

東亞運成功再造香港傳奇

為期九天的第五屆東亞運動會已於昨晚降下帷幕，東亞運會旗昨晚在紅館閉幕禮上交到了二〇一三年第六屆東亞運主辦城市天津市長的手上。

對首次主辦此一大型綜合運動會的香港特區來說，這一「棒」是交得有成績、有光彩和有價值的。

首先，應該承認，在東亞運舉行的九天以來，問題、不足和瑕疵是存在的，如部分賽事入場觀眾不多，也曾出現「有位無票賣」的混亂；一些活動安排也欠妥善，如香港女泳手韋漢娜是閉幕禮火炬手之一，但散場後竟無安排車輛送走，韋漢娜要擡港鐵回答灣的酒店，以致影響了第二天上午賽事的表現。這些純漏本來都是不應該出現的，主辦當局在慶祝成功的同時，一定要認真總結經驗，以供日後再主辦大型賽事時參考，包括宣傳推廣、門票銷售以及對運動員的照顧等方面。

但瑕不掩瑜，要評價香港主辦東亞運的成敗，可以從兩個方面來作出鑑定：一是比賽成績，二是社會影響，前者當然以金牌為主導，而後者則來自市民大眾的反應和評價。

成績方面，正如民政事務局局長曾德成昨晚在閉幕禮上致詞時所說，香港今屆總共奪得了一百一十面獎牌，包括二十六金、三十一銀、五十三銅，超過了過去四屆參與東亞運的獎牌總和，可說是大豐收，令人喜出望外。而更值得高興的是，市民大眾從賽事中看到了一批有潛質的、有前途的年輕運動新秀正在各個體育項目中冒起，登上了領獎台，顯示本港多年以來在推廣體育運動、培訓青少年運動員方面作出的努力已經開始見到成效。

事實是，如同本港可以出產「搵錢精英」、「會考尖子」一樣，本港年輕一代是不乏運動人才的，只要給予適當的引導和培養，他們是可以和區內、最少和東亞地區的運動員較一日之長短的。當然，東亞運只是地區性賽事，比賽難度不能與奧運等頂級國際賽事相提並論，但羅馬非一日建成，香港運動員現階段最需要的不一定是金牌，而是各方面的關心、鼓勵和支持，包括爭取多參與各種地區性、國際性體壇盛會，擴闊視野，建立和提高比賽心態，「樹雄心、立壯志」，未來亞洲以至更高級別國際賽事的頒獎台上一定可以看到香港運動員的身影，證明當日「風之後」李麗珊斷言的香港運動員豈止不是垃圾，而且有力成為奪標分子。

在比賽場和社會效應上，可以說，大會口號「創造傳奇一刻」，直到最後一天足球賽事，「港足」踢贏日本隊奪金，才算是得到了淋漓盡致的發揮和劃上最圓美的句號。

「港足」在三日內連踢兩場一百二十分鐘的加時賽事，和以互射十二碼分勝負，一些隊員，平日不要說百二分鐘，就是九十分鐘到後段也「莫氣」了，技術層面更應該承認對手日本是在己方之上；但就是憑一股為港增光、為自己爭氣的鬥志，加上在場三萬觀眾齊聲吶喊的主場威力，坐十多小時飛機趕回香港的陳肇麒換入兩分鐘即頂入扳平一球，門將葉鴻輝撲出日本球員的十二碼，港隊終於創造了傳奇一刻，而全場觀眾，全港市民，包括特首曾蔭權也共同參與了這傳奇一刻的創造。這就是東亞運的成功，這就是香港傳奇的再現！

反對派為阻撓二〇一二年兩個產生辦法的修改諮詢，要挾要搞什麼「五區總辭、變相公投」，然而內部出於不同利益需要，連日來為此已經互相指責、內訌不已。

這場內訌好戲，到昨日更上演精采一幕，「民主黨」召開會員大會，表決是否參與「五區總辭」，結果大比數、一面倒反對參與，而且還決議成員只能以個人身份為「五區總辭」助選，「民主黨」不參與。

