

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)688/12-13(04)號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

2013年3月15日舉行的會議

有關在政府收費道路和隧道設置 "停車拍卡"式電子繳費設施的背景資料簡介

目的

此文件載述有關在政府收費道路和隧道設置"停車拍卡"式電子繳費設施的背景資料。

背景

2. 政府的政策是在本港所有收費隧道及道路同時設置人手收費及自動收費通道，讓駕駛人士在考慮不同因素(例如使用自動收費通道所節省的時間、方便程度及成本效益)後，因應各自的需要選擇以現金或電子方式繳費。運輸署亦會按各收費隧道及道路的使用率和車輛流量，訂定適當數量的人手收費及自動收費通道，讓道路使用者可選擇以不同方式繳費。
3. 目前，本港所有收費隧道及道路均同時設有人手收費及自動收費通道。
4. 據運輸署觀察所得，由於自動收費通道處理每宗收費的時間較人手收費通道為短，可處理的車輛流量為人手收費通道的5倍，因此，雖然自動收費通道的數目佔所有收費通道數目的比率，較其處理車輛流量的比率為低，但仍可應付選擇使用自動繳費的駕駛人士的需求。

隧道及道路的新收費系統

5. 在2013年1月18日舉行的政策簡報會上，運輸及房屋局局長告知交通事務委員會(下稱"事務委員會")，政府當局正考慮在7條政府收費隧道和道路的人手收費亭設置"停車拍卡"式電子繳費設施，以回應市民的要求及便利駕駛人士。據政府當局所述，在裝設新系統後，駕駛人士可選擇以非接觸式智能卡、現金或預購的代用券付費。

6. 事務委員會之前未有意就在政府收費道路和隧道設置"停車拍卡"式電子繳費設施的課題進行討論。

7. 運輸及房屋局局長在回應議員於2011年5月4日及2011年6月29日立法會會議上提出的質詢時表示，政府對在隧道及道路引入新的收費系統持開放態度。當局一直與八達通卡有限公司就在隧道及道路引入八達通收費系統進行商討，並研究該公司建議的收費系統在技術上是否可行。八達通卡有限公司初步建議的收費系統，是以"停車拍卡"繳費模式運作，即駕駛人士需在收費亭停車，並在八達通讀卡器上拍卡繳費，運作模式近似"半自動繳費系統"。

8. 運輸及房屋局局長表示，在考慮於隧道及道路引入新的自動收費系統時，除了為駕駛人士提供另一個繳費選擇這項因素外，政府當局亦需探討此系統的技術可行性(例如建議系統與收費隧道及道路現有收費系統的銜接問題)以及其他相關因素，包括使用八達通收費系統能否提升收費效率、使隧道出入口的車流更暢順及其成本效益等。**附錄**載列的相關質詢及政府當局的答覆載有更多詳細資料。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年3月12日

就收費隧道及道路的收費系統提出的質詢

立法會 會議日期	質詢	附件
4.5.2011	陳鑑林議員就收費隧道及道路的收費系統提出質詢	A
29.6.2011	陳鑑林議員就收費隧道及道路的自動收費系統提出質詢	B

立法會秘書處
議會事務部1
2013年3月12日

新聞公報

立法會一題：收費隧道及道路的收費系統

以下為今日（五月四日）在立法會會議上陳鑑林議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的答覆：

問題：

鑑於有評論認為駕駛者現時只能用快易通或現金繳付隧道及道路使用費，對他們造成不便，亦增加了車輛通過繳費亭的時間，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，快易通目前的用戶數目，以及過去五年，每年以快易通繳費的車輛架次佔使用這些隧道及道路的車輛總架次的百分比；

（二）鑑於當局曾經表示，對引入新的隧道及道路收費系統持開放及鼓勵態度，政府現時有否就採用八達通卡繳付隧道及道路使用費，與八達通卡有限公司進行商討；若有，進展如何；若否，原因為何；及

