

1. 會議於二零一六年十一月三日上午九時十五分恢復進行。

2. 下列委員和秘書出席了恢復進行的會議：

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席  
黃偉綸先生

黃仕進教授 副主席

黃令衡先生

霍偉棟博士

林光祺先生

邱浩波先生

陳福祥博士

雷賢達先生

袁家達先生

簡兆麟先生

張國傑先生

馮英偉先生

黎庭康先生

廖迪生教授

黃幸怡女士

余烽立先生

運輸署總工程師／交通工程(新界西)  
林秀生先生

環境保護署助理署長(環境評估)  
鄧建輝先生

## 議程項目 1(續)

[公開會議]

### 簡介和提問部分

3. 以下政府的代表及進一步申述人／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

##### *房屋署*

葉慧敏女士           —     規劃師

楊雪心女士           —     建築師

周國生先生           —     土木工程師

##### *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

#### 進一步申述人、申述人、提意見人及其代表

F77 – 青衣美景花園業主立案法團

F1193 – 劉笑薇

F1250 – 黃穎瑜

F1251 – 黃培燁

F1307 – 黃智宏

F1552 – 張蘇女

F1579 – 馬興嬌

F1589 – 余珍珠



R794 – Teng Mee Sin, Sophianne

R805 – 黃淑儀

R806 – Tsang Wai Leung, Danny

R807 – 曾偉良

R808 – Tsang Yat To, Matthew

R810 – Tsang Yat Hei

R826 – Tse Pui Ling, Esther

R834 – 村上皓言

R839 – 林明儀

C69 – Lam Ming Yi, Maggie

莊惠芬女士 – 進一步申述人的代表、申述人的  
代表及提意見人的代表

F551 – 王保良

R356 – 林嘉誼

R363 – 何嘉怡

R366 – 關明輝

R373 – 譚家健

R386 – Yau Lok Keung

R398 – Ang Bee Sian

R416 – 簡淑雯

R424 – Yue Ho Man

R433 – Ma Kam Wing

王保良先生 – 進一步申述人及申述人的代表

F2450 – 青鴻路建屋計劃關注組主席李志強

張偉明先生 – 進一步申述人的代表

R15 – 吳詠芷

R234 – Christina Tong

R282 – Phyllis Cheng

R396 – Christine Cheng

R842 – 劉永強

R904 – 黃愛玲

R954 – 何家強

R955 – Chau Wai Ping

C196 – 周志明

C212 – Lau Kit Yan

C 214 – 陳如柏

- 吳詠芷女士 — 申述人及申述人的代表以及提意見人的代表

R 44 – 黃憲承

- 黃憲承先生 — 申述人

R 83 – 何樹光

R 728 – 何承峯

- 章繼紅女士 — 申述人的代表

R 346 / C 345 – 馬玉珠

- 馬玉珠女士 — 申述人及提意見人

4. 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，城市規劃委員會（下稱「城規會」）會在閉門會議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。

5. 主席繼而邀請規劃署的代表向委員簡介有關的進一步申述。

6. 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。

[余烽立先生此時到席。]

7. 主席繼而邀請進一步申述人、申述人、提意見人及其代表闡釋其書面陳述。

F551 – 王保良

R356 – 林嘉誼

R363 – 何嘉怡

R366 – 關明輝

R373 – 譚家健

R386 – Yau Lok Keung

R398 – Ang Bee Sian

R416 – 簡淑雯

R424 – Yue Ho Man

R433 – Ma Kam Wing

8. 王保良先生要求逐字記錄其口頭陳述。主席回應表示，儘管之前有些陳述者亦提出類似要求，把其口頭陳述以逐字記錄，但按照城規會的一貫做法，會議記錄不會以逐字記錄，而只有討論要點和決定會記錄在會議記錄內作為會議的正式記錄。不過，會議公開部分的錄音會上載城規會網站一段指定時間，供公眾參閱。

9. 王先生借助一些簡介資料，陳述下列要點：

- (a) 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。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；

*原本申述地點作為緩衝區*

- (b) 他詢問委員是否知悉緩衝區的定義和功能，以及緩衝區內的准許用途。根據搜集所得的資料，原本的申述地點原意是用作緩衝區，只可用作興建工業樓宇或動態和靜態休憩用地；

- (c) 他展示一幅八十年代的航攝照片，顯示美景花園東南面(包括原本的申述地點)、藍澄灣及九號貨櫃碼頭的地區先前是由油庫佔用。其後油庫搬遷，原本的申述地點繼而被指定作為緩衝區，把住宅發展美景花園及長青邨與附近的土地用途分隔；
- (d) 青衣以前是一個漁村，後來興建了一座發電站和幾個油庫。為方便維修保養發電站，當局興建了青衣南橋。其後，當局開始在青衣興建屋邨，青衣首個公共屋邨長青邨及首個私人屋苑美景花園相繼落成。美景花園原本計劃分三期興建，但由於第三期的地點太接近當時的油庫，因此居民提出反對。發展商遂放棄興建第三期，並把該塊土地交回政府。該塊土地其後發展成為現時的美景遊樂場，作為美景花園與油庫之間的緩衝區。美景花園落成時，九號貨櫃碼頭尚未興建。因此，荃灣及西九龍規劃專員指美景遊樂場是美景花園與九號貨櫃碼頭之間的緩衝地帶的說法並不準確，亦誤導城規會；
- (e) 為應付航運業的增長，政府計劃於青衣興建九號貨櫃碼頭。由於九號貨櫃碼頭的作業會對附近地區產生噪音、空氣污染和眩光影響，因此政府於「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」(下稱「九號貨櫃碼頭研究」)中進行了環境評估。一九九一年八月完成的九號貨櫃碼頭研究的最後報告，建議把油庫遷往青衣西南，並使用該處空置的用地發展低風險的高科技工業、非污染工業及興建康樂設施。原本的申述地點則規劃作休憩用地，作為九號貨櫃碼頭與住宅發展美景花園和長青邨之間的緩衝區。當時的規劃環境地政司在一九九一年十一月二十日的立法局會議上重申在九號貨櫃碼頭與住宅發展美景花園和長青邨之間闢設景觀美化緩衝區的意向；
- (f) 儘管位於青衣第 22 區西北部的一塊用地其後在《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/12》上劃為「商業」地帶以作為緩衝區，阻隔九號貨櫃碼頭對附近住宅的噪音和眩光影響，但根據《青衣分區計



劃大綱草圖編號 S/TY/6》的《說明書》所載，位於青衣第 22 區的油庫用地於油庫搬遷後將會用作與貨櫃有關用途及休憩用地。於青衣第 22 區劃設一個「商業」地帶不會影響餘下仍然覆蓋大片地區的休憩用地的緩衝功能；

- (g) 荃灣及西九龍規劃專員較早時在二零一六年四月就聆聽關於分區計劃大綱草圖的申述及意見而舉行的會議上亦指出，原本的申述地點屬於緩衝區，而於擬議公屋發展落成後，該處仍然是一個緩衝區。不過，根據《香港規劃標準與準則》，緩衝區並不適合用作易受滋擾的用途，例如住宅、學校和醫院。荃灣及西九龍規劃專員指該緩衝區可用作住宅發展的說法誤導了城規會。他繼而播放《蘋果日報》的錄影片段，顯示荃灣及西九龍規劃專員在該會議上的所說的話，以及一名教授認為原本的申述地點並不適合用作住宅用途；
- (h) 根據最新版本的青衣分區計劃大綱圖(即《青衣分區計劃大綱核准圖編號 S/TY/26》)的《說明書》第 7.7.4 段，美景花園現有住宅前面的休憩用地，為居民及毗鄰工業學院的學生提供多種康樂設施，同時亦作為住宅與貨櫃碼頭之間的緩衝區。不過，在現時《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》的《說明書》同一段落中有關上述休憩用地作為緩衝區的功能的部分已被刪除。這與荃灣及西九龍規劃專員指該塊休憩用地是緩衝區的說法有出入。他懷疑荃灣及西九龍規劃專員又再誤導城規會，並促請委員在答問環節要求荃灣及西九龍規劃專員澄清；
- (i) 根據《香港規劃標準與準則》，港口後勤及露天貯物用途與易受滋擾用途之間須有最少 100 米的緩衝距離。雖然荃灣及西九龍規劃專員曾表示，擬議公屋發展與南面的貨櫃車停車場之間有一條「大」路，但《香港規劃標準與準則》並無標準訂明何謂大路或小路。他要求委員根據實際情況考慮擬議公屋發展與毗鄰港口後勤用途之間的緩衝距離是否足夠；

### 交通情況

- (j) 他播放一段在二零一六年十月二十四日早上拍攝的錄影片段，顯示藍澄灣一座外面的青鴻路迴旋處在早上極為擠塞，多輛旅遊巴沿青鴻路排隊等候，以及酒店住客登上旅遊巴時不守秩序的情況，這對其他道路使用者構成危險；
- (k) 他播放另外兩段在二零一六年十月二十七日早上拍攝的錄影片段，顯示多輛重型貨車及貨櫃車確有使用青衣路上段，而一些正前往該處的加油站。事實上，根據對九號幹線進行的交通影響評估，青衣路上段的車流估計有 20% 來自重型車輛。換言之，在青衣路上段每小時平均 550 架次的總交通流量中，約有 110 架次來自重型車輛。這一點與荃灣及西九龍規劃專員指大部分重型車輛都使用青衣路下段而只有小部分使用上段的說法相反；
- (l) 青衣路上段兩旁經常有重型貨車和貨櫃車違例停泊，尤其是加油站與香港專業教育學院(青衣分校)之間的路段，僅餘一條行車線供其他車輛駛過。另外，青衣路上段亦經常進行道路工程。倘青衣南橋發生交通意外或有車輛拋錨，則青衣路上段及青康路的交通就會即時堵塞，甚至會影響涌美路和青衣鄉事會路的交通。一旦青衣南橋出現交通擠塞，青衣南的巴士和小巴服務就無法正常運作。青衣南的居民經常都要等候一段長時間才能登上巴士或小巴，而車程亦會較正常長很多。倘公共交通服務得不到改善，青衣南無法容納額外的 10 000 名人口；
- (m) 他展示了幾張在二零一六年十月拍攝的照片，顯示該區的道路交通及公共交通服務的惡劣情況，包括早上繁忙時段青衣路與青康路交界處的交通擠塞情況、青衣南橋發生交通意外時青衣路的交通擠塞情況，以及青鴻路旅遊巴長龍、貨櫃車在不同時段使用青衣路上段而導致的交通擠塞情況，以及顯示藍澄灣和美景花園的小巴士及葵芳的專線小巴 88G 號

