

沙田交通需求龐大 建 T4 公路刻不容緩

李世榮 立法會議員

近日政府提出申請撥款興建沙田 T4 號主幹路及相關工程(以下簡稱 T4 公路)，擬議的 T4 公路主要包括興建一條約 2.3 公里長的雙程雙線主幹路及支路，接駁城門隧道公路/青沙公路及沙田路，以提供一條更直接的通道往返荃灣/西九龍及馬鞍山/西貢。其實政府深知需求，早在 2006 年為該計劃刊憲，當時部分沙田居民擔心 T4 公路會污染環境、影響景觀造成房價下跌等，因上述原因反對興建 T4 公路。至於沙田區議會認為 T4 公路有必要性，但其後受到反中亂港政客拉布等影響，因此計劃一直被拖延。

近年來，隨着政府發展新界東以至「北部都會區」，新界東居住人口持續增加，導致沙田市中心經常出現交通堵塞。政府通過對 2019 年收集的交通流量數據進行分析，以及同年進行的交通影響評估結果表明，大埔公路(沙田段)介於火炭與沙田鄉事會路之間的一段，和沙田鄉事會路/大埔公路(沙田段)的路口，在上午和下午的高峰時段，兩個方向的交通狀況都處於較為嚴重的交通擁堵水平，因此改善現時交通嚴重擠塞問題是刻不容緩。

地區發展交通需求急增

第一，政府計劃將設施日漸老化的沙田污水處理廠搬進岩洞，到時將騰出 28 公頃土地作其他發展用途。大家可能對 28 公頃這冰冷的數字沒有一個很具體的概念，這裏舉個例子：香港科學園分三期共建有 23 棟大廈，入駐超過 1,000 間公司，有超過 13,000 人在這上班，這樣規模的地方也不過是 22 公頃。相比之下，沙田污水廠搬遷後釋出的 28 公頃土地，將有更大的發展潛力，相信完成建設後，沙田將有更多的人流、車流，勢必加劇交通網絡的負擔。政府一直提倡「基建先行」，因此 T4 公路的急切性不言而喻。

第二，馬鞍山仍在急速發展，錦柏苑、落禾沙里過渡性房屋等項目即將落成，日後樟木頭村以東、樟木頭村以西、馬鞍山村路下段，以及西貢西沙路十四鄉房屋發展，預期本身已居住 20 多萬人口的馬鞍山，隨着以上屋苑即將落成，將會陸續出現龐大的交通需求。但奈何馬鞍山道路網絡早已飽和，唯一進出市區的大老山公路因地理受限無法擴闊，因此 T4 公路成為解決龐大交通需求的「救星」。

第三，沙田市中心擠塞問題可望解決。T4 公路完成後，由馬鞍山地區和荃灣或西九龍來往的車輛無需駛入沙田區內擁堵的地面道路，如大埔公路（沙田段）、大涌橋路、沙田鄉事會路等，可以直接經 T4 公路穿行，繞過沙田市中心地區。這能有效減少途經市中心和在市中心堵塞時產生的更多車輛污染物積累問題，從而改善空氣質量，最大限度地減少對附近居民的影響。

調整設計務求使造價下調

第四，運輸及物流局指出 T4 公路亦能夠分流和紓緩大埔公路以及吐露港公路面對日益加劇的交通壓力，為整個新界東北的長遠發展帶來莫大的正面交通裨益。從成本效益角度來看，出行時間減省 40%，計及馬鞍山及沙田目前和將來新增人口數目，行車時間每日可節省約 1.5 萬人次小時，總體每年為社會節省多達 5 億元。倘若項目再拖延 10 年，社會成本將高達 50 億元。

第五，有社會聲音指沙田繞道落成後，將與 T4 公路功能重疊。沙田繞道工程複雜，需穿山而過，屬於大型工程，造價只會更加高昂。其實 T4 公路連接城門河道兩岸現有主幹道，與未來作為貫通新界東北及市區的沙田繞道，減輕吐露港公路交通擠塞功能不盡相同，而事實上，未來「北部都會區」發展勢將帶來更繁忙車流，政府 2034 年交通流量預測也反映了 T4 公路落成，將與沙田繞道「並駕齊驅」共同發揮最大紓緩車流作用，因此並不存在兩項工程可相互替代。

現時 T4 公路工程的社會焦點，落在工程造價上，由 2006 年的 11 億元大增 5.5 倍至 71.6 億元。針對此情況，政府可嘗試調整設計，務求使造價下調，同時完善監督政策並持續跟進，確保公路建設成本不會超支。