

中環及其鄰近地區 電子道路收費先導計劃 公眾參與報告

(2017年1月)



運輸及房屋局
Transport and Housing Bureau



運輸署
Transport Department

目錄

	頁碼
第一章 背景	1
第二章 公眾參與活動	5
第三章 按先導計劃基本元素及相關事宜提交的意見概要	10
基本元素	
(一) 收費區	10
(二) 收費機制	12
(三) 收費時段	13
(四) 收費水平	13
(五) 豁免及優惠	15
(六) 科技	18
相關事宜	
(一) 私隱	20
(二) 成效	21
(三) 配套措施	22
(四) 其他事宜	25
第四章 未來路向	28

附件

- 附件一 公眾參與的主要會議及活動
- 附件二 不同持份者界別對先導計劃的主要意見
- 附件三 三項由非官方機構進行的「意見調查」摘要
- 附件四 焦點小組會議、區議會論壇及與運輸業界會議的意見概要
- 附件五 不同渠道所收到的意見書分類及數目
- 附件六 所有意見書和提交者（要求匿名者除外）的一覽表
- 附件七 所有意見書（要求意見保密者除外）的副本紀錄
- 附件八 公眾參與文件內十三條關於先導計劃基本元素及相關事宜的問題
- 附件九 運輸署就中西區區議會通過有關先導計劃的動議向中西區區議會秘書處提交的書面回覆

第一章 背景

概述

- 1.1 本章敘述籌劃在中環及其鄰近地區(下稱「中區」)推行電子道路收費先導計劃(下稱「先導計劃」)的背景資料，舉辦公眾參與活動的目的和本報告的內容。

籌劃先導計劃的背景

- 1.2 香港不少道路交通擠塞日益嚴重，市區主要道路於早上繁忙時間的平均行車速度，由 2005 年的每小時 23.5 公里，減慢至 2015 年的每小時 21.5 公里，而個別路段的行車速度更低於每小時 10 公里。另外，交通擠塞也令車輛的廢氣排放增加而影響地區的空气質素。過去十年，從中環路邊監測站所錄得的吸入懸浮粒子和二氧化氮的年均濃度，都較世界衛生組織的指引標準高出約 2 至 4 倍。我們的日常生活、經濟、空氣質素，以至作為一個世界級都會的形象亦受到不良影響。因此，解決交通擠塞問題刻不容緩。
- 1.3 交通諮詢委員會（下稱「交諮會」）在 2014 年應運輸及房屋局局長張炳良教授的邀請，就本港交通擠塞問題進行研究，並在同年年底提交《香港道路交通擠塞研究報告》，提出共十二項短、中及長期建議¹。政府認同建議並決定以多管齊下方式解決交通擠塞問題。交諮會的其中一項建議，是促請政府盡早在中區籌劃電子道路收費先導計劃。
- 1.4 電子道路收費是一個能有效解決地區性擠塞的交通管理工具，其主要目的是要減少在收費時段內進出收費區的車輛數目，改善收費區內的交通情況。
- 1.5 政府認同有必要推行電子道路收費先導計劃，而中區是推行先導計劃的最合適地點，原因是：

¹ 交諮會提出共十二項短、中及長期建議刊載於以下連結：
http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi_C_cover.pdf

- (1) 中區是香港具策略重要性的商業中心區。不過，中區的交通情況並不理想，部分路段在平日早上繁忙時間的車速只有每小時約 10 公里²，僅較成年人的平均步速每小時 4 至 5 公里略快；
- (2) 中區擁有優良及覆蓋廣泛的高容量公共交通服務，私家車和的士用家有多種替代的公共交通工具進出這區；以及
- (3) 中環灣仔繞道通車後，可提供一條免費的替代路線，供起點和終點都不在中區的道路使用者繞過收費區，減少受影響市民的數目。

1.6 過去十年本港有兩項較具規模的調查，曾經提及電子道路收費。2007 年，可持續發展委員會就更佳空氣質素做了社會參與工作，重點討論了三個課題，即高度空氣污染日子、道路收費和用電需求管理³。當時曾邀請公眾和持份者就上述三個課題發表意見，並一共收到超過 80 000 份填妥的問卷和約 900 份書面意見書。就道路收費的課題，較多意見同意⁴政府的空氣污染政策應包括道路收費。

1.7 2014 年交諮會進行交通擠塞研究時，亦曾經做過一項民意調查，向一般市民和六個組別的駕駛者(即私家車車主/司機、的士司機、貨車司機、專利巴士司機、公共小巴司機及其他巴士司機⁵)分別做了 6 000 個電話訪問和 3 000 個實地面談訪問。該項調查包括詢問受訪者是否支持在繁忙地區實施電子道路收費計劃，以減少指定種類的車輛進入有關地區。調查結果顯示，約 63% 一般市民接受這項措施，30% 反對，而 7% 沒有意見。至於六個組別駕駛者的

2 下列路段在 2011 年至 2015 年平日早上繁忙時間的車速分別為：

干諾道中天橋(摩利臣街至租庇利街)	每小時 9.0 至 15.2 公里
遮打道(畢打街至美利道)	每小時 8.3 至 13.5 公里
德輔道中(東行)(急庇利街至畢打街)	每小時 8.6 至 12.5 公里
禧利街(永樂街至干諾道中)	每小時 5.1 至 7.8 公里

3 可持續發展委員會在 2008 年發表報告，指出香港應按照「污染者自付」原則盡快實施道路收費，以懲罰造成污染的車輛。現時我們開始籌劃的先導計劃，基本上是一個交通管理工具，以紓緩道路交通擠塞為主要目的，雖然在某程度上是可以減少車輛污染物及溫室氣體的排放水平而改善空氣質素，但與以改善空氣質素為主要目標的道路收費不盡相同，兩者牽涉不同持份者的利益，並會採取不同的收費和豁免策略。

4 問卷中其中一條題目問及受訪者是否同意道路收費應為處理空氣污染的政府政策之一。在收到的回應中，42% 同意，21% 不同意，37% 中立。

5 其他巴士包括旅遊巴士、屋邨巴士、學校巴士、跨境巴士、酒店巴士和公司巴士。

意見則有較大分歧，當中有 52% 表示支持⁶，稍高於反對的 44%，而 4% 沒有意見。

- 1.8 上述兩項調查的結果顯示，雖然過去有不少公眾支持實施電子道路收費計劃，但仍有不少人對實施這項計劃存疑，因此，我們籌劃先導計劃的第一步工作就是進行這次公眾參與活動。

舉辦公眾參與活動的目的

- 1.9 政府曾就本港應否推行電子道路收費於 1983、1997 及 2006 年分別進行了三次研究。運輸署在 2009 年完成第三次研究，該研究摘要的最後一段引述如下：

