



運輸與物流業協會

Transport and Logistics Services

香港工業總會

Federation of Hong Kong Industries

香港九龍長沙灣 長裕街8號

匯京廣場31樓

31/F, Billion Plaza, 8 Cheung Yue Street,

Cheung Sha Wan, Kowloon, Hong Kong

電話 Tel +852 2732 3188 傳真 Fax +852 2721 3494

電郵 Email fhki@fhki.org.hk

致： 香港中環花園道
美利大廈14樓
運輸及房屋局(第二組)

對《合理使用過海隧道顧問研究》的意見

1. 本會歡迎政府有見三條過海隧道的交通流量分布不理想，委託了顧問公司進行研究，因應包括三條過海隧道連接道路網容量等因素，就能較佳分布隧道交通流量，並對公共開支或政府支出造成最少財政負擔的可選措施，向政府提出建議。

盡快完成中環灣仔繞道工程

2. 我們認為，受制於連接道路的容量，下調西區海底隧道(西隧)收費將吸引更多車輛使這隧道，進而引致西隧連接往中環及灣仔的道路更擠塞。因此，要改善目前交通擠塞的問題，盡快完成興建中環灣仔繞道才是關鍵的解決方案。根據政府的預算，中環灣仔繞道須於2017年才啟用。我們促請政府要確保工程沒有延誤，使能盡快完成中環灣仔繞道的工程，若能在2017年前完成更佳。

下調東隧收費較可取

3. 顧問提及多個較佳收費方案，大部份方案均涉及上調海底隧道(海隧)收費，與/或同時下調另外兩條隧道的收費。海隧地理位置優越，連接港島及九龍中心地帶，為香港的交通重要樞紐，實質客貨交通流量非常龐大。除非香港的交通設施及相關條件出現重大變化，現時使用海隧的情況才會改變。
4. 若要上調海隧收費降低其使用量，相信必須大幅提高收費，這樣除了會影響使用海隧的車輛，相關連鎖效應帶動其他物價上升(例如巴士票價、計程車車資等)，勢將加重市民的負擔，會遭到社會激烈反對。因此，我們建議，上調海隧收費時要豁免所有巴士、小巴和旅遊巴士，因為各類巴士載客量大，公共巴士和小巴也有固定路線，不會因海隧上調收費而改用其他過海隧道。各類巴士收費不變可以避免加重市民負擔，至於駕車人士，若不願意付較高收費，則可改變路線，使用東隧。
5. 東區海底隧道(東隧)目前並未充份利用，有相當空間承接海隧分流的車輛。下調東隧收費，將增加車輛使用的誘因，值得嘗試。



香港工業總會轄下

Under the auspices of the Federation of Hong Kong Industries

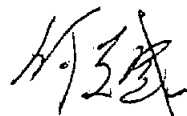
下調西隧貨車收費

6. 現時，海隧與西隧貨車的收費相距甚大。西隧輕型貨車及重型貨車的收費分別為 60 元及 115 元，是海隧的收費的 4 倍及 3.8 倍。我們理解西隧的收費結構較貼近以資源管理為本的原則，不過，就營業車輛而言，利用西隧並不合符成本效益。
7. 從我們的觀察，目前有一定數量的貨車從新界西/西九龍，特別是機場及貨櫃碼頭，往港島西面及南面。它們若利用西隧，將可節省交通時間及燃料費用。因此，我們建議下調西隧貨車收費，吸引上述貨車利用西隧。為避免部份向港島東行貨車使用西隧對中上環交通造成擠塞，收費優惠時段只適用於非繁忙時間，例如上午 10 時以後。

跨海鐵路

8. 跨海鐵路亦是有效應付香港交通需要的一項集體運輸設施。沙田至中環線鐵路方案，將連接新界東北至香港島，大圍至金鐘段將於 2020 年完工，落成後由大圍站到金鐘站只需 17 分鐘，較現時的 28 分鐘大幅縮短 32%。長遠而言，相信這條鐵路亦可紓緩海隧擠塞的情況。
9. 我們期望，政府盡快落實並加快完成沙中線的工程。另外，為吸引乘客使用沙中線，使其發揮最大效益，當局必須研究制定合適的票價機制，既顧及市民的承受能力，同時也提供足夠誘因加強鐵路的吸引力。

以上意見，懇請特區政府詳加考慮。



香港工業總會
運輸與物流業協會主席
何志盛 謹啟