

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

北環線

引言

本文件旨在向委員簡介北環線項目的擬議未來路向。

背景

2. 北環線是《鐵路發展策略 2014》中建議的七個鐵路方案之一。北環線項目包括設置古洞站，並在現有西鐵線錦上路站及古洞站之間興建一條 10.7 公里長的連接鐵路。古洞站將設於現有東鐵線的落馬洲支線上，而錦上路站及古洞站之間的連接鐵路可在新田、牛潭尾及凹頭設置三個中途站，以釋放北環線沿線土地的發展潛力。

港鐵公司的北環線項目建議書

3. 二零一六年二月，運輸及房屋局(下稱「運房局」)邀請香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)就北環線以「擁有權」模式<sup>1</sup>為基礎提交建議書。港鐵公司於二零一七年三月提交項目建議書，其後分別於二零一八年六月和二零二零年五月補充更新資料。港鐵公司建議北環線的建造分兩期推展，第一期為落馬洲支線上增設古洞站；第二期為錦上路站及古洞站之間的北環線主線，並於新田、牛潭尾及凹頭增設三個中途站(見附件)。

---

<sup>1</sup> 在「擁有權」模式下，港鐵公司負責新鐵路項目的財務、設計、建造、營運和維修保養，並最終擁有鐵路。對於在財務上不可行的鐵路項目，政府會提供資助，以填補項目的資金差額。在獲得政府的資助後，港鐵公司會承擔所有與新鐵路的設計、建造、營運和維修保養有關的商業風險。即使新鐵路日後的收益遠比預期為低，政府亦沒有義務再向港鐵公司提供任何資助。在「服務經營權」模式下，政府在工務計劃下撥款興建鐵路項目。港鐵公司會透過由政府給予的服務經營權，或獲政府把新鐵路歸屬予或批租予的第三方(例如在廣深港高速鐵路香港段的情況，第三方為九廣鐵路公司)所給予的服務經營權，營運新鐵路。

## 運輸及經濟方面的理據

4. 古洞站的主要功能是滿足古洞北新發展區的運輸需求。古洞北新發展區於全面發展後將容納合共 119 700 人口和 33 300 個職位。目前在繁忙時間由古洞北新發展區前往上水站的路面車程需時約 15 分鐘。如增設了古洞站，以鐵路行走相同的路程，預料需時僅約 3 分鐘。

5. 北環線第二期連接東鐵線及西鐵線，在新界及九龍形成一個環狀鐵路，從而大大改善新界東與新界西之間的運輸連接。現時在繁忙時間往返元朗／錦上路及古洞之間的路面車程需時約 60 至 80 分鐘。隨著北環線主線（包括其三個中途站）啟用，使用鐵路從錦上路到古洞的行程預計需時會縮短至約 12 分鐘。

6. 行政長官在 2020 年《施政報告》中指出，政府會加緊落實北環線鐵路項目。北環線對釋放沿線土地未被充分利用的發展潛力、增加土地及房屋供應至為重要。除了錦上路和凹頭站附近的一些中低密度的現有或已規劃的住宅發展外，沿線的其他地區尚待發展。本屆政府提倡「基建先行」及「創造容量」的規劃方式，以運輸基建帶動土地發展。北環線的落實正可大大釋放新田、牛潭尾及凹頭一帶土地的發展潛力，帶動有關地區的發展，提供更多房屋用地。政府至今在沿線附近物色到總面積約 90 公頃(相當於 4 個太古城)的房屋用地並陸續進行研究，當中包括新田/落馬洲樞紐。若落實北環線，這些土地可望帶來超過 70 000 個房屋單位。此外，運輸基建網絡的提升不僅有利於規劃中的主要政府發展項目，亦能帶動附近一帶由私人持有的土地及早發展，造就更多房屋單位的供應。

7. 運輸基建所帶來的經濟效益，一般以道路使用者可節省的時間計算。根據港鐵公司提交的項目建議書，我們估計古洞站在 50 年的營運期內可為公眾合共節省約 1.35 億小時。古洞站的經濟效益，包括上述節省的時間價值、其他公共交通工具節省的營運費用和因交通意外減少而節省的費用，估計約為 140 億元(按二零一五年價格計算)。我們亦估計北環線主線在

50 年的營運期內可為公眾合共節省約 4.9 億小時，其經濟效益估計約為 470 億元(按二零一五年價格計算)，但這尚未考慮到上文第 6 段所述因北環線而釋放沿線土地的發展潛力所帶來的潛在額外人口。除此以外，古洞站和北環線主線還會帶來其他效益，例如提供更高效率的運輸服務、創建更環保的環境等。

## 工程計劃

8. 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，北環線第一期(即落馬洲支線上增設古洞站)預計於二零二三年動工建造，並在二零二七年竣工，以配合古洞北新發展區公營房屋首批大量居民遷入的時間；北環線第二期(即連接錦上路站及古洞站之間的主線)則預計於二零二五年動工建造，並在二零三四年竣工，帶動新田、牛潭尾及凹頭一帶的發展。

