文匯社評 WEN WEI EDITORIAL

痛定思痛徹底改革 挽回公眾對港鐵信心

港鐵昨日召開記者會，主席馬時亨就沙中線工程問題向公眾道歉，並決定重組管理層。沙中線工程施工存在諸多問題，安全成疑，暴露港鐵監管不足，更換管理層體現問責精神，政府已將事件轉介警方調查，相信有助進一步查明真相、追究刑責。事件嚴重損害港鐵形象，政府更要痛定思痛，徹底改革港鐵的管理機制，包括加強對外判商的監管，杜絕類似事件重演，挽回公眾對港鐵的信心。

沙中線工程出現不按核准圖則施工的情況，當中更涉嫌造假現象，港鐵受政府委託興建工程，作為最大責任人，未能有效監管承建商，不能及時發現問題，出事後提交予政府的報告亦不全面不準確，反映港鐵對外判商的監管機制失效，令公眾對沙中線工程質量失去信心，港鐵多年建立的良好聲譽遭受重創。

港鐵進行「大換班」，工程團隊最高管理層被撤換，行政總裁梁國權亦已提出提早退休、但獲留任至繼任人到位，港鐵已成立遴選委員會，就行政總裁展開全球招聘。對管理層作出問責只是第一步，由於事件仍存在不少疑點，可能涉及刑事責任問題，路政署已報警，由警方接手調查，希望盡快查個水落石出，令違規造假施工者受到法律制裁。

港鐵自從由地鐵和九鐵合併之後，經過逾10年時間發展，已成為一家市值約2,600億元、員工逾2.6萬的大型企業，在香港專營公共交通工具中，港鐵的市場整體佔有率高達49.1%，佔有壟斷地位。但是，港鐵的管理問題層出不窮，一直備受關注。雖然港鐵提出不少改革措施，包括設立了工程委員會和風險管理委員會，但此次沙中線事件，竟然出現不按圖則施工的情況，這在普通私人機構也不允許的，可惜不僅港鐵工程委員會未能阻止問題發生，連港鐵董事局都被蒙在鼓裡，說明港鐵的監管改革不徹底，工程管理存在明顯漏洞。

政府作為港鐵最大股東兼最大監管者，責無旁貸加強監管港鐵，確保鐵路工程的質量和安全，為市民提供最優質安全的鐵路服務。經此一役，政府除了對港鐵管理層作出問責，將違法者究治外，更有職責完善港鐵的監管制度，以免改革走過場、換湯不換藥，日後重蹈覆轍。

立法會議員田北辰認為，鐵路是工序最繁複的基建項目，同時涉及機電工程署、土木工程拓展署、屋宇署、路政署、運輸署等多個部門，政出多門之餘，亦對鐵路管理缺乏專業認知，存在巨大管治風險。田北辰建議，政府必須成立一個鐵路專責機關，專責鐵路工程監督及規劃，直接向運房局負責，一併統整所有部門運作，才能有效監督港鐵。事實上，內地、世界不少國家和城市都設有專責的鐵路總公司或政府機構，專門統籌鐵路管理事務，政府應認真考慮有關建議。

此次沙中線的承建商涉嫌違規施工，問題被揭發後至今未向公眾交代事件，港鐵對其亦管不了、「冇佢符」，更加反映有必要加強對港鐵工程外判商的監管。例如引入現時政府工務工程均採用的「承建商管理手冊」制度，對承建商施工質素、工程進度、管理態度、分判及採購表現等進行定期評核，以提升港鐵對鐵路工程監督的嚴謹性，不容外判商「無王管」。

理性支持填海 爲港發展謀突破

團結香港基金昨天提出「強化東大嶼都會」計劃，建議在大嶼山東部海域填海，建設一個面積約2,200公頃的大型人工島，打造可容納70至110萬人口的新市鎮。填海造地是香港過去發展的成功經驗，亦是解決土地短缺的重要選項。本港土地不足迫在眉睫，社會應理性討論填海建議，在保護環境的前提下，求同存異、凝聚共識，政府更應拿出決心和魄力，處理填海造地議而決、決而行，為香港發展爭取突破。

