

香港特別行政區第三屆黃大仙區議會
第二十三次會議記錄

日期：二零一一年七月五日(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 6 樓
黃大仙區議會會議室

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,MH
 莫健榮先生
 莫應帆先生
 史立德博士,MH,JP
 蘇錫堅先生
 陶君行先生
 黃錦超博士,MH
 黃國桐先生
 黃國恩先生
 黃逸旭先生
 袁國強先生

因事缺席者：

胡志偉先生,MH

列席者：

馮永業先生	企業發展執行總監	香港機場管理局) 為議程
陳潘婉雯女士	企業發展總經理	香港機場管理局) 三(i)
) 出席會議
姚子樑先生	社會服務總主任	東華三院) 為議程
岑延威先生	董事	城市拓展國際有限) 三(ii)
		公司) 出席會議
王鳳儀女士	社會服務主任	東華三院)
	(青少年及家庭服務))
饒欣怡女士	計劃協調主任	東華三院)
	(家庭及青年輔導))
談寶林先生	高級物業主任	東華三院)
余賜堅先生	九龍規劃專員	規劃署)

蕭偉全先生,JP	黃大仙民政事務專員	黃大仙民政事務處
伍穎賢女士	署理黃大仙警區指揮官	香港警務處
伍莉莉女士	黃大仙及西貢區福利專員	社會福利署
譚桂芬女士	署理高級工程師 6(九龍)	土木工程拓展署
宋張敏慈女士	物業管理總經理 (黃大仙、青衣、荃灣及離島)	房屋署
區兆峯先生	署理總運輸主任/九龍	運輸署
李一鳳女士	署理黃大仙區環境衛生總監	食物環境衛生署
林學禧先生	黃大仙區康樂事務經理	康樂及文化事務署
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
彭淑華女士	高級聯絡主任 2	黃大仙民政事務處
康筱妍女士	行政主任(區議會)4	黃大仙民政事務處

秘書：

林佩芬女士	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二十三次會議，並歡迎特別為議程(三)(i)出席是次會議的香港機場管理局企業發展執行總監馮永業先生及企業發展總經理陳潘婉雯女士。

2. 主席歡迎新任社會福利署黃大仙及西貢區福利專員伍莉莉女士、香港警務署署理黃大仙警區指揮官伍穎賢女士、運輸署署理總運輸主任/九龍區兆峯先生、食物環境衛生署署理黃大仙區環境衛生總監李一鳳女士、土木工程拓展署署理高級工程師譚桂芬女士代表另有公務的總工程師盧錦欣先生出席會議。

3. 主席告知議員，在今年行政長官授勳名單中，莫仲輝議員及黃錦超議員獲授榮譽勳章。莫仲輝議員及黃錦超議員分享獲獎感受。

4. 議員備悉，胡志偉議員因事未能出席會議。

5. 主席告知議員，席上放有第二十三次會議的議程項目討論時間的建議，議員同意採納會議議程項目討論時間。

一 通過黃大仙區議會二零一一年五月十七日第二十二次會議記錄

6. 黃大仙區議會二零一一年五月十七日第二十二次會議記錄獲得通過，無需修改。

二 黃大仙區議會第二十二次會議續議事項進展報告
(黃大仙區議會文件第 46/2011 號)

7. 議員備悉文件。

三(i) 香港國際機場 2030 規劃大綱
(黃大仙區議會文件第 47/2011 號)

8. 主席歡迎為此議程出席會議的香港機場管理局（機管局）企業發展執行總監馮永業先生和企業發展總經理陳潘婉雯女士。

9. 馮永業先生感謝黃大仙區議會給予機會向議員介紹機管局未來 20 年的發展計劃。他以投影片輔助介紹文件，機管局於 2011 年 6 月 2 日公布《香港國際機場 2030 規劃大綱》（《2030 規劃大綱》），並進行為期三個月的公眾諮詢，內容重點如下：

(i) 背景

自香港國際機場於 1998 年啟用以來，機管局一直投資各項基建項目，累積投資金額高達 180 億港元。機管局每五年檢討和更新未來 20 年的規劃大綱，探討本港機場的未來發展策略和方向，第一份和第二份規劃大綱先後在 2001 年及 2006 年公布，《2030 規劃大綱》是機管局的第三份規劃大綱。機管局希望社會提供意見，為香港國際機場訂立發展方向。

局方強調香港國際機場並非只是一項運輸基建設施，亦同時支援本港的四大經濟產業，包括金融、貿易及物流、旅遊和工商業支援及專業服務業，為這些行業提供便捷和廣闊的航空網絡。

(ii) 未來 20 年需求量的預測

機管局用了三年時間準備《2030 規劃大綱》，並邀請了國際航空運輸協會顧問公司 (International Air Transport Association Consulting, IATA Consulting) 估算未來 20 年香港國際機場的需求量。結果顯示，2030 年香港國際機場的客運量將達至 9,700 萬人次、貨運量將達至 890 萬公噸和飛機起降量估計是每年 602,000 架次。2010 年香港國際機場的客運量已高達 5,100 萬人次，貨運量亦達至 410 萬公噸，成為了全球貨運量最高的機場。

(iii) 發展方案

機管局建議了兩個發展方案：

(a) 雙跑道系統

這個方案不會增建跑道，但機管局建議擴建停機坪及客運廊、旅客捷運系統、行李處理系統、一號客運大樓和道路網及公眾區交通設施。按 2010 年價格計算，擴建工程的估計成本為 234 億港元。按這方案擴建後的機場可應付客運量達 7,400 萬人次和貨運量達 600 萬公噸，估計飛機起降容量則可增至每年 420,000 架次。根據所估算 2030 年香港國際機場的需求量，提升雙跑道系統的客貨運能力後，香港國際機場的跑道容量仍會於 2020 年前後達到飽和，未能進一步增加飛機起降量。

(b) 三跑道系統

這個方案涉及較大型的基建投資，需要在現在機場島以北填海 650 公頃、增設新跑道和相關的滑行道系統、興建新的客運廊和停機坪、擴建較大規模的旅客捷運系統連接現在的一號和二號客運大樓、和改建二號客運大樓以提供辦理出入境服務。此外，現時位於第一跑道和第二跑道中間的範圍會改建成貨機停機坪，以加強機場處理貨物運輸的能力。按 2010 年價格計算，這方案的估計成本是 862 億港元。第三條跑道和相關設施啟用後，香港國際機場每年可處理高達 602,000 架次的飛機升降量，應付 9,700 萬人次的客運量和 890 萬公噸的貨物，能夠滿足 2030 年的預測航空交通需求。

(iv) 兩個方案的比較

《2030 規劃大綱》從五個不同範疇比較了兩個方案，重點如下：

(a) 航空連繫緊密度

香港國際機場現在是全球其中一個較為繁忙的機場，擁有廣闊的航空網絡，為旅客提供約 160 個航點。這不但滿足了旅客的需要，亦鞏固了香港作為亞太區國際商業中心的地位。如果這個航空網絡不能加以擴大，預計會出現以下情況：

- (1) 當機場的跑道容量飽和後，新的航空公司便不能再加入本港的航空市場；現有的航空公司除了取消一些利潤較低的航班以騰出起降時段外，亦不能開拓新航點或增加現有航線的班次。

- (2) 如所有起降時段都被佔用，香港國際機場將較難靈活地處理因天氣或其他突發事件引起的運作延誤。
- (3) 現時大約三成旅客是轉機客，如航班延誤或受阻，香港作為國際或亞洲航空樞紐的吸引力將會降低。
- (4) 因航空公司和航點的發展受到限制，旅客的選擇亦會逐步減少，他們或要繳付較昂貴的交通費用。香港航空業的競爭力將會受到影響。

(b) 經濟效益

局方評估了兩個方案在未來 50 年會為香港帶來的經濟效益，按現今價格計算，方案一的經濟淨現值估計是 4,320 億港元，方案二的經濟淨現值估計會是 9,120 億港元。從香港國際機場對香港本地生產總值的經濟貢獻而言，2008 年香港航空業的經濟貢獻佔本地生產總值 4.6%；如採用方案一，2030 年香港國際機場對香港本地生產總值的經濟貢獻將會下降至 3.3%；如採用方案二，有關的百分比將可維持 4.6%。

