

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government
Offices, 2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 27/582/00
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8186
傳真號碼 : 2868 5261

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會秘書處議會事務部
(經辦人：伍美詩女士)
(傳真：3151 7052)

伍女士：

交通事務委員會
2017年6月16日會議

《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》

補充資料

在2017年6月16日交通事務委員會會議中，有委員要求政府提供現時興建及規劃中的鐵路及主要幹道項目的詳情。此外，天賦海灣、湓玥·天賦海灣及海鑽·天賦海灣業主委員會在6月8日向交通事務委員會主席提交有關落實興建白

石角港鐵站的聯署意見書。而朱凱迪議員在 6 月 14 日兩度致函交通事務委員會主席及本局，要求政府提供補充資料。本局現綜合回應如下：

一、有關興建及規劃中的鐵路及主要幹道項目的詳情

有關資料請參閱附件。整體而言，除個別較遠期的項目外，附件上的項目已建構成成本港直至 2031 年的陸路運輸基建藍圖。

二、《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》(下稱「本研究」)將會考慮的鐵路及主要幹道項目

就本研究將會考慮的鐵路及主要幹道項目，我們需要按本港最新的規劃數據，整體檢視全港在 2031 年以後及兩個策略增長區(即東大嶼都會及新界北)的交通需求，才能建議所需的策略性運輸基建網絡。根據規劃署的最新預測，考慮到 2030 年以後新界西北地區的人口相對現時將有顯著增長，探討西鐵線的改善方案將會是本研究的其中一個重點。

三、關於《鐵路發展策略 2014》建議鐵路項目的進展及最新造價估算

運輸及房屋局已按照《鐵路發展策略 2014》初步建議的落實時間，邀請香港鐵路有限公司(港

鐵公司)就落實北環線(及古洞站)、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線(及東涌東站)及北港島線提交建議書。港鐵公司已分別於2016年12月底、2017年3月底及2017年7月底向政府提交屯門南延線、北環線(及古洞站)及東九龍線的建議書。運輸及房屋局、路政署及相關部門現正就屯門南延線、北環線(及古洞站)及東九龍線的建議書內容進行評估,並要求港鐵公司進一步提供資料,以及補充有關建議的細節,以確保其建議切實可行,並能為社區帶來最大的裨益。政府亦會繼續按照《鐵路發展策略2014》中建議,逐步推展餘下兩個新鐵路項目(即洪水橋站及南港島線(西段))。

各新鐵路項目的實際落實事宜須取決於屆時就相關項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果,以及最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。政府將會顧及實際情況,包括建造業的人力資源情況,有序地推展新鐵路項目。按照既定程序,在敲定任何新鐵路方案前,政府會就方案的具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式,以至實際推展時間表諮詢公眾。

個別鐵路項目工程展開前,會涉及一連串的前期工作。這些工作包括詳細的技術和財務評估、諮詢公眾及持份者並處理有關的意見、前期可行性研究、工地勘測、項目設計及進一步的公眾諮詢、把鐵路計劃刊憲及處理反對意見、進行環境影響評估、爭取鐵路計劃的相關授權、尋求立法會通過有關撥款,以及與負責

興建的公司商議並簽訂相關協議等。

當項目到了建造階段，我們可能需要進行收地，以及與地區持份者磋商以處理有關的申索。再者，即使做好前期規劃及準備，也要面對一些無法預見的工程挑戰。凡此種種，最終需要的項目推展時間可能比原訂的為長。因此，《鐵路發展策略 2014》就鐵路項目的初步建議落實時間，在個別項目推進時相信會有所調整。

四、《鐵路發展策略 2014》及本研究中有關鐵路項目的研究

《鐵路發展策略 2014》旨在為香港鐵路網絡直至 2031 年的未來擴展提供規劃框架。在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，建議在直至 2031 年的規劃期內完成上文提及的七個新鐵路項目。

而本研究將按本港最新的規劃數據，整體檢視全港在 2031 年以後的交通需求，並研究所需的策略性運輸基建網絡，以期滿足兩個策略增長區（即東大嶼都會及新界北）的交通需求，同時改善現時主要交通走廊的表現。我們希望盡早獲批撥款以展開本研究的顧問遴選及招聘工作，以期盡快展開本研究，並在研究展開後，因應 2018 年《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（下稱「香港 2030+」）規劃研究所總結的建議，尤其是有關當中兩個策略增長

