

1. 會議於二零一六年十月二十七日上午九時五分恢復進行。

2. 下列委員和秘書出席了恢復進行的會議：

發展局常任秘書長(規劃及地政)                      主席  
黃偉綸先生

黃仕進教授    副主席

黃令衡先生

符展成先生

陳福祥博士

雷賢達先生

袁家達先生

簡兆麟先生

黎庭康先生

廖廸生教授

黃幸怡女士

余烽立先生

運輸署總工程師／交通工程(新界西)  
林秀生先生

環境保護署副署長(1)  
謝展寰先生

地政總署助理署長／區域 3  
陳永堅先生

## 荃灣及西九龍區

### 議程項目 1(續)

[公開會議]

3. 主席表示，這是在二零一六年十月二十五日就有關《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》的進一步申述所展開的聆聽會的第三日。

4. 秘書表示，投影片所示的委員利益申報於二零一六年十月二十五日首節聆聽會上報告(二零一六年十月二十五日會議記錄第 4 及 5 段)。其後沒有收到委員的進一步利益申報。

5. 主席備悉城規會已給予進一步申述人、申述人及提意見人合理時間的通知，邀請他們出席聆訊。他們當中除已到席者或表明會到席者外，其他的不是表明不出席聆訊，就是沒有回覆。由於已給予進一步申述人、申述人和提意見人合理時間的通知，委員同意在這些人士缺席的情況下聆聽有關申述和意見。

### 簡介和提問部分(續)

6. 以下政府的代表、進一步申述人、申述人或其代表此時獲邀到席上：

#### 政府的代表

##### *規劃署*

- 周日昌先生 — 荃灣及西九龍規劃專員
- 袁焯苻女士 — 見習城市規劃師／葵青

##### *房屋署*

- 葉慧敏女士 — 規劃師
- 楊雪心女士 — 建築師
- 周國生先生 — 土木工程師

進一步申述人、申述人及其代表

F94 – 葉有珍

F95 – 李浩榮

F405 – 林燕玲

張桂蘭女士 – 進一步申述人的代表

F192 – Li Ki Keung

F345 – Ng Chi Tong Victor

F402 – 陸意玲

F403 – 李偉剛

F404 – Cheung Kwei Lan

F410 – Cheng Suk Man

F412 – 黃子睿

F427 – 林雪芳

F501 – Lau Kit Ling

R318 – 蕭慕如

劉卓民先生 – 進一步申述人的代表及申述人的代表

F210 – 許弟

F258 – 鄧源

F307 – David Li

F335 – 聶雪梅

R198 – 陳麗明

R491 – 陳慧嫻

R700 – 姜振華

陳慧嫻女士 – 申述人、進一步申述人的代表及申述人的代表

F283 – 徐蘭英

F387 – 何伯樂

王雪燕女士 ] 進一步申述人的代表

莊惠芬女士 ] 進一步申述人的代表(只是列席)

F379 – 李朗秋

F513 – 許煜生

F1155 – 曾淑芬

許煜生先生

— 進一步申述人及進一步申述人的代表

7. 主席歡迎各與會者，並解釋聆聽會的程序。他表示規劃署的代表會先向委員簡介有關背景，然後進一步申述人／申述人或其代表會獲邀作口頭陳述。他表示，為確保會議能有效率地進行，每名進一步申述人／申述人或其代表會獲分配 10 分鐘作口頭陳述。進一步申述人／申述人於會議前已獲通知此項安排。在進一步申述人／申述人或其代表獲分配的時間完結前兩分鐘，以及在獲分配的發言時間完結時，會有計時器提醒他們。口頭陳述完畢後會有答問環節，委員可向政府的代表或進一步申述人／申述人或其代表提問。答問環節結束後，這天的會議便會休會。在聆聽出席會議的所有進一步申述人／申述人／提意見人或其代表的口頭陳述後，城規會便會閉門商議這些進一步申述，並會在稍後把決定通知進一步申述人／申述人／提意見人。

