

政府建議斥千一億 打造7新鐵路項目

東九龍線成本最高 冀2031年涵蓋75%民居

香港文匯報訊(記者 陳敏婷、羅繼盛) 港府昨日公布《鐵路發展策略2014》，計劃2018年至2026年間興建包括6條新路線的7個鐵路項目，初步估算成本為1,100億元。新鐵路線包括屬首次建議、惠及逾30萬名觀塘北山上居民的東九龍線，但預算成本亦最高，達275億元。運輸及房屋局局長張炳良昨日強調，現階段的計劃僅屬發展大藍圖，未經詳細技術研究，但相信本港有空間承受新項目。港鐵對藍圖表示歡迎，會詳細研究各方案及計劃，並盡力配合政府作充分協調，以適時落實各個鐵路項目。



政府公布《鐵路發展策略2014》，提出於2031年前完成7個新鐵路項目(見右圖)。梁祖彝攝



7項計劃包括新界北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、南港島線(西段)、北港島線及洪水橋站。當局表示，到2031年本港鐵路總長度會增至300公里，鐵路站數目上升至114個，涵蓋75%的民居，屆時鐵路在公共運輸乘客量佔有率會升至45%至50%。

鑽石山至寶琳 估價需275億

首次建議興建的東九龍線將沿觀塘北部運行，並由現時觀塘線及未來沙中線的鑽石山站，經新設的彩雲站、順天站、秀茂坪站、寶達站等人口稠密地區，並以將軍澳線的寶琳站為終點。由於要克服山勢造成的技術困難，成本屬7個項目中最高，以去年的估算造價約275億元，初步建議落實時間為2019年至2025年。

路政署署長劉家強昨日表示，該區附近有多項現有及已落實的大型發展項目，包括彩雲道及佐敦谷發展計劃、安達臣道發展計劃等，預計多個項目會令觀塘北山區人口增加約73,000人，有交通發展需要。

「交匯」方案建北港島線

當局又計劃以「交匯」方案興建北港島線，將東涌線及將軍澳線沿港島北岸延伸，連接添馬、香港會議展覽中心及維多利亞公園附近地區，並以添馬作「轉車站」，預計落實時間為2021年至2026年。劉家強表示，考慮到將現有港島線分為兩半的「換線」方案會嚴重影響現有港島區使用者，加上東涌線的班次較港島線少。如果將兩條

路線連接，會令柴灣段的班次每小時減少一班，故不採納方案。

或最先建北環線及古洞站

預計最先動工的项目是北環線及古洞站，計劃在2018年動工，2023年落成，連接西鐵錦上路及東鐵落馬洲站，形成環狀鐵路線連接東西交通，另外亦會於2021年至2024年落成洪水橋站以配合新發展區居民。

至於為連接屯門碼頭及改善現時屯門市中心南面社區的屯門南延線、服務逸東邨及附近潛在發展的東涌西延線，以及將鐵路覆蓋範圍延伸至香港仔、華富、數碼港及薄扶林一帶的南港島線(西段)，都是修訂早前提出過的建議。

張炳良表示，鐵路預計的落實時間是按當區發展而定，又強調《鐵路發展策略2014》僅屬策略性的發展藍圖，會再研究詳細規劃，並諮詢公眾。至於融資問題，當局則指屬進一步的課題。

擬續交港鐵圖協同效應

對於新鐵路線是否繼續交由港鐵興建，張炳良指如由同一機構去建造及營運，會有較高的協同效應，港鐵在國際間亦一直被視為有水準的公司，因應高鐵事件，政府與港鐵都已經



東九龍線初步概念方案，由鑽石山站起，經彩雲、順天、秀茂坪、寶達、寶琳。

汲取教訓，相信未來在工程管理及監督上會做得更好。運輸及房屋局發言人表示，下一步會向港鐵了解是否有興趣，以及有否足夠能力承擔所有項目。港鐵發言人對政府發表2020年以後的鐵路發展藍圖表示歡迎，會詳細研究昨日公布的各項方案及計劃。港鐵指，從規劃、設計、公眾諮詢，以至興建一條新鐵路，一般需要8年至10年，他們會盡力配合政府作充分協調，好讓新鐵路項目有周詳規劃，適時落實各個鐵路項目。



