



OUR HONG KONG
FOUNDATION
團結香港基金



公共政策研究院
PUBLIC POLICY INSTITUTE

交通基建先行 全面驅動新界北發展

策略性交通基建倡議
2022年9月

Research • Advocate • Engage
研究 • 倡議 • 推動



香港未來的道路建設投資較其他城市遜色

		香港	北京	深圳	新加坡	首爾
						
陸地面積 (平方公里)		1,111	16,410	1,997	728.6	605.2
人口 (百萬)		7.48	21.75	13.03	5.45	9.49
現有	主要幹道長度 (公里)	140	1,328	530	163	149.2
	主要幹道密度 (公里/平方公里)	0.13	0.08	0.27	0.22	0.25
	道路長度 (公里)	2,136	22,226	6,668	3,500	1,923 ^[1]
	道路密度 (公里/平方公里)	1.9	1.4	3.3	4.8	3.2
在建	在建主要幹道密度 (公里)	23.1	無資料	511	23.5	無資料
	人均在建主要幹道密度 (米/千人)	3.1		39	4.3	

註: [1] 不包括短於12米的道路

資料來源: 運輸署、北京市規劃和自然資源委員會、深圳市政府、Singapore Land Transport Authority、Seoul Metropolitan Government

香港未來的鐵路建設投資較其他城市遜色

		香港	北京	深圳	新加坡	首爾
						
陸地面積 (平方公里)		1,111	16,410	1,997	728.6	605.2
人口 (百萬)		7.48	21.75	13.03	5.45	9.49
現有	鐵路長度 (公里)	266.3	783	419	253.1	327.1
	鐵路密度 (公里/平方公里)	0.24	0.70	0.38	0.34	0.54
	鐵路站數目	167	463	289	168	302
	鐵路站密度 (鐵路站數目/平方公里)	0.15	0.42	0.26	0.23	0.50
擬建	擬建鐵路長度 (公里)	14.4 ^[1]	394	231	107	89
	人均擬建鐵路密度 (米/千人)	1.9	18.1	17.7	19.6	9.4
	擬建鐵路站數目	9	>200	>150	71	N/A

註: [1] 只包括已展開詳細設計的鐵路項目

資料來源: 港鐵、北京市規劃和自然資源委員會、深圳市交通運輸局、Singapore Land Transport Authority、Seoul Metropolitan Rapid Transit Corporation、Rail Journal

© Our Hong Kong Foundation Limited. All Rights Reserved.

主要道路和鐵路快將飽和



平均車速(公里每小時)

	<u>2011</u>	<u>2016</u>	<u>2020</u>	百分比變動
新界	40.2	38.3	40.0	-0.5%
九龍	24.2	21.2	21.0	-13%
香港島	20.1	20.2	21.6	+7.5%



鐵路線運作表現(2021) (按每平方米4人準則計算)

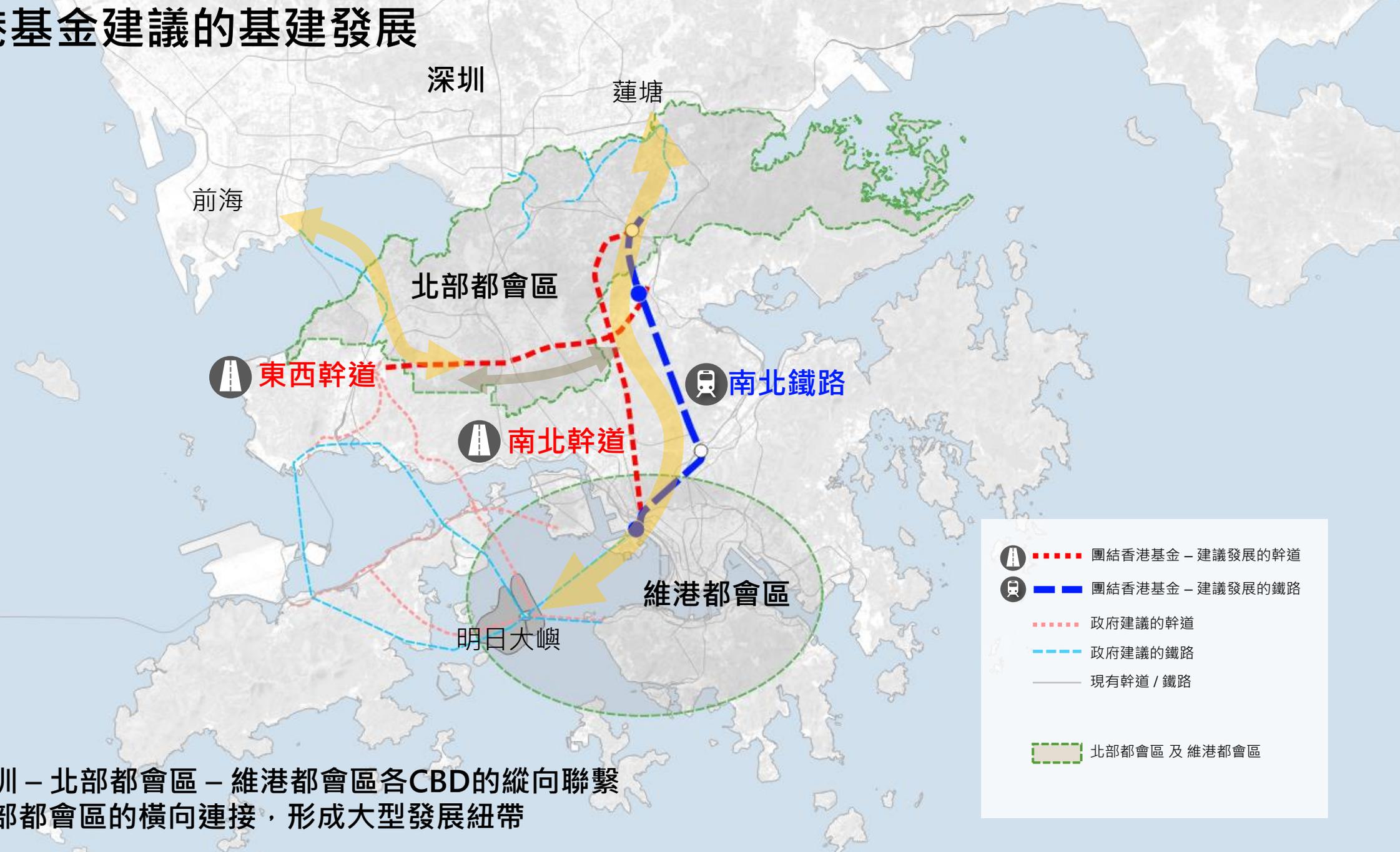
鐵路線	
屯馬線	86%
東鐵線 ^[1]	73%
東涌線	78%
將軍澳線	90%
觀塘線	79%
港島線	84%
荃灣線	98%
南港島線	77%

