

焦點新聞



全長23公里的北部都會區公路，貫通北都內的各個發展重心，是大幅提升新界北部地區的策略性道路網。運輸及物流局局長陳美寶昨日表示，政府將透過多個方法，令北都公路建設「提速、提效」，包括善用科技協助勘察，以降低動測研究費與時間，並且縮短隧道長度，減少工程費，希望「慳得一蚊得一蚊」。政府目標爭取於2027年就項目招標、2028年展開前期工程，分階段施工，以配合新界北人口遷移的步伐。

陳美寶強調，「路通才能財通」，「香港速度」是可以加快的。據了解，北都公路的勘察研究費可望由原來的逾11.34億元減至約7億元。

大公報記者 龔學鳴

北都古洞多個建築地盤正在動工，交通基建必須提速提效，才能配合北都的發展。



北部都會區13項主要交通基建

- 北環綫
 - 北環綫支綫
 - 港深西部鐵路(洪水橋至前海)
 - 洪水橋站
 - 中鐵綫
 - 港島西至洪水橋鐵路
 - 北都公路
 - 十一號幹綫(元朗至北大嶼山段)、青衣至大嶼山連接路、元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程及屯門繞道
 - 沙田繞道
 - 尖鼻咀至白泥綠色運輸走廊
 - 洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統
 - 北環綫東延綫
 - 新界東北綫
- 資料來源：發展局北部都會區統籌辦事處網頁



陳美寶：縮短隧道 加快勘察 爭取2028動工

節約成本 北都公路提速上馬

北部都會區將成為香港經濟的新增長點。為加快北都建設，政府在去年11月公布三個「片區開發」的試點方案，並計劃在明年和後年陸續為三個「片區開發」展開招標，基建的配合對北都發展十分重要。北都公路由西至東分別為天水圍段、新田段、古洞段，及新界北新市鎮段，貫通北部都會區內各個發展重心，打通新界北的東西脈絡，形成新的東西走廊，可大幅提升新界北部地區的策略性道路網的運輸效能，並為新發展區建立良好運輸建設的基礎。政府於去年初向立法會提交文件，指北都公路勘察預計需時約38個月，涉資約11.34億元，在立法會交通事務委員會會議上，被議員批評工程造價貴、工時長。

分階段施工 不等齊才做

陳美寶昨日與傳媒會面時表示，北都公路有需要控制好成本，局方打算引入無人機等科技，減少不必要或過度密集的鑽洞勘察工作，並且節省開支。而北都公路的新界北新市鎮路段，原設計方案有長約2公里的隧道，但隧道興建費用高，她表示，計劃在不影響周邊發展情況下，將隧道縮減至0.5公里。政府並會透過工程合約的條款，對承辦商增加為政府「慳錢」的誘因。

陳美寶表示，香港過去總被說工程推展慢，追不到時間，這次北都公路可以加快探測設計，爭取2027年招標，2028年開始前期工程。不同路段建議將配合實際需求，「做法係邊度急、就分階段去做咗先，不會等齊才上馬」，特別是新田段，需要配合人口遷移的步伐。

陳美寶說，希望透過北都公路建設，讓香港工程建設加快，不會停滯，讓大家可對「香港速度」改觀。基建項目不能停，但工程費要「慳得一蚊得一蚊」，而且做好基建對經濟發展有好處，形容「路通才能財通」。

勘察研究費料減4億元

據了解，運輸及物流局將向立法會工務小組提交文件申請撥款，將北都公路的工程動測研究工作，由原本預計的38個月，大幅縮減至25個月完成，並會將動測研究工作的費用壓減超過3成，由11億多元，減至約7億元。

規管網約車平台 今年交立法建議

運輸署正研究如何規管網約車平台。運輸及物流局局長陳美寶表示，一定會從市民角度出發，預計會於今年內向立法會提交建議。運輸署亦正進行實地調查，以了解不同意見及交通需求。

