2362

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 周俊恒

簽署 Signature _____ 日期 Date 25.10.2026

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature Matthew Shum 日期 Date 25/10/2020

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』旦葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

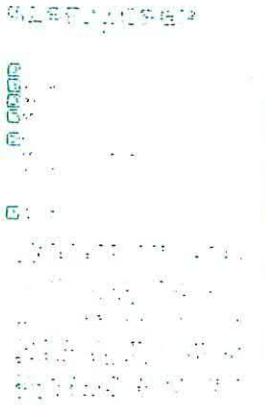
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

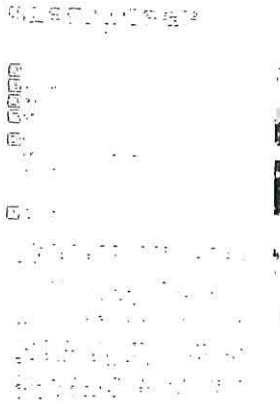
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2364

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Lau Wai

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24-10-2026

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解，沒有評估救護車沿加州大道及日葵徑私人道路進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。

2. 地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，申請人卻錯誤使用全元朗區的數據，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，屬於 Group 5 類敷料廢物，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離雅仕居居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，也沒有提及需要為居民做環境污染評估。

2365

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 杜灝珍

簽署 Signature [signature] 日期 Date 23.10.2026

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2366

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature [signature] 日期 Date 25-10-2026

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，申請人對此類嚴重風險隻字不提，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於加州花園與加州豪園兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的雅仕居居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守『敬老、愛老、護老』兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是『居家安老為本，院舍照顧為後援』，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全『本末倒置』，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature 日期 Date 25-10-2026

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE　　Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『**極不人道**』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，申請人對此類嚴重風險隻字不提，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的雅仕居居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守『敬老、愛老、護老』兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是『居家安老為本，院舍照顧為後援』，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全『本末倒置』，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2363

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature _____ 日期 Date 25-10-2026

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

Appendix 03

Responses to Page1/1.2， Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 ：

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※**惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準**，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site：)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2025 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10-min	500	3
	24-Hour	40	3
RSP (PM10)	24-Hour	75	9
	Annual	30	NA
FSP (PM2.5)	24-Hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1-Hour	200	18
	24-Hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8-Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1-Hour	30,000	0
	8-Hour	10,000	0
	24-Hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Notes

(1) All measurements of the concentration of gaseous air pollutants, i.e. sulphur dioxide, nitrogen dioxide, ozone and carbon monoxide, are to be adjusted to a reference temperature of 293 Kelvin and a reference pressure of 101.325 kPa(abs).

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in Height between Industrial Chimney Exit and th		
	< 20 m	> 200 m	Active and recreation uses
		5 - 200 m	Passive recreatior
	20 m - 30 m (*)	> 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreation
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreatior
	> 40 m	10 m	Active & recreational uses

Notes

(*) In situations where the height of chimneys is not known, use the set of guidelines with an asterisk for preliminary planning purpose and refine as and when more info available

(**) The buffer distance is the horizontal shortest distance from the boundary of the in the position of existing chimneys or the edge of road kerb to the boundary of open sites

(***) The guidelines are generally applicable to major industrial areas but NOT individual typical establishments which are likely to be significant air pollution sources. Com where existing open spaces close to such establishments and potentially affected in any situation

Source: HKPSG Chapter 9 Table 3.1 Guidelines on Usage of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fi Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimney or industrial activities identified within 200m from the A Premises. The buffer distance requirement under the Hong Kong Planning and Guidelines (HKPSG) listed in Table 2.3 above could be met, no a quality impact from the chimney/industrial emission sources is anticipated. I is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to unc industrial emission impact

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

(**) Respirable suspended particulates mean suspended particles in air with a nominal aerodynamic diameter of 10 μm or less

(***) Fine suspended particulates mean suspended particles in air with a nominal aerodynamic diameter of 2.5 μm or less

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. It restricts specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified processes to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**.

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Road and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	Other Categories	-	Passive recreational uses

Source: HKPSG Chapter 9 Table 3.1 Guidelines on Usage of Open Space Site

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys emissions. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**.

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2369

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附件

反對

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 陳惠英

簽署 Signature 陳惠英 日期 Date Oct 2026

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2370

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Down Law

簽署 Signature D Law 日期 Date 10/24/20

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了本項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口概要 (4)	經平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
每層安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
長者院舍及老年宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合物業工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合物業管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業物業工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
商業物業管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,080	8,145
UniTown 和綜合發展的長中式洗衣系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註：
(1) 總 UFF 的總表 6.2。
(2) 參考[...]
(3) 根據[...]NOL EIA 報告（[...]EIA[...]2592024），[...]（即[...]每[...]NTD）[...]ADWF[...]459 立方米/天
(4) 各[...]人口[...]
(5) 「員工宿舍」係指 G.S.[...]
(6) 「長者院舍及老年宿舍床位」[...]
(7) 「學生」係指大學生、[...]
(8) 由於[...]ADWF 為[...]

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1Pldy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/SdhqII1PIJy2kSGnD

Report
epd.gov.hk

https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m² GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

附圖-07-02

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2371

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 李偉晉

簽署 Signature [signature] 日期 Date 25/10/2025

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口概況 (4)	總平均晝夜流量 (ADWF)（立方米/天）
最低安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	30,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
長者院舍住宿床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店客房工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店客房管理人員 (J6)	0.08	440	35
私宅物業工作人員（一般）	0.20	3,520	996
私宅物業管理人員 (J6)	0.08	860	70
廚師	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,068	0,145
UniTown 和綜合發展的商中式酒樓廚房	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）	40,075

註：
(1) 從 UPF 的假設 6.2。
(2) 小型污水處理廠的設計流量（立方米/天）
(3) 從酒店項目 NOL EIA 報告（三份：AEIAR-259/2024）「污水排放量」取得每間客房的 ADWF，459 立方米/天
(4) 基於平均入住率、人口密度、人均用水量和回收率
(5) 「員工宿舍」假設 0.5 間雙人房和 10 名員工。
(6) 「長者院舍住宿床位」假設每張床位的平均入住率為 90%
(7) 「學生」假設大學生、研究生和一般學生的平均入住率為 80%
(8) 總污水排放量（不含 ADWF 為居民住客人口的污水平均流量）

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PiJy2kS6nD

Report
epd.gov.hk

https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/cn/pp-
294/eia_1094/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch%
206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%
20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m² GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2372

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature [redacted] 日期 Date Oct 25, 2020

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

2373

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature 日期 Date

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
專屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院/安老院/學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店餐廳工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店餐廳管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業餐廳工作人員 (一般)	0.20	3,520	936
商業餐廳管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒吧	1.25	3,030	3,788
香酒員工	0.20	25,080	8,145
UniTown 部份會所的集中式污水處理系統	/	/	2,101 (2)
NOL 園區	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註：
(1) 總 UFF 的總和為 6.2。
(2) 假設員工宿舍的總平均晴季流量為其人口的平均。
(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（參考編號：AEIAR-259/2024），園區的總平均晴季流量（ADWF）為 459 立方米/天。
(4) 各土地用途的人口或就業數據來自附錄 B。
(5) 「員工宿舍」在表 6.5 中被歸類為 R2 住宅。
(6) 「醫院/安老院/學生宿舍床位」在表 6.5 中被歸類為 R2 住宅。
(7) 「學生」指住宿學生，假設其每日產生的污水量為 0.04 立方米/人/天。
(8) 由於四捨五入的原因，ADWF 的總和可能與個別數字的總和略有不同。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬工商業污水（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/SdhqII
1PIdy2kS6nD

Report
epd.gov.hk

https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1942/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m² GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Parking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最终排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE　　Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，申請人對此類嚴重風險隻字不提，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於加州花園與加州豪園兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的雅仕居居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守『敬老、愛老、護老』兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是『居家安老為本，院舍照顧為後援』，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全『本末倒置』，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2375

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature 日期 Date Oct 21, 2016

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE　　Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，申請人對此類嚴重風險隻字不提，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的雅仕居居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守『敬老、愛老、護老』兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是『居家安老為本，院舍照顧為後援』，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全『本末倒置』，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2376

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment SHEK KIN TAI

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24-10-26

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE　　Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，申請人對此類嚴重風險隻字不提，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位---相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的雅仕居居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 **Figure 1.2**

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守『敬老、愛老、護老』兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是『居家安老為本，院舍照顧為後援』，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全『本末倒置』，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2377

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment CHOW SAU CHUNG
簽署 Signature 日期 Date 24/10/26

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了本項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1) （立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	經平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
長者安置住宅 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院住客及留宿床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店餐廳工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店餐廳管理人員 (J6)	0.08	440	35
購物餐廳工作人員 (一般)	0.20	3,520	936
購物餐廳管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,080	8,145
UniTown 和綜合發展的集中式洗衣系統	/	/	2,101 (2)
NOL 商場	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註：
(1) 總 UFF 的總和為 0.2。
(2) 由於污水處理廠設計容量的限制，已採用較低的流量係數。
(3) 根據香港新鴻基 NOL EIA 報告（參考文件：AEIAR-259/2024），商場的污水排放量為 459 立方米/天。
(4) 人口密度和就業人口密度參考相關規劃標準和指引。
(5) 「員工宿舍」採用 0.5 的利用率以反映實際入住率。
(6) 「醫院住客及留宿床位」採用較高的流量係數，以反映醫院的特殊用水需求。
(7) 「學生」採用較低的流量係數，以反映學生宿舍的典型用水模式。
(8) 由於平均每天的總污水流量 ADWF 為每日流入污水處理廠的污水量，因此不應包括未來的增長。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。(Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqU
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp-294/eia_1094/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2378

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Lam Lai Kwan

簽署 Signature [signature] 日期 Date 23/10/2020

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2379

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Pang Ming Chan

簽署 Signature _____ 日期 Date 23/10/2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2380

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment SUEN WAN KI
簽署 Signature 日期 Date 24.10.2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量：

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	經平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
專屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫護院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店餐飲工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店餐飲管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業餐飲工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
商業餐飲管理人員 (J6)	0.08	880	70
房休	1.25	3,030	3,788
合適員工	0.20	29,080	8,145
UniTown 和綜合發展的集中式污水處理系統	/	/	(2) 2,101
NOL 商業	/	/	(3) 459
小計			(8) 37,159
總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 的估算 6.2。

(2) 總人口和就業的估算見附錄 A。

(3) 根據香港鐵路有限公司 NOL EIA 報告（參考編號：AEIAR-259/2024），估算的 ADWF 為 459 立方米/天。

(4) 人口和就業人口的估算見附錄 A。

(5) 「員工宿舍」指第 6.5 節所述的員工宿舍。

(6) 「醫護院校學生宿舍床位」指醫護院校學生宿舍的床位數。

(7) 「學生」指大學生，包括研究生，根據小學和中學的學生人數估算。

(8) 由於四捨五入的影響，總 ADWF 為各項目的總和，可能與所示總數略有差異。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。(Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/cn/pp-294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖數據（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

2382

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 陳秀鍈

簽署 Signature 陳秀鍈 日期 Date 2016.10.23

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2383

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature [signature] 日期 Date 23 Oct 2020

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 陳家根

簽署 Signature _____ 日期 Date 26.10.2021

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據（**Wind Rose data**），罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』旦葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

接運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

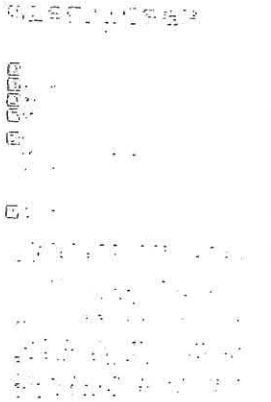
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅22米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足15米，且140度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約1500戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過200班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15米的距離無法符合安老院70分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需5米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為10米，基於「10米大於5米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第3.3段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄12的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第16號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的5米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為0米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源『均屬固定噪音源』，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (Prescription) Ordinance
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO-TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard (µg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	Annual	50	NA
PM10 (RSP)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
PM2.5 (FSP)	24 hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Notes:

(a) [illegible]

(b) [illegible]

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	Distance to the nearest boundary of chimney		Not [illegible]
	< 20 m	≥ 200 m	[illegible]
		5 - 200 m	[illegible]
	20 m - 30 m (a)	≥ 100 m	Active and [illegible]
		5 - 100 m	[illegible]
	30 m - 40 m	≥ 50 m	Active and [illegible]
		5 - 50 m	[illegible]
	≥ 40 m	10 m	Active and [illegible]

Notes:

(a) [illegible]

(b) [illegible]

Source: [illegible]

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Receiver-wise Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig. Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimneys were no chimneys or industrial activities identified within 200m from the A Premises. [illegible]

Receiver-wise Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMM refers to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment. Regulated machines such as diesel cranes excavators and air compressors

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD starting from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, designated exempted facilities and specified projects for the duty NRMM that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial stacks shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidance for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Open Area	Type of Road		
Air Pollutants	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Amenity areas only
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Amenity areas only
	[illegible]	-	[illegible]

Source: [illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidance for locating open space close to potentially polluting uses, viz. railway. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	經平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
長者安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合商業工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合商業管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業工作人員（一般）	0.20	3,520	986
商業管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,080	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式污水處理系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 的細節在表 6.2。

(2) 綜合醫院的日平均污水流量根據其床位數計算。

(3) 根據問卷調查，NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 總人口為 [illegible]，估算日平均污水流量為 459 立方米/天。

(4) 各土地用途的人口或就業人數是根據總樓面面積計算。

(5) 「員工宿舍」指在 G.S 內提供的員工宿舍。

(6) 「高等院校學生宿舍」指在大學校園內或附近提供的學生宿舍。

(7) 「學生」指在大學校園內，包括教職員、研究生和本科生的總人數。

(8) 由於四捨五入的關係，ADWF 的總和可能與個別人口/就業數字的完全總和略有不同。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。**(Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)**

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」**（Trade Effluent）**範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水**(Institutional)** 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》**WPCO cap.358**（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）**EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)**，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/cn/pp-294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2385

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Wong Siu Ming
簽署 Signature Sa 日期 Date 23-10-2026

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2386

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Jonah Shih
簽署 Signature 日期 Date 29/10/26

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
舍屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院及護老院床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合用途工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合用途管理人員 (J6)	0.08	440	35
私營用途工作人員 (一般)	0.28	3,520	986
私營用途管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.28	25,080	8,145
UniTown 和綜合用途的集中式冷卻系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急餘量）（立方米/天）	40,075

註釋：
(1) 總 UFF 按 0.8 的因素 0.2。
(2) 由 [illegible] 根據 [illegible] 的 [illegible]。
(3) 根據已知的 NOL EIA 報告（已參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 總計為 [illegible] 的 ADWF，即 459 立方米/天。
(4) 人口和就業人口假設為 [illegible]。
(5) 「員工宿舍」指在 G.S. [illegible] 的員工宿舍。
(6) 「醫院及護老院」包括支援服務設施員工的人口。
(7) 「學生」指在大學 [illegible] 的學生。
(8) 總平均晴季流量 (ADWF) 約等於人口乘以人均用水量，不包括應急餘量。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》 WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqH
1PIdy2kSGnD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1094/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a par

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2387

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LEE PING KAN
簽署 Signature 李炳根 日期 Date 2020-10-26

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖數據（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下:

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解，沒有評估救護車沿加州大道及日葵徑私人道路進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。

2. 地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，申請人卻錯誤使用全元朗區的數據，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，屬於 Group 5 類敷料廢物，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離雅仕居居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，也沒有提及需要為居民做環境污染評估。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE　　Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，申請人對此類嚴重風險隻字不提，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的雅仕居居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守『敬老、愛老、護老』兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是『居家安老為本，院舍照顧為後援』，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全『本末倒置』，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

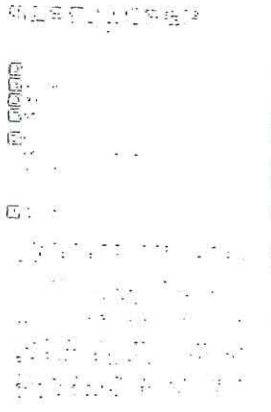
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）: (Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源『均屬固定噪音源』，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Best Practicable Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (Prescribed Premises)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO-TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter the objective to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The latest set of AQOs that came into effect on 31 April 2021 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO_2	10 min	500	3
	24 hour	50	3
	Annual	20	NA
CO (ppm)	8 hour	10	1
	1 hour	30	1
$PM_{2.5}$	24 hour	75	18
	Annual	35	NA
PM_{10}	1 hour	500	18
	24 hour	180	9
	Annual	80	NA
Ozone (O_3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
NO_2	1 hour	200	18
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note: [illegible]



Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	< 20 m	> 200 m	[illegible]
		5 - 200 m	[illegible]
	20 m - 30 m (F)	> 100 m	[illegible]
		5 - 100 m	[illegible]
	30 m - 40 m	> 50 m	[illegible]
		5 - 50 m	[illegible]
	> 40 m	10 m	[illegible]

Note: [illegible]

Source: [illegible]

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Presence of Industrial Emission Sources

The buffer distance of 200m from the application Premises is shown in Fig. Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney was no chimney or the plant with non-identified within 200m from the A premises. [illegible] is anticipated that the [illegible] would not be subject to any industrial emission impact.

Presence of Vehicular Emission Sources

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as crawler cranes excavators and forklifts.

2.2.4 Under the regulation regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD starting from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified recycling facilities, only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidance for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	Type of Road		
[illegible]	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Amenity and passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		≤ 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	[illegible]

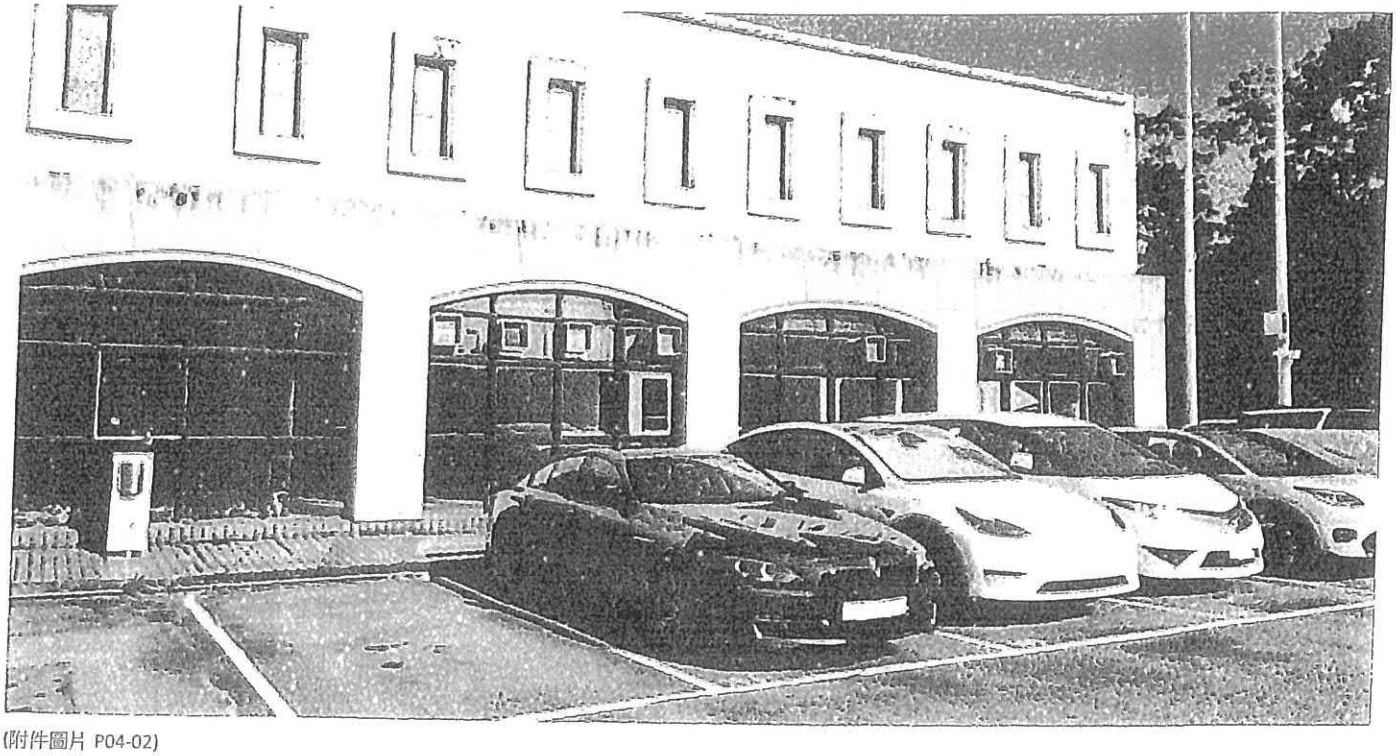
Source: [illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidance for locating open space close to [illegible] The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	超平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
受保護住宅單位 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
長者院舍/護理安老宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店餐廳工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店餐廳管理人員 (J6)	0.08	440	35
購物餐廳工作人員 (一般)	0.20	3,520	996
購物餐廳管理人員 (J6)	0.08	860	70
同床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,088	8,145
UniTown 和綜合發展的集中式污染控制系統	/	/	2,101 (2)
NOL 內部	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急餘量）（立方米/天）			40,075

註：
(1) 總 UFF 的估算 6.2。
(2) 總人口和就業的估計數字。
(3) 根據現有的 NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），估計 NOL 的 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 基於預測的人口和就業數據的估計。
(5) 「員工宿舍」指在 6.5 節中確定的員工宿舍。
(6) 「長者院舍/護理安老宿舍」指第六類別或第四類別的長者院舍/護理安老宿舍。
(7) 「學生」指住宿學生。
(8) 由於四捨五入的原因，總數可能與各項之和略有不同。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬工商業污水（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。(Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqtI
IPIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2383

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment [illegible]
簽署 Signature [illegible] 日期 Date 29/07/26

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
單層安置住宅 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院/療養院/護理安老宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店客房工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店客房管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業客房工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
商業客房管理人員 (J6)	0.08	880	70
辦公	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	29,080	8,145
UniTown 和綜合發展的集中式洗調系統	/	/	2,101 (2)
NOL 商場	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）	40,075

註：

(1) 總 UFF 的比例為 6.2。

(2) 此為根據下文第 6.5.2 段所述的集中式洗調系統。

(3) 根據相關為 NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），商場的總設計容量為 1,000 人次。假設 70% 的客人在商場內用餐，平均每人每次用餐 2 小時，則商場的 ADWF 為 459 立方米/天。

(4) 各類別的人口/就業人數根據第 3.4.1 節所述的假設計算。

(5) 「員工宿舍」指第 6.5.1 節所述的員工宿舍。

(6) 「醫院/療養院/護理安老宿舍床位」指第 3.4.1 節所述的醫院床位。

(7) 「學生」指全日制學生，包括幼稚園、小學、中學和大學的學生。

(8) 由於平均晴天流量（ADWF）為實際流量，不包括滲入和流入，因此不適用峰值因子或基流。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》 WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1） EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS0nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1094/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch9%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a par

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最终排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2389

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Sharon Pang

簽署 Signature _____ 日期 Date 24/10/20

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下:

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

2390

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

許情請見報章

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Cherry Lumkao

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24-10-26

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅22米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足15米，且140度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約1500戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過200班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15米的距離無法符合安老院70分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需5米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為10米，基於「10米大於5米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第3.3段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄12的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第16號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的5米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為0米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Control of Air Pollution in Car Parks (EPPECP Pt 2/5L)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.1 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 31 April 2029 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
NO2 (FM)	24 hour	75	9
	Annual	30	NA
PM2.5 (FM)	24 hour	37.5	18
	Annual	15	NA
CO	1 hour	200	18
	24 hour	100	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

RAMBOLL

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	Buffer distance from industrial chimney [1]		
	< 20 m	≥ 230 m	Active and recreational uses
		5 - 230 m	Passive recreational uses
	20 m - 30 m [2]	≥ 195 m	Active and recreational uses
		5 - 195 m	Passive recreational uses
	30 m - 40 m	≥ 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	> 40 m	10 m	Active and recreational uses

Note:

[1] For locations where the height of chimney is not known, use the rule of thumb that each 20 m interval for chimney height is equivalent to an additional 50 m buffer distance, and vice versa.

[2] Buffer distance between 20 m and 30 m is derived by linear interpolation between the buffer distance of 30 m and 20 m.

Space Policy - Chapter 3 Table 3.1 Guidelines on usage of open space to

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Air Quality Impact – Emission from [illegible]

The buffer distance of 20m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimney or industrial activities identified within 20m from the A Premises. [illegible] is anticipated that the proposed RCHE would not be subject to adv industrial emission impact.

Road-side Vehicular Emission Impact

The Palm Spring Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as cranes or mobile excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). In this regard, all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified processes by the year 2020, NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG prescribes the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	≥ 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		≥ 1m	Amenity areas
	District Distributor	≥ 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	≥ 5 m	Active and passive recreational uses
		≤ 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	-	Passive recreational uses

Source: Hong Kong Planning Standards and Guidelines, Chapter 9

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. railway. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2391

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Yumi Tang

簽署 Signature 日期 Date 24/10/26

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）:(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、逼輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 3/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1st April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	1 hour	350	9
	Annual	50	NA
PM10 (RSP)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30000	9
	8 hour	10000	9
	24 hour	4000	9
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

(1) All measurements of air quality should be made at 293 K (20 °C) and 101.325 kPa (one atmosphere). Corrections should be made to the actual conditions of temperature and pressure at the time of sampling.

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	Different types of industrial chimney and height		
	< 20 m	< 200 m	Active and passive recreation uses
		200 m - 300 m	Extensive agricultural uses
	20 m - 30 m (H)	< 100 m	Active and passive recreation uses
		100 m - 150 m	Extensive agricultural uses
	30 m - 40 m	< 50 m	Active and passive recreation uses
		50 m - 90 m	Extensive agricultural uses
	> 40 m	10 m	Active and passive recreation uses

Note:

(1) For the cases where the height of chimney is not known, use the list of chimneys with information in Chimney Study Database and refer to the most stringent buffer distance.

(2) For the chimneys with height between the values from the Chimney Study Database and the height of road kerb, buffer distance should be determined by interpolation.

(3) For chimneys with height higher than the highest chimney in the Chimney Study Database, buffer distance should be determined by extrapolation.

Please refer to Chapter 9 Table 9.1 Guidelines on Use of Open Spaces

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Impact on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is chosen in Fig Site survey was conducted in Jun 2020 to verify the presence of chimney were no chimney of industrial activities identified within 200m from the A Premises.

