



洪水橋擬用無軌電車取代高架捷運

香港土拓署：不須另設專用路減造價 議員憂路面交通影響班次

洪水橋/厦村及元朗南發展區是香港特區重點的發展項目之一，特區政府擬在當區設立「綠色運輸系統」，屯門區議會今日將就相關的可行性研究結果舉行會議討論。根據土木工程拓展署的最新文件，署方建議以路面模式，即以環保巴士或無軌電車，取代曾經提出的高架軌道捷運系統，作為洪水橋新發展區的區內主要交通工具，署方指出路面模式不需另設專用行車路，車站的可達性亦更高，造價大大降低。但有立法會議員指出，路面模式的交通工具載客量較少，班次受路面交通影響，容易脫班，認為政府不應將造價視作首要考慮因素。

◆香港文匯報記者 郭倩

香港特區政府正大力發展洪水橋/厦村新發展區，計劃在當區設立綠色運輸系統，成為連接區內外的主要交通工具，先後完成兩階段的可行性研究。該綠色運輸系統走線圍繞屯馬線洪水橋站及天水圍站，覆蓋洪水橋/厦村及元朗南發展區，銜接輕鐵泥圍站及碩富站，全長16公里，政府最初提出兩個方案，一個是路面模式，另一個是高架捷運模式。

不過，土木工程拓展署的最新交通配套建議文件顯示，與高架軌道捷運系統相比，路面模式因不需興建高架橋和路軌，建造成本較低。另外，路面模式的路線及班次調整的靈活性較高，可配合新發展區的分階段發展和不同時段的實際交通運輸需求。在行程時間上，高架軌道捷運系統與路面模式則相若。權衡各種因素後，署方建議新運輸系統採用環保路面模式，交通工具建議採用環保巴士（例如電能或氫能銜接巴士）或者無軌電車。

路面模式或難應對人口需求

立法會議員（新界西北）田北辰昨日接受香港文匯報訪問時表示，路面模式最大的好處是對城市景觀的負面影響小，以及造價低，但該模式亦存在諸多缺點，「第一個缺點是載客量較高架捷運系統小很多，如果使用高架軌道專線，一小時載客量可超過萬人，這是路面模式的無軌電車、環保巴士無法做到的，故路面模式難以應對20萬人口的龐大需求。」

他續指，路面模式的第二個缺點是班次不準時，「路面模式的兩種交通方式與巴士相似，而巴士受路面交通影響，不準時是常有之事。」除此之外，他指出，路面模式下要與巴士、私家車、行人共用道路，重蹈輕鐵的覆轍，人車爭路問題加劇。

田北辰建議，以高架形式發展無軌集體運輸，「架空集體運輸載客量和準時度都優於路面零散化的電車、巴士，而相比於路軌，無軌的轉彎功能更好，交通工具上採用氫能電車就最好了，因為非常環保。」他認為，造價並非基礎設施的首要考慮因素，「準時與載客量大更為重要。」

電車保養開支成本相近

立法會交通事務委員會委員張欣宇參考外國經驗指出，雖然路面的無軌電車建造成本低，但由於路面需要進行額外的加固工程，加上維護費用，整體成本不一定比有軌系統低。「一架這麼重的電車長期在同一地方行駛，幾年後會出現比較嚴重的磨損，其實又要在磨損的地方做路面加強，有資料顯示當不停做加強，最後支出與初期可節省的成本其實差不多。」

他引用澳洲例子，當地無軌電車的保養開支三五年內已追上興建有軌電車的成成本，促請政府審慎考慮。

立法會議員劉國勳認為，改用路面模式有其合理處，他指出高架軌道捷運系統的提出是基於以前缺少重鐵，「當初做洪水橋/厦村新發展區時，規模與現在不一樣，特別是『北部都會區』，現在洪水橋成為三線匯聚的地點，有三條重鐵貫穿及連

路面交通與高架交通比拚

	環保路面模式	環保軌道模式
應用的交通工具	環保巴士系統及無軌電車	自動捷運系統及有軌現代化電車
路線及班次靈活性	較高	較低
車站可達性	較高	較低
對景觀影響	較低	較高
整體行程時間	相若	相若
建造成本	無須建路軌，成本較低	成本高