區(即東大嶼都會及新界北)的發展規模，作出適當調節，擬定運輸基建的框架，作為日後後續研究的基礎。

五、「香港 2030+」公眾諮詢結果

由發展局牽頭，為期六個月的「香港 2030+」公眾參與活動已在今年四月底結束。根據發展局的資料，概括而言，市民普遍認同「香港 2030+」所提出，香港有需要提升宜居度以創造優質生活環境、解決住屋問題以改善生活質素、支持更多新興產業發展和科技創新以推動多元經濟、解決人口老齡化及市區樓宇老化的「雙老化」問題，以及改善環境和應對氣候變化等方向。此外，市民關注多個議題，包括未來人口增長和土地需求的估算、策略增長區的需要、改善居住空間的方法、運輸網路的承載力，以及未來基礎建設該如何適時配合新發展等。

規劃署委聘的獨立顧問正整理及分析公眾參與期間收集到的意見，而相關的公眾參與報告在備妥後會適時公布。發展局及規劃署稍後制訂「香港 2030+」最終建議時會詳細考慮這份報告所歸納的公眾意見和分析。整項「香港 2030+」規劃研究預計會在 2018 年完成。

「香港 2030+」餘下的工作，包括分析在公眾參與期間收集到的意見，以及修訂和完善有關建議方案，務求為香港制訂一套穩健的全港發展策略。儘管為期六個月的公眾參與活動已經結

束，發展局和規劃署仍會繼續留意公眾就相關議題提出的意見。個別發展項目作更詳細研究時亦會進行進一步的公眾參與活動，讓市民在有更具體建議和詳細資料的情況下繼續表達意見。

儘管「香港 2030+」規劃研究目前尚未完成，我們希望盡早展開本研究的撥款申請及顧問遴選及招聘工作，以期盡快展開本研究。在研究開展後，我們會因應「香港 2030+」規劃研究在 2018 年所總結的建議，尤其是有關當中兩個策略增長區（即東大嶼都會及新界北）的發展規模，作出適當調節，擬定運輸基建的框架，作為日後後續研究的基礎。

六、過去之大嶼山鐵路部署

「西部外走廊」¹及「通往大嶼山的港口鐵路線」²是 1994 年發表的《鐵路發展策略》內建議的長遠鐵路發展方案。當時研究指出，這些方案均與長遠的填海建議以及未來土地及港口發展有關，故當時尚未落實有關方案，亦未有訂出興建時間。及後《鐵路發展策略 2000》的研究亦有考慮有關方案。惟有關地區的交通需求尚未足以支持興建集體運輸設施，因此，當時《鐵

¹ 在 1994 年發表的《鐵路發展策略》中，「西部外走廊」是一條由屯門至陰澳（現稱欣澳），再由陰澳至青洲的鐵路線。

² 在 1994 年發表的《鐵路發展策略》中，「通往大嶼山的港口鐵路線」是一條由元朗至大嶼山竹篙灣（原先考慮用作發展貨櫃碼頭之用地）的鐵路線。

路發展策略 2000》建議無須優先發展這些項目，並建議日後如規劃情況有重大的變化，再作探討。

七、交椅洲至昂船洲之鐵路規劃

為配合大嶼山發展及東大嶼都會計劃，政府建議了一套以鐵路為骨幹的策略性運輸交通網絡，以提高大嶼山及東大嶼都會的通達性，有助加強都會區與新界的連繫，從而改善香港整體的布局。根據初步概念，「香港 2030+」研究的諮詢文件內建議利用鐵路連接東大嶼都會內部的主要組成部分，並把東大嶼都會對外連接到港島西、九龍西、北大嶼山，以及經由香港口岸人工島進一步連接至新界西北。有關建議有望建立新的策略性鐵路走廊，經東大嶼都會及大嶼山連接新界和都會區。上述的建議仍屬概念階段。若果得到立法會批准所需撥款，我們將推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》。是項研究將按本港最新的規劃數據，整體檢視全港在 2031 年以後的交通需求，並研究所需的策略性運輸基建網絡（包括鐵路及主要幹道），以期滿足東大嶼都會和新界北兩個策略增長區的交通需求，同時改善現時主要交通走廊的表現。

