
提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Alvin Cheng <

>

16 March 2016 at 13:50

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Alvin Cheng

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Chan Tsz Ning <

>

16 March 2016 at 13:56

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Chan Tsz Ning

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Katie <

>

16 March 2016 at 14:05

Reply-To:**To:** info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Katie

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Noelle Kwok <

>

16 March 2016 at 14:26

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Noelle Kwok

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

wong chun pong <**>**

16 March 2016 at 14:38

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

wong chun pong

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

shanshan <

>

16 March 2016 at 14:38

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

shanshan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Yeung Wai Man <

>

16 March 2016 at 14:50

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Yeung Wai Man

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Anthony Ng <

>

16 March 2016 at 15:15

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Anthony Ng

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃1 message

Yeung Wun Ting <**>**

16 March 2016 at 15:48

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Yeung Wun Ting

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

1 message

Kenny Chan <

>

16 March 2016 at 15:52

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Kenny Chan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃1 message

Aldous < >

16 March 2016 at 16:06

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Aldous

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃1 message

Raymond Chow <

>

16 March 2016 at 16:12

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Raymond Chow

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

1 message

Ivan Wong <

>

16 March 2016 at 16:40

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Ivan Wong

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Chan Siu On <

>

16 March 2016 at 17:11

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Chan Siu On

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Lau Chun Hung <

>

16 March 2016 at 17:15

Reply-To

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Lau Chun Hung

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Johnny Wong <

>

16 March 2016 at 17:24

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Johnny Wong

電子道路收費諮詢建議

2 messages

Maurice Lee <
To: info@erphk.hk

>

16 March 2016 at 17:29



大舜基金
Dashun Foundation

(香港特別行政區核准非牟利慈善機構)

敬啟者：

大舜基金致力對社會民生各議題發聲，現就電子道路收費先導計劃提交本機構的建議。

秘書處

大舜基金

Tel

Fax



電子道路收費諮詢建議.pdf
598K



大舜基金
Dashun Foundation

(香港特別行政區核准非牟利慈善機構)

「匯專業、論經濟、促民生」

Professionals united for enhancing the economy and people's livelihood

香港需要電子道路收費嗎？

大舜基金主席、交通諮詢委員會前主席
何鍾泰博士 工程師

當一個城市經濟發展良好，商務活動自然相應增加；當市民生活條件改善，民生活動自然變得頻繁。兩者變化都帶來不斷增加的交通需求，因此公共交通工具必須加強，交通配套必須完善，服務水平必須優良，務求使用方便而又符合市民負擔能力。同時，因為市民生活質素提升，為了商務活動及平日往來方便、甚或追求社會形象。因而使到私家車量的增長率上升，令現有道路系統不堪負荷，政府必須考慮一些行政手續以改善或處理迫切的交通擠塞問題。

本港現時有超過 78 萬各類車輛在道路上行駛，但全港道路的總里數仍只有 2,100 公里，增建速度緩慢。幸而我們優良的交通管理上軌道，與許多大城市比較，本港的交通擠塞情況未致於最差的程度，但是不等於我們可以自滿而不積極考慮和提出有效的處理辦法。

香港市民每日乘搭公共交通工具達 1,250 萬人次，數字不算低，預期亦有上升的空間，只可惜近年許多重要的鐵路及道路項目都出現嚴重延誤及超支的問題，例如中環灣仔繞道、沙中線、高鐵等，許多重要的基建項目，政府都未正式推出，與過去比較，可說強差人意。

交通諮詢委員會於 2014 年提交的《香港道路交通擠塞研究報告》建議若干解決交通擠塞的中短期措施，其中包括：提高私家車首次登記稅和牌照年費，收緊環保汽油私家車的認可標準，提高柴油私家車的燃料稅和牌費，以求控制私家車的增長速度和使用率。《2011 交通出行習慣研究報告》的統計顯示：雖然在該段時間私家車增長大，但整體私家車在工作日（週一至週五），不論在日間或晚間的使用率均有所下降，而私家車在週末則稍為上升；私家車每年平均行車里數下降約 3 成。另一方面，亦要善用有限的路面空間，報告建議：着手籌劃交通擠塞收費試驗計劃（類似本文焦點所指的電子道路收費），增加咪錶泊車位的收費和加重交通違規事項的罰款和加強執法力度。

而長期措施則包括：檢討泊車政策和發佈空置泊車位實時資訊，鼓勵於繁忙時段以外在路旁上落貨物和增加泊車轉乘設施。特區政府現推出電子道

榮譽贊助人

鍾士元爵士

博士、工程師
前行政立法兩局首席議員

主席

何鍾泰博士

工程師、前立法會議員
原港區全國人大代表

顧問

鍾士元爵士

胡光法博士

前行政立法兩局首席議員
前立法局議員
前新機場諮詢委員會主席
北京清華大學顧問教授

梁潔華教授

沈祖堯教授

香港中文大學校長
中國工程院院士

唐偉章教授

香港理工大學校長
全國政協委員

郭位教授

香港城市大學校長
中國工程院院士

錢大康教授

鄭國漢教授

黃玉山校長

香港浸會大學校長
嶺南大學校長
香港公開大學校長
港區人大代表

劉良教授

王廣武教授

澳門科技大學校長
香港大學前校長
星加坡東亞研究所主席
香港大學副校長

蘇彰德律師

梁智鴻醫生

陳智思先生

前行政會議及前立法會議員
行政會議議員、前立法會議員
港區人大代表

林健鋒先生

行政會議及立法會議員
全國政協委員

楊偉雄先生

創新及科技局局長
行政會議議員

鄭耀宗教授

香港大學前校長
香港城市大學前校長

梁智仁教授

陳新滋教授

何炳基教授

張仁良教授

李焯芬教授

醫院管理局主席
中科院院士、全國政協委員
香港城市大學前署理校長
香港教育學院校長
珠海學院校監
中國工程院院士

李行偉教授

程伯中教授

徐林倩麗教授

呂新榮博士

陳乃虎教授

梁君彥先生

石禮謙先生

張華峰先生

盧偉國博士

馬達國先生

李家祥博士

林奮強先生

譚偉豪博士

王英偉先生

馬豪輝律師

胡經昌先生

李家仁醫生

李引泉先生

黃友嘉博士

姚祖輝先生

胡曉明工程師

李秀恒博士

李國華親王

李國強博士

區永熙先生

陳振彬先生

陳勇先生

李民橋先生

文灼非先生

黃永成博士

彭志宏醫生

羅少雄先生

潘熙先生

劉紹鈞教授

林灼欽律師

董吳玲玲女士

杜偉強律師

張俊勇先生

李乃堯工程師

美國加州大學爾萬分校財務系教授
立法會議員、全國政協委員
立法會議員
立法會議員、全國政協委員
立法會議員
立法會議員、港區人大代表
全國政協委員
「香港黃金五十」創辦人
前立法會議員
前港區人大代表
港區人大代表
全國政協委員
香港公開大學榮譽教授
港區人大代表
港區人大代表
港區人大代表
港區人大代表
全國政協委員
康斯坦丁路堡親王、東華三院前總理
全國政協委員
全國政協委員
港區人大代表
港區人大代表
東亞銀行副行政總裁
灼見名家傳媒有限公司社長
創意創業會董事
國際扶輪3450地區區總監
國際獅子總會總監
資深大律師
香港測量師學會前會長
工程界社促會副主席
香港善德基金會創會主席
保良局乙酉年主席
中西區青委會主席
京港學術交流中心董事
智囊團
超過 460 位專業人士
(以上人士的參與均屬義務性質)



大舜基金 Dashun Foundation

(香港特別行政區核准非牟利慈善機構)

「匯專業、論經濟、促民生」

Professionals united for enhancing the economy and people's livelihood

路收費的諮詢，希望在部分地區，例如中環商業區，採用收取車輛通行費，以求減少交通需求。在過去 30 多年，幾位有關局長曾用數億元進行了許多次不同形式的電子道路收費諮詢及研究，最後結論都是「不可行」。主要理由是香港山多平地少，加上海港範圍的填海限制，所以就算中環灣仔繞道通了車，仍沒有足夠的替代道路。另一理由是牽涉私隱問題，大部分車主都不一定接受。目前除了新加坡、倫敦、瑞典哥德堡之外，世界其他地方對採用電子道路收費並不普及，考慮因素或包括當地的交通模式、道路基建系統、市民對電子道路收費的接受程度及使用私家車和公共交通工具的習慣。

多年來，筆者一直強調處理交通問題必須多管齊下，不能單純地認為只要向道路或車輛使用者不斷增加各式各樣的費用便可解決交通擠塞問題，許多有效的方法，都甚少被考慮，以下筆者且簡述幾個。

(一) 泊車轉乘

如果汽車使用者有機會放下車輛，轉用方便完善的公共交通工具時，許多人都很樂意作轉乘。70 年代中，筆者負責九廣鐵路電氣化的項目是當時唯一的鐵路線，即現時的東鐵線，由九龍塘至羅湖各站，維修廠及沿線鐵路工程，時值 30 億元。曾建議選擇數個較重要的車站興建一些停車位，鼓勵市民泊車轉乘，然而當時政府沒理會，直到九龍塘站工程已建至路面，政府才突然要求修改設計希望提供泊車位，當然是不可能了。

在 70 年代末開始興建地鐵時，筆者亦提出同樣的建議，政府依然未有接納，只在上水劃出空地作臨時停車之用。直至筆者擔任交諮會主席之時，才有機會討論彩虹站設置泊車位。

(二) 多興建停車場

政府的思維，大多局限於不興建停車場，拆了原有停車場後，不再興建新的停車場，不提供停車位，認為駕駛者會放棄用車，甚至放棄買車。這是反思維！很多駕駛者要進入市中心或商業中心前，都非常樂意把車停泊在停車場，然後轉乘公共交通工具。這樣，許多路邊的泊車咪錶都可減少，大大提高可用路面，直接改善交通擠塞情況。

