

黃之鋒向警署報到遲到5小時



黃之鋒。資料圖片

香港文匯報訊(記者 齊正之、張得民)香港文匯報昨日獨家報道正在保釋的「香港眾志」秘書長黃之鋒未能按規定如期在本周一晚到警署報到的消息。據本報了解,黃之鋒是在昨日凌晨才到警署報到,較規定的時間足足遲到了約5個小時,而警方則會將黃之鋒遲到記錄呈交法庭。

於「佔旺」案被判監3個月、今年1月23日獲高等法院法官批准保釋外出等候上訴的黃之鋒,規定在保釋期須交出旅遊證件及到警署報到,並居住在報稱地址。據了解,黃之鋒須逢周一晚上6點至9點到香港仔警署報到。不過,香港文匯報記者周一晚在香港

仔警署外觀察,當晚一直沒有發現黃之鋒的進出該警署的身影,據悉,黃之鋒當晚並未如期到警署報到。

警署在事後向負責該案的O記部門主管匯報。

辯稱「一如既往」到警署

香港文匯報記者昨日就黃之鋒未如期到指定警署報到向警方查詢,內容包括黃之鋒為何遲到?遲到多久?警方會否對延遲報到者採取什麼措施?警察公共關係科人員昨晚回覆本報時只表示,「相關人員」(指黃之鋒)將會於本月中旬向警署報到,但對於其他詢問內容則無進一步補充。

黃之鋒昨日在接受傳媒查詢時,聲稱自己一直遵守保釋條件,昨晚亦「一如既往」到警署報到。據香港文匯報了解,黃之鋒是於周二(10日)凌晨2時左右才抵達香港仔警署報到,較規定的周一晚上6時至9時的報到時間足足遲到了差不多5個小時。

記錄料向法院呈交

據悉,警方會在下次開庭時將黃之鋒的報到記錄呈交法庭,但估計暫時不會對其採取強制措施。因為黃之鋒是已被法庭定罪但獲保釋的犯人,是否修改保釋條件的決定權屬於法庭,警方則是負責提供黃在保釋期間的報到記錄。

黃之鋒漠視規則並非鮮見事,遲到更是家常便飯。2016年3月,黃之鋒、學聯前秘書長周永康及秘書長羅冠聰,要出席2014年9月26日「重奪」政府總部東翼前地的聆訊時,家住鴨洲海怡半島的黃之鋒就聲稱因塞車出庭遲到25分鐘,即被裁判官張天雁訓斥。

同月,黃之鋒在到電台受訪時又再遲到足足一小時,被主持在大氣電波中揶揄:「遲到咗一個鐘,可唔可以同我哋剖白吓……點樣睇『誠信』呢兩個字?」他當時聲稱,這次是他「最後一次遲到」云云。

「一地兩檢」條例審議「剪布」

葉太裁定:議員首輪發言限時3分鐘



立法會《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》委員會昨日舉行會議,開始審議草案的「導言」部分。委員會主席葉劉淑儀出招,指由於審議進度龜速,往後會嚴格控制時間,並率先將議員就每個審議部分的首輪發言時間由5分鐘減至3分鐘。建制派不滿反對派拖延時間,又強調大部分市民都支持盡快完成審議,配合高鐵香港段通車,屆時就可通過高鐵迅速往返內地。

香港文匯報記者 鄭治祖



運房局官員向議員解答「一地兩檢」條例草案的疑問。香港文匯報記者梁祖彝攝



反對派續創作不同場景向官員提問燃燒時間。香港文匯報記者梁祖彝攝

葉劉淑儀昨日在會議剛開始就先聲奪明,指自2月首次開會以來,委員會共開了10次會,另有兩場公聽會,單是討論原則及政策就用了17小時,包括利用兩場公聽會剩餘的4小時,而草案的「詳題」及「弁言」部分就用了6小時討論。

她形容進度「龜速」,若按照這進度,恐怕到年底也不能完成審議。因此,由昨日會議開始,她會非常嚴格地控制時間,之後將議員首輪發言時間由5分鐘減至3分鐘。

多名反對派議員在座位上高聲反對。「新民主同盟」議員范國威發言,是因為官員「龜縮」、「迴避問題」,才導致審議進度龜速。

葉劉淑儀表示,她已經作出裁決,而她一向也會按實際情況彈性處理,如果議員的提問確有要點,會容許提問連官員回答的時間不受限制,之前會議上有些問答超過6分鐘。

經民聯議員劉業強指出,連昨日會議,委員會已開了11次會,反對派卻不斷重複發言,支持葉劉淑儀有效主持會議。他又指,大部分出席公聽會的市民都支持盡快完成審議條例草案,高鐵香港段盡快通車,「個個都在等可以坐高鐵回內地」,希望各議員抓緊時間審議,不要再拖延。

