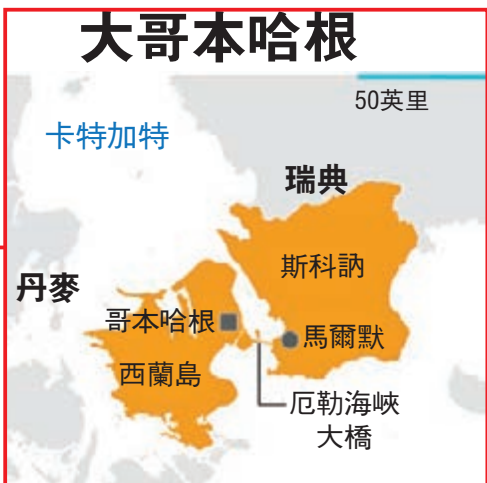




毗鄰城市合作成趨勢 整合資源邁國際舞台

「斯堪的納維亞灣區」 領瑞典丹麥雙贏

全球城市人口、貨品和資金流動日趨頻繁，近年不少相鄰城市推出合作方案，期望整合不同城市的優勢，改善區內人流、物流互通，創造經濟機遇。部分合作概念更橫跨國界，例如丹麥首都哥本哈根計劃與鄰國瑞典第三大城市馬爾默一帶整合，形成「大哥本哈根」都會區，新加坡和鄰近的馬來西亞新山近年亦推出多項跨境基建計劃，反映即使存在文化、歷史以至國界差異，城市之間的融合已是大勢所趨。



哥本哈根與毗鄰的瑞典南部斯科訥省，以厄勒海峽大橋連接。兩地淵源深厚，在歷史上斯科訥長期受丹麥人管治，不少瑞典南部居民更視哥本哈根為自己的文化首都，但厄勒海峽地區的發展，明顯較斯德哥爾摩、阿姆斯特丹或漢堡等歐洲大城市遜色，丹麥政府近年因此提出「大哥本哈根都會區」計劃，重新整合兩地的優勢，以增加競爭力，吸引資金及人才流入，瑞典民眾則基於哥本哈根屬丹麥首都，期望把計劃稱為「斯堪的納維亞灣區」。

哥本哈根馬爾默互補優勢

兩地融合亦具備互補優勢，哥本哈根人口過度稠密，生活成本高，斯科訥省最大城市馬爾默則有剩餘產能，生活成本亦較低。分析認為，一個城市要達到國際水平，估計需要300至500萬人口，而哥本哈根及斯科訥合共有380萬人口，兩地融合後，將具備大城市的吸引力。

國際城市專家及顧問克拉克解釋，若兩個較小城市合併為一個都會，兩地之間的資產、人口及基建可互相流通，有助在國際上

競爭，但都會區需擁有一個國際熟悉的名稱，「大哥本哈根」明顯較「厄勒海峽地區」適合。哥本哈根市長延森大力支持計劃，表示「大哥本哈根都會區」可讓兩地居民建立共同的身份認同，而斯科訥近年有不少重要基建項目，包括MAX IV粒子加速物理實驗室及將於2020年落成的科研機構「歐洲散裂中子源」。若斯科訥省與哥本哈根整合，將可進一步邁向國際舞台。

瑞典人不滿「大哥本哈根」統稱

瑞典亦同意計劃可成為「斯科訥走向世界的橋樑」，不過部分瑞典國民不滿以「大哥本哈根」統稱瑞典大片地區，官方語言、居留權及稅制等問題，亦是兩地融合需解決的問題。推廣斯科訥商業發展的Invest in Skane主席約翰松提出建議，認為可仿效美國西岸的三藩市灣區，選擇「斯堪的納維亞灣區」的名字，而斯堪的納維亞是挪威、瑞典及丹麥等北歐地區的統稱。約翰松解釋稱，斯科訥的飲食、美酒、科技及創意產業可與美國西岸媲美，同時名字較中立，瑞典民眾會較易接受。 ■綜合報道

首跨國地鐵料穿梭丹瑞

丹麥首都哥本哈根與瑞典城市馬爾默，計劃興建全球首條跨國地鐵線，在厄勒海峽下建造一條長22公里的海底地鐵隧道，使用無人駕駛高速列車載客，乘客往返兩地只需20分鐘，較現時乘搭火車途經厄勒海峽大橋，車程縮短約15分鐘，造價估計達40億歐元（353.4億港元），預計2035年投入服務。

來往兩地的交通時間縮短後，專家估計，能於1小時內抵達哥本哈根或馬爾默的居民，會由現時的130萬增至230萬人，居民往返更便捷，兩地勞動市場的勞工供應將大幅增加，有利企業招聘人才。

丹麥早前計劃在厄勒海峽附近，興建一條長18公里的公路鐵路兩用隧道，連接丹麥南部與德國北部，預計在2028年開通後，厄勒海峽大橋的客運及貨運火車數量將顯著增加，可能形成樽頸。為紓緩擠塞問題，因此

