




BEYOND
跨越 2030



運輸基建迎未來
跨越2030年的鐵路及
主要幹道策略性研究

公眾諮詢



內容

誠邀您的意見

香港的鐵路與主要幹道一直連繫市區和新發展區，緊扣經濟民生。為了配合未來的發展、運輸及物流需要，政府正進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，構建香港未來的主要運輸基建發展藍圖，歡迎你就初步建議方案提出意見。

第一章 序言 – → 第4頁

- 1.1 推展運輸基建的策略
- 1.2 長遠發展規劃
- 1.3 現有及正在建造和規劃的主要運輸基建項目

第四章 鐵路方案 – → 第26頁

- 4.1 港深西部鐵路（洪水橋至前海）
- 4.2 中鐵線
- 4.3 將軍澳線南延線
- 4.4 其他可能的鐵路方案

第二章 研究目的及方針 – → 第16頁

- 2.1 研究目的
- 2.2 研究方針
- 2.3 研究方法

第五章 主要幹道方案 – → 第40頁

- 5.1 北都公路
- 5.2 沙田繞道
- 5.3 將軍澳 – 油塘隧道
- 5.4 其他可能的的主要幹道方案

第三章 初步研究結果 – → 第21頁

- 3.1 運輸需求預測
- 3.2 初步建議

第六章 公眾諮詢 – → 第52頁

第一章

序言



1.1 推展運輸基建的策略

- 運輸基建項目涉及龐大公帑投資，對社會、民生及經濟發展影響深遠，需要謹慎周詳的規劃。政府一直提倡以「基建先行」及「創造容量」的規劃方針推動運輸基建項目，以釋放主要運輸基建沿線周邊地區的發展潛力，並且具前瞻性地配合長遠發展所帶來的運輸和物流需求，同時加強與大灣區其他城市的跨界融合。政府亦針對交通瓶頸完善運輸網絡，增加市民出行選擇及縮短行程時間。

持續推展運輸基建



1.2 長遠發展規劃

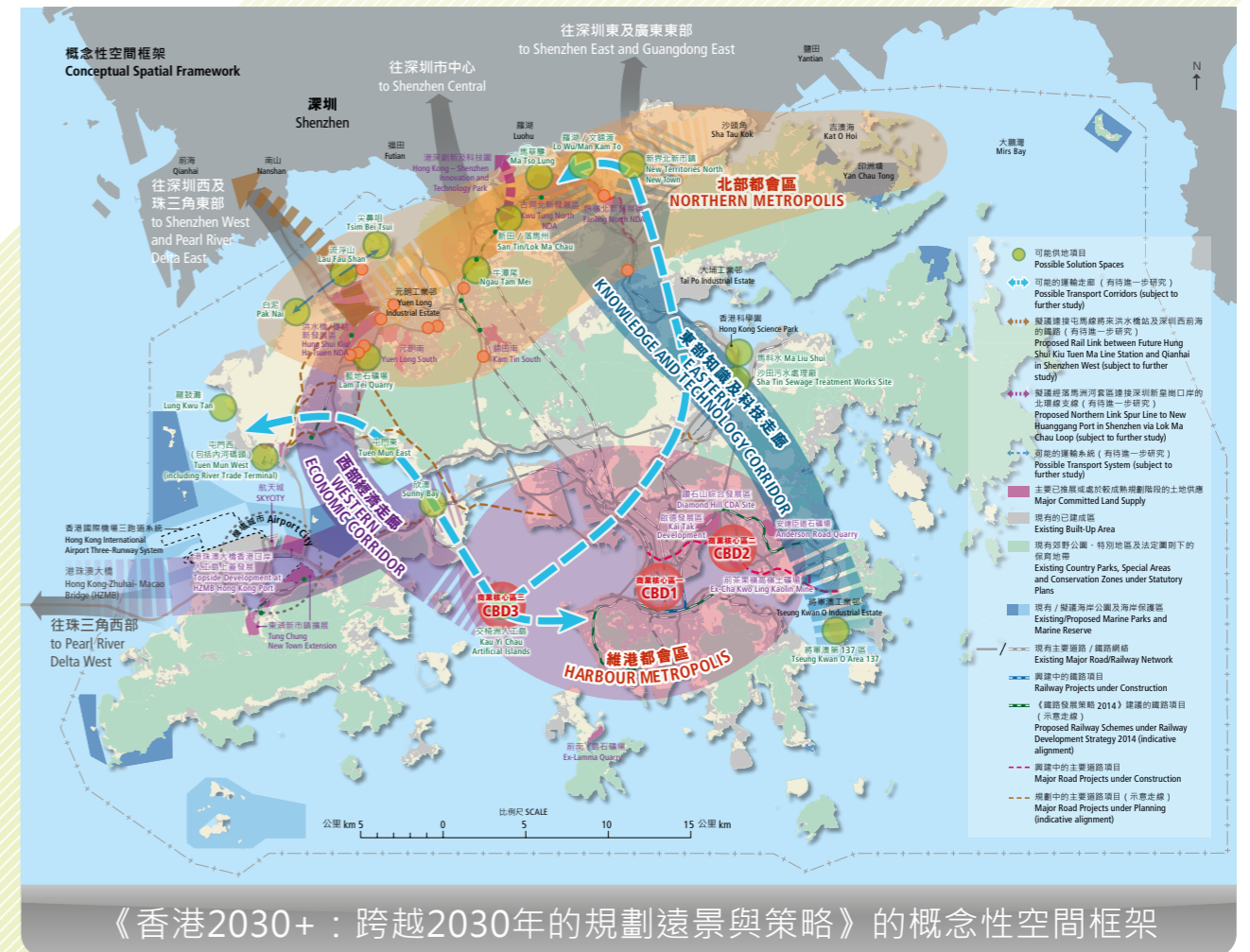
2021年10月，政府公布了《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》（《香港2030+》）的最終報告，制訂了一個概念性空間框架，包括兩個都會區（「北部都會區」及「維港都會區」）、兩條發展走廊（西部經濟走廊和東部知識及科技走廊），以及運輸走廊緊密交織的網絡。上述的「概念性空間框架」顯示了政府對香港長遠空間發展的宏觀看法，確定了「可能供地項目」，為香港未來發展做好準備。

