

屯馬線明年首季先通至啟德

大圍七分鐘到鑽石山 爭取2021年全線通

港鐵沙中線敲定局部通車方案，明年第一季開通大圍至顯徑、鑽石山及啟德等三個新車站，預計每三分半鐘一班車，連接東鐵線及觀塘線，日後乘港鐵由大圍去鑽石山，將由現時17分鐘減至約七分鐘。至於其餘車站，有待紅磡站擴建部分完成加固工程，目標2021年底全線通車。運輸及房屋局局長陳帆強調，方案已綜合多方面考慮，料將有助疏導東鐵高峰期人潮，當局亦會考慮安排其他公共交通工具接駁新開港鐵站，令更多市民受惠。

大公報記者 曾敏捷

沙中線工程一波多折，大圍至紅磡段原定今年中通車的目標落空，但局部通車終於有定案。陳帆昨日聯同港鐵行政總監澤培會見傳媒，宣布政府採納港鐵建議，率先開通沙中線大圍至啟德站，定名為「屯馬線一期」。

通到啟德 因有位供列車調頭

紅磡站出現問題，何以不能開到何文田站？港鐵解釋，由於列車需要地方調頭，屯馬線可調頭的地方只有啟德，或經過何文田站後接近紅磡的位置，故局部通車時，屯馬線一期只能至啟德站。

港鐵未來數月會試運，目標在明年首季開通，預計每三分半鐘一班車。餘下的啟德至紅磡段，要待紅磡站月台先完成加固工程，最快2020年底至2021年初完成，目標爭取2021年底或之前全線通車。至於紅磡至金鐘過海段，通車日期就要再研究。

陳帆表示，在確保安全、高效情況下，由沙田大圍至啟德站是最好的選擇，大圍去啟德中途會經過鑽石山站，亦連接到觀塘線，相信對東鐵線高峰期人潮有疏導作用。他承認，局部開通決定或會令部分市民感到失望，政府會透過公共交通配套連接港鐵站，讓鐵路覆蓋更多地區。

局部通車後，除了啟德居民直接受惠，馬鐵線沿線居民亦可經大圍站直達九龍東；而東鐵沿線居民除了可繼續在九龍塘站轉車，亦可選擇在大圍站轉車到鑽石山。港鐵稱，目前由大圍前往鑽石山需時約17分鐘，若使用屯馬線一期可縮減至七分鐘，為新界東居民提供多一個方法前往九龍東，而目前東鐵線早上最繁忙的是大圍至九龍塘一段，相信開通屯馬線一期有助舒緩。

陳恒鑽促港鐵就延期通車補償

市民期望沙中線盡快通車，但民建聯對局部通車只開放三個車站感到失望，亦要求港鐵為未開通車站附近居民，提供車費減免等補償。立法會交通事務委員會主席、民建聯陳恒鑽認為，局部開通三個站，與居民期望有很大差距，指出若紅磡站北分岔口能趕及完成工程，及修復何文田站附近的一個轉接位，便可讓線路開通至何文田站。

他亦關注開通初期，觀塘線鑽石山站的人潮壓力，希望港鐵能做好人潮分配，不要在開通時「倒瀉籬蟹」，希望港鐵盡快修復土瓜灣受工程影響的道路，並提供免費接駁巴士予未開通沿線居民。