(三) 港九過海交通問題

現時 3 條海底隧道的協調問題，並非短時間可以解決。以往政府提出的方案，大家都認為不可行，結果無影無蹤。1995 年筆者剛當上交諮會主席時，運輸司是副主席，他要求在會議上通過紅隧及東隧都大幅加稅令兩隧道的隧

榮譽贊助人

鍾士元爵士 博士、工程師
前行政立法兩局首席議員

主席

何鍾泰博士 工程師、前立法會議員
原港區全國人大代表

顧問

鍾士元爵士 前行政立法兩局首席議員
胡光法博士 前立法局議員
梁潔華教授 前新機場諮詢委員會主席
沈祖堯教授 北京清華大學顧問教授
香港中文大學校長

中國工程院院士
香港理工大學校長
全國政協委員
郭位教授 香港城市大學校長
中國工程院院士

錢大康教授 香港浸會大學校長
鄭國漢教授 嶺南大學校長
黃玉山校長 香港公開大學校長
港區人大代表

劉良教授 澳門科技大學校長
王廣武教授 香港大學前校長
星加坡東亞研究所主席
香港大學副校長

蘇彰德律師 前行政會議及前立法會議員
梁智鴻醫生 行政會議議員、前立法會議員
陳智思先生 港區人大代表

林健鋒先生 行政會議及立法會議員
全國政協委員

楊偉雄先生 創新及科技局局長
行政會議議員
鄭耀宗教授 香港大學前校長

香港城市大學前校長
醫院管理局主席

梁智仁教授 中科院院士、全國政協委員
陳新滋教授 香港城市大學前署理校長

何炳基教授 香港教育學院校長
張仁良教授 珠海學院校監

李焯芬教授 中國工程院院士
李行偉教授 香港科技大學副校長

程伯中教授 香港中文大學副校長
徐林倩麗教授 香港理工大學前副校長

呂新榮博士 香港理工大學前副校長
陳乃虎教授 美國加州大學爾萬分校財務系教授

梁君彥先生 立法會議員、全國政協委員
石禮謙先生 立法會議員

張華峰先生 立法會議員、全國政協委員
盧偉國博士 立法會議員

馬達國先生 立法會議員、港區人大代表
李家祥博士 全國政協委員

林奮強先生 「香港黃金五十」創辦人
譚偉豪博士 前立法會議員

王英偉先生 前港區人大代表
馬豪輝律師 港區人大代表

胡經昌先生 全國政協委員
李家仁醫生 香港公開大學榮譽教授

李引泉先生 港區人大代表
黃友嘉博士 港區人大代表

姚祖輝先生 港區人大代表
胡曉明工程師 港區人大代表

李秀恒博士 全國政協委員
李國華親王 康斯坦丁路堡親王、東華三院前總理

李國強博士 全國政協委員
區永熙先生 全國政協委員

陳振彬先生 港區人大代表
陳勇先生 港區人大代表

李民橋先生 東亞銀行副行政總裁
文灼非先生 灼見名家傳媒有限公司社長

黃永成博士 創意創業會董事
彭志宏醫生 國際扶輪3450地區區總監

羅少雄先生 國際獅子總會總監
潘熙先生 資深大律師

劉紹鈞教授 香港測量師學會前會長
林灼欽律師 工程界社促會副主席

董吳玲玲女士 香港善德基金會創會主席
杜偉強律師 保良局乙酉年主席

張俊勇先生 中西區青委會主席
李乃堯工程師 京港學術交流中心董事

智囊團 超過 460 位專業人士
(以上人士的參與均屬義務性質)



大舜基金 Dashun Foundation

(香港特別行政區核准非牟利慈善機構)

「匯專業、論經濟、促民生」

Professionals united for enhancing the economy and people's livelihood

道費都急升至 30 元，但當時紅隧費用只是 10 元，而東隧只收 15 元！結果兩次會議共 6 小時的討論，所有官守及非官守委員都支持政府建議，筆者則提出了 6 個反對理由，但無法影響其他委員的立場。及後筆者出席許多論壇及多個電台、電視台的「烽煙節目」，大力反對這樣「超急劇」的海隧費增加速度。結果，當時的行政局破例不接受交諮會通過的建議。時至 20 年後的今天，紅隧還只收 20 元，東隧則 25 元！

(四) 第 4 條連接港九海底隧道或興建跨海大橋

20 年前，若不是因為啟德機場飛機自動升降系統有可能受影響，鯉魚門橋已經興建了。今天政府應着手研究興建第 4 條貫通港九的通道，無論是隧道或橋樑。當然，考慮到現時所有跨海大橋都在海港以西，海港內一條都沒有。香港的海港景色冠天下，亦是一個深水港，是世界 3 大良港之一，如果在海港內有一條先進設計的大橋，必能吸引許多遊客。

(五) 地底停車場

二、三十年前已有些人提出幾個地底停車場的計劃，但都得不到政府的支持。其實許多城市都在商業區及繁忙地區興建地底停車場，鼓勵駕駛者把私家車停泊，解決了不少市區交通擠塞問題，可惜政府似乎始終對此並不積極。

近年不少人士已放棄擁有私家車，其中一個主要原因是本港的公共交通多元化，有許多不同的公共交通模式，服務水平高而非常方便，政府未來制定的新措施，好應以此為爭取的效果。因此，有關部門只要得多方面靈活考慮多個更有效的改善交通擠塞措施，不再繼續花時間徘徊在已討論了數十年的方式，銳意創新，與時並進，才是港人之福。

榮譽贊助人

鍾士元爵士 博士、工程師
前行政立法兩局首席議員

主席

何鍾泰博士 工程師、前立法會議員
原港區全國人大代表

顧問

鍾士元爵士 前行政立法兩局首席議員
胡光光博士 前立法局議員
前新機場諮詢委員會主席

梁潔華教授 北京清華大學顧問教授
沈祖堯教授 香港中文大學校長

唐偉章教授 中國工程院院士
香港理工大學校長

郭位教授 全國政協委員
香港城市大學校長

錢大康教授 中國工程院院士
香港浸會大學校長

鄭國漢教授 嶺南大學校長
黃玉山校長 香港公開大學校長

劉良教授 港區人大代表
澳門科技大學校長

王廣武教授 香港大學前校長
星加坡東亞研究所主席

蘇彰德律師 香港大學副校長

梁智鴻醫生 前行政會議及前立法會議員
陳智思先生 行政會議議員、前立法會議員

林健鋒先生 港區人大代表
行政會議及立法會議員

楊偉雄先生 全國政協委員
創新及科技局局長

鄭耀宗教授 行政會議議員
香港大學前校長

梁智仁教授 香港城市大學前校長
陳新滋教授 醫院管理局主席

何炳基教授 中科院院士、全國政協委員
張仁良教授 香港城市大學前署理校長

李焯芬教授 香港教育學院校長
珠海學院校監

李行偉教授 中國工程院院士
香港科技大學副校長

程伯中教授 香港中文大學副校長
徐林倩麗教授 香港理工大學前副校長

呂新榮博士 香港理工大學前副校長
陳乃虎教授 美國加州大學爾萬分校財務系教授

梁君彥先生 立法會議員、全國政協委員
石禮謙先生 立法會議員

張華峰先生 立法會議員、全國政協委員
盧偉國博士 立法會議員

馬達國先生 立法會議員、港區人大代表
李家祥博士 全國政協委員

林奮強先生 「香港黃金五十」創辦人
譚偉豪博士 前立法會議員

王英偉先生 前港區人大代表
馬豪輝律師 港區人大代表

胡經昌先生 全國政協委員
李家仁醫生 香港公開大學榮譽教授

李引泉先生 港區人大代表
黃友嘉博士 港區人大代表

姚祖輝先生 港區人大代表
胡曉明工程師 港區人大代表

李秀恒博士 全國政協委員
李國華親王 康斯坦丁路堡親王、東華三院前總理

李國強博士 全國政協委員
區永熙先生 全國政協委員

陳振彬先生 港區人大代表
陳勇先生 港區人大代表

李民橋先生 東亞銀行副行政總裁
文灼非先生 灼見名家傳媒有限公司社長

黃永成博士 創意創業會董事
彭志宏醫生 國際扶輪 3450 地區區總監

羅少雄先生 國際獅子總會總監
潘熙先生 資深大律師

劉紹鈞教授 香港測量師學會前會長
林灼欽律師 工程界社促會副主席

董吳玲玲女士 香港善德基金會創會主席
杜偉強律師 保良局乙酉年主席

張俊勇先生 中西區青委會主席
李乃堯工程師 京港學術交流中心董事

智囊團 超過 460 位專業人士
(以上人士的參與均屬義務性質)

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Tang. fu. wing <

>

16 March 2016 at 17:34

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Tang. fu. wing

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

PAM MA <

>

16 March 2016 at 17:46

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

PAM MA

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Wong Yuk Hing Alice <

>

16 March 2016 at 18:02

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Wong Yuk Hing Alice

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Gigi Tai <

>

16 March 2016 at 18:42

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Gigi Tai

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Lillian chan <

>

16 March 2016 at 18:56

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Lillian chan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Law Lok Hang <

>

16 March 2016 at 19:08

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Law Lok Hang

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

3 messages

Yeung Tsz Ching <

>

16 March 2016 at 19:16

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Yeung Tsz Ching

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Brandon Choi <

>

16 March 2016 at 19:19

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Brandon Choi

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Ko Wai Pui <

>

16 March 2016 at 19:23

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Ko Wai Pui

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

3 messages

Helen Tse <

>

16 March 2016 at 19:24

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Helen Tse

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Fung yan ching <

>

16 March 2016 at 19:25

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Fung yan ching

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Elaine Mak <

>

16 March 2016 at 19:37

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Elaine Mak

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Miss Wong <

>

16 March 2016 at 19:52

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Miss Wong

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

KaiChakTang <

>

16 March 2016 at 20:01

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passenger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名不其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

KaiChakTang

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Leung fei fung <

>

16 March 2016 at 20:08

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Leung fei fung

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

P chan < >

16 March 2016 at 20:10

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

P chan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

3 messages

Kennith Chan <

>

16 March 2016 at 20:13

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Kennith Chan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

edward ng <

>

16 March 2016 at 20:22

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passenger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名不副實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

edward ng

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Howard <

>

16 March 2016 at 20:25

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Howard

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Lau mee yin <

>

16 March 2016 at 20:30

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Lau mee yin

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

So Sin Lam <

>

16 March 2016 at 20:55

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

So Sin Lam

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Winky < >

16 March 2016 at 20:58

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Winky

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Mike Chan <

>

16 March 2016 at 21:04

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Mike Chan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Sin Wing Ming <

>

16 March 2016 at 21:20

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Sin Wing Ming

Views on ERP Scheme

2 messages

< >

To: info@erphk.hk 16 March 2016 at 21:33

Dear Sir/Madam

My views regarding the ERP scheme are as below (and attached). If you wish, you may publish this anonymously.

