

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)942/10-11號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期： 2010年11月9日(星期二)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 鄭家富議員(主席)
張學明議員, GBS, JP (副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
陳克勤議員
黃成智議員
葉偉明議員, MH
陳淑莊議員
陳偉業議員

其他出席議員： 葉國謙議員, GBS, JP

缺席委員： 劉江華議員, JP
張宇人議員, SBS, JP
李永達議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
朱經文先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
吳麗敏女士

運輸及房屋局助理秘書長(運輸)2A
曾俊文先生

運輸署助理署長／策劃
杜錦標先生

運輸署高級工程師1
鍾華勳先生

施偉拔有限公司

董事 —— 東亞及中國區
曾淑儀女士

首席顧問
葛邁高先生

高級運輸工程師
黃永賢先生

合伙人／中國業務經理
梁偉聰先生

董事總經理，財務交易諮詢(安永)
潘志威先生

聯席董事，財務交易諮詢(安永)
譚偉茵女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
吳穎君小姐

經辦人／部門

I 合理使用過海隧道顧問研究

(立法會 CB(1)298/10-11(01)——政府當局就合
號文件 理使用過海隧
道顧問研究提
供的文件

立法會 CB(1)304/10-11 號——立法會秘書處
文件 就令"建造 —
營運 — 移
交"模式隧道的
使用情況合理
化的措施擬備
的文件(最新
背景資料簡介)

立法會 CB(1)414/10-11 號——政府當局提供
文件 的電腦投影片
介紹資料)

運輸及房屋局局長向委員簡介進行《合理使用過海隧道顧問研究》(下稱"顧問研究")的背景及就顧問研究報告(下稱"研究報告")進行的公眾諮詢。負責進行顧問研究的施偉拔有限公司(下稱"施偉拔")首席顧問借助電腦投影片，向委員簡報顧問研究的結果和建議。委員察悉，研究報告臚列出顧問所建議的多個調整收費的組合，包括單單調整海底隧道(下稱"海隧")收費；只調整海隧和東區海底隧道(下稱"東隧")的收費；以及同時改變3條過海隧道(即海隧、東隧及西區海底隧道(下稱"西隧")的收費。

政府當局

2. 陳淑莊議員詢問研究報告全文能否在互聯網閱覽。運輸及房屋局局長表示，研究報告的全文會上載運輸及房屋局的網站，當中會有足夠資料方便公眾考慮及辯論。應陳議員的要求，運輸及房屋局局長亦答允將一份研究報告全文存放於秘書處，供議員有需要時查閱。

(會後補註：政府當局於會後向秘書處提供了一份研究報告。)

3. 湯家驊議員要求澄清研究報告為何將下列兩個收費方案稱為"半s"收費結構 ——

(a) 電腦投影片介紹資料第16頁所述的收費方案B2；在此方案下，全部3條隧道的收費均會改變；及

(b) 電腦投影片介紹資料第17頁所述的收費方案C2；此方案只會改變海隧及東隧的收費。

4. 首席顧問在回應時表示，上述收費方案屬於"半s"類別，是因為海隧及／或東隧的收費結構將調整至兩者目前收費結構的中間點。現時東隧的收費結構基本上是依循以資源管理為本的原則，根據此原則，隧道收費應按車輛類別耗用的資源(例如隧道空間和隧道維修保養費用)釐訂。一般來說，大型車輛佔用的隧道資源多於小型車輛，因此收費應較高。海隧啟用時亦曾按該原則釐訂收費，但多年來經過數次收費調整後，現時已不再按不同車輛類別耗用資源的比例釐訂收費。

一般看法和意見

相關的考慮因素

5. 湯家驊議員促請政府根據顧問研究的結果決定未來路向時，應充分考慮市民和議員的意見。他又認為，方便市民而不是財政影響才應是當局決定推行哪些短期方案的主要考慮因素，特別是根據電腦投影片介紹資料第31頁所述，大部分的收費方案都會為政府帶來財政收益。運輸及房屋局局長表

示同意他的意見，並澄清政府無意透過實施有關的任何收費方案來獲取收入。有關財政影響的數字只是顧問根據因實施該9項收費方案而預計的交通流量所作的預測，納入研究報告只作參考用途。

