車流量此消彼長 紅隧2017部署三隧分流 紅加東減「擱置」

▲紅隧去年的車流量跌至25年新低

▲東隧去年的每日車流量增至7.2萬架次

分流過海隧道擠塞的「紅加東減」方案將暫緩推行。政府因應紅隧去年車流量出乎意料地跌至25年新低，紅隧及東隧最新流量此消彼長，昨日宣布決定暫緩試行「紅加東減」，並以2016年東隧專營權屆滿、中環灣仔繞道通車後的2017年為目標，連同西隧一併通盤部署「三隧分流」。

大公報記者 陳卓康

政府爲解決過海隧道擠塞問題，施政報告去年提出，將就紅隧加價和政府補貼東隧減價以促進分流的大方向，提出具體方案並諮詢公衆，運輸及房屋局其後就「紅加東減」隧道分流試行方案，以紅隧加價、東隧減價爲大前提，建議三個方案諮詢公衆。不過，運輸及房屋局局長張炳良昨日宣布暫緩「紅加東減」計劃，等到2016年東隧專營權屆滿後交回政府，以及2017年中環灣仔繞道通車，中區的交通樽頸位得以紓緩後，才連同西隧的收費一併研究「三隧分流」。

紅隧車流量25年新低

張炳良解釋，2013年紅隧的每日車流量錄得11.6萬架次，較兩年前減少3000架次，數字是25年以來的新低，但東隧車流量增長到每日7.2萬架次，兩隧流量此消彼長，政府不能預計有此變化。他稱，如實行「紅加東減」，估計每日有5000架次車輛由紅隧流向東隧，令東隧流量增至7.7萬架次，迫近隧道設計上限的7.8萬架次。

當局早於2008年委託顧問研究過海隧道分流方案，張炳良稱，不認爲以往研究浪費公帑及時間，因爲任何諮詢都是必須費用，顧問研究清楚指出價格方法促成車輛流改變，從諮詢得悉社會支持「紅加東減」的大方向，但市民對三個方案未有取得大比數共識，而東區及觀塘地區擔心東隧減價後，區內交通擠塞加劇，不少市民又質疑過海隧道分流方案未一併考慮西隧。他強調，政府下決定要謹慎，不能漠視客觀數字，明知有問題仍強推政策，故考慮到2017年可將西隧納入研究，以2017年爲目標是可取及有更完整部署。

▲張炳良表示，政府將暫緩試行「紅隧加價、東隧減價」的方案

本報記者麥潤田攝

運房局發言人形容，紅隧車流跌幅令政府感到意外，「紅加東減」方案的目標是令車龍縮短30%至40%，但紅隧仍受制於非過海的車龍，故市民一般不覺得紅隧擠塞有改善，若屆時紅隧分流效果不理想，但又令東隧「逼爆」，各方都會成爲輸家，局方正是以此爲擱置的主因。

不排除研究回購西隧

發言人透露，2016年東隧專營權屆滿，政府不會再批出新專營權，與紅隧一同收歸政府，至於回購西隧現階段並不適宜討論，但將來不排除有此可能性。局方強調未來三年不會「乾等」，繼續密切監察三條過海隧道及附近一帶的交通情況，並會視乎需要採取必要的管制措施，今年稍後籌備有關長遠公共交通規劃發展的檢討，爲2017年工作做足準備。

學者：三隧分流等3年太遲

【大公報訊】**記者吳卓峰報道**：對於政府擱置研究「紅加東減」方案，工聯會及民建聯歡迎政府的決定，但亦促請政府盡快回購西隧。有學者批評政府擱置透過調整收費分流過海車輛是「鴕鳥政策」，應該盡快研究三條過海隧道分流方案，解決交通擠塞問題。小巴與的士團體代表普遍認爲，政府沒有正視隧道塞車問題的核心，建議把過海隧道的收費統一，才能成功分流交通。

