



# 何民傑議員辦事處

西貢區議會(彩健區)區議員(2004-)

致 西貢區議會主席及各委員：

於 1990 年 11 月通車的將軍澳隧道，由於是將軍澳通往東九龍、港島區以至新界東的主要出入口，在 2001 年將軍澳隧道平均每日行車量便已達 7 萬架次，雖然隨住港鐵將軍澳綫在 2002 年投入服務後，將軍澳居民便開始轉而使用鐵路前往別區，但將軍澳在過去 10 年卻因不斷有屋邨、屋苑落成，令區內人口超越四十萬，根據運輸署的 2014 年運輸資料年報，將軍澳隧道西行(往官塘方向)在 2004 年有約 1 千 2 百萬架次，到 2013 年，則上升至 1 千 5 百萬架次([http://www.td.gov.hk/mini\\_site/atd/2014/tc/section4\\_9.html](http://www.td.gov.hk/mini_site/atd/2014/tc/section4_9.html))，足見將軍澳隧道西行(往官塘方向)的繁忙程度，特別是早上的繁忙時段，將軍澳隧道往觀塘方向更是擠塞不已。

然而，政府雖在 2005 年 6 月的「將軍澳進一步發展可行性研究」報告中提出興建「將軍澳-藍田隧道」以紓緩將軍澳隧道的交通情況，並預期會在 2016/17 年左右完成，可是工程不斷拖延，令「將軍澳-藍田隧道」最終要於 2016 年才動工，2020 年才落成使用，令將軍澳隧道往觀塘方向擠塞問題難已盡快獲得改善。

因此，本人現根據西貢區議會會議常規 G 項聲明與提問第 27 條，於 2015 年 7 月 7 日的西貢區議會二〇一五年第四次會議上提出正式提問，煩請運輸署和隧道營辦商中國道路管理有限公司於會議前以書面回答以下提問，及出席是次會議回答和跟進相關提問。詳細提問如下：

- 一) 運輸及房屋局交通諮詢委員會在 2014 年 12 月的香港道路交通擠塞研究報告中的 4.7.3 項，提及政府將會重新檢視透過調整隧道費以理順三條過海隧道的使用情況，因此，政府是否亦可探討和研究將軍澳隧道於繁忙時段增加個別非公共車輛的收費，以分時段收費方式來減少將軍澳隧道的車輛架次？
- 二) 除分時段收費方式外，運輸署和隧道營辦商中國道路管理有限公司是否可重新研究立法會交通事務委員會在 2001 年 3 月 16 日會議上提出改善將軍澳的交通情況的文件(立法會文件第 CB(1)814/00-01(04)號)中，建議於早上繁忙時間在將軍澳隧道試驗潮水式行車的方案？倣效當年獅子山隧道推行潮水式行車措施後，不但南行交通流量增加，更令早上繁忙時間南行車輛的行車時間平均縮短了 10 至 15 分鐘，而車龍平均長度亦由 3.5 公里減至 2.5 公里左右([http://www.legco.gov.hk/yr87-88/chinese/lc\\_sitg/hansard/h880615.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr87-88/chinese/lc_sitg/hansard/h880615.pdf))。



提問人：何民傑議員

二零一五年六月十二日

辦事處：將軍澳調景嶺彩明苑彩貴閣地下D翼

電話：2217 3333 傳真：2217 0000 電郵E-mail：[info@homankit.hk](mailto:info@homankit.hk) 網址Web：[www.homankit.hk](http://www.homankit.hk)