

C00001

第一

# 反對加價告票及電子道路收費

致交通投訴組：

(一) 工展會及花展會都在維園舉行

嚴重導致該段道路塞車。

(二) 時代廣場又做成紅磡海底隧道

嚴重擠塞。因為香港管道沒有長期

二線行車。

(三) 遮打道畢打街、德輔道中的士及巴士

上落乘客做成，所以嚴重擠塞

(四) 赤柱監獄搬往欣樂，又有人反對

搬往別的地方，可以少的車去該區。

(五) 啓德機場建做隧道，政府負責人又不

能建做。改善交通等。做很多道路

等。做處理交通工作人員要勤力工作

發告票比駕駛人一事不可行，是間接搶別人的錢財致終謝謝。

地址：

姓名：李三照 電話：

12-12-2015年

TRANSPORT ADVISORY COMMITTEE  
TRANSPORT COMPLAINTS UNIT

From : Executive Secretary / TCU

Reference: 2015/12/1615

Tel :

Date : 31 December, 2015

Please reply to TCU by e-mail with history.

Subject: OTHER MISCELLANEOUS MATTERS

Date/Time of Incident:

Mode/Operator/Route: / -

Veh. Reg. No. :

Taxi Driver Identity Plate Number:

Location: 中環區

ATTN:

1. THB
2. HKPF
3. TD - TPD

Details:

'C' 有以下 2 項反映:

1. 'C' 表示不滿中環區即將實施電子道路收費。'C' 表示警方應多派員到中環區檢控逗留時間過長的車輛，而避免塞車，而非實施電子道路收費。另 'C' 表示雖然實施電子道路收費會增加乘客乘搭的士的機會，但 'C' 表示的士司機需代乘客代支電子道路收費，會令司機不便，加上司機用八達通付電子收費後，很難向乘客出示付了多少金額，故 'C' 希望向相關部門反映取消實施電子道路收費。

2. 另外，'C' 指很多時候，的士站之乘客不乘搭的士站排頭位之的士，反而乘搭第二架之的士，對第一架的士造成不公平。'C' 希望警方在每個的士站派警員維持秩序。

C's further comment on 31.12.2015 (Part 2)

\*\*\*\*\*

'C' 反對違例泊車定額款增加 50%。'C' 建議只加大約 5-10%，過多幾年再增加，免得市民百上加斤。

Grateful for your comments and follow-up action for PART 2 preferably within two weeks.

Regards,  
Miss Remy CHAN  
for ES/TCU

\* Complainant refused to disclose identity to operators/government departments.

C00003



06/01/2016 17:55

Hide Details

From:

To:

Cc:

History: This message has been replied to.  
TRANSPORT ADVISORY COMMITTEE  
TRANSPORT COMPLAINTS UNIT

From : Executive Secretary / TCU

Reference:

Tel :

Date : 6 January, 2016

Please reply to TCU by e-mail with history.

Subject: OTHER MISCELLANEOUS MATTERS

Date/Time of Incident:

Mode/Operator/Route: / -

Veh. Reg. No. :

Taxi Driver Identity Plate Number:

Location: General

Details:

'C'指不應只在中環區實施電子道路收費, 應該全香港也實施電子道路收費, 到時香港路面會比較少些塞車.

Grateful for your comments and follow-up action preferably within two weeks.

Regards,

Cyrus CHENG

for ES/TCU

關於我們

論題及摘要

討論室

自由討論區

資源中心

主頁

活動日誌

投票

論壇博客

我的自訂色彩

分享途徑:


[主頁](#)
[討論室](#)
[中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與](#)
[就《中區電子道路收費先導計劃》的意見收集](#)

顯示結果從 1 到 10 共計 16 條

第1頁 · 共2頁

1

2

▶ 最後 ▶▶

主題工具

搜尋主題

顯示

2015-12-14, 09:38

#1

運輸及房屋局/運輸署

回應: 4

**就《中區電子道路收費先導計劃》的意見收集**

我們希望聽取你對「中區電子道路收費先導計劃」各項元素的意見。以下總結了[公眾參與文件](#)第4章一系列問題。我們亦歡迎你提出其他意見。

**具體問題****收費區**

問1) 你對於如何劃設「中區電子道路收費先導計劃」的收費區界線有何意見? 原因為何?

