

料造價逾200億 油麻地至啟德僅五分鐘 中九龍幹線爭取年底動工

中九龍幹線將會貫通九龍東西，特首梁振英昨宣布幹線工程正式上馬，據悉政府計劃上半年向立法會財委會申請超過200億元撥款，爭取今年底開工，2024年通車。惟近期工務小組積壓大量議案，有建制派議員對情況不感樂觀，批評「拉布」議員令塞車惡化。路政署稱，工程不會影響廟街地標老榕樹及天后廟，但須拆卸油麻地玉器市場、專科診所及多層停車場。

大公報記者 陳卓康

將軍澳藍田隧道連同規劃中的T2主幹線，將與中九龍幹線組成六號幹線，連接西九龍至將軍澳，紓緩交通擠塞及應付未來交通需求。特首梁振英昨日於施政報告宣布，政府會落實興建中九龍幹線，連接油麻地及九龍灣以及啟德發展區，通車後，繁忙時間來往西九龍與九龍灣的車程為五分鐘，較現時節省25分鐘。

不涉及遷拆私人樓宇

路政署表示，中九龍幹線不涉及收回及遷拆任何私人樓宇，但油麻地玉器市場須於工程期間拆卸。因應工程開展進度，油麻地專科診所新翼預計將於動工後約兩年清拆，油麻地多層停車場預計將於動工後約三年清拆。隧道將穿越舊油麻地警署地底，警署的舊翼及新翼均可保留，廚房、洗衣房及泊車位將被拆卸。

衛生署皮膚科診所及美沙酮診所將會在毗鄰油麻地賽馬會分科診所內重置。食物及衛生局及衛生署計劃在前旺角街市舊址擬建的社區健康中心內永久重置母嬰健康院。至於多層停車場大廈內的設施，油麻地公共圖書館將臨時遷往梁顯利油麻地社區中心以南的休憩用地，與玉器市場共用臨時建築，完工後遷回在油麻地多層停車場原址建造的新建築物。社會福利署、地政總署及運輸署辦公室將會在西九龍政府合署重置。至於兩個玉器市場，將在梁顯利油麻地社區中心以南的空地臨時重置，路政署會聯同食環署及規劃署與持份者繼續探討永久重置的安排。

擬上半年向財會申撥款

政府消息人士表示，項目走線及詳細設計以至部分前置工程已經完成，局方即

將向立法會提交文件，料造價將超過200億元，按程序會先後諮詢事務委員會、工務小組及財委會，目標是今年上半年內取得撥款，年底動工，2024年通車。對於撥款，有信心不會超支。惟對於工務小組現時審議進度緩慢，政府坦言現時只能見步行步。

立法會交通事務委員會主席陳恒鑑稱，工務小組現時與路面一樣「大塞車」，對政府申請撥款的時間表不感樂觀，批評反對派「阻住地球轉」。他認為，興建中九龍幹線十分必要，亦已籌劃多年，「塞車時間都是GDP，受影響的市民應站出來譴責『拉布』的議員。」



▲中九龍幹線工程不會影響廟街地標老榕樹及天后廟 大公報記者林良堅攝

興建和規劃中的主要交通基建項目



九龍幹線動工後約三年清拆
大公報記者林良堅攝

11億優化10偏遠碼頭

【大公報】記者曾敏捷報道：民生無小事，《施政報告》提出改善偏遠公共碼頭，方便市民往來郊遊景點和自然遺產，首階段擬申請11億元撥款改善10個偏遠公共碼頭，最快2019年展開改善工程。消息透露，西貢地質公園附近碼頭料獲優先進行改善工程。

幾年前大嶼山萬角嘴村有長者逝世後因水警輪無法泊岸令村民被迫忤屍19小時

，事件引起社會對偏遠村落交通不便的關注。行政長官梁振英昨日宣讀任內最後一份《施政報告》時提出改善多個偏遠公共碼頭，貫徹他時常提到的「民生無小事」施政理念。

政府消息人士透露，政府通常會因應碼頭使用量決定改善工程優先次序，現時全港有120個位處偏遠鄉郊、使用量少的公共碼頭，以往未必獲分配資源進行翻新或設施提升，但考慮到改善偏遠碼頭可方便村民出入，亦有助市民到訪附近的郊遊景點，政府決定透過一筆過撥款，向立法會申請11億元，進行偏遠碼頭改善工程，首階段會包括10個位於新界及離島區的公共碼頭。政府稍後會成立跨部門委員會，考慮地區需要、碼頭狀況以及是否鄰近郊遊景點等，決定優先改善哪些碼頭，西貢地質公園附近的碼頭料獲優先考慮。