此議一出，激進反對派當然立即暴跳如雷、惡罵連聲，「社民連」陶君行口口聲聲「不感失望」，因為他們對民主黨從來都「不抱希望」；民主黨前主席李柱銘也連聲「失望」。

對這幕分裂「好戲」的出現，市民其實一點也不會感到奇怪。所謂「傷心人別有懷抱」，反對派一夥，在抗中亂港、阻撓特區政府依法施政上是一致的，但在個別問題如政制發展問題上，「社民連」黃毓民、「長毛」等人最好就是日日「挖蕉」，早晚在立會上演如台灣「立院」般大打出手「全武行」，這才是他們爭取街頭

民衆支持的利益所在；但民主黨中人，不少早已「名成利就」，「尊貴議員」我自為之，不知做得多「過癮」，今日罵黑政府，明日上鏡訪問，後日出國外訪，誰有空和你玩什麼「五區總辭」？

至於「公民黨」一班「大狀」，只有從書本上唸回來的一些人權與民主，更時刻抱着「高人一等」的心態，脫離社會、目無群衆，現實政治是「兩眼一抹黑」，講的都是傻話與廢話。爭取普選，不依基本法辦事、不依憲制程序辦事、不依特區政府制定的方案辦事，如此「無法無天」就可以「二〇一二雙普選」，這班「大狀」的法治常識也不知唸到哪裡去了。

正是「你方唱罷我登場」，如今好戲才剛開鑼，反對派分裂已成定局，未來內訌只會更加劇烈，指責謾罵無日無之，一些人的醜惡面目也必將進一步暴露在全港市民面前。正是「五區總辭」總不成，「變相公投」變不了，特區政制發展的步伐又豈是這些政客所能破壞？

關 昭

「五區總辭」總不成

「車滿為患」公路或變停車場

京城汽車將突破400萬輛

在中國成為「車輪子上的國家」之前，北京率先成為了「車輪子上的城市」。從北京市交管部門獲悉，11月30日到12月6日的一周內，北京市機動車淨增9000餘輛。至此，北京市機動車保有量距離400萬大關僅剩1.9萬輛。按照目前每周增加1萬輛左右的速度，本周機動車數量就有望突破400萬輛，這讓「首堵」之稱的北京不堪負重，公路成為停車場，絕非危言聳聽。

【本報記者張靖唯北京十三日電】

數據顯示，北京作為國內汽車普及率最高的城市，平均每4.4人擁有一輛汽車。早在今年上半年，北京的新車銷售就達到了30萬輛。而目前北京市拿到駕駛證的人員的保有量為551.2萬，比汽車保有量多出169.4萬。

宏觀政策刺激車市

國家的宏觀政策刺激了市民的購買慾望。受購置稅減免以及汽車摩托車下鄉、汽車以舊換新等政策影響，自今年4月份以來，1.6升及以下排量載客汽車保有量連續5個月保持快速增長趨勢。而且，隨着經濟發展，北京市的很多家庭也開始步入一家兩車的時代。

「五日制限行」措施也催生了市民買車需求。去年10月起，「五日制限行」取代了奧運時期的「單雙號限行」。實行半年後，該措施並未取消，而是又延續一年。許多市民認為，這已經不再是個臨時政策，於是開始考慮對策。因此一些居民購置了第二輛車，以保證每天都有一輛車能出行。另外，今年房價扶搖直上以及第四次生育高峰的到來，也是將資金向車市引導的原因。

北京交通得心臟病

新中國首都城市規劃工作的推動者、著名建築與城市規劃學者梁思成去世前在日記中這樣寫道：「如果沒有新城，北京將會怎樣……北京城不會得感冒，但總有一天它的交通會得心臟病。」

如今，他的擔憂已經成為現實。時下堵車已經成了家常便飯，飽受堵車折磨的人們甚至把「首都」戲稱為「首堵」。

北京市交通委主任劉小明曾經對媒體表示，北京市機動車突破第一個百萬大關總共用了48年。2003年8月、2007年5月先後突破200萬、300萬大關，分別用時6年半和3年9個月。如今，突破400萬大關已經近在眼前，這次用時又將減少一年多，可能只有兩年半多一點的時間。

