

焦點小組會議、區議會論壇及與運輸業界會議的 意見概要

索引

焦點小組會議 / 論壇 / 運輸業業界會議	意見概要編號
市區的士事務會議	M001
港粵直通巴士服務會議	M002
專線小巴營辦商會議	M003
公共小巴事務會議	M004
貨車司機聯會會議	M005
貨車運輸業聯會會議	M006
專利巴士營辦商會議	M007
焦點小組會議 - 學術界	M008
學童車營辦商會議	M009
區議會論壇	M010
焦點小組會議 - 專業團體	M011
公共巴士營辦商(非專營巴士)會議	M012
焦點小組會議 - 綠色團體	M013

市區的士事務會議(2015年12月16日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

全利電召的士聯會	胡艷珍女士	
城市的士車主司機聯會	莊永德先生	
友聯的士車主聯誼會	吳桂珍女士	
車馬樂的士聯會	陳偉鵬先生	黃長明先生
港九電召的士車主聯會	羅雪芬女士	
香港的士商會	黃保強先生	陳文先生
	黃芷韻女士	潘美霞女士
香港的士小巴商總會	唐躍峰先生	陳洲先生
九龍的士車主聯會	溫卓明先生	楊錦明先生
汽車交通運輸業總工會	勞士正先生	何志強先生
四海的士車主司機聯會	余叙勤先生	
的士權益協會、數碼的士電召中心	劉劍魂先生	
泰和車行	伍海山先生	
的士司機從業員總會	吳業培先生	
的士同業聯會	陳吉祥先生	
交通事業從業員總會	張鈺堅先生	
聯友的士同業聯會	歐陽根先生	陳浩坤先生
市區的士司機聯委會	關沃華先生	
惠益港九及新界的士車主聯會	李國英先生	
香港計程車會	黎海平先生	
忠誠車行	鄭克和先生	
港九新界的士司機總會	李志祥先生	
的士權益(四海)電召中心	陳劍峰先生	
順安汽車貿易	周國強先生	
聯泰車行	林勝達先生	
自由的士權益協進會	李林昌先生	

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 實施先導計劃後，部份車輛即使不進入中環，亦有機會導

致收費區外圍例如灣仔出現擠塞。

- (ii) 的士沒有接受政府任何利潤保障，現在政府先在中環籌備先導計劃，遲些可能在其他地區推行，認為這樣會令的士的營運環境變得困難。

(二) 收費機制

- (i) 有詢問的士進入收費區後，究竟是只收一次費用，還是行一條街收費一次。

(三) 收費時段

- (i) 未有提出相關意見。

(四) 收費水平

- (i) 未有提出相關意見。

(五) 豁免及優惠

- (i) 大部份代表都要求市區的士要獲豁免收費。部分代表表明，只要的士獲得豁免才會支持電子道路收費計劃。假若的士不獲豁免，有代表擔心的士生意會受影響。
- (ii) 如果的士不獲豁免，的士便會遠離收費區，不願進入收費區做生意。
- (iii) 一旦推行先導計劃，如果的士經過收費點沒有繳費，而有關罰款需由的士車主承擔而不是由租車司機負責的話，的士車主會因此增加行政費用，例如車主要與替更司機對數。另外，實行先導計劃後但的士又不獲豁免，乘客有可能跟的士司機爭拗應否行走收費路線。
- (iv) 如果的士獲得豁免而私家車又要收費，一方面可以鼓勵私家車車主或用家改乘的士，另一方面可以增加的士生意，是一舉兩得。

(六) 科技

- (i) 未有提出相關意見。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 成效

(i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

(i) 未有提出相關意見。

其他意見

- (i) 如果實施先導計劃，道路便會更暢通，的士司機可做多點生意。
- (ii) 實施先導計劃會加重百物成本，認為擠塞的源頭在於私家車的增長太多。
- (iii) 部分業界代表明白電子道路收費可改善路面擠塞情況，但認為政府應該先處理中區違例泊車問題，控制私家車增長，及等待中環灣仔繞道落成後才推行先導計劃。

港粵直通巴士服務會議(2015年12月18日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

港粵直通巴士協會

郭俊發先生
張劍平先生
連忠輝先生
蘇俊先生
蔡順基先生
羅國偉先生
李麗華先生
張廣友先生
宋興華先生
李綺雲女士

中港澳直通巴士聯會

麥錦泉先生
黃良柏先生
林福成先生
陳宗彝先生
劉西目先生
李玉娟女士
羅有雄先生
鄭惠芝女士
蘇德全先生
張幗寶女士

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 要小心處理紅棉路應否列入收費區之內，因為紅棉路是半山居民出入的必經之路，而很多校巴都會駛經紅棉道。
- (ii) 有詢問收費區有沒有一個既定的範圍。

(二) 收費機制

- (i) 不獲豁免的車輛進入收費區後以「按次收費」會比「按日收費」更有成效，因為以「按日收費」可能會令駕駛者在收費區內逗留較長時間，反而加深塞車問題。

(三) 收費時段

- (i) 未有提出相關意見。

(四) 收費水平

- (i) 要小心處理收費水平應否根據車輛的大小或載客量多少而釐定，因為這樣的處理可能與運輸署一向強調集體運輸的政策背道而馳。

(五) 豁免及優惠

- (i) 直通跨境巴士屬於非專營巴士，也是公共巴士，一直都可使用巴士專線，所以在政府鼓勵市民乘搭集體運輸工具的大原則下，直通跨境巴士應獲豁免收費，或只需繳付合理廉宜的費用。
- (ii) 如果專營巴士不用繳付電子道路收費，那麼非專營巴士(包括跨境及本地巴士)亦不用繳費。

(六) 科技

- (i) 未有提出相關意見。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 成效

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

- (i) 在收費區外圍(例如一公里以外)應設置清晰的道路標誌及掉頭設施，讓駕駛者能及時作出抉擇是否進入收費區，而這樣的指示安排對遊客和很少到訪的駕駛者尤其重要。
- (ii) 收費區外圍應設有大型停車場及上落客點，令部份駕駛者可在收費區外圍泊車後或落客後步行進入收費區。

專線小巴營辦商會議(2016年1月5日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

人人好汽車有限公司	馬僑生先生		
綠專總商會主席	蘇世雄先生		
棉記汽車有限公司	顏專棉先生	顏孔輝先生	
瑞明服務有限公司	譚偉賢先生		
速昇有限公司	范炳康先生		
大埔專線小巴有限公司	陳綺瑩女士		
香港仔專線小巴有限公司	王宇峰先生		
金煌專線小巴有限公司	周潔衛先生		
興銳有限公司	陳偉文先生		
歷泰有限公司	陳岳明先生		
百德專線小巴有限公司、 長旺專線小巴有限公司及 杏花專線小巴有限公司	廖日昆先生	李偉佳先生	李偉昌先生
新興運有限公司	謝德河先生		
合安專線小巴有限公司	曾念國先生		
永富利發展有限公司	凌瑞娟女士		
平基投資有限公司	李衛星先生		
林展雄	林展雄先生		
瑞宏服務有限公司	廖卓峯先生		
潤泰科技有限公司	周鴻銘先生		
荃灣 86 專線小巴有限公司	周全龍先生		
樂華專線小巴有限公司	楊匯榮先生		
西貢 1、2 號專線小巴有限公司	馮耀濂先生	劉偉堅先生	
財記(旺角)專線小巴有限公司	譚業菜先生	譚志成先生	
財記(元朗)專線小巴有限公司	譚文楓先生		
捷輝汽車有限公司	謝健良先生		
長利貿易有限公司	鄭偉祺先生		
金匙有限公司	陳志輝先生		
荃灣汽車有限公司	謝應籌先生		
新昌運輸(香港)有限公司	黃偉倫先生		
廣安運輸有限公司	梁錦添先生	梁紹尤先生	

