

社區建設、規劃及發展委員會
第二十三次會議（三／二零一五）會議記錄

日期：二零一五年九月八日（星期二）

時間：下午二時三十分

地點：荃灣民政事務處會議廳

出席者：

區議員

陳恒鏞議員，JP（主席）
陳崇業議員，MH（副主席）
文裕明議員，MH
田北辰議員，BBS，JP
林婉濱議員
陳振中議員
陶桂英議員，JP
陳偉明議員，MH，JP
陳琬琛議員
曾文典議員
黃家華議員
黃偉傑議員
葛兆源議員
鄒秉恬議員
羅少傑議員

增選委員

華美玲女士

政府部門代表

梁進曦先生 荃灣民政事務助理專員 荃灣民政事務處
梁美玲女士 高級城市規劃師／荃灣 規劃署
林熾輝先生 行政助理／地政 荃灣葵青地政處
馮嘉豪先生 工程師／十一（新界西） 土木工程拓展署
李成輝先生 行政主任（發展） 荃灣民政事務處

荃灣區議會秘書處代表

林曉蓉女士 高級行政主任（區議會） 荃灣民政事務處
鄭慕婷女士（秘書） 行政主任（區議會）1 荃灣民政事務處

應邀出席者：

討論第2、第3及第4項議程

靳培良先生 高級工程師／荃灣 運輸署

討論第3項議程

陳佩琦女士 產業測量師／中1 荃灣葵青地政處

楊柏軒先生 顧問 億京發展及策劃有限公司

楊詠珊女士 董事／規劃 奧雅納工程顧問

梁世雄先生 建築師／執行董事 馬梁建築師事務所（香港）有限公司

陳大鳳女士 園境師 傲林國際

缺席者：

區議員

陳金霖議員，MH，JP

會議內容

I 歡迎及介紹

主席歡迎各委員及政府部門代表出席委員會第二十三次會議。

2. 主席提醒委員，根據《荃灣區議會常規》（下稱“《常規》”）第 15(3)條，“在會議進行期間，所有出席或旁聽區議會會議的人士在會議場所內必須關掉響鬧裝置及不得使用電訊器材通話”，以免影響會議進行。他續提醒委員，根據《常規》第 28 條的規定，除非另獲主席同意，委員只可於會議上就每項議程發言及補充發言各一次，而每次發言時間最多為三分鐘。

3. 主席表示，陳金霖議員因事未能出席是次會議。

II 第 1 項議程：通過七月十四日委員會會議記錄

4. 上述會議記錄無須修訂，委員一致通過。

III 第 2 項議程：續議事項

5. 主席歡迎特別出席是次會議的運輸署高級工程師／荃灣（下稱“高級工程師”）靳培良先生。此外，規劃署高級城市規劃師／荃灣（下稱“高級城市規劃師”）梁美玲女士及荃灣葵青地政處（下稱“地政處”）行政助理／地政（下稱“行政助理”）林熾輝先生會代表相關部門回應委員的提問。

6. 運輸署高級工程師報告，該署已於上次會議向委員會報告老圍路的情況，並得悉

主席會另行委託交通顧問工程公司就老圍路進行交通評估，並會把有關評估結果提交該署參閱。他續表示，在清明節後，該署在八月盂蘭節當日曾在老圍路實施封路措施，並從香港警務處（下稱“警務處”）得悉，當日的交通情況較清明節理想。此外，每年清明節正日都是老圍路全年交通最繁忙的日子，由於今年適逢清明節前後有數天假期，因此人流及車流較以往清明節正日為少。

