



運輸局研短途高鐵「地鐵化」

乘客可乘同日同程任何班次列車 已成立專責小組跟進

香港特區政府運輸及物流局局長林世雄昨日透露，港鐵公司與內地鐵路單位已成立專責小組，跟進短途高鐵「地鐵化」的可行性，即讓持票的乘客能改搭當日往來同一站點的任何班次列車，又會研究推出高鐵月票。「實政圓桌」立法會議員田北辰建議短途班次設立「企位」，讓持票乘客有車就上，無座位也能站立到達目的地。林世雄則表示需考慮內地與香港鐵路運作及安全的規例，特區政府與港鐵會繼續與內地探討。



◆林世雄昨日透露，港鐵公司與內地鐵路單位已成立專責小組，跟進短途高鐵「地鐵化」的可行性。香港文匯報記者涂穴攝

◆香港文匯報記者 文森



◆圖為大批旅客在高鐵西九龍站排隊買票。

中通社

林世雄昨日在立法會議上表示，港鐵一直與中國國家鐵路集團及中國鐵路廣州局集團積極溝通和緊密協作，持續優化高鐵香港段各項營運安排，包括研究及商議短途高鐵班次「地鐵化」可行性，乘客持有車票便可靈活改乘當日往同一地點的任何班次列車，以提高乘客行程的彈性。港鐵與內地相關鐵路單位已成立專責小組跟進此事項，特區政府會與港鐵緊密溝通，並與內地相關單位研究及磋商，以推展有關方案，進一步提升高鐵服務的靈活性，促進兩地人員高效流動。

林世雄：研推月票便利出行

他表示，港鐵一直與內地相關鐵路單位密切監察高鐵營運狀況，按乘客需求推出不同措施以吸引和便利乘客，會按高鐵服務的營運情況及乘客需求，

研究推出不同票種如月票的可行性，為經常使用高鐵往來香港及內地的乘客提供出行便利。

田北辰建議短途班次可增設「企位」，讓持票乘客隨時登車。林世雄回應表示，根據現行規定，跨境段旅客須按車廂及座位編號乘車，即所有乘客均要憑有效車票按指定座位乘坐跨境段高鐵。

他強調，乘客安全為高鐵服務的重中之重，故設「企位」問題須考慮內地及香港就鐵路運作及安全的相關規例，列車型號及設計，例如是否設有扶手及列車載重限制等。另外，車速、相關路段運行情況、緊急事故處理等亦須考慮。政府會與港鐵公司繼續和內地相關鐵路單位探討，在確保營運及乘客安全的前提下提升跨境服務，便利乘客及促進兩地人員流動。

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生向香港文

匯報指出，由於高鐵車速高，乘客站立重心會向前傾，設「企位」有一定危險性，「有企位就需要限制車速，如廣州往來深圳的動車時速只有160公里，才可以有『企位』。」

至於短途班次「地鐵化」，讓乘客靈活改乘同日其他班次列車，他則表示要解決一些技術問題，包括若太多人購票後改班次，會否出現某班列車乘客過多卻沒有座位的問題，「沒有座位要被迫企？乘客又是否要行幾卡車廂自行找空位？這些需要解決。」

田北辰倡短途班次設「企位」

田北辰向香港文匯報表示，上海、無錫、蘇州及杭州高鐵短途班次都已設有「企位」，「其實只要車程短兼列車時速在200公里以下，乘客站立亦很

安全，而車廂加設扶手等設施亦很容易。」

他認為西九龍往來福田、深圳北及廣州南的車程也少於一小時，車速也不超過每小時200公里，這些短途車程可以設立「企位」，增加接載的乘客量，「由於短途所以車速不高，可以設『企位』，但深圳北到廣州東一段車速超過200公里，就不可以有『企位』。」他有信心增設「企位」問題最終能夠落實。

至於短途班次「地鐵化」讓乘客可改乘其他班次，以及推出月票，田北辰相信難度不大，「現在遲到搭不到車便只有離開，日後則可改為下一班車，不用出閘，只要有空位便即時更改座位，當然每個班次仍要限制人數。現時有不少市民或在深圳工作，或在當地居住，每日往返港深兩地，有關安排以及推出月票，也方便這些乘客。」

