

# 香港主要運輸基建
# 發展藍圖

中華人民共和國
香港特別行政區政府
**運輸及物流局**

2023年12月

# 目錄


序言 願景及目標 02

構建藍圖《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》 06

2.1 推展運輸基建的策略
2.2 長遠發展需求
2.3 主要運輸基建的容量和拓展
2.4 「三鐵三路」的優化方案
2.5 「北部都會區」東面發展的「兩鐵一路」
2.6 智慧綠色集體運輸系統
2.7 構建藍圖

香港主要運輸基建發展藍圖 36

3.1 藍圖總覽
3.2 「北部都會區」內及跨境的連接
3.3 「北部都會區」與「維港都會區」的連接
3.4 其他主要運輸基建項目

項目推展事宜 62

4.1 推展模式、財務安排及人力資源
4.2 推展優次

第一章

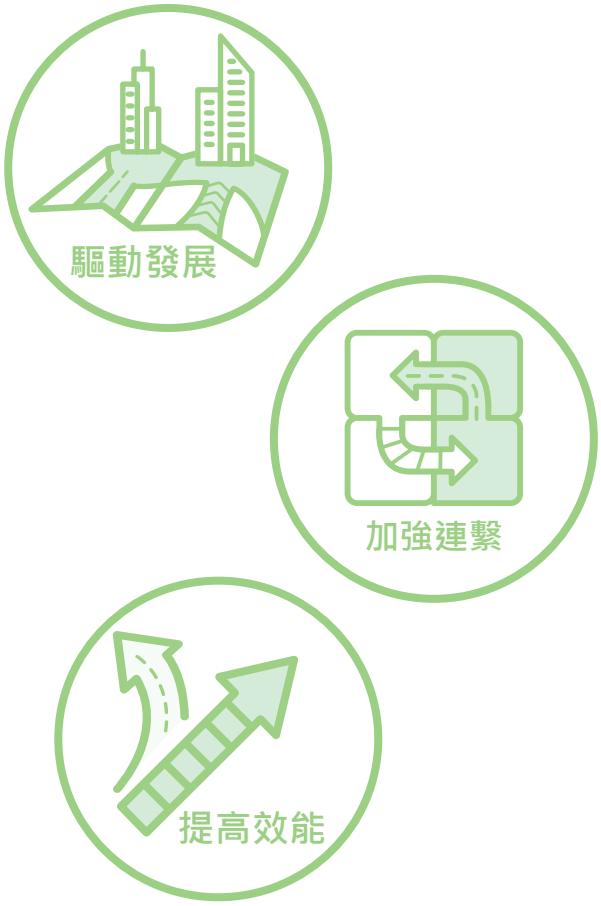
# 序言

## 願景及目標



# 1.1 願景及目標

1.1.1 四通八達的交通網絡能打通一個城市的脈絡，有效促進整體經濟發展，提升市民生活質素，加強社會凝聚力。香港擁有一個以鐵路為骨幹的多元和高效公共交通系統，以及覆蓋範圍廣泛的道路網，滿足市民和旅客的出行需要及城市的發展需求，促成與內地尤其是大灣區其他城市的跨界融合，並和世界接軌。




1.1.2 特區政府的願景是通過「基建先行」、「創造容量」的規劃方針，以「運輸基建驅動發展」，構建一個宜居、具競爭力及可持續發展的香港，目標是：

- **驅動發展：**配合新發展區的發展步伐，有效連接新發展區至現有／未來的鐵路及主要幹道網絡，並釋放運輸基建沿線及周邊地區的發展潛能，促進社區活化及高質量發展；
- **加強連繫：**進一步加強香港與內地城市的跨界融合，連繫全港各區並進一步擴展鐵路及主要幹道網絡的覆蓋範圍，讓網絡具備高度的穩健性，增加市民的出行選擇；及
- **提高效能：**分流現有鐵路及主要幹道，提升整體運輸效率，縮短行程時間。


屯馬線

1.1.3 就此，政府發表這份《香港主要運輸基建發展藍圖》，宏觀勾劃能滿足香港長遠運輸及物流需求的主要運輸基建項目，確切務實地邁向我們的願景和目標。


獅子山隧道公路

第二章

# 構建藍圖

## 跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究



# 2.1 推展運輸基建的策略



香園圍公路/粉嶺公路交匯處

2.1.1 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及周邊地區的發展潛力，加強與其他大灣區城市的融合。政府亦針對交通瓶頸完善運輸網絡，便利市民出行及縮短行程時間。

2.1.2 在「基建先行」方面，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」方面，我們考慮了香港長遠發展的情景，並參考了政府統計處的「較高人口推算」以規劃香港未來的主要運輸基建網絡。同時，我們亦會於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。

2.1.3 推展運輸基建項目涉及龐大公共資源，對社會、民生及經濟發展影響深遠。為更善用資源，政府在應對運輸及物流需求時會先考慮提升及擴展現有設施，並在有確切需要時推出新的基建項目。就新發展區而言，若運輸基建項目過早落成會導致使用率偏低、產生資源錯配的情況；而過遲落成則會對市民出行造成不便、減低市民及企業遷入新發展區的意願，因此推展運輸基建項目時需要謹慎周詳的規劃。同時，社會上對不同運輸基建的走線及推展優次會有不同意見。故此，為持續優化運輸基建網絡，政府一直適時就主要運輸基建發展進行專題研究，並制定主要運輸基建的長遠發展框架，以訂立靈活穩健的運輸策略和有序推展各項運輸基建項目。