線總站的候車人龍。儘管來往港鐵葵芳站與藍澄灣的專線小巴 88G 號線的正常車程約為 15 分鐘，但他的女兒曾經用上一個半小時才能乘坐專線小巴 88G 號線回家，原因是當時葵芳的小巴士站有超過 200 人排隊候車；

- (n) 儘管荃灣及西九龍規劃專員曾提及每日增加 15 班巴士班次可應付青衣南額外人口所帶來的需求，但根據兩份報章分別於二零一六年九月和十月的報導，葵青區巴士脫班的問題尤其嚴重，當中 85% 的巴士線都有此問題。不過，巴士營辦商沒有積極解決脫班問題，更遑論增加巴士班次或新巴士線。該區的巴士線重整亦減少了巴士線的數目，令居民的選擇更少；
- (o) 政府提出一項交通改善措施，計劃藉縮減一條行車線來擴闊青衣路上段靠近香港專業教育學院(青衣分校)的路面。不過，他擔心減少一條行車線的做法會降低道路容量，加劇該區現時的交通擠塞問題；
- (p) 儘管運輸署經常表示會密切監察該區的交通情況，以及如有需要會作出適當安排，但其承諾經常都沒有兌現。例如，幾年前政府計劃在葵涌興建葵聯邨時，曾承諾增加公共交通服務以應付額外人口的需求。然而，屋邨落成將近三年，而居民亦不斷提出要求，交通服務仍未有任何改善或增加；

#### 空氣污染

- (q) 他展示兩張分別於二零一五年八月及二零一六年九月拍攝的照片，顯示由於從內地吹來的污染空氣，原本的申述地點經常都有煙霞。他亦展示了一則剪報，報道指空氣中直徑 2.5 微米或以下(PM2.5)的懸浮粒子對人體健康尤其有害，因為這些懸浮粒子會導致呼吸道及其他疾病。鑑於污染空氣的問題，他質疑餘下的「住宅(甲類)4」地帶是否適合興建房屋，因為日後的居民將會成為「人肉緩衝」；

- (r) 房屋署署長於二零一六年七月六日的一篇演辭中表示，香港房屋委員會主席曾要求房屋署的公共房屋發展「回歸基本」，向公眾提供「實而不華」、安全而可以健康生活的居所。倘該塊用地因環境理由而不適合居住，他質疑擬建的公屋單位怎可視為「實而不華」、安全而可以健康生活。他預料日後的公屋居民出現這些可預見的健康問題後，將會向房屋署提出大量投訴；

#### 噪音污染

- (s) 他播放兩段關於青衣路下段的錄影片段，顯示由於大量貨櫃車使用該路段，因此該處的交通噪音極為嚴重；
- (t) 房屋署的顧問就擬議公屋發展進行的噪音評估十分粗疏，因為當局只在三個地點量度噪音。有並非行內人的居民另外進行了評估，利用專業設備在八個不同地點量度噪音，而每個地點都抽取了三至四個樣本。該名居民進行的評估顯示，原本的申述地點的噪音水平極高。他展示了一份剪報，載述田北辰議員曾到訪藍澄灣一個單位並量度噪音，而田議員發現九號貨櫃碼頭對藍澄灣的噪音和眩光影響非常嚴重；
- (u) 荃灣及西九龍規劃專員曾指出，當局計劃於緊接藍澄灣南面位於青鴻路的用地興建多層貨櫃車停車場或物流中心。他質疑當局計劃在餘下的「住宅(甲類)4」地帶進行擬議公屋發展時，有否考慮擬議的多層貨櫃車停車場或物流中心會產生的噪音、空氣污染和眩光影響；

#### 眩光污染

- (v) 他展示一些於晚上在青衣路下段及藍澄灣一個單位拍攝的照片，顯示九號貨櫃碼頭及毗鄰的豐樹青衣物流中心對藍澄灣的眩光影響極為嚴重。由於餘下的「住宅(甲類)4」地帶的擬議公屋發展較藍澄灣

距離九號貨櫃碼頭及豐樹青衣物流中心更近，因此將會同樣面對嚴重的眩光問題；

- (w) 過量的眩光會影響人體健康，尤其是眼睛和皮膚，同時亦造成滋擾。外國其他先進城市早已有針對眩光影響的管制，他質疑為何香港卻沒有相關法例監管眩光水平；

#### 缺乏休憩用地

- (x) 待所有已落實及擬議進行的發展項目落成後，青衣南的人口估計將會增加至約 50 000 人，遠高於荃灣及西九龍規劃專員所說的 33 000 人。根據《香港規劃標準與準則》第四章，倘進一步申述地點的「休憩用地」地帶無法提供動態或靜態康樂設施，或只是作為美化市容地帶以栽種植物或作為環境緩衝地帶，就不應計入休憩用地內。倘進一步申述地點被計入休憩用地的供應內，則對青衣南的居民並不公平。事實上，青衣多處地區都只有樹木覆蓋，而該些地點並非公眾所能到達，亦沒有設置任何康樂設施，但卻被計入休憩用地內，這做法有誤導成份；
- (y) 荃灣及西九龍規劃專員曾提到，青衣南的居民可使用長達路休憩處及青康路遊樂場這兩個休憩用地。他繼而播放兩段錄影片段及一些照片，顯示長達路休憩處的惡劣環境狀況。該休憩處面積細小，缺乏設施，其旁邊有垃圾收集站、公廁和熟食中心。藍澄灣前往長達路休憩處的通道亦十分狹窄和骯髒，通道大部分地方放置着毗鄰工業大廈的貨物。他亦展示一些青康路遊樂場的照片，顯示該處必須經一條彎彎曲曲的斜路前往，以及只有兩個球場；
- (z) 他播放另一段錄影片段，顯示藍澄灣很多兒童都不會前往環境欠佳和交通不便的政府公眾休憩用地，反而會在藍澄灣與和記電訊大廈之間的青衣路高架路段下面的露天地方嬉戲。可是，該處基本上是一條行人通道；

- (aa) 青衣的休憩用地供應並非不足，只是大部分休憩用地和康樂設施都位於青衣北，包括青衣公園、青衣東北公園和青衣運動場，都不是青衣南的居民所容易到達的。青衣南只有兩個細小而環境較佳的休憩用地，即美景遊樂場和青鴻路遊樂場；

#### *樹木健康*

- (bb) 他展示一幅於二零一六年十月二十二日在懸掛八號風球後拍攝的照片，顯示原本的申述地點內的樹木仍然健康強壯，與政府顧問指該塊用地內的樹木狀況欠佳及已受損的評估結果截然不同；

#### *公眾諮詢不足*

- (cc) 規劃署就青鴻路的擬議公屋發展並無妥善諮詢葵青區議會。儘管當局於二零一五年五月十四日就擬議公屋發展諮詢葵青區議會的意見，但葵青區議員於二零一五年五月十一日才收到有關發展建議的資料，令他們沒有足夠時間收集區內居民的意見。葵青區議員在會上對擬議發展可能造成的交通和環境影響以及社區設施供應不足的問題表示關注。葵青區議會一致通過一項動議，要求當局重新規劃該塊用地，在未有規劃完整的交通、環境及社區配套之前，擱置擬議公屋發展。儘管葵青區議會提出反對，但規劃署仍然就擬議公屋發展向城規會提交分區計劃大綱圖的建議修訂以供考慮。同樣地，在其他的個案中，例如把位於長沙灣的「政府、機構或社區」地帶改劃作商業發展，規劃署亦漠視深水埗區議會的意見，繼續進行改劃用途地帶的修訂；

#### *藍澄灣的土地用途性質*

- (dd) 鑑於藍澄灣作為緩衝區阻隔九號貨櫃碼頭的環境影響的功能，藍澄灣部分居民質疑，多年前藍澄灣的發展商獲批准出售服務式住宅的分層業權是否由於政府疏忽。許多居民都被發展商誤導，購買了他們的不適合居住的服務式住宅單位。政府從未向居民

澄清，藍澄灣的服務式住宅單位到底屬於住宅用途還是商業用途。倘屬於住宅用途，在規劃及提供休憩用地、社區設施和環境緩解設施方面，藍澄灣或應獲得不同的對待；

*房屋土地供應的其他途徑*

(ee) 他讀出一份由十六個環保團體簽署的聯合聲明，對政府自二零一四年起全面把香港的「綠化地帶」用地改劃進行住宅發展的做法提出關注。改劃「綠化地帶」用地偏離政府之前就「綠化地帶」所訂的規劃目標，而當局亦沒有就有關政策的轉變進行正式的公眾諮詢。與其犧牲「綠化地帶」用地，政府應探討把軍營、高爾夫球場及棕地改作房屋用途的機會，並為香港制訂人口政策；以及

(ff) 他相信城規會並非橡皮圖章，會根據既定準則客觀審視改劃用途地帶的修訂。城規會過往曾經不同意政府某些改劃用途地帶的修訂。由於餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合作房屋發展，他希望城規會放棄有關發展建議，並把該塊用地恢復為休憩用地。

[會議小休五分鐘。]

[霍偉棟博士此時到席，而黎庭康先生此時離席。]

F296 – Yue Chi Wing

F541 – 村上耀文

F711 – 謝穎恩

F2000 – Lin Siu Ho

F2453 – Cheung Tsz Ying

F2469 – Chu Chong Him, Jonathan

R17 – 村上純一

R777 – Lam Yuk Yip

R779 – Lam Yuen Ching, Philomena

R781 – 招德輝

R786 – Chan Yui Hang

R787 – Lee Pak Wing  
R794 – Teng Mee Sin, Sophianne  
R805 – 黃淑儀  
R806 – Tsang Wai Leung, Danny  
R807 – 曾偉良  
R808 – Tsang Yat To, Matthew  
R810 – Tsang Yat Hei  
R826 – Tse Pui Ling, Esther  
R834 – 村上皓言  
R839 – 林明儀  
C69 – Lam Ming Yi, Maggie