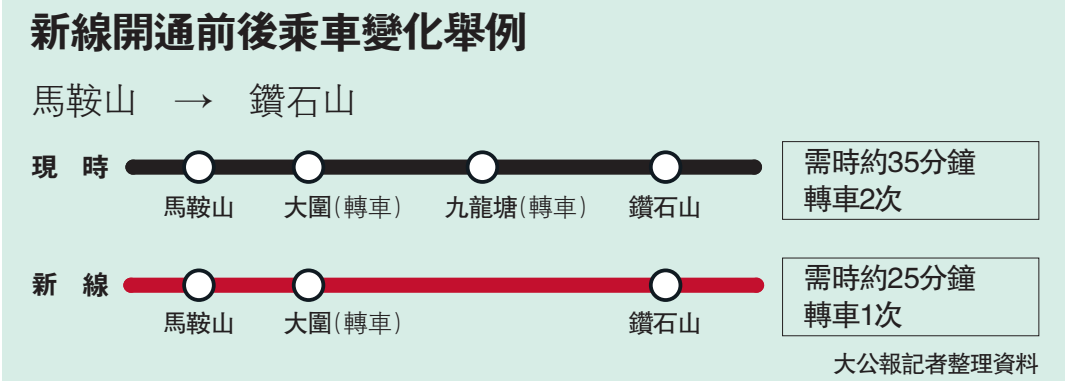
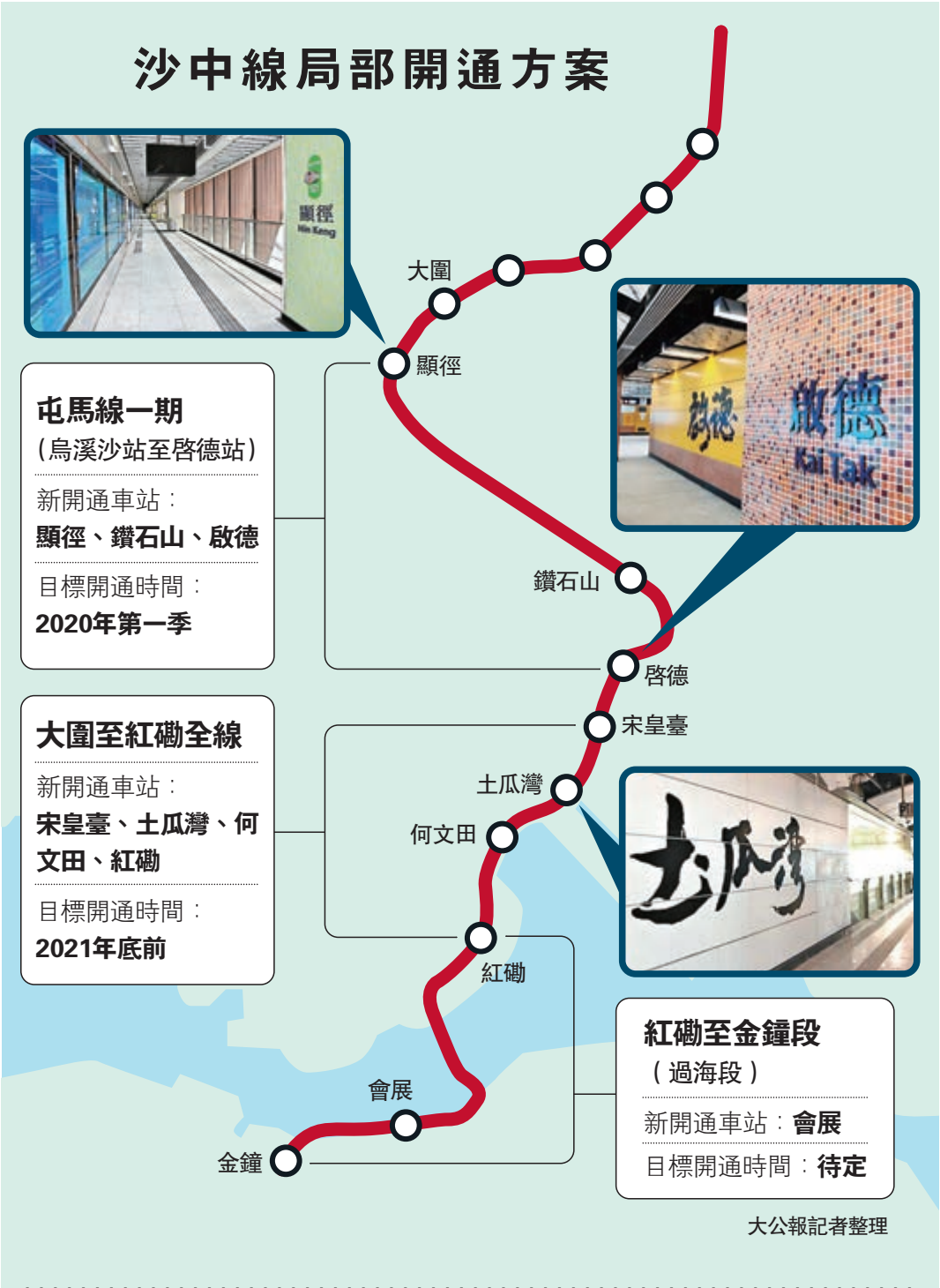
▲陳帆認為，在確保安全、高效情況下，由沙田大圍至啟德站是最好的選擇。

