

本文件主要是一份利用非官方資料去探討於“區域性及香港交通運輸網絡規劃大綱”這個課題的不同意見及分析的研究文件。本文件所羅列的意見和分析，旨在促進公眾在“香港 2030 研究”的研究過程中就有關課題進行討論和提供意見，但這并不代表香港特別行政區政府同意本文件所羅列的意見和分析。

第二十一份工作文件

區域性及香港交通運輸網絡規劃大綱

引言

1. 鐵路與高速公路均為大城市的主要交通脈絡，是客貨運輸的骨幹。大城市能夠蓬勃發展及增長，實有賴其運輸系統的有效運作及發展。
2. 本文件概述廣東省現時及未來的策略性交通網絡¹，特別是道路及鐵路的基礎設施。本文件亦會剖析本港現時及未來的交通運輸系統，藉此為下一階段的研究，訂立一個綜合交通系統的基本規劃綱領。

區域性交通運輸網絡

I. 廣東省

A. 道路基礎建設

現有的道路基礎建設

3. 為加快中國內地運輸系統的現代化，交通部在九十年代初提出一個規模宏大的策略性國道主幹線分布計劃。國內的公路，按技術等級可歸納為 6 類，包括高速公路、I 級至 IV 級公路及其他公路。根據廣東省統計局 1999 年資料 (表 1)，全廣東省的公路共長約 95610 公里，其中 953 公里 (1%) 為高速公路，17199 公里 (18%) 為 I 級及 II 級公路。若與 1990 年的道路基建情況比較，廣東省公路總長度已從 1990 年的 54671 公里大幅增長約 1.74 倍。
4. 1999 年，廣州及深圳這兩個主要城市合共有公路約 5543 公里 (不包括高速公路)，其中 4378 公里 (79%) 分布於廣州市，其餘 1165 公里 (21%) 則分布於深圳。
5. 由於廣州市是廣東省的省會，因此成為省內的主要運輸樞紐。現時有 6 條主要國道連接廣州市及其他省內重要城鎮 (圖 1)，包括國道 105、106、107、321、324 及 325。國道 105、106 及 107 均為接連北部及東北

地區的主要幹道，而國道 105 及 107 則再向南伸展，分別與珠海及深圳連接。國道 321 及 324 為連接東面汕頭及西面雲浮的東西向主要走廊。國道 205 及 325 則分別為通往東北及西南部的的主要幹道。此外，廣東省還有其他高速公路，包括廣深高速公路、廣珠東線高速公路(京珠線)、廣佛高速公路、廣清高速公路、深汕高速公路(同三東線)、西部沿海高速公路及佛開高速公路等。

6. 近年完工的主要道路基建項目包括廣佛高速公路擴闊工程(由原來的 4 線擴闊到 6 至 8 線)、京珠高速公路(部分)(54 公里)及廣州環城高速公路(27 公里)。
7. 此外，連接澳門特別行政區與珠海市的蓮花大橋已於 2000 年年底啓用。

道路基礎建設的規劃

8. 鑑於中國即將加入世界貿易組織，廣東省具有作為進入南中國門廊的特殊地理位置，以及經濟特區的優惠條件等因素，廣東省區域，尤其是珠三角地帶的經濟活動，將會持續蓬勃。廣東省已就全省內的公路發展，訂定下列原則：

- 建立一個連接省與省的高速公路系統；
- 改造幹線公路網絡和區域公路骨架，藉此提高路網質量水平；以及
- 進一步推動農村及貧困地區公路建設，提高鄉郊通達水平。

9. 根據深圳市規劃與國土資源局最近公布的「深圳市綜合交通與軌道規劃(2001-2025)」，深圳市道路交通發展的主要綱領如下：

- 建設以高速公路為主的對外跨界策略性道路網絡，尤須加速建設通往皇崗、東部走廊及西部走廊等通道，從而使穿梭深港兩地的貨運交通更為暢順，並透過分流以減少行經深圳市中心的貨運交通量；
- 提供便捷公共交通走廊(例如巴士線)連接市中心與其他次區域中心；
- 美化行人路兩旁環境以鼓勵步行，實踐「城在園中、路在園中」的概念；以及
- 提倡應用智能式的運輸系統。

未來可能進行的道路基建項目

廣東省/廣州市

10. 在「第十個五年計劃」(2000-2005)方案中，廣東省政府將會擴建道路網，加建超過 5000 公里的道路，其中包括一系列新的高速公路，總長度約為 1400 公里。主要工程有連接北部與南部珠海並貫通廣州市的京珠線；通往西部的廣梧高速公路、連接西南面湛江市的同三西線、通往東部惠州的廣惠高速公路、通往香港的深圳灣大橋等。部分主要工程現載列於 圖 2 及 表 2。

深圳市

11. 深圳市公路網總長度將會持續增長，並計劃於 2010 年達至約 1800 公里。現時，建議興建的深圳灣大橋為深圳市其中一項主要道路工程。該橋將會連接蛇口與香港新界西北部，並成為通往深圳市西部的主要跨界通道。此外，為了疏導深圳市中心的交通，亦同時建議興建外環幹道。
12. 除了現時在落馬洲(皇崗)、文錦渡及沙頭角的三條車輛跨界通道，以及擬議的深圳灣大橋跨界通道外，深圳政府現正考慮在文錦渡以東的蓮塘開設第五條跨界通道，專供貨車及貨櫃車使用，以滿足快速增長的跨界交通流量，並紓緩跨界車輛(大部分是貨車及貨櫃車)對環境造成的不良影響。
13. 為減少跨界貨車對深圳市中心的環境和交通可能造成的不良影響及問題，深圳政府現根據「東進東出、西進西出」的概念制定道路基建大綱。為達至此目的，深圳政府建議加建道路連接各跨界通道。為方便貨車來往香港與廣東東部(例如鹽田集裝箱港口、汕頭及惠州)，建議在東面加建特別幹道連接東部沿海高速公路、深汕高速公路及深惠高速公路。在皇崗(落馬洲)以北的現有道路將會改善並連接梅觀高速公路。在西面，將會鋪建新幹道，把擬建的深圳灣大橋與廣深高速公路連接。上述擬建的道路現載於 圖 3。

B. 鐵路基礎建設

現有的鐵路網絡

14. 廣東鐵路網的骨幹是由京廣鐵路、廣九鐵路、廣梅汕鐵路、京九鐵路及三茂鐵路組成。現有的主要鐵路幹線現載於 圖 4。
 - 京廣線(在廣東省內的路段長約 320 公里)是連接廣東、北京及其他北部省份(例如湖南)的主要鐵路幹線。
 - 廣九線(長約 179 公里)基本是京廣線的延線，由廣州市經深圳直達香港。為提高鐵路載運量及服務水平，第三條廣州至深圳電氣化鐵路亦已於 2000 年完工。
 - 廣梅汕線(長約 480 公里)以服務廣東省東部地方為主。起點為廣九線的常平站，途經惠州、河源，最後以汕頭為終站。

- 京九線為連接香港與中國北部地方的第二條鐵路幹線。此線與京廣線平行，並於龍川站與廣梅汕鐵路連接。
 - 三茂線以服務廣東省西部為主，東接廣州，西連湛江。
15. 廣州市鐵路的總長度在 1990 年至 1999 年期間大幅增長約 60%，由 1990 年的 1287 公里增至 1999 年的 2022 公里。雖然鐵路旅客的市場佔有率在 1999 年只有 11%(約 7600 萬人次)，但在貨運方面，鐵路仍然扮演重要角色。在 1999 年間，鐵路載貨量約有 9300 萬噸，佔廣東省總貨運量的 48% (表三)。
 16. 現時，廣東省只有廣州市興建了地鐵系統(集體運輸系統)，廣州 1 線已於 1999 年啓用，連接廣州東站與芳村，全長約 18.5 公里。

廣東省鐵路基礎建設的規劃

17. 廣東省「第十個五年計劃」的重點，是在廣州市及深圳市興建集體運輸系統，並在珠江三角洲地區籌建一個城際軌道網絡系統。

未來可能進行的鐵路基建項目

珠江三角洲

18. 有關珠江三角洲的城際軌道網絡²的初步概念計劃已經完成。這個網絡由以下兩條主軸組成，即珠江三角洲東岸的廣州至深圳線及珠江三角洲西岸的廣州至珠海線，還有以廣州市及深圳市為中心配合其他輔發展軸³。輔發展軸將會由兩條主軸向外伸展覆蓋珠江三角洲兩岸的主要城鎮。有關的概念計劃及初步鐵路建議分別載於圖 5、圖 6 及表 4。擬議的網絡總長度約 1072 公里，而這項目的總投資額預計為 2,000 億人民幣。
19. 正在籌劃中的廣珠鐵路全長約 142 公里，將以廣州市為起點，途經南海、順德、鶴山、江門及新會，最後以珠海為終站(圖 4)。除此之外，還有一條長約 35 公里，經斗門連接珠海北部與西部的高欄港支線。一俟籌集到所需資金，便會展開建築工程。
20. 第四條廣州市至深圳的鐵路現正規劃興建中。

