不容以言論自由包庇「港獨」挑戰法治

政府刊憲禁止「香港民族黨」運作。英、美和歐盟政府及本港反對派政黨均以「打壓言論、結社自由」為名，攻擊政府的決定；本港有組織更計劃邀請「香港民族黨」參與違法「佔中」四周年的紀念活動。「香港民族黨」煽動「港獨」違憲違法，政府予以取締，合法合情合理。本港反對派和外部勢力老調重彈，將煽動「港獨」與言論、結社自由混為一談，抹黑政府的執法，包庇縱容「港獨」。任何人士或組織明知「香港民族黨」已成非法社團，仍然為其提供活動空間，皆觸犯法律，政府必須從嚴檢控，打擊刻意挑戰法治、煽動「港獨」的囂張行為。

「香港民族黨」自成立之日起，長期明目張膽鼓吹「港獨」，並付諸行動，保安局局長行使《社團條例》第8(2)條賦予的權力，禁止「香港民族黨」在香港運作，彰顯法治，顯示政府立場堅定、態度鮮明，充分運用法律工具，遏止任何分裂國家的言行，維護國家安全，保障香港繁榮穩定，對國家和廣大香港市民負責任。

但是，西方政府迫不及待為「香港民族黨」鳴不平，一方面表示支持「一國兩制」、反對「港獨」，另一方面強調言論自由和結社自由是香港核心價值，指責「港府取締『香港民族黨』的決定與這些重要價值相違背」；稱「不僅縮窄結社及言論自由，還收緊政治活動空間，有可能造成更廣泛的負面影響。」

至於民主黨、公民黨等本港反對派政黨，雖然不敢開宗明義撐「香港民族黨」，事先張揚不支持「港獨」，但卻祭出言論及結社自由的大旗，對「香港民族黨」煽動「港獨」違憲違法隻字不提，反而譴責政府「打壓持有特定意見者做法可恥」。

特區政府依法取締「香港民族黨」，這是香港的事務、中國的內政，外國政府無緣置喙，無資格指手劃腳；西方政府和本港反對派口徑一致、裡應外合，又把煽動「港獨」與言論、結社自由劃上等號，明顯混淆是非、誤導公眾，更向「港獨」勢力發出錯誤信號，以示有人替「香港民族黨」撐腰打氣，助長執迷不悟者搞「港獨」的氣焰，頑固對抗政府執法。

正因為有幕後勢力的撐腰，反對派的幕前組織心領神會，刻意挑戰政府的執法權威。「香港民族黨」已淪為非法社團，涉及非法社團的罪行即時適用，包括管理及協助管理、以非法社團成員身份行事、向非法社團付款或給予援助、提供場地等，全屬於刑事罪行，一旦罪成刑罰包括罰款或監禁，其中監禁最高2至3年。

有組織明知「香港民族黨」被列為非法社團，仍公開邀請「香港民族黨」及其召集人陳浩天出席他們的集會，雙方都可能干犯《社團條例》的規定，不是以「言論自由」、「發表意見」為名就能逃避法律制裁。該組織罔顧法治、「頂風作案」，繼續邀請「香港民族黨」及陳浩天出席集會，分明不把政府取締「香港民族黨」的決定放在眼裡，企圖為「香港民族黨」散播「港獨」搖旗吶喊、火上加油。

「樹欲靜而風不息」，若反對派對保安局的禁止命令不肯遵從，反而鋌而走險，不惜以身試法，違抗禁止命令，繼續鼓吹煽動「港獨」，政府必須嚴格按照相關法律提出檢控，以更嚴厲的刑事處罰制裁挑戰者，彰顯法治，絕不容借言論、結社自由之名，肆無忌憚煽動「港獨」。

完善票務安排 發揮高鐵效益

昨日是高鐵香港段通車後首個公眾假期，高鐵西九龍站全日有46,000多人出入境，人數有所下降。另外，透過內地官方售票平台12306購票的乘客，在西九龍站取票安排仍未盡完善，一度出現人龍。高鐵開通初期，旅客、市民都需要時間適應，客量未滿負荷是正常現象。港鐵應抓緊時間補漏拾遺，盡快完善香港與內地兩套售票系統的融合，全面發揮高鐵便利快捷的效應，同時積極推廣高鐵遊，吸引更多乘客。