“日後如基於交通狀況而決定考慮實施擠塞收費(即電子道路收費),政府有需要展開廣泛的公眾參與/諮詢工作,來尋求公眾意見。公眾參與/諮詢的過程應包括各方面的利益相關者(即持份者)、外出的公眾人士和整體社會。只有在達成共識的情況下,政府才能順利推行擠塞收費計劃。”

- 1.10 交諮會在 2014 年的《香港道路交通擠塞研究報告》中亦提及，對於本港很多道路使用者來說，電子道路收費仍是新概念。因此，交諮會建議政府需就籌劃電子道路收費盡快諮詢公眾。運輸及房屋局局長在 2015 年 5 月於立法會交通事務委員會上表明會在 2015 年內為先導計劃啟動公眾參與活動。
- 1.11 政府在 2015 年 12 月 11 日就先導計劃展開了為期約三個月的公眾參與活動，讓公眾更了解電子道路收費的六個基本元素、三個相關事宜(見表一)及海外經驗，從而引發討論及凝聚共識，同時亦讓政府聽取公眾及持份者對先導計劃的基本元素及相關事宜的意見。政府下一步將委聘顧問為先導計劃進行深入的可行性研究，制訂先導計劃詳細落實方案，以供公眾作進一步的全面討論。

6 在各組別的駕駛者中，有超過一半的專利巴士司機、其他巴士司機、公共小巴司機及私家車車主/司機表示支持在繁忙地區實施電子道路收費計劃，而表示支持的貨車及的士司機則略少於半數。

表一 先導計劃的六個基本元素及三個相關事宜

六個基本元素： 一) 收費區 二) 收費機制 三) 收費時段 四) 收費水平 五) 豁免及優惠 六) 科技	三個相關事宜： 一) 私隱 二) 成效 三) 配套措施
---	--------------------------------------

本報告的內容

1.12 本報告餘下章節包括：

第二章：公眾參與活動

第三章：按先導計劃基本元素及相關事宜提交的意見概要

第四章：未來路向

第二章 公眾參與活動

概述

- 2.1 本章簡介整個公眾參與活動期間的宣傳活動、曾經舉辦和參與的活動，以及總結從不同渠道收到的意見書數目。

宣傳活動

- 2.2 公眾參與活動於2015年12月11日由運輸及房屋局局長張炳良教授和運輸署署長楊何蓓茵女士舉行記者發布會後正式展開，為期約三個月，在2016年3月18日完結。



圖 2.1 記者發布會

- 2.3 運輸署為這次公眾參與活動專設了一個網頁(www.erphk.hk)，讓公眾可於互聯網瀏覽及下載公眾參與文件及宣傳單張，以及透過網頁的留言版發表意見⁷。在網頁中亦有一個名為「ERP⁸知識考考你」的互動遊戲，用以加強公眾對電子道路收費的認識。專屬網頁共錄得超過 52 000 瀏覽次數。

7 市民亦可透過其他渠道，包括郵寄、傳真、電郵、電話、民政事務局的網上公共事務論壇及隸屬交諮會的交通投訴組，提出意見。

8 全名為「電子道路收費知識考考你」。



圖 2.2 公眾參與活動專屬網頁(www.erphk.hk)

2.4 公眾參與活動期間，我們透過電視宣傳短片及電台宣傳聲帶向市民進行推廣，並鼓勵發表意見。此外，我們亦安排在專利巴士上、港鐵站和多個政府場地⁹的電視屏幕播放宣傳短片。為加強宣傳，我們於多個地點¹⁰張貼了共約 1 000 張宣傳海報。我們於各區的公共圖書館、公眾停車場、主要郵政局、民政事務總署諮詢服務中心及社區會堂/社區中心、運輸署牌照事務處、運輸署驗車中心/測試中心擺放宣傳單張(約 32 000 張)，並於各區的民政事務總署諮詢服務中心和主要郵政局，提供公眾參與文件(約 2 200 本)，讓市民索取。同時，我們在約 400 個路邊泊車咪錶張貼宣傳貼紙和十多條位於中區及灣仔的天橋懸掛宣傳橫額。

9 包括三個運輸署牌照事務處(香港牌照事務處、九龍牌照事務處和沙田牌照事務處)、兩個大型公園(維多利亞公園和市政局百週年紀念花園)和兩個民政事務總署諮詢服務中心(中西區諮詢服務中心和灣仔諮詢服務中心)。

10 包括公共圖書館、體育館、街市、公眾停車場、分區地政處、郵政局、入境事務處辦事處、民政事務總署諮詢服務中心、社區會堂/社區中心、運輸署牌照事務處、運輸署驗車中心/測試中心、政府物業。



圖 2.3 宣傳物品

舉辦和參與的活動

- 2.5 公眾參與活動期間，我們合共舉辦和參與了 20 場的活動及會議，共收到來自八大持份者界別(即立法會議員及政黨、區議會議員、專業團體、學術界、運輸業界、商會、綠色團體和其他團體)約 190 位曾經發言人士的意見。附件一載列公眾參與的主要會議及活動。
- 2.6 在中區著手籌劃電子道路收費先導計劃，是交諮會在其《香港道路交通擠塞研究報告》內其中的一項建議。我們在 2015 年 12 月 15 日的交諮會會議上，聽取了交諮會對先導計劃的意見。

2.7 我們亦舉辦了一個區議會論壇，邀請了各個區議會的代表出席，讓他們發表意見。此外，我們出席了立法會交通事務委員會和中西區區議會的會議，以收集各級議會的意見。我們亦分別邀請了學者、專業團體和綠色團體參加三場焦點小組會議，深入討論先導計劃的基本元素和相關事宜。我們亦與不同的運輸業界代表，包括市區的士、港粵直通巴士、專線小巴、公共小巴、貨車、專利巴士、學童巴士和非專營巴士，進行會面及討論，以了解運輸業界的關注。

2.8 我們應邀出席由不同界別團體安排的專題講座和會議，包括香港總商會(經濟政策委員會)、中小企業委員會、香港工程師學會(土木分部和物流及運輸分部)和健康空氣行動，與參加者分享及交流意見。



圖 2.4 公眾參與期間的部分活動

2.9 此外，教育局就電子道路收費這課題為任教高中地理科的老師舉辦了一個講座。席間我們向老師們講解電子道路收費的基本元素及海外經驗，亦與老師們交流意見。我們亦參與了由香港青年協會 M21 媒體空間與教育局合作推出的直播節目「通識直播室」，解答來自三間中學的學生對先導計劃的提問及與他們交流意見。

