



兩會提振信心 港股重越萬七關 見今年新高

全國兩會閉幕後，投資者對中國經濟的前景預期更明確，資金回流大中華區股市，港股最先受惠，昨大升505點，收報17,093點，重上萬七關，不單實現「三連升」，更是今年收市新高，三日累升864點；昨日成

交額大增61%至1,500億元，是去年9月4日後最多。分析指出，兩會提振了市場信心，港股交投活躍見半年來最旺，加上美匯繼續走軟、人民幣轉強，科技股成為大市急升的主要動力。



詳刊A5

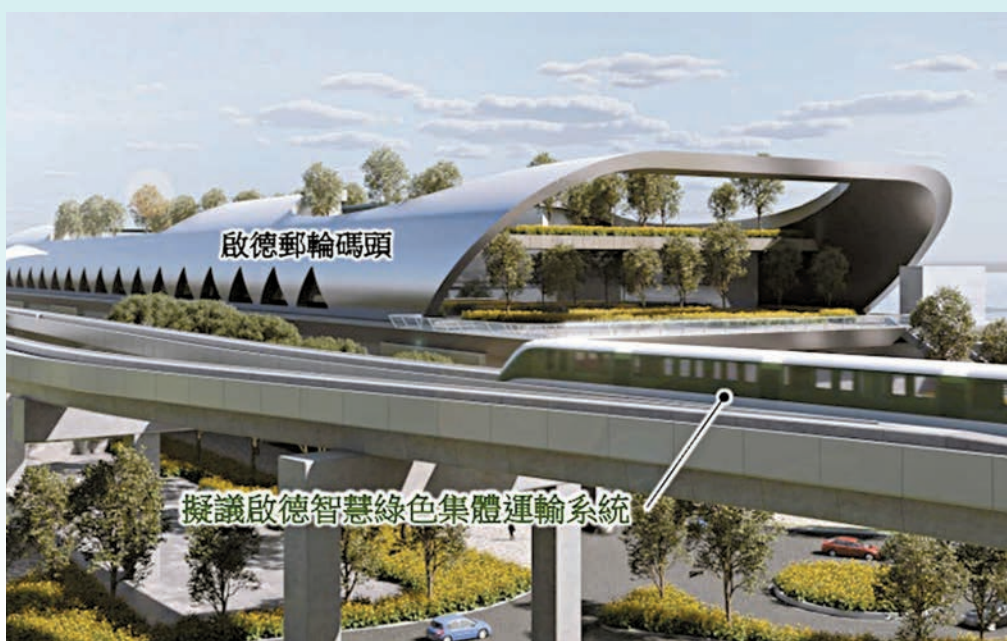
啟德擬建高架集運 接駁觀塘線呼聲高

土拓署初步計劃：全長3.5公里 5站點 車程10分鐘

香港特區九龍啟德發展區的智慧綠色集體運輸系統（啟德集運）漸見眉目，特區政府土木工程拓展署（土拓署）向九龍城區議會提交最新文件披露，啟德擬建全長3.5公里的集運系統，構思以高架形式營運，全程5個站點往來港鐵啟德站及啟德郵輪碼頭，途經啟德體育園、都會公園、住宅區等，總車程10分鐘，基於技術和成本考慮，不會連接至港鐵觀塘線，爭取2026年招標、2027

年批出合約興建。有立法會議員、專家及居民昨日向香港文匯報表示，歡迎路線設計，但美中不足是該系統未接駁至觀塘，期望特區政府預留位置日後將系統延伸至觀塘線及東九龍線，進一步便利居民，疏導郵輪碼頭旅客以及啟德體育園的觀眾，推動東九龍成為第二個核心商業區。

◆香港文匯報記者 王偉



◆土木工程拓展署文件中啟德集運示意圖。



土拓署表示，啟德集運系統會在進行勘查研究時，仔細考慮各車站的位置，以及車站接駁設施的安排；預料系統會以高架模式運行，與沿線地面交通分隔，不受路面交通影響，並會視乎研究結果，決定採用哪種綠色集體運輸系統（例如雲巴、單軌等），由啟德郵輪碼頭至港鐵啟德站的車程約10分鐘。

