

TOWN PLANNING BOARD

城市規劃委員會文件第 10899 號

供城市規劃委員會於 2023 年 6 月 2 日考慮

《掃管笏分區計劃大綱草圖編號 S/TM-SKW/14》

考慮申述編號 TPB/R/S/TM-SKW/14-R1 至 R841
和意見編號 TPB/R/S/TM-SKW/14-C1 至 C3

《掃管笏分區計劃大綱草圖編號 S/TM-SKW/14》
考慮申述編號 TPB/R/S/TM-SKW/14-R1 至 R841
和意見編號 TPB/R/S/TM-SKW/14-C1 至 C3

申述事項 (修訂事項)	申述人 (編號 TPB/R/S/TM-SKW/14-)	提意見人 (編號 TPB/R/S/TM-SKW/14-)
項目 A 把一幅位於康輝路的用地由「政府、機構或社區」地帶及「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區(1)」地帶，並訂明建築物高度限制	總數：841 <u>反對／就項目 A 提出負面意見(840)</u> R1 至 R291、R293 至 R840：個別人士 R292：公司 <u>就項目 A 提出意見(1)</u> R841：組織(小欖綜合康復服務大樓)	總數：3 <u>反對項目 A(1)</u> C1(亦為 R832)：個別人士 <u>反對項目 A，並就 R841 提出意見(2)</u> C2 及 C3(亦為 R20)：個別人士

註：所有申述人和提意見人的名單載於**附件 III**。申述書和意見書的軟複本已藉電子方式送交城市規劃委員會(下稱「城規會」)委員。這些申述和意見亦已上載至城規會網站 https://www.info.gov.hk/tpb/tc/plan_making/S_TM-SKW_14.html，以及存放於規劃署位於北角及沙田的規劃資料查詢處，以供公眾查閱。全套硬複本存放於城規會秘書處，以供委員查閱。

1. 引言

- 1.1 2022 年 9 月 30 日，《掃管笏分區計劃大綱草圖編號 S/TM-SKW/14》(下稱「分區計劃大綱圖」)(附件 I)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示，以供公眾查閱。分區計劃大綱圖所作的各項修訂載於附件 II 的修訂項目附表，而修訂項目所涉地點的位置則在圖 H-1 上顯示。
- 1.2 在為期兩個月的法定展示期內，城規會共收到 841 份有效申述。2023 年 1 月 20 日，城規會公布申述的內容，為期 3 個星期，讓公眾提出意見。在公布期屆滿後，城規會共收到 3 份就申述提出的有效意見。
- 1.3 2023 年 3 月 24 日，城規會同意把所有申述及意見合為一組，一併以集體形式考慮。
- 1.4 本文件旨在提供資料，以便城規會考慮各項申述和意見。申述人和提意見人的名單載於附件 III。有關的申述和意見以及規劃署的回應摘要載於附件 IV。城規會已根據條例第 6B(3) 條，邀請申述人和提意見人出席會議。

2. 背景

- 2.1 為紀律部隊已婚人員提供部門宿舍是政府的既定政策，藉此維持紀律部隊人員士氣及挽留紀律部隊的人手。增加部門宿舍的數量和改善紀律部隊人員的生活環境，對加強紀律部隊人員的福利和縮短他們輪候宿舍的時間而言甚為重要。為應付紀律部隊已婚人員對部門宿舍的需求和確保地盡其用，懲教署建議把現時位於小欖康輝路樓高 3 至 4 層的已婚職員宿舍及其毗連土地(項目 A 用地)重建為一幢樓高 21 層的部門宿舍大樓。懲教署已委託進行一項土地改劃研究連技術評估，結果顯示，重建樓高 21 層約 136 個單位的部門宿舍的建議在技術上可行。為方便進行擬議的重建項目，項目 A 用地已由「政府、機構或社區」地帶及「綠化地帶」改劃為「政府、機構或社區(1)」地帶，在第一欄經常准許的用途中加入分層住宅(只限政府員工宿舍)，並訂明最高建築物高度限為主水平基準上 90 米(圖 H-1 及 H2)。

- 2.2 2022年9月9日，城規會轄下的鄉郊及新市鎮規劃小組委員會(下稱「小組委員會」)同意，對《掃管笏分區計劃大綱核准圖編號 S/TM-SKW/13》作出的擬議修訂適宜根據條例第5條展示，以供公眾查閱。相關的小組委員會文件第7/22號載於城規會網頁(<https://www.info.gov.hk/tpb/tc/papers/papers.html#2022>)。上述的小組委員會會議的會議記錄摘錄載於附件V。掃管笏分區計劃大綱草圖(重新編號為 S/TM-SKW/14)於2022年9月30日在憲報刊登。

3. 地區諮詢

把擬議修訂提交小組委員會前的諮詢

- 3.1 在把分區計劃大綱圖的擬議修訂項目提交小組委員會考慮前，規劃署及懲教署曾在2022年7月4日就有關項目A的分區計劃大綱圖擬議修訂諮詢屯門區議會，並在2022年6月21日致函屯門鄉事委員會，邀請屯門鄉事委員會的主席、副主席及委員就項目A提出意見。
- 3.2 屯門鄉事委員會沒有提出意見。雖然屯門區議員普遍對擬議修訂項目表示支持或不表反對／沒有負面意見，但亦敦促相關政府部門盡量減少重建懲教署職員宿舍建議可能造成的影響，尤其是對交通和視覺可能造成的影響，並建議項目倡議人探討可否透過興建更多幢宿舍大廈以減少樓層數目，從而減低對視覺的影響。屯門區議會的詳細觀點及意見，連同規劃署的回應，載於屯門區議會會議的會議記錄(附件VI)。此外，在諮詢屯門區議會後，城規會收到多封內容劃一的信件，主要表達小欖居民對擬議重建可能對交通、視覺、排水、排污及環境造成的影響的關注；以及一封來自浪琴軒／海琴軒(帝濤灣)管理處的信件，表達居民和業主委員會的關注。上述所有意見，連同規劃署的回應，載於鄉郊及新市鎮規劃小組委員會會議文件第7/22號。

分區計劃大綱草圖在憲報刊登後的情況

- 3.3 2022年9月30日，分區計劃大綱草圖根據條例第5條在憲報刊登，以供公眾查閱。屯門區議員及屯門鄉事委員會委員亦獲告知，公眾人士可在分區計劃大綱草圖的展示期內，就

有關的修訂向城規會秘書提交書面申述。城規會沒有收到由屯門區議員或屯門鄉事委員會委員提交的申述。

4. 申述用地及其周邊地區

4.1 申述用地及其周邊地區(圖 H-1 至 H-5)

4.1.1 項目 A 用地(下稱「用地」)位於小欖，面積約為 2 815 平方米，其北面和西面毗鄰小欖路，南面為康輝路，而東面則為一個政府、機構或社區建築羣。該用地主要建有懲教署小欖精神病治療中心初級職員已婚宿舍，包括兩幢樓高 4 層和一幢樓高 3 層的部門宿舍大樓，另有部分地方現時用作通往小欖路的車輛通道、供現有宿舍使用的露天停車場，以及岩土結構(圖 H-2、H-4a 及 H-4b)。用地可經小欖路和康輝路連接青山公路—大欖段和屯門公路(圖 H-3a)。

