

香港特別行政區第四屆黃大仙區議會
第十三次會議記錄

日期：二零一三年十一月五日(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：

李德康先生,MH,JP	黃大仙區議會主席
黃錦超博士,MH	黃大仙區議會副主席
陳曼琪女士,MH	黃大仙區議員
陳安泰先生	"
陳偉坤先生	"
陳炎光先生	"
陳婉嫻女士,SBS,JP	"
何賢輝先生	"
許錦成先生	"
簡志豪先生,BBS,MH,JP	"
黎榮浩先生	"
李達仁先生,MH	"
莫仲輝先生,MH	"
莫健榮先生	"
莫應帆先生	"
沈運華先生	"
蘇錫堅先生	"
譚香文女士	"
譚美普女士	"
丁志威先生	"
黃金池先生,BBS,MH,JP	"
王吉顯先生	"
黃國桐先生	"
黃國恩博士	"
黃逸旭先生	"
胡志偉先生,MH	"
袁國強先生	"

因事缺席者：

何漢文先生,MH	黃大仙區議員
郭秀英女士	"

列席者：

邱誠武先生,JP	副局長	運輸及房屋局	) 為議程
王天予女士,JP	副秘書長(房屋)	運輸及房屋局	) (三)(i)
			) 出席會議
李關小娟女士,JP	啟德辦事處專員	土木工程拓展署	) 為議程
應芬芳女士	總工程師／九龍 3	土木工程拓展署	) (三)(ii)&
			) (iii)出席
			) 會議
馬漢毅先生	高級工程策劃經理	發展局起動九龍東辦事處	) 為議程
何偉略先生	董事	艾奕康有限公司	) (三)(ii)
			) 出席會議
文志光先生	助理董事	艾奕康有限公司	) 為議程
			) (三)(iii)
			) 出席會議
蕭偉全先生,JP	黃大仙民政事務專員	黃大仙民政事務處	
鄒愛宏先生	黃大仙區指揮官	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	
鄔朗怡女士	高級房屋事務經理(黃大仙)	房屋署	
徐仕基先生	高級工程師/6(九龍)	土木工程拓展署	
蔡植生先生	總運輸主任/九龍	運輸署	
鄧敏華女士	總康樂事務經理(九龍)	康樂及文化事務署	
陳耀強先生	黃大仙區環境衛生總監	食物環境衛生署	
馬韻然女士	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處	
何明亮先生	署理高級行政主任(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	
唐慧蘭女士	一級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處	

秘書：

林詠詩女士	高級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處
-------	-------------	----------

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，特別歡迎運輸及房屋局副局長邱誠武先生及副秘書長(房屋)王天予女士出席會議，以及土木工程拓展署高級工程師徐仕基先生代表盧錦欣先生出席會議。

2. 議員亦得悉譚美普議員快將臨盆，並祝願譚美普議員生產順利。此外，譚美普議員已知會秘書處，她須於生產前後的約兩個月期間缺席區議會及其轄下委員會的會議，主席請議員備悉，及在有關的會議上同意譚美普議員的缺席申請。

3. 主席亦告知議員，黃大仙民政事務專員蕭偉全先生將於十一月底榮休，而是次會議是蕭專員榮休前最後一次出席的黃大仙區議會會議。他讚賞蕭專員是一位非常傑出的官員，不但以民為心、做事有幹勁、親力親為，為區內的大小事務盡心盡力，更不辭勞苦地統籌各政府部門與區議會合作，務求令各項計劃得以順利完成。區內居民得以安居樂業，蕭專員可謂功不可沒。主席代表全體黃大仙區議員祝願蕭專員退休生活愉快、身體健康。

4. 蕭專員感謝各位黃大仙區議員，並指在黃大仙區工作的三年半十分愉快和充實。他亦多謝在座各位區議員不辭勞苦、為民請命，處理區內各大小事務，為居民的福祉而努力和爭取應得的權益。他認為黃大仙區每一位區議員都十分勤力及關心社區。作為民政事務總署的一份子，他表示衷心敬佩及感謝各位給予他的支持、鼓勵及指導。蕭專員亦多謝各政府部門代表與他合作無間，使區內的事務(包括社區活動及工務工程)能順利開展。他再次感謝在座各位的支持及鼓勵，並祝願各位工作順利、事事稱心滿意、家庭幸福，而區內的居民安居樂業，黃大仙能成為一個真正的健康安全城市。

(陳炎光議員、袁國強議員於二時四十分到席。)

5. 主席指秘書處已於二零一三年十一月一日向議員發出「檢討區議會議員的津貼及發還開支安排」的文件(黃大仙區議會文件第110/2013號)，並已將影印本放於席上供議員參閱。主席表示民政事務總署的建議是議員一直以來的訴求，而議員對文件內的建議並無意見。

(莫應帆議員於二時四十五分到席，胡志偉議員於此時離席。)

6. 議員對席上的第十三次會議議程項目討論時間建議亦無意見。

一 通過黃大仙區議會二零一三年九月十日第十二次會議的會議記錄

7. 秘書在會前沒有收到修改會議記錄的建議，出席的議員及政府部門代表亦無提出其他修改建議，第十二次會議記錄獲得通過，無須修改。

二 黃大仙區議會二零一三年九月十日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 96/2013 號)

8. 主席請議員注意，民政事務總署署長向全體黃大仙區議員發出了一封信件，回覆在上次會議時未及即場回應的事項，秘書處已於本年十月三十一日將信件轉發給議員。議員備悉進展報告的內容。

三(i) 長遠房屋策略諮詢
(黃大仙區議會文件第 97/2013 號)

9. 主席歡迎運輸及房屋局副局長邱誠武先生，以及副秘書長王天予女士為議員簡介長遠房屋策略諮詢文件，並表示由於黃大仙區有八成以上的人口居住於公屋及資助房屋，加上香港目前最急切解決的是住屋需求，因此區內的每一位議員都非常期待邱副局長和王副秘書長的簡介。

10. 邱副局長表示非常高興到訪黃大仙區議會簡介長遠房屋策略諮詢文件。他指長遠房屋策略督導委員會(督導委員會)在二零一三年九月初發表諮詢文件，並展開為期三個月的諮詢，諮詢期至本年十二月二日。雖然已有很多人士在不同場合就長遠房屋發展表達了意見，但他亦特意到黃大仙區議會聽取議員的意見。局方在會前已派發了一份有關長遠房屋策略諮詢的簡介資料，當中摘錄了諮詢文件的重點，他不在會上詳細介紹諮詢文件，希望有更多時間收集議員的意見。

11. 主席表示席上放有兩份由議員提交的意見書，其中一份(附件一)是由民主建港協進聯盟(民建聯)黃大仙支部的九位議員和兩位增選委員提交；另一份(附件二)則由香港民主民生協進會(民協)的兩位議員提交。主席首先請民建聯的黎榮浩議員代表介紹第一份文件。

12. 黎榮浩議員表示香港地少人多，住屋問題一直是最切身的民生議題，直接影響了社會的和諧穩定，而香港的樓價近年來不斷飆升，令市民更關注住屋議題。據香港房屋委員會(房委會)公布的資料顯示，截至二零一三年六月底，公屋輪候冊上有接近十一萬八千七百宗一般申請，以及十一萬五千六百宗「配額及計分制」下的非長者一人的申請，數量驚人，而有關「三年上樓」的承諾卻一直未能兌現。再者，近年來社會上出現了嚴重的「劏房」問題，很多基層市民仍然居住在環境惡劣的「板間房」或「劏房」。為了解決香港人的住屋問題，督導委員會於二零一三年九月推出了題為「凝聚共識，建設家園」的長遠房屋策略諮詢文件，指出香港現時所面對的房屋問題及制訂房屋政策的目標和長遠房屋的願景。他們對此表示歡迎，但由於房屋政策對香港各階層的市民影響深遠，認為必須平衡各階層的需要，因此他們對諮詢文件提出了以下八項關注：

- (i) 長遠房屋策略應確立「協助基層上樓，協助中層置業」的房屋政策施政理念；
- (ii) 他們支持政府以供應為主導的原則，但亦應研究制定需求管理措施，特別是限制非本地居民購買物業的措施，以保障本地居民住屋需求獲得優先照顧；
- (iii) 他們認同新增供應應以公營房屋為主導和支持增加居屋供應，但政府須留意公營房屋的分布，以達至社區均衡發展，避免產生過去公營房屋因過度集中而衍生的標籤效應及社區問題；
- (iv) 在新增房屋的推算中未有計及「投資」所衍生的房屋需求，若政府沒有設立任何需求的管理措施，如「港人港地」、「買家印花稅」或「非自住物業按揭限制」等，真正有置業需要的市民將無可避免要與投資者競爭新增房屋，建議政府應維持有效招數；

- (v) 公營房屋的編配應繼續以家庭及長者為優先，但政府亦應設法縮短單身人士，特別是三十五歲或以上的單身申請人的輪候時間；他們亦關注在現有屋邨興建單身人士公屋大廈的建議，期望政府在落實計劃前先爭取居民的支持；
- (vi) 他們認同政府應取締非住宅樓宇內的「劏房」，但在未有妥善的安置方案前，政府不宜貿然推行「劏房」發牌或登記制度，因為此舉可能在短時間內令「劏房」減少，令現有「劏房」居民被迫搬出或面對租金急升的壓力，希望政府小心處理；
- (vii) 除增建居屋之外，政府亦應重推「夾心階層住屋計劃」以增加首次置業市民的選擇及機會。政府過往有不少政策是深受市民歡迎，例如首次置業貸款、租者置其屋等。雖然現時因整體房屋環境未能配合，所以重推這些計劃對長遠房屋發展未必有利或造成反效果，但期望政府可考慮如何改善房屋環境以作配合；及
- (viii) 他們認同新市鎮的發展應以「自給自足」為原則，但在詳細的規劃及研究時，政府必須考慮原區就業機會及社區設施能否應付當區人口的需要，以免出現職位錯配和設施滯後問題；儘管要落實「自給自足」的原則，但亦不能輕視居民跨區上班的需要，必須完善與區外的交通聯繫；政府過往在發展新市鎮(例如屯門及天水圍等地區)的計劃時備受詬病，只是任由市場自由運作和競爭，欠缺新政策和新概念來支援啟動階段，建議政府可參考鄰近香港的地方或城市在發展新區時的政策。

最後，黎議員表示長遠房屋策略影響深遠，政府必須藉著有關文件仍在公眾諮詢階段，繼續深入聽取各方意見，再制訂政策並盡快加以落實推行，讓每一個家庭、每一個市民都可以真正擁有自己的「安樂窩」。