土拓署文件提供兩張模擬圖片顯示，運行系統類似單軌及雲巴有軌電動列車系統。署方強調模擬圖片僅供示意參考。智慧綠色集體運輸系統一般不需要架空電纜等設施，機電支援系統相對簡單，預期較具成本效益。

文件指連觀塘造價高 運作昂貴

特區政府曾考慮啟德集運連接至觀塘、九龍東一帶，但最新走線只到啟德郵輪碼頭。土拓署在文件中解釋，若在九龍東部分已發展的地區興建有關系統，技術上受制於毗鄰的稠密發展，其建造和運作成本亦會十分高昂，並非可持續和可取的選項。自去年施政報告提出相關建議後，今年2月已聘顧問進行勘查研究招標，計劃今年下半年內邀相關系統的供應商及營運商提交意向書，從而敲定系統及其基礎設施的具體要求及設計，並進行環評等法定程序。

署方強調，鑑於該系統將是首次在香港營運，署方需同步制定相關財務安排、營運要求及規管

框架。

九龍東立法會議員顏汶羽昨日接受香港文匯報訪問時表示，若將啟德集運系統連接到觀塘，將來與東九龍集運連接，將大大便利兩地居民往來，以及郵輪乘客往返東九龍：「按現在構思的線路，啟德居民要去東九龍、將軍澳等地，就要坐5個站到港鐵啟德站，再坐到鑽石山站轉車，十分轉折。」

他認為，集運系統若能連到觀塘，與東九龍集運系統連接形成環狀循環軌道公共交通系統，就能徹底打破東九龍、啟德交通困局，對促進東九龍成為第二個核心商業區有很大幫助。

議員倡留位 貫通九龍東

對於特區政府指在觀塘區建設集運系統技術上難度大、成本高昂，顏汶羽並不認同。他說：「我們建議的集運線路，是由郵輪碼頭延伸至觀塘海濱，再沿茶果嶺道延至油塘，與東九龍集運連接，這些地段基本上都是政府土地，相信造價不會太貴。我們不期望第一期工程就延伸到觀塘，但希望政府積極考慮在第二期工程，打通東九龍和啟德交通樽頸。」

目前有自動駕駛系統的電動環保集運系統，包括有軌電動列車如雲巴、吊軌、智軌等，以及行駛專用道路的巴士快速交通系統，政府現階段沒傾向選擇

哪種系統。顏汶羽說：「民建聯收集居民意見，都希望使用有軌集運，始終運力相差太多，快速巴士每架車就運數十至一百人，有軌集運一次運送數百至一千人，而且快速巴士還佔用路面。」

九龍東立法會議員鄧家彪亦希望特區政府重新考慮延長啟德綠色運輸系統，接駁規劃中的東九龍線及觀塘。他說：「彩虹邨重建，樓宇阻礙列車軌道設計的因素基本上可以消化。啟德郵輪碼頭連接觀塘海濱，事實上未來保護海港條例已經在議事日程會修例，當然修例是否可以處理集運運輸基建需要，我們會提出。」

各類集體運輸系統比較

系統	成本	優點	缺點
雲巴	三類系統 中造價低	佔地較小，橋樑與軌道二合一；低能耗，採用電力驅動，最大續航里程為200公里	需要充電，不能應付較長的線路
單軌列車	三類系統 中造價高	載客量較大，可乘載180人；膠輪捷運系統，轉彎半徑小、爬車能力強	—
輕軌	造價不高 不低	載客量最大，可乘載250人；重量輕；可延伸線路	較為佔用路面

資料來源：土木工程拓展署、香港鐵路運輸專業人員協會
整理：香港文匯報記者 吳健怡

鐵路人員協會：工期太長 旅客心急

專家的話

對於啟德智慧綠色集體運輸系統，特區政府爭取於2026年就項目工程進行招標，以期於2027年批出工程合約。香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生昨日接受香港文匯報訪問時，坦言工程時間略長，必須壓縮，以盡快解決啟德郵輪碼頭及體育園的交通需求。他建議，同步展開環評、撥款申請等工作，壓縮時間；同時全盤規劃該系統延伸線，長遠可接駁至油塘港鐵站，方便居民及旅客南下北上，發揮該系統的經濟效益。

