

致：元朗區議會主席 沈豪傑議員

由：梁福元、程振明、袁敏兒、梁明堅

事：請將以下提問列入 2018 年 12 月 18 日區議會大會議程

### 關注三隧分流對紓緩本港交通擠塞的作用

早前《施政報告》提出調整三條過海隧道收費，希望達到分流作用。雖然社會上對今次建議持不同意見，但紅隧擠塞多年來都是本港交通一大問題。今次方案正好引起社會對三隧分流的關注，希望透過正面討論，從而找出一個具社會共識而切實可行的辦法，解決這個多年的燙手山芋。

我們認同今次政府提出建議的方向，以及解決紅隧交通擠塞的決心，但當中部分細節仍有待落實，因此，我們有以下提問：

1. 西隧在建議調整後的收費仍屬最昂貴，不少人對分流紅隧車輛的作用存疑。請問部門如何有信心達到這個目標？
2. 現時早上繁忙時段有不少車輛經西隧過海，如將紅隧部分車輛分流至西隧，變相增加了西隧的負荷。請問部門是否考慮到西隧的承受量？
3. 新界地區例如上水、粉嶺等車輛，一般經由獅子山隧道往紅隧過海，或經由大老山隧道往東隧過海。如想進一步達到三隧分流，部門是否應一併考慮將大欖隧道減價，吸引上述地區駕駛者經大欖隧道、三號幹線而使用西隧過海？

2018 年 11 月 27 日

## 元朗區議會「關注三隧分流對紓緩本港交通擠塞的作用」 -書面回覆

1. 西隧在建議調整後的收費仍屬最昂貴，不少人對分流紅隧車輛的作用存疑。請問部門如何有信心達到這個目標？

答：西隧是以「建造、營運及移交」模式建造的隧道，現時由私營的西隧公司擁有並營運，直至 2023 年 8 月 1 日專營權屆滿為止。根據《西區海底隧道條例》(第 436 章)，西隧專營公司只要符合該條例所訂明的條件，便可調高法定隧道費最多六次<sup>1</sup>，直至專營權屆滿為止。西隧公司現時就各類車輛收取優惠隧道費，以私家車為例每程為 70 元。西隧公司可基於商業考慮，全權決定隨時把優惠隧道費調高至法定隧道費水平(現時私家車為 240 元)，政府沒有法定權力否決或押後。

現時西隧的收費與紅隧(私家車為 20 元)及東隧(私家車為 25 元)有相當差距，假如不實施「三隧分流」方案，將來差距很可能會進一步擴大。在「三隧分流」方案建議，西隧和紅隧及東隧私家車、電單車和的士的收費差距將大幅拉近，有關車輛類別的西隧使用費亦會下調並鎖定，可以使部份紅隧及東隧的交通需求有效及持久分流至西隧。

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。在研究過程中，顧問公司仔

---

<sup>1</sup>西隧公司只可每年增加一次法定隧道費。

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，從而建議最佳的分流方案。

2. 現時早上繁忙時段有不少車輛經西隧過海，如將紅隧部份車輛分流至西隧，變相增加了西隧的負荷。請問部門是否考慮到西隧的承受量？

答：「三隧分流」方案的其中一個目的是善用西隧剩餘設計容車量，以紓緩過海交通擠塞。現時，西隧平日早上和傍晚的交通需求較設計容車量分別少 10%及 14%。

在「三隧分流」方案於 2020 年 1 月 1 日實施時，中環灣仔繞道與東區走廊連接路已經啟用，西隧連接路的交通狀況將會隨之而改善，使我們可利用西隧的剩餘容車量。根據研究分析，在實施「三隧分流」方案後，西隧會於短暫的繁忙時段超過設計容車量而出現車龍，但不會影響其連接路上的交通分流點和非過海交通，而且其他時間不會出現車龍。

3. 新界地區例如上水、粉嶺等車輛，一般經由獅子山隧道往紅隧過海，或經由大老山隧道往東隧過海。如想進一步達到三隧分流，部門是否應一併考慮將大欖隧道減價，吸引上述地區駕駛者經大欖隧道、3號幹線而使用西隧過海？

答：根據運輸署 2017 年所進行的評估，來往沙田及港島的車輛是構成過海交通的重要部分，駕駛者會把三條過海隧道和三條陸上隧道(即大老山隧道、獅子山隧道和尖山及沙田嶺隧道)配對使用。因此，運輸署是次研究將這六條隧道的收費及交通分流作整體考慮。

大欖隧道是以「建造、營運及移交」模式建造的收費隧道，其收費水平主要影響隧道本身和非收費的屯門公路的交通流量，對現時三條過海隧道交通的分流作用影響非常輕微，因此研究範圍並沒有包括大欖隧道。