

香港特別行政區第五屆黃大仙區議會
第十次會議記錄

日期：二零一七年五月九日(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

主席：

李德康先生, BBS, MH, JP

副主席：

黎榮浩先生, MH

出席者：

陳曼琪女士, MH, JP	黃大仙區議員
陳安泰先生	"
陳偉坤先生, MH	"
陳炎光先生	"
陳英先生	"
蔡子健先生	"
何漢文先生, MH	"
許錦成先生	"
簡志豪先生, BBS, MH, JP	"
郭秀英女士	"
林文輝先生, JP	"
李東江先生	"
雷啟蓮女士	"
莫健榮先生, MH	"
沈運華先生	"
施德來先生	"
譚香文女士	"
譚美普女士	"
丁志威先生	"
黃逸旭先生	"
胡志健先生	"
胡志偉先生, MH	"
袁國強先生	"

列席者：

范靜然女士	東九龍及西貢首席廉政教育主任	廉政公署)為議程三(i)
吳漢昌先生	高級廉政教育主任	")出席會議
應芬芳女士,JP	啟德辦事處專員	土木工程拓展署)為議程三(ii)
馬漢毅先生	總工程師/九龍 3	")出席會議
馮英倫先生	局長政治助理	發展局)
馮天賢先生	助理秘書長(基建統籌)4	")
謝孟軒先生	高級工程策劃經理	")
楊詠珊女士	董事/規劃	奧雅納工程顧問)
鄧思威先生	主任/交通	")
江潤珊女士, JP	黃大仙民政事務專員	黃大仙民政事務處	
鮑湛誠先生	黃大仙區指揮官	香港警務處	
林文儀女士	黃大仙及西貢區助理福利專員 1	社會福利署	
黃漢傑先生	物業管理總經理 (黃大仙、青衣及荃灣)	房屋署	
容建文先生	總工程師	土木工程拓展署	
甘慧明女士	高級運輸主任/黃大仙	運輸署	
梁志輝先生	黃大仙區康樂事務經理	康樂及文化事務署	
陳寶儀女士	黃大仙區環境衛生總監	食物環境衛生署	
徐卓鋒先生	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處	
梁惠珍女士	高級聯絡主任 1	"	
彭淑華女士	高級聯絡主任 2	"	
吳惠蓮女士	高級行政主任(地區管理)	"	
唐慧蘭女士	一級行政主任(區議會)	"	

秘書：

傅申女士 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第五屆黃大仙區議會第十次會議，特別歡迎社會福利署黃大仙及西貢區助理福利專員 1 林文儀女士代表專員伍莉莉女士、運輸署高級運輸主任/黃大仙甘慧明女士代表總運輸主任蔡植生先生，以及康樂及文化事務署黃大仙區康樂事務經理梁志輝先生代表總康樂事務經理（九龍）鄧敏華女士出席是次會議。

2. 議員備悉放於席上的議程及項目討論時間表的建議。

一 通過黃大仙區議會二零一七年三月七日第九次會議記錄

3. 議員得悉秘書處於會前沒有收到關於上次會議記錄的意見，並同意通過上次會議記錄。

二 黃大仙區議會二零一七年三月七日第九次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 33/2017 號)

4. 秘書報告由上次會議至是次會議期間曾傳閱的黃大仙區議會文件：

(i) 第30/2017號 - 《吸煙(公眾衛生)條例》(第371章)《2017年吸煙(公眾衛生)(指定禁止吸煙區)(修訂)公告》；

(ii) 第31/2017號 - 2017年世界衛生日 - 「抑鬱症」；及

(iii) 第32/2017號 - 啟德發展區興建新急症全科醫院。

5. 議員備悉進展報告的內容。

三 討論事項

- (i) 廉政公署東九龍及西貢辦事處 2017/18 年度工作計劃
(黃大仙區議會文件第 34/2017 號)

6. 主席歡迎為此議程出席的廉政公署東九龍及西貢辦事處代表，包括署理首席廉政教育主任范靜然女士，以及署理總廉政教育主任吳漢昌先生。

(莫健榮議員於二時四十分到席。)

7. 范靜然女士介紹文件。

(林文輝議員於二時四十五分到席。)

