

# 完善內外交通 推動高質量發展

# 英國人坐不住了

「起動九龍東」說了多年，但交通問題一直未有解決。近來有不少政黨、社團建議九龍東捷運系統採用深圳坪山的「雲巴計劃」。民建聯昨日舉行記者會，提議香港引入新集體運輸系統，如「雲巴」、巴士快速交通系統或「智軌」，因應不同地方的實際需要，採用不同的運輸系統。另一方面，香港推動北部都會區計劃，加快大灣區建設，都需要搞好交通。交通先行，這是香港實現高質量發展的前提，值得特區政府認真研究，加快推動。

香港擁有比較完善的基建，香港的地鐵幾乎是全世界最便捷的，香港在全球競爭力排行榜上一度位居前列，並非浪得虛名。不過，隨着科技發展日新月異，交通基建必須與時俱進，否則就有落伍之虞。早前行政長官李家超率領立法會議員到訪大灣區四個內地城市，參觀了深圳比亞迪公司的「雲巴」後，大為讚賞，當時就表示希望引入香港。民建聯早前專門派人去坪山體驗「雲巴」，也是翹起大拇指。民建聯還詢問了九龍東居民的意向，多傾向「雲巴」，因此就有了昨日的記者會。

「雲巴」使用無人駕駛技術，行駛於5米寬的高架橋，這對缺地發展的九龍東來說，具有可行性。內地近年還發展出另外兩套相對成熟的集體運輸系統，分別是廈門模式的巴士快速交通系統，以及湖南株洲的「智軌」。所謂「智軌」，並非真有軌道，而是在兩條虛線上行駛。「智軌」和巴士快速交通系統的承載量大，適合建在港島等人煙稠密、遊客眾多的地方。

特區政府多年前計劃在九龍東建造單軌鐵路，連接九龍灣及郵輪碼頭，但這個計劃於2020年被否決。現在政府計劃在九龍東建立捷運系統。這個系統不局限於九龍灣一帶，而是黃大仙延伸至油塘，將地處偏僻的順利邨等地囊括其中。如此一來，區內的交通樽頸問題就迎刃而解。

香港要推動的交通基建還有不少，連接香港仔、數碼港的南港島線西段討論了十多年，至今紙上談兵，大大約束了南區的發展潛力。還有，特區政府銳意發展北部都會區，香港未來將形成「北創科、南金融」的雙輪驅動模式，專家建議率先建造一條連接新界至港島

的「南北鐵路快線」，不能等到北都新區有人入住了，才去處理交通問題。

內地四十多年來高速發展的秘訣之一，就是交通先行。以深圳市為例，軌道交通已有16條線路，總長約550公里，比香港軌道交通271公里足足多出一倍。廣州的軌道交通就更長了，超過600公里。香港的軌道建設進度較慢，其中一個重要原因是按照人口規模來做基建配套規劃，人口若達不到一定規模，基建就動不了。但反過來說，交通不方便，怎麼會有人氣？經濟活動又如何展開？不先栽下梧桐樹，怎樣吸引鳳凰來？特別是，基建項目工程大，耗時長，若沒有前瞻思維，提前部署，隨時墜入超支延誤的怪圈。

香港推動高質量發展，首先需要發展思路的改變，創新思維是應有之義。沿用固有的規劃模式，按部就班，不越雷池一步，是無法適應高質量發展的。而且，香港不僅要做好內部交通，也要做好外部交通，對接灣區內地城市加速推動大灣區一小時生活圈的建設。特區政府已有相關規劃，關鍵是坐言起行，提高效率。

正在香港訪問的英國商業及貿易部國務大臣莊敦文，成為5年來第一位訪港的英國內閣成員。有輿論認為，英國想藉此改善對華關係。

莊敦文此行在香港未引起太多關注，反而在英國政壇打翻了「醋罐子」。多名英國議員質疑英國向中方「下跪」，變相為香港國安法背書。一向對香港事務說三道四的「香港監察」更氣急敗壞地聲稱，莊敦文此行是對移民英國香港黃絲的「出賣」。

其實，正如英國人自己所說：沒有永遠的朋友，也沒有永遠的敵人，只有永遠的利益。英國人所做的一切，都是看錢份上。英國先是竭力抹黑香港國安法，製造恐慌情緒，趁勢推銷BNO移民政策，大割香港「黃絲」的韭菜。如今，黃絲的利益價值用得七七八八了，英國變臉同香港做生意了。須知道，英國在香港擁有重大利益，單說兩間銀行，多年來在香港和東亞地區

