



2010 年 11 月 8 日

民主黨對三隧分流研究報告的意見書

運輸及房屋局剛公佈三條過海隧道(三隧)分流研究報告(下稱報告)，雖然政府在報告中不時強調，它們沒有既定立場，或會持開放態度看待公眾及有關持份者的意見，但在它們向立法會提供的相關文件中，幾乎已撇除了現階段回購西隧的選項，對此，民主黨對政府在處理三隧分流的態度和決心實在很有保留。

「紅加東減」

聲稱「沒有立場」的政府傾向推行只調整紅隧和東隧的收費—即早在本年 8 月時有報章報導的「紅加東減」方案—增加紅隧收費，再補貼東隧，換取東隧減價(附件 1 表 1 列出現時三隧的收費)。舉例來說，這「一加一減」的方案是將紅隧和東隧的收費結構調整至兩者之間的中間點，同時把紅隧私家車收費提高 5 元至 25 元(以及根據調整後的收費結構按比例增加其他車輛類別的收費)，並把東隧私家車收費降低 5 元至 20 元(以及根據調整後的收費結構按比例下調其他車輛類別的收費)。¹報告認為這「一加一減」的方案是較為可取，並估計如推行這方案，紅隧的車龍會縮短最少 70%。而若推行這方案，所涉政府開支預計會在數千萬元之間，因此政府財政承擔會較低。²不過，政府亦承認這方案對商用車輛的影響會較大。³

反對「紅加」

民主黨認為隧道是一項基礎建設，理應為廣大市民服務及使用；而在制訂收費策略及調整收費水平時，應該顧及市民的承擔能力。因此，就紅隧加價而言，這不單會加重用家的負擔，更會助長加價風氣，帶動香港整體物價上升，影響市民生活。在市民收入未有明顯增長時，各項支出卻不斷上升，職業司機、基層市民生活更是百上加斤。另外，報告的建議—「紅加東減」方案—只能令紅隧減少 4000 架次的車輛，這對舒緩紅隧擠塞幫忙不大，亦未能解決現時三隧流量不均的問題(附件 1 表 2 列出現時三隧的車流量)。因此，民主黨反對對「紅加」的建議。

「東減」值得考慮

至於「東減」的建議，民主黨認為這是值得考慮的調整收費策略。不過，民主黨質疑以「東減」的方式吸引駕駛者由紅隧轉用東隧，以分流三隧車輛流量，未必是最有效的方法—理論上，東隧減價毫無疑問會增加車流量，但因其收費下調而造成的分流作用的成效究竟有多大？民主黨對此仍有保留。

¹ 《合理使用過海隧道顧問研究》報告摘要，第 14 段。

² 立法會交通事務委員會討論文件 CB(1)298/10-11(01)，《合理使用過海隧道顧問研究》，第 16 段。

³ 《合理使用過海隧道顧問研究》報告摘要，第 16 段。

其他因素

民主黨認為，紅隧擁有地理優勢—連接港九心臟地帶—政府在考慮運用收費調整策略時，應把紅隧的「地利」納入其考慮要素中。即使他日因實行「紅加東減」而有數千駕駛者由紅隧轉用東隧，但這是否代表該等駕駛者日後都會繼續使用東隧？須知駕駛者亦會計算自己的駕駛成本—司機會否因 5 元(紅隧與東隧的價格差距)而兜大圈？民主黨對此有不少疑問。另外，駕駛者亦會將油錢、時間、方便程度等因素納入其駕駛行為的計算中，隧道收費只不過是其中一項因素。

「紅加東減」—治標不治本

民主黨認為「紅加東減」是治標不治本的做法。事實上，現時三隧分流不均的問題，源於政府在西隧和東隧都沒有「話事權」。例如，繼西隧在本年 8 月提高收費後，東隧又申請加價，這兩條過海隧道在短期內(或提出)加價，勢必迫使駕駛者轉用紅隧，這會令紅隧車流量大增，加重其負擔。故此，三隧車流量會嚴重失衡，紅隧會因東、西隧先後加價而變成一條癱瘓的隧道。

政府角色

總括來說，長遠而言，民主黨希望政府能夠在主要交通幹道（例如三條過海隧道）的擁有權、暢順程度和調整收費的議題上扮演更主動及重要的角色。若各主要交通幹道的收費而言，以西隧為例，其擁有權落在私人公司手中，私人公司會就主要以商業原則及利潤極大化的思維調整西隧收費。這不但會增加西隧使用者的負擔，造成不合理的現象；更會迫使其使用者轉用紅隧，令紅隧所受的壓力所不勝負荷。

特區政府應積極考慮回購西隧，並成立隧道及橋樑管理局，以對本港主要交通幹道行使適宜、利民的管理，以平衡三隧車流量，解決紅隧的擠塞問題，以及使各橋隧收費合乎大眾的負擔能力。若政府在回購西隧的問題上仍然表露出不積極、拖延的態度，市民就只會仍舊處於被動的位置。

