



TSUEN WAN DISTRICT COUNCIL

OFFICE OF TSUEN WAN RURAL
DISTRICT COUNCILLOR
NORRIS HIN LUNG NG

伍顯龍

荃灣郊區議員辦事處

Ref: PT/161009/TsuenTuenRailway/TWDC

2018年1月13日

荃灣區議會 主席

鍾偉平先生 · SBS · MH

促請政府立即啟動研究建設屯門-荃灣-沙田單軌鐵路



政府的運輸政策一直以鐵路為骨幹，儘管屯門公路、汀九橋等新界西的主要幹道都出現不勝負荷的情況，近年在沒有發生交通意外的日子，原本約半小時由本區出發往市區的車程，因為交通擠塞可以延至一小時才抵達，政府一直忽略為屯門-荃灣-沙田這條一百萬人口的軸線提供鐵道交通，本人促請政府立即啟動研究建設屯門-荃灣-沙田單軌鐵路，為來往新界東西的市民提供可靠的交通服務。

nhl.hk

dc@nhl.hk

2491 1722

伍顯龍 Ng Hin Lung

Shop 1, LG/F, Commercial Complex,
Hong Kong Garden, Tsing Lung Tau
青龍頭豪景花園商場低層一號舖



伍顯龍

荃灣郊區議員辦事處

背景

道路嚴重擠塞 鐵路為維生命脈

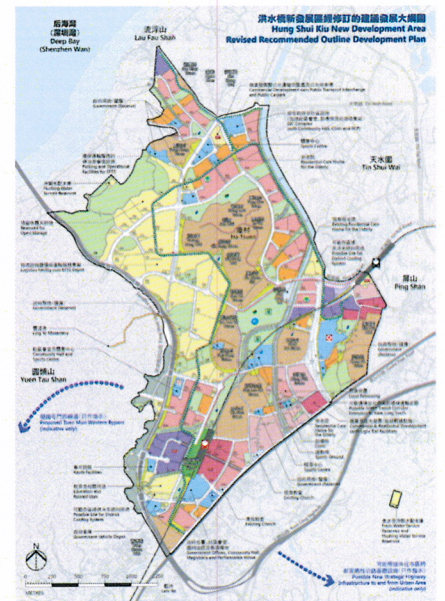
- 交諮會於2014年12月發表《香港道路交通擠塞研究報告》指出，現時有過多車輛在路上行駛導致交通擠塞，而本港車輛數目的增長速度更是驚人。
- 鐵路可提供一個不受道路情況影響的獨立交通系統，在道路交通失衡的情況下提供穩定的服務，為本區未來的維生命脈。



▲ 汀九橋繁忙時間經常擠塞

新界西未來人口大增 未有基建配合

- 單是青山公路屯門段未來有十多個住宅項目入伙，由於繁忙時間屯門公路屯門段慢線實施巴士專線，基本上新入伙的車流大部份會湧至深井交匯處。七年後更有洪水橋及元朗南新市鎮首批居民相繼入伙，進一步加重屯門公路及汀九橋的負荷。
- 問題在於政府至今仍未有相關的鐵路規劃配合。《香港2030+》規劃的相關文件提到將在2030年後發展東大嶼都會及以鐵路連結屯門及港島，以現時飽和程度而言，要以西鐵線及屯門公路「捱到」新鐵路系統落成而新界西的交通能否保持暢通成疑。