6. 林健鋒議員認為，過海隧道擠塞是因為很多市民需要從香港西部前往九龍東或從香港東部前往西九龍，因此，中環灣仔繞道及中九龍幹線建成後，可能大大有助促進3條過海隧道的交通流量。他詢問當局有否考慮此因素，首席顧問在回覆時闡釋，在進行顧問研究時，曾採用精密的運輸模型，檢視整個香港不同區域之間的交通流量。運輸及房屋局局長同意中環灣仔繞道及中九龍幹線重要，但亦指出即使兩條道路已落成，仍有需要考慮如何改善3條過海隧道的交通流量分布，確保過海交通暢順，從而確保非過海交通暢順。

7. 劉健儀議員指出東隧專營商已表示有意增加東隧收費，並詢問施偉拔在制訂研究報告所提出的收費方案時，有否顧及上述可能的發展。運輸及房屋局局長在回應時表示，顧問所提出的收費方案是建基於東隧現行收費，而政府會根據既定做法另行處理東隧專營商的加價申請。任何方案只要對東隧的交通流量有正面影響，東隧專營商都會持開放態度加以考慮。

8. 李鳳英議員認為政府當局可能需要自行決定未來的路向，因為持份者各有不同的利益，所以為研究報告進行公眾諮詢所收集的意見將會很紛紜。她詢問當局在作出決定時所考慮的因素為何，以及政府當局有否任何初步立場。運輸及房屋局局長在回覆時向委員保證，對於接獲的所有意見(特別是涉及建議收費方案帶來的影響的意見)，當局均會小心研究，並會顧及各方利益。此方面政府當局亦會考慮到在中九龍幹線及中環灣仔繞道分別於2016及2017年啟用後，過海隧道的連接道路網的容量將會增加此一因素。政府當局亦會向事務委員會匯報及與其商討在公眾諮詢期間所接獲的意見，以期就此事達致共識。

建議的整體成效

9. 副主席關注到，雖然顧問研究是因應海隧交通擠塞及東隧和西隧一再加價的關注而進行，但研究報告所提出的建議或只能處理前者，而不能處理後者，但後者卻影響到普羅市民的生計。運輸及房屋局局長在回應時表示，西隧和東隧的加價由相關法例所訂明的各自的程序及機制規管。她補充，即使回購西隧，令政府可控制其收費，西隧的收費亦未必一定會下調，否則可能會吸引更多過海車輛，導致西隧及甚至所有過海隧道即時出現交通擠塞。不過，政府當局現時並無屬意推行哪個建議，亦深知市民對隧道收費上調的關注。

10. 葉偉明議員察悉，施偉拔認為大幅下調西隧收費，把車輛分流到該隧道的做法不可取，而且研究報告提出的收費方案所調整的幅度大都只是5元。他認為調整的幅度未必足以改變司機的駕駛習慣。他詢問施偉拔有否進行問卷調查，確定影響司機決定使用哪條過海隧道的因素。運輸及房屋局局長在回應時表示，此方面的決定取決於很多因素，包括行程的起點和終點。她又指出，更顯著的隧道費調整幅度(例如10元)雖然可能對於重新分流各條過海隧道的交通流量更為有效，但卻未必獲市民或運輸業界接受。首席顧問補充，運輸署會每10年就影響行車路線選擇的因素進行大模範調查，並已確定行程目的及當時交通情況等多項因素都會構成影響。他又指出，若將某條過海隧道的收費上調5元，又將另一條過海隧道的收費相應下調5元，則淨調整幅度將會達到10元。這樣的收費差距應足以對使用者選擇過海隧道造成明顯的影響。

11. 鑒於政府可能會向使用者提供隧道費回贈或向專營商提供有償減費，葉偉明議員認為在落實推行任何收費方案前，有需要先確定有關措施的成本效益。他詢問當局會否為此而進行試驗計劃。運輸及房屋局局長在回應時表示，若認為合適，政府當局會考慮就顧問所建議的某些收費方案進行試驗，但試驗期將需有一段合理地長的時間，以顯示調整收費會否對隧道使用者的出行習慣有任何影響，而首席顧問認為，試驗期最少應為6個月，因

為除了行政措施外，即使只屬試驗性質，要調整東隧和西隧的收費也將需要修改法例。

12. 葉偉明議員察悉東隧的專營商正計劃增加東隧的收費，並詢問此計劃對建議的成效可能構成的影響，以及東隧對研究報告所提出的收費方案(特別是涉及東隧減費的方案)的立場為何。運輸及房屋局局長在回應時表示，東隧的加價申請將會按照既定程序處理，並需有合理理據支持，因此，政府當局現階段不會假定有關申請將會獲得批准。

