

1. 會議於二零一六年四月二十六日上午九時十分恢復進行。

2. 下列委員及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

鄒桂昌教授

何立基先生

林光祺先生

陳福祥博士

袁家達先生

張國傑先生

馮英偉先生

侯智恒博士

黎庭康先生

李國祥醫生

廖迪生教授

伍穎梅女士

黃幸怡女士

余烽立先生

環境保護署副署長(1)

謝展寰先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)3

王明慧女士

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

地政總署助理署長(區域 3)

陳永堅先生

3. 主席表示，這次會議是二零一六年四月二十一日就有關《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》(下稱「青衣分區計劃大綱圖」)的申述和意見所舉行的聆聽會的續會。

[黃仕進教授及林光祺先生此時到席參加這節會議。]

4. 秘書表示，委員已於二零一六年四月二十一日上午環節的聆聽會就有關申述及意見申報了利益。其後，再沒有接到委員提交的進一步利益申報，只有余烽立先生申報與擔任房屋署顧問的公司艾奕康有限公司(下稱「艾奕康公司」)及莫特麥克唐納香港有限公司(下稱「莫特公司」)有業務往來，而房屋署會負責進行涉及青衣分區計劃大綱圖其中兩個修訂項目的擬議公屋發展。會議同意由於余先生沒有參與擬議公屋發展的顧問工作，故他可留在席上。委員所申報的利益已載錄於二零一六年四月二十一日的會議記錄第 2 及 3 段。

[關偉昌先生此時離席。]

簡介和提問部分

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
- 黃杏兒女士 — 城市規劃師／葵青 1

房屋署及其顧問

- 葉慧敏女士 — 規劃師
- 楊雪心女士 — 建築師
- 康榮傑先生 — 高級土木工程師
- 黃旭明先生 — 艾奕康公司環境顧問
(空氣流通評估顧問)
- 梁健思先生 — 莫特公司的運輸策劃主任
- 鄧錦衡先生 — 莫特公司的首席環境顧問

運輸署

- 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

R17－村上純一

R370－劉惠賢

R744－Mr Kee

C173－朱家樑

- 劉惠賢女士] 申述人／提意見人及申述
- 朱家樑先生] 人的代表

R28 – 何偉文

R157 – 何智賢

R746/C38 – 鄧安琪

C39 – 何穎妍

鄧安琪女士

— 申述人、提意見人及申述人／提意見人的代表

R87 – 毛澤友

毛澤友先生

— 申述人

R97/C272 – 黎仲明

R834 – 村上皓言

R839 – 林明儀

C26 – 林啓洪

C181 – Kee

C189 – Hang Yi

黎仲明先生

— 申述人、提意見人及申述人／提意見人的代表

R120 – 張桂蘭

R256 – 周初

R549 – 薛婉貞

張桂蘭女士

— 申述人及申述人的代表

R143 – 龐秀琼、鄧偉文

C66 – 鄧偉文

鄧偉文先生

— 申述人及提意見人

R170 – 黃嘉輝

黃嘉輝先生

— 申述人

R209 – Ng Wai Chi

R317 – 鄺婉貞

C69 – Maggie Lam

鄺婉貞女士

— 申述人及申述人／提意見人的代表

陳偉業先生

— 申述人／提意見人的代表

R373/C5 – 譚家健

R635 – 譚家樑

R675 – 張美琪

R948/C8 – 曹嘉莉

潘志成先生] 申述人／提意見人的代表
伍志華先生]

R414/C213 – 黃裕美

黃裕美女士 — 申述人及提意見人

R426 – 譚嘉諾

C176 – 潘妙娟

潘妙娟女士 — 提意見人及申述人的代表

R471 – 阮國萍

阮國萍 — 申述人(只是列席)

R561/C223 – 張玉珍

張玉珍女士 — 申述人及提意見人

R575 – 張美娟

張美娟女士 — 申述人

R584 – 蘇尚俊

蘇尚俊先生 — 申述人

R589/C342 – 周文翰

R641 – 周志常

R686 – 麥婉萍

周文翰先生 — 申述人、提意見人及申述人的代表

R618 – 李浩強

李浩強先生 — 申述人

R661 – 陳如柏

陳如柏先生 — 申述人(只是列席)

R698 – 陳受坤

陳駿昇先生 — 申述人的代表(只是列席)

R751 – Leo Chow

R757 – Chow Cheuk Hin

R758 – 蔡詩敏

R907 – 吳先生

R919/C185 – 吳嘉豪

C184 – Ha

C186 – Hang Yi

吳嘉豪先生 — 申述人、提意見人及申述人／提意見人的代表

R775 – 黃憲承

黃憲承先生 — 申述人

R904 – 黃愛玲

黃愛玲女士 — 申述人

C77 – 楊金福

楊金福先生 — 提意見人

C101 – 黃世傑

黃世傑先生 — 提意見人

C316 – Chang Ka Tai

Chang Ka Tai 先生 — 提意見人(只是列席)

6. 主席表示歡迎，並解釋聆聽會的一般程序如下：

- (a) 在每個聆聽環節上，首先會由政府的代表向委員簡介有關背景，然後申述人／提意見人或其代表會按其編號獲邀輪流作口頭陳述；
- (b) 由於有大量申述人／提意見人或其代表登記作出口頭陳述，城規會於二零一六年一月二十九日同意，每名申述人／提意見人應獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述；

- (c) 在獲分配的時間完結前兩分鐘，以及在獲分配的時間完結時，會有計時器提醒申述人／提意見人；以及
- (d) 所有出席聆聽會的申述人／提意見人或其代表在每個聆聽環節的口頭陳述完畢後，會有一個答問環節。委員可直接向政府的代表或申述人／提意見人或其代表發問；在答問環節後，當日的聆聽會便會結束，並會請申述人／提意見人或其代表及政府的代表離席。城市規劃委員會(下稱「城規會」)在聆聽所有出席會議的申述人／提意見人或其代表的口頭陳述後，便會閉門商議有關申述／意見，並會在稍後把委員會的決定通知申述人／提意見人。

[王明慧女士此時到席參加這節會議。]

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》的申述和意見。規劃署高級城市規劃師／葵青洪鳳玲女士借助投影片，重複在二零一六年四月二十一日上午環節的聆聽會議上所作的簡介，有關內容載錄於二零一六年四月二十一日會議記錄第 8 段。

[伍穎梅女士及黃幸怡女士此時到席參加這節會議。]

8. 主席繼而請申述人、提意見人及他們的代表闡述其申述書／意見書。

R17 – 村上純一

R370 – 劉惠賢

R744 – Mr Kee

C173 – 朱家樑

9. 朱家樑先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他是藍澄灣業主委員會前任主席及現任委員，並在藍澄灣居住了 10 年。他打算提供一些有關藍澄灣的背景資料：

- (i) 一九九八年，和記黃埔地產有限公司(下稱「和黃公司」)獲准發展九號貨櫃碼頭及一幅為藍澄灣現址的前工業用地。為方便把有關用地由「工業」地帶改劃為「商業」地帶，以容許作包括辦公室及酒店／服務式住宅的用途，城規會接納和黃公司提交的環境影響評估。該用地其後批予和黃公司，涉及地價逾港幣 3 億元。該「商業」用地會作為美景花園／長青邨與九號貨櫃碼頭之間的緩衝區，以消減貨櫃碼頭的噪音和眩光對附近住宅發展項目的影響；
- (ii) 該幅不適合作住宅用途的「商業」用地，涉及一個獲批准的服務式住宅發展項目。由於服務式住宅的銷售缺乏規管／限制，發展商得以把藍澄灣包裝為住宅發展項目出售。居民在購買藍澄灣單位時被誤導；
- (iii) 藍澄灣於二零零四年落成，其後居民一直飽受九號貨櫃碼頭引致的惡劣空氣質素、噪音及眩光的影響，居民曾向超過十個政府部門求助以解決問題，但沒有一個部門能夠提供協助；
- (iv) 根據相關的規例，香港的服務式住宅發展應設有中央冷氣系統，以減少周圍地區的噪音影響。再者，服務式住宅發展項目的住客一般屬過渡性質，或可暫時容忍較高的噪音水平。不過，發展商只提供一個所謂的中央鮮風抽氣系統，以及為每個單位安裝一部分體式冷氣機。逾九成藍澄灣居民把其單位內的中央鮮風槽封蓋，原因是從藍澄灣 1 字樓抽進住宅單位的空氣，充滿在藍澄灣三幢酒店外停候的旅遊巴士所排放的車輛廢氣。據估計，每日繁忙時段約有 200 輛旅遊巴士進出藍澄灣。居民飽受九號貨櫃碼頭的負面噪音影響，更要支付因每天使用冷氣機所招致的高昂電費；

- (b) 他詢問為何政府和城規會同意藍澄灣單位的銷售手法，並質疑政府與發展商有否涉及失當和官商勾結的行為。藍澄灣居民要求當局檢視和黃公司就改劃用途地帶建議提交的環境影響評估，俾能更了解相關的評估準則。不過，政府基於保密理由拒絕他們的要求；
- (c) 由於興建九號貨櫃碼頭，現時青衣分區計劃大綱圖上青鴻路的擬議公屋發展用地(申述地點)，原本是當局用作補償美景花園／長青邨居民所需的措施，並藉以改善該處的空氣質素。該處約有 2 000 棵樹，草木茂盛；
- (d) 政府不應倉促地接納申述地點擬議公屋發展所涉的交通影響評估及環境評估研究，因為有關評估及研究都令人很不滿意，既與事實不符又不完整。舉例來說，在交通影響評估中，交通意見調查所選的地點，包括長宏邨在內，均遠離青鴻路；而由於青衣這部分的地方有不同的土地用途(例如貯物場、物流設施、船廠及各種化工／水泥／污水處理廠等)，故現時沿區內道路行駛的車輛逾一半是重型貨車，但有關評估卻把大、小型車輛一併納入。鑑於申述地點接近九號貨櫃碼頭，環境評估研究結果指擬議公屋發展單位只有一成會受到九號貨櫃碼頭的噪音及眩光所影響，此說法實在令人懷疑；
- (e) 倘全部公屋單位裝設冷氣機和雙層玻璃窗以紓減九號貨櫃碼頭的影響，那麼擬議公屋發展的成本將進一步增加。除了九號貨櫃碼頭產生的噪音和眩光影響及差劣的空氣質素外，日後公屋發展的居民亦會面對其他環境問題，包括飛機、貨櫃貯物場、拖車渡輪、區內道路(例如青衣路)有重型貨車進出加油站的繁忙交通所產生的交通噪音，而其噪音都會遠遠超過住宅樓宇每小時 70 分貝(A)的可接受水平；
- (f) 公屋發展項目的擬議設施，包括一所幼稚園及一個鄰舍長者中心，也會受到規限，即噪音不得超過

《香港規劃標準與準則》第 9 章所訂每小時 50 分貝(A)的可接受水平；

- (g) 城規會委員不應受擬議公屋發展所進行技術評估的結論／建議所誤導。城規會已接納和黃公司就改劃藍澄灣的用途地帶而進行的環境影響評估；該評估指出申述地點不適合作住宅用途。容許藍澄灣旁現時的公屋發展項目，會令人質疑和黃公司的環境影響評估可否接受。倘城規會同意擬議的公屋發展，藍澄灣居民會促請政府進行全面調查。他請各委員細閱政府部門提供的數據和報告及評估其準確程度，以便作出公正的決定；
- (h) 政府物色房屋用地時已破壞許多現有的規劃原則，並漠視區內居民所關注的事宜。藍澄灣居民不反對公屋發展，因為他們同意當局應滿足社會對公營房屋的需求。不過，政府卻繞過一致反對在申述地點進行公屋發展的葵青區議會。這是前所未有的。委員應考慮葵青區議會反對的背後理據；以及
- (i) 申述地點不適合作住宅發展這個事實，會令日後公屋發展的居民感到不滿及作出投訴，而城規會委員須為此負上責任。申述地點的選址並不合適，因其位置接近香港的最大油庫，而該油庫只距離申述地點南面較遠處約 1.5 公里，對日後居民構成嚴重的火警／安全風險／危險。文件夾附的為公屋發展進行的概括環境評估，亦沒有提及該油庫。委員應審慎考慮如何防止發生災難性事故。

