



用好灣區資源打通本地養老瓶頸

廣州市南沙區日前正式實施向港澳老年人開放公辦養老機構床位，規範輪候入住的程序，整個輪候入住時間平均在25個工作日內。本港人口快速老化但安老服務面臨床位和護理人員不足的困境，在加快輸入護理人員的同時，也可以探討推動香港福利北上，與大灣區內地城市協商購買養老服務。這樣可充分利用大灣區內不同城市的資源優勢，打通本地養老的瓶頸。特區政府有必要積極對內地給予港人福利待遇的政策，做好宣傳解說，推動大灣區實現跨境福利融合。

今次向港澳老年人開放的是南沙區公辦養老機構床位，首批有50張專屬養老床位。本港養老面臨床位和人手兩方面的短缺。一方面人口快速老化，截至去年年中，本港65歲或以上人口達152萬，佔整體人口的21%，即每5個港人便有1名長者。統計處預測長者比例將持續增加，2037年將達到三成約258萬人，即每10人中便有3名長者。根據社會福利署數據，截至2021至22年度，津助和合約安老院舍的平均輪候時間需41個月，也就是3年5個月才能等到床位。另一方面，香港本地整體基層勞動人口不斷下降，安老行業人手需求不斷增加，單靠本地勞工，基本上沒有可能滿足現在及未來的需求。

本港近年有加大力度輸入外地的安老護理人員，尤其在疫情期間從內地引進了一批護理人員應急。引進來固然是一條出路，但隨着大灣區不斷深化融合，走出去用好整個大灣區的資源，也是另一條值得積極探討的路徑。

以今次南沙區養老機構對港人開放為例，服務好、配套全、價格便宜等比較優勢明顯。入

住的港澳老年人享受與本區戶籍老年人同等普惠的價格，等於享受了內地地方政府提供的福利待遇，床位費加上護理費和膳食費，一般2,000多元人民幣一個月，只是相當於本港私營安老院舍的四分之一至五分一價錢。而且內地安老院舍面積空間較大，公共活動區域寬敞，環境清幽、綠化好，較之本港不少設在市區喧鬧環境的安老院舍更適合頤養天年。

誠然，本港不能靠內地地方政府來負起港人的養老責任，考慮到大灣區內地城市尤其是廣州、深圳等一線城市原本就存在公立養老院床位不足的情況，短期內能為港人提供的養老床位必然有限。港人北上養老的服務要得到推廣，需要特區政府積極推動資源北上、福利北上。大灣區鄰近的東莞、佛山、中山等地都有較豐富的土地和人力資源，與其面對在本地增設養老床位所面臨的土地和人手困難，將相同的資源投放大灣區內地城市，理應可以獲得更好的效果。

隨着大灣區一小時生活圈成形，大灣區內各城市的經濟、社會融合發展是大勢所趨，在基建完善、政策配合的情況下，各項資源要素、社會服務都應該以大灣區的整體眼光來規劃。這需要特區政府更主動積極與大灣區內地城市協商，一方面宣傳講解好內地推出的惠港政策，讓港人了解大灣區內地城市提供的新出路；另一方面要積極與大灣區內地城市協商深化合作，通過更好地發揮各個城市的資源優勢來突破本地的瓶頸，將來港人在考慮個人學習、工作、生活和養老的時候，都能夠以大灣區眼光來選擇最適合自己的方式和地點。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

灣區共建科創生態圈 制度機制對接是關鍵

由特區政府和香港貿易發展局合辦的首屆「香港國際創科展」，昨日起一連4天於灣仔會展舉行。此次創科展有20多個國家地區展商、內地十多個省市組團參加，成為國際創科界的一大盛事，令香港關注創科的氣氛更加熾熱，亦有力促進了香港與內地省市和國際創科界的合作交流。香港建設國際創科中心，一體化規劃是引領，灣區共建科創生態圈是基礎，而實現灣區制度機制對接、推動創科相關要素流動是關鍵。香港要在創科上中下各環節與灣區內地城市建立交流機制，加快制度機制對接，完善科創生態圈建設。

首屆「香港國際創科展」吸引3,000展商參與，其中內地展商12個、涉及10個省市，並邀得逾百位來自內地、東盟及其他地區負責推動智慧城市的官員來港參觀，創科展同時舉行系列創科論壇、科技前瞻研討會和講座等。創科展成為香港又一盛事，吸納國際創科界關注、展示香港大力發展創科的行動力，搭建平台促進香港與內地和國際創科界的交流合作，並凝聚各界支持創科發展社會氛圍，這是香港建設國際創科中心邁出的堅實一步。

引人關注的是，港深科創產業交流合作成為此次創科展的一大亮點。深圳組織了80多家科技企業參展，還同香港貿易發展局舉辦「深港科創產業合作交流會」，深港官員在交流會上都表達了加速及緊密兩地創科合作的願望。如深圳南山區官員提到，南山與香港在高校合作中打造了更多協同創新平台，香港多間大學都在南山設立研究院，為南山及深圳培養了近1萬多名人才，並舉辦了近400