當中，「北部都會區」涵蓋元朗和北區兩個「地方行政區域」約3萬公頃的土地，包括天水圍、元朗和粉嶺／上水新市鎮，六個處於不同規劃和建設階段的新發展區和發展樞紐（古洞北／粉嶺北新發展區、洪水橋／廈村新發展區、元朗南、新田／落馬洲發展樞紐、羅湖／文錦渡綜合發展樞紐和新界北新市鎮），以及鄰近的鄉郊地區。「北部都會區」可容納約250萬居住人口和提供65萬個工作職位，是未來的策略發展據點，亦是驅動香港再創高峰的新引擎。建成後的「北部都會區」，將以「國際創科新城」為主題，集優質生活、新興經濟和文化休閒於一體，

以創新城市設計推動職住平衡和綠色生活，發展和保育並存。我們會充分利用「北部都會區」的邊境優勢，促進口岸地區的綜合發展。西邊以洪水橋／廈村新發展區為重心，藉着毗鄰前海的地利，成為核心商業區，輻射深圳以至大灣區其他城市；中部以新田科技城為核心，聚集創科企業，與一河之隔的深圳創科產業集中地，產生協同效應，並成為多元創新試點。新界北新市鎮的現代產業發展，亦可與深圳互相配合；而東邊則坐擁豐富自然和旅遊資源，可供兩地發展康樂和旅遊。

另一方面，「維港都會區」涵蓋維港兩岸的現有都會區以及擬議的交椅洲人工島，整個都會區預期會有逾300萬個工作職位，是一個在金融及商業方面較具競爭優勢的都會區。交椅洲人工島將為香港發展擴容擴量，積極提升香港作為金融、商業和貿易中心的競爭力。人工島鄰近大嶼山，將提供1千公頃土地，聯通香港國際機場和港珠澳大橋，迎接海外和大灣區經濟機遇。全新鐵路和道路網絡將連接港島西、大嶼山及新界西北，並提供第四條過海隧道，優化香港整體的交通網絡。

政府於2020年12月展開《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》（本研究），根據《香港2030+》的最終建議，探討鐵路及主要幹道基建的布局，讓主要運輸基建的規劃能拉動甚或預留容量以滿足《北部都會區發展策略》等香港長遠發展的需要，目標在2023年第4季構建香港未來的主要運輸基建發展藍圖。



《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》的概念性空間框架

1.3 現有及正在建造和規劃的主要運輸基建項目



鐵路

鐵路提供高效環保的公共交通服務，現時的鐵路網絡全長約270公里，共設有99個鐵路站及68個輕鐵站，覆蓋本地逾七成人口居住的地區，佔本地公共交通出行的比重逾四成。近十年完成的鐵路項目包括廣深港

高速鐵路香港段、屯馬線大圍至紅磡段、東鐵線過海段、西港島線、南港島線（東段）及觀塘線延線。為繼續發展以公共運輸為本、並以鐵路為骨幹的客運系統，政府正積極有序地推進多個本地鐵路項目。



規劃中的鐵路

- 根據《鐵路發展策略2014》，政府及香港鐵路有限公司（港鐵公司）現正為東涌線延線、屯門南延線、北環線（及古洞站）和洪水橋站項目進行詳細規劃及設計。東涌線延線、屯門南延線及古洞站均計劃在2023年動工。古洞站預計在2027年落成，而其他各個項目預計在2029年至2034年陸續落成。同時，政府正積極研究港鐵公司就南港島線（西段）提交的建議書，並會因應華富邨重建的時間表，在騰出車站所需的用地後隨即動工。另一方面，由於東九龍線沿線地勢起伏，採用地下重型鐵路模式推展並非最具效益的選項。政府現正探討建造高架無軌捷運

系統作替代方案，並預計於2023年上半年完成有關技術可行性研究及公布未來路向。至於北港島線，由於涉及複雜的技術事宜，尤其是工程將穿越繁忙的市中心地底及貼近現有建築物及基礎設施，港鐵公司正因應政府的意見，就可行方案作進一步研究，以改善這個項目的設計。政府同時正積極跟進北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸的相關工作。

- 除了《鐵路發展策略2014》以外，政府亦計劃在東涌線增設小蠔灣鐵路車站，配合有潛力提供約2萬個單位的小蠔灣車廠用地發展項目；以及在東鐵線增設科學園／白石角車站，以配合「香港創新科技發展藍圖」。



主要幹道

- 香港現時有約2 190公里的道路。近十年完成的主要幹道項目包括港珠澳大橋、屯門至赤鱗角連接路、中環及灣仔繞道和東區走廊連接路、香園圍公路、吐露港公路擴闊工程（第二期）、粉嶺公路擴闊工程、屯門公路重建及改善工程、西貢公路改善工程（第一期）等；而建造中的項目包括粉嶺

