



深水埗服務處

反對「改善過海隧道交通流量分布的建議措施」欠缺下調西隧收費

民協關注政府在2月8日公布「改善過海隧道交通流量分布的建議措施」公眾諮詢文件。諮詢文件提出三個方案，包括「資源管理」方案、「東減紅加」方案及「公交不變」方案。

民協反對諮詢文件的建議，原因是由紅隧行經啟德隧道、觀塘繞道駛往東隧，到達港島後沿東區酒廊到達銅鑼灣，額外的行車里數多達接近13公里。以私家車每公里耗油成本約\$1.0至\$1.3計算，即構成額外約\$16的燃油開支；或是重型貨車/巴士更高達每公里約\$3.5-\$5.0，即構成額外近\$50的燃油開支。諮詢文件的建議內容，根本並沒有計算這筆燃油開支。諮詢文件內所說的「誘因」根本完全不成立。

諮詢文件對西區海底隧道隻字不提，更是難以理解。因為紅隧和西隧在九龍一邊的行車距離約4公里，而港島那一邊的出入口也不足5公里。而過去政府透過傳媒指西隧港島出口往灣仔方向，就是會在干諾道中天橋出現擠塞，有關說法根本旨在製造輿論。

諮詢文件對於紅隧擠塞的原因，也只局限於「隧道」本身而沒有考慮到各條隧道兩岸的連接道路網對應駕駛者需前往目的地的駕駛習慣。例如西隧九龍出口連接西九龍快速公路，通往新界西，包括葵青、荃灣、屯門、元朗和連接東涌；另連翔道可接駁青沙隧道前往沙田、大埔。這情況就是因為西隧的高昂收費，使本來由港島前往新界西的車輛被迫使用紅隧，然後從康莊道駛出得需在「理工彎位」向右切線駛上加士居道天橋，再前往「西九龍走廊」或經翱翔道駛往連翔道再上西九龍快速公路；但同時由漆咸道北駛往尖沙咀的車輛，需在該處向左切線進入漆咸道南。而上述就是紅磡海底隧道口，與漆咸道一帶經常擠塞的原因。

民協強烈要求運房局必須將「下調西隧收費」或「回購西隧」等建議納入改善方案之內，從而發揮三條過海隧道分流的效果。諮詢文件的提議，根本未能解決目前的問題，而提出的方案亦沒有以實際角度的分析。

文件提交二零一三年五月七日深水埗區議會大會會議討。

秦寶山 吳美 衛煥南 梁有方 覃德誠 黃志勇 馮檢基

二零一三年四月十九日