

有18年歷史的旺角行人專用區(西洋菜南街)於去年8月4日「殺街」，曲終人散，惟5個月後的今天，竟有「復甦」跡象，每逢周六日晚，不少曾在該處擺檔搵食的檔口悄悄「翻生」，霸佔行人路及馬路的黃色影線區做生意，有攝影師更坐在影線區內霸位；而沿路兩旁更有大量違泊車輛，街頭表演隊伍亦在專用區附近「蒲頭」。食環署職工權益工會直指此現象與條例過時有關，令執法人員較難檢控。

■圖／文：香港文匯報專題組

「街霸」重現 街演「蒲頭」

前旺角行人區檔口悄然「翻生」 食環工會嘆冇佢符



多檔電訊商推銷檔口依舊霸佔行人路做生意，有電訊商在馬路影線區內停泊廣告車作宣傳。



有攝影師坐在馬路的黃色影線區內霸位，懶理阻礙駕駛者。

以往旺角行人專用區吸引不少「即影即有」的攝影檔口擺檔，自去年8月「殺街」後，這些檔口曾絕跡；但近月在周六日晚上於西洋菜南街，不難發現這些檔口重出江湖。記者最近連續3個周末到上址視察，均發現他們於晚上7時至11時將腳架擺放在行人路及馬路的黃色影線區內開檔搵食，霸佔拍攝的有利位置，有攝影師甚至坐在影線區內霸位，懶理阻礙途人及駕駛者，記者目擊有途人在行人路被腳架絆倒。

鬼祟收費拍攝 冇食環先畀相

「60蚊3張，趁啱家有咩人，你可以慢慢諗 Pose(姿勢)。」記者以顧客身份接觸其中一名擺檔攝影師，對方指60元可拍攝3張2R相片，若放大照片另收費，並着記者參考腳架上的照片拍攝角度。記者發現腳架上並沒張貼拍攝價錢，而相片打印機亦放置於另一旁的紙皮箱內，每當攝影師替顧客拍攝，他們也會先收費，然後鬼祟地伸手到紙皮箱內打印相片，確定附近沒有食環署人員，才將相片交予顧客。

除了拍攝檔口外，亦有曾在上述搵食的相士擺檔，在行人路放置相機，當有客人出現，他便會現身指點迷津。

近廿檔電訊商推銷檔口亦依舊霸佔行人路做生意，有電訊商更長期在影線區內停泊廣告車作宣傳。

違泊問題嚴重 街頭表演阻路

事實上，西洋菜南街馬路兩旁的黃色影線區，不但是攝影師「搵食地盤」，亦成違泊熱點。縱使上址已豎起「停車等候會被檢控而不予警告」的路牌，惟目前每逢周六日晚上該處兩旁連綿不絕泊滿私家車。

至於過往被投訴聲浪過大的街頭表演隊伍，最近亦重返旺角，雖未有在西洋菜南街擺檔，但就殺入人流暢旺的亞皆老街的十字路口。由於樂隊帶同大型音響設備，並在路邊放置結他盒子行人打賞，一眾樂隊成員加上粉絲，令行人路水洩不通。

就旺角行人專用區的檔口再現時，食環署職工權益工會副主席李美笑表示，這與條例過時有關，因販賣活動需牽涉現金與貨品交易，加上小販定義不包括攝影師等，故執法人員較難作出檢控，而不少檔口亦遊走於灰色地帶下搵食。她稱，以信用卡或電子貨幣交易，或着顧客自行將錢放入膠箱等，便是其中的灰色地帶。



西洋菜南街馬路兩旁的黃色影線區，成為違泊熱點。



攝影師將腳架擺放在黃色影線區內霸位。



相士在行人路擺檔，當有客人出現，才現身指點迷津。



街頭表演隊伍最近重返旺角，殺入人流暢旺的亞皆老街十字路口。

行人區18載 變質終「被殺」

擁有18年歷史的旺角行人專用區，源於2000年8月起，運輸署為改善人車爭路、加強道路安全等問題，以試驗性質成立旺角行人專用區；同年12月，因市民對行人專用區持正面態度，在油尖旺區議會的支持下，旺角行人專用區成為永久實施的計劃。其後，運輸署分別於2003年及2004

年提議將行人專用區範圍擴展，並於週一至六下午4時至午夜12時劃為開放予行人專用。但於2010年及2012年時，該署2次縮短路段實施時間，改為週一至六下午4時至晚上10時，以及於公眾假期中午12時至晚上10時。及至2014年，旺角行人專用區的實施時段再次被更改。在週一至五

該路段恢復行車；而周六則只有下午4時至晚上10時和周日及公眾假期的中午12時至晚上10時開放予行人使用。

多年來，由於不同表演團體及擺攤攤檔佔據行人專用區，令阻街及噪音問題日益嚴重，導致油尖旺區議會於去年提出「殺街」方案，最終在16票贊成，1票反對下通過該動議，旺角行人專用區於同年8月曲終人散。

投訴18宗 僅1宗檢控

旺角行人專用區在「殺街」後，有檔販再到上址搵食，食環署發言人表示，根據《公眾衛生及市政條例》，除非領有該署簽發的小販牌照，否則任何人都不能於街上作出販賣活動。另外，如有人於進行無牌販賣活動時引致阻街，執法者亦可根據《簡易程序治罪條例》加控違例人士。就資料顯示，由去年8月至12月，署方就前旺角行人專用區一帶進行販賣及阻街所接獲的投訴有18宗，並提出1宗檢控。

有關上址在周六日違泊嚴重，警方發言人表示，旺角警區一直密切留意區內違泊情況，並不時就該問題派員執法。根據資料顯示，警方於去年1月至10月已就違例泊車發出114,899張「定額罰款通知書」。就上述問題，立法會議員容海恩促請當局加強執法，並特別在周末時間增加人手巡邏。油尖旺區議員陳兆棠則稱，違泊問題常見於旺角區，故區議會會密切留意情況，並與警方保持聯絡。