8. 主席繼而邀請規劃署的代表向委員簡介有關的進一步申述。

9. 荃灣及西九龍規劃專員周日昌先生借助投影片，複述在二零一六年十月二十五日上午的聆聽會上簡介的內容。有關內容載於二零一六年十月二十五日的會議記錄第 11 段。

10. 主席繼而邀請進一步申述人、申述人及其代表闡釋其申述。

F94 – 葉有珍

F95 – 李浩榮

F405 – 林燕玲

11. 張桂蘭女士陳述以下要點：

(a) 對於把原本申述地點的北部由「住宅(甲類)4」地帶改劃為「休憩用地」地帶的建議，她表示歡迎，

但對擬在餘下的「住宅(甲類)4」地帶興建三幢公共租住房屋(下稱「公屋」)，她表示關注，因為此舉會造成嚴重的負面影響。雖然政府聲稱已進行技術評估，確保擬議公屋發展的可行性，而有關發展不會有無法克服的技術問題，但她質疑有關建議，而且不相信該些負面影響可在短期內得到緩解；

- (b) 由於原本的「住宅(甲類)4」地帶的面積縮減了一半，她質疑擬議公屋發展如何容納所建議的眾多社區設施，包括幼稚園、安老院、嚴重肢體傷殘人士綜合支援服務、早期教育及訓練中心，以及零售及交通設施；
- (c) 該塊用地受到負面的環境影響和眩光滋擾，並不適合用作住宅發展。日後擬議公屋發展的居民會因惡劣的居住環境感到受屈。發展應在合適的用地上進行，而當局物色房屋用地時應更加謹慎。本港有其他用地適合進行房屋發展，例如元朗橫洲的棕地。政府容許棕地上的不協調用途繼續存在，卻要奪取美景花園、長青邨和藍澄灣的居民的大片綠化地區來進行公屋發展，實有欠公允。青衣北亦有其他合適的用地和空置土地，例如在船廠附近的青衣東北公園；
- (d) 擬議公屋發展會帶來額外 6 500 名人口，進一步增加該區公共設施的需求，而附近亦無足夠的休憩用地及兒童遊樂場。原本的申述地點以前劃為「休憩用地」地帶，並為美景花園、藍澄灣及長青邨的居民保留作為休憩用地發展。把該塊用地改劃為「住宅(甲類)4」地帶以進行公屋發展，會對現時和日後的居民造成負面影響；
- (e) 該塊用地上的現有樹木為區內居民提供歇息空間。儘管藍澄灣的住宅單位都設有中央抽送鮮風系統以緩減空氣污染，但卻招致高昂的電費。日後公屋發展的居民能否負擔高昂的電費，實在令人懷疑；

[余烽立先生此時到席參加這節會議。]

- (f) 藍澄灣大部分居民都負擔不起使用私家車。區內的巴士站和小巴士站經常大排長龍，而藍澄灣的居民要乘搭公共交通工具更是十分困難。藍澄灣外的迴旋處附近的道路總是局部封閉進行道路工程，導致交通經常擠塞。藍澄灣的居民通常都要花較長的交通時間上班；
- (g) 原本的申述地點是作為緩衝區，阻隔九號貨櫃碼頭運作時的噪音和眩光影響。她不相信日後擬議公屋發展的居民不會受到噪音和眩光污染影響；以及
- (h) 因此，她要求城規會認真重新考慮餘下的「住宅(甲類)4」地帶的區劃。該塊用地不應用作公屋發展，而應保留作為「休憩用地」地帶，作為鄰舍休憩用地的延伸部分，為區內居民提供康樂和單車設施。

F 2 1 0 – 許 弟

F 2 5 8 – 鄧 源

F 3 0 7 – David Li

F 3 3 5 – 聶 雪 梅

R 1 9 8 – 陳 麗 明

R 7 0 0 – 姜 振 華

R 4 9 1 – 陳 慧 嫻

12. 陳慧嫻女士借助投影片，陳述下列要點：

- (a) 她是藍澄灣的居民。對於修訂項目 A，她表示歡迎，因為公屋發展的地盤面積減少可能會帶來較少的交通問題。不過，由於現時的公共交通設施及社區設施已不足夠，新增 6 5 0 0 名人口將會令這些設施超出負荷。另外，她並不知道政府有任何關於改善交通措施的實施方案，以解決現時的交通問題；
- (b) 她展示了幾幅照片，顯示(i)於二零一六年十月四日早上繁忙時段過後，在上午九時三十分拍攝的藍澄灣的士站的人龍；以及(ii)二零一六年十月二十四日黃昏繁忙時段過後，晚上七時三十分在港鐵葵芳站往藍澄灣的專線小巴士的擠迫情況。她表示現時

