

# 灣區跨境直通救護車首例 病人由港大深圳醫院送屯門醫院 醫護陪同照顧

## 深港點對點轉運患者 車程45分鐘穩定安全

自「大灣區跨境直通救護車試行計劃」(試行計劃)於去年11月底推出以來,昨日首次有港人通過該機制,成功由深圳「點對點」被運送返港接受治療。這名67歲男病人由於呼吸衰竭,須接駁無創呼吸機協助呼吸,於昨日上午約11時從香港大學深圳醫院出發,由跨境直通救護車直接運往香港,中途無須轉車,經45分鐘車程即抵達屯門醫院,目前情況穩定。香港醫院管理局質素及安全總監黃立己表示,運送期間一直有醫護人員陪同照顧,跨境直達的安排大大減低運送的風險並增加康復機會,亦標誌粵港澳大灣區優質醫療衛生合作和發展的重要里程碑。患者家屬感動地說:「如果憑我自己是絕對沒法將家人送回香港繼續治療。」她希望政策能幫助更多有需要的病人解決實際困難。

●香港文匯報記者 費小燁、郭若溪、蕭景源

該名67歲男病人為香港居民,患慢性支氣管病,近日病情加重且出現呼吸困難及嗜睡,於本週二(7日)入住港大深圳醫院呼吸內科。港大深圳醫院副院長李詠梅昨日在屯門醫院會見傳媒時表示,病人入院時情況欠佳,有呼吸衰竭及心臟衰竭情況,且神志不清,血氧亦不足,在救治中好轉並恢復意識。

「初入院(港大深圳醫院)時,連說話都做不到,是神志不清。到他清醒,是知道亦表達意願,這是比較平穩,而所有生命體徵都是平穩,我們才覺得這一小時車程不會出問題。他真的不需要下車過關,過程中也不需要由一輛救護車,運送至另一輛救護車,所以對他的運送安全有很大意義。」她說。

### 收取4990人民幣成本價

病人及其家屬於本月9日向院方提出返港接受治療的申請,港大深圳醫院向醫管局重大事故控制中心匯報,經雙方專家共同評估,確認患者病情及相關條件符合要求後,隨即按照試行計劃服務流程開展轉運工作。

由於運送過程須有醫護檢視病人狀況,故院方安排一名醫生及一名護士陪同,整個運送過程比之前演練時更順暢,隨行的醫護只會向病人收取成本價4,990元人民幣(約5,297港元)。

李詠梅強調會嚴格篩選使用服務的病人,即使病人及其家屬有強烈返港意願,「如病人有能力自行安排交通工具回港,就不需接受「點對點」運送服務,以免被濫用。」

### 患者家屬:冀惠及更多病友

在港大深圳醫院急診科轉運準備現場,患者家屬溫女士感動地說:「如果憑我自己是絕對沒法將家人送回香港繼續治療,非常感謝醫務人員的妥善安排和精心照顧,希望這個政策能讓更多人看到,幫助大家解決實際困難。」

屯門醫院行政總監王耀忠表示,屯門醫院前日接獲通知後,隨即與深圳的醫療團隊溝通,了解病人的臨床情況及部署接收。由於醫療團隊在病人抵達前已掌握所需的資訊及支援安排,跨境直通救護車抵港後,可迅速安排將病人送上病房接受治療,全程非常有效率,屯門醫院會繼續為病人提供適切的治療。



港大深圳醫院



●港大深圳醫院「點對點」轉運患者到香港屯門醫院。 香港文匯報深圳傳真



●救護車抵達屯門醫院急症室僅需時45分鐘。 香港文匯報記者 劉友光 攝



屯門醫院

●李詠梅介紹相關情況。 香港文匯報記者劉友光 攝

黃立己感謝廣東省衛健委、廣東省公安廳與深圳市相關部門和單位,以及特區政府相關部門,努力不懈地突破了兩地很多不同法律法規的框架,成功令首名病人可以由深圳直接運到屯門醫院,為大灣區居民提供一個更加安全的救護轉運服務,希望將來為更多病人服務。

