

貫通洪水橋至元朗南 為30萬人提供接駁交通 智綠運輸建設提速 加快北都吸納人口

北都之路·智運篇

政府計劃在北部都會區建造全長約16公里的洪水橋/厦村新發展區智慧綠色集體運輸系統，貫通洪水橋/厦村和元朗南，服務區內約30萬居住人口及約16萬的就業人口。智運系統第一階段的建議道路工程預計年內招標，並力爭於2031年或之前投入營運，以配合新發展區首批人口入伙的時間表。

大公報記者早前走訪智運系統第一階段沿線，當區居民、立法會議員在肯定政府「基建先行」新思維的同時，也期望政府能進一步加快交通基建發展步伐，確保交通配套跑贏人口遷入，並建議系統設計時前瞻性地就電動可移動工具等新出行方式做出配套安排。

大公報記者 張騰

香港以往發展新市鎮時常常陷入「開荒牛」的難題：居民大量入伙後，交通配套卻未能到位。在北都建設上，政府落實「基建先行」的新思維，除規劃策略性鐵路及主要幹道外，亦引入智慧綠色集體運輸系統，為缺乏空間或乘客量較低的地區，提供輕便和綠色的交通，接駁就近的鐵路及主要公共運輸交匯處，滿足地區發展需求。

婆婆：交通不便 後生不願搬過來

家住輕鐵泥圍站附近的莊婆婆，每天都在輕鐵站旁擺攤售賣自己耕種的瓜果蔬菜，見證着輕鐵站一帶的發展。談到就快落實的智慧綠色集體運輸系統，她難掩興奮之情「快些修當然好！」並說先行建設綠色運輸系統，可以為人口遷入提供契機，「交通唔方便，後生仔都不願搬進來住。」莊婆婆樸實的話語，道出了基建發展速度直接關係到北都能否匯聚人氣的現實。

附近街坊鄭先生也有類似感受，他指目前途經泥圍站的輕鐵路線多以單卡列車行駛，每日早晨上班、上學高峰期時「完全上唔到車」，如居民缺乏其他公共交通方式來往重鐵車站，勢必會阻礙居民搬入的步伐。他期望新系統能盡快落成，讓交通不再是北都生活的障礙。

毋須鋪設實體軌道架空電纜

智綠集運系統的規劃，正是為了解決「最後一公里」的接駁痛點。根據最新規劃，全長約16公里的系統設有三條路線，包括往來泥圍和頌富的1號線、流浮山和屯馬綫天水圍站的2號線，以及元朗南新發展區和屯馬綫天水圍站的3號線，貫通兩個新發展區，並連接屯馬綫和輕鐵網絡，以及公共運輸交匯處，為區內約30萬居住人口及約16萬就業人口提供便捷的接駁交通服務，出行至全港各區。

系統第一階段全長約4.5公里，擬設7個車站，串聯起泥圍至洪水橋/厦村新發展區內的物流、企業和科技區一帶，並無縫接駁輕鐵泥圍站、興建中的屯馬綫洪水橋站及未來的港深西部鐵路樞紐。系統將採用環保路面模式，毋須鋪設實體軌道和架空電纜，不僅大幅減少了前期土木工程的開支，更讓車輛能靈活穿梭於高密度的商住區。

「現在即便有年輕人住這邊，還是要到市區返工」。厦村居民王女士期望，系統能加快建設，為當區居民提供便捷交通方式「安居」的同時，也可以帶動產業遷入當區，為年輕人提供「樂業」的機會，「年輕人在北都安居樂業，香港的未來就有希望！」

議員倡設電動泊位及充電樁

立法會議員姚銘向大公報記者表示，附近鄉村不少居民會駕車或踩單車去轉乘鐵路，建議系統設計時考慮城市交通的未來發展，前瞻性地就電動可移動工具等新出行方式做出配套安排，例如在車站設置停泊、充電位等等。

姚銘又提到，北部都會區除了面向全港市民，還是面向國際社會的窗口。若智慧綠色集體運輸系統成功建設、運行，不光可助力北都加速發展，也是國產新型交通系統質量、標準的印證，更可令北都成為國家技術出海的一個示範區，「香港是很好的舞台，讓國際的朋友都看到。」他指出，要達到這一目標，建設速度至關重要，政府應善用新技術與新機制，全力提速。

