



港鐵與政府簽北環線首部分項目協議 北環全線料2034年開通



行政長官會同行政會議昨日批准北環線項目第一部分的財務安排。運輸及物流局副秘書長黃珮玟（左四）、路政署署長邱國鼎（右三）與香港鐵路有限公司項目及工程拓展總監鄧輝豪（右四）在簽訂第一部分項目協議後合照。

政府新聞處圖片



圖片由路政署提供

【香港商報訊】記者萬家成報道：昨日，行政長官會同行政會議批准北環線項目第一部分的財務安排。隨後，運輸及物流局與香港鐵路有限公司（港鐵）簽訂第一部分項目協議，協議確立北環線主線項目部分融資及建造安排，並同時啟動支線的詳細規劃及設計。據悉，港鐵將以創新思維，以一體化規劃，將北環線主線和支線合為單一項目，預料可提前同步於2034年開通。

北環線支線接入新皇崗口岸

北環線項目是支撐香港未來發展的重點運輸基建。北環線主線將成為北部都會區多個新發展區的公共運輸骨幹，配合沿線發展新增人口的運輸需求，提供高效可靠的鐵路服務。而與深圳透過港深跨界軌道基礎設施建設專班攜手推進的北環線支線，則會作為北環線的跨境分支連通港深地鐵網絡，接入新皇崗口岸並提供便捷的「一地兩檢」通關模式，助力香港更好融入國家發展。

北環線主線接通現時的屯馬線和東鐵線，從錦上路站，經新設的凹頭站、牛潭尾站、新田站，再透過新設的古洞站跟現時落馬洲線接連。至於支線則從新田站，經過新設的洲頭站、河套站，終點是深圳新設的皇崗口岸站。

為加快推進北環線項目，政府早前與港鐵簽訂古洞站項目協議時，已同時要求港鐵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。現時相關詳細規劃及設計工作包括法定程序已大致完成，前期工程亦已經開展。

為項目提速作三大突破

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，為項目提速提效。」

第一，以全盤規劃、分段推展的策略推進北環線項目，將北環線支線連同主線合併作為一個項目進行規劃，以實現協同效益並節省成本。項目再分成兩部分推展以加快進度。現階段簽訂的第一部分項目協議可立即推動項目進展，並同步進行北環線支線的詳細規劃及設計和法定程序。

第二，秉持不斷創新的精神，推行多項降低成本和加快建造的策略，並會成熟一項推一項，包括因應項目的跨境元素善用內地方式和能力建造，並在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。這些措施不但可助提高跨境的北環線支線的建造效率，亦有望在一定程度上惠及北環線主線。

第三，按照以結果為目標的思維，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，目標是與主線在2034年或之前同步開通，即較北環線支線原先估計的時間表提早約兩年。

第一部分預算約為314億元

政府在獨立審核顧問的協助下，已嚴謹審視港鐵就北環線項目第一部分提供的財務預算，核實的项目預算約為314億元（按2025年7月價格計算）。

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錦上路站第二期、粉嶺北第13區（東）及第16區、古洞北第22區（東）、第26區（西）、第14區及第15區，和新田第4D區、第6A區及第2A區的用地作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390億5000萬元的固定總額（按付款當日價格計算），作為對港鐵推展北環線項目第一部分的財務資助。

由「鐵路加物業」模式所帶來資金

另一方面，港鐵表示隨著簽訂落實第一部分項目協議，港鐵將率先推進已獲授權且設計接近尾聲的部分工程，包括北環線主線古洞、凹頭及錦上路站，古洞至新田及凹頭至錦上路兩條隧道段，以及相關鐵路設施。北環線第一部分項目協議下的建造工程，將由「鐵路加物

業」發展模式所帶來的財務貢獻提供資金，而公司會因應市場情況，適時有序地發展相關的物業項目。

至於主線餘下部分工程，包括需要與支線無縫整合的車廠，主線下的新田及牛潭尾站，以及支線的各個車站，則留待第二部分項目協議一併處理，目標不遲於2034年同步開通兩線。港鐵將會積極與政府商討主線餘下工程及支線的融資及建造，以及兩線的營運及維修等安排，期望落實簽訂第二部分項目協議。

