

8.2 三隧分流的士生意料增

西隧東隧下月易通行 打的隧道費劃一收\$25助吸客

繼紅隧本周日（23日）實施易通行不停車繳費服務後，運輸署昨宣布易通行將分別於下月6日及27日擴展至西隧和東隧，而下周三（8月2日）政府將收回西隧專營權，同日實施三隧分流第一階段「633」固定收費方案。有的士車主預期減低西隧收費後，有助分流使用過海隧道的車輛，並令的士生意增加，但的士業至今仍有約一成「司機卡」未能準確地被易通行系統偵測，車行要花人手和時間與司機「對數」計算正確隧道費，建議運輸署改用「車種貼」替代「司機卡」，直接在司機儲值賬戶扣除隧道費。

運輸署昨宣布，下周三凌晨零時接收西隧時，在西隧、紅隧和東隧實施「633」固定收費方案，屆時西隧私家車收費下調至60元，紅隧及東隧收費調整至30元；過海的士三隧全日劃一收25元，東隧不再設無載客的士收費類別；其他車種隧道費維持不變。當日凌晨零時零分，西隧及東隧將短暫封閉5分鐘以更新收費設施。另外，西隧及東隧分別於下月6日及27日清晨5時起實施易通行繳費服務。

由於西隧私家車收費將降低兩成至60元，紅隧及東隧調整至30元，可縮窄三隧收費差距，吸引部分車輛轉用西隧，而過海的士全日劃一收25元，預計可減少非載客的士繞路使用收費低隧道回程，減輕紅隧和東隧壓力。的士車行車主協會永遠會長吳坤成對本報表示，三隧實施新收費後料可分流車輛，「分流方案下，的士經西隧及其他過海隧道都一樣是收25元，會吸引更多市民搭的士經西隧過海，令的士生意增加。」

仍有一成「司機卡」未能偵測

惟他指的士業界使用「司機

卡」偵測不良問題仍存在。他解釋，的士持份者除司機還有的士車主，故的士擋風玻璃除張貼「司機卡」以便向司機收費，同時還要張貼「車輛貼」追查車主身份。過去幾條隧道使用易通行的經驗顯示，仍有一成的士未能偵測到「司機卡」，至於使用無線射頻技術的「車輛貼」則正常運作。

吳坤成指出，若的士只偵測到「車輛貼」而未能偵測「司機卡」，相關隧道費會記入車主賬戶，「單是紅隧每日有2萬多輛的士使用，若一成出現問題即2,000多輛的士司機未能扣除隧道費，車主遲交要罰款，如果一間車行有20輛的士，有10輛同日使用隧道來回，甚至來回三四次，車行要搵專人與司機對數追收隧道費，花費大量時間。」他認為若問題未改善，下月東西隧實施易通行，車主的困擾更大。

他提議使用「車種貼」替代「司機卡」，「『車種貼』類似八達通卡，由更司機開戶購買及自行增值，開工時插上卡座，使用隧道時經由儲值賬戶扣錢，若未能成功扣除才經『車輛貼』計入車主賬戶，可減輕車主負擔。」



政府8月2日收回西隧專營權，將隨即降低私家車過海隧道費至60元。——資料圖片

文錦渡口岸今恢復貨車通關

深圳市政府口岸辦公室昨日下午宣布，經持續搶修，專業機構全面安全評估，定於今日上午7時全面恢復入境方向貨車通關業務（含食用水生動物、水果）。對此，許多香港供港菜和拉貨跨境司機均表示，如果重新恢復走文錦渡口岸，可能節省一倍多的時間，效率提高了不少。

跨境司機讚好 省時間油費

其中供港菜司機黃偉文表示，20天來，他都一直期盼文錦渡口岸入境深圳的貨車通道可以盡快恢復通車，因為走蓮塘口岸有時

出現車多，過關需要個半小時，而文錦渡口岸僅需半小時，加上繞行鹽排高速和其他路程，耗去了大量的時間和燃油，延長了自己的工作時間。因此，文錦渡入境口岸貨車通道重新恢復通行，對他們跨境司機是莫大的利好。