13. 主席請許錦成議員代表民協介紹第二份文件。

14. 許錦成議員形容長遠房屋策略的文件「雷聲大、雨點小」，他對整體文件感到失望，並指出整個計劃有三個不足之處：

(i) 對於整體長遠規劃的方向有所不足

在土地供應方面，長遠房屋策略文件上不但欠缺詳細解釋，而且在未來十年內就房屋供應所推算的四十多萬個住屋單位亦未找到足夠土地。許議員提議政府可考慮以下三個用地：

(a) 市區的軍事用地

雖然這個方案商討的時間較長，當中亦可能涉及與中央政府的溝通，但他表示新加坡已實施類似的政策，認為香港可在這方面作長遠考慮；

(b) 新界的棕土地

他建議政府以長遠的角度考慮有關計劃；及

(c) 丁屋用地

現時丁屋佔用了不少舊區用地，他認為可用別的模式處理，如以多層式設計取代舊有的三至七層的建設以增加供應。

(ii) 對評估房屋需求有所不足

現時公屋輪候冊上已有二十三萬名申請人，他估計在未來十年內的增長應該不止評估的二十七萬，因此查詢政府將如何應付需求。另外，長遠房屋策略文件中沒有提及環境改善的問題，例如「換樓」的需求。他表示政府只期望在未來十年內讓五十年樓齡以上的舊樓或「劏房」通過社區重建解決，認為政府

在這方面是過於樂觀。根據市區重建局現時的進度，未來十年內未必能完成所有重建項目，而工廈的「劏房」也沒有做好評估，他認為政府的準備不足；及

(iii) 對解決環境惡劣的樓宇問題如「劏房」的力度不足

在解決「劏房」問題上，他認為政府不應使用發牌制度，因該制度在房屋供應鍊上未能提供穩定的效果。他又建議政府重建舊型公共屋邨，認為現時全港有十多個四十年樓齡以上的舊公共屋邨，如重建這些屋邨便可釋放更多地積比率，增加公屋供應量。再者，在重建的過程中，空置單位在三年內會凍結編配，政府便可利用這些單位作過渡房屋來安置「劏房」居民。他認為政府要即時處理所有「劏房」是不可行的，而且「劏房」的環境有不同程度之分，當中有些環境相當惡劣並存在危險性，建議政府可先處理這些住戶。另外，他表示長遠房屋策略文件中只提及有「劏房」問題，但卻沒有詳細說明怎樣處理。

15. 整體而言，他認為長遠房屋策略雖然略有提及舊型公共屋邨等問題，但似乎並未能完全落實，希望政府能盡快處理，改善香港的房屋及住屋問題。對於長遠房屋策略中所提及的「寬敞戶」、「擠逼戶」和「富戶」，他認為這些都是恆常需要檢討的問題，未必需要放在長遠房屋策略上討論。他表示在其提交的文件中也有提及一些改善的方案，希望政府了解香港市民現時對房屋問題的關注，並盡快及有效地作出改善。

16. 黃錦超副主席歡迎督導委員會經過十一次會議推出的諮詢文件，為香港房屋問題尋找出路。他對諮詢文件有以下三項意見：

- (i) 政府最近建議為非長者單身人士興建「插針樓」，認為是無可奈何的辦法。但由於居民擔心通風、環境及配套等問題，令這項建議在地區上受到很大的阻力。他表示身為區議員，一方面希望為整體社會房屋供應著想，另一方面亦需照顧居民的意見，如果

政府想興建「插針樓」，便應同時為居民提供誘因，如改善社會設施作補償，不然居民一定會極力反對；

- (ii) 政府最近多次強調沒有計劃把郊野公園發展為房屋用途。他認為郊野公園是香港珍貴的資產，部分土地更具有高度生態價值，除非政府已經無計可施，否則他不認同用郊野公園土地來作房屋用途。他表示香港現時除了發展用地及郊野公園用地外，尚有約三成的土地屬於綠化地，建議政府可考慮發展一些保育價值不高的綠化地，例如在大嶼山東涌及元朗的洪水橋等發展不裕的新市鎮，它們已有社區配套，發展這些區域附近的綠化帶會較容易把「生地」變為「熟地」；及
- (iii) 諮詢文件中較少提及幫助年輕人「上樓」的議題，他表示認同「八十後」剛畢業的年青人不應立即要嚷著買樓，但因現時香港樓價高企，居屋及「細樓」的樓價都非常昂貴，以致不少大學生剛畢業便開始輪候公屋。他認為這種行為不但不健康，同時亦濫用了社會的資源，希望政府能想辦法幫助他們。

17. 莫健榮議員表示長遠房屋策略提及在未來十年供應四十七萬個公私營單位，而公營和私營房屋的比例為六比四。他表示香港工會聯合會一直建議香港的房屋發展應以公屋為主、居屋為副，私人住宅作補充。他建議政府應增加公營房屋供應，令比例變為七比三。他表示現時有二十二萬輪候公屋的人士和八萬多個「劏房」戶，認為政府應先解決基本的「上樓」需求，再考慮如何改善居住環境、「換樓」或其他投資需求的私人樓宇。另外，他認為一般中、大型樓宇及豪宅的呎價非一般市民及中產家庭所能承受，所以在他提議的「三成私人樓宇比例」方面，應多用作「港人港地」及限制一些中、小型單位作私人樓宇的供應。最後，他表示現時尚餘七萬個單位未能達到供應保證，希望政府考慮不同的策略去完成。他表示黃大仙區內有不少四、五十年樓齡的公共屋邨，其地積比尚未用盡。另外，政府亦可考慮提升如大磡村及磧石山配水庫用地的公營房屋比例，先把居民安置在新建的公營房屋，再用舊地來興建房屋，增加公營房屋的供應。

(沈運華議員於三時零五分到席。)

18. 黃逸旭議員查詢政府在四十七萬個單位中有十多萬個單位未能落實土地供應的事宜是否屬實。如事情屬實，他查詢政府會否有其他措施，例如在可填海的區域增加土地供應或在相對較少爭議性的平地或可劃區的土地上興建。另外，在公屋輪候方面，他表示不少基層市民希望政府能加快公屋興建及增加供應量，令有需要置業的青年人及「在職貧窮」人士都能加快「上樓」。他希望政府能善用政策空間，不但為長者縮短「上樓」時間，還為「在職貧窮」人士增加配額以改善計劃。

(譚美普議員於三時十分離席。)

19. 邱副局長答謝議員為長遠房屋策略提供了寶貴的意見，並支持長遠房屋策略文件中提出的願景、增加房屋供應的計劃及以公營房屋供應作主導的方向。對於議員的查詢，他有以下幾點回應：

- (i) 他承認過往公屋供應較為緊張，加上居屋暫停了一段時間，以致房屋供應失衡，公屋輪候冊上的申請較多。他認為房屋問題非一時三刻可解決，推行長遠房屋策略的目的是為了預測未來十年的房屋需求，並按部就班、同心協力地朝着目標解決問題；
- (ii) 長遠房屋策略文件中有幾項大宗旨：
 - (a) 為基層市民提供出租房屋，協助他們「上樓」；
 - (b) 為有能力自置物業的人士在可負擔的能力範圍內協助他們置業，補充及完善向上流動的階梯；
 - (c) 維持私人物業市場健康平穩的發展；

總括而言，督導委員會建議未來十年的長遠房屋策略，應以重建促進向上流動的房屋階梯，為市民提供適切而可負擔的居所作願景。

(iii) 督導委員會通過專家及計算模型估算未來十年的房屋需求。他表示在諮詢文件中有詳細解釋四十七萬個單位的計算方式，並謂政府有考慮「投資需求」的因素。他舉例有些人買樓是為了投資並非自住，但買樓人士會出租其單位，這某程度上是滿足了租屋人士的需求，因此文件中的數字已反映了投資者的需求。另外，他指數字上也有考慮和吸納只來港買樓而沒有出租或出售單位的外地人士，在諮詢文件第四章計算方法中的其他方法部分已作估算。因此四十七萬個單位的估算是包括：

- (a) 新增住戶單位的需要：例如結婚、家庭分戶而新增的住戶；
- (b) 舊樓重建令原來住戶需要搬遷：住戶的數字是由房委會、市區重建局、香港房屋協會等根據重建拆卸的已知單位而計算出來。如未來一年確定有新增的重建項目，會更新有關數字，這是動態式的評估；
- (c) 居住環境欠佳的住戶：包括居於「劏房」、「板間房」、「籠屋」、「寮屋」、「天台屋」等的住戶；及
- (d) 其他類別：包括香港人到外地工作或移民、外地人來港投資卻沒有居住的空置單位等；

邱副局長表示政府剛做好了一份文件，詳細解說四十七萬個單位的計算方法及其與公屋輪候冊人數的關係。如有需要，他可把這份文件提供予議員參考，並歡迎議員對這份文件提出意見；

(iv) 有關「劏房」問題，由於「劏房」沒有法定定義，因此坊間出現了不同類型的「劏房」，環境條件參差。在現時較保守的估算中，有約四成多的單位因缺乏獨立廁所或廚房設備而被視為環境欠佳。他認為長遠有效地解決此問題的方法是讓「劏房」戶「上樓」，

並謂這些數字已在長遠房屋策略文件中反映。不少「劏房」戶在短期內未能符合「上樓」資格，但他相信長遠來說可用「上樓」的方法解決這情況。他表示過渡期的處理在督導委員會的討論中曾出現兩種看法，反映出社會對這項議題所存在的分歧。其中一種看法認為需加強管理「劏房」單位，例如用發牌或業主登記的安排，使單位符合基本的環境衛生要求。另一種看法則認為發牌或登記的規管變相訂立了另外一個標準，可能令「劏房」單位業主的成本增加，他們可能把成本轉嫁在租戶上，令「劏房」戶承擔不起租金而被迫遷出。他表示這因兩項意見都不是督導委員會的主流意見，所以在報告書上有列明這些意見是個別委員的提議，讓社會能更充分地為這項議題作討論，聽取社會各界人士的意見才作決定。他表示歡迎議員在「劏房」議題上提供不同意見，讓社會醞釀共識；

- (v) 至於會否為「劏房」戶提供臨時房屋(臨屋)居住，邱副局長表示知道政府於一九九七年前曾在黃大仙區設置臨屋，但相信現今要找到能讓社區人士接受興建臨屋的土地實在不易。他認為如能找到合適的地方，應興建永久性的公共房屋直接讓輪候人士入住，減少多次搬遷而造成的不便。他不排除在市區找到短期內沒有計劃而又合適的土地會用作臨屋安排，但認為先要考慮在提供基本的水、電、排污等設施後，是否仍有足夠的時間供市民在該處居住；
- (vi) 文件中提及不少社會人士希望政府能多協助單身人士「上樓」，並增加年輕人在公共房屋的配額，因此政府已盡量為這些輪候優先次序不及家庭組別的人士構想方法，例如在屋邨內找尋合適的地方，並預先做好各種測試如通風、採光、煤氣喉、交通設施配套等，讓時機變得成熟後才興建房屋。他表示文件只提出了大方向的構想，能否真正落實需再到區議會作具體諮詢，聽取不同社區人士的意見及看法，顧及不同的環境需要；及