問2) 你認為鄰近中環的其他地區, 如金鐘或上環的部分地方, 是否應納入「中區電子道路收費先導計劃」內? 如同意, 應包括哪些地區?

**收費機制**

問3) 你認為「中區電子道路收費先導計劃」應採用區域為本收費機制, 還是周界為本收費機制? 原因為何?

**收費時段**

問4) 你是否認同「中區電子道路收費先導計劃」須在收費區交通流量高的時段內收費?

問5) 你是否認同「中區電子道路收費先導計劃」不須在星期日和公眾假期收費? 你對於收費時段有何其他意見?

**收費水平**

問6) 你認為「中區電子道路收費先導計劃」應採用哪一個收費模式 – 對所有車輛劃一收費、根據車輛大小收取不同費用(即較大型的車輛需繳付較高的費用)或根據車輛的載客量收取不同費用(即載客量較高的車輛可付較低的費用)?

問7) 你認為電子道路收費應定於哪一個水平[(甲)假如是按日收費;或(乙)假如是按每次駛經收費(即每次經過收費點均收費一次)] · 才能令駕駛者改變其駕駛行為?

**豁免及優惠**

問8) 除緊急車輛外, 你是否支持「中區電子道路收費先導計劃」向其他類型的車輛提供豁免/優惠? 如果同意, 哪些類型的車輛應獲豁免/優惠? 原因為何?

**科技**

問9) 短距離微波通訊科技需要每部車輛在進入收費區前安裝車內裝置以繳付電子道路收費; 而自動車牌識別科技則需要在車輛每次駛進/駛離收費區或在收費區內道路行駛時拍攝其車牌。整體而言, 你認為「中區電子道路收費先導計劃」應較適合採用短距離微波通訊科技, 還是自動車牌識別科技?

**對私隱的關注**

問10) 你對「中區電子道路收費先導計劃」的私隱保護有關注嗎? 你的關注是甚麼? 你認為這些關注應如何解決?

**成效**

問11) 你認為在評估「中區電子道路收費先導計劃」的成效時, 應該採用甚麼指標?

問12) 你是否同意「中區電子道路收費先導計劃」的收費水平需要定期檢討, 並在有需要時作出調整, 以維持其成效?

**配套措施**

問13) 你對「中區電子道路收費先導計劃」所需的配套措施有何建議?

