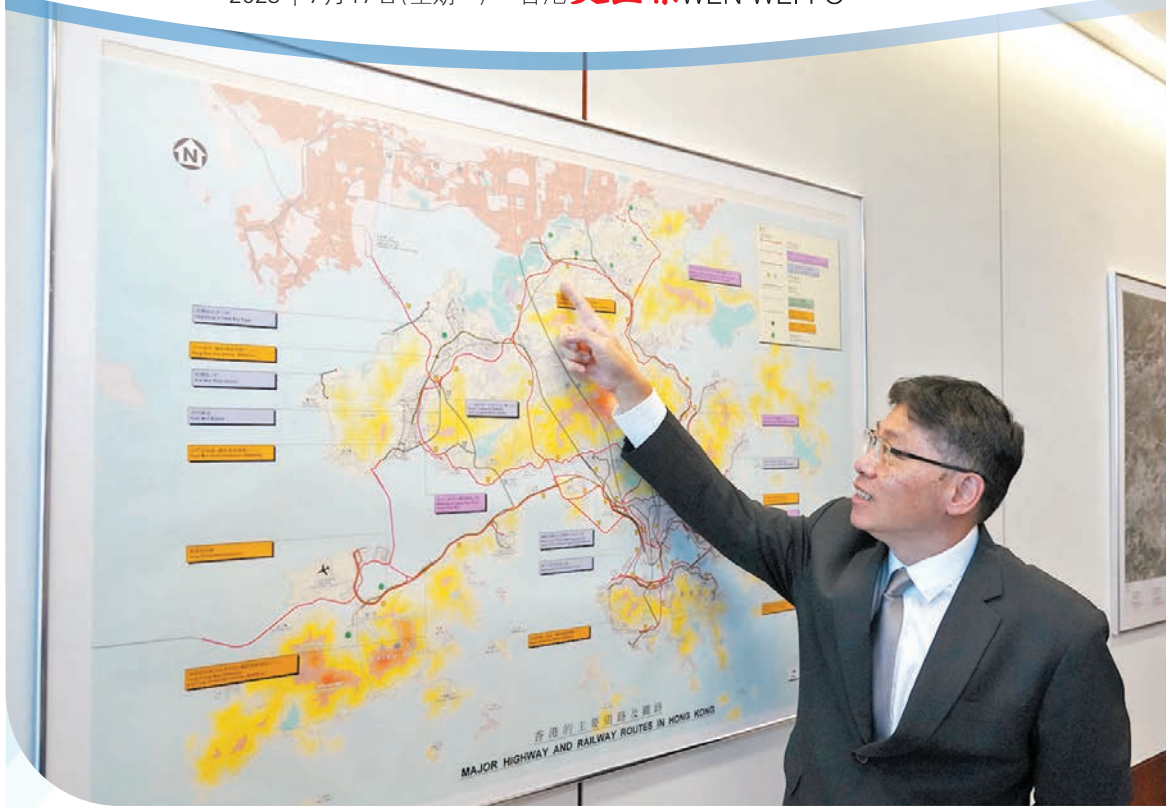




▲林世雄表示，運輸及物流局會做好交椅洲、「北部都會區」的交通網絡建設工作，例如跨境的港深西部鐵路，達至進一步互聯互通。

香港文匯報記者曾興偉 攝

▶林世雄指出，「港車北上」能夠為港人提供新的生活模式。圖為「港車北上」首日通行。

資料圖片



「港車北上」給港人新生活模式

粵港兩地政府本月1日破天荒推出「港車北上」，允許合資格的香港私家車可以在無須取得常規配額下，經港珠澳大橋往來香港與廣東。林世雄在訪問中指出，「港車北上」能夠為港人提供新的生活模式，自己駕車也可以到大灣區內地城市短期旅遊、探親或處理事務，「這是香港未曾試過的。」他指出，無論是上海等內地大城市抑或外國城市，假期往外埠的道路塞車是司空見慣，「香港如今也可以做到這件事。」他相信首批申請者或曾有在內地駕駛的經驗，隨著更多人參與計劃後有正面體驗及口碑，會令申請數目增加。

運輸署截至本月14日共接獲約7,600宗「港車北上」申請，其中約4,400宗已轉交內地部門處理，視乎申請人逐步自行安排完成所有申請程序（例如驗車、購買保險並在申請平台呈交有關文件），當中約2,400宗申請已完成兩地所有程序並獲發「許可證」；而預約出行平台共接獲1,838宗本月份出行的預約，運輸及物流局預計成功獲批的申請人將陸續透過網上預約系統出行。「港車北上」第五輪電腦抽籤遞交申請由今天上午10時至本月20日晚上11時59分接受登記，並於本月21日公布抽籤結果。