暢通管理有限公司	李洪先生	
普輝運輸有限公司	衛錦才先生	
樂聰發展有限公司	曾永樂先生	
友文投資有限公司	譚美娜女士	
偉文發展有限公司	陳文生先生	
萬能資源有限公司	李慶和先生	
吳樂父子有限公司	吳漢年先生	吳樂先生
冠逸投資有限公司	李偉業先生	
鴨脷洲專線小巴有限公司	周其仲先生	
富裕運輸有限公司	黃錦波先生	
國佳有限公司	周國洪先生	
萬能資源有限公司	李栢基先生	
信威國際投資有限公司	麥文德先生	
李強企業有限公司	李強先生	
新彩投資有限公司	歐碧峰先生	
唯峰國際有限公司	胡子樂先生	
好景專線小巴管理有限公司	張國華先生	

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

(i) 未有提出相關意見。

(二) 收費機制

(i) 未有提出相關意見。

(三) 收費時段

(i) 未有提出相關意見。

(四) 收費水平

(i) 實施先導計劃會令中區變成「有錢人」專區，除非收費水平非常昂貴，否則對「有錢人」的駕車意慾影響不太。

(五) 豁免及優惠

- (i) 有部份業界代表表明，如果政府真的推行先導計劃，要完全豁免向公共交通工具包括專線小巴徵費。
- (ii) 有詢問各類車輛進出中環的分類統計，以及如果學校、政府及社福相關車輛都獲豁免的話，會怎樣減低先導計劃的成效。

(六) 科技

- (i) 未有提出相關意見。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 成效

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

- (i) 雖然先導計劃的構思很好，但中區的「老細車」違例泊車才是構成擠塞的主因，政府應該先處理違例泊車及泊車位不足問題，又或者在調高與交通擠塞相關的定額罰款後，再看看違例泊車的情況是否有所改善才決定是否推行先導計劃。
- (ii) 中環沒有新的停車場落成，反而有些停車場更要清拆，而大會堂旁邊的停車場亦只有兩層高，政府應探討該停車場可否拆掉重建。

其他意見

- (i) 應待政府收回東區海底隧道及中環灣仔繞道通車後，再看看中區的交通流量會怎樣變化才推行先導計劃。

公共小巴事務會議(2015年12月23日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

漢華小型巴士商會	周宜慎先生		
香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會	梁雄先生	黎秉麟先生	
香港公共及專線小巴同業聯會	陳勵生先生		
香港公共小巴車主司機協進總會	張漢華先生	邱志光先生	王榮光先生
九龍公共小型巴士潮籍工商聯誼會	林深強先生	吳順利先生	
藍田惠海小巴商會	魏初先生		
鯉魚門高超道公共小型巴士商會	潘成就先生		
汽車交通運輸業總工會(公共小巴分會)	陳逢源先生		
公共小型巴士總商會	凌志強先生	萬振輝先生	
屯門公共小型巴士商會	鍾世興先生	李應佳先生	

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

(i) 未有提出相關意見。

(二) 收費機制

(i) 未有提出相關意見。

(三) 收費時段

(i) 未有提出相關意見。

(四) 收費水平

(i) 未有提出相關意見。

(五) 豁免及優惠

(i) 部分業界代表認同電子道路收費可改善路面擠塞情況，提高公共小巴的營運車速，吸引更多乘客使營業額上升，但大前提是公共小巴要獲豁免收費。

- (ii) 小巴應該與巴士看齊，如果巴士能夠豁免但小巴卻要收費，這是不公平的。因此，所有公共交通工具包括公共小巴應獲豁免收費。
- (iii) 如果公共小巴需要繳費，公共小巴的職業司機會將收費轉嫁到乘客身上，而乘客需要繳付更多車資。
- (iv) 如果先導計劃是向小巴車主收費，小巴車主可能要每天向不同的租車司機收取費用，擔心此安排會增加車主的行政費用，故此要求公共小巴獲豁免。

(六) 科技

- (i) 未有提出相關意見。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 成效

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

- (i) 政府應先控制私家車數目增長，包括建議控制發出私家車牌照的數目。
- (ii) 如果要在中環推行先導計劃，希望可以在中環增加小巴的上落客位置。

其他意見

- (i) 先導計劃未能對「有錢人」起到作用，只會導致勞民傷財，同時指出其實警方只要加強中區違例泊車執法就不會導致道路擠塞。另外，道路擠塞問題亦源於巴士路線嚴重重疊，要以重組巴士路線來解決。

貨車司機聯會會議(2015年12月30日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

香港泥頭車司機協會	陳三才先生	
混凝土業職工會	陳啟瑜先生	
友盟司機會	黃錦忠先生	
物流及貨櫃車司機工會	余國安先生	
運輸及物流業職工會	譚偉濤先生	
貨櫃運輸業職工總會	陳迪手先生	
汽車交通運輸業總工會	孫浚誠先生	余國泰先生

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 收費機制

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 收費時段

- (i) 本港貨運時間有相當大的限制，不是由貨車業界單方面可以決定，也會受收費一方的限制，故此有關要求貨車業界只在非繁忙時間(例如早上八時前或晚上六時後)才到中區送貨或收貨，是不切實際。因此政府在制定收費時段時要考慮貨車業界的實際營運情況及不同行業的貨運時間。
- (ii) 政府在研究設定收費時段時，需要留意中區現時已有部分路段對某些貨車設有進入限制(例如現時紅棉路由早上八至九時及下午四至七時是禁止 5.5 公噸或以上的車輛進入，星期日及公眾假期除外)。以運載混凝土車為例，由於經常須進出半山區地盤，假若先導計劃一旦落實，大量運載混凝土車便要趕及在收費時段開始前進入收費區，可能會令半山區的交通擠塞情況惡化。

(四) 收費水平

(i) 未有提出相關意見。

(五) 豁免及優惠

(i) 認為貨車對維持中區商業活動的角色非常重要，而中區的擠塞問題主要源自私家車，貨車的數目和進出中區的交通流量都比私家車少，故此要求貨車獲得收費豁免。

(六) 科技

(i) 自動車牌識別科技在本港應用有一定困難，因為車輛太密集，一架跟一架，可能影不到車牌。

(ii) 關注政府會選用那一種科技(例如會否考慮無線射頻識別及電子車牌)以及不同種類科技的安全性和兼容性。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

(i) 關注是否所有車輛都必須安裝車內收費裝置、安裝車內裝置的費用(包括安裝費用及按金)會由誰來承擔、以及有關的私隱問題。

(二) 成效

(i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

(i) 要處理收費區外圍可能引致的擠塞問題(包括如何避免不斷將收費區擴大及提供足夠的緩衝區)、以及確保公共交通工具(包括地鐵)有足夠的載客能力。

(ii) 政府要考慮在中環設置巴士轉車站，及在收費區外圍例如灣仔劃出空地讓貨車進行上落貨。

其他意見

(i) 中區的私家車違例泊車是構成擠塞的主因，警方要加強執法，在源頭解決違泊問題，而警方不應只針對貨車違例上落貨執法。

(ii) 如果在中環推行先導計劃，必須等待中環灣仔繞道落成後才推行。

- (iii) 先導計劃未能對「有錢人」起到作用，因為「有錢人」有能力聘請司機駕駛「老細車」進出中區就不在乎繳付電子道路收費、「有錢人」是由公司代為付費、及「有錢人」連警察發多張違例泊車告票也不怕。亦有指推行先導計劃其實只是製造「有錢人」可以違例泊車的地方，將收費區變成「有錢人」的駕駛專區，但卻有歧視貨車進入收費區之嫌。
- (iv) 不應同時推出先導計劃的籌備工作又建議調高與交通擠塞相關的定額罰款，應先看看先導計劃的成效才調高與交通擠塞相關的定額罰款。

貨車運輸業聯會會議(2015年12月31日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

九龍重型貨車聯合商會有限公司	梁根權先生	
香港工業總會	何志盛博士	劉石達先生
香港貨櫃車主聯會有限公司	馮建橋先生	
貨車車隊聯會有限公司	曹志昌先生	
落馬洲中港貨運聯會	蔣志偉先生	駱家敏女士
混凝土製造商協會(香港)有限公司	吳春宇先生	

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 將中區三大停車場包括港澳碼頭、林士街及國際金融中心及連接上述停車場的道路剔出收費區範圍，因為車輛直接進出上述三大停車場對中區產生的擠塞相對較少。

