

三項由非官方機構進行的「意見調查」摘要

我們在公眾參與期間共收到 3 份載列 3 項「意見調查」的結果。這 3 份意見調查分別由獅子山學會、南區區議員司馬文先生及創建香港提交。以下的摘要，是我們根據上述三項意見調查結果，經整理及分析後作出的。

1. 獅子山學會

根據獅子山學會提交的文件，該學會就電子道路收費先導計劃在中環的街道上和公共運輸交匯處進行了一個意見調查，一共成功訪問了 1 080 個市民，其中八成半受訪者每星期進出中環四次以上。受訪者中有約一半人士經常使用公共交通工具，另外有近三成人士為專業駕駛者(包括巴士、小巴、的士及貨車司機)。該調查的主要結果如下：

- 1) 近九成受訪者認為中環的交通擠塞問題嚴重，有六至七成的受訪者認為私家車及貨車是引致交通擠塞的主要車種。
- 2) 七成受訪者對政府計劃設立先導計劃並可能在將來擴大到其他地區的建議表示反對。
- 3) 六成受訪者認為如果政府已經落實增加過海隧道收費、推行巴士路線重組、加強執法打擊違例車輛，以及中環灣仔繞道通車後，並不需要推行先導計劃。
- 4) 近五成受訪者認為先導計劃應向公共交通工具(包括巴士、小巴和電車)提供豁免，只有兩至三成的受訪者認為的士、私家車和商用車輛應獲豁免。有六成半的受訪者認為環保車輛(例如電動車)應獲豁免。
- 5) 如果公共交通工具未獲豁免，有近七成的受訪者反對要將增加的成本轉嫁給乘客。
- 6) 約六成半受訪的職業司機及私家車駕駛者對電子道路收費可能帶來的私隱問題並不擔憂。
- 7) 四成受訪者不願意付出任何金錢來解決擠塞問題，另外四成受訪者願意每日支付少於 5 元，只有約兩成受訪者願意每日支付多於 5 元。

獅子山學會認為上述調查顯示推行電子道路收費仍未得到市民的支持，並認為調查顯示市民表示政府應先落實增加過海隧道收費、推行巴士路線重組、加強執法打擊違例車輛，以及新建的中環灣仔繞道通車後更能有效減少中環的交通擠塞。因此，該學會是會在中環灣仔繞道通車前及政府未有採用上述較簡單的措施前，反對推行先導計劃。此外，學會認為政府仍未提及先導計劃的費用，因此未能判斷計劃的成效，而大部分受訪市民亦反對相關的收費轉嫁給乘客。

2. 南區區議員司馬文先生

南區區議員司馬文先生就先導計劃向薄扶林選區的居民進行了一個網上調查。該調查中有 25% 回覆表示通常以私家車出入，27% 回覆表示通常以公共交通工具出入，兩者皆有則佔 48%。

對推行先導計劃的意見

該調查一共收集了 135 份薄扶林居民的回覆，其中 46% 回覆對先導計劃表示支持，48% 回覆則反對推行先導計劃，另外 6% 回覆表示沒有意見。調查結果顯示薄扶林居民對先導計劃的支持度與反對度相若。

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

較多薄扶林居民認為先導計劃收費區應局限於中環或其區內的部分道路。部分意見則提出收費區應包括中環及以外的地區，例如上環、金鐘、灣仔及銅鑼灣等。居民主要建議以交通擠塞程度來劃設收費區界線。

(二) 收費機制

薄扶林居民較傾向選擇區域為本(按日收費)收費機制，但亦有部分意見對兩種收費機制的選擇並沒有特定取向(即區域為本及周界為本)。

(三) 收費時段

較多意見同意先導計劃應在收費區交通流量高的時段內收費，星期日和公眾假期則不應收費。

(四) 收費水平

居民對先導計劃收費應採用的收費模式意見比較分散，雖然較多意見建議採用所有車輛類型劃一收費或根據車輛大小釐定收費水平，但亦有意見認為應該根據車輛的載客量收取不同費用。此外，較多意見認為如果先導計劃是按周界為本(按次收費)，建議的收費水平主要介乎每次 10 元至 50 元之間，當中亦有建議較高的收費水平，例如每次收費 200 元。而認為如果先導計劃是按日收費的意見，則建議每日收費介乎 20 元至 200 元之間。

(五) 豁免及優惠

較多居民支持向公共交通工具、的士和傷健人士使用的車輛提供豁免或優惠，但亦有不少居民認為所有車輛(緊急車輛除外)都不應獲豁免。

(六) 科技

選擇短距離微波通訊科技和自動車牌識別科技的意見數目相若，但亦有部份意見對兩種科技的選擇並沒有特定取向。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

