

公共運輸研究組 對六條隧道收費調整的意見陳述

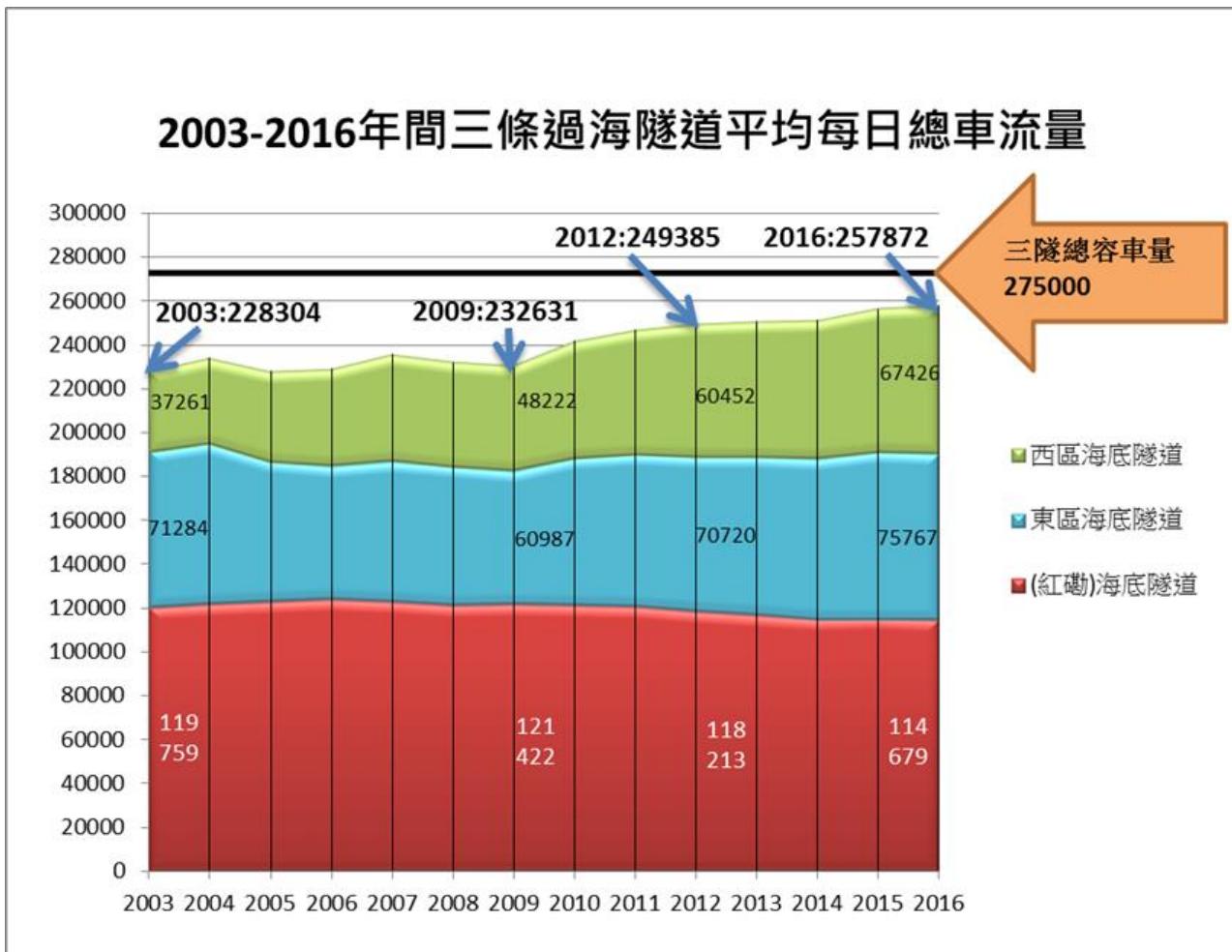
立法會CB(4)451/17-18(03)號文件
(只備中文本)