逾700架車次經大橋北上

另外，截至本月13日，已有超過700架車次透過「港車北上」計劃經港珠澳大橋北上。林世雄指出，單是本月1至10日來回合計便有逾1,000架車次，本月9日最高峰時更多達300架次。

他續說，「港車北上」實施首天到珠海市巡視，得悉當地政府已調整軟件以能讀到香港車牌，同時亦已簡化收費公路的收費模式以便利港人，相信隨着已獲審批的車輛愈來愈多，加上暑期開始，「港車北上」申請車次數目會倍增。他並透露，國慶、重陽等大型節日時段或要實施限額，希望隨着計劃逐漸上軌道，可以縮短「登記窗」的時間。

至於「粵車南下」方面，林世雄則表示其概念與「港車北上」十分不同，因為「港車北上」後會到廣東不同城市，但「粵車南下」則只是聚集於香港，「我是很歡迎『粵車南下』，因為這是大灣區融合的其中一項舉措，這必然要做，但香港地少人多、車多路窄，要小心評估車輛數量，否則如果香港頂唔順，對各方面都不好，要一些時間研究及與內地商討，但數量一定比『港車北上』少。」

的哥記分大改革 車隊競爭更健康

立法會近日二讀通過優化一系列提升個人化點對點交通服務的措施，當中包括引入的士車隊制度及「的士司機違例記分制」。林世雄形容這是香港回歸以來的士服務的最大改革，期望透過新制度解決積存已久的問題，「的士服務過去一直為許多人詬病，加上非法取酬，一直是結構性問題。而從1997年至今，除了增加的士收費外，一直沒有做過什麼，市區的士牌數目都已廿多年未有增加。」他強調，回歸以來香港經歷高低起伏與經濟波動，的士服務每況愈下，形容若不踏出改革的第一步，繼續下去只會是「困獸鬥」。

他在訪問中解釋，引入車隊的方案建議，車隊可以採取彈性收費，即接訂單時能夠與乘客議價，卻沒有訂立收費上限，主要是為了免卻誤會，「如果訂立收費上限，很容易被人認為是定價，不是太好。」他續說，其實外國也有許



◆林世雄形容引入的士車隊制度及「的士司機違例記分制」，是香港回歸以來的士服務的最大改革。

資料圖片

多的士車隊成功的例子，相信香港引入車隊及准許車隊設車身標記等，可透過競爭令業界健康發展，解決長期以來的士服務每況愈下的問題。

不同崗位皆重視協調 預測問題鋪排工作

林世雄1983年於香港大學畢業後隨即加入政府擔任見習土木工程師，過去40年間曾任職多個不同的工務部門與政策局，參與多項工務工程，至去年7月1日獲委任為運輸及物流局局長。他在訪問中強調，不論是否擔任問責局長，每名同事都是部門以至整個公務員團隊的一分子，最重要是互相協調，「其實擔任局長後的工作性質可能與之前無異，但涉及的範圍廣闊很多，亦更具前瞻性。」

他指出，今屆特區政府以結果為目標，許多工作未必

能夠即時看到成效，但認為設KPI（關鍵績效指標）是必然之事，要讓市民知道政府在做什麼及達到什麼階段成果，「例如我做了幾十年工程，建築過程中有許多里程碑，打完樁就是其中一個里程碑，這都是KPI，因此對我而言絕不新鮮，亦不覺會因此變成壓力。」

林世雄本身是土木工程師，2016年曾出任土木工程拓展署署長，負責規劃和推展各新發展區與大型基建項目，至2018年出任發展局常任秘書長（工務），負責督導工務政策和基建發展，可說有份參與本港不

少基建項目。他說：「青馬汀九橋、菜園村收地以至高鐵等項目，我都曾有份參與，當中最重要是協調及團隊磨合。」

他以「點、線、面」比喻其不同崗位的工作，「例如菜園村收地過程要與許多人接觸，這是點；參與興建全長約26公里的高鐵香港段，這是線；在土木工程拓展署規劃擴展東涌新市鎮，則是一個面。」他指出，運輸及物流局的工作範疇則大很多，不論交通運輸、物流、機場抑或航空，均是環環相扣，當中更牽涉政治考量，

「例如優化的士服務，市民、的士司機及車主的想法都不同，我要參考外國經驗去做好協調工作，要前瞻性預測可能遇到的問題，再鋪排未來的工作。」

個人方面，他指子女都已長大，妻子對其工作繁忙情況亦已習慣，夫妻倆懂得時間管理，相處並無問題。侍母至孝的林世雄表示，母親已屆90歲，故希望能每周與對方吃一頓飯，奈何有時事與願違，「最近已經三個星期沒見到媽媽了，她亦不時對我說，在電視見到我多過見真人，最近更好像消瘦了。」