八、北環線延線

《鐵路發展策略 2014》曾建議根據發展新界北

的政策倡議，為延伸北環線預留彈性，以配合新界未來的潛在發展（例如粉嶺北、坪輦／打鼓嶺／恐龍坑）。另外，「香港 2030+」規劃研究建議發展兩個策略增長區，當中包括新界北。在本研究內，因應「香港 2030+」規劃研究的結果，我們將就所得的策略土地規劃建議，特別是可能在較遠期落成的兩個策略增長區所需要相應的運輸基建展開研究，包括探討鐵路及主要幹道基建的佈局，並為鐵路及主要幹道的走線和配套設施進行初步工程技術評估，以確保大型運輸基建的規劃能配合香港整體長遠土地發展的需要。

九、要求政府落實興建白石角港鐵站

2014 年 9 月公布的《鐵路發展策略 2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，建議在直至 2031 年的規劃期內完成七個新鐵路項目。

我們在公布《鐵路發展策略 2014》前，分別於 2012 年及 2013 年進行了兩個階段的公眾參與活動，收到超過 11 000 份意見書，當中包括於東鐵線增設白石角站或科學園站的建議。政府委託的工程顧問當時在評估有關建議時，已考慮了白石角一帶的新發展所帶來的新增人口。顧問分析認為，由於並沒有足夠的運輸需求量支持，該等建議的財務表現和經濟效益均屬欠佳，因此未有納入《鐵路發展策略 2014》之內。當日的評估結果至今依然適用。

鐵路服務和道路運輸需要相輔相成，優勢互補，以切合整體社會需要。當個別沒有鐵路直達的地區隨著新住宅項目落成而預期人口會有所增長，運輸署會適時配合人口增長的步伐相應加強路面公共交通服務，例如開辦新專營巴士／專線小巴路線及調整現有服務，以滿足新增人口對公共交通服務的需求。運輸署亦會因應乘客量的變化，按需要適時考慮加強專線小巴服務及其他路面公共交通服務的建議。

為方便白石角居民往返大學站，九巴第 272A 號線(大學站—白石角(循環線))已於本年 2 月 6 日起，修改行車路線至繞經科進路迴旋處，並於該處加設中途站以方便居民乘車。此外，為進一步加強九巴第 272A 號線的服務，該線於本年 4 月 30 日起，繁忙時段的班次會加密至每 15 分鐘一班，而其餘大部分時間的班次亦加密至每 20 分鐘一班。

另外，在 2017/18 年度大埔區巴士路線計劃中，運輸署已計劃新增九巴第 271B 號線特別班次，於繁忙時段接載白石角居民往返尖沙咀。有關方案已獲相關區議會通過，預計於本年內落實。

專線小巴方面，第 27A 號線(白石角(天賦海灣)—沙田(排頭街))已於本年 7 月 23 日起加強服務，包括延長服務時段至晚上 11 時及增加上午繁忙時段由白石角(天賦海灣)開出及途經大學站的特別班次，並命名為第 27B 號線，以方便乘客識別。

十、港珠澳大橋資料更新

根據港珠澳大橋項目於 2008 年完成的可行性研究報告，港珠澳大橋於開通初期，車流量估計為每日 9,200 至 14,000 架次。不過，根據近期的跨界出行數據，香港跨界旅客增長速度有所下降，因此，我們相信大橋通車時的車流量會較 2008 年完成的可行性研究報告所預測的為低。雖然如此，我們估計實際車流量會隨着口岸開通後逐步增長。

十一、屯門西繞道

就屯門西繞道方面，路政署過去幾年就走線、出入口及設計等建議多次諮詢持分者。經綜合各方意見及進一步規劃後，路政署於 2016 年下半年向相關區議會及鄉事委員會介紹最新建議走線方案，該方案將連接屯門至赤鱸角連接路及港深西部公路，並提供中途接駁點連接青田路。路政署現正籌備於今年第四季展開屯門西繞道的勘測研究及初步設計。研究將包括評估環境、交通(包括車流)等的影響、檢視建造費用、推展安排及時間表等。

