

立法會交通事務委員會

新界西北運輸基建的規劃

引言

本文件旨在向委員匯報新界西北運輸基建的規劃工作，當中包括有關西鐵線可載客量的事宜。

現時狀況

2. 現時新界西北地區內，屯門及元朗區的人口分別約有五十萬及六十萬。區內建有多條主要幹道，包括屯門公路、元朗公路、青山公路、新田公路、錦田公路、港深西部公路、大欖隧道，及青朗公路等，貫通區內和連接區外，方便市民往返新界西北地區。此外，屯門至赤鱗角連接路的工程已全面展開。當項目完成後，將成為往來新界西北與港珠澳大橋、香港國際機場及北大嶼山最直接的路線。

3. 在鐵路方面，隨着地區的發展和人口增長，西鐵線和輕鐵近年不斷加強服務，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。

4. 除了鐵路服務外，現時元朗和屯門區共有 70 多條區內以及接駁區外的巴士路線及 40 多條公共小巴路線。大欖隧道巴士轉乘站和屯門公路轉乘站亦為居民提供更多及更具吸引力的轉乘路線組合及轉乘票價優惠，以便往來新界西、九龍及香港島。詳情見附件一。

5. 雖然在繁忙時段有出現候車時間較長或車廂較擠迫的情況，但整體而言現有的多元公共交通服務大致可以滿足目前及可見將來

的需求。政府會按需要適時調整區內的公共交通服務，亦會適時推動道路改善工程和交通管理措施，配合鐵路網絡及其他公共交通服務，以滿足新界西北地區的整體運輸需求。

未來狀況

6. 因應新界西北未來的發展計劃，包括洪水橋新發展區、元朗南房屋用地發展、西鐵沿線的房屋發展、元朗橫洲南房屋及工業邨發展，以及屯門第 38 區和 49 區擬議物流及其他工業發展等計劃(詳情見附件二)，我們對新界西北未來十年，以至較長遠的交通總體需求作出了初步的檢視。

新界西北的主要幹道

7. 就新界西北主要幹道的安排，政府過去曾考慮兩個主要方案，即由屯門至赤鱗角連接路與屯門西繞道組成的方案，及以十一號幹線(前稱十號幹線¹)為主的方案。2007 年 7 月，政府向立法會交通事務委員會匯報新界西北交通及運輸基建檢討的結果，並建議興建屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道，以應付區內預計的交通需求。

中期規劃

8. 就屯門至赤鱗角連接路，路政署在 2009 年 5 月諮詢屯門區議會，獲區議會支持有關項目。2011 年 11 月政府就開展詳細設計、工地勘測及前期工程獲立法會批准約 19 億元的撥款進行。2013 年 6 月，立法會通過約 448 億元的建造工程撥款。同月，工程隨即展開。屯門至

1 在深港西部通道於 2007 年開通以前，十號幹線是指構思中由北大嶼山至元朗的公路，當中包括青龍大橋、大欖涌隧道和藍地隧道等。在深港西部通道開通後，運輸署已將深港西部通道編訂為十號幹線，並將構思中由北大嶼山至元朗的公路改稱為十一號幹線。

赤鱗角連接路工程正全面進行，現時南面連接路(即由港珠澳大橋香港口岸至北大嶼山)正進行高架道路工程，而北面連接路(即由屯門第 40 區至港珠澳大橋香港口岸)正進行土地平整；隧道鑽挖工程亦剛開展。預期南面連接路的完工時間會與港珠澳大橋的完工時間互相銜接，屆時由港珠澳大橋香港口岸往返市區或新界將可直接利用這段高架道路，而無需經過東涌一帶的道路；而北面連接路則會以海底隧道模式連接港珠澳大橋香港口岸與屯門，預期於 2018 年完成。

