

專訪

香港特區政府最快明年首季勾勒出香港未來鐵路發展藍圖，初步構思是，興建港深西部快速軌道，以接駁香港機場和深圳機場為主線，再附設貫通洪水橋至深圳前海的跨境支線，以及行走屯門至小蠔灣的本地支線。當局預料，該鐵路一旦落實興建，日後來往港深機場只需25分鐘，兩機場120個海外航點與110個內地航點就可以互補發揮效率。當局認為，只要鐵路線存在龐大社會效益和經濟效益，即使造價高昂及財務效益偏低，也會得到社會支持。

香港文匯報記者 羅敬文



■邱誠武表示，港府現正審視早年提出的鐵路構想，包括港深西部快速軌道。香港文匯報記者梁祖彝攝



港深擬建快軌 25分鐘機場互通

年底諮詢鐵路發展藍圖 明年初敲定

港府就鐵路未來發展將於今年底進行第二階段公眾諮詢，爭取明年首季敲定鐵路發展藍圖。是次諮詢，當局審視早年提出的多項鐵路構想，包括北環線、屯門至荃灣沿海鐵路，以及2000年提出的前海灣線和赤鱗角線等。

其中，港深西部快速軌道已有初步走線構思，當局委託的顧問研究後建議，走線包括接駁香港赤鱗角機場和深圳寶安機場的機場聯絡線、洪水橋至深圳前海跨境支線，以及屯門至小蠔灣本地支線。

香港段全隧道 長40公里

報告指出，港深西部快速軌道香港段將採用全隧道設計，其中機場聯絡線全長約40公里、車程約25分鐘；接

連洪水橋與前海的跨境支線全長約12分鐘；屯門至小蠔灣本地支線全長約14分鐘。日後從屯門南橫越龍鼓水道，途經香港機場和小蠔灣，轉乘東涌線至香港站，則屯門來往中環只需40分鐘。

運輸及房屋局副局長邱誠武在接受本報記者訪問時表示，擬訂鐵路走線時須評估沿線有否足夠的人流，否則隨意興建只會造成不必要的資源浪費，但人流不是凌駕性條件。他認為，只要鐵路有龐大的社會效益和經濟效益，即使造價高昂及財務效益低，亦值得興建，就如沙中線造價高昂為例，也得到社會廣泛支持。他又說，由於工程造價容易受通脹因素影響，現階段不宜評估造價。

當局提出的屯門至小蠔灣本地支線，部分線路與屯門至赤鱗角連接路重疊，但當局無意同步興建。邱誠武解

釋，兩者雖然是海底隧道，但前者是鐵路項目，與後者的行車路不同，隧道斜道有不同要求。

230航點互補 效益加乘

運輸及房屋局首席助理秘書長陳偉偉進一步解釋，屯門至赤鱗角連接路的管道直徑達14米，規模龐大，若再加大管道預留予鐵路線，技術上較具難度。顧問報告又分析，港深西部快速軌道有助加強兩地的航空聯運服務，把香港機場120個海外航點與深圳機場約110個內地航點互補，使港深兩地機場更具競爭力，並為旅客來往港深兩地提供便捷途徑。邱誠武預料，當局最快明年首季完成諮詢工作，將會勾勒出香港未來的鐵路發展藍圖，但落實興建時間有待再作確定。



■香港每天有近百輛直通巴前往深圳機場，快速軌道通車後直通巴的乘客量可能減半。資料圖片

王國興料有助兩地融合

香港文匯報訊（記者羅敬文）港府正審視香港未來的鐵路發展，提出港深西部快速軌道的初步走線，連接香港機場和深圳機場。有立法會議員相信新的跨境鐵路項目，有助善用兩地機場優勢，促進整個珠三角的發展。不過，有跨境直通巴士業界憂慮快速軌道通車後必打擊生意，料乘客量減半。

工聯會立法會議員王國興（上圖）表示，連接兩地機場的港深西部快速軌道有策略性意義，能推動兩地經濟融合，利用兩地機場優勢，帶動區內航空事業發展。他又認為，珠三角城市亦可透過這條跨境鐵路，善用香港金融業的優勢，促進珠三角的經濟發展。

就港深西部快速軌道將於新界西北的洪水橋設中途站，王國興認為這安排有助帶動區內的本土經濟，吸引個人遊客入區消費，將新界西北打造為新的商貿區。他又稱，鐵路開通後或對直通巴士服務造成衝擊，但由於直通巴有「點對點」優勢，在短途市場仍有競爭力，不擔心會令直通巴造成嚴重影響。

跨境巴士憂客量減半

港粵直通巴士協會秘書長張劍平表示，香港每天有近百輛直通巴前往深圳寶安機場，快速軌道通車後將令直通巴的乘客量至少減半，生意勢必大受影響。他舉例說，港鐵落馬洲支線啟用前，從市區前往皇崗的直通巴載客率逾90%，但現時急跌至只有40%至50%，反映鐵路系統對業界造成巨大打擊。

雖然跨境鐵路對直通巴業務造成衝擊，但張劍平認為直通巴有「點對點」優勢，多條線路能全日提供服務，有時更省時，以尖沙咀往皇崗的直通巴為例，車程約半小時，但鐵路需時45分鐘。

