

「三隧分流」須以市民利益為重

特區政府原定今日向立法會提交「三隧分流」議案，但運輸及房屋局局長陳帆昨日下午突然宣布因已知悉議會內支持度不足，決定撤回議案。

對於政府突然撤回議案的做法，議員及市民各方面都感到錯愕。事實是，各政黨議員早在議案提出之初已表明會反對，而政府亦一直在努力游說，何以「臨門一腳」會自我收回？陳帆昨天表示未來一、兩個月會繼續爭取議員的支持，如此是否意味着紅隧東隧大幅加價至四十元、西隧減價至五十元的方案還有「講價」空間？還是如早前局長所說，修改空間「幾近於零」？如此拖延一兩個月時間又會帶來多大改變？

眼前，中環灣仔繞道甫通車即見「塞車」，「三隧分流」議案又告繳羽，在此必須指出，道路交通暢順和合理收費與公平使用，是關乎經濟、民生和社會整體發展與利益的大事，不應存在任何非專業以外的考量。作為特區政府，必須以最負責任的態度

就有關議題作出通盤考慮和全局規劃，不能「頭痛醫頭、腳痛醫腳」，更不能「朝令夕改」，而且在制訂和推行相關決策時必須要充分考慮各持份者和使用者的意見，不能官樣文章、「等因奉此」做事；而作為立法會議員，必須要向全社會負責，不能為了博取部分市民好感和撈取選票而對政府提出的方案動輒反對、拒予放行，這種凡事「泛政治化」的做法，最終是會失去選民支持的。

眼前，在「三隧分流」議案問題上，關鍵正正就是市民利益，包括道路使用者和全體市民的權益。紅隧「塞死」、東隧「大塞」、西隧「未吃飽」已是眾所周知的事實，而盡速予以改善也是各方共同的強烈訴求，那麼，在肯定三隧必須分流和「各盡所能」的大前提下，「寓禁於徵」、調整收費，已是唯一的和必要的手段，不如此就無法達到分流的效果。

但是，三隧分流、有加有減，到底何者加、何者減，或者加的幅度如

何？減的力度又怎樣，卻是見仁見智、言人人殊。眼前，政府方案是紅隧由二十加至四十、東隧由二十五加至四十、西隧則由七十減至五十，認為只有如此才能達到分流的效果；但議員意見則剛好相反，認為「加的太多、減的太少」，只會造成「三隧齊塞」的反效果。

事實是，政府議案並非空穴來風，事前已經過長時間調研和薈萃各方面專家意見，判斷紅、東二隧只有大幅加價，才能「迫使」或「誘使」部分使用者改用減了價的西隧，如果紅、東二隧加幅不夠「狠」，是達不到分流效果的。當然，對部分紅隧、東隧使用者而言，大幅加費加重了他們經濟上的負擔，但時間和效益上是「賺返」的，總比日日塞成個鐘強。

相反，如部分反對派議員所言，紅、東二隧由二十加至三十，或三隧齊齊收二十，那是不可能達到分流效果的，紅隧只會照塞如故。三隧分流議案必須爭取早日再提交及通過。

反對派勿再阻《國歌法》

《國歌條例草案》今日提交立法會首讀，而無論是從國家憲制層面，還是從香港特區本地法律的完善層面，盡快通過，符合香港的整體利益，也符合市民的利益。

反對派對《國歌法》極盡歪曲之能事，更意圖誤導市民，聲稱罰則太嚴、易墮法網，云云。但實際上，只要認真看一遍草案內容，就可以發現，根本不可能出現。首先，條例對「侮辱」有清晰的定義。根據草案條文第7條，以下行為將會視為「侮辱行為」，包括意圖侮辱國歌而公開及故意篡改國歌歌詞或國歌曲譜、以至曲或貶損的方式奏唱國歌、公開及故意以任何方式侮辱國歌、以至曲或貶損的方式奏唱國歌等。因此，只要不是刻意噓國歌、貶損國歌，市民日常生活根本無需憂慮。

不僅如此，根據條例草案的第6條訂明，有以下或屬不當使用國歌的行為，包括將國歌、國歌歌詞或國歌曲譜用於商標或商業廣告、私人喪事

活動等，其他都不會造成犯法。因此，除非如「港獨」的刻意侮辱行為，否則是不會觸犯法例的。

最後，檢控期由一般的半年延長至兩年，這也完全是合理的做法，也沒有超出任何規定。事實上，正如許多輿論所指出的那樣，一旦在大型賽事上出現大批「港獨」噓國歌的情況，人數可能數十到逾百，這需要大量的人力物力以及充分的時間。當年「佔中」也正是意圖以「大規模違法」的做法，去令警方無法處理應對，以逃避問責；如果「港獨」聚集，刻意以分散在球場不同區域，在只有半年檢控期的情況下，警方很難作出全面的檢控，這就會造成法律威懾力不足乃至失效的作用。

