

立法會參考資料摘要

鐵路發展策略

引言

在二零零零年五月十六日的會議上，行政會議得悉第二次鐵路發展研究（第二次研究）的結果。行政會議**建議**，行政長官**命令**，香港應採納題為《鐵路發展策略 2000》（見附件 A）的新鐵路發展策略，這套策略將適用至二零一六年。

附件 A

背景和論據

一九九四年發表的《鐵路發展策略》

2. 政府在一九九四年制定了香港首份鐵路發展策略。該份策略建議優先發展三個新鐵路項目，即九廣鐵路西鐵、地鐵將軍澳支線以及馬鞍山至大圍鐵路線（連同九廣鐵路東鐵由紅磡至尖沙咀的延線）。

3. 上述三個鐵路項目現已進入不同的實施階段。一九九九年，行政會議建議，行政長官命令，我們應該興建上水至落馬洲支線，以便提供多一條鐵路旅客通道，從而紓緩羅湖的擠迫情況。在一九九九年年底，行政會議又決定，為配合發展迪士尼主題公園，當局應建造竹篙灣鐵路線，而這條鐵路線應與主題公園同時落成。因此，在二零零二年至二零零五年期間，我們會有六條新鐵路線陸續建成。

第二次鐵路發展研究

4. 有鑑於香港的人口在未來二十年會持續增長，而與內地之間的活動亦將日益頻繁，為了應付因此而帶來的鐵路運輸需求，政府在一九九八年三月委聘顧問進行第二次鐵路發展研究（第二次研究），以探討進一步擴展鐵路網絡的最佳

方法。該研究現已完成。

第二次研究的結果

5. 第二次研究預測，隨着運輸需求有所增加，本港的鐵路網絡將會出現一些瓶頸地帶，包括荃灣線的彌敦道段、港島線的銅鑼灣段和東鐵的筆架山段。該研究篩選出六個主要鐵路方案，以紓緩上述瓶頸地帶，並促進本港的經濟及房屋發展。這六個主要方案為一

- (a) 北港島線；
- (b) 第四條過海鐵路線；
- (c) 東九龍線；
- (d) 大圍至鑽石山線；
- (e) 北環線；以及
- (f) 九龍南環線。

6. 此外，第二次研究也建議三個獨立方案，以應付個別走廊的運輸需求；這些獨立方案並不影響基本網絡的組合。這三個獨立方案為西港島線、區域快線和港口鐵路線。

7. 第二次研究認為，這些主要鐵路方案可以不同方式組合，以達致鐵路網絡擴展需求的目標。研究建議兩個基本網絡組合，第一個網絡方案是以東鐵延伸過海成為第四條過海鐵路線作為基礎，而第二個方案則把大圍至鑽石山線、東九龍線與第四條過海鐵路線連接起來，構成一條連貫的鐵路走廊。第二次研究建議採用後者。

8. 除了鐵路網絡外，第二次研究建議紅磡應繼續發揮集體運輸中心的作用，作為市際列車服務的終點站，提供出入境及海關設施，並作為主要的運輸交匯處。

9. 研究又認為，目前鐵路項目的規劃從構思至落成階段一般需時八至九年，整個程序過於緊迫，因此建議當局應盡早開始策劃工作，務使新鐵路線能夠及時建成，應付發展需要。

10. 第二次研究認同兩間鐵路公司應享有釐定票價的自主權。除此之外，研究建議，隨着鐵路網絡繼續發展，兩間公司應探討轉車費用以及重整鐵路收費的問題。

11. 第二次研究認為，其建議的鐵路方案財務上可行，部分財務可行性不高的鐵路項目可能需要額外的扶助。研究建議，政府可考慮支付這些項目的部分費用，並把有關開支視為工務工程開支。

12. 第二次研究建議，北港島線為最急需興建的鐵路線，這項目宜在二零零八年完成；其次是應在二零一一年完成大圍至鑽石山線、東九龍線和過海線。至於北環線、九龍南環線和西港島線，則應在二零一六年完成。

13. 我們認為第二次研究的結果大致可以接受。

14. 在閱覽第二次研究的結果，行政會議得知，關於一些並非現有鐵路線延伸部分的新鐵路項目，研究建議當局應邀請兩間鐵路公司參與競投。政府在甄選有關建議書時，將會考慮所有有關因素，並確保兩間公司能夠在公平條件下競爭。

香港第二份鐵路發展略

15. 政府根據第二次研究的結果，現制定了題為《鐵路發展策略 2000》的新鐵路發展策略（策略 2000）（見附件 A）。策略 2000 闡述政府的鐵路發展政策，並提出香港下一階段的鐵路網絡發展應包括哪些鐵路方案。這份策略已勾劃出下一批鐵路的大概實施安排，但我們在落實個別項目時，也會採取彈性處理的方式。

策略 2000 的要點

16. 策略 2000 建議提供六條新鐵路走廊和一條可供考慮發展的港口鐵路線。這六條新鐵路走廊為：

- (a) 由柴灣至東涌的東西向走廊：這條走廊由地鐵港島線、北港島線和東涌線組成；

- (b) 由將軍澳至堅尼地城的第二條東西向走廊：這條走廊由地鐵將軍澳支線、港島線和西港島線組成；
- (c) 南北向走廊：這條走廊可直接由大圍或由馬鞍山經東南九龍至港島；
- (d) 九龍南環線：這條鐵路經九龍半島，為九鐵的東鐵和西鐵提供方便的接駁；
- (e) 北環線：這條走廊在新界北部連接九鐵的東鐵和西鐵；以及
- (f) 區域快線：這條鐵路為邊界和都會區提供快速的鐵路服務。

此外，策略 2000 還包括一條可能發展的港口鐵路線，路線經由東鐵或西鐵連接羅湖及葵涌貨運站。

17. 為建設上述六條鐵路走廊，我們有需要在二零零六年完成的鐵路網絡基礎上發展一些新項目，並把各條鐵路線連接起來。這些新項目均選自第二次研究所建議的新鐵路方案。有關方案現已組合為適當的項目，以便實施，滿足社會發展的需要。

港島線延線

18. 我們打算把北港島線和西港島線歸納在一個項目下實施。興建北港島線將可以紓緩港島線的擠迫情況。西港島線則可滿足港島西區的發展需求，但其發展須視乎北港島線可增加多少載客量。北港島線何時實施，須視乎中環灣仔填海區是否可供使用而定。這項目應交由地鐵公司發展，而兩條線大概會在二零零八年至二零一二年期間分兩個階段完成。

沙田至中環線

19. 這項目可紓緩東鐵筆架山段預期的擠迫情況，項目包括大圍至鑽石山線、東九龍線和第四條過海鐵路線。項目完成後，將可提供一條由沙田至中環的主要南北向鐵路走廊。第四條過海鐵路線的發展，須視乎計劃在二零零八年完成的灣仔填海區是否可供應用而定。興建東九龍線，是為了及早配合東南九龍發展的運輸需求。至於大圍至鑽石山線，則須因應筆架山隧道段預期會在二零一一年出現的擠迫情況，及時完成。同樣，沙田至中環線也可分階段進行，並在二零零八年至二零一一年期間完成。當局會邀請兩間鐵路公司就發展這項目提交建議書。

九龍南環線

20. 九龍南環線會把西鐵延伸至九龍的心臟地帶，並在紅磡與東鐵接駁。這項目應交由九鐵公司興建。這項目可促進西九龍的發展，並為計劃在該處發展的綜合文娛及康樂區提供交通服務。預期九龍南環線可在二零零八年至二零一三年期間完成。

北環線

21. 這項目將連接西鐵與東鐵，為新界西北部的策略性增長地區提供方便的鐵路接駁。另外，這條線也會連接西鐵的錦上路車站與落馬洲的過境通道。這項目應由九鐵公司興建，並可配合策略性增長地區的發展，預期在二零一一年至二零一六年期間完成。

區域快線

22. 區域快線是一條連接邊界與紅磡的快速鐵路，並可能進一步延伸至港島。這項目的需求，須視乎落馬洲支線所提供的額外載客量會否很快達致飽和而定。因此，我們希望及早開展初步規劃工作，以便可以在有需要時盡快興建這條鐵路。這項目可由其中一間鐵路公司興建，但須視乎終點站設在哪處而定。

港口鐵路線

23. 我們會鼓勵九鐵公司研究發展港口鐵路線的可行性。由於這項目會經東鐵或西鐵連接羅湖與貨櫃港，因此九鐵公司自然希望發展這項目。如果這項目是可行的話，將有助促進香港的經濟發展，並鞏固我們港口的地位。決定開展這項目與否屬於一項商業決定，須取決於項目的財務可行性。不過，鑑於鐵路貨運會帶來經濟上和環保上的效益，因此政府會在規劃和實施這項目時給予全力的支持。