## 財務安排

9. 根據港鐵公司提交的項目建議書，北環線第一期和第二期的預算建造成本分別約為 35 億元和 585 億元(按二零一五年十二月價格計算)。我們會因應港鐵公司的詳細規劃及設計而進一步確定成本估算。

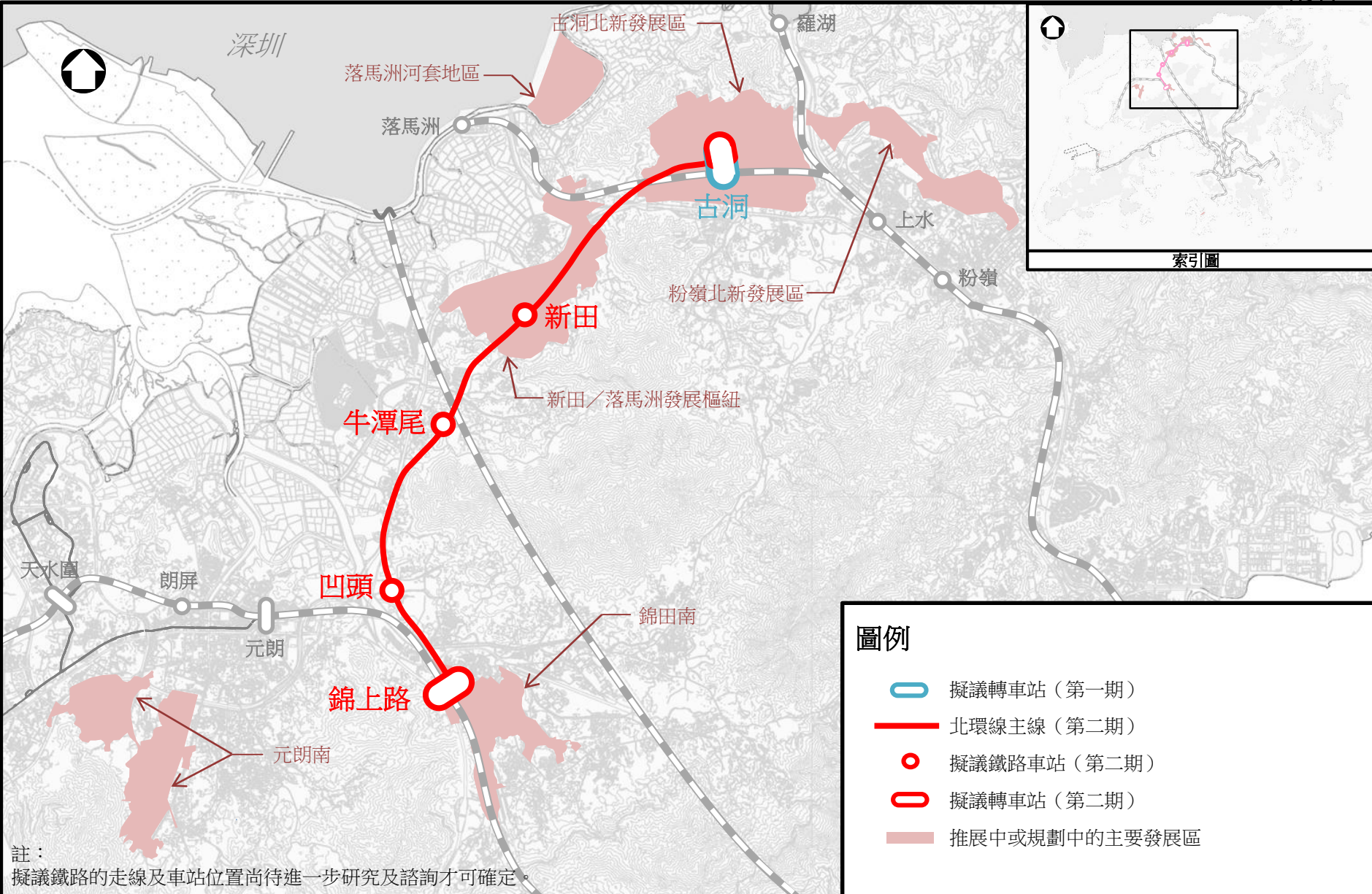
## 未來路向

10. 政府已邀請港鐵公司開展北環線項目的詳細規劃及設計，並將以「擁有權」模式為該項目融資的基礎上，與港鐵公司就北環線的財務安排進行談判。此談判過程將會與項目的詳細規劃及設計程序同步進行，過程中我們會連同獨立顧問仔細及嚴謹地審查項目的建造和營運成本。

運輸及房屋局

路政署

二零二零年十二月



附件 - 北環線的擬議鐵路方案 (第一期及第二期)