

財務委員會討論文件

2020 年 7 月 17 日

總目 60－路政署

分目 700 一般非經常開支

新項目「跨越 2030 年的鐵路策略性研究」

總目 186－運輸署

分目 700 一般非經常開支

新項目「跨越 2030 年的主要幹道策略性研究」

請委員批准以下兩筆新承擔額－

- (a) 總目 60 路政署分目 700「一般非經常開支」項下的 6,490 萬元，以進行「跨越 2030 年的鐵路策略性研究」；以及
- (b) 總目 186 運輸署分目 700「一般非經常開支」項下的 2,750 萬元，以進行「跨越 2030 年的主要幹道策略性研究」。

問題

我們需要為跨越 2030 年的交通需求制訂策略，確保大型運輸基建能配合長遠土地發展的需要。

建議

2. 路政署署長建議開立一筆為數 6,490 萬元的新承擔額，用以委聘顧問進行「跨越 2030 年的鐵路策略性研究」，而運輸署署長亦建議開立一筆為數 2,750 萬元的新承擔額，用以委聘顧問進行「跨越 2030 年的主要幹道策略性研究」。運輸及房屋局局長支持這 2 項統稱為「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」(下稱「本研究」)的建議。

理由

附件1

3. 發展局聯同規劃署在 2015 年展開《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(下稱「香港 2030+」)規劃研究，旨在更新空間規劃框架，為香港跨越 2030 年的規劃、土地及基建發展，以及建設和自然環境的塑造，提供指引¹。就交通運輸而言，這規劃研究所建議的主要策略方向可分為兩大方面：一方面是提供新的策略性運輸基建設施和改善現有設施，以配合香港長遠經濟及社會發展的需要(請參閱附件 1 所載的擬議運輸配套網絡)。鐵路會繼續作為公共運輸系統的骨幹，輔以其他公共交通工具、步行、單車及其他低碳交通工具。另一方面是做好需求管理，包括透過發展策略增長區，以優化人口與職位的空間分布，並將人口和經濟活動集中於公共運輸樞紐的覆蓋範圍內，務求盡量減少以車輛代步的需要，尤其是私家車的使用。

附件2

4. 我們正在興建及規劃多項運輸基建，以配合新發展區和新市鎮擴展的規劃，一方面支援其對外的交通連繫，另一方面紓緩現有及潛在的交通樽頸，並改善現有運輸網絡的覆蓋範圍。興建中的鐵路有沙田至中環線，而興建中的主要幹道包括屯門至赤鱗角連接路(北面連接路)、六號幹線(將軍澳－藍田隧道、T2 主幹路和中九龍幹線)，以及跨灣連接路。此外，規劃中的鐵路有《鐵路發展策略 2014》²所建議的 7 個新鐵路方案，包括北環線(及古洞站)、洪水橋站、東涌西延線(包括東涌東站)、屯門南延線、東九龍線、南港島線(西段)及北港島線，而規劃中的主要幹道包括屯門西繞道、十一號幹線及青衣至大嶼山連接路。現有、興建中及規劃中的鐵路及主要幹道的布局載於附件 2。整體而言，除個別較遠期的項目外，上述項目已建構成本港直至 2031 年的運輸基建藍圖。

¹ 自上世紀七十年代起，政府約每 10 年便檢討全港發展策略，讓策略能與時並進，滿足社會新的需要和期望。上次檢討是 2007 年公布的《香港 2030：規劃遠景與策略》，為香港至 2030 年的土地供應和城市規劃定下概括性方向。

² 《鐵路發展策略 2014》是香港鐵路發展的最新藍圖，旨在為香港鐵路網絡直至 2031 年的未來擴展提供規劃框架。

5. 運輸基建項目所涉及的工程複雜及龐大，按照以往推行大型運輸基建項目的經驗，由前期規劃至通車，一般需要經過勘察研究³、詳細設計⁴和施工⁵階段，預計需時十多年。為使大型運輸基建能配合土地發展的需要，我們有需要為跨越 2030 年的鐵路及主要幹道盡快進行前瞻性的策略性研究。

為跨越 2030 年的交通需要作規劃

6. 「香港 2030+」規劃研究完成後將提出全港發展策略，當中包括建議的新策略增長區。除此以外，持續增加的人口和經濟發展會產生相應的交通需求。為此，我們建議根據「香港 2030+」規劃研究所設定的整體土地規劃推展本研究。我們會根據最新的規劃資料，檢視本港 2031 年至 2041 年或以後的鐵路和主要幹道等運輸基建的供求，並會因應「香港 2030+」規劃研究的最終發展策略，展開策略性研究，包括探討鐵路及主要幹道基建的布局，以及為尚未有計劃立項的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。我們亦會同步檢視相關的運輸基建對現有運輸網絡的影響，並擬訂相應的對策。