實施

24. 現把六個新鐵路項目的粗略實施時間表撮錄如下：—

<u>項目</u>	<u>營辦機構</u>	<u>預期完成的時間</u>
港島線延線	地鐵公司	2008 年至 2012 年
沙田至中環線	地鐵公司／ 九鐵公司	2008 年至 2012 年 以競投方式批出。
九龍南環線	九鐵公司	2008 年至 2013 年
北環線	九鐵公司	2011 年至 2016 年
區域快線	地鐵公司／ 九鐵公司	視乎過境鐵路旅客增長情況而定；視乎定線，以競投方式批出。
港口鐵路線	九鐵公司	視乎鐵路跨界貨櫃運輸量而定。

附件 B 顯示上述項目定線的地圖見 **附件 B**。

所需費用

25. 以一九九八年價格計算，上文第 17 至 22 段所述的六個鐵路項目估計大約耗資 800 至 1,000 億元。政府會繼續承擔為配合鐵路發展而進行的相關輔助工務項目開支，如連接車站的行人設施、通道和公共交通交匯處，並讓鐵路公司在鐵路車站和車廠上蓋的合適地點發展物業，因此，我們相信大部分項目都符合財務效益。在批出物業發展權時，我們將會按個別土地在未發展鐵路時的價值，向有關鐵路公司徵收相等於十足市價的地價。徵收地價的安排將適用於所有鐵路項目。

集體運輸中心

26. 第二次研究建議紅磡應繼續發揮集體運輸中心的作用（見上文第 8 段），這項建議可予接納及通過。

對財政和人手的影響

27. 為了實施一九九四年策略所建議的項目，運輸局和路政署已開設了六個屬編制以外的首長級職位，這些職位有效期直至二零零五年為止（當中有些職位會在二零零一年撤銷）。我們有需要保留這些職位，以便開展策略 2000 所建議的項目。如果這些職位不能透過重行調配而獲得撥款，我們會循一般途徑取得所需的財政資源。

28. 部分車站將須提供一些運輸基礎設施，如通道和公共交通交匯處，以便鐵路網絡能發揮最大的效用。根據過往經驗，我們估計這些設施須耗資大約 60 至 80 億元。我們會循一般途徑申請撥款。我們也須考慮以其他方式扶助某些鐵路項目，令這些項目財務可行。

29. 如果新鐵路項目不屬於現有鐵路線的延伸部分，如沙田至中環線，我們會邀請兩間鐵路公司提交建議書。至於個別公司最後是否投得有關項目，則純屬一般的商業風險。

30. 我們在擬訂個別新鐵路項目的實施建議時，會再詳細評估其對財政和人手的影響。

對經濟的影響

31. 這套策略對於維持香港特區未來 15 年在經濟、社會和人口方面的增長至為重要。此外，策略亦有助加強香港特區與內地，特別是廣東省和珠江三角洲在經濟和社會方面的聯繫。用於發展策略的投資估計可帶來超過 15% 的經濟內部回報率。政府在訂定鐵路項目的實施時間表時，會盡量把施工時間攤開，以便減少對本地建造業的資源造成壓力。

對環境的影響

32. 策略性環境評估是第二次研究的重要組成部分。策略中的主要項目和各獨立項目雖然都可能會對環境造成一些影響，但這些問題並非不能克服。我們已找出問題所在，並會在設計和發展階段加以處理。

33. 策略中的大部分主要項目都會在地底興建和運作，因此可大大減少可能對環境造成的影響。鐵路發展策略在應付運輸需求增長所發揮的效用，明顯較其他道路運輸模式優勝。鐵路可減少徵用土地、噪音、空氣污染，以及物資與能量的消耗。

34. 策略性環境評估還指出，若能配合其他措施，策略可加倍減少廢氣的排放。這些措施包括限制使用私家車，並發展一套更配合得宜的公共交通系統，讓巴士和小巴提供輔助服務。

公眾諮詢

35. 我們會就這套策略向兩間鐵路公司、立法會、主要的諮詢機構和各區議會作出匯報。當局歡迎各方面的意見，並會在持續修訂鐵路發展政策和個別項目的實施計劃時加以考慮。此外，策略文件也會印發供市民參閱。

宣傳

36. 我們會按照下述工作計劃公布策略：

向兩間鐵路公司作出匯報、發出立法會 參考資料摘要和舉行記者會	16. 5. 2000
-----------------------------------	-------------

向立法會、交通諮詢委員會、環境諮詢 委員會作出匯報	五月中下旬
------------------------------	-------

印發策略文件供市民參閱	六月中
-------------	-----

向城市規劃委員會和區議會作出匯報	六月／七月
------------------	-------

負責人員

37. 負責人員為運輸局首席助理局長溫文隆先生(電話：2189 2187)。

運輸局

二零零零年五月十六日

(TBCR 16/1016/97)

香港特別行政區政府
運輸局

鐵路發展策略2000

二零零零年五月

目錄

	頁數
1. 序言	
鐵路發展政策	1
一九九四年鐵路發展策略	2
2. 第二次鐵路發展研究	
研究的目標	3
新鐵路方案	3
3. 鐵路發展策略2000	
鐵路網絡擴展計劃的要點	4
新鐵路項目	5
— 港島線延線	
— 沙田至中環線	
— 九龍南環線	
— 北環線	
— 區域快線	
— 港口鐵路線	
紅磡作為集體運輸中心的選址	11
擴展鐵路網絡的效益	11
實施	13
費用估計	16
長遠發展方案	17

1. 序言

- 1.1 這是香港第二份鐵路發展策略。本策略為規劃香港鐵路網絡直至二零一六年的進一步擴展，提綱挈領制定出藍圖。
- 1.2 本策略是以第二次鐵路發展研究的結果作為基礎，這項研究已在二零零零年年初完成。有關建造個別鐵路的進一步決定，須取決於與這些項目有關的詳細工程、環境和財務研究結果。當局在落實興建新鐵路線時，會先諮詢公眾的意見。

鐵路發展政策

- 1.3 鐵路是既環保又具效率的集體運輸工具。目前，本港每天有超過三成的本地客運是倚賴鐵路，而利用鐵路過境的旅客更超逾八成。此外，進出香港與內地之間的貨運也有少部分是使用鐵路的。政府在一九九九年十月發表題為"邁步前進"的長遠運輸策略，重點提出要以鐵路作為香港運輸系統的骨幹。鐵路對於香港在經濟、社會及土地方面的持續發展是不可或缺的，而政府在基建發展規劃上，也會優先建設鐵路。
- 1.4 兩間鐵路公司須以審慎的商業原則經營業務。政府也認同任何新鐵路項目須為獲選實施有關項目的鐵路公司或其他經營者提供商業回報。目前當局視乎情況所需而容許鐵路公司在車站和車廠上蓋發展物業的做法行之有效，因此應予保留。至於配合鐵路發展的相關公務工程，政府會繼續承擔所需費用，而在某些財務可行性不高的項目，政府會按個別項目的需求情況而考慮給予扶助。

一九九四年鐵路發展策略

- 1.5 政府在一九九四年制定了香港首份鐵路發展策略。該份策略提出了一個鐵路發展計劃，並建議優先發展三個新鐵路項目，即九廣西鐵、地鐵將軍澳支線以及馬鞍山至大圍鐵路線（連同九廣東鐵由紅磡至尖沙咀延線）。
- 1.6 上述三個鐵路項目已進入不同的實施階段。此外，當局又在一九九九年決定興建上水至落馬洲支線，以便提供多一條連接香港與深圳的鐵路旅客通道。在一九九九年年底，當局決定建造竹篙灣鐵路，並計劃這條鐵路與迪士尼主題公園同時落成。因此，在二零零二年至二零零五年期間，我們會有六條新鐵路線陸續建成。當這六條耗資超過1,000億港元的鐵路建成後，香港的鐵路網會擴展約40%，即路軌總長度會擴展至200公里。**圖1**顯示在二零零六年的鐵路網絡。