(二) 收費機制

- (i) 假如先導計劃的收費多少是按車輛逗留收費區內的時間長短來釐定，政府應考慮豁免計算車輛逗留在停車場內而沒有引致路面擠塞的時間。

(三) 收費時段

- (i) 如果收費時段會在晚上八時結束，會有可能造成大量貨車在收費時段剛結束後駛入中環而造成擠塞的情況。
- (ii) 要小心處理收費時段快將結束時，可能會有車輛不願意進入收費區內而出現減慢的行為。

(四) 收費水平

- (i) 私家車是引致塞車的源頭，私家車用家在收費時段進出收費區便要繳費實屬合理，因這是個人的享受，而收費要有阻嚇性，認為只收數元沒有作用。

- (ii) 政府可考慮在收費區內較為核心位置收費訂貴一點，而在收費區內較為周邊範圍可以收費訂平一點。

(五) 豁免及優惠

- (i) 有代表認為貨車對支援中區整個商業行為非常重要，中區內有超級市場、酒樓，而貨車和巴士其實都是服務市民，故要求貨車獲得收費豁免。
- (ii) 但亦有代表認為，所有車輛都不應獲得收費豁免，要一視同仁。因為如果某一種車輛獲得豁免，其他沒有豁免的車種一定會提出極大的反對，反而全部車種都不豁免可能收到反對的聲音會較小。現時即使「過海隧道巴士」的隧道費亦沒有得到豁免，而巴士也是導致塞車的一份子。
- (iii) 就算貨車沒有得到豁免，他們會將收費轉嫁給客戶。
- (iv) 的士屬於私人交通工具，不應獲豁免。
- (v) 政府應考慮收費區內居民使用自己名下車輛的出行需要及行動不便的市民前往中區看醫生的需要，提供豁免或優惠。
- (vi) 政府應該為一些公營機構的緊急服務車輛(例如電力公司搶救車輛)提供豁免。

(六) 科技

- (i) 採用自動車牌識別科技的行政費用會比較高。
- (ii) 有查詢車內裝置的安裝費用會由誰來負擔。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 對私隱的關注

- (i) 認為政府這次推行先導計劃還是存有一定的私隱問題。

(二) 成效

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

- (i) 如果在中環推行先導計劃，要處理收費區外圍(包括中半山、灣仔)可能引致的擠塞問題。

其他意見

- (i) 如果先導計劃是以「用者自付」甚或「自負盈虧」的理財概念營運，需要由進出中區的道路使用者直接分擔成本，那麼將來如果進出中區的車輛真的大幅減少，這樣可能會令進出中區的道路使用者帶來相當大的財政負擔，甚不公道。
- (ii) 有查詢有沒有繞道可以從雪廠街前的路口直接繞到碼頭區而不用收費。
- (iii) 政府要考慮當日後收回東區海底隧道可以怎樣疏導中區的交通擠塞。
- (iv) 政府要針對過去電子道路收費計劃不能成功推行的原因。
- (v) 有查詢當中環灣仔繞道通車後，預計中環擠塞情況會有怎樣改善。
- (vi) 應待中環灣仔繞道通車後，才推行先導計劃。
- (vii) 政府不能忽視巴士在中區帶來的擠塞，因為巴士上落客較慢。

專利巴士營辦商會議(2016年1月11日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

城巴有限公司及

新世界第一巴士服務有限公司 鍾澤文先生 吳義君先生 黃漢中先生

九龍巴士(一九三三)有限公司 關智偉先生 余志明先生

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 陳天龍先生

龍運巴士有限公司 霍彩福先生

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 如果在中區推行先導計劃，有可能引致中區外圍形成「塞車帶」，影響先導計劃的成效。故要小心制定收費區的實際範圍。
- (ii) 如果這次先導計劃成功，可以考慮在尖沙咀、西九龍繼續推行。

(二) 收費機制

- (i) 周界為本的收費機制比區域為本較為靈活，更能針對不同位置及不同時段的擠塞情況。

(三) 收費時段

- (i) 現時黃昏繁忙時段比早上繁忙時段更影響巴士運作。
- (ii) 政府要研究怎樣透過收費時段用作分流，因為不同種類的道路使用者對收費時段的反應並不一樣。

(四) 收費水平

- (i) 對於收費水平會如何影響各類道路使用者的出行習慣，政府應在下一階段的可行性研究作詳盡的數據評估，包括預計各類道路使用者對不同收費的反應及整體行車速度會如何改善。亦要注意在制定收費時須考慮那些有能力支付和願意支付的駕駛者是不容易受一般收費所影響。

- (ii) 政府要小心處理收費定價，如果一開始訂下一個相對較低的收費水平，但日後收費區仍然擠塞，要加價便會變得很困難，而這樣做就沒有人真正會留意到電子道路收費的好處，公眾只會覺得收費水平只是一直加價。
- (iii) 在訂定收費水平時應同時考慮車輛的性質(例如載客與載貨是不一樣)，而非只考慮車輛大小或載客量。

(五) 豁免及優惠

- (i) 要求專利巴士要獲豁免收費，特別因為專利巴士的載客量高及專利巴士的行車路線是指定而不能擅自繞過收費區。
- (ii) 如果專利巴士需要繳付電子道路收費，巴士公司會將此收費轉嫁給乘客。

(六) 科技

- (i) 應選用行政成本費用較低的科技，但現階段沒有實質數據是難以比較。
- (ii) 有查詢車內裝置的費用約為多少，並認為如果車內裝置的費用太貴，用家可能會抗拒安裝。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 成效

- (i) 政府可以在中區選取一些具代表性的巴士路線行車時間數據，當日後實施先導計劃後，作為其中一個監察及調節收費的檢討準則。
- (ii) 以推行先導計劃後，預計巴士行車時間能夠減少多少分鐘是一個易於令公眾明白的表達手法。由於巴士乘載路面上最多的道路使用者，因此巴士乘客得益對社會整體也是得益。

(三) 配套措施

- (i) 應設置替代道路或掉頭位置給不進入收費區的駕駛者在進入收費區前離開。

- (ii) 政府應以多管齊下方式來處理中區擠塞問題，例如提高私家車首次登記稅和車輛牌照年費、以及加強對違例泊車和違例上落貨的執法。

其他意見

- (i) 要求將先導計劃的收入，在扣除行政費用後，用來補貼公共交通工具營辦商，透過降低票價來鼓勵市民乘搭公共交通工具。
- (ii) 其實推行先導計劃時應該減低巴士票價，以鼓勵更多人轉用巴士，而巴士公司因此需要提供更多巴士服務。當然巴士公司的立場是希望經營成本不會因推行先導計劃而提高。
- (iii) 有代表原則上支持在中區推行先導計劃，認同減少道路擠塞有助改善巴士脫班問題，令巴士行車時間更可靠，增加巴士的吸引力，亦有助減低營運成本。但認為如果再不落實先導計劃，就永遠不會知道計劃成效如何。亦指先導計劃整體成效是以價錢或時段去控制需求。
- (iv) 巴士公司即使因實施先導計劃後而多了乘客及盈利，仍然需要根據與政府定下的機制，將多賺的回饋給乘客，故此不存在先導計劃只便宜巴士公司的說法。

焦點小組會議 – 學術界(2016年1月26日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

冠域商業及經濟研究中心 香港大學	關焯照博士 王緝憲博士 吳祖南博士 侯道光博士 黃仕進教授
香港中文大學 香港城市大學	黃波教授 倪孟正博士 曾淵滄博士 寧治博士
香港科技大學 香港理工大學	羅康錦教授 冷真博士 林興強教授 熊永達博士
珠海學院	黃永根教授

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 收費區不要太複雜，應定在數條主要幹道，不要擴展到半山。在收費區內的主要幹道中間可加設多一個收費點，向收費區內繞圈的駕駛者收費。
- (ii) 如果收費區太大，有車輛就會在裡面繞圈而只付費一次；如果收費區太小，有車輛可能會需要多次進出而需多次付費。
- (iii) 在收費區內每一個交通擠塞點收費，以減少有車輛不斷在裡面繞圈的情況。
- (iv) 新加坡電子道路收費區的設計概念是動態的，當有些地方變得非常擠塞時，政府會增加一些收費門架，當有些地方不是太擠塞時，就會把一些收費門架取消。