附件3

7. 與此同時，為配合交椅洲的人工島發展，政府在「明日大嶼願景」下計劃推展一組全新的主幹道及鐵路，連接中部水域人工島、香港島、大嶼山及屯門沿海地帶(附件 3)。發展局聯同土木工程拓展署及規劃署正向立法會申請撥款⁶，以進行中部水域人工島相關研究，當中包括涵蓋以上所述的運輸基礎設施研究。本研究的焦點為上述中部水域人工島相關研究以外的鐵路及主要幹道的布局，但在過程中會與土木工程拓展署及規劃署緊密協調。

³ 勘察研究階段包括初步設計、諮詢持份者、根據《環境影響評估條例》(第 499 章)進行環境影響評估及申請環境許可證、根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)或《鐵路條例》(第 519 章)就工程方案刊憲和申請授權進行相關工程等。

⁴ 詳細設計階段包括詳細設計、收回土地和處理相關補償事宜、擬備工程合約文件和進行招標等。

⁵ 施工階段包括實際建造、進行測試和運作、將完成的工程移交相關管理及維修部門等。

⁶ 詳情載於立法會 PWSC(2019-20)5 號文件
(<https://www.legco.gov.hk/yr18-19/chinese/fc/pwsc/papers/p19-05c.pdf>)。

更新「鐵路發展研究模型」

8. 運輸署和路政署不時運用運輸模型和最新的規劃資料來預測全港的交通需求，從而檢視香港的運輸基建發展，包括更新各個擬議大型運輸基建項目的需要、項目規模和實施時間表。路政署的「鐵路發展研究模型」是一套用作預測鐵路乘客量的運輸電腦模型。該模型可按不同的規劃參數和預測的經濟情況，包括人口及就業數據、經濟增長情況、土地用途、交通基建規劃及交通數據等資料，預測鐵路網絡的乘客量。現時的模型自 2011 年更新後沿用至今，我們認為需要根據最新的規劃及經濟發展數據，在本研究中一併更新和優化該電腦模型，以提供切合時宜的預測。至於運輸署的「整體運輸研究模型」，由於運輸署已於 2015 年完成更新和提升該模型，因此無須在本研究內另行更新。

建議的研究範圍

9. 本研究的範圍現述如下－

(a) 「跨越 2030 年的鐵路策略性研究」－

- (i) 根據最新的規劃數據及「香港 2030+」規劃研究的最終發展策略進行策略性研究，檢討全港鐵路網絡的表現，並建議所需措施以應付未來的運輸需求，當中會考慮新策略增長區陸續發展的情境。研究內容包括鐵路客運需求預測、鐵路網絡表現分析、對不同鐵路方案進行初步工程技術評估、探討相關鐵路的布局、走線和配套設施，以及初步建議推展鐵路方案的策略。此外，就研究建議的新鐵路路線方案，進行工程規劃、土質評估、策略性環境評估、經濟和財務評估等方面的初步研究。我們亦會同步檢視相關的運輸基建對現有運輸網絡的影響並擬訂相關的對策；以及
- (ii) 更新和優化現時路政署的「鐵路發展研究模型」，包括模型的調試及基線分析。

(b) 「跨越 2030 年的主要幹道策略性研究」－

根據最新的規劃數據及「香港 2030+」規劃研究的最終發展策略進行策略性研究，檢討全港主要幹道的表現，並建議相應的主要幹道項目或道路改善項目，和評估建議項目的緩急先後次序，當中會考慮新策略增長區陸續發展的情境；以及就研究建議的項目，進行初步工程技術評估，包括走線設計、工程規劃、土質評估、策略性環境評估、經濟和財務評估等方面的初步研究，以便進一步推展項目。我們亦會同步檢視相關的運輸基建對現有運輸網絡的影響並擬訂相關的對策。我們會於研究首階段，透過檢視過往相關交通運輸研究的結果和進行概括性研究，就現有新界往來市區的幹道出現樽頸的位置盡快提出相應的短、中期改善方案，以便有關的工務部門在工務工程計劃中立項跟進。

