

反對派議員應抓緊機會調整立場

民建聯昨日公布最新政改民調顯示，六成二受訪者認為立法會應該通過政改方案。政改討論以來，反對派採取杯葛、對抗態度，錯失許多機會。目前，普選方案很快就要提交立法會審議表決。面對主流民意支持通過政改方案，反對派議員應放棄迫使中央改變原則立場的幻想，抓緊機會，在基本法和全國人大常委會「8·31」決定框架下討論落實普選。

期盼2017年實現500萬合資格選民一人一票選舉行政長官，是本港社會的主流民意和最大共識。在政改方案公布前後，多個民調都顯示，支持通過以基本法和人大「8·31」決定為基礎的政改方案的比率，達到六成以上。民建聯公布最新政改民調，亦是超過六成受訪者支持通過政改方案，這顯示民情沒有出現大變化。反對派議員應面對現實，調整反對政改的錯誤立場，順應主流民意，支持政改方案通過。

中央真心誠意希望香港依法落實普選，一直以開放的態度與包括反對派議員在內的本港社會各界溝通交流，聽取不同意見，積極為推動政改營造有利條件。中央的態度很明確：一是真誠希望普選方案通過；二是不會拿原則做交易。可惜，反對派議員採取杯葛、對抗態度，走入了死胡同，使政改討論

陷入僵局。

今年4月反對派議員第三度發表聯署聲明，聲稱定會否決人大「8·31」決定框架下的政改方案。但是，反對派的杯葛、對抗態度，不但不能達到政治詭詐的目的，而且錯失與中央官員溝通討論政改的機會。全國人大常委會副秘書長李飛為此取消訪港與反對派議員見面的安排，說明中央在原則底線上絕不會讓步，反對派的政治詭詐不會奏效。

反對派的杯葛、對抗態度，只能是蹉跎歲月、錯失機會。現在，離政改方案提交立法會表決的時間越來越近，若反對派議員仍然綁在對抗的戰車上盲目向前衝，結果很可能衝下懸崖，令政改一拍兩散。反對派若細細否決政改，固然造成社會全輸的局面，但最大的輸家還是反對派自己，反對派不僅不會從否決政改中獲得任何實質的政治利益，更要承擔扼殺普選的歷史責任，在今後的選舉中受到選民懲罰。

(相關新聞刊A3、A4版)

藉「懷仔事件」搞事太不人道

「懷仔事件」引起廣泛討論。香港社會向來充滿仁愛之心。激進團體藉「懷仔事件」搞事，欺凌弱者，冷血無情，太不人道，損害香港形象，令人極之反感，必須予以強烈譴責。

香港是一個移民城市，重視人性、和平仁愛、多元包容亦是香港的核心價值。上世紀六七十年代，港人在獅子山下同舟共濟，落地生根，人情味濃厚。如今，香港更富庶文明進步，更強調尊重人權。令人憂慮的是，有人刻意將「懷仔事件」政治化，將事件當作攻擊特區政府、建制派議員的工具。激進團體對「懷仔事件」如獲至寶，透過網絡呼籲支持者到入境處示威，向入境處施壓，不能對懷仔運用酌情權。有激進搞事者到協助懷仔的立法會議員陳婉嫻的辦事處叫囂擾攘，就連原本打算接納懷仔的學校也慘成攻擊目標。

藉「懷仔事件」搞事的激進團體，欺凌弱者，最令人不齒。懷仔及其外婆屬於最弱勢的社會基層，懷仔被父

母拋棄本是人間不幸，年邁外婆違法在港撫養懷仔乃無奈之舉，擔心懷仔長期失學，不能正常成長，易做出傻事，更憂慮自己過世之後無人照顧懷仔，最終選擇公開事件。激進組織對懷仔的遭遇沒有半點惻隱之心，反而窮追猛打，在網上公開懷仔的資料，到懷仔所住的屋邨「探訪」，張貼印有「懷仔」相片、帶有通緝意味的紙張，令懷仔及家人被迫離家躲避，有家歸不得。激進組織更到欲接納懷仔入學的學校搞事，嚇得學校的女生失聲痛哭。這些「勇士」激進搞事者，專對小童、長者稱王稱霸，根本就是恃強凌弱，實在是太過分。

激進團體將「懷仔事件」小事化大，也是企圖破壞香港和內地的關係。有示威者聲言，香港收容懷仔先例一開，將會有數十萬計的類似兒童蜂擁而來，香港必然沉淪。對於這種危言聳聽的恐嚇，廣大市民絕不認同。這些小丑的惡劣表演，只會激發更多市民的反感。