職位數目方面，2008 年香港國際機場提供了 62,000 個直接職位，如採用方案一，有關的職位數目可增至 101,000 個；如採用方案二，所產生的直接職位將有 141,000 個，間接或連帶的職位亦會增至 199,000 個，提供近 340,000 個職位。當中，接近八成的職位與技術和勞動工作有關，該等職位大部份有在職培訓，符合本港就業市場的需要。

(c) 建築成本

方案二的造價較方案一昂貴，主要原因是方案二涉及龐大的填海工程及興建大量機場附屬設施，有關的工程費用達 389 億港元，佔總造價 45%。此外，方案二亦須要興建新跑道和滑行道系統及第三條跑道的客運廊和停機坪，估計開支逾 200 億港元。

(d) 資金

機管局於六月下旬公布了上一個財政年度的業績，並向政府派末期股息共 31 億元。機管局一直以審慎的商業原則營運香港國際機場，連同這次派發的股息，機管局自 2003 - 04 財政年度起，合共向政府派股息超過 220 億元。要配合機場的基建投資，以所預測的客貨量和債務融資推算，如投資方案一，2030 年機管局的累積資金短缺總額估計為 250 億港元；方案二所引致的累積資金短缺總額估計為 1,020 億港元。這反映縱然財務業績理想，機管局亦未能獨力承擔建議的投資方案。機管局會在諮詢期結束後，就所決定的方案和政府商討如何妥善解決資金的問題。

(e) 環境事宜

《2030 規劃大綱》是一份策略性的發展計劃，有關建議的基建項目並未進行法定的環境影響評估（環評）程序。機管局在選擇發展方案時，已就多個環境因素進行了初步評估，選擇了對環境較少影響的方案，並會在落實發展方案後，進行法定的環評程序。初步評估的結果如下：

(1) 水質

方案二涉及填海工程，約 40%的建議填海工程範圍位於污染泥料卸置坑（污泥坑）上，該區並不是天然海床，而政府亦於九十年代起將該區劃為卸置污染疏浚底泥的選址，工程範圍亦遠離海岸公園和北大嶼山等海洋生態價值較高的區域，相信有關的填海工程不會對該區的海洋生態造成重大的影響。

(2) 海洋生態

中華白海豚的出沒區通常位於大嶼山的西面，大澳對開的水域和龍鼓洲及沙洲海岸公園附近。中華白海豚也有在機場以北的水域出沒但數量相對地少。不過，在進行環評程序時，機管局必定會將中華白海豚納入考慮因素，詳細研究可行的紓緩措施，減低對中華白海豚的影響。

(3) 空氣質素

機管局模擬飛機起降量由 30 萬架次升至三跑道可應付的 60 萬架次情況，評估對空氣質素可能造成的影響。結果顯示，有關的空氣質素仍能符合現行《空氣質素指標規定》。據悉政府正檢討香港的空氣質素指標，機管局會根據有關修訂，按照法定環評程序檢討評估結果。

(4) 噪音

1998 年，機管局公布飛機噪音預測等量線，說明現有雙跑道系統達到設計容量時的噪音預測。現時，除了部分沙螺灣地區在噪音預測等量線 25 範圍內，其他住宅區和噪音敏感區域都在等量線 25 之外。機管局模

擬三跑道系統的噪音預測等量線 25，預計噪音預測等量線 25 會北移向海面，不會影響住宅區，詳細的預測等量線會在法定環評過程中再作研究。

(v) 公眾諮詢

機管局除了到訪各區議會外，亦會舉辦三場公眾論壇、大型展覽會和與不同的持份者舉行會議。機管局委託了香港大學社會科學研究中心，獨立收集和整理公眾意見，並會提交報告。

(黎榮浩議員於二時四十五分到席。)

10. 黃錦超議員多謝機管局代表到訪黃大仙區議會聽取議員對《2030 規劃大綱》的意見。他表示自己從物流業，和不少同業一樣支持機管局增建第三條跑道的建議。他引述一項研究報告指出現有雙跑道系統的用量約 93%，即使改善現有跑道措施，預計雙跑道系統的容量亦會在 2017 年飽和。他關注興建新跑道需時約 10 年，如明年落實推行，最快於 2021 年才可啟用，而且香港正面臨鄰近地區的競爭，上海浦東機場計劃在 2015 年前增加至五條跑道，廣州白雲機場亦會在 2020 年前由現時兩條增至五條跑道，其中新建的第三條跑道更會在明年啟用；FedEx 和 UBS 國際速遞公司亦分別在廣州和深圳設立了亞太區轉運中心，他認為香港有迫切需要興建第三條跑道，以鞏固本港航空業的優勢。此外，他表示如落實興建第三條跑道，機管局應小心考慮集資方式。如果局方採取「用者自付」的原則，必定對物流業構成影響。他擔心業界會因為成本上漲而減低使用香港國際機場的意欲，對航空業的發展造成反效果，建議政府效法中國和加拿大向乘客收取數十至數百元不等的機場建設費。最後，他促請機管局妥善處理環保規劃，積極考慮一些工程師所建議的新填海方法或參考外國的經驗，減低對環境的影響和沉降的風險。

11. 黎榮浩議員認為香港需要第三條跑道，但不同意以高昂的造價興建新跑道。他關注興建第三條跑道的成本高達 1,362 億元，擔心這樣會阻礙香港國際機場未來的發展，甚至影響香港的經濟。如要收回建造成本，機管局可能要增設泊機收費和稅項，參考早年大珠三角洲興建機場的經驗，增加不同收費可能會影響香港國際機場的競爭力。

他促請機管局慎重考慮有關的發展成本並考慮更多的可行方案。他認為這兩個方案未必是機管局基於科學決策和考慮到香港國際機場的長遠發展而制定的最好方案，表示建議未有考慮香港國際機場未來的定位。他續指方案二的選址並不是最理想的位置，因該處水深會增加填海的成本，建議局方可考慮選址后海灣，該區水淺，填海工程相對較為容易和對環境的影響亦會較少。他希望機管局提供更多及詳細的數據和研究結果供市民討論。

12. 蘇錫堅議員讚賞香港國際機場設備先進和配套完善，早前參觀香港國際機場和國泰城時，留意到優越的行李處理系統和靈活處理緊急事件方法，表示為此而感自豪。他原則上支持機管局興建第三條跑道，惟擔心造價高昂和對環境的影響。他指東涌一帶的屋苑林立，頻繁的飛機起降會產生噪音和影響居民，希望機管局慎重規劃詳情，但贊同這項基建投資可增加龐大的就業機會。他建議香港國際機場與鄰近珠三角地區的機場，包括澳門、珠海和廣州機場配合發展，互補不足，完善整個航空網絡的發展。

13. 莫健榮議員支持《2030 規劃大綱》擴建本港機場的建議，並認同興建新跑道可為香港開拓更多就業機會和帶來更大的整體經濟效益，方案值得推薦。他指在《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》中，香港被定位為航運中心，但香港亦同時面對周邊城市的挑戰，尤其是珠三角地區。隨著鹽田港和廣州港口的發展，他們的吞吐量已接近或甚至超越香港，香港水路運輸的優勢已逐漸削弱。但香港擁有多條國際航線，在航空交通上仍存有優勢。面對鄰近廣州白雲機場、北京首都機場和上海浦東機場的擴建，香港應加強發展和興建新跑道，鞏固航空樞紐的地位和保持香港國際機場的核心競爭力。他表示擴建機場是一項基建投資，將來亦會為香港帶來各項回報，例如增加就業職位和經濟效益，是一項合算的投資項目。至於資金短缺的問題，他對以增設稅項、機場建設費或泊機收費來支持這項基建發展有所保留，憂慮會影響香港國際機場的競爭力。他建議機管局考慮發債融資，不但可為投資者提供新的投資方法，亦可吸引策略性投資者購買部份機管局股份，以支持機場的長遠發展。他認同香港國際機場應與鄰近機場分工，加強彼此間的接駁系統，如增設飛翔船、接駁巴士或鐵路等。

