

# 大公報

本報經香港特區政府指定刊登法律性質廣告有效

Ta Kung Pao www.takungpao.com

2014年9月 第39882號 18 星期四 今日出紙五疊十二張半 零售每份七元 甲午年八月廿五日

大熱天氣 27°C-32°C

手機客戶端 WeChat 微信 Web pdf 電子報

責任編輯：蔡向陽 美術編輯：劉國光

# 1100億建7鐵路

## 4年後動工 東九龍線「翻生」



◀張炳良（左）昨公布鐵路發展策略研究結果。右為劉家強  
本報記者麥潤田攝

千億鐵路藍圖將於2018年啓動，運輸及房屋局完成《鐵路發展策略2014》研究，提出斥資1100億元推展7個鐵路項目，2018年起陸續展開施工，8年內於2026年全部竣工。貫穿觀塘北的東九龍線將會「翻生」，連接觀塘線鑽石山站和將軍澳線寶琳站，最快2019年動工，以滿足安達徑道大規模建屋後人口需求。運輸及房屋局局長張炳良表示，新項目的融資安排及落實時間會再調整，政府有機制協調建造業人手，相信本港建造勞動力資源可應付建鐵路需求。

大公報記者 曾敏捷 陳卓康

（尚有相關新聞刊A5版）

經過兩階段公眾諮詢及顧問公司研究，運輸及房屋局昨日公布最新鐵路發展策略。涉及7個發展計劃，遍及港九新界，建議於2018年起，4年內陸續展開施工。其中，早年鐵路規劃提出的東九龍線「變身」後「翻生」，政府提出在東九龍北部興建新鐵路，由現時觀塘線鑽石山站，經彩雲、順天、秀茂坪、寶達4個新車站，到達現時將軍澳線的寶琳站，令遇上將軍澳線故障時，將軍澳不再成「孤島」。東九龍線以2013年估算造價約275億元，是今次建議之中成本最高的項目，預期2019年動工，2025年落成。

### 將軍澳不再成「孤島」

路政署署長劉家強解釋，落實東九龍線是因應最新規劃發展及市民訴求，考慮到在山區的安達徑道及安達徑石礦場將大規模興建房屋，新增7.3萬人口，單憑地面道路網無法滿足居民入伙後的出入交通需要，加上彩雲、順天、秀茂坪等地區現有人口已很稠密，而現有道路網無法擴建，新鐵路可減少居民對路面交通的依賴。他承認，東九龍線造價較高，因為要克服山勢挑戰，但相信可克服技術困難。

據了解，東九龍線在山中鑽挖鐵路隧道的技術困難，包括顧及斜度，以及計算消防逃生通道的距離，以便一旦發生事故乘客須短時間撤離返回地面。以往慈雲山會因地勢，令沙中線放棄設站，如隧道位置靠近山腰，技術上逃生通道就可從山腰伸出，如位置太深入就難以符合消防條例。

港島區將興建兩條新鐵路線，最快2021年動工，預期2026年落成。北港島線落實採用上階段諮詢提出的「交匯」方案，將東涌線向東延伸和將軍澳線向西延伸，在港島北岸形成新鐵路線，全長約5公里，中途設轉乘站，連接添馬、會展及維園附近地區，希望紓緩港島過海擠迫情況；南港島線西段連接南港島線東段及西港島線，由香港大學經瑪麗醫院、數碼港、華富、香港仔，連接到黃竹坑站，分擔香港仔隧道的壓力。

### 北環線連落馬洲支線

新界及離島方面，研究多年的北環線落實興建，由現時的西鐵錦上路站起，經規劃中的古洞站，連接到東鐵的落馬洲支線，配合古洞新市鎮發展，預計落實時間2018至2023年。在屯門，西鐵會進一步延長，興建屯門南延線，方便屯門碼頭一帶的居民，同時增建洪水橋站，配合新市鎮發展。東涌線會延長1.5公里，在東涌西興建新鐵路站。

7個鐵路項目預計涉及造價總額1100億元，張炳良在記者會上強調，工程造價及落實時間表均屬初步估算，項目推進需配合其他因素，例如新市鎮發展、建造業人手需求、政府資源分配等，更準確估算有待日後完成詳細研究才能確定。

政府估計，到2031年，本港鐵路總長度會增至300公里，覆蓋75%人口居住區域。

▲市民歡迎政府擬興建七個新鐵路項目

資料圖片



## 新鐵路規劃出爐 有人歡喜有人愁

【大公報訊】記者陳卓康報導：鐵路發展規劃昨日出爐，有人歡喜有人愁。未來有鐵路覆蓋的觀塘北、屯門南、東涌西居民紛紛表示歡迎，但「名落孫山」的深井、小西灣居民就難免失落。