林世雄：打造跨境設施 更好互聯互通

冀做好交椅洲「北都區」交通網絡 一程車北上直達目的地

現屆香港特區政府將原本運輸及房屋局分拆為兩個局——運輸及物流局、房屋局，令前者可集中負責制定運輸和物流政策事宜。一年過去，運輸及物流局局長林世雄日前在接受香港文匯報訪問時表示，自他上任以來已積極透過「三隧分流」方案、開通新隧道、實施「易通行」等，解決香港長久以來的塞車問題，盡力排解民生憂難，近日更提出優化的士服務的方案，以期扭轉每況愈下的服務質素。展望將來，他表示，運輸及物流局會做好交椅洲、「北部都會區」的交通網絡建設工作，例如跨境的港深西部鐵路，達至進一步互聯互通，「希望市民不論駕車抑或乘坐鐵路，一架車便到達（內地）想到的目的地，而非去到口岸便停下來！」

◆香港文匯報記者 聶曉輝

國家主席習近平去年視察香港時發表重要講話，提出「四點希望」，其中第三點就提到要「切實排解民生憂難」。

林世雄在訪問中表示，任何交通運輸事宜都是民生問題，運輸及物流局及相關部門同事過去一年盡心盡力做出不少成績，當中包括「三隧分流」方案、優化的士服務方案、完成檢討港鐵票價調整機制以及實施「易通行」等，而去年將軍澳藍田隧道通車亦對紓緩交通擠塞問題立竿見影，「這些都是同事們努力拚搏得來的一些成果，希望市民看得到我們的工作。」

他表示，讓香港暢通是交通運輸的最重要目的，而香港相比廣州及北京等大城市，塞車程度已不算高。對於困擾香港多年的塞車問題，他形容下月2日收回西區海底隧道專營權屬過海隧道歷史上「標誌性的一天」，「收回西隧後，特區政府可較易透過交通管理措施，以三步曲來處理交通擠塞問題。」

他解釋，立法會上月底三讀通過「三隧分流」方案，首階段採取「633方案」，即私家車經西隧、紅隧及東隧的收費分別調整至60元、30元及30元，「這是一個中途方案」；第二步是在西隧實施「易通行」；第三步則是採取「不同時段、不同收費」的隧道分流方案。

「不同時段 不同收費」壓抑車流

他說，「三隧分流」方案初心是解決困擾港人的隧道塞車問題，「第一個層次是過海隧道本身塞車，第二個層次是因此令隧道附近道路的車輛亦受牽連，但現有三條過海隧道的收費結構，未必能處理分流問題。」

因此，林世雄希望今年內盡快實施「不同時段、不同收費」方案，以壓抑車流，有效地紓緩擠塞問題，但成效不會一兩天便顯現，相信實施後一季內能有穩定的交通出行模式。此外，他認為也要透過泊車轉乘等誘因，令市民放棄駕駛私家車而轉搭公共交通工具；以及與巴士公司研究在元朗、上水、屯門提供類似旅遊巴等較舒適的交通工具，多管齊下解決塞車問題。

至於特區政府多年前曾提出的「電子道路收費先導計劃」，林世雄表示要待實施「不同時段、不同收費」後再審視其去向。他說：「許多代的局長都提過這個計劃，我廿年前在灣仔上班時也朝朝塞車，但中環灣仔繞道開通後已令塞車情況大為改善，『三隧分流』方案亦很大可能令市民的交通模式出現大改變，是否仍要一本通書睇到老呢？」

「南經濟 北創科」靠交通網打通「經脈」

展望將來，他認為連接交椅洲的第四條海底隧道是一個機遇，為香港創造一條策略性通道，「無論是道路抑或鐵路，均可接連新界西北、內地與香港島，屆時通過交椅洲這香港第三個核心商業區，只需4公里路便可直達香港島傳統核心商業區，屆時『北部都會區』主力創科產業，形成『南經濟、北創科』，並靠完善的交通網絡貫穿。」

林世雄強調香港要融入國家發展大局，推動粵港澳大灣區發展，故香港的跨境設施要到位，口岸亦要配合「北部都會區」發展，「與深圳跨境的工作上還有什麼可以做？其一就是連接洪水橋與深圳前海這兩個現代服務重點地方的港深西部鐵路，同時亦有北環線支線經過河套區到達皇崗口岸，達至進一步互聯互通。」惟他指出，跨境鐵路兩地要求都不同，希望港深政府透過「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」於明年中完成第二段研究有成果，「希望可以快一點，因為跨境鐵路早一日完成，便早一日有好處。」

對於社會上有關高鐵「地鐵化」訴求，他希望能把靈活度提高以便利市民，例如可用實名制的高鐵車票「搭早一兩班車」。至於高鐵增設站位問題，他則指必須小心處理，「因為去到福田以北的時速已達300公里，如果設站位有一定危險，要小心研究。」