4.1.2 用地西面和北面有中至低密度的大型住宅發展項目(圖 H-5)，包括在緊鄰用地北面和西面的一項高層住宅發展，即帝濤灣(建築物高度限制為主水平基準上 102 米)；用地以西約 500 至 750 米之外有些現有或已規劃的低密度住宅發展，例如位於較高平台上的海園、珀居和冠峰臺(地積比率限制為 0.4 倍或 0.6 倍，現時建築物高度為主水平基準上 53 米至主水平基準上 108 米)；而用地以西較遠處約 800 米之外，是一幅劃為「住宅(乙類)2」地帶的用地，其地積比率上限為 3.6 倍，而建築物高度上限則為主水平基準上 80 米。用地附近有數個建築物高度限制為 1 至 6 層的政府、機構或社區設施，即位於東面一個較高的平台上的大欖涌食水配水庫、小欖綜合康復服務大樓(現時建築物高度為主水平基準上 98 米)、小欖精神病治療中心(現時建築物高度為主水平基準上 79 米)，以及懲教署小欖精神病治療中心高級職員宿舍／主任級已婚宿舍(現時建築物高度為主水平基準上 107 米)；而在用地以南越過屯門公路則有懲教署已婚職員宿舍、大欖水警基地幫辦宿舍、水警西分區總部、香港天文台機場多普勒天氣雷達站，以及海關搜查犬組總部暨大欖基地(圖 H-3b 及 H-5)。

擬在用地重建的部門宿舍

- 4.1.3 有關用地擬供懲教署把現有的低矮部門宿舍大樓重建成樓高 21 層的樓宇，其中 4 層為平台，主要用作闢設大堂、泊車位及供住戶使用的康樂設施，其餘 17 層為平台之上的部門宿舍。擬議車輛通道將設於小欖路，與現有的通道安排類似。概念發展設計圖、示意截視圖及合成照片載於圖 H-6a 至 H-6f。初步方案的主要發展參數撮錄如下：

項目A用地面積	約2 815平方米 (全屬政府土地)
發展面積	約2 700平方米
總樓面面積	9 700平方米[地積比率約3.6倍]
樓宇幢數	一幢
層數	21層(不包括用作機房的一層地庫)
最高建築物高度	主水平基準上90米
單位數目	136個
設計人口	約544人
附屬泊車設施	
- 私家車	59個
- 電單車	10個
- 貨物裝卸區	1個
- 上落客區	1個
提供的休憩用地	不少於544平方米
預算完工／入伙年份	2028／2029年度

註釋：

- (i) 根據懲教署的建議，把發展用地面積訂為2 700平方米。
- (ii) 發展建議屬示意性質，在詳細設計階段會有所變動。

4.2 規劃意向

「政府、機構或社區(1)」地帶的規劃意向，主要是提供政府、機構或社區設施，以配合當地居民及／或該地區、區域，以至全港的需要；以及是供應土地予政府、提供社區所需社會服務的機構和其他機構，以供用於與其工作直接有關或互相配合的用途。

5. 申述及對申述的意見

5.1 申述事項

5.1.1 有效申述共有 841 份，其中 840 份申述(**R1 至 R840**)表示反對項目 A／就項目 A 提出反對意見，另有一份申述(**R841**)就項目 A 提出意見。在該 841 份申述中，唯一一份就項目 A 提出意見的申述由小欖綜合康復服務大樓(**R841**)提交，一份反對項目 A 的申述由一間公司提交(**R292**)，其餘 839 份反對項目 A／就項目 A 提出反對意見的申述均由個別公眾人士提交。

5.1.2 申述提出的主要理由及其意見／建議和規劃署在諮詢相關政府決策局／部門後的回應，載於附件 IV，並概述於下文第 5.2 及 5.3 段。

5.2 表示反對的申述提出的主要理由及就該些申述作出的回應(R1 至 R840)

5.2.1 部門宿舍需求

主要理由／意見／建議	
(1)	用地不適合重建為高密度部門宿舍，因為用地面積細小，地面傾斜不平，而且受康輝路陡斜狹窄所限，該處交通容量有限。當局未有評估有否其他地點可供選擇，此舉違反有關「擬在『綠化地帶』進行發展而按照《城市規劃條例》第 16 條提出的規劃申請」的城市規劃委員會規劃指引(下稱「城規會規劃指引編號 10」)。
(2)	懲教署應另覓地點興建部門宿舍，例如鄰近水警大欖涌基地、大欖懲教所及大欖女懲教所、小欖精神病治療中心的用地、小欖村／聯安新村、大欖涌「綜合發展區」地帶內的空置用地(圖 H-3b)以及其他遠離現有住宅發展的用地。
(3)	懲教署不應單靠提供部門宿舍來維持士氣。公務員現時可享有多種房屋福利，而懲教署亦可在私人市場購置住宅單位。
(4)	鑑於在田灣興建的部門宿舍費用高昂，擬議重建項目的用

	地面積細小，只能提供少於 100 個額外單位，故擬議重建項目並不符合成本效益。
(5)	懲教署職員宿舍的空置率偏高，懲教署職員輪候宿舍的時間亦屬所有紀律部隊之中最短，而且懲教署職員輪候宿舍的時間遠較輪候公屋的時間短，因此有需要興建部門宿舍的說法並不成立。懲教署首先應善用轄下空置的職員宿舍，例如在赤柱及喜靈洲的宿舍，或重建更為老舊的部門宿舍樓宇。此外，署方亦應披露合資格入住宿舍的人員數目及部門宿舍空置率。
	回應
(a)	關於(1)及(2)： 該項改劃土地用途地帶建議並不涉及更改用地的土地用途，而僅是為方便重建幾幢現有的低矮懲教署職員宿舍大樓，以應付該署已婚人員對部門宿舍單位的需求，以及更善用該用地。鑑於附近高層住宅發展項目(即帝濤灣)的建築物高度限制為主水平基準上 102 米(圖 H-5)，因此就土地用途及建築物高度的協調性而言，該用地適宜用作高層部門宿舍重建項目。相關技術評估(包括交通影響評估和岩土規劃檢討)所得結論是，擬議重建項目在技術上可行，而相關政府部門對擬議重建項目不表反對或沒有負面意見。
(b)	城規會規劃指引編號 10 載列有關在「綠化地帶」內進行發展的第 16 條規劃申請的評審準則，並不適用於分區計劃大綱圖的修訂。該用地內只有一小部分是先前劃為「綠化地帶」的地方(約 730 平方米或佔用地面積的 26%)。該小部分地方大部分已予平整，現時用作車輛通道、停車場及與小欖路相連的削土坡(圖 H-2)。
(c)	在挑選合適地點興建部門宿舍時，懲教署已諮詢相關政府部門，並考慮了多項因素，包括保安問題、有關地點是否四通八達及便於前往、能否盡用現時使用率偏低的懲教署用地、土地用途及建築物高度的協調，以及在技術上是否可行。如(a)項所作解釋，在考慮上述因素後，確定用地適宜重建為高層部門宿舍。至於建議的替代選址，現正用作／已規劃作其他用途，因為該等替代選址受到不同的發展限制，不宜用作發展高層的部門宿舍。更重要的是，不論現時是否有其他合適用地，該用地仍是適宜作重建部門