14. 何賢輝議員表示香港需要興建第三條跑道以維持香港航空業的競爭力及鞏固航空樞紐的地位。香港面對國內外的競爭，如不加建跑道，可能會失去航空業的優勢，淪為一個普通城市。他要求機管局小心控制成本，避免工程造价不斷上升。他亦建議機管局加強向市民宣傳加建跑道的實際需要，解釋造價詳情。此外，他關注早前高等法院裁定港珠澳大橋的環評報告不合法例規定，擔心同樣事情會再次發生，提醒機管局不要掉以輕心，在進行環評程序時，充分考慮工程對水質或噪音的污染和對市民的影響。《2030 規劃大綱》仍未就各環保事宜提供詳盡的闡述，他促請機管局盡快研究有關事宜，使工程能符合法例要求。

15. 黃逸旭議員認為方案二的發展潛力和可用性會較高，有利香港的經濟和航空業發展。他查詢機管局有否考慮採用一些高科技的原材料，以降低建造成本；又詢問局方會否制定一些採購安排或系統，避免原材料價格波動而導致造價上升及降低建造成本。他相信社會各界都會歡迎投資計劃可增加就業職位，按推算，如果每天有八成員工需要當值，每天將有近 20 萬員工進出機場；而預計 2030 年的客運量將達 9,700 萬人次，即平均每天約 26 萬人次，換言之，每天進出機場的人流將超過 40 萬。他要求機管局在規劃時，必定要考慮區內的交通配套，加強港鐵和巴士連接機場和社區的服務。現時為黃大仙區提供服務的機場巴士都未能連接龍翔道以北的地區，對市民造成不便。他希望機管局與巴士公司和香港鐵路有限公司協調服務。

16. 史立德議員表示他經常透過香港國際機場外出公幹，香港國際機場的設計和服務均較其他機場優勝，他亦引以為傲。他指出近年香港人外出機會增加，隨著國家開放，很多國內城市都興建了機場，使用香港機場往返國內和經香港轉機的乘客數目亦隨之而增多。他亦留意到不少國內機場都有參考香港國際機場的設計。他支持機管局興建第三條跑道，不應太著眼於價錢，應繼續發展這個對外的門戶。如香港機場的發展停滯不前，不加建基建設施，香港的發展將會落後於其他地區，甚至會令香港邊緣化。

17. 馮永業總監就議員的意見和提問綜合回應如下：

(i) 造價

《2030 規劃大綱》是一個發展大綱，機管局仍未就發展方案作詳細設計。局方根據過往投資基建項目的經驗，初步估算工程造價，有關估算是從現時所掌握的資料中得出的最準確數字，但仍未是最終的工程造價。待諮詢期結束後，機管局會進行詳細設計和環境影響評估(EIA)，並會因應結果在工程造價上作出修訂。在《2030 規劃大綱》中，兩個方案除了按 2010 年價格估計成本外，亦同時參考了香港特別行政區政府提供的投標價格指數，將成本上調至付款當日價格，作了一個穩健的估算，投標價格指數估計在 2011 年至 2014 年間每年上升 5%，跟接的五年間每年會上升 5.5%，以及往後十年每年升 3%。就方案二而言，計入投標價格指數後，按付款當日價格計算的資本投資約為 1,362 億港元。

(ii) 財務安排

《2030 規劃大綱》並未就工程的財務安排提供具體方案。機管局的資金來源可來自政府注資、各類收費和債務融資，而債務融資亦有不同的財務工具，包括債券和股份等。待落實方案後，機管局會與政府商討最合適的融資方案，有關的建築成本未必即時轉嫁物流業或航空公司。機管局會考慮不同方案，包括由政府直接注資。發展計劃將會分階段在 20 年間進行，會率先進行填海工程，和按照客流量逐步開展工程，所以不需要一次過繳付整筆建築費用。

(iii) 環境影響

多個區議會均關注環境事宜。填海工程方面，機管局在技術顧問報告中建議使用一種未曾在香港使用的新填海方法，稱為“深層水泥拌合法”（Deep Cement

Mixing “DCM”），雖然工程費用較高，但填海工程不須挖走海床的淤泥，與傳統填海方法需要挖走岩石層上所有淤泥不同。局方更會確保整個填海工程使用「不挖淤泥填海方法」（non-dredged reclamation method）進行，減低對水質和海洋生態的影響，所以造價會較為昂貴，希望公眾可以理解。噪音問題方面，機管局向離島區議會介紹《2030 規劃大綱》的時候，建議了多項紓緩噪音問題的措施，當中包括將南跑道，即最近東涌民居的第一條跑道，於晚間改作備用跑道。在現行雙跑道系統中，因要配合各項維修工程，所以技術上不可將其中一條跑道在晚間改為備用跑道。在三跑道系統中，日間時候可應付最多每小時 102 起降架次，但估計晚間的起降量會較少，只開放現時的北跑道和擬建的新跑道已足以應付晚間的起降量，南跑道可作備用跑道。因此，三跑道系統的噪音預測等量線 25 範圍亦未有南移至東涌一帶，減少對市民造成的噪音影響。基建項目設計和環境影響評估的費用龐大，待諮詢期結束和政府落實發展方案後，機管局會進行法定環評程序，就各環境事宜作詳細研究，再作公眾諮詢。待環評報告獲通過和取得環境許可證後，工程才可正式動工，市民毋須擔心工程會貿然展開。

(iv) 與大珠三角地區合作

鄰近香港多個機場的角色、規模和營運模式均與香港國際機場截然不同。香港國際機場已與深圳寶安機場加強合作，交流轉機乘客的資料，方便旅客在兩個口岸轉機。中國內地現時共有超過 200 個機場，但只有 59 個設有口岸設施。深圳寶安機場主要服務內地航線，針對國內市場，廣州白雲機場的國際航線亦有限，而香港國際機場則以國際航線為主，接近八成乘客屬於國際乘客。兩者並不存在惡性競爭，服務的航空市場亦不同。深圳寶安機場現在只有約 20 條國際航線，往返東南亞和星馬泰地區，所提供的國際航線有限，未能取代香港國際機場的大部分服務。就大珠三

角地區的合作建基於市場環境和合作伙伴的配合，政府正積極研究高速鐵路的發展，加強香港機場與內地機場的連接。機管局歡迎有關建議，並指顧問公司報告顯示，香港航空市場的客貨量將以複合年增長率3.2%的幅度增長，而大珠三角地區客貨量的複合年增長率則預計近6%，增長率較香港高。報告亦指出大珠三角地區的五個機場的未來擴建也難以配合2030年的航空需求，出現每年約1.47億的「未滿足需求量」。香港國際機場和大珠三角地區機場不存在惡性競爭，各自在航空市場的角色亦分明，各方存在不少合作空間。

(v) 建築物料

所選用的建築物料會在工程詳細設計中研究，現階段未有具體安排。

(vi) 選址

機管局在諮詢期開展時亦同時公布了《2030 規劃大綱》技術報告，有關報告已上載至機管局網站。報告列出機管局考慮過的十五個發展方案研究結果，其中兩個建議方案並不是在現在的機場島加建跑道，而是建議在龍鼓灘和大嶼山以南興建新跑道，情況如興建一個新機場。惟發現建議方案並不可行，原因有三。第一，興建新機場要加強交通網絡系統連接市中心，要興建額外的陸路基建所牽涉的投資金額會遠超於在現在的機場島上加建跑道。第二，現在機場鐵路系統尚有應付新跑道的客運量，另外興建陸路基建設施並不符合經濟效益。第三，要發揮國際航空樞紐的作用，機管局要與航空公司緊密合作，並要增建接駁系統，方便旅客穿梭兩個機場作轉機安排，有效的接駁系統的造價不但十分昂貴，在技術上亦有困難。雙機場系統 (Twin Airport System) 在不同地區的發展不一，成效並不顯著，成功的例子甚少。此外，考慮過的兩個離岸方案可能對環境造成更大影響，並不是可行方案。

- (vii) 機管局已評估了不同的可行方案，《2030 規劃大綱》所建議的兩個方案效益較大，而造價亦較為相宜，是比較理想的發展方案，因而以這兩個方案諮詢公眾。

(陳安泰議員於三時二十五分到席。)

18. 主席多謝機管局企業發展執行總監馮永業先生和機管局代表到訪黃大仙區議會，希望機管局備悉和跟進議員的提問和意見。

(馮永業總監和陳潘婉雯女士於此時離席。)