9. 至於屯門西繞道，其走線方案在 2010 年取得地區的支持後，路政署便進行初步設計及有關的評估工作。但其後部分地區人士憂慮屯門西繞道北面高架道路段及青田交匯處南面隧道段入口會影響附近居民，對工程計劃表達強烈意見。路政署根據最新的交通預測、以及屯門區議會和其他持份者的意見，檢討了屯門西繞道工程的設計，並於 2015 年 3 月向屯門區議會介紹繞道連接屯門第 40 區與青田路的擬議修訂走線。路政署會參照屯門區議會的最新意見，進一步檢視屯門西繞道工程計劃，包括工程的時間表，以制訂一個能平衡技術可行性、居民對環境的關注，以及具備交通和經濟效益的道路計劃。路政署計劃在明年初向屯門區議會匯報屯門西繞道的檢視結果。

10. 根據運輸署的估算，直到 2026 年，現有屯門區道路網絡(包括屯門公路(市中心段)及皇珠路)的交通情況仍能維持在可控制水平²。若屯門西繞道方案能及時得到地區人士和區議會的支持，我們會推展相關工作，包括分階段向立法會申請撥款，以進行土地勘察、環境影響評估、詳細工程設計及建造工程等，目標是在 2026 年左右完成屯門西繞道工程。

2 繁忙時間道路的交通情況慣常以行車量/容車量比率作反映。行車量/容車量比率若低於 1，表示情況可以接受。高於 1 則表示交通開始輕微擠塞。1 至 1.2 表示擠塞情況尚可控制。高於 1.2 則表示情況轉趨嚴重。

長遠規劃

11. 因應新界西北的長遠發展，包括洪水橋新發展區的規劃，預計連接新界西北地區與市區的主要幹道於早上的上班時段將會日趨繁忙。為了加強新界西北對外交通的暢達性，我們會爭取資源就興建連接北大嶼山和元朗的十一號幹線進行可行性研究。就此，新界西北擬議策略性公路的布局見附件三。

新界西北的重型鐵路

12. 我們明白到公眾關注新界西北的鐵路網絡能否應付新界西北未來的人口增長帶來的交通需求。政府一直密切留意鐵路的服務水平及乘客需求。

13. 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

「東西走廊」³

14. 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」和「南北走廊」⁴，詳見附件四。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。

15. 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。

建議的新鐵路項目

16. 政府在 2014 年 9 月公布的《鐵路發展策略 2014》，建議直至

3 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。

4 由現有東鐵線和興建中的沙中線的「紅磡至金鐘段」組成。

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件五。

17. 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。

18. 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。

19. 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。

20. 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。

21. 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。

22. 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 15 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。

23. 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。⁵

24. 社會上有聲音表示，若興建屯門至荃灣沿海鐵路(屯荃鐵路)將有助紓緩西鐵線的運力限制，我們曾在《鐵路發展策略 2014》中就興建屯荃鐵路的可行性作出詳細評估。屯荃鐵路的概念方案是連接屯門西及西鐵線的荃灣西站，途經三聖、掃管笏、青龍頭、深井東及灣景一帶。根據顧問的數據分析，就屯門至荃灣的海岸線而言，人口主要集中在東西兩端，其餘地段的發展密度較低，而且區內居民要求沿岸地區應保持低、中密度發展，預計不會有新的客源基礎。根據規劃情況，屯

5 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。

門和荃灣之間沿海地區的居住人口預計到 2021 年會增加約 11%，但其後預計不會有顯著的增長，直至 2031 年，有關地區的人口分布大致上會維持 2021 年的狀況。

25. 此外，屯荃鐵路與現有的巴士服務和西鐵線服務相比，並無明顯的優勢。對於往來屯門和荃灣的乘客而言，使用屯荃鐵路比使用西鐵線能節省的乘車時間有限（約一分鐘）⁶，而且需要在荃灣轉乘其他鐵路線方可繼續旅程。至於在屯門以北（例如兆康站）登車的乘客，由於使用屯荃鐵路涉及兩次轉乘⁷，因此乘車時間會比使用西鐵線更長。同時，屯門公路改善工程在 2014 年完成後，往來屯門和市區的路面交通網絡已進一步改善，有助縮短往來屯門和市區的巴士服務的車程時間。基於時間上的考慮，更多乘客可能寧願選擇乘搭巴士出入屯門，令屯荃鐵路方案的吸引力相對降低。

