

紅加東減三個方案的商榷

上月，政府在此前提出的紅加東減方案基礎上，再按不同程度的收費原則調整成三個子方案，展開公眾諮詢。然而三個方案中，我們認為除方案 C 尚屬勉強可以達到紓緩目前海底隧道(下稱紅隧)的擠塞情況，而又不製造額外問題外，其他的兩個方案都不可能紓緩問題，甚至只是將問題弄得更糟，並非解決問題，而是製造更多的問題。

何以我們認為政府的三個方案只有一個尚可接受呢？理由如下。

第一，方案 A 與方案 B 均會影響到公共交通工具及運輸業的營運成本。增加公共交通工具的成本，將可能成為巴士公司進一步加價的藉口，如此則等同於進一步鼓勵人流改用私家車代步，進一步增加車流量，到頭來只是在製造更多的問題。而運輸業營運成本大幅上升，亦將對香港物流業及商業發展造成障礙。方案 C 對公共交通工具的收費不變，且對貨運業的影響減到最小，故相對而言較可取。

第二，方案 C 所減少的車流量較方案 A 及 B 多。根據局方諮詢文件指出，方案 A 每日可減少紅隧車流 4100 架次，方案 B 每日可減少 3000 架次，而方案 C 每日則可減少 4200 架次。即使實行方案 C 所帶來的經濟效益為三個方案中最小，為政府帶來的額外開支也最多，但相對而言效果最明顯。

然而，即使是方案 C，對目前的道路擠塞問題也只是小有補苴，隧道收費的問題只是目下交通系統問題的冰山一角，單從這點著手並不能解決問題。圖 1 的資料摘錄自運輸署的交通運輸月報，顯示三條過海隧道(簡稱三隧，下同)從 2003 年開始至 2012 年十年間的平均日流量變化：

三條過海隧道平均日流量變化表：

年份/隧道 (架次)	(紅磡)海底隧道	東區海底隧道	西區海底隧道	三隧總流量
2003	119759	71284	37261	228304
2004	121672	73478	39188	234338
2005	122854	63865	41188	227907
2006	123866	61010	44373	229249
2007	122926	64005	48816	235747
2008	121245	63218	47742	232205
2009	121422	60987	48222	232631
2010	120908	67530	53580	242018
2011	120545	69520	56950	247015
2012	118213	70720	60452	249385
總變化率(與 2003 年比較)	-1.3%	-0.8%	+62.2%	+9.2%

圖 1

由上表可見，紅隧和東區海底隧道(下稱東隧)在十年間的總車流變化其實不大。但有三點需要注意。

一是雖然東隧在 2005 年加價導致日流量大幅下跌，但七年後的 2012 年，平均日流量竟然恢復到與未加價前幾年的流量相差無幾的地步。但更奇怪的是，在 1998 年 10 月運輸署回答立法會議員質詢的文件中，運輸署曾經表示東隧「在繁忙時間的容車量已達到飽和，無法紓緩海底隧道(即紅隧)的擠塞情況」，而當年東隧的平均日流量和 2012 年相差無幾，政府在今天卻認為東隧能夠負擔額外的車流，這實在是自相矛盾。而且直到現在，港島東並沒有額外的公路落成通車，當年政府表示東隧無法支持額外車流，今天其實東隧也還是沒有能力支持。因為現時繁忙時間東隧附近也會出現車龍，若進一步將車流從紅隧移到東隧，實際上是將塞車問題從灣仔銅鑼灣伸延到北角至西灣河的一大段地區，東隧的額外車流更將使目前觀塘繞道及鯉魚門道的擠塞問題進一步延伸開去。如此將會嚴重影響當區居民的出行，港鐵自身壓力沉重，亦已無法額外負擔因此而不得不轉乘鐵路的人流。政府根本未曾考慮對道路沿線居民可能造成的影響，故在本質上，我們是強烈反對單憑調節紅、東兩隧收費來紓緩或解決目前塞車問題的。

二是西區海底隧道(下稱西隧)的總流量在十年間暴升逾 60%，而且十年中的車流增幅亦完全由西隧吸收，還加上一些從紅隧分流過來的車流。這除了由於新界西人口不斷上升外，還有一個因素便是相當部分的駕駛人士業已主動改用西隧。在此情況下，即使政府不推出「紅加東減」，此一主動改用西隧的趨勢會自然持續下去。在自由選擇的角度看，紅隧的車流會逐漸自動轉移到西隧。所以如此看來，政府的動作略顯多餘。

三是調整價格的實際效力存疑。東隧在 2005 年加價後，其車流量確曾大幅下跌，但紅隧車流量卻並未有明顯增長。更令人憂心的是，從 2009 年開始，東隧的流量又開始不斷上升。這暗示原有和新增使用東隧的道路使用者已適應及填補了加價帶來的影響。而且紅隧與東隧之間的距離甚遠，在耗油量大增之下，車主很難會因節省了相對較少的隧道費而特意改用東隧。若與前述的東隧加價後車流變化趨勢結合來看，實在難以期望紅加東減能對車主們的選擇產生明顯的影響。