- (vii) 他知悉大部分議員都支持長遠房屋策略的整體方向及方案，但對興建四十七萬個單位仍有所質疑。由於在四十七萬個單位當中，公營單位和私營單位的比例建議為六比四，政府承諾了公營房屋在未來五年會提供足夠的供應量，表示已找到合適的土地作全力興建。至於五年後的發展，他表示政府已物色一些土地，但須視乎能否改變規劃用途，及當區人士的支持等因素，他表示如能獲取地區人士的支持，便會有更大信心落實提供六成的公營房屋。另外，他認為四成私營房屋須依賴市場的供求，在經濟好的時候，發展商會提供更多單位；在經濟差的時候，發展商會縮減供應，而政府會提供足夠的土地以興建房屋。他表示四十七萬個單位是未來十年的目標，這並非一硬性的指標，政府會每年就推算作出更新，以適時反映任何政策或環境的轉變。

最後，邱副局長表示明白土地開發不是一個容易的決定，在尋覓新地或以填海方式製造新地都會有頗大的爭議性，但在現今的香港社會，房屋需求是香港首要解決的問題，所以期望議員能多提出方法及齊心完成目標，並希望得到各界的支持。

20. 蘇錫堅議員表示他在十多年前從事地產業務，當時的投資者較喜歡購買「唐樓」以謀取暴利。例如一所「唐樓」至少可分間出四至五間「劏房」，把「劏房」出租給數個家庭所得的利潤較出租整個單位的收入更可觀。他表示「劏房」所衍生出來的問題繁多，例如僭建、水管、電源等都存在危險，但因投資者並非住戶，所以可能會漠視住戶的安全問題。他相信「劏房」問題等同「雞蛋與雞」的關係，認為「劏房」一直存在便會繼續有住戶居住，永遠解決不了問題。他表示長遠房屋策略可在處理這項問題上再作改善，不但要讓「劏房」戶成功「上樓」，而且要規管「劏房」以阻止它持續發生，問題才能得到解決。另外，他認為單身人士在輪候公屋的時間過長，由入紙申請到真正「上樓」，已從學生變成社會工作人士，其入息亦早已超過限額，不合乎單身房屋住戶的資格。因此他建議政府在申請時應有所規管，例如限制沒有入息證明的學生申請。他明白政府需照顧有需要及低收入人士，但容許沒有收入的學生申請，會造成大量輪候的申請者。最後，他表示支持政府推出的「辣招」，認為香港是一個金融中心，很容易受到外圍經濟影響，包括未來加息的高峯期及國內的宏觀

調控，影響物業投資者的投資利潤和價值，亦可能會導致龐大的負資產，引起「八萬五」效應。他認為現在的「辣招」必須繼續保持，不然市民可能會盲目投資，若日後出現了負資產便會埋怨政府。他又表示支持環保團體，但認為如果有需要填海便會支持填海，有需要收地便會支持收地，一切會以公眾利益著想。

21. 許錦成議員表示希望邱副局長可提供剛提及有關推算未來十年房屋供應及其與輪候冊人數關係的文件，並經由秘書處交給議員參閱。另外，他要求邱副局長簡單解釋文件第三十頁中所指「房屋需求是根據住戶的正增長估算」的計算方法。他亦查詢局方對重建舊型公共屋邨的看法及確實的計劃，例如會否有時間表及方向，或會如何與房委會溝通等。

(會後補充：秘書處已於本年十二月二日將房屋署的有關文件轉發給議員參閱。)

22. 陳炎光議員表示「劏房」是因為需求而衍生出來的產品，認為政府在未有確切的計劃前不應把「劏房」住戶逼遷。對於「劏房」應否發牌，他則認為目前不應再分間新的「劏房」，並表示雖然屋宇署有「劏房」的小型工程規例，但執行的作用不大，因為業主可找有牌照人士申報「劏房」分間工程，而有牌照的人士一般不會做「劏房」的分間，所以現在的「劏房」都屬無牌分間。他表示即使有人舉報，屋宇署亦只會要求業主找一位有牌的人士入紙申報了事，並謂未有知悉屋宇署曾否作出檢控。他認為先要停止讓業主分間「劏房」，再計劃如何解決現有的「劏房」問題。他表示了解「劏房」的經營手法及產生的原因，例如一層位於六樓有五十年樓齡的八百呎唐樓，由於沒有升降機，根本沒有人願意租住，但如果把它分間成四間房，然後以二、三千元的租金承租，便可合乎市場的需要，讓有需要人士租住便宜的地方。可是，若發展到連單位不大的低層唐樓也硬要分間成兩至三間「劏房」，便會產生很多問題，所以政府必須制止這類「劏房」的形成，並期望屋宇署在執法上能更加公正。

(黃國桐議員於三時三十五分到席。)

23. 黃逸旭議員表示雖然邱副局長在解釋四十七萬個單位的供應時表示大致可以實行，但在要求增加公屋供應量的建議上卻欠缺清晰回應，他要求局長回應議員及市民就增加公屋的比例供應上的訴求。

24. 邱副局長首先回應許錦成議員的提問，表示有關估算的正增長部分代表了未來十年內社會上的新增住戶數量，包括新的出生人口、新的結婚數字、外地人士來港居住等。他又表示雖然現時每年有五萬對新人結婚，但不代表每一對新人都會構成新增住戶，因當中有一部分新人結婚後可能仍與家人同住，因此未必有新增住戶需要。同樣，離世、離開香港或住戶間合併（再次與家人同住）等都會減低住戶數目，所以文件所述的正增長是代表了新增住戶的「淨增長」，是估算中一個重要的基礎。他表示目前的住戶市場上有百分之五十三是私營單位，百分之四十七是公營單位，政府的未來方向是偏向建造更多公營房屋，當中包括出租公屋及居屋，兩者比例暫時未作確定，至於是否要增加興建居屋以滿足低下階層的住屋需要，他表示政府對此持較開放的態度，因居屋剛恢復興建不久，所以在初期階段興建的數目會較少，但如果將來市場有需要，政府會考慮這方面需求的靈活性。再者，邱副局長表示居屋的供應受市場的影響，若樓市不好，居屋的認購率會很低。房委會會在公屋及居屋的設計上保持靈活性，讓房委會可因應需求的趨勢，把單位轉為出租或出售，盡量令比例上符合市場變化，因此諮詢文件並沒有提出一個明確的比例。另外，邱副局長表示「劏房」關乎兩類問題：第一類是住在「劏房」的居民，第二類則是「劏房」業主。他認為「劏房」本身沒有法律上的定義，有些「劏房」的環境非常惡劣，所以「上樓」才是最終的解決方法，而「劏房」戶在「上樓」以後，原本的「劏房」如果是按照建築物條例合法地分間，例如符合建築物的承載力、防火條例、通風及沒有阻塞走火通道等的規則，政府是沒有權力不讓業主出租其單位，因此他相信這種分間單位會繼續按照市場需求而存在。如果業主違反法例，例如在工業大廈分間出「劏房」，執法部門必會嚴正處理。

(譚香文議員於三時四十分到席。)

25. 主席感謝邱副局長詳盡的解答，並希望他與副秘書長備悉及跟進議員的意見。他指長遠房屋策略的諮詢期至十二月二日才屆滿，如果議員有其他意見，可透過書面或其他途徑或通過秘書處向長遠策略督導委員會提出。

三(ii) 連繫九龍東 — 環保連接系統第二階段公眾諮詢
(黃大仙區議會文件第 98/2013 號)

26. 主席歡迎為此議程出席會議的土木工程拓展署(土拓署)啟德辦事處專員李關小娟女士、總工程師／九龍 3 應芬芳女士、發展局起動九龍東辦事處高級工程策劃經理馬漢毅先生及艾奕康有限公司董事何偉略先生。

27. 李關小娟女士表示「連繫九龍東 — 環保連接系統」已經進入第二階段公眾諮詢，希望藉是次機會總結和回應在二零一二年二月至十月期間進行的第一階段公眾諮詢所收集的意見，及向議員建議下一階段的工作。她邀請應芬芳女士介紹有關計劃。

28. 應芬芳女士以投影片輔助介紹文件，重點如下：

(I) 第二階段公眾諮詢的目的

「連繫九龍東 — 環保連接系統」第二階段公眾諮詢於二零一三年十月二十八日至二零一四年二月四日進行，目的是總結並回應在第一階段公眾諮詢蒐集的意見，以及建議在落實擬議高架鐵路環保連接系統(環保連接系統)前進行詳細可行性研究，以處理各範疇的關注事項，並希望就建議的詳細可行性研究聽取公眾的意見。

(II) 第一階段公眾諮詢結果

第一階段公眾諮詢結果顯示，公眾普遍歡迎利用環保連接系統加強九龍東的連繫，以促進核心商業區的發展，但同時就不同範疇表達關注。其中最受公眾關注的三個議題歸納如下：

(a) 環保連接系統的需要

- (i) 認同九龍東核心商業區需要一個高度暢達的交通網絡，但如何能實現此目標尚待確定；

- (ii) 關注環保連接系統的高建造成本及低預測經營回報，部分公眾更建議選擇其他建造成本較低的路面環保交通工具，以替代建議的環保連接系統；及
- (iii) 查詢環保連接系統為何須以高架形式建造而不能在地面或地底行走，以減低對景觀造成的影響。

(b) 走線和覆蓋範圍

- (i) 建議改經現有滑行道橋樑，以取代擬議的觀塘連接橋；
- (ii) 建議考慮刪除走線中觀塘連接橋的一段，或延後興建有關部分；
- (iii) 要求環保連接系統伸延至毗鄰地區以加強與周邊地區的連繫；
- (iv) 建議檢討環保連接系統建議的車站位置；及
- (v) 連接至港鐵觀塘站的最後一段走線，取道開源道或敬業街的兩個方案都各有支持者。

(c) 對觀塘避風塘的影響

- (i) 有關人士擔心若觀塘連接橋於觀塘避風塘的入口處興建，其建議的二十一米淨空高度會限制高桅杆船隻不能進入避風塘；及
- (ii) 另一方面，公眾期望能更善用避風塘水體。

(III) 土拓署對以上關注議題的回應

(a) 環保連接系統的需要

署方認為，衡量環保連接系統的需要前必須先了解九龍東對交通連繫的要求。九龍東需要一個高水平及優質的運輸連接系統，以發展成一個世界級的核心商業區，這個系統必須在可靠、安全、舒適及快捷方面達到優質水平。九龍東現有約一百四十萬平方米辦公室樓面面積，加上將來可提供的額外四百萬平方米辦公室樓面面積，有必要考慮單靠現有道路能否應付未來的交通需求，以及現有交通模式能否提供前述「可靠、安全、舒適及快捷」的服務水平，以滿足將來核心商業區的連繫要求。

九龍東現時由兩部分組成，分別為現有已發展的地區，包括觀塘及九龍灣，以及發展中的啟德發展區。其中舊區已經高度發展，道路網絡經常在繁忙時間出現擠塞情況，行人道路環境亦不太理想，很多行人設施在繁忙時間(例如午膳時間)都不敷應用，行人被迫要走在馬路上。此外，如文件上的圖片所顯示，現有港鐵觀塘線及興建中的沙田 — 中環線(沙中線)的五百米車站徒步範圍只能僅僅覆蓋觀塘、九龍灣、及啟德發展區的外圍地區；整個啟德發展區的前南面停機坪、前跑道及很大部分的九龍灣商貿區均未被港鐵五百米車站徒步範圍所覆蓋，這些地區現時僅能依靠道路交通或步行連繫。反觀中環、灣仔、尖沙咀等現有核心商業區，除了被港鐵五百米車站徒步範圍非常緊密地覆蓋著，亦有全面的地面交通工具包括專利巴士和的士；中環區更有很完備的高架行人系統。這些設施能為當區居民及商業活動提供高度暢達的連繫服務。