民記倡港深西部鐵路連結港現有鐵路線

香港文匯報訊（記者 吳健怡）香港特區政府就《運輸基建迎未來——跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》初步建議興建3條鐵路及3條主要幹道。民建聯對此進行深入研究分析及綜合地區市民的意見後，並於昨日舉行記者會，提出三項原則和方向，認為政府現時關於跨境交通基建仍可進一步融入內地鐵路網絡，建議港深西部快速軌道深圳路段應連結現有香港鐵路線，以發揮更大連鎖效應。

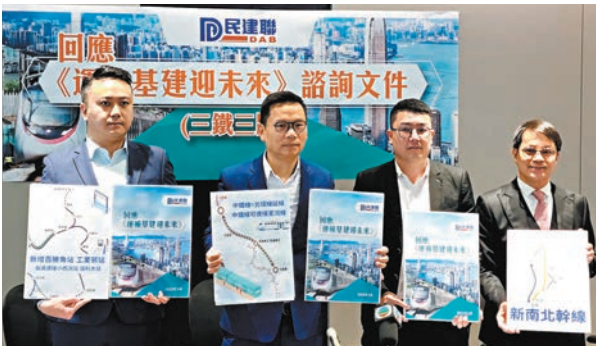
連接深圳灣口岸 倡增天水圍北站

連接洪水橋和前海的港深西部鐵路是兩地重要的跨境基建，民建聯立法會議員陳恒鎮指出，該鐵路若能連結香港現有鐵路線，可以發揮更大連鎖效應，可以連接採用「一地兩檢」的深圳灣口岸，進一步善用該口岸，沿線增設多個車站，可以方便市民接駁現有鐵路，令居民出入更方便。同時為服務天水圍北居民，建議增加天水圍北站。

在中鐵線方面，陳恒鎮認為應設計為北環線的伸延線，將新界東西北全面連接起來，構造新界環迴鐵路網，「北環線是政府既定的規劃，而中鐵線是最新提出的，希望北環線的錦上路可以繼續順延至九龍塘，讓市民無需落車轉車直達市區。」

他又建議，中鐵線應匯合多條鐵路線，除主力將東鐵線與屯馬線連接起來，同時應與荃灣線接駁，相關接駁可考慮現行荃灣線的尖沙咀站與屯馬線的尖東站接駁模式。

特區政府早年提倡「基建先行」及「創造容量」的規劃方式，以運輸基建帶動土地發展。民建聯立法會議員劉國勳認同政府的規劃方針，並建議政府可以在「基建



◆為回應政府《運輸基建迎未來》計劃，民建聯探討及綜合了地區市民的意見，提出多項建議。香港文匯報記者吳健怡攝

先行」的原則下籌劃跨區幹道，帶動人流、車輛及物流，以及透過新的道路，將新舊市鎮的運輸網絡聯繫起來，加強各區的通達性，發揮城市更大的效益和推動香港未來發展。

他指出，目前不少已發展或發展中區域經常面對交通基建不勝負荷問題，緣於政府往往以需求主導的模式來作出配套規劃，他建議在發展新市鎮時，需要按照未來願景作出超前規劃，預留日後擴展空間，以便適時增加基礎設施。

完善的運輸網可有助配合香港未來整體發展，劉國勳期望，政府在落實規劃布局時，應同時訂立鐵路及幹道項目的實施次序和興建時間表，「在三鐵三路提出後，過去很多有關鐵路發展，未有項目推展的工程時間表。」他建議按當區交通需求的增長情況，策略性增長地區的發展步伐，以及不同配套項目的配合等。



◆民建聯建議鐵路應連結現有鐵路線，發揮更大連鎖效應，亦建議增加天水圍北站。

建設「北都公路」方面，劉國勳認為建設的原意是好，但目前的建議方案猶如「半桶水」，建議興建「北都快速通道」完善「北都公路」設計，建議走線伸延至打鼓嶺、羅湖南馬草壩、新田科技城（河套）、洪水橋及厦村一帶。他表示，若在藍地隧道北出口位置新增支路，以接駁至元朗南新發展區，以及通往新界北部的9號幹線四頭位置，能增強幹線與新界北的連接性。

