

# 香港地铁东涌线 TOD 发展研究

## 1. 香港地铁东涌线简介

东涌线（Tung Chung Line）是港铁公司营运的香港铁路线，与机场线共走廊设置，连接新界离岛区与香港中环地区，属于通勤铁路线。东涌线最早在 1989 年 10 月开始规划，当时的香港政府已决定于大屿山的赤鱲角兴建新机场，港铁公司负责兴建大屿山机场铁路，以连接新机场至市区。后几经变更，最终大屿山机场铁路成为两条地铁路线，分别是东涌线和机场快线。东涌线于 1994 年开始动工建设，最终于 1998 年 6 月 22 日全线通车。线路全长 31 公里，通车时只有 6 个站，南昌站和欣澳站分别在 2003 年 12 月 16 日和 2005 年 6 月 1 日启用。现状东涌线共有 8 个车站，其中 6 个为换乘站。除香港站、九龙站及东涌站外，所有车站均为架空或地面车站。



香港地铁东涌线示意图

以轨道交通建设为导向引导城市空间扩张，将城市轨道交通站点与周边用地一体化开发，建设紧凑、高效、生态、可持续的 TOD 社区，是香港地铁的最引以为傲的特色。东涌线规划建设时期正是香港城市扩张，外围新城建设的高峰期，结合轨道车站一体化建设新城成为东涌线建设的重要使命。其中青衣站和东涌站是香港 TOD 社区建设的典范。

## 2. 青衣城枢纽的发展特色与问题

青衣站是香港地铁东涌线与机场快线的换乘车站，位于香港葵青区青衣岛。青衣站是一个架空车站，总共有 6 层，4 个侧式月台，全部月台都装上月台幕门。地面是私家车上客区、U1 层是东涌线票务大堂、U2 层是往香港站方向的月台、U3 层是阁楼层、U4 层是往东涌及机场/博览馆方向的月台、U6 层是停车场。各层均以扶手电梯连接，并设有四部升降机。而且负责控制地铁全线运作的车务控制中心亦设于青衣站内。



地铁青衣站入口图片

青衣站是距离市区最近的离岛车站，在建设之初，港铁就考虑车站与周边空间的一体化开发。现状青衣站是集商场、住宅、办公和交通枢纽多功能于一身的综合体。加上青衣区内的住宅楼宇林立，在出入站人次方面青衣站是东涌线之冠，由于高峰时间庞大的人流来往香港站与青衣站之间，地铁于周一至周五的上、下午高峰时间及周六的上午高峰时间加开短程班次往来青衣站至香港站。



青衣城枢纽鸟瞰图

地铁青衣站与其上的商业办公、住宅及公交枢纽、停车等一体化设计，统一开发建设。因此其功能布局科学合理，交通换乘便捷，各类人流在空间上分离，互不干扰。公共空间与私人空间集联系紧密，又有明确的界限，相宜得章。将轨道交通导向下的土地开发做到了极致。

虽然在规划设计、运营组织、交通换乘和物业发展上青衣站都得到人民赞扬和学习，但其以港铁公司主导的运作模式使其也存在一定弊端。

香港青衣城占地面积仅仅 4.6 公顷，之外的用地则不再属于港铁公司。因此，广为传颂的青衣城枢纽 TOD 开发，仅仅局限在港铁公司所有的 4.6 公顷土地之内，在青衣城之外各个地块与青衣城枢纽的衔接关系并不紧密。



青衣城枢纽周边地区示意图

青衣北岸快速路割裂了青衣城枢纽与北侧灝景湾等住宅区的直接联系，且没有修建跨越青衣北岸快速路的行人过街设施。灝景湾等住宅区的市民只能通过青敬路的步行便道往返青衣城枢纽，步行环境较差，与机动车存在一定的相互干扰。

青衣城枢纽南侧为一座为周边居民服务的体育场，与轨道站联系并不紧密。青衣镇的大量住宅与青衣城枢纽之间被一座小山和体育场隔开，距离稍远的住宅只能通过巴士接驳。

### 3. 东涌枢纽发展特色与问题

东涌站是港铁东涌线的终点站，位于新界离岛区大屿山东涌市中心，是东涌唯一一个地铁车站，于 1998 年 6 月 22 日启用。乘客可利用东涌站直接往返市区、转巴士往返香港国际机场或大屿山南部以及转乘缆车往返昂坪。每逢假日的时候，不少市民便会利用车站转乘巴士前往梅窝、大澳、宝莲寺等大屿山景点。

