

香港特別行政區政府  
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部  
運輸及房屋局  
運輸科  
香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



本局檔號 OUR REF.: THB(T)CR 1/4652/00  
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PL/TP

Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat  
Transport Branch  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong  
電話 Tel. No.: 3509 8198  
傳真 Fax No.: 3904 1774

**傳真函件： 2840 0716**

香港中區  
立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處  
交通事務委員會  
(經辦人：劉素儀女士)

劉女士：

交通事務委員會

在 2018 年 11 月 16 日會議上通過有關  
「三條過海隧道和三條連接九龍及沙田的陸上隧道的交通流  
量合理分布以及其他與隧道相關的建議」的議案

閣下於 11 月 19 日的來函收悉。就委員會於 11 月 16 日  
會議上通過的兩項議案，我們謹回覆如下。

過海隧道交通擠塞的問題急須解決，刻不容緩。海底隧  
道（「紅隧」）和東區海底隧道（「東隧」）現時平日早上繁忙時  
間的交通需求，已顯著超越各自的設計容車量，分別超出達  
77% 及 38% 之多，導致連接道路出現相當長的車龍，影響非  
過海交通。

- 2 -

現時西區海底隧道（「西隧」）平日早上南行和傍晚北行的交通需求，較其每天 118 000 架次的設計容車量，分別少 10%及 14%。然而，西隧的剩餘容車量受到其位於中環和上環的連接道路的擠塞的限制。隨著中環灣仔繞道與東區走廊連接路將在 2019 年初通車，西隧連接道路的交通情況將隨之改善，使西隧可接收從紅隧和東隧分流的交通。

政府根據運輸署委託的顧問研究結果，建議三條過海隧道的隧道費調整方案。建議的指定隧道費水平是建基於具科學基礎及數據分析的交通數值模型。顧問公司仔細測試了不同隧道收費組合的相互效應，以計算出不同隧道收費組合的交通流量預測並作深入比較，才建議最佳的分流方案。

建議的隧道費調整方案，可帶來四大成效：

- (i) 有效紓緩過海交通擠塞：方案預期可減短繁忙時間紅隧和東隧的總車龍長度達一成至超過四成，以及縮短過隧道的時間多達 13 分鐘。
- (ii) 減低對非過海車輛及乘客的影響：方案可縮短紅隧和東隧連接道路上的車龍，釋放現時受過海車龍阻塞的多個港九交通分流點，減低對非過海交通，包括大量每天乘搭公共交通工具的乘客的影響。
- (iii) 鎖定未來西隧隧道費：根據擬議西隧隧道費補償方案，私家車和電單車駕駛者，以及的士乘客，由 2020 年開始至西隧專營權屆滿前，只須繳付指定隧道費，不用再承受西隧隧道費加價的壓力。
- (iv) 整體社會受惠：現時每日乘坐專營巴士過海的市民，高達近六十萬人次。方案使路面交通暢順，不僅便利駕駛者，亦令乘坐公共交通工具的廣大市民節省出行時間。方案每年可節省約 8 億元的社會成本，以及每年減少經車輛排放產生的約 3,800 公噸二氧化碳，相等於種植 16 萬棵樹木改善空氣質素。

- 3 -

我們明白有意見認為應修改方案，例如調低建議的紅隧和東隧的隧道費加幅，或分階段調整紅隧和東隧的隧道費。顧問公司已仔細分析不同的隧道費方案，研究數據顯示，這些建議會導致東隧的擠塞情況比不實施「三隧分流」更差，或令西隧的車龍阻礙非過海交通，因此並不可行。

政府會繼續透過不同渠道向市民介紹隧道費調整方案。運輸署亦已將顧問研究報告及其他收費方案的分析上載至其專屬網頁 ([https://www.td.gov.hk/tc/benefit\\_traffic\\_dist\\_3hc/index.html](https://www.td.gov.hk/tc/benefit_traffic_dist_3hc/index.html))，供公眾參閱。

運輸及房屋局局長

( 林詩農  代行 )

2018年12月24日

副本送：

陳恒鑽議員，SBS，JP  
運輸署

( 交通事務委員會主席 )  
( 經辦人：林秀生先生 )