

**港九勞工社團聯會****The Federation of Hong Kong &  
Kowloon Labour Unions****社會事務委員會****Social Affairs Committee**

致：立法會交通事務委員會主席

易志明議員, SBS, JP

**就「合理調整 3 條過海隧道和 3 條連接九龍與沙田的陸上隧道的收費」的意見**

香港 3 條過海隧道：西區海底隧道（下稱西隧）、海底隧道（下稱紅隧）和東區海底隧道（下稱東隧）和 3 條連接九龍和沙田的隧道：尖山及沙田嶺隧道（下稱尖山隧道）、獅子山隧道（下稱獅隧）和大老山隧道，是眾多過海和途徑沙田區及九龍的商用車輛和公共交通的必經之地。

根據運輸署提供的資料，東隧、大老山隧道和獅隧在平日早上繁忙時間的交通需求早已明顯地超過各自設計容車量接近 4 成，紅隧更超出達 77%。因此，這四條隧道在早上繁忙時間出現 1 至 3 公里的車龍，而平均由車龍龍尾至隧道出口的行車時間為 14 至 31 分鐘。若政府不再馬上採取針對性的措施，以上恆常的交通擠塞的情況只會越來越嚴重，最終受害的是每天需要經沙田至九龍或過海上班的廣大打工仔。

就運輸署「交通流量合理分佈研究」的意見，勞聯有以下的回應：

**適度下調西隧的隧道費和上調紅隧及獅隧的隧道費**

現時，政府仍未就下調西隧收費進行任何實質的行動。西隧未來五年專營權結束前，勞聯要求政府盡快推出短期方案，疏導市區過海車輛轉用西隧。

另外，紅隧和獅隧現時的收費遠低於其他兩條過海隧道和兩條陸上隧道，令駕駛者集中使用這兩條隧道來往沙田和九龍及過海，而且收費已有 18 年沒有作出調整。勞聯贊同透過適度地上調紅隧和獅隧的費用，以將行經這兩條隧道的車輛分流至其他隧道，特別是使用率偏低的尖山隧道和仍有空間的西隧。

**贊同需要同時間調整各隧道的費用**

現時，尖山隧道和西隧仍未被充分使用，加上不少經沙田過海的司機會配對使用三條過海隧道和三條陸上隧道。因此，勞聯認為單靠調整其中一條隧道的收費是不能同時改善各隧道在繁忙時間的車流量。



**港九勞工社團聯會**

**The Federation of Hong Kong & Kowloon Labour Unions**

**社會事務委員會**

**Social Affairs Committee**

### **調整重點在於私家車、的士和電單車，而不應調整公共交通車輛和貨車的隧道費**

私家車、電單車和的士這些較私人化的交通工具竟然佔了這六條隧道的總交通流量的 73%，但是大部分經沙田至九龍及需要過海上班的人士應是選擇乘搭公共交通工具。這裏反映一個非常不平衡的情況，隧道的大部分容車量被私人交通工具佔據，而公共交通工具未能完全發揮其迅速運送大量市民的功能。若平日早上和傍晚繁忙時間，能減少私人車輛的流量，讓更多公共交通工具更流暢地經過這六條隧道，對於縮短乘搭公共交通工具的市民上下班塞車的時間，絕對有莫大的幫助。

如果將公共交通工具的隧道費增加的話，相關服務的路線既不會因此作出更改，只會首先影響相關的票價，加重市民在交通運輸方面的負擔。另外，如上調貨車的隧道費，所上升的運輸成本，也會直接轉介至市民，繼而影響整個社會的經濟。因此，勞聯建議保留公共交通工具和貨車的隧道費。

### **紓緩主要交通幹道擠塞的短期建議：按照未來的需求重新規劃巴士專線和擴建各隧道巴士轉乘站**

新界東北、沙田區、啓德發展區等將有大規模發展，對這六條隧道的需求只升不降。勞聯提出，政府有必要推算未來這六條隧道的行車流量，再配合實際的車龍的位置和公共巴士的服務，重新檢視和規劃 6 條隧道的巴士專線所覆蓋的範圍。讓公共巴士在平日繁忙時間經過上述隧道的行車時間大幅度縮短，以吸引更多人士改乘公共巴士經沙田出九龍區或過海上班。如政府沒有按照未來的規劃而作出應變措施，隧道擠塞的情況一定會越來越嚴重。

另外，現時部分隧道的巴士轉乘站「早已超出負荷」，以大老山隧道為例，三至四架巴士已經填滿整個轉乘站，但是早上繁忙時間多達 58 條巴士線使用大老山隧道，大幅度加長了巴士埋站和等候埋站的時間。

勞聯認為政府有必要擴建使用率甚高的大老山隧道和紅隧的巴士轉乘站，以大幅度縮短巴士埋站和上落客的時間，繼而縮短巴士經過隧道的時間，吸引更多人士改為乘搭公共巴士。

### **紓緩主要交通幹道擠塞的長期建議：興建新的連接沙田及九龍區和過海的隧道或主要幹道**

相對與日俱增的需求量和城市發展，現時道路難免足襟見肘，不足以應付長遠實際需求。在這個情況下，政府有責任未雨綢繆，規劃興建新的隧道和高速公路，提供新的幹道連接新界東至九龍東和過海。

勞聯社會事務委員會

2018 年 1 月 9 日