东涌站设 4 层，其中大堂上方为连接东荟城及富东商场的行人天桥，两旁设有商店。站厅及出入口设于大堂层（C 层），大堂下的 L1 层为机房及机场铁路分段维修中心办公室及小型维修工场，而站台则设于 L2 层。



东涌枢纽出入口照片

东荟城是依托东涌枢纽站发展起来的，集零售、娱乐及消闲设施于一身的超大型综合体。购物中心楼高五层、占地达五万多平方米。不仅设施齐备讲究，更巧妙利用光线及空间，营造出一个购物、消闲及生活享受的最完美场所。无论在户外的咖啡室享受香浓咖啡、还是于购物中心内的各式商店尽情选购心爱物品。

东涌站枢纽地区的开发虽然还是港铁公司主导，但其在发展过程中，联合了多家在香港负有盛名的地产商进行共同开发。因此，东涌枢纽引导的 TOD 开发规模远大于青衣城枢纽。通过连续的步行天桥和步道，东涌枢纽与周边地块的住宅联系非常方便。

东涌枢纽站的开发虽然在规模上、步行联系上避免了青衣城枢纽的一些问题，更加符合 TOD 开发的理想模式。但其没有青衣城更加紧凑，且进出站的旅客、商场购物的游客及到周边旅游的市民在交通上存在一定干扰。另外，由于东涌枢纽开发规模大，很多住宅距离东涌枢纽较远，超出了示意的步行距离，需要通过巴士换成。



东涌枢纽周边地区示意图

#### 4. 东涌线 TOD 发展的其他问题

东涌线全长 31 公里，仅设 8 座车站，平均站间距约 4.5 公里，其中东涌站至青衣站约 19 公里，二者之间只有一个欣澳站，站间距约 9.5 公里。过大的站间距虽然可以使地铁运行

速度更快，时间更短，但从以轨道交通带动土地开发的角度分析，是不利的。事实上，整条东涌线只有青衣站和东涌站进行了 TOD 开发。青衣站以南地区在东涌线建设之前已经是建成区，因此，荔景站、南昌站、奥运站、九龙站、香港站都不具备 TOD 开发的条件。欣澳站因为周边用地空间不大，填海计划又未能实施，也没有进行 TOD 开发，仅有的一块土地现状作为停车场使用。



欣澳站周边地区示意图

东涌线途径的马湾岛，位于青衣站和欣澳站之间，面积约 1 平方公里，是香港的著名旅游景点之一。2002 年珀丽湾住宅集团又在岛上开发了大量居民住宅楼。由于东涌线未在该岛设站，岛上的居民和游客只能通过巴士、小汽车和轮渡出行。如果当初在马湾岛增加一座地铁车站，采用与青衣站类似的开发模式，不仅可以方便岛上居民出行和旅游业发展，对东涌线的经济效益也会有比较明显的提升。



马湾岛地区示意图

同样，在欣澳站和东涌站之间的小豪湾附近也有比较大的可开发用地，完全可以仿照青衣站和东涌站的模式进行 TOD 开发。如果在该处设有车站并进行 TOD 开发，不仅可以提升东涌线的经济效益，还可以改善愉景湾地区的数万居民的出行条件。



小豪湾、愉景湾地区示意图

## 5. 结论

香港地铁凭借其轨道交通与周边用地一体化开发模式和其高效的运营，成功实现了城市轨道交通的收支平衡。香港地铁公司成为世界上唯一的一家能够实现盈利的城市轨道交通公司。成为全世界，尤其是亚洲国家在建设城市轨道交通时学习的榜样。

通过对香港东涌线的实地考察我们发现，香港地铁在规划设计、运营管理和与周边土地一体化开发上确实有诸多值得我们学习之处。香港地铁能够成功实现轨道站点与周边用地的TOD开发，与其公司化的运营体制是分不开的。公司化运营模式提升了香港地铁的运行效率和服务水平。但是公司化运营也有其固有的弊端，地铁具有很强的社会属性，放任公司对利益的追逐必然会使其损害社会公共利益。虽然香港政府在这方面做的比较出色，但还是出现了一些问题，如青衣城枢纽与周边地区衔接、小豪湾地区的综合开发等。

我国当前正处于改革与转型期，传统由政府主导的城市轨道交通建设和运营模式也急需改变。香港地铁公司已经被多个城市引入，进行轨道交通建设和运营。在学习香港地铁公司化运营模式和各种成功经验的同时，我们也要注意吸取香港地铁在发展的一些教训，避免这些问题在国内城市轨道交通建设过程中重演。

作者简介：

王有为，中国城市发展综合交通研究院副总规划师