



政府昨日公布三隧收費分流「兩步走」新方案，首階段「633」方案於8月2日起實施，西隧私家車收費降至60元，紅隧、東隧則加至30元。第二階段「不同時段不同收費」方案，星期一至六全日分九個時段收費，預計今年底推行。

有駕駛人士認為，新收費安排有點複雜，擔心帶來反效果。有立法會議員歡迎政府採納建議，但認為方案仍有優化空間。

大公報記者 鍾佩欣、賴振雄、蘇榮（文）
蔡文豪、黃洋港、盧剛昌（圖）

三隧分流兩步走 全日分九時段收費 駕駛者憂複雜難掌握

首階段收費（私家車）



西隧 現時收費 \$70 新收費 \$60



紅隧 現時收費 \$20 新收費 \$30



東隧 現時收費 \$25 新收費 \$30

註：●的士一律收費25元，其他車種收費維持不變。

●首階段8月2日實施

現時三條隧道的車流不均情況有多嚴峻？大公報記者昨日傍晚繁忙時段實測，在下午5時33分，記者由何文田轉出公主道，經紅隧往港島，至進入紅隧管道，共用了約12分鐘；下午6時30分由港島回程時，塞車情況加劇，紅隧入口行車緩慢，由告士打道灣仔段到紅隧九龍收費站，共用了約17分鐘。

東隧方面，記者在下午5時30分於九龍入口所見，未有車龍；但回程時擠塞，傍晚6時05分，港島入口車龍延至鰂魚涌柯達大廈，記者由北角渣華道行天橋經東隧返回九龍，用了約12分鐘，其間行駛緩慢及多車。至於西隧，晚上7時九龍入口及港島入口均全程暢通無阻。

為發揮分流作用，今年8月2日起，私家車行經西隧收費為60元，紅隧及東隧劃一收費30元，收窄三隧私家車收費差距至30元。運輸及物流局局長林世雄形容，新方案是比較溫和的幅度調整私家車隧道費，減少車輛繞道及避免回程集中取道紅隧或東隧。

每兩分鐘調整收費

今年底前，所有隧道將提供不停車繳費系統「易通行」，在第二階段「不同時段不同收費」下，主要分三個時段收費，以「繁忙時段」為例，採取「644」固定收費，即私家車行經西隧收費60元，紅隧及東隧分別40元，其餘時間紅隧及東隧收取30元及20元。「繁忙時段」前後會有過渡時段，收費逐步上調至繁忙時段水平，以私家車為例，將每兩分鐘遞增兩元。

至於周日及公眾假期，早上10時15分至晚上7時15分是繁忙時段，三隧劃一收25元，其他時段收20元。

段收20元。政府表示，當不同時段不同收費實施後，會在各過海隧道入口設置顯示屏，提示駕駛人士當時的收費水平。三隧分流方案將於明日刊憲，下周四提交立法會進行首讀，展開修例程序。

有駕駛人士認為，次階段分不同時段收費，情況有點複雜，隨時要自備「計算表」。有貨車業界人士擔心，部分司機為慳錢，故意在附近拖慢行車時間，隨時令隧道附近道路更加擠壓，最終導致得不償失。

林世雄強調，新收費建議並非以加收隧道費為目的，「非繁忙時段」西隧隧道費全線下調，減幅達75%，相信受益人群不局限於駕車市民，過海巴士乘客同樣受惠。

香港汽車會會長李耀培向《大公報》表示，認同收窄三隧收費差距，但認為收費升跌幅度誘因不足，他認為最理想做法是參照次階段一般時段及非繁忙時段劃一收費的做法，駕駛者無需考慮價錢而行駛那一條隧道，而達至分流效果，期望政府可因應駕駛人士、專業意見再細化方案。

立法會「A4聯盟」議員張欣宇表示，收回西隧後可解決資源錯配問題，他認為在「一般時段」三隧劃一收費，可更好分配車流。

的士全日劃一收25元

對於在新收費下，的士全日劃一收費25元，的士業界表示。汽車交通運輸業總工會主席陳兆華稱，由於紅隧收費最便宜，就算是行西隧更快捷的情況，乘客也選擇行紅隧，將來便不用比較不同隧道的收費，但擔心會否平均地延長擠塞時間。

