

## 交通及运输评估 行政摘要

---

### 简介

这份报告就新界东北新发展区的建议发展大纲图，对现有及规划中的交通系统提供了基线检讨及交通运输影响评估。是次评估使用了「两层次式」的交通模型研究策略，即先以宏观运输模型提供量化数据，用作分析交通走廊的交通流量及容量关系，再以区内交通模型，支持地区性道路及路口的设计。

### 建议发展大纲图的交通及运输影响评估

交通模型显示，新界东北新发展区将对现时的粉岭公路古洞段、宝石湖交汇处及扫管埔交汇处造成潜在的超出负荷情况。本报告建议了多个改善方案，以解决问题，并减少噪音及空气污染。各方案将在以下部份探讨和概述。

### 道路基建

#### 粉岭公路古洞段的扩建建议

---

研究建议扩阔粉岭公路古洞段（由新田交汇处至宝石湖交汇处），由现时没有路肩的三线双程分隔车道，改为备有路肩的四线双程分隔车道，并同时把邻近的青山公路连相关的公用设施改道。研究在考虑多个不同道路扩阔方案后，建议将粉岭公路的路面向北面扩阔，以尽量避免影响道路附近的现有历史建筑及古树名木。另外，研究建议在扩阔公路的同时，提供一个新的高架古洞交汇处及改善现有的白石凹交汇处，以连接古洞北新发展区。

#### 宝石湖路的改善意见

---

研究提出了不同的道路改善方案，以改善现时宝石湖交汇处及扫管埔交汇处的交通状况。于第二阶段公众咨询过程中收集到的意见，亦已于方案中充分考虑。研究建议在宝石湖南行方向建造一条天桥，跨越现有宝石湖交汇处，让南行并于交汇处右转往元朗方向的车辆能分流到新建的天桥，纾缓现时交汇处的交通堵塞情况。同时，研究亦建议，沿宝石湖路实施符合《环境影响评估条例》的噪音缓解措施。

## 交通及运输评估 行政摘要

### 建议的粉岭绕道

---

建议的粉岭绕道将直接连接粉岭北新发展区至策略性公路。预计这将在粉岭北新发展区落成后，有助纾缓上水及粉岭地区道路可能面对的交通堵塞问题。现时的交通预测结果，再次确认了粉岭绕道的重要性。该绕道将会为整个公路网络带来以下好处：

- 为粉岭北新发展区提供通道，直接连接策略性道路网络；
- 避免粉岭公路上水段及扫管埔交汇处和宝石湖交汇处出现超出负荷的情况；以及
- 让粉岭北及龙跃头以东北的沙头角路的交通得以绕过粉岭市中心。

基于塱原地区的生态价值，研究建议改善宝石湖路以及宝石湖交汇处，藉以把粉岭绕道与粉岭公路连接起来，使交通问题得以更圆满地解决，而不兴建一条高架的粉岭绕道穿过这些区域。

研究亦建议，采用地下隧道方案，连接粉岭绕道与沙头角路的龙跃头交汇处，以减低附近环境的视觉影响。

### 其他建议的内外道路网络

---

本研究亦汇报了拟建的新发展区对外连接公路及区内道路网络，以及与周边其他项目的配合。就古洞北新发展区来说，会有主要干路，在东面连接古洞交汇处，以及在西面连接白石凹交汇处，这样便可把古洞北新发展区连接至粉岭公路。在新发展区北面，已预留空间将来兴建道路，连接落马洲河套区。于粉岭北新发展区，建议的粉岭绕道，将于靠近和合石交汇处及改善的宝石湖交汇处附近，成为连接粉岭公路的主干路。于坪輦 / 打鼓岭北新发展区，研究提出将其连接到建议的莲塘 / 香园围连接路，以及透过现有的坪輦路连接沙头角路。

## 交通及运输评估 行政摘要

---

### 环保运输系统

本研究亦对铁路形式环保运输系统（自动行人运输捷运系统）进行了财政及技术评估。该评估发现，铁路形式环保运输系统没有足够的乘客量支持，而且如建设成本得不到财政上的支持，财政上将是不可行的。此外，现有的建筑物以及珍贵的树木亦严重限制了自动行人运输捷运系统的走线。因此，考虑到财政、用地以及环境影响，研究认为铁路形式环保运输系统并不是最佳选择。

取而代之，本研究比较了不同的道路形式环保运输系统，探讨它们是否更适合应用于新界东北新发展区的发展规模。研究结果建议，道路式环保运输系统更适用于新发展区。政府及巴士营运者正在对不同的环保车辆类型进行试验，而新界东北新发展区的规划已预留有足够土地，以实施不同车辆类型的道路式环保运输系统。

### 提供公共交通

研究概述了新界东北新发展区的公共交通策略。在古洞北新发展区，超过80%的人口将会居住在拟议的古洞铁路站的500米范围内，因此，市民会较乐意使用集体运输系统，这样便减少了对道路交通的需求。在粉岭北和坪輦/打鼓岭新发展区，研究建议提供高质量的穿梭巴士服务，接驳粉岭及上水地铁站，藉此鼓励居民使用以铁路为主要的运输模式。为配合此策略，《建议发展大网图》中已建议了公共交通交汇处和道路形式环保运输系统的车厂的位置。

### 拟议的单车径及行人路网络

#### 新发展区拟建的单车径网络

---

研究建议在新界东北新发展区，兴建大型单车径网络和设施。在制订整个网络时，基本原则是通达、安全，而单车停泊处则充足及安全。拟议的单车径网络将能有效连接现有的粉岭/上水新市镇的单车径网络，以及连接拟议的新界东北及新界西北区的单车径网络。为了鼓励使用单车，建议在古洞火车站和其他主要目的地，提供单车泊位设施。在新发展区的《建议

## 交通及运输评估 行政摘要

---

发展大网图》中，已预留空间兴建休闲单车公园，内设单车出租亭和休息站，为市民提供休闲单车设施。

### 行人路策略

---

研究制定了各新发展区内的行人路网络。设计重点在于与现时周边的新市镇和村落的连接性。设计意念旨在减少短程用车，减少行人与车辆争路，以加强流通性、提升道路交全及改善步行环境。在行人路设计方面，建议以「三个地带」的概念规划行人路，「三个地带」分别为供行人步行的「行人地带」、提供各式街道设施及美化环境设施的「街道设施及绿化地带」，以及紧贴建筑物界线外围的「建筑物毗邻地带」。「街道设施及绿化地带」将提供足够的空间种植树木，为新发展区提供更多的绿化环境。有关行人过路设施，研究根据各处情况，建议了相应的地面过路设施、行人天桥或行人隧道。

### 总结

总结而言，本交通及运输评估确定，在进行适当的道路改善后，道路网络将可应付新发展区的交通需求。新发展区已预留灵活性，推行环保运输系统。公共交通、单车径及行人路网络等方面的配套亦充分考虑。在交通和运输的角度，新发展区在技术上属可行。