It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Proposed Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission Control) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) used in the course of carrying out construction work or operations.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In order to speed up activities and locations including construction sites, [redacted] waste disposal facilities and cleaning operations to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
	District Distributor	< 3 m	Amenity areas
		> 10 m	Active and passive recreation uses
		< 10 m	Uses as recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [redacted] sites in terms of distance. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2392

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Wong Yuk Sun
簽署 Signature Wong Yuk Sun 日期 Date 25/10/2016

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

Report
https://share.google/SdNqII1PIdy3kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/cn/pp-294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m² GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Clare Shum

簽署 Signature Clare 日期 Date 25/10/2026

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter a level of air quality objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 January 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	Annual	50	N/A
CO (mg/m3)	1 hour	30	3
	8 hour	10	9
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	125	9
	Annual	40	N/A
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	N/A
Respirable Particulates (PM10)	1 hour	500 [3]	9
	8 hour	160 [3]	9
	24 hour	100 [3]	9
Lead (Pb)	Annual	0.5	N/A

Notes:

[illegible]

RAMBOLL

Table 2.3 **Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys**

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	≥ 200 m	Active and recreational uses
		5 - 200 m	Passive recreational uses
	20 m - 30 m (a)	≥ 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreational uses
	30 m - 40 m	≥ 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	≥ 40 m	10 m	Active & recreational uses

Notes:

(a) [illegible]

(b) [illegible]

(c) [illegible]

Source: HKPSG Chapter 9 Table 9.1 Guidelines on Use of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impacts

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimney of the listed activities identified within 200m from the A Premises. [illegible]

It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD started from 1 September 2015. It prohibits the specified activities and locations including construction sites, [illegible] within designated localities and specified operations to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial stacks shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Railways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	≥ 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	≥ 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	≥ 5 m	Active and passive recreational uses
		3 - 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	Passive recreational uses

Source: [illegible]

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. railway noise. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2394

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 鄧[illegible]

簽署 Signature [signature] 日期 Date 23/10

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2395

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 杜小靜
簽署 Signature 靜 日期 Date 23/10/26

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Quality Objectives (AQOs)

2.2.2 To achieve as soon as reasonable practicable and to maintain thereafter to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1st April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	3 hour	266	0
	Annual	50	NA
PM10 (RSP)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
PM2.5 (FSP)	24 hour	75	9
	Annual	35	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	125	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

(1) Measurements of air pollutant concentrations are subject to the standard conditions of 293 Kelvin and 101.325 kPa (one atmosphere).

RAMBOLL

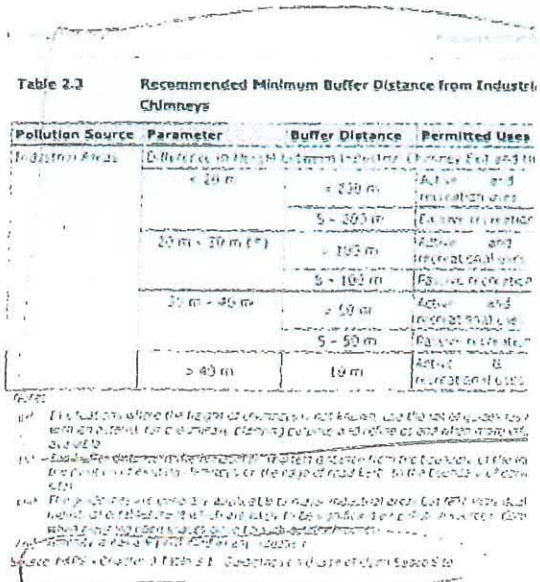


Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	> 200 m	Active and passive recreational uses
		5 - 200 m	Passive recreational uses
	20 m - 30 m (*)	> 100 m	Active and passive recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreational uses
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and passive recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	> 40 m	10 m	Active and passive recreational uses

Notes:

(a) [illegible]

(b) [illegible]

(c) [illegible]

Source: Chapter 3 Table 3.1 Guidelines for Selection of Open Spaces in HKPSG

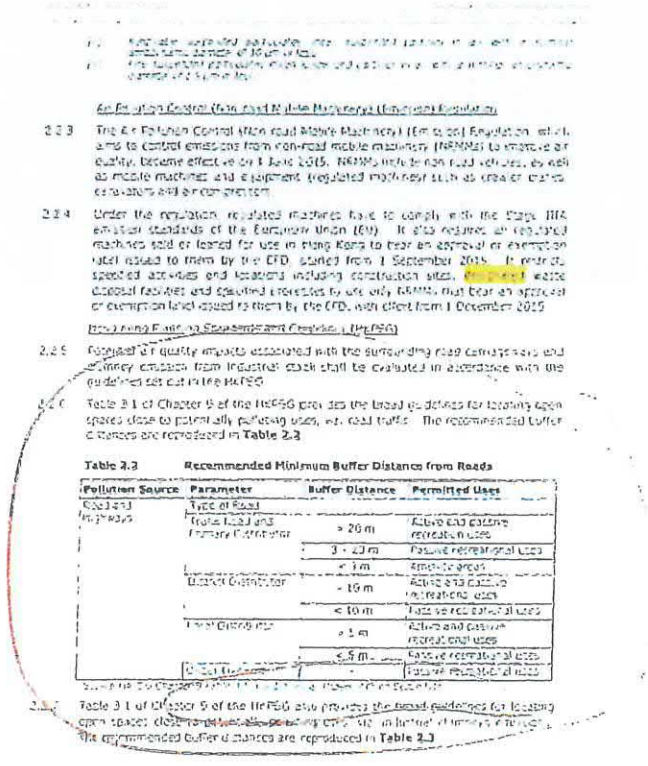
Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Exposure to Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig. Site survey was conducted in Jun 2016 to verify the presence of chimneys or industrial activities identified within 200m from the A Premises. [illegible] is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to ind industrial emission impact.

Exposure to Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads in the area (Castle P



[illegible]

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machinery such as crawler cranes, excavators and forklifts).

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In order to specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified processes by the only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, eg. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Open Space Adjacent to Roads	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreational uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	Passive recreational uses

Source: [illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [illegible] The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2396

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature 日期 Date

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

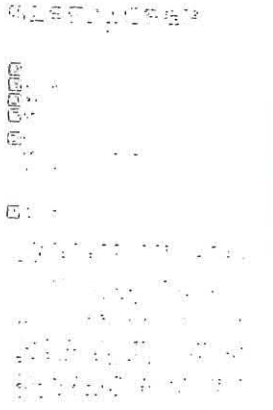
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2397

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 謝卓鳴

簽署 Signature 謝卓鳴 日期 Date 23 Oct 2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
每層安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫護院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合物業工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合物業管理人員 (J6)	0.08	440	35
酒店物業工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
酒店物業管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
香港員工	0.20	25,080	0.145
UniTown 和綜合發展的商中式餐飲系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 的細節見 6.2。

(2) 源自[已刪除]NOL EIA 報告（[已刪除] AEIAR-258/2024），[已刪除]（如[已刪除]NTD）每天的總排放量為 2,101 立方米/天。

(3) 源自[已刪除]NOL EIA 報告（[已刪除] AEIAR-258/2024），[已刪除]（如[已刪除]NTD）每天的總排放量為 459 立方米/天。

(4) 考慮到[已刪除]人口和[已刪除]就業[已刪除]的相關性，[已刪除]。

(5) 「員工宿舍」指第 6.5 節討論的員工宿舍。

(6) 「醫護院校學生宿舍床位」指[已刪除]的學生宿舍床位。

(7) 「學生」指全日制學生，包括[已刪除]全日制學生和[已刪除]學生。

(8) 由於[已刪除]的[已刪除]ADWF 與[已刪除]人口/就業[已刪除]的相關性[已刪除]。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。(Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqIl1PiJy2kSGnD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp-294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2398

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 張偉棟

簽署 Signature [signature] 日期 Date 23 Oct 2020

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2399

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment [redacted]

簽署 Signature [redacted] 日期 Date 23 Oct 2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)





(附件圖片 P02)

2400

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 林雅如

簽署 Signature 林 日期 Date 23 Oct 2020.

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅22米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足15米，且140度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約1500戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過200班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15米的距離無法符合安老院70分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需5米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為10米，基於「10米大於5米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第3.3段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄12的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第16號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的5米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為0米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容：

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site：)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1[illegible] April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

HKPSG

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	≥ 230 m	[illegible]
		5 - 230 m	[illegible]
	20 m - 30 m (H)	≥ 150 m	[illegible]
		5 - 150 m	[illegible]
	30 m - 40 m	≥ 90 m	[illegible]
		5 - 90 m	[illegible]
	> 40 m	10 m	[illegible]

[illegible]

Space refer to Chapter 9 of the HKPSG for guidelines on use of open space to

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is chosen in Fig Site survey was conducted in Jun 2020 to verify the presence of chimney was no chimney or industrial activity identified within 200m from the A Premises. [illegible]

is anticipated that the proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

[illegible]

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission Control) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission Control) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment. Regulated machines such as dredgers, excavators and cranes operate

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD started from 1 September 2015. In general, specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified [illegible] to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Railways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and Passive recreational uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		≥ 3 m	Amenity area
	District Distributor	> 10 m	Active and Passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	≥ 3 m	Active and Passive recreational uses
		< 3 m	Passive recreational uses
	[illegible]	-	[illegible]

[illegible]

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2401

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment CHOW Tsz Kwan
簽署 Signature 日期 Date 26-10-2016

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2402

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

強烈請見報章
我們所有加州教育及家園人都很不滿建設老人院，請規劃處
立快安排切清這計劃

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature [signature] 日期 Date 25.10.2016

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅22米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足15米，且140度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約1500戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過200班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15米的距離無法符合安老院70分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需5米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為10米，基於「10米大於5米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第3.3段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄12的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第16號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的5米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為0米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）:(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2029 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (µg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	10 min	500	3
SO2	24 Hour	125	3
	1 Hour	350	9
	Annual	50	NA
RSP (PM10)	24 Hour	100	9
	Annual	50	NA
FSP (PM2.5)	24 Hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 Hour	200	18
	24 Hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 Hour	30,000	0
	8 Hour	10,000	0
	24 Hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:
(1) All measurements of air quality are to be adjusted to standard conditions of 293 Kelvin and 101.325 kPa (one atmosphere).

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in Height between Industrial Chimney Exit and th		
	< 20 m	> 200 m	Active and recreational uses
		5 - 200 m	Passive recreation
	20 m - 30 m (1)	> 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreation
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreation
	> 40 m	10 m	Active & recreational uses

Note:
(1) Except for where the height of chimneys is not known, and the risk of pollution is acceptable as per latest HKPSG.
(2) The buffer distance is measured from the boundary of the industrial area, or the edge of road kerb, to the nearest open space site.
(3) The buffer distance may be applied to existing industrial area but not new industrial development that will affect the existing or planned open space sites, unless justified by detailed assessments.
(4) Interpolation is allowed in all cases.

Source: HKPSG Chapter 9 Table 3.8 Guidelines on Usage of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimneys of industrial activities identified within 200m from the A Premises. The buffer distance requirement under the Hong Kong Planning and Guidelines (HKPSG) stated in Table 3.8 above could be met, no a quality impact from the surrounding industrial emission sources is anticipated. It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to adv industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment, regulated machinery such as cranes, crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified processes to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG prescribes the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Open Area for Leisure	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Only recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]		Only recreational uses

Note:
(1) [illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. railway. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2403

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

我們如此花園及鄰近都一致不同意
建老人院，請規劃處盡快處理
切勿通過這計劃。

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature [signature] 日期 Date 26.10.2026

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『**極不人道**』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
每房安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
濕實驗室工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
濕實驗室管理人員 (J6)	0.08	440	35
幹實驗室工作人員 (一般)	0.28	3,520	986
幹實驗室管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.28	29,088	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式冷卻系統	/	/	2,101 (2)
NOL 開發	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,875

註記：
(1) 從 UFF 的附錄 6.2
(2) 根據每日用水和廢水是相等的假設計算
(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（查核號：AEIAR-259/2024），假設與住宿設施（10 NTM 等於約 NTD）在污水產生下的 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 人口和就業人口預測數據來自總體規劃研究
(5) 「員工宿舍」指在 6.5 節提及的 19 個員工宿舍
(6) 「高等院校宿舍」指由大學（設有醫學院）營運的宿舍及學生宿舍
(7) 「學生」指在大學校園，但非住宿的學生，包括小學和中學學生的學生
(8) 由於各個土地利用方式的 ADWF 的單位為立方米/天，因此所有值均已四捨五入，因此總值可能不完全準確。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/SdhqIi
tPt5y2kS0nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp-294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2404

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

我們加州花園反對同一發展商不同意，建北人院，請規劃處盡快處理，切勿通過計劃。

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24.10.2026

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅22米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足15米，且140度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約1500戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過200班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15米的距離無法符合安老院70分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需5米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為10米，基於「10米大於5米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第3.3段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄12的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第16號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的5米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為0米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）:(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in order to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2029 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 Hour	50	3
RSP (PM10)	24 Hour	75	9
	Annual	30	NA
FSP (PM2.5)	24 Hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 Hour	200	18
	24 Hour	125	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 Hour	30,000	0
	8 Hour	10,000	0
	24 Hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

NOTE

(1) All measurements of the concentration of gaseous pollutants are to be corrected to a temperature of 293 Kelvin (20°C) and a pressure of 101.325 kPa (1 atm).

PAMEALL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in Height between Industrial Chimney Exit and th		
	< 20 m	> 200 m	Active and recreational uses
		5 - 200 m	Passive recreation
	20 m - 30 m (*)	> 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreation
	30 m - 49 m	> 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreation
	> 49 m	10 m	Active & recreational uses

NOTE

(a) For cases where the height of chimneys is not known, and the set of guidelines with a view to minimizing potential nuisance as perceived by the public due to

(b) Regardless of the separation distance adopted, a buffer of not less than 5m should be provided between the edge of road kerb and the edge of open space.

(c) The guidelines provided in this table are for industrial developments with chimneys not more than 200m in height. Cases involving chimneys higher than 200m will be considered on individual merits.

Source: HKPSG Chapter 9 Table 9.1 Guidance on Proximity of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimneys of industrial activities operated within 200m from the A Premises. The buffer distance requirement under the Hong Kong Planning and Guidelines (HKPSG) listed in Table 2.1 above could be met. As a result, it is anticipated that the proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

(a) Regarding suspended particulate matter (respirable particles of an aerodynamic diameter of 10 μm or less).

(b) For sulphur dioxide (sulphur dioxide is an acid pollutant which forms aerodynamic diameter of 1.0 μm or less).

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMM) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMM include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as cranes, crawler excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified processes to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Roads and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 15 m	Active and passive recreational uses
		< 15 m	Uses as recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		> 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	-	Passive recreational uses

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LAI PUI CHUN
簽署 Signature [signature] 日期 Date 26-10-2026

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『**極不人道**』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2406

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Chow Chi Ying
簽署 Signature [signature] 日期 Date 26-10-2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了預測的污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	經平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
舊屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合製造工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合製造管理人員 (J6)	0.08	440	35
製造業工作人員（一般）	0.20	3,520	986
製造業管理人員 (J6)	0.08	860	70
病床	1.25	3,030	3,788
商場員工	0.20	25,080	0,145
UniTown 和綜合醫院的集中式污水處理系統	/	/	2,101 (2)
NOL 閘口	/	/	459 (3)
小計：			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註：
(1) 總 UFF 的細節 6.2。
(2) 根據 [illegible] 的假設。
(3) 根據 NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），[illegible]。
(4) 人口普查數據（人口/就業）。
(5) 「員工宿舍」假設 6.5 [illegible]。
(6) 「高等院校學生宿舍」假設 [illegible]。
(7) 「學生」假設大部分 [illegible]。
(8) 包括所有土地利用類別的 ADWF 的實際流量，[illegible]。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。(Report https://share.google/5dhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqH1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp-294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 ：2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates**
A/YL-MP/417

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

加州後化路4號
本人反對在加州花園興建安老設施及福利設施（安老院）
申請編號：A/YL-MP/417，反對理由如下：
① 交通問題
② 環境污染
③ 治安問題 ④ 物業價值 ⑤ 影響附近學校

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment OK WONG

簽署 Signature _____ 日期 Date 12.8.2016

2408

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Chow Kon

簽署 Signature [signature] 日期 Date 26-10-2026

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2409

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞:香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真 ：2877 0245 或 2522 8426
電郵: tpbpd@pland.gov.hk

To : Secretary, Town Planning Board
By hand or post : 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax : 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail : tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates**
A/YL-MP/417

意見詳情 (如有需要，請另頁說明)
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

本人加井苑同後住戶3份反對(安老院)設施
申請編号 = A/YL-MP/417，反對理由如下。

① 交通配套
② 环境，資素
③ 治安問題
④ 物業价值
⑤ 的咁大的開發人等.

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment Connie Ho

簽署 Signature _____ 日期 Date 12.8.2016

城規會規劃申請反對意見書

2410

致：城市規劃委員會秘書處

申請編號：[ ]A/YL-MP/417

地盤地點：[ ] 號鋪 G1-G3及G5-G8號鋪位

擬議用途：擬議社會福利設施（安老院）

反對人：加州花園業主

日期：2026 年[ ]月[ ]日

城規會主席及全體委員：

本人為加州花園之住宅單位業主。就上述規劃申請（編號：　）擬於加州花園廣場[ ]號鋪位設置安老院一事，本人經審慎評估後，特此提出強烈反對。以下為具體理由及理據：

(一) 嚴重剝削居民基本生活配套，影響社區日常運作

加州花園廣場是低密度住宅加州花園區內唯一的商業及生活支援中心。是次申請佔用[ ]共 7 個核心地面鋪位，佔據了整個商場相當大比例的實用面積。目前該區周邊缺乏其他購物設施，若將大量商業鋪位改為封閉式管理之私營安老院，將嚴重削減超市、餐飲及日常零售等空間，嚴重剝削屋苑所有居民的基本生活權益與便利性，不符合規劃原意。

(二) 交通配套極度匱乏，引發嚴重交通擠塞與安全隱患

(1) 緊急車輛頻繁出入問題：安老院運作不可避免會有救護車及醫療車輛頻繁出入。加州花園周邊道路（如 _____街及附近私家路）路面狹窄，主要以單線或雙線單程行車為主。救護車警號及停泊將引發嚴重噪音，並嚴重堵塞屋苑唯一出入要道。

(2) 訪客及員工泊車問題：商場現有泊車位數量極為有限。安老院設有大量床位，日常交接班員工、家屬探訪及物流補給車輛將大幅增加泊車需求，勢必導致車輛在路旁非法停泊，對屋苑居民（特別是學童及長者）構成極大交通安全威脅。

(三) 環境衛生與公眾健康風險

安老院每日將產生大量醫療廢物、污衣及生活垃圾。加州花園廣場原本設計為開放式購物商場，其中央空調系統、排污管道及垃圾收集設施並非為醫療或高密度安老照顧設施而設計。若排污或垃圾處理不當，容易滋生病菌及異味，影響商場環境衛生，對鄰近商戶及前往購物的居民健康構成風險。

(四) 建築物結構、消防安全及人流疏散隱患

將原本設計為零售／餐飲用途的鋪位改建為安老院，涉及大量內部結構改動及高密度床位擺放。安老院院友多為行動不便之長者，商場鋪位的通道及逃生出口設計未必能滿足緊急情況下快速疏散大量非自理能力長者的需求。此外，商業設施與長者住宿混用，亦增加消防安全風險。

(五) 偏離低密度住宅區規劃原意

加州花園屬於優質低密度鄉郊式住宅區，整體社區環境清靜。於小型社區商場內大規模引入高密度長者院舍，與現有社區環境及規劃意向顯得格格不入，亦未能有效解決政府公營安老設施不足的問題，反而犧牲了現有數千居民的合理生活空間。

(六) 違反商場設計原意及損害業主合法期望

加州花園廣場 / 商場自設計及興建之初，乃為服務全體住宅業主及住戶而設，作為提供日常生活所需的商業及配套設施。全體業主在購入物業時，均合理期望商場會繼續維持其商業用途，以滿足居民的日常需要。現擬將商場內多個核心鋪位改作私營安老院，明顯偏離原有設計及規劃目的，嚴重損害業主的合法期望（legitimate expectation），亦變相剝奪業主應有之社區配套權利。

總結及訴求：

基於上述關於生活配套被侵佔、交通及緊急疏散隱患、環境衛生問題、消防安全、社區規劃不符，以及損害業主合法期望等重大理據，本人懇請城市規劃委員會嚴格把關，體恤加州花園居民的實際生活需要，否決是次規劃申請。

此致
城市規劃委員會

反對人姓名：CHU SUE KAI

簽署：

城規會規劃申請反對意見書

2411

致：城市規劃委員會秘書處

申請編號：[　]A/YL-MP/417

地盤地點：[　]號鋪 G1-G3及G5-G8号鋪位

擬議用途：擬議社會福利設施（安老院）

反對人：加州花園業主

日期：2026 年[ ]月[ ]日

城規會主席及全體委員：

本人為加州花園之住宅單位業主。就上述規劃申請（編號：　）擬於加州花園廣場[ ]號鋪位設置安老院一事，本人經審慎評估後，特此提出強烈反對。以下為具體理由及理據：

(一) 嚴重剝削居民基本生活配套，影響社區日常運作

加州花園廣場是低密度住宅加州花園區內唯一的商業及生活支援中心。是次申請佔用[ ]共 7 個核心地面鋪位，佔據了整個商場相當大比例的實用面積。目前該區周邊缺乏其他購物設施，若將大量商業鋪位改為封閉式管理之私營安老院，將嚴重削減超市、餐飲及日常零售等空間，嚴重剝削屋苑所有居民的基本生活權益與便利性，不符合規劃原意。

(二) 交通配套極度匱乏，引發嚴重交通擠塞與安全隱患

(1) 緊急車輛頻繁出入問題：安老院運作不可避免會有救護車及醫療車輛頻繁出入。加州花園周邊道路（如 _____街及附近私家路）路面狹窄，主要以單線或雙線單程行車為主。救護車警號及停泊將引發嚴重噪音，並嚴重堵塞屋苑唯一出入要道。

(2) 訪客及員工泊車問題：商場現有泊車位數量極為有限。安老院設有大量床位，日常交接班員工、家屬探訪及物流補給車輛將大幅增加泊車需求，勢必導致車輛在路旁非法停泊，對屋苑居民（特別是學童及長者）構成極大交通安全威脅。

(三) 環境衛生與公眾健康風險

安老院每日將產生大量醫療廢物、污衣及生活垃圾。加州花園廣場原本設計為開放式購物商場，其中央空調系統、排污管道及垃圾收集設施並非為醫療或高密度安老照顧設施而設計。若排污或垃圾處理不當，容易滋生病菌及異味，影響商場環境衛生，對鄰近商戶及前往購物的居民健康構成風險。

(四) 建築物結構、消防安全及人流疏散隱患

將原本設計為零售／餐飲用途的鋪位改建為安老院，涉及大量內部結構改動及高密度床位擺放。安老院院友多為行動不便之長者，商場鋪位的通道及逃生出口設計未必能滿足緊急情況下快速疏散大量非自理能力長者的需求。此外，商業設施與長者住宿混用，亦增加消防安全風險。

(五) 偏離低密度住宅區規劃原意

加州花園屬於優質低密度鄉郊式住宅區，整體社區環境清靜。於小型社區商場內大規模引入高密度長者院舍，與現有社區環境及規劃意向顯得格格不入，亦未能有效解決政府公營安老設施不足的問題，反而犧牲了現有數千居民的合理生活空間。

(六) 違反商場設計原意及損害業主合法期望

加州花園廣場 / 商場自設計及興建之初，乃為服務全體住宅業主及住戶而設，作為提供日常生活所需的商業及配套設施。全體業主在購入物業時，均合理期望商場會繼續維持其商業用途，以滿足居民的日常需要。現擬將商場內多個核心鋪位改作私營安老院，明顯偏離原有設計及規劃目的，嚴重損害業主的合法期望（legitimate expectation），亦變相剝奪業主應有之社區配套權利。

總結及訴求：

基於上述關於生活配套被侵佔、交通及緊急疏散隱患、環境衛生問題、消防安全、社區規劃不符，以及損害業主合法期望等重大理據，本人懇請城市規劃委員會嚴格把關，體恤加州花園居民的實際生活需要，否決是次規劃申請。

此致

城市規劃委員會

反對人姓名：KWAN KAM PUI

簽署：KK

2412

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 謝慕華

簽署 Signature [signature] 日期 Date 26/10/2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章 ：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2413

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 泰立

簽署 Signature Yuen 日期 Date 26-10-2016

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法**『極不人道』**，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改寔不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2414

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 何海燕

簽署 Signature Irene Ho 日期 Date 26/10/2026

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site：)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the TM-EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 31 April 2029 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 Hour	40	3
	24 hour	75	9
NO2 (RSP)	Annual	30	NA
PM2.5 (FSP)	24 Hour	37.5	35
	Annual	15	NA
NO2	1 Hour	200	18
	24 Hour	125	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 Hour	30,000	0
	8 Hour	10,000	0
	24 Hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

1. All measurements of gaseous pollutants are to be corrected to a temperature of 293 Kelvin and a pressure of 101.325 kPa.

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in height between Industrial Chimney Exit and the		
	< 20 m	> 230 m	Active and recreational uses
		5 - 200 m	Passive recreation
	20 m - 30 m (*)	> 190 m	Active and recreational uses
		5 - 190 m	Passive recreation
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreation
	> 40 m	10 m	Active & recreational uses

Note:

(a) The actual site and the height of chimneys is not known, but the set of guidelines is with a view to the planning purpose of the site which may be developed

(b) Buffer distance measured from the nearest point of the industrial chimney to the edge of road kerb, building or other sensitive receiver

(c) For guidelines are used 3 / also likely to have industrial chimneys that may emit pollutants which may affect the RCHE. Consultation should be made with the relevant authorities to ascertain whether any industrial chimneys exist and the potential impact on the RCHE

Source: HKPSG Chapter 9 Table 9.1 Guidelines on Choice of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Impact on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimney or industrial emission identified within 200m from the A Premises. The buffer distance requirement under the Hong Kong Planning and Guidelines (HKPSG) listed in Table 2.3 above could be met, as it is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Impact on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as cranes, crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In respect, specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified categories of use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Road and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Amenity and recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Amenity and recreational uses
	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Source: HKPSG Chapter 9 Table 9.1 Guidelines on Choice of Open Space Site

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改寔不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2415

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LO MING KOI
簽署 Signature _____ 日期 Date 25 Oct 2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

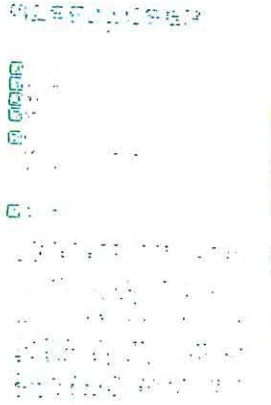
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)





(附件圖片 P02)

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）:(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (EnPECC Ch 2756)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in order to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2029 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 min	500	3
	24 Hour	125	3
CO (mg/m3)	8 Hour	10	0
	Annual	50	NA
PM2.5 (R)	24 Hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 Hour	200	18
	24 Hour	125	0
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 Hour	30000	0
	8 Hour	10000	0
	24 Hour	4000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

(1) All concentrations in this table refer to those measured at monitoring stations established in accordance with the Technical Memorandum on Designation of Air Quality Monitoring Stations, unless otherwise specified.

