

智庫對六條過海隧道收費的看法

一)過海隧道

A)引言

香港，除了是亞洲文化和美食之都外，還是一個『塞車之都』。原因何在?急劇的發展，令私家車數目以每年萬八部來增長，在道路網絡及泊車位不足的情況下，引至各區擠塞。而過海隧道收費的問題，引至隧道汽車流量分佈不均，加上私家車數目的暴增，使來往紅隧的各主要道路每天都出現擠塞，車龍伸延至整個港島北岸、南區、油尖旺及紅磡各主要道路，情況愈趨嚴重。西隧通車已二十年，多年來已多次調整隧道費，收費比紅隧高超過三倍，不少司機爲了節省隧道費，情願『塞紅隧』。

連接紅隧的道路，幾乎一至五早午晚都擠塞，星期六則在中午至晚間，當中有不少來自新界西的車輛，導致加士居道天橋及佐敦道亦遭牽連，情況沒有任何改善並更趨嚴重，車龍更可伸延至啓德隧道出口。這個情況已持續多年，惟政府仍沒有關注。

隧道	平均每日架次
東區海底隧道	75,943
紅磡海底隧道	112,282
西區海底隧道	67,285

(資料來源:運輸署月報 2017 年 10 月)



←下午繁忙時間告士打道往紅隧及東隧方向，日日如是



↑紅隧入口幾乎一至六每日都出現擠塞，收費便宜是主要因素

B)對公共交通營辦商及市民影響

西隧收費貴導致紅隧及其連接道路經常擠塞，足以令陸路交通服務受嚴重影響，行車時間大幅增加，巴士及小巴路線超過指定時間到站而引至脫班，乘客對有關服務因而更失信心。路線主要為來往港島至九龍，以及途經連接紅隧道路的路線，不論過海及非過海皆受影響。如此下去，只會加重巴士及小巴的營運壓力，包括塞車所增加的時間成本等，結果只會影響車費收入，前線員工亦受到乘客責罵及投訴的壓力。因此智庫希望政府能了解擠塞對公共交通服務的影響。

此外，紅隧擠塞亦影響的士業收入，因為紅隧一帶道路擠塞，即使有生意亦因為擠塞而影響接客。部分司機亦避免前往有關地區，以免接少一單生意。

擠塞亦影響很多市民。他們上班上課可能因塞車而遲到，只能搭已飽和的鐵路，有能力者則買私家車代步，更靈活地選擇較便捷的路線前往目的地。政府一向鼓勵市民使用公共交通服務，惟智庫沒有看到政府在鼓勵市民使用公共交通服務上的任何積極動作，連日益嚴重的交通擠塞亦視而不見。雖然近年政府已向傳媒表示擠塞已有措施舒緩，但現實情況來看，可謂完全誤導市民。試問市民如何再忍受多五年？

C)東隧

由於政府大力發展九龍東商貿區，而且使用來往港島至九龍東的車輛必定使用東隧過海，不會繞大圈經由紅隧往九龍東。東隧每逢上下午繁忙時間亦會出現擠塞，私家車收費只是貴紅隧 5 元。由於收費差距不大，由於私家車亦會用最快捷的隧道來往目的地，如九龍東或西貢區必定會使用。

但公共小巴、專線小巴及巴士過隧道費分別為\$38 及\$50-\$75 元，收費仍偏高，對營辦商或從業員構成壓力。既然東隧專營權已收回，理應在檢討收費時，檢討上述公共交通工具的隧道收費，以減輕市民負擔。

D)建議

-應拉近西隧與紅隧的收費距離，讓汽車流量轉向平均，以減低紅隧以至通往紅隧的道路擠塞

-希望東隧的小巴，村巴及巴士的收費亦調低，以貼近紅隧，減輕從業員及乘客的營運成本及車費的負擔，吸引更多市民使用公共交通服務

-如政府在 2023 年收回西隧專營權後，除調低收費外，更應全面掌握汽車流量。

-如私家車數量每年以 18,000 部增長計，預計 2023 年會增至 700,000 部，繁忙時間必定對三隧造成壓力。政府應估算私家車急增對三隧造成的壓力，並作出有效措施以減少擠塞

二)沙田與九龍區的三條隧道

A)引言

沙田三條往九龍的隧道，在繁忙時間必定出現擠塞。大老山隧道收費雖然較高，在繁忙時間亦出現擠塞，主因不是收費問題，而是新界東急速發展以至車流大幅增加，尤其九龍東商貿區發展。大老山及獅子山隧道都是新界東往返九龍東的主要幹道。除了來往新界東的車輛外，更有來往中港兩地的車輛使用，對兩條隧道造成壓力。未來蓮塘口岸的落成及新界東北發展，車流必定大幅增加，更可能超出負荷。政府調整收費同時，應先評估新界東及新口岸發展對兩條隧道所造成的壓力。

雖然青沙公路在 08 年通車後，有助舒緩獅子山隧道的汽車流量，但大埔公路沙田段一帶便因而經常出現擠塞，主因是該路為新界東接駁青沙公路及城門隧道的主要道路。由於來回各只有兩線，未能處理大量車流。每逢上下午繁忙時間，甚至賽馬日必定出現擠塞。政府應研究改善吐露港公路與青沙及城隧的連接道路以配合新界東及口岸發展所大幅增加的車流，而非處理收費問題。

B)對公共交通影響

現時多條來往新界東與九龍區的特快巴士線，每天都經過大埔公路、吐露港公路、獅子山隧道公路前往三條隧道往返九龍市區。近年這些所謂的『特快線』，到繁忙時間及交通事故，立即變為『特慢線』。擠塞情況日益嚴重，嚴重影響行車時間及班次，令新界東市民對巴士服務完全失去信心，被逼改搭鐵路。可是，政府至今沒有任何表態，市民只能左轉右轉『迫鐵』。如不幸遇上鐵路故障，遑論上班？

擠塞令巴士公司成本大增，乘客量漸漸流失，前線員工亦因為塞車而超時工作，乘客的怨憤往往發洩在他們身上，工作壓力大增。長遠下去，專營巴士車長的流失率只會更嚴重。智庫希望政府盡快能同時找出可行方法解決日益嚴重的擠塞問題，否則只會是一個『惡性循環』。

三)建議

- 收回大老山隧道專營權。除調低收費外，政府更需處理新界東急速發展及新口岸落成所帶來的汽車增長，改善道路網絡，減少日益嚴重的擠塞問題
- 如政府未能改善道路網絡、控制私家車急速增長，便應增加更多巴士小巴專道，讓它們能更快捷來往目的地，及鼓勵更多市民使用公共交通工具

智庫認為政府應多了解現時香港交通所發生的問題，才找出一些方案，尤其隧道收費。除了隧道收費檢討外，更需要關注**私家車急速增長**帶來的影響，以及新界東急速及新陸路口岸通車後所帶來的汽車增長對現有公路及隧道所帶來影響，懇請政府能推行一些有效措施，減低對公共交通服務的影響，謝謝！