

香港特別行政區第三屆黃大仙區議會
第十三次會議記錄

日期：二零零九年十一月十日(星期二)

時間：下午二時三十分

地點：九龍黃大仙龍翔道 138 號龍翔辦公大樓六樓
黃大仙民政事務處會議室

出席者：

主席：

李德康先生,MH,JP

副主席：

黃金池先生,MH,JP

黃大仙區議會議員：

陳利成先生

陳曼琪女士

陳安泰先生

陳偉坤先生

陳炎光先生

蔡六乘先生,MH

鄒正林先生,MH

徐百弟先生

何漢文先生

何賢輝先生

許錦成先生

簡志豪先生,BBS,MH

郭秀英女士

黎榮浩先生

林文輝先生,JP

劉志宏博士,BBS,JP

李達仁先生,MH

莫仲輝先生

莫健榮先生

莫應帆先生

史立德先生,MH

蘇錫堅先生

陶君行先生

黃錦超先生

黃國桐先生

黃逸旭先生

胡志偉先生,MH

袁國強先生

因事缺席者：

黃國恩先生

列席者：

陳嘉信先生	副署長(3)	環境保護署	) 為議程
彭錫榮先生	首席環境保護主任(空氣政策)	環境保護署	) 三(i)
			) 出席會議
區偉光先生	助理署長(水質政策)	環境保護署	) 為議程
鍾志海先生	高級環境保護主任	環境保護署	) 三(ii)
	(水質政策及科學)2		) 出席會議
潘國良博士	安誠 - 城大專業顧問		)
楊振祥博士	安誠 - 城大專業顧問		)
張文韜先生	局長政治助理	發展局	) 為議程
			) 三(iii)
			) 出席會議
黃珍妮女士,JP	黃大仙民政事務專員	黃大仙民政事務處	
靳敦賢先生	黃大仙警區指揮官	香港警務處	
李婉華女士	黃大仙及西貢區福利專員	社會福利署	
麥志標先生	總工程師/九龍 2	土木工程拓展署	

宋張敏慈女士	高級房屋事務經理(黃大仙)	房屋署
區兆峯先生	高級運輸主任/黃大仙	運輸署
黃偉宏先生	黃大仙區環境衛生總監	食物環境衛生署
邱麗絲女士	黃大仙區康樂事務經理	康樂及文化事務署
馬瓊芬女士	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處
鍾贊有先生	高級行政主任(地區管理)	黃大仙民政事務處
丁天生先生	高級聯絡主任 1	黃大仙民政事務處
陳家豪先生	署理一級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處

秘書：

蘇梁愛華女士 高級行政主任(區議會) 黃大仙民政事務處

主席致開會辭

主席歡迎各與會者出席黃大仙區議會第十三次會議，並歡迎特別為議程(三)(i)出席是次會議的環境保護署副署長(3)陳嘉信先生及首席環境保護主任(空氣政策) 彭錫榮先生。

2. 主席歡迎房屋署高級房屋事務經理(黃大仙)宋張敏慈女士。宋太太代表另有公務的房屋署物業管理總經理(東九龍)馬錦全先生出席會議。

3. 議員備悉黃國恩議員因事未能出席會議，黃議員在會前已經書面知會區議會秘書處。

4. 議員審議秘書處席上提交的第十三次會議議程項目討論時間建議，許錦成議員建議先討論議程三(iv)「關於成立黃大仙沙中線監察工程小組」，好讓特來旁聽的竹園區居民可先行離去。由於秘書處已按建議的討論時間安排政府部門代表出席，而地區設施管理委員會主席簡志豪議員亦同意在十一月二十四日設管會會議上討論議員對港鐵徵用馬仔坑遊樂場及球場作沙中線工地的關注，會議同意不必改動是次會議的議程項目討論時間及次序。

一 通過黃大仙區議會二零零九年九月二十二日第十二次會議記錄

5. 黃大仙區議會二零零九年九月二十二日第十二次會議記錄獲得通過，無需修改。

二 黃大仙區議會第十二次會議續議事項進展報告
(黃大仙區議會文件第 61/2009 號)

6. 議員備悉文件。

三(i) 空氣質素指標檢討公眾諮詢
(黃大仙區議會文件第 62/2009 號)

7. 主席歡迎環保署副署長陳嘉信先生及首席環保主任彭錫榮先生蒞臨黃大仙區議會，介紹環保署空氣質素指標檢討公眾諮詢文件。

8. 陳嘉信副署長以投影片輔助介紹諮詢文件，重點如下：

(i) 更新空氣質素指標的目的

香港現行的空氣質素指標於 1987 年訂立，世界衛生組織(世衛)於 2006 年發表了適用於全球的最新空氣質素指引，近年美國、歐盟等先進國家亦陸續更新空氣質素指標。香港的指標已不合時宜，必需確立新的空氣質素指標以達到更高更嚴謹的空氣標準。此外，是次檢討亦會研究減少香港本土排放的措施，以達致建議的新空氣質素指標，並考慮合適的機制定期更新空氣質素指標。

(ii) 香港的空氣質素

香港政府在過去十數年推行多項減少本地排放的措施，香港空氣污染物，包括二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子、揮發性有機化合物等的排放量已明顯減少。儘管如此，香港低能見度的時數卻持續

上升。例如在 1990 年，香港的排放量相對較高，而低能見度的時數只有二百多小時；在 2004 年，香港的排放量顯著減少，而低能見度的時數竟升至一千六百多小時；至 2007 年，香港的排放量持續減少，但能見度未有明顯改善，低能見度的時數接近一千三百小時。雖然香港空氣污染物的排放量已減少，能見度卻因為區域性的背景空氣污染上升而持續惡化。另一方面，本地車輛排放的廢氣亦為另一主要污染源。

(iii) 制定新空氣質素指標會依照三大指導原則

- (a) 保障公眾健康；
- (b) 以世衛指引為基準；及
- (c) 分階段達到世衛的最高標準。

(iv) 考慮本港的情況，顧問建議採納以融合世衛中期目標及最終指引的標準為新的空氣質素指標，具體內容如下：

- (a) 採納世衛空氣質素指引所訂的二氧化硫(10 分鐘)、二氧化氮(1 小時及 1 年)、一氧化碳(1 小時及 8 小時)及鉛(1 年)的濃度標準；
- (b) 採納世衛中期目標 1 所訂的二氧化硫(24 小時)及微細懸浮粒子(24 小時及 1 年)濃度指標，以及中期目標所訂的臭氧(8 小時)濃度標準。建議把二氧化硫(24 小時)目標由現行的 350 微克/立方米大幅收緊至世衛中期目標 1 所定的 125 微克/立方米；
- (c) 採納世衛中期目標 2 所訂的可吸入懸浮粒子(24 小時及 1 年)濃度標準。建議把懸浮粒子(24 小時)目標，由現行的 180 微克/立方米大幅降低至世衛中期目標 2 所定的 100 微克/立方米；

(d) 香港擬制訂的二氧化硫指標與歐盟及美國等先進國家相約：二氧化硫(24 小時)目標是 125 微克/立方米，每年超標不多於三次，較美國的標準嚴謹，與歐盟的目標相同。擬制訂的微細懸浮粒子指標較美國及歐盟的指標寬鬆，微細懸浮粒子(24 小時)目標是 75 微克/立方米，美國的標準是 35 微克/立方米；微細懸浮粒子(一年)的指標是 35 微克/立方米，美國的標準是 15 微克/立方米，歐盟的指標是 25 微克/立方米。有關建議主要是考慮到香港現時排放的懸浮粒子只佔珠江三角洲區排放的總排放量的 1-2%，比例相當小。單靠香港引入減低懸浮粒子排放的管制措施，亦難以接近美國或歐盟的指標。香港需要與廣東省加強合作，以達致更高的標準。

(e) 環保署引入定期檢討機制，最少每五年檢討空氣質素指標。

(v) 建議的排放管制措施

顧問共建議 36 項減排措施，並分三個階段進行。第一階段共有 19 項措施，分為以下四個主要類別：

(a) 排放上限及管制

(1) 針對本土最大的排放源頭發電廠，建議把本地天然氣發電的使用比例由目前約 28%增至 50%。與煤相比，天然氣是較清潔的發電燃料，更能減少因發電而造成的污染物，但天然氣的成本較高，會對電費有一定程度影響。

(2) 車輛排放是香港污染物源頭之一，柴油車輛的排放量最高，顧問建議盡快淘汰歐盟 II 期或以前的車輛，並加快淘汰歐盟 III 期車輛的步伐。加強推廣使用混合動力、電能等新能源的環保車輛，以有

效減少路面排放。

- (3) 為減少船隻排放，環保署與本地渡輪公司商討改用超低硫柴油，並嘗試全面推行。同時亦研究在船隻上加裝脫硝裝置等設備，以減少氮氧化物的排放。
- (4) 香港機場的設備大部份由燃燒柴油的發動機推動。為減少空運設備的氮氧化物排放，建議採用電氣化設備。
- (5) 工業地盤、港口的設備及非道路使用的車輛，亦可使用超低硫柴油及排放管制裝置，以助減少廢氣排放。
- (6) 2007 年，香港已根據美國加州的標準，立法管制多項產品的揮發性有機化合物含量。2009 年，立法會已通過修例，把揮發性有機化合物的管制範圍擴展至船舶漆料、汽車修補漆料等，以保障市民健康。

(b) 交通管理

- (1) 建議設立低排放區，禁止歐盟 III 期或以下的車輛進入中環、旺角及銅鑼灣等繁忙地區，減低因車輛排放所造成的污染。
- (2) 香港現時已設有數個行人專用區，建議擴大專用區的範圍及時間，進一步減少市民接觸路邊污染物的機會。
- (3) 中環、旺角及銅鑼灣的污染物排放量約佔全香港總排放量 40%，建議調整巴士路線和班次，以減低巴士排放對市民造成的影響。

(c) 基建發展及規劃的措施：

為鼓勵市民使用鐵路，建議政府擴大鐵路網絡，減少市民使用私家車。另外，建議政府設立更多單車徑，推動市民以單車作為接駁交通的工具。

(d) 提高能源效益的措施

(1) 為提升香港建築物的能源效益，建議強制實施《建築物能源效益守則》，規管建築物的整體設計以及燈光、升降機、冷氣系統均須符合守則的要求。

(2) 政府推行的強制性「能源效益標籤計劃」已經生效，涵蓋產品包括冷氣機、慳電燈膽和冰箱。政府建議擴大產品涵蓋範圍至抽濕機及洗衣機，鼓勵市民使用節能產品。

(3) 建議採用能源效益較高的產品如發光二極管作交通訊號或街道照明，減低香港整體耗電量。

(4) 推廣植樹及綠化屋頂的措施，有助減低城市熱島效應。

(5) 建議在啟德發展區內設立中央供冷系統，相比在個別大廈設置獨立冷卻塔，更具能源效益。

(vi) 成本效益

(a) 通過採納顧問的十九項減排建議，並配合廣東省持續推行的減排措施，可望令香港的空氣質素達致新的空氣質素指標。

- (b) 落實推行提高能源效益的措施，可協助市民和機構節省能源成本，減少電費。
- (c) 措施可改善本港的空氣質素，能吸引更多旅客和外資，從而鞏固香港作為世界城市的美譽。
- (d) 顧問評估每年需支付約 6 億元的成本以推行上述排放管制措施，但預期社會每年會取得約 12.28 億元效益。另外，市民因空氣污染而入院的數目，以至引發死亡的數字亦會減少，為市民帶來長遠的效益。

9. 陳嘉信副署長希望各位議員就政府採用階段性收緊空氣質素指標，以達致世衛的空氣質素指引的方法；顧問建議的管制措施、其他額外減排措施、推行措施的步伐、推行措施的成本和對持份者的影響各方面表達意見。是次諮詢期至十一月底完結，歡迎議員提出寶貴意見，會後亦可把意見傳真或電郵到環保署。

(郭秀英議員於二時五十七分到席。)

10. 主席告知議員，席上放有由民建聯黃大仙支部十位區議員就此議題提交的意見書(附件一)，在其他議員發言前，先請袁國強議員代表介紹意見書內容。

11. 袁國強議員代表民建聯黃大仙支部十位議員就空氣質素指標檢討發表意見，重點如下：

- (i) 支持環保署提出檢討空氣質素指標的建議和排放管制措施。現行的空氣質素指標於 1987 年訂立，已沿用二十多年，贊成作出檢討及更新，以保障市民健康。接受諮詢文件的建議，分階段達到世衛指引的空氣質素最高指標，但需要訂立合適的時間表，設立階段性的檢討，以評估改善空氣質素措施的成效。

