

**From:** panel\_t/LEGCO

**To:**

**Date:** Monday, November 05, 2012 10:02AM

**Subject:** 港鐵為香港添煩添亂，是市民的負資產。政府要保 住香港，還是要保住港鐵？

To: panel\_t@legco.gov.hk

From: PC Chan <>

Date: 11/02/2012 11:26PM

Subject: Fwd: 港鐵為香港添煩添亂，是市民的負資產。政府要保住香港，還是要保住港鐵？

立法會交通事務委員會

尊敬的主席先生：

本人已向政府表達對「**檢討香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")的票價調整機制**」的意見，希望貴會尊貴的議員伸張正義，為民請命，為市民爭取應有的權益，作出跟進。謝謝！

市民

PC Chan

message -----

From: **PC Chan** <>

Date: 2012/11/1

Subject: 港鐵為香港添煩添亂，是市民的負資產。政府要保住香港，還是要保住港鐵？

To: [fam-review@td.gov.hk](mailto:fam-review@td.gov.hk)

由佐敦去元朗，坐九巴68X 要 \$13、坐港鐵要 \$24。過去近四十年，港鐵獲得的地鐵站上蓋物業發展權大量補貼，收費不比九巴平，還是九巴收費的近兩倍。香港人大量補貼港鐵，何時有回報？港鐵是否已變成香港人的黑洞，將投入的公帑化為烏有？政府任由港鐵搶錢、瘋狂開價、宰割市民，這是特區特有；港鐵票價必須向巴士看齊！

目前，九巴、中電及港燈經營有困難要加價；另一方面，港鐵沒有經營困難，有大量補貼、有大筆盈餘及有閒錢在報章大賣廣告的情況下要加價。這些直接影響民生的企業，賺不賺錢都要加價，這個「可加可減機制」是個騙局，市民不能接受。港鐵有超過一百億盈餘，大家都以為可以安枕無憂，未來幾年都無須加票價，怎料港鐵反常，「可加」變成「必加」及「狂加」；香港站到九龍站的票價，由 \$7.9 加至 \$8.6，加幅 8.9%，直接衝擊民生，為香港添煩添亂。一個簡單易明的機制就是：港鐵必須壓抑開支、提升營運效益，遇到財政出現困難時，才申請調整票價。市民並非港鐵的提款機。保住香港比保住港鐵更重要！

市民期望鐵路是一個廉價、快捷及安全的運輸網絡，將香港由東至西及南至北的距離拉近，市民在香港任何一個角落都可以找到安樂的居所。香港市民的交通開支非常沉重，由東涌、屯門或上水去中環單程要二十至二十五元、來回就要四、五十元，一個四人家庭每月要負擔超過四千多元交通費，嚴重打擊跨區消費、跨區就業及跨區就學，市民被逼居住市區的籠屋、板間房、劏房或天台僭建屋，製做人間地獄，加深貧富懸殊，不利香港長遠發展。打壓樓價，倒不如打壓港鐵加價！

建立一個票價「可加可減機制」不是政府管治香港的唯一責任；政府必須拿出整盤計畫，徹底為市民解決交通費昂貴的問題。政府要有長遠的交通規劃，亦要監管好港鐵的運作成本及安全性。本人對於這兩方面有以下的意見。

#### A) 香港要有長遠的交通規劃

1) 成立「交通費補助基金」，向市民提供交通補貼，減輕市民受到加價的影響。資金來自

兩方面：(a) 地鐵站上蓋收益，要明益港人，不能再明益港鐵。將地鐵站上蓋物業發展權公開競投，收益在扣除地鐵站及鐵路的興建成本後，撥入「交通費補助基金」。(b) 目前政府作為大股東，委派官員出任港鐵董事，參與整個港鐵業務管理；除本地運輸業務外，亦包括地產發展、物業管理、經營商場及拓展海外業務。政府沒有必要參與港鐵的非本地運輸業務。本人建議政府將港鐵的本地運輸業務與其他業務分開上市，政府只保留本地運輸業務的股權，至於其他業務的股權，政府可參考處理「領匯」的做法，由本港居民認購，出售股權的收益撥入「交通費補助基金」，向市民提供交通補貼。

