沉降超標影響嚴重 港鐵必須盡快補救

港鐵沙中線工程問題一波未平一波又起。繼紅磡站工程涉嫌造假之後，昨日再被揭發土瓜灣站地盤前年進行挖掘工程時，周邊有23幢樓宇沉降幅度達到需要停工級別，但港鐵未有停工，亦無對外公佈。目前受影響樓宇的安全最受關注，樓宇超出正常的沉降恐危及居民生命財產安全。為消除疑慮、安撫市民，港鐵必須盡快作出補救，首先重新檢驗受影響的樓宇是否安全，並採取相應加固措施，政府更應主動介入，監督港鐵盡快妥善處理、提供補償，維護受影響居民的利益。

有媒體揭露，土瓜灣站地盤附近多個監測點數據顯示於2015至2017年間有沉降現象，多達23幢住宅及商廈沉降幅度超出容許上限（屋宇署建議上限為25毫米），最高沉降幅度達62.9毫米；有油站亦處於出現沉降的大廈內；附近地下煤氣管沉降亦超出容許上限，對此，煤氣公司表示已作出處理，現時煤氣管道的情況穩妥。

土瓜灣舊樓林立，不少舊樓本身已經不牢固，過去亦發生過塌樓死人的不幸事件。若然有舊樓發生沉降，隨時變成危樓，而且油站、煤氣管道也捲入其中，一旦發生問題，例如塌樓、洩漏煤氣、甚至爆炸，對居民生命安全構成重大威脅。

即使「好彩」無因沉降而導致塌樓，但此次事件波及的商戶、居民人數眾多，一旦有大廈被評定為不適宜居住，居民的安置、賠償將是一個相當棘手的問題。

因此，當務之急是評估受影響的大廈是否仍可安全居住。昨日港鐵召開中期業績報告會，港鐵車務及中國內地業務常務總監金澤培表示，在檢視土瓜灣站附近沉降情況後，發現沉降情況已經平穩，無再出現變化；他會要求同事翻查資料，研究後詳細交代。

港鐵的解釋不能令公眾釋懷，更不能令受影響居民放心。「沉降情況已經平穩」，只能說明情況無惡化，並不代表沉降超標的大廈安全宜居。港鐵必須為所有受影響大廈重新進行檢驗，並將檢驗結果向公眾公開；倘若居民、公眾對港鐵的檢驗結果覺得有可疑之處，政府應委派屋宇署或獨立的專業機構再作檢驗，搞清楚沉降是否影響樓宇安全。

有了準確可信的檢驗結果之後，若樓宇仍屬安全，但因沉降出現裂縫、石屎剝落等情況，港鐵亦要承擔維修，並且對有關大樓進行加固工程；若然樓宇被評定為不適宜居住，受影響居民需要另覓居所，港鐵必須提供合理的財政補償。政府則應主動跟進問題，監督港鐵提供必要的補救措施，將事件對居民的影響、造成的損失減至最低。

昨日，已申請提早退休的港鐵行政總裁梁國權在記者會上多番強調，安全是港鐵的首要任務，港鐵亦會根據程序工作。可惜事實並非如此。港鐵紅磡站工程懷疑有工程人員使用虛假文書，不按圖則施工；土瓜灣站工程亦被指港鐵曾自行調高沉降幅度容許的上限以免停工，即使屋宇署不接受，港鐵亦置之不理繼續趕工，令沉降問題愈趨嚴重。事件反映，港鐵為趕工、圖方便，將安全拋諸腦後。港鐵忽視施工安全，影響香港形象，損害市民利益，暴露港鐵管理存在嚴重問題，政府作為大股東、監管者，應當積極干預，發揮應有的監督作用，確保港鐵安全施工。

積極發展電子支付 緊追智慧城市潮流

八達通卡公司與應用程式「WeTaxi HK」合作，透過程式預約的士乘客，可用八達通卡或應用程式「好易畀（O!ePay）」繳付車費。這是本港電子支付的新進步，也是用新科技提升的士服務質素的新嘗試。本港正努力打造智慧城市，各界應積極創新，各行各業運用新技術，加大開放合作步伐，在新一波以創新推動的發展大潮搶佔先機。

