
- (c) 私人發展必須能確保適時供應房屋和其他設施，而有關申請必須於指定時限前完成，無論在任何情況下亦須於政府進行收地之前完成，否則政府將開展收地以作發展；及

- (d) 土地業權人作為申請人，須向現有佔用人提出補償方案，而且方案應與政府現行給予其他受新發展區計劃影響的合資格清拆戶的金錢補償(不包括安置權益)相若，有關補償亦須在執行契約修訂/換地交易之前完成。

6. 過去新市鎮發展採用「傳統新市鎮發展模式」進行，上述準則並不適用。「加強版的傳統新市鎮發展模式」對作為換地申請人的土地業權人實施更嚴格的規定，務求適時實施新市鎮或新發展區的發展，通過容許私人土地業權人就他們土地上的私人發展提出申請的方法加快發展進程，同時保障有關私人土地上的佔用人能獲得的金錢補償與政府收地清拆時提供的相若。藉此，「加強版的傳統新市鎮發展模式」能促成新市鎮發展的實施，從而更好地達致確保房屋土地供應及開發的目標，同時亦不會影響綜合規劃、適時有序地改善基礎設施，並及時提供政府、機構及社區設施。

7. 就洪水橋新發展區而言，政府會先小心考慮第三階段社區參與期間所收集的公眾意見，才會決定實施模式。

(b) 項

8. 附件 A 的位置圖顯示洪水橋新發展區內所有現有村落，受影響的村落亦標示圖上。

(c) 及 (d) 項

9. 須注意的是，不同的假設和計算方法都會得出不同的西鐵線未來乘客量。據我們了解，田北辰議員對西鐵線未來乘客的估算中，假設新界西北的所有建議發展項目（包括洪水橋新發展區、元朗南發展和錦田南發展）在 2030 年已全數入伙。但是，根據最新的發展時間表，洪水橋新發展區最早只可能在 2037 年全面落成，而元朗南發展和錦田南發展的實際發展時間表則還在制訂中，並在任何情況下都很可能在 2030 年後才會完成。此外，估算中因將來發展而假設的乘客量增長率，其準確性仍有待確定。

10. 政府就西鐵線提升列車服務後的可載客量評估已在運輸及房屋局於 2015 年 7 月 24 日提交的立法會鐵路事宜小組委員會的文件 CB(4)1366/14-15(01)中闡述（附件 B）。根據運輸及房屋局的估算，

西鐵線的列車班次會由現時每小時 20 班增加至 28 班，列車由七卡增加至八卡，可載客量最終可增加百分之六十。根據洪水橋新發展區的研究，增加的可載客量最少直至 2036 年仍足以應付因洪水橋新發展區的房屋發展所帶來的乘客增長。

(e) 及 (f) 項

11. 透過提供一籃子合適及多元化的商業、工業、社區及政府用地，洪水橋新發展區將提供空間容納各式產生就業的經濟及社會活動，帶來創造約 150 000 個就業機會的可能性。預期就業機會主要來自三個概括的經濟範疇：(1) 商業用途 (74, 000)；(2) 特殊工業和工業用途 (60, 000)；以及 (3) 與社區服務相關的 (16, 000)。這些預期的就業機會的詳細分類可參考附件 C。