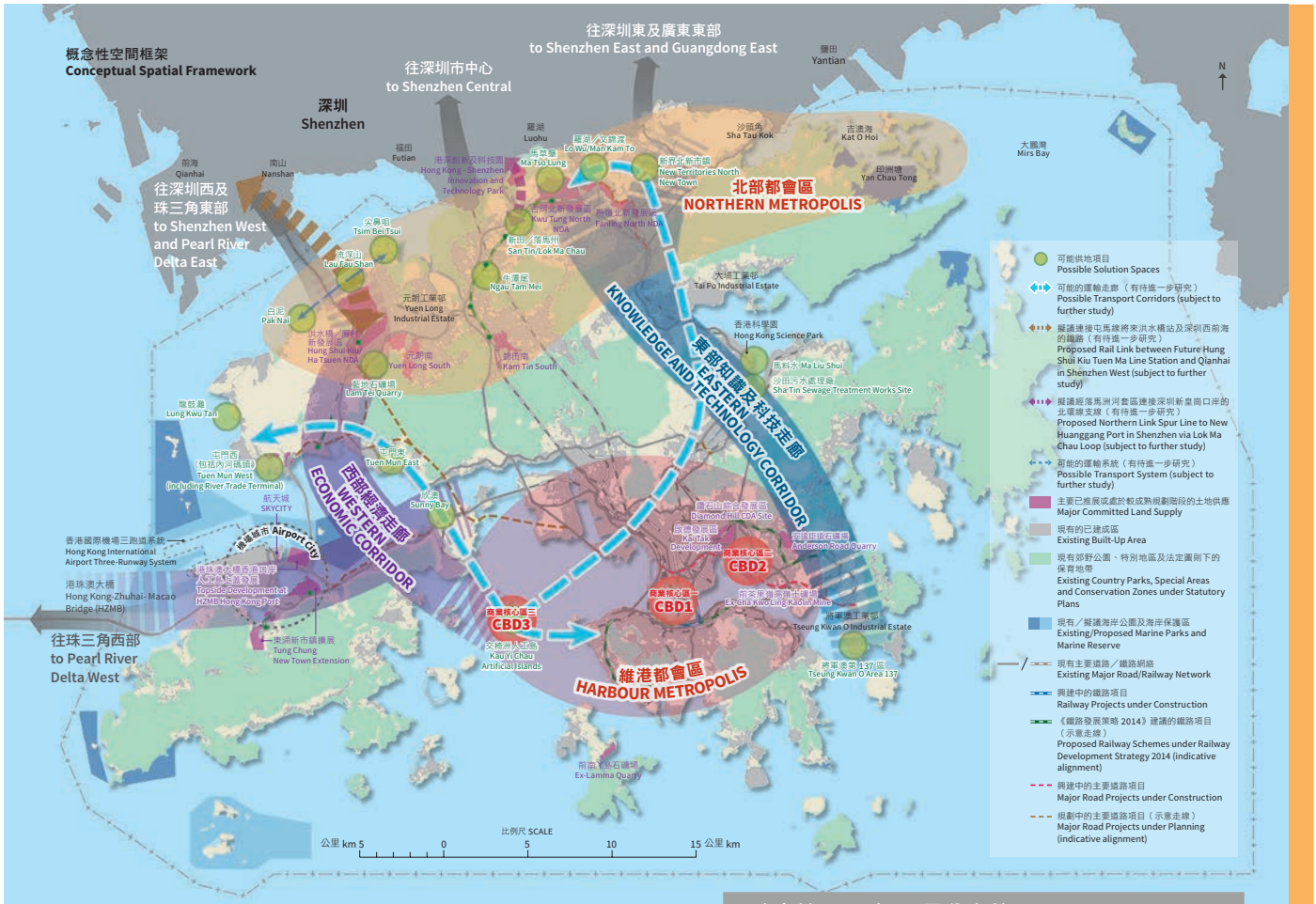
# 2.2 長遠發展需求

## 《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》的概念性空間框架


元朗

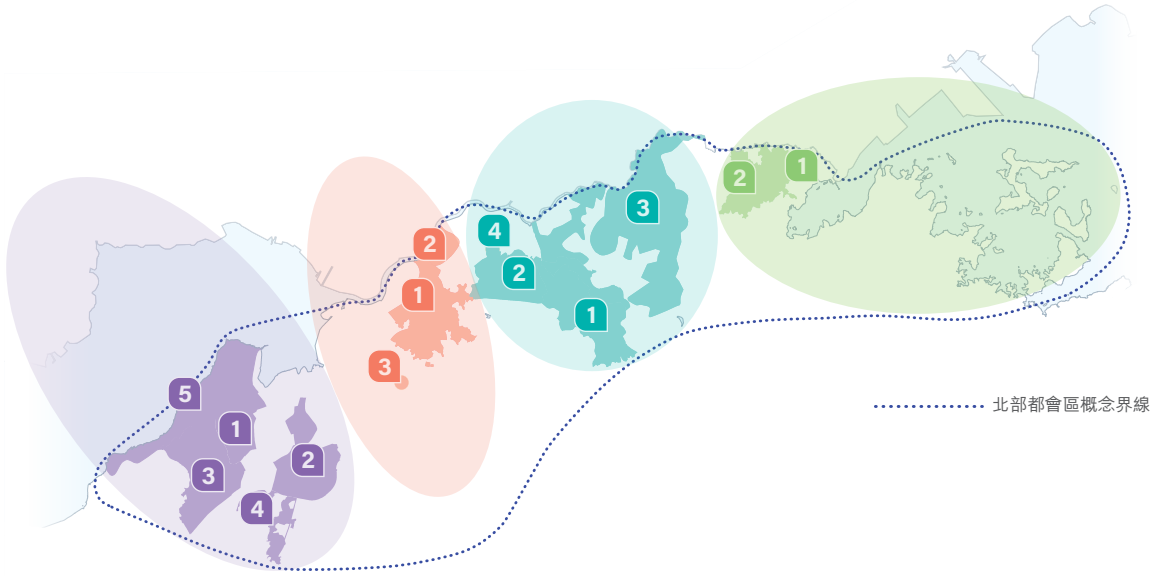
2.2.1 政府在2021年公布《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》（下稱《香港2030+》）的最終報告，當中提出的概念性空間框架包括兩個都會區（「北部都會區」及「維港都會區」）、兩條發展走廊（西部經濟走廊和東部知識及科技走廊），以及緊密交織的運輸走廊。這個概念性空間框架顯示了政府對香港長遠空間發展的宏觀規劃，確定了「可能供地項目」，為香港未來發展做好準備。

2.2.2 其中，「北部都會區」涵蓋元朗區和北區約3萬公頃的土地，包括元朗、天水圍、粉嶺、上水等現有新市鎮、多個處於不同規劃和建設階段的新發展區，以及其相鄰地區。「北部都會區」可容納約250萬居住人口和提供約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。政府分別在2021年10月提出《北部都會區發展策略》及2023年10月發表《北部都會區行動綱領》。《行動綱領》為「北部都會區」提供發展藍圖，勾劃「北部都會區」四大區域的發展定位、主要的發展項目及發展時間表等，務求以「產業帶動，基建先行」為規劃主軸，使「北部都會區」成為香港融入國家發展大局的重大節點。「北部都會區」擁有七個口岸的地利，將成為帶動香港與其他大灣區城市合作的重要平台。




政府於2021年10月公布的
《香港2030+：跨越2030 年的規劃遠景與策略》

## 《北部都會區行動綱領》四大區域的發展定位




**高端專業服務和物流樞紐**
1. 天水圍
2. 元朗
3. 洪水橋／厦村新發展區
4. 元朗南新發展區
5. 流浮山／尖鼻咀／白泥

**創新科技地帶**
1. 新田科技城
2. 河套區港深創新及科技園
3. 牛潭尾

**口岸商貿及產業區**
1. 粉嶺／上水
2. 古洞北／粉嶺北新發展區
3. 新界北新市鎮及羅湖／文錦渡
4. 馬草壟

**藍綠康樂旅遊生態圈**
1. 沙頭角
2. 紅花嶺

2.2.3 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，是一個在金融及商業方面較具競爭優勢的都會區。

2.2.4 當中，交椅洲人工島位於港島、九龍和大嶼山之間的策略位置，距離港島西僅約4公里。人工島將提供一千公頃土地發展新一代的核心區域，一方面增加公營及私營房屋供應，另一方面提升香港作為金融、商業和貿易中心的競爭力。交椅洲人工島預計可提供約19萬至21萬個房屋單位，容納50萬至55萬人口，並提供約27萬個多元化就業機會，當中約20萬個來自擬議的第三個核心商業區。這個新的核心商業區會與中環的第一個核心商業區和位於九龍東的第二個核心商業區相輔相成，並聯通香港國際機場和港珠澳大橋，迎接海外和國家（特別是大灣區）的經濟發展機遇。

# 海陸空物流樞紐

2.2.5 香港一直是國際重要物流樞紐，亦是內地與世界各地進行貿易的重要門戶。在中央政府於2021年3月通過的《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》中，支持香港服務業向高端高增值方向發展，以及支持香港提升航運、貿易中心以及國際航空樞紐的地位。



*香港國際機場*

2.2.6 為持續推動香港物流業的高質量發展，充分利用香港國際機場、貨櫃碼頭、港珠澳大橋和其他陸路口岸等基礎設施，我們需要不斷完善主要幹道網絡，更有效透過多式聯運設施，發揮香港國際航空樞紐和國際航運中心的優勢。


*葵涌貨櫃碼頭*

# 2.3 主要運輸基建的容量和拓展

2.3.1 因應香港的長遠發展需求，政府開展《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》（下稱《策略性研究》），審視現有道路和鐵路網絡促進規劃發展的能力，考慮所有規劃中及正在推展的鐵路和主要幹道項目，客觀地進行技術分析，確定交通節點的瓶頸，宏觀並具前瞻性地規劃香港所需要的主要運輸基建項目及其目標落成時間，並透過公眾諮詢聽取社會各界的意見，從而更適切地投放公共資源作推展，以驅動地區發展、加強本港各區之間的連繫、提高整體運輸網絡的效能，及促進與其他大灣區城市的跨境融合。

2.3.2《策略性研究》的分析結果指出，隨着正推展及規劃中的鐵路及主要幹道項目相繼落成，加上透過增加列車數目及提升系統，讓現有鐵路網絡的載運量可達至其上限，預期本港的鐵路及主要幹道網絡大致能滿足短期至中期的運輸需求，而且大部分現時及預期出現的交通瓶頸將得以紓緩。



*金鐘站*



*三號、五號幹線*

2.3.3 長遠而言，就「北部都會區」內的東西及跨境連接、「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在未來仍然十分殷切。因此，《策略性研究》於2022年底初步建議興建三條策略性鐵路及三條主要幹道（下稱「三鐵三路」）：

- 策略性鐵路項目：港深西部鐵路（洪水橋至前海）、中鐵線及將軍澳線南延線；及
- 主要幹道項目：北都公路（天水圍至古洞段）、沙田繞道及將軍澳—油塘隧道。

2.3.4 政府在2022年12月至2023年3月就《策略性研究》的初步建議進行公眾諮詢，期間諮詢了立法會、交通諮詢委員會、新界鄉議局和區議會，並與專業團體、學術界別、智庫及綠色團體舉行專題小組會議，以及舉辦了兩場公眾論壇，收集社會各界的意見。公眾普遍支持建議的主要運輸基建項目，並就各個建議項目的規劃及推展提出共約1 300個意見，當中約八成屬擬議鐵路項目的意見，約兩成屬擬議主要幹道項目的意見，主要關注的事項包括項目的走線、推展模式及融資安排，以及項目在建造和營運階段對環境及鄰近持份者的潛在影響等。

2.3.5 在仔細研究市民及持份者提出的寶貴意見並進行技術分析後，《策略性研究》綜合考慮了各個項目的運輸效益、覆蓋範圍、對環境的潛在影響，以及成本效益等因素，建議優化「三鐵三路」的方案，以及在「北部都會區」東面發展增建「兩鐵一路」，即北環線東延線、新界東北線及北都公路（新界北新市鎮段），以驅動當區發展，詳見下文2.5節。

2.3.6 經仔細審視所有技術上可行的建議走線及分析其功效後，我們預期上述經優化的「三鐵三路」及「兩鐵一路」連同其他正在規劃、設計及建造中的主要運輸基建項目，足以滿足香港遠至2046年及以後的運輸及物流需求。我們在公眾諮詢過程中，亦收到不少涉及其他鐵路及主要幹道的建議。由於公共資源有限，我們認為應該先將資源重點投放在需求較殷切的地方，目前未有迫切需要考慮及落實其他主要運輸基建項目的建議。如日後規劃參數或實際條件出現顯著的變化，政府會適時作出檢視。


公眾論壇

# 2.4 「三鐵三路」的優化方案

## 策略性鐵路項目

## 港深西部鐵路（洪水橋至前海）



2.4.1 港深西部鐵路（洪水橋至前海）全長約18公里，當中香港段長約8公里，由屯馬線洪水橋站附近位置出發，途經廈村和流浮山，跨越后海灣經深圳灣口岸接入前海，配合內地交通網絡，使兩地成為珠江東岸交通走廊的策略性樞紐，促進香港與其他大灣區城市的融合發展。

2.4.2 港深西部鐵路（洪水橋至前海）將有效完善香港的跨境客運鐵路網絡，加強新界西北及深圳西部的連接，也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，有助提升前海深港現代服務業合作區的功能，促進香港高端專業服務業的長遠發展。

2.4.3 在檢視初步建議方案及公眾意見後，政府建議於廈村及流浮山增設車站，服務沿線市民。此外，政府建議將港深西部鐵路（洪水橋至前海）接駁交椅洲人工島項目擬議的港島西至洪水橋鐵路，以加強交椅洲人工島與「北部都會區」及至前海的連繫。

2.4.4 政府亦建議以隧道及其他合適的形式建造港深西部鐵路（洪水橋至前海）的跨灣路段，以減少對沿線地區和后海灣生態系統的潛在影響。



*廈村、流浮山、深圳灣*

# 中鐵線




2.4.5 中鐵線全長約17公里，由元朗錦田途經葵涌連接九龍塘。中鐵線將接通「北部都會區」及「維港都會區」，支持「北部都會區」的持續發展。中鐵線連接其他現有及擬議的鐵路線，包括屯馬線、荃灣線、觀塘線、東鐵線、北環線、北環線東延線及新界東北線，為市民提供更直接及快捷的路線往返「北