只有小部份意見對先導計劃的私隱保障問題表示關注，部分擔心先導計劃所收集的資料會被用作收費以外的用途，又或有居民的行蹤會被監視。大部份居民都對私隱這個問題不表擔心或沒有意見。

(二) 成效

絕大部份居民認為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。在評估計劃的成效時，很多意見認為應以交通流量或行車速度作為主要指標，還可以考慮以收費區內的空氣污染程度作指標。

(三) 配套措施

居民主要建議在推展先導計劃的同時，應配合加強對交通違例事項的執法。此外，亦有意見要加強公共交通服務、提供更多的泊車轉乘措施、改善行人或單車設施，以及限制車輛數目。

南區區議員司馬文先生在遞交上述網上調查的信件中表示，薄扶林區尚未有港鐵服務連接，而區內小巴及巴士班次不穩定，居民因此選擇利用私家車代步，對先導計劃所帶來的影響表示擔憂。

3. 創建香港

創建香港就先導計劃向創建香港之友^{*}進行了一個網上調查。該調查中有 14% 回覆表示通常以私家車出入，54% 回覆表示通常以公共交通工具出入，兩者皆有則佔 32%。

推行先導計劃的意見

該調查一共收集了 375 份回覆，其中 68% 回覆對計劃表示支持，只有 29% 回覆反對推行計劃，另外 3% 回覆表示沒有意見。

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

較多回覆認為先導計劃收費區應包括中環及以外的地區，例如上環、金鐘、灣仔和銅鑼灣等，更有部份意見認為收費區應劃得大一點，盡量覆蓋更多交通擠塞的地方。亦有意見認為先導計劃收費區只應局限於中環或其區內的部分道路。對於如何劃設收費區界線，大部份建議要考慮交通擠塞程度、車流量和車速，也要提供繞過收費區的免費替代路線。

(二) 收費機制

回覆者對選擇區域為本及周界為本收費機制意見相若。亦有部份意見對兩種收費機制的選擇並沒有特定取向。

(三) 收費時段

較多意見同意先導計劃應在收費區交通流量高的時段內收費，星期日和公眾假期則不應收費。當中亦有意見認為在某些星期日和公眾假期，如果舉行特別活動而又會引致交通擠塞，便應考慮在這些日子收費。

* 創建香港於 2016 年 3 月 2 日至 2016 年 3 月 15 日期間在其網站(www.designinghongkong.com)設網上意見調查，邀請瀏覽該網站人士參與。

(四) 收費水平

多數意見認為，收費水平應根據不同的交通情況/車輛類型/載客量/乘客數量而釐訂。但亦有意見認為車輛應劃一收費。大部份意見認為如果先導計劃是按周界為本(按次收費)，建議的收費水平主要介乎每次10元至90元之間，當中亦有建議較高的收費水平，例如收費介乎每次100元至180元之間。至於如果先導計劃是按區域為本(按日收費)的，則建議每日收費介乎30元至50元之間，當中亦有意見建議較高的收費水平，例如每日收費介乎100元至500元之間。

(五) 豁免及優惠

較多意見支持向公共交通工具、的士、傷健人士使用的車輛及居於收費區內的居民提供豁免或優惠，但亦有不少意見認為所有車輛(緊急車輛除外)都不應獲豁免。

(六) 科技

選擇短距離微波通訊科技和自動車牌識別科技的意見數目相若。但亦有部份意見對兩種科技的選擇並沒有特定取向。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

主流意見對先導計劃的私隱保障問題不表擔心，只有小部分市民表示關注。

(二) 成效

絕大部份意見認為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。在評估計劃的成效時，很多意見認為應以交通流量、空氣污染程度或行車速度為主要指標。

(三) 配套措施

較多聲音建議在推展先導計劃的同時，應配合加強對交通違例事項的執法。部份發表意見人士亦提議加強公共交通服務及提供更多的泊車轉乘措施。此外亦有個別人士建議改善行人或單車設施以及調整三條過海隧道的收費。

創建香港在遞交網上調查的信件中表示，接受調查的市民深切關注中區泊車設施不足及對違例停泊車輛執法不力的問題。由於現階段尚未提供不同科技的成本及優點，故此調查所收到對科技的意見不一。同樣地，由於現階段尚未提供不同收費區界線及不同收費模式的利弊，故此政府將來必須制定更具體的方案供公眾討論有關細節。