

編者按

北部都會區是香港未來發展的新引擎，特區政府正在進行公眾諮詢的香港首個五年規劃，提出加快北都建設，包括堅持基建先行發展，完善北都區內及與香港其他區域的连接，加強大灣區基礎設施互聯互通。

《大公報》今日起推出「北都之路」系列專題，介紹北都公路、鐵路及智慧綠色集體運輸系統等基建項目的最新規劃及發展情況，並訪問當區居民、地區人士、立法會議員及專家，檢視各類運輸基建的推進現狀與瓶頸，為更好推動北都建設出謀獻策。我們相信，北都的運輸基建不僅是工程項目，更是香港未來發展之路的重要基石。



▲路政署早前公布的交匯處模擬圖顯示，未來的北都公路（新田段）將以匝道接駁現有的元朗公路及青朗公路，並平行於新田公路延伸。



▲特區政府正在全速推進北都基建發展。 大公報記者蔡文豪攝

配合周邊產業發展 紓緩北區交通壓力

北都公路建設 可引入國家新技術提速

北都之路·公路篇

「要想富，先修路。」暢通的道路交通網絡，是激活北部都會區發展動能的基礎。為加強北都區內外聯繫及道路網絡承受能力，政府現正於北都規劃及推動多項道路建設（詳見圖表），其中全長約24公里的北都公路，由西向東貫穿天水圍、新田、古洞北至粉嶺北，是北都道路網絡的「大動脈」。

有北區居民及區議員表示，新界北現有道路車流日趨飽和，期望新路盡快落成，並引入智慧交通技術，紓緩交通擠塞。有立法會議員建議善用北都專屬法例及國家新技術，為北都道路建設提速，爭取基建與發展同步。

大公報記者 張騰

北部都會區以「基建先行」原則發展，致力打造以鐵路為骨幹、幹道為脈絡的綜合交通網絡。在公路項目方面，北都公路是區內的主要東西走廊，串連北都區內的重要節點，將古洞北/粉嶺北、新田科技城、新界北新市鎮等新發展區，直接連接至主要幹道網絡，增強各新發展區的通達性，推動區內的發展項目加快落實，釋放發展潛力。市民及旅客亦可便捷地透過完善的主要幹道網絡，往返深圳的各個陸路口岸。

北都公路通車後，取道新主要幹道往來天水圍市中心及新界北新市鎮的車程，將由約32公里縮短至約23公里，並預計在繁忙時段將能有效分擔約四成往返新界東西的交通流量，紓緩元朗公路、新田公路及粉嶺公路的交通壓力。

北都公路將採取「分段推展」策略，分為天水圍段、新田段、古洞段及粉嶺北段推展。當中長約9公里的新田段，因直接服務於「新田科技城」這一創科核心樞紐，將優先推展。政府已為項目定下爭取2027年招標，2028年展開前期建造及詳細設計，以及2036年或之前分階段通車的指標。

街坊盼引入AI控制交通燈

路政署公布的交匯處模擬圖顯示，未來的北都公路（新田段）將接駁現有的元朗公路及青朗公路，並平行於新田公路延伸。

大公報記者早前於傍晚交通高峰時段，觀察與北都公路平行、模範鄉一帶的新田公路路況，發現雙向交通均較繁忙，經過的車輛為保持車距需緩行。翻查政府資料，2024年通過該段新田公路的車輛，每日有近三成是輕、重型貨車；而在貨車出行高峰時，有近半車輛為貨車，道路容車量也已接近飽和。貨車、工程車數量過多，勢必導致道路容量無法充分用於人流往來，對於以人才為核心的創科發展而言，並不理想。

北區街坊張先生向大公報記者表示，現

時新田公路一帶於上學、放工及地盤收工時段塞車嚴重，期待北都公路加快落成，並建議在新路引入智慧交通技術，例如仿效內地以人工智能控制紅綠燈，從而減少等候時間，讓車流迅速疏導。他又提到，政府正推動的智慧交通平台，對北區整體交通發展「絕對有好處」，建議以智慧燈柱收集交通數據，在公路旁增設電子指示板指示交通狀況，以類似現時三條過海隧道顯示通行時間的做法，讓駕駛者有選擇。

北區區議會交通事務委員會主席曾勁聰接受《大公報》訪問表示，歡迎政府以新方法加快北都公路工程，區議會亦有共識支持「邊段起好邊段開放」，認為新田段若於2031/32年左右投入使用，便能配合新田、牛潭尾等片區的發展時序。他指出，現時河套區第一期已入伙，接駁至落馬洲站的道路亦已可用，各先行片區均以集體運輸系統作主要支持，日後配合北環綫及北都公路，將達至「基建先行」促進發展的效果。