10. 鑑於本研究性質複雜，涉及多個專業範疇，包括交通網絡表現分析、運輸基建技術分析、複雜的鐵路運輸電腦模型編寫和調試等，我們會委聘顧問進行本研究。

對財政的影響

11. 我們估計本研究的開支為 9,240 萬元，分項數字如下－

		千元
(a) 鐵路		64,900
(i) 跨越 2030 年的鐵路策略性研究	57,000	
(ii) 更新和優化路政署的「鐵路發展研究模型」	2,000	
(iii) 應急費用[(a)(i)至(a)(ii)項的 10%]	5,900	
(b) 主要幹道		27,500
(i) 跨越 2030 年的主要幹道策略性研究	25,000	
(ii) 應急費用[(b)(i)項的 10%]	2,500	
	總計	<u>92,400</u>

我們會委聘不同顧問，分別進行鐵路和主要幹道的研究。

12. 現金流量需求估計如下－

財政年度	千元
2020-21	10,900
2021-22	26,400
2022-23	32,900
2023-24	22,200
總計	92,400

13. 本研究不會引致額外的經常開支。

推行計劃

14. 我們建議在獲批撥款後盡快展開本研究。我們估計，鐵路研究約需時 38 個月，而主要幹道研究約需時 27 個月。推行時間表暫定如下－

(a) 展開鐵路研究	2020 年下半年
(b) 展開主要幹道研究	2020 年下半年
(c) 完成主要幹道研究	2022 年下半年
(d) 完成鐵路研究	2023 年下半年

公眾諮詢

15. 我們在 2017 年 6 月 16 日諮詢立法會交通事務委員會，委員備悉我們會向財務委員會提交這項撥款建議。其後，委員在 2017 年 7 月 21 日的立法會交通事務委員會會議上就有關研究所涉及運輸基建的規劃通過了 4 項動議。我們因應委員的意見在 2017 年 9 月 6 日向交通事務委員會提交補充資料(立法會文件編號 CB(4)1571/16-17(01))，並在 2017 年 9 月 11 日提交文件，就該 4 項動議作出回應(立法會文件編號 CB(4)1584/16-17(01))。

