

智慧出行-智能交通管理

中環核心區電子道路收費先導計劃

理念及初步構思

目的

政府將**多管齊下**，以**科技提升交通管理**，逐步解決**中環核心區**困擾已久的**交通擠塞**問題，包括在中環核心區推行的電子道路收費先導計劃(「**先導計劃**」)。

願景

2. 為令香港成為更宜居的城市，政府有決心、有系統、有部署逐步利用科技改善和加強交通管理，**紓緩交通擠塞**，作為「**智慧出行**」的一部分。中環乃本港作為國際金融中心的商業核心，妥善處理其交通擠塞問題刻不容緩。

3. 「智慧出行」是香港發展成為智慧城市的重要元素，目標是通過創新及科技便利市民規劃行程、善用公共交通工具，**紓緩交通擠塞**，同時減低廢氣排放，從而改善環境以及推動可持續發展。

4. 中環是香港整體發展的重要板塊，因應其獨特的道路網絡結構和多年來困擾市民的交通擠塞情況，政府必須引入更多創新思維及應用科技，以妥善處理中環核心區的交通擠塞問題，並配合香港發展成為智慧城市的政策目標。

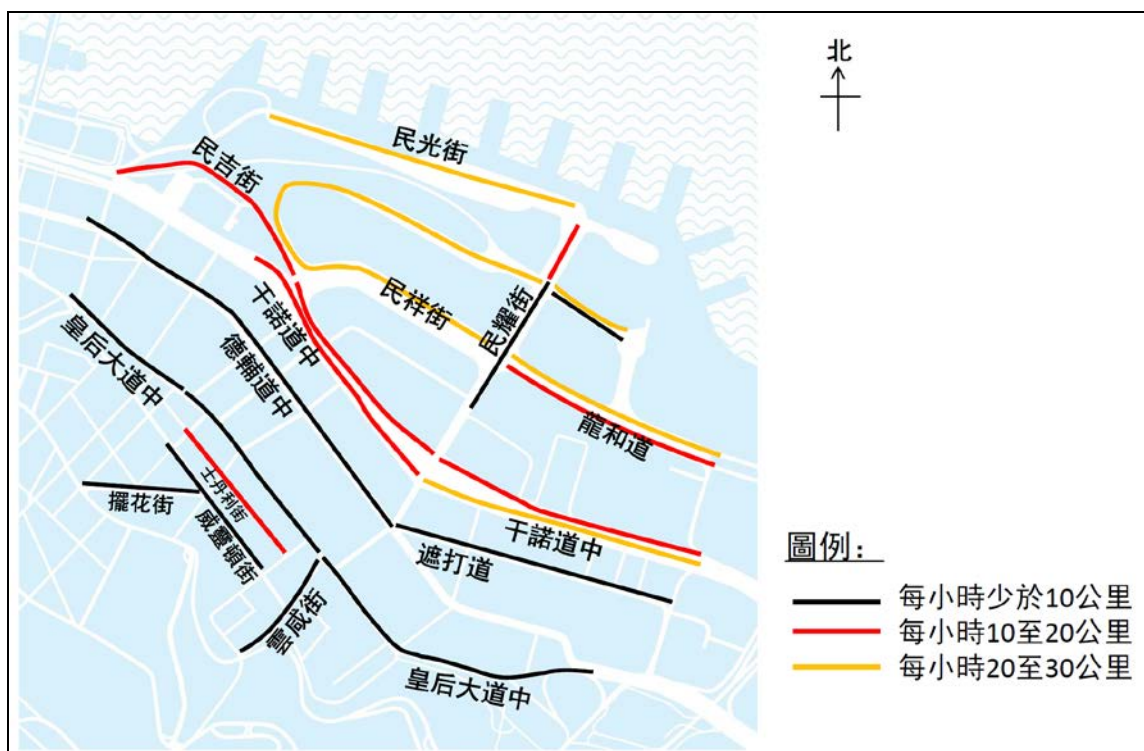
5. 政府會研究利用科技加強打擊違泊，並會提升有關車輛及行人的配套設施，包括增加泊車位，優化行人道的暢達性等，令出入中環的人士更加方便。另一方面，政府會致力研究**利用科技推展「先導計劃」，疏導中環與日俱增的車流。**

道路交通擠塞情況惡化

6. 本港領牌**車輛的總數**由2003年的約524 300輛增至2017年的約766 200輛，**增幅約為46%**，按年增長率約為3%。車輛數目增多，市區的車流量亦相繼增多。其中，**進出中環核心區**的全年平均每日交通流量由2003年的約463 300架次上升至2017年的約503 400架次，**增加了約10%**。以繁忙時段為例，當中七成多的交通流量為私家車（佔約四成半）和的士（佔約三成），其次一成半為貨車及電單車，其餘約一成為專營和非專營巴士及小巴等公共交通車輛。

