迎難推基建 紓塞須分流

特首：「繞道」利善用西隧容量 合理分佈三隧流量

香港文匯報訊（記者 文森）造價逾360億元的中環灣仔繞道今天開始正式啟用。行政長官林鄭月娥昨日在通車儀式上指出，中環及灣仔繞道開通，西隧連接路的擠塞情況將會得到紓緩，造就善用西隧剩餘容量作分流的條件，以合理分佈三條過海隧道的交通流量，是實施「三隧分流」的良好契機。她直言，推展基建總會遇到爭議，中環灣仔繞道是得來不易的例子，由提出興建到啟用足足30年，但為了香港的長遠利益，特區政府必須迎難而上。

■特首（第一排左二）與一眾高官和其他嘉賓乘坐開篷雙層巴士經繞道西行隧道前往通車儀式會場。

林鄭月娥昨晨約11時與財政司司長陳茂波、運輸及房屋局局長陳帆等官員，及行政會議召集人陳智思、立法會主席梁君彥和交通諮詢委員會主席張仁良等，由北角乘坐開篷巴士經中環灣仔繞道到達中環隧道出入口，主持繞道通車儀式。

林鄭月娥在致辭時介紹，在繞道通車後，將會成為於香港島北岸貫通港島東西的快速通道，大大縮短港島東西各區間的行車時間，駕車來往中環林士街天橋及北角東區走廊今後只需約5分鐘；繞道同時提供4條連接路，接通灣仔北及天后一帶的道路網絡，方便市民往來港島北岸各個地區。

推基建多爭議 成果得來不易

她表示，自己對繞道通車感到很開心和感動，有點激動和百感交集，因為她曾經在兩個工作崗位參與中環及灣仔繞道的建設，包括2003年至2004年在當時的房屋及規劃地政局擔任負責規劃及地政的常任秘書長，處理涉及中區和灣仔填海的爭議及官司，及2007年以發展局局長的身份，向公眾解說為何要遷拆皇后碼頭。

林鄭月娥指，這些經驗讓她體會到今天在香港推展基建並非易事，而且會遇到很多爭議，中環及灣仔繞道項目就是一個「得來不易」的好例子，但為了香港的長遠利益，政府必須迎難而上，亦需換位思考，嘗試了解反對者的理由，思考化解方法。

她續說，中環及灣仔繞道正正成就了提升香港城市發展的兩大重要契機：一是保護維港，二是促成香港保護文物的新政策，「今日香港又面對大型基建和土地發展帶來的種種問題，我們應該仍然以『迎難而上』、『求同存異』的精神，全力讓香港能向前發展。」

「分流」一舉多得 減費減污紓塞

林鄭月娥表示，中環及灣仔繞道開通後，為善用西隧剩餘容量製造條件，是實施「三隧分流」的良好契機。她重申方案是「一舉多得」，除了減低並固定西隧的私家車收費，亦讓政府落實豁免專營巴士隧道收費，減輕乘客車費的負擔。

她解釋，繞道通車後，西隧連接路的擠塞情況將會得到紓緩，造就善用西隧剩餘容量作分流的條件，以合理分佈三條過海隧道的交通流量，政府將於周三（23日）的立法會會議上，動議有關「三隧分流」的議案，尋求立法會支持。

她強調，「三隧分流」方案將西隧的私家車收費從目前每程70元減低並固定於50元，直至營運期於2023年中完結，使駕駛者避免承受未來幾年的大幅加價。政府同時會落實豁免專營巴士隧道收費，減輕乘客車費的負擔，將會是「一舉多得」。

中環及灣仔繞道開通除了是實施「三隧分流」的良好契機外，亦有利於在中區引入「電子道路收費」計劃，進一步改善區內交通和空氣質素。

「前人種樹，後人乘涼。」林鄭月娥表示：「在我們享受前人為我們締造繁榮社會的同時，亦要着力為下一代構建更美好的環境。在此，我希望能繼續與大家參與和支持特區政府的工作，推動香港社會繼續前進，邁向更美好的未來。」

■中環灣仔繞道通車後將有效緩解目前干諾道中、夏慤道、告士打道走廊交通嚴重擁堵問題。 中新社

學生同乘 體驗便捷

特寫

行政長官林鄭月娥及各主禮嘉賓，昨日在交通安全隊的青年成員陪同下一同乘搭開篷巴士經繞道到典禮會場。林鄭月娥透露，政府是次特意邀請交通安全隊成員參與繞道開通儀式，是希望讓關注交通問題的中學生可以有機會與大家一起見證繞道落成，享受工程帶來交通便捷的成果，體驗運輸基建對社會持續發展的重要性。

林鄭月娥說：「我們十多年前的決定，正正惠及下一代及未來的社會。今日面對土地不足，不少市民居住環境差和置業難這個困局，我們亦應同樣以堅定前行的態度，爲下一代進行建設。」 ■香港文匯報記者 陳川

若否決三隧分流 紓塞要等五年後

香港文匯報訊（記者 文森）施政報告提出「三隧分流」方案，上調私家車、的士及電單車過紅隧及東隧的隧道費，並補貼西隧的隧道費，特區政府將於周三在立法會就方案提交無約束力議案。運輸及房屋局局長陳帆承認，議案獲通過的難度非常高，但仍存有一絲奢望，仍會盡力游說議員，希望可以得到議員支持。

行政長官林鄭月娥昨日形容，中環及灣仔繞道今日正式開通是實施「三隧分流」的良好契機。陳帆在接受電台訪問時則坦言，立法會通過有關議案的難度非常高，他現在仍不停游說議員，「現在我們看到有部分議會朋友覺得增幅比較大，但在我們與社會的溝通中，一般市民、運輸業界、的士、學者和相關的專業團體都支持。」

