



2030

運輸基建及交通檢討



 規劃署
2016年10月

目錄

1 前言	1	可能的交通及運輸安排	33
2 面對的挑戰	2		
人口結構變化	2		
居所與職位地點分布失衡	3		
私家車輛的持續增長	6		
與珠江三角洲地區的跨界旅運	7		
3 未來的交通運輸網絡	9		
鐵路運輸為骨幹	9		
未來公路網絡概覽	11		
連接區域鄰近地區	12		
運輸系統的表現	15		
4 長遠交通及運輸策略方針	19		
平衡運輸及土地利用以善用資源	19		
鐵路持續為未來運輸的骨幹	19		
推廣步行及騎單車	20		
管理私家車輛數目	23		
管理道路使用	23		
利用科技加強運輸系統：智慧出行	24		
5 策略增長區發展可能的交通及運輸安排	27		
策略增長區的簡介	27		
交通及運輸發展方向	30		

附圖

- 圖 1 香港人口概況
- 圖 2 2015 年及 2041 年按年齡組別劃分的人口
- 圖 3 2014 年居所與職位地點分布
- 圖 4 私家車輛平均每年增長率（1995–2015）
- 圖 5 現有、已落實及擬議的鐵路及策略性公路
- 圖 6 東西走廊及南北走廊示意圖
- 圖 7 現有及擬議的單車徑
- 圖 8 《香港 2030+》的概念性空間框架
- 圖 9 擬議的東大嶼都會的概括位置
- 圖 10 新界北研究地區

附表

- 表 1 私家車輛擁有率
- 表 2 現有鐵路網絡概況（截至 2015 年年底）

1

前言

本專題報告從香港人口結構的變化、居所與職位地點分布失衡、私家車輛的擁有率增長及持續上升的跨界旅客數量等不同角度，分析跨越 2030 年後本港運輸系統面對的潛在挑戰。接著，也闡述了 2030 年後全港策略性鐵路及公路運輸網絡的概況，並在此為前設下為 2030 年後本港運輸系統作基線評估。期望可讓社會人士對香港長遠交通運輸的狀況及將面對的挑戰有初步的理解。最後不可忽略的，是本專題報告簡述了兩個策略增長區（即東大嶼都會及新界北）的可能交通及運輸安排。上述兩個策略增長區涵蓋於《香港 2030+》的概念性空間框架。總的來說，本專題報告內的初步交通評估對《香港 2030+》研究在制定香港長遠發展策略方針，提供參考依據。

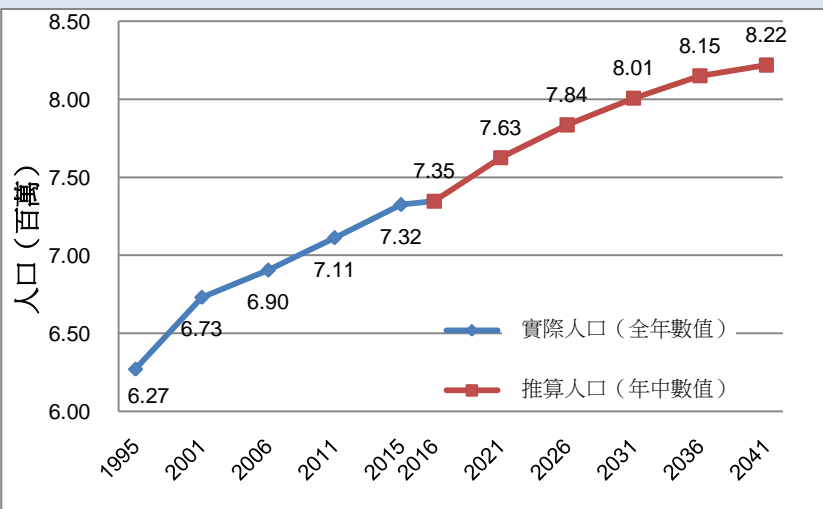
本專題報告是《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（簡稱《香港 2030+》）研究系列的一部分。本報告的研究結果和建議是更新全港發展策略的基礎，並於《香港 2030+》公眾參與書冊中闡述。

2

面對的挑戰

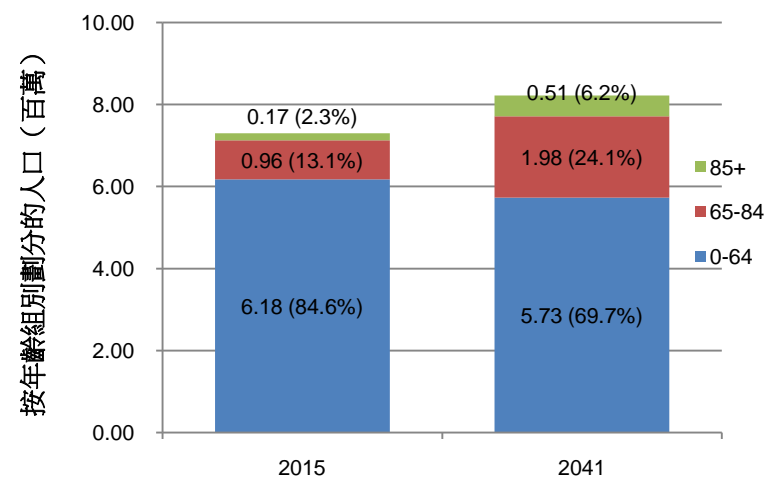
人口結構變化

2.1 根據政府統計處發表的《香港人口推算 2015-2064》，推算香港人口在未來數十年會持續增長，但增長速度將放緩。全港的總人口推算由 2015 年的 732 萬增加至 2041 年的 822 萬，推算人口平均每年增加約 0.5%，較過去二十年的年均增長率（0.8%）為低（圖 1）。此外，65 歲及以上人口的比例推算將由 2015 年的 15% 顯著上升至 2041 年的



(圖 1) 香港人口概況

30%，意味着未來香港人口中每三人便約有一人為長者（圖 2）。高齡長者（即 85 歲及以上人口）佔總體人口的比例將會由 2015 年的 2% 暴升至 2041 年的 6%。



(圖 2) 2015 年及 2041 年按年齡組別劃分的人口

2.2 鑒於本港人口增長放緩及持續老化，就出行次數和交通模式兩方面的運輸需

求將會受到影響。人口老化一般會帶出工作人口減少及退休人士增加，導致工作相關的出行量（特別在繁忙時間）減少；相反，在非繁忙時間內則會因社交活動增加而有相對較大的交通需求。為便利長者出行，有必要在不同交通工具交匯處引入無縫連接，加入「具共融性」的規劃元素¹，並提供更多便利長者使用公共交通工具的設施。

居所與職位地點分布失衡

2.3 目前，香港約有 41% 的人口居住在新界（不包括荃灣和葵青），但新界只提供全港約 24% 的就業職位（圖 3）。

2.4 居所與職位地點分布失衡的現象，可從運輸署進行的《2011 年交通習慣調查》內有關「自給自足」²行程的調查結果

¹ 「具共融性」的概念主要是為公眾（不論其年齡或身體流動性）提供一個綜合運輸系統，讓每位使用者可享受便利行人的環境和運輸基建設施。為配合這個概念，提供高可達性的運輸基建設施和公共交通服務及相關設施，以及安全和無障礙的行人環境，至關重要。

² 根據運輸署《2011 年交通習慣調查》的定義，「自給自足」是指區內行程在來往某特定分區的總行程數目所佔的比例。「自給自足」比率高代表區內行程佔往返該區的總行程數量一個較高的比例；相反，

反映出來。儘管香港島與九龍分別有約 50% 及 40% 的「自給自足」行程，有關比率在位於新界的新市鎮則相對較低，例如在粉嶺／上水及大嶼山北部的「自給自足」比率分別只有 19% 及 10%。新界地區的「自給自足」比率較低，意味着跨區域行程（特別是往來都會區³上、下班的行程）則較高，換言之行程距離及出行所需的時間也會相應較長，因而導致部分主要交通幹道於繁忙時段出現交通擠塞。除此之外，較長的行程也會增加能源消耗及碳排放，並衍生其他值得關注的社會民生事宜，如個人休閒時間及與家人相聚時間減少、生產力下降，以及減低部分人士投身勞動市場意欲等問題。

2.5 早上繁忙時間，在連接荃灣／沙田及新界北部的的主要交通走廊，其非繁忙交通方向（即北行前往新界北部方向）的流量，約為前往都會區的交通流量的 60%⁴。以吐露港公路和屯門公路為例，交通調查結果顯示前往都會區方向