7. 一直以來，中環都是香港的金融及商業核心，是許多跨國金融企業總部的所在地。高聳的商業大廈、人口稠密，再加上大量遊客慕名探索其歷史、藝術、美食及文化，為該區增添活力之餘，亦令其飽受「車滿之患」。過去幾年，中環的核心商業地帶內的主要道路在繁忙時段的行車速度一直有減慢的趨勢，例如**德輔道中(東行)、遮打道、干諾道中(西行)**等由2015年至2017年期間平均車速下降了10%至35%不等。當中，**皇后大道中部份路段在中午繁忙時段的行車速度只有約每小時6公里，僅僅高於成年人平均步速(每小時4至5公里)**。圖1可見中環核心區內的主要道路中午繁忙時段的行車速度。

圖1：中環核心區主要道路中午繁忙時段行車速度



建議措施

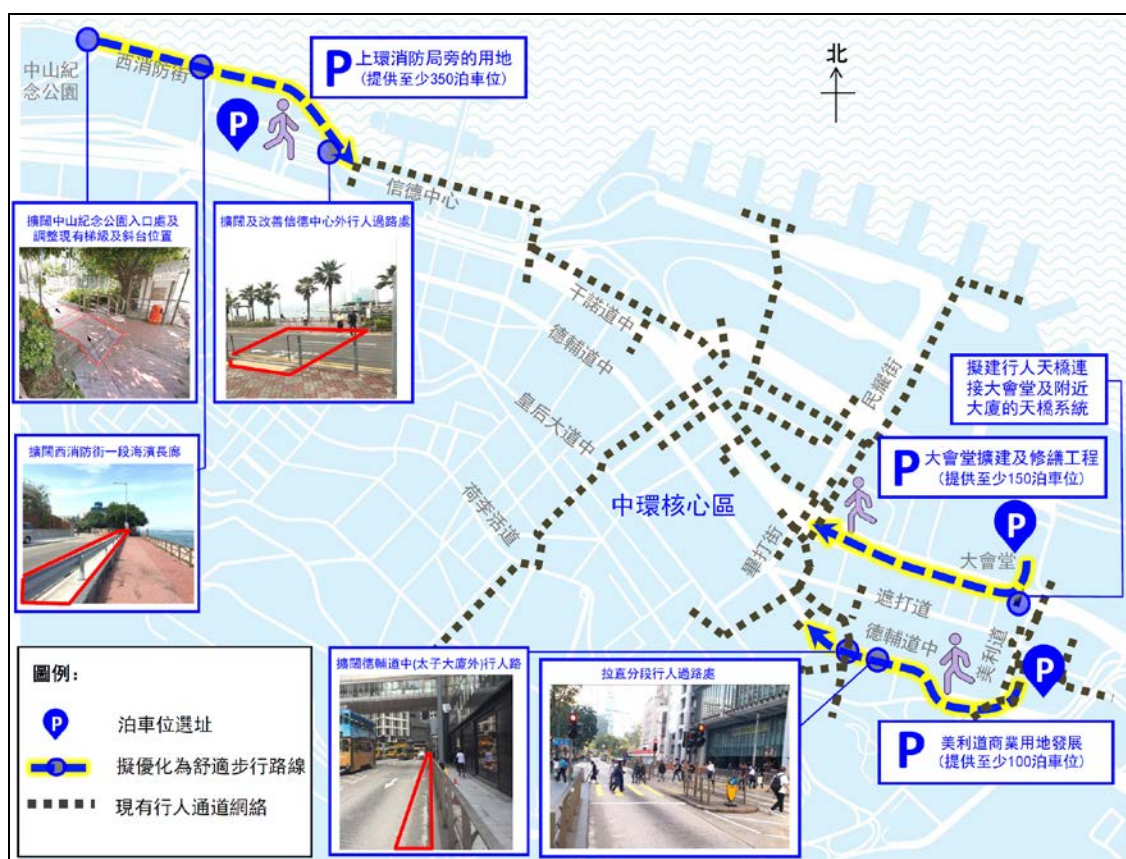
8. 我們明白要**理順中環核心區擠塞的交通**，必須**多管齊下**，除了落實「先導計劃」，亦需要優化中環交通的配套措施。以下是相關措施的初步建議：

I. 增加泊車位及優化行人通道

9. **為減少車輛進入中環核心區**，我們會考慮在其邊界附近的發展項目研究增設公眾泊車位及優化行人通道的環境，務求令選擇駕駛的市民在核心商業區邊界附近泊下車輛，再沿便捷的行人通道步行入區內。圖2可見泊車位的初步選址可考慮於**上環消防局旁的用地、原美利道停車場的商業用地發展及香港大會堂擴建及修繕工程項目**，共提供至少**600個公眾泊車位**。「香港好·易行」研究計劃將在中西區試行，措施包括在信德中心的行人路改善工

