

「三鐵三路」定初步研究方案 料明年第四季構建發展藍圖

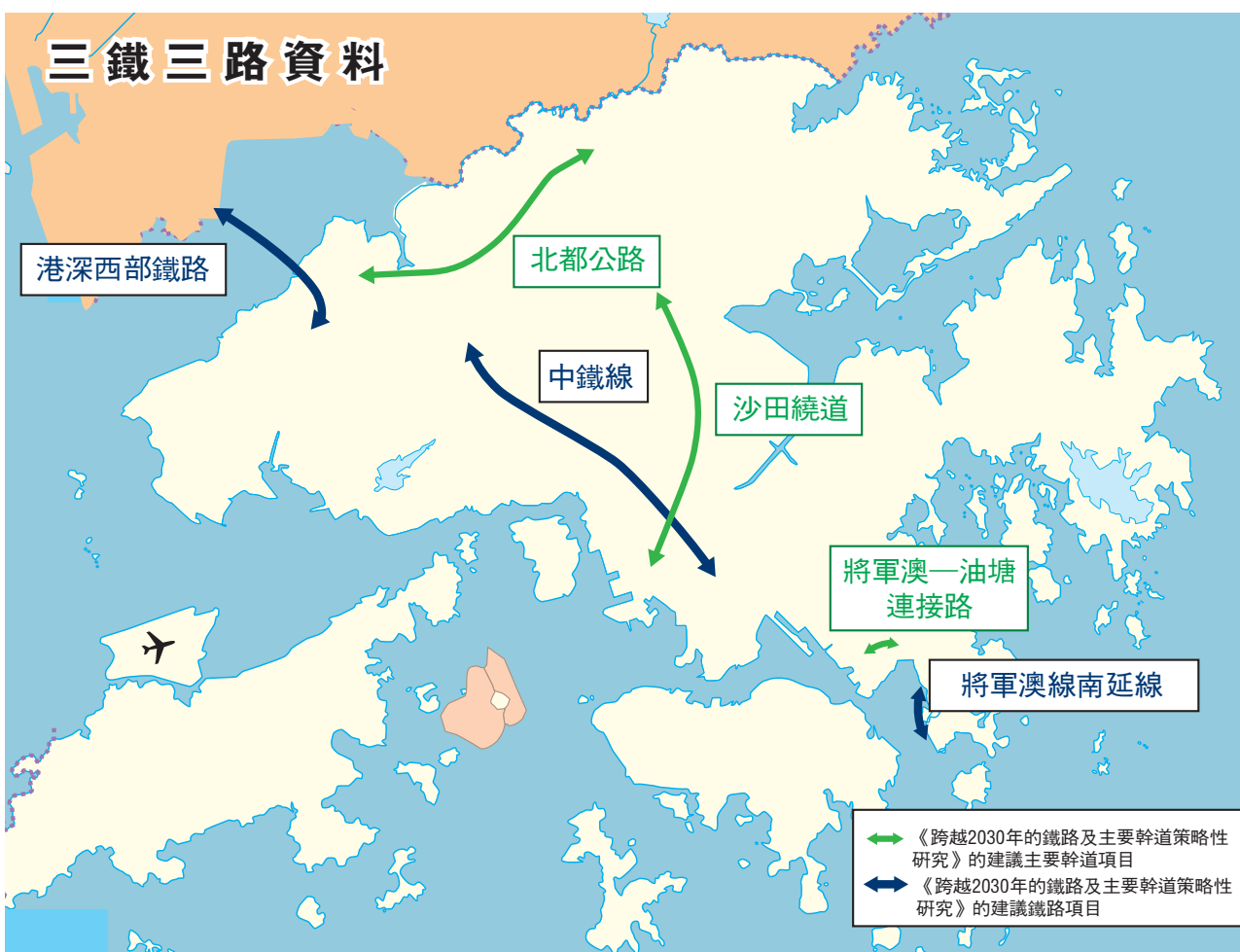
港深西部鐵路連接深圳前海



新一份施政報告提出「三鐵三路」的六大交通基建項目，運輸及物流局聯同路政署和運輸署，於昨日開始就「三鐵三路」的初步研究方案進行公眾諮詢至明年3月底。擬建的「三鐵」中，以元朗錦田為總站，接駁東鐵線及觀塘線的中鐵線旨在拉動「北部都會區」大型發展項目人口及就業增長；長約8公里的港深西部鐵路（洪水橋至前海）則由洪水橋連接深圳前海以加強港深兩地聯繫並聯合成為大灣區珠江東岸交通走廊的策略性樞紐。運輸及物流局局長林世雄表示，會在充分考慮議員及市民意見後，預期明年第四季構建未來主要運輸基建發展藍圖，包括上述鐵路和道路的確切走線、初步推展時間表等，並適時推展相關運輸基建項目。



