

2024年7月12日  
討論文件

立法會交通事務委員會  
大欖隧道的接收安排及擬議隧道費情景

目的

大欖隧道及元朗引道的專營權將於2025年5月30日屆滿。本文件就政府接收大欖隧道及元朗引道的安排，以及就大欖隧道擬議收費情景分析，諮詢委員的意見。

背景

2. 大欖隧道及元朗引道連接汀九與凹頭，是連接新界西部／北部及市區的其中一條主要交通要道（見附件一）。大欖隧道及元朗引道以「建造、營運及移交」模式<sup>1</sup>建造。政府把為期30年的「建造、營運及移交」專營權批予三號幹線(郊野公園段)有限公司（下稱「專營公司」），並在1995年制定《大欖隧道及元朗引道條例》（第474章），以規管專營期內大欖隧道及元朗引道的建造、營運、維修及使用費。

---

<sup>1</sup> 根據「建造、營運及移交」的模式，獲批專營權的公司在專營期內須負責興建、營運和維修大欖隧道及元朗引道。專營權屆滿後，大欖隧道及元朗引道會歸屬於政府。政府採用「建造、營運及移交」模式的兩大原則是：(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。

3. 大欖隧道及元朗引道的專營權在2025年5月30日屆滿後，大欖隧道將成為政府隧道，元朗引道則會成為政府快速公路。政府已成立跨部門工作小組，進行接管的籌備工作。另一方面，政府會釐定接收大欖隧道後的收費水平。

### 接收大欖隧道安排

4. 政府接收大欖隧道的安排，會參考過往接收東區海底隧道、大老山隧道及西區海底隧道的安排。政府計劃在接收大欖隧道後實施「易通行」不停車繳費服務，然後會拆除現有收費廣場內的收費亭，優化隧道範圍內的行車線；其他隧道運作範疇（例如交通執法等）將不會有重大改變。

5. 一如其他政府隧道，大欖隧道將納入《行車隧道（政府）條例》（第368章）及其附屬法例的法律框架，現有的《大欖隧道及元朗引道條例》及其附屬法例將予以廢除<sup>2</sup>。我們正就接收大欖隧道擬備相關法例修訂，稍後將提交立法會審議。詳情見附件二。

### 大欖隧道的交通情況

6. 大欖隧道是連接新界西／北部和市區最直接及快速的主要幹道，對人流及物流均非常重要。大欖隧道的主要替代路線是屯門公路，而視乎出發點／目的地以及交通情況，部分使用吐露港公路的駕駛者也可能會選用大欖隧道<sup>3</sup>。在2023年平日繁忙時間，屯門公路已經超出負荷水平，車流量

---

<sup>2</sup> 由於現時元朗引道已根據《道路交通條例》（第374章）指定為快速公路，元朗引道的運作已納入《道路交通條例》的法律框架。就元朗引道的運作，我們毋須訂定新的法例規管。

<sup>3</sup> 根據觀察，部分居住於北區和大埔區的駕駛者會選擇在繁忙時間避免使用吐露港公路，而選擇使用較暢順的大欖隧道來往九龍市區。

超出其容車量約14%，而吐露港公路亦已飽和，車流量超過其容車量約1%。如適度調節大欖隧道的收費，可分流部分屯門公路以至吐露港公路的車流至大欖隧道，改善該兩條道路的交通情況。

7. 數據顯示，大欖隧道於繁忙時間的車流量一直處於高水平，剩餘容量有限。在2017年及2018年，早上繁忙時間使用大欖隧道的車流分別達其容車量的96%及95%。及後受疫情以及專營權公司多次上調隧道費等因素的影響，大欖隧道車流稍為下降。隨著疫後復常，現時早上繁忙時間使用大欖隧道的車流已達容車量的80%以上。有見及此，政府需要小心釐訂大欖隧道收費，在善用大欖隧道的剩餘容量的同時，須避免誘發過量額外車流以致造成擠塞，影響大欖隧道以及其連接道路的交通。大欖隧道現時及近年收費表載列於附件三。

