

不考慮平價電車 受質疑有景轟 單軌列車 勢硬闖啟德



車站被刪除，無視居民利益。新諮詢同時意味，以新型電車系統進駐啟德的方案或不被接納。有電車專家指電車在各方面，均比單軌列車優勝，質疑當局只顧商業發展，官商勾結。

探訪：突發組

單軌列車第三次諮詢將延期至今年2月。

不考慮平價電車 受質疑有景轟

單軌列車 勢硬闖啟德

土木工程拓展署展開「連接九龍東一環保護系統」(即單軌列車)第二階段公眾諮詢，至今年2月4日。原先擬定的單軌列車的行走路線基本不變，並修改了其中兩個車站的應址，啟晴和德朗的車站被刪除。在宏光道的車站亦會擴至MegaBox商場旁，令九龍商業區的車站數目由3個增至4個。

兩個屋苑車站被刪除

九龍城啟德區區議員楊振宇(圖)批評，政府無視居民利益。他指出現時的諮詢，原來啟晴和德朗的車站被刪除，兩條街的居民若使用單軌列車，須步行15至20分鐘，直至400米以外的麗晶花園站，十分不便。他補充，區議會曾多次表明，希望單軌列車能進入土瓜灣等舊區。當局回應指因地面路窄，多斜路，實難以興建單軌列車。楊振宇說：「根本係藉口，剩係想發展商業，科技咁發達，點會做唔到。」他又指出，當局稱要將啟德打造成東九龍，「講到幾靚點正，但好多配套都唔足夠幫居民」。

電車公司早前曾提出東九龍區，興建新型電車系統，取替政府現時的單軌列車方案。建議的兩條行走路線中，包括諮詢中被刪除的啟晴和德朗一帶。政府就興建單軌列車，展開的第二階段公眾諮詢，意味電車公司的意見很大機會不被接納。香港電車總會會長李俊龍留意電車發展超過10年。他認為電車公司成功進駐東九龍的可能十分渺茫，他說：「新型電車哪各方面都比單軌列車優勝，唔明政府點解咁僵化。」他舉例，新型電車造價約28億元，而單軌列車需動用120億元，「造價低，平均車票亦較單軌列車便宜一半」。而新型電車亦會較單軌列車早8年通車。

這價及車票均較便宜

他又指出，自從2009年時，法國資方入股電車公司後，已進行多方面改革。電車公司在啟德計劃中，將引入歐洲最新款列車，「車速最高走到70公里，與巴士相若。巴士除咗咁高速公路外，其餘時間都係20公里左右」。

政府強調，單軌列車會成為東九龍的地標。李俊龍認為，政府的方向不可行，「與國際尼都拆咗單軌列車，因為行純觀光、旅遊的方向唔啱」。他稱電車並非後落的交通工具，新款的電車軌道可隱藏在路面，「行走時會似貼住地面，好多國家都興返去用，係香港先唔套用單軌列車」。他又質疑，是此結果是官商勾結。單軌列車要用高價興建，並興建電車，否則對僱員人士，長者會造成不便，「其中一種方法就係用商場接駁，講到底都係地產霸權」。

土木工程拓展署計劃在啟德發展區，提供類似澳洲悉尼的架空單軌列車系統。

■土木工程拓展署設計，無需用兩至三條行車線。

■電車以雙向路軌設計，無需用兩至三條行車線。

■土木工程拓展署啟德發展區專員李關小娟早前回應指，啟晴和德朗附近500米內，將設置沙中底線啟德站，現時附近亦有公共交通匯處。為免資源有重疊，才會將兩站刪除在新的諮詢文件中。

電車衰在佔用路面多

政府提出的第三次諮詢單軌列車，被指只重經濟發展，無視居民利益。土木工程拓展署涉及的兩個公共屋苑站，擁有的交通資源足夠，才會刪除兩站。發展局則表示，電車的路面使用空間大，初步認為不適合啟德發展區。

土木工程拓展署啟德發展區專員李關小娟早前回應指，啟晴和德朗附近500米內，將設置沙中底線啟德站，現時附近亦有公共交通匯處。為免資源有重疊，才會將兩站刪除在新的諮詢文件中。

單軌鐵路減交通壓力

她表示，連接九龍灣的啟德發展區，未來會有數間醫院落成。現時商場MegaBox一帶的交通又十分擠塞，預計交通壓力將增加，才會在九龍灣商業區增加車站數目。

發展局則解釋電車不適合在東九龍區使用的原因。

電車以雙向路軌設計，需要佔用兩至三條行車線。啟德區的土地規劃中，未有預留電車在地面行駛。若更改土地用途，亦難以讓單軌鐵路供電車使用，這樣會嚴重影響啟德工程的進度。

