

大公報社評

井水集

民建聯要當好政府施政重要夥伴

「民建聯」昨日舉行盛大酒會，慶祝成立十九周年，特首曾蔭權出席，在致詞中稱民建聯為「政府重要的夥伴」，對其工作給予高度評價。

毋庸諱言，特區政府和特首今日能夠說出民建聯是「重要夥伴」這句話，個中歷程和意義，絕不簡單。回歸之初，愛國愛港的民建聯，未至於被打入另冊，但受重視則是不爭的事實，當時民建聯被反對派貼上「保皇黨」標籤，其實頗為冤枉，因為就算民建聯有心要「保」，政府也未必歡迎。然而，經過十四載風雨同路，「路遙知馬力，日久見人心」，今天，特區政府、曾特首終於明白到誰才是他們的真正朋友、重要夥伴。

反對派昨日聲稱，政府押後立法會遞補機制草案二讀，不是真的尊重民意，只是建制派「未數夠票」的結果，如果「夠票」，政府就不會押後。姑不論此說並非屬實，但最少說明了一點：就是特區政府施政，在立法會內必須要有政黨、有足夠的票數支持，否則施政就會舉步維艱。然而，以此抨擊、嘲笑政府的反對派

是否忘了，他們在立法會內阻撓特區政府的法案通過、動輒拉隊離場，不也是要找「夥伴」、要「數夠票」麼？

事實是，在今日的行政、立法關係下，只要仍有「逢特必反」的反对派、仍有無視「一國兩制」和基本法的「大狀黨」、仍有「五區總辭變相公投」的政客，立法會內就不可以沒有民建聯，不可以沒有一個立場堅定、支持特區政府依法施政的政黨。曾蔭權口中的「重要夥伴」，不是有什麼厚愛於民建聯、厚愛於譚耀宗，而是基於特區政府有效管治的需要。

同樣，民衆眼睛雪亮，回歸至今，不同政黨在議會的表現如何、有無為民衆幹過好事實事，是只知罵粗話、「挖呀」還是踏實工作，市民大眾是看在眼裡、心中有數的。近年的大學民意調查，民建聯得票節節上升，「第一大黨」之名已當仁不讓。

當然，特首評為「重要夥伴」、市民譽為「第一大黨」，都不是民建聯最值得高興的地方，民建聯真正的成就、真正的榮耀和價值只能存在於切實維護「一國兩制」、協助政府施政、推動與內地融合，

以及維護全體港人的根本和長遠利益。

值得高興的是，近年來，民建聯在這些方面的工作有了長足的進步，基本上已擺脫了顧慮較多、不敢出擊和邁步的困局，而變得越來越信心十足、揮灑自如，充分展示出一個有理想、有實力、有承擔的大黨所應具有的決心和氣魄，表現令人刮目相看。遠的不說，眼前，立法會遞補機制爭議，民建聯議員在關鍵時刻起到了無可替代的作用，既堅定支持政府修改法例，堵塞「補選」漏洞，但同時又認真分析了情勢、反映了民意訴求，協助特區政府作出了暫時押後二讀、開展公眾諮詢的決定，令整個事態朝有利方向發展。

一個好的、有為的政黨，必然植根於民衆、代表最大多數人的利益；一個有為、有承擔的政府，在政治上必然需要尋找、認定可以相信和依靠的執政夥伴和盟友。民建聯就是回歸以來愛國愛港力量的一面旗幟、代表和希望，是民衆和政府之間的一道橋樑，民衆支持和愛護民建聯，民建聯監督和配合政府，特區施政和發展才會納入正軌、奮勇前進。

警方「壓低」遊行人數？

廣東人俗語有云「惡人先告狀」，昨日在立法會保安事務委員會上質疑警方「七一」遊行當日執法的反對派議員，可以說就是這樣一些「惡人」。

會上，反對派議員指責警方刻意收窄維園入口通道，減慢人流速度，製造「瓶頸」，目的是為了「壓低」遊行人數，云云。這就真是太荒謬、也太好笑了！警方是負責研究遊行人數多寡的部門嗎？不，警方只是一個執法機關，它唯一的、最大的任務和目標，就是維持治安，就是維護市民的安全和社會秩序。當日，警方的職責就是有效控制人流，防止出事，不能讓如當年中環蘭桂坊元旦狂歡般人壓人、人踩死人的慘劇再度發生。

