

敬啟者：

南北運輸走廊及白石角鐵路站等大型規劃對大埔交通負荷及地區配套的影響

特區政府在今年10月的〈施政報告〉及發展局公佈的《香港 2030+》最終報告中，提出了多項大型規劃，當中有不少部分對大埔的交通負荷、地區配套等有重大影響。然而，自政府提出相關規劃至今，仍未釐清若干問題，並且仍未為發展區對大埔的影響有任何交代。故此，本人動議於大埔區議會大會上討論相關事宜。

南北運輸走廊

政府在長遠規劃藍圖《香港 2030+》中，提出興建「南北運輸走廊」，連接新界北部新市鎮、大埔及市區；在最終報告中，該運輸走廊仍未有任何細節，但根據新的概念圖，被列明「可能的運輸走廊（有待進一步研究）」的「南北走廊」，將由新界北新市鎮，經過粉嶺皇后山一帶，再貫穿大埔市區，連接大圍一帶，再疑似與青沙公路重疊，連接荔枝角，並連向規劃中的「交椅洲人工島」（見附件一）。然而，政府在上月發佈的《香港 2030+》最終建議中，仍未就該運輸走廊提供進一步資料，亦尚未諮詢大埔區的持分者，許多疑竇尚待釐清。我們十分關注該運輸走廊的規劃，謹提出以下數點：

第一，就鐵路規劃而言，東鐵線早已飽和，改為9卡車後已令大埔在內的新界東居民苦不堪言，加上白石角、皇后山、富蝶邨等多個新發展區相繼落成，東鐵線的壓力與日俱增。政府在此情況下提出人口至少增加數十萬的新界北新市鎮區域，並同時打算興建北環線東延等鐵路系統，將大大加劇東鐵線的擠塞，東鐵線將必然不勝負荷。加上如只依賴東鐵線，一旦遇上天災或技術故障，整個新界東以至未來新界北的交通定必癱瘓，對香港經濟及日常生活的影響不堪設想。

大埔居民一直十分依賴東鐵線通勤，但除了居於大埔墟及太和站附近的居民，其餘居民並不在鐵路站的步行距離內；居民如要往來市區，除選擇其他交通工具外，就要搭乘巴士、小巴等轉駁；而無論港鐵接駁巴士K12、K14、K17、K18，還是71A、71B等九巴路線，以至多條往來大埔墟站的小巴路線，均十分依賴南運路，造成南運路經常擠塞，富亨邨等大埔北居民一直成為大埔新市鎮交通規劃的受害者。我們非常關注在《香港2030+》的藍圖中，南北運輸走廊是否有意舒緩有關問題。

第二，從公路規劃而言，現時大埔區對外的道路規劃相當缺乏韌性。吐露港公路幾乎是唯一一條供人往返大埔至市區的公路，而且無論經大老山公路、獅子山公路、城門隧道或青沙公路前往市區，所有車輛均須穿過沙田區的道路，上述任意一條路線有意外，均會非常容易產生車龍倒塞至吐露港公路，變相癱瘓大埔對外的道路交通。

近年多個區內以及北區的屋苑落成，加上鄉郊日漸開發，已增加不少車流，吐露港公路擠塞的情況明顯較早年嚴重。政府在此刻提出新界北的新規劃，將大大加劇現有道路的交通負荷，帶來災難性的交通影響。

基於以上各點，我們對新界北部規劃對大埔造成的交通負荷十分擔憂，政府各部門應謹慎考慮該發展規劃對於大埔交通的負荷。就此，我們希望在區議會大會上討論相關事宜，並要求運輸及房屋局、發展局，以及其轄下的運輸署、規劃署派代表出席會議，並回應以下問題：

- (a) 特首在施政報告提出的新界北規劃，是否已包括在《香港2030+》的研究之中？
- (b) 運房局及發展局在規劃新界北的新發展區域時，有否評估隨之帶來的交通負荷？如有，有關的評估結果如何？如沒有，局方或署方將於何時研究，以切實地檢視增設道路及鐵路的需要？
- (c) 運輸署之前曾提及正進行「大埔區交通運輸研究」，請問進展如何以及何時完成？
- (d) 發展局《香港 2030+》報告提出的「南北運輸走廊」仍標示「有待進一步研究」，請問局方的研究進展如何？
- (i) 局方傾向「南北運輸走廊」的落實方式，會是只興建高速公路，只興建鐵路，抑或會包括高速公路及鐵路？
 - (ii) 南北運輸走廊的走線有沒有初步方案？
 - (iii) 有關研究何時會進行地區諮詢？有關規劃何時會向本會報告？
- (e) 根據我們的初步統計，如在大埔北加設鐵路站，直接受惠的人口可達十萬以上（見附件二）。「南北運輸走廊」的方案如包括鐵路：
- (i) 有關鐵路走線會否就於大埔其他區域（如大埔北）興建新站進行初步研究？
 - (ii) 有關鐵路會否於大埔墟或太和鐵路站附近增設轉乘站，以便與東鐵線轉乘？