觀塘區議會交通運輸委員會主席洪錦鉉表示，秀茂坪依山而建，而安達徑發展區未來亦有7萬人口，現時每日上下班時間區內主要道路已非常繁忙，觀塘站已達飽和，居民一直爭取鐵路終於有著落，顯示政府聽到觀塘區市民的意見。對於東九龍線鐵路依山或有技術困難，區議員潘進源及顏汶羽均認為問題不大，當局可微調設計選就位置，只要有鐵路，居民不介意多走幾步。

### 居民不滿小西灣支線泡湯

離島區議員鄧家彪對政府計劃興建北環線以及東涌西延線表示歡迎，相信興建東涌西延線的確可以解決區內對外交通不足的問題。鄧家彪認為計劃以北環線將東西鐵連接起來，為錦上路、凹頭、牛潭尾、新田、古洞北發展區，甚至粉嶺北發展區居民帶來便捷的鐵路服務。

不過，「鐵路夢碎」的地區人士就難免失落，新

界西立法會議員姜美娟表示對於政府擱置興建屯荃鐵路，表示非常失望。她指出，咖啡灣、青龍頭以及深井一帶的居民，一直期望興建屯門至荃灣鐵路，隨着屯門南、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。如果當局只靠西鐵和屯門公路作為主要交通幹道，新界西北交通問題依然未能紓緩。

小西灣居民亦是輸家，有居民不滿「小西灣支線」泡湯，引用早前民調顯示90%以上居民希望有鐵路，批評政府漠視居民需要。

### 九巴冀妥善規劃減低塞車

九巴發言人表示，希望政府全盤考慮及妥善規劃鐵路與其他集體運輸工具的配合，令巴士公司有持續健康發展的空間，保障市民有真正選擇公共交通工具的權利，亦希望政府能盡早公布每個鐵路項目的詳情，並及早提出解決辦法，處理受鐵路工程影響引致擠塞的路面交通，盡快諮詢不同持份者。健康空氣行動認為，運輸局必須推出整體交通運輸策略藍圖，方可有效減少對路面交通的依賴，否則因新增鐵路網絡釋放的路面空間，將可能被每年增長的私家車佔有，無助減低路面交通擠塞及路邊空氣污染。

## 運房局協調工程期避「搶人」

【大公報訊】記者曾敏捷、彩雲報導：政府計劃斥資1100億元在8年內完成7個鐵路項目，在2021至2022年的施工高峰期，7個項目會同時進行，一年開支達250億元。運輸及房屋局稱，新項目展開時間不同，可分散不同工種工人的需求，避免「搶人」問題。香港建造業商會歡迎政府落實新鐵路項目，促請政府完善本地工人培訓，滿足鐵路發展需求。

7個鐵路項目根據2013年的價格估算，造價由30億元至275億元不等，施工期集中於2018年至2026年，需時4年至7年。北環線及古洞站項目最早動工，可望2018年展開，2023年完成，需時6年；屯門南延線、洪水橋站需時最短，只需4年，前者2019年動工2022年落成，後者2021年動工2024年落成。在2021至2022年的施工高峰期，7個項目會同時進行，其後2年的施工項目繼續維持5至6個。

港鐵現有的5條新鐵路，同時施工導致人手不足，前車可鑑。7個新鐵路項目是否重蹈覆轍，運輸及房屋局局長張炳良稱，新鐵路項目的工程時間表會因應實際情況調整，初步估計，施工高峰期一年開支達250億元，較現時5條鐵路重疊高峰的280億元開支低，即所需人手會較現時少，由於新項目的展開時間不同，同時期所需工種有異，相信可避免「搶人」問題。

### 團體促培訓人才應付需求

建造業商會會長何安誠昨日表示，歡迎政府在2018年起展開新鐵路項目，認為可承接現有鐵路工程的工人，延續就業。他相信錯開工程的開展時間，可避免同一時間同一工種的人手不足，但指出本地熟練工人不足，需時3至4年培訓，認為若要避免新鐵路施工再引發輸入外勞爭議，政府應該現時開始持續培訓本地人才。

香港建造業總工會理事長周聯輝指，現時的工人可應付新鐵路工程量達到250億的需求，工會不擔心工人不足，但政府長遠要考慮2026年後的工人就業問題，適時開展其他工程，譬如東九龍繞道等，保證工人就業。