

全面優化運輸配套 促進交通安全便捷

大埔公路日前發生嚴重巴士車禍，造成數十名乘客死傷，經民聯對此極度關注和悲痛，並對罹難者家屬致以最深切慰問，期望受傷乘客早日康復，並敦促有關方面盡快做好車禍的善後工作。事件令人再度關注本港公共交通安全和服務質素問題。我認為，當局除了要迅速認真徹查今次重大車禍的成因，深刻吸取教訓，避免同類事件再發生，也應該善用財政盈餘，全面優化運輸配套設施，促進交通安全便捷。

盧偉國 博士
立法會議員(工程界)
香港經濟民生聯盟主席



香港地少人多，市民日常的交通出行問題，是社會各界廣受關注的民生議題，其重要性不亞於覓地建屋。我和工程界朋友一直強調，任何關於開發土地增建住屋的發展規劃，必須同時兼顧交通運輸的配套設施，才符合社會持續發展需要。

立法會也有不少關於交通配套設施的討論，日前剛通過了《2017年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》。事緣大老山隧道為期30年的「建造、營運及移交」即BOT專營權於今年7月11日屆滿後，將成為政府隧道，政府當局要為該隧道日後的營運和管理提供所需的法律基礎，也要廢除用以規管現行營運的《大老山隧道條例》及其附屬法例。社會各界對該條例草案的爭議不大，因為接收該隧道屬於技術性工作，現行的運作及收費水平都不會受到影響。此事也早有成功先例可援，同樣按BOT模式建造及營運的紅磡海底隧道及東區海底隧道，在各自的專營權於1999年及2016年屆滿後，已順利由政府接收。繼大老山隧道之後，尚餘兩條以BOT模式建

造及營運的隧道，即西區海底隧道、大欖隧道及元朗引道(即「三號幹線」)，其專營權將分別於2023年8月及2025年5月屆滿。

盼達至交通流量合理分佈

不過，作為相關法案委員會主席，我注意到在討論大老山隧道的接收安排時，有議員促請政府將該隧道的收費由現時20元調低至8元，與替代隧道(即獅子山隧道、尖山及沙田嶺隧道)的收費看齊，以便重新分配3條連接九龍與沙田的陸上隧道的交通流量。不過，正如當局解釋，基於各條隧道的地理位置，駕駛者自然而然會把3條過海隧道與3條陸上隧道配對使用，因此3條陸上隧道的交通流量會影響3條過海隧道的使用量，反之亦然。有鑒於此，政府傾向於以通盤方式合理分配6條隧道的交通流量，期待通過制定不同的隧道費加減方案，影響駕駛者的選擇，達至交通流量的合理分佈。當局暫定在今年7月向立法會交通事務委員會提交擬議的隧道費調整方案，而能否藉此達至交通流量的合理分佈，仍是未知之數。我認為，這充其量只是一種治標不治本的辦法。

至於治本之道，我認為政府當局應該從兩方面着手。首先，應配合正在進行的《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》的更新研究，盡快展開第四次《整體運輸策略研究》，制訂一套全面綜合的交通基建發展策略，提升整體交通網絡及基建配套的容量，使各種交通工具各有清晰定位，相輔相成，維持合理競爭。同時，當局應與時並進，配合香港發展智慧城市策略，積極推動落實智慧出行，籌劃發展智能運輸系統，並尋求與私營機構合作，利用大數據及開發多元化資訊系統平台，便利市民實時分享運輸資訊，規劃最佳出行路線，善用各種公共交通工具，優化交通需求管理，包括管理私家車的增長及使用。只有通過上述各項措施，多管齊下，才可望有效減輕交通擠塞，切實達至全港交通流量的合理分佈。

據社會各界估計，香港特區政府本年度將有巨額財政盈餘，我期待財政司司長在即將公佈的財政預算案中，貫徹「應使則使」的原則，除了推出短期的惠民紓困措施之外，更要積極投資未來，包括全面優化本港的運輸配套，切實促進交通安全便捷，事實上，這也有助於維護香港作為安全城市的名聲。

誰能代表「我們香港人」

梁立人 資深評論員



最近「香港眾志」的周庭參選立法會資格被DQ後，連聲呼冤，聲稱「被DQ的是香港人的自由意志」，現場有市民就狠批周庭不要再宣稱自己代表香港人：「第一你絕不代表我，第二你絕不代表大部分的香港人」，台下隨即爆發掌聲。

表面所見，這只是最近香港激烈的政治紛爭中的一個小插曲，其實卻是香港問題的關鍵所在，毛主席說過：「誰是我們的敵人，誰是我們的盟友，這個問題是革命的首要問題。」可惜，一直以來，特區政府，還有很多和中央關係密切的社會賢達，都搞不清這個問題，當然，在當今複雜的政治環境中，敵人朋友模糊不清是難免的，但最起碼，我們要弄清楚，什麼人能代表香港人，更精確一點的說，是「中國的香港人」。

