

高鐵超支未計掂 預數拗數

田北辰指政府不滿港鐵設上限 鄧家彪：誰承擔市民俱不悅

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵昨日召開特別董事會，討論廣深港高鐵香港段工程的超支金額，但會後未有公布任何結果。港鐵行政總裁梁國權表示，港鐵會於本月底向政府提交高鐵香港段最新資料。有消息指，會上討論工程超支額約為250億元，令工程造价價升至900億元，但部分細節未獲確定，預料下周初會向政府呈交資料，新民黨立法會議員田北辰估計是涉及高鐵西九龍總站的鋼鐵支架與天幕，又指政府不滿港鐵為承擔責任設上限。工聯會立法會議員鄧家彪相信，不論港鐵抑或特區政府承擔超支金額，市民都會不滿。

港鐵昨日上午在中環國際金融中心舉行特別董事會，討論廣深港高鐵香港段工程超支金額。港鐵主席錢果豐，以及董事石禮謙、吳亮星、陳黃穗、文禮信、方正、鄭海泉等先後到場，但均未作回應。至於4名政府董事，運輸及房屋局局長張炳良前日表示，由於政府是高鐵工程其中一個合約方，為避免潛在利益衝突，故不會參加會議。

消息指超出250億 料下周呈數額

港鐵行政總裁梁國權在會後表示，明白公眾對高鐵香港段項目的關注。港鐵會在本月底向政府提交高鐵香港段最新資料，現時仍在努力中，未有新資料補充。消息指，會上討論廣深港工程超支額約為250億元，以致工程造价價升至900億元，但由於未能確定部分細節，預料港鐵要到下周初才會向政府呈交最終數額。

立法會交通事務委員會主席田北辰透露，港鐵本預計昨日下午公布報告內容，但相信港鐵可能未得出最終造價估算，完工日期亦可能未敲定。他估計，當中涉及高鐵西九龍總站鋼鐵支架與天幕，因工程涉及兩間大型承建商，港鐵需要多一兩天時間釐定超支金額，才確定到一個能令承建商接受、又不會令工程「爛尾」的金額。

田北辰預計，高鐵項目最終超支250億元至300億元，總造價約900億元，但認為重點並非在於超支金額，而是港鐵與政府分擔的比例。據他了解，政府不滿港鐵一直以45.9億元管理費作為政府申索上限，期望雙方盡快達成共識。不過，他認為，政府應負擔因天災導致延誤所造成的超支費用，如因港鐵經營不善導致超支，則應由港鐵承擔。

工聯會立法會議員鄧家彪則指，不論港鐵抑或特區政府承擔超支金額，市民都會不滿。至於有意見提出引用特權法調查超支事件，鄧家彪認為現時言之尚早，但相信當局不會不智地承擔全部超支金額。

港鐵：西九站鋼設計符風力要求

對於有指西九龍總站鋼鐵支架設計未可承受颶風下受到的壓力，令高鐵工程進一步延誤和超支，港鐵發言人表示，西九龍總站入口鋼結構設計符合香港設計規範的風力要求，並有進行風洞測試輔助分析和設計，而有關鋼結構亦獲得相關政府部門批核。

麗港城附近建屋 鄧詠駿促增交通配套

香港文匯報訊（記者 文森）城規會昨日審議觀塘前茶果嶺高嶺土礦場用地發展計劃，觀塘區議員鄧詠駿及一班麗港城居民代表在會前請願，狠批當局沒有為發展區規劃額外的交通配套設施。他們強調，並非「盲目反對政府建屋計劃」，而是爭取合理的交通配套；要求政府加入一條連接發展區與海傍茶果嶺的道路，紓緩施工期間及日後人口增加帶來的交通壓力。

政府於2013年建議把前茶果嶺高嶺土礦場發展為中密度住宅，興建15幢樓高16層至22層樓宇，提供約2,200個住宅單位，供6,000人居住。礦場主要車輛出入口位於茜發道，而茜發道是唯一貫穿麗港城的通道。

