

# 紓緩塞車議而未決 巴士小巴業再疾呼

## 研設公交專線 盡快電子收費

九巴董事總經理李澤昌接受香港文匯報訪問時指出，鐵路除覆蓋率高，另一優勢是行車時間穩定。相反，巴士等交通工具路面行車時間難以把握，「我們建議特區政府增設公交專線，政府沒有理會，這十年也未見新設專線，確實路面很擠塞，過去十多年汽車增長近30%，路面車速慢了許多。」

### 時速維持僅逾20公里

運輸署資料則顯示，2017年至2021年間，私家車及電單車登記數目顯著增加，其中私家車登記總數去年達656,973輛，5年間上升9.4%；電單車增長更高達31.6%；同期，專營巴士登記車輛只增長了2.5%，的士及小巴則未見增長。路面車輛增加，但本港路面總長度其間由2,112公里增至2,193公里，微升3.8%。

運輸署近日回覆香港文匯報時表示，2017年至2021年間，港島市區路面行車時速平均只有20.6公里至21.6公里不等，九龍則平均由20.6公里至21.5不等。

### 九巴倡設新公交專線

李澤昌亦引述數據表示，2010至2020年的10年間，私家車總量增幅達47%，道路總長度只增加3.6%，令行車速度已下跌11%，市區平均時速只有21公里，繁忙時段塞車情況更嚴重，時速低至8公里，「香港過去十多年汽車增長不是小數目，但道路建設相對不足。」此外，非法泊車問題亦造成路面擠塞，須加強執法。

他提出可以在最繁忙時段將塞車嚴重的路段設為公交專線，讓巴士、小巴及的士等使用，減低塞車對公共交通工具的影響，「這需要跨部門統籌，不是單一個部門去處理，僅僅起路、修路不能解決問題，如何運用道路，交通管理才能解決問題。」

### 小巴盼兼行巴士專線

小巴及的士業界均認同設立公交專線，其中香港公共小巴車主司機協進總會主席張漢華對香港文匯報表示，業界一直爭取可在某些路段使用巴士專線，「例如在紅磡，理工大學外的巴士專線，巴士車流不多，若讓小巴行駛，行車時間快些，對生意有幫助。但業界爭取很久也未能成功，至今沒有任何專線給小巴使用。」

他認為，只要車程快及穩定，很多乘客不介意多付車資，「好似西隧收費也有用家，如由香港仔到旺角的小巴行走西隧，快很多，收費17元也有很多人乘搭，西環至旺角小巴收15.5元，行西隧只要十多二十分鐘，只要行車快些便做得。」

他並希望政府盡早實施電子道路收費計劃。其實早在上世紀八十年代，當時的政府已提出有意引入電子道路收費系統，解決市區道路擠塞問題。九十年代以後，政府再先後進行可行性研究，認為電子道路收費宜以港島商業中心區為收費區，並設免費替代路線讓駕駛者繞過收費區。到2014年，交通諮詢委員會建議著手籌劃在中環推行交通擠塞收費試驗計劃；翌年，就中環及鄰近地區電子道路收費先導計劃進行公眾參與活動，讓公眾了解及討論；至2020年，成立國際專家小組，就先導計劃提供意見。

張漢華認為政府應有決心落實計劃，「電子道路收費豁免公共交通工具，對客運車實屬好事，私家車進入繁忙地區要收費，鼓勵市民改搭公共交通工具，因此有助減低路面擠塞情況。可能因政府面對不同意見及壓力，但政府應有決心解決塞車問題，不能有太多顧忌。」

的士車行車主協會永遠會長吳坤成則對香港文匯報表示，十多年前已有提議設公交專線，在繁忙路段讓客運服務車輛使用。他認為在彌敦道及德輔道等繁忙路段，可以設公交專線。



◆運輸署認為，的士及小巴使用巴士專線或會影響巴士專線的整體效益。圖為彌敦道。香港文匯報記者北山彥攝

香港多個熱點地區交通繁忙經常塞車，而近年私家車數量一直呈增長態勢，交通擠塞情況遲遲得不到緩解。2017年至2021年的5年間，私家車及電單車的登記總數上升了12%，而市區路面行車時速只有20至21公里不等，九巴稱繁忙時間市區路面時速低至僅8公里。塞車令巴士、小巴及的士等路面交通工具競爭力大減，不少市民轉而搭乘時間較為穩定的港鐵。香港文匯報近日訪問九巴、小巴及的士業代表，他們均認為特區政府要研究改善路面交通情況，包括可以在繁忙時段設立公交專線，盡早實施電子道路收費。

◆香港文匯報記者 劉明



◆李澤昌

香港文匯報記者劉明攝



◆張漢華



◆鬧市繁忙時段經常有大量非法泊車阻礙交通。圖為旺角通菜街。

香港文匯報記者北山彥攝

### 市區汽車行駛時速變化 (公里/小時)

資料來源：運輸署 整理：香港文匯報記者 劉明



### 車輛增長與公交乘客比較

年份	私家車 (輛)	電單車 (輛)	專營巴士 (輛)	道路總長 (公里)	日均公交乘客 (人次)
2017	600,443	76,438	6,014	2,112	12,691,000
2019	628,230	84,426	6,373	2,127	12,400,000
2021	656,973	100,557	6,167	2,193	10,552,300
5年間變化	↑ 9.4%	↑ 31.6%	↑ 2.5%	↑ 3.8%	↓ 16.9%

