

東鐵瀕超負荷 接北都勢爆煲

專家倡建架空輕軌緩解通勤壓力

施政報告 跟進

之暢想「北都區」

香港特區行政長官上周三發表的新一份施政報告建議在新界北打造「北部都會區」，並建議北環綫古洞站興建一條支綫接駁東鐵綫，並打通文錦渡、香園圍一帶的交通任督二脈。東鐵綫日後將成為新區的重要交通樞紐，但香港文匯報記者連日實測發現，東鐵繁忙時間的載容量超負荷，往市區方向的列車首兩站已擠滿乘客，粉嶺打後車站的乘客難以擠入車廂，要等幾班車才上車成功。曾任九鐵主席的「實政圓桌」立法會議員田北辰昨日接受香港文匯報訪問時表示，贊成以鐵路為主要交通骨幹，但東鐵綫本已負荷「爆煲」，若再要接駁文錦渡等新區乘客，將百上加斤，故他建議特區政府改為興建一條架空輕軌，接駁新區乘客前往大圍站後轉乘港鐵、東鐵或屯馬綫。

●香港文匯報記者 文森

東鐵可說是目前上水及粉嶺等新界北市民往來市區的重要交通工具，每天上班時間的南行綫及下班時間的北行綫經常擠滿候車人群。香港文匯報記者連日試搭，發現非繁忙時間的東鐵沿綫運作暢順，乘客可輕易上下車。但上午的繁忙時間卻慘變「沙甸魚」，記者當天上午8時從上水車往九龍旺角，由於控關上水已成東鐵終點站，沒有跨境旅客情況下，在上水月台上車仍是人頭湧湧，成功搵座位根本是奢想。



東鐵列車駛經大圍站時，車廂擠得水洩不通。香港文匯報記者攝

北區居民飽受交通困擾

當列車到達粉嶺站，再有大批乘客登車，車廂內乘客幾乎是身貼身，列車開走時月台上仍滯留大批迫不上車的乘客，目測相信最少要多兩班車才能消化該批向隅的乘客。列車一路前往旺角，其間落車人少，上車人更難，直到沙田站較多人落車，擁擠情況略為改善。

香港文匯報記者昨日中午1時許，再試在旺角東站上車往九龍，上車時仍有少量座位，但到九龍塘站遇上大批放學回家的學生，車廂的擠迫情況與早南行情況沒有太大差異。難以想像若日後正常通關，再加上文錦渡、皇后山等新區的乘客量，東鐵綫如何吃得消？

曾居於坪輦近8年的北區居民歐小姐指出，北區交通問題已困擾居民多年，單是上班繁忙時間從坪輦出發去毗連安樂村的聯和墟，有時也要花上1小時，幾經轉折才到達市區，認為北環綫延綫將有助紓緩北區交通問題，過關到深圳也更方便。

田北辰指新支綫壓力加重

田北辰認為，東鐵綫迫爆已是常態，日後



記者實測繁忙時段東鐵綫車站逼爆。若日後接駁新區支綫，或將百上加斤。香港文匯報記者攝

「北部都會區」擬在北環綫古洞站興建一條支綫向東延伸至東鐵綫羅湖南站，並在羅湖南站再建一綫支綫貫穿文錦渡、香園圍、打鼓嶺、坪輦、皇后山、粉嶺安樂村等一帶，這些新站的乘客都會依賴東鐵綫前往市區或過海，新區乘客量勢必令本已超負荷的東鐵綫百上加斤。

他說：「皇后山等地逾20萬名居民都要搭東鐵，其他沿綫居民朝早繁忙時間會好難上到車。」同時，新支綫的尾站是粉嶺安樂村，卻沒有直接接駁至東鐵粉嶺站，田北辰認為這是敗筆之一，「日後安樂村的居民如果想去九龍或港島，一係兜大圍搭去羅湖南站，轉乘東鐵綫南下；一係徒步去粉嶺站經東鐵南下，但安樂村與粉嶺站相距半公里，相信很多人寧願兜個大圍，浪費時間之餘，也加重羅湖南站的壓力。」

他建議特區政府改為興建一條架空輕軌，由打鼓嶺站延伸至大圍東鐵站，使新區乘客毋須與東鐵原來的乘客鬥迫，「政府原擬新建的支綫採用重鐵設計，但除吃皇后山外，新區其他地方的人口不會增加得好快，唔一定要用重鐵接駁，我建議參考南港島綫的做法興建無人駕駛架空輕軌。」



架空輕軌建議路綫圖



田北辰建議參考南港島綫做法興建無人駕駛架空輕軌。資料圖片



政府規劃北環綫鐵路圖

限期

簡程序縮工時 十年可見雛形

香港文匯報訊（記者明其道）特首林鄭月娥日前表示，「北部都會區」以20年時間發展是務實的時間表。但民建聯立法會議員劉國勳昨日表示，「北部都會區」的發展速度與國家「十四五」規劃及「前海方案」是脫節的，他直言：「我們十年做十大基建，短時間可以做那麼多。今天，社會已經回復到理性論政、行政亦重新主導的情況下，再加上科技都先進了，有什麼理由不能在十年內做好『北部都會區』？」他期望「北部都會區」在10年後見到雛形，15年後能成熟運作，認為政府修訂改善城規、環境影響評估、收地和道路工程的相關法定程序後，壓縮建造期是可能達成的。

