持續
智庫 SD Advocates Ltd

回應【我們未來的鐵路】第二階段研究諮詢

- 政府於 2011 年 3 月展開《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂之顧問研究，提出香港可能需要於新界西部增建大型跨區鐵路走廊，連接新界西北、北大嶼山，以及港珠澳大橋與香港國際機場等設施，並訂出三個大型跨區鐵路走廊構思，包括「港深西部快速軌道」、「北環線」和「屯荃鐵路」。此乃【我們未來的鐵路】第一階段研究諮詢。

- 第二階段之研究諮詢，焦點在於優化本地區內的鐵路網絡，有助解決某些區域長期積存的路面交通問題，同時配合本港不同區域，因未來發展帶動的人口增長而對於運輸設施之需求。

- 持續智庫認為，不論是國家、地區或城市的發展，很大程度上是取決於基建的規劃，而其中交通運輸網絡的發展尤其重要。本港在設計未來的鐵路網絡時，必須注重整體考慮，顧及香港長遠發展。當中首要配合本港內各區的城市規劃、不同集體運輸工具的角色和市民使用交通工具的需求和習慣等，才可以讓鐵路充分發揮便捷準時的優點，達至最大效益，提高城市的生產力；也要前瞻本港與珠三角的陸路連繫，特別是前海，提升區域交通的效率，為香港的持續發展造就基礎。

<u>宏觀及優化並重</u>

- **把握發展機遇：**新界北與洪水橋具有建立一個具國際水準的核心商業區之潛力，還可以興建各式配套設施，成為位處新界西北的一個新商業區。洪水橋新發展區計劃，將銜接珠三角的高速發展，是香港擺脫過往多年經濟停滯不前的困局、乘勢而上的機遇。

- **跨區鐵路配合西北**：本智庫一直倡議把香港北及洪水橋，建造成一個「新城區」。該處緊貼深圳經濟特區— 珠三角的發展火車頭，應該是一個新城區的理想地點，而以方便城市發展的整全策略考慮，正好與第一階段研究中的三條大型跨區鐵路走廊建議互相配合，這亦合符本智庫去年向政府提出發展香港西北之建議。

<u>屯門及洪水橋發展</u>

- **屯門南延線**：從整體發展概念來說，在第二階段研究的建議中，**屯門南延線及洪水橋站均值得發展**。

- **屯門南延線至碼頭**：根據資料，屯門碼頭一帶是區內一個主要的住宅區，目前約有 9 萬名居民，他們如要使用西鐵，需要以輕鐵或港鐵接駁巴士前往屯門站，路途轉接。而事實上，該處有不少市民，日常都是依賴西鐵線往來荃灣及九龍。所以，**建造屯門南延線是順理成章，而屯門碼頭一帶是延伸鐵路的理想地點**。

- **荃屯線**：有意見認為，若加屯門南延線，客運量一定會增加，令乘客在元朗、錦上路及荃灣西站登車有困難。本智庫認為，落實社區討論已久之**荃屯線**，並**以屯門南(即屯門碼頭)為終點站**，屯門碼頭區及附近一帶的居民，便能選擇使用荃屯線，更快捷地直達荃灣西，既能減輕西鐵線的負荷，亦能帶動荃屯線沿路發展。

- **鐵路覆蓋洪水橋**：洪水橋新發展區計劃能夠舒緩市區建屋壓力，同時造就經濟發展，可謂刻不容緩，政府應同步規劃洪水橋新發展區內的集體運輸網絡，當中自然包括鐵路。根據政府提供的數字，初步預計洪水橋新發展區內人口可逐步至 2030 年增至約 160,000 人，若要滿足這個運輸需求，便需要在西鐵線增設洪水橋站，應付未來乘客需求，亦避免洪水橋區現時的交通運輸設施不勝負荷的情況。

- **可配合深西快速**：設洪水橋站除了切合本地需要，更可以配合「港深西部快速軌道」中的「跨境支線」。若有了這條支線，新界北部便有高效之鐵路系統連接深圳前海，互通往來，方便營商。

<u>古洞連接新界東西</u>

- **古洞站**：根據 2012 年政府發表的古洞北、粉嶺北及坪輋／打鼓嶺三個新發展區的建議發展大綱圖，初步估計古洞北新發展區可容納約 81,900 人，並提供約 35,400 個就業機會。然而，該區發展潛力雖大，但地理位置略偏遠，必須利用鐵路網絡來加強其通達性。再者，古洞北發展計劃中已決定將區內較高密度的發展集中在鐵路站附近，方便大部分居民往來香港市區，故鐵路實為古洞北新發展區的重要對外交通工具。本智庫**贊成政府應同步規劃古洞北新發展區及古洞站。古洞站亦可配合政府早前計劃的「北環線」，把東鐵及西鐵接連**。

