

1. 會議於二零二二年五月二十三日上午九時恢復進行。

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
甯漢豪女士

黃令衡先生 副主席

馮英偉先生

廖凌康先生

侯智恒博士

郭烈東先生

黃幸怡女士

蔡德昇先生

劉竟成先生

羅淑君女士

梁家永先生

伍灼宜教授

黃煥忠教授

余偉業先生

陳振光教授

何鉅業先生

呂守信先生

馬錦華先生

徐詠璇女士

黃傑龍先生

運輸署總工程師／交通工程(新界西)

梁嘉誼女士

環境保護署助理署長(環境評估)

曾世榮先生

規劃署署長

鍾文傑先生

議程項目1(續)

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

有關考慮《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/31》的申述及意見
(城市規劃委員會文件第 10827 號)

[此議項以廣東話進行。]

3. 主席表示，這次會議是就有關《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/31》(下稱「分區計劃大綱草圖」)的申述和意見所舉行的聆聽會續會。是次會議安排以視像會議的形式進行。

4. 與會者備悉，政府的代表於二零二二年五月十六日早上的聆聽會向委員作出簡報，以簡介相關申述和意見，包括修訂的背景、申述人和提意見人所提出的理由／意見／建議、規劃評估及規劃署就有關申述和意見的意見。規劃署的代表所擬備的投影片和簡介已上載城市規劃委員會(下稱「城規會」)的網頁，供申述人和提意見人觀看。委員已在該聆聽會的同節會議上申報利益，並載於有關的會議記錄內。

5. 委員備悉，黎志華先生、區英傑先生、余偉業先生及黃天祥博士已就此議項申報利益，並因事未能出席會議。至於那些不涉直接利益或沒有參與提交申述和意見及所涉公營房屋發展的委員，委員同意他們可以留在席上。

簡介和提問部分

6. 主席表示已給予申述人和提意見人合理的通知，邀請他們出席聆聽會，但除了已出席或表示會出席聆聽會的申述人和提意見人外，其他人士不是表明不會出席，就是沒有回覆。由於已給予申述人和提意見人合理的通知，委員同意在他們缺席的情況下聆聽申述和意見。

7. 以下的政府代表、申述人、提意見人，以及申述人／提意見人的代表此時獲邀到席上：

政府代表

規劃署

- 謝佩強先生 — 荃灣及西九龍規劃專員
陳宗恩先生 — 高級城市規劃師／葵青

土木工程拓展署

- 梁池歡先生 — 總工程師／專責事務(工程)
李桂榮先生 — 高級工程師／5
利啓泰先生 — 工程師

房屋署

- 莫國忠先生 — 高級規劃師／發展及建築
陳明昕女士 — 高級建築師／3
盧星桓先生 — 規劃師
曹遠迪先生 — 土木工程師

漁農自然護理署(下稱「漁護署」)

- 黃勇慶先生 — 高級自然護理主任(中區)
劉潤錕先生 — 自然護理主任／荃灣

科進顧問(亞洲)有限公司

- 李志華先生]
馮軾儀女士]

生態系統顧問有限公司

- 張國良先生] 顧問

邁進基建環保工程顧問有限公司

- 李展文先生]

申述人、提意見人及其代表

- R1521／C790—陳佩芬
R2120／C1282—陳允宜
R2121／C711—陳佩英
R4095／C388—許樂晴
R4096／C378—許樂瑤
R4105／C390—許雋樂
R4118／C391—許瑞烈

R 4119 / C 709 — 陳麗華

R 5242 / C 791 — 王秀卿

陳麗華女士

- 申述人和提意見人，以及申述人和提意見人的代表

R 1582 / C 1619 — 張敬慈

R 2102 / C 1036 — 吳淑瑛

R 4094 / C 795 — 鄧爾臨

張敬慈先生

- 申述人和提意見人，以及申述人和提意見人的代表

R 1775 / C 1622 — 吳亦瑋

R 1777 / C 1426 — 陳美嬋

R 2412 / C 1475 — 趙佩珊

R 2417 / C 1479 — 曾禕璇

吳亦瑋女士

- 申述人和提意見人，以及申述人和提意見人的代表

R 1965 / C 591 — 黃璞珍

R 1969 / C 597 — 關綺萍

R 2003 / C 592 — Castriciones Loida Basilio

R 4210 / C 589 — 劉秉常

劉秉常先生

- 申述人和提意見人，以及申述人和提意見人的代表

R 2014 / C 595 — 關穎楠

R 4420 / C 590 — 關杏萍

關杏萍女士

- 申述人和提意見人，以及申述人和提意見人的代表

R 2277 / C 721 — 鄭穎欣

R 2290 / C 59 — 鄭穎俊

R 2591 / C 720 — 黃麗賢

R 4864 / C 1046 — 鄭承熙

黃麗賢女士

- 申述人和提意見人，以及申述人和提意見人的代表

8. 主席歡迎各人出席聆聽會，並簡單解釋聆聽會的程序。為確保會議能有效率地進行，每名申述人、提意見人或他們的代表將獲分配最多 10 分鐘的時間作口頭陳述。在申述人、提意見人或他們的代表獲分配的時間完結前兩分鐘和完結的一刻，會有計時器提醒他們。所有出席的申述人、提意見人或其代表完成口頭陳述後，會有答問環節。委員可直接向政府的代表、申述人、提意見人或他們的代表發問。答問環節結束後，主席會請申述人、提意見人及他們的代表離席。城規會會在他們離席後商議各項申述和意見，並於稍後把城規會的決定通知申述人和提意見人。

9. 主席請申述人、提意見人和他們的代表闡述其申述／意見。

R 1521 / C 790 — 陳佩芬

R 2120 / C 1282 — 陳允宜

R 2121 / C 711 — 陳佩英

R 4095 / C 388 — 許樂晴

R 4096 / C 378 — 許樂瑤

R 4105 / C 390 — 許雋樂

R 4118 / C 391 — 許瑞烈

R 4119 / C 709 — 陳麗華

R 5242 / C 791 — 王秀卿

10. 陳麗華女士作出陳述，要點如下：

- (a) 申述地點的擬議公營房屋發展項目的優點無法彌補對該區造成的影響。有關交通、自然保育和配套設施不足的問題仍未解決。單靠增加房屋供應無法解決房屋問題，特別是當申述地點的房屋發展項目的施工期需時十年；
- (b) 青衣島的道路基建容車量低，而且十分脆弱。舉例而言，申述地點附近的長亨邨先前發生交通意外，導致青衣其他地方的交通嚴重受阻；
- (c) 在當局興建青荃橋(通稱「北橋」)之前，倘青衣大橋(屬葵青路的一部分，通稱「南橋」)出現交通混

亂或擠塞，居民須步行前往葵芳。前往香港國際機場的交通亦會受到影響；

- (d) 區內已有屬於高密度公營房屋發展的長亨邨。再在區內建設公營房屋會對環境、通風、日照及交通方面造成深遠影響。青衣與其他新市鎮(如將軍澳)不同，是一個已發展地區。提升該區基礎設施容量以容納額外大型發展項目的空間有限；
- (e) 申述地點位處山邊，交通不便，公共交通服務亦不足。當局須進行大規模挖掘／斜坡工程和清除植物才可推展擬議發展項目。日後的居民亦須承擔維修斜坡的高昂費用。當局應考慮在葵青區內另覓地勢較平坦的地點作房屋發展，以更符合成本效益。發展空置「政府、機構或社區」用地或加快市區重建項目進度亦是較為可取的方法；
- (f) 青衣南的貯油庫會對申述地點日後的人口構成潛在危險；
- (g) 很多服務青衣的巴士線的載客量已達可承受的上限。很多居民難以乘車，即使在非繁忙時間亦然。由於要進行地下管道的維修保養工程，以致經常臨時封路，令青衣的整體交通情況進一步惡化；
- (h) 一些葵青區議員認為未有足夠時間讓他們諮詢公眾。規劃署應在進一步推展有關計劃前檢討有關建議，並到訪該地區與區內居民討論有關計劃。當局應尊重區內市民的意見，而有關發展的規模亦可作出調整，以減低在生態、砍伐樹木、採光、通風方面的影響和屏風效應。舉例而言，當局考慮了公眾意見後，近美景花園的公營房屋發展由五幢樓宇減至三幢；
- (i) 在未來數年，若干資助房屋發展項目將在青衣區落成。新增人口會使區內的設施(例如政府診所)不勝負荷。政府在規劃新增公營房屋發展時，應解決因發展而產生的相關問題；以及

- (j) 規劃署在聆聽申述部分開始前已向傳媒表示不支持有關申述。她對此表示失望。

[黃令衡先生、余偉業先生和黃幸怡女士在陳女士作出陳述期間到席。]

R1582 / C1619 – 張敬慈

R2102 / C1036 – 吳淑瑛

R4094 / C795 – 鄧爾臨

11. 張敬慈女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 政府作出的回應未能妥善解決曾提出的多個關注事項。舉例而言，政府在文件中作出回應，表示在青衣西路的出入口和在申述地點的公共運輸交匯處會以符合路政署的技術和安全標準興建。她察悉青衣西路為陡斜的高架道路，交通十分繁忙，當中包括很多重型車輛在申述地點一邊下坡行駛，她質疑擬議的進出安排是否切合實際和符合安全。即使道路設計能符合技術規定，司機的行為仍為不確定的因素。她尤其擔心校車、巴士、運油車、貨櫃車等重型商用車輛對該處其他道路使用者所構成的威脅；
- (b) 青衣西路為一主要道路，交通繁忙。車輛通常需要排隊等候交通燈號轉換超過一次後才可駛經近申述地點的路口。當局應考慮擴闊青衣西路，以增加其交通容量；
- (c) 政府表示，擬議房屋發展在視覺和通風方面造成的影響並非不能接受。然而，曉峰園平台的高度只有主水平基準上約 42 米，而擬議房屋發展的最高建築物高度為主水平基準上 220 米，即相等於在 14 米高的平台上興建高度約 160 米的建築物。這必然會產生「高牆」效應，並阻擋曉峰園的空氣流通。建議設置 15 米闊的建築物間距、把建築物向後移 10 米和 30 米，以及在平台花園闢設 4 米高的空間等的措施，只能緩解對在街道和平台水平所造成的若干通風影響。當局並沒有關於通風影響的數據和數據