港鐵發言人強調，合併主線和支線同時發展，可為造價和時間表帶來正面作用，譬如可利用國內資源，其中支線便較原來預計的2038年前更早開通，而主線方面亦已完成所有法定程序可以開工。發言人指，拖延工程只會增加成本，並不符合港鐵利益，而政府亦希望北環線愈早開通愈好。

陳美寶：以破局決心降成本趕工程

運輸及物流局局長陳美寶昨於社交媒體表示，當局會與港鐵攜手，以破局決心，透過三大關鍵突破，降低成本和加快建造工程，在2034年或之前同步開通北環線主線和支線。北環線項目通車後，錦上路至古洞的行程時間將由現時的60分鐘至80分鐘縮短至約12分鐘，有助促進北部都會區發展。

港鐵：全力配合推展北都新鐵路

【香港商報訊】記者馮仁樂報道：港鐵昨與港府簽訂北環線第一部分項目協議，確立北環線主線項目部分融資及建造安排，並同時啟動支線的詳細規劃及設計。為達致目標不遲於2034年同步開通主線及支線，港鐵表示，公司與政府以創新思維，一體化規劃主線及支線，並以北環線第一部分項目協議先行，全力推進施工。

港鐵行政總裁金澤培表示，公司正全力以赴發展北環線相關的工程項目，包括全速推進北環線東鐵線古洞站的建設，以及進行北環線主線的前期工程。是次項目協議的簽訂，將有助加快推展北環線主線和支線的整體方案，盡力推動兩線不遲於2034年同步完成工程，投入服務。

港鐵全力配合政府推展支持北都發展的新鐵路項目。北環線下的東鐵線古洞站連同主線及支線將會形成一個全新鐵路網絡，服務北都會區及連接內地的皇崗。透過一體化規劃主線及支線，既有助推動兩線同步完成工程，就有助提升工程多方面的效益。

北都是未來香港經濟發展引擎。港鐵透露，現時北環線支線部分車站主體結構建造工程已近完成，改裝隧道為月台的工序進行得如火如荼；主線亦將於年內開始其中一項大型前期工程，建造隧道鑽挖機豎井，準備其後啟動其中一個隧道段的建造工程。

加快工程時間 提速發展北都

智庫：部分工程可交由內地興建

團結香港基金副總裁兼公共政策研究院執行總監葉文祺表示，就港鐵與政府協議北環線及北環線支線分拆「兩部分」發展安排，政府在時間、設計及財務上作出適當考量，適合現時發展北部都會區的需要。他指，「第一部分」涵蓋北環線主線的部分設計及建造工程，已達到成熟階段，可在今年內展開，有關工程交由港鐵興建，能夠無縫連接現時的落馬洲支線及屯馬線，是最有效益的安排。

葉文祺又稱，留意到港鐵在「第一部分」亦需包括北環線支線之詳細規劃及設計，但建造工程部分則留待「第二部分」，需要作進一步協議才能落實。他認為政府可考慮未來建造工程部分交由內地興建，期望能夠降低建造成本。

此外，葉文祺留意到現時北環線支線的走線設計較為迂迴，會涉及頗多高山及濕地，亦較難連接新口岸的預留位置。他認為港鐵在詳細設計階段可考慮調整北環線支線，例如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。此建議可善用尚未飽和的落馬洲支線，大幅減少工程規模、成本及興建時間。



各界回應

【香港商報訊】記者周偉立報道：港府昨與港鐵簽訂項目協議，北環線支線以一體化規劃，將主線及支線整合為單一項目，預計兩線同步於2034年開通，換言之支線比原本提早兩年通車。

劉國勳：歡迎主線支線同步起動

對於上述，立法會議員劉國勳歡迎政府接納倡議，將北環線主線及支線項目同步動工，並引入創新方法，加快工程時間，提速發展北都。他認為，新方法等同將部分由屋宇署負責監管部分授權予路政署負責，將整段北環線工程項目統一由路政署統籌。路政署熟悉鐵路及車站建造等相關法例，這單一窗口做法創新有效，相信可省卻部門之間的行政及文書往來工作、提升項目的溝通和協調效率，令工程開展更暢順，加快落成北都的鐵路網絡，期望其他鐵路工程都可仿效今次做法。

劉國勳指出，政府同時推動善用內地方式進行建造工程，如採用內地設計標準及施工規模和引進內地新機械、建築物料與創新建築技術的安排，進一步提升效率及成本效益，估計可令整體成本下降20%至30%。