- **上水站負荷日重**：現時東鐵線是古洞居民通往市區的唯一鐵路，上水站則成為古洞區及附近的居民的唯一選擇，在本港與珠三角地區陸路往來愈見頻繁的情況下，上水站的負荷只會越來越大，這為增設古洞北站增添多一分考慮。

<u>鐵路配合港島發展</u>

- 港島區不同地段隨著填海及重建，將有另一番景象，需要優化集體運輸網絡來發揮最大作用，同時解決陸路交通擠塞問題。目前，鐵路有計劃貫通會展站及添馬，並接連將軍澳線及東涌線過海，問題在於是否應該拆散港島線。

- **港島交匯方案**：本智庫認為，諮詢文章中的「交匯」方案較為理想，它既能把東涌線和將軍澳線伸延至港島區，方便沿線的居民過海，又可完整保留港島線，減少因改動港島線而造成的不便，平日依賴港島線來往港島東西區的市民，無須改變長久以來的乘車習慣。

- **無需改變乘車習慣**：由於港島區是本港商業經貿中心地帶，港島線成為最繁忙的鐵路走線之一，每天有大量市民利用它往來商業區，若果採用「換線」方案，這些乘客將需要重新適應新路線之餘，港島東西區無法互相直達，例如柴灣至太古城站的乘客往中環方向，需要在鰂魚涌或北角轉車，乘客需要付出更長乘車時間。此外，商務旅客及遊客都會使用港島線來往港島核心地段，包括銅鑼灣至中上環的購物和商業區、會展及古蹟景點等，若分拆港島線，則增加了他們的時間成本。

- **應注意延長等候時間**：若採用「換線」方案，從柴灣站可開出的最高列車班次將每小時減少 8 班列車，乘客候車時間會延長。炮台山站至柴灣站沿線有很多市民居住，延長他們的候車時間。

- **轉車站出現擠塞情況**：值得關注的是北角站成為將軍線轉車站後，往中環方向月台經常被轉車人潮擠得水洩不通，若日後需要承受港島東和港島西互相轉乘的人潮，恐怕擠迫情況更嚴重。有關方面需要注意。

- **保留港島區集體回憶**：港島線歷史悠久，1985 年 5 月開通至今已有 28 年，若採用「換線」方案，港島線會「被消失」，摧毀了香港人對香港線的集體回憶。

- **高架鐵路連接小西灣**：設小西灣線是一個由來已久的建議，然而，為了興建小西灣線而收地拆卸東區現有樓宇或進行填海，將會對各方面造成很大影

響，亦不符合現時的民情。因此，本智庫建議，若要設小西灣站，可以高架鐵路形式接駁目前的鐵路。

香港仔段及瑪麗醫院站

- **先發展香港仔段**：本智庫認同南港島線（西段）可先發展香港仔段，因華富和香港仔人口密度較高，而且黃竹坑和海洋公園一帶的對外交通依賴香港仔隧道，在該隧道經常嚴重擠塞的情況下，興建香港仔段的逼切性比薄扶林段為大。現時數碼港和薄扶林一帶的居民較常使用私家車代步，相信即使區內提供鐵路服務，他們使用私家車的習慣未必會改變。

- **贊成設瑪麗醫院站**：瑪麗醫院是香港的主要公營醫院之一，更是港島西聯網中的龍頭醫院，為很多市民提供醫療服務。然而，目前大部份乘搭地鐵到瑪麗醫院的市民，需要在金鐘或中環轉乘專線小巴或巴士，才可到達醫院，若能增設瑪麗醫院站，便能方便求診或探病的市民，有助減輕中西區至半山的路面交通。雖然增設瑪麗醫院站或會影響沿線景觀，但凡事必有其利弊，增設瑪麗醫院站，則方便市民，乃利大於弊。

配合規劃的東涌西延線

- **東涌西延線助地區發展**：東涌西乃一塊可以規劃為延伸新市鎮的地段，而無需政府施行填海或收地。在該處設集體運輸系統如鐵路，將有助私人企業投資，同時提升市民搬到該區的欲望。

。

完