

# 舊樓不改善消防 政府代辦再加罰

## 消防安全條例明刊憲下周立會審議

香港樓宇老化問題日趨嚴重，今年4月劏房及賓館林立的佐敦華豐大廈三級大火，共造成5死40人傷，事後揭發該大廈長達16年未有遵辦消防安全指示。為此，特區政府擬於明天（5日）就《2024年消防安全（建築物）（修訂）條例草案》刊憲。根據保安局昨日提交立法會的文件顯示，條例賦權政府為未遵辦消防安全指示及符合消防安全令的舊樓改善消防設施，再向相關業主追收工程費和徵收最多20%附加費，並將罰款分別提升至10萬元及20萬元。有逾60年樓齡的大廈業主立案法團向香港文匯報表示，舊樓結構難以負荷現行消防條例要求的消防設施，加上一些業主不配合維修工程，建議政府對樓齡較高的大廈設定針對性的消防安全條例。

◆香港文匯報記者 吳健怡

在保安局向立法會提交《消防安全（建築物）條例》的修訂草案文件中，提到數百幢舊樓的業主，尤其是三無大廈業主可能缺乏籌組能力，未能適時維修及妥善保養樓宇，故建議賦權消防處及屋宇署代相關樓宇業主進行消防安全改善工程，按樓齡、樓層數目、是否屬三無大廈、單梯設計以及業權情況等設立一套計分制，由兩個諮詢委員會釐定代辦工程的優次，而完工後，政府會向業主收回代辦工程費，以及不多於工程費20%的附加費。

### 採計分制 附加費最多20%

草案又提到，考慮到部分業主可能會遇到財政困難，政府容許合資格的樓宇業主申請消防安全改善工程資助計劃，支付代辦工程的部分費用，資助額最高達工程費六成；以及豁免附加費的條件包括：業主年老、體弱、殘疾、或有實際困難，以及舉例樓宇通道遭不合作人士阻塞，或試圖安排工程但不成功。

為了維持阻嚇作用，草案建議提高不遵從消防安全指示的最高罰款由目前2.5萬元增至10萬元；不

遵從符合消防安全令的最高罰款，由5萬元增至20萬元，條例明天（5日）刊憲，草案下周三（10日）交立法會首讀及二讀辯論。

目前，香港有不少高齡樓宇，面對高昂的維修費用，其中樓齡逾60年的大角咀富貴大廈分為東西兩幢，由於當年建築質量欠佳，分別於2015年和2016年被屋宇署列為「S26A」（即屬欠妥的建築物）和「S26」（即屬危險建築物）。大廈業主立案法團副主席吳清海向香港文匯報表示，他有心維修大樓，但面對大廈屢次收到強制維修令，經已需要依靠臨時支架支撐，加上舊樓的設計難以承載現代的消防設施，要符合消防安全條例的難度甚高，維修都未能根治問題。

### 舊廈業主憂夾錢難

他形容該條例一刀切，但樓齡逾60年的大廈與樓齡較年輕的大廈根本不能相提並論，「處處需要維修，處處都是天價，之前東座業主已經集資逾700萬元維修，但幾年內又收到維修令要求再次維修，加上政府的工程師評估，每個業主起碼再支付十幾



◀今年4月，華豐大廈發生三級大火。消防經調查發現大廈火警警報系統、消防喉轆系統及滅火筒都不能有效操作。  
資料圖片

萬元維修費，大家夾錢夾到灰心。」另一個難處是籌組維修的過程複雜，「有些單位已出租或已空置，加上長者業主較多，難以齊集業主通過工程。」吳清海建議特區政府針對不同樓齡的大廈，有不同消防規定，並期望在政策支持下，有發展商提出收購，讓該大廈得以重建。一直關注舊樓安全問題的民建聯立法會議員鄭泳

舜表示，根據過往收到舊樓業主的意見反映，有部分舊樓業主確實在執行消防令上遇到不同的困難，例如住戶均是年老的業主，或者是樓宇業權本身有糾紛，法團未獲授權進入或使用一些公用部分通道等，希望特區政府在修例建議中有關收回代辦工程費的附加費方面，增設豁免條文以回應部分有困難業主的訴求。