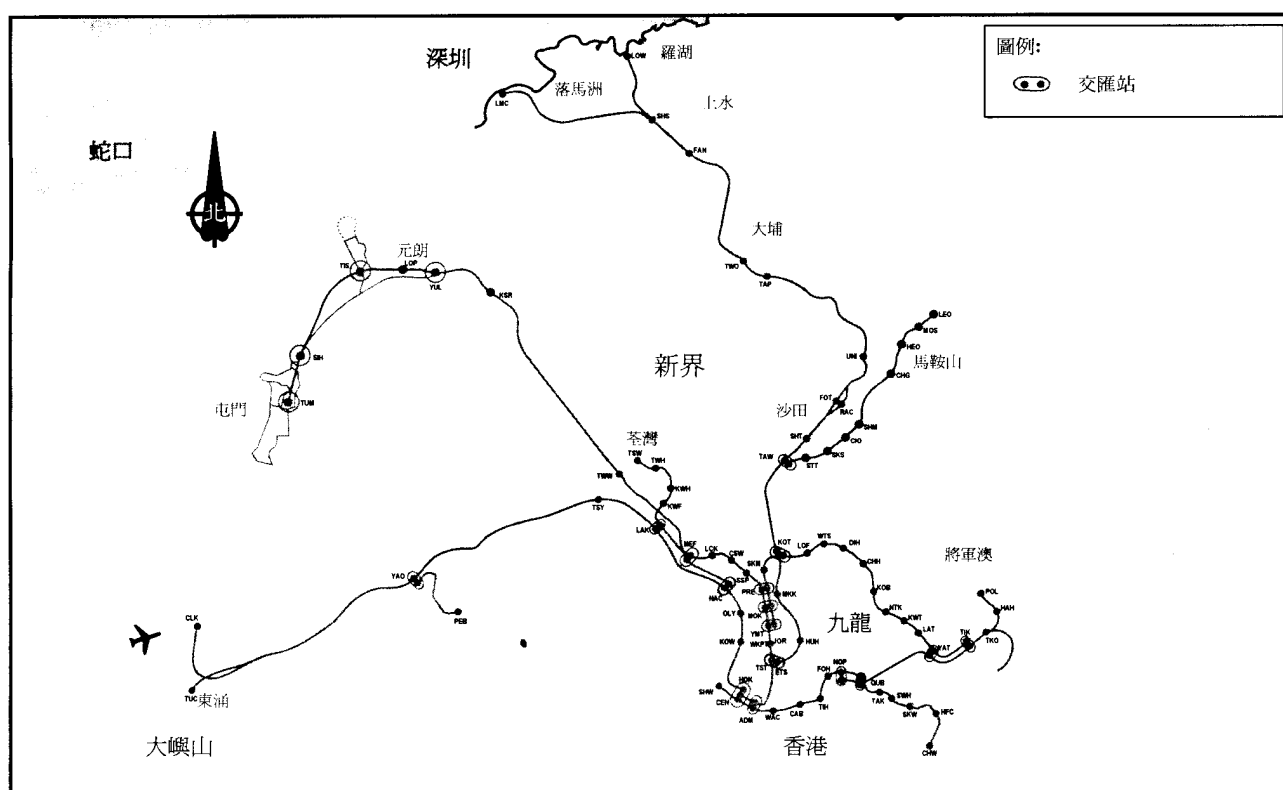


圖 1： 2006年的鐵路網絡

2. 第二次鐵路發展研究

- 2.1 爲了應付香港人口的持續增長（預料會在二零一六年增至890萬人）以及香港與內地之間日益頻繁的社會和經濟活動，政府在一九九八年三月委聘顧問進行第二次鐵路發展研究（第二次研究），以探討直至二零一六年進一步擴展鐵路網絡的最佳方法。

研究的目標

- 2.2 第二次研究爲拓展香港鐵路網絡的需求訂出下列目標：

- (a) 紓緩現有鐵路系統的瓶頸地帶；
- (b) 爲一些策略性增長地區提供鐵路服務，以配合房屋和經濟發展；
- (c) 應付跨界客貨運輸的需求；以及
- (d) 增加鐵路在整體運輸系統所佔的比例，以減少對道路交通工具的倚賴。

新鐵路方案

- 2.3 爲了達到上述目標，第二次研究探討了多個新鐵路方案，這些方案可以不同方式與現有鐵路線組合成不同的鐵路網絡。第二次研究篩選出六個主要鐵路方案，構成基本網絡。這六個主要方案爲：

- (a) 北港島線；
- (b) 東九龍線；
- (c) 第四條過海鐵路線；
- (d) 大圍至鑽石山線；
- (e) 九龍南環線；以及
- (f) 北環線

- 2.4 此外，第二次研究也建議三個獨立方案，以應付個別走廊的運輸需求；這些獨立方案並不影響基本網絡的組合。這三個獨立方案爲西港島線、區域快線和港口鐵路線。

- 2.5 第二次研究建議，香港未來鐵路網絡的發展應以東九龍線連接第四條過海鐵路線作爲基礎。

3. 鐵路發展策略2000

- 3.1 政府根據第二次研究的結果，制定了《鐵路發展策略2000》。這套策略訂定適用至二零一六年的鐵路網絡擴展計劃。建議的鐵路網絡見圖2。

鐵路網絡擴展計劃的要點

- 3.2 這個鐵路網絡建成後，會提供六條新鐵路走廊和一條可供考慮發展的港口鐵路線。這六條新鐵路走廊為：
- (a) 由柴灣至東涌的東西向走廊：這條走廊由港島線、北港島線和東涌線組成；
 - (b) 由將軍澳至堅尼地城的第二條東西向走廊：這條走廊由地鐵將軍澳支線、港島線和西港島線組成；
 - (c) 南北向走廊：這條走廊可直接由大圍（如果交由地鐵公司興建），或由馬鞍山（如果由九鐵公司興建）經東南九龍至港島；
 - (d) 九龍南環線：這條鐵路經九龍半島，為九鐵的東鐵和西鐵提供方便的接駁；
 - (e) 北環線：這條走廊在新界北部連接九鐵的東鐵和西鐵；以及
 - (f) 區域快線：這條鐵路為邊界和都會區提供快速的鐵路服務。

此外，策略還包括一條可能發展的港口鐵路線，線路經由東鐵或西鐵連接羅湖與葵涌貨運站。

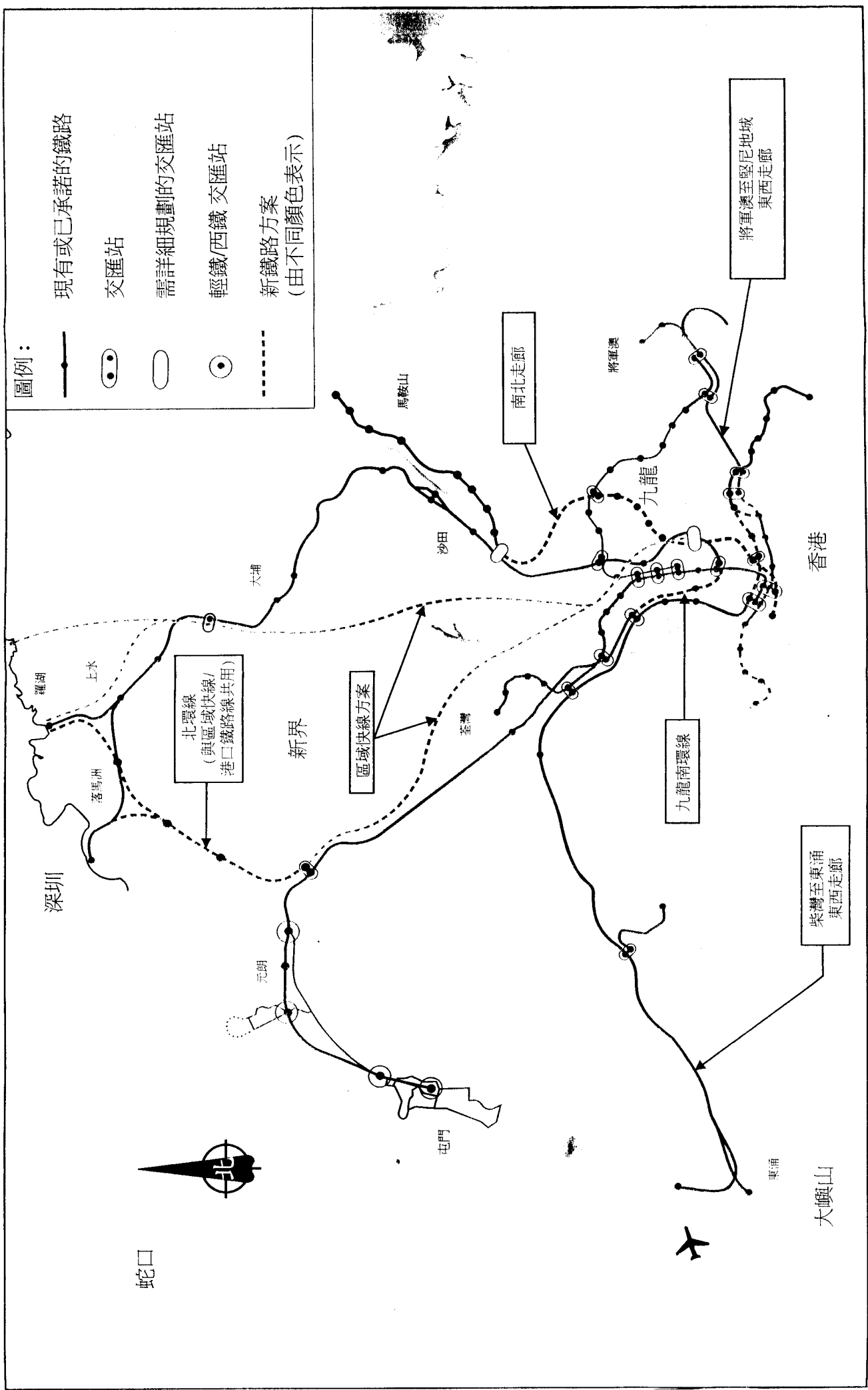


圖 2: 2016年的鐵路網絡

新鐵路項目

- 3.3 爲了達成鐵路網絡的擴展計劃，政府建議把第二次研究篩選出的新鐵路方案歸納爲下述項目，以供實施：

港島線延線

- 3.4 港島線延線包括北港島線和西港島線。北港島線是現有地鐵東涌線沿港島北岸向東的延伸，至炮台山站與地鐵港島線的東半部連接。同時，新建成的將軍澳支線會延伸至天后站與港島線的西半部連接。北港島線可紓緩港島線銅鑼灣段，並分流過海乘客到東涌線和將軍澳支線，從而紓緩荃灣線彌敦道走廊的擠迫情況。至於西港島線，則將會是地鐵港島線由上環至堅尼地城的延線。
- 3.5 北港島線何時實施，須視乎港島線和荃灣線預計何時會出現瓶頸情況，以及中環及灣仔填海區何時可供使用而定。至於西港島線項目是否可行，須視乎西區發展的進展情況以及舊區重建過程是否順利而定。由於北港島線和西港島線很自然是港島線的延伸部分，因此應歸納在同一個項目下實施。這兩條鐵路的路線見圖3。