R 28 – 何偉文

R 157 – 何智賢

R 746/C 38 – 鄧安琪

C 39 – 何穎妍

10. 鄧安琪女士借助實物投影機作出陳述，要點如下：

- (a) 在申述地點發展擬議公屋的根據並不清楚，因為藍澄灣毗鄰的土地以前給認定為是不宜作住宅用途；

- (b) 雖然政府指藍澄灣及其酒店可作為九號貨櫃碼頭與申述地點之間的緩衝，但擬議公屋發展的三幢大樓實際上貼近九號貨櫃碼頭，而且會直接受其影響；
- (c) 藍澄灣現有的酒店及附近的物流中心，令區內道路在繁忙時間擠滿大型車輛，包括貨櫃車、拖架及旅遊車。她以實物投影機顯示在二零一六年四月十九日及二十一至二十四日期間從她住所拍攝的上午／下午時段的照片，指出區內道路(例如青衣路及青鴻路)均因這類車輛而變得非常擠塞；
- (d) 自從唯一表示支持的申述的四個理由(包括有需要擴闊道路及增設專線小巴線)不獲規劃署接納後(見錄於城規會文件第 10085 號(下稱「文件」))，便再沒有任何對青衣分區計劃大綱圖表示支持的申述。政府應聆聽居民的意見，並撤銷有關公屋建議；
- (e) 她就文件提出下列觀點：
 - (i) 藍澄灣有 5 座服務式住宅樓宇，而非文件第 6.1.3(c)段所指的 1 座服務式住宅樓宇；
 - (ii) 文件第 6.3.3 段載述，區內的公共交通服務會在公屋發展有人口遷入後受到監察，包括須否加入巴士服務改善措施及加強現有綠色專線小巴(下稱「專線小巴」)的服務。她質疑為何監察行動是要在人口遷入之後而非之前便開始，而有關問題又要監察多久，當局才會採取改善措施；
 - (iii) 文件應提供區內早上繁忙時間的巴士服務現況並加以研究。藍澄灣居民現已經很難登上往返青衣的公共交通工具。就有問題的巴士線而言，由葵芳至青衣的 85G 線是一個例子。藍澄灣對面的巴士站，是巴士進入青衣南橋的最後一個站。就此，新的巴士線是否會在繁忙時間提供足夠巴士照顧區內人口的

需要，政府又有否就提供所需巴士的事宜諮詢經營者；

- (iv) 根據文件第 6.3.19 段，政府建議延長現有的九巴 249M 線(美景花園至青衣鐵路站)至擬議公屋發展。該建議的可行性成疑，因為巴士 249M 線已從青衣南美景花園延長至青衣北；
 - (v) 由於預計擬議公屋發展的學童會有超過 80% 至 90% 前往葵青區的學校上學，因此應調配更多巴士行走區內的 43 及 43A 線；
 - (vi) 文件第 6.3.16 段載述，「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」。這個說法不切實際。目前有幾個住宅發展正在施工，這些屋苑建成後便會加劇青衣南橋往九龍地區方向的交通擠塞問題；以及
 - (vii) 第 6.3.13 段指出，加油站的運作應該不會產生不良的空氣質素影響。但為何只是預計而非肯定不會令空氣質素變差；
- (f) 交通更加繁忙會令區內道路出現安全方面的顧慮。把有關公屋發展的選址定於非常接近青衣路的現有加油站，從安全的角度看實不可取。加油站附近的交界處早前曾發生幾宗重型車輛翻側事故；
- (g) 政府有否就公屋建議諮詢貨物裝卸區(例如貨櫃堆放場)的佔用人／使用者，因為該項建議對他們亦有影響。一些與貨物裝卸區有關的貨櫃和拖架均停泊在青衣這一帶的區內道路，或會因有關公屋發展而須另覓停泊地點；以及
- (h) 鑑於以上所述，申述地點不宜用作擬議公屋發展。城規會委員應毋須理會公屋發展建議的技術評估結

果和建議，因為藍澄灣毗鄰的土地以前已給認定為不宜作住宅用途。

11. 主席表示，規劃署的代表較早時在這聆聽環節所作的簡介，是部門的研究所得和建議／意見概要。該簡介並不代表城規會的立場。城規會會另訂日期進行商議部分，並就青衣分區計劃大綱圖作出決定，屆時會考慮所有書面及口頭陳述，包括由申述人／提意見人及他們的代表所作的陳述。

R 97/C 272 – 黎仲明

R 834 – 村上皓言

R 839 – 林明儀

C 26 – 林啓洪

C 181 – Kee

C 189 – Hang Yi

12. 黎仲明先生作出陳述，要點如下：

(a) 他是現任藍澄灣業主委員會主席，代表藍澄灣居民提供以下進一步的背景資料：

(i) 藍澄灣居民最初於二零一五年四月從報章得知擬議公屋發展；

(ii) 根據他們其後收集所得的相關文件，政府於二零一四年在葵青區物色了合共 13 塊用地作公屋用途；

(iii) 過去 12 個月，藍澄灣居民就有關擬議公屋發展的各項評估結果提出多項嚴重關注，並已把反對公屋發展的意見轉達政府。在他們再三的強烈要求下，當局在二零一五年九月十八日舉行了一次地區論壇，並把有關發展的詳情告知居民。截至此刻，出席論壇的政府官員仍未就論壇上居民提出的問題給予答覆；

- (iv) 由於有關文件包括公屋建議的若干修訂，居民對未獲告知這些改變感到非常失望。文件亦有不正確的資料；以及
- (v) 藍澄灣居民已尋求鄰居的意見，包括美景花園及長青邨的居民，以擬備出席聆聽會時作出的口頭陳述的反對理由，這些工作大部分是他們下班後在晚上進行的；

聆聽安排

- (b) 申述人及提意見人於二零一六年三月中獲通知出席二零一六年四月一日的聆聽會，聆聽會其後改為二零一六年四月二十一日及二十六日。有關文件是於聆聽會舉行日期不久之前才提供給他們。他質問這是否符合相關條例的規定，因為當局似乎沒有給予申述人及提意見人足夠時間準備他們的口頭陳述；

反對理由

提供休憩用地

- (c) 十多年來，申述地點在青衣分區計劃大綱圖上都是劃為「休憩用地」地帶，以作為九號貨櫃碼頭及住宅發展的緩衝區，而申述地點位於斜坡上，這些都證明申述地點不適合進行發展。規劃署及地政總署均知道申述地點不適合作住宅發展。申述地點最近才被選作擬議公屋發展之用，以應付房屋用地供應的問題；
- (d) 政府官員指出，即使約 4 公頃的申述地點發展作其他用途，青衣仍會有逾 40 公頃休憩用地。他根據一份圖則說，90% 現有「休憩用地」位於青衣北，而申述地點是青衣南僅有的一大塊「休憩用地」。青衣南有逾 60% 土地作工業用途，申述地點目前有助淨化空氣，並為都市化環境中的居民帶來視覺調劑。對青衣南的居民來說，青衣北「休憩用地」地帶內的公園和康樂設施難以到達，因為步行前往需

時 30 多分鐘。把申述地點發展作其他用途，對他們並不公平，因為其面積相當於青衣南「休憩用地」地帶的 90%；

- (e) 青衣分區計劃大綱圖《說明書》訂明「休憩用地」地帶的規劃意向「... ..旨在提供戶外公共空間作各種動態及／或靜態康樂用途，以配合當地居民的需要... ..」以及「劃作靜態康樂用途的土地主要為樹木茂密的山坡及山丘；為顧及市容起見，這些土地須予保留。」把申述地點作非休憩用地用途，有違上述說明；
- (f) 政府未有進行評估或評核，證明申述地點是青衣 40 公頃「休憩用地」地帶中最適合作擬議公屋發展的土地。如有的話，政府應提供該等資料予城規會和藍澄灣居民。起初，與其他「休憩用地」地帶內的土地比較，申述地點看似會遇到較少障礙，因為反對的大部分是藍澄灣居民。然而，除了藍澄灣，美景花園及長青邨居民亦反對擬議公屋發展；

樹種

- (g) 規劃署的簡介提及申述地點內約有 1 800 棵樹，但並無古樹名木或稀有樹種。然而，這與該等樹木為當地居民淨化空氣、帶來綠化環境和視覺調劑的價值和作用並無關連。康樂及文化事務署(下稱「康文署」)沒有計劃在申述地點提供康樂設施，並不意味應除去申述地點的「休憩用地」土地類別；
- (h) 城規會先前曾拒絕有關發展該「休憩用地」地帶內的土地的規劃申請。拒絕理由是有需要保存緩衝地帶和視覺調劑，以及防止永久失去休憩用地和立下不良先例；

公眾諮詢

- (i) 當局並無就擬議公屋發展妥善諮詢葵青區議會。二零一五年五月，葵青區議會一致反對擬議公屋發

展，並要求政府提供進一步資料。儘管如此，當局仍繼續推展擬議公屋發展，包括提交青衣分區計劃大綱圖的擬議修訂予城規會考慮。二零一五年八月，當局把已刊憲的分區計劃大綱圖提交區議會，並非供區議員討論，而是讓他們向城規會提出意見；

- (j) 當局並無就論壇上提出的問題給予答覆。目前的公屋計劃有別於骨灰龕等先前的政府工程項目，這些項目只會在得到區議會支持的情況下才推展。這是不合理的。當局應諮詢藍澄灣的居民，因為他們對設計方面的意見，可能會有助改善該公屋發展建議。倘公屋發展落實進行，應進一步改良公屋計劃的設計，以減少對藍澄灣的影響。城規會應就此作出適當的考慮；

視覺影響

- (k) 就擬議公屋發展進行的視覺評核，並無包括對藍澄灣的影響，儘管擬議公屋發展對藍澄灣會造成負面的視覺影響及減少採光。根據規劃署提供的布局設計，擬議公屋發展最接近的樓宇(即第 4 座)與藍澄灣的界線相隔 60 米。把擬議公屋計劃的樓宇數目由五幢減至四幢，反映原來的設計有問題，亦推翻了先前評估五幢樓宇的設計符合全部技術要求的結論。擬議公屋發展計劃有進一步改善和討論的空間，以盡量減少對藍澄灣居民的影響；

交通影響

- (l) 負責交通影響評估的顧問公司只在三天進行交通調查，而據藍澄灣居民日常對繁忙時段交通狀況的親身經歷，他們的意見較交通影響評估所提供的數字更為真實；
- (m) 現有的公共交通服務及道路網應無法支持擬議公屋發展的 4 000 個單位的需求。區內居民已飽受巴士／專線小巴服務不足和現時交通擠塞的困擾。區內

新住宅／物流發展的項目完成後，問題會更加嚴重。現有的 88F 及 88G 號專線小巴亦已為酒店旅客和貨櫃碼頭的工人所使用。雖然交通影響評估內建議增加巴士和巴士路線，但不保證一定會提供。先前與專線小巴公司商議時已揭示司機人手不足的問題，而且不會增加專線小巴的數目。增設巴士亦不會令藍澄灣居民受惠，因為設在藍澄灣對面的巴士站，是巴士進入青衣南橋駛往九龍／中環前的最後一個巴士站；

- (n) 青衣站與青衣南相距甚遠，從藍澄灣步行前往青衣站需時約 30 分鐘，因此必需有巴士／專線小巴服務。交通及運輸問題(尤其是公共交通服務)未得到解決，當局不應推展該公屋發展建議；

成本總額

- (o) 應公布擬議公屋發展的預算成本總額。房屋署的代表在二零一六年四月二十一日聆聽會上回應說，在平地和斜坡上興建樓宇的成本並無差別，這說法令人質疑。由於有關地基和地盤平整工程較為複雜，在斜坡上興建樓宇的建築費用應較在平地上興建樓宇的費用高出 30% 至 40%。以擬議公屋發展的成本計算，額外的費用可達 16 至 18 億元。因此應要求房屋署提供有關成本方面的資料，確保公帑的使用符合成本效益；
- (p) 土力工程處處長指出，在 20 度或以上的斜坡上興建樓宇會增加山泥傾瀉的風險，建築成本會高於在平地上興建樓宇，而長遠的維修保養費用亦會較高。因此，在申述地點上興建樓宇並不可取；以及
- (q) 委員在作出決定時，應考慮雙方的理據／論點，而不應受政府應付房屋需要的目標所影響。

[會議小休五分鐘。]

R 87 – 毛澤友

13. 毛澤友先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他是藍澄灣首批居民，一家人在該處已居住了 12 年；
- (b) 他和家人須忍受窗戶長關及長時間等候巴士／專線小巴服務的生活，而因為附近有酒店住客，後者的情況多年來日趨惡化；
- (c) 康文署表示，由於斜坡造成的安全問題，申述地點不宜發展為一個公園。當局只在青鴻路設置一個小型公園。因此，政府採納一個雙重標準，把申述地點作住宅用途，並且漠視保障居民健康的需要。對於擬議的公屋發展，當局繞過葵青區議會，因此沒有進行真正的諮詢。面對不公義的情況，藍澄灣的居民別無選擇，惟有抗爭；
- (d) 青衣有其他土地可供使用，不應選取申述地點；以及
- (e) 委員有社會責任，應審慎考慮居民提出的理據。

R 143 – 龐秀琮、鄧偉文

C 66 – 鄧偉文

14. 鄧偉文先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他在公共屋邨長大，藉着勤奮工作，他有能力在二零一三年購買藍澄灣一個單位；
- (b) 要在當日早上準時出席聆聽會，對他來說實有困難，因為藍澄灣附近一帶缺乏巴士服務。經青衣南橋往九龍的巴士，因為已客滿，所以常繞過藍澄灣對面的巴士站，而該巴士站是青衣南橋之前最後一個巴士站；

