

不同持份者界別對先導計劃的主要意見

- 1.1 公眾活動參與期間，我們共收集到 515 份意見書，當中 462 份屬「一般公眾人士或團體意見書」，其主要意見概述於本附件的第一部分。另有 50 份屬「主要持份者界別意見書」，其主要意見概述於本附件的其餘部分。還有 3 份載列 3 項「意見調查」的結果，其摘要撮述於附件三。

(一) 一般公眾人士或團體

- 1.2 政府認為有必要推展先導計劃以解決中區道路擠塞問題，關鍵是如何制訂周全的落實方案。這次公眾參與活動的主要目的是收集公眾及持份者對先導計劃各項基本元素及相關事宜的意見。從收到的 462 份「一般公眾人士或團體意見書」中，有部分公眾人士是表明支持或反對先導計劃，亦有部分公眾人士只就先導計劃提供意見或表示關注，這些意見大致上可歸納為七類。表一列出這七類意見。

表一：對推行先導計劃的七類意見

1) 支持先導計劃
2) 達到某些條件才支持先導計劃(例如向某些類型/用途的車輛提供豁免)
3) 沒明確表態，只就先導計劃提供意見
4) 表示對先導計劃是中立/無意見
5) 要求先實施其他措施(例如加強執法)或待其他交通基建(例如中環灣仔繞道)落成後，才考慮應否推行先導計劃
6) 向先導計劃提出較多負面的關注，但沒有表明反對
7) 反對先導計劃

- 1.3 支持先導計劃的公眾人士中，較多認為有必要透過在繁忙時間向使用收費區道路的人士徵費，以減少車輛進出中區，紓緩該區現

時嚴重的交通擠塞問題，以改善商業運作和效能。有支持者指出，相對於其他紓緩擠塞的措施(例如提高車輛首次登記稅或牌照年費)，先導計劃較符合「用者自付」原則，更為公平。亦有支持意見指，先導計劃可以減少車輛廢氣及溫室氣體排放，改善中區的空氣質素，同時為行人提供更理想的步行環境。此外，有支持聲音指從先導計劃收集到的實際交通數據，可更廣泛地用作發展智能運輸系統，有助香港發展成智慧城市，希望政府盡快落實推行先導計劃。

- 1.4 反對先導計劃的公眾人士中，不少認為先導計劃不能有效解決中區因各種原因而導致的交通擠塞問題，並認為政府應透過加強對交通違例事項的執法和限制私家車增長等措施解決擠塞問題，而非推行電子道路收費；或應待中環灣仔繞道落成後才考慮是否有必要推行先導計劃。部分意見亦指先導計劃或會增加市民在公共交通工具收費上的負擔，及對區內商業活動造成影響。亦有意見指先導計劃變相令有錢人可優先使用區內道路，對其他有需要的人士(例如收費區內的居民)造成不便。
- 1.5 公眾人士對先導計劃較為關注的是豁免及優惠安排，很多意見要求豁免公共交通工具收費。亦有中區居民關注先導計劃會對他們帶來不便及帶來額外經濟負擔。有公眾人士要求將先導計劃的收入撥作與交通有關的指定用途(即「專款專用」)，例如用作減低公共交通工具的車資、建造新的道路和實施交通管理措施。就科技方面，公眾人士多因個人資料私隱的考慮，較支持採用短距離微波通訊，但也有意見指對採用甚麼科技沒有特定取向。

(二) 立法會議員及政黨

- 1.6 公眾參與期間，我們透過兩次立法會交通事務委員會會議¹，收集到共 15 位立法會議員²對先導計劃的意見。另外，有 6 個政黨³提交了意見書。

1 兩次立法會交通事務委員會會議分別在 2015 年 12 月 16 日及 2016 年 1 月 5 日舉行。

2 即王國興議員、田北辰議員、李卓人議員、易志明議員、胡志偉議員、姚思榮議員、陳恒鑄議員、郭家麒議員、莫乃光議員、梁國雄議員、鄧家彪議員、潘兆平議員、盧偉國議員、謝偉銓議員及鍾樹根議員。