註：[1] 東鐵線過海段開通後的載客率

資料來源：運輸署、立法會

© 2020 Our Hong Kong Foundation Limited. All Right Reserved.

團結香港基金建議的基建發展

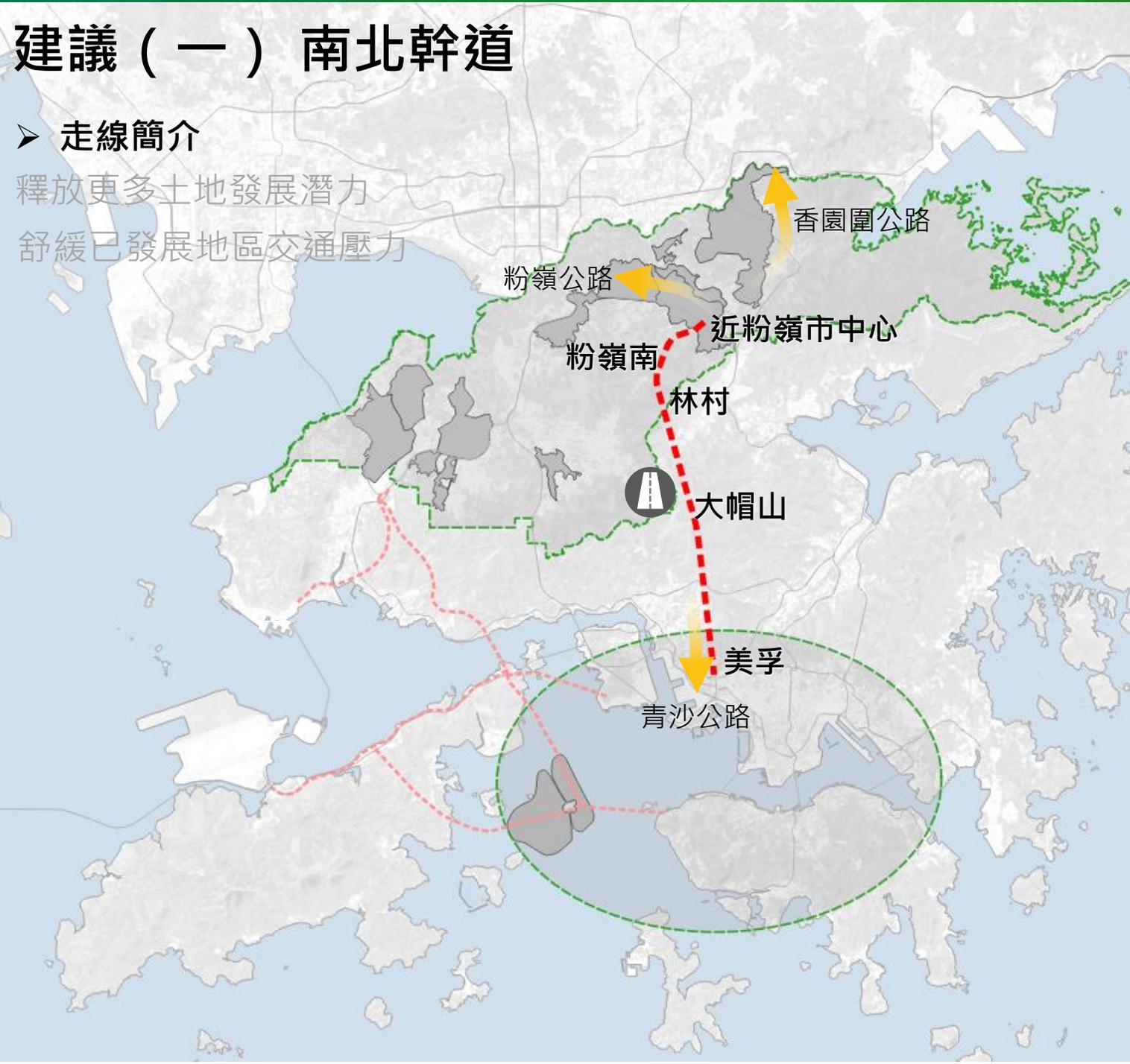


- 加強深圳 – 北部都會區 – 維港都會區各CBD的縱向聯繫
- 完善北部都會區的橫向連接，形成大型發展紐帶

建議（一）南北幹道

➤ 走線簡介

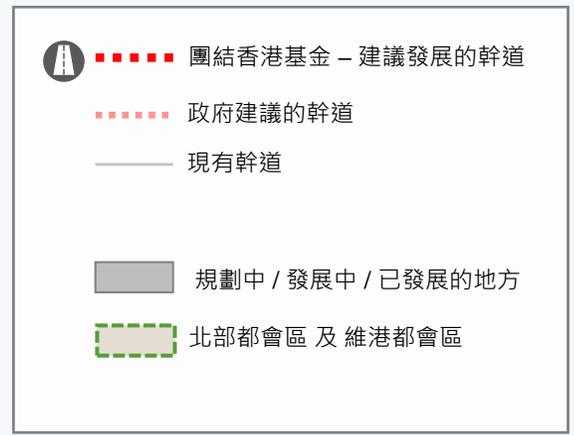
釋放更多土地發展潛力
舒緩已發展地區交通壓力



南北幹道北面連接粉嶺公路及香園圍公路，
南面連接青沙公路，途徑以下地區：

- 粉嶺市中心
- 粉嶺南
- 林村
- 大帽山
- 美孚

長度：約18公里
(其中隧道部分約12公里長)

