



的士增行西隧 紅隧依舊塞車

記者實測花更多時間走完管道 紅隧地點方便仍是駕友首選

《本報實測》

香港特區政府正式收回西隧專營權，首階段三隧分流方案昨日生效。

私家車使用西隧的收費減至60元，紅隧、東隧同步加價至30元，的士劃一收取25元。前日及昨日，香港文匯報記者一連兩日兵分兩路，實測紅隧及西隧在分流前後變化。在紅隧往港島方向，昨日上午繁忙時段較前日多花兩分鐘才走畢整段隧道。參與實測的私家車主說：「紅隧位置極佳，私家車司機唔會因為加價改行其他隧道。」在西隧方面，由於的士收費大減，吸引五成的士改行，使西隧由前日的暢通無阻，變成昨日上午車流量上升3%，紅隧及東隧車流量則分別輕微下跌4%及1%。

◆香港文匯報記者 廣濟、蕭景源



掃碼睇片



紅隧一直是塞車的重災區，不少駕駛者都寄望三隧分流後，西隧減價，紅隧加價，可以吸引部分駕駛者使用西隧，令三隧車流量更平均。每天在上午高峰時段駕私家車由觀塘寓所出發，經紅隧到港島再往香港仔上班的李小姐，前日及昨日跟記者進行實測，直擊三隧分流前後的交通變化。

記者沿途計時，顯示前日由漆咸道北（蕪湖街）駛至康莊道紅隧收費廣場車龍緩慢移動，在迴旋處停留時間最長，而駛近收費廣場後再無塞車情況，從康莊道紅隧收費廣場前段，直至走出隧道管道共花5分鐘。

昨日，車輛在駛近收費廣場前，同樣出現長車龍，進入收費廣場後整整慢駛兩分鐘，從康莊道紅隧收費廣場前段，到走出隧道管道共花7分鐘，較前日同時段多花兩分鐘。

直出港島心臟 貴5元影響不大

現場觀察所見，昨日使用紅隧的汽車沒有明顯比前日減少，現場以私家車及巴士為主，的士則有所減少。身為駕駛者的李小姐表示：「其實我今日（昨日）比昨日（前日）更趕時間，揸得快啲，但我自己感覺就係分流後仲塞過之前，因為過往我返工開車到（在康莊道）轉彎直行後基本不會塞車，只是慢慢行，無論過今日（昨日）直情塞到收費廣場，入隧道口都駛得咁慢。」

李小姐坦言，私家車紅隧收費之前比東隧平5元，如今兩者同價，紅隧不再有價格優勢，價格也不再是駕駛者的考慮因素，反而更著重地理優勢，「既然係同價，就無必要兜路特登行某一條隧道，而係考慮邊條隧道順路，紅隧一出就係港島心臟地帶，而且行東隧的話，要經過東區走廊去到銅鑼灣，那段路都好塞，不如行紅隧塞一次好過。」

她相信大多數司機不會因為西隧減價15元就改行西隧，「因為之前（私家車）單程行西隧比紅隧貴55元，咁家貴30元，都係貴，唔會因為西隧降價少少就去兜路。」

對三隧分流方案實施首日的體驗，李小姐直言，分流方案對紓緩紅隧塞車是「杯水車薪」，寄望第二階段分流方案會有更明顯效果。

西隧吸引紅的現「紅海」

香港文匯報另一名記者前日和昨日於下午非繁忙時段乘坐巴士970X行經西隧，發現昨日車流量明顯較前日增加，尤其的士數量比前日增加兩倍，現場一片由紅色的士造成的「紅海」，高峰時往港島方向更有約50輛車同時在數條人工收費亭排隊繳費，其中逾半是的士，平均輪候5分鐘才能進入隧道。

運輸署表示，昨日上午7時至10時繁忙時段，使用西隧過海的車輛較以往增加3%，車龍一度排至近佐敦道。該署發言人表示，用現金付隧道費的的士增加，導致西隧人手收費車道略為繁忙。有部分的士司機以為西隧已實施「易通行」，直接駛過收費亭後，被截停補交隧道費，但相信隨著周日（6日）西隧實施「易通行」，行車將更暢順。