- 2.10 同時，我們接受了三個傳媒共四個節目的專題訪問，包括香港電台「千禧年代」、商業電台「在晴朗的一天出發」、香港電台「Backchat」及無綫電視「時事多面睇」。透過這些節目，我們能夠廣泛地向公眾講解籌劃先導計劃所要考慮的基本元素和相關事宜，並鼓勵市民提供意見。另外，運輸署署長在2016年3月上旬於多份本地報章撰文，以「齊來籌劃電子道路收費計劃」¹¹為題，就大眾關心的問題作出回應，並讓讀者更明白先導計劃的必要性及未來路向。

從不同渠道收到的公眾意見

- 2.11 公眾參與活動期間，我們透過不同渠道(包括網頁、郵寄、傳真、電郵、電話、民政事務局的網上公共事務論壇及隸屬交諮會的交通投訴組)收集到共515份意見書。當中50份屬「主要持份者界別意見書」¹²，有3份載列3項「意見調查」¹³的結果，其餘的462份是屬「一般公眾人士或團體意見書」。「一般公眾人士或團體意見書」和「主要持份者界別意見書」的主要意見撮述於附件二，而3項「意見調查」的摘要記錄於附件三。
- 2.12 在我們舉辦的13個主要活動中收集到的意見概要載於附件四。
- 2.13 從不同渠道所收到的意見書分類載於附件五。所有意見書和提交者(要求匿名者除外)的一覽表載於附件六。所有意見書(要求意見保密者除外)的副本紀錄亦收集於附件七。

-
- 11 運輸署署長在2016年3月上旬就先導計劃的撰文刊載於以下連結：
http://www.td.gov.hk/mini_site/erphk/download/document/article_commissioner_for_transport_newspapers_tc.pdf
- 12 50份「主要持份者界別意見書」包括：(1)立法會議員及政黨8份；(2)區議會議員3份；(3)專業團體7份；(4)學術界1份；(5)運輸業界9份；(6)商會5份；(7)綠色團體6份；(8)其他團體11份。
- 13 3項「意見調查」分別由獅子山學會、南區區議員司馬文先生及創建香港提交。

第三章 按先導計劃基本元素及相關事宜提交的意見概要

概述

- 3.1 公眾參與文件共列出十三條關於先導計劃基本元素及相關事宜的問題，邀請公眾及持份者發表意見(見**附件八**)。本章綜合了我們在公眾參與活動期間，就先導計劃的六個基本元素(收費區、收費機制、收費時段、收費水平、豁免及優惠、科技)、三個相關事宜(私隱、成效、配套措施)和其他事宜所收集到的意見¹⁴。
- 3.2 我們會在下一階段的可行性研究，充份考慮在這次公眾參與活動所收集到的意見，為先導計劃制訂具體落實方案，再供公眾討論(詳見**第四章**)。

對六個基本元素的主要意見

(一) 收費區

- 3.3 我們於先導計劃公眾參與文件中載示擬在「中環及其鄰近地區」設立收費區的範圍(見**圖 3.1**)。就先導計劃的收費區範圍，公眾和持份者提出的意見可歸納為以下五個主要範圍：
- (1) 只局限於中環
 - (2) 中環、上環及金鐘
 - (3) 中環、上環、金鐘、灣仔及銅鑼灣，並伸延至海底隧道及其周邊的连接道路
 - (4) 港島北區、尖沙咀及西九龍
 - (5) 中環以外的地區(例如東九龍)

14 不同持份者界別對先導計劃的主要意見撮述於**附件二**。**附件四**載列焦點小組會議、區議會論壇及與運輸業界會議中收集到的意見概要，**附件七**則載列個別人士、團體和持份者所提交的詳細意見記錄。



圖 3.1 公眾參與文件中載示擬在「中環及其鄰近地區」設立收費區的範圍

3.4 至於劃設收費區範圍的考慮因素，公眾和持份者提出了以下意見：

- (1) 要有足夠交通容量的免費替代路線，使起點和終點並非在收費區的駕駛者可以繞過，而不會出現被迫繳費情況
- (2) 要根據擠塞程度決定收費區範圍，並針對經常出現擠塞的地區
- (3) 要留意收費區以外的道路會否因實施先導計劃後變得擠塞
- (4) 要留意道路使用者是否有充足的公共交通服務進出收費區
- (5) 要留意進出收費區的道路是否有足夠的容量及有否提供合適的上落客貨及掉頭設施，使駕駛者可避免駛進收費區
- (6) 要留意會否為收費區內及附近居民帶來不便
- (7) 要留意是否有足夠空間安裝收費設施

3.5 有立法會議員及學者認為收費區不用太大，並且不應擴展至半山區，首要是盡快推行先導計劃而同時不會對鄰近居民造成太大影響。反之，多個綠色團體建議政府應設定一個較大的收費區，以確保先導計劃對減少擠塞及改善空氣污染能獲得較大的成效。

3.6 有個別人士及團體對收費區提出以下意見：

- (1) 將中區的大型停車場及其連接道路剔出收費區範圍，以鼓勵更多駕駛者直接將車輛駛入停車場
- (2) 要一併考慮將三條過海隧道的連接路納入收費區，令交通流量更合理地分佈

(二) 收費機制

3.7 就公眾參與文件中提及的兩種收費機制，即周界為本(按次收費)和區域為本(按日收費)，公眾及持份者較多支持周界為本(按次收費)，因為這種收費機制可容許收費水平因應不同時間、地點和行駛方向而作出調整，較能靈活處理不同的擠塞情況。

3.8 雖然區域為本(按日收費)獲較少支持，但有意見認為中區範圍較小，這種相對簡單的收費機制應較易執行。

3.9 有意見認為要按車輛在收費區內逗留時間徵費，逗留時間越長收費越多。這種以「時間模式」徵費的機制更能針對某些「老闆車」在收費區內長時間逗留或兜圈，更符合「用者自付」的原則。有立法會議員及政黨甚至建議按車輛在收費區內逗留時間而遞增收費，逗留時間越長收費率越高，但亦有建議指應將車輛逗留在停車場內的時間扣除。

3.10 有綠色團體建議按車輛在收費區內的行駛距離徵費，行駛距離越長收費越高，以反映車輛因污染物排放所帶來的社會成本(例如對公眾健康及醫療系統的開支)，亦更符合「污染者自付」的原則。

3.11 對於較多人支持的周界為本(按次收費)收費機制，主要意見如下：

- (1) 要考慮向在指定時間內駛經多個收費點的車輛，只收取一次費用
- (2) 要考慮向一日內多次進出收費區的車輛收取更高的費用(即進出收費區次數越多，每次收費會越貴)
- (3) 要留意的士司機與乘客會否因按次收費而產生爭拗
- (4) 要留意逃避繳費的潛在漏洞，例如的士乘客在收費站前後分別使用兩部的士而逃避繳費的可能