可爭取2034年配合北環綫落成

曾勁聰又提到，連接粉嶺北新發展區與粉嶺公路的粉嶺繞道（東段）早前通車，讓工程車輛無須再行經粉嶺市中心的繁忙路段，可直接進出粉嶺北地盤，明顯減少了區內主要道路的工程車流量，體現了北都發展中「基建先行」的重要性。

立法會議員姚銘認為，北都公路預計2036年通車的時間表並不理想。他指出，北都公路若未能及早通車，新田公路將難以負荷未來陸續遷入的數十萬人口的交通需求。姚銘認為，特區政府應善用即將出台的「北部都會區專屬法例」賦予的權力，在北都公路項目上，更多、更直接地採用新建築技術，相信能大幅壓縮工期。他希望北都公路可爭取在2034年或之前，配合北環綫同步落成，以發揮更大的運輸效能，避免拖慢周邊產業的上下游發展。



北都公路

全長約24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

- 天水圍段：全長約5.5公里，爭取於2040年前完成
● 新田段：全長約8.5公里，2036年或之前開通
● 古洞段：全長約5公里，爭取於2040年前完成
● 新界北新市鎮段：全長約5公里，爭取於2040年前完成

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

- 十一號幹綫（元朗至北大嶼山段）：全長約12公里，爭取於2033年或之前開通
● 青衣至大嶼山連接路：全長約5.2公里，爭取於2033年或之前開通
● 元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程：全長約3公里，將兩段元朗公路擴闊為雙程四線行車道，並將一段連接路擴闊為兩線行車道
● 屯門繞道：全長約10公里，設雙程雙線行車道

沙田繞道

全長約15公里，北接大埔粉嶺公路，南接九龍西長沙灣附近主要幹道網絡，將為新界東居民提供更快途徑前往市區，完善南北運輸網絡並紓緩吐露港公路的壓力

資料來源：北都公路各段工程項目簡介、路政署、《香港主要運輸基建發展藍圖》



▲北區街坊張先生建議在北都公路引入智慧交通技術，減少等候時間。 大公報記者蔡文豪攝

◀北都公路通車後將有效紓緩北區交通壓力。 大公報記者蔡文豪攝

粉嶺繞道東段採創新技術 省時省力

克服限制

粉嶺繞道籌劃多年，粉嶺繞道（東段）在建造階段引入多項全港乃至全球首創的創新建造技術與物料，成功克服各項限制，令工期縮短約一年，成為北部都會區首個落成的大型運輸基建項目。有北區居民希望，相關經驗可用於北都公路建設，利用新技術加快建設速度。

粉嶺繞道早於上世紀90年代已納入新界東北發展計劃，作為粉嶺北新發展區的配套基建，但之後隨發展計劃叫停而擱置，直至2007年政府恢復新界東北發展研究，粉嶺繞道明確納入規劃，並於2018年刊憲，其中粉嶺繞道（東段）率先在2020年動工。政府在建造粉嶺繞道（東段）跨越東

鐵綫的橋樑結構時，採用全港首次應用的新技術「橫向轉體技術」，將工序耗時由原預計需100至200個夜晚，縮短至僅一、兩晚完成，並顯著降低對鐵路日常營運的影響。此外，在龍躍頭交匯處的環形行人天橋，應用了強度為一般鋼材約3倍的國產S960超高強鋼，大幅減少鋼材使用量，減輕結構重量達九成，現場施工程序大幅減少，組裝工期較傳統工藝縮短約四成。

居民倡參考深圳建隧道經驗

發展局局長黃漢豪在繞道通車儀式上指出，工程團隊積極引入國家創新建築技術，期望未來可透過北都發展項目，將國家先進建造技術和物料推向國際舞台。

北區居民張先生表示，粉嶺繞道開通後，對沙頭角、打鼓嶺一帶居民毋須再途經曾為塞車黑點的粉嶺公路難嶺迴旋處，即可直接出入港九市區方向的粉嶺公路，對他們有正面幫助。他認為運用新建造技術有助推進新發展區建設，希望政府可參考深圳在特定位置加建地底隧道的經驗，提早規劃並用新技術加快建設速度，讓車流可用隧道繞過擠塞路段，直達目的地。

立法會議員姚銘表示，粉嶺繞道是國產技術首次在港應用並獲得本地專業認證，可成為內地技術「出海」的示範，繞道通車亦正體現了北部都會區發展中「基建先行」的理念。

大公報記者 張騰



▲粉嶺繞道（東段）在建造階段引入多項創新建造技術與物料，令工期縮短約一年。