

優化全港交通網絡 運輸基建新藍圖

六條鐵路貫港深

香港交通基建即將邁向「黃金時代」，香港特區政府昨日公布《香港主要運輸基建發展藍圖》，勾勒香港未來約20年的交通宏圖，鐵路網絡總長度將由目前270公里，增至約390公里；主要幹道總長度亦由260公里，增加至近380公里，打通香港本地及跨境交通經脈。其中，完善跨境接駁網絡是重中之重，藍圖優化早前提出的「三鐵三路」方案，以及在「北部都會區」東面新增「兩鐵一路」項目，加上原本規劃的港深西部鐵路，將四個重要口岸納入鐵路網絡中，包括深圳灣、皇崗、文錦渡、香園圍，加上原有的羅湖和落馬洲口岸，令連接鐵路的口岸增至6個，大大提升跨境客運、物流能力，助力香港發展成國際重要物流樞紐，構建重要經濟引擎，並會連接維港都會區和「北都區」。香港特區政府運輸及物流局局長林世雄表示，「新鐵路、公路交通網絡，預計能滿足到2046年及以後的客運和物流需求。」

◆香港文匯報記者 文森



融合兩都會區 維港「北都」輝映

香港文匯報訊（記者 文森）香港傳統金融、商貿經濟支柱集中在維港兩岸，已形成以「維港都會區」為中心的發展模式。隨著未來以創科為主的「北部都會區」形成，構建兩都會區交通網絡，成為香港交通規劃主要目標。特區政府昨日公布《香港主要運輸基建發展藍圖》，運輸及物流局局長林世雄表示，早前提出的北港島線由於港島線提升信號系統後增加載客量，加上交椅洲人工島和「北都區」將改變居住和就業人口分布，北港島線於2046年前都沒迫切需求；連接港島石塘咀及南區的南港島線（西段）放棄重鐵設計，擬用綠色集體交通運輸工具取代。他強調：「鐵路規劃甚至道路規劃其實要審時度勢，視乎當時規劃人口、就業以及社會經濟發展。」

北港島線原訂由東涌線東延、興建添馬站，連接西延的將軍澳線，中途站包括會展，在港島北岸形成一條總長5公里的新鐵路線，減輕港島線負擔，亦支持中環及灣仔核心商業區擴展，原定2021至2026年推展，但在昨日公布的藍圖沒有提及。林世雄強調規劃鐵路要審時度勢，港島線容量已因應信號系統提升增加，加上「北都區」及交椅洲人工島，長遠改變香港居住及就業人口分布，故經檢視後，預期現行的港島線可應付需求直至2046年。

南港島線改用中型鐵路

至於南港島線（西段）原定連接香港仔、華富、數碼港，及南港島線黃竹坑站和港島線香港大學站等，但藍圖指出，由於沿線地勢起伏，受重鐵的爬升能力所限，部分路段須深入地底，運輸及成本效益欠佳，該局正研究是否有合適的替代運輸系統，包括綠色集體交通運輸工具取代，明年內敲定合適技術方案。

林世雄說：「正研究有否合適替代運輸系統能滿足相關需求，或以中型鐵路取代，這樣布線限制小很多。」他希望該鐵路線規劃能配合地區主要新增人口時間表，包括華富邨人口變化。

根據藍圖，港島西鐵路經交椅洲人工島，再通過第四條海底隧道連接港島西，新增兩南北交通網絡後，令南北交通運力提升近一倍。運輸及物流局副秘書長黃珮玟說，預期將來的繁忙時段，南行和北行人流均會增加，即使「北都」和交椅洲人工島將提供不少本區就業機會，預計仍會有一部分居民需要跨區工作。以現時香港島為例，根據2021年人口普查資料，港島在職人口和就業數目比例是1:2，也即近半就業人口上下班需要過海南下或北上。預期日後「北都」和「明日大嶼」都會有同樣的情況，每天有大量人需跨區工作。

香港交通網絡即將大飛躍，尤其是跨境交通。特區政府昨日公布《香港主要運輸基建發展藍圖》，對跨境交通的着墨不少。當中增建「北都區」的「兩鐵一路」最受矚目，所謂的「兩鐵」是包括全長9.5公里的北環線東延線；長約8.5公里新界東北線；「一路」就是北都公路。

新增四口岸納入鐵路網

其中，北環線東延線將從古洞站向東延伸至坪輦，途經新界北新市鎮（包括羅湖/文錦渡）的各個發展節點，納入文錦渡、皇崗口岸，北環線並將連接中鐵線，形成「北都區」以及跨境鐵路東鐵線，是第二條重要的南北鐵路交通大動脈；由香園圍接駁粉嶺的新界東北線，將香園圍口岸和粉嶺連接一起，而粉嶺亦成為北環線和東鐵線形成的第二個連接中轉站。



優化「三鐵三路」增車站

至於北都公路原方案的18公里路段，將向東再延伸5公里，加設新界北新市鎮段。日後公路有4大路段，即天水圍段、新田段、古洞段，及新界北新市鎮段，通車後料往來天水圍市中心及新界北新市鎮的車程長度會由約32公里縮短至23公里，接駁至香園圍公路及沙頭角公路，將新界各鐵路、公路系統連為一體，是新增建「北都」交通網的重要組成部分。

「三鐵三路」也獲優化，其中接連洪水橋與前海的港深西部鐵路，將增建厦村及浮浮山車站，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「北都區」及至前海的連繫，並促進洪水橋現代物流中心經濟，以及加強香港「北都都會區」與廣深港科技創新走廊的銜接。

長遠規劃，北面延伸至深圳機場站，南面在新界西北部分支，一支線通往香港國際機場，另一支線連接交椅洲人工島及港島西，成為香港第四條過海隧道，並成為港島西連接新界西的新建便捷交通大動脈，避開九龍市區繁忙路段。