(三) 收費時段

- 3.12 公眾及持份者基本上認同只需在交通流量較高的時段收費，而幾乎所有意見都認為，由於星期日和公眾假期的交通流量不高，故不應收費。至於星期六應否收費，收到的意見不一。
- 3.13 對於星期一至五收費時段的設定，有意見認同公眾參與文件中提及的時段（即由早上 7 時至晚上 8 時），因為這是中區交通流量持續處於高水平的時段。但亦有意見認為收費時段只應局限於早晚繁忙時間。
- 3.14 有學者及專業團體認為不需預設特定收費時段，建議由政府先訂出擠塞的定義，例如以行車速度來界定交通擠塞狀況，當行車速度低於可接受的車速時便要收費，行車速度越低收費便越高。有學者認為這種「動態價格收費」（即收費隨著擠塞程度而改變）非常有效，因為駕駛者能夠直接看到及感受到實際行車速度，沒有爭議空間。
- 3.15 反之，如果硬性規定設立特定收費時段，會令部分駕駛者在收費時段快將開始前趕入收費區或在收費時段快將結束前減慢而推遲進入收費區，造成短暫的交通及安全問題。這些問題需要在將來處理。
- 3.16 對貨運業界來說，收費時段的長短會直接影響業界的實際運作。一方面透過設定收費時段可以提供經濟誘因，鼓勵業界在收費時段以外運送貨物，達致交通分流的效果，但另一方面貨運業界代表亦指出，為了要顧及中區貨運的實際營運情況及不同行業的收貨時間，很可能只有小部分貨運工作可以改在收費時段以外進行。

(四) 收費水平

- 3.17 公眾及持份者對先導計劃的收費水平的主要意見如下：
- (1) 收費水平要訂得較高，先導計劃才会有成效。
 - (2) 為了減低推行先導計劃的阻力及令公眾較容易接受，建議在計劃初期先將收費水平訂得略低，隨後再考慮逐步提高。
 - (3) 收費水平應根據擠塞程度而釐定，以減低交通流量或提高

行車速度至預設目標。

- (4) 收費水平應根據不同時段的擠塞程度而釐定，收費亦應按不同時段而相應調整。
- (5) 在釐定收費水平時應考慮收費區內外的停車場收費、可供使用泊車轉乘設施的收費、三條過海隧道的收費，以及駕駛者的時間價值等。

3.18 公眾及持份者亦建議收費水平可按以下兩種因素而釐定：

(1) 與擠塞直接有關的因素

- (i) 地點(越繁忙地區越貴/收費區核心範圍較貴)
- (ii) 時間
- (iii) 行車方向
- (iv) 車輛大小、種類、載客量/載客效率、乘客量
- (v) 逗留時間

(2) 與擠塞間接有關甚至無關的因素

- (i) 車輛污染物排放量/車輛人均污染物排放量
- (ii) 空氣污染程度
- (iii) 汽缸容量
- (iv) 私家車豪華程度
- (v) 登記車輛人士的入息

3.19 很多綠色團體建議收費水平應與車輛污染物排放量掛鈎，即車輛污染物排放量越多、收費越貴。他們要求政府在下一階段公眾參與時提交更多相關數據，例如要量化推行先導計劃能減低空氣污染和溫室氣體的程度，以及如果採用一個與車輛污染物排放量掛鈎的收費水平會如何影響先導計劃在交通、環保和經濟上的成效。

3.20 就公眾參與文件內提出的三種收費模式，即：

- (1) 所有車輛類型劃一收費
- (2) 按車輛大小釐定收費水平
- (3) 按車輛載客量釐定收費水平

公眾及持份者較多贊同收費模式(2)，即根據不同車輛類型所佔用的路面空間收取不同費用。很多公眾及持份者都認為收費水平應按照不同因素而釐定，他們較少就收費應定於那個水平給予具體的意見。就具體收費水平提意見的，有少數意見認為每次駛經一個點可收取介乎 10 元至 40 元，亦有意見認為收取較高的費用才能令駕駛者改變出行習慣，例如每次收取超過 50 元，甚至每次收取 500 元。

3.21 有個別人士及團體對收費水平提出以下意見：

- (1) 所有車輛類型劃一收費是比較簡單易明的做法，亦可減低行政及監察費用，因為如果按車輛大小或載客量釐定收費水平，政府要定期抽樣調查，以確保不會有人濫用機制，例如報稱自己的車輛是較小或載客量較高，以騙取支付較低的繳費。
- (2) 如果以車輛載客量釐定收費水平，要留意貨車並不是用來載客，所以要就貨車載貨量訂立相應機制。另外，亦要留意如何避免出現大量五座位私家車轉為七座位的情況。
- (3) 收費水平不應與先導計劃的成本掛鉤，以免道路使用者需要直接分擔非常高的建造及營運成本。交通擠塞的「用者自付」與先導計劃的「自負盈虧」不應混為一談。
- (4) 過境車輛應繳交雙倍收費。

(五) 豁免及優惠

3.22 這次公眾參與活動中，公眾及持份者對豁免及優惠提出最多意見。九個不同的運輸業界(即電車、專利巴士、專線小巴、港粵直通巴士、學童巴士、非專營巴士、貨車、的士及公共小巴)都分別要求其界別的車輛種類獲得收費豁免。部分運輸業界(例的士及專利巴士)表明如獲豁免便會支持先導計劃。此外，部分運輸業界(例如公共小巴及貨車)亦明確表示，如果不獲任何豁免或優惠，他們會將有關收費轉嫁給乘客、用家或商戶。

3.23 大部分公眾人士、立法會議員、區議會議員及政黨普遍支持向三種載客量高的公共交通工具(即電車、專利巴士及專線小巴)提供豁免，認為這樣更能配合公共交通優先的運輸政策，亦不會令市民在乘搭這些公共交通工具時需付額外車資。電車公司、專利巴

士公司及專線小巴營辦商，除了認同上述豁免的原因外，亦強調他們車輛的行車路線及班次都是固定的，收費與否都不能改變這些車輛進出中區的數目、次數及時段，故此獲得豁免是應該的，除非政府是要透過先導計劃減低市民乘搭上述公共交通工具進出中區的意欲，或令他們轉乘地鐵，甚或令庫房的收入增加。

