

東隧回歸政府 三隧分流下年度分曉



東區海底隧道30年專營權午夜屆滿，政府接收東隧。圖為政府接收隧道一刻。 莫雪芝攝

香港文匯報訊(記者 文森)政府今日午夜時分正式收回東區海底隧道，所有收費維持不變。運輸及房屋局局長張炳良表示，當局會隨即研究三隧分流措施，尤其是改善紅隧的擠塞情況，2017至2018立法年度內會有研究結果。有學者指出，調整東隧及紅隧收費的「紅加東減」，有助分流車輛，但可能令東隧面臨飽和壓力。

為期30年的東隧專營權屆滿，今日起由政府接收，成為政府隧道，隧道費仍然不變，但東隧公司出售的隧道費代用券則會停用。

移交程序在凌晨零時開始，在東隧收費廣場往九龍方向行人路，不少傳媒透過相機和攝錄機記錄歷史一刻。移交期間，人手繳費通道要暫停三、四分鐘，以配合陸

道移交安排，自動收費通道則不受影響。1989年通車的東隧，收費較紅隧貴，不少駕駛者都取道紅隧，導致紅隧在繁忙時間嚴重擠塞。政府收回東隧專營權後，有意見希望政府收窄紅隧和東隧收費差距，分流兩隧交通流量。

張炳良：不會等到2023年才處理

運輸及房屋局局長張炳良昨日表示，當局會隨即委託顧問，研究三隧分流措施，尤其是改善紅隧的擠塞情況，在下個立法年度內會有結果，再交由立法會討論。

張炳良又指，西隧專營權會在2023年結束，但政府不會等到2023年才處理，又說任何牽涉調整收費都需要修例，如涉及西隧，則無可避免要與西隧公司商討。運輸署發言人則表示，今年第3季會招

標顧問，研究3隧收費調整方案，期望在2017至2018立法年度內完成，將擬議的具體方案提交立法會討論，落實新方案前，不會建議增加紅隧及東隧的隧道費。

學者倡「紅加東減」調整票價

浸大持續教育學院院長蘇偉文表示，政府擁有東隧及紅隧，協調及討價還價能力增加，即使西隧專營權還有7年才屆滿，當局仍可考慮在這段期間透過「東減」或「紅加」調整票價，分流車輛，以改善紅隧擠塞情況。

不過，蘇偉文擔心，「紅加東減」實質將是紅隧的擠塞狀況轉移予東隧，雖然原本東隧設計承载力仍未飽和，但近數年交通流量有所增長，可能令東隧面臨飽和壓力。

九成半員工留職 工會憂期滿解僱

政府接管東隧後，將會外判管理、營運及維修工作予泰富基建負責，原先200多名員工之中，9成半將會以「原薪原職」留任。

香港隧道及公路幹線從業員總會主席卓和善關注，「原薪原職」聘用的條款只有1年承諾，擔心之後會減薪甚至裁員，「有些同事工作多年，人工都好高，怕被裁員或減人工」，促請政府留意外判公司的營運，長遠改善相關從業員福利。

全長2.2公里的東隧，1986年動工，專營權由新香港隧道有限公司持有，為期30年。隧道在1989年9月落成通車，現時每天平均車流量已達7萬多架次，直逼其設計容量的每日7.8萬架次。

觀塘延線試運行 10月通車

黃埔往油麻地僅5分鐘 南港島線東段檢測緊迫

香港文匯報訊(記者 陳文華)近年港鐵多個新鐵路項目陸續投入服務，繼西港島線去年3月全面開通後，觀塘線延線將於今年10月投入服務，屆時由黃埔乘車前往油麻地僅需5分鐘。運輸及房屋局局長張炳良昨日視察何文田站後，公佈各路線最新工程進度：觀塘線延線整體工程已完成逾99%，昨日起進行試運行；南港島線(東段)已完成逾95%工程進度，計劃今年年底通車；沙中線大圍至紅磡段則以2019年通車為目標，紅磡至金鐘段則延至2021年通車。未來港鐵將覆蓋全港逾70%人口居住的地區。



張炳良昨日視察觀塘線延線何文田站，了解工程的最新進展。



資料圖片



劉天成交代發生在周五凌晨的列車出軌事件。 梁祖彝攝

觀塘線延線至何文田站及黃埔站於今年10月通車後，黃埔站將代替油麻地站成為觀塘線終點站，全線全長2.6公里，繁忙時間由何文田站開出列車約每兩分鐘一班，由黃埔站開出列車約每4分鐘一班。港鐵觀塘線延線總經理周蘇鴻表示，因黃埔站處於黃埔區內人流及住宅密集區域，特以單側式月台設計，以靈活利用空間。