白石角鐵路站

在〈施政報告〉中，政府提出興建白石角/科學園鐵路站，並將其納入《香港2030+》曾提及的「東部走廊」中，除了回應居民需要，同時促進創新科技的經濟發展。然而，政府提出的香港教育大學（教大）運動中心用地選址，遠離科學園園區，亦與白石角主要屋苑有距離。如果白石角鐵路站的最終選址位於教大運動中心，如以步行距離計算，科學園來往該港鐵站的時間，顯然並不短於大學站與科學園的距離（見附件三），未能使區域有最大的整體得益。

因此，我們在此提出反建議，在未來交通規劃能滿足大埔其他地區需要為前提下，希望未來的白石角/科學園站的選址能更靠近白石角屋苑、科學園區以及香港中文大學的新校園區，能夠更合理的促進整個區域的創新科技及發展，並滿足白石角一帶現時及將來數萬居民的交通、社福、文娛康體等需要，令白石角-科學園成為一個可持續發展的社區。

我們認為，政府各部門應與港鐵等考慮將白石角鐵路站設置在吐露港公路與香港中文大學羅桂祥綜合生物醫學大樓之間一段位置（見附件四），並以行人隧道或天橋連接科學園、白石角屋苑、中文大學新校園區以及優景里一帶，並應附有行人輸送帶，方便市民來往上述區域。

在《香港2030+》中，政府亦提出「環保及具抗禦力的城市策略」需要套用於個別地區的規劃，在白石角一帶的基礎建設應以此為契機，為應對氣候危機出一份力。在姚鈞豪議員等早前於大會提出白石角站建議中，曾提出「瑞典環保商場」替代方案（見附件五）；在此我們再次要求政府在考慮白石角鐵路站的同時，盡量以環保的建築方式和概念作規劃。

同時，港鐵站必然帶來附近車流，勢必繼續增加白石角、科學園一帶的車流。有關一眾大埔區議員早前提出，吐露港公路連接博研路天橋增設行車出入口的建議，至今政府部門仍然未積極回應。

此外，就白石角鐵路站的發展配套，包括區內的泊車位、商舖和公共設施，我們認為當局應當持續諮詢地區持分者的意見，以貼合區內居民的真實需要。

就此，我們希望在區議會大會上討論相關事宜，並要求運輸及房屋局、發展局，以及其轄下的路政署鐵路拓展處、運輸署、規劃署，以及港鐵派代表出席會議，並回應以下問題：

- (a) 有關白石角鐵路站的選址，有關部門可否研究吐露港公路與香港中文大學羅桂祥綜合生物醫學大樓之間一段位置的可行性？
- (b) 有關未來白石角站與科學園、白石角屋苑、優景里住宅項目以及中文大學的連繫，有關部門會否研究包括行人輸送帶在內的連接系統？
- (c) 運輸署的「大埔區交通運輸研究」是否包括研究白石角鐵路站的選址，並同時考慮鐵路站帶來的車流影響？
- (d) 參考早前姚鈞豪議員在今年2月提出的議程（「有關更改白石角公共運輸交匯處用途」），有關區內的泊車位、商舖以及公共設施的需求，除教大體育中心外，有關部門會否考慮利用白石角現有交通運輸交匯處用地作上蓋或地底發展？
- (e) 就吐露港公路新增連接博研路天橋之出入口，有關部門認為是否可行？

