



**中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會**  
**China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association**  
 地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室  
 Add. : Unit B, 7/F., Hing Wah Comm., Bldg., 450-454 Shanghai St., Kln. H. K.  
 電話Tel: 2782 0738 傳真Fax: 2782 0935

傳真：2121-0420

立法會交通事務委員會

主席鄭家富議員及各委員：

## 關於《合理使用過海隧道顧問研究》之建議

關於《合理使用過海隧道顧問研究》(以下簡稱《顧問報告》)，本會認為文中所提出的解決方案都是以假設現時交通流量基礎不變、運輸需求沒有重大改變的基礎之上的，建議措施只是起到暫時性控制作用的治標辦法，由於沒有考慮到長遠改變運輸的實際需求，故無法達到治本的效果。

### 簡單加價無助解決海底隧道堵塞的問題：

現時，香港主要的中央商務中心區 (CBD) 及國際金融辦公區域集中於中環及金鐘一帶的港島區，而居民的住宅區則普遍以九龍及新界為主，按政府發布的《2010 年房屋統計數字》來看，截止 2010 年 3 月底，居於房委會永久性住宅人口居住百分比中新界占了 59%，九龍占了 30.4%，的而港島區僅占了 10.5%<sup>(1)</sup>，而新落成的住宅單位也集中在新界和九龍，正是金融商業辦公區域與住宅分佈規劃的不協調和錯配，直接導致了海底隧道塞車的屏障和樽頸。從現時海底隧道的交通狀況來看，車流的高峰期集中於南行上班及北行下班時段，由於車流方向的集中性和單向性，導致高峯期時段海底隧道堵塞的同時，又使得隧道的雙向管道無法得以充分而全面的使用，致使上班時段集中在南行方向堵塞，下班時段則集中在北行方向擠塞，造成了公共資源的

(1). 香港房屋委員會發布《房屋統計數字二零一零》



# 中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室

Add. : Unit B, 7/F, Hing Wah Comm., Bldg., 450-454 Shanghai St., Kln, H. K.

電話Tel: 2782 0738

傳真Fax: 2782 0935

浪費。綜上所述，海底隧道堵塞的根本原因就在於商務中心過份集中，而商務中心與住宅區分佈又不協調，所以，就算按《顧問報告》提高過海隧道的收費，由於上下班高峯期及商務活動的實際剛性需求，堵塞問題仍無法從根本上得以解決。

香港地少人多，交通擠一直是困擾香港市民及旅客出行的一大問題，政府應基於以上根本因素，以治本為目標，主導城市規劃建設，善用香港每一寸土地和空間配置，優化香港的居住及交通環境，而短期內也應基於交通運輸的實際情況，採取短期合理方案減輕海底隧道的擠塞問題，現列舉建議如下：

**1. 長遠規劃：分散商業中心區，制造各分區就業機會，縮短上下班交通時間，更合理的平均使用每段道路，以減低單向交通堵塞的機會。**

過去 70、80 年代，香港經濟以工業為主，工業中心區集中在東九龍及新界一帶。例如當時沙田就業的中心區就是火炭，按當時的衛星城市設計，以火炭（工作區域）為圓心，火炭外圍第一圈為公屋，第二圈為居屋，第三圈為私人樓，此規劃不僅為工作區域帶來源源不絕的人力資源供應，而且上下班的人流、車流都是由一個圓心向 360 度方位迸發，分散了往返線路車流的密集度，更增加了道路的整體使用率。可惜 80 年代末、90 年代初隨著中國的改革開放，許多工廠都北移至中國內地，導致舊工業區變為倉庫，而香港也逐步轉型成為以金融、服務業為中心的城市，故此荒廢了當初衛星城市規劃的相關配套和建設思路。事隔三十年時間，香港如今的城市結構和道路建設的規劃卻沒有跟進經濟發展及社會的轉變，由於商業中心的過度集中，已引起了各區域發展的不平衡，造成了嚴重的交通堵塞。所以，政府需要在未來的



# 中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室

Address: Unit B, 7/F., Hing Wah Comm. Bldg., 450-454 Shanghai St., Kln, H. K.