- (c) 公屋發展建議的視覺評核並無包括藍澄灣，但空氣流通評估則涵蓋藍澄灣。這反映政府採取一個雙重標準。除不完整外，有關公屋建議的技術評估也採用了不正確的方法，例如交通影響評估只涉及三天的交通調查，並且調查是在緊接公眾假期之前的日子進行，而視覺評核的瞭望點則在遠離申述地點的荔景；
- (d) 藍澄灣有兩條專線小巴線和一個商場，大多由酒店住客採用，尤其是在每日下午六時後。擬議公屋發展的設施並不足夠；
- (e) 青衣站遠離藍澄灣，步行前往需時超過 35 分鐘，所以巴士／專線小巴服務對區內居民十分重要，尤其是長者和小童。現有的巴士／專線小巴服務已不足以服務區內的居民，更不用說將會新增的公屋人口。由於青衣不斷有道路工程進行，因此已出現交通擠塞的情況。交通影響評估建議把現有巴士路線 249M 號的路線延長，但由於該路線已是一條循環線，沒有進一步延長的空間，故此並不可行。相反，這條路線的路程長度應減短，使美景花園、長青邨和藍澄灣居民的交通時間可以縮短。另一建議是提供新巴士或巴士／專線小巴路線，但這建議也不可行，因這涉及巴士公司的商業決定、聘請專線小巴司機的困難，以及使用巴士／專線小巴的酒店住客數目；
- (f) 規劃署的簡介提到，根據樹木專家進行的樹木調查，並沒有稀有樹種，而部分樹木的狀況欠佳，暗示樹木可予移除。這是不合理的。當局究竟有沒有進行實地視察以檢查申述地點的樹木和就樹木的狀況諮詢居民(即使用者)；以及
- (g) 發展申述地點並無好處。在公眾論壇中，有一名顧問指申述地點是青衣唯一可供進行擬議公屋發展的用地。然而，藍澄灣第 1 座附近有一個連貨櫃的泊車場，面積比申述地點大，可考慮作公屋發展。當局不應不公平對待藍澄灣的居民。

R 120 – 張桂蘭

R 256 – 周初

R 549 – Sit Yuen Ching

15. 張桂蘭女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她是退休人士，她要自己出席聆聽會，為的是保障下一代的利益；
- (b) 為要在申述地點進行擬議的公屋發展，政府公然忽視藍澄灣居民的觀點和各種問題；
- (c) 基於下列各點，實無充分理由支持申述地點的發展：
 - (i) 申述地點不適宜作住宅用途，因為申述地點受周圍環境的負面噪音和眩光影響，並且接近一個加油站。該區也缺乏足夠的交通基礎設施。日後的公屋居民會因此而受到滋擾；
 - (ii) 申述地點的綠化環境應予以保留，因為有助淨化空氣和為區內居民提供視覺調劑；
 - (iii) 由於須進行相關的斜坡工程，擬議公屋發展的建築成本將會高昂；
 - (iv) 青衣北有其他替代用地，有可供使用的大面積空置土地；以及
 - (v) 尚未證明擬議公屋發展在技術可行。例如空氣流通評估所包括的風向預測，可能與事實有分別；
- (d) 當局以公眾利益之名不公平地對待藍澄灣的居民。他們的日常生活已受到區內大量內地旅客所影響。日後的公屋居民會進一步剝奪藍澄灣居民目前的設施和康樂設施。城規會有需要在各有關人士的利益

之間取得一個平衡，並應反對擬議的公屋發展；以及

- (e) 委員應憑良心，作出一個公平的決定，並且不應受政府應付房屋需要的目標所影響。

R 373/C 5—譚家健

R 635—譚家樑

R 675—張美琪

R 948/C 8—曹嘉莉

16. 潘志城先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他是葵青區議員，並出席了在二零一六年四月二十一日舉行的聆聽會。他澄清申述人並非只是反對公屋發展，而是反對在申述地點進行任何類別的房屋發展；

先前的聆聽會

- (b) 政府代表可能未為二零一六年四月二十一日的聆聽會作好準備。例如在答問環節，房屋署的代表不正確地表示擬議公屋發展四幢大廈的樓宇高度相同，即主水平基準上 140 米。事實上，正確的高度應為主水平基準上 125 米至 140 米。政府的代表對排污事宜並不清楚，只含糊地說擬議公屋發展不會對現有的污水隧道造成任何影響。根據相關的文件，公屋發展項目排放的污水會直接流入污水隧道，因此對環境會造成負面影響。至於噪音方面，對於安裝雙層玻璃窗可減少噪音水平的程度，顧問未能提供一個答案。

葵青區議會的反對

- (c) 在今次聆聽環節，規劃署較早時的簡介及相關的文件指葵青區議會對公屋建議並無意見，均是對葵青區議會的意見作失實陳述，這是極為不當的。二零一五年五月，葵青區議會通過一項動議，表明在政

府未提供進一步資料之前，應擱置公屋建議。在其後的會議上，葵青區議會表示反對該公屋建議，因為政府所提供的資料太過零碎，葵青區議會亦因此沒有討論此事。葵青區議會只獲規劃署提供合共兩頁的諮詢文件，亦沒有給予足夠時間讓他們回應包括該文件在內的各政府部門的文件。事實上，就該公屋建議而言，當局只是通知而非諮詢葵青區議會；

- (d) 委員應留意，葵青區議會並無支持該公屋建議；他們的反對理由是申述地點顯然不適宜作住宅用途。在二零零四年，因第九號貨櫃碼頭而量度藍澄灣的噪音水平時，環境保護署並不選擇以窗戶打開的方式進行量度，因預計噪音會遠遠超出可接受的水平。當局應研究選用其他用地。其實，規劃署已物色共 13 塊有潛力作房屋發展的用地，並曾於二零一四年向葵青區議會作出簡介。當局應就該公屋建議妥善諮詢葵青區議會；

技術評估

- (e) 對政府處理他們所關注事宜的方式，藍澄灣的居民深感不滿。他們要求進行額外的交通調查，並就視覺評核加設藍澄灣的瞭望點，但政府部門均無跟進。視覺評核並無包括從藍澄灣望向申述地點這個瞭望點的電腦合成照片，卻包括了遠離申述地點的不適當瞭望點。交通影響評估沒有評估通往申述地點擬議公屋發展的新設通道。他們認為，擬議公屋發展的技术評估極不恰當、偏頗和不完整；
- (f) 早於二零零四年藍澄灣興建時，葵青區議會要求增設一條新的巴士路線(即 242X 號)，當時的環境運輸及工務局在給予葵青區議會的回覆中強調，鐵路仍是公共運輸的骨幹，因而拒絕其要求。因此，交通影響評估建議增設新巴士路線來解決擬議公屋發展所造成的交通影響，並不可行。運輸署多年來在青衣南推行多項交通改善措施，但至今仍未能有效

解決問題。最近，運輸署僅增設一條新巴士路線 948 號；

- (g) 此外，一如呈交立法會轄下的鐵路事宜小組委員會的討論文件所顯示，荃灣線和東涌線的載客容量分別高達 98% 和 84%，可容納額外人口的空間不大；
- (h) 整體來說，擬議公屋發展的技術可行性仍有待證明。根據地政總署二零一六年四月十九日發出的信件，房屋署已向地政總署申請在申述地點進行進一步的地盤勘測工作，對申請地點是否適宜發展可能有進一步的調查結果；因此，在有關地盤勘測工作完成之前，不應繼續推展該擬議公屋發展；以及
- (i) 由於聆聽會的日期由原訂的二零一六年四月一日改為二零一六年四月二十一日及二十六日，藍澄灣不少居民都無法出席會議。該文件及附連的技術評估既不全面，亦未回應居民所提出的問題。委員應要求相關政府部門向城規會提交全面完整的評估，並認真考慮藍澄灣居民提出的理據。

17. 會議於下午一時五分休會午膳。

18. 會議於二零一六年四月二十六日下午二時二十分恢復進行。

19. 下列委員及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

鄒桂昌教授

林光祺先生

李美辰女士

邱浩波先生

陳福祥博士

袁家達先生

張國傑先生

馮英偉先生

侯智恒博士

黎庭康先生

廖廸生教授

伍穎梅女士

黃幸怡女士

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

議程項目 1(續)

[公開會議]

簡介和提問部分(續)

20. 以下政府的代表，以及申述人／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

黃杏兒女士 — 城市規劃師／葵青 1

房屋署及其顧問

葉慧敏女士 — 規劃師

楊雪心女士 — 建築師

康榮傑先生 — 高級土木工程師

黃旭明先生 — 艾奕康公司環境顧問
(空氣流通評估顧問)

梁健思先生 — 莫特公司運輸策劃主任

鄧錦衡先生 — 莫特公司首席環境顧問

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

R 17 – 村上純一

R 370 – 劉惠賢

R 744 – Mr Kee

C 173 – 朱家樑

劉惠賢女士

朱家樑先生

] 申述人／提意見人及申

] 述人的代表

R 28 – 何偉文

R 157 – 何智賢

R 746/C 38 – 鄧安琪

C 39 – 何穎研

鄧安琪女士

— 申述人、提意見人及申
述人的代表

R 87 – 毛澤友

毛澤友先生

— 申述人

R 97/C 272 – 黎仲明

R 834 – 村上皓言

R 839 – 林明儀

C 26 – 林啓洪

C 181 – Kee

C 189 – Hang Yi

黎仲明先生

— 申述人、提意見人及申
述人／提意見人的代表

R 120 – 張桂蘭

R 256 – 周初

R 549 – 薛婉貞

張桂蘭女士

— 申述人及申述人的代表

R 143 – 龐秀琮、鄧偉文

C 66 – 鄧偉文

鄧偉文先生

— 申述人及提意見人

R 170 – 黃嘉輝

黃嘉輝先生

— 申述人

R 209 – Ng Wai Chi

R 317 – 鄺婉貞

C 69 – Maggie Lam

鄺婉貞女士

— 申述人及申述人 / 提意見人的代表

陳偉業先生

— 申述人及提意見人的代表

R 373/C5 – 譚家健

R 635 – 譚家樑

R 675 – 張美琪

R 948/C8 – 曹嘉莉

潘志成先生

伍志華先生

] 申述人及提意見人的代表
]

R 414/C213 – 黃裕美

黃裕美女士

— 申述人及提意見人

R 426 – 譚嘉諾

C 176 – 潘妙娟

潘妙娟女士

— 提意見人及申述人的代表

R 471 – 阮國萍

阮國萍女士

— 申述人(只是列席)

R 561/C223 – 張玉珍

張玉珍女士 — 申述人及提意見人

R 575 – 張美娟

張美娟女士 — 申述人

R 584 – 蘇尚俊

蘇尚俊先生 — 申述人

R 589/C342 – 周文翰

R 641 – 周志常

R 686 – 麥婉萍

周文翰先生 — 申述人、提意見人及申述人的代表

R 618 – 李浩強

李浩強先生 — 申述人

R 654 – 林國基

林國基先生 — 申述人

R 661 – 陳如柏

陳如柏先生 — 申述人(只是列席)

R 698 – 陳駿昇

陳駿昇先生 — 申述人的代表(只是列席)

R 751 – Leo Chow

R 757 – Chow Cheuk Hin

R 758 – Joanne Choi

R 907 – 吳先生

R 919/C185 – 吳嘉豪

C184 – Ha

C186 – Hang Yi

吳嘉豪先生 — 申述人、提意見人及申述人／提意見人的代表

R775 – 黃憲承

黃憲承先生 — 申述人

R904 – 黃愛玲

黃愛玲女士 — 申述人

C77 – 楊金福

楊金福先生 — 提意見人

C101 – 黃世傑

黃世傑先生 — 提意見人

21. 主席表示歡迎，並邀請申述人／提意見人及其代表闡述其申述／意見。

R209 – Ng Wai Chi

R317 – 鄺婉貞

C69 – Maggie Lam

22. 陳偉業先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他展示一幅照片，當中顯示藍澄灣現時可觀賞青鴻路擬議租住公屋(下稱「公屋」)發展用地(下稱「申述地點」)的翠綠景致。倘在申述地點興建公屋，而最接近的建築物只與藍澄灣相距約 60 米，則藍澄灣的開揚視野會被阻擋，情況會與另一幅照片所顯示的相若，通風亦會受到影響；
- (b) 雖然政府的代表在二零一六年四月二十一日的對上一次會議向委員指出，申述地點的擬議公屋發展不會對附近地區造成無可克服的負面影響，但於二零一三年提交立法會環境事務委員會的文件顯示，空氣、噪音及光污染可影響市民的健康，導致醫療服務的公共開支增加。因此，政府實施嚴格的環境控制措施，以減少有關的污染。城市規劃委員會(下稱「城規會」)於一九九九年考慮藍澄灣發展項目的規劃申請時，要求該發展項目安裝機動式通風系統及減音窗以代替開啟式窗戶，藉此緩解九號貨櫃碼頭

及毗鄰道路所產生的噪音影響，以便達至可接受的噪音水平(日間及夜間分別為 60 及 50 分貝(A))。由於房屋署為擬議公屋發展設計的減音窗屬開啟式，因此在隔音及隔絕大氣微粒方面，不能發揮與藍澄灣的非開啟式窗戶一樣的效果。另一方面，規定公屋居民全部時間使用空調作為緩解影響的措施，未必切實可行。然而，倘城規會同意改劃申述地點以作公屋發展，則應對有關發展施加同類的緩解環境影響規定，即為公屋單位安裝非開啟式窗戶；

- (c) 他不知道可否透過加高每幢樓宇的高度而把擬議公屋發展的樓宇數目由四幢減至三幢。然而，他擔心在不增加建築物高度及減少單位數目的情況下把樓宇減至三幢，每幢樓宇的覆蓋範圍定會增加，令負面的通風及視覺影響加劇。雖然房屋署已建議把原先計劃的五幢樓宇減至最新計劃的四幢，但單位數目反而由約 3 800 個增至 4 400 個，人口亦會相應增加。由於申述地點是青衣南唯一的綠化空間，他要求不應在申述地點興建公屋大廈，並把申述地點保留作休憩用地用途；