此致
大埔區議會主席
毛家俊先生

大埔區議員
何偉霖



姚鈞豪 譚爾培 謹啟



(姚鈞豪議員辦事處



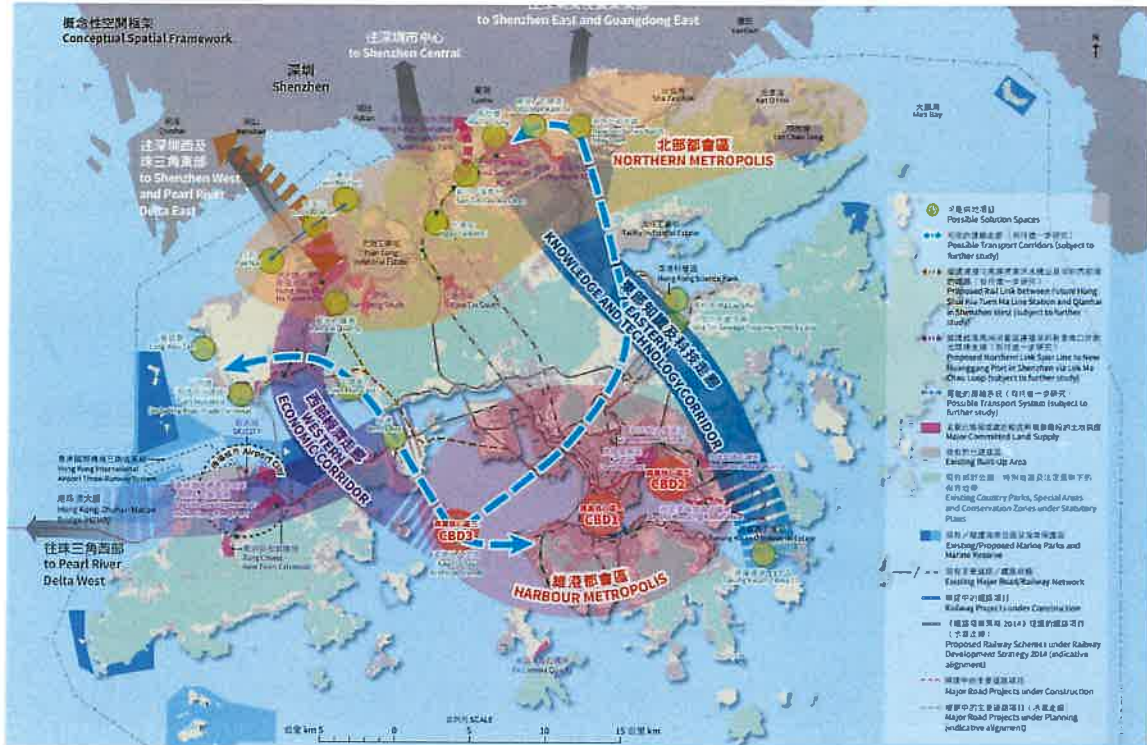
代行)

2021年10月18日

附件一：政府文件《香港 2030+》中有關南北走廊的資料

(取自：

[https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030plus/TC/document/2030+ booklet.pdf](https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030plus/TC/document/2030+_booklet.pdf) P.42)



附件二：大埔北加設鐵路站的潛在受惠人口



圖示藍框內為大埔北大致範圍(大埔新市鎮北部)，當中包括多個大型屋苑。
以區議會分區人數及富蝶邨預計人口計算得出之人口數字：

選區名稱	人口數字
頌汀	14 303
大埔中	13 645
大元	13 863
富亨	15 546
怡富	14 644
富明新	13 600
預計富蝶邨人口	19 900
潛在直接受惠人口總數	105501

數字參考：<https://www.leqco.gov.hk/yr17-18/chinese/panels/ca/papers/cacb2-1884-c.pdf>

附件三：教大運動中心選址與科學園的距離



圖示：教大運動中心與科學園的直線距離約為1.22公里，而港鐵大學站與科學園的距離約為1.31公里。由此可見，如選址教大運動中心興建白石角鐵路站，其對於科學園的交通現況並無太大幫助，從距離看，並不比現時大學站來往科學園便捷。