8. 副主席感謝廉政公署代表的介紹，認為廉政公署東九龍及西貢辦事處來年的工作策略能有效鞏固香港的廉潔文化。他表示隨著政府近年推動私人樓宇成立業主立案法團，以及不少樓宇需要進行大型維修工程，本港不時出現一些涉嫌貪污的個案。儘管廉政公署已迅速調查及跟進這類個案，使情況得以受控，但他認為署方仍須加強第四項工作策略「推廣廉潔樓宇管理」，避免樓宇管理事件上再次出現貪污事件。另外，他留意到政府在今年初曾就修改建築物管理條例(第 344 章)進行諮詢，是次修訂的其中兩點牽涉到提高業主大會通過大型工程決議的法定人數及修訂授權書制度，以提高物業管理的透明度，打擊圍標。他希望了解廉政公署在來年會如何提升公眾對廉潔樓宇管理的關注。

9. 郭秀英議員同樣對廉潔樓宇管理表示關注。她建議廉政公署除了主動接觸新成立的法團及收到屋宇署維修令或消防安全指示的法團外，亦應加強與已成立的法團溝通，提供防貪教育服務。另外，她表示雖然圍標事件主要由競爭事務委員會負責監控，但普羅大眾一般認為廉政公署亦有責任，因此希望廉政公署能與競爭事務委員會代表一同到訪地區，甚至邀請委員到廉政公署參觀，讓市民了解廉政公署及競爭事務委員會的工作，同時提升市民對廉潔文化的認識。

(陳曼琪議員於二時五十分到席。)

10. 范靜然女士感謝兩位議員的建議和查詢。她表示廉政公署一向重視推廣廉潔樓宇管理，並非常關注「圍標」問題。樓宇「圍標」作為一項嚴重的反競爭行為，除了由競爭事務委員會負責執法外，「圍標」如涉及貪污，廉署必定依法跟進。若廉署收到政府部門或機構轉介的貪污舉報，亦會按既定程序處理。為了預防圍標，廉政公署會透過宣傳及教育，建議法團及管理組織在招標文件中加入「誠信條款」或「反圍標條款」，並進行公開招標及聘請有良好信譽的工程顧問等，以減少樓宇維修中涉及貪污和「圍標」的機會及進一步保障法團的利益。她表示廉政公署編制了一份《樓宇維修實務指南》，詳細列出法團在進行樓宇維修工程招標時可採取的防貪措施，當中包括維修顧問合約內「誠信條款」的參考範本，以及招標文件中有關「反圍標條款」的參考範本等，以供業主參考及引用。另外，她表示廉政公署來年會透過不同形式的宣傳活動，包括向已成立的法團發出信件或宣傳單張，宣傳廉政公署的服務。如果法團希望了解更多防貪相關的法例，或者希望就招標維修工程取得防貪建議，廉政公署樂意接受邀請到各屋苑舉辦防貪教育講座。此外，她表示廉署重視直接聽取市民意見，將繼續舉辦會晤市民茶敘，歡迎各位議員及地區團體直接聯絡廉政公署，安排參觀廉政公署東九龍及西貢辦事處，以促進交流。最後，她表示廉政公署東九龍及西貢辦事處將於今年九月底至十月由藍田遷往九龍灣，屆時亦會邀請各位到新辦事處參觀。

11. 李東江議員表示，黃大仙區部分樓宇尚未成立法團，但設有業主委員會。他查詢廉政公署日常會否接觸這些業主委員會。

12. 范靜然女士表示，業主委員會亦是廉政公署的服務對象。廉政公署一直在工程招標及大廈維修上協助不少業主委員會，讓委員了解招標程序中的防貪措施。此外，業主委員會剛剛成立或經歷換屆時，新上任的委員往往對防貪法例了解不足，因此廉政公署亦會透過舉辦講座，協助他們提高警覺及採取有效的措施，預防貪污。廉署亦十分樂意接受業主委員會的邀請，安排防貪教育講座，歡迎有興趣的業委會直接聯絡廉政公署。

13. 主席感謝委員的意見，希望各位有需要時多與廉政公署聯絡，亦請廉政公署代表備悉委員的意見。

(ii) 九龍東環保連接系統第一階段詳細可行性研究中期公眾諮詢

(黃大仙區議會文件第 35/2017 號)

14. 主席歡迎為議題出席會議的發展局局長政治助理馮英倫先生、發展局助理秘書長(基建統籌)馮天賢先生、發展局起動九龍東辦事處高級工程策劃經理謝孟軒先生、土木工程拓展署啟德辦事處專員應芬芳女士, JP、土木工程拓展署總工程師/九龍 3 馬漢毅先生、奧雅納工程顧問董事/規劃楊詠珊女士及奧雅納工程顧問主任/交通鄧思威先生。

