

議員：政府新思維改善民生

造價低九成 東九建捷運惠民

►安泰邨建在山上，巴士班次較少，居民期望早日建成集體運輸系統方便出行。
大公報記者華英明攝

安泰邨



寶達邨



◀醞釀近十年的東九龍線拍板興建，將連接觀塘上坡地區，包括寶達邨。大公報記者林良堅攝



特首施政報告提出興建三個智慧綠色集體運輸系統，包括醞釀十年但「只聞樓梯響」的東九龍線項目，以及因造價貴等原因而擱置的啟德捷運系統。

行政長官李家超昨日表示，早前外訪期間，考察了類似的運輸系統，部分運輸系統的造價可望低至政府原來估算的十分一，相信是科技進步令造價降低，認為值得研究。運輸及物流局局長林世雄表示，計劃明年內就東九龍和啟德項目，邀請海內外運輸系統供應商及營運商遞交意向書，以敲定細節及條款。

市民對政府的智慧綠色集體運輸系統紛紛表歡迎。有議員表示，政府過去偏向用傳統思維處理交通問題，現屆政府迎難而上，思維創新，引入新的交通系統，深得民心。

大公報記者 鍾佩欣



建智慧綠色集體運輸地區

資料來源：行政長官施政報告

地區：東九龍

路線：連接觀塘上坡地區，包括彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達及馬游塘

建造模式：高架、隧道

路線時長：約10分鐘

服務人口：30萬

地區：啟德

路線：連接啟德跑道區至港鐵啟德站

建造模式：高架

路線時長：少於10分鐘

服務人口：5萬

地區：洪水橋/厦村

路線：貫通洪水橋/厦村新發展區和元朗南發展區

建造模式：路面

路線時長：22分鐘

服務人口：30萬

84歲的何伯獨居於觀塘安達邨，需坐輪椅，但屋邨對外交通主要是巴士與小巴。他平日出行需先預約復康巴士或等候低平台巴士，「復康巴士好難約，的士又貴！」他說平常盡量不出街，只在邨內活動，覆診則需提前起碼兩小時出門。當得知施政報告宣布興建東九龍集體運輸系統，他高興地說，「我終於等到啦！」

居住在啟德跑道區私人屋苑維港1號的歐先生，平常出行主要搭巴士22X線，但班次很疏落，每次需等半小時，或步行15至20分鐘到兒童醫院附近乘搭小巴到九龍灣地鐵站，十分不便。他希望啟德的智慧綠色集體運輸系統可以盡快施工，方便出行。

特首：外訪期間考察類似系統

東九龍線及啟德單軌系統早於10年前提出興建，但無奈因造價昂貴、技術不可行等原因沒有落實。全長九公里的啟德單軌鐵路系統，政府原估計造價120億元，最初預期於2023年投入服務，但結果擱置。政府於2020年提出推展「多元組合」模式的環保連接系統，包括在區內興建自動行人道網絡，新增巴士、專線小巴路線等。

觀塘區議會主席柯創盛昨日接受《大公報》訪問時表示，民建聯團隊一直向政府提出各項建議，今屆政府思想開放點，「至少（政府）沒有落閘」。柯創盛說特首李家超上任後，吸納不同意見，並參考新科技發展可否引入香港，形容是「今屆政府才有的（思維）」。

他表示，街坊得知東九龍集體運輸系統計劃有推進，都很開心。

立法會「A4聯盟」議員楊永杰向《大公報》表示，去年向政府提出用新型運輸系統取替

啟德單軌工程，當時政府回應偏向沿用「多元組合」模式。但據他了解，自動行人道、電動小巴等至今未見蹤影，「巴士、行人系統，叫你行路，都不是一個解決交通需求的方案。」他說直至今年六月，在與政府官員會面時，明顯感覺到取態有變化，更樂意參考及研討各地新式技術，可見今屆政府切實為市民解決問題。

李家超昨日在電台節目進一步講解施政報告時表示，外訪期間參觀了其他地方的類似系統，部分系統的造價報價，較本港當年研究的單軌系統低，只是當時估計價格的四成，甚至一成。他表示，輕軌系統爬坡及轉彎能力強，符合香港地勢，政府會視乎意向書內容作審批，實際走線會再研究。

雲巴智軌快速公交均在港適用

林世雄指出，經探討不同中、低運量的智慧綠色集體運輸系統，初步認為「雲巴」、「智能軌道快運系統」及「巴士快速公交系統」這三個系統，均在技術上適用於香港。政府下一步計劃於明年內就東九龍及啟德項目，邀請海內外運輸系統供應商及營運商遞交意向書，以敲定落實細節及條款。

他表示，東九龍運輸系統計劃服務觀塘上坡地區，便利市民前往港鐵彩虹站和油塘站，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘，並透過行人通道接駁安達邨道一帶。啟德運輸系統擬連接啟德跑道區至啟德站，以強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體和社區設施的連貫性。洪水橋／厦村的智慧綠色運輸系統將貫通該新發展區和元朗南發展，連接至屯馬線、輕鐵，以及主要公共運輸交匯處。



◀啟德跑道區的屋苑陸續落成，交通配套需求大增。大公報記者麥潤田攝



◀啟德跑道區屋苑的居民等巴士需半小時，十分不便。

三種集體運輸方式比較

系統	雲巴	智軌	巴士快速 公交
造價	每公里1億元人民幣 (已計算高架車道成本)	每公里2-3千萬人民幣 (未計算高架車道成本)	每公里9500萬人民幣 (已計算高架車道成本)
建設周期	1年	1年	1年
一般最高時速	80公里	70至80公里	60公里
一般最少行車間隔時間	2分鐘	2分鐘	2分鐘
載客量	280人(四卡) 560人(八卡)	197人(兩卡) 527人(五卡)	80人(一卡) 130人(兩卡)
爬坡能力	8-12%	10-13%	20%
靈活性	最小轉彎半徑為15米	最小轉彎半徑為15米	最小轉彎半徑為15米
駕駛模式	無人駕駛 (有人值守)	無人駕駛 (有人值守)	人工駕駛
路軌	膠輪有軌	膠輪無軌 只有兩行白色虛線	車胎無軌
環保性能	電動	電動	電動／汽油

政府研方案 接駁郵輪碼頭觀塘海濱



▲政府將會再研究接駁啟德郵輪碼頭與觀塘一帶的方案。

細心考量

施政報告提出的啟德綠色運輸系統，接駁港鐵啟德站和啟德郵輪碼頭，但走線未包括接駁郵輪碼頭至觀塘海濱。運輸及物流局局長林世雄昨日表示，會研究是否有空間以其他方案接駁郵輪碼頭與觀塘一帶。

林世雄昨日在施政報告措施記者會表示，政府曾研究走線能否同時由郵輪碼頭向北，經海濱連接觀塘一帶，惟認為難以實行。他稱早前一直研究啟德多元組合連接系統，曾提出以行人天

橋連接郵輪碼頭和觀塘海濱，當局會繼續研究。林世雄並說，目前有關系統未確定由港鐵營運，但若港鐵有興趣亦可提出，巴士公司亦可以夥拍其他營運商交意向書，政府歡迎任何人提出建議。

建造費方面，林世雄說，初步認為項目綠色集體運輸系統可達至收支平衡，但要一併考慮項目為經濟和社會帶來的利益。他又說，政府將成立「大型發展項目融資委員會」就不同發展項目進行研究，包括年期及融資方式。