

2023年5月17日立法會會議上  
通過的「完善新界交通網絡，配合北部都會區發展」議案

進度報告

目的

在2023年5月17日的立法會會議上，由劉業強議員動議，經陳月明議員和陸頌雄議員修正的「完善新界交通網絡，配合北部都會區發展」議案獲得通過。已獲通過的議案全文見附件。

2. 本文件旨在匯報相關工作之進度。

進度

3. 北部都會區涵蓋元朗和北區約三萬公頃的土地，包括天水圍、元朗和粉嶺／上水等新市鎮、洪水橋／厦村、古洞北／粉嶺北等新發展區，以及相鄰的鄉郊地區。北部都會區具策略性意義，是香港未來發展的新引擎，為香港注入新經濟動力，尤其是透過提供大量新土地作創科發展用途，可助力香港於「南金融、北創科」的新產業布局下，發展成國際化的創科中心。地理上，北部都會區靠近深圳發展動力最強的都市核心區和創科基地，而且擁有七個口岸的地利，所以北部都會區讓香港把握大灣區急速發展帶來的眾多機遇，有助香港與大灣區進行高質素的經濟合作。政府會對接國家《十四五規劃綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的策略，以及把握這些政策帶來的發展動力，與其他大灣區城市攜手推動更全面的合作，謀劃和營造更佳的发展潛力及機遇，強化協同效應，以推動大灣區高水平合作和高質量發展。

4. 政府一直提倡以「基建先行」及「創造容量」的規劃方

式推動運輸基建項目，以釋放主要運輸基建沿線新發展區的發展潛力。政府會針對交通瓶頸完善運輸網絡，增加市民出行選擇及縮短行程時間，並前瞻性地配合長遠發展及跨界融合的運輸和物流需求。為落實基建先行，當各土地發展項目尚在早期醞釀階段，政府已預先按初步規劃意向檢視該區所需的主要運輸基建，並會爭取於主要新增人口遷入新發展區階段及相關運輸需求出現前適時啓用有關策略性運輸基建。

5. 政府目前正為北部都會區積極有序地推進多個大型運輸基建項目，鐵路項目包括古洞站及北環線主線、北環線支線、洪水橋站，以及交椅洲人工島的港島西至洪水橋鐵路等，而主要幹道項目則包括十一號幹線（元朗至北大嶼山段）、青衣至大嶼山連接路、屯門繞道、元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程、粉嶺繞道、粉嶺公路擴闊工程，以及交椅洲人工島的港島西至大嶼山東北連接路等。此外，《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》（下稱《策略性研究》）亦初步建議推展四項與北部都會區相關的項目，包括港深西部鐵路（洪水橋至前海）、中鐵線、北都公路及沙田繞道。

6. 在跨境鐵路項目方面，為進一步促進粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，港深政府已成立「港深跨界軌道基礎設施建設專班」（「專班」），共同構建「軌道上的大灣區」。港深政府已透過「專班」及其「技術小組」展開港深西部鐵路（洪水橋至前海）項目的研究，首階段研究已於 2022 年年底完成，確立了項目的策略價值和必要性，並擬定項目的初步可行方案。項目將連接洪水橋／厦村新發展區至前海，加強香港北部都會區與廣深科技創新走廊的銜接，配合公路網絡，使兩區聯合成為珠江東岸交通走廊的策略性樞紐。港深西部鐵路（洪水橋至前海）項目的次階段研究已展開，就鐵路方案的規劃、初步工程可行性、效益、環境影響，以及建設和

營運安排等進行研究，預計於 2024 年年中完成。

7. 隨着北部都會區的發展和皇崗口岸的重建，北環線主線連同北環線支線將會為北部都會區和新皇崗口岸提供直接鐵路連接，加強北部都會區與大灣區的連接。擬議的北環線支線全長約 5.8 公里，走線由北環線主線的新田站出發，途經新田科技城，以及落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳的新皇崗口岸，除有助加強跨境聯繫外，亦可加強河套區與市區的交通聯繫，為往來大灣區的市民及旅客提供多一個出行的選擇。政府正透過「專班」與內地當局，以及香港鐵路有限公司推展相關工作，並預計於 2024 年內與內地當局就北環線支線深圳段的推展安排達成共識，並就項目展開詳細規劃及設計。