26. 因此，對往來屯門和市區的乘客來說，屯荃鐵路不會較西鐵線吸引。雖然鐵路是公共交通系統的骨幹，但其他公共交通工具卻可以靈活地提供「點對點」的服務，仍有其優勢。

長遠規劃

27. 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。

6 屯荃鐵路車程的估算，乃顧問根據一般鐵路營運情況而得出。其中包括列車速度、於每站停車時間等。根據港鐵公司的資料，西鐵線屯門站至荃灣西站的路線約長 22 公里，車程約為 23 分鐘。而顧問估算屯荃鐵路從屯門或屯門西站至荃灣西站的路線約長 17 至 18 公里，車程估計約為 21 至 22 分鐘。

7 乘客於兆康站登車需要先乘西鐵線至屯門南站，轉乘屯荃鐵路的屯門西站往荃灣西站，再於該站轉乘西鐵線方可繼續旅程前往市區。

其他公共交通服務的規劃

28. 除上述有關主要幹道和重型鐵路的規劃外，我們亦會因應新界西北地區的發展，考慮其他公共交通服務的規劃。輕鐵方面，我們會在《公共交通策略研究》下將開展的《角色定位檢視》中，探討輕鐵的長遠發展問題。因應我們的要求，港鐵公司正就如何增加輕鐵的可載客量作初步的可行性研究，並已預留款項超過 3 億元購買 10 架輕鐵車輛及 10 架接駁巴士。最終是否全數購置，將視乎研究的結果而定。至於專營巴士，運輸署會繼續透過每年恆常的巴士路線計劃，按現有及預計新增的乘客需要調整服務。以 2015 年的屯門及元朗的巴士路線計劃為例，專營巴士公司將會開辦一條新路線和增加十三條路線的班次。我們會因應新界西北地區未來長遠的人口增長和基建發展，按需要適時調整區內其他公共交通服務，包括進一步加強專營巴士服務，以更好地滿足乘客的需求。

結語

29. 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。

30. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

2015 年 7 月

新界西北的專營巴士及專線小巴路線

專營巴士

註: ^ 途經屯門公路轉乘站及大欖隧道轉乘站的巴士路線

路線	出發點	目的地
九龍巴士(1933)有限公司		
51	荃灣西站 公共運輸交匯處	上村總站
52X^	屯門市中心	旺角(柏景灣)
53^	元朗(東)	荃灣西站 公共運輸交匯處
54	元朗(西)	上村(石崗)
57M^	山景	荔景(北)
58M^	良景邨	葵芳站
58M^ (特別班次)	建生	葵芳站
58M^ (特別班次)	寶田	葵芳站
58P^ (特別班次)	葵芳站	田景邨(田裕樓)
58X	良景邨	旺角東站
58X (特別班次)	建生邨	旺角東站
59A	屯門碼頭	深水埗(欽州街)
59M^	屯門碼頭	荃灣站
59M^ (特別班次)	新屯門中心	荃灣站

路線	出發點	目的地
59M^ (特別班次)	悅湖山莊	荃灣站
59S	屯門碼頭	旺角
59X^	屯門碼頭	旺角東站
59X^ (特別班次)	新屯門中心	旺角東站
59X^ (特別班次)	龍門居	旺角東站
60M^	屯門站	荃灣站
60X^	屯門市中心	佐敦(渡華路)
61M^	友愛(南)	荔景(北)
61X^	屯門市中心	九龍城碼頭
62X	屯門市中心	油塘公共運輸交匯處
63X^	洪水橋(洪福邨)	佐敦(渡華路)
64K	元朗(西)	大埔墟站
66M^	大興	荃灣站
66X^	大興	奧運站
67M^	兆康苑	葵芳站
67X^	兆康苑	旺角東站
68A^	元朗(朗屏)	青衣站
68E^	青衣站	元朗公園
68M^	元朗(西)	荃灣站
68X^	洪水橋(洪福邨)	旺角(柏景灣)
69M^	天水圍市中心	葵芳站
69P^ (特別班次)	天耀	葵芳站
69X^	天瑞	佐敦(渡華路)
76K	上水(清河邨)	朗屏邨
77K	上水	元朗(西)
251A^	錦上路站	上村
251B^	八鄉路	上村
251M^ (特別班次)	上村	荃灣站
252B	恒順園	尖沙咀
258D^	寶田	藍田站