模型，也沒有就曉峰園建議有效的緩解措施。若將來在沿青衣西路的建築物後移範圍內設置隔音屏障，通風情況將會進一步惡化；

- (d) 在申述地點的高密度發展與周邊環境並不協調。文件所提供的電腦合成照片顯示，位於申述地點的擬議發展，其下半部分被樹木遮擋。電腦合成照片未能反映實際的樓宇體積和相關的視覺影響；
- (e) 她在曉峰園居住了約六至七年。從她每天乘搭巴士路線編號 42A 出行時所見，很多在美景花園、長青邨和藍澄灣中途站的乘客均未能登上已滿座的巴士。青衣有很多已規劃／將落成的公營房屋工程項目(包括「居者有其屋」單位)。未來數年，青衣的交通問題很大機會會更為嚴重；
- (f) 若干年前，當局建議在青鴻路進行公營房屋發展時，運輸署曾承諾改善青衣的公共交通服務。然而，區內市民在這些年來均不察覺有何實質改善。區內市民現在對政府建議在申述地點進行的改善工程存有疑問，並質疑有關工程是否會妥為落實；
- (g) 近曉峰園一帶草木茂盛，為居民提供十分舒適的居住環境。在申述地點的擬議發展涉及大型地盤平整工程，而砍伐樹木會嚴重影響林地的生態。區內人士經常到訪的青衣自然徑(下稱「自然徑」)亦會受到影響；
- (h) 當局應評估風切變、突如其來的暴雨所引致的水浸和山泥傾瀉，以及熱島效應的潛在影響。在申述地點興建擬議公營房屋涉及高昂的建築和斜坡維修費用。考慮到申述地點的位置和與申述地點相關的嚴格技術限制，當局應及早進行適當的技術評估，以確定有關建議在技術上是否可行；
- (i) 區內的零售和配套設施不足以應付擬議發展所帶來新增人口的需求；以及

- (j) 擬議發展只供應約 3 800 個單位，卻需時約 10 年才完成，將未能切合 10 年後社區不斷轉變的需求。

R 1775 / C 1622 – 吳亦瑋

R 1777 / C 1426 – 陳美嬋

R 2412 / C 1475 – 趙佩珊

R 2417 / C 1479 – 曾禕璇

12. 吳亦瑋女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 她是註冊土力工程師，曾參與交通工程和城市規劃工程項目，並具有不少興建道路和橋梁的工作經驗，例如擴闊吐露港公路和進行整體規劃工程項目；
- (b) 當局並未完全回應她在申述和意見中提出的各點。雖然政府曾進行初步交通運輸影響評估，但所得出無需進行交通改善工程的結論不能令人信服。她對有關評估所採用的方法和評估結果存疑；
- (c) 當局沒有就青衣現有的交通問題充分諮詢葵青區議員。葵青區議員亦關注到，當局在會議舉行前三天才向議員提供諮詢區議會的文件，而當中有關交通方面的資料有限。雖然葵青區議員一致反對，但政府卻決定進行有關工程項目；

交通影響

- (d) 青衣目前已飽受多個交通問題困擾。青衣的道路網絡一般並無足夠的剩餘交通容量應付新的大型發展項目。申述地點的擬議房屋發展所帶來的新增人口可能導致交通問題惡化，社區人士對此深表關注；
- (e) 青衣有一個由青荃橋、葵青路、青馬大橋、汀九橋和昂船洲大橋組成的策略性道路網絡。該網絡提供來往市區及東涌以及機場的主要連接。青衣亦有一個由寮肚路、青衣西路及青康路等組成的區內道路網絡。事實上，青衣西路及青康路的功能與策略性

道路相似，均承載大量穿梭全港的交通流量，例如機場巴士和來往青衣南的設施的重型車輛。由於青衣的道路網絡互相影響，替代路線有限，任何路段／路口受阻或出現交通阻延，即會導致骨牌效應，嚴重影響島上道路網絡的其餘部分；

初步交通運輸影響評估

- (f) 初步交通運輸影響評估的研究範圍具選擇性而且不完整，做法有欠妥善。該評估並無包括若干關鍵的道路及路口，例如寮肚路、青敬路、担杆山交匯處、青葉街和青綠街。其中，接近港鐵青衣站的担杆山交匯處和青敬路在一天的大部分時間均嚴重擠塞，不應被剔除於初步交通運輸影響評估之外；
- (g) 初步交通運輸影響評估所使用的數據已經過時，因此其結果並無效。根據初步交通運輸影響評估報告，評估所採用的是二零一五年的交通模型和二零一九年的交通調查數據及人口資料。使用如此過時的模型和數據來預計二零三七年的交通情況並不恰當。青衣許多已承諾發展的項目亦未有包括在內；
- (h) 二零一九年進行調查所得的交通數據可能因多個原因而並不準確。自疫情發生以來，很多人改變習慣，轉而在網上購物。於二零一九年進行的交通調查結果並不反映青衣社區目前每天經歷的交通擠塞問題。由居民自行於二零二一年下半年在主要路口進行的調查，所顯示的結果亦有別於政府於二零一九年進行調查所得的數據。政府應按照二零二一年的交通流量更新交通數據，並提出二零二一年的交通模型；
- (i) 許多來自曉峰園的駕駛者須繞道行駛，以避開該處與青衣西路交界附近的冗長車龍。初步交通運輸影響評估未有評估申述地點附近重要路口的車龍長度；

- (j) 位於西草灣路的運輸署車輛檢驗綜合大樓(下稱「驗車大樓」)於二零二二年啟用，是一個大型設施，設有多種檢驗各類車輛的設施，並會產生龐大的交通流量。根據就驗車大樓進行的交通影響評估，約25%前往驗車大樓的交通流量會使用青荃橋，另外20%的交通流量會使用葵青路。來自青荃橋和葵青路的交通會經由青衣西路和青康路前往該區。位於翠怡花園附近的路口和另一個位於申述地點南面的青衣西路的路口，其容車量會不足以應付交通流量。因此，當局須對翠怡花園附近的路口和青衣西路的路口進行改善工程，以應付來往驗車大樓的交通流量。然而，目前的初步交通運輸影響評估較就驗車大樓進行的交通影響評估在近期進行，其結果卻顯示就算計及擬議發展，青衣的交通情況仍處於可接受水平。初步交通運輸影響評估似乎未有充分考慮驗車大樓所造成的交通影響；
- (k) 初步交通運輸影響評估對於繁忙時間的假設並不準確，而且與就驗車大樓進行的交通影響評估所用的假設有重大差異；
- (l) 青衣西南部的一些住宅羣，一般無法步行前往港鐵青衣站。換言之，需要提供額外的接駁／穿梭巴士班次至港鐵青衣站。初步交通運輸影響評估似乎未有就這些接駁／穿梭巴士班次進行評估；
- (m) 未能確定初步交通運輸影響評估有否考慮往返申述地點的幼稚園校巴所產生的交通流量。青衣以外學校的校巴來往接送居住於擬議房屋發展的學生，會加重該區道路網絡的交通負荷。初步交通運輸影響評估未有回應許多問題，無法反映青衣的實際交通情況；

通道安排

- (n) 把擬議發展的出入口設於青衣西路並不符合《運輸策劃及設計手冊》的規定。該手冊訂明，在可行的

情況下，不應准許在主幹道、主要幹路或地區幹路設置車輛出入通道；

- (o) 青衣居民主要使用青荃橋、葵青路及青馬大橋／汀九橋前往其他地區。担桿山交匯處是青衣最繁忙的交匯處，而荃灣一邊的荃青交匯處一旦出現交通擠塞，便會令青荃橋出現交通擠塞。目前這個建議只容許在申述地點的出口左轉。因此，前往葵青路或南面青馬大橋／汀九橋的車輛需要繞道到北面。担桿山交匯處附近的地區會出現更多交通問題，而南行的車輛亦會令青衣交匯處不勝負荷。此外，南行的車輛很有可能使用寮肚路作掉頭之用，因而進一步令寮肚路不勝負荷；
- (p) 擬在青衣西路的中線設置的右轉袋口位長約30米，用作前往申述地點，但只能容納兩輛巴士或五輛私家車，並不足夠。倘有更多車輛排隊的話，便會阻塞青衣西路南行的交通，令該道路實際上變成單線道路；
- (q) 倘同時有巴士及校巴停在申述地點附近，青衣西路沿路的車輛便要減速。行車緩慢會令申述地點附近的路口出現過長的車龍；
- (r) 把擬議公共運輸交匯處設於地下位置的做法並不常見，而且對乘客而言也甚為不便。她不清楚車輛進入該公共運輸交匯處時會否有困難，而且該處亦可能存在安全方面的疑慮。此外，公共運輸交匯處所產生的交通同樣會加重附近一帶已十分擠塞的道路網絡的負荷；