（按：鄒秉恬議員於下午二時三十三分到席，林婉濱議員及陳琬琛議員於下午二時三十五分到席。）

7. 主席、文裕明議員、陳振中議員、陶桂英議員、黃家華議員及羅少傑議員的意見、建議及提問摘錄如下：

- (1) 盂蘭節當日由梨木樹至石圍角一帶曾出現交通擠塞，認為有關情況與清明節時沒有分別；
- (2) 交通擠塞情況雖較以往有所改善，但石圍角村在盂蘭活動當日亦出現交通擠塞，而且車龍亦由石圍角村延伸至荃灣市中心，為時約數小時，令市民無法乘搭的士到石圍角村。由於有關問題並非季節性，因此建議有關部門認真思考如何解決老圍路交通擠塞的問題；
- (3) 在八月二十二日（即盂蘭節正日），在荃灣兆和街一帶排隊候車的市民需等候約兩小時才能乘搭小巴，而老圍路一帶至今仍出現交通擠塞。此外，清明節前曾有的士在老圍路掉頭時發生交通意外並有人受傷，而有關地點過往亦曾發生類似意外。鑑於有關地點的人流及車流均較多，期望運輸署及規劃署研究長遠的方案，以徹底解決有關問題；
- (4) 當日曾進行三次巡視，發現由早上至下午四時排隊候車的市民相當多。由於候車人數眾多，於老圍一帶居住或工作的市民均難以乘搭的士到達老圍一帶，建議有關部門研究改善方法；
- (5) 採取封路措施後，石圍角仍出現交通擠塞，詢問運輸署有否發現有關情況並作出記錄；
- (6) 詢問封路後仍然出現交通擠塞的原因，以及老圍路是否已不勝負荷，當汽車流量增加時，便會造成交通擠塞；
- (7) 詢問的士掉頭並引致交通意外是否與道路設計有關；以及
- (8) 封路當日曾收到居民的投訴，認為封路措施的作用不大，因為交通仍然擠塞，車輛依舊不斷上落客，有關措施並沒有令交通更為流暢，而且使老圍村及附近一帶需要乘搭小巴的居民受影響，因此認為封路並非解決老圍一帶在節日期間出現交通問題的合適辦法。而節日時前往老圍一帶的人士大部分是遊客，而不是老圍的居民，認為運輸署應考慮如何處理有關問題。

（按：陳振中議員於下午二時四十分到席，黃家華議員於下午二時四十分退席。）

8. 運輸署高級工程師回應如下：

- (1) 他澄清他並非表示盂蘭節當日交通情況正常，只是表示當日的交通情況與清明節時相約。今年清明節正日前後有數天假期，因此汽車流量較以往清明節正日為少；
- (2) 該署每年都會與相關政府部門及圓玄學院代表商討，以了解那些日子會有較多市民到老圍一帶拜祭或參觀。今年合共有十一日會在老圍路一帶實施封路措施，包括是次委員會會議後的重陽節；
- (3) 該署知悉有關地點有交通擠塞的情況，而造成交通擠塞的原因是汽車流量增加，而有關地點的停車場亦於當日封閉；
- (4) 在繁忙的日子，前往老圍一帶的汽車流量遠超過老圍路的設計流量。此外，的士、小巴及持有許可證的當地居民的車輛在老圍路後段及沿路上落客，亦會影響老圍路的設計流量。若有大量車輛同時駛經老圍路，便會造成擠塞情況，因此該署及警務處實施臨時交通管制措施，包括封閉附近一帶的停車場，並期望市民不要自行駕車到老圍一帶，而考慮乘搭圓玄學院提供的穿梭巴士或其他公共交通工具；
- (5) 該署早前已與有關小巴商會負責人商討在封路的日子，在兆和街小巴士站市民需要長時間輪候小巴的事宜。小巴商會已在封路的日子特別抽調其他線路的小巴，供前往老圍一帶的市民乘搭，若再增加抽調小巴的數目，便會影響其他線路的服務；
- (6) 該小巴士站對面亦設有前往老圍舊巴士總站的特別巴士站，若市民等候小巴的時間太長，可選擇乘搭特別巴士，或圓玄學院提供的免費穿梭巴士；
- (7) 該署沒有委員所提及巡視三次均有大量市民排隊候車的資料；
- (8) 的士掉頭引致交通意外與道路設計無關，該署會在車輛不可掉頭的地方設置指示牌。在實施特別交通安排當日，警務處人員會在現場指揮交通。一般而言，的士應在老圍路後段掉頭，並前往鄰近小徑的的士站，接載市民前往荃灣市中心或其他目的地；以及
- (9) 根據該署的觀察，每年老圍路出現交通擠塞的日子約為十至二十日。他曾於今年農曆正月初八中午時段，前往圓玄學院外觀察，但並沒有發現交通擠塞的情況。該署亦曾於農曆初一及同日是星期日的日子的中午時段，即該署認為會有較多市民到老圍一帶參觀及食齋的日子，進行交通流量評估，發現當日汽車流量低於老圍路的設計流量。由於老圍路在一年中只有約十至二十日出現交通擠塞的情況，而該署現時已與警務處及荃灣民政事務處等各方商討及實施臨時交通安排。長遠來說，圓玄學院第二期擴建計劃落成後，會於院舍內提供大量上落客位及車輛排隊位置，應可有效解決的士現時於老圍路後段上落客所造成的交通擠塞，從而改善老圍路的交通流量，以及有效改善節日交通擠塞的情況。