的公共交通服務不足以應付現有居民的需要。候車時間長，令正常只要約八至九分鐘的車程變成最少半小時。交通時間長，令她失去了許多家庭時間；

- (c) 原本的申述地點的規劃意向是用作休憩用地，作為九號貨櫃碼頭與附近住宅發展之間的緩衝區。餘下的「住宅(甲類)4」地帶受到眩光、噪音、空氣質素及通風方面的負面影響，又位於斜坡之上，毗鄰加油站，並不適合作任何住宅發展。她並不反對公屋發展，亦明白有很多人正在輪候公屋。不過，擬議公屋發展應該在生活環境可以接受的適當地點進行；
- (d) 她展示另一幅在長青邨青桃樓外拍攝的照片，顯示青衣路北行線頻密的道路工程所造成的交通擠塞情況。青衣路是連接青衣南橋前往市區的主要道路。交通擠塞的情況經常影響居民上班和上學的行程。她指出，現時於青桃樓外的巴士站曾進行部分擴建／改善工程，但餘下的工程卻由於巴士站附近的兩個樹樁而擱置。相反地她質疑，在餘下的「住宅(甲類)4」地帶的擬議公屋發展會涉及砍伐大量樹木，為何政府卻會認為有關發展可以接受；
- (e) 藍澄灣受到來自毗鄰道路及飛越上空的嚴重飛機噪音滋擾，大部分時間她都需要關上所有窗戶。預計日後擬議公屋發展的居民會遭受程度相若的交通和飛機噪音滋擾。負面的環境影響會影響下一代的學習環境和健康。大部分居民都想搬走，只是無法負擔換樓的成本；
- (f) 區內的配套設施亦不足夠。例如，她需要前往青衣以外的地區購物／為家人購買日用品。藍澄灣及附近地區的零售商店不足以應付區內的需求。她展示了一幅在二零一六年十月二十一日上一次颱風吹襲期間所拍攝的照片，顯示藍澄灣缺乏足夠的交通、康樂和零售配套設施，未能應付毗鄰酒店住客的需求。這會對旅遊業造成損害，而旅遊業是香港經濟的重要一環；

- (g) 根據葵青區議會交通及運輸委員會二零一五年四月十六日會議的記錄，當時區議員關注到，當局建議把運輸署的驗車中心遷往青衣，將會為青衣區帶來額外 200 名工人，加重現有公共交通服務的負荷。連同擬議公屋發展的新增 6 500 名人口，她擔心交通擠塞的情況及現時公共交通設施不足的問題將會惡化；以及
- (h) 她希望反映青衣的交通及其他配套設施不足的問題，並要求城規會考慮他們對擬議公屋發展的關注和憂慮。

F283 – 徐蘭英

F387 – 何伯樂

13. 王雪燕女士陳述下列要點：

- (a) 她是居住在美景花園的長者，其實不應長途跋涉前來出席聆聽會。不過，她真的希望表達對擬議公屋發展的意見，供委員考慮。她對修訂項目 A 表示歡迎，把部分「住宅(甲類)4」地帶恢復劃為「休憩用地」地帶，但對於城規會決定不把整塊用地恢復作為美景花園與九號貨櫃碼頭之間的緩衝區，她表示強烈不滿。把原本的申述地點指定為美景花園和長青邨的環境緩衝區是城規會於一九九一年所作的決定，以阻隔來自九號貨櫃碼頭的噪音、空氣和光污染。餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合作任何發展，因為不應讓人們在該處長時間逗留；
- (b) 她自八十年代初便在青衣居住，當時的居住環境十分好。她的單位景觀開揚，最遠可望向美孚和南丫島，以及享有海景。當時唯一的問題是住宅項目太過接近油庫以及交通網絡不完善。油庫在八十年代末期／九十年代初搬遷以後，居住環境得以進一步改善；
- (c) 過往工業與住宅為鄰所產生的問題並非太嚴重，因為工業發展與住宅項目之間有山分隔。然而，九號



