

東區區議員楊位醒

九龍灣宏通街 2 號寶康中心 2 樓 13 室

「政府所提出改善過海隧道交通流量分布的建議措施」意見書

政府提出了 3 個改善過海隧道交通流量的方案，3 個方案都是「紅加東減」，把西隧置身事外，理由是西隧連接路線交通狀況不佳，一旦減價，會令港島交通大擠塞，官員期望 4 年後啟用的中環灣仔繞道，可以提升使用西隧的效益云云。

香港的駕駛者對 3 條過海隧道各有定位，選用紅隧取其收費合理和方便，不計較擠塞；選取東隧取其出口最接近要去的目的地；選取西隧取其行車暢順不計價昂。西隧、東隧因地理位置較偏，本應以較低收費吸引車流量。但兩隧反其道而行之，必然導至流量失衡。

一個明顯的例子，西隧每次加價，除了導至西隧車流量下降，紅隧和中區的交通更加堵塞外，更引發其他公共交通服務加價潮的連鎖反應，刺激通脹上揚，市民負擔百上加斤。本人擔心，紅隧加價，西隧馬上跟隨。須知道其加價不受政府管制，現時收費遠低於法定上限，還有很大的加價空間。西隧若隨紅隧加價，促使車輛轉用紅隧，紅加東減的效果勢將抵銷。

本人認為，「紅加東減」只是頭痛醫頭的治標之法，其實，根治海隧車流不均的最有效方法是回購東、西兩隧，然後大幅減費，真正達至三隧有效分流，但這恐怕要等待至 2023 年，政府收回西隧後才有條件達此目標。

目前雖是治標，三隧同時重整收費結構才合理，把集中在紅隧過海的車流，分別疏散至東西兩隧，產生的協同效益，必定較僅實行紅加東減為大。可能因西隧收費最高，如以補貼模式分流，公帑支出龐大，這也許是政府把西隧置身事外的原因。

紅隧曾在 1984 年和 1999 年調高私家車使用的收費，頭一次是每程 5 元倍增至 10 元，第二次再是倍增至每程 20 元。這兩次加費後，紅隧每日的使用量雖有下跌，但過不了很長時間便又回升至原先水平。由此可見，即使政府再次向私家車車主開刀，相信對減輕紅隧擠塞、縮短車龍的幫助十分有限和短暫。

紅隧現行收費有不公之處，例如的士載客量與私家車相若，為何隧道費只是 10 元？政府提出的方案 A，私家車紅隧加 5 元，東隧減 5 元，其他車輛則按佔用路面比例等按比例收費，這對紓緩紅隧塞車最顯著。但巴士、小巴已有既定路線，

加費無助分流，更可能加重經營者成本，最終要藉加車資轉嫁市民。方案 C，紅隧私家車加價 10 元至 30 元，東隧減 5 元，公交收費不變，雖然帳面上政府要多付 4700 萬元補貼東隧，但從市民經濟效益較可取，反對聲音相信亦最低。

假如分流措施如期明年下半年落實，本人認為，政府應同時推行改善三條隧道的配套設施，包括增加自動收費通道、增設八達通收費系統等，以加快行車流動性，同時亦要改善連接隧道出入口的道路網，進一步紓緩隧道出口塞車的情況。銅鑼灣和中環，容車量已經飽和，當局要設法解決分流，同時應加快推動巴士重組方案，減輕隧道使用壓力。

長遠來說，就本港未來人口及經濟發展趨勢，當局早應研究興建第四條過海隧道。上海最早三條過江隧道是和香港三條海隧是差不多時間建成，可是上海迄今共有 11 條過江隧道，一條今年落成，還有 8 條規劃中，可香港十多年來是交白卷。官員辯稱涉及覓地興建出入口及連接路等問題，是推搪的藉口。有人在 2008 年便建議在紅隧旁建一條大致平行的隧道，令紅隧變成 8 條行車線，解決有關樽頸擠塞問題。上海第一條江隧便是隔 30 年成功增建複線，是可供香港借鑑的例子。

東區區議員
楊位醒
2013 年 4 月 18 日