

港鐵票價機制將與專營公交睇齊

香港文匯報訊（記者 陳錦燕）港鐵坐擁巨額盈利卻年年加價，票價「可加可減機制」淪為「有加無減」，社會對調整港鐵票價機制的呼聲甚高。昨日發表的施政報告內提及，政府以增加票價調整機制的考慮因素為目標，包括港鐵的服務表現和盈利狀況，以及市民的負擔能力。有學者認為，將相關因素加入方程式中，能在一定程度內降低票價，但並不期待票價會「不加反減」。有立法會議員表示，施政報告未有交代票價調整機制會否由行政會議把關，擔心方程式只是以「填格仔」形式敷衍了事。

行政長官梁振英昨日發表的任內首份施政報告內

提及，政府明白公眾要求港鐵營運有道、服務便捷、收費合理，以符合鐵路作為公共交通主要骨幹的定位。港鐵作為政府持股約77%的公用事業，並非一般私營企業，港鐵的發展應配合政府的集體運輸政策發展，以及回應社會的需要與訴求。

政府冀年初達成多贏方案

政府現正按照2007年簽訂的《營運協議》，每5年一次與港鐵一起檢討票價調整機制，望將票價調整機制的考慮因素加入計算方程式中，包括港鐵的服務表現和盈利狀況，以及市民的負擔能力。港鐵的

票價調整機制會向其他專營公共交通營辦商看齊，冀能在今年初與港鐵達成多贏方案。

理大土木及結構工程系副教授熊永達認為，政府考慮其他公共交通營辦商提出調整收費時，亦須顧及服務表現和盈利狀況，以及市民的負擔能力等因素，而港鐵亦應不例外。他認為，政府此舉為「平息民怨」，表明不再優待港鐵。

而對於加入相關因素後對能否大幅調低票價，熊永達認為，做法能在一定程度內降低票價，但不要期待票價大幅減低：「效果是有的，如巴士公司曾提出加幅8%，後經政府壓價後，加幅轉變為4%。但

若望票價不加反減則沒甚麼可能了。」

議員鄧家彪：港鐵應減價

「加幅1%也接受不了！」工聯會立法會議員鄧家彪指，港鐵盈利豐厚，理應減價，不應再加價。若方程式計算後票價還是增加則接受不了。他又說，現時還不清楚票價調整機制的方程式是如何計算，擔心只屬「填格仔」遊戲，計算出的票價未必能真正符合市民期望。他續說，施政報告中並未提及票價調整機制會否由行政會議把關，望行政長官能在本月底的動議辯論時交代相關事宜。

淘汰舊柴油車 斥百億保藍天

倡規管遠洋輪泊港轉低硫油 改善空氣質素

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）環保政策是今次施政報告另一個重點。行政長官梁振英於報告中至少投放150億元推動環保，其中100億元用作淘汰所有舊柴油商業車輛，以減低空氣污染，成為今次施政報告投入金額最大的單項政策項目。政府又建議立法規管遠洋輪船在港泊岸時轉用低硫柴油，以改善本港空氣質素。政府亦會以「源頭減廢」作主導，落實生產者責任制和污者自付，配合先進廢物處理設施和支援回收業的措施，以減輕堆填區壓力。

現時柴油商業車、專營巴士及石油氣的士和小巴是本港主要的路邊空氣污染源，而世衛亦稱舊柴油車的廢氣可致癌。施政報告建議雙管齊下，適度加大經濟誘因和嚴厲管制以淘汰老舊商業柴油車。政府預留100億元，分階段淘汰約88,000輛歐盟前期及1期至3期柴油商業車：歐盟前期和1期商業柴油車將於2016年起不獲續牌，而2期和3期亦分別會於2017年和2019年起停止續牌，同時考慮為日後新登記柴油商業車設15年的退役期限。當局預計淘汰舊柴油商業車後，可減少整體汽車粒子排放物達80%，氮氧化物亦可減少30%。

軟硬兼施 助棄舊購新

新資助模式亦較過去2次換車計劃更具彈性，當局除會向購買新車車主，按舊車車齡提供18%至30%的資助，同時會向廢棄舊車但不買新車的舊車主提供10%至18%的資助(見表)。政府消息人士表示，如落實停止續牌的立法建議獲立法會批准，當局將向財務委員會申請撥款用作發放資助。

