

立法會

Legislative Council

立法會CB(3) 429/18-19號文件

檔 號： CB(3)/M/OM

電 話： 3919 3300

日 期： 2019年3月1日

發文者： 立法會秘書

受文者： 立法會全體議員

2019年3月27日的立法會會議

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3月27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。局長動議該議案時的演辭(只備中文本)載於**附錄2**。

2. 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3月20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。

(以在立法會會議席上發言為準) Chinese version only

擬稿

2019年3月27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：

我謹動議通過印載於議程內的議案，讓政府在穩實的基礎上推展往後的工作，包括修訂法例及申請撥款，以落實由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」)，從而合理分流過海交通，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。

面對香港道路交通擠塞日益惡化，政府一直採取多管齊下策略，包括改善交通基建、擴展和改善公共交通服務，以及管理道路的使用。

在道路使用方面，為讓有限的路面空間發揮最大效益，政府有決心、有系統、有部署，逐步利用科技加強交通管理，紓緩交通擠塞，作為「智慧出行」的一部分，令香港成為更宜居的城市。

就此，政府現正積極籌劃和行將推出多項主要措施，包括推行「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃」、透過配置車內感應器讓駕駛者免停車繳付隧道費，以及研究實踐「擠塞徵費」的理念，讓載客效率高(例如專營巴士)和支持經濟活動的車輛類別(例如貨車)可享有較優惠的收費，而載客量低的車輛類別

擬稿
(以在立法會會議席上發言為準)

(例如私家車)則須繳付較高的費用，且引入「不同時段、不同收費」的安排。

當前刻不容緩的，是處理過海交通擠塞情況，而實施「三隧分流」隧道費調整方案，正正是政府整體交通管理佈局的重要一環。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，已遠超各自的設計容車量分別多達 77% 及 38%。兩條隧道連接道路上的車龍，不但反映隧道的擠塞情況，更影響鄰近道路網的非過海交通。若我們不想方設法去解決這個由來已久的問題，數以十萬計每日出行的乘客和駕駛者、各個依靠交通網絡而維持營運操作的行業，以至整個社會將繼續付出沉重的代價。

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。隨著中環及灣仔繞道與東區走廊連接路(「中環灣仔繞道」)於本年 2 月 24 日全面通車，西隧連接道路的擠塞情況已得到改善，為利用西隧的剩餘容車量作分流之用締造有利的條件。

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」。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。客觀而言，這是解決過海交通擠塞的最佳方案。

擬稿
(以在立法會會議席上發言為準)

我希望大家明白，建議的隧道費調整方案可以為不同的持份者帶來實質的效益。

首先，廣大的公共交通工具乘客可以得益。本港每日有超過 1 200 萬人次使用公共交通服務，佔出行人次近九成。現時乘坐專營巴士使用三條隧道過海的市民，每日高達六十萬人次。實施隧道費調整方案後，隨著過海和非過海交通擠塞均得以紓緩，乘坐公共交通工具的市民(包括眾多過海和非過海的乘客)每日可節省 19 400 小時的出行時間，當中單是每日乘坐巴士和小巴經東隧過海的 128 000 人次，每日便可節省 5 500 小時。

與此同時，作為合理分布過海隧道交通流量的整體方案的一部分，政府會以實報實銷形式為使用西隧的專營巴士繳付隧道費，預計用作補償西隧專營公司的總額為 9 億 5,600 萬元。各專營巴士公司須把這些節省了的西隧隧道費撥入其「專營巴士豁免隧道費基金」，以減低將來整體巴士費加價幅度。因此，乘坐專營巴士的市民在出行時間及票價兩方面都會得益。

第二，的士乘客及業界可以受惠。根據隧道費調整方案，使用東隧或西隧過海的的士乘客所需繳付的隧道費及附加費¹將會減少；而方案可紓緩擠塞，從而令行車時間縮短，減少「跳錶」，對的士乘客而言是實際不過的好處。另一方面，方案劃一非載客的士收費，可更有效分流回程的士，令的士業界運作更暢順。

¹ 目前的士乘客使用東隧及西隧過海所需繳付的額外費用(包括隧道費及回程附加費)分別為 40 元及 80 元。根據建議的隧道費調整方案，有關額外費用將分別下調至 35 元及 51 元。

擬稿
(以在立法會會議席上發言為準)

第三，對職業司機來說，時間十分寶貴。隨著過海和非過海交通擠塞得以改善，可提升職業司機的工作效率，促進貨運、物流等商業運作，增加社會的整體經濟效益。

第四，對於過海的所有駕駛者而言，方案預期可縮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達 13 分鐘，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。

