二零一七年五月十九日
討論文件

立法會交通事務委員會

大老山隧道的接收安排

目的

大老山隧道的專營權將於二零一八年七月十一日屆滿。本文件向委員匯報政府為接收大老山隧道擁有權的相關法例修訂和所作出的安排。

背景

2. 大老山隧道連接沙田與鑽石山，是連接新界與東九龍的其中一條主要交通要道(見**附圖**)。大老山隧道以「建造、營運及移交」模式[1]建造。政府把為期30年的「建造、營運及移交」專營權批予大老山隧道有限公司(「專營公司」)，並在一九八八年制定《大老山隧道條例》(第393章)，以規管專營期內大老山隧道的建造、營運及維修。

3. 政府將在二零一八年七月十一日隨著「建造、營運及移交」專營權屆滿，接收大老山隧道。

---

[1] 根據「建造、營運及移交」的隧道模式，獲批專營權的公司在專營期內須負責興建、營運和維修有關隧道。專營權屆滿後，隧道會歸屬於政府。政府採用「建造、營運及移交」模式興建和營運隧道的兩大原則是：(i)政府應鼓勵私人參與；並善用公共資源；及(ii)由於投資者須在項目開始時作出大量投資，他們在承擔商業風險的同時，也應有獲得合理回報的機會。

接收大老山隧道

4. 政府接收大老山隧道所作的安排，與二零一六年八月東區海底隧道(「東隧」)專營權屆滿時接收東隧相若，屬於技術性工作，當中的變更包括隧道擁有權，以及隧道營運的法律基礎和管理模式。隧道的實際運作將不會有重大改變。舉例說，現時的隧道費將維持不變，而涉及交通標誌、限制等的道路交通規例亦不會受到影響。換言之，對隧道使用者而言，政府接收大老山隧道之前及之後並沒有重大分別。

法例修訂

5. 大老山隧道在專營權屆滿後會成為政府隧道。一如其他政府隧道的營運安排，大老山隧道的運作將歸納入《行車隧道(政府)條例》(第368章)及其附屬法例的法律框架之內。《大老山隧道條例》及其附屬法例為大老山隧道以現行的「建造、營運及移交」模式營運提供法律基礎，所以在政府接收大老山隧道後將予以廢除。為此，我們正擬備《2017年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(《修訂條例草案》)，並計劃儘快提交立法會審議。

6. 《修訂條例草案》旨在把大老山隧道加入《行車隧道(政府)條例》適用的隧道名單之內，以及對《行車隧道(政府)規例》(第368A章)作出修訂，包括加入現時使用大老山隧道須繳付的隧道費、將大老山隧道加入指明通過政府隧道的車輛須繳付的移走費[2]和許可證費[3]的附表、容許某些交通標誌繼續在大老山隧道使用，以及加入豁免條文，准許運載危險品的車輛在緊急情況下可使用大老山隧道和其他政府隧道。

---

[2] 任何在政府隧道內引起阻塞的車輛均會被移走，而有關車輛的車主可被要求繳付移走費。

[3] 任何高度或重量超出限制的車輛，均須領有許可證才可通過政府隧道。車主須繳付許可證費，才獲發許可證。

7. 《修訂條例草案》亦訂明所需的保留條文和過渡性安排，以確保政府在廢除《大老山隧道條例》及《大老山隧道附例》(第393B章)後，就有關大老山隧道的事宜(所獲取、產生或引致的權利、特權或責任)而可能採取的行動並不會受到影響。舉例說，駕駛人士如在大老山隧道的隧道區內橫過連續雙線，即屬干犯《大老山隧道附例》下的罪行，經定罪後可被處的刑罰包括根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)被記違例駕駛分數。《修訂條例草案》內的過渡性條文，使政府可對在《大老山隧道附例》廢除前干犯有關罪行的駕駛人士繼續採取檢控行動，並在該涉案駕駛人士被定罪後相應記分。

8. 此外，《修訂條例草案》亦將包括相應修訂以廢除在其他法例中對《大老山隧道條例》或專營公司的提述。舉例說，《公職指明公告》(第1C章)中對《大老山隧道條例》及其附屬法例的提述將予以廢除[4]。

9. 現時，《大老山隧道附例》訂有豁免安排，訂明隧道經理[5]在緊急情況下，可容許車輛運載第2類及第5類危險品[6]。規管其他「建造、營運及移交」隧道(即西區海底隧道(「西隧」)、大欖隧道、海底隧道(「紅隧」)和東隧的附例也有類似的法律條文。然而，在政府接收紅隧和東隧時，並沒有在《行車隧道(政府)規例》重設該法律條文，以容許車輛在緊急情況下經該兩條隧道運載危險品。現時，危險品靠水路供應到香港島，運載危險品的車輛由汽車渡輪承載。換言之，除非事先得到西隧營運公司同意而取道西隧，否則並無其他陸路方法運送所需的危險品(例如醫療氧氣、石油氣、柴油和石油)往香港