(按：田北辰議員於下午二時四十七分到席。)

9. 主席的意見、建議及提問摘錄如下：

- (1) 認為現時在兆和街排隊候車的市民需等候兩小時才可上車，若將來再增加大量靈灰位，前往老圍一帶的人數會相應增加，可能會出現更嚴重的交通擠塞，但運輸署卻表示因有迴旋處可供上落客，交通便會得以改善，認為這不合邏輯；
- (2) 根據各委員的觀察，封路安排雖可暫時處理有關問題，但仍不理想，認為需考慮包括早前提及的連接老圍路至荃錦公路等其他辦法；
- (3) 每逢節日，香港機場便會最繁忙，每年約有數日會達至設計標準的上限，而其他時間則維持正常，認為若運輸署的邏輯成立，便無需興建第三條跑道。委員明白老圍路在非高峰期的負荷會較低，認為這個情況正常，而其他公共服務亦有類似情形；
- (4) 認為委員的觀察合理，而老圍路的擴展有其迫切性，期望運輸署高級工程師向運輸及房屋局反映委員的意見；
- (5) 建議去信運輸署署長，並期望運輸署署長考慮委員會的建議；
- (6) 委員會轄下社區發展及規劃工作小組已委託研究機構進行老圍路一帶的交通評估，有關報告已完成，並會於稍後印製及派發；以及
- (7) 認為有關問題是荃灣區的潛在問題，但運輸署卻未有正視，由於是次會議是委員會在本屆任期內最後一次會議，期望下屆委員會若有機會可繼續跟進。

（會後按：委員會已於九月十八日去信運輸署署長反映委員的建議。）

（按：陳琬琛議員於下午二時五十二分退席。）

IV 第3項議程：要求專項討論 TWTL393 規劃發展事宜

（社區建設第 11/2015 號文件）

10. 主席歡迎特別出席是次會議的政府部門及申請人代表，包括：

- (1) 地政處產業測量師／中 1（下稱“產業測量師”）陳佩琦女士；
- (2) 奧雅納工程顧問董事／規劃（下稱“董事”）楊詠珊女士；
- (3) 馬梁建築師事務所（香港）有限公司（下稱“馬梁建築師事務所”）建築師／執行董事（下稱“建築師”）梁世雄先生；以及
- (4) 傲林國際園境師陳大鳳女士。

此外，規劃署高級城市規劃師梁美玲女士、運輸署高級工程師靳培良先生及地政處行政助理林熾輝先生會代表相關部門回應委員的提問。

11. 主席表示，是項議程由他提出，因此請副主席代為主持會議。

（按：黃偉傑議員於下午二時五十五分到席。）

12. 陳恒鑾議員介紹文件。

13. 規劃署高級城市規劃師回應，關於減少商業樓宇的體積、減少對爵悅庭的影響，以及提議種植水杉等意見，她建議交由申請人考慮。申請人如大幅修改其已獲批的規劃申請，便需再次把經修改的規劃申請提交城市規劃委員會（下稱“城規會”）考慮，屆時規劃署便會就此再次將規劃申請供公眾查閱。委員所提及的意見，主要視乎申請人如何收納於計劃內。

