香港軌道交通布局應從「發散型」轉向「網格型」

[简思智库](javascript:void(0);)

**简思智库**

微信号 GNSSTT

功能介绍 策者简也，思而后行。

2023-02-12[原文](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzUyNzQyMzYwNQ==&mid=2247493784&idx=1&sn=86eb9da5580d1217c283f43e3913fb71&chksm=fa7d6982cd0ae0945cc24c5136a0fac8a480ef7eb221eba116fb1557c9ad082421ae01325738&scene=27#wechat_redirect&cpage=89) 发表于

收录于合集 #香港的声音 241个





**簡思智庫有話説：**

香港鐵路規劃要從宏觀的區域經濟發展布局中提前統籌謀劃，為提升香港的區域聯通性和城市競爭力作長遠打算。

**這是簡思智庫的第 740 篇原創**

**作者：**方舟，一國兩制研究中心研究總監。

目前，香港特區正在進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討香港主要運輸基建的長遠布局和策略性規劃，其中，我們必須從香港內部的經濟功能布局變化以及大灣區鐵路網絡整合兩方面通盤考慮、綜合謀劃。

過去數十年來，香港的地鐵網路同城市規劃一樣，都以港島北部為核心，不論是早期的荃灣、觀塘、東鐵線，還是後期建設的東涌、将军澳等线，布局上都是考虑将各个新市镇和港岛被连接起来。

因此整體來看，香港当前轨道交通布局呈現出以港島北為核心的「發散型」鐵路網絡形態。

隨著北部都會區的開發和落成，香港鐵路網絡的布局將會迎來一個根本性的轉變。



北部都會區將加速新界北部的城鎮化，香港市區和新界鄉郊地區的界限將逐漸被打破，在可見的將來，經濟產業功能將會更均勻地分佈在全港1100平方公里以內，而非在過去一般只集中在維港兩岸的狹長地帶。

因此，本地軌道交通網絡亦需要作出配合，逐步由「發散型」走向「網格型」的布局形態，配合香港內部經濟功能布局的變化。

建議在2022年《施政報告》提出「三鐵三路」的基礎上，長遠探討香港鐵路網絡形成「網格型」布局，理想狀態是能夠增加三條南北向的縱向鐵路以及三條東西向的橫向鐵路，可以簡稱為「三縱、三橫」策略性鐵路項目 。





**01**





**「三縱」是三條分別從新界北部都會區的西、中和東部出發，直接到達港九市區的南北向鐵路線。**

第一，港府已經敲定興建港深西部鐵路，由洪水橋經厦村和流浮山到前海，港深雙方亦同意為西部鐵路分別預留向南和向北延伸的規劃空間。

根據最新資料顯示，港府目前希望將西部鐵路由洪水橋南延並經過屯門小欖、大嶼山欣澳、交椅洲人工島並以香港大學為終點站。

第二條縱向鐵路則是在2022年施政報告提出，從元朗錦田（錦上路站）經荃灣或葵涌連接九龍塘站的「中鐵線」，又被稱為北環線南延。

目前，九龍塘站作為連接新界和港九市區的重要鐵路接駁站，已經承受較大的通勤壓力，北環線南延（亦九龍塘為終點站）將為東鐵線市區段（九龍塘-金鐘）創造更多客流量，恐怕不勝負荷。