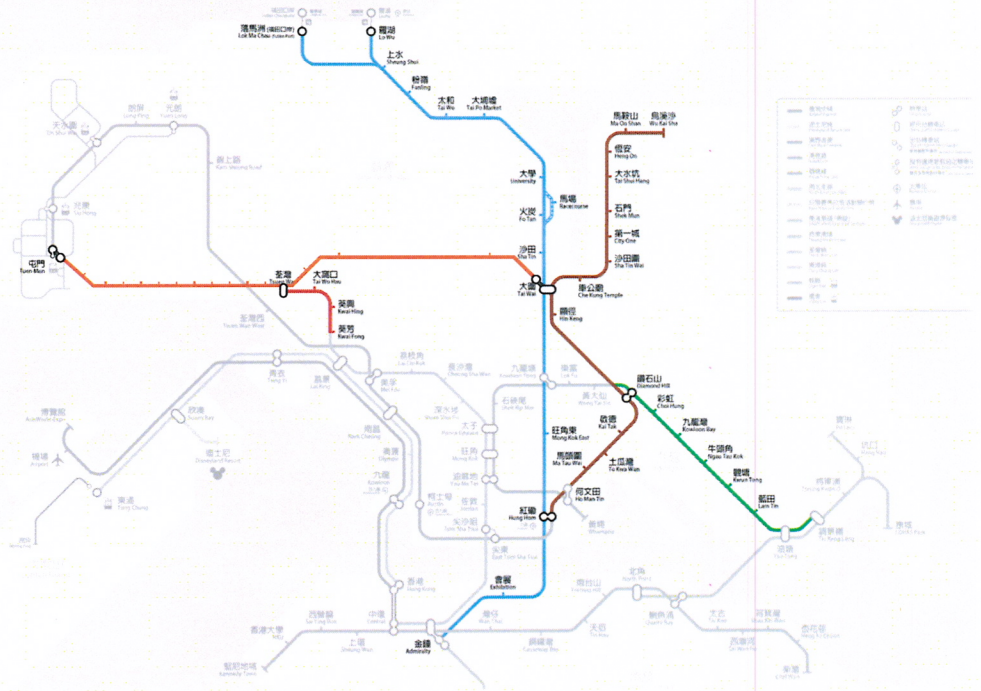


▲ 政府公佈的洪水橋計劃



理據及效益

鐵路連接東西 提供更大覆蓋



▲ 屯荃沙鐵路的連接定位 (改自網上圖片)

- 新建議的屯荃沙鐵路連接大圍站，方便連接荃灣線、東鐵線及將會開通的東西線，及至觀塘線沿線各站。
- 現時鐵路網絡已側重於南北向發展，反而連接新界東西的基建投資顯然較少。加上香港正值去中心化的進程，大量商業貿易處所遷往荃灣、觀塘及沙田地區。以鐵路連接屯門、荃灣及大圍站，將打通現時未有的香港中心的東西連接，鐵路服務對象將是全港市民而非限於本區居民。



TSUEN WAN DISTRICT COUNCIL

OFFICE OF TSUEN WAN RURAL
DISTRICT COUNCILLOR
NORRIS HIN LUNG NG

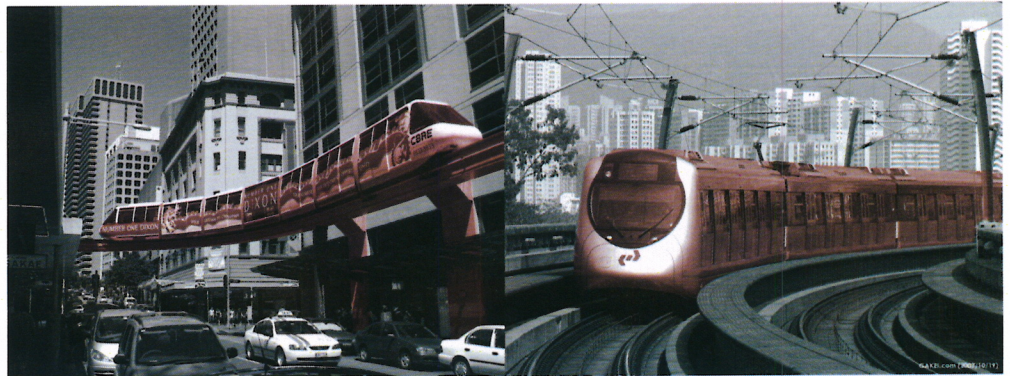
伍顯龍

荃灣郊區議員辦事處

理據及效益

面對環境限制 提出可行方案

- 政府曾多次建議興建荃屯鐵路，並研究其可行性：於1994年《鐵路發展策略》中曾提到，經青山公路沿岸發展一條新鐵路連接九龍及屯門，後來決定改經大欖隧道，並成為現時的西鐵綫；於2011年，荃灣及屯門區議會的專責小組就建議興建荃屯鐵路發表報告，而政府依然使用傳統鐵路發展模式去研究，並於《鐵路發展策略 2014》之中，得出「高成本」、「高難度」及「影響自然景觀」的結論。
- 面對研究過往研究報告所提出的環境限制，我提出以不填海的方式建造單軌鐵路，沿屯門公路的走線依山而建。單軌鐵路較傳統鐵路有彈性，且易於在彎曲起伏的山勢行走，同時比較傳統鐵路產生較少滋擾。



▲ 悉尼單軌鐵路 (改自網上圖片)