他補充,一般經試行計劃返港的病人都會送至屯門醫院,醫管局亦會視乎病人治療上的特別需要,將他們送往兒童醫院及瑪麗醫院等醫院。

據了解,現時屯門醫院每月平均約有二三十名病人由內地醫院轉院而至,但他們都需在口岸轉駁香港救護車送院,當中約一半屬須要搶救的危殆及危急級別。

### 試行計劃Q&A

資料來源:香港特區政府醫務衛生局 整理:香港文匯報記者 聶曉輝

●問:什麼是「大灣區跨境直通救護車試行計劃」?  
●答:該計劃是香港特區政府與大灣區其他城市政府合作下的救護車跨境運送病人安排,為有特定需要的病人於醫院之間「點對點」直接運送,無需在口岸轉換救護車,從而減低病人在運送過程的風險。計劃去年11月30日由香港特區政府聯同廣東省和深圳市政府,以及澳門特區政府推出,試行為期一年。

●問:病人可否主動提出使用該服務?  
●答:病人可提出轉運回香港。至於是否需要使用該服務,首先會由港大深圳醫院或當地的醫院確認病人的狀況適合用何種轉運方法。醫護人員會在考慮病人病情等因素後向醫管局提出請求,醫管局也會平衡病人的需要和安全性作出最後決定。派送醫院和接收醫院也會確保病人親屬及/或病人已同意並知悉風險。

●問:哪些病人不適合接受服務?  
●答:例如不能自行步行或甚至不能自己坐起來,或需要醫護人員提供連續性醫療服務的病人並不適合。

●問:有機制防止濫用嗎?  
●答:有。派送醫院醫生在處理每個個案時會按照臨床診斷和病人實際情況進行評估;派送醫院醫生會聯絡香港醫管局重大事故控制中心,與接收醫院共同就個案作評估、資訊交換及協調,從而決定是否啟動運送機制。

●問:有否指定哪間醫院?  
●答:深圳一方是以香港大學深圳醫院作為試點;澳門則以仁伯爵綜合醫院為試點。如其他醫院需要起動有關安排,會與香港大學深圳醫院聯絡。至於香港的接收醫院,醫管局會作統籌,現時的試點計劃會以深圳灣口岸作為關口,而最近的醫院為屯門醫院。

### 專家:快10分鐘對救治起關鍵作用

香港文匯報訊(記者 唐文)香港工聯會表示,2019年至2023年收到逾1,000名內地港人求助,當中近700人使用舊機制(在口岸轉車)回港就醫。工聯會立法會議員黃國表示,希望在試行計劃實施一段時間後作出檢討,使之恒常化,以及擴至廣州及中山等地區,惠及更多居內地的港人,由於計劃收費仍高昂,他建議政府提供資助,「可以劃線,若費用超出的話政府就有資助,令我們的內地長者萬一有事的話,也能給他們有機會回港就醫。」

香港醫學會主席鄭志文昨日接受香港文匯報訪問時表示,運送病人跨境非新鮮事,但今次直接運送在交接政策上有所放寬,省卻了中間轉車步驟。

移去另一輛,除病床搬運外,兩邊救護人員需要溝通交接,若有輸液、輸氧等儀器也要轉駁,「如果不需要過車、過床,估計會比之前快10分鐘,10分鐘對一些爭分奪秒的病人已經可以起到至關重要的作用。」收費方面,鄭志文認為,近5,000元人民幣的運送費用屬可接受水平。

急症科專科醫生劉楚釗表示,在轉運過程中,保障病人安全性是首要考慮。兩地在跨境病人方面合作已久,相信香港公院已建立完善的處理系統,未來若有關服務擴展至私家醫院,或需要特區政府進行更多協調交流,「假如有些在外地的病人想使用香港私家醫院服務,可能就需要一些特別的安排,包括牌照和醫療儀器對接等。」

## 九巴內失衡跌倒個案 逾六成無緊握扶手

香港文匯報訊(記者 張茗)新春將至,遇上寒潮,不少辦年貨的市民手提大包小包物件搭巴士,未有扶好扶手,加上衣物臃腫,容易失衡跌倒。據九巴統計顯示,去年每月平均有41宗乘客車廂內失衡個案,按年增近8%。過去兩年,失衡乘客大多超過50歲,女性佔七成。該類意外三大「黑點」分別是落車門處至車廂中後方、樓梯、車廂下層中前方至落車門處。