「自給自足」比率低則表示跨區行程佔一個相對高的比例。

³ 都會區涵蓋香港島、九龍、荃灣及葵青區。

⁴ 上述數字是根據運輸署《2015 交通統計年報》的交通調查數據計算出來。

行車線的交通量與容車量 (V/C)⁵比率介乎 0.9 至 1.0，然而往新界方向的 V/C 比率只有約 50 至 60%。

2.6 鐵路運作也出現相似的情況。調查顯示在東鐵線和西鐵線的繁忙路段，其非繁忙交通方向的乘客量分別只為繁忙方向的 36% 和 18%。

2.7 就策略規劃而言，能有效地利用繁忙時段內，在非繁忙交通方向所剩餘的承載容量，也許可為香港提供日後發展的機遇。

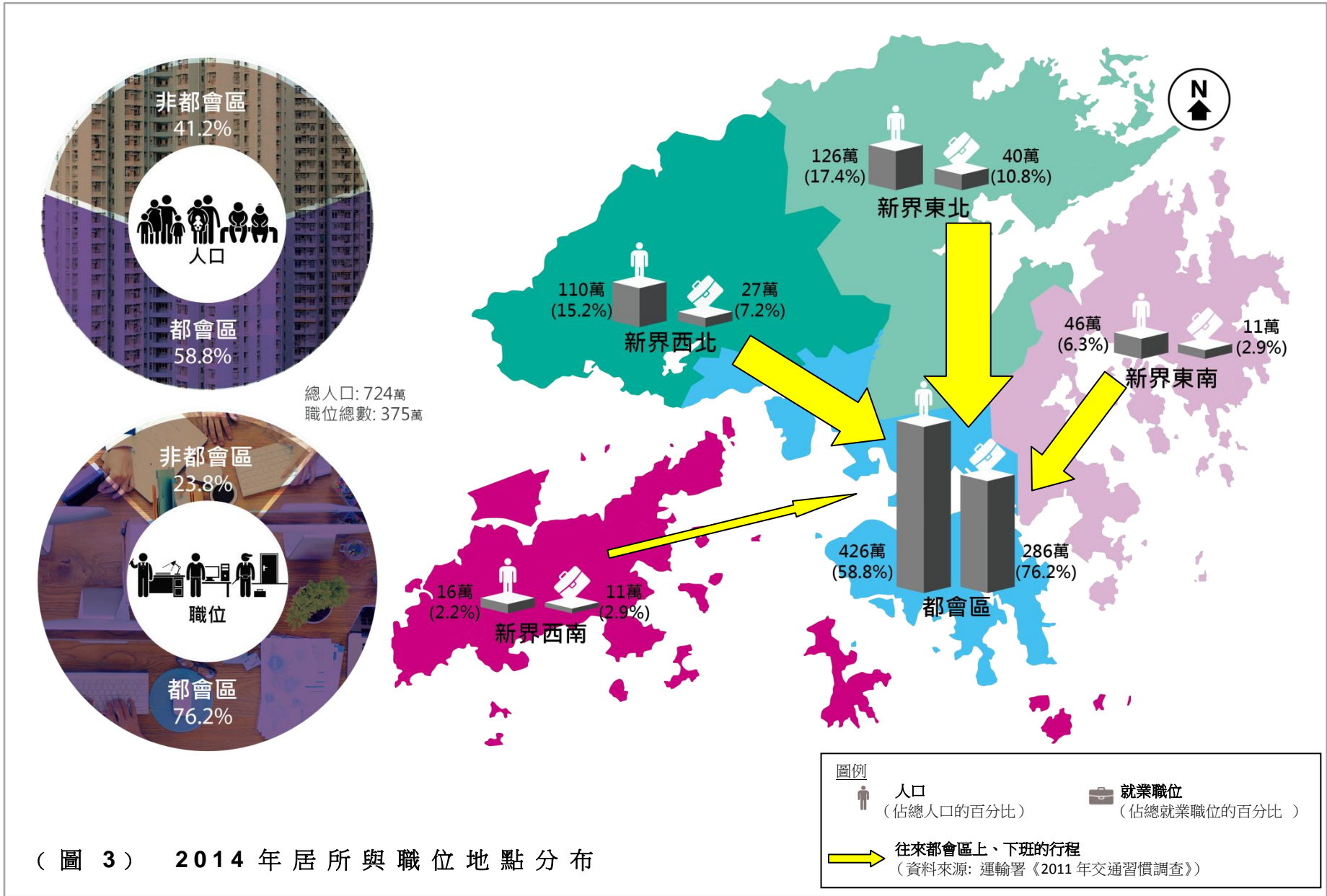
2.8 在很大程度上，運輸網絡的承載力（特別是新界與都會區之間的交通走廊）將局限香港的未來發展。然而，提供更多新的運輸基礎設施卻受到有限的土地空間和環境考慮的嚴重限制。

⁵ 交通量 / 容車量 (V/C) 比率是顯示道路的容車量能否應付交通量的指標。如交通量 / 容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量。交通量 / 容車量比率高於 1.0，表示交通開始輕微擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。



大埔公路（沙田段）近馬會一帶

2.9 環境容量對促進香港的可持續發展有重大作用。環境容量是指一個環境對維持人類活動和生物多樣性的能力。我們不但要確保發展不會對環境造成無法接受的影響，也要考慮如何改善整體的環境。因此，為了配合香港未來的人口和經濟增長，我們在創造交通和運輸容量時，除了興建新的運輸基礎設施外，還需要更有效地管理私家車輛的增長及道路使用。在香港的策略規劃中應採納「平衡運輸及土地利用以善用資源」的原則，藉以更有效地利用運輸網絡的剩餘的承載容量（詳見本報告第 4 節）。



(圖 3) 2014 年居所與職位地點分布

私家車輛的持續增長

2.10 儘管香港的公共運輸服務是世界上最有效率的系統之一，私家車輛（即私家車及電單車）數目大幅增長的情況仍值得關注。截至 2015 年年底，領有牌照的私家車輛數目約為 569 600 部。然而過往二十年間（1995-2015），私家車輛數目按年平均增長高於 3%，同期的人口及住戶年均增長則只有約 0.8% 及 1.7%（圖 4）。換言之，擁有私家車輛的比例由每一千住戶便擁有 172 輛私家車輛增至 231 輛（表 1）。

年份	1995 年年底	2015 年年底
已領牌的私家車輛總數	306 500	569 600
人口（百萬）	6.27	7.32
住戶（百萬）	1.78	2.47
每千住戶私家車輛擁有率	172	231

（表 1） 私家車輛擁有率

2.11 如果過去的增長持續，預期私家車輛的數目將會增加，為滿足相關需求而要興建的新道路、停車場及其他配套設施，對土地勢必構成壓力，長遠而言未能持

續發展。此外，有更多車輛共用有限的路面空間，特別在市區路段，預期道路交通擠塞進一步惡化，行車速度只會變得更慢，空氣污染物排放的問題將更為嚴重。



~3% 私家車輛
~1.7% 家庭住戶
~0.8% 人口
（圖 4） 私家車輛平均每年增長率
（1995-2015）

2.12 從交通及運輸的角度而言，私家車輛佔部分主要道路（例如獅子山隧道及吐露港公路）路面交通約 50%⁶，但卻只接載日常出行旅程總量的約 10%⁷，顯然

⁶ 資料來源：運輸署《2015 交通統計年報》

⁷ 上述數字代表「使用私家車輛的乘客人次佔每天乘客人次總數」的百分比。該數字是根據運輸署《2011 年交通習慣調查》的交通調查數據計算出來。

是效率較低的載客工具。基於地理環境、有限的土地、工程和環境限制，加上公眾反對興建新道路的聲音與日俱增，以上種種問題限制了本港道路的增長。長遠而言，興建新道路基建設施未必能持續地應付日益增加的交通需求。因此，至為重要的是有效管理私家車輛的增長以減少其對道路造成進一步的負擔；繼而避免對公共運輸服務的效率構成負面的影響。事實上，根據交通諮詢委員會（下簡稱交諮會）於 2014 年公佈的《香港道路交通擠塞研究報告》研究結果，由 2014 年至 2020 年間，本港道路的總長度按年增長率估計會下跌至 0.4% 左右，遠低於現時私家車輛數目的增長率。



告士打道西行方向
(近入境大樓路段)

與珠江三角洲地區的跨界旅運

2.13 香港與珠江三角洲地區的社會與經濟連繫更趨頻繁，也可以在跨界旅運量的增長反映出來。過往的行政記錄及多年來進行的《跨界旅運統計調查》結果，皆顯示香港與內地之間的跨界旅運持續增長：

- (a) 平均每日經陸路管制站往來香港與內地的跨境旅客量由 2003 的約 316 500 人次上升至 2015 年的 610 000 人次。
- (b) 跨境車輛量平均每日由 2003 年的 35 800 車次上升至 2010 年的 43 000 車次。自 2010 年以來，日均跨境車輛量相對穩定。
- (c) 就 2015 年跨界旅客行程而言，羅湖是最繁忙的出入境管制站，佔整體跨界旅客的 37.4%，其次為落馬洲支線口岸（27.8%）、深圳灣口岸（16.9%）及落馬洲口岸（12.8%）。
- (d) 根據《2013/14 年跨境旅運統計調查》結果，就居於香港人士的行程

中，深圳及東莞是最常到訪的目的地，其百分比分別佔總數的 74.3% 及 7.5%。居於內地的香港居民大部分行程是始於深圳 (89.8%)。2014 年的「經常跨界旅客」⁸的數目估計為 738 000 人。

- (e) 跨界旅運客中，居於內地的香港居民的行程比例，由 2011 年的 12.6% (相等於平均每日 70 800 人次)，上升至 2014 年的 13.6% (相等於平均每日 82 400 人次)。

2.14 隨著一些新措施如在前海、南沙及橫琴的粵港澳合作平台的落實，深化了內地與香港的合作，可預計過去的跨界旅運的增長將會持續。因此，我們有需要考慮進一步加強跨界運輸基建及設施。

