

立法會財務委員會
2017年3月24日的會議

778CL—大埔第9區和頌雅路公營房屋發展之
工地平整及基礎設施工程

補充資料

目的

立法會財務委員會於2017年3月24日審議上述工程計劃(見FCR(2016-17)83號文件)時，委員要求政府當局提交以下補充資料—

- (a) (i) 與環境保護署("環保署")於2015年在大埔區監測空氣污染物包括PM2.5和二氧化硫水平得出的結論相關的資料；
- (ii) 由環保署確認運輸及房屋局的補充資料(立法會文件PWSC80/16-17(01))內，有關擬議項目的PM2.5和二氧化硫水平的推論是否正確；
- (iii) 從環保署在上述監測活動所得的接近擬議項目位置的空氣污染物包括PM2.5和二氧化硫水平的資料(如有的話)；
- (iv) 顧問公司於2013年有關擬議項目進行空氣質素評估的報告有關估算二氧化硫含量的內容中，有否提及該顧問公司按何時適用的煙囪牌照作評估；如有，是報告內哪一部分及詳細內容為何；

- (b) 朱凱迪議員於會議席上提交的信件內臚列的問題；以及
- (c) 政府當局會否為大埔區進行區域性交通檢討，若然，情況為何；若否，原因為何。

政府回應

2. 現綜合有關政府部門回覆如下－

- (a) (i) 根據環保署的 2015 年香港空氣質素報告 (http://www.aqhi.gov.hk/api_history/tc_chi/report/files/AQR2015c_final.pdf)，2015 年在大埔區空氣質素監測站測量的空氣質素（包括 PM2.5 及二氧化硫）符合所有相關的香港空氣質素指標限值。監測數據已充分反映擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展地盤的空氣質素情況。
- (ii) 就有關擬議項目，我們所提交的文件是綜合相關部門所提供的資料而提交立法會。就立法會文件 PWSC80/16-17(01)有關擬議項目的 PM2.5 和二氧化硫水平的推論，環保署已經確認同意。
- (iii) 除大埔區空氣質素監測站外，環保署並沒有其他空氣質素監測站在擬議項目位置附近。
- (iv) 立法會文件 PWSC47/16-17(01)內附有兩份 2013 年的空氣質素評估報告。以擬議頌雅路項目的報告為例，該報告的第 8.4.7 段曾提及煙囪資料是來自空氣污染管制條例指定的登記冊。報告的附件 8.4 亦列有煙囪排放數據，乃根據當時牌照資料，該部分由於涉

及第三者資料而沒有公開。在進行評估時，當時可獲得的牌照資料仍然基於 0.5% 含硫量燃料標準。牌照隨後更新時，該些資料可能會有修訂。經環保署覆核後，現時所有牌照均以 0.005% 含硫量的燃料標準為基礎。目前這些煙囪牌照所規定的二氧化硫排放率已比評估時使用的排放率下調 100 倍。

(b) (i) 空氣質素指標

根據相關的指引和守則，環保署是以當時 (2013 年) 適用的空氣質素指標審核環境評估研究報告。除非項目有重大變更，否則工程項目倡議人不需要重新進行環境評估研究。

此外，政府已多次向立法會提交資料，解釋近年政府改善空氣質素工作和近期空氣質素數據，擬議大埔第 9 區及頌雅路項目的空氣質素已大大改善。

(ii) 大埔醫院及那打素醫院排放

(1) 2009 年的報告只是指出醫院燃燒廢物的可能性，而非作出結論。在 2011 年 8 月醫療廢物管制計劃實施後，醫院所有醫療廢物都會集中到青衣化學廢物處理中心處理。

(2) 2009 年就擬議大埔第 9 區公營房屋發展項目進行的初步分析皆為「定性評估」，並不包括電腦模擬計算或詳細評估，當時報告指出擬議大埔第 9 區公營房屋發展項目因處於大埔醫院煙

囱的緩衝範圍內，故醫院的煙囱排放可能對該區的空氣質素構成影響，成為對該擬議發展項目的限制。因應上述情況，香港房屋委員會(下稱「房委會」)其後於2013年為該擬議公營房屋發展項目進行各項相關的技術評估，包括較詳細的空氣質素「定量評估」(通過電腦模擬計算)。評估結果指出，大埔醫院的煙囱排放不會對擬議公營房屋發展項目造成負面影響。

環保署代表於2009年3月11日區議會會議上提及大埔醫院的煙囱主要是用作排放鍋爐所產生的空氣污染物。2013年的「定量評估」中顯示大埔醫院及那打素醫院內的煙囱的排放源自院內鍋爐。鍋爐是以燃氣作為燃料，污染物排放量較一般燃油鍋爐為少。就醫院煙囱的廢氣所作的詳細電腦模擬評估，預測在擬議發展區內的不同高度和位置，其二氧化硫、二氧化氮及可吸入的懸浮粒子的濃度均可符合相關的空氣質素指標。