(二) 收費機制

- (i) 有學者同意以區域為本的收費機制，但不要在收費區內設置太多的收費點。
- (ii) 根據新加坡第一代收費系統，車輛駛過收費門架一次便須繳費一次。車輛駛過收費門架後即使在收費區內停留很長時間，是無需再繳費。但有人因為不太熟悉新加坡的系統，將車輛在收費區周界多次出入，一下子駛過收費門架四、五次，這便須繳費四、五次。
- (iii) 如果向繞圈的「老闆車」徵費，「老闆們」可能會讓「司機們」停泊在停車場內休息，不用在收費區內繞圈，這樣可減少擠塞及對「司機們」有好處。

(三) 收費時段

- (i) 不應該設立任何收費時段，應先定義甚麼是擠塞，例如以行車速度，再根據擠塞程度去收費。反而如果設立收費時段，會令部份駕駛者在收費時段開始前趕入收費區，令交接時間造成擠塞。

(四) 收費水平

- (i) 收費水平隨著擠塞的程度而改變是最有效的，因每個人都看到實際行車速度，沒有爭論空間。
- (ii) 認為收費水平應根據擠塞程度來釐定，但一開始不用定價太高。定價低，阻力少些，令先導計劃得以實行。舉例說：行車速度能維持每小時 20 公里以上就不收費，20 公里以下定為擠塞要收費，由 10 元開始，行車速度越低收費就越高，最高 50 元。
- (iii) 收費水平的設定應以金錢去衡量需求，可根據駕駛者的時間價值來釐定。香港人的收入水平和新加坡人相似，建議參考新加坡的收費水平。
- (iv) 很多主要的經濟活動都集中在中環發生，所以有些駕駛者是必需進出中環，因此要留意定價多少才有辦法讓駕駛者改變他們的行為。

(五) 豁免及優惠

- (i) 豁免是可免則免，理論上電子道路收費不應該有任何豁免和優惠，因為無論甚麼車都會造成擠塞。但是先決條件是讓先導計劃能成功實行，那麼阻力越少能實行的機會越大，所以建議很多人使用的公共交通工具要獲豁免。

- (ii) 對於的士應否獲豁免，首先要解決的士司機因前往中環須收費而不願意進入該區做生意的疑慮，因為進入收費區後可能沒有客人，令的士要繳費但又不能轉嫁到乘客身上。由此引伸的問題是中環可能沒有足夠的士供應，政府要研究能否以科技來豁免「空的士」進入收費區的安排。
- (iii) 有意見指出不少的士司機反對先導計劃，因為他們覺得收費後生意會減少。這個顧慮是要處理的。亦有意見認為的士司機未必一定反對先導計劃，因為塞車太嚴重反而會影響的士司機的收入。
- (iv) 認為的士即使沒有收費豁免可能也沒問題，因為擠塞減少可令的士司機多接載一兩程生意而令收入增加。
- (v) 的士乘客在收費區內上車便要繳付電子道路收費給的士司機，但的士司機離開收費區時則不需繳付電子道路收費，這樣「空的士」司機會較為願意進入收費區找乘客。
- (vi) 的士應否豁免收費是最大的爭議，如果希望先導計劃能成功實行，可能在首階段先豁免的士收費。
- (vii) 貨車是不應豁免收費，因為即使沒有豁免，貨車還有其他選擇，例如於晚間送貨或其他不擠塞的時段送貨。
- (viii) 貨車行業是著重經濟效益，在實施先導計劃後，貨車行業自然會有所調節，例如在晚間或不收費時段送貨，又或者一些需要經常送貨的店鋪就會搬離中環，長遠就會令貨車減少在中環出現。
- (ix) 擔心先導計劃會在政治過程中變為失敗，因為有太多運輸業業界都要求豁免，最終令先導計劃變成「無牙老虎」，認為不要讓運輸業業界、駕車人士或者區議員壟斷先導計劃的討論。

(六) 科技

- (i) 政府可考慮採用全球定位系統的收費科技，好處是能夠按時收費，即使有車輛在收費區內不停繞圈也可按時收費，而不只是進出收費區時才收費。而全球定位系統亦可以較為靈活地應用，不受安裝收費門架的位置所局限，例如將來九龍也很擠塞，使用全球定位系統是可以較靈活、較快捷去設定收費區範圍。但全球定位系統也有些問題，特別是它可以知道車輛的軌跡，而香港很多高樓大廈也會阻擋衛星信號。
- (ii) 現時新加坡正發展第二代收費系統，採用全球定位系統，可以探測到車輛有沒有在收費區內行走，也可以根據車輛

- 在收費區內行走的時間長短來收費。
- (iii) 不一定要採用全球定位系統，因為中環面積太小，使用周界設置相關儀器亦可知道車輛進出時間。相反全球定位系統成本較貴，亦要花更長時間實行，也可能會有信號接收不到問題。
 - (iv) 政府除了要參考過去的數據及經驗外，亦需要預計未來的科技發展，因為科技發展迅速。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 現時私隱問題已經解決，例如新加坡的收費科技是沒有個人資料信息存留，因此沒有私穩問題。
- (ii) 不太贊成用自動車牌識別的收費科技，因為駕駛者的行蹤較容易被知道及可能出現私隱問題，而其實現時本港採用的「快易通」電子收費系統也很成功。

(二) 成效

- (i) 成效是需要定期檢討。如果成效是以行車速度為指標，一旦行車速度能提升至目標就是有成效；達不到成效就要調整收費水平。成效與收費水平是掛鈎的。
- (ii) 可以參考倫敦的做法，在推出先導計劃初期每半年甚至每季都進行一系列的檢視報告，範圍可以包括：收費區內外的車速改善、路邊空氣污染物排放量的改變、市民在零售商店的消費影響等，而在先導計劃實施前便要開始量度相關數據以作比較。
- (iii) 要注意先導計劃的長遠成效，不要以不停加價來紓緩擠塞。
- (iv) 將來先導計劃要加價是無可厚非，因為這個世界是有通貨膨脹，不能欺騙市民說永遠都不會加價。

(三) 配套措施

- (i) 政府需要管理好中環的交通，例如現時路旁有很多違例泊車，但警方執法不嚴。一方面不做好交通管理，另一方面卻向大眾收取電子道路收費。認為政府應先做執法本份，才較容易說服大眾推行先導計劃。
- (ii) 關注泊車位不足問題。
- (iii) 在推行先導計劃的同時，應該在中區發展更多的行人路、

- 提供更多的巴士、更方便的公共交通服務。
- (iv) 推行先導計劃前要對遊客進行相關宣傳。

其他意見

- (i) 成立類似「電子道路收費管理局」，將收入保證用於交通的事宜上，而不是單純地歸入庫房，這樣就可將先導計劃的收入重新分配，例如減低不進入中環的車輛牌照年費、減低首次登記稅、建立一個補貼機制以降低進入中環的巴士及地鐵票價，令大部份的市民受益，而不只是令那些「老闆車」繳費後就可以更暢通地進出收費區。將收入重新分配的目的就是將更多持份者的支持聲音納入政府的一方，讓更多的支持聲音可以走出來，否則只會聽到反對者的聲音。
- (ii) 先導計劃的收入要用於津貼使用公共交通工具的人，喜歡駕車的人就要多付點錢，使用公共交通工具的人亦可節省一點錢，這樣在政治上會有一定的支持度。
- (iii) 要將先導計劃的收入投放回地區使用，以解決地區的交通問題，例如改善交通燈或公共交通服務。
- (iv) 希望在下一次諮詢加入討論先導計劃的收入用途，亦希望政府是真心實行先導計劃，是為了改善擠塞和空氣質素，而不是為了收取稅項。
- (v) 將「專款專用」的收入用來減低車輛牌照年費，但這可能需要財政司同意。事實上香港的車輛牌照年費是相當高，僅次於新加坡，其實是有減低的空間。
- (vi) 將「專款專用」的收入撥到一個類似「八達通基金」，該基金只給予十一歲以上有香港身份證的人使用，並且標明只可用於繳付公共交通工具的車資上，而非只津貼某一間巴士公司或港鐵。相信普通市民會覺得這個「八達通基金」是一個十分實際的津貼，這樣做就可以「還富於民」。
- (vii) 英國傳統並沒有採用「專款專用」，所有政府收入都只能用作「非指定用途」。反而有些地方例如斯德哥爾摩、奧斯陸、卑爾根等，其實是有採用「專款專用」去改善公共交通、基礎設施及環境等以增加持份者的支持，令大眾覺得推行電子道路收費是對他們有所得益，而不只是讓「有錢人」才有得益。事實上倫敦在推行電子道路收費計劃時也有將收入專門用作改善公共交通，例如購買巴士。
- (viii) 有學者支持先導計劃應盡快試行，亦認為政府只要有理據，