3.24 另一方面，有學者、專業團體、貨車業界及小部分公眾人士認為應一視同仁，任何車輛都不應獲豁免或優惠。主要原因是任何車輛都會佔用有限的路面空間及有份造成擠塞，都要基於「用者自付」這個公平原則繳費。所有車輛都不獲豁免或優惠這個安排亦可減省相關的行政及監察費用。若公共交通工具不獲任何豁免，市民仍可考慮減少出行或在非收費時段才出行。

3.25 除了電車、專利巴士及專線小巴外，在公眾參與活動期內曾被提及應獲豁免或優惠的車輛種類詳列如下：

(1) 公共交通工具/商用車輛

- (i) 公共小巴
- (ii) 的士
- (iii) 非專營巴士
- (iv) 屋邨巴士
- (v) 港粵直通巴士
- (vi) 學校巴士
- (vii) 旅遊巴士
- (viii) 貨車

(2) 與收費區範圍有關

- (i) 收費區內及附近地區居民的車輛
- (ii) 收費區內及附近地區的學校和非牟利團體的車輛
- (iii) 收費區內有特定泊車位的車輛
- (iv) 公營機構因工作需要而進出收費區的車輛

(3) 其他

- (i) 接載傷健人士的車輛
- (ii) 電動車輛

- (iii) 環保車輛
- (iv) 非牟利及慈善團體的車輛
- (v) 電單車

- 3.26 對於的士應否獲豁免收費，有支持也有反對聲音。支持的士獲豁免的人士認為的士也是公共交通工具的一種，而的士業界亦認為如果的士不獲豁免，不但影響生意，還會增加相關行政費用。沒載客的士亦因此不願意進入收費區，令收費區內的士供不應求，想乘搭的士的人更難截車。反對的士獲豁免的人士則認為的士屬個人化的交通工具，與私家車相似，並且會比私家車產生更多的車流。現時的士佔中區交通流量約三成半¹⁵，如果的士獲得豁免，先導計劃的成效會大大降低。有學者建議政府在下一階段公眾參與時要提出具體方案，令的士業界可以釋除對生意減少的疑慮，包括詳細研究沒有載客的士進出收費區可否有豁免安排。
- 3.27 對於貨車應否豁免亦有一定的爭議性，支持貨車豁免的人士認為貨運對維持中區商業活動是非常重要的，而貨車和公共交通工具同樣都是服務市民，如果公共交通工具可獲豁免，貨車都應根據相同的理據而獲豁免。反對貨車豁免的人士則認為貨車或其用家其實可以選擇在收費時段以外或收費較低的時段送貨，但是貨運業界認為不同行業也有營運時段的實質限制。有政黨建議政府可分階段向貨車收取全費，令業界有時間逐漸改變營運模式。此外，亦有建議向短時間進出收費區的貨車給予豁免，以平衡業界送貨的實際需要。
- 3.28 對於收費區內及附近地區居民的車輛應否獲豁免，在公眾及多個持份者界別的意見中都曾提及。有政黨及區議員提醒政府要小心考慮如何界定「居民」身份及如何區分「居民車輛」，以免被人濫用這項豁免。另外，亦有意見指為收費區居民提供豁免會為日後擴大收費區範圍帶來一定的限制，因為所有的豁免安排都是易放難收。

15 根據 2015 年的資料，星期一至五早上 7 時至下午 8 時(共 13 小時)，進出中區的車輛分佈為私家車約四成半，的士約三成半，貨車稍多於一成，及巴士和小巴接近一成。

(六) 科技

3.29 就先導計劃應採用那種收費科技，公眾及持份者提出了以下的考慮因素：

(1) 一般考慮

- (i) 能否保障駕駛者的個人私隱
- (ii) 整體成本及人手要求，包括安裝、管理、營運及維修等
- (iii) 具體執法安排
- (iv) 該收費科技是否容易使用，特別是駕駛者是否易於掌握如何使用車內收費裝置

(2) 技術考慮

- (i) 能否與現時收費隧道的自動繳費系統互相兼容
- (ii) 能否混合採用多種收費科技，以互補不同收費科技的不足和局限性
- (iii) 能否配合本港智能運輸系統、運輸資訊系統及事故處理系統等的發展，甚至應用在其他用途上(例如繳付停車場泊車費)
- (iv) 有否足夠空間安裝路旁收費及執法設施及相關設施對景觀的影響

3.30 就公眾參與文件內提出的兩種收費科技(即短距離微波通訊及自動車牌識別)，較多意見支持採用短距離微波通訊，因為這種科技可以接受以不具名繳費卡即時收費，較能保障駕駛者的個人私隱。再者，由於透過車內裝置可直接進行即時收費，操作較為自動化，對日後管理及營運的成本及人手要求會較自動車牌識別為低，因為後者有需要安排大量人手核對影像不清晰的車牌和進行相關收費結算。另外，不少支持短距離微波通訊的公眾及持份者都建議利用車內裝置直接繳付隧道費，避免同時安裝兩個車內裝置。有專業團體認同透過使用車內裝置更能配合本港智能運輸發展，故此較為支持使用短距離微波通訊。

3.31 對於較多人支持的短距離微波通訊，個別人士及團體提出以下意見：

- (1) 是否所有車輛都必須安裝車內裝置(或會否豁免部分車輛安裝車內裝置)
- (2) 使用車內裝置會否有潛在的私隱問題(例如車內裝置是否有識別編號/產品序號、車內裝置內會儲存甚麼資料、收費系統內儲存甚麼資料、在駛經收費點時會否接收到其他智能卡的資料等)
- (3) 安裝、保養、移除、更換車內裝置的費用會由誰人負責
- (4) 建議政府現時已經可以在收費隧道以短距離微波通訊科技進行測試
- (5) 研究車內裝置是否可記錄車輛進出收費區的時間，令短時間逗留收費區的車輛可以得到收費豁免
- (6) 安裝車內裝置的具體安排(包括新登記車輛和現時已登記車輛的安裝安排)
- (7) 使用車內裝置是否要按時繳付行政費
- (8) 若不同車輛類型的收費是有差異，要有監察機制確保駕駛者安裝正確的車內裝置
- (9) 研究兼容八達通卡繳費的可行性
- (10) 車內裝置應跟隨車輛還是跟隨車主
- (11) 系統的維修安排

3.32 另一方面，有意見支持採用自動車牌識別科技，主要因為駕駛者不用安裝車內裝置，對偶爾進出收費區的駕駛者較便利，而且購買及安裝車內裝置的成本預計不低。此外，考慮到日後過境車輛將不斷增多，而這些車輛可能沒有車內裝置，採用自動車牌識別科技會較方便，只須過境車輛離開香港時繳清費用便可。自動車牌識別科技相對簡單易明，較為適合應用在收費區較小的先導計劃。

