

離島區議會
文件 IDC 114/2018 號

有關東涌西延綫進度的提問

郭平議員通知本會，在本年 10 月 22 日舉行的離島區議會會議上，他將會提出以下提問：

“ 本人於 2016 年 3 月 21 日的交通及運輸委員會會議，以及 2017 年 6 月 26 日和 2018 年 4 月 23 日的離島區議會會議上，向運輸及房屋局(運房局)及香港鐵路有限公司(港鐵公司)查詢東涌西延綫(即東涌西站)的進度。當時有關代表回應指，2014 年 9 月公布的《鐵路發展策略》建議於 2020 至 2024 年間落實興建東涌西站。運房局在今年年初提供的最新答覆指，「政府已於 2017 年 1 月初邀請港鐵公司就東涌西延綫(及東涌東站)提交建議書，以期推展有關鐵路項目。港鐵公司亦剛於 2018 年 1 月底提交建議書。運輸及房屋局、路政署鐵路拓展處及相關政府部門正就建議書內容進行評估。如有需要，我們亦會要求港鐵公司進一步提供資料及補充有關建議的細節，以確保其建議切實可行，為社區帶來最大的裨益」。

翻查資料，1995 年的東涌市中心地區分區計劃大綱圖編號 S/I-TCTC/2(檔案編號:TPB/D/TC/200)顯示當時規劃設置「東涌西站」。在 1997 年 4 月 23 日的立法局會議上，規劃環境地政司回應議員關於大嶼山發展的質詢時回覆指，「根據《大嶼山港口發展研究》和《北大嶼山發展研究》的建議，大嶼山將設有 4 個地下鐵路車站，分別位於陰澳、大蠔、東涌市中心和東涌西，以供前往大嶼山東北部的港口設施和非港口設施，以及東涌—大蠔新市鎮的人士使用……東涌西、大蠔和陰澳站的興建計劃，會配合該研究所建議有關遷往這些地區居住和工作的人口增長幅度」。

其後東涌市中心地區分區計劃大綱核准圖亦顯示會興建「東涌西站」。然而，逸東邨在 2001 年起入伙後，東涌人口明顯增長，但政府多次漠視居民的交通需求，拒絕興建東涌西站。本人曾就此向行政長官、政務司司長、三任運房局局長及立法會申訴部等提交請願信及提出抗議。直到 2014 年 9 月，政府發表《鐵路發展策略 2014》，建議興建多條新鐵路，包括東涌西延綫；於 2017 年發表的兩份《施政報告》亦提及會發展東涌西及計劃興建東涌西延綫；「東涌新市鎮擴展研究」

公眾諮詢中亦有大量意見希望政府主力發展交通。此外，位於東涌西的滿東邨已開始入伙，興建中的裕泰苑亦將在數年內入伙，東涌西人口將由現時的 46 000 人增至 65 000 人，可見興建東涌西站是刻不容緩。然而政府繼續無視居民訴求，直至現在仍未有興建東涌西延綫的詳細時間表。

將軍澳日出康城人口有 4 萬人，與東涌西相若，由 90 年代末開始規劃，2005 年左右開始發展，2009 年第二季日出康城第一期入伙，康城站亦同時投入服務。反觀東涌西，同樣由 90 年代開始規劃，至今近 25 年，於 2000 年入伙至今近 20 年，居民一直深受交通問題困擾，每日均需在不同地方轉車，與東涌市中心或東涌北居民相比，東涌西居民需要多花約半小時至 1 小時的交通時間，無疑是受到政府及港鐵公司歧視。

由港鐵公司於 2018 年 1 月底提交建議書予政府至今已有一大半年，但政府仍未落實東涌西延綫興建計劃。港鐵公司在 2018 年 9 月 13 日回應議員有關「擬建小蠔灣車廠上蓋物業發展」的提問時表示，「為配合日後的交通需求和建設可持續發展社區，擬建一個鐵路車站，滿足居民交通需要」。東涌西居民苦等接近 20 年，當年搬入時的莘莘學子已經畢業投身社會；當時正值壯年的已即將退休；甚至有年老居民等不及東涌西延綫落成便已離世。假若政府只於小蠔灣建站而不興建東涌西延綫，就是進一步歧視逸東邨居民！本人促請運房局及港鐵公司兌現 20 年前的承諾，立即興建東涌西延綫。

就此，本人請運房局及港鐵公司派代表出席會議，回答以下提問：

1. 港鐵公司已向政府提交東涌西延綫(及東涌車站)建議書以供審閱，現時進度如何？
2. 根據《鐵路發展策略 2014》，東涌西延綫的初步建議落實時間為 2020 年至 2024 年，政府會否信守承諾，按該時間表興建東涌西延綫？如否，原因為何？ ”

離島區議會秘書處

檔號：IS 111/3/93

日期：2018 年 10 月 4 日