廣州市

21. 在完成各項工程後，廣州市地鐵系統將會包括 7 條地鐵線，總長度約為 206.5 公里。興建中的廣州地鐵 2 線會於 2004 年完工，將會穿梭行走琶洲與江夏之間。根據廣東省建設廳資料，廣州地鐵 3 線將於 2002 年動工興建，預計於 2007 年落成。3 線全長約為 36 公里，連接新白雲機場與南面的番禺港，工程費用約為 160 億人民幣。其他擬興建的鐵路幹線包括有廣州地鐵 4 線及機場快線。

深圳市

22. 根據深圳擬議鐵路網絡計劃，深圳將由 15 條鐵路覆蓋，包括 3 條區域線、8 條局域線及 4 條市區幹線。到了 2025 年，整個鐵路網的總長度約為 363 公里。根據該擬議計劃，到了 2010 年，深圳將形成線路總長約 160 公里的軌道網，包括 4 條市區主幹線和 1 條局域線。
23. 深圳鐵路工程(一期)現正施工。這條鐵路包括國家計劃委員會已審批的市區 1 線及 4 線 (圖 3)，長度為 21.8 公里，將會在 2004 落成啓用。深圳市區 1 線將會在羅湖站與九廣鐵路的東鐵線連接，而市區 4 線則計劃在落馬洲與九廣鐵路的支線連接。

C. 渡輪服務

現況

24. 廣東省南面以南中國海為界，擁有很長的海岸線。沿岸城市的水路交通十分便捷，而位處於珠江三角洲兩岸一帶城市尤其方便。在客運方面，除了鐵路及旅遊巴士外，渡輪亦為旅客提供另一選擇。現時有定時航班來往香港、澳門、廣州市、珠海市、中山市、番禺及順德等地。但若以客運人數計，渡輪的乘客數目則遠少於鐵路及旅遊巴士的乘客數目。

II. 香港特別行政區

A. 道路基礎建設

現有的道路基礎建設

25. 根據運輸署的資料，截至 2000 年年底，香港可行走車輛的道路共有 1904 公里，其中 429 公里位於港島、445 公里位於九龍、1030 公里位於新界。香港的策略性道路網絡是由下列的主要道路組成 (圖 7):
 - 一號幹線 - 南北通道貫通港島中部，途經香港仔隧道連接香港仔與跑馬地，並經紅磡海底隧道伸展至九龍，再由九龍中部向北伸展，通過獅子山隧道、沙田、大埔、粉嶺及上水，直達新界東北部。一號幹線亦同時為往來深圳跨界交通提供支援服務。
 - 二號幹線 - 連接觀塘及九龍東部的幹道，途經舊機場，然後向西伸延，經西九龍走廊，把西九龍和西北九龍與荃灣及屯門連接，並再由屯門經元朗公路向北伸展至元朗。
 - 三號幹線 - 以西營盤為起點，經西區海底隧道，連接西九龍快速公路，再由青衣經過一條貫穿大欖郊野公園的隧道向北伸展至元朗。

- 四號幹線 - 連接荃灣與將軍澳的主幹道，途經九龍山脈山脚的龍翔道及呈翔道，並隨着東南方向經過觀塘道，再轉向東北經雙程雙線的將軍澳隧道直達將軍澳。
- 五號幹線 - 連接沙田與荃灣的主幹道，途經城門隧道。
- 六號幹線 - 連接沙田與鰂魚涌的主幹道，途經大老山隧道及東區海底隧道。
- 七號幹線 - 港島北岸一條主幹道，由堅尼地城經中環至銅鑼灣。
- 八號幹線 - 七號幹線的延線，由銅鑼灣向東伸延經東區走廊至柴灣。
- 九號幹線 - 一條通往國際機場及東涌新市鎮的快速公路，包括北大嶼山快速公路及青嶼幹線，亦是連接市區與大嶼山的唯一主要陸上通道。
- 本港現時共有三條過海隧道，即紅磡海底隧道(1 號幹線)、西區海底隧道(3 號幹線)及東區海底隧道(6 號幹線)。

已規劃/已承諾進行的道路基礎建設項目

26. 為應付持續增長的交通需求，並及早紓緩現有道路系統的擠塞情況，政府已承諾進行一系列的短期至中期的基建項目，這些項目現載於表 5，而有關的位置(適合在圖上展示者)則載於圖 7。

未來可能進行的道路基建項目

27. 由運輸署委託顧問進行的「第三次整體運輸研究」(CTS-3)已於 1999 年 10 月完成。該研究為政府提供綱領及政策方向，以便制訂一套適用至 2016 年的均衡運輸策略，務求配合環境的持續發展，促進香港的客貨運輸流通。該研究也建議多項策略性道路工程項目，以滿足不同設計年內的預計交通需求和達到保持運輸流通的目標。
28. 政府根據現時規劃而建議的策略性道路工程項目及施工時間表現載於表 6，而有關工程項目的位置可參看圖 8。
29. 除上述策略性道路工程項目外，該研究亦建議在未來 10 至 15 年間進行多項地區性的道路基建計劃。就香港 2030 這項研究而言，只有主要的策略性道路工程項目始會列入考慮範圍。
30. 除建議一些訂有實施時間的策略性道路工程項目外，該研究亦建議一些在 2016 年後實施的長遠工程項目(圖 9)。這些可能進行的長遠工程項目計有：

- 港島西區走廊：一條長約 3.5 公里以高架道路為主的幹道，把中環灣仔繞道與 7 號及 10 號幹線香港至大嶼山段連接；
- 第四條過海隧道：經考慮不同方案後，較理想的路線是由紅磡(中九龍幹線及 T2 幹線的交匯點)直達銅鑼灣(東區走廊附近)；
- 屯門港口快速公路及屯門南繞道：這條走廊長約 11.9 公里，將以伶仃洋大橋的座落點為起點，經屯門港口(龍門路)至屯門南與屯門公路連接；
- 屯門西繞道：一條連接后海灣連接路、屯門港口快速公路及屯門至赤鱸角連接路的雙程雙線行車公路；
- 東西道路：一條連接新界西北部及東北部的快速幹道，長約 10 公里，將與擬在新界東北興建的東部走廊和粉嶺快速公路以及新界西北元朗東部的道路連接；
- 東部走廊(東南九龍至粉嶺)：一條東面的幹道，由香港島經第四條過海隧道，並貫通新界東部直達粉嶺。這條幹道也可能會向北伸延，成為一條新跨界通道。整條幹道(包括通往新跨界口岸路段及第四條過海隧道)的總長度約 40 公里；
- 十號幹線香港至大嶼山段：一條連接大嶼山與香港島，長約 10 公里的主幹道；以及
- 屯門至赤鱸角連接路：一條連接大嶼山赤鱸角與新界西北部的屯門，長約 7 公里的隧道。

B. 鐵路基礎建設

現有的鐵路網絡

31. 現有鐵路系統包括地下鐵路、九廣鐵路及輕便鐵路，服務範圍遍及市區、近郊；以及新機場及東涌等。除此之外，還有兩條有軌電車線，分別為行走港島北岸的電車及連接中區與山頂的山頂纜車。
32. 地下鐵路是由觀塘線、荃灣線、港島線、東涌線及機場快線所組成。觀塘線設有 14 個車站，分別以鰂魚涌及油麻地為終點站。荃灣線行走中環至荃灣，全線共有 16 個車站。港島線連接柴灣與上環，合共有 14 個車站。東涌線連接香港島與東涌，設有 6 個車站，而機場快線則分別以香港站及赤鱸角新機場為終點站，全線共有 4 個車站。地下鐵路系統合共有 44 個車站(個別車站同時為其他線路提供服務)，總長度為 82.2 公里。

33. 九廣鐵路全長約 34 公里，連接紅磡與羅湖。乘客可於九龍塘交匯站轉乘地下鐵路。其他中途站有旺角、大圍、沙田、火炭、馬場(只限於賽馬日使用)、大學、大埔墟、太和、粉嶺及上水。
34. 輕便鐵路主要為新界西北部，包括屯門、天水圍及元朗等新市鎮提供服務。這條鐵路由九廣鐵路公司經營，全長約 32 公里，共設有 57 個車站。主要沿路面行走，興建於個別的道路專用範圍或屋邨的私家路段內。每個車站相隔頗近，距離約 580 米。
35. [圖 10](#) 顯示現有的鐵道網絡。

已規劃/已承諾進行的鐵路項目

36. 現有三項已承諾進行的鐵路項目，包括將軍澳支線、西鐵及馬鞍山鐵路／尖沙咀支線，預期分別於 2002 年、2003 年及 2004 年竣工。
37. 1999 年，鑑於羅湖的客運需求十分殷切，政府已原則上批准興建上水至落馬洲支線，並會連接東鐵以成為落馬洲第二條跨界客運支線。這條支線預定於 2007 年建成。
38. 除此之外，政府亦已同意興建通往在大嶼山東北迪士尼公園的竹篙灣鐵路線。這條鐵路預定於 2005 年啓用。
39. 有關已承諾進行的鐵路項目載於[圖 10](#)。

