

政府總部
運輸及房屋局
運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

THB(T)CR 3/1016/00

電話 Tel: 3509 8177

傳真 Fax: 2136 8016

新界屯門屯喜路一號
屯門政府合署二樓
屯門區議會秘書處
何嘉雯女士

傳真號碼：2450 3014

何女士：

屯門區議會
2012 - 2015年度第二十四次會議
「高瞻遠矚發展未來 要求興建屯嶼及屯荃鐵路」

謝謝閣下於 2015 年 8 月 18 日致運輸及房屋局局長的電郵。就上述討論議題及出席會議的邀請，我現獲授權回覆如下—

運輸及房屋局於 2014 年 9 月 17 日公布《鐵路發展策略 2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區和其他新發展項目的發展需要等三大前提下，建議在直至 2031 年的規劃期內完成七個鐵路項目，

包括北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線（西段）及北港島線。

該策略是基於顧問研究的結果和最終建議而制訂的全港性鐵路發展藍圖，當中充分考慮了於 2012 及 2013 年進行的公眾參與活動期間收集得來的意見，以及多方面的因素，包括運輸需求、土地用途規劃、地區的發展需要、鐵路項目的經濟回報、財務以及社會效益、對環境的影響及工程的技術可行性等。

我們的顧問曾就興建屯荃鐵路的可行性作出詳細評估。根據顧問的數據分析，屯荃鐵路走廊之間海岸線的人口主要集中在東西兩端，其餘地段的發展密度較低，預計不會有新的客源基礎。同時，由於涉及一定的技術困難，屯荃鐵路的建造成本預計相當高(按2013年價格計算，約650億元)。目前而言，成本效益尚難確立。

再者，屯門公路改善工程在2014 年完成，往來屯門和市區的路面交通網絡已進一步改善，有助縮短往來屯門和市區的巴士服務的車程時間。基於時間上的考慮，更多乘客可能寧願選擇乘搭巴士出入屯門，令屯荃鐵路方案的吸引力相對降低。此外，落實這個項目亦會對沿海地區的景觀造成負面影響。

長遠來說，若屯門與荃灣之間的沿海地區的規劃情況及人口有進一步變化，和運輸需求長遠有所增長，或該地區的發展規劃有其他新考慮，我們會重新考慮這個鐵路方案。

至於屯嶼鐵路的建議，該走線與顧問曾研究的港

深西部快速軌道本地支線相近。鑑於建造一條海底鐵路隧道涉及複雜的技術限制，據顧問評估所得，該方案的整體財務可行性成疑，而經濟效益仍有待驗證。此外，當一些新基建項目落成後（如屯門至赤鱗角連接路），配合已通車的深港西部通道和廣深沿江高速公路，新界的南北連接和跨境運輸設施將會大有改善。因此，《鐵路發展策略 2014》並不包括這個方案。我們會繼續留意地區上的發展，以便日後研究有否需要規劃新的運輸基建設施，以應付相關的運輸需求。

雖然政府的政策是以鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，但我們亦同時致力造就多元的公共交通系統，促進各公共交通服務優勢互補，以供市民選擇。我們會密切留意新界西的發展和交通需求趨勢，鐵路和各巴士、小巴路線的使用情況，因應需要推動道路改善工程和交通管理措施，以滿足地區上的整體運輸需求。

基於公務理由，我們未能派員出席 貴會於 2015 年 9 月 15 日的會議。

感謝 貴會對鐵路事宜的關注。

運輸及房屋局局長

（伍榮廷



代行)

2015 年 9 月 1 日