

觀塘區密密麻麻的公屋大廈之間，近月出現一條長長的「彩虹」，這裏並非早已成為打卡熱點的彩虹邨，而是有44年歷史的順安邨，在十年一次的「大髹色」計劃下，大廈外牆由昔日單調的綠、白、黃色調，變為七彩顏色。希望，心情也舒暢起來。負責設計的房屋署測量師說，當初選用繽紛的色彩，就是想令屋邨增添快樂氣氛。

大公報記者

王亞毛（文）

林良堅（圖）



# 疫下換新裝 鄉民更「順安」



▲順安邨公共空間的櫈和亭，選用彩色搭配，增添了快樂感覺。

## 風雨過後見彩虹

落街玩，尤其能看到大廈的新顏色，好似一條真的彩虹，特別靚！」

### 色彩繽紛 與毗鄰學校互相映襯

房屋署屋宇保養測量師李嘉莉說，設計團隊在為順安邨翻新選顏色時，考慮了屋邨環境、氛圍、居民需要等，屋邨內與附近的中小學與幼稚園，外牆都比較色彩繽紛，認為三座公屋翻新時也髹上顏色，可以互相襯托。

李嘉莉說，設計初期諮詢居民意見時，有些居民建議沿用以前的或差不多的顏色便好了，不需要太大變化，擔心不適應，「但你要考慮到他們也會覺得自己年紀大了，現在的顏色沒什麼生氣，所以我們希望透過這個彩色的設計，讓整個邨重新有活力。」

十字型樓宇從頂部向下看，形似風車，署理房

屋署高級屋宇保養測量師（東九龍）萬匯一說，為了突出兩大廈的斜面，團隊決定整體牆面用白色，只在側面風車葉的斜面位置做顏色，「就好像一條彩虹的梯級，由底到頂。」

李嘉莉說，屋邨髹上新色後，居民的反應很好，「我們發現有很多老人家到公共地方做早操、要太極或聊天，增加好多群體活動，整個感覺活潑好多。」

順安邨坐落於山上，李嘉莉說，從九龍灣淘大花園遠眺，髹上新色的順安邨就像一條彩虹在山上，「每天無論什麼天氣，都有條彩虹掛在那裏，看到心情都會很好。若真的有彩虹出現，就是雙彩虹的景象。」她表示邨內公共空間的櫈或亭，也會選用彩色搭配，「除了老幼共融的感覺，也增添了一些快樂氣氛。」



▲在十年「大髹色」計劃下，順安邨由昔日單調的綠、白、黃色調，變為鮮艷色彩。



▲李嘉莉（左）表示，附近的中小學及幼稚園外牆都比較色彩繽紛，所以順安邨也髹上彩色，可以互相襯托。右為萬匯一。

## 歷久又常新 選顏色有學問

髹色工程中選定顏色並不難，但要掌握一個深淺程度便有講究，此次順安邨的髹色工程除了在幾種彩虹色上下功夫，整體牆面的白色更需要測量師團隊好好斟酌，既不能太白導致反光刺眼，更有容易弄髒的風險而難以清潔，最後選擇了較柔和的米色。

色彩部分會在「NCS自然色系列」中選擇，房屋署屋宇保養測量師李嘉莉解釋，因該系列的顏色不會輕易過時，就好像一件衣服穿十年八年都不會覺得不合時。

### 淺粉色添和諧感

署理房屋署高級屋宇保養測量師（東九龍）萬匯一說，測量師團隊根據邨內的氛圍及居民意見，最終選取了紅、黃、橙、綠、紫和藍。但因應邨內老人家較多，他們通常對深藍、深紅比較抗拒，於是最後選擇了較淺的藍色，以及偏粉的顏色，整體就會比較和諧。



▼在七彩大廈包圍下打球，更顯活力。

## 驅除鬱悶 望見「彩虹」心情靚晒

鄭伯伯每次下樓，必會坐在同一個亭子下的櫈上，與鄰居好友聊天，他這個「固定座位」，正對着邨內髹成彩虹色的舊長型大廈，感覺眼前好像一條長長的彩虹。

「新顏色很吸引眼球，翻新之後，見到好多人來影相，日間樓下全是小朋友，可以說是風雨過後的彩虹，對大家來講都可以算一種景色吧。」對未來的疫情發展，他樂觀地說，「大家聽話不聚集，注意好個人和家庭衛生，保持好心態就得！」

