文匯社評 WEN WEI EDITORIAL

「港獨」激進勢力「碎片化」 清除「餘獨」不能鬆懈

本報昨日揭發，被控煽惑暴動等罪名的「本土民主前線」召集人黃台仰疑棄保藏匿外國。昨日法庭對其發出拘捕令，並列於警方通緝名單中。黃台仰潛逃海外，其他「本民前」頭面人物亦龜縮潛水，主張「港獨」的激進組織勢力呈現「碎片化」趨勢，反映「港獨」違憲違法，曾經肆無忌憚鼓吹、煽動「港獨」的搞手，如今面對法律制裁，個個惶惶不可終日，更遭市民唾棄，搞「港獨」的下場清楚不過。但從對「港獨」零容忍零空間的角度看，徹底清除「港獨」的餘毒，政府和社會各界不可鬆一口氣，尤其要杜絕「港獨」思潮滲透、污染校園，保護青少年免受「獨害」。

「港獨」勢力一度趾高氣揚地挑戰特區政府、抹黑中央，作為「港獨」標誌性人物的黃台仰、梁天琦、梁頌恆、游蕙禎等人，如今已離開公眾視野。多名旺角暴亂的參與者經法庭定罪已被判囚，嚴重者判監逾4年，黃台仰、梁天琦作為始作俑者，更難逃罪責，氣焰自然難再。黃台仰棄保潛逃，淪為通緝犯；日前一套為梁天琦塗脂抹粉的紀錄片公映，貴為主角的梁天琦竟然缺席；梁頌恆、游蕙禎不僅喪失議員資格，且被立法會追討薪津，極可能走上破產之路。面對法律的懲處，明目張膽鼓吹、實行「港獨」和激進主張的主腦難以逞強，如鳥獸散。

經歷違法「佔中」、旺角暴亂、立會宣誓風波，香港市民越來越看清楚，激進勢力變本加厲鼓吹「勇武抗爭」，違法暴力行動愈演愈烈，衝擊本港法治，破壞社會安寧，完全違背香港的核心價值，對香港百害而無一利。市民渴望求穩定求發展，極之反感激進暴力言行，反對鼓吹散播「港獨」，也越來越支持特區政府依法懲處煽動違法暴力的「港獨」搞手，不遺餘力打擊「港獨」勢力。黃台仰、梁天琦等人的下場，向全社會傳遞明確信息，「港獨」不得人心，絕對無前途，黃台仰、梁天琦就是前車之鑒。

雖然「港獨」標誌性人物走的走、藏的藏，目前看已經不成氣候，但也要注意，曾經受「港獨」洗腦的一些青少年組織不甘寂寞，蠢蠢欲動。例如多間中學成立所謂「本土關注組」，打着表達言論自由、表達自由的旗號，不時在校內校外派發「港獨」宣傳單張，企圖把中小學變成散播「港獨」思潮的平台，誤導更多心智未熟的青少年，走上「港獨」的不歸路，其毒害青少年的後果，絕對不能等閒視之。

十九大報告要求，港澳特區要「履行維护国家主權、安全、发展利益的宪制責任」，中聯辦主任王志民亦曾強調，「港獨在中國土地上，乃至全球、全世界都是零空間，包括香港同胞在內的全體國人，必定也是零容忍」。反「港獨」任重道遠，黃台仰潛逃，「港獨」激進勢力陷入低潮，但並不意味着反「港獨」已大功告成，仍要高度戒備，不能手軟。

教育當局、學校、家長責無旁貸加強引導學生認識國家憲法和基本法，建立正確的國家民情觀念，培養愛國愛港情懷，以黃台仰、梁天琦等人的反面教材，提醒學生引以為戒，增強青少年抵抗「港獨」思潮免疫力；社會各界繼續發出正義的聲音，制止向學校和以各種明暗手段散播「港獨」、荼毒學子的言行，為青少年營造良好的成長環境。

