

中央珍視港法治優勢 有助普通法制度發展

——全國人大常委會就香港國安法釋法系列社評之三

全國人大常委會本次釋法，涉及的案件在香港本地已經完成相關司法程序，釋法會否影響選擇香港享有的獨立司法權和終審權等問題，受到社會關注。釋法解決法律爭議，確保香港國安法全面準確實施；但不針對具體個案，更不介入香港法院審判，不會損害香港司法獨立和終審權。國家安全屬於中央事權，根據本次釋法，香港國安委有權對是否涉及國家安全問題作出判斷和決定，表明中央支持並相信香港司法機關嚴格依據香港國安法、全國人大常委會釋法和本地相關法律，對關乎國家安全案件作出公正裁決，足以顯示中央對香港法治制度的信任和珍視。釋法對香港發揮普通法優勢、鞏固法治基石，都有積極正面作用。

按照基本法規定，香港維持普通法制度，香港法院擁有獨立審判權和裁決權，包括終審權；而憲法、基本法、香港國安法規定，全國人大常委會擁有法律的解釋權，釋法已經成為回歸後香港法律制度的重要組成部分。不過，全國人大常委會不會具體處理法庭案件，亦不會推翻任何由香港法院作出的判決。

本次釋法，目的只是為了釐清香港國安法有關條文的含義和適用法律的依據，及時妥善解決香港國安法實施中遇到的重大爭議。釋法明確了香港國安委有權對是否涉及國家安全問題作出判斷和決定，相信香港國安委會採取必要措施有效防範、化解威脅國家安全的風險隱患；同時需要特別注意的是，香港國安委的決定不是取代或否定香港法院行使司法審判權。這樣的釋法結果，毫不影響香港根據基本法享有的獨立的司法權和終審權。

維護國家主權、安全、發展利益是「一國兩制」方針的最高原則，維護國家安全是中央事權。香港國安法是

全國人大常委會制定、在香港實施的全國性法律，香港國安法按照大陸法的原則制定，為在香港維護國家安全提供了必要的法律保障，推動香港實現了由亂到治、由治及興的重大轉折。可以說，確保完整準確實施國安法，本身就是對香港法治的維護。

中央始終重視並維護香港法治，始終支持香港特區保留和發展普通法制度。國家主席習近平七一重要講話中強調的「四個必須」之一，就是「必須保持香港的獨特地位和優勢」，當中提到「保持普通法制度」。良好的法律制度是香港賴以成功的基石，要充分發揮香港的獨特優勢，必然要持續完善建基於普通法制度的優良法治環境。

中央通過香港國安法授權香港特區處理一些維護國家安全的案件，如今又經過全國人大常委會對香港國安法有關條款作出權威解釋，明確了香港國安委對維護特區國家安全具有決定性的法定責任和權力，規範了審理國安案件的司法程序，再次體現了中央對香港的信任和支持，相信香港特區行政、立法和司法機關能夠全面準確地按照香港國安法和釋法內容，更好地處理國家安全事務，促進香港法治發展。這也充分展示了「一國兩制」下，內地和香港兩種不同法律制度的有機銜接，有助進一步完善香港以普通法為主的法律制度。

通過釋法引導香港社會各界正確認識、理解香港國安法，切實履行維護國家安全的責任，有利香港法治健康發展，確保香港繁榮穩定。正如行政長官李家超指出：「這次釋法充分讓所有人看到依法治國和香港特區依法行事的法治原則和法治精神，對於香港整體的法治制度和法治原則有正面作用，亦有正面意義。」

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

「高架捷運」應完善接駁便利市民

工聯會就東九龍「高架捷運」興建進度約見運輸及物流局。東九龍「高架捷運」醞釀超過十年，目的為便利區內居民交通，疏導人流車流。政府應吸納各方建議，進一步完善規劃，做好與港鐵系統的接駁，發揮線路最大效益，帶動社區蓬勃發展。

政府早於2014年提出《鐵路發展策略》，擬興建東九龍「高架捷運」。如今提出的規劃較社會預期規模小，由寶達站途經秀茂坪、四順最終到彩虹東站，方案被認為有多個「硬傷」。

首先，路線前後缺乏良好接駁，寶達站後是「掘頭路」，彩虹東站與港鐵彩虹站也有逾100米步行距離。這樣設計不利於雙向循環，基本上在早晚高峰期的人流都是單向流動，上班時間是由寶達站向彩虹東站流動，落班時間則相反，很容易造成繁忙時段過爆車廂，非繁忙時段則客流稀疏，經濟效益較差。解決方法是完善雙向接駁，除了彩虹東站與彩虹站的連接要設法做得更緊密之外，專家都認為，寶達站之後需要連接港鐵油塘、藍田或將軍澳站，形成一個循環，令東九龍居民可以雙方向流動，並提升「高架捷運」的使用率。

其次，雖然政府表示會進一步研

究寶達站後的接駁系統，但東九龍線沿線地區已是成熟社區，居住了二三十萬居民。政府做交通規劃應有前瞻視野，顧及日後發展所需，不應留下一個「半桶水」項目。事實上，區內人口密集，安達臣道石礦場更會拓展成新發展區，提供近1萬個住宅單位，對鐵路的需求非常殷切。按現時計劃的「高架捷運」，每一列車只可以載客250至300名，恐難以應付日後的客流量及達到經濟效益。寶達站向東的連接，雖有相當技術難度，但也必須克服，以發揮線路的最大效益，而不應留待日後修補補。

