



P.11

港股新年開門紅
今年目標23800

P.20

罕談绯闻女友
大劉：冇個好人



於2014年提出的「東九龍過山線」終有發展眉目。工聯會昨約見運輸及物流局了解進度並引述局方消息指，政府擬在東九龍興建高架無軌捷運系統，工聯會立法會議員鄧家彪指初步走線有6個站點，連接彩虹東站至寶達站，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪，或由政府出資興建。惟他質疑計劃的成本效益，因系統未有接駁觀塘線，加上寶達站附近人口較少，建成後料集中人流由寶達邨往彩虹東站，再徒步往彩虹站恐塞爆觀塘線。工聯會倡系統延伸至油塘、將軍澳、慈雲山等地，形成雙循環分散人流。

東九捷運曝光 彩虹東至寶達

設6站恐塞爆觀塘線 工聯倡延伸油塘將軍澳分流

鄧家彪引述政府消息指，「東九龍過山線」將以高架無軌捷運系統形式興建，初步走線有6個站點，由位於山腳新清水灣道原聖約瑟安老院的彩虹東站是首站，之後途經彩雲站、順利站、順安站、秀茂坪站，及位處山上的尾站寶達站。政府將於彩虹東站興建約100米行人通道接駁到觀塘線彩虹站。

項目或需政府全資興建

他指政府近數月聽取地區及專業技術意見，期望於今年上半年公布可行性研究報告，並會多聽取地區人士意見，盡力完善東九龍捷運的路線規劃，滿足當區居民的期望，項目可能需要政府全資興建。

鄧家彪續指，目前構思的走線由彩虹東站至寶達站是單向系統，但他形容寶達站是「掘頭路」，因該站沒接駁其他重鐵系統，不能便捷居民出行，難以應付客流量及達到經濟效益，「屆時返工時間，需要過海或往九龍區的居民都只能用

捷運系統去彩虹東站，再行去觀塘線彩虹站轉車，勢必塞爆。」而且大批人流由寶達邨南下彩虹東站，列車在寶達站開出時或已客滿，中間四站居民未必可以上車，而從彩虹東返回寶達站的人流甚少，「這種單向人流是一種浪費。」他建議寶達站向東延至藍田、油塘，彩虹站，亦可考慮向西接駁至慈雲山，形成雙循環才可更有效分散人流及利用系統。

十幾萬人經彩虹站過海

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生表示，現時順利站、順安站、寶達邨一帶居民要過海，均是坐小巴或巴士去藍田站或觀塘站轉港鐵，若按這個初步路線落成，屆時或有十幾萬人湧至觀塘線彩虹站過海，加重彩虹站負擔。他認為可向東延伸至油塘站，讓寶達邨附近居民向東乘觀塘線過海，往彩虹站的乘客則可前往九龍區，「若寶達站接駁至油塘站難度太大，亦可考



■ 彩虹站平日人山人海，有意見憂慮東九捷運會增加車站負擔。



東九龍捷運系統初步構思

興建方式 棄用「單軌鐵路」技術、採用柱臺式高架橋，內有專用通道。

採用技術 輕鐵模式的智軌「ART」，或汽車模式的公交系統「BRT」。

全長 不足5公里。

車廂卡數 每一列車有兩卡。

預期載客量 每車250人至300人。

所設站點 由彩虹東出發，途經彩雲站、順利站、順安站、秀茂坪站，以寶達站為終點。

預計全程行車時間 約10多分鐘。

資料來源：工聯會

寶達

單軌客量倍增 成本平過捷運



■ 工聯會就東九龍過山線最新進度約見運輸及物流局。

慮接駁至藍田、將軍澳或寶琳，以達至分散人流效果。」張年生指政府回應他們意見時，表示了解工聯會及東九龍居民的憂慮，將進一步研究寶達站後的接駁系統。

工聯會九龍東團隊表示，「東九龍過山線」已醞釀超過十年，期望政府能早日公布時間表，讓市民確切知道過山線的落成時間。

政府興建東九龍過山線棄用早前的「單軌鐵路」方案，立法會議員陸頌雄建議政府探討採用「單軌」技術的可能性，以增加載客量及減低興建成本。陸頌雄指，單軌鐵路的載客量比捷運多一倍，可以緩解九龍東居民的交通需求。

陸頌雄並說，現時捷運系統無論是ART系統或BRT系統，路道需闊約15米，要興建天橋配合其獨立行駛，相反單軌的只需約5米，佔地面積較少，興建成本會更低。他又指很多有嚴格安全要求的歐洲國家均可使用單軌，質疑為何香港不行。

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生亦表示，政府現時要出現經濟效益才考慮興建鐵路，是「本末倒置」的行為，認為當局思維應有所改變兼更有前瞻性，即「基建先行」以鐵路帶動經濟效益、創造流量，方能滿足市民的交通需求。他亦建議政府不應只考慮目前ART或BRT兩個模式，

舉例指澳門的單軌、輕軌系統亦有其優勢。



■ 港鐵(澳門)營運的澳門輕軌列車系統。



今日天氣 大致多雲 早上清涼 16-20°C 濕度65-85%

爆料專線:(852)6066 8769

每人限取一份

六合彩攢珠結果 1月3日(23/001期)

7 20 25 27 35 43 + 1

編輯部: 2873 8233 傳真: 2552 6161 廣告部: 2873 9888 發行中心: 2873 9889 承印: 三友印務有限公司 地址: 香港仔田灣海旁道7號興偉中心2-3樓