

勿讓宏志閣成「孤島」可考慮一視同仁收購

宏福苑居民長遠居住安排方案日前出爐，政府將收購受火災影響的7座樓宇業權。因為宏福苑大火在香港歷史上前所未有，受影響居民眾多，政府秉持「情理法兼顧，並以情為先」原則，溢價收購業權，並提供多元選項，獲得社會各界和多數宏福苑居民的認同。按照方案，接受收購的業主最快9月可揀樓，第四季就可入伙。翹首以盼早日安居的受災居民，終於看到開啟新生活的確定希望。

不過，宏福苑8座大樓中的宏志閣因未受嚴重破壞，248戶居民未被納入此次收購和「樓換樓」安排。但考慮到善後工作對香港社會的長遠影響，設身處地為所有居民利益着想，應將宏志閣居民一併納入安置方案，一體化解決長遠居住問題。

方案提出收購業權的7座樓宇，是針對特殊情況的特事特辦，也屬恩恤安排。有一個前提是7座樓宇受損嚴重，不具備正常居住和使用的條件，單靠市場力量無法解決眾多居民的安居問題。在這種情況下，由政府收購業權，讓業主有條件另購面積相若的資助房屋單位，無疑是最快捷的做法，也體現政府擔當精神和民本情懷。

與其他7座樓宇情況唯一不同的

是，宏志閣未受嚴重波及，經必要維修後仍可居住。初步調查也顯示，有六七成住戶願意遷回居住。考慮到充分尊重私有產權、統一收購宏志閣業權的法律依據仍不足夠等因素，政府首批安置方案中未納入宏志閣，先集中處理其餘7座住戶安置問題，也是務實做法。但宏志閣也是宏福苑的一部分，宏志閣居民的長遠居住問題，也是受火災影響居民安置繞不過去的工作，亦不能延擱太久。248戶居民的安居問題不是小事，久拖不決會帶來更多問題，可能有損已經取得的善後工作成果，影響好不容易凝聚的社會共識。

其實比起其餘7座大廈，宏志閣的處理更加複雜。香港房屋經理學會上屆會長鄭玉琴在接受《大公報》專訪時表示，宏志閣長遠是否能夠繼續獨立存在，仍是一個法律困局。宏志閣雖然未嚴重受損，但它隸屬宏福苑單一地契和統一的大廈公契範圍，屋苑的公用部分、土地權益以及管理責任是不可分割的。就算允許這些業主繼續居住，但公用部分的管理、維修費用如何分擔，管理權歸屬能否分割，現有法律都無法解決。

業界人士也提到，目前唯一的技術性解決路徑，就是政府通過立法會制定

專門法例進行土地產權分割。但即便如此，返回居住的居民仍將面臨修改大廈公契、與清拆工地長期共存，以及受災後物業價值可能大跌等諸多困境。任何一個問題處理不好，都可能引發新的矛盾和爭拗，影響社會和諧穩定。

宏志閣居民的處境和訴求，當然在政府的考慮範圍之內。財政司副司長黃偉綸昨日在電台節目表示，若宏志閣過半數居民達成清晰共識，政府會考慮將收購範圍擴大。解說專隊亦會接觸宏志閣業主，了解他們的意願，強調不會就宏志閣達成共識的時間設期限。

如果設身處地考慮宏志閣居民實際情況，其實可考慮一併納入收購業權加「樓換樓」的安置方案，一體化解決他們的長遠居住問題。因為他們與其他宏福苑居民面臨幾乎相同的生活處境，也面臨幾乎一樣的法律困境，不應該讓他們成為「孤島」。另外需要增加數億元公帑開支，如果能換來受影響居民的長遠安居和香港社會的整體利益，相信也會得到社會各界理解支持。

目前，安置方案仍在政策解說和立法會討論階段，所需公帑開支也要列入財政預算案一併審議，現在修改和擴大適用範圍，也還來得及。

讓「香港標準」走向世界

《香港鐵路標準》昨日正式公布，這是香港第一本成文的鐵路標準，不僅有助提升香港鐵路建設運營的安全、效率與服務質量，更有望成為大灣區標準乃至世界標準，為內地與外國企業搭建合作橋樑，進一步鞏固香港「內聯外通」的獨特優勢。

香港鐵路的建造與營運水平享譽全球，卻未有統一成文的標準，相關規範分散於法律法例、政府部門技術指引及企業內部規範中，無法成為全行業遵循的法定技術依據。如今鐵路技術、建築技術日新月異，香港鐵路網絡持續擴展，尤其是跨境鐵路項目加速推進，制定高水平的統一標準勢在必行。新標準堪稱香港鐵路發展的「創新篇章」，不僅為監管部門提供清晰的審批依據，更能便利業界優化施工工序，讓鐵路建設有章可循、有規可依。