13. 葉國謙議員指出，過海隧道是連接香港島與九龍的重要通道，他質疑限制使用某條過海隧道的建議會否產生鼓勵市民使用公共集體運輸服務的作用。他亦認為3條過海隧道的容量其實足夠，問題只在於車流量分布不均。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府明白，即使調整收費，基於商業或其他原因部分司機仍會繼續選擇使用過海隧道，但政府的政策是鼓勵市民出行時盡量使用公共交通工具。

對研究報告內個別建議的意見

調整海底隧道和東區海底隧道的收費

14. 王國興議員認為，政府調高海隧收費，並要求東隧專營商相應調低東隧收費的收費方案(海隧／東隧建議)不可取，因為這樣是懲罰海隧的使用者。此外，為受惠於東隧減費，商用車輛亦需要行走較長路程，令燃料成本增加，影響經營成本，從而影響商品及服務的價格。運輸及房屋局局長在回應時表示，司機所選擇的路線及過海隧道將取決於行程的起點和終點，以及隧道收費。舉例而言，某名司機若由例如黃大仙前往北角，經東隧或海隧前往的總路程會很接近，若將該兩條過海隧道的收費差距縮窄，基於節省行車時間及其他成本方面的考慮，該名司機有更大可能會選用東隧。她又解釋，施偉拔建議東隧減低收費(而海隧相應增加收費)，是因為東隧及其連接道路有剩餘容量吸納來自海隧的部分額外車流。政府當局對所有將能改善各條過海隧道車流量分布的建議均持開放態度，並會小

心研究在公眾諮詢期內接獲的所有意見，然後才決定未來路向。政府當局亦察悉，顧問提出的部分調整收費的組合會影響商用車輛的營運成本，並會徵詢職業司機及有關行業組織對研究報告的結果及建議的意見。

15. 副主席申報他自己常常使用3條過海隧道。他認為政府當局屬意的海隧／東隧建議未必有成效，因為每條過海隧道均面對連接道路交通擠塞的問題，詳情如下——

- (a) 涉及海隧的公主道；
- (b) 涉及東隧的東區走廊灣仔出口；及
- (c) 涉及西隧的信德中心附近地方。

副主席認為，海隧／東隧建議只會令上文(b)項所述地點的擠塞情況惡化，司機可能因而繼續使用海隧而不轉用東隧。

16. 首席顧問在回應時表示，在進行研究時，施偉拔曾透過交通調查和運輸模型測試，詳細審視全港不同交通區之間的交通時間、使用不同過海隧道所需的過海點到點行程時間，以及採用不同收費方案可能令路口超出負荷導致交通擠塞的程度。他繼而解釋，海隧增加收費會將交通分流到東隧，以致可有空間騰出以供原本使用西隧的車輛使用海隧，從而令3條過海隧道及其連接道路的車流量分布變得較為可取。

17. 林健鋒議員詢問，當海隧的交通流量分流至東隧後，估計將有多少交通流量會由西隧分流至海隧。首席顧問在回應時指出，上述情況將視乎當局採用哪個收費方案而定，不過他預期每日從海隧分流出來的車輛可達4 000至6 000架次；東隧每日可多吸納額外約7 000架次車輛；使用西隧的車輛數目亦會輕微下跌。

18. 陳淑莊議員提及電腦投影片介紹資料第19頁，該頁顯示，若採用C1收費方案，把海隧私家

車收費上調5元(以及按比例增加其他車輛類別的收費),東隧私家車收費則下調5元(以及按比例降低其他車輛類別的收費),估計高峰時段縮減的車流量及平均每天縮減的車流量分別會是680架次及4 300架次。她關注到東區的交通情況,並詢問是否預期有關車輛全部改用東隧;若然,鑒於現時東區走廊在繁忙時段已有擠塞情況,東隧又能否吸納上述車流量而不會出現任何問題。

19. 首席顧問在回應時表示,4 300架次車輛是整日的數字,每小時僅為數百架次車輛,因此,在C1收費方案下從海隧分流出來的車流,應不會令東隧及其連接道路超出負荷。他又向委員保證曾採用額外成效指標確定研究報告所建議的全部收費方案均能帶來交通效益,而不會產生交通問題或令其他地方的交通情況變差。這些指標包括駛經海隧所需的時間、點到點過海車程的時間、選定地區的平均車速,以及對主要路口和主要幹線連接道路的影響等。

