

港事 聚焦

三隧失衡惡化 社會代價大

各界促正視 回購之聲再起

西隧早前再次成功通過加價申請，令本港三條過海隧道收費差天共地，東、西隧長期車輛流量不足，紅隧卻天天「塞爆」，這種奇怪的交通現象再次引起社會關注，呼籲政府正視有關問題的呼聲再起。輿論認為，政府基於社會整體利益，有必要認真考慮，通過回購、經營權談判等手段解決問題。有學者指出，四年後東隧的專營權結束，經營權歸還政府後，隧道費「紅加東減」方案可行，將有效疏導紅隧流量。

本報記者 李盛芝

二〇一〇年政府曾委託顧問公司研究三隧車流不均問題，提出「紅加東減」建議，即紅隧加價，東隧減價，但大前提要回購東隧，甚至是西隧，統一收費，以達致分流效果。行政長官梁振英今年年初參選區區時也曾表示，將研究改善三隧收費、塞車問題，或會考慮回購兩隧。

實際流量已超上限

現時本港三條過海隧道車輛流量嚴重失衡，三者每日實際流量加起來約二十四萬二千架次，已超出設計上限的二十七萬六千五百架次，日漸飽和。紅隧屬政府所有，收費最平，天天塞車，是理所當然的事；而東隧及西隧屬私營，收費昂貴，多年來車流稀疏。的士經紅隧過海收費十元；東隧二十五元，收費貴接近兩倍；西隧收費則最高，要四十五元，即使載客，也被規定只可收取乘客十五元，的士司機要白蝕三十元。單看收費就能理解車流不均的怪異現象。

根據東、西隧的專營權協議，只要隧道公司實際淨收入少於協議准許的最低估計淨收入（准許利潤），隧道公司就有權增加法定收費。以西隧為例，收費在今年七月三十一日調整後，私家車的法定收費由一百三十五元加至一百五十元，加幅驚人。雖然駕駛者以優惠價五十元過海，但西隧的收費早已貴絕全港，有了法定收費的「護身符」，駕駛者理論上可以任由隧道公司宰割。

十個司機九個不願過海

除西隧提高法定收費外，東隧年前亦已申請加價，平均加幅達四成，雖然被政府拒絕，但隧道公司已提出仲裁，一旦隧道公司仲裁獲勝，東隧高達四成的加幅，必定再次引起爭議，加深民怨。以私家車及的士過海收費二十五元計算，加價後就要付三十五元，相當於一頓午餐的價錢。

汽車交通運輸業總工會的司機分會主任杜榮棠慨嘆，紅隧塞車的問題困擾業界多年，經濟損失難以估計，每次使用時要塞半小時至四十五分鐘。他表示，十個的士司機有九個都不願過海，東、西隧收費貴，其中，西隧規定非載客的士來回程各要付四十五元，但實際上載客的士回程只可收取乘客十五元，換言之，司機要白掏腰包三十元。他批評，西隧公司罔顧司機生計，是不公平的做法，亦是迫使更多車輛使用紅隧的原因。有司機指出，新政府有必要認真考慮，通過收購、經營權談判等手段，甚至政府出資興建另一條新過海隧道，徹底解決問題。

回購或加價各有好處

然而，回購隧道並非一朝可解決問題，對於社會有意見希望政府回購兩隧，提供免費過海服務。香港理工大學土木工程學系副教授熊永達認為，有關方法並不可行，「這會否誘發額外駕駛者使用過海隧道，令海隧現時的擠塞情況更為惡化，同時連接三隧的道路亦會有嚴重擠塞問題。」

熊永達指，政府不急於回購東隧，等待四年後東隧的專營權屆滿，政府就可以省卻大筆公帑。至於二〇二三年專營權屆滿的西隧，必定會「開天殺價」，政府絕對不值得花公帑回購。他解釋，東、紅兩隧已足夠疏導現時的塞車問題，「紅加東減」的做法值得考慮。

但經濟學者林本利則有不同看法，認為若紅隧加價，可能令車流由現時每天十二萬架次減少一、兩成，屬正常效應，過一陣子車流量又會回復原狀。他解釋，畢竟紅隧有地理位置優勢，不少人願多付油錢繞道行東、西隧。



▲紅隧塞車問題嚴重，有的士司機慨嘆，每次過海要塞半小時至四十五分鐘，難以估計經濟損失

可借鏡深圳「梧桐山二隧」

在公眾利益的大前提下處理隧道問題，深圳有可供香港借鏡的先例。深圳市政府在二〇〇六年宣布，回購首個使用BOT（建設—經營—轉讓）模式，經營來往羅湖和鹽田的梧桐山隧道，不過經過幾次回購談判失敗，深圳市政府立即宣布興建「梧桐山二隧」，兩年後新隧道落成，免費提供市民使用，令舊隧使用者立即大跌。最終，深圳市政府以隧道公司原開價的四分之一價錢，即二億五千萬人民幣回購隧道，如今兩條隧道均免費開放。