本組對有關事宜的意見如下：

當局 2013 年提出的「紅加東減」方案在遭猛烈批評而撤回後，最近終於正式提出「六隧道分流」的大致方向。雖然文件指出需要針對私家車、的士及電單車一類「私人化交通工具」的收費進行調整，然而其目的卻並非為提高這些交通工具的使用成本，而僅限於「交通流量合理分佈」。但正如本組在四年前所指出的那樣，單靠隧道費調整，是不可能根本改變使用者習慣的。而且以目前的交通情況及規劃看，當局目前提出的那些方向，即使立刻實現，也不能有積極的後果，更遑論此計劃最快也要 2020-2022 年才能落實，屆時按總體車流的增長趨勢計算，不論分流計劃有多完善，總流量仍會超過各主要隧道的總容車量上限——更何況現時繁忙時間的車流量，早已超過各隧道每小時總容車量的總和！

進一步就目前趨向分析，本組當年在「紅加東減」方案推出時所說的「主動改用西隧的趨勢會自然持續下去。……紅隧的車流會逐漸自動轉移到西隧」，這一判斷在目前的數據看來則更加明顯。詳情如下圖：

圖 1.1：2003-2016 年間三條過海隧道平均每日總車流量



由上圖可見，在過去的十多年間，每日總過海車流量增長了近三萬架次，而這些增長幾乎全由西隧承擔，而東隧車流增長則與紅隧車流減少的數字則恰好兩相沖抵。由此可知本組在 2013 年的推論是正確的。而且若由 2009 年起計，此一趨勢將更加明顯。

