

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1920/10-11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： 2011年1月11日(星期二)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會會議廳

出席委員： 鄭家富議員(主席)
張學明議員, GBS, JP (副主席)
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
張宇人議員, 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
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP
陳淑莊議員
陳偉業議員

缺席委員： 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
李鳳英議員, SBS, JP
黃成智議員
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
盧劍聰先生

運輸署總工程師／運輸策劃
應芬芳女士

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

應邀出席人士：參與議程第I項的討論

的士、小巴權益關注大聯盟

主席
黎銘洪先生

鴨脷洲民生關注組

召集人
區諾軒先生

鳳凰山學會

研究主任
羅健熙先生

南區區議員

南區區議員
柴文瀚先生

公民黨

地區發展主任
陳梓杰先生

輕型貨車電召中心聯合商會

副主席
潘志豪先生

泰和車行有限公司

副主席
伍海山先生

香港貨櫃車主聯會

常務副主席
林海達先生

麗斯出租車服務有限公司

總經理
李貴方先生

個別人士

時事評論員
黃世澤先生

香港貨櫃拖運業聯會

主席
黃兆華先生

九龍重型貨車商會

主席
梁根權先生

的士司機從業員總會

幹事
廖汝祥先生

公共巴士同業聯會

執委
莫華勳先生

中港澳直通巴士聯會

副理事長
陳宗彝先生

聯友的士同業聯會

主席
梁澤生先生

香港九龍的士貨車商會

主席
黃保強先生

自由的士權益協進會

主席
黃宏樂先生

東區區議會

東區區議會轄下交通及運輸事務委員會副主席
趙資強先生

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

副主席
李國英先生

元朗區旅運巴士同業聯會

主席
葉永清先生

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司

高級營運支援經理
吳義君先生

九龍區旅運巴士同業聯會有限公司

委員
龔樹人先生

香港區旅運巴士同業聯會

執行委員
李嘉騏先生

荃灣區旅運巴士同業聯會

主席
鄧子強先生

車馬樂的士聯會有限公司

黃長明先生

潛水苦主關注組

林鴻達先生

尖碼之聲

主席
陳嘉朗先生

焗你塞紅隧、迫地鐵苦主大聯盟

發言人
任國棟先生

九龍巴士(1933)有限公司

車務總監
霍彩福先生

二零憲章

會員
錢偉洛先生

民主建港協進聯盟

交通事務副發言人
陳學鋒先生

香港汽車會

行政總裁
莫裕生先生

個別人士

香港理工大學土木及結構工程系副教授
熊永達博士

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

議會秘書(1)1
鄭慶鴻先生

議會事務助理(1)5
李穎芝女士

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
用情況合理的
措施擬備的
背景資料簡介

立法會 CB(1)942/10-11 號——2010年11月9日
文件 會議紀要的擬
稿)

出席第I節會議的團體代表陳述的意見

的士、小巴權益關注大聯盟
(立法會CB(1)535/10-11(01)號文件)

黎銘洪先生向委員簡介關注大聯盟的意見書的內容。總括來說，關注大聯盟認為改善3條過海隧道車流量分布的最佳方法，是調高海底隧道(下稱"海隧")私家車和的士的隧道費，把車輛分流至西區海底隧道(下稱"西隧")。若實施此建議，每日使用海隧的車輛數目將會比2009年減少約2萬輛，海隧(及持有海隧的政府)及西隧的收入亦會分別增加約3億6,000萬元及2億2,800萬元。他促請政府當局及委員考慮上述建議，不要按照《合理使用過海隧道顧問研究》(下稱"顧問研究")的報告(下稱"該報告")所建議，要求商用車輛繳付更高的隧道費，令

商用車輛的經營成本有所增加，因為商用車輛在決定路線時不如私家車般有選擇。

鵬洲民生關注組

2. 區諾軒先生向委員簡介關注組的意見。總括來說，關注組的批評是，在擬備該報告時已經假設回購東區海底隧道(下稱"東隧")及西隧並不可行。該報告在考慮各方案時亦過於側重財務的影響及隧道營辦商的財務可行性，而不是長遠的社會效益。他又指出，西隧累積多次增加隧道費後，收費已甚高，令西隧的隧道費收入比回購該隧道估計所需款項還要高，以致回購方案更難推展。儘管如此，為確保隧道費不會大幅增加令商用車輛利益受損，政府仍應回購西隧及東隧，以確保過海交通暢順。

鳳凰山學會

3. 羅健熙先生指出，雖然3條過海隧道車流量分布不均的問題(下稱"車流量分布不均的問題")存在已久，多年來一直導致港島和九龍區交通擠塞，但政府卻沒有全心全意找出解決方法。例如當局沒有盡力加快興建足以大大改善過海交通的沙田至中環線(下稱"沙中線")。當局亦未有利用中信泰富在2008年出現財政困難的機會，回購中信泰富在西隧持有的35%權益及在東隧持有的70%權益，以靈活調整3條過海隧道的收費。政府亦同樣拒絕考慮各個善用西隧以紓緩海隧交通擠塞的方案。依他之見，政府應在切實可行的範圍內盡快回購西隧和東隧。當局亦應考慮恢復不同的渡輪航線，以協助改善過海交通，而不是將中環天星碼頭遷離港鐵車站和巴士站，令市民對使用渡輪服務卻步。這樣的規劃錯誤只會迫使更多市民使用巴士服務，令交通擠塞問題進一步惡化。

