

改善過海隧道交通流量分布的建議措施

意見書

政府當局在建議書建議採取措施把紅隧車輛分流至東區海底隧道，從而改善三條行車隧道的交通流量分布，有效紓緩紅隧的擠塞情況。

就政府建議，本人同意紅隧地理位置比另外兩條過海隧道優越，貫通九龍及香港島多個商業及娛樂中心，所以受歡迎。收費遠低於另外兩條過海隧道的情況，只是因為東隧及西隧兩條過海隧道以「建造、營運、移交」BOT模式興建及營運，由中標公司投資興建並經營一段時間後，再由政府回收經營。其收費包含隧道建設的成本，日常營運成本及公司的利潤，而紅隧早在1999年9月1日交還政府，收費中沒有隧道建設的成本，所以實情是東隧及西隧收費比紅隧貴。當政府收回東區海底隧道的營運權，收費不需包括隧道建設的成本，道路使用者只需繳付隧道營運及維修保養成本，水平便可與紅隧看齊，減輕物流貨運成本。

旅遊巴使用巴士專線問題

紅隧（不論繁忙與否）兩面入口的連接道路經常出現頗長的車龍，原因之一是旅遊巴經常利用巴士專線切線進入紅隧。旅遊巴（大部份是單層私家巴士）紅隧收費（HK\$10）遠遠低於其他兩條過海隧道，根據運輸署交通運輸資料月刊（2012年12月號）資料（註1），在2012年使用紅隧的單層私家／公共巴士（包括旅遊巴）約有1 6 7萬架次，是其餘兩條過海隧道的總和約7 5萬架次兩倍多（表1）可說明。旅遊巴接載旅客觀光屬於謀利商業活動，不屬於集體運輸系統，本人質疑旅遊巴有權使用巴士專線的理據，建議政府研究取消旅遊巴使用巴士專線的特權，有助改善連接道路經常出現車龍。

三個方案中，方案A比較可取

三個方案中，方案A（「資源管理」方案）以車輛佔用道面比例收費，原則比較公平，但紅隧建議收費以東隧為標準（私家車收2 5圓），而東隧以BOT模式興建及營運，收費包括隧道建設的成本，屬偏高，對道路使用者不公，同時會增加物流貨運成本。其餘方案，

因紅隧與東隧收費差異甚大，在小數怕長計下，改變不了貨運的使用習慣，根據表 1，紅隧貨車總行車架次，比其他兩條隧道總和還要高，無助改善紅隧交通流量。

實施方案 A，隧道巴士車費不受影響

方案 A 中，巴士收費由 15 圓大升一倍半至 47 圓，本人認為不會對車費有大影響。以一架載客約 120 人的雙層巴士為例，假設巴士公司以平均每班車 50 位乘客計算，每位乘客只須負擔不到壹圓的隧道費，然而，現時過海隧道巴士每位乘客的車費，已包括約 3 圓隧道費。以九巴 102 號線由筲箕灣至美孚為例，在銅鑼灣景隆街上車，車費為 \$ 9.3，過海後在隧道收費廣場上車，車費為 \$ 5.7，當中差額為 \$ 3.6。以九巴 104 線由堅尼地城至白田為例，在灣仔入境事務大樓上車，車費為 \$ 9.3，過海後在隧道收費廣場上車，車費為 \$ 5.7，當中差額同為 \$ 3.6。這差額中包括約 3 圓隧道費，是合理推算。