路線	出發點	目的地
258P (特別班次)	洪水橋	藍田站
259B	屯門碼頭	九龍站
259C	新屯門中心	尖沙咀
259D^	龍門居	油塘
259D^ (特別班次)	屯門碼頭(兆禧苑)	油塘公共運輸交匯處
259E	龍門居	荃灣站
259E (特別班次)	富健花園	荃灣站
260B	屯門市中心	尖沙咀
260C	三聖	葵芳站
260X^	寶田	紅磡站
260X^ (特別班次)	大興	紅磡站
N260^ (通宵服務)	屯門碼頭	美孚
261	三聖	天平邨
261P (特別班次)	五柳路 (青麟路)	天平邨
261B	三聖	九龍站
263^	屯門站	沙田站
265B^	天恆邨	旺角(柏景灣)
265S (特別班次)	天水圍市中心	大埔工業邨
265M^	天恆邨	麗瑤
267S	兆康苑	尖沙咀
268B^ (特別班次)	朗屏站	紅磡碼頭
268C^	朗屏站	觀塘碼頭
268X^ (特別班次)	洪水橋(洪福邨)	佐敦(渡華路)
268X^ (特別班次)	元朗(西)	佐敦(渡華路)
269B^	天水圍市中心	紅磡碼頭

路線	出發點	目的地
269B^ (特別班次)	天恩邨	紅磡碼頭
269C^	天水圍市中心	觀塘碼頭
269C^ (特別班次)	天恩邨	觀塘碼頭
269C^ (特別班次)	天慈邨	觀塘碼頭
269D^	天富	瀝源
269M^	天恩邨	祖堯
276	天慈	上水
276P (特別班次)	天水圍西鐵站	上水
276A	天恆邨	太平
276B (特別班次)	天富	彩園
869	沙田馬場	天水圍市中心
960^	建生	灣仔(北) 臨時公共運輸交匯處
960A^ (特別班次)	中環(環球大廈)	洪水橋(洪福邨)
960B^ (特別班次)	鰂魚涌(英皇道)	洪水橋(洪福邨)
960P^ (特別班次)	洪水橋(洪元路)	灣仔(北) 臨時公共運輸交匯處
960S^ (特別班次)	富泰邨	灣仔(北) 臨時公共運輸交匯處
960X^ (特別班次)	洪水橋(洪元路)	鰂魚涌(英皇道)
961^	山景	灣仔
961P^ (特別班次)	良景	灣仔
968^	元朗(西)	銅鑼灣 (天后)
968^ (特別班次)	元朗公園	銅鑼灣 (天后)
968X^ (特別班次)	元朗(西)	鰂魚涌(英皇道)

路線	出發點	目的地
B1	天慈	落馬洲站
N269^ (通宵服務)	天慈	美孚
N368^ (通宵服務)	元朗(西)	中環(港澳碼頭)
城巴有限公司		
962^ (特別班次)	龍門居	銅鑼灣(摩頓台)
962A^ (特別班次)	屯門(悅湖山莊)	金鐘
962B^	屯門(置樂花園)	銅鑼灣(摩頓台)
962C (特別班次)	鰂魚涌	龍門居
962P^ (特別班次)	龍門居	銅鑼灣(摩頓台)
962P (特別班次)	兆山苑	銅鑼灣(摩頓台)
962S^ (特別班次)	屯門(置樂花園)	銅鑼灣(摩頓台)
962X^	龍門居	銅鑼灣(摩頓台)
X962 (特別班次)	中環	龍門居
N962^ (通宵服務)	龍門居	銅鑼灣(摩頓台)
967^	天水圍(天恩邨)	金鐘(西)
967X^ (特別班次)	銅鑼灣(摩頓台)	天水圍(天恩邨)
969^	天水圍市中心	銅鑼灣(摩頓台)
969^ (特別班次)	嘉湖山莊 (樂湖居)	銅鑼灣(摩頓台)
969^ (特別班次)	天水圍(天耀邨)	銅鑼灣(摩頓台)