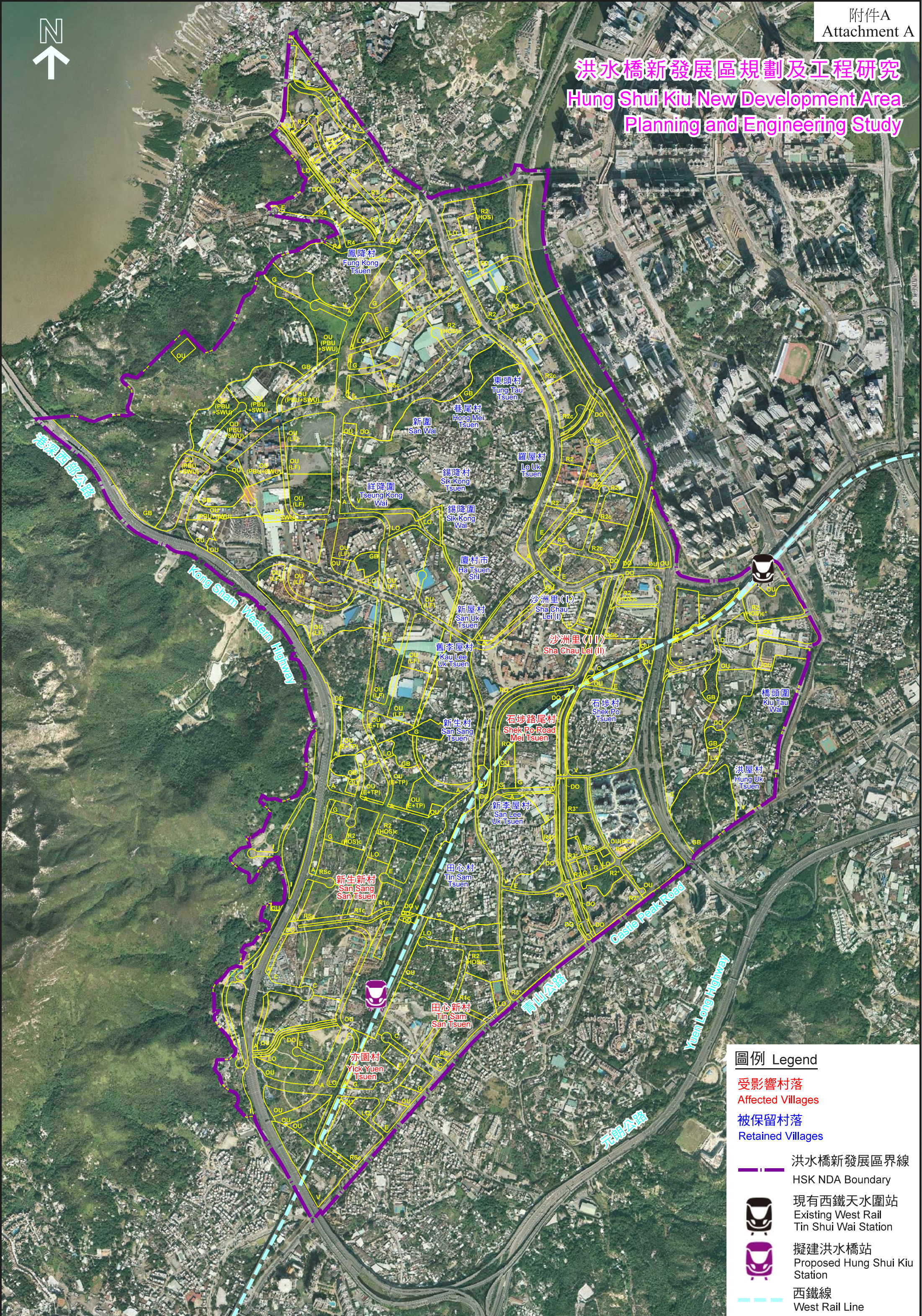
12. 以上各項經濟範疇的活動會製造一系列廣泛的工種，涵蓋高技術以至一般技術的類別，並需要不同教育程度的員工。當中，零售、餐飲、娛樂、酒店、一般工業、港口後勤及物流業，需要大量一般技術水平及教育程度的員工以支援行業的運作，有關的職位包括文員、售貨員、餐飲服務員、酒店房務員、倉務員、貨車司機、保安員等。再者，西鐵天水圍站毗鄰將設有洪水橋新發展區其中一個擬議的商業中心。洪水橋新發展區所創造的就業機會將可幫助紓緩天水圍居民失業或就業不足的問題。

發展局
規劃署
土木工程拓展署
2015 年 9 月



洪水橋新發展區規劃及工程研究

Hung Shui Kiu New Development Area Planning and Engineering Study



圖例 Legend

受影響村落
Affected Villages

被保留村落
Retained Villages

洪水橋新發展區界線
HSK NDA Boundary

現有西鐵天水圍站
Existing West Rail
Tin Shui Wai Station

擬建洪水橋站
Proposed Hung Shui Kiu
Station

西鐵線
West Rail Line

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 10/1016/99

來函檔號 Your Ref.

電話號碼：3509 8186

傳真號碼：2868 5261

傳真：2978 7569

香港

中區立法會道1號

立法會綜合大樓

立法會秘書處議會事務部

(經辦人：陳嘉瑩女士)

陳女士：

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

西鐵線的可載客量

就立法會鐵路事宜小組委員會截至2015年5月13日的待議事項一覽表(立法會CB(4)954/14-15(01)號文件)上的第六項議題，我們現隨函附上「西鐵線的可載客量」的資料文件，供委員參閱。

運輸及房屋局局長

(梁世豪



代行)

2015年7月24日

附件 - 「西鐵線的可載客量」

副本送：

路政署

(經辦人：陳志恩先生) 傳真：2714 5297

香港鐵路有限公司

(經辦人：蘇雯潔女士) 傳真：2795 9991

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

西鐵線的可載客量

引言

本文件旨在向委員匯報有關西鐵線可載客量的事宜。

現時狀況

2. 隨着新界西北地區的發展和人口增長，西鐵線近年不斷加強服務，以配合居民的交通需求。西鐵九龍南環線於 2009 年通車後，大大縮短了新界西北地區與九龍市區的距離。為利便使用西鐵線及輕鐵服務的乘客，香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供接駁巴士服務，穿梭多個西鐵站及輕鐵車站接載乘客。