---

4 《公職指明公告》(第 1C 章)的有關條文指明根據《大老山隧道條例》和《大老山隧道附例》行使權力或執行職責的公職(即運輸及房屋局局長和運輸署署長)。

5 隧道經理指專營公司委任以管制及管理大老山隧道的人。

6 根據《危險品(適用及豁免)規例》(第 295A 章)，第 2 類危險品是指壓縮氣體，而第 5 類危險品是指發出易著火蒸氣的物質。

島，大大局限了政府處理突發或緊急情況的應變能力。因此，我們建議保留《大老山隧道附例》所載的豁免安排，並把豁免範圍擴展至所有政府隧道。有關豁免只會在水路運送方式不可行的緊急情況下，由運輸署署長經諮詢有關政府部門後批出，並按需要施加附帶條件。如批出豁免，執行時亦會由有關政府部門和營運隧道的承辦商嚴密監察。

管理模式

10. 根據其他政府隧道(包括最近在二零一六年八月由政府接收的東隧)的一貫做法，大老山隧道會交由政府的承辦商管理，而該承辦商將受運輸署及其他相關政府部門監督。運輸署將會經公開招標程序，批出「管理、營運及維修保養」合約，承辦商將會負責大老山隧道在專營權屆滿後的營運和管理工作。運輸署已展開招標程序的準備工作，預計將於二零一七年年底批出該「管理、營運及維修保養」合約，以便承辦商有充裕時間準備。

11. 為確保大老山隧道順利移交，政府認為盡可能保留營運大老山隧道所必要的現有專營公司員工，是符合公眾利益的做法。因此，「管理、營運及維修保養」合約將訂有條款，要求承辦商優先僱用這些員工。該些員工大多是來自操作、工程及維修部門的前線及技術員工，佔現有員工超過八成。這項安排不單確保「管理、營運及維修保養」合約承辦商有掌握必要技術的合適員工營運大老山隧道，亦可避免專營公司在專營權接近屆滿之時，可能出現人手流失的情況，不利於大老山隧道在移交前的安全和有效運作。

隧道收費

12. 大老山隧道的隧道費在政府接收後將維持不變。然而，政府會在就三條過海隧道(即紅隧、東隧和西隧)及三條連接九龍及沙田的陸上隧道(即大老山隧道、獅

子山隧道和尖山及沙田嶺隧道)的交通流量合理分布研究[7]中，檢討大老山隧道的隧道費水平。該六條隧道的位置載於**附圖**。根據運輸署的初步分析，現時大約15%的過海交通同時使用其中一條陸上隧道，而有關交通流量佔三條陸上隧道整體交通流量約20%。

13. 基於現有各條隧道的地理位置，駕駛者很自然地把三條過海隧道和三條陸上隧道配對使用。運輸署的分析顯示，大部分經獅子山隧道的駕駛者選擇紅隧而非東隧或西隧過海，同樣的配對傾向亦見於東部地區(大老山隧道和東隧)和西部地區(尖山及沙田嶺隧道和西隧)。

14. 由此可見，三條過海隧道的交通流量與三條陸上隧道的使用量互為影響。因此，政府計劃以通盤方式考慮各因素，然後制訂這六條隧道的隧道費調整方案，從而合理地分布六條隧道的交通流量。政府較早前已承諾會於二零一七至一八立法年度內，把隧道費調整方案提交立法會交通事務委員會作討論。

15. 另一方面，運輸署會繼續密切監察大老山隧道的交通情況，並在必要時採取適當的交通管理措施。運輸署亦會與現時的專營公司及未來的「管理、營運及維修保養」合約承辦商緊密聯絡，以確保大老山隧道在政府接收的交接期間繼續暢順及有效運作。

徵詢意見

16. 請委員就政府為接收大老山隧道擁有權的相關法例修訂和所作出的安排，提供意見。

運輸及房屋局
二零一七年五月

---

[7] 合理分布三條過海隧道和三條連接九龍與沙田的陸上隧道交通流量合理分布的隧道費調整研究 - 可行性研究 (合約號碼：CE 31/2016 (TT))。

附圖

北
大帽山
大帽山
郊野公園
城門郊野公園
八號幹線 (九龍段)
(尖山隧道及
沙田嶺隧道)
獅子山隧道
大老山隧道
西區海底隧道
海底隧道
東區海底隧道
青衣
青衣北岸公路
沙田
沙田第一城
小瀝源
西貢
橋咀洲
牛尾海
郊野公園
竹園
新蒲崗
長沙灣
荃灣
旺角
尖沙咀
牛頭角
觀塘
新都城
坑口
將軍澳
香港會議展覽中心
香港
西環
半山
中環