

「政治拉布」妨礙施政必須制止

立法會昨日繼續審議政府提出的「出缺安排」條例草案，但在反對派議員集體缺席、法定人數不足的情況下被迫「流會」。

有關情況，是對本港行政、立法關係一次前所未有的嚴重傷害，更是對民主法治一次最惡劣的衝擊與嘲弄：「出缺安排」條例草案，是為了堵塞反對派議員濫用程序、辭職再選、浪費公帑的漏洞而提出，但如今在「人民力量」黃毓民、陳偉業帶頭，其他反對派議員配合下，竟對草案提出了一千三百多項「修訂」，大玩「拉布」、製造「流會」，繼「五區總辭、變相公投」之後，又一次濫用議會程序，又一次浪費議會時間和公帑，公然以更惡劣的濫用、更巨額的浪費來阻撓條例的通過。如此肆無忌憚、一犯再犯，視議員職責、視選民意願和社會利益如無物，實在令人不齒和氣憤。

眼前事實是，面對反對派議員此種濫用權力、阻撓立法的惡行，政府和社會是否只能聽之任之、完全束手無策？議會內其他政黨議員和主要官員，是否只能如「木偶公仔」般被黃毓民、陳偉業

玩弄於股掌之上，連續開十幾個鐘頭會，聽他們一遍又一遍重複無聊的「修訂」？議會的鐘聲是否還要再響幾十次、主席曾鈺成然後一臉無奈的宣布「流會」？

更嚴重的是，反對派議員此種「拉布」惡行，不僅令議會形象受損、議員官員受罪，對立法會的工作進度、對特區政府的施政，都將構成無可彌補的重大損失和影響。

衆所周知，每年五、六月間，就是立法會「歇暑」前條例例法審議工作最密集、最緊張的關鍵時刻，大量積壓未處理的條例例法都要在本屆會期內得到審議、通過，才能趕及由下一個立法年度開始實施。隨意列舉最少就有一手樓必須以建築面積計價、不准「發水」的「物業銷售」條例、管理網上「惡搞」行為的「版權修訂」條例，還有旨在反壟斷的「競爭法」條例，無不涉及廣大市民根本利益和各行各業的經營，之前由於諮詢、修訂費時，都拖到「最後一刻」才提交立會，如果這一屆會期內通不過，最少要等到九月後下屆會期才再從頭排隊。

而更有甚者，眼下候任特首梁振英已經提出要重組政府架構，增加政務、

財政兩位副司長、加開科技局和文化局，「開位」和撥款方案都需要拿到立法會上審議和通過。日前，反對派議員已經以「未作公眾諮詢」為藉口，企圖阻撓重組事宜，如今黃毓民、陳偉業再在「出缺安排」條例上玩「拉布」、搞「流會」，昨天的議程已改到下周三舉行，而千項「修訂」何時了？如此一日復一日、一周復一周，條例審議固然受阻，架構重組更不知要推到「牛年馬月」才能排上議事日程，如此梁振英的新班子如何可以趕及在六月前組成及公布？新政府如何可以趕及在七月一日有效施政？增建公屋、居屋和倍增老人「生果金」等牽涉千家萬戶福祉的新猷又如何可以及早推行？

毫無疑問，「修訂」政府條例草案是議員應有的權利，「拉布」也是民主議會議事手法之一種，但眼前黃毓民、陳偉業的「修訂」和「拉布」已經嚴重妨礙現屆和下屆政府依法施政、嚴重損害廣大市民的根本利益，如此又豈可讓此種圖謀繼續得逞？立會必須從速修訂「議事規則」，禁止任何浪費公帑、妨礙施政、不利繁榮穩定的「政治拉布」。

余若薇還「漂白」不夠？

候任特首梁振英下屆政府問責新班子主要官員的人選，連日在傳媒多方打探下已初見端倪。

值得高興的是，多位富於經驗，又久經考驗的「現役」資深官員願意留下，繼續為新政府和市民效力；而更值得高興的是，一批在社會上已嶄露頭角、有良好成就和聲譽的專業人士，也將應梁振英之邀，加入下屆政府，為市民服務。這真是令人振奮的好消息，對梁振英新政府的施政也倍添信心。

然而，一些反對派政客和亂港傳媒卻在那裡大講「反話」和怪話。

其中，前大律師公會會長袁國強，盛傳將會是下任律政司人選。袁國強一表人才、年輕有為，甚有「翻版黃仁龍」的味道，司法公正和法治是香港穩定繁榮的基石，更是全體港人社會的核心價值所在，得此人才，政府之幸、市民之福也！

然而，「公民黨」大狀和某亂港傳媒，卻在那裡大潑冷水、大做反面文章，而「理據」赫然竟是袁國強是廣東省政協委員。

他們胡說什麼袁國強當「省政協

」是廣東省委書記汪洋所「賞識」，而汪洋又是胡錦濤「老友」，所以袁國勇出任特區律政司司長是中央「欽點」……。他們更因此而「質疑」袁國強為「討好中央」，將不會「頂住」中央壓力捍衛香港的司法獨立。