附件四：白石角站選址建議（設置在吐露港公路與香港中文大學羅桂祥綜合生物醫學大樓之間一段位置）



圖示：

紅框為白石角鐵路站選址建議，設置在吐露港公路與香港中文大學羅桂祥綜合生物醫學大樓之間一段位置；

紅色虛線為該站與科學園第三期（約200米）以及教大運動中心（約500米）的直線距離；

藍色先為建議之行人天橋或隧道，建議以行人輸送帶等方式連接各區

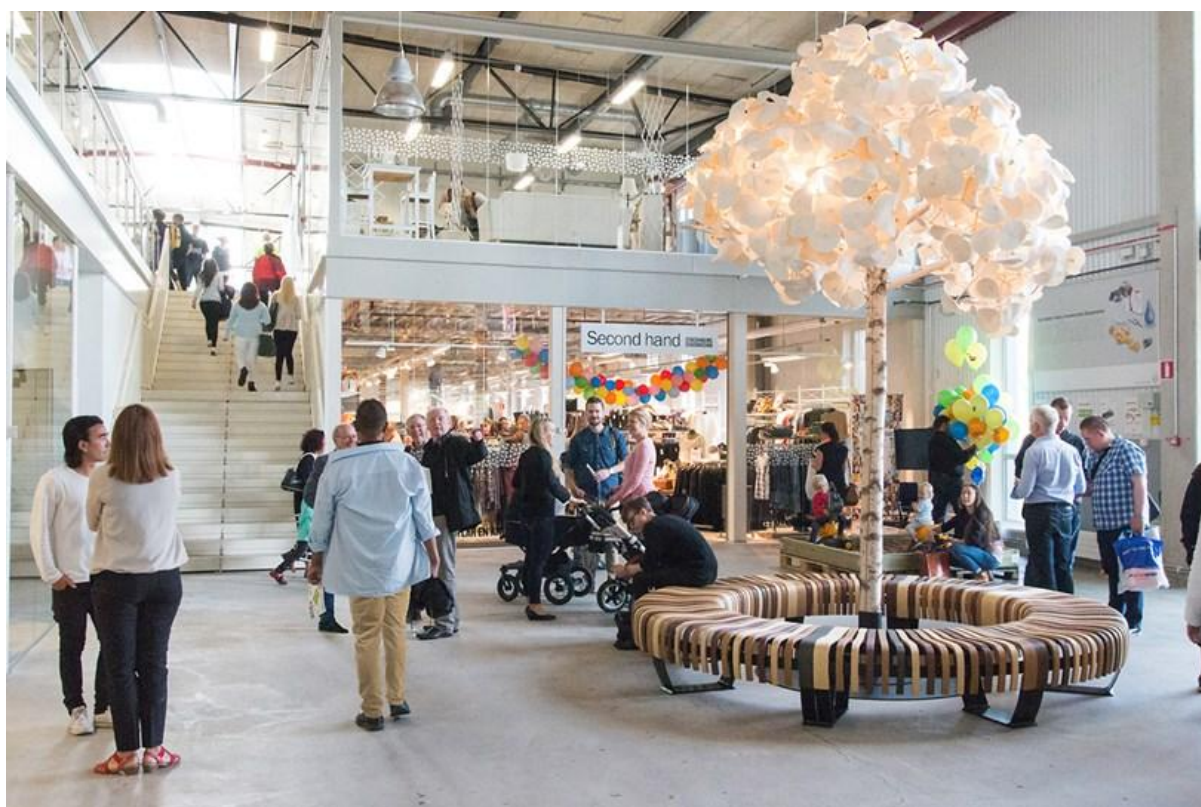
紫色線為建議之吐露港公路連接博研路天橋增設行車出入口

附件五：姚鈞豪議員等於年初提出的「瑞典環保商場」替代方案

姚鈞豪議員等多位議員曾於2021年3月的大會上提出如興建白石角站之配套，包括巴士站、商場等，應以環保為原則作設計及使用，節錄如下：

「氣候危機迫在眉睫，環境保護刻不容緩。故此，上述港鐵站(或可能包括的商場)、巴士站及其相關工程，應以環保物料興建，並設法利用自然光與自然通風，減低耗電量。此外，港鐵站、巴士站附近應設立單車站，鼓勵鄰近地區居民以單車等環保交通方式。如興建港鐵站時需要附設商場，該設計及營運模式亦應以減輕氣候負擔為目標，例如參考瑞典的環保商場。瑞典的環保商場除售賣有機、永續產品外，設立回收專區，將物品分為「維修品」、「翻新品」、「改造原材料」，然後將其分派給場內的私營及社企商戶代為處理，最後將之重新發售，物盡其用推廣環保之餘，亦為創業者提供創作空間。即使是特區政府提出之所謂「香港2030+」中，亦提出「環保及具抗禦力的城市策略」需要套用於個別地區的規劃，在白石角一帶的基礎建設應以此為契機，為應對氣候危機出一份力。」

有關瑞典環保商場ReTuna，是近年瑞典新興的回收商場，面對氣候危機，傳統商場的消費模式有意無意間鼓勵了許多非環保的消費行為。而ReTuna則透過回收、重新設計和加工，設計出具吸引力又環保的產品，提供環境友善的商品與永續性的消費模式。在疫情導致經濟不景下，該商場更創出營業額新高。香港社會雖與瑞典的情況不完全相同，但以此模式營運的商場絕對有參考價值。



圖示：ReTuna商場內部



圖示：ReTuna商場門外

參考資料：

大型回收場旁的「時尚商場」，瑞典 ReTuna 如何「升級再造」廢棄物？

<https://crossing.cw.com.tw/article/11343>

【綠色生活】瑞典首間二手品專賣商場 帶起永續環保生活模式

<https://www.mpweekly.com/culture/retuna-aterbruksgalleria-%e6%b0%b8%e7%ba%8c%e6%a6%82%e5%bf%b5-%e7%91%9e%e5%85%b8-40728>