南區區議員柴文瀚先生

4. 柴文瀚先生提出以下各點——

- (a) 若顧問研究過於側重財務方面的影響，便難以找出妥善方法，解決車流量分布不均的問題。他質疑當局是否透過令政府持有的海隧超出負荷，迫使更多市民使用政府為大股東的香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")的服務，以賺取更多盈利；
- (b) 鑒於海隧擠塞會導致港島及九龍地區交通擠塞，因此，除非車流量分布不均的問題可以紓緩，否則興建新道路無助減輕擠塞的問題。在這方面，一些學者早已指出，在使用海隧的車輛中，約50%是因為收費不均而不是海隧的位置而使用該隧道，因此，當局應以宏觀角度，調整所有行車隧道和收費道路的收費，以充分利用這些資源，令從元朗或香港國際機場去香港的車輛使用三號幹線或八號幹線，然後使用西隧過海；從觀塘或將軍澳去香港的車輛亦會使用二號幹線，然後使用東隧過海。與此同時，政府亦應回購東隧及西隧，以適當調整3條過海隧道的收費，使收費較為合理，否則，為解決車流量分布不均的問題而進行研究，可能只是浪費時間；及
- (c) 該報告只建議政府調高海隧收費，並要求東隧專營商調低東隧收費(下稱"海隧／東隧方案")，實不足以解決車流量分布不均的問題。除非政府當局無意真正解決海隧交通擠塞的問題，否則便應研究其他可行方案，例如振興渡輪服務、泊車轉乘方案，以及改善現行巴士轉乘安排等各個方案。

輕型貨車電召中心聯合商會

5. 潘志豪先生指出，海隧擠塞問題存在已久，一直沒有得到改善，政府亦不願真正解決此問

題。因此，職業司機束手無策，只能為增加隧道費做好準備。

泰和車行有限公司

6. 伍海山先生指出，有別於其他商用車輛，的士行走什麼路線及因而使用哪條隧道由乘客決定。因此，載客的士一般都會使用當時最接近的過海隧道，而非載客的士則傾向使用收費較低的過海隧道。這解釋了為何有關統計數字顯示最多車輛使用海隧。因此，他促請政府當局考慮其建議，要求西隧向非載客的士提供收費優惠，吸引更多的士由海隧轉用西隧。

香港貨櫃車主聯會

7. 林海達先生表示，貨櫃車行業反對海隧／東隧方案。依他之見，車流量分布不均的問題影響民生。因此，在定出方法解決有關問題時，主要考慮的不應是財務影響及商業因素，反而應提出創新的構思以找出解決方法。他又指出，客戶往往要求貨櫃車使用海隧，因為經海隧的來回程收費只是100元，若使用東隧及西隧，收費則分別是250元及340元。因此，他提出反建議，要求推行為期3至6個月的短期收費優惠試驗計劃，盡量減低3條過海隧道的收費差距(下稱"試驗建議")。他又解釋，貨櫃車因為擠塞而停車後，需要較長時間才能重新啟動引擎。由於貨櫃車的目的地主要集中於港島西區、柴灣及香港仔一帶，他認為值得提供誘因，鼓勵貨櫃車經不同的過海隧道前往上述地區，以助紓緩擠塞情況，並促請政府當局在確定解決的方案時，應考慮上述因素及其他有關因素，而不應單單參考他認為令人失望的該報告。

麗斯出租車服務有限公司

8. 李貴方先生促請政府回購西隧及東隧，以劃一3條過海隧道的收費，讓司機可根據其目的地決定使用哪條隧道，從而紓緩海隧及其連接道路的擠塞情況。

黃世澤先生

(立法會CB(1)978/10-11(01)號文件)

9. 黃世澤先生向委員簡介其意見書的內容。總括來說，他要求當局使用沙中線隧道在海隧旁興建第四條過海隧道。因為其一，3條過海隧道均接近飽和，尤其是來港的內地車輛數目日漸增加及物流業進一步發展，可能會令過海交通進一步增加；其二，若政府不興建第四條過海隧道，西隧將不會考慮調低隧道費的要求；其三，香港的道路設計有問題，未能應付東、西行交通，以致車輛很難往返西九龍及東九龍。此外，當局亦應透過改善渡輪服務，並鼓勵市民在柯士甸站轉乘行駛西隧的過海隧道巴士，以盡量減少過海巴士使用海隧。

香港貨櫃拖運業聯會

10. 黃兆華先生對該報告表示失望，並反對報告提出的建議，認為有損物流業和香港的經濟。依他之見，一如新加坡的做法，當局應限制私家車使用過海隧道，以減少整體的過海交通量。

九龍重型貨車商會

11. 梁根權先生認為該報告令人失望，約50%重型車輛使用海隧的指稱亦不正確。他質疑此數字，是因為貨車主要送貨往返港島西區及柴灣一帶，而且其實主要行走新界東、新界西及葵涌的道路。他又解釋，貨車使用海隧主要因為收費較低，亦是按客戶指示。若使用其他過海隧道，司機不單要填補收費的差距，亦會因為需要繞道而令空氣污染惡化。因此，當局應致力劃一過海隧道的收費，讓司機可根據行程的出發地和目的地，決定使用哪條過海隧道。

的士司機從業員總會

(立法會CB(1)978/10-11(03)號文件)

12. 廖汝祥先生向委員簡介總會的意見書的內容。總括來說，總會不支持在中環灣仔繞道竣工前回購西隧及東隧、延長東隧／西隧專營期以換取較

低隧道費，或在海隧實施繁忙時段附加費。要令3條過海隧道的車流量分布較為理想，當局反而應採取以下措施：盡量減低3條過海隧道的士隧道費的差距，要求海隧將的士隧道費調高至20元，並於西隧向的士派發5元現金代用券，供在各條過海隧道使用。總會在意見書中以表列形式，述明如何向的士派發這些5元代用券及使用的詳情。

公共巴士同業聯會

(在會議席上提交的立法會CB(1)1046/10-11(02)號文件)

13. 莫華勳先生向委員簡介在會議席上提交的意見書的內容。總括來說，聯會認為，公共巴士屬集體運輸工具，應可優先使用過海隧道及享有收費優惠。因此，為充分使用各條過海隧道，政府當局及有關的過海隧道營辦商應向成本效益較低的交通工具收取較高隧道費或限制其使用隧道。基於上述考慮，聯會進一步建議，為改善3條過海隧道的車流量分布，海隧的收費應維持不變，東隧和西隧的巴士隧道費則應調低。