資料來源：運輸業專家 整理：香港文匯報記者 郭倩



◆環保巴士系統



◆無軌電車

港珠澳橋單日車流量首破1萬輛次

香港文匯報訊（記者 方俊明 珠海報道）「港車北上」、「澳車北上」實施以來，港珠澳大橋珠海公路口岸出入境車輛持續攀升。香港文匯報記者7日從港珠澳大橋邊檢站獲悉，8月1日至6日期間，近3,000輛次香港單牌車經口岸通關，是7月同期的6.8倍；而8月6日周日，經該站查驗的出入境車輛數首次突破單日1萬輛次，達到10,300輛次，是今年第十次刷新口岸單日最高紀錄。



◆港珠澳大橋珠海公路口岸出入境車輛持續攀升。圖為車輛通關。

港單牌車推高口岸入境車流峰值

當前正值「乙類乙管」政策實行後的首個暑假，大量港澳市民趁週末自駕到廣東進行旅遊、探親或短期商務，旅遊流、探親流、商務流交織疊加。港珠澳大橋珠海口岸入境車流持續高位運行，今年7月份出入境車輛總量達到27萬輛次，環比6月份增長約一成，刷新該口岸開通以來的單月最高紀錄。其中，周末期間的車輛通關量佔總量的比例接近四成，口岸「周末熱」特點尤為明顯。

港珠澳大橋邊檢站負責人表示，從車輛類別分

析，持續增多的香港單牌車是推高口岸入境車流峰值的主要因素。進入8月以來，出入境香港單牌車數量增速明顯。

「港車北上」、「澳車北上」政策效能持續釋放，「人車自由行」已成為港澳居民熱門的跨境旅遊方式。自今年1月1日「澳車北上」實施以來，截至8月6日，港珠澳大橋邊檢站已查驗港澳單牌車數量超過55萬輛次，其中7月份查驗數量超過12.3萬輛次。

「北上潮」帶旺「口岸熱」，8月5日至6日周末期間，經港珠澳大橋珠海口岸入境客流達到13.7萬人次，是近三年來的客流新高。

港珠澳大橋邊檢站政委林美紅表示，「港車北上」推動香港融入粵港澳大灣區「一小時生活圈」，隨着取得通關資格香港車主越來越多，港珠澳大橋出入境車流數量預計將持續迎來高峰。

大橋轉運站今運作 港貨車赴澳上限400架次

香港文匯報訊 香港特區政府昨日公布，經港澳兩地政府磋商及同意，港珠澳大橋跨境貨物轉運站將於今日（8月8日）起投入運作。香港特區政府運輸及物流局局長林世雄表示，香港貨車經大橋前往澳門口岸轉運站裝卸貨物，將獲免除澳門商業稅務登記及澳門行車稅；而司機亦無須申領澳門駕駛執照。每日香港貨車赴澳上限初期訂為約400架次。

根據安排，香港貨車可由香港經大橋到澳門口岸轉運站交收貨物，並可同時將澳門輸港的貨物運送回港；而澳門貨車經大橋來港後可前往位於香港國際機場的物流設施交收貨物，並可同時將香港輸澳的貨物運送回澳門。業界可更便捷地把貨物在港澳之間運送，除了有助香港各行業的生意發展，亦可惠及香港市民，讓兩地貨物更容易和快速地送到他們手上。另外，澳門貨車將使用香港國際機場的物流設施，從而擴大有關物流設施的客戶網絡。

香港特區行政長官李家超表示，有關港澳跨境貨車安排是有助促進兩地以至大灣區的交流、激活經濟和加強融合的重要政策，亦是強化港澳兩地物流設施的一項全新重要措施，為現時主要靠海運的港澳跨境貨運提供更大便利和效益，港澳兩地政府已就港澳跨境貨車安排簽訂協議。

為了讓業界更了解澳門口岸轉運站的設施及香港貨車赴澳的運作流程，運輸及物流局副局長廖振新聯同各貨車運輸業聯會及貨車司機聯會代表昨日前往澳門口岸轉運站實地考察。港澳兩地政府期望繼續保持緊密合作，進一步推動港澳兩地物流業務發展及經貿往來，促進兩地往來之餘，亦讓大橋發揮最大作用。