程，以及優化大會堂及原美利道停車場的商業用地的現有行人路，包括擴闊部分行人路和改善行人過路設施，以配合上述的公眾泊車位設施，為需要駕車到中環的人士提供「泊車步行」的選擇。此外，運輸署計劃在全港安裝約12 000個新一代停車收費錶，新停車收費錶會由2020年年初開始在中西區及各區分期投入服務，以取代現有停車收費錶。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，提供實時資訊協助駕駛者尋找空置泊車位，以縮減駕駛者在道路上尋找泊位的時間，紓緩路面擠塞。整項安裝工程預計於2022年年初完成。日後的新增公眾泊車位以及路旁錶位亦會與現時約270個政府及私營停車場一同被納入運輸署的「香港出行易」流動應用程式，讓公眾能方便快捷找到可用的公眾泊車位。

圖2：增加泊車位及優化行人通道



II. 應用科技協助交通執法

10. 貨車在限制區違例上落貨、私家車在中環內街¹長時間逗留或兜圈，甚至在限制區上落客或停/泊車輛²等違例行為，往往令中環核心區的交通擠塞更趨嚴重。除了警方一直持之以恆地加強對違例泊車及其他會導致**交通阻塞的違例行為**採取嚴厲執法行動外，政府正積極研究**應用新科技協助前線人員就交通違例事項執法**，以提升執法的效率及加強阻嚇力。

11. 警方現正研究利用影像分析技術打擊部分會導致阻塞的交通罪行，例如車輛在巴士站及不准停車範圍違例停車等。若研究證實可行，政府會在適當地點應用有關系統以協助警方打擊相關的交通違法行為，**中西區是其中一個納入考慮的地點**。

III. 改善公共交通網絡

12. 單靠警方的執法仍不足以完全理順中環核心區的交通問題，因為中環的交通擠塞不單是源於頻繁的路旁泊車及上落客貨活動，亦是因為太多車輛進入中環。我們會致力改善公共交通網絡，**吸引公眾乘搭公共交通工具**而減少選擇駕車到中環。我們會積極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，以提升網絡效率和紓緩道路交通擠塞。

IV. 減少交通流量

13. 正如第六段所述，進出中環核心區的交通流量近年持續上

¹ 包括金融街、雪廠街及遮打道等

² 在日間時段近置地廣場的皇后大道中便是一個典型的例子

升。然而，區內可再供增加道路的空間實在有限。中環及灣仔繞道和東區走廊連接路(「中環及灣仔繞道」)已於今年2月全面通車，提供了一條連接港島東西的替代道路，紓緩了干諾道中、夏慤道、告士打道等主要幹道的交通。然而，繞道的開通難以改變太多車輛進入中環核心區內街的現況，皇后大道中、德輔道中、畢打街、雲咸街等街道交通仍然擠塞。另一方面，中環發展稠密，道路運輸基礎設施的擴展空間亦非常有限，單靠興建更多道路及現行的交通管理措施並不足以解決中環交通擠塞問題。要有效紓緩擠塞情況，無可避免需要考慮以收費方式抑制駕駛意欲，從而減少區內交通流量。我們擬議在中環核心區**實施「先導計劃」**，**目的是利用科技有效管理交通流量，以期有效疏導因太多車輛到中環所引致的地區性擠塞情況**，令中西區居民和經常來往中環的市民和遊客等能有多些時間和空間，感受這個多元化而又具活力的核心區。