從上述例子可見，核心商業區需要一個綜合多模式的連接系統才能滿足它在策略性、跨區、區內及地方性四個層面的可達性及連繫性的需求，而環保連接系統正正在跨區及區內兩個層面扮演一個不可缺少的連接骨幹的角色。在區內層面，環保連接系統能達到短途運輸作用；跨區方面，環保連接系統能與港鐵觀塘線及沙中線換乘，透過現時已經相當完善的港鐵網絡，滿足跨區運輸需求。此外，這個綜合多模式的系統應隨著商業區的發展逐步形成。現階段主要是致力推行路面環保交通及改善現有行人設施環境；長遠而言，單靠路面交通設施將不能滿足有關需求或提供優質的服務水平。故此，署方建議加設環保連接系統作為區內主要連繫骨幹，並配合路面的環保交通工具及行人設施，為核心商業區提供所需的優質服務。

另一方面，有建議要求採用置於地面的環保連接系統，例如在歐美很多城市盛行的現代電車和在元朗、屯門區使用的輕鐵系統，但這些系統都需要佔用約三條行車線作專用通道及設置車站。鑑於九龍灣、觀塘及牛頭角一帶的道路擠迫，而且樓宇建築非常密集，可擴寬空間非常有限，在地面設立一個採用專用通道的環保連接系統是不可行的。若仿效港島區的電車般與其他交通工具共用路面，環保連接系統的服務可靠性及效率都會受制於路面情況，難以為九龍東核心商業區提供可靠、快捷而安全的連接服務。地面的環保連接系統亦須設立車站，此舉會增加對行人路和行車路的壓力。此外，現階段規劃的環保連接系統將途經主要的公園及休憩用地，若系統在地面行駛則須與使用公園、海濱長廊等的市民共用路面空間，對行人安全將帶來負面影響。

另外，考慮將環保連接系統設於地下時，須顧及啟德發展區的整體規劃。現時啟德地下已有啟德隧道，規劃中的中九龍幹線將途經啟德發展區地

底，T2 主幹路的隧道將於觀塘避風塘的海底興建，整個啟德發展區地底亦會鋪設大型區域供冷系統管道，與若設於地底的環保連接系統將有沖突，再者，連接系統與高架的港鐵觀塘和九龍灣車站的換乘將變得非常不便和需時。故此，將環保連接系統設於地面或地底並非可取的方案。

(b) 走線和覆蓋範圍

在環保連接系統的兩個走線方案(即取道觀塘連接橋或改經現有滑行道橋樑以連接郵輪碼頭及觀塘)之間作選擇時須考慮兩者的利弊。改經現有滑行道橋樑的好處是無需興建觀塘連接橋以免影響觀塘避風塘，而且有關走線會途經觀塘、牛頭角和九龍灣等地區，這不但可更緊密地連繫觀塘及九龍灣，九龍灣及前跑道末端亦能有最佳的連接；但由於九龍灣及郵輪碼頭的連繫會較觀塘及前跑道末端的連繫直接及車程較短，預計大部分跨區乘客會集中於港鐵九龍灣站換乘港鐵，港鐵九龍灣站將不勝負荷。而且，途經牛頭角的一段走線將會與現有港鐵觀塘線的服務範圍重疊，除不利兩個鐵路系統的效益外，亦會因位於偉業街/開源道交界的急彎位難於應付單軌列車所需的迴轉半徑而局限了最後一段走線必須取道敬業街。

至於維持取道觀塘連接橋的好處是直接將觀塘及前跑道末端連接，而且「飛躍啟德」的規劃亦會在該區域進行，令各項發展項目能發揮協同效應。有關走線亦不會影響已規劃的發展項目，包括位於前南面停機坪的醫院區。而且觀塘及前跑道末端有最佳的連繫，令換乘的人流能平均分布於港鐵觀塘站及九龍灣站，同時能保留敬業街及開源道兩個方案的可行性。此外，由於觀塘避風塘的出口較寬闊，建造的觀塘連接橋可更美觀，令其成為九龍東一個矚目的地標；相反，若改經現有滑行道橋樑，環保連接系統的走線須在很短

距離內從觀塘繞道之上下降至前跑道上的車站位置，會嚴重影響景觀。考慮上述因素後，署方認為取道觀塘連接橋的方案較改經現有滑行道橋樑的方案更可取。

另一方面，地區人士關注環保連接系統能否伸延至土瓜灣、九龍城及新蒲崗等毗鄰地區。正如於第一階段公眾諮詢中所提及，上述數個舊區內的道路都比較狹窄，大部分道路兩旁均以民居為主，即使能找到位置容納環保連接系統的高架路軌，依然會對附近民居造成現階段未能克服的噪音、景觀和私隱方面的影響。而且上述舊區已有大量其他運輸交通工具提供服務，系統所能吸納的乘客量非常有限，但會大幅增加建造成本，令其財務表現進一步惡化，並引發更多的爭議。署方現時不建議擴大連接系統的覆蓋範圍，然而，署方在進行詳細可行性研究時，會考慮在系統的設計上預留彈性，在適當情況下可於日後延伸。此外，地區人士希望能伸延環保連接系統以應付跨區的整體交通需要。但環保連接系統是屬於輕載客量的鐵路系統，難以應付大量跨區的運輸需求。署方認為不能倚靠單一交通工具或運輸系統去應付跨區連接的龐大需求，故建議在詳細可行性研究中，研究在環保連接系統啟用之前及後，如何透過綜合多模式連接系統增強九龍東與毗鄰地區的連繫。

與此同時，署方認為有必要優化現階段的車站位置。原建議設置在宏光道與臨華街交界附近的車站較遠離醫院區，建議將該處的車站稍向南移至 **MegaBox** 旁邊的休憩用地，為九龍灣商貿區及前南面停機坪較南的地區提供更佳的服務。另外，由於啟德公共屋邨的位置較接近港鐵沙中線啟德站，亦與環保連接系統的麗晶花園站相距不遠，建議修訂擬議在啟德公共屋邨旁的車站，並利用麗晶花園站服務麗晶花園、啟業邨及啟德公共屋邨範圍的居民。每個車站的確實位置將會於下一

階段的詳細可行性研究中仔細探討包括車站與周邊區域連繫的行人連接設施，以確保居民可有效使用服務。此外，由於在第一階段公眾諮詢中開源道及敬業街的走線方案均各有支持者，署方認為有需要在下一階段再就兩個方案作深入研究才能作出決定。

(c) 對觀塘避風塘的影響

由於興建觀塘連接橋後觀塘避風塘將有淨空二十一米高度的限制，令高桅杆船隻不能進入觀塘避風塘，署方建議在下一階段詳細可行性研究中探討如何處理高桅杆船隻避風泊位減少而引致的問題，以免影響海上作業人士的安全。另外，觀塘起卸貨物區遷移後，除了颱風吹襲期間，甚少有船隻進入觀塘避風塘的水體或在該處停泊，公眾期望平日可利用觀塘避風塘水體作其他用途，例如水上活動中心，署方希望在下一階段詳細可行性研究中探討上述建議的可行性。

(王吉顯議員於四時十分到席，黃逸旭議員於此時離席。)

29. 總括而言，九龍東核心商業區的長遠成功需要一個綜合多模式連接系統，以滿足在連繫上的需求，而環保連接系統在這個綜合多模式連接系統中將成為連繫骨幹。署方會以現時建議的十二個車站、約九公里長的高架單軌列車走線作為基礎方案，在下一階段進行詳細可行性研究。

30. 署方接著播放環保連接系統走線的模擬短片，並邀請議員在第二階段公眾諮詢期內就下列詳細可行性研究的範疇提供意見：

- (i) 車站及車廠的設計與布局、運作系統的選擇、營運維修的規格概述；
- (ii) 初步的環境影響評估；

- (iii) 提升財務效益的方法、項目實施的策略、詳細的建造成本及財務表現評估；
- (iv) 以基礎方案作起步點，預留為日後擴建的彈性；
- (v) 在連接系統啟用之前後，如何透過綜合多模式連接系統增強九龍東與毗鄰地區的連繫；及
- (vi) 如何能更善用在啟德一帶的水體，以及如何處理因高桅杆船隻避風泊位減少而引致的問題。

31. 李關小娟女士補充，綜合黃大仙區議會於第一階段公眾諮詢的意見後，她了解議員希望環保連接系統可伸延到現有走線的周邊地區，包括翠竹花園、彩雲及慈雲山一帶。她亦明白議員同時關注環保連接系統似乎只能服務商業區，對當區居民有欠公平，並期望環保連接系統能令新舊區更融合。議員又認為不應單看環保連接系統，而應該同時檢視其他交通工具如何服務當區，並指出每區都有其個別特色，應研究如何利用環保連接系統將每一區的特色串連起來。她指環保連接系統要伸延至上坡地區有困難，署方在第一階段諮詢後已立即將有關區議會的建議轉交路政署。路政署表示因應區議會的訴求和在東九龍山上住宅區潛在的運輸需求，路政署及其顧問會在正進行的《鐵路發展策略 2000》研究中，繼續探討其他相關的鐵路構思。此外，她表示前述需要在下一階段研究的項目有兩個特點：

- (i) 署方會詳細研究在系統設計上預留為日後擴建的彈性。由於新蒲崗、土瓜灣等周邊地區現時已發展得相當稠密，要將環保連接系統伸展到這些地區會遇上很大困難，例如沒有適合地點作高架路軌的「落腳點」，亦會造成景觀影響及私隱等問題。因此，現階段有關建議的可行性非常低，但署方仍然希望環保連接系統在設計上可預留彈性，若周邊地區將來重建及商業發展潛力有所增加後，系統可延伸至這些地區以配合該區的發展。
- (ii) 署方希望於下一階段的擬議詳細可行性研究中，研究在環保連接系統啟用之前及後，如何透過綜合多模式連接系統增強九龍東與毗鄰地區的連繫。雖然

在啟德發展區已規劃有二十五組行人連接設施，但都止於跨越太子道東。希望在詳細可行性研究中，與居民及議員一起探討每區的特色，及研究透過綜合多模式連接系統，包括路面公共交通服務、鐵路、高架環保連接系統及行人連接設施服務市民。此研究項目同時也回應了議員對加強新舊區連繫的訴求及希望以多種交通工具去服務當區市民。