區內的交通問題

- (s) 居民在繁忙時間難以乘搭巴士。即使在非繁忙時間，沿線的巴士站也有不少乘客無法上車。青衣區的巴士服務經常不可靠；

- (t) 青康路下面會敷設污水管。不過，青康路整日都有私家車及重型車輛違例泊車，問題嚴重。由於當局沒有就泊車位供求進行任何評估，因此她並不清楚在施工期間，何處可以容納該些在路旁泊車的車輛。在敷設污水管期間，申述地點的建築工程所產生的交通會進一步加重青康路的負荷；
- (u) 寮肚路在一天大部分時間均出現交通擠塞的情況。曉峰園在寮肚路的出入口經常被在寮肚路和青衣西路交界處的車龍阻塞；
- (v) 超過 10 年的施工期實在很長。很多大型基建項目的建築工程均不需要 10 年來完成。此外，由於現時的人手和建築材料短缺，擬議發展可能會受到延誤。在地盤平整階段移走挖掘出來的泥土或運載填料時，以及在樓宇建造期間運載預製組件以興建樓房時，均會有地盤車輛經常進出。根據初步交通運輸影響評估的一幅剖面圖所示，預計運載填料至沿截面平面 1 米闊的範圍，需要泥頭車行駛約 248 架次。考慮到申述地點由北至南為 260 米長，工程車輛的行駛架次將會非常多；
- (w) 由於重型車輛經常駛經青衣西路和葵青路，以致上述道路的路面耗損嚴重。因工程而引致的額外交通流量會令路面情況惡化；
- (x) 透過微調交通燈號轉換時間，只能有限度改善交通情況，因為申述地點附近大部分的交通燈已是每 120 秒轉換燈號一次，進一步加長燈號轉換時間並不切實際；
- (y) 若城規會最終不就分區計劃大綱圖提出任何修訂建議，當局須採取交通改善措施，以緩解擬議發展所造成的交通影響；以及

配套設施

- (z) 根據文件附件 VIII 有關政府、機構及社區設施供應的表格顯示，醫院病牀、幼兒護理設施、社康護理服務設施和安老院均供應不足。此外，配套設施如零售設施和診所等，在青衣亦有所不足。很多居民須前往荃灣或葵芳等附近地區，以滿足其生活所需。

R1965 / C591 – 黃璞珍

R1969 / C597 – 關綺萍

R2003 / C592 – Castriciones Loida Basilio

R4210 / C589 – 劉秉常

13. 劉秉常先生借助投影片和實物投影機作出陳述，並播放兩段顯示青衣西路交通情況的影片和區內居民的錄音。他的陳述要點如下：

- (a) 青衣西路是連接青嶼幹線的主要道路，確保這條道路的交通安全至為重要；
- (b) 目前的建議是申述地點在青衣西路設有出入口。有關建議似乎與《香港規劃標準與準則》第八章第 3.3.1(b) 段所訂明的標準背道而馳。有關標準訂明，主幹道不設直接路旁出入口，停車限制應全日生效。至於比主幹道低一級的「甲級郊區公路」，直接路旁出入口可免則免；
- (c) 由於對交通安全有疑慮，在申述地點的擬議發展不適宜在青衣西路設有出入口。在申述地點北面的青衣西路和寮肚路交界處的交通已十分繁忙。車輛因進出申述地點而在青衣西路落斜部分突然減速，可能會危害其他道路使用者的安全；
- (d) 在青衣西路中線加設右轉袋口位，以供南行車輛前往申述地點的擬議安排有問題。在青衣西路落斜方向高速行駛的重型車輛未必能及時停下，以讓路給由袋口位右轉的車輛。早於二零零四年已有運輸服

務職工會向立法會報告有關交通安全問題。就目前的建議而言，他憂慮重型車輛／長車未必能在青衣西路／青康路路口及時停下，或有可能因而與右轉入申述地點的車輛迎頭相撞；

- (e) 青衣西路介乎楓樹窩路與青康路之間的路段為一條陡斜的直路。該路段經常有巴士和校巴駛經，亦有來往位於青衣南的巴士車廠、燃料庫和建築物料公司的車輛出入。由於有大量重型車輛行駛，該路段的路面狀況每況愈下，經常需要進行重鋪工程。因疫情關係，現時來往香港國際機場的車流大幅減少。但當日後航空交通恢復時，青衣的交通又會再次變得繁忙；
- (f) 從較宏觀的角度而言，擬在申述地點關設的公共運輸交匯處位於青衣已發展地區的邊緣。這並不符合《香港規劃標準與準則》所載的原則。有關準則列明，公共運輸交匯處「通常設於乘客轉乘其他交通工具的市中心或其他地區樞紐」。擬議的地下公共運輸交匯處並非位於其他具有特色的地點(例如辦公室、零售設施和康樂設施)的步程範圍內。沒有明顯理由在申述地點關設公共運輸交匯處。反之，該公共運輸交匯處或會令該區的交通情況惡化；以及
- (g) 土木工程拓展署回應指當局會在往後階段進行詳細的交通影響評估，惟這安排並不理想。當局應在推展在申述地點的發展前，提前作出更全面的規劃。

[廖凌康先生此時離席。]

R 2014 / C 595 — 關穎楠

R 4420 / C 590 — 關杏萍

14. 關杏萍女士借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 青衣區的巴士服務不足。在繁忙時段和非繁忙時段，狹窄行人路上的巴士站經常有長長的人龍。當

擬議房屋發展落成，有超過 10 000 名新增居民遷入該區後，會有更多乘客在巴士站排隊輪候；

- (b) 長亨邨有六座，提供 4 500 個單位以容納約 14 100 人。長宏邨有七座，提供 4 300 個單位以容納約 12 800 人。相比之下，申述地點內的擬議房屋發展面積細小許多，需時超過 10 年才落成，並只可提供 3 800 個單位以容納約 10 000 人。由此可見這項目的效益不大，亦非符合成本效益的選項；
- (c) 申述地點的東面有一間小學和一間中學。該兩間學校會受申述地點所產生的建築噪音和空氣污染影響。工程車輛的車流和噪音亦會對該區環境的質素帶來負面影響。把申述地點生長茂盛的草木清除，有違可持續發展的全球趨勢；以及
- (d) 當局可考慮在青衣區其他替代「綠化地帶」用地(包括地盤限制較少，或是現被可重置於岩洞的設施所佔用的用地)進行發展。施工期亦應由 10 年減至五年。

R 2277 / C 721—鄭穎欣

R 2290 / C 59—鄭穎俊

R 2591 / C 720—黃麗賢

R 4864 / C 1046—鄭承熙

15. 黃麗賢女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她已在青衣居住了一段很長的時間，現居於曉峰園。申述地點位於草木茂密的山谷，在該處進行擬議發展會對環境造成不良影響；
- (b) 申述地點難以進行發展，而且所需的施工期會很長，這亦意味着附近居民及學生須飽受空氣污染之苦超過 10 年。兒童和長者會更易受到影響。此外，施工時間表很可能會延遲，屆時所造成的影響將會更嚴重；以及

- (c) 當局已承諾在青衣進行多項房屋發展項目，合共提供超過 10 000 個新單位。倘進行擬議的房屋發展項目，該處的交通情況將會變得更加棘手。

16. 由於申述人、提意見人和他們的代表在上午的會議陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員可提問，而主席會邀請申述人、提意見人、他們的代表及／或政府的代表回答。不應把答問部分視為出席者向城規會直接提問或有關各方互相盤問的場合。接着，主席邀請委員提問。

17. 主席及一些委員就交通方面提出以下問題：

- (a) 初步交通運輸影響評估所採用的數據是否如一些申述人所稱已經過時，以及在二零一九年收集的數據是否較在二零二一年和二零二二年疫情下所得的數據更具代表性；
- (b) 初步交通運輸影響評估有否考慮來自驗車大樓的交通及申述地點擬建幼稚園的校巴架次；
- (c) 一名申述人認為初步交通運輸影響評估結果有誤，原因是根據驗車大樓的交通影響評估，申述地點以南青衣西路的一個路口的容車量將不勝負荷。不過，申述地點擬議發展項目的初步交通運輸影響評估卻顯示，附近所有路口的運作將處於令人滿意的水平。關於這方面，初步交通運輸影響評估的主要結果為何，以及有否低估對交通造成的影響；
- (d) 担杆山交匯處的設計流量與容車量比率為 0.84，這是否意味交通情況會變得不可接受；
- (e) 申述地點通往青衣西路的擬議出入口是否符合相關指引訂定的安全規定；
- (f) 當局有否考慮解決該區的違例泊車問題，以及改善公共交通服務，以滿足區內居民的日常出行需要；

(g) 當局在申述地點關設公共運輸交匯處有何理據；以及公共運輸交匯處能否利便附近居民使用公共交通工具；以及

(h) 在施工期間是否需要臨時封閉青衣西路。

18. 規劃署荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生、土木工程拓展署總工程師／專責事務(工程)梁池歡先生及土木工程拓展署顧問馮軾儀女士借助一些投影片作出回應，要點如下：

(a) 初步交通運輸影響評估採用《2015年區域交通模型》進行，該交通模型是運輸署研發的最新交通模型，用以評估工程項目造成的交通影響。進行評估時已考慮以二零一六年為基礎年的全港人口及就業數據，包括相關的人口統計數據，並採用在二零一九年五月進行的交通調查所得的數據校正該模型。二零二一年和二零二二年的數據可能不具代表性，因為該兩年的交通流量可能受疫情影響；

(b) 初步交通運輸影響評估已考慮了驗車大樓和其他已承諾進行的發展項目，以及幼稚園校巴對申述地點帶來的交通流量。對於與擬議發展項目相關的校巴架次，初步交通運輸影響評估已作出充分考慮。《運輸策劃及設計手冊》提供的行程產生量數字，已考慮了不同設施和單位面積會產生的典型出行次數，包括為居民服務的校巴架次。所採用的方法與本港進行交通影響評估的既定做法一致；

(c) 初步交通運輸影響評估已就青衣西路與青康路在二零三七設計年的道路連接表現作出評估，得出的行車量／容車量比率為 0.85 以下，符合運輸署的規定。與基本發展情況(沒有申述地點的發展項目)相比，在早上的繁忙時段，青衣西路北行近青衣西路／楓樹窩路交界處的行車量／容車量比率將由 0.47 增至 0.61，而申述地點前的青衣西路北行則會由 0.33 增至 0.46。在早上的繁忙時段，青康路東行的行車量／容車量比率將維持在大約 0.6，而青康路西行則會由 0.72 增至 0.79。担杆山交匯處

