

屯門區議會備忘錄

建議港深廣鐵路應由機場連接屯門—天水圍—蛇口—廣州

背景：

特首表示，籌劃中的港深廣高速鐵路（前稱區域快線）香港段將以「專用通道」方案建造，放棄「與西鐵共用部分路軌」方案，但成本將會貴了五成，造價約 300 多億元，並要遲約兩年才能投入服務。

特首宣布上述決定後，智經研究中心主席連同負責研究的港深專家學者，發表「港深都會」報告，提出十大政策建議，其中一項是建設「超級空港」，透過跨海鐵路將兩地機場連接。

事實上，我們早於 1996 年，已提交文件到區議會建議將西鐵延長至屯門碼頭，再連接機鐵。當年，屯門區議會亦希望有關部門在日後適當時候考慮我們的建議。現時，香港已經回歸 10 周年，深西通道、西鐵、落馬州支線等基建已相繼投入服務，因此，我們再次建議將西鐵延長至屯門碼頭，並連接機鐵和蛇口至廣州。這個方案的優點如下：

(1) 連接港深廣機場：

西鐵連接機鐵和深圳、廣州機場，利用鐵路連貫三地機場更能促進珠江三角洲的航運、經濟等發展。

(2) 符合成本效益：

特首倡導「專用通道」興建港深廣高速鐵路要動用約 300 多億元，但如果能利用西鐵路軌，可減省成本，而且，毋須再大規模收回土地，及能使高速鐵路更快投入服務。再者，現時東鐵也有直通車和貨運，但卻沒有影響東鐵本地線服務。將來與西鐵共用路軌的跨境鐵路，亦預期不會影響西鐵本地線運作，但卻可大大減低鐵路造價和提早投入服務。因此，基於現時的實際情況，我們再次建議港深廣鐵路，應由機場過海連接屯門西鐵，經天水圍至蛇口、廣州。

(3) 加強西鐵成本效益：

現時西鐵客量偏低，假如西鐵延長至屯門碼頭，並連接機鐵和跨境鐵路，將可大大增加西鐵客量，紓緩西鐵客量少的壓力，令日後整個全港的鐵路營運增加收入，減低大幅加票價的壓力。

(4) 有助屯門經濟和社會發展：

現時跨境鐵路只集中在香港東面，假如發展鐵路由赤鱗角機場途經屯門前往深圳、廣州，將有助促進屯門經濟、商業發展，提供就業機會，令屯門及新界西居民受惠，亦可改善屯門過往的負面形象。事實，屯門已逐漸成為全港最多厭惡性設施和工業的地區。

(5) 分流人潮：

深圳灣和落馬州口岸落成，其中目的是為了分流過境人士，上述建議不但新界西居民能透過西鐵前往內地，亦可減輕東鐵過份擠迫的情況，分流人潮。

建議：

基於上述理由，港深廣高速鐵路應考慮與西鐵共用路軌，我們建議路線如下：

- (1) 由機場過海，連接屯門西鐵，經天水圍再過海至蛇口、廣州等地；
- (2) 利用西鐵路軌，由南昌站至天水圍站，再過海至蛇口、廣州等地；
- (3) 利用西鐵路軌，由南昌站至錦上路站，再透過北環線至深圳、廣州等地。

