中環核心擬納電子道路收費

商業區交通流量冀減15% 使用繞道可免繳費

■干諾道中交通擠塞。香港文匯報記者聶曉輝 攝

香港文匯報訊（記者 文森）醞釀多年的中區「電子道路收費試驗計劃」終於有新進展，運輸署向中西區區議會提交文件，建議將上環林士街至中環花園道內的中環核心商業區列入收費範圍，往來上環至灣仔的駕駛者只要使用中環及灣仔繞道就能避過收費區。政府目標是降低中環核心商業區的整體交通流量15%，但當局暫時未公佈收費水平。

香港的領牌車輛數目在過去十多年一直以平均每年約3%的比率持續增長，令市區的車流量亦持續增多。據運輸署的統計，進出中區商業區的平均每日交通流量已經由2003年的約46.3萬架次，上升至2017年的約逾50萬架次，增幅約10%，繁忙時間七成為私家車及的士。

車流量增加令中區核心商業區內主要道路在繁忙時段的行車速度持續減慢，德輔道中及遮打道等多條道路的平均車速在2015年至2017年間分別下降10%至35%不等，而皇后大道中部分路段在中午繁忙時段的行車速度約每小時6公里，只是稍為較成年人每小時4公里至5公里的平均步速快少許。

視乎時段載客效益等徵費

運輸署建議在中區核心商業區引入「電子道路收費」，收費範圍以上環林士街、中環美利道及花園道、荷李活道及下亞厘畢道為界，如方案日後順利通過，駕駛者日後經干諾道中、德輔道中及皇后大道中等多條主要道路均要繳費，但使用中環及灣仔繞道則不用繳費。

計劃會以無線射頻識別科技輔以自動車牌識別技術記錄駛進「先導計劃」範圍的車輛進行收費。運輸署在文件中未有透露建議的收費水平，只表示會考慮靈活地實踐「擠塞徵費」及「不同時段、不同收費」等理念，可能按各種車輛的載客效率和對經濟的貢獻擬定收費水平。

周一至周五實施 公交豁免

據了解，政府有意逢周一至周五的繁忙時段實施，同時會提供豁免，初步傾向對公共交通工具豁免收費，以鼓勵市民使用大型交通工具出入該區，同時部分商業車也有機會獲豁免。

運輸署指出，新加坡、英國倫敦及瑞典哥德堡均已經實施「電子道路收費」多年，他們的經驗顯示收費初期可令繁忙，或收費時段進入收費區的交通流量減少多達16%。

運輸署期望香港實施有關計劃初期，能減少中區核心商業區內的整體交通流量約15%，令主要道路於繁忙時段的平均行車時速可較現時提高3公里至5公里，而個別較為擠塞路口在中午繁忙時段車輛平均等候時間亦由現時最多3輪轉燈，縮至1輪左右。

電子道路收費 Q &A

Q：為什麼揀這區？

A：該區是商業核心區，交通十分擠塞。皇后大道中部分路段中午繁忙時段的行車速度每小時6公里，僅比徒步的每小時四五公里快少許。

Q：車主需要安裝專門的收費儀器？

A：毋須。政府擬應用無線射頻識別科技輔以自動車牌識別技術，記錄出入收費區的車輛，計算收費。

Q：什麼汽車獲豁免？

A：公共交通工具，並考慮豁免商業車輛，包括村巴及小巴等。

Q：收費幾多？

A：未定案。但會視乎車種的載客效率及經濟效益釐定收費，同時還會採取「不同時段、不同收費」的理念釐定。

Q：一星期7日都收費？

A：消息指，政府考慮在周一至周五繁忙時間收費。

熱點民議

小市民負擔增 嘆「老闆」唔怕貴

李小姐：我每星期因工作需要會平均開車到中環兩次，感覺中環及灣仔繞道通車後，區內的交通擠塞問題已有所紓緩，不認為政府現階段要再推出電子道路收費來減少車流，而且交通擠塞在全港各區均存在，為何只建議在中環實施額外收費？

夏先生：電子道路收費不會有用，中環最多的是「老闆車」，他們非富則貴，怎會因為收費而不開車到中環？相信新措施只會加重一般小市民的負擔，如果政策最終落實，我會視乎收費水平再決定是否繼續開車到中環上班。

曹先生：中環的交通擠塞問題嚴重，不少貨車違例上落貨是原因之一，我認為收費方式應以在區內停留時間計算，令貨車盡量縮短上落貨時間，相信這樣可改善區內擠塞情況，而駕駛者及乘巴士等公共交通工具的市民亦能受惠。

■香港文匯報記者 文森

香港文匯報記者 聶曉輝 攝

拓600車位疏塞 新技術監察違泊

香港文匯報訊（記者 文森）中環的交通擠塞問題成因眾多，運輸署除計劃推出「電子道路收費」外，亦會改善公共交通網絡、增加周邊泊車位及優化行人通道，以鼓勵駕駛者減少開車進入核心商業區，及加強打擊違例泊車，以改善區內的交通擠塞問題。

