

第十三章

运输

香港的公共运输系统公认达世界一流水平，
为市民提供舒适安全，而且收费合理的
多样交通选择。

政府提供高效率的运输基础设施，以应付香港人口增加和社会不断发展所带来的挑战，又致力确保公共交通服务质素优良，以鼓励市民使用这些服务。此外，政府积极管理道路的使用，藉此减少交通挤塞，促进道路安全，并支持在公共交通运输的范畴实施保护环境的特别措施。

铁路是公共运输系统的骨干。香港的铁路系统由香港铁路有限公司营运。

年内，香港的新铁路项目进展顺利。广深港高速铁路香港段已于二零一零年一月动工，以期于二零一五年完工。观塘线延线、南港岛线(东段)和沙田至中环线等未来项目的规划工作亦正在进行。

港珠澳大桥主桥工程的初步设计已在二零一零年三月获中央人民政府的交通运输部通过。由二零一零年下半年起，主桥的多项详细设计合约和建造合约陆续招标，以期于二零一六年完成这个项目。

年内，当局继续推行智能运输系统，并推出两项新服务，即驾驶路线搜寻服务及智能道路网服务。此外，现正在港岛区实施的行车时间显示系统亦已扩展至九龙及东区。

年内民航业继续兴旺，香港国际机场的客货运量均再创新高，分别录得 4 977 万人次和 413 万公吨。年内，香港与民航伙伴之间的航空服务安排愈趋开放。

行政架构

政府总部运输及房屋局由运输及房屋局局长掌管，负责制定香港对外对内交通事宜的政策，包括陆路交通、水上交通和物流服务，以及航空服务。运输及房屋局由辖下多个部门协助执行职务，包括民航处、路政署、海事处和运输署。

运输策略和施政方针

政府协助提供安全、可靠、高效率和环保的交通运输系统，以满足市民在经济、社会和康乐活动方面的需要，并促进香港的持续发展。政府致力通过下列途径达到所定目标：

- 适时扩展和改善本港的运输基础设施；
- 改善公共交通服务的质素，并使各项服务更配合得宜；以及
- 积极管理道路的使用，以减少交通挤塞，并促进道路安全。

此外，为确保以环保方式贯彻这些施政方针，政府在交通运输的范畴全力支持和推行各项改善环境的措施。

政府已根据《第三次整体运输研究》制定长远的运输策略。政府在《迈步前进：香港长远运输策略》中公布的目标包括：

- 更妥善融合运输与土地用途规划工作；
- 更充分运用铁路，让铁路成为客运系统的骨干；
- 提供更完善的公共交通服务和设施；
- 更广泛运用先进科技管理交通；以及
- 推行更环保的运输措施。

铁路发展及《铁路发展策略 2000》

在香港的运输策略方面，铁路担当重要角色。铁路是安全可靠、快捷舒适、符合环保的集体运输工具，因此政府一向优先发展铁路。政府的《铁路发展策略 2000》除勾画出下一阶段铁路发展的蓝图外，还包括多项新铁路建造工程计划，以可持续发展方式应付未来 20 年日益增加的运输服务需求。

香港的铁路近年发展迅速。当局共投放逾 1,800 亿元于以下十个铁路项目：

- 将军澳线 (在二零零二年八月通车)；
- 西铁线 (在二零零三年十二月通车)；
- 东铁尖沙咀支线 (在二零零四年十月通车)；
- 马鞍山线 (在二零零四年十二月通车)；
- 迪士尼线 (在二零零五年八月通车)；
- 东铁落马洲支线 (在二零零七年八月通车)；
- 将军澳线康城站支线 (在二零零九年七月通车)；

