

推進南區發展 交通配套先行

《大公報》近來推出「旅業南圖」系列報道，引起社會廣泛回響。今日推出第10期，也是「收官」一期——發展南區離不開整全的規劃和完善的交通配套。本報今日舉行座談會，廣邀社會各界就發展南區出謀劃策。民有所呼，我有所應，相信特區政府相關部門、港鐵等會以民為本，解放思想，拆牆鬆綁，盡快將旅業南圖變成現實。

港島南區擁有豐富而獨特的旅遊資源，包括傳統漁民文化、擁有74年歷史亦為香港規模最大的魚類批發市場、艇仔遊、海島、碼頭、廣闊海岸線、美食等，賣點不少，可惜長期「養在深閨人未識」。如果連結附近的海洋公園、數碼港，可以開拓的空間很大，有助進一步深化遊客對香港歷史文化、獨特風味的體驗，有機會成為粵港澳大灣區建設的其中一個旅遊亮點、熱點。而要做到這一點，不能靠單打獨鬥，而是需要有周詳設計、完整規劃。交通配套無疑是其中最重要的，否則，一切美好的設想都不過是空中樓閣。

南區本來是香港最早發展的區域之一，現在變得相對落後，交通未配套是

其中一大因素。從香港仔、田灣，一直延伸至華富邨、數碼港直至瑪麗醫院，目前只有公路，沒有鐵路，嚴重制約區域發展。早在上世紀八十年代，南港島綫已納入發展計劃。上世紀九十年代，決定南港島綫分成兩部分，縱線由金鐘延伸至鴨脷洲利東邨；橫線往來銅鑼灣、華富邨、田灣和香港仔。南港島綫落成起用後，特區政府於「鐵路發展策略2014」中提出發展南港島綫西段，建議最快2021年興建，2026年通車。歲月荏苒，如今已是2023年，南港島綫西段依舊無聲無息，令人失望。去年中，南區地標的珍寶海鮮舫沉沒海底，更是令人嘆息。

為什麼南港島綫西段好事多磨？主要原因不外乎兩個，其一是成本效益問題，其二是技術問題。其實，這兩個問題都不應該成為問題。建設鐵路成本巨大，需要考慮區內人口、經濟活動及何時回本，看似無可厚非，其實大有可議之處。所謂「要想富，先修路」，基建是城市發展的前提，交通方便了，經濟活動增加，人口隨之上升，方便遊客來往，形成良性循環，達至一通百通的效

果。換句話說，如果一定要等到人口和經濟活動增加才修鐵路，結果只怕適得其反，形成惡性循環。不先栽下梧桐樹，又怎能引得鳳凰來？

就建造技術而言，在長虹卧波一般的港珠澳大橋都早已通車的情況下，港島的軌道建設可謂「小菜一碟」。現代工程技術發展很快，我國的建築技術和能力更是全球首屈一指。現時的軌道建設多採用沉箱技術，先建好巨大的管道，再一段一段地拼接，建造效率比傳統方法要快好多。南港島綫西段若採用新技術，成本有望大幅降低，建造時間也可縮短，南區居民有望早日受益。

香港進入由治及興新征程，特區政府全力拚經濟、謀發展。未來香港有兩大工程項目，分別是北部都會區和「明日大嶼」計劃，但這並不意味着其他區域的發展可以按下暫停鍵。事實上，區區都要發展，先易後難，先近後遠，這是合理的選擇，也是最容易見到成效的做法。南區居民盼望早日聽到「下一站是香港仔」、「下一站是數碼港」的廣播聲，他們已等了數十年。香港要全面發展，需要打破常規，破難而進。

注重交流成效

2022/23粵港姊妹學校簽約儀式昨日舉行，共有129對學校結盟簽約，這是歷年來最大規模的一次。有簽約校長表示，學生交流有助增強國民身份認同。有首次結盟的學校迫不及待安排學生互訪、教育交流活動。

特區政府自2004年起推動締結姊妹學校活動，20年間，已有800多家本地學校締結約2500對姊妹學校。即在全港約一千所學校中，逾八成已有至少一個姊妹學校，有的學校更擁有2對或3對姊妹學校，成績斐然。相信未來簽約姊妹學校將持續增加。

