

生活與社會科虛擬學習旅程教材套

課題一 香港的公共財政

虛擬展覽館：補充資料

第三條機場跑道方案

背景

香港機場管理局於 2011 年發表《香港國際機場 2030 規劃大綱》，當中提出興建第三條機場跑道的方案。大綱指出，全球航空市場（尤其是區內市場）在未來 20 年將飛躍增長。在機場容量充裕下，預測在 2030 年，客運及貨運需求將分別為 9,700 萬旅客人次及 890 萬公噸貨物。然而，香港國際機場的跑道容量已接近飽和，若要應付直至 2030 年、甚或其後的需求量，香港國際機場便需要興建第三條跑道，以保持香港競爭力。¹

項目簡介

三跑道系統項目涉及以下七項核心工程：

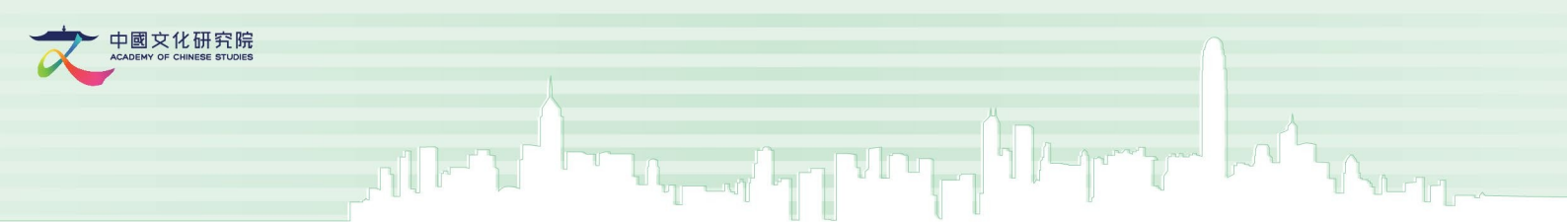
➤ 採用深層水泥拌合法等免挖方法，在現有機場島以北填海造地約 650 公頃
➤ 興建 T2 客運廊及停機坪
➤ 興建全長 3,800 米的跑道及相關滑行道系統，同時重新配置現有北跑道
➤ 擴建二號客運大樓，提供出入境設施等全面客運服務
➤ 興建全長 2,600 米的旅客捷運系統，連接二號客運大樓至三跑道客運大樓。新旅客捷運系統最高時速達 80 公里，每小時可接載最多 10,800 名乘客
➤ 興建新行李處理系統，連接二號客運大樓與三跑道客運大樓，新系統每小時可處理 9,600 件行李
➤ 興建其他相關的機場配套基礎建設、道路網及交通設施

三跑道系統建造工程於 2016 年啟動，預計在 2024 年，三跑道系統能夠啟用、三跑道客運大樓及擴建二號客運大樓的工程完成。預計造價為 1,415 億港元（按付款當日價格計算）。

項目預期效益

英國國家航空交通服務有限公司評估了第三條跑道可以帶來的實際最高容量增長。評估指出跑道的實際最高容量可達每小時 102 起架次，每天實際最高容量約為 1,800 架次，每

¹ <https://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/e/dev/papers/e/dev0610cb1-2364-1-c.pdf>，頁 32



年實際最高容量則約為 62 萬架次。隨着航空科技及航空交通管制技術日益提升，以及珠三角空域管理不斷改善，日後跑道容量可望進一步增加。

三跑道系統產生的職位將有 141,000 個，而間接及連帶職位將增至約 199,000 個。到 2030 年，方案對香港本地生產總值的直接、間接及連帶貢獻價值將為 1,670 億港元。直至 2061 年，香港國際機場淨現值估計為 9,120 億港元。²

² <https://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/eDEV/papers/eDEV0610cb1-2364-1-c.pdf>, P.43

鐵路 2.0

背景

《鐵路發展策略 2014》為香港鐵路網絡提供直至 2031 年的未來擴展規劃框架。港鐵致力完善鐵路網，並配合一系列設施更新和改善工程，將現時的鐵路網絡提升至「鐵路 2.0」新一代鐵路網，緊密連繫香港各區。

項目簡介

2014 至 2021 年間，港島綫西延綫、觀塘綫延綫、南港島綫、高速鐵路(香港段)及屯馬綫一期陸續通車；而東鐵綫過海段工程亦正在進行中，為市民提供更方便的鐵路網及更多過海選擇。