3.33 除了上述兩種收費科技外，有意見指政府亦應該考慮一些其他的科技選擇，例如：

- (1) 直接採用現時隧道的自動繳費系統
- (2) 全球導航衛星系統科技¹⁶
- (3) 混合短距離微波通訊、自動車牌識別及其他收費科技一併使用
- (4) 射頻識別科技
- (5) 近距離無線通訊科技

16 新加坡在 2016 年已批出工程合約開發第二代以「全球導航衛星系統科技」為本的電子道路收費系統。以衛星定位的方式徵費，可能牽涉更多對私隱的關注。

- (6) 無線傳真(WIFI)科技
- (7) 雲端基建科技
- (8) 電子車牌科技

對三個相關事宜的主要意見

(一) 私隱

- 3.34 這次公眾參與活動期間，我們收到公眾及持份者對私隱的關注相對較少。收到的意見中，只有少數表示關注先導計劃所引起的私隱問題，大部分認為先導計劃不會引起私隱問題或認為現時已經有辦法可以保障駕駛者的個人私隱。
- 3.35 部分公眾人士及持份者認為現時已經有辦法可以保障先導計劃下駕駛者的私隱，主要可歸納為四類：
- (1) 法例
 - (i) 需立法或修訂現有的法例以保障駕駛者的私隱
 - (ii) 立法限制使用透過先導計劃下收集到的數據的用途
 - (iii) 收集的影像及資料應只限於收費結算，其他人(包括執法機關)不能取得，除非事先獲法庭授權
 - (2) 政策
 - (i) 無須保留作跟進的資料應在合理時間內刪除
 - (ii) 搜集資料應以車輛車牌為主，而不涉及駕駛者的樣貌
 - (3) 科技
 - (i) 現時的科技(例如短距離微波通訊)已較能保障駕駛者的私隱
 - (ii) 收集的影像及資料(包括車內裝置的產品序號)需要加密處理
 - (iii) 涉及收費的個人資料應儲存於獨立及非連接互聯網的資料庫
 - (4) 守則
 - (i) 要制訂處理收費資料的守則
 - (ii) 要制訂規管認可人員使用和索取系統儲存資料的守則

- 3.36 公眾參與活動期間，我們曾發函邀請私隱專員公署就先導計劃涉及的私隱議題給予意見，亦向私隱專員公署詳盡解釋三種曾在公眾參與文件提出的科技(即短距離微波通訊、自動車牌識別及全球導航衛星系統)所涉及的潛在私隱議題及相關處理辦法，並表明在日後可行性研究中會進行「私隱影響評估」，以深入審視所有潛在的私隱風險和提出減低私隱風險的措施。
- 3.37 私隱專員公署在其後的回覆中指出，由於先導計劃涉及收集、使用或保存個人資料，因此《個人資料(私隱)條例(第 486 章)》對先導計劃具法律約束力。私隱專員公署強調日後負責先導計劃有關收集、儲存、處理或使用個人資料的機構必須遵守《個人資料(私隱)條例》及其六個保障資料原則¹⁷。
- 3.38 私隱專員公署認為當局在稍後評估先導計劃的成效時，要加入考慮公眾對個人私隱是否得到保障的整體觀感。該署表示會繼續為先導計劃在私隱相關的議題上提供意見。

(二) 成效

- 3.39 有較多意見認為先導計劃需要訂立指標以評估其成效。公眾及持份者普遍支持以與道路擠塞直接有關的量化指標用作評估成效，例如：
- (1) 車輛進出收費區的流量(總數及不同車輛種類數目)
 - (2) 收費區內的平均行車速度
 - (3) 收費區外一帶道路的平均行車速度
 - (4) 進出收費區的巴士平均行車速度
 - (5) 進出收費區的公共交通工具乘客量
 - (6) 收費區內的車輛總行車里數

17 私隱專員公署就如何收集和處理先導計劃所涉及的個人資料提供以下六項原則性建議：

- (1) 收集的個人資料屬足夠但不超乎適度
- (2) 當事人須獲明確告知其個人資料將會用作甚麼目的和該資料可能會被轉交至甚麼人
- (3) 當局亦需制訂資料保存政策並嚴格執行。個人資料的保存時間不應過長，並且將不符合原來收集目的的資料刪除
- (4) 如無有關資料的當事人訂明同意，個人資料不得用於新目的
- (5) 當局應制訂管理和運作個人資料政策、守則和程序，以確保資料的保密性
- (6) 當局應採取合約規範方法，以監察需要處理個人資料的外判商必須遵從保障個人資料的規定

3.40 有個別公眾人士及持份者建議以一些與道路擠塞間接有關甚至沒有關係的指標，用作評估先導計劃的成效，例如：

- (1) 收費區內路邊空氣污染物濃度
- (2) 收費區內空氣質素健康指數
- (3) 收費區內行人的數量
- (4) 進出收費區的行人流量
- (5) 市民對先導計劃的接受程度
- (6) 先導計劃的整體經濟效益
- (7) 對收費區內商業、零售、消費、物業、租務等的影響
- (8) 先導計劃的總收入和開支

3.41 較多意見認為需要設立一個檢討機制，在有需要時調整收費水平，以維持先導計劃的成效。

(三) 配套措施

3.42 公眾及持份者就先導計劃所需的配套措施提供的建議可歸納為以下四大類別：

- (1) 屬於現行措施，但應在日後推行先導計劃時予以加強
 - (i) 強化本港的道路網絡及公共交通服務
 - (ii) 重組巴士路線，減少重疊
 - (iii) 實施更多公共交通優先使用道路的措施(例如巴士專線和巴士專用入口)
 - (iv) 調整三條過海隧道的收費水平
 - (v) 妥善管理中區的土地及城市規劃，並且在審批中區建築物重建時，要確保現有的停車位數目不會被大幅減少
- (2) 屬於交諮會在《香港道路交通擠塞研究報告》中建議的十二項短、中、長期措施，政府認同有關建議，並決定多管齊下推展
 - (i) 推行管理私家車數目的措施(包括提高私家車首次登記稅和牌照年費)

- (ii) 增加咪錶泊車位收費
- (iii) 加強宣傳和教育工作，以鼓勵市民遵守交通規則及規例
- (iv) 提高與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款額，以恢復阻嚇作用
- (v) 對與交通擠塞相關的違例事項採取更嚴厲的執法行動
- (vi) 加強應用資訊科技以協助執法
- (vii) 檢討泊車政策，並就各區泊車位供求情況作出定期調查，以訂出合適水平的泊車位數量
- (viii) 提供停車場泊位空置的實時資訊系統，以鼓勵駕駛者盡快駛入停車場
- (ix) 鼓勵貨車於繁忙時間以外進行上落貨物
- (x) 增建泊車轉乘(或泊車轉行)設施，並提供穿梭巴士接載市民往來收費區與泊車轉乘停車場
- (xi) 將位於各區的公共交通交匯處鄰近停車場的部分泊車位指定用作泊車轉乘
- (xii) 盡早籌劃在中區推行電子道路收費先導計劃(即在是次公眾參與活動所提出的建議)