▲ 傳統重型鐵路 (改自網上圖片)

nhl.hk

dc@nhl.hk

2491 1722

伍顯龍 Ng Hin Lung

Shop 1, LG/F, Commercial Complex,
Hong Kong Garden, Tsing Lung Tau
青龍頭豪景花園商場低層一號舖



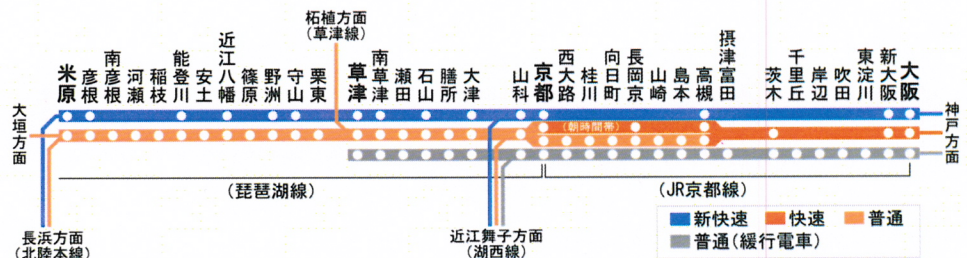
伍顯龍

荃灣郊區議員辦事處

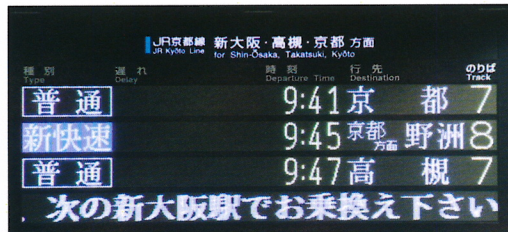
建議方案

惠及沿線地區而不犧牲速度

- 《鐵路發展策略 2014》當時審視的建議之中，屯門與荃灣西之間只有5個站，包括三聖、掃管笏、青龍頭、深井及灣景。報告認為沿線人口不集中及新鐵路可節省的交通時間不多。就此，我倡議鐵路以雙系統運行，提供快速及普通班次，增加站數覆蓋更多地區，同時將人口較多的中途站提升為快線站，保持鐵路的吸引力。普通站的居民可在一至兩個站之後轉乘快速班次前往較遠的地區。沿途多了居民得益之餘，亦可配合已知的未來發展，如咖啡灣、大欖等。當中有現時或未有顯注的人口增加，如汀九等，可視乎當區長遠規劃考慮是否需要建站。
- 雙系統甚至多重系統在日本鐵路非常普遍，可借鑑其運行模式。例如東海道本線連結東京及神戶，快速班次只停城市大站，而普通班次則加停鄉郊小站。



▲ 日本多重鐵路系統參考(網上圖片)



▲ 日本多重鐵路系統參考(網上圖片)



TSUEN WAN DISTRICT COUNCIL

OFFICE OF TSUEN WAN RURAL
DISTRICT COUNCILLOR
NORRIS HIN LUNG NG

伍顯龍

荃灣郊區議員辦事處

區內諮詢

就此建議本人在選區青龍頭及深井內進行了諮詢，並獲得普遍區內居民認同連接屯門荃灣沙田，以靠近屯門公路的走線，以依山而建不填海的方法建造單軌鐵路的方案。

就此，本人希望主席能在2018年1月30日舉行的荃灣區議會會議上安排討論上述議題，並邀請運輸及房屋局、運輸署及港鐵的代表出席會議以作回應，早日為居民帶來更便利的服務。

伍顯龍

荃灣郊區議員

諮詢結果概括：

由2017年11月9日至2017年12月26日期間，本人以多渠道包括郵寄、電郵、即時短訊及網上問卷的方式收集了居民意見，得出的統計結果如下：

支持興建鐵路 = 345 份 (89.84%)

反對興建鐵路 = 39 份 (10.16%)

總有效回應 = 384 份

支持興建的意見主要有：

- 出入更方便
- 舒緩路面交通壓力
- 避開路面塞車
- 為新界西人口增加未雨籌謀

反對興建的意見主要有：

- 自然環境或受破壞
- 引入遊人破壞寧靜
- 建議的路線未能直接過海
- 引致樓價租金飆升

nhl.hk

dc@nhl.hk

2491 1722

伍顯龍 Ng Hin Lung

Shop 1, LG/F, Commercial Complex,
Hong Kong Garden, Tsing Lung Tau
青龍頭豪景花園商場低層一號舖