2015-12-14, 10:57

H00001

#2

郭金鋒

回應: 2

電子道路收費的問題, 已經討論了很多年了。  
解決交通擠塞問題, 這方案早就應該實施。

2015-12-14, 11:26	H00002	#3
CB 回應: 6	Support using the system to manage traffic. Public transport is abundant in commercial area and it is not a necessity to drive. Traffic jam causes air & noise pollution and reduces efficiency of the society as a whole.	
2015-12-14, 11:30	H00003	#4
葉柏麟 回應: 1	<p>Q1. It all depends on how traffic is intended to be regulated under the road pricing scheme. Not only should black spots for illegal parking be identified but also possible pile up of traffic on periphery of road pricing zone after the scheme is implemented. Therefore the provision of parking space near the boundary of the road pricing zone is essential.</p> <p>Q2. Admiralty must be included but not necessarily Sheung Wan.</p> <p>Q3. The system used in Singapore can be adapted.</p> <p>Q4. It's pointless requiring motorist to pay in the mid-night. If the purpose is to alleviate congestion during peak hours, charging should be made during these hours as well. The exact time depends how long these peak hours last.</p> <p>Q5. Transport Department should have figures about traffic flow on Sundays and Public Holidays. Whether or not charging should be made on these days depends on the need and the general public is not in a position to make any informed decision.</p> <p>Q6. Just keep it simple, a flat rate for all vehicle types is easier to implement.</p> <p>Q7. A per day permit allows multiple entry/reentry and does not attract motorist from making unnecessary prolonged stay within the paid zone.</p> <p>Q8. There can be no exception.</p> <p>Q9. That's a very complicated issue. As far as there is NOT a unified license plate system, I doubt the accuracy of ANPR technology. Motorist might also be tempted to fool the ANPR system with illegible or even illegal fonts. A semi-passive RFID tag placed on the windscreen (like that used by Autotoll) plus front-facing cameras for each lane to capture vehicles/drivers failing to complete the handshake with RFID transponder should be simple enough to implement and maintain.</p> <p>Q10. I believe RFID tags registered on vehicle basis should not have any privacy issue.</p> <p>Q11. This should be the job of transport experts.</p> <p>Q12. Definitely.</p> <p>Q13. Review and adjust supply of parking spaces outside the road pricing zone.</p>	
2015-12-14, 11:46	H00004	#5
麥順邦 回應: 8	應該等灣仔繞道使用後,效果如何再決定是否推行	
2015-12-14, 21:57	H00005	#6
ABHin 回應: 10	不如開條巴士線啦·現在其實塞的都是巴士·或者用BRT系統取代電車·巴士一進到中環就轉入BRT線·不停站·不停燈·	
2015-12-14, 23:53	H00006	#7
michaelo 回應: 1	We could reduce congestion by enforcing the no parking laws. Queens Rd has 3 lanes but is reduced to 1 lane because of illegal parking. Wellington Street is reduced from 2 lanes to 1 lane. Des Veoux Road loses one lane, as does Ice House Street. Enforcing the existing law would remove much of the traffic congestion we have.	
2015-12-15, 12:55	H00007	#8
Gary 回應: 5	在進行有開計劃前·應考慮是否有足夠替補道路供不願意付費的車輛使用!同時·要密切監察這些替補道路的交通擠塞情況有否惡化!	
2015-12-23, 17:04	H00008	#9
JPONG2226 回應: 101	<p>電子道路收費係劫貧濟富。剝奪將一眾中產駕車權利·說穿了就是要一般市民大眾不要駕車,讓路給比得起錢的富豪·令一眾富豪,政府高官可以唔使塞車入中環。此例一開,後幻無窮。應于反對。</p> <p>搞咁多嘢,都只係減得個10%車,幫助不大。點解政府高官唔可以以身作則搭地鐵返工·用小啲車減小塞車呢?如果所有政府官同特首都以身作則用公共交通返工·唔用政府車·咁我就就贊成。</p>	

2015-12-23, 17:21

H00009

#10

JPONG2226

回應: 101

收費區

問1) 你對於如何劃設「中區電子道路收費先導計劃」的收費區界線有何意見？原因為何？  
反對設立任何電子道路收費!

問2) 你認為鄰近中環的其他地區，如金鐘或上環的部分地方，是否應納入「中區電子道路收費先導計劃」內？如同意，應包括哪些地區？

不同意.

收費機制

問3) 你認為「中區電子道路收費先導計劃」應採用區域為本收費機制，還是周界為本收費機制？原因為何？  
反對設立任何電子道路收費!

收費時段

問4) 你是否認同「中區電子道路收費先導計劃」須在收費區交通流量高的時段內收費？  
反對設立任何電子道路收費!

問5) 你是否認同「中區電子道路收費先導計劃」不須在星期日和公眾假期收費？你對於收費時段有何其他意見？  
反對設立任何電子道路收費!

收費水平

問6) 你認為「中區電子道路收費先導計劃」應採用哪一個收費模式 – 對所有車輛劃一收費、根據車輛大小收取不同費用(即較大型的車輛需繳付較高的費用)或根據車輛的載客量收取不同費用(即載客量較高的車輛可付較低的費用)？  
反對設立任何電子道路收費!

