



## 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續會。

4. 秘書表示，投影片所示的委員利益申報已於二零一六年十月二十五日首次聆聽會上報告(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。

## 簡介和提問部分(續)

5. 以下政府的代表、申述人、提意見人及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 |
| 洪鳳玲女士 | — 高級城市規劃師／葵青 |

#### 房屋署

- |       |         |
|-------|---------|
| 葉慧敏女士 | — 規劃師   |
| 馮志輝先生 | — 高級建築師 |
| 周國生先生 | — 土木工程師 |

#### 運輸署

- |       |              |
|-------|--------------|
| 阮康誠先生 | — 總運輸主任／新界西南 |
| 何廣鏗先生 | — 高級工程師／葵青   |

申述人、提意見人及其代表

R166－吳嘉豪

C32－趙英源

C175－Wu Ka Sing

C177－Wu Ka Wei

C181－Wu Kee

C186－Ng Hang Yi

C189－Chan Hang Yi

吳嘉豪先生

－ 申述人及提意見人的代表

R189－Chiu Long Ting

R377/C111－吳麗雲

趙英源先生

－ 申述人的代表及提意見人的代表

R231－朱創謙

R370－劉惠賢

C5－譚家健

C6－張美琪

C7－譚家樑

C17－楊金峰

C19－Lam Kit Yee

C21－楊亭亭

C23－Cheng Suk Man

C24－Wong Hin Shing

C26－林啓開

C173－朱家樑

黃世傑先生

－ 申述人、申述人的代表及提意見人的代表

R260/C80－馮景聰

R521/C10－Chiu Long Chi

李麗嫦女士

－ 申述人的代表及提意見人的代表

R288/C262－黃敬光

黃敬光先生

－ 申述人及提意見人

R394/C1 – 潘志成

- 單萬倫先生 ] 申述人的代表及提意見人的代表  
莊惠芬女士 ] 申述人的代表及提意見人的代表  
(只是列席)

R524/C280 – 馮詠美

- 馮詠美女士 — 申述人及提意見人

R553 – Lau Kit Ling

R554 – 劉潔恩

R557 – 梁志強

R569 – Leung Cheuk Wah

R574 – 周慧屏

R575 – 張美媚

R582 – 黃瑩瑩

R591 – 何殷琪

R595 – 陳佩惠

R596 – Wong Ka Kit

R599 – 陳閨玲

R605 – 譚少文

R615 – 陳凱儀

R644 – 林慧儀

R650 – Tse Pui Ling

R658 – 陳思雅

R659 – 何穎妍

R661 – 陳如柏

R663 – 黃世傑

R672 – 馬雄志

R674 – 陳濬進

R675 – 張美琪

R679 – 余曼娜

R682 – 陳卓鍵

- 潘志成先生 — 申述人的代表

R584 – 蘇尚俊

- 蘇尚俊先生 — 申述人

R618－李浩強

張桂蘭女士

] 申述人的代表

李浩強先生

] 申述人(只是列席)

R629－張健深

R638－熊國傑

陳堅成先生

－ 申述人的代表

6. 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／提意見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／提意見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／提意見人於會議前已獲通知此項安排。在進一步申述人／申述人／提意見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／提意見人或其代表提問。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。

7. 主席繼而邀請規劃署的代表向委員簡介有關《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》建議修訂的進一步申述。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會議記錄第 11 段。

[黎庭康先生此時到席。]

8. 主席繼而邀請申述人、提意見人及其代表闡釋其書面陳述。

R189 – Chiu Long Ting

R377/C111 – 吳麗雲

9. 首先，趙英源先生要求逐字記錄其口頭陳述，並表示他已取得其他申述人及提意見人的同意。由於其他與會者並不反對擬議安排，委員同意順應趙先生的要求。

10. 趙英源先生代表 R377/C111 陳述下列要點：

- (a) 他要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把青衣分區計劃大綱草圖上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，他表示歡迎。不過，他認為餘下用作擬議公共租住房屋(下稱「公屋」)發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展。主要理由如下：
  - 規劃署及其他政府部門，包括環境保護署(下稱「環保署」)、機電工程署、食物及環境衛生署(下稱「食環署」)、運輸署、土木工程拓展署、社會福利署及消防處等，在積極推展青衣分區計劃大綱圖下的公屋發展時並沒有完成詳細的評估；
  - 這些部門刻意隱瞞事實，誤導日後的公屋居民。政府之前曾承諾，原本的申述地點將會作為美景花園和長青邨的重要緩衝區，以舒緩九號貨櫃碼頭的眩光、空氣質素和噪音影響。該處並不適合作住宅用途，一旦落實在該處興建公屋，最終受害的將會是日後的公屋居民；
  - 區內的空氣污染已十分嚴重。擬建三幢公屋的位置接近青沙公路的出入口及多個露天停車場、貨櫃場、物流中心及一個加油站。附

近的道路主要由大量大型車輛使用，包括貨櫃車、旅遊巴、貨車及運送燃料的車輛。這些車輛沿着青沙公路上斜時，引擎會發出噪音，同時排放空氣污染物，包括二氧化碳及微粒。日後的公屋居民每日出入時將會受到這些空氣污染物影響。這些空氣污染物可能會附於其衣物或其他隨身物品，居民回家後或會因此影響其家人的健康。污染物引發的呼吸道疾病將會增加公共醫療服務和設施的需求和成本；

- 日後落成的公屋附近有一個 24 小時營業的加油站，距離只有約 10 米，將會嚴重威脅居民的安全。加油站亦會對附近樓宇造成眩光、空氣和噪音污染問題。倘加油站發生爆炸，將會危害鄰近居民的性命和財產。牛頭角貨倉大火就是人所共知的例子，當中由於政府官員進行實地視察時疏忽，結果導致人命傷亡。委員應保障日後的公屋居民的生命和財產安全；
- 擬議公屋將會興建在斜坡上，而約有 1 800 棵樹木將會因此而被砍伐，破壞該處的生態環境，亦影響斜坡和地基的穩定性，從而增加山泥傾瀉的風險。高昂的建築和維修保養成本將會由政府和納稅人承擔。這樣做並無理據支持；
- 服務青衣三間酒店(包括華逸酒店、盛逸酒店及青逸酒店)的旅遊巴在清晨五時就會沿青鴻路行駛。該處的旅遊巴和大量旅客為區內居民帶來滋擾，而由於擬議公屋發展的用地緊鄰青鴻路，因此日後的居民亦會同樣受到影響。預期日後會有公屋居民申請搬遷，房屋署的工作量會因而大增，亦須增加人手處理，因此浪費更多納稅人的金錢；

- (c) 當局不應漠視日後的公屋居民。他們的生命、健康、財產和生活質素不應受到損害。他要求委員從日後公屋居民的角度考慮在餘下的「住宅(甲類)4」地帶興建公屋是否合適；
- (d) 原本的申述地點上的現有樹木有重要的功能，可淨化空氣，減低空氣中的微粒，為區內居民(包括美景花園、長青邨及藍澄灣的居民)提供綠化環境及視覺調劑。該塊用地不單用作教育下一代保育和保護環境的重要性，更有助推廣綠色地球的概念；以及
- (e) 把該塊用地由「休憩用地」地帶改劃為「住宅(甲類)4」地帶的建議偏離公眾的意願，既無優點亦缺乏理據支持。

11. 趙先生接着代表 R189 陳述下列要點：

- (a) 他重申上文第 10(a)及(b)段的要點；
- (b) 青衣南的公共交通設施並不足夠。美景花園、長青邨及藍澄灣位於青衣東南面，該處是巴士及專線小巴離開青衣前的最後一個站。區內居民一直面對巴士／專線小巴服務不足的問題。在早上繁忙時段，許多巴士／專線小巴都會因為早已滿座而不停該站。至於在黃昏繁忙時段，從長沙灣、荔枝角及美孚回家的居民都要等候長時間才能登上巴士返回青衣；
- (c) 區內的道路，包括青康路、青衣路及青衣鄉事會路，都是在三十多年前興建，路面狹窄，設計亦過時。鑑於區內人口將會增加，這些道路已無法承受目前大量的車流。很多大型車輛在這些狹窄的道路上行走，而其行走速度往往又較慢以避免意外，因此造成交通擠塞，尤其是在兩個迴旋處一帶，包括青衣路與青康路交界的迴旋處以及青衣路與青衣鄉事會路交界接近青衣南橋的迴旋處(即青衣交匯處(北迴旋處))。該區之前曾發生交通意外，令交通完全癱瘓；



- (d) 除了美景花園和長青邨外，近期亦有多個新的住宅發展項目，包括青俊苑(提供 460 個單位)及美景花園附近的一個私人住宅發展項目(提供 800 個單位)，早已令現有的交通設施和供應超出負荷，更遑論擬建的新公屋發展項目；
- (e) 吹向長青邨、美景花園及藍澄灣的海風現時被海邊的三幢酒店阻擋。擬建公屋發展項目會造成屏風效應，進一步堵塞該區的通風廊，嚴重影響區內的通風和空氣質素以及現時居民的健康；
- (f) 該三間酒店(即華逸酒店、盛逸酒店及青逸酒店)約有 1 500 間客房。區內居民現時需要與遊客以及區內工業學院和物流中心等機構的員工、學生和工人共用該區的商場設施。日後的公屋居民將會令共用現有設施和康樂設備的情況進一步惡化；
- (g) 青衣南缺乏足夠的政府、機構或社區設施，亦沒有圖書館、公眾游泳池、公園、運動場及／或街市。青衣南一直被政府忽視，而相比之下，青衣北則有完善的規劃。日後的公屋居民將會面對同樣的問題；
- (h) 原本的申述地點現有的 1 800 棵樹木是由區內居民(包括兒童)所栽種，目的是美化環境，令區內居民得益。這些樹木的高度已超過 20 呎。為維持社會和諧穩定，當局不應為了發展而砍伐這些樹木；
- (i) 有許多其他用地可供興建擬議公屋發展，包括担杆山路的船廠附近的大塊用地；葵青路一帶位於葵芳港鐵站和巴士總站附近交通方便的物流貨倉／停車場用地；以及那些棕地(約 1 000 公頃)及私人會所佔用的土地(約 400 公頃)。委員應促請政府改為發展這類土地，這將有助保障勞工階層的生活質素和維持社會和諧穩定；以及
- (j) 當局不應犧牲青衣南的康樂場地以應付房屋需求。

12. 主席備悉多名申述人／提意見人已自行編排其口頭陳述的次序，並已取得有關申述人及提意見人的同意。由於其他與會者並不反對擬議安排，委員同意以下的次序安排。

R260/C80—馮景聰

R521/C10—Chiu Long Chi

13. 李麗嫦女士表示，她分別取得兩名申述人(R260及R521，同時亦為提意見人C80及C10)的講稿。R521及C10的申述及意見／要求的主要理據如下：

- (a) 他們要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 他們支持青衣分區計劃大綱圖的建議修訂項目 A，但認為餘下擬興建公屋的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，因為該用地並不適合作住宅發展；

#### 緩衝區

- (c) 在該地帶發展住宅項目並不適當，因為該地帶連同附近地區(即藍澄灣)是美景花園和長青邨的緩衝區，用作阻隔九號貨櫃碼頭的噪音和眩光影響。日後的公屋居民不應被當作「人肉緩衝」。他是藍澄灣的居民，過往 11 年先後居於兩個不同的單位，分別面向青衣路和青沙公路，而他需要忍受下列惡劣的居住環境：

