

潛水苦主關注組

“Diving” (Cross-Harbour) Concerning Group

立法會 交通運輸事務委員會

有關《合理使用過海隧道顧問研究報告》的回應

本關注組認為，有關的報告書根本未能解決紅磡海底隧道交通擠塞的問題，本組織現提出以下理據：

- 對於報告書建議「紅隧加，補貼東隧減」以構成經濟誘因，促使駕駛者使用東區海底隧道，根本只是「躲在空調辦公室造文章」
原因是由紅隧行經啓德隧道、觀塘繞道駛往東隧，到達港島後沿東區酒廊到達銅鑼灣，額外的行車里數多達接近 13 公里。
以私家車每公里耗油成本約\$1.0 - \$1.3，即構成額外約\$16 的燃油開支；或是重型貨車 / 巴士更高達每公里約\$3.5 - \$5.0，即構成額外近\$50 的燃油開支。報告書的建議內容，連這筆燃油支出還不夠「補貼」，所謂的「誘因」根本完全不成立。
- 報告書對西區海底隧道隻字不提，實在難以理解。因為紅隧和西隧在九龍一邊的行車距離約 4 公里，而港島一邊的也不足 5 公里。而且政府透過傳媒指西隧港島出口往灣仔方向，就是會在干諾道中天橋出現擠塞，根本旨在製造輿論。本組織對政府的手法以圖轉移公眾視線感到遺憾。
- 報告書或是政府當局，對於紅隧擠塞的原因，也只著眼於「隧道」本身而沒有考慮到各條隧道兩岸的連接道路網對應駕駛者需前往目的地的駕駛習慣。
西隧九龍出口連接西九龍快速公路，通往新界西，包括葵青、荃灣、屯門、元朗和連接東涌；另連翔道可接駁青沙隧道前往沙田、大埔。
後頁兩張照片，於 2010 年 11 月 27 日約 17:00 在漆咸道北「理工彎位」。可見既有車輛從左往右切線，而同時有車輛從右向左切線。
這情況就是因為西隧的高昂收費，使本來由港島前往新界西的車輛使用紅隧，然後從康莊道駛出得需在「理工彎位」向右切線駛上加士居道天橋，再前往「西九龍走廊」或經翔道駛往連翔道再上西九龍快速公路；但同時由漆咸道北駛往尖沙咀的車輛，需在該處向左切線進入漆咸道南。
結果就形成後頁兩張照片的「精彩場面」

因此，本組織認為，政府要解決紅隧的擠塞問題是要針對西隧而非東隧。

另一方面，紅隧的擠塞的另一個原因，極度有理由相信源於過多的過海隧巴車輛數目：

- 後頁附有一個本關注組所造的簡單交通統計表。列表清楚顯示，現時紅隧每小時單程有多達 134 輛隧巴行走；早上繁忙時間更高達逾 150 輛。
- 以運輸學計算流量單位 — 小車單位 (Private Car Unit, 簡稱 PCU)，巴士會以 2.5PCU 計算。即是每小時單程流量高達 335PCU；早上繁忙時間更高達 375PCU
- 問題可能在於巴士公司過度派車，但更大的問題係隧巴的客量也是相當驚人，多條隧巴路線，即使在

潛水苦主關注組

“Diving” (Cross-Harbour) Concerning Group

午至下午 3:00 的非繁忙時段都有相當高的乘客量。

4. 可是港鐵荃灣線、東涌線運載能力 (Capability) 已趨飽和, 尤其是繁忙時間, 尖沙咀站、金鐘站、香港站都迫滿乘客, 尤其是尖沙咀站和金鐘站往往需要等候三至四班列車, 才能勉強的「迫沙甸魚」迫進車廂, 這便足以證明飽和。