Thank you

Before we begin discussing the specifics of the ERP Scheme, I feel that there are a few areas that need to be better addressed. Major problem areas and the specific causes of traffic need to be identified, and alternative solutions looked at. While the plan is to create a charging area to reduce traffic in Central, not all areas of Central experience the same amount of traffic issues.

Examples of major problem areas:

1. Queen's Road Central between Wyndham Street and Aberdeen Street
2. Des Voeux Road between Pedder Street and Morrison Street
3. Chater Road

Causes of traffic problems:

1. Private cars parking or waiting along roads
2. Private cars picking up or dropping off passengers
3. Commercial vehicles delivering goods
4. Buses stopping to pick up/drop off passengers, or multiple buses waiting to access bus stop

A road is defined as a thoroughfare, route, or way on land between two places that has been paved or otherwise improved to allow travel. By limiting access, through ERP or otherwise, reduces the effectiveness of a road's purpose of allowing travel. The goal should be to improve the effectiveness by reducing traffic jams, without decreasing utility or making areas that the roads serve more difficult to access. Solutions to existing traffic problems should be looked at and implemented before further considering whether an ERP scheme is needed or not.

Illegal Parking

One of the largest issues in Central is the number of cars parked, or "waiting" along narrow roads, particularly along main thoroughfares. Not only does this reduce the number of lanes that can be used for traffic, but it

leaves no space for other cars to pick up or drop off goods and passengers, forcing cars to double park, further causing traffic jams. The first part of the solution is to increase enforcement against illegal parking, allowing only brief pickups and drop-offs. This allows cars that need to stop briefly to stop by the curb, and buses to stop in the bus stop, out of the way of flowing traffic. Occasionally, parked cars with no drivers are also blocking trucks or buses, which require more space to turn. It may also be reasonable to penalize cars blocking intersections.

In the long run, an increased number of parking spaces available to public (possibly as a requirement as part of a buildings construction as a ratio between floor area and number of parking spaces for developments over a certain size) would also greatly reduce the problem of illegal parking. Not only do the lack of spaces mean car parks are frequently full, resulting in long lines of cars waiting to park, further blocking roads, but high prices also discourage people from parking in the car park, and encourage people to risk a parking ticket by parking or waiting on the street. Reducing car parking spaces (such as the Murray Road car park) will only serve to worsen the situation, rather than discouraging driving.

Inefficient Bus Routes

Another issue is related to buses, or bus routes. As evidenced by Des Voeux Road, which is already limited only to buses in the western direction, private cars are not the only cause of traffic. Although buses are an important form of public transport, particularly during rush hour, they are also one of the causes of traffic jams in Central. Often, many buses are lining up to access the same bus stop, causing a jam as only a few buses can stop to pick up and drop off passengers at any one time. Buses are often also shifting in and out of the inner most lane of traffic to pass other stopped buses. Furthermore, as all the buses are traveling to or from different places, oftentimes they leave the bus stop empty, due to not having been the right bus for the hoards of passengers waiting to board. Both long lines of passengers and empty buses are often seen outside Pacific Place on Queensway. In my opinion, a review of the existing overlapping bus routes may be necessary. In future, it may be more efficient if there are fewer bus routes that run east-west on the island, with interchanges for cross-harbor buses that branch out to different areas.

Along roads where private cars share the same roads as buses, parked cars are often preventing buses from entering the bus stops, forcing them to drop off passengers far from the curb. At other times, buses simply stop in traffic for pickup or drop off, as this makes it more convenient for the bus driver to rejoin moving traffic. Increased enforcement against illegally parked cars, and better training of bus drivers to fully utilize the bus stops in order to be out of the way of moving traffic as a courtesy to other road users would help reduce traffic (evidence of buses not fully utilizing bus stops can be seen at the bus stops near Wah Yan College on Queens Road East, and the bus stop near Craigengower Cricket Club on Leighton Road, where the buses are stopped in a traffic lane, forcing passengers to walk across the bus stop to get on the bus).

Central/Wanchai Bypass

In addition to the two above issues, I also think that the ERP scheme should only be considered after evaluating traffic once the Central/Wanchai bypass is fully operational. As the Bypass is designed to reduce travel time as well as reduce traffic in the area, it makes more sense to reevaluate the need for an ERP scheme after the Bypass is operational, and perhaps after the problem of illegal parking and inefficient bus routes are tackled.

Charging Area

When drawing up the charging area, it will be important to exclude routes that are used not for access, but simply travel through Central in order to reach other areas. As the Central/Wanchai bypass is not yet operational, and will only be accessible via few entrances or exits along the bypass, cars traveling to the Western district may often pass through Central along Connaught Road.

If charging areas can be further broken down into specific zones, it may also be possible and beneficial to exclude certain roads within Central that are generally wider and have less problems regarding traffic, such

as Queen's Road Central, turning onto Pedder Street, leaving via Connaught Road Central, or vehicles passing through Finance Street and Lung Wo Road. This would allow some vehicles to pass through the area to for pick up or drop off without entering major problem areas.

Furthermore, exclusion of cars passing through these zones and leaving within a certain time limit (eg. ERP charge refunded if vehicle leaves in X minutes) further gives incentives for cars to leave the ERP zone, rather than waiting inside it, and gives disincentives for cars to arrive early in order to wait for passengers.

Charging Mechanism

An area-based charging mechanism is preferable. A cordon-based charging mechanism would unfairly penalize those only passing through and leaving immediately after, while encouraging others to remain within the cordon areas in order to avoid being charged extra while waiting.

Charging Period

Charges should be imposed (or should be higher) during peak hours. This will encourage those who do not need to travel during peak hours (such as goods delivery) to travel outside of peak hours. If Sunday's and Public Holidays are to be excluded, their exclusion should justified by lower levels of vehicular traffic during those days.

Charging Level

Cars should be charged based on vehicle size, as the larger the vehicle, the more space is used on the road. Buses, which are largest, will be charged more. However, as their carrying capacity is also large, the average per passenger fee will be lower than those of taxis and private cars. However, "car sizes" are difficult to enforce unless the specific dimensions of each registered vehicle (available from manufacturers) is recorded by the Transport Department. Alternatively, cars can be charged by "number of wheels". Cars should not be charged based on engine displacement capacity, as large cars are often also fitted with smaller engines (or sometimes electric motors, where displacement is not applicable), and this does not reduce its space taken up on the road.

Cars should be charged on a per day basis so to discourage cars from circulating only within the ERP zone, thus causing more traffic. It is unlikely drivers will make unnecessary trips into the ERP zone simply because the fee has already been paid.

If the target of the scheme is to reduce traffic, low emissions or environmentally friendly cars such as electric cars should not be exempted, as they still take up space on the road and cause traffic jams, which also contributes to issues such as reduced productivity, even though they are less or non-polluting. Incentives to encourage adoption of environmentally friendly cars should be considered separately from the ERP scheme.

Technology

ANPR could be easier to implement, since it does not require any devices in cars. Individual devices in car not only increase the chance of failure (higher possibility of broken devices, as there must be one in each vehicle, plus gantries with equipment to read information on these devices), cameras would still be required when using DSCR to capture during times when devices fail. Furthermore, it would require distributing these devices to each car owner. On the other hand, use of ANPR does not require additional effort by car owners, and due to the smaller number of equipment required, chances of failure should also be lower.

Once a payment system is in place, it would also make sense to unify all payments for toll roads and tunnels in Hong Kong.

Complementary Measures

By limiting access by cars or buses, alternative methods of access should be improved. Sidewalks should be made wider where possible, such as on Des Voeux Road, where the sidewalk is barely wide enough for pedestrian traffic, even before factoring in lines for buses. Bike routes and bike parking areas may also be beneficial, not just to ERP zones but Hong Kong Island in general, helping reduce reliance on cars and buses. Increased number of available parking spaces, lower prices and real time information of parking space availabilities will also help reduce congestion by reducing the number of vehicles on the road.