三區設智綠運輸 借鑒內地及外國經驗

行政長官李家超在2023年《施政報告》表示，參考「雲巴」、「智軌」及「巴士快速交通系統」後，決定在東九龍、啟德、洪水橋/厦村新發展區，引入智慧綠色集體運輸系統。

成本較低 見效較快

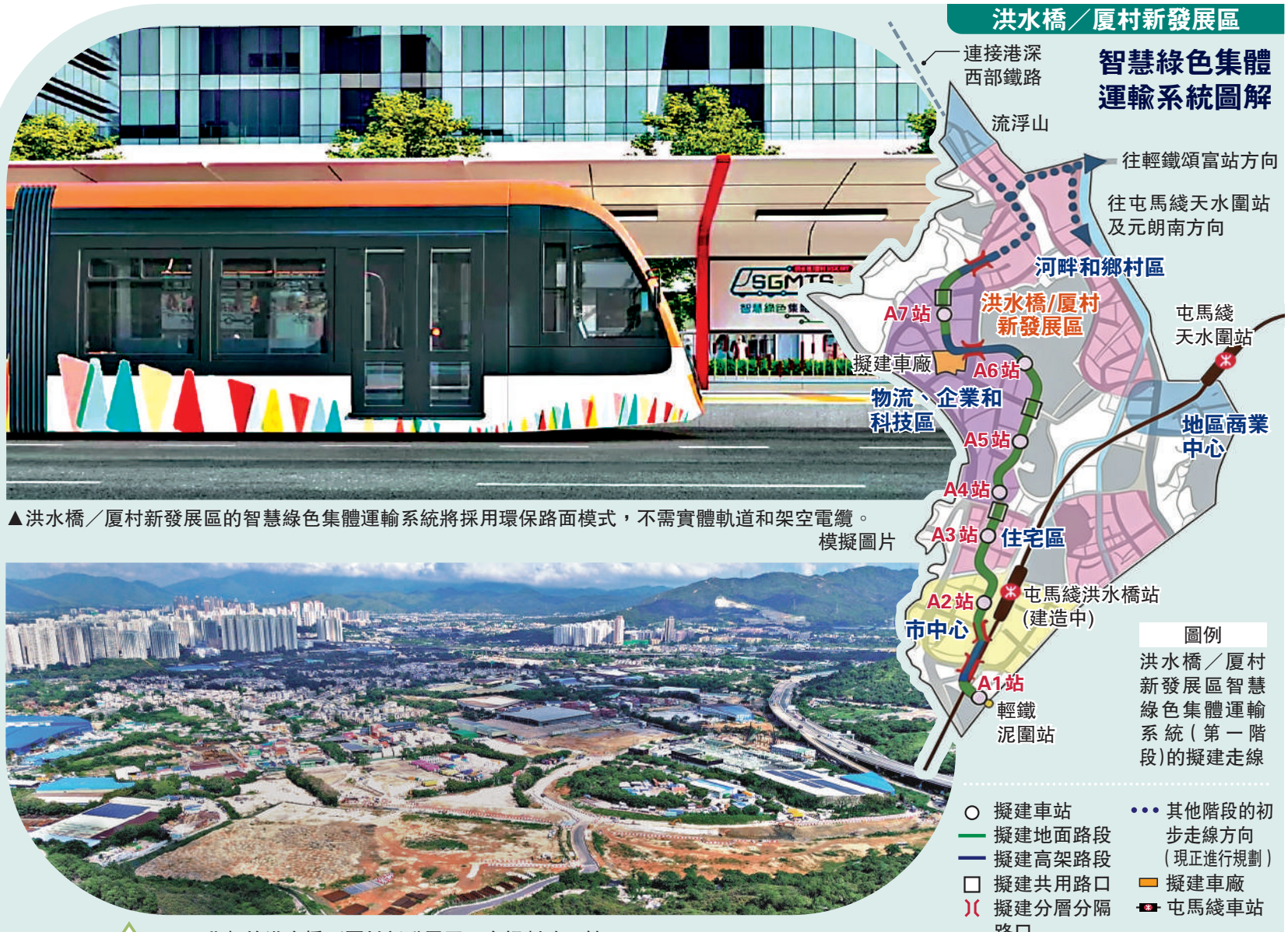
「雲巴」由比亞迪研發，屬於中低運量的立體軌道交通系統。其特點是採用全自動駕駛技術，以純電驅動，零排放且低噪音；軌道以高架橋形式建設，佔地面積小，可靈活穿梭於城市建築之間，有效避開地面交通擠塞。每節車廂載客量約70至100人，每小時單向運力可達6000至10000人次。目前，「雲巴」已在中國深圳、重慶等地投入商業運營。「智軌」是由中國中車旗下中車株洲研

發的「無軌電車」列車。系統採用「虛擬軌道」技術，以膠輪取代鋼輪，利用傳感器識別路面標線實現自動導向，無需鋪設實體軌道和架空電纜。車輛採用膠輪設計，對道路破壞較小，建設成本遠低於傳統輕軌。每列車由3至5節車廂組成，載客量可達300至500人，設計時速70公里。「智軌」已在中國宜賓、株洲、蘇州、西安、哈爾濱等多個城市投入運營。