北京汽車加速發展的勢頭令人驚嘆，按此速度發展，劉小明預計到2015年，京城機動車保有量將肯定達到600萬輛以上，如果道路條件沒有巨大改善，那麼，北京平均每輛汽車將只擁有4.3米左右的公路長度，剛夠它停放而已。公路成為停車場，絕非危言聳聽。

然而，中國汽車工程學會副會長付於武日前接受媒體採訪時表示，擁有的車和使用車是兩個問題。他認為，我國應該大力發展公共交通，只有這樣，我國汽車的「有」和「用」才能分開。前些年，有人就曾經說過北京的交通容量上限是100萬至200萬輛，幾年過去了，今年北京的汽車保有量已近400萬輛，可是，北京的汽車還都在路上跑。

在上世紀70年代，我國就曾經對先修路還是先造車有過爭論。付於武認為，汽車的發展促進了城市布局與功能的完善，這是個辯證關係。要知道，東京的汽車保有量是北京的兩倍多，以上的問題，通過智慧和技術是可以解決的。

機動車的飛速增長勢頭必給道路交通帶來巨大壓力。緩解擁堵、預防事故、解決停車難、減少污染等等都是我們面臨亟待解決的現實問題。

▲車輪重壓下的北京
(法新社)

▼北京買車不易，
停車更難
(美聯社)

北京車位缺口達44萬

買車不易 停車更難

【本報實習記者李銳北京十三日電】汽車帶給有車一族的不僅是便捷，還有與汽車息息相關的諸多煩惱。本周北京市機動車保有量將突破400萬。在私家車快速增長的今天，「停車難，難停車」讓越來越多的車主心煩不已。

據統計，北京目前車位缺口高達44萬。家住北京市萬明園小區的高先生今年年初買了一輛馬自達，可他卻高興不起來。高先生說：「單位付完首付買的車，本是件高興事，可一想到停車就心煩不已。買車不易，停車更難。」他說，原本鄰居還能和睦相處，就因為爭車位小區裡時常發生爭吵。

高先生所在的社區雖建於九十年代，但沒有地下停車庫，更沒有正規的停車位，車主停車都是「見縫插針」，譬如：垃圾箱旁、花壇四周、自行車棚，凡是寬敞空地都停滿了車，停放姿勢更是五花八門，很多私家車被「逼上」了路邊石階，更有甚者停進小土堆。車主紛紛表示：「有地兒停，不錯了。」

據了解，萬明園小區共7棟樓，不到200家的住戶卻停放了200多輛的轎車。負責辦理停車證的工人告訴記者，目前已經辦完300多張停車證，其中一部分車證辦給了其他小區的居民，也有周邊寫字樓的白領。很多車「有家難回」，最誇張的是一位車主每天把車停在此處，還要擠兩站公交車才能回家。

近年來，由於私家車的隨便停放，北京市沒少發生事故。據悉，前兩年，北京市八里莊北里社區因消防通道被堵死，消防車無法進入小區，營救不及時一位老人被活活燒死的事件。

這僅是居民區的停車難題，在超市、酒店等北京繁華路段，停車難的問題更緊迫。

尾氣成污染主兇

【本報記者張靖唯北京十三日電】來自環保部門統計的數據：北京市全年首要污染物可吸入顆粒物中，50%以上來自燃料燃燒產生的污染，其中又以機動車尾氣排放為主。

中國環境科學院大氣研究所所長柴發合接受媒體採訪時表示：「機動車尾氣已經成為北京空氣污染中主要的『貢獻者』。」「機動車數量增長這麼快，即便是花了很多的人力物力治理大氣污染，終究會敵不過機動車尾氣『聚少成多』！」

北京市從1998年開始對大氣進行治理

，近10年來，北京先後進行了14個階段、實施了200多項治理措施，當煤氣燃燒污染、工業廢氣污染和工地揚塵都得到不同程度的改善、控制時，隨着機動車保有量的大幅上升，機動車排放污染已成為影響本市空氣質量的重要來源之一，尾氣污染指數有「步步攀升」的趨勢。

在機動車污染方面，北京市先後採取了在全國提前執行機動車排放標準，對加油站、油庫等進行油氣回收治理，更新老舊公交車等手段來降低機動車尾氣排放。在大氣環境質量提升難度越來越大的情況下，採用市場手段來控制機動車污染也勢在必行。