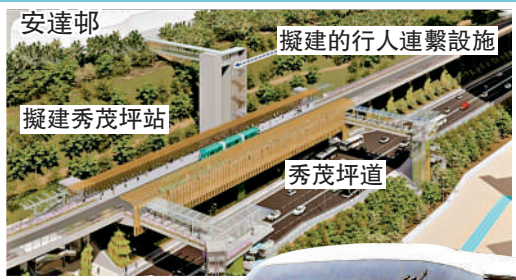
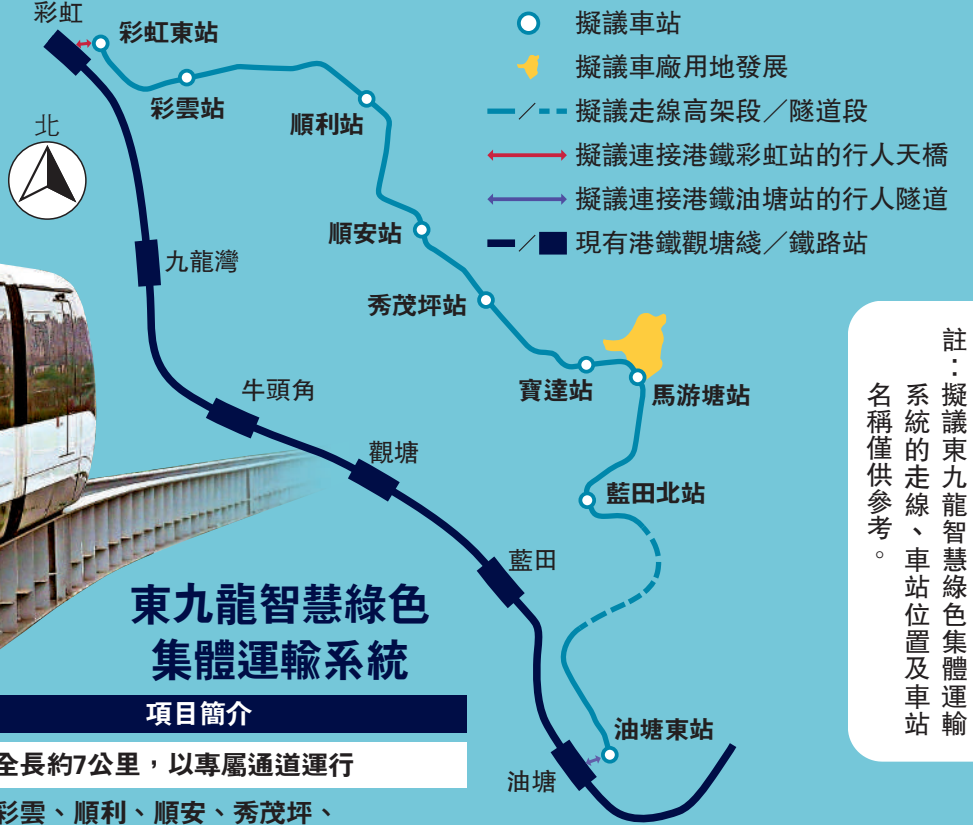




►東九龍綫將會途經寶達並設站，亦會設置行人連接設施及通道，接駁至安達臣道石礦場用地發展一帶，優化新發展區的交通連繫。



▲東九龍綫車站一般採用高架設計，分層設置車站大堂及月台。



註：擬議東九龍智慧綠色集體運輸系統的走線、車站位置及車站名稱僅供參考。

## 馬游塘車廠擬改劃商住地 提供財務支撐

# 東九新綫9站敲定 料2033年通車

### 焦點新聞

東九龍智慧綠色集體運輸系統（下稱東九龍綫）最新走線昨日曝光，政府回應社區意見，新增藍田北站，全線設九個車站，並提出多項優化建議，包括將擬建的順安站移近聯合醫院、走線設計預留空間延伸至慈雲山等。當局爭取2026年內完成法定程序及招標，並於2027年批出項目合約，期望於2033年或之前通車。有議員表示，項目能便利山上約30萬居民出行。

為釋放土地發展潛力，以及為項目提供財務資助，政府建議將擬議馬游塘車站暨車廠用地及毗鄰用地，改劃為商住用途，料可興建8900個住宅單位，容納約2.4萬人口。

大公報記者 曾敏捷

路政署向觀塘區議會提交文件，提出東九龍綫最新走線方案，並首次公布擬議車站的詳細位置圖。最新走線全長約7公里，包括長約6公里的高架道及1公里隧道，以專屬通道運行，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘及藍田北。介乎馬游塘和油塘東之間的一段隧道走線，將會調整，部分的隧道走線改為高架道形式，以配合於藍田北碧雲道路旁山坡設置車站。