以公平公正的原則去處事，就不怕被人挑戰。

- (ix) 有學者指，雖然支持先導計劃，但感覺不到政府真的很想做，仍然只在研究層面上討論如何實行先導計劃。認為三十年前第一次研究電子道路收費時所做的報告其實是最好的，所有法律、社會及經濟等方面都有涵蓋，現時其實應該可以推行先導計劃。認同今次已經是第四次研究，如果這次不推行，就變成「狼來了」。
- (x) 看不到為甚麼先導計劃需要五至十年才能完成，對此感到很失望，政府應該盡快放心實行先導計劃。
- (xi) 當年進行第二次電子道路收費研究時，因時值經濟下調，所以政府當時認為不需實施計劃，但同時指出當私家車每年增長率超越3%時，就應該再研究電子道路收費，現時私家車每年增長率是5%。
- (xii) 當年中環灣仔繞道計劃有很大爭議性，相關專家小組報告中提及中環灣仔繞道通車時是一個很好的契機同步推行電子道路收費計劃。但如果現時先導計劃要在中環灣仔繞道通車後數年才能實施，到時候市民就不會再覺得中環灣仔繞道是一條替代路線，而只認為它是交通網絡的其中一部份。到時市民就會再要求政府提供另一條額外的替代路線，但事實上已經沒有可能在中區再提供其他的替代路線。
- (xiii) 當年「可持續發展委員會」進行過一次調查，以環保為主題訪問市民是否支持推行電子道路收費，記得當時多數市民是支持。
- (xiv) 很多外國地方在實行電子道路收費前，都有較為多人反對，但正式試用後便慢慢為人所接受。
- (xv) 興建道路在交通管理上是最差的選擇，表面上興建道路可以減少擠塞，但實際上鼓勵更多人擁有車輛。
- (xvi) 若再不控制中環的土地規劃，長遠下去，電子道路收費亦只會一直增加，這樣會令公眾反對及反感。
- (xvii) 認為政府必需先弄清楚中環的交通系統承载力。
- (xviii) 不能說「有錢人」才能進入收費區，因為非「有錢人」也可選擇乘坐巴士和地鐵，十分方便，有時比「有錢人」乘坐私家車還要快。
- (xix) 不同意單憑警察加強執法便可解決中區擠塞問題，指出當警察在街頭驅趕車輛，有車輛就會自然繞到街尾違例停泊。
- (xx) 電子道路收費是可以同時處理市民擁有車輛及使用車輛

的意願，即使很多人擁有車輛，透過電子道路收費及在交通系統可以應付的情況下，車輛是可以在適當的時候前往適當的地區。

- (xxi) 先導計劃的其中一個目的是希望令公眾明白不可以讓私家車數量無限量增長。
- (xxii) 先導計劃有些詳情應該由專家處理，不應該問市民。
- (xxiii) 先導計劃不應只被視作地區問題，因為計劃雖然在中環推行，但影響的是所有出入中環的人，而這些出入中環的人多數不是住在中環，所以政府要推動那些出入中環但非住在中環的人去支持這個計劃。
- (xxiv) 如何處理持份者的想法是很重要，政府要參考過往三次研究的經驗，有那些持份者是特別強硬，亦要小心處理持份者所關注的會是中環租金問題、出入中環會否不方便、進入中環需要多少錢等。
- (xxv) 政府日後再就先導計劃進行公眾參與時，可能會有很多年青人走出來反映意見，所以政府要預備怎樣跟年青人去傳達有關訊息及包裝先導計劃。
- (xxvi) 應嘗試在環保方面說服市民，例如實行先導計劃後，廢氣排放減少的程度或中環的氣溫可以下降多少。除了考慮環保方面外，政府亦需考慮經濟效益，因擠塞導致的經濟損失其實更大。

學童車營辦商會議(2016年1月30日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

汽車交通運輸業總工會 非專營巴士分會學童車組

譚偉照先生
曾群盛女士
林振源先生
許振強先生

學童車協會有限公司

梁剛先生
馮百年先生
林志平先生
黃麗華女士
范結儀女士

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

(i) 關注在中區實施先導計劃後，要留意免費道路(例如中環灣仔繞道)可能出現的擠塞情況。

(二) 收費機制

(i) 未有提出相關意見。

(三) 收費時段

(i) 未有提出相關意見。

(四) 收費水平

(i) 不接受所有車輛劃一收費，因為學童車對中區擠塞影響較小，相反私家車影響較大，如非必要學童車不會前往中區。

(ii) 關注收費方式是以自動、月結或每星期繳費。

(五) 豁免及優惠

(i) 要求學童車獲豁免或優惠。

(六) 科技

- (i) 關注車內收費裝置是否必須安裝在新車內，還是需於車輛續領牌照時確保有安裝。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 成效

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

- (i) 中區擠塞問題因專營巴士過多所致，要求政府考慮調整巴士過多情況。

其他意見

- (i) 有查詢中環灣仔繞道是否有支路到中環。
(ii) 應讓中環灣仔繞道落成一至兩年後才籌備先導計劃。

區議會論壇(2016年2月2日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

九龍城區	丁健華議員	關浩洋議員	
大埔區	劉勇威議員		
中西區	陳浩濂議員	許智峯議員	
屯門區	甘文鋒議員	葉文斌議員	蘇焯成議員
元朗區	梁明堅議員	麥業成議員	
北區	陳崇輝議員	彭振聲議員	
沙田區	容溟舟議員		
油尖旺區	鄧銘心議員	關秀玲議員	
東區	趙資強議員		
南區	司馬文議員		
荃灣區	黃家華議員	羅少傑議員	
黃大仙區	胡志健議員	袁國強議員	雷啟蓮議員
離島區	黃文漢議員		
灣仔區	李均頤議員	林偉文議員	
觀塘區	蘇麗珍議員		

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 應在上環、中環、灣仔及銅鑼灣收費。
- (ii) 可考慮中環以外的地方推行先導計劃。
- (iii) 希望適時在全港多處地方(如元朗、天后和銅鑼灣)持續推行電子道路收費計劃。
- (iv) 應考慮最繁忙道路才收費。
- (v) 擔心先導計劃會將交通擠塞轉移到其他地方，但收費區外圍道路卻未能負荷。

(二) 收費機制

- (i) 應採用區域為本的機制。
- (ii) 擔心車輛繳費後仍會在收費區逗留，沒有誘因泊入停車場，未能減少區內擠塞的情況。可考慮按佔用道路的時間收費（泊車時段不會收費），設立收費遞增機制。
- (iii) 應加大力度增加車輛在收費區內兜圈的成本，或者會對「老闆車」有些少成效。

(三) 收費時段

- (i) 應考慮最繁忙時間才收費。
- (ii) 只在早上和下午繁忙時間才收費。
- (iii) 政府要針對中環上班人士而制定方案，但星期日駛經中環的車輛不應受影響。
- (iv) 公眾假期不應收費。