⁸根據《2013/14 年跨境旅運統計調查》，「經常跨界旅客」是指通常每星期至少一次往來香港及內地的人士。

鐵路運輸為骨幹

3.1 現時，鐵路乘客量約佔整體公共運輸乘客量的 40%。當三個興建中的新鐵路項目（即南港島線（東段）、廣深港高速鐵路（香港段）及沙田至中環線（下簡稱沙中線））通車，再配合《鐵路發展策略 2014》所建議的鐵路方案（圖 5）予以落實後，鐵路網絡預計可服務全港大約 75% 的人口和 85% 的就業職位。視乎各種可變因素（包括運輸政策、人口和就業職位增長，以及經濟環境的變化等），隨著新鐵路項目的落成啟用，長遠來說鐵路在公共運輸乘客量的佔有率會進一步提升至 45% 至 50%⁹。

3.2 《鐵路發展策略 2014》制訂了香港鐵路直至 2031 年的發展藍圖。在更新鐵路發展策略時，當局考慮以規模較小的項目提升現有鐵路網絡的效能，務求優化現有鐵路線的覆蓋範圍（如屯門南延

線將），並紓緩現有及潛在的鐵路樽頸（如北港島線）。同時；建議的新界新發展區項目，可能需要建造大型跨區鐵路走廊以連接新界西北和新界東北。

鐵路總長度 : 248 公里	鐵路線 : 22 條
重型鐵路 : 212 公里	重型鐵路 : 10 條
輕鐵 : 36 公里	輕鐵 : 12 條
每日乘客量 : 517 萬	鐵路站數目 : 154 個
重型鐵路 : 469 萬	重型鐵路 : 86 個
輕鐵 : 48 萬	輕鐵 : 68 個

（表 2）現有鐵路網絡概況
（截至 2015 年年底）

3.3 在訂定建議鐵路方案的優次和初步建議落實時間表作規劃參考時，當局考慮了以下的因素：

(a) 土地用途發展計劃和本地房屋需求；

⁹ 資料來源：《鐵路發展策略 2014》

- (b) 香港的運輸需要：高連接性、對主要交通走廊的紓緩作用和鐵路系統營運的穩健性；
- (c) 經濟回報及其他效益；及
- (d) 公眾和社會人士的意見。

都會區

- 3.4 《鐵路發展策略 2014》建議了七個鐵路項目。北港島線將會是東涌線及將軍澳線沿著港島北岸的延伸，這條與港島線並行的新鐵路線，在改善港島東、西的連接性並減輕港島線的負荷，起了重要的作用，以應付預期上、下班交通需求的增長。北港島線亦有助把現有接載乘客過海的線段（即荃灣、東涌和將軍澳線）以及日後啟用的沙中線整合，把過海乘客重新分配。
- 3.5 南港島線（西段）將鐵路服務伸延至港島的西部和南部地區，把鐵路覆蓋範圍延伸至香港仔、華富、數碼港及薄扶林一帶。面對港島南區西部未來人口及旅客的上升，預期新鐵路能應付增長的運輸需求，並紓緩道路網絡的壓力。

- 3.6 東九龍線將會沿著觀塘北部運行，連接觀塘線（及未來沙中線）的鑽石山站和將軍澳線的寶琳站，以服務觀塘北部人口稠密的地區，以及該區已落實的大型發展項目。在策略層面上，東九龍線可以充當將軍澳地區和九龍之間行程的替代路線，並成為現有觀塘線的平行路線，從而增強整體網絡的穩健性。

新界

- 3.7 為配合新界的發展項目，擬議了北環線、屯門南延線、洪水橋站以及東涌西延線以提供服務。
- 3.8 北環線將會是一條新鐵路線，以連接現有西鐵線錦上路站及在落馬洲支線新設的古洞站。北環線將連接東鐵線及西鐵線，形成一個環狀網絡，藉以改善新界北部地區的東西連接。
- 3.9 屯門南延線將從現有的西鐵線屯門站向南延伸至屯門南地區，使鐵路服務覆蓋至現時屯門市中心南面社區，並提升與屯門碼頭的連接。
- 3.10 洪水橋站將位於西鐵線的天水圍站及兆康站之間，主要服務未來的洪水橋新發展區及附近地區。

3.11 除此之外，東涌西延線將現有東涌線從東涌站向西伸延，並於東涌西增設一個新鐵路站，以服務現有的逸東邨及附近的其他潛在發展。為配合未來的東涌新市鎮擴展，東涌東發展區內也擬議設立一個新鐵路站以滿足其鐵路運輸需求。

未來公路網絡概覽

3.12 在接下來的段落會簡要討論未來的公路項目。

都會區

3.13 現時在繁忙時段，港島北岸及九龍中地區東西走向的交通走廊的承載力大都接近或達致飽和。政府致力尋求改善措施紓緩道路擠塞的情況，確保整個運輸網絡能暢順運作。

3.14 就港島北岸而言，目前干諾道中、夏慤道、告士打道是連接港島東、西區及進出中環、灣仔一帶的主要幹道。可是，上述三條走廊的交通承載力已經飽和，未能應付預期的交通增長。在繁忙時間，交通擠塞情況更為顯著，更經常出現長長的車龍。興建中的中環及灣仔繞道，將把車輛疏導至商業核心區以

外，以應付預期的交通需求增長，並紓緩上述現有路段的擠塞情況。



告士打道東行方向
(中環廣場對出路段)

3.15 擬建的中九龍幹線是一條從東至西貫穿九龍中的策略性公路。該策略性公路大部分是隧道型式，把西九龍填海區與未來九龍東面的啟德發展區及九龍灣連接起來。擬建的中九龍幹線連同 T2 主幹路及興建中的將軍澳－藍田隧道，組成策略性的六號幹線，是連接九龍和將軍澳的東西行快速公路。這條策略性幹線落成後，亦將有效紓緩目前九龍中、東地區的繁忙道路，以及減輕該區現時因交通情況而引起的環境影響。