港鐵早前預計每日有80,000人次乘搭高鐵，從開通三日的情況觀之，除了首日有75,000人次客量之外，前日和昨日都只有約46,000多人，離預期目標有一定距離。必須看到，任何新營運的重大基建設施，都有推廣適應的過程，不能以短期反應定成敗。

2011年廣深港高鐵率先開通廣州南至深圳北段，2015年再開通深圳北至福田段，這些路段通車初期，同樣出現客量不足的情況，經過一段時間運作，公眾了解、享受到高鐵的好處，高鐵客量漸入佳境，現在高鐵內地段在節假日已「一票難求」。高鐵香港段開通僅僅3日，市民和旅客的整體反應良好，相信經過一段時間，越來越多人體驗過高鐵的快捷舒適，更趨向選擇高鐵作為到珠三角、長三角的交通工具。

事實上，高鐵連接內地40多個城市，有龐大潛力發展高鐵旅行團，尤其是針對學生和長者的團隊。特區政府早前已敦促港鐵加快與旅遊業界協商，落實團體票事宜，相信高鐵客量稍後會明顯改觀。

不過，在高鐵客量尚未達到預定目標之前，西九龍站就連續出現排隊買票、取票的人龍。究其原因，一方面是乘客未適應高鐵取票的規則，另一方面則是香港與內地購票系統未能融合，大量通過內地12306網站購票的旅客，只能通過人工櫃位取票，以致港鐵職員應接不暇。

高鐵的優勢是「快、靚、正」，旅客要排隊數小時取票，取票時間比搭車時間更長，明顯不可接受。港鐵必須盡快改善這種情況，彰顯高鐵的高效優勢，以免打擊乘客乘搭高鐵的意慾。

現在西九龍站的人工櫃位同時處理購票和取票兩種業務，香港市民購票完全可以通過電話、網絡等途徑，然後在自動取票機取票，港鐵只需加強宣傳，在西九龍站多派職員指導乘客使用自助設備，可減少排隊購票和取票的人數。

內地高鐵運作多年，絕大部分乘客早就使用網絡購票，只是香港市民仍未熟悉，港鐵可對網絡購票的乘客提供折扣優惠，鼓勵市民使用，減少人工櫃位的使用量。

至於經12306系統購票後在港取票的安排，目前運作不暢順，這並非高科技、高難度的問題，港鐵必須與內地鐵路總公司加緊協調，盡快理順，做到訂票、出票、驗票全面配對、無縫對接，不能因購票問題而影響市民、乘客搭乘高鐵的意慾。

高鐵作為重大跨境交通工具，又由兩個鐵路系統營運，有磨合期在所難免，市民應抱包容耐心，港鐵更應從速改善服務，消除障礙，充分發揮高鐵便民利港的最大效益。

覓地「初稿」助特首「適度落墨」

無量化數據 無小組立場 黃遠輝料施政報告不會「逐項講」

香港文匯報訊（記者 文森）為期5個月的土地供應公眾諮詢今日結束，小組已向特首林鄭月娥提交初步觀察報告，最終報告料年底完成。土地供應專責小組主席黃遠輝表示，初步觀察報告沒有量化資料，僅供特首參考，可以在施政報告「適度落墨」。黃遠輝表示，相信政府會待小組提交最終報告後才落實執行工作。

■黃遠輝表示，初步觀察報告沒有量化資料，僅供特首參考，相信政府會待小組提交最終報告後才落實執行工作。

■香港社區組織協會訪問150名居於不適切居所的住戶，了解他們就土地供應專責小組提出的土地選項的看法。 香港文匯報記者 尹妮 攝

黃遠輝昨日在電台節目說，土地供應公眾諮詢的初步觀察，是基於小組參與公眾諮詢場合聽到的意見而編寫，因此是單憑成員的印象，沒有量化數據及質量分析，亦無承載小組立場，但報告可讓特首參考有關結果，了解社會在過去數月對土地供應的意見，在施政報告能「適度落墨」。

指政府會等埋最終報告

被問到施政報告會否就土地供應方案有拍板式取態。黃遠輝強調，特首清楚知道小組仍未完成公眾諮詢，亦尊重民意，一定會等最終報告出台，才落實執行工作，又相信施政報告不會「逐個選項講」。

