



香港添馬添美道 2 號
 政府總部東翼
 20 至 22 樓
 運輸及房屋局

CC: 立法會交通事務委員會
 交通諮詢委員會

改善過海隧道交通流量分佈的建議措施

建議增加非繁忙時段補貼優惠

依據署方公佈，現時紅隧日均行車量為 120,000 架次，遠超於其設計的最高行車容量 78,000 車次，超額 42,000 車次，達 53.85%。

建議中的措施只能減少紅隧每日車流最多 4,200 架次，介乎 2.5%-3.5% 之間，成效不言可喻。

方案	能減少的車次	相對現時紅隧每日車流量的%
方案 A	4100	3.41%
方案 B	3000	2.5%
方案 C	4200	3.5%

各隧道出入口的接駁幹道，可以短時間內作出調節或擴建增加流量的機會不高，為現實地理環境限制的技術困難；不增加常規公共交通服務的收費，避免增加乘客負擔，為社會普遍之共識。

建議中的新方案，在設計措施的思惟層面，未有為可以分流或減少的車種訂立明確目標；建議中各隧道的新收費水平，欠缺說服力及吸引力；數據不能確定當中可減少的車輛的時段，及或某一類型車種變動情況，不容易為將來的成效檢討工作，提供較容易理解的數據基礎。思惟僅僅集中於如何把部分紅隧交通擠塞情況擴散到其它過海隧道；更只單單著重局限於分流至東隧。

正本清源，紅隧交通擠塞情況，部分理由在於地理優越、各過海隧道的收費存在大幅差距等。



本著用者自負、公平、平衡各方利益，強化具選擇性為重點。

為了有效拉近各過海隧道收費現存的差距，依據隧道 1:4 收費
基制、誘導駕駛者培養新的駕駛習慣；善用有限的道路資源、增
加各過海隧道每日車次容量。

初步而言，我們建議大幅度增加紅隧於繁忙時段(08:00-20:00)
各類型車輛收費或附加稅費 100%(常規公共交通服務除外)；用以
補貼自願選擇提早出門，或願意嘗試使用其它過海隧道的駕駛人
士〔詳見附件之收費建議〕。我們可以嘗試參考飲食業商界，於
非用餐時段提供優惠的概念(晚上九時後〔特價〕)。

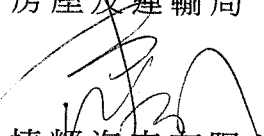
這補貼建議可先以東隧及西隧於非繁忙時段作出試行，及後
或在短時間內擴展至全天候補貼，做法乾淨俐落、立竿見影；同
時，這會方便有關機構，適時有效、準確量算變化，檢討分流計
劃的成效。

至於，該否為駕駛人士提供使用東隧及西隧提供長時間補貼，
則要視乎分流計劃的成效、社會共識、政府財力、施政決心及力
度。

順祝 工作順利 身體健康！

隨函謹附有關建議試算表，以供參閱！
附函呈送運輸署署長

此致
房屋及運輸局


捷輝汽車有限公司

謝健威謹敬

2014 年 5 月 6 日

改善過海隧道交通流量分佈的建議措施

建議增加非繁忙時段補貼優惠

	紅隧現時收費 (新) 繁忙時段收費		東隧現時收費 補貼後收費		西隧現時收費 補貼後收費		
私家車	20	40	25	5	55	35	
電單車	8	16	13	5	25	17	
的士	10	20	25	15	50	40	
空載的士	10	20	15	5	50	40	
輕型貨車	15	30	38	23	65	50	
中型貨車	20	50	50	30	90	70	
重型貨車	30	90	75	45	120	90	
貨車額外車軸	10	30	25	15	30	20	
公共小型巴士	10	10	38	38	65	65	維持不變
單層巴士	10	10	50	50	100	100	維持不變
雙層巴士	15	15	75	75	140	140	維持不變