除了新綫的興建，港鐵主要基建工程及設施亦同步升級，包括投入新列車、升級車站設施如加裝自動月台閘門、信號系統更新工程、大型轉綫站翻新工程，以及更換車站製冷系統工程等，為將來建造一個更好的鐵路網絡。港鐵亦提升數碼應用，透過加強 MTR Mobile 的功能，營造「鐵路 2.0」的乘客新體驗。

《鐵路發展策略 2014》亦有其他新鐵路線及鐵路站的建議項目，包括：

北環線及古洞站
➤ 為一條大型跨區鐵路線，連接西鐵線的錦上路站及於落馬洲支線增設的古洞站。
洪水橋站
➤ 在現有西鐵線增設的鐵路站，位於現時天水圍站與兆康站之間。
東涌西延線
➤ 將現有的東涌線向西延伸，並在東涌西增設一個鐵路站。
屯門南延線
➤ 將現有的西鐵線從屯門站向南延伸，並在屯門南增設一個鐵路站。
東九龍線
➤ 為一條行走於東九龍北部地區的新鐵路線，連接觀塘線（以及未來的沙中線）的鑽石山站，以及將軍澳線的寶琳站。
南港島線（西段）
➤ 為一條新的鐵路線，連接南港島線（東段）及西港島線。
北港島線
➤ 將東涌線向東延伸和將軍澳線向西延伸，在港島北岸形成的一條新鐵路線。

項目預期效益

《鐵路發展策略 2014》建議的新項目全部完成後，鐵路的總長度將會增至超過 300 公里，而整個網絡的鐵路站數目將會上升到 114 個。

隨著新鐵路項目的落成啟用，預計到了 2031 年，鐵路在公共交通乘客量的佔有率將上升至 45% 至 50%。預期路面交通的使用量將會減少，假設由路面交通改為乘搭鐵路的乘客數字，與汽車的總行駛距離減少的幅度成正比，其轉化的環保效益相當於每年減少 190 多噸氧化氮，以及 143,000 噸溫室氣體，即每年減少路邊污染物及溫室氣體約 2% 至 4%。同時，紓緩道路擠塞亦有利於香港整體的生產力及競爭力。

預計到了 2031 年所有項目通車後，將會為香港帶來每年 30 至 40 億元的直接經濟效益（主要為市民所節省的行程時間）；提供更高質素的運輸服務；創建更環保的環境；及創造就業機會，涵蓋建造、鐵路營運及維修、車站零售、物流、相關的供應鏈及鐵路沿線的商業活動等。

明日大嶼

背景

政府於 2017 年 6 月公布《可持續大嶼藍圖》，按「北發展；南保育」方向，為大嶼山長遠發展提供指引，制定短、中及長期的大嶼山發展及保育建議。

政府在 2018《施政報告》中公布《明日大嶼願景》，強化了《可持續大嶼藍圖》的建議。期望利用大嶼山的策略性優勢和機遇，為香港未來的可持續發展奠定穩固基礎。地理位置上，大嶼山具備策略性地利，並有完善的航空、道路和鐵路運輸交通網絡，向外連接到大灣區其他城市及世界各地，對內連繫位於中環的現有核心商業區。在大嶼山附近區域新增土地應付住屋和經濟需求，有助達至更均衡的人口和就業空間佈局。因應大嶼山發展而建造的策略性交通設施，亦有助紓緩新界西北現時的交通壓力，以及加強市區與新界之間的連繫。

3

項目簡介

明日大嶼方案涵蓋範圍為中部水域交椅洲和喜靈洲附近的人工島、大嶼山北岸和屯門沿海地帶，包括重新規劃後的內河碼頭區和龍鼓灘等多個發展區。計劃採取五項政策方針，分別為「休閒娛樂好去處」、「運輸基建先行」、「宜居城市」、「經濟發展動力」及「可持續發展及保育」，是一個跨越未來二十至三十年的發展計劃。按照 2018 年 9 月價格，初步估計總工程造價約為 6,240 億元。⁴

現正進行中項目工程包括：⁵

發展項目
➤ 東涌新市鎮擴展
保育計劃
➤ 貝澳、水口、大澳及其鄰近地區的生態研究
➤ 大嶼山保育基金
➤ 大嶼山鄉村的文化及歷史研究
地區改善工程
➤ 梅窩改善工程
大澳改善工程
➤ 檢視大嶼山的交通運輸基建網絡及旅客接待能力的研究

