

私家車過海 西隧\$60 紅東兩隧\$30

的士劃一\$25 其他車種不變 分時段收費下階段推

香港特區政府明年8月將收回西區海底隧道專營權，締造契機讓政府改善三隧車流不均的老大難問題。昨日，運輸及物流局向立法會提交三隧分流初步方案，以私家車為例，紅隧由目前的20元加至30元，東隧則由25元加至30元，兩隧新收費看齊；西隧則由目前的75元減至60元。的士使用三隧收費劃一25元，其他車種則維持現時的收費水平，目標是明年8月生效。另外，下一階段或會推出繁忙時段加價機制。汽車會和汽車高級駕駛協會均認為，該分流方案難以產生良好效果。

◆香港文匯報記者 文森

去年，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3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。

盼8月收回西隧後實施

運輸及物流局發言人昨日表示，希望藉着明年8月2日收回西區海底隧道的契機，調整過海隧道收費以處理擠塞，目標是理順過海交通的流量，並善用三條過海隧道的容車量；及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的過海交通需求。在綜合考慮不同持份者的意見和各因素後，政府提出以務實的態度，分兩步走的策略，以落實政策目標。

該局提交予立法會交通事務委員會的文件顯示，第一階段的方案是，調整過海流量大的私家車收費水平。局方建議下調西隧收費，並適度上調紅隧和東隧的收費，透過拉近西隧與其他兩條隧道的收費距離，吸引駕駛者使用，達至分流作用。至於的士使用該三條過海隧道的收費劃一為25元，可避免現時沒載客的士集中使用收費較低的紅隧和東隧。政府目標是明年8月2日收回西隧專營權當日起，實施第一階段收費。

下階段擬繁忙時段加價

至於下一階段是改變駕駛人士的出行習慣、遏抑和分散繁忙時段的過海交通。在收回西隧專營權一年內全盤檢視情況，考慮收費調整及持續復常

後新的交通數據，以及在市民逐漸習慣「易通行」陸續在多條政府隧道實施後，在第二階段引入「不同時段不同收費」調整隧道費的收費和結構。有消息稱，2024年後繁忙時段私家車收費為紅隧40元、東隧45元、西隧65元至70元，凌晨時段或減價。

同時，政府在文件中建議引入隧道費調整機制，允許政府無須修例都可以按交通情況及特定條件，調整收費水平或收費時段。

汽車組織倡三隧劃一價

香港汽車會會長李耀培昨日對香港文匯報表示，該會曾多次建議政府將三隧劃一收費，達至有效分流，「駕駛者不用在價錢上考慮使用哪條隧道，而是哪條隧道暢通就走哪條，才能有效改變目前紅隧擠堵、西隧車流量不足的現象。」

他表示，西隧明年雖然減價15元，但收費仍是較紅隧、東隧貴一倍，「完全不會吸引車主改走西隧，不會改變目前紅隧堵塞的不理想情況。」

至於下一階段繁忙時段加收隧道費，李耀培認為對打工仔不公平，「大部分私家車車主都只是打工仔，上下班時間是固定的，打工仔無話事權，怎麼可能避開上下班的繁忙時間？」他說，政府擬發展「北部都會區」，不少打工仔跨區工作，唯有買汽車代步，「現在政府加收隧道費，除了增加打工仔負擔，對三隧分流無大幫助。」

香港汽車高級駕駛協會主席江日雄表示，西隧降價幅度太低，難以吸引道路使用者改走西隧，若與紅隧、東隧一樣劃一收費30元，相信才会有分流效果。他不贊成第二階段實施繁忙時段加收隧道費，擔心會出現車輛在隧道口加速進入避免額外收費、或停車等待額外收費時間結束才過海，造成交通意外風險。



◆西隧近黃昏時往香港方向車流疏落。香港文匯報記者萬霜靈攝



◆東隧入夜後往香港方向車流多。香港文匯報記者曾興偉攝



◆紅隧黃昏時間車流擠迫。香港文匯報記者萬霜靈攝

三隧分流收費方案

私家車	紅隧	東隧	西隧
現行收費	20元	25元	75元
日後收費	30元	30元	60元

註：

- 1.日後收費生效期目標為明年8月
- 2.考慮巴士降低收費，考慮的士劃一收費25元
- 3.新法例期望容許以後無須經立法會審議，可以上調或下調收費最多15元及調整繁忙時段的收費
- 4.消息稱，2024年後會實施「不同時段不同收費」：繁忙時段私家車收費為紅隧40元、東隧45元、西隧65至70元，凌晨時段或減價

