

加快開發棕地 有助遏抑樓瘋

美聯儲局按兵不動、暫緩加息，而歐日英等發達國則不斷放水，資金一窩蜂投向「磚頭」保值，令近期本港樓市升勢轉急。第三季至今，二手樓價累升約百分之八，令人憂心樓市升勢再度陷入失控狀態。當局只有繼續增加住宅供應，加大開發土地力度，包括盡快制訂新界棕地的相關政策與規劃，預期可釋出以百公頃計住宅用地，為遏抑樓市瘋漲的治本之法。

環球經濟表現乏善足陳、無大起色，但資金氾濫之下，本港樓市狂態似有死灰復燃的跡象。由七月至今，新樓盤持續熱賣，累計售出約五千個單位，差不多相等於今年上半年的銷售量，涉資更超逾四百億元，主要是市場瀰漫「銀紙貶值、磚頭有價」風氣。用家受市場氣氛感染而加快入市，而買樓收租則有強烈的需求，帶動本港樓價低位顯著回升，對比去年歷史高價，僅低約百分之六而已。

不過，本港樓市再破頂、大牛市

重臨之說仍有待觀察。首先，今年為黑天鵝年，環球政經突變事件何其多，資金流向變化難測，資產泡沫爆破風險揮之不去，當前環球股市債市已聞到壞味，市況危危乎，包括本港的物業資產價格不可能獨善其身。

其次，本港經濟陷入低速增長困局，市民購買力不足以支撐樓市長期上升。近年按揭貸款年期已進一步拉長至近三十年，而購買的住宅單位面積，則不斷「縮水」至二、三百方呎，從中反映本港樓市購買力實際上每下愈況。

第三，樓市辣招仍在發揮作用，政府增加土地供應亦漸見成效，樓價不易再長升長有。未來三、四年私樓潛在供應量達到九萬三千個，為十二年來最多。為了達到十年建成四十八萬個公私營房屋的目標，當局在過去三年物色二百幅可作住宅發展用途的地皮，如果改劃順利，最終可提供二十五萬個單位。

事實上，增加土地供應是根治樓

市頑疾的治本之法，本港根本並不缺地，總面積達一千一百平方公里，但只有四分之一面積作發展，當中用作住宅用途又僅有六十七平方公里。除了綠化地帶、政府機構或社區用地之外，原本是新界農地或鄉郊用地、現用作露天貯物場、貨櫃場、倉庫及回收場的棕地，也適合改作住宅用途，可成為本港住宅土地新增供應的主要來源。

事實上，元朗與洪水橋為棕地的集中地，粗略估計可提供數百公頃的發展用途，足以興建近十萬個住宅單位，可惜近月一些政客無理炒作所謂「橫洲事件」，恐令當局開發元朗棕地節外生枝，影響興建公營房屋計劃，這無疑置本港整體市民利益於不顧，確實令人齒冷。

為了徹底解決房屋問題、促進樓市健康發展，縱然當局增加住宅供應方面「粒粒皆辛苦」，但仍需要迎難而上，全面啟動開發新界棕地實在刻不容緩。

「佢住」的悲與痛

如果因為香港蟬聯全球最自由經濟體，就值得全民歡慶，我們的焦點顯然失去了更現實、更急迫的方向。在那些被摩天大樓遮擋的背後，還有成片的老舊唐樓和被「無限」分割而成的劏房。

四年前，一輯俯瞰香港劏房的照片在本地及國際間引起極大回響。在那些光線暗淡、局促擁擠的空間裏，一個個直白的生活場景，訴說着被「佢住」的20萬人的無奈和辛酸。那些照片曾經刺痛過我們敏感的神經。下個月，由原攝影師推出的新一輯劏房照片將向公眾展覽。然而，情況沒有改變。對於號稱國際大都市的香港，「劏房」仍然是一個不可名狀的諷刺。

劏房有多千奇百怪？這可能不是一個簡單的數字分割問題，而有賴於業主的「腦洞」有多大。通過簡單的計算，就會明白一個完整的單位被改造成劏房出租後，那成倍增長的利潤有多誘人。現在，劏房甚至已呈現出「向上流」的趨勢，租客已經囊括剛

畢業的年輕人、月收入兩萬的白領、上不了樓的單身漢。

入住劏房長期被當作「個人選擇」。然而，嚴峻的居住環境，每天都威脅着20萬人的安全。當政府承諾「全力協助基層市民『上樓』」時，卻發現由於長期缺乏土地開發，難以在短期內增加住房供應。

香港不是沒有地，但關於土地的利用，社會始終沒有達成共識。儘管人們早已呼喚着居住的社會正義，也反思過為人的基本尊嚴，但在利益取捨之間，在居住權利與環境、保育誰先誰後這些問題上，固有的一套價值邏輯和關於土地的新愁舊病，彷彿把我們都釘死在鐘擺上，確定不了方向。

頭上有片瓦，到底有多難？不要忘了，我們每一天的等待，每一天的爭拗，都承載着「佢住」這一群的權利和尊嚴。梁振英那句「不興建插針樓、不用綠化地，如何面對劏房住戶」，正是一位勇於擔當的特首的心聲。

何曉

「炮彈」貨車撞死拖車司機 釀悲劇

朝流產晚喪 夫婦驟失兩至愛

北大嶼山公路往機場方向昨凌晨發生「悲情」車禍。一名早上剛痛失腹中兒的拖車司機，強忍悲痛在公路路肩工作準備將爆胎私家車拖走，一輛中型貨車突然如炮彈般衝至，剷上路肩輾毀私家車，再撞飛拖車工，事主被撞飛約10米遠倒地重傷昏迷，肇事貨車餘勢未了將拖車推前約50米遠始停下，被輾過私家車變成廢鐵，事發時站在路旁的私家車司機逃過一劫未有受傷。救護員到場將重傷拖車工送院，惜搶救後不治，死者遺孀一日內失去腹中兒及至愛丈夫，哭成淚人。警方初步調查後將肇事貨車司機拘捕，正循多方面對車禍深入調查。