紅磡站裝鋼板支架加固 需時逾年

【大公報訊】記者陳卓康報道：沙中線紅磡站工程被揭發多項缺失，港鐵昨向政府提交報告及補救方案，評估結果顯示紅磡站擴建部分結構安全，可繼續工程，建議加裝鋼筋、局部加厚層板，長期安裝儀器監測，詳細設計、政府審批及施工共需13至18個月。政府表示會嚴肅跟進核查，增突擊檢查。

港鐵工程總監包立聲昨在記者會上表示，施工質量未符要求的位置，將採取適當措施，東西走廊及南北走廊的月台層板需局部加厚、加裝鋼柱或支架等，A區需要重建通風槽，B區個別位置要加裝螺栓及鋼板。報告顯示，箍筋位置集中在東西走廊B區及C區，南北走廊的A區。紅磡列車停放處有38個地點需要施工，包括15塊鋼筋混凝土支撐層板。

被問到對於具體多少位置需要加固，包立聲表示，要待詳細設計完成後確認，需四



顯徑啟德居民：出入省時便捷

【大公報訊】記者李家翹報道：沙中線昨獲敲定局部通車方案，顯徑站、鑽石山站及啟德站三個站將率先啟用，不少顯徑及啟德居民都高興能夠受惠，他們都預料通車時能大幅節省交通時間，出入更便捷。

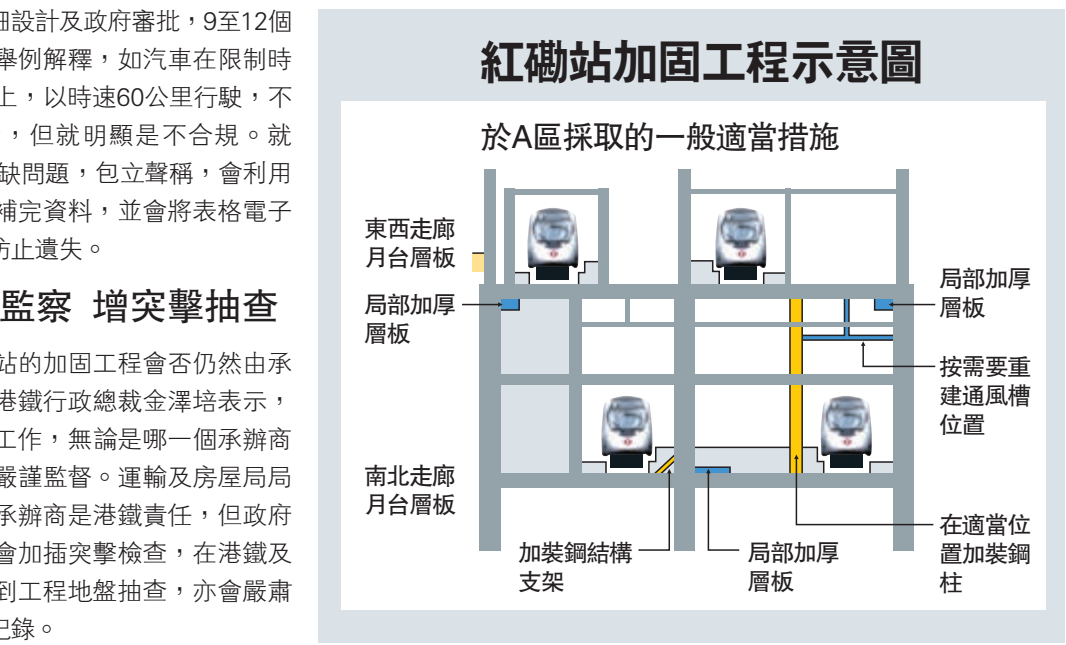
不少顯徑街坊歡迎並期待這個可分別直接駁通大圍與九龍的新車站。居民周先生在九龍上班，他稱顯徑交通不太方便，現時乘搭巴士上班，單是車程便需40分鐘，若連等車時間計算，耗時更久。他預計顯徑站啟用後，只需搭一個站便可到達鑽石山站再轉車，交通時間可縮短超過一半。