- 九龙南线(在二零零九年八月通车)；
- 西港岛线(在二零零九年动工)；以及
- 广深港高速铁路香港段(在二零一零年动工)。

西港岛线正进行施工，而广深港高速铁路香港段亦于二零一零年一月开始施工。

此外，沙田至中环线、观塘线延线、南港岛线(东段)的设计工作也正在进行；北环线、港深西部快速轨道、南港岛线(西段)和北港岛线则正在检讨中。

自《铁路发展策略 2000》制定以来，香港的规划出现了重大改变，另外香港与内地的经济及民生愈趋融合，跨界旅客及车流量也大幅增加。故此，香港的铁路网络发展蓝图有需要适时进行检讨和修订，以配合社会需要的改变及各规划因素的变更。政府将于二零一一年三月展开一项顾问研究，以检讨和修订《铁路发展策略 2000》，这项研究预计将于二零一三年完成。

运输基础设施

道路网络

香港共有全长 2 076 公里的道路、1 293 个道路构筑物、16 条行车隧道(包括三条沉管式过海隧道)和五座主要悬索桥梁。

隧道

政府拥有 11 条行车隧道，分别是海底隧道、狮子山隧道、香港仔隧道、启德隧道、城门隧道、将军澳隧道、长青隧道、大围隧道、沙田岭隧道、尖山隧道及南湾隧道。

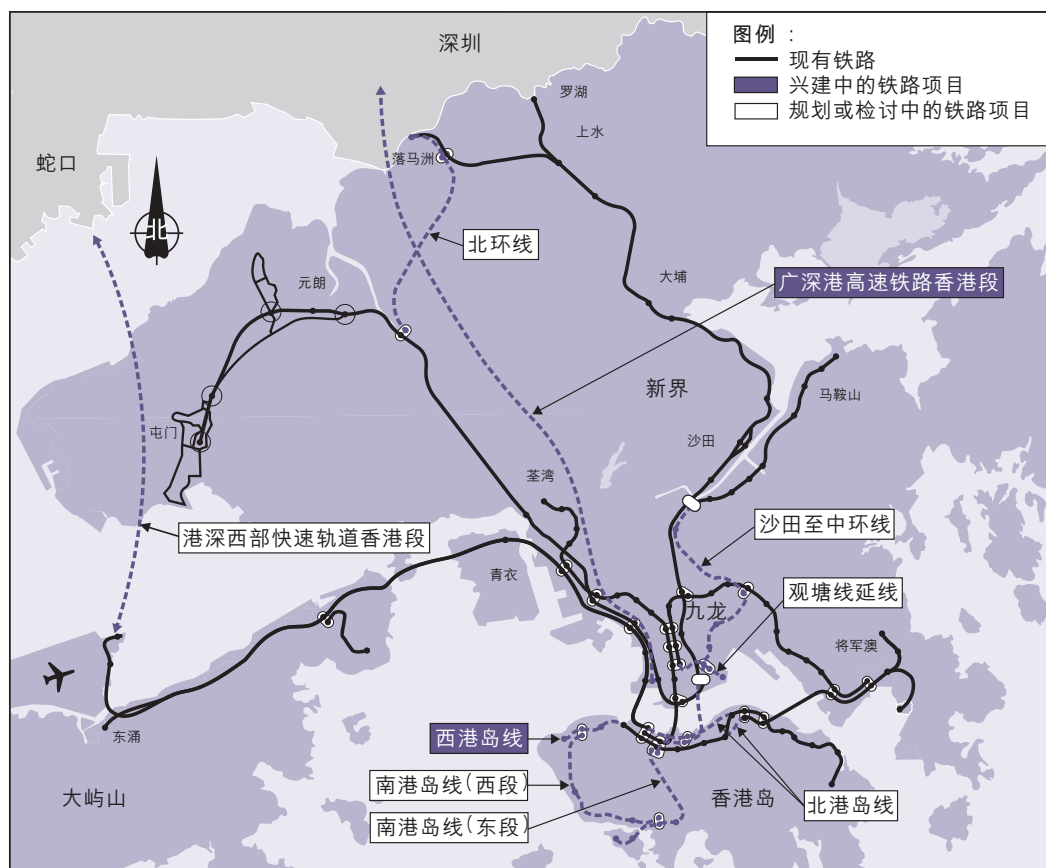
上述最后四条隧道位于青沙管制区，而长青隧道则位于青马管制区。上述 11 条隧道均由私人公司按照管理合约管理和经营。除启德隧道、长青隧道和南湾隧道不收费外，其他隧道的收费都受有关法例规管。