- 面向青沙公路的單位的所有雙層玻璃窗在大部分時間都要關上，並以兩層的遮光窗簾遮蓋，以減低九號貨櫃碼頭的噪音和眩光影響。為了紓緩那些可超過 70 分貝(A)的噪音，除了冬天之外，其餘時間(三月至十一月／十二月)均需要開啟空氣調節。他與妻子都是全職工作，因此尚能負擔相關電費，但育有子女的前租客便要承擔高昂的電費；

- 一 至於面向青衣路的單位，亦採用了雙層玻璃窗及需要開啟空氣調節，以舒緩附近道路和迴旋處的重型貨櫃車所產生的噪音，尤其是在夜間；
- (d) 有關的公屋居民如何能夠負擔為舒緩噪音影響而使用空氣調節和隔音窗所引致的高昂電費，實在令人懷疑。在日常生活上開窗通風是很自然的事，而日後的公屋居民亦應該會這樣做，但其代價是承受嚴重的噪音和眩光影響。倘擬議公屋發展落實，將會違背改善有需要人士生活水準的目的；
- (e) 有醫學報告指出某些疾病(包括高血壓、冠心病及某類癌病)與長時間及／或夜間曝露在高噪音水平和眩光之下有關。城規會文件或相關文件並無任何關於長時間曝露在超過 70 分貝(A)噪音水平的環境對健康影響的醫學研究結果。在制訂措施解決噪音和眩光問題前，當局應先提供專家報告，證明噪音和眩光對人們的健康不會有負面影響；
- (f) 為解決九號貨櫃碼頭對擬建公屋項目的影響，政府(包括房屋署)提出一些措施，但這些措施不切實際，純粹是為了滿足政策指令。當局在噪音超過 70 分貝(A)的貨櫃碼頭和貨櫃場旁邊進行擬議公屋發展，並指有關計劃可行及不會有無法克服的問題，實在無法令人信服。城規會不應被誤導；
- (g) 藍澄灣被劃為「商業」地帶，部分居民曾要求把「商業」地帶改劃為住宅用途。他們獲政府告知，該緩衝區不適合作住宅用途，而藍澄灣亦沒有豎設隔音屏障的選擇。同樣情況亦應適用於位於同一緩衝區內的擬議公屋發展。因此，當局不會為擬建公屋設置隔音屏障，而解決噪音問題的措施將會更為有限；
- (h) 預期當局將會花費納稅人的金錢以處理有關公屋日後的居民所提出的投訴、所涉及的開支和健康問題，這對納稅人並不公平；

## 交通

- (i) 根據城規會於二零一六年四月二十一日審議的城規會文件第 10085 號，運輸署認為從交通工程的角度而言，擬議公屋發展所造成的交通影響屬可以接受，以及計及擬議公屋發展所新增的交通流量後，現有道路(包括鄰近道路交界)的表現仍有剩餘客量及處於可接受水平。然而，在過去十多年，等候巴士／專線小巴前往港鐵站的候車時間仍沒有任何改善。由藍澄灣乘坐巴士／專線小巴前往青衣港鐵站需時超過 30 分鐘。早上繁忙時段的交通極為擠塞，經常出現很長的車龍。之前曾經出現有超過 100 名乘客在專線小巴站排隊候車，而情況持續了至少一星期。青衣南每月亦會發生由大型貨櫃車引致的嚴重交通意外；
  
- (j) 青衣路受到水務署工程的影響已超過三年，而青鴻路一帶新落成的物流中心亦進一步令該區的交通情況惡化。他下班後要由青衣港鐵站步行 45 分鐘回家。由於青衣南的交通情況已十分惡劣，令人難以忍受，新增的人口可能要每日步行上班。倘當局不興建新的道路，交通問題沒有可能解決。當局在現時這樣的交通情況下增加該區的人口，實在不可接受；

## 諮詢

- (k) 根據城規會文件第 10085 號，29 個獲諮詢的政策局和部門中，只有 11 個對有關的申述及意見提出意見，其餘均沒有回應。儘管青衣南位於飛機航道範圍內，但民航處並無提出意見。由於路政署、康樂及文化事務署及其他與青衣南有密切關係的部門，例如地政總署轄下的荃灣及葵青地政處、民政事務總署轄下的葵青民政事務專員，以及屋宇署的屋宇測量師／新界西，均沒有提出意見，這令人擔心上述城規會文件所提供的資料，是否足夠讓城規會就青衣分區計劃大綱草圖作出一個恰當的決定；以及

### 社會責任

- (1) 申述人被誤導購買藍澄灣的單位，但由於樓價攀升，現時無法負擔另覓居所搬遷。日後的居民搬入公屋後，考慮到他們收入有限，亦將會難以搬遷到其他地方。委員有社會責任保障日後居民的權益，故應作出審慎的決定。委員不應依賴不準確的資料，並應把該「休憩用地」地帶還給區內的居民。

14. 李女士繼而陳述 R260 及 C80 的申述及意見／要求，主要理由如下：

- (a) 他們要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把青衣分區計劃大綱草圖上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，他們表示歡迎，但認為餘下用作擬議公屋發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展；

### 緩衝地帶／緩衝區

- (c) 根據「青衣東南港口發展規劃及第九號貨櫃碼頭工程可行性研究」的最後報告(下稱「九號貨櫃碼頭報告」)(一九九零年)，九號貨櫃碼頭與美景花園和長青邨之間的地區被界定為緩衝區，以緩解九號貨櫃碼頭的噪音和眩光影響；
- (d) 根據《香港規劃標準與準則》第九章附錄 2.1，「緩衝區」是指該區「有足夠面積以分隔不協調土地用途，從而令各土地用途之間可能出現的衝突減至最少。這些地區可能涵蓋不易受滋擾的構築物或用途」，以及「土地用途不協調」的意思是指「土地用途在某一地點內同時存在，或兩個或以上土地用途鄰接，對環境造成超出可接受水平的不良影響，或減弱受影響土地用途的適當運作能力」。把

位於緩衝地帶／緩衝區內的餘下的「住宅(甲類)4」地帶用作住宅用途，並沒有充分理由支持，這會受到法律挑戰；

- (e) 在緩衝區內興建住宅發展項目是不合邏輯的做法。根據《香港規劃標準與準則》第九章，由於住宅用途非常容易受到噪音及空氣污染，因此列為第 III 類土地用途(即很可能出現會引起重大關注的問題)。貨櫃碼頭 24 小時運作，本身又是污染的來源，難以想像單為毗鄰的住宅落實隔音屏障及道路分隔等緩解措施便已足夠；
- (f) 在興建八號幹線之前，環保署曾就八號幹線長沙灣至青衣段進行可行性評估，當中提及美景花園。根據九號幹線(其後改稱為八號幹線)青衣至長沙環段詳細可行性研究所進行的環境影響評估最終報告(一九九九年)(下稱「環境影響評估報告」)第 10.2.31 段，美景花園東南面是一塊用作緩衝區的休憩用地。根據《香港規劃標準與準則》第九章，休憩用地會按照承受的環境污染程度分為動態和靜態用途(例如美化市容地帶)。美化市容地帶是受到嚴重污染的地區。餘下的「住宅(甲類)4」地帶並無任何動態康樂設施，基本上屬於美化市容地帶，並不適合作住宅用途；
- (g) 環境影響評估報告第 2.5.5 段亦提及美景花園部分單位承受的噪音水平超過 70 分貝(A)，而主要的噪音源來自青衣路。因此，日後的公屋居民將會承受分別來自九號貨櫃碼頭和青衣路的噪音滋擾；
- (h) 根據二零一三年立法會環境事務委員會的一次會議，藍澄灣受到物流業的噪音污染，而藍澄灣及毗鄰的酒店是作為區內易受滋擾用途的緩衝區，以緩減來自九號貨櫃碼頭的噪音影響。在毗鄰九號貨櫃碼頭的緩衝地帶／緩衝區內進行易受滋擾用途(即住宅用途)的發展並不合理。現時的緩衝區不能用作其他用途，只能用作緩衝用途。事實上，藍澄灣的居民購買單位是基於一個期望，就是之前根據地契需

要栽種樹木的「休憩用地」地帶(即原本的申述地點)，會保留作為「休憩用地」地帶；

- (i) 根據香港中文大學(下稱「中大」)職業及環境健康教研中心的一項研究，長時間及／或夜間曝露在噪音和眩光環境下，患上某些疾病的風險會較高。前者會增加腎上腺分泌的激素，導致高血壓及冠心病，後者則與某類癌病有關。當局不應忽視擬議公屋發展對日後居民帶來的相關健康風險；

#### 九號貨櫃碼頭

- (j) 立法會經濟發展事務委員會曾於二零一五年六月二十二日審議有關港口和物流發展的討論文件。該文件指出，香港每星期約有 350 班貨櫃班輪服務(平均每日 50 班貨櫃班輪服務及每小時兩班貨櫃班輪服務)，而葵青貨櫃碼頭(包括九號貨櫃碼頭)於二零一四年佔香港港口的貨櫃吞吐量 79%。根據運輸及房屋局的政策指令，當局已就葵青貨櫃港池及進港航道展開疏浚工程，把深度由 15 米增加至 17.5 米，令新一代特大貨櫃船可以在任何時候停泊。九號貨櫃碼頭的面積亦由 60 公頃增加至 80 公頃。可以預見日後九號貨櫃碼頭的滋擾只會更加嚴重。城規會的文件及技術評估並無提供上述資料；
- (k) 日後的公屋居民應無法承擔使用空氣調節以緩解九號貨櫃碼頭的噪音影響所引致的高昂電費，而長時間使用空氣調節亦會有健康和環境問題；

#### 交通

- (l) 擬議公屋建議的交通影響評估結果指區內的交通問題並非無法克服，這個結論令人懷疑。水務署在青衣路進行的工程是導致該處交通阻延及居民需要長時間等候巴士的元兇。由於大型車輛佔用了區內的道路和路口，緊急車輛要駛進區內並不容易。擬議公屋發展若然落實，相關道路(即青鴻路)將會因此而由雙線改為單線，令交通問題更加難解決。先前

興建有關的公共屋邨(葵聯邨)時，政府曾承諾會處理葵涌區的交通和政府、機構或社區設施供應的問題。不過，葵聯邨已落成數年，但相關問題(包括公共交通設施缺乏的問題)仍未解決。目前的建議項目亦可能會出現同樣的情況；以及

### 社會責任

- (m) 委員不應被誤導以致相信原本的申述地點並非緩衝區；委員亦有維護社會利益的社會責任，否決不合邏輯及違反《香港規劃標準與準則》的建議項目。城規會應履行其成立的其中一個主要目的，就是為市民提供合適的居住環境，而並非作為政府的橡皮圖章。

R629—張健深

R638—熊國傑

15. 陳堅成先生陳述下列要點：

- (a) 他要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把青衣分區計劃大綱草圖上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，他表示歡迎。不過，他認為餘下用作擬議公屋發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展；
- (c) 他居住在美景花園超過 15 年。當初他搬來時，美景花園對面是一座油庫，而藍澄灣尚未興建。服務式住宅藍澄灣落成後，據悉是用作緩衝區，以緩解九號貨櫃碼頭的噪音和眩光影響；
- (d) 原本的申述地點是一塊栽種了 1 800 棵樹木的休憩用地，亦是青衣南唯一的歇息空間。儘管他支持興建公屋以應付房屋需求，但規劃署就支持公屋建議