	宿舍用途。 請參閱下文第 5.2.2(a)段對協調性所作回應、第 5.2.3(a)及(f)段對交通容量和公共交通的方便程度所作回應，以及第 5.2.6(d)段對岩土工程可行性所作回應。
(d)	關於(3)、(4)及(5)： 保安局確定，政府的既定政策，是在資源許可的情況下為已婚紀律部隊人員提供宿舍。懲教署表示，為職員提供部門宿舍，是該署的員工福利之一，亦是其中一項有助維持員工士氣的政策。由於在提供其他類別的公務員房屋福利時，須視乎有關人員的聘用條款，以及《公務員事務規例》所訂明的相關房屋福利計劃的條款及條件，因此並非所有隸屬懲教署的紀律部隊人員都能享有該等其他類別的公務員房屋福利。懲教署亦表示，部門宿舍單位每年的空置率和輪候時間浮動，能為合資格人員提供的部門宿舍單位亦持續出現短缺。截至 2023 年 3 月 1 日，懲教署共有 274 名合資格人員正在等待分配宿舍單位。因此，懲教署現時有持續需要提供更多部門宿舍單位。
(e)	有關用地大部分範圍已予平整，用地大小適中，而且基建配套完備，是重建部門宿舍的合適地點。由於該用地內的現有已婚人員宿舍早於 1977 年已開始運作，因此有需要持續為該等不斷老化的宿舍大樓進行修葺和保養，令當中所涉的開支亦不斷上升。因此，善用現有用地，重建該等舊有宿舍大樓以增加宿舍單位的數量，是更具效益的做法。
(f)	擬議部門宿舍重建項目所涉設計和建造工程的預算費用會於詳細設計階段擬訂。建築署是該項目的工程代理，署方表示，他們會在擬議發展的設計和建造方面採取「目的為本，設計實而不華」的原則，亦會研究不同方案，從而使該項目更合乎成本效益。

5.2.2 發展密度的協調和全面規劃

主要理由／意見／建議	
(1)	高發展密度(即地積比率為 3.6 倍，建築物高度為 21 層)與周邊地區的半鄉郊特色並不相協調。沒有足夠理據證明擬議發展項目應採納如此高的地積比率，此地積比率相當於

	城規會規劃指引編號 10 所載在「綠化地帶」內作政府、機構或社區用途的地積比率(即 0.4 倍)的 9 倍，比附近住宅發展項目的地積比率(即 2.2 倍)高 60%。擬議重建項目可分拆為 2 至 3 幢樓宇，以降低建築物高度。擬議發展項目與掃管笏規劃區的建築物高度輪廓(載於分區計劃大綱圖《說明書》第 7.1、7.3 及 7.5 段)有所牴觸。有關項目會立下不良先例，可能會對該區造成累積的負面影響。 然而，一名申述人認為擬議重建項目並未盡用申述用地，只導致地積比率輕微增加，不但導致效益低下，而且浪費土地資源。
(2)	擬議的單幢式高層建築是一項零碎發展，實難以與毗鄰具潛力發展的地區相融。當局應就該區進行更全面／大規模的規劃工作。一些申述人認為，當局應在一些大規模發展計劃(例如新發展區)內物色合適用地興建部門宿舍，進行更全面的規劃工作。
回應	
	關於上文(1)和(2)：
(a)	擬議部門宿舍重建項目所坐落的地區建有多項政府、機構及社區設施和中至低密度住宅發展。擬議部門宿舍重建項目的發展密度，相等於約 3.6 倍的地積比率，最高建築物高度為主水平基準上 90 米，與毗連中密度住宅發展項目(即帝濤灣)並非不相協調。帝濤灣緊鄰申述用地的北面和西面，地積比率約為 2.2 倍，最高建築物高度為主水平基準上 102 米(圖 H-5)。請參閱上文第 5.2.1(b)段有關城規會規劃指引編號 10 的回應。
(b)	至於有建議指應透過興建更多幢樓宇以減少建築物的層數，由於須確保從道路起計有足夠的地方把建築物後移，以緩解可能造成的空氣質素和噪音影響，加上考慮到重建用地的面積細小，因此將樓高 21 層的大樓分拆成幾幢低矮樓宇並不可行。
(c)	如分區計劃大綱圖的《說明書》第 7.1 段所述，在分區計劃大綱圖上就各發展地帶訂定建築物高度限制，是為免該區出現不相協調的建築物，以及保留一些城市設計要素。擬議部門宿舍重建項目與附近的中等密度住宅發展項目並非不相協調。《說明書》第 7.3 段亦說明，把用作重建部門宿舍用地的最高建築物高度限為主水平基準上 90

	米，是已「考慮到已規劃用途的性質及西北鄰的高層住宅發展項目」。《說明書》第 7.5 段旨在列明有關略為放寬建築物高度的第 16 條規劃申請的相關準則。該等準則並不適用於對分區計劃大綱圖所作的修訂。
(d)	關於土地使用效益的意見，在妥為考慮交通及基礎設施容量、區內土地用途及特色、周邊地區的發展密度及擬議重建項目對該區可能造成的各項影響等因素後，相信已盡量發揮申述用地的發展潛力。
(e)	申述用地屬一幅面積較大的「政府、機構或社區」用地的一部分，該用地大部分範圍已予發展，建有各項政府、機構及社區設施(圖 H-5)。當局並無計劃在該「政府、機構或社區」用地進行全面的重建工作。若當局認為有需要就較大範圍的地區進行大型的重新規劃，可另外進行土地用途檢討。懲教署指出，署方會視乎部門宿舍的供求情況，日後在提供新的懲教署部門宿舍時，新發展用地和重建用地均會考慮。

5.2.3 交通及運輸

主要理由／意見／建議	
(1)	該區現時的道路網絡容量有限，考慮到擬議重建項目在施工階段及運作期間會增加交通量，加上位於附近的綜合康復服務大樓(約 1 700 個宿位及 1 000 名職員)即將啟用，計及在掃管笏和黃金海岸地區的高層住宅發展項目，這些因素所產生的額外交通量將令該區的道路網絡不勝負荷。預計擬議重建項目會令現時交通擠塞的情況增加。擬議重建項目有可能會阻礙道路視線，令交通意外發生得更頻密。因此，建議禁止重型車輛使用小欖路。
(2)	有意見關注康輝路和小欖路的行人安全及行人路容量，因為現時已有很多遠足人士使用這些狹窄的行人路前往大欖郊野公園，而康輝路沿路沒有恰當的行人過路設施，並且有最少兩個「盲點」。建議擴闊和改善該區一帶的行人設施。重建用地面積細小、街道狹窄，以及在施工期間行人路須長時間封閉，均會對行人造成危險。
(3)	該區的公共交通服務不足，應在區內提供更多公共交通服務的選擇。

(4)	擬議重建項目只提供59個泊車位，不足以應付居民的泊車需要。這或會使用地附近的違例泊車問題惡化。 相反，大量增加私家車泊車位不符合環保效益，因此應減少泊車位的數目，並提供點對點的巴士服務。
(5)	交通影響評估並不全面，未有評估下列交通狀況： (i) 低估了交通流量，因為紀律部隊職員的家庭成員行程模式，應與附近其他居民的相似。 (ii) 以葵涌醫院的交通流量作為參考並不恰當，因為葵涌醫院的病床數目比綜合康復服務大樓少 25%。 (iii) 在評估所採用的行人路闊度數字並不正確，因為康輝路最窄路段(長度不少於 5 米)的行人路有效闊度只有 70 至 80 厘米。在評估中，沒有考慮到施工期間的情況，以及康輝路作為唯一連接不同主要樞紐的行人通道所擔當的角色。 (iv) 在評估中忽略了屯門公路(小欖段及深井段)的交通情況。 (v) 進行交通調查的日期及時間的代表性不足以用作推算交通流量，因為進行調查的時間是在 2019 冠狀病毒疫情期間／近農曆新年假期／忽略了平日由上午 7 時 30 分至 9 時的禁車時段。 (vi) 交通影響評估假定每年的增長率為+1.74%，遠低於使用康輝路的人口增長百分率(即 $544 / 2535 = 21.5\%$)。由於掃管笏及屯門東屬增長迅速的地區，在預測人口增長的情況時應參考「人口分布推算 2021-2029」的小規劃統計區 426。 (vii) 行人影響評估採用的年增長率為 3%，並因應綜合康復服務大樓增加 1%，但仍欠缺說服力，因為該區的道路使用者和綜合康復服務大樓的職員將增加 20%以上。 (viii) 交通影響評估沒有考慮由綜合康復服務大樓和「屯門東及毗鄰綠化地帶發展研究—可行性研究」下可能進行的發展所造成的大幅度交通增長。