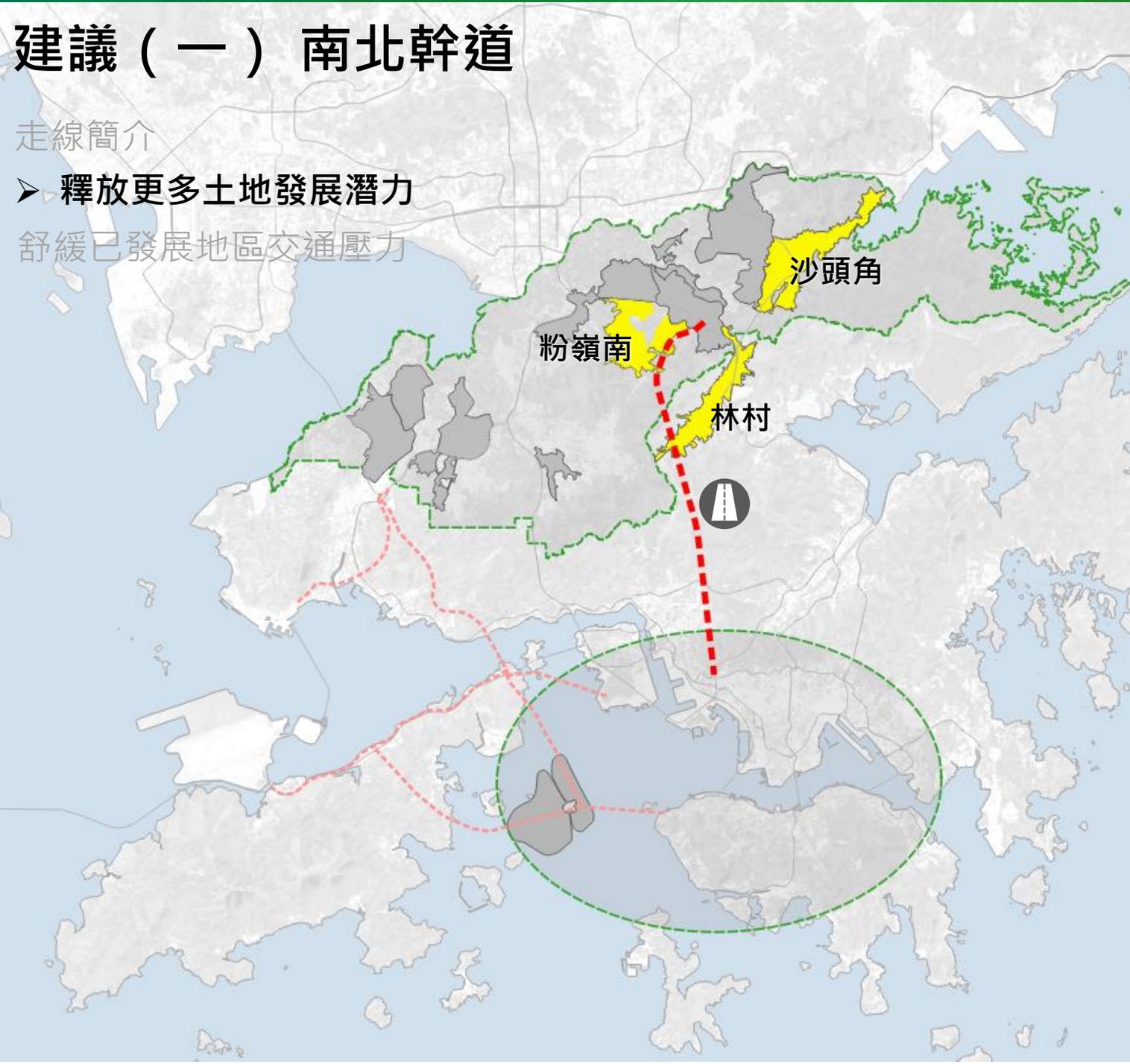


建議 (一) 南北幹道

走線簡介

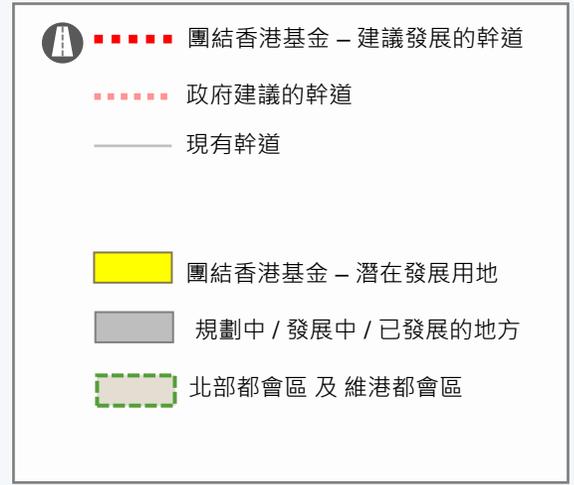
➤ 釋放更多土地發展潛力

舒緩已發展地區交通壓力



釋放更多土地的發展潛力

- 沙頭角
- 粉嶺南
- 林村

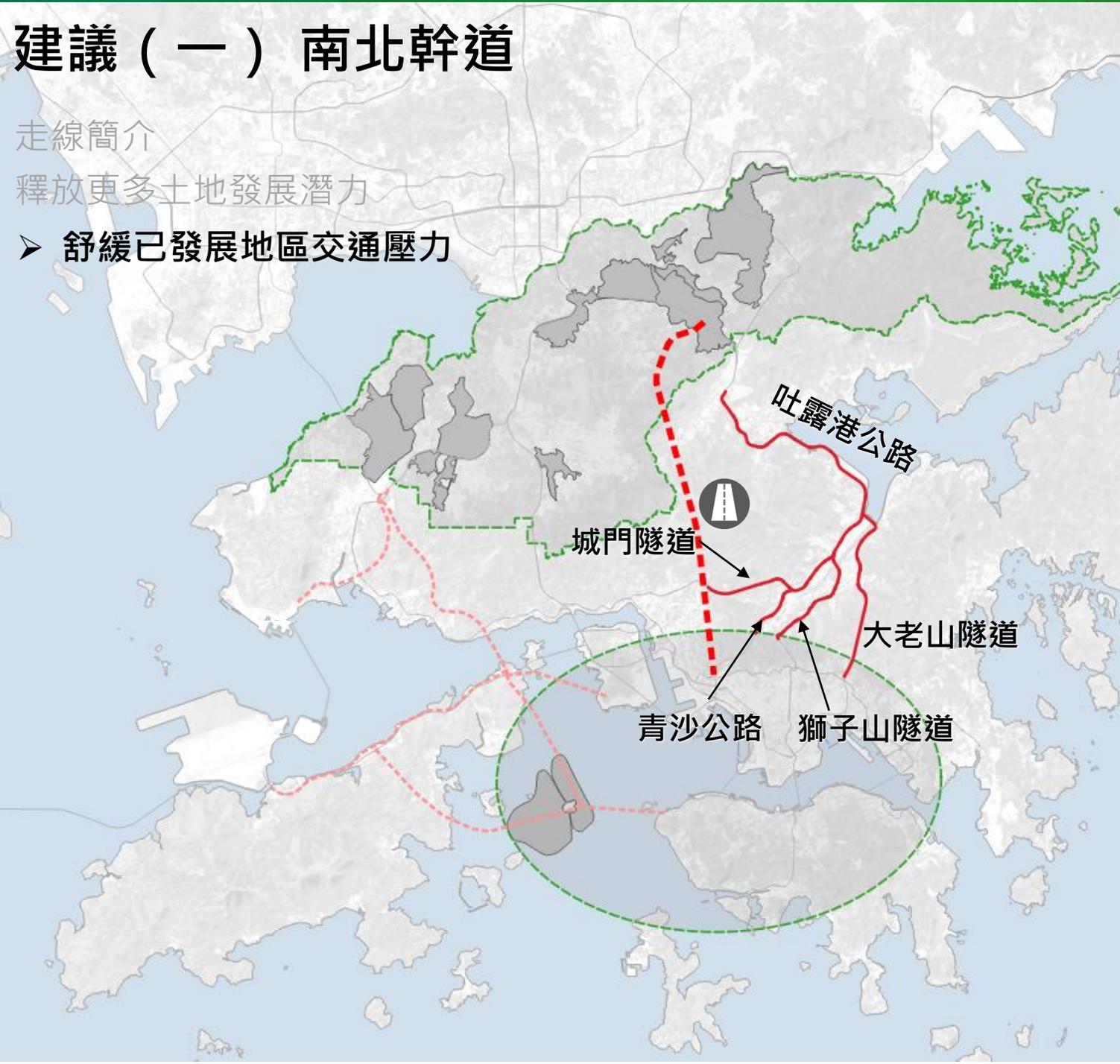


建議（一）南北幹道

走線簡介

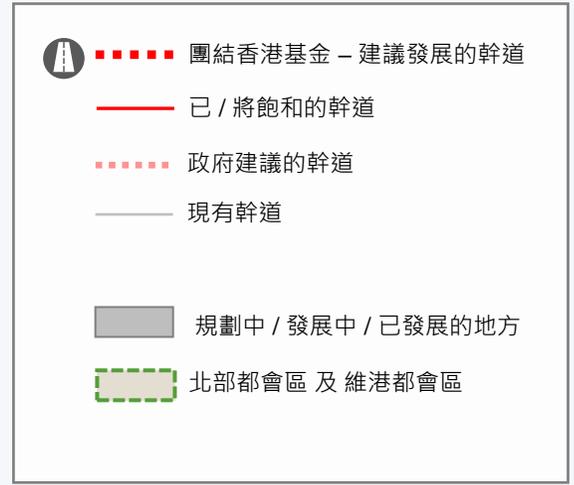