32. 另外，李關小娟女士指第二階段公眾諮詢期至二零一四年二月四日完結，為期約三個月。秘書處已向議員派發有關的小冊子，該小冊子特別設計成三部分，刊載了從第一階段公眾諮詢所收集的議題資料及未來路向，希望得到議員的支持以進行下一階段的詳細可行性研究。署方會在未來數個月與議員保持密切聯絡，希望議員盡量反映有關下一階段詳細可行性研究內容的意見。此外，若有需要，歡迎議員在諮詢期內與署方詳細商討有關內容。署方希望在二零一四年年中能為詳細可行性研究進行招標，並於二零一五年初展開研究工作，利用約年半至兩年時間完成研究。待研究完成，取得足夠的詳細資料後以決定是否落實興建擬議的環保連接系統，期望系統能於二零二三年落成及啟用。

33. 主席表示工聯會九龍東區議員聯合辦事處的五名黃大仙區議員、兩名社區幹事及三名增選委員聯合提交了一份意見書(附件三)，並請莫健榮議員介紹有關文件。

34. 莫健榮議員多謝啟德辦事處的介紹，並表示工聯會九龍東區議員認為「連繫九龍東·環保連接系統」現階段談不上真正的連繫，有關意見內容綜合如下：

- (i) 認為有關計劃違反了「連繫」九龍東之原意，令核心商業區跟九龍東各舊區分割，令舊區的居民難以共享發展成果；
- (ii) 表示根據政府的規劃藍圖，有意將觀塘商貿區、九龍灣商貿區及啟德新發展區連結，成為中環以外的另一個核心商業區，並引進環保連接系統貫通整個發展區。他們認同需要在發展區內設置單軌環保列車，並支持有關工程，但作為地區團體及為了反映

居民的意見，他們更關心發展區跟舊區的聯繫，以及保育地區文化的重要性；

- (iii) 認為環保連接系統有必要伸延至九龍東的舊區，而發展區內的規劃亦要兼顧街道文化，讓居民體會發展的成果，感受有關系統帶來的方便，亦能將九龍東原有的文化融入新發展區內，形成一個有地區特色，而當區居民又能參與並體現「共建·共構·共享」的新發展項目；
- (iv) 表示作為一個九龍東居民，不希望環保連接系統變成純粹為連繫跨國財團及甲級商廈，以及為方便財金精英上班而設的「專車」，而是一項能接載九龍東居民到新發展區內，享用休閒設施、享受綠色環境、體會文化特色的交通工具；及
- (v) 希望政府能接納工聯會的建議，保留原本計劃設於啟晴邨及德朗邨之間的車站，方便這兩個屋邨甚至翔龍灣等屋苑的居民前往其他地域，包括將來的醫院區。同時延伸環保連接系統至舊區，並透過設計及建造，將路面及車站的設施融和，設立共同的連接點，加強舊區居民與新發展區的互動，真正做到理想的新舊共融。

35. 黃錦超副主席表示，九龍東即將轉型為核心商業區，相信建議的環保連接系統將會為促進整個九龍東轉型擔當相當重要的角色。他指不少市民關注系統的路線及覆蓋範圍，亦有部分人士關心系統對觀塘避風塘的影響，故希望政府於第二期的公眾諮詢針對上述議題進行研究及討論。他同時提出三項意見：第一，他希望政府可積極考慮將構思中的環保連接系統伸展到新蒲崗區。新蒲崗正從工業區轉型至商業中心，但眾所周知，新蒲崗經常出現塞車情況，泊車位亦非常有限，故交通配套對發展新蒲崗非常重要。若環保連接系統要待二零二三年才投入服務，他希望政府由現在開始將新蒲崗的發展納入環保連接系統的研究範圍，令整個九龍東的發展能更加全面；第二，當局初步評估環保鐵路連接系統的造價約一百二十億。根據他的理解，這個開支預算經已是兩年前的估計，近年建築費用及工資大幅上升，他質疑一百二十億的估算是否已考慮上述因素，及認為若現階段已能預期

工程會超支，應及早向公眾清楚交代。另外，根據資料，有關項目的回報率只有約百分之一，較其他交通工具的回報率低，他明白有關項目沒有上蓋物業的補貼，回報率難與港鐵工程項目等作比較，但查詢政府會否研究如何提升系統的回報率；最後，他認為系統取道觀塘敬業街的方案較開源道方案更可取，因為現時開源道交通經已非常繁忙，若將三條行車線減少為兩條，將會造成嚴重交通擠塞。雖然取道敬業街的走線距離較遠，但敬業街的空間較為寬敞，對交通及環境的影響會較輕微。

36. 莫應帆議員表示，在第一階段及第二階段公眾諮詢看見環保連接系統的計劃時感到非常興奮，但不希望系統會成為香港人的經濟包袱。正如剛才提及，環保連接系統的財務回報很低，政府有需要研究如何提升其成本效益，例如研究擴闊系統的覆蓋範圍以提升收益，或研究在車站增加地產收入。新系統不應如「無底深潭」般需要長期注資，否則作為香港市民亦不會為此系統感到高興。他亦表示即使系統能提供高效率的運輸服務，但若長期需要公帑填補虧損，也只會是失敗之作。

37. 譚香文議員表示，除非系統的車廠將設於地底而非路面，否則不但會在九龍東製造環境問題，更擔心車廠會佔用路面資源，減少可用作興建樓宇、解決樓荒的土地，質疑新系統是否真的對九龍東有裨益。

38. 何賢輝議員表示，系統的名稱「連繫九龍東 - 環保連接系統」明確指出其服務範圍應是整個九龍東，而九龍東並不純粹指觀塘區，正如剛才其他議員提及，新蒲崗及毗鄰地區如啟晴邨、德朗邨，甚至九龍城區亦應在其服務範圍的考慮之列。此外，有鑑於其低預測成本效益，環保連接系統不應只駛經商業區或周邊人流不多的地區，反而應包含跨區服務，並結合多方面元素，包括屋邨、商業及景點以形成人流集中點並提升系統回報。他希望政府在第二階段公眾諮詢能考慮此發展方向。

39. 主席感謝政府建議在環保連接系統的車站預留空間作日後發展，並認為這是有需要的，因為集體運輸系統在不同年代都有機會再發展。他不爭論現在的整體安排是發展九龍東或是發展九龍灣，但指出系統主要連繫兩個港鐵站，讓乘坐港鐵的市民可轉乘環保鐵路系統到有關區域。不過，他認為政府沒有考慮現時在該兩個港鐵站的乘客

大部分是來自區外的，忽略了區內居民的需要，而現階段建議的方案亦沒有考慮如何帶動黃大仙區，特別是新蒲崗等舊區以增加其競爭力及發展潛力。此外，他認為政府必須考慮成本問題。正如他在本年十一月四日的二零一三地方行政高峰會上向運輸及房屋局局長張炳良教授提出有關人流援助的問題，他建議政府在系統仍未能擴展其他支線以前，先加設便捷的人流輸送系統如地下通道、扶手電梯等，以節省行人步行時間及增加行人舒適度，將毗鄰地區包括黃大仙區及九龍城區的人流引導到環保連接系統。

(陳婉嫻議員於四時四十分到席，陳偉坤議員於此時離席。)

40. 陳婉嫻議員表示同意興建環保連接系統的計劃。她表示架空模式令系統先天存在缺陷，但必須承認若非架空，系統將無法進入市區。電車公司早前介紹的計劃最大的困難是它只能局限於區內行駛，不能伸延至人口密集的地方，故在環保連接系統及現代電車兩者之間，她更歡迎環保連接系統。然而，正如剛才莫健榮議員及何賢輝議員提及，她擔心系統似是與居民很接近，實際卻是很遙遠。她關注系統不覆蓋牛頭角的原因，表示該區有很多公共屋邨及私人樓宇，居民很渴望區內有其他運輸系統的同時，亦能選用環保連接系統。她亦對原先建議設於約有三萬人口的啟晴邨及德朗邨的車站會被遷移到 **Megabox** 附近的改動表示不解，甚至認為此改動令人「陰謀論」地懷疑環保連接系統是否純粹為連貫商業大廈及大型地產項目。較早時的工程造價已預算為一百多億，日後所需的經費可能高於此價錢，如此昂貴的工程不能與居民無關，故莫健榮議員才建議將有關車站搬遷到較接近啟晴邨及德朗邨而非 **Megabox** 的位置。同時，她表示曾與九龍城區議員一同會見時任運輸及房屋局局長鄭汝樺女士，表達希望系統能在土瓜灣「十三街」加設連接點的訴求，可惜因「十三街」過於稠密，有關建議並不可行，但翔龍灣附近有很多基層民居，亦有足夠空間，可作系統的連接點。系統必須有足夠客量以維持運作，若單靠商廈的客源或來參觀九龍東的人流是不足夠的，故有必要與民居連繫，她盼望政府能將上述三個基層民居集中點與系統連結。另外，她關注環保連接系統與地面的連繫，表示上述三個地區都各有特式，建議政府參考大阪的做法，將各地區的歷史和文化自然地連在一起，讓乘客不經不覺地穿梭於地面設施及架空系統之間，而不是像上落天橋般。工聯會認為任何基建都應讓區內居民受惠，同時應透過這些基建令區內的經濟活動更活躍。早年在立法會討論啟德舊機場的發展時，她與時任立法會議員周梁淑怡女士均表示倘若區內每年都有很多便宜的名

牌「開倉貨」售賣，可考慮在區內設立小型分銷點吸引遊客，以豐富舊啟德機場的客流量。她欣賞規劃署及其他政府部門在發展舊機場時一直聽取民意，並希望政府設計環保連接系統時以基層居民的角度出發，而非只考慮商業機構的需求。

(陳安泰議員於四時四十五分到席。)

41. 李關小娟女士感謝各位議員的意見。她表示署方須在進行下一階段詳細可行性研究後，才能取得關於前述第一階段公眾諮詢三大議題所要求的詳細資料，特別是議員都非常關注的財務數據。由於第一階段只是初步研究系統的走線可行性、車站位置等，尚未深入探討單軌列車系統的選擇、車站的詳細設計，及車站與周邊區域的行人連接等，故現階段難以提供更準確的財務數據，包括預算造價。她希望下一階段進行詳細可行性研究並取得所需資料後，才估算一個更準確的造價供議員參考。

42. 署方作客流估算時僅以一般運輸基礎設施的角度審視，參考整個地區未來的居住及就業人口，估算會較保守。活化後的九龍東將匯聚多姿多采的景點和活動，例如，起動九龍東辦事處將於本年年底推出的「飛躍啟德」國際概念設計比賽以提升九龍東的環境及活力；啟德十一公里長的海濱長廊及大型公園(例如都會公園、跑道公園等)將來可供舉辦各式各樣的活動和展覽；此外，起動九龍東辦事處正研究如何令觀塘區及九龍灣區更活躍以吸引更多元化的活動。上述有關活動將吸引人流及帶來潛在的客量增幅，但尚未在現時的連接系統客量預測中反映。她希望在下一階段詳細可行性研究中，仔細審視各種的機遇，並更準確地預算系統的財務表現。

43. 有關街道文化及地區特色等關注，署方希望在下一階段詳細可行性研究中針對新舊區的連接進行深入探討，包括如何將環保連接系統融入每區的特色及街道文化，及將系統連接至興建中的沙中線及其他公共運輸交匯處。

