

應確保港鐵專注鐵路營運

港鐵荃灣線佐敦站至尖沙咀站的路軌，昨日上午發現有裂縫，所幸沒有引發事故，而且時值公眾假期，不用上班上學故沒造成太大影響。但路軌裂縫出現在人流量最為密集的路段，依然令不少人抹一額冷汗。近年港鐵不時發生各種安全事故，道歉和檢討報告作了一個又一個，政府似乎對這隻每年盈利多達數十、上百億港元的「金雞」無可奈何。

港鐵近年大小事故可謂五花八門，既有站內設施老化、探假天花和扶手電梯意外，信號系統出錯等原因

引起列車服務延誤更加有如家常便飯，令很多市民幾近麻木。至於較嚴重的，例如金鐘站月台機房過熱冒煙，中環站列車相撞，油麻地站列車「甩門」，銅鑼灣站列車撞廣告牌「甩門」，以及駛入將軍澳站時車卡鬆脫等，數不勝數。立法會議員張欣宇昨日亦忍不住質疑，港鐵「市區線（事故）也出現過相當次數」，要求當局正視。

事故不斷，港鐵除了一次次重複道歉，承諾深入調查，提交報告，給予車費優惠補償，當局亦向港鐵公司

徵收罰款。但情況持續沒有實質改善，予人有「到喉不到肺」、甚至敷衍了事的感覺。且不說對公司的罰款最終只會是「羊毛出在羊身上」由全體市民埋單，相較於政府給予鐵路沿線最優質物業發展權及車票加價保障等優惠政策，有關票價補償或公司罰款，對港鐵猶如「九牛一毛」，對不用掏錢罰薪或問責的高層個人不痛不癢。

政府坐擁港鐵逾七成股權，擁有絕對話事權，難道對港鐵事故多發真的毫無辦法嗎？答案恐怕未必。有意

見認為，主要視乎政府有沒有決心作出改變。鐵路是一門極具專業，日常管理極度繁雜，偏偏盈利率極低的生意，為此本港給予「鐵路加物業」、鐵路經營壟斷及公共運輸政策傾斜等眾多實惠。對於高層來說，最能顯示盈利能力、最賺錢、付出最少的當然是將精力用於發展物業，厚此薄彼之下，鐵路日常運作管理便易有疏漏。因此，多年前已不斷有意見指出，只有對病態顯現的港鐵動「手術」，以分拆等手法確保其重返營運鐵路的初衷，方是長遠治本的辦法。

解沙田塞車苦 T4公路擬重推

運輸局：當年造價僅初步 連接北都刻不容緩

特區政府早於2005年提出興建沙田T4主幹路以連接城門隧道公路/青沙公路與沙田路，一度因沙田區議會反對而擱置。2021年特區政府重推經優化的方案，惟因造價由當年的11億元增至最新估算的71.6億元而受到部分立法會議員的質疑，運輸及物流局遂押後原定上月22日提交立法會財務委員會審議的進程。運輸及物流局局長林世雄日前接受本報訪問時透露，局方爭取於今年暑假前再提交財委會審議，期間會積極解說。

擬建的T4主幹路工程涉及一條約2.3公里長的雙程雙線主幹路及支路，包括約1.4公里的高架橋、約0.6公里的地下行車道及約0.3公里的地面道路；擴闊一段長約150米的沙田路，將之由雙程雙線行車道改為雙程四線行車道等。

根據交通影響評估，工程完成後在繁忙時段往來馬鞍山市中心與城門隧道公路/青沙公路的行車時間，可由約20分鐘減至約12分鐘，現有的大埔公路（沙田段）和大老山公路T6橋的交通負荷亦會獲得紓緩。特區政府會在財委會批准撥款後展開擬議工程計劃，預計約4年半內可完成大部分行人及單車設施，整項工程預計約6年內完成。

林世雄在訪問中表示，未來新界東將有大量發展項目落成，包括更長遠的馬料水填海計劃和「北部都會區」發展，而T4主幹路是新界東主要幹道網絡的一部分，可有效分流從馬鞍山經沙田前往城門隧道及尖山隧道的車流，亦能處理城門河旁大涌橋路的交通擠塞問題，極具迫切性。