ERP Scheme.docx

21K

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Lee Pui Yin <

>

16 March 2016 at 21:35

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Lee Pui Yin

✉

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

林凱欣 <

>

16 March 2016 at 21:36

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

林凱欣

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Hung Nga Sai <

>

16 March 2016 at 21:51

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Hung Nga Sai

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Law wing chi <

>

16 March 2016 at 21:59

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Law wing chi

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Anthony Wong <

>

16 March 2016 at 22:06

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Anthony Wong

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

黃玉卿 <

>

16 March 2016 at 22:11

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

黃玉卿

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Crystal < >

16 March 2016 at 22:14

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Crystal

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

周德宏 < >

16 March 2016 at 23:14

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

周德宏

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Men c <

>

16 March 2016 at 23:16

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Men c

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

LM Cheng <

>

16 March 2016 at 23:24

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

LM Cheng

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Ng may <

>

16 March 2016 at 23:31

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Ng may

Proposed ERP Pilot Scheme views

2 messages

Chungs <

>

16 March 2016 at 23:52

To: info@erphk.hk

Our views on the proposed ERP Pilot Scheme for Central is attached. PI acknowledge receipt by return email.

LH Chung



Views on the proposed ERP Pilot Scheme for Central and Adjacent Areas.docx

21K

Views on the proposed ERP Pilot Scheme for Central and Adjacent Areas

To Transport Department

We strongly object to the proposed ERP Pilot Scheme for Central and adjacent areas.

Our views are as below :

- 1) Owning a private car is no longer a luxury nowadays, but a family necessity for improving the quality of life. This should be the fundamental philosophy and principle behind government policies on road, traffic and vehicle management. Clothing(衣)、Food(食)、Housing(住)、Moving-around (行) are the four basic things of livelihood the style and standard of which every human being has the right to pursue according to his own wish and ability. In respect of Moving-around (行), Government's role is a facilitator - to provide necessary infrastructure to facilitate people to move around freely in a safe, fair and indiscriminating manner, and to build facilities to meet changing needs of people as the standard of living and technology advance. Under this principle, all car owners should have a fair chance of using all roads. It is not fair to restrict the use of certain roads only to those who can pay more. The price of using a congested road would be the more time a driver and passengers have to spend on the road but not by paying more for getting into that section of the road.
- 2) The car journey speeds on 6 out of the 10 road sections as shown in Table 2.1 have in fact improved in 2013 as compared to 2009. The improvements on Des Voeux Road Central Eastbound and Connaught Road Central Eastbound are substantial, being 56% and 62% respectively. These figures do not justify any measure to restrict vehicles from entering into this area. Furthermore, there is no commonly accepted level of tolerance in respect of car journey speeds. Can the government explain why the journey speeds of 5.4 km/hr to 18.3 km/hr of the 10 sections of road in Table 2.1 are not acceptable and would need to take drastic actions to reduce them?
- 3) As the Central – Wan Chai Bypass will be completed very soon which will definitely improve the traffic conditions in Central substantially. Why can't the gov't wait until the Bypass is in use and an updated comprehensive car journey speeds study is conducted?!
- 4) There are a large number of private doctors/specialists with their clinics set up in Central for ages. They have a large clientele many of whom are elderly people or babies/children who rely heavily on private cars to bring them to and from specific points in Central to see doctors on a regular basis. Why should they be

penalized by paying extra for the journeys to see doctors just because they travel on private cars? For these people, taxis are not alternatives as they are totally unreliable and the conditions of most of the taxis and the service of the drivers are absolutely disgusting.

- 5) The large number of buses passing through Des Voeux Road, Connaught Road and Queensway during peak hours is one of the major causes of traffic congestion in Central. Gov't should take a holistic view and take drastic and effective measures to reschedule the bus routes running through Central in order to improve the road efficiency. It is unfair to car owners if an ERP scheme is to be introduced because of Gov't's inability to solve the excessive bus route problem.
- 6) The green fixed-route mini buses are useful means for getting to/from Central. However the frequency and number of mini buses running are far from enough to meet rising demands. Take No.3 route as an example, it is almost impossible to get onto a bus along Conduit Road (or at Garden Road for going up) during peak hours unless you queue up at the terminus. If gov't could take actions to require these green bus operators to increase the frequency of schedule and to introduce more routes to meet the demand, it is for sure that much less people would need to ride on private cars to get to/out from Central.
- 7) Being car owners/drivers, we do not mind congestion on roads as it is part of life if we choose to drive. We would manage our time according to traffic condition. This is a fair play for all car owners. However, it would be highly discriminatory if a charge is to be levied for driving into certain roads, making some car owners have no choice but to pay a premium!
- 8) The Central District of HK is a unique place with a socio-economic ecology or activities profile so different from the CBD of London or Singapore. Apart from banking, finance, and offices of multi-national corporations, there are many household oriented businesses operating there for ages. In particular in the block of buildings between Pedder Street and junction of Queen's Road Central and Bonham Strand. Such businesses may include family doctors, specialist doctors, pediatrics doctors, specialty groceries, Chinese medicines, fashion accessories and services, etc. which have been serving generations of loyal clients of all ages. The catchment areas of clients of these businesses which cannot be found elsewhere, stretch all over HK Island, many of which do not have direct public transport running through Central District. For example, how can one (particularly the elderly and people carrying young babies) go to Queen's Road Central (West of Jubilee St) or Des Voeux Rd Central (West of Jubilee St) from Mid-Levels (Western, Central and Eastern) and Southern District if not by private cars, and why should the residents of these areas be penalized by the need to pay

a premium for driving to Central to run daily necessity errands.

- 9) The lack of public carpark in Central is one of the causes of traffic congestions in the area as many private cars particularly those with drivers would be forced to park on road side or to drive around Central while waiting for passengers. If there are carparks as anchor points for parking the cars, these cars would stay away from the street for most of the time in Central. In contrary to the proposed demolition of the Murray Road Multi Storey carpark, which would definitely add more pressure to this problem, the gov't should conduct an overall review of the provision of carparking facilities in Central and re-provide a larger carpark if the site at Murray Road Carpark is to be re-developed.
- 10) We hereby propose that while shelving the proposed ERP scheme for Central, the government should take the following measures to improve the traffic conditions in Central :
- a) To conduct car journey speed studies in Central after the Central Wan Chai Bypass has been in full operation for one year;
 - b) To examine the feasibility of constructing more exit roads linking up the Central Wan Chai Bypass from various points in Central, Wan Chai and Sheung Wan;
 - c) To review the provision of public carparks in Central and study the feasibility of requiring new developments in Central and the vicinity to provide drop off points, underground loading areas and public carparking facilities;
 - d) To review the bus routes running through Central with a view to reducing their number to a level that would improve road efficiency;
 - e) To introduce more routes of green mini buses running from Mid-levels (Western, Central, and Eastern) and Southern District to Central;
 - f) To require the existing green mini bus operators serving Central to increase the schedule and the number of mini buses; and
 - g) To increase the frequency of patrol by traffic wardens or traffic police at spots where there are repeated complaints of traffic blockage by road side waiting/parking (The initial and recurrent costs of increasing the number of traffic wardens by 10 for patrolling Central District only would be much less than those of introducing an ERP scheme).

From a group of senior citizens residing at the Mid-levels,

Represented and signed by L H Chung (Tel- ,)

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Kwan yue heng selma <

>

16 March 2016 at 23:58

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Kwan yue heng selma

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Winnie Ng <

>

17 March 2016 at 00:13

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Winnie Ng

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

胡深 < >

17 March 2016 at 00:34

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

胡深

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Brenda Choy <

>

17 March 2016 at 00:43

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Brenda Choy

Submission of ERP Pilot Scheme Comment

2 messages

CHEUNG, Hei Pui Philip <
To: info@erphk.hk

>

17 March 2016 at 01:15

Dear Sir,

Referring to the public engagement of the ERP Pilot Scheme in Central and its Adjacent Areas, please find the attached ERP Pilot Scheme Comment for your consideration.

Thanks and regards,

Philip Cheung



ERP_Pilot_Scheme_Comment.pdf
305K

Comments on
Electronic Road Pricing Pilot Scheme
In Central and its adjacent areas

Date: 17th March 2016

Topic: Comments on Electronic Road Pricing (ERP) pilot scheme in Central and its adjacent areas**1. Introduction**

The Government has recently launched a three-month public engagement exercise on Electronic Road Pricing (ERP) pilot scheme in Central and its adjacent areas. The basic information on various issues that are needed to be considered for planning the ERP pilot scheme, and the highlights of the ERP schemes in overseas cities are discussed in the public engagement document. The comments on the ERP pilot scheme are going to be mentioned and explained in the following paragraphs.

2. Objective

The Government has currently set the objective of the ERP pilot scheme as to alleviate localized traffic congestion only. It is a relatively simple objective, but it is easy for implementation at this starting stage. When the ERP pilot scheme has achieved the objective after the first or second year after implementation, the objective should be reviewed, and furthermore, the Government should consider setting additional objectives such as improving environment, and raising revenue for financing transport infrastructure and public transport services to be in line with the other policies.

3. Charging Area

According to the Engagement Document, it shows that the most serious congestion locates in the streets entering and leaving from Sheung Wan to Central and the main streets in Central. Those areas should be selected as the charging area in the pilot scheme. The congestion in the streets connecting Central and Admiralty also become worse. It is also suitable to include those streets into the charging area.

There are several car parks such as Rumsey Road Multi Storey Carpark, Shun Tak Centre Carpark and China Merchants Tower Carpark locate outside but near to the congested area. These car parks could be set outside the charging area in order to encourage the drivers to park outside the congested zone and then walk into the offices nearby, to enhance the effectiveness of the ERP scheme.

For Explanation, please refer to Figure 1 for the view of location of the mentioned car parks around the most congested street.