劉國勳提到，特首及高官問責團隊與內地互動緊密，但許多中基層公務員卻對內地缺乏了解，在實操層面，難以有效合作。未來實施「北部都會區」策略，香港與深圳市以至廣東省政府的協調規劃必不可少。他建議，粵港兩地政府建立常溝通機制，涵蓋高層至中層政府團隊，實現無縫對接。

倡效仿十大基建發展方式

曾負責過十大基建的、香港測量師學會規劃及發展組主席林家輝昨日接受香港文匯報訪問時亦指，10年至15年將「北部都會區」發展完成並非不可能，主要看特區政府有沒有相關的決心。雖然特首林鄭月娥亦提出於下屆特區政府設立副司長職位，負責領導包括「北部都會區」、「明日大嶼」等大型區域發展，官員層次「不夠力」，對能否統領各部門存疑。

林家輝說，興建十大基建時亦沒有如現時那麼繁複的規劃程序，「一定要研究吃先知幅地有咩問題，未研究就初步設計，其實係浪費時間。」他認為，特區政府有必要效法當年十大基建的發展速度，減少公眾諮詢次數，諮詢時只須諮詢相關人士，而非全港性諮詢；交通、環境影響評估等同地進行。

至於申請撥款方面，他指出當時政府是直接到財委會為十大基建申請撥款：「唔使好似嗰家咁，經發展事務委員會，又要經工務事務委員會，先交到財委會。」

對稱融合

吸創科過江龍 帶動產業研發

香港文匯報訊（記者明其道）施政報告提出的「北部都會區」為香港勾勒美好的未來，當中主創科產業，銳意與一河之隔的深圳特區相互呼應。然而，要呼應、要融合，雙方必須處於相對稱，或差不多的基礎之下，惟香港在創科發展方面已較深圳落後。以科研資金投入為例，香港於2019年的本地研發總開支佔本地GDP的0.92%，深圳則佔4.9%。

倡引內地科企研發中心

一國兩制研究中心總監方舟昨日接受香港文匯報訪問時分析指，香港的創科產業傾向由政府主導，香港特區政府的投入佔總開支近50%，深圳則有超過90%的科研資金來自企業，只有少於10%的資金來自深圳市政府。他強調硬件（比如打造「新田科技城」）雖然重要，但軟件（產業、人才等）也需要準備就緒，建議香港特區政府參考當年香港迪士尼樂園的方式，直接引入內地大型科技公司研發中心、產業項目，吸引更多的「創科過江龍」帶動香港的創科氛圍。

方舟表示，特區政府早前已銳意將香港

發展成「國際創科中心」，並推出相應措施刺激科研投入，可惜力度不足，比如政府在施政報告中承諾對科研的資金投入，將由佔本地生產總值不足1%增至1.5%，並為本地企業的研發開支提供3倍加稅的「超級稅務優惠」。即使提升到1.5%，仍較亞洲其他科研實力強勁的地區大幅落後。他直言，香港作為「追落後者」，理應提出更進取的目標，並將之落實。

此外，香港的科研資金太依賴政府，有50%資金投入來自政府；而深圳更有超過90%的科研資金來自企業，只有少於10%的資金來自政府。

科研項目缺產業導向

方舟認為，從上述數據可以總結出創科產業強勁的地區有一個基本趨勢，就是來自企業的科研資金「佔大份」，且均高於75%，使整個社會的創科氛圍蓬勃，創科產業才有發展空間。方舟認為，這問題並非「誰的錯」，只是與香港的產業定位有關，由於香港主要集中發展金融業、貿易及物流業、專業服務業等，這些行業對科技的要求不高，亦沒有太大興趣投入資金進行科技研發。

要扭轉這個氛圍，方舟認為特區政府必須帶動香港的創科產業，促進本地創科商品化，具體方法是吸引大型科技公司研發中心

落戶香港。他建議參考當年香港迪士尼樂園的方式，直接引入相關的產業項目。他認為，科學園「先起樓、再招租」的方式未必能為香港帶來最需要的產業項目，故促政府通過特別的政策支持，與指定的大型科技企業直接洽談，並為其提供土地、人才及資金設備跨境便捷流動等配套支持。

此外，方舟認為特區政府的科研投入也存在問題，因當中有很大一部分是通過大學教育資助委員會（教資會）撥款予本地大學，惟教資會往往傾向於以香港高等教育的策略性發展為首要考慮，最後獲得撥款的科研項目並不具備產業導向（商品化）的性質。另特區政府與科技有關的政策撥款仍散落在不同的決策局和政府部門，一定程度上弱化政府發展本地創科產業的統籌能力。



河套區港深創科園設計概念圖。資料圖片