先達外開檔 走「法律罅」避檢控

除於去年遭「殺街」的旺角行人專用區一帶外，在旺角先達廣場對出(近亞皆老街)，同樣有數個收購手機的檔口，長期霸佔行人路開檔，致使該處儼如「無王管」地帶。

記者日前於該處視察，發現當日上址有3個專門收購手機的攤販開檔，各戶均明目張膽地擺好陣勢，開宗明義高價收機，當時剛有數名客人上前問價，疑最後因價錢問題未有交易。

有關上述問題，食環署發言人表示，就該處所接獲的小販販賣及阻街投訴共有2宗，而署方未有就相關個案作出檢控。油尖旺區議員陳兆棠坦言，雖曾接獲市民有關收機攤檔的投訴，惟多數攤檔走「法律罅」，令執法者難以執法，「其實部分攤檔係廣場(先達廣場)內有舖位，交易都會喺店內進行，以避過法律問題。」

三隧分流八理由 解塞車「良藥苦口」

運署研強制巴士客戴安全帶

政府將於本月23日在立法會提出無約束力動議，討論明年1月1日起調整3條過海隧道收費的「三隧分流」方案。政務司司長張建宗昨日發表網誌，詳列方案的「八大支持理由」，認為方案具效益且可行，絕對值得支持。他又指，對症下藥要精準到位，刻不容緩。政府提出「三隧分流」隧道費調整，是一個具效益可行的方案，絕對值得支持。

他解釋，紅隧和東隧現時平日早上繁忙時間的交通需求，已超越設計容量，導致連接道路出現長車龍，甚至影響非過海交通，相反西隧卻有剩餘容量。而中環灣仔繞道通車在即，有效紓緩西隧連接路的擠塞情況，亦造就善用西隧剩餘容量作分流的條件。因此他指，政府提出的方案，降低使用西隧的私家車、的士及電單車實際所付隧道費，並同時上調紅隧和

東隧的相關隧道費，以推動部分使用紅隧或東隧車輛改用西隧，達至分流效果。他表明，對症下藥要精準到位，「三隧分流」是針對解決市民塞車之「苦口良藥」，實施此方案更有八大支持理由。首先，預計2021年通往紅隧和東隧連接道路上的車龍長度，在早上繁忙時間分別會縮短34%和10%，而在傍晚繁忙時間則分別會縮短42%和29%。

其次，可鎖定西隧隧道費，毋須再承受加價壓力。第三，可釋放10個分佈港九的交通分流點，令部分受影響的非過海車輛行程回復暢通，惠及非過海的駕駛者。第四，交通擠塞得以改善，加大經濟效益。

張建宗：省時慳錢環保

第五，減少的士乘客所需繳付的隧道費及附加費，行車時間縮短亦減少的士「跳錶」，乘客可節省車費。第六，現時每日高達近60萬人次乘坐專營巴士使用三條過海隧道，隨着交通擠塞紓緩，路面公共交通乘客的總行車時間可平均每日節省達1.9萬小時。第七，每年減少經車輛排放約3,800



張建宗發表網誌，詳列方案「八大支持理由」，認為方案具效益且可行，絕對值得支持。圖為紅隧。

公噸二氧化碳，相等於種植16萬棵樹木。第八，隧道費調整方案每年可節省的社會成本約8億元。其他方案或累東隧轉差他表示，社會部分人士對方案有不同意見，例如認為應調低建議紅隧和東隧的隧道費加幅，或以漸進形式實施方案。惟研究顯示，其他建議會導

致東隧的擠塞比不實施「三隧分流」更差，最終受苦的是廣大市民。與其長時間討論也沒結果，不如落實具效益的「三隧分流」方案，讓社會整體受惠。他最後指出，不切實解決塞車問題，最終受苦的是廣大市民。與其長時間討論也沒結果，不如落實具效益的「三隧分流」方案，讓社會整體受惠。

■香港文匯報記者 高俊威

香港文匯報訊(記者 文森)政府上周公佈香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告，當中在16個範疇提出45項建議，以提升巴士安全，包括在巴士上加裝安全帶。運輸署署長陳美寶昨日表示，正研究是否強制專營及非專營巴士乘客佩戴安全帶，期望在今年內完成。她又表示，於本年底會公開巴士意外的數據，包括超速、急煞、碰撞等，希望增加透明度，提高問責。

陳美寶昨日出席電視節目時表示，因應近年的專營巴士嚴重意外，以及早前的旅遊巴士致命意外，政府正研究於專營及非專營巴士，強制乘客佩戴安全帶，現正分析成效，期望在今年內完成檢討。

她強調，署方在安全問題上不會遲疑，但亦要考慮乘客本身是否習慣使用安全帶，以及佩戴安全帶的責任屬於乘客抑或司機，希望盡快就立法與業界達成共識。

長途巴士優先加裝

現時並非所有專營巴士都設有安全帶，陳美寶表示，為巴士上加裝安全帶需考慮成本效益，巴士公司已訂購470部巴士，準備於4月陸續投入服務，會優先在長途、較少停站路線的巴士上加裝，涉及100多條路線。她又指，參考外國經驗，一些於鬧市行走的巴士，毋須強制安裝安全帶。

陳美寶強調，會盡最大努力，將意外減到最少，而加裝限速器等安全裝置，能從源頭提升安全，但毋須強制安裝。政府亦會於本年底公開巴士意外的數據，包括超速、急煞、碰撞等，希望增加透明度，提高問責。被問及是否應對巴士公司設懲賞機制，她則表示需作研究以了解其成效，並聆聽車長意見。