一直以來，特區政府和建制派之所以對反對派心存忌憚，就是認為他們代表了大部分的香港人，他們心中有一個魔障，就是所謂六四的鐵律，反對派佔六，愛國陣營佔四，其實這已大錯特錯，因為所謂六四比，只是從投票率算出來的，但香港總的投票人數不過只有170萬人左右，所謂六四比，也不過是100萬人左右，難道這100萬人就能代表所有香港人？那沒有投票的500萬香港人難道就不算香港人了嗎？

老實說，香港人向來政治冷感，一輩子都不投票的大有人在，安於現狀的人都對政治不感興趣，同情反對派的人都較有投票的熱情，這是無可否認的現實，所謂六四比，只能說明一個事實，那就是熱衷投票的人反對派佔六成，建制派的最多只有四成人，這才是事實的真相。正是有些人書生意氣太重，過於幼稚，才會中了反對派撒豆成兵的詭計，長他人志氣，滅自己威風，同時誤導了中央政府，在香港問題上犯了嚴重的右傾錯誤。

此外，港府對反對派畢恭畢敬，也因為懼怕其背後的外部勢力。相反，外部勢力從不隱瞞對反中亂港勢力的支持，從黎智英、李柱銘之流明目張膽和外勢力唱和，到近年一批反對勢力成為西方新寵，不是登上主流雜誌封面，就是被封為「思想家」，最近更獲提名諾貝爾和平獎，風頭一時無兩。這種做法就是明白無誤地告訴全世界，這些香港政客是「他們的人」。港府和愛國陣營怯於其勢，未曾交手便低了半截。

「港人治港」以愛國者為主體

鄧小平曾說，「港人治港」是以愛國愛港人士為主體的「港人治港」。可惜事實並非如此，「一國兩制」之下，只要是反對共產黨的，什麼人都可以拉起山頭，招搖過市。旗幟鮮明地擁護共產黨領導，愛國愛港的人士，不是備受冷落，就是被視作不識時務。

所謂建制派，也不乏一些愛惜羽毛，左右逢源的人物。此消彼長之下，遂令反對派挾洋自重，以少勝多，操控了香港的局面。

香港回歸祖國以後，名正言順是中國香港，所以，並沒有所謂單純的香港人存在，所有香港人也就是中國香港人，所以，那些不承認自己是中國人的人同時也不應該有香港人的身份，這是天經地義的事，正如上文提及的正義市民指出周庭曾作出「點解要將中國人身份強加我哋身上」的言論，質疑她有何資格參加中國香港的選舉。可惜，一個普通市民應有的覺悟，在特區政府身上卻表現得蒼白無力，他們連香港人的定義也含糊不清，甚至默認那些數典忘宗，敵視13億人的叛逆代表了「我們香港人」，這正是香港的亂源。

要撥亂反正，我們就必須對「香港人」作出明確定義，首先，香港人必須要承認中國人的身份；第二，香港人必須忠於自己的祖國；第三，香港人必須尊重國家的憲制和謹守基本法；惟有符合以上三點，才有資格說「我們香港人」幾個字。

政府一直很重視與反對派的大和解，然而，大和解並不是可以用笑臉換來的，以「割地賠款」換來的大和解絕不會長久，所以，我們不要再將善意浪費在無原則的大和解上面，而需要多了解、多關心真正的「我們香港人」，惟有依靠他們，弘揚正義，香港才能保有長久的和諧和繁榮。

「3·11」用選票向「佔中」禍首說不

陳南坡 太平紳士 廣東省政協委員 香港南區各界聯會會長



黃之鋒等「雙學三丑」被終院裁定上訴得直，令市民大感意外和不解，擔心「佔中」幕後禍首一一被放生，「雙學三丑」更被外部勢力捧為「民主鬥士」，難免導致是非不分，為下一次「佔中」埋下伏筆。「3·11」補選即將來臨，選民必須踴躍投票，支持建制派候選人，用選票展示香港求法治、反暴力的強大民意，向所謂「公民抗命」大聲說不，要讓「佔中」禍首明白，「公民抗命」不是違法亂港、逃避法律制裁的遮羞布，市民不認同違法暴力的「公民抗命」，不容許「佔中」重演。

「佔中」違法亂港的定性早有定論。2014年11月，國家主席習近平和時任美國總統奧巴馬會晤時表明：「香港發生『佔中』這個行為是一個違法事件。我們堅決支持特區政府依法處置，維護香港社會穩定，保護香港市民的人身和財產安全。」2017年11月17日，新華社刊出文章，概括習近平於過去5年的工作成績，當中論及習近平對港澳工作的處理，就以「挫敗香港少數人非法『佔中』企圖」作為概括。中央向來指明「佔中」違法，堅定支持特區政府依法處置。「雙學三丑」正正是「佔中」的主要組織者、煽動者、參與者之一，如何處置他們對能否真正依法處置「佔中」、彰顯法治公義、不折不扣貫徹中央的指示，具有指標性意義。