八達通行政總裁張耀堂指出，近期政府計劃引入的士扣分制，當中司機未有準備足夠零錢會被扣分，此次推出「WeTaxi HK」，包含電子支付，正可解決此問題。司機版的「WeTaxi HK」還設有即時交通資訊提示和車速監察功能，可以了解司機駕駛習慣與常去地區，為司機尋找最合適訂單。本港科創公司以新科技協助的士行業提升服務質素，推動本港電子支付，值得肯定。

目前本港約有800名市區及新界「WeTaxi HK」的士司機成功申請了「好易畀（O!ePay）」賬戶，與本港約1.8萬輛的士及4萬的士司機比，電子支付的比例仍然太低。目前微信香港、支付寶香港已打入的士市場，Visa及萬事達卡也與預約的士手機應用程式HKTaxi及DiDi（滴滴出行）合作使用無卡支付，加上目前八達通卡加入的士電子支付市場，本港電子支付發展明顯加快。但也要看到，與內地相比，本港電子支付發展還是相對落後。

電子支付是大勢所趨，本港八達通卡曾經領先潮流，只是內地近年大力發展，後來居上。不過令人鼓舞的是，金管局擬9月推出「快速支付系統」（FPS），透過該支付系統，只要知道對方的電話號碼或電郵地址，即可以實施即時轉賬服務，該支付系統將全面接通本港銀行及本地16個持牌儲值支付工具，打破現時支付及收款雙方都要使用相同系統的限制，支付技術可能超越內地。

「快速支付系統」的推出，將帶來香港電子支付、流動支付的新革命，本港應以開放合作態度，加緊引進電子支付新技術，配合政府金融基建工程，推出新的電子支付服務，商家亦需作好準備，建立相應付款方案，共同將香港打造成為「不用錢包」、「不用現金」的國際城市，智慧城市。

政府已公佈智慧城市藍圖，並向立法會申請約9.2億元推動發展數碼身份證、智慧燈柱試驗及大數據分析平台等3大基礎建設項目，並將於明年提供共4,500兆赫的新頻譜，以配合2020年推出5G服務。值得注意的是，本港周邊城市亦正大力向智慧城市發展，內地深圳、杭州等智慧城市的發展絕對不亞於香港，甚至有所領先，韓國亦通過了《智慧城市法》，因此香港推進創新創科的力度仍需加強，並應積極融入大灣區，利用更大的發展空間和腹地，助推本港建設智慧城市。

珠三角水資源配置工程獲批 緩解廣深莞缺水 計劃5年內完工

西江水東調 港備用水無憂

香港文匯報訊（記者 帥誠 廣州報道）備受關注的珠江三角洲水資源配置工程可行性研究報告日前正式獲得國家發改委批覆，這標誌着廣東最大水利工程將進入全面建設新階段。工程計劃5年內建成，將實現從西江向珠三角東部地區引水，解決廣州、深圳、東莞生活生產缺水問題，並為香港等地提供應急備用水源，為粵港澳大灣區發展提供戰略支撐。

據悉，珠江三角洲水資源配置工程將由廣東粵海控股集團牽頭建設。此前，廣東省水利廳牽頭開展一系列調研論證，在歷經近10年統籌謀劃與科學論證後，國務院、廣東省相繼作出戰略部署，將珠三角水資源配置工程列入《珠江流域綜合規劃（2012-2030年）》及全國172項節水供水重大水利工程之列，並要求加快推進。

完成核心要件 最快年底開工

8月2日，國家發改委正式簽署重磅批文，同意該工程可行性研究報告，並明確工程任務是從西江水系向珠三角東部地區引水，解決廣州、深圳、東莞缺水問題，提高供水保證程度，同時為香港特別行政區、廣東番禺、順德等地提供應急備用供水條件。至此，該工程開工前所需核心要件全部完成。

考慮到工程特點及施工難度等因素，該工程總工期約為60個月，估算總投資339億元（人民幣，下同），其中中央投資安排34億元，預計將於今年底至明年初全面開工。在此之前，珠三角水資源配置工程試驗段項目已先行啟動，為主體工程試驗新技術、積累新經驗。

解決缺水難題 退還生態用水

目前，水資源總量是東江近10倍的西江水系，開發利用率卻僅為1.3%。建成後的珠三角水資源配置工程，將覆蓋和影響珠三角數千萬人群，對生活生產、環境保護、生態恢復、水資源科學配置等各個方面產生深遠影響。