15. 應芬芳女士及鄧思威先生以簡報輔助介紹文件。

(黃逸旭議員於三時十分到席。)

16. 應芬芳女士表示是次諮詢的目的是希望獲得議員的支持，以高架模式作為環保連接系統的方案。她指研究分析指出九龍東已發展多時，再沒有空間增設新的地面系統。若未能得到議員的清晰支持，署方只可從優化現有的道路運輸系統及改善步行環境的方式以應付市民出行的需要。

17. 袁國強議員代表民建聯黃大仙支部介紹意見書(附件一)。

18. 陳安泰議員提醒署方縱使高架模式較地面模式方便，但須注意高架模式是否合乎成本效益，同時高架系統的專軌亦不能供其他車輛使用。相反巴士系統成本較低，並可以單層巴士或雙層巴士載客，路面亦可供其他車輛使用，足以應付啟德發展區未來十三多萬居住人口的需要。他欲先了解高架模式的建造費用，才決定是否支持高架模式方案。

19. 李東江議員相信高架系統的運作模式與港鐵的運作模式相似，查詢分站是否需要汽車的交通配套及系統的乘客是否以旅客或啟德發展區設施使用者為主。他擔心新增的連接系統會增加車流及人流，或進一步加重地區的交通壓力。

20. 莫健榮議員表示鑑於啟德發展區居住人口可多達十三多萬及鄰近商業用地已改為公營房屋用地，而近港鐵啟德站的分站與其他分站有一定距離，建議署方重新考慮系統的車站位置，以應付人口增長的需要及提升轉乘的便利。另外，他表示現時的建築成本及人流估算已有所不同，希望署方能就系統的經濟回報率提供最新資料，及解釋為何擬建的車站位置較早前建議的車站位置更遠離啟晴邨及德朗邨。他表示贊成高架模式方案，原因是香港人多車多路窄，地面已沒有空間發展新的系統，高架模式是無可奈何下的唯一選擇。

21. 蔡子健議員支持高架模式方案，表示觀塘商貿區於現時及未來發展下路面未有足夠空間發展巴士捷運系統、現代化電車或旅客捷運系統等集體運輸系統。他認為高架系統於九龍東的發展過程中是必需的，然而其走線設計須從改善九龍東交通及照顧居民需要等整體方向著手，否則九龍東交通只會於商業發展過程中面臨更進一步的壓力。他列舉觀塘區道路經常出現擠塞及港鐵列車延誤為例，指出九龍東居民面對相當沉重的交通壓力。他表示既然地面已無法再發展運輸系統，期望署方能以高架系統改善九龍東交通。

22. 胡志偉議員認為走線設計是整個項目的關鍵議題，指現時的走線設計混淆了交通及旅客需求，質疑項目的成本效益實際不大。他指出港鐵觀塘線負荷已甚大，提議署方參考港鐵北港島線的做法，以系統接載沿觀塘區海濱的乘客為主，發揮分流作用及節省旅程時間。他認為合理的走線佈局是由啟德出發，途經宏光道及海濱道，終點站設於油塘，而並非觀塘；強調基於分流的概念，這樣更能平衡港鐵觀塘線的流量。他指出現時的走線設計過於迂迴，沿觀塘區海濱的乘客並不能因乘搭系統而節省旅程時間；而途徑的地點人流不足，令其成本效益存有疑問。他表示要有具體的走線設計才能決定整個方案是否可行，繼而再決定其成本效益是否合理。他並不會於現階段表態支持或反對，但希望署方能以分流及平衡港鐵觀塘線的概念設計走線，以紓緩現時觀塘區的交通壓力。

23. 譚香文議員表示將系統與港鐵車站的交匯點設於現已十分擠逼的港鐵觀塘站及九龍灣站只會進一步集中人流，提議署方考慮選擇人流相對較少的車站作為交匯站。就估算中僅得百分之一的經濟回報率，而必須承擔長期的維修費用，譚議員擔心系統啟用後會入不敷

支，耗用公帑卻做「蝕本生意」。她認為如果系統並不是以便利居民的交通需要為主，署方便須就成本效益方面解釋為何在項目財務表現遜色的情況下仍要建議以高架模式作為環保連接系統的方案。

(胡志偉議員於三時三十分離席。)

24. 許錦成議員關注高架系統造價高昂，認為地面沒有空間發展新的系統也不代表高架系統一定可行，並對研究分析指出其整體效益是最高的說法有所保留。他表示如果署方於有具體的走線設計及深入研究後發現高架系統未能有效地改善交通及成本效益不足，便無必要再繼續推行高架系統。