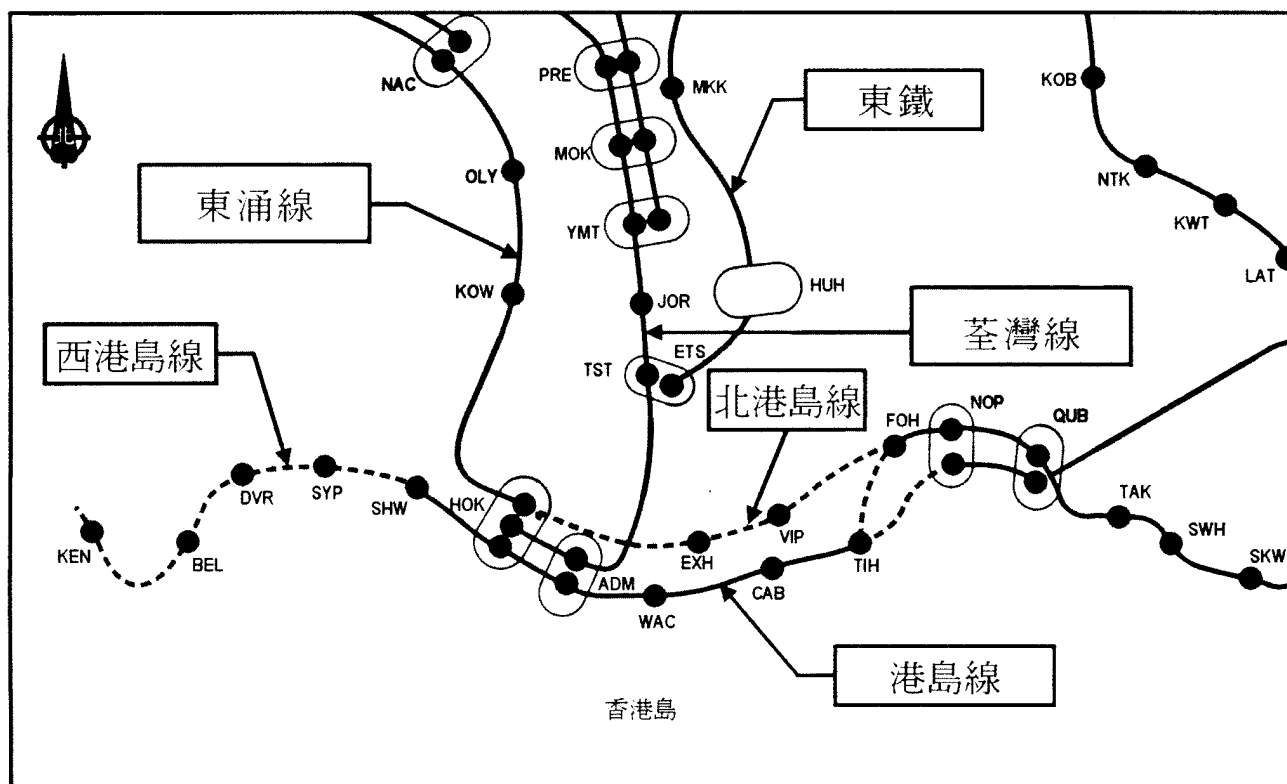
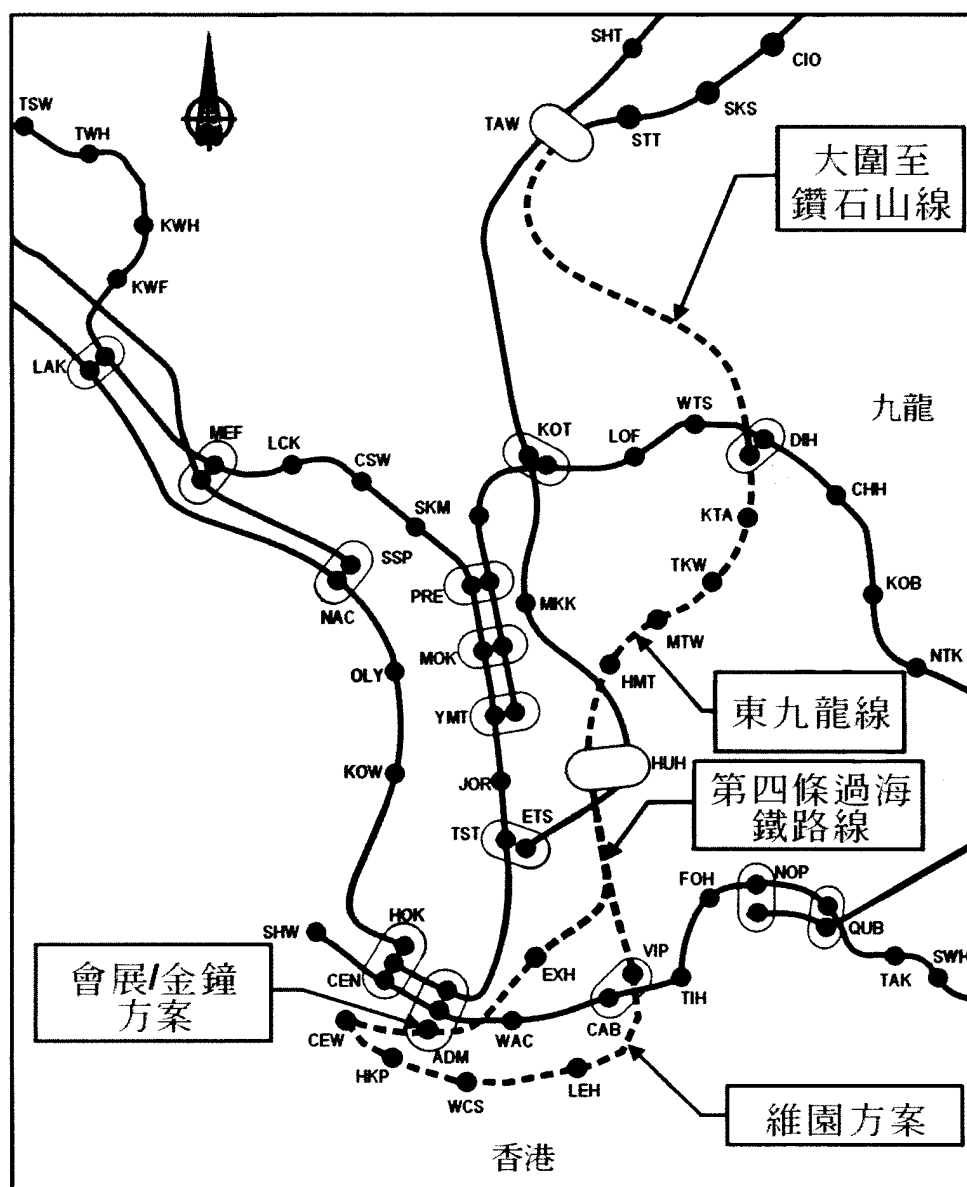


圖 3: 北及西港島線

沙田至中環線

- 3.6 沙田至中環線由東九龍線、第四條過海鐵路線和大圍至鑽石山線（見圖4）組成，這將會是一條新策略性鐵路走廊。這條走廊不但可大大增加過海及沙田至九龍鐵路的載客量，而且可疏導鐵路乘客，紓緩港島及九龍都會區其他鐵路線的壓力。



- 3.7 這項目的東九龍線段連接地鐵鑽石山站與九鐵紅磡站。第二次研究發現，如果單獨發展，東九龍線段既欠效率，又不符合財務效益。因此，東九龍線應與其他鐵路線連接，以組成一條策略性鐵路走廊。東九龍線應由紅磡向南延伸過海，構成第四條過海鐵路線；另應由鑽石山向北延伸至大圍，構成大圍至鑽石山線。