## 2) 引入競爭，令市民有更多廉價公共運輸的選擇

隨著鐵路網絡的擴展，加上政府目前不容許巴士路線與港鐵重疊，專利巴士經營的範圍不斷被蠶食而萎縮、經營困難，巴士路線重整跟不上時代，九巴有七成路線出現虧損，遲早仿效中巴將經營權交回政府。香港的未來不能建基於一間港鐵，政府應全面檢討各運輸工具，包括巴士、小巴、村巴及鐵路，在服務大眾的角色及成本效益。香港需要有軌道及無軌道兩個公共運輸網絡，角色上互補及票價上互相制衡，以免港鐵出現事故時，沒有相同路線的巴士支援。目前港鐵在繁忙時間已有人滿之患，不勝負荷，港鐵聲稱加密班次會增加成本。政府應檢討政策，容許巴士、小巴及村巴經營重疊路線與港鐵競爭，讓市民在港鐵以外有更多廉價選擇，逼港鐵用盡手段提高成本效益。

3) 政府在操控鐵路擁有權的同時，可考慮將鐵路的經營權，每二十年作一次公開競投，將連年虧損、年年加價的營運者趕走，提升經營效益。這並不影響鐵路的營運，因為經營者易手，員工仍可過檔，留下繼續工作。幾年前，九鐵員工不是順利過檔到港鐵嗎？

## B) 政府應監控港鐵運作，提升成本效益及安全系數，令港鐵為香港增值

過去近四十年政府投入大量公帑於地下鐵路，現在應該是市民享受這些建設帶來好處的時候；特別是享用一個廉價、安全及便捷的運輸系統。對於港鐵沒有嚴格控制開支、瘋狂加價及故障頻生，市民非常反感。政府對以下四個問題應進行特別監督及處理。

### 問題一：建造縮水及耗能地鐵站，令營運成本增加

尖沙咀站旁邊的彌敦道，有十多個地鐵站出口，方便乘客往返地鐵站與周邊地區。這個以地鐵站為中心的地下網絡，亦為居民提供一個全天候通道，穿梭該區，例如由回教寺可全天候到文化中心，非常方便。九龍站是東涌線及機場快線的主力站，但是只有A, B, C 及 D 四個出口。這四個出口祇不過是入閘大堂的不同位置，A 去停車場、B 去機場快線接駁巴士站、C 去港鐵圓方商場，沒有地面通道通往站旁的佐敦道、連翔道及柯士甸道西，亦沒有地下網絡連接周邊地區。九龍站是一個縮水站。原來港鐵十多年前在九龍站前面，濠日居地庫建造三層地下停車場，令九龍站永遠都不能興建地下網絡，連接周邊地區。油麻地居民到九龍站坐地鐵，必須先上二樓經過港鐵商場，為港鐵商場製造人流，再到地底上車；乘客包括傷殘人士被迫走冤枉路，港鐵亦要額外提供扶手電梯，嚴重消耗能源，極不環保。最失敗的安排是：(a) 油麻地居民到九龍站坐車，必須經過在渡船街的佐敦道地底六米深的行人隧道，由於沒有隧道連接九龍站，只能徒步爬十多米上行人天橋、穿過九龍站二樓港鐵商場，再到地底坐車。所有居民，失明的、不便走動的、揹著嬰兒的及拖著行李的，無一倖免。(b) 乘客到達九龍站，想到鄰近的柯士甸站轉車，不能靠地下隧道，只能靠扶手電梯由地底爬十多米上天橋，再落地底轉車，大量消耗能源。為什麼在設計九龍站的時候，不將渡船街的佐敦道行人隧道延伸至九龍站方便居民包括傷殘人士呢？這樣可減省扶手電梯的數量，亦方便由佐敦道行人隧道出來的柯士甸站乘客到九龍站轉車。政府對地區規劃失誤，又對港鐵缺乏要求及規管，直接導致九龍站設計出現問題，並與周邊地區行人網絡不協調，令油麻地居民永遠都要捱苦。地鐵站是一個重要的公共運輸設施，其設計應該經過公開諮詢，收集居民的意見。政府必須徹查建造中的地鐵站，會否重蹈覆轍。