25. 陳英議員支持高架模式的方案，表示興建集體運輸系統不外乎是從地面或高空發展。他曾考察其他城市的巴士捷運系統運作，認為其成效欠佳，主因是專軌佔用了路面空間。然而，他提醒署方須小心考慮項目的定位，若然是以休閒為主則現時的走線設計問題不大；但如果是以照顧居民需要為主，他認為現時的走線設計與民居距離太遠，同時途徑例如啟德遊輪碼頭等的地點人流並非暢旺；憂慮系統啟用後會出現使用率不足、但上坡地區的居民仍須面對交通擠塞的問題。他亦欲了解最新的系統造價及預計的車費價格資料，認為雖然政府發展大型集體運輸系統並非以賺取利潤為主，但系統啟用後仍應盡可能保持收支平衡。

(丁志威議員於三時四十分離席。)

26. 黎榮浩副主席感謝署方到訪黃大仙區議會介紹文件，表示啟德的發展方向已討論多時，而現時估計啟德發展區居住人口可多達十三萬，相信未來每天將有至少十五萬人次進出啟德，並指出如何有效管理以上人流是一大難題。黎副主席認為啟德周邊的道路網絡並非十分完備，或難以應付日後市民的需要，因此高架系統是相對較可行的做法。他期望署方能吸納議員就走線設計及與港鐵車站交匯點等議題上的意見，避免進一步加重當區的交通壓力。

27. 沈運華議員表示支持政府投放資源改善九龍東交通，但認為政府在發展九龍東及其交通配套的問題上思考有欠周詳，指出若政府希望打造九龍東為另一個主要核心商業區，走線的設計應是將民居連接至商業區，而並非純粹於商業區內行走，否則作用不大。他並不反對使用 120 億港元興建高架系統以改善九龍東交通，但系統只於商業區內行走對改善交通並無實質幫助，對此感到十分可惜。他期望系統能將民居與商業區連接，方便上班人士進出啟德。他比喻興建運輸系統連接中環、金鐘及灣仔並不會有效改善中環核心商業區的交通，但若有運輸系統將東大嶼山及荃灣等地區與金鐘連接便可將外來的工作人口帶入商業區，以減輕鐵路及道路的壓力。就胡志偉議員提出將終點站設於油塘的建議，他相信於海上興建設施所面對的收地及技術問題較地上興建為少，期望署方能仔細考慮議員及地區持分者的意見，使公帑能用得其所。

28. 譚美普議員指現時繁忙時間道路十分擠塞、市民亦難於港鐵車站登上列車，期望能藉著發展環保連接系統的契機解決九龍東的交通問題。基於地面空間已經不足，高架模式或許是其中的一條出路。然而，她認為目前高架系統的定位偏向商業化，其走線設計亦遠離民居，居民未能完全受惠。她認同陳英議員的看法，表示上坡地區的居民經常要面對交通擠塞的問題，並指出工聯會曾於上屆區議會提交意見書表達希望系統能接近民居的意願，期望署方能多加考慮上坡地區居民的需要。

29. 陳安泰議員補充指原則上反對以 120 億港元興建高架模式的環保連接系統，認為其造價過於昂貴。他建議以巴士串連啟德發展區和港鐵觀塘站、九龍灣站及啟德站，彈性調整班次頻率，例如於繁忙時間或區內有表演或體育節目時增加班次，達致疏導人流及節省營運費用的效果。他舉港鐵東鐵綫大學站為例，指市民可先乘搭列車到達車站，其後再乘搭巴士前往站外的其他地點。

30. 李東江議員得悉興建高架系統後地面仍會維持行車，認為高架系統對提升載客量及寬敞度有正面作用，因此表示支持高架模式的方案。

31. 應女士感謝各位議員提供的寶貴意見。對於議員就項目成本

效益的憂慮，她指出根據早年初步可行性研究的估算，高架模式的建造成本按二零一零年價格計算約為 120 億港元，其經濟回報率約為百分之一。她指出近年九龍東已開始轉型為商業區，並已有三萬多人入住啟德區內的公共屋邨；同時政府發展興建大型集體運輸系統需要從社會的整體經濟利益及提升居民日常出入便捷度的角度出發。高架系統能為社區提供一個穩定可靠的連接系統，滿足長遠的發展需要。然而，她表示是否會繼續推行高架模式的方案仍須視乎第二階段詳細可行性研究的結果。

