

啟德建未艾已塞車 疾呼集體運輸系統

區內居民憂人口增加商廈落成勢惡化

直擊 報道

作為 CBD2 (第二商業核心區) 的啟德發展區綜合住宅社區、商業、旅遊和基建用途，原擬單軌鐵路遊走區內，惟最終因成本等原因而擱置，改用「多元組合」包括巴士、專線小巴、自動行人道、水上的士等貫通。香港文匯報記者日前到現場實測，發現區內部分路段路面狹窄，

加上巴士小巴加密班次，三大「樽頸位」的路面交通塞上加塞，啟德連接觀塘的主要幹道更出現車流「倒灌」。區內居民擔心隨着啟德區人口增加、各項商業設施落成，交通塞爆的問題會惡化。有專家向香港文匯報指出，該區路窄不宜再採用路面交通工具疏導，應重新研究單軌鐵路或小運量軌道「雲巴」運輸系統等大型集體運輸工具。

◆香港文匯報記者 吳健怡

立法會政團建議九東雲巴走線



◆啟德世運道有多個樓盤在興建。
香港文匯報記者萬霜靈攝

啟德發展區靠近啟德港鐵站的一帶被大批住宅樓宇包圍，包括大型公共屋邨德朗邨及啟晴邨，市建局資助房屋煥然壹居、房委會居屋啟欣苑以及一些私樓，交通設施也多集中在這個位置。市民可以選擇的交通工具除了港鐵外，還有巴士及小巴。

稅務中心數十條巴士線

除了住宅項目，區內還設有政府、機構及社區設施和商業樓宇，毗鄰工業貿易大樓以及稅務中心的巴士站，往彩虹或者觀塘方向的巴士線多達30多條，小巴線也有近10條；往九龍城或者太子道西方向的巴士及小巴線共有40多條。香港文匯報記者日前在德朗邨附近的車站實測，發現途經該站有十多條巴士小巴線，對面的啟晴邨總站，亦有13條，班次也相當密，幾乎10分鐘內就有1班車。記者坐上22M巴士線，由啟德港鐵站往啟德郵輪碼頭，沿途經過多個私人屋苑、香港兒童醫院等。記者在巴士站等待約10分鐘就有車，巴士內只有數名乘客。未幾，在巴士行經香港兒童醫院後，就發現第一個交通樽頸，道路塞滿大型貨車及巴士。由於巴士班次密集，新開出的巴士之後加入「混戰」，令路面交通塞上加塞，記者塞了十多分鐘才走出「汽車陣」。



◆李女士 ◆鄭女士
香港文匯報記者萬霜靈攝

開源道觀塘段塞車加劇

至於往觀塘藍田的交通，汽車在行經開源道時更出現「倒灌」，原因是開源道觀塘段本來交通已十分擠擁，由啟德駛往觀塘的巴士途經該處時，與觀塘的車流爭路，塞車問題加劇。在旺角上班的啟德居民鄭女士向香港文匯報表示，雖然住得很近港鐵站，但甚少乘搭港鐵，「因為要在屯馬線鑽石山站轉車至觀塘線，才能到旺角，轉線好麻煩。」她表示，區內交通配套一直未完善，有些巴士線路更要兜入麗晶花園。住在大角咀的李女士說，每逢周末都會來探望德朗邨的妹妹，亦嫌港鐵轉乘麻煩而改搭巴士。她表示，需要等待十多分鐘才能夠上車，「車上人都多，有時候可能都無位坐。」對啟德發展區的住宅及公共設施陸續入伙及啟用，區內交通需求日益增加，在九龍灣工作的啟德居民周先生擔心交通問題惡化，「平時都怕返工時間會塞車，如果將來人口增加，真的要提早出門了。」

專家之言

「多元組合」靠巴士 塞上加塞

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生在接受香港文匯報專訪時表示，香港特區政府提出的「多元組合」，不單無法緩解啟德的交通問題，反而加重路面交通負荷。他解釋，與啟德相連的觀塘、九龍灣、土瓜灣交通十分繁忙，而「多元組合」依賴巴士，當巴士從啟德駛出往九龍東時，就會塞上加塞，「九龍東一帶本身已塞餐槽，若果將來跑道區內新盤入伙，就算增加巴士班次，也無濟於事。」

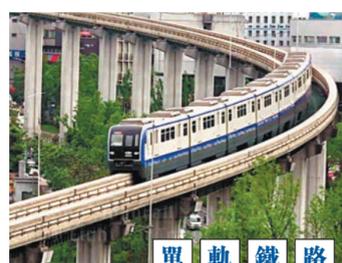
單軌鐵路載客量高

張年生認為，啟德區不宜再增加路面交通工具，有需要考慮興建大型集體運輸系統，而單軌鐵路載客量高、可靠、高效，為能促進九龍東成功轉型為核心商業區，

對加強九龍東的暢達性以及與本港各主要地點的聯繫至為重要。

張年生表示，單軌鐵路的造價約200億元，比重型鐵路低，「每節可載客150至180人，大約是地鐵的三分之二，按每小時30班車計(2分鐘一班車)，運力為每小時3萬人次左右。若想壓縮成本，可以視乎實際需要，先以4卡車廂運行。」他指出，原本的環線連接系統走線是從跑道尾往開源道，但政府研究認為該位置狹窄難以建造，以及比較難設立消防通道，故建議另一新方案，「在藍田或者觀塘為起始終點站，經過海濱道、九龍灣商貿區、體育場館站，然後到啟德站。」