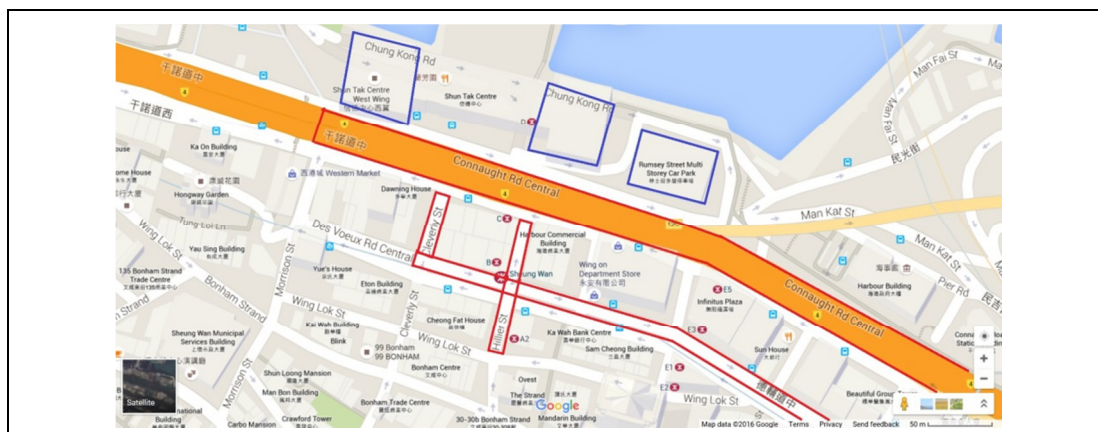


Figure 1: This location map shows that the Rumsey Road Multi Storey Carpark, Shun Tak Centre Carpark and China Merchants Tower Carpark (in Blue Colour) locate outside but near to the congested streets (in Red Colour). These carparks could be set outside the charging area in order to encourage the drivers to park outside the congested zone and then walk into the offices nearby. (Map source: Google Map)

4. Charging Mechanism

There are two major charging methods: area-based and cordon-based charging mechanism. It is obvious that the cordon-base charging mechanism is a more flexible mechanism. The charging value at each charging point can be adjusted depending on the degree of congestion level. The nearer to the core congested zone, the higher charge can be set at the charging point to achieve the objective.

When the charging area is needed to be expanded in the future, the cordon-base charging system could be easily tuned by adding the new charging point at the boundary of the expanded area, and revising the charging value at the required charging point.

In order to avoid the induced undesirable travel behaviors, vehicles could be charged once only within a certain period (such as 60 minutes) even though the vehicle passes through several charging point. Such measure could encourage drivers to leave the congested zone without considering the charging value varying at different period.

5. Charging Period

It is agreed that the charging period should only be the traffic congestion period. Therefore, referring to the research result, setting the charging period from 7:00a.m. to 8:00p.m. from Mondays to Fridays and from 8:00a.m. to 8:00p.m. on Saturdays, excluding Sundays and public holidays is reasonable.

Further, setting higher charging rate for the more congested period is desirable. It is

because it could encourage the driver to drive into the area at earlier time in the morning to release the pressure at the peak period.

6. Charging Level

It is agreed that different cities have different living standards and travel patterns, therefore it is not very useful to compare the charging value with the overseas scheme. Nevertheless, it is suggested to set the charging value higher than the hourly charge at the adjacent carpark. It could encourage the group of drivers who go to the charging area for a short period.

Besides, the opinion of the rule of charging approaches is going to be collected in the Engagement Document. There are 3 approaches raised in the Engagement Document: (a) A unified charge for all vehicle types; (b) Differential charges based on a vehicle's sizes; and (c) Differential charges based on a vehicle's carrying capacity. For the approach (c), the vehicle with lower carrying capacity such as private car will be charged more than that one with a higher capacity. It could induce lesser private cars but more buses travelling into the charging area, so that the road in the road can be used more efficiently. It could be in line with the Government policy of encouraging the use of public transport.

7. Exemption and Concession

In order to ensure the objective of alleviate localized traffic congestion can be achieved, it is suggested to provide exemption and concession as less as possible. Therefore, only the emergency vehicles (ambulances, fire engines and police vehicles) are suggested to be exempted.

For other vehicles originally park in the charging area carpark, discount for a certain years (e.g. 2-3 years) could be considered for the transition arrangement.

8. Technology

It is not suggested to use the Automatic Number Plate Recognition (ANPR) technology for the ERP system because of the privacy issue. Also, ANPR requires capturing images for all vehicles passing the charging point. It involves a lot of data managing and complicated data analysis. It is reasonable to consider that the operating cost of ANPR technology would be higher. Further, it is less efficient for the ANPR system to adapt the mainland vehicle (i.e. cross-boundary vehicles) because more administrative work is required by the authority to "record" the vehicle before it can enter the charging area.

For the Dedicated Short-range Radio Communication (DSRC) technology, the Autotoll-like system can be implemented with the use of pre-paid card or credit card. Collection of driver / vehicle owner information can be avoided. The system could be simpler in comparing with ANPR system and thus the operating cost could be lowered. Further, as pre-paid card or credit card can be used for charging system, it is easier for the cross-boundary vehicle to install the payment system.

9. Privacy Concerns

As mentioned in Section 8, the DSRC charging system could collect lesser driver / vehicle owner information. It could also reduce administration cost of handling privacy information. In general, it is preferable to collect privacy information as less as possible.

10. Effectiveness

In order to measure the effectiveness of the ERP pilot scheme, it is agreed to measure the reduced traffic volume within the charging area during both charging period and off-charging period and the corresponding increased average car speed. Besides, it is suggested to measure the corresponding change of volume of public transport (e.g. public buses and MTR etc.) at the same time for further comprehensive transportation analysis.

Also, it is agreed to review the charging level regularly (e.g. every 6 months) in order to maintain the effectiveness of the ERP pilot scheme.

11. Complementary Measures

In order to improve the achievement of the ERP pilot scheme, it is suggested to strengthen the public transport services (such as MTR and buses) to encourage the public to change to public transports. Besides, more parking space and loading/unloading area are required around the charging area to encourage the users to select the choices outside the charging area.

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Ze Chan <

>

17 March 2016 at 01:38

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Ze Chan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Wong Wai Shan <

>

17 March 2016 at 02:01

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Wong Wai Shan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Ryan < >

17 March 2016 at 02:17

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Ryan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

3 messages

Ryan Tai < >

17 March 2016 at 02:20

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Ryan Tai

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Wong Sik Man <

>

17 March 2016 at 02:43

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Wong Sik Man

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Kevin Liu <

>

17 March 2016 at 02:45

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Kevin Liu

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

lee king shing <

>

17 March 2016 at 02:49

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

lee king shing

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Penny Lau <

>

17 March 2016 at 02:55

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Penny Lau

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Michelle Fung <

>

17 March 2016 at 06:47

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Michelle Fung

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Jacky Lam <

>

17 March 2016 at 07:25

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Jacky Lam

互聯網專業協會對「中區電子道路收費先導計劃」公眾參與文件的回應

2 messages

IProA Secretariat < >
 Reply-To: IProA Secretariat < >
 To: info@erphk.hk
 Cc: IProA Secretariat < >

17 March 2016 at 07:41

Internet Professional Association



致： 香港灣仔告士打道7號
 入境事務大樓39樓3926室
 運輸署總部
 傳真：2802 2673
 電郵：info@erphk.hk

互聯網專業協會對「中區電子道路收費先導計劃」 公眾參與文件的回應

最近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，文件目的是希望藉先導計劃去舒緩道路交通擠塞惡化的問題。互聯網專業協會認為由於公眾對電子道路收費有著不同的擔心，當中包括私隱、收費區的交通配套等等，希望當局若要推行先導計劃，應先將相關問題逐一處理。另一方面，隨著智慧城市的發展，要處理交通問題有不同途徑，希望社會可以一同集思廣益。以下是本會的回應：

對個人私隱的考慮

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。根據政府文件說，「新加坡計劃」的短距離微波離微波通訊科技相比「倫敦計劃」的自動車牌識別科技記錄車輛出入情況，已經較能處理車主對私隱的擔心。因為過路費用可以從每輛汽車內裝置內的不具名的預繳卡或信用卡支付，相信可以對私隱有更大保障。但是，由於每個裝置均有序號，要追蹤某個裝置安裝在那輛汽車上不算困難，加上現時定位技術先進，科技還未能妥善處理私隱泄露的風險。要市民犧牲私隱去解決交通擠塞問題，是否大眾市民一致的取向？

我們相信當局宜再三思考。

公平使用道路原則

另一個公眾所擔心是公平使用道路原則，由於中區先導收費區內有不少商業活動，包括醫生、商店，如何處理有需要人士包括傷殘人士、長者、病人、營業車進出收費區，令他們可以公平地使用道路而又不加重弱勢社群的負擔是需要留意的。

收費區鄰近的交通配套

有些司機可能因為避免要駛進收費區而會把車輛停泊在收費區外的區域，因此在先導計劃實行之前，不單要先定好界線，更要先處理收費區外的交通配套，不單要保證有足夠的停車場，停車場的收費更要在合理價錢，如果能夠提供公共交通轉乘優惠更佳，這才能給予駕駛者更多誘因去避免駛入收費區。此外，由於現時三條過海隧道收費不一，在定立收費區也要把隧道費的因素作一併考慮。萬一中區擠塞問題紓緩了，但引致其他地區因為配套不足而出現道路嚴重擠塞問題的話，社會又會有一番討論。

藉交通數據透明化去處理道路擠塞問題

其實隨著智慧城市、定位科技、地球資源科技、大數據及雲端運算的發展，下一步社會可以做的是把交通數據透明化，例如要求專利巴士、小巴、持牌的士提供接近實時的交通數據，並把它放上網。運輸署可以藉著這些資料利用高速運算去分析各區交通情況，並向駕駛者建議不同的替代路線。我們相信利用運輸科技更能廣泛地回應全港各區的交通問題。

總結

開展電子道路收費不單要花不少人力及物力，更需要大量游說及持分者溝通等工作。由於社會對電子道路收費仍有不少疑惑，當局應先逐一回應，才能避免社會因為這個議題而分化。與此同時，社會可考慮其他方案如把交通數據透明化，用更宏觀的角度去思考及處理道路擠塞問題。

