

如要利用尖山——沙田嶺隧道，新界方向的連接路更不能不留意。大埔公路沙田段的改善工程及 T4 路最快均要等到 2022 年才会有結果，而作為目前使用尖山——沙田嶺隧道最為便捷的道路網，目前大埔公路沙田段的擠塞已可一直蔓延至吐露港公路內，這樣的連接路環境，將更多的車流引入尖山隧道是否明智，也是有疑問的。至於改用其他入口，不論如何，均必然加重相關道路的壓力，甚至會進一步加重獅子山隧道公路的壓力，從而根本未能為獅子山隧道的主要連接路減輕壓力。

此外，希望當局不要「為分流而分流」，更不應利用所謂「公眾利益」的大旗，在與相關商業機構商討補貼條件時刻意放水，為求搏一時掌聲而輕率答應苛刻條件，並給予補貼，慷公帑之慨。

一味倚靠隧道收費調整，對目前的情形而言可謂毫無意義。只有多管齊下，採取更多樣的方法，才能解決，或至少紓緩現有的惡劣情況。建議如下：

1. 儘量減少使用私家車的需求。但這些措施，如集中於提高使用成本等，除非十分極端，否則仍會很容易抵消。這並不代表鼓吹對私家車使用者採取嚴苛甚至不合理的政策，而是希望當局認清，提高使用成本或使用門檻一類的措施，其實際效用是極其有限的。儘管也許會有短期的效果，但卻是難以徹底解決問題的，與其說真有什麼效果，尚不如當作政策上的「甜品」來看。

2. 因此更重要的，是如何減少使用私家車的意欲。要做到這一點，僅靠目前的措施是遠不足以做到的。只有對公共交通服務作徹底的整理和整合，配合更進一步的公交優先政策，公共交通服務在資源、管理、監管等方面的效率才會提高，從而提供更適切的服務，令目前的使用者更傾向使用公共交通，而非私家車。

林睿謙

香港公共交通關注組