(四) 收費水平

- (i) 擔心收費會太高，影響到市民的出入。
- (ii) 應考慮車輛的長度和載客量、排放量和是否電動車而釐訂收費。
- (iii) 應向過境車輛徵收雙倍收費，否則應用其他方法控制它們的道路使用權。

(五) 豁免及優惠

- (i) 公共交通工具(例如巴士、屋村巴士和專線小巴)應獲豁免/優惠，這會起鼓勵作用。
- (ii) 考慮豁免商用車輛或安排商用車輛在非繁忙時間去裝卸貨物。
- (iii) 基於環保理由，電動車、低排放車輛或歐盟五期的車輛應獲豁免/優惠。
- (iv) 關注收費區居民是否會獲得優惠。
- (v) 應考慮豁免傷殘人士的車輛或給予優惠。

(六) 科技

- (i) 無論是採用那種科技，現時收費隧道和將來電子道路收費計劃的系統必須要統一。亦指出現時可以在隧道測試系統，不需要等待。
- (ii) 應採用全球定位系統的科技。
- (iii) 關注拍攝車牌的科技怎樣確定駕駛者身分。

- (iv) 有查詢是否已決定採用那種科技、會由那一間公司負責。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 有部分人會擔心自己的私隱或行踪會因先導計劃被別人盜取。

(二) 成效

- (i) 關注是否有加價時間表。

(三) 配套措施

- (i) 對於違法泊車問題，警方要果斷執法，不需要給予口頭警告。並應增加警務人員、交通督導員去執法。
- (ii) 有查詢可否先在中環加重違例泊車的罰則或增加交通督導員，作為先導計劃的一部分。
- (iii) 應考慮在合適地方增加欄杆，使「老闆車」不能方便地上落客，以減少違例停泊車的問題。
- (iv) 應在合適地點提供泊車轉乘。
- (v) 應考慮三條過海隧道分流和中環灣仔繞道解決中環交通擠塞。
- (vi) 必須在收費區外圍提供足夠的泊車設施和上落貨設施，亦認為現時有些中區停車場在日間時段經常泊滿。
- (vii) 應提供泊車位實時資訊，減少車輛在中環兜圈子找泊車位。
- (viii) 政府應先做好公共交通的配套，駕車人數便會減少。
- (ix) 多條巴士路線重疊，同時進入繁忙區域，應考慮提供方便的公共交通轉乘方法，減少交通擠塞。
- (x) 應盡快落實北港島線，提升公共交通的網絡。
- (xi) 指政府要考慮如何清楚通知甚少前往中環的車輛（如旅客）有關收費的安排。

其他意見

- (i) 英國倫敦會把電子道路收費計劃收入投資到公共交通工具上，香港是否會有措施讓收入用得其所。
- (ii) 把收入投放於交通基建投資或改善公共交通，會較易獲市民支持。

- (iii) 關注先導計劃所帶來的收入是否部分可用在改善中環空氣質素。
- (iv) 有與會者支持先導計劃，認為政府遲早也要實施電子道路收費。香港地方少，車輛不斷增加，交通擠塞嚴重。如果某些地區交通得到改善，可能對社會有好處。
- (v) 有與會者因為許多海外地方實施電子道路收費後都有正面影響，所以支持先導計劃。
- (vi) 要先訂下先導計劃的目標，除了解決交通擠塞外，亦要改善中環的空氣質素，因此建議要與環境局和環境保護署共同研究。
- (vii) 擔心實施先導計劃仍未能解決交通擠塞。
- (viii) 先導計劃的成效未必能長期維持，不能只單靠電子道路收費，而增加城市的交通資源是解決擠塞問題的長遠方法。
- (ix) 政府應設計多個方案，以數據交代交通流量、節省時間和改善環境方面的成效。
- (x) 擔心中環灣仔繞道未能應付不進入中環商業區的車輛。
- (xi) 中環灣仔繞道落成後，交通將會改善，因此建議應在中環灣仔繞道落成後，根據中環的交通情況再考慮電子道路收費。
- (xii) 現時中區交通擠塞的主因是非法泊車，皇后大道中及遮打道三條線起碼有兩條是被違例泊車佔據的。另外雪廠街、都爹利街、砵甸乍街等兩條線亦有一條線被違例泊車佔據。而警方只是口頭警告的文化是需要改變。因此，應先加強對非法泊車的執法，然後再討論有沒有需要推行電子道路收費。
- (xiii) 應先做加強執法、應用科技做快速的抄牌等措施，但不需要現在就反對推行先導計劃。
- (xiv) 中環擠塞的問題比起紅磡海底隧道塞車只是一個小問題，應先解決紅隧塞車問題。
- (xv) 其他海外地方之所以能成功推行電子道路收費是因為有足夠容量的道路。擔心實施電子道路收費及泊車轉乘設施後，若公共交通未能提升，會影響灣仔區的交通。
- (xvi) 先導計劃是懲罰居於缺乏公共交通工具的山頂區居民，他們是有需要駕車或乘坐的士。
- (xvii) 擔心若向巴士和貨車收費，會對使用中環道路的人士產生影響。
- (xviii) 先導計劃會增加駕駛者和公共交通工具營運的成本，擔

心會轉嫁到消費者身上。

- (xix) 「老闆車」是導致中環交通擠塞的原因，如果警方對違例的「老闆車」能嚴厲執法，擠塞問題會有所改善。
- (xx) 需要小心處理先導計劃引致的不平等問題，因為有人或會認為先導計劃會令有錢人才能進入中環。因此，需要改善區內的行人設施，惠及低收入人士，使非駕駛人士更容易在區內行走，更快乘坐公共交通工具。
- (xxi) 推行電子道路收費計劃的成本相對昂貴。
- (xxii) 關注是否會設立特定時段供貨車送貨。希望透過先導計劃的細節去調節上落貨的貨車的駕駛習慣，在非繁忙時段才進入中環。
- (xxiii) 建議政府研究是否有更好的經濟誘因去改善方案。
- (xxiv) 建議政府研究如果電子道路收費計劃要有實效的話，要先知道需要減少什麼類型的車輛，及要豁免什麼的車輛。
- (xxv) 要考慮先導計劃對收費區內的零售商及他們的顧客的影響。
- (xxvi) 有查詢中環部份道路的行車量／容車量比率，如果行車量未超過容車量，即表示道路仍能容納車輛，只是有部分車輛塞在裡面。
- (xxvii) 有查詢實施時間表。
- (xxviii) 有查詢會否有特別的措施應對一些特別情況，如恐怖襲擊和大雪情況。

焦點小組會議 – 專業團體(2016年2月3日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

土木工程師學會-香港分會	王展滔先生		
工程界社促會	陳智敏先生		
英國特許公路及運輸學會-香港分會	文良展先生	譚明輝先生	
香港工程師學會-物流及運輸分部	黃志明先生	蘇洪德先生	
香港工程師學會-電子分部	林瑞明先生	曾劍鋒先生	
香港公路學會	彭一邦先生		
香港城市設計學會	譚寶堯先生		
香港建築師學會	何文堯先生	梁傑文先生	
香港智能交通運輸系統協會	呂義鳴先生	蘇志賢先生	
香港測量師學會	鄧康偉先生		
香港運輸物流學會	周文生先生	林純彬先生	曾永鏗先生
香港顧問工程師協會	司徒玉倫先生	龔永泉先生	
電機電子工程師學會(香港分會)	廖日榮先生	劉慶強先生	

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 將範圍盡量縮小，先觀察其成效。
- (ii) 政府不應要浪費資源，可考慮在東九龍發展作先導計劃的試點，而推行電子道路收費的選址不一定是中環。
- (iii) 相信電子道路收費會推廣至其他地方，有查詢政府有沒有長遠計劃。

(二) 收費機制

- (i) 周界為本的方法是適合中環，因為範圍不算大，出入都是主幹道為主。按次收費會比按日收費為好，避免鼓勵多次進出收費區。
- (ii) 應以時限作基準(可能只需要兩小時或更短的時間)，因為車輛停泊在區內才是導致交通擠塞的原因。若以逗留時間作收費基礎，政府在技術上需要分辨出在收費區兜圈的車輛、停泊在路旁的車輛和在停車場停泊的車輛。