3 即公民黨、民主建港協進聯盟、民主黨、自由黨、香港經濟民生聯盟及新民黨。

- 1.7 4 個政黨⁴就推行先導計劃給予正面意見，他們認同政府對推行先導計劃的理念。上述政黨都要求政府向公共交通工具豁免收費，以鼓勵市民多用公共交通工具、少用私家車。
- 1.8 3 個政黨⁵及有 9 位立法會議員⁶要求政府先實施其他措施(例如對違例泊車嚴厲執法、處理泊車位不足、及優化三條過海隧道分流等)，或認為應等待其他交通基建落成(例如中環灣仔繞道、南港島線(東段)等)，才考慮應否推行先導計劃。
- 1.9 有立法會議員表明反對先導計劃，認為在中區加強執法遠比推行先導計劃更具成本效益。亦有部分立法會議員關注先導計劃的長遠成效。
- 1.10 有政黨認為先導計劃對經濟和社會影響深遠，要求政府在下一階段公眾參與時，提供更全面的資料及數據供市民討論。亦有政黨認為在下一階段公眾參與期間應進行民意調查，以更科學及客觀方式收集市民對先導計劃的意見。
- 1.11 有數位立法會議員要求向商用車輛(俗稱「搵食車」)提供豁免。就收費機制而言，較多立法會議員及政黨認為應採用周界為本(按次收費)，而有議員更提倡車輛收費應按照車輛在收費區內逗留時間而計算。

(三) 區議會議員

- 1.12 透過舉辦區議會論壇，我們共收集到 10 個區議會⁷共 15 位區議員⁸對先導計劃的意見。在區議會論壇上曾經發言的區議員較多支持先導計劃或給予較正面的意見。有支持意見指香港地方小，車輛數目卻不斷增加，部分地區交通擠塞嚴重，認為政府無可避免要在擠塞地區推行電子道路收費。

4 即工黨、公民黨、民主黨及新民黨。

5 即民主建港協進聯盟、自由黨及香港經濟民生聯盟。

6 即王國興議員、易志明議員、姚思榮議員、陳恒鑞議員、郭家麒議員、莫乃光議員、鄧家彪議員、潘兆平議員及鍾樹根議員。

7 即中西區、屯門區、元朗區、北區、尖旺區、沙田區、東區、南區、荃灣區及灣仔區區議會。

8 即司馬文議員、李均頤議員、容溟舟議員、陳浩濂議員、陳崇輝議員、梁明堅議員、許智峯議員、麥業成議員、黃家華議員、彭振聲議員、葉文斌議員、趙資強議員、羅少傑議員、關秀玲議員及蘇焯成議員。

1.13 區議會論壇上也有個別區議員對推行先導計劃有保留，認為當中環灣仔繞道落成後，中區擠塞問題應該可以改善，現時不用急於推行。有區議員更指紅磡海底隧道(下稱「紅隧」)的擠塞問題遠比中區嚴重，認為政府應先處理紅隧擠塞問題。

1.14 由於先導計劃擬在中區推行，我們在公眾參與期間出席了中西區區議會會議，聆聽議員⁹就先導計劃提供地區意見。會議中大部分區議員都不贊成在中區貿然實施先導計劃。他們認為中區擠塞的主因是有大量違例泊車阻塞路面和沒有足夠的泊車位，故此要求政府先加強執法和增加區內泊車位數目。少數出席會議的中西區區議員對先導計劃持正面態度，但他們認為即使在中區推行先導計劃，亦必須同時實施其他措施，以多管齊下方式處理中區擠塞問題。最後，當日區議會會議通過以下動議：

「本會反對在中環貿然實施電子道路收費先導計劃，當局應先加強打擊非法泊車以釋放路面原有的交通容量，而非將由違法司機造成的交通擠塞問題轉嫁到由所有需要前往該區的守法市民承擔。」¹⁰

1.15 從區議會論壇及中西區區議會會議上，我們留意到不少區議員要求向公共交通工具、居於收費區內居民的車輛及環保車輛提供豁免或優惠，而部分區議員關注實施先導計劃時所需的配套措施，例如加強執法、加強進出收費區的公共交通服務、提供更多泊車及泊車轉乘和上落客貨設施、提供合適資訊以方便甚少前往中區的駕駛者等。