「巴士快速交通系統」屬路面公共交通模式，透過設置專用行車道、封閉式車站及車外售票系統，大幅提升公共巴士運作效率及準點率。一般採用18米長銜接巴士，每輛載客量可達160人，每小時單向運力為5000至15000人次。BRT系統在廣州、哥倫比亞波哥大及土耳其伊斯坦堡等城市廣泛應用，被視為成本較低、見效較快的公共交通改善方案。



▲智綠運輸系統的車站設計，更快速便捷，實時的資訊顯示方便出行。



▲洪水橋/厦村新發展區的智慧綠色集體運輸系統將採用環保路面模式，不需實體軌道和架空電纜。模擬圖片

▲北都的洪水橋/厦村新發展區，在規劃時已計劃一條結合集體運輸系統、行人道和單車徑於一體的環保運輸走廊。大公報記者林良堅攝

智慧綠色集體運輸系統簡介

- 系統共設有三條路線，包括：往來泥圍和頌富的1號線、往來流浮山和屯馬綫天水圍站的2號線，以及往來元朗南新發展區和屯馬綫天水圍站的3號線
- 系統全長約16公里，其中首階段長度約4.5公里
- 首階段路線為1號線一部分，將連接輕鐵泥圍站至洪水橋/厦村新發展區內的物流、企業和科技區一帶，將設7座車站及1座車廠
- 系統將採用環保路面模式，無需實體軌道和架空電纜，可靈活調整路線和班次，亦可減低對附近環境的影響，以及節省建造時間和成本
- 政府目標爭取於2026年為項目首階段招標，及於2027年批出合約

資料來源：洪水橋/厦村智慧綠色集體運輸系統網站

居民有Say

輕鐵爆滿



▲泥圍站街坊鄭先生指每日早晨高峰期輕鐵爆滿，難以上車，期望新系統解決交通問題。

興奮期待



▲莊婆婆在輕鐵站旁售賣自己耕種的瓜果蔬菜，非常興奮地期待智綠運輸系統落成，可吸引年輕人遷入。

帶動產業



▲厦村居民王女士期望，智綠運輸系統能加快建設，可以帶動產業遷入當區。



▲姚銘建議智綠運輸系統設計時可為電動可移動工具等新出行方式作出配套安排。

票價調整仿港鐵機制 毋須逐次審批

政府現正推動三個智慧綠色集體運輸系統建設。為了配合這類新型運輸技術的快速發展，並確保未來營運的安全與效率，運輸及物流局早前向立法會提交文件，公布擬議規管框架，目標於今年第四季向立法會提交主體法例草案。新框架下，啟德、東九龍及洪水橋/厦村三個項目的票價，將採用與港鐵相似的票價調整機制，容許自動調整而毋須逐次審批。

擬議的規管框架涉及四個層級，包括主體法例、附屬法例、專營條款及專營權協議。當中訂明專營公司的權利、責任及罰則，並就系統安全、公司管治等訂定條文，行會可審批或延續相關專營權。

在新框架下，主體法例將賦權行政長官會同行政會議就營運新型集體運輸系統批予專營權，首段專營權一般不多於50年。行政長官會同行政會議可主動將專營權延續一段合理時間，一般不多於5年。

至於市民最關注的票價問題，政府為新型集體運輸系統進行公開招標前，會參考現時鄰近公共交通服務的票價，設定初始票價範圍。投標者提交的建議初始票價必須在政府設定的票價範圍內，建議初始票價是評標考慮因素之一。

設有「負擔能力上限」安排

啟德、東九龍及洪水橋/厦村新發展區的智慧綠色集體運輸系統項目將採用「直接驅動方程式」的票價調整機制，每年按照綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數的變化等客觀數據計算調整幅度，容許票價向上或向下調整，毋須經任何機關審批。具體整體票價調整幅度等於綜合消費物價指數變化及工資指數變化之和除以2，再減去生產力因素。

3個項目首5年營運的生產力因素將設定為0%，並設有「負擔能力上限」安排，以限制在特定年份內，票價上調幅度不得高於同期家庭住戶每月入息中位數的變動。智慧交通聯盟理事長張欣宇認為做法合理，指出新型運輸系統不像港鐵持續有地產項目支持，首數年客量需時間培養，盈利情況不會特別理想。

大公報記者 張騰



▲屯馬綫將設有洪水橋站，與智綠運輸系統相輔相成。大公報記者凱揚攝