註：的士5年間維持18,163輛，公共小巴則由4,350輛微降至4,349輛。連同非專營巴士、貨車等所有車輛，2021年登記總數為926,238輛，5年間增長10.3%。

資料來源：運輸署

整理：香港文匯報記者 劉明



◆「易通行」繳費貼卡呼萬喚未出來，將軍澳隧道往觀塘方向的停車繳費通道已減至3條，經常令車龍倒灌至將軍澳區內；而3條遙距繳費通道的車輛則疏疏落落。香港文匯報記者北山彥攝

### 的士商倡新私家車要抽籤登記

的士車行車主協會永遠會長吳坤成近日接受香港文匯報訪問表示，由於私家車不斷增長，造成路面交通擠塞愈趨嚴重，認為要解決問題，就需要控制私家車的增長。他建議特區政府仿效內地限制車輛增長措施，提出車輛登記要抽籤，且牌費更要按年遞增，以淘汰舊車並控制私家車數量。

吳坤成表示，養車雖然花費不少，有停車場、保險、燃油、隧道等各項費用，惟新登記的私家車仍不斷增加，「一些有錢人愛玩車，有幾架車用；另外亦有人在新界的爛地、祖地地停放私家車，甚至有人『老鼠油』（非法燃油），養車成本低，私家車則愈來愈多，道路則愈來愈擠塞。」認為政府要加強打擊違法的行為。

他批評現時政府只是新件式去紓緩道路擠塞問題，如收費隧道有「不停車繳費服務」讓駕駛人士利用繳費貼繳交隧道費，無須在收費亭停車或排隊付款，「但這些只屬治標不治本的方法，在整體交通規劃上沒有一籃子的計劃，一日不控制汽車數量，不增加道路網絡，也難以解決問題。」認為最重要是管制私家車的數量。



◆吳坤成

香港文匯報記者劉明攝

### 建議牌費按年遞增

「內地以限購方式控制私家車增長，要獲取車牌便需搖號，中籤才能上牌出車；只有購買環保的汽車才能免除搖號，獲取綠色車牌。」他提議香港可以仿效內地，新登記汽車要有限額，需要排隊或抽籤。另外，他指內地有規定私家車的使用年限，但香港未有限制，且現時私家車每年牌費也是固定，故提議政府應按年遞增牌費，車輛愈舊便要支付愈高的牌費，可令車主放棄養舊車。

## 運輸署：新交通基建可紓緩塞車

運輸署近日回覆香港文匯報指出，香港地少人多，路面空間有限，難以單靠不斷興建道路來解決交通擠塞問題；而政府多年來一直採取多管齊下策略，透過改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用，以處理道路交通擠塞情況。如署方早前與警方合作在中環展開「自動交通執法系統」測試，加強對違例司機的阻嚇，減少道路擠塞。對於巴士、小巴及的士業界建議設立公交專線，該署則指未有計劃放寬的士及小巴使用現時的巴士專線，以免影響巴士專線的整體效益。

運輸署表示，政府一直按序推展運輸基建項目，以滿足交通需要，當中剛落成或將於5年內落成的主要道路，包括有屯門至赤鱗角北面連接路、將軍澳—藍田隧道、將軍澳跨灣連接路、粉嶺繞道、中九龍幹線、T2主幹路及荃果嶺隧道。此外，政府正規劃不同主要道路，包括屯門繞道、沙田T4號主幹路及十一號幹線（北大嶼山至元朗）及青衣至大嶼山連接路等，以滿足長遠交通需要。

### 「易通行」過隧道籌備中

此外，政府正籌備逐步在各政府收費隧道和青沙管制區實施不停車繳費系統「易通行」，讓駕駛人士更便捷地以繳費貼貼繳付隧道費，避免車輛在收費亭停車或減慢車速以人手繳費而導致阻礙交通情況。

管理道路使用方面，政府持續監察車輛增長，去年2月24日將私家車首次登記稅率及車輛牌照費水平分別提高15%及30%，減低私家車增長和對路面交通的壓力；之後，領牌私家車的按年增長已見緩和，今年第二季按年輕微減少約1%，較前5年每年約2%的增長率為低。

### 巴士線無意兼行的士小巴

至於設立公交專線建議，運輸署表示，巴士是現時最有效率及載客量最高的路面集體運輸工具，署方一直研究推行公共交通工具優先使用道路的措施，善用路面資源，會按服務需求及實際路面情況，設置巴士專線/巴士專用入口，減少巴士通過繁忙路段時受交通擠塞影響，確保班次穩定性。同時，在可行情況下於合適地點設置的車站，公共小巴及上落客點，方便的士和小巴運作。不過，由於放寬的士及小巴使用巴士專線或會影響巴士專線的整體效益，以至影響有限路面的交通流量，故政府目前沒有計劃放寬巴士專線予的士及小巴使用。

香港文匯報問及電子道路收費研究多年，為何仍未在中環試行？運輸署表示，會因應過海隧道實施「不同時段不同收費」和「自動交通執法系統」後的中環交通情況，以及充分顧及香港最新社會和經濟情況後，決定何時及如何在中環落實「電子道路收費先導計劃」。政府會按部就班推行交通諮詢委員會在《香港道路交通擠塞研究報告》中提出的一系列短、中及長期建議，以更有效使用路面空間，紓緩交通擠塞。