他強調，根據對不同收費方案的推算，目前方案對紓緩交通擠塞最有效，是「最理想方案」。他又指出，假如東隧和紅隧的私家車收費只加至30元，擠塞情況更趨嚴重。

林鄭「曉大義」終說服西隧

陳帆透露，政府與西隧專營公司的談判過程非常艱巨，行政長官林鄭月娥曾親自到北京，與西隧公司「極高層」洽談，「曉以大義，動之以情」，並談到社會及國家責任，才得出雙方同意的方案。

他說，不可能在短時間內改變現有方案，「有一個信心問題，對方會問，陳先生，我和你商量好一個安排，大家都覺得理想處理，都過不到，你再和我談，你有沒有信心可以通過？」

陳帆坦言，一旦「三隧分流」方案被否決，政府很大可能要留待2023年，西隧經營權屆滿後才能再處理擠塞問題。

陳帆昨日亦更新了網誌，指社會近日的討論大多聚焦方案是否為駕駛者所接受，忽視社會大多數的「苦主」。他指出，每日乘坐巴士及小巴過海人次的公共交通乘客約有45.2萬，他們只能忍受過海隧道擠塞所帶來的「痛苦」，但在方案實施後，市民在出行時間及票價兩方面都會得益。

張宇人支持 加幅需再議

自由黨立法會議員張宇人出席同一節目時表示，支持「三隧分流」方案，亦相信大部分議員整體上亦不會反對「三隧分流」，惟討論點在於各隧道收費的加幅。

他續說，政府已經與西隧公司談判一整年，又理解巴士公司難以承諾日後不加價，強調並非議員接受方案後就完全沒有討論空間。

經民聯立法會議員梁美芬表示，目前未能具體表達支持或反對「三隧分流」方案，但諮詢部分區議員後未聽到很大支持聲音，其中九龍區的反對意見較強硬。她要求政府應與社會各界討論方案。

工聯會立法會議員何啟明質疑政府是否一定要將加價的壓力加諸市民身上，又認為政府現時對市民的意見仍未聽夠，需要重新考慮方案。

特稿 政治化拖延工程 經濟損失數百億

經過多番波折，中環及灣仔繞道終於今日正式通車。昨日親身見證繞道和東區走廊連接路通車儀式的民建聯立法議員葛珮帆（EQ）感嘆，由於當年填海官司的關係，繞道工程延誤多年，工程開支更因此飆升三倍多，其間嚴重的塞車問題一直未能得到紓緩亦造成不可估量的經濟損失，「我希望各方都吸取經驗教訓，明白到大型基建工程和跨境基建對本港發展非常重要……大型基建政治化，以司法覆核來阻撓基建，全社會都要付出沉重代價。」

■葛珮帆等出席「繞道」通車典禮。 葛珮帆fb圖片

由於港島主要幹道經常塞車，政府早在上世紀90年代已提出「中環及灣仔填海計劃」，以興建中環及灣仔繞道及多條擬建的鐵路支線，並於1993年起啟動第一期工程。2002年12月，行政會議批准「中區填海計劃」第三期工程，填海面積為23.11公頃，以提供興建繞道的土地。

2003年2月，「保護海港協會」向法院提出司法覆核，指稱繞道工程的填海「面積過大」，並稱城市規劃委員會當時通過的灣仔填海計劃第二期工程違反《保護海港條例》。

法院其後裁定城規會敗訴，使灣仔填海計劃第二期的工程批准被迫取消，而是次判決被指對正進行的「中區填海計劃」第三期工程有約束力，隨之而來的是連串的司法覆核官司。

EQ：繞道通 碳排減

葛珮帆昨日感嘆，有關的司法覆核令工程擾攘十多年，原本預計在2010年完工的工程，最後拖到2009年底才動工；1998年時，興建繞道的工程預算是80億元，但到2009年時預算大幅增至281億元，2013年更加到360億元。

她續說，由於當年的司法覆核，繞道工程延誤多年，各行各業因塞車浪費大量時間，經濟損失不可估量，亦加深空氣污染情況。「如果當年沒有填海官司故意刁難工程，繞道在數年前便應落成通車。」

葛珮帆指出，繞道通車後，將會紓緩現時告士打道—夏慤道—干諾道中走廊的交通擠塞情況，來往中環及北角的行車時間會由40分鐘縮短至5分鐘，相信每年可節省約4,000萬個行車小時，及帶來約30億元的經濟效益，有效減少1.1萬噸的二氧化碳排放，換算約48萬棵樹木的吸收量。

「繞道通車在即，我希望各方都吸取經驗教訓，明白到大型基建工程和跨境基建對本港發展非常重要，既能促進對外聯繫，有利經濟民生，還能製造就業機會；大型基建政治化，以司法覆核來阻撓基建，全社會都要付出沉重代價。」她最後說。

盧偉國：利民基建 增競爭力

■盧偉國 香港文匯報記者岑志剛 攝

出席中環及灣仔繞道通車儀式的工程界立法會議員盧偉國表示，中環灣仔繞道的構思自上世紀80年代提出，中間經過研究和諮詢，亦涉及爭議和法律程序，到了2009年才獲立法會財委會撥款開展工程，現在終正式通車，可謂「千呼萬喚始出來」。

他指出，繞道工程規模龐大、技術上十分困難，身為工程界的代表感到相當興奮，並強調這些基建可促進經濟、增強香港的競爭力和改善民生，希望社會各界能大力支持基建項目。 ■香港文匯報記者 陳川、文森