3.8 第四條過海鐵路線會以紅磡為九龍方面的起點。在港島方面，則可經會議展覽中心／金鐘（會展／金鐘方案）或維多利亞公園、禮頓山及灣仔南至中環。會展／金鐘方案所需建造費用會較為廉宜，並可直接連接紅磡與中環，配合市民日常的交通需求。至於維園方案，則可連接銅鑼灣的繁忙商業區和店鋪，因此可應付乘客的不同需要。長遠而言，維園方案有助把都會發展重心由中環東移向銅鑼灣。

3.9 大圍至鑽石山線可提供多一條連接新界東北部與九龍的鐵路走廊，從而紓緩東鐵筆架山隧道一段的瓶頸地帶。

3.10 沙田至中環線何時興建，須視乎網絡發展的整體運輸需求、新界東北部和馬鞍山的計劃發展步伐，以及東南九龍的發展和中環灣仔的填海時間表而定。

九龍南環線

3.11 九龍南環線是西鐵的延伸部分，連接西鐵南昌站與東鐵尖沙咀延線。這條鐵路的路線見圖5。

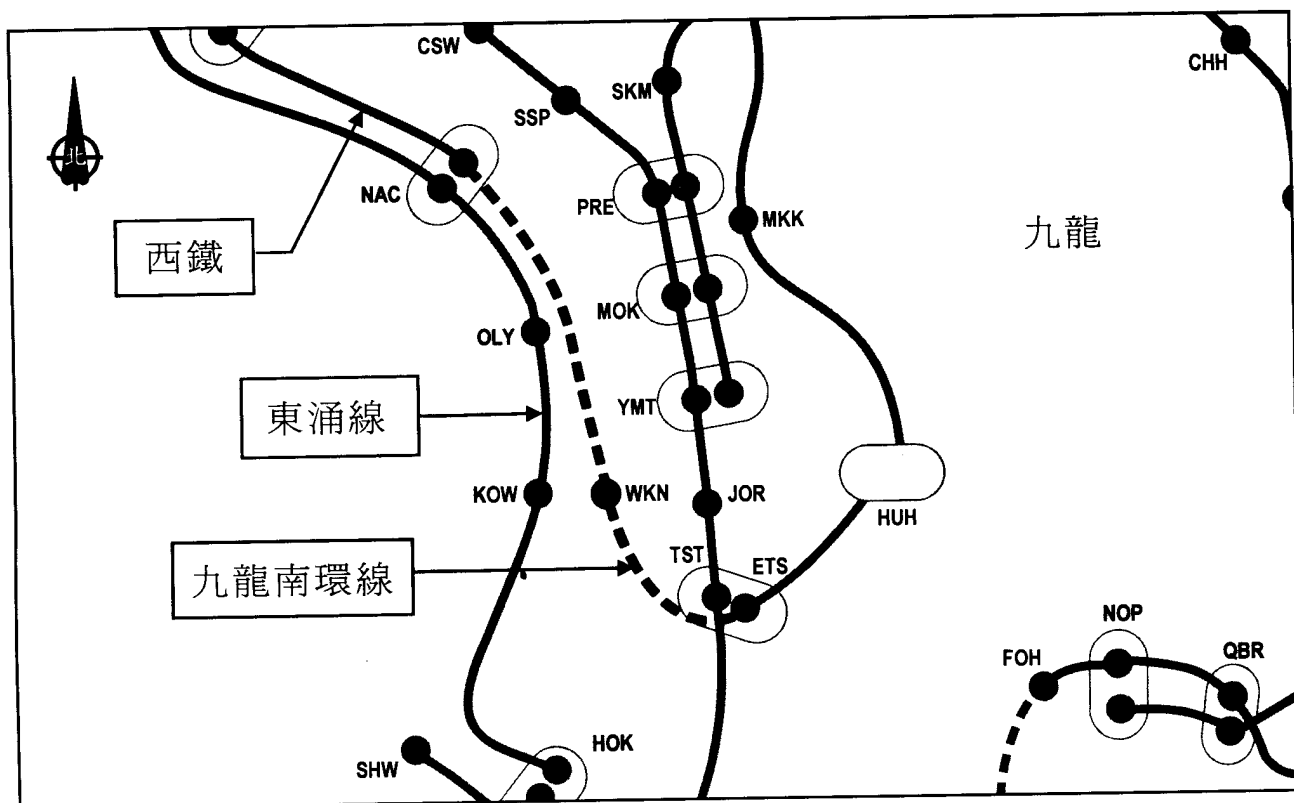


圖 5：九龍南環線

3.12 九龍南環線將會經九龍半島南部，提供一條方便的東西向鐵路線，並可促進大嶼山、新界西北部、西九龍和東九龍的發展。此外，這條鐵路線也有助把來自新界西北部的部分過海乘客分流至第四條過海鐵路線，從而紓緩東涌線過海段的擠迫情況。至於何時興建，則須視乎交通需求的增長情況而定，特別是市民對東涌線的需求會隨著大嶼山和新界西北部策略性增長地區的進一步發展而有所增加。

北環線

3.13 北環線連接西鐵（錦上路）與東鐵（古洞）以及落馬洲的過境站。這條鐵路可為新界北部的策略性增長地區提供客運服務，並為香港西部地區提供跨界客運服務。北部鐵路線何時興建，須視乎新界東北部和新界西北部策略性增長地區的發展計劃，以及跨界交通的增長情況而定。這條鐵路的路線見圖6。

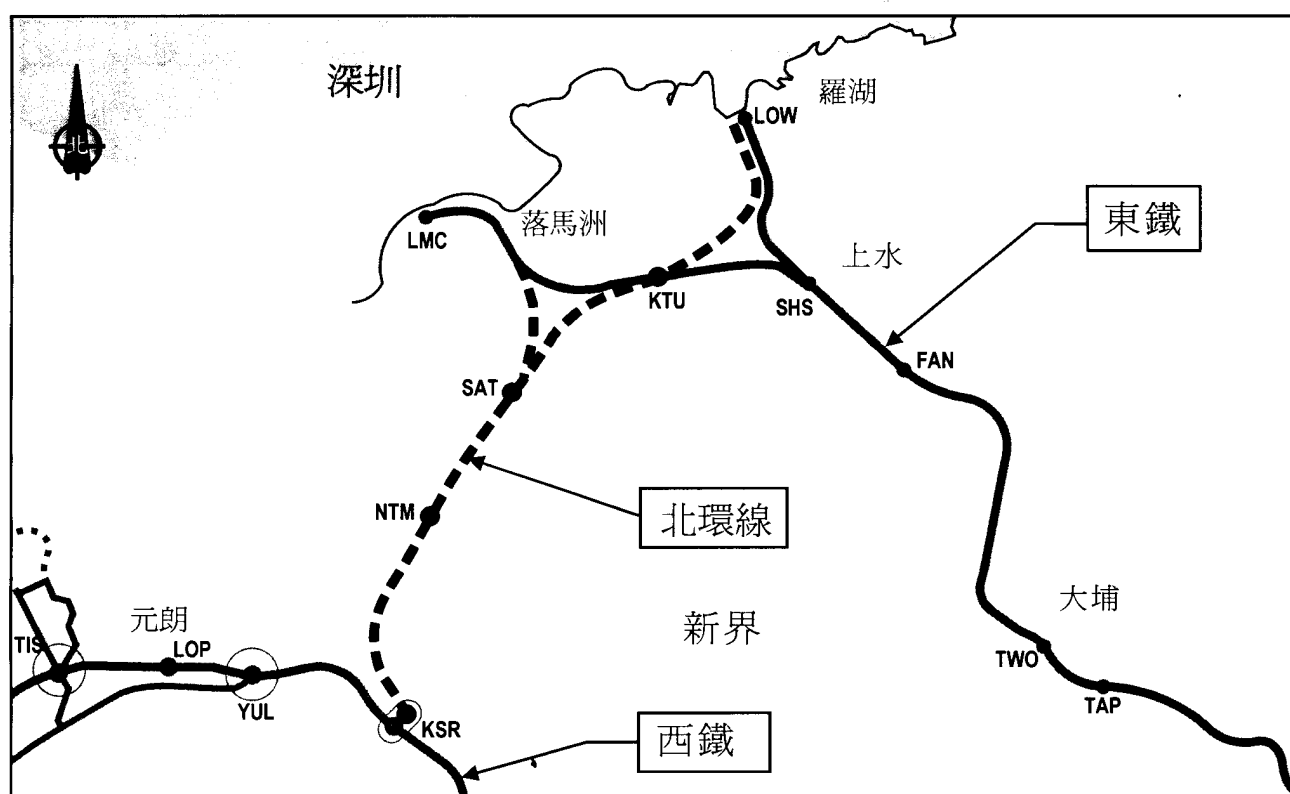


圖 6：北環線

區域快線

- 3.14 區域快線是一條連接市區與邊界的快速鐵路。這條鐵路除了提供只有少數中途站的本地快線服務之外，還可供直通車行駛。
- 3.15 區域快線初步的定線以紅磡為起點途經石硤尾至邊界。其路線在新界的部分有兩個方案可供選擇：其一是在東面經粉嶺南；其二是在西面經錦上路。東面路線可提供第三條鐵路過境通道，但這須配合深圳方面的規劃構想。鑑於香港與珠江三角洲之間的經濟活動日益頻繁，若能把區域快線由紅磡延伸至港島的中環，可進一步增加這條走廊的吸引力。區域快線的路線見圖7。
- 3.16 自一九九六年中以來，過境乘客每年持續以約18%至20%增長。目前，每天經羅湖過境的乘客平均有22萬人次。如果跨界交通維持目前的增長幅度，我們可能有需要及早開展區域快線的規劃工作，以便及時提供這條新鐵路走廊。