部都會區」與港九各區，及為市民提供多一個出行選擇。除此以外，中鐵線在錦上路站與屯馬線連接，估計能夠紓緩屯馬線的載運壓力。因應公眾對中鐵線增設更多中途站的期望，我們建議於荃景圍、荃灣東北部及葵涌東北部設置中途站，配合當區市民及未來房屋發展的出行需求，並可轉乘港鐵荃灣線，以加強中鐵線的覆蓋與效益。


葵涌（東北）

2.4.6 具體而言，我們建議中鐵線於荃景圍附近設置車站，並將荃灣線向西伸延至該車站，使之成為中鐵線與荃灣線的轉乘站。新的鐵路站將可服務居住在荃景圍一帶、離荃灣站較遠的市民，進一步加強中鐵線的覆蓋範圍、功能與效益。

2.4.7 我們亦建議中鐵線於梨木樹邨附近，以及於石蔭 / 石籬一帶的屋邨附近各設置一個車站，為該區現有居民及規劃中的公營房屋發展提供便捷的鐵路服務。預計兩個新鐵路站將可服務逾13萬居民。

2.4.8 中鐵線能接駁屯馬線、東鐵線、觀塘線、荃灣線及北環線，大幅提高鐵路網絡的通達性及穩健性。視乎出行的起點和終點，使用中鐵線的乘客將可大幅縮減出行時間，例如往返錦上路及九龍灣的行程預計將由現時約43分鐘減少至約32分鐘。

2.4.9 我們曾仔細研究公眾就中鐵線提出的不同走線方案，當中包括只接駁至荃灣站、荔景站或美孚站，取代以九龍塘為終點站的建議。研究結果顯示，將中鐵線南端接駁至九龍塘比其他方案能更有效分流屯馬線錦上路至荃灣西路段的乘客，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，增加乘客的出行選擇。研究評估亦預期九龍塘站作為主要轉乘站有足夠承載能力容納中鐵線乘客的轉乘需要。

# 將軍澳線南延線




2.4.10 將軍澳線南延線全長約4公里，旨在配合將軍澳第137區的發展，為約135 000名新增人口提供便捷及高效的集體運輸系統。政府建議以現有將軍澳線的重型鐵路系統為基礎，由位於地面的康城站向南伸延，以隧道形式經過將軍澳創新園外的海床，延伸至將軍澳第137區的地底車站。

2.4.11 因應公眾對鐵路設施所涉及的填海範圍的關注，在仔細檢視方案後，政府建議採用明挖回填及隧道鑽挖機來建造延線的海底段，盡量減少鐵路設施的用地及露出海面的面積。在鐵路隧道及相關設施建成後，該小範圍的新填海地可考慮用作綠化及休憩空間。

2.4.12 有部分公眾關注將軍澳線南延線可能會令將軍澳線超出負荷。在《策略性研究》中，我們已充分考慮最新的規劃及土地用途資料，當中包括寶琳一帶及第137區的潛在新增人口。研究評估顯示，將軍澳線乘客量最高的路段是來往油塘至鰂魚涌的過海路段，而來往寶琳及康城至將軍澳的路段的乘客量相對較低。透過提升信號系統及增加列車數目，將軍澳線的班次和最高載運量可以同時應付往來寶琳站方向的乘客量，以及增加往來康城站 / 第137區的班次以滿足將軍澳區長遠發展所產生的運輸需求。

2.4.13 此外，我們亦收到不少意見，建議在將軍澳南加建過海鐵路及行車隧道延伸至港島東。研究評估顯示，在將軍澳的發展項目相繼落成後，於繁忙時段的運輸需求將會以往返「維港都會區」為主，預期現有及已規劃的過海運輸基建屆時仍有足夠載運量滿足將軍澳區的出行需要。研究亦指出，於將軍澳南增設過海運輸基建至港島東並不能有效縮短將軍澳居民出行到香港島核心商業區的行程及時間，其運輸效益及服務範圍非常有限。同時，如果要於將軍澳南增設過海運輸基建，我們需要考慮香港島的運輸基建配套、工程可行性及對社區影響等因素，當中涉及不少技術困難，例如可能需要拆卸大量近岸樓宇及公共設施以接駁至現有的高架鐵路及主要幹道。基於整體運輸及成本效益，以及對現有建築物及公共設施的影響，現階段政府並沒有計劃於將軍澳南增設過海運輸基建。



*將軍澳（南）*

# 主要幹道項目

## 北都公路


北都公路建議走線
N
北都公路
（新界北新市鎮段）
羅湖
落馬洲
古洞段
古洞
粉嶺
新田
粉嶺公路
9
香園圍公路
沙頭角公路
新田公路
9
天水圍段
新田段
北都公路
（天水圍、新田及古洞段）
天水圍
大埔
錦田
洪水橋
元朗
元朗公路
9
大欖隧道
3
圖例
主要規劃發展
現有的主要幹道
其他建造和規劃中的主要幹道項目
北都公路（天水圍、新田及古洞段）
北都公路（新界北新市鎮段）
與現有主要幹道連接的交匯處
與主要規劃發展項目的可能連接
主要規劃發展範圍和建議走線及交匯處位置只供參考

2.4.14 北都公路的原建議方案全長約18公里，其走線設計貫通東西，由西面的天水圍開始，串連新界北部地區核心發展地帶。因應新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）的發展，我們建議把北都公路向東延伸約5公里，推展北都公路（新界北新市鎮段）（詳見2.5.8段），加強北都公路整體的連貫性及覆蓋範圍，方案亦切合公眾對延長北都公路的期望。

2.4.15 優化的北都公路將由四個主要路段組成，由西至東分別為天水圍段、新田段、古洞段，及新界北新市鎮段。北都公路將設有交匯處接駁九號幹線的新田公路及粉嶺公路，並能直達牛潭尾、新田科技城、古洞北／粉嶺北新發展區（古洞北／粉嶺北）及新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡），以大幅提升新界北部地區的策略性道路網的運輸效能，並為新發展區建立良好運輸建設的基礎，增強各新發展區的通達性，推動區內的發展項目加快落實，充分釋放發展潛力。

2.4.16 因應公眾對項目的潛在環境影響的關注，北都公路的走線將會特地避開生態敏感的區域，例如盡量遠離濕地保育區，減少對鷺鳥等鳥類覓食活動和飛行路線的影響，或以深層隧道形式建造公路等。

2.4.17 北都公路通車後，預計「北部都會區」內的行車路程將大大縮短。取道新主要幹道往來天水圍市中心及新界北新市鎮的車程長度將由約32公里縮短至約23公里。同時，北都公路提供了穿梭「北部都會區」的另一道路選擇，預計在繁忙時段將能有效分擔約四成往返新界東西的整體交通流量，紓緩元朗公路、新田公路及粉嶺公路的交通壓力。


粉嶺公路

# 沙田繞道


沙田繞道建議走線
N
圖例
主要規劃發展
現有的主要幹道
其他建造和規劃中的主要幹道項目
沙田繞道
主要規劃發展範圍和建議走線只供參考
粉嶺公路
9
香園圍公路
新田公路
9
大埔
錦田
大欖隧道
3
吐露港公路
9
大埔公路
9
沙田
荃灣
城門隧道
9
葵涌
青沙公路
8
獅子山隧道
1
大老山隧道
2
呈祥道
7
長沙灣



*青沙公路及呈祥道*

2.4.18 沙田繞道全長約15公里。相較現時的吐露港公路和大埔公路，沙田繞道將會是一條走線較直接的南北走廊，貫通新界東北及九龍市區；北端將接駁大埔的粉嶺公路，除了北區的道路使用者外，亦方便大埔、太和、康樂園、林村及泰亨一帶的居民出行；而南端則連接九龍西的長沙灣附近的現有主要幹道網絡。沙田繞道主要以隧道通過大帽山和金山，開通後將促進位於新界東北各發展項目的交通連接，包括古洞北／粉嶺北、馬草壟及新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）等發展。

2.4.19 沙田繞道亦可以完善香港東面現時以吐露港公路為主的南北運輸網絡，加強道路網絡的穩健性。沙田繞道通車後，吐露港公路等原有主要幹道的交通壓力會有所紓緩，方便道路使用者往返新界東、新界東北及市區。

2.4.20 因應公眾對增強沙田繞道與現有道路網絡的連繫及通達性的期望，在檢視方案後，政府建議在沙田繞道增設一條支路連接沙田繞道主隧道至城門隧道公路，通往荃灣方向，方便新界東北的道路使用者直接和快捷地前往新界西，加強新界東北及新界西之間的道路連接，擴大沙田繞道的服務區域及提升其吸引力，加強道路網絡的穩健性。

2.4.21 沙田繞道是往返新界東北及市區的快速幹道，預計在通車後，能在繁忙時段分擔香港東面約四成南北走向的整體交通流量，紓緩吐露港公路的交通壓力。以往來粉嶺及荔枝角的車輛為例，使用沙田繞道的路程，其長度將由約30公里大幅縮短至約22公里。

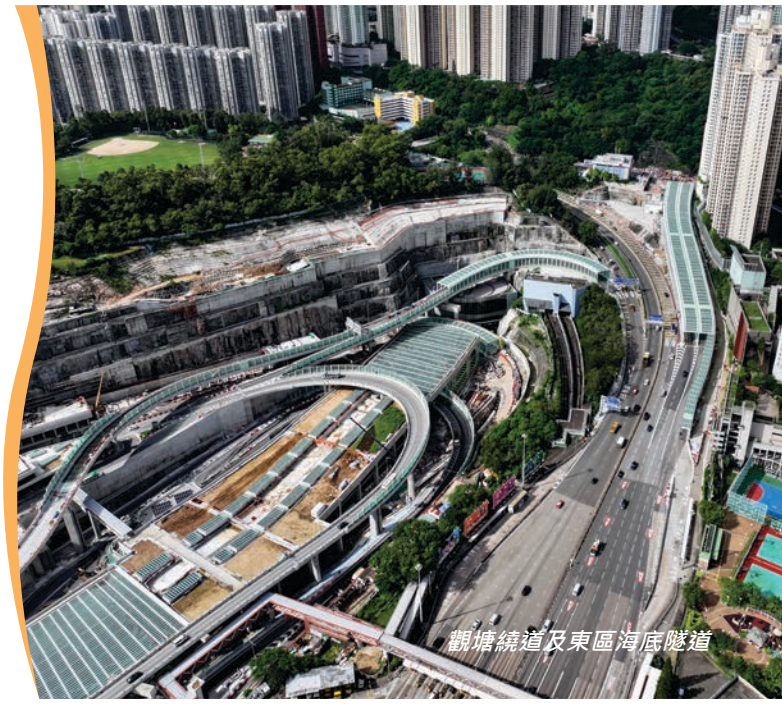
# 將軍澳－油塘隧道


將軍澳—油塘隧道建議走線
N
將軍澳隧道 7
觀塘道 7
觀塘繞道 2
將軍澳
油塘
將軍澳—藍田隧道 6
東區海底隧道 2
將軍澳
第137區
圖例
主要規劃發展
現有的主要幹道
其他建造和規劃中的主要幹道項目
將軍澳—油塘隧道
將軍澳—油塘隧道的可能連接
主要規劃發展範圍和建議走線只供參考

