

北都基建先行 北環綫今年動工

配合新田河套發展

目標2034年落成

議員促加快工程



發現北都 基建篇

北部都會區提出以「基建先行」原則發展，包括規劃策略性鐵路作為運輸基建骨幹，並配以主要幹道，以強化北部都會區內部，以及北都與內地及香港其他地區的聯繫。目前在北都範圍有13項主要交通基建，其中北環綫主線將建長約10.7公里鐵路，中途於凹頭、牛潭尾和新田增設三個站，預計今年展開建造工程，目標於2034年投入服務。

有立法會議員認為，北環綫的建造需時太長，與新田科技城、河套的發展不相稱，必須加快工程進度，應以2030年提供服務為目標。

大公報記者 易曉彤

北環綫項目包括於現有東鐵綫落馬洲支線上增建古洞站，以及在現有屯馬綫錦上路站與古洞站之間興建一條約10.7公里長的主線，並於凹頭、牛潭尾和新田增設三個中途站。北環綫在新界北形成一個環狀鐵路網絡，縮短車程時間。北環綫亦將為一些現時主要依靠路面交通工具的地區帶來便捷的鐵路服務，為新界居民及乘客提供更多出行的路線選擇來往各區。

因應北環綫沿線的發展步伐，港鐵先在現有東鐵綫落馬洲支線上開始興建古洞站，再陸續開展主線包括北環綫古洞站的工程。兩線的古洞站將相鄰相連，擬建的古洞站位於未來古洞北新發展區的市中心，毗連新發展區內的住宅、零售、休閒及社會服務與社區設施用地。東鐵綫古洞站的主體工程亦已於2023年展開，預計於2027年竣工，以配合古洞北新發展區內主要新增居民的遷入時間。

錦上路至古洞省80%乘車時間

北環綫主線正進行詳細規劃及設計，建造工程預計於今年展開，並在2034年竣工，以配合新田科技城、牛潭尾和凹頭一帶的發展。現時在繁忙時段使用路面交通工具來往錦上路站和興建中的東鐵綫古洞站地區需時約60至80分鐘。未來乘坐北環綫來往上述地區，將節省約80%的乘車時間。

民建聯發展事務發言人、新界北立法會議員劉國勳向《大公報》

表示，隨着河套深港科技創新合作區香港園區今年起逐步營運，而新田科技園的首批土地亦將於2026年供應，若北環綫主線2034年才竣工，進度實在與河套區的發展步伐脫節，更落後於首批居民入伙的時間，有必要提速提效，加快發展。他又建議當局應盡早落實，爭取北環綫主線及支線的工程可以同步進行，於年底拍板、今年內動工，加快工程時間。

港鐵：工程需時溝通協商

劉國勳說，北環綫施工期估計長達9年，比工程複雜的東鐵綫古洞站的4年多、洪水橋站的6年，甚至西九高鐵的8年更長，他認為有空間縮短，例如簡化工程的審批，亦可研究分階段投入服務。參考東鐵綫古洞站的施工年期，北環綫如在2025年動工，預計可以2030年提供服務為目標。另外亦可考慮將新田站、古洞站及支線等策略性車站分階段優先啟用，將新田科技城一帶與古洞站串連並接入東鐵綫，以配合北都整體發展步伐。