所提供的資料似乎並不準確。與規劃署提供的資料相反，九號貨櫃碼頭報告指有關地區的確是緩衝區，並不適合作住宅用途。在這個背景下，有關公屋建議的依據令人懷疑；

- (e) 青衣南的交通擠塞是個長期的問題。乘坐專線小巴由青衣前往葵芳的車程約為 20 至 25 分鐘，而前往青衣港鐵站則為 30 分鐘。最近青衣交匯處發生一宗交通意外，導致青衣路的交通完全癱瘓，而由於專線小巴需要改由青衣北橋前往葵芳，令他的女兒上學大為遲到。青衣路能否應付公屋發展的新增人口及區內附近其他住宅發展項目的人口，仍屬未知之數；
- (f) 與青衣北不同，青衣南缺乏足夠的基礎建設和設施，例如圖書館和室內運動場。青衣南的居民未能使用青衣北的政府、機構或社區設施，原因是車程／步行距離太長；以及
- (g) 原本的申述地點，環境狀況惡劣，並不適合作住宅用途，而擬議公屋發展會造成屏風效應，影響區內的通風。擬議公屋發展不會有無法克服的技術問題及擬議噪音緩解措施將會有效的說法，實在令人質疑。委員應到訪該區，查證規劃署提供的技術評估結果是否準確。

R288/C262—黃敬光

16. 黃敬光先生借助投影片陳述下列要點：

- (a) 他要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把青衣分區計劃大綱草圖上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，他表示歡迎，但他認為餘下用作擬議公屋發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能，

為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展；

- (c) 他借助一張幻燈片，顯示一幅原本申述地點及其附近環境的實地照片，並表示該塊用地位於緩衝區內，靠近九號貨櫃碼頭。該塊用地的南面毗鄰青沙公路，而由於公路較斜，貨櫃車行走時會發出巨大的噪音。該塊用地旁位於青鴻路的小型迴旋處是一條盡頭路，現難以確定為擬議公屋在該盡頭路設置巴士站及擴闊道路是否可行。美景花園一直受到附近貨櫃場及九號貨櫃碼頭的負面影響；

#### 緩衝功能

- (d) 傳媒發掘了一些關於原本申述地點的背景資料，指自九十年代起該處已用作緩衝區，以緩解九號貨櫃碼頭的影響，但規劃署卻公開否認此說法，並於去年青衣分區計劃大綱圖的建議修訂提交城規會審議時，刻意刪除《說明書》內關於該處的緩衝功能的相關描述；
- (e) 餘下的「住宅(甲類)4」地帶與九號貨櫃碼頭之間距離約 300 米，中間並無任何天然屏障。根據一九九零年的九號貨櫃碼頭報告，該地帶位於緩衝區內。根據《香港規劃標準與準則》的規定，該緩衝區應該只能容納不易受滋擾的用途，因此不應用作住宅用途。委員應進一步調查有關事宜；
- (f) 規劃署曾致函區內居民，表示原本的申述地點只用作提供園景種植，並非用作阻隔九號貨櫃碼頭的噪音和眩光的緩衝區。此一說法與九號貨櫃碼頭報告所述者並不相同。該報告指九號貨櫃碼頭落成後會對附近住宅發展(包括美景花園和長青邨)及香港專業教育學院(青衣分校)造成環境影響。九號貨櫃碼頭報告第 3.3.4 段載述「工業學院及毗鄰住宅均為環境易受滋擾用途，因此建議前面緊連的用地(100 米內)用作適當的緩衝用途」。毗鄰的貨櫃場和九號貨櫃碼頭在規劃上與住宅用途並不協調，有需要以

緩衝區來分隔。根據前立法會議員李永達所述，規劃署為了達致有關的政策指令，把原本的規劃意向更改。事實上，即使葵青區議會在二零一五年五月否決了該擬議公屋發展，當局仍於同年向城規會提交有關計劃以供審議。城規會並不知悉有關土地緩衝區性質的資料，並批准了建議修訂；

- (g) 於二零一六年四月就青衣分區計劃大綱草圖進行的聆聽會上，荃灣及西九龍規劃專員承認原本的申述地點是位於緩衝區內。不過，他其後否認曾經這樣說。鑑於《說明書》內有關該塊用地的緩衝功能的描述被刪除，他的誠信已受到質疑，應受到紀律處分。委員不應再被誤導；

#### 噪音

- (h) 日後的公屋居民將會受到附近道路的大量貨櫃車及每日 24 小時運作的貨櫃碼頭所產生的噪音影響。高噪音水平不僅會對聽覺造成永久損害，亦會對心臟健康、睡眠質素、胎兒發育甚至精神健康造成負面影響。一如目前的個案所顯示，政府盲目覓地進行房屋發展，日後的公屋居民將會因此而承受不必要的影響，而納稅人將會承擔所涉及的高昂成本。房屋署建議採用特別設計可以通風的雙層玻璃窗，但由於日後的居民需要長時間關上窗戶及開啟空氣調節，其建議是否可行令人懷疑。倘採用中央鮮風系統，則可能會引致另一問題。藍澄灣採用雙層玻璃窗和中央空氣調節以緩解九號貨櫃碼頭的噪音影響，許多居民會把單位內的中央鮮風出氣口遮蓋，原因是那些空氣是抽取自停車場再輸送至各住宅單位，而空氣充滿旅遊巴附近聚集的遊客的二手煙。餘下的「住宅(甲類)4」地帶位於青鴻路旁，而青鴻路迴旋處正是旅遊巴聚集之處，因此並不適合從青鴻路進行中央空氣抽送；

## 交通

- (i) 餘下的「住宅(甲類)4」地帶附近的區內道路早已極為擠塞，尤其是在早上繁忙時段。該區前往葵涌和九龍的車輛只能依賴一條橋(即青衣南橋)，而該條橋的交通容量早已飽和。區內道路有大量大型車輛使用，例如貨櫃車、旅遊巴及運送燃料的車輛，而交通意外亦經常發生。長時間塞車及有限的巴士服務影響區內居民上班上學，亦影響遲到學童的身心健康。為擬議公屋發展擴闊青鴻路是否可行亦令人質疑。當局應先解決交通問題才進行有關公屋發展；
- (j) 政府顧問進行的技術評估不切實際。委員應於不同時段到訪該區，親自觀察申述人所指出的實際情況。儘管他支持興建公屋以應付有需要人士的房屋需求，但餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合作住宅用途；以及
- (k) 餘下的「住宅(甲類)4」地帶為區內居民提供了一個歇息的空間。他要求委員運用專業判斷作出決定，把餘下的「住宅(甲類)4」地帶恢復劃為「休憩用地」地帶。

[黃仕進教授此時離席。]

## R524/C280—馮詠美

17. 馮詠美女士借助實物投影機陳述下列要點：

- (a) 她要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把青衣分區計劃大綱草圖上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，她表示歡迎。不過，她認為餘下用作擬議公屋發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能。

能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展；

(c) 她強調她支持興建公屋以應付有需要人士的房屋需求，但原本的申述地點應劃為「休憩用地」地帶，理由如下：

- 該處是指定為緩衝區，以緩解九號貨櫃碼頭的眩光影響。她展示一張顯示夜間九號貨櫃碼頭的圖片，表示眩光影響十分嚴重，並關注日後居民要長期每日忍受眩光影響下的生活環境質素。擬議公屋發展若然落實，日後的公屋居民將會成為受害者；
- 日後的公屋居民將要承受附近道路(包括連接至昂船洲大橋的青衣路)的大量貨櫃車所產生的噪音和空氣污染。青衣南的居民一直長期承受這些噪音和空氣污染。委員應保障日後公屋居民的健康。據她所知，葵青區議會之前已否決有關公屋建議，而城規會漠視葵青區議會的反對理由而批准相關的修訂項目。她質疑儘管餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合作住宅用途，但為了協助政府達到公共房屋供應的目標，城規會成為橡皮圖章，批准有關公屋建議；
- 鑑於擬議公屋發展需要採取噪音緩解措施，其成本將會十分高昂；
- 除了美景花園和長青邨外，在計及區內現有的私人和公共屋邨以及酒店、商業樓宇和物流中心後，青衣南的人口其實已經過多。青衣南無法容納擬議公屋發展所帶來超過2 000個單位及6 000名居民；
- 她展示一張顯示餘下的「住宅(甲類)4」地帶的照片，指出該塊用地長滿樹木和植物，部分樹木是區內居民(包括兒童)在十多年前

栽種。雖然這些樹木並非古樹名木，但有其價值和功用，能為區內居民淨化空氣，並提供綠化環境以作視覺調劑。根據現代科學研究，樹木已存在超過 200 萬年，自早期人類活動以樹木為中心後，人類與樹木已有很長的共存歷史，而人類對樹木的感情以及人類與樹木共生的觀念已植根於人類的基因。地球上超過 70% 的氧氣來自海洋生物，其餘則來自樹木。市區的樹木有一個很重要的實際功用，就是為市區製造氧氣及改善空氣質素。另外，區內居民對該塊用地的現有樹木有感情，應予以保留，而這些樹木亦有助保護雀鳥。擬議公屋發展會影響區內的通風。區內居民的需要和期望不應被忽視；以及

- (d) 日後的公屋居民不應成為美景花園和長青邨與九號貨櫃碼頭之間的緩衝工具，而餘下的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶。保障公屋居民及社區權益是委員的社會責任。她要求委員運用專業判斷作出決定。

#### R394/C1—潘志成

18. 單萬倫先生陳述下列要點：

- (a) 他要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 他強烈要求擬進行公屋發展的餘下的「住宅(甲類)4」地帶改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響；
- (c) 他居住在美景花園十多年。他希望當局不會因為美景花園的居民反對有關公屋建議而對他們有偏見；
- (d) 規劃署進行的諮詢應該更加詳細，更深入了解區內居民所關注的問題。美景花園的居民反對有關公屋建議，理由充分；他們主要關注的問題如下：

- 政府以前曾向區內居民承諾，將會提供一個緩衝區阻隔九號貨櫃碼頭的噪音和眩光影響。違背承諾會影響政府的誠信。另外，規劃署向城規會提交的資料和技術評估結果並不準確，應予修正；
  
- 青衣是一個島，依賴兩條分別連接青衣北和青衣南的主要道路(即青衣北橋和青衣南橋)前往九龍。青衣北橋在闊度和公共交通設施方面(例如橋面闊度、三線迴旋處及港鐵連接)都較青衣南橋為佳。至於青衣南，前往九龍的車輛需要經過狹窄的青衣路及青衣交匯處的兩個單線迴旋處，然後才到達青衣南橋，因而造成交通阻延。在當局興建青衣北橋疏導青衣南的部分車流之前，由於交通嚴重擠塞，青衣南的居民需要步行 45 分鐘前往葵芳港鐵站上班或上學。鑑於青衣南人口已過多，交通擠塞的問題仍然持續，因此在批准有關公屋發展前，應先盡快解決有關問題，例如興建一條新橋及擴闊道路。交通問題是最迫切的問題，因其影響居民的日常生活。待公屋居民搬入後才解決交通問題是極不能接受的做法。規劃署聲稱擬議發展不會有無法克服的交通影響等，城規會不應被其誤導。委員應到訪該區，了解為何不擴闊道路便無法解決交通問題；
  