釋放更多土地發展潛力

➤ 舒緩已發展地區交通壓力



分流大埔 – 沙田 – 市區的交通，舒緩容量已經或即將飽和的路段：

- 吐露港公路
- 城門隧道
- 青沙公路
- 獅子山隧道
- 大老山隧道



建議 (二) 東西幹道

➤ 走線簡介

釋放更多土地發展潛力
舒緩已發展地區交通壓力



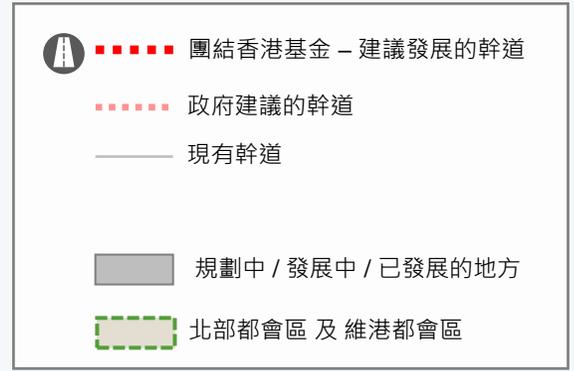
東西幹道東面連接粉嶺公路及吐露港公路，可沿香園圍公路直達深圳蓮塘；西面經港深西部通道接駁深圳前海，並連接擬建的屯門西繞道及11號幹線。

