水務署設專家組查錦綉花園失水問題

將提供第三方專業意見 地契列明由業主保養

香港文匯報訊 香港文匯報早前報道元朗錦綉花園部分供水喉管建於私家路之上，即使食水離奇滲漏多年，水務署也無權進入有關地段了解成因；而現行《建築物管理條例》又未涵蓋錦綉花園這類獨立屋屋苑，使小業主無法成立業主立案法團監督物管公司，以致管理公司提出天價5億元更換水管工程，小業主只能啞子食黃連。昨日事態出現突破性發展，水務署表示已成立專家小組，將對錦綉花園失水問題提供第三方的專業意見。

●錦綉花園小業主早前到廉政公署請願。 資料圖片

上月終止集資 向業主退款

元朗錦綉花園多年的水管滲漏，損失逾一億元的水費，管理公司近期提出索價近5億元的水管維修工程方案，引起小業主強烈不滿。在各方壓力下，管理公司上月宣布終止集資計劃，向已夾錢的3,000名業主退款，但失水問題卻陷入膠着狀態。

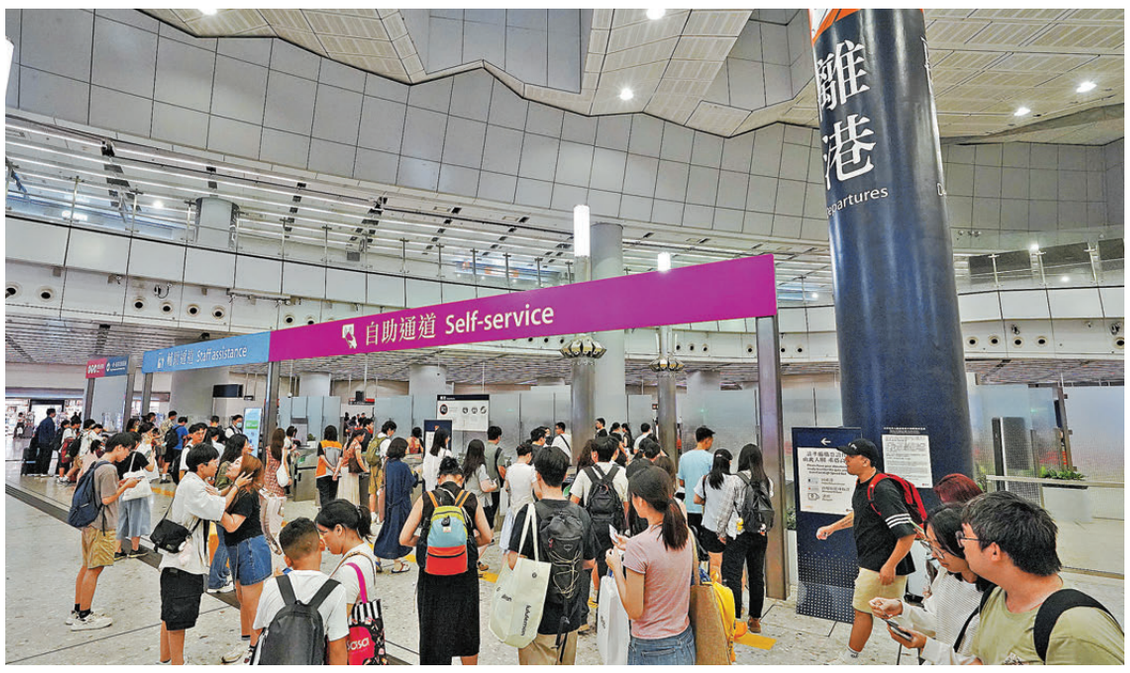
水務署昨日在社交平台表示，理解有部分錦綉花園居民對屋苑失水情況及相關屋苑內部喉管復修工程存有疑慮，就事件已委託三位熟悉水務工程的專業人士及學者成立獨立專家小組，對失水問題提供第三方的專業意見。該署又稱，當年在建造錦綉花園時，水務監督在屋苑出入口及屋苑內鄰近出入口一帶的道路下鋪設供水喉管，而該供水喉管只佔屋苑公用供水系統的小部分。根據錦綉花園的地契，屋苑內上述由水務監督鋪設水管的小部分道路移交給政府負責維修，然而有小部分道路至今仍屬私人土地，沒有移交給政府。

署方又指，屋苑內分布於大部分道路的其他供水喉管乃由土地承批人鋪設，並不屬地契條款的適用範圍，地契沒有指出可移交給政府。換言之，現時錦綉花園內的供水喉管為內部供水系統，其公用供水系統根據《水務設施條例》由用戶或註冊代理人負責保管與保養。

根據《水務設施條例》第7條，用戶或註冊代理人應負責管理與保養內部供水系統或其公用部分（公用供水系統），如果涉及屋苑私人道路下所鋪設的水管，相關屋苑地契條款更會詳細列明這些責任。