2.4.22 將軍澳第137區的發展是香港長遠發展的其中一個主要土地來源，連同在寶琳路以南的潛在資助房屋發展項目，將軍澳的人口將會繼續增加，未來當區的對外運輸需求亦會持續上升。將軍澳—油塘隧道全長約3.5公里，在將軍澳中部近調景嶺提供將軍澳隧道及將軍澳—藍田隧道以外第三條對外連接的主要幹道，有助釋放將軍澳的整體發展潛力，並提供多一個出行選擇，加強將軍澳與九龍東的連通性。預期將軍澳—油塘隧道將能在繁忙時段分擔逾三成的整體將軍澳對外車流。

2.4.23 因應公眾對增強將軍澳—油塘隧道與九龍東及港島東連繫的期望，在檢視方案後，政府建議在技術可行的情況下將油塘出口連接至觀塘繞道及東區海底隧道，進一步方便將軍澳區居民出行至九龍及港島各區。

2.4.24 至於在將軍澳南加建過海行車隧道延伸至港島東的建議，政府的評估已於上文第2.4.13段說明。



*觀塘繞道及東區海底隧道*

# 2.5 「北部都會區」東面發展的「兩鐵一路」


香園圍口岸及蓮塘

2.5.1 根據《北部都會區行動綱領》，規劃中的新界北新市鎮（包括打鼓嶺、香園圍、坪輋、恐龍坑、皇后山、羅湖／文錦渡等地區），連同現有的粉嶺／上水新市鎮，以及建設中的古洞北／粉嶺北等，將會組成口岸商貿及產業區。正在規劃的新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡），涵蓋約1 500公頃土地，藉口岸之利，有潛力發展各種與口岸相關或需較大土地面積運作的經濟用途，可建設口岸商圈及新興產業基地，與新田科技城的創科產業互補，亦可對接深圳羅湖區的發展。《北部都會區行動綱領》亦計劃將沙頭角及紅花嶺一帶發展成「藍綠康樂旅遊生態圈」。目前政府正為新界北新市鎮制訂土地用途規劃，發展方案預計於2024年公布。

2.5.2 為配合上述發展，我們建議在「北部都會區」東面發展增建「兩鐵一路」，即北環線東延線、新界東北線及北都公路（新界北新市鎮段），以加強該些新發展區內以及與主要鐵路及道路網絡的連接，驅動當區發展，同時加強各個陸路口岸間的連繫。

2.5.3 由於相關發展項目的規劃及工程研究仍在進行，我們稍後將根據擬議土地用途規劃，進一步細化「兩鐵一路」的走線，以提供最合適、便捷及通達的主要運輸基建，驅動當區發展。

2.5.4 2021年10月發表的《北部都會區發展策略》提出北環線東延的初步構想，由古洞站經新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）等地區接駁粉嶺安樂村。經考慮最新的規劃情況並就鐵路走線的運輸效益作詳細分析後，我們建議興建兩條鐵路線，即北環線東延線及新界東北線，代替原來的初步構想。

2.5.5 北環線東延線及新界東北線可以相輔相成，共同驅動「北部都會區」東面的發展，除了方便乘客經北環線、中鐵線及東鐵線往返「北部都會區」及市區外，亦聯同東鐵線、落馬洲支線、北環線支線、港深西部鐵路（洪水橋至前海），加強新界北陸路口岸的鐵路聯繫，進一步促進跨境融合以及人員的高效流動。



## 北環線東延線

2.5.6 北環線東延線全長約9.5公里，爲東西走向的鐵路段，將北環線從古洞站向東延伸至坪輋，途經新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）的各個發展節點，有效連接新發展區至鐵路網絡。北環線東延線計劃在坪輋與建議的新界東北線連接。


坪輋


香園圍

## 新界東北線

2.5.7 新界東北線全長約8.5公里，爲南北走向的鐵路段，由香園圍途經坪輋及皇后山等地區連接東鐵線粉嶺站，打通新界北新市鎮的主要發展節點，方便市民使用香園圍口岸及轉乘東鐵線。

## 北都公路（新界北新市鎮段）

2.5.8 北都公路（新界北新市鎮段）將北都公路向東延伸至坪輋，接駁至香園圍公路及沙頭角公路。北都公路的延伸部分擴大了北都公路的服務範圍，除了能直接連接新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）的重要發展節點外，亦能增加該些地區與「北部都會區」其他地區的連繫。同時，北都公路（新界北新市鎮段）將會紓緩粉嶺公路的交通壓力，從而改善粉嶺和上水的區內道路的交通情況，提升新界東北的整體運輸效能。


香園圍公路/沙頭角公路交匯處

# 2.6 智慧綠色集體運輸系統


東九龍

2.6.1 除了大型運輸基建外，政府建議引入智慧綠色集體運輸系統，為缺乏空間或乘客量較低的地區，提供輕便和綠色的交通接駁服務至就近的鐵路及主要公共運輸交匯處。相比重型鐵路系統，智慧綠色集體運輸系統運量一般較低，輕巧便捷，可以滿足每小時單向約一萬人次的載客需求。此外，智慧綠色集體運輸系統一般不需要架空電纜等設施，加上機電支援系統相對簡單，視乎個別項目的基礎設施（包括土木結構及車廠等），以及系統的整體運載量等因素，預期在運輸需求較低的地區引入智慧綠色集體運輸系統會較重型鐵路模式更具成本效益。

2.6.2 政府一直有留意本地及國內外的智慧綠色集體運輸系統的發展，例如環保巴士、現代化電車、有軌及無軌列車、軌道巴士等，並積極考慮引進適合本地使用的集體運輸系統，以進一步提升香港個別地區內運輸網絡的效能、成本效益及可持續性。在引進智慧綠色集體運輸系統時，政府會考慮個別地區對公共運輸的需求；系統的載客量、可持續性、建造及營運成本效益；系統的走線、車站和車廠等相關基建所佔用的空間，以及其對持份者和環境的影響等因素，務求更適切及有效地運用公共資源滿足地區發展所產生的運輸需求。

2.6.3 在參考了包括「雲巴」、「智軌」及「巴士快速公交系統」等智慧綠色集體運輸系統後，政府決定在東九龍、啟德和洪水橋／厦村新發展區（洪水橋／厦村）建造智慧綠色集體運輸系統。



## 東九龍

2.6.4 《鐵路發展策略2014》原建議興建東九龍線，連接觀塘線和將軍澳線。然而沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，原方案部分路段須深入地底，乘客需以較長時間往返地面及月台，增加出行時間。經全面檢視項目的技術挑戰及運輸效益，我們會於東九龍引入智慧綠色集體運輸系統，以替代地下重型鐵路模式。東九龍的運輸系統全長約7公里，會為觀塘上坡地區提供便捷的接駁交通服務，便利市民前往港鐵彩虹站及油塘站，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達及馬游塘，並透過行人通道接駁安達臣道一帶，整體改善東九龍的交通，釋放發展潛力，服務該些地區約30萬的居住人口。運輸系統主要在高架道上運作，初步技術可行性研究建議以隧道形式由馬游塘伸延至油塘一帶。

## 啟德

2.6.5 至於啟德前跑道區，政府以往曾考慮在當區興建高架環保連接系統至九龍東。然而，在九龍東部分已發展的地區興建有關系統，在技術上將受制於毗鄰的稠密發展，其建造和運作成本亦會十分高昂，並非可持續和可取的選項。經檢視智慧綠色運輸系統最新技術，並考慮啟德發展區的最新人口及發展情況，我們會於啟德前跑道區引入全長約4公里的智慧綠色集體運輸系統，連接啟德前跑道區至港鐵啟德站，強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體及社區設施的連貫性，以及與鐵路網絡的連繫，服務該區的旅客以及約5萬的居住及就業人口。


啟德及東九龍智慧綠色集體運輸系統建議走線
N
彩虹
彩雲
順利
九龍塘
啟德
順安
東九龍
智慧綠色
集體運輸系統
秀茂坪
馬游塘
寶達
將軍澳
觀塘
啟德
智慧綠色
集體運輸系統
油塘
圖例
主要規劃發展
現有的鐵路線
建造及規劃中的鐵路項目
智慧綠色集體運輸系統
主要規劃發展範圍和建議走線只供參考

# 洪水橋 / 厦村新發展區

2.6.6 政府計劃於洪水橋 / 厦村建造智慧綠色集體運輸系統，全長約16公里，貫通洪水橋 / 厦村和元朗南，為市民提供便捷的接駁交通服務，方便市民使用屯馬線、輕鐵，以及主要公共運輸交匯處出行至全港各區，服務該些地區約30萬居住人口及約16萬的就業人口。