憂茜發道難負荷增風險

鄧詠駿表示，居民平日出入屋苑主要依賴茶果嶺道及茜發道，現時車流量已非常高，沿途道路設施及交通配套接近飽和，無法容納額外交通。他擔心日後長達5年至7年的施工期帶來大量重型工程車輛，令狹窄、彎多的茜發道不堪負荷，增加道路使用者風險。

他又批評，當局僅預計樓宇入伙後帶來的額外私家車輛流量，忽略隨之衍生的士、小巴、校巴及其他訪客、貨車進出該區承受的壓力，令日後麗港城交通擠塞情況惡化，狠批當局沒有為發展區規劃額外的交通配套設施。



鄧詠駿（左一）及麗港城居民代表在會前請願，要求城規會重新審視有關計劃。

隨着人口增加，公共運輸負擔相應增加。鄧詠駿表示，曾於藍田港鐵站D1出口外進行統計，發現3小時內有逾1.2萬人次使用該出口，加上港鐵站外設有小巴士，不時出現排隊人龍，與使用港鐵站出口的人爭路，路面擠擁情況極嚴重，建議興建新港鐵出入口配合新發展區。

安達臣礦場改為住宅商業休憩

城規會昨日修訂觀塘北分區計劃大綱圖，將把安達臣道石礦場用地改劃為住宅、商業、休憩用地，政府、機構或社區等用途。市民可在8月26日前就有關修訂向城規會秘書處作出書面申述。



東鐵線信號故障，大圍站月台逼爆候車乘客。



機場快線市區預辦登機服務一度暫停。



郭偉強促請港鐵在更多大型屋苑增設2元「港鐵特惠站」，並要求檢討港鐵內部指引，方便輪椅人士搭乘。

一日三故障 東鐵機鐵東涌線延誤

香港文匯報訊（記者 杜法祖）剛加價6天的港鐵服務未見改善，一天之內更三度出現故障。東鐵線、機場快線及東涌線昨日先後發生事故，其中東鐵線在早上上班、上學的繁忙時間，因九龍塘站附近出現信號故障，列車受阻慢駛，歷時逾一小時才修復，當時沿線多個車站出現擠擁人潮，出閘機和入閘機要實施人潮管制，有乘客埋怨港鐵只顧加價，但列車服務卻未有改善；亦有人呻「次次返工遲到都係因為港鐵！」

大圍站月台逼爆 實施人潮管制

昨晨7時35分，東鐵線因九龍塘站至大圍站之間出現信號故障，列車駛至該路段時需要慢駛，紅磡往羅湖及落馬洲全線來回方向的車程，較平日需要多10分鐘至15分鐘。受事故影響，大圍站候車乘客擠滿月台，排至馬鐵線月台，部分出閘機和入閘機要實施人潮管制，只開放一部入閘機。而在九龍塘月台，亦有大批乘客候車。至昨晨8時41分港鐵職員完成搶修，列車服務逐步

回復正常。港鐵發言人表示，事故是因為早上7時35分，東鐵北行線九龍塘往大圍方向出現信號故障所致。

至昨中午約12時半，機場快線機場站附近有列車故障，市區預辦登機服務一度受阻。來往香港站及博覽館站的行車時間一度延長10分鐘至15分鐘。其後，故障修復，列車服務及市區預辦登機服務在下午1時25分回復正常，服務受阻約45分鐘。

僅約一小時後，又到東涌線出事，港鐵指昨日下午1時50分，由於東涌站附近出現信號故障，東涌線列車進出東涌站時需要慢駛，東涌線來往香港站及東涌站行車時間需要額外10分鐘至15分鐘。至下午2時40分修復後，列車服務恢復正常，服務受阻約一小時。

上水赴尖東上班 花90分鐘倍增

乘坐東鐵上九龍上班的乘客Tiffany，昨日受東鐵線故障影響。她昨晨8時在上水車站乘車往尖東，遇信號故障「部車站站停，每個站都停3分鐘至5分鐘。」至火炭站更有廣播說：「因列車調動關係，所有乘客需落車，轉乘下一班列車。」當時有乘客鼓譟不滿。即使有列車埋站，也無法擠上去。

