全線項目協議簽訂 「鐵路+物業」模式向港鐵批8幅地

北環線造價862億 節省28%成本

新田站



◀北環線新田站模擬圖。 政府新聞處

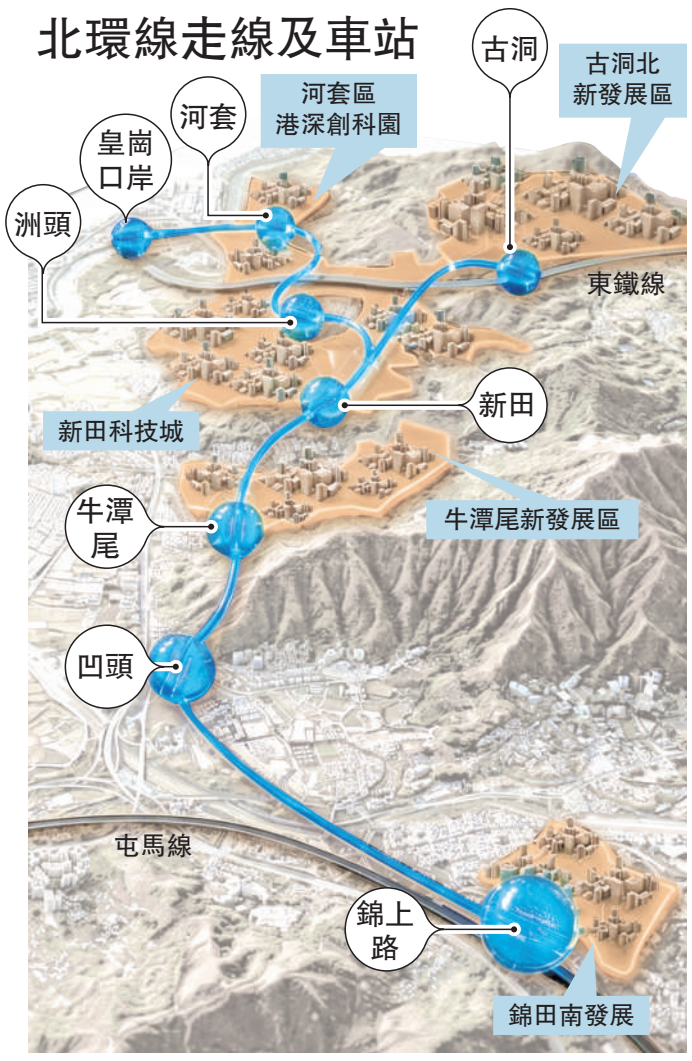
牛潭尾站



◀北環線牛潭尾站模擬圖。 政府新聞處



北環線走線及車站



◀北環線全面進入建設階段，將成為北都多個新發展區的主要運輸骨幹，聯繫屯馬線和東鐵線，並打通香港和深圳地鐵網絡。圖為屯馬線接近錦上路站的鐵路。 大公報記者蔡文豪攝

焦點新聞

北部都會區交通基建全速推進，行政長官會同行政會議昨日批准北環線項目第二部分的財務安排，運輸及物流局與港鐵同日簽訂北環線全線項目協議，標誌北環線主線、支線全面進入建設階段，目標在2034年或之前同步開通。整個北環線項目最新建造成本預算為862億元，較原先估計減少28%，政府以「鐵路加物業」模式批出8幅、約46公頃用地作財務資助。

運輸及物流局局長陳美寶表示，北環線項目具有「通北都、匯兩線、連灣區」三大亮點，兼備本地通勤和跨境鐵路服務功能，全面開通後將為本地及跨境運輸打通經脈。

大公報記者 易曉彤

北環線主線連接東鐵線古洞站及屯馬線錦上路站，貫穿北部都會區。港鐵去年已獲批開展第一部分工程，包括興建古洞站、凹頭站、錦上路站及兩段行車隧道等，造價約314億元。政府昨日與港鐵再簽訂第二部分工程合約，涵蓋主線餘下路段，即牛潭尾站、新田站，以及支線工程。

提前兩年 不遲於2034年開通

港鐵表示，在去年簽訂第一部分項目協議後，港鐵提前啟動支線的詳細規劃及設計，亦率先推進部分工程。支線香港段的鐵路方案已於今年9月獲得批准。目前，北環線主線首個隧道鑽挖機豎井的大型挖掘工程，已進行得如火如荼，而供電給鑽挖機的變電站亦已差不多準備就緒。