（按：葛兆源議員於下午二時五十八分退席。）

14. 奧雅納工程顧問董事回應如下：

- (1) 感謝主席及各委員在三月二十四日的委員會會議上，以及在九月一日的實地視察中提供意見；
- (2) 關於泊車位的問題，在三月二十四日的委員會會議後，她已與業主代表探討增加泊車位的可能性。雖然申請人會盡量提供較多泊車位，但仍須根據現行《香港規劃標準與準則》及有關地契條款的規定提供的泊車位數目。《香港規劃標準與準則》規定，商業發展及住宅發展須提供一定比率的泊車位，而地契條款具彈性，並容許申請人可增加或減少百分之五的泊車位數目，申請人已盡最大努力，並增加了百分之五的泊車位，即在現行地契條款下容許最多的泊車位數目；
- (3) 委員亦曾於上述會議中提及駕駛人士排隊進入停車場時會阻塞鄰近道路。建築師在設計時已考慮這個情況，停車場會採用八達通系統收費，以加快收費程序，而有關位置可容納 15 架車，駕駛人士無需在鄰近道路排隊輪候泊車位；
- (4) 關於商業部分的調整，根據分區計劃大綱圖，有關部分不能建築少於 59 755 平方米的非住宅用途。由於有關大綱圖具法律依據，因此申請人必須根據法例規定，考慮有關改變將來商業用途部分的方法。由於有關方法並不屬於是次建議範圍內，因此申請人將來會就如何改變商業用途進行研究，以了解能否在依循泊車位比例下增加泊車位。鑑於相關修訂需重新向城規會提交規劃申請，若申請人於將來提交新的規劃申請，她期望委員支持；以及
- (5) 關於樹木種類的建議，38 米非建築用地與旁邊的 1 300 平方米公眾休憩用地可合併為一個大花園。她備悉委員的建議，包括於該處種植具特色及隨四季變換不同風貌的樹木，以及如青衣公園般在大道旁種植同一種樹木。傲林國際園境師於會議後會研究詳細的樹木建議圖，並期望在吸納委員的意見後，有關設計會為區內居民接受，也具地區特色。

15. 文裕明議員、曾文典議員及羅少傑議員的意見、建議及提問摘錄如下：
- (1) 建議申請人在選擇樹木品種時注意樹木壽命及防蟲。由於樹木會於市區種植，可予防蛀及防蟲的樹木應為首選，並期望所選擇的樹木品種屬長壽，以免枯萎後危害行人安全；
 - (2) 感謝規劃署及申請人納入委員的意見後，就有關申請的規劃作出修訂；
 - (3) 若申請人願意再次增加泊車位數目，詢問有關方法為何，以及規劃署可否能修改或放寬《香港規劃標準與準則》。此外，荃灣區內原本用作停車場的多幅空地已被收回發展，包括這宗申請的地段，引致荃灣泊車位價格上升，因此認為申請人若願意增加泊車位，亦不會有太大虧損；
 - (4) 認為一條漂亮的林蔭大道可能會成為荃灣最有特色的景點之一；以及
 - (5) 認為申請人雖已展示最大誠意，並願意提供最多的泊車位，但所提供的泊車位仍不足夠，而運輸署及規劃署未能掌握或不會顧及香港現時及未來的泊車位情況。過去四年以來，香港私家車持有率已由原本的百分之五，增加至現時的百分之七點五，即增加了百分之五十，相信有關規劃發展最快亦需在四年後落成，因此詢問屆時預計的私家車持有率為何，以及有關條例及規劃中的停車場數字又會如何因應有關情況作出調整。鑑於荃灣現時有 30 萬人口，按私家車持有比例計算，荃灣區應有 22 000 個泊車位，詢問現時區內的泊車位數目為何。
16. 傲林國際園境師回應如下：
- (1) 在設計有關園林時會考慮委員所提出的意見；
 - (2) 關於樹木的壽命，在進行設計時已考慮有關樹木是否可長久放置於有關地點，以及其長遠保養方案，並因應樹木種類進行設計，因此不會種植如血桐或台灣相思等有病蟲害問題或在颱風時樹枝容易折斷的樹木；以及
 - (3) 會考慮在 38 米非建築用地內興建林蔭大道，並同意有關林蔭大道將會成為區內較具特色的地方。除水杉外，他們亦會考慮種植如楓香等在秋天會落葉的樹木。此外，該公司亦已參與制定荃灣區綠化總綱圖，知悉在綠化總綱圖內已包括宮粉羊蹄甲等主題樹，並會考慮在有關地點種植有關樹木，使整個園林設計融入荃灣區內。
17. 運輸署高級工程師回應如下：
- (1) 該署早前已多次回應委員就泊車位方面的提問，而該署署長在七月二十八日到訪荃灣區議會時，亦曾就有關事宜作出交代。該署認為香港有良好的集體運輸系統，政府鼓勵市民盡量使用集體運輸系統前往目的地。就荃灣區而言，現時規劃的行人天橋網絡，可讓市民無論身處港鐵荃灣西站或港鐵荃灣站，都可利用行人天橋網絡到達包括 TWTL393 等區內不同的地方；
 - (2) 運輸及房屋局會就私家車數目不斷增長的問題採取合適的措施，處理有關問題；

