

街廈易名「林士」電站「霖士」不變

上世紀簡化街名 港燈憂系統混淆留舊名

香港文匯報訊（記者 馮健文）大家如在上環街頭看到這一景，會否有一絲懷疑自己身處的是「林士街」、還是「霖士街」？港燈電力公司位於林士街的電力站，門外的標示卻是「霖士街分區電力站」，與站前路牌列明的林士街明顯不同，令人摸不着頭腦。有熟悉街道歷史的專家指出，林士街的舊名字是霖士街，但應於上世紀七八十年代已易名。港燈回覆本報查詢解釋，由於更改電力站名字，有可能對系統內的信息管理及令操作人員造成混淆，故會視乎需要才再作檢視。

位於上環信德中心旁的林士街多層停車場大廈，其底層設有一個由港燈營運的電力站，作供電用途。雖然電力站位於林士街，大廈亦以林士街命名，可是電力站門外牆上標示的字樣，寫的卻是「霖士街分區電力站」，與路牌上的林士街明顯不同，有途經市民不禁懷疑，這條街的真正名字究竟是什麼？

本報向地政總署查詢，霖士街何時變成林士街？改名的原因是什麼？在更改街名後，有沒有法例規定在同一街上的建築物、店舖或街道等的招牌，均需跟從？惟地政總署只能回復一般地方或街道命名的概況（見另稿）。

專家：循時代改街名不罕見

曾撰寫《港島街道百年》及《九龍街道百年》等講述本港街道典故書籍的香港歷史博物館名譽顧問鄭寶鴻，早前接受本報訪問時指出，其實林士街名字的由來，源於1900年初位於該處的船政署大樓落成，並以當時的船政司 Robert Murray Rumsey 的姓氏

Rumsey，為街道命名。鄭寶鴻指出，早期的街道譯名並沒有很大規範，Rumsey 初期曾被譯為「欖士」，至上世纪五六十年代變成「霖士」，到上世纪七八十年代政府曾重整部分街名或將街名簡化，相信是於當時將霖士街改為林士街。此外亦有其他例子，如中環德己立街以往的名字是德忌笠街，又或砵甸乍街現在是砵典乍街等，並不罕見。

被問及會否更改電力站名稱？港燈公共事務部回覆本報查詢表示，港燈電站的命名，一般以電站附近的地區或街道名稱作參考。而霖士街分區電力站早於上世紀七十年代中期已開始運作，屬於向中西區供電系統的一部份。

港燈稱適時檢視相關情況

電力站名稱自投入服務以來，一直沿用至今，一旦更改，有可能對系統內的信息管理，以至對操作人員造成混淆。惟該公司會視乎實際需要和不同情況，適時檢視相關情況。



■林士街的路牌與霖士街分區電力站的標示同存。
馮健文 攝

命名地方街道準則(部分)

- 風俗習慣
- 地方特徵
- 與附近環境、地名/街名的互相協調
- 字面上的意思和語音效果
- 避免採用複雜或罕用的中文字
- 避免採用人名或機構或組織名稱

資料來源：地政總署 製表：記者 馮健文



「唔怕生壞命、最怕改壞名！」香港街道繁多，特區政府設有由多個部門代表組成的地名訂正委員會，為地方及街道命名，且命名時涉及不少因素和準則，並需諮詢多方面意見後，才能為地方和街道冠以適當名稱。

地政總署指出，本港設有地名訂正委員會，由地政總署副署長（測繪事務）擔任主席，成員由相關部門代表組成，包括漁農自然護理署、民政事務總署、香港郵政、政府新聞處、地政總署、海事處、差餉物業估價署和公務員事務局法定語文事務部。委員會成員是由相關部門提名並代表部門及參與，如一般內部委員會，並沒有限定期限。

委員會和地政總署在處理地方和街道命名個案時，會考慮一連串因素和準則，如風俗習慣、地方特徵等。一般而言，會避免採用複雜或罕用的中文字，亦會避免採用人名或機構或組織名稱，同時會實地視察、核對資料庫，並考慮建議人士提出的原因、中英文的用字、文字名稱的意義；過往及現有狀況及地理環境等。

此外，委員會和地政總署亦會諮詢區議會及相關政府部門，以及透過民政事務處諮詢居民代表及地區團體的意見。當收到有關部門或市民的建議，地政總署會立刻啟動相關命名程序，為地方和街道冠以適當名稱。

■記者 馮健文

民記促九巴減車費增優惠



■民建聯昨日約十多人到美孚九巴總部請願，要求其減價及推出更多車資優惠。

香港文匯報訊（記者 文森）九巴10年專營權將於明年7月屆滿，政府正就專營權進行為期3個月的公眾諮詢。民建聯昨日約十多人到美孚九巴總部請願，要求其減價及推出更多車資優惠，如

在商場及公眾地方設立拍卡特惠站及轉乘優惠等。民建聯區議員陳偉明表示，本港經濟向下，九巴應負起社會責任，減輕市民負擔。九巴回應指巴士公司盈利達一定水平後，會與乘客對

分餘下的盈利。

民建聯請願人士在現場叫口號，並拉起寫有「要求九巴設特惠站、減車費、增優惠」的橫額，之後向九巴公司代表遞交請願信，對方亦有派人接信。青年民建聯主席顏羽、工聯會深水埗區議員陳勤欣亦有到場參與。