賺得盤滿鉢滿，彌補在其他地區的損失，英國人怎麼可能為了照顧「黃絲」的情緒而跟錢包過不去呢？

說到香港國安法，本來就是穩定香港的基石，英國人「背書」與否無關大局。美國商會早前發布調查，逾70%在港美商對香港法治有信心，另外62%認為香港國安法對公司在港營運無負面影響。近日，日本貿易振興機構在新一份香港營商環境調查報告也提到，在港日企對國安法的擔憂大幅下降，另有逾70%日資傾向維持及擴大在港業務。

更值得一提的是，德國、意大利、西班牙、歐盟等地領袖近來競相訪華，加強合作，欲乘搭中國高質量發展的快車，美國財長耶倫也在等待中國發出訪問邀請，被「晾」在一邊的英國政府能坐得住？莊敦文訪港大有投石問路之意，「黃絲」感覺自己已被「出賣」，只能怨自己太天真。

龍眠山

## 民建聯：可靈活運用雲巴智軌及公交系統

# 混合模式發展東九捷運便利出行

政府正在探討以「高架無軌捷運系統」興建東九龍線，民建聯建議延長走線並加建支線，令該個集體運輸系統由原計劃的6個車站增至25個，貫通連接啟德、鑽石山等地區。民建聯並建議政府因應不同地區的人口密度、交通需求、交通狀況及地形等因素，採用混合模式包括雲巴、智軌（ART）、公交系統（BRT），發展整個捷運系統，並建議政府考慮在捷運系統下興建空中單車徑及步道，在捷運系統附近建設社區驛站，打造幸福社區。

大公報記者 鍾佩欣

政府構思的東九龍線，初步走線全長約四公里，由寶達，經秀茂坪、順安、順利、彩雲，連接港鐵彩虹站。民建聯建議，新增一個位於鑽石山的車站，通過地下通道連接現有的港鐵鑽石山站，乘客轉線時毋須在路面行走。在鑽石山車站後延長走線，經新設的富山站、學校村站，去到新設的慈雲山站；在寶達站方向延長新增馬油塘站，與安達臣總站。

### 建議設啟德至觀塘支線

民建聯並建議興建支線，服務啟德至觀塘一帶市民，與現有啟德站接駁，東向麗晶花園、啟祥道、九龍灣商貿區、海濱道、觀塘碼頭站、茶果嶺道，與現行觀塘綫油塘站接駁後，再往藍田北，繼而接駁至寶達。

民建聯立法會議員李慧琼表示，政府原路線只關注山上居民，忽視九龍灣、啟德、觀塘郵輪碼頭等一帶的人流，民建聯認為興建輕軌路線，應將效益最大化，更方便市民出行。啟德發展區已取消輕軌，而簡約房屋興建會某程度加重區內公共交通的負擔，啟德部分居民期望政府在區內建設雲巴。

民建聯團隊於上月至本月曾到內地不同城市考察，了解到深圳坪山雲巴、湖南株洲智軌及廈門快速公交的使用情況。民建聯九龍東立法會議員顏汶羽稱，建議政府考慮混合模式興建東九龍線25個站點，不同地區根據人口密度、交通需求、交通狀況及地形等因素，進行規劃。他舉例，

在人口密集的商业區，可設置載容量較高的ART服務；在人口較少的半山地區可設置雲巴、BRT等公共交通服務，以提供更為靈活、便捷和快速的服務。

### 興建空中單車徑及步道

李慧琼引述數據稱，深圳坪山雲巴全長8.5公里，每公里造價僅需一億人民幣，相比地鐵，捷運系統不需興建深層隧道、路軌及架空電纜等，而機電支援系統亦相對簡單，建造和營運成本會相對較低，她認為「政府不能再以造價為由而否決方案」。

民建聯並建議借助捷運系統的高架結構，興建空中單車徑及步道，為跑步、單車等體育項目提供設施；在捷運系統附近增設單車泊位，方便市民出行時停放自行車。

民建聯建議參照株洲公廁建成驛站項目的成功經驗，在東九龍線提供多樣化的驛站服務，包括郵政、購物、休閒、文化展示等，不但提高居民生活便利度，也有助帶動當區經濟發展和就業機會，提高社區文化氛圍和公共空間的品質。

