

啟德集運系統擬增至6個車站

優化方案出爐 微調走線以遠離民居 料下半年招標 2031年通車

香港特區政府去年開展啟德智慧綠色集體運輸系統項目的勘察研究工作，並提出初步走線方案。在考慮了業界及地區人士意見後，特區政府運輸及物流局昨日提出優化方案，建議於啟德郵輪碼頭及啟德空中花園之間近承豐街增設一個車站，令車站數目增至6個以方便市民出行。優化方案同時建議將其中一段走線與民居距離由約10米倍增至約20米。運輸及物流局表示，會繼續以「雙創新」思維，包括提前招標及善用機電裝備合成法等推展項目以減省時間，目標於今年下半年招標、明年批出合約，並較原先估計提早3年至2031年通車。

●香港文匯報記者 費小燁、劉明

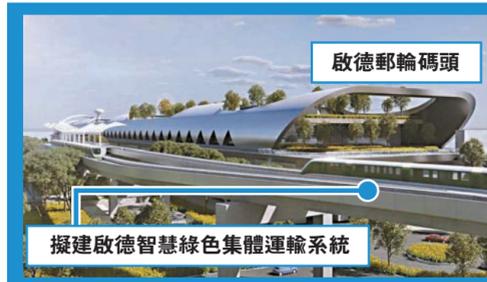
香港特區行政長官在2023年的施政報告提出在啟德建造智慧綠色集體運輸系統，為區內提供輕便和綠色的交通接駁服務至就近的鐵路站，強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體及社區設施的連貫性，以及與現行鐵路網絡的聯繫，服務該區約五萬人的居住及就業人口以及旅客。

郵碼站將設於抵港大堂附近

運輸及物流局昨日在社交平台發帖宣布優化方案，除了建議於該個全長約3.5公里的集運系統增設一個車站外，亦小心檢視了車站的選址，如啟德郵輪碼頭站將設於郵輪碼頭的抵港大堂附近，並設有行人天橋直接連接位於啟德郵輪碼頭一樓的集合點，方便市民及旅客使用啟德郵輪碼頭站。局方團隊了解到地區人士關注啟德前跑道區沿啟德空中花園的一段走線接近民居，擔心會影響居民，因此最新方案建議將該段走線移至現有啟德空中花園上，令系統與樓宇間最近的距離增加一倍。該段車道走廊亦可作為部分啟德空中花園的上蓋，為市民提供更舒適的步行環境和體驗。

根據土木工程拓展署昨日向九龍城區議會提交的文件表示，該署正根據環評概要就噪音、視覺影響等方面進行評估，以優化設計方案及為項目建議合適的緩解措施。文件指出，把走線移至現有啟德空中花園上，市民仍可通過啟德空中花園前往北面擬議的啟德都會公園及南面的啟德郵輪碼頭等設施，讓該區整體規劃布局得以保持。同時，車站外觀設計會盡量融入附近環境，並將採用開放式、配合自然通風及綠化等環保設計，為乘客提供舒適的候車環境。

文件提到，有市民希望系統可延伸至香港兒童醫院與建造中的新急症醫院和油塘等地方，惟此舉會面對不少技術困難，政府亦需考慮對項目推展時間表及財務可行性的影響，因此會以目前的擬建走線作為基礎，並會在系統設計上研究保留日後延伸系統至其他設施和地區的



▲啟德智慧綠色集體運輸系統鐵路與民居距離較最初建議增加1倍。運輸及物流局Fb圖片

▲土木工程拓展署文件展示啟德智慧綠色集體運輸系統的效果圖。土木工程拓展署圖片



▲啟德智慧綠色集體運輸系統鐵路與民居距離較最初建議增加1倍。運輸及物流局Fb圖片

▲土木工程拓展署文件展示啟德智慧綠色集體運輸系統的效果圖。土木工程拓展署圖片

可行性。九龍城區議會轄下交通運輸委員會將於下周四開會討論優化方案。

九龍城區議員左雁雄昨日在接受香港文匯報訪問時表示，是次優化方案已吸納了區內居民和各持份者的意見，其中增設車站將便利居民出入和遊客到啟德遊覽。雖然採取提前招標及將部分法定程序安排與詳細設計階段同步進行，仍要2031年才能通車，但他相信，特區政府已盡力壓縮進度。