貨櫃碼頭及其他相關物流用途的運作，為該區帶來噪音和空氣污染，加上附近的工業用途產生氣味滋擾，最近美景花園的居民受到很多健康問題困擾。她促請政府解決該區空氣質素欠佳的問題；

- (d) 美景花園的居民一直受嚴重空氣污染問題所困擾。美景花園於數年前展開樓宇復修工程，令問題進一步惡化。儘管經過翻新的樓宇吸引了新的商業投資，但食肆數目增加帶來了更多滋擾。許多外人光顧美景花園的食肆，而氣味、油煙排放和衛生問題(例如老鼠)對美景花園的居民造成很多滋擾；
- (e) 她播放一段於香港專業教育學院(青衣分校)一幢建築物拍攝的錄影片，顯示擬進行公屋發展的原本申述地點的面積不大，並會受到九號貨櫃碼頭的嚴重噪音滋擾；
- (f) 她展示數幅照片，顯示美景花園附近的現有道路(包括細山路)容量不足。她表示，細山路附近的私人住宅發展地盤有多架建築車輛出入，有時會阻塞道路，妨礙巴士駛入巴士總站。這可能會導致車龍堵塞美景花園附近的道路。美景花園附近亦有大型車輛甚至危險品車輛非法在路旁停泊，因此禁止其他車輛(例如校巴)在路旁上落客貨。基於以上所述，現有道路網的容量無法應付擬議公屋發展所帶來的交通需求；
- (g) 公共交通設施的安排極有問題。美景花園外的巴士／小巴站經常大排長龍。擬議公屋發展帶來的額外人口將會進一步令早已不足的公共交通設施加重負荷；以及
- (h) 政府有責任為下一代提供更宜居的地方，因為他們未來會對香港經濟作出貢獻。因此，她促請城規會仔細分析政府承諾為住宅發展提供緩衝區的原委。另外，當局亦應認真考慮擬議公屋發展的交通和環境影響。

F379 – 李朗秋

F513 – 許煜生

F1155 – 曾淑芬

14. 許煜生先生陳述下列要點：

- (a) 他於一九九零年遷入青衣居住。他想與委員分享其作為區內居民的多年個人經驗。青衣南一直以來都有交通問題。他許多時都需要經青衣南橋步行回家。自工業於九十年代中期遷往內地及新建的大橋啟用後，交通情況得以改善，原因並非道路網有所改善，而是區內貨櫃車車流減少。儘管交通情況有所改善，但只要荃灣德士古道塞車，大橋的交通就會被堵塞，而青衣南的道路網就會癱瘓。同樣地，一旦葵涌道塞車，青衣南前往九龍中部的交通就會癱瘓。持續的人口增長，包括擬議公屋發展所帶來的額外 6 500 名人口，以及新增物流設施所帶來的人口，將會導致更多車流，加重道路負荷；
- (b) 青衣南的居民主要依賴道路交通工具，因為該區距離港鐵站較遠。青衣南缺乏高效的公共交通服務可由樓價反映。例如，藍澄灣的樓齡只有 11 年，但樓價卻較附近約 30 年樓齡的翠怡花園低約 20%；
- (c) 藍澄灣大部分居民都不開窗，避免九號貨櫃碼頭的灰塵和噪音滋擾。他們要承受九號貨櫃碼頭夜間作業、貨櫃船夜間的鳴笛聲以及毗鄰酒店住客在清晨的活動／喧嘩所帶來的噪音滋擾。另外，藍澄灣南面的物流中心亦是另一個影響居民的主要光污染來源；
- (d) 青衣南的康樂設施嚴重短缺。儘管他並不察覺區內有任何大型設施，但文件載述青衣有足夠的休憩用地及康樂設施，原因可能是評估包含了青衣公園、青衣運動場及青泰苑旁邊的大型公園。不過，上述設施都位於青衣北，距離藍澄灣較遠。由於藍澄灣的居民每日已經需要舟車勞頓上班／上學，他們無