總體而言，《國歌條例草案》合情合理，也是相對寬鬆的，市民無需有任何不必要的顧慮。反對派更要看清形勢，一味盲反，絕不符合港人利益。

清水河

政府暫撤三隧分流議案

陳帆：方案對港有裨益 繼續游說議員支持

立法會大會原訂今日審議政府提出的三隧分流無約束力議案。運輸及房屋局局長陳帆昨日宣布，由於議員對三隧分流意見紛紜，政府未能取得足夠支持，決定暫時撤回議案，未來一至兩個月會繼續積極游說議員支持，但未定何時重提議案。陳帆亦表示，目前收費建議是最好的建議，方案調整的空間「幾乎等於零」，但仍有空間「求大同、存小異」，重申三隧分流對香港長遠發展有裨益。

大公報記者 馮瀚林

陳帆昨日召開記者會，解釋政府團體對三隧分流方案仍然在努力中，今日不會提出動議，但仍然會繼續積極全面游說議會支持，因為三隧分流方案對香港長遠發展，尤其是經濟、社會及環境發展有很大裨益。他又稱，政府做出決定後，已第一時間通知傳媒，並向公眾交代；今天不提出動議，正正代表政府尊重議會。

模擬40情景 現方案最好

至於三隧分流方案有沒有空間調低收費，陳帆回應說，運輸署聘請了專業的交通顧問，亦做了很仔細分析。在整體報告之中，就西隧、紅隧、東隧作出了40個情景進行分析，以私家車為例，紅隧及東隧各收40元，西隧收50元，這樣對整體三隧分流的效果是最好。若果紅隧收費降至30元或35元，會令東隧以至紅隧更擠塞。東隧方面，車龍會塞至開源道及將軍澳道的交匯處，為當區過海的市民帶來

嚴重的擠塞。作為負責任的政府，他只能提交最佳的建議。

調整空間「幾乎等於零」

陳帆表示，方案調整的空間「幾乎等於零」，但在這基礎之上，希望大家「求大同、存小異」，為香港長遠發展作出妥協，讓三隧分流方案得以推展，這是當局的目標。只要讓政府推動三隧分流方案，在政府與西隧的原則上同意的基礎上，如果整體安排對香港市民有益，政府願意持開放的態度。

被問及推行三隧分流方案的時間表，陳帆說，政府希望方案在2020年1月1日踏出第一步，這需要一定的程序，包括：向財委會申請撥款、修例更改東隧及紅隧的收費，但先決條件是得到議會足夠支持，強調時間非常緊迫。他又說，中環灣仔繞道第二階段的工程需要一個月時間，相信到時就可看到整體成效，政府在這一兩個月



▲陳帆表示，目前收費建議是最好的建議
大公報記者黃洋港攝

內將盡力爭取議會支持。

陳帆指出，過去三個月與不同議員商討，雖然大家意見不同，但方向一致。即使大家對細節有不同理解，但大家沒有惡言相向，所以他覺得有一個探討空間。

現時大家聚焦於隧道收費，其他方面都只是疑慮。他相信議員理性務實，為香港做實事，只要大家為香港整體利益出發，他有信心達至共同點。

陳帆又強調，現屆政府的態度是只要能提供優良的服務，個人榮譽不應該計算在內，因為公職人員的責任和使命是服務市民。

對於突然撤回動議，署理行政長官張建宗表示，最重要是實事求是，目的就是希望能夠多些時間。在數據方面，亦能配合中環及灣仔繞道通車的實際情況作一個全盤評估，使方案更有說服力，更能令到議會覺得政府方案是可行的。



▲由於三隧分流意見紛紜，政府決定暫時撤回議案

議員：可觀察繞道成效再評估方案

【大公報訊】記者朱晉科報道：特區政府昨日宣布撤回三隧分流無約束力議案，立法會各黨派認為政府從善如流，可讓社會觀察中環灣仔繞道通車後港島區的交通變化，再判斷三隧分流原方案的估算是否正確。他們希望當局與立法會議員充分溝通，平衡公眾及各持份者的利益，以最符合社會利益為依歸的方案解決香港長遠的隧道擠塞問題。

立法會交通事務委員會主席、民建聯陳恒鏞表示，早在方案提出時已表明有所保留，主要是因為加價過高，如果政府估算不對，就會三隧齊塞。他續指，現時三隧分流方案的估算，建基於中環灣仔繞道可以幫到西隧分流，「但估算歸估算，實際效果是否這樣呢？政府可以觀察中環灣仔繞道通車後