（三）過去三年，政府或隧道經營商有否調查隧道及道路使用者對繳費方式的意見；有否就採用八達通卡繳費進行可行性研究；若有，研究的結果為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

本港所有收費隧道及道路，均設有人手收費及自動收費通道，讓駕駛者可自由選擇以現金或電子方式繳付隧道費。在自動收費系統方面，本港首個有關系統是由駕易通有限公司於一九九三年八月在海底隧道和香港仔隧道裝設。其後易通咭有限公司分別於一九九五年九月及一九九七年十月於大老山隧道及城門隧道與將軍澳隧道裝設自動收費系統。由於「駕易通」與「易通咭」是兩個不同及獨立設計的自動收費系統，若駕駛人士有需要使用安裝不同自動收費系統的收費隧道，他們必須同時申請兩套電子標籤及繳付行政費給駕易通有限公司及易通咭有限公司，這情況對駕駛人士造成不便。自一九九八年十月起，本港各收費隧道及道路的自動收費系統已統一使用「快易通」全自動收費系統。

使用「快易通」的車主，必須在快易通有限公司開立帳戶，並獲發內藏有關車輛資料的標籤，以張貼於車內。當有關車輛駛過收費亭時不用停車，管理收費系統的公司便會可從使用者的帳戶扣除收費隧道及道路的使用費。

就問題的三個部分，我的回覆如下：

（一）目前，本港的九條收費隧道，即海底隧道、東區海底隧道、西區海底隧道、獅子山隧道、香港仔隧道、城門隧道、將軍澳隧道、大老山隧道

及大欖隧道，以及兩條收費道路，即青嶼幹線及青沙公路（沙田—長沙灣路段），均裝有「快易通」自動收費系統。根據快易通有限公司提供的資料，目前市面上約有25萬張快易通標籤流通。在二〇〇六年至二〇一〇年期間，每年使用「快易通」的車輛流量佔各收費隧道及道路的總車輛流量約百分之四十至百分之六十不等，而平均使用量於過去五年維持在百分之五十左右。個別收費隧道及道路使用「快易通」收費系統的使用率，已以附表形式分發給議員參考。

（二）及（三）使用「快易通」自動收費系統的車輛不需停車繳費，因此省卻了駕駛者停車繳費所需的時間。相對人手收費，「快易通」能提高收費隧道及道路收費工作的效率，亦有利隧道出入口的管理。

政府對在隧道及道路引入新的收費系統持開放態度，並一直有與八達通卡有限公司就收費隧道及道路引進八達通收費系統進行商討及研究其建議收費系統的技術可行性。在收費隧道及道路引入新的自動繳費系統，除了為駕駛者提供多一個繳費選擇這考慮外，我們亦必需探討其技術可行性（例如建議系統與收費隧道及道路現有收費系統的銜接問題）以及其他方面的相關因素，當中包括使用八達通收費系統能否提升收費效率和使隧道出入口的車流更暢順，以及成本效益等。

就政府與八達通卡有限公司近年的商討，八達通卡有限公司初步建議的收費系統，是以「停車拍卡」繳費模式運作，即駕駛者需在收費亭停車，並在八達通讀卡器上拍卡，近似「半自動繳費系統」。我們有與八達通卡有限公司探討在現行收費隧道及道路加裝八達通建議的收費系統的技術可行性。公司認為需安裝八達通讀卡機以及相應的軟件，以及解決八達通設施與現時的收費系統的銜接問題，以確保新的收費系統不會影響現有系統的運作及可靠性，初步結論是技術上應是可行的。

但除了技術可行性外，我們仍需考慮建議的成本效益。在八達通建議的收費模式下，收費員仍然需要先因應不同的車輛類別以人手方式選擇適當的收費，因此未必能節省人手。而且由於駕駛人士仍需停車拍卡，亦未必能令隧道車流更暢順，或影響輕微。當駕駛人士所持有的八達通卡餘款不足時，亦可能會造成不必要的延誤。若引入八達通建議的繳費系統，八達通卡公司會就購置及安裝八達通設施的成本，以及系統運作的行政及保養等項目收取費用。這些支出能否符合成本效益，有待進一步研究。政府會繼續與八達通卡公司探討以上的問題。