³ <https://www.lantau.gov.hk/tc/lantau-tomorrow-vision/>

⁴ https://www.news.gov.hk/chi/2019/03/20190319/20190319_145556_776.html

⁵ <https://www.lantau.gov.hk/tc/our-projects/index.html>

休閒及康樂計劃

➤ 南大嶼山越野單車徑網絡改善及擴展工程

項目預期效益⁶

根據 2018 年施政報告，政府期望透過《明日大嶼願景》，達成以下目標：

釋放土地潛力，增加土地供應，建立近零碳排放的宜居城市

政府展開研究在交椅洲和喜靈洲附近分階段填海，建造合共約 1,700 公頃的多個人工島。透過填海所得的土地儲備，可用作興建 26 至 40 萬個住宅單位，供 70 萬至 110 萬人口居住，其中七成為公營房屋。預計首階段的住宅單位可在 2032 年入伙。在中部水域興建人工島有助滿足長遠的房屋、經濟及就業需要，配合香港整體人口增長及經濟發展。

運輸基建先行，鞏固「雙門戶」*優勢

研究興建一條新的主要運輸走廊，以道路和鐵路連接屯門沿海地帶、北大嶼山、中部水域人工島和港島北的傳統商業中心，並會推展一條與北大嶼山公路並行的高速公路和擴建龍門路。新的運輸走廊既可以拉近赤鱗角機場與香港島的距離，從而鞏固大嶼山的「雙門戶」角色，更有助新界西部經濟走廊的形成。與此同時，亦會釋放中部水域人工島、龍鼓灘近岸填海土地、內河碼頭區、屯門東和屯門西等沿線地區的發展潛力。這條運輸走廊亦會紓緩現時西鐵和屯門公路繁忙時段的擠逼情況，大大改善新界西北的交通運輸系統和提升香港整體交通網絡的彈性及抗禦力。

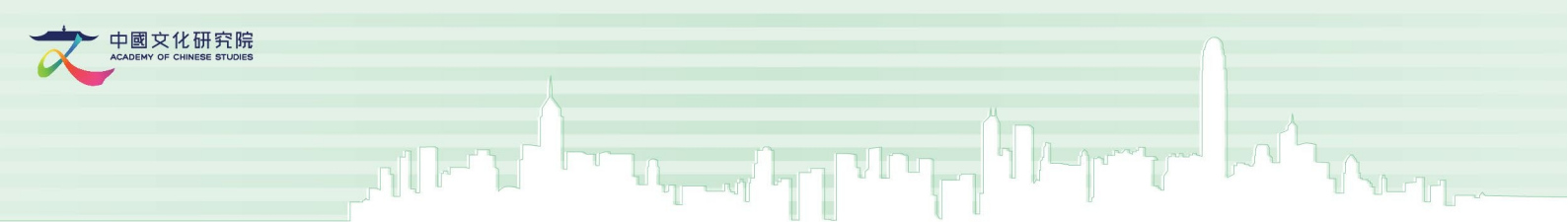
*「雙門戶」即向外連接到大湾区其他城市及世界各地，對內連繫位於中環的現有核心商業區。

發展「機場城市」及第三個核心商業區，推動經濟發展

政府將邀請香港機場管理局（機管局）就香港口岸人工島上蓋發展項目提交發展方案。連同機場三跑系統、位於南貨運區的高增值物流中心、航天城發展項目、以及亞洲博覽館及其第二期發展，大嶼山將會成為連接粵港澳大湾区以至全世界的「機場城市」，鞏固及提升香港國際商業中心地位。

填海所得的中部水域人工島，將會是繼中區及九龍東後香港第三個核心商業區。中部水域人工島將極具地理優勢，由新的運輸系統連接中上環和大嶼山本島，既可與港島傳統商業

⁶ https://www.policyaddress.gov.hk/2018/chi/policy_ch03.html



中心區相輔相成，亦可與先進的「機場城市」發揮協同效應，為傳統和新興產業提供廣闊的發展空間。初步估計中部水域人工島可提供約

340,000 個就業職位。

提升環境實力，達致可持續發展

堅定秉承「北發展、南保育」的規劃原則，在推展基建及發展項目的同時貫徹「先保育，後發展」的方針，成立 10 億元的「大嶼山保育基金」，在大嶼山郊區推動及落實保育工作，及在一些偏遠鄉村和社區進行民生改善工程。