顯徑有不少長者習慣到大圍等區內地地方買餸，有街坊稱，現時雖有小巴接駁到大圍，車程僅五分鐘，但笑言「唔係成日咁好彩喇嘛」，連同等車往往需要20分鐘才抵達大圍。他預料顯徑站啟用後，相信往大圍購物「10分鐘內就到」。

有啟德居民稱，等沙中線通車已經很多年，現時他步行往巴士站需要花十多分鐘，通車後，他由住所落樓下就「有車搭」。有九龍城居民表示，九龍城一直無港鐵，出入都要乘坐巴士，預計沙中線開通後，上班時間可縮短約20分鐘。

▲紅磡站加固工程料需13至18個月完成

紅磡站裝鋼板支架加固 需時逾年



其他方案不可行原因

方案一	以宋皇臺、土瓜灣為終點站
原因：	沒有渡線，列車不能調頭
方案二	以何文田為終點站
原因：	何文田站信號由紅磡站控制，兩站屬同一信號區域，現階段未能開通
方案三	啟德至土瓜灣之間單軌雙程運作
原因：	最密只能10分鐘一班；宋皇臺站乘客容易上錯方向；全線通車前需要暫停數月進行試營運
方案四	在土瓜灣或宋皇臺之間增建渡線調頭
原因：	工程非常龐大，變更路軌及信號系統費時

資料來源：港鐵公司

紅磡站報告要點

- 東西走廊連續牆24個位置有8個與圖則不符，部分工地改動未有完整紀錄。
- A區及香港體育館區連續牆，頂部11條主鋼筋有2條沒有與螺絲帽妥善接駁。
- 東西走廊及南北走廊月台層板螺絲帽欠受比率分別為不多於36.6%及33.2%。
- 大量與結構有關的RISC表格從缺，北面連接隧道72%，南面連接隧道58%，紅磡列車停放處49%。
- 東西走廊月台層板底部混凝土，12%出現淺層蜂巢狀現象（深度少於50毫米），7%深層蜂巢狀現象（深度50至350毫米），可能與混凝土施工質量未如理想有關。
- 補救工程詳細設計獲政府接納後，預計需要9至12個月完成。



▲紅磡站加固工程料需13至18個月完成

兩項目撥備24億 港鐵首發盈警

【大公報訊】記者曾敏捷報道：港鐵將支付紅磡站加固工程及沙中線局部通車所需費用，預計涉及約20億元。港鐵昨日收市後向港交所披露內幕消息，並發出盈利警告，指公司就紅磡站事件及屯馬線撥備共20億元，加上英國項目撥備約4.3億元，兩項撥備合共24.3億元，佔去年上半年盈利52%，是港鐵2000年上市以來首次發出盈警。

港鐵在公告稱，為繼續推進沙中線項目，以及促使明年首季啟用屯馬線大圍站至啟德站路段的商業服務，將以不影響其法律責任的原則為基礎，支付紅磡事件與分階段啟用屯馬線相關費用，估計為20億元，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。撥備並無計算可向任何其他人士提出任何潛在追討在內。

相當於去年基本業務利潤22%

港鐵稱與政府繼續磋商，務求就紅磡事件及雙方各自就沙中線項目造價，及紅磡事件產生的費用，及分階段啟用屯門線若干費用的付款責任達成整體解決方案。若與政府未能在合理期間內達成整體解決方案，2012年5月29日訂立的委託協議的條款應繼續適用。

翻查年報，港鐵去年基本業務利潤112.63億元，按年上升7.1%。集團上半年基本業務利潤則錄得46.48億元。換言之，24.3億元撥備相當於去年上半年基本業務利潤約52%，以及去年全年基本業務利潤的22%。

對於有聲音質疑港鐵承擔紅磡站加固費用，是否變相由納稅人付鈔，因為政府是港鐵的最大股東，運輸及房屋局局長陳帆昨日會見傳媒時稱，港鐵會就加工工程向承建商跟進，最後由哪一方付鈔，現時言之尚早。至於沙中線最終造價，他稱政府會與港鐵嚴肅跟進。