鐵路基建項目的規劃

40. 由路政署委託顧問進行的「第二次鐵路發展研究」已於 2000 年 5 月完成。該研究的主要目標，是為政府提供基礎，用以制定香港在未來 15 至 20 年的鐵路發展策略。此外，「鐵路發展策略 2000」亦已於 2000 年 5 月發表。該策略為規劃香港鐵路網絡直至 2016 年的進一步擴展，提綱挈領制定出藍圖。
41. 「鐵路發展策略 2000」建議 6 項鐵路網絡擴展計劃([表 7](#))。這 6 項計劃所包括的鐵路工程顯示於[圖 11](#)。

長遠的鐵路基礎建設項目

42. 「鐵路發展策略 2000」除了建議進行鐵路網絡擴展計劃外，亦鑑定了在 2016 年後的一些長遠鐵路方案([圖 12](#))。雖然現階段無須急於發展這些長遠方案，但日後若有關地區出現交通需求時，則須要作進一步考慮。這些方案包括：
 - 后海灣線：連接西鐵走廊與深圳西部正在發展鐵路；
 - 西部外走廊線：一條貫通香港島、大嶼山及新界西北部的
新線，但須視乎大嶼山日後的發展而定；

- 東西九龍線：為九龍東南部提供服務的新走廊，有助紓緩其他市區鐵路；
- 第五條過海鐵路：一條連接九龍與港島北的過海鐵路；
- 赤鱘角線：一條連接新界西北部西鐵與新機場的鐵路；以及
- 南港島線：一條連接中環與香港南區的鐵路，主要為香港仔及鴨脷洲提供服務。

C. 渡輪服務

43. 現時，香港共有 2 條專利及 29 條持牌渡輪航線，由 13 家營辦商負責營運。
44. 渡輪是離島居民的主要交通工具。在海港內港的運輸服務方面，亦發揮輔助作用，提供巴士和鐵路以外的選擇。近年來，一些長久以來依賴渡輪服務的地區，已逐漸有陸路公共交通工具到達，引致乘客流失。乘客流失導致渡輪票價提高，這又進一步令乘客數目下降，造成乘客流失的惡性循環。
45. 為使渡輪服務配合不斷轉變的客運交通模式，運輸署現正就海上運輸的未來發展進行研究，探討怎樣善用現有的海上和碼頭資源，以及如何透過提供有利可圖的渡輪服務，以改善整體公共交通網絡。

跟進工作

46. 本文件概述廣東省及香港現時和未來 15 年至 20 年間的運輸網絡規劃。政府會詳加探討這些資料，並會用作制定及規劃香港直至 2030 年的未來運輸網絡。

香港特別行政區政府規劃署
二零零一年八月

- ¹ 資料來源包括廣東省建設廳、深圳市規劃與國土資源局、深圳市城市交通規劃研究中心及各報章。
- ² 每小時單向載客量約 10800 至 14400 人次。每 4 掛列車可載 720 位乘客。
- ³ 廣東省建設廳。

參考資料

1. 「邁步前進 - 香港長遠運輸策略」香港特別行政區政府，運輸署 1999
2. 「第三次整體運輸研究」香港特別行政區政府，運輸署 1999
3. 「鐵路發展策略 2000」香港特別行政區政府，運輸局 2000
4. 「第二次之鐵路發展研究」香港特別行政區政府，路政署 2000
5. 「交通運輸資料月報」香港特別行政區政府，運輸署
6. Transport Department, Government of Hong Kong Special Administrative Region, "The Annual Traffic Census 1999", 2000.
7. 「廣東統計年鑒 2000」廣東省統計局編，中國統計出版社 2000
8. 「珠江三角洲經濟區規劃研究」廣東省計劃委員會及珠江三角洲經濟區規劃辦公室編，廣東經濟出版社 1996
9. International Cooperation Department, Development Research Center of the State Council, The People's Republic of China and Institute for International Research, "China Infrastructure and Transportation International Summit 99", 1999.
10. China Business Centre, The Hong Kong Polytechnic University, "The Development of the Transport System of Guangdong Towards 2000", 1997.
11. Report of the Proceedings on the "III Ministers' Forum on Infrastructure Development in the Asia-Pacific Region (1999)", unpublished.

表 1：廣東省道路基礎建設級別(公里)

道路級別	1990 年	1995 年	1999 年
高速公路	23 (>1%)	358 (>1%)	953 (1%)
一級	106 (>1%)	2731 (3%)	4989 (5%)
二級	1898 (3%)	6374 (8%)	12210 (13%)
三級	3195 (6%)	5190 (6%)	8581 (9%)
四級	31864 (58%)	55760 (66%)	59390 (62%)
其他	17585 (32%)	14150 (17%)	9487 (10%)
合計	54671 (100%)	84563 (100%)	95610 (100%)

資料來源：廣東統計年鑒 2000，廣東省統計局

表 2：廣東省未來有可能之道路基建項目

- 京珠線
- 同三西線
- 珠江三角洲環形高速公路
- 廣州 - 惠州高速公路
- 廣梧高速公路
- 深圳灣大橋
- 廣珠西線
- 渝湛線
- 普寧 - 惠來高速公路
- 普寧 - 揭陽高速公路
- 惠河高速公路
- 西部沿海高速公路
- 河梅高速公路
- 汕梅高速公路
- 增莞深高速公路
- 深圳鹽霸高速公路二期

表 3：廣東省鐵路里程及客貨運吞吐量

年份	1990	1995	1999
里程(公里)	1,287	1,861	2,022
旅客吞吐量(百萬人次)	44.67	62.83	75.53
貨運吞吐量(百萬噸)	48.03	76.34	92.99

資料來源：廣東統計年鑒 2000，廣東省統計局

表 4：珠江三角洲之城際軌道初步建議項目

2005 年

項目	建議項目	里程(公里)
(a)	市郊線 (廣州 - 佛山)	25
(b)	城際線 (順德 - 番禺)	18.1
(c)	城際快線 (南崗 - 東莞)	25.6
(d)	城際快線 (東莞 - 深圳國際機場)	59.5

2010 年

項目	建議項目	里程(公里)
(e)	城際快線 (西朗 - 珠海)	123.7
(f)	城際快線 (中山 - 沙田)	36

2020 年

項目	建議項目	里程(公里)
(g)	城際線 (坪地 - 惠陽)	18.5
(h)	城際線 (佛山 - 鶴山)	28
(i)	城際快線 (小欖 - 開平)	76
(j)	城際快線 (惠陽 - 惠州)	38.2
(k)	城際快線 (佛山 - 高要)	75.7
(l)	城際快線 (花都 - 從化)	48

2030 年

項目	建議項目	里程(公里)
(m)	城際線 (三水 - 四會)	32.6
(n)	城際線 (珠海 - 斗門)	22.2
(o)	城際線 (開平 - 台山)	18
(p)	城際快線 (番禺 - 常平)	67.5
(q)	城際快線 (南崗 - 惠州)	111.9

(r)	高速線 (廣州 - 深圳)	114
(s)	高速線 (廣州 - 珠海)	97.6
(t)	高速線 (珠海 - 深圳)	36.1

資料來源：廣東省建設廳

表 5：已承諾之主要道路項目*

香港島

已承諾之主要道路項目*	每方向的 行車線數 目	項目實施 時限
中環填海幹路	2/3	2006
東區走廊改善工程（北角至西灣河段）	4	2003

新界西

已承諾之主要道路項目*	每方向的 行車線數 目	項目實施 時限
十號幹線(北大嶼山至掃管笏) ¹	3	2007
元朗公路擴闊工程(藍地至十八鄉交匯處)	3	2006
后海灣連接路	3	2007 ²
五號幹線延長工程	2	2006
屯門公路重修及改善工程	不適用	2010
青衣北岸公路	2	2002
青山公路的擴闊工程(嘉龍村至小欖段)	2	2007
青山公路的擴闊工程(荃灣第二區至嘉龍村段)	2	2005

新界東

已承諾之主要道路項目*	每方向的 行車線數 目	項目實施 時限
吐露港公路的擴闊工程	4	2006
九號幹線 - 青衣至長沙灣段及	3	2008
九號幹線 - 長沙灣至沙田段	3	2007

* 已被納入為政府乙類或以上之工程項目

備註：

¹ 十號幹線實施計劃正在檢討。

² 務求工程可儘早完成。

資料來源：策略性道路項目檢討 2000/01

表 6：策略性道路項目

香港島

策略性道路項目	每方向的 行車線數目	項目實施時限 ³
港島西區走廊	2/3	#
中環灣仔繞道和東區走廊連接路	3/4	中期
七號幹線(堅尼地城至香港仔段) ¹	2	中期