(設計流量與容車量比率由 0.74 增至 0.84)、青衣西路／寮肚路交界處(剩餘容車量由 36% 降至 17%)及楓樹窩路／青衣鄉事會路迴旋處(設計流量與容車量比率由 0.64 增至 0.66)的運作，均處於其設計容車量範圍內。整體而言，擬議發展項目的道路／交界處表現屬可接受的水平。就申述地點的擬議房屋發展進行的初步交通運輸影響評估與驗車大樓的交通影響評估，是以不同基準年作出的兩個獨立交通影響評估，並可能採用了不同方法來推算未來交通量的增長，因此直接比較評估結果並不合適。申述地點的初步交通運輸影響評估採用區域交通模型方式，側重出行模式／路線，而驗車大樓的交通影響評估，則可能使用一般而言屬較保守的其他方式，例如增長率方式。運輸署已接納使用區域交通模型為擬議房屋項目進行初步交通運輸影響評估；

- (d) 設計流量與容車量比率是反映迴旋處／優先通行路口運作表現的指標。如設計流量與容車量比率小於 1.0，表示迴旋處／優先通行路口在可應付的範圍內運作；若該比率大於 1.0，則表示已超過其負荷。根據顧問團隊的觀察，在相關重要路口的車龍，大部分可以在一至兩個燈號循環內被疏導。進行交通調查期間，沒有發現路口有持續和過長的車龍；
- (e) 青衣西路的擬議出入口符合《運輸策劃及設計手冊》的規定，車輛直接從臨街通道駛入地區幹道(例如青衣西路)亦不被禁止。出入口的設計將遵從所有適用的指引／標準，以確保符合所有安全規定，並會在詳細設計階段進行道路安全審查，以確定出入口的設計是安全的。儘管如此，在隨後的詳細設計階段仍可作出微調，以進一步提高安全性。當局會探討各種方案(包括在出入口設置交通燈)的適用程度。至於概念計劃，在安排優先通行路口時，並沒有考慮允許車輛從出口右轉至青衣西路南行的選項；

- (f) 當局備悉違例泊車和路旁泊車位短缺的問題，會考慮研究是否有需要在稍後階段採取適當的措施／設計，以紓緩有關問題。至於提供公共交通服務方面，運輸署會在擬議房屋發展項目落成約兩年前檢討巴士路線服務，並會向葵青區議會提交巴士路線建議；
- (g) 擬闢設的公共運輸交匯處會提供巴士停車處、的士站和一般落客區。雖然當局沒有計劃把有關公共運輸交匯處設定為供較廣泛地區使用的大規模和具策略性的公共運輸交匯處，但可為擬議房屋發展日後的居民提供服務，而附近住宅發展項目如青華苑等的居民亦可經擬闢設的行人天橋到達有關公共運輸交匯處；以及
- (h) 根據工程可行性研究的結果，當局沒有計劃暫時封閉青衣西路近申述地點的路段，以便進行建築工程。

19. 主席和一些委員向吳亦瑋女士(R1775 / C1622)詢問以下問題：

- (a) 據她所知，是否有較《2015年區域交通模型》更新的交通模型；
- (b) 在她看來，申述地點是否有其他可行的通道安排；以及
- (c) 察悉居民曾在二零二一至二零二二年度自行進行交通調查，她是否認為初步交通運輸影響評估低估了交通流量。

20. 吳亦瑋女士(R1775 / C1622)作出回應，要點如下：

- (a) 雖然《2015年區域交通模型》是現有的最新版，但已過時，而且二零一九年的調查數據未能反映青衣的實際交通情況，亦與區內居民在二零二一年所收集得的數據不一致。因疫情關係，交通流量、在路

上行駛的車輛種類和市民的出行模式已有急劇的轉變；

- (b) 初步交通運輸影響評估的結果與驗車大樓的交通影響評估結果並不一致。為驗車大樓進行的交通影響評估的結論是當局須進行交通改善工程，以應對與驗車大樓相關的交通影響。相反，為現時這項公營房屋發展項目進行的交通影響評估的結論是，在考慮了驗車大樓和擬議房屋發展後，青衣的交通情況仍屬可以接受。因此，她質疑初步交通運輸影響評估的有效性；
- (c) 當局亦應評估校車駛往申述地點以接載往返申述地點範圍以外其他學校的學生上落的交通；
- (d) 政府研究在申述地點關設設有交通燈號的出入口的建議只會加長在青康路和寮肚路附近的交通燈等候時間。由於在這些路口的交通燈號已設定一個最長等候時間為 120 秒的循環，她認為這做法不可行；
- (e) 青衣的交通問題互有關連，相關部門早前應諮詢葵青區議會以認清根本問題，以便能更全面地妥善解決青衣的交通問題。當局應全面改善公共交通網絡、公共交通服務的班次和可靠性。若不改善公共交通，使之成為駕駛的另一選項，整體交通情況便無法得到真正改善；以及
- (f) 她未能量化初步交通運輸影響評估不準確的程度。然而，在她印象中，青衣西路的交通數字(即行車量／容車量比率由 0.47 倍增至 0.61 倍)處於較低水平，理由是使用了錯誤的基線數字。無論如何，有關數字未能反映很多青衣居民所經歷的交通擠塞情況。政府顧問在初步交通運輸影響評估中使用由二零一九年起的數據，該數據低於居民在二零二一年調查所得的數據。考慮到與經青衣前往香港國際機場相關的大部分交通在二零二一年已停止，且在疫情期間交通流量普遍較低，因此，二零一九年的數據不大可能準確。

21. 主席問及政府顧問進行初步交通運輸影響評估時所使用的方法(即使用地區性交通模型預測日後的交通情況，而並非使用就驗車大樓進行的交通影響評估所用的增長率方式)是否合適。運輸署總工程師／交通工程(新界西)梁嘉誼女士回應指，在進行交通影響評估時，項目倡議人有必要採用與項目規模和性質相稱的合適方法。一般而言，增長率方式涉及把劃一的增長率應用至一個地區的交通調查數據，此方法可用於規模較小或性質相對簡單的項目。至於目前的項目，由於包括三幢位於青衣西路的高密度公營房屋，運輸署認為使用地區性交通模型預測日後的交通情況實屬恰當。區內所有已知的已承諾項目已被納入初步交通運輸影響評估，在其後階段會進行較詳細的交通影響評估。

22. 主席及一些委員亦提出以下問題：

空氣流通及熱島效應

- (a) 有否就申述地點進行空氣流通評估，以及有否評估對曉峰園的空氣流通所造成的影響；
- (b) 會否建議沿青衣西路一帶的後移範圍闢設隔音屏障；
- (c) 是否有空間改善擬議房屋發展的布局，以便盛行風吹過申述地點；
- (d) 有否評估擬議發展的熱島效應，以及評估準則為何；

發展計劃

- (e) 申述地點位於斜坡範圍內，需要就擬議房屋發展進行大規模的地盤平整工程，有關地盤平整工程需時多久，以及是否有空間縮短整體施工期；
- (f) 是否有空間採取改善措施，以盡量減少對環境的影響和對居民的滋擾；

樹木保育

- (g) 補償種植建議為何，以及是否有空間於施工前進行補償種植；
- (h) 是否可如都會規劃小組委員會在考慮改劃申述地點用途地帶的會議上所述，研究在申述地點以外進行可恢復林區功能的種植；

其他

- (i) 自然徑會如何受到影響，而若需要改道的話，是否可及早提供替代路線／出入口；
- (j) 參考文件圖 H-2 及繪圖 H-4，就規模而言，申述地點西面部分現有水道與申述地點北面邊界附近的水道有多大分別，以及該等水道會如何受擬議發展所影響；
- (k) 岩洞發展能否提供替代用地以增加房屋土地供應；
- (l) 可如何處理市民對該區缺乏商店供應日用必需品的關注；以及
- (m) 擬議發展會否如其中一名申述人所指因風切變而帶來安全問題。

23. 規劃署荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生、土木工程拓展署總工程師／專責事務(工程)梁池歡先生、房屋署高級建築師／3 陳明昕女士和土木工程拓展署的顧問張國良先生借助投影片作出回應，要點如下：

空氣流通及熱島效應

- (a) 當局已進行空氣流通專家評估，並總結出位於申述地點的擬議發展不會對空氣流通造成無法克服的影響。與現時沒有擬議房屋發展的情況相比，曉峰園在空氣流通方面無可避免會受影響。儘管如此，盛

行風一般來自南面和東面。根據現時概念計劃，建築大樓的布局不會嚴重阻礙來自南面及西南偏南面的夏季盛行風吹到曉峰園附近的下游地區。來自東南偏南方吹往附近地區背風面的風有可能受影響。就此，劃設闊 15 米的建築物間距以及在擬議發展的平台上方採用淨空高度 4 米的中空設計的建議，有利風吹向曉峰園。在長亨邨和擬議發展之間關設約 160 米的建築物間距，亦有助來自東面的夏季盛行風吹向曉峰園；

- (b) 根據申述地點現時的概念計劃，沒有計劃在青衣西路沿路關設隔音屏障。該條道路是區內主要風道，可把風帶到北面更遠處。當局會在詳細設計階段就噪音影響作進一步評估，並藉採納適當的建築大樓分布和設計(例如裝設隔聲簷)緩解噪音影響；
- (c) 當局會在詳細設計階段進行定量空氣流通評估和日照研究，藉以改善設計，並提出緩解措施建議，以盡量減少對周邊地區的空气流通和遮光造成的影響；
- (d) 房屋署會在詳細設計階段適當考慮「可持續建築設計指引」。當局會採取適當的措施以促進空氣流通，這亦有助紓緩潛在的熱島效應。現時沒有既定標準評估熱島效應的嚴重程度和何謂「可接受程度」。儘管有上述情況，當局已建議採取多項措施，包括劃設闊度不少於 15 米的建築物間距、把建築物從青衣西路後移 10 米及從申述地點的北面邊界後移 30 米，以及在平台花園採用淨空高度 4 米的中空設計，以加強該區的空氣流通；

發展計劃

- (e) 當局預計申述地點的擬議發展約需時 10 年才可完成，當中包括由土木工程拓展署進行的地盤平整工程和打樁工程，以及由房屋署進行的建築工程所需時間。就這幅用地而言，當局預期由房屋署進行的打樁和建築工程的施工期約為五至六年，而打樁工

