

大公報社評

井水集

民意撐重組反拉布不容漠視

香港民意調查中心昨日發表一項調查結果，近千名被訪市民，六成贊同政府架構重組方案應於七月一日前完成，七成人明確反對立法會議員「拉布」阻撓議案通過。

有關調查結果，完全可信、合理。事實是，不必任何專業調查，任何一個香港市民，會希望特區出現「亂局」、七月一日政府換屆之時連個完整的班子都沒有嗎？不少市民的確對政府施政有意見，或對部分官員的表現，但市民大眾都分得清楚，架構是架構、個人是個人，不能因為不滿個別官員的表現而去推翻整個架構；更何況，梁振英的新班子還未上場、還未有工作表現可供評價，如此又豈有「先打五十大板」、不讓班子組成之理？

同樣，也是不必詳查，反對「拉布」肯定是民意主流，因為「拉布」嚴重浪費公帑，上回黃毓民等人阻撓「出缺安排」搞「拉布」，「拉」了三十三個小時，公帑就唔見咗一千二百萬！

眼前，黃毓民等人已經揚言，本月十五日重組方案提上財委會討論之際，

將會提出近千項動議「拉布」，而財委會主席劉慧卿取向未明，建制派則「斬布」有心、但欲「斬」無從，那麼，眼前唯一可以令黃毓民等人稍存顧忌的，就只有來自社會上的主流民意。必須讓黃毓民和其他反對派看到，民衆希望新舊兩屆政府順利交接，希望看到梁振英和他的新班子整齊齊齊在七月一日全體就職，從而掀開特區政府施政新的一頁，而不是與此相反。

為此，香港民意調查中心昨日公布的民調結果，即大部分市民支持重組、反對「拉布」，可說十分及時和必要；未來數日是關鍵時刻，各大社團、工會、商會等應該爭取時間發聲，形成「反拉布」的最強音，希望能夠在財委會開會前把黃毓民等人的氣焰壓下去，「拉布」不是與梁振英作對、而是與市民為敵，市民日後是會用選票來懲罰「拉布」者的！

事實是，連日來除了民調機構所反映的民意結果外，另一個十分值得重視的取向，就是各級公務員團體發表的意見。截至昨日為止，全港最主要的公務員團體，包括高級公務員協會、政府人員協會、公務員總會、公務員工會聯合會、政府華員會、紀律部隊評議會、第一標準薪級公務員評議會等，都已經先後發表聲明及去函立法會，明確表示支持架構重組，要求議案早日通過，並指出如重組不成，新一屆政府上任時「殘缺不全」、施政受阻，不僅會令公務員的工作增加負擔和壓力，更會直接影響到各部門對市民的服務，因此要求議員不要再對重組爭論不休、虛耗時間，而是以大局為重、以市民利益為依歸，早日讓重組議案得到通過。

政府架構重組，利弊如何、是否必要，最直接利益攸關的是廣大市民，而最有發言權和切身體會的則是各級公務員；如今主流民意已明、公務員團體亦已紛紛表態，總的取向就是支持重組、反對「拉布」，這些民意和「僕意」都是不容漠視和違背的。如果黃毓民及反對派執意要與市民及公務員為敵，執意要在財委會再上演「拉布」鬧劇，令到新一屆政府架構重組受阻、新班子無法在七月一日全體就職，那麼，一切嚴重後果都只能由他們來承擔。

青少年賭波風不可長

今天晚上，本港足球迷將會度過一個不眠或遲睡之夜，四年一度的歐洲國家杯足球賽開鑼，首場賽事：主辦國波蘭對希臘，將於本港時間凌晨十二時揭開戰幔，之前還有盛大的開幕禮及表演。

毫無疑問，歐國杯是當今世界足球壇頂尖的賽事，十六支參賽隊伍將在未來三周展開激烈角逐。雖然，非洲、南美球員近年在歐洲足壇已佔據一席之地，日本、韓國球員也擠進了一流球會的大門，但無論如何，歐洲仍然是世界足球的中心，而國家隊成員幾乎全部是歐洲各大「班霸」球會的骨幹，為國執戈上陣，更是落力三分。

更何況，本屆歐國杯，一來是首次由波蘭、烏克蘭兩個東歐前共產國家合辦，二來各支參賽隊伍的實力也比較平均，幾支「大熱」：上屆冠軍西班牙主力球員多已年近三十，德國表現緊張和不穩，英格蘭則面對傷兵及停賽困擾，荷蘭合作上仍欠默契，因此令到戰況更加激烈和吸引。

好波固然不容錯過，但民建聯昨

日發表的一項賭波調查結果，卻頗令人憂慮。調查顯示，越來越多的青年參與賭波，其中不少且表示已準備在歐國杯中下注一千元或以上。

逾半青年賭波這個數據，可以說不會有「過之」，只有「不及」，事實上用各種形式參與賭波的青年當在半數以上，包括自己單獨下注或者與同學、朋友「夾份」買，而且，賭波的年齡絕不止是法定的十八歲，不少十五、六以至十二、三歲的少年一樣會通過各種途徑下注，以至連上課也無心聽講，甚至欠「波債」也時有發生，情況確實是嚴重的。