高鐵香港段實現明年第三季通車



的可行性研究，並配合大嶼山的長遠發展
，政府會盡快展開11號幹線資料圖片

展開11號幹線可行性研究

【大公報】記者陳卓康報道：

未來隨洪水橋及元朗南發展新市鎮，新界西北對外道路需求大增，15年前遭否決的「青龍大橋」或有望重現。《施政報告》宣布，展開11號幹線的可行性研究，今年內需向立法會申請數千萬元撥款，研究預計需時30個月，倘克服技術困難而順利動工，有望趕及2030年屯門公路「塞爆」時建好。

特首梁振英昨稱，因應新界西北的長遠發展、加強機場的道路網，並配合大嶼山的長遠發展，會盡快展開11號幹線的可行性研究。政府消息指，構思中的11號幹線研究從北大嶼山連接屯門藍地，接通至深港西部通道，研究基礎正是2002年因被批評流量不足、與三號幹線重疊而被擱置的10號幹線青龍大橋、大欖涌隧道及藍地隧道方案。

消息坦言，前年汲水門大橋遭躉船撞擊封閉，造成機場對外交通大癱瘓，坊間再度提起當年被否決的方案，雖然未來有屯門赤鱲角連接路作為替代道路，但隨着新界西北發展，人口倍增，當局認為有需要重新檢視道路規劃。

由於建橋路動輒十多年時間，加上顧問估計屯門公路於2030年徹底飽和，現時是適合時間展開研究。對於建議走線穿過大欖郊野公園，消息承認技術問題需解決，工程落實必須通過環評。

新界西立法會議員、交通事務委員會主席陳恒鑑認同，將來需要多一條幹道分流三號幹線及屯門公路，但認為現今比當年興建困難更大，因走線經過多個屋苑，公路帶來的空氣、噪音問題不容易說服居民接受。

改設海港辦 五億推動海濱發展



▲政府撥款五億元作首階段推動海濱發展

【大公報】記者曾敏捷報道：政府擱置成立法定的海濱管理局，改為內部成立專責海濱事務的海港辦事處，撥款五億元作首階段推動海濱發展。海濱事務委員會委員表示失望但理解，認為現時政治氣氛劍拔弩張，現屆政府根本沒有足夠時間爭取立法會支持通過成立新局，而五億元撥款只是杯水車薪。

社會討論成立海濱管理局多時，行政長官梁振英亦在2013年的《施政報告》中提出探討成立法定的海濱管理局。

但他昨日發表最新一份《施政報告》

時卻指出，現階段成立法定海濱管理局的條件尚未成熟，故政府決定先以專責團隊和專款專項的方式，提升優化維港海濱的工作。

成立管理局難一步到位

政府消息人士稱，社會有聲音認為成立法定的管理局，涉及獨立的行政、人手、財政等安排，未見到成績前，難以支持一步到位成立獨立於現有體制的管理局，故發展局會先在內部成立「海港辦事處」，整合現時分散不同部門負責的海濱發展

工作，並與現時的海濱事務委員會合作，推動改善海濱計劃，首階段已預留五億元作發展之用，主要用作美化現有海濱及改善暢達性。

海濱事務委員會委員吳永順參與推動海濱發展多年，他對政府擱置成立海濱管理局感到失望，因為法定的管理局才能擔起負責海濱發展「設計、規劃、營運」一條龍的角色，解決現時海濱遭人詬病的管理及規劃問題，而管理局原擬接管三年後收回發展的中環海濱用地，並推動東區行人板道項目，惟現時成立海濱管理局未果

，有關項目恐成無主孤魂。但他坦言，現屆政府任期只剩下半年，現時政治氣氛劍拔弩張，成立新局能否獲立法會通過頗成疑問。

另一委員何文堯直言，不同意政府所指條件尚未成熟，「討論這麼多年，我覺得熟吃九成」，而政府五億元撥款更是杯水車薪，只能做些速食項目，無助改善整體海濱規劃。

他補充，從西九宮殿事件可見，現時的政治環境下，政府很難在立法會爭取足夠支持通過成立新局。