過海隧道

策略性道路項目	每方向的 行車線數目	項目實施時限 ³
第四條過海隧道	3	#

九龍

策略性道路項目	每方向的 行車線數目	項目實施時限 ³
中九龍幹線	2	中期
T2 幹道(啓德連接線)	2	中期

新界西

策略性道路項目	每方向的 行車線數目	項目實施時限 ³
十號幹線(北段由掃管笏至元朗公路) ⁴	3	中期
屯門港口快速道路	2/3	#
屯門南繞道	2/3	#
屯門西繞道	2	#
東西道路	3	#

新界東

策略性道路項目	每方向的 行車線數目	項目實施時限 ³
---------	---------------	---------------------

將軍澳西岸道路	2	中期
東部走廊(東南九龍至粉嶺)	3	#

大嶼山跨海

策略性道路項目	每方向的 行車線數目	項目實施時限 ³
十號幹線香港至大嶼山段	3	#
屯門 - 赤鱸角連接路	3	#

大嶼山

策略性道路項目	每方向的 行車線數目	項目實施時限 ³
竹篙灣連接路	3	近期

跨界

策略性道路項目	每方向的 行車線數目	項目實施時限 ³
深港西部通道 ² (深圳灣大橋)	3	* ⁵
伶仃洋大橋 ²	3	#

¹ 七號幹線(南段由網線灣至香港仔段)實施計劃正在檢討。

² 深港西部通道及伶仃洋大橋的實施計劃仍須另行檢討。

³ 表中個別項目的需要與實施時限祇作指示用。

⁴ 十號幹線實施計劃正在檢討。

⁵ 務求工程可儘早完成。

近期	指項目大約在 2006 年建成
中期	指項目大約在 2011 年建成
#	指項目在 2016 年前並不需要

資料來源：策略性道路項目檢討 2000/01

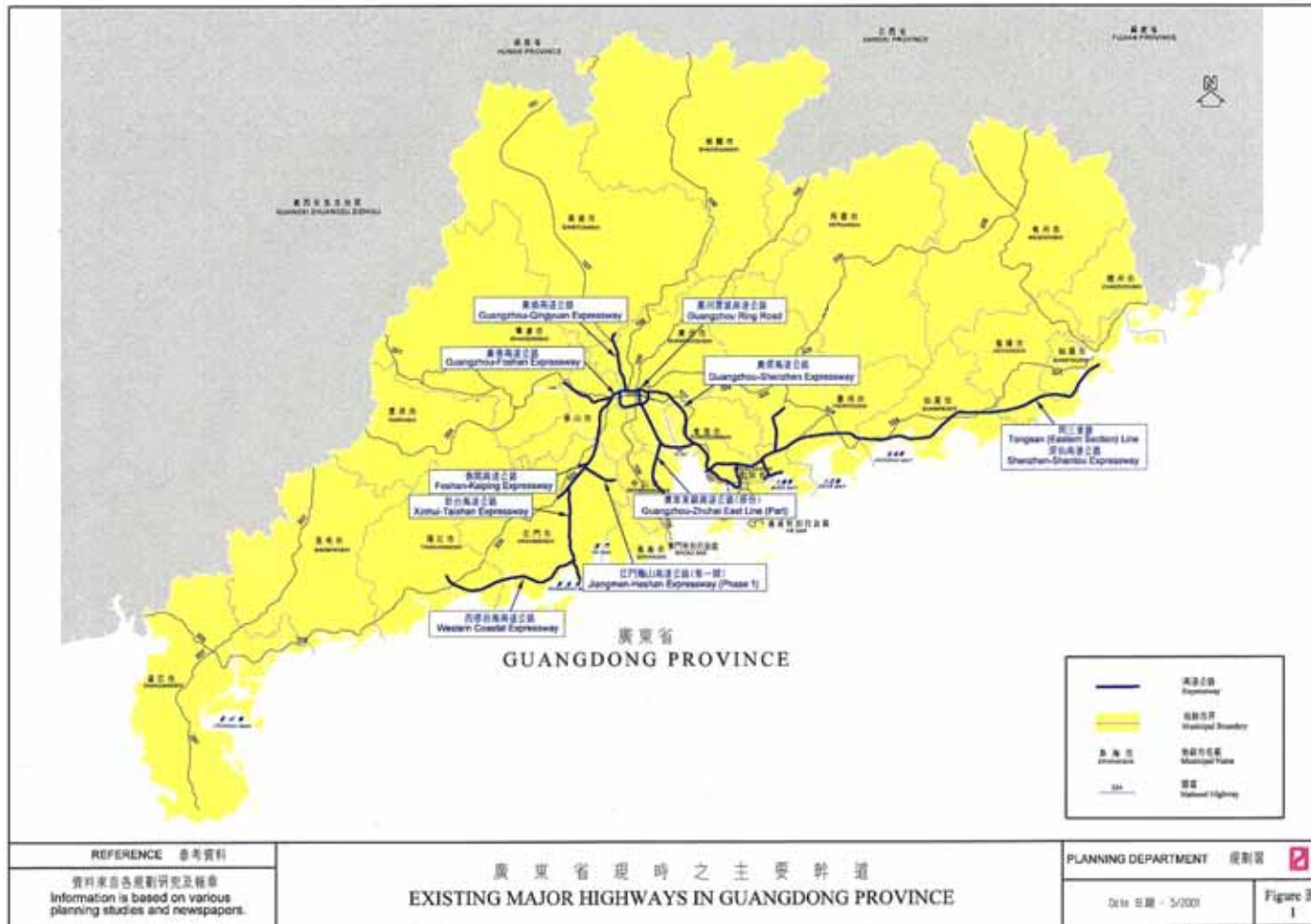
表 7：已規劃之鐵路網絡擴展計劃

項目	完成時限
1. 沙田至中環線 (TDL/EKL/FHC)	2008-2011
2. 港島延線 (NIL & WIL)	2008-2012
3. 九龍南環線 (KSL)	2008-2013
4. 港口鐵路線 (PRL)	2011#
5. 北環線 (NOL)	2011-2016
6. 區域快線 (REL)	2016#