[黃幸怡女士此時到席參加這節會議。]

- (d) 申述地點現時充當南面物流及與貨櫃有關用途與北面的住宅用途之間的緩衝區。倘把申述地點用作發展公屋，則南面申述地點日後的居民較諸北面美景花園和長青邨的居民，會更無遮擋地受到污染用途影響；
- (e) 委員在上一次會議上提到在平地及在斜坡用地進行發展的成本各異，但房屋署的代表則表示，儘管申述地點的坡度介乎 20 至 38 度，造價相差不會太大。在近期政策改變前，政府認為不適宜發展坡度超過 20 度的斜坡用地。雖然最近的《施政報告》公布亦可探討在坡度不超過 25 度的斜坡用地進行發展是否可行，但從安全的角度而言，建築界多名專業人士對這政策措施表示關注。土力工程處處長

曾指出，准許在坡度 25 度的斜坡上進行發展，儘管技術上可行，危險性卻較大，亦會招致較高的建築成本及維修保養費用。發展局局長亦表示在較陡峭的斜坡進行發展，成本問題是主要的關注事項。由於當局擬在申述地點進行公屋發展，預計日後斜坡的高昂維修費用會由公帑支付；

- (f) 政府的代表未能在上一次會議向委員提供在過去三年，因交通意外而導致青衣出現交通擠塞的次數。他從居民那裏收集了一些資料，顯示在二零一五年八月至二零一六年四月的九個月期間，曾經發生至少六次嚴重交通擠塞，起因是附近道路有巴士、貨櫃車或其他車輛發生故障、翻側或撞車，令青衣南的居民上班及上學受阻。區內道路阻塞亦影響附近物流用途的運作，該等物流用途是香港的主要經濟行業。擬議公屋發展令人口增加，難免會令目前的交通擠塞問題惡化；
- (g) 申述地點之上及毗鄰設有雨水排放系統、渠務專用範圍及污水處理廠。雨水排放系統是一條明渠，或會產生氣味，並吸引日後公屋發展的孩童前往該處玩耍，對他們構成危險。雖然政府的代表指出毗鄰污水處理廠已採取適當的氣味處理措施，但仍對藍澄灣的居民造成氣味滋擾。該渠務專用範圍橫跨申述地點的中間部分，容易因擬議公屋發展的建造工程而受損；
- (h) 雖然該文件顯示申述地點會闢設診所、日間長者護理中心及幼稚園，而且商業中心的總樓面面約為 4 000 平方米，但他不知道該商業中心會否容納所有設施，還是有關設施會設置於不同處所。擬議商業中心的規模與誠品銅鑼灣店及荃灣的先施百貨公司相若，對於配合 12 000 名人口的需要來說，這樣的規模或許太細；
- (i) 交通影響評估在評估各道路交界處的車流量與容車量比率時，並無區別車輛的種類。然而，貨櫃車及巴士等長車一般較汽車佔用更多道路空間。由於青

衣路有很多貨櫃車及巴士行駛，交通影響評估或許高估了道路容車量；

- (j) 交通顧問分別於二零一五年一月二十九日、二零一五年三月三十一日及二零一五年四月二十八日進行了三項調查，以研究毗鄰道路及道路交界處的交通流量和對公共交通服務的交通影響。他認為每項調查只為期一日，未必能真正反映該區真正的交通情況，尤其是在二零一五年三月三十一日，即復活節前學校已放假當日進行的調查。在個別地點進行調查不能反映整體的情況。此外，公共服務的調查只對巴士進行研究，調查範圍並不包括小巴及的士，而且私家車及其他商業車輛使用道路的情況亦被忽略；
- (k) 青衣路埃索油站與擬議公屋發展日後的第四幢大樓只距離 40 米，實太接近日後的居民並對他們構成危險。此外，藍澄灣及美景花園現時已承受青衣南油庫發生爆炸的風險，擬議公屋發展更接近油庫，受油庫爆炸的威脅更大；
- (l) 康樂及文化事務署(下稱「康文署」)並無表示會放棄把申述地點發展作休憩用地。根據《香港規劃標準與準則》，休憩用地可以屬動態或靜態。申述地點長滿樹木，實際上屬靜態休憩用地，目前供附近居民享用。申述地點的樹木是在數年前由藍澄灣居民栽種，藍澄灣居民對該等樹木有深厚感情；
- (m) 就擬議公屋發展進行的技術評估，尤其是交通影響評估，進行過程既倉卒亦不足夠，因為只進行了概括環境評估而非正式的環境評估研究，亦沒有就九號貨櫃碼頭進行空氣質素及噪音影響評估。此外，空氣流通評估及視覺評核亦不透徹。有關評估並無充分考慮附近已承諾及規劃的發展；以及
- (n) 青衣南的居民普遍反對在申述地點進行擬議公屋發展。他促請城規會反對因進行公屋發展而對申述地

點作出的土地用途地帶修訂，並把申述地點回復至其原先的「休憩用地」地帶。

R414/C213 – 黃裕美

23. 黃裕美女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她居於藍澄灣，是家庭主婦，負責教導子女。城規會讓申述地點用作房屋發展，是錯誤的做法，因為該用地是藍澄灣居民唯一的綠化和休憩空間。城規會應同情居民的情況。倘城規會堅持把申述地點用作發展，她無法再教導子女分辨對錯；
- (b) 視覺評核中所提供的擬議公屋發展的電腦合成照片，並非從藍澄灣的瞭望點攝製，這是荒謬的做法，因為藍澄灣雖然是一個私人發展項目，但藍澄灣卻最受擬議發展所影響。委員或許未能了解擬議發展如何影響藍澄灣，以及擬議公屋發展日後的居民如何因這個設計而飽受其苦；
- (c) 藍澄灣的單位需要依賴空調，居民亦須長期關上窗戶，以緩減周圍的交通和污染用途所造成的灰塵和噪音影響。申述地點的樹木有助於為藍澄灣提供鮮風；
- (d) 藍澄灣附近的道路網的交通意外和其他緊急情況(例如水管爆裂)往往會引致嚴重的交通擠塞，對青衣南的居民構成極大滋擾。從二零一五年七月至二零一六年一月，至少發生了八宗類似事故，大部分意外均與貨櫃車有關。在發生嚴重交通擠塞時，慶幸沒有出現火警或其他緊急事故，否則區內居民的生命便會受到威脅。雖然政府的代表指貨櫃碼頭和物流用途的車輛交通大部分會繞過住宅區，但事實並非如此；
- (e) 雖然政府已建議增加巴士路線數目和加密現有公共交通服務的班次，以應付日後居民的需要，但因為已有不少巴士路線行走該道路，故青衣路的道路容

量有限，以及該道路的行車線經常會封路以進行工程。擴闊該道路亦不大可能。當貨櫃車在埃索油站外排隊或在迴旋處轉彎時，往往會阻塞道路。擬議公屋發展的人口遷入後，現時的交通問題會惡化加劇；

- (f) 她質疑申述地點的擬議商業中心如何能容納所有擬設的福利設施連同為居民而設的配套零售和食肆用途。倘該商業中心無法為日後的居民提供足夠的配套設施，他們便須前往其他地區，或與現時的居民爭用有關設施；
- (g) 她懷疑，在改劃用途地帶建議中，當局是否已計及為新增人口提供醫療服務的事宜。葵青和荃灣區主要依靠瑪嘉烈醫院和仁濟醫院的服務，但該兩間醫院的承受能力已接近飽和。青衣南的空氣尤其受到路上的貨櫃車污染，進而影響居民的健康。倘把申述地點用作房屋發展，區內醫療服務的負擔將會增加；
- (h) 青衣西北部有類似的斜坡用地，該等用地面積較大，可用作公屋發展。在該等用地進行公屋發展的成本應較在申述地點為低。城規會不應把申述地點用作「見縫插針」式發展；以及

[李美辰女士此時到席參加這個會議環節。]

- (i) 她曾參加在申述地點植樹的活動。由於申述地點樹木數量多，要為所有被砍伐以便進行發展的樹木進行補償栽種，是不大可能的。

R 4 2 6 – 譚嘉諾

R 1 7 6 – 潘妙娟

24. 潘妙娟女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她最近才收到有關文件，因此沒有足夠的時間了解文件的內容；

- (b) 有關的交通影響評估做得很差，亦不準確。選擇在二零一五年三月三十一日進行交通調查，並不合理，因為那是長假期前的一天，學生及一些人已放假。以長宏邨作為調查地點亦不恰當，因為該邨有巴士及小巴總站，乘客在該處容易上車；擬議公屋發展則在該等交通路線的中途位置，在早上的繁忙時間很難上車；
- (c) 青衣南的居民十分依賴青衣南橋作為他們通往市區的通道。倘該橋上發展交通意外引致該橋堵塞，青衣南的交通便會癱瘓。某天早上，她由藍澄灣前往青衣港鐵站，便花了個半小時，因為有一宗交通意外令該路阻塞。在二零一六年四月二十二日上一次會議完結後，她由藍澄灣步行至青衣港鐵站，目的是估計這段路程需時多久，結果是需時約 35 分鐘。然而，由於要經過貨櫃車停車場及工業區，沿途的街道環境令人不暢快。由於申述地點的發展建議存在問題，葵青區議會全體 24 名區議員均要求政府擱置有關建議；
- (d) 申述地點的擬議發展加上附近的青俊苑發展項目，會為該區帶來共約 15 000 名新增人口。預計很多年輕人會遷入該些新發展項目居住，再加上未來幾年居民所生的兒女，人口或會進一步增加。申述地點內擬議商業中心的總樓面面積約為 4 000 平方米，實不足以應付居民的需要；
- (e) 她同意為擬議發展拍攝電腦合成照片的瞭望點應位於公眾地方。然而，她不明白為何當局不選取一些公眾地點作為瞭望點，例如藍澄灣的小巴士站、通路天橋及平台、埃索加油站及香港專業教育學院(青衣分校)。規劃署為電腦合成照片選取的瞭望點具誤導性；
- (f) 在上一次會議上，一名政府代表指埃索油站不會危及毗鄰的住宅發展，因為該處並非石油氣供應站。然而，根據《香港規劃標準與準則》，加油站的主要功能是为汽車提供入油設施、空氣和水。一般而

言，除非另有註明，汽車用燃料可指汽油、柴油、油及石油氣。除另有條文訂明外，加油站一般是指傳統的加油站、汽油連石油氣加氣站和石油氣加氣站。此外，就已建設區內的加油站而言，應選擇位於較空曠而不被其他發展包圍的地點。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。明顯地，高度為主水平基準上 140 米的發展並非低建發展，而申述地點的擬議公屋發展亦不符合《香港規劃標準與準則》的規定；

- (g) 由於藍澄灣的服務式住宅大樓被其南面及東面三幢長形酒店大樓阻擋，東面及南面的風無法吹至服務式住宅大樓。倘在其西面興建一幢主水平基準上 140 米的新房屋大樓，藍澄灣的通風會進一步被阻擋；
- (h) 在住宅單位內量度噪音水平時應打開窗戶，然而環境保護署(下稱「環保署」)卻要求藍澄灣的居民在進行測量前把窗關上，令所得噪音水平勉強合乎有關標準。倘申述地點日後的公屋單位採用開敞式窗戶，她質疑其噪音水平可否符合標準。雖然《香港規劃標準與準則》載有紓解噪音及眩光影響的規定，但政府在規劃申述地點作房屋用途時，並無遵照有關規定；
- (i) 當局於一九九零年代規劃九號貨櫃碼頭發展時，把申述地點規劃作美景花園的休憩用地和緩衝區，以作補償。然而，政府代表在上一次會議上表示，擬議公屋發展亦是一個緩衝區，這並不合理。根據《香港規劃標準與準則》，緩衝區是指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。緩衝區內的可接受用途包括倉庫、冷藏庫、停車場、美化市容地帶及休憩用地。其他較不易受滋擾用途，例如商業和政府／機構設施，亦可考慮。住宅用途肯定不是緩衝區內的可接受用途；以及

- (j) 文件指申述地點內的 1 800 棵樹全都不是古樹名木，但很多樹木是由藍澄灣居民種植，故有深厚感情。《香港規劃標準與準則》訂明不可輕率地砍伐樹木。倘無法在原來位置保存樹木，應在可行的情況下把樹木移植。因此，倘因為要進行發展而要把這些樹木移離申述地點，政府應在附近物色另一塊面積相若的用地，把申述地點的所有樹木移植過去。

R751 – Leo Chow

R757 – Chow Cheuk Hin

R758 – 蔡詩敏

R907 – 吳先生

R919/C185 – 吳嘉豪

C184 – Ha

C186 – Hang Yi

25. 吳嘉豪先生在席上提交其陳述稿，供委員參考。吳先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他在會議前僅數天才收到這份篇幅很長的文件，須花很多時間來了解內容。與已公布進行公眾諮詢的擬議公屋發展原本的設計相比，申述地點的公屋大廈數目已由五幢減至四幢，而大廈的座向也有改變。對原來設計沒有意見的一些藍澄灣居民，可能對新計劃有意見。例如，按原先的計劃，他的單位仍可透過第 4 座與第 5 座之間的大廈間距得到些許通風和日照，但按新計劃的設計，第 4 座會把他的單位完全阻隔。雖然空氣流通評估報告顯示，發展申述地點後，藍澄灣的通風表現可以改善，但他不能想像其單位在面向第 4 座實心外牆的情況下，通風會怎樣得到改善；
- (b) 儘管規劃署說把公屋大廈由五幢改為四幢只是回應公眾的意見，事實上有關改變僅是用來符合空氣流通評估的要求，因為五幢公屋大廈的計劃在通風方面不能達致一個可接受的結果；