(iii) 塗黑資料

報告內被遮蓋內容主要涉及大埔醫院資料及其他煙囱牌照資料，因涉及第三者資料或私隱而沒有公開。

(iv) 街市

房委會在規劃新建屋邨時，會考慮擬建屋邨

的規模、鄰近商場及購物設施的供應等因素，加上個別項目的其他特性，例如若加入非住宅設施，會否使到住宅數目減少、增長建築期、及造成重大財政承擔等，從而為新建屋邨釐定合適的購物設施，配合居民的基基本日常所需。同時，亦會考慮有關設施在營運和財政上的可行性及適切性等，令有關設施可有效經營及持續向居民提供服務。

房委會在聽取各方面的意見及考慮相關因素後，於大埔第9區原先建議包含有售賣濕貨的超級市場及冷凍食品店的設施作出調整，將超級市場規模縮小及取消冷凍食品店，以街店形式提供面積約相等於30到40個傳統濕街市檔位的新鮮糧食零售設施。這調整可平衡購物設施的營運及提供購物選擇予居民兩方面的考慮，又可確保公共資源得以善用。再加上大埔第9區內其他類型的購物設施組合，將可滿足日後大埔第9區居民的基本需要。

房委會的街市屬於屋邨商業設施的一部分，並沒有專屬其分類的營運帳目。

(v) 安老院舍

- (1) 大埔第9區附近的富亨邨、富善邨和大元邨各設有一間津助安老院舍，合共提供245個宿位；此外，在附近的大埔舊墟亦有一間參與「改善買位計劃」的私營安老院，提供79個資助宿位。全港受資助的安老院舍照顧服務的申請是由中央輪候冊統一處理，社會福利署沒有備存個別地區獨立的輪

候名單。截至 2017 年 4 月 30 日，中央輪候冊上共有 36 045 人登記輪候資助長者住宿照顧服務。

- (2) 擬議大埔第 9 區和頌雅路東公營房屋發展計劃的安老院舍將會坐落於頌雅路東發展的社區大樓內。

政府一向採取多管齊下的方法，增加安老宿位的供應。短期而言，政府推行院舍住宿照顧服務券，以及透過「改善買位計劃」向私營安老院購買宿位。中期而言，政府興建新的合約安老院舍以增加資助宿位。長遠來說，政府會物色新院舍的選址，包括探討在新發展及重建的項目內加入安老院舍設施，以及將空置的建築物改建為安老院舍。

(vi) 行人接駁

就有關行人接駁安排，房委會將興建升降機及有蓋行人通道，以連接擬議大埔第 9 區及頌雅路東的公營房屋發展，讓區內人士暢步通行。附近屋苑的居民，如富亨邨居民，亦可使用相關設施，便捷往返大埔第 9 區。

(vii) 大埔整體交通

廣福橋的交通影響評估報告指出南運路/廣福道路口已達至飽和，建議可考慮更改該路口燈號控制安排，以改善該路口的車流。於上述報告發表後，運輸署一直監測該路口的交通情況，以決定應如何落實報告中的改善

建議。但自 2011 年起，該路口其中一個連接路的車流逐年下降。直至 2014 年，由於其他路口的交通流量增加，運輸署始更改該路口各交通燈的行車綠燈時間，以應付增加的流量。於 2016 年再作燈號調整後，該路口現在尚有 5% 的剩餘容車量。

根據最新的數據推算，估計上述路口會於 2026 年達到飽和，政府已有以下的應對措施:-

- (1) 於興建大埔第一區區體育館、社區會堂及足球場時，相關工程部門會加建行車路連接現有東昌街及南運路，以減輕南運路/廣福路路口的車流。有關工程預計於 2020 年底完成；
- (2) 運輸署亦正研究南運路/廣福路路口的改善方案，計劃於南運路北行增設行車線，如技術上可行，運輸署會於本年內向區議會作出諮詢。當上述兩項工程完成後，預計南運路/廣福路路口的交通在可見的將來會大致暢順；及
- (3) 長遠而言，建議中的廣福行車橋項目，能進一步改善南運路/廣福路路口的交通。

文件 PWSC46/16-17(02) 中的交通流量，已考慮了擬議大埔第 9 區公營房屋項目的交通對南運路南行的新增車流。此外，廣福橋的交通影響評估已考慮日後區內的交通狀況，加入了適當的交通增長估計，足夠涵蓋於擬議大埔第 9 區發展項目帶來的影響，故