●香港文匯報去年12月24日相關報道。 香港文匯報PDF版面截圖

高鐵香港段26日起增16站點 滬港臥鋪列車每日開出



●高鐵香港段服務即將迎來開通以來一次重要的里程碑式擴展。圖為高鐵西九龍站。 資料圖片

香港文匯報訊（記者 張茗）高鐵香港段服務即將迎來開通以來一次重要的里程碑式擴展。港鐵公司昨日宣布，自1月26日起，將新增16個直達的內地站點，令站點總數躍升至110個，相關車票今日（12日）起預購。此次升級不僅覆蓋如南京、無錫、合肥等多個華東重點旅遊與商務城市，亦全面提升往來廣州、上海、潮汕及福建等多條熱門路線的班次與服務，進一步緊密聯繫香港與內地，便利商務、旅遊及探親等各類跨境出行需求。

今起可預購車票

港鐵公司行政總裁楊美珍表示，高鐵自開通以來廣受各界歡迎，港鐵亦與兩地政府部門及內地鐵路單位積極協作，不斷增加站點、提升服務，進一步服務跨境往來，同時釋放高鐵促進經濟的潛力，融入和服務國家發展大局。

是次新增的16個站點，江蘇省省會南京、無錫以及安徽省省會合肥，均為華東地區的重要城市，正式納入高鐵（香港段）直達網絡。其中六朝古都的南京，歷史文化底蘊深厚，旅客可暢遊夫子廟秦淮河、中山陵等名勝；享有「太湖明珠」美譽的無錫以太湖風光、靈山大佛及經典江南美食著稱；以包公文化及三國遺蹟聞名的合肥，擁有包公園、三河古鎮等景點。

每日往返滬港列車將增至三對

為連接這些新目的地，高鐵將增設一對每日往返香港西九龍站與上海虹橋站的日間列車，途中停靠合肥南站、南京南站及無錫東站。其他新增站點包括清遠站、泉州東站等（見表）。

●高鐵香港段將直通泉州東站等站點。圖為泉州街頭人頭湧動。 資料圖片

至於大受歡迎、往來上海虹橋的臥鋪列車，亦會由現時僅在周五至周一開出，擴展至每周七日每天開出，幫助旅客更彈性規劃行程，以充分利用夜間時間移動，一覺醒來即抵達目的地。而連同現有及上述新增的日間班次，每日往返滬港列車將增至三對。

港鐵指，是次高鐵香港段服務升級亦着力提升頻率與效率，在短途服務方面，往來香港西九龍站與廣州南站的列車班次，將由每日19對大幅增加至24對，進一步便利大灣區交流。而往來香港與潮汕、廈門、福州地區的列車將途經更多站點，為旅客提供更多選擇。其中，往來西九龍站與福州站的行車時間將縮短約20分鐘。此外，每日往返西九龍與汕頭站的列車也將由4對增至5對。

高鐵（香港段）提升服務情況

新增16個高鐵直達站點：

- 無錫東站、南京南站、合肥南站、汨羅東站、泉州東站、惠東站、惠州南站、福州南站、泉州南站、清遠站、汕頭南站、惠來站、陸豐東站、潮南站、陸豐南站、興寧南站

新上海虹橋線

- 新增一對每日來回香港西九龍站及上海虹橋站列車，停靠合肥南站、南京南站及無錫東站

往返廈門或福州列車新增站點

- 原以廈門站為始發/終到站的列車，延伸至福州站為始發/終到站，新增停靠福州南站、泉州南站及惠州南站
- 部分往返福州站或廈門站的列車將停靠泉州東站及惠東站
- 往來香港與福州站的行車時間縮短約20分鐘
- 列車將不停靠角美站及泉州站

往返汕頭站列車新增站點

- 部分往返汕頭站的列車，新增停靠陸豐南站、陸豐東站、汕頭南站、惠來站及潮南站

其他新增站點

- 往返長沙南站的列車，新增停靠清遠站
- 往返梅州西的列車，新增停靠興寧南站
- 天津西站往香港西九龍站的列車，新增停靠汨羅東站

增加連接廣州南及汕頭的列車班次

- 往來香港與廣州南站班次，由每日19對增至24對；
- 往來香港與汕頭站班次，由每日4對增至5對

新增逢星期二、三、四開出的上海虹橋臥鋪列車

- G896車次（由香港西九龍站開出），途經深圳北站、贛州西站、南昌東站及杭州東站。逢周二、三、四晚上8時出發，翌日上午6時58分抵達
- G895車次（由上海虹橋站開出），途經杭州東站、南昌東站、贛州西站及深圳北站。逢周二、三、四晚上8時15分出發，翌日上午7時25分抵達

資料來源：港鐵

整理：香港文匯報記者 張茗

運輸署：年內逐步推動自動車無人化 時速上限提升至50公里

香港文匯報訊 自動駕駛技術日新月異，有望提升交通效率和道路安全。為推動技術在香港發展，運輸署機電工程師（自動駕駛車輛）鄧健樑表示，現時自動車的測試範圍已由機場島擴展至更複雜的公路和小區。隨着自動駕駛系統不斷改善，自動車的車速已可根據相關測試路段的車速上限，提升至每小時50公里。運輸署今年會逐步推動自動車無人化，即只有遙距後備操作員。他提到，署方會根據自動車先導營辦人定期提交的運作報告，檢視自動車的測試表現和安全，並要求營辦人採取嚴格車輛檢驗，確保測試安全有序地進行。

