

李家超：專注推展「躍動港島南」計劃

議員：盼南港島綫西段盡快開展



社會復常、旅客增多，社會有聲音要求加快南區旅業發展，包括盡快落實興建南港島綫西段，為南區高質量發展創造條件。行政長官李家超昨日出席行政會議前回應大公報記者提問時強調，已公布的南港島綫西段發展計劃，並沒有改變，目前的計劃正在暢順地進行，惟工程推展時要考慮地理、經營等問題。現在要專注推展「躍動港島南」計劃。

有議員指進度太慢，促政府盡快落實各項規劃。有地區人士指出，興建南港島綫西段可帶動南區整體發展，但政府預期要到2027/28年華富邨啟動重建後，才能展開該段鐵路工程，與市民的期望有落差，政府應適時做好解說，說好施政故事。

大公報記者 邵穎



掃一掃 有片睇



▲讓旅客體驗香港仔的漁港風情，需要更完善的交通配套。

◀大部分南區居民希望港鐵南港島綫西段可盡快開展。

南區有豐富的漁民文化及獨特的景致，發展潛力巨大，可望成為本港旅業新亮點及發展新動能。不過，南區多年來發展緩慢，雖然曾有過不少美好的發展願景，奈何總是好事多磨，曾醞釀多年的香港仔旅遊發展項目，發展規模大減，最後變成美化海濱工程；早於1980年代開始研究的南港島綫，至今仍未涵蓋南區人口最密集的香港仔、華富邨等地區，落實無期。

鐵路與華富邨重建可同步進行

不少街坊感慨南區彷彿被遺忘，南港島綫西段開通無期。有居於華富邨近半世紀的老街坊表示，見證南區從與世隔絕到交通配套逐漸發展，很遺憾有生之年都未能見到地鐵開通到華富邨；有本身是水上人的香港仔居民表示，南區未開發的旅遊寶藏，要玩遍南區，一兩天可能都走不完，如果南區能發展，並提供便利的交通配套，港人及遊客都會愛上南區。

港島西立法會議員陳學鋒認為，南區發展進度太慢，在新政府的工作效率下，有能力加快，呼籲政府勿將太多的時間用於研究，而應盡快落實各項規劃。

他續指出，在不少市民的印象中，南區近幾年似乎沒什麼發展，多數旅客到南區只會前往海洋公園，事實上，南區發展潛力巨大，包括香港仔避風塘、魚市場等，華富邨的重建亦可釋放新土地。他續指出，若南港島綫西段開通，相信有助吸引大批遊客到訪，帶動南區整體發展。他認為，南港島綫西段的興建與華富邨重建可同步進行。

欠時間表和溝通 街坊失望

全國人大代表、南區建設力量召集人朱立威認為，在南港島綫西段建設上，政府推展得太慢，與街坊期望顯然有落差。在南區發展項目中，目前主要推展的都是「細嘢」，至於香港仔避風塘的發展、黃竹坑康體設施「一地多用」等市民關心的「主菜」，則缺乏具體的時間表——「做規劃是好事，但要告訴人『主菜』幾時有得食」。

朱立威續指，根據現規劃，政府只是預計2027/28年華富邨居民陸續遷移後，南港島綫西段可展開建造工程，但意味實際動工時間可能更遲。朱立威認為，政府與地區的溝通有待進一步加強，就如很多政府規劃在聽取地區意見後，在

一段時間後才公布最終報告，到真正落實計劃，又相隔一段時間，可能長達數年，其間往往缺少了與地區及街坊間的主動溝通，「可能做咗好多嘢（但）人哋唔知」。

南區區議員梁進則指出，政府對於市民的關注點，即「躍動港島南」的「主菜」回應不足，冀政府能加強對市民及地區人士的關注點進行回應，加強溝通，包括為何不推行「基建先行」等。

運輸及物流局回覆查詢時重申，正積極研究港鐵提交有關推展南港島綫（西段）的建議書，工程推展要視乎華富一帶實際的發展和華富邨重建的時間表。根據房屋署提供的資料，預計現有居民於2027/28年起陸續由華富邨遷移至薄扶林南的接收屋邨。待遷移首批居民並清拆有關現址樓宇騰出空間後，相關鐵路設施建造工程可隨即開展。當局正因應華富邨重建計劃及有關地區的人口變化為鐵路項目的推展進行規劃。

港鐵表示，香港整體鐵路規劃和發展由政府主導，港鐵會配合政府推展香港的未來鐵路發展。港鐵已就南港島綫（西段）向政府提交建議書，目前正就政策局及部門的意見補充建議書內容。

南區規劃有改善空間

專家意見

因交通不便，提及旅遊好去處，鮮有人率先聯想到港島南區。但事實上，港島南區旅遊資源豐富，又有獨具一格的漁民文化，魚市場、水上交通等都有巨大的發展潛力。不少業內專家及地區人士均指出，南區規劃仍有不少可改善空間，包括重新規劃香港仔魚類批發市場、積極發展南區水路交通等。

《大公報》日前舉辦的「旅業南圖」座談會上，與會的多位專家、地區人士紛紛就南區發展規劃提出看法。旅遊學者、職業訓練局項目經理黃家榮就以「未雕琢的翡翠」形容現時南區，指出未來香港並非只是購物天堂，更可發展「沉浸式」旅遊體驗。他認為，魚類批發市場正符合「香港文化」的內容，漁民文化對遊客同樣具吸引力。

