

英超倒數第2輪，第6位般尼茅夫主場迎戰次席曼城。在冠軍爭霸處於下風的曼城，今仗非勝不可。不過主隊般尼茅夫已保持16輪聯賽不敗，亦強勢衝擊下屆歐聯參賽資格。今仗雙方均以全取3分為目標，預期都會全力搶攻爭取入球，(3.5)大盤值得支持。(NOW 621及611台周三2:30am直播)



般尼茅夫翼鋒 拉恩

般尼茅夫前鋒 高洛比

16輪不敗 強勢衝歐聯資格

般茅 曼城 搶分大駁火

曼城剛於英足盃決賽擊敗車路士，完成本土盃賽雙冠王。不過今季任務仍未完成，餘下最後兩輪聯賽仍志切力爭全勝，再期望榜首阿仙奴有閃失而挑戰英超冠軍寶座。曼城踏入5月後火力全開，連續3場聯賽先後作客愛華頓、主場對賓福特及水晶宮，每場都攻入對手3球，前線夏蘭特與馬穆殊全面回勇，一對翼鋒謝利美杜古及安東尼施美安威力亦強，杜古近3場聯賽共入3球，施美安除對水晶宮建功外，更是英足盃對車路士的奠勝功臣。在捧過英足盃後，領隊哥迪奧拿已經放下心理包袱，今夜放開懷抱盡情一搏。

般尼茅夫是季尾英超狀態最穩定球隊，自今年1月初以2:3僅負阿仙奴後未嘗一敗，英超更已16輪未輸過。只是由於早期和波太多，導致現時只排第6位，不過隨着近5輪聯賽取得4勝1和後，現時只落後第5位利物

重心推介
入球大細 [3.5] **大**

浦4分並少賽一場，只要今仗一舉擊退曼城便只落後一分，在最後一輪仍有望衝擊前5名。何況若然阿士東維拉稍後能夠捧得歐聯盃，英超第6名亦可以獲得歐聯入場券，般尼茅夫隨時會成為得益者。該隊近期強勢沒法擋，除於上月曾作客擊敗榜首阿仙奴外，近期主場亦火力全開，近3仗先後面對曼聯、列斯聯及水晶宮，合共取得7個入球。

般茅兩年輕鋒將大勇

般茅近年與曼城交手亦習慣多波入，近8次對賽有5次總入球達到4個或以上，包括最近兩次，而且近4次對曼城，般茅都能夠取得入球，包括首循環作客輸1:3。該隊前線兩大年輕鋒將，年僅19歲的法國射手高洛比今季英超已入12球，近6場聯賽有4場入到波；今年才由華斯高加盟的19歲巴西翼鋒拉恩，更已連續3仗建功，今夜勢成曼城心腹大患。



曼城翼鋒 謝利美杜古

曼城射手 夏蘭特

倫敦打吡 熱刺守「細」波擋「車」

同日英超尚有倫敦打吡，第10位車路士主場對第17位熱刺。車路士在解僱領隊羅仙尼亞後，在暫代主帥麥法蘭帶領下表現回穩，不過前線進攻及組織仍有待改進，今場面對決心主守求一分上岸的熱刺，預期會合演緊湊拉鋸戰，今場吼(2.5/3)細盤。(NOW 623台周三3:15am直播)

車路士剛於英足盃決賽激鬥曼城，雖然整體演出已經比前主帥在任時進步，但前線欠

缺火力，最終以0:1見負。球隊在麥法蘭帶領至今，4戰成績1勝1和2負，從未取得超過一個入球，即使在準決賽1:0擊敗列



熱刺新帥迪沙比(右)激勵防守中場祖奧包連夏。

斯聯及上輪英超1:1和利物浦，同樣見到把握能力欠佳問題；熱刺上輪雖然於領先後被列斯聯逼和，但感謝紐卡素昨晨擊敗主要護級對手韋斯咸，令熱刺護級形勢大好，今場作客面對車路士，基本上只需要和波即足夠保住英超席位，肯定會加強防務全力主守。

重心推介
入球大細 [2.5/3] **細**

韋斯咸作客負紐卡素護級勢危



卡斯米路與家人一起告別曼聯主場。

昨晨英超焦點戰，紐卡素在主場3:1擊退尾三的韋斯咸，直接將「錘仔幫」踢入深淵！主隊開賽15分鐘已把握韋斯咸門將麥斯靴曼臣犯錯誤傳，由禾達美迪先開紀錄，4分鐘後奧索拿將紀錄拋離至2:0。客軍領隊紐奴在連失兩球後才變陣穩住陣腳並試圖反撲，但奧索拿65分鐘擴大紀錄至3:0，後備入替的卡斯迪蘭奴只能於69分鐘為客軍破蛋。韋斯咸輸波後落後熱刺兩分兼12個得失球差，

並只剩下一場聯賽未踢，只要熱刺在餘下兩仗多取一分，韋斯咸已難逃降班厄運。

卡斯米路告別奧脫福

至於較早前比賽，曼聯在主場謝幕戰，以3:2擊敗諾定咸森林，確保穩得季軍。曼聯中場卡斯米路帶同太太及兩名孩子，一同向奧脫福球場及球迷道別，接受熱烈掌聲，卡斯米路說：「多謝隊友、多謝工作人員！」

叫車不難路先難行 網約車規管要貼地



街談巷議

劉韋璋 資深傳媒人

傍晚六點半，中環載不到的士的經驗，相信不少人都經歷過。過去10年，網約車就是這樣悄悄走進我們的生活。的士唔夠，網約車先有生存空間，可惜政府早年引入概念後，遲遲未有立法規管，令行業與的士業的矛盾越演越烈。近日當局終於着手研究正規化，方向正確，但怎樣才不至於好心做壞事？有兩個重點，值得一齊思考。

首先，當局首批應發幾個網約車牌？前局長陳帆說1,500個，立法會交通事務委員會主席陳恒鑠建議首階段7,000個至8,000個，也有人認為可放寬到15,000個。大家試想像：如果一夜之間多了一萬幾千架網約車周圍兜客，路面塞上加塞，司機為爭客爭路，的士業界收入大跌，到時想收番又點收？牌照這回事，向來「易放難收」。

所以，起步不妨審慎一點。陳恒鑠提出的7,000個至8,000個，低於一萬，算是一個合理的起點。但更重要的，是政府必須建立一套「小步快走」的動態機制——每半年或一年檢討一次，看數據、聽民意，靈活增減名額。這樣既不至於一下子打亂現有秩序，又能逐步回應市民的搭車需求。

第二，合法化之後，車流增多又點算？現時據說非法網約車有3萬部。以Uber的數據，即使現在仍有被捕風險，超過三成司機是全職。一旦合法化，沒有了「放蛇」壓力，更多司機會願意長時間開工。加上規管後要買齊保險等，成本上漲，司機自然要拉長工時來「回本」。全職化再加長工時，路上實際行走的網約車數量，隨時遠超政府預期。

運輸及物流局局長陳美寶講得好，網約車數量不應是一個死板數字。政府要看着一籃子指標來調節，例如市民平均等車時間（看看是否解決到「叫車難」）、路面擠塞情況（不會令到全城塞死），還有的士司機收入變化（兩者要能夠和平共處）。

規管網約車不止是交通政策，更是一項影響每日數百萬人出行的社會工程。政府只要堅持「穩健起步、數據導向、動態調節」，絕對有條件做到市民、的士、網約車三贏。