- 有許多其他用地適合進行擬議公屋發展，包括青衣北多塊擁有良好交通基礎設施及配套的大面積用地，例如沿担杆山路的船廠附近的用地；
  
- 是否因為原本的申述地點位置不佳而不獲發展商垂青，因此才獲挑選作擬議公屋發展之用；
  
- 把日後的公屋居民當作緩衝以阻隔九號貨櫃碼頭的影響，是不能接受的做法。雖然落實

擬議公屋發展表面上看是達到了安置有房屋需要的人士的目的，但會引起青衣南現有居民的不滿，房屋問題就會因此由一羣人轉移至另一羣人。日後的公屋居民很可能會對該地點的居所感到不滿，這樣整個青衣南的人口都會變得不滿。餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合作住宅用途；

— 政府在中多個公共項目超支，已失去公信力，而公屋發展的整體成本可能被低估；以及

- (e) 城規會有需要全面考慮餘下的「住宅(甲類)4」地帶是否適合興建公屋以及對該區的影響。倘若在眾多問題下有關建議仍被接納，委員應撫心自問，現有的區內居民與擬議公屋發展的居民在此事上是否得到公平對待。政府目前盲目搶地以達致房屋供應目標的做法，只會導致更多區內居民提出司法覆核。

[會議小休五分鐘。]

R166—吳嘉豪

C32—趙英源

C175—Wu Ka Sing

C177—Wu Ka Wei

C181—Wu Kee

C186—Ng Hang Yi

C189—Chan Hang Yi

19. 一份有關吳嘉豪先生的陳述撮要稿在會上呈閱，供委員參考。吳先生繼而借助實物投影機陳述下列要點：

- (a) 他欣賞城規會在建議修訂項目 A 中取消擬議公屋發展的第四座，並希望餘下三座亦會取消，把餘下的「住宅(甲類)4」地帶改劃為「休憩用地」地帶。他感謝部分委員曾到訪該區視察，包括交通問題嚴重的青衣路。這可能是取消公屋發展第四座的原因；



- (b) 他展示一張顯示原本申述地點及附近環境的照片，表示原本的申述地點是位於緩衝區內。毗鄰的用途包括青衣路的一個加油站及污水處理廠，以及青鴻路一帶貯存危險品及九號貨櫃碼頭的港口用途；
- (c) 他是藍澄灣的居民。他出席了二零一六年四月有關青衣分區計劃大綱圖的聆聽會。由於規劃署在聆聽會舉行前不久才提供相關文件，而文件篇幅又甚長，他根本沒有機會仔細翻閱。聆聽會舉行後，區內居民細讀文件，然後就若干新的調查結果提交了進一步資料，但卻不獲城規會考慮。他隨即撮述這些新／主要調查結果的重點；
- (d) 他展示一幅圖則，表示原本申述地點被界定為緩衝區，以緩解九號貨櫃碼頭的影響，不應用作住宅用途。他繼而引述聆聽會會議記錄，指荃灣及西九龍規劃專員曾承認原本的申述地點是作為緩衝區的作用。使用緩衝區作住宅用途似乎並非專業決定；
- (e) 區內居民曾聯絡香港大學(下稱「港大」)建築學院黎偉聰教授。黎教授致函政府，當中載有以下的內容：「上述緩衝區是九十年代根據一份顧問報告的建議而規劃，按照《香港規劃標準與準則》保護易受噪音滋擾的用途，免受九號貨櫃碼頭的滋擾... ..該處興建了一座酒店，為數幢實際上屬於住宅的「服務式住宅」樓宇阻隔大部分來自九號貨櫃碼頭的噪音。」、「於現已成為本港的主要設施九號貨櫃碼頭旁邊興建高層住宅明顯違反既定政策、良好的規劃原則及該份顧問報告的建議。若容許在九號貨櫃碼頭附近興建具備傳統設計和用途分配的公共租住房屋單位，很可能會導致一個情況，就是居民在入伙後將會向政府投訴九號貨櫃碼頭的噪音和光污染問題。」、「即使當局已提出一堆瑣碎無謂的技術理由和數據以掩飾明顯的規劃錯誤，批准現時這個計劃將會成為規劃及房屋發展的反面教材。這會損害國際社會和香港市民對政府的信任... ..」，以及「亦會立下不良先例，容許在緩衝區內進行住宅發展。」該封信件亦重點指出，不但黎教授對該

公屋建議的政策影響表示關注，多名立法會議員亦反對有關建議；

- (f) 他展示一張黎教授提供的圖則，表示擬建公屋毗連九號貨櫃碼頭，將會受到九號貨櫃碼頭嚴重的空氣污染、噪音和眩光影響。規劃署聲稱，擬議公屋發展可作為附近現有樓宇與九號貨櫃碼頭之間的緩衝。有關說法不能接受，亦不專業；
- (g) 從一份報章上的照片亦可見，擬議公屋發展的第一至第三座完全面向九號貨櫃碼頭，中間沒有任何屏障。毗鄰的豐樹青衣物流中心對附近地區造成噪音滋擾。毗鄰豐樹青衣物流中心的地方是一個大型貨櫃場，面向餘下的「住宅(甲類)4」地帶。規劃署建議在該貨櫃場興建一幢多層物流中心，規模與豐樹青衣物流中心相若。新的物流中心緊貼餘下的「住宅(甲類)4」地帶，將會對日後的公屋居民帶來更嚴重的噪音、眩光、空氣污染和交通影響。不論新的物流中心能否作為餘下的「住宅(甲類)4」地帶的緩衝區，該塊用地並不適合作住宅用途；
- (h) 根據最近傳媒所披露，規劃署刻意在分區計劃大綱圖的《說明書》刪除關於原本申述地點的緩衝功能的相關描述，除非當局有充分理據這樣做，否則這是不能接受的。據他所知，現時並無有關理據；
- (i) 規劃署於二零一六年四月向城規會提交了支持有關公屋發展的概括環境評估報告、交通影響評估報告及空氣流通專家評估報告，以供審議。他對這些報告表示關注，因為當中會有無法克服的技術問題；

#### 環境

- (j) 由於藍澄灣附近的空氣污染嚴重，其居民患上呼吸道疾病的比例較青衣以外的居民為高。莫特麥克唐納香港有限公司(下稱「莫特公司」)進行的概括環境評估並無量度青鴻路的空氣質素，只進行了簡單的分析檢討，但忽略了該區的九號貨櫃碼頭及與港

口有關的用途。有關檢討亦沒有包括附近污水處理廠和加油站的氣味滋擾。當局為了興建公屋而砍伐樹木，而日後該區的人口將會超過 10 000 人(包括公屋發展及青俊苑和細山路項目的估計人口)，加上帶來的繁忙交通流量，都會影響該區的空氣質素，但這些全部都沒有作出評估。九號貨櫃碼頭報告(一九九零年)曾為七個易受滋擾用途進行為期六個月的基線空氣質素數據收集工作，當中詳細訂明量度的角度和高度(例如 5 米和 40 米)，確保有足夠的覆蓋，但概括環境評估報告中並無此等詳細的量度方法。這是不能接受的。當局應為屬於污染源的現有加油站和污水處理廠進行空氣質素評估，但規劃署卻不理會有關要求；

- (k) 根據西班牙穆爾西亞大學的一項研究，居住在加油站 100 米內的居民會受到加油站的污染影響，建議安老院和學校等易受滋擾用途應位於加油站 100 米範圍以外。然而，擬議公屋發展卻緊鄰加油站，並將會設置老人中心及作教育用途。在新加坡，倘住宅樓宇及公共場所(例如安老院和學校)位於加油站的 50 米和 90 米範圍內，必須經過嚴格的評估才獲批准。即使如非洲盧旺達等發展中國家，都限制公共機構(包括學校、教堂、公共圖書館、遊樂場及醫院等)必須距離加油站 100 米；
- (l) 至於噪音方面，根據莫特公司的概括環境評估報告，原本申述地點的固定廠房噪音的噪音準則(即該塊用地的可接受噪音水平)在日間／黃昏及晚間分別訂為 60 分貝(A)及 50 分貝(A)。有關標準可以接受，原因正如立法會有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會於二零一三年五月十日討論的立法會文件所述，該等噪音水平與根據《噪音管制條例》為同樣受到九號貨櫃碼頭影響的藍澄灣所訂的標準一致。根據概括環境評估報告，原本申述地點的三個位置在日間和夜間的噪音水平已超出該噪音準則，其中位於北面邊界接近加油站的地點更加分別超出 8.6 分貝(A)和 13.2 分貝(A)。不過，概括環境評估報告的結論卻引用《噪音管制條例》下的噪音限

制(即日間／黃昏和晚間分別為 70 分貝(A)及 60 分貝(A))，並表示該公屋發展只有部分住宅單位會稍微超出該等限制。有關評估除了有其他問題之外，包括三個位置的量度時間相對較短(量度時間合共一小時，而正常做法是每個地點量度 24 小時)，概括環境評估報告亦聲稱其評核和評估已採取較為保守的做法，但卻只挑選超出水平最低的地點進行評核／比較。相關政府部門有否妥善審閱這份概括環境評估報告，實令人懷疑；

- (m) 由於三個位置中有兩個位於建議恢復為「休憩用地」地帶的「住宅(甲類)4」地帶的北部，因此應在餘下的「住宅(甲類)4」地帶挑選更多位置進行噪音水平測試；
- (n) 儘管概括環境評估報告並無提供道路交通噪音的量度數據，但就道路交通噪音影響進行了檢討，並根據其中的桌面檢討提供了有關公屋住宅單位的預計最高噪音水平。這樣會低估超出每小時 70 分貝(A)最高噪音水平的單位數目。當局應進行全面的交通噪音評估。根據《香港規劃標準與準則》，幼稚園及安老院的交通噪音水平限制分別訂為每小時 65 分貝(A)及每小時 55 分貝(A)。擬議公屋發展將會提供該等用途，但概括環境評估報告並無處理上述偏離《香港規劃標準與準則》規定的情況。社會福利署的《安老院實務守則》第 8.6.2 段訂明，根據《安老院規例》第 34 條，安老院會有註冊醫生到訪，提供診症或跟進治療，需要設置診症／治療室，而相關的最高噪音水平限制為每小時 55 分貝(A)。儘管概括環境評估報告建議就交通噪音採取噪音緩解措施(包括隔音窗)，但並無解釋或檢視減音窗的通風功能。由於日後的居民需要長期關上窗戶並依賴空氣調節，因此是否如房屋署所建議採用雙層玻璃窗，其可行性存疑；
- (o) 概括環境評估報告並無對眩光影響進行任何評估。正如一張在晚上拍攝的照片所顯示，毗鄰的豐樹青衣物流中心對附近樓宇的眩光影響十分嚴重。根據

九號貨櫃碼頭報告，路政署認為美景花園和長青邨受到九號貨櫃碼頭影響的眩光指數 34 不能接受。兩個發展項目的居民多年來一直投訴噪音和眩光影響。根據九號貨櫃碼頭報告，該三塊用地(包括豐樹青衣物流中心用地及鄰近的貨櫃場)的工業樓宇的高度超過 30 米(可遮擋九號貨櫃碼頭的最低高度)，因此可以為整個美景花園及長青邨大部分地區遮擋九號貨櫃碼頭的眩光。九號貨櫃碼頭因此得以興建；

- (p) 概括環境評估報告應包含對附近作業(包括重型車輛)產生的震動影響所進行的評估；
- (q) 根據環保署對概括環境評估報告的意見，概括環境評估報告並無包含任何量化評估。這是極不能接受的。他詢問房屋署可否提供有關環境影響評估的目前狀況，因為房屋署曾於二零一六年四月的聆聽會上表示，有關環境影響評估正在定稿；