路線	出發點	目的地
969A^ (特別班次)	天水圍市中心	金鐘
969A^ (特別班次)	灣仔	天水圍市中心
969B (特別班次)	天水圍市中心	灣仔
969B (特別班次)	嘉湖山莊 (樂湖居)	灣仔
969B (特別班次)	灣仔	天水圍市中心
969C^ (特別班次)	鰂魚涌	天水圍(天頌苑)
969P^ (特別班次)	天水圍市中心	銅鑼灣(摩頓台)
969X (特別班次)	天水圍(天頌苑)	銅鑼灣
N969^ (通宵服務)	天水圍市中心	銅鑼灣(摩頓台)
B3	屯門碼頭	深圳灣口岸
B3A (特別班次)	山景 (鳴琴輕鐵站)	深圳灣口岸
B3X (特別班次)	屯門市中心	深圳灣口岸
B3M (特別班次)	深圳灣口岸	屯門站(循環綫)
龍運巴士有限公司		
A33	屯門站	機場 (地面運輸中心)
E33^	屯門市中心	機場 (地面運輸中心)
E33P (特別班次)	兆康站	機場 (地面運輸中心)
E34A^	天水圍市中心	機場 (地面運輸中心)
E34A^ (特別班次)	天水圍市中心 (不經天水圍北)	機場 (地面運輸中心)

路線	出發點	目的地
E34A^ (特別班次)	天瑞邨	機場(地面運輸中心)
E34A^ (特別班次)	天頌苑	機場(地面運輸中心)
E34P^	逸東	天水圍市中心
E34B^	元朗	機場(地面運輸中心)
N30^ (通宵服務)	元朗(東)	東涌站巴士總站
N30S^ (通宵服務)	元朗(東)	東涌站巴士總站
N30P^ (通宵服務)	屯門公路(紅橋)	東涌站巴士總站
R33	屯門站	迪士尼樂園 巴士總站
新大嶼山巴士(1973)有限公司		
B2	元朗站	深圳灣口岸
B2P (特別班次)	天慈邨	深圳灣口岸
B2X (特別班次)	天耀邨	深圳灣口岸

專線小巴

註：* 輔助路線/短程路線/特別班次

路線	出發點	目的地
31	元朗(康景街)	唐人新村
31A*	唐人新村	元朗廣場
32	元朗站(北) 公共運輸交匯處	丹桂村
33	元朗(泰豐街)	下白泥
34	元朗(泰豐街)	流浮山
34A	流浮山	廈村
35	元朗(泰豐街)	沙橋(尖鼻咀)
36	元朗(福康街)	大生圍鄉公所
37	元朗(福康街)	攸潭美村公所
38	元朗(福康街)	攸潭美西 (近何生農場)
39	公庵	元朗(鳳翔路)
39A*	公庵路 (木橋頭)	元朗(阜財街)
39B*	公庵	元朗(阜財街)
40	小坑村	屯門市中心 (循環線)
41	龍門居	置樂花園
42	青磚圍	屯門市中心 (循環線)
43	屯門市中心(河傍街)	掃管笏 (循環線)
43S*	屯門市中心(河傍街)	掃管笏(稔灣) (循環線)
43A	屯門市中心(河傍街)	青榕街
43B	屯門市中心(河傍街)	大欖涌 (循環線)
43C	屯門市中心(河傍街)	兆麟苑
44	屯門碼頭	上水站
44A	屯門站 公共交通交匯處	上水站

