

港深機鐵應經屯門陸路及與西鐵採用相同路軌

背景：

2007 年 9 月 25 日，我們已提交文件到區議會，建議「港深鐵路應由機場連接屯門 - 天水圍 - 蛇口 - 廣州」，很高興區議會當時通過「在興建屯門西繞道時積極研究西鐵伸延南至屯門碼頭、機場，北至蛇口、深圳等地的可行性」，以便促進新界西、以至中港兩地運輸的全面發展，亦藉此促進新界西的交通、經濟和就業發展。

但後來我們從報道得悉，港深機鐵很可能以海底隧道形式往蛇口、深圳機場，全程不經屯門陸路。事實，鐵路造價昂貴，鐵路發展理應達致多元化、多重效益。雖然由香港機場不停站直接往深圳機場是非常快捷，但卻令港深機鐵功能局限，而且更無助於區域性的交通、經濟、旅遊發展，更會影響中華白海豚生態，實在是弊多於利！

港深機鐵應達致多重和更多元化效益，並要同時促進香港跨境和新界鐵路網絡，因此我們建議港深機鐵應經屯門陸路，並與西鐵採用相同路軌，讓西鐵連接港深機鐵或共用路軌往香港機場，這建議的優點包括：

(1) 達致跨境性、區域性雙重效益

現時中港兩地正大力推動港珠澳大橋等跨境基建項目，港深機鐵固然在跨境性效益上，方便居民使用兩地機場；但事實香港亦應有完善的鐵路網絡配合跨境運輸基建項目。現時，只要西鐵接駁港深機鐵，或與港深機鐵共用路軌往香港機場，不但將來北環線落成啓用，能方便和吸引居民從落馬洲、羅湖等地乘搭西鐵直接前往香港機場，而且亦能完善本地鐵路網絡，促進屯門、新界西的交通、經濟和就業發展，促使港深機鐵和西鐵發展互相配合，達致跨境性、區域性雙重效益。

(2) 促進屯門、天水圍、大嶼山經濟、就業和交通發展：

假如發展鐵路由赤鱗角機場途經屯門前往深圳，將有助促進屯門、大嶼山、天水圍等地區經濟、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、天水圍等地區過往的負面形象。事實，屯門已逐漸成爲全港最多厭惡性設施和工業的地區，天水圍更被形容爲「悲情城市」。

(3) 分流過境人流：

深圳灣和落馬州口岸落成，其目的是為分流過境人流。現時跨境鐵路只集中在羅湖、落馬州一帶，長遠而言，隨著羅湖、落馬州的快速發展，過境人流和車輛亦會很快出現擠塞。故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。

(4) 紓緩西鐵客量不足的情況：

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，減低大幅加票價的壓力。

(5) 方便屯門碼頭區、大嶼山居民乘搭西鐵：

西鐵成功連接港深機鐵或機場，將來屯門碼頭區居民無須轉乘，便可乘搭西鐵，大大增加碼頭區的價值。至於大嶼山居民亦只要透過巴士到機場轉乘西鐵，便可直接到達西鐵沿線各站及落馬州、羅湖等地，亦對大嶼山居民提供極大方便。

建議：

- (1). 港深機鐵應途經屯門陸路往蛇口、深圳機場，並與西鐵採用相同路軌。
- (2). 為使港深機鐵和西鐵達致更多元和多重效益，西鐵應延長連接港深機鐵：
方案(A)： 西鐵於南面伸延經屯門碼頭區至港深機鐵跨海段第一個著陸點，並作為西鐵總站，讓西鐵乘客轉乘港深機鐵。
方案(B)： 西鐵於南面伸延經屯門碼頭區至港深機鐵跨海段第一個著陸點，並與港深機鐵共用跨海段，實行一軌兩用，西鐵最後以機場為總站。
- (3). 屯門區議會去信元朗、離島等區議會，建議有關區議會討論是項議題，並期望他們支持西鐵連接港深機鐵。

嚴天生、江鳳儀 謹上

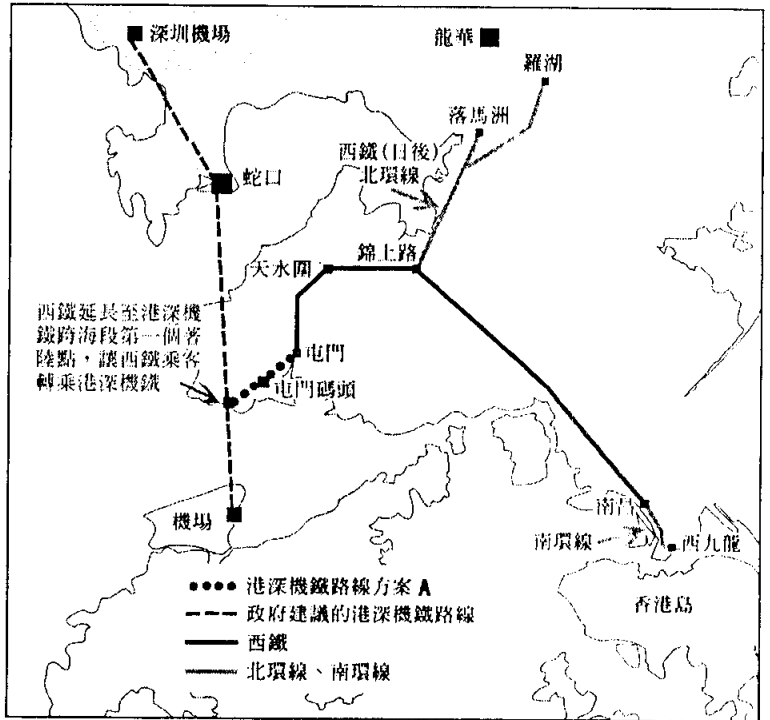
二零零八年四月七日

附件

港深機鐵路線方案

方案(A)：

西鐵於南面伸延經屯門碼頭區至港深機鐵跨海段第一個著陸點，並作為西鐵總站，讓西鐵乘客轉乘港深機鐵。



方案(B)：

西鐵於南面伸延經屯門碼頭區至港深機鐵跨海段第一個著陸點，並與港深機鐵共用跨海段，實行一軌兩用，西鐵最後以機場為總站。