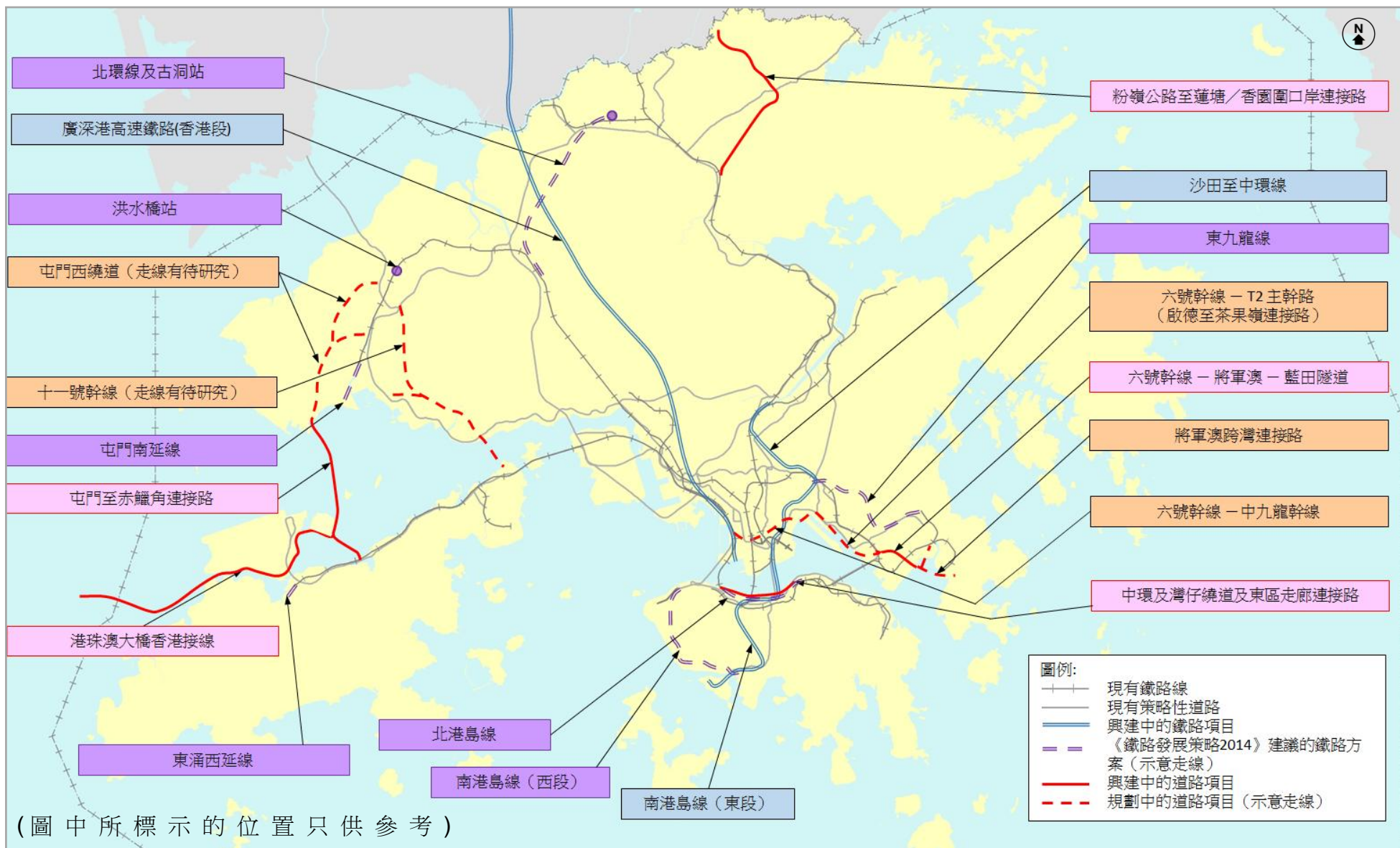
新界

- 3.16 為滿足新界西北地區未來的交通需求，當局正規劃兩條新的策略性公路，即屯門西繞道及十一號幹線（圖 5 所顯示）。興建中的屯門至赤鱸角連接路與擬議的屯門西繞道將成為往來新界西北地區與港珠澳大橋、香港國際機場及大嶼山北部最直接的路線。從較廣的區域層面來看，這個道路系統向北行經深圳灣口岸及向西行經港珠澳大橋，連接深圳、珠三角其他地區，以及廣東西部地區。
- 3.17 因應新界西北地區的長遠發展，包括洪水橋新發展區及區內其他發展項目，預計連接新界西北地區與市區主要地區的主要幹道於早上的上班時間將會日趨繁忙。為了加強新界西北地區對外交通的連接性，規劃中的十一號幹線可以紓緩屯門公路及大欖隧道沿線可能出現的交通樽頸壓力，並可把大嶼山北部和元朗連接起來。
- 3.18 興建中的蓮塘／香園圍口岸除了對現時東部跨界交通起了分流作用之外，其新連接路也會把粉嶺公路及新口岸連接起來，大大改善新界東北地區的連接性。此外，透過增強新界東北地區的可達性，可提升該區的發展潛力。

連接區域鄰近地區

- 3.19 承接上文第 2 節有關持續增加的區域流動的討論，隨著香港與廣東省（特別是珠三角地區）在社會和經濟發展領域日益密切，在制定香港的策略規劃時，應採取一個更廣的角度，把區域鄰近地區的空間發展模式也一併納入考慮。與鄰近城市，特別是深圳的交通聯繫對於促進區域合作和發揮協同效應至關重要。
- 3.20 新的跨界運輸基建設施及口岸（即港珠澳大橋、廣深港高速鐵路（香港段）及蓮塘／香園圍口岸）的興建工程正如火如荼地進行。上述新口岸設施落成後，將會進一步提升大珠三角區內的連繫。
- 3.21 洪水橋新發展區位處《香港 2030+》的概念性空間框架中的西部經濟走廊（詳見本報告第 5 節），被視為由新界西北地區通往內地的門廊。考慮到洪水橋地理上與內地十分接近，要實現新發展區成為新界西北區域經濟中心的構想，長遠而言，有必要提升毗連該區的策略運輸基建和跨界口岸設施，以進一步加強新發展區的與內地的連接性。
- 3.22 至於邊界的東面位置，新的蓮塘／香園圍口岸及連接路，將會擴展香港的經濟

腹地，以便日後的區域合作及發展，使香港可以把握在深圳東部新開發區及廣東省以東的其他省份的發展機遇。貫通粉嶺公路與蓮塘／香園圍口岸的新連接路，將改善現時新界北部地區的可達性，並釋放該區的發展潛力。此外，除了解決房屋需求外，同時可於毗連新界北的地區提供土地來發展可受惠於其策略性邊境位置的行業。



(圖 5) 現有、已落實及擬議的鐵路及策略性公路

運輸系統的表現

3.23 為了讓社會人士對本港長遠運輸情況有進一步的了解，在上述未來的鐵路及公路建設設施的前設下，以下章節將審視三個主要跨區交通走廊的基線情況，即過海交通、來往新界東北地區與九龍之間的交通走廊，以及新界西北地區的主要交通幹道。

過海交通情況

3.24 目前三條行車過海隧道中，海底隧道及東區海底隧道在繁忙時間容車量已達飽和。雖然西區海底隧道的承載量仍未達飽和，但其使用率受制於與隧道連接的策略性道路的交通情況。預計三條行車過海隧道的擠塞情況仍然會持續。為使三條行車過海隧道交通合理化，政府已展開一項研究，審視整體策略及使三條隧道交通得以分流的可行方案，並將於 2017-18 年度向立法會交通事務委員會提交收費調整建議。



海底隧道入口（往港島方向）

3.25 受制於維港兩岸稠密的發展，加上選址的困難、環境方面的局限及社情民意，興建第四條行車過海隧道連接九龍與香港島，所面對的困難相當嚴峻，遑論其出入口連接路與接駁現有的策略性道路。有鑒於此，解決問題的方法可能是要把前往港島的交通分流，並繞過九龍區內嚴重擠塞的交通走廊及稠密的已建設區。就此，宜考慮在維多利亞港範圍以外，興建一條直接把香港島與九龍以外的地區（例如大嶼山北部和新界西北地區）連接的幹道的可能性。

往返新界東北地區與九龍的交通情況

3.26 就新界東北地區與都會區之間的交通網絡而言，獅子山隧道是最多駕駛人士選擇的路線，其使用率已超過容車量，在早上繁忙時間均出現車龍。以行車量計，緊隨其後的是大老山隧道、城門隧道及尖山隧道。隨着新界東北地區人口逐漸增多，獅子山隧道及大老山隧道的交通流量會日益增加。相反，預計城門隧道及尖山隧道（連同沙田嶺隧道）仍會有剩餘的承載容量。



獅子山隧道入口（往九龍方向）

3.27 現有新界東北地區至九龍的通道中（即獅子山隧道、大老山隧道、城門隧道及尖山隧道），每個方向共有九條行車

線，整體是足夠應付預期的交通需求。長遠而言，改善交通網絡負載情況的其中一個方向是要更有效地使用現有基礎設施的剩餘承載容量，例如善用城門隧道及尖山隧道剩餘的承載容量。



沙田嶺隧道

3.28 除了上述往來新界與九龍的隧道外，其上游連接路的交通情況也同樣值得關注。沙田是新界東北地區前往市區方向交通的聚合處，為疏導交通應進行適當的改善措施，否則預期交通情況將會日益惡化。以大埔公路（沙田段）的交通擠塞問題為例，除了在繁忙時間出現車龍外，頻繁的車輛切線穿插情況也會減慢車輛的行駛速度。針對上述情況，土木工程拓展署正進行研究，計劃擴闊目

前大埔公路(沙田段)由火炭路(近禾輦邨民和樓)至沙田鄉事會路(近沙田廣場)的一段道路，以應付預計增長的交通需求。

3.29 吐露港公路是一條主要高速公路由南至北把沙田及大埔新市鎮連接起來。隨着人口增加，預計這條公路的交通負荷在未來數十年會因而加劇。儘管當局致力落實改善新界東北地區的策略公路的項目(例如吐露港公路和粉嶺公路)，但是進一步擴闊上述道路以支持新界東北地區長遠的發展，仍受到限制。往來新界東北地區與都會區的策略性交通道路的承載容量，長遠而言直接影響新界東北地區的發展潛力。鑒於各種環境因素，進一步提升現有公路的承載力(例如擴闊路面)是非常有限。因此，我們必須重新審視土地規劃，令居所與職位地點分布更趨平衡。長遠而言，我們或需要提供新的區域性交通走廊，由北至南方把新界東北地區與沙田及/或都會區連接起來，以減輕吐露港公路的交通負荷。

新界西北地區主要走廊的交通情況

3.30 隨著新界西北地區包括擬議的洪水橋新發展區等發展，預期不同路段的屯門公路及大欖隧道等連接新界西北地區及市區主要地區的主要道路，在早上繁

忙時段的交通將愈趨繁忙。預計當屯門至赤鱸角連接路(興建中)、屯門西繞道及規劃中的十一號幹線落成後，可改善上述現有路段的交通情況，並可加強新界西北地區與其他地區的連接性。十一號幹線無疑會對大欖隧道、汀九橋及屯門公路的交通流量作一定的分流作用；然而，往來新界西北地區的車流經十一號幹線會匯集在青嶼幹線，再加上往來大嶼山北部的車流量預期的升幅，青嶼幹線或會出現樽頸情況。因此，在規劃建議的十一號幹線時，有必要評估其連接大嶼山北部及市區的路段的交通影響，並考慮到建議的全港發展策略，特別是新界西北地區、大嶼山及毗鄰地區的長遠發展。

鐵路

3.31 東鐵線及西鐵線是現時行走新界及都會區的主要的路線，亦是現有鐵路網絡其中兩條最繁忙的路線。在繁忙時間這兩條鐵路線已出現擁擠的情況。同樣地，在上、下班時間，也有大量乘客使用荃灣線(尖沙咀至金鐘)及將軍澳線(油塘至鰂魚涌)過海，上述路線也出現擁擠的情況。

3.32 日後，現有鐵路信號系統提升和達到最高列車班次，以及新鐵路方案啟用之後，特別是沙中線把現有的東鐵線及西

鐵線連接並形成兩條策略性鐵路走廊（分別是「東西走廊」及「南北走廊」¹⁰（圖 6））後，雖然若干現有鐵路路段或車站受到所屬之現有鐵路線的基礎設施所限制，例如沿線最短的月台，等候時間或會較長或車廂或會較擠迫；總的來說，預計以鐵路為骨幹並輔以其他路面公共交通工具的多元公共交通服務仍可大致滿足預期的上、下班公共交通需求。