電話Tel: 2782 0738

傳真Fax: 2782 0935

城市規劃中分散商業中心區，利用相關的稅務政策(可考慮在提高特定區域(包括舊工業區)內)，鼓勵將部分核心商業大樓轉移至非核心區域，帶動舊工業區的需求，加快重建新興商業大樓，為九龍及新界地區創造就業機會，加快區域結構類型的轉變。如此一來，不僅可以減輕企業的運輸成本，有效解決跨區就業，改善民生，有利於香港經濟的長遠健康發展，更大幅減低了基層市民的交通費支出，從根本上改善了香港的交通狀況。

## 2. 短期方案：優化海底隧道收費結構。

現時東隧的征費標準，以大型車輛及小型車輛分類收費，即基於佔道大小進行收費，大型車輛收費高些，小型車則低些。按《顧問報告》建議，海底隧道將參照東隧進行征費，對所有類型車輛進行統一加價，此做法並不能解決海底隧道堵塞的狀況，更不符合政府所倡導的支持和鼓勵正常商業活動的意願。所以，我會認為海底隧道的收費方式，應以保證正常的商業活動不受影響的基礎上，減輕現時海底隧道交通擁堵的現時問題，只有按隧道的使用類型進行分類收費，優化收費結構才是行之有效的方法。即，對商務車輛及私家車輛進行分類收費，具體理由及建議方案如下：

### 2.1. 鼓勵正常的商業活動，維持現時商務車輛海底隧道收費不變

根據《顧問報告》所述，希望過對海底隧道進行統一加價，迫使車輛減少對海底隧道的使用，以減輕交通堵塞的問題，但是，此做法對商務車輛的作用較小，因為，實際商務需要使得其行駛路線較為固定，使得商務車輛對加價的敏感度較低，不會因為加價而改變路線或停止使用車輛，特別是大型的貨運車輛及大巴，更不會因為加價而改用其他的運輸



# 中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室

Add. : Unit B, 7/F., Hing Wah Comm., Bldg., 450-454 Shanghai St., Kln, H. K.

電話Tel: 2782 0738

傳真Fax: 2782 0935

方式。所以，我會認為為了鼓勵正常的各項商業活動，應維持商務車輛的收費不變，不應進行任何加價。

## 2.2. 增加私家車海底隧道收費，以控制私家車輛的不合理增長

由於東隧、西隧及海底隧道的區域分佈問題，東隧主要方便東區的交通往來，西隧則是方便西區的交通往來，加上時間成本、油價偏高等因素，東區交通往來的不會使用西隧，西區的交通往來則不會選擇東隧，而海底隧道在東西區中間，便於去東、西區，加上海底隧道相對東、西隧收費較低，而私家車不同於商務車輛，其安排較為彈性，致使私家車輛會選用海底隧道，而不會使用東、西隧道，增加了海底隧道的交通壓力。正是因為私家車可以因應情況自由選擇行車路線，導致了海底隧道私家車使用量的不合理增長。另外，政府向來鼓勵市民使用集體運輸工具上下班，減少使用私家車上下班或出行，以減輕道路擠塞的壓力。所以，我會認為為了有效控制海底隧道私家車輛的不合理增長，應提高私家車經海底隧道的收費到接近東、西隧收費的水平，迫使私家車使用東、西隧，或使用地鐵及其他公共交通工具，以有效減輕海底隧道的車流量，更有助於環保。

2.3. 此外，我會認為，作為公營隧道，海底隧道現時的低收費標準是非常合理的，但是為了有效減輕海底隧道的交通壓力，就必須按本文 2.2 所述額外增加私家車海底隧路的過路費，而額外加價的收入應用於補貼東、西隧，進而降低東、西隧的收費，以吸引和鼓勵車輛選擇東、西隧，降低對海底隧道的過份依賴，直至政府收回東、西隧道。



# 中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室

Address: Unit B, 7/F., Hing Wah Comm. Bldg., 450-454 Shanghai St., Kln, H. K.

電話Tel: 2782 0738

傳真Fax: 2782 0935

按《顧問報告》建議，單純、籠統的對海底隧道進行加價，根本無法解決過海隧道交通堵塞的問題。本會認為，短期方面應採取更為周到的辦法，在解決海底隧道堵塞狀況的同時，更不應影響到正常的商業活動。長遠方面，只有從根本上找到問題的源頭，並有針對性的採取整體規劃，才可讓香港每一條道路都可得以長遠、合理、充分的使用，最大程度發揮其實際效用，改善香港整體的交通狀況。

肅此奉達，佇候鴻裁，順祝

鈞安！



中港澳直通巴士聯會 謹啟

二零一一年一月十日