減少車輛進入中環核心商業區是改善該區交通擠塞問題的重點之一，運輸署計劃在上環消防局旁的用地、原美利道停車場的商業用地，及在香港大會堂進行擴建及修繕工程，以提供至少600個公眾泊車位。該署並計劃在大會堂及原美利道停車場的商業用地附近擴闊部分行人路和改善行人過路設施，吸引駕駛者開車到上環停泊，然後步行進入中區。

新一代的停車收費錶亦會在2020年起投入服務，運輸署指新停車收費錶將會配備感應器，以偵測停車位是否已被佔用，日後提供實時資訊協助駕駛者尋找懸空的泊車位，以縮減駕駛者在道路上尋找泊位的時間，紓緩路面擠塞。

同時，運輸署亦表示會改善公共交通網絡，及與專營巴士公司探討優化巴士候車設施，理順巴士站分佈和因應乘客需求加強公共運輸服務等，以吸引原本會開車到中環的市民轉乘公共交通工具，從而提升網絡效率和紓緩道路交通擠塞。

貨車在限制區違例上落貨、私家車在中區內街長時間逗留或兜圈，甚至在限制區上落客或停泊車輛等違例行為亦是令中區的交通擠塞更趨嚴重的主因，運輸署透露政府正研究應用新科技協助前線人員對違泊進行執法，例如利用影像分析技術打擊車輛在巴士站，及不准在禁區範圍內停車等，以提升執法效率及加強阻嚇力。

區員：未治源頭或釀加費循環

香港文匯報訊（記者 文森）中西區區議會交通及運輸委員會昨日開會，原訂會討論「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃」，但由於運輸署太遲向議員提交文件，最終要臨時抽起議程。另外，有區議員不滿運輸署提交的建議未有回應區議會早前對計劃表達的關注，相信先導計劃獲落實的機會不大。

政府部門一般要在會議前一星期向區議會提交文件，但中西區區議會秘書處多次催促下，運輸署延至本星期二才提交電子道路收費計劃的文件，多名區議員不滿未有足夠時間準備，最終運輸署在前日決定抽起議程，計劃改期在5月16日的區議會大會討論。

除了文件姍姍來遲，令區議員無足夠時間研究，電子道路收費計劃的構想也甚具爭議。中西區區議會副主席陳學鋒接受香港文匯報訪問時表示，對運輸署提出的電子道路收費計劃有極大保留，批評該計劃未能從源頭解決交通擠塞問題，「現時的交通擠塞對駕駛者而言亦是一種時間成本，但他們一樣會開車到中環，就算實施電子道路收費計劃，他們不介意付錢，始終未能處理司機為什麼要到中環的問題。」

陳學鋒認為，即使電子道路收費實施初期可以令區內車流量減少，但駕駛者很快又會適應開車到中環要繳費的規定，最終造成收費不斷調升的惡性循環。

他指，不少區議員早前已經向運輸署反映過有關問題，但署方並未有在向區議會提交的文件中作出回應，認為計劃最終可以通過的機會不大。

香港汽車高級駕駛協會副主席江日雄指出，灣仔繞道通車後，已有助改善中區交通問題，質疑推行電子道路收費的理據，他要求政府公開更多數據支持。

汽車交通運輸業總工會九龍分會主任杜燊棠表示，擬定的收費範圍「官商雲集」，質疑收費計劃成效：「他們付得起錢，又不怕抄牌，唯一肉痛只是小市民。」

蹉跎37載 今決而有行

話你知

電子道路收費一直只聞樓梯響，早於1982年政府首次進行研究，回歸後也先後進行多次公眾諮詢，始終未能打破議而不決的困局，去年行政長官林鄭月娥在施政報告重提該計劃。直至近來，隨着三隧分流方案流產，電子道路收費便成為紓緩中區交通擠塞的曙光。

回歸前，政府已開始研究電子道路收費，但始終未能獲得公眾支持，計劃最終被撤回。1997年後，運輸署耗資7,500萬元推展新一輪「電子道路收費可行性研究」，並進行為期兩個月的實地測試，最後卻因為政府認為即使不推計劃，各區平均車流及車速仍能保持理想水平，計劃再度被擱置。

上屆政府於2016年對電子道路收費舊事重提，進行公眾諮詢，時任運輸及房屋局局長張炳良更表示，政府有決心搞，形容該計劃不再是「會否搞」，而是「怎樣搞」。可惜最後仍不了了之，直至去年林鄭月娥在施政報告透露，局方積極籌備在中環與鄰近地區推行「電子道路收費先導計劃」，並會拋出具體方案諮詢各持份者。