32. 應女士指第二階段詳細可行性研究將會審視項目的走線及覆蓋範圍，可回應議員對系統能否發揮分流作用、會否加劇港鐵站擠塞情況及車站位置的選址等議題的關注，從而訂立最合適及妥善的方案，並會為此方案進行詳細的成本及經濟回報率估算。根據初步可行性研究的估算，她預料系統的日常收入可應付日常維修保養開支，但政府或需要為建造費用和定期的資產置換開支進行補貼。她續指隨著九龍東的急速轉型及地區人口密度提升，初步預測系統每日平均載客量會較早前估算的二十萬人次為高，當中乘客主要來自九龍東居民及上班人士，應可照顧本地居民的需要。至於有意見指應採用建造成本較低的現代化電車系統，她解釋研究分析發現即使一個零成本的地面運輸系統，亦只會對交通造成負面影響。相反，增設高架系統並不會對現有地面運輸系統帶來負面影響；因此比較之下，署方仍建議把高架模式視為環保連接系統的發展方向，並就此再進行深入研究。

33. 應女士明白隨著九龍東轉型，港鐵觀塘線的擠迫問題日漸嚴重。因此，署方會於第二階段的研究重新審視與港鐵車站交匯的議題，務求透過系統為居民帶來方便。她亦表示於設計走線時，除了考慮啟晴邨及德朗邨的三萬多居民，亦要考慮修訂中的《啟德分區規劃大綱圖》所建議於近宋皇臺道發展的公共房屋項目，並會微調走線設計以切合上班人士及居民的需要。她指出高架系統能與港鐵沙中綫啟德站發揮換乘及分流的作用，舉例指現時市民從新界東前往九龍灣只能依靠乘搭港鐵觀塘線的列車。相反，系統啟用後市民從新界東可先乘搭港鐵沙中綫列車前往啟德，再轉乘環保連接系統到達九龍灣，此舉有助減少港鐵觀塘站及九龍灣站人流；而署方將會就系統的分流效益作出深入研究，並會審視議員提出的走線及覆蓋範圍的建議。她重申署方十分關注項目是否能達致物有所值的效果，而團隊亦會盡力優化系統，並會於下一階段再向議員作詳細交代。

34. 陳安泰議員備悉系統能與港鐵沙中綫啟德站發揮換乘作用的構思，但認為疏導人流應採用混合處理的方法，以環保巴士接載港鐵乘客至啟德發展區各個地點才為上策。他認為項目的財務表現十分重要，建議署方尋找商界專才負責發展交通項目，妥善運用香港資源。

35. 主席指出大部份議員同意現時觀塘區地面交通十分擠塞，事實上已不可能再於地面發展新的交通系統，及認同署方以高空為發展環保連接系統的方向。他歸納下列黃大仙區議會所持的意見，並要求署方備悉。第一，署方須慎重考慮系統與港鐵車站交匯的選址，避免過份集中人流，對居民造成額外的交通壓力。第二，署方於設立分站位置及系統走線時須審慎考慮各分站與不同分站、住宅區及人流集中地之間的距離，他相信目前有關環節的建議仍屬於概念階段。第三，鑑於系統造價高昂，許多議員十分關注其成本效益，署方須於第二階段就該議題作深入研究，使公帑用得其所，同時解決居民面對的交通問題。

36. 主席個人認為新蒲崗的商廈發展具有前景，但新蒲崗屬於九龍東區內較舊的工商業區，發展條件不足。他建議署方考慮將走線延伸至新蒲崗，透過高架系統將啟德、九龍灣及新蒲崗串連，為新蒲崗的整體發展帶來重大裨益。

37. 主席總結，大部分議員同意以高空為發展環保連接系統的方向，期望署方於進行第二階段的研究時，審慎考慮黃大仙區議會的意見；並歡迎署方能繼續與議會及市民進行更多的溝通和聯繫，以尋求一個符合發展需要及改善交通的解決方案。他再次感謝署方到訪黃大仙區議會。

(iii) 動議：要求就收緊富戶政策進行全港性諮詢
(黃大仙區議會文件第 36/2017 號)