他說，集運系統3年後才批出合約，相信最快四五年後才啟用，但啟德區目前是香港旅遊業的心臟地帶，坐擁郵輪碼頭，以及即將落成的啟德體育園，巴士等路面交通工具無法有效疏導人潮，但要等四五年才解決交通樽頸，恐怕旅客已「等唔切」。「在這個全球環境搶人、搶旅客的環境下，門快很重要，我們不能讓旅客

等，這樣子只會流失先機。」

對於啟德集運系統初步構思不接駁到觀塘區，張年生表示理解政府的考慮，「該處位置狹窄難以建造集運系統，而且比較難設立消防通道，這都是技術困難。」但他認為，即使不能一步到位，長遠也要分階段落實與觀塘線接軌的目標，因為隨着啟德住宅區建成，以及多個體育及旅遊設施進駐，未來人口及人流大增，集運系統必須與觀塘線接駁，讓居民及旅客更便利來往港島東。

倡研究期同步環評財審

張年生建議，政府同步進行工作，例如在顧問研究期間，同步進行環評或者財委會的審議，加快速度，同時可跟內地取經，開展技術上交流，以學習內地高速建設。

他亦建議，政府分階段進行建設，比如第一期，先啟動郵輪碼頭以及體育園一帶的工程，率先解決旅客迫切的交通需求，然後再逐步擴展線路，「這模式好常見，以港鐵為例，上環站早年延伸出去，在西營盤、香港大學、堅尼地城設站，方便了西區的市民。」

政府對採用哪個集運系統（例如雲巴、單軌等）持開放態度，張年生表示，該系統全長約3.5公里，主要經過兩個旅遊景點以及郵輪碼頭，「預計每次啟德碼頭的上下客人次，大約為2,000人，以雲巴與單軌鐵路的載客量完全有能力應付。」至於日後的延伸線，他建議參考成都及澳門的輕軌系統，「以成都為例，造價大約為100億元人民幣，比重鐵造價為低，而且車身很輕，每節可載客250人，以4卡至6卡車廂運行。」

◆香港文匯報記者 吳健怡

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2024年3月 4 897001 560013
13 星期三
甲辰年二月初四 十一春分
晴轉多雲 一兩陣雨
氣溫17-20°C 濕度65-95%
港字第27007 今日出紙2疊6張半 港售10元

草案條文研修改 加快禁制潛逃者

▶▶▶ 詳刊A2、A3

對波音官司作證前 「吹哨人」離奇死亡

▶▶▶ 詳刊A16

居民憂走線不延區外「啱料」

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）對於啟德集運系統的最新走線圖不會連接至觀塘線，不少啟德居民及上班族均質疑，集運不覆蓋觀塘區，或削弱改善交通的效果。

由土瓜灣住處往返啟德上班的滿先生直言，礙於成本問題未能接駁至區外有點可惜，「我明白多（成本）有多做，少（成本）有少做，但只連接啟德站至郵輪碼頭，在區內運行，對紓緩交通問題無甚作用。」

在香港上班的啟德居民陳先生表示，平時上下班只能選擇港鐵，繁忙時間車廂頗為擠迫。他認為，如果啟德集運未能接駁至觀塘線，未能達到分流效果，「就好像將軍澳線的日出康城一樣，只是小區內的交通系統，起不到交通疏導作用。即使是去到郵輪碼頭，本身郵輪數目就不多。」

啟德居民梁先生表示，等了集運多年，「遲到好過無到。」但他同樣指出，如果未能接駁至九龍東有點浪費，「其實啟德有這麼多購物中心，如能把走線延伸至區外，能吸引多人來啟德，帶旺這裏都好啦。」

就讀中三的啟德居民李同學表示之前無聽說過集運，但認為落成後應會令區內交通更方便，同時起紓緩作用，「我喜歡體育，走線途經到體育園也是好事，但希望車速不要太慢。」



◆滿先生

◆陳先生

◆梁先生

◆李同學

香港文匯報記者鄺福強攝