供港菜司機張先生表示，此前文錦渡口岸入境深圳通關時，由於要繞行蓮塘口岸，時間較文錦渡要花一倍多時間，遇到塞車耗時更長。如今重新走文錦渡口岸，他可以減低一半通行時間及油費，也可以盡快到達內地裝貨地點。

九巴首批雙層電巴 周日起服務



光綠「作為車身主色，車頂設有太陽能板。」

九巴引入綠色運輸工具，首批內地生產的純電動雙層巴士將於周日（30日）起投入服務，率先行走安達臣發展區213M線，往返安泰邨至藍田站。九巴表示，電巴車價雖比傳統巴士高三分之一，公司仍會斥資2億元，於今年內購入52部雙層電巴，並希望於今年底全部投入服務。除行走新發展區外，九巴亦會考慮安排電巴行走較繁忙的市區線；並希望4年內引入500部電動巴士，積極支持政府實現2050年達成碳中和的目標。

設太陽能板供USB充電

與早前已投入服務的單層電巴一樣，九巴是次引入的雙層電巴車身同樣以「電光綠」（Electric Green）作為車身主色。該款由內地電動車生產商比亞迪製造的新款純電動雙層巴士，採用刀片電池技術，屬最先進的商用車電池技術。由於電池體積細，易於收藏在車尾及車底位置，可減少佔用車廂空間，且只需充電約2小時，續航力已高達300公里，足以應付九巴近八成巴士線全日運作需要。



電動雙層巴士下層少一組倒頭位。

該款電動雙層巴士總載客量高達115人，與傳統巴士不同，上層都有倒頭位，下層就少了一組倒頭位，取而代之是企位增多，可站43人。車廂內布局與現役雙層巴士類同，乘客座位距離和通道更寬闊。全車座位配有安全帶、電子穩定系統及駕駛監察系統等先進安全設備。電巴車頂還設有太陽能板，可供電子乘客設施，包括免費的5G Wifi及USB充電插座等。

九巴車務總監關智偉指出，在搭乘體驗上，電巴比傳統巴士優勝，「電巴畢竟更加寧靜、零排放，亦不會因為引擎發熱而令路邊的行人覺得好熱。」另九巴正籌備在屯門和大埔興建兩座新能源巴士多層車廠，預計於4至5年內落成，提供850個充電巴士泊位。

惡劣天氣工作 安全互諒為上



周昇詞

林振昇 勞聯主席立法會議員

上周一颱風「泰利」來襲，天文台發出今年首個8號風球，部分打工仔因而得到一天「風假」。然而，有部分僱員仍須在8號風球下返回工作地點當值。筆者認為，僱員在惡劣天氣下工作的安排，應以安全和互諒為上。

勞工處制訂了《颱風及暴雨情況下工作守則》，在惡劣天氣下，僱主應只要求有必要的僱員上班。但現時在8號風球下，仍有許多飲食業、零售業、戲院行業等員工須要上班。筆者認為，僱主應評估僱員上班時或在其工作崗位是否安全。雖然工作守則沒有要求僱員在8號風球下停工，但根據《職業安全及健康條例》，僱主應該採取措施促進工作地點的安全及健康，如果僱主仍要求僱員在受惡劣天氣嚴重影響而不安全的環境下工作，有機會違反法例。根據守則，僱主如

果需要讓必要人員返回工作地點當值，應向員工發放當值津貼和特別交通津貼，但現時只有部分僱主按工作守則發放額外津貼。

工作守則建議僱主不可對因8號風球未能上班的員工扣減薪金，現時大部分僱主都有遵守，尤其是月薪制的僱員，多數不會被扣工資。但工會亦不時收到工友反映，部分僱主將其8號風球不用上班的日子，臨時通知改為休息日，並要求工友在下個休息日上班以作補償。但《僱傭條例》訂明休息日和年假的通知安排，並不可以由僱主臨時單方面更改，我們促請勞工處跟進相關個案及加強宣傳。此外，現時網絡科技進步，即使在8號風球不用上班，僱員也可在家工作，變相沒有「風假」。但有些僱員的子女也會因8號風球不用上學，有機會需要在家照顧孩子，使他們在家工作的效率比在公司低，僱主亦應多體諒實際情況。