### 交通

- (r) 交通影響評估進行了三項交通調查。第一個調查於二零一五年一月二十九日在三個路口進行，調查該處的車流量。第二個調查於二零一五年三月三十一日在長宏邨進行，調查公共交通服務的乘客需求。第三個調查於二零一五年四月二十八日在長青邨進行，調查專營巴士路線及提供固定班次服務的小巴路線的載客率。他借助一些青衣路的照片，指出有關的交通調查沒有提及青衣路的四條行車線長期有部分封閉(由四線變為兩線)，而路政署一直沒有回應局部封閉的原因。一如早前提及一些曾到訪該區的委員親眼所見，青衣路有大量貨櫃車行駛，同時亦經常有道路工程進行。現有的加油站是少數幾個獲准為貨櫃車入油的加油站。莫特公司進行的交通影響評估並無處理貨櫃車及主要道路工程所產生的交通影響問題。貨櫃車車身長，約等如兩至三輛私家車，因此駛經迴旋處時往往會佔用兩條行車線，其累計影響可以十分大；

- (s) 有關交通影響評估建議興建一條支路連接青衣路與青鴻路，但有關建議未獲採納，原因是經評估後，預期計及有關公屋發展項目的交通流量會輕微超出道路容量。根據他基於三幢公屋所作的估計，所導致的交通流量並不會超出道路容量。有關交通影響評估應重新考慮興建支路的建議；
- (t) 關於二零一五年三月三十一日在長宏邨進行的交通調查，當日是學校假期，亦是復活節長假期的前一日。先前於二零一六年四月二十六日舉行的答問環節，莫特公司的交通顧問承認此一事實，但相關的城規會會議記錄並無記錄在案。因此，當日進行的交通調查所錄得的低乘客量，與實際情況不符。他曾要求莫特公司進行額外的調查，但不獲答應；
- (u) 由於交通調查是基於一個低乘客量而進行，故莫特公司低估了擬議公屋發展對公共交通服務的乘客需求。隨着擬建公屋由四幢減至三幢，莫特公司其後把所需的巴士班次數目由 16 班修訂為 8 班，以配合經調整的乘客需求(即早上最繁忙時段為 930 人)。不過，當中並無考慮乘客的目的地。根據政府統計處二零一五年的統計數據，就業人數相對人口的比例為 51.77%，而學生相對人口的比例為 16.02%，合共 67.79%。按照同樣的比例，根據擬議公屋發展估計的約 6 500 人計算，當中會有約 4 400 人需要上班或上學，倘有一半人會使用公共交通工具，則估計早上最繁忙的時段的乘客需求為 2 200 人，遠高於交通顧問估計經調整的 930 人，同時需要 19 班巴士才能容納全部人。以整體人口為 10 000 人(包括公屋發展及青俊苑和細山路項目的估計人口)計算，早上最繁忙時段會有 3 406 人需要使用公共交通服務。倘按照現時美景花園、長青邨和藍澄灣的運輸模式，其中一半使用巴士，另一半使用專線小巴，就需要 122 班巴士／專線小巴(15 班巴士和 107 班專線小巴)。倘若把公屋發展的 2 200 人同樣分為一半，就需要約 78 班巴士／專線小巴(9 班巴士和 69 班專線小巴)；

- (v) 關於最多人乘搭的 42A 號巴士線的載客率研究，經計及擬議公屋、青俊苑及細山路項目的額外人口後，他估計早上最繁忙的時段尚欠 6.7 班巴士；
- (w) 巴士公司應無法提供足夠的巴士班次以應付現有和日後居民的需要。規劃署、運輸署和房屋署並無諮詢相關巴士公司，以評估其是否能夠提供所需的服務。政府數年前計劃在葵涌興建有四幢公屋的葵聯邨時，亦曾承諾將會增加公共交通服務以應付額外人口的需求。不過，在屋邨落成後，儘管葵青區議會一再提出要求，相關服務仍然沒有任何改善或增加；
- (x) 青俊苑和細山路項目尚未落成入伙。一旦落實擬議公屋發展，所帶來的額外人口可能會令區內的交通癱瘓。根據香港警務處的資料，二零一四年青衣的交通意外數目較二零一三年增加 5.5%，而香港整體交通意外的數目於同期則下降 2%。二零一五年，青衣的交通意外數目較二零一四年增加了 5%，而香港整體交通意外的數目於同期則增加了 2%。二零一四年，青衣有 36% 的交通意外與貨車有關，而全港的交通意外與貨車有關數目是 15%。二零一四年及二零一五年的累計增幅為 10.5%，反映青衣極為嚴重擠塞的交通情況導致經常發生交通意外；
- (y) 由於近年該區開設了越來越多物流中心，在青衣南的道路行駛的貨櫃車數目急劇上升。然而，交通影響評估完全無視該區貨櫃車的流量，並低估交通流量的增長；

#### 空氣流通

- (z) 空氣流通專家評估報告的結論指出，該區部分地方的通風將會因擬議公屋發展而改善。有關結論極有問題。就目前興建三幢公屋的建議，當局有需要重新進行空氣流通評估；

### 其他方面

- (aa) 青衣路的埃索油站並非一般的加油站，因為油站內有一個潤滑油貯存庫為貨櫃車提供服務，而潤滑油貯存庫是極為危險的。油站距離擬議公屋發展極近，而該三幢樓宇將會建於一個斜坡上。《香港規劃標準與準則》早已訂明，倘加油站設在已建設區，應選擇位於較空曠而不被其他發展包圍的地點，而假使無法符合這項規定，則加油站四周的建築物只適宜為低建發展。因此，擬議公屋發展偏離《香港規劃標準與準則》的規定。規劃署聲稱現時亦有住宅發展位於加油站附近，但這些都是失敗的規劃個案，當局不應重蹈覆轍；
- (bb) 青衣南缺乏休憩用地和康樂設施。根據《香港規劃標準與準則》，青衣南應設有六個兒童遊樂場服務現時的 30 000 人口。然而，區內只提供了三個兒童遊樂場。青俊苑及細山路項目似乎不會提供任何康樂設施。於擬議公屋發展落成後，該區的人口將會進一步增加約 6 500 人，這會增加對康樂設施和休憩用地的需求，在使用方面出現競爭情況；
- (cc) 擬議公屋發展亦不符合《香港規劃標準與準則》，因為當中訂明港口後勤及露天貯存用途不應設於易受滋擾用途附近，例如住宅及政府、機構或社區用途；
- (dd) 青衣南沒有醫院及公共醫療設施。當局應諮詢醫院管理局對有關公屋建議的意見，因為新增人口將會增加公共醫療服務的需求，而瑪嘉烈醫院服務青衣居民亦早已超出負荷；
- (ee) 不同政治背景的葵青區議員都一致反對該公屋建議。當局於有關修訂提交城規會審議前不久，即在二零一五年區議會會期完結前才以傳閱方式進一步諮詢葵青區議員對有關修訂的意見，這個做法極不恰當；



- (ff) 由於餘下的「住宅(甲類)4」地帶有為數甚多的樹木將會被砍伐，因此需要補償植樹，但規劃署並無提供有關詳情，實令人感到不滿；以及
- (gg) 他促請城規會不要考慮政府部門於二零一六年十一月十日下一節聆聽會後才提供的回應，因為區內居民於二零一六年四月的聆聽會後提交的進一步資料不獲城規會考慮。城規會應以同樣方式對待雙方，以確保公平。

20. 主席表示，尚有多名發言時間較長的申述人及提意見人未作出口頭陳述，而稍後將會是休會午膳的時間。他詢問有否任何申述人或提意見人希望在午膳前作出口頭陳述。多名申述人及提意見人的代表黃世傑先生表示有此意。由於其他與會者並不反對擬議安排，委員同意順應黃先生的要求。

231－朱創謙

R370－劉惠賢

C5－譚家健

C6－張美琪

C7－譚家樑

C17－楊金峰

C19－Lam Kit Yee

C21－楊亭亭

C23－Cheng Suk Man

C24－Wong Hin Shing

C26－林啓開

C173－朱家樑

21. 黃世傑先生陳述下列要點：

- (a) 他要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把青衣分區計劃大綱草圖上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，他表示歡迎。不過，他認為餘下用作擬議公屋發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能。

能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展；

- (c) 該緩衝區並不適合作住宅用途。根據《香港規劃標準與準則》，緩衝區只可由不易受滋擾的用途佔用，因此該緩衝區不適合作住宅用途。在規劃上，毗鄰的貨櫃場及九號貨櫃碼頭與住宅用途並不協調，需要由一個緩衝區分隔。倘緩衝區內容許興建住宅樓宇，則將來的城市規劃是否仍須保留緩衝區的目的和需要，頓成疑問；
- (d) 傳媒指出該緩衝區的原本規劃意向被刪除，可能是為了達致政策指令而罔顧專業判斷。雖然他支持興建公屋，因為有住屋需要的人士應得到照顧，但政府做事應有理據。規劃署在本個案中被批評誤導城規會。委員應審慎考慮該公屋建議，在該緩衝區內進行住宅發展將構成嚴重錯誤；
- (e) 該緩衝區位於工業用途及每日 24 小時運作的用途附近，包括九號貨櫃碼頭、物流中心及貨櫃場、一個污水處理廠以及一個加油站等。區內的空氣質素不能接受。區內的道路和路口主要由大型貨櫃車使用，而貨櫃車引致的交通意外亦經常發生。青衣南的居民一直受到該區交通設施欠佳、交通擠塞及公共交通服務不足所困擾；
- (f) 青衣南缺乏休憩用地，而原本的申述地點是青衣南僅餘的休憩用地。把休憩用地取去並用作住宅發展，並無理據支持；
- (g) 委員不應忽略原本的申述地點原本作為休憩用地的規劃意向及其相關背景。之前提出設置該緩衝區，目的是為了平息區內居民對興建九號貨櫃碼頭的不滿，而由於青衣南缺乏休憩用地，因此該緩衝區遂被指定為休憩用地，以惠及美景花園和長青邨的居民。根據九號貨櫃碼頭報告(一九九零年)第 2.2.1 及 2.3 段，「概念土地用途圖則提供了約 39 公頃的新發展用地，其中約 53% 指定作工業及與工業有

關用途、11%指定作政府用途、17%指定作休憩用地。」及「從規劃的角度而言，擬議發展提供了與港口有關用途所需的用地，亦提供了互相協調的土地用途組合，包括工業、康樂及政府用地以及作為九號貨櫃碼頭與易受滋擾用途之間的有效緩衝區，配以高效率的道路網。」九號貨櫃碼頭報告第10.5.6段亦提及該塊休憩用地會服務毗鄰工業區的工人及工業學院的學生，以及休憩用地亦會提供動態和靜態康樂設施。政府已主要遵從了九號貨櫃碼頭報告的大部分建議和規定，包括在工業區內興建主要物流中心、設置如污水處理廠及香港專業教育學院等政府用途，以及興建青衣南橋及青沙公路作為高效率的道路網。一九九一年十二月六日，城規會轄下的都會規劃小組委員會同意為美景花園和長青邨在該塊休憩用地提供動態和靜態康樂設施，以及作為住宅發展與九號貨櫃碼頭之間的緩衝區。有關意向於先前一個版本的青衣分區計劃大綱圖的《說明書》有關「休憩用地」地帶的部分中反映。該緩衝區對緩解九號貨櫃碼頭的嚴重噪音、眩光和空氣污染影響十分重要；