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Boilers (≤ 400 MW) / Incinerators / Chimney Exit and [illegible]		
	< 20 m	≥ 200 m	Active and recreation uses
		5 - 200 m	Passive recreation uses
	20 m - 30 m (a)	≥ 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreation uses
	30 m - 40 m	≥ 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreation uses
	> 40 m	10 m	Active and recreational uses

Note:

(a) For cases where the height of chimney is not known, use the set of guidelines for 20 m - 30 m (chimney height) before adjustment, if any, is made.

(b) Subject to detailed examination of height of stack, form of the plume, effect of terrain, etc. by the relevant authority or the height of roof level, whichever is greater.

(c) Buffer distance may be applicable to major industrial stacks (of 400 MW thermal input or above) with the applicable emission parameters (for example, stack height, stack exit velocity, stack exit diameter, etc.).

Source: HKPSG, Chapter 3 Table 3.1, Guidelines on Separation of Open Space Sites

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Presence of Industrial Emission Sources

The buffer distance of 200m from the Application Premises is chosen in Fig Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimney or industrial activities identified within 200m from the A Premises. [illegible]

is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to adv industrial emission impact.

Presence of Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission Control) Ordinance

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission Control) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machinery such as crawler tractors, excavators and air compressors).

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In general, specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified premises to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, e.g. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	≥ 20 m	Active and passive recreation use
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	≥ 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Amenity areas
	Local Distributor	≥ 5 m	Active and passive recreational uses
		≤ 5 m	Amenity areas
	[illegible]	-	Passive recreational uses

Source: Hong Kong Planning Standards and Guidelines, Chapter 9 Table 9.1

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [illegible] The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2416

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment CHUN CHOY

簽署 Signature [signature] 日期 Date 25 Oct 2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1) （立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
專屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫護院校學生宿舍住宅 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合職業工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合職業管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業職業工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
商業職業管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
香檳員工	0.20	25,080	0,145
UniTown 和綜合發展的集中式污水處理系統	/	/	2,101 (2)
NOL 內部	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註釋：
(1) 總 UFF 的估算 0.2。
(2) 此為項目內部污水處理廠的設計容量。
(3) 根據香港 NOL EIA 報告（已存檔：AEIAR-259/2024），估算的平均晴季流量（以 HKD 百萬計 MTD）在平均基礎下為 AD(WF) 459 立方米/天。
(4) 估算的住宅人口和工作人口數字（假設每個就業人口）。
(5) 員工宿舍（根據 6.5 節的討論的員工）。
(6) 「醫護院校學生」宿舍住宅的假設和參數與學生相同。
(7) 「學生」指在大學校園、附屬校園和學生宿舍的全日制學生。
(8) 由於四捨五入的原因，總 ADWF 為各項目的總和。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqIt1PIdy2kS6nD

Report
epd.gov.hk

https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)





(附件圖片 P02)

2417

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment KO FUNG YIP

簽署 Signature [signature] 日期 Date 26-10-2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
專屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院/護理安老院床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店職員工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店職員管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業職員工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
商業職員管理人員 (J6)	0.08	880	70
康体	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,068	5,145
UniTown 和綜合發展區的集中式污水處理系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）	40,075

註：
(1) 總 UFF 的比率 6.2。
(2) 總人口及就業人數的假設載於附錄 6.2。
(3) 根據已獲發的 NOL EIA 報告（參考編號：AEIAR-259/2024），總平均旱季流量為 459 立方米/天。
(4) 若干地區的人口密度（每公頃淨可建築地積比率人口）。
(5) 「員工宿舍」指在 6.5.1 段討論的酒店工作人員。
(6) 「醫院/護理安老院」指由本地居民和酒店員工使用的床位。
(7) 「學生」指在大學城、教育機構和其他教育用地的學生。
(8) 由於不同土地用途的 ADWF 均高於 1,000 人，因此無需應用峰流因子。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/SdhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1094/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch9%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Parking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最终排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

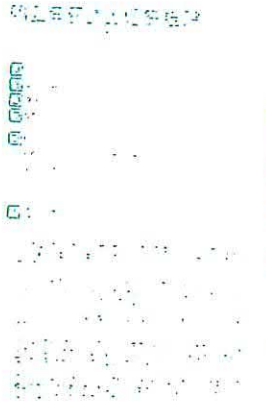
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2413

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 鄭伯壽

簽署 Signature Victor Cheng 日期 Date 26/10/2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)





(附件圖片 P02)

2419

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Timothy Kwong
簽署 Signature [signature] 日期 Date 26/10/2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

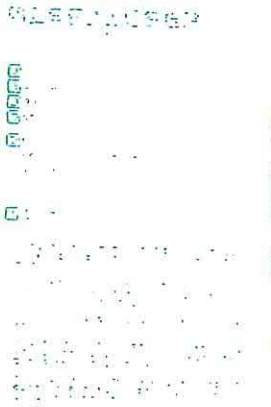
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2420

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Lee Kam Chun

簽署 Signature _____ 日期 Date 25.10.26

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

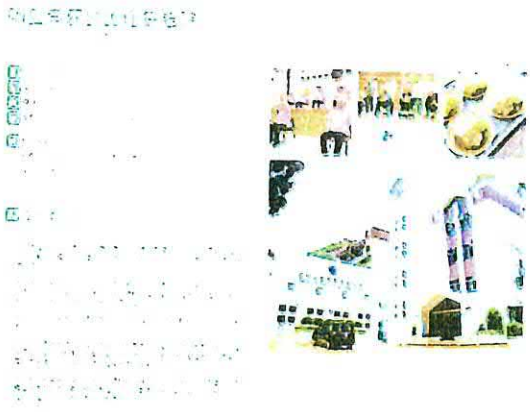
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
每房安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合醫護工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合醫護管理人員 (J6)	0.08	440	35
幹青醫護工作人員 (一般)	0.28	3,520	986
幹青醫護管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.28	29,088	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式冷卻系統	/	/	(2) 2,101
NOL 問題	/	/	(3) 459
		小計	(9) 37,159
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,875

註記：
(1) 參 UFF EIA 附錄 6.2。
(2) 根據每日用水和廢水產生的預測用水量計算。
(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（監控號：AEIAR-259/2024），假設採用過時的 4.0 MTM 標準和 NTD 在旱季期間下的 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 未來學校學生人口和就業人數根據標準假設計算。
(5) 「員工宿舍」指在 G.S 或得地提供的員工宿舍。
(6) 「高等院校學生」指由大學（現有的教育學院及學生宿舍）。
(7) 「學生」指在大學城，醫院和學校，假設小學和中學學生的學生。
(8) 由於每個土地利用方式的 ADWF 均單獨計算，因此總值可能不完全等於。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/SdhqIi
1Pidy2kSOnD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General - territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2421

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名/名稱 Name of person/company making this comment Cai Wah Leung
簽署 Signature Cai Wah Leung 日期 Date 25-10-2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法**『極不人道』**，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2422

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

請將諮詢見報負

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature 日期 Date 26/10/20

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

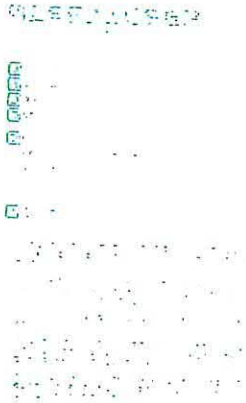
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)





(附件圖片 P02)

2423

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Tricia Ross
簽署 Signature [signature] 日期 Date 26 Oct 26

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改這不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

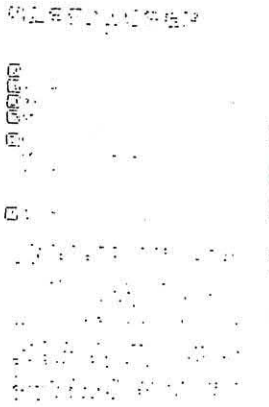
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改這不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

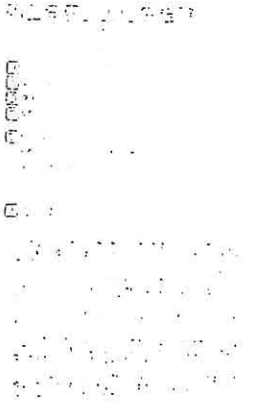
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		11.6

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1) （立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
每層宜居住宅單位 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店餐廳工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店餐廳管理人員 (J6)	0.08	440	35
餅店餐廳工作人員 (一般)	0.28	3,520	986
餅店餐廳管理人員 (J6)	0.08	880	70
商場	1.25	3,030	3,788
酒店員工	0.28	29,088	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式冷卻系統	/	/	(2) 2,101
NOL 問卷	/	/	(3) 459
		小計	(8) 37,159
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,875

註記：
(1) 見 UFF 行動指南 6.2
(2) 根據現有日間護理中心及醫務所的污水流量計算
(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（編號：AEIAR-259/2024），假設以住宅類別 (10 LHTM 平均每 LHTD) 在旱季每日下的 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 人口和就業人口的每人每日污水流量基於相關指南和行業標準計算。
(5) 「員工宿舍」指在 6.5 節中提及的員工宿舍。
(6) 「高等院校宿舍」指由大學和院校營運的學生宿舍。
(7) 「學生」指在大學校園以外居住的學生，假設他們與市民有相似的污水產生率。
(8) 由於每個土地利用類別的 ADWF 均單獨四捨五入，因此總和可能與各行完全相等。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬工商業污水（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/8dhqfi
EPdyZkSCnD

Report
epd.gov.hk

https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp-294/eia_1894/progress/action_3042/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewerage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2424

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LAM CHEUK WAH

簽署 Signature _____ 日期 Date 26/10/2026.

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

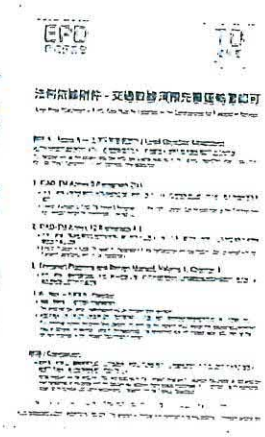
此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)





(附件圖片 P02)

2425

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Chan Ka Lam
簽署 Signature 日期 Date 26/10/26

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1) （立方公尺/人/天）	人口概要 (4)	經平均季流量 (ADWF)（立方米/天）
公屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院或保健服務設施 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店客房工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店客房管理人員 (J6)	0.08	440	35
酒店餐飲工作人員 (一般)	0.20	3,520	996
酒店餐飲管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,080	5,145
UniTown 和綜合發展的集中式污水處理系統	/	/	2,101 (2)
NOL 商業	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 的比率 0.2 。

(2) 總人口和各種土地利用的單位流量係數。

(3) 根據環境影響評估報告 NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），「綜合發展區」（OU）用地 (NTD) 的平均季節流量 (ADWF) 為 459 立方米/天。

(4) 各種土地利用人口的人均流量（請參閱相關章節）。

(5) 「員工宿舍」係指 6.5.1 中提到的員工宿舍。

(6) 「醫院或保健服務設施」包括安老院舍及相關的醫護設施。

(7) 「學生」指全日制學生，包括小學、中學及大專院校的學生。

(8) 由於四捨五入的關係，ADWF 與各項人口乘以人均流量的總和可能略有差異。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》 WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1） EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqll1Pldy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1094/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2426

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Ip Tak Lee
簽署 Signature [signature] 日期 Date 26/10/2026

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅22米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足15米，且140度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約1500戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過200班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15米的距離無法符合安老院70分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需5米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為10米，基於「10米大於5米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第3.3段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄12的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第16號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的5米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為0米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site：)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2029 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 Hour	50	3
	24 hour	75	9
	Annual	30	NA
	24 hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO	1 Hour	200	18
	24 hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 Hour	30,000	0
	8 Hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Notes:

[1] All measurements of air quality are corrected to a reference temperature of 293 Kelvin (20 degrees Celsius) and a reference pressure of 101.325 kPa (760 mm of mercury).

PAMEGA

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in Height between Industrial Chimney Exit and th		
	< 20 m	> 200 m	Active and recreational uses
		5 - 200 m	Passive recreation
	20 m - 30 m (*)	> 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreation
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreation
	> 40 m	10 m	Active & recreational uses

Notes:

(a) For situations where the height of chimneys is not known, use the set of guidelines with a height difference of 20 m or less.

(b) Applicable to temporary chimneys of short duration (e.g. for concrete batching plants, asphalt plants, temporary power generation, etc.) and where emissions are controlled.

(c) Buffer distance is measured from the boundary of the industrial premises with chimneys.

(d) Planning intention is to avoid locating sensitive uses within the buffer distance as far as practicable. Buffer distance may be relaxed if it can be demonstrated that the chimney emissions will not cause adverse air quality impact on the sensitive uses.

Source: HKPSG Chapter 9 Table 9.1 Guidelines for Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Power on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fi Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimneys or industrial activities identified within 200m from the A Premises. The buffer distance requirement under the Hong Kong Planning and Guidelines (HKPSG) listed in Table 9 above could be met. As a result, it is anticipated that the proposed RCHE would not be subject to unc industrial emission impact.

Power on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as cranes, crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified industries, it will only allow NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 For assessment of air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG prescribes the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Road and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation use
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Amenity or recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Amenity or recreational uses

Source: HKPSG Chapter 9 Table 9.2 Guidelines for Open Space Site

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法**『極不人道』**，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2427

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LI CHING SZE
簽署 Signature 日期 Date 26-10-2016

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1) （立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
受限安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
長者院舍及學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合用途工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合用途管理人員 (J6)	0.08	440	35
酒店用途工作人員 (一般)	0.20	3,520	996
酒店用途管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,080	0.145
UniTown 和綜合醫院的長中式洗腳系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 的細節在 6.2。

(2) 此為根據醫院床位標準的保守估算。

(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（已參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 每時間 NTD; 經保守估算下的 ADWF 為 459 立方米/天。

(4) 各類別的人口/就業數據詳細計算過程請參閱附錄 [illegible]。

(5) 「員工宿舍」係指 6.5 節所述的 [illegible] 員工宿舍。

(6) 「長者院舍及學生宿舍」包含安置住宅、私人住宅及學生宿舍。

(7) 「學生」係指大學生，包括住在 [illegible] 學生宿舍和校外住宿的學生。

(8) 由於四捨五入的關係，ADWF 的各項加總可能與總計略有差異。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』旦夔徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

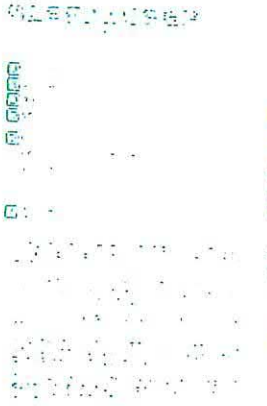
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1st April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	1 hour	350	9
	Annual	50	NA
PM10 (RSP)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
PM2.5 (FSP)	24 hour	37.5	35
	Annual	15	NA
CO	1 hour	200	9
	8 hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1-Hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

(1) Measurements of the concentration of gaseous pollutants (SO2, TSP, PM10, PM2.5, NO2, O3 and CO) should be corrected to a reference temperature of 293 Kelvin (20 degrees Celsius) and a reference pressure of 101.325 kPa (one atmosphere).

RAMEPCL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	Distance to the st chimney		Active and
	< 20 m	> 200 m	Active and passive recreation uses
		5 - 200 m	Passive recreational uses
	20 m - 30 m (*)	> 100 m	Active and passive recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreational uses
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and passive recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	> 40 m	10 m	Active and passive recreational uses

Note:

(a) For cases where the height of chimney is not known, use the set of values for chimney height < 20 m.

(b) Buffer distance is measured from the boundary of the chimney site to the boundary of the nearest sensitive receiver or the edge of road kerb. Buffer distance is measured from the boundary of the chimney site to the boundary of the nearest sensitive receiver or the edge of road kerb.

(c) Buffer distance is measured from the boundary of the chimney site to the boundary of the nearest sensitive receiver or the edge of road kerb. Buffer distance is measured from the boundary of the chimney site to the boundary of the nearest sensitive receiver or the edge of road kerb.

Space HKPSG Chapter 3 Table 3.1 Guidelines on Usage of Open Spaces

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Impact on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is chosen in Fi Site survey was conducted in Jun 2025 to verify the presence of chimney were no chimney or industrial activities identified within 200m from the A Premises.

is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Impact on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machinery) such as cranes and excavators and generators.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified properties to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surface dredging road construction and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Source: Air Quality Impact Assessment Study

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2423

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Liu Si Tung
簽署 Signature Liu Si Tung 日期 Date 24.10.26

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑**私人道路進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅22米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足15米，且140度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約1500戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過200班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15米的距離無法符合安老院70分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需5米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為10米，基於「10米大於5米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第3.3段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄12的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第16號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的5米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為0米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）:(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the TIAO-TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2029 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
	10 min	500	3
SO2	24 hour	50	3
	24 hour	75	9
PM10 (RSP)	Annual	30	NA
	24 hour	37.5	18
PM2.5 (FSP)	Annual	15	NA
	1 hour	200	18
NO2	24 hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak season	100	NA
	1 hour	30,000	0
Carbon Monoxide (CO)	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

1. All measurements of the concentration of gaseous air pollutants are to be corrected to a temperature of 293 Kelvin (20 degrees Celsius) and a pressure of 101.325 kPa (760 mmHg).

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in Height between Industrial Chimney Exit and the		
	< 20 m	> 200 m	Active and recreational uses
		5 - 200 m	Passive recreational uses
	20 m - 30 m (*)	> 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreational uses
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	> 40 m	10 m	Active & recreational uses

Note:

(a) For actual site where the height of chimney is not known, and the set of guidelines is not applicable, the buffer distance as set out in HKPSG should be adopted.

(b) The buffer distance is measured from the boundary of the industrial premises to the edge of road kerb, building or open space site.

(c) The guidelines are only for industrial areas but not rural industrial establishments with chimneys. Consultation with relevant authorities should be sought on case-by-case basis.

Source: HKPSG Chapter 9 Table 3.1 Guidelines on Use of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimneys or industrial activities identified within 500m from the A Premises. The buffer distance requirement under the Hong Kong Planning and Guidelines (HKPSG) stated in Table 3.1 above could be met, as a result, no adverse impact from the industrial emission sources is anticipated. It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to ind emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMM) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as cranes, trucks, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, starting from 1 September 2015. It restricts specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified categories to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Open air / recreation	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreation uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreation uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	-	Passive recreational uses

Source: HKPSG Chapter 9 Table 3.1 Guidelines on Use of Open Space Site

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『**極不人道**』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2429

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LAU FU KEUNG
簽署 Signature 日期 Date 26-10-2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改這不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

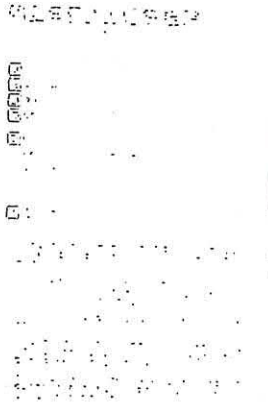
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改這不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)

(附件圖片 P02)

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		11.6

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
每層全屋住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	36,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店設施工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店設施管理人員 (J6)	0.08	440	35
教育設施工作人員 (一般)	0.28	3,520	986
教育設施管理人員 (J6)	0.08	880	70
街市	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.28	29,088	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式冷卻系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (3)
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,875

註：
(1) 見 UFF 的定義 G.2
(2) 根據每日用水和廢水產生的現有水費計算。
(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（查核號：AEIAR-259/2024），假設工作場所每位員工每日產生 0.08 m³ 的 ADWF，即 459 立方米/天。
(4) 基於每個類別的人口和工作人數乘以相應的單位流量係數計算。
(5) 「員工宿舍」指在 G.5 表中標記為「員工宿舍」。
(6) 「高等院校學生」指由大學和職業教育機構及學生宿舍。
(7) 「學生」指在大學校、職業訓練局、幼稚園小學和中學學校的學生。
(8) 由於每個土地利用類別的 ADWF 均單獨四捨五入，因此總值可能不完全準確。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬工商業污水（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1Pldy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqIiIPdy2r8Dn0
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/tp_294/eia_1894/progress/action_3042/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2430

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LEUNG KA YI
簽署 Signature _____ 日期 Date 26-10-2020

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	經平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
長期安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合用途工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合用途管理人員 (J6)	0.08	440	35
新興用途工作人員 (一般)	0.20	3,520	996
新興用途管理人員 (J6)	0.08	880	70
訪客	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	29,088	0.145
UniTown 和綜合發展的集中式冷卻系統	/	/	(2) 2,101
NOL 問卷	/	/	(3) 459
小計			(8) 37,159
總 ADWF（含 10% 概念儲備）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 的細節見 6.2。

(2) 由於 UniTown 和綜合發展的集中式冷卻系統將採用水冷式冷卻塔，因此預計將產生額外的冷卻塔排污（CTB）。根據 ASHRAE 2019 指南（第 49.1 節），冷卻塔排污量為 2,101 立方米/天。

(3) 根據 NOL EIA 報告（第 6.5.1 節；AEIAR-259/2024），預計將產生額外的冷卻塔排污（CTB）。根據 ASHRAE 2019 指南（第 49.1 節），冷卻塔排污量為 459 立方米/天。

(4) 各類別的人口/就業人數根據總樓面面積和人均面積計算。

(5) 「員工宿舍」根據 6.5.1 節的假設計算。

(6) 「高等院校學生宿舍」根據大學城內的宿舍床位數量計算。

(7) 「學生」根據大學城、創新科技中心及綜合發展中的學生人數計算。

(8) 由於平均晴天流量（ADWF）為兩日流量人口（即白天和夜間人口）的平均值，因此不應將其與總流量相加。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/cn/pp_
294/eia_1094/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch%
206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%
20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a par

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日蓉徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ： 化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、逼蒨署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonable practicable and to maintain thereafter to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 January 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
CO (ppm)	8 hour	10	1
	Annual	35	NA
PM10 (μg/m3)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
PM2.5 (μg/m3)	24 hour	75	9
	Annual	35	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	150	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1-hour	30000	0
	8 hour	10000	0
Lead (Pb)	24 hour	4000	0
	Annual	0.5	NA

Note:

(1) All measurements of air quality are to be made at 293 K (20 degree C) and 101.325 kPa (one atmosphere). Suspended particulates are measured as PM10 (i.e. particles with a nominal aerodynamic diameter of 10 μm or smaller).

[illegible]

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machinery) such as crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified premises to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation use
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		≤ 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	-	Passive recreational uses

Note: [illegible]

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [illegible] in terms of noise. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	> 200 m	Active and passive recreation uses
		5 - 200 m	Passive recreational uses
	20 m - 30 m (5)	> 100 m	Active and passive recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreational uses
	31 m - 40 m	> 50 m	Active and passive recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	> 40 m	10 m	Active and passive recreational uses

Note:

(4) For cases where the height of chimney is not known, use the list of buffer distances associated with an actual (or estimated) chimney height of 20 m or less.

(5) For cases where the height of chimney is between 20 m and 40 m, interpolation between the buffer distances of 20 m and 40 m is allowed.

(6) For cases where the height of chimney is greater than 40 m, the buffer distance of 10 m is applicable.

Space Policy - Chapter 3 HKPSG 3.5.1 Consideration should be given to locating open space [illegible]

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Impact on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2020 to verify the presence of chimney was no chimney of industrial activities identified within 200m from the A Premises. [illegible]

is anticipated that the Proposed RCHE would not be affected by any industrial emission impact.

