

北都公路勘查費減近半 新田段提速

立會專題簡述北都區規劃交通進展 北環線支線可達港深創科園



香港文匯報訊 立法會秘書處昨日發布最新一期《專題快訊》—「北部都會區—打造國際創科新城」，扼要介紹北部都會區的整體規劃，包括四大區域的發展主題和策略定位、北都發展模式和交通規劃，以及北都創新科技地帶的最新發展，並綜述立法會的相關討論和議員建議。在交通規劃方面，政府擬建11條本地運輸基建項目，包括北環線、北環線東延線、新界東北線、北都公路等，以及港深西部鐵路（洪水橋至前海）及北環線支線兩條跨境基建項目，其中北都公路勘查工程的原預算，由約11.3億元減至約6.8億元，新田段的勘查時間亦由38個月縮短至25個月。

行政長官李家超今日到立法會出席互動交流答問會，與立法會議員討論包括如何加快發展北都區。一直以來，立法會非常重視北都的發展，早於2022年4月已成立了小組委員會，就北都發展提出多項具體建議，包括政府已採納議員提出以「片區開發」模式發展，由招標投得項目的發展商綜合開發具商業價值和公共設施用地，使整體設計更協調及加快片區落成，同時減輕政府的財政支出。

立法會秘書處的《專題快訊》簡述北都創新科技地帶的戰略布局、發展進度。北都區面積3萬公頃，約佔香港總面積三分之一，覆蓋元朗區及北區，毗鄰深圳，聯繫七個陸路口岸，是香港融入國家發展大局的重大節點，全面發展後可新增約50萬個住宅單位、65萬個新職位。

落馬洲站接創科園道路下半年完工

各項連接港深創科園的道路工程正陸續進展，其中通往粉嶺/新田公路的西面連接道路已於去年10月開通；連接港鐵落馬洲站及港深創科園的直接道路則預計於今年下半年完工，以配合園區營運。

此外，政府正在園區東面規劃一條連接道路，連接古洞北新發展區道路網。規劃中的北環線支線將途經園區，並設置鐵路站。

港深西部鐵路預期2035年開通

為了提速提效推展北都公路工程，政府進一步壓縮北都公路勘查研究的費用，由原預算約11.3億元下調至約6.8億元；而新田段的勘查時間亦由38個月縮短至25個月。至於，港深西部鐵路（洪水橋至前海）預期於2035年開通。

立法會主席梁君彥在社交平台發帖表示，深信發展好北部都會區，有利於香港深化國際交往合作，更好融入國家發展大局，保持香港長期繁榮穩定。全球目前面對眾多不確定性，香港要自強不息，抓緊這個有利長遠發展機會。香港擁有穩定且開放的營商、求學和生活環境，讓世界各地的企業和人才來港發展。北都區是一個讓他們可以大展拳腳、實現夢想的好地方。

政府發展模式更多元 不只「鐵路加物業」

香港文匯報訊（記者 嚴銘華）香港特區政府運輸及物流局發言人在回覆香港文匯報查詢時表示，為確保北部都會區及其他策略性基建項目按時推展，早日惠及經濟民生，政府會更靈活善用市場資源及採用更多元的發展模式，包括因應個別新鐵路項目的獨特性及具體情況，為每個項目訂立最合適的推展和財務安排。現時鐵路項目主要採用「鐵路加物業」模式推展，政府不排除在有需要的情况下，使用或混合其他方式為新鐵路項目提供財政支持。

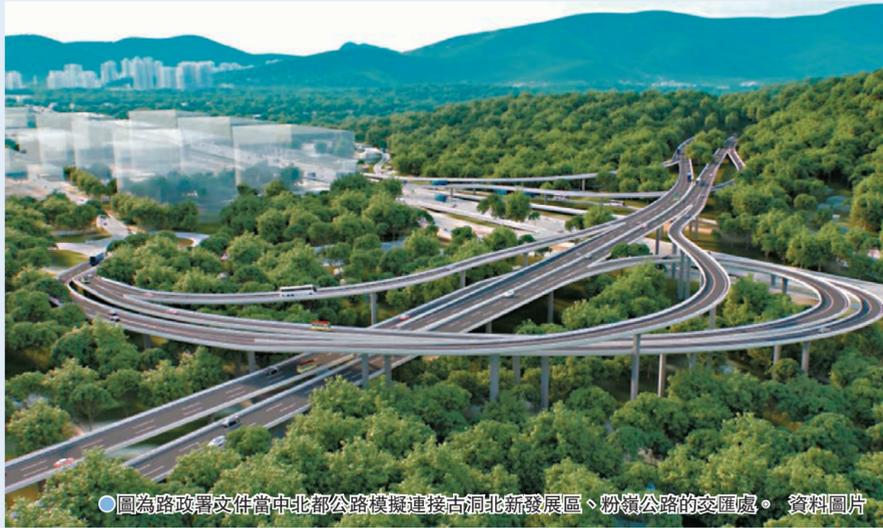
為提速提效推展鐵路項目，發言人指政府會繼續透過政策和技術「雙創新」，優化及精簡程序，以節省工程時間和人手。在符合本地情況和法律框架的前提下，政府亦正積極探討便利跨境鐵路項目善用內地方式和能力建造，以及考慮在推展獨立的新鐵路項目或運輸系統時，引入新的推展單位以帶來新技術及更多融資渠道。