10. 莊惠芬女士代表 Ng Kin 先生(F1313 的代表)讀出下列要點：

- (a) Ng Kin 先生要求逐字記錄其陳述；
- (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。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) 政府規劃九號貨櫃碼頭時，為平息美景花園和長青邨居民的反對，曾承諾把原本的申述地點劃為「休憩用地」地帶，以提供一塊休憩用地作為緩衝區，緩減來自 24 小時運作的九號貨櫃碼頭的眩光、噪音和空氣污染。不過，現時荃灣及西九龍規劃專員卻否認該塊用地是用作緩衝區以緩解九號貨櫃碼頭的負面影響，並說該塊用地只是規劃作為附近居民提供景觀美化及康樂設施的休憩用地。即使該塊用地是規劃作為休憩用地，但政府多年來都沒有在土地上進行任何重大的發展。政府一次又一次以「語言偽術」欺騙居民，其誠信已蕩然無存；



- (d) 荃灣及西九龍規劃專員表示，一九九零年進行的九號貨櫃碼頭研究建議把原本的申述地點由「工業」地帶(當時該塊用地上有油庫)改劃為「休憩用地」地帶，而藍澄灣用地則保留為「工業」地帶作為緩衝區，阻隔九號貨櫃碼頭對美景花園和長青邨的噪音和眩光影響。這說明九號貨櫃碼頭的運作會產生嚴重的噪音和眩光影響，有需要設置一個緩衝區以阻隔九號貨櫃碼頭對附近住宅的噪音和眩光影響。一九九七年，藍澄灣用地由「工業」地帶改劃為「商業」地帶，同時保留其緩衝作用。該處其後獲准興建用作服務式住宅和酒店用途的藍澄灣。藍澄灣的居民遂成為首批「人肉緩衝」，嚴重受到九號貨櫃碼頭的噪音和眩光影響；
- (e) 在餘下的「住宅(甲類)4」地帶興建擬議公屋將會重演藍澄灣的災難，令該處日後的居民也成為「人肉緩衝」。除了九號貨櫃碼頭的噪音、空氣污染和眩光影響外，由於欠缺交通和其他配套設施，餘下的「住宅(甲類)4」地帶的居民亦要忍受生活上的種種不便。雖然政府曾建議一些措施以紓緩有關問題，包括採用適當的建築物設計和座向、裝設隔音窗和遮光窗簾、使用空氣調節及提供若干設施，但該塊用地的環境污染嚴重，並不適合居住，而居民仍須經常前往其他地區使用基本設施；以及
- (f) 香港一直面對殷切的房屋需求。儘管政府負責物色用地興建房屋，但所物色的應該是本港其他合適的用地，而非盲目挑選不適合居住而且有很多人反對的這塊餘下的「住宅(甲類)4」地帶。為了日後居民的健康着想，他促請城規會否決政府把餘下的「住宅(甲類)4」地帶用作公屋發展的建議。

11. 莊惠芬女士亦代表 Lin Siu Ho 女士(F2000)讀出下列要點：

- (a) Lin Siu Ho 女士要求逐字記錄其陳述；

- (b) Lin 女士是美景花園的居民，自一九九七年起居住在青衣；
- (c) 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，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，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。政府應履行一九九一年向美景花園和長青邨的居民作出的承諾，並保留原本的申述地點作為綠化緩衝地帶；
- (d) 儘管青衣南並無港鐵站、社區中心或街市等設施，但該區的居民向來都相信政府。政府現時建議改劃原本的申述地點進行公屋發展，破壞了先前與居民的和諧關係；

#### 環境影響

- (e) 她同意香港應興建更多公屋，但興建公屋的地點應有足夠的交通和社區配套設施。餘下的「住宅(甲類)4」地帶位於斜坡上，亦會受到九號貨櫃碼頭的嚴重噪音和眩光影響，並不適合用作房屋發展。青鴻路和青衣路全日都有九號貨櫃碼頭的貨櫃車行走，對該處會造成嚴重的噪音和空氣污染；
- (f) 她有一個朋友曾住在藍澄灣其中一間酒店。由於九號貨櫃碼頭的大量眩光，她的朋友全日都要把酒店房間的窗簾落下。即使如此，由於九號貨櫃碼頭的作業及貨櫃車行走時產生嚴重噪音，她的朋友晚上在酒店依然無法睡得安穩。逗留在該處一段短時間的酒店住客，尚且無法忍受九號貨櫃碼頭的影響，又怎可合理地期望日後餘下「住宅(甲類)4」地帶的居民能長期忍受九號貨櫃碼頭的影響，即使採取了例如安裝減音窗和路旁隔音屏障等緩解措施亦然；

- (g) 現時原本的申述地點約有 1 800 棵樹，為附近居民提供一個綠化和可歇息的空間。雖然在餘下的「住宅(甲類)4」地帶興建擬議公屋可能會令美景花園的居民得益，因為新建的建築物有助阻擋來自九號貨櫃碼頭的塵埃和眩光，但美景花園的居民並不希望由其他人代為受苦；

#### 公共交通服務差劣

- (h) 她每日會在長青邨青槐樓的巴士站乘搭巴士 948 號線前往港島上班。由於早上繁忙時段巴士站都有大量乘客候車，因此她需要等至少兩班巴士才能上車。至於在下一站(即長青邨青桃樓的巴士站)候車的藍澄灣居民，他們甚至要等四至五班巴士才能上車。她有家人要乘搭專線小巴 88C 號線前往港鐵葵芳站再轉港鐵前往港島東上班，早上預留最少兩小時的交通時間以免遲到上班。由於該區目前的公共交通服務未能應付區內居民的需要，因此當已落實的細山路私人住宅發展項目及餘下的「住宅(甲類)4」地帶的擬議公屋落成後，倘目前的公共交通服務沒有改善，情況將會進一步惡化；
- (i) 除了美景花園的居民外，香港專業教育學院(青衣分校)的學生亦要乘搭專線小巴 88C 號線前往港鐵葵芳站。儘管來往美景花園與港鐵葵芳站的小巴車程正常約為 10 分鐘，但於香港專業教育學院(青衣分校)的放學時段，候車時間可以超過半小時。雖然該區有另一條巴士線 249M 號來往美景花園與港鐵青衣站，而倘若行走連接兩處的最短路線，車程只需 10 分鐘，但 249M 號巴士線的實際行車時間接近 30 分鐘，原因是巴士須駛經青衣的大部分地區。倘美景花園的居民選擇步行前往港鐵青衣站，則最少需要 35 分鐘。青衣南的居民極為依賴公共交通服務，但服務卻極為不足；

### 缺乏設施

- (j) 關於設施供應方面，可供美景花園的居民使用的設施只有美景花園的一個超級市場、附近長青邨的幾個街市攤檔以及美景遊樂場的休憩用地。居民需要前往青衣其他地區、荃灣或葵芳購買日用品。所有其他康樂及社區設施，例如運動場、游泳池、室內康樂中心及社區中心，均位於青衣北的市中心區周圍的地方，對青衣南的居民而言交通並不方便。餘下的「住宅(甲類)4」地帶的擬議公屋發展以及已落實的細山路私人住宅發展將會帶來額外人口，加重該區現有設施的負荷；

### 其他用地

- (k) 青衣有其他地點可用作房屋發展。毗鄰青衣市政大廈有一塊位於楓樹窩路的空置用地，間中只會用作舉行節日活動，加上旁邊有街市、體育中心、圖書館和學校，距離港鐵青衣站約 10 分鐘步行距離，可以是一個合適地點。青衣東北公園附近亦有一些用地可考慮用作發展，因為該處接近現有的公共屋邨羣，具備交通、零售和社區配套設施；以及
- (l) 她的鄰居，特別是美景花園業主立案法團的成員，已收集了大量資料向城規會證明餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合用作房屋發展。她希望委員認真聆聽他們的意見。倘政府堅持在餘下的「住宅(甲類)4」地帶進行擬議公屋發展，則運輸署應先就青衣南的交通情況進行全面研究，解決該區目前的交通問題。日後落成的樓宇在設計和建造方面亦應遵從阻隔眩光和噪音的環境標準。倘房屋署能加強對濫用公屋的控制，包括嚴格檢查租戶的家庭收入和資產，從而釋出更多現有的公屋單位供合資格人士租住，對興建公屋單位的需求就會大為減少。

F2450 – 青鴻路建屋計劃關注組主席李志強

12. 張偉明先生陳述下列要點：

- (a) 之前各陳述者已向城規會提供了清晰有力的理由，解釋為何餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合進行房屋發展。他希望委員認同他們的意見；
- (b) 對於荃灣及西九龍規劃專員指，當青衣南的已落實及擬議的發展落成後，青衣南橋仍然有足夠容量，他並不同意。政府顧問進行的交通影響評估支持在原本的申述地點進行擬議公屋發展，但當中並無考慮外在因素，包括因港珠澳大橋通車而導致青衣南橋車流增加的情況；
- (c) 台山位於澳門以西，其輕工業生產量佔廣東省總生產量約 40%。由台山前往澳門的車程約兩小時。港珠澳大橋通車後，鑑於由澳門前往香港的貨櫃碼頭只需約 45 分鐘，預期由珠江三角洲河區西岸運送貨物至香港貨櫃碼頭的貨櫃車數目將會大幅增加，而使用青衣南橋的貨櫃車數目亦會顯著上升。由於政府並無計劃擴充青衣南的運輸基礎設施，包括興建新道路連接外圍其他地區，因此青衣南橋的容量將會很快飽和，而餘下的「住宅(甲類)4」地帶的擬議公屋發展來解決交通問題方面並非持續可行；以及
- (d) 他以其有份參與興建的海底隧道為例，指多年前興建海底隧道時，其設計容量並非為了應付現時的交通流量。其後，由於香港逐漸發展，對海底隧道的交通需求與日俱增，政府遂興建新的過海隧道，並執行交通措施以應付日漸增加的需求。他亦注意到，政府計劃把油麻地水果批發市場遷往青衣，但相關營辦商不願接納這個建議，原因是青衣的交通情況差劣。他認為在准許擬議公屋發展在餘下的「住宅(甲類)4」地帶進行之前，青衣南現時的運輸基礎設施應予以改善，否則，青衣的道路將會癱瘓，而 230 000 名青衣居民將會受到影響。

