

東鐵綫過海段最快5·15通車 交通大執位

金鐘站四綫歸一「超級站」勢迫爆



東鐵綫過海段最快本月15日可通車，全港交通即將「大執位」。郵巴業界慨嘆，鐵路版圖打通「恐被淘汰」。而市民最關心的是，在「一個車站、以哪一種方法過海最方便。有立法會議員表示，東鐵綫過海段只可用九卡列車，轉車時勢必更擠迫，金鐘站更成為「四綫歸一」的超級轉車站，人流可想而知。

通車後屯馬綫將打通「任督二脈」，九龍城和土瓜灣居民轉一次站即可直接過海。有九龍城區議員期望，巴士公司不要立即削減班次，最少觀察半年以上才按乘客量檢討班次。

大公報記者 賴振雄、王亞毛

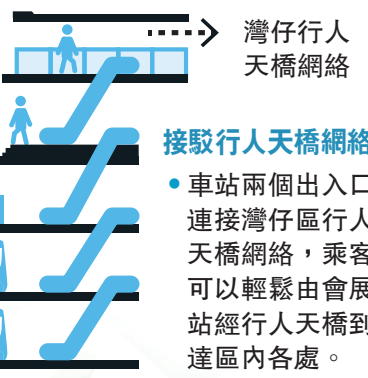


東鐵綫話你知

- 路線長度約46公里
- 車站共16個
- 轉綫站4個，包括大圍站、九龍塘站、紅磡站、金鐘站
- 連接鐵路綫5條，包括屯馬綫、觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫
- 預計最快5月中通車

預計車程時間

金鐘站	約3分鐘	會展站
金鐘站	約7分鐘	紅磡站
金鐘站	約13分鐘	九龍塘站
會展站	約5分鐘	紅磡站
會展站	約11分鐘	九龍塘站



● 東鐵綫過海段通車後，位於現有屯馬綫月台下層的全部東鐵綫月台將正式啟用。

● 乘客只需往來上下兩層月台，就可以輕鬆轉乘東鐵綫及屯馬綫。

● 新月台將提供更舒適的乘車環境，轉乘亦更方便，進一步強化紅磡站城際鐵路樞紐的地位。



港鐵公司原預計東鐵綫過海段在今年6至7月期間通車，不過近期有消息透露，由於測試工作在過去三個月進展順利，有望提前在本月15日通車，正等待政府拍板。

東鐵綫過海段啟用後，終點站將由現時的紅磡站延伸至金鐘，並途經新建於灣仔北的會展站。新東鐵綫將成為香港第四條過海鐵路，貫通新界東北、九龍中及香港島，東鐵綫乘客毋須轉綫，即可直達灣仔北及金鐘一帶的商貿、會展及金融中心。

郵巴經營愈來愈困難

以馬鞍山為例，現時居民若要搭地鐵前往金鐘，可選擇先搭屯馬綫，在大圍站或鑽石山站轉車，但之後要在旺角站再轉一次，涉及的車站多，八達通票價19.7元；若選擇過海巴士線680，車費22元，車程約一小時，若不塞車，時間與乘搭港鐵相若，優點是毋須「左轉右轉」。

家住馬鞍山的周先生說，現時過海到金鐘上班，乘搭港鐵要轉綫三次，若不幸每次均「送車尾」，車程隨時較過海巴士更長。但東鐵綫過海段通車後，只需轉車一次，他日後極可能只坐港鐵。

另外，現時在屯門和元朗一帶，仍有郵巴經營過海線，新東鐵綫勢必分薄客源。公共巴士同業聯會主席黃良柏坦言，郵巴經營愈來愈困難，加上疫下許多人在家工作，現時繁忙時段載客量只有一半。新東鐵綫通車後將視乎客量，不排除有更多郵巴班次取消，「現在哪一區沒有鐵路？郵巴

已經過時，已經冇得經營下去。」

去年全綫開通的屯馬綫現時只能到紅磡，但隨著東鐵綫過海段通車，可謂「打通了任督二脈」，功能將大大提升。九龍城居民現時從宋皇臺到金鐘，必須先在何文田站轉綫，再在油麻地站轉車，才可前往金鐘。新東鐵綫啟用後，只需在紅磡站轉一次車便可過海。