繞道（東段）、大埔公路（沙田段）擴闊工程、六號幹線（包括將軍澳－藍田隧道、中九龍幹線和T2主幹路及茶果嶺隧道）等。其中，將軍澳－藍田隧道，連同連接其東面的將軍澳跨灣連接路會於2022年12月率先開通，提供更便捷的道路往來將軍澳和觀塘以及東區海底隧道。



規劃中的主要幹道

- 為滿足城市發展的需要，政府一直完善道路網絡，適時推展道路基建項目。因應新界西北陸續發展所產生的交通需求，政府正推展一系列道路基建項目。連接市區方面，政府正推展十一號幹線（元朗至北大嶼山段）、青衣至大嶼山連接路，及元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程。連接機場及大嶼山方面，政府正推展屯門繞道以及大嶼山P1公路。政府亦同時推展荃灣公路擴闊等主要幹道改善工程，以應付未來的交通需求。
- 為配合新界東一帶的發展，政府正推展T4號主幹路及粉嶺繞道（西段）項目，並會透過主要幹道改善工程，紓緩新界東現有及潛在的擠塞情況，規劃中的道路改善工程包括粉嶺公路擴闊工程、大老山公路T6橋擴闊工程、西貢公路第二期、獅子山隧道改善工程等。



長遠規劃

- 整體而言，在上述鐵路及主要幹道項目落成後，將能應付屆時已完成的发展項目的運輸需求。
- 為使主要運輸基建能滿足更長遠土地發展的運輸需求，我們正進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，當中會充分考慮市民在公眾諮詢期間就研究的初步結果及

建議所提出的意見，目標於2023年第四季構建香港未來的主要運輸基建發展藍圖（當中會包括較確切的走線及項目推展優次等資料），並適時推展所需的運輸基建項目。



第二章

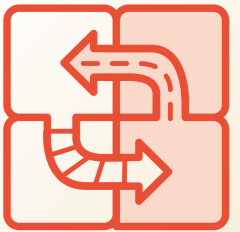
研究目的及方針

2.1 研究目的

- 本研究前瞻性地制訂遠至2046年及以後的主要運輸基建發展藍圖，以達到以下目的：
 - (a) **拉動發展**：創造發展容量，接駁新發展區至現有/未來的運輸基建網絡，加大鐵路及主要幹道網絡的覆蓋範圍；
 - (b) **加強連繫**：連繫各區，加強鐵路及主要幹道網絡的通達性及穩健性，增加出行選擇；及
 - (c) **提高效能**：分流現有鐵路及主要幹道，改善交通情況。



拉動發展



加強連繫



提高效能

2.2 研究方針

- 本研究採用「基建先行」及「創造容量」規劃方針，確保主要運輸基建的規劃能配合甚或預留容量，滿足香港整體長遠土地發展的運輸需求。

基建先行



- 為了適時滿足新發展區所帶來的運輸需求，本研究以「基建先行」的規劃方針推動運輸基建項目。當各土地發展項目尚在早期醞釀階段，我們已預先按初步規劃意向檢視該區所需的主要運輸基建，並會爭取於主要新增人口遷入新發展區階段適時啟用有關策略性運輸基建。

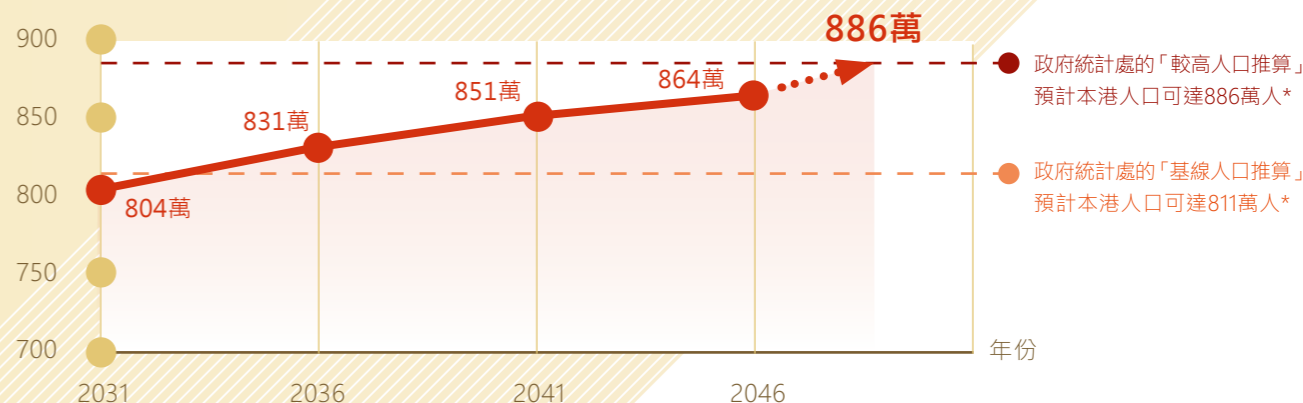


創造容量

- 本研究亦採用「創造容量」方針進行策略性運輸基建的規劃，適切地為香港長遠發展創造容量。我們在本研究中採用了更長的規劃年期以及較高人口推算來探討及制訂初步建議。
- 規劃年期方面，本研究考慮了直至2046年的運輸需求，較一般約16年的運輸基建規劃年期更具前瞻性。除此之外，我們亦檢視了2046年之後的情景，並於初步建議的運輸基建方案預留彈性，以應付不斷變化和未能預見的潛在發展需求。例如，規劃建造較長的鐵路月台或較大的車廠，方便將來改用或調派較長的列車，以便進一步提升載客量；以及在規劃新運輸基建項目時考慮將來擴建和延伸鐵路路線或增加中途站、及擴闊主要幹道的可能性，並預留相應的土地空間及基建接口等。
- 同時，在政府統計處的「基線人口推算」以外，本研究亦參考了政府統計處的「較高人口推算」，即在2046年後全港人口可達886萬人的情景，預期足以創造足夠運輸基建容量，拉動香港的長遠發展。