- (h) 由於有這個特殊背景，該塊休憩用地不應倉促被犧牲。鑑於最近政府改變了立場，區內居民覺得被欺騙，因此落實該公屋建議將會破壞社會的和諧；
- (i) 區內居民之前獲康文署告知，由於該塊用地地面傾斜，因此無法設置動態康樂設施。現時政府卻認為同一個斜坡適合用作住宅發展，實在令人費解；
- (j) 強烈眩光所帶來的健康風險(例如癌症和精神病)已有大量文獻載述，不應被忽視；
- (k) 有許多其他用地可供選擇作擬議公屋發展之用，包括新界的棕地(約 1 200 公頃)及青衣北多塊擁有較佳交通基礎設施及配套的大面積用地，例如担杆山路的船廠附近的用地，區內居民亦不會反對；

- (1) 二零一六年四月二十一日，政府的代表在青衣分區計劃大綱草圖的聆聽會上承認，原本的申述地點是位於緩衝區內。日後的公屋居民不應被當作「人肉緩衝」，而涉及長時間使用空氣調節以達致基本生活水準的噪音緩解措施，實在不切實際；以及
  
- (m) 支持公屋建議的技術評估充滿矛盾及錯誤。日後的公屋居民在生理和心理上都會受到不良影響，其家庭關係以致社會和諧亦會因此而受到影響。委員就擬議公屋發展的改劃修訂作出決定前，應考慮上述理由。

22. 會議於中午十二時四十五分休會午膳。

23. 會議於二零一六年十一月七日下午二時二十分恢復進行。

24. 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

霍偉棟博士

何立基先生

林光祺先生

陳福祥博士

袁家達先生

馮英偉先生

黎庭康先生

伍穎梅女士

黃幸怡女士

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

簡介和提問部分(續)

[公開會議]

25. 以下政府的代表、申述人／提意見人及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
- 洪鳳玲女士 — 高級城市規劃師／葵青

*房屋署*

- 葉慧敏女士 — 規劃師
- 馮志輝先生 — 高級建築師
- 周國生先生 — 土木工程師

*運輸署*

- 何廣鏗先生 — 高級工程師／葵青
- 阮康誠先生 — 總運輸主任／新界西南

**申述人、提意見人及其代表**

R166－吳嘉豪

C32－趙英源

C175－Wu Ka Sing

C177－Wu Ka Wei

C181－Wu Kee

C186－Ng Hang Yi

C189－Chan Hang Yi

- 吳嘉豪先生 — 申述人及提意見人的代表

R189－Chiu Long Ting

R377/C111－吳麗雲

- 趙英源先生 — 申述人的代表及提意見人的代表

R231 – 朱創謙

R370 – 劉惠賢

C5 – 譚家健

C6 – 張美琪

C7 – 譚家樑

C17 – 楊金峰

C19 – Lam Kit Yee

C21 – 楊亭亭

C23 – Cheng Suk Man

C24 – Wong Hin Shing

C26 – 林啟開

C173 – 朱家樑

黃世傑先生

— 申述人的代表及提意見人的代表

R288/C262 – 黃敬光

黃敬光先生

— 申述人及提意見人

R553 – Lau Kit Ling

R554 – 劉潔恩

R557 – 梁志強

R569 – Leung Cheuk Wah

R574 – 周慧屏

R575 – 張美媚

R582 – 黃瑩瑩

R591 – 何殷琪

R595 – 陳佩惠

R596 – Wong Ka Kit

R599 – 陳閏玲

R605 – 譚少文

R615 – 陳凱儀

R644 – 林慧儀

R650 – Tse Pui Ling

R658 – 陳思雅

R659 – 何穎妍

R661 – 陳如柏

R663 – 黃世傑

R672 – 馬雄志

R674－陳澔進

R675－張美琪

R679－余曼娜

R682－陳卓鍵

潘志成先生

－ 申述人的代表

R524/C280－馮詠美

馮詠美女士

－ 申述人及提意見人

R584－蘇尚俊

蘇尚俊先生

－ 申述人

R618－李浩強

張桂蘭女士

－ 申述人的代表

26. 主席歡迎政府的代表、申述人／提意見人及其代表到席。主席繼而邀請餘下三名申述人／提意見人及其代表作出口頭陳述。

R553－Lau Kit Ling

R554－劉潔恩

R557－梁志強

R569－Leung Cheuk Wah

R574－周慧屏

R575－張美媚

R582－黃瑩瑩

R591－何殷琪

R595－陳佩惠

R596－Wong Ka Kit

R599－陳閩玲

R605－譚少文

R615－陳凱儀

R644－林慧儀

R650－Tse Pui Ling

R658－陳思雅

R659－何穎妍

R661－陳如柏

R663－黃世傑



R672－馬雄志

R674－陳浩進

R675－張美琪

R679－余曼娜

R 6 8 2－陳卓鍵

27. 潘志成先生陳述下列要點：

- (a) 他感謝城規會給他另一次機會，表達他及他所代表的人士對《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》的意見。他不會重複在之前聆聽會已經表達過的意見。他重申，他支持修訂項目 A，但對餘下的「住宅(甲類)4」地帶的擬議用途則有保留。他認為該地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶。儘管區內人士在較早幾節聆聽會已表達了多項關注，例如該緩衝區的原意、藍澄灣及九號貨櫃碼頭以及附近的工業土地用途的發展背景／歷史，但這些關注都未獲相關政府部門妥善處理。為此，他希望闡釋為何需要把餘下的「住宅(甲類)4」地帶恢復作休憩用地發展；
  
- (b) 眾所周知，空氣污染會影響健康。香港是世界上最繁忙的貨櫃港口之一。抵港的貨櫃船在停泊時亦會帶來空氣污染，影響貨櫃碼頭工人的職業安全。根據二零一五兩個貨櫃碼頭工會向立法會提交的文件，工會成員極為關注貨櫃碼頭的船隻所排放的空氣污染物對他們的健康有負面影響。世界衛生組織(下稱「世衛」)曾於二零一三年就癌症進行一項研究，結論指空氣污染會致癌，而空氣污染中的懸浮粒子與增加癌病發病率有很大的關連，尤其是肺癌和膀胱癌，亦會增加患上中風、心臟病、肺病和呼吸道疾病的機會。戶外空氣污染物與煙草和酒精同樣被列為最高級別的致癌物。空氣污染導致的健康影響或會有長達數十年的潛伏期。因此，貨櫃碼頭工人和區內居民長期暴露在空氣污染的環境中是不能接受的；

- (c) 根據環境保護署(下稱「環保署」)的資料，在香港六個主要的污染來源(即公用發電、道路運輸、水上運輸、民用航空、其他燃燒及非燃燒)中，水上運輸是本港現時最大的污染來源。根據二零一三年度空氣污染物排放清單，水上運輸是排放二氧化硫(SO<sub>2</sub>)、氮氧化物(NO<sub>x</sub>)、可吸入懸浮粒子(RSP)及微細懸浮粒子(FSP)的主要來源；
- (d) 由二零一五年七月起，所有遠洋船隻在香港水域停泊時須轉用低硫柴油，藉此減少二氧化硫及可吸入懸浮粒子的排放水平。然而，有關排放水平仍然甚高，超出世衛訂明的建議指引和目標。因此，餘下的「住宅(甲類)4」地帶用作緩衝區／休憩用地對貨櫃碼頭的工人極為重要，因為有助保持該區的空氣質素。貨櫃碼頭工會於二零一五年年中曾向會員發出問卷。根據 184 份完成的問卷，所有回應者都表示每日工作都會受到船舶排放的廢氣所影響，而約有 57% 表示經常受到船舶廢氣影響，43% 則表示間中受到影響。長期暴露在空氣污染中會引起不適和健康問題。回應者表示有以下的常見徵狀，包括咳嗽(80%)、喉嚨及眼睛不適(分別超過 70% 及 60%)、甚至呼吸道問題(50%)。問卷調查的結果顯示，為貨櫃碼頭工人提供綠化緩衝區至為重要。對於政府的結論指，由於附近的用地已不再用作工業發展，故無須再為工人提供緩衝區／休憩用地，他感到驚訝；
- (e) 環境局／環保署最近為空氣質素指標檢討工作小組設立海上運輸專家小組，負責為海上運輸制訂空氣質素改善措施。委員可於環保署網站參閱工作小組的討論和建議細節。海上運輸專家小組最近提出一些改善措施，以盡量減少船舶造成的空氣污染，而當局正在檢討這些措施的可行性。正因如此，政府在此時建議在餘下的「住宅(甲類)4」地帶興建公共租住房屋(下稱「公屋」)並不恰當，因為這一方面會導致用作淨化貨櫃碼頭空氣污染物的綠化緩衝區消失，另一方面會令受到負面空氣影響的人口數目增加；

[伍穎梅女士此時到席參加這節會議。]

- (f) 二零一六年七月十三日，一間機構就二零一六年上半年的香港空氣質素進行一項調查。調查結果顯示，路邊污染水平超出世衛的建議指引和所定目標。此外，調查亦指出葵青區是全港錄得污染物指數超標的唯一地區，而九號貨櫃碼頭被認為是該區主要的污染來源。鑑於九號貨櫃碼頭對附近住宅發展的負面空氣影響，他認為可合理假設原本申述地點的規劃意向是作為九號貨櫃碼頭與美景花園和長青邨之間的緩衝區。他找到很多關於香港空氣質素的報告以及顯示原本申述地點作為緩衝區的文件；他不會詳述有關資料，但會把資料存放於秘書處供委員參考。他繼而表示，規劃署署長不久前在一個電視節目上公開承諾，規劃的目的是建立綠化及舒適的環境，包括公屋發展的規劃，供香港市民享用。他質疑這個承諾，因為現時原本申述地點的規劃正正與綠色生活環境的原則相反；以及
- (g) 最後，他重申，由於葵青區議員提出的多個問題都未獲解決，因此葵青區議會反對在原本申述地點興建公屋。對於葵青區議員的反對、意見及動議都不獲尊重，他感到很失望。葵青區議會一直支持政府各項房屋計劃，例如葵聯邨發展項目、葵芳已婚警察宿舍項目、麗瑤邨及荔景山路的改劃用途地帶。這是他擔任葵青區議員九年以來，葵青區議會首次一致反對一項公屋建議。他同意香港需要興建公屋，但反對目前的建議，原因是該塊用地並不適合作住宅用途。他要求城規會委員認真考慮葵青區議會對該發展項目的反對意見，這些意見亦代表區內居民的意見。為節省委員時間，他不會讀出所有收集的資料，而會把一份副本交予秘書處，供委員參考。