發6先導牌照供62輛自動車多區測試

運輸署自2024年起發出6個自動駕駛車輛先導牌照，供62輛自動駕駛私家車和小巴在多個地區測試。首間獲批牌照的科技公司擁有十多年自動駕駛研發經驗，已在內地和阿拉伯聯合酋長國22個城市驗證技術。該公司2024年年底率先在北大嶼山展開測試，其後逐步擴展應用場景至數碼港和啟德發展區，透過車身的感應器收集數據，累計安全行駛逾八萬公里。公司上月起在觀塘和九龍城進行跨區測試。測試期間，司機以後備操作員的身份坐在車廂，雙手離開軚盤，僅在必要時才接管車輛。即使市區人車密集，自動車仍能憑藉先進算法穩速行駛，在適當時候亮起指示燈、避開障礙物，並完成換線和掉頭等標準駕駛動作，全程運作流暢。

該公司的香港項目發展經理劉文鵬表示，香港是全球路網最密集的城市之一，路面情況複雜多變，駕駛系統要因應本地道路規則優化決策邏輯，驗證技術。他舉例指，香港是右軚市場，系統要適應一些右軚左行的駕駛行為例如變換行車線。其次，香港的迴旋處有別於其他地區，分為傳統式和螺旋形迴旋處，交通規則有明確要求。系統需要學習這些細節，避免任何風險和違規行為。此外，特殊交通燈和臨時指示牌例如由人手操作的去和停牌，也會增加系統辨識的難度，因此，公司會不斷訓練機器學習模型，提升系統應對這些情況的準確度。

鄧健樑表示，測試項目至今運作大致暢順，表現穩定，北大嶼山項目更實現四大技術躍進，分別為多車同時運行，即從單一自動車擴展至十部同時運行；非商業載客；測試範圍擴展和車速提升。他提到，現時自動車的測試範圍已由機場島擴展至更複雜的公路和小區。

●測試期間，司機雙手離開軚盤，但在必要時會接管車輛。

港大研究揭乾旱城市植草反加劇高溫

香港文匯報訊（記者 莫楠）隨着全球平均氣溫升幅超過《巴黎協定》1.5°C目標，氣候變化的衝擊愈見迫切，其影響不僅損害人類健康，更會加劇社會不平等及威脅可持續發展。在此背景下，香港大學地理系教授周宇宇帶領研究團隊，對全球105個國家、逾760個大城市的植被溫度調節能力展開首次全球性評估。團隊通過分析大量衛星及氣候數據，揭示城市綠化策略中一項關鍵的「升溫悖論」：逾兩成城市在種植淺根草及農作物後，竟反令地表溫度升高。研究分析，在較乾旱環境下一般植物降溫能力大減，但樹木則仍能維持，相關發現對更有效應對城市熱島效應提出了「智能綠化」的新方向。

全球暖化日益嚴峻，城市植被一向被視為緩解熱壓力的自然解決方案，聯合國及各國城市規劃者普遍提倡擴大綠化覆蓋率，借助植物的遮蔭與蒸騰作用（植物釋放水氣的過程）來應對高溫。然而，周宇宇團隊的最新研究顯示，植物降溫效應並非「萬應靈丹」。在團隊首次全球評估中發現，在約22%受測城市——主要分布於年降雨量低於1,000毫米的乾旱地區——草地及農田的地表溫度竟高於周邊建築區域，與傳統認知截然相反。

缺水環境下植物難有效釋放熱量

團隊解釋，這種「升溫悖論」的根源，在於水分是植被發揮降溫效能的「燃料」。在缺水環境中，植物難以通過蒸散作用有效釋放熱量，其降溫能力顯著減弱。同時，深色的植物葉面會吸收更多太陽輻射（低反照率），其所吸收的熱量甚至可能超過其通過蒸發所能釋放的熱量，從而導致淨升溫效應。

樹木降溫表現遠勝草地

研究進一步提出，不同綠化類型在極端高溫事件下的表現存在顯著差異。在水資源有限下，樹木可憑藉其更優越的冠層傳導效率和更深的根系，降溫表現遠勝草地。團隊解釋，樹木因擁有較深的根系，能夠汲取淺根草類難以觸及的深層土壤水分。即使在熱浪期間，樹木仍能在高達75%的城市中維持顯著降溫效果，堪稱「熱浪英雄」；相反，草地和農田在極端乾旱下易枯萎，在超過七成城市不僅無法降溫，甚至加劇高溫問題。

團隊建議缺水地區的規劃者應優先選擇耐旱樹種，並結合高反照率的「冷屋頂」及路面等其他策略緩解城市升溫。