- (c) 在申述地點附近有兩個已承諾進行的住宅發展項目，一個是仍在施工的青俊苑，可為超過 1 000 人提供 465 個單位，另一個是位於細山路的用地，目前正以招標方式出售，可為超過 2 000 人提供約 600 個單位。在有關的交通影響評估中，並非所有的交通調查均有考慮該兩個新發展項目新增人口的情況；
- (d) 有關交通影響評估進行了三次交通調查。第一次在二零一五年一月二十九日於三個道路交界處進行，以調查車輛的流量。第二次在二零一五年三月三十一日於長宏邨進行，以調查公共交通服務的乘客需求。第三次在二零一五年四月二十八日於長青邨進行，以調查專營巴士和固定班次服務的小巴路線。該三次調查都是在一日內完成。交通影響評估根據每項調查的一個樣本來達致結論，並不合理，這會顯著偏離實際情況。較為適當的做法是在一個星期的五個周日內進行調查，這樣可獲得較實際和可靠的結果；
- (e) 二零一五年一月二十九日的交通調查是在青衣交匯處、青衣路與青康路的交界處，以及青衣路與細山路的交界處進行。該些交界處之間的路段因各項工程持續有封路情況，這些工程包括道路維修工程、地下水管更換工程，以及公用事業機構就地下的電纜和管道進行的維修保養工程。青衣交匯處是一條雙線道路，但其中一條行車線在過去兩年因水務工程而封閉，對道路交通造成極大干擾。然而，有關的交通影響評估並沒有評估或提及臨時封路措施對區內交通的影響；
- (f) 交通影響評估估計，考慮到申述地點、青俊苑和細山路用地目前的人口和因新發展項目而遷入的人口後，三個路口在早上的繁忙時間的運作表現將介乎約 59% 至 79%。須留意倘其中一條道路或路口因道路封閉而受阻，相關的路段會變成樽頸，阻礙交通流動。事實上，區內道路的車流已飽和，不能應付進一步增加的人口；

- (g) 由於該區有很多大型的物流中心，區內道路多為貨櫃車和重型貨車使用。貨櫃車佔用的道路空間相等於兩至三架汽車所佔用的空間。當一輛貨櫃車在道路上轉彎，便會佔用兩條行車線，因此佔用更多路面。有關的交通影響評估也沒有評估或提及這些情況；
- (h) 為擬議的公屋發展增設一個新的車輛進出口，以及在青衣路設置一個供巴士和小巴使用的新路旁避車處後，道路會由兩線改為一線，並會變得更繁忙。有關的交通影響評估沒有評估這項改變所帶來的交通影響；
- (i) 交通影響評估建議興建一條連接青衣路和青鴻路的支路，但由於在評估後，估計交通流量稍微超出道路容車量，故已擱置這項建議。事實上，當局可考慮透過採用一些交通管理措施把一些交通從青衣路分流出來，例如只容許私家車和公共交通車輛使用有關支路，藉以保留興建該支路的建議；
- (j) 二零一五年三月三十一日於長宏邨進行的交通調查顯示，於早上最繁忙時間，據觀察所見，長宏邨公共交通服務的乘客需求為 1 776 人，佔長宏邨人口的 14.34%。根據這個調查結果，估計在早上最繁忙的時間，擬議公屋發展項目所產生的乘客需求為 1 861 人，即佔擬議發展項目估計人口的 14.34%。然而，為期一日的交通調查是在長復活假期前一天進行，其時有很多學生和工人已放假而無須出外。根據政府統計處二零一五年的統計數據，就業人士佔人口的比率為 51.77%，而學生佔人口的比率為 16.02%，兩者合共 67.79%。若把這個比率應用在擬議公屋發展項目約 13 000 人口，則會有約 8 800 人外出工作或上學；倘這些人士有 50% 會使用公共交通，估計的乘客需求為 4 400 人，遠較交通顧問所估計的數字為高。倘調查可在較長期間及在適當日子進行，結果可能比較可信；

- (k) 二零一五年四月二十八日有關巴士和小巴路線載客率的調查是在長青邨青桃樓的巴士和小巴站進行，但大部分人乘搭巴士和小巴的車站則在青槐樓的前一個站。進行交通調查的位置並不適當；
- (l) 根據公共交通服務的估計乘客需求為 1 861 人，交通顧問進一步估計，15.5 輛巴士的載客量足以應付擬議公屋發展日後人口的需求，這估計假設所有乘客會乘搭同一線巴士前往同一目的地，而且並未顧及青俊苑和細山路用地的需求。不過，依照他在長青邨、美景花園和藍澄灣的觀察所得，在早上一半人數會乘搭巴士，另一半會乘搭小巴。顧及乘客所選擇的路線，以及因申述地點、青俊苑和細山路用地新增的人口，並採納他所估計的乘客需求數字，在全面發展後，需要 176 輛巴士和 24 輛小巴來滿足該區的公共交通服務需求，遠較交通顧問作出的估計為高；
- (m) 關於受歡迎的 42A 號巴士路線載客率的研究，交通顧問估計當擬議公屋發展項目入伙後，會欠缺 1.2 輛巴士。然而，若採用他所估計的乘客需求數字，並計及申述地點、青俊苑和細山路的用地的新增人口，則估計會欠缺 8.6 輛巴士；
- (n) 由於近年在該區所開設的物流中心愈來愈多，在青衣南道路上行駛的貨櫃車數目顯著增加，但交通影響評估卻完全忽略區內的貨櫃車流量；
- (o) 雖然政府認為在青衣交匯處已有一個行之有效的分流機制，把來自青衣南橋的貨櫃車分流至青衣路的較下路段，而往住宅地區車輛則分流至青衣路的較上段，但這並非真實的情況。事實上，很多貨櫃車會往青衣路較上段的埃索加油站，並在路上排隊等候；
- (p) 政府並沒有與巴士公司及小巴經營者聯絡，了解他們是否有資源提供額外服務，以滿足區內超過 16 000 人新增人口的需求。政府數年前為葵涌葵

聯邨 4 座公屋大樓進行規劃時，亦承諾會增加公共交通服務，以滿足新增人口的需求。可是，在該等發展完成後，儘管葵青區議會一再提出要求，交通服務卻未見改善或增加。如果公共交通服務供應商沒有資源提升服務，青衣南的交通很快便會癱瘓；

- (q) 就申述地點的擬議公屋發展，當局只建議提供共 180 個停車位，包括 126 個汽車停車位、35 個電單車停車位，以及 19 個輕型貨車停車位。毗鄰的長青邨有 525 個停車位供 4 800 個單位使用，車位供應遠較擬議公屋發展為多，但仍未能滿足居民目前的停車需求。可以預計，由於擬議的發展缺乏足夠停車位，路旁非法停車的情況會更普遍，對區內交通造成負面影響；
- (r) 青衣路的上段在上午繁忙時間經常因為交通意外堵路而出現交通擠塞。這些擠塞情況嚴重延誤居民上班的路程；
- (s) 他留意到負責進行交通調查的顧問公司僱員質素十分參差，當中有些極不專業。鑑於交通影響評估的結果不可靠，亦有誤導成分，他促請有關方面應重做交通影響評估；
- (t) 申述地點易受不同噪音源(包括在其東北面進行的初步污水處理工程、其東南面的九號貨櫃碼頭、其南面的昂船洲大橋公路，以及其北面的埃索油站)的嚴重噪音影響；
- (o) 環境顧問在二零一五年二月三日在申述地點三個位置進行的噪音調查顯示，從固定噪音源量度得的噪音水平，均超過分別是 60 分貝(A)和 50 分貝(A)的日間和夜間可接受噪音水平。在用地北面邊界位置(該處貼近 24 小時運作的油站)錄得的超標水平特別高。雖然政府指出，擬議發展的設計(例如減音窗)可納入噪音緩解措施，但有關措施的成效未能確定。此外，令人奇怪的是，顧問在報告的結論中關於對固定設備噪音影響所作的評估，竟隨便把日間

與夜間的可接受噪音水平，分別提高至 70 分貝(A) 和 60 分貝(A)；

- (p) 報告亦總結，採用噪音緩解措施後，預計會有超過 90% 的單位能符合道路交通噪音準則。根據《香港規劃標準與準則》，儘管住宅用途範圍對道路交通噪音源的可接受噪音水平訂為 70 分貝(A)，安老院的則為 55 分貝(A)，要求更為嚴格。擬議發展既然包括一所安老院，便應受 55 分貝(A)的噪音標準所限制，因此，即使採取緩解措施，單位的不符噪音比率亦應遠高於 10%；
- (q) 申述地點位處飛機航道，受飛機噪音影響。可是，噪音影響評估報告並無提供任何關於飛機噪音的評估；
- (r) 由於擬議發展只做了一個概括環境評估報告而非正式的環境評估研究，環保署表示在技術方面對該份報告沒有意見，因為報告內不含量化評估。規劃署說環保署認為擬議發展並沒有無法克服的問題，情況並非如此；
- (s) 環保署在二零零四年要求藍澄灣的發展須提供緊閉式窗戶、機械通風及空氣調節系統，作為噪音緩解措施，以緩減九號貨櫃碼頭的噪音影響。可是，似乎所有該等緩解措施均不會在申述地點的擬議公屋發展施行；
- (t) 青衣路的埃索油站並不是傳統的加油站，因為該站存有潤滑油供貨櫃車使用，構成高度危險。該油站與擬議公屋發展的第 4 座相距只有約 40 米。若該油站發生意外引發爆炸，擬議公屋發展的第 4 座可能會倒塌，更會進一步影響斜坡對下的藍澄灣建築物，災情難以想像。應促請規劃署及房屋署與消防處聯絡，以確定該油站對其周邊住宅用途範圍的潛在威脅。亦須注意，《香港規劃標準與準則》訂明，若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方。倘未能符合這項規定，則油站附近的建築物只適宜為低層建築物。

- (u) 《香港規劃標準與準則》規定，任何時間均須提供通往渠務專用範圍的無限制車輛通道。除非情況特殊，否則，有關範圍內一般不得設置構築物。然而，擬議發展的第 3 和 4 四座位處渠務專用範圍旁邊，並有一條通往第 4 座的車輛通道橫跨該專用範圍，這並不符合《香港規劃標準與準則》的規定；
- (v) 青衣南缺乏休憩用地及康樂設施，該類設施大多設於青衣北。在二零零零年，當城市規劃上訴委員會考慮一宗擬將位於上環餘樂里一幅土地從休憩用地改劃作住宅用途的上訴個案時，委員會裁定，為一個範圍提供休憩用地的計算方法，應以 200 米步距為計算基礎。因此，規劃署為青衣南提供休憩用地進行計算時，把遠離青衣南的休憩用地計算在內，然後聲稱供應足夠，這並不合理；
- (w) 根據《香港規劃標準與準則》，當局應為青衣南現有的 30 000 人口提供六個兒童遊樂場，但現時只提供了三個兒童遊樂場。當申述地點的擬議公屋發展完成後，區內人口會進一步增至 43 000 人，但卻沒有計劃增設兒童遊樂場，以供區內人口使用；
- (x) 申述地點對青衣南的居民是一個重要的綠色緩衝地帶，能有助阻隔九號貨櫃碼頭的噪音和污染，並為附近居民提供休憩空間；
- (y) 在斜坡上進行建造工程的成本很高。康文署指出，申述地點的斜坡坡度介乎 20 度至 38 度，因為太斜而不宜發展康樂設施。然而，規劃署卻認為申述地點適宜作房屋發展，而且未來建築物的高度可能高達主水平基準上 140 米；
- (z) 難得的是，不同政治背景的葵青區議會區議員一致反對及要求擱置該發展建議。可使全體區議員看法

一致的唯一理由是，在申述地點進行擬議發展存在問題，申述地點不適合作擬議發展用途；

- (aa) 他促請城規會要求重做交通影響評估及噪音影響評估。亦應就提供休憩用地及康樂設施、油站對四周住宅用途範圍的影響，以及擬議發展對渠務專用範圍的影響這幾方面進行研究，因為該等議題均不符合《香港規劃標準與準則》的規定。此外，應盡早完成環境評估研究，以向環保署提供量化環境評估結果，讓該署提供意見。城規會不應批准該發展建議，直至有關評估和研究完成為止；以及
- (bb) 他建議，擬議公屋發展的第 4 座應從計劃中刪減，因為該第 4 座接近油站、渠務專用範圍及排污處理工程，而最受噪音影響。騰出的土地範圍可用作發展其他康樂設施，以滿足區內居民的需要。

R 561/C 223 – 張玉珍

26. 張玉珍女士作出陳述，要點如下：

- (a) 若干年前，她在藍澄灣居住，在中環上班。由於從藍澄灣乘車到她工作的地方，需時太長，不太合理，令她無法忍受。後來她遷出藍澄灣，但最近又搬回居住，因為她已退休。由於交通情況差劣，藍澄灣並非在職人士的合適居住地方；
- (b) 藍澄灣的居民亦受到附近貨櫃碼頭運作時持續不斷的噪音所滋擾；以及
- (c) 擬議房屋用地的樹木為藍澄灣的居民提供了唯一的休憩空間。該處樹木的樹根有助穩定斜坡。倘樹木因房屋發展而被移走，藍澄灣會受到山泥傾瀉的威脅，通路天橋和藍澄灣的樓宇結構安全亦會受到影響。