他指出，諮詢完結後需要時間分析，再就18個選項支持度作排列，政府毋須在小組提交最終報告前就個別選項作結論。

對於「初步觀察」提到，市民對粉嶺高爾夫球場用地意見「兩極化」。

黃遠輝解釋，報告並非指支持與反對意見各佔一半，而是指意見極端，一方面認為要收回高球場，另一方面又認為要考慮歷史及國際賽事等因素而反對發展。

黃遠輝又說，很多意見認為，應利用閒置新界農地，但焦點在於如何釋放有關用地，有人建議利用土地收回條例收地，亦有人認為可考慮公私合營，故小組在「初步觀察」指出，若政府希望大家落實有關討論，不如建議一套相關機制，讓社會討論能否釋除「官商勾結」疑慮。

他並解釋，報告亦並無指出支持填海的意見較多，只是提及在支持填海的意見中，支持東大嶼都會的意見，較支持五個近岸填海選址多。

土地供應公眾諮詢今日結束，黃遠輝否認在過程中感到委屈，形容小組已「千錘百煉」將18個土地選項的主要資料鋪陳出來，方便社會討論，作出多管齊下的抉擇，雖然市民在討論初段「未熱身」，但其後對土地選項的了解已增加。

近八成「窩居族」挺發展棕地

香港文匯報訊（記者 尹妮）一項針對不適切居所住戶的調查發現，劏房居民最關注短中期的房屋需求，有逾90%受訪者支持興建過渡性房屋，並願意在輪候公屋期間於待重建公屋暫住，並有78.7%受訪者支持發展棕地。

香港社區組織協會在今年7月至8月訪問150名居於不適切居所的住戶，包括劏房、板房、籠屋、天台屋及工廈劏房等，了解他們就土地供應專責小組提出的土地選項的看法。受訪住戶月入中位數為1萬元，當中有近10%受訪者月入低於5,000元。

逾半支持拓新東北及填海

逾80%的受訪者正在輪候公屋，當中65.8%已輪候公屋3年或以上，更有兩名受訪者表示已輪候10年或以上。

調查發現，逾半數受訪者同意發展4個短、中期選項，當中最多受訪者贊成發展棕地(78.7%)，其次是贊成利用私人遊樂場地契約用地及私人新界農地儲備(67.3%)及重置或整合佔地廣的康樂設施(58%)。

至於在中長期選項方面，58.7%受訪者贊成於新界東北發展更多新發展區，56.7%贊成在維港以外近岸填海，53.3%贊成發展郊野公園邊陲地帶兩個試點。

香港社區組織協會社區幹事呂綺珊指，92.6%受訪者認為政府應增加土地儲備，54%受訪者說自己不會在是次土地辯論中受惠，因為有關選項發展時間太長及發展成為房屋的土地所佔比例太低。

她續指，在中長期造地的同時，要將現有可發展的土地改劃成住宅用地，率先補回2026年所面對的土地缺口，同意率先發展棕地，如部分零散棕地不適合大型房屋發展，可考慮作為臨時住屋用地，興建過渡性房屋。

居住於長沙灣唐樓8樓的李小姐住在約200呎沒有任何間隔的劏房，每月租金5,000元，她說即使如何提升自己的賺錢能力，生活環境也沒法有明顯改善。

她支持發展棕地及私人的新界農地，如佐敦木球場及粉嶺高爾夫球場，並增加土地供應，加建居屋及公屋，讓更多夾心階層能夠「上車」。

單身人士麥小姐表示，她居於劏房14年，等候公屋也有9年，至今仍未有消息。

等候公屋20年的阿文說，在等候期間要到處露宿，期望當局加快覓地建屋，並容許地理位置合適的工廈，整棟改裝為過渡性房屋。

民記倡「自願交地」 放寬地積比三贏

■劉國勳建議以「自願交地」模式進行公私營合作發展。 香港文匯報記者尹妮 攝

香港文匯報訊（記者 尹妮）土地供應公眾諮詢今日結束，民建聯建議以「自願交地」模式進行公私營合作發展，由特區政府成立獨立的「公私營合作督導委員會」專門負責公私營合作的全部事宜。民建聯並建議，特區政府應該與中央政府及廣東省有關部門協商，擴闊香港水域界限，除可增加本港填海造地的選擇外，也能減少填海對漁民捕魚範圍的影響。

