

運輸署
香港、灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 41 樓

運輸署署長台鑒：

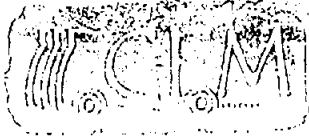
《合理使用過海隧道顧問研究》公共小巴業界諮詢會

非常感謝 閣下及 貴署同事對《合理使用過海隧道顧問研究》的關注，並安排公共小巴業界於本年 12 月 20 日舉行諮詢會，以進一步了解業界的意見。

我們先為（是否回購隧道）或（回購隧道的成本效益）設定範疇，因回購隧道方案於社會中仍有相當大的意見分歧，在這裡我們表過不提。我們的着眼點還該兼顧隧道出口之交通情況，從研究報告中我們得悉有三個不受爭議的事實：

研究報告指出

- 一、海隧使用量已超出可容忍的交通流量水平，每天平均車流約為 12.2 萬架次，海隧使用量已處於「擠塞水平」。而九龍出口連接加士居道天橋往九龍西方向，以及港島出口堅拿道東天橋往禮頓道方向之交通措施不足，大大增加海隧交通流量壓力。
- 二、縱然西隧管道內仍有過多的剩餘行車容量可吸納更多車流，但因受制於交通措施不足及連接道路等問題，導致西隧的使用量明顯偏低，每天平均車流只有 5.2 萬架次。此外，鑑於大部分



使用西隧的車輛，於早上繁忙時段慣性地行經干諾道西天橋往中環及金鐘一帶，導致車龍於繁忙時間經常伸延至近東邊街。

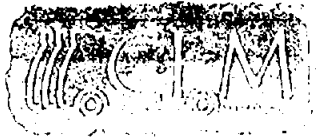
三、倘若大幅度增加西隧流量 18%或以上，這將會嚴重影響中西區的交通情況，導致西隧及中環的交通嚴重擠塞。

過海隧道的車流不均問題

我們必須考慮的是更改過海隧道收費，以懲罰性增加／鼓勵性補貼或回贈的方案，能否一步到位，真正有效解決紅隧交通擠塞問題，改善過海隧道的車流不均情況？

普遍認為，一般道路使用者只會衡量其駕駛途徑的實際效益，他們會依實際情況作為基本考慮因素（包括：路線距離、行車時間、交通環境、方便程度及費用等）；除非有多於一個或較明顯的誘因出現，在一般情況下，駕駛者均會依循既有的駕駛習慣及地理環境作出考慮，選取最合乎本身利益的過海路線。

然而，值得擔心的是，以目前市民的駕駛習慣及過海隧道的地理環境而言，更改過海隧道收費計劃未必是唯一可行方案。回顧今年西隧加價後，車輛流量只有短暫性縮減，及後亦迅速回升；由此可見，更改過海隧道收費並未能妥善解決現有問題，這點確是一個極具參考性的實例。反之，事例更明顯反影地理環境及駕駛習慣的主流觀點相當穩固，西隧加價後車輛流量變動的數字，更明顯反映汽車流量的基礎性及需要性，改變隧道收費計劃只獨帶來非常短暫的變動。



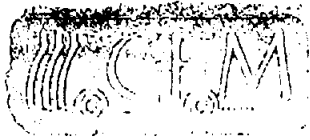
再者，我們還需兼顧，更改過海隧道收費將會帶來的「衍生效應」，例如：帶動各項成本增加、價格變動等；這些均會是普羅市民非常關注的項目，更會容易觸動交通運輸市場的負面變動。所以，我們更需要倍加嚴肅處理這課題。

在我們不能肯定或否定回購隧道專管權的效益，或該否測試更改過海隧道收費以懲罰性增加／鼓勵性補貼或回贈等方案的同時，我們還須審慎考慮連接道路的交通情況，以及駕駛者的實際訴求。

重新檢視過海隧道的連接道路

正如研究報告指出，現時於早上繁忙時段有大量車輛使用海隧到達金鐘及中環區域；另一邊同時間亦有相當多的車輛使用西隧到達同一地點。這兩股相向的車輛流動力量均集中於中環及金鐘一帶，而且出現嚴重的交叉重疊、逆流互沖的情況，導致嚴重交通擠塞。

以不嚴重加重普羅大眾生活擔子的概念。我們有理由相信，重新檢討及配置一些路段設計，如：【介乎畢打街至西邊街的一段皇后大道東、皇后大道及皇后大道西（從東向西行更改為西向東行）】。這將有助改善西隧香港出口連接道路及交通措施不足情況之餘；有效理順過海隧道出口區域的交通設計，更可有助分流及平衡過海隧道車流不均情況，對改善隧道出口的区域、金鐘及中環，均會提供更為紓緩交通擠塞情況的良好契機。



最後，本公司建議先做好重新檢討及規劃隧道出口連接道路的
配套工作，繼而嘗試推行西隧補貼或回贈的方案，這會是對市
民、駕駛者及社會的變動較少，更有利且合適的方案。

此致

*副函呈運輸及房屋局；立法會-交通事務委員會

捷輝汽車有限公司

謝健威謹啟

2010年12月17日