- (ii) 支持諮詢文件中多項排放管制措施，希望環保署就當中管制措施提供更具體的內容及細節，以助公眾全面討論。
- (iii) 關注 19 項減排措施對市民的影響，擔心導致發電成本及公共巴士營運成本增加。諮詢文件只重點提出市民的承擔，並無提及政府和企業在成本分擔上的責任。空氣質素的改善，有助保障市民健康，減少政府公共醫療支出，並提升香港的營商環境，加強對外來投資者的吸引力。因此，政府和企業都應該承擔減排措施的成本，不能全數轉嫁予市民。
- (iv) 擔心巴士路線重整會令班次和停站次數減少，直接影響市民外出的便捷度。政府在進行大規模巴士路線重組前，必需進行精細研究，提出足夠的數據及取代方案，並加強現時的轉乘安排。另外，政府必須先諮詢區議會及市民的意見，減少巴士路線重組對公眾的影響。
- (v) 要進一步提高市民的環保意識，改變日常生活習慣，配合政府的政策措施，才能有效改善空氣質素。

12. 黃錦超議員同意民建聯的意見，並就諮詢文件提出下列意見：

- (i) 建議政府為減排措施訂立詳細清晰的時間表，定立短期、中期及長期的工作目標，循序漸進、按部就班以提升空氣質素。短期目標的工作可包括重整巴士路線、增設行人專用區及採用較慳電的發光兩極管作為街燈等，以顯示政府改善空氣質素的決心。
- (ii) 關注環保成本增加會導致電費及交通費用增加，政府不可將環保成本全數轉嫁到消費者身上，要盡量降低市民的負擔，才能獲得市民支持。
- (iii) 希望政府在四個月諮詢期結束後，盡快採取實際行

動，並循序漸進地推行其他措施，增加市民對政府的信心。

13. 蘇錫堅議員支持諮詢文件。全球暖化日趨嚴重，香港空氣質素亦每況愈下，在在減低外國投資者到香港投資的意欲，希望政府繼續推廣環保，提高市民的環保意識。香港的空氣質素受珠江三角洲的發展影響，內地工廠和車輛的污染排放嚴重，希望港府與內地政府有效合作溝通，以改善空氣質素。此外，希望政府加大力度積極推動環保電動汽車的發展，例如寬減稅項、增加配套設施、研究增加自動汽車充電點和發展電動公共巴士等，以減少空氣污染。

14. 黎榮浩議員支持政府訂立中期及長期目標，但關注改善香港空氣質素與提高經濟效益究竟會互為裨益，還是背道而馳。諮詢文件中備受關注的是電費和車費的增加，政府不應把環保成本全數轉嫁給市民，而應提供足夠誘因令市民接受環保與經濟效益可以並行不悖。以電費為例，大眾理解天然氣發電可改善空氣質素，而香港的用電量已經飽和，但電力公司依然要求增加發電量，並把額外的發電量售予中國等地區，從而獲利。因此，電力公司因增加發電量而增加電費實不能接受。若要內地的發電廠增加發電量，其排放的污染物又相對較多，直接影響香港空氣質素。政府要通盤考慮，針對解決香港空氣的三大污染源頭，即發電廠、汽車和密集的樓宇，同時要實施推動環保車輛等措施，竭力解決問題。

15. 徐百弟議員認為解決空氣污染問題刻不容緩，政府過去的環保工作雖略見成效，但隨着香港的經濟發展，空氣質素每況愈下，建議政府加強環保署的職權，加快解決污染問題。希望環保署提供足夠理由証明政策能提高香港空氣質素，令市民支持政策。行人專用區的設立只會把污染物分流到其他地區，對改善空氣質素的效用不大，不應納入措施首要改善範疇。反觀空調普及，每個家庭都會使用，加劇熱島效應，政府處理急不容緩。同時，政府應加強推動環保車輛的使用。政府和市民要共同承擔責任，市民亦要改變日常生活習慣，減少使用私家車，解決空氣污染問題，以免日後要為污染付出更大代價。

16. 何賢輝議員認為，市民固然應該配合政府實踐環保，但政府更應以身作則，帶頭減少能源消耗和污染排放。以牛池灣街市為例，街市以防盜為由，關門後燈光仍通宵開啟，虛耗能源；而工商業大樓和百貨公司的射燈亦經常通宵開啟，浪費能源並造成光污染，希望環保署立例監管。

17. 史立德議員認為空氣與大眾健康息息相關，支持環保署加強監察香港空氣質素。全球暖化與車輛、工業的排放，在在影響市民的健康，政府應立例加強監管。政府要加強與內地政府的溝通合作，同時要設立一套完善規管排放的制度，並透過政務司司長倡議的跨部門環保計劃，藉以提高本港空氣質素，保障市民健康。

18. 莫健榮議員希望環保署以宏觀角度訂定改善空氣質素的政策，檢視政策與政策之間可有矛盾，能否互相配合。例如環保局提倡的焚化設施，包括在屯門興建淤泥焚化爐，會產生二噁英等有毒物質，對人體造成傷害。但環保署亦不應擴建堆填區處理固體廢物，反而應加大力度推動減少及回收廢物，加強「用者自付」、「環保回收」的推廣，致力減少固體廢物的數量。

19. 陳安泰議員認為港府在制訂空氣質素指標時，要與內地政府溝通配合，由於一般市民對污染指數之「高」、「中」、「低」不甚瞭解，假使指數訂得過高，則容易引起恐慌，以為香港空氣污染十分嚴重，所以港府在訂定指標時要份外小心。要改善本港空氣質素，具體措施包括加強綠化政府建築物外牆、醫院等公共建築物的天台、公路中間分隔處等。此外，政府應帶頭推廣善用垃圾和將垃圾分類，例如將公園的落葉和枯枝轉化為有機肥料，鼓勵適當棄置光碟、家用電池及廢棄電池等，如此即可向市民起積極示範作用。此外，由於汽車排放的廢氣是香港重要的污染源，但香港的地理環境未必適合使用電動汽車，所以政府應着力推廣電、油兩用的環保車，制訂指標供製造商遵從，以鼓勵環保車的製造和使用，配合上述各項建議改善香港空氣質素。

(莫應帆議員於三時十五分到席。)

20. 劉志宏議員指出，政府於 2010 年 1 月起規管建築漆料的揮發性有機化合物(VOC)含量，但不少建築界人士以為因物料有毒而被禁，不瞭解措施是為改善空氣污染，部份建築師樓或裝修公司仍未因應措施的推行而調整工料。由於含 VOC 漆料的光亮度遠比不含 VOC 的水溶漆料高，成品的效果會有很大差異，擔心物料在 2010 年開始禁用時，會引發不少工程和合約上的糾紛。希望環保署加強宣傳，讓建築界了解政府的措施是為了改善空氣污染和保障市民健康。

21. 黃逸旭議員對當局推行綠化的力度及有否起帶頭作用存疑。以綠化建築物天台為例，過去曾爭取在區內公共房屋，包括長者大樓等推行天台綠化，但房屋署以資源有限為由而遲遲未能落實。環保署應牽頭帶領其他政府部門推行綠化工程。另外，早前爭取增加慈雲山直達中環的全日巴士線，卻因中區巴士路線重組及環保理由而遭否決，令慈雲山居民在不能享有更有系統和連貫性的交通網絡之餘，區內的空氣質素卻因為要增加接駁慈雲山到其他地區的小巴班次和架次而變差，質疑政策只是「環保中環」而「污染慈雲山」。諮詢文件提及要擴大鐵路網以加強集體運輸以減少空氣污染，既然有此政策，便應在建造沙中線時在慈雲山設站，以減少接駁交通產生的空氣污染問題。

(林文輝議員於三時十八分到席。)

22. 陶君行議員謂「潮流興環保」，有人認為因為香港的環境質素變差而令投資者卻步；環保署又表示改善空氣質素的成本每年六億元，回報有十二億元，整項論述都純粹從成本效益作量化指標，與市民追求的生活質素有很大差距，但純粹從經濟角度出發，不能徹底解決空氣質素的問題。是次諮詢的重點，在於環保署應在四個月的諮詢期完結後，訂出改善空氣質素問題的時間表和具體方案。雖然未有國家能完全跟隨世衛的空氣標準，但香港作為國際城市，應與其他先進國家同一步伐。另一方面，政府在鋪陳環保問題時，呼籲市民一同承擔環保成本。而近期出臺的慳電燈膽政策，令市民懷疑政府假借省電為名，幫助大財團為實。是次諮詢文件亦提及市民要與政府共同承擔因環保而增加的電費和交通費，其實兩大電力公司正是本港主要的污染源，而其專營權亦由政府批出，所以政府要積極介入解決問題。環保署要認清上述的基本邏輯，才能有效解決香港的空氣污染問題。

23. 黃國柯議員讚賞環保署的工作，亦支持是次會議討論的兩份關於改善空氣和水質的諮詢文件。他關注本港的屏風樓窒礙空氣質素的改善工作，雖然環保署並無權力限制樓宇興建的模式，但希望環保署着力在環保指標上加壓，加強與其他政府部門合作，共同配合推展環保政策。

24. 陳嘉信副署長感謝各位議員的提問和寶貴意見，綜合回應如

下：

- (i) 香港受區域性的空氣污染影響，環保署會加強香港與廣東省、大珠三角等地區的合作以解決問題。早在 2002 年，香港政府與廣東省政府已達成減排共識，目標在 2010 年將珠江三角洲的總排放量較 1997 年減少 20 至 55%。在 2009 年，香港政府與廣東省政府已就 2010 年後的減排安排進行討論，以持續改善區域空氣質素。
- (ii) 政府同樣重視香港本土的排放問題，市民日常接觸的污染物主要來源是本土的車輛排放。因此，署方會積極推動限制本土排放的措施，以達致減排目標。
- (iii) 政府的責任和承擔
 - (a) 政府致力維護市民利益，已採取實質措施管制電力公司利潤，自上年度起，已減少電力公司的准許回報率，由超過 13% 的固定資產回報調低至 9.9%。署方明白更新發電的能源組合和使用天然氣發電，會增加電費加價的壓力。因此，會鼓勵市民多使用能源效益較高的產品。在日常生活中實踐省電措施以減少電費開支，有助抵銷使用清潔能源而增加的電費增加。
 - (b) 政府已積極與巴士公司商討，希望巴士公司加快更換舊巴士的步伐，以符合最新排放標準。為配合低排放區的設立，政府與巴士公司會實行試驗計劃，安排符合排放標準的巴士行駛較繁忙地區的路線。
 - (c) 在第一階段的十九項建議中，政府已向立法會提出申請撥款，率先實行部份措施，例如申請撥款建設啟德新發展區的中央供冷系統、強制性實施《建築物能源效益守則》、家庭電器能源效益標籤計劃及減少揮發性有機化合物的措

施。政府會積極實行其他配套工作，及早立例以推行措施。

(iv) 實行措施的時間表

在諮詢文件提及的政策措施，有部份必需經社會深入討論才能訂出確實施行時間表，但部份措施已有明確的時間表，例如與能源效益相關的法例修改和啟德供冷系統，均已相繼進行。至於減少電廠排放措施的時間表方面，電力公司需要四至五年時間將舊的燒煤機組更新為燒氣的機組。而香港政府在2008年和國家能源局簽署的備忘錄，有助本港能獲取足夠天然氣供應。雖然政府在許多方面已有清晰的做法，但希望透過諮詢公眾，了解市民對政策的接受程度和意見後，才進一步訂定技術上的跟進工作和明確的時間表。例如政府建議全港性更換歐盟II期前的柴油車輛，政府已推出一個32億元的計劃，向車主津貼車價的12-18%，用以更換歐盟前期及歐盟I期商業柴油車輛。由於此乃自願性計劃，計劃實行兩年以來，只有約兩成合資格車輛已作更換，除非政府實施強制性方法，否則暫未能就此項建議提供確實的時間表。

(v) 巴士班次及路線重整

政府理解重整巴士班次及路線會影響當區市民的日常交通安排。政府在落實計劃前，會先諮詢當區區議會。署方與運輸署亦會提交文件予立法會環境事務小組和運輸事務小組聯合會議，闡明重整巴士班次及路線的客觀因素，例如載客量的多少、如何配合鐵路網絡的覆蓋範圍等。其後，會再到有關區議會作討論，才實行重整計劃，以減少計劃對市民的影響。

(vi) 環保署建議的焚化爐設施符合世界最高排放技術水平，亦參照其他地區如歐洲、日本等地方的經驗，證明利用相關設施能有效解決二噁英排放的問題，

令二噁英的排放量低於安全水平。

(vii) 屏風樓問題

城市規劃委員會的政策傾向是減低香港樓宇的發展密度，而持續發展委員會正進行公眾諮詢，討論香港樓宇發展持續性的問題，檢討香港樓宇的高度、密度、設計的長遠發展路向等，以達致可持續發展。相信以上的樓宇發展方向，有助解決屏風樓問題。