路線	出發點	目的地
44B	落馬洲(新田) 公共運輸交匯處	屯門站
44B (通宵班次)	落馬洲管制站	屯門碼頭
44B1*	落馬洲(新田) 公共運輸交匯處	屯門碼頭
45	大興花園	屯門市中心 (循環線)
46	富泰邨	屯門市中心 (循環線)
46A*	景秀里	屯門市中心 (循環線)
47S (通宵服務)	屯門碼頭	旺角
48S (通宵服務)	良景邨	旺角
49S (通宵服務)	屯門兆康苑	灣仔
71	元朗(元朗泰衡街)	石湖塘(河背)
72	元朗(元朗泰衡街)	雷公田
73	朗屏站(南) 公共運輸交匯處	崇山新村
74	元朗(福康街)	盛屋村
74A*	元朗(福康街)	東頭圍
75	元朗(福康街)	落馬洲支線 公共運輸交匯處
75*	元朗(福康街)	下灣村
75*	新田(近新田郵局)	落馬洲支線 公共運輸交匯處
76	元朗(福康街)	小磡村
77	天水圍	落馬洲(新田) 公共運輸交匯處
77B*	天水圍市中心	新元朗中心
77P*	天耀邨	落馬洲(新田) 公共運輸交匯處
77A	天水圍北(俊宏軒)	博愛醫院

路線	出發點	目的地
78	落馬洲(新田) 公共運輸交匯處	八鄉路 (近大欖隧道轉車站)
78A*	八鄉路 (近大欖隧道轉車站)	錦上路站
140M	屯門(恆福花園)	青衣站
611	山貝路	阜財街
611A*	山貝路	元朗站
611B*	鈞樂里	元朗站
611C*	鈞樂里	阜財街
611P*	山貝路	安信街
601	元朗(鳳翔路)	北圍村
601B	北圍村	錦上路站
602	元朗(鳳翔路)	大江埔
603	元朗(鳳翔路)	逢吉鄉
604	元朗(鳳翔路)	山下村
605	麒麟村	上水站
608	橫台山(八鄉)	元朗(鳳翔路)
609	元朗大球場	博愛醫院
618	天水圍	深圳灣口岸
79S (通宵服務)	天水圍	落馬洲管制站
606S (通宵服務)	元朗(鳳翔路)	尖沙咀東(麼地道)
610S (通宵服務)	天水圍(天瑞邨)	尖沙咀(海防道)

新界西北未來主要的發展計劃

	項目	估計可容納的 新增人口	估計可提供 的就業機會	預計項目 落成時間
1	洪水橋新發展區	約 17.3 萬	約 15 萬	註一
2	元朗南房屋用地發展	約 8 萬	約 1 萬 1 千	待定
3	錦田南地區發展	約 9 萬 2 千	約 3 千	待定
4	屯門第 54 區公營房屋 地盤	約 4 萬	-	2024 年起
5	元朗橫洲南房屋及工 業邨發展	約 1 萬 2 千 (第一期) 待定 (第二/三期)	- (第一期) 待定 (第二/三期)	2025 年起 (第一期) 待定 (第二/三期)
6	落馬洲河套地區發展	註二	約 2 萬 9 千	待定
7	屯門第 38 及 49 區擬議 物流及其他工業發展	-	約 6 千	2019 年 (第 49 區) 2023 年起 (第 38 區)