Impact on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Estate is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2431

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature _____ 日期 Date 26/10/2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

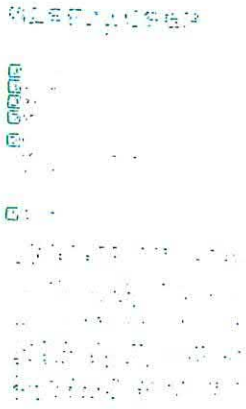
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)





(附件圖片 P02)

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

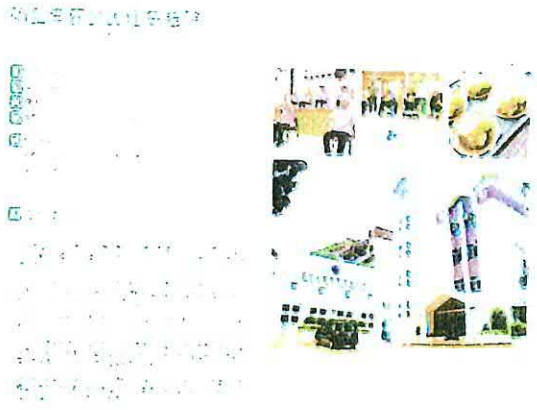
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
專屬安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混實驗室工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混實驗室管理人員 (J6)	0.08	440	35
輕實驗室工作人員 (一般)	0.28	3,520	986
輕實驗室管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.28	29,088	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式冷卻系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問題	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,875

註：
(1) 見 UFF 的附錄 G.2
(2) 附錄 B 的每日用水總量是根據其每人每日計算的。
(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（查檔案：AEIAR-259/2024），假設與商業設施（10 MTM 等於 NTD）在旱季產生的 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 主要使用每公頃人口和每人就業密度假設計算得出。
(5) 「員工宿舍」指在 G.5 表中提供的員工宿舍。
(6) 「高等院校學生」指由大學和學院的宿舍居住的學生。
(7) 「學生」指在大學校、服務機構內，包括小學和中學裏的學生。
(8) 由於每個土地利用方式的 ADWF 均單獨四捨五入，因此總值可能不完全準確。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》 WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqIIiPtdy2kS0nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_296/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2432

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment KONG SIU WING
簽署 Signature _____ 日期 Date 26.10.2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改這不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

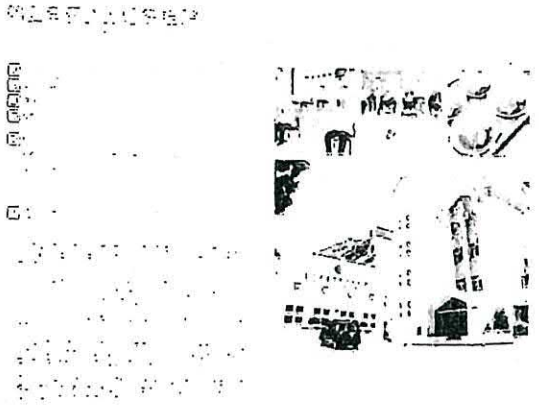
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

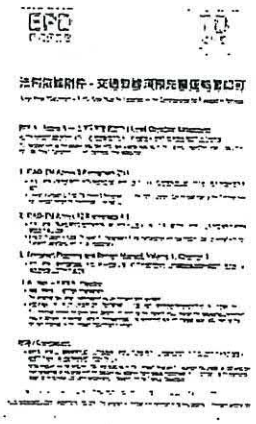
立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Lee Mai Po
簽署 Signature _____ 日期 Date 25-10-2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改寔不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

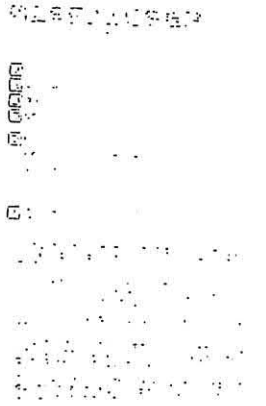
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2434

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature [signature] 日期 Date 26/10/2026

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求**，顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

2435

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment [illegible]
簽署 Signature [illegible] 日期 Date 26/10/2026

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據（**Wind Rose data**），罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2436

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature _____ 日期 Date 26/10/2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

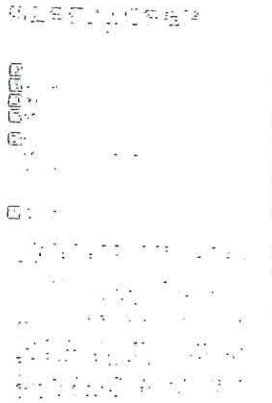
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2437

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 丁潔英

簽署 Signature Ting 日期 Date 26/10/2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/數量 (4)	經平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
專屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
長者院舍/老年宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,092	1,996
混合用途工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合用途管理人員 (J6)	0.08	440	35
非混合用途工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
非混合用途管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
酒店員工	0.20	29,060	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式污水處理系統	/	/	2,101 (2)
NOL 商業	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）			40,075

註：
(1) 總 UFF 流量係數 6.2。
(2) 綜合醫院的污水處理系統採用 [illegible] 的估計。
(3) 有關商業用地 NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 的估計 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 主要來源為人口普查及統計處的最新數據。
(5) 「員工宿舍」假設 6.5 [illegible]。
(6) 「長者院舍/老年宿舍」假設平均入住率為 [illegible]。
(7) 「學生」假設大學生 [illegible]。
(8) 由於四捨五入的關係，ADWF 的實際總和為 [illegible]。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。**(Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)**

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」**（Trade Effluent）**範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水**(Institutional)** 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》**WPCO cap.358**（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）**EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)**，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1Pldy2kSGnD

Report
epd.gov.hk

https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/cn/pp-294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch5%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2438

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature [signature] 日期 Date 26.10.2026

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「六於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源『均屬固定噪音源』，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIA TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP. 311)

2.2.2 To achieve as soon as practicable and to maintain thereafter the highest practicable standard of air quality with a view to safeguarding the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The latest set of AQOs that came into effect on 1 January 2022 is prescribed in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	24 hour	125	3
	annual	50	NA
CO (mg/m3)	8 hour	10	9
	annual	35	NA
PM10 (mg/m3)	24 hour	100	18
	annual	50	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	120	9
	annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	hour of 0700 - 2300	240	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

(1) [illegible]

[illegible]

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	Distance to the nearest boundary of any Sel [illegible]		
	≤ 20 m	≤ 230 m	[illegible]
		5 - 230 m	[illegible]
	20 m < 30 m (*)	≤ 170 m	[illegible]
		5 - 170 m	[illegible]
	21 m < 30 m	≤ 50 m	[illegible]
		5 - 50 m	[illegible]
	≥ 40 m	10 m	[illegible]

Note:

(a) [illegible]

(b) [illegible]

(c) [illegible]

Space Policy Division, [illegible]

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Presence of Industrial Emissions and Activities

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fi Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney was no chimney or any other similar identified within 200m from the A Premises. [illegible] is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Presence of Vehicular Emissions and Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (non-road machinery) such as crawler cranes, excavators and bulldozers.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD starting from 1 September 2015. In order to speed up activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified premises to use only NRMMs that bear an approval or exempt label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Impact of air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Expressways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	≥ 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	≥ 10 m	Active and passive recreation uses
		< 10 m	Local vehicular access only
	Local Distributor	≥ 5 m	Active and passive recreation uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]		[illegible]

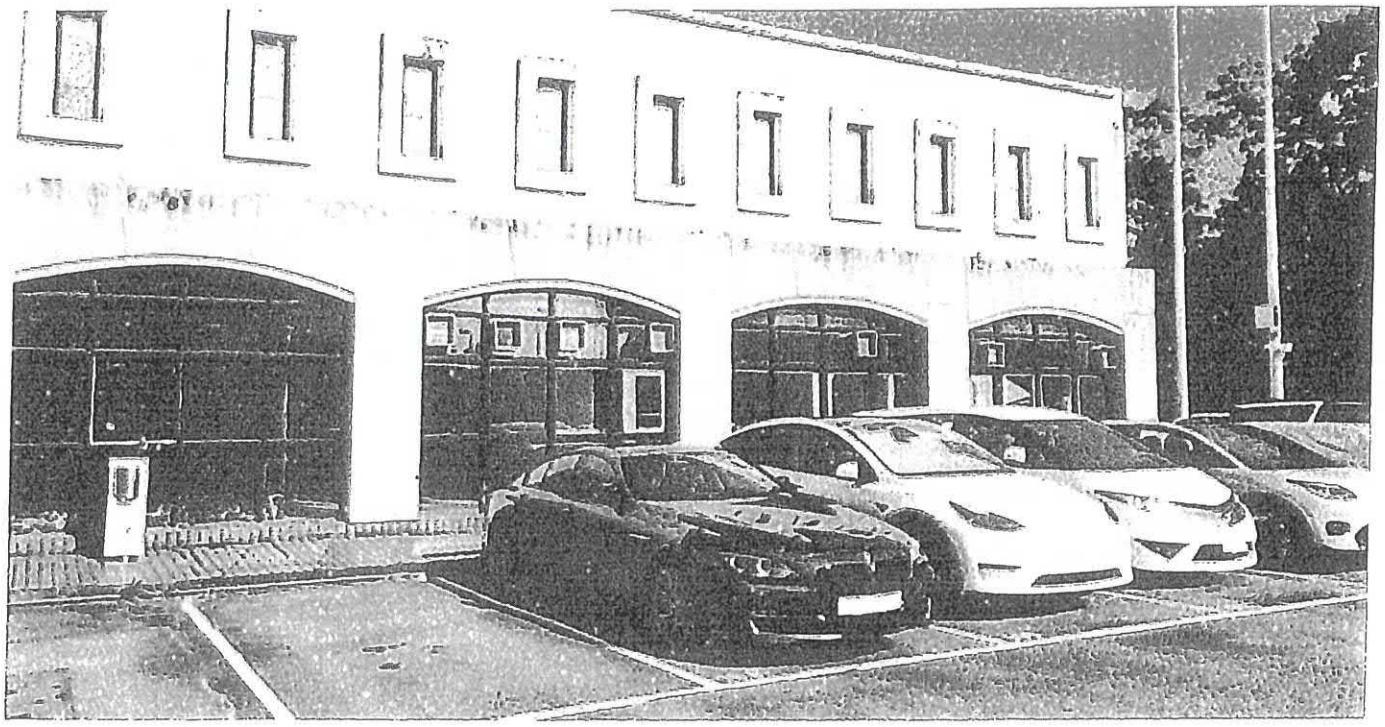
[illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [illegible] in terms of [illegible] The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature Angela 日期 Date 26-06-26

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2440

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature 日期 Date 26-10-2020

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『**極不人道**』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2441

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature 日期 Date OCT 26, 2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

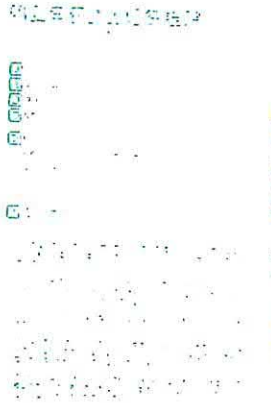
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2442

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 黃美玲

簽署 Signature [signature] 日期 Date 26-10-2026

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅22米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足15米，且140度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約1500戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過200班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15米的距離無法符合安老院70分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需5米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為10米，基於「10米大於5米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第3.3段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄12的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第16號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的5米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為0米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源『均屬固定噪音源』，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Fuel Pollution Control Order for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (Pollution in Car Parks)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Guide for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311)

2.2.2 To achieve, as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter, a level of air quality that safeguards the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard (µg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	1 hour	350	0
CO (mg/m3)	Annual	30	NA
PM10 (µg/m3)	24 hour	100	18
	Annual	50	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	150	0
	Annual	80	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Fine Particulate (PM2.5)	1 hour	37.5 (2013)	0
	24 hour	75 (2019)	0
	24 hour	50 (2014)	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

[illegible]

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	≥ 300 m	Not permitted
		5 - 300 m	[illegible]
	20 m - 30 m (5)	≥ 150 m	Active and [illegible]
		5 - 150 m	[illegible]
	30 m - 40 m	≥ 90 m	Active and [illegible]
		5 - 90 m	[illegible]
	≥ 40 m	10 m	Active and [illegible]

Note:

[illegible]

Source: [illegible]

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig [illegible] Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimney of industrial activities identified within 200m from the A Premises. The [illegible] is anticipated that the Proposed RCHE would be subject to no industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

[illegible]

As for [illegible] Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as diesel cranes, excavators and forklift trucks.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). In brief, all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD started from 1 September 2015. In order to speed up air quality and locations including construction sites, designated [illegible] exempt from the requirements to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Industrial Emission Standards and Chimney Height (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial estate shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidance for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Junctions	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	≥ 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	≥ 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	≥ 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Source: [illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidance for locating open spaces close to [illegible] The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2443

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附件

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 鄧鈞霖
簽署 Signature Tang Kwan Lam 日期 Date 26-10-2016.

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據（**Wind Rose data**），罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2444

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 余同行

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24/10/26

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2445

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 余小姐

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24/10/26

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容：

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment)。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site：)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 3/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of this EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter a level of air quality to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 January 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Averaging Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	24 hour	125	3
	annual	50	NA
PM10 (RSP)	24 hour	100	9
	annual	50	NA
PM2.5 (FSP)	24 hour	75	9
	annual	35	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	125	3
	annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	1 hour	240	9
Carbon Monoxide (CO)	8 hour	10,000	0
	1 hour	30,000	0
Lead (Pb)	annual	0.5	NA

Note

[illegible]

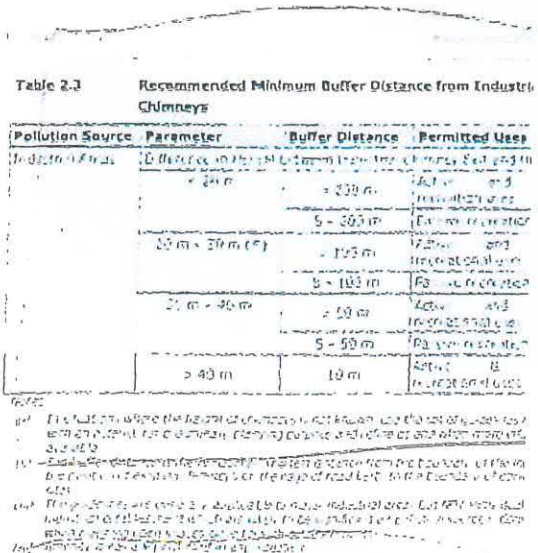


Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	> 200 m	[illegible]
		5 - 200 m	[illegible]
	20 m - 30 m (E)	> 100 m	[illegible]
		5 - 100 m	[illegible]
	30 m - 40 m	> 50 m	[illegible]
		5 - 50 m	[illegible]
	> 40 m	10 m	[illegible]

Notes

[illegible]

Source: HKPSG Chapter 9 Table 9.1 Recommended separation distances to

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

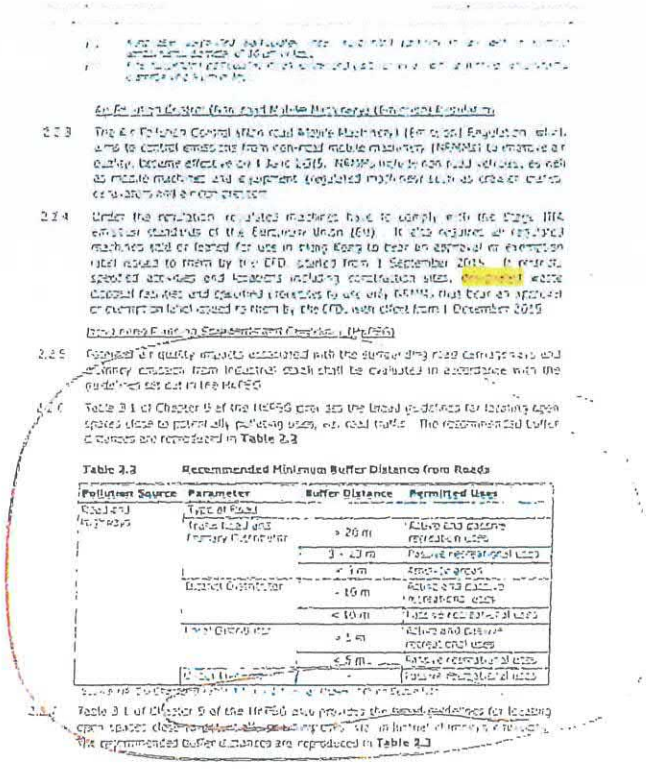
Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2025 to verify the presence of chimney were no chimneys of industrial activities identified within 200m from the A Premises. [illegible]

It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P



[illegible]

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) as defined in the Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In general, specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and planting industries by use only NRMMs that bear an approved or exempt label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Assessment of air quality impacts associated with the surrounding road networks and chimney emission from industrial trade shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG sets out the broad guidelines for locating open spaces close to potential air pollution uses, eg. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		5 - 20 m	Passive recreational uses
		< 5 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [illegible] The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2446

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment

簽署 Signature 日期 Date 24.10.2016

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容：

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Control of Air Pollution in Car Parks (Pro[illegible] (in force)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of this EIA Manual)

Air Pollution Control Ordinance (Cap 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter an adequate level of protection for the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The latest set of AQOs that came into effect on 31 December 2021 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Averaging Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 minute	500	3
	1 hour	350	3
	24 hour	125	3
	Annual	50	NA
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PM10 (RSP)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
PM2.5 (FSP)	24 hour	75	9
	Annual	35	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	125	3
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	First Tier Control	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30 (23 ppm)	0
	8 hour	10 (9 ppm)	0
	24 hour	4 (3.5 ppm)	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:
(1) [illegible]

PAMPERS

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	> 230 m	[illegible]
		5 - 230 m	[illegible]
	20 m - 30 m (5)	> 170 m	[illegible]
		5 - 170 m	[illegible]
	30 m - 40 m	> 120 m	[illegible]
		5 - 120 m	[illegible]
	> 40 m	10 m	[illegible]

Note:
(5) [illegible]

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Air Quality Impact on Industrial Emissions

The buffer distance of 230m from the Application Premises is shown in Fig[illegible]. Site survey was conducted in Jun 2025 to verify the presence of chimneys and industrial activities within the identified buffer from the Application Premises. [illegible] It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Air Quality Impact on Traffic Emissions

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads in the area (Castle P[illegible]

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (including machinery such as cranes, excavators and generators).

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD. Starting from 1 September 2015, [illegible] specified activities and locations including construction sites, [illegible] were allowed to be used or operated unless they are fully NRMMs that bear an approval or exempt label issued to them by the EPD. with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the proposed road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potential air pollution uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation use
		3 - 20 m	Passive recreational use
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Amenity and passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	Passive recreational uses

Note: [illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potential air pollution uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2447

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 余同心

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24/10/26

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Lam Tze Ying

簽署 Signature Lam Tze Ying 日期 Date 26/10/2026

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『**極不人道**』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2449

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 黃金枝

簽署 Signature Alice Wong 日期 Date 26/10/2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
專用安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
濕實驗室工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
濕實驗室管理人員 (J6)	0.08	440	35
幹實驗室工作人員 (一般)	0.28	3,520	986
幹實驗室管理人員 (J6)	0.08	880	70
廚味	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.28	29,088	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式冷卻系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問題	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,875

註記：
(1) 總 UFF 預約見表 6.2。
(2) 總污水每日需水量按是根據其需水量計算的
(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（查詢號：AEIAR-259/2024），醫院內的醫療設施（以 NTM 香砂和 NTD）在不同情景下的總 ADWF 為 459 立方米/天
(4) 本表中採用的人口/就業人數是根據概念規劃和設計計算的。
(5) 「員工宿舍」指在 G 5 號場地提供的員工宿舍
(6) 「高等院校學生」指由大學規提供的學生宿舍及學生活動
(7) 「學生」指在大學校、醫院和學校，基建小學和中學學生的學生
(8) 由於每種土地利用方式的 ADWF 均有四捨五入，因此總計值可能不完全準確。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。(Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_
294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%
206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%
20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a par

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最终排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理**加州花園**的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，**加州豪園**的私人污水處理廠，維護費用由**加州豪園**業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2450

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

許情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment WONG WAN HING

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24/10/2024

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）: (Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、逼蒲署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap 311)

2.2.1 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 January 2014 is prescribed in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	3 hour	73	0
	Annual	50	NA
[illegible]	24 hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	125	0
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30000	0
	8 hour	10000	0
	24 hour	4000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Table

(1) [illegible]

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	[illegible]		
	< 20 m	≥ 230 m	Active and recreational uses
		5 - 230 m	Passive recreational uses
	20 m - 30 m (#)	≥ 190 m	Active and recreational uses
		5 - 190 m	Passive recreational uses
	30 m - 40 m	≥ 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	> 40 m	10 m	Active and recreational uses

Notes

(#) For cases where the height of chimney is not known, use the set of values for 20 m - 30 m for calculation. Similarly, a height of 30 m should be used for calculation for chimneys of height between 30 m and 40 m.

(##) Buffer distance is measured from the boundary of the industrial area to the nearest point of the open space site. For open space sites separated from the boundary of the industrial area by a road, the buffer distance is measured from the nearest point of the road kerb to the nearest point of the open space site.

(###) Buffer distance is not applicable to major industrial areas (all MIA) that would not be affected by chimneys of height less than 40 m. Such MIA would include [illegible]

Source: HKPSG Chapter 9 Table 9.1 Guidelines on Use of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Impact on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fi Site survey was conducted in Jun 2024 to verify the presence of chimney were no chimney or industrial activities identified within 200m from the A Premises. [illegible]

is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Impact on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality. It became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as type of engines and power ranges.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, starting from 1 September 2015. In general, specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified premises to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial estate shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreational uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		≤ 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	-	Passive recreational uses

Source: [illegible]

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. railway. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2451

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LAM KA WAI, REBECCA
簽署 Signature _____ 日期 Date 24/10/2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)





(附件圖片 P02)

2452

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment YUE FUNG YEE
簽署 Signature 日期 Date 23-10-2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/數量 (4)	總平均晴季流量 (ADWF)（立方米/天）
單層安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫護院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合醫護工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合醫護管理人員 (J6)	0.08	440	35
醫護工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
醫護管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,080	5,145
UniTown 和綜合醫院的集中式洗腸系統	/	/	2,101 (2)
NOL 內部	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 折減係數 0.2。

(2) 洗腸系統用水量根據醫院管理局提供的資料估算。

(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（參考編號：AEIAR-259/2024），NOL 內部員工宿舍及醫護人員宿舍的總污水排放量為 459 立方米/天。

(4) 各土地用途的人口/床位數量根據總樓面面積及標準人均樓面面積計算。

(5) 「員工宿舍」指第 6.5 節所述的內部員工宿舍。

(6) 「醫護院校學生宿舍床位」指為醫護學生及院校學生提供的宿舍床位。

(7) 「學生」指全日制學生，包括幼稚園、小學、中學及專上教育學生。

(8) 由於平均晴季流量已包含 ADWF 的居民及員工人口，因此不應再額外加入單獨的人口數量。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。(Report https://share.google/5dhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqIt1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1094/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。
同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。
申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改寔不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 3/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1st April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	1 hour	350	9
CO (ppm)	8 hour	10	9
	Annual	35	NA
PM10 (μg/m3)	24 hour	100	18
	Annual	50	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	120	0
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

[1] All measurements of the above pollutants (except 8-hour CO) are to be corrected to a temperature of 293 Kelvin (20 degree Celsius) and a pressure of 101.325 kPa (1 atmosphere). The 8-hour CO measurements are to be corrected to a temperature of 298 Kelvin (25 degree Celsius) and a pressure of 101.325 kPa (1 atmosphere).

[RAMBOLL]

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Distance to the nearest Industrial Chimney Exit and up to		
	< 20 m	> 330 m	As per Table 2.2
		5 - 330 m	Extensive recreation uses
	20 m - 30 m (*)	> 165 m	As per Table 2.2
		5 - 165 m	Extensive recreation uses
	30 m - 40 m	> 50 m	As per Table 2.2
		5 - 50 m	Extensive recreation uses
	> 40 m	10 m	As per Table 2.2

Notes:

(*) For cases where the height of chimneys is not known, use the set of figures for the next immediate category (higher) for the purpose of determining the buffer distance.

(**) Buffer distance is measured from the nearest boundary of the industrial area to the nearest boundary of the site of road (i.e. building setback distance).

(***) For cases where the buffer distance is unavailable or unable to be established, the set of figures for the next immediate category (higher) for the purpose of determining the buffer distance.

Source: HKPSG, Chapter 9 Table 9.1 Suggested Minimum Open Space to

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fi Site survey was conducted in Jun 2020 to verify the presence of chimney were no chimneys of industrial activities identified within 200m from the A Premises.

It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any Industrial emission impact

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads in the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machinery such as crawler cranes, excavators and forklifts).

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD starting from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified projects to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2019.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Amenity areas and passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		3-5 m	Passive recreational uses
	Local Access		Passive recreational uses

Source: HKPSG, Chapter 9 Table 9.1 Suggested Minimum Open Space to

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. railway. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment SUDART

簽署 Signature Sudart 日期 Date 23-10-2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	經平均季流量 (ADWF)（立方米/天）
每層安置住宅單位 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
若干院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店餐廳工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店餐廳管理人員 (J6)	0.08	440	35
私宅餐廳工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
私宅餐廳管理人員 (J6)	0.08	880	70
店舖	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,080	5,145
UniTown 和綜合發展的集中式洗廁系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急餘量）（立方米/天）			40,875

註：
(1) 總 UFF 的比率 0.2。
(2) 總人口的百分之[illegible]的廁所用水量。
(3) 根據[illegible]的 NOL EIA 報告（即 AEIAR-259/2024），[illegible]（即 NTD）[illegible]的 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 若干院校學生人口的[illegible]。
(5) 「員工宿舍」假設 6.5 [illegible]。
(6) 「若干院校學生宿舍床位」[illegible]。
(7) 「學生」假設大學生[illegible]。
(8) 包括[illegible]的 ADWF 的[illegible]。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。**(Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)**

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」**（Trade Effluent）**範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水**(Institutional)** 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》**WPCO cap.358**（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）**EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)**，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最终排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment DICKENS WONG
簽署 Signature _____ 日期 Date 23-10-2026

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均晝夜流量 (ADWF)（立方米/天）
專屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫護院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合物業工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合物業管理人員 (J6)	0.08	440	35
私營物業工作人員 (一般)	0.20	3,520	996
私營物業管理人員 (J6)	0.08	880	70
訪客	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,068	0.145
UniTown 和綜合發展的集中式污水處理系統	/	/	2,101 (2)
NOL 用地	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註釋：

(1) 總 UFF 的假設為 6.2。

(2) 總污水排放量基於 [illegible] 的假設。

(3) 根據在線發布的 NOL EIA 報告（已參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 的污水排放量為 459 立方米/天。

(4) 基於預測的人口和就業數據，[illegible]。

(5) 員工宿舍：假設 6.5 [illegible]。

(6) 醫護院校學生宿舍床位：[illegible]。

(7) 學生：假設大學生 [illegible]。

(8) 由於四捨五入的原因，總 ADWF 與各個人口類別的總和略有不同。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/cn/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m² GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors - Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors - Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

強烈反對

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 鍾淑梅
簽署 Signature 日期 Date 22-10-2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
單層安置住宅屋 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
長者院舍/學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合物業工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合物業管理人員 (J6)	0.08	440	35
商務物業工作人員 (一般)	0.20	3,520	996
商務物業管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,068	0,145
UniTown 和綜合發展的集中式污水處理系統	/	/	(2) 2,101
NOL 問卷	/	/	(3) 459
		小計	(8) 37,159
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,075

註：

(1) 總 UFF 的比率 0.2；

(2) 由 [illegible] 的 [illegible] 的 [illegible] 的 [illegible]

(3) [illegible] NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 的 [illegible] 的 [illegible] NTD [illegible] ADWF）459 立方米/天

(4) 各類別的人口/就業人數的計算詳見附錄 [illegible]

(5) 「員工宿舍」指在 6.5 節討論的員工宿舍。

(6) 「長者院舍/學生宿舍」指在學期間的學生及長者院舍。

(7) 「學生」指全日制學生，包括小學、中學、大專院校及特殊教育學生。

(8) 由於四捨五入的關係，ADWF 的總和與各個人口/就業的總和可能不完全相等。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/cn/pp_294/eia_1894/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

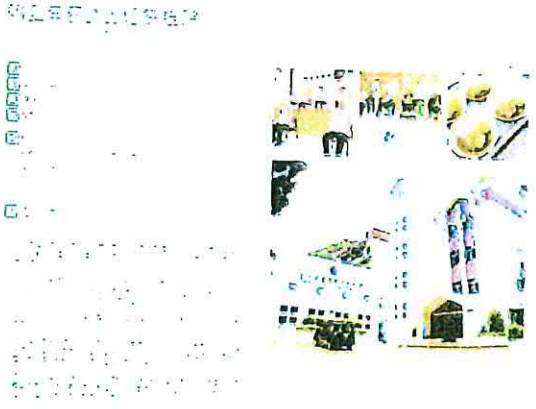
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2456

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 林沚穎

簽署 Signature [signature] 日期 Date 23-10-2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	超平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
單層安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院/療養院/安老院床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店餐廳工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店餐廳管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業餐廳工作人員 (一般)	0.20	3,520	936
商業餐廳管理人員 (J6)	0.08	880	70
辦公	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,068	5,145
UniTown 和綜合醫院的集中式污水系統	/	/	(2) 2,101
NOL 問卷	/	/	(3) 459
小計			(8) 37,159
總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 的比率 0.2。

(2) 沙田污水處理廠的現有容量。

(3) 根據問卷調查 (NOL EIA 報告 (參考編號：ABAR-259/2024)，附錄 [illegible]) 估算的總流量 (以 MTA 為例 (MTD)) 每天的總流量下以下 ADWF 為 459 立方米/天。

(4) 基於不同單位人口和人均污水流量的總污水流量計算。

(5) 「員工宿舍」係在 6.5 節討論的員工宿舍。

(6) 「醫院/療養院/安老院床位」的數量是基於人均流量。

(7) 「學生」係在大學中，假設每間房間有兩名學生居住。

(8) 由於四捨五入的緣故，ADWF 的總和為 40,075 立方米/天，而非 40,074 立方米/天。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1094/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

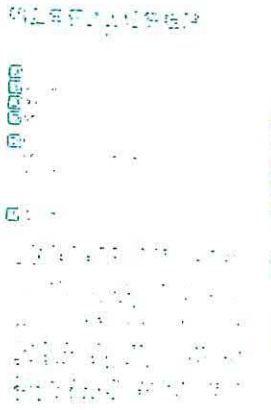
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容：

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、逼喻署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO-TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	1 hour	350	9
TSP (PM10)	Annual	55	NA
	24 hour	180	13
FSP (PM2.5)	Annual	35	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	150	0
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

(1) Measurements of the pollutant concentrations should be made at 298K (25°C) and 101.325 kPa (one atmosphere). Consistent conversion factors should be used if a reference temperature of 293K (20°C) is adopted.