這些大問題的背後係市民的過海交通選擇有限 — 不是隧巴, 便是政府作為大股東的港鐵。

可是政府當局只容讓市民選用這兩種交通工具「潛水」橫渡維港, 政策方向、規劃發展卻將渡海小輪服務「陰乾」或是使市民淡忘港內線小輪的存在。

所謂「陰乾」渡輪服務, 不其然使人想起清拆中環天星碼頭, 和打算拆卸尖沙咀碼頭巴士總站。就是使市民認為使用渡輪是不便而減少使用, 令市民腦海裡對使用渡輪的思想逐步淡忘。但紅隧的擠塞、隧巴的擠迫, 進一步使市民使用過海交通朝向特區政府作為大股東的「港鐵」

這是否一種手法以迫令市民幫襯持有大量股份的「港鐵」, 這個就只有天曉得!!!

既然隧巴班次的頻密源於高需求的乘客量, 而港鐵的過海線也趨向飽和。但再加密隧巴班次將進一步惡化紅隧的擠塞。為何沒有任何跡象顯示, 特區政府有意容讓市民享用上天賜予香港人的維港 — 渡海小輪?

以一艘天星小輪載客約 550 人 (另有兩艘載客約 760 人), 或是新渡輪現存三艘雙層渡輪 (新英、新忠、新傑) 載客約 660 人, 即是相當於 4.6 – 5.5 部載客約 120 人的雙層巴士 (即約 11 – 13 PCU 的交通流量)。

要是特區政府願意讓市民不再“潛水”而能夠善用渡輪在“水面”橫渡維港, 有理由相信將有效減低紅隧巴士線、港鐵的超負荷問題。既能改善紅隧的車流, 又能改善港鐵的「塞人」情況。現時維港兩岸仍有多個健全的碼頭設施: 尖沙咀, 紅磡, 九龍城, 觀塘; 中環, 灣仔, 北角。讓市民選用渡輪, 從城市規劃方面去看絕對可行。

期待香港市民不要再被迫「潛水」的一天到來 !!

潛水苦主關注組

2010 年 1 月 10 日

潛水苦主關注組

“Diving” (Cross-Harbour) Concerning Group



潛水苦主關注組

紅磡海底隧道巴士線統計

「一般時段」主要指 07:00 - 24:00		
路線	公佈班次	每小時平均架次
101	3 - 5	15
102	4 - 8	10
103	12 - 16	4
104	5 - 12	7
106	4 - 9	9
107	6 - 15	5
108	12 - 20	3
109	8 - 17	4
110	15 - 15	4
111	3 - 9	10
112	3 - 7	12
113	5 - 14	6
115	4 - 20	5
116	3 - 9	10
117	20 - 20	3
118	4 - 8	10
170	12 - 18	4
171	4 - 9	9
182	5 - 20	4
每小時架次總數		134

早上繁忙時間加開路線 (07:00- 09:30)			
路線	服務時段	開出班次數目 / 班次	時段內架次數目
102P	0715 - 0800	4	4
107P	0745 - 0825	4	4
111P	0717 - 0740	2	2
115P	0810 - 0825	2	2
118P	0723 - 0824	5 - 7	10
182P	0730 - 0740	2	2
301	0800 - 0913	3 - 5	15
總數			39
計算每小時架次總數			26

** 備註：

1. 118P & 301 的公佈服務以「每隔分鐘開出一班」其餘路線為公佈實際開出班次數目
2. 118P 於早上繁忙時段為單程服務, 由小西灣(藍灣半島) - 長沙灣
3. 301 於早上繁忙時段單程由紅磡海底隧道巴士站往上環

結論：

1. 以現時「紅隧」巴士路線公佈班次計算, 每小時單程有134輛巴士行走, 來回合共268輛巴士
2. 早上繁忙時段, 每小時單程更高達逾150輛巴士 (已考慮到118P和301的行駛安排)
3. 以運輸學的 "PCU" 計算單位, 「一般時段」每小時單程的流量達335PCU；早上繁忙時段更高達375PCU