姊妹學校作為交流平台，對促進兩地教育交流、提升教師專業水平、拓寬學生視野、增強國情認識發揮了不可或缺的重要作用。即使在新冠疫情肆虐的三年間，兩地交通大受影響，但姊妹學校之間的交流並未中斷，只不過由線下交流變成線上交流。香港全面復常後，線上和線下雙軌交流得以恢復正常，在未來一段

日子裏，學校互訪活動將呈現爆發性增長態勢。

隨着香港進一步融入國家發展大局，粵港澳大灣區建設日新月異，姊妹學校的交流學習方式需要與時俱進，多元化發展。校方和教育部門需要對每一次的交流活動進行及時總結、分析和分享，不斷改良、優化，找出最適合青少年特點的交流方式，也就是最有效的交流方式。既要幫助本地學生了解內地，也要幫助內地學生認識香港。鼓勵兩地學生通過活動增進情誼，變一次交流活動為長遠的友情和聯繫，這是最理想、最有效、最持久的教育投入。

行政長官李家超提出施政「以結果為目標」，並設立了一百多個KPI指標。在組建姊妹學校方面，亦應作如是觀，既要重視結盟的數量，更要追求交流的質量；既重視交流形式，更注重交流成效，讓姊妹學校在新時代開花結果。

龍眠山

以創新思維推動南區發展 減建造時間省資源

提速提效 議員倡引入新軌道系統



港鐵南港島綫西段動工無期，立法會鐵路事宜小組委員會副主席張欣宇指出，南港島綫西段規劃多年來，已經做了很多研究，項目遲遲未能上馬，他認為並非技術問題，而是資源問題。

不過，張欣宇指出，軌道系統近年有不少突破性發展，只要政府願意以創新思維推動發展，引入新的軌道系統，南港島綫西段可望用更少的資源、更短的時間建造，令項目加快落成使用。

大公報記者 曾敏捷

►「躍動港島南計劃」其中一個建議，就是研究活化香港仔魚類批發市場成旅遊景點。
資料圖片

張欣宇向《大公報》表示，本港近年有多個鐵路項目要推展，包括東涌綫延線、屯門南延綫、北環綫及古洞站、洪水橋站等，還要就港深西部鐵路、中鐵綫、將軍澳綫南延、東九龍綫等展開研究，「好多項目排住隊要做，若同時進行比較勉強，政府肯定要考慮資源問題、優次問題。」

他續指，鐵路建設一般會考慮當區人口增長情況、非鐵路交通使用量、區內新發展等因素。政府把南港島綫西段安排到華富邨開始清拆重建才進行，較大機會是當局評估認為南區的道路交通可應付現有情況，項目未必是眼前最優先。

不過，張欣宇指出，南港島綫西段現有規劃是重鐵系統，投資較大、限制也相對較多，但軌道系統近年有不少突破性發展，有新的技術、有更

輕便的系統等，是一個契機。重新審視南港島綫西段的發展時，若引入新的軌道系統可望用更少的資源、更短的時間建造，令項目加快落成使用。

「雲巴」運力已接近需求

他舉例，深圳坪山區的「雲中巴士（雲巴）」系統，屬於輕便的高架軌道系統，建造空間較重鐵系統小，建造技術亦不是太複雜，「簡單過建造行人天橋」，建造時間更是相當於傳統鐵路的三分之一，只需要兩、三年，造價亦可望更低。載客量方面，雲巴每小時載客量可高達10000人次，而屬於中型鐵路系統的南港島綫，現時每小時單向運力約為12000至13000人次，兩者相差不是太遠。

張欣宇認為，政府若能打破固有思維，引入新的軌道技術，南港島綫西段可望加快落成。

智軌



▲▼隨着科技發展，內地近年出現智軌、雲巴等全新的軌道系列，方便不同區域使用。
網上圖片

雲巴



內地雲巴智軌靈活高效

話你知

軌道運輸是城市公共交通系統的重要组成部分，常見的軌道系統包括地鐵系統、輕軌系統、單軌系統、有軌電車、磁浮系統、自動導向軌道系統等。香港的軌道交通系統以重鐵為主，特點是載客量大，九條本地鐵路線日均載客量逾470萬人次，佔公共運輸總載客量約41%。

