

二零零七年五月五日
討論文件

立法會交通事務委員會

令三號幹線與免費的屯門公路 的使用率合理化的措施

目的

本文件旨在提供有關三號幹線的背景資料，以及我們與專營商討論有關令三號幹線及屯門公路的使用率合理化的措施的進度報告。

背景

2. 目前，香港有四條採用「建造、營運及移交」模式的隧道，包括東區海底隧道、西區海底隧道、大老山隧道及三號幹線（大欖隧道）。它們分別於不同時間興建，其運作均受相關的法例規管。採用「建造、營運及移交」的模式是爲了鼓勵私人參與及盡量善用公共資源。由於「建造、營運及移交」模式隧道的專營商需要在項目開始時作出大量投資，因此應該有取得合理回報的機會。話雖如此，專營商亦應承擔商業風險。各條「建造、營運及移交」隧道的收費調整機制包涵在有關的法例內，並且屬於政府和專營商協議的一部份。

3. 三號幹線於一九九八年五月通車，其專營權將於二零二五年五月屆滿。其條例規定，專營商可在某些指明日期實施預期的加費。不過，如專營商任何一個年度的實際淨收入少於條例就該年度指明的最低估計淨收入，它便可提前實施預期加費，或在提前實施所有預期加費後，實施額外加費。三號幹線上一次調整法定收費是於二零零六年九月，但由於三號幹線一直爲所有車輛種類提供優惠，因此其實際收費自二零零五年六月至今均維持不變。

4. 三號幹線於一九九八年的每日交通流量約為 29,400 架次。交通流量隨後增長，並於二零零零至零四年間穩定地維持在大約 44,000 至 45,000 架次。在過去一、兩年，其交通流量略為改善，於二零零六年增加至 47,500 架次，而其設計容量則為每日 118,000 架次。為了令駕駛人士更方便地通往三號幹線以及提高其使用率，政府在通往大欖隧道的引道設置了多個指示標誌指引駕駛人士。另外，隧道公司亦採取了多項市場推廣措施以提高其使用量。這些措施包括在指定時段內向不同車種提供特別收費、推出一個企業獎勵計劃、可在星期日及公眾假期使用的優惠券，以及與其他團體合作的推廣工作。

與三號幹線的討論

5. 我們一直與三號幹線的專營商討論可行的方法，以令到三號幹線及其免費的替代路線（即屯門公路）的流量分佈更為平均。以延長專營權換取減費是一個正在積極探討的方案。但是，雙方就一些基本因素及假設，例如交通和財務的估計，仍有較大分歧。我們已作出了很大努力以圖縮窄分歧，但雙方尚未達成任何協議。不過，我們仍保持開放的態度，並一直嘗試與隧道公司維持具建設性的商討。

6. 最近，本委員會的一位委員建議探討在一個較短時期內（例如三年）以試驗性質實施減費。這個方案或可提供更多實質的交通和財務數據，有助就更長遠的解決方法達成協議。我們希望這個新方法能為討論注入動力，並為雙方帶來雙贏的局面，達致交通管理的目標，符合具成本效益地使用公帑的原則，並對三號幹線專營商具有商業價值。

徵詢意見

7. 請委員備悉本文件載述就我們與三號幹線的專營商有關令三號幹線及屯門公路使用率合理化討論的進度報告。

環境運輸及工務局
二零零七年五月