他指目前每日的繁忙時間，沙田不少主要路口和迴旋處均十分擠塞，以大埔公路（沙田段）為甚。雖然有關路段的擴闊

■大涌橋路昨日假期車流不多，但繁忙時段會十分擠塞。



估算2030年有無T4主幹路的行車時間

路線	無T4主幹路	有T4主幹路
馬鞍山市中心往城門隧道公路/青沙公路分岔點	約20分鐘	約12分鐘
圓洲角小瀝源往城門隧道公路/青沙公路分岔點	約15分鐘	約9分鐘
石門至大圍市中心	約15分鐘	約8分鐘
馬料水至沙田新城市廣場	約20分鐘	約5分鐘

資料來源：運輸及物流局

工程預計今年內完成，但根據交通影響評估數據分析，大埔公路（沙田段）的交通容量將在未來數年再度出現飽和，擠塞情況會於2034年愈趨嚴重，T4主幹路可謂「及時雨」，亦可有效解決沙田、火炭、石門等地區交通問題，「有了這條幹道，2041年前都不會塞車。」

大眾都關注到造價大幅上升的問題，林世雄解釋，最初預算的11億元僅是2006年未經詳細設計的初步估算，但最新的優化方案回應了居民訴求，加入一系列利民措施，包括更改走線、把部分路段由高架橋改為地下行車道，以減低對古樹及鄰近居民的景觀、噪音和空氣影響，同時優化了沙田區行人及單車網絡等。

與沙田繞道功能互補

對有意見認為計劃中的沙田繞道足以

取代T4主幹路的功能，林世雄解釋，長約15公里的沙田繞道是一條貫通新界東北及市區的隧道，以配合「北部都會區」的發展，但現時仍處於非常初步規劃階段，預計該項千億元工程將於2039年後才落成，「可以說，沙田繞道於2040年才有其实际需要，但T4主幹路卻有迫切需要而可於2030年解決問題，且兩者功能互補，不能互相替代。」

林世雄強調，現有方案是經過幾年深入諮詢的結果，「得來不易」，且已於2021年底刊憲，修改空間細，如要重新諮詢又蹉跎數年，等於是推倒重來，令沙田、馬鞍山、大埔、北區等居民飽受塞車之苦。為讓工程盡快上馬，特區政府會繼續向議員多作解說，「重點是讓他們清楚價格倍增的原因，以及與沙田繞道的關係，目標是暑假前再提交財委會審議。」

專家：現有方案合乎成本效益

興建T4主幹路的急切性，馬鞍山居民比誰都清楚。沙田區議員吳啟泰居於馬鞍山區逾廿載，3年前更成為車主，他發現只要駕車出市區（九龍東、港島東除外）都是「逢路必塞」，駛往西九龍一帶原本只需15分鐘至20分鐘車程，卻經常塞車嚴重，動輒多花逾一倍行車時間，故他認為T4項目刻不容緩，「即使項目即刻上馬，都要再捱6年塞車之苦，T4才落成。」

香港交通諮詢委員會主席張仁良在接受本報訪問時表示，T4主幹路將可令整個沙田區的交通結構規劃更完善，亦令馬鞍山居民經沙田往返其他地區的時間大幅縮減。香港工程師學會前會長卜國明認為，興建道路取決於交通需要，T4主幹路明顯有其需要。新舊方案造價差距大的原因，除了受近20年的通脹因素影響外，亦與走線改動及施工困難帶來額外成本有關，故應從科學數據客觀看待成本上漲問題，「從通脹、走線，以及新方案增加行人天橋及單車徑，數字合理。」

通脹持續 愈遲上馬愈貴

他強調，香港是多元社會，T4主幹路新方案正是多年來聽取地區訴求後的社會共識，「時間就是金錢成本，如果又再改動甚至推倒重來，爭拗只會沒完沒了。從工程角度，通脹持續是大環境，愈遲上馬一般只會愈來愈貴，我認為現有方案已是最合乎成本效益的走線。」



■T4主幹路可令沙田區的交通結構更完善。