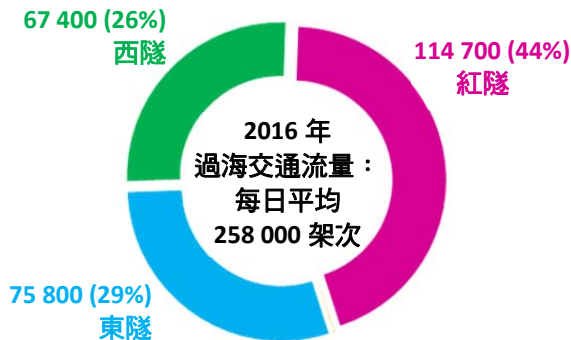




過海隧道

圖 1 — 每日平均過海交通流量分布(2016 年)* 重點



* 由於四捨五入的關係，數字加起來未必等於總數。

圖 2 — 3 條過海隧道的每日平均交通行車量及設計容車量(2016 年)

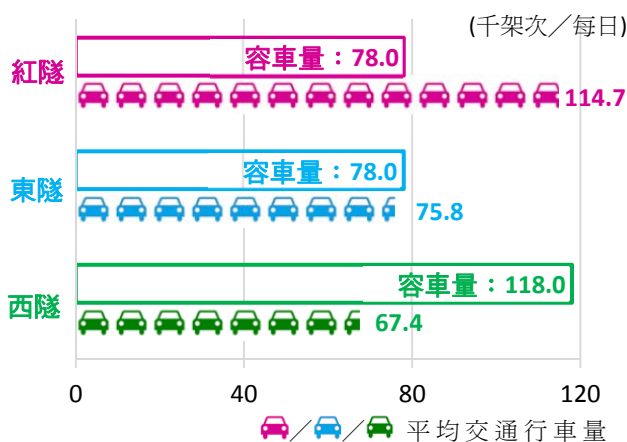
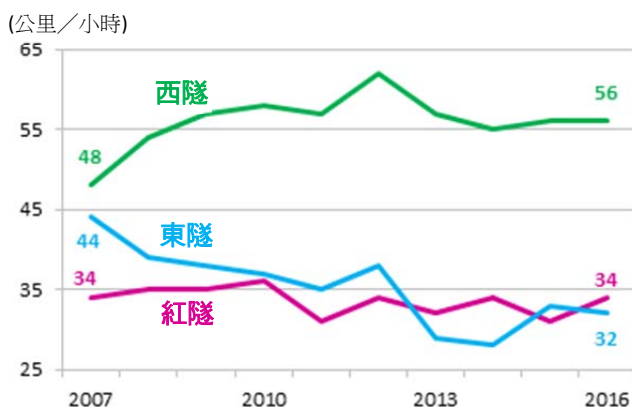


圖 3 — 3 條過海隧道在早上繁忙時段的汽車行車平均車速(2007 年至 2016 年間)



海底隧道("紅隧")、東區海底隧道("東隧")及西區海底隧道("西隧")交通流量分布不均的問題，在社會上引起廣泛關注。

在上述 3 條過海隧道中，紅隧的使用量最高，佔 2016 年每日平均過海交通流量的 44% (圖 1)。紅隧在 2016 年的全日行車量約為 114 700 架次，超過其設計容車量接近五成(圖 2)。相比之下，東隧亦已接近飽和，而西隧的行車量則遠低於其設計容車量。

東隧及紅隧在 2016 年早上繁忙時段的平均車速較西隧慢約 40%，反映該兩條隧道使用量甚高(圖 3)。在 2007 年至 2016 年間，隨着東隧的每日交通流量增加，隧道的汽車行車平均速度亦由每小時 44 公里減慢至每小時 32 公里。紅隧的情況亦未符理想，2016 年的汽車行車平均速度仍維持在 2007 年每小時 34 公里的水平。

