

食肆新政適應需時 自律守規相互尊重

無縫接駁 空鐵聯運

容許狗隻進入指定食肆的新規例日前生效，社會討論日漸升溫，網絡上出現支持與反對陣營。其間既有部分獲批食肆因準備不足退出，亦有不自律的狗主被揭出在堂食期間使用餐廳餐具餵飼寵物，引發公共衛生疑慮。面對新政落地初期的種種風波與陣痛，社會各界應理性看待。當前出現的部分爭議與退場現象，不能簡單看作政策的失敗，而是社會走向文明共融需要經歷的「適應期」，更是政府優化治理、完善政策的重要契機。

任何涉及生活習慣改變和公共空間分配的新措施，在實施之初往往會伴隨公眾習慣的碰撞與調適。「人寵共融」是現代都市文明與多元包容的重要標誌。隨著本港市民飼養寵物的比例持續上升，帶同愛犬一同外出用餐、共度休閒時光的社會需求增加。事實上，在新規例出台前，不時可見犬隻出入各類餐飲場所，食肆與食客之間常因缺乏規範而發生摩擦，亦製造了公共衛生監管的灰色地帶。特區政府因應社會發展與市民訴求，透過新修訂法規將狗隻進入指定食肆的行為納入法治化、規範化、科學化的管理軌道，定出清晰規則，要求明確標示，恰恰體現了特區政府事不避難、對

公共衛生與市民需求負責的施政擔當。新政的初衷是推動「人寵共融」，並為餐飲業開拓新商機。但要讓政策能夠順利推行，需要餐廳、狗主與市民的互相尊重與包容。然而，制度改變往往快於公共習慣的養成，這正是當前出現一些矛盾和雜音的主要原因。部分食肆在評估實際運作成本或食客反應後決定退出，屬於市場機制的正常調節，也是餐廳基於自主權作出的商業決定。新規已有候補機制，讓其他合資格餐廳補上空缺，名額亦不會因此白白浪費。外界不宜將少數退出輕易解讀為政策失敗，更不應簡單下結論以此否定整項政策。

要順利渡過這段適應期，加強引導、適時微調與多方互讓才是關鍵。首先，執法部門應承擔起引導與規管作用。目前正值新措施落地的適應期，食環署應在加強巡查、嚴格執法的同时，盡快聯合餐飲業界推出「寵物友善食肆約章」，協助商家優化內部管理指引。例如，當局可進一步指導食肆推行「分區管理」，將「人狗共餐區」與普通用餐區作明確的物理隔離，從源頭阻斷衛生隱患與心理隔閡，保障非養寵食客的權益。

其次，食肆經營者應對照新規，做

足充分準備，比如在入口和訂座平台清晰列明規則，並為員工提供處理衝突和突發情況的指引，避免將壓力完全留給前線人員。還可以主動為攜犬食客提供即棄寵物餐具、專用紙巾或專用坐墊，並在店內顯眼處張貼行為守則。透過精細靈活的商業管理，既能維護店內衛生環境，亦可解鎖「寵物經濟」新商機。

最核心的關鍵，仍在於狗主的自律守規。權利與義務從來都是對等的，享受新政帶來的便利，就必須承擔相應的社會責任。負責任的飼主應時刻恪守法規與公德，嚴格管束寵物行為，確保其不影響他人、不觸碰公共衛生紅線。怕狗或不認同寵物進入食肆的人，也應尊重他人的合法選擇。唯有每一個體都展現出與現代文明相匹配的自律，才能為群體爭取到更多的理解與空間。

「人寵共融」的實質，歸根結底是人與人之間的和諧共處。這項體現社會溫度的善政能否行穩致遠，取決於特區政府的精準微調、業界的智慧管理，以及廣大市民的相互包容。多方互諒互讓，適應期後便是坦途。相信通過這次公共生活領域的討論與磨合，社會應能找到最大公約數，在保障公共衛生的前提下，建設更加多元、包容、溫暖的香港。

高鐵西九站及機鐵九龍站之間的自動車接駁已提上日程。根據運輸署文件，自動車將於下半年進行路面測試，明年第二季正式營運，為來港轉機的旅客提供接駁和行李託運服務。香港即將進入空鐵聯運、無縫接駁的新時代，這對加快大灣區融合發展、鞏固香港國際航空樞紐地位及推動智慧交通發展，具有積極意義。

高鐵西九站與機鐵九龍站相距不遠，步行約十分鐘，但對長者或攜帶大件行李等旅客構成不便。引入無人駕駛車輛，實現點對點接駁，可大大節省接駁時間，提升旅客舒適度。大公報記者昨日親身體驗智能駕駛汽車，一路勻速行駛，遇見交叉路口有車會自動煞車，迴旋處急轉彎會放慢速度，體感比真人開車更平穩。

