



新聞稿

就政府所提出改善過海隧道交通流量分布的看法

早前政府就有關過海隧道的分流方法提出了新措施，建議將增加紅隧收費，同時降低東隧的收費，藉以減低駕駛人士使用紅隧的意欲。現時專營/非專營巴士、小巴及的士每日經常使用三條過海隧道，當收費作出調整時都會對相關公共交通工具營辦商造成影響。作為關注公共交通服務及政策研究的組織，我們將會就此議題發表意見。

擠塞的問題

現時由港島駕車往來九龍，都必定選擇三條隧道的其中一條：西隧、紅隧或東隧。眾所周知，收費最貴的隧道是西隧，其次是東隧，最平是紅隧。由於三條隧道的收費均有很大的分別，亦因此而直接影響其使用量及成為塞車的主要原因。

紅隧不論在繁忙/非繁忙時間，甚至假日都非常擠塞。非常便宜的收費，令不少人即使兜大圈及久候入紅隧都不想用其他隧道。因大部分的塞車消息，都是圍繞紅隧，。興建東隧及西隧，其原意都是希紓緩過海的交通。可是基於『建造、營運及轉移 (Build、Operate & Transfer)』的原則下，營運商如未達合理回報率，隨時可申請加價。各界對此議題，均有不同意見，如建議政府回購東隧及西隧，以奪回收費控制權，但政府卻一直沒有正視問題，塞車情況持續。市民以為西隧通車後，有助舒緩紅隧的飽和問題，但西隧收費分卻有增無減，導致再沒有車願意行西隧，貨車要百多元，而紅隧只需十元，因此繼續『塞紅隧』。

對公共交通的影響

巴士方面

現時有近 40 多條路線行走紅隧。經常性塞車令班次脫班及未能按時到達總站，有時更超時 25 分鐘。巴士公司亦不能準確預測合適的巴士數目。以聯營過海線 101 為例，班次最密為 3 分鐘一班，官方行車時間 65 分鐘。由於該線停多個車

站，除紅隧外，更面對馬頭圍道沙中線工程。試問怎能在 65 分鐘完成一個單程呢？據我們所知，兩間公司合共派 45 部車服務該線，是全港派車之冠。正常情況下，由觀塘到西環需至少 80 分鐘，以上因素下有無可能再維持 3 分鐘一班車？

政府經常說巴士是空氣污染來源，需要把客量低的路線重組以改善空氣。但如果紅隧經常擠塞，行經的巴士便因此而加派大量巴士行走。除了額外耗用資源外，更加長巴士行車時間，亦間接增加繁忙路段的巴士數目，造成惡性循環。此外，每部巴士行經西隧比紅隧貴 100 元，亦是不能控制的成本。因此巴士公司亦把客量低的通宵線由西隧改為行紅隧，如 N11 及 N368。此舉對乘客造成不便，乘客量因此再下降，這亦是巴士公司面對的『深層次』問題。一旦服務取消，最後損失的，都是一眾乘客。

小巴方面

現時大部份使用紅隧道的小巴均為紅色公共小巴，專線小巴只有 3 條通宵線，分別使用紅隧及東隧。收費如下：

紅隧：10 元；東隧：38 元；西隧：55 元(優惠價)

如此大的差距，對只有 16 座位的小巴來說，每一程的收入十分有限。如果隧道費加價，成本除了轉嫁乘客外，真的沒有更好的方法，否則需要結束經營。以旺角至西環的西隧小巴線為例，一程小巴需要\$14 元，隧道費 55 元。如果上滿乘客，每位乘客($\$14 \times 16$)=\$224，再扣除隧道費 55 元，實收\$169 元，表示該線隧道費佔成本最少 24.5%，非常高。

另外，早前有一條來往將軍澳坑口與北角的專線小巴 18 號線，因港鐵將軍澳線通車後客量減少，加上東隧收費每次需要\$38 元，增加車費後亦幫助不大。由於專線小巴加價幅度受運輸署監管，最高加幅只有\$0.5，比紅色小巴空間還窄，而且令乘客量再流失。香港公共交通智庫曾經去信運輸署及地區人士，要求更改路線，途經遠離鐵路站的康盛及秀茂坪一帶，以改善客量，可惜無功而還。營辦商最後要終止營辦有關路線。由此可見，過海隧道的收費對小巴影響甚大，更是主要成本之一。因此政府有需要體諒小巴從業員的生計，以免再受到嚴重打擊。

的士方面

雖然的士隧道費由乘客承擔，但如果隧道費增加，可能會減少乘客使用的的士的意欲，或要求使用較平的隧道。但如果塞車，塞車費比隧道費更貴，因為的士等候的時間亦需要計錢，最後受害者除了從業員外，還是一班使用者。的士司機在沒有載客的時候，大部分均使用紅隧過海，因為只需要\$10 元。他們情願『大擠塞』都不使用其他隧道，這亦是導致紅隧每日高使用量的原因。