推算的人口數字 (萬)

運輸需求預測



* 資料來源: 政府統計處出版的《香港人口推算2020-2069》

2.3 研究方法

- 在整個研究過程中，我們詳細審視最新的規劃數據和資料（包括《香港2030+》和《北部都會區發展策略》所提出的土地規劃），研究如何滿足未來新發展地區對鐵路及主要幹道的運輸需求。



○ 研究主要包括：

進行運輸需求預測

參考最新的規劃及土地用途資料，透過「策略性運輸模型」及「鐵路發展研究模型」分析長遠的本地及跨界運輸需求，當中會充分考慮人口及就業分布、出行目的及習慣、運輸基建的落成情況、可選擇的出行路線，以及行程所需的時間等，以預測未來直至2046年及以後的主要交通情況和運輸需求的改變；

構思和研究新鐵路及主要幹道

按預測的運輸需求，探討興建新鐵路及主要幹道的需要及其概念性走線，並就走線的初步技術可行性及環境影響等方面作出初步評估，包括考慮沿線的現有建築物、水塘、隧道、以及初步地質資料等，以確定走線沒有已知的重大技術困難、且有條件作進一步研究及推展，並以此整合一系列的初步建議項目作公眾諮詢；及

優化及整合鐵路及主要幹道網絡

歸納諮詢期間所收集的公眾意見後，優化各個主要運輸基建的概念性走線，並會連同所有現有及規劃中的運輸基建網絡作全盤考慮，就建議作出相應調整及增刪，為香港整體構建一個更具效益的主要運輸基建發展藍圖。

第三章

初步研究結果

3.1 運輸需求預測

除了多個已推展或處於較成熟規劃階段的發展項目（如古洞北及洪水橋／廈村新發展區、錦田南發展、東涌新市鎮擴展等），《香港2030+》提出了一系列「可能供地項目」，包括「北部都會區」、交椅洲人工島、將軍澳第137區等，以應對中至長期土地需求。就此，本研究着力評估「北部都會區」、交椅洲人工島及其他主要規劃發展的人口增長、就業和經濟活動所帶來的運輸需求和交通影響。

本研究分析指出，隨着正推展及規劃中的鐵路及主要幹道項目相繼落成、加上透過購置列車及提升信號系統將現有鐵路網絡提升至最高載運量（例如東鐵線及屯馬線早上繁忙時段的班次將可由約2.7分鐘一班車縮短至約2.1分鐘一班車，大幅增加載客量約三成），我們預期本港的鐵路及主要幹道網絡大致能應付短期至中期直至2041年的運輸需求，而且大部分現時及預期出現的交通瓶頸將能得以紓緩。然而，長遠而言，就「北部都會區」內的東西連接、「北部都會區」與「維港都會區」的南北連接、以及將軍澳對外連接的運輸需求仍然十分殷切。



3.2 初步建議

- 因應上述的運輸需求預測，本研究初步建議興建三條策略鐵路及三條主要幹道。建議的策略鐵路及主要幹道方案不但能加強新發展區之間（尤其是「北部都會區」內的新發展區）的交通連接，也能增強新發展區與市區的連繫，促進人流和物流。
- 建議興建的三條策略鐵路包括港深西部鐵路（洪水橋至前海）、中鐵線及將軍澳線南延線；而建議興建的三條主要幹道包括北都公路、沙田繞道及將軍澳－油塘隧道。



第四章

鐵路方案



4.1 港深西部鐵路 (洪水橋至前海)

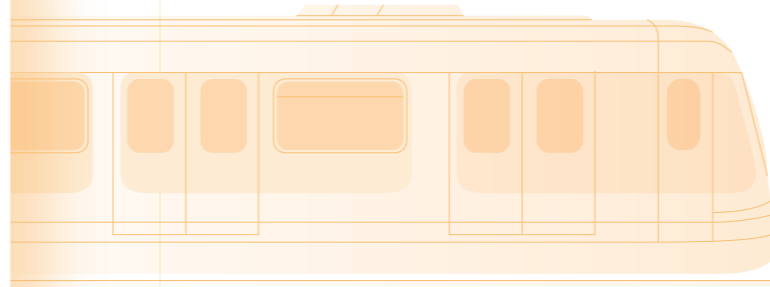


初步構思

我們建議興建港深西部鐵路連接洪水橋和前海，便利港深往來，促進香港與大灣區的融合發展、互聯互通。建議的香港段走線長約8公里，由洪水橋出發，連接深圳前海，並可在香港境內鐵路沿線（如廈村及流浮山）增設車站，優化鐵路沿線的發展潛力。

長遠而言，我們會考慮為洪水橋站預留伸延的彈性，並透過現有和其他規劃中的鐵路項目接駁至香港其他地區。

港深政府共同成立的「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」已展開港深西部鐵路（洪水橋至前海）的研究，首階段研究預計於2022年內完成，隨後展開次階段研究，包括鐵路方案的規劃、初步工程可行性、效益、環境影響、建設和營運安排等議題，促進跨界鐵路快速及有效地推進。