九巴安全總監兼九巴學院總監簡迪文(Martin Cadman)表示,2018年至2024年,乘客在車廂內失衡意外以冬季,即11月至2月期間較多時發生。在2023年及2024年的個案中,大部分事主為50歲以上,約七成是女性。根據年齡劃分,最常見的失衡群組為66歲至70歲的長者,其次為56歲至60歲群組。簡迪文表示,大部分為輕傷,而長者則容易出現失衡摔後重傷。

常見車廂內的失平衡位置,他點出了3個「黑點」,依次分別為落車門至車廂中後方、樓梯、車廂下層中前方至落車門,逾六成原因是乘客沒有緊握扶手,其次約兩成為外界車輛影響。

### 涉6因素「大包細包」玩手机易出事

簡迪文分析,沒有緊握扶手主要有6個因素,分別為:在寒冷環境下反應遲緩,乘客衣服臃腫或雙手插袋;年底或新春期間因置辦年貨手持較多貨物;乘客攜帶「買艇車」登車,以及使用智能手機。至於外界車輛的影響,包括突然爬頭切線、無留意道路狀況下從岔道駛出。

簡迪文呼籲乘客在車廂內應當盡快坐下,或緊抓就



●簡迪文呼籲乘客搭車時緊握扶手。 香港文匯報記者張茗 攝

近的扶手,在車輛停穩後才下車,盡量避免因車輛晃動而遭遇危險。為讓乘客提高安全意識,九巴學院·流動教室於本月11日在樂富巴士總站出動,推廣公眾預防在車廂內失平衡的教育。

對近月出現多宗市民及旅客攜帶行李登上巴士惹來熱議,九巴回應表示,巴士對大型行李登車有相關限制,在面對乘客攜帶超大、超重的行李時,車長有權根據實際情況拒絕該乘客登車。如果乘客登車期間攜帶過多物品,為安全起見,車長亦「可以當作車內已經滿載」,認為車長有多年的實踐經驗,有能力解決相關問題。

由於龍運巴士主要行走機場路線,九巴表示,車上有較多行李架存放行李,對可能會有乘客行李較多的路線,亦會盡量讓具有行李架的巴士行走該路線。根據九巴的乘客須知,嚴禁攜帶總體積超過十分之一立方米、總重量超過五公斤或含危險性或厭惡性之物件上車。該物件不得佔用座位及不得放置在巴士的通道或樓梯上。

### 失衡3「黑點」



### 「GST系統」監督評核行車 實時提示培育好司機

香港文匯報訊(記者 張茗)在路面上行駛的巴士會因應路面情況而改變車速,例如轉彎、上斜落斜、交通燈號等,改變車速有機會導致乘客在車廂內失衡。為提升司機駕駛技術及表現,九巴於2023年7月全面引入「GST安全及環保駕駛系統」,替代原有的GreenRoad系統。九巴回應表示,新系統提升訊息傳送速度,同時讓九巴根據實際運作經驗更新系統設定,更適合香港路面狀況,向車長提供更嚴謹的駕駛反饋,協助養成良好駕駛習慣及技巧。

該系統具有實時駕駛提示器,在過彎、超速、加速、油針控制及急煞方面即時提醒司機。同時系統記錄司機資料,為車程的安全進行評級,以「綠、黃、紅」三級劃分,其中綠色為駕駛表現良好,黃色為有待改進,紅色為

司機需要立即改善。九巴安全總監兼九巴學院總監簡迪文表示,目前逾99%的九巴司機為「綠色」級別。

巴士車廂內發生失衡個案,不少人都會認為是司機在乘客落車時過早關門,或者乘客未坐穩及站穩時司機急於啟動車輛。九巴回應表示,車廂內已盡可能在可觸及範圍內安裝扶手,方便乘客平衡。同時,司機在培訓期間亦需要根據實際情況靈活安排車輛的運作,包括在關門及啟動車輛時「在內心默數安全秒數」等。為確保司機的安全駕駛,九巴會派出有多年車長經驗的駕駛導師監察司機駕駛情況,確保安全駕駛。

對坐在樓梯上的乘客,九巴回應表示,司機會在開車前觀察車內整體情況,有權停車並勸喻乘客避免站立或坐在樓梯上。