程的施工期則少於兩年。當局會在施工期間採取適當的噪音緩解措施，例如使用較為安靜的方式和低噪音建築機械進行建築工程，以盡量減低噪音影響。土木工程拓展署亦會諮詢房屋署，並於詳細設計階段，在切實可行的範圍內研究是否有空間改善發展計劃以及加快進行地盤平整工程計劃；

- (f) 發展過程中，土木工程拓展署和房屋署會採納最新的標準和最理想的做法，以盡量減低建築工程對周邊地區造成的滋擾。房屋署在合約內會容許採取「支付環境」做法，以鼓勵承建商在施工期間採取更環保的措施／採用更環保的設備。承建商亦會成立公共關係團隊，以促進施工期間與該區持份者的溝通。就環境影響而言，土木工程拓展署會要求承建商在河溪改道前完成遷移珍貴的水生物種。土木工程拓展署在其他地盤平整合約中亦曾完成同類行動；

樹木保育

- (g) 在下一階段進行的詳細樹木調查將確定須砍伐的樹木數量及具保育價值的品種。在建築工程展開前將先進行移植，並會在申述地點內植樹以作補償。由於須砍伐的樹木超過 1 000 棵，不可能在申述地點內補種所有樹木，當局會探討能否在路旁植樹以作補償；
- (h) 青衣目前沒有合適選址可以大量植樹以作補償。土木工程拓展署將繼續與地政總署磋商，並盡力尋找合適選址以在申述地點以外地方植樹以作補償。儘管補償種植可能難以達到重新恢復林區功能的程度，但仍會盡量種植本地品種；

其他

- (i) 自然徑包括數條區內遠足徑(名為葵青慶回歸健康徑段、葵青慶回歸教育徑段、青瞰徑、青雲徑及芳田美徑)。地盤平整工程展開時，近青衣西路約 250 米

的遠足徑須關閉。由於自然徑的各條路徑互通，而且設有多個入口(包括寮肚路的兩個入口及青華苑附近的一個入口)，因此即使在工程進行期間，市民要進入自然徑亦不會有重大困難，而且申述地點西面擬闢設遠足徑，完成後可連接青衣西路旁邊的行人路；

- (j) 流經申述地點西部的河溪主要收集流進申述地點周圍山谷的水。近申述地點北面的河溪則收集來自曉峰園附近一條暗渠的水，其水流量一般高於西面的河溪。兩段受影響的河溪會分別改道至申述地點西面及北面。經改道的河溪，其若干河段的水流率會維持於低位。經改道的河溪會加入合適的生態元素(包括植樹)，以加強為水生動物提供生境的生態功能。經改道的河溪將採用石籠護牆配合植樹，以營造較接近自然的環境。當局會在詳細設計階段制訂河溪改道的詳細計劃；
- (k) 岩洞總綱圖提出把若干公共設施(例如污水處理廠)遷往岩洞，以騰出土地作其他發展。然而，這是長遠目標，不能即時提供土地作公營房屋發展；
- (l) 對於有人關注是否設有零售設施，申述地點內將提供總樓面面積約 1 500 平方米的購物設施，規模與附近長宏邨的購物設施相若，以應付居民的日常購物需要。此外，長亨邨及長康邨均設有購物設施，而青衣城則設有大型購物商場連娛樂設施(例如戲院)；以及
- (m) 風切變主要屬於與航空安全相關的現象，與建築工程無關，工程可行性研究並未就此進行評估。

24. 主席邀請張敬慈女士(R1582/C1619)提出理據支持有關風切變的觀點。張女士回應時澄清，她主要是關注位於申述地點內的擬議高樓大廈會改變區內的風環境，導致突發暴雨發生，可能造成嚴重水浸及山泥傾瀉。

[黃幸怡女士及馮英偉先生已在進行答問部分期間離席。]

25. 由於委員再無提問，主席表示答問部分已經完成。主席多謝申述人／提意見人、他們的代表及政府部門的代表出席會議。城規會將待所有聆聽環節完畢後閉門商議有關的申述／意見，稍後會把決定通知申述人／提意見人。申述人／提意見人、他們的代表及政府部門的代表於此時離席。

26. 會議於下午二時十五分休會午膳。

27. 會議於下午二時三十五分恢復進行。

28. 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) 甯漢豪女士 | 主席 |
|--------------------------|----|

| | |
|-------|-----|
| 黃令衡先生 | 副主席 |
|-------|-----|

廖凌康先生

侯智恒博士

伍穎梅女士

黃幸怡女士

郭烈東先生

劉竟成先生

羅淑君女士

梁家永先生

伍灼宜教授

黃煥忠教授

余偉業先生

陳振光教授

倫婉霞博士

何鉅業先生

呂守信先生

馬錦華先生

徐詠璇女士

黃傑龍先生

環境保護署助理署長(環境評估)

曾世榮先生

運輸署總工程師／交通工程(新界西)

梁嘉誼女士

規劃署署長

鍾文傑先生

29. 以下的政府代表、申述人、提意見人，以及申述人／提意見人的代表此時獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

謝佩強先生

— 荃灣及西九龍規劃專員

陳宗恩先生

— 高級城市規劃師／葵青

土木工程拓展署

梁池歡先生

— 總工程師／專責事務(工程)

利啟泰先生

— 高級工程師

房屋署

莫國忠先生

— 高級規劃師(發展及建築)

陳明昕女士

— 高級建築師(3)

盧星桓先生

— 規劃師

曹遠迪先生

— 土木工程師

漁護署

黃勇慶先生

— 高級自然護理主任(中區)

| | | |
|-----------------------|---|----|
| <i>科進顧問(亞洲)有限公司</i> |] | |
| 林玉峰先生 |] | |
| 洪寶珊女士 |] | |
| |] | |
| <i>生態系統顧問有限公司</i> |] | 顧問 |
| 張國良先生 |] | |
| |] | |
| <i>邁進基建環保工程顧問有限公司</i> |] | |
| 李展文先生 |] | |

申述人、提意見人和他們的代表

R2800 / C1257—譚嘉慧

R4197—鄭寶珠

R4198—朱家驥

R4199—朱啟誠

R4203 / C1261—郭妙齡

R4204—邱寶鼎

R4227 / C1262—邱觀潮

R4228 / C1263—邱家鼎

R4582 / C1259—譚嘉煌

譚嘉煌先生

— 申述人／提意見人，以及申述人和提意見人的代表

R2955 / C1493—蔡政男

R4777 / C978—蔡仁傑

蔡政男先生

— 申述人／提意見人，以及申述人和提意見人的代表

R2974 / C980—鄺識華

R3678—勞翠雲

R4790—馬秀文

鄺識華女士

— 申述人／提意見人，以及申述人的代表

R3084—李恩生

李恩生先生

— 申述人

R 3601—黎惠彤

黎惠彤女士 — 申述人

R 3694—張堅毅

張堅毅先生 — 申述人

R 4253 / C 1107—李兆玲

李兆玲女士 — 申述人 / 提意見人

R 4608 / C 124—羅穎玲

羅穎玲女士 — 申述人 / 提意見人

R 4707 / C 433—茹美燕

茹美燕女士 — 申述人 / 提意見人

R 4709 / C 434—黎柏華

黎柏華先生 — 申述人 / 提意見人

R 4778—張文龍

張文龍先生 — 申述人 / 提意見人

R 4792 / C 1621—Mary Mulvihill

Mary Mulvihill 女士 — 申述人 / 提意見人

R 4880 / C 1056—洪譽

洪譽先生 — 申述人 / 提意見人

C 1260—譚浩柱

譚浩柱先生 — 提意見人

30. 主席歡迎各人到席，並邀請申述人、提意見人，以及他們的代表闡述其申述 / 意見。

R 2 8 0 0 / C 1 2 5 7 — 譚 嘉 慧

R 4 1 9 7 — 鄭 寶 珠

R 4 1 9 8 — 朱 家 驥

R 4 1 9 9 — 朱 啟 誠

R 4 2 0 3 / C 1 2 6 1 — 郭 妙 齡

R 4 2 0 4 — 邱 寶 鼎

R 4 2 2 7 / C 1 2 6 2 — 邱 觀 潮

R 4 2 2 8 / C 1 2 6 3 — 邱 家 鼎

R 4 5 8 2 / C 1 2 5 9 — 譚 嘉 煌

31. 譚嘉煌先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 擬建的三幢 50 層高的住宅樓宇屬不可持續的發展，會對曉峰園的居住環境造成負面影響，例如形成妨礙空氣流通和採光的屏風效應；
- (b) 擬議發展會帶來更多令車輛交通更加繁忙，並使周邊道路網絡(包括寮肚路)的交通流量更趨飽和。青衣西路的道路安全也會受影響。興建擬議地下污水管亦會令青康路沿路的交通受影響；
- (c) 人口增加約 10 000 人會令對社區和康樂設施(包括醫院和健康護理服務)的需求增加。對青衣居民而言，社區和康樂設施長久以來也是供不應求的；
- (d) 在 10 年施工期內產生的空氣和噪音污染會對附近居民造成滋擾；
- (e) 當局向區內居民所進行的諮詢不足，而且漠視區內居民的意見；
- (f) 擬議發展會對「綠化地帶」的生態和附近一帶的環境造成無可逆轉的負面影響。大量樹木會被移除，河溪則會被改道；
- (g) 所涉發展會帶來引發山泥傾瀉風險；以及

- (h) 沒有充份分理據支持擬議發展。有關計劃會浪費公帑，政府應考慮其他更佳的替代方案(例如在平地進行發展)。當局應就公營房屋發展進行合理和長遠的規劃，插針式的發展方法令人無法接受。