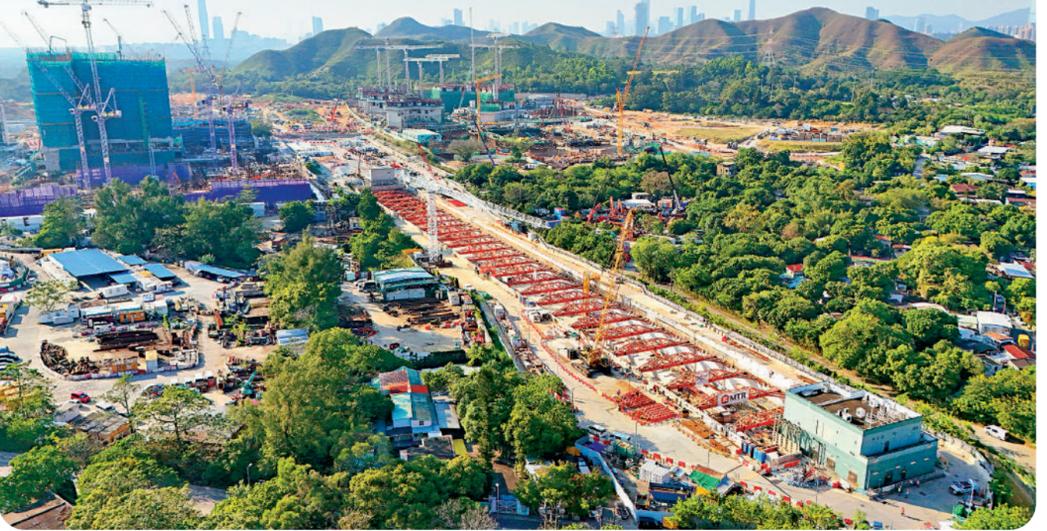
港鐵回覆《大公報》查詢表示，北環綫主線的鐵路方案現正在刊憲階段，建造工程預計於今年開展，目標2034年竣工。北環綫主線工程規模更龐大，包括建造五個全新車站及一條約10.7公里長的地下鐵路，涉及多個地段，工程前後都需時溝通協商，以緩解及平衡廣泛持份者關注。港鐵已有序地開展前期工程，以期按預期推展項目。

數看北環綫

北環綫將建於古洞站及錦上路之間
*長約10.7公里
包括新田、牛潭尾及凹頭三個中途站

古洞站至上水站
*只需約3分鐘
(現時繁忙時間的路面車程需時約15分鐘)

錦上路站至古洞站
*只需約12分鐘
(現時繁忙時間的路面車程需時約60分鐘)



北都以「基建先行」原則發展，北環綫預計今年展開工程。圖為東鐵綫落馬洲支線增建的古洞站工程如火如荼，以配合北環綫動工。大公報記者 易曉彤攝



▲古洞站可以大幅縮短古洞北往上水站的時間，圖為構想圖。

北都主要交通基建

- 1、北環綫**
在現有東鐵綫落馬洲支線上增建古洞站，以及在現有屯馬綫錦上路站與古洞站之間興建一條約10.7公里長的主線，並於凹頭、牛潭尾和新田增設三個中途站。完成後的北環綫與現有的東鐵綫及屯馬綫，將形成一個貫通新界和九龍市區的環狀鐵路。
- 2、北環綫支線**
北環綫支線全長約5.8公里，走線由擬議北環綫主線的新田站出發，途經新田科技城以及河套區的港深創新及科技園，再接入深圳的新皇崗口岸。
- 3、港深西部鐵路（洪水橋至前海）**
擬議港深西部鐵路（洪水橋至前海）全長約18公里（香港段長約8公里），走線由毗鄰屯馬綫洪水橋站位置出發，途經厦村和流浮山，並跨越前海灣經深圳灣口岸接至前海，連接洪水橋／厦村新發展區及前海合作區。
- 4、洪水橋站**
擬議洪水橋站將設於現有屯馬綫天水圍站及兆康站之間，服務洪水橋／厦村新發展區及鄰近地區的居民，提供直接往來洪水橋／厦村新發展區的鐵路聯繫，支持新發展區的人口和就業持續增長。
- 5、中鐵綫**
中鐵綫全長約17公里，由元朗錦田途經葵涌連接九龍塘。中鐵綫將接連北部都會區及維港都會區，支持北部都會區的持續發展。
- 6、港島西至洪水橋鐵路**
在交椅洲人工島初步建議的策略性運輸基建中，將以鐵路連通洪水橋與港島西，當中途經屯門東、欣澳及人工島。
- 7、北都公路**
北都公路全長約23公里，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。
- 8、十一號幹線（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**
十一號幹線（元朗至北大嶼山段）、青衣至大嶼山連接路，以及元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程。連接機場及大嶼山方面，政府正推展連接藍地至屯門第40區及屯門一赤鱗角隧道的屯門繞道。政府爭取於2033年或以前分階段開通。
- 9、沙田繞道**
沙田繞道全長約15公里的南北走廊，貫通新界東北及九龍市區，北端將接駁大埔的粉嶺公路，南端連接九龍西的長沙灣附近的現有主要幹道網絡。
- 10、尖鼻咀至白泥綠色運輸走廊**
探討在尖鼻咀至白泥提供綠色運輸走廊的可行性，以完善擴大後的洪水橋／厦村新發展區的交通網絡。
- 11、洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統**
連接新發展區內不同的住宅區、商業區、就業中心及主要社區設施。該運輸系統亦會連接元朗新發展區。
- 12、北環綫東延綫**
長約9.5公里，將北環綫從古洞站為起點向東延伸至坪輦，途經新界北新市鎮（包括羅湖／文錦渡）的各個發展節點，有效連接新發展區至鐵路網絡。其終點站將提供轉乘至新界東北綫。
- 13、新界東北綫**
長約8.5公里，由香園圍途經坪輦及皇后山等地區連接東鐵綫粉嶺站，打通新界北新市鎮的主要發展節點，方便市民使用香園圍口岸及轉乘東鐵綫。