走線將途徑以下地區：

- 林村
- 錦田南
- 元朗南
- 藍地

長度：約17.7公里

工程主要為擴闊現有粉錦公路

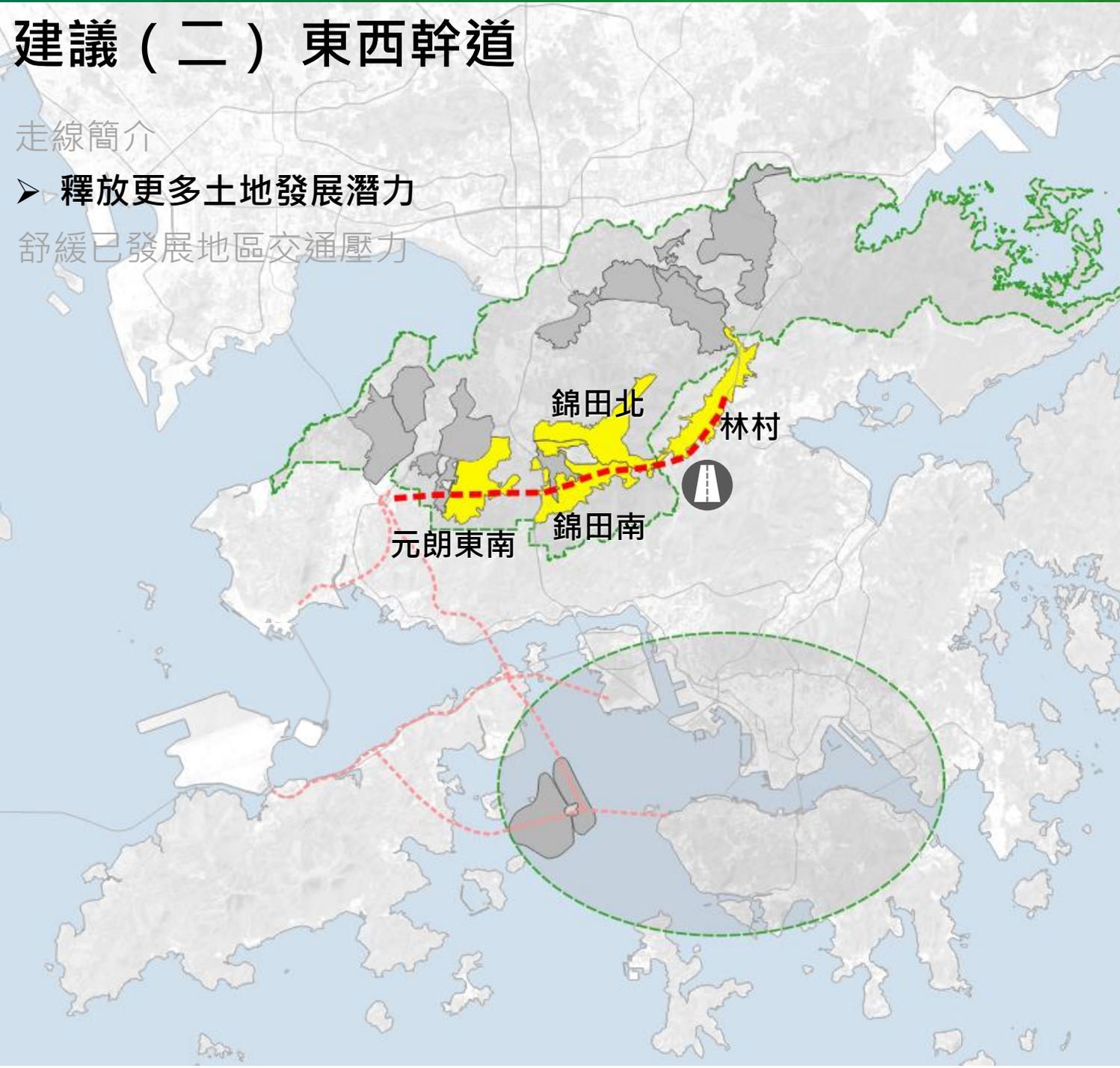


建議（二）東西幹道

走線簡介

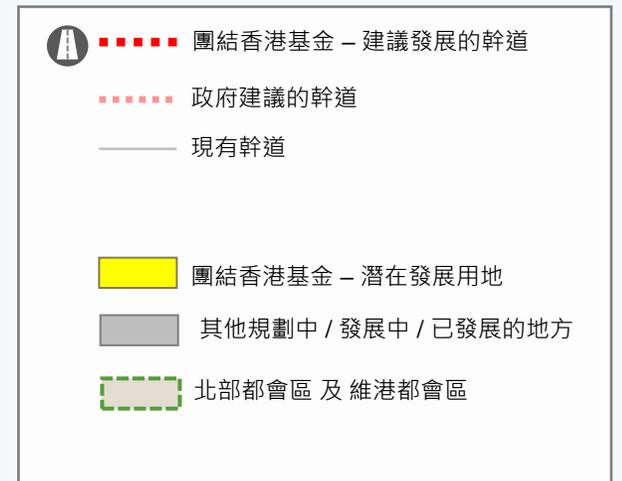
➤ 釋放更多土地發展潛力

舒緩已發展地區交通壓力



建議走線主要橫跨平原及棕地，可望釋放沿路土地的發展潛力，提升土地使用效率及工程的成本效益：