目前，部分香港旅行團由深圳機場出發，香港中旅社助理總經理吳熹安表示，港人報團大多以香港機場出發為主，甚少取道內地機場起飛，除非跨境鐵路開通後，整體票價低於500元，否則難以吸引港人轉用內地機場。

香港文匯報訊（記者羅敬文）港府今年底就鐵路未來發展策略展開第二階段公眾諮詢，將會針對鐵路現存「樽頸」路段，提出興建延線、平衡線或支線方案，紓緩部分轉車站的擠擁現象，包括探討北港島線、南港島線西段及小西灣支線。運輸及房屋局表示，在策劃鐵路項目時主要考慮兩大因素，除了解決交通需求外，亦會考慮鐵路能否推動地區的規劃發展。

運輸及房屋局正就《鐵路發展策略》檢討進行首階段諮詢，聽取公眾對三條跨區鐵路系統的意見，並會於今年底進行第二階段諮詢工作，針對現有鐵路樽頸路段提出改善方案，包括興建延線、平衡線或支線方案。

運輸及房屋局副局長邱誠武接受本報記者訪問時表示，香港市區鐵路部分路段已出現「樽頸」，必須研究解決及改善方案。

重研北港島線 疏導金鐘北角站

當局評估後發現，港島線金鐘站和北角站是「樽頸重災區」，市民在繁忙時段要在月台輪候多班列車才能登上車，故計劃重新研究北港島線。根據2000年提出的方案，北港島線是在現有東涌線沿港島北岸向東延伸，沿途設添馬站、會展站、維園站至炮台站，並把將軍澳線延伸至天后站，但未知今年底諮詢時，該走線方案會否改動。

邱誠武表示，隨着香港多條鐵路將於2014至2020年逐步啟用，鐵路網絡會由目前全長218公里增至270公里，部分「樽頸」路段可望得到紓緩，其中沙田至中環線路，即沙中線啟用後，市民將毋須在九龍塘站轉車，有望解決九龍塘站的擠迫現象，當局會監察沙中線啟用後的流量，研究如何優化市區鐵路系統。

至於當局的鐵路策略亦會以兩大方向進行研究，除了要解決交通需求外，亦會考慮鐵路能否推動地區的規劃發展。邱誠武表示，當局在規劃鐵路項目時，將會評估是否有足夠的服務人口，解決地區的交通需求，同時亦要考慮推動地區發展的功能，形容兩者存在互惠關係，有需要及早訂出發展藍圖，預留土地作長遠車站及相關規劃發展。



■港島線金鐘站是「樽頸重災區」，市民在繁忙時段要在月台輪候多班列車才能登上車，故當局計劃重新研究興建北港島線以作紓緩。資料圖片

建新線紓解鐵路「樽頸」



■新建議的北環線兩大走線方案均以西鐵線錦上路站為起點。資料圖片

北環線或東移兼延長

香港文匯報訊（記者羅敬文）連接東鐵線及西鐵線的北環線提出多年，隨着新界東北新發展區的覆蓋範圍「東移」，使北環線擬定的服務人口從20多萬減至6.5萬，該鐵路計劃也一度受阻。運輸及房屋局表示，當局因應邊境禁區釋出2,400公頃土地及落馬洲河套地區的發展計劃，重新研究北環線，並提出兩項走線方案，其中將走線「東移」覆蓋至粉嶺北、坪輦、打鼓嶺等21萬人口方案較理想。

港府於2000年發表的《鐵路發展策略》提出北環線概念，原訂途經錦上路、凹頭、牛潭尾、新田、古洞及羅湖，車程約7分鐘，但因人口增長持續放緩，當局修訂新發展區範圍，剔除凹頭、牛潭尾和新田等地區，只保留古洞北新發展區，並把粉嶺北及坪輦等納入新發展區範圍內，北環線原訂走線的服務人口因而從20多萬減至6.5萬。

因應開放邊境禁區調整

運輸及房屋局副局長邱誠武接受本報訪問時稱，香港人口增長持續放緩，當局早年推算香港去年有800多萬人，但實際上只有700萬人，而規劃的北環線服務人口亦因

新發展區修訂而減少，但當局因應近年釋出2,400公頃的邊境禁區土地及落馬洲河套地區，以及新發展區修訂範圍，將會重新就北環線的走線方案諮詢公眾。

當局最新建議北環線兩大走線方案：一、由西鐵線錦上路站接駁至東鐵線落馬洲站，不設中途站；二、接駁錦上路站至古洞站，中途取消凹頭、牛潭尾和新田等站，並延伸至粉嶺北及坪輦等區，料直至2031年可覆蓋21萬人口。

運輸及房屋局首席助理秘書長陳偉偉解釋，選擇途經古洞站延伸至粉嶺北的走線方案，在地理上較為理想。

屯荃沿海鐵路重上議程

至於一度被擱置的屯門至荃灣沿海鐵路亦重新上議程，當局研究後發現，在青山公路沿海興建鐵路，需要興建高架橋，將影響景觀，需要進行詳細技術研究。同時，該段鐵路車程約21至22分鐘，與現行的西鐵線屯門站往荃灣西的23分鐘車程相若，時間上的效益未見顯著，而服務人口亦僅35萬。陳偉偉表示，有意見認為應在屯門南設站，再將現存的西鐵線延伸至新站，便毋須興建這條沿海鐵路。