但是，「雙學三丑」被放過，「佔中」幕後金主及反對派政客的「政治黑金」案亦不獲起訴，廣大市民關注，仍在待審的「佔中三丑」是否也會獲得法外開恩，是否所有「佔中」的核心人物都有「保護傘」，可以享受「刑不上反對派」的優遇？這樣做是要為「佔中」留下火種，好讓下一次違法亂港的歪風再起，下一波「佔中」又隨風而生嗎？

「雙學三丑」不代表年輕人

「雙學三丑」逍遙法外，還被提名競逐諾貝爾和平獎，「自由民主鬥士」的光環加諸頭上。煽動違法暴力亂港、對抗中央、破壞「一國兩制」不用受罰，反而有獎，這些事聯繫起來，不是很耐人尋味嗎？

本來，經過中央和特區政府態度鮮明、堅持不懈地依法遏止，「港獨」「自決」等氣焰逐漸衰退，特首林鄭月娥上任以來，實現良好開局，香港迎來政通人和的難得局面。「雙學三丑」被放生，反對派立即有抓住救命稻草的感覺，企圖「鹹魚翻生」，今後又可借「公民抗命」之名，行違法亂港之實，渾水摸魚撈取政治利益。有反對派議員在日前立法會特首質詢環節上，以終院的裁決質問林鄭月娥，「點解要同年輕人、爭取民主的人過唔去」？這分明是顛倒是非，誤導公眾。

終院的判決肯定了高等法院上訴庭的新判刑指引，向全社會發出清晰信號，「公民抗命」不是逃避法律制裁的遮羞布，法庭不會考慮「公民抗命」的理由，違法暴力就要受到法律的嚴厲制裁。「雙學三丑」躲過法律的懲罰，只是一時僥倖，他們有沒有違法，是否為香港爭取民主，市民心中有數，他們更代表不了香港的年輕人！

當年「佔中」被成功平息，除了中央和特區政府堅決依法辦事外，一邊倒的民意反對、抵制「佔中」是最重要因素。「3·11」補選即將來臨，廣大市民要把選舉視為維護香港法治、穩定、繁榮的民意戰，為年輕人不要受人誤導而行差踏錯，為香港的長治久安，為「一國兩制」成功落實，選民都要義不容辭出來投票，讓「佔中」禍首看清民心所向，不要太過得意。

服膺人大憲制決定 支持「一地兩檢」立法

黃熾華

「一地兩檢」本地立法工作繼續進行，立法會《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》委員會昨天召開首次會議，並選出新民黨劉淑儀作為委員會主席。特區政府已於1月27日公佈並於憲報刊登《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》，以便在廣深港高鐵西九龍站落實「一地兩檢」安排，完成落實「三步走」程序的最後一步即由香港特區立法。去年12月27日，全國人大常委會通過有關在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施「一地兩檢」的安排，副秘書長、香港基本法委員會主任李飛已代表人大常委會作出權威性解釋和表述：

其一，「一地兩檢」符合憲法和基本法，全國人大常委會具有憲制性地位，是最高權力機關，有立法權、法律解釋權、法律修改權和法律實施的監督權，就有關「一地兩檢」安排是否與基本法相抵觸，常委會的決定具最高法律效力，是「一言九鼎」，就有如當年通過基本法一樣，決定不容置疑。其二，今次安排與設立深圳灣口岸的立法性質相同，當年也是由立法會通過。而事實亦證明實施得很好，為回歸後創立「一地兩檢」成功案列的法律實踐。其三，實施「一地兩檢」沒有加入新限制，沒有改變香港特區的區域範圍、不改變香港與內地的出入境安排，也不減低香港市民的自由。

李飛之述備矣，反對派議員和那些「法律精英」信口雌黃反對，是因為他們是中國憲法和國家憲法性法律的盲人或「小學雞」。何謂憲法、憲制？憲法就是國家的根本大法，故人大常委會有關在西九實施「一地兩檢」不違基本法的決定「一言九鼎」，必須服從不能反對。

何謂憲制性法律？它與「普通法律」相對，是「普通法律」的立法基礎，具有最高法律效力，任何其他法律都不得與之抵觸，故亦稱「根本法」或「母法」。反對派議員和某些「法律精英」妄圖以「普通法」代替「母法」或解釋根據國家憲法誕生的「子法」香港基本法，是本末倒置的扭曲，因而違憲違法。香港高等法院和終審法院都必須服膺人大常委會對「一地兩檢」的解釋和決定。服膺，就是由衷地服從國家的憲制法律秩序。