三(ii) 東華三院青少年全人成長中心建議
(黃大仙區議會文件第 48/2011 號)

19. 主席歡迎為本議程出席會議的東華三院社會服務總主任姚子樑先生及城市拓展國際有限公司董事岑延威先生。

20. 姚子樑先生表示高興到訪黃大仙區議會，向議員介紹東華三院在黃大仙區成立青少年全人成長中心(成長中心)的計劃，希望議會支持計劃。他以投影片輔助介紹文件，重點如下：

(i) 設計概念

成長中心將結合社區休憩公園成為新蒲崗區的地標。成長中心設有一座大劇院，預計成為地區文化藝術的匯聚點。

(ii) 選址

成長中心位於新蒲崗三祝街、七寶街及景福街交界的空地，該處原由康樂及文化事務署(康文署)規劃興建 11 人足球場。該幅土地鄰近東啟德遊樂場，成長中心可配合東啟德遊樂場整合發展。

(iii) 設施

在東華三院的初步諮詢中，當區議員及關注地區文化藝術發展的市民認為需要較大的劇院，因為黃大仙區或鄰近地區的劇院如高山劇場等均未能容納 600 人。成長中心將設有可容納約 600 人的劇院，座位可按活動需要增減，例如學校活動需要較少座位或大型表演用途需要增加座位。另外，成長中心設有可容納 100 至 150 人的青年旅舍，供青少年交流或為表演團體提供住宿。成長中心更設有各類型活動室，如舞蹈室、多媒體創作室、音樂室及會議室等，供市民及團體租借。

(iv) 活動

除舉辦青少年成長活動外，成長中心亦會提供中港兩地交流體驗及認識中國歷史文化活動，安排義工與黃大仙區的青少年在中國或香港推行義工服務。

(v) 設計

成長中心為黃大仙區居民提供休憩空間，居民可自由出入及使用成長中心的社區大廣場及藝術綠蔭平台。東華三院作為綠色機構，在設計成長中心時會按環保要求，配合區內環境，設低密度建築及整體綠化率超過 75%，建築物以橫向排列，避免阻礙附近居民的景觀。

(vi) 諮詢及收費

東華三院將進行地區諮詢，鼓勵地區及關心青少年發展的市民及團體參與。成長中心的設施會開放予地區及公眾人士使用，以市民及青少年的承擔能力釐定收費。東華三院會使用獲得的善款彌補成長中心的虧損。

(vii) 合作伙伴

東華三院會聯同黃大仙區議會、黃大仙區內學校、文化藝術團體及居民組織合作，推行成長中心的計劃。歡迎議員就計劃提出意見，並期望議員能支持計劃。

21. 城市拓展國際有限公司岑延威先生以投影片輔助介紹成長中心的設計，重點如下：

(i) 選址

成長中心位於新蒲崗三祝街、七寶街及景福街交界的空地，將會以行人通道連接啟德城。

(ii) 設計概念

成長中心大部分為綠化空間，社區大廣場、青少年中心及大劇院，皆以藝術綠蔭平台設計。各建築物均會綠化並開放予公眾使用，而原有的綠化土地亦會全部保留。

(a) 中心設計

成長中心設有晨運徑，由社區大廣場開始，途經整個成長中心。成長中心主要以橫向設計，最高的建築物只有三至四層。在青少年中心與大劇院之間設有通道，市民可沿階梯到建築物頂層綠化部分，而大劇院外的通道使用特別通風設計，與青少年中心串連，避免阻礙小氣候的空氣流動。大劇院更以環保設計，確保整個成長中心的自然通風，大劇院可容納超過 600 人。另外，大廣場會開放給公眾使用，市民可沿斜道到達各建築物的天台。大廣場旁邊設有露天舞台予小型表演用途及可容納約 500 人的斜坡座位。從大廣場到大劇院天台沿途有各種休閒設施，包括涼亭、太極的設施及晨運的設施。大劇院天台亦設有綠化牆壁及樹蔭，可供市民作太極活動或小型表演。

(b) 中心設施

青少年中心的設施會配合整體設計，融合藝術文化及休閒要素。

(c) 面積

成長中心佔地總面積為 9500 平方米，建築物覆蓋率約 50%，而綠化面積約 7200 平方米，覆蓋率約 75%，淨作業樓面面積約 7210 平方米。

(iii) 新設計建議

建議將整個設計作 180 度轉向，將大廣場設於景福街，而原在景福街的成長中心入口改設於七寶街，以進一步與成長中心旁的足球場連接，並配合將來位於景福街的屋邨，組成較大的地區空間，及配合周邊交通和人流。

22. 主席表示，席上放有東九龍一份意見書(附件一)。請李達仁議員介紹。

23. 李達仁議員介紹意見書(附件一)。東華三院是全港最大的福利機構，為有需要的市民在教育、關愛耆老及醫療服務等帶來福祉及希望。東華三院建議在黃大仙區內興建青少年全人成長中心，可使社會服務更廣泛及多元化。新蒲崗鄰近啟德發展區，隨着啟德發展、區內工廠轉型及新建樓宇落成，居民特別是青少年人數會增加，對區內設施如青年發展中心、社區劇院、社區露天廣場、文化藝術活動場所需求將會增加，東華三院的成長中心將有助黃大仙區開展青少年工作。他歡迎成長中心選址在新蒲崗三祝街、七寶街及景福街交界的原工廠大廈舊址，並就成長中心提出意見，重點如下：

(i) 選址

新蒲崗是繁盛的商貿區，加上物流業的發展，區內道路經常擠塞。三祝街及七寶街道路狹窄，在將來新蒲

崗道路改動後，更將成為區內的主要通道，因此東華三院在規劃前應與相關政府部門如路政署、運輸署、警務處等商討，避免成長中心在興建時及啟用後影響區內交通或造成負擔。

(ii) 中心設施

成長中心設有旅舍、劇院、舞蹈室、音樂室、藝術室、會議室、大型露天廣場等，為區內居民、藝術團體及青少年提供活動場所。建議東華三院簡化租用或借用場地手續，並為非牟利團體提供減免租金，確保「來自社會，用於社會，服務社羣」的宗旨及原則。

(iii) 中心設計

支持並讚賞成長中心以綠化低密度設計，能在工廈林立的社區為居民帶來綠化清新的氣息，並改善區內空氣質素。

(iv) 加建停車場

成長中心應加建多層地下停車場，供中心使用者使用，亦可紓解區內車位需求。詳細租用條款可於日後再作研究。

(v) 中心管理

成長中心落成仍有頗長時間，東華三院可參考其他同類型中心的租借使用細則，再研究管理模式。

他期望成長中心能儘快落實興建，相關政府部門能積極配合，為黃大仙區青少年提供成長發展的活動平台，通過健康生活營、藝術文化活動、社會事務及義工活動等，建立健康生活模式及積極社會的價值觀。

(陳炎光議員於三時四十分離席。)

24. 林文輝議員表示，黃大仙區缺乏青少年設施，歡迎東華三院在黃大仙區內興建成長中心。成長中心的選址是黃大仙區內其中一幅具有高度價值的土地，鄰近東啟德遊樂場及采頤花園附近一幅康文署休憩用地，在規劃時應以整體設計，考慮鄰近的公屋用地、沙中綫的車廠發展及啟德發展區地下城的人口。根據現時的設計，地下城出入口位於成長中心與東啟德遊樂場中間，屆時交通流量將會大增，造成噪音污染，而市民出入成長中心或前往球場亦需要橫越繁忙的馬路，可能出現人車爭路的情況。他認為該路段於太子道東開始從地底穿越球場，可減低噪音及對人流的影響，並同意李達仁議員建議在地底加建停車場供市民使用。另外，大劇院只容納 600 人並不足夠，曾有劇團反映最少需要 800 座位的表演場地才能避免虧蝕，因此建議大劇院增加 200 座位。此外，他查詢規劃署該幅土地原來的規劃用途和附近的配套，及在鄰近地方是否有更適合的土地可供建設成長中心。