13. 黃藝女士(F1801 以及其他進一步申述人及申述人的代表)要求待其他陳述者完成陳述後才作口頭陳述，因為她的陳述會是最長的。吳詠芷女士(R15 以及其他申述人及提意見人的代表)亦要求待黃憲承先生(R44)完成陳述後才作口頭陳述，因為她的陳述較長。由於其他與會者並不反對擬議安排，因此委員同意順應他們的要求。

R44 – 黃憲承

14. 黃憲承先生陳述以下要點：

- (a) 他反對使用屬於綠化緩衝地帶的原本申述地點進行房屋發展，因為這會造成難以補救的錯誤。該塊用地並不適合居住，原因是貨櫃車、重型貨車和船隻排放的廢氣對該處造成嚴重的空氣污染。惡劣的空氣質素會嚴重影響日後居民的健康。另外，該處附近環境擠迫，區內道路又狹窄，經常發生交通意外；以及
- (b) 他要求城規會不要犯錯，應保留原本的申述地點作為區內居民的歇息空間。城規會應放棄在餘下的「住宅(甲類)4」地帶進行擬議房屋發展，並就有關計劃另行物色其他用地。

R15 – 吳詠芷

R234 – Christina Tong

R282 – Phyllis Cheng

R396 – Christine Cheng

R842 – 劉永強

R904 – 黃愛玲

R954 – 何家強

R955 – Chau Wai Ping

C196 – 周志明

C212 – Lau Kit Yan

C214 – 陳如柏

15. 吳詠芷女士借助投影片，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，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，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) 政府於九十年代計劃興建九號貨櫃碼頭時，曾承諾對美景花園和長青邨的居民作出補償，保留原本的申述地點作為綠化緩衝地帶，以舒緩九號貨櫃碼頭所產生的負面影響；
- (d) 她注意到之前多名陳述者都引述了《香港規劃標準與準則》有關用地規劃的章節。根據《香港規劃標準與準則》第十二章關於港口後勤及露天貯物用途的部分，第 6.7.4 段說明貨櫃場應設於海旁區附近或方便到達貨物集散地的地點，以及由於住宅用途也會衍生大量交通流量，貨櫃場應避免與住宅用途鄰接。正如之前曾研究相關公開文件(包括九號貨櫃碼頭研究)的陳述者所解釋，原本的申述地點屬於緩衝區，不適合進行房屋發展。為釋除區內居民的疑慮，她詢問規劃署可否向城規會提供證明文件，以證實作為緩衝區及休憩用地的原本申述地點可以用作房屋發展，或證明之前曾有同類的發展先例。部分委員亦曾提出這樣的要求；

#### *提供休憩用地*

- (e) 雖然整體上青衣的休憩用地供應充足，但大部分休憩用地都位於青衣北，不是青衣南的居民所容易到達。《香港規劃標準與準則》規定每 100 000 人應提供 200 000 平方米的休憩用地。城市規劃上訴委

員會於二零零零年七月二十日駁回一宗關於擬在上環娛樂里的一塊休憩用地興建商業／住宅樓宇的規劃上訴個案，當中上訴委員會指出，休憩用地應位於其服務的居民 200 米的步行距離之內。儘管荃灣及西九龍規劃專員表示，青衣南所供應的休憩用地足夠應付區內居民的需要，但青衣南只有少數幾塊休憩用地是位於美景花園、長青邨和藍澄灣的 200 米步行距離之內；

- (f) 她展示幾張青衣北的青衣海濱公園、青衣東北公園、青衣公園及青衣邨內一個兒童遊樂場的照片，顯示這些地方的優美環境及完善的體育和康樂設施。另外，她亦展示幾張青衣南的長達路休憩處、美景遊樂場、青鴻路遊樂場及長青邨內一個兒童遊樂場的照片，顯示這幾塊休憩用地的質素遠遜青衣北的休憩用地，設施亦普遍殘舊。她認為原本申述地點應按原先的規劃發展成為大型休憩用地，以應付青衣南居民的需要；
- (g) 鑑於長青邨是青衣最舊的公共屋邨，政府可能已有計劃在可見將來全面重建長青邨，她遂建議當局放棄在餘下的「住宅(甲類)4」地帶進行擬議公屋發展，因為該塊用地並不適合作住宅用途，而所需的新增公屋單位可由長青邨重建計劃提供；
- (h) 最近公布的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究旨在提升香港市民的生活空間，並建議採用較高的比率提供休憩用地(每人 2.5 平方米)。一旦長青邨重建，青衣南的人口將會進一步增加。因此，原本的申述地點應保留作為休憩用地，以應付新增人口的需求；

#### *提供政府、機構或社區設施*

- (i) 政府表示，餘下的「住宅(甲類)4」地帶的擬議公屋發展將會提供零售和政府、機構或社區設施，包括一所有六個課室的幼稚園、長者鄰舍中心、嚴重肢體傷殘人士綜合支援服務、早期教育及訓練中心



以及特殊幼兒中心，令該區的零售和福利設施發揮協同效應。不過，她質疑擬議的政府、機構或社區設施能否真正惠及區內居民；

- (j) 由於該文件指出青衣現有 52 個幼稚園課室供應過剩，她質疑為何當局會建議在有關發展提供一所幼稚園。由於幼稚園除了有該區的學生外，亦可能會有其他地區的學生，因此會為該區帶來額外的交通流量，加重區內道路的負荷；
- (k) 至於長者鄰舍中心，長青邨早已有一個類似設施。儘管未必有需要在餘下的「住宅(甲類)4」地帶提供多一所長者鄰舍中心，她對此並無強烈意見，因為該中心可以為附近的長者提供活動空間；
- (l) 至於嚴重肢體傷殘人士綜合支援服務，她從社會福利署的資料得悉，有關服務中心並非用作原址服務有此需要的人士，反而是供中心的員工暫駐，再前往不同地區為有需要的人士提供服務。預期擬議服務中心會服務多個地區，因此將會產生一些車流。另外，服務中心亦會使用復康巴士，為殘疾人士提供交通服務。不過，鑑於復康巴士停車供使用者上落會較為頻密，亦需要較大的路面空間迴轉，因此區內狹窄的道路未必能應付；
- (m) 有關的早期教育及訓練中心以及特殊幼兒中心，主要是服務來自其他地區的人士，而可能只會服務少數青衣南的居民。不過，有關中心會為青衣南帶來額外的交通流量；
- (n) 根據文件所載，青衣缺乏 1 138 張病床。儘管文件指出部分政府、機構或社區設施(例如病床)是根據較廣闊範圍去評估供求的，區內的短缺情況可由毗鄰地區的設施補充，但青衣鄰近地區的瑪嘉烈醫院及仁濟醫院的使用量早已爆滿。青衣增加更多人口只會令現時醫療設施不足的情況惡化；

### 交通情況

- (o) 她播放一段在當日早上拍攝的錄影片段，顯示藍澄灣第一座外的青鴻路迴旋處在早上極為擠塞，多輛旅遊巴沿青鴻路排隊等候。區內居民極為關注區內現時惡劣的交通情況；

[張國傑先生此時離席。]

### 城規會的決定

- (p) 她出席了二零一六年四月就有關申述及意見舉行的聆聽會，並從會議記錄得悉委員曾就原本的申述地點是否適合進行公屋發展提出多個問題。雖然主席、副主席及部分委員認為，鑑於公屋輪候人數眾多，社會對房屋擬議公屋用地有迫切需求，因此不應輕易放棄，但有部分委員則認為該塊用地並不適合進行發展，原因是過於擠塞，以及存在一些技術困難。由於會議的商議部分是閉門進行，而會議記錄並非逐字記錄，公眾無法從決策過程中追查為何原本的申述地點有一部分最終被保留作為「住宅(甲類)4」地帶以進行公屋發展。隨着有更多美景花園的居民參加進一步申述的聆聽會，她希望城規會對受影響居民的關注會有更深入的了解，從而作出更恰當的決定；以及

[林光祺先生此時離席。]

### 其他用地

- (q) 她質疑香港是否沒有其他合適的土地進行房屋發展。就青衣而言，正如另一名陳述者所指出，在楓樹窩路毗鄰青衣市政大廈之處有一塊空置用地，以及青衣北亦有一些接近港鐵站兼具備社區設施的用地，這些用地較青鴻路的用地應該更為適合。政府亦應考慮利用新界的棕地、高爾夫球場及現有公共屋邨的社區會堂用地進行公屋發展。鑑於交通和環

境的限制，在餘下的「住宅(甲類)4」地帶興建三幢擬議公屋似乎不具成本效益。

16. 會議於下午十二時四十分休會午膳。



## 議程項目 1(續)

[公開會議]

### 簡介和提問部分(續)

19. 以下政府的代表及進一步申述人／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   |
| 楊雪心女士 | — | 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   |

#### 進一步申述人、申述人、提意見人及其代表

F77 – 青衣美景花園業主立案法團

F1193 – 劉笑薇

F1250 – 黃穎瑜

F1251 – 黃培燁

F1307 – 黃智宏

F1552 – 張蘇女





C196 – 周志明

C212 – Lau Kit Yan

C214 – 陳如柏

吳詠芷女士 — 申述人以及申述人的代表以及  
提意見人的代表

R44 – 黃憲承

黃憲承先生 — 申述人

R83 – 何樹光

R728 – 何承峯

章繼紅女士 — 申述人的代表

R346/C345 – 馬玉珠

馬玉珠女士 — 申述人及提意見人

20. 主席歡迎各與會者，並邀請進一步申述人／申述人／提意見人及其代表闡釋其進一步申述、申述／意見。

21. R83 及 R728 的代表要求先作口頭陳述，因為她的陳述會較短。由於其他與會者並不對擬議安排，委員同意順應其要求。

R83 – 何樹光

R728 – 何承峯

22. 章繼紅女士陳述以下要點：

- (a) 當局不應再准許在青衣南進行插針式發展。該區的交通已極為擠塞，而早上繁忙時段 42A 號巴士線的巴士經常都滿座。居民為免遲到都需要提早出門上學或上班；
- (b) 青衣南的空氣質素差劣，令其家人患上如哮喘等呼吸道疾病；
- (c) 擬議公共房屋(下稱「公屋」)發展落成後，交通及空氣污染的問題將會惡化；以及