拉動發展

洪水橋 / 廈村新發展區與深圳前海合作區一灣之隔，兩區各自有優厚的發展潛力。2021年9月6日，中共中央、國務院發布《全面深化前海深港現代服務業合作區改革開放方案》（《前海方案》），把前海合作區總面積由15平方公里擴展至120平方公里，並強調在未來十多年進一步推動制度創新、對外開放及現代服務業發展。香港可藉着《前海方案》的契機，提升洪水橋 / 廈村新發展區為新界北核心商務區，促進金融及專業服務、現代物流業和科技服務的高端經濟合作發展。香港還可善用深圳后海總部基地、大沙河創新走廊、南山高新科技區等發展，加快形成新界北核心商務區的發展動力，吸引更多開拓深圳和大灣區市場的高端企業進駐，形成穩健和具綜合力量的經濟規模，創造更多新經濟職位。

興建港深西部鐵路（洪水橋至前海）能將洪水橋 / 廈村新發展區與深圳前海合作區對接，在香港境內的路段亦可在廈村及流浮山增設車站，擴大鐵路網絡的覆蓋，釋放鐵路沿線的發展潛力。

加強連繫

目前，香港已透過廣深港高速鐵路與內地的龐大高鐵網絡接軌，能直達內地多個城市。然而，香港及深圳的現有鐵路通道集中連接深圳的羅湖和福田一帶。現時前往深圳西部主要依靠道路運輸系統（例如跨界巴士、專營巴士和專線小巴等），或在羅湖、福田一帶換乘深圳市內軌道交通。建議的港深西部鐵路（洪水橋至前海）預期將連接深圳鐵路網絡，加強港深兩地的連繫，同時能提供便捷的連通，支撐新界北核心商務區的輻射影響從前海伸延至寶安、東莞，並深入大灣區的腹地。

港深西部鐵路（洪水橋至前海）會與其他現有及規劃中的鐵路及道路項目相輔相成，使洪水橋及前海聯合成為大灣區珠江東岸交通走廊的策略性樞紐。

功能定位 及規劃考慮



功能定位 及規劃考慮



提高效率

港深西部鐵路（洪水橋至前海）將會有效完善香港的跨界運輸網絡，並加強新界西北及深圳西部的連接，加快粵港澳大灣區基礎設施的互聯互通，促進人員高效流動，充分發揮香港在高端專業服務業的固有優勢，助力提升前海深港現代服務業合作區的功能，更能促進香港專業服務業的長遠發展。

港深西部鐵路（洪水橋至前海）是跨界鐵路項目，有需要就其相關營運、法律和財務安排等與深圳方面探討及協商。同時，擬議的鐵路走線、車站、車廠及相關設施需與洪水橋 / 廈村新發展區及其擴展部分的整體規劃相互配合，當中港深西部鐵路的洪水橋站將會於擬議的屯馬線洪水橋站及洪水橋 / 廈村新發展區的基礎設施毗鄰建造，因此預期車站的設計和施工都需要小心規劃和配合。在項目的勘查研究及設計階段，工程團隊會與各持份者緊密溝通和協調。

預期挑戰



4.2 中鐵線



初步構思

建議的中鐵線全長約16公里，將以元朗錦田作為起點，途經荃灣東北部 / 葵涌東北部，連接現有九龍塘站，接駁東鐵線及觀塘線。

初步走線已考慮了沿線的水塘、隧道、以及初步地質資料等技術因素，而不會在石梨貝水塘及九龍水塘下穿過。

功能定位及規劃考慮

拉動發展

中鐵線將提供足夠的載運量，拉動「北部都會區」內的大型發展項目（包括洪水橋 / 廈村新發展區、元朗南發展區、新田 / 落馬洲發展樞紐、古洞北新發展區、羅湖 / 文錦渡綜合發展樞紐、新界北新市鎮等）的人口及就業增長。此外，中鐵線的初步走線會途經荃灣東北部 / 葵涌東北部，有空間在此設站服務該區約10萬名居民（例如梨木樹邨、石蔭邨、安蔭邨及石籬邨一帶等）及規劃中的公營房屋發展（包括鄰近象山邨、石排街及石梨街公營房屋發展計劃）約3萬名新增人口。



功能定位 及規劃考慮



加強連繫

在規劃中的鐵路項目相繼落成後，我們預期來往新界及市區的三條主要鐵路線為屯馬線、東鐵線及交椅洲人工島相關鐵路。屯馬線能貫通新界及九龍東西，並能接駁至其他過海的鐵路線；東鐵線能讓新界東北的市民直達中九龍及港島的核心商業區，亦能經觀塘線及將軍澳線直達九龍東及港島東；而交椅洲人工島相關鐵路，預期將能連接新界西北至港島西。雖然上述鐵路網絡已四通八達，然而，部分路線會較迂迴、車程會較長，例如新界西北往返九龍中及新界南的乘客，就需要先經九龍西、或於新界北先經北環線轉乘東鐵線，減低旅程的效率及吸引力、並加重對現有路線的負擔。

因此，我們建議增設中鐵線連接新界與市區，在屯馬線、東鐵線及交椅洲人工島相關鐵路以外為乘客提供一條直接及快捷的替代鐵路線，同時提升鐵路網絡的抗禦力。

我們預期中鐵線將有效地運載新界西北的乘客到九龍中，經東鐵線及觀塘線前往香港、九龍及新界南各區，提高整體鐵路網絡的通達性及穩健性。在現有的屯馬線及東鐵線外，同時為往返香港東西、南北提供一個新的出行選擇。