互聯網專業協會會長
洪為民博士太平紳士 啟
二零一六年三月十七日

關於互聯網專業協會

互聯網專業協會成立於1999年，為非牟利專業團體，致力推動資訊及通訊科技普及化，縮窄數碼隔膜，令資訊和知識接觸機會更平等，促進香港互聯網科技的發展及正確應用，與及為會員在香港、中國及國際市場創造更多商機和就業機會。

本會多年來均努力加強資訊及通訊業界、政府和公眾之間的聯繫。其中，本會的常務理事會成員均積極參與香港特別行政區政府屬下的不同諮詢組織，為香港的資訊科技應用和行業發展提出最佳策略。

 **ResponsePaper_ERP_PE_iProA_reply_20160318.pdf**
1198K

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Dennis Chan <

>

17 March 2016 at 08:26

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Dennis Chan

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Hoiky Tsang <

>

17 March 2016 at 08:31

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Hoiky Tsang

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Tom Chow < >

17 March 2016 at 08:43

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Tom Chow

Support ERP

4 messages

mei po yung < > 17 March 2016 at 09:39
To: info@erphk.hk

support ERP, and please cover the area from Sheung Wan to Admiralty.

mei po yung < > 17 March 2016 at 12:04
To: info@erphk.hk

support ERP, and please consider both static and dynamic charging mechanism

support ERP

2 messages

mei po yung < >
To: info@erphk.hk

17 March 2016 at 09:51

support ERP pilot scheme, and the scheme should further cover Causewaybay, Tsim Sha Tsui and Mong
kok

Support ERP

2 messages

mei po yung < >
To: info@erphk.hk

17 March 2016 at 09:56

support ERP, and please consider using time charging by DSRC technology

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Anna Lee < >

17 March 2016 at 10:19

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Anna Lee

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

譚桂桐 <

>

17 March 2016 at 11:03

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

譚桂桐

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

1 message

M.H.Lam < >

17 March 2016 at 11:20

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

M.H.Lam

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

CHAN CHI CHUNG <

>

17 March 2016 at 11:37

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

CHAN CHI CHUNG

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

CHAN CHI HO <

>

17 March 2016 at 11:39

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

CHAN CHI HO

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

CHUNG YUK YING <

>

17 March 2016 at 11:41

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

CHUNG YUK YING

Support ERP

4 messages

mei po yung < > 17 March 2016 at 09:39
To: info@erphk.hk

support ERP, and please cover the area from Sheung Wan to Adrimalty.

mei po yung < > 17 March 2016 at 12:04
To: info@erphk.hk

support ERP, and please consider both static and dynamic charging mechanism

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Tommy Lam <

>

17 March 2016 at 12:07

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Tommy Lam

Support ERP

2 messages

mei lo yung < >
To: info@erphk.hk

17 March 2016 at 12:07

support ERP, and please consider the charging period from 8am to 8pm, Mon to Sat

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Sze Nga Cheng <

>

17 March 2016 at 12:08

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Sze Nga Cheng

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Kevin Cheng <

>

17 March 2016 at 12:13

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Kevin Cheng

Support ERP

2 messages

mei ko yung < >
To: info@erphk.hk

17 March 2016 at 12:16

support ERP, and please consider if the period of stay within the charging area is less than 15 minutes then exemption will be given for any types of vehicles

Support erp

2 messages

mei no yung < >
To: info@erphk.hk

17 March 2016 at 12:24

support erp, and no exemption should be given to Taxis and Goods Vehicles

support ERP

2 messages

mei ao yung < >
To: info@erphk.hk

17 March 2016 at 12:30

support ERP, and please investigate whether there is an unique serial number for each in-vehicle unit if DSRC is to be used.

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

WONG TSZ YAN NATALIE <

>

17 March 2016 at 13:37

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

WONG TSZ YAN NATALIE

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

kathy lam <

>

17 March 2016 at 14:38

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

kathy lam

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Lisa Wong <

>

17 March 2016 at 14:38

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Lisa Wong

Response to Public Engagement Document on Electronic Road Pricing Pilot Scheme in Central and its Adjacent Areas

2 messages

Andy Wong (HK Electric - Group Transport Manager) <To: "info@erphk.hk" <info@erphk.hk>
Cc: "Andy Wong (HK Electric - Group Transport Manager)" <>

> 17 March 2016 at 15:00
>

Dear Sir,

Please find attached the response of The Hongkong Electric Co., Ltd. (HK Electric) to your public engagement document on the “Electronic Road Pricing Pilot Scheme in Central and its Adjacent Areas” for your kind consideration. The original hard copy will be submitted to your office by post.

Regards,

Andy Wong
HK Electric

PLEASE CONSIDER OUR ENVIRONMENT BEFORE PRINTING

This email message and any attachments may contain confidential or privileged information of The Hongkong Electric Company Limited and its subsidiaries, and is intended solely for the use of the individual or entity named in this message. If you are not the intended recipient, and have received this message in error, please notify the sender and delete this email.

 **HKE Response to ERP Pilot Scheme 2016.pdf**
2142K

香港電燈有限公司
The Hongkong Electric Co., Ltd.



Our Ref.: T&D/845/00/00

17th March 2016

Transport Department
Room 3926,
39/F, Immigration Tower,
7 Gloucester Road,
Wan Chai,
Hong Kong.

Dear Sir,

Response to Public Engagement Document on
Electronic Road Pricing Pilot Scheme in Central and its Adjacent Areas

We attach herewith the response of The Hongkong Electric Co., Ltd. (HK Electric) to your public engagement document on the “Electronic Road Pricing Pilot Scheme in Central and its Adjacent Areas” for your kind consideration.

Please note that HK Electric is responsible for providing a reliable electricity supply to Hong Kong Island and Lamma Island. In order to enable our employees to carry out the daily operational activities in an efficient way and attend any emergency situations promptly, we maintain a vehicle fleet and smooth road traffic is important to us so that our employees can arrive site within a reasonable time. Therefore, HK Electric fully supports the Government to explore ways to tackle the locations with severe traffic congestion.

We would like to emphasize that if the above-mentioned pilot scheme is to be implemented, appropriate exemption on the ERP charging should be granted to the operational vehicles of public utilities (e.g. electricity, gas and telecommunication, etc.) as there is a need for these utilities to provide services for the customers and society under both normal and emergency situations. In addition, electric vehicles which have zero emissions should be exempted or provided with concession.

Yours faithfully,

Andy Wong
GROUP TRANSPORT MANAGER

Encl.

/aw

RESPONSE TO PUBLIC ENGAGEMENT DOCUMENT ON ELECTRONIC ROAD
PRICING PILOT SCHEME IN CENTRAL AND ITS ADJACENT AREAS

The Hongkong Electric Co., Ltd. (HK Electric) is responsible for providing a reliable electricity supply to Hong Kong Island and Lamma Island. In order to enable our employees to carry out the daily operational activities in an efficient way and attend any emergency situations promptly, we maintain a vehicle fleet and smooth road traffic is important to us so that our employees can arrive site within a reasonable time. Hence, HK Electric fully supports the Government to explore ways to tackle the locations with severe traffic congestion.

Regarding the Government's "Public Engagement Document on Electronic Road Pricing Pilot Scheme in Central and its Adjacent Areas", we would like to express our views and comments as shown below.

Charging area

Q1 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?

Views and Comments to Q1:

- a. The proposed charging area for this ERP Pilot Scheme should be confined to where severe traffic congestion occurs with very limited parking spaces but public transportation is well served.
- b. Draw up of the boundary of the ERP Pilot Scheme should not shift the traffic congestion to the adjacent areas.
- c. Alternative routes should be available for those vehicles going to other districts without the need to drive through the ERP area.
- d. Availability of other convenient transport modes to access to the ERP area.
- e. Availability of parking facilities outside and in close proximity to the pilot scheme charging area if park-and-walk and/or park-and-ride are complementary measures to be considered in conjunction with the pilot scheme.
- f. The arrangement of the existing Part-time and Full-time Pedestrian Streets, and Traffic Calming Street under the prevailing Pedestrian Schemes for Central should be duly considered and adjusted if necessary.

Q2 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)?

Views and Comments to Q2:

- a. Please refer to our views shown above on how the boundary of the Central District ERP Pilot Scheme should be drawn up. In addition, the extension of the ERP scheme

RESPONSE TO PUBLIC ENGAGEMENT DOCUMENT ON ELECTRONIC ROAD
PRICING PILOT SCHEME IN CENTRAL AND ITS ADJACENT AREAS

to other areas should be subject to the evaluation of the effectiveness of the Pilot Scheme.

Charging mechanism

Q3 Do you prefer an area-based or cordon-based charging mechanism for the Central District ERP Pilot Scheme? Why?

Views and Comments to Q3:

- a. Cordon-based charging mechanism is more preferable such that the vehicle would be charged on as-needed basis, and considering its inherent flexibility for adapting future changing situation.

Charging period

Q4 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?

Views and Comments to Q4:

- a. The ERP charges for the Central District ERP Pilot Scheme should only be imposed throughout the office hours in a day (e.g. 08:00 to 19:00 hours) when the traffic flow is high in the charging area.

Q5 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?

Views and Comments to Q5:

- a. It may not be necessary to extend the charging period to cover Sundays and public holidays if the traffic congestion in these days is not severe.
- b. The charging period can be adjusted to cope with the charging situation subject to regular review.

Charging level

Q6 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

RESPONSE TO PUBLIC ENGAGEMENT DOCUMENT ON ELECTRONIC ROAD
PRICING PILOT SCHEME IN CENTRAL AND ITS ADJACENT AREAS

carrying capacity (i.e. vehicles with higher carrying capacities to be charged at lower levels)?