(d) 鑑於許多區內居民都表示反對，城規會應認真考慮他們的意見。

F77 – 青衣美景花園業主立案法團

F1193 – 劉笑薇

F1250 – 黃穎瑜

F1251 – 黃培燁

F1307 – 黃智宏

F1552 – 張蘇女

F1579 – 馬興嬌

F1589 – 余珍珠

F1622 – Li Wing Sze

F1638 – 江遠興

F1656 – Lei Kuai Feng

F1662 – 金國彥

F1673 – Tsang Wing Keung

F1678 – Lau Hing Sheung

F1681 – Wong Si Ping

F1733 – Chun Wai Sum

F1753 – Wong Kit Ling

F1801 – 黃藝

F1827 – 馮家寶

F1839 – 陳淑妍

F2048 – 麥活寬

F2079 – 歐玉玲

F2086 – 單識君

F2110 – 陳嘉莉

F2115 – 陳家亮

F2131 – Tang Hon Man

F2159 – 何德光

R86 – 歐陽燕玲

R906 – Lau Mei Wa

R925 – Sung Wang Lok

R927 – Wong Ka Bo

23. 黃藝女士借助投影片及實物投影機，陳述下列要點：

- (a) 她代表美景花園業主立案法團及美景花園的居民，她要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 她支持把原本劃為「住宅(甲類)4」地帶的用地的北部改劃為「休憩用地」地帶的建議(即修訂項目A)。不過，她認為應把餘下擬興建公屋的「住宅(甲類)4」地帶恢復為「休憩用地」地帶，以遵從九號貨櫃碼頭發展規劃概念的原本規劃意向，即作為綠化及休憩用地緩衝地帶，以阻隔九號貨櫃碼頭所產生的污染，盡量減少其對附近住宅(包括美景花園和長青邨)的環境影響。政府不應建議在阻隔污染用途的緩衝區進行任何住宅發展；
- (c) 她會從多個角度分析為何餘下的「住宅(甲類)4」地帶不適合進行住宅發展，尤其是興建公屋。她亦會有系統地總結美景花園居民在之前各節聆聽會所提出的意見，方便委員了解他們的想法；

#### 問卷調查

- (d) 《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》於二零一五年公布，當中納入了就青鴻路擬議公屋發展進行的修訂。當時，美景花園尚未成立業主立案法團，而美景花園的居民正忙於處理屋苑樓宇復修工程的事宜。儘管區議員為美景花園的居民向城規會反映了意見，但只有少數居民出席申述會議；
- (e) 其後，藍澄灣的居民通知他們，青鴻路的擬議公屋發展尚未通過，待「住宅(甲類)4」地帶改劃為「休憩用地」地帶的建議修訂公布後，公眾人士有另一次機會就擬議公屋發展發表意見。因此，美景花園業主立案法團於二零一六年八月一至十日進行了問卷調查，收集居民對擬議公屋發展的意見。問卷調查的結果附於文件附件 VII，而主要的調查結果及居民的意見撮述如下：
  - (i) 約 93% 受訪居民反對青鴻路的擬議公屋發展，因為原本的申述地點是區內僅餘的綠化

空間，以及該區的交通和社區設施配套不足以應付居民的需要；

- (ii) 約 92% 受訪居民認為，區內的交通系統及街市和遊樂場等社區設施無法應付區內居民的日常需要。居民尤其認為交通設施不足是主要的問題，因為巴士路線於最近重整後，巴士路線 43C 號改為只在繁忙時段行走，而來往美景花園與九龍只有 42A 號巴士這條路線。因此，前往九龍的居民要改乘專線小巴前往港鐵站轉車；
- (iii) 超過 96% 的受訪居民認為，倘當局落實擬議公屋發展，他們最關注的是交通問題；
- (iv) 美景花園的居民過往甚少反對政府的規劃建議，即使當局把劃為「綠化地帶」的細山路用地用作私人住宅發展，居民亦沒有反對。原因部分是美景花園業主立案法團當時尚未成立，而部分則是他們認為政府不會聆聽他們的意見。不過，這次居民決定提出意見，是因為這次的建議修訂給了一個好榜樣，顯示城規會是會考慮區內人士的意見的；
- (v) 鑑於當局並無就九號貨櫃碼頭及其附近環境進行任何改善措施，因此根據九號貨櫃碼頭原本的規劃概念，青鴻路用地應保留為休憩用地，作為污染用途與美景花園和長青邨之間的緩衝區；以及
- (vi) 美景花園的居民並不反對政府興建公共房屋以應付草根階層市民迫切需求這個政策，但新的公屋應於合適的地點興建。為保障草根階層市民的生活質素及盡量減少社會分裂，當局不應犧牲青衣南珍貴的休憩用地以應付公共房屋供應的目標；

### 對空氣流通的影響

- (f) 根據香港房屋委員會(下稱「房委會」)的顧問就青鴻路的公屋發展進行的空氣流通專家評估，若沒有該擬議公屋發展，南風就可以直接吹到美景花園、美景遊樂場及香港專業教育學院(青衣分校)。不過，吹向該些地區的風將無可避免地被擬議公屋發展所阻擋；
- (g) 就發展建議對行人風環境影響的評估是根據政府頒布的《就香港發展項目進行空氣流通評估技術指南》(下稱「技術指南」)而進行。根據技術指南，空氣流通評估中的通風程度應以風速比為指標，而風速比是以  $V_p/V_\infty$  ( $V_{pedestrian}/V_{infinity}$ ) 計算，其中  $V_p$  是指計及建築物和城市特徵的影響後行人路離地兩米的風速，而  $V_\infty$  則是風邊界流層頂部的風速，表示有關地點的通風程度；
- (h) 根據文件第 10085 號附錄 IXa 的空氣流通專家評估報告內的風速比圖像所顯示，在空氣流通評估中，整個美景花園被假設為一個長方體，但實際上，美景花園是由八座以 U 型排列的住宅樓宇構成。有關假設影響了空氣流通評估結果的準確性，尤其是低估了擬議公屋發展對美景花園四周的通風情況的影響；

### 景觀及視覺影響

- (i) 根據視覺評估，擬議公屋發展的視覺影響屬可以接受。然而，視覺評估所採用兩個望向擬議公屋發展的觀景點(即 VP6 – 青康路近美景花園的巴士站，以及 VP7 – 美景遊樂場)均位於青康路(城規會文件第 10085 號附錄 VIII)，未能顯示擬議公屋發展對美景花園的實際視覺影響，因為這些觀景點都不是位於美景花園內。對居民而言，視覺評估採用由美景花園平台內望向擬議發展的觀景點會較為適合。倘視覺評估採用上述觀景點，就很可能會發現美景花園前面開揚的天空景觀會完全被擬議公屋發

展阻擋。根據《按照環境影響評估條例擬備景觀及視覺影響評估》的指南，評估「過程中須審慎考慮正面和負面的景觀和視覺影響」。因此，倘城規會沒有全面考慮擬議公屋發展的負面視覺影響，便對美景花園的居民不公。規劃署應在視覺評估中包括上述觀景點，以全面評估擬議公屋發展的視覺影響；

## 二噁英

- (j) 青衣的化學廢物處理中心一直提供收集、處理及處置化學廢物的服務。化學廢物的運送及其在化學廢物處理中心的處理，一直是青衣南居民極為關注的問題，因為有關過程可引致排放二噁英，而二噁英是一種持久性有機污染物，對人體可能會有致命的傷害，並會對環境有負面影響。事實上，青衣居民曾於二零零四年進行抗議，阻止當局把由竹篙灣挖出含二噁英的污泥運送往化學廢物處理中心處理；
- (k) 長青邨青榕樓的天台設有一個監測站，監察空氣中的二噁英濃度，而有關數據會定時上載環境保護署的網站，供公眾查閱。儘管現時二噁英的濃度相對較低，但當擬議公屋落成取代綠化緩衝地帶後，預期美景花園附近的通風將會變差，而美景花園四周的空氣中有毒化合物和污染物的水平和濃度將會增加。雖然空氣流通專家評估報告認為擬議公屋發展的通風影響屬可以接受，但報告並無就空氣質素影響進行詳細評估；

## 公屋發展的合適地點

- (1) 房委會的願景是有住屋需要的低收入家庭入住能力可以負擔的居所，而其中一個工作目標是提供市民能力可以負擔的優質房屋，包括優良的管理、妥善的保養維修，以及其他有關房屋的服務，以切合社會的需要。儘管房屋署署長曾在公眾場合表示，房屋署會採取務實的方針為社會提供公共房屋，但鑑於相關的交通、噪音、通風和眩光問題，實應重新