大型屋苑「特惠站」少 郭偉強促增設

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港鐵連年加價，列車卻時時故障，引起公眾不滿。工聯會立法會議員郭偉強昨日聯同多名區議員及社區幹事與港鐵車務主管鄭群興等代表會面，促請港鐵在更多大型屋苑增設2元「港鐵特惠站」，並要求檢討港鐵內部指引，方便輪椅人士搭乘港鐵。

郭偉強表示，現時港鐵在部分商場內設有2元「港鐵特惠站」，但港島一些依山而建的大型屋苑以及未有港鐵服務的社區，例如興東邨、耀東邨、興華二邨、小西灣及南區深灣等，都沒有設置「港鐵特惠站」，促請港鐵在更多商場增設特惠站。

不滿每班車限一傷健人士

他又說，過往有傷健人士反映，曾與數名使用輪椅的朋友一同乘坐港鐵，雖有職員協助登車，但公司指引卻限制每班列車只能有一名傷健人士登車，令傷健人士要分多個班次前往目的地。他希望港鐵從善如流作出改善，同時要求港鐵在可行情況下，應在全線車站增設洗手間。

港鐵：超過一輪椅照顧

港鐵回應指，設置「港鐵特惠站」需要考慮電源鋪設、安全的擺放空間、位置須距離港鐵站至少500米等多個因素。

至於傷健人士登車方面，港鐵指是為了保障乘客安全，若列車發生事故時，車長將負責照顧該輪椅人士，所以規定整班列車只能容許一名輪椅人士，多於一人則難以照顧。

郭偉強認為，港島部分屋苑位於山上，市民出入都要步行一段斜路，港鐵不應因循500米的指引，兼且可吸引更多居民搭乘港鐵。至於傷健人士登車安排，他認為此舉對輪椅人士十分不便，相信港鐵只要靈活調配人手，即可解決問題。至於車站洗手間，港鐵指未來將再有8個中轉站設有洗手間，包括中環、金鐘及北角站；而未有洗手間的港鐵站，港鐵亦十分樂意借出職員洗手間讓市民使用。

近日有網民攝得有外籍人士「駕駛」電動車進入車站，最後被證實為傷健人士使用的電動輪椅。港鐵指，只有傷健人士可以乘坐此類型電動輪椅，亦有規定只容許電力推動，並須出示傷健人士證件。

市民：慣咗故障 加價不合理

居於東涌的乘客郭小姐，昨午東涌線故障期間在中環站上車，她無奈說：「成日都係咁，慣咗故障，好唔合理，但又成日加價。」

天逸輕鐵「飛站」車長調職考核

港鐵證實，輕鐵昨日也曾發生「飛站」事件。發言人表示，昨晨7時許，一列往天逸方向的751線輕鐵，在天富站埋站後沒有打開車門。車長駛離車站後才察覺，並即時通知控制中心。這名車長完成該次車程後，已被調離駕駛職務，並需要接受內部重新考核。

煙包警告圖擬擴大 逾百報攤憂結業

香港文匯報訊（實習記者 鄧詠詩）食物及衛生局早前建議擴大煙包上的健康警告圖案及字句面積，由現時50%增至85%，以加強控煙成效。好煙民大聯盟日前訪問202名煙民，當中逾90%表示，不會因加大警告圖像而戒煙。香港報販協會質疑建議的控煙成效，並指建議將嚴重打擊業界生計。該會副會長林長富（上圖，鄧詠詩攝）擔心實施後令報販生意額下跌10%至20%，甚至令逾百報攤結業。

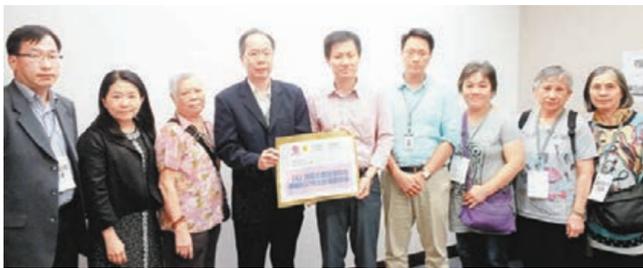


林長富昨日表示，煙包圖案擴大至85%後，將令煙包防偽標誌減少，私煙生產商因而更易模仿，降低包裝成本，變相為私煙提供更有利的生存環境，影響報販生計。他又指，實施後若報販生意減少，有人或會為餬口而被利潤吸引，鋌而走險販賣私煙。