25. 環保署彭錫榮先生就政府加強管制揮發性有機化合物的措施作出補充。在2007年，政府對多項產品包括建築漆料、印墨及噴髮劑的揮發性有機化合物含量立法施加管制，並就上述措施作宣傳行動。2008年起，署方要求製造商對產品逐步減少揮發性有機化合物的含量。署方主要以禁止入口的方法，令製造商使用其他物料代替揮發性有機化合物，減少源頭生產，減低對消費者的影響。署方在限制其他產品的揮發性有機化合物含量時，亦會加強向業界宣傳，說明推行措施的要求和目的。

26. 史立德議員詢問香港可否效法美國使用氫作汽車燃料，此類以氫推動車輛的速度媲美普通車輛，而且有助解決空氣污染，更加環保，可謂「明日之車」。

27. 陳嘉信副署長回應，政府一直有留意外國的能源使用發展。早前一間德國汽車公司亦曾在香港推廣展覽以氫推動的汽車，但此類汽車仍在試驗階段，假使此類汽車可作大規模商業生產，相信香港亦會引入使用。

28. 主席感謝陳嘉信副署長和彭錫榮先生出席，促請署方備悉和跟進議員的意見。主席提醒議員，文件的諮詢期將於十一月底完結，假如對議題仍有其他意見，可以書面、郵遞或電郵方式把意見送交環保署。

(陳嘉信先生及彭錫榮先生於此時離席。)

(胡志偉議員於三時四十四分到席。)

三(ii) 檢討與制定海水水質指標第一階段公眾諮詢
(黃大仙區議會文件第 63/2009 號)

29. 主席歡迎為本議程出席會議的環境保護署助理署長(水質政策)區偉光先生、環境保護署高級環境保護主任(水質政策及科學)鍾志海先生、安誠-城大兩位專業顧問潘國良博士及楊振祥博士。

30. 區偉光先生表示是次到訪黃大仙區議會，目的是向議員介紹檢討與制定海水水質指標的諮詢工作，並聽取議員對議題的寶貴意見。他以投影片輔助介紹文件，重點如下：

(i) 背景：

環境保護署(環保署)推行第一階段公眾諮詢，主要收集公眾對檢討指標主要事項及擬採用的原則和方法的意見，經整理及分析後，於 2010 年底就水質指標提出具體方案並進行第二階段公眾諮詢。

(ii) 檢討水質指標：

- (a) 水質指標是檢度水體「環境健康」的基準，提供客觀及科學根據，協助政府及相關團體制定污染管制策略及污水基礎設施。現時全港水域包括維多利亞港(維港)共劃分為十個水質管制區，管制區由 1987 年至 1999 年間陸續成立，現行的水質指標基準已使用超過二十年。目前共有四個水體水質完全達標，而其他水體的達標狀況比較參差，當中較差的后海灣達標率更低至百分之四十。整體而言，二十多年來香港海水水質持續改善，大部分污染物指標顯示下降趨勢，溶解氧量上升，但營養物指標持續偏高，主要因為香港的地理環境關係，受珠江口整體海水營養物含量上升的趨勢影響。

- (b) 水質指標建基於實益用途，政府會根據水體的用途訂立保護指標。海水與市民生活息息相關，實益用途包括海岸公園及海底生物世界、中華白海豚及候鳥的保護區、漁民的海產養殖區、供應八成市民使用的沖廁用水，每年超過一千萬人次使用的四十一個刊憲泳灘。
- (c) 檢討水質指標主要有兩大目的，包括令指標與時並進，以配合發展迅速的水科學知識和技術及水域的變遷；並回應市民的訴求，改善環境，持續保護水體及保障實際有益用途。

(iii) 檢討工作及進度：

環保署委託顧問檢討水質指標，研究主要分為五大範疇，包括分析本港實際狀況與外國的經驗；找出需要改善的內容；詳細檢討各個環節；依照不同水體實益用途釐訂指標；及評估技術可行性和對社會的經濟效益。目前顧問已經完成三項主要工作，包括檢視目前本港的水體情況及特性；分析現有水質指標的概況；及分析外國的水質管理經驗。

(iv) 現有水質指標概況：

目前部分指標已不再適合現今的環保要求，例如對水中有毒物質使用陳述性的指標，而未有使用定量性參數，難以確定水質是否合乎標準，外國普遍使用定量方式，以數字表達整體水質的趨勢；有部分污染物的濃度受外界影響，例如本港水域的營養物含量受南中國海整體影響；部分水體多於一個實益用途，需要配合不同的用途釐訂適合的指標；外國已修訂海產養殖的標準，本港目前的標準提供的保護可能不足夠；新的實益用途，例如海岸公園於九十年代開始出現，本港目前並沒有特別為海岸公園而設的標準。

(v) 本港與外國水質指標的比較：

本港目前使用的水質指標與外國不盡相同，例如本港使用單一營養物參數，並未如外國採用全面性的參數；本港未有為水中的化學品濃度設立量化標準及未設立生物性參數；世界衛生組織(世衛)於泳灘採用腸道鏈球菌的數目的定量性指標，本港雖暫時未有跟隨使用，但署方將會探討是否適合使用；外國重視海產養殖區的水質，大部分指標經已量化，而本港目前只採用大腸桿菌數目、溶解氧量及酸鹼值作為指標。

(vi) 制定水質指標的新方向：

參考外國的指標設定四大方向，包括考慮水體生態，使用生物性指標，留意水體健康；在建立營養物水質指標時，參考水體的背景情況；盡量使用定量性的水質指標；探討採用世衛為泳灘制定的腸道鏈球菌的指標。

(vii) 外國水質管理模式：

普遍分為三大主要模式，包括採用最佳污水處理技術的「技術為本模式」；香港目前正在使用、以保護水體功能為目標的「功能保護模式」；及較新的「無損害功能模式」，此模式對較敏感的水體生態作更高層次的保護，要求較為嚴格。署方正研究效法外國混合使用三種模式，例如於化學方面及海產養殖區採用風險評估方法；對比較敏感的水體使用無損害功能管理模式，長遠保護水體及市民的健康。

(viii) 公眾諮詢：

(a) 諮詢主要為四個範疇蒐集意見，包括需要考慮的實益用途，作為將來使用的水質標準；目前的敏感水體及各種實益用途應受保護的程度及優先次序；現時的檢討方法是否合適；及需要重點考慮的水質管理原則。

(b) 諮詢期內會舉辦公眾論壇，並針對不同業界召

開不同的聚焦小組會議，將收集的意見進行詳細分析。諮詢期將於本年年底完結，歡迎區議員或區議會提出寶貴意見。

31. 劉志宏博士表示目前本港的污水在流出大海前會先經過處理，但流經啟德河的污水雖經沙田污水處理廠處理，微生物量仍然偏高，渠務處曾於區議會會議上表示居民應避免接觸啟德河污水。未妥善處理的污水流經黃大仙區尚且不適合市民接觸，再流出大海污染海港就更不理想，黃大仙區居民普遍不滿啟德河的污水微生物量超標，認為日後污水應經過消毒，確保微生物量未有超標，才可以通過啟德河。

32. 林文輝議員認為近年香港的海水水質有改善，相信與香港工廠相繼遷離有關。他關注一般生活污水於污水處理廠進行一級或二級處理後再流出大海，影響海洋環境，特別是維港的生態。市民普遍關注污水對生態的影響，期望可以在維港垂釣，讓珊瑚及水母生存，改善維港水質以達至適合進行渡海泳活動的程度。珠江水經人工處理，包括限制污水排放及注入清水，使一段時間內的水質適合游泳；雖然香港無須效法將清水注入維港，但應以達至適合暢泳的水質為目標，設下十年、二十年或三十年的期限，改善維港水質至可以進行渡海泳和垂釣的程度，政府要保護生態，期望將來於郵輪碼頭附近可以看見珊瑚。市民固然關注生態，但普遍對微生物量指標不甚瞭解，只知道細菌會引致皮膚病，因而避免接觸海水，建議署方在改善本港水域生態之餘，制定普遍市民可以明白的指標，並將指標透明化。

33. 徐百弟議員認為空氣與水皆為生命中的重要元素，因此急切需要改善。環保署的諮詢文件着重學術性的理據，一般市民不易理解。空氣與水質的改善同等重要，值得政府使用各種方法及投放資源處理。政府已為改善水質進行不少工作，但市民對生活中產生的污染並不清晰，例如市民並未留意日常生活中使用的化學品是污染源頭之一，因而未能對日常生活中的污染行為作出改善或調整。政府需要致力協助市民認識並減少生活污染，同時應繼續改善排污技術及完善政策。

34. 黃金池副主席指出諮詢文件使用大量學術性字詞及指標，未有相關知識的市民難以理解，部門需要改善文件質素。公眾諮詢的目的是希望市民對污染的地方或改善方法提出意見，但是項諮詢文件如

非行內人士根本不能理解及提出意見，要求環保署進行公眾諮詢時使用一般市民能理解的字詞。

35. 黃國桐議員表示雖然諮詢文件不易理解，但讚賞自政府引入排污費後，本港水質有明顯改善，近年進行潛水活動時，發現水域多了珊瑚，少了膠袋，未發現汽水罐，西貢及蒲台島附近水域的改善尤為明顯，但希望政府能控制或避免紅潮。本港不少人士熱愛海洋，雖然潛水人士為數不多，但不少人假日到漁排耍樂，不少大型漁排被用作商業用途，提供燒烤、麻將耍樂及煮食等服務，部分經營者將廚餘及其他非有機垃圾直接丟到大海，影響附近環境，政府部門需要進行管制。

36. 史立德議員慨歎從前港人可到大海「浸鹹水」治療皮膚病，現在則敬而遠之，反倒擔心接觸受污染的海水會引致皮膚病。隨着港人生活質素不斷改善，對海水造成的污染亦日益嚴重，政府改善水質的方法有限，只有西貢水域水質較好，而維港的水質則令人擔憂。維港兩岸由於近年不斷填海，令航道越來越窄，維多利亞港已經變成維多利亞「河」，令污染物難藉潮水漲退排出大海，擔心進食港海魚類會影響健康，希望政府加大力度改善維港水質。

(陶君行議員於四時三分離席。)

37. 許錦成議員認同副主席所言，諮詢文件難於理解，不過仍然支持保護海岸及水質的諮詢方向。本港海岸環境優美，水質亦一直在改善，是本港珍貴的天然資源，有潛力發展自然旅遊。政府可以考慮將海岸與旅遊結合，改善水質，發展潛水旅遊，屆時香港人不需遠赴馬來西亞或菲律賓潛水，同時亦可吸引海外遊客來港。

38. 蘇錫堅議員支持改善水質，表示近日到海下灣旅遊，發現該處環境有改善。他亦偶爾出海垂釣，卻發現有漁船並排而行，用直達海床的拖網搜挖魚獲，「大小通吃、趕盡殺絕」，嚴重影響海洋生態，以致釣友要遠赴南中國海一帶才有收穫。政府要對漁民作出適當監管，保護海洋生態。

39. 胡志偉議員認為制定海水水質指標應與時並進，但諮詢文件內容空泛。現時香港市民每天使用食水都需要繳交排污費，政府當初推出排污費時聲稱能有效改善水質。他查詢究竟現有系統運作下本港

水質可以達到的指標為何，以及為達到更高指標需要額外付出多大代價。其實由香港本土產生的污染物，經多年來大灑金錢已有所改善，但要改善后海灣、珠江口岸一帶的水質污染，小部分可以透過自身改善處理，但大部分則需要與國內合作，政府或可視此為商機，承包珠江口岸所有排污廠，收取排污費。若單純討論諮詢文件指標，對市民而言，無論提升還是改善指標都是好事，重點在改善的代價以及實際的方法，要考慮假使目前的技術已經達到極限，投放更多資源究竟有多少邊際效益；政府可考慮將額外的資源投放在與國內合作減少污染的工作上，效果可能更好。

40. 陳利成議員與胡志偉議員同樣關注后海灣水域與南中國海的排污情況。從新聞得知政府部門難以處理國內排放污水的問題，而污水最終會流到香港水域，查詢香港是否設有監測制度，假使出現問題時與國內如何溝通合作，又如果問題嚴重，要付出的代價為何。他認為市民普遍支持制定指標，但政府應着重設立指標後的具體實行方法。

41. 何漢文議員認同黃國桐議員所言，香港的水質確實有改善，然而只限於東面水域，西面珠江口流域的情況則未如理想。香港的水質指標要求相對較高，反觀國內所定的指標要求相對較低，縱使沒有超過國內標準的污水，其污染度仍高，卻一直流入香港水域。香港必需與廣東省通力合作，才能全面改善香港的水質。此外，本港有不少由優閒活動造成的污染，例如西貢滘西洲一個漁排，初期以學術性為名，開放予小朋友參觀及認識香港的養魚業，後來漁排兼營垂釣服務，最近更於漁排煮食以提供膳食服務，漁排經營者將廚餘及污水直接傾入大海，漁排洗手間的排泄物亦直接流入大海。假日在漁排耍樂的人數動輒超過二百人，其帶來的污染可想而知。質疑漁農自然護理署(漁護署)在發牌後未有監管。其實香港其他水域亦有類似的娛樂活動，例如吐露港附近的老虎窟設有養珠場，供人參觀。此類消閒活動漸次普及，如果沒有適當監管，將會造成更嚴重的水質污染。