# 上月黃大仙逾兩千戶停電 環境局促中電派心意券補鑊

香港文匯報訊（記者 吳健怡）中電今年上半年共發生7次電壓驟降及供電中斷事故，上月更發生黃大仙逾2,000住宅單位停電逾四小時的事故，令中電供電穩定性備受關注。特區政府環境及生態局局長謝展寰昨日書面回覆立法會議員質詢時透露，事故翌日曾會見中電總裁羅嘉進，建議向受影響住宅客戶派發心意券，相信中電會慎重考慮該建議。早前，特區政府要求中電就重大電壓驟降事故設立懲罰方案，並納入《管制計劃協議》，謝展寰表示，中電正在考慮方案。中電回覆表示，正就黃大仙區的電力事故探討適當安排，會全面配合政府提升供電可靠安全。

### 料中電會慎重考慮相關建議

在昨日立法會會議上，謝展寰以書面形式回應民建聯立法會議員李慧琼提出的質詢。謝展寰指出，中電過去三年共發生26宗停電、及19宗電壓驟降事故，共逾20萬戶受影響，供電中斷總時數長達5,000多分鐘，停電最長一次則是受超強颱風「蘇拉」影響，九龍及新界區最長停電超過一日半。當中以元朗區停電次數最多，3年內共10次，政府非常關注中電在上半年相繼發生的多宗停電和電壓驟降事故，早前已向中電提出應就重大電壓驟降事故設立懲罰方案，以納入現行與中電的《管制計劃協議》的懲罰機制。

就上月12日黃大仙地區供電事故，謝展寰昨日會見中電總裁羅嘉進，建議中電參考前年6月的元朗電纜橋起火事件導致的停電，向受影響住宅客戶派發心意券，他相信中電作為具社會責任的公司，會慎重考慮有關建議。

上月23日凌晨，連接元朗至深圳的40萬伏特架空供電系統亦發生電壓驟降事故，謝展寰稱，機電署即時向中電跟進如何加強供電系統的避雷能力，以降低最近這幾個月的高頻率雷暴警告所帶來的風險。

機電署亦正成立檢視中電供電系統督導小組跟進中電就事故提出的改善計劃，盡力減低極端天氣對電力系統的影響，並會審視中電推行措施的時間表是否可以加快，以及有否額外措施可強化供電系統抵禦惡劣天氣的能力，督導小組第一次會議暫定於今年8月舉行。

本身是工程師的立法會議員張欣宇表示，支持特區政府要求電力公司向受電力事故影響的住戶派發心意券，但是他認為相比派錢，確保中電善用資源、提高供電穩定性更為重要，他認為即使未來設立重大電壓驟降事故懲罰機制，都要確保兩電同時運用資源，改善供電設施和系統，以及全港的升降機等終端設備能夠抵禦電壓驟降，才能減低對市民影響。他指出，現行《管制計劃協議》2023年中期檢討引入的「針對大型供電中斷事故的新懲罰制度」，以單次計算所有受影響客戶數目乘以總供電中斷時數，中電及港燈受罰的最低門檻分別為1,500萬分鐘及500萬分鐘，他認為門檻過高，不易觸犯懲罰機制，建議制定兩級制門檻，參考過往電力公司所發生的停電事故，為市民帶來最嚴重影響的前五個個案為標準，以更新設定的參數，符合公眾利益和實際情況。

中電發言人回覆表示，就上月12日黃大仙區的電力事故，再次向受影響居民致歉，中電正探討適當安排，並會適時作出公布。同時，為應對極端天氣的威脅，採取短、中、長期措施，盡力減低極端天氣對電力系統的影響。