R 575 – 張美媚

27. 張美媚女士作出陳述，要點如下：

- (a) 她反對在申述地點進行擬議公屋發展，因為這個建議不公平，所進行的技術評估亦不詳盡。她要求擱置這個發展建議；
- (b) 公眾或會認為藍澄灣的居民因為自私才反對這個發展建議，但其實藍澄灣、美景花園和長青邨的居民全部都是受害者。第一任行政長官致力增加房屋量，其政策向發展商傾斜，藍澄灣正是在他任內發展而成。城規會在施加附帶條件的情況下批准該項發展並容許該項發展作為服務式住宅樓宇出售之前，應該先考慮當時的相關環境評估。美景花園和長青邨的居民當時同意藍澄灣的發展，以換取政府承諾把申述地點維持作為休憩用地和緩衝區，不會進行任何形式的發展。他們亦期望藍澄灣的發展可有助改善該區的交通狀況。不幸地，當服務式住宅樓宇入伙後，以及當藍澄灣的三間酒店在二零零四年啓用後，超過 5 000 名新增居民以及酒店住客開始與他們爭用公共交通服務和道路空間，但他們仍繼續受九號貨櫃碼頭的噪音滋擾。申述地點的翠綠景致是美景花園和長青邨居民從藍澄灣發展項目中所獲得的唯一好處。倘政府執意要在申述地點進行擬議發展，不但會剝奪美景花園和長青邨的居民唯一得到的補償，而且將來入住的 12 000 名新居民亦會與他們爭奪日常的必須設施。這對美景花園和長青邨的居民是完全不公平的；
- (c) 她留意到有一名長青邨居民支持土地用途地帶修訂以興建擬議公屋發展。這名居民似乎誤解發展申述地點會有助長青邨重建。然而，香港房屋委員會(下稱「房委會」)已表明沒有計劃重建長青邨。若該名居民知道真相，他或會加入反對擬議公屋發展；
- (d) 非專業人士要明白這個項目的技術評估並非易事。該等技術評估的結論大致上指擬議公屋發展對於該

區不會造成無法克服的問題。然而，鑑於區內居民現時無法預見附近青俊苑和細山路用地已承諾的發展項目對其生活的實際影響，因此在評估報告中，當局就該等發展可能產生的影響作出假設，是不公平的做法；

- (e) 環境評估報告指出，在擬議公屋發展中，超過 15% 的單位所受的噪音影響會超過 70 分貝(A)的噪音限制，而當落實噪音緩解措施後，仍有 10% 的單位所受的影響會超出噪音限制。她懷疑藍澄灣現時所採用的同類噪音緩解措施會否應用在擬議發展中。事實上，藍澄灣的緩解措施(即機械式通風和空調)是不切實際的，因為這會影響居民的健康。她自從搬進藍澄灣後，便受呼吸問題所困擾。她的醫生建議她把單位的窗戶打開，呼吸鮮風。倘擬議公屋單位亦須依賴機械式通風，並把窗戶關上作為噪音緩解措施，則居民的健康肯定會受到威脅；
- (f) 藍澄灣單位的自然通風已被其南面和東面的三幢酒店樓宇所阻擋。倘西面再建有一幢新的房屋樓宇，則藍澄灣只剩下一道狹窄的空隙可作自然通風之用，而空氣流通評估報告卻指藍澄灣的通風表現會有所改善。她懷疑是否有評估報告可證實擬議公屋發展不會對藍澄灣的機械式通風系統的引入鮮風產生負面影響；
- (g) 有關文件提到青衣居民會依賴毗鄰的荃灣和葵涌區的醫院設施。考慮到申述地點、青俊苑和附近的細山路用地的新發展會帶來約 20 000 新增人口，青衣將會缺少 1 166 張醫院病床。由於申述地點只是葵青區 13 塊具潛質的房屋用地的其中一塊，她質疑區內的醫療設施是否可支援上述所有的發展；
- (h) 在斜坡上進行發展的成本遠較在平地上的高昂，政府應審慎使用公帑，並應揀選發展成本較低的用地來發展公營房屋；

- (i) 她曾參加申述地點的植樹活動。倘申述地點用作公屋發展，首先犧牲的是在該處生長的 1 800 棵樹木，她希望那些樹木可予以保留；
- (j) 青衣南主要是規劃作港口後勤用途，不適合作大型房屋發展。應擱置申述地點的擬議公屋發展。取而代之的是，政府應重建長青邨，以增加房屋單位的數目和改善長青邨居民的居住狀況。由於康樂設施集中在青衣北，政府應考慮利用申述地點來發展康樂設施，以服務青衣南的居民；以及
- (k) 當局應進行更透徹的公眾諮詢，以收集公眾對於青衣區適合作公屋發展的用地的意見。

R 584 – 蘇尚俊

28. 蘇尚俊先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他反對在申述地點進行擬議公屋發展；
- (b) 他於二零一二年遷入藍澄灣。他的單位自然通風及採光情況都很差，全年少於 3% 的時間有日照。他遷入該單位後，健康及日常生活都受到負面影響；
- (c) 從其單位處望可見到部分申述地點，倘落實擬議公屋發展，其單位的景觀便會完全被有關發展的第 4 座阻擋，變得不見天日，通風及採光情況會進一步惡化；
- (d) 擬議公屋發展的幾幢住宅大樓的單位設計緊連在一起，形成屏風效應；新加坡的公屋單位設計較為理想，單位之間有間距，以助通風。倘政府僅以在申述地點興建最多的單位作為目標而不顧及通風的重要性，則居於單位內的市民，其健康會迅速變壞，因而影響香港的整體勞動力。

[會議小休五分鐘。]

[林光祺先生此時離開這節會議。]

R 589 / C 342 – 周文翰

R 641 – 周志常

R 686 – 麥婉萍

29. 周文翰先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他自二零零四年起當藍澄灣入伙時便入住至今。他覺得被發展商欺騙，因為藍澄灣所在的用地並不適宜作住宅發展；
- (b) 藍澄灣居民飽受毗鄰九號貨櫃碼號所造成的嚴重噪音、空氣及眩光影響。三間酒店的住客亦對居民造成滋擾，以及與居民爭用公共交通設施；
- (c) 由於藍澄灣用地在分區計劃大綱圖上劃作「商業」地帶，政府為該區規劃配套設施時，並沒有視藍澄灣為正常的住宅發展，亦忽視該處逾 1 500 個單位的居民的需要。很多現有配套設施(例如青衣路上段的斑馬線及青鴻路遊樂場)均是居民爭取多年才獲提供的；
- (d) 藍澄灣很多問題現時仍未解決，例如居民早上須輪候很久才可登上小巴；附近物流中心最近開業，其工人亦與居民爭用小巴服務；
- (e) 在申述地點發展公屋的建議，會把藍澄灣唯一的休憩用地奪去。二零零五／二零零六年間，他和很多鄰居都有參加申述地點的植樹活動，居民每天見證着樹木的成長並建立了深厚的感情。不可單是因為那些樹木並非古樹名木或稀有物種，便輕率地將之移除。倘樹木的健康狀況不理想，政府有責任加以護理；
- (f) 藍澄灣機械式通風系統的鮮風口，位於各座一樓，並面向申述地點，這讓藍澄灣的居民可呼吸來自申述地點的樹木所產生的氧氣。倘政府砍伐申述地點

全部 1 800 棵樹以發展房屋，就是奪去居民呼吸新鮮空氣的權利；

- (g) 香港的病床普遍短缺。二零一六年三月，香港進入冬季流感高峰期，仁濟醫院的病床佔用率達 124%。荃灣及葵青區的三間醫院(即仁濟醫院、瑪嘉烈醫院及葵涌醫院)共有 3 212 張病床，而荃灣及葵青區的總規劃人口約為 816 000 人，相等於該兩區每 1 000 人才有 3.9 張病床，低於全港每 1 000 人有 5.2 張病床的數字。由於葵青區病床短缺，政府不應在沒有相應增加病床數目的情況下，在該區進行進一步的發展；
- (h) 雖然藍澄灣三幢酒店大樓有助為服務式住宅樓宇遮擋九號貨櫃碼頭的眩光影響，但他詢問會否有其他措施(例如安裝不透光窗簾)以助擬議公屋發展遮擋眩光；
- (i) 政府的代表指出，青衣路上段主要為住宅區的私家車及其他車輛使用，下段則主要為貨櫃車及其他重型車輛使用，但事實並非如此。很多貨櫃車因為要前往埃索加油站而使用青衣路上段；藍澄灣很多私家車則要使用青衣路下段，因為藍澄灣停車場的入口設於青鴻路；以及
- (j) 區內很多交通意外均是由貨櫃車引起，因為貨櫃車司機的駕駛行為普遍較差，經常不遵守使用迴旋處的交通規則，並導致意外。

R 618 – 李浩強

30. 李浩強先生表示，雖然他看不明白該文件，但得知出席會議的鄰居皆投訴文件的內容，因為內容並不正確。發展建議沒有遵照相關的規劃準則。他質疑政府有否輸送利益予某方，或個案涉及行政失當。

R 654 – 林國基

31. 林國基先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他至今入住過三個藍澄灣單位。他所入住的第二個單位面向九號貨櫃碼頭的方向。雖然酒店大樓有助其單位阻擋九號貨櫃碼頭產生的部分噪音及眩光，但他仍受巨響和眩光滋擾，要全時間關閉單位的所有窗戶。其後，他搬到現居的中層單位，面向申述地點的綠色景致。他入住新單位兩年後，驚悉有關申述地點會用作公屋發展，認為此舉全不合理；
- (b) 他擔心擬議公屋發展施工期間，藍澄灣會受到很大滋擾。他表示在長青邨居住的外父和外母，正受到青俊苑建築工程的滋擾。日後落成的公屋大廈也會非常接近其單位；
- (c) 他的母親亦不願意跟他在藍澄灣一起居住，因該處缺乏如街市及銀行等配套設施，她要乘小巴往青衣港鐵站青衣城購買日用品，還要與酒店客人爭搭小巴。她認為藍澄灣不適合長者居住；
- (d) 青衣南部不適合作住宅用途，因該部分接近九號貨櫃碼頭和一些油庫。他留在藍澄灣居住，因為該處的樓價因居住環境欠佳而相對較低；以及
- (e) 他留意到政府在申述地點進行了前期地盤勘察工程，並已移除逾 100 棵樹。

[伍穎梅女士此時暫離這節會議。]

R 775 – 黃憲承

32. 黃憲承先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他一向支持政府的政策，但強烈反對現時申述地點的發展建議。鑑於申述地點狹窄、擠迫、地形傾斜

和通風差，政府不應盲目選址，以申述地點作「見縫插針」式公屋發展。

- (b) 全球掀起綠色生活潮流。由於申述地點飽受九號貨櫃碼頭的負面環境影響，環境污染問題嚴重，加上交通狀況差劣，並不適合作房屋發展。區內居民使用該區的設施，也要與酒店住客、專上學院學生、物流中心的工人一起競爭。隨着區內人口增加，問題亦會加劇；
- (c) 申述地點的林地具高保育價值，因為該處是青衣南部的綠化緩衝區，亦是附近住宅發展的休憩空間。移除林地對現時和日後居民的健康不利；
- (d) 他和家人有過敏性鼻炎的問題。藍澄灣附近的空氣非常混濁。其單位僅有兩扇面向申述地點的窗可以打開作自然通風之用。申述地點的擬議發展會令他們失去可引入新鮮空氣和陽光的唯一源頭；
- (e) 通往該區的通道有限，加上擬議發展接近該油站，對該區居民的生命會構成威脅；以及
- (f) 城規會應為市民規劃更美好的環境，而不是破壞環境，為該區增添更多問題。

R 904 – 黃愛玲

33. 黃愛玲女士作出陳述，要點如下：

- (a) 雖然她反對為申述地點擬議公屋發展而提出的用途地帶修訂，但不反對為有需要的人士進行公屋發展；
- (b) 她懷疑申述地點日後的居民在入伙前是否會獲告知該區的惡劣居住環境。倘政府只提供單位給居民，卻不關心申述地點的問題，實屬完全不負責任的行為；

- (c) 申述地點的樹木有助鞏固斜坡，節省政府維修斜坡的成本。倘為進行發展而砍伐那些樹木，斜坡的穩定性會受到影響；
- (d) 她向委員展示一幅有關申述地點的照片，這是從她居住的單位拍攝所得的。擬議公屋發展第 4 座會非常接近藍澄灣與埃索油站的通路天橋；
- (e) 青衣交匯處至青衣路與細山路交界迴旋處的路段經常有道路工程進行。每年約有三分之一的時間，路面有一半的闊度會封閉，以供政府及其他公用事業公司進行道路工程，只餘下有限空間供車輛通過。頻密的道路工程嚴重影響該區的交通；以及
- (f) 藍澄灣居民無法接受該房屋建議。城規會應為香港作出適當的規劃，使香港成為更宜居的地方。