#### R584—蘇尚俊

28. 蘇尚俊先生借助一些照片和繪圖，陳述下列要點：

- (a) 他要求逐字記錄其口頭陳述，而其口頭陳述所提及的所有文件應獲妥善記錄；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，他表示歡迎，但他認為餘下用作擬議公屋發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展，理由如下；
- (c) 原本的申述地點以前用作重工業用途和油庫，因此需要進行除污工程。由於該塊用地位於斜坡之上，因此應該保留作為休憩用地。另外，日後的建築工程可能造成的震動及附近與貨櫃有關用途的重型車輛進出頻密，都會影響斜坡的安全；
- (d) 他借助一些在藍澄灣的一幢酒店所拍攝的照片，以說明原本申述地點的擬議公屋發展，將會受到九號貨櫃碼頭及附近與貨櫃有關用途和 24 小時運作的物流中心的嚴重空氣、眩光及噪音污染影響。日後擬議公屋發展的居民的生活質素將會受到負面影響；
- (e) 擬議公屋發展將會令公共交通設施的需求增加，從而影響藍澄灣、美景花園、長青邨的居民以及香港專業教育學院(青衣分校)的使用者。由於青衣南只有陸上交通工具，而現時的公共交通設施不足，因此進行任何新發展項目前，必須先改善交通的容量和服務。另外，該區亦有投影效應、通風、空氣質素及放射性問題。儘管藍澄灣有緩減九號貨櫃碼頭噪音滋擾的緩解措施，但他質疑收入普遍較低的公屋居民能否負擔有關緩解措施所帶來的高昂電費；
- (f) 藍澄灣位處其他建築物之中。他展示幾張從其藍澄灣單位拍攝的照片，從其客廳外望的景觀幾乎完全被毗鄰的酒店所遮擋，僅餘一線天色。現時，他仍

然可以欣賞僅餘的天色及望向香港專業教育學院(青衣分校)綠色緩衝區的狹窄景觀。不過，擬議公屋發展將會把其單位僅餘的景觀都遮擋；以及

- (g) 他借助一幅繪圖顯示不同物體的「寶維斯尺度 (Bovis Scale)」。寶維斯尺度是以法國物理學家寶維斯 (Antoine Bovis) 命名。這是地質生物學家使用的一個概念，用來量度物體能量的振動。數值越低，對生物的負面影響就越大，長時間更可損害人體的健康。因此，這亦可用作健康標準的指標。平均而言，6 500 以上的寶維斯能量值表示正能量。5 000 的寶維斯能量值是亞健康水平的上限、4 000 寶維斯能量值屬中等水平、3 000 寶維斯能量值是下限。低於 1 000 寶維斯能量值的振動會嚴重危害健康。他進一步列舉寶維斯能量計值的例子，例如天然淨水是 11 000 寶維斯能量值、原本申述地點長滿植被的現有緩衝區是 7 300 寶維斯能量值、香港流動的食水只有 2 700 寶維斯能量值、適宜居住的建築物的最低限度為 2 500 寶維斯能量值、九號貨櫃碼頭為 2 200 寶維斯能量值，而其現時居住的藍澄灣單位只有 2 100 寶維斯能量值，居住並不安全。他預計在整個或部分原本申述地點的擬議公屋落成後，該處的寶維斯能量值將會由 7 300 大幅降低至 2 000，原因是受到九號貨櫃碼頭的滋擾。另外，待緩衝區的樹木被砍伐後，其藍澄灣單位的寶維斯能量值將會降至 1 700。基於上述較低的寶維斯能量值，日後擬議公屋發展的居民及藍澄灣的現有居民的健康將會受到影響。因此，原本申述地點並不適合作住宅用途，應保留作為休憩用地。即使政府有意效法新加坡，降低擬建樓宇的體積和單位數目，有關問題亦不會解決，並會導致各方皆輸的局面。

#### R618 – 李浩強

29. 張桂蘭女士陳述下列要點：

- (a) 她感謝城規會的委員聆聽區內居民的意見。她是退休人士，而她再次出席作出口頭陳述的原因是她認為政府在處理分區計劃大綱圖的修訂時並無考慮公眾利益。政府在進行規劃時對現有地盤的狀況甚至沒有全面的了解。當局沒有考慮現時影響藍澄灣、美景花園和長青邨居民的噪音污染和眩光滋擾。進一步申述地點的現有明渠是氣味滋擾的來源。直到當局提出把原本申述地點的一部分改劃為「休憩用地」地帶的建議修訂時，政府才發現該條明渠和電纜裝置；
- (b) 餘下的「住宅(甲類)4」地帶的樹木是區內居民所栽種。擬議公屋發展將會涉及砍伐大量樹木，這會傷害有份在該用地種植這些樹木的兒童的心靈；
- (c) 預期在餘下的「住宅(甲類)4」地帶興建擬議公屋，會涉及較高的建築成本，因為該地帶位於軟土斜坡上。這是浪費納稅人的金錢；以及
- (d) 考慮到藍澄灣、美景花園、長青邨的現有居民及日後擬議公屋的居民的福祉，她要求城規會認真重新考慮餘下的「住宅(甲類)4」地帶是否適合作公屋發展。她促請城規會擔當把關者，否決擬議公屋發展，確保青衣南的土地用途獲公平規劃，令區內居民得益。

30. 由於政府的代表、申述人／提意見人及其代表已陳述完畢，主席請委員提問。

#### 環境方面

31. 若干委員關注到，就縮減規模的公屋計劃所進行的詳細環境評估結果何時才會預備好。荃灣及西九龍規劃專員周日昌先生回應表示，詳細的環境評估需要符合環保署的規定，房屋署完成評估後會提交環保署審批。房屋署土木工程師周國生先生補充說，房屋署現時正在修訂公屋發展的擬議布局和設計，待擬議布局定案後，便會進行詳細的環境評估，並會於完成詳細的環境評估後一至兩個月內提交環保署審批。

32. 鑑於有與會者關注到，現時的污染問題會影響日後的居民，一名委員詢問(a)詳細設計的進度；(b)擬議緩減措施能否解決噪音問題；以及(c)有否任何住宅單位或擬建樓宇的主要外牆將會直接面向九號貨櫃碼頭。周國生先生回應表示，住宅用途的噪音標準包括交通噪音和固定廠房噪音兩方面。儘管擬議發展的設計尚未定案，但房屋署的目標是透過在初步設計加入多項優化措施，務求能 100% 達到《香港規劃標準與準則》訂明的阻隔交通噪音標準。關於固定廠房噪音影響，項目倡議者須遵從《噪音管制條例》的一項法定規定。關於光污染問題，房屋署高級建築師馮志輝先生補充表示，房屋署正在進行擬議公屋發展的詳細設計，並會在可行情況下透過樓宇座向和設計盡量減低九號貨櫃碼頭可能造成的眩光影響，避免日後的公屋居民受到干擾。

33. 鑑於多名與會者都收集了大量有關九號貨櫃碼頭產生噪音滋擾的資料，一名委員要求政府代表解釋顧問進行的概括環境評估報告的數據，原因是報告的不同部分分別出現了 60 分貝(A) / 50 分貝(A) (日間 / 夜間) 及 70 分貝(A) / 60 分貝(A) 的噪音標準，似乎存在差異。周日昌先生借助實物投影機，引述概括環境評估報告(文件附件 I 附錄 VII) 補充資料附錄 B 第 9 段，指噪音量度顯示現時的固定噪音來源符合《噪音管制條例》的相關噪音限制，即日間為 70 分貝(A) 及夜間為 60 分貝(A)，而房屋署和環保署須遵從有關法定規定。周先生進一步表示，根據附錄 B 第 10 段，擬議發展的設計將會加入實際的噪音緩解措施，例如建築簷片、隔音窗或隔音露台，以減低噪音影響，從而完全符合《噪音管制條例》及環保署的規定。周國生先生引述概括環境評估報告表 2.2，補充說固定廠房噪音評估的可接受噪音聲級是根據地區對噪音感應程度的級別(下稱「感應級別」)釐訂。不同感應級別的可接受噪音聲級載於概括環境評估報告表 2.3。該塊公屋用地最初在感應級別中列為「B 級」，即日間和夜間的可接受噪音聲級分別為 65 分貝(A) 及 55 分貝(A)。經過更詳細的評估並獲環保署同意後，感應級別更新為「C 級」，即日間和夜間的可接受噪音聲級分別為 70 分貝(A) 及 60 分貝(A)。周先生進一步表示，已規劃的固定噪音來源的噪音標準會減低 5 分貝(A)，但由於九號貨櫃碼頭屬於現有用途，因此無須計及 5 分貝(A) 的扣減因素。

34. 同一名委員亦詢問，由於有與會者提出關於震動影響的問題，現時有否任何相關法例，以及進行概括環境評估或詳細環境評估的情況。周日昌先生表示，現時並無有關震動影響的規劃標準。關於進行概括環境評估或詳細環境評估的規定，周先生表示，概括環境評估的目的是評估擬議項目會否受到任何無法克服的影響，在規劃過程(即分區計劃大綱圖的修訂階段)中已足夠，而在詳細設計階段則須根據環保署的規定進行詳細環境評估。

35. 就一名委員詢問有關量度噪音水平的問題，周國生先生回應說，噪音標準應用於須開窗通風的有關用途，並應在外牆對出一米之處量度。環境保護署副署長謝展寰先生澄清，視乎噪音感應強的地方的性質以及會影響背景噪音水平的地點和座向，《噪音管制條例》的適用噪音標準會有所不同。有關用地接近九號貨櫃碼頭及主要道路，因此列為「C級」。相關的法定噪音標準於日間和夜間分別為 70 分貝(A)及 60 分貝(A)，於距離外牆一米之處量度。噪音亦可於室內量度，而噪音標準會減低 10 分貝(A)。因此，假如在室內量度噪音，相關的噪音標準於日間和夜間就分別為 60 分貝(A)和 50 分貝(A)。為顯示實際情況下的噪音水平，謝先生指出會議室的空氣調節系統現時產生的噪音大概為 50 分貝(A)至 55 分貝(A)。他認為概括環境評估提及不同的噪音標準，原因可能是基於上述不同的參考情況。

36. 一名委員詢問，藍澄灣南面的豐樹青衣物流中心是藍澄灣居民主要的眩光滋擾來源，其作業時間為何。潘志成先生(申述人的代表)表示其作業時間與九號貨櫃碼頭一樣，都是每日 24 小時。

37. 一名委員詢問減音窗的運作及成效。周日昌先生說，隔音窗有兩層平行玻璃，兩邊都有開口，因此可以在阻隔交通噪音的同時又能自然通風。另一名委員詢問，有否其他發展項目採用了隔音窗以及有否相關措施最多可降低噪音水平的資料。房屋署高級建築師馮志輝先生表示，新蒲崗的屋者有其屋計劃採用了減音窗作為噪音緩減措施之一，但他現時沒有其噪音緩減效果的資料。他借助一張投影片進一步解釋稱，減音窗的運作與減音露台相似，最大的分別是減音窗兩扇拉趟窗之間的距離較短。他表示減音窗／減音露台會採用一系列緩減噪音的設



計，包括吸音物料、隔音屏、傾斜的實心嵌板及增加實心圍牆高度，以進一步提升阻隔噪音的功能。一名委員要求政府應以實物模型向城規會說明減音窗的成效。主席表示，鑑於減音窗的運作和成效對考慮環境影響事宜十分重要，房屋署的代表應於下一節聆聽會進一步解釋減音窗的運作，而最適合的減音方法則由房屋署決定。

38. 一名委員注意到聆聽會上多名與會者都提出對空氣污染的關注，並認為多年來一些空氣質素改善措施逐一落實，例如規定遠洋船隻停泊在貨櫃碼頭時須採用低硫柴油、淘汰歐盟四期以前的柴油貨櫃車、增加使用歐盟五期車輛以及控制流動機械的排放，九號貨櫃碼頭附近地區的空气質素應已有所改善。因此該委員要求當局提供葵青區的空氣質素資料供委員參考。周日昌先生引述香港政府新聞網(news.gov.hk)所提供的資料表示，於二零一五年七月起，環保署規定遠洋船隻須轉用低硫船用柴油。他會就委員要求的該區空氣質素資料與環保署聯繫。主席歡迎政府的代表提供可得的有關資料供委員參考。

