

三隧分流首階段 8·2 起實施

採取「633 方案」 年底將按不同時段不同收費

立法會昨日三讀通過三隧分流條例草案，首階段私家車紅隧、東隧收費劃一 30 元，西隧 60 元，8 月 2 日起實施；今年底前則實施「不同時段不同收費」。多名立法會議員表示支持政府的不同時段不同收費方案，但認為政府長遠應考慮興建第四條過海隧道，以解決交通擠塞問題。

立法會昨日三讀通過《2023 年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》。運輸及物流局局長林世雄表示，三隧分流方案透過時間和地理分流，預計可以將早上繁忙時段車輛分流，令紅隧車龍縮短 1 至 1.5 公里、東隧車龍縮短 0.5 公里，「相信有助改善過海交通擠塞，對私家車司機、運輸業界、過海巴士乘客，以至整個社會都會帶來裨益。」

方案將分兩個階段實施，首階段採取「633 方案」，政府在 8 月 2 日收回西隧專營權，屆時私家車行經西隧收費下調至 60 元，行經東隧或紅隧一律調整至 30 元，使西隧和紅隧私家車收費的差額從 55 元縮窄至 30 元。的士方面，三條過海隧道，劃一收取 25 元；商用車則收 50 元；第二階段則在今年底實施，三條隧道按不同時段不同收費，非繁忙時間三隧劃一最平收 20 元。

易志明提修正案不獲通過

航運交通界立法會議員易志明提出修正案，將商用車和的士隧道費劃一為 20 元。他表示，政府強調以效率優先原則，載容量多少來決定隧道收費，如果以此原則，小巴收費應比的士低，但小巴新的隧



紅磡海底隧道是現有有三條過海隧道中最繁忙。中新社

道費為 50 元，的士卻收 25 元，有違該原則。另外，現時部分小巴及校巴使用紅隧過海收費 10 元，將來卻加至 50 元，令成本大增。另外，在「不同時段，不同收費」階段，私家車在非繁忙時間，最低收費 20 元，但的士卻收 25 元，變相鼓勵市民乘坐「白牌車」。

易志明的修正案最終不獲通過。林世雄指，修正案會影響政府方案的分流效果，誘發額外車流，特別是對收費敏感的輕型貨車，最終可能令三條隧道更擠塞，令市民繼續受塞車之苦。

立法會交通事務委員會主席、民建聯議員陳恒鑌支持政府動議，他指三條過海隧道已飽和是不爭事實，故此「任何做法、任何方案，塞車始終會存在。」在有限的隧道空間，他認為只要在繁忙時間減少車輛，以較低價作為鼓勵，「只要有幾個百分比的人願意早少少或者遲少少出門

口」，相信可讓部分隧道長期交通擠塞的問題得以改善。

另一位民建聯議員陳學鋒表示，社會上已長時間討論三隧分流，今次的修訂主要目的希望隧道的收費合理，並非政府獲取暴利，他認為道路是讓市民使用，不希望再出現過往西隧的暴利模式。

九龍中議員楊永杰則指，現時香港停車場收費高昂，泊車費貴過隧道費，「市民不會早返遲放，享用較低隧道費，所以起不了分流作用。」他認為，政府長遠應考慮興建第四條過海隧道，以解決交通擠塞問題。

城巴新巴歡迎立法會通過三隧分流草案，期望有助緩解隧道交通擠塞，提供方便快捷的過海巴士服務。九巴亦歡迎立法會通過草案，會密切留意首階段調整收費後的交通情況，並對推行第二階段調整收費提出意見。

沙中線「短筋」 警方續刑事調查

港鐵沙中線工程於 2018 年被揭發剪短鋼筋等問題，總承建商禮頓建築日前在法院承認製冷機房工程偏離圖則，被罰款 4 萬元。有關裁決引發爭議，有個別人士更稱「政府比較不希望在檢控中令港鐵捲入漩渦」云云。政府發言人昨嚴正指，有關言論完全是無中生有和不負責任，強調政府高度重視沙中線工程問題，已多方面跟進，而警方正繼續就沙中線工程質量事件進行刑事調查。

屋宇署昨表示，在完成調查沙中線工程後，署方在 2020 年 5 月向禮頓提出檢控。惟在檢控過程中，律政司為爭取最大機會成功將其入罪，遂於今年 6 月修訂有關《建築物條例》(第 123 章)第 40 的控罪，由原先(2A)(a)(ii)條改為(2A)(b)條。