	回應
(a)	關於(1)： 用地可經由小欖路和康輝路通往青山公路一大欖段和屯門公路(圖 H-3a)。懲教署已進行交通影響評估，以評估擬議的部門宿舍重建項目可能會造成的交通影響。在評估交通影響時，已顧及預計由綜合康復服務大樓所產生的車流。根據交通影響評估，由於因擬議重建項目(約 97 個額外單位)而增加的交通量並不嚴重，所有在用地附近的主要路口和連接路於設計年(即 2032 年)上下午繁忙時間，將在可應付的範圍內運作。總而言之，擬議重建項目不會對附近的道路網絡造成重大的交通影響。
(b)	有申述關注到擬議重建項目會阻擋道路的視線，導致發生交通意外的可能性增加。關於這方面，由於部門宿舍大樓將建於用地的東北部，與位於用地南面的小欖路／康輝路路口距離較遠，加上已建議把建築物從道路後移，因此擬議重建項目不大可能阻擋望向此路口的視線。
(c)	由於通往用地的擬議車輛通道將設於小欖路，與現有的進出安排類似，因此與擬議重建項目相關的建築工程車輛將不會駛經用地南面邊界旁的康輝路斜坡部分。就擬議重建項目進行交通影響評估時，已對經由車輛通道進出擬議重建項目的重型貨車進行交通行車線分析，並進行建築工程車輛交通評估。交通影響評估的結論指出，由於建築地盤面積細小，建築工程所帶來的交通流量只屬輕微(每小時貨車和職員車各分別約兩架次)，而且在施工期間不會對附近的道路網絡造成重大的交通影響。亦會採取適當的交通安全措施，提醒駕駛人士注意施工期間的交通情況。
(d)	有鑑於此，從交通工程和公路維修的角度而言，運輸署和路政署原則上不反對擬議重建項目。
(e)	關於(2)： 在交通影響評估中進行的行人影響評估顯示，在進行擬議重建項目後，所有相關的行人路和過路處的情況符合相關要求，有足夠承载力應付需求。儘管如此，懲教署願意在詳細設計階段與相關各方研究是否可改善擬議重建項目附近行人過路處的狀況。亦會採取適當的交通安全措施，提醒行人注意施工期間的交通情況。

(f)	關於(3)： 運輸署表示，綠色專線小巴路線 43B(河傍街一大欖涌(循環線))目前的載客量足以應付需求，接載康輝路沿路的乘客前往屯門市中心。 除了綠色專線小巴服務外，用地附近亦有多條巴士路線來往香港島和九龍各區，最接近的巴士站位於相隔約 350 米步程(步行時間約 4 分鐘)的青山公路一大欖段西行(往屯門方向的小欖站)、相隔約 450 米步程(步行時間約 7 分鐘)的青山公路一大欖段東行(往九龍方向的澄麗路站)，以及相隔約 650 米步程(步行時間約 10 分鐘)的屯門公路巴士轉乘站(往九龍方向)(圖 H-6h)。參照於 2022 年及 2023 年進行的調查，運輸署認為，駛經上述巴士站的巴士路線可應付用地所帶來的新增乘客需求。
(g)	關於(4)： 擬議重建項目會根據關設部門宿舍和《香港規劃標準與準則》所訂的相關要求，提供合共 54 個住宅泊車位、5 個訪客泊車位和 10 個電單車泊車位，以應付泊車需要。一般而言，由於須全面顧及紀律部隊的獨特運作需要，因此紀律部隊宿舍的泊車位比例會比一般住宅發展項目的為高。運輸署對建議在擬議部門宿舍重建項目關設的泊車位數目不表反對。
(h)	關於(5)： 運輸署對懲教署就擬議部門宿舍重建項目所提交的交通影響評估並無意見： (i) 在估算擬議重建項目所產生的車輛流量時，已參考多個紀律部隊職員宿舍所錄得的行程數量。由於紀律部隊人員須輪班工作，在現有部門宿舍用地所錄得的行程數量大致上比在私人住宅的為低。為作出較保守的估算，就擬議重建項目進行有關的交通影響評估時，已採用就私人住宅而訂較高的行程數量。 (ii) 應留意的是，交通影響評估採用了葵涌醫院每張病床每小時產生的行程數量，而不是據觀察所得的車輛流量(即每小時的車輛數目)，來估算綜合康復服務大樓在繁忙時段所產生的行程數量(把每張病床每小時產生的行程數量乘以綜合康復服務大樓的已計劃提供的病床數目而計算出來)。

	(iii) 懲教署的顧問已檢討和核實沿行人路線的行人路闊度。備悉沿康輝路排水井有狹窄位置(各長度約1米)，足以讓行人通過。請參閱上文第5.2.3(c)及(e)段關於建築工程車輛和行人路承載力的回應。 (iv) 鑑於擬議重建項目的規模相對較小，而且預計擬議重建項目在其施工階段和運作期間產生的額外交通流量也不多，就擬議重建項目所建議的交通影響評估研究範圍已包括附近所有相關主要路口和連接道路，有關範圍已獲運輸署同意。 (v) 有關的交通調查是在2021年2月進行。為處理2019冠狀病毒病可能造成的影響，顧問把2021年調查所記錄的流量，與歷年(在2019冠狀病毒病疫情尚未爆發前)在相應的連接道路記錄的交通流量進行比較，並在有關的調查數據加入調整因素(+3%)，以計算出交通影響評估的基線情況。雖然有規定禁止車輛在平日早上7時30分至9時由小欖駛入屯門公路，但有關的交通調查確定早上的繁忙時間為7時15分至8時15分。 (vi) 不宜把個別用地的人口增長，與區內長遠的交通增長進行直接比較。應留意的是，列入交通影響評估的研究範圍內的屯門公路和青山公路路段均為主要道路，供新界西北地區的人口使用，並應付商業樞紐的需求。小規劃統計區426(即青山灣區和掃管笏部分範圍)亦在其範圍內。因此，在計算車輛交通流量的增長率時，參考新界西北人口增長情況的做法較為合適，因為有關的人口增長會對屯門公路和青山公路有關路段造成影響。根據《人口分布推算2021-2029》，在2019年至2029年期間，預計屯門和元朗的每年平均人口增長率分別為1.39%和0.86%。因此，交通影響評估報告所採用的每年人口增長率+1.74%(參考歷年交通統計年報數據)和+1.53%(參考全港人口及就業數據矩陣的規劃數據)是較為保守。為假設最壞的情況，交通影響評估採用了較高的增長率(+1.74%)。此外，在進行交通評估時，除基本的交通流量(即在加入所採用的增長率後)外，亦考慮到綜合康復服務大樓和擬議重建項目所帶來的額外交通流量。 (vii) 為估算擬議重建項目所帶來的行人數量，顧問參考了
--	--