民建聯立法會議員劉國勳昨日代表民建聯回應土地諮詢，他建議以「自願交地」模式進行公私營合作發展，如有關項目獲得通過後，相關土地的發展地積比可獲得適當放寬，如按《長遠房屋策略》公私營房屋六與四之比，分配予政府及私人界別，而政府將全權負責在獲得的土地上興建公營房屋，形容此為三贏局面。

以合作督導委負責協調

他續指，公私營合作可由政府負責有關基建，而私人發展商需要補地價，當雙方有所爭拗時可透過「公私營合作督導委員會」在當中協調，又認為委員會可解除公眾對公私營合作而引起「官商勾結」疑慮。

劉國勳認為，公私營合作最能發揮荒廢土地的發展潛力；發展棕地將能夠提供面積較大的土地，也是值得考慮的做法。

劉國勳重申，民建聯支持在維港以外填海的立場，又認為特區政府應該與中央及廣東省有關部門協商，擴闊香港水域界限，增加本港填海造地的選擇，並減少填海對漁民捕魚範圍的影響。

他又建議，當局可以考慮在內地設立港人社區，透過租借等方式，在臨近香港的廣東省城市如珠海、中山及惠州等，設立多個以居住用途為主的「香港村」，興建大量房屋予港人居住。

他補充，民建聯就土地供應有「三大前提」及「三大原則」。「三大前提」包括解決交通配套問題、政府相關部門要簡化部分複雜程序及做好安置補償工作；「三大原則」是「由大到小」，即優先集中考慮可以提供大幅土地的方案，其次是應盡量避免影響現有居民生活及考慮不同覓地方案的可行性。

工聯建議專組釋棕地 設罰則防「勾結」

■工聯會建議政府設法定組織，專門處理公私營合作發展閒置農地。 香港文匯報記者岑志剛 攝

香港文匯報訊（記者 文森）「土地大辯論」18個土地選項中，包括以公私營合作模式發展新界閒置農地，惟有意見擔心出現「官商勾結」。工聯會建議政府設法定組織，專門處理公私營合作發展閒置農地，並設立追究及懲處機制，包括以罰款、收回土地甚至罰「停賽」，禁止發展商參與公私營合作等方式，確保發展商履行責任。工聯會並建議為輪候公屋3年以上申請人提供租金津貼，每個家庭可獲一千多元津貼。

工聯會昨日公佈土地供應選項意見。立法會房屋事務委員會主席、工聯會議員麥美娟表示，若政府只是覓地解決當下房屋問題是短視做法，政府應盡快推展維港以外填海項目，同時考慮相關交通問題，進行可行性研究，為香港建立土地儲備，並每隔十年作檢討。

麥美娟:「停賽」可促發展商負責

麥美娟並指，工聯會認同可探討公私營合作模式開發閒置農地，但前提是要有公開、公平及透明機制，建議政府設立法定組織處理，並要有追究及懲處機制，包括以罰款、收回土地甚至罰「停賽」，禁止發展商參與公私營合作等方式，以確保發展商履行責任。

至於今次諮詢有較大共識的「發展棕地」選項，工聯會物流及交通行業委員會副召集人蘇栢燦指出，香港的物流業相關人口有17萬，他不希望因建屋而令從業員生計受影響，認為政府發展棕地時應考慮物流業發展，採用「先安置、後收地」方式，不應犧牲行業未來發展。

工聯會建議政府應透過優化、補償及安置機制以及引用土地收回條例等方式，整合零碎的棕地作發展，又建議在龍鼓灘及不同地區預留土地重置棕地作業者及作工業用途。

另外，工聯會又支持收回粉嶺高爾夫球場用地興建房屋，並建議要發展岩洞及地下空間，例如在未來興建大型公營房屋時，考慮將停車場、街市商場等非住宅設置在地下空間，騰出樓面提供更多單位。

工聯會又希望特首林鄭月娥在下月發表的施政報告中，為輪候公屋3年以上申請人提供租金津貼，建議每個家庭劃一可獲一千多元津貼。