



文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2024年4月 4 897001 560013

甲辰年二月廿七 十一號
大致多雲 幾陣驟雨
氣溫26-29°C 濕度70-95%

5 星期五
港字第27030 今日出紙2疊6張半 港售10元

花蓮7.3級大地震

搜救隊挺進太魯閣 陸續救出受困者

▶▶ 詳刊A2、A3



台灣花蓮7.3級大地震牽動人心。在餘震不斷的風險中，搜救人員漏夜挺進，終於在下午搶通中橫公路的部分路段，救出受困超過三十小時的太魯閣酒店員工。另一方面，地震對台灣半導體產業的衝擊也受到關注。

港七機開賽 首設亞洲三角賽

港隊迎戰國家隊爭殊榮

▶▶ 詳刊A9



「國泰/滙豐香港國際七人欖球賽」今日起一連三日在香港大球場舉行，這是賽事在即將改建的大球場「最後探戈」，下屆起將移至啟德體育園舉行。香港男女子隊將參加首辦的亞洲三角賽「Melrose 銀劍賽」，力爭冠軍殊榮。

模仿用戶動作自主導航做家務

家用機械人前景佳 蘋果擬進軍營收

▶▶ 詳刊A16



美國蘋果公司早前放棄籌備逾10年的電動汽車計劃後，轉向尋求新的重大項目突破。彭博通訊社4月3日報道，蘋果正研究進軍個人機械人領域，包括研發一款可以做家務的家用機械人。報道分析稱，蘋果的計劃凸顯其急需推出新產品，緩解電子產品銷量下滑的營收壓力。

新界東交通打困籠

T4 建路刻不容緩

林世雄：建成2041年前不再塞車 兼為連接「北都區」打好基礎

香港特區政府早於2005年提出興建沙田T4號主幹路以連接城門隧道公路/青沙公路與沙田路，一度被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在接受香港文匯報訪問時透露，局方爭取於今年暑假前再提交財委會審議，其間會積極進行解說工作。他強調，該項目造價倍增是由於新方案加入一系列利民措施及通脹因素，難以與近廿年前的初步方案比較，且區內交通擠塞問題愈拖愈嚴重，盡快上馬能換來該區於2041年前不再塞車，亦為將來連接「北部都會區」的運輸網絡做好準備。

◆香港文匯報記者 聶曉輝



◆大涌橋路昨日假期車流不多，但繁忙時段會十分擠塞，運輸及物流局指T4公路可舒緩區內交通擠塞問題。

香港文匯報記者曾興偉 攝

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。

工程預計6年完成

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舒緩。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，本屆特區政府提倡「基建先行」的規劃方針，而T4主幹路是新界東主要幹道網絡的一部分，嚴格而言並非只屬地區性的項目，「它最重要是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，城門河旁大涌橋路的交通擠塞問題亦處理到，極具迫切性。」

區內公路容量將飽和

他指出，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，「再加上多年來的通脹元素，新舊方案根本不是燈與燈的比較。」

沙田繞道「難救近火」T4補不足

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年才有其實際需要，但T4主幹路卻有迫切需要而可於2030年解決問題，且兩者是功能互補，不能互相替代。」他又反問道：「既然有現成方案又價格合理，為何還要等？」家住大埔的林世雄以自身經驗，指自己平日從大埔寓所駕車前往金鐘政府總部上班，需時約45分鐘，日後T4主幹路落成可節省至少10分鐘車程，「我返工時間已非最塞車的時段。」

他強調，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。」

估算2030年有無T4主幹路行車時間

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



◆林世雄直言，T4主幹路的價值在於可用數十億元換來沙田區內於2041年前都不會塞車，亦為將來連接「北部都會區」的運輸網絡做好準備。

香港文匯報記者萬霜靈 攝

上馬仍須捱6年 居民：唔想再塞車

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。」

特稿

疏導新界東交通 助打通新界南北

「從地理位置看，馬鞍山居民確實好需要T4主幹路！」吳啟泰在接受香港文匯報記者訪問時指出，居民只要不是前往九龍東或港島東，無論駕車往尖沙咀抑或銅鑼灣以西的港島東，所有必經之路都塞爆，例如從馬鞍山前往城門隧道或尖山隧道，基本上有三條路可選，一是經沙田醫院及大涌橋路；二是途經馬料水及大學站；三是循獅子山公路、紅梅谷經大圍再轉往尖山，塞車是常態，「如果有T4主幹路落成，就可以完全疏導附

近的車流量。」

十多年前落區時，他已跟進這議題，並認為特區政府在興建T4主幹路的問題上已做足諮詢工作，而居民只盼盡快落實項目，「愈拖落去只會（造價）愈貴。」

立法會新界東南議員、民建聯沙田區支部副主席李世榮表示，政府在上世紀八十年代已提出T1至T7主幹路項目，目前只餘T4未上馬。現在，沙田區人口已增至逾70萬，包括約20萬馬鞍山居民，未來，馬鞍山及西貢十四鄉等地的房屋規劃將帶來額外數萬人口，「現有沙田醫院對出的馬鞍山路又因夾於鐵路與城門河中間而不能擴展，興建T4是不二法門。」

他認為，公眾不要誤以為T4僅是地區工程，「沙田區連接四條隧道，T4主幹路可謂一項解決新界東交通問題，以至日後打通新界南北的重要工程項目。」

李世榮坦言，經優化後的T4主幹路方案已獲沙田區議會及居民一致支持，他促請特區政府進一步壓縮造價，讓項目盡快上馬。

◆香港文匯報記者 聶曉輝

交通負荷「治本策」漲價幅度合理

專家之言

香港交通諮詢委員會主席張仁良在接受香港文匯報訪問時表示，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。未來隨着馬鞍山相繼有新屋落落成，將進一步加重沙田的交通負荷，加上未來的新市鎮開發及基礎建設集中在新界北部，T4主幹路及沙田繞道都是重要的交通基建網絡，「沙田繞道是應付新界北部發展的龐大工程，但解決不了馬鞍山人口日漸增加的短期問題。」

曾在位於大埔的教育大學出任校長十年的張仁良，退休後現居於火炭。他坦言，過去十多年沙田一帶路面車輛日增，交通惡化，「新界區人口增長愈來愈多，如再不興建T4主幹路，來往馬鞍山至沙田的交通每況愈下。」

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。」

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，如果又再動工甚至推倒重來，爭拗只會沒完沒了。從工程角度，通脹持續是大環境，愈遇上馬一般只會愈來愈貴，我認為現有方案是最合乎成本效益的走線。」

◆香港文匯報記者 聶曉輝