

對合理使用過海隧道顧問研究報告

向立法會

交通事務委員會的回應

黃世澤

時事評論員

2010年12月31日，香港

一、現時海隧的問題

1. 誠如諮詢文件第五段所言：「與東隧和西隧相比，海隧位處中心地帶，連接道路網絡完善，佔有地利，使用海隧不但車程較短和較為方便，燃料費用亦較低。此外，海隧多年來收費遠低於另外兩條隧道……」縱使中環灣仔繞道建成後，將有助車流分往東隧及西隧，仍然不改變這基本情況。
2. 諮詢文件未有考慮的情況是，現時九龍缺乏東西橫貫的公路，現時中九龍東西橫貫公路只有加士居道為主五號幹線，而西隧車輛前往九龍中部及東部地區的道路網極不理想，因此，汽車並無誘因使用西隧或東隧過海，不論由港島出發，還是由九龍出發。
3. 縱使中九龍幹線在 2016 年通車，中九龍幹線也極其量做到令西隧成為通往啟德及東九龍的最佳選擇，但荒謬的是，由於西九龍快速公路的設計不妥善，前往深水埗、長沙灣一帶，西隧並非最佳方案。紅隧仍是覆蓋油尖旺大部分地區方案。
4. 因此，政府現時提出任何道理分流的建議，原則上都是不可行的，因為九龍未有橫貫公路，讓駕駛人士自由在地選擇東隧、西隧或紅隧過海。
5. 根據三條海隧的設計上限，紅隧為八萬架次，東隧為七萬八千五百架次，西隧為十一萬八千架次，以二零零七年的車流來計，現時總設計車流為二十七萬六千五百架次，而二零零七年的實際車流為二十五萬五千架次，換言之，就算成功分流，三條隧道一樣早已飽和。這種十個蓋應付六個杯的政策，未能應付更多中國旅客帶來旅遊車流，甚至未來中國旅客自駕遊帶來的車流，更不用說應付未來物流業等其他方面的機遇。

二、實際而可行的建議

1. 由於紅隧的先天優勢，以及現時正籌備沙中線的過海管道，政府應現在便考慮興建一條，與現有紅隧管道平行的行車及鐵路雙用隧道，兩條線留作沙中線使用，另外四條線則留作行車隧道。
2. 入口的道路網興建工程，只需現時灣仔中環繞道填海工程中預留土地，以及將港灣道運動場遷到港島其他地區，便可應付有關問題，在九龍一方，可以考慮將海隧出口旁消防處總部拆卸並遷往啟德。
3. 縱使有可能要作額外的填海，都會符合現行《保護海港條例》的凌駕性需要要求。本人並看不到，《保護海港條例》的案例，將會有任何的攔阻。
4. 在實際營運上，可以參照獅子山隧道模式，舊有管道改作單一方向，新管道照顧另一方向車輛，使用現有的收費廣場。
5. 政府拒絕任何第四條海底隧道方案，都充分反映運輸及房屋局局長鄭汝樺，一貫不負責任的行事作風。

三、過渡時期的方案

1. 在未建成第四條海隧，以及中環灣仔繞道、中九龍幹線未完成的過渡時期，政府應大力拓展公共交通，鼓勵市民使用行走東西隧的公共交通工具，以紓緩紅隧擠塞。
2. 雖然三間專利巴士公司大力拓展西隧路線，但大部分西隧路線，都集中服務新界西北居民，而現有西隧市區巴士線，由於不屬點對點服務，並不為市民接受。
3. 運輸署應邀請專線小巴公司開辦使用西隧的快速來往港九的路線，因為專線小巴可以作出較少繞路的路線安排。由於西隧過路費高昂，本人建議政府開放專線小巴在這方面的限制，令西隧路線有利可圖，鼓勵市民使用西隧過海。
4. 由於現時柯士甸站要前往西隧收費亭巴士站，要走相當長路程，令不少市民都不欲坐巴士到柯士甸站，然後轉搭西鐵或東鐵安排，紓緩對紅隧過海巴士需求。因此，政府應考慮在西隧收費廣場設特別專線小巴，將乘客帶到柯士甸站，讓東鐵搭客考慮利用西隧。