Views and Comments to Q6:

- a. According to Cap 374A Road Traffic (Construction and Maintenance of Vehicles) Regulations, the maximum overall length of each vehicle type is defined, e.g. 6.3m for private car and 12m for special purpose vehicle. That means that a special purpose vehicle may occupy the road space about twice as a private car. Therefore, different charges based on vehicle sizes are preferred.
- b. Furthermore, the charge should also be based on vehicle emission standard so as to address road side emission issue.

Q7 *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)?*

Views and Comments to Q7:

- a. For testing the effectiveness of different possibilities, differential charges may be considered. However, the rationale of setting the charging levels for different vehicles shall be clearly explained to the stakeholders and the general public.
- b. In general, the ERP charge for entering the charging area shall be set higher than the cost (including time cost) to the vehicle drivers for using other alternative transportation means, e.g. park-and-ride, park-and-walk and other alternative but with longer route.
- c. The charging level and design shall be adjusted to cope with the changing situation subject to regular review.
- d. Some form of progressive increasing charging should be considered for vehicles repetitively entering / leaving the ERP zone.
- e. All revenue income generated from ERP charging shall be invested back to improve the road environment and its future development.

Exemption / Concession

Q8 *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?*

Views and Comments to Q8:

RESPONSE TO PUBLIC ENGAGEMENT DOCUMENT ON ELECTRONIC ROAD
PRICING PILOT SCHEME IN CENTRAL AND ITS ADJACENT AREAS

- a. It is necessary to provide exemption / concession to some types of vehicles other than emergency vehicles for the Central District ERP Pilot Scheme. These vehicles shall include:-
- Operational vehicles of public utilities (e.g. electricity, gas and telecommunication, etc.) should be exempted as there is a need for these utilities to provide services for the customers and society under both normal and emergency situations.
 - Public land transport (e.g. franchised buses, public mini buses, taxis and trams etc.) should be exempted. If not, the cost of charges will be transferred to the users of public transport via the fares paid.
 - Concession or controlled exemption shall be considered for vehicles of the disabled and residents living within the charging areas.
 - Electric vehicles which have zero emissions should be exempted or provided with concession.

Technology

Q9 DSRC technology requires the installation of an IVU in each vehicle entering the charging area for ERP payment, while 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 Pilot Scheme?

Views and Comments to Q9:

- a. The technology options should not be limited to ANPR and DSRC. As a matter of fact, Singapore has been testing the use of Global Navigation Satellite System (GNSS) as their next generation ERP technology (ERP II) under their Smart Mobility 2030 strategy. The GNSS-based ERP system will overcome the inflexibility of having physical gantries and make distance-based congestion charging possible.
- b. From flexibility and scalability for future smart applications (e.g. auto-payment of tunnel toll, parking charges, etc.), ANPR is more preferable as compared with DSRC.
- c. The following factors should be duly considered when selecting the technology:-
- One-off application of the technology solely for the pilot scheme or for the longer term transport management (smart mobility) strategy. There is a chance that the pilot scheme may not be effective in resolving the congestion problem and all the invested facilities may not have alternative use.
 - Life-cycle cost covering the upfront capital cost and the subsequent operation and maintenance costs.
 - Maintainability (e.g. technical supports from the vendor, technological obsolesce etc.).
 - Compatibility and scalability for other smart applications.

RESPONSE TO PUBLIC ENGAGEMENT DOCUMENT ON ELECTRONIC ROAD
PRICING PILOT SCHEME IN CENTRAL AND ITS ADJACENT AREAS

- Considering that the cross boundary vehicles will be increased after commissioning of the HZM Bridge, the ANPR technology could address the compatibility problem easily by taking a photo of their car plate numbers and the vehicles could settle the charges when leaving Hong Kong's boundary. It may be difficult to resolve it if DSRC technology is adopted as the compatibility issue will involve 2 or 3 jurisdictions.

Privacy concern

Q10 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?

Views and Comments to Q10:

- a. Privacy is an unavoidable concern and should be properly addressed. Similar to other electronic/internet/telecom applications (e.g. mobile phone, Octopus cards, Autotoll, CCTVs around the city), the personal data (e.g. pattern of entering / leaving the ERP area) of the ERP users are bound to be tracked no matter which technology is used. Hence, it should rather be the proper use and archive of the collected data from ERP system under relevant legislations.

Effectiveness

Q11 What indicators do you think we should use to evaluate the effectiveness of the Central District ERP Pilot Scheme?

Views and Comments to Q11:

- a. The effectiveness of the Central District ERP Pilot Scheme may be evaluated based on a basket of indicators such as:-
 - Volume of traffic entering the ERP charging area and using nearby alternative route
 - Vehicle travelling speed within and adjacent to the ERP charging area
 - Number of complaints
 - Opinion survey results
 - Improvement of local air quality in the tested area

Q12 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?

Views and Comments to Q12:

RESPONSE TO PUBLIC ENGAGEMENT DOCUMENT ON ELECTRONIC ROAD
PRICING PILOT SCHEME IN CENTRAL AND ITS ADJACENT AREAS

- a. We agree that the charging level should be reviewed regularly and a mechanism be devised for adjusting the ERP charging levels in order to maintain the effectiveness of the Central District ERP Pilot Scheme.

Complementary measures

Q13 Do you have any suggestions on the measures which could complement the implementation of the Central District ERP Pilot Scheme?

Views and Comments to Q13:

- a. Complementary measures should be so designed in a holistic approach under the overall transport (or smart mobility) strategy.
- b. It is worth considering to provide sufficient parking facilities outside and in close proximity of the ERP charging area and/or nearby MTR stations to facilitate park-and-walk and/or park-and-ride travelling mode.
- c. Electric vehicle battery chargers may also be provided at the aforementioned car parks to further promote green mobility.
- d. As a long term policy, all charges / levies collected should be wholly invested in improving the entire green transportation infrastructure and demonstrated to the public as tax neutral.
- e. Provide tax concession for environmentally friendly vehicles to improve road side air quality, especially due to traffic congestion.

In summary, HK Electric fully supports the Government to explore ways to tackle the locations with severe traffic congestion. If the “Electronic Road Pricing Pilot Scheme in Central and Its Adjacent Areas” is to be implemented, appropriate exemption on the ERP charging should be granted to the operational vehicles of public utilities (e.g. electricity, gas and telecommunication, etc.) as there is a need for these utilities to provide services for the customers and society under both normal and emergency situations. Also, electric vehicles which have zero emissions should be exempted or provided with concession.

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Ng Wai Ni <

>

17 March 2016 at 15:05

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Ng Wai Ni

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

2 messages

Mok kwok ying <

>

17 March 2016 at 15:23

Reply-To:

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

Mok kwok ying

General views on the ERP Pilot Scheme

2 messages

Chloe Deng < >

17 March 2016 at 15:53

To: "info@erphk.hk" <info@erphk.hk>

Dear Sir/ Madam,

This is Chloe, Public Affairs and Policy Manager at the Australian Chamber of Commerce Hong Kong and Macau.

The Austcham is keen to support the long term development of Hong Kong. We would like to offer some general views to respond to the consultation of the ERP Pilot Scheme:

“There is an increasing degree of traffic congestion in the urban areas of Hong Kong and the Australian Chamber of Commerce Hong Kong have concerns on the effects this situation is having on air quality and business operations. Given this, we would advocate the undertaking the Electronic Road Pricing Pilot Scheme, with a view to the implementation of a permanent scheme in future. The details of the area for the ERP pilot scheme should be subject to further detailed study but we consider there could be benefits to include wider feeder roads in Admiralty, as well the central cross harbour tunnel. The type of system (cordon or areas based) should be further studied but a system that is adaptable to future changes in geographical area, charging systems etc, should be preferred. While emergency vehicles should be exempt from the scheme, means to encourage the increased use of public transport and cleaner vehicles should be considered by investigating exemption or reduced charge rates for buses, taxis, electric vehicles etc.

We consider that the ERP pilot scheme should be implemented as soon as possible and we would request further details on the timeframe when available”.

Should you need further coordination, please feel free to contact me.

Best regards,

Chloe Deng

Public Affairs and Policy Manager



The Australian Chamber of Commerce – Hong Kong and Macau

107動力回應「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與文件」

2 messages

Lennon <**>**

17 March 2016 at 16:19

To: info@erphk.hk

致運輸署

附件提交**107動力**回應中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與文件，如有查詢請致電**107動力**與潘小姐（ ）聯絡，謝謝。

107動力

107動力回應「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與文件」.pdf
762K



107 動力回應「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與文件」

港府早在 80 年代已研究實施電子道路收費計劃以解決交通擠塞問題，過去多次向公眾諮詢，但最後都因反對聲音而擱置計劃；政府今天又重推建議，計劃以中環作試點。107 動力強烈反對政府向道路使用者「開刀」徵過路費，擾民傷財，又會帶來嚴重後果。

107 動力在今年 3 月 11 日(星期五)早上 10 時至下午 6 時、3 月 12 日(星期六)早上 9 時至下午 1 時及 3 月 14 日(星期一)早上 9 時至下午 1 時派員到中環畢打街及遮打道現場視察違例泊車情況，並定時統計違泊車輛架次，發現違例泊車情況非常嚴重，包括在不當地方上落客貨及不遵守交通指示停泊等，視察及統計結果顯示：

