

北都之路·鐵路篇

特區政府正全力推展北部都會區多項鐵路項目建設，以「基建先行」帶動北都發展，並通過跨境鐵路項目加強大灣區基礎設施互聯互通。其中北環綫及港深西部鐵路將率先採用本港最新制定的《香港鐵路標準》，有助促進本地建造業引進內地的創新機械和建築技術，提升效率，縮短工期並降低成本。

多位工程界及政界人士認為，以「國家標準」賦能香港基建，不僅能達至「提速、提量、提效」，更將是港深兩地「強強聯手」、做好規則銜接的範例。

大公報記者 張騰



▲特區政府正全力推展北都多項鐵路項目。



▲多位工程界及政界人士認為，以「國家標準」賦能北都基建，有助縮短工期並降低成本。圖為興建中的古洞站。

北環綫分段通車 支援新發展區建設

北都鐵路採用「國標」縮工期降成本

政府現正規劃及推展多個鐵路項目（詳見圖表），加強北都內部以及北都與內地及香港其他地區的聯繫。根據規劃，北都將打造一條東西走向的鐵路骨幹，具體項目包括洪水橋站、北環綫、北環綫東延綫及新界東北綫。相關項目通車後，連同現有的東鐵綫及屯馬綫，將在新界北形成一個環狀鐵路網絡。市民可以經屯馬綫、北環綫及北環綫東延綫往返屯門至坪輦，途經現有及日後新發展區的重要節點，並能於錦田、古洞及粉嶺利用屯馬綫、東鐵綫及中鐵綫往返市區。

鐵路網將覆蓋六口岸

為充分發揮北都的邊境優勢，政府會推展北環綫支綫及港深西部鐵路（洪水橋至前海），分別在新界中及新界西北提供直接的跨境鐵路，連接新皇崗口岸及深圳灣口岸，為往來大灣區的市民及旅客提供更多出行選擇。同時，市民及旅客亦可利用北環綫東延綫及新界東北綫，前往文錦渡口岸及香園圍口岸。在相關鐵路通車後，北都有鐵路覆蓋的陸路口岸，將由現時羅湖及落馬洲兩個口岸，大幅增加至六個口岸，促進港深跨境融合。

北環綫是北都核心鐵路項目之一，北環綫主綫貫通北都多個新發展區，並連接現有的屯馬綫及東鐵綫，是北都主要交通骨幹；北環綫支綫聯通港深兩地，接入新皇崗口岸並提供「一地兩檢」，將助力香港更好融入國家發展。

為加快推展北環綫，政府採用「全盤規劃、分段推展」模式，將主綫及支綫合併為一個項目進行規劃，並分兩部分協議推展工程，預計於2034年或之前同步開通。智慧交通聯盟理事長張欣宇指出，鐵路建設對整個北都發展都非常重要，北環綫更是新田科技城不可或缺的基礎設施。北都鐵路規劃有兩個跨境項目，他認為，北環綫支綫雖涉及跨境段，但建造與營運均主要由港鐵公司負責，預計推展建造及營運安排相對容易；港深西部鐵路因為牽涉到不同的出資方、建設方、營運方等，