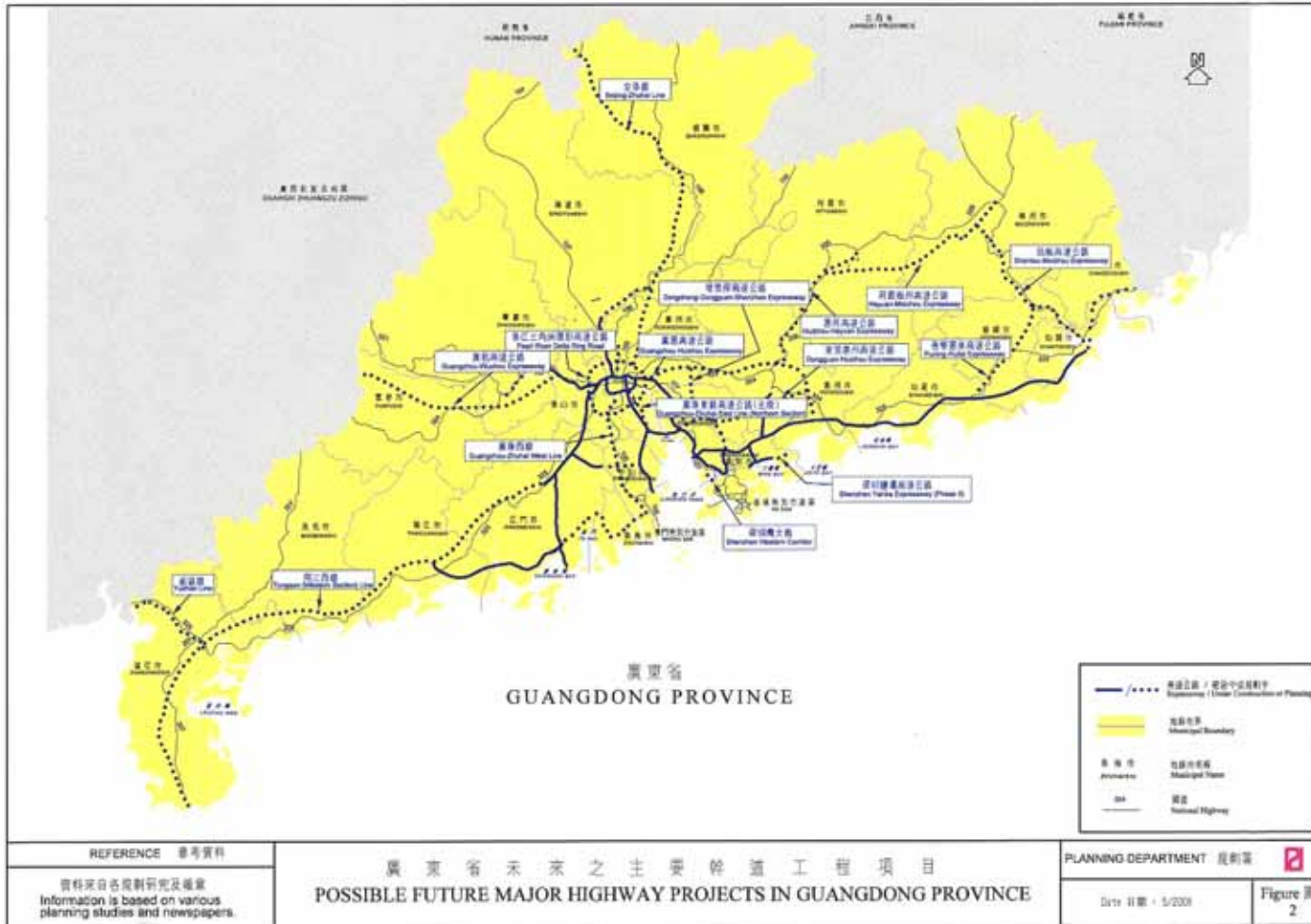
興建工程視乎跨界交通情況需要

資料來源：鐵路發展策略 2000

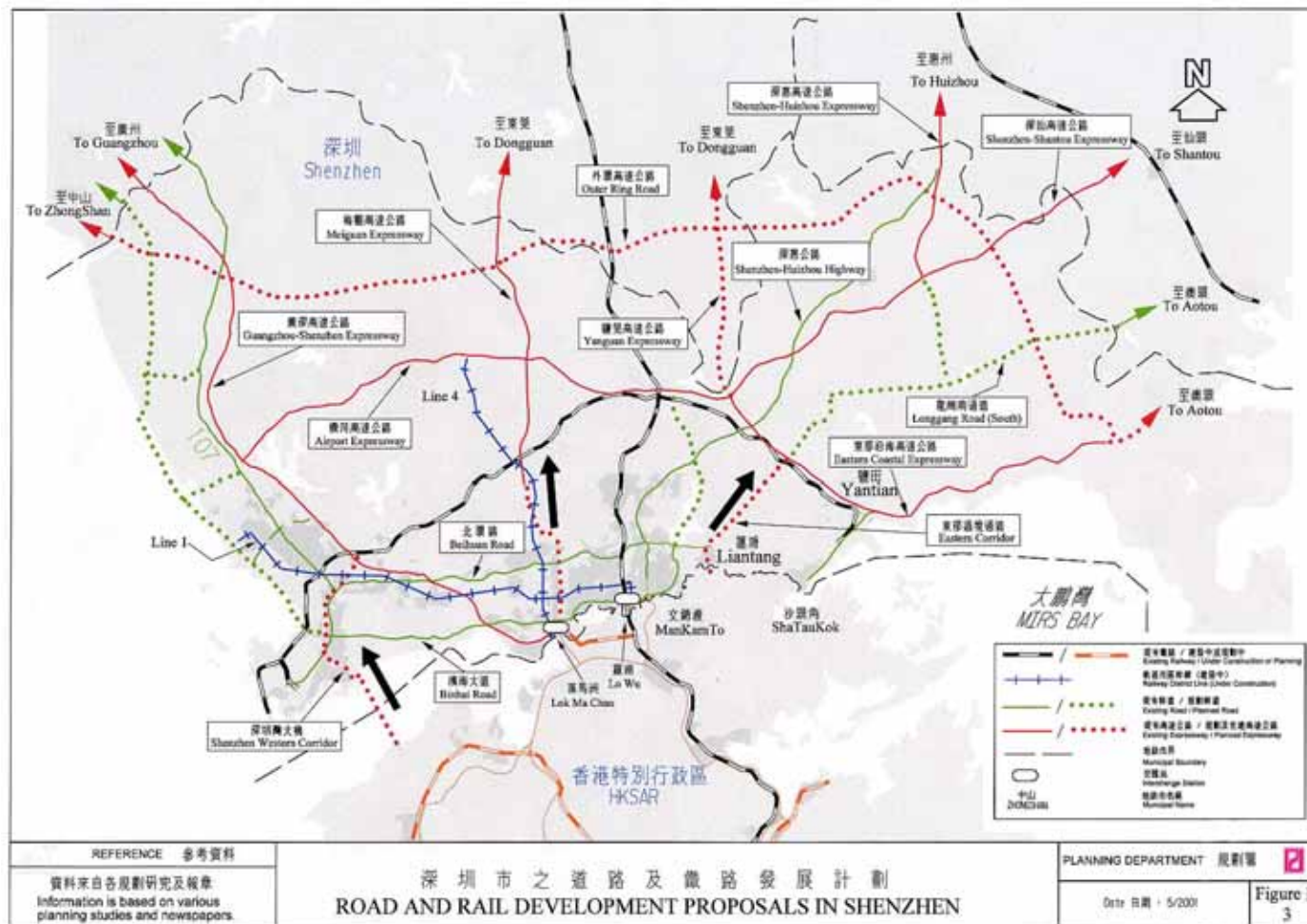
圖一：廣東省現時之主要幹道



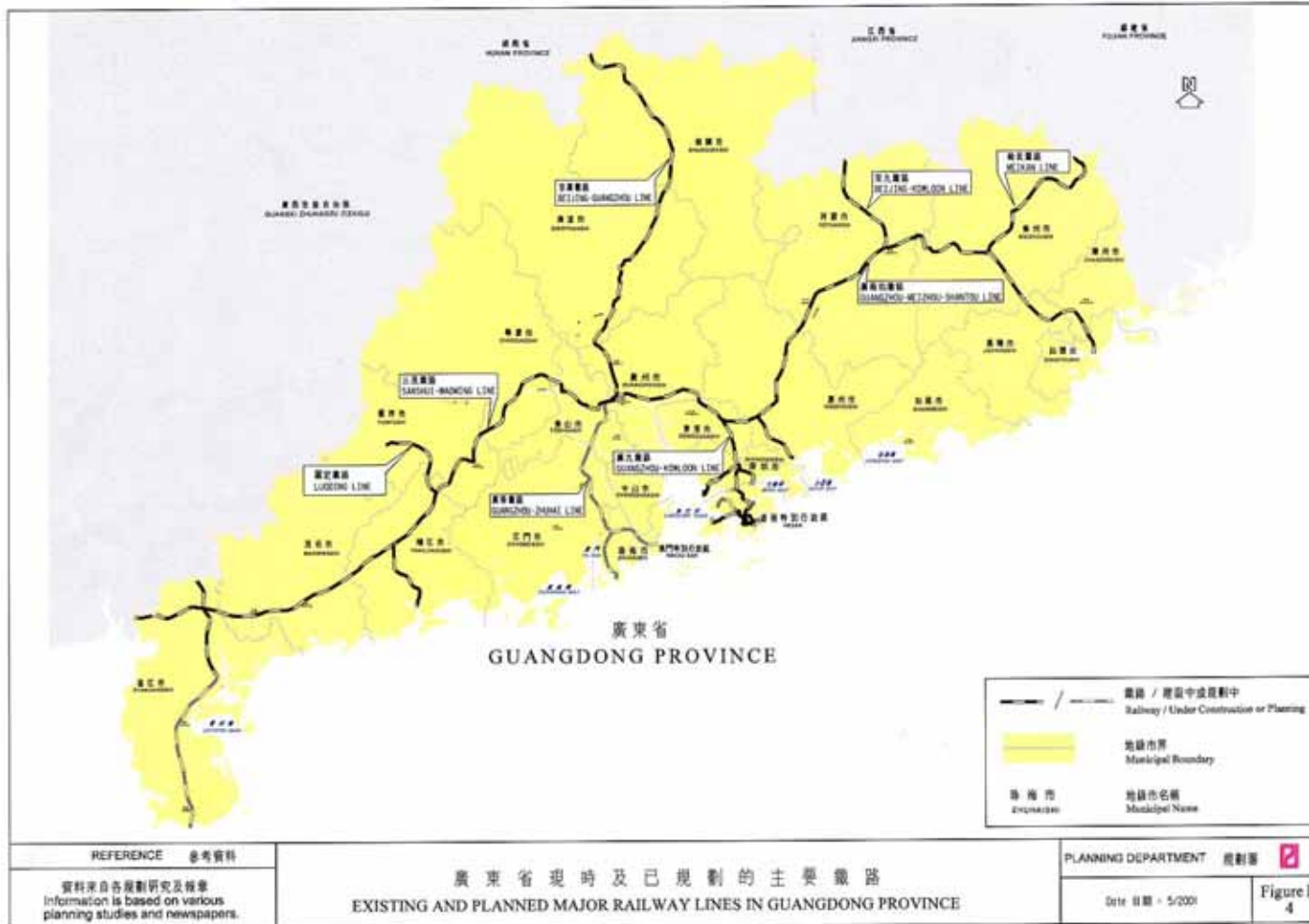
圖二：廣東省未來之主要幹道工程項目