8. 根據政府統計處和規劃署的數字，大欖隧道直接服務的元朗及北區，其總人口已從2017年的約94萬，上升約7%至2023年約101萬，並預計在2026年將再上升約3%至約104萬。新界整體南北交通總量<sup>4</sup>一直穩步上升，在經濟活動全面復常和當區人口持續增長下，平日的全日交通總量於2023年達到36萬車次以上，為過去十年最高紀錄。單就大欖隧道而言，即使維持其現時較高收費水平，我們預期至2026年大欖隧道的車流會持續回升，令隧道的剩餘容量由現時約20%減少至約15%，及至2029年因應當區人口增長及南北交通持續增加，隧道的剩餘容量預期會進一步壓縮。

9. 另一方面，大欖隧道處於策略性位置，連繫新界西／北部與荃灣、九龍市區、香港國際機場和葵青貨櫃碼

---

<sup>4</sup> 新界整體南北交通總量計及相關主要道路車流，包括屯門-赤鱗角隧道、屯門公路（深井段）、大欖隧道及吐露港公路。

頭，並鄰近深圳灣、落馬洲和文錦渡等邊境口岸，為跨境客運業和物流業提供重要通道。現時使用大欖隧道的車流有約32%為貨車，其中不少為中型及重型貨車，而屯門公路及吐露港公路的貨車佔比亦分別為約34%及約32%，水平較過海隧道明顯為高<sup>5</sup>。因此保持大欖隧道暢通對運輸業界運作至關重要。

## 釐訂未來收費水平

### 政策目標

10. 政府一直採取多管齊下的策略，包括透過改善運輸基礎設施、擴展和改善公共交通服務，以及管理道路的使用，以紓緩道路交通擠塞。當中，道路收費是一項重要的交通管理措施，能有效調節交通，善用有限的路面空間。

11. 我們將透過接收大欖隧道的契機，釐定大欖隧道未來的收費水平。我們力求在交通管理、支持運輸業界運作、回應公眾合理期望和恪守「用者自付」原則等多項考慮中取得適當平衡，建議適度調低大欖隧道的收費，以達致下列政策目標：

- (一) 訂定合理收費水平以控制車流量，令大欖隧道保持暢通，維持其貫通南北最便捷主要幹道的角色的同時，善用其剩餘容量，紓緩其替代路線屯門公路，以至吐露港公路的繁忙交通，從而理順新界西北來往市區交通；

---

<sup>5</sup> 參考三條過海隧道，其貨車車流比例約為18%。

- (二) 保障行經大欖隧道的公共交通服務暢順，便利新界西北市民出行<sup>6</sup>；
- (三) 體現「效率優先」的原則，適度下調收費以吸引商用車輛使用大欖隧道，同時保持其交通暢通，以維持其物流要道的功能，支持物流業營運和發展；以及
- (四) 恪守「用者自付」原則。隧道是政府的重要交通基建和資產，需要投放較多資源管理及營運，按照「用者自付」的原則，合理收費用於維持隧道正常運作，也為未來基建投資爭取所需資源。

### 擬議收費情景分析

12. 運輸署已收集交通數據並全面分析新界西／北部的陸路交通形態，綜合考慮大欖隧道的使用率、替代路線的交通情況、附近路網的承受能力、運輸業界運作需要、人口增長及未來發展等因素，現提出以下三個擬議收費情景分析以協助委員聚焦討論（詳見附件四）：

電單車 <sup>7</sup>	私家車	的士	商用車輛
<b>情景一：固定收費（預計大欖隧道交通暢順）</b>			
\$22	\$45	\$45	\$45
<b>情景二：固定收費（預計大欖隧道交通出現擠塞）</b>			
\$17	\$35	\$35	\$35
<b>情景三：分時段收費（預計大欖隧道交通暢順）</b>			
繁忙：\$22	繁忙：\$45	\$30	\$45
一般：\$17	一般：\$35		
非繁忙：\$10	非繁忙：\$20		

