西隧明加價5至15元 民記批「標尾會」賺到盡

香港文匯報訊（記者 文森）三條過海隧道的收費差距將進一步拉闊，收費最貴的西區海底隧道明日會加價5元至15元。來往旺角至西環的紅色小巴路線計劃加價0.5元，日間路線由14.5元加至15元，抵消隧道費加幅。有學者料「搵食車」或會改用其他隧道，令紅隧擠塞的情況進一步惡化。民建聯就批評西隧公司今次加價決定，擔心加價會令市民的交通開支進一步增加。

西隧向政府提交文件，指公司實際淨收入少於法例指明的最低估計淨收入，因此決定明日起減少優惠，除了電單車外，其他類型車輛的隧道費都會增加，私家車收費將由現時65元加至70元。的士由60元加至65元，單、雙層巴士分別加10元及15元。西隧期望今次加價能確保隧道公司能繼續穩健營運。

西隧的專營權至2023年才到期，西隧公司現時與政府所簽訂的合約規定，只要隧道費不高於法定最高收費，隧道公司加價前並不需要向政府提出申請，因此西隧今次調整收費毋須政府批准。

有紅van擬加價0.5至15元

來往旺角至西環的紅色小巴路線計劃加價0.5元，日間路線由14.5元加至15元，公共小巴車主司機協進總會主席張漢華表示，會在開會商討後作最終決定。

同樣行走西隧，來往荃灣和中上環，及旺角至香港仔的路線，由於與鐵路競爭激烈，擔心流失客源，暫時決定不會加價。

理工大學土木及環境工程系前副教授熊永達認為，西隧加價後會令紅隧和東隧車流量增加，估計輕型貨車等「搵食車」日後或會轉用紅隧和東隧，令兩條隧道的車流量進一步增加。

他估計，三隧車流量不均的情況在政府收回西隧專營權前都不會有大改變，期望西隧公司加價前考慮社會看法，以免影響公司的形象 。

不過，熊永達相信紅隧和東隧車流量增加只屬短期影響，認為大部分「搵食車」會陸續加價，將成本轉嫁客戶後會重新使用西隧。他並指，巴士公司亦有可能會因為今次隧道費增加而將成本轉嫁給乘客，向政府申請加價。

民建聯批評西隧加價決定，指西隧對上一次加價是去年7月底，至今不足1年，質疑隧道公司今次加價決定是要「標尾會」，在2023年專營權屆滿前5年「賺到盡」，完全罔顧企業應有的社會責任。

民建聯並指，西隧加價不單有可能令市民的交通開支負擔增加，亦會加重紅隧和東隧及周邊行車幹道的負荷，要求西隧公司擱置加價，並向隧道使用者提供更多優惠，吸引更多車輛使用。

民建聯立法會議員劉國勳批評西隧今次加價理由站不住腳，認為只會令車流量減少，對西隧經營狀況難帶來幫助。

他特別提到政府去年提出以公帑補貼西隧的建議，指政府若採納有關方案，必須考慮西隧每年加幅，設立封頂等一系列限制，確保公帑用得其所。

巴工「按章」 車長懶理

市民批乘客當「人質」 職工盟死撐「成功」

香港文匯報訊（記者 文森）針對運輸署允許巴士公司特別更最高工時為14小時，職工盟轄下巴士業職工會聯盟昨日發起「有限度按章工作」工業行動，包括「埋正站」才上落客及不超載。工會一度聲稱會有三四千部巴士響應，惟香港文匯報記者於上班高峰期在紅磡隧道口及中環所見，超載與站外上落客依然常見，交通狀況甚至較平日通暢，工會「動員」顯然反應冷淡。巴士業職工盟副主席林錦標死撐稱「行動成功」，又聲言運輸署仍不回應取消最高工時14小時的訴求，他們將採取包括罷駛的下一波工業行動。不少市民認為司機訴求合理，但批評工會拿乘客當「人質」的做法。

■在中環，巴士繼續站外上落客。香港文匯報記者 文森 攝

紅磡隧道口巴士站是旅客、新界與九龍區市民轉乘進市區的交通樞紐，每天上下班高峰期人潮，經常將巴士擠得只能勉強關上車門。

按職工盟行動要求，乘客站出黃線時司機將拒絕開車，但未見有司機遵守，昨晨如常滿載開車。

交通督察到紅磡站疏導

巴士公司亦派出多名督察到場疏導乘客，推着流動八達通機讓急於上班的乘客在中門上車，既加快疏散上班上潮，亦避免了高峰期巴士內前半截擠迫後半截疏鬆的弊端。

全港各巴士站情況亦如常，大部分巴士都駛入站內方上下客。但一些中環怡和大廈對開的巴士站等擠塞路段，站外上落客現象常見。

高峰路段巴士站均有警員在場疏導交通，但未見有對超載和站外上落客執法。

林錦標在行動結束後稱，雖然很多司機沒按工會要求按章工作，但體諒同事有心理壓力云云，並指巴士公司出動那麼多督察在場，「乘客一擁而上 ，司機也很難不准後面的乘客上車。」