44. 署方解釋環保連接系統不會只服務九龍東的所謂「財金人員」，九龍東很多的設施將不單吸引外來的旅客，亦會吸引周邊地區的居民享用。至於跨區(包括黃大仙區)運輸服務的需求，她重申不能單靠環保連接系統服務，而是需要採用一個“綜合多模式連接系統”(包括港鐵、環保連接系統、路面環保交通工具及行人系統)，為九龍

東及鄰近地區提供多元化的服務。故希望黃大仙區議會可明確支持署方進行下一步的詳細可行性研究，因為此研究亦包括探討在連接系統啟用之前及後，如何透過綜合多模式連接系統增強九龍東與毗鄰地區的連繫。

45. 另外，在第一階段公眾諮詢時，署方亦收到公眾意見，鑑於在非颱風襲港期間該水體的使用量並不多，希望能更善用觀塘避風塘的水體。擬議詳細可行性研究的其中一個焦點是探討讓避風塘水體與其他用途並存的可行性。署方亦會研究觀塘連接橋的二十一米淨空高度對高桅杆船隻的影響，及如何減低有關影響。

46. 關於議員對提升環保連接系統財務回報的建議，她表示署方亦不希望新基建需要長期注資，會於擬議詳細可行性研究中進一步探討任何可提升財務效益的方法，包括之前議員提及的車站物業發展等融資模式。

47. 她指現階段敬業街和開源道兩個走線方案都是可行的。開源道走線較優勝之處是環保連接系統車站可直接接駁港鐵觀塘站，但需要封閉開源道三條行車線中的一條；而敬業街走線不會影響路面交通，但位於敬業街的環保連接系統車站距離港鐵觀塘站則較遠，在接駁上較迂迴。至於議員關注開源道現時已非常繁忙，質疑是否仍有空間容納環保連接系統，署方則初步認為是有可能的，但亦須要在下一階段作詳細研究進一步確定，故希望議員支持署方進行擬議詳細可行性研究。

48. 至於建議取消鄰近啟晴邨及德朗邨的擬議連接系統車站，署方解釋，由於啟晴邨和德朗邨步行可達就近的沙中線啟德站(即位於啟德站五百米的步行覆蓋範圍內)和公共交通交匯處，與擬議的連接系統麗晶花園站亦相距不遠，因此署方建議修訂連接系統車站位置，以避免不同交通工具的服務範圍互相重疊。然而，署方理解公眾要求保留鄰近啟晴邨及德朗邨的擬議連接系統車站的意願，承諾會在下一階段詳細研究擬議的麗晶花園站的最佳位置，以及如主席所建議的接駁至周邊屋苑的行人連接設施，以方便麗晶花園、啟晴邨、德朗邨以及啟業邨的居民使用服務。她強調如何接駁車站至周邊地方較車站的位置更為重要，即使出入口與車站相距一段距離，亦可透過行人連接設施，縮短乘客的步行路程，方便市民使用服務。

49. 車廠方面，她表示擬議連接系統無可避免需要在附近設置車廠以便運作，現時建議將車廠及其中一個車站設於起動九龍東行動區一的區域內。她表示明白議員關注車廠/車站與周邊地區發展的配合，例如，現時建議車廠/車站位置鄰近前南面機坪的醫院區，署方會研究如何可方便市民前往醫院區，並會與起動九龍東辦事處緊密溝通及攜手合作，在下一階段詳細研究車廠如何與上蓋發展互相配合及車站與周邊區域的行人接駁。

50. 另外，現階段環保連接系統服務的九龍東主要包括啟德發展區、九龍灣及觀塘，但研究亦同時會顧及新舊區的連接，會考慮如何將周邊地區的居民與商業區內的設施及景點，特別是啟德發展區內的設施及景點連結。

51. 就議員查詢能否將環保連接系統連接至牛頭角港鐵站，署方認為有一定技術困難。若要延伸連接系統至牛頭角站，連接系統的走線需跨越觀塘道的高架道路及港鐵觀塘線的高架路軌，需位處二十五米左右的高度，難以直接接駁位處地面的牛頭角港鐵站大堂，在景觀上亦有嚴重的影響。此外，在牛頭角港鐵站附近設站，難以尋覓環保連接系統所需的車站用地，需佔用雅麗道公園及拆卸現有觀塘官立小學。因此，把環保連接系統接駁至港鐵牛頭角站並不切實可行。

52. 主席總結，黃大仙區議會支持進行擬議環保連接系統詳細可行性研究，請土拓署、發展局及顧問公司備悉及跟進議員的意見。第二階段公眾諮詢會於二零一四年二月四日前屆滿，議員若有進一步意見歡迎向土拓署提出。

53. 主席請發展局起動九龍東辦事處高級工程策劃經理馬漢毅先生及艾奕康有限公司董事何偉略先生先行退席。

(譚香文議員於五時零五分離席。)

三(iii) 啟德發展計劃 – 擬建前北面停機坪第 5 期基建工程
(黃大仙區議會文件第 99/2013 號)

54. 主席歡迎艾奕康有限公司助理董事文志光先生，並請李關小娟專員及應芬芳女士繼續介紹文件。

55. 應芬芳女士表示，「啟德發展計劃 – 擬建前北面停機坪第 5 期基建工程」為前北面停機坪地帶的延伸基建工程。她以投影片輔助介紹文件，內容綜合如下：

(i) 背景

啟德發展計劃第 1 期基建工程主要為啟晴邨及德朗邨提供基建設施，所有工程已經完成。第 2 期工程提供第 1 期基建工程所在位置以南的設施，第 3A 期工程主要提供近黃大仙區的基建設施，第 4 期工程主要提供接駁體育園區及土瓜灣區的基建設施。另外，改善啟德河排洪能力的工程正在進行中。

現時餘下的工程包括在第 3A 期工程完成後進行、並位於新蒲崗區的第 3B 期工程，於個別位置進行的餘下工程，與及本文件介紹的第 5 期工程。

(ii) 目的

第 5 期工程範圍位於九龍城太子道東對面的前北面停機坪，為未來的「政府、機構或社區設施」、綜合發展區，以及住宅、商業及其他指定用途的發展提供道路、渠務及水務等基建。

在道路基建方面，工程會為前北面停機坪位置提供汽車通道，包括經世運道及擬建 D1 路接駁九龍城區，而於富豪花園外的兩條現有行車天橋亦會連接 D1 路，車輛可於太子道東使用該兩條行車天橋進出前北面停機坪位置。另外，第 5 期工程基建設施亦會連接第 3A 期工程的路段。

(iii) 主要工程

為配合新道路及基建發展，需要永久封閉德高道。現時德高道位於沙中線工程範圍，車輛不能進入。新建的 D1 路可連接世運道及近新蒲崗方向的迴旋處，為雙線雙程的行車路，行車路旁將提供不少於

十米闊的行人路，並會進行綠化工程。位於富豪酒店外的兩條現有行車天橋將連接擬建 D1 路，兩條行車天橋均為單線單程行車。

工程亦會提供 D1 主幹道以外的分支道路網絡，以接駁前北面停機坪位置的發展區，包括 L7 路、L16 路及 L9 路，三條分支行車路均為單線雙程的行車路，闊約七點三米，行車路旁同樣會提供不少於十米闊的行人路段及於路旁廣植樹木。

為提供更佳的步行環境，除了道路網絡之外，工程亦會建造闊約十米的行人專用區。兩條連接世運公園的行人隧道，以及另一條近沙浦道的行人隧道亦會進行翻新工程。翻新工程將參考第 1 期工程，在隧道出入口加設上蓋，在內牆加設搪瓷鋼板，並加上設計圖案。為配合前北面停機坪位置的發展區，沙浦道行人隧道位於近啟德的南面出口的斜道及樓梯將會拆卸，改為提供樓梯及升降機。由於現時沙浦道行人隧道及下一條位於譽·港灣旁的行人隧道相距約八百米，因此將於兩者之間另建一條行人隧道。新隧道除了方便人流往來外，亦可配合未來的龍津石橋保育長廊。第 5 期工程亦會為發展區提供水務、渠務基建及綠化等附屬工程。

(iv) 工程對交通的影響

現時，德高道已暫時封閉以進行沙中線工程，並將於第 5 期工程後永久封閉。在工程進行期間，將採取適當的施工方式及臨時交通措施，以維持太子道東、世運道及宋皇臺道的交通運作。

(v) 工程對環境的影響

擬建的 D1 路是屬於《環境影響評估條例》的指定工程項目。環境保護署(環保署)已批發環境許可證，以建造及營運 D1 路。其他擬建工程雖不屬於《環境影響評估條例》要求須有環境許可證的指定工程項目，但土拓署已根據《環境影響評估條例一附表三》

完成環境評估報告，並已獲得環保署核准。報告所得的結論是擬建的道路不會對環境造成長期不良影響。

土拓署將於施工期間實施一系列措施，使環境不受影響，包括使用低噪音建築機械、適當地處理物料、經常灑水、提供車輪清洗設施及掩蓋建築物料，避免塵土飛揚。同時，署方將聘請獨立環境查核人員，在整個施工期間執行有效的環境監察及審核工作，盡量減低工程對周邊環境的影響。

(vi) 對土地的影響

規劃中的文物徑由龍津石橋遺跡保育長廊經太子道東至九龍寨城公園，由於太子道東現有的行人路已非常狹窄，未能將行人隧道出入口設置於該行人路，因此土拓署須徵用石鼓壟道遊樂場的部分綠化地帶用作興建行人隧道出入口，包括設置兩部升降機及一條樓梯，使行人隧道可與石鼓壟道遊樂場聯繫，方便行人通往樂善道方向。署方只會徵用面積約二百六十五平方米的綠化地帶(包括部分草地)及影響六至七棵樹木。因應受影響樹木的狀況，署方會考慮將樹木移植至石鼓壟道遊樂場其他位置。署方亦已就工程諮詢康樂及文化事務署(康文署)的意見，康文署表示接受有關方案，工程亦不會對石鼓壟道遊樂場的康樂設施造成任何影響。

(vii) 下一步工作

在得到黃大仙區議會支持後，擬建的第 5 期基建工程的道路及污水系統將於二零一四年年初分別根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)及《水污染管制(排污設備)規例》(第 358 章)有關條文刊登憲報，公眾可於刊憲後六十日內向有關當局提出意見。完成法定程序和詳細設計後，署方會申請撥款建造有關工程，初步預計工程可於二零一五年初動工，於二零一八年底完成。

56. 李達仁議員表示，由於采頤花園外的行人天橋連接啟晴邨及德朗邨的部分尚未落成，現時啟晴邨及德朗邨的居民均會使用采頤花園外的現有行人天橋及電梯，十分擠迫，對電梯的負荷亦很大。他查詢第 5 期工程的道路基建落成日期是否會較前北面停機坪位置的發展區為早。

57. 李關小娟女士表示，第 5 期工程的道路系統會較前北面停機坪位置的發展區快落成。

(陳曼琪議員於五時十五分到席，王吉顯議員於此時離席。)