◆紅隧收費亭前車流如常擁擠。
香港文匯報記者曾興偉 攝



紅隧未見「疏塞」

◆香港文匯報記者曾興偉 攝

東九龍走廊最塞 未入隧道口已卡死

香港文匯報訊（記者 廣濟）一連兩日的實測，香港文匯報記者跟車主李小姐分別用57分鐘及55分鐘才由觀塘到達香港仔，塞車最嚴重的地段不是紅隧核心內圍，而是紅隧的周邊，尤其是東九龍走廊。已摸熟上址交通的李小姐表示：「紅隧前固然會塞車，但塞得最耐嘅，反而係東九龍走廊，因為東九龍走廊係九龍灣、觀塘車輛前往紅隧過海的必經之路，未入隧道口已經塞死。」

記者實測計時顯示，在東九龍走廊上，前日由啟德隧道出口（南）至漆咸道北（蕪湖街）是全程大塞車，走走停停24分鐘，昨日由東九龍走廊中段，約浙江街位置開始塞車，行駛至漆咸道北（蕪湖街）亦耗時15分鐘。

有着多年駕駛經驗的李小姐表示，紅隧是香港交通的心臟，每日有大量汽車途經此處，「無論係東九或新界落嚟過紅隧，定係東九前往油尖，紅隧都係一個交匯處。」而東九龍走廊正是連接紅隧這交匯處的要道之一，「九龍灣以及觀塘的車輛無論是要經紅隧過海，還是前往佐敦、尖沙咀等地，東九龍走廊都是必經路線之一，除非是去旺角、深水埗或新界西會行太子道或亞皆老街，但這些主幹道每日同樣有大量車輛經過，一樣是塞車。」

必經路僅幾條 非劃一收費難見效

香港交通的心臟集中在東九龍走廊時，塞車或許成了無可避免之事。李小姐表示，至少在目前「633」的收費措施下，私家車的行駛路線選擇與過往不會有太大分別，「香港車輛交通問題核心在於路少車多，如此多的車輛，必經之路只有那麼幾條，目前方案做不到分流，除非三隧劃一收費，才有機會做到真正的分流效果。」



◆參與實測的車主李小姐表示，昨日分流後未見紅隧擠塞情況明顯改善。

香港文匯報記者涂穴 攝

CROSS-HARBOUR TUNNEL



走紅隧記者實測計時

地點	8月1日(上午時間)	8月2日(上午時間)
漆咸道北(蕪湖街)	09:25	09:20
康莊道(紅隧收費廣場前段)	09:34	09:32
紅隧收費廣場	09:35	09:33
進入管道	09:35	09:35
離開管道	09:39	09:39
從康莊道到離開管道共花	5分鐘	7分鐘

的士過海隧道費變化

紅隧	東隧	西隧
原價 20 元 (10元+10元)	原價 40 元 (25元+15元)	原價 85 元 (70元+15元)
最新來回費用 50元(↑150%)	最新來回費用 50元(↑25%)	最新來回費用 50元(↓41.2%)

資料來源：運輸署

Traffic Merging Ahead 前方車輛匯合

熱點民議



私家車主陳先生：

我並非每日過海，有需要辦事才會從九龍前往港島，如果去中區都還是行紅隧，去西區、薄扶林那邊就會走西隧。我已經使用一段時間「易通行」，體驗良好，希望全港隧道都盡快轉用「易通行」，步出隧道一兩分鐘後，手機就收到提醒（繳費），其實香港實施得算比較遲了。

用家點睇？



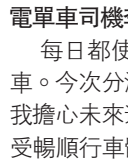
七人車司機溫先生：

平日主要使用東隧過海，擠塞程度、收費都屬合理水平，除非好趕時間才會用西隧。今次西隧收費由75元減至60元，差額不是太大，故轉用的誘因不高。



的士司機宋先生：

選用哪條隧道過海主要由乘客決定，三隧劃一收費固然是好事，在車資上可減少爭拗，但未必每個乘客都知道，建議政府加強宣傳，令更多市民知道西隧不等於貴價。



電單車司機李先生：

每日都使用西隧過海，更喜歡西隧不塞車。今次分流方案並未影響電單車收費，但我擔心未來選擇西隧的車輛增加，難以再享受暢順行車體驗，今朝（昨晨）感覺已經塞塞咗，大家熟悉之後繁忙時段應該更多車用。