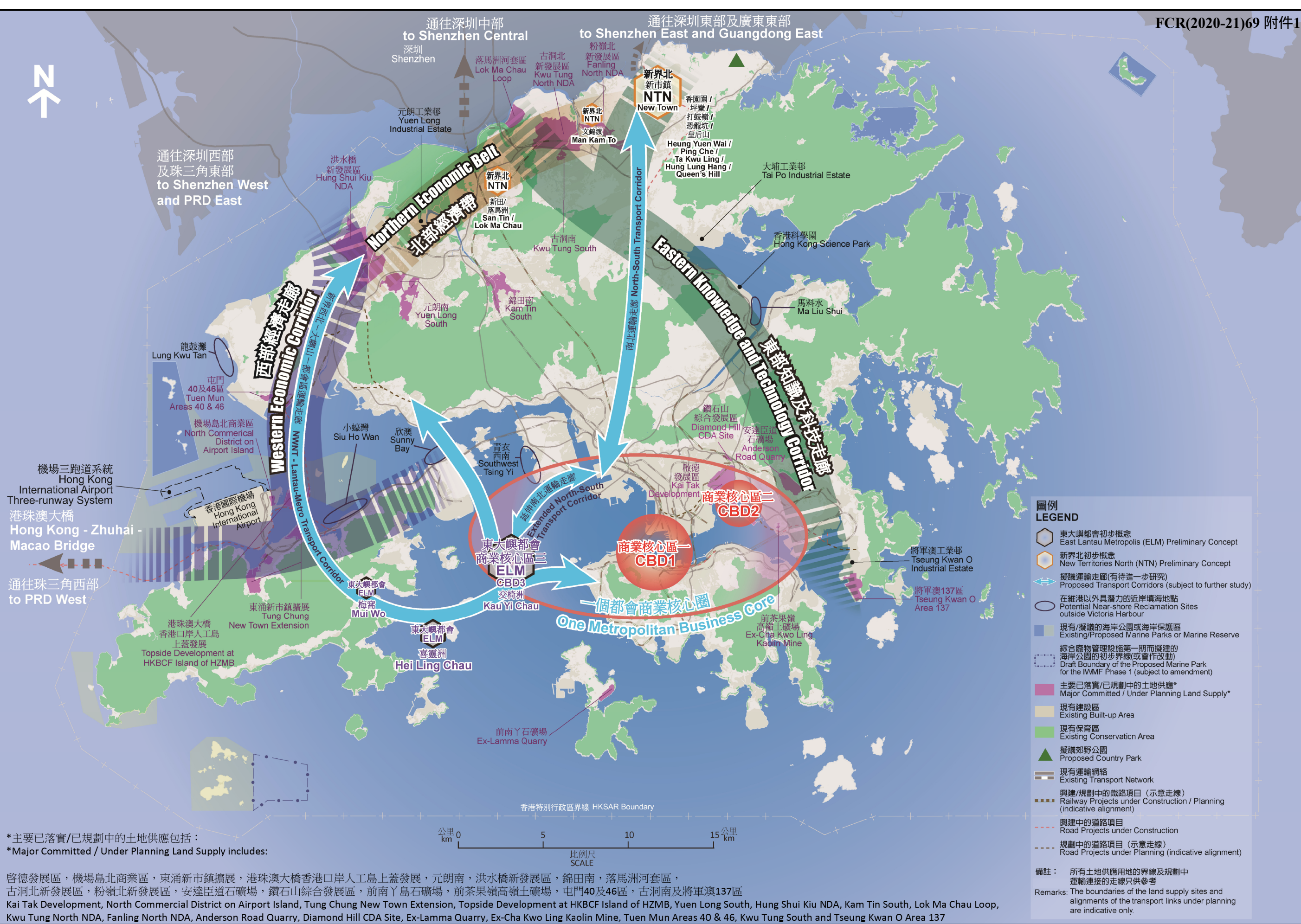
背景

16. 「香港 2030+」規劃研究旨在制訂跨越 2030 年的全港發展策略。該研究在 2016 年 10 月至 2017 年 4 月期間進行了為期 6 個月的公眾參與活動，就 3 個規劃元素及 1 套概念性空間框架收集公眾意見。建議的 3 個規劃元素分別是「規劃宜居的高密度城市」、「迎接新的經濟挑戰與機遇」及「創造容量以達致可持續發展」；而概念性空間框架則建議把香港未來的發展集中在 1 個都會商業核心圈、2 個策略增長區(即東大嶼都會及新界北)，以及 3 條主要發展軸(即西部經濟走廊、東部知識及科技走廊和北部經濟帶)上。

17. 發展局及規劃署正敲定「香港 2030+」研究的內容，當中參考了公眾參與活動期間所收集的公眾意見、各項技術評估結果，以及參照最新政策及措施(包括 2018 年《施政報告》公布的「明日大嶼願景」、政府在 2019 年 2 月宣布接納的《土地供應專責小組報告》，以及在 2019 年 12 月公布的《長遠房屋策略 2019 年周年進度報告》)，以願景帶動的方式重新評估各項土地用途於未來 30 年的需求。「香港 2030+」研究報告預計在 2020 年完成及發表。