3.33 在上述第四條過海鐵路「南北走廊」通車後，將把部分原本使用荃灣線及將軍澳線最擠塞路段的過海乘客分流。沙中線亦會引走東鐵線（大圍至九龍塘）最繁忙路段的部分乘客。然而，隨着新界東北地區的人口不斷增長，預計該路段的東鐵線乘客量仍然會持續上升。至於西鐵線（日後「東西走廊」的其中部分），服務水平仍受到相關基礎設施所限制。

3.34 因此，制定空間發展規劃，應盡量減低來往新界及都會區之間上、下班不必要的長途行程。下一節會就這點有更詳細說明。



（圖 6）東西走廊及南北走廊示意圖

¹⁰ 「東西走廊」— 由現有西鐵線、興建中的沙中線「大圍至紅磡段」和現有馬鞍山線所組成。

「南北走廊」— 由現有東鐵線和興建中的沙中線「紅磡至金鐘段」所組成。

平衡運輸及土地利用以善用資源

- 4.1 運輸基礎設施的容量及空間發展模式是兩項互為關連的元素。如上文第 2 節的分析，本港約有 41% 的人口居住在新界，但大部分（76%）的就業職位則位於都會區。上述居所與職位地點分布失衡的情況導致交通模式偏重某些方向：當往來都會區的交通走廊出現承載力的問題時，反方向交通則相當順暢。因此，可透過土地用途規劃以優化本港居所與職位地點分布，以減輕並重塑交通模式，並更有效善用運輸系統內的剩餘的承載容量。
- 4.2 在策略增長區內倘若有足夠的就業機會，便可以減少該區及鄰近地區的居民以往返市區工作的需要，就對外的運輸連接網絡的壓力也得以紓緩。換言之，在一個居所與職位比例均衡的發展方案下，對運輸基礎設施的需求有望可降至最低。

- 4.3 作為長遠的策略規劃，《香港 2030+》研究在擬定策略性空間發展規劃及相應的基建設施時，需要考慮在不同人口及就業模式下有可能的交通運輸安排。

鐵路持續為未來運輸的骨幹

- 4.4 鐵路是既環保又具效率的集體運輸系統。在用作運載大量乘客的系統中，鐵路已被充分證明是最可靠和最有效率的。故此，根據《邁步前進：香港長遠運輸策略》的方針，香港的運輸政策仍會繼續以鐵路為骨幹。此外，鐵路能夠為有潛力的發展地區提供更好的連接性以滿足其交通需求，不但令有關地區更適宜居住，還可以在避免過度增加路面公共運輸系統負荷的前提下，讓發展密度可以相對提高。鐵路系統會由其他各種不同的公共運輸服務輔助，例如載客量較高的專營巴士及輕鐵，可為重型鐵路提供主要的接駁服務。在乘客量相對較低或在載客量高的公共交通服務未能覆蓋的地區，公共小型巴士便能提供接駁服務。而的士則為願意付出較高車資的乘客提供點對點服務。

4.5 《鐵路發展策略 2014》的規劃年期止於 2031 年，因此該鐵路發展策略所建議的項目未必能應付 2031 年後更長遠土地用途發展所衍生的額外交通需求。此外，為配合新的策略增長區而建議的新運輸基建設施，除了審視其載客量外，也要考慮該項目就提升整體鐵路網絡的穩健性及抗禦力的可能性。



東鐵線

4.6 雖然鐵路系統在確保香港交通能繼續邁進向前擔當著重要的角色。鑒於一些地區受到空間或地形限制，以及為滿足商業和物流活動的運輸需要，道路運輸基建設施仍有其重要性。為了網絡連接

性和穩健性，及時興建新道路和改善現有公路的工作仍不容忽視。

推廣步行及騎單車

4.7 提供步行及單車設施不但符合環保原則，對於建立以人為本的社會和推動低碳型的都市發展至為重要。因此，在新界地區及新發展區，以步行或騎單車作短程出行，或作為行程的一部分，可減少對路面交通工具的依賴，以輔助更多使用集體運輸工具。

4.8 一般而言，在較佳的環境或設施下（例如在有蓋的情況、有空調的路段，或設有自動行人道／自動扶手電梯的地方），行人通常願意花較長時間步行。因此，除了改善步行環境如擴闊行人道、加建行人天橋或隧道外，在發展更多「環保無車」區時，當局可考慮在適合的地點提供適當的方便行人設施。在合適的街道引入交通舒緩措施，也可以加強保障行人的安全。



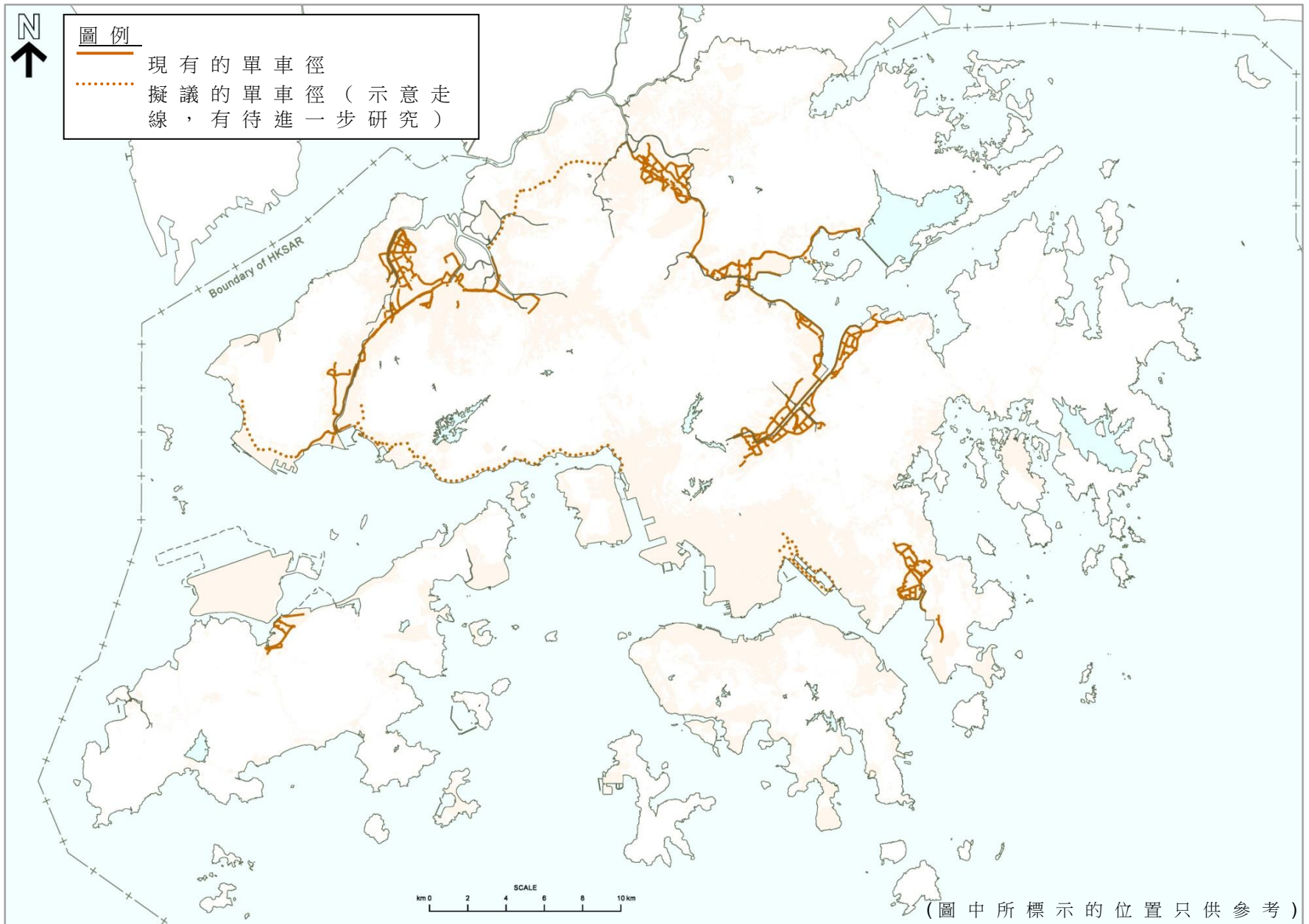
中環至半山自動扶梯系統

4.9 為提倡「利便行人」的城市設計概念，政府在規劃及改善行人設施時的目標，是要加強行人安全性及連接性、提倡以步行作為一種交通模式，以及改善整體步行環境。為此，我們會研究以行人為本的主要元素以納入未來的發展規劃中，包括行人優先路段、提供直接暢通的步行設施、以行人為本的設計及指示方向的設施。

4.10 政府也致力在新界及未來新發展區提供「單車友善」環境。在新市鎮及新發展區內合適地點，將加設並優化單車徑及相關設施。就此，運輸署現正進行研究以改善九個新市鎮內現有的單車

徑及單車停泊設施。此外，為推廣單車的使用，當局在新界逐步興建一條總長 82 公里的單車徑網絡，涵蓋一條 60 公里長的單車徑把東面的馬鞍山以至西面的元朗／屯門連接起來，並貫穿沙田、大埔、粉嶺及上水等地區，以及一條 22 公里長、連接荃灣至屯門的單車徑。然而整體來說，在市區因未能開設專用及連貫單車徑，在繁忙交通路段騎單車會有一定安全的關注。圖 7 顯示了香港現有及擬議的單車徑。