39. 一名委員詢問該區二噁英水平的監察工作是否仍在進行，以及擬議公屋發展會否影響二噁英的水平。周日昌先生回應說，二噁英的主要潛在來源是青衣南部的化學廢物處理廠，該廠距離餘下的「住宅(甲類)4」地帶超過一公里。該處理廠提供化學及醫療廢物的綜合處理和處置服務。他知悉長青邨有一個二噁英濃度監察站。他正在向環保署索取更多有關資料，整理好後會於下一節聆聽會向城規會報告。

### 交通影響

40. 一名委員明白區內居民關注日後擬議公屋的居民可能面對的潛在負面影響，並詢問擬議公屋發展本身會否對現有居民造成負面影響。潘志成先生回應說，負面交通影響將會對區內居民構成最直接的影響。根據他於葵青區的經驗，於葵聯邨及安蔭邨附近一塊用地仍在規劃時，運輸署曾承諾將會改善公共交通服務，以應付額外人口的需求。然而，在兩個發展項目落成後，公共交通服務並無任何改善或增加。交通問題已成為葵青區議會交通及運輸委員會定期討論的議項。不過，現時似乎並無容車餘量或施行交通改善建議的空間。他補充說，負面空氣和眩光影響仍然會維持在同樣的高水平。趙英源先生(申述人

的代表及提意見人的代表)表示，該區的空氣污染令其家人出現呼吸道問題。由於珠江三角洲因氣候轉變而出現空氣流動的問題，加上大量樹木會被砍伐，而建築物和人口數目的增加會妨礙通風，因此該區的空氣質素將會進一步惡化。

41. 鑑於部分與會者認為二零一五年三月三十一日的交通調查進行得並不恰當，原因是當日為學校假期，而調查結果並無代表性，因此兩名委員詢問政府會否考慮在上學日進行另一次調查，以回應有關問題。其中一名委員亦表示，交通影響評估中使用的數據是於 18 個月前收集，而鑑於幼稚園和小學會引致極大的交通流量，因此在學校假期進行的調查的結果未必能反映真實的交通情況。周日昌先生表示，交通影響評估是根據《運輸規劃及設計手冊》的程序和規定擬備，並獲運輸署同意。交通影響評估已考慮所有已規劃／已落實的發展項目，包括青俊苑、細山路的房屋用地以及擬議的驗車中心。此外，調查所得結果與運輸署的同類監察數據進行比較，亦顯得一致。周先生表示，鑑於該區的整體交通情況和人口並沒有重大的改變，因此無須進行另一次交通影響評估。

42. 兩名委員注意到，儘管區內人士對交通影響極為關注，政府卻認為交通情況可以接受。他們詢問由一名與會者製備的交通數據與政府提供的數據出現偏差的原因，以及當局有否任何擬議改善措施以處理有關的交通問題。周日昌先生回應說，居民關注的交通問題涉及兩方面，即道路容量及公共交通設施的供應。青衣有完善的道路網連接，可前往全港各區，因此當局認為有足夠的連接和暢達性。交通影響評估已根據運輸署所訂的規定而進行，屬於可以接受。交通影響評估已顧及擬議公屋發展及附近已規劃／已落實的發展項目，而報告結論顯示所有主要路口會有剩餘容量應付新增的交通需求。根據交通影響評估的結果，於擬議公屋發展落成後，青衣交匯處的路口容車量為 0.789，其設計行車量／容車量比率於附近路口當中已是最高。此外，交通影響評估建議擴闊青衣路／青康路的迴旋處的迴旋行車線，以改善供重型車輛和貨櫃車迴轉的空間。根據最近現有專營巴士及提供固定班次服務的專線小巴路線調查，運輸署的代表解釋約 95% 至 99% 的乘客在 10 分鐘的候車時間內都能登上專線小巴。總運輸主任／新界西南阮康誠先生補充說，運輸署完全明白藍澄灣及美景花園居民對公共交通服務供應的要求，但由於公共交通營辦商要自負盈虧，故實際提供的

服務須視乎乘客需求及資源能否有效運用。增加繁忙時段的車輛編排以應付進一步縮減乘客候車時間的要求，會無可避免地令營辦商增加額外成本，而更重要的是該等額外資源在繁忙時段以外的時間將會閒置，而隨之而來的是，額外的營運成本將會令公共交通服務面對加價壓力。運輸署是公共交通服務的監察機關，在處理有關要求時必須非常小心。

43. 兩名委員注意到一名與會者製備的交通數據與政府提供的數據有極大差異，包括(a)使用公共交通工具的人口數目；(b)所需公共交通工具的數目；以及(c)公共交通設施是否足夠，遂要求當局提供可作證明的資料，以澄清出現有關差異的理由，以及目前狀況的詳情，以證明是否有需要改善所提供的服務。周日昌先生回應說，交通影響評估是根據運輸署所訂的規定而擬備。所估計的乘客數目是根據一項調查收集的數據而定，然後用作推算早上繁忙時段所需的巴士／小巴數目。該名申述人採用了不同的方法和數據源來推算交通需求，因此不應將兩者的結果作出比較。阮康誠先生補充說，正如在之前的聆聽會所解釋，根據運輸署的調查，早上／黃昏繁忙時段的小巴候車時間(例如路線第 88C、88F 及 88G 號)大多是 10 分鐘之內。即使在最惡劣的情況，約 95% 在小巴士站等候的乘客都能在 10 分鐘內登上專線小巴。部分區內居民曾經需要等候公共交通工具更長的時間，原因可能是管理問題而不是公共交通設施供應不足。交通影響評估是根據長宏邨的一項調查進行。該項調查的範圍類似，例如住戶數目及前往港鐵站的距離等。根據該項調查，在早上繁忙時段約有 40% 會使用公共交通工具上班／上學。由於擬議公屋發展的建議人口為 6 500 人，因此只有約 1 600 人會在早上繁忙時段使用公共交通工具，而為擬建公屋提供的專線小巴線將會在早上繁忙時段容納 300 人，而餘下的 1 300 人則會乘搭巴士。儘管如此，詳細的公共交通服務可由不同的交通模式和路線組合。鑑於委員關注到與會者與政府提供的交通數據有差異，主席表示由於政府的代表沒有申述人採用的方法和假設等資料，因此可能難以核實有關差異。他要求政府的代表研究此事，以及如有可能，提供進一步資料。

44. 另一名委員詢問，如與會者所聲稱，是否由於交通流量的調查在學校假期前的單一日進行，因此得出較低的交通流量數據。周日昌先生回應時澄清，正如與會者所指，有關調查是臨近復活節假期進行，而該項交通調查是有關公共交通設施的

乘客需求和載客率，並非交通流量。交通影響評估是根據運輸署的規定而進行。運輸署高級工程師何廣鏗先生補充說，該項交通調查由房屋署於二零一五年一月二十九日進行，當日為周日，並非學校假期。所取得的調查結果與運輸署所得的同類監察數據一致。

45. 鑑於多名與會者展示了多張照片，顯示附近迴旋處因維修工程封閉行車線而導致的交通擠塞情況，一名委員要求政府部門提供有關該區去年進行的道路工程的詳細記錄，供城規會參考。何廣鏗先生回應表示，去年青衣路(上段)有兩項主要道路工程，一項是為該區更換及修復食水管，由水務署委託進行，另一項是為長青邨外的現有隧道安裝無障礙設施(NF 89)，由路政署進行。第一項工程涉及在年內不同時段封閉青衣路的不同行車線，預計於靠近青康路的一段青衣路的工程將會在二零一七年年中完成。第二項工程主要涉及在上午十時至下午四時的非繁忙時段進行上落貨活動，無須進行挖掘工程。

46. 兩名委員詢問關於青衣路／青康路迴旋處改善工程的計劃及實施情況。何廣鏗先生回應說，根據房屋署進行的交通影響評估所建議的改善建議，現有迴旋處的安全島將會略為縮細，以便容納較闊的行車線。由於擬議改善工程是為了便利擬議公屋發展而設，因此如不落實擬議公屋發展，該建議工程便不會進行。

47. 主席詢問有關為公屋發展落實公共交通服務的計劃。阮康誠先生回應表示，由於距離落成入伙尚有五至六年，運輸署會密切監察擬議住宅發展附近的公共交通服務情況，並會於擬議住宅發展落成入伙前約兩年為其制訂詳細的公共交通計劃。

### 保護樹木

48. 一名委員詢問，由於區內居民極為關注該塊用地的樹木會被砍伐，當局會否考慮移植現有的樹木。周日昌先生回應表示，當局會根據發展局的工務技術通告第 7/2015 號有關保護樹木的規定，向政府提交砍伐樹木申請及補種樹木建議，以供審批，並會盡量降低砍伐樹木的需要。保護及移植樹木建議會考慮多項因素，例如品種、美化市容價值、體積及樹木的狀況。馮志輝先生補充說，補種樹木建議亦須符合上述技術通告

的規定。另一名委員質疑，在同區補種樹木有否任何規定。周先生回應表示，詳細的補種樹木建議會於擬議公屋發展的布局設計定案後，在詳細設計階段制訂。馮先生補充說，由於須待詳細布局設計定案，現時未有確實數目，但當局會進行原址移植。當局亦會根據既定指引，於考慮如人口、布局設計及休憩用地供應等多項因素後，在用地內補種樹木。

[陳福祥博士此時離開這節會議。]

### 其他方面

49. 兩名委員詢問(a)有否同類地區的可容納人口標準；(b)青衣南的可容納人口是多少；以及(c)可容納人口或人口密度、社區設施供應與交通容量之間的關係。周日昌先生回應說，現時並無地區的可容納人口標準，而這會視乎多項因素而定，包括地區特色、交通容量以及休憩用地和社區設施的供應。他指出青衣南的現有人口及估計額外人口分別為 23 000 人及 10 000 人(即總人口約為 33 000 人)。有關人口數目可與採用類似交通模式(即使用接駁小巴前往港鐵站)的同類地區比較，例如位於葵涌人口為 30 000 的梨木樹邨及人口為 40 000 的石蔭／安蔭邨、位於觀塘人口為 50 000 的順利邨／順緻苑以及人口為 57 000 的小西灣。青衣南的人口密度與該區的面積比較屬於相對較低。其中一名委員進一步表示，儘管區內居民擔心新增人口將會進一步加重現有社區和公共交通設施的負荷，但擬議新發展可能會為該區帶來新的配套和社區設施，從而令現有和新增人口得益。

[霍偉棟博士此時離開這節會議。]

50. 一名委員就潘志成先生對原本興建四幢公屋的方案與規模縮減為三幢的經修訂方案之間的差別的意見提出問題。潘志成先生回應說，雖然他欣賞委員較早前決定提議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，但區內居民對政府提供的評估和數據有保留和疑問。區內居民進行了許多研究，並認為城規會可能會被政府部門所作的評估誤導。他們認為，在先前的聆聽會上所提出的多個問題尚未得到處理，並質疑缺乏任何更新評估，又怎能解決他們對擬議發展的關注問題。

[黎庭康先生此時離開這節會議。]

51. 由於委員再無其他提問，主席表示這天的聆聽程序已完成。他多謝申述人／提意見人及其代表以及政府的代表出席會議，並表示於完成所有聆聽會後，城規會將會在他們離席後商議有關申述，稍後會把決定通知進一步申述人、申述人／提意見人。

[這節聆聽會於下午四時十五分休會。]