功能定位 及規劃考慮



提高效能

當規劃中的北環線開通後，將會連接東鐵線及屯馬線，有效分配兩條鐵路的使用率。隨着「北部都會區」的發展項目陸續落成，研究預測即使交椅洲人工島的相關鐵路項目屆時經已通車並分流部分新界前往市區的乘客，並透過購置列車增加兩條現有鐵路線的可載客量，我們仍然需要增設中鐵線，同時分流部分來自新界北的東鐵線乘客、以及新界西的屯馬線乘客，紓緩兩條鐵路線屆時的載運壓力。

在本研究中，我們曾仔細考慮過中鐵線的不同走線方案，當中包括接駁荃灣站、荔景站及美孚站的選項。研究評估顯示，將中鐵線接駁至九龍塘比其他方案能更有效分流屯馬線的乘客，而且能接駁東鐵線及觀塘線，加強鐵路網絡的東西、南北連接及通達性。初步研究評估顯示，九龍塘站有足夠乘載能力，能有效透過東鐵線及觀塘線分流乘客前往各區。

預期挑戰



正如其他營運中的鐵路線，中鐵線必須建設車廠作列車停泊及維修用途。有關營運所需的後援設施需佔用較大面積的土地，同時亦可能涉及收回私人土地。此外，視乎將來的詳細設計及施工方案，在建造工程期間，有機會需要在現有較繁忙的道路進行臨時交通改道。工程團隊會小心規劃和與持份者保持溝通。

4.3 將軍澳線南延線



初步構思

建議的將軍澳線南延線由位於地面的將軍澳線康城站向南伸延，接駁至將軍澳第137區的擬議地底車站，全長約3公里。

建議的主要目的旨在提供便捷的集體運輸系統，方便將軍澳第137區的市民及附近一帶的就業人口使用現有的鐵路網絡。視乎技術可行性、對環境的影響、成本效益、所需用地及對社區影響等因素，我們會審慎考慮最合適的模式（包括鐵路及捷運系統等）推展有關項目。

功能定位及規劃考慮



拉動發展

《2022年施政報告》宣布，政府會於2022年提出將軍澳第137區的發展計劃，提供約5萬個房屋單位，預計可容納約13萬5千人。將軍澳線南延線旨在配合將軍澳第137區的發展，並為新增人口及附近一帶的就業人口提供鐵路服務。

功能定位 及規劃考慮



加強連繫

擴大將軍澳的鐵路網絡覆蓋，使將軍澳第137區的市民可便捷地使用鐵路前往香港和九龍東。

在本研究中，我們曾仔細考慮於將軍澳增設過海鐵路接駁至香港島。由於興建過海運輸基建涉及大量公共資源，因此政府需要審慎研究，當中要考慮長遠的發展規劃和運輸需求、對整體運輸基建網絡表現的提升程度、位於將軍澳及香港島的運輸基建配套、工程可能性及對社區影響等因素。

提高效率

鐵路是既環保又具效率的集體運輸工具，並可省卻出行時間，能有效配合將軍澳第137區發展所衍生的出行需求及減低將軍澳區內路面交通的壓力。

預期挑戰



將軍澳線南延線的走線將連接將軍澳第137區及其區內的各項發展項目。工程團隊將盡早與各持份者充分溝通，開展項目的協調工作。

延伸現有將軍澳線的鐵路工程的海底路段預期將涉及在海床建造鐵路隧道及進行相關海事工程。工程團隊會小心規劃和與持份者保持溝通。

4.4 其他可能的鐵路方案

配合新界北發展的新鐵路線

羅湖 / 文錦渡綜合發展樞紐及新界北新市鎮（涵蓋香園圍、坪輦、打鼓嶺、恐龍坑及皇后山等）為「北部都會區」其中兩個主要的發展。相關的「新界北餘下階段發展 – 新界北新市鎮及文錦渡的規劃及工程研究」現正進行中，會為上述發展項目制定土地用途。根據其初步估算，上述發展項目可容納不少於40萬人口，並會提供大量的就業機會。因此，《北部都會區發展策略》提出把北環線向東面伸延的初步構想，以帶動該區土地的開拓，釋放發展潛力。

待上述的規劃及工程研究有初步結果後，我們將探討能夠連接羅湖 / 文錦渡綜合發展樞紐及新界北新市鎮主要發展節點、並能接駁東鐵線及北環線的鐵路走線，務求方便乘客經北環線、中鐵線及東鐵線往返「北部都會區」及市區。由於相關發展項目的規劃及工程研究仍在進行，我們需要視乎擬議的土地用途規劃，進一步檢視及調整上述的初步鐵路規劃方案，以提供最合適、便捷及通達的鐵路服務。我們會適時公布有關鐵路線的規劃詳情。



第五章

主要幹道方案



5.1 北都公路



初步構思

建議的北都公路全長約18公里，由西面的天水圍開始，途經新田 / 落馬洲發展樞紐、古洞北，再連接至東面的羅湖南。北都公路會以隧道形式穿過濕地、魚塘及途經的山嶺，而其他段落則以架空橋形式建造。

建議走線既能滿足運輸需求，也能減低對環境的影響。北都公路在開通後將成為貫通「北部都會區」內各個發展重心的主要幹道，打通新界北的東西脈絡，形成新的東西走廊，支持「北部都會區」的長遠發展。

功能定位及規劃考慮

拉動發展

作為貫通「北部都會區」的新主要幹道，北都公路將提升牛潭尾、馬草壟、古洞北 / 粉嶺北新發展區、新田 / 落馬洲發展樞紐和羅湖 / 文錦渡綜合發展樞紐等新發展區和發展樞紐的通達性，推動區內包括房屋和經濟等發展項目加快落實，充分釋放發展潛力。