20. 林健鋒議員詢問,若東隧專營商拒絕按海隧／東隧建議下調東隧收費,政府當局將會採取哪些措施。運輸及房屋局局長在回應時表示,她的理解是,東隧對於與政府當局商討對其交通流量有正面影響的方案持開放態度。

21. 葉國謙議員指出,以往海隧的收費曾經低於東隧收費,但當時海隧仍出現擠塞,他因此不認為海隧／東隧建議有效。況且,司機主要依賴海隧和西隧而非東隧前往九龍及新界主要地方。他又警告,增加海隧收費可能會導致公共交通工具提高票價,因此,除非加費理據充分,否則將會面對強烈的反對。主席認同他的意見。政府當局察悉他們的關注。

22. 陳偉業議員認為不宜採用海隧／東隧建議增加海隧的收費,因為這樣會加重海隧使用者的隧道費負擔,尤其是海隧使用者並非全部均能轉用東隧。因此,他建議純粹減低東隧收費以鼓勵市民使用東隧,而不同時增加海隧的收費。運輸及房屋局局長在回應時表示,顧問已建議了短期、中期及長

期的措施來解決各條過海隧道車流量分布不理想的問題。當有關的連接道路網改善工程於2016及2017年完成後，便可考慮採取更有效的長期方案，例如回購。在此之前，若只減低東隧的收費，可能會吸引更多司機使用過海隧道，導致整體過海交通有所增加，造成西隧和其他過海隧道嚴重擠塞。陳議員仍然認為海隧使用者不應受到懲罰，因為這樣既不合理，亦不公平。運輸及房屋局局長在回應時表示，除收費外，亦有需要研究影響司機駕駛行為的其他因素。例如海隧使用者將可選擇另一條過海隧道，並且受惠於因為海隧的交通更為暢順而節省的行程時間。

採用資源管理為本的原則

23. 湯家驊議員認為，與其按研究報告建議要求商用車輛承擔較高的過海隧道費用，較公平有效的做法可能是增加私家車的隧道收費及減低其他車輛類別的收費，因為增加私家車／的士隧道收費，藉以鼓勵市民使用公共交通工具是可以接受的，但增加商用車輛的隧道收費卻可能造成經營困難。他要求比較上述兩類車輛的流量，以便評估他提出的上述建議。運輸及房屋局局長在回應時解釋，有關建議可能難以執行，因為從資源管理的角度來看，個別車輛類別的隧道收費應按其耗用的資源(例如隧道空間和隧道維修保養費用)釐定(資源管理為本的原則)。此外，的士及私家車司機可能亦會對湯議員的建議有意見。首席顧問補充說，乘搭的士和私家車的人士其實很多是外出工作的商人，針對他們而增加隧道費亦可能面對強烈反對。

24. 劉健儀議員認為研究報告提出的所有建議均涉及增加重型車輛的隧道收費，做法並不可取。她促請政府當局適當諮詢物流業界，並指出即使東隧減低重型車輛的收費，但基於燃料成本的考慮，重型車輛亦未必願意行走較長路程使用東隧。她又認為政府當局在決定未來路向時，應考慮上述因素；並顧及物流業界按照客戶指示決定行車路線的做法；以及盡量減低通脹和透過盡量減輕經營成本使本地物流業可與海外同業競爭的需要。

25. 運輸及房屋局局長在回應時表示，根據資源管理為本的原則，重型車輛的隧道收費應該較高。然而，政府當局亦會小心行事，以免採用此原則會對有關業界的經營成本構成影響。因此，在考慮任何涉及更改收費結構的建議時均會很小心謹慎，並會進行適當諮詢。她又解釋，關於劉健儀議員在上文提出的考慮因素，施偉拔在進行交通調查和運輸模型測試時已經考慮在內。不過，在決定未來路向時，3條過海隧道能達致更理想的車流量分布的目標亦是主要考慮因素。

隧道費回贈方案

26. 湯家驊議員同意，為把市民的交通費用維持於較低水平，由政府提供財務補償，以彌補公共交通營辦商的損失，是全球各地政府常見的做法。他提到研究報告建議向使用者提供隧道費回贈或向專營商提供有償減費，以推行B組和C組的收費方案，並詢問如何提供回贈。首席顧問在回應時表示，在隧道費回贈方案下，政府不會以代用券形式真的向隧道使用者付款，反而會按實際車流量向東／西隧專營商發還回贈。

