

的士、小巴權益關注大聯盟 (註冊團體)

聯絡處：深水埗元州街340號2字D室 電話：27200072 傳真：27865770

特區政府運輸當局，用700多萬元公帑，委托顧問公司研究「三隧」流量不均問題。根據顧問作出之「可行性」報告，建議實施「三揀一」之「東減紅加」方案，並建議政府用公帑津貼，是否食了東隧公司「茶禮」？

本人認為報告內容，「三揀一」中重點是推薦建議；是紅隧私家車加價5-10元，而東隧之私家車收費則降價到15-20元。吸引私家車及的士使用東隧，並獅子開大口！要政府每年補貼公帑**2.16億元**。

現時東隧繁忙時段亦開始擠塞，從近5年（07至11年）來，東隧之私家車使用率，都只在**15.680.290**至**15.915679**架次內徘徊，只有**的士**（可能是將軍澳）有約10%增幅。**單層巴士**也有輕微上升，但**雙層巴士**、**小巴**、**貨車**等只能維持現狀、甚至減退！主因是地處一隅及車輛不能改道。

紅隧是行走緩慢的**中、大型車輛**主要通道！在近5年，每年都合共有**5.578.865**架次行走。當中包括**中、大型貨車**有**1.552.151**與**351.955**架次，**單層巴士**有**1.536.846**架次、及**要隧道口**上落客之**雙層巴士****2.137.913**架次。

如是由**九龍灣**、**官塘**、**沙田**、**將軍澳**等區前往**柴灣**及**北角**者，縱使紅隧收費比東隧平150%！但因行車里數及紅隧擠塞，駕駛者必選東隧。所以東隧中**大貨車**，每年也有**997.923**架次行走。紅隧只有客人指定之**的士**，必須到**銅鑼灣**、**灣仔**及**跑馬地**及**南區**、不趕時間**私家車**，有舊習慣而不懂計算之車主及司機，才會選擇價平、可能路程短，而使用擠塞紅隧。

其實東隧與紅隧競爭不大，若往**維園**、**銅鑼灣**、**中、西區**之**私家車**、**的士**，不會使用東隧。只有紅隧與西隧才有競爭！因**私家車**及**的士**可靈活

揀選那條隧道。若紅、西隧道收費相同，則暢通之西隧是司機首選。

紅隧的設計每日容量約 8 萬架次，最大可容忍度約 10 萬。而現時每日通行有 12 萬多架次。今東減紅加三個方案只可日減 3-4 仟架次，能幫助嗎？而且還要花大筆公帑資助！顧問報告是否有利益輸送之嫌？

本人搜証後，認為若要改善「三隧」平均流量！只要按用者自付原則，可與西隧公司達成收費及盈利協議，就可解決「三隧」不平衡問題！因私家車、的士都是個人交通工具，為了公眾利益便要有所承擔！建議如下：

(1) 將流量大之私家車來往紅／西隧道收費同為 \$55 元。

(2) 將的士使用二條隧道之收費，同定為 \$30 元。 (更正版)

如實施上列二項，就可以疏導紅隧給西隧每日約 14,000 架次流量。現以

紅隧／西隧 2011 年度私家車、的士全年架次及收入資料參考如下：

2011 年度	紅 隧	西 隧	東 隧
私家車現收費	20 元	55 元	25 元
行車架次	15,915.679 次	10,082,071 次 (更正)	13,649,231 次
原來收入	\$318,313,580 元	\$554,513,905 元	\$341,230,775 元
平衡後架次	12,998.875 架次 x 55 元	12,998.875 次	減 5 元後未計增加車次
平衡後收入	= 714,938,125 元	\$714,938,125 元	\$272,984,620 元
增／減收入	\$396,624,545 元 (更正)	\$160,424,220 元 (更正)	(\$66,646,155) 元
的士現收費	10 元	50 元	25 元
行車架次	11,808,964 次	5,669,970 次 (包括 10 元空車)	5,452,028 次
原來收入	\$118,808,964 元	\$283,498,500 元	\$136,300,700 元
平衡架次	8,739,467 次 x 30 元	8,739,467 次 x 30 元	減 10 元後未計增加車次
平衡後收入	\$262,184,010 元	\$262,184,010 元	\$81,780,420 元
加／減收入	紅隧 \$143,375,046 元	西隧 (\$21,314,490) 元 *	東隧 (\$54,520,280) 元

由於紅隧大型車輛多行走緩慢造成擠塞！因私家車和的士可靈活行車，如前往北角、灣仔、中、西、南及半山區者。若紅隧、西隧之私家車及的士相同收費，會將大量車流轉往西隧和東隧，紅隧就成 V 字型隧道。這便可立刻紓緩紅隧車龍。東隧亦因得到由紅隧前往北角之車流而得益。

實施以上建議，只會對願忍受擠塞之**私家車**使用者影響！而的士就由於只是將來回二程60元之隧道收費平分，毋須到「**過海站**」等而得益。**西隧**亦因增加**私家車**及的士架次，平均年增約\$139,109,730元收益。而**紅隧**因此每日將可減小約14035架次，接近**紅隧**正常容量架次標準。

政府亦可每年從**紅隧**增收約\$539,999,591元！將緩解了大部分車輛要在**紅隧**行車寸進！造成社會內耗外！亦不用觸動公共車輛加費蜂窩！亦毋須要東隧減價！而要補貼！是政府、隧道及市民之三贏措施。

當局亦可考慮，將多收之費用回贈市民，例如每日曾多次使用東、西隧之的士和私家車以折扣優惠！間接令東、西隧營利更為增加。

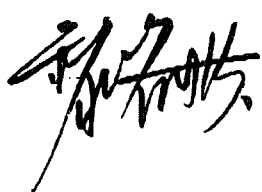
局長強調，如中區往灣仔繞道未通車前，不考慮西隧疏導方案是錯的！若**紅隧**減小前往金鐘、中區、半山區車輛，西行高士打道就減小擠塞。

車流若經西隧，便可各自前往西區、南區、半山各區。如往金鐘、花園道、中區車輛，可沿干諾道或天橋東行。往中區者由林士街轉入德輔道。若是前往灣仔可由民吉街轉入龍和道東行。

只是在畢打街迴旋處、干諾道中東行民祥街出口會遇到擠塞。二處擠塞原因；1) 民祥街車輛，要由南行轉東行入干諾道中二邊迴旋處。2) 由干諾道中西行轉往東行。3) 另由東行轉往西行。4) 西行上天橋之車輛正等候出線上橋。與此同時西行干諾道，更又有大量私家車、貨車正在等人及上落貨，妨碍以上變線車輛！形成擠塞。請對症下藥吧！此致
立法會交通事務委員會 陳鑑林主席暨委員

*可考慮用盈餘補貼

聯絡電話：



主席：黎銘洪

2013年2月12日