中港澳直通巴士聯會

(在會議席上提交的立法會CB(1)1046/10-11(01)號文件)

14. 陳宗彝先生向委員簡介在會議席上提交的意見書的內容，並提出以下要點——

- (a) 聯會反對根據資源管理為本的原則，增加商用車輛的隧道費。根據該原則，個別車輛類別的隧道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，換言之，大型車輛佔用的隧道資源多於小型車輛，因此收費應較高。相反，當局應採取的原則是，鼓勵集體運輸工具使用過海隧道，以及減低私家車使用過海隧道的意欲；
- (b) 應注意的是，即使增加隧道費，商用車輛使用過海隧道的數目亦不會減

少，但導致經營成本上升卻會影響到職業司機的工資和商品及服務的價格，從而影響基層民生；及

- (c) 與使用過海隧道有關的問題的癥結在於住宅和商業區的分布不均。雖然商業區大多位於港島(特別是中區)，大部分市民卻居住在九龍及新界地區，所以過海隧道往往於繁忙時段出現單向交通擠塞，以致隧道資源未能充分運用。因此，分散發展商業區對紓緩過海隧道擠塞問題很重要。政治中心尤其應遷離商業區。該研究沒有考慮上述各點實在可惜。

聯友的士同業聯會

(立法會CB(1)997/10-11(01)號文件)

15. 梁澤生先生認為，要改善3條過海隧道的車流量分布，海隧的的士隧道費應增至15元，非載客的士經3條過海隧道的收費一律定為15元。

香港九龍的士貨車商會

(立法會CB(1)997/10-11(01)號文件)

16. 黃保強先生指出，商會的意見與聯友的士同業聯會及九龍的士車主聯會有限公司的一致；有關意見載於其聯合意見書，梁澤生先生並已於上文陳述。他又認為東隧及西隧應調低貨車的隧道費。

自由的士權益協進會

(立法會CB(1)978/10-11(04)號文件)

17. 黃宏樂先生向委員簡介協進會的意見書的內容。總括來說，協進會認為該報告的建議無助令3條過海隧道的使用情況合理化，並另提出以下建議——

- (a) 3條過海隧道應劃一商用車輛的隧道費；

- (b) 於繁忙時段向私家車收取較高的隧道費；及
- (c) 西隧應向非載客的士提供收費優惠，3條過海隧道非載客的士的隧道費應劃一為15元。

東區區議會

18. 趙資強先生向委員簡報東區區議會的意見。他指出該報告不容易理解，亦未能提出長遠方法解決車流量分布不均的問題，因為該報告未能找出問題癥結所在。依他之見，過海隧道擠塞其實源於有關的連接道路網擠塞。舉例而言，海隧擠塞是因為九龍加士居道一帶擠塞，而經西隧的車流亦受中區擠塞的影響。他同意若干團體代表的意見，認為即使推行海隧／東隧方案，亦不應增加商用車輛的隧道費，反而應針對私家車，因為其較能因應交通情況靈活轉換路線。

公民黨

19. 陳梓杰先生指出，鑒於車流量分布不均的問題對時間資源及空氣質素帶來負面影響，公民黨一直促請政府當局積極解決此問題。然而，政府當局卻不斷拖延，亦未能把握中信泰富在2008年出現財政困難的機會，回購中信泰富在西隧和東隧持有的權益。鑒於海隧已嚴重超出負荷，公民黨希望提出以下建議——

- (a) 雖然西隧往香港方向交通在早上繁忙時段會出現擠塞，但仍應鼓勵車輛在非繁忙時段使用該隧道，以分流海隧的交通；
- (b) 在實施向使用者提供隧道費回贈的方案(下稱"隧道費回贈方案")時，商用車輛(尤其是輕型貨車及重型貨車)應享有優先，因為上述兩類車輛的經營成本容易於商品及服務價格中反映出

來。況且，向私家車提供回贈可能會鼓勵該等車輛使用過海隧道；

- (c) 公民黨支持根據資源管理為本的原則逐步調整海隧收費。然而，鑒於增加交通票價會影響基層民生，因此若海隧增加收費，過海隧道巴士亦應凍結票價；及
- (d) 政府應在適當時候回購西隧和東隧。

政府當局對出席第I節會議的團體代表所關注的事項作出的初步回應

20. 委員感謝團體代表提出意見。應主席之請，運輸及房屋局副局長因應出席第I節會議的團體代表的意見，提出以下各點 ——

- (a) 政府當局對有助改善過海隧道車流量分布的所有建議均持開放態度。政府當局亦會仔細研究在諮詢期間接獲的所有意見，然後才決定未來的路向；
- (b) 調整收費雖然不是唯一的方案，但卻是在短期或中期改善3條過海隧道車流量分布的有效措施，而且顧問建議的調整收費將會涉及調低東隧的收費，而非只會調高海隧的收費。根據顧問建議的隧道費回贈方案，向東隧使用者提供的回贈亦會直接向使用者提供；
- (c) 該報告提出的建議，並沒有將過海隧道營辦商的財務利益考慮在內，主要的考慮因素反而包括：(i)有關建議會否改善3條過海隧道的車流量分布；(ii)如何在各方利益之間取得平衡，尤其是公眾及隧道使用者的利益；以及(iii)如何確保公帑在這方面的成本效益；

- (d) 該報告沒有排除例如回購方案這類長遠解決方法，不過亦指出應待中環灣仔繞道在2017年建成，又或東隧專營權於2016年屆滿而擁有權移交政府後才推展有關措施；及
- (e) 政府當局明白到調整收費會對運輸業構成影響，在決定未來路向時，亦會考慮這個因素。