陳偉明倡特惠站推月票

陳偉明表示，九巴每日平均載客量達265萬人次，作為香港主要集體交通運輸工具，亦為本港草根階層市民的重要出行工具，應致力負起企業社會責任。他認為，在香港逐漸步入經濟寒冬時期，對方應該與民共度難關。他期望九巴公司調減收費，推出更多車資優惠。

陳偉明建議，九巴可以效法港鐵，在商場及公眾地方設立即拍即減車費的特惠站；重組過海路線車資，劃一尾程分段收費；提供更多轉乘優惠予需要跨區工作的乘客，讓居於偏遠地區及需要跨區工作的乘客透過轉乘優惠而節省車資；仿效港鐵推出月票計劃，常設「即日回程車資優惠」等，減省巴士乘客的車費負擔。

九巴表示，會按政府制訂的既定機制，在盈利到達特定水平時，按機制和乘客對分超出水平的盈利。

同時，九巴又稱，會投入資源改善巴士服務，包括購置新巴士，改善車廂及車站設施，如增設供乘客查閱巴士到站時間的電子顯示屏。

學者倡「合作社屋」月供6000享住權

香港文匯報訊（記者 翁麗娜）今年施政報告提出發展將軍澳第137區，預計可容納10萬人口。有學者昨日建議，在該區興建約1.9萬個單位容納約5萬人，並試行「合作社房屋」，由政府以1元地租供中低收入人士合資建屋。他以500平方呎單位100萬港元建築費為例，連同日後管理及維修費，屆時月供6,000元作租住權費即可入住，但住客沒有業權亦不准轉售。他認為合作社概念不涉買賣，入住人士不會因樓價升跌而有所損失，亦可解決房委會欠缺長期建屋資金的問題。

攤分成本價 創房戶等優先

政府打算將軍澳137區發展成商住社區。中大未來城市研究所副所長姚松炎建議撥出其中24公頃土地興建「合作社房屋」，由政府以1元象徵式地租，給予非政府機構組成的合作社，入會的市民只需攤分建築費及管理維修成本即可入住。當會員要離場，可按折舊方式計算，向合作社退回會籍。他又指政府早於50年前推行公務員合作社房屋，有相關經驗可供參考。

他續指，首批參與「合作社房屋」計劃的資格，優先接受公屋輪候冊申請人或創房戶等人士申請。他又指由於會員不擁有樓宇業權，不能向銀行申請



■姚松炎（右二）及其團隊。翁麗娜 攝

按揭，建議政府與政府另設配套，解決借貸問題。

姚松炎表示，現時香港房屋問題嚴重卻苦無出路，如私樓價格太貴、居屋中籤渺茫、租樓常被加租及公屋輪候過長，政府經常將責任歸咎於土地不足，但他認為建屋的資金亦是核心問題所在，建議政府效仿歐美地方盛行的合作社概念，可以減低政府興建資助房屋成本，加快解決港人住屋需要。

現為填料庫的將軍澳137區佔地約100公頃，扣除堆填區擴展及海水淡化廠後，尚有80公頃可供使用，料可建逾3萬個住宅單位。姚松炎及其團隊研究該區發展後，認為將軍澳人口密度已經遠超於面積

合作社房屋發展規模參數

- 137區總面積：約80公頃
- 住宅用地面積：約24公頃(30%)
- 其他土地用途面積：約56公頃(70%)
- 預計容納人口：約5萬人
- 地積比率：3倍至4.5倍
- 總樓面面積：約960萬平方呎
- 住宅單位數目（每戶平均500尺）：約1.92萬個
- 住宅樓宇高度：5層至25層

資料來源：中大未來城市研究所副所長姚松炎

製表：記者 翁麗娜

較大的沙田，認為新區較適宜發展成中低密度的社區。他建議24公頃住宅發展，興建5層至25層樓高房屋，預計提供1.92萬個住宅單位，預計可容納5萬人，較政府的構思減去半數人口。有關構思將於5月1日至6月5日於沙田中央廣場展出，亦會於5月1日至5月29日於西貢公園展出。

港鐵：票價保穩定財政維持服務

香港文匯報訊（記者 文森）香港特區政府上星期去信港鐵公司，要求提早檢討票價可加可減機制。港鐵表示，會在數月內作出回應，又指票價是穩健財政來源之一，公司要有穩定財政，才能維持高營運水平。另外，港鐵西營盤站奇靈里出入口於昨日開放啟用，為西區居民帶來方便。

每5年檢討一次的港鐵票價調整機制，下次原定於2018年完成。但政府上周去信港鐵，要求提前一年進行，希望機制在維持港鐵財政穩健的同時，更充分回應市民對負擔能力等的關注。

港鐵車務營運副總監劉天成昨晨出席公司活動時表示，港鐵在幾個月內會就此作出回應。他指出，港鐵是一個非常大的系統，需要不斷作出維修、保養及資產更新，才能維持高的營運水平，而要做到這點，必須要有穩定財政來源，而票價正是穩健的財政來源之一，非常重要。

他又說：港鐵現時的票價機制，已是一個可持續發展的票價機制，參考了物價和工資方面的變動，已考慮市民的承受力。港鐵會一併根據這個可持續發展機制去調整。

另外，港鐵西港島線西營盤站早於去年3月底已開放，可是該站奇靈里出入口卻因需採用凍土技術挖掘，令施工時間延長，不過有關出入口已於昨日開放啟用，為西區居民帶來更大方便。



■西營盤站奇靈里出入口於昨日開放啟用。劉國權 攝