

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(3) 279/18-19號文件

檔 號： CB(3)/M/OM

電 話： 3919 3300

日 期： 2019年1月3日

發文者： 立法會秘書

受文者： 立法會全體議員

---

### 2019年1月23日的立法會會議

#### 特區政府向立法會提交 有關實施「隧道費調整方案」的議案

運輸及房屋局局長已作出預告，將在2019年1月23日的立法會會議上動議上述議案(附錄1)。立法會主席已指示應按所交來的原有措辭印載在立法會議程上。局長在動議該議案時將會發表的演辭(只備中文本)載於附錄2。

2. 謹請議員注意，根據《議事規則》第29(6)(a)條，就上述議案提出修正案，須於立法會審議該議案當天5整天之前(即2019年1月16日)作出預告。按照不擬具立法效力議案的做法，每位議員只可就上述議案提出一項修正案。

立法會秘書

(衛碧瑤代行)

連附件

特區政府向立法會提交  
有關實施「隧道費調整方案」的議案

就政府提議由 2020 年 1 月 1 日起調整三條過海隧道的私家車、的士和電單車隧道費(「隧道費調整方案」)，以分流過海交通，為社會帶來整體利益，包括紓緩過海交通擠塞、減少過海車龍阻礙非過海交通、節省乘搭公共交通工具市民的出行時間，以及減少車輛廢氣排放等預期效益，本會支持政府向本會提交實施隧道費調整方案有關紅磡海底隧道和東區海底隧道的法例修訂，以及就西區海底隧道隧道費補償方案向財務委員會申請撥款。

**擬稿**  
(以在立法會發言為準)

附錄2  
Appendix 2  
(只備中文本  
Chinese version only)

2019年1月23日  
運輸及房屋局局長

就政府提出  
有關實施「隧道費調整方案」的議案

開場發言

主席：

我動議通過印載於議程內的議案，以期讓政府展開下一步的修訂法例及申請撥款的工作，由2020年1月1日起調整三條過海隧道的私家車、的士和電單車隧道費（「隧道費調整方案」），以合理分流過海交通，改善困擾香港市民多年的過海交通擠塞情況，並為社會帶來整體效益。

現時，紅磡海底隧道（「紅隧」）和東區海底隧道（「東隧」）平日早上繁忙時間的交通需求，已遠遠超越各自的設計容車量，分別超出達77%及38%之多。兩條隧道連接道路上的車龍，除了反映隧道的擠塞情況，更影響鄰近道路網的非過海交通。由於每日有大量乘客出行和大量貨物運送，這個問題對整體社會和經濟有重大影響，因此急須解決，刻不容緩。

現時西區海底隧道（「西隧」）平日早上和傍晚繁忙時間的交通需求，相比其每日118,000架次的設計容車量分別少10%及14%。過去西隧的剩餘容車量受到中環和上環的連接道路擠塞的限制，未能善加利用。隨著中環灣仔繞道與東區走廊連接路（「中環灣仔繞道」）已於1月20日通車，西隧連接道路的交通

## 擬稿

(以在立法會發言為準)

情況將會得到改善。因此，現在正是最好的時機，讓西隧接收部分紅隧和東隧交通，達致分流效果。

根據運輸署的顧問研究結果，政府建議由2020年1月1日起，調整三條過海隧道的私家車、的士和電單車隧道費，以達致「三隧分流」。相信大家都能理解，建議的指定隧道費水平，是根據科學基礎和分析大量數據的交通數值模型推算，並仔細測試多個不同的隧道費方案後所得出的結果。換句話說，這個是最理想的方案。

為了實施隧道費調整方案，政府已經與西隧專營公司原則上同意「西隧隧道費補償計劃」。西隧現時由專營公司擁有並營運，直至2023年8月1日專營權屆滿。專營公司只要符合法例的規定，便可在專營權屆滿前繼續調高法定隧道費，亦可基於商業考慮，隨時把實際隧道費調高至法定隧道費水平，政府並無權力否決或押後。

在擬議「西隧隧道費補償計劃」下，由2020年開始的三年多時間，西隧專營公司向私家車、的士和電單車駕駛者收取的費用將鎖定為政府指定的隧道費(以私家車為例是每程\$50)。政府因此須就相關駕駛者少付的隧道費，向西隧專營公司作出補償。而補償額的計算是以專營公司預計未來隧道費水平，而非以法定隧道費水平為計算基準，並以實報實銷形式補償，以及18億元為總額上限，確保公帑用得其所。

實施建議的隧道費調整方案，可帶來四大效益。首先，可以有效紓緩過海交通擠塞。藉著分流部分車輛至西隧，方案預期可減短紅隧和東隧的繁忙時間車龍總長度一成至四成以上，減省過隧道的時間多