R 2955 / C 1493—蔡政男

R 4777 / C 978—蔡仁傑

32. 蔡政男先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他不同意把申述地點由「綠化地帶」改劃作住宅用途。正如分區計劃大綱圖的《說明書》所述，「綠化地帶」不適宜進行城市發展；
- (b) 擬議發展並不符合城市規劃委員會規劃指引有關「擬在綠化地帶進行發展而按照城市規劃條例第 16 條提出的規劃申請」(規劃指引編號 10)所訂的準則，因為委員會只應在特殊的情況下，才考慮在「綠化地帶」進行新發展的申請，而有關發展亦須與周圍地區的特色配合；以及進行有關發展不得廣泛砍伐現有天然樹木，影響現有天然景致。然而，擬議發展會對青衣自然徑的遊人造成視覺上的影響，亦須清除大量植物，把河溪改道，削切斜坡及搭建巨大的平台；以及
- (c) 就擬議發展項目進行的工程可行性研究曲解了《施政報告》，因為「綠化地帶」用地是在二零一三年和二零一四年的《施政報告》中有所提及，而二零一七年的《施政報告》則僅提出探討使用「棕地」作發展用途。因此，當局只應考慮把「棕地」而非「綠化地帶」用地改劃作發展用途。此外，根據《施政報告》，只有「適合」作房屋發展的用地才會應跟進處理。然而，工程可行性研究僅指有關申述地點具房屋發展「潛力」，並斷定表示把該地點用作房屋發展在「技術上可行」，而沒有述明是「適合」作房屋發展。此外，擬議發展項目的施工期會長達約 13 年，不能視之為短中期的土地供應來源。

R 3084—李恩生

33. 李恩生先生表示，他自一九九三年便一直住在長亨邨。他要出入瑪嘉烈醫院接受定期醫護服務，認為醫院遠離居所，因此，建議政府在青衣興建醫院，為居民服務。

R 2974 / C 980—鄭識華

R 3678—勞翠雲

R 4790—馬秀文

34. 鄭識華女士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 首次聆聽會定於二零二二年五月十六日舉行，而文件在一星期前發出。二零二二年五月十六日，有媒體報道指城規會會考慮就該分區計劃大圖作出的申述，但會批准規劃署建議對該分區計劃大綱圖作出的修訂。不過，實情是大部分新聞這文章的標題並沒有報道城規會收到 5 100 份以上表示反對的申述。她懷疑規劃署有否串通傳媒，向城規會施壓批准就分區計劃大綱圖作出的修訂，而毫不理會表示反對的申述。；
- (b) 她在青衣居住超過十年，現居於曉峰園。她諮詢了一些住在長青邨、長亨邨、長康邨、美景花園、藍澄灣等的青衣居民。他們認為擬議發展項目的施工期長達十年，將會浪費公帑；青衣亦無法應付額外的人口；當區交通亦會受擬議發展項目影響；
- (c) 儘管擬議發展項目會帶來多於 10 000 名額外人口，但沒有並不會提供學校設施。此外，青衣沒有醫院，居民需要前往其他地區的醫院求醫；
- (d) 一些政府官員承諾會縮短施工期，但其可信性成疑。實際上，由於不同的原因，例如遇上惡劣／極端天氣(如颱風山竹)或受其他基礎設施建造工程影響，私營和公營房屋發展項目的完工日期通常會延遲而非提早落成。在二零二零／二一年度至二零二四／二五年度，公營單位的總建屋量為 101 300

個。當中，約 20% 的建屋工程有所延遲。即使施工期可縮短至八至九年，對附近居民而言，仍是一段漫長的時間。長期暴露於噪音污染及其他滋擾亦令居民難以忍受。她詢問若施工期需延長，受影響居民會否獲得任何賠償。另一方面，若施工期可縮短，她擔心會降低發展項目的質素；

- (e) 參考位於其他地區「綠化地帶」內的公營房屋發展(如元朗丹桂村和大埔桃源洞)，她發現與擬議發展項目相比，該些發展的發展密度和建築物高度限制都明顯較低，空間明顯較寬敞，而施工期亦明顯較短。她質疑公眾資源分配是否不公平；
- (f) 她亦質疑生態評估的結果低估了申述地點的生態價值，而當局亦忽略了與在申述地點內發現的瀕危物種有關的《國際自然保護聯盟瀕危物種紅色名錄》的評估；
- (g) 當局對申述地點和粉嶺高爾夫球場採取有關的保育樹木的標準不一致。對於申述地點，當局建議移植土沉香，以配合擬議發展項目。然而，粉嶺高爾夫球場的擬議房屋發展項目則無需移植土沉香。她認為儘管申述地點和粉嶺高爾夫球場的生態價值相若，當局對該兩個地點在保育方面所作出的努力則不盡相同。她質疑政府官員是否向有權勢的人士傾斜，就改劃土地用途的修訂採取雙重標準；以及
- (h) 擬議發展項目會影響申述地點的現有天然環境及周邊地區會受擬議發展項目影響，需進行天然河溪及自然徑改道，以及破壞申述地點內的次生林地。供當地社區享用的珍貴康樂用地將會減少。因此，她認為申述地點不適合改劃作房屋發展。

R3694 — 張堅毅

35. 張堅毅先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他住在長康邨大約已經八年。由於青衣特別缺乏娛樂設施，前往自然徑遠足是他以往的消閒活動之一，因為青衣特別缺乏娛樂設施。他非常享受該處的天然環境。他反對把申述地點改劃作發展之用，認為政府應考慮發展青衣大橋及汀九橋附近的其他用地；
- (b) 雖然青衣的交通擠塞問題明顯可見，但初步交通及運輸影響評估的結果未有反映這個問題。此外，青衣的公共交通服務(例如巴士服務)，以及社區設施和服務(例如濕貨街市)均見不足。青衣類近一個通勤市鎮。就青衣社區進行全面規劃時，除提供硬件(例如基建及設施)外，與社會福利署就軟件的供應(例如由非政府機構提供精神／心靈支援)進行磋商亦很重要；
- (c) 擬議發展會為改劃青衣的其他「綠化地帶」以進行發展立下不良先例。申述地點有珍貴的物種棲息，有關這些受影響物種的遷移建議並無充分理據支持。進行擬議發展會犧牲現有的天然環境；以及
- (d) 他不反對興建公營房屋，只是反對在申述地點興建。

R4253 / C1107 — 李兆玲

36. 李兆玲女士作出陳述，要點如下：

- (a) 分區計劃大綱圖的修訂反映出當局只着眼於房屋供應量的增加而無視生活質素和天然環境受到影響。申述地點並不適宜興建高層公營房屋大廈，而施工期冗長會增加建築成本，浪費公帑；
- (b) 政府在文件中所載有關政府就申述／意見作出的回應，以及政府在先前各節會議就申述／意見作出的回應，均未能充分回應公眾所表達的關注。改劃建議一旦獲得批准，便不再有人會繼續跟進這些關注事項，而附近居民和教師／學生的身心都會直接受

到擬議發展項目在施工期間所產生的滋擾(例如噪音及污染)影響；

- (c) 在疫情期間進行評估，會對評估的可靠性造成影響。此外，有關的評估採用了過時的數據。舉例來說，在進行各項評估時，應把青衣近年新落成的發展項目也納入考慮之列；
- (d) 擬議發展本身，以及興建擬議發展均會帶來更多交通流量，令現有居民所需的出行時間更長。遇到惡劣天氣，時情況尤其嚴重。此外，青衣西路及長亨邨附近的迴旋處曾發生多宗交通意外；
- (e) 由於發展項目需時很久才會完工，令人懷疑有關的評估在 10 年後是否仍然有效。她留意到一些詳細的技術評估只會在分區計劃大綱圖的修訂獲得批准後，於的稍後階段才會進行。這安排可能會令他們的關注事項一直得不到解決；
- (f) 擬議發展會影響周邊地方的空氣流通，使曉峰園的居民更經常使用空調，加重生活開支及消耗更多能源；以及
- (g) 擬議發展位於斜坡用地，可能會引發山泥傾瀉風險，危及曉峰園的居民。當局並未解決擬議發展因位於貯油庫附近而帶來的相關個人風險及群體風險。

R4608 / C124 — 羅穎玲

37. 羅穎玲女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她是退休人士，居於曉峰園不足五年。她反對擬議發展，並強調有關發展的施工期漫長，有關工程在施工期間所產生的噪音及其他滋擾，會破壞她一直以來享有的寧靜環境。規劃署亦已承認有關發展或會對曉峰園居民造成的負面影響，而曉峰園的居民認為該些影響是不可逆轉的；

- (b) 由於曉峰園位處山谷內，其南面的擬議發展及其北面的長亨邨會阻擋風吹及日光照射向曉峰園。由於距離極近，申述地點會對曉峰園構成潛在的結構風險，影響到曉峰園；以及
- (c) 城規會應聽取曉峰園居民、環保團體及葵青區議員表示反對的申述。政府對他們的意見漠視不理。

R4709 / C434 — 黎柏華

38. 黎柏華先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他反對擬議發展。他要求當局在視覺影響評估中提供從曉峰園的觀景點拍攝的電腦合成照片；
- (b) 毗連申述地點的青衣西路是一條高速行車的陡峭斜路，擬議發展帶來的額外車流會對交通安全會有潛在影響。根據現時的交通設計，車輛只可從申述地點左轉出青衣西路(北行)。前往青衣西路(南行)的車輛須先駛往担杆山交匯處才可迴轉掉頭，這情況會使附近道路網絡(特別是青敬路前往港鐵青衣站的路段)的車流增加，因而造成擠塞，阻礙乘車人士上班。申述地點帶來的額外車流亦會影響寮肚路，因為車輛若果由青衣西路(北行)前往青衣西路(南行)，必須通過青衣西路／寮肚路交界處。加上日後新遷入蒼藍的居民，寮肚路的容車量將達飽和，預計交通意外會增多；
- (c) 青衣西路／青康路交界處是繁忙的路口。先前，運輸署曾因影響交通而不批准在該路口進行喉管改善工程。現在，該署現在卻對涉及青衣西路交通流量及容車量的擬議發展初步交通運輸影響評估涉及青衣西路的交通流量及容車量全無顧慮。鑒於青衣西路亦是一條通往機場的幹道，此舉實在令人費解，須知道青衣西路亦是一條通往機場的幹道；
- (d) 初步交通運輸影響評估是否已計及建築工程車輛的車流，以及在整個施工期內，青衣西路的相關路段

