

謬誤依然

—— 回應葛邁高先生有關過海隧道交通流量的文章

馮榮錦

上月 23 日我在本報發表了一篇名為《過海隧道顧問報告兩大謬誤》的文章（下簡稱《馮文》），本月 9 日施偉拔有限公司首席顧問葛邁高先生發表回應文章（下簡稱《葛文》），不同意本人的觀點。現在，本人希望回應《葛文》的一些論點。

第一謬誤

關於第一個謬誤，《馮文》說：『根據《報告》（報告摘要的簡稱）附件-2，如果維持現行收費，顧問預計明年西隧會達至擠塞水平。而整份《報告》是建基於這個前提／假定而作出的，所以《報告》認為所能做的只是調整紅隧和東隧的費用，而非西隧，這點最為重要』。接著，《馮文》指出該前提／假定謬誤之處，並說：『顧問在明年將會擠塞的錯誤前提／假設下，以偏概全，混淆視聽』。

《葛文》回應本人質疑，談及西隧於港島出口的交通，用了兩段文字，共 332 字，詳細回應，重申該處交通經常受干諾道中近畢打街的樽頸位置所影響（該解釋運輸及房屋局局長已多次談及，不少人已耳熟能詳，不贅）。至於談及西隧於九龍出口的交通，《葛文》只有一段文字，64 字，輕輕帶過，它說：『在西隧九龍出口方面，現時佐敦連翔道與佐敦道路口的容量不足，經西隧前往尖沙嘴及油麻地一帶的交通，亦使佐敦道／連翔道的路口於繁忙時段非常擠塞』。可是，顧問先生，你只談到了油尖兩區，那麼，從西隧去大角咀、深水埗、美孚、葵涌、荃灣、深井、屯門、天水圍、元朗、青衣、東涌…… 擠塞嗎？另外，不知顧問先生知不知道，從西隧經

尖山隧道，不需 20 分鐘便可到達沙田，30 分鐘內到達馬鞍山。這段討論清楚顯示，顧問繼續『以偏概全，混淆視聽』。

《葛文》亦說：『此外西行從金鐘、中環經西隧往九龍的車輛，同樣會受到干諾道中近畢打街的樽頸位置所影響』。讓我們看看實際情況，在下班繁忙時間假設有駕駛人士正在畢打街，他可選擇左轉或右轉干諾道中，如果他左轉用西隧 5 至 10 分鐘便可到達九龍，如果他右轉選紅隧很大可能 10 分鐘也到不了灣仔政府大樓。《葛文》論據，不攻自破！

第二謬誤

政府說顧問提出的方案，可把紅隧車輛每日減少 4300 架次，本人計算出即是由原來每日平均 12.2 萬，減至 11.77 萬架次，《馮文》說：『由於《報告》將紅隧行車架次多於 11.5 萬界定為擠塞，那麼，紅隧還是擠塞啊！為什麼政府可以說他們的方案可令到紅隧不再擠塞呢？』

《葛文》是怎樣「解釋」的呢？它說：『我們根據運輸模型在判斷何謂可容忍的交通流量水平時，我們的基礎為：（1）車龍縮短至少 40%；以及（2）令過海車龍不會影響非過海的交通，而非單單以平均車流數字計算』。我找遍整份顧問報告，卻找不到上述兩個基礎，最接近的出現於第 3-8 頁 3.3.17 段，該處界定紅隧交通為可容忍水平的兩個基礎是（原文是 two benchmarks，這二字在顧問報告內同時出現只有一次，就在 3.3.17 段）：（a）車龍縮短約 40%；以及（b）交通流量控制在 11 萬至 11.5 萬之間（原文是英語，可到運房局網頁下載），並沒有《葛文》所說的第（2）點，明顯的偷龍轉鳳！

下次葛先生如要回應本人時，請務必註明出處，不要東拼一句西拼一句，而偏離了報告本來意旨和內容，以免繼續混淆視聽之嫌。

標準是你們訂定的，當本人根據政府說法計算出方案可將紅隧流量減至 11.77 萬，還是處於你們自己界定的擠塞水平時（即是流量多於 11.55 萬），卻變成不再擠塞了，實在過份！專業何在？幾百萬，掙咗落咸水海好過！

球例是你訂的，球員亦是你，球證也是你，打吓波改球例又是你，不通知對方都是你，真是奇觀。咁，你同局長打啦 —— 茅薹！

誠邀公開討論實地考察

有朋友會問：統計學跟交通流量問題有何關連？其實，統計學是一門應用科學，應用範圍廣泛，包括醫學、金融、犯罪學、科學鑑證、保險、社會科學、交通等領域。交通流量研究當中一個主要工具是排隊論（Queueing Theory），是統計學其中一個範疇，它是用統計和概率方法去分析等候時間、長度等問題，我大二時已唸過，我系現也有教授排隊論。

《葛文》4 次說有用『運輸模型測試／判斷』，看似科學、客觀、專業。可是，實際中怎樣去選取概率分佈（probability distribution）、參數值、不同地方交通相互關係等等項目，都有（頗大）主觀成份，有假設性。任何估算（estimation）和預測（projection）都會有誤差，亦經常會有偏差。例如，顧問談及的一個較佳方案（C2 方案），預計紅隧 2011，2016，2021 年車龍減幅是 77%，77%，77%（完全一模一樣，真「巧奪天工」！），請問這幾年估計的偏差（biases）是多少？標準誤差（standard errors）是多少？信置區間（confidence intervals）是多少？顧問報告，通通付之闕如！讓我們看看與運輸有關的估算——沙中線造價由原來的 380 億變為超過 600 億元；南港島線由 70 多億漲至約 125 億元 —— 嚴重錯誤，這都是專業公司／人士作出的預測呀！另外，顧問其中一個方案預計 11 年後紅隧車龍可縮減 94%，差不多百分百，這麼神乎其技，真能人所不能啊！如果有人以為用模型得出來的結果就代表科學、客觀、專業，相信他不是天真就是傻！

另外，《葛文》／報告其他謬誤與缺失，篇幅所限，不贅。

顧問費 775 萬元，和味呀！如斯一份 115 頁的報告，平均每頁為 6.74 萬元，當我每揭一頁時，就感到 6.74 萬的超凡力量，真不知開心還是痛心！其實，顧問一加一減的概念，與本人兩年前在報章提出的如出一轍（文章為《解決紅隧擠塞 加加減減方案》），本人沒取政府分文——唉！肯定不是天真就是傻！

其實，用報章跟顧問／局方討論交通流量問題並非理想途徑。本人願意與顧問／局長公開討論有關問題——任何時間，任何地方，任君選擇！

我亦在此向顧問／局長作出誠意邀請，與我一起於不同時段，不同方向駕車經過三條海底隧道，作實地考察。閉門造車，自說自話，只會變成貽笑大方。毛主席說得真好：「沒有調查，就沒有發言權」。顧問／局長（歡迎議員、記者加入），讓我們作實地調查，齊齊享有發言權！

（相關文章二零一零年十二月二十四日於明報發表）