新標準立足香港數十年的鐵路建設運營經驗，經過詳細分析比對，引進國家標準與國際最佳實踐，並結合香港實際情況因地制宜調整，也讓香港擺脫過去對

英美標準的依賴。「共冶一爐」融會中西先進經驗，「一覽無遺」覆蓋鐵路全生命週期，也體現了香港特色和獨特優勢。

一份科學完善的鐵路標準，是安全的底線、效率的保障，更是創新的推力。《標準》不僅能推動本地鐵路建設「又快又好」，更能助力香港與國家鐵路網的高效對接，推動大灣區一體化和「軟硬件聯通」，助力香港更好地融入和服務國家發展大局。

定標準者得天下，《香港鐵路標準》還有望成為大灣區乃至全球的鐵路標準。《標準》融合內地先進技術與國際規範，並有「香港標準」加持，有利於獲得更多國際認可。內地企業採用此標準參與國際基建項目，有利拓展東南亞、中東乃至歐洲市場。同時，外國企業亦可藉此標準，更順利參與內地基建，進而鞏固香港「內聯外通」的獨特優勢，助力國家高水平雙向開放。

政府部門和業界要抓住這一機遇，主動作為，讓這一標準成為香港又一張「國際名片」。

路政署冀引入更多工程顧問及承建商

《香港鐵路標準》出爐 北環綫提速減成本

《香港鐵路標準》昨日出爐，首次將鐵路設計、建造、營運等標準集合成冊，在保留香港沿用標準的基礎上，引入包括國標在內的多項鐵路標準，為業界提供多樣選擇，推動鐵路發展提速提效。路政署表示，新標準鼓勵採用創新建築機械、技術和物料，例如更大型或更廣泛使用的標準化預製裝配式技術、高強度鋼材及超高性能混凝土等，以及先進裝備和施工規範。

路政署期望，新標準可引入更多具資格的工程顧問及承建商，縮短新鐵路的工期及降低成本，估計北環綫採用新標準後，建造成本將減少兩成，並提早兩年完成。

大公報記者 黃佩琳

往只採用英國及歐洲標準的做法，改變以



《香港鐵路標準》昨日出爐。

「鐵路審批組」資料專責處理新鐵路項目的建築圖則審批工作，並設立電子中央審批平台，便利提交文件及審批建築圖則

目標處理	首次提交圖則：60日→30日	效率提升50%
圖則時間	修訂圖則：30日→21日	效率提升30%

關鍵績效指標 (KPI)	30日內完成不少於90%的首次提交的圖則審批決定
	21日內完成不少於90%的修訂圖則審批決定

監察和介入機制



資料來源：路政署

《香港鐵路標準》重點

應用範疇 (部分)

涵蓋內容
土建及結構、建築規劃、機電、屋宇設備及鐵路系統、工程建設、營運及維護

車站設計
引入創新科技，如引入標準化設計的預製裝配式技術，進行組裝合成 (MiC) 建築法及機電裝配合成法 (MIMEP) 建造，提升施工效率及質量控制

系統設計
跨境線採用可兼容兩地的系統及格式，便利跨境信號及通訊系統的銜接

施工
納入先進技術規範作為參考，便利鐵路業界編制施工計劃及投標文件，應用新建築機械，如最新型的隧道鑽挖機

營運與維護
雲端系統及遠程服務構建雲平台系統，應用遙距傳輸技術取代傳統客服中心，善用人力資源

香港過往沿用的鐵路標準，以英國及歐洲標準為主，法例法規亦較分散。政府用了半年時間制訂，正式推出《香港鐵路標準》，參考內地與海外經驗，並聽取300多位鐵路專家意見，未來在設計、建造、營運及維護，有清晰的技術規範。

涵蓋五大範疇 引入不同標準

《標準》內容涵蓋五大範疇，包括土建及結構、建築規劃、施工、設備及鐵路系統，以及營運及維護，覆蓋鐵路的全生命週期。路政署署長邱國鼎昨日表示，《標準》根據三個原則制定，包括遵守香港法例法規、適應本地環境條件和提升乘客出行體驗。《標準》除了保留香港沿用的鐵路標準外，還引入了國家和世界不同地方的合適鐵路標準，包括歐洲標準EN、電機電子工程師學會IEEE標準、國際電工委員會IEC標準和國際標準化組織ISO標準，並因應香港本地環境條件作出調整。

他特別提到，國家鐵路建設發展迅速：「短短十幾年內實現倍數增長，這樣的標準我們必須要積極分析，採用其中優質的地方。」這次對國標的參考「佔了一大部分」。

邱國鼎強調《標準》帶來許多「新選擇」，而鐵路要達到的績效水平不會因《標準》降低，反而會因多樣的選擇提升。邱國鼎也提到，由於可選用不同的標準，《標準》有望擴大具資格的工程顧問及承建商數量，引入競爭。

路政署北部都會區鐵路專員葉偉民表示，《標準》可應用於設計、建造、施工等不同範疇，幫助提速提

效。例如以往鐵路設備用房地較大地，傳統做法要求不同系統分房操作，現在可將設施集中，實現多功能配置，降低成本；組裝合成 (MiC) 建築法，以往很少應用於地下車站建設，而國內外成功經驗表明技術已日漸成熟，署方在《標準》中鼓勵業界將MiC應用於車站建設，提升效益。此外，還引入了最新型的隧道鑽掘機等頂尖建築機械，和不同高效能物料等新選擇。

