

車廂「逼爆」上班痛苦 港鐵或拆座增載客量



▲繁忙時間港鐵車廂「逼爆」令市民苦不堪言

繁忙時間港鐵車廂「逼爆」令市民苦不堪言，最新統計數字顯示，以實際營運車廂每平方米站立4人計算，各大主要線路的早上繁忙時段載客率接近100%，東鐵線及將軍澳線更已達到或超過100%。當局建議港鐵研究重推25年前曾實施的「早晨特惠計劃」，及拆除部分車廂座位以提高載客量。港鐵表示，2018年和2020年通車的沙中線可提高載客量及分流乘客，2018至2022年分階段提升原有線路的訊號系統。

大公報記者 陳卓康

運輸及房屋局提交立法會文件顯示，去年港鐵各線路早上繁忙時段均接近爆滿，西鐵線、荃灣線的載客量超過90%，東鐵線、將軍澳線更分別達到100%及100.6%，顯示紓緩港鐵擠迫問題刻不容緩。不過，文件同時列出另一計法，指出如以鐵路興建時以每平方米平均站立最多6人為基準，結合訊號系統容納的最高班次下的可載客量得出的「設計可載客量」，各大線路的載客率其實不過約70%。

局方表示，在實際營運下，最繁忙的路段及時段行車列車，只能達到每平方米站立4人的密度，每平方米站立6人的密度於80和90年代仍適用。當局觀察所得，乘車習慣近年有所改變，一般不願登上看似擠迫但仍有空間的列車，寧願等候下一班車，而靠近自動扶手電梯的車廂通常較擠迫，令列車各節車廂客量分布不平均，

而且越來越多乘客使用智能手機或平板電腦，佔用較多的個人空間。

另外，原有鐵路線月台加裝幕門及自動閘門後，令列車停留時間延長十秒，最高班次數目因而無法達到設計水平，每次乘客或物件被夾導致車門重新開關，亦令停留時間延長十秒，以荃灣線為例，一小時如有12次車門重新開關，便等如減少一班列車的載客量。受制於各項因素，現時可載客量難以貼近設計容量。

當局建議重推「早晨特惠」

政府要求港鐵提升可載客量措施，例如推出「早晨特惠計劃」，鼓勵乘客於繁忙時段以外乘搭，以及拆除部分車廂座位以提高載客量。港鐵表示已委託海外大學研究其他紓緩載客量的措施，重申各現有線路的早上繁忙時間列車班次已達系統負荷上限。港鐵預計於2018至2022年陸續提升各現有線路的訊號系統，估計完成提升後可載客量增加10%。沙中線2018年通車後，將更換西鐵線、馬鞍山線訊號系統，東鐵線訊號系統則要到2020年。此外，興建中的新鐵路線及即將公布的現鐵路發展藍圖，均會以每平方米站立4人的密度為服務基準。

有關「早晨特惠計劃」建議並非新鮮事，早於1988及1990年，本港會有類似的早晨優惠或彈性上班時間優惠。中大全球經濟及金融研究所常務所長莊太量認為，繁忙時段加價及或非繁忙時段減價的措施，有助分流並非上班的市民及旅客。他又認為水貨客佔有更多空間，應徵收行李附加費，或於列車兩端加設特別收費的車廂。

安排更換128地點絕緣體

【大公報訊】東鐵線於十日內發生兩宗同類事故，更揭發架空電纜絕緣體出現品質問題。港鐵向立法會提交的調查報告指出，2月9日及2月18日東鐵線兩起事故，肇事絕緣體證實來自英國供應商Allied於2009年內地廠房生產的批次，港鐵已安排於2月28日前更換所有安裝於65個關鍵地點的該款絕緣體，為審慎起見，港鐵亦會移除安裝於東鐵線另外63個非關鍵地點的同款絕緣體，並會向生產商跟進品質及停用其絕緣體。此外，就1月22日輕鐵塘坊村站架空電纜的故障，港鐵調查後證實去年5月新安裝絕緣體機械強度不足，已向另外生產商訂購另一款更佳絕緣體。

啓明街重建呎價1.09萬



◀市建局這次出價高於上一次九龍城區重建，惟低過業主期望

【大公報訊】記者曾敏捷報道：土瓜灣啓明街41至51號唐樓受清拆令影響需重建，市區重建局出價每平方呎10968元收購，高過對上一次九龍城區重建收購價，但仍低過業主期望。有業主認為市建局出手太低，擔心未能同區重置物業，區議員希望市建局解釋清楚收購安排，對齊80%業權重建感樂觀。

市建局昨日宣布，下月初將向土瓜灣啓明街41至51號「需求主導」重建項目提出收購建議，建議收購價為每呎實用面積10968元，相等於類似地區約7年樓齡重置單位的實用面積呎價，出租及自住住宅業主另分別會獲得10.13萬元及13.04萬的津貼；和資格補位業主則可獲物業交吉價和特惠津貼。

市建局短期內將向項目49個業主發信，列出「有條件收購建議」細則，若項目在75日內成功獲80%業權的業主接納，並得到政府授權進行，市建局將與業主完成收購程序及發放補償。土瓜灣啓明街51號唐樓因露台結構問題去年8月被封樓，屋宇署勘探後發現，毗連的45、47及49號唐樓同樣結構狀況惡劣，需於去年12月19日起的9個月內清拆，而市建局隨即提早宣布，局方計劃斥資6億元，開展啓明街41至51號業主主動申請的「需求主導」重建項目。