該工程不僅是廣東史上投資規模最大、輸水線路最長、受水區域最廣的水利工程，還將是世界上流量最大的長距離有壓管道調水工程。建成後將逐步實現西江、東江水源互補、豐枯調劑，退還東江流域及沿線城市生態用水，並為香港等地提供應急備用水源。

資料顯示，該工程輸水線路全長113.1公里，其中幹線長90.3公里，渠首設計引水流量為每秒80立方米。深圳分幹線長11.9公里，設計流量每秒30立方米。東莞分幹線長3.5公里，設計流量每秒15立方米。南沙支線長7.4公里，設計流量每秒10立方米。

該工程設計多年平均引水量為17.87億立方米，多年平均供水量為17.08億立方米，其中廣州南沙5.31億立方米、東莞3.3億立方米、深圳8.47億立方米。工程沿線將新建鯉魚洲、高新沙、羅田等3座泵站，並新建一座庫容529萬立方米的高新沙調蓄水庫。

香港特區政府水務署表示，據了解有關計劃是從西江水系引水至珠江三角洲東部地區（包括廣州南沙、深圳及東莞），紓緩有關地區對東江水的需求，而計劃亦會就輸港東江水提供應急備用條件，進一步保障香港的供水安全。

整理：香港文匯報記者 帥誠

珠三角水資源工程數據

總投資	約339億元人民幣
輸水線路	約113公里
設計引水流量	每秒80立方米
設計供水規模	約每日600萬噸
預計工期	60個月
隧洞深度	地下40米至60米

整理：香港文匯報記者 帥誠

管道深埋地底 預留發展空間

香港文匯報訊（記者 帥誠 廣州報道）據國家發改委批文顯示，珠三角水資源配置工程由1條幹線、2條分幹線、1條支線、3座泵站和1座新建調蓄水庫組成。工程西起西江幹流鯉魚洲，東至深圳公明水庫，穿越珠三角核心城市群。

據介紹，該工程在規劃、設計及今後的施工、運營等各環節踐行綠色發展理念，全線採用地下深埋盾構施工與深埋管道輸水方式，最大限度保護灣區生態環境，為未來發展預留出大量寶貴地表和淺層地下空間。

正因為如此，該工程設計建設面臨諸多挑戰，特別是位於珠江口獅子洋段約10公里長海底隧洞，水文地質環境異常複雜，需攻克諸多技術高地。也正因為如此，該工程將創下多項行業乃至世界紀錄。

制定嚴密措施 保護沿途生態

「珠三角工程輸水線路穿越珠三角核心城市群，為了實現『少徵地、少拆遷、少擾民』的目標，打造新時代生態智慧水利工程，該工程採用深埋盾構的方式，在縱深40米至60米的地下建造。」工程建設單位相關負責人介紹，珠三角工程環境影響評價報告書在水資源、水環境、陸生生態、水生生態及其他環境保護方面制定了嚴密措施，在水環境風險控制方面作了重點防範。

利用率近警戒線 東江壓力待紓解

香港文匯報訊（記者 帥誠 廣州報道）作為人口最多、經濟總量居前的全球最大灣區，以珠三角為腹地的粵港澳大灣區面臨着水資源分佈不均、開發利用不平衡、應急備用水源不足等問題。

乾旱不時出現 制約灣區發展

特別是自2004年以來越發凸顯的東江流域缺水問題，今年上半年，廣東多個水庫、河流迎來枯水期，再加上持續高溫天氣，惠州、河源、梅州市各縣區陸續出現旱情。不時出現的乾旱，制約着珠三角及大灣區未來可持續發展。

在人口、經濟集中的東江流域，年均淨流量235億立方米，水資源開發利用率已達38.3%，逼近國際公認的40%警戒線，但仍不能滿足沿線用水需求，東江缺水問題的日益凸顯，對香港民眾的日常飲水造成隱患。

相比之下，西江幹流年均淨流量高達2,163億立方米，綜合開發利用率卻僅為1.3%，優化東西部水資源配置，成為珠三角亟待破解的問題。

據悉，珠三角水資源配置工程工期約為60個月，這意味着五年內廣州、深圳、東莞及香港就能用上西江水，東江用水緊缺的情況也將得到緩解。