- (3) 荃灣區內如楊屋道及沙咀道等現有道路並不能應付不斷增加的汽車流量。現時該署及其他部門都會根據《香港規劃標準與準則》訂立泊車位標準；以及
- (4) 若申請人願意增加泊車位，他首先要參考《香港規劃標準與準則》的規定。若委員能提供資料反映有關發展項目有實質需要增加泊車位，而申請人亦願意作出考慮，並除了在既定準則的規定下提交一定數目的泊車位的建議外，再另行提交文件證明，額外增加的公眾泊車位並不會對發展項目鄰近的交通網絡造成負面影響，則該署願意就建議作出考慮。

18. 陳恒鏞議員表示，政府控制車輛數目的方法不外乎是加稅。現時香港私家車持有率已增加百分之五十，而鄰近有關地點的商場在周末或平日均出現交通擠塞，因此建議在有關地點增加泊車位，以免馬頭壩道將來出現有如楊屋道交通擠塞的情況。此外，他詢問怎樣做才可以令運輸署考慮增加泊車位、申請人應如何提出增加泊車位的建議，以及委員會應如何配合。

19. 運輸署高級工程師回應，申請人曾提及在現行地契條款下不能再增加泊車位數目，他建議由申請人先行回應在地契方面的問題。關於額外增加泊車位，若各委員認為有關地點或萬景峰等鄰近地點有公眾泊車位的需求，該署會派員到當地視察。另一方面，即使申請人同意增加公眾泊車位，但若鄰近道路及交通燈位等交通設施的設計未能負荷相應增加的交通流量，會引致沿途其他道路出現交通擠塞的情況。為此，申請人需要提交交通影響評估報告，證明增加公眾泊車位對鄰近道路網絡沒有負面影響，則該署願意考慮在此發展項目下增加公眾泊車位的數目。

20. 地政處產業測量師回應，TWTL393 地契上的泊車位數目是根據運輸署所提供的資料草擬。若申請人期望增加泊車位數目，而其總樓面面積不多於或少於現行地契的限制範圍，該處可以接納。根據有關的地契條款，若申請人按照地契比例提供泊車位，有關泊車位的樓面面積可以豁免計算於總樓面面積內。若申請人提供超出有關比例的泊車位，該處便會把額外增加的泊車位樓面面積計算入其樓面面積，只要其商業樓面面積連同額外所增加的泊車位樓面面積不超過地契上所規定的總樓面面積，則無需修改地契條款。

21. 奧雅納工程顧問董事回應，根據地契規定，每 200 平方米商業樓面面積需提供一個私家車泊車位。若運輸署同意，申請人可在這標準下增加或減少百分之五的泊車位數目。現時申請人已提供最多數目的泊車位。地政處表示可以使用所有商業樓面面積作為商業營運的停車場，但認為有關決定屬商業考慮。申請人當初在購買有關地段時，地契沒有列明有關地點需要作停車場用途。一如荃灣區其他發展項目的地契，若地政處認為涉及的地點需要興建公眾停車場，應在地契內列明將來申請人必須提供一定停車位的數目，以供公眾人士停泊，並把有關面積計算在商業樓面面積內。而申請人在購買有關地段時，未曾考慮有關地點需用作商業停車場，如地政處認為可修改有

關地契，即無需要求申請人按照每 200 平方米商業樓面面積提供一個泊車位的規定，或有關比例會更改為每 100 平方米商業樓面面積提供一個泊車位，並把有關面積豁免計算於總樓面面積內，則相信申請人亦會願意配合。

22. 地政處產業測量師回應，關於修改地契方面，由於 TWTL393 是一幅在二零一四年以公開招標形式出售的政府土地，基於對其他投標者公平起見，該處於短期內不會處理有關大幅修訂該地段的土地契約的申請。

23. 田北辰議員的意見、建議及提問摘錄如下：

- (1) 地契條例在甚麼情況下可以更改應留待法律專家研究，並認為地契能否更改並非由地政處單方面決定，同時亦要考慮規劃方面的事宜；
- (2) 立法會曾討論市區泊車位不足的問題，他認為現時區內車多而泊車位不足，導致違例泊車情況增加。有關部門理應增加泊車位，但有關部門卻擔心增加泊車位後會增加車輛數目，並引致交通擠塞；以及
- (3) 有關部門表示申請人如欲增加泊車位，可與有關部門商討，而有關部門會了解區內是否有需要，但他認為是否有需要及是否能負荷是兩回事，因此詢問運輸署及規劃署有關政府在這方面的立場，以及在甚麼情況下才會興建公眾泊車位。