完

2011年5月4日（星期三）
香港時間12時27分

香港各收費隧道及道路的「快易通」收費系統使用率

隧道 / 道路	「快易通」使用率(%)				
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
海底隧道	39%	39%	39%	39%	40%
東區海底隧道	53%	52%	52%	52%	51%
西區海底隧道	60%	58%	58%	58%	57%
獅子山隧道	48%	48%	47%	47%	46%
香港仔隧道	53%	52%	52%	53%	52%
城門隧道	44%	44%	44%	44%	43%
將軍澳隧道	48%	47%	47%	48%	47%
大老山隧道	56%	55%	55%	57%	56%
大欖隧道	57%	58%	59%	61%	60%
青嶼幹線 ⁽¹⁾	48%	47%	47%	47%	46%
青沙公路(沙田－長沙灣路段)	不適用	不適用	47%	49%	48%
合計	51%	50%	50%	51%	50%

註：(1) 由於快易通只用於離開大嶼山，快易通使用架次以雙倍計算以反映雙程使用率。

資料來源：快易通有限公司

新聞公報

立法會四題：收費隧道及道路的自動收費系統

以下是今日（六月二十九日）在立法會會議上陳鑑林議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的答覆：

問題：

根據運輸署的資料，二〇一一年二月收費隧道及道路的快易通收費系統（下稱「快易通」）的合計使用率只有百分之四十七，其中紅磡海底隧道的快易通使用率只有百分之三十九。有不少駕駛者反映，由於海底隧道提供的快易通行車線不足，以致經常出現排隊車龍，部分已在快易通開立帳戶的駕駛者因而被迫棄用該等行車線，改為使用車龍較短的人手收費亭，令隧道的自動收費系統未能發揮疏導車流的效用。就此，政府可否告知本會：

（一）當局有沒有就上述情況作出檢討，包括重新評估各條隧道設立的快易通行車線的數量；如有，情況為何；

（二）當局有沒有作出如何協助提高快易通使用率的研究，令自動收費系統可發揮更大的疏導車流效用；及

（三）鑑於紅磡海底隧道的擠塞情況嚴重，當局會否首先考慮增加紅磡海底隧道的快易通行車線，以吸引更多駕駛者使用自動收費系統，減少目前該等行車線經常出現車龍的情況；如會，將會何時推行；以及當局會否考慮於繁忙時間，將部分人手收費行車線改為快易通行車線？

答覆：

主席：

本港所有收費隧道及道路，均設有人手繳費及自動收費通道，讓駕駛人士可自由選擇以現金或電子方式繳付隧道及收費道路的使用費。自一九九八年十月起，本港各收費隧道及道路的自動收費系統已統一使用「快易通」全自動收費系統。

本港的九條收費隧道，即海底隧道（海隧）、東區海底隧道、西區海底隧道、獅子山隧道、香港仔隧道、將軍澳隧道、大老山隧道，城門隧道及大欖隧道，以及二條收費道路，即青嶼幹線及青沙公路（沙田—長沙灣路段），均裝設有自動收費系統。各收費行車隧道及道路的自動繳費通道的分布及數量，一般是根據有關收費隧道及道路的汽車流量及自動繳費通道的使用率而訂定。

就問題的三個部分，我的回覆如下：

（一）及（二）根據快易通有限公司提供的資料，目前市面上有二十五萬張「快易通」標籤流通。現時，在各收費行車隧道及道路，自動繳費通道

的數量約佔所有繳費通道的總數約百分之三十至四十。使用自動繳費通道的車輛流量則佔總體車輛流量約百分之四十至六十。

據運輸署的觀察，由於自動繳費通道處理每宗收費的時間較人手繳費通道為短，可處理的車輛流量為人手通道的五倍，所以雖然自動繳費通道的數量佔所有繳費通道的比率，較其處理車輛流量的比率低，仍可應付選擇使用自動繳費的駕駛人士的需求。