◆多名議員關注中鐵線連接九龍塘站問題。資料圖片



特区政府昨日向立法會提交《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》文件，初步研究興建「三鐵三路」。林世雄於立法會鐵路事宜小組委員會會議上簡介有關走線概念時表示，特区政府期望透過推動運輸基建項目，以釋放主要運輸基建沿線周邊地區發展潛力，並配合長遠發展帶來的運輸和物流需求，同時加強與大灣區其他城市跨界融合，亦針對交通瓶頸完善運輸網絡，增加市民出行選擇和縮短行程時間。

中鐵線拉動「北都區」人口就業增長

在擬建的「三鐵」中，中鐵線長約16公里，以元朗錦田為總站，接駁東鐵線及觀塘線，並在荃灣東北/葵涌東北設車站，服務梨木樹邨和石蔭邨等區居民，能拉動「北部都會區」大型發展項目人口及就業增長，並分流部分屯馬線乘客和東鐵線乘客。

長約8公里的港深西部鐵路（洪水橋至前海）則由洪水橋連接深圳前海，旨在加強港深兩地聯繫並聯合成為大灣區珠江東岸交通走廊的策略性樞紐。

全長約3公里的將軍澳線南延線，則配合政府發展將軍澳第137區計劃，該區將提供約5萬個房屋單位，預計容納約13.5萬人，延線由將軍澳線康城站向南伸延，接駁第137區擬議地底車站，方便該區市民及附近就業人口使用現有鐵路網絡。

「三路」中長約18公里的北都公路，會由天水圍經新田/落馬洲發展樞紐、古洞北再連接羅湖南，貫通新界東西，加強各新發展區聯繫和釋放發展潛力。長約15公里的沙田繞道，南北兩端分別連接長沙灣附近現有主要幹道，以

及接駁大埔粉嶺公路，疏導現有南北走向主要幹道交通壓力。長約2公里的將軍澳—油塘連接路，亦是配合將軍澳137區及寶琳路南一帶房屋發展項目的交通需求，主要採用隧道連接將軍澳市中心與油塘一帶。

議員憂爆九龍塘站

會上，多名議員關注中鐵線連接九龍塘站問題。「實政圓桌」田北辰指，「北部都會區」將新增33萬人口，若接駁九龍塘站，會令東鐵線「逼爆」，乘客難以上車。新民黨議員李梓敬亦指九龍塘站幾近飽和，亦認為應連接荃灣線甚至東涌線，分流東鐵線乘客。路政署署長陳派明回應指出，大圍已有30%乘客轉乘屯馬線到九龍東，九龍塘以南的載客量已減少。

將軍澳—油塘隧道及將軍澳線南延線亦在會上掀起爭議。民建聯議員李世榮指，將油塘隧道與本月11日通車的將軍澳—藍田隧道功能重疊。工聯會議員鄧家彪亦指地區居民並沒有爭取多建一條油塘隧道，反建議興建將軍澳—小西灣隧道，以連接將軍澳第137區和小西灣。

李世榮又質疑發展將軍澳南延線需要填海，會對附近居民帶來影響。議員林素蔚亦指接獲逾萬名將軍澳居民反對填海工程，建議用陸路及高架橋把將軍澳南延線康城站連接至第137區。

路政署署長陳派明回應表示，曾研究將軍澳接駁小西灣過海隧道的可行性，但認為效益不大，接駁港島主要公路亦有困難。至於延線的「填海」，只因康城站延伸至第137區，要經海底做海底隧道，故要在海邊建設保護設施。政府在諮詢過程中會考慮輕軌或捷運等方案。

三鐵

港深西部鐵路（洪水橋至前海）

長度：約8公里
走線：洪水橋出發，於厦村及流浮山增設車站，連接深圳前海
發展理由：對接洪水橋/厦村新發展區與深圳前海合作區，加強港深兩地聯繫，並釋放沿線發展潛力

中鐵線

長度：約16公里
走線：元朗錦田作起點，經荃灣東北部/葵涌東北部，連接九龍塘站以接駁東鐵線及觀塘線
發展理由：服務荃灣東北部/葵涌東北部約10萬居民，以及公屋發展約3萬新增人口，拉動「北都區」發展項目人口和就業增長，紓緩屯馬線及東鐵線載運壓力