業主憂難在同區置業

市建局最近一個在鄰近地區的重建項目是2012年12月出價收購的九龍城道重建項目，當時出價每平方呎10238元，而啓明街項目的出價雖略高於九龍城道項目，但仍未達到業主得悉重建時希望有1.2萬元呎價的期望。啓明街41號天台的業主胡婆婆認為市建局的收購價可以接受，而單位因樓宇老化有漏水等問題，自己年紀大也不想天天爬樓梯，希望盡快重建，「有街坊說（收購價）麻麻，我不是太清楚，跟大家啦」。協助居民與市建局溝通的區議員潘志文表示，業主普遍對收購價感失望，擔心未能在同區重置物業。

新東北獲撥3.4億展開勘探

【大公報訊】記者曾敏捷報道：立法會發展事務委員會昨日通過支持撥款3.4億元，展開新界東北新發展區的前期詳細研究及工程勘探，但同時通過無約束力議案，要求政府保留或重置位於古洞北發展區內的石仔嶺安老院。發展局重申，研究階段不排除任何發展建議，政府會繼續與持份者溝通。地政總署昨日開始接受地段業權人，就發展古洞北及粉嶺北新發展區內土地提出契約修訂申請，合條件業權人可申請自行發展已規劃作私人發展的土地。

會上多名議員希望政府盡快展開工程，同時縮短研究時間，加快房屋供應。民建聯陳恒鑑關注石仔嶺安老院的近千長者，將受古洞北發展影響，認為政府應該做好安置安排，要求當局保留或重置安老院，動議獲委員會通過。

發展局副秘書長陳松青回應指，石仔嶺安老院位處日後的古洞北市中心，未必再適合長者居住，而工程期間亦對周邊環境有較大影響，不遷不拆有困難，但當局會繼續尋求多贏方案。

發展局副局長馬紹祥表示，政府一直與持份者保持緊密聯繫，勞工及福利局亦有接觸石仔嶺安老院的院舍，溝通安排受影響長者，強調現階段不排除任何發展方案。

另外，政府去年7月公布最新的新界東北發展安排，允許符合條件的土地業權人可透過申請契約修訂，自行發展已規劃作私人發展的土地。地政總署昨日公布第一階段接受申請範圍，包括位於古洞北發展區波樓路以南及以西、現規劃作綜合發展區及高密度住宅用地的部分地塊，而有關地塊包括石仔嶺安老院現有用地；粉嶺北發展區的申請範圍馬適路以北、現規劃作中密度住宅用地的地塊。申請契約修訂或原址換地需符合4大條件，包括擬交還的土地面積不少於4000平方米、土地業權人需按政府賠償方案相約條件賠償土地佔用人、確保發展按政府時間表進行，以及有關土地是規劃作私人發展等，有興趣申請人士須於今年12月前提出申請。

Power Assets Holdings Ltd.

電能實業有限公司

於香港註冊成立的有限公司

股份代號：6

匯集動力 拓展新領域

二零一三年業績摘要

電能實業於二零一三年繼續在香港及海外作出重大策略部署，以把握全球機遇，為股東締造長期價值增長。

| | 2013 港幣百萬元 | 2012 港幣百萬元 | 變動 |
|------------|-------------------|---------------|--------|
| 香港以外地區業務溢利 | 6,386(57%) | 5,108(53%) | +25.0% |
| 香港業務溢利 | 4,779(43%) | 4,621(47%) | +3.4% |
| 股東應佔溢利 | 11,165 | 9,729 | +14.8% |
| 每股溢利 | \$5.23 | \$4.56 | +14.8% |
| 每股股息 | \$2.55 | \$2.45 | +4.1% |

香港以外地區業務的溢利增加百分之二十五，主要由集團最大國際市場英國的溢利貢獻增長百分之四十帶動。香港業務的溢利較二零一二年上升百分之三。

集團首次進軍歐洲大陸及拓展新的技術領域，於八月參與收購荷蘭最大的「轉廢為能」公司—AVR-Afvalverwerking B.V.。該公司透過焚化住宅及工業廢料生產可再生能源。

集團的英國業務於年內錄得強勁業績。除了收入增加外，英國把公司稅稅率由二零一三年的百分之二十三降至二零一五年的百分之二十所帶來的遞延稅項抵免，亦提升了溢利。

澳洲業務的整體溢利較二零一二年上升，但澳元匯價下跌，削弱了按港元計算的溢利貢獻。Transmission Operations Australia 於二零一三年十一月投入運作，透過所興建的輸電網，把風場所生產的電力輸往維多利亞省的電網。

香港方面，規管電力行業的管制計劃協議於年內完成中期檢討。同時，港燈二零一四至二零一八年的發展計劃獲得香港特區政府通過。發展計劃以審慎務實的策略為基礎，將鞏固港燈未來五年的發展項目及電價水平。

隨著集團於二零一四年一月分拆香港電力業務於香港聯交所主板上市，集團現持有港燈電力投資百分之四十九點九權益。集團將運用來自分拆的收入，著眼在能源行業開拓成熟穩定，且具有長遠發展潛力的市場，集中於業內具合適規模和可帶來可靠收入及穩定增長的優質投資項目。

如欲查閱本集團二零一三年度業績公布，請瀏覽本集團網頁 www.powerassets.com