在魚市場的發展方面，黃家榮建議，可以加設餐廳及博物館，增加旅客體驗；香港仔漁業海鮮商會會長陳志豪則認為可向上發展，遊客來到可直接上第一層的市場，由第一層可看到底層魚檔情況，並強調屆時零售與批發必須分開，遊客在第一層的觀光區可直接購買底層的海鮮，再送上第三層的現煮區讓旅客品嚐及感受漁港風情。

可先發展水上交通配套

交通配套對旅遊發展非常重要，黃家榮指出，未有鐵路支援下，水路建設是比較可行的方案，由海洋公園水上樂園、香港仔到魚市場一帶的海灣，可發展海上旅遊路線，吸引更多觀光旅客到區內消費，發揮協同效應；港區全國人大代表、南區建設力量召集人朱立威表示，南區旅遊發展可考慮水上的土，推動離島遊、環島遊。具體發展可效法威尼斯，不僅作旅遊用途，在遊客量較少時，可調整價格，供居民日常出行時乘搭。

南區區議員梁進強調，如果成功吸引到大量遊客來南區旅遊，交通可能難以負荷，水上交通配套是整個旅遊計劃成功的一部分。他舉例海洋公園的路線，是以一種類似專線的形式運行，並提議放寬水上的土運作，實現通往淺水灣、大樹灣等地，成為南區獨有特色。 大公報記者邵穎



▲南區規劃仍有不少可改善空間，例如可發展南區水路交通。

地區人士倡高層次帶領 有效推進發展

加強統籌

南區發展離不開跨政府部門的協調統籌，政府現正透過躍動港島南辦事處，統籌和落實「躍動港島南」計劃的重點項目，有意見認為，政府應透過更高層次的官員，統籌南區發展。行政長官李家超昨日在行會前回應《大公報》提問時表示，政府設立躍動港島南辦事處，目的是專注推展「躍動港島南」計劃，相當於「大腦」，不同部門和政策局都會配合。如果在計劃推行過程中有其他意見，政府的恆常機制會提升至更高級人員作了解、統籌和協調，這是特區政府一向的機制。

李家超表示，「躍動港島南」計劃正暢順地進行，躍動港島南辦事處是按着計劃和藍圖推進有關活動。他又說，有很多在內部統籌協調後所推行的不同計劃，每日都在發生，政府不會每次都刻意說明哪次有統籌、有推進，「在整個政府架構，如果需要提升到任何較為高級的官員處理，這方面的制度已經建立，日常亦在進行。」

資料顯示，躍動港島南辦事處隸屬發展局，由非公務員職位的躍動港島南辦事處總監帶領，其直屬上司是發展局副秘書長（規劃及地政）。辦事處總監主要職務和職責包括領導躍動港島南辦事處和

整體統籌相關決策局／部門推展，以落實「躍動港島南」計劃下的措施；與多個決策局／部門的高層管理人員密切聯絡，統籌「躍動港島南」計劃下的多個方案的執行工作和協調需跨部門合作的事項。

賦權加速推展進程

不過，全國人大代表、南區建設力量召集人朱立威指出，現時辦事處的層級，只是做到規劃協調，而未見到統籌，難以推動整個南區提速計劃，他舉例，魚市場的重建勢必會加入不少發展元素，甚至涉及交通配套等跨部門負責範疇，建議可參考由政務司副司長卓永興帶領的打擊衛生黑點計劃。

南區區議員梁進指出，南區發展的「主菜」，如魚市場的發展、水上運動中心流轉後的進一步規劃、水上交通的建設等，都牽涉到不同部門，若要以目前辦事處的層級進行推展，速度或較慢。梁進認為，至少應該由局長級別的官員進行統籌，才能加速項目進程。

立法會議員陳學鋒認為，如果政府能賦權給有關部門，即便不是司長級別官員統籌，亦能加速推展進程。 大公報記者邵穎



◀《大公報》推出的南區旅遊發展系列報導，深入探討南區交通配套的重要性，引起廣泛關注。

小巴士太少

華富邨關先生：如果有地鐵當然交通方便啲，但政府仍然未建全，而現時小巴和巴士都開得好疏。



建鐵路不能拖

陳女士：我1978年搬入華富邨，這一區從與世隔絕到交通配套逐漸發展，我一路見證。一直都期望這裏能有地鐵開通。我不認同要重建華富邨完成後，才能建造鐵路，因為鐵路興建時間太長，政府應該先在重建前做好詳細的規劃，否則到時候新增的大批人口，原有交通都不夠使用，何以談遊客？

應發展魚市場

吳先生：南區其實地方還挺大的，香港仔、赤柱、石澳、薄扶林……要玩遍南區，一兩天可能都走不完。然而自從珍寶海鮮舫沉沒後，香港仔似乎就失去了一個地標。我認為一個新的地標尤其重要，而承載着漁業歷史的魚市場是不二之選。這裏如果都能夠發展，相信港版築地可以吸引不少遊客，香港人也會愛上這裏的美食。



大公報記者伍軒沛、盧國昌

「香港仔」成小紅書熱搜詞

五一前夕

本港旅業業界預計，周末開始的五一黃金周假期期間，會有約60萬內地旅客訪港，當中約八成是自由行。隨着深度遊、體驗遊的盛行，網上有許多香港特色遊的介紹，「香港仔」赫然是一個熱門詞。

小紅書上就有一篇篇與香港仔以及南區旅遊有關的介紹，「香港親子旅行 | 感受傳統漁村水上生活」、「香港，為了香港仔的一碗艇仔粉」、「CityWalk | 坐2塊5的街渡，看最真實的漁民」等，介紹這個「以前漁民聚居的地方」，令遊客讀之悠然神往。