

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 6

— 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 14

擴展鐵路網絡的效益 14

實施 16

費用估計 19

長遠發展方案 20

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，經篩選後，其中六個方案選定爲構成鐵路網絡擴展的主要方案。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網絡的基本組合。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。

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。圖2顯示這六條新鐵路走廊。它們為：

- (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：視乎不同的營辦機構，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: 新鐵路走廊

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。



圖 4：沙田至中環線

- 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。

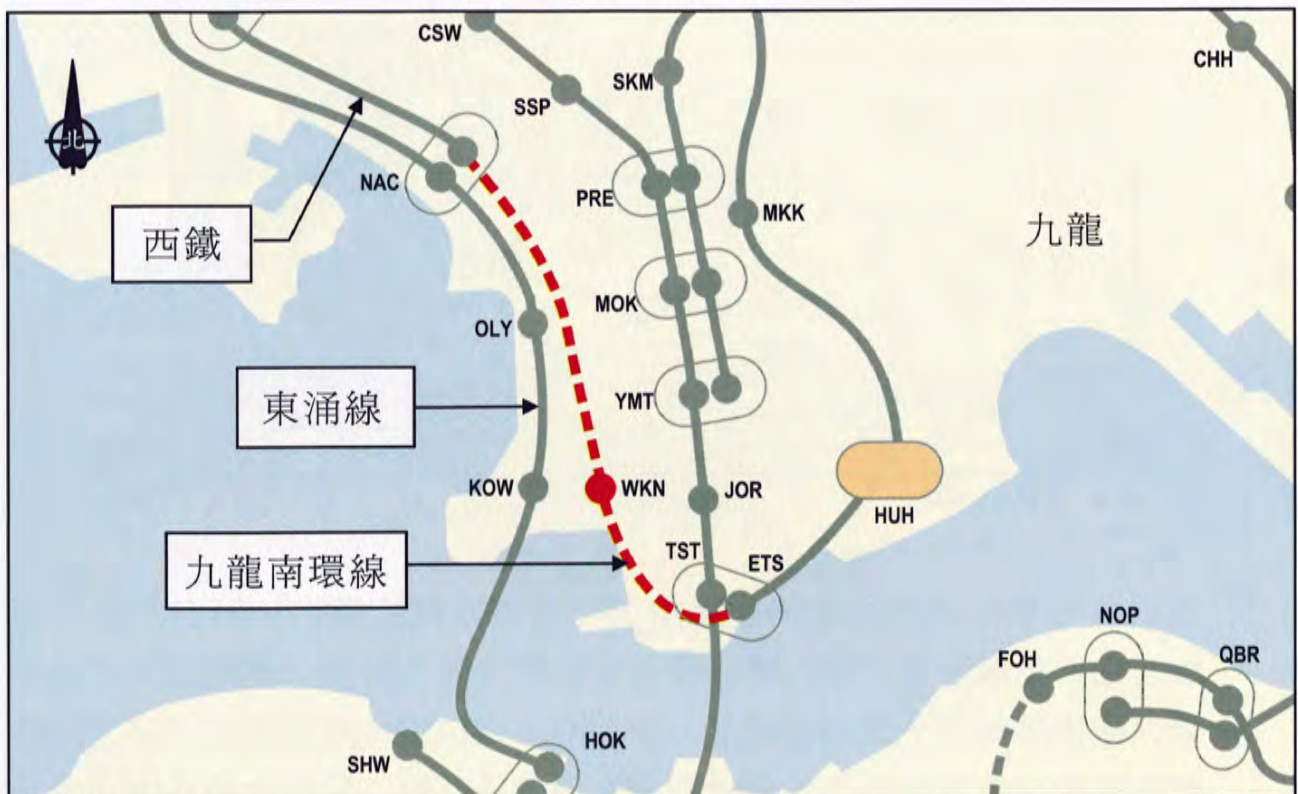


圖 5: 九龍南環線

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。北環線何時興建，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



圖 7: 鐵路發展策略2000的新鐵路項目

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8。
- 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 8：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 9。
- 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 9：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10。



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 10：鐵路網絡的可能發展次序

費用估計

3.28 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。

3.29 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

3.30 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11）。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 11: 長遠鐵路發展方案

車站縮寫對照表

ADM	金鐘	MTW	馬頭圍
AUT	凹頭	NAC	南昌
BEL	寶翠園	NOP	北角
CAB	銅鑼灣	NTK	牛頭角
CEN	中環	NTM	牛潭尾
CEW	中環西	OLY	奧運
CHG	富安花園	PEB	竹篙灣
CHH	彩虹	POA	寶琳
CHW	柴灣	PRE	太子
CIO	第一城	PRT	港口鐵路貨運站
CLK	赤鱸角	QUB	鯗魚涌
CSW	長沙灣	SAT	新田
DIH	鑽石山	SHT	沙田
DVR	德輔道	SHM	石門
ETS	尖沙咀東	SHS	上水
EXH	會展	SHW	上環
FAN	粉嶺	SIH	兆康
FAS	粉嶺南	SKM	石硤尾
FOH	炮台山	SKS	沙角街
FOT	火炭	SKW	筲箕灣
GIA	機利士路	SSP	深水埗
HAH	坑口	STT	沙田頭
HEO	恆安	SWH	西灣河
HFC	杏花邨	SYP	西營盤
HKP	香港公園	TAK	太古
HMT	何文田	TAM	添馬
HOK	香港	TAP	大埔
HUH	紅磡	TAW	大圍
JOR	佐敦	TIH	天后
KEN	堅尼地城	TIK	調景嶺
KOB	九龍灣	TIS	天水圍
KOT	九龍塘	TKO	將軍澳
KOW	九龍	TKS	將軍澳南
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
PBL	竹篙灣鐵路
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