政府消息人士又指，現時針對歐盟2期的柴油商業車，提供18%新車價資助的自願換車計劃，將如期於今年6月完結。市民可按個人情況參與現時自願計劃或未來的資助計劃。以現時以一輛價值30萬元的客貨車，取代15年車齡的歐盟2型車輛計算，現時自願計劃只獲18%資助，即5.4萬元；新計劃的資助率將提升至24%，所獲資助可增至7.2萬元。

團體促劃一予30%津貼

地球之友對政府以軟硬兼施方式解決柴油車空氣污染表示歡迎，但認為在2016年前淘汰歐盟1期或前期柴油車過鬆，如同讓27,000輛高污染車於未來數年，仍可在路上排放大量致癌物懸浮粒子。落馬洲中港貨運聯會主席蔣志偉對政府建議不能接受，認為當局應向所有廢棄舊柴油車的車主提供劃一30%的津貼。

政府亦會在未來2年至3年，一次性資助專營巴士、石油氣的士和小巴安裝或更換催化器；又會資助專營巴士公司訂購混合動力及電動巴士，將於2014年開始試驗；同時透過「綠色運輸試驗基金」，資助公共交通營運商和貨車車主試驗電動的士、巴士、貨車，及混合動力貨車和小巴。

減少船舶排放亦是今次報告另一重點政策。現時遠洋船舶使用的重油平均含硫量為2.8%，是車用柴油的2,800倍。政府消息人士表示，當局於去年9月起推出為期3年的資助計劃，向使用含硫量0.5%或以下的燃料寬免一半港口設施及燈標費，至今參與率約12%。當局正籌備立法規定泊岸轉油，並計劃諮詢業界後，於下一個年度提交立法會。若完成立法程序，本港將成為亞洲區內首個立法規定泊岸轉油的地區，屆時將有助改善美孚和葵涌的空氣質素。

棄商業柴油車購新車資助比率

老舊柴油車車齡	資助金額比率	
	純棄車	換新車
18年或以上	10%	18%
16年至18年	12%	21%
13年至16年	14%	24%
10年至13年	16%	27%
10年以下	18%	30%

資料來源：環境局 製表：記者 羅繼盛



■梁振英在首份施政報告中建議，至少投放150億元推動環保。圖為梁振英在記者問答會上，回答記者提問。香港文匯報記者彭子文 攝

「源頭減廢」主導 助堆填區減壓

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）行政長官梁振英亦在施政報告中提及廢物管理政策。他表示，現時香港每天人均的固體廢物產量比鄰近先進城市高出幾成，而堆填區將於7年內爆滿，形容危機迫在眉睫。他稱，政府將以「源頭減廢」作主導，落實生產者責任制和污者自付，配合先進廢物處理設施和支援回收業的措施，以減輕堆填區壓力。

政府消息人士表示，現時本港主要靠3個堆填區來處理廢物，但即使落實推行所有可行的減廢措施，三個堆



■本港固體垃圾量持續增加，現有3個堆填區將在7年爆滿。資料圖片

填區估計將會在2020年前相繼飽和，所以有迫切需要擴建現有3個堆填區。由於招標程序及建造工程需時，擴建計劃實在刻不容緩。

政府消息人士又稱，世界上沒有城市可單靠堆填區解決廢物問題，政府將透過先進的綜合廢物處理設施，善用、轉化及處理資源，包括興建焚化爐。但由於有關項目現正進行司法覆核程序，當局將等待程序結束後，再審訂有關計劃。

支援回收業 推動減少廚餘

施政報告又提到將支援回收業。現時全港每年回收超過300萬公噸物料，大部分是出口外地循環再造。梁振英表示，政府考慮在公眾貨物裝卸區劃出適當泊位，專供回收業競投，以提供穩定的出口設施。政府將就有關建議諮詢業界。

當局亦會透過「惜食香港運動」，推動市民和工商業界減少廚餘，並將逐步建設回收有機資源的現代化設施，例如將廚餘轉化成能源和堆肥產品等。而可持續發展委員會將就都市固體廢物收費實施的細節及配套，於今年內諮詢公眾，共同制訂合適的收費辦法。