25. 蘇錫堅議員表示東華三院是全港最大的福利機構，每年都在各屋苑舉行籌款活動，為全港有需要的市民提供服務，近年更將服務擴展至青少年，他對此表示支持。黃大仙區缺乏青少年設施，他贊成在區內建立成長中心。啟德發展區以環保城市作概念，並透過行人天橋及地下通道與采頤花園及成長中心連接，現時成長中心的設計能充份配合啟德發展。此外，黃大仙區議會每年都有不少活動需要借用大型劇院場地，加上黃大仙區約有 40 萬人口，主要是長者及青少年，建議成長中心的大劇院增加至 1000 座位，以配合社區發展。他關注成長中心的場地借用手續及日後與區內福利團體的合作模式，認為東華三院是非牟利福利機構，可考慮與地區團體配合，讓黃大仙區居民受惠。

(郭秀英議員於三時四十五分離席。)

26. 蔡六乘議員表示，黃大仙區約有 40 萬人口，區內可供舉辦活動的場地設施嚴重不足，成長中心大劇院只能容納 600 人並不足夠，應提供 800 至 1000 座位。另外，東華三院需要考慮 600 至 800 人出入成長中心的交通安排。此外，黃大仙區議會及地方福利團體在推行服務時，一般受政府資助或獲豁免場地收費，希望東華三院考慮提供類似優惠，讓更多市民受惠。

27. 劉志宏議員希望成長中心能盡快落實興建。他指出東華三院不能決定地區規劃配套，應由相關政府部門配合，黃大仙區議會可與康文署商討改善東啟德遊樂場的足球場。另外，房屋署在東啟德遊樂場對面的土地興建公屋時，將受到太子道東的噪音問題影響，若單位設計面向成長中心及球場，能有效解決噪音問題，並可善用空間增加公屋單位的數量，更可與鄰近采頤花園的空地配套發展。此外，房屋署曾提議興建隧道連接啟德城，黃大仙區議會可主動與房屋署商討改善設計，確保使用者的安全。他認為新的成長中心設計，可使綠化空間與球場連接，而在啟德地下城入口頂部仍屬於空地，政府可加以善用空地，加上景福街將成為「掘頭路」，政府可一併進行綠化供市民使用。他又認為成長中心的露天劇場需要加設帳篷，否則天氣會影響場地使用。最後，他建議在擬建公屋增加綠化外牆，美化啟德地下城通道入口的景觀。

(徐百弟議員於三時五十五分到席。)

28. 黎榮浩議員歡迎及支持東華三院在黃大仙興建成長中心。黃大仙區長者及青少年較多，成長中心可凝聚社區及提供青少年支援。柴灣的青年廣場在建立時相當矚目，但現時廣場的受歡迎程度與設計時的目標有出入，希望東華三院能小心研究建設的成長中心，以符合青少年的期望。由於新蒲崗是工業區，區內交通比較複雜，不少貨車在區內出入卸貨，成長中心的設計需同時考慮交通配套。他贊同在成長中心地底加建停車場，減少私家車停泊路邊阻塞交通，並可為東華三院帶來額外收益，補貼成長中心的支出。此外，他建議康文署一併改善成長中心旁的球場環境，又認為采頤花園巴士總站提供的巴士路線不多，而成長中心將吸引鄰近社區包括觀塘的市民使用，政府需考慮優化巴士配套，方便市民。

(莫應帆議員於四時正離席。)

29. 陳曼琪議員歡迎興建以青少年為對象，提供文化藝術活動的成長中心。文件中提及成長中心旅舍為交流及表演的藝術團體提供住宿，共提供100至150個宿位，她查詢即共多少房間，及收費方法。成長中心以自負盈虧運作，她查詢宿位是公眾開放還是只限於成長中心表演的團體租用，東華三院會否為未有宿位的內地交流團提供住宿。她表示，現時區內欠缺藝術練習場地，不少青少年租用工業大廈，但近年租金不斷提升讓租用者無法負擔。成長中心雖設有各項活動室，

但未有提及可提供練習場地。她關注旅舍的用途，並請東華三院提供更多有關租用成長中心的細節，包括費用、開放類型等。最後，她認為成長中心應與啟德發展區作整體考慮，文件中有關更改土地發展用途提及「鑑於毗鄰現已設有體育館及足球場」，她關注成長中心的設施如劇院，有否考慮避免重複或作為補充啟德發展區欠缺的設施。

30. 陳安泰議員支持成長中心的新設計。他查詢現時東啟德遊樂場的足球場可否改為多用途設施，包括棒球練習場等，儘量善用該幅土地，如同晒草灣球場改為多用途場地。他同意在成長中心地底加建停車場，可增加收入，亦可解決交通問題，特別是將來啟德發展區落成後，交通流量將會大增。另外，他查詢露天廣場會否加設天幕或上蓋及音響，完善廣場設備。他希望能儘量善用旅舍，除表演人士可優先住宿，未使用的房間可考慮開放供其他市民使用，避免浪費資源。

(李達仁議員於四時零五分離席。)

31. 何漢文議員支持興建成長中心，認為成長中心的多用途活動室能切合黃大仙區的需求。新蒲崗不少藝術團體租用工廈作練習場地，近年活化工廈令場地租金上升，團體難以負擔，成長中心的活動室將能解決團體的場地需求。另外，他認為成長中心的選址未如理想，周邊工廈有不少物流公司，每天數十架貨車進出，每部貨車上落貨時阻塞街道最少十五分鐘，令附近交通幾近癱瘓，警方亦無計可施。黃大仙區內有其他更適合的土地，例如大磡村上蓋，他憂慮成長中心會成為另一個西九龍文化中心，希望成長中心能在大磡村興建，相信較現時選址被工廈包圍更理想。現時該區的交通，特別在長假期前並不理想，警方及運輸署都束手無策，在可見將來亦不會擴闊道路，而工廈用途不會改變，再加上不少大型汽車維修工場相繼進駐，預計將有更多大型車輛進出，因此東華三院需要小心考慮選址的問題。

32. 許錦成議員歡迎東華三院的成長中心，希望能儘快落成。成長中心主要目的是推動青少年成長，他查詢東華三院會否為黃大仙區內青少年推動的計劃提供優惠。他認為開放場地給公眾使用做法被動，東華三院可主動舉辦文娛活動，讓青少年參與及推動他們成長，並可讓地區團體或青少年透過活動受惠，例如與地區團體配合，招募青少年參與東華三院的培訓計劃等。

33. 莫仲輝議員查詢，成長中心是為其他團體提供平台舉辦活動，還是由中心主動安排及提供活動。另外，他關注成長中心的定位問題，查詢成長中心與黃大仙區內其他青少年中心有何不同，而成長中心自負盈虧，活動收費會否較由社會福利署資助的活動為高。此外，成長中心設有旅舍，在市區比較罕見，可考慮供區內學校作為兩日一夜的宿營場地，讓學童無須遠道西貢、離島等地方，成為一大特色，亦可考慮為兩地交流提供宿位。他重申關注成長中心的收費問題，現時青年廣場以自負盈虧方式經營困難，而東華三院的文件提及「參考地區上相類似的設施釐定收費」，查詢東華三院是否參考康文署相類似設施，會否為學校提供優惠。他擔心成長中心因為自負盈虧，將場地優先租借予其他團體，而學校團體將較難租用場地。

34. 陳偉坤議員歡迎東華三院在黃大仙區建立成長中心。他關注成長中心選址的交通問題，現時該區交通經常擠塞，成長中心會吸引更多人流，帶來更嚴重交通問題。另外，他查詢黃大仙區內團體或市民會否獲優先租用場地，認為成長中心座落於黃大仙區內，應讓區內學校或青少年優先租用。此外，他又關注成長中心的露天劇場帶來的噪音問題，附近居民或會投訴表演時發出的噪音，東華三院需要小心處理。

35. 莫健榮議員歡迎建立成長中心。現時社會關注八十後因欠缺目標而參與社會活動，他支持設立平台提供康樂、藝術及文化活動予八十後。另外，他認為東華三院在提供平台外，可主動邀請區內青少年團體，定期舉辦文化體藝活動及表演。此外，新蒲崗區內有不少藝術團體租用工廈作練習場地，東華三院可主動與此類團體合作舉辦活動。成長中心以自負盈虧的模式運作，並參考類似的設施釐定租金，可考慮提供優惠予非牟利機構、藝術團體及區內青少年團體。最後，他希望能善用成長中心的空間，讓團體在露天位置設立攤位，以展覽或販賣藝術品，吸引更多市民。