考慮餘下的「住宅(甲類)4」地帶到底是否適合進行公屋發展；

- (m) 根據政府就土地用途規劃發出的守則《香港規劃標準與準則》第九章，緩衝區是指有足夠面積以分隔不協調土地用途的地區，從而令各土地用途之間可能出現的衝突減至最少，而這些地區可能涵蓋不易受滋擾的構築物或用途；以及緩衝區不應用作住宅發展等易受滋擾的用途。「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」(下稱「九號貨櫃碼頭研究」)已訂明有關目標是要盡量減少九號貨櫃碼頭對易受滋擾用途(包括美景花園和長青邨)的環境滋擾，以及有需要在九號貨櫃碼頭與易受滋擾用途之間關設有效的緩衝區。九號貨櫃碼頭研究的建議其後納入有關的分區計劃大綱圖內；
- (n) 一九九四年九月分布的《青衣分區計劃大綱核准圖編號 S/TY/10》的《說明書》有數處提及關於在九號貨櫃碼頭與美景花園之間提供緩衝區這一點。《說明書》中關於「工業」地帶的第 6.4.4 段訂明，當局在第 22 區東北面保留的該塊工業用地，其中一個目的是藉此作為緩衝區，阻隔擬建九號貨櫃碼頭的噪音和燈光，以減低對美景花園和長青邨的影響。《說明書》中關於「休憩用地」地帶的第 6.6.4 段訂明，美景花園現有住宅前面的休憩用地(即美景遊樂場)亦是作為住宅與擬建九號貨櫃碼頭之間的緩衝區。因此，該塊「工業」用地及美景遊樂場在分區計劃大綱圖上用意是作為緩衝區；
- (o) 根據《青衣分區計劃大綱核准圖編號 S/TY/19》，第 22 區東北面的該塊「工業」用地改劃為「商業」地帶，以興建藍澄灣和酒店。根據《說明書》關於「商業」地帶的第 7.1.1 至 7.1.3 段，劃作酒店和商業發展用途的其中一個目的，是藉此作為緩衝區，隔開九號貨櫃碼頭可能發出的噪音及耀目的光線，以減低對鄰近住宅造成的影響。於位於東面較遠處的「其他指定用途」註明「與貨櫃有關用途 1」地帶內，當局保留了土地用作與貨櫃有關用

途，包括興建一幅隔音屏障，目的是阻隔九號貨櫃碼頭的噪音和眩光。至於「休憩用地」地帶內的美景遊樂場，其作為九號貨櫃碼頭緩衝區的意向維持不變。因此，該塊「商業」用地、美景遊樂場的「休憩用地」地帶及「其他指定用途」註明「與貨櫃有關用途 1」的用地，在分區計劃大綱上用意都是作為緩衝區；

- (p) 基於九號貨櫃碼頭研究的建議以及《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/10》及《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/19》所訂相關地帶的規劃意向，加上上述文件並無指明原本申述地點並非用作緩衝區，因此可以合理推斷，原本的申述地點連同其東面的「商業」及「其他指定用途」註明「與貨櫃有關用途 1」用地以及其西面的美景遊樂場，是整體規劃作為九號貨櫃碼頭的一個大型緩衝區。倘規劃署有異議，則應提供足夠理由，解釋為何原本的申述地點的用意並非作為緩衝區；

#### 眩光影響

- (q) 《工廠及工業經營(貨物搬運及貨櫃處理作業)規例》(香港法例第 59K 章)訂明，所有工作地方，以及船塢、埠頭或貨運碼頭上的正常道路的每一危險部分須有有效的照明。因此，整個九號貨櫃碼頭及毗鄰的豐樹青衣物流中心都需要在夜間提供照明，因而對附近藍澄灣及美景花園的居民造成嚴重的眩光影響。擬於餘下的「住宅(甲類)4」地帶興建的公屋，位置更接近九號貨櫃碼頭，因此將會受到的眩光影響會更為嚴重；
- (r) 為減低九號貨櫃碼頭的眩光影響，美景花園的居民需要在晚上關上窗戶及開啟空氣調節。同類措施對日後的公屋居民而言未必可行及／或未必能負擔得起。他們可能別無選擇，只能忍受在由九號貨櫃碼頭產生的惡劣環境下生活。這對他們並不公平；

噪音影響

- (s) 當時的環境運輸及工務局局長回應一名立法會議員的提問時表示，藍澄灣涉及一宗已批准的服務式住宅規劃申請，而發展商已充分考慮到附近已建成的道路及當時的八號幹線(後來改名為九號幹線)的噪音影響。藍澄灣的發展商亦承諾為單位提供中央通風系統及適當的隔音玻璃作為噪音緩解措施，而其後有關規劃申請基於此項條件而獲得批准。在餘下的「住宅(甲類)4」地帶的擬議公屋發展亦會受到嚴重的噪音影響，但當局會為日後的公屋居民提供同類噪音緩解措施，例如中央通風系統及適當的隔音玻璃；
- (t) 根據《香港規劃標準與準則》的建議，住宅用途與主幹道之間應保持 300 米的緩衝距離；倘主幹道設有隔音屏障，則緩衝距離可縮減至 50 米。擬議公屋發展與九號幹線之間應無法提供上述的緩衝距離；
- (u) 為擬議公屋採用隔音窗、隔音屏障、建築鱗片及把建築物後移等噪音緩解措施，成效令人懷疑。藍澄灣即使已設有中央通風系統及隔音玻璃，部分單位的噪音水平只是僅僅未超出 70 分貝(A)的可接受水平；

[余烽立先生此時離席。]

為莊惠芬女士作出澄清

- (v) 莊惠芬女士於二零一六年十月二十六日作出的陳述中，有關九號貨櫃碼頭緩衝區的論據所引述的是城規會文件第 10190 號第 4.8 段，並非第 10090 號；
- (w) 根據引述的《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/6》、《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/9》及《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/12》的《說明



書》，很明顯原本的申述地點是用作九號貨櫃碼頭與易受滋擾用途(包括美景花園)之間的緩衝區。當細山路用地由「綠化地帶」改劃為住宅用途時，這個意向在《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/26》上仍然維持不變；

- (x) 她自八十年代起居住在青衣南。政府最初提出的改劃建議以及現在以擬議公屋取代休憩用地，對青衣南的居民並不公平。以往青衣南的居民大致上滿足於現狀，甚少反對政府的建議，包括政府於二零一四年改劃細山路用地的建議。不過，由之前美景花園的樓宇復修工程至現時原本申述地點的改劃建議，美景花園的居民一直都受到困擾。居民得悉改劃建議以來，用了大量時間和心力研究大量公開文件和出席會議，確保可以把所有相關資料，包括建議的優點和缺點，完整地提供予城規會考慮。倘政府在提出建議修訂前有進行充分研究，確保有關建議恰當，他們便沒有需要如此花費時間和心力。因此，她懇請城規會公平合理地考慮建議修訂及居民的理據；

#### 交通影響

- (y) 當局之前曾建議把現時位於九龍灣的驗車中心遷往青衣西草灣，但最近於二零一六年五月被立法會發展事務委員會否決，原因是有關建議可能會對青衣的道路網造成負面的交通影響。為解決有關交通問題，當局建議為驗車中心的搬遷計劃提供所需的緩解措施，其中包括對兩個位於青衣路／青衣路西／西草灣路及青鴻路／青衣路的交通燈控制路口實施改善措施。正如之前另一名申述人所指出，由於前往西草灣的車輛通常會取道青康路而不是青衣路，因此青衣路的擬議緩解措施效用成疑。另外，由於擬遷至西草灣的新驗車中心將會有約 200 名員工，因此會對道路網及公共交通的需求帶來額外的影響。擬議驗車中心及青衣其他新發展項目將無可避免地進一步加劇青衣南現已擠塞的交通情況。政府

考慮在青衣進行任何新發展項目之前，應先解決現時的交通問題，否則將會引起公眾強烈的反對；

[霍偉棟博士此時離席。]

- (z) 根據一些職業司機的經驗，由葵涌和九龍前往西草灣的車輛寧可選用青衣南橋／青康路／青衣西路，而不會取道青荃路／青衣西路或青衣南橋／青衣路／南灣隧道，因為感覺上該條路線較為方便直接。因此，許多貨櫃車將會經過美景花園附近的道路網，對居民造成滋擾；

[雷賢達先生此時到席。]

- (aa) 當局建議保留餘下的「住宅(甲類)4」用地外的一段青衣路為盡頭路，作為有關公屋發展的出入口，以及於該路段設置巴士／小巴停車處，從而把現時的雙程分隔車道由四線縮窄為兩線。有關建議無助解決該區現時的交通擠塞及違例泊車問題。要有效改善青衣南的交通狀況，應禁止重型車輛使用該區的道路網；

### 總結

- (bb) 事實不容爭議，各項理據都清楚證明餘下的「住宅(甲類)4」用地是九號貨櫃碼頭與附近住宅(包括美景花園)之間的緩衝區的一部分。雖然《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/26》的《說明書》第 7.7.4 段曾提及該緩衝區，但其後《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/26A》及《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/27》的《說明書》的相同段落卻刪除了有關內容。規劃署沒有就更更改此規劃意向給予任何理由；
- (cc) 雖然餘下的「住宅(甲類)4」地帶並非涉及進一步申述的修訂項目，但它是九號貨櫃碼頭與附近住宅(包括美景花園)之間的緩衝區的一個重要部分。她促請城規會審慎考慮所有相關事實及區內居民提交

的資料，重新考慮把餘下的「住宅(甲類)4」用地恢復為「休憩用地」地帶；以及

- (dd) 居民並非反對興建公共房屋。然而，任何公共房屋發展都應在合適的地點上興建，而且要有全面的研究和評估支持，這樣日後的住戶便可享受舒適的生活環境。

[會議小休五分鐘。]

24. 由於進一步申述人、申述人、提意見人或其代表已申述完畢，主席邀請委員提問。

25. 一名委員詢問王保良先生(F551)，旅遊巴及專線小巴是否都是使用相同的道路網進出酒店和藍澄灣。王先生表示，旅遊巴及專線小巴路線 88M 號都是使用青衣路的相同路段前往藍澄灣的東面。由於旅遊巴經常停泊在青鴻路盡頭靠近藍澄灣酒店／藍澄灣停車場入口的迴旋處，供遊客上車，因此造成該處交通擠塞，亦影響居民和遊客的安全。事實上，那些遊客，特別是小孩子，並不遵守交通規例，故很容易發生意外。

26. 同一名委員繼而詢問青鴻路的交通情況會否影響專線小巴的運作。王先生展示一幅照片，表示雖然遊客主要是乘坐旅遊巴前往酒店，但很多遊客亦會於早上在藍澄灣平台乘搭專線小巴路線 88G 號及 88F 號外出購物和觀光。由於那些遊客經常都不排隊，每當有專線小巴或的士到達，他們就會一擁而上，造成平台出現交通擠塞和危險情況。另外，鑑於藍澄灣的公共交通服務不足，居民在早上根本難以登上專線小巴。例如，他的女兒需要預留超過一小時乘車上學，而車程正常只需八至十分鐘。回程時亦有同樣情況，因此下班後他有時會選擇由青衣城步行回家。王先生亦表示，由於青衣路兩旁經常有違例泊車，縮減行車線以設置巴士／小巴停車處的建議會進一步令該區的交通情況惡化。