高租金削弱競爭力 多管齊下增商廈供應

戴德梁行發表《全球寫字樓租賃開支報告》，指香港寫字樓租賃開支冠絕全球，取代倫敦登上首位。本港寫字樓價格高昂，難免影響本地、內地和外資企業在港擴展的意慾，拖創新科技發展和整體產業升級的後腿，削弱香港競爭力，對長遠經濟發展不利。當局有必要加大增加供應的力度，包括透過活化工廈、舊區重建、填海造地等手段多管齊下，多想招數紓解寫字樓供求失衡的問題。

早前長實集團的中環中心以402億元的天價，創下本港歷來金額最大的單宗物業成交紀錄，反映本港作為國際貿易和金融中心，吸引大量外地資金湧入，令本港中心區的商廈租金水漲船高。

戴德梁行的報告指出，在港租用可配置100名員工的辦公室，同一筆開支所能租用的面積，足夠在多倫多配置300名員工，在馬德里配置500名員工，或於孟買配置900名員工。高租金、高地價日益成為窒礙本港發展的掣肘，初創的創新創科企業根本難以立足，即使巨型跨國企業，亦會考慮成本效益，面對高昂租金開支，愈來愈多駐於中環的跨國企業選擇遷至租金較平地區，甚至遷離香港。要保持香港的競爭力，鞏固香港作為國際金融中心的地位，推動向創新創科經濟轉型，香港需要增加商廈供應，遏抑寫字樓租金狂飆，穩定可以承受的營商成本。

重推活化工廈是一個有效途徑。活化工廈計劃於2010年推出，容許15年以上工廈業主免補地價，將整幢工廈改裝活化作其他用途，可惜計劃在2016年3月底屆滿，僅有83宗全幢工廈改裝申請正式簽立特別豁免書，佔全港1,400棟工廈的比例不足6%，最終落實改裝更只有約40宗。

背後原因，一方面是現時申請活化工廈，更改土地用途等程序繁瑣，另一方面則是過去幾年住宅樓價迭創新高，一些業主直接改裝成工廈劏房已經豬籠入水，根本無動機活化為商廈。特首林鄭月娥早在8月葵涌奪命大火後，已責成多個部門以新思維看待工廈，並研究重啟工廈活化的可能性，相關政策備受期待。在消防安全的前提下，港府應提供誘因，吸引更多業主改變工廈用途，在政策上拆牆鬆綁，例如放寬工廈非工業用途的限制，幫助工廈業主整合業權，調整強拍條例申請門檻等等，進一步通過活化增加寫字樓供應。

活化工廈可緩解寫字樓租金的升幅，但受工業區規劃、配套的限制，難以發展成新的核心商業區，吸引優質企業進駐。要提供長遠穩定的營商用地，政府應加快將啟德發展為新商業中心，同時加快舊區重建，提供更多核心區域的新建商廈。另外，有專家提出在大嶼山和港島之間填海造島，打造新的中心商業區，當局應積極考慮，確保香港有充足的商業用地，滿足發展所需。

沙中線超支料有「相當增幅」

切實估算月內提交 馬時亨拒評「封頂」

香港文匯報訊（記者 高俊威）港鐵沙中線超支金額到底多少，將於本月內揭盅。運輸及房屋局昨日透露，預計工程費超支會比原先估計逾50億元再有「相當增幅」，港鐵正就主要工程費用進行檢討， 並會於今個月內提交最新估算，同時強調特區政府會嚴謹把關，仔細審核港鐵的估算報告，再向立法會尋求撥款。港鐵主席馬時亨則稱，沙中線超支是肯定的，但現階段不宜評論沙中線超支需否「封頂」的問題。

沙中線原本造價798億元，運房局於去年11月向立法會提交的進度報告指出，土瓜灣站因發現古蹟，令成本上升41億元，加上金鐘站擴建因工程複雜亦令成本上升13億元，即最少已超支逾50億元。由於尚有其他工程延誤，均影響最終造價，當時就有人估什，超支金額將高達200億元，令沙中線成為千億工程。惟港鐵及政府一直未公佈確實超支金額。