58. 主席表示，由於沒有議員對土拓署徵用部分石鼓壟道遊樂場用地興建行人隧道出入口的方案提出反對，因此通過支持有關方案。就前北面停機坪行人專用區的步行環境，他建議署方於適當位置加設上蓋或避雨亭，以免日後須由相關區議會撥款進行多項改善環境的小型工程。

59. 蘇錫堅議員建議日後於啟德發展區內的綠化工作以主題方式選擇植樹品種，避免於同一區域內的品種雜亂。

60. 黎榮浩議員對第 5 期工程表示支持，但對郵輪碼頭的交通有一點意見。他在二零一三年十月代表黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會與香港警務處東九龍交通部進行會議，得悉郵輪碼頭進入跑道的路段有一個九十度夾角的急彎，出入車輛曾發生交通意外。警方建議於該位置加強指示，提醒往跑道方向的駕駛者，但在新發展區的交通設施增減必須先得到土拓署的同意方可落實進行。他建議日後在啟德發展區的交通安全問題上，政府部門應多加溝通。

61. 李關小娟女士回應說，黎榮浩議員所指路段的工程已全部完成，並交由路政署管理，她會將黎議員的意見轉介給運輸署及路政署跟進。

62. 主席感謝土拓署及艾奕康有限公司代表出席會議，並請署方備悉及跟進區議會的意見。

(土拓署及艾奕康有限公司代表於此時離席。)

四 進展報告

- (i) 社區建設及社會服務委員會二零一三年九月十七日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 100/2013 號)

63. 議員備悉文件。

- (ii) 地區設施管理委員會二零一三年九月二十四日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 101/2013 號)

64. 議員備悉文件。

- (iii) 交通及運輸事務委員會二零一三年十月八日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 102/2013 號)

65. 議員備悉文件。

- (iv) 財政常務及經濟事務委員會二零一三年十月十五日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 103/2013 號)

66. 議員備悉文件。

- (v) 房屋事務委員會二零一三年十月二十二日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 104/2013 號)

67. 議員備悉文件。

- (vi) 食物環境衛生事務委員會二零一三年十月二十九日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 105/2013 號)

68. 議員備悉文件。

(vii) 黃大仙地區管理委員會二零一三年十月十一日會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 106/2013 號)

69. 議員備悉文件。

(viii) 「起動黃大仙」社區重點項目計劃工作小組二零一三年九月十八日第三次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 107/2013 號)

70. 議員備悉文件。

(ix) 政府及公用機構工程計劃工作小組二零一三年九月二十五日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 108/2013 號)

71. 議員備悉文件。

(x) 關注黃大仙區醫療設施專責小組二零一三年十月二十三日第三次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 109/2013 號)

72. 議員備悉文件。

五 下次會議日期

73. 黃大仙區議會第十四次會議定於二零一四年一月七日(星期二)下午二時三十分舉行。

74. 會議於下午五時三十分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一三年十二月

檔案編號：HAD WTSDC 13-5/5/53 Pt. 33



黃大仙支部

Wong Tai Sin Branch

本處檔案：L/WTSDC/20131104/TLF

敬啟者：

有關《凝聚共識 建設家園》長遠房屋策略公眾諮詢的 初步意見

香港地少人多，住屋問題一直是香港市民最切身關注的民生問題，亦是直接影響社會穩定和諧的重要因素。但近年，香港樓價不斷上升，加上公營房屋嚴重短缺，住屋問題成為社會高度關注的議題。而截至2013年6月底香港房屋委員會公佈的資料顯示，目前公屋輪候冊有接近118,700宗一般申請，以及115,600宗年齡為60歲以下的配額及計分制非長者一人申請，數量驚人，有關「三年可以上樓」的承諾根本未能兌現；此外，現時本港的「劏房」問題嚴重，很多基層市民仍然居住在環境惡劣的「板間房」，情況苦不堪言。

為了解決香港人的住屋問題，長遠房屋策略督導委員會於今年九月推出了題為《凝聚共識 建設家園》長遠房屋策略諮詢文件（下簡稱「長策」），指出現時香港所面對的房屋問題，並訂出房屋政策的目標及長遠房屋願景等，我們對此表示歡迎，但由於房屋政策對香港各階層市民的影響深遠，必須平衡各階層的需要，因此，對於有關諮詢文件，我們正在積極收集市民大眾的意見，並初步有以下的關注，簡單論述如下：

- 第一、「長策」應確立「協助基層上樓，協助中層置業」的房屋政策施政理念；
- 第二、支持以供應為主導的原則，但亦應研究制定需求管理措施，特別是限制非本地居民購買物業的措施，以保障本地居民住屋需求獲得優先照顧；
- 第三、認同新增供應應以公營房屋為主導，亦支持增加居屋的供應，但須留意公營房屋的分佈，以達至社區均衡發展，避免過去公營房屋過度集中衍生的標籤效應及社區問題；
- 第四、在新增房屋的推算未有計及「投資」所衍生的房屋需求，若當局沒有設立任何的需求管理措施，如「港人港地」、「買家印花稅」或「非自住物業按揭限制」等，真正有置業需要的市民將無可避免要與「投資者」競爭新增房屋；

黃大仙支部 九龍黃大仙雙鳳街50-52號成功樓2字樓 Tel: 2351 4771 Fax: 2351 8014
1/F., Shing Kung House, 50-52 Sheung Fung Street, Wong Tai Sin, Kowloon

橫頭磡辦事處 九龍黃大仙橫頭磡邨宏顯樓平台104-105室 Tel: 2336 8192 Fax: 2336 1592
Flat 104-105, Wang Hin Hse., Wang Tau Hom Est., Wong Tai Sin, Kowloon

新蒲崗辦事處 九龍新蒲崗彩虹道60號衍慶大廈1樓C10 Tel: 2321 8111 Fax: 2321 8081
C10, 1/F., Yin Hing Bldg., 60 Choi Hung Road, San Po Kong, Kowloon

真誠為香港



黃大仙支部
Wong Tai Sin Branch

- 第五、公營房屋的編配應繼續以家庭及長者優先，但當局亦應設法縮短單身人士，特別是35歲以上的單身申請人的輪候時間，不過，我們對在現有屋邨興建單身公屋大廈的建議表示關注，期望當局在落實計劃前，先爭取居民的支持；
- 第六、認同當局應取締非住宅樓宇內的「劏房」，但在未有妥善的安置方案前，當局不宜貿然推行劏房發牌或登記制度，因為此舉可能在短時間令「劏房」減少，令現有劏房居民被迫搬出或面對租金急升的壓力；
- 第七、除增建居屋之外，當局亦應重推「夾心階層住屋計劃」，以增加首次置業市民的選擇及機會；
- 第八、認同新市鎮的發展應以「自給自足」為原則，但在詳細的規劃及研究時，必須考慮原區就業機會及社區設施能否與當區人口組成配合，以免出現職位錯配和設施滯後的問題；此外，儘管落實「自給自足」的原則，亦不能輕視居民跨區上班的需要，必須完善與區外的交通聯繫。

長遠房屋策略影響深遠，我們必須藉著有關文件仍在公眾諮詢階段，繼續深入聽取各方意見，然後再交由政府制訂政策及盡快落實推行，讓每一個家庭、每一個市民都可以真正擁有自己的「安樂窩」，我們相信這亦是市民的共同願望！

此致

黃大仙區議會主席暨全體委員

民建聯黃大仙支部

黃大仙區議員

簡志豪 李德康 何賢輝
陳曼琪 黎榮浩 何漢文
袁國強 黃國恩 譚美普

增選委員

蔡子健 潘卓斌

二零一三年十一月四日

黃大仙支部

九龍黃大仙雙鳳街50-52號成功樓2字樓 Tel: 2351 4771 Fax: 2351 8014
1/F., Shing Kung House, 50-52 Sheung Fung Street, Wong Tai Sin, Kowloon

橫頭磡辦事處

九龍黃大仙橫頭磡邨宏顯樓平台104-105室 Tel: 2336 8192 Fax: 2336 1592
Flat 104-105, Wang Hin Hse., Wang Tau Hom Est., Wong Tai Sin, Kowloon

新蒲崗辦事處

九龍新蒲崗彩虹道60號衍慶大廈1樓C10 Tel: 2321 8111 Fax: 2321 8081
C10, 1/F., Yin Hing Bldg., 60 Choi Hung Road, San Po Kong, Kowloon

真誠為香港

民協就長遠房屋策略諮詢文件的初步意見

1. 前言

1.1. 本文件為香港民主民生協進會（下稱「民協」）就《長遠房屋策略諮詢文件》（下稱「長策文件」）所提的建議書。本意見書共分為兩大主題：土地及房屋。每個主題內，民協皆會對長策文件提出意見及建議。

1.2. 民協對房屋政策的期望

民協對於房屋政策有以下期望。第一，政府務必保障市民居住權，尤其低下階層；第二，政府須確保土地、房屋資源分配是合適且公平的；第三，政策和制度是要穩定的，絕不能因一時市場波動而朝令夕改。

1.3. 民協對長策文件的立場

民協覺得長策文件未能符合以上期望，而此文件具體問題如下。第一，此文件所提大多是新瓶舊酒，由現行或舊政策堆砌出來，並無創見及新思維；第二，未有提出善用現有土地之法，例如新界的棕土區、丁屋地、市區軍地等；第三，未有具體措施解決市區住屋問題，例如租金高昂、劏房等；第四，未有關注年青人的住屋需要。

2. 有關「土地」的意見

2.1. 增加土地供應策略「避重就輕」

長策文件先點出土地不足故社會須作犧牲，並敦促政府加快土地的審批（參文件 95 及 96 頁）。然後，往後近十頁只是「轉載」政府增加房屋土地供應措施，便草草完結，並無提出政策方向。而且，對於一些有效但會影響既得利益者的增加土地供應策略，則避而不談。民協現就建立土地儲備及規劃，提出以下意見。

2.2. 應善用市區軍地

駐港部隊現擁地約 27 平方公里，部份位於市區中樞的優質發展地段，例如九龍東軍營和槍會山軍營（軍事用地列表詳載於附件一）。而長策文件第九章亦明言考慮把部份市區的非住宅設施移至較偏遠地區以釋出土地建屋，軍事設施實可考慮。若政府能主動研究並提請中央，把部份使用率低且無礙防務的軍地讓出，使公屋毋須見縫插針地興建。

2.3. 發展新界棕土區

另外，新界有不少走在法律灰色地帶的停車場、貯存場，亦即「棕土」，可望作發展用途（棕土區資料詳載於附件二）。誠然，社會對棕土區上的產業有一定需求，而它們亦可能牽涉複雜的業權。然而，「棕土」面積估計達 8 平方公里，是全港公營房屋佔地的一半，若能發展少量已毋須覬覦郊野公園。另外，這些區域不但因已有基建而較易發展，亦較開發鄉郊的生態破壞為少，更能提昇土地的使用效率。政府現應重新訂立、改善新界的規劃政策、法例，讓當中未善用的地皮得到發展，亦讓回收場、貯存場等產業健康發展。

