

在山西考察 參觀百團大戰紀念館 與青少年學生交流
習近平：做堂堂正正光榮自豪的中國人

A2

抗戰勝利80周年·慰安婦系列專題

匯軍情

罹辱十餘日 夢魘八十年 總設計師：殲-15T 具更強戰力 債券通南向通擴容 券商保險首納入

A3

A5

A6

項目第一部分財務安排獲批准 爭取兩線提早兩年同時完工

主線支線並駕齊進
北環線建設平快正



●香港文匯報記者 黃子晉、唐文



●東鐵線古洞站緊鑼密鼓進行月合改造工程。 資料圖片



●特區政府採取多項突破性舉措建設北部區骨幹運輸系統北環線。 資料圖片

北環線是未來北部都會區的集體運輸系統骨幹，對區內通達性有關鍵作用。其中，北環線主線包括古洞及錦上路兩個終點及轉線站，將分別接駁東鐵線及屯馬線，並在新田、牛潭尾及凹頭設置中途站，在新界北形成一個環狀鐵路網絡，並配合沿線發展新增人口的運輸需求。支線則經新田站接駁主線，並經洲頭站及河套站連接至新皇崗口岸。特區政府早前與港鐵公司簽訂古洞站項目協議時，已同時要求港鐵公司預留就北環線主線進行詳細規劃及設計和部分前期工程的相關預算。

第一部分項目造價約314億元

特區政府與港鐵已同意北環線採用「兩部分」模式推進。第一部分將涵蓋北環線主線的部分設計及建造，以及北環線支線的詳細規劃及設計。第二部分將根據進一步協議涵蓋北環線主線剩餘部分及北環線支線的建造，以及兩線的調試、營運與維修工作等。

特區政府在獨立審核顧問的協助下，已核實港鐵就北環線項目第一部分提供的財務預算，按本月價格計算，項目造價約為314億元。協議預留彈性，容許港鐵夥拍合資企業，並設立機制讓第二部分日後降低成本的措施。

在行政長官會同行政會議批准下，北環線項目第一部分會採用「鐵路加物業」發展模式，特區政府會向港鐵批出錦上路站第二期以及位處粉嶺北、古洞北、新田等合共10幅用地作為住宅及商業用途發展，將來會從按「設有鐵路」基礎評定的十足市值地價中，扣除一筆總數為390.5億元的固定總額，作為對港鐵推廣北環線（第一部分）項目的財務資助。港鐵會因應市場情況，適時有序地發展相關的物業項目。

特區政府與港鐵公司昨日簽訂協議後，會立即啟動較成熟和較迫切的工程，包括北環線主線當中由錦上路站通往牛潭尾車廠連接隧道，以及由新田站通往古洞站的兩段土木及結構工程，同時要求港鐵公司同步進行北環線支線的詳細規劃及設計，包括環境評估和鐵路方案刊憲等法定程序，並爭取以最快速度完成。當相關法定程序完成後，會盡快簽訂第二部分項目協議落實餘下的工程和營運安排。

兩線並建可提速增效降成本

對於為何要將北環線項目分為兩部分實施，港鐵發言人指是基於主線及支線發展進度存在差異。主線已完成所有法定程序，準備就緒可立即動工；支線仍處於初步設計階段。港鐵因而採用創新分階段實施策略，透過第一部分項目協議優先推進主線關鍵工程，同時為支線的詳細設計和法定批准爭取時間。發言人說：「若支線在主線通車後單獨施工，需在運營鐵路附近作業，受限於每日僅兩小時的非營運時段，施工時間和成本將大幅增加。」合併建設可讓港鐵在非營運環境下加快工程進度，顯著降低成本。至於具體節省金額，將在第二部分協議的設計階段進一步確定，但目前策略已有效提升項目交付效率。

港鐵發言人續說，「鐵路加物業發展」模式在港鐵過去項目中已證明十分有效，可為鐵路建設提供資金支持，並促進沿線物業發展。透過整合鐵路與物業項目，北環線第一部分工程將實現財務可持續性，同時為北部都會區創造經濟價值。發言人亦澄清，第一部分協議僅涉及香港境內施工，無內地方面參與，「但作為跨境項目，開發和運營支線需要港深兩地政府協調批准程序，相關安排將在第二部分協議中明確。」



●行政長官會同行政會議批准北環線項目第一部分財務安排。圖為特區政府相關部門與港鐵簽訂項目協議後合照。

採內地設計規範 造價料降兩三成

香港文匯報訊（記者 張茗）特區政府運輸及物流局局長陳美寶昨日在社交平台發文表示，局方與港鐵目標降低項目成本和加快建造工程，並讓港鐵夥拍其他企業合資推廣項目。由於北環線主線及支線工程將同步進行，以及引入與鐵路建造相關的內地標準、做法和資源以提升建造效率，民建聯新界北立法會議員劉國勳指出，此舉除可令支線提早於2034年與主線同步通車，並因為善用內地方式建造，例如採用內地設計標準及施工規範，以及引進內地嶄新機械、建築物料和創新建築技術的安排，估計可令整體造價下降20%至30%。

特區政府果斷作出三大突破

特區政府發言人表示，北環線項目的策略價值重大，政府發揮「敢於破局」的決心，果斷作出了三大突破，包括採用「全盤規劃、分段推進」策略，將北環線的主支線合併規劃以發揮協同效益、節省成本；成熟一項推一項地推行降低成本和加快建造的策略，包括善用內地方式與能力建造；以及通過引入與鐵路建造相關的內地標準、做法和資源提升建造效率，將北環線支線的規劃大幅提前。

路政署在社交網站表示，署方設立專責小組處理審批，相信有助提高跨境的北環線支線的建造效

率，同時可惠及主線。署方亦通過引入與鐵路建造相關的內地標準、做法和資源提升建造效率，將北環線支線的規劃大幅提前。

倡設專組加快審批精簡流程

劉國勳表示，北環線作為北部區的交通命脈，若由路政署設立專責小組處理審批，精簡項目整體流程和加快程序均有助提速，「路政署熟悉鐵路及車站建造等相關的法例，這單一窗口做法創新有效，可省卻部門之間的行政及文書往來工作、提升項目的溝通及協調效率，令工程開展更暢順。」

隨着河套深港科技創新合作區香港園區明年逐

步營運，新田科技園的首批土地亦將於明年供應，若北環線主線於2034年竣工，他擔心與河套區的發展步伐脫節，亦落後於首批居民入伙的時間，建議參考東鐵線古洞站的施工年期，讓北環線在2034年或之前策略性開通，同時亦可考慮將新田站、古洞站及支線等策略性車站分階段優先啟用，目標於2030至2031年投入服務。

團結香港基金副總裁兼公共政策研究院執行總監葉文祺建議，特區政府考慮未來建造工程部分交給內地興建，以降低建造成本。他同時指出，現時北環線支線的走線設計較為迂迴，亦較難連接新口岸的預留位置，建議港鐵在詳細設計階段考慮在新田站興建一條較短的軌道連接現時的落馬洲支線，在落馬洲支線上再分叉在河套區設立新站，並把現時的落馬洲站改去新的皇崗口岸。