

2026年7月17日
討論文件

立法會交通事務委員會

三條過海隧道及大欖隧道分時段收費的成效檢視 及中九龍繞道的最新情況

目的

本文件旨在向委員匯報三條過海隧道（「三隧」）和大欖隧道實施分時段收費後的成效，以及中九龍繞道的最新情況。

背景

過海隧道和大欖隧道

2. 政府自 2023 年 12 月起在三隧實施分時段收費，以遏抑和分散繁忙時段過量的交通需求，從而理順過海交通，並善用三隧的容車量。政府於 2025 年 6 月向交通事務委員會匯報三隧實施分時段收費後一年¹ 的成效。

3. 政府於 2025 年 5 月 31 日接收大欖隧道，並根據過海隧道的經驗，同步實施分時段收費，適度下調各時段和車種的收費，保持隧道暢通之餘，亦紓緩替代路線的擠塞。政府一直持續監察大欖隧道的交通情況，並已累積一年的交通數據，涵蓋不同季度，以更全面分析及檢視新收費的成效。

¹ 即 2024 年 1 月至 12 月期間。

中九龍繞道²

4. 中九龍繞道屬六號幹線的一部分，為九龍東西方向提供一條全新的替代路線，紓緩區內主要道路的交通壓力。中九龍繞道（油麻地段）已於 2025 年 12 月 21 日通車，中九龍繞道（九龍灣段）則預計於 2026 年年底通車，屆時中九龍繞道全線貫通九龍東西至將軍澳，並同步開始收費。立法會已於 2025 年 9 月完成相關附屬法例的修訂工作，並通過中九龍繞道 8 元收費方案。方案已平衡交通管理的需要和市民的承擔能力。

隧道收費原則

5. 就上述隧道費安排，政府一直秉持科學為本，按以下四大原則全面進行相關檢討工作：

- （一）交通管理需要：優先考慮交通管理需要，透過收集交通數據並評估交通需求，綜合考慮隧道及主幹道的使用率，以及其替代路線的交通情況及附近路網的承受能力、運輸業界的運作需要、人口增長及未來發展等因素，訂定合理的收費水平，以適度控制車流量，理順區域性交通，並提升整體路網的效率；
- （二）效率優先：適度調整收費以持續支持商用車輛使用隧道及主幹道，同時保持其交通暢通，促進物流業營運和發展；
- （三）公交優先：保障行經的公共交通服務暢順，便利市民大眾出行；以及
- （四）用者自付：隧道是政府的重要交通基建。與一般地面道路相比，隧道的建造、管理和營運涉及較高的費用，例如需長時間運作通風和照明系統、涉及較複雜的結構檢查和維修，並需聘請營辦商負責管理。按照用者自付的原則，收取合理費用

² 項目由油麻地段及九龍灣段兩部分組成。油麻地段全長約 4.7 公里，當中包括約 3.9 公里隧道，採用雙程三線分隔車道設計，連接西九龍的油麻地與東九龍的啟德及九龍灣；九龍灣段全長約 3.4 公里，當中包括約 3.1 公里隧道，採用雙程雙線分隔車道設計，西接中九龍繞道（油麻地段），東連油塘及將軍澳—藍田隧道。

以反映提供、營運和維護設施的成本，可確保隧道的正常運作和財務可持續性。

過海隧道

6. 根據 2025 年 1 月至 2026 年 4 月³ 的交通數據，相較實施分時段收費以前，三隧的整體擠塞情況有所紓緩，海底隧道（「紅隧」）和東區海底隧道（「東隧」）出入口附近的非隧道交通亦持續有明顯改善；而西區海底隧道（「西隧」）的車流則按預期上升，其擠塞情況可控。隧道口的整體車龍和塞車情況已有所紓緩，反映新收費有效達到預期的政策目標。

