

路政署署長邱國鼎：國家鐵路標準領先國際 結合港情無縫銜接

香港特區政府日前與港鐵就北環線第一部分項目簽訂協議，路政署署長邱國鼎昨日表示，北環線主線及支線同步規劃，可發揮協同效應及節省成本，目標在2034年或之前兩線同步通車。項目將在不改動任何香港法例下，首次引入國家標準，邱國鼎強調，國家鐵路標準不僅達到世界標準，更領先國際，並已符合香港消防、機電及建築物條例等安全要求，惟部分標準需因應香港颱風及地質環境作出調整，並希望藉助今次契機，將國標和香港標準結合，打造新鐵路標準，力爭成為「大灣區標準」及「世界標準」。

●香港文匯報記者 張弦

北環線主線包括古洞及錦上路兩個終點及轉車站，分別接駁東鐵線及屯馬線，途經凹頭、新田等站，支線則由新田經洲頭、河套，跨境延伸至皇崗口岸，設「一地兩檢」新關口，項目包括8個車站、1個車廠（牛潭尾車廠）及1個跨境關口。

邱國鼎昨日向傳媒表示，北環線配合屯馬線、東鐵線可以形成環狀鐵路網絡，提升整體出行效率，其中支線的跨境項目，可連接北部都會區與內地。「北環線主線約有10.7公里，支線約有6.2公里，合共約接近17公里，這是十幾年來較為重要及大型的項目。」



●邱國鼎表示，北環線項目將首次引入國家鐵路標準。

香港文匯報記者郭木又 攝

北環線大幅提升北都會區交通效率

邱國鼎表示，項目通車後，可大幅提升北都會區的交通效率，東鐵線古洞站（預計2027年完工）將成為北環線與東鐵線的轉車站，進一步提升區域聯繫。例如錦上路至古洞的車程將從現時60至80分鐘縮減至12分鐘；古洞、新田居民前往九龍或金鐘僅需約半小時，較現時約1小時大幅縮短。「古洞、新田的居民大約12分鐘可以到達錦上路，再透過屯馬線等前往九龍、金鐘等市區，只需要約30至40分鐘。」

根據2023年底公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》，北環線支線原預計於2034年至2038年落成，為確保項目高效推進，政府今次採用三項創新突破，包括主線與支線同步規劃，分階段推進工程，以及引入國家鐵路標準，令工程可提早2至4年完工。「希望整條北環線支線，以至將來主線的工程都能採用內地標準，港鐵與政府簽訂的協議已列明，如果將來新標準能有效節省成本，第二部分協議能進行相應扣減。」邱國鼎說。

引入國家標準無需修改香港法例

邱國鼎解釋，香港的鐵路標準不斷保持更新，始終參考不同地區的優質部分，今次項目將首次引入國家標準，涵蓋混凝土結構、鋼結構、信號系統及地基設計等，惟部分標準需因應香港颱風及地質環境作出調整，例如強化風力及沉降要求。他強調，引入國家標準無需修改香港法例，國標本身已符合香港消防、機電及建築物條例等安全要求。路政署正與香港建築科技學院合作，制定結合國家標準與香港標準的新鐵路標準，並計劃邀請內地顧問協助。

「傳統上，香港的鐵路標準比較類似歐洲或英國，現在可以看到，從國家來說鐵路標準不止達世界標準，還領先國際。今次借助這個跨境項目，給我們一個契機引入國家標準，而結合香港標準成為目標，希望成為新的灣區標準及新的世界標準。」邱國鼎指，目前港鐵列車準時率維持在99.9%，當中涉及多項營運標準及車輛控制系統等，引入新標準將保留港鐵的營運優勢。

至於另外兩項創新，邱國鼎表示，主線與支線同步規劃可發揮協同效應，節省通訊、車輛控制等系統調整成本；分階段協議則允許成熟工程先行啟動，縮短整體工期。「主線的進展快一些，設計、環評及刊憲已完成，已經可以動工。支線設計及審批尚未完成，大約在2027年開工。如果根據原有計劃先做主線再做支線，需要再多一些時間，以及一些系統設施，例如通訊、車輛控制等也可能需要調整。」