條例生效前無「內地口岸區」

根據草案的導言,「一地兩檢」條例「自運輸及房屋局局長以憲報公告指定的日期起實施」,多名議員關注有否確實生效日期。運輸及房屋局副秘書長潘焯婷解釋,這是預留彈性,確保「一地兩檢」與高鐵香港段通車日期互相配合,而目前高鐵香港段仍要進行試運,通車日期有待與港鐵磋商。

「人民力量」議員陳志全提問稱,如果內地人員在「內地口岸區」啟用前於該處架設通關設施,是否已可以在香港執法。運房局局長陳帆表示,條例實施前沒有「內地口岸區」,也不存在內地人員在「內地口岸區」執法。潘焯婷補充,如果內地人員在條例實施前來港試驗儀器,仍須按香港法律行事。

營運商確保無乘客偷渡至石崗

反對派續創作不同場景向官員提問燃燒時間。工黨議員張超雄聲稱,如果有人嘗試從內地偷渡來港,在列車到達西九龍站時匿藏於車廂內,當車廂變成香港的司法管轄區,如駛往石崗列車停放處,是否代表該人已成功偷渡來港,引發「保安漏洞」。保安局副秘書長黃少珠強調,營運商有責任檢查全部乘客是否已離開車廂,不會有這種情況發生。

「香港本土」議員毛孟靜就聲言,導言將內地釋義為「指香港、澳門及台灣以外的中國其他部分」,但基本法也沒有特別提到台灣,質疑這是「大陸寫法」多於「香港寫法」。高級助理法律草擬專員彭士印認為,有必要解釋「內地」的意思,令條例運作時意思清晰。葉劉淑儀就質疑是否需要這樣區分。

委員會周五會再舉行會議,繼續審議草案的「導言」部分,葉劉淑儀提醒議員準時出席,不要導致流會。

港府滿意「高鐵出軌報告」再試車

香港文匯報訊(記者 文森)廣深港高鐵香港段早前發生列車試運時車輪偏離軌道事故。有報道引述消息人士指,港鐵已向特區政府提交報告,確認列車安全,但承托維修路軌的工字鐵變形,已暫時停用該有彎位的維修路軌,並認為可恢復試車,但最終仍須由審核報告的機電工程署決定。港鐵主席馬時亨則指,已暫停的試運程序何時恢復,要待政府滿意報告後再作決定。

本月3日,一列停泊於石崗列車停放處的高鐵列車車輪發現偏離軌道。經專家初步檢查車輪和路軌後,發現一段維修路軌有部分的工字鐵有輕微變形,懷疑是列車行過時有橫向壓力壓到所致,未知是否與物料有關,並深入調查。

機電工程署表示關注事件,並指會在高鐵於今年9月開通前核實港鐵公司是否已妥善完成所有與鐵路安全相關的測試,同時會進行實地安全測試,確保運作安全後才會批准列車投入服務。

馬時亨:初步報告快完

馬時亨昨晨出席電台節目後被問及高鐵列車偏離軌道事件的進展時表示,港鐵公司在事發後一直有與政府溝通,港鐵就此進行的初步調查報告快將完成,會有初步結論及作出跟進行動,並盡快向政府提交報告,但深入的調查則需要較長時間。

至於何時恢復試運,馬時亨表示,需留待政府滿意有關報告後再作決定,因事件牽涉到安全問題。但他希望能盡快恢復。他強調,當日事件發生在維修軌道而非行車軌道,相信當港鐵與政府同樣覺得試運沒有問題時,就能恢復試運。

有報道則引述消息人士透露,港鐵已向政府提交報告,報告指列車完成當日試車後,返回石崗車廠並駛入唯一一條有彎位的維修路軌時,結果部分車輪出軌,而承托維修路軌的工字鐵,亦出現變形情況。

