

理想鐵路發展策略 帶動香港長遠發展

《鐵路發展策略2014》檢討《鐵路發展策略2000》時提出但尚未落實的鐵路方案，以及其他由政府或公眾人士提出的鐵路方案。這個中期鐵路發展規劃方案，為香港鐵路網絡發展至2031年的未來擴展提供規劃框架。



大舜政策研究中心支持香港運輸系統以鐵路為骨幹，因為鐵路是不可替代的集體運輸工具，它除了為市民提供便捷和高效率的交通運輸系統，可以疏導大量人流之外，還可減少對路面交通的依賴，從而紓緩道路擠塞，提高空氣質素，改善現時佔本港空氣污染18%的路邊污染情況。

此外，發展鐵路有助釋放鐵路沿線地區的發展潛力，帶動地區的房屋及經濟發展。只要在設計上本着「以人為本」的原則，处理好對環境的影響，鐵路發展是一項「可持續發展」的項目。

《鐵路發展策略2014》建議增加七個項目包括一系列新鐵路線、延線及鐵路站來完善香港的鐵路網絡，這些項目為北環線及古洞站、洪水橋站、東涌西延線、屯門南延線、東九龍線、南港島線（西段）和北港島線。大舜支持《鐵路發展策略2014》的建議，現作深入討論如下。

【北港島線】

北港島線將會是東涌線及將軍澳線沿着港島北岸的延線，連接香港站、添馬、香港會議展覽中心、維多利亞公園和北角站，乘客可以轉乘東涌線、將軍澳線、港島線、荃灣線及興建中的沙中線，方便通往港九新界各地區。

港島北部的交通基本是東西走向，2017年通車的中環灣仔繞道只會短暫紓緩現時路面的擠塞情況，但不能完全解決港島北的交通問題。港島北部是香港政治、經濟和貿易中心，北港島線可以完善港島北部的交通運輸系統，亦會令整個特區的鐵路網絡連接得更暢順，轉線接駁更方便，有利加強香港的經濟發展潛力。

【南港島線（西段）】

南港島線（西段）將連接興建中的香港大學站和黃竹坑站，經瑪麗醫院、數碼港、華富、田灣和香港仔。自七十年代起，薄扶林地區的發展受到限制，導致發展密度上升的新土地買賣及地契修訂。隨着香港人口增長和土地的需求，沿薄扶林道和域多利道可用來提供土地興建房屋。此外，華富邨的樓齡已超

過四十年，應須考慮重建發展，但先要放寬周邊一帶的土地發展限制，以興建適量的公營房屋安置現有居民遷入，才可展開華富邨重建。因此隨着此區人口增長，發展鐵路運輸是必須的。這條路線同時可以帶動港島西南部的發展，善用該區的土地資源。

【東九龍線】

「啟動九龍東」計劃已在九龍灣發展作辦公室、零售、酒店、公共文化藝術及創意產業等相關用途，在觀塘海濱和舊啟德跑道兩者之間的水體發展，成為一個世界級的旅遊及娛樂樞紐。九龍東有多個已經落實的大型發展項目，包括彩雲道及佐敦谷的發展計劃、安達臣道發展計劃及安達臣道石礦場發展計劃，預計會為該區帶來新居住人口和經濟活動。

這些發展項目完成後，現時觀塘北部地區的人口將由現時約300000增加至370000。東九龍線的走線將會沿觀塘北部，連接觀塘線及未來沙中線的鑽石山站和將軍澳線的寶琳站，為彩雲、順天、秀茂坪和寶達邨等人口稠密的地區，提供便捷的交通服務，紓緩觀塘北部與九龍東商業區的道路網絡擠塞情況。

【北環線及古洞站】

北環線是連接現時西鐵錦上路站及落馬洲支線增設的古洞站，提供穿梭於兩個總站之間包括凹頭、牛潭尾和新田地區的鐵路服務。隨着建議的粉嶺北和古洞北新發展區在2031年完成，人口分別達到105500和71400，就業職位為31200和6500。北環線可以把部分乘客分流到西鐵線。現時的東鐵將不能應付南北走向的需求。

其實，東鐵現時已經達致飽和，並須安排讓直通車使用，班次已不能再增加，本來北環線十年前就有需要興建，所以今天北環線明顯地是非常迫切的。

屯門南居民通常會乘搭輕鐵或接駁巴士前往西鐵屯門站。屯門碼頭一帶主要是住宅，現時約有90000居民，建議把西鐵線向南延至屯門南以為屯門南居民提供便捷鐵路服務。

【洪水橋站】

此外，洪水橋新發展區將會於2034年全面落成，為新界西北部增加173000人口和100000個就業機會，於現時西鐵線增建洪水橋站可以為洪水橋新發展區提供對外的鐵路交通服務，是發展該區必須的基礎建設。

其實，政府近年不斷在新界西北部尋找土地，以應付住屋和經濟發展的需求，包括元朗南和錦田南發展以及更改各種土地的用途以配合。不包括洪水橋新發展區的人口，新界西北部將增加人口約300000人，現時西鐵服務將無法應付需求。

