

站，以便在屯門第 16 區興建中途鐵路車站和作相關的住宅發展，從而釋放該地方的發展潛力。

運輸及經濟方面的理據

5. 屯門南延線主要沿屯門河建造，將改善現時屯門市中心南面社區(湖景邨、兆禧苑及悅湖山莊一帶)的鐵路服務，以及加強與屯門碼頭的連繫。再者，擬議的兩個新鐵路車站將會鄰近位於屯門碼頭、兆禧、屯門游泳池及豐景園的輕鐵站，便利輕鐵和主要鐵路網絡之間的轉乘。

6. 屯門碼頭一帶是區內其中一個主要住宅區，現時約有 60 000 名居民住在擬議屯門南站的 500 米服務範圍內，而擬議的第 16 區車站的 500 米服務範圍內約有 49 000 名現有居民。現時，打算乘搭西鐵線的屯門南居民通常會使用輕鐵或接駁巴士前往屯門站，而目前在繁忙時間由屯門南前往屯門站的路面車程需時約 10 至 20 分鐘。如有屯門南延線，以鐵路行走相同的路程，預料不超過 5 分鐘。設有第 16 區車站的屯門南延線將為鄰近居民提供另一個出行的選擇，以及疏導更多乘客使用鐵路，有助紓緩現有道路的擠塞，並且透過減少有關地區居民的行程時間，從而帶來重大的運輸效益。

7. 屯門南延線的兩個擬議車站，位處人口集中地區的中心，讓屯門南居民可更直接和便利地使用鐵路服務，藉此減少他們由住處前往最近的現有鐵路車站（屯門站）的路面車程數目，從而紓緩路面擠塞。特別是，設置擬議的第 16 區車站對於釋放第 16 區用地的住宅發展潛力至關重要²。另一方面，若無新增人口，將沒有運輸上的理據以支持於第 16 區設置車站，因為路面運輸已可以滿足現時人口的運輸需求。

8. 長遠而言，日後如將鐵路由擬議屯門南站向西伸延，可連接未來的屯門西發展(請見附件 A 藍色虛線)。配合擬議龍鼓

² 如把第 16 區作住宅發展，須進行技術評估及相關的法定城規程序。

灘填海的契機，政府建議重新規劃現時使用率偏低的內河碼頭³以及用作其他工業用途的屯門西地區。透過將部分工業用途遷移到龍鼓灘的擬議填海區，屯門西海岸將可騰出土地作房屋及其他發展用途。為優化屯門西地區的發展(初步估計可供應 25 000 至 30 000 個房屋單位和 50 000 至 70 000 個職位(包括龍鼓灘填海區日後創造的職位))，政府會在其規劃及工程研究中進行交通影響評估，探討將該區以鐵路連接至擬議屯門南站和現有鐵路網絡的需要和可行性。發展局和土木工程拓展署正就該規劃及工程研究尋求立法會撥款。在屯門南延線的詳細規劃及設計階段，運房局、路政署、土木工程拓展署將聯同港鐵公司及其他相關持份者保持緊密的溝通，在屯門南延線設計上作出配合，為銜接未來可能的鐵路項目提供所需的條件。

9. 運輸基建所帶來的經濟效益，一般以道路使用者可節省的時間計算。根據港鐵公司提交的項目建議書，我們估計屯門南延線在 50 年的營運期內可為公眾合共節省約三億小時。屯門南延線的經濟效益，包括上述節省的時間價值、其他公共交通工具節省的營運費用和因交通意外減少而節省的費用，估計約為 280 億元(按二零一五年價格計算)，而其對應的經濟內部回報率⁴每年約為 2.0%。以上的評估尚未包括因鐵路發展而帶來的其他效益(例如屯門南延線項目將會透過第 16 區的物業發展支持房屋發展、提供更高效率的運輸服務、創建更環保的環境等)。

重置屯門游泳池及「綠在屯門」社區環保站

10. 設置第 16 區車站將需要重置屯門游泳池。我們已於現時屯門高爾夫球中心內，物色一個可能的地點以作屯門游泳池另址重置之用，具體計劃取決於技術可行性研究。倘若研究後證實上述已物色的選址並不合適時，港鐵公司會物色其他可能的

³ 近年，內河碼頭的貨物處理量正在下跌。在 2018 年，內河碼頭的泊位使用率僅為其容量的 20%。

⁴ 當中的運輸經濟效益，包括道路使用者節省的時間，其他公共交通工具節省的營運費用和因交通意外減少而節省的費用，經量化後用作計算回報率。計算經濟內部回報率時，項目所有現金流的淨現值(即成本和收益)等於零。

