

## 工黨就「改善過海隧道交通流量分布的建議措施」的意見

1. 一直以來，過海隧道擠塞及其所造成的交通問題困擾香港。當中海底隧道（即「紅隧」）行車量已遠超過其設計容車量，甚至繁忙時段兩面入口的連接道路出現的車龍，阻塞駛經的非過海車流。就「改善過海隧道交通流量分布的建議措施」，工黨的意見如下：
2. 交通擠塞問題帶來各樣的害處，包括車輛在擠塞期間釋放出更多的廢氣、浪費乘客的時間等。事實上，香港路邊監測站所量度得到的可吸入懸浮粒子、二氧化氮和臭氧濃度，長期比一般監測站為高。<sup>1</sup> 此外，有研究指出，車輛的速度愈高，污染物的排放量相對愈少。減少交通擠塞有助改善空氣污染，促進市民的健康。<sup>2</sup> 故此，交通擠塞問題實關乎經濟效益、環境保護及市民健康的課題。工黨認為政府應旨在減少紅隧的行車量，包括採取分流的措施、增加私家車的收費等措施，以解決紅隧擠塞的問題。
3. 分流的措施，應旨在理順現在行車路線錯配的問題，讓車輛選擇最能縮短車程的路徑到達目的地，從而減少過海車輛整體的車輛行車里程（Vehicle Miles Traveled），以及解決擠塞問題。政府應調整現時紅隧及東隧的收費結構，以減少本來應使用東隧，但因價格問題而使用紅隧來的車輛數目。此外，對於一些較為偏遠的地區而需要過海的車輛而言，其選擇行車路線的亦受其他途經的隧道及道路收費所影響。以沙田到港島為例，因獅子山隧道收費低於大老山隧道，司機便會選擇使用獅子山隧道，從而使用距離較接近的紅隧過海。同樣的情況亦見諸大欖隧道及屯門公路之間的選擇。工黨認為政府應提供不同隧道的組合優惠，以縮短車輛行車里程。
4. 工黨認為調高收費應主要針對私家車，以三條過海隧道計算，私家車分別在上午繁忙時間佔總體交通量的四成至六成，黃昏佔五成至七成。<sup>3</sup> 此外，私家車的使用者可以轉用集體運輸系統。相反，貨車司機並未能因收費提升而轉用其他運輸工具，以致增

<sup>1</sup> 香港空氣污染物與溫室氣體排放數據，見環保署網頁：[http://www.epd.gov.hk/epd/tc\\_chi/environmentinhk/air/data/emission\\_inve.html](http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/air/data/emission_inve.html)

<sup>2</sup> Emissions from traffic congestion may shorten lives, 見Harvard School of Public Health網頁<http://www.hsph.harvard.edu/news/hsph-in-the-news/air-pollution-traffic-levy-von-stackelberg/>

<sup>3</sup> 〈加私家車稅能紓緩交通擠塞嗎？〉，熊永達，2011  
[http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/hc/sub\\_leg/sc11/papers/sc110404cb1-1760-3-c.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/hc/sub_leg/sc11/papers/sc110404cb1-1760-3-c.pdf)

加他們的經營成本。因此，調高收費應針對私家車，而對貨車司機的影響應減至最少。如果收費調整後，為政府帶來庫房收益，政府應以此改善香港的集體運輸系統，以惠及整體社會。

5. 工黨認為政府應回購西隧，更有效改善過海隧道交通流量分布。政府亦應研究採用電子道路收費<sup>4</sup>，以有效控制路面的車輛數目及總體的車輛行車里程，以合乎經濟效益、改善空氣污染及促進市民健康。此外，政府應考慮採用其他建議，如不同時段不同收費、提供泊車轉乘（Park and Ride）的設施、鼓勵多人合用一車<sup>5</sup>等方法。

---

<sup>4</sup> 根據運輸經濟學（Transport Economics），道路收費唯一可以解決市區道路擠塞的問題。

Professor William Vickrey has emphatically argued that there can be no solution to the urban transportation problem without peak-load pricing. Proper time-of-day pricing can be implemented only using short-run marginal cost.

[http://www.econ.hku.hk/~timhau/road\\_pricing.pdf](http://www.econ.hku.hk/~timhau/road_pricing.pdf)

<sup>5</sup> 鼓勵多人共坐一車也是一個有效減少車輛數目的方法。美國洛杉磯便曾有計劃協助達四萬五千人安排多人共坐一車；此外，當地還有選定一條快線，專供乘客超過某一特定人數的車輛行駛的措施。

<http://www.ln.edu.hk/ihss/crd/ls-plus-unit/LS-Plus-5.8.html>