補貼東隧專營商隧道費差額，嚴重損害香港市民利益

政府代隧道使用者向東隧專營商繳付現行的隧道費和已下調隧道費之間的差額，本人反對這個做法。本人依據 2012 年全年隧道總行車架次資料（註 1）計算，東隧在 2012 年隧道費收入約七億六千萬港圓（下同），而紅隧則約六億六千萬港圓（表 1）。如實施方案 A，即「資源管理」方案，而真的有四成使用紅隧的車輛轉用東隧，假設四成使用者除雙層巴士外平均分佈在各類車種（註 2），本人沿用 2012 年全年隧道總行車架次資料再計算，東隧因流量增加，全年隧道費收入增加近一億圓，至約八億四千萬圓；同時紅隧亦因隧道費增加，全年隧道費收入亦增加至約七億圓（表 2）。過去三年，兩條隧道使用量平穩，沒有大變，所以本人相信隧道總行車架次在 2013 年變化不大，而東隧不可能因行車流量增長而增加超過一億圓營運開支。本人亦根據表 2 流量，計算出政府需補貼東隧專營商約四億圓，遠超過政府在文件的估算（約二億七千萬圓）。東隧專營商沒有做任何事情，已因政府政策而增加近一億隧道費收入，若政府再補貼東隧專營商約四億，則令東隧專營商得到雙重好處。本人必須提醒各位議員，政府隧道的在扣除營運成本的收益，實是一種間接稅，所有紅隧使用者及隧道巴士乘客也有繳付。紅隧加價令政府收入增加，等於變相加稅。由此可見，政府補償東隧差額做法有官商合謀，齊齊搵大錢之疑，嚴重損害香港市民利益。

紅隧得天獨厚的地理位置

以貨運物流角度，由於西隧收費太貴，小數怕長計，如非緊急，一般貨運不會使用西隧，浪費了西隧的容量。本港的貨倉，分佈在葵涌荃灣，香港仔，沙田火炭，屯門元朗，粉嶺，將軍澳及柴灣一帶，由香港仔到尖沙咀，佐敦，彌敦道一帶，西隧及紅隧比較快，政府不將西隧納入計劃，絕對失策。沙田火炭或葵涌荃灣至金鐘灣仔銅鑼灣天后一帶，紅隧仍是最有效益，即使紅隧加價，基於紅隧得天獨厚的地理位置，仍會是貨運主要幹道，紅隧加價是否可以如政府預計般減少行車量，本人有保留。

長遠之言，本人建議：

1. 基於紅隧得天獨厚的地理位置，以及香港各工商業所在位置，紅隧無疑是最受駕駛者歡迎的。政府應積極探討擴建紅隧，或參考東隧，在未來沙中線上同時興建第四條過海隧道的可行性。
2. 政府儘快與東隧商討，提早回購東隧，道路使用者只需繳付隧道營運及維修保養成本為原則，重訂隧道收費，減輕市民及營商成本。本人根據方案A（「資源管理」方案）以車輛佔用道面比例收費原則，在表4建議紅隧及東隧收費，目的使駕駛者以流量及目的地考慮使用任何一條過海隧道，從而達到分流及有效運用資源。但本人必需聲明，在沒有西隧支援下，效果會較預期差。
3. 政府儘快與西隧商討，重訂隧道收費，增加使用率，減輕市民及營商成本。

此致

立法會交通事情委員會

覃天柱謹啟

2013年4月20日

註1：運輸署交通運輸資料月刊（2012年12月）表3.1

註2：私家/公共巴士 - 雙層大部份是專利巴士服務，班次有規定，不會因隧道費增加而轉用東隧，所以假設不變

表1 2012年三條過海隧道流量及隧道費收入分析

	海底隧道				東區海底隧道				西區海底隧道			
	總行車架次	百份比	收費	隧道費收入	總行車架次	百份比	收費	隧道費收入	總行車架次	百份比	收費	隧道費收入
私家車	15,987,135	36.95%	20	319,742,700	13,990,321	54.05%	25	349,758,025	10,771,675	48.68%	55	592,442,125
的士	11,394,286	26.34%	10	113,942,860	5,648,109	21.82%	25	141,202,725	6,135,859	27.73%	50	306,792,950
電單車	1,666,373	3.85%	8	13,330,984	751,620	2.90%	13	9,771,060	222,326	1.00%	25	5,558,150
私家/公共小巴	945,715	2.19%	10	9,457,150	293,027	1.13%	38	11,135,026	699,988	3.16%	65	45,499,220
私家/公共巴士 - 單層	1,667,956	3.86%	10	16,679,560	254,921	0.98%	50	12,746,050	502,830	2.27%	100	50,283,000
私家/公共巴士 - 雙層	2,106,043	4.87%	15	31,590,645	780,740	3.02%	75	58,555,500	1,167,498	5.28%	140	163,449,720
貨車 - ≤ 5.5 公噸	7,500,501	17.34%	15	112,507,515	3,134,127	12.11%	38	119,096,826	2,002,201	9.05%	65	130,143,065
貨車 - >5.5-24 公噸	1,600,561	3.70%	20	32,011,220	872,363	3.37%	50	43,618,150	521,806	2.36%	90	46,962,540
貨車 - >24 公噸	397,354	0.92%	30	11,920,620	158,320	0.61%	75	11,874,000	101,299	0.46%	120	12,155,880
	43,265,924	100.00%		661,183,254	25,883,548	100.00%		757,757,362	22,125,482	100.00%		1,353,286,650

