



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION
香港專業及資深行政人員協會

就「我們未來的鐵路」之意見書

2013 年 5 月

香港銅鑼灣渣甸街 54 號富盛商業大廈 9C 室

Unit C, 9/F, Prosperous Commercial Building, 54 Jardine's Bazaar, Causeway Bay, Hong Kong
Tel: 3620 2918 Fax: 3620 3106 Email: office@hkpasea.org Website: www.hkpasea.org



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION

香港專業及資深行政人員協會

2013/2014 年度

理事會成員名單

- | | | | |
|-------|---|--------------------|---------------------|
| 會長 | : | 謝偉銓測量師 | |
| 創會會長 | : | 容永祺先生, SBS, MH, JP | ★理事會當然成員 |
| 前任會長 | : | 胡曉明工程師, BBS, JP | ★理事會當然成員 |
| 常務副會長 | : | 盧偉國議員, BBS, MH, JP | |
| 副會長 | : | 史泰祖醫生, JP | 伍翠瑤博士 |
| | | 吳長勝先生 | 林大輝議員, SBS, BBS, JP |
| | | 林雲峯教授, JP | 陳世強律師 |
| | | 梁美芬議員, JP | 李鏡波先生 |
| | | 陳紹雄工程師, JP | 羅范椒芬議員, GBS, JP |
| | | 黃友嘉博士, BBS, JP | 周伯展醫生 |
| | | 林義揚先生 | 黃偉雄先生 |
| | | 劉勵超先生, SBS | |
| 財務長 | : | 陳記煊先生 | |
| 秘書長 | : | 李惠光工程師, JP | |
| 副秘書長 | : | 梁家棟博士測量師 | |
| 理事 | : | 馮柏棟先生, BBS, SC | 吳德龍先生 |
| | | 曾其鞏先生 | 鄧淑明博士, JP |
| | | 陳鎮仁先生, BBS, JP | 楊位醒先生, MH |
| | | 鍾志平博士, BBS, JP | 范耀鈞教授, BBS, JP |
| | | 何君堯律師 | 李樂詩博士, MH |
| | | 黃天祥工程師, JP | 鄔滿海先生, SBS |
| | | 譚偉豪博士, JP | 區永熙先生, BBS, JP |
| | | 華慧娜女士 | 黃錦輝教授, MH |
| | | 楊素珊女士 | 左龍佩蘭博士 |
| | | 施家殷先生 | 陳重義博士, JP |
| | | 陳仲尼先生, BBS, JP | 林力山測量師 |
| | | 施榮懷先生, JP | 梁廣灝先生, SBS, OBE, JP |
| | | 余秀珠女士, BBS, MH, JP | 葛珮帆議員, JP |
| | | 廖凌康測量師 | 趙麗娟女士 |

註：.依職位資歷及筆劃排序



香港專業及資深行政人員協會

經濟事務委員會

主席：盧偉國博士工程師, BBS, MH, JP

環境及基建專責小組

討論題目：「我們未來的鐵路」

會議召集人：林力山測量師

成員：梁廣灝先生, SBS, OBE, JP 葛珮帆博士, JP
張少華先生 洪綺敏女士
廖美香女士 駱永基先生
吳子堅先生 蘇裕年先生
鄧婉智女士 黃勁大律師
王惠蘭女士

註：排名依本會職位資歷、英文姓氏排列



香港專業及資深行政人員協會 就「我們未來的鐵路」之意見書 2013年5月

環保、穩定及方便快捷的鐵路運輸是不少市民歡迎及依賴的公共交通工具，而且鐵路流量較路面交通流量大，有助減低道路負荷，更是帶動整個城市迅速發展的關鍵因素之一。

本會十分贊同鐵路網絡應進一步擴展，覆蓋更多發展成熟的地區、新發展區，接駁重要的基建設施，加強通達性，讓更多市民能使用鐵路服務，並紓緩現時鐵路及主要道路的樽頸路段。

本會十分關注「我們未來的鐵路」第二階段公眾諮詢。對於是次諮詢提出的七個地區性優化方案構思，本會因應相關地區的人口比率、乘客的乘車習慣、交通網絡的完整性及有關方案對整個區域的影響程度等因素，選取三個較為重要的方案—北港島線、南港島線(西段)及古洞站進行深入討論，提出以下意見。

1 北港島線：

1.1 「交匯」方案便利乘客：

針對港島線未來不斷增加的負荷，以及分流過海的大量乘客，本會認為有需要考慮北港島線，以紓緩鐵路



網絡的壓力。在北港島線「換線」方案及「交匯」方案之中，本會認為應以方便乘客為大前提，故支持北港島線採用「交匯」方案。

「交匯」方案是延伸東涌線及將軍澳線，讓兩條鐵路線於港島北岸交匯，乘客可轉乘港島線，期間不需改動港島線。是項方案既能方便東涌線和將軍澳線乘客，讓其可前往更多港島北岸地區，最重要是可避免影響港島線乘客習慣20多年的出行模式，直接來往上環至柴灣各站，不用費時轉車。