剛簽訂的第二部分項目協議，落實主線餘下工程及支線的融資及建造，以及兩線未來通車後的營運、保養、維護等安排。透過規劃協同，原定於2036年完成的支線，將提前兩年與主線一併在不遲於2034年通車。

精簡程序 主線支線合併推展

陳美寶表示，北環線項目兼備本地通勤和跨境鐵路服務功能，全面開通後將為本地及跨境運輸打通經脈。項目具有「通北都、匯兩線、連灣區」三大亮點：第一，項目將成為北部都會區多個新發展區的主要公共運輸骨幹，包括新田科技城及河套區的創科產業集群，推動北部都會區加快發展；第二，項目將連繫屯馬線和東鐵線，形成環狀鐵路，大幅提升鐵路網絡覆蓋度和韌性；第三，項目將連接採用「合作查驗、一次放行」嶄新通關模式的皇崗口岸，打通香港和深圳地鐵網絡，加強粵港澳大灣區基礎設施互聯互通。

陳美寶說，政府和港鐵團隊在過去一年進行一系列降低成本和加快建造的關鍵工作，特別是果斷作出三大破局舉措：第一，路政署於今年二月發布《香港鐵路標準》，引入國家和世界不同地方的最合適鐵路標準，便利選用更多創新技術、物料、設備及系統，並同步成立鐵路審批組專責審批鐵路項目建築圖則，將處理建築圖則時間大幅減少三成至五成；第二，《北部都會區發展條例草案》中納入了多項精簡措施建議，例如簡化申請建築噪音許可證的程序及要求，進一步精簡北環線項目和其他北部都會區運輸基建項目的推展程序；第三，將北環線主線及支線合併作為一個項目推展，實現協同效應，節省成本之餘更將支線的時間表提前兩年與主線在2034年或之前同步開通。

連接屯馬線和東鐵線

通過一系列破格舉措，加上縮短工期而減省成本的效益，整個北環線項目的建造成本較原先估算減少28%至862億元。在項目的建設階段，政府會繼續與港鐵公司積極探討善用創新技術提速提效，力爭盡早落成開通。

北環線主線工程涉及建造一條長10.7公里的地下鐵路及五個車站，將於錦上路站和古洞站設置兩個轉乘站分別連接屯馬線和東鐵線，以及於新田、牛潭尾和凹頭設置三個中途站，開通後繁忙時段由錦上路往返古洞的行程將由現時的60分鐘大幅減至12分鐘。支線則包括建造從主線新田站分支的一條約六公里長的地下鐵路（其中深圳段約1.1公里），將設置三個新車站，包括位於洲頭和河套的中途站，以及位於深圳皇崗口岸的終點站，開通後由新田往返皇崗口岸的行程預計只需約11分鐘。

北環線小檔案

主線：
全長約10.7公里，連接屯馬線和東鐵線，設古洞、新田、牛潭尾、凹頭和錦上路五站

支線：
全長約6公里，設置皇崗口岸、河套和洲頭三個新站

通車目標：
主線及支線在2034年或之前同步開通

效益：

皇崗口岸←→河套
20分鐘→4分鐘（–80%）

皇崗口岸←→新田
20分鐘→11分鐘（–45%）

錦上路←→古洞
60分鐘→12分鐘（–80%）

錦上路←→新田
45分鐘→7分鐘（–88%）

北環線項目 第二部分協議安排

涵蓋範圍

- **北環線主線的餘下段落、牛潭尾車廠、由新田站至皇崗口岸站的北環線支線、全線的機電工程和購置列車，以及開通北環線項目之後的營運和保養。**

財務安排

- **第二部分預算約為548億元***
- **整個北環線項目預算總計為862億元*，比原來預算降低28%**
- **採用「鐵路加物業」模式，向港鐵公司批出牛潭尾第3A、3D及4A區、新田第2A及2G區和古洞北第23及26區（東）用地，以及擬議凹頭新發展區用作住宅的部分用地，作住宅及商業用途發展**
- **批出用地地價按「設有鐵路」基礎評定的十足市值地價，扣除一筆固定總額**

註：按2025年7月價格計算

資料來源：運輸及物流局、港鐵公司



◀運輸及物流局昨日與港鐵公司簽訂北環線全線項目協議。 政府新聞處

覆蓋北都心臟地帶及重要項目

議員回應

政府與港鐵昨日就北環線項目正式簽署全線項目協議，北環線主線及支線全面進入建設階段，目標於2034年或之前同步開通。立法會議員（工程界）、鐵路事宜小組委員會副主席卜國明向《大公報》表示，北環線項目將主線及支線合併推展並以2034年同步開通為目標，是一個務實且進取的時間表。這項安排能產生協同效應，讓北都的交通基建及早到位，配合新田科技城及河套區的創科發展。