增加休閒娛樂設施，推動健康生活

大嶼山擁有豐富的藍綠自然資源，在妥善保護環境的前提下，具有成為休閒和娛樂好去處的發展潛力。政府會增設便利行人的步行道和單車徑網絡，連接現時東涌新市鎮，並探討連接東涌和機場島的可行性，實踐綠色生活。此外，會分階段制訂及落實全面的大嶼山遠足徑和康樂設施計劃，包括建造遠足徑網絡，並盡量連結多個文物、生態和康樂熱點，提供多元化休閒體驗，以及推動健康生活模式。並會發展欣澳為休閒和娛樂樞紐，舉辦超大型活動和國際或本地競賽盛事吸引旅客。

啟德發展計劃

背景

香港國際機場在 1998 年 7 月由啟德搬遷至赤鱗角，位於啟德市區的機場舊址成為具發展潛力的空間。啟德發展計劃規模龐大、項目多元，總規劃面積超過 320 公頃，為大約 90,000 名居民提供優質生活環境，帶動九龍城、黃大仙和觀塘等鄰近地區發展。此外，啟德發展計劃實行可持續發展，並建設完善的休憩處和公園網絡，供市民使用。

啟德發展計劃的規劃願景是發展成一個「維港畔富有特色、朝氣蓬勃、優美動人及與民共享的社區」。

項目簡介

自 2007 年，政府已就啟德發展制定《啟德分區計劃大綱圖》，後在 2011 年及 2018 年作出修訂。首階段發展自 2013 年起已相繼完成，現時及未來將有更多工程陸續展開。啟德發展區內的主要基建工程預計於 2026 年大致完成。

工程項目舉隅：

已完成的工程

- 啟德郵輪碼頭
- 跑道公園第一期
- 公共租住房屋的啟晴邨和德朗邨
- 居者有其屋計劃的啟朗苑
- 工業貿易大樓
- 觀塘海濱花園
- 香港兒童醫院
- 兩所小學 — 聖公會聖十架小學及保良局何壽南小學
- 一所中學 — 文理書院(九龍)

進行中的工程

- 沙田至中環線
- 中九龍幹線
- 啟德大道公園
- 啟德體育園
- 稅務大樓
- 新急症醫院
- 政府飛行服務隊啟德分部

策劃及設計中的工程

- 龍津石橋保育長廊
- 宋皇臺公園
- 都會公園
- 環保連接系統

項目預期效益

啟德發展計劃是起動九龍東計劃的其中一部分，致力推動商業發展。隨著九龍灣及觀塘商貿區的新辦公大樓及商場相繼落成，兩地有潛力成為一個優質商業區，與啟德發展區相輔相成。九龍東位於圍繞維多利亞港沿岸有利位置，又連接港鐵觀塘線，以及興建當中的沙田至中環線、中九龍幹線，將成為香港的第二個核心商業區，與位於中環的傳統核心商業區互相配合，有利香港長遠經濟發展。

啟德郵輪碼頭作為世界上最大郵輪停泊的基建設施，有利香港把握亞洲郵輪市場迅速發展所帶來的商機。亞洲的郵輪業近年迅速增長，郵輪乘客人次每年平均增幅估算達 33%，由 2012 年的 775,000 人次增至 2018 年近 4,260,000 人次，⁷啟德郵輪碼頭將有助香港吸納郵輪旅遊的容人，造就商機。

啟德的香港兒童醫院與新急症醫院的服務互相配合，應付九龍區因人口增長和老化而持續增加的醫療服務和設施需求。九龍區的人口預計會由 2019 年的 3,752,200 人增至 2028 年的 3,923,600 人，增幅約 5%，而 65 歲或以上長者人口亦會由 2019 年的 664,300 人增至 2028 年的 995,200 人，增幅約 50%。⁸屆時，兩間醫院將提供醫療服務和設施，回應市民的醫療需求。

啟德發展計劃包括多項休憩、體育基建項目，成為社區的活動空間。啟德郵輪碼頭公園設有多項靜態設施，包括中央草坪、觀景平台、水景花園及噴泉廣場等；觀塘海濱花園則有步道、藝術裝置、音樂噴泉，為市民日常提供休憩空間。而計劃興建的啟德體育園將提供多個體育設施，包括主場館、室內體育館、公眾運動場等，部分場地符合國際賽事標準，適合專業及業餘運動員使用，部分場地亦會開放予公眾，供社區使用。⁹

⁷ <https://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/1819iss23-cruise-tourism-in-hong-kong-20190222-c.pdf>

⁸ <https://www.legco.gov.hk/yr20-21/chinese/fc/fc/papers/f21-47c.pdf>

⁹ <https://kaitaksportspark.hk/ct/facilities>