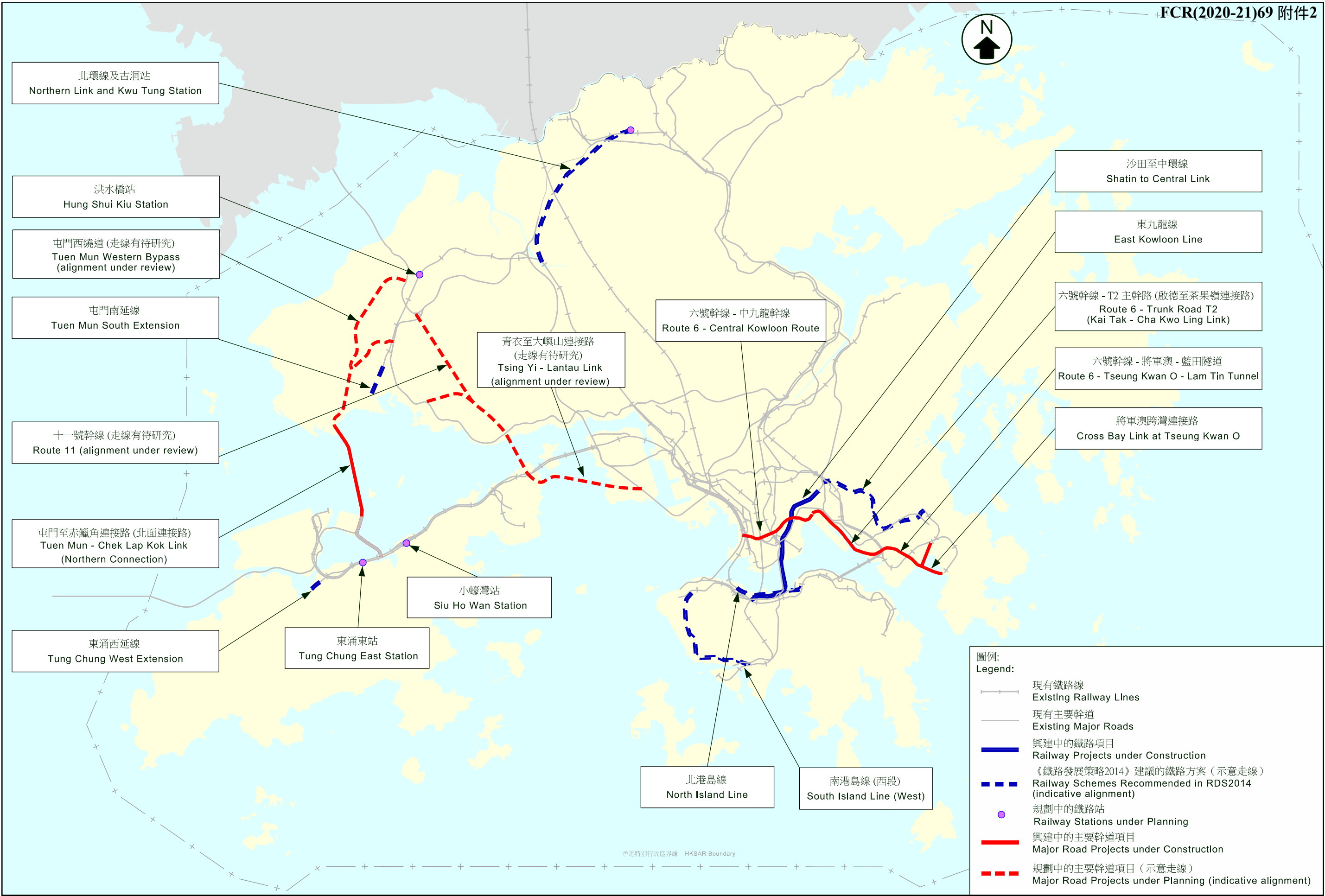
18. 與此同時，運輸及房屋局計劃根據最新的規劃數據和「香港 2030+」規劃研究的最終結果，為跨越 2030 年的鐵路及主要幹道進行前瞻性的策略性研究。如「香港 2030+」規劃研究在完成時有任何新建議，本研究亦會適切考慮。

運輸及房屋局
路政署
運輸署
2020 年 7 月



公眾參與活動下的香港2030+的概念性空間框架
Conceptual Spatial Framework for Hong Kong 2030+ under Public Engagement

圖一
PLAN 1



現有、興建中及規劃中的鐵路及主要幹道
Existing Railways and Major Roads, and those under Construction and Planning

圖二
PLAN 2

圖例：概念性位置

LEGEND: CONCEPTUAL LOCATION

 擬議交椅洲人工島
PROPOSED KAU YI CHAU
ARTIFICIAL ISLANDS

 可能的喜靈洲人工島
POSSIBLE HEI LING CHAU
ARTIFICIAL ISLANDS

 可能的長洲南人工島
POSSIBLE CHEUNG CHAU SOUTH
ARTIFICIAL ISLAND

 優先鐵路連接
PRIORITY RAIL LINK

 優先道路連接
PRIORITY ROAD LINK

 可能的較遠期鐵路連接
POSSIBLE RAIL
LINK IN LONGER TERM

 可能的較遠期道路連接
POSSIBLE ROAD
LINK IN LONGER TERM

 研究中的十一號幹線
[870TH - 十一號幹線(北大
嶼山至元朗)的可行性研究]
ROUTE 11 BEING STUDIED UNDER
870TH "FEASIBILITY STUDY ON
ROUTE 11 (BETWEEN NORTH
LANTAU AND YUEN LONG)"


圖則名稱 drawing title

中部水域人工島相關研究

STUDIES RELATED TO ARTIFICIAL ISLANDS IN THE CENTRAL WATERS

項目編號 item no.

768CL

比例 scale

1 : 200 000

圖則編號 drawing no.

SLO-Z0221

辦事處 office

可持續大嶼辦事處
SUSTAINABLE LANTAU OFFICE
 土木工程拓展署
CIVIL ENGINEERING AND
DEVELOPMENT DEPARTMENT