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	Distance to the nearest industrial chimney		Active and passive recreational uses
	< 20 m	≥ 330 m	
		5 - 330 m	Existing recreational uses
	20 m - 30 m (1)	≥ 190 m	Active and passive recreational uses
		5 - 190 m	Passive recreational uses
	30 m - 40 m	≥ 50 m	Active and passive recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	> 40 m	10 m	Active and passive recreational uses

Notes:

(1) For sites where the height of chimneys is not known, use the set of buffers applicable to 20 - 30 m chimneys.

(2) Existing recreational uses refer to existing active and passive recreational uses.

(3) Passive recreational uses are available to public immediately after the completion of construction works, while active recreational uses are available to public after the completion of construction works and the installation of facilities.

Please refer to Chapter 9 Table 9.1 Guidelines for use of open space in

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Impact on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fi Site survey was conducted in Jun 2025 to verify the presence of chimney were no chimneys or industrial activities identified within 200m from the A Premises.

is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Impact on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads at the area (Castle P

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as crawler cranes, excavators and wheel loaders.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD. Started from 1 September 2015, [illegible] specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified recreation sites, only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial estate shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Elevated Highways	Type of Road (Trunk Road and Primary Distributor)	≥ 20 m	Active and passive recreational uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
	District Distributor	≥ 10 m	Amenity areas
		3 - 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	≥ 5 m	Active and passive recreational uses
		3 - 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	-	Passive recreational uses

Source: The Consultant's interpretation of the Chapter 9 of the HKPSG

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [illegible] in terms of noise. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2457

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 林世傑
簽署 Signature 林世傑 日期 Date 22-10~2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
單層安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院/安老院/護理安置設施床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
酒店餐廳工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
酒店餐廳管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業餐廳工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
商業餐廳管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,080	5,145
UniTown 和綜合發展的集中式污染控制系統	/	/	(2) 2,101
NOL 內部	/	/	(3) 459
		小計	(8) 37,159
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,075

註：

(1) 總 UFF 的比率 0.2。

(2) 污水流量基於污水處理廠的設計容量。

(3) 根據 NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 基於總容量下的 ADWF 為 459 立方米/天。

(4) 基於下述假設的人口和就業估算（詳細假設見第 [illegible] 節）。

(5) 「員工宿舍」指第 6.5 節中的員工宿舍。

(6) 「醫院/安老院」指第 6.5 節中的醫院和安老院。

(7) 「學生」指全日制學生，包括小學、中學和大學生。

(8) 由於四捨五入的原因，各項 ADWF 的總和可能與總計不完全一致。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kSGnD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors - Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors - Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General - territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2458

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment TAM CHI WAI RAYMOND

簽署 Signature _____ 日期 Date 23-10-2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

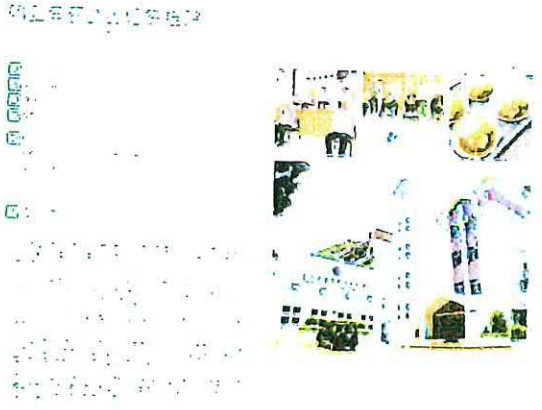
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 張義妹

簽署 Signature 張義妹 日期 Date 25-10-2016

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》,《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米:

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ；元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2460

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 李秉頤

簽署 Signature 李秉頤 日期 Date 22-10-2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

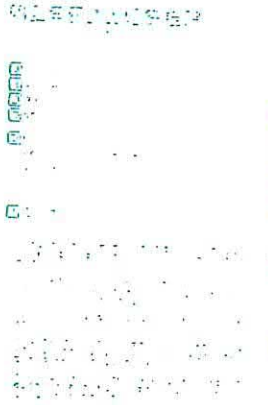
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）: (Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分

總結：)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府

證明該

部門

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProECC No 2/93)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonable practicable and to maintain thereafter to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard (a) (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	Annual	50	0
NO2 (Res.)	1 hour	200	18
	Annual	40	0
NO2 (Gen.)	1 hour	300	18
	Annual	80	0
O3	8 hour	160	9
Ozone (O3)	1 hour	240	9
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
PM10 (RSP)	24 hour	100	9
	Annual	50	0
PM2.5 (FSP)	24 hour	75	9
	Annual	35	0

(a) Measurements of the gaseous pollutants SO2, NO2, O3 and CO are to be made at 293 K (20 °C) and 101.325 kPa (one atmosphere). Measurements of PM10 and PM2.5 are to be made at ambient temperature and pressure.

RAMBOLL

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Boilers or Heating Furnaces Burning Coal or Oil	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Incinerators with Capacity ≤ 200 kg/hr	< 100 m	Industrial uses
		100 m - 200 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Incinerators with Capacity > 200 kg/hr	< 500 m	Industrial uses
		500 m - 800 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Refuse Transfer Stations	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Sewage Treatment Works	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Chemical Works	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Petroleum Refineries	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Petrol Filling Stations	< 50 m	Industrial uses
		50 m - 100 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Gas Works	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Cement Works	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Metallurgical Industries	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Paper Mills	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Food Industries	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Animal Boiling Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Slaughterhouses	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Tanneries	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Fish Meal Factories	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Rendering Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Chemical Fertilizer Manufacturing Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Dyestuffs Manufacturing	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Coke Ovens	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Asphalt Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Concrete Batching Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Quarries	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Cement Clinker Grinding Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Metal Finishing Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Electroplating Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Printing Ink Manufacturing Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Paint Manufacturing Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Pharmaceutical Industries	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Rubber Industries	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Soap Manufacturing Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Starch Manufacturing Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Textile Printing and Finishing Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Wire Drawing Plants	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Bulk Cement Carriers	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Bulk Carriers (Handling Dusty Cargo)	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Ocean Going Vessels	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Marine Vessels	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Ferry Piers	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Public Cargo Working Areas	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Typhoon Shelters	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Navigation Channels	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Anchorages	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Dangerous Goods Anchorages	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Explosives Anchorages	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Oil Tanker Anchorages	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Liquefied Petroleum Gas Tanker Anchorages	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Liquefied Natural Gas Tanker Anchorages	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Liquefied Petroleum Gas Terminals	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Liquefied Natural Gas Terminals	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Oil Terminals	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Oil Depots	< 300 m	Industrial uses
		300 m - 500 m	Institutional uses, Commercial uses, Residential uses (Note 1)
	Oil



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2461

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment HO KAI CHEUNG ALLEN
簽署 Signature _____ 日期 Date 24-10-2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

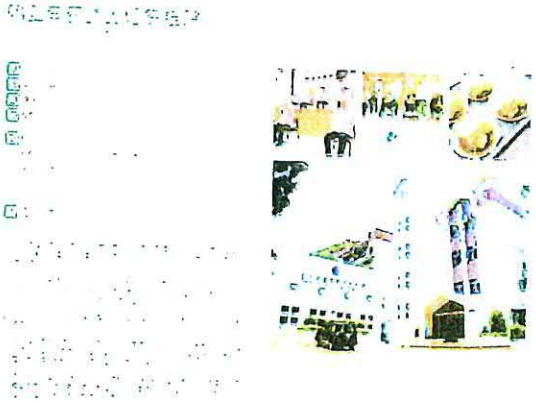
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2462

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment LAU CHI YING

簽署 Signature _____ 日期 Date 24-10-2026

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下:

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

2463

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 葉秀英
簽署 Signature 葉秀英 日期 Date 25-10-2026

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容：

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonable practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1st April 2014 is prescribed in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
	10 min	500	3
SO2	24 hour	50	3
	1 hour	350	0
PM10 (RSP)	Annual	50	NA
	24 hour	75	18
PM2.5 (FSP)	Annual	35	NA
	1 hour	200	18
NO2	24 hour	125	0
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
	1 hour	30000	0
Carbon Monoxide (CO)	8 hour	10000	0
	24 hour	4000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

RAMESES

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Buffers to be applied to existing industrial chimneys and new industrial chimneys		
	< 20 m	> 230 m	Active open space, including but not limited to sports centre, sports ground, swimming pool complex, jogging track, tennis court, basketball court, soccer pitch, rugby field, cricket field, golf course, golf driving range, and other similar uses
		5 - 230 m	Passive recreational uses, including but not limited to park, garden, promenade, waterfront park, and other similar uses
	20 m - 30 m (*)	> 190 m	Active open space, including but not limited to sports centre, sports ground, swimming pool complex, jogging track, tennis court, basketball court, soccer pitch, rugby field, cricket field, golf course, golf driving range, and other similar uses
		5 - 190 m	Passive recreational uses, including but not limited to park, garden, promenade, waterfront park, and other similar uses
	30 m - 40 m	> 50 m	Active open space, including but not limited to sports centre, sports ground, swimming pool complex, jogging track, tennis court, basketball court, soccer pitch, rugby field, cricket field, golf course, golf driving range, and other similar uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses, including but not limited to park, garden, promenade, waterfront park, and other similar uses
	> 40 m	10 m	Active open space, including but not limited to sports centre, sports ground, swimming pool complex, jogging track, tennis court, basketball court, soccer pitch, rugby field, cricket field, golf course, golf driving range, and other similar uses

Notes:

(*) For cases where the height of chimney is not known, the buffer distance should be measured from the chimney itself or the edge of the industrial area, whichever is the greater.

(**) Buffer distance is measured from the boundary of the premises where the chimney is located or the edge of road kerb, whichever is the greater.

(***) Proposed active open space is available to future industrial uses. Buffer distance should be measured from the boundary of the premises where the chimney is located or the edge of road kerb, whichever is the greater.

Source: HKPSG, Chapter 9, Table 9.1, Guidelines on distance between chimneys and open spaces

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2025 to verify the presence of chimney was no chimney or industrial activity identified within 200m from the A Premises.

[redacted]

It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to unc industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machinery) such as crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD. Starting from 1 September 2015, it restricts specified activities and locations including construction sites, [redacted] waste disposal facilities and specified categories to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreational uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses

Source: Hong Kong Planning Standards and Guidelines, Chapter 9, Table 9.1

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2464

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 葉雨美

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24-10-2026

Appendix 03

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下:

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 呂小姐
簽署 Signature 呂小姐 日期 Date 24-10-2026

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

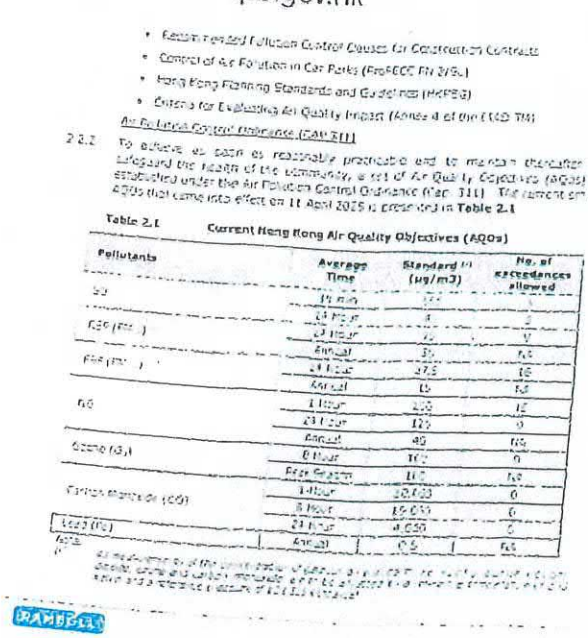
惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk



- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonable practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Averaging Time	Standard (µg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	50	3
CO (mg/m3)	8 hour	10	1
	1 hour	30	1
PM10 (µg/m3)	Annual	50	NA
	24 hour	100	18
PM2.5 (µg/m3)	Annual	25	NA
	24 hour	50	9
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
Lead (Pb)	24 hour	0.350	0
Note	Annual	0.5	NA

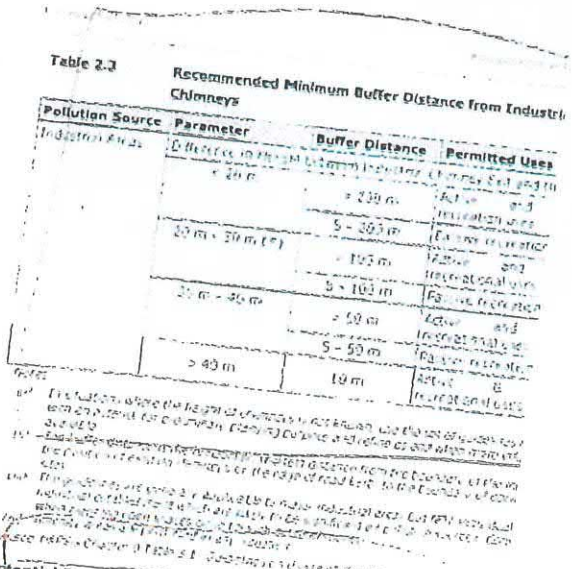


Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Area	Different types of pollutants with different characteristics	> 300 m	All uses except sensitive uses
		5 - 300 m	Open storage and workshop uses
		> 100 m	Warehouse and workshop uses
		5 - 100 m	Restaurant and shop uses
		> 50 m	Workshop and industrial uses
		5 - 50 m	Restaurant and shop uses
	> 40 m	10 m	Amenity area, open storage and workshop uses

Notes:

(a) For situations where the height of chimneys is not known, the buffer distance from the chimneys should be measured from the boundary of the nearest building.

(b) Buffer distance is measured from the boundary of the nearest chimney to the nearest boundary of the application site.

(c) The buffer distance is applicable to new industrial areas. Existing industrial areas and existing chimneys will be subject to the prevailing environmental legislation.

Source: Chapter 9 Table 9.1 Guidelines on Use of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

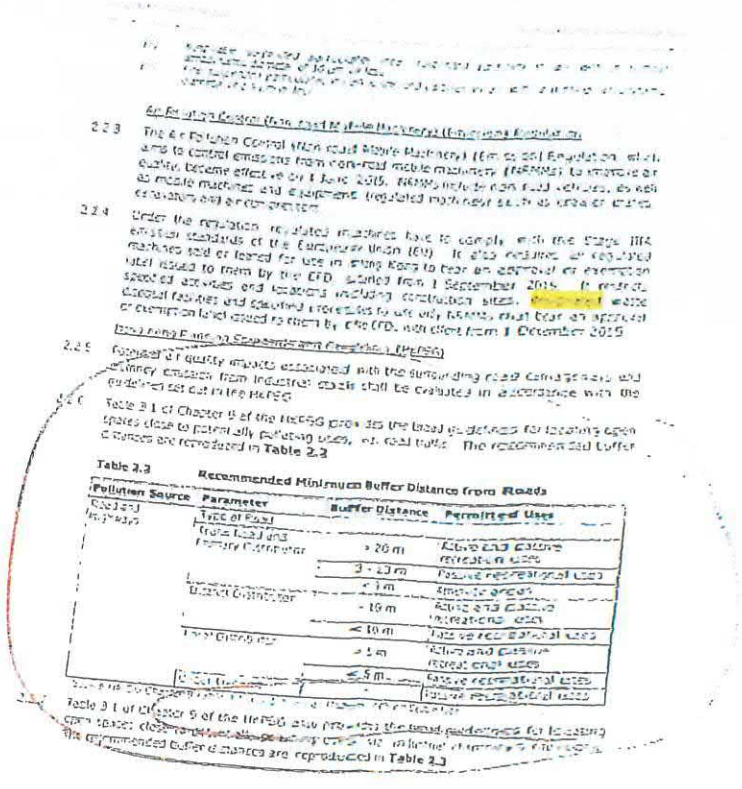
Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 300m from the Application Premises is shown in Fig
Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney
were no chimney or industrial activities identified within 300m from the A
Premises.

s anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any
ndustrial emission impact

Review on Vehicular Emission Impact

he Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs
mounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P



2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission Control) Regulation which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as those of construction and agriculture.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the type IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD. Starting from 1 September 2015, it prohibits the operation of regulated machines without approval or exemption labels in designated areas and specified time periods. Starting from 1 December 2015, it prohibits the operation of regulated machines without approval or exemption labels in all areas and specified time periods.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Compliance with air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stacks shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG gives the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, eg. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roadside	Type of Road		
Trunk Road and Primary Distributor		> 20 m	Active and Passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
District Distributor		> 10 m	Active and Passive recreation uses
		< 10 m	Passive recreational uses
Local Distributor		> 5 m	Active and Passive recreation uses
		< 5 m	Passive recreational uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Passive recreational uses

Note: [illegible]

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, eg. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

ble2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Chan Sz Yat

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24-10-2016

Responses to Page1/1.2, Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 :

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求；

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張**『雅士居』**受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近**訪客停車場**，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源**【均屬固定噪音源】**，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬違安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2029 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 Hour	50	3
RSP (PM10)	24 Hour	75	9
	Annual	30	NA
FSP (PM2.5)	24 Hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 Hour	200	18
	24 Hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 Hour	30,000	0
	8 Hour	10,000	0
	24 Hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:
(1) Air pollutants of the concentration of particulate matter in ambient air (i.e. RSP, FSP), sulphur dioxide, ozone and carbon monoxide are to be adjusted to a reference temperature of 293 Kelvin and a reference pressure of 101.325 kilopascal

PAMEGA

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in Height between Industrial Chimney Exit and th		
	< 20 m	> 200 m	Active and recreation uses
		5 - 200 m	Passive recreation
	20 m - 30 m (*)	> 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreation
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreation
	> 40 m	10 m	Active & recreational uses

Note:
(a) The buffer zone of the height of chimneys is not known, and the set of guidelines with a view to practically planning purposes as and when more info are made.
(b) The buffer distance is measured from the boundary of the industrial area to the edge of road kerb, to the boundary of the open space site.
(c) The open space zoned by Buffer Distance from Industrial Area (Table 2.3) may be subject to the Buffer Distance from Chimneys (Table 2.3). Consultation with the relevant authorities is recommended in any case.

Source: HKPSG Chapter 9 Table 2.3 Guidelines on usage of open space site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2020 to verify the presence of chimney were no chimneys or industrial activities identified within 200m from the A Premises. The buffer distance requirement under the Hong Kong Planning and Guidelines (HKPSG) listed in Table 2.3 above could be met. No quality impact from the chimney industrial emission sources is anticipated is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to unc industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. It restricts specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified industries to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Roads and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Less sensitive uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	-	Passive recreational uses

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys (i.e. the recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2467

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Chan Tak Hung
簽署 Signature 日期 Date 24-10-2026

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site：)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter to safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 11 April 2025 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 Hour	40	3
RSP (PM10)	24-Hour	75	9
	Annual	30	NA
FSP (PM2.5)	24 Hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 Hour	200	18
	24 Hour	120	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1-Hour	30,000	0
	8 Hour	10,000	0
Lead (Pb)	24 Hour	4,000	0
	Annual	0.5	NA

Note:
(1) All measurements of the concentration of gaseous air pollutants, i.e. sulfur dioxide, nitrogen dioxide, ozone and carbon monoxide, are to be adjusted to a reference temperature of 293 Kelvin and a reference pressure of 101.325 kilopascal

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in Height between Industrial Chimney Exit and th		
	< 20 m	> 200 m	Active and recreation uses
		5 - 200 m	Passive recreation
	20 m - 30 m (*)	> 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreation
	30 m - 40 m	> 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreation
	> 40 m	10 m	Active & recreational uses

Note:
(a) To situations where the height of chimneys is not known, use the set of guidelines with an asterisk for preliminary planning purpose and refine as and when more info available
(b) The buffer distance is the horizontal, shortest distance from the boundary of the in the position of existing chimneys or the edge of road kerb, to the boundary of open sites
(c) The guidelines are generally applicable to major industrial areas but NOT individual typical establishments which are likely to be significant air pollution sources. Con where existing open spaces close to such establishments
(d) Amenity areas are applicable in any situation

Source: HKPSG Chapter 9 Table 3.1 Guidelines on Usage of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fi Site survey was conducted in Jun 2026 to verify the presence of chimney were no chimney or industrial activities identified within 200m from the A Premises. The buffer distance requirement under the Hong Kong Planning and Guidelines (HKPSG) listed in Table 2.3 above could be met, no a quality impact from the chimney/industrial emission source is anticipated. I is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to ind industrial emission impact

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

(b) Respirable suspended particulates mean suspended particles in air with a nominal aerodynamic diameter of 10 μm or less
(c) Fine suspended particulates mean suspended particles in air with a nominal aerodynamic diameter of 2.5 μm or less

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. It restricts specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified processes to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Road and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	Under Flyovers		Passive recreational uses

Source: HKPSG Chapter 9 Table 3.1 Guidelines on Usage of Open Space Site

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys emissions. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment PUON KA KEE

簽署 Signature _____ 日期 Date 24-10-2026

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法**『極不人道』**，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ：全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

Appendix 03

Responses to Page1/1.2， Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 ：

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述 ：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）:(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)
核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (Technical Memorandum)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 January 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard Level (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	Annual	50	NA
RSP (PM10)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
FSP (PM2.5)	24 hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 Hour	200	18
	24 hour	150	9
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 Hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 Hour	30,000	0
	8 Hour	10,000	0
	24 Hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

RAMSELL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Industrial Areas	Difference in Height between Industrial Chimney Exit and the		
	< 20 m	≥ 200 m	Active and recreation uses
		5 - 200 m	Passive recreation
	20 m - 30 m (*)	≥ 100 m	Active and recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreation
	30 m - 40 m	≥ 50 m	Active and recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreation
	> 40 m	10 m	Active and recreational uses

Note:

Space (HKPSG Chapter 3 Table 3.1 Guidelines on Provision of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2020 to verify the presence of chimney were no chimneys of industrial activities identified within 200m from the A Premises.

is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs include non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as cranes, crawler cranes, excavators and air compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In respect of specified activities and locations including construction sites, designated waste disposal facilities and specified processes to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (the HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emissions from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Road and Railways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	≥ 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	≥ 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	≥ 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	Railway	-	Passive recreational uses

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. industrial chimneys. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Chan Si Tuy

簽署 Signature [signature] 日期 Date 24-10-2016

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法**『極不人道』**，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2470

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 張麗妍

簽署 Signature 張麗妍 日期 Date 22-10-2026

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance)：

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Control of Air Pollution in Car Parks (EPPCCP FN 2/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap 311). The current set of AQOs that came into effect on 1 January 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
[illegible]	24 hour	75	9
	Annual	35	NA
[illegible]	24 hour	37.5	18
	Annual	15	NA
NO2	1 hour	200	18
	24 hour	120	0
	Annual	40	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

[illegible]

RAMBOLL

Table 2.3 **Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys**

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	> 230 m	[illegible]
		5 - 230 m	[illegible]
	20 m - 30 m [2]	> 190 m	[illegible]
		5 - 190 m	[illegible]
	30 m - 40 m	> 50 m	[illegible]
		5 - 50 m	[illegible]
	> 40 m	10 m	[illegible]

Notes:

[illegible]

Space Note - Chapter 9 Table 9.1 Guidelines on Use of Open Space Site

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Impact on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 230m from the Application Premises is shown in Fi Site survey was conducted in Jun 2020 to verify the presence of chimney were no chimney of industrial activities identified within 230m from the A Premises. [illegible]

is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to adv industrial emission impact.