## 擬稿

(以在立法會發言為準)

達 13 分鐘。使用紅隧和東隧的駕駛人士和公共交通乘客均會得益，例如傍晚繁忙時間東區走廊經紅隧前往九龍的預計車龍龍尾，可以由維園道縮短至波斯富街附近，而平日約 128,000 人次乘坐巴士及小巴經東隧過海的乘客，亦可每日節省共約 5,500 小時。

第二，可減低對非過海車輛及乘客的影響。目前，紅隧和東隧連接道路上的車龍阻塞多個交通分流點，阻礙非過海交通，影響大量每天乘搭公共交通工具的非過海市民。建議方案可釋放 10 個港九交通分流點。例如傍晚繁忙時間由中環至灣仔北一帶沿告士打道往紅隧的車龍龍尾，預計可由夏慤道縮短至入境事務大樓附近，消除灣仔北交通「打困籠」情況，亦讓非過海的車輛（包括前往港島東區及南區的多條途經告士打道的專營巴士線）可以不受過海車龍堵塞，惠及這些駕駛者和眾多巴士乘客。

第三，可鎖定西隧的隧道費。根據「西隧隧道費補償計劃」，私家車和電單車駕駛者，以及的士乘客，由 2020 年開始至西隧專營權屆滿前，只須繳付指定隧道費，無須再承受西隧隧道費加價的壓力。

最後亦是更重要的，是整體社會均可受惠。現時每日乘坐專營巴士過海的市民，高達近六十萬人次。方案除了便利駕駛者，亦令乘坐公共交通工具的市民（包括眾多過海及非過海的乘客）每日節省 19,400 小時的出行時間。方案每年可節省約 8 億元的社會成本，以及減少經車輛排放產生的約 3,800 公噸二氧化碳，相等於種植 16 萬棵樹木。

## 擬稿

(以在立法會發言為準)

自行政長官在《2018年施政報告》宣布隧道費調整方案以來，我和團隊一直透過不同渠道向廣大市民介紹方案。除了在去年11月16日諮詢立法會交通事務委員會和出席不同區議會的會議外，我們亦與多個持分者團體會面，聆聽各方意見。同時，我們亦透過網誌、在社交媒體發布短片，以及運輸署的專屬網頁向市民大眾提供有關資訊。

透過過去三個月的溝通工作，我很高興社會認同「三隧分流」的方向，而方案亦得到相當多的支持，包括學者、專業團體，以及的士和運輸業界的支支持。我們亦留意到部分社會人士對應如何落實隧道費調整方案有不同意見，例如認為應調低建議的紅隧和東隧的隧道費加幅。我想在此再次強調，建議的隧道費調整方案，是經科學分析和測試多個不同方案後得出的結果。研究數據顯示，其他建議會導致東隧的擠塞比不實施「三隧分流」更差，或令西隧的車龍阻礙非過海交通，因此並不可行。運輸署亦已將其顧問的研究報告及各個其他收費方案的分析上載其專屬網頁，供公眾參閱。

我們明白，對於位於東隧兩端的港島東和九龍東居民來說，他們或許不會繞道改用其他過海隧道，也可能會懷疑「三隧分流」方案對他們是否有益處。根據研究，目前平日使用東隧的私家車，有約三分之二並不是來往九龍東及港島東，在方案實施後，這些私家車駕駛者將會有誘因轉用紅隧或西隧。隨著東隧交通更暢順，繼續使用東隧的駕駛者和公共交通工具乘客，都會因而受惠。

要如期在2020年1月1日實施隧道費調整方案，我們下一步需要提交附屬法例修訂紅隧和東隧的

## 擬稿

(以在立法會發言為準)

隧道費水平，以及就「西隧隧道費補償計劃」向立法會財務委員會申請撥款。我們亦需要與西隧專營公司就計劃訂定詳細協議。

我們提出是次議案，旨在讓各位議員可就隧道費調整方案進行詳細討論，並希望得到你們的支持。由於方案涉及和西隧專營公司的談判和協議，我們需要在推展下一步工作之前，得到立法會的支持。

多年來，如何處理過海交通擠塞問題在社會上已作出反覆討論。隨著中環灣仔繞道通車，現在正是實施「三隧分流」的最佳時機。政府衷心的希望透過隧道費調整方案，令這個困擾廣大市民已久的問題得以解決。我們提出的方案是經詳細研究證明的最佳選擇。當然，我們亦希望議員明白要有效解決一個老、大、難的問題，無可避免要作出取捨，亦難以有一個無痛的方案。我衷心希望大家可以從整體社會利益的角度，考慮方案並支持動議，給予香港市民一個改善交通擠塞的機會。

主席，我謹此陳辭。