78歲的謝伯伯今年剛退休，他喜歡室外運動，但早前疫下只能在家中避疫，「屋企空間太細，疫情嚴重又無得出街，實在難受！」談到如何紓緩壓力，謝伯伯笑說，從家中窗戶看到屋邨的彩色新裝，心情真的會好一些。

對小朋友來說，住在彩色的屋邨特別快樂。8歲的Jessica平日最喜歡與朋友一起在樓下踩滾軸溜冰、打排球、唱歌，「爸爸媽媽要返工，我就成日

## 9卡車恐迫爆 議員倡東鐵推優惠分流

【大公報訊】記者賴振雄報道：港鐵東鐵綫過海段本月15日通車，並將採用9卡列車行駛。多位立法會交通事務委員會成員憂慮，就算港島增加列車班次，繁忙時段仍然難以應付人流。他們提出多個改善方法，包括某個時段不收車費，以及取消頭等車廂，釋放載客量。

港鐵多次強調，東鐵綫已啟用新信號系統，可加密班次，早上繁忙時間將由3分鐘一班縮短至2.7分鐘一班，即每小時單向有22班車，以每列載客量約2845人為例，即每小時可載客約62590人次。

《大公報》翻查東鐵綫在疫情前三年的數據，乘客量介乎5.48萬至5.78萬人，9卡列車載客率已達90.2%，換言之若乘車人數不變，東鐵綫過海段通車後，車廂勢必迫

滿人，乘客隨時要多等一至兩班車，才有望上車。

### 建議取消頭等

民建聯立法會議員陳恒鑽擔心，東鐵綫過海段開通後出現人潮，轉車站勢必成為「樽頸」，建議港鐵在早上時段推出優惠票價，甚至仿效新加坡於某個時段不收車費，以分散人流。他指出，東鐵綫仍可

以將每小時的行車班次上限，增加至最多約27班車，若仍然不勝負荷時，港鐵應考慮取消頭等車廂，釋放部分載客量。

實政圓桌立法會議員田北辰認為，東鐵綫在使用新信號系統後，每小時甚至最多可以行走30班車，據他估算，最高峰可以每小時接載大約6萬人，東鐵將會搶走部分由新界乘坐長途巴士過海的乘客，但長遠而言，巴士仍具競爭力。

運輸及房屋局局長陳帆昨在網誌表示，為配合過海段開通，東鐵線車隊將以新列車運行，車廂亦較現有列車稍闊，列車車門位置有所改善，車門平均分布，讓列車內的站立空間分布更平均，乘客上落車更為方便，配合信號系統提升，東鐵線繁忙時段的班次加密至2.7分鐘一班車，足以應付需求。



►配合東鐵綫過海段的開通，東鐵線全線車隊將以新列車運行。

## 最低工資制度須檢討



蔡樹文

政府去年凍結最低工資水平，勞工界議員郭偉強斥最低工資連續多年跑輸通脹，促下屆政府重新檢視最低工資制度，認為應指定為時薪工資中位數的6成，按計算後約為每小時45.5港元。

按目前最低工資每小時37.5港元，雙職家庭每月工作26日，每日工作8小時，按最低工資計算每月入息為15600港元，但4人家庭每月可領取綜援金額為16422元，郭偉強直言，「有嘢做窮過擇綜援」，令人傷心。

最低工資與綜援出現倒掛，變相懲罰靠雙手養活自己，不依賴綜援過日子的人。倒掛情況若持續，造成政府製造在職貧窮，

產生變相鼓勵養懶人的負面效果，直接增加政府在社福方面支出。

關於最低工資檢討，勞工界有強烈聲音，要求將檢討時間由目前「兩年一檢」，縮短至「一年一檢」，勞工界的要求完全合情、合理。道理簡單，政府及私人企業每年都檢討調整工資水平，涉及基層的最低工資隔兩年才檢討，是對弱勢社群不公。讓弱勢社群無法分享經濟成果，工資永遠處在「追落後」狀況，無助解決貧富懸殊問題。

最低工資制度已實施11年，但最低工資的計算機制顯然存在缺失，讓領取最低工資的工人，無法有尊嚴地生活，有必要全面檢討！