十二、十一號幹線可行性研究的補充資料

我們已於 2017 年 6 月 15 日致函立法會秘書處

議會事務部，就編號 870TH—十一號幹線的可行性研究的撥款申請，提供有關的補充資料。詳見立法會文件編號 CB(4)1249/16-17(01)。由於收集和核實相關的資料需時，我們未能在較早的時間作出回應，希望議員見諒。

運輸及房屋局局長

(梁世豪  代行)

副本抄送：

路政署 (經辦人：陳彩偉先生) (傳真：2714 5297)
運輸署 (經辦人：陳于遠先生) (傳真：2824 0433)

2017年9月6日

興建及規劃中的鐵路及主要幹道項目

	項目	項目簡介	預計完工日期
興建中的鐵路			
1	沙田至中環線	沙田至中環線（沙中線）是全長 17 公里的鐵路項目，分為兩段。11 公里長大圍至紅磡段經鑽石山往東九龍，它的兩端會連接馬鞍山線及西鐵線，形成東西走廊。6 公里長紅磡至金鐘段將東鐵線延伸至金鐘，形成南北走廊。	「大圍至紅磡段」- 2019 年年中 「紅磡至金鐘段」- 2021 年
2	廣深港高速鐵路（香港段）	廣深港高速鐵路香港段長約 26 公里，採用全隧道設計，由皇崗邊界往西九龍站，2018 年第三季通車後，會與超過 20 000 公里的國家高鐵網絡連接。	2018 年第三季
興建中的主要幹道			
3	中環及灣仔繞道和東區走廊連接路	中環及灣仔繞道和東區走廊連接路將成為港島北岸東西行策略性幹道的一部分，旨在紓緩現時告士打	2018 年年底 / 2019 年第一季度

	項目	項目簡介	預計完工日期
		道—夏慤道—干諾道中走廊的交通擠塞情況。項目包括一條長 4.5 公里雙程三線主幹道路，當中包括一段長 3.7 公里的隧道，以連接中環的林士街天橋和北角近城市花園的東區走廊。	
4	屯門至赤鱗角連接路	屯門至赤鱗角連接路為全長約 9 公里的雙線雙程分隔行車道，將提供一條策略性道路連接新界西北、港珠澳大橋香港口岸、北大嶼山和香港國際機場。	南面連接路 - 最快於 2019 年上半年完成 北面連接路 - 最快於 2020 年完成
5	粉嶺公路至蓮塘／香園圍口岸連接路	粉嶺公路至蓮塘／香園圍口岸連接路為長約 11 公里的雙程雙線分隔連接路，其中約 1.0 公里為地面道路，4.3 公里為高架道路及 5.7 公里為隧道，以連接口岸與粉嶺公路。	2018 年年底
6	將軍澳—藍田隧道	將軍澳—藍田隧道於 2016 年 6 月獲撥款的部份乃一條長約 3.8 公里雙程雙線道路，其中約 2.2 公里是隧	2021 年

	項目	項目簡介	預計完工日期
		道，隧道兩邊出口均設有交匯處，連接東區海底隧道、觀塘的茶果嶺道、將軍澳的寶順路及日後擬建的跨灣連接路。	
7	港珠澳大橋香港段	<p>港珠澳大橋香港段包括香港接線與香港口岸。</p> <p>香港接線全長 12 公里，包括：(一) 自粵港水域分界伸延至機場島觀景山的一段 9.4 公里長高架橋；(二) 一段 1 公里長的觀景山隧道；以及(三) 一段座落於香港國際機場東面新建成的填海區的 1.6 公里長地面道路，連接至香港口岸。</p> <p>香港口岸設置在香港機場東北面對開水域，一個面積約一百五十公頃的人工島上(包括約 130 公頃土地用作香港口岸，以及約 20 公頃土地用作屯門至赤鱗角連接路南面出入口)。</p>	根據路政署的評估，按目前進度，港珠澳大橋香港段工程會於二零一七年年底完成，具備通車條件。[經港珠澳大橋三地政府聯合工作委員會的進一步綜合評估，大橋整體工程力爭於二零一七年年底完工，並將因應跨界通行政策落實措施等因素，以期早日三地同步通車。]