<sup>6</sup> 現時有約 45 條巴士線行經大欖隧道，服務元朗和北區市民。

<sup>7</sup> 本文中的「電單車」包括機動三輪車。

### 情景一：固定收費（預計大欖隧道保持交通暢順）

13. 情景一維持大欖隧道現時的固定收費結構，並大幅下調私家車、的士及其他商用車輛<sup>8</sup>的收費至\$45，私家車和的士收費減幅為約22%，而其他商用車輛收費的減幅更明顯，介乎約30%至約79%，以體現「效率優先」的原則<sup>9</sup>。此收費情景旨在回應社會期望下調隧道費，同時能達致較理想的交通管理效果，預期大欖隧道的車流量將上升並盡用其容車量，但隧道仍維持交通暢順，亦可紓緩屯門公路以至吐露港公路現時的交通。

### 情景二：固定收費（預計大欖隧道交通出現擠塞）

14. 情景二假設進一步下調私家車、的士及其他商用車輛的固定收費至\$35。此情景預期大幅減費會誘發過量的額外車流，造成大欖隧道擠塞，令包括巴士乘客及貨車在內的大欖隧道使用者均受影響。我們預期大欖隧道於繁忙時段的車流量將會超過其容車量約5%或以上，行車速度會降低，隧道入口亦會出現長約700米的車龍，但對進一步疏導屯門公路和吐露港公路的作用並不明顯；而額外車流卻將增加大欖隧道附近的主要幹道和元朗區內道路的交通壓力，例如元朗區內接駁至元朗引道的支路，以及加劇下游汀九橋現已非常繁忙的交通，有機會令大欖隧道與汀九橋之間的一段青朗公路出現擠塞，出現長約1公里或以上的車龍，或會倒灌至隧道管道出口並影響大欖隧道經支路至屯門公路東行往荃灣

---

<sup>8</sup> 「商用車輛」在本文中涵蓋除私家車、電單車以及的士以外的其他車輛類別。它們包括輕型貨車、中型貨車、重型貨車、公共及私家小型巴士、公共及私家單層巴士，以及公共及私家雙層巴士。

<sup>9</sup> 以往，商用車輛由於佔路面空間較大和對路面造成的耗損較多，其隧道費一般高於私家車的收費水平。現建議按「效率優先」的原則，同時考慮商用車輛的載客效率及對社會的經濟效益，把較高的商用車輛收費，拉近至私家車收費的相若水平，以達致管理交通及支持商用車輛運作的目的。

方向原本暢順的交通，造成更廣泛擠塞，結果得不償失。因此，我們認為不應採納此水平或以下的收費。如再進一步顯著下調私家車收費並誘發額外車流，其他車種（包括商用車）收費有可能需要上調，方可在整體交通管理上作平衡，以避免擠塞；反之亦然。

### 情景三：分時段收費（預計大欖隧道保持交通暢順）

15. 情景三回應社會期望盡量下調隧道費，同時以保持大欖隧道交通暢順為原則，有效紓緩屯門公路、吐露港公路的交通。私家車收費隨時段而改變，繁忙時段收費\$45、一般時段收費\$35、非繁忙時段收費\$20，減幅達22%至66%，市民可以在非繁忙時段以更低收費使用隧道；的士全日劃一收費\$30<sup>10</sup>，減幅達48%；貨車和巴士等商用車輛全日劃一收費\$45，減幅達30%至79%不等，以簡化收費結構，利便運輸業界運作，與三條過海隧道現時對各車輛類別的收費安排一致。值得注意的是，大欖隧道及其替代路線的收費水平和交通情況跟三條過海隧道有別，即使在大欖隧道採用分時段收費，調控交通的效果<sup>11</sup>預計未必如過海隧道般明顯。我們預期此收費情景的整體交通情況將與情景一相若，但預計整體隧道費收入將減少。