	在多個紀律部隊宿舍所錄得的步程量。與估算車輛流量的做法相似，顧問在調查所得的行人流量加入調整因素(+3%)，以處理因2019冠狀病毒病而可能造成的影響。由於綜合康復服務大樓位處較高的地方，預期使用者／訪客／職員會乘搭交通工具前往該大樓，因此使用康輝路的行人應會為數不多。然而，在進行交通影響評估時，已就綜合康復服務大樓的交通流量採用了+1%的每年平均行人增長率，以作出保守估算。請參閱上文第5.2.3(e)段關於行人影響評估的回應。 (viii)將於評估年份2032年前完工的已規劃發展項目(即綜合康復服務大樓)，已納入有關的交通影響評估範圍內。「屯門東及毗鄰綠化地帶發展研究—可行性研究」剛於2023年5月展開，當局會於這項研究中評估有關發展對區內交通造成的影響。
--	---

5.2.4 環境、生態及景觀

主要理由／意見／建議	
(1)	擬議重建項目會對環境帶來負面影響。然而，申請人並無為擬議重建項目進行全面的環境評估。
(2)	興建擬議的部門宿舍會在空氣、塵土及噪音等方面造成負面影響，並會帶來土地及水質污染，對附近住宅發展項目的居民及需要寧靜環境養病的復康中心病人構成影響。
(3)	<u>交通噪音</u> 屏風效應及擬議重建項目所帶來的新增人口和額外車輛流量會造成嚴重的噪音影響。擬議重建項目並無在用地內劃設與屯門公路之間足夠的噪音緩衝區(根據《香港規劃標準與準則》，所需的噪音緩衝區為 50 米)。屯門公路的交通所產生的噪音水平不可接受，而且可能無法藉由安裝減音窗／連密封墊的窗戶緩減噪音。 <u>飛機噪音</u> 三跑道系統及屯門公路的交通所產生的累積噪音影響並未妥為評估。應就飛機噪音進行研究，尤其是在吹西南風(即三跑道系統較常使用的風向)的日子進行有關研究。

	<u>空氣質素</u> 擬議重建項目所造成的屏風效應會加劇該區的空氣污染。空氣質素影響評估應把綜合康復服務大樓的煙囪納入考慮範圍。 <u>碳排放</u> 考慮到政府推動減少碳排放的措施，應保留「綠化地帶」，並種植更多樹木。 <u>光污染及天然光</u> 擬議重建項目不但會造成光污染，同時也會阻礙光線照射入附近的住宅發展項目。
(4)	擬議重建項目會導致「綠化地帶」消失，對該區的生態造成負面影響。建議把有關用地及其周邊地方改劃為「綠化地帶」。 <u>雀鳥及野生生物</u> 擬議重建項目不但會令不少動植物(例如箭豬、小靈貓及赤麂等)失去不可或缺的生境，也會破壞現有的野生生物天然廊道(由有關用地現有的低矮宿舍大樓及植被組成)、對鳥類(例如白腹海鷗、鳳頭鷹、蛇鷲及白肩鷲等受保護鳥類)能否繼續在大欖涌水塘棲息／築巢構成威脅，以及影響夜行鳥及候鳥的飛行路線。因此，當局應只容許極少量的施工活動在小欖進行。 <u>樹木</u> 砍伐最少 40 棵古樹會令不少雀鳥、蝴蝶及野生動物失去家園、令行人／遠足人士失去天然的遮蔭處及噪音緩衝、影響該區的空氣質素，以及破壞有關用地及其周邊環境的天然特色。補種樹木時不應只着眼於數量，亦須評估樹木的大小及樹齡。
	回應
(a)	關於(1)： 懲教署已進行初步環境評審，評估擬議重建項目對空氣質素、噪音、水質、廢物管理和土地污染的影響。初步環境評審結果顯示，擬議重建項目對環境而言尚可接受並且可行。環境保護署(下稱「環保署」)原則上不反對擬議重建項目。

(b)	關於(2): 根據初步環境評審，擬議重建項目的工程項目倡議人會透過推行良好工地作業模式，例如在嘈吵的建造工程使用隔音板及屏障、在地盤內頻密清潔及灑水、提供車輪清洗設施等，以控制工程噪音及塵土滋擾至符合《噪音管制條例》及《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》下已建立的標準及指引的水平。工程項目倡議人亦會嚴格恪守《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則第 1/94 號》訂明有關建築工地排水渠的緩解措施。環保署沒有就這方面提出反對。
(c)	關於(3): <u>交通噪音</u> 交通影響評估顯示擬議重建項目產生的交通流量並不嚴重，因此擬議重建項目引致的道路交通噪音該對周邊地區影響不大。擬議部門宿舍重建項目將採用單幢式及十字形建築設計，實際上不大可能形成回音結構，故預計擬議重建項目不會向附近住宅發展項目反射來自青山公路和屯門公路的交通噪音。 (d) 當局已根據初步環境評審就擬議重建項目進行交通噪音影響評估。在推行建議的噪音緩解措施(如裝設建築鰭片和隔音窗戶)後，擬議重建項目中易受噪音影響地方的預計噪音水平須符合《香港規劃標準與準則》建議的交通噪音準則，即 70 分貝(A)。此外，工程項目倡議人會於詳細設計階段提交噪音影響評估報告，證明其在擬議重建項目內完全遵行噪音緩解措施，符合環保署的噪音準則。 <u>飛機噪音</u> (e) 《擴建香港國際機場成為三跑道系統環境影響評估報告》結果顯示，就三跑道系統不同運作情況預計的飛機噪音預測等量線 25 距離擬議重建項目約 1 公里，因此無須為擬議重建項目實施直接或間接的緩解措施。然而，初步環境評審建議工程項目倡議人於詳細設計階段審視使用連密封墊窗戶作隔音設備的做法，以改善室內生活環境。飛機噪音和道路交通噪音屬不同類型噪音，兩者的噪音準則亦有別。此兩類噪音的影響須分開評估。

(f) (g) (h)	<u>空氣質素</u> 擬議部門宿舍將為單幢式發展項目，最接近的高樓大廈(即帝濤灣 1 座)亦與擬議重建項目之間的分隔距離充裕(約 60 米)，擬議重建項目應不會造成屏風效應。根據懲教署就擬議重建項目進行的初步環境評審，社會福利署(下稱「社署」)表示綜合康復服務大樓不設鍋爐和相關煙囪。 <u>碳排放</u> 該用地只有一小部分是先前劃為「綠化地帶」的地方(約 730 平方米或佔用地面積的 26%)。該小部分地方已予平整，現時用作車輛通道及停車場(圖 H-2)。將該部分劃為「綠化地帶」的地方納入擬議重建項目對該地區的綠化環境造成的影響不大。就擬議重建項目所訂的樹木補償種植比率建議會遵照相關通告的規定，數量不會少於 1:1 的比率。 <u>光污染及天然光</u> 附近的現有發展項目(包括帝濤灣住宅發展項目及小欖多項政府、機構及社區設施)，以及屯門公路、青山公路、小欖路和康輝路的車輛及燈光，均釋放環境光線。擬議重建項目會額外產生光線，但不代表鄰近地區的環境光線會顯著增加。透過建議把部門宿舍樓宇後移，該部門宿舍樓宇與最接近的建築物將會相距約 60 米，預計擬議重建項目不會阻擋天然光。
(i) (j)	關於(4)： 由於用地已予平整及已受到干擾，而且擬議重建項目只涉及重建現有的宿舍大樓，因此預計擬議重建項目不會對生態方面造成嚴重的負面影響。項目只興建單幢建築物，並為建築物與附近的住宅樓宇之間預留足夠的後移距離，不大可能會對夜行鳥和候鳥的飛行路線造成影響。初步環境評審亦顯示，擬議重建項目不會對周邊地區的環境造成負面影響。 「綠化地帶」的規劃意向，主要是利用天然地理環境作為市區和近郊的發展區的界限。由於用地內大部分範圍已予平整／已受到干擾，而且用地／帝濤灣與大欖郊野公園之間的一大片地方已劃為「綠化地帶」，因此沒有有力的理據支持把該用地及已劃為「政府、機構或社區」地帶並已