27. 一名委員要求荃灣及西九龍規劃專員闡釋擬議公屋發展可能對美景花園在通風、二噁英水平及視覺方面造成的影響。周日昌先生以示一張投影片作出闡釋，表示空氣流通評估是根據既定的技術程序和方法進行。由於空氣流通評估所使用的模

型是設計模擬行人高度的風環境，故須作適度的簡化。因此，在重建空氣流通評估模型中的發展項目環境時，平台層的構築物會被當作發展項目的一部分，而在空氣流通評估模型中，美景花園大致上會顯示為一個長方體而並非 U 型。上述重建模型的技術亦曾用於空氣流通評估中的其他發展項目，包括藍澄灣。周先生繼續表示，根據空氣流通評估的結果，原本的「住宅(甲類)4」用地增加四幢建築物後，地盤空間平均風速比將會由 0.21 減少 10% 至 0.19，而地區性空間平均風速比則將會由 0.2 減少 5% 至 0.19。有關結果顯示，倘興建四幢建築物，「住宅(甲類)4」用地四周及區內的通風程度只會輕微降低，因此所造成的影響並不顯著。空氣流通評估顧問表示，根據定質分析，若建築物數目由四幢減少至建議的三幢，所造成的通風影響亦會減低，原因是全年和夏季的盛行風分別來自東北和西南面。

28. 關於視覺影響，荃灣及西九龍規劃專員周日昌先生展示數張投影片，表示當局已就擬議公屋發展進行全面的視覺評估，當中已考慮按照技術指引選擇的多個長、中和短距離觀景點的景觀。由於保護公眾景觀十分重要，所選擇的觀景點基本上都是主要的公眾觀景點，包括行人樞紐、巴士站及公眾經常使用的地點，例如遊樂場和休憩處。因此，關於短距離的視覺影響，有關評估已考慮青康路靠近巴士站和美景遊樂場的景觀。根據視覺評估的結果，擬議公屋發展不會對公眾觀景者造成嚴重的視覺影響，在視覺上亦與現有的建築環境、地區特色和四周環境大致協調。

29. 黃藝女士(F1801)回應主席的提問時表示，美景花園的平台應該是人流最集中之處，因為大部分居民都會在平台留連或歇息，而專線小巴士站亦位於該處。當局應選用該處進行視覺影響及空氣流通評估。

30. 在空氣質素方面，房屋署土木工程師周國生先生表示，《香港規劃標準與準則》並無訂明二噁英水平的標準。荃灣及西九龍規劃專員周日昌先生以一張投影片作出補充，表示原本興建四幢公屋的方案導致地盤空間平均風速比及地區性空間平均風速比僅分別減少 10% 和 5%。因此，倘根據目前興建三幢公屋的方案，對通風和空氣質素的影響會更不顯著。

31. 同一委員詢問黃藝女士青衣南街市設施的提供減少，原因為何。黃女士表示，在八十年代，青榕樓的街市十分熱鬧，有各種攤檔售賣肉類、魚、水果、蔬菜和雜物，主要為長青邨和美景花園的居民服務。後來，由於該區人口老化，許多年輕夫婦搬離青衣南，有些則很夜才下班，加上街市管理不善，令越來越少人光顧，生意遂每況愈下。鑑於領展並無計劃重建或活化街市，許多攤檔陸續結業。因此，街市攤檔的數目逐漸減少，現時僅餘少數幾個攤檔，而售賣鮮肉的攤檔甚少。

32. 一名委員要求荃灣及西九龍規劃專員解釋，把青衣路兩條行車線改作巴士／小巴停車處可怎樣改善該區的交通情況。周日昌先生以數張投影片作出闡釋，表示由於該段青衣路將會繼續保留作一條盡頭路，因此預計交通流量有限。擬議道路改善工程的主要目的是提供巴士／小巴停車處及擴闊行人路。為改善區內的交通情況，有關的交通影響評估亦建議擴闊青康路／青衣路迴旋處。運輸署高級工程師／葵青何廣鏗先生補充表示，現時青康路／青衣路迴旋處相對較細小。鑑於該區的人口將會增加，交通影響評估遂建議擴闊該迴旋處，以便可以同時容納兩輛大型車輛駛經該處。至於細山路與青衣路盡頭之間的路段，由於只會由擬議公屋發展使用，因此估計交通流量不會很高。為應付擬議公屋發展落成後對公共交通服務及行人環境的需求，交通影響評估建議把現時青衣路的兩條行車線改裝為巴士／小巴停車處及一條約 6 米闊的行人路。

33. 主席詢問重型車輛行走該段青衣路會否有任何限制。何廣鏗先生借助一張投影片表示，現時並無計劃施加有關限制。儘管如此，現時掛接式車輛是禁止在午夜至早上六時行走青康路、涌美路及青芊街。實施有關限制是基於噪音管制目的，因為該些路段都很接近住宅區。

34. 一名委員詢問青鴻路會否用作進出擬議公屋發展的通道。何廣鏗先生借助一張投影片表示，擬議公屋用地的西面是青衣路，東南面則是青鴻路。擬議公屋發展的車輛通道會位於青衣路的盡頭，而青鴻路則會主要供有關酒店及與貨櫃有關用途的用地使用。因此，擬議公屋發展不會受到青鴻路的交通情況所影響。另一名委員認為，旅遊巴經常使用青鴻路可能是由於該路易於接達至策略性道路網。

35. 房屋署建築師楊雪心女士回應一名委員的提問時表示，位於青衣路的車輛通道將會是擬議公屋發展的主要車輛通道。青鴻路將會有一條次要的車輛通道供公共服務車輛使用，例如垃圾車及貨車，而這些車輛只會間中使用該車輛通道。日後如有需要更改有關安排，則須先取得運輸署同意。

36. 鑑於一些進一步申述人指餘下的「住宅(甲類)4」用地一直是規劃用作貨櫃碼頭與易受滋擾用途(即美景花園和香港專業教育學院(青衣分校))之間的緩衝區，一名委員遂要求荃灣及西九龍規劃專員解釋，該緩衝區是否仍有需要。周日昌先生借助一張投影片表示，鑑於九號貨櫃碼頭可能會對附近的易受滋擾用途帶來噪音和眩光影響，因此九號貨櫃碼頭研究曾建議提供緩衝區。根據九號貨櫃碼頭研究，緩衝區有兩類。第一類緩衝區是指貨櫃碼頭四周位於易受滋擾用途視野範圍內的用地。研究建議指定該些土地用作工業用途，以阻隔貨櫃碼頭的噪音和眩光。有關建議其後納入青衣分區計劃大綱圖，而有關用地(包括藍澄灣用地)被劃為「工業」地帶。既已有擬議工業樓宇作為環境屏障，第二類緩衝區是指易受滋擾用途與工業樓宇之間的用地(包括原本的申述地點)，而這些用地須用作在環境方面屬可接受的用途，以符合《香港規劃標準與準則》訂明工業樓宇與住宅區之間應保持 100 米緩衝距離的建議。有關建議亦納入了青衣分區計劃大綱圖，而有關用地(即美景遊樂場及原本的申述地點)被劃為「休憩用地」地帶。周先生續稱，其後該塊藍澄灣及酒店用地由「工業」地帶改劃為「商業」地帶，第二類緩衝區遂再無必要，原因是商業用途與住宅用途能互相協調。提供緩衝區的要求已考慮九號貨櫃碼頭研究、《香港規劃標準與準則》第九章《環境》以及第十二章關於與貨櫃有關用途的規定。修訂《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/27》的《說明書》以刪除有關「休憩用地」的緩衝功能的提述，是為了反映規劃情況的改變。

37. 周日昌先生回應同一委員的進一步提問時表示，《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/9》至《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/26》的《說明書》都載述美景遊樂場及原本申述地點的「休憩用地」是作為一個緩衝區。事實上，從技術角度而言，雖然《說明書》的有關段落當時尚未更新，但於一九九七年藍澄灣用地由「工業」地帶改劃為「商業」地帶後，提供這樣一個緩衝區的規定已再無需要。當局其後對《青衣分區計劃大綱

圖編號 S/TY/27》作出建議修訂，遂藉此機會更新《說明書》，刪除有關「休憩用地」提供緩衝區功能的提述，並建議把原本的申述地點改劃為「住宅(甲類)4」地帶。

38. 同一名委員詢問關於與貨櫃有關用途的緩衝規定。周日昌先生表示，《香港規劃標準與準則》鼓勵在與貨櫃有關用途與易受滋擾用途之間設置緩衝區，因為前者會對後者的環境造成負面影響，例如噪音和空氣污染。儘管《香港規劃標準與準則》第九章並無訂明緩衝區的建議距離，但第十二章訂明，視乎土地用途的規模及性質、四周地區的性質及有否具備屏障，緩衝區的範圍會有所不同，而與貨櫃有關用途必須遵從適當環境影響評估程序處理。就本個案而言，現有的青鴻路會作為擬議公屋發展及與貨櫃有關用途用地之間的緩衝區，而擬議公屋用地的建築物亦會從青鴻路後移，並須進行噪音影響評估。

39. 同一名委員詢問有關擬議公屋用地的公用設施事宜。楊雪心女士回應說，房屋署已徵詢相關部門及公用事業公司，預計擬議公屋發展在食水和電力供應方面不會有特別的技術問題。當局亦已進行排水影響評估，並確定現有的排水系統足以應付擬議公屋發展的需求。

40. 鑑於許多區內居民對青衣南現時的公共交通設施都表達不滿，並認為除非情況有所改善，否則不應准許任何進一步發展，一名委員遂要求政府的代表回應居民的意見。運輸署總運輸主任／新界西南阮康誠先生回應說，運輸署有定期為美景花園和藍澄灣進行公共交通服務調查。根據調查結果，美景花園及藍澄灣主要的專線小巴及專營巴士服務均屬可以接受。相關調查結果撮述如下：