Impact on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission Control) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machinery) such as cranes, bulldozers and excavators.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In general, specified activities and locations including construction sites, [illegible] were allowed to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.2**

Table 2.2 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
Roads and Highways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and passive recreational uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Amenity areas only
	Local Distributor	> 5 m	Active and passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	Amenity areas only

Source: Hong Kong Planning Standards and Guidelines, Chapter 9

2.2.7 Table 9.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [illegible] the recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到85.1m³/日，比當前增加7.3倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到151.2m³/日，比當前增加超過12倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90床高度照顧安老院每日排污量通常在70-85m³/日區間，本次保守估算的73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
安老院舍住宅部 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
科實驗室工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
科實驗室管理人員 (J6)	0.08	440	35
新實驗室工作人員（一般）	0.20	3,520	996
新實驗室管理人員 (J6)	0.08	860	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	29,080	8,145
UniTown 和綜合醫院的真空式污水收集系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問題	/	/	459 (3)
小計：			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）			40,075

註：

(1) 總 UFF 按附錄 6.2。

(2) 總流量包括來自醫院的真空污水收集系統。

(3) 利用已批准為 NOL EIA 報告（參考號：AEIAR-259/2024）的總污水流量。如 UITM 表明 ITD 在下列情況下的 ADWF 為 459 立方米/天

(4) 各用地的人口和就業人數是根據概念性總體規劃得出的。

(5) 「員工宿舍」指在 G.5 的特定地段的員工宿舍。

(6) 「高等院校學生宿舍床位」指在大學城內的教職員宿舍及學生宿舍。

(7) 「學生」指在大學城、創新科技園、科技中心和中醫藥產業園的學生。

(8) 由於四捨五入的原因，各項 ADWF 的總和可能不等於總 ADWF。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。(Report https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/SdhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最终排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

2471

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 黃樂麗

簽署 Signature 黃樂麗 日期 Date 23-10-2016

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法**『極不人道』**，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園與加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2472

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Jason Yu

簽署 Signature Jason Yu 日期 Date 23 Oct 2026

Responses to Page1/1.2， Page 11/7.2-7.4 and Attachment 2 Clause 2 and 9 ：

對 Page 1/1.2、Page 11/7.2-7.4 以及附件二第 2 條和第 9 條的回應如下：

申請人在(Attachment 2 附件二) 第 2 條承認編號 4750 的地段登記冊（Lot 4750 RP）屬私人住宅地契，但 Ten Choice 是唯一業主，完全對 PSTP 係共用設施這件事避而不談。Ten Choice 聲稱自己是唯一業主，只強調自己有權申請，意圖規避大廈公契要求 100%業主同意的規定，而地政署已經在於 **Response to Department Comments 部門意見回覆第 7.3 條確認，擬議用途屬於『in breach 違規』。**

1. 另外針對公眾關注的救護車噪音問題，**申請人在第 9 條僅以「規模小、不頻繁、道路不繁忙」作為辯解**，沒有評估救護車沿加州大道及**日葵徑私人道路**進出對夜間造成的影響，也完全沒有提交實際數據和緩解噪音的承諾。而且，加州花園閘口是私家閘，救護車入閘需要停車登記，等候升降桿抬起，**根據消防處指示，在路口位置需要鳴笛示警。**

2. **地政署已經書面明確指出，擬議的安老院（RCHE）用途會構成違反 Lot 4750 RP 地契的私人住宅用途限制，就算通過城規會申請，仍然需要地政署批出豁免(Waiver)及補繳高額地價，而且並不保證一定會批出。**業主可以依據這一點反對任何豁免(Waiver)申請。

3. 申請人稱計劃配備 3 名員工，需要人員夜間留宿(stay overnight)，但首先根據《安老院實務守則》，90 個床位的高度照顧服務夜間輪班人員配比要求是 1:20，計算下來 90 床需要至少 4.5 人(1:20, 90 床/20=4.5 人)，**申請人的計劃已經違反了社署關於牌照最低人手數目的要求，**顯示可見其運作計劃並不可行。

4. 申請人錯誤引用規劃署 2026 年 2 月的文件，稱元朗區短缺 1784 張床位，到 2026 年 7 月缺口擴大到 2290 張床位，因此聲稱增加 90 個床位可以彌補缺口。**但申請人錯誤使用了整個元朗區的數字**，而非加州花園周邊的床位缺口數據，加州花園和加州豪園並非市區，是屬低密度洋房住宅區，**申請人卻錯誤使用全元朗區的數據**，強行要求低密度住宅區接受這一項目，此行為可恥並不恰當。

而且，加州花園和加州豪園附近就是北部都會區，有充足的土地供應，政府在 2023 年推出了「鼓勵在新私人發展項目提供安老院舍計劃」，該計劃可豁免地價，安老院舍的地價可以全免，每幅用地最多可豁免 5400 平方米，還豁免計入總樓面面積，這一優惠將於 2026 年 6 月 20 日起永久化。

但申請人擬將安老院舍(RCHE)強行擬建加州商場內，根據地政署指引，現有建築物改裝(Conversion)並不被視為新私人發展項目，**本次申請屬於現有商場改裝，不符合資格**，完全享受不到政府的相關優惠。但申請人卻以「政府鼓勵」為由要求批准申請，屬於誤導公眾。

5. 在附件二(Attachment 2)第 8 條，申請人僅聲稱會遵守《安老院實務守則》及《廢物處置條例》，**但並沒有在圖則中說明如何符合環保署《臨床廢物管理守則》要求**，通風口如何設置才能遠離超級市場和食肆？這間 90 個床位的高度護理安老院(RCHE)，每天會產生大量尿片，**屬於 Group 5 類敷料廢物**，需要由持牌收集商按行程單(Trip Ticket)制度收集，**但申請人並沒有說明收集車輛如何在共用私家路及上落貨區安全完成收集？**

根據環保署《臨床廢物管理守則》的分類(Table 1)定義：

第一類(Group 1)：利器；第二類(Group 2)：化驗室廢物；第三類(Group 3)：人體組織；第四類(Group 4)：傳染性物料；第五類(Group 5)：敷料廢物，包括沾有血、膿、體液的紗布、繃帶、棉花、手套、床單，以及老人家換藥、褥瘡護理、失禁更換需要用到的紅色垃圾袋/紅色廢物桶；第六類(Group 6)：尿片。

按照 90 床計算，每人每日更換 6 片尿片，就是每日 540 塊尿片，每塊大約重 0.3 至 0.5 公斤，合計每日產生 162-270 公斤尿片廢物，加上其他醫療廢物，每日臨床廢物隨便就超過 300 公斤，根據守則需要每日清運。

要知道，擬建的安老院舍(RCHE)距離**雅仕居**居民只有 13 米，直接影響居民健康，申請人完全沒有評估每日 300 公斤臨床廢物經由共用私家路及上落貨區運輸，對全體業主帶來的衛生及環境滋擾影響，**也沒有提及需要為居民做環境污染評估。**

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『**加州花園商場**』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2473

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 **The application no. to which the comment relates** A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 陳南華

簽署 Signature Joan 日期 Date 23 - 10 - 2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改建不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
多層室屋住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
高等院校學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合發展工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合發展管理人員 (J6)	0.08	440	35
輕商發展工作人員 (一般)	0.28	3,520	986
輕商發展管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.28	29,088	8,145
UniTown 和綜合醫院的集中式冷卻系統	/	/	2,101 (2)
NOL 開發	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急儲備）（立方米/天）	40,875

註記：
(1) 見 UFF 附錄 6.2
(2) 約為每日用水量的 80%，假設為污水排放量
(3) 根據已批准的 NOL EIA 報告（查核號：AEIAR-259/2024），預計日污水排放量 (10 MTM 等同每日 MTD) 在旱季條件下的 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 未明確說明人口和工人數量的設施假設為 80% 佔用率。
(5) 「員工宿舍」指在 G.5 號地塊提供的員工宿舍。
(6) 「高等院校宿舍」指由大學設施內的教職員工和學生使用。
(7) 「學生」指在大學校、幼稚園和小學的學生。
(8) 由於每個土地利用方式的 ADWF 均有四捨五入，因此總數值可能不完全準確。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為'Institution'類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
tPtdy2kS0nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最终排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊**雅仕居**屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於**雅仕居**的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，**雅仕居**居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法**『極不人道』**，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 張[illegible]

簽署 Signature [signature] 日期 Date 25-10-2016

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2475

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Gauthier Yeung
簽署 Signature 日期 Date 23/10/2026

Re：申請人 Appendix E Revised Traffic Review Report

反駁交通評估報告的交通影響嚴重聲明

Appendix 06

交通評估報告嚴重低估交通流量，並違反政府指引

根據交通技術報告（TIA）第 3 章：

申請人擬於訪客停車場範圍內，強行佔用 33 個車位、1 個專用上下客位及 1 個專用上下貨位，以供安老院舍的復康巴士、物資車輛及救護車等專用，此舉改變不僅違反地契及大廈公契的原有規劃意向。

根據地契條款，加州花園商場為商業用途，訪客停車場僅供購物及訪客使用。根據加州花園公契（DMC）第 3 章，『雅仕居』日葵徑屬私家路，為公共區域（common area），居民享有通行權利（right of way）；目前申請人既未取得業主同意，亦從未諮詢業主意見。

此外，申請人並未獲得地政總署許可，亦未申請契約修訂或豁免書（waiver），即擬於私家路上改建路口並規劃專用車位，此舉極為不當。此行為更嚴重削減了屋苑居民及商場顧客可使用的車位與道路空間。加州花園及加州豪園合共約 1500 戶，屬低密度住宅，居民日常依賴該停車場停泊車輛，前往加州花園商場購買生活用品，現狀將極度影響居民日常生活。

再者，專用上下客位距離『雅仕居』僅 13 米，申請人從未就該設施對『雅仕居』居民的影響進行交通評估、噪音評估及空氣質素評估。

根據《交通影響評估技術備忘錄》（Technical Note for Traffic Impact）所列標準：

- 早上繁忙時間（AM Peak）：08:15 - 09:15
- 傍晚繁忙時間（PM Peak）：17:30 - 18:30
  安老院舍出行率（Trip Rate for RCHE）：0.022 輛 veh/bed/hour
  報告中，每小時每張床位的出行率採用了極低的標準 0.022。
- 0.022 × 90 床位 = 1.98

即估算 90 張床位的安老院於繁忙時間僅產生 2 架次車流量。
請注意：2 架次指每小時安老院僅產生 2 趟車流，即 1 架進入、1 架離開。

對此數據，我們存在極度質疑：

1. 若如報告所述，每小時僅有 2 架車（0.022）對交通無影響，為何仍需規劃佔用 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣？本身規劃佔用的 33 個車位所產生的車流量去了哪裡？單以每小時 1 架車進出、33 個車位計算，已接近 70 架次，尚未計算星期六、日及公眾假期的探訪高峰時段。

2. 此外，員工分為 3 更上下班，包括廚房工、洗衣工、清潔工、護士、社工、醫生、保安等人員，總員工數量約數十人。加州花園商場並無公共交通工具直達，若搭乘巴士或小巴，下車後露天步行最少需 11 分鐘，尚未計算天氣因素，可見加州花園商場屬偏遠地區。因此，員工駕車上下班是最便捷的交通方式。

3. 報告中亦未提及 90 個床位所需的救護車、物資車、復康巴士、醫療車等每小時的具體流量。

4. 安老院的實際繁忙時段並非報告所列的 08:15 至 09:15 及 17:30 至 18:30。家屬探訪、復康車接載老人覆診、物資運送等均集中在 10:00 之後。報告選取上下班時段作為評估基礎，完全未能反映安老院的探訪及營運時間，意圖刻意迴避安老院真實出行率，仍使用極度偏低的 0.022 數據。

按運輸署 TIA 指引，偏遠地區安老院的出行率（Trip Rate）應為 0.15 - 0.25，按此計算：

90 床位 × 0.2 = 18 架車/每小時，尚未計算擬建佔用的 33 個專用車位及 2 個專用上下貨灣的車流率。報告嚴重低估交通對居民的影響，所呈現的出行率（Trip Rate）嚴重失實，意圖誤導運輸署及城市規劃委員會（城規會）。

真實情況：

現時加州花園居民平日外出已經常面臨擠塞，週末及假期商場車輛擠滿、違泊情況嚴重，居民已多次報警求助。而安老院每日有多種車輛停泊需求，包括救護車、醫療廢物車、接載老人覆診的醫護車、送貨車、垃圾車、家屬探訪車等，將會堵塞道路交通。加州花園商場（擬建安老院位置）正處於加州豪園與加州花園中間，是兩區居民生活必經之處，此舉將對交通造成嚴重影響。

申請人僅聲稱安老院繁忙時段每小時 2 架車出行率，但從未交代加州花園商場至新田公路、青山公路、元朗公路交界的現狀基線車流數量數據及調查日期。

促請城規會要求申請人公開完整交通流量點算原始數據，以供所有居民及公眾核實。原始數據應包括：調查日期、時間、15 分鐘間隔流量、車種分類及錄像紀錄，以證明其基線流量並非選取非繁忙時段進行調查。

此外，根據《噪音影響檢討》第 2.2.3 段，申請人承認交通流量數據將提交運輸署徵求意見及認可。運輸署 9 月 28 日的回覆（如附件）僅表示對該評估建議的繁忙時段交通流量預測，從交通工程角度並無意見。請注意，「無意見」並非贊同報告提交的交通流量，亦非對整份噪音報告或申請人的整體交通安排（包括佔用 33 個訪客停車場作專用車位及 2 個專用貨灣）作出認可。

目前，申請人在未獲任何政府部門支持、亦未取得運輸署正式認可的情況下，仍在報告中聲稱「無不良影響」，完全缺乏支持理據。

而交通報告中，竟以屯門明愛李嘉誠護理安老院(附件圖片 P01)（200 床位）為例，聲稱該院僅 5 個車位及 1 個上下客位即足夠使用，此說法完全強詞奪理。該安老院為獨立院舍，擁有獨立門口及救護車位。

現擬建的安老院位於『加州花園商場』內，地理位置及環境設施完全不同，以此為例實為混淆視聽。

報告中亦以大欖松齡雅苑為例，按每床位 0.022 架車計算，但該院位置極度偏僻、入住率極低，附近並無大型屋苑。

而加州花園商場位於兩個屋苑（合共約 1500 伙）的中間位置。單是擬建的 90 床位安老院及上班職員，連同救護車、垃圾車、送貨車、醫療廢物車、護理車、復康巴士專用車、員工車輛、探訪車輛等，每小時已產生極大車流量。

申請人聲稱「對交通無影響」，實為運用不當例子，意圖隱瞞車流量並誤導城規會。以 0.2 的中位數計算，遠超申請人聲稱的 0.022（2 架次），申請人的估算低估了近 8 至 10 倍。

根據《噪音影響報告》第 2.2.2 段，申請人採用加州花園商場平日早上 230 架次/小時、傍晚 270 架次/小時的數據。

報告完全未提供週末及假期的車流量，且該 230/270 流量並未獲運輸署任何認可。而 Figure 2.1 的日期標註為 2026 年 6 月，文件 R10180_v1.1 標註日期為 260909，即 2026 年 9 月 9 日。

換言之，該報告撰寫日期為 2026 年 6 月至 9 月。但 230/270 流量數據完全未標註具體年份、月份、日期、時段、天氣情況及車種分類，數據來源不明，絕對未能真實反映車流高峰期及道路最差狀況。而且 Appendix 2.1 完全未附上原始點算表。

根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》（TPDM），原始點算表是香港編制 TIA（交通影響評估）的依據，申請人完全未提交有效之 TIA，亦未提及尚未取得運輸署認可（TD Endorsement）。

未獲運輸署認可的 230/270 架次數據，被直接用作道路交通噪音計算（CRTN）的輸入參數，違反《香港規劃標準與準則》（HKPSG）第 9 章及《環境影響評估條例》技術備錄（EIAO-TM）附錄 5（Annex 5）對噪音評估須基於經核實數據的要求。EIAO-TM 附錄 5 規定，噪音評估須以經核實及最差狀況流量作為依據。

申請人以 Figure 2.1（2026 年 6 月）及 Table 2.1 的 230/270 輛/小時數據，推算噪音為 66/61 分貝（A），而 Appendix 2.1 嚴重違反《香港規劃標準與準則》對噪音評估須基於經核實交通數據的要求。

申請人意圖蒙混過關，聲稱已符合 70 分貝標準，無需安裝隔音設施，以隱瞞實際情況，意圖以不實數據蒙騙運輸署、城規會及環保署的專業部門。

顧問公司 Ramboll 在報告第 2.3.1 段聲稱，評估採用英國運輸署 CRTN 標準，卻不遵循英國標準的基本準則，此行為極不恰當。

懇請城規會詳細審閱顧問提交的所有資料內容，並尋求各政府部門的專業意見。

CRTN 準則

計算噪音的六大步驟及 CRTN 要求：

1. 流量 Q：須實測每小時流量（Hourly flow），分輕型及重型車輛，標註日期、星期及正常天氣（neutral day）
2. 車速 V：須實測平均車速
3. 車型分類 p：重型車（Heavy）定義為 1.5 噸以上，須實測分類點算
4. 路面修正：包括坡度及路面種類
5. 距離修正：由路中心至房間的直線距離，須計算斜距及地形影響
6. 屏障/反射：須評估是否有隔音牆及對面樓宇的聲反射

CRTN 公式的核心原則（Paragraph 1.1）：

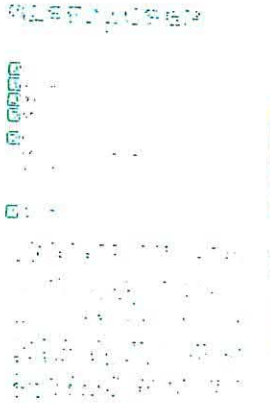
交通數據須以實測流量為基礎，不得使用假設流量（The traffic data shall be based on measured flows, not assumed flows）因此，香港環保署在 EIAO-TM 附錄 5 中補充規定：任何以 CRTN 計算的數據，若流量 Q 未經運輸署認可（endorsed），一律不予接受。

此規定已實施二十餘年，自 1998 年《環境影響評估條例》（EIAO，第 499 章）生效起，

立法會通過該條例的同時，環保署發布的《技術備忘錄》（Technical Memorandum）附錄 5 已明確列出相關要求；2000 年後進一步加強，環保署於 2002 年發布的《道路交通噪音評估指引》亦多次重申，若 TIA 未取得運輸署認可（TD endorsement），環保署可「退件不予審批」。

此外，英國早於 1988 年發布 CRTN 標準，香港自 80 年代末起，所有道路噪音評估均採用 CRTN 標準，以上並非新規定。

法例要求為評估前須完成數據認可，而非評估後補辦。
環保署附錄 5 第 2(c)段原文：
The traffic forecast for the assessment shall be endorsed by the Commissioner for Transport before the assessment is carried out.
EIAO-TM 附錄 12 第 4.1 段：
The traffic data to be used in the noise assessment shall be agreed with Transport Department prior to the assessment.
《運輸策劃及設計手冊》第 1 卷第 3 章（Transport Planning and Design Manual, Volume 1, Chapter 3）規定：
任何交通影響評估及其相關噪音評估所採用的交通流量，必須為運輸署已認可的交通流量。
因此，根據 EIAO-TM 附錄 5 第 2(c)段及附錄 12 第 4.1 段，道路噪音評估所用的交通預測數據，須於評估開展前（prior to the assessment）獲運輸署署長認可（endorsed）。
附件 A：法例依據（交通數據須預先獲認可）(附件圖片 P02)
目前申請人的流程本末倒置，不符合法例要求。
參考資料：epd.gov.hk
懇請城規會、運輸署、環保署及各政府部門以嚴謹態度，審查申請人提交的所有文件、資料及報告。
正確流程應為：原始點算表 → 取得運輸署認可（TD endorsement）→ 開展 TIA → 採用 TIA 中的車流量進行 CRTN 噪音計算。



(附件圖片 P01)



(附件圖片 P02)

2476

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment 陳劉華

簽署 Signature 陳劉華 日期 Date 23-10-2026

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	經平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
專屋安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
安老院及學生宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合物業工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合物業管理人員 (J6)	0.08	440	35
酒店物業工作人員（一般）	0.20	3,520	986
酒店物業管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	29,080	8,145
UniTown 和綜合發展的集中式連鎖系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 概念儲備）（立方米/天）	40,075

註釋：
(1) 總 UFF 的比率 0.2。
(2) 總人口的百分之[illegible]的假設平均旱季流量。
(3) 根據先前的 NOL EIA 報告（已參考：AEIAR-258/2024），[illegible]（STD）[illegible]的 ADWF 為 459 立方米/天。
(4) 基於下述假設人口和就業[illegible]。
(5) 「員工宿舍」假設 0.5 [illegible]。
(6) 「安老院及學生宿舍」假設每[illegible]。
(7) 「學生」假設大學[illegible]。
(8) 包括[illegible]的 ADWF 為[illegible]。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1Pldy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD

Report
epd.gov.hk

https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_
294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%
206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%
20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m² GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m³/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m³/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日蓉徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「**潔污分流**」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」**，我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

2477

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment WONG Yiu Cheung IC
簽署 Signature 日期 Date 23/10/2020

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節計算的設計參數和假設，表 6.4 總結了擬議的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	總平均晝夜流量 (ADWF)（立方米/天）
專用安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫院/護理安老院宿位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合用途工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合用途管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業用途工作人員 (一般)	0.20	3,520	996
商業用途管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	25,000	0.145
UniTown 和綜合醫院的廢水收集系統	/	/	2,101 (2)
NOL 內部	/	/	459 (3)
		小計	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）	40,075

註：
(1) 總 UFF 的總數 6.2。
(2) 由 [illegible] 的總數。
(3) 根據 NOL EIA 報告 (參考編號：EIA-259/2024)，[illegible] (NTD)，相當於每日 AD[illegible]，459 立方米。
(4) 基於下述假設人口密度計算得出的人口。
(5) 「員工宿舍」指在 6.5 [illegible] 的員工宿舍。
(6) 「醫院/護理安老院」指每張[illegible]。
(7) 「學生」指在大學城、[illegible]。
(8) 由於四捨五入的關係，ADWF 的總和可能與各個人口組別的總和略有差異。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1Pldy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1PIdy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch9%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），
針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

Appendix 01

根據《Air Quality Assessment 空氣質素評估》，《Figure 2.1》顯示擬議安老院（RCHE）距離評估區為 200 米及 500 米：

申請人以直線距離 500 米為依據，聲稱擬議 RCHE 位於私人污水處理廠 500 米評估範圍外，因此無需進行臭味評估。但申請人完全忽略了，地理上風向會將臭味吹向周邊範圍，「臭味並非沿直線擴散」。

※※ 元朗盛行風向，天文台數據 ： 全年盛行東風（風向 90 度），年均風速 11.2km/h。**夏季**（5 月至 9 月）：受西南季候風影響，氣候炎熱潮濕，主要為南至西南風，由印度洋進入，屬西南季候風。**冬季**（9 月至次年 3 月）：受東北季候風影響，氣候寒冷乾燥，風由西伯利亞高壓向南推進，從東北面吹向西南 ； 元朗夜間多轉為北至西北風。※※

根據香港盛行風向來看，私人污水處理廠位於擬議 RCHE 的西北上風位置，加上元朗內陸夜間常吹西北風，RCHE 及周邊所有居民都會受到污水廠排放臭味的影響。況且，申請人提出沿用原有排污設施，處理 90 床高度照顧安老院所產生的含第五類（Group5）敷料廢物及藥物的**工商業污水（Trade Effluent）**，但加州花園的私人污水處理廠所持有的《水污染管制條例》（WPCO）排污牌照，根本不具備處理醫療級污水的資格，此案勢必會嚴重增加臭味及污染物排放。

申請人僅以直線距離 540 米為由，聲稱項目超出 500 米緩衝區，未提交天文台盛行風資料及元朗本地夜間西北風的分析，完全沒有按照《香港規劃標準與準則》第 9 章要求開展定量臭味評估（Quantitative Odour Assessment），也未提供全年**風玫瑰圖**數據**（Wind Rose data）**，罔顧全體居民和院內老人的健康。

另外，申請人一方面將 200 米劃定為噪音及空氣評估範圍，也承認 200 米內全是低密度住宅等高度噪音敏感用途，但另一方面在第 9 條以「救護車出入不頻繁」為由，豁免開展定量噪音評估，說法自相矛盾。

按照社會福利署的經驗，90 床高度照顧安老院每週需要 2-4 次救護車服務，救護車需沿加州大道及加州花園商場旁約 200 米的共用私家路駛入，救護車響號在夜間寧靜環境下（背景噪音約 30~35dB）可達 70~80dB，遠超香港規劃標準（HKPSG）夜間 45dB 的標準，會嚴重破壞周邊屋苑的寧靜環境，滋擾居民日常生活。除此之外，**救護車的藍色閃光 LED 燈在夜間行駛時**，會對加州大道、加州商場 200 米私家路兩旁及附近民居造成極大干擾，形成間歇性強光滋擾，比長明燈更影響居民休息。**但申請人對此隻字未提，也未提供「光污染評估報告」，**我們要求申請人提交符**合國際照明委員會（CIE）150 E3 區標準的夜間照度（Lux）分佈圖**、遮光措施，並按照《**戶外燈光約章**》的良好作業指引完善相關內容。

Appendix 02

加州花園商場擬建安老院空氣質素評估問題意見書

針對香港加州花園商場擬建安老院項目的空氣質素評估報告，現結合項目地理位置、法定要求梳理存在問題如下：

一、現有評估報告存在的核心缺失

本次項目擬建安老院位置特殊，與雅仕居屋苑民居直線距離僅 13 米，但申請人提交的空氣質素評估報告存在多項重大遺漏，未對核心影響進行必要評估：

- **未評估外源車輛污染對項目及周邊民居的影響**：評估報告未提及項目周邊停車場、車輛往來通道帶來的汽車廢氣影響，既未說明車輛污染對安老院內長者居住環境的干擾，也未評估項目新增車流對 13 米外雅仕居居民的額外影響。
- **未評估項目自身污染源對周邊民居的空氣影響**：項目規劃 90 床位安老院，產生的廚房油煙、洗衣房廢氣、醫療廢氣、排泄物及廢棄用品異味等多類污染物，評估報告完全未就該類污染源對 13 米外雅仕居居民的影響開展評估，刻意迴避核心環境風險。
- **未披露進排風口規劃，違反通風法定要求**：現有評估報告從未提及新風進風口、排氣口的具體位置安排，也未說明排氣口高度設計，完全不符合社會福利署《安老院舍實務守則》的強制性通風要求。

依據社會福利署《安老院舍實務守則》第 6 章通風規定，安老院不同功能區域明確要求：

功能區域	換氣要求	排放要求
隔離房間	每小時換氣 6 次，或最少每人每秒 60 升空氣	空氣須由隔離房外流入，隔離房排出院舍外
洗衣房/洗水間/浴室	每小時換氣 10 次	排氣出院舍外
廚房	每小時換氣 20 次	排氣出院舍外

與此同時，守則對新風進風口位置也明確強制要求：新風進風口不得位於污染來源一定範圍內，且不得面向潛在污染來源，具體要求如下：

污染來源類型	最小安全距離要求
廁所排氣口、隔離房間排氣口、蒸發式冷卻塔	7.5 米
建築排氣管口、車輛往來通道、停車場、上落客位、垃圾槽/房、緊急發電機、水渠排氣口、廚房排氣口	5 米