此外，政府與西隧專營公司原則上同意的「西隧隧道費補償計劃」可鎖定西隧的隧道費，由 2020 年 1 月 1 日至西隧專營權屆滿的 43 個月期間，使用西隧的私家車和電單車駕駛者只需支付收費水平較目前低的指定隧道費，並免除可能加價的壓力。若隧道費調整方案未能落實，西隧專營公司在未來數年可以在無須政府批准的情況下，隨時加價至法定隧道費水平。現時按照該法定水平，私家車的隧道費每程可以高達 240 元。

第五，建議方案可減低對非過海駕駛者的影響。目前，紅隧和東隧的車龍延伸至其連接路上的多個交通分流點，阻塞了大量非過海車輛。建議方案可紓緩過海交通擠塞，令車龍縮短，釋放 10 個港九交通分流點。

最後但十分重要的，是整體社會均可受惠。正如我剛才所說，社會上不同的持份者均會受惠於有效的「三隧分流」。實施隧道費調整方案不但每年可節省約 8 億元的社會成本，對改善路邊空氣質素亦有莫大的幫助，預計每日可節省車輛行車距離達 23 000 公里，

擬稿
(以在立法會會議席上發言為準)

減少約 3 800 公噸經車輛排放產生的二氧化碳，相等於種植 16 萬棵樹木。

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。

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」，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，每程為 50 元，低於現時 70 元的收費。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。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，總額上限設定為 18 億元，確保公帑用得其所。

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，我們亦與多個持份者團體會面，聆聽各方意見。同時，我們透過網誌、在社交媒体發布短片，以及運輸署的專屬網頁向市民大眾提供有關資訊。

過去數月的溝通工作，讓社會大致認同「三隧分流」的方向，而方案亦得到學者、專業團體，以及的士業界的支特。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

擬稿
(以在立法會會議席上發言為準)

隧道的隧道費加幅。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，因此並不切實可行。運輸署已將其顧問研究報告及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自然會受惠。

為了確保市民大眾可以充分理解方案的成效，運輸署將會在方案實施後繼續緊密監察三條過海隧道的車流量，並公開有關資料。

與此同時，一如 2018 年《施政報告》所述，運輸署將展開「擠塞徵費」研究，對所有政府收費隧道和道路(包括分別將於 2023 年和 2025 年歸屬政府的西隧和大欖隧道)的收費水平作通盤檢討，並會諮詢公眾和持份者。政府承諾在西隧專營權於 2023 年 8 月屆滿前，完成上述的整體檢討及諮詢工作，並草擬法例修訂，以落實一套涵蓋所有政府收費隧道和道路的新收費水平建議，供立法會審議。擬議的新收費水平會以「效率優先」為原則，讓載客效率高和支持經濟活動的車輛類別可享較優惠的收費，並會引入「不同時段、

擬稿
(以在立法會會議席上發言為準)

不同收費」的安排，且以交通管理效益作為釐訂隧道費的主要考慮，務求善用路面空間。

實施「三隧分流」隧道費調整方案的目的是透過善用西隧剩餘容量，紓緩過海交通擠塞問題，而非藉此增加紅隧和東隧的隧道費收入。假如實施「三隧分流」方案，我們預計在 2020 年 1 月 1 日至西隧專營權屆滿的 43 個月期間，來自使用紅隧和東隧的目標車輛(即私家車、電單車和的士)的額外隧道費收入約為 9 億 1,300 萬元。「三隧分流」方案如得到立法會的支持而予以落實，我們建議根據額外所收的目標車輛隧道費數額設立「智慧交通基金」，以配合發展香港成為智慧城市和善用科技紓緩交通擠塞的政策目標。

我們初步構思的「智慧交通基金」可用於推動與車輛有關的創新科技研究和應用，從而提升駕駛者出行的便利程度和效率，以及改善駕駛安全等，既配合政府「智慧出行」的政策，讓有限的路面空間發揮最大效益，亦可惠及駕駛者和其他道路使用者。基金可供例如非政府組織、學術或研究機構、商會和業界組織等提出資金申請。假若三隧分流方案獲立法會通過，並予以落實，我們會盡快成立一個有非政府人士參與的工作小組，研究基金運作的具體細節，包括適用範圍及操作形式等。

主席，政府在過去數月展示了最大的誠意，抓緊中環灣仔繞道全面通車後，可善用西隧剩餘容量的契機，推動「三隧分流」，造福廣大乘坐公共交通工具過海的市民和駕駛者。若要如期在 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，修訂紅隧和東隧的隧道費水平，以及就「西隧隧道費

擬稿
(以在立法會會議席上發言為準)

補償計劃」向立法會財務委員會申請撥款。同時，我們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和理性的討論，並希望獲得各位的支持，讓我們在穩實的基礎上推展往後的工作。

政府衷心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，包括眾多乘坐公共交通工具的市民的福祉，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。