

元朗區議會交通運輸委員會
2025年4月29日會議

建議討論完善北部都會區公路規劃及走線

就議員對題述事宜的建議，路政署和運輸署的綜合回覆如下：

1. 延伸北都公路走線，打造東西走廊

根據目前的初步走線，北都公路東端將設有交匯處連接香園圍公路／沙頭角公路，方便市民前往香園圍及沙頭角口岸；而西端將接駁天水圍區內的主要道路，市民可經天水圍及洪水橋／厦村新發展區內的道路，前往港深西部通道及深圳灣口岸。

路政署剛於2025年3月開展北都公路的勘查研究(下稱「勘查研究」)，正按照最新的土地發展規劃資料檢視北都公路的初步走線以及其他可行的走線方案，就工程技術可行性、運輸需求及成本效益等範疇作初步評估，從而為北都公路敲定最適切的走線。我們會檢視是否需要延伸北都公路或建議其他道路改善工程(包括提升相關接駁道路的設計等)，以配合相關發展區預期的運輸需求，及加強與主要跨境口岸的接駁。我們亦會與相關政策局及部門協作，致力提升北都公路西端與洪水橋站(例如港鐵屯馬線及規劃中的港深西部鐵路(洪水橋至前海))和其他公共交通服務的接駁，方便市民轉乘其他交通工具。

2. 增設大型交通交匯處

政府建議在北部都會區的策略性位置建設新一代「運輸交匯樞紐」，融合多元的交通配套和設施，以高效及舒適的方式匯聚和分流乘客，滿足市民的出行需求。我們初步認為北部都會區內的洪水橋／厦村新發展區、新田科技城和新界北新市鎮具備建設「運輸交匯樞紐」的條件。初步選址鄰近新發展區內擬議的鐵路站，市民可以於「運輸交匯樞紐」所提供的各種公共交通模式之間高效轉乘，並透過北都公路連接北部都會區內各個新發展區，從而提升整體交通的流動性和可達性，並帶動發展。

3. 分階段推進工程，優先建設核心路段

路政署以「全盤規劃、分段推展」的原則推展北都公路整個工程計劃。我們會於勘查研究中為整條全長約23公里的北都公路進行前期工作，包括優化走線及完成環評和刊憲等法定程序，並進行初步設計及工地勘測工作。此舉將有助加快未來其他路段的推展時間。當新發展區的規劃逐步落實，相關路段預期有交通需求時，我們在獲得撥款後，便能迅速展開詳細設計及建造工作。

我們計劃於25個月內優先完成北都公路新田段的勘查研究工作，目標是讓新田段具備技術條件可在2027年招標，以適時向立法會尋求撥款，進行前期工程及詳細設計工作和開展新田段的主體建造工程，爭取於2036年或之前開通新田段。我們計劃採用「設計及建造」的合約模式，於詳細設計早期階段吸納承建商的意見，善用其技術專長及建造設備，共同協作，提速提效，致力盡早開通部分新田段，為新田科技城及牛潭尾提供一條替代路線，紓緩新田公路預期的交通壓力。我們亦會在勘查研究中檢視最新的建築模式和創新科技，探討進一步壓縮新田段建造工程時間表的可行性。

至於其餘路段，我們會密切與有關部門協作，按新發展區的最新規劃參數進行交通影響評估(包括檢視是否需要延伸北都公路或建議其他道路改善工程)，考慮現有及推展中的運輸基建項目，包括道路和鐵路的承載能力、整體的成本效益，以及公共資源安排等因素，擬訂較具體的推展時間表，爭取於新田段開通後3至4年分階段完成其餘路段。

4. 加快勘查研究，優化流程

路政署計劃於25個月內優先完成北都公路新田段的勘查研究工作，當中包括優化走線及接駁位置、按《環境影響評估條例》(第499章)進行新田段環境影響評估研究，及進行有關《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)的刊憲程序，並會同步完成新田段的工地勘測工作、其他影響評估及初步設計工作，務求壓縮時間。

我們已聯同環保署成立「環境研究管理小組」以促進環評下各項工作，並會善用由環保署建立的香港環境數據庫的各項創新技術評估措施，包括善用基線空氣質素資料和網上噪音評估模型，以及在環保署發出研究概要之前開始基線調查，並利用標準化方法補充現有生態資料等，目標將新田段的環評研究壓縮在約15個月內完成。

刊憲方面，我們計劃先就新田段的道路工程刊憲及處理預期收到的公眾意見，致力於9個月內完成新田段的刊憲程序。相比全段23公里一併刊憲，我們可集中資源優先處理新田段，以盡快展開新田段的下一步工作。

-完-