最新交通情況

7. 隨着人口增長和經濟發展，整體過海交通正逐漸上升。按年度計算，2025 年平日平均總過海雙向車流量按年增加約 2%至約 279 000 架次；而在 2026 年 1 至 4 月期間，繼續按年增加約 2%至 285 000 架次。與實施分時段收費前（2023 年 12 月）相比，2026 年 1 至 4 月平日總過海車流量上升約 5%。三隧雙向車流分佈如下：西隧上升約 34%至約 117 000 架次；紅隧下降約 9%至約 95 000 架次；東隧亦下降約 8%至約 73 000 架次。詳情見附件一。上述數據反映新收費使過海交通在三隧之間的分布更為合理，善用了各隧道的容車量，尤其是行車容量較大，過往未能充分善用的西隧。

8. 就按時段收費的私家車和電單車而言，2026 年 1 至 4 月繁忙時段的相關總過海雙向車流量較實施新收費前增加約 4%至 65 000 架次；一般時段和非繁忙時段的車流量則分別上升約 15%至 55 000 架次及 26%至 51 000 架次。詳情見附件二。私家車和電單車在繁忙時段的車流量增幅相對較低，反映部分駕駛者調整了出行時間，選擇於繁忙時段以外出行，即在隧道費較低的時段過海。

³ 指 2025 年 1 月至 2026 年 4 月平日（即星期一至五），當中剔除暑假、公眾假期及受其影響的日子。由於政府因應中東地區戰事，於 2026 年 5 月 17 日起實施為期兩個月的臨時措施，減免所有商用車輛使用政府收費隧道及青沙管制區 50%的隧道費，故 2026 年 5 至 7 月的交通數據不納入本分析。

9. 由於繁忙時段的整體過海交通仍超出三隧的總容車量，特別是在收費下調後西隧車流增加，為紓緩西隧的交通壓力，政府於 2025 年 11 月 30 日在隧道港島出口往中上環方向增設一條行車線。根據觀察，隧道出口車輛切線情況明顯減少，行車較以往更為順暢，並讓更多車輛通過隧道。上述工程移除了西隧港島出口的樽頸，釋放了西隧管道以往未能盡用的容車量；西隧（南行）繁忙時段的實際車流量亦增加約 5%至每小時約 4 300 架次，而相關車龍則由平均約 2.0 公里縮短至約 1.7 公里。

10. 至於紅隧和東隧，於 2026 年 1 至 4 月，繁忙時段的車龍普遍較實施分時段收費前分別減少約 0.9 公里和 0.3 公里。然而，在整體過海交通增加下，紅隧和東隧的車龍有時會間歇性地延伸至連接路的主要路口及交匯處，並影響過海交通。在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，紅隧和東隧的交通仍較以往明顯暢順，鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善。有關平日上午繁忙時段的平均最長車龍數據載於附件三。

收費檢討

11. 綜合上述數據，分時段收費有效達到理順過海交通、善用隧道容量及減少影響非隧道交通的政策目的。然而，隨着經濟環境、道路及過海隧道總體車流等因素變化，分時段收費於未來或需因時制宜作出調整。分時段收費已實施接近三年，在經濟持續增長和通貨膨脹下，早年訂定的收費水平對駕駛人士出行習慣的影響將慢慢消減，無可避免地降低現時收費水平在管理交通上可發揮的作用。根據觀察，三隧總體車流已突破分時段收費前的最高流量，而繁忙時段的整體交通情況雖然較實施分時段收費前良好，但部分時間的車龍間歇地影響其連接路和非過海交通，因此分時段收費於未來或需因時制宜作出調整。目前而言，我們建議維持三隧各車種收費和繁忙時段安排，並持續監察過海交通，特別是中九龍繞道全線開通後對整體市區交通的影響，以更全面地檢視三隧的交通情況及收費安排，適時提出科學為本的交通管理措施。

大欖隧道

12. 政府自 2025 年 5 月 31 日收回大欖隧道後，隨即實施分時段收費並下調所有時段及車種的收費，力求兼顧交通管理需要、效率優先、公交優先及用者自付四大原則。其中，私家車收費減少約 22%至 69%，下調幅度顯著，吸引部分車輛轉用大欖隧道，其剩餘容車量得以善用。

