

2022年12月6日

討論文件

立法會交通事務委員會  
過海隧道的擬議收費方案

目的

西區海底隧道(下稱「西隧」)的專營權將於2023年8月1日屆滿。本文件旨在就政府計劃在接收西隧後，於三條過海隧道(即西隧、海底隧道(下稱「紅隧」)和東區海底隧道(下稱「東隧」))的擬議收費方案，諮詢委員的意見。

背景

2. 在2021年，繁忙時間的過海交通量超出三條隧道的總容量高達26%，其中紅隧和東隧的擠塞最為嚴重，而西隧容量亦已接近飽和。駕駛人士於早上繁忙時間分別平均需約25分鐘及17分鐘才可通過紅隧和東隧，約為交通暢順時行車時間的三倍。過海擠塞亦嚴重影響非過海交通，繁忙時間的過海隧道車龍延伸至多條連接道路，阻塞九龍和香港島的跨區和地區道路交通。

3. 過海私家車數目持續增長。以早上繁忙時間為例，在2011年至2021年期間，私家車佔過海車輛數目由約五成增長至約六成，然而私家車僅運載不足兩成的過海乘客<sup>1</sup>，每輛私家車平均載客量為約1.3人，總載客量在最繁忙的一小時只有約六千人，為巴士每小時載客量約六萬人的十分之一。如再計及繁忙時間每小時運載約13萬乘客的過海鐵路，私家車的載客量實際上只佔整體過海乘客約3%。因此，若部分私家車駕駛者能改變出行習慣，便可騰出路面空間供巴士等更有效率的車輛使用，紓緩擠塞。

4. 另一方面，政府一直採取多管齊下的策略，包括透過改善運輸基礎設施、擴展和改善公共交通服務，以及管理道

---

<sup>1</sup> 只計算三條過海隧道的總乘客量，不包括鐵路和渡輪服務。

路的使用，以紓緩過海交通擠塞。例如，東鐵線過海段已於 2022 年 5 月通車，提供第四條過海鐵路，進一步完善公共交通運輸系統和提升載客量。政府亦已於 2021 年開展交椅洲人工島研究，爭取落實相關的優先道路計劃，當中包括第四條過海行車隧道。由於興建運輸基建涉及龐大資源和工作，加上土地資源始終有限，因此我們需同時實施交通管理措施，以紓緩過海交通擠塞。

## 調整過海隧道收費的政策目標

5. 我們曾於 2022 年 6 月就過海隧道徵費安排諮詢立法會交通事務委員會，解釋過海交通的現況，包括整體過海交通的持續增長；過海交通對非過海交通及地區道路的影響；以及過海私家車數目和比例不斷的上升。為應對上述交通情況，我們當時提出了三項收費原則，包括(i)不同時段不同收費；(ii)減低車龍對非過海交通的影響並鼓勵減少繞道行駛；以及(iii)效率優先。這些收費原則是為達到以下的主要政策目標：

- (一) 理順過海交通的流量，並善用三條過海隧道的容車量；以及
- (二) 改變以私家車過海駕駛人士的出行習慣，以遏抑和分散繁忙時段過量的交通需求。

## 諮詢工作

6. 在 2022 年 6 月諮詢立法會交通事務委員會後，我們諮詢了不同持份者，包括交通諮詢委員會、學者、專業團體和運輸業界等，收集他們對收費原則和推展方向的意見。

7. 各持份者對收費原則和推展方向有不同的意見，但普遍認同調整過海隧道收費的政策目標，以處理過海交通擠塞情況以及對非過海交通的影響。部分人士期望當政府收回西隧後，應該調低其隧道費，並縮窄三條過海隧道收費的差距。另有人士支持有需要調高隧道收費，以遏抑私家車的使用。另一方面，運輸業界也反映「不同時段不同收費」會對的士和商用車輛的營運造成影響。同時，有不少意見認為政府應

改善過海交通的配套，例如增設泊車轉乘設施及改善公共交通服務，以方便和鼓勵駕駛人士轉用公共交通工具。

## 兩步走策略

8. 經詳細考慮諮詢過程中所收到的意見，以及下述的其他因素，我們以務實的態度，建議按兩步走的策略，落實上述的政策目標。詳細考慮如下：

- (一) **隧道費的水平 and 結構同步作出變更對公眾造成較大影響：**在諮詢期間，各持份者對隧道費水平及結構的調整方向及幅度，意見有所不同。另外，不少意見亦認為，如政府同時大幅度調整隧道費水平及根本性改變收費結構，整體而言對公眾的影響可能會較大；
- (二) **過海交通流量及數據仍未穩定：**我們樂見經濟活動在疫情中正逐漸恢復，目前來說，對交通造成的變化，以至對過海車流的影響，仍未穩定。我們認為需時觀察，才落實下一步的策略，是較穩妥的做法；以及
- (三) **讓社會適應各項新的過海隧道收費安排：**「不同時段不同收費」的安排建基於將會推出的「易通行」(即遙距以電子方式繳付隧道費)。考慮到「易通行」及「不同時段不同收費」皆為新安排，我們認為應讓社會有序地逐步適應。