- (iii) 政府需進行大型的調查，分析進出中環的車輛的模式(例如：逗留時間、進出次數和進出時間)，才能制定收費機制。

(三) 收費時段

- (i) 未有提出相關意見。

(四) 收費水平

- (i) 大部份的私家車車主都是很富有，收費太低(如\$30/\$40)未能起太大作用。
- (ii) 的士的收費應較其他公共交通的收費高，因為的士跟私家車同樣造成交通擠塞，較高的收費可誘使市民乘搭大型公共交通工具，例如小巴和巴士。
- (iii) 按的士的乘客數量收費，載客越多總收費越低。如果採納上述建議，便要更改的士「收費咪錶」，使司機可以把乘客數量加進「收費咪錶」來計算收費。
- (iv) 按擠塞程度收費，而擠塞程度應使用較為客觀的指標來界定，例如：行車量／容車量比率或行車時間。
- (v) 應根據即時的擠塞情況和排放的資料，在不同的時段、情況及對不同車種收取不同的費用。
- (vi) 可考慮收費水平與空氣污染指數掛鈎。例如若中環的空氣污染指數高於某一個水平，當天的收費水平便改為雙倍；甚至把公共交通的票價減半，鼓勵並吸引市民乘坐公共交通。
- (vii) 因為由研究至推行需要數年，建議要留意收費水平(經通脹的計算後)是否容易被市民接受。

(五) 豁免及優惠

- (i) 豁免和優惠應該愈少愈好，讓系統更簡單。
- (ii) 少些豁免會更公平，但贊成公共交通工具應獲豁免。
- (iii) 公共交通工具是最有效的道路使用者，應獲豁免或給予最好的優惠，以免收費轉嫁乘客。
- (iv) 應考慮豁免巴士、專線小巴、接載傷健人士的車輛和緊急車輛。
- (v) 的士是公共交通工具的一種，但屬個人化的交通工具，對於是否需要豁免有疑問。
- (vi) 貨車應該要收費。
- (vii) 應考慮向收費區居民給予優惠。

(viii) 對低排放的車輛給予優惠。

(六) 科技

- (i) 自動車牌識別和短距離微波通訊兩種科技各自有其好處及壞處，自動車牌識別科技有私隱問題，亦關注準確性；而使用短距離微波通訊科技則需安裝車內裝置，亦擔心會勞民傷財。因此，關注政府會否考慮其他科技。
- (ii) 有好幾種科技可以做到電子道路收費，現在的全球定位系統已經進步了很多及有很多配套可以做到，但認為自動車牌識別可能是最簡單，因不需安裝車內裝置，或能減少整體的資金成本。
- (iii) 可採用無線傳真(WIFI)，並可考慮把現時的街燈作為WIFI點，掌握車輛的位置和數量。
- (iv) 採用已成熟的自動繳費系統如快易通，避免現有快易通用戶安裝額外車內裝置。
- (v) 擔心車牌識別的科技需要人手核對車牌影像，成本高，亦有可能有誤差，導致不公平的情況出現。
- (vi) 運用超級電腦收集數據，研究發展全港性智能城市。
- (vii) 邀請大學研究科技。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 不認為推行電子道路收費會有私隱的問題，相信政府可以作出安全、公平的處理。
- (ii) 現時的自動繳費系統並沒有私隱方面的問題，建議政府立法限制使用先導計劃所收集的數據。
- (iii) 假如電子道路收費採用的科技與現時的閉路電視的相關系統所收集到的資料相若，在私隱方面的問題基本上未會有惡化。
- (iv) 警方現時也有使用自動車牌識別系統，據了解每次行動結束後便會刪除數據，而這方法已滿足到現時的《個人資料（私隱）條例》，所以認為私隱的關注不大。

(二) 成效

- (i) 按擠塞程度每數個月調整一次收費水平。

(三) 配套措施

- (i) 在區外設有泊車轉乘的設施。
- (ii) 可考慮穿梭小巴/中巴接載市民來往在收費區外的泊車轉乘設施，這些交通工具相對地鐵靈活，能通達區內街道。
- (iii) 須增加停車場，讓車輛不再需要兜圈。
- (iv) 實施更多公共交通優先措施，例如設計較大空間和出入便利的巴士站。
- (v) 在收費區外應有一些上落客區，讓乘客下車後步行入中環。
- (vi) 新建築物重建時可向後移，以及增加有蓋行人路和綠化空間。
- (vii) 關注電子道路收費所收集到的資料能否用作輔助交通管制及監察系統，以給予駕駛者更多資料計劃更好的出行路線。除應用於交通上外，建議研究應用於其他例如生活或消費方面。
- (viii) 在中環增加道路的空間有限，而且在香港實行強硬的交通管理措施比較困難，所以電子道路收費是控制車輛進出中環有效手段，但必須有完善的配套。

其他意見

- (i) 額外收入的運用能否得到市民的認同是很重要。政府須清楚解釋收入的用途。
- (ii) 把先導計劃的收入補貼進入中環區的公共交通，甚至另外撥款補助公共交通。
- (iii) 把先導計劃的收入用於提升行人流動的便捷性。
- (iv) 收入應投放於先導計劃的系統內。
- (v) 有與會者支持先導計劃，應盡快試行。
- (vi) 在宣傳上可以強調，實施電子道路收費後，得益的人大部分都是乘搭公共交通的乘客。
- (vii) 電子道路收費是公平的，不願付錢的人會因應個人的需要調整行程的安排，而願意付錢的駕駛人士會選擇付電子道路收費而縮減行程所需的時間。
- (viii) 先導計劃對紓緩交通擠塞有幫助，但必須多管齊下，才能解決問題。
- (ix) 當政府推出一個全面的先導計劃(包括各項配套)時才能表態。
- (x) 如果真的決定要推行先導計劃，在下一階段必須有更多全

- 面的資料，讓付費者覺得合理。
- (xi) 政府要提供分析數據，讓市民更了解。亦應向市民交代以往研究的結果。
 - (xii) 在主要路口設立攝影機及電腦系統紀錄車輛甚麼時候進入及離開中環，運用這些數據設計先導計劃。
 - (xiii) 政府必定要考慮成本效益。
 - (xiv) 中環交通擠塞的原因很多，包括嚴重的違例泊車、紅隧和灣仔的擠塞情況伸延至中環、巴士線很多，以及「有錢人」車輛在上下班時間集中駛向某些道路等。
 - (xv) 中環灣仔繞道落成後可改善中環交通擠塞的問題，不需要電子道路收費先導計劃。
 - (xvi) 擔心實施電子道路收費後，巴士票價需要增加，對使用公共交通的市民不公平，政府要研究實施電子道路收費對公共交通票價的影響。
 - (xvii) 駕駛到中環的市民的駕駛需要並不是為了享樂或遊玩，而是有工作需要，因此認為實行電子道路收費計劃或會令香港的經濟活力減慢。
 - (xviii) 質疑電子道路收費是否可以減少車輛，因為很多人是有需要駕車進入中環，例如到診所的老人家 and 抱著嬰兒人士。
 - (xix) 實施電子道路收費會造成社會矛盾，只有有能力付費的人才可以進入該區。
 - (xx) 應盡量減低先導計劃的初期投資。
 - (xxi) 擔心先導計劃會變成一個常態，在不同地方也會實施，令收費區慢慢變成一個只有負擔得起的人才可以去及居住的地方，造成社會問題。
 - (xxii) 如有一些慣性駕駛者，可以向這些車主發出勸諭信，鼓勵他們盡量不要駕車進入中環。假若有車主在指定期內減少使用收費區道路，便給予獎賞。
 - (xxiii) 收費系統應由政府主導，避免被人批評官商勾結。
 - (xxiv) 中環擠塞的主要原因，是路旁有太多上落客貨活動及停泊，佔用行車線，認為政府要先做好執法工作。若發現違例泊車就馬上發出告票。亦有建議指應在繁忙時間加強執法。
 - (xxv) 關注怎樣改善收費區內的行人設施(例如:增加有蓋行人路、提高綠化環境、增加行人路的闊度)。
 - (xxvi) 期望先導計劃可改善步行的環境，例如可考慮將德輔道中訂為行人或電車專區。
 - (xxvii) 須考慮其他方法，例如控制車輛的擁有權、調整稅率等，以減低市民駕駛意欲等。