圖 1.2 : 2003 年三條過海隧道平均日車流量佔比

2003年過海隧道車流量佔比

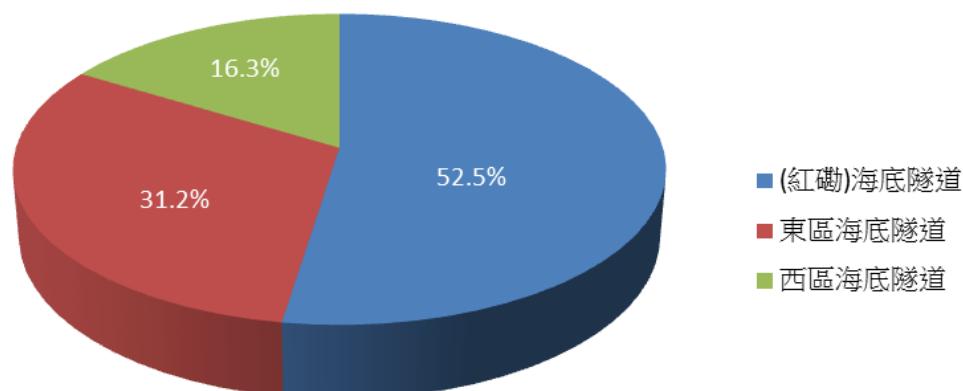


圖 1.3 : 2009 年三條過海隧道平均日車流量佔比

2009年過海隧道車流量佔比