1. 總結 3 天的視察及統計，兩條道路只錄得 13 次警員上前勸喻或票控違例泊車，期間卻錄得共 1,617 架次違泊，即平均近 124 架次違泊才有 1 次的警方勸喻或票控。
2. 3 月 11 日是港島交通日，但統計期間畢打街錄得 918 架次違泊，警方勸喻及票控只有 3 次；而遮打道同日錄得 308 架次違泊，警方勸喻及票控亦只有 3 次；即兩條道路同日共錄得 1,226 架次違泊，以合共 6 次警方勸喻或票控計算，平均近 204 架次違泊才有 1 次的警方勸喻或票控。
3. 同日畢打街最高峰在早上 10 時至 10 時半的 30 分鐘內已錄得 85 架次違泊車輛；遮打道在同一時間錄得 30 架次違泊車輛。中午時間亦是違泊的高峰期，畢打街於中午 12 時半至下午 1 時錄得 72 架次違泊車輛，遮打道於同時間則錄得 28 架次。
4. 違泊車輛中有部分違泊超過 30 分鐘至 1 小時，不少是商用上落貨車輛，更發現有政府車輛。
5. 視察及統計 3 天期間，調查員發現有警員經過時未有對違泊車輛作出任何行動。

*詳情請閱文尾的附錄 1-3。

中環塞車主因就是泊位不足，私人停車場或商場外，常常有一條長長車龍等候，不然就是不停兜圈找泊車位，自然又造成道路擠塞，惡性循環沒完沒了。中西區區議會早前亦討論電子道路收費計劃，多名區議員指出塞車問題源於違例泊車，以及泊車位不足，結果大比數通過反對在中環貿然實施電子道路收費計劃。政府未有正視及解決中環泊車位不足問題，卻建議透過「罪惡徵費」向司機「開刀」，道理何在？

中環商業區的道路使用者多是駕駛商用車，有從事物流的司機反映，若計劃實施，為了「搵食」也要無奈繳過路費。再者，商用車「搵食」增加的成本，難免會轉嫁在消費者上。我們質疑計劃成效，車流未必會減少又擾民傷財；就算有駕車者會因收費而減少途經相關道路，可是在車多地少的香港，

「107 動力」取名自基本法 107 條，以減少稅金、善用公帑和簡政便民為宗旨，要求政府財政量入為出。

地址 Address：

電話 Phone number：

傳真 Fax number：



107動力

MOMENTUM 107

減少稅金Lower Tax · 善用公帑Less Waste · 簡政便民Efficiency Government

不駛往中環，就駛往附近的西環、灣仔及銅鑼灣一帶，交通擠塞只會擴散。同時，送貨商用車亦可能會駛往附近免費道路卸貨，再使用行人路或行車路步行推貨，定必險象橫生。

中環灣仔繞道工程出現延誤，車輛在沒有替代路線的情況下被迫收費實是不公。此外，隧道失衡是港島區交通擠塞的原因之一，政府應評估及制定平衡三條過海隧道使用量的方案。

107 動力反對電子道路收費計劃，認為要減少路面擠塞，政府應在規劃土地時做好配套和管理、適量增加泊車位、優化公共交通運輸服務等，才能有效疏導路面，並非以「罪惡徵費」對道路使用者「開刀」。

附錄 1：107 動力「中環違例泊車視察及統計結果」- 畢打街

日期	3 月 11 日星期五		3 月 12 日星期六		3 月 14 日星期一	
時間	違泊架次	警方勸喻/票控	違泊架次	警方勸喻/票控	違泊架次	警方勸喻/票控
09:00-09:30			13		4	
09:31-10:00			32		5	
10:01-10:30	85		12	3	27	
10:31-11:00	45		18		28	
11:01-11:30	74	1	9		16	2
11:31-12:00	46		20		8	
12:01-12:30	58		18		10	
12:31-13:00	72		28		17	
13:01-13:30	24					
13:31-14:00	65					
14:01-14:30	56					
14:31-15:00	85					
15:01-15:30	56					
15:31-16:00	45	2				
16:01-16:30	68					
16:31-17:00	69					
17:01-17:30	35					
17:31-18:00	35					
總數	918	3	150	3	115	2

「107 動力」取名自基本法 107 條，以減少稅金、善用公帑和簡政便民為宗旨，要求政府財政量入為出。

地址 Address：

電話 Phone number：

傳真 Fax number：



107動力

MOMENTUM 107

減少稅金Lower Tax · 善用公帑Less Waste · 簡政便民Efficiency Government

附錄 2：107 動力「中環違例泊車視察及統計結果」- 遮打道

日期	3 月 11 日星期五		3 月 12 日星期六		3 月 14 日星期一	
時間	違泊架次	警方勸喻/票控	違泊架次	警方勸喻/票控	違泊架次	警方勸喻/票控
09:00-09:30			5		7	
09:31-10:00			12		5	
10:01-10:30	30	1	9		5	
10:31-11:00	15	1	10		6	1
11:01-11:30	35		6		6	
11:31-12:00	25	1	15		6	
12:01-12:30	27		9		2	1
12:31-13:00	28		15		8	
13:01-13:30	14					
13:31-14:00	13					
14:01-14:30	10					
14:31-15:00	10					
15:01-15:30	15					
15:31-16:00	16					
16:01-16:30	17					
16:31-17:00	19					
17:01-17:30	18					
17:31-18:00	16					
總數	308	3	81	0	45	2

「107 動力」取名自基本法 107 條，以減少稅金、善用公帑和簡政便民為宗旨，要求政府財政量入為出。

地址 Address：

電話 Phone number：

傳真 Fax number：

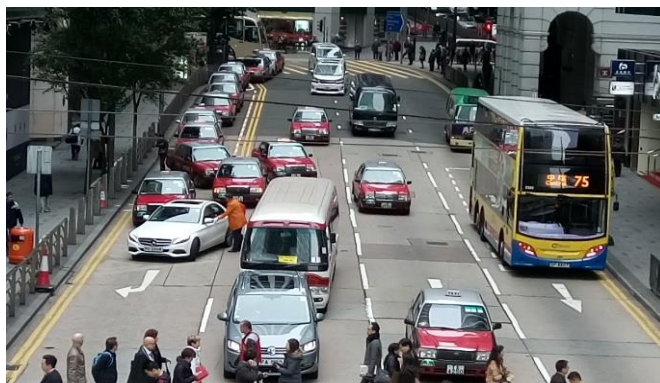
附錄 3：107 動力視察中環違例泊車情況

畢打街私家車違泊及爭路情況



14/3/16/11:17

畢打街私家車違泊及爭路情況



11/3/16/10:11

平日中午時間遮打道有多架輕型貨車違泊



11/3/16/12:12

下午時間貨車於遮打道上落貨情況



11/3/16/14:01

遮打道常有貨車違泊上落貨，圖右更有一列紙皮車佔用車路。



14/3/16/11:12

畢打街常有解款車停泊路邊，尤其銀行門前。



11/3/16/15:11

「107 動力」取名自基本法 107 條，以減少稅金、善用公帑和簡政便民為宗旨，要求政府財政量入為出。

地址 Address：

電話 Phone number：

傳真 Fax number：



傳媒報道及評論文章：

1. 香港電台英文新聞報道，2016 年 3 月 15 日，
<https://youtu.be/zD7KKCmXQzE>
2. 〈團體質疑道路收費成效〉，太陽報，2016 年 3 月 16 日，
http://the-sun.on.cc/cnt/news/20160316/00407_020.html
3. 〈中環道路管理差 違泊逾千次警執法僅 13 次〉，東網電視，2016 年 3 月 15 日，
http://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/news/20160315/bkn-20160315145830877-0315_00822_001.html
4. 何民傑，〈電子道路收費擾民傷財〉，信報論壇，2016 年 3 月 16 日，
<http://forum.hkej.com/node/130261>
5. 何民傑，〈簡政便民 | 電子道路收費無對症下藥〉，線報，2016 年 3 月 16 日，
<http://linepost.hk/?uid=4830.0.0.0>
6. 何民傑，〈道路收費害途人〉，am730，2016 年 3 月 14 日，
<http://www.am730.com.hk/column-305548>

「107 動力」取名自基本法 107 條，以減少稅金、善用公帑和簡政便民為宗旨，要求政府財政量入為出。

地址 Address：

電話 Phone number：

傳真 Fax number：

提交意見：反對電子道路收費中環及鄰近地區先導計劃

3 messages

kwong wai yan micky <

>

17 March 2016 at 16:25

To: info@erphk.hk

本人反對特區政府推行任何形式電子道路收費（ERP），並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃，原因如下

中區道路設計，難以讓車輛繞過擠塞的商業區域到達。在中區全區實施ERP，與懲罰於區內居住的居民無異。

即使只在中區商業區域實施ERP，需要穿過ERP的車流將只會轉移到半山，而不會減少。而半山道路容量比中區商業區更小，實施ERP後對整體交通做成的負面影響將會更甚。

眾所周知，中區商業區主要道路，有多處均未有劃成全日禁止停泊區。而俗稱「老闆車」的公司車輛長期霸佔大廈外道路早已影響車流量。然而，政府卻未有打擊「老闆車」長期佔據路面停車的情況，實在不明所以。

而香港的路邊空氣監察站，在過去多年錄得的空氣污染數據相若。而香港整體空氣污染嚴重地區是東涌及屯門。以ERP改善中環路邊空氣質素，可謂杯水車薪。

特區政府自成立來，每年均有數百億支出用於基建，ERP的收入並不見能加強香港道路基建。而公共運輸公司多數能自負盈虧，更沒有需要以ERP作為改善香港公共交通質素的手段。

特區政府在未有嘗試任何政策工具提高Passnger Car Unit（PCU，又稱載客車量單位）便冒進推行明知未能有效減少車流的ERP，已經是擾民行為。

亞洲國家的ERP例子顯示，ERP收費只有加快減慢，而且每日徵費時間只會不斷延長。

ERP是名乎其實的類退稅，排擠低收入人士及「搵食車」進入中區商業區；收費完全不會減少最主要進出中區的车流，更將會窒礙香港人行動自由。

故此，本人反對特區政府推行任何形式ERP，並反對中環及鄰近地區ERP先導計劃。

kwong wai yan micky