(3) 屬於要與先導計劃一同執行的配套措施

- (i) 加強/改善各種進出收費區的公共交通服務/設施，並確保公共交通服務在推行先導計劃後有足夠的載客能力
- (ii) 重組收費區內及鄰近地區的巴士路線，亦可考慮提供巴士轉乘站
- (iii) 在收費區內設置行人和電車專用區
- (iv) 提升收費區內的步行環境/增加步行設施(例如優化連接公共交通系統的行人網絡、設立行人專用區、增建上坡地區自動扶梯/升降機連接中區與中半山、建設自動行人運輸帶)
- (v) 加強/改善收費區內及鄰近地區的單車設施
- (vi) 增加收費區內的泊車位數目
- (vii) 提供實時的交通及收費資訊(例如透過網站及手機程式向駕駛者提供實時的收費資料及空置泊車位的實時資訊，協助市民計劃行程)
- (viii) 研發手機程式以方便駕駛者隨時查閱使用先導計劃

情況及以電子方式繳費

- (ix) 研究如何處理及開放從先導計劃收集得來的大量數據
- (x) 要照顧甚少前往中區的偶爾駕駛者及令他們清楚知道收費的安排
- (xi) 提供清晰的道路標誌
- (xii) 提供掉頭設施以避開進入收費區
- (xiii) 在收費區內及鄰近地區提供路旁停泊及上落客貨設施
- (xiv) 在收費區外圍一帶實施交通管理措施，確保不會形成擠塞及出現大量非法泊車
- (xv) 在合適地方增加欄杆，使「老闆車」不能方便地上落客
- (xvi) 在收費區內及鄰近地區加強對交通違例事項的執法

(4) 其他建議

- (i) 引入車輛發牌配額制度，以限制新增車輛數目
- (ii) 引入限駛計劃，以限制路上車輛數目，例如規定以車牌單雙數字作結尾的車輛隔日限駛
- (iii) 於收費區內的違例泊車定額罰款要高於收費區外
- (iv) 以即時監察系統對阻塞交通的違例車輛執法
- (v) 劃設「低行車速度區」，以進一步改善道路環境
- (vi) 將收費區內某部分地方及時段變成「無車區」/「低排放區」/「高載客量車輛專區」，並將現時低排放區的車種限制由巴士伸展至所有車輛種類
- (vii) 向所有環保車輛提供稅務優惠
- (viii) 引入更多電動的公共交通服務車輛及增加充電站
- (ix) 引入新式設計的停車場以增加泊車量
- (x) 提倡以行人優先的運輸政策，其次是集體運輸，而私家車的優次則最低

3.43 政府會在日後的可行性研究，詳盡探討上述各種不同配套措施的可行性及成本效益，務求正式推行先導計劃時，可以落實一些切實可行而公眾亦接受的配套措施。

(四) 其他事宜

3.44 除了上述三項相關事宜，公眾及持份者就先導計劃的收入用途、對交通違例事項的執法、泊車位不足，以及三條過海隧道的流量分布幾項事宜提出不少意見。有關意見的概要以及政府的回應載述於下文。

(i) 先導計劃的收入用途

3.45 有意見認為有需要把先導計劃的收入分配於與改善交通相關的項目上，才能釋除部分公眾認為先導計劃是政府「另一項稅收」的誤解。

3.46 有意見認為先導計劃的收入可撥作與交通有關的指定用途(即「專款專用」)，包括以下與先導計劃有關的用途：

- (1) 減低/穩定進出收費區的公共交通工具的收費
- (2) 加強進出收費區的公共交通服務
- (3) 購置電動巴士以改善收費區內公共交通服務
- (4) 改善收費區內整體行人環境
- (5) 增加執法人手以打擊收費區內的交通違例事項
- (6) 向收費區內外停車場提供優惠，以配合推行泊車轉乘或令車輛盡快駛入停車場，減少路面擠塞
- (7) 投放於先導計劃的系統運作及維修
- (8) 用作購買及安裝車內收費裝置

3.47 另有意見認為「專款專用」應撥作以下與先導計劃無直接關係的用途：

- (1) 改善交通基建及設施
- (2) 改善公共交通服務及設施
- (3) 改善交通安全的措施
- (4) 改善現有道路的質素及維修水平
- (5) 提升整體步行環境及行人設施
- (6) 減低車輛牌照年費或首次登記稅
- (7) 發展及鼓勵市民使用環保交通工具、單車及行人連接道

3.48 有學者指出，如果政府將先導計劃的收入以「專款專用」處理，而「專款專用」的特定用途又可讓市民直接受惠(例如減低公共交通工具的收費或車輛牌照年費)，先導計劃將會獲得更多公眾及持份者支持，更能凝聚社會共識。亦有學者要求政府探討成立一個類似房屋委員會或機場管理局的機構，可以取名為「電子道路收費管理局」，以便營運先導計劃、處理「專款專用」的收入，以及決定有關收入用途。

3.49 政府的公共財政政策是將繳費收入撥入政府一般賬目，然後按社會整體的優次分配資源，以回應社會不同訴求。「專款專用」的建議有別於政府一貫的理財政策，我們會因應公眾意見，深入探討其可行性。

(ii) 加強對交通違例事項的執法

3.50 不少反對先導計劃的意見，都認為中環交通擠塞是因為有太多車輛違例停泊或上落客貨(尤其是「老闆車」)，阻塞交通。因此，只要警方加強執法便可解決有關問題。

3.51 路邊違例停泊車輛及違例上落客貨車輛會影響交通的暢通。然而，加強執法只能針對改善部分路段的交通擠塞情況，卻不能大幅度減少進出中環的車輛數目。

3.52 加強交通違例執法和實施電子道路收費是兩種性質和效果不一樣的措施，兩者相輔相成，並可產生協同效應。我們必須多管齊下，以不同的措施解決不同的問題。再者，我們認為先導計劃不能取替警方對違法車輛的執法。從海外城市(包括新加坡和倫敦¹⁸)的經驗來看，要有效推行電子道路收費的其中一個先決條件就是要有嚴厲執法作配合。