錦田往來九龍塘的中鐵線優化幅度更大，該鐵路將增設東北荃灣、東北葵涌，以及荃景圍3個中途站，並在荃灣線西延至荃景圍，令到中鐵線和荃灣線可接駁起來。其中，中鐵線荃景圍附近設置車站，並於梨木樹附近，以及於石蔭/石籬一帶的屋邨附近各設置一個車站，預計2個新鐵路站將可服務逾13萬居民。林世雄說：「新鐵路網的站點，會選擇設置在居住密集區，或工作密集區，便民市民出行。」料中鐵線運作後，往返錦上路至九龍灣車程可由43分鐘減至32分鐘。

項目設計成熟才申撥款

構架如此龐大交通基建，市民最關心預算和時間表。林世雄說：「交通基建涉及龐大資源和人力成本，但這些項目都需要頗長時間建造，因此將逐步推行。」融資方案也會多元化，除了以公務工程形式建設，亦會考慮公私合營進行，每個項目設計成熟，才會申撥款。而承建商亦會考慮除了港鐵公司外，有無空間和別的公司合作，例如港深西部鐵路，也會考慮不能由深圳段的內地承建商，繼續完成港深建設。至於落成時間表，他表示主要配合當區建設和人口增長需要。

而根據政府規劃交通基建落成時序，需10年後，即2034年至2038年落成北環線和北環線支線，2039年以後落成北都公路。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。配合「北都都會區」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），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明年公布。

至於交椅洲人工島項目下的運輸基建項目正進行規劃研究，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，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。

《香港主要運輸基建發展藍圖》重點

- ▶ 優化「三鐵三路」方案
- ▶ 新增北都區「兩鐵一路」

【三鐵】包括港深西部鐵路、中鐵線及將軍澳線南延線

【優化內容】

- 港深西部鐵路（洪水橋及前海）增建厦村及浮浮山車站，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「北都都會區」及至前海的連繫
- 中鐵線（錦田來往九龍塘）增設東北荃灣、東北葵涌，以及荃景圍3個中途站，並在荃灣線西延至荃景圍，令到中鐵線和荃灣線可接駁起來
- 中鐵線荃景圍附近設置車站，並於梨木樹附近，以及於石蔭/石籬一帶的屋邨附近各設置一個車站，預計2個新鐵路站將可服務逾13萬居民
- 將軍澳線南延線，將由康城站向南伸延經過將軍澳新圍外海床，延至將軍澳第137區地底車站，採用明挖回填、隧道鑽挖機等技術建造海底段，現時無計劃增設跨海運輸基建

【三路】包括北都公路（連接天水圍及古洞）、沙田繞道（由大埔來往長沙灣及荃灣），以及將軍澳—油塘連接路（調景嶺來往油塘）

【優化內容】

- 沙田繞道的主隧道增設支路，連接城門隧道公路，令新界東北道路的使用者可直接往返荃灣
- 將軍澳油塘隧道增加將油蔴道與港島東和九龍東的連接，並在油塘出口增加一條連接路，直接接駁觀塘鐵道及東區海底隧道
- 北都公路原方案的18公里路段，向東再延伸5公里，加設新界北新市鎮段。日後有四大路段，即天水圍段、新田段、古洞段，及新界北新市鎮段，往來天水圍市中心及新界北新市鎮的車程由約32公里縮短至23公里

北港島線2046年前沒有迫切性推展

南港島線(西段)：連接港島石塘咀及南區，部分路段需深入地底，運輸和成本效益均不理想，建議放棄採用重鐵，正研究有否合適替代運輸系統，目標在明年內敲定

未來港島西至大嶼山東北將興建連接路，即是香港第4條海底隧道

藍圖能滿足香港在2046年前的發展需要，香港鐵路網絡的總長度會由目前270公里，增加至約390公里，而主要幹道總長度就由目前260公里，增加至近380公里

議員關注慳成本省時間

香港文匯報訊（記者 費小雄）多名立法會議員關注藍圖提出近40項交通運輸基建，當中逾30項料於未來15年內竣工，每項至少數十億元，甚至逾千億元，認為要加快工程流程，以及精簡項目人員架構以節省成本。

具條件先興建 讓市民早受惠

立法會交通事務委員會主席陳穎琪認為，於中鐵線的東北葵涌及荃景圍中途站是接納了民意，但由規劃到通車至少需要十年八載，認為按現時地理形勢，荃景圍站具備條件可先行興建，與現有荃灣線連接，讓市民盡早受惠。

對於特區政府指直至2046年前都沒有發展北港島線的迫切性，陳穎琪認為交椅洲人工島和「北都都會區」兩個大型項目尚在籌劃階段，而目前港島線繁忙時間已呈「迫爆」情況，暫緩北港島線計劃是過分樂觀，「根本「遠水不能救近火」，期望政府再仔細思量。」

加速推展項目 加快工程流程

九龍東立法會議員顏武明則指出，藍圖表明東九龍及啟德捷運項目須要到2034年至2038年才可落成啟用，他期望特區政府加快推展項目，並於2027年完成招標及揀選營運商，以最短時間建成東九龍；同時希望政府與營運商能在東九龍加設藍田北中途站，並研究啟德項目能否延伸至觀塘、茶果嶺及油塘一帶。

立法會議員張欣宇亦批評兩個項目都需要10年時間興建，並不合理，「本身用「雲巴」及「智軌」技術就是可以更快，加上無須興建隧道，建條天橋也要10年？」同時他關注藍圖提出近40項交通基建，每項這個至少數十億元，個別甚至可能逾千億元，促請政府加快工程流程，節省成本。