將軍澳線南延線

長度：約3公里
走線：將軍澳線康城站向南伸延，接駁將軍澳137區的擬議地底車站
發展理由：配合將軍澳137區發展，為新增人口及附近就業人口提供鐵路服務

資料來源：《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》專題網站
整理：香港文匯報記者 文森

三路

北都公路

長度：約18公里
走線：由天水圍途經新田/落馬洲發展樞紐、古洞北，再連接東面羅湖南，以隧道穿過濕地、魚塘及山嶺，其他段落為架空橋
發展理由：提升牛潭尾、馬草壟、古洞北/粉嶺北新發展區、新田/落馬洲發展樞紐和羅湖/文錦渡綜合發展樞紐等通達性，釋放各新發展區潛力

沙田繞道

長度：約15公里
走線：北端接駁大埔粉嶺公路，南端連接長沙灣附近現有主要幹道，主要以隧道貫通大帽山和金山
發展理由：拉動馬草壟、古洞北/粉嶺北新發展區、羅湖/文錦渡綜合發展樞紐，以及新界北新市鎮發展項目，提供更直接的主要幹道連接大埔與西九龍

將軍澳—油塘連接路

長度：約2公里
走線：由將軍澳市中心開始，主要採用隧道設計以連接油塘一帶
發展理由：配合將軍澳137區以及寶琳路南一帶房屋發展項目的交通需求，加強將軍澳與九龍東以至港島東聯繫

特稿

屯馬線難上車 錦田人挺建中鐵線

「我現在由錦田駕車到屯馬，未計油錢，單是隧道費就要逾200元，所以都是搭屯馬線，但早上繁忙時間好難上車，多一條鐵路選擇是好事。」居於元朗錦田的鄧卓然是錦田的社區主任，但本身在中環開設公司，故經常要到港島處理業務。他直言，由錦田出市區交通不便，僅有一條屯馬線鐵路不足以應付居民的需求，歡迎特區政府興建中鐵線。民建聯元朗支部主席呂堅指特區政府以往的基建項目效率太低，希望盡快落實興建中鐵線，

否則難以應付人口增長，而他與鄧卓然也認為鐵路建設難及收地，但政府已提高補償準則，相信只要依足程序收地，影響不大。

揸車出市區 一日300元不划算

鄧卓然昨日在接受香港文匯報訪問時表示，錦田有70%居民也要到市區工作，他就經常要到中區的公司處理業務，主要搭乘港鐵屯馬線往來，「自己駕車出市區並不划算，因為要經大欖隧道和西隧到中環，一日來回

單是隧道費就要260元，連同油錢要約300元，並不划算。」

但他指出，到錦田站乘搭屯馬線亦不方便，「雖然住得這些可以駕車到錦上路站轉乘西鐵（屯馬線），但該站私家泊位不足，早上繁忙時間根本難以泊車。」擬建的中鐵線由錦田作起點連接九龍塘，增加一條出市區的鐵路線，他認為可紓緩屯馬線的壓力，更方便當區居民出市區。

呂堅又支持政府規劃興建中鐵線，但憂慮「只聞樓梯響」，遲遲未能落實，「以往不少大型基建項目的興建速度都十分緩慢，如西鐵北環線早在1997年已有構思，惟西鐵線2003年通車至今仍未動工興建！」由於錦田及八鄉正發展，新發展區將有10萬人口，交通運輸需求大，他希望中鐵線能夠盡快上馬以應付人口增長的需求。

收地甲級賠償 料「怨氣」不大
呂堅指出，中鐵線沿線有不少私人用地，興建鐵路涉及收地問題，但政府已優化收地補償安排，提高補償準則，相信只要按程序收地及作出補償，應不會有太大問題。鄧卓然亦指，中鐵線走線應有部分農地及祠堂地等受影響，以往政府收地確令村民有怨言，但目前已提高補償安排，可減少反對聲音，「好像以往收農地只按乙級或丙級土地補償，每方呎則補償逾800元及500元，金額不足，如今則按甲級賠償，呎價提高至1,500元，相信不會有什麼『怨氣』。」

◆香港文匯報記者 文森