陳美寶昨日與傳媒午宴時表示，交通諮詢委員會已成立工作小組，約見現時在港營運的4間網約車平台，以了解持份者在外地營運的實際情況。她強調，規管目的是要讓市民可以便捷召喚車輛，而有關車輛是安全且取得合法載客牌照等，乘客亦可以向平台評價車輛服務。至於會否發出的士以外的網約車牌照及牌照數量，她表示，現時正聽取不同意見。

陳美寶認為，香港是國際大都會，外國旅客會使用網約車平台，而市民亦會使用相關平台或的士，以取得點對點服務。現時本港約有1.8萬部的士，過去亦曾有意見認為部分的士服務欠佳，甚至被評為「黑的」。根據她與的士業界接觸，不少人買了的士牌照，也會以此維持生計，好有心經營的士業務，若引入平台後，會向他們多作解釋，讓他們明白，而有關步伐亦不會慢下來，一定會與時並進。不過，陳美寶表示，規管網約車平台，一定要讓市民掌握重要資訊，例如現存保險是否能提供全套保障服務。

大公報記者 龔學鳴



▲陳美寶表示，就會否向的士以外發出網約車牌照，現時正聽取不同意見。

多個綠色集運項目將引入競爭

跳出框框

本港正籌備興建最少10個鐵路項目，其中四個屬於中型智慧綠色集體運輸系統項目。運輸及物流局局長陳美寶昨日與傳媒會面時表示，期望引入更多競爭，綠色集體運輸系統不一定採用港鐵技術，參考內地及海外做法，為工程訂立通用標準，與國家標準對接。

途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達及馬游塘、藍田北站，目標爭取於二〇二六年招標，二〇二七年批出合約，改善東九龍的交通。

陳美寶表示，面對大量工程要集合更多力量，用有限資源爭取時間，單靠港鐵或重鐵模式，只會「跳不出框框」。她認為要善用港鐵以外的市場力量，智慧綠色集運系統項目不一定採用港鐵技術，市場上有很多技術選擇，當局傾向廣納不同營辦商及系統，將會透過公開招標引入更多競爭，按項目回報、興建時間等，選擇最具競爭力的建議，長遠希望為同類工程項目，訂立通用標準，提出整套營運框架和要求，同時銜接內地

鐵路標準，特別是跨境鐵路。

陳美寶又形容，政府在相關項目招標時，不會是「白紙一張」，會有「底稿」和理論基礎，也會做好內部評估和估算，由於相關項目對社會發展相當重要，當局將會考慮是否提供補貼。

本港鐵路營運過去一直由港鐵公司獨力經營，被問到政府是否想傳遞避免「港鐵獨大」的訊息，陳美寶回應時形容，港鐵是好夥伴，政府希望引入市場力量，只是希望尋求更多解決方案，達至優勢互補，並說港鐵管理層也同意「有競爭才有進步」。

陳美寶向港鐵提出三點期望，包括：要求港鐵盡量壓縮及控制成本、發掘更多非票務收入，以及融資方案要多元化。

於二〇二六年批出項目建造合約；東九龍項目全長約七公里，都會公園、啟德體育園及港鐵啟德站，爭取今年內招標，以期

途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達及馬游塘、藍田北站，目標爭取於二〇二六年招標，二〇二七年批出合約，改善東九龍的交通。

陳美寶表示，面對大量工程要集合更多力量，用有限資源爭取時間，單靠港鐵或重鐵模式，只會「跳不出框框」。她認為要善用港鐵以外的市場力量，智慧綠色集運系統項目不一定採用港鐵技術，市場上有很多技術選擇，當局傾向廣納不同營辦商及系統，將會透過公開招標引入更多競爭，按項目回報、興建時間等，選擇最具競爭力的建議，長遠希望為同類工程項目，訂立通用標準，提出整套營運框架和要求，同時銜接內地

鐵路標準，特別是跨境鐵路。

陳美寶又形容，政府在相關項目招標時，不會是「白紙一張」，會有「底稿」和理論基礎，也會做好內部評估和估算，由於相關項目對社會發展相當重要，當局將會考慮是否提供補貼。

