

# 宏福苑七座居民「回家」執拾 行動安全細緻以人為本

聞正聲

大埔宏福苑七座受火樓宇的居民，終於可以「回家」收拾個人物品！政府在3月27日正式公布，由4月20日起，分批讓居民返回單位收拾財物和個人物品；這項安排，是經過政府各部門通力合作，進行緊急維修加固，並以最專業的態度去進行配合調度，才能促成今次的安排。如今返回單位的細節終於出爐，七座受火大廈的居民不必再望門興嘆，居民志忑的心態可定下來。

## 安全是壓倒一切的考慮

社會上一直有人問，為何要等到四月中下旬才能「上樓」？首先，這七座受火樓宇是名副其實的災場。五級大火對樓宇結構造成的破壞，遠比表面所見複雜，即使個別單位沒有被火直接波及，整座大廈的公用地方、走廊、後樓梯、外牆、橫樑、天花、窗戶等，都可能因高溫與火燒而受損。政府要做的，是在「不能使用升降機」這個極其困難的情況下，先處理外牆鋼架的安全，亦要進行加固圍封工程，更要清理公共地方遍地的破磚爛瓦。這些工作，對確保居民可以在安全的環境下重返災場，是必不可缺的。

其次，由於升降機已停止運作，居民要返回單位，只能徒步上樓，特別是高層單位，要上落二三十層樓梯，這不單涉及體力問題，更有安全風險的考量，所以解釋了為何政府要求居

民在進入屋苑範圍及上樓期間，必須佩戴安全帽、防刮手套和口罩，以及由警務人員或民安隊隊員陪同上落大廈及進出單位。可以說，從確保結構安全到現場環境適合居民進出，每一個細節都牽涉大量工作和評估，絕非一時三刻能夠完成。

## 安排體貼居民需要

觀乎政府今次的安排細節，每一步都充分展現了同理心。根據現時安排，除非單位結構損毀嚴重，否則每戶最多可讓四人一同上樓，同進同出，逗留時間最多為三小時。這項安排，已考慮到受大火影響較少的單位，居民可取回的物品較多，多一雙手，就能多拿一點個人物品；再者，對很多居民而言，今次返回單位不只是執拾財物，更是緬懷或悼念。政府明顯亦關注到這些考慮因素，故已盡量放寬人數與時間，讓居民有更大空間靈活處理。

與此同時，政府深明上樓對居民而言，不單是體力挑戰，更是心理考驗。為此，「一戶一社工」會事先通知居民獲編配的日期與時段，協助登記上樓人士資料，並詳細講解單位狀況；若不幸單位屬嚴重損毀，社工亦會向住戶出示照片，讓居民先有心理準備，甚至考慮是否授權親友代勞，避免親眼目睹家園盡毀的景象會承受過大衝擊。上樓當日，更有社工、臨床心理學家、公務員和民安隊隊員組成的專隊

在不同樓層候命，提供即時情緒支援。交通安排方面，政府會安排免費接駁巴士，接載返回單位的居民往返宏福苑和大埔墟港鐵站，居民亦可選擇乘搭巴士、的士甚至是網約車返往，政府已安排合適地點供上落。另外，希望駕車前往宏福苑的人士亦可以透過「一戶一社工」預約宏福苑停車場的免費車位。從上述交通安排便可看到，政府今次的安排是多麼的細緻和透徹，充分考慮到居民的不同需要，秉承宏福苑善後工作須「以情為先」的方針。

## 流程與人員配置一絲不苟

今次上樓行動，涉及七幢樓宇、超過1,700戶、近7,000人。要讓這麼多人有序、安全地返回單位絕非易事，故此政府採取了分幢、分樓層、分單位的「梅花間竹」方式，避免樓上樓下和同層相鄰單位的居民集中同一時段回去，確保人流暢順，亦將風險減至最低。

此外，時間表的設計盡顯部署時的心思縝密。首三天單獨開放宏閣，每天分上、下午時段一共開放約十層，讓工作人員適應並走順流程。之後，有序安排其他樓宇的居民返回單位。至於損毀最嚴重的宏昌閣和宏泰閣，由於單位受災情況特別嚴重，居民需要更多支援，故會各用六天時間完成，每天會開放約五個樓層。

## 動員過千人 照顧居民需要

整個上樓過程長達15天，每天動員超過1,000名分別來自警務處、房屋署、民政事務總署、社會福利署、民安隊及公務員事務局公務員，分工精細，包括居民護送、人流管理、情緒支援、應急措施等，每一個環節都一絲不苟。值得注意的是，對於有離世個案的單位或有特殊需要的住戶，社會福利署更會安排專人陪同；而大廈每一層、正後門及樓梯均有警員看守，確保秩序與安全。這些安排，都顯示出政府對居民的尊重與關懷。