在此大前提下，當日維園，人群可以從什麼地方進場、人流以何種速度及如何流向……，種種技術問題，都只能由掌控全局、以及有豐富現場控制人流經驗的執法者作出判斷，而不是由那些「搞手」、政客在那裡說三道四瞎指揮，否則，一旦出了事，由誰負責？反對派是不是會承擔全部責任？事實是剛剛相反，一旦不幸出

事，各種各樣不負責任的指責必然又會鋪天蓋地的推到警隊頭上，那些批評警方執法過嚴的專責議員忽然又會變成指責警方執法太鬆了，正是「人又係佢、鬼又係佢」，此之謂也。

更可笑的是，遊行人數在他們「撒豆成兵」的點算下，不是有「二十一萬八千人」嗎？這樣的人數如果是被警方「壓低」了，那人數是不是還要更多得多？但港大社會學系的葉兆輝教授已經指出，銅鑼灣波斯富街「定點」位置錄得平均每分鐘有二百人通過，遊行人數實為六萬；如按組織者說的二十一萬八千，只有兩個可能，一是遊行人數跑的比軍隊衝鋒還要快，二是遊行隊伍一直要走到半夜凌晨一時才結束。如今反對派議員還嫌「二十一萬八千」被「壓低」了，那麼遊行隊伍豈非要行到第二天日光才結束？遊行組織者不僅「死人燈籠報大數」，還倒打一耙，指警方「壓低」人數，而且不守承諾，遊行結束後又搞「剛銜」，警方下次批准申請時可別再「上當」

關 昭



▲一列京滬高鐵列車正駛離上海虹橋站

新華社

旅客吸煙令京滬高鐵減速

【本報訊】據中社上海5日報道，7月4日，由上海開往北京南站的G138次京滬高鐵列車，因旅客在廁所內吸煙，減速近1分鐘。事故未影響列車準點進站。肇事者被罰款50元人民幣（下同）。

當天下午4時45分許，京滬高鐵G138次列車即將到達德州，10號車廂的吳惠洋聽到警報聲，車廂上方顯示屏顯示，列車時速由310公里突降為280公里。乘務員敲開衛生間門，一名40歲左右男子走了出來。乘務員馬上用對講機呼叫：「我抓到他了。」隨後，一名工作人員把該男子帶走。吳回憶，當時列車速度幾乎為零，但車沒停。

車上一乘警表示，該男子在廁所抽煙後，乘警對其進行了批評教育和罰款。一名工作人員透露，罰款為50元。

京滬高鐵CRH380列車屬全封閉車廂，全車禁煙。遇有吸煙，車內監控系統會報警，甚至引發設備故障。

7月2日下午，北京南開往上海虹橋的G157次列車上，一乘客在洗手間內抽煙，導致列車故障報警。

此外，京滬高鐵開通後，上座率如何？哪種座位最受歡迎？據《新聞晨報》報道，記者上週六、上週日搭乘三趟京滬高鐵列車後發現，二等座上座率尚可，而一等座、商務座則基本在「運椅子」。乘客小趙告訴記者，二等座555元相比航空感覺性價比不錯，而一等座和商務座位票價要935元和1750元，價格太過昂貴。

車廂內上網已改善

相較試運行時的情況，京滬高鐵內的無線通信狀況已經有所改觀，旅客能夠方便地使用手機打電話，3G無線上網在部分路段比較順暢。據知，車廂內的WiFi上網也將實現。

京地鐵電梯事故 1死30傷

上行突逆向下降 12歲男童喪生

北京地鐵四號線動物園站A出口上行自動扶梯5日上午9時許突然倒轉下降，正在搭乘的部分乘客摔倒，導致1名男童死亡，30人受傷。京港地鐵公司立即啓動相關應急預案，受傷者均已送院救治，警方已經對事故原因展開調查。