4.11 為配合騎單車人士轉乘其他交通工具，政府已在新市鎮多個主要的交通交匯處提供單車泊位供公眾使用，並繼續在合適的地點加設相關的設施。此外，亦鼓勵公共交通服務營辦商，在不影響安全及乘客便利的前提下，容許騎單車人士攜帶單車乘搭該公共交通工具。此外，當局也會在適合的地點繼續進行各項為保障騎單車人士及其他道路使用者安全的改善工程。



(圖 7) 現有及擬議的單車徑

管理私家車輛數目

4.12 私家車輛增長率受多項因素影響，例如人口增長、住戶增長、住戶收入、私家車輛價格、貨幣波動、經濟表現、公眾期望和政府政策及措施等。短期而言，沒有可預見的因素或行政措施可有效地大幅減慢私家車輛的增長。另一方面，由於預測人口及住戶的增長放緩，加上人口老化，從論證上說，私家車輛的整體需求長遠應該減少。即使日後人口模式有所轉變及／或私家車輛將來採用更潔淨的能源，假如任由私家車輛按現時的增長水平持續下去，長遠而言，必然會有損香港作為一個宜居、集結而高密度的城市的願景，亦會削弱可持續發展的原則。

4.13 鐵路應繼續作為公共運輸系統的骨幹，並輔以其他公共交通工具、步行及騎單車，以減少碳足印。更善用公共交通工具，可減少對私家車輛的依賴。因此，我們需要考慮的不單只是管理私家車輛增長，還有是加強上述的公共交通工具服務的框架、拉近職位地點與居所之間的距離、提倡智慧及環保運輸方案、便利及推廣步行及騎單車等措施。換言之，除了探討優化空間發展模式的措施外，我們應為運輸系統引入創新的

解決方案及更積極的措施，例如在合適的地區引入交通管理措施、利用高科技運輸系統以提升交通網絡的流通性，或透過加強公共交通服務以增加交通系統的容量。

管理道路使用

4.14 除遏止私家車輛增長以減少其對有限路面空間的需求外，亦應更有效利用路面空間。交通擠塞收費計劃（或稱為電子道路收費）是有效的交通管理措施，透過「用者自付」原則以紓緩指定地區（特別是商業核心區）的交通擠塞情況。運輸及房屋局連同運輸署於 2015 年 12 月至 2016 年 3 月期間完成有關規劃「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃」的公眾參與活動。根據收集所得的意見、最新交通資料數據以及海外的經驗，當局會展開下一步的工作，包括進行深入的可行性研究，制訂詳細的試驗計劃方案，供公眾進一步討論。期望當電子道路收費先導計劃落實後，中環及其鄰近一帶的交通得以改善。

4.15 此外，交諮會在其《香港道路交通擠塞研究報告》中亦建議下列可行措施，以管理道路使用，包括：

- 增加咪錶泊車位的收費；
- 對與交通擠塞相關的違例事項採取更嚴厲的執法行動或加重罰則；
- 鼓勵於非繁忙時間在路旁進行上落貨活動（可作為電子道路收費試驗計劃的其中一項措施）；
- 增建泊車轉乘設施；以及
- 檢討泊車政策和發布空置泊車位實時資訊。

4.16 政府已承諾會分階段實施交諮會的建議，並會考慮持分者的意見意見，審視可行方案的可行性及參考海外經驗等。由於上述部分措施或須進行立法修訂方可實施，因此，要成功實施及奏效，很大程度上取決於各界的決心，攜手合作以解決交通擠塞問題。

利用科技加強運輸系統：智慧出行¹¹

4.17 資訊及通訊科技的進步及更廣泛的使用，為更快捷及更有效使用運輸系統開拓很大的機遇。目前，各式各樣由政府 and 不同公共及私營機構透過網上或手機應用程式提供的交通及運輸資訊服務，正廣為出行人士所用，以滿足不同的需要，例如行車速度圖、行程時間、交通直播、駕駛路線搜尋及導航服務、公共交通資訊服務、預約交通服務等。

4.18 「智慧出行」是長遠規劃的其中一個方向，當局會進一步研究引入創新先進的智能交通系統，更廣泛地應用資訊及通訊科技技術和其他科技。這類應用範疇一般涵蓋兩大方面：（i）運輸基建設施及（ii）交通管理及運作。

¹¹ 有關應用資訊及通訊科技以推廣「智慧出行」的討論，另見於專題報告《智慧、環保及具抗禦力的城市策略》。



應用資訊及通訊科技以推廣「智慧出行」

4.19 運輸基礎設施包括提供環保鐵路或集體運輸模式、使用電動車甚或無人駕駛車輛¹²、供車輛使用的實體充電及／或感應充電設備；以至綜合公共運輸系統。非路旁私家車輛及單車停泊設施可釋放寶貴的地面空間。自動化泊車科技，例如泊車位置記錄和車牌號碼搜尋等均可提高泊車效率。

¹² 調配無人駕駛車輛要視乎能否進一步證明在香港的交通情況下道路安全得以維持。

4.20 就交通管理及運作方面，實施靈活的交通控制系統可因應交通情況而有效地優化交通訊號控制，因而減少交通阻塞及車內等候時間。有見及此，運輸署為實踐智能運輸系統的方向下，推出了「交通精明之道」和「運輸安全及效率精明之道」。除了政府的努力外，半公營和／或私營機構在推動「智慧出行」也發揮了一定的作用。例如香港鐵路有限公司已推出港鐵流動應用程式，以提供最新的列車時刻表，乘客只需選出發的車站，應用程式將提供接下來的四班列車到達該站的時間訊息，方便乘客提前計劃他們的旅程¹³。其他公共交通營運商或應用程式提供者也開發了類似的應用程式，例如九龍巴士公司也有提供實時巴士抵達訊息的應用程式¹⁴。

4.21 為進一步利用資訊及通訊科技來推廣「智慧出行」，增加社會上資訊的普及程度，至為重要。因此，應該探討如何創建一個網絡平台，以促進共享各種運輸模式的實時旅運訊息。綜合智能公共交通系統的目的是在單一平台提供多

¹³ 香港鐵路有限公司（2016）MTR Next Train應用程式（2016）

¹⁴ 九龍巴士公司（2016）九巴龍運智能手機應用程式 2.0

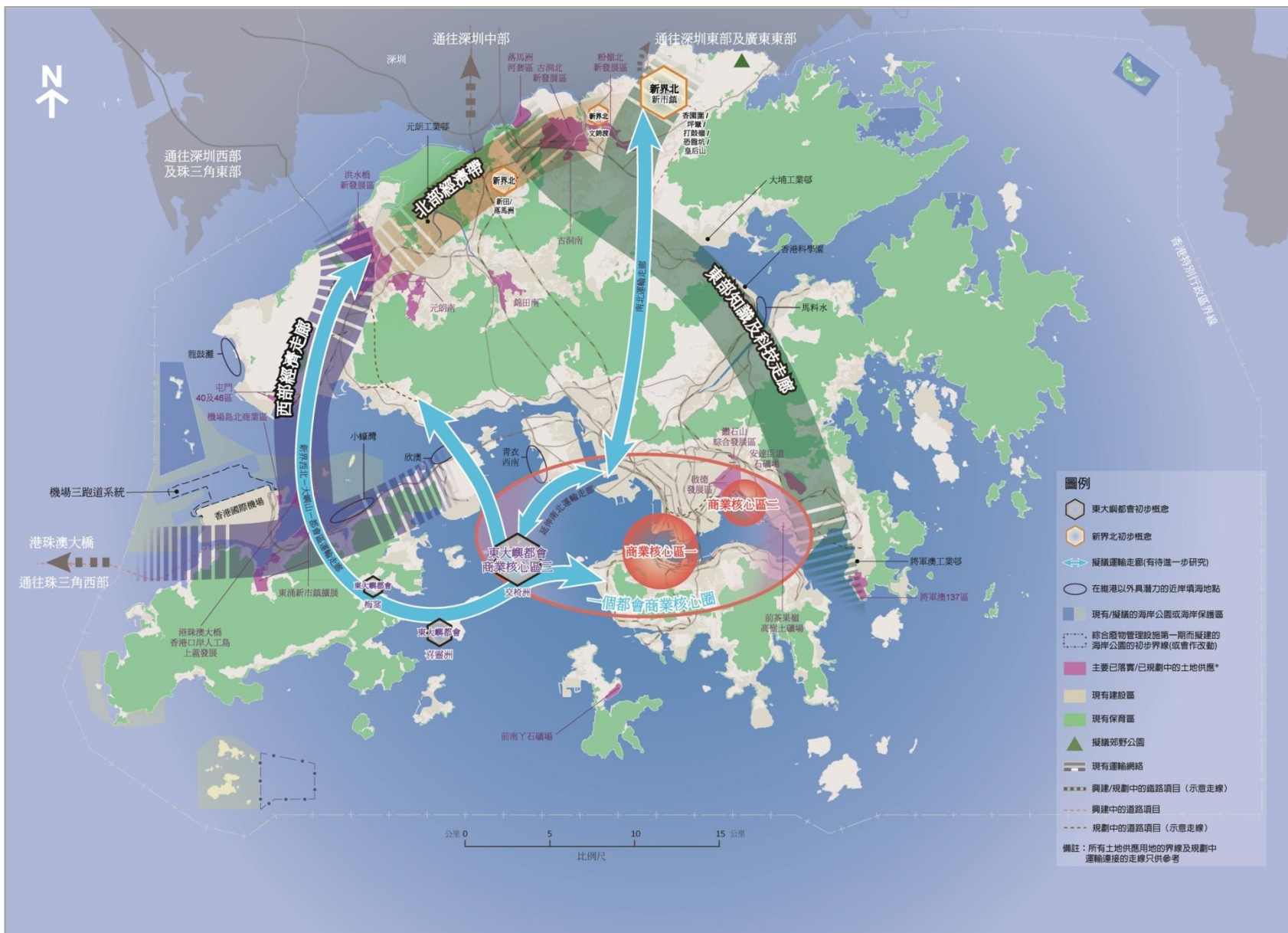
種公共交通模式的實時服務訊息。該訊息包括所選公共交通系統在特定位置的到達時間，使市民能決定較理想的公共交通模式和路線。此外，透過提供路面交通及不同公共交通服務的實時資訊，包括行程所需的時間和費用，綜合智能交通系統可幫助市民出行前決定前往目的地最方便、最可取的交通模式及路線。再者，即時知悉交通事故，例如交通意外或公共交通服務故障及延誤等，可有助把事故對出行人士造成的阻延減至最低。