港鐵認為,高鐵列車仍然安全,而在未確定彎位路軌的影響力前,不會使用該段維修路軌。

田北辰:試車不應暫停

立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰接受傳媒訪問時指,港鐵不應因今次事件而暫停試運,因石崗車廠有3條維修路軌可使用,建議港鐵繼續試運來回西九龍站至石崗,測試有沒有其他問題,否則通車後才出現問題,更為「大件事」。

他認為,涉事的路軌是用金屬工字鐵將路軌托高,為免再出現問題,建議將該段約6米長、弧度很彎的路軌安裝在石屎地面。他引述港鐵表示願意考慮有關方案。



馬時亨表示,港鐵就出軌事件進行的初步調查報告快將完成。資料圖片

馬時亨:港鐵準繩率99.9%

香港文匯報訊(記者 文森)港鐵經常被批服務水平欠佳,港鐵主席馬時亨昨日指,批評對港鐵並不公道,稱港鐵的準繩率高達99.9%,只因現在「凡事講政治」,在議員批評及社交媒體與傳媒加強監察下,市民才會感覺港鐵服務差。

馬時亨昨日在接受電台訪問時指出,根據數據顯示,港鐵比以前大有進步:目前列車延誤逾5分鐘的機會率很低,只有0.1%,在十年前是0.13%、在廿年前更是0.25%。現時港鐵一日有8,000班車,每日未必會有一班車延誤。

他引述有員工曾在大會上問他,港鐵的服務在世界各地皆有口碑,但在香港經常被批評。他當時回應時提出一個不可行的「良方」:「將港鐵乘客送去紐約或倫敦住一個禮拜,等佢哋搭吓當地地鐵,返來後就會覺得我哋香港好了。」

馬時亨認為,港人對港鐵評價異於外國有多項原因,包括香港人要求很高、社交媒體發展及傳媒監察力加強,加上一旦港鐵故障,立法會議員就會責罵,令市民感覺好像港鐵服務很差,其實港鐵服務準繩率達99.9%。

港鐵於今年6月或將加價3.14%,被批經常故障但仍不斷加價,馬時亨解釋,港鐵每年在維修、更換列車及信號系統等的花費,超過80億元,如未能加價,就難以維持現時服務水平。當沒有利潤時,公司就要裁員或減薪,有幾個公營機構便曾出現這種情況。

他表示,明白市民希望票價愈愈好,但特區政府明年會推出交通補貼,相信可減輕市民負擔,又形容港鐵資本雄厚,財政方面也非常保守,毋須政府再注資。

香港文匯報訊(記者 文森)港鐵東鐵線於本年1月發生服務受阻兩小時事件,令乘客怨聲載道。經調查後發現因列車控制系統的軟件程式有一個隱藏的編碼錯誤,導致事故。有立法會議員批評港鐵發放的資訊不足,也沒有新的應變計劃。港鐵表示已就事故更新有關問題軟件,避免同類事故再發生,以及檢討事故的資訊發放及應變安排,並與運輸署研究優化接駁巴士路線等。

東鐵線於本年1月11日上午發生故障,全線服務一度受阻兩小時,大批乘客受影響。港鐵車務總監劉天成昨日在立法會鐵路事宜小組委員會會議上解釋,事故是由於列車控制系統有一個隱藏的編碼錯誤所造成,相信與過去數年列車班次持續增長有關。

劉天成強調,港鐵重視今次事故,過去3個月已完成改善措施,包括聘請獨立信號系統專家參與調查事故,並已下載新的列車控制系統軟件,糾正編碼錯誤,以及加強監察系統的運作,避免同類事故再發生。而事件與東鐵線正進行的信號系統更換工程無關。

議員不滿「零應變」

多名立法會議員不滿事故當日安排,形容港鐵當日的應變近乎崩潰,至今又沒有一個新的應變計劃,是不能接受。

民建聯議員陳恒鑌質疑,系統重新啟動時間是早上10時21分,但約10時30分仍然有乘客自行走到路軌上,欲知原因何在?當服務恢復正常後,資訊又有否傳至乘客?他質疑港鐵資訊發放不足。

劉天成回應說,當日信號系統恢復後,需要時間為路軌波口解鎖。他又表示,明白因長時間延誤,令接駁巴士未能滿足所有乘客需求,而港鐵當日已利用不同渠道發放資訊。

他表示,已檢討事故的應變安排,又會與運輸署研究能否優化接駁巴士的路線,以及加強資訊發放,盡力減低事故對乘客之影響。