討論

在決定推展哪些方案時所考慮的因素

21. 湯家驊議員認為在決定推展哪些方案時，主要考慮的因素應是普羅市民的福祉，而不是成本效益。因此，當局應考慮以下3項原則——

- (a) 當局應鼓勵市民使用公共交通服務，因此，私家車的隧道費不應調低；
- (b) 為減輕通脹及交通工具加價對基層的影響，現在可能是時候讓政府考慮資助公共交通服務；及
- (c) 鑒於委託私人公司營運公共設施所涉及的風險，政府日後應避免將公共設施的營運外判。在這方面，當局務須在適當時候回購西隧和東隧，但由於涉及公帑，當局應找出好的時機進行回購，以確保價格合理。

22. 應湯家驊議員之請，以下團體代表就上述3項原則提出意見如下——

- (a) 柴文瀚先生指出，雖然團體代表先後就如何鼓勵市民使用公共交通服務提出多項建議，但該報告卻沒有觸及此原則。他促請政府當局就振興渡輪服務及改善轉乘安排等建議進行研究；

- (b) 黃世澤先生就回購方案提出意見，促請政府當局興建第四條過海隧道。他提到深圳市政府藉在梧桐山隧道旁興建新隧道向隧道營辦商施壓，成功以合理價格回購同樣是以“建造——營運——移交”模式營運的梧桐山隧道。他又認為，鑒於過海隧道擠塞的問題嚴重，而渡輪座位數目又多，當局應一如倫敦和紐約的做法，振興渡輪服務以解決有關問題；
- (c) 羅健熙先生建議改善巴士轉乘計劃，加強計劃的宣傳工作及擴大涵蓋範圍，以紓緩交通擠塞的問題。身兼公共運輸機構(例如港鐵公司)董事會成員的政府官員，亦應扮演更積極的角色，確保市民可以合理的價格(或許在政府資助下)享用優質的公共交通服務，而不應容許有關機構過於着重商業原則；
- (d) 黎銘洪先生重申海隧及西隧應劃一私家車的隧道費。依他之見，此措施每日可將約2萬輛私家車由海隧分流至西隧或東隧。他亦認為商用車輛的隧道費應維持不變，以便把公共交通服務票價維持於低水平，鼓勵市民使用；
- (e) 區諾軒先生表示，該報告建議採取資源管理為本的原則，故未能鼓勵市民使用公共交通服務。依他之見，公共交通營辦商及物流業應可優先使用3條過海隧道。然而，現時西隧收費過高，已大大增加了物流業的經營成本，亦減低業界和公共交通營辦商使用西隧的意欲；及
- (f) 趙資強先生就使用公共交通服務提出意見，認為巴士公司沒有善用過海隧道。依他之見，政府當局應促請巴士公司推行更多巴士轉乘計劃，特別在

海隧，以善用過海隧道，並力求紓緩海隧的擠塞情況。他亦指出紓緩九龍加士居道及港島灣仔和中區一帶交通的交通支援措施不足，是導致3條過海隧道擠塞的原因。然而，該報告卻沒有就這方面提出任何建議措施。在中環灣仔繞道建成前，當局應推行措施解決上述擠塞問題。

23. 葉劉淑儀議員認為，在決定推展哪些方案令3條過海隧道車流量分布合理化時，主要考慮的應是整體的經濟效益，而不是對政府的財政影響。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局在這方面的主要考慮亦是對整個社會的總體效益，而根據該報告，建議方案每年可帶來4至6億元的經濟效益。鑒於此等經濟效益，政府當局對所有有關建議均持開放態度，包括可能涉及公共開支的建議，例如隧道費回贈方案。

24. 葉劉淑儀議員詢問如何取得上述經濟效益。施偉拔有限公司(下稱"施偉拔")首席顧問解釋，由2011年至2021年每年帶來的預計經濟效益，主要來自因紓緩交通擠塞而節省的交通時間和車輛營運開支，例如燃料費用、維修保養費用和車輛折舊。

對該報告及其他建議的意見

25. 劉健儀議員指出，3條過海隧道車流量分布不均的問題存在已久，她自1998年以來一直密切跟進並要求當局提出解決方法。然而，她認為該報告所提出的多項建議，例如隧道費回贈方案，均不但難以落實推行，而且只會令問題更加複雜。她亦不同意該報告結果指出，在中環灣仔繞道於2017年建成前，西隧有限的容量不足以應付由海隧分流出來的交通。政府當局察悉她的意見。

26. 葉劉淑儀議員詢問該研究的詳細資料，特別是涉及的開支，運輸及房屋局副局長在回應時表示，進行研究的費用約為700萬元。

27. 湯家驊議員要求政府當局認真考慮他的下述建議：劃一東隧和海隧的私家車隧道費，以及東隧和西隧商用車輛的隧道費維持不變。政府當局察悉他的意見。

28. 劉健儀議員促請政府當局再考慮團體代表在是次會議上提出的各項建議，例如上文第7段所述的試驗建議。據她瞭解，此計劃多年前已經提出，但政府當局一直認為不可行。然而，她卻不認為在現階段動用大筆公帑回購東隧是明智做法，並指出將交通分流至東隧只會令告士打道一帶擠塞問題惡化。她強調西隧只在繁忙時段擠塞，並籲請政府當局促請西隧在非繁忙時段向各類公共交通工具(例如專營巴士及公共小巴)提供收費優惠，力求減少公共交通服務增加票價。她又指出，越來越多商用車輛(包括貨車及的士)使用海隧，是因為其收費偏低。為協助分流海隧的交通，西隧亦應在非繁忙時段向非載客的士及貨車提供收費優惠。

29. 運輸及房屋局副局長感謝劉健儀議員的意見，並承諾會認真研究委員和業界在會議上表達的意見。然而，他強調有需要就涉及西隧收費調整的措施與西隧專營商磋商，並表示，要求西隧推行上述建議措施可能有困難。劉議員察悉有關回應後，促請政府當局請西隧注意，若向商用車輛提供收費優惠以鼓勵其使用西隧，西隧亦會因為使用量上升而受惠。