法再花額外時間到遠離他們居所的地方使用那裏的公園及其他康樂設施；

- (e) 青衣南區現時有一條 42A 號巴士線由長亨邨前往佐敦。不過，藍澄灣的居民在早上繁忙時段通常都上不到巴士，而他們需要乘搭專線小巴由藍澄灣前往港鐵葵芳站或青衣站。前往港鐵葵芳站的專線小巴在早上繁忙時段的候車時間正常約為 15 至 20 分鐘，而由葵芳站前往藍澄灣的專線小巴在黃昏繁忙時段的候車時間最少為 20 分鐘。長時間等候公共交通工具是區內居民極為關注的問題。他的家人曾經試過晚上十時在美孚等候三至四班 42A 號巴士線才能上車。雖然巴士公司承諾增加 42A 號巴士線的班次，作為對削減 43C 號巴士線的補償，但改善情況只維持了一段短時間；
- (f) 對藍澄灣的居民而言，餘下的「住宅(甲類)4」地帶內長滿樹木的綠化緩衝區十分珍貴，因此應予保留。根據文件所述，餘下的「住宅(甲類)4」地帶的現有樹木主要屬常見品種，美化市容價值低，甚至有部分形態欠佳。不過，這些結論是基於非常粗略的調查。當局應進行詳細的樹木調查；
- (g) 儘管文件載述在餘下的「住宅(甲類)4」地帶進行擬議公屋發展不會有無法克服的技術問題，但他質疑「不會有無法克服的問題」的真正意思；
- (h) 青葵路的交通情況極有問題，並會危害行人安全，因為巴士站的人龍佔用了整條行人路，行人被迫走出行車路。該區新增的額外人口並非只有擬議公屋發展所帶來的 6 500 人，還有其他擬議住宅發展亦會所帶來額外人口，包括位於細山路的私人住宅發展及長青邨附近的資助房屋項目。現有的基礎建設及公共交通設施的容量早已超出負荷，無法應付日後人口的需要。區內亦沒有足夠的配套設施，例如街市；以及

- (i) 他並不反對公屋發展，而不幸地，他不符合資格申請公屋。他並非反對政府，只是想表達意見和分享經驗。總括而言，他反對有關在餘下「住宅(甲類)4」地帶興建三幢公屋的修訂項目，該塊土地應用來發展休憩用地。

[會議小休五分鐘。]

F 1 9 2 – Li Ki Keung

F 3 4 5 – Ng Chi Tong Victor

F 4 0 2 – 陸意玲

F 4 0 3 – 李偉剛

F 4 0 4 – Cheung Kwei Lan

F 4 1 0 – Cheng Suk Man

F 4 1 2 – 黃子睿

F 4 2 7 – 林雪芳

F 5 0 1 – Lau Kit Ling

R 3 1 8 – 蕭慕如

15. 劉卓民先生借助實物投影機，陳述下列要點：

- (a) 他居於美景花園超過十年。他出席這個聆聽會，是想表達對建議修訂的意見。建議修訂項目僅建議把原本申述地點的一部分改劃為「休憩用地」地帶，但保留餘下的「住宅(甲類)4」地帶作公屋發展。他反對建議修訂，理由是擬議發展會對附近地區造成負面影響；
- (b) 他提述文件附件 VIII，當中載述餘下的「住宅(甲類)4」地帶附近路口受到的交通影響會進一步減低。政府應注意，區內居民的主要關注並非交通擠塞問題，而是公共交通服務的提供，即他們能否登上巴士。文件載述，已縮減地盤面積的擬議公屋發展對公共交通的需求會按比例減少。不過，政府的回應是，運輸署將連同相關的公共運輸服務經營者，會「密切監察」擬議公屋發展的落成入伙情況，以確保能提供足夠的公共交通服務；