首引國標建北環線 力爭成為世界標準



●內地鐵路建設成就輝煌，國家鐵路標準不僅達到世界標準，更處領先地位。

資料圖片

三大創新突破 提速增效降成本



香港文匯報訊（記者 張弦）北環線項目第一部分建造成本估算約314億元，路政署署長邱國鼎昨日表示，透過主線與支線同步規劃、分項推進工程及引入國家鐵路標準三項創新突破，預計整體成本可降低20%至30%，惟支線仍在設計階段，確實造價需待設計完成後確定。

以往所有鐵路項目都需要經過屋宇署審批，今次屋宇署透過《建築物條例》授權路政署成立專責小組，負責北環線審批工作，無需逐項提交屋宇署審核。邱國鼎指，專責小組將應用結合國家標準的香港新標準，精簡流程，確保主線及支線工程高效推進，目標於2034年或之前同步通車。

至於會否考慮分階段通車，邱國鼎表示，會與港鐵商討，政府亦不會放棄爭取提前開通部分車站，但主要涉及兩方面考慮，包括工程因素及要視乎新市鎮的人口條件配合。他坦言，如果乘客量不足，或將對財政構成一定壓力，「按現時的規劃及沿線地區的人口輸入情況，2034年通車能滿足基建先行的條件，預計主線落成後，居住在北區的市民只需30至45分鐘車程就能到達市區。」

採「鐵路加物業」發展模式

首部分工程預計成本約314億元，港鐵會透過出售發展項目、發債等方式融資。另外為支持項目，行政長官李家超會同行政會議批准採用「鐵路加物業」模式，向港鐵批出錦上路站第二期、粉嶺北、古洞北及新田等10幅土地，面積約26公頃，用於住宅及商業發展。政府會按「設有鐵路」基礎，在評定的十足市地價中，扣除390.5億元固定總額作為對項目第一部分的資助。由於第二部分工程的成本仍未有預算，港鐵表示未得出總造價。

20項交通違例罰款擬明年起調高



●「咪錶」收費擬於明年起調高，以加快車位流轉。香港文匯報記者萬霜攝

香港文匯報訊（記者 蔡學怡）香港特區政府建議上調數項多年未曾調整的交通收費和定額罰款，其中俗稱「牛肉乾」的違例泊車定額罰款將由320元加至400元，其他與道路安全和交通擠塞相關的19項違例事項（見表）各調高50%，當中超速逾每小時45公里的定額罰款由1,000元增至1,500元，以加強保障交通安全與交通暢順。相關條例將以先審議後訂立的程序作修訂，運輸及物流局局長將於本月30日的立法會議會上提出相關動議。新定額罰款將於立法會通過決議後的半年內生效，預計於明年1月1日生效。

大部分定額罰款31年未調整

特區政府運輸及物流局發言人指出，違例泊車和大部分交通違例事項的定額罰款已31年未曾調整，罰款額的阻嚇力或因其間的通脹而有所抵消。該局亦注意到部分交通罪行數字仍有上升或居高不下的趨勢，相信調整相關交通罪行的罰款額有助提高阻嚇力，加強保障道路安全和暢順。政府同時會加大泊車位供

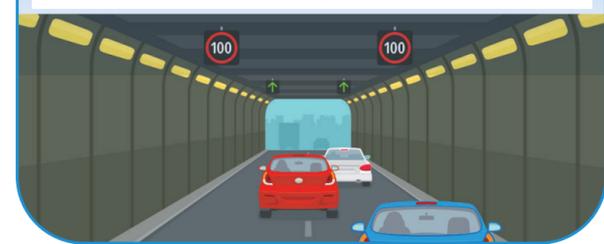
應，盡量滿足需求。其中路邊停車收費錶（俗稱「咪錶」）的最高收費，由每15分鐘2元調整至每15分鐘4元，即每小時最高收費為16元，以加快車位流轉，滿足駕駛者短期泊車需求。新收費將於今年9月28日起實施，至於貨車、巴士及旅遊巴士泊車位的咪錶收費則維持不變。