### 問題二：港鐵浪費公帑、缺乏意識善用補貼及嚴格控制成本

港鐵是受補貼的企業，政府沒有好好規範港鐵善用公共補貼和公帑、壓抑成本及提升經營效益，造成港鐵浪費資源；例如：(a) 高薪向海外招聘管理層。(b) 港鐵一方面加價，另一方面大灑金錢在各大報章賣廣告，吹噓「用心聽、用心做」；其實，港鐵並不用心聽市民的意見；個案一：在獲得政府大量補貼，又有超過一百億盈餘情況下，港鐵妄顧市民反對，強行加價；個案二：港鐵作為九龍站物業管理公司，濫用職權，踐踏業主權益，禁止九龍站業主旁聽「九龍站發展項目業主委員會」會議，怎算用心聽？(c) 正如問題一指出，地鐵

站嚴重耗能，增加經營成本。(d) 港鐵明目張膽浪費公帑，其控制成本的能力存有疑問；個案一：港鐵受政府委託興建高鐵香港段，利用公帑開辦的社區聯絡小組會議，只挑選一些居民代表參加，不容許公眾旁聽，導致政府部門及港鐵代表很多時都多過居民代表，失去社區聯絡意義，浪費公帑；個案二：利用公帑在柯士甸站開設「高鐵工程訪客中心」，並擺設高鐵九龍站模型，但是中心長期關閉，港鐵漠視居民要求，堅持不開放給公眾參觀，絕大多數香港市民根本不知道該中心的存在，浪費公帑。政府應該對港鐵進行監督和調查，令公帑及補貼不被浪費。

問題三：港鐵沒有推廣「左上右落」意識，發生意外時，乘客及消防員會互相堵塞而枉死  
地鐵站內乘客不知應該靠左還是靠右。一般來說，行人靠左或靠右是與行車方向有關；開左軌車地區，行人是右上左落，即是靠右企；另一方面，例如在香港，開右軌車地區，行人是左上右落，即是靠左企。在地鐵站發生事故時，乘客要拼命逃離現場，而消防員則要衝入現場拯救；帶著氧氣罩的消防員根本無法叫乘客讓路；若果沒有默契大家靠左走，會互相堵塞，威脅雙方性命、並妨礙救援。每一個地鐵站都隱藏著殺機。政府應指令港鐵積極推廣「靠左走、靠左企」。

問題四：地鐵站內樓層命名混亂，影響救援工作

一般市民都習慣B1、B2是指地面落一層(Basement 1)及地面落兩層(Basement 2)，而 L1、L2是指地面上一層(Level 1)及地面上兩層(Level 2)。但是港鐵在地鐵站違反市民習慣以 L1、L2稱呼地面落一層及地面落兩層。若果在 L2發生事故，究竟消防員需要上兩層樓，還是落兩層樓呢？最荒謬的是在同一個九龍站竟出現兩個 L2，大家到百老匯旁邊的升降機就發現上兩層是 L2、落兩層亦是 L2。在九龍塘站，同一層一邊叫 L1、另一邊則叫 B1。港鐵這樣胡作胡為，缺乏監管，製造混亂，威脅乘客及消防員安全。特區政府應該指令港鐵將所有地下樓層，統一以市民習慣的B1、B2等等命名。

港鐵出事可以危及數千人的生命。這些港鐵的問題，並非一個運輸署、屋宇署、環境保護署或消防處能夠單獨監管，政府應該針對港鐵運作的複雜性，成立跨部門機構專責監管，向港鐵裝定嚴格指引，並設立專線處理對港鐵的投訴。

既然大量公帑已經投入這個鐵路網絡，政府必須加強監控其營運成本及安全性，令港鐵能真正為市民服務，絕對不能容許港鐵再無事生非，經營沒有困難，還有超過一百億盈餘的時候，仍狂加票價，為香港添煩添亂，變成香港人的負資產！港鐵票價要向巴士看齊。

謝謝！

PC Chan