- (c) 根據他過往與政府部門打交道的經驗，倘若需要採取緩解措施及行動，他們不會接受「密切監察」這樣的一般回應。他們通常會要求一個有嚴格定義的啟動水平。因此，他對運輸署的回應深感失望。他認為，達到某個啟動水平後便須採取行動，但運輸署的回應並沒有清楚顯示當局會於何時採取行動及採取哪些行動，例如會否延長現有巴士／專線小巴線或增加現有服務的班次。倘若政府承諾會確保提供足夠的公共交通設施，則政府沒有理由需要待落成入伙後才採取行動。他質疑為何緩解措施只是針對日後擬議公屋發展的居民，而忽略現有屋苑(包括藍澄灣、長青邨、美景花園及附近新增住宅發展)的居民。若發現現有的公共交通設施不足，便應即時採取補救措施，而並非等待將來入伙的居民才一起處理；
- (d) 美景花園外的巴士站經常有大量居民等候乘搭專線小巴 88C 號線。前往港鐵青衣站或葵芳站的車程為 7 至 10 分鐘，而等候巴士／專線小巴的時間通常為 20 分鐘。至於藍澄灣的居民，據他所了解，他們等候專線小巴 88G 號線的時間通常超過 30 分鐘。他質疑政府怎可認為現有的公共交通設施已經足夠。就擬議公屋發展進行的交通影響評估似乎忽略了候車時間這個因素，而只考慮於長青邨和長宏邨進行的巴士服務需求調查所得的數據。交通影響評估報告只計算尚在排隊等候專線小巴的乘客數目，這進一步顯示該份報告的問題。於青衣路的調查結果顯示，沒有太多乘客在青葵樓／青桃樓的巴士站候車，但這是因為大部分美景花園的居民通常都寧願在前一個位於青槐樓的巴士站候車，以便較易上車；
- (e) 根據交通影響評估報告附錄 C 第 C 3.2.2 段，專營巴士路線的整體載客量足夠應付早上繁忙時段的乘客需求，而在調查地點的小巴的載客率差不多達到 100%。當局假設已縮減規模的擬議公屋發展會對交通造成較少影響。這個假設不能接受，因為現時的交通情況已很不理想，而且無法應付額外的人

口需求。另一個關於已進行的交通影響評估的問題涉及「構成謬誤」的原則。他質疑交通影響評估有否考慮該區全部三個新增的擬議發展項目。他覺得這份評估只涵蓋個別項目而並非整個地區；

- (f) 他一直支持一個社會服務組織，這個組織的服務對象包括露宿者。該組織為露宿者及新移民提供協助，幫助他們申請公屋單位。倘若一塊用地不適合用作住宅用途，則有關用途的代價會很高，甚至會令現有問題加劇。公共交通服務除了關於在個別地點提供服務外，應視為一個網絡。政府亦應考慮，巴士在美景花園的車站已經滿座，長康邨的居民是否能登上巴士；
- (g) 他曾檢視如何改善美景花園附近的現有巴士設施。他認為把位於長康邨的巴士站搬走可減低涌美路巴士擠塞的機會。該巴士站目前位於長康邨的熟食攤檔外，距離青康路和涌美路的路口太近，因此當該處有超過一架巴士停泊，就會容易導致車龍延伸出現阻塞的情況。若把該巴士站沿涌美路向前移，就會有較多位置供巴士停泊。這個建議唯一的缺點是會失去天橋可為現時位置遮陰擋雨的作用；
- (h) 青衣南新增的住宅發展項目對青衣北的居民會造成影響。政府應考慮在青衣北進行發展，因為該區仍有土地可供進一步發展，而港鐵站亦在步行距離。他質疑政府在青衣南進行公屋發展，是想預留青衣北的土地供興建私人豪宅之用；
- (i) 文件第 4.9 段載述，考慮到「休憩用地」地帶的改劃建議，以及在已縮減面積的公屋發展用地內有 30% 的綠化率，「大致上」可維持當初提供景觀美化和康樂設施的規劃意向。他對當局聲稱「大致上」可維持原本的規劃意向感到很不滿，因為按他所從事的工作，「大致上」是指僅僅達到目標的八至九成。另外，這不是關於意願，而應該是關於效果；