30. 葉劉淑儀議員要求政府當局就下述事宜提出意見：興建第四條過海隧道是否可行，以及在港島及九龍最接近的地方興建設有行人輸送帶的過海行人隧道的建議。運輸及房屋局副局長在回應時表示，施偉拔亦曾研究興建第四條過海隧道的方案，但認為難以推展。首席顧問解釋，若第四條過海隧道連接港島北岸，該區根本無法應付分流出來的額外交通；第四條過海隧道亦不宜連接香港南面(例如香港仔)，因為造價甚高，且需時最少15年。

31. 葉劉淑儀議員要求政府當局就振興渡輪服務以助改善過海交通的方案在商業上是否可行提出意見。首席顧問在回應時表示，自港鐵提供服務

後，很多市民都選乘方便而具效率的鐵路服務，令渡輪乘客量萎縮。

出席第II節會議的團體代表陳述的意見

惠益港九及新界的士車主聯會有限公司

32. 李國英先生指出，香港政府無權左右西隧和東隧的營運，並促請政府當局從中汲取教訓，日後在簽訂"建造——營運——移交"模式合約時要格外審慎。依他之見，兩條過海隧道若履行其企業社會責任，海隧的擠塞問題便不會這樣嚴重。他亦表示反對回購西隧或東隧，並促請政府當局向西隧施壓，使其向使用者提供回程隧道費回贈，並向非載客的士提供收費優惠。他相信上述安排有助減少的士因為海隧收費較便宜，而由西區或中區繞道往海隧使用該隧道的情況，從而有助紓緩灣仔交通擠塞的問題。

元朗區旅運巴士同業聯會

33. 葉永清先生認為，把司機分類，容許或鼓勵一些司機使用某條過海隧道但不容許另一些司機這樣做並不合理；為紓緩交通擠塞而增加隧道費，從而犧牲基層市民利益，亦不合理。依他之見，鑒於公共交通工具可以接載大量乘客，故此應向所有公共交通工具提供收費優惠。他亦認為進行顧問研究徒勞無功，政府反而應改善規劃的工作。例如將商業活動分散至香港各區(例如東區及西區)，而不是如目前的安排般，將此類活動集中在中區。

城巴有限公司(下稱"城巴")／新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")

34. 吳義君先生向委員簡介城巴及新巴的意見，有關意見載述如下——

- (a) 兩間巴士公司原則上同意透過調整收費使過海隧道的使用情況合理化，但對有關措施能否有效紓緩交通擠塞存疑，亦關注到收費調整對公司營運造成的影響；

- (b) 城巴及新巴不支持海隧／東隧方案，因為巴士路線已經固定，更改有關路線和班次須經運輸署批准。此外，有關建議會令城巴及新巴的隧道費開支每年增加超過5,000萬元，除非政府提供資助以減輕有關開支，否則兩個巴士公司可能需要加價，犧牲普羅市民的利益；
- (c) 過海隧道費應根據社會經濟效益及車輛效率釐定。因此，私家車的隧道費應高於公共交通工具(例如巴士)，以鼓勵更多市民使用公共交通服務，放棄自行駕車；及
- (d) 城巴及新巴歡迎試行隧道費回贈及／或向專營商提供有償減費的方案。然而，有關的試驗計劃不應增加過海隧道的整體使用量。此外，隧道費回贈亦應只向巴士、公共小巴、的士及貨車提供。

九龍區旅運巴士同業聯會有限公司

35. 龔樹人先生指出，旅遊巴士業關注到調整收費對業界營運的影響，尤其是海隧／東隧方案所帶來的影響。他亦指出業界在營運方面已面對不少困難；旅遊巴士比私家車更具社會經濟效益，效率亦較高；以及業界一直都積極回應政府的環保措施。他警告，增加旅遊巴士隧道費的任何措施，均會大大增加旅遊巴士的經營成本，令市民對使用這種集體公共運輸工具卻步。政府反而應勸阻沒有合理需要使用過海隧道的車輛使用有關隧道，以解決車流量分布不均的問題，並從較宏觀角度來處理有關問題，除考慮海隧的容量外，亦同時考慮東隧和西隧的容量，以及有關的道路網絡。

香港區旅運巴士同業聯會

36. 李嘉騏先生指出，鑒於海隧與另外兩條過海隧道的收費差距，旅遊巴士在沒有載客時都會使

用海隧。因此，若在制訂長遠方法解決車流量分布不均的問題前，西隧可向前往九龍的商用車輛(考慮到西隧此方向的交通很暢順)提供收費優惠，則應可帶來很大的幫助。他亦促請東隧向商用車輛提供類似的收費優惠。

荃灣區旅運巴士同業聯會

37. 鄧子強先生提出以下各點 ——

- (a) 車流量分布不均的問題應從根本着手，而不應透過調整收費處理，因為商用車輛在路線選擇方面不如私家車般靈活，現時西隧受到灣仔樽頸地帶所限，亦不能應付更多因調整收費而分流出來的車輛。況且，增加海隧收費只會導致公共交通服務加價，令乘客利益受損；
- (b) 鑒於香港路面空間有限，車流量分布不均問題的長遠解決方法繫於限制車輛的數目，一如新加坡和北京的做法。短期而言，東隧和西隧所有商用車輛的收費均應與海隧的收費劃一，以便這些車輛可根據交通情況靈活調整其路線；及
- (c) 巴士及公共小巴等集體公共運輸工具應可優先使用過海隧道。例如劃定巴士專用線，此舉亦有助促使市民放棄自行駕車。

車馬樂的士聯會有限公司

38. 黃長明先生解釋，的士行走哪條路線是由乘客決定的，不過非載客的士卻會根據隧道費水平選擇使用哪條過海隧道。因此，海隧／東隧方案在分流海隧的交通方面，將不如向日間使用西隧的非載客的士提供收費優惠的建議般有效。他建議3條過海隧道非載客的士的隧道費劃一為15元，如此一