次各類學術交流，設立了88個各類創科新平台，同時承擔了2,000多項國家省市的各類科技項目，南山與香港可以形成更好的資源互補和優勢互補，實現共贏發展。

事實上，今年以來，深港兩地已簽署三份合作協議，涉及科技創新交流合作、共建智慧城市群、推進深港創新合作安排等，由落馬洲河套區「港深創科園」和「深圳創科園區」組成的「深港科技創新合作區」已成為體現深港協同發展的最佳載體。深港發揮各自優勢、加強科創生態圈建設的探索，正是香港與灣區內地城市加強創科合作、推進制度創新、完善科創生態圈的重要舉措。

香港科創發展正迎來天時地利人和的好時代，特區政府去年底已公布「香港創新科技發展藍圖」，今年3月行政長官李家超與國家科技部長王志刚簽署《內地與香港關於加快建設香港國際創科中心的安排》，為灣區完善科創發展一體化規劃、共建創科中心提供保障與指引。目前香港在國家大力支持下，內地科研資金「過河」、擴大國家科技計劃對港開放、支持香港科研人員更深參與國家科技計劃等，兩地創新要素交流融通不斷突破、發展，同時仍有許多阻礙創新要素在灣區自由流動的制度機制障礙。特區政府要在辦好此次創科展的基礎上，更深更廣地加強與灣區內地城市的交流合作，加深了解、把握並且發揮各自優勢，是推進制度機制全面對接的重要基礎，兩地交流合作的氣氛越熾熱、越融洽，制度機制對接的推進就會越順暢。

民記倡引入雲巴智軌接通啟德交通

冀集體運輸系統新舊相連 讓居民「無縫交接」往來各區

啟德發展區早年計劃興建單軌鐵路走全區，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。民建聯昨日表示，隨着啟德體育園工程，以及啟德住宅項目即將完工，加上鄰近的安達臣山一帶等完成發展，啟德以至整個九龍中及九龍東將湧現大量人流及車流，「多元組合」將難以滿足區內的需求。民建聯建議引入嶄新集體運輸系統，與現有運輸系統連接，讓居民「無縫交接」往來港九不同區域，並建議參考內地做法引入巴士快速交通系統(BRT)或雲巴、智軌等，以改善九龍中、東的交通網絡。

香港文匯報記者 張弦



◆民建聯建議特區政府可參考內地做法，於啟德發展區引入巴士快速交通系統(BRT)或雲巴、智軌等，以改善九龍中、東的交通網絡。香港文匯報記者張弦攝



◆民建聯表示，隨着啟德體育園工程及啟德住宅項目即將完工，加上鄰近的安達臣山一帶等完成發展，他們建議引入嶄新集體運輸系統讓居民「無縫交接」往來港九不同區域。圖為啟德體育園工地。資料圖片

民建聯昨日舉行記者會，就啟德交通運輸網絡、啟德碼頭配套提出建議。民建聯觀塘支部主席兼觀塘區議會主席柯創盛表示，根據2021年的人口統計，居於黃大仙、九龍城及觀塘等地區的常住人口達149萬人。在安達臣山一帶、啟德新發展區及茶果嶺村重建項目完成發展後，九龍東最少再多10萬人遷入，而啟德區將規劃為繼中環後第二個商業核心區，九龍中、東將成為新的策略性商住區域，區內交通需求將大幅增加。

特區政府早年擱置在啟德興建單軌鐵路，改為採取巴士及小巴為主的「多元組合」運輸方案。不過，民建聯認為，隨着啟德將有大型公共屋苑、多項大型設施，包括水上活動中心及體育園等設施陸續完工，預料將湧現大量人流及車流，「多元組合」交通方案未能應付區內未來的交通需求，而啟德新區與黃大仙缺乏連接性集體運輸系統規劃，居民往來啟德區公共設施十分轉折，接駁巴士及小巴經常出現排隊人龍，反映現有的交通工具供不應求。

民建聯主席李慧琼建議，政府應引入嶄新的集體運輸系統，與現有運輸系統連接，包括港鐵觀塘線、屯馬線及將軍澳線接駁，讓居民可「無縫交接」往來港九不同區域。

建議引巴士快速交通系統

民建聯立法會議員顏汶羽建議參考內地的做法，引入巴士快速交通系統(BRT)或雲巴、智軌等。這些系統的建造成本較傳統鐵路低、興建時間更短，讓居民可以更快享受成果。他以雲巴為例，每卡車可載70人，每列有8卡車，即每列可載超過500人，最密班次為2分鐘一班，相信可應付乘客量。

民建聯建議，該集體運輸系統在慈雲山、學校村、富山等新增11個鐵路站，並以安達臣山為總站。另一支線以服務啟德至觀塘一帶為主，接駁現有啟德站，東向麗晶花園、啟祥道等站，延伸至與現行觀塘線油塘站接駁後，再往藍田北，繼而接駁至寶達。