## 拓展空間

2.6.7 政府曾於不同的場合聽取了地區人士和專業團體就擬議智慧綠色集體運輸系統提出的意見，尤其理解社會各界對東九龍及啟德項目能涵蓋更多範圍的期望，例如建議將東九龍項目向東延伸至寶琳及向西伸延至慈雲山等地區、於藍田北加設中途站、將啟德項目延伸至觀塘及油塘一帶，或將兩個項目接駁一起等。經初步分析，政府預期有關建議將涉及不少技術困難，例如需要在人口稠密及缺乏空間的地區尋找足夠地方興建車站和高架通道，或需要進行大型工程以跨越現有主要幹道等。我們必須進一步研究建議的技術可行性，以及對項目推展時間表和整體成本效益的影響。

2.6.8 考慮到首次引入智慧綠色集體運輸系統的情況，以及市民對早日落實系統的期盼，我們計劃以上文第2.6.4段及第2.6.5段的建議走線作為基礎，在2024年底前就東九龍及啟德項目邀請本地及國內外系統的供應商及營運商遞交意向書，並會就擴展或調整系統走線的可行性交流意見。預期當我們對項目的技術範疇，包括系統特性、營運安排、維修保養要求等，有更確切的了解後，會容讓我們更深入探討進一步擴展東九龍及啟德項目的技術及財務可行性。

## 2.7 構建藍圖

2.7.1 《策略性研究》全盤並客觀地分析了全港主要運輸基建的供應和需求，在現有正在規劃、設計及施工的項目之上，建議推展「三鐵三路」的優化方案以及服務「北部都會區」東面發展的「兩鐵一路」，並將分析結果梳理整合，構建下文第三章闡述的《香港主要運輸基建發展藍圖》。



*石門交匯處*

第三章

# 香港主要運輸基建發展藍圖



# 3.1 藍圖總覽


主要運輸基建發展藍圖
N
香園圍
沙頭角
北環線東延線
羅湖
新界東北線
坪輋
落馬洲
北環線支線
北都公路
（新界北新市鎮段）
古洞
新田
北部都會區
深圳灣
粉嶺公路
改善工程
粉嶺繞道
粉嶺
港深西部鐵路
（洪水橋至前海）
天水圍
北環線
北都公路
（天水圍、新田及古洞段）
大埔
洪水橋／厦村
智慧綠色
集體運輸系統
洪水橋站
科學園／白石角站
錦田
元朗公路擴闊工程
中鐵線
沙田繞道
十一號幹線
大老山公路
T6橋擴闊工程
屯門南延線
T4號主幹路
屯門繞道
荃灣
葵涌
荃灣路擴闊工程
獅子山隧道
改善工程
青衣至大嶼山
連接路
東九龍
智慧綠色
集體運輸系統
大嶼山
P1公路
九龍塘
T2主幹路
將軍澳
油塘
小蠔灣站
港島西至洪水橋
鐵路
港島西至大嶼山東北
連接路
中九龍幹線
啟德
智慧綠色
集體運輸系統
將軍澳
油塘隧道
東涌線延線
維港都會區
將軍澳線
南延線
南港島線
（西段）
交椅洲人工島
環保集體運輸系統
圖例
現有的鐵路線
現有的主要幹道
建造及規劃中的鐵路項目
智慧綠色集體運輸系統
建造及規劃中的主要幹道項目
交椅洲人工島相關運輸走廊
建議走線只供參考

**3.1.1**《香港主要運輸基建發展藍圖》旨在為香港未來的運輸基建發展提供規劃框架，創造運輸及物流容量以推進《香港2030+》概念性空間框架所建議的長遠發展方向。藍圖前瞻性地整合所有正在規劃、設計及施工中的主要運輸基建項目，並勾劃遠至2046年及以後的策略性鐵路及主要幹道網絡。根據已知的土地發展規劃資料，藍圖已充分考慮「北部都會區」、交椅洲人工島及其他主要規劃發展區的人口增長、就業和經濟活動所帶來的運輸和物流需求，並按交通分析建議項目的推展優次。在項目陸續落成後，我們預期運輸基建網絡將有足夠的容量驅動全港的發展，深化跨境融合，增加出行選擇，改善路面情況，減少出行時間，帶來長遠的社會經濟效益。


未來鐵路網絡
N
香園圍
北環線東延線
羅湖
新界東北線
坪輋
落馬洲
北環線支線
古洞
新田
北部都會區
深圳灣
粉嶺
天水圍
北環線
港深西部鐵路
（洪水橋至前海）
大埔
洪水橋 / 厦村
智慧綠色
集體運輸系統
洪水橋站
科學園 / 白石角站
錦田
中鐵線
屯門南延線
荃灣
葵涌
東九龍
智慧綠色
集體運輸系統
九龍塘
啟德
智慧綠色
集體運輸系統
將軍澳
油塘
小蠔灣站
東涌線延線
港島西至洪水橋
鐵路
維港都會區
將軍澳線
南延線
南港島線
（西段）
交椅洲人工島
環保集體運輸系統
圖例
現有的鐵路線
建造及規劃中的鐵路項目
智慧綠色集體運輸系統
交椅洲人工島相關運輸走廊
出入境管制站
建議走線只供參考




*東鐵線*

**3.1.2** 當正在興建及規劃的鐵路項目完成後，鐵路網絡的總長度會由目前約270公里增加至接近390公里，形成覆蓋範圍廣泛，四通八達且有相當韌性的集體客運運輸骨幹。我們預期高效可靠的鐵路服務將繼續成為市民及旅客的主要出行選擇。除了往返本港各區外，市民及旅客亦能便捷地透過鐵路網絡經香港國際機場、廣深港高速鐵路，以及各個陸路和海路口岸，往返內地及世界各地。


未來主要幹道網絡
N
香園圍
沙頭角
羅湖
坪輋
落馬洲
古洞
北都公路
（新界北新市鎮段）
深圳灣
新田
粉嶺公路
改善工程
粉嶺繞道
北部都會區
粉嶺
天水圍
北都公路
（天水圍、新田及古洞段）
大埔
錦田
元朗公路擴闊工程
沙田繞道
十一號幹線
大老山公路
T6橋擴闊工程
T4號主幹路
屯門繞道
荃灣路擴闊工程
荃灣
葵涌
獅子山隧道
改善工程
青衣至大嶼山
連接路
大嶼山
P1公路
九龍塘
T2主幹路
將軍澳
油塘
港島西至大嶼山東北
連接路
中九龍幹線
將軍澳
油塘隧道
維港都會區
圖例
現有的主要幹道
建造及規劃中的主要幹道項目
交椅洲人工島相關運輸走廊
海陸空物流口岸
出入境管制站
建議走線只供參考

**3.1.3** 至於道路網絡方面，現時全港道路總長度約2 200多公里，當中主要幹道的總長度約260公里，當正在規劃及興建的主要幹道項目完成後，預計主要幹道的總長度將增加至接近380公里，貫通及連繫全港各區。主要幹道網絡能在客運鐵路骨幹之上有效滿足各區的物流需要，並增加市民及旅客的出行選擇。我們預期持續優化的主要幹道網絡將繼續高效連繫香港國際機場、所有港口以及陸路口岸，促進人流及物流，支持香港繼續成為航運、貿易中心以及國際航空樞紐。

**3.1.4** 按項目的功能及性質分類，我們下文將分三個部分闡述主要運輸基建網絡落成後的願景，包括：「北部都會區」內及跨境的連接、「北部都會區」與「維港都會區」的連接，以及其他主要運輸基建項目。





*元朗*

## 3.2 「北部都會區」內及跨境的連接

3.2.1 「北部都會區」是香港未來發展的新引擎，全面發展後可提供超過50萬個新增房屋單位和約50萬個新工作職位，容納250萬居住人口。其規劃會以「產業帶動，基建先行」為主軸，成為香港融入國家發展大局的重大節點。

3.2.2 「北部都會區」擁有多個跨境陸路口岸，是香港境內促進港深融合發展和聯繫大灣區其他地方最重要的地區。目前，香港及深圳由西至東共有七個陸路口岸，包括兩個鐵路口岸（落馬洲支線及羅湖）及五個車輛口岸（深圳灣、落馬洲（皇崗）、文錦渡、香園圍及沙頭角），建立了兩地高度緊密互動的基礎及促成了過去多年來兩地社會的急速經濟發展。根據2023年10月數字，經「北部都會區」內的七個陸路口岸的旅客人數為每日平均約44萬人次，主要經羅湖及落馬洲支線兩個鐵路口岸進出；而利用五個車輛口岸進出的跨境私家車數目為每日平均約14 000架次，跨境貨車數目則為每日平均約10 000架次，主要經深圳灣及落馬洲（皇崗）兩個車輛口岸進出。

**3.2.3** 為驅動「北部都會區」的推展，我們的主要運輸基建網絡將會伸延至「北部都會區」內各新發展區，提升這些地區與內地及香港其他地區的連繫，釋放土地發展潛力，同時提升「北部都會區」內現有鐵路和主要幹道的效能，改善「北部都會區」內整體交通情況。

**3.2.4** 運輸基建網絡會充分利用「北部都會區」的邊境優勢，加強位於「北部都會區」內七個陸路口岸的運輸配套，促進跨境融合以及口岸地區的綜合發展。透過優化的運輸基建網絡，市民可更便捷地透過主要幹道及鐵路前往不同跨境陸路口岸，提高各口岸之間的通達性及協同效應，以及跨境基建配套的效益。此外，於2023年10月底發表的《現代物流發展行動綱領》宣布會在「北部都會區」的新發展區預留約37公頃土地作現代物流發展之用，亦會繼續規劃更多物流用地，打造不同功能的物流圈。優化的運輸基建網絡可支援現代物流業的持續發展，提升物流業的營運效率。


現時北部都會區內及跨境的連接
N
連接高鐵網絡
皇崗
落馬洲
羅湖
文錦渡
香園圍
沙頭角
沙頭角公路
坪輋
香園圍公路
東鐵線
粉嶺公路
9
粉嶺
新田
深圳灣
天水圍
新田公路
9
北部都會區
屯馬線
錦田
元朗公路
9
大欖隧道
3
荃灣
葵涌
圖例
現有的鐵路線
現有的主要幹道或道路
鐵路連接
主要幹道或道路連接