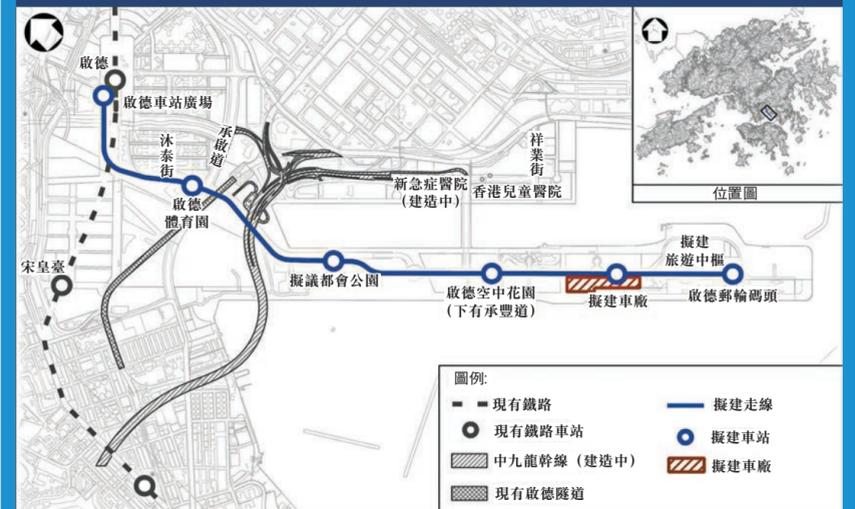
九龍城區議員吳寶強亦歡迎特區政府提出優化方案，他表示：「隨着啟德方艙土地會變身青年驛站，以及啟德體育園的落成啟用，區內交通需求增加，集運系統在郵輪碼頭至啟德空中花園之間增設車站，可方便遊人及市民出入，並有助分流啟德跑道區內其他交通工具的需求。」

他期望特區政府再壓縮工程的流程與進度，以期早日完工啟用，以滿足區內人士的出行需要。

議員冀提早至2028年落成

立法會九龍中議員楊永杰表示，走線調整將令系統與樓宇間最近的距離增至約20米，可以減低對附近民居的影響。他又期望政府進一步壓縮工期，令項目提早至2028年落成，並盡快啟動第二階段走線的建設，以延伸至九龍灣和油塘。

啟德集運系統優化方案



港深西部鐵路口岸擬設於內地 採「一地兩檢」



▲有消息指，港深西部鐵路的口岸將設於內地，包括前海及深圳灣。圖為深圳灣口岸。資料圖片

香港文匯報訊（記者 洪澤楷）連接洪水橋/厦村至前海的港深西部鐵路，是《北部都會區發展策略》的重點項目之一，將於年內展開項目的勘察及設計研究。有消息透露，港深西部鐵路的口岸將設於內地，包括前海及深圳灣，並採用「一地兩檢」模式。政府又計劃就工程公開招標，即有可能會由港鐵以外的公司營運項目，但暫未有定案。

較大機會增設深圳灣站

港深西部鐵路全長約18公里，其中香港段長8公里。據特區政府初步計劃，港深西部鐵路會由港鐵洪水橋站附近出發，途經厦村及流浮山，再連接到內地深圳灣口岸及前海。立法會鐵路事宜小組將於3月31日舉行會議，議程包括「北部都會區鐵路項目的推展情況」。據多名立法會議員了解，港深西部鐵路較大機會增設深圳灣站，而口岸將設於深圳的前海，採取合作查驗、一次放行的「一地兩檢」通關形式。

立法會鐵路事宜小組委員會主席張欣宇認為，如果在香港及深圳都各設一個口岸，旅客就要過兩次關，是「睇時間又睇錢」，而「一地兩檢」口岸設於前海可兼顧香港本地及跨境需要，「跨境鐵路基本上都會採用『一地兩檢』方式，大家都不想在香港過一次關，去到深圳又過一次關，這個效率相對較低。造價（相對便宜）是其中一個原因，主要考慮是因為當

時前海站，它本身已預留了『一地兩檢』的設施，規劃的合理性來說，不應該不用它，然後設（口岸）在香港。」

張欣宇：港鐵營運維修有優勢

張欣宇表示，內地基建能力高，包括興建橋樑、隧道、鐵路及車站，內地的承建商比港鐵有優勢。據他了解，特區政府有意就鐵路項目單獨招標，可能以「設計—建造—營運」的「全包」的方式招標，鼓勵市場合組公司投標，亦有可能拆分成多份合約招標，暫時未有定案。

他認為，雖然港鐵在建造方面的優勢不大，但營運及維修在全中國以至亞洲都有優勢，即使政府歡迎新的營運者投標，港鐵亦能與其他公司合作競投，「在北京、杭州、深圳一些例子，見到港鐵到內地的營運水平都是最高的檔次，所以我認為在營運及維修方面，我們本身已經很強時，就沒有必要為了競爭而競爭。」

劉國勳：營運引競爭者可降成本

民建聯發展事務發言人、立法會新界北議員劉國勳認同香港土地相對有限，將口岸設於內地，就可騰出更多香港土地發展其他用途，而內地建築成本相對較低，加上香港段的車站較多，口岸設於內地會較方便本地線乘客，是較符合成本效益的決定。