跨境支線施工需緊密對接

卜國明表示，作為跨境及連接現有網絡的大型鐵路項目，挑戰包括：第一，跨境協作的統籌，支線涉及港深兩地，兩地在工程標準、審批程序及施工協調上需保持緊密對接；第二，系統整合與安全，新鐵路必須確保與現有東鐵線及屯馬線網絡順暢接駁，信號及機電系統的兼容性是重中之重；第三，工程進度的風險管理，大型基建涉及眾多持份者，政府與港鐵必須建立高效的跨部門統籌機制，確保工程按計劃推進。

新界北立法會議員譚鎮國向大公報記者表示，期望北環線加快建造，以期更早開通，因新田科技城將陸續提供創科用地、古洞明年起亦有居民進駐，基建應盡快配合，以便利企業、人才選擇落戶發展及居民出行，加快建設可增強企業進駐的信心。他又期望政府同步加快規劃北環線東延線、新界東北線，進一步完善北都及新界區的鐵路網絡，改善坪輋、皇后山等地的交通。他指出，政府及港鐵亦可因應步伐，將具策略性的站點連接東鐵線提早投入服務，以更好配合北都整體發展步伐；特別是若鐵路接駁皇崗口岸，將進一步發揮新口岸的效益，進一步加強香港與深圳及大灣區的互聯互通。

北部都會區諮詢委員會委員劉國勳向《大公報》表示，牛潭尾、新田、河套等地一直缺乏集體運輸系統，交通配套明顯不足。作為北都的重點發展區域，若新田科技城、河套創科園區及北都大學城欠缺鐵路支撐，將大大影響創科產業和大學城發展。北環線全線落實，令鐵路網絡覆蓋至北都的心臟地帶及重要項目，不單便利居民、人才與及企業，亦為有意落戶或部署投資北都的企業和機構提供更明確的發展預期，有助加快過往未有鐵路覆蓋地區的發展步伐。

港鐵：不排除發債以外方式融資

財務保障

北環線項目第二部分建造成本預算約為548億元，政府以「鐵路加物業」模式批出八幅、約46公頃用地作財務資助，相關用地分別位於牛潭尾、新田、古洞北和凹頭新發展區等。港鐵表示，北環線項目建造成本預算為862億元，是港鐵工程中造價最高的項目，近年港鐵有透過發債，增加現金流，強調這幾年的財政狀況穩健，日後不排除會以發債以外的方式融資。

港鐵共獲批18幅用地

行政長官會同行政會議批准，採用「鐵路加物業」模式向港鐵公司批出牛潭尾第3A、3D及4A區、新田第2A及2G區和古洞北第23及26區（東）用地，以及擬議凹頭新發展區用作住宅的部分用地，作住宅及商業用途發展。政府將來會就上述八幅用地，從按「設有鐵路」基礎評定的十足市值地價中扣除一筆固定總額，作為對港鐵公司推展北環線項目第二部分的財務資助。連同上年就項目第一部分建造獲批的10幅用地，港鐵共獲批18幅用地發展權，用以支援北環線發展。

港鐵表示，土地發展所得收益將用於鐵路建設，以及支持長遠營運所需的保養及維護，讓鐵路與社區發展相輔相成。

工程界立法會議員卜國明表示，「鐵路加物業」模式的好處包括可讓政府資助額免受市況波動影響、減少直接批地，以及省卻複雜估算，讓財務安排更清晰透明。他說，今次涉及八幅合共約46公頃的用地，相信在「鐵路加物業」模式下，既能確保港鐵有穩定資金推展鐵路，亦能有效控制公帑風險，確保資源用得其所。

新界北立法會議員譚鎮國表示，今次批予港鐵的八幅用地，若日後地價上升，政府亦可透過補地價，日後亦可按協議分紅，對公共財政更有保障。

北部都會區諮詢委員會委員劉國勳表示，政府以物業收益補貼鐵路建設，「基建帶動土地、土地反哺基建」，成為土地開發與城市成長的槓桿。

團結香港基金副總裁兼公共政策研究院執行總監、北部都會區諮詢委員會委員葉文祺表示，「鐵路加物業」模式行之有效，但今次一次批出八幅用地，考慮到北都將來會有大量土地供應，包括政府賣地，建議港鐵將來推出土發展時須分階段進行，並與其他賣地計劃互相協調，避免短時間內過量供應，影響市場穩定。 大公報記者 易曉彤

責任編輯：杜樂民 美術編輯：莫家威