政府表示了解政黨及東九龍居民的憂慮，未來數月會繼續聽取地區居民及專業意見。確實，政府應把諮詢工作做得更仔細，充分考慮居民出行所需，做好配套服務。例如按照現行設計，不少居民會從彩虹東站轉乘至彩虹站，政府應該參考尖沙咀東站至尖沙咀站的方式加建隧道接駁，以便利居民轉乘及疏通人流。至於項目規模是否需要擴大，應否考慮延伸至慈雲山等地，政府應從居民的實際需要、路線設計難度和成本效益等方面綜合考慮，拿出切實可行、盡量照顧各方的設計方案。

東九捷運掘頭路 觀塘線更塞？

居民將更集中湧往彩虹站轉車 議員倡延線至油塘等地分流

早於2014年提出的「東九龍過山線」終於有發展眉目。工聯會昨日約見運輸及物流局了解最新進度，並引述局方消息指，特區政府擬在東九龍興建「高架無軌捷運系統」。工聯會立法會議員鄧家彪指，初步走線6個站點，連接彩虹東站至寶達站，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪，或由政府出資興建。他質疑該計劃的成本效益，因該捷運系統未有與觀塘線接駁，加上寶達站附近人口較少，相信建成後會集中人流由寶達站往彩虹東站，再徒步往觀塘線彩虹站，恐「塞爆」觀塘線，卻甚少有人流往寶達站。工聯會建議將該系統延伸至油塘、將軍澳、慈雲山等地，形成雙循環以分散人流。◆香港文匯報記者 張弦

工聯會立法會議員鄧家彪、陸頌雄及工聯會九東團隊昨日約見運輸及物流局，討論「東九龍過山線」的最新進度。鄧家彪引述政府消息指，「東九龍過山線」將以高架無軌捷運系統形式興建，初步走線有6個站點，位於新清水灣道原聖約瑟安老院的彩虹東站是首站，之後是彩雲站、順利站、順安站、秀茂坪站及尾站寶達站，政府將於彩虹東站興建約100米的行人通道接駁到觀塘線彩虹站。鄧家彪指，政府近數個月聽取地區及專業技術意見，期望於今年上半年公布可行性研究報告，並表示會多聽取地區人士意見，盡力完善東九龍捷運的路線規劃，滿足當區居民的期望，項目可能需要政府全資興建。

單向系統效益不彰

他指出，目前構思的走線由彩虹東站至寶達站是單向系統，但他形容寶達站是「掘頭路」，因為該站沒有接駁其他重鐵系統，不能便捷居民出行，難以應付客流量及達到經濟效益，「屆時返工時間，需要過海或前往九龍區的居民都只能使用該捷運系統北上彩虹東站，再行去觀塘線彩虹站轉車，勢必塞爆。」而且大批人流由寶達站往彩虹站，列車在寶達站開出時或已客滿，中間四站居民未必可以上車，而從彩虹東回到寶達的人流甚少，「這種單向人流是一種浪費。」

他建議，寶達站向東延至藍田、油塘，彩虹站亦可考慮向西接駁至慈雲山，形成「雙循環」才可更有效分散人流及利用系統。

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生向香港文匯報表示，現時順利站、順安站、寶達站一帶居民要過海，均是坐小巴或巴士去到藍田站或觀塘站轉港鐵，若按這個初步路線落成，屆時或有十幾萬人湧至觀塘線彩虹站過海，加重彩虹站負擔。他認為可以向東延伸至油塘站，讓寶達站附近的居民向東乘坐觀塘線過海，向北上彩虹站的乘客則可前往九龍區，「若寶達站接駁至油塘站難度太大，亦可以考慮接駁至藍田、將軍澳或寶琳，以達至分散人流的效果。」他透露，政府回應他們意見時，表示了解工聯會及東九龍居民的憂慮，將會進一步研究寶達站後的接駁系統。

工聯會九龍東團隊表示，「東九龍過山線」已經醞釀超過十年，期望政府能夠早日公開「時間表」讓市民確知知道過山線的落成時間。團隊又期望政府能夠多聽取區內居民的訴求、鐵路專家的意見，以讓「東九龍過山線」滿足市民期望。



◆鄧家彪(前排中)擔心未來建成捷運系統後，會集中人流由寶達站向上至彩虹站，或「塞爆」觀塘線。



東九龍高架無軌捷運系統初步構思

資料來源：工聯會
整理：香港文匯報記者 張弦

興建方式

棄用「單軌鐵路」技術、採用柱臺式的高架橋，內有專用通道

採用技術

輕鐵模式的智軌「ART」，或汽車模式的公交系統「BRT」

全長

不足5公里

車廂卡數

每一列車有兩卡

預期載客量

每車250人至300人

所設站點

由彩虹東出發，途經彩雲站、順利站、順安站、秀茂坪站，以寶達站為終點

預計全程行車時間

約10多分鐘

智軌「ART」 汽車模式公交系統「BRT」



資料來源：工聯會
製圖：香港文匯報