(四) 專業團體

1.16 公眾參與期間共收到 15 個專業團體¹¹提交意見書或派代表出席由我們舉辦的焦點小組會議。當中有 9 個專業團體對先導計劃表示支持或給予正面的意見，包括：

1) 互聯網專業協會

9 包括甘乃威議員、吳兆康議員、李志恒議員、陳財喜議員、陳浩濂議員、陳捷貴議員、陳學鋒議員、張國鈞議員、許智峯議員、葉永成議員、楊開永議員、楊學明議員、鄭麗琼議員、蕭嘉怡議員及盧懿杏議員。

10 就上述動議，運輸署已於 2016 年 3 月 30 日回覆中西區區議會秘書處(見附件九)。

11 即土木工程師學會-香港分會、工程界社促會、互聯網專業協會、英國特許公路及運輸學會-香港分會、香港工程師學會、香港公路學會、香港城市設計學會、香港建築師學會、香港專業及資深行政人員協會、香港規劃師學會、香港智能交通運輸系統協會、香港測量師學會、香港運輸物流學會、香港顧問工程師協會及電機電子工程師學會-香港分會。

- 2) 英國特許公路及運輸學會-香港分會
- 3) 香港工程師學會
- 4) 香港公路學會
- 5) 香港專業及資深行政人員協會
- 6) 香港規劃師學會
- 7) 香港智能交通運輸系統協會
- 8) 香港測量師學會
- 9) 香港運輸物流學會

1.17 表示支持先導計劃的專業團體認同電子道路收費是一個可持續改善擠塞的措施，而現時已有成熟的收費科技可供應用。有專業團體認為現時要在本港實行其他較嚴厲的交通管理措施(例如限制私家車牌照發牌數目或規定以車牌單雙數字作結尾的車輛隔日限駛)比推行先導計劃更困難，並且認為先導計劃更能有效地針對個別地區及個別時段的擠塞問題。

1.18 至於其餘的 6 個專業團體，有部分表示對先導計劃有保留，有個別專業團體則表明會待政府在下一階段公眾參與期間提出更具體的方案時才正式表態。有部分對先導計劃有保留的專業團體認為中環灣仔繞道落成後或許已經能夠改善中區擠塞情況，又認為導致中區擠塞的主因是嚴重的違例泊車及非法上落客貨所致。

1.19 專業團體普遍支持先導計劃的收費水平應與擠塞直接有關的因素掛鈎(例如收費水平可因應不同時間、地點和行車方向的交通情況而有所不同)，並傾向選用需要安裝車內裝置的短距離微波通訊科技。另外，專業團體普遍認為先導計劃不會引起私隱問題或認為現時的科技已經能夠保障駕駛者的個人資料私隱。亦有部分專業團體表示先導計劃的收入應用作與交通有關的指定用途(即「專款專用」)，例如改善進出中環的公共交通服務和投放於先導計劃的系統日常營運。

(五) 學術界

1.20 合共有 23 位學者¹²曾經在學術界的焦點小組會議上發言或提交意

12 即王予紅博士、王緝憲博士、司徒惠源博士、吳祖南博士、冷真博士、何穎博士、林興強教授、施能藝博士、侯道光博士、郭永鴻博士、倪孟正博士、梁美兒教授、麥浩然博士、黃永根教授、黃仕進教授、黃波教授、曾淵滄博士、楊海教授、熊永達博士、盧佩瑩教授、羅康錦教授、關焯照博士及顧衛華博士。

見書。他們一致贊成推行先導計劃，並認為應盡快實施。有學者擔心若今次諮詢及研究後仍未能推行先導計劃，市民或會懷疑政府是否有決心推行電子道路收費。有學者指出，於 2001 年政府完成第二次研究後，曾表示私家車每年增長率當時並未達 3%，所以無需實施電子道路收費。但過去十年，私家車每年增長率已遠超 3%，故此現時是重新啟動電子道路收費的合適時機。

