

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

本局檔號 Our Ref. THB(T)CR 2/5597/00
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8186
傳真號碼 : 2868 5261

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會秘書處議會事務部
(經辦人: 李孋梅女士)
(傳真 : 2978 7569)

李女士 :

立法會發展事務委員會
2016 年 11 月 8 日會議跟進事項

補充資料

就立法會發展事務委員會截至 2017 年 5 月 19 日的
跟進行動一覽表(立法會 CB(1)950/16-17(02)號文件)上的第 1(b)
和 1(e)事項, 現提供補充資料如下:

**西鐵線提升訊號系統後可否有效解決錦上路站至荃
灣站的隧道內每次只能容納一班列車的問題**

香港鐵路有限公司表示, 錦上路站與荃灣西站之間的

大欖隧道段可容納的列車數目，主要視乎隧道的設計及各項隧道設施（例如通風設施），與西鐵線訊號系統無關。大欖隧道段亦不存在只容許一列列車在該隧道段內行駛的限制。

政府當局會否檢討荃灣至屯門的鐵路服務

運輸及房屋局於 2014 年 9 月公布《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新鐵路項目，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、財務回報以及社會效益、對環境的影響及工程的技術可行性等。

我們的顧問當時曾就興建屯門至荃灣沿海鐵路（下稱「屯荃鐵路」）的可行性作出詳細評估。根據顧問的分析，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，成本效益難以確立。

再者，屯門公路改善工程在 2014 年完成後，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，我們可重新考慮這個鐵路方案。

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，供市民選擇。我們會密切留意新界西北地區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，以滿足地區上整體的運輸需求。

另一方面，因應新界西北的長遠發展，包括洪水橋新發展區和元朗南發展區的規劃，我們將推展十一號幹線連接新界西北地區和市區，以應付更大的交通需求，同時提升大嶼山和機場島的「對外連接」。為了早日啓動相關工作，我們正就十一號幹線展開可行性研究向立法會申請撥款。

我們亦將根據《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究及其公眾參與活動的結果，就本港 2030 年以後的規劃方向，推展跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究，當中包括對大嶼山、新界西北和新界北部等地區發展所需的運輸基建進行探討，以期初步敲定有關基建的佈局，以及因應人口及就業分佈的變化，建議有關基建的落實時間表，使大型運輸基建的規劃配合香港整體長遠土地發展的需要。我們計劃於今個立法年度內諮詢立法會交通事務委員會。

運輸及房屋局局長

(梁世豪  代行)

副本抄送：

路政署

(經辦人：陳派明先生)(傳真：2714 5297)

香港鐵路有限公司

(經辦人：陳芳婷女士)(傳真：2795 9991)

2017年5月31日