8. 北環線項目包括於現有東鐵線落馬洲支線上增建古洞站，以及在現有屯馬線錦上路站與古洞站之間興建一條約 10.7 公里長的主線，並於凹頭、牛潭尾和新田增設三個中途站。完成後的北環線與現有的東鐵線及屯馬線，將會形成一個貫通新界和九龍市區的環狀鐵路，不但改善現有鐵路網絡的連接，服務古洞北新發展區及新田科技城，更可釋放凹頭、牛潭尾及新田一帶的土地潛力，帶動有關地區的發展。因應北環線沿線的發展步伐，政府會先在東鐵線落馬洲支線上開始興建古洞站，然後陸續展開主線工程。

9. 政府正積極推動北環線的建設。古洞站的詳細設計已大致完成，預計於今年動工，並會於 2027 年竣工，以配合古洞北新發展區內主要新增居民的遷入時間。至於北環線主線，按工程的複雜性，考慮到項目的詳細規劃及設計所需的時間，建造工程預計於 2025 年展開，並會在 2034 年竣工。因應新田科技城的目標發展時間表（即 2024 年第 4 季展開

創科用地的土地平整工程，首批居民於 2031 年開始遷入，首批企業甚至更早)，政府會密切監察工程進度，務求讓項目早日落成提供服務。在北環線落成之前，有關部門將會協調公共交通營辦商，並因應遷入人口的交通需求，提供足夠的公共交通服務。另外，政府亦計劃於明年開展洪水橋站的工程，目標於 2030 年竣工。

10. 主要幹道方面，因應新界西北陸續發展所產生的交通需求，政府正推展一系列道路基建項目，以加強區內區外的連繫，並透過提升道路基礎建設，進一步加強交匯道路及區內道路網絡的承受能力，增強周邊發展的連繫，有效釋放相關區域的發展潛力。連接市區方面，政府正推展十一號幹線(元朗至北大嶼山段)、青衣至大嶼山連接路，以及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程。連接機場及大嶼山方面，政府正推展連接藍地至屯門第 40 區及屯門—赤鱗角隧道的屯門繞道。十一號幹線及屯門繞道的勘查研究已分別於 2021 年 9 月及 2022 年 3 月展開，而元朗公路擴闊工程及青衣至大嶼山連接路的勘查研究及詳細設計工作亦分別於 2022 年 10 月及 2023 年 5 月展開。政府爭取於 2033 年或以前分階段開通上述道路項目。

11. 同時，政府在構思交椅洲人工島時，建議了一組策略性運輸基建，當中包括港島西至洪水橋鐵路及港島西至大嶼山東北連接路。港島西至洪水橋鐵路將途經港島西、交椅洲人工島、欣澳、屯門東，達至北部都會區的洪水橋，接駁規劃中的港深西部鐵路。政府亦會把握重新規劃屯門西的契機，研究此鐵路從屯門東延至屯門西的可行性。港島西至大嶼山東北連接路方面，其北段的初步設計會連接交椅洲人工島至正在規劃中的十一號幹線及青衣至大嶼山連接路。利用這條連接路，北部都會區將可無需途經九龍而往來港島。這些建

議可加強北部都會區、交椅洲人工島，以及香港島的連繫，從而更有效地提升北部都會區與維港都會區的通達性。

12. 隨着包括北環線、十一號幹線、青衣至大嶼山連接路、交椅洲人工島的港島西至洪水橋鐵路及港島西至大嶼山東北連接路等正推展及規劃中的鐵路及主要幹道項目相繼落成，加上透過購置列車及提升信號系統將現有鐵路網絡提升至最高載運量，政府預期本港的鐵路及主要幹道網絡大致能滿足直至 2041 年的運輸需求，而且大部分現時及預期出現的交通瓶頸將得以紓緩。

13. 長遠而言，就北部都會區內的東西連接，以及北部都會區與維港都會區的南北連接的運輸需求仍然十分殷切。因此，政府計劃推展《策略性研究》初步建議興建的四項與北部都會區相關的項目，包括港深西部鐵路（洪水橋至前海）、中鐵線、北都公路及沙田繞道，藉此加強北部都會區內的東西連接、北部都會區與大灣區其他城市的跨境融合，以及與維港都會區的南北連接。《策略性研究》的公眾諮詢期已於 2023 年 3 月底結束。政府正仔細研究議員及市民所提出的意見，包括有關不同走線的意見，優化建議的走線並進行初步工程技術性評估，以期於 2023 年第四季構建香港未來的「主要運輸基建發展藍圖」，作為推展主要運輸基建項目及發展項目時的參考。