由九龍城往金鐘，可乘搭111號過海巴士，車費10.9元，港鐵車費則是12.5元，差距15%。車程則視乎經紅隧過海時有否塞車。九龍城區議員吳寶強認為，新東鐵綫為區內居民帶來便捷，但現時九龍城居民由南角道入口到月台，在地底步程較遠，將來就算有過海線，部分人因「不想日日行」，寧願選乘過海巴士。他要求巴士公司最少通車半年後，才按客量作出調整。

議員倡增人手疏導人潮

民建聯新界西南議員陳恒鑌指出，新東鐵綫採用九卡列車，比現時的12卡列車少，繁忙時間車廂勢必更擠迫，港鐵早前承諾會在繁忙時段增加班次，但受制於列車的接載量，市民隨時「等多一班車」才可成功過海。此外，金鐘站作為東鐵綫新終點站，即將成為四綫轉乘的「超級車站」，港鐵必須加派人手，留意疏導人潮，以及應對突發事件。

港鐵日前回覆傳媒查詢時，未有正面回應東鐵綫過海段何時通車，只重申測試工作進展順利，確定通車日期後會適時向外公布。

市民有Say

期待生意增

海港中心西裝店經理鄭先生：疫下大家多數在家工作，不用出門見客，西裝生意少了八成左右，希望通車後增加人流，有更多生意機會。租金應該不會再加，總不至於再加到一線商場租金的程度！

恐業主加租

海港酒樓高級經理李先生：疫情期間生意較以往少了六成，希望過海段通車後人流增加，有助帶動生意。這幾年還在合約期內，預期租金暫時無影響，但過幾年再次簽約時較大機會加租，最壞打算可能加10%左右。

料幫助不大

海富中心文具店老闆梁婆婆：疫情後生意一直很靜，少了八成，每日坐幾個鐘頭都無人進店逛，相信通車幫助不大，待通關後更多人來港才會有轉機。

會展站毗鄰商廈 灣仔北返工更方便



記者實測

灣仔新增會展站，日後市民到會展參加大型展覽及在灣仔北一帶商廈返工的上班族，交通選擇更多，由港鐵站到會展或返工地點的步行時間亦大幅縮短。大公報記者現場實測，現時由港鐵灣仔站經行人天橋到灣仔北附近的會展中心或寫字樓，需時約7分鐘，若遇上上下班繁忙時間，甚至需時超過10分鐘，但增設會展站後，車站出來就是會展及海港中心等商廈。

東鐵綫過海段通車後，金鐘站亦新增樂禮街E出入口。記者昨日在站內觀察，月台、大堂及室外位置暫未見新出口的方向指示牌，近新出口位置仍有隔板封閉。至於站外所見，樂禮街新出口呈半圓形結構，有電梯連接現有的行人天橋，可前往政府總部、立法會大樓等地。港鐵公司網頁顯示，擴建部分採用獨特的中庭設計並配合大型天窗，通車後將同步開放新出入口，屆時市民可通過多條超長電梯直達四條鐵路月台及轉車大堂。

大公報記者王亞毛



議員倡政府介入 解決「同區不同價」

釐定票價

東鐵綫出現「同區不同價」，源於歷史遺留因素。以旺角和旺角東站為例，車站僅相距幾條街、約十分鐘路程，過海價錢卻相差一至兩成。例如由旺角東入關，以八達通價前往鰂魚涌，較由旺角站出發貴三毫；前往海怡半島站、柴灣站相差約一元；前往海洋公園站，車費則貴2.4元。

「同區不同價」源於從前旺角站由地下鐵路公司營運，旺角東站的前身旺角火車站則屬九廣鐵路公司管理，有各自票價釐定標

準。2007年12月兩鐵合併後，取消「再入關費」並減低票價，但車費不一依然未解決。立法會交通事務委員會成員陳恒鑌認為，通車是解決長久車費不公平問題的合適時機，政府作為港鐵大股東有責任主動介入，趁通車前釐定票價不合理情況。

港鐵回覆查詢時表示，東鐵綫1910年投入服務，票價釐訂包含歷史因素及特殊情況，因涉本地及過境服務，所以票價結構不應亦不能與其他線直接比較。

大公報記者賴振雄