公共巴士營辦商(非專營巴士)會議(2016年2月17日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

公共巴士同業聯會	黃良柏先生 李嘉騏先生	葉永清先生 林志強先生
香港區旅運巴士同業聯會	陳志德先生 郭思源先生	張英發先生
九龍區旅運巴士同業聯會	黎正邦先生 楊偉峰先生	張耀榮先生
荃灣區旅運巴士同業聯會	鄧子強先生 羅榮海先生	黃焯安先生
屯門區旅遊巴士同業聯會	葉崇堅先生 張寶成先生	曾健威先生
元朗區旅運巴士同業聯會	鍾炳華先生 黃成發先生	文海迪先生 鄧梅碧霞女士

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 收費機制

- (i) 由於中區範圍較小，在執行上來說，以「區域為本」的即按日收費機制是會較以「周界為本」的按次收費機制為簡單。
- (ii) 在的士乘客懷疑司機繞路的問題上，以「周界為本」的按次收費是會較容易出現上述的紛爭。

(三) 收費時段

- (i) 收費時段由早上七時至晚上八時是合理的。
- (ii) 客運是有指定的時間，但貨運應盡可能在晚上非繁忙時間才到中區送貨。但北京、歐洲及澳洲等地都是晚上才讓貨車送貨，而晚上在中區送貨所發出的聲量不會那麼騷擾到人。

(四) 收費水平

- (i) 中環的車輛大多都是私家車在等老闆，而即使收費水平再高，很多老闆根本不會在乎。
- (ii) 先導計劃應以公平為原則，應將所有車輛的收費劃一，亦不應因為專營巴士就獲豁免而非專營巴士就要收費。
- (iii) 貨車於晚上非繁忙時間進出中環不用繳費，但於收費時段內進出中環就要收貴一點。

(五) 豁免及優惠

- (i) 有代表支持先導計劃，但指出如果非專營巴士不獲收費豁免，非專營巴士營辦商仍要安排車輛進出中區，而有關費用將會轉嫁給乘客。
- (ii) 非專營巴士都是集體運輸工具，為市民提供服務，故要求獲收費豁免。
- (iii) 不明白為什麼某些車輛不收費而其他不獲豁免的車輛便要加重收費，因為電子道路收費原本是沒有的，認為除非先導計劃是要收回固定成本甚至要賺錢。

(六) 科技

- (i) 政府在選擇採用那一種科技時，要考慮現時收費隧道/橋樑採用的「快易通」收費系統能否同時兼容，使車輛不必在車內安裝兩個不同的收費裝置。
- (ii) 收費裝置的費用要由政府負責。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 未有提出相關意見。

(二) 成效

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

- (i) 警方應在中區加強執法，確保道路暢通。
- (ii) 收費區外圍要設置上落客點，以鼓勵行人從收費區外圍步行進入收費區內。

其他意見

- (i) 中環灣仔繞道落成後，可能將會有很多車輛根本不需進入中環而是繞過中環，而如果有很大的交通流量減少其實不必推行先導計劃。
- (ii) 中環及灣仔擠塞問題是專營巴士太多引致，特別在上落班時間尤其嚴重。
- (iii) 在決定推行先導計劃前，政府應先考慮引入限駛計劃，例如根據車牌的單雙數字作結而隔日限制車輛進出中環。

焦點小組會議 – 綠色團體(2016年2月18日)中 所收集到對先導計劃的意見概要

出席代表

世界綠色組織	鄭朗喬先生		
地球仁協會	吳慧儀女士		
長春社	蘇國賢先生		
香港地球之友	紀思思女士	洪藹誠先生	
思匯政策研究所	林昇陽先生		
商界環保協會	Ms. Gentiane Gastaldi	Ms. Maya de Souza	
健康空氣行動	龍子維先生	謝穎琳女士	
環保科技聯盟	李文標先生	容嘉和先生	鍾志平女士

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- (i) 擔心推行先導計劃後會令收費區外的道路變得擠塞，認為政府要研究收費區周邊道路的承載量是否足夠。

(二) 收費機制

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 收費時段

- (i) 未有提出相關意見。

(四) 收費水平

- (i) 政府考慮採用一個按車輛污染物排放量與收費水平掛鈎的收費模式。
- (ii) 希望政府訂立收費水平時，將空氣污染這個議題帶入討論，令相關車主需要直接承擔因車輛排放污染物而帶來的社會成本，包括對公眾健康帶來的影響及對公共醫療系統帶來的額外開支。
- (iii) 需要處理怎樣設定「零排放」車輛的收費水平。
- (iv) 貨車的收費水平不應以載客量多少來釐定。

(五) 豁免及優惠

- (i) 豁免一些較環保及低排放量的車輛，例如歐盟四期以上的巴士。
- (ii) 如果現時已經推行的「低排放區」與先導計劃建議的收費區是重疊的話，建議豁免向已准許在「低排放區」內行走的巴士，因為它既環保、又較有效率、及有較高載客量。

(六) 科技

- (i) 未有提出相關意見。

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- (i) 有代表對先導計劃有很強烈的反對，認為應該無限期擱置先導計劃，直至很清楚看到香港的基本人權、法治環境及私隱得到保障。海外地方例如倫敦及瑞典的社會性質與香港不同，這兩個地方在自由民主人權及各種政制方面都比較成熟，對私隱的關注意識非常高。亦認為即使採用加密處理的收費科技都未必可以解決所有私隱問題。

(二) 成效

- (i) 未有提出相關意見。

(三) 配套措施

- (i) 建議政府藉著推出先導計劃引入「低排放區」的概念，可參考倫敦推行「低排放區」的經驗，而「低排放區」概念亦需與環境局商討。
- (ii) 如果先導計劃能有效令進出收費區的交通流量減少，政府可藉此契機推行無車區，不一定要將整個收費區變成無車區，可能只是將某部份變成無車區，又或者將某些時段變成無車區(例如星期日)，用以推廣「可步行性」的概念。
- (iii) 中環以外附近的地方也沒有充足的位置讓車輛停泊，認為政府也要研究這樣停泊位置不足會否引致收費區外的道路擠塞。
- (iv) 提議政府從一個根本的角度去改變市民使用私家車進出中區的習慣，例如加強規劃行人專用區及單車徑，令中區的交通擠塞問題能夠有根本性的改善。

- (v) 希望政府研究有甚麼配套措施可以與先導計劃同時推出。

其他意見

- (i) 政府要考慮將先導計劃的收入資助公共交通工具的使用者，令有關票價可以下調，從而鼓勵更多市民使用公共交通工具，以及吸引更多私家車用家轉乘較環保的公共交通工具。
- (ii) 先導計劃是應該可以嘗試作為解決交通擠塞的其中一個方案。
- (iii) 希望政府能提供更多有關先導計劃與減低污染和排放有關的數據。
- (iv) 先導計劃的最終目標是為了改變市民出行習慣，而非政府為了想徵費。
- (v) 應更全面檢討交通政策，例如考慮推行單雙車牌作結的隔日限駛計劃和增加車輛牌照年費，並且在限制私家車數量作整體考慮。
- (vi) 關注先導計劃是否真的可以令收費區內的空氣質素得到改善。
- (vii) 先導計劃只可改善局部地區的空气質素，政府要用其他政策才可改善香港整體的空氣污染情況。
- (viii) 要求政府提供一個較完整的畫面，究竟先導計劃會如何配合其他政策或交通諮詢委員會所提出的另外十一項改善交通擠塞措施。
- (ix) 擔心推行先導計劃後只剩下一些「老闆車」在收費區內，而收費區外則變得擠塞，間接導致社會分化。
- (x) 中區不是所有時段都擠塞，只是某一些樽頸路口的擠塞情況特別嚴重，認為擠塞的主因是上落貨活動及非法停泊的「老闆車」造成。