

# 工廈業權愈分愈散 路爛違泊欄毀無人理

# 政府地私人管 業成街「唔對路」



街內無牌



多處裂紋



▲業成街位於葵涌工業區內，全長約有300米。有別於本地一般街道，業成街屬於政府地但由私人管理，有「三不管」地帶之稱



圍欄失修



違泊嚴重

香港街道一般分公共與私家兩種，原來還有一種雖屬公共、但批地條款列明由街道旁各大廈業主共同興建及管理，當中葵涌業成街就是一例。業成街存在近60年，過往一直被誤以為私人擁有，故政府各部門甚少參與建設，時至今日，街道上「無路牌」、「路爛」、「圍欄失修」及「違泊嚴重」等問題叢生，大廈業權經半世紀變遷，要有效管理並集合各業權持份者去共同修葺，難上加難。然而，業成街多條或影響結構的裂痕最近出現，經《大公報》記者查詢地政總署，才發現該街道實屬政府擁有。有大廈業主及區議員擔心問題惡化，可能危害道路使用者安全，促請當局酌情提供適當支援。

## 獨家報道

大公報記者 方學明(文/圖) 李斯達(資料)

業成街全長約有300米，位於葵涌工業區內，屬一條偏頭「反S」型設計的斜坡路。同時，街道內建有多幢工廠大廈，車輛進出須先經由青山公路(葵涌段)往荃灣方向的唯一入口，左轉方能駛進這條屬「政府地但私人管」的業成街。另外，業成街亦是連接附近私人屋苑嘉翠園至葵興地鐵站的行人必經之路。

據附近工廠一名姓葉業主向《大公報》記者表示，業成街向來被人戲稱「三不管」地帶。雖然街道入口處豎立一面的街道牌，惟除此之外，運輸署便再沒在街道內的任何地方豎立道路指示牌及相關道路設施。

### 貨車出入 搖晃不定發巨響

另外，街內多處路面損毀嚴重，其中東聯工業大廈對開一段，路面瀝青已明顯呈龜裂狀；設在斜坡邊及轉彎位的圍欄，多處有撞毀失修痕跡。此外，業成街違泊情況嚴重，不少車輛甚至停泊在行人路上，以致途人需繞路行走，造成不便及危

險。葉先生無奈表示，一直以為街道為私人擁有，所以政府管不了也屬正常。然而，最近翻查資料，方知街道其實屬政府擁有，但在當年的批地條款中，列明街道內多幢工廠大廈的業主，負責街道的管理與保養工作。

葉先生坦言，願意承擔修葺街道的責任，惟工廠業主各業權隨時代轉變，難以取得大多數業主共識做修葺工作。「現實係管理權分得好散，個個唔理，結果咪愈嚟愈差。」

葉先生坦言，問題已纏擾他們多年，曾經透過區議員希望促使當局介入，但最終無功而回。「我哋係想條街好，但我一人力量乜都做唔到，要求政府幫手，但政府唔理。」

《大公報》記者日前到現場觀察，路面確實多處損毀，同時，重型貨車「駛出駛入」流量亦多，貨車行經凹凸不平路面，車身除搖晃不定外，亦發出「嘍嘍」巨響，險象環生。同時，記者翻查業成街內

多幢工廠的業權資料，發現業主頗多及十分零散，以其中一幢20層高的工廠為例，業權多達360個之多。

一直關注事件的當區區議員指出，業成街爛路及道路設計失誤「無人理」，除易令途人跌傷外，亦會帶來不少危險。同時，該名區議員亦發現街道路面裂紋最近有惡化跡象，故要求當局或因應情況特事特辦。「嗰一眾管理人未取得共識前，作為政府為公眾安全着想，是否都應該提供一啲協助，免得出事後就後悔莫及。」

### 路署：涉特殊情況會協助

《大公報》記者向政府多個部門了解，路政署發言人回覆指，業成街不屬該署負責維修的街道，然而，若街道涉及如安全等特殊情況，該署會提供協助。根據記錄，該署曾多次提供協助進行緊急維修，以及臨時修補工程。

運輸署發言人亦指，業成街的道路交通設施並非由該署負責管理，若管理人有需要，該署可就交通工程設計提供意見。



## 業主可磋商交回政府管理

### 專家的話

根據土地註冊處有關業成街在上世紀1957年發出的批地條款列明，當局容許業主在有關批地斜坡上興建多幢工廠大廈，然而，其中條件包括業主需要負責興建並管理連接有關工廠大廈的街道，但街道業權仍屬政府持有。

據前地政總署測繪處處長梁守舵接受《大公報》記者訪問時稱，政府有關做法在上世紀50年代屬普遍做法，「當年工業起飛，為滿足發展需要，政府批出唔少位於斜坡上嘅土地，畀商家作開廠用途，但同時，政府又唔想承擔興建通往工廠必經街道嘅費用，所以係批地嘅時候，加入由商家興建及管理嘅條款，但街道擁有權歸政府。」

然而，經過接近60年的時代轉變，梁守舵相信，目前本港仍屬「政府地私人管」的街道，已經不多。他指條款上清楚寫明業主負責管理街道，其修葺責

任責無旁貸，但面對相關工廠的業權分拆嚴重的困局，梁認為業主猶如被「綁死」一樣，寸步難行。

梁建議業主可先選出代表，透過與政府磋商研究收回街道管理的可行性，當中必須提及如「公眾利益」等誘因，以增加當局考慮收回的因素，「過吃幾十年，街道周圍可能變化好大，街道亦可能唔再單一服務幾幢工廠大廈，所以業主需要搜集資料，提出隨時代變化，街道已成為公眾出入樞紐等原因，吸引當局收回。」