預料會複雜得多，他建議借鑒過往其他大型跨境基建的經驗，例如港珠澳大橋在中央指導下的三地聯合工作委員會模式，協調對接工作。

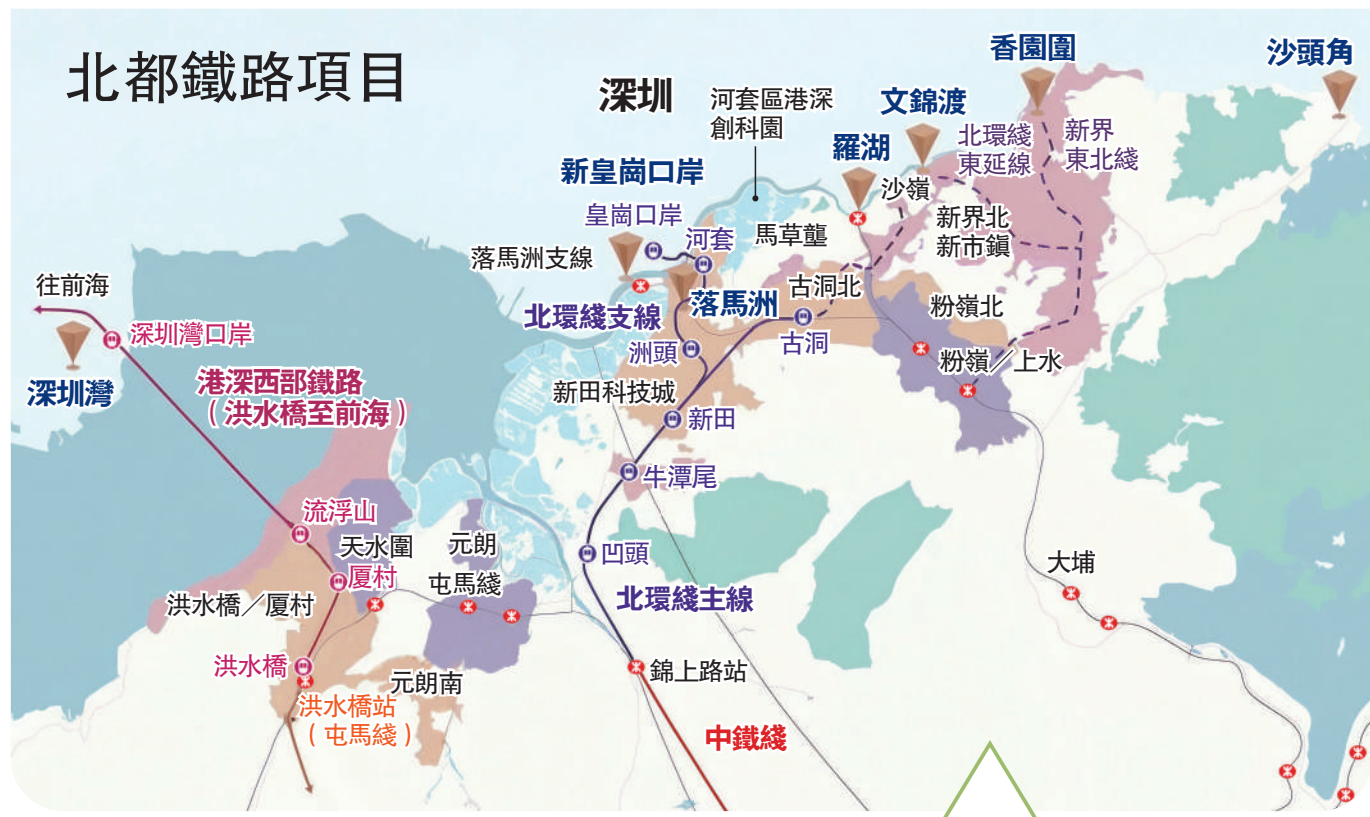
香港工程師學會岩土分部前任主席卓子然認為，香港與內地日益緊密的工程協作，將為香港鐵路發展帶來顯著裨益，尤其在降低成本、引進新技術及壓縮工期方面，均可發揮關鍵作用。他引述業內人士估計，善用新標準及技術，有望令鐵路建造成本降低20%至30%。他又提到，近期包括粉嶺繞道在內的不少本地大型工程項目，已有內地承建商及設計院參與，過程中更成功應用多項創新技術，例如在東鐵綫上空以「橋樑轉體」技術興建高架行車天橋，有效降低工程風險。

利用專屬法例准「三班制」趕工

卓子然預期，北環綫採用的新技術，將包括廣泛應用MIC預製組件，採用國產隧道鑽挖機。前者透過在內地大型廠房生產預製組件，再運抵香港工地裝嵌，可大幅減少人手需求及相關高昂成本；後者可令香港擺脫對昂貴歐洲設備的依賴，進一步節省開支。

卓子然表示，新技術在本港應用初期，會經過審慎的測試與磨合階段，「第一次使用時會比較保守，投入較多資源測試以建立信心，當成功案例累積後，相關額外測試成本便會隨之下降。」他以粉嶺繞道採用的「橋樑轉體」技術為例，土木工程拓展署在第一次實踐後，已將其規範化並編制指引，往後採用時便無需重複前期測試，可望加快工程。

立法會議員姚銘銘期望北環綫採取「分段通車」模式，例如先啟用新田站，以盡早支援新田、牛潭尾等新發展區。他表示，北都專屬法例建議為北都主要運輸基建項目簡化申請建築噪音許可證的程序及要求，他建議政府考慮利用北都專屬法例，放寬荒野山嶺地區的夜間施工噪音限制，容許工程「三班制」趕工，進一步為北都發展提速。



- 北環綫主綫及支綫：**
 - 古洞站，將於2027年完成
 - 北環綫主綫，全長約10.7公里，連接現有屯馬綫錦上路站與東鐵綫古洞站，途經凹頭、牛潭尾和新田三個中途站，目標於2034年或之前開通
 - 北環綫支綫，全長約6.2公里，由北環綫主綫新田站出發，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，目標於2034年或之前開通
 - 港深西部鐵路（洪水橋至前海）：**
 - 全長約18.1公里，其中香港段長約7.3公里，目標是香港段具備條件於2027年招標，爭取於2034年完成工程建設，港深兩地於2035年同步開通
 - 屯馬綫洪水橋站：**
 - 設於屯馬綫天水圍站及兆康站之間，服務洪水橋/廈村新發展區及鄰近地區居民，預計於2030年竣工
 - 中鐵綫：**
 - 全長約17公里，由元朗錦田途經葵涌連接九龍塘，為市民提供更直接及快捷的路線往返北部都會區與港九各區
 - 北環綫東延綫：**
 - 全長約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，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
 - 新界東北綫：**
 - 全長約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，方便市民使用香園圍口岸及轉乘東鐵綫
- 資料來源：特區政府北部都會區網站