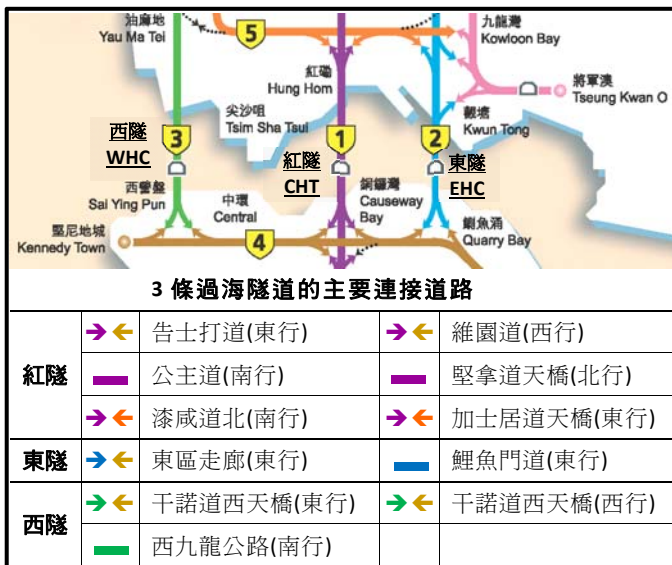
紅隧、東隧及西隧之間的收費差距是導致上述過海隧道交通流量不均的原因之一。一如下文圖 4 所示，西隧的收費遠較紅隧及東隧為高。事實上，西隧的收費在過去 10 年曾加價 5 次，而另外兩條過海隧道在同期間的收費則維持不變。在使用西隧的主要車輛類別中，私家車及的士的收費加幅最高，分別為 63% 及 71%。

過海隧道(續)

圖 4 – 3 條過海隧道至今的收費及自 2008 年 1 月 1 日起的累計加幅

主要車輛類別	紅隧		東隧		西隧	
	收費	加幅	收費	加幅	收費	加幅
私家車	\$20	(-)	\$25	(-)	\$65	(↑63%)
的士	\$10	(-)	\$25	(-)	\$60	(↑71%)
貨車	\$15 - \$30	(-)	\$38 - \$75	(-)	\$75 - \$130	(↑18% - 36%)

圖 5 – 3 條過海隧道的道路連接網絡[#]



[#] 不按比例。

圖 6 – 改善來往西隧的道路網絡

西隧周邊的建造工程 (目標完工日期)	設計容車量 [^]
連接雅翔道高架路段的高架單線行車道(2018年)	沒有資料
中環灣仔繞道及東區走廊連接路(2018年)	5 400
中九龍幹線(2025年)	5 400

[^] 以每個方向每小時車輛架次為單位。

重點

- 3 條過海隧道的位置亦加劇了交通流量分布不均的情況。尤其是紅隧位處中心地帶，連接道路網絡完善，因此與另外兩條過海隧道相比，明顯佔有地利，使用紅隧不但車程較短和較為方便，燃料費用亦較低(圖 5)。

- 如前文所述，西隧現時的交通流量未達其設計容車量。除了收費偏高外，西隧的交通流量亦一直受其連接道路交通擠塞的情況所局限。不過，當連接雅翔道路段至西隧南行收費廣場的高架單線行車道於 2018 年落成通車後，將有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況(圖 6)。此外，隨着中環灣仔繞道於 2018 年落成，亦有助進一步增加西隧的交通流量。

- 除上述與西隧有關的基建工程外，政府亦已在東隧專營權於 2016 年屆滿後接收該隧道，此舉應為改善 3 條過海隧道的交通流量分布營造更多有利的環境。事實上，政府已就 3 條過海隧道合理分流的計劃展開研究。據運輸及房屋局局長表示，政府會在 2017-2018 立法年度內完成有關研究，並把涵蓋 3 條過海隧道的收費調整建議提交立法會討論。

數據來源：Transport Department 及 Western Harbour Tunnel Co. Ltd. 的最新數據。

立法會秘書處
資訊服務部
資料研究組
2017 年 3 月 22 日
電話：2871 2146

數據透視是為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應被視為上述意見。數據透視的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製數據透視作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期數據透視的文件編號為 ISSH23/16-17。