38. 主席表示，簡志豪議員代表民建聯黃大仙支部，提出了有關要求就收緊富戶政策進行全港性諮詢的動議，並由袁國強議員及何漢文議員和議。

39. 何漢文議員介紹文件。

40. 副主席支持此動議，並認為「新富戶政策」在欠缺社會共識下推行過於倉促，未見其利，先見其害。新政策不但未能遏止樓價上升，亦無助減少公屋輪候時間。有社會學者曾經表示新富戶政策最多只能令約三百多戶公屋富戶交出公屋單位，對於減少公屋輪候時間只收杯水車薪之效。新政策亦會扭曲家庭倫理，例如可能導致夫婦離婚、子女放棄養育父母並離家居住。他同意政策的原意是讓更需要的人士入住公屋單位，但認為香港房屋委員會(房委會)應全面諮詢公眾，並就執行細節取得社會共識。

41. 許錦成議員贊成此項動議，亦認同房委會應就「新富戶政策」全面諮詢公眾意見，不應倉促推行。他憶述不久前於房屋事務委員會會議上就新政策發表意見時，已表示新政策的效果有限，只會演變成擾民政策。房委會最終只能收回數百個單位，但卻對公屋居民產生巨大的影響。他質疑以往政府執行任何新政策前均會諮詢公眾，現時「新富戶政策」將影響二百多萬的公屋居民，卻沒有諮詢過居民的意見。他認為唯有增加房屋供應才是真正解決公屋輪候時間長的辦法。他不滿新政策執行透明度嚴重不足，表示有不少市民向他查詢新政策的執行詳情。他希望了解長者戶及綜援戶是否獲得豁免，不受新富戶政策影響，但房委會未有廣泛公布相關執行細節，而在房委會的網頁亦難以查閱。

42. 胡志健議員支持此項動議。他指接獲不少居民對「新富戶政策」細節的查詢，但現時這方面的資訊嚴重不足，即使他向地區屋邨管理辦事處詢問仍無功而返，房屋署職員甚至請他直接向較高層的人員查詢。他希望房屋署黃漢傑先生稍後可回應政策執行細節。此外，他認為「新富戶政策」與舊有政策的原意相違背，舊有政策希望公屋居民能夠在居住於公屋期間儲備充足資金，培養足夠的經濟能力購買居者有其屋(居屋)或私人樓宇單位。但在新政策之下，只要住戶擁有物業，或資產超出上限就要交出公屋單位。不少長者在工作了大半輩子後存有數百萬元的積蓄，既不足以購買私人樓宇單位，而租住單位的話，恐怕五至六年間就會花光積蓄，又要重新申請輪候公屋單位。他反映街坊意見指，如此重要的政策，房委會從未諮詢過公屋住戶的意見，亦從未進行任何全港性諮詢。因此他支持這個動議，並要求房委會就新政策進行全港性諮詢。

43. 沈運華議員表示，根據現時「雙軌制」富戶政策，若住戶每月入息超過限制三倍及資產超過八十四倍，就必須繳交市值租金。房委會二零一六年十月二十八日的文件顯示，全港只有六十戶公屋家庭正在繳交市值租金。現時將雙軌變單軌，即月入超出限制五倍，或資產超過一百倍以上。他質疑全港六十個「公屋富戶」中究竟有多少人同時符合這兩個條件，因此他要求房委會重新檢討有關政策。最後，他不滿推行新政策諮詢不足，無法彰顯基本的「程序公義」。

44. 黃逸旭議員認為房委會推行新富戶政策，似是希望恫嚇公屋居民，多於解決公屋房屋問題。公共房屋問題的癥結是房屋供應量不足。他認同剛才不同議員的發言，指有不少家庭透過特別的方式逃避交出單位，包括只留一位長者在公屋單位居住，其他成員搬離單位。他引述一對居於公屋的老夫婦所言，他們含辛茹苦將兒女養育成人，兒女現時已開始工作，有自己的收入，以為可以安享晚年，但在新政策底下，卻變相強逼他們交出單位，並自行想辦法解決住屋問題，例如抽籤購買居屋單位或購買私人樓宇。可見新政策會使居屋市場及居屋第二市場更為熾熱，可謂未見其利，先見其害。同時，新政策推行操之過急，亦欠缺全面諮詢，地區房屋署職員也不清楚實際執行細節。最近一個月陸續有居民需要申報資產，問及地區房屋署職員，他們只知道現時仍是雙軌制，至於即將於十月推行的新政策則未有資料可以提供。他認為房委會應暫緩推行新政策，以免引起居民恐慌。