【本報記者張靖唯北京五日電】

此事經微博發布後立刻引起巨大反響，網友們稱事故現場「慘不忍睹」。據微博上傳的圖片清晰可見，十餘名傷者倒在電動扶梯的底層，有的人頭部受傷，有的腿部流血。地上有一灘灘血漬以及雜亂的礦泉水瓶和散落的紙張。警察指揮著將傷員迅速送往醫院。

北京京港地鐵公司發言人楊荅在下午發布會上

稱，死者為一名12歲男童，是搶救無效死亡。另有三人重傷，體徵正常。

記者上午趕往北京市人民醫院看到，身著花色上裝、白色褲子的53歲的韓國翠躺在急診室裡，口部有大量血漬，褲子上也沾滿了血漬，正等待醫生進一步治療。由於她說話非常吃力，其子齊先生告訴記者：「當時母親同姑姑一早搭乘四號線地鐵去看望爺爺。因為上行的電梯突然之間倒轉，就像失重一樣往下落。」

地鐵全封鎖 事故待調查

記者在急診室看到，約有六七名輕傷者正在接受治療，而且他們身上都別有寫著他們姓名的黃布條。那位齊先生又介紹，由於母親上嘴唇裂出了兩個大口子，造成大量出血，需要縫針；腿和腳也不同程度的受傷，所幸傷情並不嚴重。他說：「剛看到有位患者右肩膀整個撕裂開來，十分嚇人。」

右肩別著黃布條的陳曉芳還驚魂未定，她拒絕了採訪，當時也在現場的其男友小葉告訴記者：「當時電梯上站滿了人，我腳還

沒踏上電梯，就聽到「卡卡」齒輪摩擦聲，電梯停

頓了一下，馬上又驟然下降，速度特別快，大概是平時速度3倍吧，電梯上的人都往下滾。我沒事，只是女友的腳被扭到了。」

隨後，記者前往地鐵四號線的A出口，這裡通往北京動物園。現場已經被拉上了警戒線全部封閉，三名地鐵安保人員維持著秩序，捲簾門已落下一大半，整個電梯也用幕布罩得嚴嚴實實，並且拒絕媒體採訪和拍照。

在地鐵站B出口，記者看到，電梯十分陡峭，通過一次需要15秒鐘，直線距離約30米。為了防止悲劇再次上演，在動物園的另外三個出口處，地鐵工作人員站在電梯出入口提醒過往行人「注意腳下，扶穩站好。」

政府相關部門已組成事故調查組，對事故原因進行調查，並要求地鐵運營企業立即對設備設施進行安全隱患排查，確保地鐵運營安全。

同樣事故深圳亦曾發生

另據新浪地產調查，本次事故中使用的是由「華升富士達電梯有限公司」生產的富士達扶梯。富士達電梯於去年4月到6月間持續獲得北京地鐵大單，承攬了包括地鐵10號線與4號線在內的372台扶梯，其中4號線訂單108台。北京電梯商會相關負責人表示，一旦扶梯產品設計與質量不過硬，則會出現大樑變形彎曲等安全隱患，如地鐵4號線此次扶梯逆行事故也絕非偶然。

去年12月，深圳地鐵1號線國貿站5號手扶電梯也發生運行故障，突然逆向下行，導致乘客受傷。

▲北京地鐵四號線動物園站A出口被封鎖

新華社



▲微博網友實拍當時事故現場。受傷者癱坐地上

網絡圖片



▲傷者在北平大學人民醫院急診室接受治療

新華社

特稿

地鐵莫成事故多發地

本報記者 王德軍

北京地鐵四號線動物園站A出口上行電扶梯發生一名安徽男童不幸死亡事故。孩子又一次成爲公共安全事故最直接的受害者。

記者在北京動物園門口看到，由於暑假來臨，父母帶小孩遊動物園的人隨處可見，而地鐵四號線又是唯一途經動物園的地鐵線路。在北京人的印象中，由港鐵公司方面直接參與管理的地鐵四號線，在乘車環境、服務管理和安全理念上，應比其他地鐵線路好一些。但事實並非如此，近段時間以來，地鐵四號線問題頻出：6月23日北京大暴雨造成全城癱瘓之時，四號線陶然亭站「觀瀑」照片曾風行網絡；7月4日，四號線安河橋北站向南至北宮門站，電纜脫落導致接觸軌故障，部分列車間隔加大，北宮門等車站部分站口封閉。故障於下午2時30分左右才排除，運營秩序逐步恢復。

