

完善北都區路網

打通新界東西經脈

民建聯倡先規劃區內新幹道鐵路 採「巴士合約模式」提供補貼



「北部快速通道」示意圖



◆民建聯召開記者會，提出完善交通運輸基建倡議。 民建聯供圖

香港特區政府於去年10月公布《北部都會區發展策略》，建議於「北部都會區」內推行多個土地發展、鐵路和自然保育項目。民建聯昨日公布「完善交通運輸基建倡議書」，提出了5大範疇10項倡議，表示隨着香港人口超越700多萬，但土地發展存在限制，因此在開拓北部區域時應先行建設暢達的城市交通運輸網絡。民建聯建議特區政府營建「新南北幹線」分流吐露港公路車流，將連塘口岸、大埔工業邨及科學園形成串連帶，以配合本港創科產業發展；興建「北部快速通道」將北部的東、西面打通；興建「荃葵沙中央鐵路」構造新界中部環迴鐵路網；興建「新南北鐵路」等，以帶動人流、車流、物流從新發展區及「北部都會區」等輻射至新界東、西部結合發展，發揮各區潛力，同時參考內地研發的「智軌」(無軌)列車，加強集體運輸系統，令區內的交通更為便捷，對北都及全港的整體發展都帶來很大幫助。 ◆香港文匯報記者 鄭濟文

「新南北幹線」示意圖



民建聯立法會新界北議員劉國勳昨日在記者會上表示，《北部都會區發展策略》建議在「北部都會區」內推行多個土地發展、鐵路和自然保育項目，以回應香港中長期的土地需求，和可持續發展的需要。「北部都會區」地理緊接深圳，如善用大灣區城市優勢及配合國家發展策略，「北部都會區」勢必成香港未來社會及經濟發展兩大重要引擎。特區政府早已公布了未來新界西發展布局，元朗洪水橋、屯門至大嶼山一帶，將成為未來香港重點發展區域，而運輸署正進行《交通運輸策略性研究》，制定以2050年為規劃願景的運輸策略藍圖。劉國勳認為，特區政府應先規劃新幹道，新鐵路走線等，再建設新發展區，以確保日後新界西北居民可享用便捷交通服務，令居民安心入住，發展也會較為順暢。

串連創科帶新發展區 強化分流

民建聯建議特區政府營建「新南北幹線」(12號幹線)分流吐露港公路車流，將連塘口岸、大埔工業邨及科學園形成串連帶，以配合本港創科產業發展，進一步完善科研產業鏈；興建「北部快速通道」將北部的東、西面打通，沙頭角一帶出發，向西直達新界西洪水橋/廈村新發展區；增設多條支路，更大發揮11號幹線分流效用；興建「荃葵沙中央鐵路」構造新界中部環迴鐵路網；興建「新南北鐵路」；在人口密集地方加建鐵路站；以基建帶動發展項目，構建環迴幹道新市鎮發展帶；在興建新道路可探討使用「道路+物業」形式批出合約，讓承辦商可透過物業補貼基建建築成本(見表)。

民建聯立法會新界西南議員陳恒鑽表示，民建聯建議特區政府在發展北部地區時，以「基建先行」作為規劃原則，及早訂立時間表及籌劃跨區幹道，以帶動人流、車流、物流從新發展區及「北部都會區」等輻射至新界東、西部結合發展，發揮各區潛力。針對過往政府在興建幹道及交通基建設施時往往僅專注提供單一服務，他認為隨着科技發展，交通基建設施應以多元化考慮。只要透過新思維構思，交通基建設施可以同時提供多元功能，充分利用有限的道路空間，提升成本效益，有助促進社區發展。

交通基建需更多元靈活環保

就此，民建聯建議，參考現行的「鐵路+物業發展」模式，加入幹道上蓋發展項目，引入多元營運方案，引入新集體運輸系統，配合環保綠色公共交通發展，並參考內地新研發的大型綠色交通運輸工具——智軌(無軌)列車，讓公共交通服務更具靈活性。民建聯又建議香港特區政府參考新加坡「巴士合約模式」，即政府與公共交通機構進行磋商，評估新發展區居民的出行路線及乘客量，然後政府以「包底」方式向交通機構提供收入補貼，使居民能選擇不同路線的交通工具，享有「最起碼」的基本交通服務，而不至於與外界隔絕。陳恒鑽透露，稍後會邀請相關學者、專家及官員共同討論及研究，並安排於年底前舉辦圓桌會議，收集各界的真知灼見，又會約見運輸及物流局局長林世雄，向他們倡議建議的內容，期望特區政府參考以至採納。

民建聯「5範疇10倡議」

範疇一、配合新發展區，興建新主道幹線：

1. 營建「新南北幹線」分流吐露港公路車流，向北興建跨海橋或海底隧道連接大埔工業邨一帶，再建支線隧道直達打鼓嶺一帶；向南新建支線，於科學園附近開闢沙田快速繞道直接前往8號幹線
2. 興建「北部快速通道」將北部的東、西面串連，建議西向走線為打鼓嶺、羅湖南、馬草壟、新田科技城(河套)及洪水橋發展區。三個出入口位置為洪水橋新發展區、11號幹線及3號幹線
3. 增設多條支路，更大發揮11號幹線分流效用。在藍地隧道北出口位置新增支路，接駁至元朗南新發展區及通往新界北部的9號幹線凹頭位置

