

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？惟地政總署只能回覆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「櫟士」，至上世紀五六十年代變成「霖士」，到上世紀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分。

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。



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。

跨部門「正名」 免用冷門字

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，本港經濟向下行，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。青年民建聯主席顏汶羽、工聯會深水埗區議員陳穎欣亦有到場參與。

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。

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日於西貢墟公園展出。

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 劃房戶等優先

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，租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劏房戶等人士申請。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，建議政府仿效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

東廊擬建行人板道 促進舊區經濟



發展局局長陳茂波昨日發表為題「連繫東西 共享維港」的《局長隨筆》，指關於在東區走廊下興建行人板道，連接北角至鯉魚涌一帶海濱的第一階段公眾諮詢現正進行，希望多聽民意意見。政府指落實行人板道可望

為社會、經濟、民生帶來效益，整合現時當區零散的海濱休憩用地。諮詢將於本月底結束。

規劃署在2012年完成《港島東海旁研究》，建議由北角油街至鯉魚涌海裕街之間，在東區走廊下興建一條約兩公里長的行人板道，以改善北角海旁一帶的連貫性；然而由於行人板道涉及《保護海港條例》所限制的填海工程，土木工程拓展署現正就有關建議展開第一階段社區參與活動，諮詢市民。

陳茂波在昨日發表的《局長隨筆》中提出，落實行人板道可整合現時當區零散的海濱休憩用地，成為大眾享用的社區設施，鼓勵市民步行或慢跑，實踐健康生活；他預計行人板道可吸引更多人士前往海濱，促進附近一帶舊區的經濟活動；而建設行人板道同時翻新東區走廊下的支柱和橋墩，改善橋下的空間景觀。

他表示，考慮到《保護海港條例》，政府建議搭建行人板道時盡量利用東區走廊現有的橋墩及保護結構作為承托，除了興建少量必須的保護樁柱外，過程中不會有填海而成的新土地。

第一階段社區參與活動將進行至本月底，陳茂波表示，希望諮詢市民對行人板道附加其他設施的看法，例如設置單車徑、觀景台、釣魚平台等，歡迎市民到相關主題網頁或facebook專頁表達意見。

■記者 陳敏婷

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出席公司活動時表示，港鐵在幾個月內會就此作出回覆。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，港鐵西營盤站奇靈里出入口於去年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。