發言人強調，上述兩項罪行的嚴重性相若，而最高刑罰亦相同，可判處罰款 100 萬元及監禁 3 年，不存在修訂後的控罪較原有控罪為輕的情況。署方正和律政司研究判刑，考慮應否就判決結果上訴。

就近期有關言論，政府發言人指個別人士等接受電子傳媒訪問時，在毫無根據下誣衊稱「政府比較不希望在檢控中令港鐵捲入漩渦」，完全是無中生有和不負責任，並指「警方正繼續就沙中線工程質量事件進行刑事調查。」

政府發言人強調，已從多方面跟進沙中線工程質量事件，包括成立沙中線建造工程調查委員會以及專家顧問團，並已分別發表最終報告。政府已經同意報告的建議，並要求港鐵公司全面跟進及落實，而有關建議亦會應用於其他新鐵路項目。



當年尚在興建中的港鐵沙中線紅磡站擴建月台。港鐵圖片

強積金不調整不能接受

強積金的政策目標是協助工作人口儲蓄，以應付退休生活的基本需要，得以安享晚年。積金局上周向立法會匯報了 2018 至 2022 年周期檢討的結果，建議不提升最低及最高入息水平，並獲政府同意。對於一再漠視檢討機制和法定因素，我們不能接受，有違積金局機構使命。



名家之言

強積金的上下限釐定，最低入息水平應到達就業收入中位數的 50%；最高入息水平則是就業收入分布中的第 90 個百分位。如今 7,100 元及 30,000 元上下限，已接近十年未調整。積金局取用 2021 年第四季數據，已顯示供款下限應調升至 9,250 元，上限更已升至 51,000 元，差距分別為 30% 和 70%。

對於強積金凍結上下限調整的建議，有幾點必須提出：

政府承諾 2025 年積金易平台推出後，會為低收入人士代供強積金，如今下限不調整，月入 7,100 至大約 10,000 元的低收入打工仔，會否被踢出代供範圍？政府是否有信心避免政策抵觸？如果即時提升上限至 51,000 元水平，符合收入的打工仔，退休時強積金權益預計可增加約 115 萬元。遲遲不調整，以後如何追回？

第二，積金局承認有需要採取步驟收窄差距，但最終又搬出嚴重滯後的經濟數據作為不調整理由。一而再、再而三不按機制調整，為何檢討完全漠視機制，忽略社會、經濟快速復常，捨棄前瞻性？

黃國

工聯會理事長、立法會議員

第三，調整供款下限完全不會增加資方的供款，而調整上限也可以分階段執行。為何積金局和政府採取最消極的做法，完全不作為？

強積金強制供款，勞僱皆 5%，合共只是僱員月入的 10%。台灣地區僱主為 6%，新加坡公積金僱主 20%，僱員 17%，隨年齡變化，亦可作置業用途。對比其他地方的退休保障制度，本港強積金供款比率已是低水平，加上還未推出保證回報高於通脹的投資產品，強積金要發揮作用，只能定期提高供款額。

積金局和勞福局都表示，會盡快開展新一輪周期檢討，又承諾調整不會等到 2026 年。調整不能再拖，不能再慢慢研究來研究去。促請積金局交出時間表，讓打工仔女權益得到保障。

復常現壓力

「家庭開心指數」3 年新低

疫後社會逐漸全面復常，惟部分市民的負面情緒仍在延續。和富社會企業「香港開心 D」展開「家庭開心指數」調查，發現港人家家庭開心指數僅 6.57 分，比疫情期間為低，認為自己家庭不快樂的受訪人數較去年倍增。調查於 4 月 3 日至 17 日收集 1,356 份問卷，結果顯示「家庭開心指數」是三年來最低。家庭精神健康分數為 6.52 分，較去年 6.94 分下降 0.42 分，當中有 55.2% 受訪者認為家庭精神狀態在健康水平(即 7-10 分)，比例較去年 65% 為低。除 65 歲以上受訪長者外，其他年齡層均比去年更不快樂。

香港開心 D 顧問、家庭議會前主席及香港理工大學協理副校長(本科生課程)石丹理建議市民抽更多時間與家人相處，培養家庭團結感，作出更多精神上的持續支援。