對於政府的建議，我們有下列回應：

方案一：保留收費結構：私家車加 10 元、的士加 5 元，其餘車輛加 8 至 15 元。

成效：紅隧車龍減少 63%

看法： 我們認為加私家車只不過是小數目，相信不會影響私家車司機的習慣，但我們絕對反對『搵食』車都要加價，是不顧人情的做法。只會減少司機收入，令運輸行業更雪上加霜，為何的所有車輛都要加呢？

方案 2：輕微調整結構：私家車加 5 元、的士加 9 元，其餘車輛加 13 至 32 元

成效：紅隧車龍減少 67%

看法： 此方案並沒有鼓勵市民使用交通工具，反而增加基層市民在交通費(因隧道費增加而將成本轉嫁市民)，及運輸行業(搵食車)的負擔。最後，私家車數量只會繼續增加，加重路面負荷，我們絕對不能接受。

方案 3：全面優化結構：私家車收費不變、重型貨車加 30 元、雙層巴士加 45 元。

成效：紅隧車龍減少 67%

看法： 此方案完全『肥』私家車，『瘦』搵食車及基層市民經常使用的公共交通工具，最後受苦的是基層小市民。如推行此方案，證明政府沒有體諒基層市民苦況，只顧中上階層及『富豪』。這樣只會繼續鼓勵有錢市民駕駛私家車，違背政府鼓勵乘坐公共交通工具的方針。

從以上各種方案，我們對三方案均不能接受，證明政府對分流隧道方案沒有長遠規劃及遠見，只將塞車轉移至另一條隧道，而且東隧在繁忙時間亦經常擠塞。西隧則繼續少流量，紅隧及東隧繼續塞。如果必須在三方案選其一，我們只會選方案一，因為加幅對所有市民甚至基層是最公平的。智庫希望政府能提供第四方案，否則市民，以至全個香港，只會繼續被高昂隧道費及塞車『逼得太緊』。

五)智庫的建議

- **統一三條隧道的收費。**現時西隧因收費貴，而東隧的地理位置亦沒有紅隧那麼『就腳』，結果大部份車輛繼續『塞紅隧』。長遠來說，要將三條隧道統一收費，才是真正為紅隧分流車流，及減低對隧巴服務的影響。
- **我們認為加價應只在私家車落實。**因為私家車車主，理應有足夠金錢支付隧道費。至於其他車輛，我們建議暫時不應推行。以免影響運輸行業

的生計。同時這樣才真正鼓勵私家車使用者改轉投公共交通工具，以達至環保目的。要基層市民及業界食加價之苦這隻『死貓』，我們不希望發生。

- **專營巴士隧道費應獲得資助。**巴士的過海隧道費均佔了一部份的開支，而且往往窒礙了調整路線的靈活性，更是導致『加價』的其中一個原因。因此智庫建議專營巴士行經過海隧道時，應獲資助，從而令過海交通更臻完善，有效紓緩鐵路飽和及減輕加價壓力。

從以上理由，智庫認為政府應認真地檢討上述三個方案是否可行，更需要推出更多方案，以配合長遠發展。否則問題會繼續存在及惡化，謝謝！

香港公共交通智庫

香港公共交通智庫在 2011 年 12 月成立，為一個研究香港公共交通政策/服務及分享的組織。智庫會定時進行政策研究，服務調查及統計，然後向相關部門反映，並會與市民、地區人仕及其他團體合作。並就各巴士/小巴路線的建議積極回應，讓大家更了解運輸署及公共交通營運者對政策、路線策劃及發展的準則。

『香港公共交通智庫』facebook 專頁：

<http://www.facebook.com/groups/199293856832496/>

電郵：ptthk@gmail.com

城市智庫 香港經濟及物流政策研究中心

城市智庫自 2001 年成立，是一個以新生代為主的民間智庫組織，「相信智庫 相信未來」是城市智庫的理念。我們相信智庫組織的發展既配合「港人治港」的政治需要，亦能配合香港作為一個融會中西的國際城市的發展需要。

城市智庫「香港經濟及物流政策研究中心」主要對香港、國內及亞洲物流和供應鏈管理作出分析和研究，透過不同形式活動，如：研究報告、新聞發報、交流團、研討會和講座，藉此加深從業員和市民對物流政策的關注。同時，我們亦積極聯絡香港、澳門、廣州大學及有關機構共同為泛珠江三角洲的物流發展出謀獻策。

「香港經濟及物流政策研究中心」是城市智庫最注重的一個部門。我們將投入大量的人力物力，尋求社會各有關的資源及聯繫推動「香港經濟及物流政策研究中心」的發展，希望為香港，以至中國的經濟及物流業發展作出貢獻。

電話: 3162-8533

電郵：idea4hk@gmail.com

網址：<http://idea4hklogistics.webs.com/>

**傳媒查詢，請聯絡香港公共交通智庫幹事陳迪遙先生
(電話：9739-0828 / 電郵：ptthk@gmail.com)。

香港公共交通智庫
城市智庫 香港經濟及物流政策研究中心

(完)