



香港交通運輸業職工聯合會 FEDERATION OF HONG KONG TRANSPORT WORKER ORGANIZATIONS

香港九龍彌敦道 557-559 號永旺行 19 樓
19/F., Wing Wong Commercial Building, 557-559 Nathan Road., Kowloon, Hong Kong
Tel: 2770 8688 Fax: 2770 7388 E-mail: hkctu@hkctu.org.hk

CB(1)940/12-13(03)

香港交通運輸業職工聯合會 對《合理使用過海隧道顧問研究》之回應

一直以來，隧道是貫通港九南北的經濟命脈，有著促進香港繁榮安定的使命。在早期由政府全資興建紅磡海隧及獅子山隧道，將香港九龍新界發展連為一體，促進了經濟蓬勃發展。

隨著中國經濟發展，及皇崗口岸與深圳灣口岸相繼開通，大量貨物從陸路跨境往返香港及珠三角，交通基建的建設亦進入高速發展時期。可惜特區政府抱持「小政府大市場」心態，將香港經濟命脈的東西兩條過海隧道外判予新的經營者，減低政府對民生公共服務的承擔。但在利潤最大化的原則下，私人營運商一直追求高利潤，收取高昂費用，令運輸業處於任人宰割的境地。

今天政府以推出《合理使用過海隧道顧問研究》，作為解決三條隧道使用不均問題的辦法，本會認為當中單以過海隧道收費“東減紅加”作為改善手段並不能徹底解決問題。

我們可以參考重型貨車的使用收費作為討論起點，目前：

- 東線過海，東區海隧（\$75）加上大老山隧道（\$25）共\$100；
- 中線過海，紅磡海隧（\$30）加上獅子山隧道（\$8）共\$38；
- 西線過海，西區海隧（\$110）加上大欖隧道（\$45）共\$155；

不難發現，無論從那個口岸過境，雖然中線過海非常擠塞，但使用中線過海是最便宜及最直接的路程。

由此可見，選擇使用海隧過海前，除了考慮地域的方便外，一般司機還會考慮隧道的收費，選擇以最便宜的方式營運，因此令獅隧及紅隧長期擠塞。

我們建議，除了三條海隧調整收費外，可考慮三條陸上隧道均一收費，始可合理地推行交通分流。在技術上則可參考八達通巴士轉乘計劃，相信祇要政府願意作出承擔，解決紅隧車輛過份擠塞的情況指日可待。

香港交通運輸業職工聯合會
2013年4月

聯絡人 秘書 陳三才