*專線小巴路線 88C 號(來往美景花園至港鐵葵芳站)*

- (a) 早上繁忙時段對往返兩個地點的專線小巴服務需求甚高；
- (b) 關於前往港鐵葵芳站的專線小巴服務，早上繁忙時段所有專線小巴都滿座，但由於專線小巴班次頻密，約三分鐘一班，因此約 99% 的乘客的候車時間都少於 10 分鐘；

- (c) 關於前往美景花園的專線小巴服務，雖然教育學院的學生會在早上回校上課，但調查顯示約 98% 的乘客的候車時間都少於 10 分鐘；

*專線小巴路線 88F 號(來往藍澄灣至港鐵青衣站)*

- (d) 關於前往港鐵青衣站的專線小巴服務，約 99% 的乘客的候車時間都少於 10 分鐘；

*專線小巴路線 88G 號(來往藍澄灣至港鐵葵芳站)*

- (e) 關於前往港鐵葵芳站的專線小巴服務，約 99% 的乘客的候車時間都少於 10 分鐘；

*巴士路線 42A 號(來往長亨至佐敦)*

- (f) 關於前往佐敦的巴士服務，繁忙時段每小時平均乘客量約為 69%。雖然有兩班巴士有部分乘客無法上車，但他們都能夠登上下一班車，因為巴士班次較密，約 4 至 5 分鐘一班；以及

*巴士路線 948X 號(來往長安至天后)*

- (g) 關於前往天后的巴士服務，繁忙時段每小時平均乘客量約為 97%。雖然有一班巴士有部分乘客無法上車，但他們都能夠在 10 分鐘內登上下一班車。

41. 主席詢問運輸署的代表，候車時間是否評估專線小巴服務足夠與否的標準指標。阮康誠先生表示，運輸署負責監察公共交通服務是否足夠，而 10 分鐘的候車時間是用作評估的指標。倘有公共交通服務在繁忙時段的候車時間超過 10 分鐘，則會被視為情況欠佳，於考慮其他相關因素後，當局可能會採取跟進行動。

42. 阮康誠先生回應一名委員的提問時說，運輸署會定期監察公共交通服務的情況。除了二零一六年八月就來往港鐵葵芳站至美景花園的專線小巴路線 88C 號進行的調查外，運輸署亦於二零一六年五月進行了其他調查。



[黃令衡先生及陳福祥博士此時離席。]

43. 鑑於專線小巴在早上繁忙時段經常滿座，一名委員詢問運輸署的代表，使用較大型的車輛行走該些繁忙的專線小巴路線是否可行。阮康誠先生表示，考慮提供公共交通服務的適當模式時，須顧及多個因素，包括成本效益及班次。一輛專線小巴只有 16 個座位，而一輛雙層巴士的載客量約為 120 至 130 人(其中約 30% 是坐位)。倘使用雙層巴士行走專線小巴路線，其班次將無可避免地減少。為了改善專線小巴服務的運作效率，政府正在研究把專線小巴的載客量由 16 座增加至 19 座的可行性。當局已就有關建議諮詢專線小巴業界，但仍須完成其他必要程序，包括修訂法例，因此現時尚未確知何時可以落實計劃。

44. 同一名委員詢問運輸署的代表，美景花園和藍澄灣是否有任何公共交通工具可以使用南灣隧道及昂船洲大橋，因為由青衣經該兩處前往西九龍等其他地點十分方便。阮康誠先生表示，公共交通工具經青衣北橋和南橋前往葵芳會更為方便和直接。

45. 就一名委員詢問關於噪音水平的問題，周國生先生回應說，擬議公屋發展面向長青邨一邊的背景噪音較面向貨櫃碼頭一邊的更高，原因是青衣路的交通流量較青鴻路的為高。

46. 鑑於內地遊客對公共交通設施的需求在黃金周期間會大幅增加，一名委員詢問運輸署的代表，當局有否計劃任何措施應付突然增加的需求。阮康誠先生表示，專線小巴服務的時間表和班次受行政規例所限制。一輛專線小巴每日的營運成本約為 2 700 港元至 2 900 港元，因此增加專線小巴服務未必有利可圖，尤其是黃金周假期過後，乘客量就會回復正常水平，而純粹為了應付短期急增的乘客需求而增加車輛編配並不符合成本效益。為改善現時的情況，運輸署一直與酒店營運者商議，探討能否提供一些更有效、更具成本效益而靈活的模式，例如為酒店住客提供非專營穿梭巴士服務。

47. 同一名委員詢問，於擬議公屋發展落成後，現時香港專業教育學院(青衣分校)外的一段青衣路的違例泊車問題會否持續。何廣鏗先生表示，根據目前的建議，於公屋落成後，該段

青衣路將會改為不分隔車路。運輸署會就詳細的交通管理措施與房屋署進一步聯繫，例如劃定雙黃線及實施上落客貨活動的限制，務求盡量減少青衣路違例泊車的情況。

48. 阮康誠先生回應同一委員的提問時表示，上述專線小巴的班次是根據一小時內到達／離開的車輛總數計算的平均數字。儘管每班小巴之間的實際時間差距會有所差異，但由於平均班次數字較高，因此有關差異並不明顯。由於黃昏繁忙時段的乘客需求較早上繁忙時段的為低，故此每小時的平均乘客需求會較低，乘客的候車時間因而可能會較短。

49. 鑑於區內居民關注貨櫃車對藍澄灣及擬議公屋發展的交通噪音滋擾，一名委員詢問有關現時青沙公路的隔音屏障的範圍以及有否任何計劃予以延伸。周日昌先生借助一張投影片表示，青沙公路毗鄰餘下的「住宅(甲類)4」地帶南面邊界的路段現時設有隔音屏障。至於當局有否任何計劃延建這些隔音屏障，他手頭上並無相關資料。主席表示，有關資料可於其後的聆聽會上提供，供委員參閱。該委員表示，本港許多地方的公路和迴旋處都設有隔音屏障，例如東區走廊及將軍澳。當局應考慮把現有的隔音屏障向東面的藍澄灣及青沙公路／青衣路／青衣航運路的迴旋處延伸。

[副主席及雷賢達先生此時離席。]

50. 阮康誠先生回應另一名委員的提問時表示，關於公共交通服務，10分鐘以下的候車時間屬於可以接受。

51. 同一名委員詢問運輸署的代表，經港珠澳大橋到達香港的貨櫃車會否對青衣的區內道路網造成任何負面交通影響。何廣鏗先生表示，青衣具備高效的道路網，包括青馬大橋、汀九橋、昂船洲大橋及青衣北橋和南橋，前往香港其他地區十分方便。由於貨櫃車通常會採用最便捷的路線前往目的地，因此預計經港珠澳大橋到達香港的貨櫃車會取道青馬大橋／南灣隧道／昂船洲大橋前往九號貨櫃碼頭或葵涌其他貨櫃碼頭。

52. 鑑於許多區內居民對現時的公共交通服務表達不滿，同一名委員詢問應如何改善交通設施以應付新增人口的需求。阮康誠先生表示，運輸署會定期檢討包括專營巴士和專線小巴的

公共交通服務安排，例如專營巴士每年的巴士路線計劃。這是該署持續進行的工作。至於擬議公屋發展等新發展項目，於項目落成前約兩年，當局便會進行公共交通服務的詳細規劃，並會視乎現時的公共交通服務以及人口和乘客需求的轉變，考慮增加新路線、合併現有路線及增加班次。阮先生續說，青衣路一段長約 100 米的路段已預留作擬議公屋發展設置專營巴士／專線小巴的停車處。鑑於現時青衣南的專線小巴線早已飽和，預計將會增加新的專線小巴線以服務新增的人口。至於專營巴士服務方面，由於擬議公屋發展將會在五至六年內完成，期間路線及乘客需求或會有所改變，因此在現階段未能確定日後的巴士路線和班次。當局會密切監察重組專營巴士路線的需要以應付新增人口的需求，而運輸署會致力滿足新發展項目對公共交通的需要。

53. 主席追問擬議公屋發展會否設置巴士及／或小巴總站。阮康誠先生表示，該專線小巴停車處應該會指定作為終站，因為屆時將會新增一條專線小巴線服務新增人口。至於會否設置一個巴士終站，這會視乎多個因素，包括日後的巴士路線以及區內及青衣其他地區乘客的需求。總而言之，短程(例如前往荃灣)的乘客需求會較高，因此或會有需要在擬議公屋發展設置一個巴士終站，而長程(例如前往九龍)的乘客需求則可能會在考慮區內及青衣其他地區的乘客需求後，透過重組巴士路線予以吸納。

54. 一名委員要求荃灣及西九龍規劃專員解釋青衣休憩用地的提供和分佈標準。周日昌先生表示，根據《香港規劃標準與準則》，休憩用地的供應標準是每人最少 2 平方米(即每人分別 1 平方米的地區休憩用地及鄰舍休憩用地)。根據現時的人口分佈(即青衣北約 150 000 人及青衣南約 23 000 人)，地區休憩用地主要位於青衣的北部和中部。至於青衣南，計及原本申述地點的部分改劃為「住宅(甲類)4」地帶及擬議公屋發展內將會提供約 6 500 平方米的鄰舍休憩用地後，現有及規劃提供的鄰舍休憩用地約為 6 公頃。有關休憩用地的供應大致上能應付青衣南約 33 000 名計劃人口的需求。

55. 鑑於「其他指定用途」註明「與貨櫃有關用途」地帶的物流中心會通宵開啟照明，一名委員詢問是否可以在建築物的

窗口加裝某種遮光屏幕，以減少對附近居民的眩光影響。周日昌先生表示，他手頭上並無這方面的資料。

56. 由於委員再無其他提問，主席表示這天的聆聽會已完畢。其餘兩節聆聽會將分別於二零一六年十一月七日及二零一六年十一月十日舉行。城規會之後會閉門商議有關的進一步申述，並於稍後把決定通知進一步申述人／申述人／提意見人。

57. 會議於下午五時三十分休會。