	發展為多項政府、機構及社區設施的周邊地方改劃為「綠化地帶」。
(k)	關於樹木保育，即將受到擬議重建項目影響的樹木共有 40 棵，均為常見品種，觀賞價值屬低至中，而且未有發現已登記的古樹名木或可能屬於古樹名木的樹、受關注樹木，以及罕見或受保護的樹木品種。根據擬議重建項目的園境建議，將重新種植 40 棵標準大小的新樹，作為美化植樹的一部分。此外，亦建議混合種植合適的本地和外來品種，以提升用地的可持續性、生物多樣性及視覺上的吸引力，繼而把發展項目融入周邊環境。
(l)	從自然保育的角度來說，漁農自然護理署(下稱「漁護署」)對擬議重建項目沒有負面意見。另一方面，從景觀規劃的角度而言，規劃署城市設計及園境組亦對擬議重建項目沒有負面意見。

5.2.5 視覺及空氣流通

	主要理由／意見／建議
(1)	視覺影響評估不夠全面，因為並沒有考慮到從附近的住宅發展項目(帝濤灣)所看到的景觀，將之列作其中一個觀景點及景觀易受影響的地點。有意見關注到擬議發展的設計與四周環境格格不入。擬議重建項目將影響從麥理浩徑／大欖涌水塘所看到的景觀，或望向麥理浩徑／大欖涌水塘的景觀、從康輝路及海港對岸(例如欣澳和小蠔灣)所看到的景觀、望向附近山脊線／海岸線／天際線的景觀，以及日後在該用地北面及東北面所作發展項目的視野。 擬議重建項目在視覺影響程度被評為中度的負面影響，有違城規會規劃指引編號 10 的規定。城規會規劃指引編號 10 訂明，「有關發展不得... ..破壞周圍環境的景觀」。視覺影響評估所建議的視覺緩解措施不能減輕對視覺方面造成的重大影響。
(2)	擬議重建項目會對空氣流通方面造成負面影響，因為有關項目會阻擋海風吹進。此外，當局沒有就擬議重建項目進行空氣流通評估。

	回應
(a)	關於(1)： 就擬議重建項目進行的視覺影響評估在視覺方面受影響的地區選定了六個重要公眾觀景點，以進行評估。根據有關評估，整體而言，擬議重建項目會在視覺方面造成一些負面影響(圖 H-6c 至 H-6f)。不過，擬議重建項目普遍與小欖的現有景觀相協調，情況可以接受。建議採取合適的視覺緩解措施，例如按周邊地區的情況考慮擬議重建項目的樓宇排列及編排方式；為建成的建築物採用適當的美化外觀建築設計及進行色彩美化處理；在地面及沿平台建築物邊緣栽種植物；以及把受影響的斜坡範圍審慎地恢復原狀，以助減輕對視覺造成的影響(圖 H-6g)。規劃署城市設計及園境組對擬議重建項目沒有負面意見。關於私人享有的景觀，根據有關「就規劃申請向城市規劃委員會提交視覺影響評估資料的指引」的城市規劃委員會規劃指引(下稱「城規會規劃指引編號 41」)，香港發展密度高，如要保護私人享有的景觀，而又不窒礙發展，是不切實際的，所以必須平衡其他相關的考慮因素。為照顧公眾利益，保護公眾享有的景觀更為重要，特別是公眾或遊客易於前往的觀景點及受歡迎地點的景觀，就更須保護。請參閱上文第 5.2.1(b)段有關城規會規劃指引編號 10 的回應。
(b)	關於(2)： 根據在 2015 年 2 月就掃管笏進行的空氣流通專家評估的最終報告，擬議重建項目並非坐落於該項評估所界定的任何主要通風廊的範圍內。此外，根據由前房屋及規劃地政局與環境運輸及工務局聯合發出有關空氣流通評估的技術通告第 1/06 號，擬議重建項目亦未達進行空氣流通評估的基準。因此，懲教署無須就分區計劃大綱圖的這項擬議修訂進行空氣流通評估。考慮到擬議重建項目的規模和所在位置與周邊建築物之間的距離，預計擬議重建項目不會在空氣流通方面對周邊的行人環境造成重大的負面影響。

5.2.6 其他技術方面

	主要理由／意見／建議
(1)	現有基礎設施的容量不足以應付擬議重建項目。所進行的技術評估並無考慮綜合康復服務大樓全面運作後的情況。附近的居民須承受綜合康復服務大樓和擬議重建項目所產生的累積影響困擾，對他們並不公平。
(2)	當局未有就擬議重建項目擬備全面的排水建議。擬議重建項目將導致區內的水浸問題加劇，尤其是在雨季或颱風季節。
(3)	排污影響評估並不全面，因為未有就現有人口、擬議重建項目日後所帶來的人口，以及即將啟用的綜合康復服務大樓所帶來的新增人口所產生的累積排污影響進行評估。
(4)	當局未有就擬議重建項目對附近的公路和住宅發展項目的護土牆穩定性進行全面的地質調查。擬議重建項目的地基工程或會導致鄰近用地的帝濤灣內兩個游泳池出現漏水情況。
(5)	雖然用地位於大欖涌加氣站兩公里的諮詢區範圍內(圖H-3b)，但當局未有進行風險評估。
	回應
	關於(1)至(4)：
(a)	懲教署已就擬議部門宿舍重建項目進行排水影響評估和排污影響評估，以評估相關項目對該區的排水及排污可能造成的累積影響。相關評估已考慮到所有現有、已規劃和已落實進行的發展(包括綜合康復服務大樓)。
(b)	根據排水影響評估，現有的雨水系統將有足夠的容量接收來自擬議重建項目和周邊集水區的雨水徑流。建議在周邊設置附有隔沙井的排水管，以收集來自用地的徑流，以及盡量減少流入現有排水系統的沙泥。預計擬議重建項目不會對排水造成不能接受的影響。項目倡議人會在詳細設計階段制訂符合渠務署要求的詳細排水建議。從公共排水角度而言，渠務署對擬議重建項目沒有負面意見。
(c)	關於排污影響評估，其結論是擬議重建項目預計不會對排