- 1.21 多位支持先導計劃的學者都是 2005 年「可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組」¹³的成員。這個專家小組當年已經指出，中環灣仔繞道通車時便是實施電子道路收費的最佳時機。有意見指政府應把握中環灣仔繞道即將通車這個契機，盡快實施先導計劃。
- 1.22 大部分學者認為先導計劃應盡量不提供豁免或優惠，因為所有進出收費區的車輛都有份造成擠塞。此外，很多學者都提出，先導計劃的收入應用作與交通有關的指定用途(即「專款專用」)，例如加強公共交通服務、減低公共交通工具的車資、減低車輛牌照年費或首次登記稅、改善收費區內整體行人環境，令廣大市民受惠。

(六) 運輸業界

- 1.23 公眾參與期間我們從三個途徑(包括與運輸業界進行會議、立法會交通事務委員會會議，以及書面意見)收集到下列九個運輸業界對先導計劃的意見：

- | | |
|-----------|----------|
| 1) 電車 | 6) 專利巴士 |
| 2) 專線小巴 | 7) 非專營巴士 |
| 3) 港粵直通巴士 | 8) 學童巴士 |
| 4) 貨車 | 9) 市區的士 |
| 5) 公共小巴 | |

- 1.24 傾向支持先導計劃的運輸業界有六個，即電車、專利巴士、港粵直通巴士、學童巴士、專線小巴及非專營巴士。這些業界認為先導計劃可為行走路面的公共交通工具及商用車輛提供更具效率的營運環境，有助改善因擠塞而引致服務延誤的問題，亦間接鼓勵部分私家車及的士用家轉用公共交通。上述六個運輸業界都要求政府為其

13 「可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組」是 2005 年由「共建維港委員會」轄下的「灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會」所委任而成立。該小組的職權範圍主要是檢討及建議關於港島北岸的可持續運輸規劃。

界別的車輛提供豁免或優惠，主要理據有三個：

- 1) 電車、專利巴士及專線小巴的行車路線及班次由運輸署制訂，並非營辦商可以隨意更改，因此即使強制向上述的公共交通工具收費，也不能減少這些車輛進出中區的數目。
- 2) 電車、專利巴士及專線小巴的載客量較多而佔用路面較小，較有效率。如果獲得豁免，一方面營辦商不需將收費轉嫁給乘客，另一方面亦提供間接的經濟誘因鼓勵市民多用這三種集體運輸工具，符合政府以公共交通優先的運輸政策。
- 3) 非專營巴士、港粵直通巴士及學童巴士的營辦商認為，他們使用的同樣是公共巴士，服務市民大眾及學童。過去政府制訂某些巴士專線時，都容許所有巴士(包括專利巴士和非專營巴士)共同使用。如果專利巴士獲得收費豁免，公共巴士包括非專營巴士、港粵直通巴士及學童巴士都應該同樣獲得收費豁免，以示公允。

1.25 貨車、的士及公共小巴業界對先導計劃持較負面的看法。這三個業界都有代表明確表示反對先導計劃，部分原因與一般公眾人士提出的意見大致相同。

1.26 九個運輸業界都分別要求其界別的車輛種類獲得收費豁免或優惠。部分運輸業界(例如的士及專利巴士)表明如獲豁免收費，便會支持先導計劃。貨車、的士及公共小巴業界擔心，若他們在先導計劃下不獲豁免，業界的收入及生意將會受到嚴重影響，甚至令部分司機不能繼續謀生，因此他們亦要求收費豁免。

1.27 貨車業界指貨車和公共交通工具同樣都是服務市民，而貨車對支援整個中區商業活動至為重要，故要求貨車獲豁免。的士業界指如果的士不獲豁免，沒載客的士是不會願意進入收費區做生意，令收費區內的士供應不足，導致的士司機和的士乘客雙輸。

1.28 部分貨車、的士及公共小巴業界代表表明，如果不獲政府提供任何豁免，將來會全數將有關收費轉嫁給乘客或用家，到時乘客或用家就要繳付更多車資或運貨費用。

- 1.29 除要求提供豁免或優惠外，運輸業界普遍關注因推行先導計劃所需的配套措施，包括控制私家車增長、在路旁提供更多上落客貨設施、在進出收費區前提供掉頭設施等。運輸業界亦關注如何劃設收費區，認為政府要確保收費區以外的道路不會因實施先導計劃而變為擠塞。