45. 陳偉坤議員認為，基層房屋政策是為了讓居民安居樂業。現時不少居民年輕時辛勤工作養育兒女，子女畢業後開始工作，便會超出收入限制。雖然房屋署堅稱有就新富戶政策進行諮詢，但他相信實際諮詢期十分倉卒，不但未有達致社會共識，甚至房屋署前線職員也未能提供任何資訊。他引述本年四月開始房屋署為現居於公屋的家庭申請者引入凍結時段的安排。若家庭申請者的申請表內全部成員均現居於公屋(無論是否同一公屋戶或分別居於不同公屋)，相關申請將被凍結一年。他認為此舉等如變相懲罰公屋居民，與新富戶政策相近，且兩者成效均不大。他同意房委會應增加公屋興建落成量，以解決公屋輪候時間長的問題。

46. 譚美普議員明白房委會希望解決基層住屋需求，不過社會對新富戶政策的效果成疑，不少公屋居民感到手足無措。針對本年四月

一日新推行的凍結申請一年的安排，她認為這樣對公屋居民不公平。她相信公屋居民有住屋需要才會申請輪候，加上新富戶政策，對居民情況而言是雪上加霜。此外，房屋署職員對新政策一知半解，建議她致電房屋署熱線查詢。因此她要求房屋署清晰地公布所有新政策的細節。

47. 郭秀英議員認同動議內容指，新政策不但未能改善基層住屋問題，更會引發不少社會矛盾。由於政策訊息不清，以及諮詢期倉卒，她無法解答市民有關新政策的查詢，例如六十歲以上的長者戶是否獲豁免資產審查，及本年十月始執行的資產審查是否屬抽樣形式等。

48. 李東江議員質疑房委會制定新政策的動機。香港單身人士漸多，部分因繼承遺產而有一筆資金，購買私人樓宇收租以維持收入。若他們自住該物業便沒有收入維持生活。過往政策一直行之有效，如今新政策卻令不少居民提心吊膽，因此他支持這個動議。

49. 房屋署黃漢傑先生感謝多位議員的發言。他代表房屋署，同時作為執行房委會決定的政府部門，回應坊間及議員的提問及意見。房屋署及房委會過往曾於不同場合，包括立法會房屋事務委員會、會見市民計劃、房委會資助房屋小組會議，及透過房委會委員參加不同團體舉辦的會議上，聽取社會各方面人士的意見。房委會早於二零一三至一四年度已討論修改富戶政策的事宜。當時有輿論認為，房委會已有近二十年未曾檢討過富戶政策，並指富戶政策寬鬆，有必要作全面檢視。但另一方面，亦有社會人士指修改富戶政策是擾民的舉動，理應全面取消。長遠房屋策略督導委員會(長策會)亦曾成立小組，將公屋富戶政策納入未來討論範圍，於不同場合諮詢各界人士。房委會修訂富戶政策的目的，是希望有效運用公共房屋資源，將資源留予有需要的人士。在執行細節方面，房委會已通過，新富戶政策將針對自本年十月須申報資產的公屋住戶，至於其他居民則保留雙軌制，直至他們須要申報資產為止。現時房屋署正在處理本年四月申報資產的居民，而他們仍然屬於雙軌制。房委會目前仍未把十月開始實行的新制度執行指令、細節及表格等發放至地區房屋署辦事處，故此地區職員暫未能向居民提供有關細節。

50. 房屋署黃漢傑先生回應有關新政策下獲豁免的人士。首先，所有成員均年滿六十歲或以上的住戶、全部成員均領取綜合社會保障援助金的住戶及持合租租約共住一單位的住戶可繼續在「新富戶政策」下獲得豁免。此外，強積金計劃、職業退休保障計劃、公務員長俸下收取的一筆過退休金，及因戶籍內的家庭成員離世而收取的一筆過保險賠償金和法定賠償金，以及戶籍內的家庭成員所收取的危疾保險賠償金，均可豁免於資產計算限額。至於個別情況，他相信房委會制定執行細節時會予以考慮，並訂明指引，供地區職員執行。他承諾會將各位議員的意見向房委會相關人員反映。

51. 陳英議員希望房屋署能盡快提供新政策的指引，供議員及市民參閱。

52. 主席認為這個政策將公屋家庭逼上梁山，妻離子散。例如家庭有兩老一子同住公屋單位，該名兒子逼不得已外出居住，這也解釋了為何二三十年後不少屋邨都演變成「老人屋邨」。而這些年輕人又有機會重新申請公屋，造成惡性循環。雖然公屋富戶只是寥寥幾十戶，不過在新政策底下，二百幾萬個公屋住戶均須申報資產。政策牽連甚廣，理應事先諮詢區議會，好讓議員向市民解釋政策執行細節，以釋社會各界對新政策的疑慮。