成本降兩成 建設快兩年

北環綫和港深西部鐵路將會是首兩個跟隨《標準》建造的鐵路項目。邱國鼎指出，北環綫主線和支線合併，採用新標準，預計可降低兩成成本，並縮短兩年建設時間。至於跨境鐵路的兼容問題，他表示，香港和內地有不同的信號系統，《標準》提供多種選擇，最終決定仍需與深圳方面進一步探討。由於北環綫是屯馬綫及東鐵綫的延伸，會繼續由港鐵負責，港深西部鐵路會公開招標。他表示，香港的環境、燈光、濕度、空調溫度，甚至鐵路指示牌的字體都是大家習慣的「港味」，一定會保留。



▲北環綫是其中一個首先採用新標準的鐵路項目。圖為建造中的北環綫古洞站。

鐵路審批組設 KPI 提升效率

設定目標

路政署昨日同步成立「鐵路審批組」，希望提供「單一窗口」，一條龍處理新鐵路項目的建築圖則審批工作。署方設關鍵績效指標 (KPI) 提升審批速度，包括能在30日內完成九成首次提交圖則的審批決定。

鐵路審批組成員包括屋宇測量師、結構工程師、土木工程師等專業人員，專責處理新鐵路項目的建築圖則審批工作，並設立電子中央審批平台，便利提

交文件及審批建築圖則，提升行政效率。鐵路審批組將負責審批多個新項目，包括北環綫、港深西部鐵路（洪水橋至前海），以及新的智慧綠色集體運輸系統項目。

鐵路審批組的服務目標，是將處理圖則時間由以往處理首次提交圖則的60日及處理修訂圖則的30日，分別大幅減少至30日及21日，並訂立了於上述時間內完成不少於90%的圖則審批決定的KPI。同時，鐵路審批組亦設立監

察及介入機制，若遇到未能在15天內解決的重大問題，會提升至助理署長級人員處理，以更高層人員及早介入和磋商可行解決方案。

路政署署長邱國鼎表示，以往圖則審批，尤其是一個鐵路工程剛開始時，來回溝通耗費不少時間。如今有專門的審批組，相信能有效推動工程提速。他補充，鐵路審批組有十餘人，主要是內部調配人員，昨日正式成立後會陸續開始進行審批工作。大公報記者 黃佩琳

工程界：為未來十年鐵路發展奠堅實基礎

業界歡迎

路政署公布《香港鐵路標準》，並成立鐵路審批組，多管齊下優化鐵路推廣工作。多位工程界人士表示歡迎，認為能為未來十年鐵路發展奠下堅實基礎，有望壓縮工期及降低成本。

新標準不會降低安全性

香港正興建超過十條重鐵，以及四個較小型的智慧綠色集體運輸系統。工程界立法會議員卜國明表示，新標準採納了更多智能化及自動化建築機械，並推動統一及標準化設計，連車站頂蓋也可整個採用組裝合成建築法，車廂、路軌都有標準設計，亦可採用更高強度鋼材、石屎等。不用像以往般，要交由設計者建議採用新設計、裝備、技術等，然後交由審批部門審批，費時失事。新標準將過去分散於不同部門、以英歐標

準為主的技術體系，首次系統化整合，保留香港沿用的鐵路標準，並引入已在鐵路方面名列前茅的國家標準和其他地方的合適鐵路標準，因應香港本地環境條件作出調整，強調不存在新標準會降低安全性的問題。

香港鐵路標準督導委員會委員、智慧交通聯盟理事長張欣宇表示，新標準從技術規格與行政程序雙軌革新，能顯著加快鐵路項目推進、降低建造成本，最終讓市民早日受惠於更完善、貼心的鐵路服務。他說，過去鐵路項目須符合多個部門及營運商的不同標準，協調工作繁重，拖慢進程，不利新工法、新材料引入。

新標準由路政署統籌，系統性整合各方技術要求，建立清晰統一的框架。配合「鐵路審批組」一站式審批及電子平台，能從根本上壓縮前期時間與重複

審批成本。北部都會區諮詢委員會委員劉國勳表示，今次由政府牽頭發表統一標準，把以往的「企業標準」回歸到「官方標準」，日後鐵路工程由規劃到技術至施工，政府都將有更大的主導及話語權與選擇權。他期望新標準能大幅提升工程效率，推動北部都會區及跨境鐵路的高質量發展。

港鐵公司表示，將會與鐵路審批組通力協作，期待審批組以專責的資源、數碼科技及精簡流程，提升相關工程審批的效率。港鐵將一如以往確實在建造及營運鐵路的過程中，完全符合香港的法律、法規，秉承以質素和安全為本，採納相應《標準》。北環綫項目將會適當地相應應用《香港鐵路標準》，全速推廣項目，為沿線社區的建設及發展作出貢獻。