（按：陳振中議員於下午三時二十五分退席。）

24. 代主席表示，TWTL393 落成後會設有商場，擔心將來會出現有如萬景峰或荃灣廣場的情況，即駕駛人士排隊輪候泊車位引致交通擠塞。現時申請人樂意增加百分之五的泊車位數目，但委員認為增加百分之五仍不足夠，並期望地政處、運輸署及規劃署考慮能否放寬地契在泊車位方面的規定。

25. 運輸署高級工程師回應，若區內有額外泊車位需求，而申請人亦願意根據地契條款的規定增加公眾泊車位的數目，並提交交通影響評估報告，證明所增加的額外公眾泊車位不會對鄰近交通道路網絡造成不良影響，則該署便會作出考慮。

26. 規劃署高級城市規劃師回應，申請人當初根據《香港規劃標準與準則》提交規劃申請中有關泊車位的內容。該署曾諮詢政府各專業部門，而城規會亦已綜合考慮有關申請，並在一系列規劃許可條件下批准有關規劃申請，其中包括要求申請人向城規會或運輸署提交泊車位建議，以供考慮。在上述機制下，申請人可在符合規劃許可條件下所提交的文件中，調整泊車位的數目至運輸署滿意。該署在收到有關文件後會諮詢運輸署及其他相關部門，若有關部門接受，便會批准調整泊車位的數目。

27. 奧雅納工程顧問董事回應，有關事宜是荃灣區域性的交通泊位問題，如需一個商

業及住宅項目承受，她詢問為何不在賣地時清楚列明，而在現時才要求一個項目承受全區的泊車位問題。該公司在承接有關規劃申請時，從規劃角度認為有關地段適合作為包括住宅、酒店及零售餐飲等商業用途，以及公共開放空間，而泊車位數目是因應有關申請的住宅及商業用途而提供，現時申請人已盡最大努力提供最多的泊車位。至於如何解決該區域性的交通問題，她認為這個問題未必與有關申請項目有直接關係，而且亦非單靠一個項目便可予解決。

（按：陳偉明議員於下午三時三十二分退席。）

28. 文裕明議員、林婉濱議員、鄒秉恬議員及羅少傑議員的意見、建議及提問摘錄如下：

- (1) 最初就 TWTL393 進行諮詢時，委員已不同意單一考慮有關地段的發展，當時已建議考慮整區的長遠規劃，認為當時未有考慮整區的長遠規劃，而現時卻把所有壓力放在一個項目上亦未免過分。此外，規劃署表示申請人可把有關申請的樓面面積全用作公眾停車場，而非商業用途，但認為申請人既已花錢投標，便不可能把有關用地全規劃為公眾停車場。現時申請人已根據地契條款的規定，提供最多的泊車位，對當時擬定地契條款時沒有提供更多彈性表示不滿；
- (2) 認為現時應爭取連接行人天橋網絡，並詢問為何現時的行人天橋網絡未有連接到馬頭壩道，而只連接到御凱及爵悅庭。有關發展將來會在馬頭壩道設置出入口，認為行人於有關地點橫過馬路會有一定危險，因此建議興建行人天橋連接到政府的社區中心、TW6、金泰線廠或環宇海灣；
- (3) 當初就有關項目諮詢區議會的意見時，多名議員曾對泊車位等交通事宜表示關注，並提出區內泊車位需求大，因此期望所提供的泊車位數目除可滿足有關項目的住宅用途外，亦能兼顧其他方面。此外，有關發展相信會是區內高級豪宅，大部分住客應持有私家車。如約每 2 000 呎樓面面積才提供一個私家車泊車位，擔心未能滿足住客的需求，並增加整個荃灣區泊車位的壓力。明白到沒有可能由一個項目承受全區的泊車位問題，但期望盡量增加泊車位，以減低將來荃灣區泊車位不足的壓力；
- (4) 規劃署及運輸署代表均表示泊車位增加可能會吸引更多車流，但運輸政策多年來都未予以修訂以防止道路上有更多私家車行駛。現時在道路上行駛的私家車越來越多，但有關政策卻不包括增加泊車位，並期望透過一貫不變的政策驅使駕駛人士因沒有泊車位而不駕駛私家車，認為有關政策的效果未如理想，亦未能達到規劃的目的，並使違例泊車情況增加，詢問運輸署、規劃署及地政處為何多年來都未有考慮採取其他措施，例如增設車輛稅項、提供公共交通優惠、擴大駕駛私家車與使用公共交通的成本差距等，以減低駕駛私家車的吸引力；
- (5) 運輸及房屋局早前曾因車輛數目多而考慮增加稅款及牌費，並邀請十八區區