最新交通情況

13. 收費下調後，大欖隧道車流量如預期上升。根據實施新收費後近一年的數據（即 2025 年 6 月至 2026 年 4 月⁴），大欖隧道的平日平均雙向車流量增加約 38%至約 63 000 架次。詳情見附件四。平日上午繁忙時段的車流量／容車量比率介乎 0.8 至 1.0，平均值約為 0.9。值得注意的是，約 17%的日子在上午繁忙時段的車流量／容車量比率超過 0.95，顯示隧道的容車量已接近飽和，甚或出現車龍。若進一步下調隧道費，將誘發額外車流，影響現時行車暢順的隧道及其連接路，與政府接收大欖隧道並實施新收費以「保持隧道暢順、理順整體交通」的政策目標不符。

14. 同時，新收費吸引部分車輛轉用大欖隧道，紓緩替代路線的交通壓力，便利市民靈活出行。屯門公路在平日上午繁忙時間往市區方向的車流量平均減少約 3%，而平日下午繁忙時間往屯門方向的車流量平均減少約 5%，有助緩解相關道路的繁忙交通。

15. 由於大欖隧道實施分時段收費⁵，隧道車流量在不同時段出現不同變化。實施新收費後，大欖隧道繁忙時段的雙向車流量增加約 27%至 21 000 架次；一般時段和非繁忙時段的車流量則分別上升約 36%至 23 000 架次及 54%至 19 000 架次。這反映新收費在適度控制繁忙時段交通、維持隧道暢順之餘，亦吸引更多車輛於一般時段及非繁忙時段使用，從而更充分善用隧道容車量。

⁴ 指 2025 年 6 月至 2026 年 4 月平日（即星期一至五），當中剔除公眾假期。由於政府因應中東地區戰事，於 2026 年 5 月 17 日起實施為期兩個月的臨時措施，減免所有商用車輛使用政府收費隧道及青沙管制區 50%的隧道費，故 2026 年 5 至 7 月的交通數據不納入本分析。

⁵ 只適用於私家車和電單車。

道路改善工程

16. 自政府收回大欖隧道並實施「易通行」後，路政署已拆卸位於行車道中央的收費亭、安全島和上蓋結構等構築物，並封閉地下職員隧道、改建中央分隔帶、重鋪路面及調整道路標記等。前收費廣場的行車線亦已於 2026 年 5 月調整至中間位置，令行車更為暢順。路政署現正進行餘下收費亭及構築物的拆卸工程，並爭取於 2026 年第三季完成。

17. 另外，政府正研究善用前收費廣場騰出的空間，並檢視大欖隧道轉車站的安排，包括利用有關空間改善轉車站配套及提升運作效率，例如理順和擴大現有轉車站。運輸署亦正研究整合大欖隧道巴士轉車站和八鄉路巴士站的可行性，以增加轉乘效率，並會檢討相關路段的車速限制。

收費檢討

18. 總括而言，大欖隧道自實施分時段收費約一年以來，整體表現有效達到預期的政策目標。新收費不僅保持大欖隧道交通暢順，並成功提升隧道使用率，發揮分流作用，紓緩替代路線的擠塞。

19. 隨着新界西北和北部都會區持續發展，大欖隧道車流量預料將會進一步上升，故我們建議暫時維持各車種收費和繁忙時段安排，並持續監察交通情況，適時採取科學為本的交通管理措施。

中九龍繞道

20. 中九龍繞道（油蔴地段）自 2025 年 12 月 21 日通車以來，九龍區整體交通大致良好，繞道及各出入口交通暢順。根據初步數據，繞道有效地分流交通，明顯改善區內主要道路的擠塞情況。

最新交通情況

21. 根據 2026 年 1 月至 5 月的數據，中九龍繞道（油麻地段）車流量持續上升。2026 年 5 月，該段繞道平日雙向車流量已增至約 71 000 架次，繁忙時段使用率⁶亦達 0.75。由於中九龍繞道（九龍灣段）尚未開通，現時往來油塘及將軍澳一帶的車輛須依靠其他支路進出油麻地段隧道，令部分支路（例如油麻地段隧道東行往觀塘繞道）在繁忙時段出現飽和及緩車情況。上述情況預計於中九龍繞道（九龍灣段）開通後將有所改善。

