

備受關注的將軍澳132區及137區規劃，經特區政府諮詢公眾後，作出七項修訂。根據特區政府發展局提交區議會的最新文件顯示，132區興建海上垃圾收集站的計劃擱置，132區公共設施因此由6項減至5項；同時該區的填海造地規模也縮減兩成，由25公頃減至20公頃。此外，政府將優化137區規劃，包括增設公共街市、及究興連接海濱及郊野公園的行山徑等康樂設施（見另稿）。局方料明年底開展工程，首批居民最快2030年遷入137區。

●香港文匯報記者 王偉

西貢區議會昨日討論最新的132區及137區規劃，根據區議會文件，局方建議將132區的公共設施由6項減至5項，只保留興建電力設施、建築廢物處理設施、公眾填料轉運設施、廢物轉運站及混凝土廠，不再設置海上垃圾收集站。同時，填海規模也將縮減兩成，只造地20公頃。

填海規模縮減兩成至20公頃

發展局在文件中強調，132區公共設施，距離最近屋苑約1公里或以上，對民居影響甚微，在積極採納民意後，決定放棄興建海上垃圾收集站。同時，新造土地將向山體推入約30米，以縮減填海規模。不過，發展局強調這種「削坡」模式不能完全取代填海，如果再向山體推入多25米，相關工程費會升至約35億元，成本較現時方案會增多約兩成，施工期延長至少兩年。所以現行優化方案，最能平衡各項因素。

對有居民建議將132區的公共設施遷入岩洞的建議，發展局解釋，在現階段的技術上難以做到。由於岩洞是由多條岩洞及連接隧道組成而成，並有間隔石柱支撐整體岩洞空間，難以放置體積大、不可分拆的設施，例如電力設施等。

文件指出，香港目前最大的岩洞直徑為30多米，電力設施組件龐大，最少需要直徑80米的空間。而且即使遷入岩洞，亦需填海，以及設置碼頭供船隻停泊、興建臨時作業地或興建穿岩碼頭和岩洞之間的道路等，無助減少填海，反而會擴大作業範圍，例如將廢物轉運站部分遷入岩洞，造價將高達25億元，較現時約4億元多5倍，交付土地亦需推遲至少兩年，每年營運開支預計高達約2,500萬元。

同時，現時進出第137區臨時填料庫及臨時混凝土廠的泥頭車及混凝土攪拌車，會駛經將軍澳新市鎮現有的道路網絡，造成滋擾。而等第132區對出的臨海位置設置這些設施，可以改善有關情況。造地建議如獲落實後，局方將興建新的接駁道路，讓進出這些設施的車輛往返九龍時可直接通往「將軍澳—藍田隧道」，而不需要經過將軍澳新市鎮現有的道路網絡。

擬第137區興建政府綜合大樓再加碼

此外，在西貢區議會、地區人士及居民所表達的關注及作出的務實建議後，局方擬在第137區興建的政府綜合大樓，加設公眾街市，以服務區內及將軍澳東南附近居民。以「將軍澳線南延線」的擬議新車站一帶為主要活動中心，大部分住宅用地處擬議新車站和公共運輸交匯處15分鐘的步行距離範圍內，並以全天候行人網絡接駁，讓居民生活更方便及易行。為推動綠色出行，137區同時規畫了完善的行人及單車徑網絡。

發展局表示，137區內將提供各類型的社區設施、多元的零售及商業設施、休憩用地以及其他基建設施。除了政府綜合大樓提供包括游泳池、體育館、社區會堂等公眾設施，137區的北端還會設有另一座體育館。區內亦會興建中小學以及其他社區設施，並在臨海擬議鐵路的一幅規劃作商業/住宅發展的土地，提供包括零售及餐飲等在內的商業設施。



●西貢區議會昨日討論經優化的將軍澳造地建議。發展局/Fb圖片

將軍澳132區「縮水」擬撤海上垃圾站

132及137區優化規劃明年底開工 首批居民最快2030年遷入



備註：上圖所標示的調景嶺公園範圍、將藍公路花園至第132區的行人路走線，以及第132區及鯉魚門之間的連接及走線，僅供說明用途；其範圍、長度及/或詳細走線皆有待研究

