

金針集：高官偉論不敵庶民常識這些年

筆者愈來愈感到「常識」的重要，而且一再發現，原來 common sense 一點也不 common！

日前，運輸及房屋局局長鄭汝樺在立法會交通事務委員會特別會議上表示，就算當局即時回購西隧，其港島接駁道路只會繼續擠塞，可能得物無所用，云云。事隔兩日，港大統計及精算學系講座教授馮榮錦指出，塞車與否，要看時間和行車方向，雖然西隧的流量會受中區連接交通的限制，但只影響從九龍過香港至中環或以東的車輛，擠塞情況主要是在上、下班約三小時；至於從香港過九龍方向，差不多任何時候西隧都是暢通無阻的。馮榮錦更直斥，有關塞車的假設是混淆視聽，令《合理使用過海隧道顧問研究》報告書的參考價值大打折扣（見 11 月 12 日本報第 17 頁「政情版」）。

馮教授以「泰山石敢當」的姿態、「喝斷長阪橋」的氣勢，再加上「神探伽利略」的權威，點出「三隧分流研究報告」的結論先行問題，固然叫人拍案叫絕；不過，其實，一般市民只需具備質疑權威的勇氣，即可憑常識看出，「由西九經西隧到中環恐怕會塞車，但由中環經西隧到西九則肯定會順暢」這個路人皆見的結論。

事實上，也是單憑常識，亦可輕易看出，鄭汝樺的「得物無所用論」，可謂比其早前的「幸福論」更不堪檢驗、不耐推敲。

須知道，任誰只需上網查找 1991 年 9 月 3 日公布的《新機場諒解備忘錄》，即知西隧也好，中區及灣仔填海工程也罷，都是為了配合新機場而興建的十大核心項目的其中兩項。換言之，當時肯定已經考慮到汽車流量及塞車等基本問題。除非當時的規劃根本是錯的，而且錯得離譜，否則並不存在「得物無所用」的問題。

更好笑的是，西隧官方網站指出的接駁道路網絡，根本沒有提到中環灣仔繞道，但已明確聲稱這些網絡足以疏導交通：「西隧港島入口是三號幹線最南端起點，這條南北走廊配合其他道路網絡，使西隧連繫香港各主要人口集中地、葵涌貨櫃碼頭和香港國際機場等，並可連接通往新界西北部的陸路交通，經落馬洲通往廣東省的多條高速公路。」說罷，更作出迹近一錘定音的說法，正是：「西隧不但疏導另外兩條過海隧道的交通，更縮短市民往來香港島和九龍的行車時間。」常識告訴我們，西隧的「有效疏導說」與鄭汝樺的「得物無所用論」如此南轅北轍，應該有一個是錯的。那麼，你認為是哪一個呢？