工聯會立法會議員鄧家彪認為，若欠缺單軌鐵路作為主動脈，啟德新區恐成「死



單軌鐵路

城」，不利啟德一帶居民及遊客，特別是東九龍交通問題嚴重，疫情前觀塘線載客率97%，已達飽和狀態。啟德未來人口將大增，觀塘及啟德未來交通需求將繼續增長，而集體運輸工具除了可以方便市民外，還可以作為觀光點，帶動啟德的旅遊業。

「雲巴」系統造價低

多個政團早前到深圳考察後，都認為深圳坪山的「雲巴」系統值得香港參考。立法會議員楊永杰表示，和傳統的重型鐵路不同，「雲巴」不用設置架空電纜，而是以電池驅動，造價低，佔地空間亦較小，時速可達每小時80公里，班次可達每2至3分鐘一班。同時，「雲巴」在爬坡能力方面亦較強，每100米能爬12米，相比重型鐵路的每100米只能爬4米，更適合香港山多平地少的複雜路況，期望「雲巴」可為啟德區建設集體運輸系統提供一個新思路。

◆香港文匯報記者 吳健怡

三類集體運輸系統比較

集體運輸系統	成本(高/中/低)	優點	缺點
多元組合*	低 (約40億至50億元)	1. 利用現有交通網絡 2. 無需再添加其他基建	與原路面車輛爭路，加劇塞車現象
雲巴	中 (約70億元)	1. 佔地較小，橋樑與軌道合二為一 2. 低能耗，採用電力驅動，最大續航里程為200公里	列車需要充電
單軌列車	高 (約200億元)	1. 載客量大，一車廂可載180人 2. 膠輪捷運系統，單軌鐵路轉彎半徑小、爬坡能力強	建造成本高昂

資料來源：土木工程拓展署、香港鐵路運輸專業人員協會、立法會「A4聯盟」與「香港新方向」
*包括電動巴士、行人輸送帶、水上的士
整理：香港文匯報記者 吳健怡

啟德郵輪碼頭使用紀錄

類別/年份	2014	2015	2016	2017	2018	2019
停靠航線	8	9	18	16	17	19
總停靠次數	28	56	95	190	171	178
船舶天數	49	75	120	216	198	204

郵輪乘客量及消費

年份	出入境人次	過境客人均消費(港元)	在港登船或離船客人均消費(港元)
2014年	130,608	1,312	3,480
2015年	264,572	1,597	2,950
2016年	424,868	1,424	2,308
2017年	784,073	1,359	3,897

資料來源：立法會文件、郵輪碼頭營運商

交通配套差 啟德碼頭如鬼域

香港文匯報訊(記者 吳健怡)香港社會全面復甦後，陸續有國際郵輪回流，並以香港作為母港。然而，作為國際郵輪停泊處的啟德郵輪碼頭依然是門可羅雀。香港文匯報記者日前到現場直擊，發現碼頭人煙罕至，商店十室九空，不少地區人士指出碼頭面向無敵海景，坐擁絕佳的旅遊資源，即使平日無郵輪泊港，也能發展本地遊，但由於交通配套未完善，使設施閒置，浪費珍貴的旅遊及土地資源。啟德郵輪碼頭佔地7.6公頃，由地面至天台高4層。地面設施主要是道路及交通基建，一樓是停車場和辦公室，二樓為出入境大堂，天台則為啟德郵輪碼頭公園。記者在巴士站所見，除了的士、私家車外，較便宜的公共交通只有1條小巴專線及3條巴士專線，分別由九龍灣、九龍城和牛頭角往返碼頭，但是班次疏落，小巴班次約8至25分鐘，巴士線班次均為20至30分鐘。

2.3萬方呎商場丟空7年

在記者實地觀察當日，碼頭並未郵輪停泊，到場所見，大部分位置都空蕩蕩，登船等候大堂一片烏煙黑火，而位於2樓的婚慶及活動場地只有一間茶室開業，且開放時間比較短，由上午11時半營業至下午5時。同時，大樓內未有任何可供遊客購物的商店，原本為吸引遊客購物，於2014年開設約2.3萬平方呎的商場香港泊游城位於碼頭大樓2樓的兩端，自2016年起關閉，至今維持丟空狀態。記者隨後到頂層平台的空中花園。該處有中央草坪、觀景平台、水景花園等，環境優美，但未見有遊人到訪，花園更顯得疏落冷清。啟德郵輪碼頭的工作人員表示，「周末的碼頭才會有少許人氣。」一名餐廳職員表示碼頭平時人流量稀疏，該店只接待已預約團餐為主，「有客才開門。」

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生對香港文匯報表示，碼頭交通配套嚴重不足是「趕客」主因，「我公司的晚宴曾經選擇在啟德郵輪碼頭舉行，聚餐很晚才結束，已經無巴士，只能選擇電召的士。」立法會議員楊永杰認為，郵輪碼頭有潛質發展為旅遊景點，供本地居民及旅客遊覽，是珍貴的旅遊資源，但交通配套空虛礙礙發揮旅遊價值，「旅客根本無法花費大量時間(等候)搭乘交通工具往返市區，對於郵輪旅客，每艘船人數動輒數以百計，甚至千計，疏導人潮必須有大型的集體運輸工具。」



◆碼頭親子餐廳店員表示，只接待已預約團餐為主，「有客才開門。」
香港文匯報記者吳健怡攝



◆未有郵輪停泊的登船等候大堂一片烏煙黑火(圖)。有郵輪停泊時，遊客卻只能靠1線小巴和3線巴士。香港文匯報記者吳健怡攝