

二零一四年二月二十一日
資料文件

立法會交通事務委員會 過海隧道的交通流量分布

目的

本文件向委員匯報政府在二零一三年就改善過海隧道交通流量分布提出的三個收費調整方案所進行的公眾諮詢結果，和交代政府改善過海隧道交通流量分布的最新工作方向。

背景

2. 二零一三年二月，政府提出三個收費調整方案，作為改善三條過海隧道交通流量分布的擬議措施，並進行為期三個月的公眾諮詢。三個方案均涉及不同程度下調東區海底隧道(「東隧」)收費及上調海底隧道(「紅隧」)收費，旨在把車輛由紅隧分流至東隧，令紅隧車龍縮減 30% 至 40%，每日減少約 4 000 架次，以求過海車龍不再阻礙非過海交通。三個擬議收費調整方案的主要特點，載於附件。

3. 為實施東隧收費的下調，政府建議補貼東隧使用者，按照實際行車量，向東隧專營商繳付現行隧道費與已下調隧道費之間的差額。視乎公眾諮詢的結果，當局當時建議試行選定的收費調整方案，為期十二個月，以測試其成效。

公眾諮詢的結果

4. 公眾諮詢期間，我們諮詢了本委員會、交通諮詢委員會、八個相關區議會¹、一些學者和專家，以及交通運輸業界。我們

¹ 八個相關的區議會分別是中西區、東區、九龍城區、觀塘區、西貢區、深水埗區、灣仔區及油尖旺區。

透過不同渠道，一共接獲 106 份由各持份者和市民提交的書面意見。

5. 透過這次公眾諮詢，讓社會能聚焦地討論透過調整隧道費的方式，促進過海隧道的交通流量合理分布的可行性和可取性。諮詢結果顯示，公眾普遍認為，透過調整隧道費的方式以促進過海隧道交通合理分流，是可接受的方向。不過，社會上對政府提出的三個調整方案持不同的意見，未有一個清晰明確的主流看法。

6. 在收到的 106 份書面意見中，少於半數述明屬意哪個方案，當中方案 A(「資源管理」方案)和方案 C(「公交不變」方案)的支持者數目相若。餘下意見書不是反對所有三個方案，就是沒有在三個方案中作出選擇，並建議政府考慮其他替代方案。

7. 交通運輸業界普遍支持方案 C，因為該方案建議維持公共交通車輛的收費不變，而學者和專業團體大多支持方案 A 或方案 C。八個被諮詢的相關區議會未能達致任何清晰的結論，也沒有表示支持哪個方案。某些區議會關注到東隧和附近道路能否容納額外的車流，以及分流至東隧的車流會否導致區內交通擠塞。

東隧和紅隧最新交通情況

8. 東隧的設計容車量為 78 000 架次。運輸署委聘的顧問估計在各建議的收費調整方案下，每日約有額外的 4 000 至 5 000 架次車輛改行東隧。在二零一二年，東隧的平均每日行車量約為 71 000 架次。在收費調整方案下，估計東隧的行車量會增至約 75 000 至 76 000 架次，仍會低於東隧的設計容量。

9. 因應公眾的關注，及交通情況在不斷變化，我們進行了最新的交通流量評估，結果顯示東隧的平均每日行車量在二零一三年已增至約 72 000 架次。若再加上收費調整方案下分流而可能達 5 000 架次的車輛，行車量會增至達約 77 000 架次，相當貼近東隧的設計容車量。

10. 另一方面，紅隧在二零一三年的最新交通流量與二零一一年比較，下跌了每日超過 3 000 架次。由於整體過海交通流量

在同期(二零一一至二零一三年期間)有上升，我們估計當中有些原本使用紅隧的車輛可能轉用了東隧或西隧。

最新工作方向

11. 經充分考慮紅隧和東隧最新的交通情況，公眾的意見和相關地區的關注後，政府決定暫緩試行收費調整計劃。

12. 然而，政府會繼續進行合理分布過海隧道交通流量的工作，以紓緩交通擠塞。政府初步考慮以二零一七年中環灣仔繞道開通為合適的時機，因為中環灣仔繞道開通可望紓緩西區海底隧道（「西隧」）連接道路的擠塞問題，讓我們有基礎在制訂過海隧道交通合理分流整體計劃時，可一併考慮調整西隧的收費。此外，東隧擁有權於二零一六年移交政府後，政府在設計收費調整計劃上會有更大彈性。屆時，將更有利於我們更全面地制訂三條過海隧道分流的策略，令分流效果更為到位。

13. 由現在起到二零一七年，政府會繼續密切監察所有過海隧道及其附近一帶的交通情況，並會視乎需要採取進一步的交通管理措施。

14. 交通擠塞逐漸成為一個全港性問題。要有效改善問題，除了從合理地分布三條過海隧道的交通流量入手外，我們也要考慮其他中長期措施，包括進一步完善我們的集體運輸系統(包括鐵路和專營巴士網絡)和其他公交配套，研究在中區試行電子道路收費，締造一個行人友善的環境，以及在新市鎮和新發展區方便市民以單車代步。我們亦會籌備有關長遠公共交通規劃發展的檢討。我們有具體建議方案時會諮詢公眾和本委員會。

徵詢意見

15. 請委員備悉本文件。

運輸及房屋局
二零一四年二月

三個收費調整方案的主要特點

	方案 A (「資源管理」方案)	方案 B (「東減紅加」方案)	方案 C (「公交不變」方案)
收費調整特點	<ul style="list-style-type: none"> • 東隧私家車收費下調 5 元，其他車輛類別的收費相應下調，使東隧收費貼近下述海底隧道(「紅隧」)經調整後的收費 • 紅隧私家車收費上調 5 元，其他車輛類別的收費會按資源管理為本的原則相應上調，向較大和較重型的車輛收取較高隧道費，因為它們佔用較多道路空間，而且對路面造成較大損耗 	<ul style="list-style-type: none"> • 東隧私家車收費下調 5 元 • 紅隧私家車收費上調 5 元 • 東隧和紅隧其他車輛類別的收費，按兩條隧道各自的原有收費結構相應調整(收費結構不變) 	<ul style="list-style-type: none"> • 東隧私家車收費下調 5 元 • 東隧貨車收費減幅大於紅隧貨車收費加幅，差幅為三個方案中最大，對貨車業界的影響最小 • 紅隧私家車收費上調 10 元 • 公共交通車輛收費不變，但載客的士使用東隧收費下調 10 元
交通評估			
估計紅隧車龍縮減	40%	30%	38%
經濟評估			
估計整體經濟效益	每年 5.6 億元	每年 5.3 億元	每年 5.2 億元