未來北部都會區內及跨境的連接
N
連接高鐵網絡
皇崗
落馬洲
羅湖
文錦渡
香園圍
沙頭角
沙頭角公路
北環線
東延線
新界東北線
北環線支線
坪輋
北都公路
(新界北新市鎮段)
香園圍公路
古洞站
新田
粉嶺繞道
粉嶺公路
改善工程
粉嶺
深圳灣
港深西部鐵路
(洪水橋至前海)
天水圍
北環線
北都公路
(天水圍、新田及古洞段)
北部都會區
洪水橋 / 厦村
智慧綠色
集體運輸系統
洪水橋站
錦田
元朗公路擴闊工程
圖例
現有的鐵路線
現有的主要幹道或道路
建造及規劃中的鐵路項目
建造及規劃中的主要幹道項目
智慧綠色集體運輸系統
其他建造及規劃中的鐵路項目
其他建造及規劃中的主要幹道項目
交椅洲人工島相關運輸走廊
現時 / 未來的鐵路連接
現時 / 未來的主要幹道或道路連接
建議走線只供參考

# 鐵路及智慧綠色集體運輸系統


羅湖口岸

3.2.5 目前，於「北部都會區」範圍內有東鐵線及屯馬線兩條鐵路線，以及服務天水圍及元朗一帶的輕鐵線。東鐵線主要於新界東北提供南北走向的鐵路連接，直達羅湖及落馬洲兩個陸路口岸，經上水／粉嶺往返市區；屯馬線則有效提供元朗一帶的東西連接，經錦田往返市區；至於輕鐵線則主要作為區內交通服務並接駁屯馬線，方便市民出行。

3.2.6 隨着「北部都會區」內的新發展項目陸續落成，人口及企業相繼遷入，經濟活動將會變得頻繁，區內的運輸及物流需求會大大提升，因此我們會為「北部都會區」打造一條東西走向的鐵路骨幹，加強「北部都會區」內的鐵路覆蓋範圍、載運力及流通性。

3.2.7 具體而言，政府會推展洪水橋站、北環線、北環線東延線及新界東北線，改善新界東與新界西之間的鐵路連接，釋放包括洪水橋／厦村、古洞北／粉嶺北、新田科技城、新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）等新發展區及其鄰近地區的土地潛力。

3.2.8 相關鐵路線通車後，連同現有的東鐵線及屯馬線，將在新界北形成一個環狀鐵路網絡。市民可以經屯馬線、北環線及北環線東延線往返屯門至坪輋，途經現有及日後新發展區的重要節點，並能於錦田、古洞及粉嶺利用屯馬線、東鐵線及中鐵線往返市區。

**3.2.9** 為充分發揮「北部都會區」的邊境優勢，政府會推展北環線支線及港深西部鐵路（洪水橋至前海），分別在新界中及新界西北提供直接的跨境鐵路連接新皇崗口岸及深圳灣口岸，為往來大灣區的市民及旅客提供更多出行選擇。同時，市民及旅客亦可利用北環線東延線及新界東北線，前往文錦渡口岸及香園圍口岸。在相關鐵路線通車後，「北部都會區」內有鐵路覆蓋的陸路口岸，將由現時羅湖及落馬洲兩個口岸大幅增加至六個口岸，預期能更有效分流市民及旅客使用各口岸，善用口岸設施，促進港深跨境融合。

**3.2.10** 此外，正如上文第2.6.6段所述，政府計劃於洪水橋／厦村建造智慧綠色集體運輸系統，貫通洪水橋／厦村和元朗南，為市民提供便捷的接駁交通服務。政府亦正探討在尖鼻咀至白泥提供綠色運輸走廊的可行性。

# 主要幹道

**3.2.11** 現時，貫通「北部都會區」東西的主要幹道有元朗公路、新田公路及粉嶺公路，「北部都會區」的居民可分別於粉嶺、錦田及屯門經吐露港公路、大欖隧道及屯門公路往返市區。

**3.2.12** 為滿足人流和物流需求及增加市民的出行選擇，政府在東西走向的客運鐵路骨幹以外，會加強「北部都會區」內的主要幹道容量及覆蓋率，滿足運輸及物流需求，增加路線選擇，減少出行時間，並有效分流現有主要幹道的壓力。

**3.2.13** 政府會推展粉嶺繞道以及共分為四段的北都公路（包括天水圍段、新田段、古洞段及新界北新市鎮段），串連「北部都會區」內的重要節點，將古洞北／粉嶺北、新田科技城、新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）等新發展區直接連接至主要幹道網絡。

**3.2.14** 在改善現有主要幹道方面，規劃中的粉嶺公路改善工程及元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程，以及相關的道路及交匯處改善工程，將優化包括古洞北／粉嶺北、元朗南及新界西北等地區的整體道路網絡，擴大現有主要幹路的容量，紓緩現有主要幹道的壓力。

**3.2.15** 上述道路工程落成後，「北部都會區」內主要幹道的東西連接將大幅提升，道路容量會增加一倍或以上，預期足以滿足長遠發展的需求。由於新的主要幹道及現有主要幹道為相互替代的路線，透過提供足夠交匯處，將能有效互補、分流交通，加強新界北道路網絡的穩健性及抗禦力。同時，市民及旅客亦可便捷地透過完善的主要幹道網絡，往返「北部都會區」內的各個陸路口岸。


羅湖南

# 3.3 「北部都會區」與「維港都會區」的連接

**3.3.1** 「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，連同「北部都會區」，將促成香港「南金融、北創科」的新產業布局。由於「維港都會區」將繼續會有大量就業機會以及頻繁的經濟和商業活動，我們預期將來往返「北部都會區」及「維港都會區」的運輸及物流需求相較目前情況會有過之而無不及。

**3.3.2** 有見及此，優化的主要運輸基建網絡將會加強「北部都會區」與「維港都會區」的連繫，於香港東面、中部及西面加設往返兩個都會區的運輸走廊，創造足夠容量以滿足發展帶來的南北走向運輸及物流需求。



荔景


現時北部都會區與維港都會區的連接
坪輋
粉嶺公路
香園圍公路
粉嶺
新田公路
北部都會區
東鐵線
大埔
吐露港公路
錦田
大欖隧道
元朗公路
屯馬線
大埔公路
城門隧道
屯門公路
荃灣
葵涌
青沙公路
獅子山隧道
大老山隧道
呈祥道
長沙灣
九龍塘
將軍澳
油塘
維港都會區
圖例
現有的鐵路線
現有的主要幹道
現時的鐵路連接
現時的主要幹道連接


未來北部都會區與維港都會區的連接
坪輋
粉嶺
北部都會區
大埔
錦田
元朗公路
擴闊工程
中鐵線
沙田繞道
大老山公路
T6橋擴闊工程
十一號幹線
屯門繞道
荃灣路
擴闊工程
荃灣
葵涌
獅子山隧道
改善工程
青衣至大嶼山
連接路
長沙灣
九龍塘
港島西至大嶼山
東北連接路
將軍澳
油塘
港島西至洪水橋
鐵路
維港都會區
圖例
現有的鐵路線
現有的主要幹道
建造及規劃中的鐵路項目
智慧綠色集體運輸系統
其他建造及規劃中的鐵路項目
建造及規劃中的主要幹道項目
其他建造及規劃中的主要幹道項目
交椅洲人工島相關運輸走廊
交椅洲人工島環保集體運輸系統
現時 / 未來的鐵路連接
現時 / 未來的主要幹道連接
建議走線只供參考

# 鐵路



*荃灣（東北）*

**3.3.3** 現時往返「北部都會區」與「維港都會區」的鐵路線包括東鐵線及屯馬線。東鐵線直接連接新界東北至中九龍及港島的核心商業區；而屯馬線則貫通新界及九龍東西，讓市民能於大圍及紅磡轉乘東鐵線、於美孚及尖東轉乘荃灣線、於何文田及鑽石山轉乘觀塘線，及於南昌轉乘東涌線，往返新界及港九各區。

**3.3.4** 雖然上述鐵路網絡四通八達，然而部分路線會較為迂迴、車程會較長，例如新界西北往返九龍中及新界南的乘客，需要先經九龍西，或於新界北先經日後落成的北環線轉乘東鐵線。這會減低旅程的效率及吸引力，並加重途經鐵路線的負擔。

**3.3.5** 隨著大量人口及就業遷入「北部都會區」及交椅洲人工島，我們預期在將來繁忙時段，無論南行及北行的運輸需求都會增加，因此會在香港中部及西部各增設一條鐵路，即中鐵線及港島西至洪水橋鐵路。

**3.3.6** 中鐵線將在香港的中間部分提供直接及快捷的替代鐵路線。將來「北部都會區」的市民可利用中鐵線便捷來往「維港都會區」，並可轉乘荃灣線、東鐵線及觀塘線到達港九各區。同時，港島西至洪水橋鐵路將提供「北部都會區」與交椅洲人工島及港島西的直接連繫，除了能有效地提升交椅洲人工島的策略性地位，亦能便利市民轉乘港島線、東涌線及屯馬線往返新界西北及市區。預期兩條鐵路落成後將有效分流東鐵線及屯馬線的乘客，紓緩兩條鐵路線屆時的載運壓力，並有效加強鐵路網絡的整體效能及抗禦能力。

**3.3.7** 待上述新鐵路項目落成通車後，連接「北部都會區」與「維港都會區」之間的南北走向鐵路線將會由兩條增加至四條，大幅提升鐵路的載運容量。

# 主要幹道

**3.3.8** 現時往返「北部都會區」與「維港都會區」的主要幹道包括吐露港公路、大欖隧道及屯門公路。

**3.3.9** 吐露港公路主要服務新界東北的道路使用者。在利用粉嶺公路及吐露港公路（九號幹線）前往馬料水後，道路使用者可選擇繼續沿九號幹線經城門隧道往返荃灣，或使用一號幹線經獅子山隧道往返九龍中、二號幹線經大老山隧道往返九龍東或八號幹線經尖山往返九龍西，繼而經三條過海隧道往返港島。

