

遏樓市假公報 警接手調查

香港文匯報訊（記者 郭兆東、姚寶）網上昨日流傳一封聲稱由港府發出的「新聞公報」，指當局日內將推出進一步壓抑樓市過熱的措施。政府新聞處即日發出聲明，指有關新聞稿純屬虛假，呼籲市民要小心，又強烈譴責相關人士，並指有關個案已交警方跟進調查，警方發言人指商業罪案調查科已接手調查有關案件。政務司司長林鄭月娥昨在參觀年宵市場後回應，現時樓市熾熱，市民要對樓市虛假消息非常小心，政府有關當局會即時採取澄清工作。

昨日在智能手機程式及網上電郵，廣泛流傳一篇以「進一步措施應付過熱的樓市」為題的虛假新聞公報，無論格式、字型、措詞，都與新聞處日常工作

發稿件相似，內容主要指政府將再調整額外印花稅率，以應付樓市過熱的情況，又詳細列出內容，指修訂後的按額外印花稅，將按不同的物業持有期分為3級逆進稅率。

發假消息最高監5年

政府新聞處即日下午發出聲明，指該篇新聞稿純屬虛假，政府並無發出有關稿件。發言人呼籲市民要小心，不要被有關稿件誤導，又強烈譴責相關人士散布虛假消息擾亂市場秩序，指有關個案已交警方跟進調查。

警方其後表示已接獲相關部門轉介，商業罪案調查科已接手調查有關案件，提醒任何人如透過互聯

網發放惡意虛假訊息，不但需要負上民事責任，根據《刑事罪行條例》，更有可能干犯《有犯罪或不誠實意圖而取用電腦》之罪名，一經定罪，最高可被判處監禁5年。

有指該篇虛假新聞公報是有地產代理參與，意圖刺激樓宇成交，地產代理監管局昨發表聲明，表示十分關注，監管局正了解事件，並會嚴肅跟進，若證實有地產代理違反守則，將會施以紀律處分，最嚴重的處分是撤銷牌照。

監管局提醒所有持牌人，發放虛假消息會令市場訊息混亂，影響行業的專業形象及聲譽，甚至可能觸犯法例。

律師黃國桐表示，於網上發布虛假資料已屬犯罪

事，抵觸香港法例第一百六十一條的《濫用電腦程序》，一旦罪成，最高刑責為監禁5年。他稱，若有關虛假資料造成市場恐慌，或其他更嚴重的後果，發布者將被加控其他擾亂公眾秩序的罪名。不過，黃國桐指出，市民買賣樓宇前，仍會密切注意市場去向，認為「假新聞稿」造成市場恐慌的機會甚微。

14歲男童稱港為疫埠罪成

網上發放虛假新聞導致社會混亂，早於10年前沙士一役中發生過。2003年4月1日，一名14歲男童從《明報》新聞網站下載新聞網頁，將內容重新修改成另一篇新聞稿，指特首宣布香港已成為疫埠。他將新聞稿放入自己個人網頁，並向網友發放。消息傳開，本港部分地區一度引起恐慌性搶購潮，直至衛生署署長公開澄清謠言，事件才得以平息。涉案男童於同年8月被判接受社會福利署監管12個月。

「東減紅加」3建議紅隧車流最多減40%

「A」庫房收1.69億 「C」公交不加價

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）針對紅磡海底隧道多年的塞車問題，港府昨日提出3個「東減紅加」方案，預計紅隧繁忙時間車流量將縮減30%至40%，並即日展開3個月的公眾諮詢。運輸及房屋局局長張炳良指出，3個方案都是建基於「價格槓桿」概念，期望透過收費調整令隧道使用者由紅隧轉為使用東隧，最快明年下半年試行。他強調，3個方案也為社會帶來逾5億元的經濟效益，當局並無傾向採取哪一個方案。其中，方案A得到交諮會支持及可為庫房帶來1.69億收益；方案C則屬唯一公共交通工具收費不變的方案，相信對市民及貨車業界影響最少。

3方案隧道收費(部分)

	方案A 新收費(增減)(元) 紅隧/東隧	方案B 新收費(增減)(元) 紅隧/東隧	方案C 新收費(增減)(元) 紅隧/東隧
車輛			
私家車	25(+5)/20(-5)	25(+5)/20(-5)	30(+10)/20(-5)
電單車	12(+4)/9(-4)	10(+2)/10(-3)	12(+4)/9(-4)
的士	19(+9)/15(-10)	13(+3)/20(-5)	10(不變)/15(-10)
重型貨車	56(+26)/45(-30)	38(+8)/60(-15)	38(+8)/45(-30)
公共小型巴士	25(+15)/20(-18)	13(+3)/30(-8)	10(不變)/38(不變)
雙層巴士	47(+32)/38(-37)	19(+4)/60(-15)	15(不變)/75(不變)