## 具體建議方案

9. 我們建議首先盡量理順過海交通流量，並善用三條過海隧道的容車量。就此，我們提出以下具體建議：

- (一) 三條過海隧道繼續維持全日固定收費；以及
- (二) 就過海流量大的私家車，先採取較溫和的幅度調整其收費水平，同時調整的士隧道費，而其他車種的收費則維持不變。

10. 就調整私家車收費而言，自紅隧和東隧分別於 1999 年及 2005 年上調收費後便沿用至今（即紅隧和東隧的私家車收費已分別沿用 23 年和 17 年），整體過海車流持續增加。在繁忙時段，過海私家車流量在過去十年顯著上升 20%，導致紅隧和東隧的擠塞情況日益加劇。因此，我們首要藉著收回西隧的契機，在下調西隧收費以回應市民普遍期望的同時，避免引發大量額外車流；此外亦須適度上調紅隧和東隧的收費，以維持現時整體過海交通量。就此，我們建議由收回西隧當日（即 2023 年 8 月 2 日）起，私家車的過海隧道收費水平調整如下：

	西隧	紅隧	東隧
現時收費	\$75	\$20	\$25
建議收費	\$60	\$30	\$30

11. 至於的士，我們建議對使用任何一條過海隧道的過海的士，全日劃一收取 25 元的隧道費。與目前的附加費安排一樣，過海的士乘客需要支付去程及回程隧道費（即共 50 元<sup>2</sup>）。有關安排可避免沒有載客的士集中使用收費較低的紅隧和東隧回程過海，減輕這兩條已擠塞隧道的壓力。另外，這亦配合政府在實施「易通行」後，不設「無載客的士行車線」的安排。

12. 在這個方案下，三條過海隧道的詳細收費表載於附件。

13. 正如上文所述，我們實有需要持續改變駕駛人士的出行習慣，以遏抑和分散繁忙時段的過海交通。為達致這目標，我們會在收回西隧並按第一步建議調整了全日固定收費的車流量變化，在一年內全盤檢視情況，引入「不同時段不同收費」。在進行下一步工作的過程中，我們將因應社會持續復常對交通造成的變化、在 2023 年陸續在政府隧道實施「易通行」新繳費安排的運作，以及社會適應情況，全面評估整體過海交通情況後，以敲定方案細節，包括不同收費的時段和收費水平、各車種包括商用車的收費水平及結構，以按效率

<sup>2</sup> 若乘客在過海的士站上車；或最終目的地非位於海港的另一方，則毋須繳付 25 元回程隧道費。

優先的原則達致更有效的交通管理。

14. 我們建議在進行第一步的修訂法例時<sup>3</sup>，同步引入「不同時段不同收費」的概念，為日後實施提供法律框架和基礎。

#### 調整機制

15. 社會經濟發展、出行習慣改變、以至科技創新和應用等因素，都會持續影響過海交通。就此，我們建議引入隧道費調整機制，以維持隧道費管理交通的效用。我們會在草擬第一步的法例修訂時，研究加入條款允許政府能適時按照交通情況的考量以及在特定的條件下微調收費水平，或調節收費時段的實施時間，而無需事先通過修例才可實施。

#### 配套措施

16. 我們會一直密切留意隧道收費調整的成效，特別是過海私家車數量的變化，提供其他配套，包括泊車轉乘、提升公交服務，例如增加班次和路線等，以便進一步減少過海隧道擠塞對非過海交通的影響。這會對公共交通過海的乘客、非過海交通和乘客、以至私家車駕駛者均有好處。

#### 財政影響

17. 收取隧道費是其中一項有效的交通管理措施。政府在考慮調整隧道費時，主要是考慮如何改善交通管理及市民的負擔，並非為增加政府收入。是次過海隧道收費調整方案所帶來的收入，預計與在收回西隧後保持現有收費水平所帶來的收入相若。

---

<sup>3</sup> 西隧在專營權屆滿後會成為政府隧道，而一如其他政府隧道的營運安排，西隧的運作將納入《行車隧道(政府)條例》(第368章)及其附屬法例下的法律框架之內。我們正擬備相關法例修訂。

## 未來路向

18. 如獲得委員對過海隧道的擬議收費方案支持，我們計劃在 2023 年第一季開展相關法例修訂予以落實，並於收回西隧後實施新收費安排。

運輸及物流局

運輸署

2022 年 11 月 30 日

過海隧道收費調整方案

第一步下的建議過海隧道收費

車輛類別	建議收費		
	西隧	紅隧	東隧
電單車	\$25	\$8	\$13
私家車	\$60	\$30	\$30
的士	\$25	\$25	\$25
的士(無載客)	\$25	\$25	\$25
輕型貨車	\$85	\$15	\$38
中型貨車	\$110	\$20	\$50
重型貨車	\$140	\$30	\$75
公共及私家小型巴士	\$85	\$10	\$38
公共及私家單層巴士	\$140	\$10	\$50
公共及私家雙層巴士	\$200	\$15	\$75