來，的士司機便可根據路面情況決定使用哪條過海隧道。

潛水苦主關注組

(於會議席上提交的立法會CB(1)1046/10-11(03)號文件)

39. 林鴻達先生認為該報告令人失望，原因如下——

- (a) 車輛需要繞道13公里，額外付出20元的燃料費用，才能由海隧轉行東隧。因此，根據該報告提出的海隧／東隧方案，調低東隧的收費亦難以鼓勵車輛使用東隧；
- (b) 該報告沒有建議加強使用西隧以解決車流量分布不均的問題，實不可取，尤其是西隧使用率偏低已導致漆咸道一帶交通擠塞；及
- (c) 政府的公共運輸政策不可取，過海的市民只能乘搭在繁忙時段嚴重擠迫的港鐵或過海隧道巴士，令人遺憾。該報告並無探討振興渡輪服務，以便市民可選擇乘坐渡輪過海，做法亦不合理，因為渡輪接載的乘客數目等同5輛過海隧道巴士。

尖碼之聲

40. 陳嘉朗先生認為該報告只輕輕觸及渡輪服務方案後便斷定其效率不足，並只研究汽車渡輪服務，實屬不合理。因為一艘渡輪可接載的乘客數目，等同4至6輛過海隧道巴士，而灣仔／中環及尖沙咀渡輪服務亦每小時均可接載多達16 000名乘客，所以其實可大大協助減少路面交通，從而紓緩交通擠塞。然而，隨着渡輪碼頭遷往交通不便的地點後，渡輪營運已變得困難，因而導致"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"渡輪服務於2011年4月停辦。計劃／可能搬遷尖沙咀碼頭／北角碼頭的巴士

總站，更將會進一步影響渡輪服務的可持續發展，迫使更多乘客使用港鐵服務及過海隧道巴士，令本已過度擠迫的情況更為嚴重。沙中線亦不能改善上述情況，因為該鐵路興建需時，而為配合建造工程而作出交通改道，更會令有關地區的擠塞情況雪上加霜。

焗你塞紅隧，迫地鐵苦主大聯盟

41. 鑒於渡輪載客量大，以及現時港鐵和過海隧道巴士的擠迫情況，任國棟先生籲請政府提供誘因，協助振興渡輪服務。依他之見，該報告應認真探討渡輪方案；渡輪服務過往亦曾在香港扮演重要的角色，只是其財務可行性已因為政府向路面交通傾斜的運輸政策而備受負面的影響。他又認為該報告應顧及興建沙中線可能會導致交通擠塞的問題，並促請政府加快沙中線紅磡至金鐘段的建造工程，因為若按照現時的規劃，該段鐵路將會於沙中線沙田至紅磡段竣工後兩年才建成，在上述相隔兩年的時間內，將會有更多乘客乘搭鐵路到紅磡，再使用海隧過海。

九龍巴士(1933)有限公司

42. 霍彩福先生指出，巴士路線是經政府批准的固定路線，不能因應收費調整而靈活更改。因此，該報告所提出的調整收費方案只會影響巴士公司的經營成本，導致九巴每年的隧道費開支增加超過4,000萬元，從而令巴士公司面對更大的加價壓力，損害巴士乘客的利益。九巴認為，要解決車流量分布不均的問題，政府當局應鼓勵更多市民使用公共交通服務，並且協助巴士營辦商，讓巴士優先使用道路及把巴士豁免於隧道收費調整之外。

二零憲章

43. 錢偉洛先生認為雖然普羅市民飽受交通擠塞之苦，但政府當局卻漠視回購東隧和西隧的要求，做法實不可取。依他之見，"用者自付"的原則不適用於公共交通服務等生活必需品，巴士等公共交通工具的隧道費亦不應增加，否則會導致巴士加

價。同樣地，公用事業及服務亦不應私有化，以免影響民生。他批評政府當局對基層應付公共服務開支增加的苦況視而不見。他強調政府有龐大的財政盈餘，促請政府立即回購東隧及西隧，以減輕基層的交通開支。

民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")

44. 陳學鋒先生向委員簡介民建聯的意見。總括來說，民建聯認為海隧因為其策略位置，所以甚多車輛使用。因此，即使海隧增加收費，情況亦不會有很大改變。況且，車輛因應東隧調低收費而繞道使用東隧，亦會令銅鑼灣擠塞問題惡化。民建聯因此不屬意海隧／東隧方案。相反，鑒於西隧九龍方向的連接道路網絡完善，西隧往九龍方向的收費應調低，海隧的相關收費則調高，以鼓勵車輛充分使用西隧前往九龍。較長遠而言，當局應透過隧道及橋樑管理局發行債券集資回購東隧及西隧，如此一來，透過減低東隧及西隧收費及增加海隧收費，便可有效令3條過海隧道的交通流量合理化。

香港汽車會

45. 莫裕生先生對於政府未能妥善履行監察角色，致令東隧及西隧的專營商在取得豐厚盈利的情況下仍不停增加隧道費表示遺憾。他繼而闡釋汽車會雖然原則上支持海隧／東隧方案及隧道費回贈方案，但認為這些建議只屬短期措施，長遠而言，政府當局應回購東隧及西隧，使海隧私家車隧道費可增至35元，東隧及西隧的有關收費則可分別減至25元及20元，把交通分流到後兩條隧道，盡量令3條過海隧道的車流量平均分布，從而紓緩交通擠塞。他特別提到當局有龐大的財政盈餘，以及交通擠塞可能會損害香港經濟和競爭力，並促請政府在切實可行範圍內盡快推展回購方案。