「Park n Ride」及其他方法

除了回購西隧，民主黨亦建議於政府可於港鐵各條過海鐵路走線的沿線車站及公共交通交匯處設立最少 5000 個「Park n Ride」/「泊車轉乘站」的私家車停泊位設施供市民使用，推動市民將車輛停泊在該等鐵路站附近的商場、屋邨等停車場，然後轉乘港鐵過海，從而減輕紅隧車流量(特別是繁忙時段)的負擔。政府可積極研究於下列地點：(東涌線)青衣站、奧運站、九龍站、(港島線)上環站、(東鐵線)紅磡站等，以及未來興建沙中線後的何文田站、鑽石山站，設置「Park n Ride」的設施。(詳情請看附件 2。)

事實上，民主黨認為政府不應只著眼於「三隧分流」的問題，政府應致力研究如何可減少路面及繁忙時段使用過海隧道的車輛數目，以減低因交通擠塞而衍生的社會成本、空氣污染等問題；多使用公共交通工具亦是一個有效解決方法，政府應積極推動各公共交通工具增加轉乘優惠，吸引更多市民使用；加快發展電子道路資訊及導航系統亦可使市民在出門前可以掌握更多、更充足的交通資訊及路面情況，令他們能更有效地避開塞車、發生交通事故的地點。

表 1：三隧道收費(\$)比較(截至 2010 年 11 月)

	西隧	東隧	紅隧
私家車	50	25	20
電單車	23	13	8
的士	45	25	10
小型巴士	60	38	10
貨車 (小、中、重 型)	60、85、115	38、50、75	15、20、30
巴士 (單、雙層)	90、128	50、75	10、15

表 2：過去五年三條過海隧道每日平均汽車流量，並按車輛種類列出分項數字。⁴

年份		私家車	電單車	小巴	單層巴士	雙層巴士	小型貨車	中型貨車	重型貨車	的士	每日平均 行車架次
2005	紅隧	44592	5429	3264	3926	6140	22640	3891	837	32135	122854
	東隧	35225	2291	1129	464	2270	9824	2363	282	10017	63865
	西隧	21906	389	2417	1151	3184	3660	706	84	7690	41188
2006	紅隧	43953	5543	3318	4273	6007	23243	4007	814	32708	123866
	東隧	33437	2052	1074	457	2208	8637	2116	229	10800	61010
	西隧	23043	430	2387	1265	3179	4000	762	109	9200	44373
2007	紅隧	42960	5557	3266	4154	5948	23207	4064	829	32943	122926
	東隧	34592	2170	1084	503	2217	8904	2278	199	12058	64005
	西隧	25021	464	2407	1266	3193	4282	856	132	11195	48816
2008	紅隧	43108	5296	3124	3916	5889	22460	4093	890	32469	121245
	東隧	34016	2117	1025	557	2200	8590	2244	190	12279	63218
	西隧	24079	470	2245	1263	3163	4352	912	148	11109	47742
2009	紅隧	43623	5235	3058	3974	5900	22122	4218	959	32333	121422
	東隧	34439	2079	997	578	2178	7943	2077	291	12404	62987
	西隧	24494	502	2164	1305	3167	4204	931	174	11280	48222

⁴ 2010 年 3 月 3 日，林大輝的書面質詢—三條過海隧道的塞車情況。<http://www.info.gov.hk/gia/general/201003/03/P201003030136.htm>

「Park n Ride」 / 「泊車轉乘站」措施的建議設置地點

港鐵鐵路線	鐵路站	商場 (車位數目)
港島線	上環	信德中心 (200)
		林士街多層停車場 (844)
	北角	港運城 (400 多)
	太古	太古城
荃灣線	葵芳	新都會廣場 (670)
	佐敦	恒豐中心
	尖沙咀	美麗華商場 (200 多)
		海港城 (1000 多)
	中港城 (200 多)	
觀塘線	九龍塘	又一城 (800 多)
	樂富	樂富中心 (500 多)
	黃大仙	龍翔廣場 (500)
	鑽石山	荷里活廣場 (500 多)
	彩虹	彩虹泊車轉乘公眾停車場 (300 多)
	九龍灣	德福廣場
	牛頭角	牛頭角上邨停車場 (230)
	觀塘	APM (260)
		麗港城 (160)
將軍澳線	調景嶺	彩明商場 (770)
	坑口	厚德商場 (620)
		明德商場 (380)
	將軍澳	將軍澳中心 (600 多)
		將軍澳廣場
		東港城
東涌 / 迪士尼線	青衣	青衣城
	奧運	奧海城
	九龍	圓方 (900)
	香港	國際金融中心商場 (600)
西鐵線	南昌	富昌商場 (550)
東鐵線	紅磡	都會商場 (100)