

# 「重啟政改」自欺欺人 反對派圖掀新政爭

反對派在否決政改之後，迫不及待拋出所謂「重啟政改」的口號，企圖卸掉抗普選的歷史責任。反對派「重啟政改」，實質是進一步挑戰人大「8·31」決定，意圖在香港掀起新一輪政爭，令香港永無寧日。這種對抗憲制、損害港人利益的圖謀不可能得逞。政爭累港久矣，香港應集中精力發展經濟民生，重回發展正軌，重拾競爭力。

反對派罔顧民意，否決了按照基本法和人大「8·31」決定所制定的政改方案，隨即又提出「重啟政改」，這是極其兒戲、極不負責的行為。政改方案凝聚了中央、特區政府和香港社會各界的心血，反對派否決政改令各方努力付諸東流，怎麼可能在短期內重新來過。政改對香港影響重大而深遠，反對派一方面棄之如履，毫不珍惜，一方面若無其事，要求重啟，製造愚弄市民的假象，推卸抗普選的歷史責任。

反對派要重啟政改，其實質是要拋開基本法，拋開人大「8·31」決定，另搞一套。全國人大常委會辦公廳發言人在政改方案被否決當日已明確指出，雖然香港特別行政區政府此次依法提出的普選法案未能在立法會獲得通過，

但全國人大常委會決定所確定的普選制度的方向和各項法律原則，必須在推動行政長官普選的進程中繼續貫徹執行，香港未來落實行政長官普選仍然必須以此作為憲制依據，其法律效力不容置疑。顯然，任何時候重啟政改，都要按照人大已經作出的決定而行。反對派的所謂「重啟政改」，志在推翻人大「8·31」決定，進一步暴露了他們反憲制的本質。反對派要求重啟政改，顯然是要掀起新一輪政爭，進一步撕裂社會，挑撥中央和港人的矛盾。反對派煽動市民支持「重啟政改」，企圖將市民綁上對抗中央的戰車，將政制問題的爭議長期化，令香港陷於政制爭拗不能自拔。

過去幾年，香港因政制爭拗，拖累了經濟民生發展，付出了沉重代價。特首梁振英已經宣布，優先向立法會提交有關民生和經濟的項目，這是政改議案被否決後，梁特首將工作重點放在發展經濟和改善民生的重要舉措。政制爭拗浪費了太多的時間和精力，本屆政府在餘下時間不可能再啟政改，現在是時候聚焦經濟民生。廣大市民應大力支持特區政府排除干擾，為市民辦實事，謀福祉，鞏固香港的競爭優勢。

# 港鐵加價須提升服務質素

港鐵昨日起加價，平均加幅達4.3%，今逾六成半車程要多付1至4毫，逾三成乘客每程車費加5毫或以上。這是港鐵連續第六年加價，加幅為歷來第二高。事實上，港鐵在錄得高盈利之下仍年年「加到盡」，但在承擔社會責任方面明顯不足。鐵路票價不斷上漲，卻故障不斷，已成為公眾最不滿之處。作為全港最大的公共交通運輸機構，港鐵公司須立足自身角色與職能，切實提升服務質素，滿足市民的公共交通需求。政府作為港鐵大股東，也應發揮監察職能，一方面督促港鐵改善服務，同時檢討並優化票價釐定機制，減輕市民的經濟負擔。

港鐵去年盈利高達150多億元，營運良好，財政穩健，並沒有大幅加價的特別理由。況且，港鐵年年盈利十分豐厚，完全是政府政策傾斜的結果。在享有壟斷利潤的同時，港鐵仍用「可加可減」機制而加價4.3%，明顯是純粹從商業利益考慮，而無視社會負擔能力和香港整體利益，與公眾期望不符。最受公眾詬病的是，港鐵公司一方面年年加價，另一方面列車服務質素卻不能同步提升，故障頻頻，表現

實在差強人意，市民自然無法心甘情願地多付車資。作為最大的交通運輸機構，港鐵須明確自身的角色與定位，努力提升服務質素，不能令市民既捱貴票，又要忍受低水平的交通服務。當然，在加價的同時，港鐵也推出了一系列的優惠措施回饋乘客。但細數這些條文，大部分票價優惠只是延續舊有優惠，新優惠寥寥可數，並且一些原有的優惠也出現大縮水。實際上，與其因優惠措施反招怨氣，港鐵不如考慮將優惠直接用於降低加價幅度，讓所有乘客實實在在感受到實惠。

特區政府一直對港鐵公司予以政策支持及財政補貼，是考慮到港鐵的公共服務性質，確保港鐵可以向港人提供穩定的、可持續性的服務。既然港鐵一直獲得納稅人的資助，又連年盈利，在釐定票價時，自然也應多顧及一些市民的利益，並且多作一定的社會承擔。「可加可減」機制已經實行了7年半，只加不減的現象的確令公眾不滿。政府作為港鐵大股東，還須擔負起監察之責，盡快檢討並優化票價釐定機制，同時督促港鐵公司提升服務質素，滿足市民日益增長的交通服務需求。