36. 簡志豪議員支持東華三院建立成長中心的計劃，造福黃大仙區，並欣賞成長中心的設計。他查詢康文署有關成長中心的選址，原規劃興建 11 人足球場，現改為讓東華三院興建成長中心，康文署在規劃時是否認為黃大仙區有需要興建足球場，若將該土地改變用途後，是否有其他可供興建足球場的土地。他認為黃大仙區內缺乏青少年設施，但同樣渴求康樂設施。

37. 徐百弟議員關注成長中心吸引人流的方法。要達到多人參與、活潑、多樣化，並提供各樣功能的環境，地點是其中一項重要因素。現時成長中心的選址遠離學校或機構，欠缺多樣化令吸引力下降，較難凝聚氛圍，他對此感到憂慮。他認為現時成長中心的選址並不理想，附近缺乏學校或青少年機構，較難吸引青少年參與或提升興趣及機遇。

(黎榮浩議員、簡志豪議員及陶君行議員於四時十五分離席。)

38. 規劃署余賜堅先生表示，成長中心的選址在《慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖》被劃為「休憩用地」地帶。根據大綱圖的說明書，該「休憩用地」地帶的規劃意向是為在商貿區上班人士提供休憩用地，並配合「住宅(戊類)」地帶內擬議房屋發展所帶來額外人口的需要，因此該休憩用地並非成長中心最理想的選址。該幅土地是「休憩用地」地帶內的一部份；此外，亦與采頤花園附近的休憩用地及設施和鑽石山綜合發展區形成連續的休憩及政府社區地帶。因此，規劃署認為應以宏觀的角度去物色更理想的地點作青少年全人成長中心，以配合其他土地用途的發展。

39. 康文署林學禮先生表示，康文署在現時成長中心的選址原計劃興建 11 人足球場。政府現時大力支持香港足球發展，雖然黃大仙區內有足夠的足球場，但整體而言，全港適合興建標準足球場的土地不多。現時房屋署負責跟進，在發展公共屋邨計劃時為該土地與鄰近的東啟德遊樂場及彩頤花園旁的休憩用地進行整體發展。由於成長中心有其優點，康文署在與相關部門及黃大仙區議會商議後，對東華三院的計劃持開放態度；而房屋署興建公屋時，康文署將與房屋署繼續研究就采頤花園附近休憩用地及現時東啟德遊樂場一併發展的計劃。另外，新蒲崗區屬於工廠區，貨車流量帶來交通問題，東華三院需要小心考慮相關問題。此外，康文署會繼續與相關部門商討，尋找其他適合的土地興建標準足球場。

40. 運輸署區兆峯先生表示，新蒲崗是工業區，有不少巴士及小巴路線駛經太子道東、彩虹道及景福街，直達港九大部分地區，另外還有小巴路線 20M 接駁港鐵，新蒲崗的公共交通足夠應付需要。此外，東華三院應考慮駕車人士的泊車需要，在成長中心建設足夠的泊車位。

41. 東華三院姚子樑先生感謝議員的意見，總結如下：

(i) 服務

東華三院同樣關注成長中心將來使用率的問題，儘量避免使用率過低而難以向機構及公眾交待。東華三院會以機構內的青少年網絡及黃大區區內學校團體為舉辦活動的目標，以提高成長中心的使用率，而區內渴求場地的文化藝術團體亦是成長中心的主要目標。除新蒲崗區的市民外，成長中心亦會吸引不少團體使用，成長中心的大劇院將可惠及東九龍。東華三院會主動鼓勵團體參與成長中心的服務，及透過義務工作的方式與團體合作舉辦活動。東華三院會自行管理成長中心，不會使用柴灣青年廣場的營運模式，將成長中心交由商業團體營運。東華三院作為非牟利組織，籌得的款項只會用於社會服務。

(ii) 收費

自負盈虧營運與收費高低沒有一定關連，例如議員辦事處舉辦的活動可能較一般青少年中心舉辦的活動更便宜。根據東華三院的地區服務經驗，市民會批評收費過高的活動，因此東華三院一般會按市民的負擔能力及生活水平調整收費。東華三院會確保成長中心的設施獲得足夠收入，以進行維修及保持服務水平。

(iii) 設施

成長中心設有青少年旅舍、劇院、多媒體室、舞蹈室及影院等設施。成長中心的設施具有互補性，可望提高劇院及其他設施的使用率。設施包括旅舍會向區內市民開放，歡迎團體舉辦音樂營或藝術營等。

(iv) 交通

成長中心仍在規劃階段，有關土地仍待相關部門審批，未能為停車場車位等設施提供實際數據，但東華

三院會考慮附近的交通配套。預計在劇院舉行活動時會吸引交通及人流，加上附近為工廠區，東華三院會小心安排劇院使用時間。劇場多數在黃昏後舉辦活動，東華三院會儘量考慮交通的承受，並希望政府能提供良好的交通配套。

(v) 管理及營運

成長中心以青少年為主要對象，但同時亦照顧全社區居民，避免只有部分青少年或團體才能使用成長中心的設施。東華三院將不會安排大量員工管理，成長中心將依靠市民和義工參與，並透過與團體合作的方式營運。東華三院將與團體合作舉辦活動，並為市民提供優惠，照顧市民的需要。東華三院將參考現時類似設施的營運模式，商業團體租用成長中心設施的收費為一般合理水平，而非牟利機構、社區團體及學校等收費將獲得折扣。東華三院備悉議員的意見，會仔細考慮並改善營運理念，在日後的公眾諮詢中提出更詳細的收費政策。

(vi) 選址

東華三院曾就其他計劃向政府申請換地，但十五年仍未能覓得適合土地。成長中心的選址雖然不是完美選擇，但每一幅土地都有其缺點與優點，根據經驗，東華三院希望能儘快展開計劃，避免計劃長期停留在尋找適合土地階段。東華三院在選址前，地政總署曾提供其他土地選擇，但每幅土地均有難以解決的問題，由於現時的選址能即時展開計劃，故此是最適合的，希望黃大仙區議會能積極考慮。

(陳曼琪議員於四時三十分離席。)

42. 主席補充，東華三院會邀請黃大仙區議會及地區文化團體作為合作伙伴，應考慮黃大仙區議會在社區設施的角色，例如黃大仙區議會參與志蓮淨苑的南蓮園池管理及提供意見。另外，黃大仙區議會以「共構、共建、共享」的方式決定增加區內的設施，東華三院除諮詢

區議會外，亦應諮詢當區居民的意見，包括分區委員會及鄰近的大型屋邨，更可參考渠務署或為啟德發展區設立的工作坊，讓市民持續參與成長中心計劃。

43. 主席表示區議會歡迎及支持東華三院在新蒲崗設立的青少年全人成長中心的建議，並希望東華三院日後向區議會匯報進展。主席多謝姚子樑先生及岑延威先生向議員介紹成長中心，並請東華三院備悉及跟進議員意見。

三(iii) 黃大仙區議會及其轄下委員會二零一一年會議日期的調動
(黃大仙區議會文件第 49/2011 號)

44. 主席請秘書介紹文件。

45. 秘書表示，民政事務總署於六月公布現屆區議會由今年九月十五日暫停運作事宜，有關文件(附件二)已於早前分送給議員及放於席上供議員參考，區議會及其轄下委員會會期需作出調動，黃大仙區議會會議定於九月六日舉行，修訂的會期已列載於文件中。

46. 議員通過文件的會議日期調動。

四 進展報告

47. 主席告知議員，席上放有文件第 55/2011 號食物環境衛生事務委員會二零一一年六月二十八日第二十二次會議進展報告。

(i) 社區建設及社會服務委員會二零一一年五月二十四日第二十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 50/2011 號)

48. 議員備悉文件。

(ii) 地區設施管理委員會二零一一年五月三十一日第二十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 51/2011 號)