範疇二、完善鐵路網絡 加強新界區域聯繫：

4. 興建「荃葵沙中央鐵路」構造新界中部環迴鐵路網：由荃灣出發，途經東北葵一帶，穿越山嶺直達新界中部
5. 新建「新南北鐵路」獨立於現時東鐵線，分流未來北都居民及現有東鐵線乘客。以連塘為總站，走線建議經過皇后山、粉嶺北、林村再穿過大帽山後直達市區
6. 按未來北都發展、擴展規劃中的鐵路項目分布，鐵路走線時以服務未來天水圍北、粉嶺北、元朗南等人口密集或新發展區域作為主要考慮因素

範疇三、基建發展引入「幹道+物業發展」模式：

7. 策劃跨區幹道時加入「幹道+物業發展」模式，以環迴幹道方式構建新市鎮發展帶
8. 將泊車轉乘站發展為「一地多用」設施以達至「擴容增量」

範疇四、多元營運方案 為新發展區提供交通服務：

9. 引入政府包底「合約模式」，在新發展區採取「巴士合約模式」，成功競投的營辦商須按政府擬定合約提供服務

範疇五、引入新集體運輸系統配合環保綠色公共交通發展：

10. 研發新高效環保交通，可參考內地大型綠色交通運輸工具——智軌(無軌)列車，於新發展區域內應用

「幹道+物業」模式 基建省錢擴容

香港文匯報訊(記者 鄭濟文)香港山多平地少，屬丘陵地勢，無論興建公路或鐵路，工程大多開山闢地，如涉及跨海部分還需要填海造地，施工成本更高。有見及此，民建聯建議特區政府在規劃新幹道時，於可行位置上興建幹道上蓋發展項目，將上蓋項目作融資用途，而融資方式可採用多元化模式進行。根據民建聯提出「完善交通運輸基建倡議書」的「北部都會區」篇中指出，以2016年獲得撥款興建的中九龍幹線為例，幹線全長47公里，造價高達423.6億元，平均每公里成本90億元。特區政府為收回昂貴建造成本，或要向道路使用者收取費用，直接影響駕駛者的使用意慾。因此，民建聯建議參考港鐵公司的「鐵路+物業發展」模式(Railway + Property Model)，在策劃跨區幹道時加入幹道上蓋發展項目，以環迴幹道方式構建新市鎮發展帶。相信引入該新模式發展後，不但可減輕政府興建幹道的高昂成本外，更直接增加本港的發展用地，有助紓緩土地不足問題。具體而言，民建聯建議特區政府可考慮在規劃新幹道時，於可行位置上興建幹道上蓋發展項目。有關規模可參考現行屯門市廣場項目，或採取「幹道+物業發展」模式(Route + Property Model)，於幹道規劃興建時，同時將上蓋項目作出融資，而融資方式可採多元模式，例如向公眾發行債券、公開競投建設發展等。特區政府應在融資前，先給社會有充分的諮詢及討論。 ◆香港文匯報記者 鄭治祖

內地多城用智軌列車 順暢度客運量「升呢」



圖為運行中的株洲智軌列車。 資料圖片

話你知

「智軌列車」是內地早幾年研發出來的一種特大型「城市無軌列車」，外表像火車，但並沒有路軌。據說，只要充電10分鐘就可行駛約25公里，是一種純電驅動的新型交通工具，能夠做到零污染零排放。目前，湖南省株洲市、四川省宜賓市、江西省永修縣、江蘇省蘇州市吳江區、黑龍江省哈爾濱市等城市已開始使用。

智軌列車下並無常見軌道，只見兩行排列整齊的白色虛線。列車採用了「虛擬軌道跟隨控制」技術，才可以做到「無軌」效果，即利用車上的感應器識別路面的指示，再將列車運行的資料傳送至中央控制系統，列車就可以按照系統的指示運作，甚至全程無需司機手動駕駛。資料顯示，智軌還可以透過自動偵測先避開塞車路段，再繞道行駛、避開車潮，甚至可以透過感應器控制交通號誌，形成一路綠燈讓旅程時間縮短，甚至比公車速度快上25%。

列車車廂採用高鐵柔性編組模式，每節車廂約10公尺長，運行時可根據客流量加減車卡，標準3節編組時可載客超過300人，而5節編組更可載超過500人。與傳統有軌列車相比，智軌列車還具有成本優勢。傳統有軌列車不但需要昂貴的造價及維護費用，軌道還會佔用城市繁榮的道路資源，而智軌整體投資約為有軌電車的三分之一，加上智軌列車以膠輪取代傳統鋼輪鋼軌，可大大降低營運成本。