▲梁守舵指出，「綁死」條款，猶如將管理批上世紀該地段的其中一份，世上



## 建築師學會倡屯門將軍澳建人工島

【大公報訊】土地供應專責小組即將就多項土地供應選項展開公眾諮詢，但短期供應不足，香港建築師學會建議多管齊下增加短中期土地供應，包括成立「村屋重建局」，收購重建鐵路車站旁的丁屋，更有效使用鄉村土地；就利用私人農地的潛力方面，建議政府制定更透明的補地價機制。中長期方面，可在屯門、將軍澳建造相連的人工島。

### 村屋重建局助釋放鄉村地

新界鄉村式發展用地在土地供應專責小組討論被認為發展潛力不高，未必納入公眾諮詢。建築師學會本地事務部委員陳祖聲指出，不少鄉村用地已城市化，舉例東鐵大圍站、大埔墟站、馬鐵沙田圍站周邊已經城市化，丁屋被高樓大廈包圍，就算重建，只能興建三層高、每層面積不多於700平方呎的村屋。學會建議政府重新檢視鄉村式發展用地規劃，成立村屋重建局，並放寬樓宇高度、增加密度等，釋放更

多鄉村發展用地。他估計整合「丁屋」發展可增加三、四倍樓面面積，而政府早前提及「鄉村式發展」地帶內有逾900公頃未批租用地，很多是村屋間的空隙或零碎用地，可透過整合重建「丁屋」釋放使用。

土地供應專責小組早前擬議，將公共設施上蓋發展納入公眾諮詢。建築師學會本地事務部副主席陳頌義稱，以旺角東鐵站為例，建議覆蓋車站外的路軌，在上蓋提供圖書館等社區設施，料可釋放約一公頃GIC土地作其他用途。學會認為，可同時探討發展高速公路、隧道收費廣場上蓋的可行性。

專責小組早前同意，將善用私人農地建屋納入諮詢，但農地改用途建屋涉及補地價，學會本地事務部主席余煒立稱，發展商與政府往往在補地價時有爭議，學會建議成立一個高層次的跨部門辦公室，統籌協調各部門為擬議發展區域進行基建，並制定透明的機制，就補地價的事前價和事後價，確立清晰的原則。

## 首置盤家庭入息上限或7.4萬

【大公報訊】記者曾敏捷報導：港人首置上車盤計劃詳情將於今年上半年公布，房屋委員會資助房屋小組主席黃遠輝表示，今期居屋白表申請入息上限調整後，港人首置上車盤的合資格申請者，家庭入息可能定於5.7萬至7.4萬元。就覓地建屋問題，身兼土地供應專責小組主席的黃遠輝又透露，啟德體育園周邊住宅地積比率可考慮提高，以提供更多住宅單位。

### 黃遠輝：不需調整居屋訂價

行政長官林鄭月娥去年在施政報告提出的港人首置上車盤計劃，黃遠輝昨日出席電台節目時表示，新一期居屋下月接受申請，白表家庭申請人的入息限額提高

為5.7萬元，而根據政府政策，港人首置上車盤申請人的入息上限，應高於居屋的三成、即是7.41萬元，故此，若首置上車盤如期於今年內推出，申請人的家庭入息限額可能介乎約5.7萬至7.4萬元。

今期三個新居屋屋苑分別位於東涌、長沙灣及啟德，提供4400多個單位，售價介乎159萬至630萬元。黃遠輝稱，今期居屋沿用市價七折定價，按白表申請入息限額計算，93%單位屬申請人可負擔，目前看不到有調整居屋訂價機制的需要。他強調，居屋定價機制本身是環環相扣，需考慮現時樓價和市民的負擔能力，一旦將居屋改以市價六折出售，入息上限亦可能要調低，令部分有需要的市民變成不合資格

，有違政策原意，他目前看不到有調整居屋訂價機制的需要。

他又稱，房委會早前已決定將「綠置居」恆常化，但若個別項目規模太大，可能影響公屋輪候時間，他對於將火炭4800個公屋單位轉為綠置居有保留，建議應循序漸進推出單位。

### 倡啟德發展區提高地積比

土地供應專責小組曾討論的短期土地供應選擇少，黃遠輝透露，小組正檢視增加地積比率可行性，稍後諮詢公眾意見。他以啟德發展區為例，第三期發展包括佔地約24公頃體育園，可考慮將周邊住宅地積比率提高，提供更多住宅單位。

## 元朗南棕地 倉庫佔35%

【大公報訊】政府擬在元朗南發展新市鎮，涉及可釋放約100公頃棕地的發展潛力。土木工程拓展署調查發現，區內現有886個棕地作業場地，總面積約96.6公頃，佔地最多是倉庫，亦有車身製造工場和車輛維修廠，涉及聘用約2700名全職兼職員工。有關業者稱，選擇在元朗經營，是因為租金可負擔和有足夠作業空間。

土木工程拓展署提交立法會文件稱，2016年2月至6月調查發現，元朗南棕地主要有九個經營項目，數目最多倉庫，有399個，佔區內面積最廣，達35.6%，即34.4公頃。其次是183個露天貯物場（不包括貨櫃場），佔地29%，即28公頃。第三是車輛維修廠，有90個，佔地7%達6.7公頃。其餘經營項目為物流作業、貨櫃場、停車場和

車身製造工場等，另有11.5公頃棕地的資料不足或未能到訪場地，作業項目未明。

調查亦訪問了其中476個經營者，七成受訪者選擇現址經營業務，主要因為可負擔租金，67.2%是因為場地能夠提供足夠作業空間。調查指，倉庫和露天貯物場主要儲存建築物料、機械設備、回收物料、車輛或車輛零件等。