27. 陳淑莊議員察悉當局可能會向使用者提供隧道費回贈以推行B組和C組的收費方案後，詢問有關回贈會否提供予所有東／西隧使用者，還是只限於指定車輛類別，以把有關車輛分流至其他過海隧道。運輸及房屋局局長在回應時表示，若向所有車輛類別提供回贈可能更有效，但政府會考慮所接獲的意見及建議。

28. 主席強調政府當局需要就向使用者提供隧道費回贈的建議方案與西隧和東隧專營商磋商。依他之見，若只在東隧推行隧道費回贈方案，結果可能只有東隧受惠，因為鑒於九龍及港島東部在繁忙時段的擠塞情況，海隧的車流實難以向東面分流，因此，海隧的擠塞問題不大可能改善。主席亦指出，假如缺乏這方面的具體數字，隧道費回贈方案未必能取得撥款支持。他因此認為研究報告的建議難以執行，因而難見成效。他亦對建議方案能否真

的透過節省行車時間和車輛營運成本每年帶來4至6億元的經濟效益存疑。

29. 運輸及房屋局局長在回應時表示，在中環灣仔繞道建成前，若把更多車輛分流至西隧，可能會導致西隧的连接路及中環嚴重擠塞。此外，在有關道路改善工程於2015年竣工前，西隧往佐敦／尖沙咀的连接道路的容量也受限制。她又指出，顧問認為隧道費回贈及有償減費兩個方案均可行，而回贈方案比向專營商提供有償減費方案優勝，這是因為當局是以實報實銷方法，向專營商退還按實際車流計算的隧道費回贈，而有償減費方案則涉及與專營商就預計的利潤損失進行談判及達成協議，而此方面難以取得成果。況且，由於回贈數額是按實際交通流量計算出來，有關數額亦較容易計算。政府當局會因應公眾的意見，考慮研究報告提出的所有方案，並在適當時候與事務委員會討論未來的路向。

30. 然而，主席仍然認為自八號幹線通車後，使用西隧前往新界東和西的車輛已大幅增加，因此，隧道費回贈方案亦應適用於西隧。

由委員提出的替代建議

回購方案

31. 湯家驊議員雖然同意政府當局所述，短期的目標應是解決3條過海隧道車流量分布不均的問題，但認為長遠而言，政府當局應回購東隧和西隧。運輸及房屋局局長在回應他及王國興議員詢問政府當局會否考慮回購西隧時表示，若價格合理，政府當局更長遠而言願意考慮此方案，但在中環灣仔繞道啟用前該方案未必有效，因為現時西隧及其连接路實無法吸納從海隧分流過來的額外車流而不會構成不可接受的交通問題。她又解釋，待東隧專營權在2016年8月屆滿後，政府在與西隧專營商洽商此方案時會有較大優勢。

32. 黃成智議員提及電腦投影片介紹資料第9頁，從中他察悉西隧只在早上繁忙時段擠塞，並

質疑政府當局在上文第9段聲稱回購西隧未必有用的說法。他促請政府當局着手研究如何回購西隧，以便當中環灣仔繞道在2017年建成，以及東隧的專營權於2016年屆滿後其擁有權移交給政府時，即能更有效控制3條過海隧道的適當收費水平，使車流量的分布較為平均。與此同時，鑒於西隧在非繁忙時段尚有容量，政府亦應向西隧而非東隧提供資助，以便西隧調低收費吸引更多車輛使用。

33. 運輸及房屋局局長同意，隨着上文提及的各項發展，當局在2016及2017年將有更大空間調整3條過海隧道的收費，使車流量的分布更為理想。然而，她強調在下調過海隧道收費時必須小心，以免鼓勵更多市民駕車而不使用公共集體運輸服務。首席顧問補充說，自2009年年初施偉拔開始進行顧問研究以來，西隧已變得整天都交通擠塞。此外，若不大幅加費，海隧的車龍亦不會減少。他又解釋，若推行B組和C組的收費方案，各條過海隧道的交通水平將會在2011年變得可容忍。

34. 陳淑莊議員提及電腦投影片介紹資料第31頁，並詢問推行B組和C組收費方案所得收入可否注入一個基金，用以回購西隧。運輸及房屋局局長在回應時表示，就公共財政而言，政府會盡力找出一個對收入和公共開支影響最小的方案。況且，要靠有關收入來儲夠金錢回購西隧所需的時間可能很長。