北港島線的初步概念方案，由香港站起，經添馬、會展、銅鑼灣北，再連接北角站。



南港島線(西段)的初步概念方案，由香港大學起，經瑪麗醫院、數碼港、華富、田灣、香港仔、黃竹坑。

《鐵路發展策略2014》概要

預計落實年期	鐵路項目	長度(公里)	初步成本估算(億元,按2013年價格)	簡介
2018年至2023年	北環線及古洞站	10.7	230	連接西鐵線錦上路站及新增落馬洲支線古洞站
2019年至2022年	屯門南延線	2.4	55	將西鐵線從現有屯門站，延伸至屯門南，改善區內鐵路服務及屯門碼頭連接性
2019年至2025年	東九龍線	7.8	275	沿觀塘北部運行，連接觀塘線及未來沙中線鑽石山站與將軍澳線寶琳站
2020年至2024年	東涌西延線	1.5	60	將東涌線從現有總站東涌站向西延長，以服務逸東邨及附近其他潛在發展
2021年至2024年	洪水橋站	/	30	新設於西鐵線天水圍站及兆康站之間，服務未來洪水橋新發展區
2021年至2026年	南港島線(西段)	7.4	250	鐵路覆蓋範圍延伸至香港仔、華富、數碼港及薄扶林一帶
2021年至2026年	北港島線	5	200	東涌線及將軍澳線沿港島北延伸，連接添馬、會展及維園

資料來源：《鐵路發展策略2014》

製表：香港文匯報記者 文森

記者梁祖彝攝

張炳良：涉建海隧 港深西軌成本高

香港文匯報訊(記者 陳敏婷) 在10個諮詢公眾的方案中，當局最終採納7個方案，3個不被採納的包括港深西部快速軌道、屯門至荃灣沿海鐵路及小西灣線。運輸及房屋局局長張炳良昨日表示，考慮到財政問題、技術困難和市場需求等，現時並非成熟時機推展上述項目。有區議員對計劃被擱置感到失望，認為發展對當區居民有需要。

原先計劃連接香港國際機場及深圳寶安國際機場的港深西部快速軌道，預計成本需要超過1,100億港元。張炳良表示，由於要建造海底鐵路隧道，涉及複雜技術限制，財務可行性成疑，加上當一些新基建項目落成後，例如預計於2018年全段落成的屯門至赤鱗角連接路，配合已通車的港深西部通道及廣深港高速鐵路，新界的南北連接與跨境運輸設施將會大有改善。運輸及房屋局指出，從深圳來港轉乘飛機的人並非想像中那麼多，興

建港深西部快速軌道的經濟效益是負數，但當局仍會密切留意前海往後的發展，在基建上作出配合。

屯荃鐵路考慮區內人口增長

至於不興建屯門至荃灣鐵路，是由於建造成本需約650億元，以及有一定技術困難，興建的話亦會影響沿海地區的景觀。文件指出，根據最新規劃情況，屯門與荃灣之間沿海地區的居住人口預計到2021年會增加約11%，但預計其後不會有顯著增長；加上屯門公路改善工程在今年完成後，料會進一步改善當區路面交通。張炳良表示，若屯門與荃灣之間沿海地區規劃情況及人口有進一步變化，當局會重新考慮該鐵路方案。

而獲得不少東區居民支持的小西灣線，由於顧問報告對該鐵路的成本效益有保留，擔心未必有足夠人口支

持，現有接駁服務對當區居民亦算方便，認為應待小西灣有進一步的發展計劃時才考慮推展。

工聯批做法令居民失望

工聯會立法會議員、葵青區議員麥美娟昨日對港府擱置興建屯門至荃灣沿海鐵路表示非常失望，並令咖啡灣、青龍頭及深井一帶的居民期望落空，惟有繼續依賴屯門公路與青山公路大欖段出入。而隨著屯門南、洪水橋以至古洞北的發展，元朗和屯門的人口必定顯著上升，不能單靠本已飽和的西鐵及屯門公路作為主要交通幹道。

工聯會立法會議員、東區區議員郭偉強昨日亦對政府不興建小西灣線感到失望，指小西灣是一個發展成熟的社區，人口多達7萬。另據工聯會早前的調查顯示，98%受訪者支持興建小西灣線，顯示居民對小西灣線有需要。

面對人手緊張的情況，但建造鐵路時並非同時間需要所有工種，不同時期會投入不同工種，例如前期集中進行土木工程，期後再推展機電項目。他又指，當局並非即時推行所有項目，仍需再作詳細規劃和顧及當區發展情況，並配合工程上人手的需求。他相信各條鐵路的建造時間表可互相配合，不會對工程界人手構成壓力。