3. 正如香港所有其他公共交通工具一樣，在繁忙時間的高峰期，西鐵線的乘客量會較高。針對現時西鐵線的情況，港鐵公司已在可行的情況下提升其服務，包括加強月台管理，令月台和列車上的乘客分布更為平均及使客流更暢順，提升列車運作效率，以及按需要盡可能加強繁忙時段的班次，以配合整體乘客的需求。現時，西鐵線平日早上繁忙時間的列車班次約為三分鐘一班，平日黃昏繁忙時間的列車班次為三分半鐘一班，非繁忙時間班次為五分鐘至七分鐘一班。自 2013 年 8 月起，西鐵線在早上繁忙時間的高峰期，於天水圍站增加一班特別班次往紅磡方向開出，以紓緩該時段的中途乘客的需要。據港鐵公司觀察，該特別班次有效紓緩由錦上路站至荃灣西站一段樽頸位的乘客量。由 2014 年 8 月開始，西鐵線在週五及週六晚上 7 時 30 分至 12 時增加行走八個班次，使班次可按需要加密至五分鐘一班。

中期規劃

4. 現時興建中的沙田至中環線(沙中線)，全長 17 公里，共設 10 個車站，為一個全港策略性鐵路項目。沙中線將會連接多條現有鐵路，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」¹和「南北走廊」²，詳見附錄一。當「東西走廊」於 2019 年落成通車後，新界西的乘客可由屯門站直達東九龍、大圍、顯徑至烏溪沙，沿途不用轉線。

5. 現時西鐵線以七卡列車行走，在平日早上繁忙時間，每小時每方向的班次約為 20 班，即列車班次約為 3 分鐘一班。在沙中線工程下，港鐵公司會提升西鐵線的訊號系統，並購買 148 個新車卡和改裝現有列車，為「東西走廊」通車作好準備。預計由 2016 年開始，西鐵線列車會逐步由 7 卡增至 8 卡，至「東西走廊」預計於 2019 年通車後全面以 8 卡列車運行，可載客量將增加至少 14%；而列車服務的班次將會視乎實際乘客量而作適當調整。當上述購置和改裝的列車全數投入服務後，「東西走廊」可以提供每小時每方向最高約 24 班次以 8 卡車行走的列車服務。以此計算，西鐵線可載客量將比現時 7 卡車每小時每方向約 20 班增加 37%(上文提及的 14%的增長包括在內)。由於增加列車班次需要先採取適當的環境影響緩解措施，我們已要求港鐵公司著手研究及處理有關的技術問題。

6. 政府在 2014 年 9 月公布的《鐵路發展策略 2014》，建議直至 2031 年的規劃期內完成七個新鐵路項目。該七個鐵路項目當中，包括服務新界西北的北環線及古洞站、屯門南延線，以及洪水橋站，以配合新界西北地區直至 2031 年的發展計劃。有關北環線及古洞站、屯門南延線及洪水橋站的初步概念方案載於附錄二。

1 由現有西鐵線、興建中的沙中線的「大圍至紅磡段」和現有馬鞍山線組成。

2 由現有東鐵線和興建中的沙中線的「紅磡至金鐘段」組成。

7. 北環線將在現有西鐵線上的錦上路站和落馬洲支線上新設的古洞站之間提供穿梭服務。乘客將可以在錦上路站轉乘西鐵線，或在古洞站轉乘落馬洲支線列車。至於是否在錦上路及古洞之間加設中途站，將視乎日後沿線地區，以及新界北部其他潛在發展區就土地利用方面的整體規劃。北環線及古洞站的實施時間將與規劃中的發展互相配合，初步建議為 2018 年至 2023 年。

8. 洪水橋站將位於現時西鐵線天水圍站及兆康站之間，主要是為洪水橋新發展區及鄰近地區提供鐵路服務。洪水橋站的初步建議實施時間為 2021 年至 2024 年，與洪水橋地區的規劃互相配合。洪水橋新發展區將會分階段發展，第一階段的工地平整及基礎設施工程計劃於 2020 年展開，現時的目標是讓首批人口在 2024/25 年入伙，並在 2037 年完成整個項目的發展。

9. 屯門南延線將由現有西鐵線的屯門總站向南延伸至屯門南，初步建議的實施時間為 2019 至 2022 年。

10. 就《鐵路發展策略 2014》中建議的各個新鐵路項目，我們會按既定機制和程序，展開詳細規劃工作，包括進行更深入的可行性研究，探討相關的理據、具體走線、車站位置，推展時間、推展方式、融資模式等，並會諮詢公眾和區議會的意見，以及申請撥款以進行項目的設計工作。

