

本人是港鐵退休職員，但完全不代表港鐵，祇是以關注組立場說話。

原則上本組認定鐵路系統是較為環保的交通工具，當計劃值得公眾支持時，政府便應盡速興建，但是就今次的諮詢，仍然覺得政府當局需要提供更多資料，公眾才能提出實質和明確的建議。

港島線現在於鰂魚涌站轉車和中環站/香港站轉車需時要 10 分鐘，而資料中的北港島線「換線」方案，好像引導市民關注乘客轉車必定會帶來不便，祇因未有表達此方案在北角站是否可以安排同層同向轉車，本組認為絕對可以安排，敬請政府澄清，因有同層同向轉車，反對此方案的聲音不能以「帶來不便」為理據。

「交匯」方案聲稱視乎乘客增長會提前延伸東涌線或將軍澳線，但本組反過來擔心政府會推搪乘客增長不足，而遲遲不動工；反之「換線」方案是不能延擱連接北岸各站。

再者政府要交待清楚，兩個方案與沙中線和南港島線轉車安排的差異，是否有同層同向轉車與 10 分鐘轉車的差別。

另外有資料顯示：由於青馬大橋結構所限，原來的港島線「換線」方案的列車，每小時預計會減少 8 班。但政府需要澄清青馬大橋以南的車站，可否考慮多加一個分支總站如日出康城站？又是否可分支到高鐵呢？

現時運輸署做交通評估報告是會用電腦模擬去針對道路改善的成果作出推算，提供數據，相信同理政府可以用電腦模擬去針對新規劃的走線和設計或方案，而產生一些數據，讓市民參考。

最後希望在透過擴大車站的機會時，增設更多車站出入口，並且考慮增設多些無障礙通道，以方便長者和傷殘的乘客。

盼望政府當局提供多些資料、多些時間，使在每一個規劃階段中，均能讓民間參與，以切合社會的需要。

HK 重建關注組主席

吳彥強