

無縫銜接 深圳灣口岸45分鐘直達光明城

深圳13號線北延段通車 港鐵深鐵聯合委託運營

6月28日11時18分，深圳市城市軌道交通13號線二期北延段正式投入運營。該線路是深圳中西部南北向骨幹軌道，南端銜接深圳灣口岸。終點站李松崗站預留東莞5號線接駁條件，未來可直達東莞松山湖科學城，串聯港深莞科創走廊。

據了解，二期北延段與一期貫通後，從深圳灣口岸到光明科學城只需45分鐘。線路採用港鐵、深鐵聯合委託運營模式。當天，不少往返深港的跨境上班族、港鐵迷前來探站打卡，紛紛點讚全新通勤體驗。



大公報記者 郭若溪深圳報道

未來串聯港深莞科創走廊

深圳地鐵13號線二期北延段起自一期上屋站（不含），終至李松崗站，全長約19.25公里，共設11座地下車站。與13號線一期貫通運營後，旅客從深圳灣口岸到光明科學城只需45分鐘，列車單程從深圳灣口岸站運行到鄰近東莞市的李松崗站需約64分鐘，沿線可與1號線、2號線、5號線、6號線、9號線、11號線等多條線路便捷換乘，跨區通勤和出行效率將大幅提升。

線路貫通後，運營時間與既有線網保持一致，每天6:30-23:00。工作日早晚高峰期間，行車間隔不低於5分鐘，客流尖峰時段將適時增加上線列車。工作日平峰時段、周末及節假日行車間隔為6分鐘。

跨境上班更便捷

作為深港聯動重點軌道線路，13號線擁有得天獨厚的跨境通勤優勢。線路南端起自深圳灣口岸，全線可換乘1號線、2號線、5號線、6號線、9號線、11號線，便捷接駁福田、羅湖等各大口岸；終點站李松崗站預留東莞5號線接駁條件，未來可直達東莞松山湖科學城，構建「香港總部—南山產業—光明研發—松山湖產產」一體化大灣區科創走廊，打破城市地域壁壘，加速三地人才、產業資源互通。

「這條線路打通光明科學城與松山湖科學城兩大科創核心，將深圳內部的科創黃金軸線，升級為大灣區雙

城科創主軸。」深圳市城市交通規劃設計研究中心、數字城規院總工程師李陽表示，未來將形成「光明研發、松山湖產產、南山總部運營融資」的跨市產業閉環，徹底打破區域壁壘，為大灣區綜合性國家科學中心建設築牢交通紐帶，助力灣區科創資源互通、產業協同發展。

線路採用港鐵、深鐵聯合委託運營模式，融合深港兩地軌道運營成熟經驗，精細化服務適配港人跨境出行需求。全線各站設置開放式智能客服中心，配備AI智能問詢票務終端、自助處理機，支持多語言遠程客服一鍵連線；站內統一配備低位無障礙服務台、母嬰室、第三衛生間，照顧長者、孩童、殘障人士出行，貼心細節收穫眾多香港上班族好評。

作為智慧地鐵標杆線路，該線路搭載多項軌道交通前沿黑科技。列車採用GOA4級全自動運行系統，搭載智能鷹眼監測設備，行車安全、準點度大幅提升；車控室一體化大屏實現全景監控、故障快速處置，智能環控照明系統自動調節站內溫濕度與亮度，兼顧舒適出行與低碳節能。建設階段攻克複雜地質難題，創新運用雙模盾構、裝配式車站、BIM數字化管理等新工藝，高標準通過竣工驗收與安全評估。

13號線二期北延段投入運營後，深圳城市軌道交通運營里程達到653.7公里，車站452座。



▲6月28日，深圳地鐵13號線二期北延段正式開通運營，吸引了大批市民前來探站打卡。大公報記者郭若溪攝

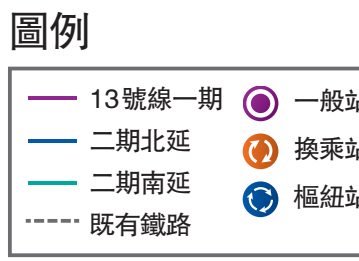
13號線二期北延段核心亮點

線路基礎	上屋站—李松崗站，全長19.25公里，11座車站（4特色站+7標準站）	通勤時長	光明中心—深圳灣口岸約45分鐘；深圳灣口岸—李松崗站約64分鐘
智慧硬件	GOA4級全自動運行系統、智能鷹眼、一體化車控大屏、智能環控照明	便民服務	AI智能客服、自助票務機、低位無障礙台、母嬰室、第三衛生間
車站特色	一站一景主題藝術空間，鳳凰城、新莊、紅坳公園等特色藝術裝置	周邊配套	公明車輛段上方36.59萬平方米鳳凰文體公園