本港鐵路營運過去一直由港鐵公司獨力經營，被問到政府是否想傳遞避免「港鐵獨大」的訊息，陳美寶回應時形容，港鐵是好夥伴，政府希望引入市場力量，只是希望尋求更多解決方案，達至優勢互補，並說港鐵管理層也同意「有競爭才有進步」。

陳美寶向港鐵提出三點期望，包括：要求港鐵盡量壓縮及控制成本、發掘更多非票務收入，以及融資方案要多元化。



▲北都是香港未來發展新引擎，全面發展後是一個集居住、金融、創科、教育於一身的大都會。圖為北都大學城的模擬圖。

▲陳美寶強調，基建項目不能停，做好基建對香港經濟發展帶來裨益。

議員：設法省成本思維可取

提升效益

多名立法會議員歡迎政府壓縮北都公路建設時間，減少花費。他們認為政府不同部門考慮工程項目時，都應有這種減少不必要開支的思維，並建議公路不同路段按迫切需要及實際情況分階段上馬，讓市民早日受惠。

立法會交通事務委員會委員陳恒鑽讚揚當局「做到嘢」，形容政府是千方百計令到工程輕便快捷，「唔會使多餘錢，又做到要做嘢嘢」。他認為，當局修改隧道設計方法可取，建議政府不同部門考慮工程項目時，都應有這種減少不必要開支的思維。至於陳美寶指港鐵提出的三個期，他認為，港鐵可以考慮發展周邊產品，如經營咖啡店、出售小禮品等，而如今國產列車及配件在世界上亦享有很高聲譽，相信採購國產設備也可以降低成本。

立法會交通事務委員會委員陳沛良表示，局方對北都公路的建設有全盤規劃，正有序推展，前期勘察研究的相關費用有大幅壓縮，建造時間亦都有大幅減少。希望局方在保證工程安全的前

提下，善用創新科技，對工程程序進一步提速、提效，令北都的交通網絡早日貫通。此外，未來自動駕駛、無人駕駛亦是大勢所趨，北都的交通線路、基礎設施等要提前部署，以配合科技發展趨勢，將北都打造成香港的新發展引擎。

盼公路可連接沙頭角口岸

新界北立法會議員劉國勳感謝政府採納意見，令北都公路有望提速上馬，亦節省數以億元計的公帑。他期望路政署繼續在工程走線上進一步完善，包括延伸公路，東面接駁沙頭角口岸，西面延伸至洪水橋商業核心區。他呼籲公路不同路段按迫切需要及實際情況分階段上馬，前期工作亦可同步進行，並且按需要分階段先進行較中心的新田段、古洞段，令有關路段可加快至2034年前落成，市民早日受惠。劉國勳還建議，北都公路設計時應加入大型交通匯處，設立巴士及鐵路轉乘站等大型樞紐，強化北部都會區整個交通網絡。

大公報記者 義昊

北都基建也要解放思想

熱評

北部都會區是香港發展的新引擎，特區政府指，北都規劃會以「產業帶動，基建先行」為主軸，成為香港融入國家發展大局的重大節點。正所謂「路通財通」，北都必須有完善的交通基建網絡，才能釋放強大發展動能。政府在區內規劃了13項主要交通基建，包括7條鐵路線及鐵路站，以及多條主要幹道，但目前不少項目仍處規劃設計階段，部分項目甚至仍停留在概念階段，未見明確時間表。龐大的土地開發，固然要用多些時間仔細勘測、評估、設計，但不能用老黃曆看新發展，與深圳速度相比，香港北都必須快馬加鞭。否則，會增加吸引市場投資的難度。政府應檢視現時建設流程，解放思想，以新思維規劃交通網絡。

大公報記者 鄭文迪

▲本港正籌備興建的綠色集體運輸系統項目，陳美寶期望引入更多競爭。

大公報記者 賴振雄