▶擬發展的將軍澳第132區（大橋及石壘後方）。林素蔚供圖



（模擬圖）從維景灣畔中低層單位望向132區對出擬建的公共設施



備註：上圖並未標示擬建的海上高架橋及行人路

居民盼做好交通配套 建過海鐵路接駁港島

香港文匯報訊（記者 費小燁）香港特區發展局過去一年諮詢過立法會議員、區議員、地區團體及居民後，提出多項優化將軍澳第137區及第132區的造地及規劃措施。多名議員、地區人士及居民昨日在接受香港文匯報訪問時俱認為，發展局提出的新方案已在一定程度上回應居民訴求，但希望落實過程中能繼續與持份者溝通，優先做好第137區的交通配套，研究興建接駁至港島的過海鐵路。

本身是維景灣畔業主的西貢區議員陳繼偉認為，新方案雖有改善，卻仍與預期存在落差，「把水泥廠保留在油塘原址不行嗎？為何要搬來第132區？另外，厭惡性設施由目前距離維景灣畔一公里，推遠至兩公里更理想。」他期望特區政府在落實過程中，能將

對居民的噪音及空氣影響減至最低。立法會議員林素蔚指出，土木工程拓展署曾於去年指項目將令維景灣畔及日出康城受景觀及噪音影響，樂見發展局提出改善建議，「將第132區的造地規模由約25公頃縮減至約20公頃，且將海岸線推出一公里，是相對理想的做法。」

冀多講解進程 將影響降至最低

她指出，調景嶺缺乏大型公園，最近要到將軍澳單車公園，故項目早日落實可回應當區居民逾20年的民生社區配套訴求。她期望特區政府日後進行環評及勘探工作時都諮詢地區，並仿效興建沙田T4主幹路時設社區聯絡小組，向居民講解進程，同時確保工程對

居民的影響降至最低。

立法會議員李世榮關注到第137區的交通問題，希望可做到基建先行，「第137區可連接至日出康城，但到時將新增十多萬人口確令人擔心，這居民數量已等於馬鞍山三分之二人口，現有鐵路未必負荷得來，政府應有前瞻性研究由康城直接駁至港島區的鐵路。」至於第132區的發展，他指初期居民確有反對聲音，如今已接受建議，希望日後可公布更多詳細規劃，令居民放心。

西貢區議員黃宏滔指出，區內不少居民都不希望有厭惡性設施建於住處附近，如今擱置興建海上垃圾收集站是回應訴求。

他希望政府未來做好交通配套規劃，例如增建小路連接日出康城。

彩虹邨重建「慢慢拆」 小型機器減周邊影響

香港文匯報訊（記者 文森）逾六十年歷史的彩虹邨計劃分三期進行清拆重建，黃大仙區議會昨日舉行會議討論特區政府的有關方案。出席的特區政府房屋署官員透露，將會採用相對小型機器清拆舊樓，減低對留邨居民的影響，考慮到三分一彩虹邨居民是長者，日後不論是安置該邨居民的新美東邨或重建後的新彩虹邨，都會加入樂齡安居的幸福設計。

房屋署提出分三期重建彩虹邨，全部住戶遷出需時15年，每個重建周期長約7年，首8個月至1年安排居民有序搬遷，會招標和組織施工隊提供協助，之後約1年半清拆舊

建築，剩餘時間用來做新地基及大樓工程。「『螞蟻搬家』安排中空間很少，如何做到用一個方法慢慢拆，令周遭學校、居民也好，對他們影響例如空氣、震盪，或者環境污染去到最少。當然有更快的方法用一些重型機器，但在彩虹邨情況，適合一些較小型機器、按部就班去做。」房屋署總建築師李民偉在昨日舉行的黃大仙區議會會議上表示。

積極考慮重現特色老店

有區議員關注受影響商戶的安置問題。區議員魏仕成說：「我們強調商戶的權益不應被忽略，除了提供合理賠償外，都應該協助

有意經營的商店，延續他們的傳奇。」李民偉回應表示，署方有既定的機制安置受影響居民以及商戶，包括有津貼，「有特色的店舖會不會考慮用一些方法，重現新的屋邨或者日後的接收邨和重建後的彩虹邨？我們是積極地思考。我們希望重建後的彩虹邨，（是）大家感覺和感到驕傲的一個地方。」重建後的新彩虹邨樓宇高達50層，有議員擔心造成「屏風效應」，李民偉強調，署方在設計時已經有所考慮，同時考慮到彩虹邨有不少長者居住，所以不論是居民日後入住的新美東邨或新彩虹邨，特區政府都會加入樂齡安居的幸福設計。



◀圖為彩虹邨內著名打卡點「七彩大球場」。香港文匯報記者曾興偉攝

▶房屋署回應區議員提問時表示，會「諗計」將特色老店重現於重建後的彩虹邨。圖為彩虹邨內的店舖。香港文匯報記者曾興偉攝