工聯會立法會議員鄧家彪表示，歡迎政府擱置「紅加東減」方案，認爲要花費一億元公帑於該方案上，反而會加重市民負擔，又憂慮本來使用西隧的車輛，會因爲紅隧車流減少而改經紅隧，看不到有任何效益。他促請政府盡快回購西隧，令三隧的收費一致，做到眞正分流。立法會交通事務委員會副主席范國威則對政府決定表示失望，他認爲本港塞車情況嚴重，政府用上不少公帑研究解決辦法，但一直未有提出實質方案，建議政府研究是否需建第四條過海隧道。

一直關注問題的理工大學土木及環境工程系副教授熊永達表示，政府一直迴避三隧塞車的問題，採取「鴕鳥政策」。他續稱，三隧塞車問題一直是香港的計時炸彈，但政府卻沒有政治能量解決問題。他促請政府盡快提出方案解決問題，認爲三年後才研究解決方案是太遲。

的士司機分會主任杜燊棠表示，政府的決定是「自打嘴巴」，認爲顧問公司向政府提交的三個方案，根本不能徹底解決紅隧長期塞車的問題。他促請政府統一三條過海隧道的收費，或者逼使西隧減價，才有望紓緩問題。

的士小巴權益關注組大聯盟黎銘洪表示，「紅加西減」方案亦能有效解決問題，促請政府盡快展開研究。落馬洲中港貨運聯會主席蔣志偉表示，三條隧道統一收費，能讓司機行駛最快、最便捷的交通路線，才能有效分隔車流。

汽車會副會長江日雄表示，政府估計越來越多汽車使用東隧、相對少用紅隧的推論可能正確，但現時所謂「自然分流」只能分流數千架次的車輛使用東隧，對徹底解決塞車問題的作用不大。他建議政府繼續研究方案，分流最少數以萬計使用紅隧的車輛到其他兩條過海隧道，或檢討三隧收費，並進行一、兩年的試驗計劃，之後再檢討成效。

研中區試行電子道路收費

【大公報訊】**記者陳卓康報道**：政府昨日重提「電子道路收費」概念，認爲要紓緩道路交通擠塞，除要做「三隧分流」，集體運輸及公共交通配套之外，研究在中區試行電子道路收費。當局指出，2017年中環灣仔繞道通車後，可爲中環增加替代道路，而科技進步解決昔日私隱的憂慮，外國有不少成功經驗，在中區推行電子道路收費的時機及客觀條件均成熟。

在本港主要幹道增設「電子道路收費」，解決日益嚴重的交通擠塞問題，有關建議早於80年代提出，倡議的學者指出概念基於「擠塞者自付」，由道路使用者承擔擠塞的成本，但以往政府諮詢公衆時，坊間反對聲音非常大，主要是憂慮駕駛者行蹤私隱被侵犯，以及收費造成貧富階層分化等等。

運輸及房屋局局長張炳良昨日指出，政府要全盤研究改善交通擠塞，除要從三隧分流人手，亦要考慮進一步完善鐵路集體運輸系統和專營巴士等公共交通配套，以及研究在中區試行電子道路收費，亦要締造一個行人友善的環境，方便新市鎮及新發展區市民以單車代步。他表示，不希望任何電子道路計劃，因爲有些人付得起錢，有些人不能，就去不到想去的目的地。他指出推行電子道路收費的原則，就是試行的區域必須要有替代道路。

消息指，當局認爲當中環灣仔繞道2017年通車後，可作爲中環干諾道中及德輔道中等主幹道的替代道路，而隨着資訊科技發展，現今已研發出收取費用同時不會紀錄車輛位置的系統，以前的憂慮都得以解決，因此於2017年，以中環先試電子道路收費的時機及條件均成熟，餘下就是社會是否願意接受。局方現正更新整合新加坡等世界各地推行的經驗，包括成功及失敗的例子，研究最適合香港的做法。