香港機場客運能力因「三跑」啟用而大幅提升，但也面對「客從何來」的挑戰。實現空鐵聯運，就可以更好地抓住大灣區客源增長的機遇。事實上，高鐵

成為內地客人來港的主要通道之一，去年客流增長了兩成，其中約5%轉往機場。習慣了內地空鐵聯運的內地旅客，自然希望一落高鐵站就可以直奔機場，毋須兜兜轉轉。有了空鐵聯運，過去的接駁痛點迎刃而解。

空鐵聯運是大灣區「交通硬連通、政策軟聯通」的生動體現，也是香港在大灣區多機場集群中維持競爭力的重要舉措。更不用說，空鐵聯運不僅會為香港帶來更多轉機旅客，更能有效促進人員、貨物、產業的跨境流動，強化香港的獨特地位。

以自動車作為空鐵聯運的載體，這是香港自動駕駛規管框架的落地應用，為將來擴大應用場景累積經驗，並能建立香港在智慧出行領域的領先形象，吸引更多人才與投資。

由此可見，這個看似規模有限的空鐵聯運服務，卻是香港加快融入和服務國家發展大局的務實一步，為未來更大規模的空鐵海聯運和智慧交通布局奠定堅實的基礎。

運輸署首次容許機場島內遙距控制

自動駕駛本月將測試「車內無司機」

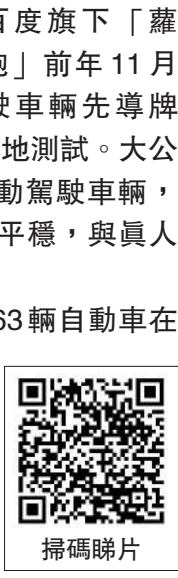


焦點新聞

百度旗下「蘿蔔快跑」前年11月獲發香港首張自動駕駛車輛先導牌照，翌月起陸續在機場島等地測試。大公報記者昨日實測乘坐百度自動駕駛車輛，即使在迴旋處等相對較複雜的路，亦能保持平穩，與真人駕駛並無太大分別。

運輸署現時已發出7個先導牌照，共有63輛自動車在全港7個地點測試。運輸及物流局局長陳美寶昨日表示，月內將更新牌照，容許機場島自動車遙距無人操作，香港將首次在公開道路上實現「車內無司機」測試。

大公報記者 肖泓宇



▲陳美寶早前實地視察自動駕駛項目測試情況。

▶無人駕駛車上的司機全程只虛扶軚盤。 大公報記者蕭智釗攝



▲車輛駛過迴旋處，行駛暢順。 大公報記者蕭智釗攝

運輸署總機電工程師鍾卓明表示，截至今年6月，署方已發出7個自動駕駛先導牌照，涉及63輛自動車，於北大嶼山、九龍東、九龍西及港島數碼港等7個地點測試，整體大致暢順。百度旗下「蘿蔔快跑」於2024年11月獲發香港首張自動駕駛車輛先導牌照，同年12月起陸續在機場島等地測試。

記者實測乘坐 較真人開車平穩

鍾長明表示，署方今年2月起進一步擴展機場島測試範圍至東涌及欣澳，並首次引入遙距後備操作員遠程接管車輛，為日後撤除車上安全員、實現完全無人駕駛累積營運數據。

現時在港測試的車型為百度「蘿蔔快跑」第六代無人車RT6，採用左軚設計，車身配備多種感測器，以偵測不同距離的障礙物。

基於運輸署測試車輛的要求，必須有後備操作員在車內，且無人車限速每小時50公里，後備操作員需要碰著軚盤，即使不會自主操作車輛，手亦不能離開軚盤，副駕駛位亦不可坐人。

大公報記者昨日試乘約7分鐘車程的「蘿蔔快跑」第六代無人車RT6，並採用自動駕駛模式，由香港天際萬豪酒店出發至航天城。行駛過程中，操作員無對汽車進行操作，僅用雙手虛扶軚盤，車速一路保持低於50公里每小時行駛。當車輛駛經交叉路口會自動停下，待路面安全時繼續行駛；駛經

迴旋處會把速度降低至30公里，記者實測感覺較真人開車平穩，未出現急煞等情況。

百度智能駕駛項目及商業發展高級經理黃文晞表示，百度已在香港採取本地化的無人車測試策略，應對本港「左上右落」的道路設計與右軚車行車習慣等，並能夠在複雜場景安全運行，覆蓋不同路況，包括迴旋處、高流量交通燈、必須讓路的路口等，測試結果大致暢順，並未引致交通阻塞。

為運輸業界注入高增值轉型

運輸及物流局昨日在社交專頁發文，表示局長陳美寶曾先後視察北大嶼山、九龍東啟德一帶的自動駕駛項目，並於早前到訪南區數碼港，了解當區自動駕駛的測試情況。陳美寶欣悉北大嶼山的測試項目會在本月內更新牌照，容許項目在機場島內只由遙距後備操作員在遙距控制中心操作自動車，這將是自2024年自動駕駛的新規管框架實施以來，香港首次在公開道路上實現「車內無司機」的測試，標誌著香港自動駕駛技術發展的重要里程碑。