隨着科技發展，內地近年出現智軌、雲巴等全新的軌道系統。智軌是中國中車研發的一款在路面行駛，結合有軌電車、輕軌與快速公交特點的大眾運輸。系統用電作動力，但沒有實體軌道。智軌道路主要沿既有快速路，在主幹路路中走行，採用專用路權道路交通運營模式，最大載客量達到300至500人，最高行駛速度70公里／小時。目前，湖南省株洲市、江西省永修縣、四川省宜賓市、黑龍江省哈爾濱市、江蘇省蘇州市吳江區等城市，均已投入使用智軌示範線路。

至於被稱作「空中公交」的雲巴，屬於小運量軌道系統，由比亞迪自行研發，有轉彎半徑小、爬坡能力強、噪音低、振動小、敷設方式靈活等優點，每小時運能6000至1萬人，最高運行時速達80公里。2021年4月16日，全球首條無人駕駛「雲巴」示範線在重慶璧山正式開通；深圳市坪山區的雲巴1號線在2022年12月28日通車。

南區旅遊發展一波多折

【大公報訊】香港南區曾有過不少旅遊發展倡議，包括2000年初提出的香港仔旅遊發展項目，但十年計劃一場空，發展規模大減，最後變成美化海濱工程。時至2020年，政府在施政報告提出「躍動港島南」計劃，涵蓋八大重點項目，建議把南區打造成為一個適合工作、居住、創意及消閒玩樂的地區。

部分項目胎死腹中

不過，「躍動港島南」最初提出的八個重點項目，部分項目已胎死腹中：石澳石礦場水上運動中心在2021年7月公開招標，但政府在2022年8月宣布，由於收到的標書未能符合政府指定要求，因此取消招標；至於活化珍寶海鮮舫計劃，珍寶海鮮舫的業主雖已同意無償捐贈船體予海洋公園，惟海洋公園最終表示，因未找到適合的第三方機構營運，而不能落實捐贈計劃，而珍寶海鮮舫在

2022年6月拖往柬埔寨途中，在南海沉沒。

政府在2022年提出「躍動港島南概念總綱計劃2.0」具體規劃，當中包括15項主要構思及建議，包括興建連接黃竹坑業興街和香港仔郊野公園的步行徑、檢視區內現用作巴士廠、船廠等臨時用地，以及擴建香港仔避風塘等。

發展局局長甯漢豪早前在網誌交代計劃最新進展，提到當局已為南區重點地區制訂行人環境、交通和海濱的改善方案，今年起會陸續推展；政府亦正研究活化香港仔魚類批發市場，以促進本地漁產品批發和零售層面銷售，當中會加入餐飲元素，預料明年完成技術可行性研究。至於施政報告提出在港島建造「活力環島長廊」，連接港島北岸海濱長廊及南區多條現有海濱和郊野步行徑，正在推展，目標是於5年內駁通9成長廊。



旅業南圖 五大倡議

1 保育漁文化 展現傳統

- 扶助舢舨船觀光發展，讓旅客在傳統小艇上感受漁家風情。
- 保育碩果僅存的囉家艇，讓旅客感受真正的魚香水上飄味道。

2 開拓海上遊 連島玩樂

- 擴建香港仔避風塘，增加船隻停泊區和建造碼頭，加強景點之間的連接。
- 利用海岸優勢，發展水上交通，既適合南區特色，也能減少發展成本。
- 善用地理優勢，開辦接駁長洲、南丫島、蒲台島等離島的航線，可連島玩樂。
- 打造香港仔水上交通站，用環保電船替代燒油的船行駛，降成本，增效益。

3 魚市場升級 美饌吸客

- 香港仔魚市場批發以外，加入零售和餐飲元素，讓香港漁業傳統文化以「新鮮」形象重現。
- 打造「港版築地」，規劃改造魚市場，功能上可分層，地下批發，二樓零售，三樓吃海鮮。

4 海濱注活力 走文創風

- 香港仔一帶可活化成「美食+創意」空間，規劃成類似北京798藝術社區。
- 引入文創市集，讓藝術家做街頭表演，可以畫畫、寫生、唱歌。

5 拓交通基建 方便旅客

- 積極落實南港島綫西段，打通南港島綫延至西環，讓港島南兩面相通。
- 引入新的軌道系統，以更短時間建造，加快落成使用。
- 香港仔巴士總站發展地下大型停車場，容納旅遊巴、自駕遊等泊車需求。
- 鴨脷洲港鐵站附近海旁可建停車設施，供旅遊巴、的士及輕型貨車使用。

綜合大公報「旅業南圖」系列報道整理