53. 主席確認在場議員沒有提出修訂動議，並根據會議常規，請議員表決由簡志豪議員提出的動議：「本會促請香港房屋委員會就修訂『富戶政策』進行全港性諮詢，並在達致社會共識後，才落實有關政策」，結果如下：

贊成	:	21 票
反對	:	0 票
棄權	:	0 票
共	:	<u>21 票</u>

54. 主席宣佈動議獲得通過。

四 進展報告

(陳炎光議員於四時三十五分到席。)

55. 議員備悉下列文件：

- (i) 社區建設及社會服務委員會二零一七年三月十四日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 37/2017 號)
- (ii) 地區設施管理委員會二零一七年三月二十一日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 38/2017 號)
- (iii) 交通及運輸事務委員會二零一七年三月二十八日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 39/2017 號)
- (iv) 財政常務及經濟事務委員會二零一七年四月十一日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 40/2017 號)
- (v) 房屋事務委員會二零一七年四月十八日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 41/2017 號)
- (vi) 食物環境衛生事務委員會二零一七年四月二十五日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 42/2017 號)
- (vii) 黃大仙區無障礙設施工作小組二零一七年三月十日第二次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 43/2017 號)
- (viii) 政府及公用機構工程計劃工作小組二零一七年三月十四日第五次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 44/2017 號)
- (ix) 黃大仙地區管理委員會二零一七年四月二十八日會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 45/2017 號)

五 下次會議日期

56. 第五屆黃大仙區議會第十一次會議訂於二零一七年七月四日(星期二)下午二時半在此會議室舉行。

57. 會議於下午四時四十分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一七年六月

檔案編號：HAD WTSDC 13-5/5/53 Pt. 46

敬啟者：

就九龍東環保連接系統表達關注

對於政府完成九龍東環保連接系統(下簡稱環保連接系統)第一階段詳細可行性研究，我們表示歡迎。環保連接系統由2007年提出至今，已接近十年時間，我們認為社會應盡快達成共識，在符合四個主要因素(即載客量、可靠性、高效率及可持續性)的前提下，盡快定出最終的環保連接系統方案，再進行詳細的設計及定出工程時間表等，以加強區內的交通接駁及連繫，才能有利於九龍東轉型成為核心商業區並發揮作用力，以促進香港經濟持續發展。

文件中指出，在比較不同的環保公共交通模式後，認為高架模式是最可取的方案，就此，我們原則上表示支持。然而，我們有以下的關注，希望政府當局在進行第二階段詳細可行性研究時必須考慮的，其中包括：

- 第一、**成本效益問題**—對於興建高架模式的環保連接系統，其建築成本高，相信是社會所關注的，因此，政府必須做好估算，並詳細研究其成本效益，讓公帑用得其所之餘，亦必須確保這個連接系統得以持續運作；
- 第二、**系統的承載量**—隨著九龍東逐步轉型為核心商業區、啟德發展區增加發展密度、亦即將有啟德全科醫院落成及體育園等大型設施興建、加上啟德發展區住宅人口將增至13.4萬、及現存的郵輪碼頭經常舉辦大型戶外活動等等，使用人數將會不斷增加，因此，我們十分關注環保連接系統的載客量能否配合，以提供穩定可靠的交通接駁系統；
- 第三、**港鐵觀塘線的負荷量**—對於高架模式的連接系統以港鐵觀塘線的兩個車站(即九龍灣站及觀塘站)作為交匯站，我們對此有一定的憂慮。現時，觀塘線的載客量基本上已達至上限，特別是一些站頭，如觀塘站，已有「迫爆」現象，如環保連接系統以上述兩個車站作為交匯站，必然會超出其負荷，政府必須改善相關配套及解決有關問題，以釋除我們的憂慮；

第四、走線及覆蓋範圍—對於初步建議的走線，主要覆蓋啟德發展區及九龍灣商貿區一帶，就此，我們認為可進一步考慮將環保連接系統延伸至新蒲崗商貿區，以進一步發揮該系統的最大效益，因此，我們希望政府在第二階段詳細可行性研究中把其納入研究範圍內。

希望政府積極考慮我們的意見及關注，在進行具體設計時，必須考慮周全，才能發揮環保連接系統的最大效用。

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 黎榮浩 何漢文
袁國強 蔡子健 譚美普

社區幹事

黃國恩 李美蘭 越毅強 潘卓斌
二零一七年五月九日