對於民建聯建議鐵路東九龍綫採用混合模式發展，香港工程師學會前會長梁廣瀛指出，近年雲巴、智軌兩款捷運系統在內地發展成熟，可考慮引入本港，「技術上可以做到的，要一條馬路就可以」。他稱兩款屬自動駕駛，且以電動行駛，相反輕鐵整體造價會較高，需興建路軌及供電穩定。



**政府擬議東九龍「高架無軌捷運系統」**  
初步走線長約4公里，由彩虹東至寶達，連接現有彩虹站，以及鄰近安達臣道和安達臣石礦場用地的房屋發展區

### 興建捷運系統四大建議

- 混合模式發展整個「捷運系統」**
  - 根據各區人口密度、交通需求等因素，興建雲巴、智軌（ART）及快速公交（BRT）等。
- 建造空中單車徑及步道**
  - 借助捷運系統的高架結構，興建空中單車徑及步道，為跑步、單車等體育項目提供設施。
- 增設單車泊位鼓勵綠色出行**
  - 方便市民在出行時停放單車，鼓勵市民出行通過單車和公共交通相結合。
- 系統周邊建設社區驛站**
  - 社區驛站可以提供多樣化的服務，包括郵政服務、購物、休閒、文化展示等。

**民建聯建議走線**  
其一是延伸政府擬議路線，由慈雲山至安達臣，其中鑽石山及寶達為轉車站  
另一支線服務啟德至觀塘一帶，與現有啟德站及油塘站接駁，最終接駁至寶達

三個技術方案比較	深圳坪山雲巴	湖南株洲智軌	廈門快速公交
載容量	四至八個卡車，可載560人	兩至五卡車，可載527人	一至兩卡車，可載130人
造價	每公里1億元人民幣	*每公里2至3000萬元人民幣	每公里9500萬元人民幣
駕駛模式	無人駕駛	無人駕駛	人工駕駛
爬坡能力	8-12%	10-13%	20%

## 交諮會商巴士加價申請 考慮市民接受程度

【大公報訊】五間專營巴士公司早前申請加價，各界關注加重市民經濟負擔。交通諮詢委員會昨日開會討論，指商討申請時會考慮及平衡一籃子因素，包括市民接受程度及負擔能力，稍後會將建議提交至政府，供行政長官和行政會議參考。

五間專營巴士公司早前提出加價申請，有待政府審批，九巴申請加幅9.5%、龍運加價8.5%、大嶼山巴士車費上調9.8%；新巴及城巴則要求，日常市區線劃一加2元，城巴「B」、「E」、「R」、「S」及「N」線加價

23%；機場路線加幅最高，達到50%，引起各界嘩然。

交諮會主席張仁良認為，討論加價申請時，必須考慮和平衡了巴士票價調整安排中的一籃子因素，包括市民的接受程度及負擔能力、巴士辦商的服務表現、辦商過去和預測的財務狀況，以及按綜合消費物價指數及工資指數變動，再由方程式運算得出的加幅參考數據，交諮會將一如以往，把意見提交特區政府考慮。他又表示，支持三條過海隧道收費調整方案，期望可以紓緩過海隧道的交通壓力。

## 盡快修例降強拍門檻

發展局早前向立法會提出更新及精簡強拍制度，建議降低強拍申請門檻，發展局已於本月舉辦兩場公眾論壇聽取意見。發言人表示會於今年下半年向立法會提交有關修例草案。

發展局早前在提交立法會的文件中，建議把樓齡達50年或以上、但少於70年的強拍門檻，由80%業權降至70%；樓齡達70年或以上，門檻降至60%；同時將為涉及多個相連地段的強拍申請提供更多彈性。

降低申請強拍門檻，有利於改善舊樓住戶居住環境、增加樓宇供應、提高發展商參與市區重建計劃積極性。香港舊區不少具有潛力、可供收購重建的舊樓，奈何強拍門檻太高，拖慢了舊區重建速度。

當前香港面對土地緊張、樓價高企困局，為市區重建拆牆鬆綁，能緩解土地供應緊張情況，紓緩樓價壓力。降低強拍門檻修訂草案盡早通過，便多了一種手段緩解住屋問題。

另外，亦可考慮為市建局增加資源，讓市建局在市區重建方面承擔更多、更重要角色。