**3.3.10** 大欖隧道及屯門公路主要服務新界西北的道路使用者。經大欖隧道及屯門公路前往汀九後，道路使用者可選擇使用三號幹線經汀九橋及昂船洲大橋往返九龍西，或使用九號幹線經城門隧道往返新界南，繼而往返港九各區。



白石角

**3.3.11** 隨著大量人口及就業遷入「北部都會區」及交椅洲人工島，我們預期將來在繁忙時段，無論南行及北行的運輸及物流需求都會增加。為滿足人流和物流需求及為市民提供更多出行選擇，政府會在南北走向的四條客運鐵路線以外，加強往返「北部都會區」及「維港都會區」的主要幹道容量及覆蓋率。具體而言，政府會推展沙田繞道、屯門繞道、十一號幹線、青衣至大嶼山連接路及港島西至大嶼山東北連接路，以及相關的主要幹道改善工程，滿足長遠發展的運輸及物流需求，增加路線選擇，減少出行時間，並有效紓緩現有主要幹道的壓力。

**3.3.12** 沙田繞道將提供直接的主要幹道連接大埔與九龍西，有效分流新界東北的交通，大幅減輕吐露港公路，及至獅子山隧道、大老山隧道、尖山隧道及城門隧道的交通壓力，提升新界東北整體運輸網絡的效能，為新界東北往返九龍提供多一個選擇，加強「北部都會區」和「維港都會區」之間的交通聯繫，創造容量以驅動包括古洞北／粉嶺北、新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）等發展項目。同時，因應大老山公路及獅子山隧道在繁忙時段可能出現的交通擠塞問題，我們需要推展大老山公路T6橋擴闊工程及獅子山隧道改善工程，以提升相關路段的容車量。上述工程完成後，沙田繞道連同吐露港公路將會成為香港東面兩條主要的南北道路運輸走廊。



*青沙公路*

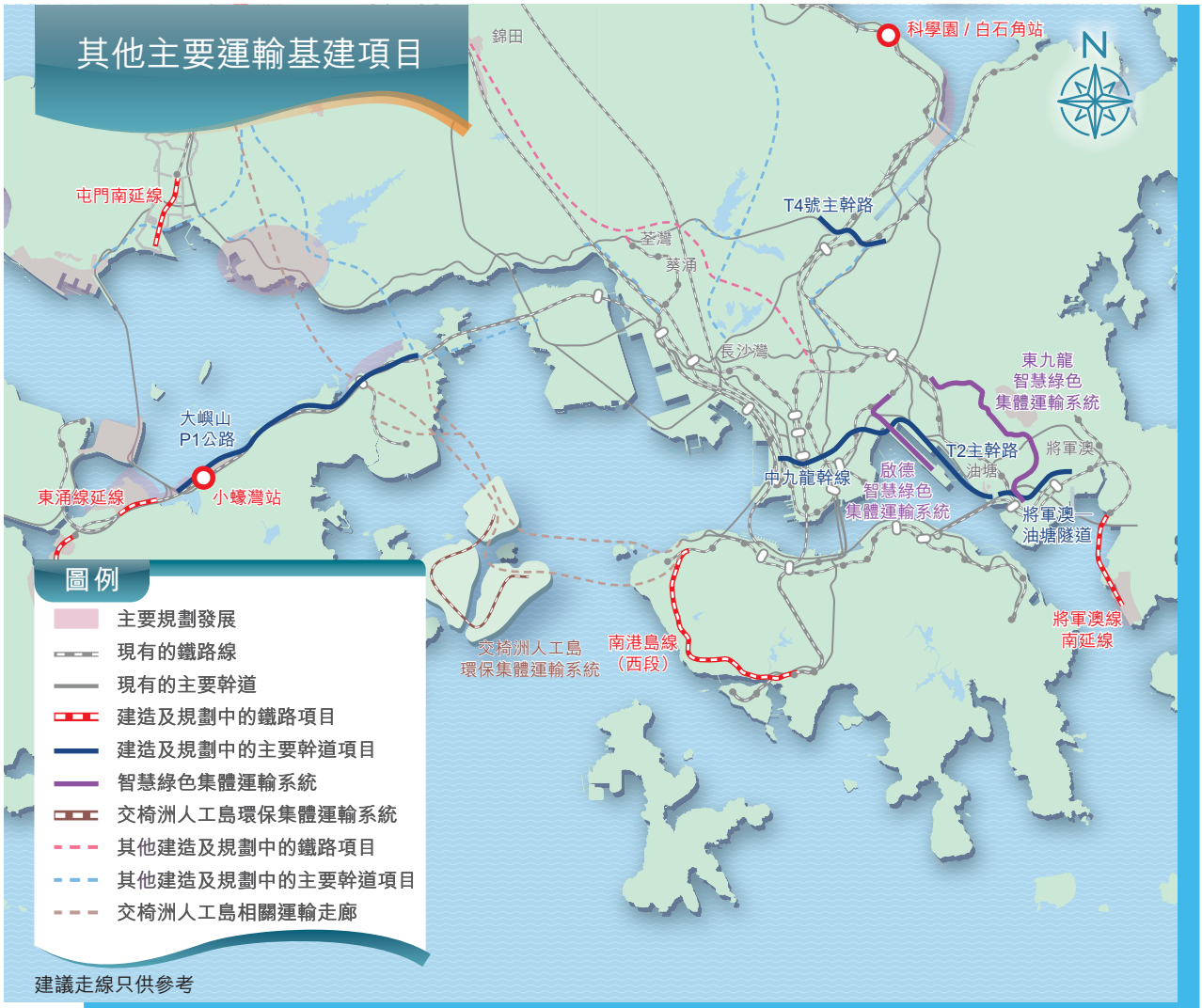

十一號幹線模擬圖

3.3.13 至於新界西北方面，屯門繞道、十一號幹線、青衣至大嶼山連接路及港島西至大嶼山東北連接路將提供一組直接的主要幹道連接藍地至港九各區以至大嶼山，大幅減輕大欖隧道及屯門公路的交通壓力，改善新界西北往返「維港都會區」的交通聯繫，創造容量以驅動包括洪水橋 / 厦村、元朗南、屯門西等區域，以至大嶼山及交椅洲人工島的擬議發展。落成後，十一號幹線連同青衣至大嶼山連接路及港島西至大嶼山東北連接路將直接連繫「北部都會區」與「維港都會區」，而港島西至大嶼山東北連接路亦將成爲第四條連接港島的海底隧道，減輕現有三條過海隧道的壓力；屯門繞道連同現有的屯門至赤鱲角連接路，將吸引來往新界西北及大嶼山 / 珠江口西面地區的車輛，促進跨境互聯互通。整組新主要幹道同時亦能加強大嶼山及香港國際機場的對外連接，更方便市民及旅客出行。同時，我們亦需要改善現有道路的交通承載力，包括推展荃灣路擴闊及相關路口改善工程及元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程，以提升相關路段的容車量。上述工程完成後，大欖隧道、屯門公路，以及十一號幹線連同青衣至大嶼山連接路及港島西至大嶼山東北連接路，將會成為香港西面三條主要的南北道路運輸走廊。

3.3.14 待上述新主要幹道落成通車及道路改善工程完成後，在香港東面往返「北部都會區」與「維港都會區」的主要幹道的整體道路容量會增加約六至七成；至於在香港西面，視乎路段，南北走向主要道路走廊的整體道路容量會增加約六成至一倍。

# 3.4 其他主要運輸基建項目

3.4.1 除了上述項目，政府也會在不同地區推展主要運輸基建項目，以期達到驅動發展、加強連繫及提高效能的效果，進一步完善運輸基建網絡，滿足市民出行的需要。



# 鐵路及智慧綠色集體運輸系統

**3.4.2** 為配合小蠔灣車廠用地、科學園／白石角一帶及將軍澳第137區的發展計劃，政府正按發展步伐推展相應的鐵路項目，創造運輸容量以驅動相關發展，整體加強該些區域的交通配套，為發展注入動力。

**3.4.3** 政府亦正推展東涌線延線及屯門南延線，加強鐵路覆蓋，為更多地區提供便捷的鐵路服務，增加社區的流動性。

**3.4.4** 另一方面，政府正積極推進南港島線（西段）的規劃工作，以連接香港仔、華富及數碼港等地區至南港島線黃竹坑站和港島線香港大學站。鑑於沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，南港島線（西段）部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。有見及此，我們正研究有否合適的替代運輸系統能滿足該走線的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益。我們會繼續推行相關規劃工作，目標於2024年內敲定推展南港島線（西段）的合適技術方案。

**3.4.5** 至於另一個於《鐵路發展策略2014》下建議的項目北港島線，由於港島線的容量將因應信號系統的提升而有所增加，而且一些大型規劃發展項目（包括「交椅洲人工島」和「北部都會區」）會長遠改變香港居住和就業人口的分佈，因此經檢視後，政府預期未來港島線可繼續應付需求，直至2046年仍沒有迫切性推展北港島線。然而，若日後的規劃參數或實際條件出現顯著的變化，我們會適時檢視北港島線的需要性。

**3.4.6** 就智慧綠色集體運輸系統方面，正如上文第2.6.4及2.6.5段所述，政府計劃於東九龍及啟德前跑道區建造智慧綠色集體運輸系統，提供接駁服務至就近的鐵路站。

**3.4.7** 為配合交椅洲人工島的規劃發展，政府初步建議以交椅洲人工島環保集體運輸系統貫通擬建三個人工島，有關詳情，包括系統模式及走線，將視乎正在進行的規劃研究的結果及下一步詳細研究而定。


啟德

# 主要幹道

**3.4.8** 隨着近年東九龍、將軍澳及東涌等地區的快速發展，部分主要幹道及區域道路的使用量陸續提高。為進一步完善主要幹道網絡，提升整體交通基建的抗禦力，我們會繼續推展中九龍幹線、T2主幹路及茶果嶺隧道，以及大嶼山P1公路（大蠔至欣澳段）。這些主要幹道項目旨在提高道路網絡容車量，分流現時擠塞路段的車輛，減輕道路的交通壓力，提高交通效率。例如，在整條六號幹線（即包括2022年12月開通的將軍澳—藍田隧道，以及預計分別於2025年和2026年落成的中九龍幹線和T2主幹路及茶果嶺隧道）全線開通後，於繁忙時間往來將軍澳市中心及油麻地交匯處的行車時間可由現時約65分鐘大幅減至約12分鐘，增加往返九龍東西的出行選擇，有效分流現有連繫九龍東西主要幹道的壓力。