就跨境鐵路項目而言，採用內地施工團隊更可充分配合上述有關善用內地方式和能力建造的構思，達至最大的效益。以港深西部鐵路於前海灣的海底鐵路隧道為例，由深圳一方以單向掘進施工方法建造，可較有效率和符合成本效益。



13項主要交通基建簡介 本地基建

- 北環線**
第一階段先在現有的東鐵線落馬洲支線隧道上方興建古洞站，項目已於2023年9月動工，目標在2027年竣工。第二階段為北環線主線，全長約10.7公里，連接屯馬線錦上路站與東鐵線古洞站，途經凹頭、牛潭尾和新田3個中途站，目標在2034年完成。完成後的北環線與現有的東鐵線及屯馬線，將形成一個貫通新界和九龍市區的環狀鐵路網，不但改善現有的鐵路網絡連接，服務古洞北新發展區及新田科技城，加強河套區的對外交通聯繫，更會釋放凹頭、牛潭尾及新田一帶土地的潛力，帶動有關地區的發展。
- 屯馬線洪水橋站**
設於現有的屯馬線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，支持新發展區的人口和就業持續增長。現時繁忙時段由洪水橋/厦村新發展區利用路面交通往返天水圍站或兆康站需時約20至25分鐘。洪水橋站啟用後，以鐵路行走相同路程預計需時約4分鐘，洪水橋站已於去年4月開展前期工程，在現有的屯馬線高架鐵路橋兩側騰出空間供將來接駁兩側新建的車站月台，現已大致完成。項目主體工程於去年12月開展，土地平整工程大致完成，隨後進行相關地基工程，整個項目預計於2030年竣工。
- 中鐵線**
全長約17公里，由元朗錦田途經葵涌連接九龍塘。中鐵線將連接其他現有及擬議的鐵路線，包括屯馬線、荃灣線、觀塘線、東鐵線、北環線、北環線東延線及新界東北線，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。未來中鐵線將連接北部都會區及維港都會區，以支持北部都會區的持續發展。
- 沙田繞道**
全長約15公里。相較現時的吐露港公路和大埔公路，沙田繞道將會是一條走線較直接的南北走廊，貫通新界東北及九龍市區；北端將接駁大埔的粉嶺公路，除了北區的道路使用者外，亦方便大埔、太和、康樂園、林村及泰亨一帶的居民出行；而南端則連接九龍西的長沙灣附近的現有主要幹道網絡。沙田繞道將為新界東居民提供更快捷途徑前往市區，完善南北運輸網絡並紓緩吐露港公路的壓力。
- 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，包括牛潭尾、新田科技城、古洞北/粉嶺北及新界北新市鎮，打通新界北的東西脈絡，形成新的東西走廊，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。北都公路通車後，在繁忙時段能有效分流約40%往返新界東西的交通流量，紓緩現有道路的交通壓力。
- 青衣至大嶼山連接路**
旨在改善預期於青嶼幹線出現的交通情況，創造容量以配合新界西北、大嶼山和香港國際機場的長遠發展需要。青衣至大嶼山連接路作為整體策略性幹道的一部分，連同十一號幹線及其他相關主要幹道將可改善新界西北來往市區主要道路的交通情況，並增加大嶼山來往市區的路線選擇，加強整體道路網絡對交通事故的應變能力。
- 十一號幹線（元朗至北大嶼山段）**
是一條連接新界西北及市區的主要幹道。本工程目的是改善新界西北對外道路的交通情況及支持新界西北擬議發展。十一號幹線亦可以增加新界西北來往市區的路線選擇及加強道路網絡對交通事故的應變能力。
- 元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程**
工程項目主要包括擴闊一段介乎藍地石礦場至唐人新村交匯處的元朗公路，由雙程三線分隔行車道改為雙程四線分隔行車道，從而提升該段元朗公路的容量，並加強十一號幹線與元朗南發展的連接，以配合十一號幹線的落成及新界西北未來發展的交通需求。
- 屯門繞道**
一條連接屯門—赤鱗角隧道及元朗公路（近藍地石礦場）的主要幹道。建設本工程是要促進新界西北的主要幹道網絡及改善屯門區內道路的交通情況。落成後屯門繞道將有助分流屯門道路的交通，尤其是屯門公路（虎地段及市中心段）和皇珠路。屯門道路的車流量因此得到釋放，並能支持屯門西及新界西北各個擬議的發展。
- 北環線東延線**
全長約9.5公里，從古洞站為起點向東延伸至坪輦，途經新界北新市鎮的各個發展節點，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線。
- 新界東北線**
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線粉嶺站，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線。



圖為路政署文件當中北都公路模擬連接古洞北新發展區、粉嶺公路的交匯處。資料圖片



●規劃中的北環線支線可達港深創科園。資料圖片

跨境基建

- 港深西部鐵路（洪水橋至前海）**
全長約18.1公里，全線以地下形式興建，並設5個車站，其中3個在香港側，並會在深圳側設「一地兩檢」口岸，香港境內不設清關設施。兩地政府的目標是於2035年同步開通港深西部鐵路香港段和深圳段，因此港府會爭取在25個月內，完成相關調查研究工作，有關費用逾3.3億元，按付款當日價格計算。
- 北環線支線**
全長約5.8公里，走線由北環線主線新田站出發，途經新田科技城及河套區港深創新及科技園，再接入深圳的新皇崗口岸，預計今年內開展詳細規劃及設計，目標是讓北環線支線提早與北環線主線於2034年或之前同步開通。