問7) 你認為電子道路收費應定於哪一個水平[(甲)假如是按日收費;或(乙)假如是按每次駛經收費(即每次經過收費點均收費一次)]，才能令駕駛者改變其駕駛行為？

無論電子道路收費應定於哪一個水平，都不能改變對一眾富豪高官的用車行為。他們都照樣駕車入中環。

豁免及優惠

問8) 除緊急車輛外，你是否支持「中區電子道路收費先導計劃」向其他類型的車輛提供豁免/優惠？如果同意，哪些類型的車輛應獲豁免/優惠？原因為何？

政府高官用車不可以豁免，費用要高官自己掏腰包比不可以開公數的士，貨車，巴士，要豁免。

科技

問9) 短距離微波通訊科技需要每部車輛在進入收費區前安裝車內裝置以繳付電子道路收費；而自動車牌識別科技則需要在車輛每次駛進/駛離收費區或在收費區內道路行駛時拍攝其車牌。整體而言，你認為「中區電子道路收費先導計劃」應較適合採用短距離微波通訊科技，還是自動車牌識別科技？

反對設立任何電子道路收費! 無論用任何方法都會有私隱問題。

對私隱的關注

問10) 你對「中區電子道路收費先導計劃」的私隱保護有關注嗎？你的關注是甚麼？你認為這些關注應如何解決？

無論用任何方法都會有私隱問題。

成效

問11) 你認為在評估「中區電子道路收費先導計劃」的成效時，應該採用甚麼指標？

實施中區電子道路收費先導計劃後，在中區的车會只剩下平治寶馬等名貴房車，同am 車，李嘉誠的座駕出入中環暢通無阻，計劃就算成功了。

問12) 你是否同意「中區電子道路收費先導計劃」的收費水平需要定期檢討，並在有需要時作出調整，以維持其成效？  
反對設立任何電子道路收費!

配套措施

問13) 你對「中區電子道路收費先導計劃」所需的配套措施有何建議？  
反對設立任何電子道路收費!

第1頁 · 共2頁 1 2 ▶▶ 最後▶▶





關於我們 論題及摘要 討論室 自由討論區 資源中心

主頁 活動日誌 投票 論壇博客 我的自訂色彩 分享途徑: f t

主頁 討論室 中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與 就《中區電子道路收費先導計劃》的意見收集

顯示結果從 11 到 16 共計 16 條 第2頁 · 共2頁 << 第一 < 1 2

主題工具 搜尋主題 顯示

2016-01-12, 23:56

H00010 #11

王偉倫

回應: 6

Q.1 Do you have any views on how the boundary of the Central District ERP Pilot Scheme should be drawn up, and what are your reasons?

Agreed, its well-designed.

Q.2 Do you think some neighbouring areas of Central, say some parts of Admiralty or Sheung Wan, should be covered in the Central District ERP Pilot Scheme? If so, which area(s)?

Might not at the first stage

Charging mechanism

Q.3 Do you prefer an area-based or cordon-based charging mechanism for the Central District ERP Pilot Scheme? Why?

Charging period

area-based, easy to rememabr for drivers

Q.4 Do you agree that ERP charges for the Central District ERP Pilot Scheme should be imposed throughout the hours in a day when the traffic flow is high in the charging area?

Yes

Q.5 Do you agree that Sundays and public holidays should be excluded from the ERP charges for the Central District ERP Pilot Scheme? Do you have any other views on the charging period?

Yes

Charging level

Q.6 Which charging approach do you prefer for the Central District ERP Pilot Scheme – a unified charge for all vehicles, differential charges based on vehicle sizes (i.e. larger vehicles to be charged more), or differential charges based on a vehicle's carrying capacity (i.e. vehicles with higher carrying capacities to be charged at lower levels)?