大公報記者 李揚波

另外，在奪命車禍發生後約七分鐘，一輛中型貨車因前方車禍而減慢車速，尾隨旅遊巴收掣不及追撞貨車，貨車再撞向前行一輛貨櫃車，造成三車串燒意外，意外中，46歲旅巴司機及他六歲女兒受傷清醒送院治理。

悲情車禍發生在昨凌晨零時許，一輛從西貢往機場正擬接機的私家車，當時由姓劉男子（24歲）駕駛，私家車沿北大嶼山公路行駛至小蠔灣車輻扣留中心對出，私家車忽然爆胎，劉遂將私家車駛至路肩，並召拖車救援。

準備將爆胎私家車拖走

稍後，拖車司機郭偉強（37歲）駕駛拖車駛至。郭某一輪工作後，已將房車移上拖車尾架，當時他正站在尾架及私家車之間，準備將私家車升高拖走，劉姓私家車司機則站在路肩。

現場消息稱，拖車已亮起黃色閃燈，及車尾照明射燈，遠處亦可

目視，且拖車與私家車當時正位於公路肩，車輛不可以駛入路肩。不幸地，一輛正沿慢線行駛、載有空運貨物的中型貨車，突然如炮彈衝入路肩，左邊車身撞向房車右邊車尾，再「泰山壓頂」式輾過房車右邊車身，貨車再撞及正站在房車前、拖車後的拖車司機，他被撞飛約10米外，頭部及身體多處受傷昏迷；貨車餘勢未了，將私家車撞至甩架，房車被推前約12米停下，車頂被壓扁；拖車更被撞前約50米始停下。

司機涉危險駕駛被捕

救援人員接報趕至，將往機場方向全線封鎖。救護員將拖車司機急送北大嶼山醫院搶救，惟他經搶救一個多小時至凌晨一時半不治。警方表示，肇事45歲黃姓貨車司機涉嫌危險駕駛引致他人死亡被捕，他通過酒精呼氣測試，貨車亦無超速，正循司機的駕駛態度，及路面情況調查意外成因。

連環撞車意外簡圖



◀ 私家車被輾成廢鐵



▲ 肇事貨車司機

► 車禍中喪生的拖車司機郭偉強網上圖片



▲ 肇事貨車輾過私家車再撞拖車



▲ 北大嶼山連環車禍中，首尾相撞的旅遊巴損毀嚴重網上圖片

顧家兼愛妻 入行僅一年

北大嶼山奪命車禍中死者郭偉強，其妻子不幸一日內經歷了人世間最傷痛的事，前日早上腹中胎兒突然沒有心跳，深夜再傳來丈夫無辜遭貨車撞斃而殉職。據悉，郭妻晚上接獲噩耗後幾乎崩潰，哭成淚人，目前其友人一直陪伴在旁。

無情車禍死者郭偉強（37歲）。他一年多前入行跟隨師傅做拖車司機，上個月始正式自己「出車」。據悉，郭在家中六兄弟姐妹中排行最小，上有高堂。郭為家中經濟支柱，工作勤力，為人顧家，與妻子住在西貢區，朋友形容郭是標準「愛妻號」，他常與妻子往外地旅行外

，郭妻剛考獲車牌，他即購車贈予妻子代步。

兩人結婚七至八年，直至約兩個月前傳來喜訊，郭妻懷有胎兒，當時夫婦雀躍不已。但前日早上（上周六）郭陪妻子往產檢期間，醫生卻告知他們胎兒無心跳，相信已胎死腹中，郭與妻子悲痛不已。

至昨日凌晨零時許，郭收到通知要拖車，他沒有半句微言即往開工，詎料與妻子從此天人永隔。據郭的同行稱，郭工作表現良好，「為人好好」，對家人及朋友照顧有加。郭所屬拖車公司東主稱，這次爆胎的壞車泊在路肩，預計是安全環境，詎料有貨車仍衝入路肩肇禍。

業界籲拖車實施發牌制度

北大嶼山公路一名拖車司機，凌晨時分一心往現場救援壞車，竟橫遭貨車撞斃。香港汽車工業學會會長李耀培對事件感到傷感及可惜，李稱外國不少城市拖車行業要經過訓練和發牌，本港政府拖車隊及隧道公司大型拖車隊，要培訓加強危機意識始能正式出車，但目前本港拖車行業仍是「師徒制」，對拖車行的專業性及前線工作者的危機意識無幫助。

李耀培續稱，拖車到場時，應盡量開啓拖車上的燈光，讓其他駕駛者知悉有拖車正在公路工作，壞車後約200米地方放置

雪糕筒及反光牌，然後才進行上鈎及拖車等工序，拖車工人應該穿着反光衣，及盡量靠近路肩工作，保持危機意識至為重要。另外，私家車司機在公路上壞車，在召喚及等候拖車來之前，也應要小心做足安全措施，包括：開死火燈；離開車廂並站在車後方路邊較安全地方；若私家車上有三角反光警告牌或雪糕筒，也應盡量置於車的後方30米至100米外地方。

李耀培希望政府能首先發放在公路上拖車工作指引，再與業界商討如何發牌及監管，避免再發生涉及人命的意外。