另外，現時電動私家車的牌照費按車輛淨重收費，與燃油私家車的牌照費有時相差約6倍，政府建議調整電動私家車每年牌照費的收費架構，改以額定功率收取牌費，並按額定功率分為5個層級，分階段調整收費，今年11月1日起實施，適用於新登記的電動私家車，現有電動私家車可獲4個月寬限期。例如，額定功率不大於75千瓦的電動私家車，牌費將由今年11月1日的1,500元逐步調升至2030年1月1日起的3,000元；大於225千瓦的私家車牌費則由5,000元調升至11,000元。政府發言人表示，調整後，電動私家車仍較現時燃油車牌費低25%至40%不等。

違例泊車及部分交通違例事項 定額罰款建議

| 項目 | 現時罰款(元) | 建議罰款(元) |
|-----------------------|---------|---------|
| 違例泊車 | 320 | 400 |
| 超速駕駛（較限制高每小時15公里或以下） | 320 | 480 |
| 超速駕駛（較限制高每小時45公里） | 1,000 | 1,500 |
| 駕駛未獲發牌照的車輛 | 450 | 675 |
| 非法進入黃色方格路口 | 400 | 600 |
| 橫過連續雙白線或附有虛線的連續白線 | 450 | 675 |
| 限制區內上落客 | 560 | 840 |
| 限制區內裝卸貨物 | 450 | 675 |
| 沒有遵從交通燈的指示 | 600 | 900 |
| 沒有讓斑馬線上的行人先行 | 450 | 675 |
| 車輛作「U」字形轉向導致阻礙 | 400 | 600 |
| 駕駛時使用流動電話或其他電訊設備或相關附件 | 450 | 675 |
| 沒有遵從交通標誌 | 450 | 675 |

資料來源：香港特區政府運輸及物流局 整理：香港文匯報記者 費小萍



自動駕駛車輛將於數碼港測試

香港文匯報訊（記者 黃子龍）為促進自動駕駛技術的發展，香港特區政府近年先後修訂《道路交通條例》並制定《道路交通（自動駕駛車輛）規例》，同時推進多個自動駕駛項目。運輸署昨日向南區區議會提交文件指出，百度智能駕駛擬在數碼港進行的自動駕駛車輛測試項目，以實現不同小區同時運行測試，並於今日（10日）的會議上展開諮詢。有立法會議員認為，無人駕駛要學習不同情景才可進步，對計劃表示支持，期望在測試的同時確保安全問題與社區需求。

百度集團於去年12月起獲准在北大嶼山就自動駕駛開展嚴格測試，取得符合政策導向的成功經驗。百度計劃在數碼港開始進行測試，在首階段測試，百度自動駕駛已在開放道路完成超過2,500公里的安全測試，初步完成香港交通規則適配，並針對繁忙迴旋處及必須讓路的路口等路況，進行功能開發與驗證。

議員倡強化操作監管

基於首階段的測試安全表現，今年2月起在機場區域內同一測試路線，同時將測試自動駕駛數量增至5台，並增加早晚高峰測試時段；已獲准同時測試的自動駕駛數量其後增至10台。上月中，百度獲運輸署批准將測試擴展至東涌。立法會議員陳學鋒昨日在接受香港文匯報訪問時表示，擴大試驗路段有助無人車系統學習不同交通場景，對技術發展具積極意義。他強調，居民最關注安全問題，建議政府及營辦商需強化風險解說與實際操作監管，例如避開數碼港車流高峰時段試行以降低潛在交通衝突，同時成立專屬諮詢小組，廣泛聽取居民對無人車運行的意見，包括噪音、路權分配等。