

交通事務委員會
改善過海隧道交通流量分布的建議措施

1. 政府的方案 A，私家車過海收費紅隧加 5 元，至 25 元，東隧則減 5 元，至 20 元，但紅隧的士和貨車收費分別加 9 元和 13–26 元，加幅約九成，雙層巴士亦加 32 元，加幅達 2.1 倍。這方案對大型交通工具乘客不公平；
2. 方案 B，東隧和紅隧其他車輛類別的收費按兩條隧道各自的原有收費結構相應調整，成效極為有限，同樣不可取；
3. 餘下方案 C 是不調整紅隧公共交通工具收費，但大幅增加紅隧私家車收費五成至 30 元，而紅隧貨車收費則參考方案 B 加 4 至 8 元，東隧貨車收費則參考方案 A 減 15 至 30 元。此方案效果最為顯著，私家車紅加 10 元、東減 5 元，紅隧會較東隧昂貴 10 元，令一批使用兩條隧道均「無所謂」的用家，轉用東隧「多用油、慳時間」；
4. 為解決紅隧擠塞問題，政府推出三個隧道分流方案諮詢。除了「A、B、C」方案，還應該有「方案 D」；
5. 方案 D 優化方案 C，建議的士按現時收費「紅加 3 元；東減 10 元」。的士最多只載 4 名乘客屬「個人公交」與私家車所佔空間一樣，加減分流原則應與私家車一視同仁，因此在方案 C 之上，增加的士於紅隧過海收費 3 元至 13 元；東隧過海收 15 元，拉近收費，減輕紅隧負擔；
6. 的士過海隧道費現時已是乘客用者自付，司機毋須承擔開支。紅隧現時的士的隧道費 10 元，再加 10 元回程費，總數 20 元。經過調整以後加上數元，乘客搭的士過海，就算距離再近至少花幾十元，加幾元可說是不痛不癢。另一方面，的士過東隧隧道費建議減 10 元，令的士乘客過海到港島東區、九龍東，都會增加使用東隧的誘因；
7. 其實三項分流方案都不治本，尤其是紅隧的落腳點於九龍、港島的正中心，方便程度無可取代，除非大幅加收費，否則不能改變使用的習慣。香港長遠始終需要興建第四條過海隧道，才是解決紅隧擠塞的「王道」。