縱使政府已經作出盡可能周密的安排和部署，但筆者仍然需要指出，宏福苑七幢受火大廈已面目全非，整座樓宇的結構安全和公共設施都已受到程度大小不一的破壞。這亦是政府一再呼籲年老體弱的居民不要勉強上樓，並建議嚴重損毀單位的業主先看社工提供的照片再作考慮的最大原因。這種開誠布公的溝通方式，是政府對居民真誠和關懷的最真實體現。

宏福苑七幢受火樓宇的上樓安排，是特區政府應急管理能力的一次綜合考驗。綜觀最新公布的方案，政府在這場考驗中交出了專業而充滿同理心的答卷，值得社會肯定。宏福苑居民應盡量配合政府的安排，讓街坊鄰里都可以有序返回單位取回物品，為這段等候返回單位收拾的艱難日子畫上一個句號，為未來展開新的篇章。

# 未達加價門檻 港鐵連續兩年「凍價」

### 調整幅度將延至隨後兩年實施 本年度將繼續提供恒常票價優惠

港鐵按照可加可減票價調整機制，得出今年港鐵票價調整幅度為1.4%，未達1.5%的加價門檻，但連同上年度票價調整轉撥至本年度計算的1.45%，計算出的票價調整幅度為2.85%，惟去年第四季家庭入中位數按年變動數值為零，在票價調整機制的「負擔能力上限」安排下，港鐵今年要連續第二年凍結票價，而本年度未實施的2.85%票價調整幅度，會延至隨後兩年即2027/28及2028/29年度分別實施。港鐵表示本年度會繼續提供恒常票價優惠以及提供不同車費推廣。

●香港文匯報記者 張弦

特區政府統計處昨日公布去年12月工資及薪金總額統計數字，去年第四季的從業人士名義平均薪金指數較前一年同期上升3.4%，當中運輸業名義工資指數則按年上升3%。根據可加可減票價調整機制，運輸業名義工資指數變動3%，加上去年12月消費物價指數的1.4%，再乘以0.5，並減去跟物業利潤掛鈎的生產力因素0.8%（港鐵去年香港物業發展利潤賺近111億元，故生產力因素以最高的0.8%計算），得出結果為1.4%。

## 十年內第六次凍價或減價

根據現行機制，若港鐵計算票價調整的方程式結果在加或減1.5%範圍內，票價維持不變，今年1.4%的加幅未有觸動調整票價的門檻，但上年度按機制計算調整幅度為1.45%，亦未達1.5%門檻，滾存至今年，故加上轉撥至今年度的1.45%加幅，今年度按機制計算出的票價調整幅度為2.85%。

不過，票價調整機制有「負擔能力上限」安排，規定票價調整幅度不得高於家庭住戶每月入息中位數變動的數值，而相應年度第四季家庭入中位數按年變動數值為零，故即使方程式運算結果是正數，本年度港鐵票價維持不變，成過去十年內的第六次凍結票價或減價。

港鐵表示，本年度未實施的票價調整幅度2.85%，將按機制延至隨後兩年即在2027/28年度（1.43%）及2028/29年度（1.42%）票價調整時分別實施。至於原定延至本年度實施共1.96%調整幅度，亦安排延後至2027/28年度處理。

## 充分考慮市民負擔能力

港鐵公司香港客運服務總監鄭永銓表示，票價調整機制為每年票價檢討提供客觀和透明的方程式，並充分考慮社會經濟狀況和市民負擔能力，港鐵在確保鐵路票價水平維持競爭力的同時，亦透過各項優惠回饋社群，會繼續提供恒常票價優惠，支援長者、小童、合資格學生及殘疾人士等。

他表示，去年整體受惠人數逾6億人次，港鐵公司所承擔的恒常票價優惠總值超過32億元。同時，港鐵會持續提供不同車費推廣惠及上班族，包括綠色專線小巴0.5元轉乘優惠及「都會票」，並延續各款「全月通」及「早晨折扣優惠」計劃一年。



●港鐵今年連續第二年凍結票價。

香港文匯報記者曾興偉 攝

## 議員倡累積加幅設退場機制

香港文匯報訊（記者 張弦）立法會交通事務委員會主席陳恒鑌對香港文匯報表示，港鐵今年不加票價固屬好事，但不斷累積的加幅對市民來說有很大壓力，建議在明年的機制檢討年，特區政府應與港鐵公司商討如何檢討相應機制，建議增設一個扣減累積加幅的退場機制，以減輕市民負擔。

