

二零零七年七月九日  
討論文件

## 立法會交通事務委員會

### 使三條過海行車隧道使用量合理化的措施

#### 目的

本文件旨在告知議員有關令三條過海行車隧道的使用量合理化的措施的最新情況。

#### 背景

2. 全港現有三條過海行車隧道：海底隧道(海隧)、東區海底隧道(東隧)及西區海底隧道(西隧)。東隧及西隧屬於「建造、營運及移交」模式的隧道，在專營期內由專營商擁有及管理，受相關條例規管。海隧以往同屬這種模式，在其專營權於一九九九年屆滿後，擁有權歸還政府。

3. 海隧、東隧及西隧現時的收費(以港元計)如下：

	海隧	東隧	西隧 <sup>1</sup>
電單車	8	13	40(22)
私家車	20	25	80(40)
的士	10	25(15) <sup>2</sup>	80(35)
小型巴士	10	38	90(50)
輕型貨車	15	38	120(55)
中型貨車	20	50	165(80)
重型貨車	30	75	245(110)
單層巴士	10	50	90(70)
雙層巴士	15	75	130(100)
額外車軸	10	25	80(30)

<sup>1</sup> 括號內的數字是西隧實際收取的優惠收費。

<sup>2</sup> 優惠對象只限沒有載客並使用人手收費亭的的士。

4. 過去三年，三條隧道平均每日行車量如下：

年份	海隧	東隧	西隧
<b>2006</b>	124,000	61,000	44,000
<b>2005</b>	123,000	64,000	41,000
<b>2004</b>	122,000	73,000	39,000

過去三年，海隧的行車量一直保持平穩，每日約為12萬架次。東隧的行車量由二零零五年起下降約12%至16%，其行車量減少，主要是由於隧道在同年五月調高收費所致。至於西隧，二零零四至零六年間，其行車量上升13%。

#### 使過海行車隧道使用量更為合理的措施

5. 由於三條過海行車隧道的不同位置，收費各異，因此一直以來行車量分布並不平均。政府不斷研究各項措施，務求令三條隧道的使用量更為合理。我們認為針對海隧的擠塞情況，可以考慮鼓勵更多車輛改行西隧。近年來，我們一直與西隧探討各項可行措施，以便利駕車人士駛往西隧。至今已採取的措施包括：建造通往西隧的新連接道路；使附近各個路口的行車更為暢順；以及設置道路標記和增設方向指示標誌，指引駕車人士前往西隧。

6. 二零零五年十二月，我們向委員會匯報時表示，經研究所有可行方案並聽取各方意見後，我們認為值得進一步考慮結合延長專營權及令隧道收費合理化的方案。我們一直與東隧及西隧的專營商探討這個方案，但至今尚未達成共識。

#### 最新情況

7. 我們會繼續與東隧及西隧的專營商研究因調低兩條隧道收費而可能出現的各種交通情況，希望最終能達成協議。不過，達成的協議必須能為公眾帶來整體利益，對納稅人公平，並能減輕隧道本身和相連道路及路口的交通擠塞。

## 徵詢意見

8. 請委員備悉本文件內容。

運輸及房屋局  
二零零七年七月