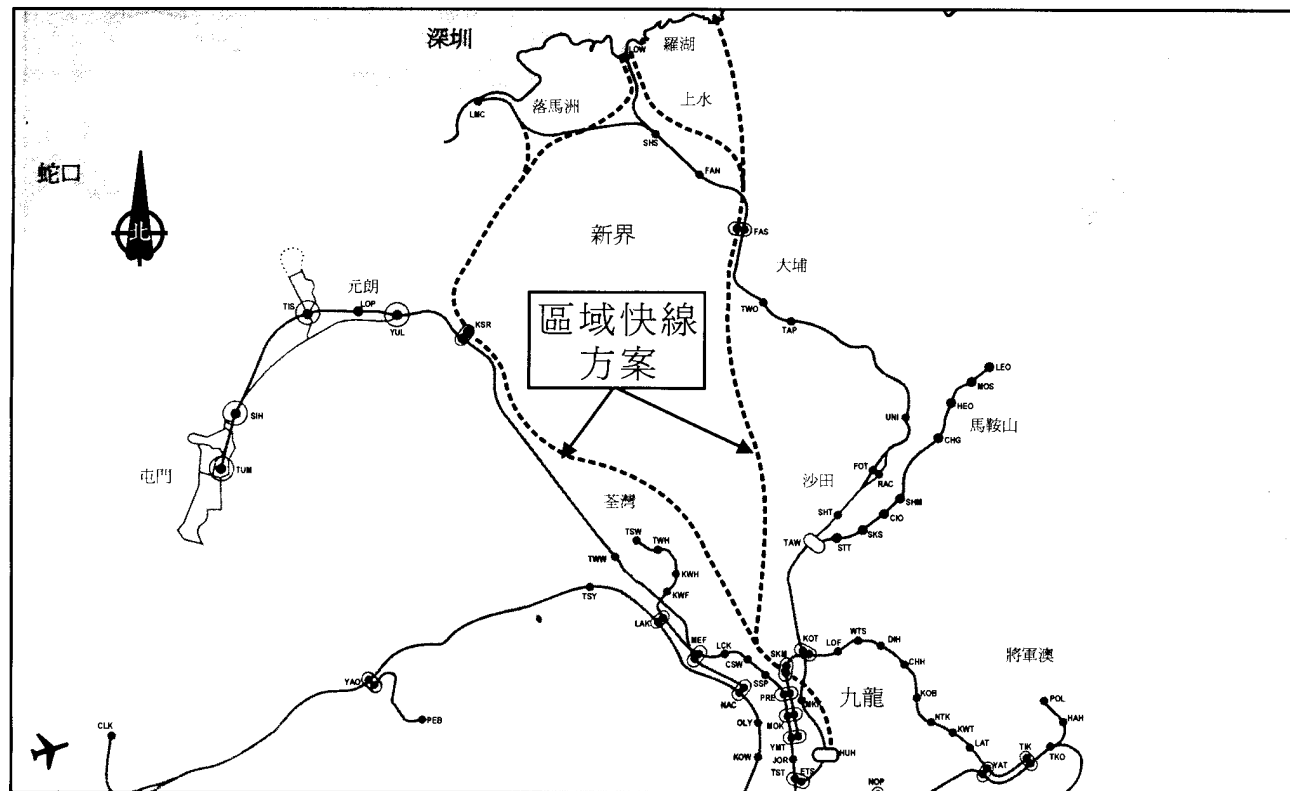


圖 7：區域快線

港口鐵路線

3.17 這條新貨運鐵路線將連接羅湖與位於葵涌的新港口鐵路貨運站。這條鐵路有兩個路線方案可供選擇：其一是利用西鐵部分路線，然後經錦上路至葵涌；其二是經東鐵和一條由大圍至葵涌的新隧道。這兩條路線見圖8。

3.18 港口鐵路線提供由羅湖直達葵涌港口的跨界貨運服務，可吸納來自內陸較偏遠腹地的貨運，因此有助促進港口貨運量的增長，有利香港的經濟。這條鐵路何時興建，須視乎輸往葵涌港的鐵路貨運增長量而定。

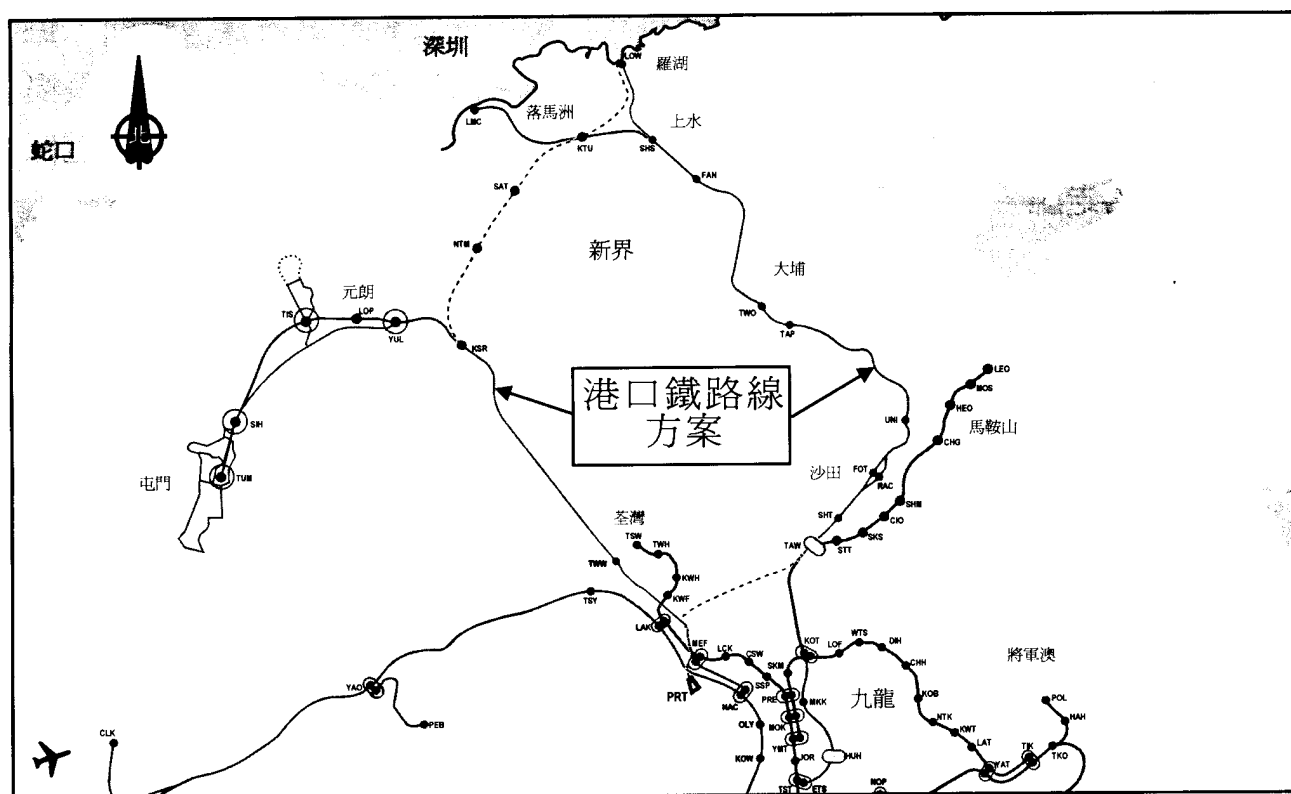


圖 8: 港口鐵路線

紅磡作為集體運輸中心的選址

- 3.19 除了各項新鐵路方案之外，第二次研究亦探討了集體運輸中心（運輸中心）所發揮的作用和功能。運輸中心有別於其他公共交通交匯處，作為跨界市際服務的終點站，它提供必需的海關和出入境設施。現有的紅磡終點站位處香港的中心位置，目前已發揮了運輸中心的作用，而且尚有發展空間。
- 3.20 紅磡亦是第四條過海鐵路線在九龍的首選著陸點。其他鐵路線，如東鐵、西鐵及東九龍線也會接駁至紅磡，而這處有多條過海隧道巴士線，可方便乘客轉乘鐵路或道路交通工具。故此，紅磡應該繼續充當香港的運輸中心。