本港另有四条隧道由私人公司按照“建造、营运及移交”模式经营，分别是东区海底隧道、大老山隧道、西区海底隧道和大榄隧道。

此外，香港还有一条私营隧道，即愉景湾隧道有限公司所建造的愉景湾隧道。隧道由该公司营运和保养，只供货或提供服务予愉景湾居民的车辆使用。

铁路网络

铁路是香港运输网络的重要部分，对香港经济、社会及土地的持续发展起关键作用。香港各条铁路每日应付约 36% 的公共交通工具乘客需求，以及约 61% 前往内地的陆路过境乘客人次。铁路网络现正扩展至香港各主要地区。下图显示现有铁路网络、两个兴建中的铁路项目，以及七个规划或检讨中的铁路项目大约走线。



兴建中的铁路项目

西港岛线由港岛线上环站延伸至坚尼地城，两个中途站位于西营盘及香港大学。建造工程已在二零零九年七月展开，目标是在二零一四年完成。目前，在繁忙时间使用路面交通工具往返上环及坚尼地城需时 15 至 25 分钟。通车后，往返两地的时间将缩减至少于 10 分钟。

广深港高速铁路香港段包括一条长 26 公里的地下铁路线及西九龙总站，行车时速最高可达 200 公里。建造工程完成后，列车来往广州与香港的时间可由大约 100 分钟缩短至大约 50 分钟。乘客由香港前往长沙只需三小时，前往武汉和厦门只需四小时，前往福州只需五小时，而前往上海和北京也分别只需六小时和八小时。建造工程已在二零一零年一月展开，预计在二零一五年完成。

规划中的铁路项目

沙田至中环线为一条贯通全港策略性地区的铁路项目，全长 17 公里，分别在大围、显径、钻石山、启德、土瓜湾、马头围、何文田、红磡、会展及金钟共设有十个车站，将会连接多条现有铁路，形成两条策略性铁路走廊。“东西走廊”会经钻石山和

东南九龙把马鞍山线的大围站与西铁线的红磡站连接。“南北走廊”会把现有东铁线由红磡站延伸过海至港岛的金钟站。这铁路项目已于二零一零年十一月根据《铁路条例》刊宪，目标是在二零一二年展开建造工程，并在二零一八年完成大围至红磡段以及在二零二零年完成红磡至金钟段。

观塘线延线会把现有的观塘线由油麻地站延伸至黄埔，并在何文田设置中途站。该铁路方案已于十一月获行政会议批准。建造工程预期在二零一一年展开，并在二零一五年完成。目前，在繁忙时间使用路面交通工具往返旺角及黄埔需时 25 分钟。通车后，往返两地时间将缩减至约五分钟。

南港岛线(东段)是中型铁路线，由金钟通往海怡半岛，三个中途站设于海洋公园、黄竹坑和利东村。这铁路项目于十一月获行政会议批准。建造工程预期在二零一一年展开，并在二零一五年完成。目前，在繁忙时间使用路面交通工具往返金钟及海怡半岛需时 25 至 45 分钟。通车后，往返两地的时间将缩减至约 10 分钟。

由于广深港高速铁路香港段采用“专用通道”方案，北环线已成为一个独立于广深港高速铁路香港段的工程项目。北环线将会把西铁线锦上路站与落马洲过境站连接起来，连同东铁线的落马洲支线，构成一条连接西铁线和东铁线的策略性走廊。政府正检讨有关建议。

行政长官在二零零七至零八年《施政报告》中宣布推行措施，促进港深空港合作，并研究兴建港深西部快速轨道的可行性及经济效益，以期取得航线网络互补的协同效益。港深西部快速轨道的另一个主要功能是连接深圳前海及新界西北地区，所以这条铁路的设计必须以这两个发展区的规划先行，再作配合。