### 總結

16. 大欖隧道是新界西／北部往返市區的重要幹道，特別是大欖隧道的貨車使用率高，隧道暢通對支持本港社會經濟活動有更重要的作用。因此，大欖隧道的收費調整方案

---

<sup>10</sup> 建議的士收費，即為私家車全日收費的加權平均值。

<sup>11</sup> 即上調隧道費以遏抑繁忙時段過量的交通需求；及透過不同時段之間的隧道費差距，吸引部分繁忙時段的駕駛者改於其他時段出行，以分散繁忙時段過量交通至其他時段。

須力求平衡，在積極回應市民、駕駛者和運輸業界下調收費的訴求的同時，亦要顧及其預期交通效果，發揮隧道紓緩屯門公路以至吐露港公路繁忙交通的作用，以及避免因收費水平過低而引致大欖隧道出現擠塞，影響所有大欖隧道包括公交和商用車等使用者出行，導致顧此失彼。

### 其他相關配套措施

17. 為改善接駁至大欖隧道的交通，運輸署正計劃於博愛迴旋處往凹頭方向增建一條行車線，以提升該出口路段的容車量，令迴旋處周邊的交通更為暢通。路政署已於2024年4月展開有關工程，並爭取於2024年第四季完成相關土木工程。運輸署會繼續觀察區內交通情況，並適時實施其他措施改善交通。此外，運輸署和專營巴士公司會密切留意大欖隧道的乘客需求，有需要時會調整行經大欖隧道的巴士服務及提升巴士轉乘設施。

### 未來路向

18. 我們會在聽取議員及相關持份者的意見後，敲定大欖隧道的具體建議收費方案，以期在今年第四季提交相關條例草案予立法會審議。

19. 另一方面，一如其他政府隧道的做法，政府接收大欖隧道會交予承辦商管理和營運，而該承辦商將受運輸署及其他相關政府部門監督。運輸署將經公開招標程序，批出「管理、營運及維修保養」合約，確保承辦商能無縫承接大欖隧道的管理和營運工作。