1998年設計西鐵時，政府決定使用9卡車廂設

計而不是東鐵的12卡車廂設計，在2003年西鐵通車時，正值香港經濟不景，乘客不多；但現時在繁忙時間，乘客在錦上路站常常需要等上三班車。在規劃廣深高速鐵路（香港段）初期，政府打算與西鐵共用軌道，但遭立法會反對，幸好最終政府決定棄用「共用通道」，而採用「專用通道」，否則像東鐵一樣，在增加班次時受到廣深高速鐵路班次的局限。

【屯門南延線】

此外，西鐵的軌道和月台都是按照9卡車廂設計，希望港鐵公司考慮在增加西鐵班次時，把列車從7卡車廂增加至9卡車廂，不應該使用與其他地鐵線路一樣的8卡車廂列車，這樣才能善用資源。

再者，隨着新界西北部人口的大量增加，加上應付東鐵分流的功能，西鐵在加密班次和增加車廂後，並不能夠應付新界西北部包括屯門市民來往其他地區工作和生活的交通需求。元朗、天水圍及錦田市民並不容易在繁忙時間乘搭西鐵。

屯門至荃灣沿海鐵路（屯荃鐵路）確有需要興建以分流屯門的乘客，讓元朗、天水圍和錦田的乘客使用西鐵。希望政府及早規劃屯荃鐵路，考慮當地居民的強烈要求及其實際的迫切性，因為興建新鐵路所需時間是相當冗長的。

【東涌西延線】

港深西部快速軌道是連接香港國際機場和深圳寶安國際機場的鐵路線，再加上連接新界西北洪水橋和北大嶼山小蠔灣的本地支線，有助兩地經濟發展。按深圳西部和香港兩地持續發展的經濟情況，港深西部快速軌道在兩地之國際航班及國內航班運作上的需求和協調作用，是無容置疑的；其實，這鐵路線是2007年政府公布的十大基建項目之一，現時已嚴重滯後，希望政府盡早作出規劃。

東涌新市鎮是新界第二代新市鎮之一，目前只是部分發展，人口約為82000，而東涌西則約有40000。

東涌站面積小，在繁忙時間乘客需要排隊使用行人電梯，當東涌西發展後，現時的東涌站必不能應付，加設東涌西站是可以優化東涌新市鎮的鐵路服務，加強東涌新市鎮在房屋供應的潛力。

鐵路是一項環保兼高效率的集體運輸交通，但從規劃到建成需要約10年，甚至更長的時間。完善的鐵路發展策略能夠帶動香港的長遠持續發展，政府應該以香港整體長遠發展策略來規劃短、中期鐵路發展，以改善市民生活質素為使命，並能同時加強香港的競爭力，應付未來國際經濟變化的衝擊。

大舜政策研究中心主席、前立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會委員；網址：<http://www.dashun.org.hk>。

領導人有水晶球 早知抗爭在街頭



佔領行動至今已進入第六天，如何「收科」？

隨着學聯昨晚發表公開

信，希望與政務司司長林鄭月娥對話，而特首梁振英「迅速」回應，委派林鄭盡快與學生代表對話。事情到此，顯現一線曙光。

回看近日特區政府面對各處佔領，可謂束手無策；與此同時，一些區域的佔領情況已有點不受佔中發起人和學生控制。有建制中人認為，如此困境，中央「早有預見」，國家主席習近平早前在北京接見超級富豪團時，便私下提醒各人，因着人大常委的政改決議，料香港將會出現大規模活動，並暗示各大仔沙屆時不要有「小動作」，不要向特區政府與特首梁振英「落井下石」。

中央官員近月頻頻為香港事務出動，先有身兼中央港澳工作協調小組組長、全國人大委員張德江7月南下深圳，上月又在北京接見香港政黨，就香港政局發言，隨後又有習近平在北京接見香港富豪與專業團體代表。

有份在深圳和北京跟張德江見面的建制派中人透露，張德江在兩次會面時都有提到，預料香港對人大常委的決定有反彈，會出現罷課、街頭抗爭、在議會拉布，或把矛頭指向梁振英，要求他下台。該建制派中人說，中央既然有此預計，沒可能沒有準備。

事實上，習近平在北京接見香港頂級富豪，外界也視為要為近日的情況做準備。政圈傳聞，當時習近平藉機向大仔沙暗示，若出現混亂，希望大家不要有「小動作」，藉機向特區政府和特首「加多一腳」。所以，接見如此大陣仗的超級富豪團，領導人除了強調對港政策不變外，也可視為攔特首和特區政府而預先鋪路。

過去五天，特區政府對一眾街頭佔領者全無對策，只施以拖字訣，似是要讓佔領行動持續影響民生，惹來民意反彈，令佔領者知難而退；又或讓佔領行動引發混亂，到時釀成衝突，警方便有理由採取行動。兩三年前，建制派圈子流行一個說法，一旦香港出現動亂，中央大可直接頒布國家安全法，加入香港《基本法》附件三，在香港實施，直至特區自行訂立國安法為止。這說法近日再度流行，是耶？非耶？京意從來難測，看特區政府放軟手腳，未知如何進退，誰可預知事態發展？如今，還看林司長與學生的對話有何實質解決方法了。