8層何文田站成最大中轉站

至於何文田站作為沙中線及觀塘線的交匯處，將成為全港首個「十字型」設計的車站。車站總面積56,600平方米，相當於4個標準游泳池面積。8層樓宇結構依山而建，高低落差超過70米，通車後將是港鐵面積最大及層數最多的中轉站。張炳良指，觀塘延線的開通是香港擴展鐵路網絡的一個重要里程碑。

張炳良表示，何文田區多斜坡及山脊，居民徒步上、下山十分不便，政府委託港鐵興建一系列有蓋行人通道及升降機。何文田站8層的樓宇結構中，第六、七、八層均為行人通道，分別連接漆咸道北天橋、仁風街及忠孝街，行人通道總長度達1.2公里。

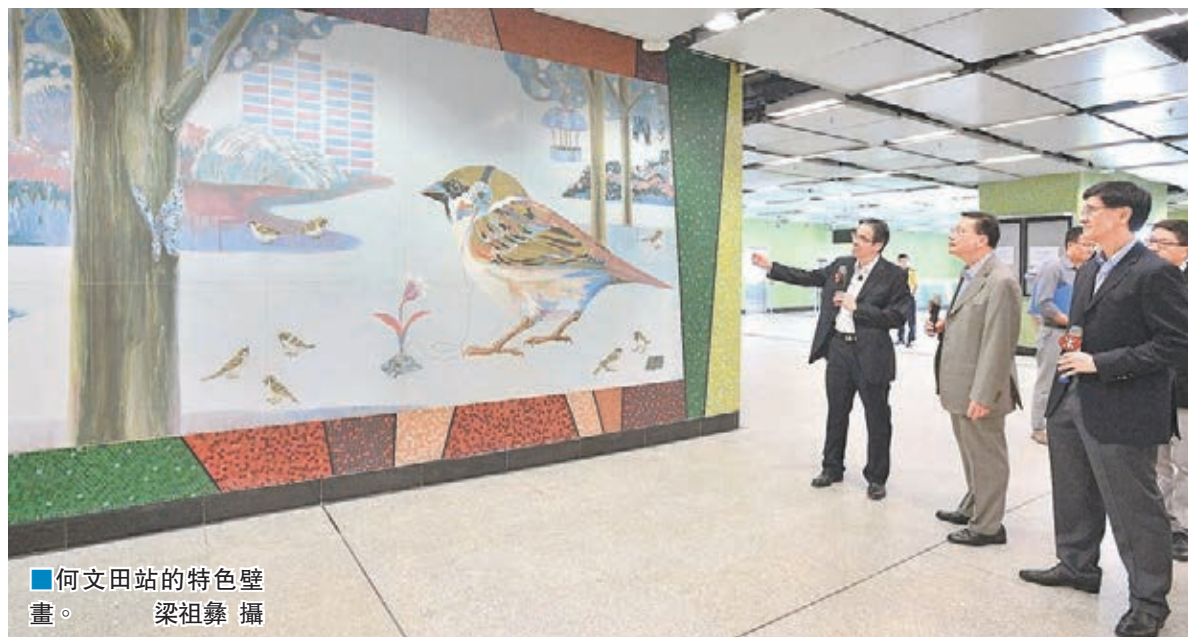
周蘇鴻表示，港鐵於昨日起安排不載客列車在行車時間進入觀塘線延線行車隧道，往來黃埔站作列車試運行。而在本月的稍後時間，觀塘線載客列車在油麻地總站停站後，亦會駛入何文田站及黃埔站作測試。港鐵會加派職員於油麻地站月台協助，確保列車在開往黃埔站前，所有乘客已離開車廂。

其他新鐵路項目方面，張炳良指，南港島線(東段)整體工程項目已完成逾95%，尚有金鐘站擴建餘下工程及相關法定檢測需要進行，時間「極為緊迫」，但政府及港鐵會在保證安全及質量的前提下，爭取實現於今年年底通車。

沙中線通車目標修訂至2019年

沙中線則因早期受土瓜灣站的考古發現和遺蹟保育方案影響，「大圍至紅磡段」目標通車時間修訂為2019年；「紅磡至金鐘段」則受灣仔發展計劃工地交接影響，及需預留彈性於發展站上蓋興建會議中心，而延至2021年通車。