「交匯」方案在紓緩鐵路壓力上較為間接，但以上述好處衡量，此方案卻是較容易為市民接受及歡迎的方案。本會建議採取「交匯」方案的同時，亦應研究紓緩鐵路樽頸的其他方案。

1.2 「換線」方案易引起強烈反對：

若採用把港島線一分為兩半的「換線」方案，港島東居民將不能直達港島線天后至上環站，而港島中西區及灣仔區居民則不能直達炮台山站至柴灣站，必須轉車。

此外，「換線」方案連接東涌線及港島線東半部，雖然東涌線仍有容納量，卻因技術問題將無可避免令港島線東半部的列車班次減少，乘客等候列車的時長。



「換線」方案雖然有助直接紓緩鐵路樽頸，卻會為港島北岸居民帶來不便，尤其是長者將難以適應港島線的轉變，有關方案可能引起較大的反對聲音。

1.3 完善各重要轉車站的設計(例如金鐘站)：

值得注意的是未來金鐘站除了是荃灣線及港島線的轉車站，更將成為南港島線(東段)及沙中線的終點站，多條鐵路線的乘客匯集於同一車站，金鐘站人流將倍增。本會建議應完善各重要轉車站的設計，包括金鐘站，除了要便利乘客轉車外，須留意日後的人流控制需要及消防安全。

相信中環站與香港站的地下步行連繫通道將會維持。為了令乘客提供更多替代選擇，本會建議研究增設更多轉車站，如將金鐘站與添馬站連繫起來，補救「交匯」方案的不足。

2 南港島線(西段)

2.1 南港島線(西段)的香港仔段貫通東西

南區屬於港島多區中面積最大的一區，總面積約為4,000公頃，人口逾28萬人，當區居民目前主要靠路面交通工具往來港島其他地區。南區人口最密集的除了將有南港島線(東段)覆蓋的海怡半島、利東一帶，



西部的香港仔、華富亦是人口密度高的地方，包括大型公共屋邨。

本會認同應在南港島線(東段)黃竹坑站發展南港島線(西段)的香港仔段，讓南港島線貫通金鐘、南區東部及西部，應付南區大部份居民的運輸需求，相信有助帶動整個南區的社會、經濟及旅遊更蓬勃發展，有利拓展南區西部未發展的土地及加快舊區重建速度。

2.2 薄扶林段

至於薄扶林段，數碼港、瑪麗醫院一帶山多人少，附近居民多以私家車代步，路上的公共交通工具目前足夠應付居民的需要。再者，若在數碼港興建鐵路，需要與當地居民就工地地點設置、封路改道情況、景觀等問題作深入諮詢。因當地居民對鐵路沒有迫切性需要，故本會認為當局應視乎情況遲一步再作討論及研究。

3 古洞站北環線

本會認為興建古洞站北環線除了有利開發周邊地區，同時亦是完善鐵路網絡的方案。本會支持於落馬洲支線增設古洞站，並連接西鐵線錦上路站，形成會車線，連接西鐵線及東鐵線，便利乘客往來新界東部及西部，讓鐵路網絡更為完整及四通八達，增加靈活性。有了古洞站北環線，相信可以帶動新界東西北地區發展。



西鐵線乘客將可透過古洞站轉乘往落馬洲，減省過去由新界西往紅磡站轉乘東鐵線或以陸路交通工具往落馬洲口岸或羅湖口岸的乘車時間。同時，由內地返港的市民亦可透過在古洞站轉乘西鐵線前往新界西至紅磡站，將更為便捷。

在北面駁通東西鐵路系統，尤其是在發生事故的時候，能夠即時為市民提供有效的替代交通選擇，並紓緩東鐵的負荷。

總結：

本會支持特區政府因應乘客運輸需求，以及未來人口增長、土地及經濟發展的需要，盡早規劃及完善鐵路網絡。鐵路可達的地方通常是市民選擇居住及企業選擇辦公地方的主要因素之一，本會促請特區政府進行長遠土地規劃及發展工作時，同步研究配合相關新市鎮或地區發展的鐵路線，加快開拓新發展區的步伐。

此外，本會建議在沒有其他鐵路公司提供鐵路服務的情況下，政府應加緊監控港鐵公司的服務質素，並建議應與港鐵協議在進行票價調整時，把因新增鐵路線或車站致港鐵轄下物業價值上升的因素納入考慮。