本港賭風熾熱，賽馬近年入場人數下降、彩池縮小，反而賭波則越搞越大，投注額由〇七年「合法化」之初的三百億上升至去年的四百億，賭的花樣也越來越多，如半場「波膽」、半場首個入球等，對青少年形成很大的吸引。

警方昨日已宣布加強巡查酒吧、卡拉OK的非法賭波，家長也要多加注意，更不要縱子女賭

波才好。關 昭

高鐵跨境隧道

明年貫通

備受關注的廣深港高鐵全線建設又有新突破。繼近日廣東省政府要求今年底由深圳北站延伸至福田站、貫通廣東段後，深港跨境隧道段工程建設亦加速進行。負責施工的中鐵十五局集團人士接受本報記者專訪時透露，目前以礦山法與盾構法同時施工，按每月成洞二百米指標，預計明年下半年可完成隧道的跨境掘進洞穿，於二〇一四年與香港段全線連通。

【本報記者方俊明廣州七日電】

廣深港高鐵全線約一百四十六公里，首期工程約一百一十六公里的廣州南站至深圳北站段已建成通車。從深圳北站以隧道穿越深圳福田區，經福田站至皇崗口岸，跨深圳河接香港段，目前正在加快施工。

「一站兩隧」造價 60 億

據項目設計方案，正在施工的福田站及相關工程逾十一公里，由「一站兩隧一路一橋」構成，包括福田車站全長一千零二十三米、益田路隧道六千二百三十六米、皇崗隧道三千八百八十六米等主要工程，項目投資額近六十億元人民幣。

其中，福田站、益田路隧道等工程建設已進入最後的攻堅階段，按廣東省政府最新要求今年底實現貫通，建成通車。福田站是世界上首個三十多米地下的高鐵車站，也是高鐵香港段北上內地的首站樞紐，將實現高鐵、地鐵、的士、公交巴士相互連接零距離轉乘。

負責施工的中鐵十五局集團人士表示，福田站、益田路隧道工程在市中心穿行，高樓大廈眾多，且地質條件差、地層軟弱，施工難度大，隧道採用盾構法、礦山法施工，是日前內地施工領域最先進的技術。

「皇崗隧道」則屬深港跨境隧道的深圳段，而香港段長一千四百九十米，共同構成中國第一條跨境高鐵路，相比「益田路隧道」工程結構更複雜，技術含量更高。中鐵十五局集團人士稱，跨境隧道主要存在軟硬不均的複合地層、溶洞等不良地質情況，覆蓋層厚度達二十三至四十二米。對此，在盾構掘進前，針對不同的不良地質要採取不同的應對措施，制定合理的掘進參數，確保盾構施工安全質量。

防止米埔段地表下沉

其中，跨境隧道香港段要穿過米埔自然保護區，因米埔濕地對環境、地表沉降及滲漏等要求更嚴格，需要對該段提前進行處理，避免盾構通過時地下水、地表水損失嚴重，令地表下沉而造成環境破壞。

中鐵十五局集團人士表示，跨境隧道被譽為「一國兩制」的銜接段，在隧道設計方面也顯現出其獨特性。如三千八百八十六米的深圳段，其中二千零八十三米採取「單洞雙線隧道」設計，一千七百六十三米為「雙洞單線隧道」設計，中間是四十米的連拱隧道；至於香港段則全程採用「雙洞單線隧道」設計。如此銜接設計方案，融合了香港與內地兩套鐵路技術標準與設計規範等差異與優勢，為中國高鐵技術進軍世界市場提供「典範」。

該人士透露，跨境隧道正在以盾構法、礦山法加快施工，特別是汲取「益田路隧道」大直徑泥水平衡盾構施工經驗，採用最先進設備和工藝向香港方向掘進，按每月成洞二百米指標，預計明年下半年可完成盾構隧道的跨境掘進。



△深港跨境隧道盾構施工
本報記者方俊明攝

廣深港「八線」銜接規劃獲批

【本報記者方俊明廣州七日電】為滿足廣州、東莞、深圳、香港今後發展成為國際級大都市群所必須的交通支撐要求，廣州至深圳鐵路通道正在按「八線」規劃實施銜接香港，該規劃已得到國家發改委、廣東省和鐵道部批准。

中鐵第四勘察設計院有關負責人透露，該設計院在二〇一一年起承擔廣深通道及廣深港高鐵路項目的整體規劃設計，期間對廣州至深圳鐵路通道的需求、功能定位進行詳細研究，提出多個比選方案。其中，根據該通道沿線城市規劃、經濟發展和預測的客貨運量，並徵求各

方意見後，「八線」規劃最終得到國家發改委、廣東省和鐵道部批准。

所謂「八線」規劃，即是廣深鐵路四線、廣深港高鐵路（兩線）、廣深城際線（兩線），以滿足該地區今後發展成為大都市所必須的交通支撐要求，目前廣州至深圳鐵路通道正在按「八線」規劃進行實施，銜接香港。這意味著除了廣深鐵路目前已建成四線通車外，廣深港高鐵路、廣深城際線（又稱「穗莞深城際軌道」）均先按單線建設，今後視運量增長再修建第二線，當中的設計與施工均可借鑒廣深鐵路四線的經驗。