在昨日的立法會鐵路事宜小組委員會會議上，不少議員關注沙中線的超支情況，包括港鐵及政府會否就超支「封頂」，以及現時超支金額究竟多少。

運輸及房屋局副秘書長（運輸）潘婷婷表示，早前土瓜灣站的考古發現，令沙中線大圍至紅磡段的工程約有11個月滯後。

大圍至紅磡段或提早通車

由於在此段實施的追回進度措施漸見成效，故原訂須延遲至2019年底才通車的大圍至紅磡段，預計可於2019年中通車。同時，受灣仔發展計劃工地延遲交接影響，及會展站地底的複雜情況，需預留彈性在會展站上蓋建會議中心，和要處理分域碼頭街附近的鋼管樁，令沙中線紅磡至金鐘段的施工時間有所延長，但通車目標仍維持在2021年。

她引述港鐵公司表示，沙中線主要工程需進行大量額外工作，以克服相關困難及挑戰，故預計主要工程費用「將會有相當的增幅」，而主要工程的應急費用將不足以支付工程的額外開支。

潘婷婷續說，港鐵正就沙中線的主要工程費用進行檢討， 並會於今個月內提交最新估算。特區政府在收到港鐵公司提供最新的估算報告後，路政署及顧問會仔細及嚴謹地進行審核，適時向立法會尋求增加撥款。

港鐵稱已全力減工程成本

被問及工程總額會否「封頂」，港鐵工程總監黃唯銘在會上未有直接回應，只多次表示明白市民關心造價，但強調不論在施工方法或設計上，已全力減低工程成本。

由於工程已完成近80%，多項因素已明朗化，故估算將是切實及已接近尾聲，會在今個月內提交有關估算，並會盡力爭取將工程造價降低。

馬時亨昨日出席一個午餐會後接受傳媒訪問時坦言，沙中線超支是肯定的，因有很多因素包括古物及遲交工地等情況發生，並非他們所能控制，希望外界不要再揣測金額。

他表示，港鐵會在本月內盡快將沙中線造價的最新估算交予政府，待政府研究後才討論其他問題。至於有議員在會議上查問港鐵及政府會否就超支「封頂」，馬時亨則表示不會評論。

■宋皇臺站地底設兩層，上層是車站大堂，下層是島式月台。 港鐵供圖

土木大致完工 宋皇臺站平頂

話你知

港鐵沙中線超支問題仍懸而未決，惟其工程已取得不少進展。港鐵此前宣佈，沙中線九龍城段兩個車站的結構工程已完成，已經平頂，並正式定名為「宋皇臺站」及「土瓜灣站」。隨着沙中線大圍至紅磡段最後這兩個車站完成結構工程，沙中線的土木工程已大致完成。

出席當日平頂儀式的運輸及房屋局常任秘書長黎以德表示，特區政府明白地區人士希望車站能反映宋朝古蹟的特色，於是將車站由「土瓜灣站」改名為「宋皇臺站」，而原本的馬頭圍站則改名為「土瓜灣站」，希望能反映地區特色。

港鐵公司工程總監黃唯銘指出，早前車站工地發現宋元遺蹟，令工程出現阻滯。

工地遺蹟日後公開展示

工程團隊已根據相關部門的專家意見，修改車站的設計及施工方法，妥善保育文物遺蹟，出土的文物日後更可公開展示予市民欣賞。

隨着結構工程竣工，港鐵工程團隊已開始安裝及測試鐵路系統。宋皇臺至紅磡段正進行安裝各項系統，包括通訊設施、信號系統、隧道通風、月台幕門及架空電纜等，以配合日後的列車服務。而啟德至顯徑段亦已進入測試階段，安排列車在軌道上行走，配合系統測試。

