

運輸基建迎未來 - 跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究

公眾諮詢文件之回應 *資料提供 - 普緞集團

宏觀及香港整體角度

1

香港作為「亞洲國際都會」，是粵港澳大灣區（大灣區）的重要組成部份，並以大灣區其餘十個城市作為腹地，互相緊密連繫，令整個大灣區成為世界上發展得最快的地區之一。本港於金融、專業服務、國際運輸及貿易等領域於亞太地區擁有獨特優勢，於國家「十四五」規劃下，本港將繼續深化與內地的經貿、創科等合作關係，以促進大灣區的經濟及民生協同發展。本月特區政府展開的「你好，香港！」活動，透過一連串的經貿、文化、旅遊推廣等活動，向世界各地傳遞歡迎信息，突顯本港已復常及對外開放，逐漸回歸為以往充滿活力的都市，並繼續成為內地和世界各地之間無縫連接的橋樑。因此，加強本港運輸基建是達致上述願景的關鍵，奠定了是次諮詢的基礎，亦與發展局及規劃署發表的「香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略」（「香港 2030+」）概念性框架下的「兩大都會區及兩條發展走廊」和「智慧、環保及具抗禦力的城市策略」互相呼應，使本港成為一個宜居、具競爭力和可持續發展的都市。香港可利用「香港 2030+」倡議的西部經濟走廊，結合深圳南部與香港北部的區域關係，打造一個比「維港都會區」還要大的「北部都會區」，構建未來香港雙核心區的發展。



來源：運輸及物流局

我們支持「基建先行」及「創造容量」的規劃方針，以達致滿足本港和大灣區各大城市於互連互通下的長遠交通及物流需求。透過前瞻性地創造交通基建容量，除了可以提高本港的競爭力外，亦可透過創造相關基建的周邊土地以滿足未來的土地需求，於日後進一步發展時提供靈活性。我們認為落實本諮詢文件所建議的主要道路及鐵路，對日後本港中長期的城市規劃帶來莫大裨益，而相關基建亦可將加強本港現時的交通網絡，改善現有社區配套及促進本地就業，協助本港經濟和社會可持續地發展。



來源：運輸及物流局

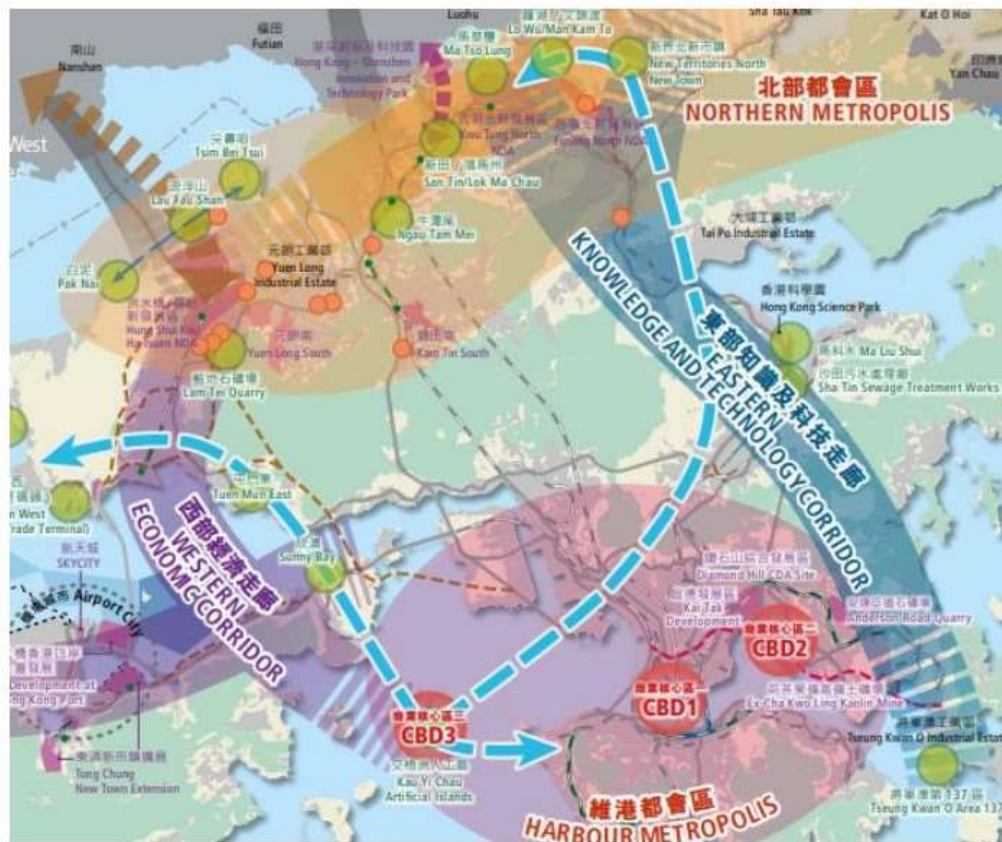
本諮詢文件所建議的主要道路及鐵路，將與「香港 2030+」概念性框架下的北部都會區、維港都會區及交椅洲人工島項目（進一步連接香港國際機場和港珠澳大橋）同時進行，亦為「西部經濟走廊」、「東部知識科技走廊」和「香港 2030+」建議的新發展區提供重要交通幹道，使各區的連接更加便利。我們認為有關項目將為本港提供前所未有的商業和就業機會，為本港未來發展增添動力。