功能定位
及規劃考慮



加強連繫

北都公路貫穿新界東西，能完善新界北部的策略性道路網。同時，透過在北都公路沿線設置交匯處以接駁其他主要幹道，如九號幹線的粉嶺公路及新田公路，可以進一步加強「北部都會區」內各個新發展區的對外交通連繫。配合地區道路網絡，道路使用者更可利用北都公路便捷地往返東面的新界北新市鎮，以及西面的洪水橋 / 厦村新發展區。

提高效率

現時往返新界東北及新界西北之間的交通，主要利用九號幹線的粉嶺公路、新田公路以及元朗公路。我們預期北都公路將貫通「北部都會區」內各發展區，將會是連接東西的主要幹道，不但完善新界北部的策略性道路網，落成後，更能有效紓緩粉嶺公路及新田公路屆時的交通壓力。同時，北都公路的西端將連接天水圍及鄰近洪水橋一帶，將疏導部分元朗公路的車流量，改善交通情況。

預期挑戰



北都公路（天水圍段）會比較接近濕地保育區、濕地緩衝區及拉姆薩爾濕地以外的后海灣濕地。我們會避免在濕地範圍興建地面或高架道路，並會在濕地地底較深地層使用隧道鑽挖機興建，以盡量減少對濕地及其生態造成影響。我們亦會進行策略性環境評估，仔細考慮走線以盡量減少影響，並會在項目的詳細規劃和設計階段，盡早與各持份者溝通。

5.2 沙田繞道



初步構思



建議的沙田繞道全長約15公里，北端將接駁大埔的粉嶺公路，南端則連接西九龍的長沙灣附近的現有主要幹道網絡，包括七號幹線的呈祥道及八號幹線的青沙公路。在開通後將成為一條新的南北走廊，完善南北運輸網絡並紓緩現有主要幹道的交通壓力。

拉動發展



沙田繞道連接大埔與西九龍，不但可拉動馬草壟、古洞北新 / 粉嶺北新發展區、羅湖 / 文錦渡綜合發展樞紐、新界北新市鎮等發展項目，亦可服務現時人口密集的新界北區和大埔。作為吐露港公路的替代路線，沙田繞道將釋放吐露港公路的容量，促成吐露港公路沿線地區，如馬料水，的發展潛力。

功能定位及規劃考慮



加強連繫



沙田繞道的北面於大埔開始，並連接粉嶺公路，南面的西九龍出口會接駁至四通八達的策略性道路網絡，道路使用者可直接由新界東駕車前往西九龍及葵涌貨櫃碼頭一帶，或是再經西區海底隧道前往港島西。此外，配合現有道路網絡，沙田繞道將可強化新界東北與香港國際機場及港珠澳大橋香港口岸之間的連繫。

功能定位及規劃考慮



提高效率

現時新界東面南北走向的主要幹道以九號幹線為主，包括粉嶺公路、吐露港公路和大埔公路，加上三條連接沙田和市區的公路 / 隧道（獅子山隧道、大老山隧道及青沙公路），這些主要幹道連繫北區、大埔、沙田至九龍市區。

作為一條便捷的快速通道，沙田繞道將有效疏導現有南北走向主要幹道預期出現的交通壓力。其較直接的走線可吸引來往新界東北及九龍的車輛使用，有效分流現有主要幹道的車輛，同時加強新界東北至九龍市區道路網絡的穩健性。

預期挑戰



由於沙田繞道大部分由行車隧道組成，預期設計和建造時會面對不少工程挑戰，包括複雜的地質狀況、通風大樓及隧道入口的選址等。

由於沙田繞道主要以隧道貫通大帽山和金山，工程團隊會仔細研究在合適的位置設置額外的出入口或交匯處的可能性。

5.3 將軍澳—油塘隧道



初步構思



建議的將軍澳—油塘隧道長約2公里，會成為將軍澳第三條公路隧道。在審慎考慮周邊地區的接駁後，初步走線由將軍澳市中心開始，主要採用隧道設計，連接油塘一帶。

拉動發展



將軍澳於2021年的居住人口約為42萬¹，隨着將軍澳第137區預計增加約5萬個房屋單位，可容納約13萬5千人，再考慮到將軍澳內的其他房屋發展項目，包括寶琳路南一帶資助房屋發展，將軍澳的人口將會繼續上升，對外的運輸需求亦會增加。預計將軍澳—油塘隧道將可配合相關交通需求，釋放區內的發展潛力。

功能定位及規劃考慮



加強連繫



現有的將軍澳隧道主要連接觀塘區，而將軍澳—藍田隧道則連接東區海底隧道及觀塘繞道等主要幹道。將軍澳—油塘隧道將提供第三條連接區外的主要道路，進一步加強將軍澳與九龍東，以至港島東（經東區海底隧道）的連繫。將軍澳—油塘隧道也可以提供多一個選擇到油塘及市區，令附近居民受惠。

¹ 政府統計處2021年就新市鎮人口進行的人口普查結果。

功能定位 及規劃考慮



提高效能

目前，將軍澳隧道位於將軍澳較北位置，鄰近寶琳及坑口；而將軍澳－藍田隧道及跨灣連接路則位於將軍澳南面直達日出康城。將軍澳－油塘隧道將會為將軍澳中部近調景嶺位置提供一條額外的對外通道，預期將有效分流將軍澳隧道和將軍澳－藍田隧道。除改善兩條現有隧道的交通表現外，亦能減輕現有將軍澳區內道路的交通壓力，進一步增加將軍澳區對外的整體容車量以及將軍澳區道路網絡的抗禦力。