港鐵於上月中曾邀請立法會議員視察啟德站。港鐵當時指沙中線工程進度良好，截至今年9月，整體工程進度已達78%，大圍至紅磡段工程完成92%，紅磡至金鐘段則已完成59%。 ■香港文匯報記者 高俊威

■土瓜灣站地盤早前發現古井。 資料圖片

高鐵港段完成96.9% 當局爭取增直達站

官員有Say

廣深港高鐵通車初期只能直達內地10個城市，較8年前提及的16個城市，少了西安、成都、南京等站。運輸及房屋局局長陳帆昨在立法會鐵路事宜小組委員會指，當初16個站是根據顧問建議，並非最終方案，特區政府目前正與中國鐵路總公司爭取增加直達站點。他並透露，高鐵香港段已完成96.9%，進度超預期。

陳帆：較計劃進度為快

陳帆昨日在立法會鐵路事宜小組委員會上表示，廣深港高速鐵路香港段工程進度良好，截至9月底，高鐵香港段的整體完成進度為96.9%，較計劃進度的92%為快。

不過，路政署評估西九龍站消防設備的安裝工程仍有滯後風險，有可能影響消防檢測工作，因此已敦促港鐵公司加強人手及監督工作。同時，消防處亦已調派足夠人手應付所需的消防檢測工作。

消防設備安裝恐滯後

陳帆指出，現在整個高鐵香港段項目的有關關鍵工程主要集中在西九龍站的建造，口岸區工程、室內裝修、機電及屋宇裝備工程均進行得如火如荼。

明年第三季高鐵香港段通車時，會將香港連接至不斷擴大的國家高鐵網絡，大大縮短由香港以鐵路往來內地各主要城市的時間，便捷通達全國各地。

他續說，整個鐵路系統的調試工作，包括為接連內地高速鐵路網絡而進行的聯合調試和試運行，已於今年7月開展，全部九列高鐵列車已經付運到港，進展符合預期。現時正進行車載及軌旁信號系統、列車、香港段區間發車測試及全線點對點運行試驗，預計所有測試可在明年第一季完成。路政署及其監察及核證顧問會繼續關注其進度。

有議員關注高鐵營運費用， 陳帆回應指：「日後實際操作，營運費用多少是合理，我們都會進行仔細審核，如果我們與港鐵有理解框架時，我們願意就大原則回來向議會匯報，除了涉及商業運作細節不能公佈。」

被問及港鐵主席馬時亨曾稱日後高鐵香港段如無法如期通車，西九龍站每月營運費要約8,000萬元是否屬實，陳帆回應指，有關數字只是港鐵的單方面估算，重申到時港府會仔細審核高鐵的實際營運開支，不會接受任何不合理條款。 ■香港文匯報記者 文森

信號系統提升料2026年完成

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵計劃在2026年為7條鐵路線完成信號系統提升工程，耗資33億元。港鐵車務工程總管李家潤坦言，鐵路進行大型提升工程時，因系統不穩定，或導致鐵路服務受阻機會增加。

港鐵昨日派出多名高層出席立法會鐵路事宜小組委員會會議，交代廣深港高鐵、沙中線及提升鐵路線信號系統等工作的進展。

7條路料增10%載客量

李家潤在會上表示，當港鐵於2026年全面提升包括機場快線、觀塘線與荃灣線等7條線路的信號系統後，估計可以增加10%載客量。但他坦言，鐵路進行大型提升工程時，系統不穩定或會令鐵路服務受阻的機會增加。

他又指，港鐵現時以「固定區間」方式保持車廂安全，而未來將會使用「移動區間」，使用無線通訊實時傳輸，及安全防護設計維持鐵路安全。雖然新系統加強備用裝置，但不可能完全避免發生故障。

他表示，信號系統提升時，鐵路將全線或局部暫停服務。港鐵希望維持鐵路服務水平，同時進行更新工程，是港鐵現時面對的大挑戰。其中一個做法是，只在晚間鐵路停駛時，進行每天兩小時的測試，減低影響乘客的程度。其中荃灣線工程預計於明年底完成。