擴展鐵路網絡的效益

- 3.21 為了配合香港在未來十五年的經濟、社會和人口增長，鐵路建設是至為重要的。擴展鐵路網絡，有助促使香港與內地（特別是廣東和珠江三角洲地區）之間的經濟和社會聯繫更加密切。投資發展鐵路網絡，可為香港帶來下列益處：

(a) 改善交通接駁

鐵路網絡擴展完成後，其覆蓋範圍可將全港約七成人口及八成就業區納入在鐵路車站一公里範圍內。鐵路網絡也有助促進新界策略性增長地區的發展，以及都會區的發展和重建計劃。

(b) 實踐綜合運輸規劃

鐵路網絡的覆蓋範圍廣泛，可方便市民在各主要交匯站轉乘其他公共交通工具。這有助實踐以鐵路作為香港交通運輸系統的骨幹、其他公共交通工具為配合的綜合運輸規劃，令鐵路服務發揮最高的效率，減省交通時間和費用，並滿足預期的需求。

(c) 提供高水平的運輸服務

這個覆蓋範圍廣泛的鐵路網絡貫通港九各處，提供快捷可靠的交通服務。一些具代表性的行程所需時間如下：

天水圍至中環	41分鐘
羅湖至金鐘	50分鐘
荃灣至啓德	32分鐘
將軍澳至中環	21分鐘

(d) 滿足跨界交通的需求

到二零一六年，跨界交通預計會增加超過三倍，而擴展的鐵路網絡可滿足不斷增長的跨界交通需求。

(e) 經濟回報

投資發展鐵路網絡，可得的經濟內部回報率將超過15%。

(f) 環保效益

第二次研究進行了策略性環境評估。評估顯示，各項新鐵路方案雖然可能會對環境造成一些影響，但這些問題並非不能克服，當局會在個別鐵路方案的設計和發展階段加以處理。

到二零一六年，當鐵路網絡擴展完成後，鐵路在公共交通系統所佔的比例會由目前的31%上升至43%；若以乘客行程的距離計算，則會由34%增至接近60%。這不但可以減少市民對道路交通工具的倚賴，而且更可帶來環保效益，每年可減少大約600公噸氧化氮和可吸入懸浮粒子及16萬公噸二氧化碳。

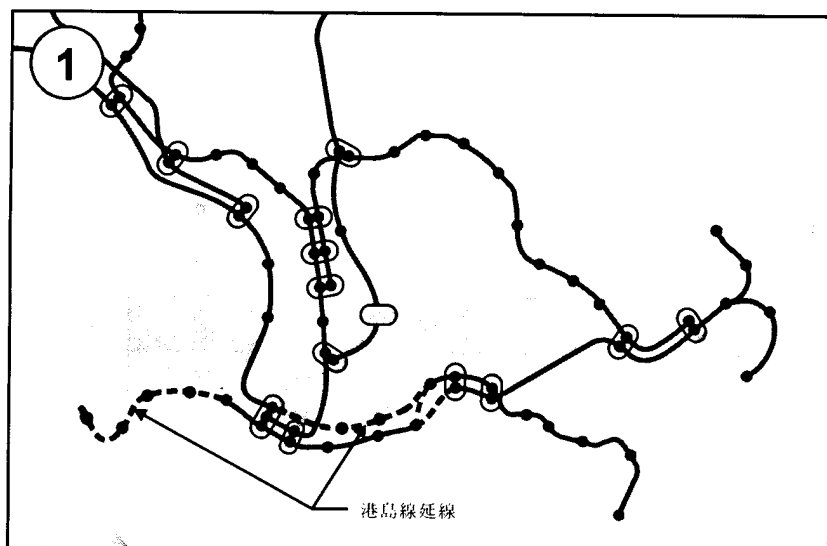
實施

- 3.22 在實施方面，六個新鐵路項目的實際實施次序和興建時間表，須考慮交通需求的增長情況、策略性增長地區的發展步伐、不同項目的配合，以及政府與兩間鐵路公司的磋商，然後進行較詳盡的工程可行性研究才可決定。部分項目可分不同階段興建，以配合交通需求。
- 3.23 在實施安排方面，由於港島線延線會由地鐵系統的延線構成，因此應由地鐵公司興建和經營。另一方面，為使九龍南環線和北環線能夠與東鐵和西鐵更配合得宜，這兩條鐵路線應交由九鐵公司興建。
- 3.24 擬批出的新鐵路項目如果不屬於現有鐵路線的延伸部分，政府將會採取公開而公平的做法，邀請兩間鐵路公司競投有關項目。政府會訂明條款，讓兩間公司在公平的基礎上競爭。政府在考慮建議書時，會考慮所有相關的因素，包括兩間公司提出的技術、財務和其他可以提高有關項目成本效益的建議。
- 3.25 由於沙田至中環線並非現有鐵路線的延伸部分，而這條鐵路線可連接地鐵和九鐵的網絡，因此可由其中一間公司興建。兩間鐵路公司都會獲邀就這個項目的實施提交建議書。此外，若政府規劃在羅湖和落馬洲以外的地方闢設第三條鐵路旅客過境通道，則區域快線也可供兩間公司競投，但我們須就其定線進行更詳細的可行性研究，才可決定推展這個項目的最佳方法。
- 3.26 至於可能發展的港口鐵路線，則應交由九鐵公司興建。政府會邀請九鐵公司詳細探討如何實施這項目，而政府會在規劃和實施給予全力支持。

3.27 本策略現就新鐵路方案的實施歸納為以下六個項目。至於具體實施時間，則須視乎日後的發展情況而定：—

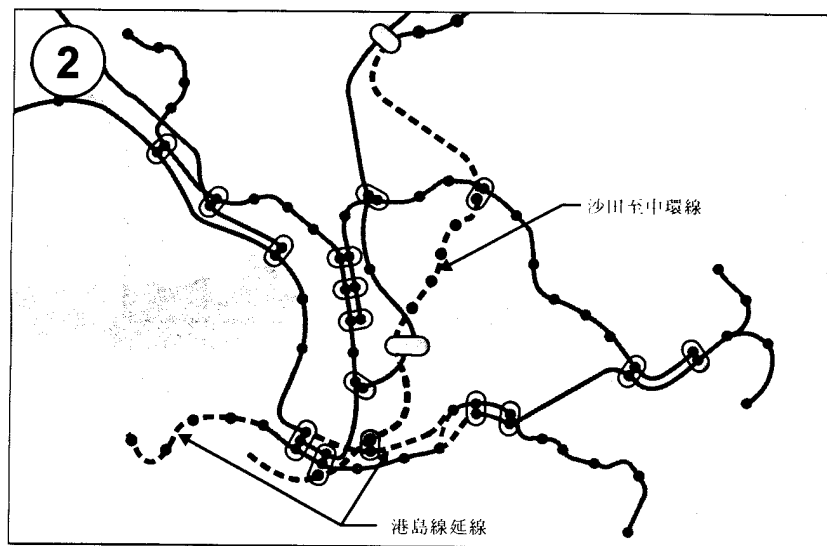
項目	營辦機構	備註
沙田至中環線（大圍至鑽石山線／東九龍線／第四條過海鐵路線）	地鐵公司／九鐵公司	有需要提供一條策略性鐵路走廊，以紓緩東鐵、配合東南九龍的發展，以及提高過海鐵路線的載客量。透過競投方式甄選營辦機構。 預計完成的時間：2008年至2011年
港島線延線（北港島線和西港島線）	地鐵公司	北港島線可紓緩荃灣線和港島線，但其實實施須視乎中環及灣仔填海區是否可供應用而定；西港島線則可配合西區的發展和市區重建計劃。 預計完成的時間：2008年至2012年
九龍南環線	九鐵公司	可改善九龍東西面的交通接駁，並有助紓緩東涌線，但其實實施須視乎大嶼山和新界西北部策略性增長地區的發展而定。 預計完成的時間：2008年至2013年
北環線	九鐵公司	可改善由新界西部至邊界的交通接駁，並為牛潭尾、新田和凹頭規劃中的策略性增長地區提供服務。 預計完成的時間：2011年至2016年
區域快線	地鐵公司／九鐵公司	應早日開展初步規劃。視乎有關定線，可透過競投方式甄選營辦機構。 視乎跨界交通的增長情況而興建。
港口鐵路線	九鐵公司	九鐵公司會研究實施這個項目的機會。 視乎跨界貨運量的增長情況而興建。