港鐵70億大換車

擬購78列新車 配備先進系統 首批2018年起用

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港鐵市區線列車現時大部分為英國製都城嘉慕列車，車齡最大達36年之久。港鐵計劃斥資約70億元，購置78列列車，取代目前行走市區線的舊列車。新列車將改善車廂內部設計，包括配備動態路線圖，門邊企位空間亦會加闊（見表）。港鐵正審核有關標書，預計首批新列車可於2018年起投入服務。連同港鐵早前批出33億元的訊號提升合約，更換6條港鐵線及機場快線的訊號系統，今年港鐵的長遠投資額預計超過100億元。

港鐵目前有93列英國製都城嘉慕列車，每列有8卡車廂，行走觀塘線、荃灣線、港島線和將軍澳線。雖然當年的地鐵公司於1998年至2001年，為所有英製列車進行大型翻新工程，但部分列車早在1979年，即地鐵剛啟用時已投入服務，車齡達36年之久，故港鐵計劃購置78列八卡列車，取代於1979年至1989年期間開始投入服務的英製列車。

新照明設計 扶手更人性

港鐵車務總監金澤培昨日表示，新列車將配備更先進系統，並會引入多項新元素，包括採用新一代照明設計，令光線分布更平均，加強車廂的空間感。而現時港鐵每逢有新線和新車站開通，都需大規模更換車門上的路線圖；新車會採用LCD屏幕，更清楚顯示將抵達的車站和可轉乘路線資料，並可靈活發布不同車務訊息和乘客注意事項。

新列車的扶手會採用橢圓形設計，與南港島線列車扶手相若，可讓更多乘客使用；現時的金屬懸掛式吊環將改以塑膠製造，避免乘客碰頭受傷。而扶手會改為長環形分布，車門前的扶手亦會取消，希望可讓市民上車後可進入車廂內。

金澤培又指，注意到有不少乘客會站在車門邊，故新列車會加闊門邊企位空間，由現時180毫米增至390毫米，每列座位數目會由6個減至5個，而輪椅位旁的座位數目則由3個增至4個，故新列車的座位數目會與現時車廂相若。

指換車較翻新更具效益

金澤培稱，港鐵已收到4份來自不同國家的標書，正審核有關內容，預計兩三個月後會有結果。他強調，新列車無論在哪裡組裝，均需要符合嚴謹的要求，運抵香港前要進行測試，投入服務前亦須進行驗收測試。而列車後將拆走可用的零件，剩下的鋼等物料會交由承辦商回收處理。

港鐵開展更換列車的招標程序時，之前亦有就列車翻新工程進行招標，批出合約的預定日期為今年第二季。金澤培表示，翻新列車時需要抽調現有列車，在確保不影響現有服務上存在挑戰，故認為更換列車更具效益。但他補充，「退一萬步而言」，若購置新車的標書未能達標，港鐵可能會翻新列車，但車廂設計和性能會提升。

五六年內完成更換新車

金澤培不肯交代翻新列車和買新車的成本相差多少，「如果現在買車，40年後也要再買車；若果現時不買，20年後也要買。」他指，會考慮列車整個使用周期的成本和表現，包括維修、部件更新、用電效能等因素，並非單單考慮車價。而為不影響列車服務，翻新列車的啟用時間也與新車投入服務的時間相若。

港鐵預計，首批新列車可於2018年投入服務，並在隨後五六年內完成更換78列舊列車。至於另外15列英國製都城嘉慕列車因於上世紀90年代才開始投入運作，港鐵會視乎新車表現，再決定再進行翻新，還是增購新車取代。

新車廂設計特色

- 採用新一代照明設計，光線分布更平均
- 採用LCD屏幕的動態路線圖，報站資訊更清晰
- 橢圓形扶手設計，供更多乘客使用
- 吊環以塑膠製造，避免受傷
- 扶手會改為長環形分布
- 車門前的扶手將取消，讓乘客移入車廂中間
- 加闊門邊企位空間至390毫米
- 開始投入服務時間為2018年

資料來源：港鐵 製表：香港文匯報記者 羅繼盛



去年斥逾60億保養 每月例修

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）現時港鐵載客量達到每日超過540萬人次，服務準時度一直維持於99.9%水平，上月更達99.98%，是兩鐵合併以來的第二次。港鐵車務總監金澤培表示，港鐵去年投放超過60億元，以維修保養及更新設備，未來將研究提升輕鐵和港鐵巴士服務，並已增購多部維修工程車，提升路軌維修工作。