- (j) 關於文件第 6.2(b)及(c)段所述規劃署不支持進一步申述所提出的理由，他的意見如下：
- (i) 就第 6.2 (b)段所述，在已縮減面積的用途上進行公屋發展是合適的，而且不會有無法克服的問題，而現時並無有力的規劃理據支持有需要把該塊「住宅(甲類)4」地帶的用途改劃。他認為「現時並無有力的規劃理據」的說法正好反映，即使居民已經很努力地提出論據，政府只會漠視區內居民的意見；
  - (ii) 第 6.2(c)段載述當局已妥為遵從有關的法定和行政程序，徵詢公眾對改劃用途地帶的意見。他認為政府不應只顧遵從標準程序，更重要的是要確保諮詢能妥善和有效地進行；以及
- (k) 最後，他要求聆聽會的記錄要盡可能妥善記錄其口頭申述的內容。

16. 由於政府的代表、進一步申述人／申述人及其代表已申述完畢，會議進入答問環節。主席邀請委員提問。

#### 交通方面

17. 一名委員詢問，位於藍澄灣以北的迴旋處是否經青衣南橋前往九龍的唯一通道，以及是否有任何建議改善措施以舒緩現時的交通問題及改善該區目前公共交通服務不足的情況。荃灣及西九龍規劃專員周日昌先生借助投影片，展示道路網及回應說，大部分貨櫃車都會直接由青衣南橋經青衣路(下段)進入九號貨櫃碼頭(亦循相同路線離開)，無須駛經青衣交匯處。該區其餘大部分車輛都會使用青衣路(上段)經青衣交匯處和青衣南橋前往九龍。至於公共交通設施方面，青衣南有超過 20 條巴士／專線小巴線。根據繁忙時段的交通調查結果，儘管大部分小巴都滿座，但巴士在進入青衣南橋前的最後一個站仍有剩餘載客量。為應付擬議公屋發展所帶來的額外人口，初步的服務改善方案是增加現有巴士的班次或增加巴士線的數目，並新增

專線小巴服務連接擬議公屋發展至港鐵站。關於公共運輸基礎設施的安排，當局在青衣路預留了四個巴士／小巴路旁停車處，以應付日後的需要。周先生進一步表示，青俊苑、細山路項目及這個公屋發展項目的新房屋發展會帶來額外人口約 10 000 人。當局可能有需要全面檢討該區公共交通設施的安排。

18. 主席詢問現階段有否任何增加巴士路線數目及公共交通服務班次的具體建議。周日昌先生回應表示，有關建議仍未定案。運輸署作為運輸當局，於新的房屋發展快將落成前會密切監察及檢討區內的交通情況及公共交通服務的水平。

[雷賢達先生此時離開這節會議。]

19. 一名委員詢問，若發現現時的巴士／專線小巴服務不足，運輸署會否在擬議公屋發展落成入伙前增加該區的巴士／專線小巴班次或路線，以及該區現時有否用作康樂而並非運輸用途的單車徑。周日昌先生回應表示，根據現時的交通檢討，現有的巴士服務足夠，而專線小巴服務則已接近飽和。據他了解，運輸署一直有密切監察現有的公共交通服務，並會每年進行檢討。運輸署代表會在稍後的聆聽會提供更多關於公共交通設施的詳細資料。周先生進一步表示，該區現時並無已規劃的單車徑。房屋署土木工程師周國生先生補充說，交通影響評估是根據《運輸規劃及設計手冊》的規定進行。根據交通影響評估的調查，專線小巴路線 88C 及 88G 號的候車人龍只有很少乘客上不到車。

20. 一名委員要求規劃署確認，交通影響評估是否已考慮該區所有其他已規劃／已落實的發展，並認為即使交通影響評估是根據既定技術手冊的規定而進行，區內居民的日常經驗亦是十分重要的。該委員要求當局提供更多關於會採取行動的啟動水平的資料，以及為解決區內居民對公共交通服務不足的關注所建議採取的行動。周日昌先生回應表示，他會與運輸署聯繫以提供更多關於啟動水平及將予採取的行動的資料。有關資料會於稍後的聆聽會提供。另外，周國生先生確定，設計年為二零二五年的交通影響評估已考慮該區所有已規劃／已落實的發展項目。