*香港理工大學土木及結構工程系副教授熊永達博士
(立法會CB(1)1024/10-11(01)號文件)*

46. 熊永達博士向委員簡介其意見書，特別是當中第一頁所概括的現象，並扼述以下要點——

- (a) 在採取措施將車流由海隧分流時，應小心行事，避免增加總體車流量及普羅市民的交通費；
- (b) 他同意顧問研究報告的建議，鑒於東隧的連接道路網有較大的容量，應調整海隧的收費，將其車流量分流到東隧；
- (c) 公共交通工具(例如巴士及公共小巴)的隧道費應維持不變，因為其數目的多寡不受隧道費水平的影響。在適當情況下，甚至應免除其隧道費，以紓緩普羅市民的交通費負擔；及
- (d) 回購方案可能只會令東、西隧的專營商得益，未必會導致有關隧道費顯著下降，或解決海隧的擠塞問題。

47. 主席及委員感謝團體代表出席會議表達意見。委員察悉，若干沒有派代表出席會議的團體亦有提交下列意見書供委員參閱——

- (a) 民主黨提交的意見書(立法會CB(1)474/10-11(01)號文件)；
- (b) 混凝土業職工會提交的意見書(立法會CB(1)978/10-11(05)號文件)；
- (c) 捷輝汽車有限公司提交的意見書(立法會CB(1)978/10-11(06)號文件)；
- (d) 灣仔區議會議員黎大偉先生提交的意見書(立法會CB(1)978/10-11(07)號文件)；
- (e) FGG 提交的意見書(立法會CB(1)978/10-11(08)號文件)；及
- (f) 獅子山學會提交的意見書(立法會CB(1)978/10-11(02)號文件)。

政府當局對出席會議第II節的代表團體的關注的初步回應

48. 應主席之請，運輸及房屋局副局長在回應出席會議第II節的代表團體的意見時提出以下各點——

- (a) 政府當局現正就顧問研究報告進行為期3個月的諮詢，期間會諮詢相關持份者，包括區議會及運輸業。對於任何會改善各條過海隧道車流分布的建議，政府當局均會持開放態度，並會因應其對不同道路使用者的影響，小心研究在公眾諮詢期間所接獲的所有意見，然後才決定未來路向；
- (b) 雖然調整隧道費並非改善3條過海隧道車流量分布的唯一方法，但卻是一項有效措施；
- (c) 政府的政策是鼓勵市民盡量使用公共交通工具，而鐵路亦一直是本港客運系統的骨幹，因為其可帶來減輕交通擠塞及車輛排放廢氣問題的效益；及
- (d) 顧問已深入細致地研究將3條過海隧道的收費劃一及降低西隧收費的方案，以及西隧有否容量應付更大的車流量。有關結果載於報告內。

討論

對海隧／東隧方案的意見

49. 劉健儀議員警告，實施海隧／東隧方案以便將車流由海隧分流至東隧可能會加劇告士打道分別前往跑馬地及銅鑼灣的行車線的擠塞情況，該兩條行車線現時已較前往海隧的行車線更擠塞。此外，鑒於要受惠於東隧有所下調的隧道費需行走更長車程，會導致燃料成本增加，而燃料價格飆升又

可以令這方面所增加的成本很大，因此該方案未必有吸引力。

50. 首席顧問在回應時表示，施偉拔有限公司已研究海隧／東隧方案對告士打道的影響，並發現對交通帶來的影響屬可容忍範圍以內。此外，部分司機現時可能會駕駛較長車程使用隧道費較低的海隧，亦有一些用家其實使用東隧及海隧的車程並沒有大分別，只是由於海隧的收費較低而使用海隧。例如由銅鑼灣前往黃大仙或啟德的車輛。故此，若東隧減低收費，這些車輛在平衡燃料成本、隧道費成本及行車時間後，將可在海隧與東隧之間自由選擇。首席顧問進一步指出，海隧／東隧方案的目標只是每日將4 000至5 000輛車由海隧分流至東隧。這樣一個目標應不難達到。

要求在最大程度上善用西隧

51. 劉健儀議員指出，顧問似乎已推遲考慮長遠解決車流量不均問題的方案(例如回購西隧)直至2016及2017年，因為屆時有關的連接道路網才會改善，因此現時顧問只提出涉及海隧及東隧的方案。她指出西隧港島一方在非繁忙時段事實上並不擠塞，並詢問可否促請西隧專營商在每日的該段期間協助將車流量分流至西隧。首席顧問在回應時表示，來往西隧的道路已變得擠塞，在中環灣仔繞道完工前已沒有剩餘容量應付額外的車流量。故此，在此期間應將精力集中在平衡海隧與東隧的使用之上，因為後者尚有剩餘容量。

52. 劉健儀議員堅持認為，根據其經驗，西隧並非從早上到晚上都擠塞。此外，連接中環與灣仔的海旁新路龍和道亦有助紓緩西隧在港島一方的擠塞情況。由於西隧在非繁忙時段有剩餘容量向沒有載客的的士及其他公共交通工具提供下調至與海隧收費相同的收費，以鼓勵這些車輛使用西隧，她促請政府當局考慮其上述建議，並要求當局提供西隧在每日不同時段的車流量的分項數字。首席顧問在回應時表示，與數年前只在信德中心附近及向旺角及尖沙咀方向擠塞兩小時的情況不同的是，涉及西隧的擠塞情況已擴展至油麻地，而擠塞時段亦已由

政府當局

繁忙時段延長至日間更多時間。他進一步重點說明在每日不同時段收取不同隧道費的難處，並指出若駕車人士為了能夠從隧道費優惠時段得益而蓄意慢駛或超速，均會對有關過海隧道入口的車流量造成不利影響。