(d)	污系統造成不能接受的影響。有見及此，環保署和渠務署對擬議重建項目沒有負面意見。 懲教署已進行岩土工程規劃檢討，以評估受影響斜坡和護土牆是否穩固，根據該項檢討，擬議重建項目預計不會在岩土工程方面造成重大危險／限制。在用地進行的擬議重建項目在土力方面實屬可行。從土力角度而言，土木工程拓展署(下稱「土拓署」)轄下的土力工程處不反對擬議重建項目，並備悉政府稍後將進行詳細的地盤勘測和天然山坡災害研究，以制訂擬議重建項目所需的山坡災害緩減工程的詳情。 在地基工程的詳細設計階段，項目倡議人將充分考慮有關工程可能對毗鄰構築物造成的影響(例如震盪和地層移動)。擬議地基將會採用適當的設計，亦會小心揀選建築方法，確保即使建造工程造成任何影響，也會被嚴格控制在鄰近易受影響的地方所容許的範圍內。此外，項目倡議人會實施全面的儀器測量和監察工作，密切監察施工期間對附近構築物造成的影響，並將採取適當的預防措施。
(e)	關於(5)： 水務署表示，由於大欖涌加氯站將不再設置現場氯氣生產裝置，液態氯將由其他濾水廠或本地供應商生產的次氯酸鈉溶液所取代，因此大欖涌加氯站暫定由 2024 年第 3 季度起不再列為「具有潛在危險的裝置」。由於擬議重建項目的首批單位將於 2029 年入伙，因此無須就此進行風險評估。項目倡議人會不時檢討大欖涌加氯站的除名時間表和擬議重建項目的落實時間表，以確定是否必須進行風險評估。

5.2.7 政府、機構及社區設施、休憩用地及其他配套設施的供應

	主要理由／意見／建議
(1)	掃管笏地區欠缺政府、機構及社區設施，包括幼稚園／幼兒園、幼兒中心、學前兒童康復服務及長者社區照顧設施和其他配套設施(包括食肆、街市、餐廳及零售設施)。幼

	稚園／幼兒園及幼兒中心不足，有違「就近入學」的學位分配原則。由於該區的政府、機構及社區設施短缺，有關用地應預留予其他配套設施，例如餐廳、食肆、街市及零售設施。
(2)	該區的休憩用地有限，而且質素欠佳。由於擬議重建項目的地面休憩用地主要被車輛通道及泊車設施佔用，在平台的實際休憩用地面積有限(每人少於一平方米)。
	回應
	關於(1)： (a) 根據《香港規劃標準與準則》的要求，掃管笏規劃區的幼稚園／幼兒園及小學的學額不足，但屯門區的幼稚園／幼兒園及小學仍有剩餘學額，因此掃管笏地區的需求可透過較廣闊地區的供應得以配合。根據現行機制，政府會在規劃公營房屋發展時預留空間闢設幼稚園，而私人房屋發展居民的相關需求則由市場主導。 (b) 社署一直採取多管齊下的方式，透過長、中及短期策略，以及與相關部門保持密切聯絡，在不同類別的發展項目內物色合適用地或處所，以提供福利服務，配合社區的需求。 (c) 有關用地現時建有部門宿舍大樓，懲教署打算重建現有的部門宿舍大樓，以配合員工對部門宿舍的需求，並善用有關用地。規劃署將與相關政府部門緊密合作，探討在該區提供政府、機構及社區或其他配套設施的需要，以及是否可行。
	關於(2)： (d) 儘管掃管笏規劃區欠缺地區及鄰舍休憩用地，但整體來說屯門區的地區休憩用地較標準多出約 23.29 公頃，而鄰舍休憩用地則多出 59.74 公頃。至於用地範圍內的休憩用地供應方面，懲教署已參考《香港規劃標準與準則》，在擬議重建項目內提供合適的鄰舍休憩用地。根據懲教署提交的模擬園景美化計劃(圖 H-6g)，擬議部門宿舍重建項目內的地面及平台／閣樓樓層將提供不少於 544 平方米的休憩空間(即每人一平方米)。兩處休憩用地將可透過兩部住客

	升降機連接，而且在視覺上互相連繫，高度差距少於 15 米。此外，休憩用地內設有顧及不同年齡和能力人士需要的康樂設施。
--	--

5.2.8 諮詢

	主要理由／意見／建議
(1)	擬議修訂缺乏諮詢。懲教署沒有諮詢小欖村及帝濤灣的居民。當局亦應就用地附近的祖墳和金塔諮詢相關家族世系、鄉事委員會主席、村長和村代表，以了解風水方面的事宜，以及能否在小欖進行搬遷(如有的話)。
	回應
(a)	關於(1): 當局已切實依照法定程序，就製訂圖則諮詢公眾，並根據條例第 5 條，於 2022 年 9 月 30 日公布分區計劃大綱草圖內有關用地的建議修訂，為期兩個月。在法定公布期內，當局收到就修訂項目提交的申述和意見。所有申述和意見均會交由城規會在此會議上考慮，而曾作出申述和提出意見的人士亦已獲邀出席會議，就其意見向城規會作出陳述。
(b)	除法定公眾諮詢程序外，規劃署於 2022 年 6 月 21 日致函屯門鄉事委員會，邀請其對項目 A 修訂提出意見，結果沒有收到屯門鄉事委員會的意見。規劃署其後於 2022 年 7 月 4 日向屯門區議會介紹分區計劃大綱圖的修訂。屯門區議會議員的意見及規劃署和懲教署的回應已在相關鄉郊及新市鎮規劃小組委員會文件撮述，並由小組委員會於 2022 年 9 月 9 日作出考慮。
(c)	當局備悉用地的東北面現時有若干墳墓(圖 H-2)，但在用地進行的擬議重建項目不會影響現有墳墓。

5.2.9 其他

	主要理由／意見／建議
(1)	通往擬議重建項目的通道(即小欖路)由帝濤灣負責維修保養，而擬議重建項目造成的交通和建築影響會增加該通道的維修保養費用，損害居民的利益。有意見建議與地政總署協商修改契約，將小欖路的維修保養責任交回政府，並建議拆除員工宿舍外的隔音屏障，因為此屏障已不再供帝濤灣居民使用。
(2)	現有員工宿舍建築物具歷史價值，應予保育，並可發展為旅遊景點，或用作設立大欖涌水塘資訊站、涼亭和遠足設施。
(3)	擬議重建項目將導致附近住宅發展項目的物業價格下跌。
(4)	部門宿舍類型的居所會助長「小眾社羣」思維，政府部門人員居於社區中會較為理想。
	回應
(a)	關於(1)： 懲教署表示用地自 1977 年起已建有該部門的員工宿舍，比帝濤灣發展項目還要早。根據屯門市地段第 400 號(即帝濤灣座落地段)的契約，屯門市地段第 400 號的承批人須負責維持、保養及維修用以進出該地段(現稱小欖路)的車輛通道。該車輛通道位於政府土地上，政府保留向其他使用者包括公眾批給通行權的權利。承批人亦須沿屯門公路裝設隔音屏障作緩解交通噪音的措施。不過，保養維修事宜屬土地行政問題，日後有關該道路和隔音屏障的維修保養責任應按相關契約條件處理，並由帝濤灣居民、地政總署及相關政府部門協商。此事會分開處理。
(b)	關於(2)： 現有小欖精神病治療中心初級職員已婚宿舍既不是法定古蹟，也非已評級建築，亦非有待古物諮詢委員會評級的新項目，故在古蹟保育角度而言沒有理由保留該建築物。請參閱上文第 5.2.1(a)和(c)段有關用地是否適合作擬議發展的回應，以及第 5.2.1(d)段有關部門宿舍發展需求的回應。

(c)	關於(3): 物業價格並非相關規劃考慮因素，亦並非屬於分區計劃大綱圖的權力範圍。
(d)	關於(4): 當局認為擬議部門宿舍重建項目在土地使用方面與周邊環境相協調。請參閱上文第 5.2.1(d)段有關部門宿舍發展需求的回應。