42. 莫應帆議員對空氣及水質兩項環境諮詢感到氣餒。隨着香港日趨城市化，不論空氣質素或水質，都與二、三十年前不可同日而語。雖然並非如陶君行議員所說「趕潮流、趕環保」，但事實上問題已逼在眉睫，如果處理不善將會對未來的世代造成難以估計的影響。由於香港是一個密集的城市，空氣被困在密集的空間中無法自由流動，因此改善空氣質素的方法有限。反觀改善水質的方法較多，因為

水是流動的，只需要找出污染源頭，使用適當的方法便可改善。香港東面的水質較好、西面較差，污染源主要來自珠江口的污染物，而吐露港的污染、填海、工業排放的沉積物都是主要的污染源。吐露港及后海灣水質污染的問題難以解決，香港只能透過處理填海及沉積物改善水質。另外，他亦留意到越來越多漁排在假日開放供人耍樂及釣魚，加上離島的食肆數量上升，致使排污問題日益嚴重，甚至令水質一度有改善的東面水域，受上述活動影響而再次變差。政府部門亟需通力合作，解決問題。此外，他認為公眾諮詢的目的是讓更多基層市民參與，所以文件用語應淺白易懂，減少使用專業名詞。相信此項諮詢文件只有環保團體及業界人士能理解，一般市民難以掌握內容。不過，市民會普遍歡迎改善水質。

43. 黃錦超議員反映，過去十多年來九龍灣、大角咀及佐敦道一帶的臭氣問題未見改善，途人要掩鼻而過，希望署方解釋原因。

44. 區偉光先生感謝議員提供寶貴意見，署方會仔細考慮及在第二階段諮詢中跟進。署方欣見議員熱愛港海，支持改善水質。他就議員的提問作綜合回應，重點如下：

(i) 淨化海港計劃：

香港人熱愛海港及海洋生態，政府為改善維港水質進行大量工作，包括「淨化海港計劃」，並已在 2001 年完成第一期計劃，將九龍區的污水收集到昂船洲污水處理廠處理後再排放到維港。目前該處理廠每日平均處理愈一百四十萬立方米污水，而港島區每日仍有約四十五萬立方米的污水未經處理就排放到維港。環保署已獲立法會批准撥款進行計劃二期甲工程，在本年七月展開，並預計在 2014 年前完成，工程目的是收集港島區每日未處理的四十五萬立方米污水，輸送到昂船洲污水處理廠進行處理。其實在 2001 年完成計劃一期工程後，維港水質已明顯改善，大腸桿菌數量整體下降百分之五十。預計在 2014 年完成二期甲工程後，大腸桿菌數量將平均下降百分之九十，其他有毒物質則下降百分之十。環保署於本年六月已立法會撥款愈九十三億元推行計劃，並將於年底再申請撥款，以確保可如期於 2014 年完成整項計劃，改善水

質後可望重辦渡海泳活動。

(ii) 與國內合作處理污染物：

本港的污染源主要分為兩種，第一種是於本港產生的生活污水，政府責無旁貸，會進行處理；另一種是其他污染物如營養物，主要受珠江區域整體影響，根據分析，來自珠江的污染物約佔本港污染物百分之七十，所以政府一方面處理香港的污染源，另一方面會加強與廣東省合作，竭力減低珠江三角洲(珠三角)整體的污染。政府於 2000 年針對后海灣污染問題與深圳制定共同計劃，在過去十年，后海灣的污染量已下降百分之三十八。為進一步改善水質，政府於 2007 年與深圳修訂行動計劃，目標在未來十年將污染量再減低百分之四十。除處理后海灣的水質問題外，珠三角的整體污染量亦在上升，污水排放量增加超過百分之五十，政府已與廣東省通力合作，完成一個珠江口整體的數學模型，分析整個珠三角水污染的情況。兩地政府已取得共識，將於 2011 年初進行全珠三角，包括九個城市及兩個特別行政區在內的水污染工作研究，處理整體污染物。政府將繼續加強與廣東省合作以改善水質。

(iii) 改善啓德明渠水質：

啓德明渠的大腸桿菌數值較高，政府於 2008 年在大埔及沙田污水處理廠開始興建消毒處理設施，在 2010 年終前完成，預計大腸桿菌的數量將會大為減少。

(iv) 漁排優閒活動產生的污染問題：

議員所提意見會轉交漁護處跟進。

他再次感謝並接納議員的意見，在進行第二階段公眾諮詢時會盡量將文件簡化。署方在整理各界意見後，會於明年提出具體建議，繼續致力改善香港的水環境。

45. 主席感謝區偉光先生、鍾志海先生、潘國良博士及楊振祥博士出席會議，促請環保署備悉和跟進議員的意見。

(區偉光先生、鍾志海先生、潘國良博士及楊振祥博士於此時離席。)

三(iii) 善用工業大廈配合香港不斷轉變的經濟和社會需要
(黃大仙區議會文件第 64/2009 號)

46. 主席歡迎為是項議程出席會議的發展局局長政治助理張文韜先生。

47. 張文韜先生很高興到訪黃大仙區議會，向議員講解行政長官在施政報告中公佈有關善用工業大廈的新政策和措施，以配合香港不斷轉變的經濟和社會需要。自行政長官發表施政報告以來，發展局舉辦多場簡介會，向公眾解釋善用工業大廈的政策，解答公眾對政策的疑問，亦希望藉是次會議，與議員就政策交換意見。他以投影片輔助介紹善用工業大廈的政策，重點如下：

(i) 背景：

香港過去十多年一直存在工業大廈未能善用的問題，不少政黨(如民建聯)與議員過去亦針對此問題，向政府提交建議。在去年立法會動議辯論上，發展局局長林鄭月娥女士承諾，會在她任期內制訂方案，以解決工業大廈未能善用的問題。由於議題較為複雜，發展局與不同政府部門及持份者商議多時。現在希望藉金融海嘯時機，配合六項優勢產業，加大力度處理工業大廈未能善用的問題，推出一籃子的善用工業大廈政策。

(ii) 現時工業大廈的使用情況：

(a) 製造業佔本地生產總值與工業樓房總存量：隨着香港經濟轉型，工業北移，製造業在過去 28 年佔本地生產總值的百分比明顯下跌，由 80 年

年代初佔約 25%，下跌至 2008 年時佔約 2.5%。而工業樓房總存量自 80 年代一直上升，在 1980 年為約 9,500,000 平方米，在 1993 已上升至約 17,500,000 平方米，至 2008 年仍維持在相約的水平。當中只有少部份的工業大廈改建或拆卸，可見製造業佔本地生產總值與工業樓房總存量出現背馳現象。

(b) 都市和新市鎮地區私人工業大廈的樓齡結構：在都會區和新市鎮共 1467 幢私人工業大廈中，139 幢樓齡為 0-14 年，602 幢樓齡為 15-29 年，674 幢樓齡為 30-49 年，45 幢樓齡為 50 年或以上，7 幢無佔用許可證日期。由此可見，現時香港的舊工業大廈的樓齡相對較低。

(c) 現有工業大廈的分佈及土地規劃用途：現時有 70% 的工業大廈位於非工業地帶。在 1467 幢私人工業大廈中，818 幢在其他指定用途(商貿)地帶，25 幢在商業地帶，26 幢在住宅(甲類)地帶，108 幢在住宅(戊類)地帶，31 幢在綜合發展區地帶，18 幢在其他規劃地帶，只有 441 幢在工業地帶。規劃署在過去二十年一直「拆牆鬆綁」，協助工業用地更改用途，例如香港在 80 年代有約 800 公頃的工業用地。在過去二十年，已有約 500 公頃的工業用地改劃作非工業用途。現時全九龍市區的前工業地帶已改劃作非工業用途，但仍有 660 幢工業大廈位於這些地帶。雖然工業用地的用途更改後，發展商可申請改變該處工業大廈的用途，但成效並不顯著。

(iii) 規劃地帶的規劃意向和樓宇用途：「工業」地帶可用作一般工業用途，如資訊科技及電訊業，和與工業用途有關的辦公室，均屬經常准許的用途，但「分層住宅」、「屋宇」或「住宿機構」則不屬准許用途。以「其他指定用途」註明的「商貿」地帶則可作一般商貿用途，如資訊科技及電訊業、非污染工業用

途、辦公室用途和其他商業用途，均屬「商貿」樓宇內經常准許的用途；而具有較低火警危險，並且不直接向公眾提供顧客服務或供應貨品的辦公室用途，則為現有工業大廈與工業及辦公室大廈內經常准許的用途；但「分層住宅」、「屋宇」或「住宿機構」則不屬准許用途。

「商貿」地帶內的大廈經常准許的用途：在「商貿」地帶內，工業大廈或工業與辦公室兩用樓宇可作辦公室用途(直接提供顧客服務或貨品者的辦公室除外)、商業用途(包括食肆(只限食堂)、商店及服務行業(只限設於地面一層的汽車陳列室和服務行業)和工業用途(如作資訊科技及電訊業、不涉及使用/貯存危險品工業經營的非污染工業用途、研究所、設計及發展中心和危險品倉庫以外的貨倉)；而其他樓宇可作辦公室用途(任何辦公室)、商業用途(如作食肆、商店與服務行業和展覽或會議廳)、康樂與休憩用途(如作娛樂場所、康體文娛場所、私人會所)、教育與宗教用途(如作教育機構、圖書館、特別設計的獨立校舍與幼稚園以外的學校、訓練中心和宗教機構)和工業用途(如作資訊科技及電訊業、不涉及使用/貯存危險品工業經營的非污染工業用途、研究所、設計及發展中心)。由此可見，工業大廈或工業與辦公室兩用樓宇的用途較其他樓宇為少。按政府善用工業大廈的政策，如果整幢工業大廈或工業及辦公室兩用樓宇改裝為「其他樓宇」，即可增加該大廈的用途。

- (iv) 現時改變工業大廈用途的困難：儘管政府過去致力將前工業地帶改劃作非工業用途，但少有工業大廈改變用途，其原因是業主往往只申請改裝個別樓層，而非整幢改裝。消防處規定，如工業大廈或工業與辦公室兩用樓宇的部份樓層改作非工業用途(如食肆、教育機構、展覽或會議廳、辦公室、娛樂場所、康體文娛場所和商店與服務行業)，或這些樓層設於工業大廈低層中特別設計的非工業部分，則須

設有緩衝樓層，與樓上作工業用途的樓層分隔，以免因在同一樓層中同時存在工業單位(如危險倉庫)與非工業單位(如旅行社)，增加意外發生的機會。由於在已建成的工業大廈(特別是業權分散的工業大廈)，往往較難加入緩衝樓層，因而城市規劃委員會(城規會)往往基於消防安全的理由，不接納有關改變用途的申請。

發展局基於消防安全的限制，認為以改裝整幢工業大廈的做法去增加現有工業大廈的准許用途較實際可行。

此外，位處觀塘海濱的前工業地區已改劃為「商貿」地帶，而且鄰近港鐵站，交通方便，故該處的工業大廈有潛力改作非工業用途。但過去二十年只有少部份工業大廈重建或成功改變用途，部份原因在於部份在油塘和觀塘的工業大廈附近設有舊煙囪，加上鄰近工業大廈的貨車在狹窄街道路旁裝卸，影響改裝或重建工業大廈的效益，窒礙鄰近地區的發展。部份「商貿」地帶的規劃中已包括後移地界以擴闊道路，但需待現址的工業大廈重建時方能實行。

(v) 統計數字：

雖然現有工業大廈的所在地已大規模改劃作非工業用途，但重建或整幢改裝工業大廈並不常見。在 2005 年與 2008 年間，只有 32 宗改變工業大廈用途的地契修訂，當中主要是重建項目。工業大廈的正式空置率在 2008 年底為 6.5%，然而，相對於辦公室樓宇的 8.4% 和住宅樓宇的 4.9% 並不算高。

據規劃署 2005 年調查顯示，「商貿」地帶中約 65% 的工業樓面仍被用作工業及其相關用途，而餘下 35% 為空置、作非工業用途或違規經營，估計現時非工業用途的百分比可能會更高。

在 2009 年 3 月，地政總署正管理 441 份為改變工業

大廈用途而發出的短期豁免書，涵蓋的樓面面積僅比現存工業大廈多 1%。但資料顯示，約有 30% 工業樓房現用作非工業用途，由此可見，現時工業大廈違規使用的情況普遍。