圖三：深圳市之道路及鐵路發展計劃



圖四：廣東省現時及已規劃的主要鐵路



圖五：珠江三角洲之城際軌道網絡系統 - 概念計劃

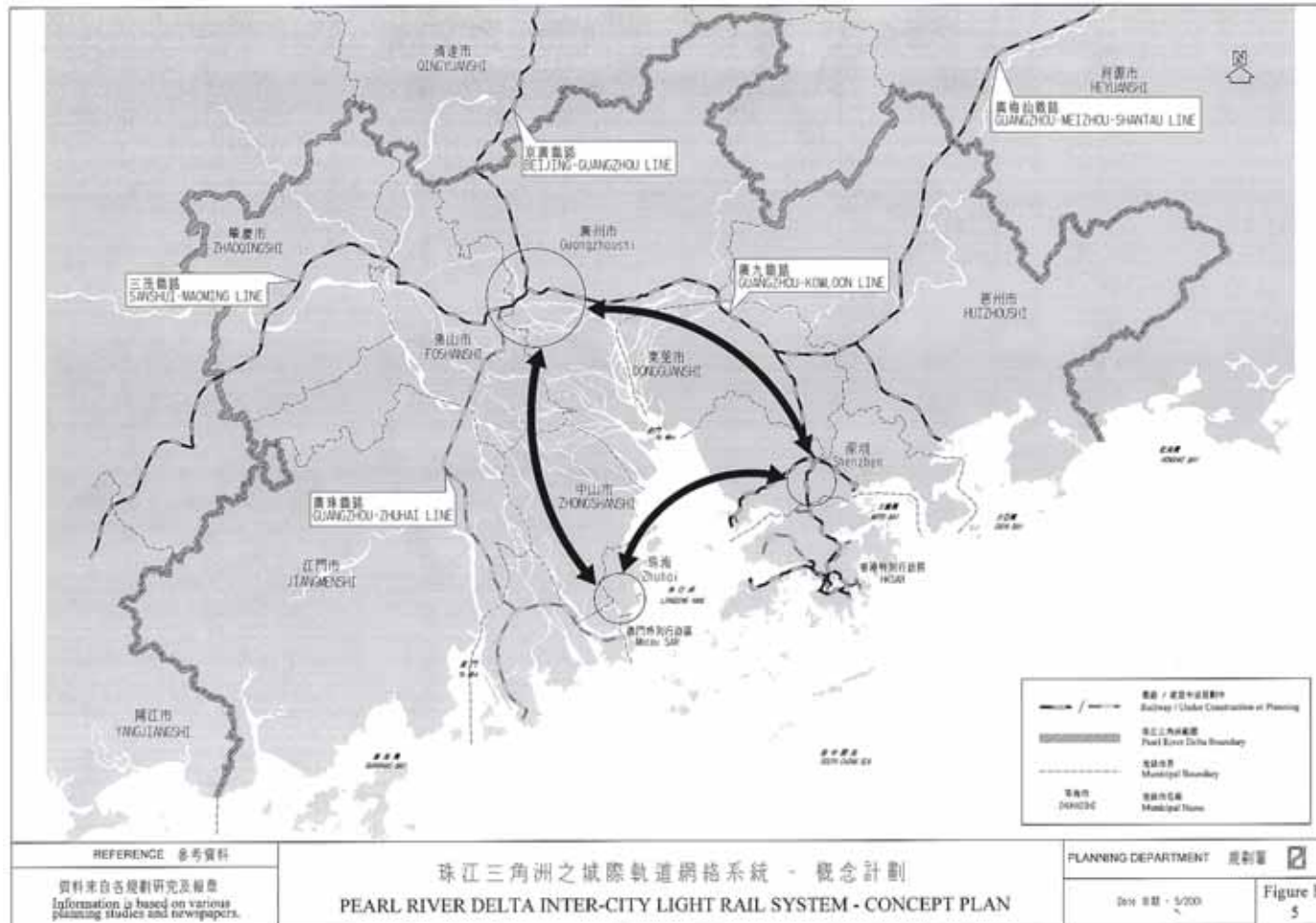
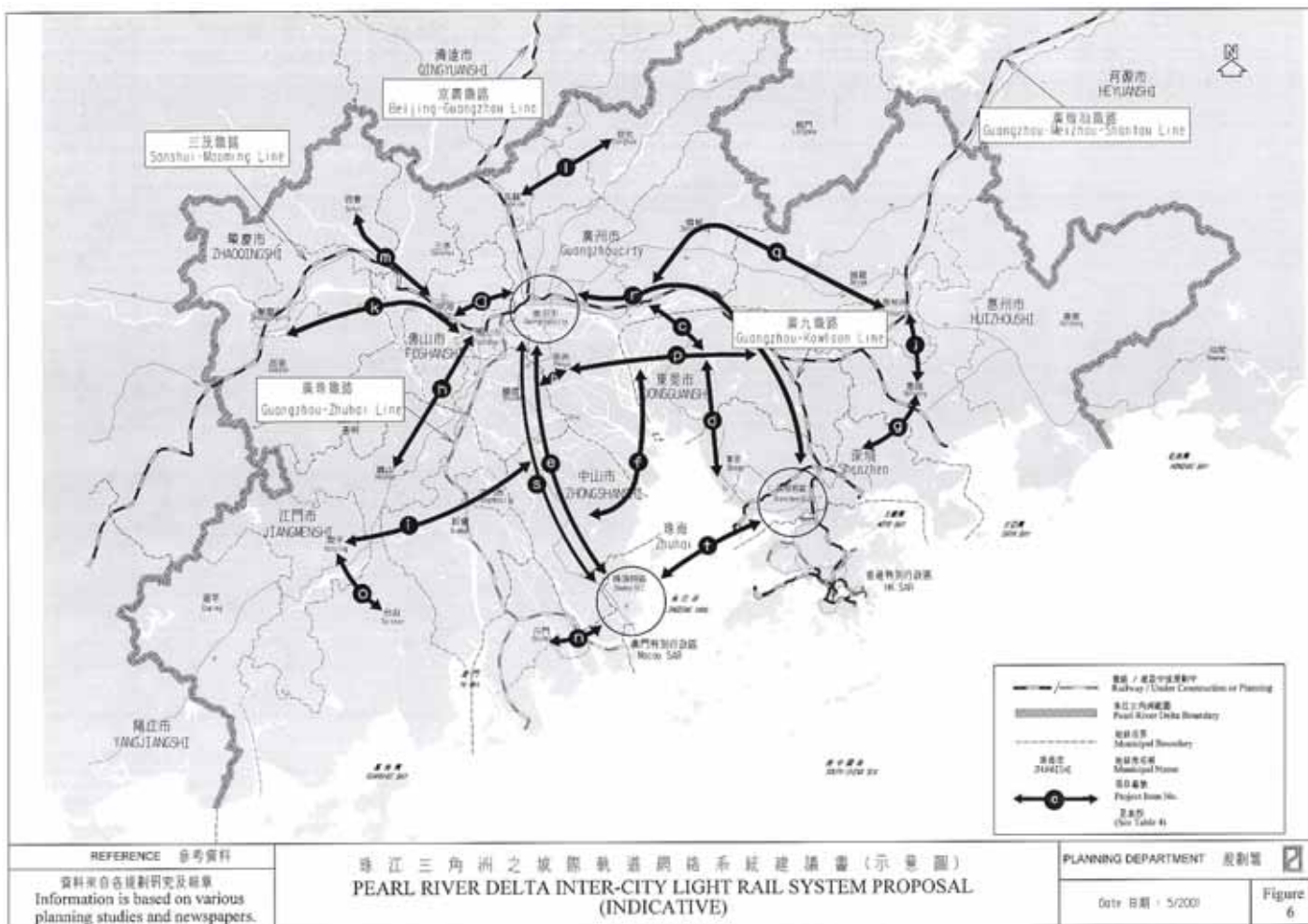
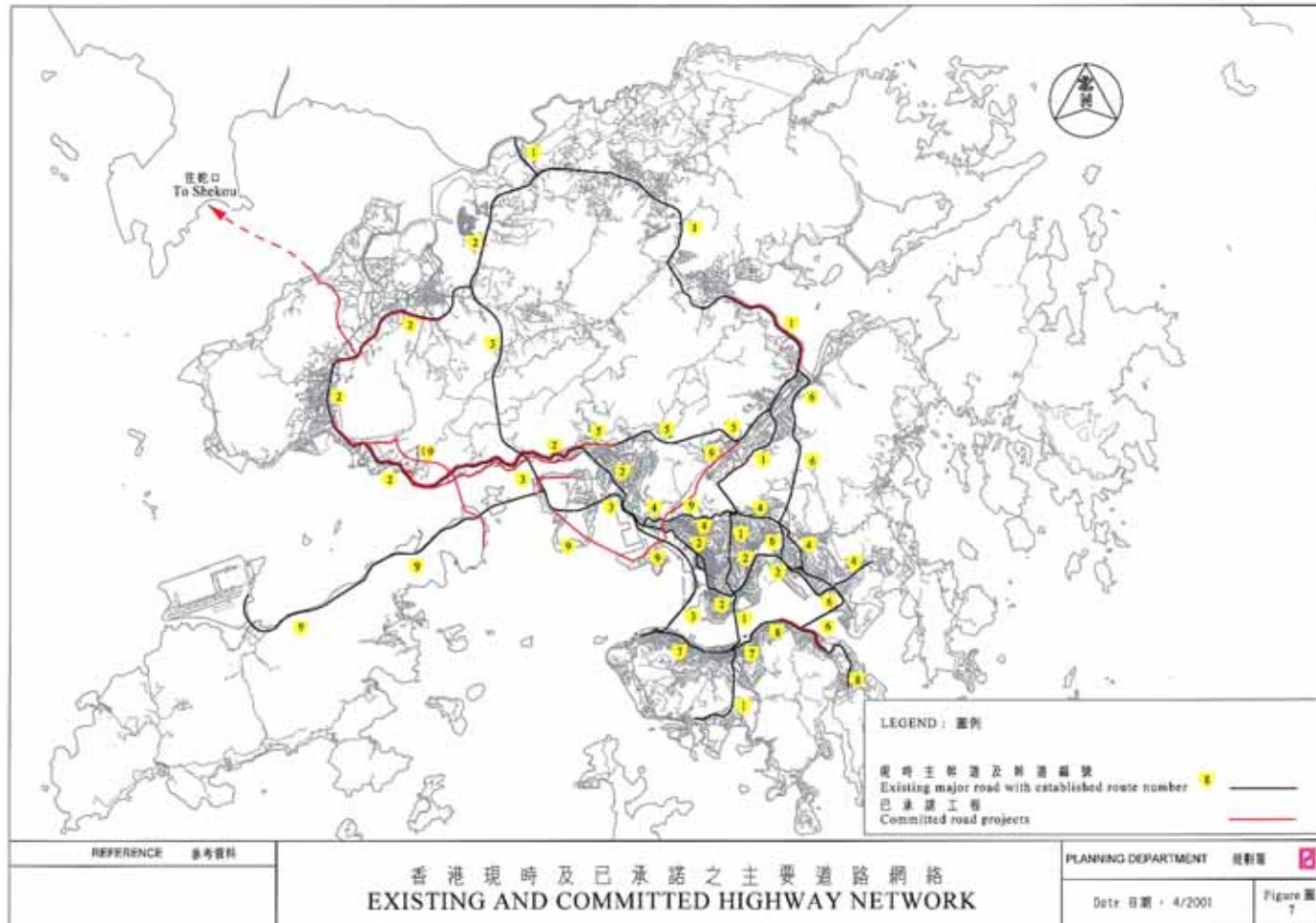