R 170 – 黃嘉輝

34. 黃嘉輝先生作出陳述，要點如下：

- (a) 圍繞藍澄灣、美景花園及長青邨佔地約 0.5 平方千米的所涉用地會新增約 15 000 人口，佔目前人口的 60% 左右。他懷疑政府會否相應在該區提供額外 60% 的用地，以關設交通、休憩用地及社區設施等配套設施；
- (b) 緊貼藍澄灣服務式住宅樓宇東面是長 300 米的長形酒店大樓。藍澄灣向東的單位全年難以有陽光照入，倘把藍澄灣西面的申述地點用作擬議公屋發展，則向西的單位會失去 40% 至 90% 的日照；
- (c) 酒店大樓已阻擋東至東南方向的天然通風。擬在申述地點進行的公屋發展會進一步阻擋西風吹入。雖然空氣流通評估報告指示南風可吹入藍澄灣，但緊貼藍澄灣南面位於青鴻路的用地已規劃發展作多層貨櫃車停車場或物流中心。豐樹物流中心最近開業後，很多重型車輛沿路駛往藍澄灣南面，吹向藍澄

灣的南風實際上是重型車輛排放的廢氣和化學物質；

- (d) 倘在已規劃的物流用途附近發展住宅用途，當局很大機會對日後的物流用途營運者施加較嚴格的限制，這對營運者不公平。他曾為所經營的業務申請設置小型危險品倉庫以貯存酒類，但申請因有關處所接近住宅用途而不獲批准；
- (e) 雖然在香港設置油站理應符合政府訂明的相關安全標準，但政府亦應管理與營運油站有關的潛在風險；
- (f) 雖然藍澄灣的服務式住宅樓宇因其前方建有 3 座酒店大樓而免受九號貨櫃碼頭的噪音、空氣及眩光影響，但擬議公屋發展的第 1 至 3 座大廈與九號貨櫃碼頭之間並無任何建築物以作保護，故會直接受九號貨櫃碼頭影響。這對日後的居民並不公平。當局應該一開始就阻止問題發生；以及
- (g) 根據其研究所得，貨櫃碼頭一公里範圍內的地方不適宜作住宅用途，因為貨櫃碼頭使用的重型機械及車輛排放多種有毒煙霧及化學物質。此外，香港現時並無法例規定船隻碇泊時必須關掉引擎以盡量減少對內陸地區造成污染。

C101－黃世傑

35. 黃世傑先生作出陳述，要點如下：

- (a) 他自小已在青衣居住；
- (b) 規劃署的規劃遠景是為香港市民營造稱心的生活環境，當中應包括闢設消閒及綠化公共空間。然而，申述地點的擬議公屋發展不符合規劃署所倡議的稱心生活環境；

- (c) 香港過往的高密度發展模式阻礙房屋單位的天然通風和日照，導致「沙士」爆發，證實不利於健康生活。在擠迫的環境下興建擬議公屋大廈可能會造成同樣的問題；
- (d) 空間感是一個重要的規劃概念。空間感並非單純以住宅單位的大小來衡量，而是心理和物理屬性構成的動態組合，包括對舒適和私隱的要求和感覺、室內布局、自然光線、空氣流通、社區情況及地區環境等。然而，擬議公屋發展並沒有考慮這樣的規劃概念；
- (e) 雖然在主要市區的地方有些油站十分接近住宅建築物，但其實這是因過往缺乏妥善規劃所致。政府不應在規劃申述地點時重蹈覆轍；
- (f) 良好的規劃應由所有人作出。當局規劃申述地點時應考慮持份者的意見。屬不同政治背景的葵青區議員均一致反對有關的發展建議，這正好向政府發出明確信息，就是市民不希望在申述地點進行擬議發展，因發展建議既不恰當，又有問題；以及
- (g) 青衣南的發展步伐太快，基建設施的供應未能配合發展，導致交通問題出現，並對居民的健康構成風險。城規會應審慎考慮對市民來說，什麼是良好的規劃。

[黎庭康先生此時離開這節會議。]

C77 – 楊金福

36. 楊金福先生作出陳述，要點如下：

- (a) 由於該區以前設有油庫，美景花園興建時須把原先規劃的四幢住宅樓宇刪除。他不知道在申述地點發展公屋後，可否在美景花園興建該四幢住宅樓宇；

- (b) 埃索油站十分接近申述地點的公屋大廈。香港以往曾有因油站過於接近住宅用途而被遷移的個案；
- (c) 他上班時經常要與酒店住客爭搭小巴。雖然政府曾表示可增加小巴服務的班次，但願意駕駛小巴的司機不多，而且目前的小巴司機普遍年邁；以及
- (d) 他一向支持政府的所有政策，倘當局繼續在申述地點進行擬議發展，他日後會反對政府。

37. 由於政府的代表、申述人、提意見人及他們的代表已完成陳述，會議進入答問環節。主席向出席者解釋，答問環節旨在讓委員加深了解分區計劃大綱圖的修訂，以及申述／意見的關注事宜。在答問環節中，會由委員提問，並由主席邀請申述人／提意見人／他們的代表及／或政府的代表回答。不應把答問環節視為讓與會者向城規會直接提問或各方彼此盤問的場合，儘管各人未必同意其他人的回應，這是可以理解的。

[伍穎梅女士在答問環節返回席上參加這節會議，而黃仕進教授則離開這節會議。]

環境影響

38. 一名委員詢問擬議發展的環境評估研究在何時進行。房屋署高級土木工程師康榮傑先生說，已根據擬議公屋發展項目最新的設計計劃進行初步環境評估研究。房屋署正與環保署聯絡，研究如何優化有關計劃的設計以改善發展項目的環保表現。由於要分析大量環保資料，因此需要一段時間敲定環境評估研究。初步環境評估研究的結果，與文件載述的概括環境評估結果大致相同。

39. 主席備悉，有申述人指一般安老院舍的噪音標準應為 55 分貝(A)而非一般房屋的 70 分貝(A)，因此詢問有關資料是否正確，以及是否有設計方面的措施確保申述地點的擬議安老院舍可符合噪音標準。房屋署的環境顧問鄧錦衡先生說，根據《香港規劃標準與準則》，在安老院舍內的診斷室和病房須符合道路交通噪音 55 分貝(A)的噪音標準，而住宅樓宇的噪音標準則為 70 分貝(A)。一名委員進一步查詢幼稚園的噪音標準。

鄧錦衡先生回應說道路交通噪音來源的噪音標準是 65 分貝(A)。吳嘉豪先生(R919/C185)回應主席說，根據《香港規劃標準與準則》，道路交通噪音 55 分貝(A)的噪音標準應適用於醫院、診所、療養院和安老院舍，而非只適用於安老院舍的診斷房和病房。

40. 委員要求進一步澄清安老院舍的噪音標準，鄧錦衡先生在回應時確定，倘申述地點內的擬議安老院舍只作住宿照顧服務，而非作任何診斷室或病房，道路交通噪音來源的噪音標準應是 70 分貝(A)。

41. 委員詢問《香港規劃標準與準則》的噪音標準是指過渡的噪音水平還是持續的噪音水平，鄧錦衡先生說，關於道路交通噪音來源方面，所量度的噪音水平是在一小時的時段內量度的平均水平；至於固定的噪音來源，例如九號貨櫃碼頭，則是在半小時的時段內的平均噪音水平。

42. 一名委員留意到擬議公屋發展的第 1 至第 3 座會受到九號貨櫃碼頭以及南面物流用途的直接環境影響，遂詢問倘居民須倚賴空調作為一項緩解措施，則有否就每個單位招致的額外電費作出估計。荃灣及西九龍規劃專員周日昌先生說，藍澄灣是規劃作一個緩衝區，以保護美景花園和長青邨的住宅發展免受九號貨櫃碼頭的噪音和眩光影響。由於藍澄灣緊鄰九號貨櫃碼頭，其服務式住宅單位安裝了機械通風系統和隔音玻璃，而其前面有相連長形的酒店大樓遮擋，作為環保緩解措施。至於部分不為藍澄灣阻隔的申述地點，是位於九號貨櫃碼頭外超過 300 米的地方。房屋署進行的環境評估研究初步結果顯示，申述地點某些單位預計的噪音水平會超過 70 分貝(A)的噪音限度，但若實施噪音緩解措施，則超過 90% 的單位可符合噪音限度。當局會探討採取適當的噪音緩解措施，例如設置隔音窗、建築簷片和設計建築物座向，使盡可能符合噪音標準。隔音窗的設計包含兩塊可讓空氣流入但阻隔噪音的玻璃嵌板。

43. 鄧錦衡先生回應一名委員的查詢時澄清，實施適當的噪音緩解措施後，根據最新的工程計劃設計，擬議發展會有 90% 以上的單位符合 70 分貝(A)的噪音標準。其中一個可行的噪音緩解措施是設置隔音窗；隔音窗已獲環保署確定為可大致把噪音水平減少 4 分貝(A)至 8 分貝(A)的有效方法。

44. 主席提問，可否特別找出目前的工程計劃設計中不符合噪音標準的單位，以及有什麼措施協助改善該等單位的噪音緩解表現。康榮傑先生回應說，儘管當局正優化擬議發展的設計，與房屋署發展的其他公屋用地比較，73 分貝(A)的最高噪音水平不算太差。房屋署的目標是在詳細設計階段藉施加進一步的優化措施達到 100% 符合噪音標準。

45. 一名委員提問，擬議公屋發展的初步環境評估研究有否評估九號貨櫃碼頭的眩光影響，周日昌先生說，該環境評估研究並不包括評估眩光影響。不過，由於申述地點離九號貨櫃碼頭超過 300 米，申述地點的眩光影響相對較藍澄灣為少。

46. 一名委員留意到為擬議發展進行的環境評估並非《環境影響評估條例》(下稱「環評條例」)所規定的法定環境影響評估(下稱「環評」)，遂有以下的提問：(1)該環境評估是否根據法定環評所規定的相同標準而進行；(2)所進行環境評估的結果採用了什麼評估準則；(3)倘該等單位最後不能 100% 符合噪音標準，政府有什麼責任；(4)在法定環評程序中，當擬議發展完成後會否進行環境管理及審核。該委員亦留意到，由於房屋署擬備的概括環境評估報告只是一項桌面研究，並無提供充分的環境資料，因此環保署沒有就此提出具體意見，遂詢問應否在具備更多具體資料時重新評估環境影響。

47. 周日昌先生回應說，由於根據環評條例，擬議的公屋發展並非一項指定工程項目，所進行的環境評估並非依循環評條例技術備忘錄所載的程序和技術標準來進行，但卻是根據環保署的規定來進行。在緩解噪音方面，環保署會考慮用地的狀況和工程計劃設計，並要求盡可能達到所有單位 100% 符合噪音標準。房屋署作為工程項目倡議人，有責任遵守環保署的技術規定。至於環保署提交的概括環境評估，該署表示預計擬議公屋發展不會造成無法克服的環境問題。房屋署正就環境評估研究與環保署緊密聯絡，以研究可如何優化其工程計劃設計，而最後的環境評估研究須獲環保署通過。康榮傑先生補充說，雖然環保署對 100% 符合噪音標準方面沒有嚴格的規定，但房屋署對全面遵守有關工程項目的噪音標準感到樂觀，因要緩解 73 分貝(A)的預計最高噪音水平並不困難。

48. 一名委員留意到申述地點確實受九號貨櫃碼頭的眩光影響，但就擬議發展進行的環境評估研究卻不涵蓋對九號貨櫃碼頭眩光影響的評估，遂詢問該發展建議會否納入任何設計措施，以緩解可能有的眩光影響。周日昌先生回應說，由於申述地點與九號貨櫃碼頭之間有相當的距離，與葵涌荔景區的住宅發展與貨櫃碼頭之間的距離相若，故預計不會有重大的眩光影響。因此，該發展項目不會提供特別的眩光影響緩解措施。

49. 一名委員詢問在申述地點興建單一方向建築物大樓是否可緩解九號貨櫃碼頭環境影響的一個方案，周日昌先生說，雖然使用單一方向建築物設計能有效緩解九號貨櫃碼頭的噪音影響，但房屋署正在探討採用可符合噪音標準的更佳建築物設計。

交通影響

50. 一名委員備悉青衣主要以南橋和北橋連接主要市區，並詢問該兩條橋的容量可否承受青衣所有已規劃發展項目，以及是否有涉及使用其他交通工具(例如渡輪或單車)的長遠規劃，以方便居民前往市區。運輸署高級工程師／葵青何廣鏗先生回應說，有不同的道路將青衣和周邊地區充分連接起來，青衣北橋及青衣南橋連接葵涌、昂船洲大橋連接西九龍、汀九橋連接新界西北以及青馬大橋連接大嶼山。倘任何外圍道路發生意外，市民仍可使用替代路線到達其他地區。當局現時沒有計劃為青衣興建一條新的外圍道路。根據就擬議公屋發展進行的交通影響評估的結果(評估已計及青衣附近的已承諾和已規劃發展所產生的交通)，擬議發展完成後，青衣南橋仍未達到其飽和量。

51. 主席備悉周文翰先生(R589/C342)提及新營運的豐樹青衣物流中心的工人會經常與藍澄灣居民爭用公共交通服務，並詢問周先生爭用情況最常發生的時間。周先生回應說，豐樹青衣物流中心全日 24 小時運作。物流中心的工人輪班工作，他們會在什麼時間都與居民爭用公共交通服務。