能否應付大量建築工程車輛進出申述地點，這些問題均欠明確交代；

- (e) 申述地點位於蜆殼公司青衣油庫的 1 000 米公里諮詢區範圍內，所在位置有潛在風險。現有的天然丘陵地帶是把蜆殼公司青衣油庫與住宅樓宇分隔開的實體屏障，當中有部分丘陵將被移除。因此，有關結論指潛在風險屬可應付的水平，此說法實在欠缺理據支持；
- (f) 申述地點的一個天然斜坡會以人造斜坡取代。相關的保養維修費用是否已反映在擬議發展的造價估算中，有欠明確交代；以及
- (g) 擬議發展的施工期長逾 10 年，不符合政府提出加快房屋供應的政策。施工期如此長會令建築成本高漲，浪費公帑。土木工程拓展署及房屋署未能明確解釋兩署可如何統籌有關工程以減少建築的成本及時間，而擬議建築方法(例如「組裝合成」建築法)的成效亦成疑。政府應加快落實北部都會區發展，該發展較擬議發展更具成本效益。

R 4778—張文龍

39. 張文龍先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他是葵青區議會的前副主席。由於在申述地點進行發展會有許多技術上的挑戰困難，有關發展的施工期無可避免會較長，在各方面影響青衣區內社羣的日常生活。他促請城規會不要批准分區計劃大綱圖的修訂，並表示提供房屋供應的重要性不應高於青衣的交通擠塞問題；
- (b) 規劃署就擬議發展所提供的資料並不全面，而且有錯誤，例如於二零二二年五月十六日的聆聽會中的一頁投影片所標示的青衣交匯處位置錯誤。這反映規劃署向城規會提供資料以供其考慮時，當中可能有誤導性資訊；

- (c) 青衣居民普遍留意到區內有交通擠塞的問題，而不少表示反對的申述已反映有關情況。擬議發展會使該區人口增加約 10 000 人，預計會導致區內的道路網絡飽和。雖然初步交通運輸影響評估預計担桿山交匯處的剩餘容車量約為 30%，但這樣的剩餘容車量在實際上不足以配合青衣北部地區的交通需要，以及應付來自青衣西路的車流。担桿山交匯處經常在繁忙時間出現交通擠塞的情況，對居民的乘車時間和路線選擇構成負面影響；
- (d) 青衣西路是一條交通繁忙的斜路，經常有重型車輛（包括油缸車）往來。由於申述地點將會興建一個公共運輸交匯處，而青衣西路亦會設置多個巴士站，以配合擬議發展的新遷入人口的需要，巴士停站會阻塞青衣西路，影響行車暢順，導致交通擠塞的情況和交通意外增多；
- (e) 擬議發展項目的設計只闢設計一個迴旋處。遇有緊急情況，多輛駛經位於該迴旋處的消防車可能會形成車龍，並伸延至青衣西路。由於青衣西路／青康路路口是青衣其中一個主要的路口，有關青衣西路的車龍會對附近一帶的交通造成影響；
- (f) 葵青區的休憩用地不足。分區計劃大綱圖的修訂會使區內居民的休閒地方和綠化空間有所減少；
- (g) 申述地點的周邊範圍設有許多主要的公用設施管道。對這些管道進行改道會影響房屋興建計劃。有關發展在施工階段對這些管道所造成的任何破壞，均會影響對青衣居民提供的服務，以及導致交通擠塞；以及
- (h) 申述地點會發展為公共租住房屋還是資助出售房屋，仍屬未知之數。如申述地點會日後發展為資助出售房屋，人造斜坡的維修保養費用會對日後的居民造成沉重負擔。

R4880 / C1056—洪譽

40. 洪譽先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他是青衣的居民。儘管他認同香港有需要興建更多公營房屋，但認為並不值得進行擬議發展；
- (b) 擬議發展並不符合成本效益，而且會浪費公帑。擬議發展歷時 12 年，當局並無提供有關其成本估算的清晰資料；
- (c) 明日大嶼願景及北部都會區發展日後可提供足夠的土地供應，以供興建超過 100 萬個房屋單位。根據政府統計處(下稱「統計處」)的資料，本港的人口預計會在二零四一年達到高峰，隨後會逐漸減少。再加上近期移民率偏高，未來的房屋需求成疑。此外，自二零一七年起，公屋輪候冊的申請人數目已出現下行趨勢；
- (d) 政府最近公布有意加快收回土地及清理土地以作發展的過程，以作發展。事實上，與改劃「綠化地帶」以作發展相比，發展棕地會是最佳的替代選擇；
- (e) 擬議發展與周邊發展不相協調，而且在視覺及、空氣流通以及阻擋日照滲透等方面會對曉峰園造成無法逆轉的影響，並會阻擋日照的滲透。曉峰園的建築物高度約為主水平基準上 103 米，而擬議發展的建築物高度則為主水平基準上 220 米。與曉峰園的室內運動場／網球場的現有地盤水平(主水平基準上 33 米)相比，擬議發展的地盤水平為主水平基準上 46 米，與前者的高度差距頗大。擬議發展十分接近曉峰園，會在視覺上會對後者造成嚴重影響，或導致屏風效應，。在這情況下落實擬議緩解措施(例如關設後移範圍)會變得毫無意義；
- (f) 鑑於該處地形陡斜，是否可以擴闊青衣西路的可能性令人成疑；

- (g) 根據統計處的資料，有超過 50% 的青衣居民會使用鐵路出行，並會乘搭穿梭巴士往返住處及港鐵青衣站。此外，於港鐵東涌線沿線，位於東涌東和東涌西及小濠灣車廠的多項已規劃發展／港鐵東涌線沿線的新車站均會加重港鐵東涌線容量的負荷。再加上青衣人口增加，預期擬議發展會對公共運輸設施造成嚴重影響；以及
- (h) 有超過 1 000 棵樹木會被砍伐，一些珍貴樹種也會受到影響。由於香港的河溪大部分均屬於季節性，而且河溪沿岸生境的生態價值在雨季及早季亦有差異，因此申述地點範圍內的天然河溪的潛在生態價值或會被低估破壞。即使當局擬把受影響的物種遷移到別處，也無法彌補生境所失去的生態價值。

[倫婉霞博士在洪先生進行陳述期間到場出席這節會議。]

R 4792 / C 1621 – Mary Mulvihill

41. Mary Mulvihill 女士作出陳述，要點如下：

- (a) 申述地點並非位於已建設地區邊緣，而是一大片林地之中的重要部分。該片林地的保育價值高，亦建有自然徑；
- (b) 大約 1 300 棵樹會被砍伐，而申述地點內及周邊地區的生態系統會被破壞或受到影響。補償種植建議的成效成疑。擬議發展的燈光會影響動物、雀鳥和野生生物的天然棲息地及晝夜節律。此外，河溪改道會令自然系統造成無法逆轉的損害；
- (c) 天然山脊線是社區珍貴的資產。擬議發展會對視覺造成重大的影響；
- (d) 有關的「綠化地帶」是發展稠密的住宅樞紐與一些重工業和污染設施之間的緩衝區。文件內沒有提供太多有關風險評估的資料。應注意的是，風險並非單屬技術事宜，亦牽涉健康問題。鴨脷洲利南道的

發展項目亦位於具有潛在危險的裝置的諮詢區範圍內，但並非一個可與申述地點的擬議發展相比的適當例子，因為兩個發展項目的規模不一。除蜆殼公司青衣油庫外，青衣南部亦有其他三個油庫。當局應評估所有具有潛在危險的裝置在風險方面累計造成的影響；

- (e) 初步交通運輸影響評估是根據過時的數據進行，而且有關評估沒有計及一些新建發展項目；
- (f) 沒有空間進一步擴闊青衣西路，因為青衣西路的部分路段是以一條橋梁的形式興建；
- (g) 申述地點的出入口並非以交通燈控制的路口。青衣西路是一條繁忙的高速幹道。由於進入申述地點的車輛需在有關袋口位等待才可右轉，因此預料青衣西路(南行)會出現交通擠塞的情況。離開申述地點的車輛則只可左轉到青衣西路(北行)，令車輛須駛往担杆山交匯處掉頭；
- (h) 當局忽視了港鐵東涌線的載客量。由於東涌和小蠔灣將會興建更多發展項目，因此鐵路的載客量不大可能可容納擬議發展所帶來的額外人口；
- (i) 建議為房屋發展項目提供的緩解措施(例如隔音窗、隔聲簷及盡量減少可以打開的窗戶數目)對天然通風沒有幫助，但會導致生活質素下降；
- (j) 青衣的社區設施供應不足。在擬議發展提供的政府、機構及社區設施不足以應付市民的需求；
- (k) 政府已暫停制訂空置稅，而市場上仍有很多空置的細單位。擬議發展在提供額外的房屋單位方面，並不合乎成本效益。地勢陡斜的地方須進行大範圍的鞏固措施，在建造和維修保養方面均涉及高昂的費用；以及

- (1) 當局應在發展與尊重大自然之間取得平衡，以免大型災難發生。房屋發展不應是唯一的考慮因素，亦應尊重公眾意見。城規會應勇於考慮與擬議發展相關的各種問題，無須理會媒體所施加的壓力。媒體只正面描述有關建議，絲毫沒有提及所收到的反對意見。

42. 由於申述人、提意見人和他們的代表陳述完畢，會議進入答問部分。主席解釋，委員可提問，而主席會邀請申述人、提意見人、他們的代表及／或政府的代表回答。與會者不應把答問部分視為出席者向城規會直接提問或有關各方互相盤問的場合。