Figure 圖 5

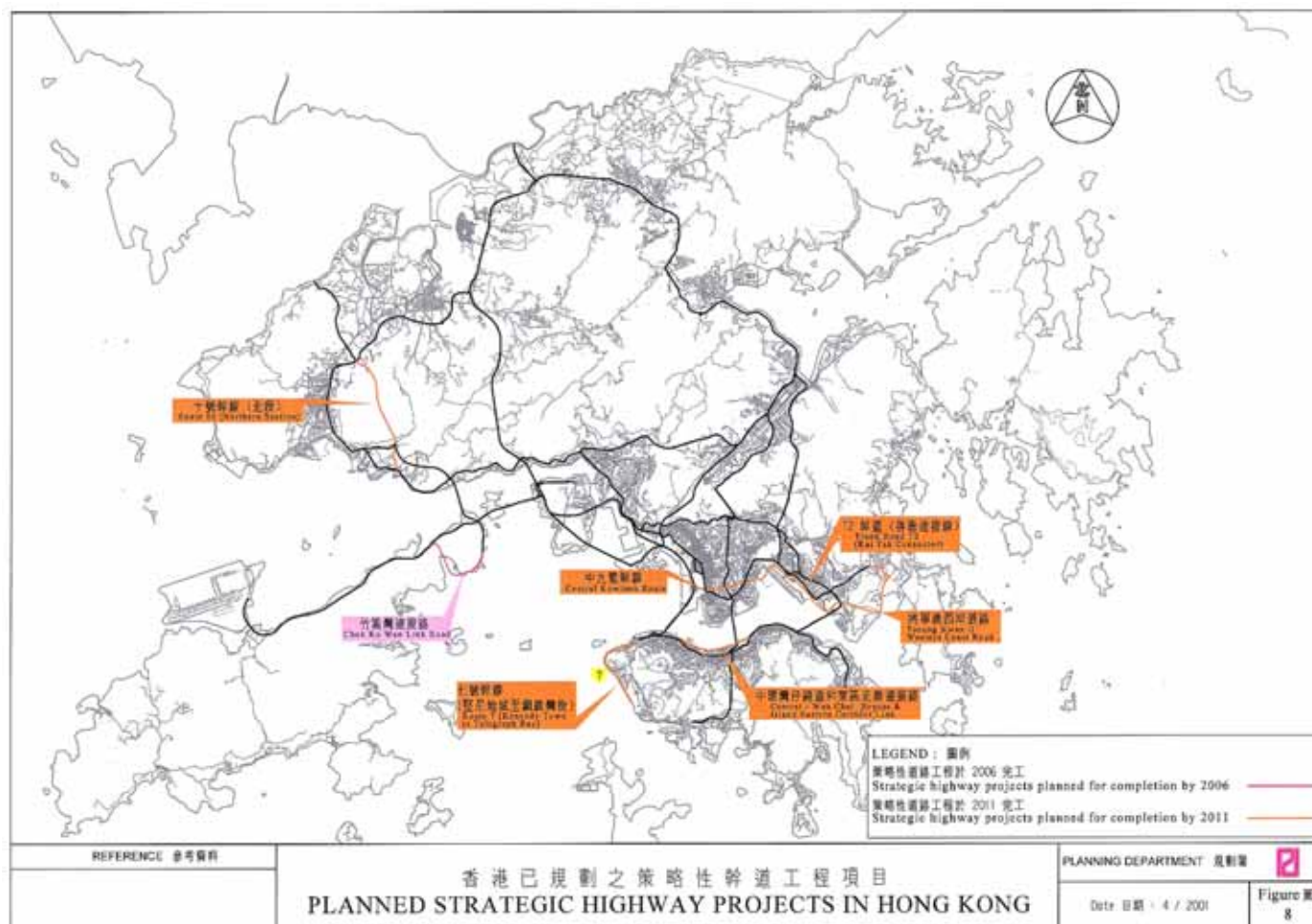
圖六：珠江三角洲之城際軌道網絡系統建議書(示意圖)