(七) 商會

- 1.30 我們共收到五個商會¹⁴提交意見書，亦出席了香港總商會轄下經濟政策委員會會議及中小企業委員會會議。五個提交意見書的商會都一致支持先導計劃，認為這是提升香港競爭力的第一步，但強調需要有妥善規劃及設計才能帶來社會、經濟及環境效益，而推行先導計劃亦需配合整體的運輸政策。

- 1.31 香港總商會建議政府要為先導計劃分析成本效益，並公開結果，讓公眾對先導計劃有更多理解並促進討論。有中小企業委員會委員建議日後設計收費系統時，要考慮向公眾及商界公開使用道路的相關數據，令創意行業得以受惠。有個別商會則關注推行先導計劃的確實時間表，並建議政府考慮以「公私營機構伙伴合作」模式推行先導計劃。

- 1.32 多個商會都提及三條過海隧道的交通流量不均問題，並建議政府在設定收費區範圍時要考慮這個因素。就收費機制而言，多個商會都支持採用周界為本(按次收費)，因為更能符合「用者自付」的原則。

(八) 綠色團體

- 1.33 公眾參與活動期間共有 13 個綠色團體¹⁵提交意見書、派代表出席立法會交通事務委員會會議或焦點小組會議。當中 9 個綠色團體¹⁶傾向支持先導計劃，認為可減少交通擠塞及其引致的空氣污染問題，提高城市的宜居性。部分綠色團體更要求將改善路邊空氣質素定為推行先導計劃的其中一個目的，達致「污染者自付」的原則，亦要求政府在下一階段公眾參與時提供更多有關先導計劃如何能減低

14 即香港及澳門澳洲商會、香港美國商會及香港加拿大商會、香港英商會及香港總商會。

15 即世界綠色組織、地球仁協會、長春社、爭氣行動、香港地球之友、香港綠色策略聯盟、思匯政策研究所、商界環保協會、健康空氣行動、創建香港、環保科技聯盟、環保觸覺及關注香港空氣大聯盟。

16 即香港地球之友、香港綠色策略聯盟、思匯政策研究所、商界環保協會、健康空氣行動、創建香港、環保科技聯盟、環保觸覺及關注香港空氣大聯盟。

空氣污染的數據。個別綠色團體對先導計劃略有保留，認為只能改善局部地區的空气污染問題。

- 1.34 多個綠色團體建議要設定一個較大的收費區，以確保先導計劃更能減少擠塞及改善空氣污染。不少綠色團體亦建議將收費水平與車輛污染物排放量掛鈎，並且要求以收費區內路邊空氣污染物的濃度作為評估先導計劃的成效。
- 1.35 對於應向甚麼車輛提供豁免或優惠，綠色團體之間的意見也有分歧。部分綠色團體認為除緊急車輛外，所有車輛都不應豁免，以免減低先導計劃的成效。有綠色團體認為即使電動車輛也不應獲豁免，雖則電動車輛本身是零排放，但依然有份造成擠塞，並且會引致其他非環保車輛因擠塞而增加污染物排放量。但有部分綠色團體認為應豁免電車、低排放巴士和電動車輛。

(九) 其他團體

- 1.36 交諮會在其《香港道路交通擠塞研究報告》中，已建議政府應盡快著手籌備交通擠塞收費試驗計劃。該會在 2015 年 12 月 15 日的會議上討論了公眾參與文件，表示歡迎政府建議推行先導計劃，並認同政府的立場，認為電子道路收費是有效解決地區性交通擠塞的交通管理工具，也同意中區是推行先導計劃的合適地點。
- 1.37 此外，我們共收到 11 份由其他團體¹⁷提交的意見書，當中意見較為分歧，有支持也有反對。這些團體對推行先導計劃的意見與本附件所總結公眾及其他持份者界別的主要意見大致相同。

17 即 107 動力、八達通卡有限公司、大舜基金、公共運輸研究組、私隱專員公署、英之傑汽車服務有限公司、前線科技人員、香港復康聯盟、香港電燈有限公司、道路安全研究小組及置地控股有限公司。