◆位於港珠澳大橋澳門口岸的跨境貨物轉運站今起投入運作。

府期望繼續保持緊密合作，進一步推動港澳兩地物流業務發展及經貿往來，促進兩地往來之餘，亦讓大橋發揮最大作用。

西隧「易通行」首工作日 遇車禍爆水管致塞車

香港文匯報訊（記者 文森）西隧周日起實施「易通行」不停車付費系統，昨日是實施後的首個工作日。早上8時上班繁忙時間，初時交通大致暢順，九龍入口行車線減半至5條，仍有司機未適應新安排，通過收費廣場時不自覺減慢車速，甚至入錯巴士線。其後受中環及灣仔交通意外及香港仔爆水管雙重因素影響，車輛要改道致交通擠塞，上午8時半左右西隧往港島方向要多次間歇封閉，5條行車線擠塞，車龍一度排至荔枝角。

西隧實施「易通行」後，昨日迎來首個上班上學工作日，早上8時前的交通大致暢順。惟仍有汽車未適應收慢駛過收費廣場；也有的司機到收費亭前突然減速，緊跟的電車車幸及時剎車，未有相撞。有私家車行錯巴士專線，更有車輛跟錯巴士尾入錯巴士專線，亦有電車車入錯專線，司機接連切線打算返回正確行車線，遭職員叫停着他轉走巴士專線。

至早上8時半左右，中環及灣仔繞道有私家車及電車相撞，受交通意外影響，干諾道中橋往灣仔方向近海港政府大樓的部分行車線封閉，龍尾一度去到干諾道西近西區副食品批發市場，車流倒灌

至西環一帶。再加上香港仔黃竹坑道爆水管封路，南區大量車輛改行薄扶林道出中環，令中西區交通塞上加塞，不少打工仔都遲到。

其間，西隧往港島方向亦出現車流倒灌情況，職員用雪糕筒多次截停往港島的車輛，幾分鐘後又放行，往港島方向全線反覆封閉多次，5條行車線擠塞，車龍一度排至荔枝角，不少途經西隧的巴士都延誤。運輸署指出，西隧實施「易通行」後首個工作日，往港島方向入口出現車龍，與港島多宗路面事故有關，至早上近11時，車龍之後逐步消散。

啟德碼頭欠交通配套 專家促增旅巴應急



◆啟德郵輪碼頭營運商促請特區政府增加渡輪設施，加強水路交通接駁，以及興建「雲巴」等高架集體運輸工具。 中通社

香港文匯報訊（記者 吳健怡）疫情過後，啟德郵輪碼頭今年將迎來143艘郵輪停泊，惟當區公共交通配套不足，擬在港作短暫停留的旅客，要花大量時間等車及交通接駁。啟德郵輪碼頭營運商、環美郵輪碼頭董事總經理班智榮促請特區政府增加渡輪設施，加強水路交通接駁，以及興建「雲巴」等高架集體運輸工具。有鐵路專家建議，短期內提供旅遊巴士往來港鐵站或主要景點，以方便旅客進出市區。旅遊事務處昨日表示，將探討增設啟德郵輪碼頭至尖沙咀特別巴士路線，以緩解問題。

班智榮昨日在電台節目上表示，今年將有143艘郵輪停泊啟德郵輪碼頭，數量達疫情前八成，整體客量只及疫情前四成水平，由於郵輪公司一般會計劃3年內的行程，估計來港的郵輪旅客將於2026年才會完全恢復。啟德碼頭恢復生機，卻突顯交通配套不足的問題，上周五由於碼頭外的路面暫時封閉，令車輛無法通行，使大批郵輪旅客要長時間等候巴士和的士。

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，啟德郵輪碼頭交通配套嚴重不足，若未能興建大型集體運輸系統，很容易造成「趕客」。他指出，郵輪碼頭高峰時有兩三艘輪船停泊，每艘多達兩三千名乘客，「單靠巴士及小巴，根本難以負荷。」花大量時間於交通接駁上，嚴重影響旅遊體驗，「有些郵輪選擇香港為中轉站，旅客落船後，只有幾個鐘時間去市區遊玩，但現在大部分的時間浪費在等車上。」

針對短期的應急措施，張年生建議政府提供旅遊巴士往來港鐵站或主要景點，以及增加往來市區的巴士線路。

研開設往尖沙咀特別巴士路線

旅遊事務處、運輸署、碼頭營運商及旅發局昨日開會，旅遊事務專員沈鳳君會後表示，已探討開設另一條前往尖沙咀的特別巴士路線，考慮增設非專營巴士服務，會在下一艘大型郵輪訪港前落實相關細節。同時，會加強碼頭營運商與的士業界之間的溝通，提高發放即時資訊的覆蓋網絡、效率及頻次，探討除了提供隧道優惠券外，有何誘因吸引的士進入碼頭接客，有關措施即時生效。