要求振興渡輪服務

53. 劉健儀議員認同若干代表團體的意見，認為有需要振興渡輪服務，她覺得由於把渡輪碼頭遷往不大方便的位置，因此渡輪服務多年來一直在走下坡。首席顧問在回應她就鼓勵使用渡輪服務過海提出的措施(例如為碼頭提供自動行人道)時表示，市民普遍認為使用港鐵或過海隧道巴士過海更為舒適及便捷。故此，自海隧及港鐵服務啟用以來，渡輪乘客量一直在走下坡。運輸及房屋局副局長認同他的觀點並補充說，沿海旁持續進行的基建工程導致必須遷移渡輪碼頭，這亦令渡輪服務的營運受到影響。然而，隨著上述工程完工，前往有關碼頭會更為便捷。此外，政府當局亦已在諮詢過渡輪營辦商後訂定措施，改善其營運環境，包括創造非票務收入來交叉補貼渡輪營運，及其他鼓勵使用渡輪服務的獎勵措施。然而，由於使用渡輪服務需要接駁其他交通工具，許多市民仍寧願選擇港鐵服務。運輸及房屋局副局長進一步解釋，為配合政府推動鐵路作為公共交通骨幹的政策，無可避免地會有更多政府資源用作支持發展鐵路服務。

54. 劉健儀議員認為政府當局向渡輪服務所提供的協助不足夠，並要求當局因應渡輪服務的收費顯著較低而提供更大力度的支持。依她之見，為協助基層市民節省交通費，政府當局應致力利便來往渡輪碼頭的通道，因為現時有關碼頭所在的位置甚為不便，以致打擊市民使用渡輪服務的意欲。

其他意見及關注

55. 陳偉業議員認為，向東隧及西隧批出的專營權不僅導致車流量分布不均的問題，亦導致隧道費不斷增加，損害職業司機的利益，使其生意及生計受到影響。然而，礙於有關法例的漏洞，政府無

權限制專營商加價。他因而長期以來一直促請政府回購東隧及西隧。應他邀請，下列團體代表／個人補充以下意見——

- (a) 任國棟先生認為，政府當局應致力利便來往尖沙咀碼頭及紅磡碼頭的通道，讓更多市民可使用渡輪服務，而不應將前者的巴士總站遷往別處，令渡輪乘客不便。為支持其要求，他特別指出海隧嚴重擠塞及在繁忙時段難以登上港鐵列車；
- (b) 林鴻達先生促請運輸及房屋局副局長在繁忙時段乘搭港鐵，以親身經歷港鐵列車過分擠迫的情況。他指出，渡輪服務可大大紓緩上述情況，因為每艘渡輪的載客量可達一列港鐵列車的一半。然而，政府不但沒有確保妥善的轉乘安排來方便市民使用渡輪服務，反而將渡輪碼頭遷往不方便的位置或將巴士總站遷離渡輪碼頭，從而打擊市民的使用意欲及降低渡輪服務財務可行性。他進一步指出，鐵路服務有其局限性，並警告不應過分依賴鐵路服務；
- (c) 鄧子強先生認為，鑒於香港的道路空間有限，政府當局應壓抑車輛數目的增長，尤其是私家車。他又認為，增加隧道費不會令各條過海隧道的使用情況合理，因為有關隧道的容量有限，因此，增加隧道費只會加重普羅市民的交通費負擔。此外，當局在推動以鐵路作為本港客運交通系統骨幹的政策時，亦不應損害公眾利益。故此，他反對3條過海隧道增加任何公共交通工具的隧道費，並建議應將3條過海隧道所有公共交通工具的隧道費劃一，令有關營辦商可選擇最有效率的路線；

- (d) 李國英先生認為，要求由中環前往尖沙咀的車輛使用東隧不切實際，因為路程較長及需時繞道而行。此外，由於東隧九龍出口往尖沙咀的道路頗為擠塞，乘客亦不願繞道而行。然而，由西隧往九龍及進一步往沙田的路程在任何時間均暢順。施偉拔有限公司因而應研究措施，鼓勵車輛在行走上述路程時使用西隧；
- (e) 葉永清先生強調增加隧道費只會導致通脹。然而，居民巴士的車資卻不能隨意增加以反映隧道費增加的情況而需獲得批准。故此，雖然隧道費及燃料成本在過去6至7年上升超過50%，巴士車租卻幾乎無法增加。有關業界因而面對極大的經營困難，因此，政府應協助遏止燃料及隧道費的增幅，而非建議增加隧道費；
- (f) 陳嘉朗先生指出，雖然乘渡輪由中環往尖沙咀只需7分鐘，但自從中環碼頭搬遷後，前往該碼頭乘搭渡輪卻需花很長時間。若尖沙咀的巴士總站按計劃遷往麼地道的較偏遠位置，將令上述渡輪航線的經營倍加困難；及
- (g) 龔樹人先生解釋，鑒於居民巴士的路線是固定的，故無法靈活變動來紓緩隧道費上升對其經營開支的影響。若乘客因為隧道費增加及居民巴士的車租相應上升而轉用港鐵服務，有關業界將蒙受生意上的損失。政府當局因而有需要正視該業界的利益及財務可行性。

56. 運輸及房屋局副局長在回應時解釋，政府當局認同，除鐵路服務外，其他公共交通工具，例如巴士、公共小巴及非專營巴士亦在提供公共交通服務方面擔當重要角色。鑒於香港的道路空間有限及有需要改善空氣質素，政府當局亦知悉有需要限

制車輛的數目。他表示，他經常使用公共交通服務，亦知悉團體代表上述的關注事項，並向委員保證，在沿香港海旁的工程完成後，來往渡輪碼頭會更為便利。

57. 運輸及房屋局副局長在回應主席有關未來路向的詢問時表示，政府當局需時整理及分析透過在2011年2月9日完結的諮詢工作所收集的意見，並可能需在適當情況下與東隧及西隧的專營商討論所確定的部分方案的可行性，政府當局會致力盡快向事務委員會匯報諮詢工作的結果。就此，劉健儀議員促請政府當局察悉，出席是次會議的團體大多不贊同隧道費回贈方案及海隧／東隧方案。她又促請政府當局認真考慮團體提出的各個方案，並確保所確定的方案有效及不會擾民。

II 其他事項

58. 議事完畢，會議於上午11時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年5月18日