首三個項目的可能發展次序見圖9。



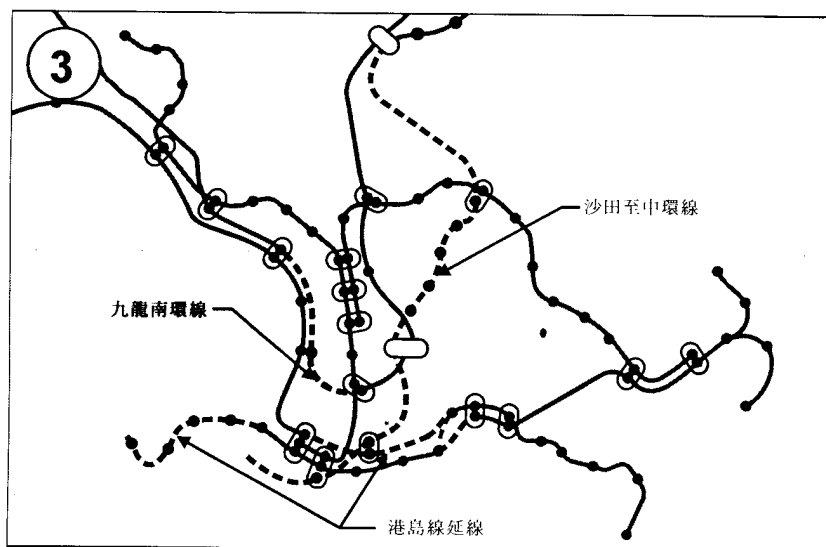
第一階段：

興建港島線延線。應先興建北港島線，然後才興建西港島線，以免令港島線不勝負荷。



第二階段：

興建沙田至中環線。這條線可分階段完成。



第三階段：

興建九龍南環線。這條線經九龍半島，連接九廣西鐵與紅磡，讓乘客可方便轉乘西鐵與東鐵。

圖 9：鐵路網絡的可能發展次序

費用估計

3.29 各主要方案和獨立方案的大約費用估計列載於表1。

表1 大約費用估計

項目	費用估計
北港島線	90 — 100億元
第四條過海鐵路線	100 — 160億元
東九龍線	120 — 140億元
大圍至鑽石山線	30 — 50億元
中環西部延線	20億元
九龍南環線	70 — 80億元
北環線	90億元
西港島線	100億元
區域快線	130 — 170億元
港口鐵路線／港口鐵路貨運站	50 — 90億元
合計	800 — 1,000億元

- 備註：(1) 大約費用估計是以一九九八年價格計算，並已包括土地費用。
- (2) 有關項目如有多於一個方案可供選擇，則會列出最高和最低的費用估計。
- (3) 北港島線一項所列的較高費用包括興建維園站，以便接駁第四條過海鐵路線。
- (4) 中環西部延線在維園方案下會連接香港公園，在會展／金鐘方案下則連接金鐘。
- (5) 區域快線的估算不包括購置列車的費用。

3.30 有關費用須在詳細的財務、工程和環境研究完成後再加修訂，這些研究會在實施個別鐵路項目時進行。

長遠發展方案

3.31 第二次研究亦探討過其他鐵路方案，包括南港島線、第五條過海鐵路線、西部外走廊、后海灣線、赤鱗角線和東西九龍線（見圖10）。由於有關地區的交通需求尚未足以支持興建集體運輸設施，因此在現階段無須優先發展這些項目。如規劃情況有重大的變化，我們會再探討這些項目。

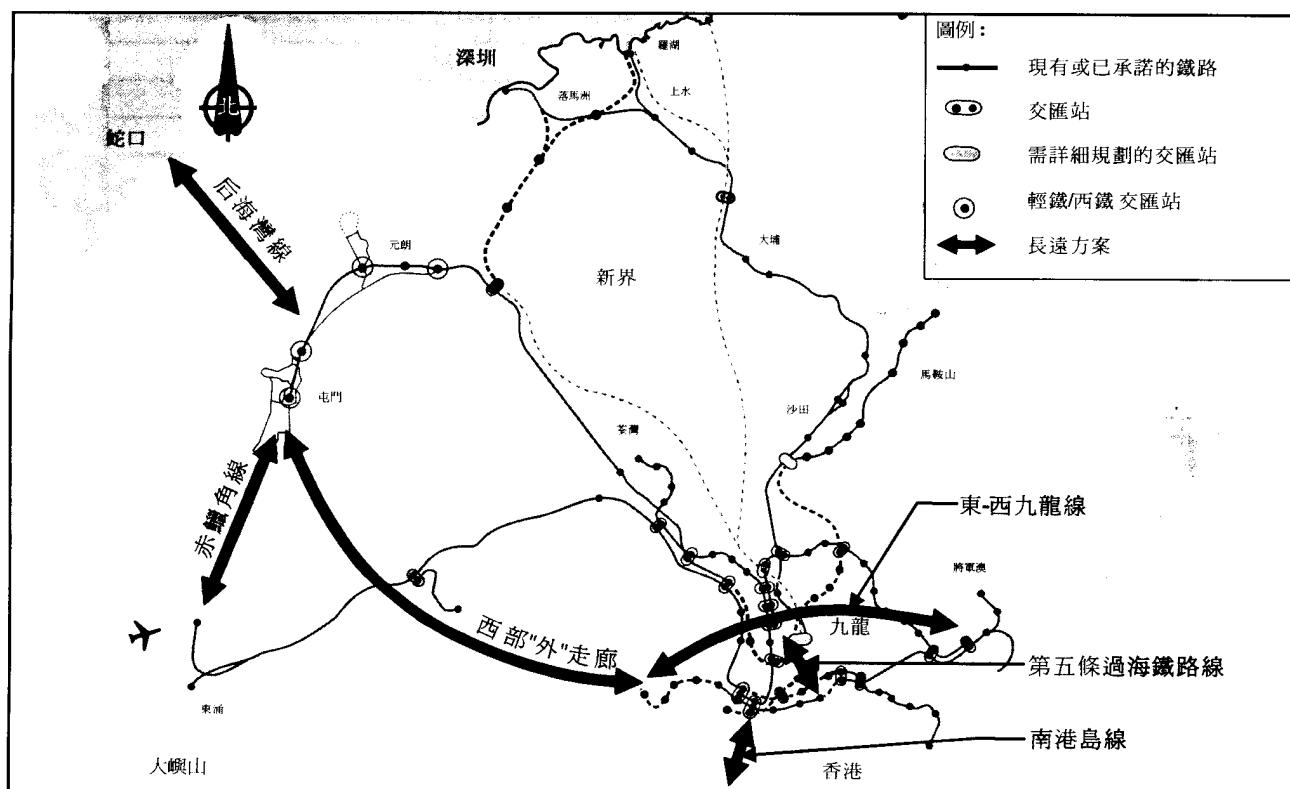


圖 10: 長遠鐵路發展方案

車站縮寫對照表

ADM	金鐘	MTW	馬頭圍
BEL	寶翠園	NAC	南昌
CAB	銅鑼灣	NOP	北角
CEN	中環	NTK	牛頭角
CEW	中環西	NTM	牛潭尾
CHG	富安花園	OLY	奧運
CHH	彩虹	PEB	竹篙灣
CHW	柴灣	POL	寶琳
CIO	第一城	PRE	太子
CLK	赤鱗角	PRT	港口鐵路貨運站
CSW	長沙灣	QUB	鰂魚涌
DIH	鑽石山	SAT	新田
DVR	德輔道	SHT	沙田
ETS	尖沙咀東	SHM	石門
EXH	會展	SHS	上水
FAN	粉嶺	SHW	上環
FAS	粉嶺南	SIH	兆康
FOH	炮台山	SKM	石硤尾
FOT	火炭	SKS	沙角街
GIA	機利士路	SKW	筲箕灣
HAH	坑口	SSP	深水埗
HEO	恆安	STT	沙田頭
HFC	杏花邨	SWH	西灣河
HKP	香港公園	SYN	西營盤
HMT	何文田	TAK	太古
HOK	香港	TAM	添馬
HUH	紅磡	TAP	大埔
JOR	佐敦	TAW	大圍
KEN	堅尼地城	TIH	天后
KOB	九龍灣	TIK	調景嶺
KOT	九龍塘	TIS	天水圍
KOW	九龍	TKO	將軍澳
KSR	錦上路	TKW	土瓜灣
KTA	啓德	TST	尖沙咀
KTU	古洞	TSW	荃灣
KWF	葵芳	TSY	青衣
KWH	葵興	TUC	東涌
KWT	觀塘	TUM	屯門
LAK	荔景	TWH	大窩口
LAT	藍田	TWO	太和
LCK	荔枝角	TWW	荃灣西
LEH	禮頓山	UNI	大學
LEO	利安	VIP	維園
LMC	落馬洲	WAC	灣仔
LOF	樂富	WCS	灣仔南
LOP	朗屏	WKN	西九龍
LOW	羅湖	WTS	黃大仙
MEF	美孚	YAO	陰澳
MKK	旺角（九鐵）	YAT	油塘
MOK	旺角（地鐵）	YMT	油麻地
MOS	馬鞍山	YUL	元朗

鐵路線縮寫對照表

EKL	東九龍線
ER	東鐵
FHC	第四條過海鐵路線
ISL	港島線
KSL	九龍南環線
LRT	輕鐵
NIL	北港島線
NOL	北環線
PRL	港口鐵路線
REL	區域快線
SIL	南港島線
TCL	東涌線
TDL	大圍至鑽石山線
TKE	將軍澳支線
TWL	荃灣線
WIL	西港島線
WR	西鐵