港鐵昨日安排傳媒視察九龍灣車廠，了解港鐵列車的日常維修工作。港鐵車務總監金澤培表示，港鐵去年投放超過60億元，以維修保養及更新設備。列車行駛7,800公里後，即每行駛約1個月，便會進行例行維修，包括就列車各部件進行目視勘察、功能測試，並更新或更換零件。港鐵亦會因應情況，就部分零件作詳細檢查和更換工作。

約4年大修 自動剎車產煙味

但當列車行駛達44萬公里，即每4.2年便要進行大型維修，包括列車車門、制動系統、轉向架及懸掛系統、集電弓、牽引及輔助系統空調系統等，工程人員會拆卸作詳細檢查，並進行無損探傷測試，有需要時會更換組件。而車輪則每1,000日就要打磨一次，減少列車行駛時的震動和噪音。

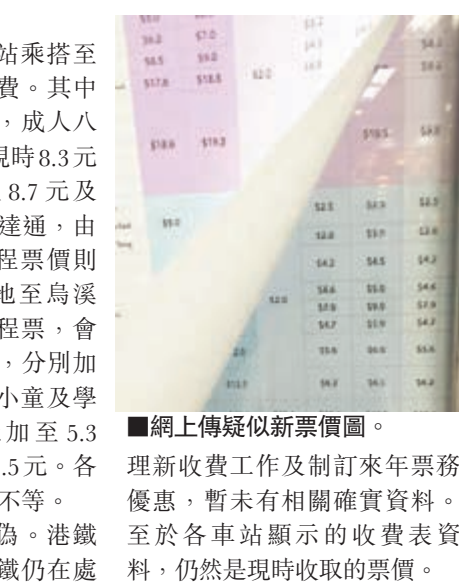
而每當列車出現故障時，乘客經常都會聞到煙味。金澤培解釋，鐵路的制動系統亦有別於汽車，若列車接收不到訊號，制動系統會先行啟動，將列車刹停。而即使摩打正在轉動，制動系統亦會自動刹停列車，所以在此情況下，車廂內的乘客會聞到煙味。



加價圖疑外洩 漲幅最高5.6%

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵下月將按可加可減機制加價4.3%。港鐵雖未正式公布新車費，但網上已流傳一張據稱屬於油麻地站的新車費表圖片，疑近日在車站準備更換車費表期間，被人拍下。圖中僅顯示部分路線新票價資料，包括油麻地到羅湖站的東鐵線新收費，其中成人單程票票價，將由現時41元加至42.5元；小童、長者及殘疾人士單程票由21元加至22元；八達通收費方面，學生八達通由36.7元，加至38.3元；小童、長者及殘疾人士八達通則由19.6元，加至20.4元。各票種的加幅由

3.7%至4.8%不等。圖片亦顯示油麻地站乘搭至馬鞍山線沿途各站收費。其中來往油麻地至石門站，成人八達通及單程票，會由現時8.3元及9元，分別加價至8.7元及9.5元；小童及學生八達通，由4.2元加至4.4元，單程票價則維持4.5元。從油麻地至烏溪沙，成人八達通及單程票，會由現時10.1元及11元，分別加至10.5元及11.5元；小童及學生八達通，由5.1元加至5.3元，單程票價則維持5.5元。各票種加幅3.9%至5.6%不等。港鐵拒評論圖片真偽。港鐵發言人昨日表示，港鐵仍在處



鄧家彪：更新系統不影響車費

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港鐵花逾百億元更新訊號系統和購置新列車，令市民擔心會增加港鐵加價壓力。港鐵表示，車費會按「可加可減」機制處理。有立法會議員指，由於調整機制只計算通脹和運輸業工資指數，巨額更新系統開支不會影響車費調整。而港鐵每年都會為鐵路系統作折舊，相信不會影響港鐵利潤情況。他認為，在港鐵每年錄得巨額盈餘下，的確有需要改善鐵路系統。

根據現時港鐵「可加可減」機制，整體票價調整幅度是計算綜合消費物價指數變動及運輸業工資指數變動，再扣減固定數額的生產力因素。工聯會立法會議員鄧家彪表示，港鐵的票價調整機制與兩電利潤管制協議不同，不會計算港鐵的資本投資，故港鐵即使斥資更新鐵路系統，亦不會影響車費。

至於更新系統會否令利潤大幅減少，以至令八達通第二程九折優惠「縮水」，鄧家彪稱，港鐵每年都會撥出30億元作折舊，相信更新訊號和更換列車的開支會在有關款項中反映，料不會大幅影響利潤。他補充，在港鐵每年錄得巨額盈餘下，更需要改善系統，以提供更好服務。