而觀塘及九龍灣的行車道空間不足，現時附近的樓宇又十分密集，實在很難開闢單軌鐵路。該局又指出，高架單軌鐵路只需要很少的路面，能減少路面交通的壓力。

新報記者

隨啟德重新規劃，九龍城一帶的交通格局將會大翻新。政府早前就啟德的單軌列車系統，進行第二階段諮詢。有區議員不滿原有的公共屋車站被刪除，無視居民利益。新諮詢同時意味，以新型電車系統進駐啟德的方案或不被接納。有電車專家指電車在各方面，均比單軌列車優勝，質疑當局只顧商業發展，官商勾結

兩個屋苑車站被刪除

九龍城啟德區區議員楊振宇(圖)批評，政府無視居民利益。他指出現時的諮詢，原來啟晴和德朗的車站被刪除。兩條的居民若使用單軌列車，須步行15至20分鐘，直至400米以外的麗晶花園站，十分不便。他補充，區議會曾多次表明，希望單軌列車能進入土瓜灣等舊區。當局回應指因地面路窄，多斜路，實難以興建單軌列車。楊振宇說：「根本係藉口，剩係想發展商業，科技咁發達，點會做唔到。」他又指出，當局稱要將啟德打造成東九龍，「講到幾靚點正，但好多配套都唔足夠幫居民」。

電車公司早前曾提出東九龍區，興建新型電車系統，取替政府現時的單軌列車方案。建議的兩條行走路

線中，包括諮詢中被剔除的啓晴和德朗一帶。政府就興建單軌列車，展開的第二階段公眾諮詢，意味電車公司的意見很大機會不被接納。香港電車迷會會長李俊龍留意電車發展超過 10 年。他認為電車公司成功進駐東九龍的可能十分渺茫，他說：「新型電車各方面都比單軌列車優勝，唔明政府點解咁僵化。」他舉例，新型電車造價約 28 億元，而單軌列車需動用 120 億元，「造價低，平均車票都係 3 蚊一程，比單軌列車平一半」。而新型電車亦會較單軌列車早 8 年通車。

造價及車票均較便宜

他又指出，自從 2009 年時，法國資方入股電車公司後，已進行多方面改革。電車公司在啓德計劃中，將引入歐洲最新款列車，「車速最高走到 70 公里，與巴士相若。巴士除高速公路外，其餘時間都係 20 公里左右」。政府強調，單軌列車會成爲東九龍的地標。李俊龍認為，政府的方向不可行，「澳洲悉尼都拆單軌列車，因爲行純觀光、旅遊的方向唔掂」。他稱電車並非落後的交通工具，新款的電車電纜可隱藏在路面，「低地台車身行走時看似貼住地面，好多國家都興返去用，係香港先咁老套用單軌列車」。他又質疑，是此結果是官商勾結。單軌列車要用高架興建，並要興建電梯，否則對傷殘人士、長者會造成不便，「仲有一個方法就係用商場接駁，講到底都係地產霸權」。

電車衰在佔用路面多

政府提出的第二次諮詢單軌列車，被轟只重經濟發展，無視居民利益。土木工程拓展稱涉及的兩個公共屋站，擁有的交通資源足夠，才會剔除兩站。發展局則表示，電車的路面使用空間大，初步認爲不適合啓德發展區。

土木工程拓展署啓德辦事處專員李關小娟早前回應指，啓晴及德朗附近 500 米內，將設置沙中啓德站，現時附近亦有公共交通交匯處。爲免資源有重疊，才會將兩站剔除在新的諮詢文件中。

單軌鐵路減交通壓力

她表示，連接九龍灣的啓德發展區，未來會有數間醫院落成。現時商場 MegaBox 一帶的交通又十分擠塞，預計交通壓力將增加，才會在九龍灣商業區增加車站數目。

發展局則解釋電車不適合在東九龍區使用的原因。

電車以雙向路軌設計，需要佔用兩至三條行車。啓德區的土地規劃中，未有預算電車在地面行駛。若更改土地用途，亦難以擴闊道路供電車使用，這樣會嚴重影響啓德工程的進度。

而觀塘及九龍灣的行車道空間不足，現時附近的樓宇又十分密集，實在很難擴闊道路。該局又指出，高架單軌鐵路只需要很少的路面，能減少路面交通的壓力。

有關詳情，請瀏覽：

[爭取建造啓德現代化香港電車系統 Fight for Modern Tramway at Kai Tak Hong Kong](#)