文件提交人：嚴天生（發言人）

江鳳儀、戴賢招、官東榮 謹上

二零零七年九月十日

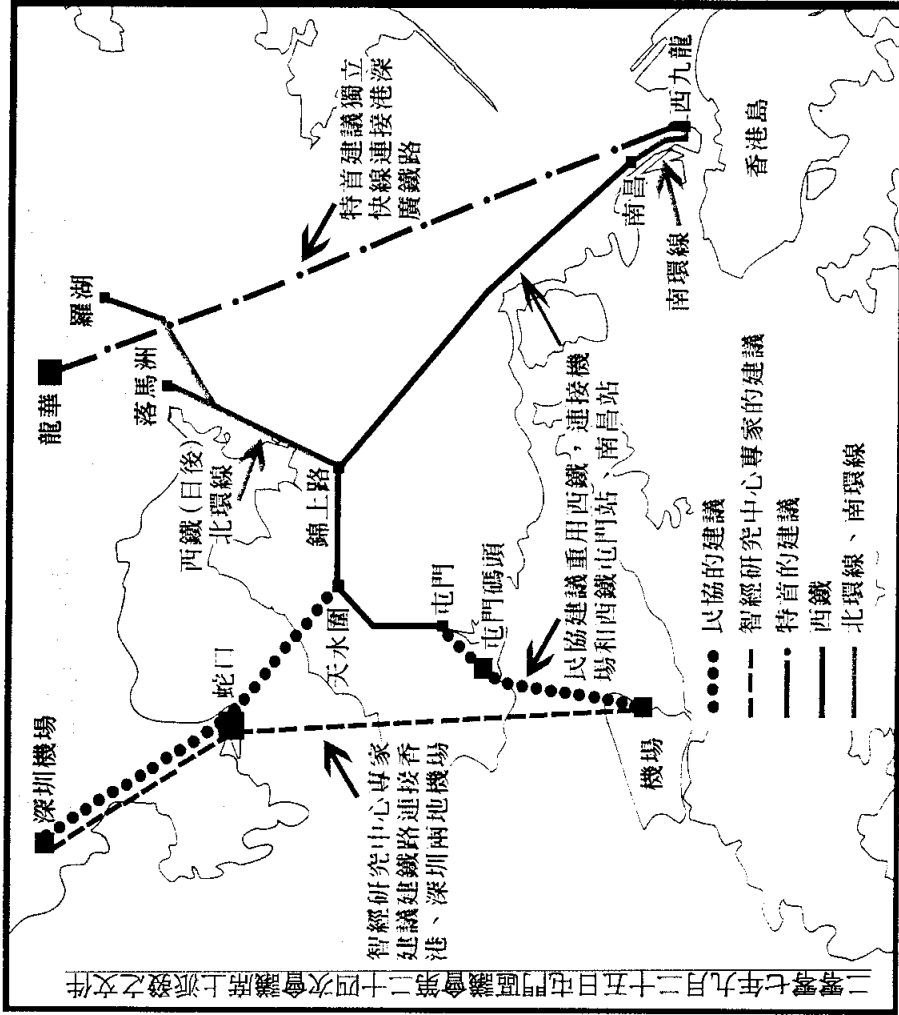


屯門服務處

嚴天生、江鳳儀、官東榮、戴賢招 議員辦事處

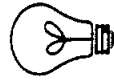
港深廣鐵路建議 (重用西鐵路軌)

促進經濟·挽救屯門·增加就業



基於上述理由，民協建議港深廣高速鐵路應考慮與西鐵共用路軌，建議如下：

- (1) 路線一：由機場過海，連接屯門西鐵，經天水圍分別至蛇口、廣州及落馬洲、羅湖等地；
- (2) 路線二：利用西鐵路軌，由西九龍、南昌至天水圍，再到蛇口、廣州等地；
- (3) 路線三：利用西鐵路軌，由西九龍、南昌至錦上路，透過北環線至落馬洲、羅湖、廣州等地；
- (4) 研究發展屯門西鐵路軌的可行性，以節省多方面的成本。



特首表示，籌劃中的港深廣高速鐵路（前稱區域快線）香港段將以「專用通道」方案建造，放棄「與西鐵共用部分路軌」方案，但成本將會貴了五成，造價約300多億元，並要運約兩年才能投入服務。

特首宣布上述決定後，智經研究中心主席連同負責研究的港深專家學者，發表「港深都會」報告，提出十大政策建議，其中一項是建設「超級空港」，透過跨海鐵路將兩地機場連接。

事實早於1996年，我們已提交文件到區議會建議將西鐵延長至屯門碼頭，再連接機鐵。當年，屯門區議會亦希望有關部門在日後適當時候考慮我們的建議。況且，現時政府正積極研究興建屯門西鐵道過海至機場，連接日後後的港珠澳大橋。假如同時研究發展跨境鐵路連接兩地機場的可行性，將可節省多方面的成本。

因此，我們現時再次建議將西鐵延長至屯門碼頭，並連接機鐵和蛇口至廣州。這個方案的優點如下：

- (1) 連接港深廣機場：利用鐵路連貫三地機場更能促進珠江三角洲的航運、經濟等發展。
- (2) 符合成本效益：興建港深廣高速鐵路要動用約300多億元，但如果能利用西鐵路軌，可節省成本，而且，毋須再大規模收回土地，及能使高速鐵路更快投入服務。再者，現時東鐵也有直通車和貨運，但卻沒有影響東鐵本地線服務。將來與西鐵共用路軌的跨境鐵路，亦預料不會影響西鐵本地線運作，但卻可大大減低鐵路造價和提早投入服務。
- (3) 紓緩西鐵各量不足的情況：現時西鐵客量偏低，假如西鐵延長至屯門碼頭，並連接機鐵和跨境鐵路，將可大大增加西鐵客量，紓緩西鐵客量不足的壓力，令日後整個全港的鐵路營運增加收入，減低大幅增加票價的壓力。
- (4) 有助屯門經濟和社會發展：假如發展鐵路由赤鱗角機場途經屯門前往深圳、廣州，將有助促進屯門經濟、商業發展，提供就業機會，令屯門及新界西居民受惠，亦可改善屯門過往的負面形象。事實上，屯門已逐漸成為全港最多厭惡性設施和工業的地區。
- (5) 分流過境人流：深圳灣和落馬洲口岸落成，其目的是為了分流過境人流。現時跨境鐵路只集中在羅湖、落馬洲一帶，長遠而言，隨著羅湖、落馬洲的快速發展，過境人流和車輛亦會很快出現擠塞。所以，上述方案不但令過境人士能利用西鐵出入境，亦可減輕東鐵過份擠迫的情況。

9月25日屯門區議會將討論上述建議，日後我們亦會向立法會和有關部門提交意見。

懇請大家積極反映意見，多謝！
 電話：2463 1122 傳真：2618 3535
 電郵：otc@adpl.org.hk