# 市民鬧爆港鐵：服務差仍加價

## 昨起加4.3%歷來第二高 首日即故障團體促檢討

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港鐵昨日起按「可加可減」機制實施新票價，平均加幅達4.3%，是連續第六年加價，加幅亦是歷來第二高。而列車服務於加價首日再出現延誤，港島線列車一度因杏花邨站月台閘門故障而慢駛。很多市民都不滿港鐵再度加價，港鐵服務卻未見改善，又要求港鐵增加優惠回饋市民。有團體就趁港鐵加價到港鐵站請願，促請政府立即檢討港鐵「可加可減」機制，並要求港鐵將月票適用範圍擴至所有港鐵路線。

票價漲幅	佔全部乘客比例
沒有變動	2.5%
0.5元或以下	78.3%
0.6元至1元	15.6%
1.1元至1.5元	3%
1.6元至2元	0.6%
2.1元至2.5元	少於0.05%

資料來源：港鐵  
製表：記者 羅繼盛



港鐵昨日起按「可加可減」機制，平均加價4.3%。港鐵職員在車站大堂內換上新的車費表，又在出入閘機和售票機貼出告示，提醒市民已實施新票價。不過，4.3%比率僅為平均加幅，有3.3%的乘客的車費加幅高達5%至10%，有0.3%乘客需要承擔的車費加幅高達10%至20%，而有93.8%乘客的票價加幅在5%內，有2.5%乘客的票價會維持不變。



「都會票」全月通亦加價  
「港鐵都會票」和多款「全月通」車票亦會由7月1日起加價，其中「港鐵都會票」售價將由400元增至415元；各款「全月通」售價則分別加價15元至25元。而乘客於7月及8月期間購買「全月通」和「港鐵都會票」，每次會獲發50元港鐵站商店購物現金券。  
按照票價調整機制，港鐵根據「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」，今年需撥出2.2億元，作為乘客八達通「即日第二程車費九折」優惠。此優惠亦由昨日開展至今年11月30日，為期約5個月。

# 6小時兩出事 網民怨「只有硬食」

香港文匯報訊（記者 杜法祖）港鐵昨正式加票價，將軍澳線及港島線6小時內卻先後出現列車及月台閘門故障問題，大批乘客受影響，服務質素繼續成為市民批評對象。

將軍澳線受阻延時  
昨早8時許，一列由將軍澳線往寶琳的列車，車長途中突見控制錶板上出現「慢速」提示，相信列車出現故障，遂按指示減慢車速駛入月台，同時港鐵在寶琳站月台廣播，指由於有列車發生機件故障，將軍澳線服務受阻，肇事列車服務要延時4分鐘，其他列車則維持正常服務。肇事列車乘客最終要在寶琳站落車，再轉乘其他列車繼續行程，列車則須駛返車廠檢查。

杏花邨站閘門故障  
昨下午2時許，港島線杏花邨站往柴灣方向月台，疑因有閘門線路故障，所有列車駛經杏花邨站時需要慢駛，港島線來往堅尼地城站及柴灣站的行車時間，一度需額外多花10分鐘至15分鐘。至下午3時21分搶修完成後，列車服務始逐漸回復正常。但有乘客表示，在「回復正常」後，杏花邨往柴灣方向的月台仍有幕門未能完全打開，要職員用人手開關，乘客則需利用其他車門上落。

加價日即現故障引起市民不滿，有網民在網上論壇批評港鐵「一講加價，即刻整



單故障你嘆，並慨嘆「香港人永遠只有硬食」。

## 批年年漲價 優惠限制多

不少市民都對港鐵再度加價感到不滿。市民梁先生認為港鐵根本不應該加價，「經濟環境不算很理想，但港鐵卻年年加價。港鐵即使加價也應每兩三年才加價一次，市民才更易適應。」  
他又指，港鐵推出的優惠，多限制乘客要搭足一星期，對他出行不方便，所以他都未有購買，變相無法享受優惠。  
現時可享學生半價優惠的羅小姐則指，現時物價高企，加價已成平常事。她相信港鐵縱使加價，也要保持與巴士等其他交通工具的競爭性，價格水平不會太偏離市民可承擔水平，但期望港鐵可向乘客提供更多的車費優惠，減輕市民的交通負擔。

## 不奢望減價 起碼要凍價

蔡小姐批評，港鐵一方面連年加價，列車服務卻經常有延誤，服務未見有改善，而且人工加幅又追不上車費加幅，故對港鐵「加價」實在難以接受。她又指，現時「可加可減」機制只有加，「無得減」。  
她又指，即使提供車費優惠也非所有乘客均可受惠，例如她每天從荃灣搭港鐵到荔枝角上班，只能在優惠期內享有「即日第二程車費九折」。她不期望港鐵可以減價，但至少也應考慮凍結票價，期望當局盡快修訂票價機制，讓港鐵票價變動更貼近市民情況。