數據來源：運輸署交通運輸資料月刊（2012年12月）表3.1

表2 以2012年三條過海隧道流量及隧道費收入分析（實施方案A後）

	海底隧道				東區海底隧道				西區海底隧道			
	總行車架次	百份比	收費	隧道費收入	總行車架次	百份比	收費	隧道費收入	總行車架次	百份比	收費	隧道費收入
私家車	9,592,281	35.79%	25	239,807,025	20,385,175	48.14%	20	407,703,500	10,771,675	48.68%	55	592,442,125
的士	6,836,572	25.51%	19	129,894,860	10,205,823	24.10%	15	153,087,351	6,135,859	27.73%	50	306,792,950
電單車	999,824	3.73%	12	11,997,886	1,418,169	3.35%	9	12,763,523	222,326	1.00%	25	5,558,150
私家/公共小巴	567,429	2.12%	25	14,185,725	671,313	1.59%	20	13,426,260	699,988	3.16%	65	45,499,220
私家/公共巴士 - 單層	1,000,774	3.73%	31	31,023,982	922,103	2.18%	25	23,052,585	502,830	2.27%	100	50,283,000
私家/公共巴士 - 雙層	2,106,043	7.86%	47	98,984,021	780,740	1.84%	38	29,668,120	1,167,498	5.28%	140	163,449,720
貨車 - ≤ 5.5 公噸	4,500,301	16.79%	28	126,008,417	6,134,327	14.49%	23	141,089,530	2,002,201	9.05%	65	130,143,065
貨車 - >5.5-24 公噸	960,337	3.58%	38	36,492,791	1,512,587	3.57%	30	45,377,622	521,806	2.36%	90	46,962,540
貨車 - >24 公噸	238,412	0.89%	56	13,351,094	317,262	0.75%	45	14,276,772	101,299	0.46%	120	12,155,880
	26,801,972	100.00%		701,745,801	42,347,500	100.00%		840,445,263	22,125,482	100.00%		1,353,286,650

數據來源：運輸署交通運輸資料月刊（2012年12月）表3.1

數據假設：

- 紅隧四成減幅除了私家/公共巴士 - 雙層, 其他平均分佈在各類型車輛, 而減幅全數轉用東隧。私家車行車架次為 $15,987,135 \times 0.6 = 9,592,281$ (紅隧), $13,990,321 + 15,987,135 \times 0.4 = 20,385,175$ (東隧), 餘此類推, 私家/公共巴士 - 雙層除外
- 私家/公共巴士 - 雙層大部份是專利巴士服務, 班次有規定, 不會因隧道費增加而轉用東隧, 所以假設不變

表 3 以 2012 年東隧總行車架次計算政府補貼額分析 (實施方案 A 後)

	東區海底隧道				
	總行車架次	原收費	建議收費	差額	補貼總額
私家車	20,385,175	25	20	5	101,925,875
的士	10,205,823	25	15	10	102,058,234
電單車	1,418,169	13	9	4	5,672,677
私家/公共小巴	671,313	38	20	18	12,083,634
私家/公共巴士 - 單層	922,103	50	25	25	23,052,585
私家/公共巴士 - 雙層	780,740	75	38	37	28,887,380
貨車 - ≤ 5.5 公噸	6,134,327	38	23	15	92,014,911
貨車 - >5.5-24 公噸	1,512,587	50	30	20	30,251,748
貨車 - >24 公噸	317,262	75	45	30	9,517,848
					405,464,892

表 4 建議紅隧及東隧收費

	紅隧	東隧
私家車	15	13
的士	10	10
電單車	8	8
私家/公共小巴	15	15
私家/公共巴士 - 單層	25	25
私家/公共巴士 - 雙層	35	35
貨車 - ≤ 5.5 公噸	25	20
貨車 - >5.5-24 公噸	30	25
貨車 - >24 公噸	40	35