根據港鐵公司可加可減票價調整機制，今年1.4%的票價加幅將被撥入「延後加幅」，而港鐵此前已累積3.41%的延後加幅尚未追回，加上今次的1.4%，港鐵未來需要處理的延後加幅累計將達4.81%。

## 無法大幅加價 累積加幅數據無意義

陳恒鑌指出，累積的延後加幅日後還是會作出調

整，由於有「負擔能力上限」，不能超過家庭入中位數按年變動數值，港鐵因此無論如何都沒有機會一次性調升那麼多。可能在下次有機會調價時會按機制調整至規定的上限，在此情況下，預計票價大概只上調1%至2%。

他表示，累積的延後加幅會像「滾雪球」般愈滾愈大，但港鐵實質上無法大幅度調升票價，故累積加幅數據並無太大意義，而明年是可加可減機制的檢討年，期望政府與港鐵商討優化機制，包括針對累積的延後加幅制訂一個退場機制，若延後加幅累計年期超過一年或兩年期限，仍無法調升票價，就應逐步扣減相應加幅，令數據反映實際情況，否則長期累積這些潛在的加幅空間，對市民來說壓力很大。



●議員建議增設一個扣減累積加幅的退場機制，以減輕市民負擔。

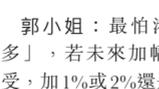
香港文匯報記者曾興偉 攝

## 街坊：若未來加少少尚可接受

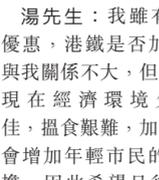
### 熱點民議



胡小姐：香港出行成本高，港鐵今年不加價可減輕市民的壓力，我上班雖有公司車接送，假期才搭港鐵，但日後若加價，也不希望突然間大幅增加。



郭小姐：最怕港鐵日後「一加加很多」，若未來加幅超過5%，會非常難受，加1%或2%還是可以接受。



湯先生：我雖有長者優惠，港鐵是否加價與我關係不大，但是現在經濟環境欠佳，搵食艱難，加價會增加年輕市民的負擔，因此希望日後也不要太大加幅。

●文/圖：香港文匯報記者 張茗

# 中國中車：為港鐵路產品標準化國際化提供良好支撐

香港文匯報訊（記者 文森 江蘇蘇州）香港媒體江蘇參訪團昨日到達常州及無錫，其間直擊中國中車戚墅堰所如何生產高效、低嘈音、節能的高鐵、鐵路等零部件。中車與港鐵有緊密合作，為港鐵提供齒輪傳動系統、制動系統，還有軌道焊接相關等裝備，以及提供標準統一、培訓等服務。對特區政府《香港鐵路標準》擬引入國家標準等多項鐵路標準，涵蓋建造、營運、維修等鐵路規管範疇，中國中車戚墅堰所輪值常務副總經理、總工程師靳國忠表示，中國已主導國際上三分之一軌道交通標準的實施，國標在香港的應用能為香港鐵路列車的安全運行提供有力保障，也為香港本地鐵路產品的標準化、國際化提供良好支撐。

中國中車戚墅堰所一班工程師多年來鑽研軌道交通的核心技術，在多個領域已打破外國壟斷，使高鐵更抗噪、乘客體驗更舒適。靳國忠表示，中國中車戚墅堰所正逐漸走向全球化，目前已有約600項軌道交通國際標準由中國主導，佔整體三分之一以上。



●新國忠 香港文匯報記者文森 攝

●復興號採用的齒輪傳動系統。

香港文匯報記者文森 攝

## 料港引用國標不會有銜接問題

以車輛裝備的標準為例，早期較多採用歐洲的UIC已經許久沒有更新、維護，其中大部分技術內容還是2000年之前甚至1980年之前的，隨著裝備現代化、運行速度提升，他說：「這些更新很大程度上得益於我們的研發協同推進解決方案，再將這些方案融入標準並進行修訂，不過標

準編號通常不會改變。」

他強調，中國標準「走出去」時，要兼容國際工況和當地相關法律法規要求，他相信在香港引用國標時無銜接問題，「作為製造企業，我們更關注國家標準中關於安全性、產品可靠性等方面的要求。而從用戶角度來看，可能會更多考慮便利性、經濟性，以及社會管理要求、與乘客的人機交互要求等，這些方面的規範會更細緻。」