(vi) 工業大廈違規使用的問題：

政府曾派員調查現時工業大廈違規使用的情況，發現部份工業大廈在同一樓層出現混合用途，如創意產業的陳列室設在兩間工廠附近，對訪客構成消防危險。

工業大廈有兩類主要的違規使用情況，包括大廈用途並非現時規劃地帶的准許用途、但沒有取得規劃許可，或大廈用途違反有關地段的契約條例。工業大廈未能取得所需規劃許可的主要原因，是同一幢大廈內工業及商業混合使用，具潛在火警風險。

發展局與消防處一直就善用工業大廈的政策保持溝通，得悉過去因工業大廈火警的傷亡人數並不高，但亦有人因而喪生，其風險不容忽視。其中一個工業大廈發生火警的例子，是在 2008 年 8 月，葵涌華寶工業大廈發生三級火警，一個工廠單位內的塑料玩具產生高溫 and 濃煙。

(vii) 消防處考慮更改大廈用途的標準：

消防處通常會容許工業大廈改作某些商業用途，包括地面層局部改變用途、緩衝樓層下的樓層全部改變用途、任何樓層局部改作不牽涉直接提供顧客服務或貨品的辦公室用途或整幢大廈全部改變用途。

(viii) 活化現有工業大廈的挑戰：

發展局在檢討改變工業大廈用途的政策時，發現業主活化工業大廈時，往往面對四大挑戰，令政府過去二十年「拆牆鬆綁」更改工業大廈用途的措施未能

有效實施。當中困難包括：

- (a) 由於過去香港的工廠大部份屬中小型，令分層工業大廈業權分散，難以取得全體業主共識，進行整幢改裝或重建。
- (b) 地政總署以最好土地用途的估算釐訂土地補價。如果業主重建工業大廈，須繳付十足市值土地補價，所費不菲；即使業主改裝大廈作其他用途，仍須繳付十足的豁免費用，以反映土地價值的增加。由於不少廠商投資在人力和設備所需的資本已不少，往往難以承擔土地補價的費用。
- (c) 由於率先重建或改裝工業大廈作商業用途的「先行者」往往需支付額外費用，清除如舊煙囪等窒礙鄰近地區發展的因素，故投資者往往持觀望態度，待其他人作「先行者」後，方考慮重建或改裝工業大廈。
- (d) 由於重建或改裝工廠大廈成本高昂，如改裝工業大廈時，需進行裝修和提升消防設施的水平，投資者在籌集資金上有一定困難。

(ix) 重建的好處有三，包括：

- (a) 重建可帶來規劃增益，如後移地界，增加休憩用地；
- (b) 重建可改善前工業區的整體環境，移除煙囪等影響環境的源頭；
- (c) 新興建的樓宇符合現今的安全規定和土地新用途的特別需要。

(x) 鼓勵重建的措施：為鼓勵重建舊工業大廈，發展局提出幾項政策措施，包括：

- (a) 現時在《土地條例》下，申請強制售賣令的條件是持多數業權份數者要擁有不少於該地段的 90% 業權。發展局建議，將《土地條例》下向土地審裁處申請拍賣樓宇的門檻，由 90% 下降至 80%，此「強拍條例」適用於 30 年樓齡或以上的工業大廈，和位處於已改作非工業用途的地帶。發展局將向立法會建議修改《土地條例》附例，避免少數工業大廈因業權不清(如部份業主離世或移民，以至未能聯絡)而窒礙重建進行。
- (b) 在工業區，一般工業用地的地積比率是 15 倍或 12 倍。過往政府因重建工業大廈而徵收土地補價時，會按土地的最佳用途評估而釐訂補價。由於在重建工業大廈時，政府希望可後移地界，改善規劃，故建議採用「按實補價」的原則，按重建擬議的總樓面面積，評估修訂契約所須繳付的土地補價，亦即由業主自己提出希望興建的密度、樓面面積等，而地政總署則按照業主希望興建的樓面面積徵收補地價。
- (c) 業主申請修訂地契，需繳交土地補價，如補價超過二千萬元，政府容許業主分五年攤付。業主首先需要付百分之二十的首期，剩餘的百分之八十可以分五年，在每年年尾繳交。政府會徵收固定的利率，固定利率以簽約日三間發鈔銀行的最優惠利率再加百分之二成為固定年息。政府為鼓勵廠家發展工業，在 50 年代曾實施類似措施。時移世易，政府現以此政策，鼓勵業主重建工業大廈。

(xi) 整幢改裝的條件：

除重建工業大廈外，業主亦可透過整幢改裝工業大廈以改變用途，但需符合以下規定：

- (a) 工業大廈改裝後，現有的建築構架需保留，其建築物的高度、體積、樓層和總樓面面積不可增加。如果在可扣減或不計算的總樓面面積 (GFA non-accountable or GFA disregarded)，或在准許的總樓面面積以內(如局部樓層)加建建築設施，可獲酌情處理。
- (b) 由於改裝的工業大廈興建日久，其樓宇設施(如消防或傷健人士設施)或許未能符合現時樓宇的安全規定和特別需要，故業主進行整幢改裝時，須改善樓宇設施和改動樓宇內部間隔。
- (c) 改裝樓宇的規劃、設計和改動亦須符合現行的建築規定。

(xii) 海外工業大廈整幢改裝的例子：

- (a) 倫敦泰晤士河南岸的 OXO Tower 前為郵政局供電的發電站，後來由一家製造商收購，改裝成冷藏庫。
- (b) 位於英國伯明翰的 ‘Big Peg’ 原名 Hockley Centre，於 1971 年落成，是八層高的工業大廈。經改裝後，‘Big Peg’ 成為珠寶、設計、媒體、藝術和創意產業的中心。Hockley Centre 是外國少有的分層工業大廈，較像香港的私人分層工業大廈。

政府是次推出的善用工業大廈政策，當中所涉及只是私人分層工業大廈，並不包括如大埔工業邨的工廠設施，和香港房屋委員會轄下的徙置工業大廈。

(xiii) 香港工業大廈整幢改裝的例子：

- (a) 新海怡廣場：

新海怡廣場位於鴨脷洲，是香港工業大廈整幢

改裝的先行者。新海怡廣場在 2003 年取得規劃許可，整幢大廈改裝為商業用途，在 2007 年 4 月完成地契修訂，允許作商業用途，其建築圖亦於 2008 年 2 月獲批。新海怡廣場工業大廈經改裝後，可以經營「商店及服務行業」，其商舖主要是售賣傢具，其業主亦可按規劃的規定，進行其他准許用途。

(b) 石硤尾賽馬會創意藝術中心：

此中心由廢置的分層工廠大廈改裝而成，於 2008 年 9 月 26 日開放。中心的藝術工作室用作藝術繪畫和陶器製作，供逾 150 名藝術家和藝術團體在內工作。

(c) THE FACTORY：

由於辦公室是「商貿」地帶內經常准許的用途，位於黃竹杭的 THE FACTORY 在修訂地契後，已整幢改裝為辦公室大樓。

(xiv) 整幢改裝有三大好處：

- (a) 工業大廈的樓底一般較高，樓面負荷量較大，而且樓面間隔靈活，有潛力改作其他用途。
- (b) 與重建相比，整幢改裝所製造的建築廢料較少，比較環保，而工程亦可於較短時間內開展及完成，成本較低。
- (c) 很多工業大廈位於具備良好公共設施的地點，交通方便，地點適中，如觀塘市中心的工業大廈位於即將開展的市區重建項目附近，具良好的潛力轉型作非工業用途，配合鄰近地區不斷轉變的經濟和社會需要；又如黃竹杭的舊工業區已改劃作「商貿」地帶，而該區接近擬議的南港島線車站，發展潛力理想。

(xv) 鼓勵整幢改裝的措施：

發展局提出三項措施，鼓勵業主整幢改裝工業大廈，包括：

- (a) 如果業主選擇整幢改裝工業大廈，只要其工業大廈是位於工業地段、商業地段或商貿地段，而樓齡達 15 年或以上，在得到規劃許可後，可申請特別豁免書，改裝整幢工業大廈。
- (b) 在滿足樓齡及符合地契要求後，業主可以免繳豁免費進行改裝。免收期是整幢大廈的使用期(即樓宇的預計壽命)，或於地契屆滿之前，以較早者為準。
- (c) 整幢改裝後大廈的新用途，必須符合所處地帶經常准許的用途，否則必須經城規會批准作其他用途。

(xvi) 配合六項經濟產業和四大經濟支柱的可能用途：發展局認為，透過重建或整幢改裝工業大廈，可以配合六項經濟產業和四大經濟支柱的發展，對香港的經濟有一定幫助。

六項經濟產業涉及的大部分土地用途，都屬「商貿」及「商業」地帶的改裝工業大廈經常准許的用途，如檢測及認證業可在「商貿」地帶設實驗室及檢查測試中心；醫療服務業可在「商貿」或「商業」地帶設醫療化驗所和診症室；創新科技業可在「商貿」地帶設與工業有關的研究所、設計及發展中心、高科技產品工場、或作資訊科技及電訊用途；文化及創意產業可在「商貿」或「商業」地帶設辦公室、創意工作室與藝術表演排練室、展覽或會議廳美術館/零售商店與陳列室、不包括特別設計獨立校舍的學校、影音錄製室、研究所、設計及發展中心、作資訊科技及電訊業或非污染工業用途；環保產業可在「商貿」

或「商業」地帶設循環再造回收物料中心、辦公室/零售商店與陳列室、或在「商貿」地帶作非污染教育服務工業用途；而教育產業可在「商貿」或「商業」地帶設教育機構。

四大經濟支柱亦可受惠於鼓勵整幢改裝工業大廈的措施，如金融業可在位於「工業」、「商貿」及「商業」地帶整幢改裝的工業大廈設辦公室、訓練中心、從事商店及服務行業或資訊科技及電訊業；貿易及物流業可設辦公室、訓練中心、展覽或會議廳；工商業支援及專業服務可設辦公室、訓練中心、或作商店及服務行業；旅遊業可設食肆、展覽或會議廳、娛樂場所、康體文娛場所、商店及服務行業、或在獲取規劃許可後設酒店。

(xvii) 實施時間表：

政府計劃在 2010 年第 1 季，以附屬法例的形式，降低《土地(為重新發展而強制售賣)條例》下工業大廈申請強制售賣令作重建的門檻；在 2010 年 4 月 1 日起三年內，就工業大廈重建項目，實施「按實補價」的地契修訂及「分期攤付土地補價」的安排；工業大廈業主亦可免繳豁免費用，申請在現有工業大廈的整段使用期內或現行契約期間，整幢改裝這些大廈作其他用途，兩個日期以較早者為準。現時每年或定期繳交豁免費用，而其工業大廈符合整幢改裝準則的業主，可選擇轉為申請新豁免書。申請重建的業主，須在申請獲批後的五年內，完成重建工程；申請整幢改裝工業大廈的業主，須在申請獲批後的三年內，完成改裝工程。如業主正申請重建或整幢改裝工業大廈，又符合上述規定，可先撤回現時申請，於 2010 年 4 月 1 日再申請。

(xviii) 行政安排：

地政總署將成立專責小組，集中處理上述期間提出的重建和整幢改裝工業大廈申請，令申請者無需再

向所屬區份的地政處提交申請，但仍須繳付標準行政費用。如果項目符合發展機遇辦事處一站式服務的準則，申請人亦可與辦事處聯絡，讓辦事處協助推動其工業大廈轉型。

(xix) 整幢工業大廈改裝的挑戰：

業主改裝整幢工業大廈時，往往要面對以下困難：

- (a) 由於分層工業大廈業權分散，如要取得全體業主同意改裝整幢工業大廈，需時不少；
- (b) 發展局不希望業主為改裝整幢工業大廈，而要求所有租客盡快搬遷，故希望業主在改建工程期間，可為工業大廈租戶安排調遷或互換工業大廈之間的單位，解決用途不協調的問題，以騰出整幢工業大廈作改裝。

48. 張文韜先生總結，希望工廈業主利用接着三年的政策優惠期，善用工業大廈。歡迎議員就善用工業大廈的政策提供寶貴意見。

49. 主席表示，席上放有由民建聯黃大仙支部十位區議員就此議題提交的意見書(附件二)，題目為『對「善用工業大廈 配合香港不斷轉變的經濟及社會需要」的意見』。在其他議員發言前，先請黎榮浩議員代表介紹意見書內容。

50. 黎榮浩議員簡介意見書(附件二)內容。一直以來，民建聯透過不同渠道，向政府就善用空置工業大廈建議不同的「拆牆鬆綁」政策和措施，使彌足珍貴的土地能物盡其用，為香港的經濟文化產業打造另一番新天地。因此，民建聯歡迎行政長官在 2009 至 2010 年度的施政報告中，宣佈推行活化舊工業大廈的四大政策，配合香港經濟和社會的需要。然而，民建聯認為，政府可以進一步優化和完善上述政策，提供足夠誘因，吸引企業進駐舊工業大廈，並積極與各界緊密溝通，研究將上述政策推廣至其他產業。為更有效善用和活化現存的舊工業大廈，配合香港不斷轉變的經濟和社會，民建聯有以下七項建議：