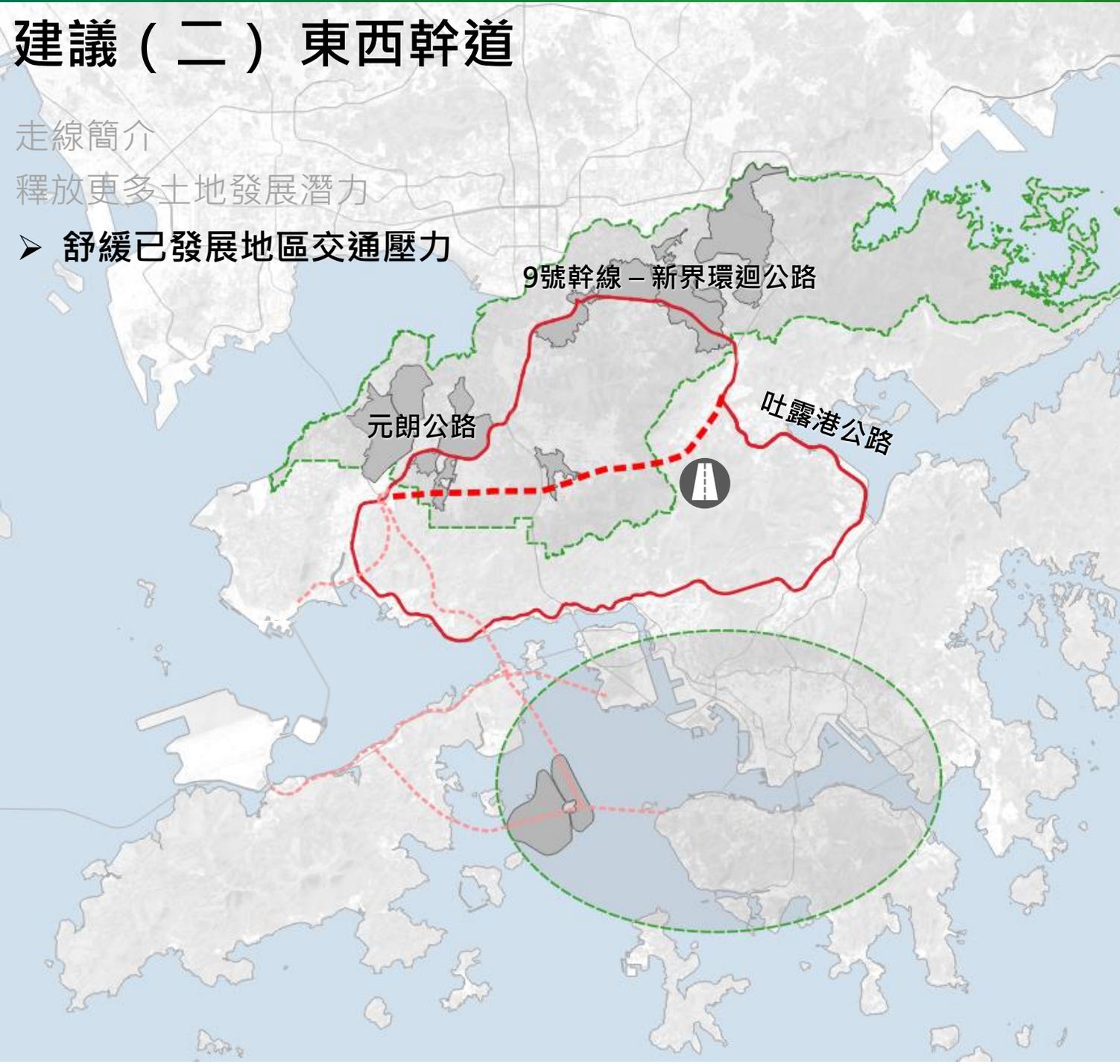
- 林村
- 錦田南及北
- 元朗東南



建議 (二) 東西幹道

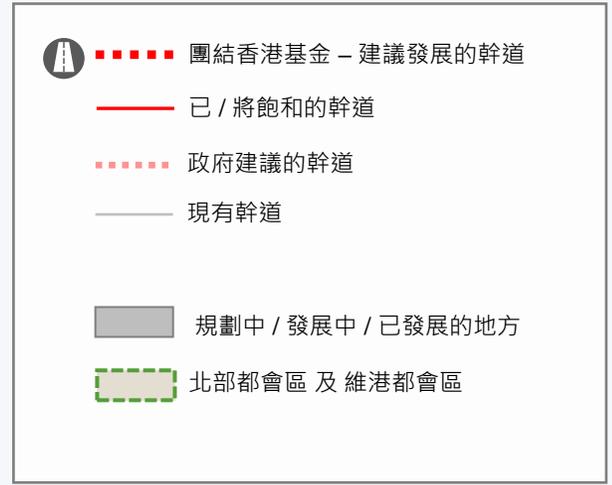
走線簡介
釋放更多土地發展潛力

➤ 舒緩已發展地區交通壓力



分流屯門 – 元朗 – 大埔的交通，
舒緩容量已經或即將飽和的路段：

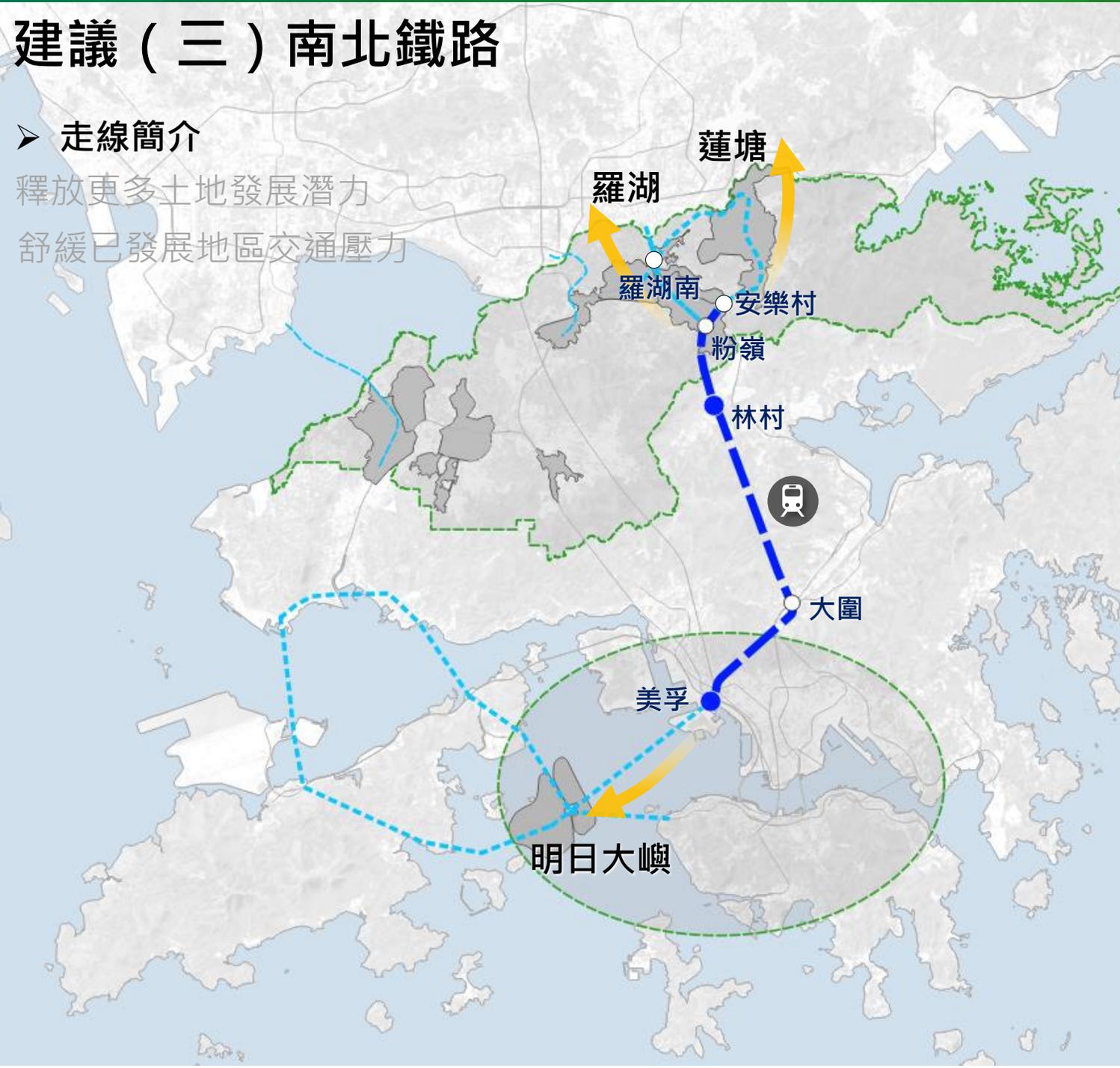
- 9號幹線 – 新界環迴公路
- 元朗公路
- 吐露港公路



建議 (三) 南北鐵路

➤ 走線簡介

釋放更多土地發展潛力
舒緩已發展地區交通壓力



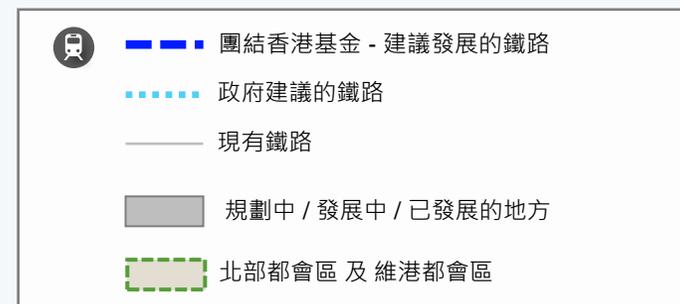
南北鐵路聯繫北部都會區、明日大嶼及深圳都市核心區三大CBD，走線途徑：

- 安樂村
- 羅湖南
- 粉嶺
- 林村
- 大圍
- 美孚

北向：雙Y跨境貫穿羅湖 (東鐵線)及蓮塘 (北環線延線)