更有甚者，袁國強面對傳媒的追問，已表示如一旦真的出任特區律政司司長，將會辭去廣東省政協委員的職務；但「公民黨」的大狀余若薇竟說什麼「染紅咗，就算辭職都漂唔白」，認為袁國強「不宜」擔任律政司司長。這些政客和傳媒，抗中亂港實在是已經反昏了頭腦，廣東省政協委員並不是什麼特殊「政治背景」，香港可能有一百幾十位；而更重要的是，當廣東省政協又如何？是犯了什麼「天條」或香港法律嗎？袁國強如成為律政司，他可以按個人意願選擇辭去省政協職務，但這不是因為什麼「染紅」或「政治背景」，而是工作性質所需已。余若薇指袁國強「染紅」了不能「漂白」，難道她還嫌自己不夠「漂白」嗎？

關 昭

西鐵跳掣 900 乘客行路軌

【本報訊】港鐵又故障玩殘上班市民。西鐵線一輛列車昨晨駛離美孚站後，突然電力故障停於管道，車內逾九百名乘客一度被困，需摸黑走路軌一百米狼狽返回月台。事故更令架空電纜「跳掣」，導致荃灣西至南昌站服務癱瘓句半鐘，數以萬計乘客受影響，匆忙改搭接駁巴士有如走難；但港鐵主席錢果豐稱意外無可避免。運輸署已要求港鐵提交報告。

港鐵車務總監金澤培表示，初步相信是列車本身的電力系統出問題，令架空電纜的保護裝置隨即啟動，即是俗稱的「跳掣」，令該路段的列車停駛；肇事列車並非國產，架空電纜本身正常。

事發昨晨近八時，一列開往紅磡方向的西鐵線列車，離開美孚站約一百米後，突然電力故障，在管道內急停，有乘客因而跌倒。車上逾九百名乘客被困車廂，僅靠列車後備電力，維持有限照明及通風；但有身處故障列車的乘客投訴，港鐵沒有廣播通知出事原因，令他們感到十分驚慌，不知如何是好。

數以萬計乘客受累

港鐵經檢查相信短時間內無法修妥，於是通知消防員到場協助，並派出職員到管道內，安排出事列車乘客，分批離開車廂，跨越路軌沿昏暗管道，徒步折返美孚站月台；期間有乘客感不適，需由救護人員用輪椅送走，幸好疏散過程沒有混亂。

事故令荃灣西站至南昌站的列車服務停頓，而屯門來往荃灣西、紅磡至南昌站的列車，亦只能維持五至十分鐘一班，數以萬計趕着上班上學的乘客受影響。在荃灣西、南昌及美孚三站，皆需安排接駁巴士接載乘客。

但由於正值早上繁忙時間，在三處車站，輪候接駁巴士的市民大排長龍；更有乘客不滿港鐵安排混亂，不知道何處搭乘接駁巴士，普遍怨聲載道。一名在屯門兆康站上車的男乘客表示，港鐵在車站廣播的內容含糊不清，並無清楚說明受影響時間，令他誤上「賊車」，結果沿途經常停頓浪費時間，抵達荃灣西站時竟用了四十五分鐘。

及至早上九時四十分，港鐵維修人員證實該路段的架空電纜運作正常，在拖走肇事列車後，西鐵線列車服務始恢復正常。

錢果豐：意外難免

港鐵主席錢果豐就事故造成乘客不便致歉，但強調意外無可避免，港鐵事後處理不錯，更認為重點應是知道事故原因，以減低下次發生同類事故可能。至於有身處故障列車的乘客，投訴無廣播通知出事源由，港鐵車務總監金澤培則認為，解釋事故成因對乘客無幫助。

運輸及房屋局表示關注事件，認為港鐵公司需按機制，盡快向運輸署及機電工程署提交報告，詳細交代事件，以及檢討現有應急機制及安排是否恰當。運輸署則表示，已要求港鐵在三個工作天內提交報告。

此外，昨日中午十二時許，有列車職員發現一名南亞裔男子，在西鐵奧運站與南昌站之間路軌上徘徊，大驚下通知上峰報警。警員接報到場搜查，但無發現任何人士在路軌，稍後到車站控制室翻看閉路電視錄影無果，搜查二小時後相信是虛驚一場。

專家料零件老化肇禍

【本報訊】港鐵西鐵線因電力突然故障，令列車服務一度受阻。有專家估計，今次事故可能是列車的集電弓出現事故引起，可能是零件老化或是質素問題引起故障，建議應該改善整套危機處理機制。

理工大學機械工程學系工程師盧覺強表示，今次西鐵線列車出現「跳掣」，主要是列車的供電系統出現問題。他解釋，列車車頂由三組集電弓負責列車的供電，估計今次斷電是兩組集電弓出現問題，因而未能令列車運行。他推測，可能是集電弓的零件老化或是零件質素欠佳引致事故。