張志剛又指，每項工程都有存在難度，故需進行全面研究和地質勘探等，並參考以往建造的經驗，便可減低風險和減少不能預計的因素。

港鐵發言人昨日亦指，建造工人短缺是整個建造業均面對的問題，但在不同鐵路建造階段需要不同工種，例如前期需要規劃人才，港鐵可適時調配，並會在規劃時會汲取過往經驗。港鐵和建造業過去幾年亦有推出多項計劃，例如舉行招聘會、提供保險和改善工作環境等，以吸引更多年輕人入行。

秀茂坪去尖沙咀 35分鐘 居民歡迎

香港文匯報訊(記者 陳敏婷) 《鐵路發展策略2014》合共經過兩次公眾諮詢，並委託顧問公司研究，當中尤其以東九龍線屬港府首次提出的項目。有觀塘區議員和當區居民昨日對項目表示相當歡迎，認為可以應付與日俱增的人口和需求，但亦有立法會議員認為計劃未能處理西鐵快將飽和的問題。九巴則發聲明表示，希望政府能妥善規劃鐵路與其他運輸工具的配合，令巴士公司能持續健康發展。

按港府是次提出的鐵路發展策略，在2031年，由秀茂坪前往尖沙咀，屆時只需要35分鐘車程。住在寶達邨20多年的林小姐昨日表示，鐵路建成後「方便好多」，因為現時出入秀茂坪都要依靠小巴或巴士轉到附近的港鐵站，「上下班時間尤其其慘，小巴日日排長龍，要提早半小時至一小時出門，有時候花上大半小時都未落到觀塘。加上安達臣道住宅快將落成，到時更加不敢想像。所以對港鐵站在屋企附近出現期盼已久，非常開心。」

民建聯：可應付觀塘人口需求

民建聯觀塘區議員顏汶羽昨日表示，觀塘人口現已接近70萬人，單是山上地區如彩雲、三彩、四順、秀茂坪、寶達及安達臣，人口就超過30萬人，加建鐵路可減少路面交通的壓力，以應付與日俱增的人口和需求。

田北辰：無處理西鐵飽和問題

外界對整個鐵路發展計劃有贊亦有彈。立法會鐵路事宜小組主席田北辰昨日則表示，港府計劃以約275億元造價，由鑽石山興建6個站到寶琳，服務約37萬人口，算是有成本效益，亦可起分流作用。不過，計劃並無處理西鐵快將飽和的問題，亦無提及輕鐵未來如何配合西鐵發展，形容是「舊瓶舊酒」，完全沒有新意，又認為同時間內興建7個新鐵路計劃的做法是過於進取。

九巴昨日發聲明表示，希望政府在發展鐵路網絡之餘，能令巴士公司持續健康發展。九巴表示，希望政府能盡早公布每個鐵路項目的詳情，並解決受鐵路工程引致的路面擠塞問題，同時盡快諮詢不同持份者，尤其是路面交通工具的營辦商，以便達致多贏方案。

年添5,000新人 建造業料夠人手

香港文匯報訊(記者 陳敏婷、羅繼盛、聶曉輝) 港府計劃由2018年起啟動7個鐵路興建項目，但本港建造業人手是否足以應付所需是其中一個關鍵。運輸及房屋局局長張炳良昨日表示，相信本港有空間承受新的項目，「按政府的時間鋪排，在新項目高峰期間每年的工程資金需求為250億元，低於現時建造5條鐵路的280億元，發展局有機制負責協調本港不同基建的人手。」建造業界對項目表示歡迎，認為工程規模屬本地建造業工人可承受的範圍。

周聯僑：現有項目陸續完成

工聯會香港建造業總工會理事長周聯僑昨日指出，大型基建項目對推動香港經濟有十分大作用，同時亦可保

建造業料夠人手

障工人有就業機會，「現有的鐵路工程項目相繼完成後，如果工人繼續有工程做，那便最好了。」他又謂，現時本港有33.7萬名註冊工人，加上每年約有5,000名至7,000名「生力軍」入行，足以應付未來的鐵路工程項目所需。

香港建造商會昨日表示，今明兩年是基建項目的高峰期，但隨著多條鐵路在未來數年陸續竣工，建造業勞動力可轉投新的項目，又認為如果個別工種出現勞工短缺情況，可以在優先聘用本地工人的情況下，按勞工處的「補充勞工計劃」輸入勞工，解決勞工不足的問題。

張志剛：非同時間需所有工種

香港工程師學會會長張志剛昨日亦指，整個建造業都