項目全線設九個車站，包括彩虹東、彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘、藍田北及油塘東。車站將設於人流較集中和便捷的位置，一般採用高架設計，分層設置車站大堂及月台，並設有升降機、扶手電梯及無障礙通道等設施。

政府表示，因應議員及地區人士建議，最新方案新增藍田北站，可讓附近德田邨、興田邨及藍田邨的數萬名居民受惠。彩虹東站及油塘東站會興建行人天橋或行人隧道，接駁港鐵彩虹站及油塘站。

### 全長7公里 增藍田北站

最新方案亦有多項優化建議，包括將擬議的順安站，設於鄰近聯合醫院的順安道，並沿順安道增設有蓋行人通道，配合興建中的秀茂坪道有蓋行人連接設施，為往返醫院的乘客提供舒適便捷的步行環境。擬建的秀茂坪站、寶達站及馬游塘站，均設置行人連接設施及通道，接駁至安達臣道石礦場用地發展一帶，優化新發展區的交通連繫。署方在設計上預留空間向西北延伸，接駁慈雲山等地區。

### 馬游塘一帶建8900單位

政府建議在馬游塘設置車廠，用地面積約6公頃，以供停放、調配及維修系統列車、設置附屬建築物或結構等用途，並設置馬游塘站。

政府並計劃向城規會提出修訂分區計劃大綱圖，將馬游塘車站暨車廠用地及位於寶琳路以北的一塊毗鄰用地，改劃為可同時容許商業和住宅發展暨公共運輸設施用途。改劃建議主要涉及寶達邨以東的一塊約4.6公頃的「綠化地帶」用地、寶琳路以北的一塊約2.1公頃的「休憩用地」，改劃後料可提供約48萬平方米樓面面積，發展約8900個住宅單位，容納約2.4萬人口。

文件提到，項目初步設計已大致完成，政府爭取2026年內完成法定程序及招標，並於2027年批出項目合約，期望於2033年或之前通車。觀塘區議會將於下周一開會討論有關建議。

東九龍綫最新方案受居民歡迎，沿線屋邨居民在社交平台熱議，最多人期望項目能盡快通車，有人建議再優化走線，惠及更多居民。

### 議員：期望落實慈雲山延線

民建聯九龍東立法會議員顏汶羽認為，東九龍綫是行政立法機關攜手提升地區治理效能的成功例子，增設藍田北站、在多個車站新增行人連接設施等，都是回應地區訴求。新方案縮減隧道段，他相信已盡量縮減興建費用、減少技術難道，並能加快項目建造落成。

工聯會九龍東立法會議員鄧家彪指出，項目料於明年招標、2027年動工，是少有能在一屆政府任期內完成拍板、設計、招標和施工的集體運輸項目，期望其他基建發展項目也有這速度。他提到，方案四度更改，以回應地區訴求，雖然仍有美中不足，但相信能回應山上約30萬居民的出行訴求，他期望將延線連接至慈雲山等主張，日後能變為現實。

►寶達邨以東的「綠化地帶」用地及寶琳路以北的「休憩用地」，將發展車廠及商住綜合項目。



### 配合「東九龍綫」改劃用地建議

用地位置	寶達邨以東的「綠化地帶」用地(約4.6公頃)、寶琳路以北的「休憩用地」(約2.1公頃)
土地面積	約6.8公頃
發展面積	約6.4公頃
總樓面面積	約484800平方米
	— 住用樓面面積：約449200平方米
	— 非住用樓面面積：約35600平方米(包括社會福利設施和零售設施)
建築物高度限制	不高於主水平基準上290米
預計單位數目	約8900個
預計人口	約24000人
公眾休憩用地	不少於21200平方米

資料來源：路政署鐵路拓展處、規劃署

## 眾多營辦商感興趣 議員：有望「價廉物美」

政府去年就東九龍智慧綠色集體運輸系統項目邀請系統供應商及營運商提交意向書，最後收到35份來自本地、內地及海外公司的意向書。工聯會立法會議員鄧家彪認為，多個營辦商對項目感興趣，相信項目可以做到「價廉物美」，期望政府在制定票價機制時，可與港鐵有好的銜接，令東九龍居民享用到便宜的集體運輸。