《香港2030+》研究指出，香港長遠欠缺最少1,200公頃的土地，當中仍未考慮市民改善居住條件的需求。團結基金提出填海2,200公頃好像很多，但與香港的周邊城市相比，其實規模並不大。深圳過去10年填海造地超過5,000公頃，未來亦計劃再填海5,500公頃；新加坡過去10年填海面積亦超過2,000公頃，並計劃再填海近5,000公頃。香港踏入21世紀後開拓土地原地踏步，2001年至2015年填海造地面積只有690公頃，較上世紀八九十年代下跌8成，正是造成今天香港缺地、樓價飆升的一大原因。填海是香港以往及其他城市發展行之有效的途徑之一，如今重新加大填海規模，值得認真考慮。

相比起發展棕地和舊區重建等辦法，填海造地便於整體規劃，同時不必應付收地賠償、居民安置等複雜問題，交通配套、基建配套可統一規劃，可塑性更高。根據團結香港基金的研究，在大嶼山東部填海造地的成本僅是每平方呎1300元，較政府徵收新界農地的每平方呎1500元賠償低；如填海工程進展順利，最快第11年便可遷入第一批住戶，比發展新界東北需時16年去收地發展為快，填海增加土地供應成效更好。當然，並非說只要填海，就不需要其他土地發展方式，各種方式可以多管齊下。

填海面對的最大阻力，主要是環保團體的反對。誠然，環保需要重視，但任何事都是講求利益平衡，不可能將單方面訴求無限放大。「強化東大嶼都會」計劃，在選址上已經考慮自然保育及海洋生態的影響，並非位於中華白海豚和江豚的活躍區域，再加上現在的填海方式已較過去先進，對環境的影響屬於可接受。

「強化東大嶼都會」計劃建議撥出大約3成土地用作住宅用途，當中至少7成用作公營房屋，其餘用於新興工業及康樂設施等。香港多個新市鎮，興建大量公屋居屋，解決過百萬人安居問題，都是靠填海造地。所謂「填海只為起豪宅」只是誤導失實之說 。

事實上，隨着土地大辯論的進行，社會對各種土地發展方式展開理性討論，主流民意支持維港以外填海的取向日趨清晰。中文大學香港亞太區研究所的調查發現，逾三分之二受訪者認為香港需再次發展規模相當於沙田的大型新市鎮；有46.8%市民贊成維港以外填海，淨支持度達15.7%。逢填海必反的聲音，並不代表大多數港人的心聲。

任何開發土地建議，都難以做到統一意見，政府亦不可能等到所有人達成一致意見才行動。施政應順應主流民意，從香港整體利益出發，希望政府有決心和執行力拍板落實填海，為建房、發展經濟提供土地，真正為民謀福、提升香港競爭力。

覓地要治本 填海不二策

團結基金座談會探討 與會者指「強化東嶼」有得諗

香港文匯報訊（記者 陳珈琋）香港土地問題亟待解決，團結香港基金昨日舉行座談會，探討本港造地的可行之方。行政會議召集人陳智思指，填海是唯一長遠解決土地問題的方法，並強調原地踏步不能解決問題，盼更多人了解填海的理念。

■董建華強調單靠「東拼西湊」無法解決香港現有的問題，呼籲社會支持填海計劃。 香港文匯報記者曾慶威 攝

■團結香港基金昨日舉行座談會，探討本港造地的可行之方。 香港文匯報記者曾慶威 攝

陳智思、香港公開大學校長黃玉山、規劃署前署長凌嘉勤及合和實業董事會主席胡應湘昨日出席座談會，大談填海的可行性、影響及社會現存的問題，並認為「強化東大嶼都會」計劃值得考慮。