▲本港目前共有三條過海隧道，由於紅隧費用最便宜，加上地理位置佔優，造成長期「塞爆」情況

三隧現時收費

車輛類別	紅隧	東隧	西隧
電車	\$8	\$13	\$23
私家車	\$20	\$25	\$50
的士	\$10	\$25	\$45
小巴	\$10	\$38	\$60

資料來源：運輸署

小資料

紅隧30年前已飽和

耗資港幣三億二千萬元興建的香港首條海底隧道——紅磡海底隧道，於一九七二年八月正式通車，至今已服務市民四十年。紅隧是世界上繁忙的四線行車隧道之一，亦是本港最繁忙、使用率最高的道路。早在通車十年後，紅隧的車流已經飽和，每天繁忙時間塞車情況十分普遍。其專營權在九九八年八月三十一日屆滿，翌日起交回政府管理。

東、西隧則採用BOT（Build Operate Transfer，即建造、營運、移交）方式運作，即政府所規劃的工程交由民間投資興建並經營一段時間後，再由政府回收經營。著名的例子包括台北一〇一大樓，由十四家民間企業組成的台北金融大樓股份有限公司，在九七年取得其開發權，專營權至二〇六七年；北京國家體育館及北京國家會議中心，專營權均在二〇三三年屆滿。

東隧是本港第二條過海隧道，由中信泰富旗下的新香港隧道有限公司，在八六年以BOT方式，獲發東隧三十年的專營權。東隧公司於一〇年，以未達「合理但非過多」的回報為由，向政府申請加價四成，但去年六月政府否決其申請，東隧最終決定提出仲裁，至今仍未有結果。過往，東隧公司亦曾在九五及〇二年加價申請被否決之後，經仲裁最終獲勝後成功大幅加價。

西隧是本港最大的海底隧道，擁有雙程三線分沉管式行車。負責經營的香港西區隧道有限公司同屬中信泰富旗下，在九七年以同一方式獲發三十年專營權。因其收費昂貴，車流一直偏低，未能減輕紅隧的負擔。

▲紅隧通車至今已四十一年。圖為當年興建情況

▲東、西兩隧因收費昂貴，車流甚少。圖為西隧



的士司機意見

鄭先生

「平日上、下班的繁忙時間最塞車，半小時是少不免。有乘客怕麻煩，寧願付多錢要求用西隧。「紅加東減」不是解決問題的方法，何不考慮在北角多建一條隧道。」

鍾先生

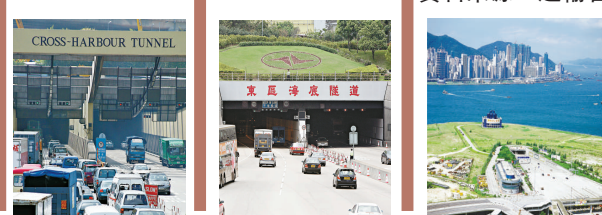
「絕對支持政府回購東、西隧，劃一收費是令隧道暢通的辦法。」



三隧每日實際流量

年份	紅隧(架次)	東隧(架次)	西隧(架次)
06年	123,866	61,010	44,373
07年	122,926	64,005	48,816
08年	121,245	63,218	47,742
09年	121,422	62,987	48,222
10年	120,908	67,530	53,580
設計上限	80,000	78,500	118,000

資料來源：運輸署



政府為改善三隧流量分布，在二〇〇八年十一月委託顧問展開研究。顧問報告指出，回購東、西隧只是實施收費調整的其中一個方法，不應只為減低某隧道收費為目標，而須考慮有關方案可否改善三隧的車流分布。顧問建議，實施「紅加東減」方案調節車流，以解決紅隧塞車情況。

運輸及房屋局發言人回覆本報現時最新進展時表示，政府在去年就顧問報告的建議，展開為期三個月的公眾諮詢。諮詢期間，當局收集了不少意見認同要有效地改善三隧的流量分布，需調整隧道收費。同時，亦有人關注大幅度調整紅隧收費，會加重市民和運輸業界的負擔。

對於深圳當局以社會整體利益出發，以興建另一條隧道且免費開放，「逼」原有收費隧道公司將隧道賣予深圳政府的做法是否值得參考？運輸局發言人表示，政府需考慮興建一條新隧道的技術可行性。因為興建海底隧道一般要在合適的地點設立預製組件工場，預製沉管式隧道組件，使用挖泥船在預定位置挖掘海床，在組件周圍用回填物料固定位置，及放置保護石層等工序。

發言人補充，建造第四條過海行車隧道需大量公帑，而規劃及建設週期亦頗長，無助紓緩短至中期的交通問題。基於上述各方面的考慮，當局暫沒有計劃興建第四條過海行車隧道。另外，就東隧公司就加價一事提出仲裁，發言人說，由於已進入仲裁階段，局方不宜就有關事宜作出評論或透露詳情。

政府暫無意建新過海隧道