◀上月，黃大仙區內多棟樓宇停電逾4小時。中電工程人員到場搶修。  
資料圖片

## 機電署要求兩電：強化供電系統抗惡劣天氣

香港文匯報訊（記者 吳健怡）特區政府機電工程署署長潘國英昨日及上月27日分別到訪兩間電力公司，親身了解兩電應對惡劣天氣方面的工作，並與高層人員會面，要求兩電強化供電系統抵禦惡劣天氣的能力。同時，機電工程署與中電已成立檢視中電供電系統特別工作組，將招聘獨立顧問，以期在12個月內完成檢討工作及提交報告，署方並正籌備成立檢視中電供電系統督導小組邀請本地專家學者參與督導小組，監督獨立顧問的工作及就報告給予意見，督導小組第一次會議暫定於下月舉行。

潘國英昨日到中電位於屯門的龍鼓灘發電廠視察，與中電總裁和高層人員會面，聽取公司應對惡劣天氣對電力系統影響的改善計劃。會面期間，他要求中電盡快落實有關計劃，包括發電廠有關避雷系統的檢討工作和相關改善工程，並積極探討其他額外可行措施，以進一步強化供電系統抵禦惡劣天氣的能力。中電對以上建議反應正面，承諾會積極尋求方法盡快落實有關計劃。

此外，潘國英上月到港燈位於南丫島的南丫發電廠視察，與港燈工程董事和高層人員會面，親身了解港燈就強化其供電系統抵禦惡劣天氣能力的工作，包括提升供電設施抵禦惡劣天氣的設計標準，以及防止發電廠和變電站受水浸影響的相關措施，例如南丫發電廠抵禦風暴潮與越堤浪的工作。

## 港鐵智能監測軌道車輪 及早找出隱患

香港文匯報訊（記者 郭倩）智慧科技在社會中的應用愈漸廣泛，港鐵公司近年在創新科技上投入不少資源。軌道智能監測系統和車輪智能監測系統兩項科技近年投入應用，港鐵介紹，該兩項科技均透過智能感應器持續收集鐵路設施於行車時的實時數據，能突破非行車時間局限。同時，自動化技術的引入，亦節省了人力資源，提高了維修工序效率。現時每條鐵路線都有兩列載客列車裝有軌道智能監測系統，而車輪智能監測系統目前則在荃灣線投入試用。

### 膺國際發明金獎 荃灣線首實戰

港鐵的工程人員每晚收車後，都會盡用非行車時間內的黃金兩小時完成日常保養維修、資產更新工作，並兼顧新鐵路項目工程。近年，港鐵逐步推動智慧維修，有助提升準備工序的效率，從而爭取更多維修時間。其中，車輪智能監測系統更是港鐵自主研發的創新技術，並獲今年的日內瓦國際發明展金獎。

港鐵公司昨日舉行記者會，向傳媒介紹兩項應用於軌道及列車維修工作的創新科技。港鐵公司車務工程服務及創科總管陳慶強表示，港鐵公司在2023年至2027年間投放逾650億元作為鐵路資產更新及保養維修。

他介紹，軌道智能監測系統的運作原理是，透過智能感應器持續收集包括軌距、列車震動幅度等載客列車與軌道的數據，然後傳送至車務數據中心作分析。根據這些數據，團隊能進行更針對性及更精準的維修，以及幫助團隊及早發現端倪和潛在問題的發展趨勢，以便做好預測性維修，提升列車的安全運作。該項技術於2020年便開始在東鐵線使用，至現時港鐵每條鐵路線（即10條重鐵線及輕鐵）各有兩列載客列車裝有該系統。

車輪智能監測系統則善用軌旁設備，行車時實時收集數據，能夠加強對車輪的實施監測，「此外，運用演算法，能夠清晰記錄及反映每輛列車車輪的健康狀況，有效預測異常情況並跟進。」陳慶強指出，傳統的檢測方法是在車廠內透過人手測量車輪情況，車輪需按行車里數定期進行恒常保養維修，「該項技術在去年12月開始投入試用，目前只在荃灣線試用，等這項技術成熟之後，會逐步擴展到其他路線。」



◀港鐵介紹「智慧維修」方面的技術應用，兩套實時監測系統在荃灣線使用。  
香港文匯報記者涂六攝