一段時間的情況，與估算是否符合，然後拿出一個具說服力的方案出來。」

工聯會立法會議員陸頌雄指，工聯會難以支持原有方案，政府應拿出誠意與公眾討論，把握時間游說，不要原封不動提交原方案，而是拿出一個完善及有社會共識的方案。他說，希望三隧分流是在東隧及紅隧不加價、西隧減價前提下推展，不希望東隧及紅隧大幅加價。

新民黨期望政府日後就三隧分流再推出議案，應充分向社會解說，平衡公眾及各持份者的利益。

西九新動力主席、立法會議員梁美芬說，原則上同意三隧有必要分流，但認為社會需更多時間了解目前的方案的利弊。

中灣繞道加路牌 林士街天橋變暢順

【大公報訊】中環灣仔繞道今日通車第四日，運輸署昨增加路牌提醒中線及左線都可前往中區及灣仔北後，林士街天橋交通明顯改善，未再有出現左線大排長龍。政府表示，繞道車輛流量與預期相若，爭取時間加快完成第二階段工程後，需時約一個月，屆時從繞道中環出口出來的車輛可直上干諾道中天橋向西隧方向前進，繞道對交通紓緩功效將得以全面發揮。

昨早所見，林士街天橋交通雖然車多，但明顯較前日早上暢順，運輸署已在林士街天橋電子顯示屏加設提示字句，提醒中線都可以去

中區及灣仔北，天橋加設黃色臨時路牌，提示行車線往中區、灣仔、北角的方向，又改劃部分路段的白線，令慢線和中線可以互相換線。運輸署亦已延長機鐵站民祥街的綠燈時間，加快疏導從繞道轉出中環的車輛。

署理行政長官張建宗表示，會爭分奪秒盡快完成繞道第二階段的改路工程，屆時中區交通問題應該進一步改善。運輸署署長陳美寶稱，會考慮在東區走廊上的大型顯示屏，因應交通情況顯示中環一帶的交通情況，讓駕駛者選取合適的路線。



▲運輸署增加路牌提醒後，林士街天橋交通明顯改善
中通社

工程師學會：加固紅磡站毋須重建

【大公報訊】記者陳卓康報道：沙中線紅磡站擴建月台開鑿檢測，前日再發現多三支接駁不達標鋼筋，至今106支螺絲帽扭入檢查結果，有39支不達標，當中有九枝螺絲頭扭入螺絲帽長度少於30毫米。立法會議員及工程師學會均認為，紅磡站只需進行加固工程及裝設儀器長期監察，已足以符合安全，不須全面拆卸重建。

香港工程師學會會長余錫萬昨接受《大公報》訪問表示，按照現時已公布的數據，符合安全要求，不需要全面拆卸重建，可進行加固工程，加建承托鼎，輔以儀器長期監察沉降等數據，確保其結構安全，但如果部分位置不適合承托鼎，就需要鑿開。

工程師學會日前發新聞稿稱，東西走廊月台層板與連續牆已預留充分安全幅度，足以緩

衝現有施工質素存有疑問的情況。余錫萬稱，要得到所有檢驗數據後，才能評估有關結構的實際情況，除非再發現更多質量問題，如石屎不符合質量，或大量鋼筋被剪掉沒有扭入，現階段不需拆除重建。

立法會議員田北辰亦贊同只需進行加固工程，認為扭入長度少於30毫米「嚴重肥佬」的鋼筋只有九支，不需要「為鑿而鑿」。



蔡樹文

繞道工程未完成 指摘不合情理

中環、灣仔繞道通車，成為各大傳媒及社會關注焦點。許多人關注繞道通車後，中環仍然出現交通擠塞。與此同時，政府宣布，因三隧分流方案在立法會未獲共識，臨時撤回今日在立法會辯論三隧分流無約束力議案。

建設中環、灣仔繞道的目的，是改善中環及灣仔交通擠塞問題，讓來往東區和西區車輛不必行經中環，減低中環車流量。三隧分流方案，是建基於中環、灣仔繞道通車的基礎之上。

繞道出現某些擠塞情況，源於三大因素：第一，作為繞道的關鍵配套工程——林士街接駁路工程，須在繞道通車後，才能進行第二期工程，導致東區前往西

區，及西區前往東區的車流，必須駛入中環，在中環形成樽頸位。其次，道路使用者不熟悉繞道的線道安排，影響正常行車速度。第三，繞道內的交通指示未夠清晰，影響駕駛選擇行車路線，造成擠塞。

繞道未能發揮真正效用的根本原因，是整體道路工程仍未完成。此刻對繞道功效提出各種各樣指摘，並不合情，也不合理。

因中環、灣仔繞道而提出的三隧分流方案，在立法會遇阻力。表面上，繞道未發揮應有效能是反三隧分流的理由之一，背後，關鍵是三隧分流的收費問題，是不同利益階層在立法會的力量。