*北大嶼山*



*東九龍*

**3.4.9** 現時將軍澳對外的道路連繫依靠將軍澳隧道及將軍澳—藍田隧道。政府銳意在將軍澳第137區創建以房屋用途爲主的新社區，連同在寶琳路以南的潛在房屋發展項目及其他在將軍澳的發展，預計會為將軍澳帶來額外的運輸及物流需求，並將會超越將軍澳隧道及將軍澳—藍田隧道的承載力。因此政府會在將軍澳中部興建通往市區的將軍澳—油塘隧道，驅動區內的土地發展，進一步加強將軍澳的對外連繫。


*將軍澳*

**3.4.10** 另外，為配合馬鞍山一帶未來房屋發展所帶來的交通需求，推展中的T4號主幹路，將發揮重要的繞道功能，使車輛可直接往來沙田東部 / 馬鞍山與荃灣 / 九龍西，無需駛經沙田區內的道路，從而紓緩區內的交通壓力。

**3.4.11** 此外，政府會就龍鼓灘填海及屯門西的重新規劃展開規劃及工程研究，當中會探討所需的運輸基建以及與現有和規劃中的道路及鐵路網絡的連接，以滿足相關地區的發展需要。


*沙田T4號主幹路模擬圖*

第四章

# 項目推展事宜





# 4.1 推展模式、財務安排及人力資源

**4.1.1** 推展大型運輸基建項目涉及大量財政及人力資源。社會對未來會有多項運輸基建項目同時間開始推展表示關注。政府會因應每一個主要運輸基建項目的建造及營運詳情（例如與現有鐵路的銜接、乘客的轉乘安排、道路的收費等），獨立審視每個項目的經濟效益、推展及財務安排，權衡利弊，確保以最合適的模式推展各個項目，達致預期的運輸及物流效益。除了以工務工程推展外，政府亦會考慮適度運用市場力量推展項目，包括公私營合作等融資方法。

**4.1.2** 在鐵路項目方面，政府會根據項目的實際情況，包括建築及營運成本等，考慮合適的財務安排。「鐵路加物業」是政府為發展新鐵路項目提供財務支持的其中一個模式。在現行的「鐵路加物業」模式下，政府會向鐵路營運商批出物業發展權，並因應鐵路項目的財務預算，與鐵路營運商達成協議，從物業發展用地的十足市值地價中扣除一筆固定總額，以填補鐵路項目資金差額。在獲得政府填補資金差額後，鐵路營運商會承擔所有與新鐵路的設計、建造、營運和維修保養有關的責任，以及商業風險。這個財務模式能釋放鐵路沿線土地的發展潛力，加快房屋供應，同時更可產生協同效應，令車站、車廠與物業發展項目之間的工程銜接更為暢順，利便工程推展。如個別項目沒有條件採用「鐵路加物業」模式，我們亦會考慮其他融資方法，例如非經常補助金等。



**4.1.3** 至於營運單位方面，為引進良性競爭並藉此提升整體服務水平，政府在推展新獨立鐵路路線時，會考慮引入不同營運者，當中會考慮不同推展方式的利弊，包括造價、工程年期、公司承辦項目的能力、與現有鐵路網絡的銜接，以及整個鐵路網絡在硬件和營運服務方面的穩健性等因素。我們會繼續按這安排推展擬議的鐵路項目。例如，我們正積極考慮為港深西部鐵路（洪水橋至前海）的建造及營運進行公開招標，以及計劃在2024年內為東九龍及啟德項目邀請本地及國內外智慧綠色集體運輸系統的供應商及營運商遞交意向書，以敲定落實細節及招標條款。

**4.1.4** 主要幹道方面，政府目前主要是以「工務計劃」形式推展項目。除此之外，過往也有採用「建造—營運—移交」模式（例如大欖隧道及西區海底隧道），即由私營機構負責工程項目的融資，並按照政府指定的設施規格和要求，設計、建造、營運及維修有關設施。在營運期間，私營機構將根據政府所批出的專營權授權條件向設施使用者收費，同時向政府繳付專營權費。然而，擬議主要幹道項目的規模不小，若完全以「建造—營運—移交」模式推展，一方面要達到財務可行，另一方面要維持收費於合理水平，相信會比較困難。

**4.1.5** 在人力資源方面，為幫助業界及早準備及調配人力資源，以應付未來的大型發展計劃，政府和建造業議會會繼續定期向業界及公眾發放相關資訊，並與業界持份者保持緊密聯繫，密切注視建造和營運業界人手供求情況，為預期增加的工作量作好準備。與此同時，政府將繼續推廣科技應用，採用最新工程技術，例如建築信息模擬、數碼工地監察、可供製造及裝配的設計、機電裝備合成法、機械人應用和人工智能等，以更有效運用人力資源，提升生產力。

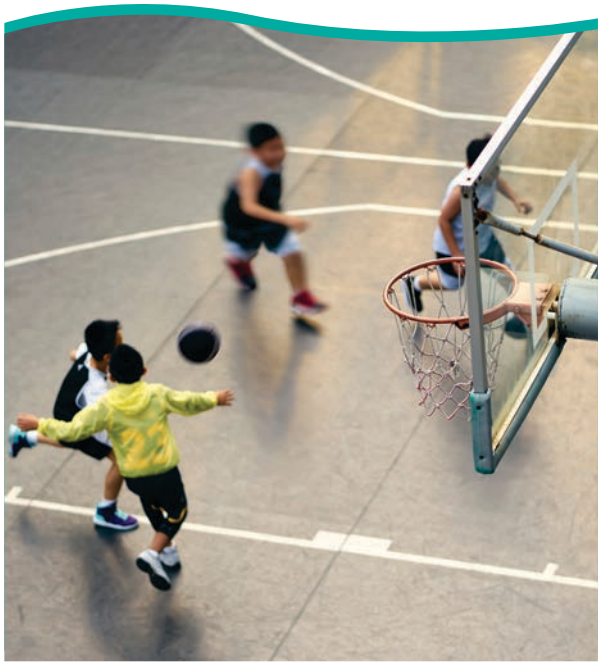


# 4.2 推展優次

**4.2.1** 政府明白公眾對盡快落成各項主要運輸基建的期望。然而，我們必須要務實地釐訂項目的優次，當中須要平衡多項因素，包括：

- 土地用途及發展項目的居住、就業及經濟活動情況；
- 本地及跨境的運輸及物流需求以及未來增長；
- 現有交通網絡及運輸系統的情況；
- 項目的財務需求、經濟回報、運輸及成本效益；
- 政府的財政情況及公共資源的運用；
- 工程的複雜程度及技術限制、預期所需時間、工地交接及項目銜接等工程技術考慮，以及業界的承受能力；及
- 項目對地區及環境的潛在影響，以及公眾和社區人士的意見。





**4.2.2** 鐵路和主要幹道項目的推展，將取決於就每個項目推行的詳細工程、環境、經濟效益及財務研究的結果，以及屆時最新的需求評估、技術及科技應用水平，以及是否有足夠的資源。政府將嚴格審視個別項目對政府的財政影響及對社會的經濟效益，並逐一考慮最適切的推展和融資安排。此外，個別項目亦可能因規劃參數出現變化而需要重新考慮，或就推展時間表及走線作出相應調整。

**4.2.3** 我們感謝各界在整個《策略性研究》過程中，提出了不少寶貴意見，讓我們可以集思廣益，持續優化我們的運輸基建網絡。將來在陸續推展相關的運輸基建項目時，我們會繼續聆聽社會各界的意見，平衡運輸效益、對地區及環境的潛在影響、財政情況等因素，並適當應用新科技及其他可行方案，例如考慮分階段落成項目等，讓社會能盡早享用更四通八達、高效暢順的鐵路系統和道路網絡。

## 4.2.4 以下圖表顯示各主要運輸基建項目的目標落成時序：




備註

1. 港深西部鐵路（洪水橋至前海）及北環線支線兩項跨境項目，推展時間表須視乎港深政府的討論成果。
2. 配合北部都會區東面發展的新鐵路及主要幹道項目（即北環線東延線、新界東北線及北都公路（新界北新市鎮段））的推展時間，將視乎新界北新市鎮（包括羅湖 / 文錦渡）的土地用途規劃及工程時間表。相關的發展方案預計於2024年公布。
3. 政府正就交椅洲人工島項目下的運輸基建項目（即港島西至大嶼山東北連接路、港島西至洪水橋鐵路及交椅洲人工島環保集體運輸系統）進行規劃研究，有關推展時間表將視乎規劃研究結果及下一階段研究而定。政府的目標是爭取最早於2038年起分階段落成港島西至洪水橋鐵路，並在交椅洲人工島居民全面遷入前全線開通。
4. 政府亦正探討在尖鼻咀至白泥提供綠色運輸走廊的可行性。此項目未有包括在上圖中。
5. 路線及車站名稱為工程項目的暫時名稱，主要運輸基建項目的正式名稱會在通車前確定。

- 北環線
- 北環線支線[1]
- 南港島線（西段）
- 港島西至洪水橋鐵路[3]
- 港深西部鐵路（洪水橋至前海）[1]
- 將軍澳線南延線
- 東九龍智慧綠色集體運輸系統
- 啟德智慧綠色集體運輸系統
- 洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統（餘下階段）

## 2034至2038年

- 獅子山隧道改善工程
- 北都公路（新田段）

## 2039年及以後落成

- 交椅洲人工島環保集體運輸系統[3]
- 中鐵線
- 北環線東延線[2]
- 新界東北線[2]
- 將軍澳—油塘隧道
- 北都公路（天水圍、古洞及新界北新市鎮段[2]）
- 沙田繞道




中華人民共和國
香港特別行政區政府
**運輸及物流局**