43. 在進入答問部分前，主席就一些申述人／提意見人在其口頭陳述中對政府／規劃署作出的兩項指稱作出回應。其中一項指稱是指政府／規劃署引導傳媒不報導所收到有關對修訂分區計劃大綱圖表示反對的申述的數量，並強調規劃署建議不接納有關申述，以期向城規會施壓，使之接受規劃署的建議，做法等同「未審先判」。主席重申，有關文件在聆聽會舉行一星期前可供公眾查閱，這是既定的做法。有關文件概述城規會收到的所有申述／意見，以及規劃署的意見和建議。傳媒亦可查閱有關文件。至於何時及如何報道有關文件的內容，則由傳媒自行決定。政府／規劃署無法控制傳媒如何撰寫標題和引用有關文件的資料。此外，規劃署沒有策劃任何透過傳媒進行的宣傳，以期影響城規會就申述／意見和修訂分區計劃大綱圖所作的決定。

44. 至於有關政府人員就改劃建議接受利益的指稱，主席強調，申述人／提意見人可或認為有關改劃建議沒有充分理據支持，但出席聆聽會的所有人士均應就發言負責，不應針對如包括政府等其他各方捏造缺乏理據的指稱。改劃「綠化地帶」的目的，是在短、中及長期增加土地供應，以作房屋發展。若有足夠的公營房屋供應，有需要人士的生活質素便可得到改善，特別是現時居住環境不理想(例如住在劏房)的人士，以及他們通常不會親身向城規會作出申述，要求提供更多公營房屋的人士。政府人員已着手進行相關的改劃工作，以期回應房屋需求，並改善現正申請公營房屋人士的生活。申述人／提意見人可能認為政府人員在進行相關工作時考慮不周，而在聆聽會的

過程中，對於改劃建議有不同看法，並就有關建議作出質詢，這也是可接受的。然而，若申述人／提意見人對規劃署或其他盡忠職守的人員捏造毫無根據的指稱，指他們可能在改劃的工作上接受利益並干犯刑事罪行，則對規劃署或有關人員絕不公平。若有人有任何證據證明政府人員接受利益，應立即向有關當局舉報，並承擔舉報的責任。

45. 一些委員提出以下問題：

- (a) 要求當局澄清現時就分區計劃大綱圖涉及改劃「綠化地帶」作出的修訂與城規會規劃指引編號 10 有何相關之處，以及在工程可行性研究中有關申述地點是否適宜作房屋發展的「綠化地帶」檢討部分，是否有闡釋錯誤之嫌；
- (b) 與如北部都會區發展等其他大型發展工程項目相比，鑒於擬議發展需時約 10 年才完成，要求當局與如北部都會區發展等其他大型發展工程項目相比，闡述把申述地點改劃作擬議發展的需要；
- (c) 根據文件繪圖 H-5，在申述地點範圍內河溪改道的詳情為何，以及經改道的河溪會如何連接申述地點範圍外近曉峰園的天然河溪；
- (d) 要求當局提供有關港鐵東涌線現時載客量的資料，以及港鐵東涌線是否能應付擬議發展所產生的鐵路服務需求；以及
- (e) 當局進行青衣西路維修工程的頻密程度為何。此頻密程度或可作為一項指標，顯示由於重型車輛經常駛經青衣西路，導致路面損耗嚴重。

46. 規劃署荃灣及九龍西規劃專員謝佩強先生及土木工程拓展署總工程師／專責事務(工程)梁池歡先生作出回應，要點如下：

- (a) 城規會規劃指引編號 10 旨在為城規會提供指引和準則，以便考慮擬在「綠化地帶」進行發展的第 16 條

規劃申請。不過，是次改劃「綠化地帶」是透過修訂分區計劃大綱圖的方式進行，因此情況並不相同。申述地點在第二階段的「綠化地帶」檢討被選定為有潛力作房屋發展的用地，當局進行了工程可行性研究以確定其技術可行性。工程可行性研究總結所得，位於申述地點的擬議發展不會涉及任何無法克服的技術問題。換言之，該地點適合作擬議發展；

- (b) 北部都會區發展是一項較長期的發展計劃。根據《長遠房屋策略》，二零二二／二三年度至二零三一／三二年度為期 10 年的總房屋供應目標為約 430 000 個單位(公營及私營房屋單位分別為 301 000 及 129 000 個)。本港對房屋單位的需求仍然殷切；
- (c) 現時河溪有大約 600 米的河道會受目前的改道建議影響。如文件繪圖 H-5 顯示，「經改道的河溪」會有兩段。第一段經改道的河溪會沿申述地點的西面邊界，由南向北流到申述地點以外近寮肚村／曉峰園的一段經導流，並會予以完整保留的河溪，該段河溪會予以完整保留。流經申述地點北面邊界的第二段經改道的河溪，會把上述予以保留的河溪與申述地點東面較遠處的河溪連接起來；
- (d) 據二零二一年四月所得的資料顯示，港鐵東涌線的設計行車量約為每小時單向乘客量 66 000 人次，而目前的已使用行車量則約為每小時單向乘客量 22 300 人次。據初步交通影響評估顯示，保守估計，因擬議發展落成而乘坐港鐵東涌線的每小時單向乘客量約為 2 800 人次，佔設計行車量僅 4%；以及
- (e) 手頭上並沒有關於青衣西路維修工程的資料。

47. 就長遠房屋供應而言，主席補充，在目前的 10 年期過後，本港對公營及私營房屋仍有需求，而位於申述地點的擬議發展所能提供的房屋單位有助應付該等需求。

48. 備悉委員再無提問，主席請政府代表就委員於二零二二年五月十七日上一節聆聽會所提的問題提供資料，至於已於今日答問部分提供的資料則除外。

風險評估

49. 關於危險評估所採用的方法、評估結果和建議，以及香港的同類例子，土木工程拓展署顧問李展文先生、土木工程拓展署總工程師／專責事務(工程)梁池歡先生和規劃署荃灣及西九龍規劃專員謝佩強先生，借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 在具潛在危險裝置的諮詢區範圍內進行發展，必須進行定量風險評估。正如評估方法中的流程圖所示，定量風險評估的主要因子一般包括「頻率分析」(基於過往的失效數據)，以及「後果分析」(包括天氣數據)，會就失效(例如裝置／設施老化所引起的火警)和外在事件(例如地震)所造成的安全殼意外損毀作出評估。考慮到相關人口數據，當局進行了風險評估，以釐訂「個人風險等量線」和「羣體風險 F-N 曲線」，以及建議適當的緩解措施；
- (b) 關於擬議發展項目，申述地點位於油庫(即工程可行性研究所指蜆殼公司青衣油庫)的 1 000 米公里諮詢區範圍內，而該油庫存放了石油氣，亦有貯油庫。因此，當局進行了定量危險評估(即工程可行性研究中的危險評估)。除此之外，並無涉及其他具潛在危險裝置的諮詢區。危險評估顧及到在諮詢區範圍內現有／擬議發展項目的人口和道路使用者，已將之納入個人風險和羣體風險的計算內。有關評估模擬並考慮了超過 40 個情景，約 20 萬個可能結果。危險評估所得結果顯示，申述地點的個人風險水平極低，這可見於有關數值遠離位置最低的「個人風險等量線」(相當於每年每十億人中有一人死亡的機會率)。此外，據「羣體風險 F-N 曲線」所示，不同情況(即在擬議發展項目的運作期和施工期)所涉的羣體風險，與沒有擬議發展的基線情況極為相似。這反映了擬議發展並不會對社區所面臨的羣體風險水平造成重大改變。擬議發展項目的羣體

風險則屬於「在合理而實際可行的情況下把風險減至最低」的水平之內。就申述地點所作的危險評估於二零二一年十月二十日獲規劃及土地發展委員會轄下監察用地供應小組委員會通過；以及

- (c) 當局按危險評估報告建議，基於所致的羣體風險屬「在合理而實際可行的情況下把風險減至最低」的水平之內，故進行了成本效益分析，並建議行政措施，以進一步把風險減至最低水平。有關措施包括由承包建商在施工期內進行安全演習，以及由日後的物業管理公司擬備疏散計劃。為擬議發展項目設計方案時，則無須擬訂實質緩解措施以應對風險；
- (d) 不同國家採納的危險判斷標準或方法各有不同，不能直接比較。儘管如此，純粹作為說明，香港所採納的危險評估方法與英國健康及安全局的方法類同，例如對有關裝置所在的用地採用「個人風險等量線」來評估；以及
- (e) 至於香港的同類例子，當局曾就《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱核准圖編號 S/H15/29》作出修訂(其後於二零一七年一月三日獲行政長官會同行政會議核准)。有關修訂涉及鴨脷洲利南道的一塊用地，該處位於具潛在危險裝置(石油氣及石油產品轉運庫)500米諮詢區範圍內，改劃作住宅用途。

50. 一名委員表示，根據顧問所述的英國健康及安全局的例子，危險評估中「個人風險等量線」所顯示擬議發展的個人風險水平(即低於每年10億分之一的機會)極低。

更改建築物高度及相關的單位損失

51. 關於降低擬議發展的建築物高度而導致單位數目改變，房屋署高級規劃師(發展及建築)莫國忠先生回應指，雖然將供應單位的確實數目有待詳細設計而定，但他可根據就修訂分區計劃大綱圖而擬備的現有概念計劃提供一些粗略估算供城規會參考，這些估算是根據就修訂分區計劃大綱圖而擬備的現有概念計劃而作出。按目前概念計劃的建築物高度為主水平基準上

220 米計算，擬議發展可供應約 3 800 個單位。若把擬議發展的建築物高度降低至主水平基準上 200 米(與長宏邨相若)和主水平基準上 190 米(與長亨邨相若)，則可供應的單位數目則會分別減少約 550 個和約 990 個。

[廖凌康先生及伍穎梅女士於答問部分進行期間離開本節會議。]

52. 由於委員再無提問，主席表示簡介和答問部分的聆聽程序已經完成。主席多謝申述人／提意見人和他們的代表，以及政府部門的代表出席聆聽會。城規會將閉門商議有關的申述／意見，稍後會把決定通知申述人／提意見人。申述人／提意見人和他們的代表，以及政府部門的代表此時離席。

53. 由於會議進行了三天，而委員需要時間組織收集到的資料和意見，城規會同意休會，並在另一天會議進行商議。

54. 本節會議於下午六時四十分休會。