而更進一步說，政府的交通政策，根本就是令目前道路擠塞日益嚴重的根源。圖 2 及圖 3 顯示是各條主要行車隧道十年間的車流量變化：

九龍/新九龍來往新界東隧道平均日流量變化表：

年份/隧道 (架次)	獅子山隧 道	大老山隧 道	城門隧道	尖山、沙田 嶺隧道	總流量
2003	83030	60924	52989	/	196943
2004	87716	61067	53325	/	202108
2005	87600	57305	53142	/	198047
2006	89166	55137	52822	/	197125
2007	90082	56421	54904	/	201407
2008	84727	54299	49010	18186	206222
2009	84725	50601	46948	23658	205932
2010	86600	52651	47410	31741	218402
2011	88820	53136	48051	35337	225344
2012	87945	55767	48887	39569	232168
總變化率 (與 2003 年 比較)	+5.9%	-8.5%	-7.7%	/	+17.9%
總變化率 (與 2008 年 比較)	+3.8%	+2.7%	-0.3%	+117.6%	+12.6%

圖 2

其他隧道平均日流量變化表：

年份/隧道(架次)	將軍澳隧道	大欖隧道	香港仔隧道	啟德隧道
2003	65448	44265	56502	58405
2004	67697	45385	57576	59134
2005	67765	46152	57842	59563
2006	69242	47516	59743	56658
2007	72477	49058	61419	58457
2008	71970	47627	61372	56996
2009	72438	44419	61634	57449
2010	77226	49337	62895	57303
2011	80385	52375	64313	57071
2012	83322	56811	64969	54825
總變化率(與2003年比較)	+27.3%	+28.3%	+15%	-6.1%

圖 3

從上兩表可見，整體的車流量是一直在上升之中的。但這除了與新界人口不斷增加有關係外，卻也不能不留意圖 4 的總車輛登記數字在同期的變化：

車輛登記數字變化表：

斜體為與去年同期比較，粗體為與 2003 年同期比較

年份/類別(車輛/變動率)	電單車	私家車	電單車+私家車	專利巴士	總數
2003	41128	382880	424008	6238	591502
2004	43120 <i>+6%</i> +6%	385028 <i>+0.6%</i> +0.6%	428648 <i>+1.1%</i> +1.1%	6040 <i>-3.2%</i> -3.2%	595544 <i>+0.7%</i> +0.7%
2005	45943 <i>+6.5%</i> +11.7%	388311 <i>+0.9%</i> +1.4%	434254 <i>+1.3%</i> +2.4%	5888 <i>-2.5%</i> -5.6%	601491 <i>+1%</i> +1.7%
2006	47992 <i>+4.5%</i> +16.7%	393756 <i>+1.4%</i> +2.8%	441748 <i>+1.7%</i> +4.2%	5872 <i>-0.3%</i> -5.9%	609595 <i>+1.3%</i> +3.1%
2007	50140 <i>+4.5%</i> +21.9%	406995 <i>+3.4%</i> +6.3%	457135 <i>+3.5%</i> +7.8%	5920 <i>+0.8%</i> -5.1%	623132 <i>+2.2%</i> +5.3%
2008	51997 <i>+3.7%</i> +26.4%	421062 <i>+3.5%</i> +10%	473059 <i>+3.5%</i> +11.6%	5830 <i>-1.5%</i> -6.5%	636143 <i>+2.1%</i> +7.5%
2009	52903 <i>+1.7%</i> +28.6%	429754 <i>+2.1%</i> +12.2%	482657 <i>+2%</i> +13.8%	5799 <i>-0.5%</i> -7%	642270 <i>+1%</i> +8.6%
2010	53779 <i>+1.7%</i> +30%	449400 <i>+4.5%</i> +17.4%	503179 <i>+4.3%</i> +18.7%	5796 <i>-0.1%</i> -7.1%	663726 <i>+3.3%</i> +12.2%
2011	55286 <i>+2.8%</i> +34.4%	471685 <i>+5%</i> +23.2%	526971 <i>+4.7%</i> +24.3%	5821 <i>+0.4%</i> -6.7%	690089 <i>+4%</i> +16.7%
2012	57368 <i>+3.8%</i> +39.5%	494646 <i>+4.9%</i> +29.2%	552014 <i>+4.8%</i> +30.2%	5788 <i>-0.6%</i> -7.2%	718109 <i>+4.1%</i> +21.4%

由此可見，儘管政府常說控制私家車，但私家車的登記數字上升趨勢卻從沒有停過，累計十年來的升幅已有近三成，上升速度除了電單車外，已遠遠拋離其他種類車輛乃至總車輛數字的增長速度，而且還有越升越快的趨勢。而專利巴士的數字即使時有起伏，但總體仍是在下降之中。在此情況下，政府仍要說專利巴士過多，實在是一種令人駭愕的說法。雖然部分專利巴士公司在營運上確實大有問題，造成許多不必要的車流，但卻不能將目前的污染和交通擠塞問題全都歸咎於專利巴士。似乎更有說服力的是，政府控制私家車增長不力及過分推行鐵路為主政策，才是真正的問題之源。一味以環保為幌子削減專利巴士的數量，只會令目前並不完善的鐵路網絡承受更大壓力，將更多市民推向較低運載能力的道路交通工具上而已。所以，若政府不能改變其頑固的立場和錯誤的政策，即使如何調節隧道收費，亦無法解決問題。真正解決問題之道，是允許巴士公司在車隊規模上有更大的自由度，藉以加強公共交通服務，使市民回流公共交通服務，減少他們購買車輛的意欲，以控制車輛數字，更進一步地減少車流，才能真正使道路擠塞的問題逐步減少，乃至消失。

注：以上數字均出自運輸署交通運輸月報。