

對《定額罰款(交通違例事項)條例》及 《定額罰款(刑事訴訟)條例》的睇法

一)引言

『車，全部都係車』，它或許是每一位經常使用陸路交通的朋友的心聲。交通擠塞及癱瘓的情況，每隔數天便在不同的公路發生一次，有時還會數次。過去十多年，政府把有關責任推向全港只有六千多輛的專營巴士，其數目及開線均受嚴格限制。當有地區人仕對專營巴士及小巴服務有訴求時，政府便以轉乘優惠及『鐵路為萬能』為由來拒絕。加上過時的小巴及的士政策，市民別無他選下唯有以私家車代步，而私家車的數目近年已增至 60 萬架，從而導致擠塞。

二)加重罰款金額能否減少違例情況及改善擠塞?

擠塞的原因，除了不少違泊車輛外，主要是各區道路未能追上急速的發展。除了銅鑼灣、灣仔、中上環、油尖旺等地區外，因應政府『起動九龍東』的計劃，九龍東工商地區的發展，已超越港島北及油尖旺區，導致該處各主要道路及連接路不勝負荷，在繁忙時間嚴重擠塞，影響各陸路交通的行車時間及班次。

如香港經濟更繁榮，相信那些工商區域會日益繁忙，該處的主要道路必定有大量車輛進入、停泊及上落貨等。智庫發現不少道路的禁區及限制區指示均非常模糊，引至九龍東多處地區之街道泊滿私家車，尤其因一些車輛停泊在近路口位置，引至大型車輛不能轉彎，這個小問題足以令整個地區的交通幾乎癱瘓。倘若不幸有救援車輛經過，交通擠塞隨時影響生命的拯救。

除了日漸嚴重的違泊問題外，智庫亦認為香港的泊車設施缺乏，尤其早前提及的繁忙地區，沒有任何大型泊車設施，引至大量私家車泊在大小街道。若真的加大罰則，便能有效減少違泊問題、擠塞及『老闆車』？



←位於尖沙咀廣東道的違泊情況



←銅鑼灣至灣仔內告士打道經常有車輛停泊，阻礙巴士通過及停站

三)香港私家車的急速增長與發牌

出現嚴重擠塞及違泊的問題，全因為運輸署及運房局對交通政策沒有一套完善的配套。不論公共交通、的士政策、道路規劃以至私家車數目的上升，全部均屬署方的責任。近十年來，私家車數目達十八萬架的增長，但道路環境仍沒有配合，為何運輸署仍大量發牌予私家車？相反，巴士、小巴及的士亦沒有因應香港的急速發展而大幅增加數目，巴士更被指為塞車的『元兇』，小巴及的士數目的限制亦沒有因此而得到放寬。(以下為近五年私家車數字)

表 4.1(a) (續)
Table 4.1(a) (cont'd)

2017/03

年 / 月 Year/Month	私家車 Private Cars				
	首次登記 First Registration			登記 總數 Total Registration	領牌 總數 Total Licensed
	全新 Brand New	其他 Others	小計 Sub-total		
2012	35 685	9 298	44 983	494 646	454 697
2013	38 119	7 263	45 382	517 997	475 752
2014	38 843	7 793	46 636	541 751	495 038
2015	41 922	8 400	50 322	567 886	521 852
2016	34 490	6 692	41 182	583 037	536 025
2015 / 10	4 076	651	4 727	562 274	516 812
11	3 816	683	4 499	564 738	519 226
12	4 635	648	5 283	567 886	521 852
2016 / 01	2 702	590	3 292	569 264	522 799
02	2 434	473	2 907	570 347	523 960
03	2 794	603	3 397	571 723	525 193
04	2 859	533	3 392	572 941	526 684
05	2 604	602	3 206	573 925	527 631
06	2 733	632	3 365	575 110	528 849
07	2 716	576	3 292	576 205	529 023
08	2 893	548	3 441	577 280	530 434
09	3 458	532	3 990	579 104	532 137
10	3 063	477	3 540	580 366	532 816
11	3 135	564	3 699	581 755	534 836
12	3 099	562	3 661	583 037	536 025
2017 / 01	2 530	590	3 120	583 997	538 245
02	2 824	443	3 267	585 270	539 446
03	5 804	588	6 392	589 362	543 123

↑(543123-454697=88426)由 2012 年至 2017 年三月已有 88426 部私家車增長)

由此可見，在香港有限的道路網絡下，如政府繼續大量發牌予私家車，只會造成

每天不少的交通問題，如胡亂切線、違例停泊、超速及交通嚴重擠塞。既然明知香港泊車位置有限，為何還繼續大量發牌予私家車？

四)政府態度

根據智庫所見，政府對於私家車數目增多而引至擠塞的問題上，只懂利用興建道路及鐵路來解決問題，沒有其他方案。興建道路及鐵路談何容易，但到了興建及完成卻要花 5 至 10 年的時間。相比控制私家車的發牌，政府卻不主動研究及推行，對一些未能負擔私家車的基層市民，十分不公平。乘坐巴士及小巴可能因塞車而遲到；住在新界偏遠地區的居民，不少的士(特別是新界的士)都不能接載他們前往上班目的地，惟政府仍繼續鼓勵市民多用鐵路，把鐵路的功能由『骨幹』昇華至『萬能』。而『骨幹』的使命，如今已被私家車所取代。

長遠下去，政府必須正視對多項公共交通的問題，包括巴士及小巴行車時間長及脫班。過往有不少地區人仕及市民不滿有關問題，間中驚動申訴專員公署去調查。運輸署的回覆，只表示會向巴士及小巴公司調查，及加強監察便了事，沒有從源頭解決問題，而源頭正是私家車數目大增而引至擠塞，市民及交通運輸業界已忍無可忍。除了興建道路及鐵路外，政府亦沒有任何準則去規劃及興建每一區的公共大型停車場，甚至推行在繁忙時間針對私家車進入**商業中心區(Central Business District)**的限制，只懂限制公共交通工具的數目，是否有點本末倒置？

五)建議

- 1) 檢討繁忙地區加設公眾停車場的需要
- 2) 先控制私家車數量(包括限制發牌數目，及在繁忙時間進入商業中心區等)
- 3) 從速檢討港九各街道應否增加禁止停泊位置的數目，減少阻礙大型車輛轉彎而導致塞車
- 4) 加強違泊而導致交通擠塞的街道執法，加派人員駐守，防止有車輛違泊
- 5) 加強巴士及小巴專線，確保在繁忙時間得以暢順，穩定行車時間
- 6) 檢討過時之的士政策，鼓勵更多市區的士進入新界偏遠地區兜客，讓新界偏遠地區居民能輕鬆前往全港所有目的地
- 7) 透過改善公共交通服務，鼓勵更多市民使用公共交通工具，減少使用私家車
- 8) 參考其他國家就多方面改善交通擠塞問題的方法，如新加坡

六)結論及總結

既然有能力買私家車，加大罰則就能改善問題?停車場/位不足的問題、限制私家車在繁忙時間進入某地區及道路、仿效其他地方/國家依車牌號碼單雙日行走(如北京)，或限制一人不能擁有多於一個私家車牌等，政府曾經從多方面研究過嗎?如政府仍不檢討及落實上述基本要求，加大懲罰除了沒有任何阻嚇，反對聲音只會更大，情況只會繼續惡化。政府及運房局應全面檢討，謝謝!