## 徵詢意見

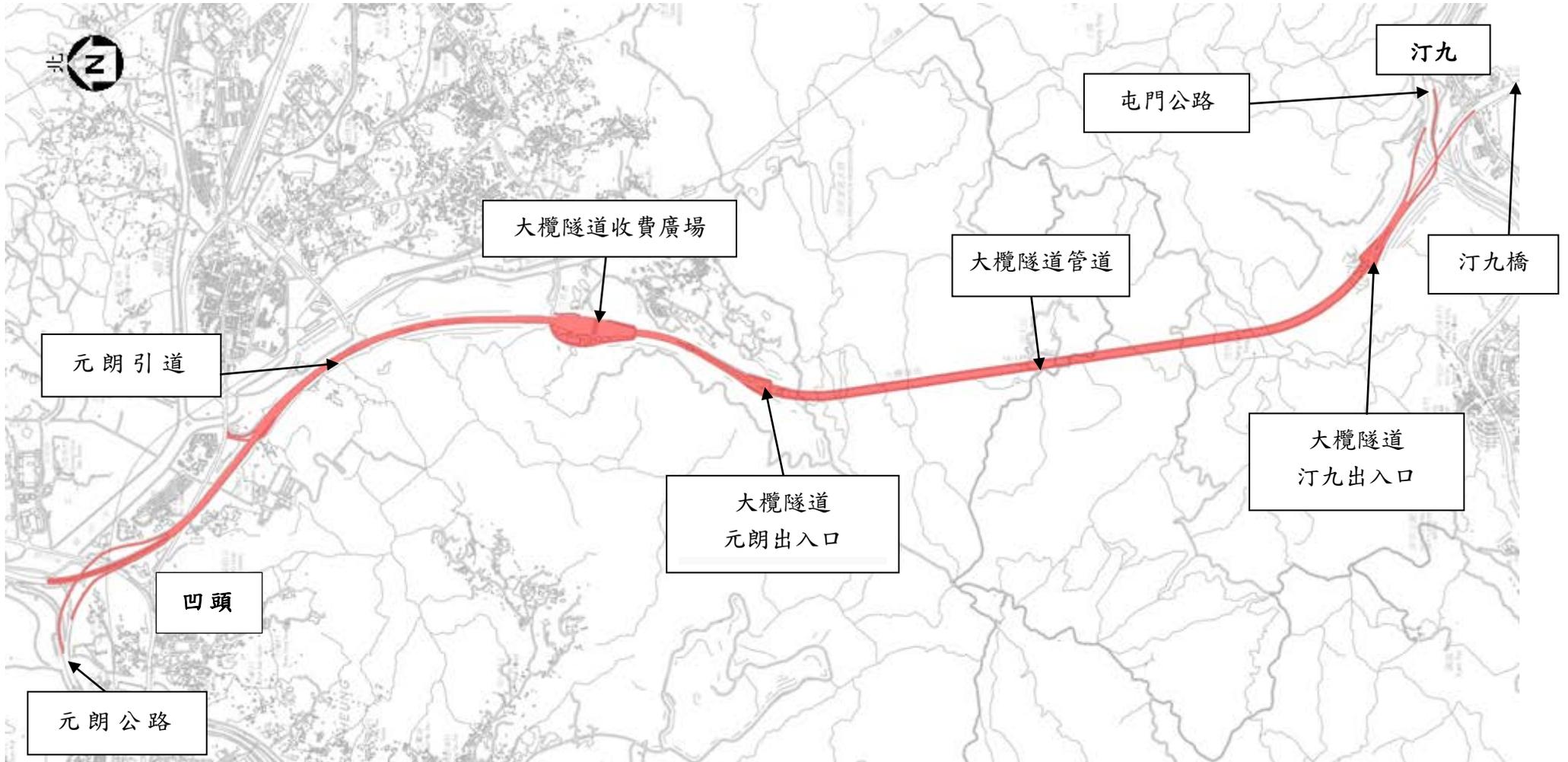
20. 請委員就政府為接收大欖隧道所作出的安排，及擬議收費情景分析，提供意見。

運輸及物流局

運輸署

2024年7月

大欖隧道及元朗引道



## 政府接收大欖隧道的相關法例修訂

參考過去政府接收東區海底隧道、大老山隧道及西區海底隧道的安排，政府正擬備《2024年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(《修訂條例草案》)，就政府在2025年5月接收大欖隧道作出相關法例修訂。

2. 《修訂條例草案》旨在把大欖隧道納入《行車隧道(政府)條例》(第368章)及其附屬法例的法律框架之內，以及修訂《行車隧道(政府)規例》(第368A章)，包括訂定使用大欖隧道須繳付的隧道費、訂定移走費<sup>1</sup>和許可證費<sup>2</sup>，以及容許某些交通標誌繼續在大欖隧道使用等。

3. 《修訂條例草案》亦訂定所需的保留條文和過渡安排，以確保政府在廢除《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章)及其附屬法例後，就有關大欖隧道的事宜而可能採取的行動<sup>3</sup>並不會受到影響。此外，《修訂條例草案》將包括相應修訂，以廢除在其他法例中對《大欖隧道及元朗引道條例》(包括其附屬法例)或專營公司的提述<sup>4</sup>。

---

<sup>1</sup> 任何在政府隧道內引起阻塞的車輛或物件均可被移走，而有關車輛的車主或有關物件的擁有人可被要求繳付移走費。

<sup>2</sup> 任何闊度或長度超出限制的車輛、正拖曳着其他車輛的車輛，以及正牽拉着拖車而車輛及拖車總長度超出限制的車輛，均須領有許可證才可通過政府隧道。

<sup>3</sup> 舉例而言，駕駛人士如在大欖隧道內橫過連續雙白線，即屬干犯《大欖隧道及元朗引道附例》(第474C章)下的罪行，經定罪後，可根據《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》內的過渡安排，使政府可對在《大欖隧道及元朗引道附例》被廢除前干犯有關罪行的駕駛人士在其被定罪後相應記分。

