

百年大橋 何爭朝夕

(文章刊載於 2018 年 11 月 1 日《明報》)

港珠澳大橋通車，不但是把珠江東西兩岸的交通更便捷地接連起來，也是象徵一項世紀級的工程順利誕生。在正式通車之前曾經參觀過大橋在珠海那邊的一段，負責建設大橋的項目監督曾以「工藝品」來形容這條橫跨三地、世界最長的沉管隧道及世界跨海距離最長的橋隧組合公路。對大橋工程施工上所克服的種種技術困難，他既是娓娓道來，也是一吐辛酸。

對於一直反對大橋興建的人士，最信手拈來的帽子就是「大白象」。那些對任何建設都提出反對的人士，也不須尋根究柢，更不須科學論證，只須重複那三幾項套路，如「大白象工程」、「黑箱作業」，就可以敷衍過去。個人最早接觸反對派的「大白象」口號，應該見於某財經報章對香港演藝學院的評論。之後 30 多年，在報章評論、議員發言，「大白象」的出現何止千百次，但在時間的考驗之下，香港的工程，有哪一項是真正的「大白象」？那有勞提出的人士捉幾隻出來看看！

時至今日，把演藝學院形容為「大白象」的那位先生，恐怕也不會承認自己曾出此言，曾經被掛過這帽子的「西鐵」、「西部通道」，旅客們的感受，相信是「插針不下」、「門限為穿」。港珠澳大橋通車初期的汽車流量和預先估算有一定差距，當然又會引出「大白象」之說。港珠澳大橋的設計以使用 120 年為目標，以通車後的一周，甚至是三幾個月的使用數字來衡量，是不是合理之選？

關鍵如何管理好使用好

大橋由構思到落成，其間最少經歷了 15 個年頭，物換星移，客觀環境有了很大的改變。大橋最初設計以貨運為主，目的是把珠江西岸的貨源也拉到香港出口，把支撐香港物流和航運的生產腹地擴大。但在過去 20 多年，廣東，尤其是深圳的港口建設突飛猛進，這些港口近水樓台，對搶截貨源佔了絕對的地利；再加上珠三角的生產製造業外移，香港的物流和航運業受到雙重打擊。港珠澳大橋由貨運物流，轉向客運人流為目標，其相關配套、措施政策，自然調節需時。

在大灣區內形成的一小時生活圈，數以百萬計的居民在這個一小時生活圈內來來往往、營商出遊，對區內便捷的交通需求非常殷切，以中長期車流量每日約 4 萬

至 5 萬架次估算，從現時區內的人口基數和跨境出遊的頻密需求來看，要充分利用大橋的流量，理論上並不難為。當日參觀大橋工程時，大橋項目監督就表示，大橋的設計和工程是世界級水平，往後就是如何管理好、使用好的問題。

現時跨境運輸，設計上是傾向以大巴載客為主，對私家車的限制相對多。原來的設計，是發出一萬張大橋跨境使用的車牌之外，現時 4 萬輛兩地車牌的車均可使用大橋。但基於循序漸進、穩妥安排的原則下，在現時使用其他口岸的 4 萬輛兩地通行的汽車中，暫時只發出 5000 個許可證，情況就如水管直徑明明夠大，但因為開關閥門被刻意關細，那水的流量自然不足了。

調控可逐步放寬

三地政府以保守的態度來逐步開放車流量，其中有一些主要原因是可以隨着時間逐步改進，其一是通關運作需要經過一段時間才可以充分掌握，以達到流暢的狀態，其二是大橋兩端的進出連接道路網絡未完全同期配合。以香港一側為例，目前唯一進出大橋的只有青嶼幹線，也就是跟國際機場共用一條幹線，如一下子大幅度提高該路段的車流量，可能會造成嚴重交通堵塞。但當正在施工的屯門赤鱗角連接路竣工之後，就可以提供多一個疏導的公路接駁，控制大橋的開關閥也可以大幅放開。隨着整個大灣區的融合過程向前推進，以及大橋各端出入公路配套趨向完備，對大橋私家車的大為調控就可以逐步放寬。首先是對持有跨境行駛的兩地車牌車輛全面開放，這 4 萬輛汽車，可以全數使用港珠澳大橋進出。而一國兩制研究中心早前已經向粵港兩地政府建議，可以設立網上預約單次使用大橋的制度，未有兩地車牌的香港車輛，只要符合一些基本條件，可以預早一至兩天在網上申請單次出入許可，數量由粵港兩地政府按可應付的流量訂出。大橋以 120 年使用為期，放眼大灣區的發展潛力，一小時生活圈的交通需求，大橋的車流量是不爭朝夕。

（文章僅代表個人立場）