整理：香港文匯報記者 文森

議員倡非繁忙時段減價

香港文匯報訊（記者 張弦）三隧分流方案出爐，立法會交通事務委員會委員陳恒鑽對方案能否達至分流效果抱懷疑態度，他說：「私家車使用西隧過海的收費減幅太小，紅隧和東隧的加幅亦作用不大。」另外，討論多時的「不同時段不同收費」未在第一階段實施，他表示失望。



◆鄧家彪認為，三隧分流方案一定要做到以公車車優先。圖為巴士在紅隧排隊過香港。香港文匯報記者萬霜靈攝

他表示，「三隧分流用意是希望讓車輛在非繁忙時間出行，改善各條隧道塞車情況，但（第一階段）方案難以達到相關效果，換言之，塞車情況持續，市民使用紅隧和東隧時也要負擔較貴的費用。」

民建聯立法會議員顏汶羽也對第一階段方案的成效存疑，對東九龍居民的影響較大，他對香港文匯報記者表示，東九龍居民不會因為西隧減收十幾元收費，專門開車兜路去行西隧過海，「即使將來的將藍隧道開通後免收費，我都覺得該區的市民還是會行返原本熟悉的隧道，並且市民開過去的油費可能都遠超兩隧5元、10元的加價。」

顏汶羽認為，「不同時段不同收費」才能紓緩擠塞，吸引部分繁忙時間的車流量分流至非繁忙時間。「要做的好簡單，直接在非繁忙時段減價。」

工聯會立法會議員鄧家彪表示，政府要想辦法讓市民增加乘坐公共交通工具，而不是駕車出行令隧道更加擠塞，三隧分流方案亦一定要做到以公車車優先。

鄧家彪認為在隧道收費方面，公交車收費一定要「平」，亦可以透過減低汽油稅或提供燃油優惠等方法，令這些公共交通工具減少加價或不加價，「市民看到同自己開車出門相比，坐公交的成本好像仲平，就會多點去坐公交車。」

東九龍乘客擔心小巴借機加價

香港文匯報訊（記者 張弦）明年西隧私家車收費擬減至60元，紅隧、東隧則加價至30元。東九龍居民因為地理因素，不太可能兜路使用西隧，唯有焗用被加價的紅隧及東隧。香港文匯報昨日訪問一名乘坐公共交通工具上班的東九龍居民黃先生，他質疑方案的分流作用，並擔心成為交通工具經營者的加價藉口；而揸私家車出行的當區市民陳先生則表示，收費調整後，九龍等地區的居民是「硬食」加價，亦對紅隧和東隧擠塞問題無大改善作用。

東九龍居民黃先生表示，他平日乘搭小巴由觀塘前往柴灣上班，該小巴路線經由東隧過海，現時的單程票價為14元。平日若不塞車，車程約為40分鐘；若出現塞車，曾試過車程達1個小時或以上。東隧擠塞情況嚴重，黃先生認為東隧私家車收費加至30元，西隧減至60元亦不會對東隧分流作用有幫助。

他說：「若在非繁忙時段對私家車減收隧道費，吸引更多私家車在非繁忙時段行駛更有分流效果。」他指目前私家車經常在繁忙時段與小巴、巴士等公共交通工具爭路，「如果那些私家車提前或延後使用隧道，就不會有好多私家車同公交車在繁忙時段『撞』在一起。」

他表示，觀塘公共交通工具甚少兜路使用西隧，「一來西隧仍貴過紅隧及東隧，二來又唔順路。」在這情況下，公共交通工具既無法享受西隧減價、暢順的「紅利」，反而會借紅隧及東隧加價，要求上調車資，「加價對市民的影響或比較大。」

九龍城司機：西隧更遠更貴

「揸車」的九龍城居民陳先生則認為，第一階段收費方案，解決不到紅隧和東隧擠塞的現狀，他解釋指港人開車都有慣性，大多數都會選擇自己行慣的路線及隧道，不會輕易改變，「有不少人包括我在內都行慣紅隧，東隧都不去，更不會去更遠更貴的西隧。」

陳先生認為對開價私家車的人來說，錢不是第一考慮因素，「現時靚車貴，油水又貴，不會為了二三十元而轉個大彎兜路，大部分人都會覺得開返之前熟悉的路，加價可以負擔，又方便。」他亦認為西隧減價後仍然貴，「少了十幾元還是好貴嘅，並且兜路過去的油費都比紅隧東隧加價的費用高。」

他認為，九龍等區域的市民是「硬食」加價，亦沒有達到分流的作用。



◆陳先生駕駛私家車多年。香港文匯報記者郭木又攝

學者：政府方案符經濟規律