4.22 此外，最新資訊及通訊科技可以應用於簡化交通執法程序。例如，應進一步探討和開發使用電子系統發出定額罰款通知書和更廣泛地使用技術以協助進行對交通擠塞相關違例事項的執法。

4.23 另一方面，當局可研究合適方法，向駕駛者提供實時空置泊車位的資訊。該資訊不但可提升停車場的使用率，亦可減少繞圈子尋找可用的泊車位的情況，以減少相關的路面交通流量。運輸署已開發了一個應用程序，經「香港行車易」數碼平台，向市民發放停車場營辦商所提供有關泊車位的訊息。

4.24 為倡議「智慧出行」，必須為弱勢社羣開拓機會，擴展資訊世界的視野，令廣

泛的社會不同階層人士可受惠於智能措施。為照顧長者的需要，運輸署現正研究在過路處設置智能裝置，以延長長者的行人過馬路時間。



(圖 8) 《香港 2030+》的概念性空間框架

5.3 視乎發展規模及密度，擬議的東大嶼都會將可容納介乎 40 至 70 萬的居住人口。東大嶼都會可視為市區核心的延續並發展成為 CBD3，能夠提供土地空間作長遠經濟發展。作為都會商業核心圈的組成部分，東大嶼都會 CBD3 將成為一個新經濟活動及就業職位樞紐，可在都會區範圍以外提供約 20 萬個就業職位，以改善目前居所與職位地點分布失衡的情況。



(圖 10) 新界北研究地區 (只供參考)

5.4 新界北 (圖 10) 的發展用地面積約 720 公頃，該策略增長區會以綜合規劃的方式進行，並會以更有效的方式善用新界的棕地和荒置農田。因應不同發展方案，預計新界北可容納 25 萬 5 千至 35 萬的居住人口，並提供約 21 萬 5 千個就業職位。新界北的概括土地用途概念主要為三個具發展潛力地區，即新田／落馬洲發展樞紐、文錦渡物流走廊及新界北新市鎮。

5.5 有關擬議的東大嶼都會和新界北初步概念的詳情，請參閱《香港 2030+》公眾參與書冊的夾附摘要。

5.6 因坐擁地理優勢，兩個策略增長區在以下方面可在促進上述「1-2-3」概念性空間框架發揮着催化作用。此外，為東大嶼都會和新界北制訂策略性交通方針時，也已經納入考慮因素之內。

(a) 兩個策略增長區將提供大量都會區以外的就業職位。地理上也較接近現時位處新界西北地區及新界東北地區的勞動力¹⁶以及日後的發展項目 (例如古洞北、粉嶺北及

¹⁶ 如圖 3 所示，全港約 33% 的人口居住在新界西北地區及新界東北地區，但該地區只提供全港約 18% 的就業機會。

洪水橋新發展區，以及東涌新市鎮擴展等）。這兩個策略增長區能在都會區以外提供就業職位樞紐，從而減少跨區長途行程及上、下班的旅程時間，並紓緩日後運輸網絡的負荷，從而提升社區的可持續性。此外，藉着將前往都會區的長程交通分流往策略增長區，可重塑出行模式，更可有效地利利用繁忙時段內，在非繁忙交通方向所剩餘的承載容量。

(b) 擬議的東大嶼都會毗連西部經濟走廊，居住在新界西北地區及附近的新發展區內的大量勞動力，能利用配合策略增長區擬建的運輸配套安排，往返現有的 CBD，以及日後在此經濟走廊上提供大量職位的策略性經濟發展項目（例如機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展，以及東大嶼都會 CBD3）。

(c) 現時交椅洲的東面與港島西相距約四公里。若配合新的策略性運輸基建設施，東大嶼都會可更有效地

連接現有商業核心區，不但能加強現有維港兩岸商業核心區的功能，並有望成為香港一個新的都會平台。

(d) 相關的行業匯集在具策略性及高可達性的位置，便能發揮更大的協同效應，並有助不同經濟土地用途的相互增長。新界北策略增長區正處於北部經濟帶和東部知識及科技走廊的交匯點，透過抓緊配合為新界北而提供的新運輸基建設施所帶來的機遇，不單能在上述兩個發展軸凝聚更佳的經濟規模和創造更理想的營商環境，同時亦提升營商效率／效益及經濟表現，有望為該兩條走廊產生更大的協同效應。

交通及運輸發展方向

5.7 綜合上述東大嶼都會及新界北在空間概念發展框架的功能定位，並以本報告第 3 節有關本港現有及未來運輸系統的基線評估為前設，為兩個策略增長區

制訂了可能交通及運輸安排的總體策略方針。

5.8 為配合策略增長區的發展，興建新的運輸基礎設施及改善現有網絡是無可避免的。然而，為滿足兩個策略增長區的運輸需求時，我們研究進一步擴大運輸網絡系統前，應先審視如何能更有效地利用現有系統內所剩餘的承載容量。因此，就香港長遠規劃而言，其中一個重點應在回應本報告第 4 節中提出「平衡運輸及土地利用以善用資源」這要旨，優化現有及規劃中的運輸基礎設施的承載能力。

5.9 此外，除沿用傳統的交通影響評估的研究方法，為滿足策略增長區的交通需求而建議相關的交通運輸項目外，我們也要採納一個具有前瞻性和以願景主導的方式，重塑長遠整體交通格局的空間分布。

5.10 下文將總結過往就兩個策略增長區的概念性交通運輸基礎設施配套建議，即大嶼山發展諮詢委員會¹⁷就東大嶼都會

初步概念發展提出的策略性交通運輸基建概念圖，及《發展新界北部地區初步可行性研究》¹⁸（下簡稱《新界北研究》）所提出的建議。以下總結上述兩項研究所提出的交通框架，在整理《香港 2030+》公眾參與期間所收集的意見以及作較詳細的技術評估後，將作進一步的修訂。

東大嶼都會

5.11 由於交椅洲及喜靈洲目前缺乏對外的陸路交通連接，梅窩對外的可達性也有限。為配合發展，要興建大規模的運輸基礎設施。所建議的策略性交通及運輸措施可為策略增長區帶來多重利益，不單能滿足策略增長區的交通需求，在較廣的區域層面而言，亦有利於整體運輸網絡：

(a) 加強 CBD3 與都會商業核心圈的融合；

¹⁷ 行政長官在 2014 年《施政報告》中提出成立大嶼山發展諮詢委員會，負責就大嶼山的大型基建計劃帶來的機遇，以及香港和珠江三角洲的協同效應，向政府提供意見，並在平衡發展與保育原則下，籌劃大嶼山的經濟和社會發展策略。

¹⁸ 土木工程拓展署及規劃署在 2014 年年初共同委託顧問公司進行《發展新界北部地區初步可行性研究》。

- (b) 強化新界西北地區、大嶼山及都會區的連繫，從而促進彼此的經濟互動，帶引勞動力流向機場、大嶼山新發展項目及擬議的 CBD3；
- (c) 支持西部經濟走廊內的新區域經濟樞紐發展，特別是洪水橋新發展區及大嶼山北部各個新策略經濟中心的發展，並抓緊與港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展相關的區域門廊及橋頭經濟所帶來的機會；
- (d) 提升大嶼山對外的連接性，以釋放本身發展潛力；
- (e) 改善東大嶼都會主要部分的內部連繫及與大嶼山北岸的主要發展的接駁；以及
- (f) 提升機場、大嶼山及新界西北地區對外交通的抗禦力。

新界北

5.12 日後的新界北策略增長區無可避免地要利用新界北部地區內現有及擬議的運輸基建設施（圖 5）。不過，其發展潛力將受到以下因素所影響：（一）新界北部地區東部受到東鐵線／吐露港公路的容量、（二）新界北區西部受到西鐵線／新田公路／大欖隧道的容量及（三）新界北區北部對內及對外交通的整體可達性。