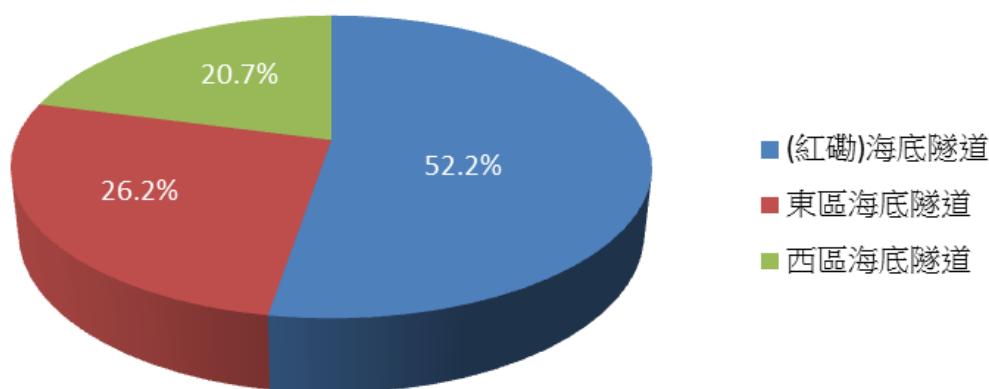


圖 1.4：2012 年三條過海隧道平均日車流量佔比

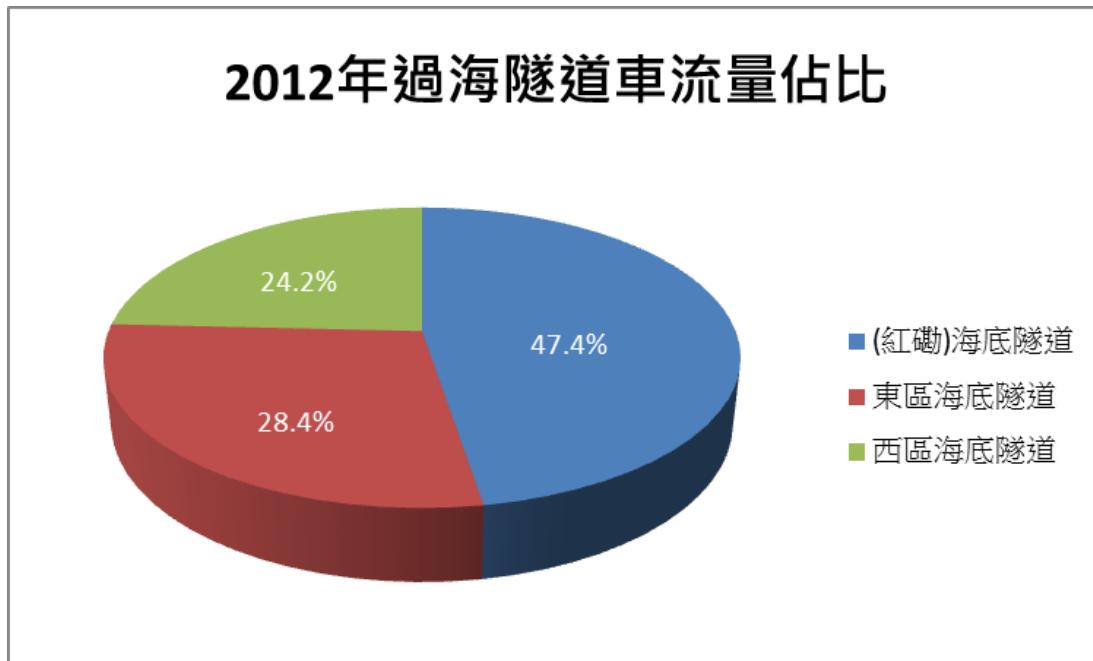
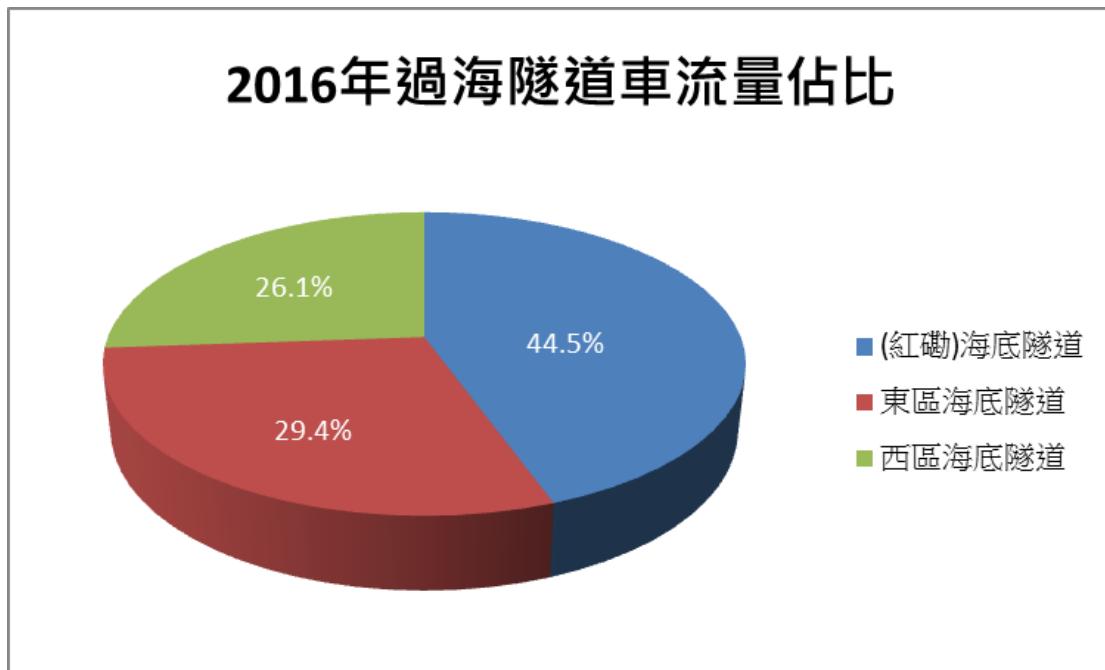