註一：目標是讓首批人口於 2024/25 年入伙，並在 2037 年完成整體發展。

註二：預計最多可容納約 2 萬 4 千名學生。

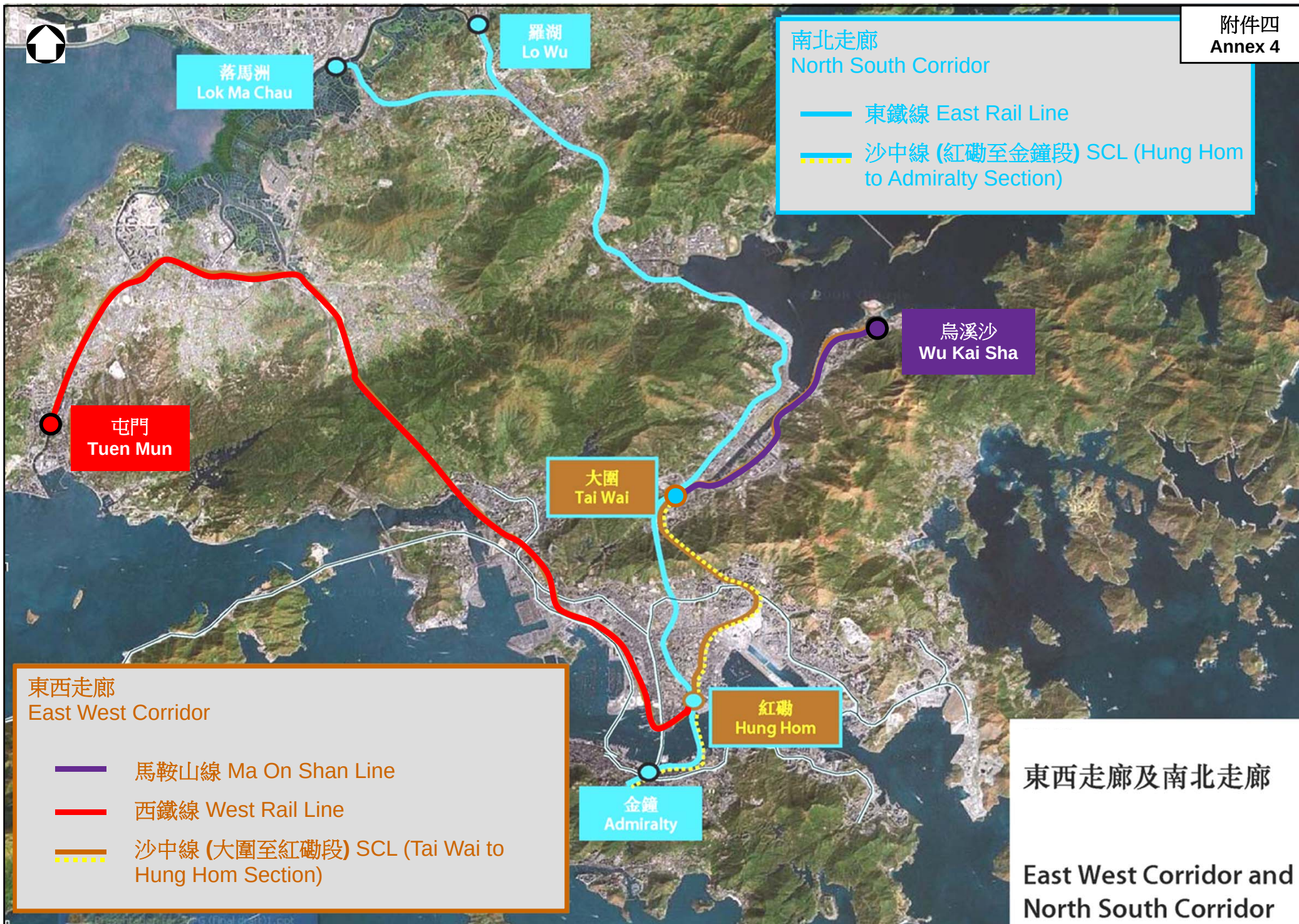
註三：除上述較大型的發展計劃外，西鐵線沿線和個別地區亦有發展項目，例如朗屏站北、朗屏站南、YOHO TOWN 第三期，以及一些土地用途改劃的房屋用地等。總體而言，新界西北地區的人口估計將由 2011 年約 110 萬增加至 2031 年約 150 萬。

註四：由於上述發展計劃尚在規劃階段，因此有關人口和就業機會的估算仍有很大機會作出調整。

新界西北擬議新策略性公路 Proposed New Strategic Highways for NWNT

附件三
Annex 3







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