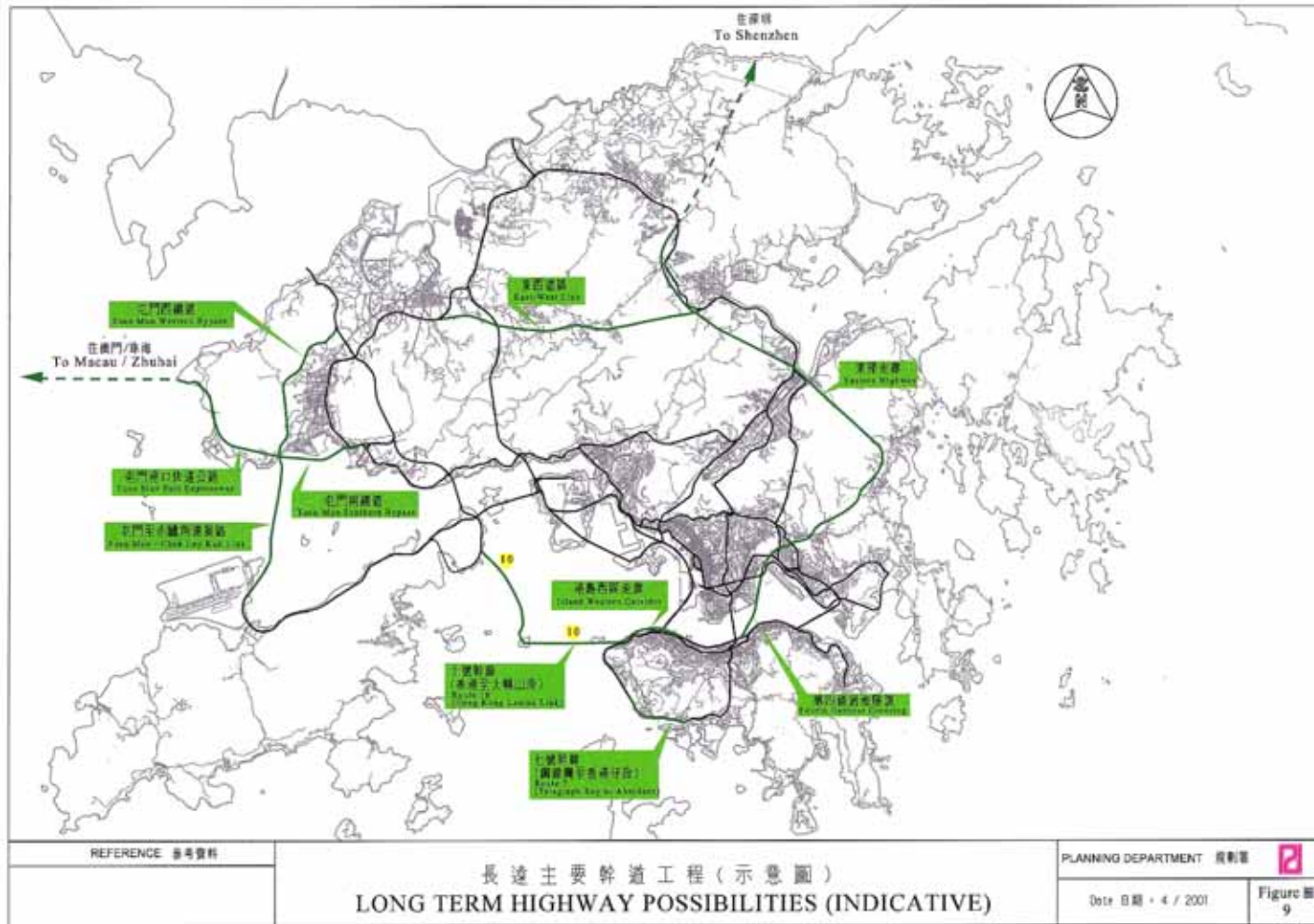
圖七：香港現時及已承諾之主要道路網路



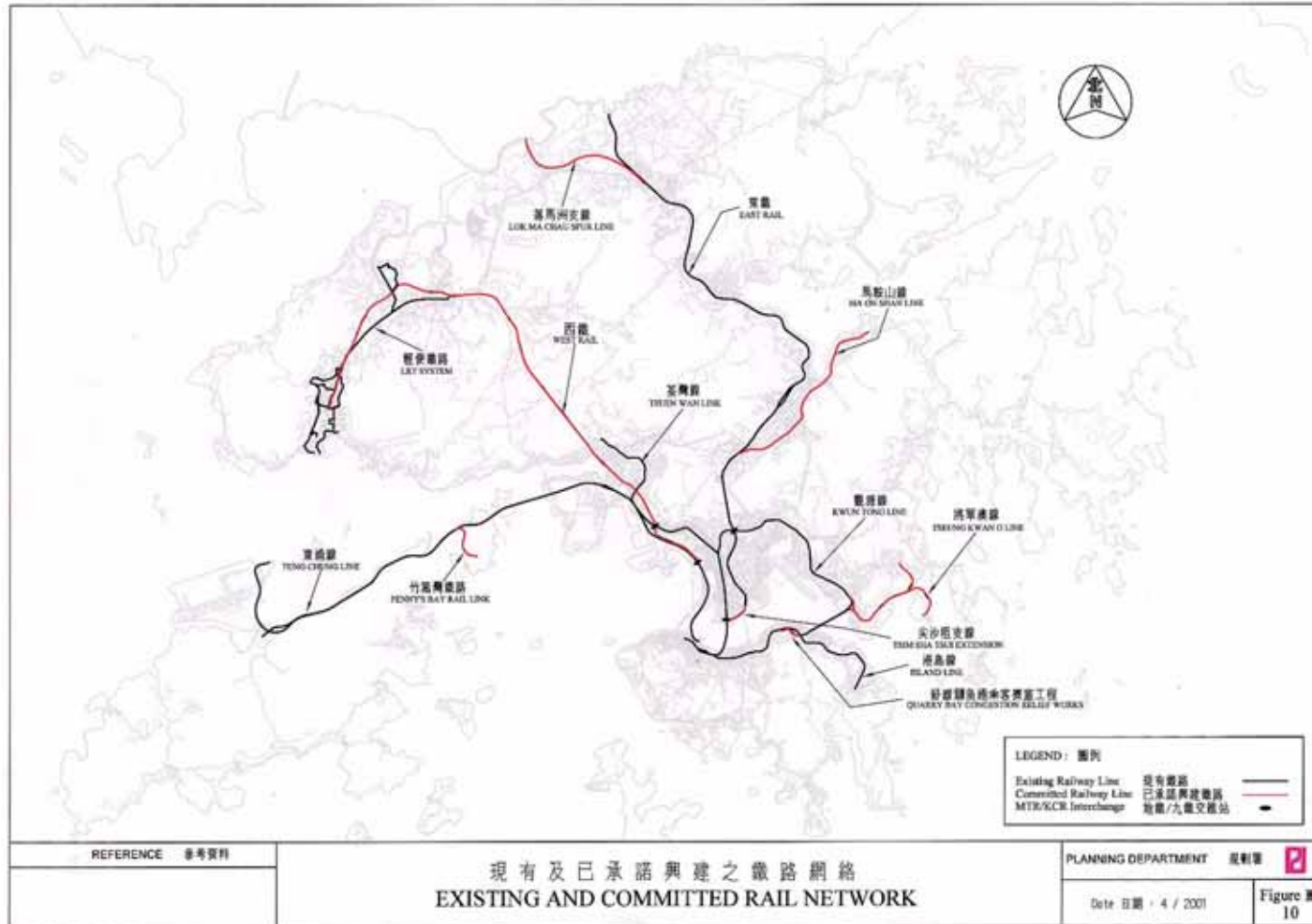
圖八：香港已規劃之策略性幹道工程項目



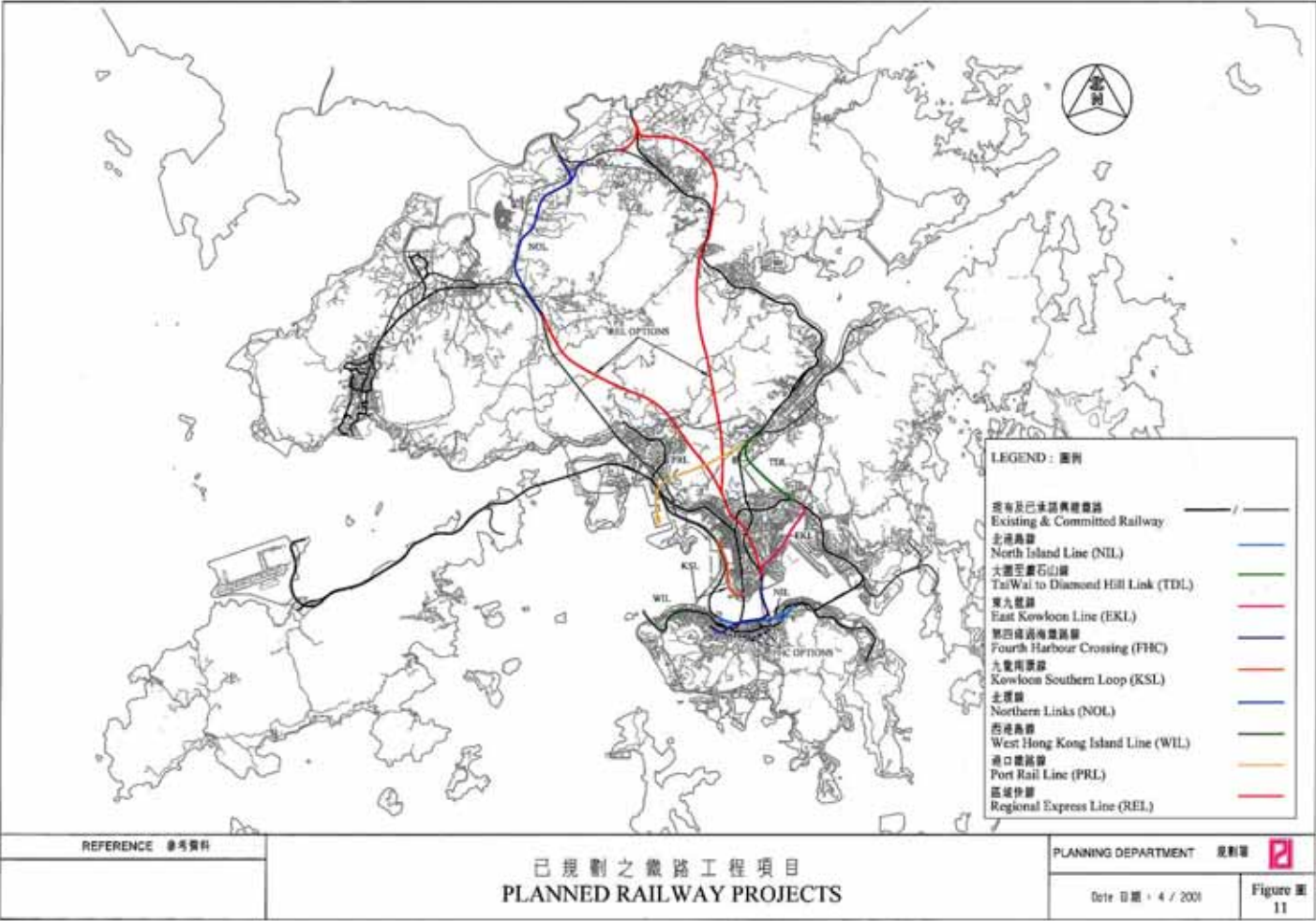
圖九：長遠主要幹道工程(示意圖)



圖十：現有及已承諾興建之鐵路網絡



圖十一：已規劃之鐵路工程項目



圖十二：長遠鐵路方案