圖 1.5：2016 年三條過海隧道平均日車流量佔比

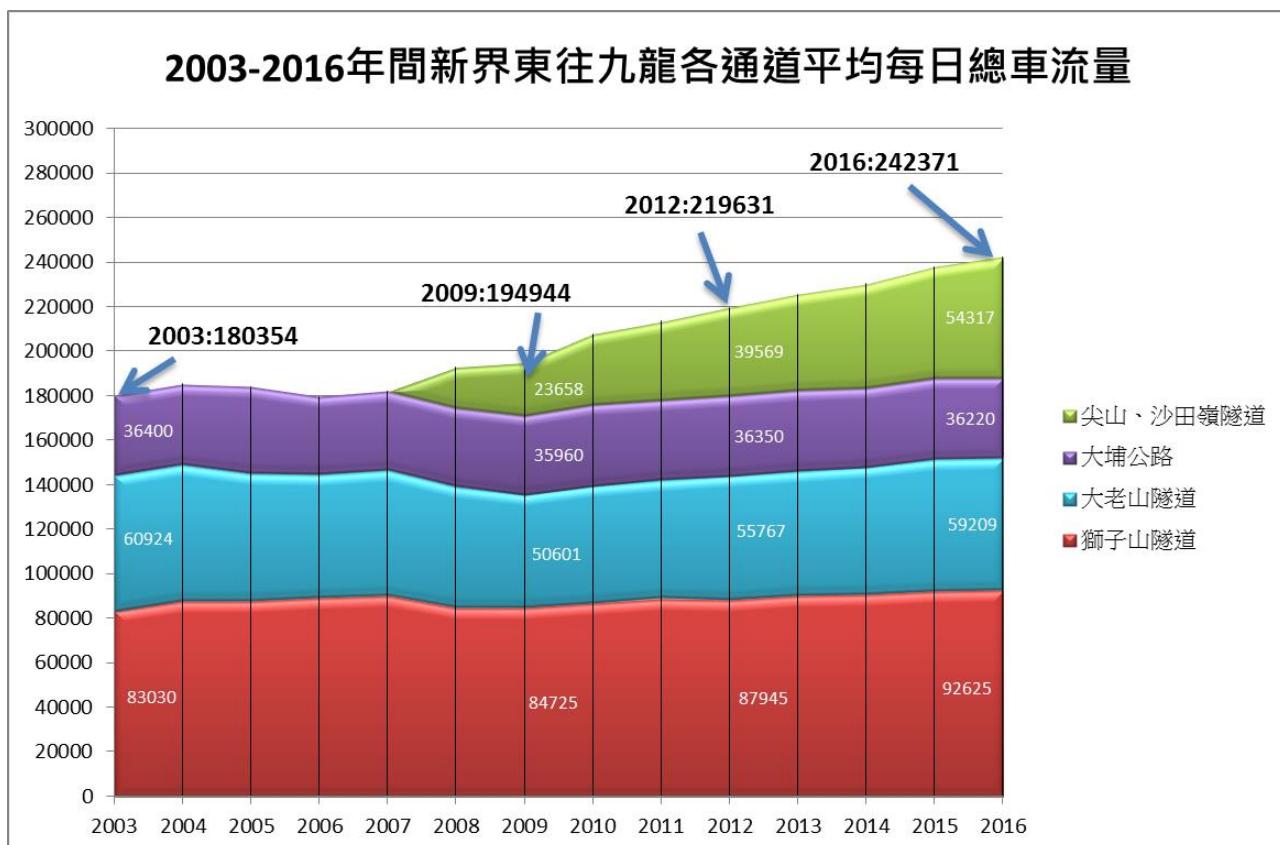


由上列各圖可見，西隧的車流量佔比一直都在上升，東隧的佔比較 2003 年雖然有所減少，卻仍比 2009 年多了 3%。反之紅隧則在此期間下跌了 8%。這更可見道路使用者的目的地和行程早已逐步改變，不論當局是否透過價格分流亦是如此。

而且即以當局提供的數據看，西隧在繁忙時間的流量已離其設計容車量不遠，即使有了中環灣仔繞道，也不會扭轉此一局面。按同樣速度增長下去，即使不作任何措施鼓勵，亦即文件中所說的「合理分流」，此一趨勢仍將持續，並最終令此類「分流」失去作用。

同樣的情況，在新界東往九龍的隧道和道路流量變化中也可以找到。

圖 1.6：2003-2016 年間新界東往九龍各通道平均每日總車流量



如由 2009 年開始看，可見尖山——沙田嶺隧道吸收了超過六成的車流量增長，無待當局「分流」，已然如此。然而為何在此情況下，獅子山及大老山兩條隧道仍然各自承受了 7900 及 8600 架次的車流增長？

實際上，新界東的三條隧道，實際所能作出的分流也仍然不多。因道路網及目的地所限，尖山——沙田嶺隧道無法分流使用大老山隧道的車流，對獅子山隧道的覆蓋範圍亦多係愛莫能助。譬如前往長沙灣、深水埗、旺角、佐敦及尖沙咀等地區，在道路容量及距離兩方面雖

然看似理想，但一來這些連接路的路況並不好，二來連接路本身如欽州街、西九龍走廊、旺角道、窩打老道、佐敦道及柯士甸道本身均已極其擠塞。即使利用尖山隧道，雖說能夠順利離開新界，卻仍是要在惡劣的連接道路上擠塞，最終所用的時間，仍是不會較使用原有道路為好的。

再者，如要利用尖山——沙田嶺隧道，新界方向的連接路更不能不留意。大埔公路沙田段的改善工程及 T4 路最快均要等到 2022 年才會有結果，而作為目前使用尖山——沙田嶺隧道最為便捷的道路網，目前大埔公路沙田段的擠塞已可一直蔓延至吐露港公路內，這樣的連接路環境，將更多的車流引入尖山隧道是否明智，也是有疑問的。至於改用其他入口，不論如何，均必然加重相關道路的壓力，甚至會進一步加重獅子山隧道公路的壓力，從而根本未能為獅子山隧道的主要連接路減輕壓力。