的士業：客願繞道多付車資避塞車

香港文匯報訊（記者 劉明）三隧分流首階段「633」收費方案昨日首天實施，有的士業界表示，的士使用西隧過海數目有增加，在新收費方案下，三隧的士收費劃一25元，由港島前往西九龍改行西隧更為方便，就算路程較行紅隧遠，部分乘客也寧願繞道多付車資以換取不用塞車，料改行西隧的的士增加三四成。由於西隧私家車收費仍較紅隧及東隧貴，分流作用不算明顯，估計年底第二階段「不同時段、不同收費」方案實施後才有明顯改善。

的士乘客以往經紅隧過海要支付10元隧道費另加10元回程費，合共20元，但在分流方案下，乘客共支付25元加25元，收費增加1.5倍；行經東隧，乘客隧道費則由原本40元，加至50元，唯獨西隧的乘客隧道費有所減少，由原來的85元減少35元，故不少乘客也樂意行西隧。乘客謝小姐說：「紅隧一直收得平，突然間收多一倍半，唯有行西隧。」

的士小巴商總會理事長周國強向香港文匯報表示，

三隧分流方案下的士行經任何一條過海隧道的收費劃一，故有更多乘客轉用西隧過海，尤其搭西隧往來港島及西九龍更為方便，就算繞路多「跳錶」使車資增多十多元，乘客也選擇行西隧，「不用行紅隧要塞車，始終行西隧會快些，用多少錢但慳了時間。」

的士車行車主協會永遠會長吳坤成向香港文匯報表示，昨日行駛西隧的的士數量約增加三四成，三隧的士收費一致，會分流的士，但港島東往九龍東的乘客則不會繞遠路改行西隧，「主要分流到用紅隧的士，而一些司機要趕往過海交更，亦可以行西隧，唔使行紅隧塞車。」不過，他坦言「633」固定收費方案對的士雖有利，但對三隧分流作用仍不明顯，因西隧私家車收費仍遠高於另兩條隧道，未能吸引私家車改用西隧，相信要年底推行「不同時段、不同收費」方案後才真正有改善，他希望屆時能改變駕駛者出行習慣，「搭的士過海唔太貴，少啲撞車過海，如果有幾個人一齊過海開會，夾份搭的士更划算。」

林世雄：爭取年內實施第二階段

香港文匯報訊（記者 唐文）香港特區政府昨日凌晨收回長達30年的西隧專營權，並即時實施三隧分流第一階段私家車「633」方案。特區政府運輸及物流局局長林世雄昨晨視察西隧附近交通情況後向傳媒表示，三條隧道由凌晨至昨日上午交通運作暢順，行經西隧的的士數量較以往同一時段為多。政府會爭取於

今年內實施三隧分流第二階段的分時段收費模式，以進一步提升交通效率。

被問及「633」方案的效果，林世雄認為，首日運作情況與實施前差異不大，但的士的分流作用尤為明顯，「由今（昨）日凌晨至清晨五時，的士使用西隧的數量比以往同一時段大約多50%。我估計在繁忙時

段，的士亦會根據繁忙程度選用最適當的隧道。」由於「633」是過渡方案，司機的駕駛習慣、市民的出行模式等並非一兩天就會改變，但相信方案效果正面，不會因而出現「三隧齊塞」情況。至於調整三隧收費帶來的收益，林世雄坦言，收益並非政府最重要考慮，而是希望有效處理三隧的交通情況，即使實施第二階段「分時段收費」，政府的收益亦不會增加。屆時，全日80%時間三條過海隧道的收費都較現時便宜，僅在繁忙時段採用「644」方案紓緩交通擠塞。