整體而言，我們認為上述項目將為本港優化及整合現時交通網絡及土地規劃策略帶來契機。建議當局正式落實興建相關道路和鐵路項目前，於設計階段為項目帶來的優點和缺點作出綜合性審視及分析，其中項目選址、走線、新建車站位置和相關交通配套設施將為日後新建社區的起步點，對日後相關地區的未來發展及

持份者有重大影響。我們亦建議當局更可宏觀地檢視上述項目如何促進未來政府賣地收入，並為整個大灣區的互連互通提供便利，以充分發揮潛在的發展機遇。同時，我們建議新建的道路和鐵路項目應用更多創新科技元素，用於日後的項目營運及管理，協助本港達致智慧、環保及可持續性的城市發展策略目標。

區域或地區性

數個新建大型都會區及商業核心區將於「香港 2030+」概念性空間框架下出現，「東部知識科技走廊」將集中人員流動，「西部經濟走廊」將同時集中人流及物流。鑒於「香港 2030+」建議的新都會區將吸納數以十萬計的人口居住及工作，連接上述地區的現有地區交通流量將明顯增加，而地區性的交通樽頸是我們關注的重點。以屯門區為例，我們預計大量車輛將由「北部經濟帶」通過「西部經濟走廊」來往大嶼山東涌、交椅洲人工島及港九市區，現時的屯門公路的設計及容量並不足以承受新增的住宅及工商業地區帶來的居住及工作人口。



來源：運輸及物流局

除了關注新建社區本身的交通承受力外，連接其他周邊地區的交通問題亦需關注。以將軍澳區為例，隨著日出康城及建議的將軍澳 137 區的發展，當地人口將大幅增加，惟居民仍面對連接觀塘區及東隧出入口的交通擠塞問題，而環保大道現時仍需處理大量來往堆填區的重型車輛，與當地社區的民生交通並不兼容。我們建議當局可為剛通車的將軍澳跨灣連接路（跨灣大橋）、將軍澳-藍田隧道及新提出的將軍澳-油塘連接路提供額外連接，直接將車輛分流到其他九龍東地區及港島小西灣及鄰近地區，充分利用上述新建道路的分流作用，以解決整個東九龍區的交通擠塞問題。



來源：運輸及物流局

新提出的沙田繞道連接大埔區及長沙灣、美孚一帶，會否令道路兩端的吐露港公路及葵涌道的交通擠塞問題加劇？我們建議當局設計道路時應充分考慮避免於道路兩端出現交通樽頸問題，並謹慎考慮上山路段的道路設計，以避免類似 2018 年的大埔公路嚴重交通意外重現。

6



來源：運輸及物流局

我們認為未來規劃大型房屋用地時需要考慮提供足夠鐵路及道路配套，以滿足新增的地區人口對交通的實際需求。以粉嶺皇后山村和山麗苑為例，現時只能提供有限的巴士及小巴路線，遠遠不能滿足當地數以萬計的居民需求。我們建議當局可為相關用地預留鐵路支線、鐵路站或公路，方便居民連接到全港各區。道路或鐵路連接上毋須局限於維港都會區和現有工商業核心地區，亦可考慮連接到其他新發展區，以達致分流作用。

規劃及環境考慮

長遠而言，我們認為策略性鐵路及道路網絡設計可預留彈性，例如日後可供容納較長或大型的列車，以滿足潛在的本地居民及旅客的出行需求，並按社區及人口發展增加車站或開展鐵路支線。為達致本港實現中長期的「碳中和」及宜居城市目標，我們建議當局可預留更多空間以提供綠色及可持續性的交通設施，例如為工商業及住宅項目提供更多充電車位。同時，當局規劃新社區時，須預留更多空間容納綠化、休憩及無障礙設施，並於新建道路上規劃沿線行人道及單車徑。由於建設「三鐵三路」項目需時，當局於評估有關工程對噪音、環境及視覺上的影響之餘，亦應儘早與各持份者溝通，落實更多對社區及環境友善的措施，以促進建築業界對環境、社會和企業管治 (ESG) 的重視。

〈二零二三年三月三十一日，香港〉

-完-