

# 立法會參考資料摘要

## 海底隧道專營權屆滿

### 引言

在一九九八年十月二十日的會議上，行政會議建議，署理行政長官指令，當紅磡海底隧道(海隧)的專營權於一九九九年八月三十一日屆滿後，通過公開招標方式，批授海隧的「管理，營運和維修保養合約」，為期兩年，期滿時政府可把合約續期一年。

### 背景和論據

#### 海隧專營權

2. 海隧是批予香港隧道有限公司(海隧公司)承辦的一項“建造、營運及移交”工程。由動工日期起計，專營權為期 30 年。這項專營權會在一九九九年八月三十一日屆滿，而根據《海底隧道條例》(第 203 章)第 52 條的規定，屆時海隧公司的資產(包括海隧)會歸屬於政府。

#### 過海交通流量

3. 現有三條過海隧道當中，海隧是車輛經由九龍中部，來往港島與新界東部之間最直接方便的路線。因此，雖然海隧的設計容車量是 80 000 架次，但海隧每日的車輛流量卻平均達 115 000 架次，使用量是三條過海隧道之冠。這情況導致海隧本身和通往海隧的引道嚴重擠塞，每日超過八小時，龍尾更影響了駛經引道範圍的主幹路。此外，啟德機場搬遷後，在九龍半島進行的重新發展計劃也會導致交通量增多，更加重海隧所承受的壓力。

4. 此外，東區海底隧道(東隧)在繁忙時間的容車量亦已達到飽和，無法紓緩海隧的擠塞情況。西區海底隧道(西隧)比較現代化，設計的容車量也較大，但其營辦商釐定的收費水平，亦遠較海隧和東隧為高。西隧可以直接通往荃灣、青衣和新機場，但使用西隧往返新界東部，則並不便捷。目前，西隧的行車量只達預期的 60% 左右。礙於所處的位置和較高的收費，西隧未必能夠徹底解決海隧和東隧的擠塞問題。

5. 當局正在紅磡一帶進行主要道路工程，目的是興建一條繞道，疏導從公主道駛往尖沙咀方向的車輛，以減輕車輛穿插而行所引致的擠塞。這項道路工程會在一九九九年年初完成，屆時從公主道駛來的車輛，便無須駛經紅磡海隧入口一帶。在港島區方面，當局並沒有在海隧附近進行有助於減輕擠塞的主要道路工程計劃。

## 收費

6. 海隧目前的收費由兩部分組成：一是海隧公司收取的隧道費，數額由 2 元至 25 元不等；二是政府向所有車輛(公共或私家巴士除外)徵收的使用稅，數額為 2 元或 5 元。當海隧交還政府後，我們須把海隧納入《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)的規管範圍，屆時海隧的收費就與其他政府隧道一樣，必須在立法會議員不表反對的情況下才會獲得通過。

7. 自海隧通車以來，海隧公司收取的隧道費不曾調整，但在一九八四年，我們在海隧的總體收費額中，加入了使用稅一環，以減少非必要使用海隧的車輛數目，從而紓緩交通擠塞。不過，使用稅只發揮了短暫的作用，行車量不久開始逐漸增加，由一九八四年的平均每日 100 500 架次，增至一九八七年的 117 000 架次。雖然使用稅已失去原有作用，但我們顯然有需要保留海隧現行的收費水平(包括使用稅)，以免海隧的交通擠塞問題加劇。

## 連接港九的額外通道

8. 長遠來說，我們需尋求解決辦法，以減低或滿足來往港九的過海交通需求。不過，目前沒有可迅速減低交通需求的解決辦法。即使我們限制車輛使用道路，以紓緩道路的擠塞情況，我們仍有需要使這三條隧道所形成的樽頸地帶有足夠的容車量。根據交通流量預測，現有三條過海隧道的容車量將會達到飽和，屆時需另闢一條過海通道。我們現正進行的第三次整體運輸研究，會探討第四條過海通道的路線，而第三次研究的報告會在一九九九年年初提交當局審議。

9. 根據第三次研究所進行的初步網絡研究，已為第四條過海通道提出兩條可行路線。第一條是興建一條過海隧道，連接九龍東南部啟德填海區的新發展區與北角。第二條是興建一條橫跨鯉魚門的大橋。第三次研究中，會繼續進行模擬測試，在上述兩條路線中選定較理想的一條。

10. 由於第三次研究在明年年中左右才會有最後結果，在此之前，我們無法定下興建第四條過海通道的時間和路線。另一方面，我們必須在落實第四條過海通道的計劃前，決定海隧的營運和管理安排，以便及時處理所需的準備工作、進行招標和辦理交接事宜。在決定海隧日後的管理安排時，我們必須避免影響有關建造第四條過海通道的任何一個方案。因此，我們建議以一份短期管理合約，批出海隧的管理工作，在完成全面的過海交通檢討前管理海隧。政府隧道的管理工作，通常是以招標方式批出，管理合約為期四年。我們相信在一、兩年內，便可就第四條過海通道定下較明確的路線和施工計劃。我們認為目前最恰當的做法是在海隧現有的專營權屆滿後，以投標方式把管理合約批出為期兩年，屆滿時政府可把合約續期一年，。合約條件會訂明，承辦商須按業內普遍的工資優先僱用海隧現有員工，去擔當海隧的「管理、營運和維修保養合約」工作。

### 對財政和人手的影響

11. 一九九七年，海隧的營業額(連使用稅)高達 5.26 億元。假設日後海隧的管理、營運和維修保養費用，與現有政府隧道所需的費用相若(即相等於淨營業額的 30%左右)，而行車量和隧道費也維持不變，海隧的淨收入(連使用稅)可達每年 4.27 億元。

12. 鑑於負責管理、營運和維修保養海隧的承辦商不會進行主要的土木工程和結構維修工程，運輸署、路政署和有關工務部門須獲得撥款，以便進行上述工程，並在海隧交還政府後，進行其他相關的工作。目前，當局正查驗海隧的土木、結構和機電設施／裝備的狀況，預期會在一九九九年年初取得查驗結果。屆時，我們便可更準確預計所需的款項。

13. 海隧的專營權屆滿後，海隧公司所有資產會歸屬於政府，政府無須向海隧公司作出任何補償。不過，根據《海底隧道條例》(第 203 章)第 54 條的規定，政府須向海隧公司支付任何機械、裝備或機械裝置折舊後的金額。

### 對經濟的影響

14. 海隧專營權屆滿，對經濟並無重大影響。

## 立法程序時間表

15. 我們須要廢除《海底隧道條例》(第 203 章)，並修訂《海底隧道(使用稅)條例》(第 274 章)和《行車隧道(政府)條例》(第 368 章)，以便政府接管使海隧成為政府隧道，並確保海隧繼續如常運作和徵收隧道使用稅。我們的目標，是在一九九九年五月向立法會提交上述條例的修訂項目。

## 公眾諮詢

16. 我們會就海隧的未來路向，徵詢交通諮詢委員會和立法會交通事務委員會的意見。

## 宣傳安排

17. 我們會發出新聞稿。

## 負責人員

18. 本文件的負責人員為運輸局首席助理局長周守信先生(電話:2189 2183)。

運輸局

一九九八年十月二十日