



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION
香港專業及資深行政人員協會

就「改善過海隧道交通流量分布建議 措施」公眾諮詢之意見

2013 年 5 月

香港銅鑼灣渣甸街 54 號富盛商業大廈 9C 室
Unit C, 9/F, Prosperous Commercial Building, 54 Jardine's Bazaar, Causeway Bay, Hong Kong
Tel: 3620 2918 Fax: 3620 3106 Email: office@hkpasea.org Website: www.hkpasea.org



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION

香港專業及資深行政人員協會

2013/2014 年度

理事會成員名單

- | | | | |
|-------|---|--------------------|---------------------|
| 會長 | : | 謝偉銓測量師 | |
| 創會會長 | : | 容永祺先生, SBS, MH, JP | *理事會當然成員 |
| 前任會長 | : | 胡曉明工程師, BBS, JP | *理事會當然成員 |
| 常務副會長 | : | 盧偉國議員, BBS, MH, JP | |
| 副會長 | : | 史泰祖醫生, JP | 伍翠瑤博士 |
| | | 吳長勝先生 | 林大輝議員, SBS, BBS, JP |
| | | 林雲峯教授, JP | 陳世強律師 |
| | | 梁美芬議員, JP | 李鏡波先生 |
| | | 陳紹雄工程師, JP | 羅范椒芬議員, GBS, JP |
| | | 黃友嘉博士, BBS, JP | 周伯展醫生 |
| | | 林義揚先生 | 黃偉雄先生 |
| | | 劉勵超先生, SBS | |
| 財務長 | : | 陳記煊先生 | |
| 秘書長 | : | 李惠光工程師, JP | |
| 副秘書長 | : | 梁家棟博士測量師 | |
| 理事 | : | 馮柏棟先生, BBS, SC | 吳德龍先生 |
| | | 曾其鞏先生 | 鄧淑明博士, JP |
| | | 陳鎮仁先生, BBS, JP | 楊位醒先生, MH |
| | | 鍾志平博士, BBS, JP | 范耀鈞教授, BBS, JP |
| | | 何君堯律師 | 李樂詩博士, MH |
| | | 黃天祥工程師, JP | 鄔滿海先生, SBS |
| | | 譚偉豪博士, JP | 區永熙先生, BBS, JP |
| | | 華慧娜女士 | 黃錦輝教授, MH |
| | | 楊素珊女士 | 左龍佩蘭博士 |
| | | 施家殷先生 | 陳重義博士, JP |
| | | 陳仲尼先生, BBS, JP | 林力山測量師 |
| | | 施榮懷先生, JP | 梁廣灝先生, SBS, OBE, JP |
| | | 余秀珠女士, BBS, MH, JP | 葛珮帆議員, JP |
| | | 廖凌康測量師 | 趙麗娟女士 |

註：依職位資歷及筆劃排序



香港專業及資深行政人員協會

經濟事務委員會

主席：盧偉國博士工程師, BBS, MH, JP

環境及基建專責小組

聯席召集人：梁廣灝先生, SBS, OBE, JP 林力山測量師
成員：陳少康測量師 張少華先生
 蔣東強先生 洪綺敏女士
 李樂詩博士, MH 梁美智女士
 廖美香女士 駱永基先生
 吳子堅先生 葛珮帆博士, JP
 蘇裕年先生 黃勁大律師
 王惠蘭女士 余以恒先生

註：排名依本會職位資歷、英文姓氏排列



香港專業及資深行政人員協會

就「改善過海隧道交通流量分布建議措施」公眾諮詢之意見

香港專業及資深行政人員協會
就「改善過海隧道交通流量分布建議措施」公眾諮詢
之意見

2013年5月

本港三條過海隧道是香港社會的三條大動脈，維繫著我們的經濟、文化、生活等等。然而因種種原因導致流量分布不完善，特別是最便捷的海底隧道(紅隧)，收費反而最低廉，造成長長車龍。

本會認同政府應儘快採取有效措施以改善三條海底隧道的交通流量分布，紓緩紅隧的擠塞情況。三條隧道中，西區海底隧道(西隧)雖然隧道本身容車量仍有相當空間，但其相關的銜接道路網絡有待完善，本會認同政府經考慮後現階段不建議調整西隧的收費。

就是次諮詢提出的三個方案，本會認為三者都是期望將紅隧的流車量轉移到東區海底隧道(東隧)，目標都可以接受。而其中方案 A，以合理反映各類車輛佔用路面空間的比例及損耗路面的情況，全面上調紅隧的收費，並相應下調東隧收費，對於疏導使用紅隧的車輛往東隧，特別是商務車輛，成效應該是最顯著。

方案 C 的特色是凍結公共交通車輛的收費，而東隧減幅與方案 A 一樣，但紅隧除私家車，其他車輛加幅都比方案 A 低。成效相信不如方案 A 理想，然其為避免使用公共交通車輛的大多數市民可能招致的不便著想，照顧了民生利益，出發點值得肯定。



而方案 B 中其他車輛依私家車的調整幅度，按原有收費結構相應調整，顯然在成效上不及其他兩個方案，本會不建議考慮。

政府也就實施 3 個方案對政府財政的影響進行評估，若採取方案 A，政府預計扣除對東隧使用者的補貼，還有盈額 1.64 億元，而方案 B、C 則會錄得淨支出 0.11 億元及 0.46 億元。本會認為這些方案皆非長久措施，特別是 2016 年東隧專營權將會結束。本會建議若有盈餘，可以考慮用來資助低下階層的交通補貼，若錄得虧損，數額應不會太高於預料，相信政府庫房有能力可以承擔。

本會認為是次諮詢的方案，採取的措施是務實，值得支持的。同時，本會也十分關注中長期的改善方案，如：完善銜接隧道的道路網絡；提升自動隧道收費的使用率；加強隧道及附近道路交通情況通報；是否進行有關興建第四條過海隧道可行性的研究；並適時就 2017 年中環灣仔繞道至西隧連接路落成後的隧道交通流量及收費作全面檢討等。本會呼籲政府加以重視，適時採取相關措施。