資料來源：運輸及房屋局 製表：香港文匯報記者 聶曉輝

運輸署數字顯示，目前紅隧的每日行車量高達12萬架次，遠超78,000架次的設計流量，繁忙時間隧道兩面出入口出現長長車龍。舉例指出，九龍往香港方向的车龍遠至公主道近愛民邨；香港往九龍方向東西兩面車龍分別伸延至城市花園及稅務大樓附近，嚴重影響經該地帶的非過海車流。張炳良指出，社會大致認同調整隧道收費為解決擠塞問題的先決條件之一。

前提「東減紅加」 西隧收費不變

諮詢文件提出的3個方案均是以「東減紅加」作為大前提，且同樣不會調整西隧收費。方案A私家車紅隧收費增加5元至每程25元；其他車輛收費會按車輛佔用路面空間的比例及路面損耗情況上調，即重型貨車及雙層巴士的加價金額最高，加幅則分別為86.7%及213%。至於東隧的私家車收費則減5元至20元，其他車輛收費亦相應下調至貼近紅隧調整後的收費。此方案可令紅隧繁忙時段的車龍縮減40%，每日減少約4,100架次。

方案B的私家車收費同為紅隧加5元而東隧減5元，其特點在於其他車輛行駛兩隧的收費加減幅度，根據原有收費結構調整，價格變幅在3個方案中最少，故只能令紅隧繁忙時段的車龍縮減30%，每日減少約3,000架次。

張炳良指出，當局是在聽取立法會議員及交通業界的意見後，新增方案C，其特點在於公共交通車輛收費維持不變，對貨車業界的影響亦最少，但紅隧的私家車收費則上調10元，有別於另外2個方案的5元；此方案能令紅隧繁忙時段的車龍縮減38%，每日減少約4,200架次。

兩方案最多「倒貼」4,700萬元

張炳良指出，3個方案分別會為社會帶來5.2億元至5.6億元的整體經濟效益，包括駕車者時間的節省及改善空氣質素等。他指出，當局預計立法修改收費表後，最快於2014年下半年展開為期12個月的試驗計劃，並會以實報實銷的方式，補貼東隧在收費調整後少收的收入。3個方案當中，方案A可令港府每年額外增加1.64億元淨收益，另外2個方案分別「倒貼」1,100萬元及4,700萬元。

張炳良強調，當局並非從在收費着眼，並會對3個方案持開放態度，「如果從最合乎經濟效益及經濟管理原則的角度，那就應該是方案A；如果是希望能夠對公交車輛沒有影響及減低對貨車車輛的影響，就應該是方案C」。他預計，3個方案每天會令東隧額外增加約3,800架次至5,300架次的交通流量，仍低於其可承受能力。立法會交通事務委員會將於本月22日的會議討論有關建議。



■張炳良指出，3個方案都是建基於「價格槓桿」概念，期望透過收費調整令隧道使用者由紅隧轉為使用東隧。

香港文匯報記者 梁祖彝 攝



■私家車司機李先生平日以使用西隧為主，若要在東隧及紅隧之間選擇，就會揀東隧，「紅加東減不論最終是那一個方案，只要東隧減價就開心」，但他擔心減幅愈大，車流量會以幾何級數飆升，介時他會轉投紅隧懷抱。對於措施成效，他坦言持「觀望態度」。

香港文匯報記者郭兆東 攝



■貨櫃車司機王先生指紅隧經常塞車，對於紅加東減，他表示要視乎費用減幅及車流量決定，認為如果減幅大、車流量相對少，就會選擇比較不塞車的隧道。他對分流措施不甚樂觀，指車輛要前往尖沙咀、紅磡、土瓜灣一帶的話，一定不會選東隧，因為「兜個大圈油錢都蝕埋」。

香港文匯報記者郭兆東 攝



■港府提出3個「東減紅加」方案，圖中為方案A交通評估，紅線為採用方案A後車龍的情況。



改善海隧流量3方案特點

項目	方案A(資源管理方案)	方案B(東減紅加方案)	方案C(公交不變方案)
東隧收費調整特點	私家車減5元；其他車輛收費相應下調，貼近紅隧調整後的收費	私家車減5元；其他車輛收費按原有收費結構下調	私家車減5元；貨車收費亦下調；公交收費除的士減10元外，其他維持不變
紅隧收費調整特點	私家車加5元；其他車輛收費會按車輛佔用路面空間的比例及路面損耗情況上調	私家車加5元；其他車輛收費按原有收費結構上調	私家車加10元；貨車收費上調；公交收費維持不變
紅隧繁忙時間縮減車龍	40%	30%	38%
紅隧每日車流量減少(架次)	4,100	3,000	4,200
非過海交通會否受過海車龍影響	不會	會	不會
對政府每年財務影響	+1.64億元	-0.11億元	-0.47億元
每年整體經濟效益	5.6億元	5.3億元	5.2億元
資料來源：運輸及房屋局			
製表：香港文匯報記者 聶曉輝			