14. 至於新界北新市鎮及羅湖／文錦渡，以及流浮山、尖鼻咀及白泥地區的運輸基建方面，土木工程拓展署及規劃署現正就上述地區進行研究。運輸及物流局聯同路政署和運輸署一直與規劃及工程研究團隊緊密合作，訂定就土地用途規劃所需要的主要交通運輸基建項目，目標是同步敲定土地規劃用途及建議的運輸基建走線。由於規劃及工程研究正在進行

中，政府會繼續檢視及調整相關運輸基建規劃方案，以提供最適合、便捷及通達的交通服務，並適時公布有關運輸基建的規劃詳情。

15. 沙頭角地區方面，在北部都會區發展策略下主要建議作生態康樂旅遊用途，視乎日後具體的發展建議，政府會探討推動相關發展的運輸及物流需求，務求以最有效方式滿足交通需要。

16. 政府正從多方面精簡法定和行政程序，提速提效，加快完成規劃中的大型運輸基建項目。同時，加上採用新的合約採購模式，例如讓承建商提早參與工程設計、應用最新科技，以及同步進行前期工程和詳細設計等方法，以期加快推展大型運輸基建項目。每個工程項目皆有其獨特性，例如工程規模及範圍，因此可減省的時間不一。政府正檢視在全面落實精簡法定和行政程序後，規劃中的運輸基建項目的推展時間表。

17. 至於地區及鄉郊道路方面，政府十分重視加強鄉郊的基建設施，以改善鄉郊地區環境。在北部都會區各個發展項目的工程及規劃研究中，項目團隊會充分考慮發展項目的運輸及物流需要，以及項目對鄰近地區交通的潛在影響，並會建議合適的措施，以透過發展項目改善該些地區的整體交通運輸網絡。這些工程除了滿足新發展所帶來的交通需要，同時亦可改善區內的交通狀況。舉例來說，在推展古洞北／粉嶺北新發展區時，政府除了興建粉嶺繞道外，也改善了現有寶石湖及掃管埔迴旋處。在元朗南第一期發展下，除區內新建道路外，亦一併重建唐人新村交匯處，改善十八鄉交匯處及公庵路部分路段。

18. 政府亦一直有提升現有地區道路，同時透過民政事務總署的鄉郊小型工程計劃，為鄉郊地區進行行車通道改善工程，方便居民出入。除此之外，在推展北部都會區的新發展區時，項目團隊會諮詢相關政策局、部門及地區人士的意見，在適當的情況下會改善鄰近的鄉郊地區的交通連繫。舉例來說，古洞北／粉嶺北新發展區內的新建道路利便了毗鄰的河上鄉村，而元朗南發展亦改善現有黃泥墩村路、僑興路及朗漢路部分路段等鄉郊道路。

### 總結

19. 政府會根據新發展區的最新規劃資料，全盤考慮並有序地推進各項交通運輸基建項目，繼續以「基建先行」及「創造容量」的規劃方式應付北部都會區長遠發展的運輸需求，以及改善地區和鄉郊的基建設施。

**運輸及物流局**

**發展局**

**2023年7月**

**2023年5月17日立法會會議上  
通過的「完善新界交通網絡，配合北部都會區發展」議案**

根據資料顯示，北部都會區涵蓋新界多個地區，包括元朗、天水圍、粉嶺/上水等新市鎮、打鼓嶺區、沙頭角區及相鄰鄉郊地區，覆蓋由西至東的深港口岸經濟帶及更縱深的腹地，是促進港深融合發展和連繫粵港澳大灣區（‘大灣區’）最重要的地區；然而，現時新界交通網絡並不完善，部分鄉郊地區更缺乏道路連接，難以配合北部都會區發展，窒礙本港把握大灣區的發展機遇；就此，本會促請特區政府完善新界的交通網絡，積極拓展鄉郊道路網，以貫徹‘基建先行’的發展理念，其中北都公路的走線需要伸延至打鼓嶺、蓮塘/香園圍口岸和沙頭角口岸，貫通整個北部都會區東西兩邊，並加強北部都會區及維港都會區的交通聯繫，以及擴大港深的連接面，將深港之間7個陸路口岸以鐵路貫通，讓香港更好地融入國家發展大局；本會亦促請特區政府積極拓展新界鐵路網絡。