

# 三隧分流又延期 過海何時可暢通

— 今日香港 —

在過去十多年，政府就紅磡海底隧道（紅隧）於繁忙時間出現的交通擠塞問題，提出「三隧分流」方案，並作出多方面探討，最終承諾推行「紅加東減」。不過，因為種種原因，政府擱置有關措施，加上有過海隧道於今年元旦加價，引來部分市民質疑。就政府處理紅隧擠塞問題的進度、考慮因素，下文逐一分析。

羅玉芬 兼任大學講師



## 三條海底隧道的收費及流量

| 隧道 | 私家車收費 | 設計流量     | 日均行車量   |
|----|-------|----------|---------|
| 紅隧 | 20    | 78,000   | 120,000 |
| 東隧 | 25    | 78,000   | 70,000  |
| 西隧 | 65    | 118,000* | 60,000  |

\* 計算連接道路限制後則只有55,000

資料來源：2012年立法會資料

## 新聞背景

## 擱置「紅加東減」變成「六隧分流」

1999年，政府收回紅磡海底隧道（紅隧）專營權，並着手研究改善紅隧出入口的擠塞問題。2003年，政府首次提出「三隧分流」構思，建議調整三條過海隧道的行車量，即紅隧、東區海底隧道（東隧）和西區海底隧道（西隧），改善困擾多年的紅隧擠塞問題，又同時提高整體的社會效益，例如縮短行車時間、減少廢氣排放量、節省商業車的營運成本等等。2005年，政府提出12個方案，包括調整隧道費、統一三隧的專營權、限制隧道行車量、增加渡輪服務。

2008年，政府批出700萬元，委託顧問公司研究「三隧分流」方案，集中探討專營權及隧道費兩個議題。經過約兩年的研究，政府採納「紅隧加價、東隧減價」（「紅加東減」）建議，收窄兩隧收費，鼓勵用家改用東隧，紓緩紅隧擠塞情況，計劃在2011年實施。不過

過，在差不多時間，東隧申請加價，於是「紅加東減」計劃只有擱置。2013年年初，政府為「紅加東減」進行新一輪公眾諮詢，有望最快在2014年年底進行試驗計劃。2014年2月，政府卻宣佈擱置「紅加東減」，提出待東隧經營權於2016年歸還政府，再就「三隧分流」方案重新檢討。

2016年8月7日，政府收回東隧經營權。正當大眾期待新一輪「三隧分流」研究的展開，「紅加東減」得以盡快落實，政府宣佈擴大研究範圍，提出「六隧分流」。在三條過海隧道之上，加入貫穿九龍及沙田的三條隧道，它們是獅子山隧道（獅隧）、大老山隧道，和尖山隧道及沙田嶺隧道（尖山隧道）。今年1月中，政府批出350多萬元的研究合約，預計2017至2018立法年度內完成「六隧分流」的檢討。

## 一拖再拖 問題持續

雖然三隧分流變成六隧分流，將有助政府從核心問題改變交通情況，但研究需時，政策拖延亦導致其他問題。

### 1. 經濟效益

拖延將損失數以億元計算的經濟效益，因為三隧掌握了核心工商地區的命脈。最新估計，擱置三年的「紅加東減」，一共損失了約15億元的經濟效益，主要來自交通時間

和車輛營運開支如燃料費。

### 2. 交通問題

紅隧出入口的「塞爆」問題，目前已惡化到「行路快過搭車」的情況，早上繁忙時間的行車速度，由2015年的每小時10公里降到2016年的3公里，六隧分流方案需要在2017至2018立法年度內才完成研究，代表紅隧的交通問題仍會持續一段時間。

## 「紅加東減」：最實惠但效果成疑

「紅加東減」是最實惠的選擇，政府更在2013年2月就「紅加東減」展開為期三個月

的公眾諮詢，共提出三個方案。方案A建議調整所有車種的收費，估計可將紅隧的每日流量減少約4,100架次。方案B及C建議只調整私家車的隧道費，前者是紅加5元、東減5元，每日流量減少約3,000架次，後者是紅加10元、東減5元，每日流量減少約4,200架次，一年後政府宣佈擱置



「紅加東減」。選擇「紅加東減」方案，以及最終把方案擱置的原因如下：

### 1. 其他方案難以實行

在上文提到的2005年12個方案之中，從隧道管理、營運方面入手最為直接、有把握。限制行車量或向用家徵收「塞車費」必然引起爭議；鼓勵渡輪增加「汽車渡輪」服務，既沒有足夠利潤誘因，又未必紓緩擠塞問題，因為渡輪碼頭及隧道出入口皆使用相同的道路系統；放棄將西隧列入計劃之內，因為西隧專營權仍有一段時間，難以收回，而且西隧出口在上環一帶，配合的道路網已達流量上限，分流到西隧只會令港島西區陷入擠塞。