雖然響應工業行動的司機少，但他仍堅稱「始終我們都說明是有限度行動，是一個警示性，反對巴士司機疲勞駕駛的行動目的已達到」，並同時向受影響市民道歉。

工會稱不獲回應將行動升級

林錦標聲言，巴士超載嚴重是因為巴士司機人工少壓力高，請不到充足人手，以致不能開足班次，因此強烈要求改善巴士司機待遇，取消14小時的「特別更」，及將車長入職起薪點增至運輸業工資中位數18,200元，「如運輸署仍不積極回應如何取消最高工時14小時，我們不排除採取下一波行動，包括罷駛。」

由於一切如常，乘客們並不知道巴士司機們在進行工業行動，他們普遍支持改善巴士司機待遇及禁止疲勞駕駛，但反對以影響乘客的「工業行動」來達至訴求。

乘客慶幸司機無跟工會要求

林先生表示，巴士公司年年賺大錢，應該多請些司機，每天工作14小時實在太長，但司機也不能拒絕超載為由不准乘客上車，「大家都在趕着上班，當然應該盡量多上客。」

楊女士表示，並不知道巴士司機採取行動，但支持司機的訴求，惟千萬不應拿乘客當「人質」，影響市民上下班，「不能因為自己的要求就影響別人，而且巴士司機如果真的搞事，就會影響很多市民，那就很不應該。」

林女士指出，高峰期乘客肯定會超過黃線，大家都趕上班，當然應該多上點人，「還好司機沒真的執行工會要求，不然便會影響別人上班。只有那麼多部車，不多擠點人怎麼辦？」

她認為，司機的訴求很合理，採取行動施壓也合理，但不應該選擇高峰期，應選一些非上班時間行動好一點。

汽總：無理搞事損車長生計

特稿

職工盟再次發起沒多少人響應的巴士工業行動，擁有最多巴士車長會員的工聯會汽車交通運輸業總工會第一副主席張子琦與汽總九巴分會主任黎兆聰昨日坦言，這是因為是次行動不得巴士車長人心，特別是14小時特別更為巴士車長搶着做的職位，因為收入多，中間還能直休3小時，「如果一刀切12小時工作，意味減少很多加班費，影響車長生計。」

張子琦在接受香港文匯報訪問時指出，是次行動理據不足，也完全沒調查車長們的主流意願，完全是「搞事」。車長們當然希望加工資，但現時勞資正商談加幅，遠沒到談判破裂地步，沒理由正談判便罔顧公眾利益，開始工業行動。

普遍望保留特別更增收入

他指出，現時巴士車長分14小時早晚特別更及12小時直踩，8小時以外時間算加班費，而加班費正是車長們的重要收入，「我們工會早前做過調查，大部分車長都希望保留特別更，因為中間3小時休息比直踩更不會累，而且收入高不少。車長們不理睬他們的所謂『行動』，證明車長們很理性。」

黎兆聰批評職工盟完全不理車長的意願，斷人衣食，「去年職工盟搞過減工時的諮詢大會，結果沒人去，還『唔知死』搞行動，當然不會有車長支持！」事實上，車長最怕削工時，更怕一刀切固定工時，因為這等於削加班費。

他解釋，其實最高工時只是說不超過這個工時，並不是真的要開那麼久的車，特別更司機大概只有兩、三個月才有一次做足14小時，且巴士公司也跟足運輸署指引，每6小時一定給司機1小時吃飯時間，或40分鐘小休，特別更中間一定有3小時離場休息，不存在疲勞駕駛的問題。他希望職工盟別再搞事，打爛車長的飯碗。

■香港文匯報記者 殷翔

■運輸署代表接受請願信。香港文匯報記者 殷翔 攝

建制議員爭巴士B1線延至圍城北

香港文匯報訊（記者 殷翔）天水圍居民要經落馬洲口岸返內地，必須轉車，沒有直達交通。天水圍區議員10年前已要求開通天水圍北直達落馬洲口岸的巴士線，九巴亦已向運輸署入紙開通該線路，唯運輸署擔憂落馬洲沒那麼多巴士位而遲遲未予批准。

近百名天水圍居民昨日在多名立法會議員和區議員組成的「改善天水圍交通大聯盟」帶領下，到政府總部請願，要求盡早將天慈至落馬洲的B1線巴士延伸至天水圍北。

示威者表示，天水圍居民數目已逾30萬，現時已面對公共交通配套不足的嚴重問題，要經常「左轉右轉」，以轉乘的方式才能到達目的地。

他們指出，天水圍居民十多年來一直爭取天慈至落馬洲的B1線巴士延伸至天水圍北，2010年元朗區議會亦已通過相關動議。

有假日特別線都收貨

直至兩個月前，九巴終於順應民意，向運輸署入紙申請開通B1A特別線，豈料運輸署以落馬洲巴士位有限及擔心先例一開，其他地區亦要求開通直通口岸巴士線等原因，一直未予批准。