正確看待太空-X 重型獵鷹火箭

宋忠平 鳳凰衛視評論員

美國當地時間2月6日，美國太空探索公司太空-X於肯尼迪航天中心，將重型獵鷹火箭送上了太空。目前，由這個世界運載力最強的火箭搭載的紅色特斯拉敞篷跑車和車裡的人形模特，離開了地球軌道，朝着火星的方向前進。火箭的2支助推器按原計劃脫落，著陸成功，但芯級火箭由於減速發動機沒能點燃而沉入了大西洋，距離原計劃降落地點有百來米左右，回收失敗。重型獵鷹火箭的低地軌道最高運載能力可達63.8噸，也就是比一架載滿的波音737飛機還重。

這幾天，重型獵鷹火箭依舊是大家津津樂道的重磅新聞，那麼究竟如何看待這枚超級火箭帶來的震撼和思考呢？重型獵鷹模式是否值得我們借鑒和發展呢？首先需要說明的一點，這枚重型獵鷹火箭是美國太空探索技術公司在美國航空航天局的大力支持下才有了今天的輝煌成就。離開了美國宇航局，就算是美國的私營企業想玩航天也是不可能的事情。那麼NASA究竟提供了哪些支持？簡單概括起來有這麼幾個。

一是NASA把包括阿波羅登月計劃在內相關的航天技術資料給了美國民間航天公司，這裡面就包括太空探索技術公司和軌道科學公司，這些技術資料的公開極大縮短了民營航天企業的研發進度，否則如何能做到「幾年磨一劍」？「國家隊」技術的支持太重要了。

二是NASA會把火箭、衛星、飛船各類試驗平台都有償開放給了這些民營航天企業，要想自己建設這些試驗平台幾乎是不可想像的，僅僅需要的投資就是天文數字，更不用說相關的專業人才了。NASA可以作為相關服務的專業提供商，這也算是一件好事，至少民營航天企業壓根不會投資做這些周期漫長，見效緩慢的技術科學研究的平台建設。

三是美國航空航天局會把火箭發射場有償

提供給這些民營航天企業。這次重型獵鷹火箭就是在卡納維拉爾角的肯尼迪航天中心執行發射任務，但隨著時間推移和商業發射成熟，這些民營航天企業也會建設屬於自己的航天發射場。這些航天場的建設可以選址在美國國內被指定的區域，也可以建設在國外某個國家所指定區域，還可以利用艦船建設海上發射基地，或利用大型運輸機在空中發射微小納米衛星等。

NASA全方位支持不可或缺

四是NASA會對這些民營航天企業有一定的人才支持。一方面這些民營航天企業會高薪聘請NASA的專家專業指導，二是NASA本身也會對這些民營航天企業作一定的技術諮詢工作。航天領域的人才是不多得的專業骨幹力量，正是這些專業人才的凝聚才造就了美國的私人航天事業蓬勃發展。

五是NASA需要為這些民營公司提供火箭、衛星、飛船的測控服務，要知道完全讓民營企業建設全球測控網則是不現實的事情。

這次發射實現了民營商業重型火箭「零的突破」，儘管那輛特斯拉跑車被證實送錯了軌道，從火星軌道到了小行星群軌道有些陰差陽錯，加之芯級火箭沒有成功實現軟著陸，這都是本次發射中的瑕疵，但也著實讓航天界人士欣喜若狂。原來民營航天可以做很多大事情，這是意料之外。看來結合社會資本，真的可以讓社會參與航天實現多贏模式。

但重型獵鷹火箭也有點問題，那就是梅林火箭發動機推力太小，100噸級，不得不集成並聯3個9台發動機的組合，讓全部一級發動機數量增加到了27台，這從工程和可靠性角度來講並不安全。因此，如何能購買包括俄羅斯在內的大推力火箭發動機彌補缺陷，或許也是美國民營航天企業的重要考慮。

最後再聊聊中國航天的路該怎麼走？不要羨慕嫉妒恨！沒有必要！中國也在嘗試搞民營航天。現在要做的就是扎扎實實做好長征五號火箭的技術驗證和多次試驗，全面提高可靠性和應用性。此外，加快長征九號重型火箭的發動機等關鍵技術預研工作，在2030年前後做好長征九號火箭的試驗工作。同時，加大航天領域軍民融合進度，以政府為主，民間資本為輔，共同建立公私合營商業模式來發展各類航天應用。對此，中國要少說多做，扎扎實實做好人才梯隊建設，扎扎實實做好基礎科研工作，這才是中國航天成熟、成功的標註。



太空-X 重型獵鷹火箭的成功，NASA的支持不可或缺。