▲政府會研究在中區推行電子道路收費計劃 資料圖片

過去五年過海隧道每日交通流量

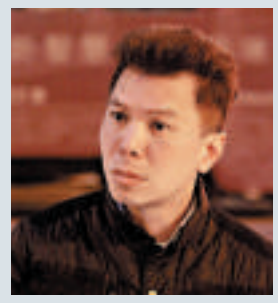
	紅隧	東隧	西隧
設計容量（架次）	78,000	78,000	118,000
每日錄得流量（架次）			
2009	121,422（+176）	62,987（–231）	48,222（+480）
2010	120,908（–514）	67,530（+4,543）	53,580（+5,359）
2011	120,545（–363）	69,520（+1,990）	56,950（+3,370）
2012	118,213（–2,332）	70,720（+1,200）	60,452（+3,502）
2013	116,739（–1,474）	72,105（+1,385）	61,949（+1,497）

註：括號為較去年變化 資料來源：運輸署

市民反應：

何先生（會計）：我間中亦會使用紅隧過海，以繁忙時間爲例，需時至少20分鐘，才能由港島「塞」到九龍。我認爲紅隧的塞車情況迫在眉睫，若政府要等到三、四年後才再檢討的話，實在是太遲。

馮小姐（資訊科技）：我每天上下班都會搭115隧巴來往灣仔及紅磡，單程動輒需時約30至45分鐘，令我感到苦惱。可我不認同「紅加東減」方案，若巴士公司把成本轉嫁給乘客的話，對我的損失會更大。



黃先生（職業司機）：我不認同紅隧僅得繁忙時間塞車，平日的深夜，紅隧經常封閉一條管道作例行檢查，塞得很厲害。所以說，紅隧車流一直非常繁忙，政府根本沒有暫緩「紅加東減」方案的理據。

東鐵墜電纜 延誤3小時

▲列車延誤，車廂內擠滿了乘客

▼大批乘客改搭港鐵安排的接駁巴士

【大公報訊】**記者區天海報道**：港鐵故障何其多！繼月初大學站有電纜絕緣體出事影響服務4小時，昨日輪到粉嶺站重演同類事故，令服務受阻3小時，因適逢下班繁忙時間，大埔墟站的接駁巴士一度大排長龍，乘客「谷爆」怒火。港鐵承認該款絕緣體品質有問題，10日內會把東鐵沿線65個同類產品換掉，更委託外地獨立專家，監察維修及採購過程。

放工時段乘客「谷爆」

港鐵車務總監金澤培指出，粉嶺站電力故障起因，是電纜絕緣體有瑕疵損毀，導致防護裝置跳掣、暫停電力供應，今次事故與本月9日大學站電力故障事件非常相似。而上次事故，經測試發現絕緣體品質有問題，該款絕緣體由歐洲名廠生產，對上一次更換在2011年。已決定安排更換該款同一批次的絕緣體，目前全線剩餘65個，預計需時10日完成更換。

昨下午4時20分左右，粉嶺站附近一條架空電纜的絕緣體受損，導致一段高壓電纜下墜並啓動安全裝置，一輛北行列車駛經時電力一度中斷。有車上乘客事後表示，當時車廂內光管突然「眨一眨」之後關掉，登時變得昏暗，隨後冷氣亦似中斷，令車廂環境頗爲焗促，雖然車廂乘客不算多，仍有人感到身體不適。也有乘客在羅湖站上車後，等約40分鐘列車才開出，並且停靠每個站的時間較平日長，花逾1小時才只抵達九龍塘。

受電力故障影響，東鐵線由大埔墟至羅湖及落馬洲，只能單軌雙向行車，並分別維持每20分鐘及每30分鐘一班；港鐵需安排接駁巴士，來往大埔墟至羅湖站及落馬洲站。

由於班次疏落，到了下班繁忙時間，多個車站月台皆擠滿候車市民，大埔墟站的接駁巴士站頭，及至傍晚高峰期大排長龍。有趕往深圳的乘客表示，本來車程只半小時，結果「唔知要等到幾時」，令行程大失預算；也有市民痛斥港鐵年年加價下故障頻生。經約3小時搶修，至晚上7時26分，東鐵列車服務隨後陸續恢復正常。