建議中鐵線以「一站過海」的形式從九龍塘直接延伸到金鐘或附近一帶，分擔東鐵線所承擔的人流壓力，特別是為港島和新界之間的通勤旅客提供一個快速鐵路通道。

第三條縱向鐵路則建議連接北部都會區東部與港島核心商業區，可稱為「東部快線」。

坪輋/打鼓嶺、羅湖南及文錦渡等新發展區將為新界北帶來數十萬人口，勢必導致大量旅客需要日常在港島和新界之間來往通勤。

具體而言，「東部快線」可以從北環線東延的坪輋站或打鼓嶺站出發，只停大埔、沙田和九龍塘幾個大站，並直達金鐘。

配合軌道設計和信號系統的安排，「東部快線」經九龍塘站後可以同上述的中鐵線「一站過海」段共用路軌，大大節省鐵路建設成本並提升該鐵路線的網絡效益。





**02**





**「三橫」則是在未來連接東西兩邊的新鐵路。**

第一，北環線東延將是第一條貫通新界西北（元朗一帶）同新界東北（坪輋/打鼓嶺一帶）的鐵路項目，將會大大提升北部都會區的內部交通聯繫。

第二，建議興建一條從沙田出發，經荃灣、大欖到屯門碼頭的橫向鐵路線，並視乎屯門龍鼓灘的填海進度和規劃用途，可以考慮將該鐵路線進一步作延伸。

第三，探討興建一條東、西九龍之間的新鐵路線的可行性。

目前，東西九龍之間沒有一條直接聯繫的鐵路線；屯馬線需要先南下途徑紅磡，停站較多，到東九龍後則往北拐連接新界，未有繼續往東延伸。

加上東九龍（彩雲、順利、秀茂坪）一帶人口密集，將軍澳137區亦將在2030年代遷入首批人口，建議規劃一條連接西九龍、啟德新發展區、東九龍、將軍澳的橫向鐵路線，加強東九龍和將軍澳一帶同九龍核心市區的鐵路連接。

另一個影響香港鐵路規劃策略的重大因素是大灣區城際鐵路線的布局規劃。





**03**





**大灣區的鐵路網絡由高鐵、區域城際鐵路、城市內部地鐵三套網絡混合組成。**

按目前的發展趨勢，城際鐵路與城市地鐵兩者之間的界線亦漸趨模糊，在這一背景下，香港（屬於城市地鐵一層）的鐵路網絡亦需要結合區域城際鐵路網絡的布局來綜合統籌考慮。

以港深西部鐵路為例，目前香港段規劃了洪水橋、厦村和流浮山三個鐵路站，而不論是未來向北延伸到前海甚至東莞或廣州南沙，抑或是向南延伸到交椅洲和港島，港深西部鐵路將成為一條大灣區城際鐵路，而非一般的城市地鐵線。

建議西部鐵路引入「快慢線」的設計，預留軌道空間予城際鐵路和地鐵線路共用，厦村和流浮山等非樞紐站需設有「越行線」，並在鐵路制式、型號和信號系統等方面加以配合和提前協調。

**中國內地以及海外地區有關高速磁浮列車的規劃和落實進度亦值得香港關注。**

磁浮列車被稱為「後高鐵時代」列車，採用磁力推動，耗能低、噪音少、速度快。

目前，國家亦在積極推動磁浮列車的規劃和使用，包括最高時速600公里的高速磁懸浮列車及其軌道系統已在2021年正式亮相，在各項工程安全測試和商業化營運試驗後，預計將於2030年代在國內經濟較發達的地區落實，粵港澳大灣區正是其中一個首選區域之一。

深圳已經明確將福田區香蜜湖作為高速磁浮列車總站，廣東省與深圳市政府正在開展有關項目的規劃研究。

磁浮列車的速度比高鐵快一倍，是更為先進的鐵路技術，磁浮列車亦將會加強擁有磁浮列車樞紐的城市之間的緊密聯繫，是一項重要的交通優勢。

在考慮交通運輸基建的長遠策略布局時，香港必須積極同內地有關部門探討和爭取有利於香港的磁浮列車站點和走線規劃，最理想是能夠在北部都會區和港島北各設一站，體現「南金融、北創科」作為香港的兩個核心都市區。





**总结**





未來二三十年將是香港開埠以來整體空間布局變化最大的關鍵調整期，也是粵港澳大灣區城際鐵路網絡的成形期。

香港鐵路規劃的策略性布局必須充分考慮上述兩大因素，不能單純從容量或技術問題考慮新建一條鐵路線必要性或可行性。

新建鐵路線並非簡單在現有鐵路網絡上「添磚加瓦」，更重要的是從宏觀的區域經濟發展布局中提前統籌謀劃，為提升香港的區域聯通性和城市競爭力作長遠打算。

**不念过去**

**END**

**不畏将来**



欢迎您投稿原创文章到简思智库，让您的声音被更多人听到



请长按下方二维码添加简思智库工作微信投稿。（或搜索添加微信ID：**GTT\_CN**）









**感谢阅读，请关注我们，或点右下角“赞”和“在看”分享。**



### 精选留言

用户设置不下载评论