南向：連接美孚，直達九龍市區及明日大嶼

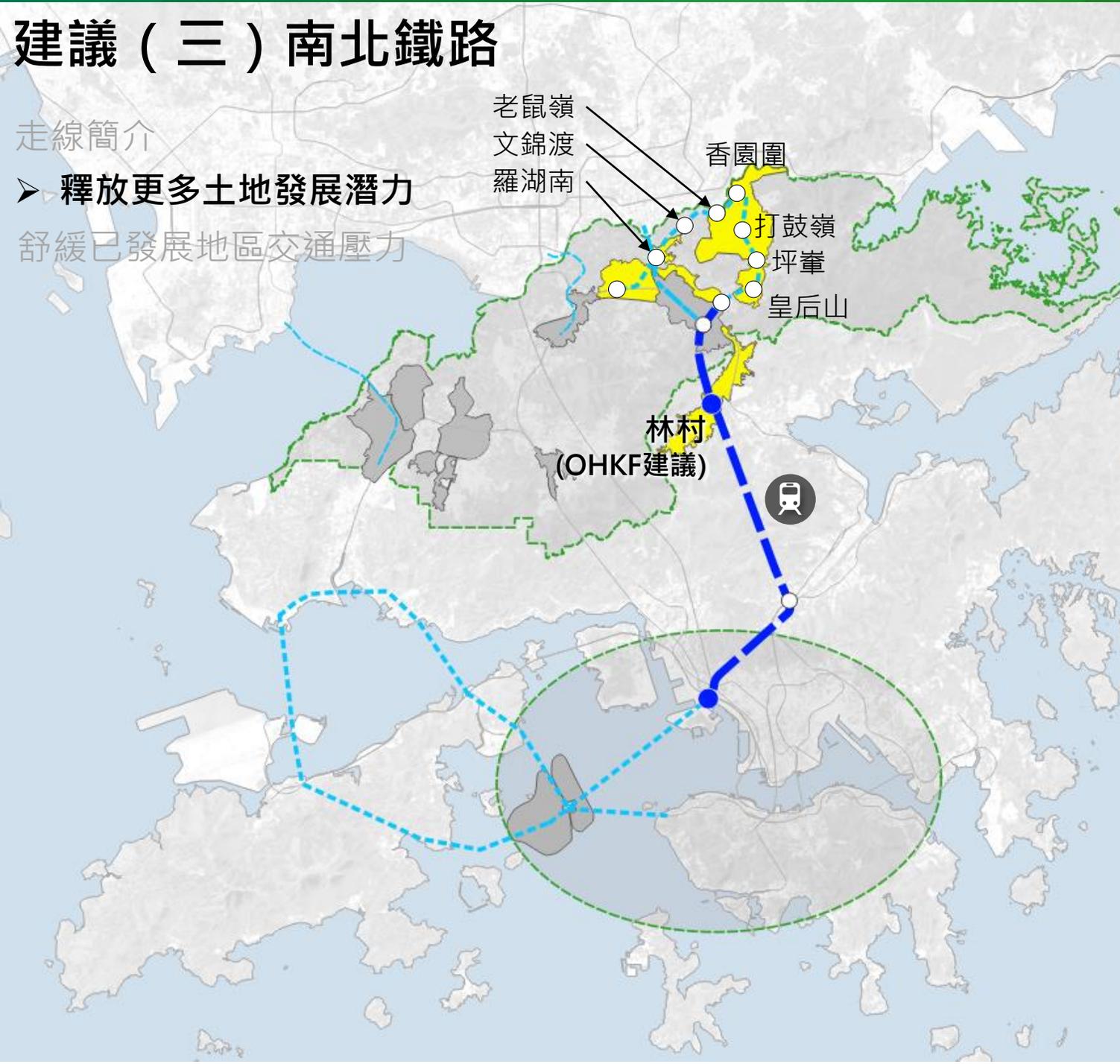
長度：約21公里



建議 (三) 南北鐵路

走線簡介

- 釋放更多土地發展潛力
- 舒緩已發展地區交通壓力



配合北環線延線發展，釋放更多土地的發展潛力：

新界北發展

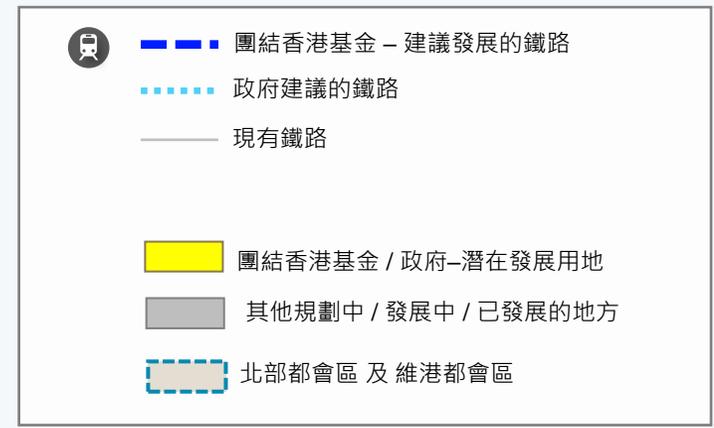
- 香園圍
- 打鼓嶺
- 坪輦
- 皇后山

北部都會區建議發展項目

- 羅湖南
- 文錦渡
- 老鼠嶺

團結香港基金識別的潛在發展用地

- 林村



建議 (三) 南北鐵路

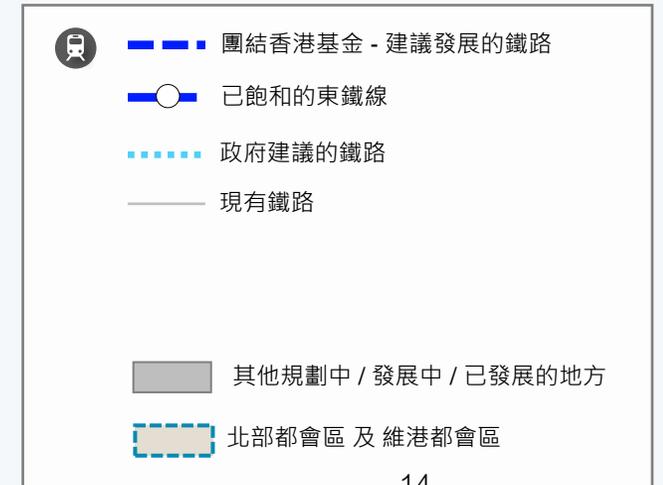
走線簡介
釋放更多土地發展潛力

➤ 舒緩已發展地區交通壓力



提供往返新界及港九市區的額外走線，分流已飽和的東鐵線

將明日大嶼鐵路網絡接駁至東鐵線





OUR HONG KONG
FOUNDATION
團結香港基金



公共政策研究院
PUBLIC POLICY INSTITUTE

謝謝！