他們指出，哪怕只開通假日特別線「都收貨」，且假日沒有學校巴士等候跨境學童，巴士位充足，沒理由不批准。他們拉起「爭取落實B1A巴士服務」巨型橫額，並高呼「強烈要求運輸署盡快批准B1A」、「強烈要求B1行走天水圍北」、「強烈抗議運輸署漠視天北居民」、「坐車轉轉轉、乘客慘慘慘」及「坐車轉轉轉、長者轉到暈」等口號，並將請願信交予運輸署代表。

參加請願的大聯盟成員包括立法會議員梁志祥、麥美娟、陸頌雄，元朗區議員劉桂容、趙秀嫻、黃煒玲、李月民、郭慶平、鄧焯謙、姚國威，社區主任賴月均及蘇淵等。

梁志祥表示，天水圍北居民盼望開通B1線已多時，運輸署不積極回應居民要求很不合理，大聯盟會向運輸署反應居民訴求，希望運輸署盡快批准開通B1A。

麥美娟指出，要開通新巴士線，最大障礙是巴士公司，因為要投入很多資源，「現時巴士公司終於響應民意，沒想到運輸署成了攔路虎！」她續說，所謂的技術問題並非不能解決，大聯盟強烈要求運輸署順應民意。陸頌雄說：「希望運輸署聽到天水圍北居民的強烈民意，別再拖居民後腿，盡快批准B1A。」

劉國勳助苦主有望爭得賠償

柏茵結業

柏茵旅遊有限公司在今年3月底突然宣佈結業，大批苦主蒙受損失，特別是部分苦主收據上未印上旅遊業議會印花，難獲旅遊業賠償基金保障。一直協助苦主追討損失的民建聯立法會議員劉國勳昨日引述消息指，政府已就透過賠償基金發放特惠津貼「開綠燈」，基金管理委員會將於下周二（29日）開會作最終決定。

劉國勳一直就柏茵旅遊結業事件與商務及經濟發展局，旅遊專員及旅遊業賠償基金管理委員會等方面會面商討如何協助苦主的問題。他指出，雖然早前有苦主入稟獲判勝訴，但消費者債權優先次序靠後，故能否獲得賠償主要仍在於能否獲旅遊業賠償基金寬鬆處理。

基金委下周二作最終決定

他引述消息指，政府就透過賠償基金發放特惠津貼持正面態度，並已經開綠燈，希望藉此減少相關消費者的損失。旅遊業賠償基金管理委員會將於下周二開會作最終決定。

「雖然事件並未塵埃落定，但相信購買旅行套票苦主獲發賠償的機會相當大。」劉國勳表示，待委員會公佈細節後，他會繼續協助個案幫助苦主聯絡，安排補償事宜。

他並強調，會繼續跟進個案和事件，特別是這次的事件顯示現行法例存在漏洞，希望特區政府檢討並修補法例漏洞，確保所有旅遊產品，包括單項機票或住宿等方面的監管工作，保護消費者的權益。

■香港文匯報記者 陳川

工會倡公僕加薪不少於5%

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）公務員薪酬趨勢調查委員會早前公佈2018年薪酬趨勢淨指標，並於前日確認報告書。工聯會轄下政府人員協會早前就薪趨會公佈的薪酬趨勢調查結果進行了問卷調查，並於昨日與公務員事務局局長羅智光會面，向當局反映同事對是次薪酬趨勢調查結果之意見，並要求公務員今年加薪幅度不少於5%。

根據薪趨會的調查結果，低中高層公務員應分別獲加薪2.84%、4.51%及4.06%。政府人員協會成功訪問了2,501名會員，約94%受訪者期望扣除遞增薪點後的薪酬加幅不應低於5%。

約87%受訪者認為政府在決定調薪幅度時，必須貫徹機制，通盤考慮薪酬趨勢淨指標、香港整體經濟狀況、政府的財政狀況、生活費用的變動、職方對薪酬調整的要求及公務員士氣。約66%受訪者認為政府應檢討薪酬趨勢調查機制，主要是扣減遞增薪開支安排。

政府人員協會認為，在香港經濟環境條件良好及財政累積大量盈餘的情況下，政府應讓公務員分享經濟成果，不應只考慮薪酬趨勢淨指標，而是應考慮加薪六大因素，因市場的薪酬機制於過去多年已有很多變化，加上大量同事已達頂薪點，在現有機制下每年被扣減遞增薪點，可預見在退休潮高峰期間，扣減遞增薪額將急速提高，形成吸納新人愈多，舊人薪酬增幅愈少的不公平狀態，嚴重打擊公務員士氣。

■政府人員協會昨日與公務員事務局局長羅智光(右四)會面，要求公務員今年加薪幅度不少於5%。

協會建議行政長官會同行政會議，以創新思維在決定今年公務員薪酬加幅時，考慮採取一次性措施，就上述提及的六大因素額外提升加幅。協會同時指出，政府應按以往做法，將低層公務員的薪酬加幅與中層看齊，並調整今次加幅至不少於5%。