陳智思在會上表示，很多舊樓面臨老化，數年後必須要重建，屆時需要有空間安置市民。

他續說，粵港澳大灣區並非單向發展，而是雙向發展，香港作為國際地區，部分香港的強項行業，如醫療等留港發揮，但欠缺土地資源。

他指，團結香港基金「強化東大嶼都會」計劃並非天馬行空，因為特區政府在《2030＋》「東大嶼山都會計劃」時，已就填海概念進行大量資料搜集。他認為，填海是唯一長遠解決土地問題的方法，社會應該多了解。

陳智思冀社會多了解理念

根據團結香港基金昨日發佈的民調顯示，市民對於在東大嶼山發展人工島的支持度為48.6%。陳智思表示，有信心爭取60%以上的支持，呼籲更多人向身邊的人解釋填海背後的理念，讓更多市民明白計劃的可行性。

黃玉山在會上提到，自己研究紅樹林多年，曾有學生以「不環保」為由反對填海，但不清楚填海的實際影響。他批評，不少反對填海的市民是人云亦云，有需要多向市民解釋，填海是一個可行、最重要的方案，可以大規模解決香港的需求，值得支持。

黃玉山批部分反對人云亦云

他解釋，填海並非不可為，而是視乎地點、正確的方式等，更可以設有補償方案。他舉例，現時赤鱲角機場亦是填海獲得的土地，反問「假如沒有填海，可以在哪兒興建機場？」他續解釋，當時填海亦對部分紅樹林構成破壞，特區政府其後以興建濕地公園，並重新種植紅樹林作補償，「即使填海有一定程度的破壞，均可以補償，所以不要在未清楚情況便反對。」

身兼香港理工大學社會創新設計院總監的凌嘉勤指，短期的土地供應方案只能在現有土地增加密度，但長期一定要大規模增加土地。他相信有更多的技術性研究後，將有更多資料協助社會達共識。

胡應湘則認為，「強化東大嶼都會」計劃選址水深較淺兼合乎水流，加上處於中部地區，既可改善交通，亦可與大灣區連結，故支持相關計劃。

「東拼西湊」難奏效 「夢想之地」同心建

香港文匯報訊（記者 陳珈琋）土地短缺問題一直困擾香港，團結香港基金昨日提出「強化東大嶼都會」計劃，建議在中部海域興建2,200公頃的人工島。全國政協副主席、團結香港基金主席董建華昨日強調，單靠「東拼西湊」是無法解決香港現有的問題，希望計劃能得到特區政府的關注，並呼籲社會上所有陣營求同存異，給香港一幅「夢想之地」。

董建華昨日在團結香港基金的「匯聚智慧造地創未來」覓地研究報告峰會上致辭時指出，香港土地短缺問題，令社會貧富懸殊問題嚴峻，更影響年輕人成家計劃。

已發展地人口密度高過孟買

他引述數據指，香港每平方公里已發展土地的人口密度高達27,400人，較印度孟買還要高，深圳人均生活空間有300平方呎，惟本港人均生活空間只有170平方呎。董建華認為，特區政府及社會上下已明白，土地短缺問題對社會民生的切身影響，並日漸趨向共識，香港需要盡快增加土地，令港人有更好的生活質素。

他強調，香港正面對多方面挑戰，特別是來自鄰近城市的挑戰，香港必須有足夠土地，才能發揮優勢，開創更多產業，「土地是萬物的源頭，沒有土地便沒有計劃，缺乏土地影響社會民生及發展，是不爭的事實。」

「沒有土地，就什麼也做不到」

董建華表示，香港是一個充滿生氣及活力的城市，背後有數代人的努力，其父親董浩雲來港「打天下」，憑着自己的努力成為世界船王，「如果有人才、有基本條件，卻沒有土地，就什麼也做不到。」

他強調，尋找土地可以多管齊下，以紓緩現時的情況，但香港已經落後了一段很長的時間，需要宏觀、長遠、具有效益並能滿足需要的土地計劃，單靠「東拼西湊」不能解決問題。

董建華強調，「強化東大嶼都會」計劃是可行、最具效益的方案，為社會帶來突破，並為香港尋找足夠土地，讓港人有足夠發展空間，創造新的輝煌，他並在結語中呼籲，不論任何陣營的人展現愛港愛家的心，摒棄自身的利益，求同存異，給香港一幅「夢想之地」，為香港未來及子孫後代創造更幸福的生活。