張炳良並回應港鐵「可加可減」機制檢討進度，指政府現正展開為期3個月的公眾諮詢，並於本月下旬結束，屆時將參考公眾意見及有關持份者意見，對相關機制進行完整檢討。檢討前提是令港鐵收費水平符合整體市民的負擔能力，同時令港鐵作為上市公司，有可持續受益。



何文田站的特色壁畫。 梁祖彝攝



何文田站8層樓宇結構依山而建，高低落差超過70米，通車後將是港鐵面積最大及層數最多的中轉站。 梁祖彝攝



調查空載列車出軌 港鐵：防護道岔有效

香港文匯報訊(記者 文森)港鐵一列空載列車星期五凌晨約12時半駛離九龍灣車廠時，發生出軌意外。港鐵車務總監劉天成昨日指，初步調查結果顯示，出軌列車在等候控制中心授權駛離車場時，懷疑因路軌旁紅色指示燈失靈，而車長在未察覺的情況下，繼續行駛並急制車，停靠在較正常位置靠前的「防護道岔」處，列車第一節車廂前兩個車輪脫離路軌，並令路軌旁信號系統組件受損。劉天成指，事故發生時「防護道岔」已發揮作用，並無影響正常列車服務。

運輸及房屋局局長張炳良昨日出席港鐵活動時表示，政府機電工程署一收到港鐵公司按既定機制的通報後，即時派人了解情況，並要求港鐵按機制提交事故報告。他指，安全是政府及港鐵服務的重要目標，機電工程署會繼續跟進事件。

指無影響正常列車服務

劉天成表示，當日的情况處在一種「在車場範圍內，非常慢速的、人手的操作」。

而出事列車進入的「防護道岔」是車廠內一個安全設計，防止列車在未獲授權下駛出主行車線，當時已發揮作用，並無影響正常列車服務。「事故發生後，港鐵非常重視，立即展開內部調查，並已停止涉事車長職務。」

他並指，工作人員稍後發現列車有兩個車輪脫離路軌，該點將成為港鐵公司今後調查的焦點。在完成全部調查後，港鐵將會向政府部門提交事故報告。

伊館派對睇雜耍 涼浸浸老少咸宜



李柏翹展示親自編織的兩隻草蜢。 鍾吳華攝

六合彩 MARK SIX
8月6日(第16,089期)攞珠結果

2 17 23 32 36 40 3

頭獎: \$8,000,000 (1注中)
二獎: \$1,068,700 (1.5注中)
三獎: \$74,340 (57.5注中)
多寶: —

下次攞珠日期: 8月9日

香港文匯報訊(實習記者 鍾吳華)夏日炎炎，很多人都不願外出。康樂及文化事務署(康文署)昨日在灣仔伊利沙伯體育館舉辦「涼浸浸Pop Up馬戲」夏日狂歡大派對，免費入場，為父母和小朋友提供了周末休閒消暑的好去處。

康文署娛樂節目辦事處經理陳煥偉表示，活動為期昨日和今日，時間為下午2時30分至5時30分，主題為「涼浸浸Pop Up馬戲」，有小丑雜耍、車鈴高蹺、木偶劇場等節目。

活動場地由伊館的地庫至3樓的表演場，各自進行不同表演和活動，其中3樓劇場和2樓大堂分別有步操管樂演奏、魔術及小丑雜耍以及印度彩繪、攤位遊戲等節目，深受小朋友歡迎，其中印度彩繪的攤位前更大排長龍，「打起蛇餅。」

陳煥偉又指，此次活動亦開辦手工藝工作

坊，教授小朋友編織草蜢及手繩，不少家長都帶同子女參加，工作坊的排隊籌在活動開幕兩小時後已派完。

6歲的陳家謙和4歲的陳家聰受邀上台與小丑一起玩。陳家謙表示已連續三年參加活動，與小丑一起上台很開心，明年還會繼續參加。其母表示每年活動都有心思，每次小朋友都玩得很開心。

6歲半的李柏翹今年則第一次參加大派對活動。他參加了手工藝工作坊，親自編織了兩隻草蜢，覺得很開心，而最喜歡的遊戲是2樓的「誇啦啦！神槍手！」攤位遊戲，更命中所有目標獲得獎品，覺得好開心。

陳煥偉指，康文署每年都會在伊館舉辦大派對活動，每年平均入場人次超過1萬，今年亦達預期人次，參加者以年輕父母及兒童為主，每年亦更換不同主題以吸引市民。



陳家謙(左)和陳家聰(右) 鍾吳華攝



小丑與小朋友互動。 鍾吳華攝