上述強制性要求，在現有評估報告中從未開展評估、表述，也未提供對應規劃圖則，完全違反政府法定要求。結合項目擬選址的實際位置條件：項目前方為停車上落客位及車輛往來通道，後方為車輛往來通道且與雅仕居屋苑僅距 13 米，左側為停車場，右側為垃圾處理房，要滿足上述

所有距離限制，客觀上存在極大難度，現有報告刻意回避該問題，未作出任何說明。

關於排氣口高度，現有報告同樣未提及：項目擬選址與雅仕居半獨立屋高度接近，且受商場地契限制，無法加建類似工廠的高排氣煙囪，最終排氣口將直接對準雅仕居居民二樓生活空間，導致居民 24 小時暴露在各類污染物及異味中，不僅違反「不得面向潛在污染來源」的規定，更直接侵害周邊居民的基本生活權益。

二、緩衝距離標準引用存在嚴重錯誤，涉嫌誤導審核部門

現有評估報告錯誤引用開放空間緩衝標準，故意偷換概念誤導審核：報告依據《香港規劃標準與準則》，提出項目滿足 5 米緩衝距離要求，但 5 米緩衝標準僅適用於公園、休憩康樂等非長時間逗留用途，不適用於安老院這類 24 小時居住場所。

依據《香港規劃標準與準則》第 9 章表 3 的分類要求，不同用途對道路緩衝距離要求存在明顯差異：

項目用途類型	無屏障緩衝要求	有屏障緩衝要求
康樂休憩用途		5 米
住宅/長時間居住用途	120 米	30 米

本次項目屬於安老院，為 90 名長者提供 24 小時居住服務，本身對空氣質素要求遠高於普通用途，應當適用住宅用途的緩衝標準；且項目臨近的加州花園商場內部分佈道路屬於最低級別的 Local Distributor（地區分佈路），依據標準最低要求為 30 米（有屏障）緩衝距離。但項目實際與雅仕居民居僅距 13 米，距離最低要求差距顯著，現有評估報告故意隱瞞住宅用途需 30 米至 120 米緩衝距離的事實，錯誤引用適用於公園的 5 米標準，明顯存在誤導城規會的故意。

三、意見與請求

綜上，本次擬建加州花園商場安老院項目選址本身存在先天性嚴重缺陷，當初商場興建時並未規劃安老院用途，現有空氣質素評估報告存在重大遺漏與標準引用錯誤，不符合現行法定要求，對周邊雅仕居居民的生活環境造成直接威脅。現提出以下請求：

- 懇請社會福利署嚴格依據《安老院舍實務守則》審核項目通風規劃，對缺失的評估內容不予通過審核。
- 懇請城規會重新審核項目緩衝距離標準的適用性，不認可錯誤引用標準的現有評估結論。
- 懇請環保署要求申請人重新開展完整的臭味及空氣污染物專項評估，補齊現有評估的全部缺失，充分披露污染源、進排風口規劃對周邊居民的影響，保障居民合法環境權益。

根據申請人提供的 Figure 1.2 Layout of RCHE

Appendix 05

就申請人提交的加州花園商場安老院項目圖則（Figure 1.2 Layout of RCHE）及相關申請文件，我方經對照 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則及環保相關規範核查後，發現整體規劃存在多項嚴重違規及忽視長者健康、居民權益的核心問題，現逐項列明如下：

一、衛生設施數量嚴重不足，違反法定標準

根據社會福利署 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.2.3(b)條明確規定，每 6 名住客須配置 1 個廁所，當中至少三分之一為殘疾人士專用廁所。按本項目 90 名住客的規模計算，法定最低廁所配置數量應為 15 個，當中不少於 5 個為殘疾人士廁所。惟申請人提交的圖則僅設有 7 個連浴室的廁所加 1 個殘疾人士廁所，數量遠遠未達法定要求。長者普遍行動不便，部分更有如廁緊急的身體狀況，廁所數量不足勢必導致長者輪候如廁，嚴重剝奪長者的基本生活生存權益，完全不符合安老院的基本服務要求。

二、廁所布局嚴重違規，漠視行動不便長者需求

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 7 章 7.4 暢通易達條文及 7.2.4 通風相關規定，暢通易達廁所必須設置在客房周邊 30 秒步行可達的範圍內，連接通道不得被任何傢俱、餐桌等雜物阻擋。但申請圖則顯示所有廁所全部集中在安老院的邊緣角落，遠離絕大部分床位，距離最遠的床位超過 20 米，行動不便甚至依賴輪椅移動的長者根本無法在規定時間內抵達，完全沒有考慮長者的日常如廁實際需求，相關設計完全不符合暢通易達的強制性要求。

三、廢氣通風設計完全違規，將造成長期氣味滋擾

1. 根據 2024 年新版《安老院實務守則》7.2.4(c)條明確要求，所有廁所、污物室的抽氣口，不得在面向居民或住客房間窗戶的 5 米範圍以內。
2. 同時結合 2024 年新版規範及環保署相關指引要求，安老院廁所、污物室、廚房的抽氣口如果 20 米範圍內有民居，必須提交正式的氣味影響評估（Odour Assessment）報告。

本項目擬選址地點與旁邊雅仕居屋苑的直線距離僅有 13 米，雙方建築高度基本一致，安老院的抽氣煙囪更處於雅仕居的上風位置，在香港常見盛行風的影響下，氣味對民居的影響程度甚至遠超過下風位 5 米的範圍。法規訂明的 5 米是絕對禁止的紅線距離，絕非豁免氣味評估的安全距離。若強行按現有設計運作，雅仕居居民長期被迫接觸糞尿異味，長期飽受精神困擾，勢必誘發多種身體不適及疾病，相關做法『極不人道』，嚴重損害附近居民的身心健康。

四、污物室及潔污分流系統全面違反感染控制要求

對照 2024 年新版《安老院實務守則》第 13 章 13.4-13.6 的感染控制相關規定：

1. 13.5.1 明確要求必須設置獨立專用污物室，不得使用廁所、浴室兼任污物處理功能；

2. 13.5.2 訂明污物室不得與廚房、洗衣房、食物儲存區、藥房直接相通或者相鄰，污物室門口不得朝向上述潔淨區域；

3. 13.5.4 規定污物室、廁所、浴室必須配置獨立的機械抽氣系統直接排至室外，抽氣口 5 米範圍內不得有任何窗戶，也不得直接面向民居，廚房則必須配置完全獨立的另一套抽氣系統；

4. 13.6 進一步要求潔淨區（廚房）與污物區（廁所、污物室）的排水管道必須完全分開鋪設，嚴禁共用，避免污水倒灌進入廚房等食物處理區域。

但申請人提交的 Figure 1.2 圖則完全違反上述所有強制性規定：規劃中廚房、洗衣房、浴室/廁所僅一牆之隔直接毗鄰，完全沒有設置實體分隔和獨立的專用通道，依賴輪椅出行的長者需要橫穿飯堂才能抵達廁所，徹底違反「潔污分流」的核心感染控制原則。

回顧新冠疫情期間大量安老院出現聚集感染、長者不幸離世的慘痛教訓，正是因為這類廚房與污區直接毗鄰的不合格設計，**申請人對此類嚴重風險隻字不提**，刻意隱瞞規劃缺陷，企圖繞過 2024 年新版守則針對感染控制新增的嚴格要求蒙混過關。

五、院舍天然採光通風不符合強制標準，選址存在先天性噪音風險

依據 2024 年新版《安老院實務守則》第 5 章 5.2 處所規定，以及《建築物（規劃）規例》第 30、35 條的強制要求：

1. 安老院每一間睡房必須設有天然採光窗，玻璃窗面積不得小於房間地面面積的 1/10；不得使用全密封死窗，窗戶的可開啟部分面積不得小於房間地面面積的 1/20，用作天然通風用途；

2. 不得使用全密閉死窗搭配全冷氣系統替代天然通風，除非事先取得屋宇署及消防處的特別豁免，否則安老院牌照科絕不會批核沒有可開啟窗戶的房間用作床位——相關要求的核心目的是保障院舍內的新鮮空氣供應，防範傳染病傳播，因此安老院的窗戶必須具備正常開啟的條件。

但本項目**選址存在完全無法通過後天改造彌補的先天性缺陷**：院舍前方距離行車道路僅有 10 米，只要窗戶開啟就會直接承受交通噪音滋擾；同時本項目位於**加州花園**與**加州豪園**兩個大型養寵物屋苑的中間地帶，是居民日常遛狗、活動的必經區域，商場內本身就設有兩間寵物美容店，屋苑內絕大部分寵物狗都會途經安老院周邊區域，狗隻吠叫屬於難以避免的常見狀況。

根據環保署的相關標準，狗吠屬於「鄰里噪音/動物噪音」，以 Lmax 最大聲級作為管控指標，13 米距離下狗隻一次吠叫的瞬間聲音可達 80-90dB(A)，即便平均噪音數值符合要求，間歇性的高聲量吠叫在夜間極易驚醒淺眠的長者。

而社會福利署安老院發牌的核心前提之一就是選址必須位於環境寧靜的區域，長者普遍對聲音極度敏感，當前選址的先天性噪音風險完全沒有合理解決方案，根本不符合安老院的選址基本要求。

更值得關注的是，近期香港先後發生多起震撼社會的狗隻襲擊致死事件，院舍內大量長者行動不便、需要依賴輪椅出行，幾乎沒有自救能力，一旦發生狗隻闖入院舍周邊甚至院內的突發事件，後果不堪設想，上月該屋苑才剛剛發生狗隻咬傷居民的意外，相關風險真實存在且極為突出。

六、噪音評估存在根本性遺漏，數據完全不具備公信力

根據《香港規劃標準與準則》第 9 章以及社會福利署相關規範 13.11 條的要求，安老院的噪音管控必須覆蓋「外對內、內對外」兩個雙向維度，但申請人提交的噪音評估報告僅片面評估外部環境對院舍內長者的噪音影響，完全沒有按照城規會的強制要求，評估安老院自身運作產生的

噪音對距離僅 13 米的**雅仕居**居民的影響：包括安老院新增的所有室外機電設備、廁所與廚房抽氣系統、抽油煙系統、救護車及服務車輛往來運行、洗衣設備運作、污物處理作業等環節產生的所有噪音影響，這種評估方向的根本性缺失，完全無視周邊居民的合法權益，行為極度不負責任。

與此同時，申請人提交的報告中提及的「現今交通流量為 230 至 270 veh/hr」的數據完全沒有任何說明：既沒有標明數據採集的時間是早高峰、午間、晚間還是深夜，也沒有說明數據是繁忙時段數據、非繁忙時段數據、全日平均值還是隨機抽樣的短時平均值，整份報告沒有任何公信力第三方機構的采樣證明，也沒有運輸署出具的認可佐證文件，完全不具備基本的技術可信度，根本無法作為規劃審批的有效依據。

綜合上所述，本安老院申請項目從基礎佈局、衛生設施、通風系統、感染控制設計到選址合理性、環境影響評估，全面違反 2024 年新版《安老院實務守則》、香港規劃標準與準則的多項強制性規定，既無法保障院舍內長者的基本健康權益與生活質素，也會嚴重損害周邊大量居民的居住環境權益。

我方鄭重要求申請人全面補充符合規範要求的雙向噪音影響評估、完整氣味影響評估，重新按照 2024 年新版守則的所有要求調整整體布局規劃後，再重新提交完整合規的申請文件，也懇請城規會及社會福利署謹慎考量上述所有核心問題，嚴格把關本次安老院項目的規劃申請，保障長者與周邊居民的雙方合法權益。

根據 Figure 1.2

就擬議安老院舍（RCHE）的規劃申請，我們依據相關圖則及現場實況提出以下意見：

該申請項目的總面積為 973.8 平方米，全部均為室內空間，完全沒有配置專屬的戶外活動區域。長者若需要到戶外曬太陽、開展復康運動，或是有親友前來一同外出散步，踏出安老院範圍即為停車場及車輛上落客停泊區，院舍後方連接加州花園商場私家路，該區域不僅違反地契訂明的停車場用途，往來頻繁的車流對於行動不便、反應遲緩的長者而言構成極大的安全隱患，一旦在車來車往的環境中發生意外，相關安全責任根本無從歸屬。

儘管目前本港尚未強制規定安老院舍必須設置戶外活動空間，但根據《香港規劃標準與準則》第三章的明確要求，社會福利設施應當為服務使用者提供充足的康樂及休憩空間。

社會福利署開展安老服務一直恪守**『敬老、愛老、護老』**兩大核心原則，以及「老有所屬、老有所養、老有所為」的十二字使命，而政府安老政策的核心方向是**『居家安老為本，院舍照顧為後援』**，目標是讓長者在熟悉的社區環境中，過得有尊嚴、有生活品質，同時維持正常的社交生活。

但本次申請人完全**『本末倒置』**，將安老院舍設置在加州花園的住宅商場之中，無論從空間配置、環境安全還是服務理念層面，都完全不符合上述安老服務的核心要求。

申請人將長者局限在密閉的商場空間內，把長者困在私人屋苑的購物場所而非專門的社區服務設施裡，連曬太陽這種最基本的生活需求都淪為奢望，更讓長者完全失去正常的社交環境。該商場三面環繞通行車輛的道路，剩餘一側更是貨物起卸及垃圾處理區域，將長者安置在此類環境中生活，根本體現不出以人為本的服務原則，完全不符合安老服務的人道關懷要求。

在此懇請社會福利署及城市規劃委員會慎重審議本次申請，充分關注長者的基本生活與安全需求，否決該項不符合安老服務核心原則的規劃申請。

2478

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Shanon Lee
簽署 Signature 日期 Date 23/10/26

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ：https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1)（立方公尺/人/天）	人口概算 (4)	經平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
單層安置住宅院 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
醫療機構住宿護理床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合商業工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合商業管理人員 (J6)	0.08	440	35
私商業工作人員 (一般)	0.20	3,520	986
私商業管理人員 (J6)	0.08	880	70
酒店	1.25	3,030	3,788
香港員工	0.20	25,068	0,145
UniTown 和綜合發展的集中式污染系統	/	/	2,101 (2)
NOL 內部	/	/	459 (3)
		小計：	37,159 (8)
		總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）	40,075

註：

(1) 總 UFF 的總數 6.2。

(2) 污水流量基於 [illegible] 的預測。

(3) 根據 NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 的預測。

(4) 基於下列假設的人口估計（詳細假設見附錄 A）。

(5) 「員工宿舍」係在 6.5 [illegible] 的員工宿舍。

(6) 「醫療機構住宿護理床位」指每張床位 [illegible]。

(7) 「學生」指在大學城、創新科技園、[illegible] 的學生。

(8) 包含[illegible]的總流量 ADWF 為[illegible]。

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/SdhqlI1PIdy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》 WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII1PIdy2kS6nD

Report
epd.gov.hk

https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1894/progress/action_1842/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a par

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁）」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁）」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS），配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註冊處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敘述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）: (Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定:

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級:

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、逼喺署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Recommended Pollution Control Clauses for Construction Contracts
- Control of Air Pollution in Car Parks (Pro[illegible]EC (W) 2/94)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impacts (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (Cap 311)

2.2.2 To achieve, as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1[illegible] April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SO2	10 minute	500	3
	24 hour	125	3
	Annual	50	NA
NO2 (RSP)	24 hour	75	9
	Annual	35	NA
FSP (PM2.5)	24 hour	37.5	18
	Annual	15	NA
CO	1 hour	30	0
	8 hour	10	0
	Annual	4	NA
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

Note:

[illegible]

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industrial Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	< 230 m	Active and Passive recreational uses
		5 - 230 m	Passive recreational uses
	20 m - 30 m (a)	< 100 m	Active and Passive recreational uses
		5 - 100 m	Passive recreational uses
	30 m - 40 m	< 50 m	Active and Passive recreational uses
		5 - 50 m	Passive recreational uses
	> 40 m	10 m	Active and Passive recreational uses

Notes:

(a) [illegible]

(b) [illegible]

(c) [illegible]

Source: HKPSG Chapter 3 Table 3.1 Guidelines for Separation between Industrial and Residential Uses

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Review on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 230m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2025 to verify the presence of chimney was no chimney of industrial activities identified within 230m from the A Premises. [illegible]

is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Review on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Plaza is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) such as cranes or trucks [illegible] and compressors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, started from 1 September 2015. In respect of [illegible] and operating processes to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting uses, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Roadways	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	> 20 m	Active and Passive recreational uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	> 10 m	Active and Passive recreational uses
		< 10 m	Passive recreational uses
	Local Distributor	> 5 m	Active and Passive recreational uses
		< 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Source: [illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open spaces close to [illegible] chimneys. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

2479

致城市規劃委員會秘書：
專人送遞或郵遞：香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
傳真：2877 0245 或 2522 8426
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

To: Secretary, Town Planning Board
By hand or post: 15/F, North Point Government Offices, 333 Java Road, North Point, Hong Kong
By Fax: 2877 0245 or 2522 8426
By e-mail: tpbpd@pland.gov.hk

有關的規劃申請編號 The application no. to which the comment relates A/YL-MP/417

意見詳情（如有需要，請另頁說明）
Details of the Comment (use separate sheet if necessary)

詳情請見附頁

「提意見人」姓名／名稱 Name of person/company making this comment Karenlee
簽署 Signature 日期 Date 23/10/26

排污評估報告，出現嚴重誤導

Appendix 07

針對加州花園擬建安老院項目的官方排污評估報告，當地居民核查發現報告存在多處數據誇大、漏算、採用過時標準等嚴重誤導性問題，具體情況說明如下：

一 項目基本背景

加州花園自設獨立污水處理廠，未接入政府公共排污管網，該污水處理廠按照當年低密度住宅設計標準建設，整體處理容量較小。若項目改建為安老院後實際排污量超出處理廠容量極限，將引發污水排放不暢、污水倒灌、管網爆裂等問題，不僅會產生嚴重異味影響居民身體健康，後續管網維修、污水處理廠升級改造的費用也將全部轉嫁給加州花園全體居民，該安排極不合理。

目前加州花園商業區從未開設過大型食肆，商場從業人員約 30 人，有一間面積 26 平方米的小型食肆正常營運，當前實際排污規模長期保持穩定，低於項目申請人描述的滿負荷排污狀態。

二 現有排污評估報告存在的主要問題

（一）虛構現狀排污量，人為誇大基準數據

申請人在排污評估報告的 Table 2.1 中，採用了從未實際發生過的 128.6m³每日的排污量作為當前基準數據，該數據是按照「擬建安老院位置為全層食肆+加州花園商場 100%滿鋪經營」的虛假前提計算出來的，完全不符合商場實際運營狀況。

依據環保署 GESF 排污量估算標準及渠務署排污手冊規定，零售行業人均排污量為 0.28m³/人/日，結合商場實際 30 名從業人員、1 間 26 平方米小食店的情況，真實當前排污量計算如下：

項目	計算依據	計算結果（單位：m³/日）
商場零售人員排污	30 人×0.28m³/人/日	8.4
現有小食店排污	固定值	3.2
合計		**11.6**

申請人虛構的 128.6m³/日基準排污量，比真實排污量高出近 11 倍，該誇大操作是為後續人為壓低擬建項目增量、偽造「排污量不升反降」結論鋪墊，屬於刻意誤導。

（二）項目排污量存在嚴重漏算，核心指標未納入計算

從申請人提交的 Planning Statement 及 Table 3.1 信息可以確認，擬建項目為符合高度照顧標準

的安老院（High Care RCHE）：申請文件明確要求達到「每床位 9.5 平方米空間」的行業守則標準，配置護士站（nursing station）及 2 間隔離病房，符合社會福利署 2024 修訂版《安老院實務守則》及衛生防護中心《院舍預防傳染指引》中，90 床高度照顧安老院的強制配置要求，說明項目本質就是高度照顧安老院。

依據《安老院實務守則》相關要求，高度照顧安老院必須配置獨立污物處理室及便盆清洗消毒機，每次沖洗耗水 15-20 公斤，90 床位每日額外產生 10-15m³污水；同時高度照顧安老院每日更換床單、被單及院友衣物，90 床位每日至少清洗 450kg 衣物，洗衣機每清洗 1kg 衣物用水 10 升，每日對應增加 4.5m³污水。上述兩項核心排污量，申請人在 Table 2.2 的排污量計算中完全未納入，屬於非常嚴重的漏算錯誤。

（三）採用過時低估的排污系數，人為壓低項目排污規模

目前環保署已公佈新田/落馬洲開發節點最新版環評報告（AEIAR-259/2024）(San Tin/Los Ma Chau Development Node EIA , Chapter 6 Sewerage and Sewage Treatment Implications , Table 6.4 Unit Flow Factors)，附圖-01 其中第六章污水處理相關內容明確了最新的單位排污系數零售人員 0.28m³/人/日，餐飲人員 1.58m³/人/日，普通員工 0.28m³/人/日，普通住宅居民 0.27m³/人/日，醫院床位 1.25m³/床/日。但申請人仍然採用 2005 年之前舊版 GESF 標準中 0.19m³/床/日的排污系數計算床位排污，不僅遠低於最新標準醫院、高度護理機構的要求，甚至低於普通住宅居民的排污系數，該錯誤直接導致項目排污量被嚴重低估。

與此同時，申請人申報項目僅配置 32 名員工，不符合社會福利署《安老院實務守則》的最低人手要求：90 床高度照顧安老院採用三更輪班制，最低需要配置 45-55 名工作人員，申請人少算至少 13 名員工，進一步壓低了整體排污規模。

三 真實排污量還原計算

結合最新官方標準及行業強制要求，分保守估算和嚴格標準兩種場景，還原項目真實排污量如下：

（一）申請人原有計算結果

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	32 人×0.28m³/人/日	8.96
安老院床位排污	90 床×0.19m³/床/日	17.1

商場全滿鋪排污	固定值	50.84
現有小食店排污	固定值	3.2
項目合計		80.1

（二）保守場景真實排污量（按最低要求估算）

保守估算按照最低人手要求中線 50 人計算，床位系數參考高度護理機構中位標準 0.50m³/床/日，納入漏算的污物處理、洗衣污水，結合商場真實運營狀況，計算結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×0.50m³/床/日	50
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**85.1**

該場景下，安老院本身真實排污量為 73.5m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了 2.8 倍，項目整體真實排污量比申請人申報數據超出 5m³/日。

（三）嚴格標準場景真實排污量（按醫院床位標準計算）

按照最新環評標準，高度護理安老院床位排污系數參照醫院床位 1.25m³/床/日計算，人手按最低要求 50 人計算，結果如下：

項目分類	計算方式	排污量（單位：m³/日）
安老院員工排污	50 人×0.28m³/人/日	14
安老院床位排污	90 床×1.25m³/床/日	112.5
污物處理室排污	按最低標準計算	10
洗衣污水	按標準計算	4.5
商場真實排污	實際運營數據	11.6
項目合計		**152.6**

該場景下，安老院本身真實排污量為 141m³/日，比申請人申報的 26.1m³/日少算了超過 6.5 倍，項目整體真實排污量超出申請人申報數據近一倍。

（四）問題帶來的影響

加州花園現有污水處理廠設計容量本就針對低密度住宅調整，當前商場真實每日排污量僅為 11.6m³，項目建成後即使按照最保守的估算，整體排污量也將達到 85.1m³/日，比當前增加 7.3 倍；如果按照醫院床位標準計算，整體排污量達到 151.2m³/日，比當前增加超過 12 倍，遠超污水處理廠設計容量極限。

對比行業同類項目，90 床高度照顧安老院每日排污量通常在 70-85m³/日區間，本次保守估算的 73.5m³/日屬於行業中位數，真實性已經得到驗證，申請人申報的 26.1m³/日遠低於行業常態，數據偏差達到不可接受的程度。

申請人通過虛構基準數據、漏算核心排污指標、採用過時低估系數等方式，刻意誇大現狀排污量、壓低項目新增排污量，偽造出「項目建成後排污量反而下降」的錯誤結論，目的就是誤導城規會審批，該行為會導致審批部門無法掌握項目真實排污影響，一旦項目獲批，將直接造成加州花園污水處理廠長期超負荷運行，引發一系列環境和安全問題，損害全體加州花園居民的合法權益。

附圖-07-01 數據來源 ： https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_363/eia_6226/progress/action_176330/s6_sewerage.htm

6.5.1 根據第 6.3 節討論的設計參數和假設，表 6.4 總結了該項目的估計污水排放量。

表 6.4 項目預計污水排放量總結

土地利用	總單位流量係數 (1) （立方公尺/人/天）	人口/就業 (4)	起平均旱季流量 (ADWF)（立方米/天）
安居安置住宅區 (R1)	0.27	2,352	635
私人住宅 (R2)	0.27	38,491	10,393
員工宿舍 (5) (R2)	0.27	1,331	359
安老院及護理安老宿舍床位 (6) (R2)	0.27	28,196	7,613
學生 (7)	0.04	49,892	1,996
混合用途工作人員 (J2)	0.33	1,760	581
混合用途管理人員 (J6)	0.08	440	35
商業用途工作人員 (一般)	0.20	3,520	996
商業用途管理人員 (J6)	0.08	880	70
病床	1.25	3,030	3,788
普通員工	0.20	29,080	8,145
UniTown 和綜合發展的其中式消防系統	/	/	2,101 (2)
NOL 問卷	/	/	459 (3)
小計			37,159 (8)
總 ADWF（含 10% 應急備用）（立方米/天）			40,075

註：
(1) 總 UFF 的總數 6.2。
(2) 參考 [illegible] 的 [illegible]
(3) 根據 NOL EIA 報告（參考：AEIAR-259/2024），[illegible] 為 459 立方米/天
(4) 各類別的人口/就業人數 [illegible]
(5) 「員工宿舍」指表 6.5 中的 [illegible]
(6) 「安老院及護理安老宿舍床位」指 [illegible]
(7) 「學生」指大學生，包括 [illegible]
(8) 由於平均旱季流量 (ADWF) 與實際人口/就業數字不完全一致

附圖-07-01

根據《水污染管制條例》（第 358 章）第 2 條及環保署(EPD)工業污水技術備忘錄，該高度護理安老院(RCHE)因設有中央廚房、污物房、洗衣及護理設施，其所排放的污水屬**工商業污水**（Trade Effluent），而非住宅污水（Domestic Sewage）。 (Report https://share.google/5dhqll1Pldy2kS6nD)

現時加州花園私人污水處理廠所持有的排污牌照（WPCO），僅獲准處理「住宅污水」。該高度護理安老院(RCHE)被列為**'Institution'**類處所，在法例上屬於「工商業污水」（Trade Effluent）範疇，因此必須另行申請有效的排污牌照，不可與住宅排污牌照共用。