52. 一名委員問及區內貨櫃車的一般行車情況，周日昌先生以一張地盤平面圖作出解釋，貨櫃車及其他重型車輛由青衣南橋駛到青衣時，會左轉及駛經青衣路下段直接前往九號貨櫃碼

頭、毗鄰的物流中心及南面較遠處的貯油庫。前往毗鄰申述地點的住宅樓宇及香港專業教育學院(青衣分校)的其他車輛經過青衣交匯處後會駛往青衣路上段。在這樣的道路設計下，前往九號貨櫃碼頭及工業區的車輛及前往住宅區的車輛會大致上分開。潘志成先生(R373 及其他的代表)回應主席說，由於緊貼藍澄灣南面的青鴻路用地近幾年已發展作物流用途，有越來越多貨櫃車使用青鴻路，對藍澄灣造成更大的噪音和空氣影響。此外，其他申述人在先前陳述時所引述涉及貨櫃車的交通意外，皆在青衣路上段發生，證明貨櫃車實際使用該部分的青衣路，貨櫃車的行車並非如周日昌先生所指與住宅區的車輛分開。吳嘉豪先生(R919/C185)補充說，大量貨櫃車使用青衣路上段，因為貨櫃車需要經青康路及汀九橋前往屯門及元朗區或前往埃索加油站。

53. 一名委員備悉某些申述人／提意見人認為二零一五年三月三十一日進行的交通調查並不適當，因為調查當日是長假期前的一天，調查結果可能不準確，遂詢問進行交通調查的方法及調查結果是否恰當和正確。周日昌先生回應說，二零一五年三月三十一日於長宏邨進行的交通調查旨在幫助估計擬議發展計劃對公共交通服務的需求。根據調查結果，擬議發展對公共交通服務的需求，估計在早上繁忙時間的乘容需求約 1 800 人，相當於每天早上約有 4 000 至 5 000 人。這樣的結果與該發展的整體設計人口一致。調查亦顯示藉調整現有路線的班次，現有的公共交通服務足以應付擬議發展所帶來的額外需求。當局亦會在青衣路提供一個巴士和小巴路旁停車處，以應付日後可能增加的公共交通服務。房屋署的交通顧問梁健思先生補充說，公共交通服務需求調查是根據《運輸規劃及設計手冊》進行，於一天內進行調查亦符合慣常做法。所得調查結果已與運輸署同類監測數據作出比較，結果證實一致。選定長宏邨作進行調查的地點，是因為其性質、面積和實際環境特色與擬議公屋發展相似。吳嘉豪先生(R919/C185)回應主席說，根據其基於政府統計處統計數據的估計，擬議公屋發展約 13 000 預計人口中，有約 8 800 人要上班或上學，當中約 50% (即 4 400 人)會於上午最繁忙的時間使用公共交通服務。房屋署交通顧問對公共交通服務需求的估計與他的估計並不一致。

砍樹

54. 一名委員問砍伐申述地點約 1 800 棵樹後是否需要補償，如果需要，會如何補償所砍伐的樹木。周日昌先生回應說，就政府項目的樹木保育而言，發展局技術通告(工務)第 7/2015 號載列了一系列樹木保育考慮因素，例如樹種、高度、幹徑、樹冠闊度、觀賞價值、健康、形態和結構狀況、是否適宜移植及保育類別，以供工程項目部門決定把樹木保留、移植或砍伐前考慮。房屋署建築師楊雪心女士補充說，房屋署會遵守規劃大綱的綠化規定，並在切實可行範圍內盡可能致力在申述地點落實最佳的代償性植樹建議。

申述地點是否適合

55. 一名委員留意到申述地點會承受環境及交通方面的影響，而一些申述人／提意見人指出青衣北的用地比申述地點較適合作房屋發展，遂詢問當局有否考慮青衣北的用地作上述發展。周日昌先生回應說，青衣北的用地普遍長滿天然草木。青衣北現時亦有工業用途，當局未有評估以該處作房屋發展用途在交通方面的影響。因此當局現時並無在青衣北進行大型房屋發展的計劃。然而，視乎所進行的技術評估能夠確定對環境、交通視覺、通風、景觀及其他方面沒有無法克服的影響，當局日後或會考慮把青衣北的用地作房屋發展。至於申述地點，在一九九零年代該處由貯油庫佔用。申述地點現有兩個地台，貯油庫搬遷後植被開始生長。鑑於對房屋用地的迫切需求，以及申述地點的擬議公屋發展與周圍環境並非不相協調，也不會造成無法克服的影響，當局認為申述地點適合作住屋用途。

56. 同一名委員詢問青衣公園西北楓樹窩路另一塊用地可否作房屋發展，周日昌先生以一些以前的航攝照片回應說，該用地向來是植被茂密的天然斜坡。該用地與申述地點不同，申述地點先前形成地台並由貯油庫佔用。

57. 一名委員注意到某些申述人／提意見人提及青衣有 13 塊用地選定作房屋發展，遂問申述地點是否 13 塊用地之一，以及是否有一個整體計劃指導用地的發展。周日昌先生回應說，政府的政策是在全港物色適當的用地作房屋發展。據此，政府在葵青區物色了該 13 塊用地。當局已就政府可能發展該 13 塊

用地作住屋用途的意向諮詢葵青區議會。一些用地的土地用途改劃，包括作公營及私營房屋發展的大窩口、荔崗街、長宏邨及細山路用地，已獲城規會考慮。更多改劃土地用途地帶的建議會在當局完成相關可行性研究後提交城規會考慮。

申述地點及附近的土地用途

58. 一名委員詢問申述地點及藍澄灣南鄰土地的規劃用途，周日昌先生回應說，該用地現時用作臨時停泊貨櫃車及貨櫃存放場。根據《香港港口規劃總綱 2030》，該用地擬作多層停車場發展，以加強港口的長遠發展，但須待進行詳細的可行性研究。

59. 一名委員詢問申述地點的附近地方自一九九七年以來有何轉變。周日昌先生根據一幅一九九二年的航攝照片回應說，申述地點及其南面一帶土地當時由貯油庫佔用，而九號貨櫃碼頭用地尚未進行填海。後來，貯油庫遷往別處，當局亦規劃並興建了九號貨櫃碼頭。發展藍澄灣，是要作為九號貨櫃碼頭的屏障建築物；藍澄灣以南的地方則改作物流及貨櫃相關用途。當局又闢設了美景遊樂場，而申述地點則變成一塊長滿植物的空置用地。

60. 同一名委員詢問，從土地用途規劃角度而言，保留長滿植物的申述地點作為緩衝區，用以隔開其南面的貨櫃碼頭及相關後勤用途、工業廠房及油庫與北面的住宅用途，會否較為適當。周日昌先生回應說，當局發展藍澄灣，是作為緩衝區，以保護西北面的住宅用途免受九號貨櫃碼頭造成的環境影響。倘能證明申述地點的擬議公屋發展不會產生不可接受的影響，則在申述地點發展房屋應該沒有問題。

61. 一名委員詢問，一些申述人／提意見人指稱，為興建九號貨櫃碼頭，當局以申述地點作為補償美景花園及長青邨居民的緩衝區，就此政府文件有沒有相關的記錄。周日昌先生回應說，申述地點種滿植物作為園景緩衝區，但並非補償區，因為在規劃方面並無補償的概念。張美媚女士(R575)表示，根據《青衣分區計大綱核准圖編號 S/TY/26》的《說明書》的第 7.7.4 段，「美景花園現有住宅前面的休憩用地，不單為居民

及毗鄰工業學院的學生提供多種康樂設施，還充當該處住宅與貨櫃碼頭之間的緩衝地帶」。

發展建議

62. 一名委員就建築物高度提問，周日昌先生回應說，藍澄灣的建築物高度約為主水平基準上 143 米，擬議公屋發展的最高建築物高度為主水平基準上 140 米。

63. 主席詢問申述地點內擬議商業中心的規模和位置，以及擬議安老院舍的樓面面積。楊雪心女士回應說，商業中心的擬議總樓面面積為 4 000 平方米，但不包括福利設施(包括安老院舍)的總樓面面積。商業中心將設於有關發展的第 2 及第 3 座附近，樓面空間多於一層。申述地點內將按社會福利署的要求關設可供運作實用樓面面積約為 1 100 平方米的安老院舍，提供 100 個宿位。

64. 一名委員詢問擬議發展第 4 座的設計人口，以及該數字佔整項發展總人口的百分比。楊雪心女士回應說，第 4 座將提供約 1 200 個單位，容納約 3 000 人，佔有關發展總人口大約 25%。

65. 一名委員詢問，政府曾否考慮放棄在申述地點興建第 4 座，以順應一些申述人的建議。周日昌先生回應說，鑑於有需要增加房屋供應及善用合適房屋用地的發展潛力，倘擬議發展不會造成無法克服的影響，便應根據分區計劃大綱圖所載的最大地積比率去進行發展。

66. 主席留意到一些申述人／提意見人指出，擬議發展的建築工程可能會影響申述地點內的渠務專用範圍，而渠務專用範圍內不應有任何建築物，於是詢問渠務專用範圍會否受到影響。康榮傑先生回應說，渠務專用範圍是公屋用地內常見的設施，房屋署已連同渠務署就有關渠務專用範圍進行實地視察，並已就維修通道的所需安排與渠務署達成協議。當局不會在渠務專用範圍上興建擬議發展的住宅大樓。

67. 康榮傑先生在回應一名委員的問題時表示，如渠務署所要求，申述地點內的渠務專用範圍日後仍是一條明渠。當局會落實適當的安全措施，防止居民闖入渠務專用範圍。

68. 一名委員提問，擬議發展的第 4 座可否向西移，以跨過渠務專用範圍，從而使該座的位置較遠離藍澄灣。楊雪心女士回應說，除了渠務專用範圍，該處還有水務專用範圍和一些高壓地底輸電管道。因此，在為建築物打地基時會有困難。把第 4 座移往該處，或許不可行。根據工程計劃設計，只會在渠務專用範圍上闢設內部通道。

69. 一名委員提問，在設計擬議發展時，有足夠陽光照進單位是否一個考慮因素。周日昌先生回應說，雖然《香港規劃標準與準則》沒有就日照訂出規劃標準，但擬議發展與藍澄灣之間的建築物間距超過 60 米，這個距離並不算短。

70. 有委員問，擬議發展第 4 座和商業中心的位置是否可以互換。楊雪心女士回應說，商業中心現時建議的位置靠近青衣路和細山路的交界處。預留作興建商業中心的土地，不足以容納第 4 座遠較商業中心為大的覆蓋範圍。增加第 2 和第 3 座的高度以容納第 4 座的樓面面積，亦不可行，因為申述地點須受建築物高度限制。

71. 一名委員備悉第 4 座或不會整幢刪除，遂問第 4 座的東南翼可否從計劃設計中剔除，因為該部分的樓宇最接近藍澄灣。楊雪心女士回應說，由於第 4 座東南翼會提供大量單位，倘把其剔除，則意味申述地點的發展潛力未可得到善用。

72. 一名委員問，分區計劃大綱圖的建築物高度限制可否提高，俾能增加第 2 和第 3 座的高度，以容納第 4 座的樓面面積。周日昌先生回應說，分區計劃大綱圖所訂定的主水平基準上 140 米的建築物高度限制，已顧及周圍發展項目和環境的高度輪廓。放寬建築物高度限制的建議，應有相關視覺、通風和環境影響的技術評估支持才可。

表示支持的申述的理由

73. 一名委員注意到有一名申述人曾提及，就分區計劃大綱圖的修訂，只有一份申述表示支持，而當中有些誤解。該委員詢問該表示支持的申述的內容。周日昌先生回應說，該表示支持的申述(即 R1)對修訂項目 A1 和 A2 表示支持，理由是申述地點的擬議公屋發展可用作安置應予重建的長青邨居民；應增加擬議發展的停車位、商業用途和街市；應增加巴士和小巴的路線；應興建一條新的行車天橋；以及應擴闊青衣路。然而，房委會沒有計劃重建長青邨，亦認為沒有需要興建擬議的行車天橋。雖然如此，增加設施的建議可予考慮，而運輸署亦會密切監察該區的公共交通服務。

公眾諮詢

74. 一名委員備悉，當規劃署在二零一五年五月首次諮詢葵青區議會時，該區議會就用途地帶修訂表示關注，並要求擱置公屋發展建議，直至當局進行全面的重新規劃；以及當局在二零一五年九月向葵青區議會所作的第二次諮詢，只是以傳閱諮詢文件的方式進行。就此，該委員問，以傳閱文件的方式向區議會進行諮詢，是否規劃署的慣常做法。周日昌先生在回應時解釋，由於在二零一五年九月，上一屆葵青區議會的任期已接近完結。在新的區議會選舉之前，再無區議會會議，因此當局在二零一五年九月十八日把葵青區議會文件第 30/2015 號以傳閱的方式送交區議員，以就用途地帶修訂的事宜向他們作進一步諮詢。

75. 由於委員再無問題要提出，主席表示當日的聆聽會已完結。主席多謝政府的代表，以及申述人、提意見人和他們的代表出席會議。主席表示，城規會會在他們離席後另擇日子就申述進行商議，並會在適當時候把城規會的決定通知申述人和提意見人。他們於此時離席。

76. 餘無別事，會議於下午六時五十五分結束。