政府消息人士補充，當局將於今年首季公布「廢物管理藍圖」，闡述本港全盤廢物管理策略，包括介紹各項減廢、重用、循環再造、回收、處理及堆填等措施。

「東減紅加」分流 料上半年諮詢

香港文匯報訊（記者 陳錦燕）本港3條過海隧道車流失衡的問題一直為人詬病。施政報告內提及，會透過「紅隧加價、東隧減價」作為大方向，以紓緩擠塞，料今年上半年會就方案諮詢公眾。有學者認為，收費方案能有效促進車量分流，但調整隧道費需列明主要針對的車種，如巴士等交通工具則不建議調整。

現時3條過海隧道交通流量分布嚴重不均，紅隧因收費最便宜而長期處於擠塞狀態。昨日發表的施政報告內提及，政府經過公眾諮詢和顧問研究後，決定調高紅隧現時偏低的收費，並由政府補貼調低東隧收費，以提供誘因吸引駕駛者由紅隧轉用東隧，以達至分流及紓緩紅

隧擠塞的效果。

施政報告稱，政府計劃在今年上半年就方案展開公眾諮詢，包括諮詢交通事務委員會、交通諮詢委員會、相關區議會及運輸業界等。

學者：紓緩塞車雙贏

理大土木及結構工程系副教授熊永達認為，兩隧收費水平逆轉是紓緩交通擠塞情況的有效方案。他預料，收費金額將按以往顧問報告曾提出的建議，即紅隧每車次多收5元，東隧少收5元，差額由政府補貼。「以收費去改善擠塞是正確的，以東隧來說，若收費價格低於紅

外傭徵費8月取消 年少收15億

徵費，基金結餘尚有逾20億元，足夠運作至2015年底。

再培訓基金仍結餘逾20億

據悉，本港現時有約24萬戶家庭合共僱用近31萬名外傭，行政長官梁振英為減輕有關家庭的經濟負擔，在昨



■為改善空氣質素，當局將推出比過去2次換車計劃更具彈性的新資助模式。

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）施政報告除預留100億元淘汰舊柴油商業車，同時建議向「環境及自然保育基金」注資50億元，以進一步推動公眾參與環保活動。政府亦計劃以先導形式，於全港設立5個「社區環保站」，支援在社區層面上推廣綠色生活，預計將於今年底起分階段落成。

行政長官梁振英表示，「環境及自然保育基金」自1994年成立至今，共資助逾3,900項環保活動。他建議向基金注資50億元，以投資回報長期和持續支援社區提出的環保行動。政府消息人士表示，是次為基金成立以來最大的注資金額，顯示政府對環境保護和自然保育作出的長遠承擔。

全港設5個「社區環保站」

政府又計劃以先導方式，在全港設立5個「社區環保站」，以支援在社區層面推廣綠色生活。並將透過公開招標，委聘非政府組織營運環保站。期望環保站可充分利用營辦團體的地區網絡，聯同區內的學校、物業管理公司等，推行環保教育和統籌回收項目。當局稱，環保站將容易到達、顯眼易見，設計和建造亦須符合可持續發展原則。當局已開始就環保站進行選址工作，期望可由今年底起分階段落成啟用。

料上半年諮詢

隧，則有突出的優勢，一定能吸引到大量車流。只要將紅隧的2萬架次車流引向東隧，足以平衡兩隧交通流量分布。」

他又預計，因政府補貼的差額將由紅隧增加的收費作彌補，加上2016年後政府將收回東隧，故政府的補貼金額其實有限，而東隧的收益亦會隨著車流的增加而增加：「這是個雙贏的局面。」

熊永達續說，雖說調整收費屬正確方向，但具體處理細節仍需斟酌。例如收費調整主要針對的車種，有固定路線而必須使用紅隧的公共交通工具，應該在調整價格名單中將其剔除，以免影響巴士收費。

日公布的施政報告中表示，今年8月完全取消徵收「外傭徵款」的安排。同時，為致力提升本地工人的就業能力，以維持本港經濟競爭力，梁振英已要求勞工及福利局局長，就僱員再培訓局的長期財務安排，向財政司司長提交建議，以便提供更持久及穩定的財政支持，為提升本地工人生產力作出長期承擔。

其實，上屆政府自2008年8月始，已實行豁免外傭傭主每月400元的徵款，該豁免措施至今仍未取消。