若將該設施產生的工商業污水（Trade Effluent）接入現有私人污水(Institutional) 處理廠處理，即屬違反《水污染管制條例》（第 358 章）下的排污牌照規定，此舉更會導致整個屋苑觸犯《水污染管制條例》WPCO cap.358（第 358 章）第 8 條有關無牌排污或排放超標污水的罪行。

此外，申請人並未評估是次發展對現有私人污水處理廠造成的 PSTP 化學及油脂負荷影響，便企圖興建該高度護理安老院(RCHE)，實為商業利益而危害屋苑內 1500 戶居民的健康。

另一方面，根據環保署《技術備忘錄（TP）1/05》內《綜合排污策略可行辦法指引（GESF）》附表 T-1 附註（1）EPD/TP 1/05 GESF Table T-1 Note(1)，擬建的高度護理安老院(RCHE)，屬於將額外污水負荷施加於現有私人污水處理廠的項目，必須採用規劃單位流量系數（Planning Unit Flow Factors），附圖-07-02 並依據元朗區《污水影響評估（SIA）指引》附註（1）的規定，按「元朗區現有發展需以最壞情況估算」的原則處理（元朗集水區的最壞情況估算為每日每戶 0.35 至 0.37 立方米）。

是次申請不但違反《綜合排污策略可行辦法指引》GESF 的保守估算原則，申請人提交的《污水影響評估報告》SIA 僅以長者每日 0.19 立方米的用水量作為計算基準，已屬嚴重偏差並失誤。

懇請城市規劃委員會、環境保護署、渠務署、地政總署、社會福利署及各相關政府部門，嚴謹審批是次申請，並予以否決。

Report
https://share.google/5dhqII
1Pidy2kS6nD
Report
epd.gov.hk
https://www.epd.gov.hk/eia/files/applications/en/pp_294/eia_1094/progress/action_1042/EIA/html/Text/Ch%206%20-%20Sewerage%20and%20Sewage%20Treatment%20Implications.htm

Table 6.1 Development parameters

Type	Proposed Development
Residential (with club houses)	14,000 flats 37,800 population
Commercial (Mainly Retail)	about 30,000m^2 GFA
School	3 nos. (@30 classrooms)
Kindergarten	4 nos. (@6 classrooms)

6.3.3 Unit Flow Factors – Domestic Flows

6.3.3.1 Unit flow factor (UFF) used for domestic sewage flow estimatio North Lantau are shown in **Table 6.2**.

Table 6.2 Unit flow factors for domestic flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/person/day)[1]
Public Rental	0.190
Private R1	0.190
Private R2	0.270
Private R3	0.370
Private R4	0.370
Traditional Village	0.150
Modern Village	0.270
Institutional and special class	0.190
Temporary and non-domestic	0.150
Mobile residents	0.190
General Residential – Permanent housing in North Lantau (for catchment wide planning)	0.230

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.4 Unit Flow Factors – Commercial and Institutional Flo

6.3.4.1 The unit flow factors for commercial and institutional flows c shown in **Table 6.3**.

6.3.4.2 The total unit flow generated from an employee in a particul employee and the unit flow factor of commercial activities of a part

Table 6.3 Unit flow factors for commercial and institutional flows

Type	Unit Flow Factor (m^3/employee/day) [1]
Commercial Employee	0.080
Commercial activities	
(a) Specific trades:	
J2	0.250
J3	0.100
J4	0.200
J5	-
J6	-
J7	-
J8	-
J9	0.150
J10	1.500
J11	0.200
J12	-
(b) General – territorial average	0.200
School student	0.040

Note:

[1] EPD's Report No. EPD/TP 1/05 Guidelines for Estimating Sewage Flows (GESF) for Sewer

6.3.5 Peaking Factors

依據空氣質素影響評估報告共 20 頁(Air Quality Impact Review 20 頁)

1.停車場布局圖 Carpark Layout Plan
2.已批准建築圖則 HT 8636/CDE/D5 第 20/21、21/21 頁 Approved Building Plan HT 8636/CDE/D5 20/21, 21/21

反對加州花園商場改建為設有 90 張床位的安老院舍，原因是污水去向不明，相關資料與圖則內容存在矛盾，具體理據如下：

1.根據停車場布局圖(Carpark Layout Plan)，停車場末端設有雨水終端沙井 RMH-215(Stormwater Terminal Manhole RMH-215)，並標註為 225 毫米寬鋼格柵蓋（225wide S/C W/C.I. GRATING COVER），該設施屬於雨水渠系統，並非污水渠（糞渠）。

而經批准的污水渠系統圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場範圍內設有污水終端沙井：

- 污水終端沙井 SMH-207，參考標高 CL 5.30、井底高程 IL4.01，內設 150 毫米管徑污水渠，圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-209，參考標高 CL5.30、井底高程 IL 3.83、跌級高程 D.T.I.L 3.03，管徑為 150 毫米硬質聚氯乙烯管，標註「TO BE CONNECTED BY OTHER（由其他工程接駁)」
- 污水終端沙井 SMH-215，參考標高 CK 5.70、井底高程 IL3.90、跌級高程 D.T.I.L 3.75，標註「TO BE CONNECTED（待接駁)」

（備註：SMH=污水沙井；CL5.30=井蓋面高度 5.3 米，IL4.01=井底排水高度 4.01 米，井深為 5.30-4.01=1.29 米，僅達兒童身高，屬淺井。SMH-207 同樣為污水沙井，D.T.I.L 3.03=跌級高度 3.03 米，即井內設有一級跌水結構，污水經跌落后再排出；井深 5.30-3.83=1.47 米，同屬淺井）

2. 經批准圖則 HT8636/CDE/D5（20/21）顯示，商場全區污水僅依賴上述 3 個終端沙井接駁，圖則未標示任何化糞池、污水處理設施及最終排放點，嚴重違反屋宇署與環保署關於無公共污水渠區域必須設置污水處理設施的規定。

SMH-207，20/21 圖則，（井深 1.29 公尺）位於 2.75 公尺行人路，不需使用泵，依靠重力流動。

SMH-209，20/21 圖則，（井深 1.47 公尺），最貼近民居，需依靠 SUMP PIT SP-2 泵井運作。（圖則註明 1200x1200x1000(D) SUMP PIT SP-2 W/2NOS.SUBMERSIBLE PUMPS)，配有 2 台潛水式水泵），SMH-209 與之隔離，位於 2.75 公尺行人路(LOADING AREA)貨物裝卸區中間。

SMH-215，20/21 圖則，（井深 1.8 公尺），位於 11 公尺車路中間最深處，是管徑最大幹管的末端井，不需使用泵，等待政府統一接駁。

#SMH-207 的污水流向 SMH-209，SMH-209 通過 SP-2 泵輸送至 SMH-215，最終由 SMH-215 等待政府接駁，因此 SMH-209 的泵每日持續運行在這條斷頭管線上#

所有管線的接駁責任不明：該圖面均標註「150 S.P. TO BE CONNECTED TO ROAD DRAINAGE SYSTEM BY OTHER」

所有井均為斷頭井，顯示污水渠接駁並非由本合約完成，證明自落成至今從未接駁公共污水系統。

依據 20/21 圖則，污水渠終端尚未完成接駁，正因政府至今未於錦田南鋪設公共污水渠，導致圖則標註「TO BE CONNECTED BY OTHER」SMH-207、SMH-209、SMH-215 三口終端井自落成至今，40 年仍屬斷頭井，從未接駁！

目前尚可靠現有設施勉強維持，若未完成接駁便新增 90 張床位的污水負荷（每日 76.5 噸），現有污水量將增至 10 倍以上。SMH-207、SMH-209、SMH-215 均為淺井，屆時將會滿溢，雅仕居日葵徑的居民將首當其衝！極可能會發生不可預計的衝突。

根據環保署指引，安老院每張床位每日產生 850 升污水，90 張床位每日共產生 76500 升（76.5 噸）污水。現有 SMH-209 泵坑容積僅 1.44 立方公尺，需負責將全數污水泵送至 SMH-215，需每 27 分鐘泵送一次，每日需泵送 53 次，完全無法負荷，設計上根本無法實現！

3. 平面圖用途標示部分：

現有平面圖僅標註「SHOP（商店）」「SUPERMARKET（超市）」「RESTAURANT（食肆）」「CARPARK（停車場）」，完全未標註污物房、隔離房及床房。

4. 此外，申請人從未向政府提交下列任何一項文件：

a) SMH-207/SMH-209/SMH-215（污水渠）及 SMH-215（雨水渠）剩餘容量水力計算；
b) 90 床安老院新增獨立污水渠接駁至 SMH-207/SMH-209/SMH-215 之平面圖；
c) 加州花園私人污水處理廠的容量證明，以及該廠是否願意接收每日 76.5 立方米污水的書面確認；
d) 雨水渠 RMH-215 與污水渠 SMH-207/SMH-209 分離措施的保證聲明。

5. 最重要的是，依據《建築物條例》（第 123 章）中有關污水處理----化糞池/污水廠的規定，以及屋宇署《建築設備手冊/污水處理方法》：

a. 位置規定 ：化糞池不得設於錦田河 18 米範圍內；
b. 法定容量計算標準：計算方式為 90 張床位加 50 名職員，140 人×135 公升=每日 18900 升，即最低需求為 18.9 立方米（此數據僅計算純糞便污水，尚未包含洗衣房及廚房污水）。18.9 立方米×30 日=567 立方米的大型儲存池。
c. 目前 SMH-207 深度僅 1.29 米，已屬最淺狀態，不符合作為污水處理池的標準。

6. 另外根據環保署（EPD）技術備忘錄，安老院（RCHE）屬於社會福利機構 Institution, EPD(Sewerage Manual)規定，環保署《排污手冊》：

若超過 20 床的安老院（RCHE）無法接駁公共污水渠，則不可使用簡易化糞池，必須設置套裝式污水處理廠(Package Sewage Treatment Plant)。原因是污水必須經過「沉澱—氧化—排放」(Process - (1)settling (2)oxidization(3)discharge)的完整處理工藝，處理達標後才可排入河道。

但申請人至今仍未提交任何化糞池或套裝式污水處理廠的平面圖，亦未提交環保署認可的無害化處理足夠證明，顯示污水處置方案尚未解決。

此外，依據《水污染管制條例》（WPCO）：

未經污水處理廠處理的污水，直接排入雨水渠 RMH-215，屬於違法行為。

7. 申請人陳述前後矛盾：在《空氣質素評估報告》第 2.1(Air Quality Assessment 2.1)節中，申請人聲稱本次工程僅為「裝修及翻新工程」(decoration and renovation works only)。

然而上述各類工程均屬於排水工程，必須新設獨立化糞池及進行挖掘作業，申請人卻以「裝修」一概而論，明顯自相矛盾。且申請人未提交新污水渠平面圖，在污水報告中存在錯誤計算，完全未說明糞便污水的處置去向，不符合《城市規劃條例》及《污水影響評估指引》的要求。

圖則未有顯示任何化糞池，污水處理廠及最終排放點，嚴重違反屋宇署及環保署對無公共污水渠地區必須設置污水處理設施之規定。懇請規劃署要求申請人提交完整的排污接駁圖則及排污影響評估報告(Sewerage Impact Assessment)，並說明 SMH-215 後續的污水去向、設施處理容量及相關合法性。

申請人聲稱將沿用「原有排污設施」（見附件 2），

針對公眾咨詢文件第 1 頁第 2 點、第 4 頁第 6 點的回應，現逐一反駁如下：

儘管地段分割為多個部分(Section)，根據大廈分契 Deed of Mutual Covenant 及土地註册處紀錄，位於 Lot 4750 RP 範圍內的屋苑(on-site)私人污水處理廠、相關污水渠、加州花園商場私家路，並未隨地段分割而拆分，仍屬於服務 Lot 4750 各分區(Section)的共用設施及公共區域(common areas and facilities)，其維護保養責任由全體業主按管理份額共同承擔，其中住宅業主佔絕大部分份額。

申請人聲稱沿用「原有排污設施」，實際上會加重全體業主共用設施的負擔，且未獲得全體業主同意，已構成對業權的損害。

加州大道為私家路，而非政府道路。當年批地時，政府規定 Lot4750（加州花園）與 Lot 4732（加州豪園）兩個大型屋苑，共用同一條出入必經的私家路及同一個通往錦綉花園大道的出入口。

大廈公契(DMC)明確訂明，該道路位於 Lot 4750 RP（商場位置），但使用權及維護責任由加州花園與加州豪園全體業主共同承擔。

同理，加州花園自有(on-site)私人污水處理廠，用於處理加州花園的生活污水，維護費用由加州花園業主共同承擔，加州豪園的私人污水處理廠，維護費用由加州豪園業主共同承擔。而雙方共用的私家路、人行道、街燈、渠務設施，則由兩個屋苑共同出資維護。

根據大廈公契(DMC)，擬建的安老院(RCHE)舍將大幅增加救護車、訪客、員工及送貨車輛的通行流量，導致道路嚴重磨損，額外產生的巨額維護成本將轉嫁至兩個屋苑的業主，僅有安老院舍(RCHE)營運方受益，極為不公平。

申請人僅為該地段(RP)的業主，並未提交任何文件證明已獲得全體共同業主同意，便單方面將機構類用途的安老院舍(RCHE)污水，排入原本僅批准處理住宅污水的私人污水處理廠，已構成違反大廈公契(DMC)、不當使用共用設施，申請人絕對無權單方面加重設施負荷。此行為亦嚴重違反《城市規劃條例》第 12 條「對附近地區造成不良影響」的相關規定。

總結：懇請渠務署、城市規劃委員會及各相關部門立即否決此申請。

反駁噪音評估報告的影響

根據申請人噪音報告，Figure2.1

依據申請人提交的《修訂噪音影響評估報告》（Figure2.1）內容：

首先，『加州大道』設有雙向行車線，紫色線為加州大道中心線。從安老院外牆計算至紫色中心線的距離僅 22 米，扣除一條行車線的寬度後，實際從安老院(RCHE)外牆到馬路邊石的距離不足 15 米，且 140 度範圍內無任何遮擋，實際環境狀況比 Figure2.1 所示的距離更近、噪音影響更為顯著。

須知加州花園與加州豪園合共約 1500 戶住宅，加州大道是居民車輛進出的唯一主幹道。無論日常通勤、垃圾清運、屋苑巴士（每日來回班次已超過 200 班）、救護車、消防車等，均必須途經加州大道出入。依據香港規劃標準與準則，15 米的距離無法符合安老院 70 分貝(A)的道路噪音標準，而申請人完全未提供任何隔音設施方案。

由於申請人未提交經運輸署核實並發出的有效認可書，因此其提交的交通影響評估（TIA）報告完全無效，而以無效的交通影響評估作為基礎編制的噪音評估報告，同樣不具備效力，因此懇請運輸署，環保署，城規會及各政府有關部門，不接納申請人所提供的 Revised Noise Impact Review。

根據申請人噪音報告，Figure2.2

根據噪音報告（Figure2.2）內容，申請人敍述：『加州花園商場』對出的加州大道屬本地連接路(Local Distributor)，因此僅需 5 米緩衝(buffer)距離，並據此聲稱項目不會對環境造成空氣污染影響。

而 Figures 2.2 所顯示，擬建安老院與該道路的實際測量距離為 10 米，基於「10 米大於 5 米」(10m>5m)為由，主張項目已具備足夠緩衝空間(sufficient buffer,)，所以堅稱符合相關規範要求。

以下將透過多項理據，明確說明申請人對條例的解讀與引用存在錯誤：

1. 依據香港規劃標準與準則（HKPSG）第九章第 3.3 段，以及《環境影響評估條例》技術備忘錄（EIAO-TM）附錄 12 的定義：

緩衝距離(buffer distance)是指的是從污染源起計，到敏感用途建築物（窗戶位置）之間的區域，該區域必須完全空曠，不得有建築物或任何遮擋設施，作用為保障廢氣與噪音的自然擴散。

行人路、停車場、行車道均不屬於「空曠緩衝區」範疇，原因是此類區域本身存在車輛與人流活動，會持續產生污染。若將行人路等區域計入緩衝距離(buffer distance)，則所有臨街建築物均可符合標準，相關指引將失去約束意義。

此外，申請人在多份報告中反覆主張「項目具備足夠緩衝空間」"with sufficient buffer"；依據《城市規劃委員會指引》第 16 號(TPB Guidelines No.16)，申請人提出此類主張時(sufficient)，必須同時提交三份證明文件：

a) 運輸署認可的道路流量數據；
b) 環境保護署認可的空曠緩衝區計算說明；
c) 實心隔音屏障的設計圖則。

惟申請人並未提交上述任何一份文件，存在轉移視線、誤導審批的嫌疑！

申請人在（Figure2.2）中主張的 5 米緩衝距離(buffer distance)，範圍實際包含行人路，不符合香港規劃標準與準則第九章(HKPSG Chapter 9)對空曠緩衝地帶的定義，因此實際空曠緩衝距離為 0 米("0M")。

另外：安老院(RCHE)與公眾停車場實際距離祇有一點五米(附件圖片 P04-01)(附件圖片 P04-02)

2. 依據 Figure2.2 內容:

申請人從未提供運輸署對該道路等級的書面確認文件，即擅自認定加州大道為本地連接路(Local Distributor)。

※但該標準分類標準明確規定，須經運輸署確認該道路為低流量道路，方可適用本地連接路的相關要求※

交通評估報告已明確證明，申請人提交的報告存在大量錯漏 ：沒有製作原始交通流量點算表，未取得運輸署的認可背書(Traffic Department Endorsement)，因此該份文件不構成有效的交通影響評估(Traffic Impact Assessment) 。

惟申請人仍持未經法理依據支撐的 230/270 架次流量數據，將加州花園大道列為本地連接路(Local Distributor)，並持續使用未取得運輸署認可的車流量數據，作為各份報告的編制依據，意圖混淆審判視聽。

縱使不考慮上述問題，依據香港規劃標準與準則表 3.1 (HKPSG Table 3.1)的規定，無論加州大道屬本地連接路或地區(Local /District Distributor)連接路，住宅用途建築（包括安老院 RCHE）的緩衝距離標準均為 120 米（設置有效屏障後為 30 米）。安老院(RCHE)屬住宅用途，且其環境標準要求嚴於普通住宅標準更嚴格。

※惟申請人錯誤引用同表(a)項康樂用地的「大於 5 米」標準，因此其主張的 10 米緩衝距離(buffer distance)（範圍包含行人路），實際空曠緩衝距離為 " 0 " 米。

3. 申請人從未提及擬建安老院其餘三面的緩衝距離(buffer distance):

擬建安老院左側為露天訪客停車場，緩衝距離為 0 米，不符合規範要求;

擬建安老院的右面是加州花園商場上落貨區和運送垃圾位置，距離『雅士居』非常近 13m 至 40m 之間。

擬建安老院後方為訪客停車場的車輛行駛通道，申請人在報告中主張『雅士居』受影響居民不足 10 戶，不會對居民造成影響」，卻完全未提及該通道是訪客停車場車輛進出的唯一行駛通道。

安老院(RCHE)窗戶與訪客停車場行及車通道的距離極近，僅 0 至 3 米，意味著窗戶開啟後，車輛廢氣與噪音源距離長者呼吸位置僅 0-3 米，長者一開窗即會吸入廢氣，因此該方位的緩衝距離為 " 0 " 米。

補充規範依據（參見表格 2.2 與 2.3，有關空地使用的指引說明）：(Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site:)

核心依據為 EIAO-TM《環境影響評估條例》技術備忘錄附錄 5 表 1A(Annex 5, Table 1A)的規定：

安老院(RCHE)屬於噪音敏感接收點(Noise Sensitive Receiver)，長者 24 小時臥床休養，對噪音敏感度極高，因此噪音標準與醫院同級：

日間（07:00-23:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤55 dB(A)

夜間（23:00-07:00）：室內 Leq 30 分鐘噪音值須≤45 dB(A)

《環境影響評估條例》(EIAO)的要求，即使窗戶開啟，室內噪音仍須符合上述標準，同時須證明開窗狀況下也可達到 55-45 dB(A)的要求。

惟擬建安老院(RCHE)左側鄰近訪客停車場，存在車輛開關門聲、引擎轟鳴聲、按喇叭聲等持續噪音；後方 0-3 米處為訪客停車場唯一車輛出入通道；右側距離上落貨區不足 15 米，存在貨物搬運聲、垃圾車作業聲等噪音；同時安老院天台將設置各類設施散熱器、換風口、排風口、冷氣機散熱組等設備。

以上所有噪音來源【均屬固定噪音源】，因此開窗狀況下室內噪音必然超出法定標準。眾所周知，長者的生活習慣不會長時間開啟冷氣，偏好自然通風，因此絕不可能全年不開窗。

此外，申請人提交的交通評估報告中，使用未完全真實反映實際狀況的車流量數據編制噪音評估報告，當前評估結果已達 66/61 dB(A)，不符合法定標準。

總結：擬建安老院四面的緩衝距離(buffer distance)均不符合規範要求，因此其提交的噪音評估報告整體無效，充分證明該安老院(RCHE)選址存在嚴重錯誤。懇請城市規劃委員會、環境保護署、社會福利署、運輸署及相關政府部門嚴格把關審批。

tpb.gov.hk

- Control of Air Pollution in Car Parks (ProPECC PN 3/96)
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)
- Criteria for Evaluating Air Quality Impact (Annex 4 of the EIAO TM)

Air Pollution Control Ordinance (CAP 311)

2.2.2 To achieve as soon as reasonably practicable and to maintain thereafter in safeguard the health of the community, a set of Air Quality Objectives (AQOs) is established under the Air Pollution Control Ordinance (Cap. 311). The current set of AQOs that came into effect on 1st April 2014 is presented in **Table 2.1**

Table 2.1 Current Hong Kong Air Quality Objectives (AQOs)

Pollutants	Average Time	Standard [1] (μg/m3)	No. of exceedances allowed
SO2	10 min	500	3
	24 hour	125	3
	1 hour	350	0
	Annual	50	NA
PM10 (RSP)	24 hour	100	9
	Annual	50	NA
PM2.5 (FSP)	24 hour	37.5	18
	Annual	15	NA
CO	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
Ozone (O3)	8 hour	160	9
	Peak Season	100	NA
Carbon Monoxide (CO)	1 hour	30,000	0
	8 hour	10,000	0
	24 hour	4,000	0
Lead (Pb)	Annual	0.5	NA

[1] [illegible]

RAMBOLL

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Industri Chimneys

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	< 20 m	≥ 330 m	[illegible]
		5 - 20 m	[illegible]
	20 m - 30 m (*)	≥ 190 m	[illegible]
		5 - 100 m	[illegible]
	30 m - 40 m	≥ 50 m	[illegible]
		5 - 50 m	[illegible]
	> 40 m	10 m	[illegible]

[illegible]

Potential Impacts on the Proposed RCHE – Operation Phase

Impact on Industrial Emission Impact

The buffer distance of 200m from the Application Premises is shown in Fig Site survey was conducted in Jun 2025 to verify the presence of chimney were no chimney or industrial activities identified within 200m from the A Premises. [illegible]

It is anticipated that the Proposed RCHE would not be subject to any industrial emission impact.

Impact on Vehicular Emission Impact

The Palm Springs Road is located at the middle of the Palm Springs surrounded by residential houses. The major roads of the area (Castle P

Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation

2.2.3 The Air Pollution Control (Non-road Mobile Machinery) (Emission) Regulation, which aims to control emissions from non-road mobile machinery (NRMMs) to improve air quality, became effective on 1 June 2015. NRMMs refer to non-road vehicles, as well as mobile machines and equipment (regulated machines) used in the construction and port operations and other sectors.

2.2.4 Under the regulation, regulated machines have to comply with the Stage IIIA emission standards of the European Union (EU). It also requires all regulated machines sold or leased for use in Hong Kong to bear an approval or exemption label issued to them by the EPD. started from 1 September 2015. It covers all specified activities and locations including construction sites, [illegible] waste disposal facilities and specified premises to use only NRMMs that bear an approval or exemption label issued to them by the EPD, with effect from 1 December 2015.

Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)

2.2.5 Potential air quality impacts associated with the surrounding road carriageways and chimney emission from industrial stack shall be evaluated in accordance with the guidelines set out in the HKPSG.

2.2.6 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG provides the broad guidelines for locating open spaces close to potentially polluting sites, viz. road traffic. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table 2.3 Recommended Minimum Buffer Distance from Roads

Pollution Source	Parameter	Buffer Distance	Permitted Uses
[illegible]	Type of Road		
	Trunk Road and Primary Distributor	≥ 20 m	Active and passive recreation uses
		3 - 20 m	Passive recreational uses
		< 3 m	Amenity areas
	District Distributor	≥ 10 m	Active and passive recreational uses
		< 10 m	Amenity areas and passive recreational uses
	Local Distributor	≥ 5 m	Active and passive recreational uses
		≤ 5 m	Passive recreational uses
	[illegible]	[illegible]	[illegible]

2.2.7 Table 3.1 of Chapter 9 of the HKPSG also provides the broad guidelines for locating open space close to [illegible] in terms of chimney emissions. The recommended buffer distances are reproduced in **Table 2.3**

Table2.2 and 2.3 guidelines on usage of open space site



(附件圖片 P04-01)



(附件圖片 P04-02)

☐Urgent ☐Return receipt ☐Expand Group ☐Restricted ☐Prevent Copy 2480

tpbpd/PLAND

寄件者: [redacted]
寄件日期: 2026年10月08日星期四 17:54
收件者: tpbpd/PLAND
主旨: A/YL- MP/420

類別: Internet Email

Dear Secretary, Town Planning Board.

Regarding to the proposed social welfare familility (residential care home for the elderly) suggestion, my family and I are strongly against about it.
Our family lived in Palm Springs for over 10 years. The palm springs center should be serve for the majority of the resident such as shops, restaurants etc rather than elderly house.
For having the elder house not only going to serve the majority resident in palm springs. It create chaos for bring large amount of people which are non- palm springs resdient here.
Elderly house shouldn't build in the town center of the residental area.

Bear in mind that most elderly in Palm springs don't need this kind of elder care as most of the household has helpers and family members. The elderly house is mainly targeting people outside of palm springs and taking advantage the great environment that we build over the years. Besides, Palm Springs doesn't have facility to entertain this amount of outsider such as parking lot. Increasing ambulence visits to elder house is also big concern for disturbing the peaceful quiet community.

This arrangement is being very upfair to Palm springs residents. And we truely hope HK goverment can take consideration of our concern. Thank you.

Best regards
Karen Chan