有關的運輸系統應同時覆蓋啟德體育園及郵輪碼頭等。民建聯立法會議員鄭泳舜表示，啟德體育園即將完工，園內有一個5萬人的主場館、一個1萬人的室內體育館，以及可容納5,000人的運動場，可以想像日後的大型賽事在體育園舉行時，會帶來大批人流，除了吸引觀眾人流，更可引流帶旺區內的旅遊業，「他們如何離開，除了體育園以外是否可以去其他地方，這就需要一個集體運輸支援。」

應速「打通經脈」 令郵碼「活」起來

民建聯期望，所有遊客在體育園看畢賽後，可以搭乘輕軌前往郵輪碼頭，或到觀塘飲食等，有一個整體體驗。為了配合整個啟德發展區的發展，特區政府應盡快把郵輪碼頭「接通」，令其「活」起來。

民建聯九龍運輸及規劃建議

1. 興建新集體運輸系統，除了彩虹東至寶達線，亦應考慮新設一個位於鑽石山的車站，通過地下通道與目前港鐵鑽石山站連接，新設車站包括慈雲山、學校村等，總站是安達臣
2. 另一支線以服務啟德至觀塘一帶為主，與現有啟德站接駁，東向麗晶花園、啟祥道等，與現行觀塘線油塘站接駁後，再往藍田北，繼而接駁至寶達
3. 啟德站西向為體育館站、都會公園、跑道休閒區、郵輪碼頭
4. 以建造天橋方式接駁郵輪碼頭與觀塘碼頭站，天橋設計可容納行人、單車及集體運輸系統
5. 就興建連接郵輪碼頭與觀塘碼頭的天橋，政府必須與海上使用者充分溝通
6. 參考內地做法，引入建造成本較低及建造時間較短的巴士快速交通系統(BRT)或其他系統例如雲巴、智軌等
7. 善用該區優越臨海地段，於觀塘碼頭站除了重置觀塘碼頭，興建多項不同類別公共交通總站
8. 設計時，可參考裕民坊公共運輸交匯處模式，採用「人車分隔」概念，配合智慧城市發展
9. 公共運輸交匯處設計為綜合發展區商業用地，集公交及商業用途於一身，包括於地下位置興建公共運輸交匯處，上層發展成商場及商業項目
10. 不時檢討購物街的人流情況，適當地規劃完善的人流管制措施；長遠可因應購物街發展，考慮設立其他輔助交通工具
11. 長遠應規劃興建自動扶手電梯系統，加強連接新蒲崗與啟德新發展區，以提升區內行人道的連通性
12. 透過海濱設施帶動社區發展，包括提升九龍東海濱與就近區域連貫性，凝聚區內外人流，增添動感和活力
13. 透過換地，優惠政策等，鼓勵位於海濱地帶的私人業權單位或商廈遷移，或讓出一條沿海走廊，使九龍區海濱獲得貫通連接發展

資料來源：民建聯

盼完善地下購物街 做好交通配套

香港文匯報訊(記者張弦)啟德地下購物街、九龍海濱正在建設中，民建聯收集了當區居民的看法及諮詢專家意見後，就當區的地下街設施，以及海濱走廊長遠規劃提出建議，包括因應購物街發展增加其他輔助交通工具，及透過換地、優惠政策等，鼓勵海濱地帶私人業權單位或商廈遷移，以推動九龍區海濱連貫發展。

民建聯表示，全長1,500米的啟德地下購物街正按計劃分階段建設，目前約七成已在推展中。購物街兩段分別連接港鐵宋皇臺站與九龍城及啟德站和新蒲崗一帶，與啟德中心沿途的發展用地地庫樓層商業和零售用途結合，成為連接啟德及鄰近地區的購物走廊，預計購物街落成對啟德人流量的影響仍是未知數。

民建聯九龍城支部委員陳浩華建議，特區政府應不時檢討購物街的人流情況，在舉辦宣傳購物街活動時，適當地規劃完善的人流管制措施，有效疏導人群，避免發生居民與遊客因爭路出現爭端。

他認為，長遠政府應按購物街的發展，考慮增加其他輔助交通工具，及規劃自動扶手電梯系統，加強連接新蒲崗與啟德發展區，以提升區內行人道的連通性，為前往購物街的區內外居民及遊客提供更多交通選項，及便利當區居民出入。

鼓勵海濱商廈遷移

觀塘海濱花園步行道啟用，多項茶果嶺海濱設施亦將落成啟用，包括活化觀塘翠屏河項目預

計於明年完工，部分設施將於今年底與茶果嶺臨時海濱同步率先開放。民建聯建議長遠應推動九龍區海濱連貫發展，包括透過換地、優惠政策等，鼓勵位於海濱地帶的私人業權單位或商廈遷移，或讓出一條沿海走廊，使九龍區海濱獲得連接發展，居民可因而受惠。

民建聯立法會議員顏汶羽表示，海濱換地過往亦有前例，如鯗魚涌發展東區海濱的時候，政府都曾與一個私人土地項目協商，最終以換地的方式換取臨海的一塊地給市民享用，同時政府在旁邊給一塊地予該私人發展商。為了打通海濱，讓市民感受海濱的優越，換地是政府可以考慮的一個方法，「否則一些私人業權阻礙了海濱的發展，是沒法打造一個連連不斷的海濱長廊。」