5.13 基於以上各點，新界北策略增長區發展或許會受到與都會區的運輸連接性而有所影響。往返新界北與都會區的交通及運輸需求，均會對擠迫的南北向交通網絡帶來負荷。故此，除了沿用為一般新發展區以房屋發展為主的規劃，為提供新的運輸基建設施的需要性及可行性進行評估，擬議興建往返都會區的新運輸基建設施以應付其新增的交通及運輸需要外；為了新界北的持續發展另闢關路向，在該策略增長區內規劃一個均衡的發展，促進經濟發展、提供大量的就業，以提高其自給自足比例。期望此方案可減少新界北及都會區之間的長程交通出行，從而減輕對現有及擬議的運輸網絡的壓力。

5.14 考慮過上述的因素及《新界北研究》的結果後，新界北的交通及運輸安排指導方向如下：

- (a) 支持發展新一代的新市鎮，即新界北新市鎮，並把該區定位為北部經濟帶，盡量自給自足以減少長程交通出行；
- (b) 提供更有效率的運輸連接，以鞏固東部知識與科技走廊和北部經濟帶的融合；
- (c) 把握新的蓮塘／香園圍口岸及其連接路落成所帶來的可達性；以及
- (d) 善用擬議的北環線走廊所帶來的發展機會。

可能的交通及運輸安排

東大嶼都會

5.15 考慮到擬議的東大嶼都會的潛在人口和就業機會，以及其作為 **CBD3** 的功能

定位，有必要透過策略性運輸網絡把東大嶼都會連接至現有的市區。有待進行詳細研究確認，新界西北—大嶼山—都會區運輸走廊是整個遠期東大嶼都會的擬議運輸框架，其中鐵路是整個框架的骨幹，以此增強東大嶼都會對外和對內交通的可達性。

5.16 有關東大嶼都會的鐵路連接，有需要興建一條新的鐵路把交椅洲與都會區位於港島西地區連接起來，以滿足其公共交通需求。此鐵路連接也可以把 **CBD3** 與都會商業核心圈連繫起來。對內而言，擬建的鐵路能把交椅洲、喜靈洲及梅窩貫串起來，以促進東大嶼都會三個發展部分的協調性，並發揮最大的協同效應。

5.17 為把東大嶼都會與大嶼山北部其他項目的發展機遇連繫起來，並將東大嶼山鐵路線服務覆蓋範圍伸延至大嶼山北部，可考慮把上述的鐵路梅窩站向西北伸延直達大嶼山北部及港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展。該鐵路線伸延建議不但可促進東大嶼都會與機場及港珠澳大橋等區域交通樞紐之間的連繫，並可提高東涌新市鎮前往香港其他地區的連接性。

5.18 長遠而言，可探討把擬議的鐵路線進一步向北延伸至新界西北地區的可能性。留待更詳細技術評估，這願景主導的鐵路環線具有策略重要性，可視為西鐵線的替代路線，接載往返新界西北地區與都會區的乘客，預期能有助於紓緩西鐵線的擠塞情況。此構思能有效地拉近西部經濟走廊內的居所和職位地點，令其分布更趨平衡。

5.19 視乎交通需求及有待詳細研究結果，擬議的鐵路走廊或有可能向北伸延至深圳西，以加強香港西部與深圳的連繫和功能上的連接。該走廊不僅在支援沿西部經濟走廊的一系列項目(包括擬議的東大嶼都會及北大嶼發展)方面擔當著重視角色，同時亦有助提升機場對外交通的抗禦力。它亦會成為香港都會核心區與珠三角地區的主要增長區之間的重要連繫通道，有助鞏固香港作為珠三角地區一個重要城市的地位。

5.20 此外，擬議興建一條新的公路基建設施將東大嶼都會的主要部分連接起來，並拉近策略增長區的各部分與都會區、新界西北地區及大嶼山其他地區的距離。該擬議的新路可連接港島西，此外，亦可經青嶼幹線及北大嶼山公路分別前往往九龍或機場／東涌、以及經規劃中的 11 號幹線往新界西北地區。這

條南北走向的公路可以為新界西北地區與東大嶼都會往返都會區的交通提供新的交通走廊，能繞過維港兩岸交通繁忙的路段，特別是各行車過海隧道的連接路。

5.21 因應發展規模，可提供另一條由東大嶼都會主要部分連接至大嶼山北部的通道。駕駛人士可利用現有的北大嶼山公路前往機場、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展和東涌，或經興建中的屯門至赤鱗角連接路與規劃中的屯門西繞道通往新界西北地區。此遠期連接路的落腳點毗鄰機場和港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展，有關建議可促進東大嶼都會與上述發展項目的連繫，並抓緊住區域門廊和橋頭堡經濟所帶來的機遇。從較廣的區域層面來看，這個道路系統再向北行可經深圳灣口岸連接深圳；向西行便可利用日後的港珠澳大橋，直達珠三角地區，以及廣東西部地區。

5.22 上述的公路配套不僅可以滿足東大嶼都會的交通需求，亦可改善現時由新界西北地區／大嶼山北部至香港島的高速公路走廊的交通情況(包括屯門公路，西九龍快速公路及青嶼幹線)。儘管由於東大嶼都會發展可能增加過海的車流量，有關的公路配套可視作第四

條行車過海通道，預計可緩解現有三條海底隧道的擠塞情況。

5.23 東大嶼都會不但是都會商業核心圈的一員，同時也毗連西部經濟走廊。鑒於其優勢位置，加上 CBD3 內將提供大量的就業職位，東大嶼都會及其擬議概念性運輸框架將有效地把新界西北地區的勞動力帶到都會商業核心圈和經濟走廊內的重點經濟發展（例如機場島北商業區，港珠澳大橋香港口岸上蓋發展和 CBD3）。此外，由於部分前往都會區的上、下班行程將改往東大嶼都會，預計交通出行模式可能重新分配，以緩解現有公路和鐵路走廊繁忙方向路段的擁擠情況。

5.24 總的來說，擬議的鐵路和公路運輸安排可發揮多重功能。一方面有助於滿足東大嶼都會的交通需求，增強了新界西北地區／大嶼山北部和香港島之間現有的運輸網絡的承載容量。同時，與東大嶼都會相關的新界西北－大嶼山－都會區運輸走廊，亦會為西部經濟走廊提供支援，並改善香港西部在地區及區域層面上的整體連繫。

新界北

5.25 現時往返新界東北地區與都會區之間的南北運輸連接已承受一定的壓力。此外，進行提升現有運輸基建設施的承載能力的改善措施（如擴闊公路）的空間也有限。為滿足新界北預計的通勤出行流量及提高其可達性，並紓緩新界東北地區的交通情況，擬議興建一條的**南北運輸走廊**。南北運輸走廊的模式、接駁點的選址、以及其配置和走線則取決於該策略增長區的發展規模，並有待更詳細的研究方可作定論。

5.26 新界北將提供最多約 21 萬 5 千個就業職位，在一個容納較少居住人口的「均衡人口」方案下（約 25 萬 5 千人口），相對地增加了就業職位的比例。因此，預計能減少了新界北及毗連新界北部地區的居民往返都會區的出行模式，部分前往都會區上班的新界北部地區居民可能會改往新界北策略增長區，有助重塑交通模式。在「均衡人口」方案下，預計新界東北地區繁忙時間的交通情況將不會惡化。此外，居民上、下班的平均行程距離也可縮短，讓居民能夠在工作與生活之間取得平衡。然而，若有關發展採用人口較多的發展方案（35 萬人口），在發展到達較後期時，將無可避免地加重現有路段的負擔。因此，

在人口較多的發展方案下，我們需要改善南北方向的道路連接。總的來說，相對於一個人口較多的發展方案，為配合「均衡人口」方案而提供的運輸基礎設施，規模將會較小亦更具效益。

5.27 為配合新界北西部的具發展潛力地區的發展，或會在毗連擬議的北環線沿線合適的地點加設中途站，利用北環線的帶來的便利以應付相關的公共交通需求。視乎新界北發展的規模和進一步研究的結果，我們有可能需要制定新的鐵路計劃，以輔助新界北東面的發展。

5.28 倘若東大嶼都會及新界北兩個發展皆落實的話，因應兩者的發展規模，上述的概念性南北運輸走廊或可以進一步向西南方向伸延，把兩個策略增長區連接起來，並在九龍西一個的合適地點作交匯點。此擬議的**延伸南北運輸走廊**不但可以加強東大嶼都會及新界北的連接性及發揮更大的協同效應，而且還提供一個比現有路線更直接、更快捷的路徑往返新界東北地區與九龍西地區。除此之外，延伸南北運輸走廊可紓緩現有及已規劃的運輸基礎設施的擠迫程度及提升整體運輸系統的穩健性。

後註

1. 《2013/2014 年跨界旅運統計調查》，
規劃署（2015）
2. 《香港道路交通擠塞研究報告》，交通
諮詢委員會（2014）
3. 《鐵路發展策略 2014》，運輸及房屋局
（2014）
4. 《2011 年交通習慣調查》，運輸署
（2014）
5. 《香港人口推算 2015-2064》，政府統
計處（2015）
6. 《2015 交通統計年報》，運輸署（2016）
7. 《2016 年香港便覽》
8. 《業務概覽》，香港鐵路有限公司
（2016）
http://www.mtr.com.hk/archive/corporate/ch/publications/images/business_overview_c.pdf