11. 當我們就北環線及古洞站、屯門南延線及洪水橋站等新鐵路項目進行詳細規劃工作時，會參考持續更新的規劃參數，反覆檢視實際交通使用情況，包括鐵路網絡擴展後對現有鐵路線可能做成的影響和相應的改善方案。在新鐵路項目落成前，運輸署也會評估這些項目啟用後居民的出行需求及模式的轉變，對其他路面公共交通工具的影響，並擬備重組服務的方案以提升不同公共交通工具之間的協調，讓路面交通工具與鐵路能夠更好地互相配合。

12. 經考慮「東西走廊」沿線的設施，包括隧道段的消防安全要求和車站月台的長度等，我們現時預計最終「東西走廊」的最高運力可達每小時每方向 28 班次，而每班次由 8 卡車組成。以此計算，西鐵線可載客量將比現時 7 卡車每小時每方向約 20 班增加 60%(上文第 5 段提及的 37%的增長包括在內)。就此，我們會要求港鐵公司循增加班次的方向來強化西鐵線的服務。

13. 當上述三個新鐵路項目(即北環線及古洞站、屯門南延線和洪水橋站)按現時初步建議的實施時間表完成後，西鐵線於最繁忙時段(約在早上八時至九時左右)在最繁忙鐵路段(即錦上路站至荃灣西站)仍能應付乘客的需求，不過略為擠迫。正如我們在《鐵路發展策略 2014》中指出，在資源和其他相關因素許可的情況下，新鐵路線的規劃將會採用在車廂內每平方米站立四人的服務標準。至於現有鐵路線(包括西鐵線)或其延伸，服務水平仍會受到所屬之現有鐵路線的基建設備所限制，例如鐵路線的訊號系統和沿線最短的月台。³

長期規劃

14. 我們會適時爭取資源，就新界西北地區 2031 年以後的鐵路運量展開研究，包括研究提升或改善現有鐵路線，甚或興建新鐵路線的可行性和可取性，以應付新增的運輸需求。有關研究，將一併考慮香港西部的整體發展需要，包括建議的「東大嶼都會」的發展規劃。

15. 進行長遠的道路和鐵路規劃工作時，難免會遇上不少的變數。當中新界西北未來的發展計劃大部分仍在規劃或研究階段，要落實這些計劃尚需通過既定規劃及其他相關法定程序，並進行公眾諮詢，不排除計劃會因應收到的公眾意見而作出修訂或調整。同時，相關部門亦

3 現有鐵路線(包括西鐵線)的車站和列車車廂均根據有關鐵路當年興建時的安全標準(即每平方米站立六人)設計。

須就相關發展計劃進行詳細可行性研究和設計，以進一步確定合適的發展規模和規劃參數。此外，較大規模的發展項目往往需要分階段進行，當中施行的時間表無可避免需按實際情況作出修訂或調整。因此，我們在進行長遠的運輸基建規劃工作時，亦會按發展計劃的實際情況，調整相關的道路和鐵路方案，及其推行時間表。

16. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

2015 年 7 月

南北走廊
North South Corridor

- 東鐵線 East Rail Line
- 沙中線 (紅磡至金鐘段) SCL (Hung Hom to Admiralty Section)

烏溪沙
Wu Kai Sha

大圍
Tai Wai

紅磡
Hung Hom

金鐘
Admiralty

落馬洲
Lok Ma Chau

羅湖
Lo Wu

屯門
Tuen Mun

東西走廊
East West Corridor

- 馬鞍山線 Ma On Shan Line
- 西鐵線 West Rail Line
- 沙中線 (大圍至紅磡段) SCL (Tai Wai to Hung Hom Section)

東西走廊及南北走廊

East West Corridor and
North South Corridor



北環線的初步概念方案 (包括古洞站)



屯門南延線的初步概念方案



洪水橋站的初步概念方案

洪水橋新發展區的新就業機會
New Employment Opportunities
in the Hung Shui Kiu New Development Area

	就業機會(約數) No. of Employment Opportunities (approx.)	相關樓面面積 (平方米) Relevant Gross Floor Area (m ²)
商業 Commercial	74 000	2,073,000
辦公室 Office	32,000	
酒店 Hotel	2,000	
零售、餐飲、娛樂和其他商業 Retail, Dining, Entertainment and other Commercial	40,000	
工業和特殊工業 Industrial and Special Industrial	60 000	3,493,000
企業和科技園 Enterprise and Technology Park	18,000	
物流設施 Logistics Facilities	23,000	
港口後勤、貯物及工場用途 Port Back-up, Storage and Workshop Uses	14,000	
工業用途 Industrial Use	5,000	
社區服務 Community Services	16 000	不適用 NA
政府、機構或社區設施(包括教育) Government, Institution or Community Facilities (including Education)	14,000	
其他服務 Other Services	2,000	
總就業機會 Total Employment Opportunities	150,000	5,566,000 (不包括用於社區服務的樓面面積 not including floor space used for community services)