萌生興建跨國地鐵的構思。

馬爾默市長賈梅指出，新地鐵線可全面發揮丹麥和瑞典的潛力，對北歐熾熱的勞動市場具戰略重要性，亦有助紓緩厄勒海峽大橋的貨運壓力，刺激瑞典出口貿易，提升北歐國家在歐洲的地位。哥本哈根市長延森亦指，新地鐵線有助哥本哈根與馬爾默邁向成為國際大都會，有利雙方的商業和民生，吸引人才和資金，構成雙贏局面。 ■綜合報道



厄勒海峽大橋連接哥本哈根與馬爾默。 網上圖片

難民潮損「無邊境歐洲」象徵

歐洲於2015年爆發難民危機後，成員國紛紛收緊邊境管制，限制難民湧入。瑞典和丹麥亦在連接兩國的厄勒海峽大橋，設立邊境檢查關卡，令來往兩地所需時間大增，對居民造成不便。

丹麥哥本哈根和瑞典馬爾默長期關係友好，在2000年連接兩地的厄勒海峽大橋開通後，更有聲音倡議兩地整合為新的大都會，以及在兩地間建設全球首個跨國地鐵系統。不過隨著歐洲爆發難民危機，約16.3萬名難民湧入瑞典，許多難民均是途經厄勒海峽大橋，丹麥及瑞典相繼收緊邊境管制，在大橋設立入境關卡，令跨境時間由以往的30分

鐘，大幅增至一小時。

大橋入境管制惹上班族不滿

該政策引起2萬名需跨境工作的人士不滿，當中565人在2016年入稟法院控告瑞典政府，指措施造成阻延，令他們被迫買車代步甚至另覓新工作。瑞典在2017年與丹麥達成協議，同意撤銷厄勒海峽大橋的入境管制，司機和乘客入境時無須再接受檢查，不過有意見認為，厄勒海峽大橋本可作為「無邊境歐洲」的象徵，但難民危機已損害歐洲一體化。 ■綜合報道

大馬政權更替阻「大新加坡」融合

馬來西亞柔佛州與新加坡地理位置靠近，有兩條陸路通道連接，令多年來兩地經濟及民生交流頻繁，更吸引不少新加坡人往柔佛州置業安居，甚至形容柔佛為「大新加坡」。不過隨着人口增加，現有兩條大橋經常擠塞，兩地政府曾提出興建新鐵路和大橋計劃，卻因大馬政權更替而受阻。

兩地政府正興建的新柔鐵路全長4公里，橫跨柔佛海峽，連接新加坡湯申至東海岸地鐵線和兀蘭等地鐵站，原定2024年通車。由於大馬去年新政府上台，錯過選定列車服務營運商的期限，此後亦沒與新加坡接洽。新加坡交通部長許文遠上月表示，新柔鐵路很可能無法如期通車。

鐵路通車延遲

2002年，大馬時任總理馬哈蒂爾推出「S形」大橋概念，以彎曲狀的橋身連接兩地，達到新加坡希望不拆除柔佛長堤的要求。但隨着馬哈蒂爾於2003年卸任，計劃一度無限期擱置，直至馬哈蒂爾去年再次上台，「彎橋」

再被納入基建發展項目。

10分鐘車程 星入遷柔佛

馬哈蒂爾上周表示，當局亦考慮用其他方法改善兩地交通，包括改善境內部分道路，過程不需新加坡政府同意，但承認新加坡和柔佛州之間要興建第三條大橋，兩地需要進行洽商。

■綜合報道



馬爾默有剩餘產能，能與哥本哈根互補。 網上圖片



哥本哈根人口過度稠密，生活成本較高。 網上圖片



芬蘭愛沙尼亞擬建海底鐵路 半小時過境

芬蘭首都赫爾辛基與愛沙尼亞首都塔林只有一海之隔，但陸路需取道俄羅斯，距離達800公里，現時居民主要乘搭兩小時船程來往兩地，每年約有800萬人次。愛沙尼亞在2004年加入歐盟後，兩國一直推動在芬蘭灣興建約80公里長的海底隧道，以鐵路連接赫爾辛基和塔林，加強兩地的客貨運發展，以帶動經濟。兩國官員於2016年簽署諒解備忘錄，承諾改善連接兩地交通，進一步研究海底隧道計劃。

連接首都 提振兩地經濟

芬蘭和愛沙尼亞政府將參考連接英國與法國的英法海底隧道，芬蘭灣海底隧道建造成本約90億至130億歐元（約798億至1,152億港元），預計於2030年通車，火車單程票價估計約36歐元（約319港元），來往兩地只需約半小時，估計到2040年會有2,500萬人次使用鐵路。赫爾辛基和塔林共有超過100萬人口，鐵路落成後可提振兩地經濟，增加貿易額。

愛沙尼亞經濟事務部顧問指出，芬蘭灣海底隧道的構思很好，值得認真研究，兩國對落實計劃均感到樂觀。

歐盟擬斥資36億歐元（約319億港元），在波羅的海地區興建高速鐵路，由塔林通往波蘭，再連接西歐鐵路網，在海底隧道落成後，高速鐵路或有望接連赫爾辛基。芬蘭和愛沙尼亞計劃向歐盟尋求海底隧道資金，期望歐盟能承擔約40%至50%資金。 ■綜合報道