此廣福橋交通影響評估的結論及建議仍然有效。

(viii) 交通影響評估

- (1) 顧問公司在擬定交通調查時段前，已參考運輸署公佈的交通統計年報。根據交通統計年報，相關路段的傍晚繁忙時段介乎 5 時至 7 時之間。
- (2) 交通影響評估採納的發展參數是來自 2015 年 10 月房委會提供的資料。為應對最終的發展參數可能會稍為調整，顧問公司在交通影響評估中，已在頌雅路及第 9 區的擬議公營房屋發展的住宅及人口數量額外增加 10%。

就區內人口改變所帶來的影響，交通影響評估已參考了規劃署提供的相關發展數據，並在交通預測中反映。

- (3) 交通影響評估報告包括估算頌雅路及第 9 區三個擬議公營房屋發展，在繁忙時段的公共交通服務需求，及建議所需的服務載客容量及班次。在報告的第 5.2.3 章節中的「每小時 4 320 人」是指建議所需的公共交通服務在早上繁忙時段每小時的總載客容量。
- (4) 交通影響評估報告評估了大埔第 9 區公營房屋項目，在入伙後對公共交通服務的需求。運輸署在規劃有關大埔第 9 區的公共交通設施配套時，主要考慮了相關評估，以及整體屋邨的設

計和各種設施的用地需要。在考慮了各因素後，確認規劃中的公共交通設施配套是合適的。

關於大埔第 9 區的巴士服務配套方面，運輸署現時仍未有定案。一般而言，運輸署及巴士公司會於有關新房屋發展項目落成約一至兩年前開始計劃相關公共交通服務配套，以便於項目入伙時為居民提供足夠的公共交通服務。待制定有關方案後，運輸署會諮詢地區人士(如區議會)的意見。

(ix) 綠化地

- (1) 大埔第 9 區工地範圍內的樹木大部分都是早期斜坡修造工程後而種植的外來樹種，屬於人工植林，並非原生植被。而且當中有接近兩成為對附近生境有害的入侵性外來樹種，例如銀合歡。這些樹木移除後補種本土樹種更能提升周邊地區的生態價值。

在工程規劃階段時我們以樹木保育為大前提。我們在考慮樹木的健康狀況、位置、移植後的存活率、發展佈局及施工期間的實際需要等因素之後，是項工程需要砍伐 1 925 棵樹木。

- (2) 在過往的五年(2012 - 2016)，有兩宗城市規劃條例第 12A 條的改劃「綠化地帶」申請的部分獲城市規劃委員會同意，有十六宗則不獲同意。

(x) 接駁巴士

關於大埔新發展區(例如大埔第 9 區)的公共交通安排，一如其他新發展區，運輸署會因應新發展區的入伙安排及時間表，適時策劃相應的公共交通安排(包括加強及延伸現有服務、新增路線等)，以滿足新增的乘客需求。在制訂安排時，運輸署會參考多項因素，如交通評估報告、公共交通服務營辦商的建議、現有公共交通服務的營運情況、附近道路的交通情況、地區人士的意見等，並會就各項建議方案諮詢相關區議會轄下的交通及運輸委員會的意見。待定出最終方案後，會按新發展區的入伙情況適時落實各項安排。

就有關接駁大埔墟港鐵站的巴士服務的建議，現時已有九巴第 71A(富亨-大埔墟站)及 71K(太和-大埔墟站)(經富亨)專營巴士路線為富亨居民提供來往大埔墟港鐵站的服務。運輸署會繼續留意這些巴士路線的營運情況，並會於有需要時適當地調整服務水平，以配合乘客需求。運輸署認為現階段並沒有需要額外為富亨增設新的港鐵接駁巴士服務。然而，運輸署會繼續鼓勵包括港鐵公司在內的公共交通服務營辦商在符合審慎商業原則的前提下，盡量為乘客提供車費優惠，包括轉乘優惠。

- (c) 就是項工程計劃，土木工程拓展署已聘請顧問公司，就擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展對附近(頌雅路及全安路一帶)的交通情況進行評估

。交通影響評估指出，在擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展入伙後，頌雅路及全安路的行車量/容車量比率在繁忙時段最高只為 0.58。

根據對擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展周邊道路進行的交通影響評估報告，於入伙後，由頌雅路、汀角路與南運路的交界處進入往大埔市中心的南運路在早上繁忙時段內的每小時交通流量約有 1 000 車次。該車流量少於汀角路與安埔路之間一段南運路設計容量的一半。由於車流量在進入南運路後將進一步分散到不同道路，因此，對大埔市中心的道路網絡影響輕微。

運輸及房屋局

2017 年 6 月