18 新加坡在 1998 年實施電子道路收費前，已由 1983 年起實施「駕駛改進記分制度」，觸犯某些交通擠塞相關違例事項的人士會被罰款及記下分數，屢次被記下分數的人士會被取消駕駛資格最少一年。倫敦在 2003 年實施交通擠塞收費計劃前，亦已於 1999 年使用閉路電視系統加強對交通違例事項的執法。此外，就導致交通擠塞違例事項(例如違例停泊及上落客貨)的罰款水平而言，新加坡的最高罰款是 230 新加坡元(約 1 300 港元)，倫敦的最高罰款是 130 英鎊(約 1 300 港元)，兩個城市的罰款水平都比香港現時最高罰款 450 港元為高。

(iii) 泊車位不足

- 3.53 有不少意見認為汽車數目近年不斷增長，但泊車位不足，導致車輛在道路上不斷兜圈或停泊於路旁，造成交通擠塞。
- 3.54 運輸署一直留意全港泊車位的供求情況。就中區而言，根據交通顧問在 2014 年的調查，區內一些商業大廈的停車場在繁忙時段（即早上 9 時至下午 5 時）仍有泊車空位，但不少駕駛者仍然選擇違例泊車或在街道上兜圈，而沒有將車輛停泊於停車場內。就全港各區整體而言，泊車位的供應情況尚可接受。
- 3.55 政府的政策，是在整體發展容許下提供適量的泊位，但同時不致誘使原擬乘搭公共交通工具的乘客轉用私家車。如何拿捏當中的平衡，既基於政策大原則，也要看具體地區情況。以中區而言，在該區找到土地提供停車場非常困難。當有新發展或重建項目提供增加私家車泊位數目的機會時，我們亦須同時顧及就土地或樓面面積其他用途的需要。再者，即使能夠在中區增加一些額外的泊車位，也可能會吸引更多車輛進出中區，令現有路面更加擠塞。
- 3.56 政府正在檢討泊車政策，優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並會因應檢討結果研究改善措施，包括更新《香港規劃標準與準則》。我們亦會在下一階段的先導計劃可行性研究中，探討相關配套措施的可行性。

(iv) 三條過海隧道的流量分布

- 3.57 有意見認為，現時港島區的交通擠塞與三條過海隧道交通流量不均有關密切關係，並認為調整隧道費能有效促進過海隧道交通合理分流。
- 3.58 政府非常關注這議題。我們已在 2017 年 1 月開展一個顧問研究，考慮三條過海隧道分流的具體方案，包括分流後隧道連接路的行車流量及對相關地區的交通影響。政府已承諾會在 2017-18 立法年度內，完成研究並將擬議的具體過海隧道費調整方案，提交立法會交通事務委員會討論。

第四章 未來路向

概述

- 4.1 今次公眾參與活動引發了社會上對先導計劃不少的討論，一方面讓市民和不同持份者加深對電子道路收費的基本概念和海外經驗的認識，另一方面亦讓我們收集到許多寶貴意見。初步反應，既有支持推行先導計劃，也有對此持保留或反對態度。
- 4.2 我們將委聘顧問進行深入的可行性研究，就收集到的意見進行詳盡分析，並參考最新的交通數據、海外經驗及過去有關電子道路收費的研究結果等，為先導計劃制訂具體的落實方案，供公眾和持份者作進一步全面討論。本章歸納需要在可行性研究中探討的事項，並簡介我們下一步的工作。

可行性研究的研究範圍

- 4.3 我們會將以下事項納入可行性研究的範圍：

具體方案

- (1) 因應公眾參與活動期間所收集到的意見及海外經驗等因素，制訂一個或以上的具體方案。具體方案將涵蓋六個基本元素的較詳細構思(即收費區、收費機制、收費時段、收費水平、豁免及優惠、科技)

交通調查、技術評估及分析

- (1) 進行實地交通調查
- (2) 為具體方案進行技術評估及分析，包括：
 - (i) 透過交通模型作深入交通數據分析
 - (ii) 評估方案的成效，包括量化方案在交通、環境(即空氣質素、噪音和溫室氣體排放)、經濟和社會各方面的效益/影響
 - (iii) 評估建造成本和日後運作的經常開支，以及成本效益分析(包括短期和長期)

(iv) 評估私隱的影響及建議具體的私隱保障策略

先導計劃的運作

- (1) 研究先導計劃日後的管理和營運安排（包括研究應否直接由政府部門營運）
- (2) 研究推行先導計劃的法律框架（例如訂立新法例的涵蓋部分、所需的法例修訂、相關罰則等）
- (3) 制訂實施先導計劃的時間表

其他

- (1) 研究先導計劃的配套措施
- (2) 深入研究將先導計劃的收入撥作與交通有關的指定用途（即「專款專用」）
- (3) 評估中環灣仔繞道通車對中區的交通影響
- (4) 研究電子道路收費科技可否與現時收費隧道/道路的自動繳費系統互相兼容及其利弊，以及如何在「不影響私隱」的情況下，進一步使用電子道路收費系統收集到的交通數據，作交通管理及規劃和發展智能運輸系統的用途

下一步工作

- 4.4 政府已下定決心推行先導計劃。正如運輸及房屋局局長在 2015 年 12 月 11 日在啓動公眾參與活動的記者發布會所言，問題不是「會否」推行先導計劃，而是「怎樣」去推行。
- 4.5 我們同意要成功推行先導計劃，凝聚社會共識最為重要。在下一階段，我們會委聘顧問為先導計劃進行深入的可行性研究，擬定一個或多個具體方案，並透過第二階段更廣泛的公眾參與活動，供市民作深入討論和選擇。
- 4.6 顧問會根據在第二階段公眾參與活動所收集到的意見，向政府建議切實可行的方案，而政府會按該方案草擬相關法例，並向立法會申請撥款，進行詳細設計、工程建造、儀器安裝及測試等多項工作。

- 4.7 我們不會低估推行先導計劃所面對的挑戰。海外經驗顯示，計劃推出初期並不一定獲全面支持。例如，據我們了解，瑞典斯德哥爾摩在推行電子道路收費初期，接近七成市民表示反對。然而，當計劃實施一段時間後，隨著路面交通情況有顯著改善，有超過三分之二市民支持斯德哥爾摩繼續推行電子道路收費。我們明白要爭取市民和持份者對推行先導計劃的接受，關鍵在於制訂具成效的落實方案。我們相信，當先導計劃能有效地改善道路擠塞情況並可令市民受惠，將會獲得更多支持。
- 4.8 推行電子道路收費是政府處理交通擠塞的其中重要一環，但並非我們的唯一措施。政府會繼續採取多管齊下方式，以紓緩交通擠塞，包括改善交通基建、優化公共交通服務、加強對違例車輛執法、推行交通管理措施、檢討泊車政策、研究控制汽車增長及使用，以及推行三條過海隧道合理分流的安排等。