他又指，港鐵應該改善整套危機處理機制。他說：「果斷一點，第一時間決定列車有問題，即刻疏散乘客，派空車載走受阻的乘客，可節省不少時間。」



西鐵故障事件時序表

- 近 8 時 一輛列車駛離美孚站後，因電力故障而停駛
- 08:25 列車上逾 900 名乘客，徒步 100 米返回美孚站月台
- 08:27 港鐵安排接駁巴士疏導西鐵沿線乘客
- 09:00 維修人員確定架空電纜正常，相信是列車電力系統故障
- 09:40 出事列車被拖走，西鐵恢復正常服務



▲南昌站在故障期間經常維持有百多人等候接駁巴士

安排混亂 乘客怨聲載道



▲一名排隊等候接駁巴士的女乘客大吐苦水

【本報訊】「港鐵個電視廣告拍得好正，講到晚晚都 check 車，實際上係又加價、又壞車。」乘客鄭先生是昨日西鐵故障的受害者，他認為廣告作大，不滿西鐵壞車後安排混亂，職員連在哪裡轉搭接駁巴士也不知道。

鄭先生由屯門兆康站往何士甸站返工，登車後幾乎每站停三、四分鐘，期間更感到尿急，無法求助苦不堪言；並且花了兩小時，也只到達南昌站，在搭接駁巴士時又遇塞車，令行程大失預算。

另一名滿肚怒火中年漢，大罵港鐵服務欠佳，更形容該公司標誌的「真正」意思，是對市民「食碗面、反碗底」，中間一棟則代表打爛市民飯碗。他又到車站的客戶服

務處，要求職員發出一紙故障通知書，以便向公司解釋遲到原因。

在西鐵南昌站，故障期間經常維持着百多人排隊，等候接駁巴士。不少乘客趕時間等得不耐煩，怨聲載道指責接駁巴士不足；而在荃灣西站，同樣有大批乘客等候良久仍搭不到接駁巴士，一名女乘客排隊時大吐苦水：「我依家走又唔係，等又唔係，唔知點算。」有市民寧願選擇搭的士，無奈的士站同樣排長龍。

不過搭到接駁巴士、不等於順順利利，有一名女乘客中途下錯車，走落西鐵站才發覺該站也停駛，唯有返回地面另找交通工具；她對司機服務大感不滿，埋怨「明知該站無車搭都畀我落車」。

▲肇事列車的乘客跨越路軌，沿昏暗管道徒步折返美孚站月台

路軌逃生最緊要排隊

【本報訊】港鐵工會成員表示，公司一直有向員工提供疏散乘客的指引。他解釋，若列車停駛後，行車管道的後備照明系統會啟動，故乘客不會在漆黑一片的路軌逃生，他又指，位於地面的港鐵通訊中心，會派職員協助乘客疏散，不會由一名車長負責逃生事宜。

同時，管道內的通風系統會保持暢通，除非出現火警。但由於管道設計原是方便維修人員工作，並不是正式的逃生通道，所以職員會安排乘客以單行隊型疏散。

另外，港鐵亦會即時啟動緊急接駁巴士的調配安排，接載受影響的乘客到最近而仍正常運作的港鐵車站繼續行程。而港鐵職員均接受足夠的訓練，發生事故時會根據既定程序，進行人流管理、發出車站廣播及通告，並協助乘客處理票務事宜。有關的車站職員數目亦會因應需要而有所增加。



▲荃灣西站的月台擠滿了乘客

賺逾百億仍加價 票價機制惹民憤

【本報訊】可加可減機制令港鐵坐擁一百四十七億盈餘仍可加價 5.4%，有團體及市民昨日到港鐵股東會場外「踩場」，斥責港鐵不顧市民死活，要求馬上撤回加價。港鐵主席錢果豐回應說，會檢討可加可減機制，但強調機制要對公眾及股東都公平。

港鐵昨天上午舉行股東周年大會，多個團體在會場外示威，抗議港鐵年賺過百億卻繼續加價，漠視民生，不理市民死活。有關團體指出，港鐵在不斷加價的同時，服務卻未見改善，不時會發生列車延誤情況，昨日的西鐵事故便是其中一個例子。此外，港鐵過去數年利潤達數百億，鐵路建設費用卻由公帑補貼，認為做法不合理。

有關團體要求港鐵立即停止加價，並取消可加可減機制，利用上蓋物業所賺取的利潤來補貼鐵路建設。他們共建議政府加強對港鐵的服務監管，考慮引入機制懲罰港鐵。

港鐵主席錢果豐回應說，政府年底將檢討票價可加可減機制。認同有小股東指港鐵的票價追不上通脹；而調整票價要視乎乘客負擔能力，也要提供足夠財政資源，讓港鐵維持服務，重申機制要對公眾及股東都公平，不應受其他外在因素影響。

►錢果豐強調可加可減機制要對公眾及股東都公平