難識別牌子 老報販或「手脚慢伶錯」

現時報販多為中老年人，林長富擔心更改包裝後，老年報販難以快速識別香煙牌子及種類，容易因「手脚慢成日伶錯人」，長遠令消費者轉向便利店購買。他續說，現時香煙佔報販總收入逾30%，是最主要的收入來源，擔心建議實施後令報販生意額下跌10%至20%，甚至全港逾千報攤中將有10%至20%結業。

好煙民大聯盟日前以網絡問卷訪問202名煙民，逾90%受訪者表示，不會因加大警告圖像及增加新圖樣而戒煙，更指即使印上戒煙熱線亦不會致電。林長富質疑建議成效低，嚴重打擊業界生計，「損人不利己」，期望政府日後實施與報販有關的政策前徵詢業界意見。



鄧家彪（右四）及陳勇華（右五）建議九巴於周日保留K17路線。

鄧家彪促周日保留K17惠居民

香港文匯報訊（記者 文森）大埔富善邨居民投訴九巴每逢周日停開港鐵接駁巴士K17，令居民被迫乘坐另一架較昂貴、行車及候車時間較長的九巴71S。工聯會立法會議員鄧家彪及大埔社區幹事陳勇華昨日聯同數名居民代表，與運輸署及九龍巴士代表會面。

他們建議九巴先了解71S乘客來源，若大多數乘客由富善邨上車，九巴須考慮於周日保留K17路線。九巴代表表示，會考慮建議。

收集簽名 千人支持

由九巴負責營運、來往大埔墟站至富善邨的港鐵接駁巴士K17，收費4元，港鐵乘客更可享免費接駁優惠，

但只限於週一至週六開出。陳勇華早前收集區內居民意見，獲1,000名居民簽名支持，要求增加K17於假日行駛。

假日行駛的九巴循環線71S往來富善邨至廣福邨，途經大埔墟港鐵站，行車時間比K17長約一倍，候車時間亦平均多約5分鐘，收費4.3元。居民認為，九巴作為區內巴士單一服務提供者，不理解為何於假日停開乘客量頗高的K17路線。

鄧家彪及陳勇華在會上建議，九巴可先了解71S乘客來源，若大多數乘客由富善邨上車，則須考慮改變路線，包括於周日保留K17路線。九巴代表指，會考慮建議，並在可行情況下，或分拆有關路線，方便富善居民。

一致，並可提高強積金制度的運行效率。

99%回應者不支持引入機制

然而，積金局在今年3月5日結束的諮詢期，收到35,075份意見書，包括35,062份由來自公眾人士及13份來自相關界別團體。結果顯示，99%回應者均不支持建議，當中65%回應者有發表其他意見。有其他意見的回應者當中，約33%傾向沿用現行調整機制。部分回應者則認為，自動調整機制欠靈活性，未能適當地考慮所有其他相關因素，如當前社會及經濟狀況、在職人口入息分布、通脹率等。

供款自動調整機制 積金局建議不推行

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）積金局曾建議就強積金最低及最高有關入息水平引入全自動調整機制，並就有關建議諮詢公眾。積金局昨日表示，公眾諮詢結果顯示建議缺乏支持，而公眾對建議的個別元素亦持不同意見，故考慮諮詢結果後，向政府提議不推行自動調整機制。積金局會繼續沿用《條例》下的現行法定調整機制，每4年至少檢討一次最低及最高有關入息水平。

現時僱主及僱員須按法例，各自按僱員有關入息的5%

作出強制性供款，作為僱員享有的強積金權益。供款額受最低及最高有關入息水平所限，現時月入低於7,100元的僱員須為自己供款（僱主仍須為僱員供款），月入超過30,000元的僱員每月的供款上限為1,500元。

按現有機制，最低及最高有關入息水平每4年至少檢討一次。積金局原來建議引入全自動調整機制，嚴格按照訂明的調整基準，每兩年同時釐定一次最低及最高有關入息水平，預期可供款水平與勞動人口收入分布更趨