

## 街道變革就《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》之意見

街道變革為一個匯聚支持人本交通、改變街道設計的共同體，由從事 / 修讀城市 / 運輸規劃、建築設計及社會創新的成員於 2020 年創立。我們希望透過想像、專業知識和借鑑世界各地的經驗，為香港塑造更理想的街道。我們希望香港的街道設計能夠讓行人和單車使用者擁有更合理的待遇，使大眾能夠在汽車和鐵路以外，有更多便捷可靠的出行選擇。

以下為我們對《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》的意見：

### 1. 此研究應符合《交通運輸策略性研究》的整體方針，在新建幹道採取公共交通優先措施及擠塞徵費控制車輛增長

《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》（下稱《三鐵三路研究》）建基於《香港 2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》的最終建議，並且根據北部都會區的需求，擬定未來鐵路及公路布局。鑒於運輸及物流局同時正在進行《交通運輸策略性研究》(TTSS)，我們期望《三鐵三路研究》與 TTSS 的各個方針互為配合。

TTSS 首個主要研究方針，提及「需要充分利用有限的道路空間」，當中包括尤其需要採取措施管理道路的使用和控制車輛增長。新建的道路容量雖然有助紓緩交通擠塞和分流，但是往往會製造「交通誘導需求」(Induced traffic demand)<sup>1</sup>、帶來更多車流，形成一個惡性循環。因此，我們認為《三鐵三路研究》應重新考慮是否確實需要興建三條主要幹道，抑或能夠以改善現有道路和提供鐵路運輸，解決部份或全部交通需求。

如果決定興建，政府必須將「交通誘導需求」考慮在內，計算新建道路容量所吸引的更多車流，以及其對長遠車輛數目增長、空氣污染以至氣候變化的影響。政府亦應在新建幹道實施擠塞徵費和其他公共交通優先措施（例如巴士專用線和優先交通燈號），將道路優先權給予巴士、小巴和商用車輛，減少私家車司機在繁忙時間使用道路的誘因，長遠遏止私家車車輛數目增長。

### 2. 公眾需要了解更多資料和實質數據，才能有效參與討論

當局與市民需要在討論中充分掌握有關覆蓋地區的現況，以及新發展區的規模，以了解計劃的具體內容。因當前討論缺乏有關方面的具體資料和數據，沿線現有居民難以了解未來交通網絡對他們的影響，而市民亦無法想像新發展區的交通景象。

因此，我們建議當局整合現有及未來人口及規劃數據，在往後推展及諮詢過程中公開說明和深入解說。與此同時，雖然此研究的目的包括「分流現有鐵路及主要幹道，改善交通情況」，但分流的方法才是重要議題，以符合《交通運輸策略性研究》中「充分利用有限的道路空間」的目標。當局應更詳細介紹分流交通的策略，闡述數據分析、歸納，以至設計走線的方法，讓持份者理解及參與研究過程。

---

<sup>1</sup> 英國政府於 1994 年委託顧問委員會，研究新幹道建設對當地交通水平的影響。[委員會發現](#)，新增的道路容量的確會吸引更多車流，確立「交通誘導需求」(induced traffic) 的問題。2018 年，顧問公司 WSP 和研究組織 RAND Europe 受英國運輸部委托，回顧過往二十年的相關學術文獻，亦[再次引證這個現象確實存在](#)。

### 3. 我們觀察三個主要幹道方案，發現背後各有不同的議題，需要各自深入討論：

- 首先，「將軍澳—油塘隧道」可能作為第三條連接將軍澳及九龍東的主要幹道，與將軍澳—藍田隧道及將軍澳隧道平行。雖然能提升將軍澳的道路交通容量，卻很大機會鼓勵更多將軍澳居民使用私家車，帶來更多車流。因此，我們對此方案有所保留，除非政府將新幹道改為公共交通專用、或者設置全日公共交通專用線。早前局方擬議的東九龍綫，因可能採用鐵路以外的捷運系統，有望比鐵路更能應付爬坡，或能善用「將軍澳—油塘隧道」。政府因此可在研究此隧道時，一同研究將東九龍綫捷運延伸至將軍澳，讓全將軍澳連同未來 137 區居民均有充足的出行模式選擇。
- 另外，「北都公路」與現有九號幹線互相交匯平行，天水圍至羅湖南一段路程長度相當，預料車程相近。故兩條公路的分工應成為主要議題。兩者走線接近幾乎相同的新市鎮及主要新發展區，故政府應進行妥善的數據分析，確立是否有真正需要興建新幹道、以及分流的實質效果，才能說服公眾。
- 相對而言，「沙田繞道」角色簡明，目標為縮短九龍與新界北之間的路程，舒緩沙田一帶擠塞，但其實情況與「北都公路」相似。若把握地理特點，於兩個項目規劃時制訂明確方向，引導設計以配合具彈性的交通管理措施（包括擠塞徵費），可望調節車輛分佈、疏導交通，並提升公共交通效益。

除以上各個項目，現有市區及新市鎮的情況均須顧及，探討改善現有交通運輸基建、設施及服務的方法，以助各區適應將來可能啟用的交通基建，避免誘導更多交通流量進出市區而轉移擠塞。

### 4. 其他相關範疇

交通基建規劃的過程中，運輸政策及技術均可影響空間佈局，應視為考慮因素。我們認為此研究中的「三鐵三路」走線，只能屬於整全交通策略的一小部分。我們還需要面對市區及新市鎮正在面對的各項城市發展的重大課題，包括城市交通韌性、居職地區分離、基建設施老化及城市更新過程等。

故此，當局值得探討以下幾項範疇，並制訂適當的指標，推動公眾討論基建的空間佈局如何實踐背後的政策目標，以便未來於個別基建項目中設計及實施：

1. 加強多元化種類的公共交通服務以滿足不同需求
2. 提升商用載客及載貨服務的吸引力和效益
3. 預留空間善用智能科技
4. 鼓勵綠色運輸和活躍出行（主動出行）模式
5. 推動步行友善政策
6. 改善街道安全標準及環境設計，考慮場域元素 (place value)
7. 縮短跨區交通時間及難度