陳美寶表示，新技術在本港「落地」，為運輸業界注入高增值轉型。以百度為例，他們已在香港組建一支數十人的團隊，為香港培育新一代高增值的科技人才，包括自動駕駛系統工程師、遙距車輛操作員、系統監察及保養維修人員等。

話你知



汽車駕駛自動化分級共分為6個級別（0至5級），0級為無自動化駕駛，5級意味着車輛可以在任何路況和環境下完全自動駕駛，毋須駕駛員操控。自2024年底至今，本港自動駕駛累計測試里程突破24萬公里，無人駕駛技術已達到國際標準第四級的高度自動化水平，技術與海內外各地相若。

在港測試里程逾24萬公里

無人駕駛的士公司紛紛瞄準香港市場

香港多個地區正在測試無人駕駛車輛之際，無人駕駛的士公司已紛紛瞄準香港市場。或許在不久將來，在香港也有機會乘坐無人駕駛的士。

有「港股Robotaxi第一股」之稱的文遠知行，擁有中國、阿聯酋、新加坡、法國、美國、沙特、比利時和瑞士八國自動駕駛牌照，已在全球12個國家及地區超過40個城市落地部署。今年6月，文遠知行與冠忠巴士、吉利遠程簽約，聯合開發面向右軚市場的量產Robotaxi車型，以香港為起點，落地部署相關商業化Robotaxi出行服務。

網約車平台Uber早前表示，計劃今年在香港推出無人的士服務，並表示會與其中一名重要的中資合作夥伴在香港推出自動駕駛服務，短期內會分享更多細節。而百度是Uber其中一個合作夥伴，旗下蘿蔔快跑獲得迪拜首個全無人駕駛測試許可，車上毋須後備安全員。

經營無人駕駛出租車的小馬智行早前舉行媒體座談會，透露2026年核心目標是在全球逾20座城市落地、車隊規模突破3000輛、Robotaxi收入較2025年翻三倍以上。目前，該公司正積極籌備香港業務，推動Robotaxi服務接入大灣區出行網絡。

大公報記者 黃知行

天星小輪申加價三成 研推寵物共乘

【大公報訊】記者程進報道：天星小輪申請中環來往尖沙咀以及灣仔兩條專營航線，每程票價增加0.8元至2元，其中「中環—尖沙咀」及「灣仔—尖沙咀」航線成人平日票價上層擬由5元增至6.5元；星期六、日及公眾假期上層票價由6.5元增至8.5元，下層由6.5元增加至7.3元，加幅均達三成。

運輸及物流局向立法會提交文件，表示受新冠疫情等因素影響，天星小輪在2018年至2023年錄得

合共超過一億元的嚴重虧損，需要透過借貸維持專營航線營運。天星小輪其後在2024年及2025年重新錄得盈利，但由於員工成本、船隻維修保養和碼頭營運開支不斷上升，加上燃料開支，以及債務帶來的利息開支，天星小輪的營辦商預計未來數年會持續面對沉重的財政壓力而出現虧損，認為有需要調整票價，以維持財務可行性。

文件亦指出，天星小輪去年乘客量仍只及2018年約八成，在過海

鐵路網絡發展及市民出行模式轉變等多方面因素影響下，預計天星小輪難以短期內回復至疫情前水平，需要增加票務收益。

為開拓新客源，天星小輪建議在「灣仔—尖沙咀」航線推出寵物共乘服務，容許乘客在支付船費以外另行購買寵物通行證並符合其他要求，例如須妥善約束有關寵物，包括使用牽引帶或將寵物放於籠／袋內等的情况下，攜帶寵物乘搭航線。天星小輪建議寵物通行證定價為25元。

商用車隧道費減免7·16結束

【大公報訊】記者程進報道：跨部門監察燃油供應專責組昨日宣布，為期兩個月的商用車輛隧道費減免及液化石油氣燃料補貼將分別於7月16日晚上11時59分及7月30日晚上11時59分屆滿後如期結束。

石油氣補貼7·30完結

專責組表示，政府經濟顧問估計，柴油國際成品油價格應在今年餘下時間逐漸回落；而近月數據亦反映，車用石油氣價格大致平穩。由於支援措施屬臨時性和限期性，為免帶來公共財政風險，專責組決定上述兩

項有時限支援措施將會如期在兩個月期限屆滿後結束。

由7月17日零時零分起，所有商用車輛使用政府收費隧道及青沙管制區須恢復繳付正常收費，繳費方式及時限亦維持不變。運輸署已督導隧道費服務商調校「易通行」系統，確保運作暢順。駕駛者可透過「易通行」或「香港出行易」流動應用程式及隧道費顯示屏，了解實時隧道費資訊。此外，由7月31日零時零分起，政府停止向本地客運商用車輛提供液化石油氣燃料補貼後，司機需注意，實際液化石油氣價格將以各油公司的零售價為準。