35. 林健鋒議員認為，要確定長期措施，解決3條過海隧道車流量分布不均的問題，政府當局應就所有可行的解決措施(包括回購方案)與西隧磋商。運輸及房屋局局長在回應時表示，由於東隧和西隧的專營商均是持份者，政府當局會向他們簡介顧問就解決過海隧道擠塞的可行措施所提出的建議，並會對將可令各條過海隧道的車流量分布更為理想的短期、中期及長期解決措施持開放態度。然而，政府當局亦需考慮在中環灣仔繞道於2017年建成前西隧及其連接路的容量受到嚴重限制的情況下回購西隧的價值。然而，考慮到雙方要就例如未來交通流量和收入等方面的預測達成協議的困

難，與專營商就回購方案進行的談判將會是困難及複雜的。

36. 主席表示，為提供足夠時間進行討論，他會把會議延長15分鐘。

盡量提高西隧的容量

37. 劉健儀議員關注到，根據電腦投影片介紹資料第9頁所載，西隧的容量不大，以致現時行車量達到5.2萬架次便會出現擠塞，而即使P2路延伸部分及中環灣仔繞道建成，當西隧的行車量分別達到5.5萬架次及9萬架次時，隧道仍然會擠塞。她察悉西隧容量有限不是設計上的問題(其設計容量其實達到12萬至13萬架次)，而是受到西隧連接道路的限制後，亦對西隧的財政可行性及浪費設計容量表示關注，並批評政府當局未能確保中環灣仔繞道早日建成。與此同時，她又促請政府當局解決干諾道西天橋上車輛切線的問題，以提高西隧的容量，藉以紓緩東隧和海隧的擠塞情況。

38. 運輸及房屋局局長在回應時表示，在切實可行範圍內盡早建成中環灣仔繞道是政府當局的當務之急。然而，有關工程的完工日期卻因為政府當局無法控制的事宜(例如環繞填海以提供有關土地的爭拗和法律程序)而延遲至2017年。運輸署助理署長／策劃補充說，從規劃的角度而言，令中環灣仔繞道的設計容量與西隧容量確切地互相配合很困難，因為就道路而言，所設置的行車線必須屬絕對數字，因而在決定為配合長遠需求而設置的行車線數目時必須小心謹慎。因此，某路線不同路段容量各異是常見的情況，某條路線亦可能會有關鍵路段影響其他路段吸納更多車流的能力，儘管其他路段的容量可能較高。他又解釋，在中環灣仔繞道建成前，當局已採取短期改善措施，以改善西隧連接道路網的擠塞情況。例如，於干諾道西天橋東行近信德中心，縮短在慢線和中線間的分隔線(由原有的280米長度減至160米)，讓慢線車輛有較多空間切入中線，減低車龍延伸至西隧出口的可能性。然而，這些措施的成效有限，最終的解決方法仍在於中環

灣仔繞道通車。因此，政府當局已力求盡快完成中環灣仔繞道工程。

39. 葉國謙議員指出，海隧和西隧的連接道路擠塞是由於中環交通擠塞。因此，依他之見，擬透過調整東隧收費解決3條過海隧道車流量分布不均的問題難見成效，當局反而應採取更積極措施，在中環灣仔繞道建成前促進西隧的交通流量，例如為從不同方向駛往西隧的車輛訂定不同的隧道收費。首席顧問在回應時表示，只有當西隧在香港及九龍的連接道路均有足夠容量時，上述訂定不同收費的建議才會見效。然而，西隧九龍一方佐敦道路口及佐敦連翔道一帶均受到類似的容量限制。

委員提出的其他替代建議

40. 對於研究報告沒有納入的士業界的建議，要求西隧向非載客的士提供30元的隧道費優惠，王國興議員表示遺憾，因為他認為此措施可吸引更多的士使用西隧，從而減少海隧的車流量。運輸及房屋局局長在回應他要求當局考慮上述建議時解釋，政府當局一向鼓勵過海隧道營辦商提供推廣折扣或優惠。然而，應留意的是，西隧不單受制於中環及灣仔區的樽頸問題，在佐敦及尖沙咀等九龍地區亦有樽頸問題，而有關情況要待2015年連翔道——柯士甸道行車隧道建成後才會得到改善。