- (i) 政府可就釐訂地價和繳費方式，進一步提供優惠的計算和繳付方法。政府可多與業界溝通，了解業界的困難，並提供相應的協助。
- (ii) 政府建議，只有全幢改裝的工業大廈，方可免繳豁免費。如果一些工業大廈業權分散，或有極少數業主反對改裝，或原有工廠拒絕遷出，則這些工業大廈會出現轉型困難。政府應適時檢討政策成效，研究如何協助具轉型困難的工業大廈業主。
- (iii) 政府應設立一站式平台或專責部門，集中處理舊工業大廈轉型問題。業主更改單位用途時，往往需得到多個部門或機構批准，如地政總署、消防處、屋宇署、食物環境衛生署、城規會等。這些部門或機構有不同手續和法規要求，既繁複、又低效率，在在加重申請者的行政成本。如政府設立專責部門，統籌處理申請工作，則可提高行政效率，加速工業大廈轉型。發展機遇辦事處雖協助合資格的業主改變工業大廈的用途，但政府未有部門專門負責工業大廈轉型，未能真正達到「拆牆鬆綁」的目的。
- (iv) 在顧及消防、建築物和規劃條例的要求下，政府在考慮容許工業大廈改裝時，應有一定的靈活性。
- (v) 政府應進一步放寬工業地帶的土地用途，增加土地用途表的彈性。
- (vi) 政府可在其管轄的空置大廈設主題產業區，並優化配套措施，吸引同類產業進駐，向租戶提供租金優惠。
- (vii) 政府應重整舊工業區內的道路設計，增加交通配套設施、文娛康樂設施與綠化空間，配合商業或其他用途。

51. 黃錦超議員同意民建聯的意見。政府在是次施政報告提出活

化工業大廈的政策，既可騰出土地配合香港長遠經濟發展，亦可推動香港創意與文化產業發展。如果政策推行得宜，應有助紓緩失業率，所以此政策值得支持，希望政府可以加快步伐，盡快落實。然而，施政報告只提出活化工業大廈的發展方向與方針，具體落實方法仍有待研究。全港有不少工業大廈林立的地區，包括石峽尾、新蒲崗、觀塘、紅磡和荃灣等，不同地區應有不同分工，如作藝術區、商業區或娛樂區(如供年青人玩野戰遊戲)等。為吸引更多人流，每區應各具特色，各區之間亦應分工，達至平衡發展，避免功能重覆。黃大仙區有不少工業大廈，在新蒲崗工廠區已有 35 幢工業大廈。現時新蒲崗的舊工業大廈已設有不少遊戲和消閑場所，如野戰遊戲場地、全港唯一的室內棒球練習場和具特色的食肆，新蒲崗已成為年青人的消閑熱點。隨着鄰近的啟德區和郵輪碼頭的發展，新蒲崗的工業大廈具發展潛力，除發展為年青人的消閑熱點外，亦可成為商業區、興建商場與酒店。他建議政府在政策和各項配套設施上作配合，令新蒲崗將來成為更有活力的社區。曾有廠家向他反映，因工業大廈業權分散，難以取得所有業主一致同意改裝整幢工業大廈。據活化工業大廈的政策，如工業大廈樓齡達 15 年，在取得所有業主一致同意改裝整幢工業大廈後，可豁免因改變土地用途而繳交土地補價。唯不少工業大廈的業權分散，難以取得所有業主一致同意，故他建議將要求由「取得所有業主一致同意」改為「取得 80%或 85%的業主同意」，令更多人受惠。

52. 黃國桐議員支持善用工業大廈的政策，亦同意政策的各項原則，如改裝整幢工業大廈時，需得到全體業主的一致同意、將《土地（為重新發展而強制售賣）條例》下，申請向土地審裁處拍賣樓宇的門檻，由百分之九十下降至百分之八十、採用「按實補價」的原則，按重建擬議的總樓面面積，評估修訂契約所須繳付的土地補價等。但他擔心，上述政策會淪為地產項目，讓地產商乘機圖利，或以不實方式誤導買家以謀利。要優化政策，避免上述問題發生，必須從地契修改上着手，但基於不違反自由貿易的原則，難以限制出售呎數和呎價。他亦擔心善用工業大廈的政策會像活化古蹟政策，淪為 1881(前香港水警總部)一類的地產項目，飽受大眾指責。希望政府研究如何避免活化工業大廈政策淪為地產項目。

(郭秀英議員於四時五十分離席。)

53. 蘇錫堅議員讚賞善用工業大廈政策，有助配合經濟轉型的社

會需要。五六十年代工業蓬勃發展，不少年青人在工廠當暑期工，而現在香港已少有工業生產，工業大廈亦需要轉型。不少工業大廈現已改作藝術業、舞蹈室等用途。由於工業大廈的樓底一般較高，樓面負荷量較大，可作多種受制於住宅樓宇規限的用途，故他支持合適地改變工業大廈的用途，但政府應嚴格監管違規使用工業大廈的情況，以免業主隨意改變工業大廈用途，如某些業主將工業大廈的單位改為住宅套房，基於消防安全理由，不應容許此類改變；同時政府亦可適度寬鬆處理符合社會需要的改變工業大廈用途申請。

54. 莫健榮議員表示，由於香港土地資源珍貴，善用工業大廈的政策值得支持。政府在推行此政策時，不應死守「小政府，大市場」的原則，但未見政府在進行「拆牆鬆綁」時，引導市場推動六大經濟產業。由於市場機制往往按利益最大化原則運行，如果政府任由市場主導工業大廈的用途而欠缺監管，發展商與業主在考慮進行重建或整幢改裝時，往往會選擇最大利潤的方案，令人擔心此政策最終會淪為地產項目。以大角嘴的工業大廈為例，發展商以發展創意工業為名，在工業大廈單位加裝淋浴設施，成為可供人留宿的地方，雖無廚房設施，但配套與住宅無異，售價亦與同區住宅單位相約。如果發展六大經濟產業是大勢所趨，政府大可提供土地補價或稅務優惠，鼓勵投資者透過改變工業大廈用途發展六大經濟產業。例如香港環保工業應有不少發展空間，但由於所需空間較多，政府可藉推動善用工業大廈的機會，一方面鼓勵發展環保工業，同時亦可增加基層與弱勢社群的就業機會。

55. 史立德議員認為活化工業大廈政策為社會帶來商機，讚賞政府態度積極，為沉睡二十多年的工業大廈帶來生機。自八十年代香港工業逐漸北移，至今香港面對金融海嘯，經濟低迷，不少工業大廈未能善用。過去亦有不少工業大廈已改變用途，包括改為如紅酒倉等倉庫、住宅、或經營其他與土地用途不符的行業。金融海嘯令不少香港人失業，政府是次決心活化工業大廈，有助鼓勵創業人士或社會企業以低廉租金租借單位作商業用途。他對政策有五項建議，令活化工業大廈的計劃得以長遠發展：

- (i) 政府推出多項優惠措施推動活化工業大廈，但需考慮這些優惠措施會否令地產價格下跌。
- (ii) 政府應主導鄰近市中心住宅區或商業中心區工業大廈的發展，如參考倫敦 OXO Tower 的例子，令其用

途可配合商業或旅遊業的運作。

- (iii) 政府在活化工業大廈時，應與原有的地產項目取得平衡，避免影響原來地產發展計劃。
- (iv) 政府應注意在改變工業大廈的用途時，會否令原來由社會企業或藝術團體租用的工業大廈單位租金上升，並實施有效措施，保障這些團體免受影響。
- (v) 由於有部份工業大廈計劃改為靈灰龕，政府需小心處理有關申請，以免對市民造成滋擾，令市民反感。

56. 陳曼琪議員關注如何透過活化工業大廈推動創意產業。政府推出活化工業大廈的政策後，可能會令工業大廈的地價與租金上升，扼殺創意及文化產業的生存空間。創業產業一方面受租金上升影響，同時面對受危險性工廠包圍的消防問題。建議政府在尊重自由市場的原則下，踏出第一步，帶領社會釋放更多空間，好使創意產業得以蓬勃發展。例如政府可利用在油街一幢六層高的空置工業大廈和停車場，打造一個創意文化中心，一則可以向外界起示範作用，二則可以提升政府形象。此外，她明白在其他指定用途(商貿)地帶，工業大廈的消防安全非常重要，但按政府現時規定，460 平方米以或上的商業單位須設有自動洒水系統，而只有 230 平米的空間則不需設置自動洒水系統，令工業大廈難以活化，故政府在工業大廈改為作創意產業用途時，應同時檢討現時的消防條例。雖然六大經濟產業屬經常准許用途(第一欄)，但部份創意產業所處工廈的單位已被用作野戰遊戲場地、中小型劇場、樂團表演場地等用途，有不少人流出入，政府需研究和明確表明，這些用途是否仍屬經常准許用途。

57. 徐百弟議員對活化工業大廈政策的成效存疑。香港工業已死是人所共知的事實。他擔心政府工業大廈政策會由「活化」變成「弱化」。現時大部份工業大廈並非作工業用途，不少業主與租客違規使用。如果政府有心活化工業大廈，需明確訂立和執行相關法例，而工業大廈的業主立案法團亦需盡力協助，當中牽涉不少人力物力，但成效則是未知之數。市場具自動調節的能力，商人自會找尋商機，政府介入反而可能會扼殺部份商機。現時商業和工業樓宇的供求正處於平衡狀態，如果政府推行活化工業大廈政策，可能會打破此局面，造成

失衡，影響使用者和樓宇價格，帶來其他問題，希望政府留意。

58. 陳炎光議員支持活化工業大廈政策。當 1997 年樓價飆升至極高位時，工業樓宇的價格維持不變。有人在 1997 年只花百多萬元，便購得位於離地鐵觀塘站僅五分鐘路程的工業單位，面積有三千至四千平方呎，並只需花百多萬元裝修。由於工業大廈的價格遠比其他樓宇為低，吸引人千方百計改變工業大廈用途，政府因而需要耗費人力物力去檢控違法人士，浪費資源，故此這政策應早在十多年前已實施。由於在 2010 年 4 月 1 日起三年內，政府會實施「按實補價」的地契修訂及「分期攤付土地補價」的安排；工業大廈業主在這三年內可免繳豁免費用，申請在現有工業大廈的整段使用期內或現行契約期間，整幢改裝這些大廈作其他用途，相信香港的工業區在這三年內會有劇烈變化，樓齡達 15 年的工業大廠業主會游說其他業主進行整幢改裝，樓齡達 30 年的工業大廠業主則會等待發展商收購。自施政報告發表後，從地產新聞所見，已出現炒賣工業大廈的情況，不少具重建潛力的工業大廈成為收購目標，其價格已上升數倍。由此可見，活化工業大廈政策已成為地產項目，而實際上業主亦會在時限內盡可能推高樓價，藉以圖利。他查詢，當新蒲崗的工業大廈重建時，在政府的規劃中新蒲崗會將作何發展。

59. 許錦成議員表示，從文件的附件三可見，自八十年代起，香港工業佔本地生產總值的比例已不斷下跌，而工業樓房總存量則不斷上升，顯示工業樓房的需求一直越來越少，故政府應在二十多年前已實施活化工業大廈政策，以善用和活化工業大廈。他提醒政府在推行此政策時，不可走向極端，一方面不可如昔日過份保守和作過多規限，令工業大廈的用途未能充分發揮；另一方面在「拆牆鬆綁」時，不可過份放任。正如史立德議員所言，要審慎考慮工業大廈改變後的用途，規管對市民可能構成滋擾的行業。一旦政府放寬審批改變工業大廈用途的申請，商人定會凡事以利潤先行，但經營的行業未必符合公眾利益，最終由公眾承擔後果，故政府對業主改變工業大廈用途不應過於放任。

60. 何賢輝議員表示，推行活化工業大廈政策，是為了釋放空置的工業大廈予有需要者使用，原意雖好，但亦會引起副作用，例如會令工業大廈價格騰升，加重使用者的負擔。自政策公佈以來，不少工業大廈業主趁租約到期，動輒增加兩至三成租金，亦有業主「封盤」，

暫時停售過往價格低廉的工業大廈單位，等待收購。政府應在釋放空置的工業大廈時，減輕上述副作用，避免工業大廈的樓價被投機者推高。如果此政策只令部份既得利益者受惠，或令投機者於短時間內得以謀取暴利，並不妥當。此政策的最終目的，在於令工業大廈得以善用，讓有需要人士使用。政府應密切監察，謹慎把關。

(莫健榮議員於五時十一分離席。黃國桐議員於五時十三分離席。)