49. 議員備悉文件。

- (iii) 交通及運輸事務委員會二零一一年六月七日第二十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 52/2011 號)
50. 議員備悉文件。
- (iv) 財政常務及經濟事務委員會二零一一年六月十四日第二十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 53/2011 號)
51. 議員備悉文件。
- (v) 房屋事務委員會二零一一年六月二十一日第二十一次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 54/2011 號)
52. 議員備悉文件。
- (vi) 食物環境衛生事務委員會二零一一年六月二十八日第二十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 55/2011 號)
53. 議員備悉文件。
- (vii) 政府及公用機構工程計劃工作小組二零一一年六月七日第十五次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 56/2011 號)
54. 議員備悉文件。
- (viii) 黃大仙地區管理委員會二零一一年六月十日會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 57/2011 號)
55. 議員備悉文件。

五 下次會議日期

56. 黃大仙區議會第二十四次會議定於二零一一年九月六日(星期二)下午二時三十分舉行。

57. 會議於下午四時四十五分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一一年七月

案編號：WTSDC 13-5/5/53 Pt.16



李達仁

黃大仙區議會

附件一

區議員辦事處

Office of LEE Tat Yan, Wong Tai Sin District Council Member

致：東華三院社會服務科

敬啟者：

對有關在新蒲崗興建青少年全人成長中心的意見

東華三院是全港最大的福利機構，無論在教育、關愛耆老及醫療服務等，均為香港有需要的市民帶來福祉及希望。現在原有服務基礎上，在本區興建青少年全人成長中心（下簡稱青年中心），使社會服務更加廣泛及多元化。

在選址用地方面，由於啓德規劃發展正逐步開始，新蒲崗區是受惠社區之一，隨著新蒲崗工廠轉型，區內新建樓宇落成入伙，居民特別是年青人將會逐步增加，對區內有關設施需求將會有所提升，例如青年發展中心、社區劇院、社區露天廣場、文化藝術活動場所等。現東華三院決定在新蒲崗工廈區興建青年中心，實為對黃大仙區開展青少年工作起著極大推動作用。

東華三院在地區興建青年中心已籌劃多時，現選址黃大仙新蒲崗三祝街、七寶街、景福街交界之原工廠大廈舊址，本人表示歡迎及支持。

就文件介紹青年中心興建的宗旨、建議及有關配套，本人有以下意見及建議：

一．在選址方面，現新蒲崗仍然是繁盛的商貿區，無論人流車輛每日都川流不息，特別是物流業在區內的發展，使區內道路經常塞車，現東華三院選址三祝街、七寶街，均為較狹窄的街道，加上未來新蒲崗區道路有重大改動，上述街道將成為本區主要通道之一，因此希望東華三院在規劃興建前要與政府有關部門例如路政署、運輸署、黃大仙警區等多溝通交換意見，使青年中心無論在興建中及落成啓用後，不會對區內交通造成不必要的負擔或影響。



李達仁

黃大仙區議會

區議員辦事處

Office of LEE Tat Yan, Wong Tai Sin District Council Member

二．有關青年中心設施方面，就文件介紹青年中心，除有旅舍外，更有劇院、舞蹈室、音樂室、藝術室、會議室、大型戶外露天舞台廣場等，無可否認將會是區內居民，藝術團體，特別是青少年，最受歡迎的活動場所之一。本人希望東華三院在申請租用或借用青年中心場地手續儘量簡化，如果是非牟利團體，借用租金可酌情寬減，使東華三院真正履行“來自社會，用于社會，服務社群”的宗旨及原則。

三．對青年中心建築物以綠化低密度為主線，本人表示支持及讚賞。在工廈林立的社區，有一座綠化低密度建築物，將會為區內居民帶來綠化清新的氣息，並可改善區內空氣質素。

四．本人建議青年中心應加建多層地下停車場，除可方便中心使用者交通往還外，更可減輕區內車位需求的壓力，當然租用車位細文可再研究制訂。

五．至於中心管理及細則，由於落成啓用還有頗長時間，日後可參考更多類似中心的租／借用細則，再作研究制定。

本人祈望青少年全人成長中心能儘快落實興建，並祈望有關政府部門能積極配合支持，使黃大仙區青少年有成長發展的活動平台，促進青少年通過健康生活營、藝術文化活動、社會事務、義工參與等各方面，建立健康生活模式和積極社會的價值觀。

此致

黃大仙區議會

主席暨全體委員

黃大仙區議員 **李達仁**

二〇一一年七月四日

有關區議會暫停運作事宜

行政長官已按照《區議會條例》(第 547 章)第 27 條，指明 2011 年 11 月 6 日為舉行第四屆區議會一般選舉的日期。我們從政制及內地事務局提交予立法會政制事務委員會的有關文件得悉(見附件)，提名期計劃定於 2011 年 9 月 15 日開始，至 2011 年 9 月 28 日結束。

2. 根據《區議會條例》第 28 條，為進行區議會選舉，民政事務總署署長可決定一個區議會開始暫停運作的日期，由該日起，各區區議會均暫停運作，直至區議會選舉選出的區議員的任期開始前一天。暫停區議會運作的目的，是確保每個參與區議會選舉的候選人能夠公平競選。

3. 民政事務總署署長因應新一屆區議會選舉的提名期，決定區議會由提名期開始(建議定於 2011 年 9 月 15 日)暫停運作，直至現屆區議會任期結束，即 2011 年 12 月 31 日。民政事務總署署長稍後將在憲報刊登公告，公布有關詳情。

4. 在區議會暫停運作期間，下列活動必須停止：

- (a) 區議會以及轄下的委員會和工作小組的會議；
- (b) 區議會以及轄下的委員會和工作小組所舉辦或合辦的活動及計劃；及
- (c) 會見市民計劃。

5. 《區議會條例》第 28(4)條規定，民政事務總署署長在考慮個別情況後，可以批准區議會或其轄下委員會在區議會暫停運作期間舉行特別會議。民政事務總署署長會謹慎行使上述權力，並會在考慮個別情況後，視乎理由是否充分才會予以批准。

6. 在區議會暫停運作期間，區議員就地區事宜或政府政策發表意見，必須與其他市民一樣，以個人身分提出。
7. 區議員如以個人而非區議員身分出任政府諮詢組織的成員，在區議會暫停運作期間，可繼續出席有關諮詢組織的會議，而區議員在出席會議時，應一如既往以個人身分發表意見。
8. 現任區議員的任期不會因區議會暫停運作而受到影響。區議員可繼續履行其他職務，包括轉介及處理市民投訴。區議員辦事處也可照常運作。區議員會繼續獲發酬金、雜項開支津貼及開支償還款額¹，直至任期屆滿。現任區議員在離任時，可申領結束辦事處開支償還款額，以支付在離任後一個月內因結束辦事處，以及在結束辦事處期間因執行區議會職務所需的合理開支。
9. 在區議會暫停運作期間，有意競選連任的區議員須恪守公平公正的原則。區議員須遵守有關選舉法例的規定，以及選管會就 2011 年區議會選舉所制定的選舉活動指引。任何有關違反法例或選舉活動指引的投訴，都會轉交選管會處理。
10. 為了讓新一屆區議會在 2012 年 1 月 1 日至 3 月 31 日首三個月，得以推行區議會提出的活動，現屆區議會應預留本財政年度 5% 至 10% 的區議會撥款，供新一屆區議會使用。

民政事務總署

2011 年 6 月

¹包括營運開支償還款額及開設辦事處開支償還款額。

立法會政制事務委員會

2011年區議會選舉的實務安排

目的

本文件闡述選舉管理委員會(“選管會”)為2011年11月6日舉行的2011年區議會選舉建議的主要選舉安排。

背景

2. 選管會是法定和獨立機構，負責進行和監督選舉。在選舉事務處的支援下，選管會正就2011年區議會選舉的各項選舉安排進行籌備工作。下文闡述有關投票站、點票及提交選舉廣告的主要實務安排。

建議安排

投票日及提名期

3. 行政長官根據區議會選舉條例(第547章)第27條指明2011年11月6日為舉行第四屆區議會一般選舉的日期，有關公告已於2011年6月3日在憲報刊登。

4. 選舉管理委員會(選舉程序)(區議會)規例(第541F章)第9條規定提名期由總選舉事務主任決定。該條也規定提名期不得少於14天或多於21天，及必須於舉行有關選舉的日期前不少於28天及多於42天的期間內結束。慣常的做法是提名期為14日，另在提名期完結與投票日之間預留約5星期供候選人進行競選活動。因此，我們計劃將提名期定為2011年9月15日至28日。提名期將於稍後刊憲。