41. 王國興議員詢問，在可能是曠日持久的回購方案磋商完結前，當局會否研究興建第4條過海隧道或跨海大橋。運輸及房屋局局長在回應時表示，興建第4條過海隧道事宜必須審慎考慮，並應顧及下述因素：需要為新建隧道提供有足夠容量的連接道路網；難有理據支持在海港填海以供應土地興建新隧道出入口；現正落實推行的沙田至中環線其實亦是過海線；以及鼓勵市民放棄駕車而使用集體運輸服務的政府政策等。除上述因素外，建造跨海大橋的方案涉及的考慮因素更多，包括大橋高度若足以避免阻礙海路交通，其對環境和視覺難免造成影響。因此，推行上述兩個方案甚為困難。

42. 黃成智議員認為，除非有關的連接道路網可以改善，否則調整隧道收費對紓緩3條過海隧道交通擠塞作用有限，因為3條隧道在早上繁忙時段都會出現擠塞。因此，除了回購方案外，屬於民主黨的議員亦認為有需要制訂措施，減少繁忙時段使用3條過海隧道的車輛數目。舉例而言，在他提出的全港30個主要商場和公共屋邨提供約5 000個泊車轉乘車位，以鼓勵更多市民使用公共集體運輸服務。鑒於港鐵市區線乘客量高企，他又建議政府當局先由東涌線開始，其後或可於沙中線推行。

43. 運輸及房屋局局長在回應時表示，顧問亦曾研究數個短期措施，例如海隧徵收繁忙時段附加費的方案。然而，由於此方案可能會出現電腦投影片介紹資料第22頁所述的問題，因此並不可取。至於提供泊車轉乘設施，當局其實已在一些地區(例如包括香港站及九龍站在內的東涌線的若干車站)提供有關設施，但這些設施可否鼓勵司機改變他們的出行習慣，放棄駕車而轉用公共交通服務卻令人懷疑。在不鼓勵駕車的前提下，政府當局會適當考慮可否改善現有泊車轉乘設施。

44. 陳淑莊議員詢問，政府當局可否一如倫敦的做法，在過海隧道出入口附近提供設施，以便從輕型貨車卸貨再裝上大型貨車或從大型貨車卸貨再裝上輕型貨車，藉以減少需要過海的貨車數目及行業的經營成本，同時亦不會影響有關司機／工人的就業機會。運輸及房屋局局長在回應時表示，在過海隧道出入口附近的繁忙地區物色土地作此用途可能會有困難。此外，據她對物流業的瞭解，隧道費固然是業界經營成本的一部分，但在過海隧道出入口裝卸貨物等同重複處理貨物，亦會涉及聘請工人及租用輕型貨車的額外成本。

45. 劉健儀議員詢問，施偉拔有否研究海隧上調收費而東隧及西隧則一同下調收費的收費方案。李鳳英議員亦詢問，西隧收費能否下調以解決車流量分布不均的問題。首席顧問在回應時表示，西隧未必能吸納從其他隧道分流的車流。再者，透

過增加海隧收費及減低東隧收費，3條過海隧道已可達到合理的車流量分布。

46. 陳偉業議員認為研究報告的建議是藥石亂投，純屬補救性質，難見成效。他認為長遠而言，當局應成立隧道及橋樑管理局，擁有並營運3條過海隧道及甚至三號幹線(郊野公園段)，以有效調整各隧道的交通流量。就此，政府應展示決心，採取高度技巧的手法，因為要與有關專營商就隧道的資產估值、未來交通及收入的預測、及預期回報等極具爭議的內容達成共識很困難。運輸及房屋局局長在回應時表示，顧問曾考慮該項實質上屬3隧聯營的建議。由於該建議將涉及以合理價格同時回購東隧和西隧，因此所涉及的談判難度及複雜程度將會非常大。此外，該建議亦會涉及對過海隧道的組織及管理架構作重大更改，當中亦涉及修訂法例。鑒於上述建議非常複雜，顧問不建議把該建議作為實施的方案，而即使探討該建議，亦只應作為非常長遠的考慮。

47. 主席提到王國興議員建議邀請運輸業界就研究報告表達意見，並指示應為此安排舉行特別會議。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局亦會諮詢有關業界。

(會後補註：特別會議隨後定於2011年1月11日(星期二)上午8時30分舉行。)

II 其他事項

48. 議事完畢，會議於上午10時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年1月7日