



公民黨回應「改善過海隧道交通流量分布的建議措施」意見書

政府推出三個「紅加東減」的可行方案，即「透過紅隧加費和政府補貼東隧減費，促進分流，紓緩擠塞」，以改善過海隧道交通流量分布。公民黨認為，三個方案也未能有效達致目標。

增加收費令市民交通費增加

三個方案均建議紅隧加價，當中方案 A 採用資源管理原則，即按佔用路面比例及路面損耗收費，日後紅隧的隧道費會比東隧高，或會引起營業車輛，尤其是難以更改路程的駕駛者的強烈反彈。即使其餘兩個方案加幅較小，但交通費是普遍家庭在食物和住屋後的主要支出，交通費增加，仍會增加市民負擔；營業車輛增加的成本，也勢必轉嫁給市民。

三個方案難以紓緩紅隧擠塞

政府在 2008 年委託的顧問報告（下稱「顧問報告」）指出，要改善過海隧道的擠塞情況，有兩項條件，分別是紓緩三條隧道的行車量至「可容忍水平」，即車龍形成但未至於阻塞非過海交通，以及紅隧兩邊入口的車龍縮減約 40%，即每天車流維持在 11 萬至 11.5 萬架次之間。

公民黨發現，在三個方案裡面，只有方案 A 及 C 符合顧問報告車龍縮減百分比標準。如果以 2012 年每天平均行車量 118,213 架次，估算方案實施後預計每天行車量，方案 B 仍然擠塞，即使方案 A 和 C 也相當接近擠塞水平。

	方案 A	方案 B	方案 C
2012 年紅隧每天平均行車量（架次）	118,213		
預計紅隧繁忙時段的車龍縮減百分比	40%	30%	38%
採取方案後每天減少行車量數目（架次）	4,100	3,000	4,200
預計每天行車量（架次）	114,113	115,213	114,013
行車量水平	接近擠塞水平（115,000 架次）		

如果採納對公共交通工具影響較少的方案 C，公民黨擔心，東隧在繁忙時間會跟紅隧一樣擠塞。顧問公司推算東隧行車量會淨增加 4,800 架次。顧問報告指出，東隧車流分佈高峯時段每小時車流佔每天車流約 8%，以現時每日平

均行車量 70,720 架次計，高峯時段每小時已達 5,658 架次。若每日再增加 4,800 架次車流量，東隧高峯時段每小時將增至 6,042 架次，與現時紅隧高峯時段相若。換言之，若採用方案 C，東隧將會出現如紅隧般，甚至更壞的塞車情況。

	紅隧	東隧
2012 年每天平均行車量（架次）	118,213	70,720
高峰時段每小時車流佔每天車流比例 （及估計架次）	5% (5,910)	8% (5,658)
若東隧每天再增加 4,800 架次，高峰時段估計增加 384 架次（4,800 X 8%），高峰時段預計有約 6,042 總架次，貼近紅隧。		

未計算九龍東發展

顧問報告利用第三次整體運輸研究（CTS-3）的交通模型計算各個收費方案，該模型雖然包括部分規劃、經濟、未來交通設施用量及交通基建發展等數據，但其他因素造成的影響，例如九龍東日後的商貿發展及將軍澳的私人住宅陸續入伙而增加交通流量等因素都未必能在模型中清楚反映，但這些因素都會令東隧私家車和貨車的使用量增加¹。東隧減價碰上地區發展，或會導致東隧更加擠塞。

總結

儘管政府期望透過「紅加東減」方案達致分流過海隧道車流的效果，從而改善紅隧交通。不過，由於東隧每日的車流量已達其設計流量的九成，若政府將紅隧的車流分流至東隧，恐怕會令東隧更加擠塞；另一方面，由於紅隧的地理位置較其餘兩條隧道優越，故相信部分駕駛者仍寧願付較高的隧道費使用紅隧，令方案未必有助於改善紅隧的交通情況，「紅加東減」最終或會令東隧和紅隧同樣擠塞。政府應重新研究方案，以更有效改善三條過海隧道的交通流量。

公民黨

2013 年 4 月 22 日

¹根據《香港物業報告 2012》，2011 年西貢區（以將軍澳為主）私人住宅落成量為 2,447 個，2012 年的預期落成量為 1,169 個。在私人寫字樓方面，2011 年觀塘甲級寫字樓落成量為 68,900 個，2012 年的乙級寫字樓落成量為 43,500 個，領先其他地區，明顯受「起動九龍東」的影響。兩類物業落成並於未來一兩年入伙，也會帶動車流，尤其是私家車、的士和貨車的增加。這些車輛如果要過海，多數會選擇紅隧和東隧。雖然沒法確實預計日後的車流量，但只要東隧車流超過 4,500 架次，便會達到顧問公司所訂的「擠塞水平」，阻塞非過海交通。