### 2. 使用最少公帑

「紅加東減」方案，所需的公帑最少，主要用來補貼東隧因減價而帶來的損失。而紅隧的收費又是三條過海隧道中最低，因此加價的反對聲音應該較少。

### 3. 方案欠缺共識

2013年的公眾諮詢共收回來106份意見書，意見不一，沒有明顯傾向、共識。

### 4. 效果成疑

「紅加東減」未必做到分流效果。根據2010年顧問公司的數字，政府預期每日可將4,000至5,000架次分流到東隧，東隧的總架次將達到77,000次，接近隧道78,000架次的設計容量。但2013年的數據顯示，隧道用家已經自行分流，每日經紅隧的架次減少了3,000次，是方案B的目標，換言之，政府根本無需要再實施方案。

### 5. 東隧設計

東隧的設計容量是78,000架次，而根據2013年的數據，東隧的每日總架次增加至約72,000架次，若再分流更多的車輛到東隧，等於把紅隧的擠塞問題轉移到了東隧，抵消分流原意。

### 6. 實行需時

由於立法需時，政府估計兩隧分流最快要到去年才可實行，但同時政府在去年收回東隧經營權，加上中環灣仔繞道將於今年通車，兩者將會影響三隧整體的使用量、交通擠塞問題等，方案可能剛出台就需要進行大修改，以符合改變後的路面情況。

## 宏觀角度研究 因應環境轉變

「紅加東減」方案擱置後，政府開始就「六隧分流」進行研究，新加三條隧道進入研究範圍，研究預計於2018年年底完成。影響政府改變計劃，把三隧擴展至六隧的因素主要有兩個。

### 1. 用家習慣

觀察部分用家的習慣，全因3條過海隧道的位置及收費因素，構成3個行車路線組合，分別是西隧連接尖山隧道、紅隧連接獅

隧，以及東隧連接大老山隧道，前者出現交通流量低於五成隧道容量的情況，後兩者分別有超出容量、貼近飽和的情況，若單考慮三條過海隧道的分流，忽略用家的習慣，以至整條行車線的設計，計劃成效將大打折扣。

### 2. 配套轉變

中環灣仔繞道預計於今年通車，將會改變西隧的情況。西隧流量欠理想的原因，是因

為連接港島出入口的道路網過窄，在繁忙時段必須與非過海用家「爭路」，造成擠塞。中環灣仔繞道通車後，道路網就可以負擔更多的流量，亦可以增加西隧的流量。

另一方面，六隧分流的研究預計於2017至2018立法年度內完成，而政府將會在2018年收回大老山隧道的專營權，到時候政府就擁有五條隧道，亦將有更大的自由度，通過調節收費等手段，將用家分流到各條隧道，甚至重整行車路線。

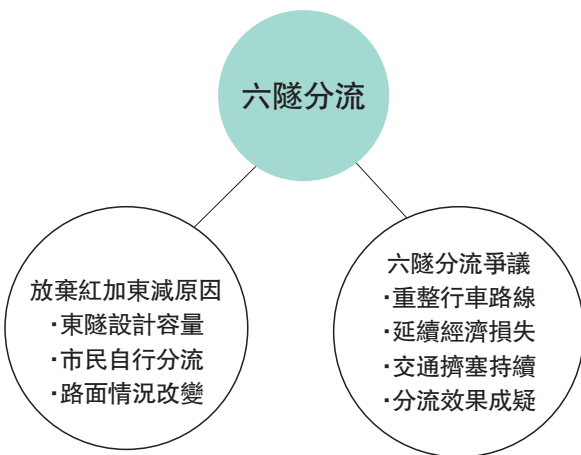
## 想一想

- 根據資料，試指出政府支持「紅加東減」的理由，以及後來放棄的原因。
- 承上題，你支持政府放棄「紅加東減」方案嗎？試解釋你的看法。
- 有人認為六隧分流方案可以徹底解決交通擠塞情況，亦有人認為六隧分流的成效也不大，試就你所知解釋。

## 答題指引

- 本題需要根據資料回答，同學可引用資料，指出「紅加東減」方案最易實行，並且使用最少公帑，來解釋政府支持的原因，而放棄的原因則為效果成疑以及情況改變。
- 本題同學應先考慮「紅加東減」方案是否有用，即紅隧的車流分流至東隧，是否就能解決問題，其中主要原因為分流後是否導致東隧超出負荷，以及是否可以減少紅隧的擠塞情況，之後再考慮放棄的缺點，即紅隧將會繼續擠塞、經濟損失等，來決定是否支持放棄。
- 本題屬於開放式題目，同學可以自由決定立場，如同意的話可指出六隧分流方案較「紅加東減」方案全面，有機會徹底解決交通擠塞。反對的話同學可以指出政府仍未收回西隧的經營權，而市民的使用習慣是否會因分流而改變。

## 概念圖



## 延伸閱讀

- 《東隧回歸政府 三隧分流下年度分曉》，香港《文匯報》，2016年8月7日，<http://paper.wenweipo.com/2016/08/07/HK1608070040.htm>
- 《學者促「紅加東減」先實施後檢討》，香港《文匯報》，2016年8月19日，<http://paper.wenweipo.com/2016/08/19/HK1608190057.htm>
- 《使「建造、營運及移交」模式隧道的使用合理化的措施的進度報告》，立法會交通事務委員會，2005年12月19日，<http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp1219cb1-526-2c.pdf>
- 《合理使用過海隧道顧問研究》，立法會交通事務委員會，<http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/papers/tp1109cb1-298-1-c.pdf>