「先導計劃」的目的和考量因素

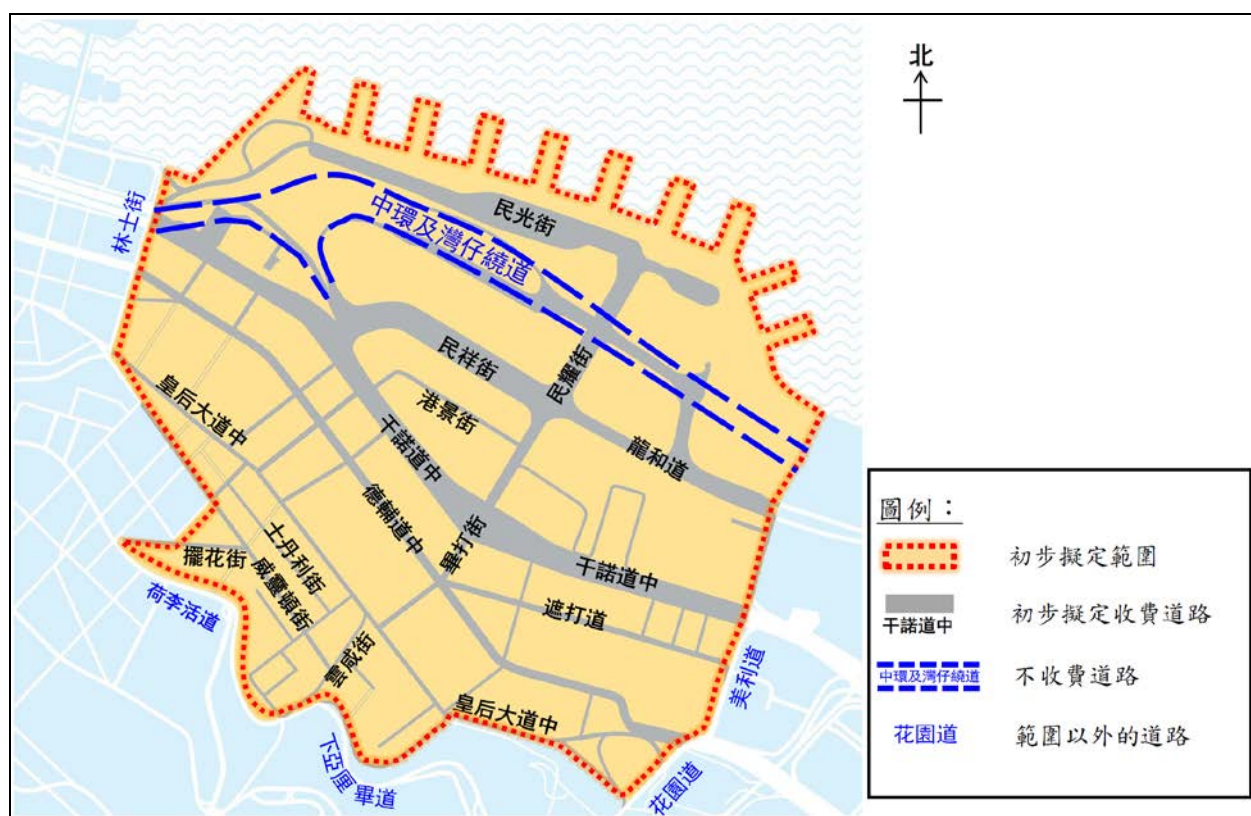
14. 我們曾於2015年12月為「先導計劃」進行為期三個月的公眾參與活動，讓市民加深了解計劃的目的、基本元素、海外經驗等等。我們在聽取了公眾及持份者的意見後，便為計劃進行深入的可行性研究。「先導計劃」的本質是一項智能交通管理工具。設計有關計劃框架的主要考量因素包括：

- (a) 採納「**用者自付**」的原則以改變駕駛者的出行模式，例如轉乘公共交通工具或避免於繁忙時段駕車進入「先導計劃」的範圍；
- (b) 考慮各種車輛的**載客效率**和**對經濟的貢獻**，擬定收費水平

或是否可獲得豁免或優惠安排，以善用有限的路面空間，減少汽車廢氣排放；

- (c) 圖3可見擬定「先導計劃」的範圍的原則是針對性處理在中環核心區內擠塞的道路，盡量減少對民居的影響。擬議範圍將覆蓋中環核心區，冀望能更有效地使用有限的路面空間，增強香港的可持續發展及效率；

圖3：「先導計劃」初步擬定範圍



- (d) 「先導計劃」將採用「智慧出行」提出的車內感應器，靈活地實踐「擠塞徵費」及「不同時段、不同收費」的理念。「先導計劃」並非為增加政府收入。因此，政府會考慮根據計劃實施後的淨收入數額，額外提供相若的恆常資源，

改善公共交通服務，鼓勵市民使用；

- (e) 「先導計劃」將配合「智慧出行」的智能運輸系統和交通管理策略及措施，應用無線射頻識別科技輔以自動車牌識別技術，紀錄駛進「先導計劃」範圍的車輛。我們會確保「先導計劃」的個人資料處理符合《個人資料(私隱)條例》(第486章)保障資料的原則；及
- (f) 海外多個城市已成功推行電子道路收費計劃超過十年，但對於本港很多道路使用者來說，電子道路收費仍是新概念。參照海外經驗³，我們建議「先導計劃」的目標可訂在以**減少中環核心區內的整體交通流量約15%**為初步衡量標準。假如有效減低車流，現時於繁忙時段主要道路的**平均行車速度每小時有望提高3至5公里**。對於個別較為擠塞路口而言，在中午繁忙時段車輛平均等候時間有望由現時最多三輪縮至一輪左右。

凝聚共識

15. 我們希望大家能凝聚共識，以擬訂下一步的詳細設計和建造，共同努力，為實踐智能交通管理系統踏出重要的一步。

運輸署

二零一九年四月

³ 新加坡、英國倫敦及瑞典哥德堡在電子道路收費相關計劃實施的初期，繁忙/收費時段進入收費區的交通流量分別減少了10-15%、16%及15%。