61. 胡志偉議員表示，政府是次推出活化工業大廈政策的目的，是透過放棄原來土地補價所得的收入，以鼓勵業主重建或整幢改裝工業大廈。從公眾資源運用而言，此政策有兩個問題需要考慮。第一，發展商過往計劃改建或重建工業大廈時，會謹慎考慮該項目是否具發展價值，當中成功的例子包括觀塘的創紀之城和九龍灣的企業廣場。政府雖未有參與其中，但發展商會小心計劃發展項目，其成效亦十分理想。但是次政府放棄過往行之有效的模式，令發展商無需如昔日般謹慎考慮其發展項目的回報。由於政策的優惠設三年時限，他擔心發展商可能因為不需仔細考慮土地補價的成本，而倉促推行發展項目，令資源錯配。第二，從文件所見，2008 年工業大廈的空置率只有 6.5%。他質疑這數目是否值得政府特別關注，並以大刀闊斧的方式推行政策。比方說，有百分之二至三的失業率是正常的，而工業大廈亦不會沒有空置，他查詢工業大廈的正常空置率為何。他對活化工業大廈政策和三年優惠期並無意見，但政府在欠充份的理據與數據支持下推行這政策，改變現有發展模式，難免讓人認為，政府未了解實際情況就採取行動。如陳炎光議員所言，工業大廈業主往往只關注如何利用此政策圖利，政府亦未有考慮政策帶來的後遺症。他要求發展局解釋，何以在工業大廈只有 6.5%空置率的情況下，政府就輕易放棄收取土地補價。

62. 李達仁議員表示，黃大仙區有 35 幢工業大廈集中在新蒲崗。他曾收集個別工業大廈業主對政策的意見，得悉部份業主持觀望態度，留意發展商是否有意收購、收購價、和是項政策是否可行和穩定推行。亦有業主認為此政策並無驚喜，原因是現在新蒲崗商貿大廈要改變用途並不困難，如他每月都會收到二至三次諮詢，申請將商貿大廈個別單位改作藝術團體表演、社團用途、開設餐廳或作野戰遊戲之用，這些諮詢一般少有反對意見。既然現時工業大廈的空置率並不高，商貿大廈單位申請改變用途亦不困難，他質疑政府是否有必要推行此政策。部份業主又表示，由於不少廠商需以現有工業單位營生，

難以要求他們遷出以作改建或整幢改裝，部份業主亦等待發展商以高價收價，故要得到 80%業權支持十分困難。希望張文韜先生可代為向有關部門反映業主的憂慮。此外，由於工業大廈為數不少，難以確定是否有工廈單位被改裝為住宅用途的情況，政府應密切監察工業大廈的用途改變。

(鄒正林議員於五時十六分離席。陳偉坤議員於五時十八分離席。)

63. 張文韜先生感謝議員的提問和寶貴意見，及民建聯黃大仙支部的意見書，他會把意見向有關部門反映跟進。他就議員的提問作綜合回應，重點如下：

(i) 土地補價：

假使業主計劃重建工業大廈，仍需繳交土地補價，但可採用「按實補價」的原則，按重建擬議的總樓面面積，評估修訂契約所須繳付的土地補價。如土地補價超過二千萬元，政府容許業主分五年攤付。如業主計劃改裝整幢工業大廈，在滿足樓齡及符合地帶要求後，可免繳豁免費進行改裝。

(ii) 工業大廈的空置率：

在 2008 年，工業大廈的空置率為 6.5%。但按規劃署在 2005 年的統計，「商貿」地帶中有 35%用地作非工業用途，而在 2009 年 3 月，地政總署正管理 441 份為改變工業大廈用途而發出的短期豁免書，涵蓋的樓面面積僅多於現存工業大廈的 1%。由此可知，有百分之三十以上的工業大廈是空置或違規使用，故工業大廈的空置率雖比辦公室的空置率為低，但工業大廈未能善用的情況十分嚴重。

(iii) 更改工業大廈用途的手續：

如果工業大廈的個別樓層業主向城規會申請改變用途，如作野戰遊戲場地，城規會在審批據《城市規劃條例》第 16 節所作的第二欄申請時，往往基於消防

安全理由，否決有關申請。原因是如果單位用作野戰遊戲場地，會吸引眾多人流，而該單位的上層可能用以製作燒臘或設置危險倉，令該處長期存在火警風險。

(iv) 更改工業大廈用途的方向：

政府一向奉行「小政府，大市場」的原則，推行活化工業大廈政策，是希望提供平台，放寬限制，讓工業大廈單位可以更改用途，供包括六大經濟產業的各行各業適當使用。政府已詳細考慮工業大廈更改用途後的發展，並希望能「快、準、狠」地推出此政策，在不需重新規劃經常準許土地用途的地帶中，讓工業大廈申請改變用途，免卻每項改變用途的申請都必先要諮詢城規會、區議會和各持份者、再修訂規劃大綱圖方可落實。由於行業是否屬六大經濟產業存有爭議，如果政府要先明確界定個別行業是否屬於六大經濟產業，再為這些行業提供優惠，只會令問題更複雜。在新政策下，業主只需要根據有關工廈位處地帶的准許用途，即可進行活化而不需再在規劃上作出修改，大部份工廈可直接被多種屬於六大產業的行業使用，只有個別如醫院等特殊行業，才需先作申請。

(v) 加快工業大廈轉型：

規劃署和地政總署一直致力改變工業大廈的用途，但成效未如理想。除了規劃與地政配合外，政府希望透過土地補價與免收豁免費用等優惠，吸引業主改變工業大廈用途，但業主如需重建或改裝整幢工業大廈，仍須按現行法例，取得屋宇署、消防處等政府部門的許可，方能更改升降機、行人斜道、停車場等大廈設施，有關設施亦須合乎現行標準。基於安全理由，政府推出活化工業大廈政策並不容許業主在未取得相關部門的准許前，更改工業大廈用途。政府已提供誘因，吸引業主申請改變工業大廈用途，但其他必要的行政手續則不可省卻。

(vi) 准許用途改變：

在現時的規劃下，興建靈灰龕不屬於商業、工業或商貿地帶的准許土地用途，業主須得到特別准許，故政府的活化工業大廈政策並不包括將工業大廈改建為靈灰龕。至於住宅則不屬於工業或商貿地帶的准許用途，如果在工廠區附近設住宅，會受人流與空氣質素影響。酒店可以在商業地帶興建，是由於酒店可以二十四小時提供空調，不受大廈通風影響。

(vii) 議員擔心活化工業大廈政策會為地產商帶來謀利的機會。雖然發展商擁有部份工業大廈單位業權，但亦有不少單位業主為中小型廠商。以前他們以單位作生產基地，後因工業北移或轉型，遂將這些空置單位廉價出租。在新政策下，政府會以按實補價的政策收取土地補價，業主可選擇按所需發展的樓面總面積來繳交土地補價。至於整幢改裝方面，其實現時只有約百分之一總樓面面積的業主會正式申請改變單位用途，並向地政總署繳交豁免費，其餘的大有可能都在違規經營。此等未被檢舉的業主所沒有繳交的豁免費其實是庫房應有的收入。新政策透過免收豁免費用，提供誘因，可讓業主改裝整幢工業樓宇，減輕業主將工業大廈轉型的壓力。

(viii) 改變營商模式：
)

在工廈轉型的過程中，不論工廈業主還是廠家、發展商或小型商人均可各按市場原則，作出最有效益的決定。即使他們一窩蜂的去申請參與酒店業務，也是他們經過商業上的考慮、估計了大量酒店興建後所收到的效益而作出的決定。商業決定不是直接和簡單的，業主不會因為豁免費而貿然行事。有議員誤會整幢改裝不用繳交補地價費用，正確來說是

不用繳交豁免費用。不同行業或六項產業的用家和擁有工廈單位的業主，包括發展商和中小企業廠家，應按自身條件，利用拆牆鬆綁的新措施，在未來三年因應自身的優勢，為業務發展定位。政府不會指定某區應專門發展成衣批發，而另一區應發展野戰遊戲創意產業。政府理解商業活動是要靠最懂得營商的商人開創天地。香港商人十分靈活，能按市場的新規則而發展業務，從而賺取最大的回報。各行各業都以這種方式經營，不用政府代他們決定如何發展，否則只會令商業發展受到過多限制，令新措施的原有目的失效。局方認為現時是好契機，希望業主們盡快重建。

64. 張文韜先生感謝各議員提供的意見，亦明白他們的憂慮，並歡迎議員繼續提供意見。局方明白在執行政策上會遇到困難，如整幢改裝的申請需要百分百的業權同意，故局方會在政策實施一年半後進行中期檢討，審視實施情況，如市區重建局所扮演的角色、發展機遇辦事處如何幫助有潛力但面對發展困難的工廈轉型等，歡迎各界就政策繼續表達意見。

65. 主席感謝張文韜先生出席會議，並請發展局備悉和跟進議員的意見。

(張文韜先生於此時離席。)

三(iv) 關注成立黃大仙沙中線監察工程小組
(黃大仙區議會文件第 65/2009 號)

66. 主席邀請提交此文件的蘇錫堅議員簡介文件內容。

67. 蘇錫堅議員表示，數月前收到運輸及房屋局、路政署鐵路拓展處和香港鐵路有限公司(港鐵)向其所屬選區的翠竹花園業主立案法團申請，要求進行勘探工程。經幾個月的勘探後，有關部門與港鐵派數名經理與工程師，向當區議員解釋沙田至中環線(沙中線)黃大仙段的安排，得知工程預計於 2015 年完工。沙中線鐵路會由大圍經竹園邨、翠竹花園地下二十多米深的地下，到達港鐵鑽石山站。港鐵需徵

用馬仔坑遊樂場作臨時工地，並於該處興建逃生出口和通風口，而第二個通風口會設於黃大仙廟旁的停車場。他擔心工程計劃會帶來環保、保育、空氣、聲浪、交通及民生等問題，對黃大仙區帶來嚴重影響。他雖同意沙中線應盡快完成，以完善香港的鐵路網，但不少居民對工程亦表示憂慮，有關部門與港鐵應就工程與議員多加溝通，讓受影響人士多了解工程細節。他建議黃大仙區議會成立黃大仙沙中線工程監察小組，或將工程交由現有的「黃大仙區議會轄下政府及公用機構工程計劃工作小組」討論，以廣泛徵集意見。由於沙中線(黃大仙段)在竹園區的走線與鑽石山相距甚遠，才有需要在馬仔坑遊樂場加建通風口，港鐵可考慮直接在該處加設港鐵站，方便居民之餘，亦可增加港鐵的收入。他希望可以成立關注工程的工作小組，讓議員向有關部門與港鐵表達意見，並了解工程困難，從而向當區居民解釋和反映，令工程得以順利進行。

68. 主席表示理解每位議員都關注沙中線(黃大仙段)工程。他透露港鐵就工程曾分階段接觸黃大仙區多位區議員，但港鐵每次提交的資料都不盡相同，令大家無所適從。港鐵至今仍未將文件正式提交區議會，讓議會審視工程細節和評估工程對黃大仙區的影響。他建議讓港鐵先擬訂具體資料正式提交區議會，再考慮工程應由黃大仙區議會、其轄下的交通及運輸事務委員會(交運會)、或成立工作小組跟進。

69. 陳安泰議員簡述港鐵在其所屬選區進行的諮詢工作。在 2009 年 10 月 14 日，港鐵派代表到天馬苑，簡介沙中線(黃大仙段)工程計劃，表示需徵用整個馬仔坑遊樂場作臨時工地，但港鐵未能向天馬苑與天宏苑業主立案法團和兩個屋苑的居民代表提交詳細資料，亦未有交代每日的施工時間、泥頭車輛的數輛和出入次數、工地的交通安排等。他曾向港鐵代表查詢，何以需要佔用面積超過三公頃的馬仔坑遊樂場作工地，但港鐵未能提供詳盡解釋，只承諾於下次會議提交詳細資料。他在該次會面時指出，馬仔坑遊樂場是天馬苑、天宏苑和竹園邨居民的重要康樂設施，若被徵用，會對居民的生活構成嚴重影響。他在 10 月 24 日發起問卷調查，於 11 月 1 日收回 1,269 份問卷，當中有 99.6%的居民反對徵用馬仔坑遊樂場作臨時工地，以興建臨時通風塔，並要求港鐵提供徵用馬仔坑遊樂場的具體資料，居民亦就此事表達不同意見，當中不少人反對徵用馬仔坑遊樂場，希望將工地遷往顯徑站；亦有不少人認為，如果港鐵因技術問題而未能遷移工地，港鐵應在工程完成後，在馬仔坑遊樂場加設港鐵站，或復原馬仔坑遊樂

場，並興建四層室內運動場，彌補通風塔佔用兒童遊樂場的空間。居民要求他代為表達，港鐵應在工程尚在評估的階段時，向黃大仙區議會和公眾提交更多有關工程的資料，令黃大仙區議會可以深入討論，聽取居民意見，達至各方皆可接受的方案。他促請議員在其席上分發的問卷(附件三)中簽署支持其建議，要求港鐵在決定有關工程前，必須諮詢黃大仙區議會的意見。他會在數日後與港鐵代表再會面時，向港鐵表達各議員及居民對工程的關注。

