

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong
電話 Tel. No.: 3509 8198
傳真 Fax No.: 3904 1774

本局檔號 OUR REF.: THB(T)CR 2/1/2061/89

來函檔號 YOUR REF.:

傳真：2978 7569

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
伍美詩女士

伍女士：

交通事務委員會
中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與

補充資料

因應交通事務委員會的要求，我們現就中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃公眾參與提供以下補充資料。

本港行車速度低於每小時10公里的路段和當中涉及的車輛種類及相關比例

運輸署每年於香港各區預先選定的行車路線進行行車速度調查¹。在 2011 年至 2015 年期間行車速度在平日早上及傍晚繁忙時間低於每小時 10 公里的路段，載於附表一。

¹ 調查分別於平日早上繁忙時間(8 時至 9 時 30 分)及平日傍晚繁忙時間(5 時至 7 時)量度共 61 條及 9 條涵蓋香港各區較有代表性的路線的行車時間。

至於車輛種類的相關比例分佈，運輸署只能就部份路段提供數據。有關資料載於附表二。

海外城市推行電子道路收費後的成效數據

電子道路收費已在多個海外城市成功推行，是有效紓緩地區性道路擠塞的交通管理工具。有關新加坡、英國倫敦和瑞典哥德堡的電子道路收費計劃成效的資料²載列如下。

新加坡於 1998 年推行電子道路收費計劃。計劃實施首年後，早上繁忙時段進入收費區的交通流量減少了 16%，而相應的平均車速則提高了 26%。

倫敦於 2003 年推行電子道路收費計劃。計劃實施首年後，收費區在收費時段內的交通流量減少了 16%。收費區的交通流量也在其後十年持續減少。在 2012 年，收費區的交通流量與計劃實施前比較減少了 25%。

哥德堡於 2013 年推行電子道路收費計劃。計劃實施首年後，早上繁忙時間駛經收費點的交通流量減少了 15%，而平均車速則提高 20%。

根據上述海外城市的經驗，電子道路收費的水平需要定期檢討以維持該計劃的成效。新加坡的電子道路收費計劃每季會進行檢討³並在有需要時調整收費。倫敦電子道路收費計劃的收費水平在 2003 年實施後，曾分別在 2005 年、2011 年和 2014 年三度上調；而哥德堡的電子道路收費計劃在 2013 年實施後，收費水平亦曾上調一次。

² 交通流量或行車速度的變化並不一定只由於實施電子道路收費而產生，當中可能會涉及其他因素如整體經濟情況等。

³ 新加坡的計劃，是按收費周界區內主要道路能否達到每小時 20 至 30 公里，以及快速公路能否達到每小時 45 至 65 公里的最佳行車速度為準則。

推行電子道路收費的成本

就推行電子道路收費的成本方面，政府在2015年12月至2016年3月就「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃」（“「先導計劃」”）進行為期三個月的公眾參與活動。我們並將委聘顧問，因應收集到的意見，為「先導計劃」進行深入的可行性研究。推行「先導計劃」的費用視乎多項因素而定，例如收費區的大小及所選用的電子道路收費技術，而可行性研究會就相關費用作出估算。

運輸及房屋局局長

(林詩農 代行)

二零一六年六月三十日

副本抄送：

運輸署署長 （經辦人：林超宇先生） 傳真：2802 2673

附表一

行車速度調查選定路線中
平日早上繁忙時間的行車速度低於每小時 10 公里的路段

	路段	行車速度(公里／小時)				
		2011	2012	2013	2014 ¹	2015
1.	禧利街 (永樂街至干諾道中)	7.8	7.3	5.4	5.6	5.1
2.	干諾道中天橋 (摩利臣街至租庇利街)	9.0	10.0	9.5	12.2	15.2
3.	德輔道中(東行) (急庇利街至畢打街)	8.9	10.0	12.5	8.6	12.1
4.	遮打道 (畢打街至美利道)	8.3	9.3	10.2	13.1	13.5
5.	德輔道西(東行) (西邊街至干諾道中)	11.6	10.6	8.7	11.4	13.8
6.	漆咸道北(南行) (新柳街至康莊道)	8.9	9.6	7.1	9.1	5.7
7.	加士居道(東行) (佐敦道至漆咸道南)	11.3	13.6	14.3	9.9	12.3

¹ 在 2014 年，由於佔領行動令交通出現異常情況，部分路段的行車速度調查未能於慣常時間進行。有關調查直至佔領行動結束後方能進行，2014 年的平均車速是按調查結果和往年的車速調查數據加以調整後的數字。

行車速度調查選定路線中
平日傍晚繁忙時間的行車速度低於每小時 10 公里的路段

	路段	行車速度(公里／小時)				
		2011	2012	2013	2014 ¹	2015
1.	干諾道中(東行) (德輔道西至急庇利街)	19.6	15.7	9.2	17.6	18.9
2.	干諾道中(西行) (急庇利街至德輔道西)	9.2	15.4	7.5	8.8	8.7
3.	德輔道中(東行) (急庇利街至畢打街)	8.9	8.7	8.5	3.6	9.5
4.	軒尼詩道(東行) (莊士敦道至怡和街)	10.8	7.0	11.0	11.4	11.3
5.	皇后大道中 (花園道至水坑口街)	9.2	11.4	9.7	10.5	9.2
6.	窩打老道(東行) (渡船街至亞皆老街)	9.7	11.9	10.7	10.9	10.3
7.	窩打老道(西行) (亞皆老街至渡船街)	16.7	15.6	8.5	15.0	13.2

附表二

部分路段平日早上繁忙時間車輛種類的分佈

路段			私家車	的士	貨車	巴士和小巴	電單車
1.	干諾道中天橋 (中景道至 機利文街)	2011	46%	34%	9%	8%	3%
		2012	47%	33%	10%	8%	2%
		2013	45%	36%	9%	8%	2%
2.	德輔道中 (摩利臣街至 域多利皇后街)	2011	6%	22%	13%	59%	0%
		2012	13%	17%	8%	62%	0%
		2013	12%	10%	2%	76%	0%
3.	漆咸道北 (蕪湖街至 康莊道)	2011	36%	21%	21%	17%	5%
		2012	38%	23%	18%	16%	5%
		2013	40%	20%	21%	14%	5%

部分路段平日傍晚繁忙時間車輛種類的分佈

路段			私家車	的士	貨車	巴士和小巴	電單車
1.	干諾道中 (急庇利街至 機利文街)	2011	31%	36%	9%	22%	2%
		2012	39%	31%	7%	19%	4%
		2013	35%	41%	3%	17%	4%
2.	德輔道中 (摩利臣街至 域多利皇后街)	2011	37%	18%	4%	39%	2%
		2012	45%	6%	6%	43%	0%
		2013	47%	11%	2%	39%	1%
3.	皇后大道中 (域多利皇后街至 文咸東街)	2011	48%	35%	9%	8%	0%
		2012	48%	27%	12%	12%	1%
		2013	42%	38%	7%	9%	4%
4.	窩打老道 (染布房街至 培正道)	2011	45%	37%	9%	7%	2%
		2012	47%	38%	5%	9%	1%
		2013	47%	35%	8%	8%	2%

註 1：巴士和小巴包括專營巴士、特別用途巴士和公共及私家小巴。

註 2：資料來自《運輸署交通統計年報》。

註 3：由於 2014 年的資料受佔領行動所影響，我們未有列出。運輸署仍在整理 2015 年的資料。