其次，在城市規劃方面，當局近年推動「起動」九龍東，鼓勵大量企業及商業活動遷入九龍東，但在相關道路配套仍是維持七十年代格局下貿然如此，卻只會造成與九龍東相連的道路嚴重擠塞。大老山隧道早年並不屬極度擠塞的隧道，但目前繁忙時間流量卻早已遠超其容車量，並連帶令連接路往九龍東亦較便捷的獅子山隧道車流一併增長。而在目前的連接路條件下，由新界東前往九龍東的車流是不可能改用尖山——沙田嶺隧道的。換言之，只要繼續「起動」九龍東，大老山和獅子山兩條隧道仍將會承受繼續膨脹的車流增長，而不會因相關分流方案而減輕壓力。同樣地，港島的商業區也開始向東滑動，東區海底隧道的壓力本身已接近其設計的容車量極限，若強求使用者使用西隧，除西隧承受不了外，亦會造成大量車流不必要地為中環灣仔繞道帶來壓力，因此也不會是明智的選擇。

又次，當局在文件中指出約有四萬架次由新界東過海，因此如使用「六隧分流」，將可達致一定效果。但問題在於：一，目前這四萬架次正使用哪條隧道？二，這四萬架次的目的地分佈如何？三，這四萬架次中的車輛種類分佈如何？雖然當局認為主要調整私家車、電單車

及的士的收費便可達致相當效果，但上述資料若不能掌握，亦將難以制訂更切合的方案。

此外，希望當局不要「為分流而分流」，更不應利用所謂「公眾利益」的大旗，在與相關商業機構商討補貼條件時刻意放水，為求搏一時掌聲而輕率答應苛刻條件，並給予補貼，慷公帑之慨。

因此，純然倚靠隧道收費調整，對目前的嚴峻情形而言可謂毫無意義。只有多管齊下，採取更多樣的方法，才能解決，或至少紓緩現有的惡劣情況。建議如下：

1. 儘量減少使用私家車的需求。但這些措施，如集中於提高使用成本等，正如本組以前所述般，除非十分極端，否則仍會很容易抵消。這並不代表我們鼓吹對私家車使用者採取嚴苛甚至不合理的政策，而是希望當局認清，提高使用成本或使用門檻一類的措施，其實際效用是極其有限的。儘管也許會有短期的效果，但正如我們一再強調的那樣，是難以徹底解決問題的，與其說真有什麼效果，尚不如當作政策上的「甜品」來看。

2. 因此更重要的，是如何減少使用私家車的意欲。要做到這一點，僅靠目前的措施是遠不足以做到的。本組亦已經多次強調，只有對公共交通服務作徹底的整理和整合，配合更進一步的公交優先政策，公共交通服務在資源、管理、監管等方面的效率才會提高，從而提供更適切的服務，令目前的使用者更傾向使用公共交通，而非私家車。

3. 進一步說，如何在規劃上去核心化亦是當務之急，但卻並非如目前當局的規劃般，在道路條件根本不合適下「起動」九龍東，發展新界東北，甚至更進一步弄出「東大嶼都會」來，除了環境問題外，同時亦帶來嚴重的交通問題，不惟未能真正達成去核心化，反而使原有道路更加擠塞。本組認為，未來進行規劃時，當局應更加注意新發展區在產業和居住人口成分兩方面能否與原有聚落或商業活動有機結合，否則這樣下去，只是繼續重複以往發展新市鎮的錯誤，而且由於位置日益偏遠，亦將會進一步誘發更多交通需求，實屬不智。

4. 最後，以目前的情況推算，三條過海隧道的設計全日雙向容車量最遲將在 2020 年用

盡，而除了前述方法外，另一個方法就是考慮興建第四條過海隧道。當然興建的難度是可想而知的，而且以目前的基建工程完成進度看，仰仗新隧道也是緩不濟急。然而就整體道路網的壓力分佈來看，以長遠計，在紅隧與東隧之間是需要有另一條過海隧道的。至於部分人士提出的將軍澳至小西灣隧道，一來位置缺乏決定性，二來根本無法吸引使用者自原有隧道改用，對疏導目前幾條隧道的壓力毫無幫助，本組認為在沒有明顯證據下，此種建議只是空談。