東九龍智慧綠色集體運輸系統項目主要在專屬高架道上運作。鄧家彪相信，有關項目的列車不會採用高架電纜，估計列車本身是電池車、列車透過路軌輪電或列車在車站月台停靠時以充電弓充電；列車會採用膠輪，增強爬坡能力之餘，亦可降低噪音。

至於項目造價，鄧家彪表示，據其理解，東九龍項目不需要立法會撥款建造，而是透過改劃項目中馬游塘附近約6.8公頃用地作商業及住宅發展，支撐鐵路項目及相關配套的發展。他相信要待招標時才能反映造價，亦相信政府可能心中有数，只是不宜公開透露，以免影響營辦商競標落價的判斷。但從意向書所見，已有35個承辦商表示有興趣，相信項目可以做到「價廉物美」。

政府去年六月到立法會就東九龍項目申請2.6億元勘查研究及設計撥款時，曾透露不少公司初步有興趣入標，會參考意向書制定票價機制。

## 東九龍綫建設只爭朝夕

熱評

特區政府昨日向觀塘區議會提交文件，提出東九龍智慧綠色集體運輸系統的最新走線方案，全長約7公里，設9個站，系統以專屬通道（包括6公里高架道及1公里隧道）運行，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘及藍田北。建成之後，東九龍綫將與港鐵觀塘綫形成換乘銜接，大幅改善現有交通布局，為地區發展注入活力。

東九龍綫的線路和站點設計經過了反覆優化，充分考慮了東九龍地區的地理特徵和人口分布，對地區人士的意見從善如流，現時的線路和站點安排更為科學、更加人性化。

譬如，擬議中的順安站更接近聯合醫院，並於順安道增設有蓋行人通道，配合正在秀茂坪道建造的有蓋行人連接設施，使市民能夠更便捷及舒適地前往醫院；又如增設藍田北站，一舉改變了藍田北居民現時出行只能借助小巴的局面；對於地區人士建議系統延伸至慈雲山，當局在設計上會預留空間，保留系統日後進一步向西北延伸的可行性。

香港的運輸系統以高效便捷享譽全球，東九龍綫的加入，將進一步鞏固這一優勢。作為現代化的有軌運輸項目，東九龍綫將採用先進的列車技術和智慧化的管理系統，綠色、低碳、舒適、高效是其最大特色。沿線的商業活動亦將因交通改善

而更加活躍，新的商舖、餐飲及服務設施將提升居民的生活質素，增強社區的幸福感。

毋庸諱言，東九龍綫的建設進度仍然是一大挑戰。雖然線路設計日臻完善，但受到資金、土地徵用及工程複雜性等因素的影響，最快2027年批出合約，期望於2033年或之前完成。如果從當初提出構想算起，時間跨度更長達數十年。直至本屆政府上任以來，才從紙上談兵進入實質階段。有關部門應進一步解放思想，優化流程，多採用新技術，加強管理，確保工程質量和效率的平衡。提高項目透明度，及時向居民通報進展，有助增強公眾對東九龍綫的信心。

王劍傑

## 等候期間轉院求診 急症室設退款安排

【大公報訊】醫務衛生局上月公布公營醫療服務收費改革方案，急症室收費將於明年1月1日起，增至400元。基層醫療健康專員彭飛舟昨日於報章撰文表示，急症室特別退款安排將會恆常化，若求診市民在急症室等候期間，選擇改往其他醫療機構就診，將獲退款350元。換言之，醫管局將收取50元費用。

現時醫管局於長假期等服務高峰期，實施急症室特別退款安排，公立醫院急症室的求診人士，若於登記後仍未接受醫生診症、而選擇改用其他醫療服務，可在登記後24小時內，申請退回全額180元的急症室費用。

明年1月1日起，急症室被分流為緊急、次緊急或非緊急病人，需付費用增至400元。彭飛舟昨日

在報章撰文稱，當急症室收費增至400元，急症室特別退款安排的退款金額將為350元。

醫管局行政總裁高拔陞於上月就調整收費解畫時表示，局方正研究將急症室特別退款機制恆常化，並考慮引入「分流費」概念。他說，病人在分流站已接受初步評估服務，所以可能不會全額退還400元診費，而是扣除部分行政成本。



### 低空經濟試點「曝光」

【大公報訊】運輸及物流局及民航處代表昨日早上到訪沙田區議會，介紹政府推動低空經濟發展的工作，以及低空經濟監管沙盒試點項目的推行，包括將會在沙田區進行的各個項目的情況。

政府代表聯同沙田區議員到香港科學園、馬鞍山海濱公園實地視察（見圖），了解沙田區議會對試點項目的關注。