	項目	項目簡介	預計完工日期
規畫中的鐵路			
8	北環線（及古洞站）	北環線將會是一條連接現有西鐵線的錦上路站及在落馬洲支線增設的古洞站的鐵路線，約長 10.7 公里。	《鐵路發展策略 2014》作規畫參考的初步建議落實時間： 2018 年至 2023 年
9	洪水橋站	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。	《鐵路發展策略 2014》作規畫參考的初步建議落實時間： 2021 年至 2024 年
10	東涌西延線 ³	東涌西延線將東涌線從現有的總站東涌站，向西延長約 1.5 公里至於東涌西增設的一個新鐵路站，服務現時的逸東邨及附近的其他潛在發展。	《鐵路發展策略 2014》作規畫參考的初步建議落實時間： 2020 年至 2024 年
11	屯門南延線	屯門南延線將西鐵線從現有的屯門站延伸約 2.4 公里至屯門南。	《鐵路發展策略 2014》作規畫參考的初步建議落實時間： 2019 年至 2022 年

³ 《鐵路發展策略 2014》亦指出規畫署和土木工程拓展署當時仍在進行「東涌餘下發展計劃的規畫及工程研究—可行性研究」。有關研究已於 2016 年完成，其中建議加設東涌東鐵路站，以配合東涌東的發展。

	項目	項目簡介	預計完工日期
12	東九龍線	東九龍線約長 7.8 公里，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。	《鐵路發展策略 2014》作規劃參考的初步建議落實時間： 2019 年至 2025 年
13	南港島線（西段）	南港島線（西段）的總長度為 7.4 公里，將服務香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。	《鐵路發展策略 2014》作規劃參考的初步建議落實時間： 2021 年至 2026 年
14	北港島線	北港島線將會是東涌線及將軍澳線沿著港島北岸的延伸，連接添馬、香港會議展覽中心及維多利亞公園附近的地區，鐵路線的總長度約為 5 公里。	《鐵路發展策略 2014》作規劃參考的初步建議落實時間： 2021 年至 2026 年
規劃中的主要幹道			
15	中九龍幹線	中九龍幹線連接西九龍的油麻地交匯處與東九龍的啟德交匯處，為九龍主要東西行幹道的交通作出分流，以有效紓緩現有的交通擠塞問題及應付未來的交通需求。中九龍	2025/2026 年(由於項目未能在 2016/17 立法年度內獲得撥款，路政署現正檢視項目的時間表)

	項目	項目簡介	預計完工日期
		幹線全長約 4.7 公里，包括長約 3.9 公里的雙程三線分隔行車隧道。	
16	T2 主幹路	T2 主幹路為雙程雙線分隔車道，位於啟德發展區，全長約 3 公里，當中 2.7 公里為隧道，貫穿觀塘避風塘及鄰近地區。T2 主幹路會連接擬建的中九龍幹線與興建中的將軍澳—藍田隧道。	詳細設計工作正在進行中。當詳細設計工作完成後，運輸及房屋局將可制定施工時間表，並適時向立法會申請撥款建造有關工程，以配合中九龍幹線的完工時間。
17	跨灣連接路	跨灣連接路為雙程雙線分隔車道，全長約 1.8 公里，當中約 1.1 公里為高架道路，連接將軍澳—藍田隧道與將軍澳第 86 區附近的環保大道。	詳細設計工作正在進行中。待完成詳細設計等前期準備工作後，運輸及房屋局會適時向立法會申請撥款建造有關工程。
18	屯門西繞道	屯門西繞道的最新走線方案為一條長約 9 公里的雙程雙線分隔道路連接屯門至赤鱗角連接路及港深西部公路，並提供中途接駁點連接屯門北的青田路。	路政署會於今年第四季就最新走線方案開展勘測研究及初步設計。研究將包括檢視項目的推展安排及時間表。

	項目	項目簡介	預計完工日期
19	十一號幹線	因應新界西北的長遠發展，包括洪水橋新發展區和元朗南發展區的規劃，我們將推展十一號幹線連接新界西北地區和市區，以應付更大的交通需求，同時提升大嶼山和機場島的「對外連接」。	視乎完成可行性研究後的建議。現尚待立法會審批撥款申請以進行可行性研究。