大公報記者郭若溪整理



▲13號線北延段首發車乘客展示紀念品。大公報記者郭若溪攝



深港6大口岸接駁地鐵站線路指引

- 深圳灣口岸：**13號線，深圳灣口岸—李松崗，串聯南山、寶安、光明區
- 福田口岸：**4號線，福田口岸—牛湖；10號線，福田口岸—雙擁街，串聯福田、龍華、龍崗區
- 羅湖口岸：**1號線，羅湖—機場東，串聯羅湖、福田、南山、寶安區
- 蓮塘口岸：**2號線，赤灣—蓮塘；8號線，蓮塘—小梅沙，串聯南山、福田、羅湖、鹽田區
- 文錦渡口岸：**9號線，前灣—文錦，串聯南山、福田、羅湖區
- 皇崗口岸：**7號線，深大麗湖—皇崗口岸；規劃20號線南延段，會展城—皇崗口岸，串聯寶安、南山、福田、羅湖區



一站一景 打造地下藝術長廊

深圳地鐵13號線二期北延段全線11座車站延續「陽光+共享」設計主題，以「科技文化表達」為核心，打造「一站一主題、一站一風景」地下藝術長廊，4座特色主題站搭配7座標準化站點，融合傳統文化、星空美學、科創元素，把流動地鐵空間變為沉浸式城市藝術展廳。此次開通路段包含鳳凰城、新莊、紅坳公園等4座特色站，每座站點都擁有專屬設計內核與標誌性藝術裝置。其中，作為13號線與6號線換乘樞紐，鳳凰城站以「鳳凰將至，涅槃重生」為主題，暖



▶香港地鐵迷打卡體驗新線路。大公報記者郭若溪攝

屯門到光明科學城上班 省半小時

上午11時18分，13號線二期北延段新車站正式開門迎客，吸引了大波前來搶「鮮」體驗的市民乘客。「現在一條線直達光明，單程直接省出近半小時。」家住香港屯門、在光明科學城上班的港人陳先生，在開通首日專程到場乘車體驗，直言新線改寫跨境通勤模式。不少香港地鐵迷當天搭乘新線親身實測，全程無需多次換乘的便捷出行，讓深港雙城生活迎來全面升級。陳先生表示，新線開通前，他每日經深圳灣口岸過關後，需先到后海站換乘11號線，再乘6號線前往光明鳳凰城，早晚高峰換乘通道人流擁擠，多段地鐵加上步行接駁，單程通勤時長在70分鐘以上，一旦遇上客流擁堵，還常會耽誤時間。「過關後直搭13號線，50分鐘左右直達公司，不用來回換乘，下班

回深圳灣口岸過關回香港也省時省力。」陳先生說。**運營時段契合港人出行需求** 家住南山區的王先生則表示：「周末經常自駕帶孩子到李松崗參加足賽訓練，現在地鐵直達。訓練結束後在光明吃個乳鴿、逛個公園，想想就愜意。」頻繁往返香港、光明、松山湖三地的港商王先生，則十分看好線路預留莞深軌道接駁通道的長遠價值。目前往返兩大科學城交通周轉繁瑣，待遠期銜接東莞5號線後，一條軌道便可串聯三地科創核心，形成完整跨城商務通勤閉環。此外，線路每日6:30至23:00的運營時段，完全契合港人早出關、晚返程的出行作息，各站點AI智能票務設備也適配跨境乘客購票需求。大公報記者郭若溪



▶乘客體驗由港鐵、深鐵聯合運營的新線路。大公報記者郭若溪攝

交通硬聯通 與北都聯動更便利

深圳地鐵13號線二期全線通車，為深港西部跨境交通版圖補上關鍵一環。國家高端智庫CDI資深研究員宋丁受訪時表示，長期以來，東部羅湖、福田片區口岸交通成熟，聯動緊密，而西部科創集聚區域始終缺乏直達跨境口岸的軌道交通通道。此次13號線全線貫通，直抵深圳灣口岸，打通深港西部通勤與科創聯動大動脈，光明科學城、南山高新園等深圳核心科創載體，與香港北部都會區這一重點發展板塊聯動更便利。**加速深港全鏈條深度對接** 更為關鍵的是，交通硬件升級大幅降低香港高校科研團隊、國際科創人才、跨境創投機構北上深耕的時間與溝通成本，為深港科創資源共享、聯合攻關、成果落地搭建起高效便捷的流通通道，讓兩地科創協同從階段性合作轉向常態化深度聯動。在產業協同層面，宋丁指出，香港坐擁國際化金融服務、頂尖基礎科研、全球商貿渠道等高端資源，深圳具備完備的先進製造產業鏈、高效的科創成果轉化能力和成熟的市場化落地體系。交通路網的貫通，加速兩地創新鏈、產業鏈、供應鏈、資金鏈深度對接，香港優質基礎科研成果可快速落地深圳實現產業化轉化，深圳科創企業也能依託香港國際口岸優勢鏈接全球資源、開拓海外市場，形成「香港科研、深圳轉化、面向全球」的一體化發展格局。大公報記者郭若溪



專家解讀