21. 同一名委員詢問，為該公屋發展所提供的巴士站／專線小巴士站是否可以接受。進一步申述人的代表及申述人的代表劉卓民先生回應說，這要視乎為擬議公屋發展提供的巴士／專線小巴服務的類別。倘若當局為有關住宅項目提供一條新的巴士線，例如經青衣南橋前往葵芳，某程度上或者可以減輕有關的交通問題，但他擔心擬議的巴士站／專線小巴士站可能只會是作為現有巴士線(例如 249M 號線)的新增車站。至於在擬議公屋發展新增一個巴士站會否令現有問題加劇，他需要額外資料作進一步評估。

22. 一名委員詢問，該區有否其他交通模式，例如步行或渡輪服務。劉卓民先生回應說，鑑於該區有很多地面過路處，亦有空氣污染的問題，步行並非可行的選擇。另外，大部分居民都不會選擇步行前往港鐵站，因為需時最少 20 分鐘以及他們需要穿上班衣服，加上由於大部分行人路都沒有上蓋，因此天氣情況亦是另一個主要問題。

23. 一名委員注意到部分申述人／進一步申述人曾表示，現有的道路經常需要局部封閉以進行道路工程，遂要求政府提供有關青衣路道路工程的資料，包括去年的工程數目和持續的時間。另外，該委員進一步詢問關於擬議發展在施工期間的估計工人和建築車輛數目。周日昌先生回應表示，他會就所需的資料進一步與運輸署聯繫，並會在稍後的聆聽會提供予委員參考。他補充說，根據交通影響評估的結果，擬議公屋地盤附近各個路口都有容車餘量。周國生先生表示，施工期間的交通流量不會大增，而闢設建築地盤的出入口須事先取得運輸署及警務處的批准。他會在稍後的聆聽會提供所需資料以供城規會考慮。

### 環境問題

24. 一名委員要求就擬議公屋發展的建議緩解措施提供更詳情的資料，包括(i)減音窗緩減噪音同時保持通風的成效；(ii)會否設置觀景廊；以及(iii)阻隔潛在眩光影響的緩解措施。周國生先生回應說，減音窗是房屋署近年採納的新措施。其他公屋發展項目已證明減音窗除了能保持天然通風外，亦能有效緩減噪音。房屋署有信心擬議公屋發展可達致 100% 的阻隔交通噪音達標率。房屋署的建築師楊雪心女士補充說，建議的減音

窗會符合《建築物條例》對天然照明和通風的規定。觀景廊的設置會遵從「可持續建築設計指引」中樓宇間距最少為 15 米的規定。她進一步表示，擬議公屋發展的布局亦會考慮有關盡量減低九號貨櫃碼頭可能產生眩光影響的需要。

25. 一名委員詢問，擬議公屋發展的設計會否採用與藍澄灣目前使用的抽送鮮風系統相似的系統，以及當局會否考慮為日後需要使用空氣調節以緩減噪音影響的居民提供資助。楊雪心女士回應說，隨着建築技術日趨進步，除了採用空氣調節系統及／或雙層玻璃窗外，現時有其他可解決噪音影響的選擇。例如，採用減音窗和減音露台可能會較具成本效益，同時又能符合噪音規限。關於為使用空氣調節的居民提供資助，由於這屬於政策事宜，她不便就此提供意見。

26. 楊雪心女士回應另一名委員的提問時，借助投影片顯示減音露台的標準設計及剖面圖，並解釋減音露台的設計原則和運作；她亦表示根據編配標準，露台面積不會計入室內樓面面積。

27. 一名委員表示感謝與會者關心和關注日後公屋居民的生活環境。該委員建議，在聆聽會上解答進一步申述人及申述人提出的關注時所提供的資料，例如減音露台的設計和運作等，應以更有系統的方式闡述，配合一些視覺圖解，令委員和其他與會者易於明白。

28. 由於委員再無進一步的提問，主席表示這天的聆聽程序已經完成。他多謝進一步申述人／申述人及其代表以及政府的代表出席會議，並表示城規會將會在下星期繼續舉行另一節聆聽會。

[會議於下午十二時四十分休會。]