22. 中九龍繞道（油麻地段）率先開通，已有效發揮分流作用，紓緩現有九龍區內主要道路的交通擠塞，其中龍翔道和加士居道的改善尤為顯著。以 2026 年 5 月上旬繁忙時段為例，龍翔道車流量平均減少約 18%；加士居道天橋車流量亦減少約 15%，且未見明顯車龍，有別於通車前車龍長度達 500 米或以上的情況。詳請見附件五及附件六。

23. 中九龍繞道是一條貫通九龍東西的快速通道，與位處港島的中環灣仔繞道同時發揮疏導市區東西向交通的作用。中九龍繞道全線開通後，駕駛者將可靈活運用中九龍繞道或中環灣仔繞道，按實際行程需要和交通情況，挑選最合適的過海隧道，提升行車彈性。事實上，隨着中九龍繞道（油麻地段）開通，2026 年 1 至 4 月的平日總過海車流量維持相若水平⁷，但過海隧道車流分布略有改變。西隧的車流量上升約 1%，紅隧的車流量保持相若，而東隧的車流量則減少約 1%。詳情見附件七。預計中九龍繞道全線開通後將進一步重新分配市區的交通流向。

中九龍繞道（九龍灣段）

24. 按目前的工程進度，中九龍繞道（九龍灣段）預計可按時於 2026 年完工，並達致在今年年底全線開通的目標。

25. 中九龍繞道全線開通後，將與將軍澳—藍田隧道組成貫通九龍東西至將軍澳的六號幹線。屆時，於繁忙時段往來

⁶ 按車輛架次計算。

⁷ 以 2025 年 12 月 1 至 19 日的車流量為基準。

將軍澳市中心及油麻地的行車時間將由以往約 65 分鐘大幅減至約 12 分鐘，令交通更為便捷，並可有效紓緩現有主要東西幹道（包括觀塘繞道）的交通擠塞。

26. 由於中九龍繞道（油麻地段）於繁忙時段的使用率已達 0.75，預計中九龍繞道（九龍灣段）開通後，油麻地段車流量將進一步上升，並接近飽和。因此，政府早前建議在繞道全線開通時同步徵費，以適度控制交通，並預留剩餘容車量應對未來交通增長。政府計劃於今年第 4 季向立法會提交《生效日期公告》，落實中九龍繞道 8 元收費安排。預計在繞道全線開通並收費後，繁忙時段車流量／容車量比率約 0.85，在保留約 15%剩餘容量的同時，可分流九龍東西向約 20%的交通，平衡現時和未來的交通需要。

徵詢意見

27. 請委員備悉本文件的內容並提供意見。

運輸及物流局
運輸署
2026 年 7 月

三條過海隧道平日車流量（雙向架次）

		西隧	紅隧	東隧	總共
分時段收費實施前 ¹		87 300	104 900	79 200	271 500
分時段收費 實施後	2024 年平均 ²	104 100 [+19%]	95 600 [-9%]	73 400 [-7%]	273 100 [+1%]
	2025 年平均 ²	110 800 [+27%]	95 200 [-9%]	73 200 [-8%]	279 200 [+3%]
	2026 年 1 至 4 月 平均 ²	116 900 [+34%]	95 300 [-9%]	72 500 [-8%]	284 700 [+5%]

註:

1. 2023年12月4日至8日期間。
2. 2024及2025年1月至12月，及2026年1月至4月期間的星期一至五，當中已剔除暑假、公眾假期及受其影響的日子。
3. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加。
4. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）。
5. [] 「分時段收費」實施後與實施前的變化。

三條過海隧道

私家車及電單車各時段的平日車流量（雙向架次）

		繁忙時段 ³	一般時段 ⁴	非繁忙時段 ⁵
分時段收費實施前 ¹		62 600	47 500	40 600
分時段收費 實施後	2024 年平均 ²	61 500 [-2%]	50 000 [+5%]	45 400 [+12%]
	2025 年平均 ²	63 900 [+2%]	53 400 [+12%]	49 200 [+21%]
	2026 年 1 至 4 月 平均 ²	65 200 [+4%]	54 800 [+15%]	51 300 [+26%]

註:

1. 2023年12月4日至8日期間。
2. 2024 及 2025 年 1 月至 12 月，及 2026 年 1 月至 4 月期間的星期一至五，當中已剔除暑假、公眾假期及受其影響的日子。
3. 指平日07:30至10:30及16:30至19:30 (共6小時)。
4. 指平日10:30至16:30 (共6小時)。
5. 指平日00:00至07:30及19:30至24:00 (共12小時)。
6. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加。
7. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）。
8. [] 「分時段收費」實施後與實施前的變化。

三條過海隧道平日上午繁忙時段
平均最長車龍（公里）

		西隧 ³	紅隧	東隧 ⁶
分時段收費實施前 ¹		1.2	3.0 ⁴	1.7
分時段收費 實施後	2024 年平均 ²	1.6	1.7 ⁵	1.1
	2025 年平均 ²	1.8	1.9 ⁵	1.4
	2026 年 1 至 4 月 平均 ²	1.7	2.1 ⁴	1.4

註：

1. 2023 年 12 月期間。
2. 2024 及 2025 年 1 月至 12 月期間，及 2026 年 1 月至 4 月期間的星期一至五，當中已剔除暑假、公眾假期及受其影響的日子。
3. 以西九龍公路的車龍作比較。
4. 最長車龍出現在加士居道天橋。
5. 最長車龍出現在公主道。
6. 以觀塘繞道的車龍作比較。

大欖隧道平日車流量

		平均車流量（雙向架次） ²
新收費實施前 ¹		45 500
新收費 實施後	2025 年 6 至 12 月	61 500
	2026 年 1 至 4 月	64 600

註:

1. 2024年期間。
2. 星期一至五，當中已剔除公眾假期。

中九龍繞道（油麻地段）平日車流量

	平均車流量（雙向架次） ¹
2026 年 1 月	61 400
2026 年 2 月	66 500
2026 年 3 月	66 900
2026 年 4 月	68 300
2026 年 5 月	71 000

註：

1. 期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子。

附件六

中九龍繞道（油麻地段）

平日上午繁忙時段平均車流量（架次／小時）

		龍翔道			西九龍走廊 （往返加士居道天橋） ³		
		東行	西行	平均 變化	南行	北行	平均 變化
中九龍繞道（油麻地段） 通車前 ¹		3 680	4 070	-	2 000	1 290	-
中九龍繞 道（油麻 地段） 通車後 ²	2026 年 1 月	3 160 [-14%]	3 230 [-21%]	-18%	1 990 [-1%]	1 090 [-16%]	-9%
	2026 年 2 月	3 260 [-11%]	3 090 [-24%]	-18%	1 940 [-3%]	1 030 [-20%]	-12%
	2026 年 3 月	3 200 [-13%]	3 140 [-23%]	-18%	2 000 [0%]	970 [-25%]	-13%
	2026 年 4 月	3 200 [-13%]	3 070 [-24%]	-19%	2 000 [0%]	870 [-33%]	-17%
	2026 年 5 月	3 260 [-11%]	3 030 [-25%]	-18%	1 980 [-1%]	920 [-29%]	-15%

註：

1. 2025 年 12 月 9 日及 10 日交通調查數據，繁忙時段最高每小時車流量。
2. 期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子。
3. 西九龍走廊連接加士居道天橋，而其上午車流主要往返加士居道天橋，因此其車流變化可反映繞道開通對加士居道天橋的影響。
4. [] 內百分比為繞道通車後較通車前的變化。
5. 車流量數據並未計及繁忙時段排隊進入路段的車龍(如有)。

三條過海隧道於中九龍繞道(油麻地段)開通後
平日車流量（雙向架次）

		西隧	紅隧	東隧	總共
中九龍繞道(油麻地段)開通前 ¹		115 700	95 400	73 500	284 600
中九龍繞道 (油麻地段) 開通後	2026 年 1 至 4 月 平均 ²	116 900 [+1%]	95 300 [-0.1%]	72 500 [-1%]	284 700 [0%]

註:

1. 2025 年 12 月 1 日至 2025 年 12 月 19 日的星期一至五。
2. 2026 年 1 月至 4 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子。