70. 簡志豪議員表示是次議會上由蘇錫堅議員、許錦成議員和陳安泰議員提交關注沙中線三份文件和意見書，議題關乎民生。過去部門就各項工程諮詢區議會時，會先向區議會提交文件，現今港鐵卻先接觸當區議員，實非慣常做法。過去各部門在黃大仙區的工程得以順利進行，並得到黃大仙區議會的支持，是由於部門透過充分諮詢，令議員清楚知道工程細節，從而監察及反映居民意見。然而港鐵是次未有就工程諮詢區議會轄下任何一個委員會，所有議員的意見都是寶貴的，徵用馬仔坑遊樂場理應在區議會或地區設施管理委員會(設管會)上討論。但據港鐵現時各自會見議員的諮詢方式，未必能整合所有議員的意見，區議會最後亦未必同意其計劃，可見港鐵此種諮詢方式極度失敗。由於港鐵未有就沙中線(黃大仙段)的工程正式諮詢區議會，他同意主席的意見，在港鐵正式就工程諮詢區議會前，未必需要成立黃大仙沙中線工程監察小組。然而，他理解受影響區份的議員需就相關事項反映居民的訴求。港鐵應理解區議會和設管會不會認同此種節外生枝的諮詢。

(徐百弟議員於五時四十四分離席。)

71. 許錦成議員在會前曾向議員分發由竹園南邨六個互委會、竹園南邨居民協會及竹園南邨居民致黃大仙區議會議員的信函(附件四)，促請議員反對徵用馬仔坑遊樂場興建港鐵抽風站及要求港鐵在決定有關工程前，必須先諮詢黃大仙區議會的意見。許議員就此議題發言，表示同意蘇錫堅議員在文件提出的意見。他理解該文件所指的監察沙中線(黃大仙段)工程進度，是指在工程方案訂立後，區議會跟進工程如何落實，但現時工程細節如興建方式、位置和原因等均欠奉，區議會實無從監察。他同意主席和簡志豪議員的建議，港鐵應正式向區議會提交諮詢文件。港鐵雖可繼續諮詢受影響居民，但由於工程對區內的影響甚廣，包括影響區內的設施運用，港鐵實責無旁貸，必須就工程諮詢區議會的意見，區議會亦應密切監察工程，讓議員表

達意見。他曾與港鐵代表會面，得悉工程將於 2010 年初動工，傳聞更謂康樂及文化事務署(康文署)已通知馬仔坑遊樂場員工，馬仔坑遊樂場將於 2009 年 12 月底停止運作，員工明年起不用在馬仔坑上班。他感謝設管會主席簡志豪議員同意，於下次設管會向康文署查詢，馬仔坑遊樂場會否改變用途或停用，但這不代港鐵無需諮詢區議會，區議會亦絕不能接受港鐵不就工程正式諮詢區議會。

72. 黎榮浩議員表示，各議員對工程所得訊息都不同，反映港鐵諮詢失誤。港鐵過往會就與沙中線(黃大仙段)相關的事項(如前大磡村興建車廠的計劃)諮詢區議會或交運會。未知是否由於議員過往反對激烈，令港鐵至今未有就計劃諮詢區議會或交運會，反而諮詢個別議員，相信這種諮詢方法難以成事。由於沙中線(黃大仙段)工程是重要項目，但至今工程方案尚未落實，區議會亦未就此事達成共識，如港鐵一意孤行不作正式諮詢，只會令民怨沸騰。假使港鐵要在馬仔坑遊樂場設臨時工地，理應有不少工程車輛進出，牽涉交通問題，但港鐵一直未向區議會提交資料，區議會亦無從跟進。他希望港鐵可將諮詢工作重納正軌，正式就工程諮詢區議會或交運會的意見，讓區議會清楚了解工程細節。

73. 黃金池議員表示，是次會議上三位議員提交的意見書，充份反映議員為沙中線(黃大仙段)工程對黃大仙區影響的擔憂，港鐵至今未有向區議會提交任何工程資料，建議以區議會名義直接去信港鐵，要求港鐵將在黃大仙區進行的工程計劃所有細節，盡快提交區議會，否則區議會不歡迎港鐵在黃大仙區進行工程。他不相信港鐵可在未得區議會的同意下開展工程。憶昔地鐵在彌敦道進行工程時，只需佔用少量土地，港鐵要利用整個馬仔坑遊樂場作臨時工地，並不合理。

74. 李達仁議員認為，由於區議會至今仍未得悉有關沙中線(黃大仙段)的工程細節，設立監察工作小組可謂言之尚早。他同意黃金池議員的意見，可以區議會名義，要求港鐵提交文件。由於現時區議會所得的資料尚未完備，繼續談論此事意義不大。相信港鐵在未得到區議會的同意前，勢難展開工程，區議會大可待港鐵提交文件後，再討論是否需要成立工作小組。

75. 莫應帆議員建議向康文署黃大仙區康樂事務經理邱麗絲女士查詢馬仔坑遊樂場會否於本年內停用。他對港鐵採取的神秘諮詢方式感到驚訝，認為港鐵應以開心見誠的方式諮詢，就如政府過往就啟德明渠、大成街水務與渠務等工程進行的諮詢工作，即具高透明度，對

大眾有利。他認為在港鐵向區議會提交工程細節前，區議會未必急於成立工作小組，但區議會應要求港鐵盡快提交文件，好讓議員提供意見。

76. 何賢輝議員認為，由於區議會未有討論沙中線(黃大仙段)工程這重要事項，任何道聽途說的消息均未可作準。傳聞馬仔坑遊樂場會被港鐵徵用作工地而需封閉五年，其中球場三份之一的土地會永久佔用興建通風口，令居民無法使用。他建議康文署黃大仙區康樂事務經理邱麗絲女士澄清傳聞是否屬實。由於港鐵未就工程向區議會提交任何文件，蘇錫堅議員成立工作小組的建議可能言之過早，區議會可待討論港鐵提交的文件後，才決定是否成立工作小組跟進工程。

77. 陳曼琪議員贊成區議會應積極跟進沙中線(黃大仙段)工程。現時議員各自從不同途徑得悉工程的資料，區議會應着手關注事件，並應保持堅定的態度，以免日後知道工程細節才感驚訝，錯失監察良機。就算區議會暫不成立工作小組，亦應去信港鐵，要求港鐵澄清會否徵用馬仔坑遊樂場作臨時工地。若然屬實，區議會應馬上成立工作小組，監察工程進度。

78. 何漢文議員認為，港鐵必須先得到區議會同意，才可開始沙中線(黃大仙段)的工程，諮詢區議會的責任在於港鐵，故區議會無需急於去信催促港鐵提交文件。

79. 主席認為蘇錫堅議員提交的文件已成功引發各議員就此事發表意見，有效反映黃大仙區議會對沙中線(黃大仙段)工程的關注。

80. 蘇錫堅議員補充發言，感謝議員對沙中線(黃大仙段)工程的關注。港鐵的工程師與項目經理向他介紹工程安排時，曾展示沙中線(黃大仙段)的路線圖，並告知工程將於 2015 年完成，港鐵亦在翠竹花園進行數月勘察，致令他擔憂港鐵在工程流程中不會諮詢公眾。如果區議會未有參與監察工程，實難向居民交代。幸而從是次會議得知，港鐵從未就工程諮詢所有區議員的意見。他尊重主席和其他議員的意見，同意在港鐵就工程正式向區議會提交文件後，再考慮是否成立工作小組。

(陳炎光議員於五時五十五分離席。)

81. 主席表示，除非議員對此事還有其他意見，否則應直接處理黃金池議員的建議，決定是否去信港鐵，要求盡快提交有關沙中線(黃大仙段)工程的文件。

82. 黃金池議員表示許錦成議員剛才向議員分發的意見書查詢議員是否支持『反對「徵用馬仔坑遊樂場興建港鐵抽風站」的立場』，但由於港鐵未曾正式表示會否於該處興建抽風站，故難以決定是否支持。

83. 簡志豪議員贊同何漢文議員的意見，認為諮詢區議會是港鐵的責任。港鐵應就沙中線(黃大仙段)工程諮詢區議會或其轄下合適的委員會，故區議會無需急於去信港鐵催促及查詢。同時，他相信藉着今天的討論，已清楚傳達黃大仙區議會對沙中線工程的關注。作為管理地區設施的設管會主席，港鐵尚且未就徵用馬仔坑遊樂場作臨時工作一事與他商討，他剛才方從邱麗絲女士得知，港鐵可能有此計劃。

84. 蔡六乘議員表示，港鐵曾派代表就沙中線(黃大仙段)工程向他諮詢。他曾詢問港鐵代表，為何只向個別議員諮詢而不直接諮詢區議會。港鐵代表謂此等會面旨在與當區議員交換意見。當港鐵集合受影響區份區議員的意見後，就會正式諮詢區議會，故現時區議會無需去信港鐵。

85. 陳安泰議員認為有需要去信港鐵，要求港鐵盡快就沙中線(黃大仙段)工程諮詢區議會，而且態度必須強硬，否則工程因而延誤，區議會可能被視為要負上部份責任。他補充，昔日馬仔坑遊樂場的用地原本計劃興建公屋，在居民主動爭取後方改為興建遊樂場。

86. 簡志豪議員謂區議會阻撓沙中線(黃大仙段)工程的指責不合道理，亦不能成立。大機構如港鐵，在地區進行工程前，理應知道必須諮詢作為民意代表的區議會，故區議會無需去信港鐵。如果港鐵以為無需諮詢區議會便可進行工程，則恐欠缺興建鐵路的資格。

87. 主席認為，既然身為設管會主席的簡志豪議員亦表達了未能掌握馬仔坑遊樂場被徵用作臨時工地計劃的憂慮，希望康文署黃大仙區康樂事務經理邱麗絲女士澄清是否真有其事，及有關情況之最新發展。

88. 邱麗絲女士感謝議員對馬仔坑遊樂場用途的關注，她回應現時馬仔坑遊樂場仍屬康文署管轄，部門亦得悉港鐵有計劃利用該處作沙中線(黃大仙段)工程的配套設施，雖然港鐵的計劃仍在草擬階段，康文署已強烈要求港鐵在落實計劃前，必須先諮詢區議會的意見，港鐵亦表示同意有關安排。至於工程細節和對馬仔坑遊樂場的影響，則仍需待港鐵進一步提供資料及諮詢區議會的工作開始後方可得知。

89. 主席感謝邱麗絲女士澄清，並相信港鐵必須就沙中線(黃大仙段)工程諮詢區議會的意見，絕不可能在未諮詢區議會之前在設管會管理的馬仔坑遊樂場隨意施工。故此，他建議區議會無需去信港鐵。

90. 黃金池議員澄清，他建議去信港鐵只是由於有三位受影響區份的當區議員就馬仔坑遊樂場改作臨時工地一事提交文件和意見書，對該處用途表示擔憂。如果議會認為無需去信要求港鐵盡快向區議會提交文件，他並不堅持。

91. 黎榮浩議員認為區議會應有信心港鐵在未諮詢區議會之前，斷不敢開展沙中線(黃大仙段)工程。

92. 主席感謝議員對沙中線(黃大仙段)工程提供不少意見，亦已表達居民的關注。秘書處已備悉各位的意見，相信當港鐵正式諮詢區議會時，仍需就工程事項詳細討論。在現今社會，港鐵不可能在未有充分諮詢下，就動用休憩設施的土地。主席感謝蘇錫堅議員提交此文件，並總結議會意見，認為現階段不必去信港鐵或成立工作小組。議員對主席的總結及建議安排並無異議。

四 進展報告

(i) 社區建設及社會服務委員會二零零九年九月二十九日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 66/2009 號)

93. 議員備悉文件。

(ii) 地區設施管理委員會二零零九年十月六日第十二次會議進展報告

(黃大仙區議會文件第 67/2009 號)

94. 議員備悉文件。

(iii) 交通及運輸事務委員會二零零九年十月十三日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 68/2009 號)

95. 議員備悉文件。

(iv) 財政常務及經濟事務委員會二零零九年十月二十日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 69/2009 號)

96. 議員備悉文件。

(v) 房屋事務委員會二零零九年十月二十七日第十一次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 70/2009 號)

97. 議員備悉文件。

(vi) 食物環境衛生事務委員會二零零九年十一月三日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 71/2009 號)

98. 議員備悉文件。

(vii) 黃大仙地區管理委員會二零零九年十月二十九日會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 72/2009 號)

99. 議員備悉文件。

五 下次會議日期

100. 黃大仙區議會第十四次會議定於二零一零年一月五日(星期二)下午二時三十分舉行。

101. 會議於下午六時二十五分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零零九年十二月

案編號：WTSDC 13-5/5/53 Pt.16