廣深鐵路是中國第一條四線並行且客貨分線運行的鐵路，也是內地最早達到二百里時速、首條城際公交通客運專線，客運量逐年增長。據廣深鐵路公司數據，僅去年該公司客運量、客運收入分別逾九千萬人、八十多億元人民幣，同比增長近百分之七、百分之九；其中廣九直通車分別增長逾一成八、一成。

中鐵第四勘察設計院有關負責人表示，廣深港高鐵路和穗莞深城軌在功能定位上可相互兼容，但二者不合而為一，其中廣深港高鐵路是北京至廣州高鐵的延伸，是全國高鐵路網的重要組成部分，通過深港段將香港接駁上內地高鐵路網，依靠廣州南、深圳北及福田等大型綜合交通樞紐，讓沿線城市享受全國高鐵路網的便捷，增添發展動力。

穗莞深城軌則是珠三角城際軌道交通線網規劃的主軸線之一，站點分布深入三市中心，開通後將實現公交通客運方式。由於無論是走廣深深動車組的廣深四線、還是廣深港高鐵路，均屬於高鐵路網，運行成本都比城軌高，因此穗莞深城軌的票價預計均較上述兩者要低。



△廣深三大鐵路通道「八線」銜接香港將駁通全國鐵路網絡
本報記者方俊明攝



▲香港高鐵北上內地的首站樞紐福田站效果圖
本報記者方俊明攝



▲深港跨境隧道的深圳段皇崗隧道工地現場
本報記者方俊明攝

廣深鐵路

線路站點規劃：原名「廣九鐵路」，由廣州站向東南引出，經東莞石龍、樟木頭，抵深圳市，過深圳橋到香港九龍。

設計時速：最高時速二百公里

建設運營進度：目前已建成營運，是全國第一條四線並行且客貨分線運行的鐵路，也是內地最早達到二百里時速的鐵路線。

廣深港高鐵路

線路站點規劃：從廣州南站經番禺慶盛，再經東莞虎門、深圳光明、深圳北及福田，抵香港西九龍。

設計時速：最快時速三百公里以上

建設運營進度：目前廣州南站至深圳北站段已建成通車，深圳北至福田站段預計今年底貫通，香港段計劃二〇一五年建成，屆時實現全線通車。該高鐵路今後還將視運量增長再修建第二線（複線）。

穗莞深城軌

線路站點規劃：按最新規劃，從廣深鐵路III、IV線新塘火車站附近（廣州增城新塘鎮）引出，經東莞中堂、洪梅、厚街、虎門、長安，再經深圳寶安區、深圳機場，接駁上深港西部快速軌道（又稱「深港機場軌道聯絡線」），抵香港機場。

設計時速：設計時速可達一百四十公里

建設運營進度：目前洪梅至深圳機場段加快開展路基等土建造工，穗莞段正加快前期設計審批，力爭二〇一五年完成整個項目建設。該城軌今後也將視運量增長再修建第二線（複線）。

廣深港三大鐵路通道「八線」規劃

將接駁深港機場快線 穗莞深城軌加快施工

【本報記者方俊明廣州七日電】作為連接廣深港地區又一快捷通道，穗莞深城際軌道項目近期被廣東省政府明確要求建設提速。其中，莞深段要進一步加快路基等土建造工，而穗莞段也出爐最新的線路站點設計方案，正進行環評，爭取今年國家鐵道部批覆穗莞段（新塘至洪梅段）初步設計，力爭二〇一五年完成項目建設。

據「穗莞深城際軌道交通廣州至東莞段」環境影響報告書顯示，該城軌從廣州增城新塘引出，經東莞中堂、望洪、洪梅、厚街、虎門、長安，再經深圳寶安區，到深圳機場，沿線設十五個站點。

設計方中鐵第四勘察設計院人士透露，穗莞深城軌作為珠三角城際軌道交通線網規劃的主軸線之一，將在廣州新塘站與廣州規劃地鐵

十三、十六號線「十字交叉」換乘，在東莞莞洪站與佛莞城際、莞惠城際實現交叉換乘；而在深圳機場將接駁上深港西部快速軌道（又稱「深港機場軌道快線」），抵香港機場，成為港人北上珠三角又一快捷鐵路通道。

該人士表示，與廣深四線和廣深港高鐵的點對點運行方式不同，穗莞深城軌沿途平均每五公里多將設立一個站台，而且將實現公交通客運，大約每五分鐘乃至二點五分鐘開行一趟列車，設計時速目標值一百四十公里。

穗莞深城軌沿線將由六節車廂的小編組列車運行，每列車約能搭乘一千二百人。由於列車發車頻率和地鐵相當，屆時乘客不用提前買票，到站後稍候就可出發，真正做到「隨到隨走」。



▶穗莞深城軌駁通深港機場快線，規劃發車密度大「隨到隨走」
本報記者方俊明攝