放工時段 記者實測

次階段收費（私家車）

周一至周六（不包括公眾假期）：

西隧	紅隧及東隧
\$20 00:00至07:30 \$60 08:08至10:15 \$30 10:43至16:30 \$60 16:58至19:00 \$20 19:38至00:00	\$20 00:00至07:30 \$40 07:48至10:15 \$30 10:23至16:30 \$40 16:38至19:00 \$20 19:18至00:00
\$22-\$58 07:30至08:08 \$58-\$32 10:15至10:43 \$32-\$58 16:30至16:58 \$58-\$22 19:00至19:38	\$22-\$38 07:30至07:48 \$38-\$32 10:15至10:23 \$32-\$38 16:30至16:38 \$38-\$22 19:00至19:18

星期日及公眾假期：三隧劃一收費

\$20 00:00至10:11	\$21-\$23 10:11至10:15	\$25 10:15至19:15	\$23-\$21 19:15至19:19	\$20 19:19至00:00
--	---	--	---	--

資料來源：運輸及物流局

市民有Say

袁先生（的士司機）

新收費對的士業無影響，乘客若認為隧道費貴都無辦法，因為隧道費不是司機收。但我對於新安排的分流成效有保留。

卓先生（私家車車主）

新收費是很好的安排，老闆可安排員工彈性上班時間。不擔心會有司機在隧道外圍慢駛或停車等候，相信香港人都會自律。

陳先生（私家車車主）

相信作用不大，要過隧道就會過，香港人不會因便宜十元廿元而提早出門，所以塞車現象相信會繼續。

政府從善如流 三度調整方案

精益求精

三隧分流方案經過兩度優化，政府原先建議「544」方案，即私家車的西隧收費50元，紅隧及東隧收費40元，但因未獲立法會足夠支持撤回。去年12月政府再提交新方案，改為「633」，多名立法會議員提議實行不同時段不同收費，衍生最終的「633+繁忙時段方案」。

政府早在2019年1月，提交議案建議紅隧和東隧大幅加價至40元，反對之聲不絕於耳，最終未獲立法會足夠支持，政府撤回議案。

政府於同年3月提出優化方案，包括把紅隧和東隧在三隧分流後，多收的隧道費成立「智慧交通

基金」，用作配合發展智慧城市及紓緩交通擠塞，但方案同樣未獲立法會足夠的支持，政府第二度撤回。

去年12月，政府再向立法會提交新方案，即目前的「633」方案，預計在西隧專營權交還政府後，即2023年8月實施。不過立法會議員質疑未能做到分流效果，促請政府實施不同時段收費。事隔三個月後，政府從善如流，引入繁忙與非繁忙時段新收費。

香港物流協會榮譽會長陳鏡治認為，引入不同時段收費，計算較為複雜，又認為西隧收費應減得更多，拉近三隧的收費距離。

大公報記者賴振雄

專家：治本之道 建第四條海隧

從長計議

要解決過海塞車問題，三隧分流以外，政府正研究興建第四條過海隧道，連同擬建的公路連接交椅洲人工島，車輛無需經九龍，往來新界西北和港島，減少九龍區流量，達至真正過海分流作用。交椅洲人工島項目的工程，將由2025年底開始，整項工程跨越20年。有工程師指出，隧道興建技術令施工時間愈來愈快，但估計連同前期規劃等工作，仍要最少10年時間。

隧道興建技術日趨快速

香港工程師學會會長卜國明指出，現時港島與九龍之間已不易找到合適位置，所以政府提出的第四條過海隧道，無需經九龍，而是興建公路和海底隧道，連接交椅洲人工島，往來港島和新

界西北。

政府於2021年公布《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》建議，發展交椅洲人工島，提供約1000公頃土地。2022年施政報告提到交椅洲人工島的交通配套，擬建公路為連接港島西至大嶼山東北的連接路，全長約13公里，交椅洲人工島與香港島之間擬興建五公里長的海底沉管隧道，港

島落腳點選址林士街天橋一帶。

科技日新月異，大型工程技術日益進步，以中國內地的珠海隧道為例，是一條連接珠海市內金灣區至香洲區的海底隧道，隧道全長約5000米，其中隧道段長4480米，連接道路長520米，隧道雙向六車道行車，已於2020年12月15日動工興建，預計建設工期為四年。香港運輸物流學會榮譽會長梁剛銳



交椅洲

認為，興建海底隧道的工程時間會愈來愈快，而第四條過海隧道事在必行，且愈快愈好，才能夠真正解決過海塞車問題。

大公報記者賴振雄

責任編輯：呂俊明 美術編輯：徐家寶