2.4. 檢討丁屋政策

政府亦應檢討新界的小型屋宇政策（丁屋），因這關乎土地資源的分配合適與否問題。現今 70 多平方公里的住宅用地有一半為低密度和空置率高的「鄉郊居所」，主要預留作興建丁屋之用；各區「鄉村式發展」用地竟達九百多公頃，並集中於新界西及北區（「鄉村式發展」用地資料詳載於附件三），政府實應研究如何釋放及善用此等土地。民協認為可以彈性處理丁屋的興建問題，例如以屋邨或單棟高樓形式興建等，另外亦可考慮「收購」原居民的丁權，並提供現金補償或換地。長遠而言，政府必須考慮「截龍」以取消丁屋政策。

3. 有關「房屋」的意見

3.1. 長策文件低估房屋需求

長策文件的房屋需求推算由四大部分相加而成（長策文件 P.28-37）：

- 一）住戶數目淨增長；
 - 二）受重建影響的住戶；
 - 三）居住環境欠佳的住戶；
 - 四）其他（主要指外地買家購買後但沒有再出租或出售的單位）；
- 數字為未來十年將有四十多萬個單位需求，根據公私營房屋「六四比」，公營房屋十年供應約為廿七萬。民協認為此數目是低估的，分析如下。

3.1.1. 未有顧及公屋輪候冊數字

現時公屋輪候冊已有廿三萬申請人，顯示現時有實質房屋需求的數字已有廿三萬，加上每年輪候冊人數的增長，未來十年的公營房屋需求實遠遠超過長策文件中推算的約廿七萬個單位。

3.1.2. 未有計算希望「換樓」的需求

長策文件假設已有適切居所的住戶並不會產生新增的房屋淨需求。惟以此推算，則未有計算現時文件中認為是適切居所的住戶希望提昇居住環境的房屋需求。事實上，香港現時的每人平均居住面積為 15 平方米，只及新加坡的 30 平方米的一半。政府實在有責任提出改善的計劃。

3.1.3. 預計未來十年重建所有樓齡 50 年的舊樓是過於樂觀

長策文件計算劏房戶住屋需求時，假設 50 年樓齡舊樓的劏房戶將會於未來十年全數重建，故在計算劏房戶住屋需求時，減去樓齡 50 年舊樓內的劏房戶。惟預計未來十年能重建所有樓齡 50 年的舊樓是過於樂觀。

3.1.4. 未有計算工廠大廈劏房數字

長策文件在推算劏房戶數目時，是根據督導委員會委託獨立機構進行的「香港分間樓宇單位調查」而作出估計。惟調查只以全港樓齡 25 年或以上的私人樓宇及綜合用途樓宇作抽樣調查，卻未有計算工廠大廈之劏房戶，因此會低估劏房戶的房屋需求。

3.2. 加快舊公屋重建

3.2.1. 重建可增單位、減劏房

這些舊式屋邨均位於市區，基礎設施、交通配套完備，不過卻未有盡用地積比率。其實以現時的技術重建舊屋邨，可以紓緩土地

不足，解決市區覓地難的情況。按重建公共屋邨不單可增公屋單位，而且3年內計劃重建屋邨的空置單位，房屋署都會凍結編配，政府實可將此類單位用作安置居於環境惡劣又已在輪候公屋的劏房戶。民協認為，政府應該積極考慮優先為超過40年的公共屋邨實施重建，加快重建舊式屋邨計劃以釋放地積比率，解決迫切的住屋需要。

3.3. 特殊住房需要

年青並不代表向上流動、改善住屋機會較高，在高樓價、房屋短缺和教育制度未追上全球經濟發展的情況下，年青、高學歷的人的住屋需求亦是不容忽視的。民協建議設立青年住房以滿足青年需要。

3.3.1. 青年住房

民協建議盡快落實資助非政府機構興建青年住房，可考慮利用荒廢校舍，並參考大學宿舍的模式營運，供18至35歲合資格單身年青人租住。而在租住青年住屋的同時，仍可繼續申請輪候公屋。另外，年青人有自身的理想，民協建議設立具主題和照顧特別需要的青年宿舍，例如宿舍某些宿位或區域可以提供樂隊練習室或文娛設施等。

3.4. 劏房問題

3.4.1. 取締惡劣劏房

根據「香港分間樓宇單位調查」，缺乏可見間隔物及其中一項必要設施（廁所、廚房／煮食地方、供水設施）的惡劣劏房達30600個。劏房環境惡劣乃不爭的事實。大多劏房單位衛生及安全狀況欠佳，劏房改裝工程帶來的衛生及安全狀況，實在令人憂慮；另一方面，除了空氣不流通和悶熱，住戶亦經常面對噪音，或大廈結構危險的問題，反映劏房住戶的居住質素十分惡劣。所以，民協要求政府盡快立法取締惡劣環境劏房，保障市民得到尊嚴適切的居住環境。另一方面，惡劣劏房取締後，政府須為住戶提供過渡性房屋，而長遠亦應向合資格人士提供公屋。

3.4.2. 重推租務管制

自政府分別於1998年及2004年撤消租金管制及租住權保障，導致私樓租金飆升，基層市民因為租金高昂和失去租住權保障，無法選擇下租住惡劣劏房。即使租住劏房，基層居民仍然要面對迫遷和大幅加租。搬遷不只為家庭帶來龐大的經濟壓力，同時也會增加住戶的心理壓力及家庭成員之間的張力。因此，民協要求政府恢復租管，立法規定原租戶擁優先續租權及限制大幅加租，並且提供租金津貼，紓緩劏房住戶的租金負擔壓力。

4. 有關「房屋政策」的意見

4.1 富戶政策

富戶政策是要平衡公屋資源的合理運用之餘，能給予公屋居民穩定的居所、以藏富於民。民協認為可維持現時的每月入息及資產淨值的計算方法。惟須檢討及增加資助入息上限的水平以及只計算申請人及其配偶以

外的家庭成員總收入的某個百分比，以反映現時資助入息限額偏低以及鼓勵子女與父親共住，以配合年青家庭成員照顧長者的政策。

4.2 寬敞戶政策

房委會於2013年10月起將寬敞戶的優先處理準則收緊，原先有家庭成員60歲可獲豁免而收緊至70歲才可獲豁免。民協認為要配合優先照顧長者政策，應將收緊寬敞戶的措施分階段執行：例如現時仍維持有60歲家庭成員可獲豁免，分階段收緊至65歲及70歲。

4.3 擠迫戶政策

現時的「紓緩擠迫調遷計劃」及「改善居住空間調遷計劃」都簡單地以住戶平均居住面積為優先調遷的準則，未有考慮家庭成員若皆為成人、或三代同堂（有長者同住）、或子女皆已長大，此類家庭需要的居住面積較大；有關政策亦未有考慮住戶申請調遷的次數，至使有住戶申請多次「改善居住空間調遷計劃」仍只能有較後的選樓次序，因而未能選擇到合適單位。

民協建議訂立「擠迫家庭」計分標準，以平均居住面積、居住年期、居住人口結構（如子、女已成年、「三代同堂」等）、申請次數等為計分標準，更公平地改善公屋住戶的擠迫問題。

黃大仙區議員
莫應帆 許錦成

附件一：香港軍事用地列表

區域	設施／用地名稱	地址	面積（公頃）
香港	中環軍營	金鐘海旁	2.8
	赤柱軍營	赤柱半島最南端	122.3
	三軍司令官邸	白加道 11 號	0.5
	正義道軍營	正義道 1 號	1.4
	西區軍營	般咸道 88 號	0.1
九龍	槍會山軍營	尖沙咀柯士甸道 127 號	11
	九龍東軍營	聯合道、窩打老道及禧福道及聯福道交界	10
	歌和老街一號 A	/	0.1
	昂船洲軍營	昂船洲志昂路	75.7
新界	石崗軍營	錦田公路 260 號	159
	石崗村	錦田石崗	
	新田軍營	新田以南小磡村以北的山谷，嘉龍路盡頭	未有確實資料
	潭尾軍營	元朗牛潭尾村及攸潭美新村之間	57
	新圍軍營	沙頭角公路以北	未有確實資料
	新圍／大嶺練靶場	上水華山一帶	47.5
	青山練靶場	青山以西的山地	2263
	大澳軍營	石仔埗	未有確實資料
	赤鱗角軍事運輸中心	航膳西路 1 號	未有確實資料

市區樞紐位置／優質發展地段

附件二：新界棕土區資料

土地類型	面積（平方公里）
貯物、回收場	4.631
貨櫃場	1.779
貨櫃車停車場	0.511
一般停車場	0.328
其他（荒地／難以辨認）	0.783
合共	8.032

摘自公共專業聯盟於 2012 年 3 月 8 日的《新界棕土研究及土地發展方略》報告

附件三：「鄉村式發展」用地資料

區議會分區	土地面積（公頃）
中西區	0
灣仔	0
東區	0
南區	3.0
油尖旺	0
深水埗	0
九龍城	0
黃大仙	0.2
觀塘	6.3
葵青	8.5
荃灣	29.2
屯門	57.6
元朗	228.4
北區	127.7
大埔	121.1
沙田	102.1
西貢	142.8
離島	106.0
總面積：	<u>932.9</u>



工聯會九龍東區議員聯合辦事處

附件三

九龍新蒲崗彩虹道 30-32 號三樓

Tel: 23215485 Fax: 23206612

敬啟者：

「連繫九龍東·環保連接系統」談不上連繫

政府開展「連繫九龍東-環保連接系統」第二期公眾諮詢。我們認為有關計劃違反了「連繫」九龍東之原意，甚至乎是將整個核心商業區跟九龍東各舊區「分割」，令九龍東的居民難以「共享」發展成果。

根據政府的規劃藍圖，有意將啓德發展區、觀塘商貿區以及九龍灣商貿區連結，發展成中環以外的另一個核心商業區，並引進單軌列車貫通整個發展區。首先，我們認同單軌車在發展區內之需要，但作為地區團體，代表著民間意見，我們更關心發展區跟舊區之聯繫，以及保育地區文化的重要。

因此，我們認為單軌車系統，有必要延伸至九龍東之舊區，而發展區內之規劃亦要兼顧街道文化。此舉既讓居民體會發展的成果，亦能將九龍東原有的文化溶入發展區內，形成一個既有地區特色，而當區居民又能參與其中、充分體現「共建·共構·共享」的新發展項目。

每一個九龍東的居民，都希望高架連接系統不會變成一個純粹為跨國財團而設、純粹為連接各總部大樓、純粹為財金精英而設的「專車」，而是一項能接載九龍東居民到發展區內，享用休閒設施、享受綠色環境、體會文化特色的連繫工具。

希望政府能接納我們的建議，包括保留原設於啓晴邨的車站，以直接裨益當區，以至翔龍灣等屋苑之居民。同時，延伸單軌車線道至舊區，並透過設計及營造，將路面及單軌車站的設施融和，設立共同的連接點，加強舊區居民與新發展區的互動，真正做到最理想的新舊共融。

此致

黃大仙區議會
李德康主席

區議員: 陳婉嫻 何賢輝
莫建榮 譚美普 王吉顯
社區幹事: 陳澤森 陳曉婷
增選委員: 林文輝 王惠成
吳卓穎 謹啟

二零一三年十一月四日