港鐵：聘獨立專家檢討

港鐵車務總監金澤培表示，會委聘外地獨立專家，檢討架空電纜維修及採購程序，確保不會出現長遠問題，亦會就事故向立法會提交報告。

理工大學機械工程系工程師盧覺強指出，有關絕緣體由陶瓷物料製造，可用10年或以上，如使用不足3年就損壞，可能生產質素或品質控制有問題。前工程師學會會長黃耀新說，港鐵日後採購電纜絕緣體，都應測試絕緣性能後才使用。

陳恒鑌：檢討罰款機制

立法會鐵路事宜小組副主席陳恒鑌認爲，港鐵於一星期內發生兩次電纜故障不能接受，港鐵有必要全面檢查各車站的電力系統，並了解故障是否與電纜老化有關。

陳恒鑌還表示，現時罰款機制的成效亦需作出檢討，即使每次故障發生後，港鐵都有繳交報告及罰款，但港鐵能否在每次事故中都能汲取教訓成爲疑問。面對近期頻密的故障事故，港鐵理應成立專家小組調查事件。

另外，昨天放工時段於金鐘站出現逼爆事件，反映港鐵在處理事故時缺乏應變措施，陳恒鑌亦希望港鐵公司能作出相關的跟進及交代。

本月9日，港鐵東鐵線一日發生2宗電力事故，在上午11時25分，大學站月台以南有架空電纜發生故障，發出巨響及煙火，導致大埔墟至火炭站需單軌雙程行車，服務受阻4小時。

同日下午3時半左右，九龍塘站有列車出現車頂冒煙，乘客需落車疏散。

★浙江辦事處 杭州市鳳起路139號天安2幢24樓 TEL:(571)87151210 FAX:(571)87151209★江蘇辦事處 南京市廣州路188號蘇寧環球大厦21F TEL:(25)83243655 FAX:(25)83248656★湖北辦事處 武漢市武昌區中北路227號愛尚東亭1號樓2單元2803室TEL:(27)85761656 FAX:(27)85560732★中國證券採訪部 深圳市南山區東濱路66號 TEL:(755)26074162 FAX:(755)26419058★河南辦事處 鄭州市鄭東新區CBD商務內環路2號中油新澳大厦901室TEL:(371)65585233 FAX:(371)65585427 ★青海辦事處 青海省西寧市七一路493號162室 TEL:(971)6335709 FAX:(971)6335709 ★四川辦事處 四川省成都市八寶街108號國信廣場1106室 TEL:(28)85557928 FAX:(28)85557928★陝西辦事處 西安市新城大院陝西省人民政府辦公廳大樓508室TEL:(29)87294832 FAX:(29)87294162★山西辦事處 山西省太原市長治路林區長風西街16號萬國城MOMA 6號樓1單元1001 TEL:(351)6101 188 FAX:(351)6101 188★海南辦事處 海口市玉沙路5號國貿中心21樓A座 TEL:(898)66735188 FAX:(898)66735388★駐紐約記者 200East 72nd Street ,6G, New York, NY10032, U.S.A. TEL:(+1)718-353-3656 E-mailchiuman.tkp@gmail.com ★駐倫敦記者 12 York Road, New Southgate, London N11 2TG U.K. TEL:181-888-2226 FAX:181-889-3668 ★西南辦事處 渝中區學田灣正街東方花苑B座1901室TEL:(23)63628921 FAX:(23)63628921★江西辦事處 南昌市北京東路南洋花園A4-5 TEL:(791)8308129 FAX:(791)8308329★湖南辦事處 長沙市芙蓉區曉楓大道時速風華大厦1311室TEL:(731)82193515 FAX:(731)82193525★廣西辦事處 廣西南寧市青秀區東葛路82號永凱現代城三單元22樓2201室 TEL:(771)5802 399 FAX:(771)580/2390★新疆辦事處 烏魯木齊市中山路477號自治區人民政府綜合辦公樓303室 TEL:(991)2803001 FAX:(991)2803003★澳門聯絡處 澳門水坑尾街321號永雅閣3樓A座TEL:(853)28354510 FAX:(853)28354509