正在施工的道路工程

正在施工的主要道路工程包括：

- 中环湾仔绕道及东区走廊连接路：该道路将成为港岛北岸东西行策略性干道的一部分，其作用是纾缓有关地点的交通挤塞情况。工程项目是建造一条长 4.5 公里的双程三线主干道路，包括一段长 3.7 公里的隧道。中环填海工程第三期工地范围内的建造工程已在进行中，工程已于二零零九年十二月展开，并会分阶段进行。该道路预计在二零一七年或之前通车。
- 屯门公路重建及改善工程：工程旨在把屯门公路快速路段的双程三线分隔车道，提升至现时的快速公路标准，包括在可行情况下加设硬路肩。工程预计在二零一四年或之前完成。至于屯门公路市中心段的扩阔工程，预计在二零一三年年底或之前完成。
- 旧政务司官邸附近道路交汇处与泰亨之间的吐露港公路扩阔工程：工程旨在把路段由现时的双程三线分隔车道改为双程四线分隔车道。旧政务司官邸附近道路交汇处与马窝之间路段的扩阔工程已在二零零九年八月展开，预期在

二零一三年完成。马窝与泰亨之间路段的扩阔工程亦已在二零一零年二月展开，预期在二零一三年年底完成。

- 屯门公路巴士转乘站：这个工程项目会在屯门公路辟设两个巴士转乘站，分别设于往屯门方向和往九龙方向。建造工程已于二零一零年七月展开，预计在二零一三年完成。

规划中的道路工程

为了进一步提升本港现有的道路网络，政府现正规划多项道路建造及改善工程：

- 屯门至赤蠟角连接路及屯门西绕道的工地勘测与初步设计工作在继续进行中。这两个工程项目包括建造一条双程双线道路，连接港深西部公路、港珠澳大桥香港口岸与香港国际机场及大屿山，以应付新界西北和大屿山在二零一六年后预计的交通需求。这条新道路有助促进香港物流业的发展，并可作为往来机场的另一条道路。
- 香港接线全长约 12 公里，将会是一条双程三线公路，分别由海上高架桥、隧道及地面道路组成，连接港珠澳大桥主桥与香港口岸。
- 港珠澳大桥香港口岸将建设于香港国际机场东北面水域一个面积约 130 公顷的人工岛之上。填海工程的详细土地勘探工程已经完成。这个项目的基建工程及上层结构详细设计的顾问研究已于二零一零年年底展开。为吸纳世界各地的崭新设计概念，港珠澳大桥香港口岸国际概念设计比赛于二零零九年十二月展开。该比赛共收到超过一百六十份来自二十多个国家／地区的参赛作品。有关顾问在进行详细设计时会参考上述比赛的得奖作品。
- 拟建的中九龙干线将会是一条双程三线干道，长 4.7 公里，当中 3.9 公里为隧道，连接西九龙与拟建的启德发展区和九龙湾道路网络。该项目的勘测和初步设计已于二零一零年年底完成。
- T2 号主干路的工地勘测及初步设计工作继续进行。拟建的主干路是一条长 3.6 公里的双程双线分隔车道，在启德发展区与中九龙干线连接，并在茶果岭海旁与拟建的将军澳—蓝田隧道连接。
- 将军澳—蓝田隧道和跨湾连接路的初步设计工作继续进行，以便拟定建议计划，提供连接将军澳和九龙的另一条对外陆上路线。将军澳—蓝田隧道是一条长约四公里的双程双线分隔车道，连接将军澳和茶果岭区内的 T2 号主干路。跨湾连接路也是双程双线分隔车道，连接将军澳海湾两岸。
- 泰亨与和合石交汇处之间的粉岭公路扩阔工程，正在进行详细设计工作。该段粉岭公路会由双程三线分隔车道扩阔为双程四线分隔车道，并设置硬路肩。
- T4 号主干路：这条拟建的双程双线分隔车道将连接沙田路与 T3 号主干路和城门隧道公路，并成为大埔公路（沙田段）及沙田市中心其他干路的绕道，以