近年來，北京乃至全國重點城市的地鐵建設方興未艾。作爲紓解城市交通擁堵最爲有效，最爲便捷，而建設成本又頗爲巨大的公共交通設施，地鐵被賦予了十分重要的使命。北京去年底今年初，又在過去規劃設計的基礎上，把2015年地鐵建設里程目標提高了100公里。

但需要指出的是，地鐵運營管理服務的發展還不能跟上大規模建設的步伐，這使得內地地鐵事故不斷，造成城市交通短時間內擁堵，甚至釀成人員傷亡的慘劇。是次北京地鐵四號線電梯事故，在去年底也在深圳發生過，致使24名乘客受傷。上海在地鐵運營管理上同樣漏洞頻出，2009年12月22日，上海地鐵一號線發生地鐵相撞事故，同一天共發生4起地鐵事故，造成7個小時的交通擁堵。難怪有調查顯示，對內地地鐵安全性的信任已經降至25%左右。

有人總結說，造成這一系列地鐵事故的原因絕不可能是某一個人的玩忽職守或是某一個人的工作失誤。爲了地鐵的安全性，旅遊也都在安檢等環節上非常配合。但很顯然，旅客做到該做的了，地鐵運營管理方面卻需要徹底整治，不僅設備要保證正常使用，地鐵運營的安全也需要一支稱職而合格的管理團隊。

廣深高鐵下月中開通

深圳市民明年只需8小時可進京

【本報訊】據中社深圳5日報道，據深圳交通部門消息，廣深港客運專線廣深段計劃在8月10日至12日開通，進入深圳北站運營。而明年上半年，全長2200公里的京廣深高鐵有望全線開通。屆時深圳市民乘坐高鐵到北京，只需要8小時或者更短的時間。

高鐵開通初期，將有深圳到武漢、深圳到長沙、深圳到廣州的三大線路運行，每天保持在50個車次左右，屆時武漢到深圳高鐵運行將不超過5個小時，而深圳到廣州更縮短在30分鐘以內。

據了解，廣深港客運專線廣深段起自廣州市的廣州南站，線路經過廣州市番禺、南沙、東莞市沙田、虎門、長安，深圳市公明、光明、石巖、龍華等地，到達深圳北站。該工程於2005年動工，其通車時間曾數度變更；最早傳出在廣州亞運舉辦前夕通車，隨後計劃通車時間延後至去年12月28日、今年5月份以及8月份。通車時間一再變動的原因，據稱主要是受獅子洋隧道工程的影響。

目前已基本確定廣深港客運專線將在8月10日開通至深圳北站，最晚不超過12日。即大運前，深圳將實現與廣州、武漢、長沙等各大城市的高鐵連通。爲配合通車，自6月下旬開始，時速超過300公里的高鐵動車組，反覆在廣州深圳之間的線路上進行調試。「列車的調試速度已經達到了380公里，非常平穩，從深圳到廣州在完全可控的情況下，達到了技術設計要求」，深圳市軌道辦有關負責人表示。據稱，高鐵正式通車後，運營時速將控制在300公里左右。

在地鐵4號線、5號線開通後，目前深圳北站約6萬平方米的地鐵樞紐部分已投入使用。而隨着高鐵的開通，作爲整個深圳北站核心的國鐵站房及其附屬設施也將揭開其神秘面紗。深圳北站站房面積相當於六個深圳機場A號候機樓，目前相關設施已經基本安裝到位，東西廣場、社會停車場、公交場站、的士場站等基礎建設已經完成。