

(文章於 2019 年 1 月 10 日在信報刊登)

為過百萬人利益 應讓三隧分流上馬

三隧分流的方案提出以來，兩個月過去，會受影響的個人或團體沒有強烈反應，只有個別立法會議員受訪時，表達保留和一些修改的意見；在現時施政艱困的歲月，這已是不差的反應。

政府如期向立法會提交三隧分流的方案，雖然沒有把握能獲支持通過，但可做的都做了；能否給予社會一個改善過海交通擠塞的希望，讓每天超過百萬過海的市民有機會受惠，便要依靠議員的整體智慧了。相信議員會看民意轉向，亦會照顧社會整體利益。

反對理由 隨便可找

在當今利益紛紜的社會，「人不為己、天誅地滅」的哲理成為主流，任何涉及各方利益的方案都難有共識，只能是多數壓倒少數，令少數人不快。政府可做和應該做的，是盡量減低不愉快。

政府的三隧分流方案，肯定不是一個完美方案，要找理由反對，十分容易。這裏隨便可以列舉反對的五大理由：

一、政府不應該補貼西隧大財團，明顯是向財團輸送利益；西隧狂加隧道收費，令大部分車輛使用紅隧和東隧，是造成兩隧擠塞的元兇。補貼西隧，等同默認這種不良經營手法，政府不應為之。

二、三隧分流方案只針對私家車和電單車，對這兩類車不公平。政府的三隧分流方案主要目的是紓緩紅隧交通擠塞，紅隧擠塞是由每輛車造成的，每輛車都有責任，不應該只針對私家車和電單車，而不針對商用車。

三、這個方案實質是要紅隧加價，由20元加至40元，東隧亦由25元加至40元，加幅太大。現時使用東隧的車輛，沒有得益，是「賠了夫人又折兵」。

四、西隧現時交通暢順，緊急時可以作為快速過海通道；把隧道交通分流到西隧，會令全部3條隧道擠塞，得不償失。

五、解決交通擠塞，是要建多幾條過海隧道，而不是不斷調高隧道收費，政府建路根本就不應該收費。

若抽空環境，這些說法都有道理，甚至是真理。現實是，我們要在有掣肘和局限的境況下作決定，所有道理都要在特定時空下檢示，時不我予，只爭朝夕。

討論三隧分流方案必須同意一個大前提，即是要解決隧道擠塞，尤其是紅隧擠塞的困境。隧道擠塞導致很多人要花不必要的長時間返工返學或者做生意，時間的損失就是經濟的損失。

掣肘一：由八十年代至今，政府花了很多精力解決交通擠塞，困境依然持續，原因是過海交通持續增長，現有道路網根本不能應付，而又沒有空間可以擴建，採取道路收費壓抑一些不必要的交通，是當今解決擠塞的唯一方法，也是不能避免的「惡法」，歐洲各大城市普遍採取這種措施。因此，有人提出興建第四條隧道，或者興建更多道路解決市區交通擠塞，根本是天方夜譚，不可行。

掣肘二：我們面對的第二個掣肘是，3條過海隧道共有14條行車線，每條行車線的容量大概每小時1000輛私家車等量，亦即過海交通的每小時總容量約是14000輛私家車次，每天總容量大概是30萬輛私家車車流，現時每天約有27萬輛車流過海。

要解決隧道擠塞，首先不能讓每天27萬輛車流繼續增長。提議減費，甚或不收費，根本是適得其反，交通流量會大大超越容量，導致擠塞情況雪上加霜。因此，有人提出減低隧道收費要三思而行。

掣肘三：我們面對的第三個掣肘是，沒有空間，要在細小的道路網，預留緊急通道，救護車都要在狹小的道路左穿右插，搶險救人。保留西隧作為緊急通道，給有錢人使用，可能算是戲言，不能當真。現時只有西隧6條行線有剩餘容量，可以分擔其餘兩隧的交通。

掣肘四：我們面對的第四個掣肘是，營業車的組織強大，對任何針對它們的措施反對力強，而且它們對經濟的貢獻不容忽視，要制訂一個它們可以接受的方案，夜長夢多。況且，它們佔繁忙時間總體過海車流不足四成，針對它們是費時失事，針對佔總流量大多數的私家車則是最有效和可行了。況且不是所有私家車都「受損」，承受更高收費，正在用西隧的約5萬輛私家車會由70元減至50元，會是「受惠」的一群。

受損受惠 難以分清

其實「受損」或「受惠」並非黑白分明，不可以用簡單方程式運算，私家車主如是，西隧公司如是。

正在用西隧的私家車可獲減隧道費，卻由於車流增多了，增加了行車時間；紅隧和東隧的車輛則增高了隧道費，卻由於車流少了，省了行車時間。再者，節省的行車時間讓所有用紅隧和東隧的每天約19萬輛車都受益，其中包括坐公共交通工具的以百萬計的乘客；政府同時豁免巴士、小巴等公交的隧道費，為公交加價減壓，會讓公交乘客額外得益。

表面上，政府補貼西隧公司，有利益輸送之嫌，但西隧要交出未來3年自動加價的自由，明顯是一項交易，不是單向的利益輸送。西隧會否有比不作交易的情境而額外得益？不能簡單推算。

要比較交易和不交易的兩種情境的收入：交易的話，政府訂明收費，繼而預測車流和收入；若沒有交易，西隧可以自動加價至150元或以上，初期車流少了，不過隨着人們無法忍受其他兩隧的擠塞，還是使用西隧。兩種情境的收入差距難下定論，穩妥的判斷是進行交易的收入比較可測，不進行交易的收入波幅大，風險高。利益輸送的說法難以確立，在今時今日的民情下，林鄭政府向財團明明白白的利益輸送，問誰也難以相信。

討論解決過海交通擠塞方案，反反覆覆，在立法會和民間花了十多年的時間和精力。曾經決定「紅加東減」，政府不執行；如今，政府拿出一個最有可行性的方案，也實牙實齒的願意執行。雖難言完善，但比什麼都不幹、繼續受苦，總是多了一個向好的希望。

熊永達 香港運輸研究學會資深會員