至於海隧的情況，在十六條繳費通道中，六條為自動繳費通道，即在往九龍及香港方向各佔三條，佔通道總數的百分之三十八，車輛流量的比例則為百分之三十九；即海隧自動繳費通道的數量與使用通道的車輛流量的比率相若。

在海隧而言，當海隧管道行車擠塞時，有駕駛者可能會察覺到在自動繳費通道的車龍相比人手繳費通道較長。這現象的主要原因是由於人手繳費通道的數目較多，可供車輛分散輪候繳費。但實際上，自動繳費通道的處理車輛流量是較人手繳費通道為高。雖然在部分時間人手繳費通道的車龍看似較短，但如把實際交易時間計算在內，使用自動繳費通道的實際行車時間其實是較使用人手繳費通道為短。根據海底隧道營辦商於今年六月作出的實地調查，在早上及傍晚的繁忙時間，由近連接理工大學的行人天橋至隧道收費亭，即距離約150米的行車時間，包括在車龍中的輪候時間，使用人手繳費通道約需五十多秒，而使用自動繳費通道則只需四十多秒。

運輸署會不時檢視各收費行車隧道及道路自動繳費通道的使用率，密切監察各收費行車隧道及道路自動繳費通道的使用情況。若檢討結果顯示有需要增加自動繳費通道的數目，以及有關措施會對疏導車流有實際幫助，以及措施不會因減少人手繳費通道數目而對使用人手繳費通道的駕駛人士造成不便等，便會調整自動及人手繳費的通道的數目。事實上，因應需求，海隧港島往九龍方向及九龍往港島方向的自動繳費通道數目，分別在二〇〇一年十二月及二〇〇二年五月由二條增加至現時的三條。

政府的政策是在本港所有收費隧道及道路均設有人手繳費及自動繳費通道，讓駕駛人士可因應其需要，包括自動收費系統可節省的時間、方便程度及成本效益，自由選擇以現金或電子方式繳費。而運輸署亦會按各收費行車隧道及道路的使用率和車輛流量，適當地訂定適當數量的人手繳費及自動繳費通道，讓道路使用者選擇不同方式繳費。

（三）由於現時海隧自動繳費通道的數目，應可應付選擇使用這些通道繳費的駕駛人士的需求，而且使用海隧自動繳費通道繳費所需的時間其實較人手繳費通道為短，增加自動繳費通道的數量未必可以讓更多車輛同時使用海底隧道，或進一步疏導車流。

至於繁忙時段在海隧將部分人手繳費通道改為自動繳費通道的建議，當中涉及需在不同時段改變某些繳費通道的收費模式。除了會增加使用人手繳費通道繳費的駕駛人士的繳費時間外，由於需在隧道範圍及引道設置相應的道路標誌及交通標記，以指示駕駛人士使用自動繳費通道，如只於繁忙時段將部分人手繳費通道改為自動繳費通道或改動有關道路標誌及交通標記，可能會容易令駕駛人士產生誤會，造成行車混亂及對安全造成一些潛在危險。基於上述原因，我們認為有關建議未必可改善海隧的交通擠塞情況，而且有它的弊端。

然而，為改善海隧出入口的交通情況，政府與隧道管理公司一直採取不同的交通管理措施，例如於繁忙時間會間歇性封閉往香港方向部分人手繳費通道以疏導自動繳費通道的車流，以確保整體交通暢順。有關的安排既能改善自動繳費通道的車流，亦維持一定的彈性，以便駕駛人士使用隧道時可以自由選擇繳費模式。我們會密切監察海隧的交通情況，並不時檢討現有安排，以便有需要時作出適當的調整。

完

2011年6月29日（星期三）
香港時間15時10分