投票站的數目及其編配

5. 目前地方選區共有約343萬名登記選民。2011年的選民登記工作現正進行，申請登記的截止日期為2011年7月16日。根據選舉管理委員會(選民登記)(立法會地方選區)(區議會選區)規例(第541A章)第20條發表2011年地方選區正式選民登記冊

後，便可知悉第四屆區議會選舉最終的登記選民數字。隨着 2011 年選民登記宣傳活動於 2011 年 6 月 11 日展開，估計約有 350 萬名地方選區登記選民有資格在 2011 年區議會選舉中投票。

6. 為方便選民投票，在 412 個區議會選區內最少各設有一個投票站，面積較大的選區，會設有多於一個投票站。在 2011 年區議會選舉，視乎有競逐選舉的選區數目，選舉事務處將設立約 560 個一般投票站。我們的目標是最少有 90% 的投票站為方便殘疾選民進出的場地(2010 年立法會補選為 85%)。假設登記選民不少於 350 萬，平均約 6,250 名選民將被編配到每個投票站投票，數字與 2007 年區議會選舉相若。當年區議會選舉共有 405 個選區，其中 41 個選區的候選人自動當選。其餘 364 個選區，則在投票日共設立 488 個投票站。

7. 除一般投票站外，我們計劃在懲教署院所將設立 22 個專用投票站，以供被懲教署囚禁或還押的登記選民在選舉中投票。我們亦計劃在本港各地的三間警署設立專用投票站，以供於投票當日被懲教署以外的執法機關(例如警務處、廉政公署或香港海關)還押或拘留的登記選民投票。

點票安排

8. 一如 2007 年區議會選舉及 2008 年立法會選舉，點票工作將會分散處理，由個別投票站負責。安排投票站(不包括下文第 9 段所指小投票站、特別投票站或專用投票站)在投票結束後立即轉換成點票站。當點票站重開後，候選人及其代理人、傳媒及公眾人士均可內進觀察點票。在點票過程中所發現的問題選票會被分開，由投票站主任決定是否有效。在判定過程中候選人及其選舉代理人或點票代理人可以提出申述。

9. 為確保投票保密，小投票站(少於 200 名登記選民投票)、特別投票站(殘疾人士所用)及所有專門投票站(選票在選票分流站按選區分票)的選票將送至大點票站，與其他選票混合後點算。

10. 點票站點票完畢後，投票站主任將結果告知候選人或其代理人，他們可提出要求重新點票。如有人提出重新點票的要求而為投票站主任所接納，便會即場進行重點。如果未有要求重點

或再要求重點¹，投票站主任將點票結果通知相關選區的選舉主任，待選區內所有點票站點票完畢，由選舉主任正式宣布選舉結果。

選票及投票箱設計

11. 一如 2007 年區議會選舉，候選人獲准把某些有關他們的指定資料印在 2011 年區議會選舉的選票上。選票大小與 2007 年區議會選舉的選票一樣。在付印前候選人將被邀請核對選票訂稿，以確保內載的資料準確。當局也會全面核對選票以確保選票印製準確穩妥。

12. 選舉事務處會小心徹底地查驗 2011 年區議會選舉的投票箱，又確保提供足夠投票箱以應付 100% 登記選民投票之用。

地址標籤

13. 區議會條例(第 547 章)第 37 條規定獲有效提名的候選人，可免郵資向該選區的每名選民寄出一封信件，目的是讓候選人寄出選舉廣告以向選民推廣宣傳。為方便候選人，選舉事務處一向為提出要求的每位候選人提供區內選民的地址標籤。現時的安排是以個人名義印出，即每個選民一張地址標籤。有立法會議員提出可由候選人按需要選擇索取每個家庭一張地址標籤。

14. 運作上，我們有時很難判斷同一地址的選民是否屬同一家庭或住戶。最重要的是每位選民收閱選舉廣告的權利是不應被剝奪的，特別是印發地址標籤及寄出選舉廣告皆涉及公共資源。現時為方便候選人，同一地址標籤如載有兩個或以上的選民，則印上「H」字，否則印上「I」字。如果候選人希望寄出選舉廣告時以住戶為郵寄單位，可以選擇只寄出一封信至載有「H」字的地址。同時，除地址標籤外，候選人也會收到從正式選民登記冊摘錄內載選民郵遞資料(包括姓名、地址及電郵地址)的電腦光碟(即候選人郵遞資料系統)，他們可按需要利用候選人郵遞標籤系統列印地址標籤。基於上述情況，選舉事務處將繼續按現行做

¹ 投票站主任可根據選舉管理委員會(選舉程序)(區議會)規例(第 541F 章)第 80A(5)條或第 80B(5)條，認為該請求不合理而予以拒絕。

法以個人為單位向候選人提供地址標籤，並已著手進行採購及所需印刷工作。

電子選舉廣告的聲明

15. 我們留意到以電子方式寄發選舉廣告愈來愈普遍，我們正設法方便候選人向選舉主任提交以電子方式展示、分發或以其他方式使用的選舉廣告(例如在 Facebook、Twitter 或網頁的競選訊息)。視乎選管會(選舉程序)(區議會)規例(第 541F 章)的修訂及選舉指引公眾諮詢收集的公眾意見而定，候選人可用選管會的選舉指引所示方法、形式及標準向選舉主任提交電子選舉廣告的副本及相關聲明，同時這些副本也會在選舉主任辦事處以電子形式展示供公眾查閱。至於由於候選人在實際情況下無法事先向選舉主任提交副本的選舉廣告(例如互聯網上社交網站或通訊網站上互動或自發形式出現與選舉有關的訊息)，候選人可在相關選舉廣告展示、分發或以其他方式使用後的下一個工作日完結前，將聲明及電子選舉廣告副本送交選舉主任。視乎公眾諮詢收回的意見及將來選舉所得經驗，如在實際情況下可行，我們會考慮將這項安排擴展至其他形式的選舉廣告。

節省與選舉有關的用紙

16. 為環保起見，我們會繼續採取不同方式以節省與選舉活動有關的用紙，包括：

- (a) 在候選人的要求下，才向他們提供選民(已提供電郵地址者除外)的地址標籤；
- (b) 向候選人提供選民的電郵地址；
- (c) 鼓勵選民透過香港政府一站通向選舉事務處登記電郵地址，和鼓勵候選人向已提供電郵地址的選民以電子媒介寄出選舉廣告；
- (d) 維持 2007 年區議會選舉的做法，在簡介單張上每位候選人將獲 $\frac{1}{4}$ 張 A4 紙空間以印刷資料；以及
- (e) 如在實際情況下可行，將採用再造紙或來自可持續樹林造成的紙張印刷與選舉有關的文件。

此外，所有選舉有關的文件，例如候選人簡介及選票均採用環保油墨印刷。

其他相關工作

17. 為為確保 2011 年區議會選舉順暢進行，我們建議推行下列措施：

- (a) 中央指揮中心的組織及設立：投票日的中央指揮中心將設立於選舉事務處位於加路連山道的辦事處內，以監控投票的進行及提供中央及求助／支援服務。
- (b) 編製投票率統計數字：中央指揮中心內將設立數據資訊中心以收集由投票站及點票站傳真回來的數據，並匯編成投票率及點票結果。同樣安排在 2008 年立法會選舉及 2010 年立法會補選證實有效及可靠。我們會通過新聞公布及 2011 年區議會選舉網站，每小時向公眾發布投票率。
- (c) 招募工作人員：我們預期從政府決策局／部門招募及培訓約 15,600 名的公務員在投票日負責投票及點票工作。
- (d) 人員培訓：我們將為工作人員安排投票及點票程序的簡介會，包括點票的實際練習。至於督導級人員參加的投票站管理訓練則包括危機管理、優質投票服務、情緒智商訓練及經驗分享工作坊。投票日負責編製統計數字的人員則獲安排統計工作訓練。
- (e) 應變計劃：我們會在 18 個地方行政區設有後勤補給站，方便盡快為各投票站運送補給物料。每個後勤補給站備有車輛作緊急運送物料之用。又備有周全的應變計劃以處理投票日發生的各種情況。

徵詢意見

18. 請各委員就本文件所述的各項建議安排發表意見。

選舉事務處
2011 年 6 月