「關注公共交通事務聯盟」約20人昨日在荃灣港鐵站外請願，又上演街頭劇，批評港鐵去年雖錄得逾115億元盈餘，但仍加價4.3%，6年累計加幅更達20.25%。他們促請政府作為港鐵最大股東，該立即檢討港鐵「可加可減」機制，並縮短機制的檢討年期。他們又要求港鐵將月票適用範圍擴至所有港鐵路線，以紓緩市民的交通費壓力。

# 本報小貼士教你「慳到盡」

港鐵連年加價，同時亦提供車費優惠，雖然被政黨和民間團體形容為「小恩小惠」，但作為「精明消費者」，的確要了解各個方法「慳到盡」，才不至於「吃虧」。本報記者整理多個票價優惠和乘車「貼士」，供讀者作參考。

## 巧妙轉車享九折

港鐵昨日加價之餘，同時亦重新啟動八達通「即日第二程車費九折」，優惠期至11月30日，為期約5個月。除在同日來回車程時可享優惠，乘客只要在尖沙咀站及尖東站轉線，就會當作兩程車程計算，除非轉線後第二程車費為0元

或退回車資，否則已可享「即日第二程車費九折」。

以成人由沙田前往金鐘車程為例，在九龍塘站轉車的八達通車費為15.1元，但在尖東/尖沙咀站轉車則因可享「即日第二程車費九折」，八達通車費僅14.1元。

## 「特惠站」有優惠

同時，港鐵在全港30個地點設有「港鐵特惠站」，乘客只需在乘車前，用成人八達通到「港鐵特惠站」拍卡，再用同一張八達通到附近指定車站乘車，即可享有1元至2元的車費優惠。

不過，「港鐵特惠站」與港鐵站之間有一段距離，早前香港醫學會就與港鐵計算過部分「港鐵特惠站」與相應港鐵站的距離，灣仔集成中心「港鐵特惠站」距離灣仔站(A4出入口)和銅鑼灣站(B出入口)就分別為600步和860步，九龍灣企業廣場「港鐵特惠站」則與九龍灣站(A出入口)相距1,500步。而乘客在此2個「港鐵特惠站」拍卡後，成人車程就可享2元優惠。

港鐵設有「友禮會」會員制度，並會不定期推出「站站獎」積分計劃，會員每搭1元則賺取1分積分。最新一期已於5月11日開始，至8月10日止，其間會員每儲得380分，即可免費換取一張港鐵本地單程車票；每450分亦可換取紀念車票，同樣附有港鐵免費本地單程車票。

## 算準時間有得省

現時港鐵提供「早晨折扣優惠」，持有成人八達通的乘客在星期一至星期五(公眾假期除外)早上7時15分至8時15分期間，於29個特定市區車站出閘，享有七五折車費優惠，優惠期已延長至明年5月31日。  
而港鐵於今年大年初二和大年初三首推的成人乘車半價、特惠票價1元的特別優惠，亦會擴至未來多個假日，包括聖誕節(今年12月26日及27日)、農曆新年(明年2月9日及10日)及復活節(2016年3月25日及26日)。

香港文匯報 記者 羅繼盛

# 市民最快2018賞「港產」櫻花



香港文匯報訊（記者 文森）不少港人近年愛到日本、韓國賞櫻花。有見及此，土木工程拓展署計劃在沙田、屯門等人流較少、空氣較清新的位置試種不同的品種的櫻花。若試驗成功，料市民最快可於2018年欣賞到「港產」櫻花。

土木工程拓展署自2004年起推行綠化總綱圖計劃，配合地區特色和需要，為繁忙的市區街道加入綠化元素。這項綠化計劃先後在尖沙咀、中

環、旺角、油麻地等區落實，署方去年又再獲撥款3.5億元，準備在沙田、西貢、屯門和元朗四區，綠化馬路旁、行人路、迴旋處等位置。

負責計劃的土木工程拓展署高級園境師張美馨表示，署方有意在沙田、屯門等地試種不同品種的櫻花，包括曾在本港成功開花的台灣山櫻。她表示，署方亦會按照當區的植物種類和地區特色訂定綠化主題，栽種的植物各有不同。

## 不同主題襯不同品種

其中西貢區的主題為「萬彩千香」，主題樹包括大葉杜英、樂昌含笑、白蘭、深山含笑等；沙田區為「沙田聲翠」，種類計有串錢柳、楓香、小葉欖仁；元朗以「彩鳥映霞」為主題，將種植陰香、風鈴木、白千層等；屯門則為「映照青瑤」，將種植鳳凰木、楓香和欖仁樹等，均為顏色較鮮艷的花樹。

其實，大家只要放慢腳步，不難在公園或鬧市見到花蹤處處，樹影婆娑。因為康文署及土木工程拓展署一直按照各區特色，訂立綠化主題，栽種不同植物，並引入新興品種，如長得像米奇老鼠的桂葉黃梅、與香港得名可能有關係的土沉香等。