5.3 提供意見的申述所提出的主要理由及就該申述作出的回應 (R841)

	主要理由／意見／建議
(1)	建議擴闊康輝路行人路的路面，並加強該區的公共運輸服務，以紓緩擬議重建項目對交通所造成的壓力。此外，擬議重建項目應採用降噪工程技術，以緩減建築噪音，避免對附近的居民／病人造成滋擾。
	回應
(a)	關於(1): 請參閱上文第 5.2.3(e)段有關行人路容量的回應，以及第 5.2.3(f)段有關公共運輸服務供應的回應。
(b)	為盡量減低施工期內產生的噪音影響，建築署建議採用低噪音的施工方法，例如使用靜壓植樁法，而非進行撞擊式打樁。此外，亦會在建築合約加入建築合約的污染控制條款建議所提出的噪音管制要求，並按此加以執行。請參閱上文第 5.2.4(b)段有關建築噪音的回應。

5.4 就申述提出的意見

- 5.4.1 城規會收到 3 份由個別人士提交的意見，其中兩人(C1 及 C3)本身亦是申述人(R832 及 R20)。C1 反對項目 A。C2 及 C3 反對項目 A，亦不同意 R841 所提出的建議。

- 5.4.2 就申述提出的意見的主要理由的詳細摘要，以及規劃署經諮詢相關決策局／部門後的回應，載於附件 **IV**。該等意見所提出的主要關注事項與詳載於上文第 5.2 段的反對理由的內容性質大致相近。有關意見撮述如下：

	就項目 A 提出反對意見的主要理由／提出的意見	意見編號
(1)	城規會應考慮附近的住宅發展項目的居民所提出的意見。擬議重建項目會導致樓價下跌，並會影響居民的生活質素。	C1 (C1 亦為 R832)
(2)	R841 建議加強公共運輸服務。不過，擬議重建項目及附近即將啟用的綜合康復服務大樓所產生的額外交通量，會令該區的現有道路網絡不勝負荷。加強公共運輸服務會令交通擠塞情況進一步惡化，不但會影響救護車／緊急服務車輛通行，也會影響康復設施的運作。	C2
(3)	R841 建議採用降噪工程技術，以緩減建築噪音。不過，現時尚未有技術能夠完全緩減噪音影響，而噪音會使康復設施病人無法享有適切的治療環境。	C3 (C3 亦為 R20)
	回應	
(a)	關於(1)： 請參閱上文第 5.2.8(a)和(b)段有關諮詢的回應，以及第 5.2.9(c)段有關樓價的回應。	
(b)	關於(2)： 請參閱上文第 5.2.3(a)段有關交通容量的回應。	
(c)	關於(3)： 請參閱上文第 5.2.4(b)段有關建築噪音的回應，以及第 5.3(b)段有關相關噪音緩解措施的回應。	

6. 諮詢政府部門

6.1 規劃署曾諮詢以下政府政策局／部門，他們的意見已適當地收錄在上文：

- 保安局局長；
- 教育局局長；
- 地政總署屯門地政專員；
- 運輸署署長；
- 路政署總工程師／新界西；
- 環境保護署署長；
- 渠務署總工程師／新界北；
- 水務署總工程師／建設；
- 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境；
- 建築署總工程策劃經理 203；
- 漁農自然護理署署長；
- 民政事務總署屯門民政事務專員；
- 古物古蹟辦事處執行秘書(古物古蹟)；
- 社會福利署署長；以及
- 懲教署署長。

6.2 以下政府部門對各項申述／意見沒有意見：

- 民航處處長；
- 土木工程拓展署土力工程處處長；以及
- 土木工程拓展署西拓展處處長。

7. 規劃署的意見

7.1 備悉 **R 841** 所提的意見。

7.2 根據上文第 5.2 段的評估，規劃署不支持 R1 至 R 840，並認為不應順應這些申述而修訂分區計劃大綱圖，理由如下：

- (a) 為紀律部隊已婚人員提供部門宿舍是政府的既定政策，藉此維持紀律人員士氣及挽留紀律部隊的人手。懲教署現時有持續需要提供更多部門宿舍單位。有關用地現時建有低矮的懲教署部門宿舍大樓、

停車場及車輛通道，適合發展為高層部門宿舍，以應付懲教署對部門宿舍單位的需求，以及更善用該用地；

- (b) 鑑於毗連高層住宅發展項目的建築物高度為主水平基準上 102 米，因此在考慮該區的規劃背景和相關技術評估的結果後，把該處劃為「政府、機構或社區(1)」地帶並把建築物高度限為主水平基準上 90 米以便重建樓高 21 層的部門宿舍，就土地用途及建築物高度的協調而言是合適做法；
- (c) 當局已就擬議重建項目進行改劃用途地帶研究，當中包括就多方面的潛在影響(包括交通及運輸、環境、景觀、視覺、排水、排污及土力)進行技術評估。有關研究和評估確定申述用地的擬議重建項目不會造成無法克服的技術問題。有關研究已就相關緩解措施作出建議，以盡量減低擬議重建項目可能造成的影響。關於對生態方面造成影響的關注，由於用地已予平整及已受到干擾，而且有關建議只涉及重建現有的宿舍大樓，因此預計擬議重建項目不會對生態方面造成嚴重的負面影響；
- (d) 掃管笏規劃區內的一些政府、機構及社區設施並不符合《香港規劃標準與準則》的供應要求。關於幼稚園／幼兒園及小學，有關需求可由屯門區內多出的供應加以配合。至於相關社會福利設施的供應，社署一直採取多管齊下的方式，透過長、中及短期策略，以及與相關部門保持密切聯絡，在不同類別的發展項目內物色合適用地或處所，以提供福利服務，配合社區的需求。關於休憩用地的供應，整體來說，屯門區內有多出的地區休憩用地及鄰舍休憩用地；以及
- (e) 當局已遵照法定和行政程序，適當地就改劃土地用途的修訂諮詢公眾，相關的決策局／部門已充分考慮所收到的意見並作出回應。

8. 請求作出決定

- 8.1 請城規會在審議各項申述和相關意見時，同時考慮在聆聽會上提出的論點，然後決定建議／不建議順應／局部順應申述而修訂該圖則。
- 8.2 倘城規會決定無須順應有關申述而修訂該圖則，請委員同意，該圖則連同其《註釋》及已更新的《說明書》適合根據條例第8條，呈交行政長官會同行政會議核准。

9. 附件

附件 I	《掃管笏分區計劃大綱草圖編號 S/TM-SKW/14》 (縮圖)
附件 II	對《掃管笏分區計劃大綱核准圖編號 S/TM-SKW/13》 所作修訂項目附表
附件 III	申述人和提意見人名單
附件 IV	申述及意見和規劃署回應的摘要
附件 V	2022 年 9 月 9 日鄉郊及新市鎮規劃小組委員會會議記 錄的摘錄
附件 VI	2022 年 7 月 4 日屯門區議會會議記錄的摘錄
附件 VII	掃管笏分區計劃大綱圖的主要社區設施及休憩用地供應
附件 VIII	屯門區的主要社區設施及休憩用地供應
圖 H-1	位置圖
圖 H-2	平面圖
圖 H-3a 至 3b	航攝照片
圖 H-4a 至 4c	實地照片
圖 H-5	建築物高度圖
圖 H-6a 至 6g	概念設計圖、示意截視圖、合成照片和視覺緩解 措施
圖 H-6h	現有公共交通服務

規劃署

2023 年 6 月