Differentiated approach

Q.7 Do you have any suggestion on the range of ERP charge which you believe could induce motorists to adjust their travel behaviour when (a) ERP charge is levied on a per day basis; or (b) ERP charge is levied on a per pass basis (charging at each and every charging point)?

Open

Exemption and Concession

Q.8 Do you support providing exemption / concession to vehicles other than emergency vehicles for the Central District ERP Pilot Scheme? If so, what are the type(s) of vehicles and why do you choose them?

No exemption should be granted

Technology

Q.9 Dedicated short-range radio communication (DSRC) technology requires the installation of an in-vehicle unit in each vehicle entering the charging area for ERP payment, while automatic number plate recognition (ANPR) technology captures the licence number plate of a vehicle every time when it enters / leaves / circulates in the charging area. On the whole, would you say that ANPR or DSRC is a more preferable technology for the Central District ERP Pilot Scheme?

Yes

Privacy Concern

Q.10 Do you have any concern over the protection of privacy in the Central District ERP Pilot Scheme? What are your concern(s) and how do you think it/they could be addressed?

No

Effectiveness

Q.11 What indicators do you think we should use to evaluate the effectiveness of the Central District ERP Pilot Scheme?

Drop in vehicle number

Q.12 Do you agree that the charging level should be reviewed regularly and adjusted where necessary in order to maintain the

effectiveness of the Central District ERP Pilot Scheme?

Yes

Complementary measures

Q.13 Do you have any suggestions on measures which could complement the implementation of the Central District ERP Pilot Scheme?

No for now

2016-01-21, 18:29

H00011

#12

Jason Chow

yes, it can eliminate unnecessary traffic during peak hours.

回應: 5

2016-02-21, 12:35

H00012

#13

王偉倫

I think it's a possible solution to solve the terrific jam situation in Central and related district. Also, the international experiences are also partly applicable to in HK

回應: 6

2016-03-01, 17:16

H00013

#14

Maple Leaf

You have not asked the most fundamental question first - "Do you agree to this 「中區電子道路收費先導計劃」".

回應: 13

My answer - I rarely have to drive into Central, so it actually does not affect m. But I strongly object to this system which is totally, so that the rich could afford to drive into th busy streets of Central. In fact, it is the rich that caused all the traffic jam, with all their chauffer cars parked all over the place, blocking up traffic lanes.

The first thing that Government should do is to issue illegal parking to all these cars. They should either drive out of Central or go into parking lots. If Government enforce this strictly and persistently, the problem will be resolved.

Just imagine, even with this system in place, the rich will still ask their chauffers to drive into Central, pay once and parked along the streets anyway. The problem will not go away.

Hire more traffic warden and earn more on fines. This does not require LegCo's approval. No need to speed all the resources to set up the system and the administrative team to operate it.

2016-03-09, 13:43

H00014

#15

小蜜蜂

運輸及房屋局的電子道路收費先導計劃諮詢市民意見

回應: 948

接受市民意見專設網站:

[http://bec.org.hk/files/images/BEC\\_T...Digest\\_Chi.pdf](http://bec.org.hk/files/images/BEC_T...Digest_Chi.pdf)

即將於3月18日完結。政府於諮詢期內收集市民對收費區範圍、時段、機制、水平、豁免和應用科技方面的意見，之後會對中區進行電子道路收費的可行性，進一步研究。

個人覺得電子道路收費，的確有助減少車輛流量，仲會令市民放棄揸車到交通擠塞的地區，或是繞道經過收費關卡，甚至使更多的駕駛人士改用公共交通工具到達目的地。對於中區交通在繁忙時間處於擠塞而言，收費區範圍應不包括中區市中心各街道。其主要目標是控制進入中區的行車流量，防止行車超越道路的負荷。所以，建議收費關卡只適宜設置在進入中區的主要樽頸地帶之前的路段。對於收費不能以全日通的形式付款，應對繁忙時段才採取單次通過收費措施，而且是每經過一次繳費方式，進行單程收費標準。