資料來源：發展局北部都會區統籌辦事處網頁

陳美寶：設法讓北都公路建設提速提效

分秒必爭 全長23公里的北都公路貫穿北部都會區內多個發展區，是北都主要幹道，落成後將大幅提升新界北部地區的战略性道路網，並為新發展區建立良好運輸建設基礎。運輸及物流局局長陳美寶早前表示，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，以降低勘測研究費與時間，並且縮短隧道路段，減少工程費。當局預計，北都公路新田段目標於2036年或以前分階段開通，其他路段在其後3至4年開通。

北都公路主體為雙程三線行車道，初步走線東面連接新界北新市鎮，西面連接天水圍，包括天水圍段、新田段、古洞段，以及新界北新市鎮段4個主要路段。政府計劃先推展新田

段，將透過精簡程序，優先完成勘測研究工作，包括將環境影響評估由過往24個月縮減9個月至15個月等，加上部分工程同步進行，令新田段的規劃工作需時原本38個月，縮減至25個月。

分階段推進「不會等齊才上馬」

政府亦打算引入無人機等科技，減省人手的開支。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，政府計劃在不影響周邊發展情況下，將隧道縮減至0.5公里。北都公路勘測研究工作的費用將壓減近4成，由11億多減至約7億元。

陳美寶表示，北都公路爭取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，分階段推進，「不會等齊才上馬」。她希望透過北都公路建設，讓香港工程建設加快，不會停滯，讓大家對「香港速度」改觀。基建項目不能停，形容「路通才能財通」。

新界北立法會議員劉國勳向《大公報》表示，北都公路目前走線以天水圍為起點，未覆蓋北部都會區的核心區域，期望西面伸延至洪水橋商業核心區，將來「三鐵匯聚」的交通樞紐及港深西部公路。他又說，因為目前初步的走線至沙頭角公路交匯處，及至沙頭角口岸仍然有一段路，而將來沙頭角口岸亦會重建，規模比現時大，建議走線可擴闊現有沙頭角公路或邊界巡邏路延伸至沙頭角口岸。

洪水橋綠色運輸系統擬明年招標

周詳計劃 政府計劃在洪水橋／厦村及元朗南新發展區建造智慧綠色集體運輸系統，運輸及物流局與運輸署於去年12月22日就邀請相關系統的供應商及營運商提交意向書，以收集市場意見，目標於2026年招標、2027年批出項目合約。政府會考慮從意向書中，檢視縮短項目整體推展時間表的可行性；如有需要，會探討項目的資助方案，包括批出在擬建車廠用地的物業發展權。

洪水橋／厦村及元朗南新發展區智慧綠色集體運輸系統全長約16公里，大部分為專用道路。系統會採用環保路面模式，無需實體軌道，貫通洪水橋／厦村和元朗南新發展



▲洪水橋綠色運輸系統會採用環保路面模式，無需要實體軌道。圖為構想圖。

輕鐵頌富站和泥圍站，以及現有和將會在洪水橋／厦村及元朗南新發展區興建的公共運輸交匯處，為市民提供便捷的接駁交通服務。

或以物業發展資助工程費

政府會負責項目的道路基礎設施工程，餘下工作則由同一個機構負責，包括在約20至30年的合約期內營運系統，設計及建造營運系統所需的車廠及控制中心，並在合約期結束時，按需要將良好運行的系統移交政府。將來的營運商須以商業模式營運系統，並提供公眾可接受的票價。如有需要，政府會探討項目的資助方案，包括批出在擬建車廠用地的物業發展權。