張炳良：西隧連接路車量飽和

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）社會上普遍認為，現時3條海底隧道當中，以西隧流量最低，隧道費亦最昂貴，應透過西隧減價來舒緩紅隧塞車情況，甚至考慮回購西隧的專營權，惟諮詢文件的3個方案，均沒涉及調整西隧收費。運輸及房屋局局長張炳良指出，雖然西隧的設計行車量仍未飽和，惟西隧出入口連接道路的擠塞情況已不勝負荷，相信要等中環灣仔繞道通車後，才是一個調整收費的契機。

張炳良指出，回購東隧或西隧的專營權與改善紅隧的交通並無直接關係，「就算假設3條隧道現時都是由政府擁有、政府直接管理，仍然要面對於現時3條隧道的收費有所不同，而令紅隧非常擠塞的情況，故仍然要透過價格槓桿的機制去改善流量」。

容量5.5萬架次 現日均6萬

他又指出，目前西隧連接道路早上或者黃昏時段的擠塞情況，特別是中環方面，容車量已經飽和。運輸及房屋局發言人亦指出，西隧的管理設計每天可容納11萬架車次，但其連接路的容車量限制卻為5.5萬架次，現時每日平均行車量卻有6萬架次，已超出車容量，繁忙時段中環入西隧的車龍已塞至接近中山紀念公園。

學者指方案C可行性最高

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）港府就分流紅隧及東隧提出3個方案，社會對此意見不一。立法會交通事務委員會主席、民建聯立法會議員陳鑑林表示，初步不贊同3個方案，反建議凍結紅隧收費，東隧則減價。有學者認為，3個方案也可達至分流效果，當中以方案A的效用最大，但相信方案C的可行性最高。有小巴業界指出，「紅加東減」必會令部分熱門路線有加價壓力。東隧發言人表示，樂意與政府商討任何可以舒緩隧道交通擠塞的方案，但同時要確保方案在商業上可行。

陳鑑林：「紅凍東減」市民最接受

陳鑑林指出，政府提出3個方案均會增加商業車輛成本，最終轉嫁市民。他認為紅隧凍費東隧減費的方案，可將部分車輛由紅隧分流到東隧，民建聯曾做的調查亦顯示，大多數市民均接受「紅凍東減」的做法。香港理工大學土木及結構工程學系副教授熊永達認為，3個方案也可達至分流效果，其中以方案A的效用最大，「因為收費的調整幅度最大，對現時使用紅隧最多的商用車輛，有更大分流作用」。但他認為，由

於此方案的調整幅度最大，容易引起反對，不易獲得通過，相信公共交通工具隧道費維持不變的方案C最為市民支持，亦最可行。

小巴物流業料成本增

香港九龍新界小巴聯合總商會主席梁雄表示，「紅加東減」措施勢必加重經營成本，倘相關路線多人乘搭，便會相應加價。「落馬洲中港貨運聯會」主席蔣志偉指出，政府提出的方案會令貨櫃物流經營成本大增，因為不少貨櫃車，都由葵涌貨櫃碼頭過海，「用紅隧是最快，即使東隧減價，繞道會增加燃油費，導致得不償失」。他批評政府做法對運輸業界不公平。

「東減紅加」巴士加價未必獲批

對於當局實施「東減紅加」後，或會帶來公共交通工具的加價壓力，運輸及房屋局發言人指出，巴士的票價調整要經政府批准，且雖然方案A或B均會令行經紅隧的巴士線隧道收費上調，但同樣會令行經東隧的收費下調，「巴士公司是否可因此成功申請加票價，不能一概而論」。

只減東隧恐東九大塞車

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）自從港府早前提出「東減紅加」的建議後，有意見認為當局可考慮只減東隧收費而不加紅隧收費的方案，以減低對駕駛者造成的影響。運輸及房屋局發言人指出，當局評估過只減東隧收費的可行性，惟發現只能令紅隧每天減少1,300架車次，更會對來往觀塘及將軍澳的交通造成影響。

運輸及房屋局發言人指出，東隧的設計為每天可容納7.8萬架車次，目前日均流量為7萬架車次。運輸署曾以東隧私家車收費減10元，其他車輛則按現時收費結構比例下調來估算，預計紅隧每天將有5,900架車次轉為使用東隧；東隧本身亦會因減收費而新增2,900架車次，此舉將令東隧每日增加8,800架車次，繁忙時段的車龍亦會超越將軍澳隧道迴旋處，令來往觀塘及將軍澳的交通大受影響。

紅隧免加 反吸西隧客「過檔」

另一方面，紅隧雖然會因為東隧減費而令每天5,900架車次轉用東隧，惟卻會因交通擠塞問題稍稍得到舒緩而吸引4,100架車次由西隧轉用紅隧，加上預計額外吸納得的500架車次，實際上每天只減少1,300架次車流量，對改善紅隧的擠塞情況極之有限。