觀塘重建突破 搭建戶有着落

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）觀塘市中心重建項目已進行多時，市建局代表昨日到觀塘區議會交代項目進度，指該局已於上月底通過，為處於第五發展區內私人土地上的違規搭建物用戶制定的特別搬遷方案框架，並將盡快因應搭建物用戶的情況和資格，按照特別方案的原則制定具體建議方案。具體方案將會根據最新用戶資料及專業測量師量度搭建物的面積及圖則計算，預計最快可於今年第三季公佈，並將舉行簡報會，向搭建物用戶講解特別方案的原則及具體內容。

根據市建局資料，觀塘市中心項目是前土地發展公司於1998年公佈的其中一個重建計劃，地盤面積逾50萬平方呎，影響約1,653個業權及約3,139人，估計項目的總發展成本達數百億元，屬市建局歷來最大型的重建項目。市建局於2007年3月啟動項目的法定規劃程序。

觀塘區議會觀塘區發展及重建專責小組昨日開會，由市建局代表交代項目進度，其中觀塘市中心第二及第三期發展區的主地盤基座平台及地庫工程預計於2020年第四季完工；於康寧道、物華街及協和街分階段進行的道路改善工程則預計於明年第四季完工。

至於同仁街臨時小販市場的第二階段改善工程，當中加設送風機和預處理鮮風系統裝置工程已完成，市建局指商販對有關裝置感到非常滿意。

市建局代表指出，該局將於今年第三季開始分期進行觀塘市中心第五發展區其餘大廈的移除外牆曬衣架及冷氣機支架工程， 市建局行政總監韋志成及管理層職員已於6月15日再度落區探訪搭建物用戶，並於同日舉行座談會向用戶講解第五發展區的工作情況及早前進行問卷訪問的結果。

市建局於於今年3月至4月期間成功以面對面形式訪問了110名受訪者，67%受訪者認為觀塘市中心重建會對社區帶來好的影響，只有10%受訪者認為會帶來壞影響。

顏汶羽促加快進度減擾民

觀塘區議員顏汶羽指觀塘市中心重建工程已經進行多年，現仍就第五發展區與相關持份者進行協商，要求市建局加快市區重建的進度，減低對市民生活的影響，特別是交通改道、交通交匯處等安排令市民極度困擾。

土供組電話訪問 盼蒐3000民意

香港文匯報訊（記者 岑志剛）「土地大辯論」即將踏入最後階段，土地供應專責小組昨日正式拍板，將於本周五（10日）展開電話訪問，目標是收集不少於3,000份有效意見，包括2,000個固網電話和1,000個流動電話意見。

土地供應專責小組昨日舉行中期檢討，小組主席黃遠輝會後表示，會上正式拍板於本周五（10日）展開電話訪問，目標是收集不少於3,000份有效意見。

訪問約15分鐘內完成

黃遠輝指，電話訪問包括21條問題，大致與實體及網上問卷相若，包括對18個土地供應選項的看法，以及個人資料如年齡組別、居住的房屋類型等。問卷不會要求受訪者揀足合共1,200公頃的土地需求，但會在訪問先說明本港正面臨1,200公頃的土地短缺。

他提到，電話問卷早前已完成先導實驗，受訪者平均可在15分鐘內完成，對問題亦有足夠認知，認為他們對時長抗拒不大。

先導實驗又測試出，約三成受訪者家中沒有固網電話，因此在正式推出的電話訪問中，會收集2,000個固網電話和1,000個流動電話意見，考慮到固網電話戶主有大機會在日間上班，故訪問主要會在晚上進行。

小組將於本月底參與港台節目《眾言堂》，以類似慎思明辨的方式，在節目上隨機抽出數位聽眾，就3個土地供應選項分別填寫問卷，之後與小組成員等進行討論，再完成一份問卷，以比較討論前後變化。黃遠輝表示，港台會將結果交予土供小組參考，視作一份意見。