

關注2016年政府收回東隧專營權後東區的交通狀況  
促請採取切實措施，避免將擠塞問題引入東區

**運輸及房屋局及運輸署(綜合回覆)**

東區海底隧道（「東隧」）在 2016 年 8 月的專營權屆滿後，政府會接收東隧的擁有權。運輸署已聯同其他相關政府部門展開籌備接收東隧的工作，主要包括檢討隧道結構和營運設備及系統的維修規定，以及營運隧道的程序等，以確保政府順利接收東隧。

運輸署一直有監察各過海隧道及其附近一帶的交通情況，並預期東隧在未來一、兩年的交通情況不會出現顯著的改變。2013 年東區走廊的繁忙時間的行車量／容車量比率資料載於附件。

政府致力推行適當措施，理順各條過海隧道的交通流量分布，以紓緩道路交通擠塞。其中，政府認為調整隧道費能有效促進過海隧道交通合理分流。不過，在實行任何過海隧道收費調整方案前，必須考慮多項因素，包括過海隧道交通合理分流後有關連接道路的容量，以及對相關地區所帶來的交通影響。目前，即使西區海底隧道（「西隧」）的行車量低於其設計容量，但其中環的連接道路擠塞，令其難以用作分流過海隧道的交通。當中環灣仔繞道啓用後，將有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，提供考慮調整西隧收費的基礎，作為合理分流過海交通計劃的其中一個方案。

當有詳細的分流方案時，政府會再諮詢各持份者及相關的區議會。在此之前，我們會繼續密切監察各過海隧道及其附近一帶的交通情況，並會適時採取恰當的交通管理措施，包括發展智能運輸系統，以提高道路網絡的效率及更有效地發放交通運輸資訊。

政府在接收東隧後，東隧會成為政府的行車隧道。政府在檢討東隧的收費時，會採取「用者自付」的原則，並考慮多項因素，包括營運成本、對交通流量的影響、經濟情況，以及市民的承擔能力和接受程度。

現時各種公共交通服務基本上由私營營辦商根據商業原則營運。任何以公帑提供車費補貼的建議，涉及公共財政理財的基本原則，課題重大，問題複雜，必須小心考慮。就此，我們並沒有計劃利用東隧的盈餘向專營巴士公司提供資助。運輸署會繼續研究如何提升過海巴士網絡的效率，以及鼓勵營辦商提供更多轉乘優惠，以吸引更多需過海的人士使用公共交通服務。

2015 年 4 月

2013 年<sup>1</sup>東區走廊近太古城(界乎北角健康街與太古城之間)  
繁忙時間的行車量／容車量比率<sup>2</sup>

	早上繁忙時間	黃昏繁忙時間
西行 <sup>3</sup>	0.6	0.5
東行 <sup>4</sup>	0.4	0.4

- 註：
1. 資料來源：2013 交通統計年報，2014 交通統計年報目前尚未出版。
  2. 行車量／容車量比率是顯示道路交通情況的指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢通。行車量／容車量比率在 1.0 至 1.2 之間，表示交通開始輕微擠塞；高於 1.2 則表示交通擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。
  3. 西行往東隧、北角及銅鑼灣方向。
  4. 東行往筲箕灣及柴灣方向。