急劇上升，清水灣的交通每天都塞車，將寶琳站延伸至科大站的直線距離只需要1.5公里，讓市民可以在附近停泊私家車轉乘，無需開車出市區，可以紓緩隧道擠塞的問題。

在沙田繞道方面，目前政府的初步構思長約15公里，北端將接駁大埔的粉嶺公路，南端則連接長沙灣附近的現有主要幹道，主要以隧道貫通大帽山和金山。民建聯立法會議員陳克勤建議優化沙田繞道方案，於吐露港公路物色合適位置設立交匯處，分別向北及向南接駁新建建議的新南北幹線，而吐露港公路向北興建跨海橋跨海或海底隧道連接大埔工業邨一帶，再建支線隧道直達打鼓嶺一帶。

「吐露港公路向南新建支線，於科學園附近開闢沙田快速繞道，繞過吐露港公路直接前往8號幹線，繼而連接長沙灣現有網絡，並預留位置接駁到未來馬料水填海區直達馬鞍山，方便車流直接前往港九市區，紓緩現行吐露港公路車流。」陳克勤說。

運輸業：三隧新方案增「搵食車」負擔

香港文匯報訊（記者 文森）三條過海隧道分流新方案下，客貨運商業車輛今年底前使用三隧的收費劃一升至50元。立法會昨日首讀及二讀討論該分流方案，香港運輸物流業工會聯會及香港倉庫運輸物流員工協會代表昨日在會議前在場外請願。他們表示，新方案將變相令「搵食車」使用紅隧及東隧的新收費，較現時上升1.5倍至4倍之多，令運輸業百上加斤，要求政府凍結相關收費，減輕商用車輛的負擔，以及盡快研究興建第四條過海隧道。

立法會「A4聯盟」楊永杰、梁文廣、張欣宇、林素蔚聯同「C15+」議員昨日則約見了運輸及物流局局長林世雄，以及運輸署署長羅淑佩，就三隧分流方案交換意見，獲政府積極回應，承諾會改善公共交通工具的服務及配套，並增設更多泊車轉乘措施，期望改變市民的出行習慣。

楊永杰表示，樂見政府採納「A4聯盟」的倡議，就三隧實施不同時段不同收費，但認為政府方案仍有優化空間，繁忙時段紅隧附近的行車道，例如加士居道及漆咸道北「塞爆」，導致轉為使用西隧過海的行車時間更長，難免會令駕駛者選擇繼續使用紅隧過海，分流效果有限，建議政府應一併改善隧道附近的道路接駁安排。

梁文廣認為，西隧減價後，專線巴士的過海費將劃一50元收費，比現時西隧過海巴士收費的140元便宜近三倍，建議巴士公司在過海成本下降後，相應降低車費價格，有助鼓勵市民多乘搭巴士出行，減少駕車。



◆運輸業工會抗議三隧收費新方案。

建議優化將軍澳南延線 設百勝角站

香港文匯報訊（記者 吳健怡）特區政府將大力發展將軍澳區，其中將軍澳137區就將會有13.5萬人入住，民建聯關注該區的交通承載力，建議優化將軍澳南延線。另一方面，香港科技大學的學術成果愈見顯著，將吸引更多學生及學者到該校交流，但科大目前的交通配套不足，民建聯提議將寶琳段延伸總站至科大。

民建聯立法會議員李仕榮對將軍澳南延線提出優化建議。他認為，將軍澳站與康城站之間有需要設立百勝角站，繼而再通往將軍澳工業邨，該延線的總站可保留政府建議的佛堂澳站。

他解釋，百勝角附近有消防及救護學校、明年落成的首間中醫院，以及預計1.2萬人口將會入住公營房屋，加上

要配合香港再工業化的進程，該工業邨的交通配套尤其重要。「現時工業邨有不少企業，如電視廣播有限公司以及很多數據中心都在此成立，設立工業邨站可以方便工業區的市民上下班。」

應對新發展區交通需求

李仕榮表示，將軍澳第137區的發展計劃，預計未來變成13.5萬人口的社區，為應對未來規劃發展導致人口增加或交通需求急升，政府應研究籌劃第五條過海鐵路隧道，連接新設的小西灣站。

另一方面，為配合大學的科研發展，民建聯建議寶琳站伸延至科大。民建聯立法會議員陳恒鎮指出，西貢一帶的人口