▲姚銘建議政府善用北都專屬法例，容許「三班制」趕工，為北都發展提速。大公報記者林少權攝

◀古洞站緊鑼密鼓進行月台改造工程。

《香港鐵路標準》涵五大範疇

《香港鐵路標準》首次將鐵路設計、建造、營運等標準集成冊，在保留香港沿用標準的基礎上，引入包括國標在內的多項鐵路標準，為業界提供多樣選擇，推動鐵路發展提速提效。

《標準》涵蓋五大範疇，包括土建及結構、建築規劃、施工、設備及鐵路系統，以及營運及維護，覆蓋鐵路的全生命周期。特區政府期望，新的《香港鐵路標準》不僅能成為大灣區標準，更旨在成為新的世界標準之一。

發揮優勢 助內地建築技術出海

路政署今年二月發布《香港鐵路標準》（《標準》），並率先在北環綫及港深西部鐵路採用。有工程界人士認為，《標準》為本港引進成熟的建築技術與物料提供契機，預期不僅能直接降低建築成本，更可配合國家規劃，發揮香港作為國際城市「超級聯繫人」及「超級增值人」的角色，將內地技術進一步推廣至海外。智慧交通聯盟理事長張欣宇對《香港鐵路標準》寄予厚望，認為這份標準給了未來鐵路工程一個非常重要的渠道和平台，去引進新的設計和技術。他認為，政府和港鐵還需以更積極的態度和業界做進一步溝通，才能讓標準具體落實到項目之

中。香港工程師學會岩土分部前任主席卓子然指出，新發布的《香港鐵路標準》全面參考了內地國標及英國、歐洲等海外標準，為引進成熟的建築技術與物料提供契機。他認為，內地在新技術和新材料方面已累積豐富經驗及應用實例，透過新標準將其引進香港，不僅能直接降低建築成本，更可配合國家規劃，發揮香港作為國際城市「超級聯繫人」及「超級增值人」的角色，將內地技術進一步推廣至海外。

審批組設KPI提升效率

卓子然稱，路政署在《香港鐵路標準》外，亦成立了全新的鐵路審批組，專門處理鐵路項目相關的審批流程，旨在解

決過往因審批需耗時數月，而拖慢工程進度的問題。他對現時北環綫目標於2034年完工的時間表有信心，認為在新技術、新標準及優化審批機制的多措並舉下，有望將工期縮至最短。審批組的服務目標，是將處理首次提交圖則的時間，由過往的60日，大幅減至30日，處理修訂圖則的時間由30日，縮減至21日，並設於上述時間內完成不少於90%的圖則審批決定的關鍵績效指標（KPI），以加快項目推展。鐵路審批組亦設立監察及介入機制，若遇到未能在15天內解決的重大問題，會提升至助理署長級人員處理，以更高層人員及早介入和磋商可行解決方案。

大公報記者 張騰

議員倡新界東北綫延至沙頭角

隨著規劃及建設中的多個鐵路項目推展，北都會區未來可望有六個陸路口岸有鐵路覆蓋，但暫未涵蓋沙頭角口岸。立法會議員姚銘認為，沙頭角的旅遊與經濟發展極具潛力，期望政府進一步提升沙頭角一帶交通基建，研究將擬議的新界東北綫，延伸至沙頭角口岸，並考慮將北都公路東延或擴闊沙頭角公路，釋放沙頭角發展潛力。姚銘表示，在北都四大區域中，沙頭角一帶屬於藍綠康樂旅遊生態圈，極具發展價值。現時

北都大部分區域普遍都有或將有鐵路覆蓋，建議特區政府可以研究將擬議的新界東北綫延伸至沙頭角，直達沙頭角口岸，與深大城際鹽田支綫實現無縫銜接；政府亦可考慮將北都公路延伸至沙頭角，或者擴闊沙頭角公路。他期望在特區政府正在編制的香港首份五年規劃中，可以提出策略提升新界東北、沙頭角一帶的交通基建，一方面讓整個北都在新鐵路、新公路網覆蓋之內；另一方面，也讓沙頭角一帶將來有足夠的基建設施，對接深圳鹽田一帶發展，讓兩地實現融合發展。

大公報記者 張騰