他支持口岸採用「一地兩檢」的通關模式，並引入「合作查驗、一次放行」或

「一次過檢、無感通關」等先進的通關技術，以進一步壓縮所需人手及時間，又期望在港深西部鐵路深圳段的深圳灣及前海皆設置口岸，方便乘客在不同車站通關。

就特區政府計劃就有關鐵路工程公開招標，意味可能在港鐵以外引入新營運者，劉國勳認為引入更多公司競爭，可帶來新技術、新思維、新速度，甚至可以降低成本。未來一段時間，港鐵公司已經有多個鐵路項目有待啟動，尤以北環線及支線等是北部都會區的交通建設重點項目，加上港鐵公司曾表示同時建設多條鐵路有財政壓力，故引入不同的營運者，可以避免港深西部鐵路受制於港鐵其他鐵路工程而影響進度，亦可不受港鐵財政影響而在時間上變得被動。

他相信，即使鐵路最終由港鐵以外的公司營運，建設時亦應預留空間接駁及伸延其他鐵路走線，包括洪水橋往機場及港島西段等，以完善鐵路網絡。

運輸及物流局昨日在回覆香港文匯報查詢時表示，港深西部鐵路作為新的獨立鐵路路線，有空閒考慮引入新營運者的可行性。政府計劃公開招標，並會繼續透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」，以及港深政府共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」，與深圳有關部門深入研究項目的推展模式等，並預計今年上半年向立法會匯報項目進展。

議員促增機場巴士班次 便利通勤出行

香港文匯報訊（記者 張弦）隨着香港機場第三條跑道啟用，香港的運力已恢復至疫情前水平，二號客運大樓亦將於明年投入啟用。立法會議員鄧家彪指出，旅客、需前往機場上班的員工及東涌居民人數持續上升，惟各區巴士往來機場的班次未能滿足需求。他昨日聯同香港民用航空事業職工總會及數名區議員約見香港特區政府運輸署反映有關情況，期望署方因應機場員工加密班次、針對通宵更及假日調整路線時間等，減少工人上下班的交通時間，增加機場工作的吸引力。

通勤需時長太擁擠 損機場工作吸引力

香港民用航空事業職工總會主席李永富會後表示，疫情期間機場員工總數一度減至5.3萬人，今年第一季已回升至6.8萬人，扣除其中4,000名外勞，本地員工較低位增加了1.1萬人，交通需求愈來愈大。同時，在出行模式改變下，增加了很多凌晨時段航班，加上三跑道啟用後旅客流量亦增加了不少，凌晨12時至2時的交通配套根本不足以應付所需。他建議即將完工的中九龍幹線開通後，可將部分東九龍與中九龍巴士線分拆及重組，以減少行車時間並滿足不同需求。

離島區區議員劉展鵬指，東涌予人的印象是機場社區的一部分，但居民搭乘的大部分巴士線均需繞行全區再入機場，居民往來機場上班或需時40至45分鐘，亦令區內居民前往機場工作的意慾不高。未來五六年間，東涌人口將由現時13萬增至33萬人，區內交通需提前規劃以配合發展，巴士公司應考慮為東涌居民提供直達線服務，以縮短通勤時間。

屯門區區議員馮沛賢指，自港珠澳大橋開通後，不少「機場島」僱主主張優先聘用屯門、元朗及天水圍的居民，但由於屯門區例如皇珠路經常塞車，而北區、天水圍及元朗的車流卻須先經屯門再轉往其他地區，導致區內車流壓力大增，即使屯赤公路已於數年前開通，仍無法應付愈來愈多人流。他期望特區政府收回大欖隧道後，可吸引更多車輛選擇大欖隧道的舊路，引導車流不需再經過屯門，減少區內擠塞情況。

本身居於天水圍的香港航空貨運及速遞業工會主席譚國輝表示，朝九晚五工作的天水圍居民，往返機場單程車最長需時45分鐘，並形容車上逼得有如沙丁魚，嚴重影響到機場上班的意慾。

鄧家彪建議機管局統籌僱主開設員工巴士服務，尤其針對遠離客運站的機場偏遠區域例如貨運站與航線大樓等，縮短通勤時間亦有利企業增聘及挽留人手。

他引述運輸署代表回應表示，會待中九龍幹線開通後盡快配合以改善交通，亦會支持機管局統籌機場僱主提供員工巴士服務。署方又會積極與區議會討論東涌居民通勤的問題，以及審視來往機場的巴士班次優化方案。



●鄧家彪聯同香港民用航空事業職工總會等約見運輸署。鄧家彪供圖