<sup>4</sup> 舉例說，《裁判官條例》(第227章)中對被告人可以書函就違反《大欖隧道及元朗引道附例》的罪行認罪的提述，將予以廢除。

大欖隧道現時及近年收費  
(只列出自 2015 年起的實際收費調整)

車輛類別	2015 年 2 月 22 日		2017 年 1 月 1 日		2019 年 1 月 1 日		2021 年 7 月 18 日		2022 年 9 月 18 日		2023 年 10 月 8 日 (現行收費)	
	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費	法定 收費	實際 收費
電單車及機動三輪車	\$70	\$20	\$80	\$20	\$90	\$22	\$95	\$24	\$95	\$26	\$95	\$28
私家車、電動載客車輛及的士	\$75	\$40	\$85	\$44	\$95	\$48	\$100	\$52	\$100	\$55	\$100	\$58
輕型貨車	\$210	\$41	\$240	\$45	\$270	\$49	\$285	\$53	\$285	\$59	\$285	\$64
中型貨車	\$220	\$47	\$250	\$50	\$280	\$55	\$295	\$59	\$295	\$65	\$295	\$71
重型貨車	\$240	\$52	\$270	\$55	\$300	\$60	\$315	\$65	\$315	\$73	\$315	\$79
公共及私家小型巴士	\$210	\$100	\$240	\$100	\$270	\$100	\$285	\$109	\$285	\$117	\$285	\$126
單層巴士	\$210	\$120	\$240	\$130	\$270	\$143	\$285	\$155	\$285	\$167	\$285	\$180
雙層巴士	\$225	\$140	\$255	\$153	\$285	\$168	\$300	\$183	\$300	\$197	\$300	\$213
貨車超過兩條車軸的每條額外車軸	\$80	\$0	\$90	\$0	\$100	\$0	\$105	\$0	\$105	\$0	\$105	\$0

\*上述不包括專營公司對個別車種在符合特定條件下所提供的推廣優惠。

三個擬議收費情景初步交通評估

電單車 (包括機動三輪車)	私家車	的士	商用車輛 (即貨車、小巴 和巴士)	估計 2026 年平日 行車量/容車量比率 <sup>1</sup>			
				大欖隧道	屯門公路 <sup>2</sup>	吐露港公路 <sup>3</sup>	汀九橋
<b>參考：維持現時隧道費</b>							
\$28	\$58	\$58	\$64-\$213	0.85	1.20	1.05	1.12
<b>情景一：固定收費（預計大欖隧道交通暢順）</b>							
\$22	\$45	\$45	\$45	0.98	1.15	1.02	1.17
<b>情景二：固定收費（預計大欖隧道交通出現擠塞）</b>							
\$17	\$35	\$35	\$35	1.05	1.13	1.01	1.21
<b>情景三：分時段收費<sup>4</sup>（預計大欖隧道交通暢順）</b>							
繁忙時段：\$22 一般時段：\$17 非繁忙時段：\$10	繁忙時段：\$45 一般時段：\$35 非繁忙時段：\$20	\$30	\$45	0.99	1.15	1.02	1.17

<sup>1</sup> 行車量／容車量比率是反映道路交通情況的指標。該比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量；高於 1.0，則表示交通開始擠塞。該比率若進一步增加，行車愈見緩慢，擠塞情況愈趨嚴重；接近 1.2 時，行車速度更會大幅減慢。

<sup>2</sup> 有關路段為屯門公路-深井段。

<sup>3</sup> 有關路段為吐露港公路-大埔滘段。

<sup>4</sup> 初步建議私家車及電單車在平日（即星期一至六，不包括公眾假期）有三個收費時段：(i)繁忙時段（包括銜接不同時段收費差距的過渡時段）上午及下午各一個，共約六小時；(ii)一般時段為上午與下午繁忙時段之間的時間；(iii)其餘時間為非繁忙時段。收費時段(ii)及(iii)合共十八小時。星期日及公眾假期則建議全日為非繁忙時段。