預期挑戰

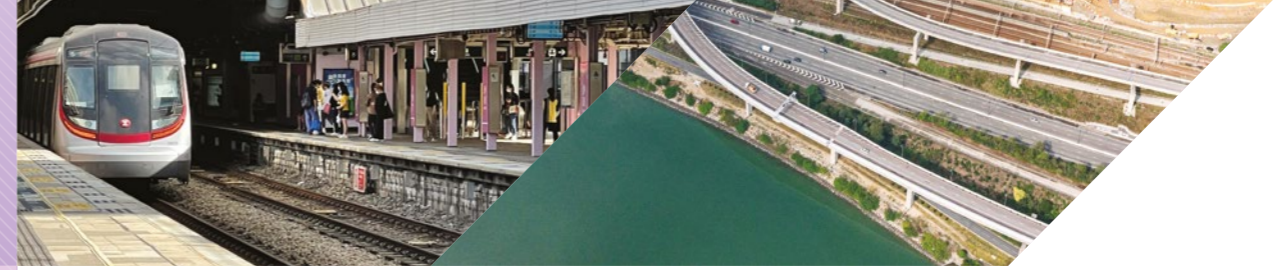


將軍澳－油塘隧道的初步建議走線將較接近現已發展地段以及鄰近住宅和學校。在項目的詳細規劃和設計階段，我們會與相關持份者保持充分溝通，並將於設計時全面考慮環境方面的緩解措施，以減少道路對周邊環境的影響。

5.4 其他可能的主要幹道方案

羅湖／文錦渡綜合發展樞紐及新界北新市鎮為「北部都會區」其中兩個主要的發展，相關「新界北餘下階段發展－新界北新市鎮及文錦渡的規劃及工程研究」現正進行中，會為上述發展項目制定土地用途。待上述的規劃及工程研究有初步結果後，我們將探討把北都公路向東延伸至香園圍公路，以及提供一條南北通道接駁香園圍公路至科學園及大埔工業邨一帶的需要。另一方面，「流浮山、尖鼻咀及白泥地區的土地用途檢討」研究亦正在進行，待上述研究有初步結果後，我們將探討把北都公路向西延伸，接駁至港深西部公路的需要。





第六章

公眾諮詢

本研究提出的三條策略鐵路及三條主要幹道方案，配合了香港未來整體土地發展策略，加強新發展區之間以及各都會區的連繫，完善運輸網絡。我們期望聆聽你就現階段研究成果和建議策略鐵路及主要幹道方案的意見。

諮詢重點



主要運輸基建的效益主要取決於其走線。較直接的走線有更高效率的運輸表現；而較蜿蜒的走線將覆蓋更多沿線區域，但其車程會較長，造價亦會較高。你對本研究提出的三條策略鐵路及三條主要幹道方案的走線有甚麼意見？你認為項目的走線應如何優化以帶動香港發展、加強連繫和為香港帶來長遠經濟效益？

部分地區雖然未能直接受惠於建議的主要運輸基建項目，但透過分流現有的鐵路及主要幹道，將能有效減省市民使用現有鐵路及主要幹道的行程所需時間。你對部分項目主要提供分流作用有什麼看法？

策略鐵路方面，於走線上增加中途站能擴大鐵路網絡的覆蓋，但會延長行程所需的時間和降低效率，以及減低其作為替代路線的吸引力。你認為該如何優化本研究提出的三條策略鐵路的車站位置及數量，以平衡鐵路網絡的覆蓋及該路線的吸引力？



主要幹道方面，增設出入口及交匯處雖然能較直接通往不同地區，但交匯處所佔用地較大，而且出入口將減低主要幹道的行車速度，同時我們要顧及接駁地區的道路網絡的承受能力，包括載車容量及對周邊環境的噪音及空氣質素等影響。你認為該如何優化本研究提出的三條主要幹道的出入口及交匯處的位置及數量？

主要運輸基建項目涉及大量公共資源及需時建造。透過「基建先行」及「創造容量」的方針，我們能更具前瞻性的推展香港未來所需的運輸基建，但無可避免地將涉及更多土地資源及建造成本，而且項目落成初期的使用率可能不高。你對本研究提出的項目的規模及推展時間表有甚麼意見？

主要運輸基建或需要收回較大面積的私人土地，而建造工程期間，有機會需要進行較大規模的臨時交通改道。考慮到上述影響，你對本研究提出的項目有何關注？

鐵路項目，尤其是主要作為替代路線的項目，有可能在營運期不能自負盈虧，你對項目的融資方法有什麼意見？

聯絡我們

請在2023年3月31日或之前通過下列渠道表達您的意見。

網站：www.RMR2030plus.hk

電郵：enquiry@RMR2030plus.hk

郵寄：鐵路方案

九龍何文田忠孝街八十八號
何文田政府合署一樓
路政署鐵路拓展處

電話：+ 852 2926 4111*

傳真：+ 852 2194 0147*

主要幹道方案

九龍油麻地海庭道十一號
西九龍政府合署南座十二樓
運輸署運輸策劃部

+ 852 2804 2600*

+ 852 2804 2652*

請在信封面註明《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》。

* 以上的電話熱線及傳真熱線由「1823」管理，收到的意見或資料會交由相關部門跟進。



中華人民共和國
香港特別行政區政府
運輸及物流局

 路政署
HIGHWAYS
DEPARTMENT

 運輸署
Transport Department

AECOM