對於道路收費主要對象是私家車輛，其次係客貨運輸及的士車輛，可各自有收費標準。建議全日豁免繳費為公共汽車包括小巴、巴士及電車。

建議香港4號幹線的東區走廊，應全日全線為免費通車要道，方便車輛進行繞道，容許自由進入或路經中區市中心。而真正有需要設置道路繳費關卡，應該位於港島最繁忙的銅鑼灣告士打道路段，此舉有助疏導車輛進入香港仔隧道及東區走廊。其次是進入金鐘道前的灣仔軒尼詩道路段，都是需要有道路收費管制措施的。

為鼓勵駕駛人士減少使用私家車上班，電子道路每次收費水平最好不少於\$10。對於自駕車與乘坐公共交通工具上班的經濟效益來作一個比較，政策應對後者具優惠支出為原則。

關於電子道路繳費方式未必需要全自動化，繳費關卡設置八達通付款，亦是一個非常普及的簡化交易工具。毋需強迫每一位車主安裝無線電自動繳費系統，運輸處亦因而省掉了一筆龐大的自動收費系統支出。

有學者認為香港愈來愈塞車的主因是私家車增長幅度驚人

相關評論文節錄如下:

據《交通運輸資料月報—2015年5月》報告，私家車登記總數從2010年的449,400部，升至去年541,751部，即平均每年私家車增加數量是5.1%。同期非私家車增長數量僅13,120部，按年平均增長率為1.5%。將過往幾年車輛數量與市區繁忙時間行車速度比較，可見其關係顯然是『相反』，即是車輛數目愈多，行車速度愈慢，交通擠塞問題愈嚴重。

來總結一下，我們會發問，在解決道路擠塞問題上，實施電子道路收費，是否剝奪市民的駕駛權利呢？若是同意收費有效疏導車輛流量的話，我們何不考慮減少市民購置私家車的擁有權。香港只是一個小地方，進行縮減道路上的私家車數目，才是解決

道路擠塞唯一的治標方法。



2016-03-18, 15:45

H00015

#16

Yvonne Wong

回應: 38  
博客文章: 116

### 關注道路收費私隱

政府正就中區及鄰近地區電子道路收費先導計劃進行諮詢，希望藉先導計劃紓緩道路交通擠塞惡化問題。公眾對電子道路收費其中一個最大爭議，是如何處理進入收費區內的車輛或駕駛者的私隱。雖然文件多番保證以現時科技可以解決市民對私隱的擔心，但以現時先進的定位技術，以及完善的地球資訊系統，要為汽車定位不算困難，實在不能令人放心。

政府文件說，「倫敦計劃」的自動車牌識別科技記錄車輛出入情況，每輛進入收費區的汽車均有記錄，汽車在收費區內是無所遁形的，不是理想選擇。文件也說，「新加坡計劃」的短距離微波通訊科技能夠消減車主對私隱的擔心，因為收費是當車輛經過收費區門檻才會被記錄，過路費用可以從每輛汽車裝置不具名的預繳卡或信用卡支付，而如果車主沒有欠費，當局不會特別追蹤，相信這個收費方案可以對駕駛者的私隱有更大保障。但是，由於計劃硬性規定每輛車均要安裝記錄裝置，而每個記錄裝置因為維護及保養原因，往往會安排獨一無二的序號，有心要追蹤某個裝置安裝在哪輛汽車上，其實是可行的。再者，現時定位技術先進，記錄裝置本身就是一個洩露位置的出口，駕駛者不論會否進出收費區也要強制安裝，這是不是令人擔心呢？要市民犧牲一些私隱去解決交通擠塞問題，能取得大眾共識嗎？

以現在智慧城市的技術，開放交通數據，令交通數據透明化，反而更能宏觀地回應全港交通擠塞問題，希望大家可以一同思考，一同對症下藥。以現時香港的政治環境，任何新措施也是寸步難行，希望大家三思而後行，避免不必要的爭拗。

2016-3-17 (on.cc)