議會交通及運輸委員會主席作出商討。除離島區外，其餘十七區均表示不滿。政府現時的大原則是以前公共交通工具為主，但包括港鐵、巴士、小巴及的士等公共交通工具卻未能有效解決香港的交通問題，例如在上下班時間，港鐵各站嚴重擠迫，而四間巴士公司因各自有其內部政策，因此巴士路線重組至今尚未完成。此外，由於小巴車輛及司機不足，現時正在商討增加小巴座位。至於連接天橋網絡，因阻力眾多，現時只有一條天橋落成啓用。此外，駕駛人士排隊輪候進入停車場亦往往導致交通擠塞，認為運輸署不應把交通擠塞問題交由警方處理，並期望運輸署改變現時的想法及從宏觀的角度考慮有關問題；

- (6) 在展開 TWTL393 的諮詢工作時已提及泊車位事宜，並表示駕駛人士排隊輪候進入停車場會引致交通擠塞。現時申請人在停車場內提供可容納 15 架車的排隊位置，亦是源於委員早前的建議，但詢問有關位置是否足夠；
- (7) 若根據《香港規劃標準與準則》，即約每 2 000 呎樓面面積才提供一個私家車泊車位，交通問題難以解決，因此建議運輸署從新考慮規劃方法；以及
- (8) 明白申請人已盡力提供最多數目的泊車位，但現時所提供的泊車位數目仍不足夠。若按既定做法，則難以解決有關問題，建議應改變部門之間的溝通，以及城市規劃的概念，並認為有關部門應實事求是，考慮城市發展、人口變化及現行政策是否適用於現時的情況。此外，公共交通運輸已討論多年，但交通擠塞情況仍然嚴重，認為有關部門應改變其思維方式。

29. 運輸署高級工程師回應，《香港規劃標準與準則》由規劃署轄下委員會及其他政府部門共同制訂，內容包括泊車位的準則及設計標準。有關準則曾於二零一四年二月更新，並已因應香港不同汽車種類及需求，重新檢視及制定泊車位的準則。

30. 規劃署高級城市規劃師回應，有關《香港規劃標準與準則》的泊車位準則，是由該署聯同運輸及房屋局、運輸署、警務處、房屋署、地政總署、交通諮詢委員會及業界等所組成的委員會制訂，有關準則曾於二零一四年年初作出修訂，而在應用這準則時，除按照方程式，根據樓面面積及單位數目等計算所需提供的泊車位數目外，亦會因應當區情況及鄰近公共交通配套等增加或減少所需提供的泊車位數目。

31. 陳恒鑞議員表示，除增加泊車位外，他亦期望減少商業樓宇面積。有關部門曾表示在用途上，不同的使用模式會有不同的泊車位分配方式，由於商業用途包括商場、酒店或寫字樓等眾多類型，因此他建議申請人改變使用模式，以適度增加泊車位及減少商業樓宇面積，並詢問地政處、規劃署、運輸署及申請人會否作出考慮。

32. 奧雅納工程顧問董事回應，地政處已表明由於有關地契是新訂立的地契，因此現階段不能作出更改。根據地契內規定的泊車位比例，若是商業用途，每 200 平方米需提供一個泊車位。若是寫字樓，則在首 15 000 平方米內，每 150 平方米需提供一個泊

車位，而其後每 250 平方米需提供一個泊車位。若是酒店，則每 100 個房間需提供一個泊車位。現時商業樓宇部分包含酒店及零售，從規劃角度，申請人確實可在現行地契及《香港規劃標準與準則》下，透過把酒店更改為寫字樓等改變用途方式提供更多的泊車位。不過，有關決定屬商業決定，申請人需計算有關的成本效益。此外，假如申請人作出有關更改，便須重新提交新的規劃申請，新的規劃申請將與是次規劃申請無關，並可能會考慮委員包括減少商業樓宇面積等訴求。由於現行地契及《香港規劃標準與準則》均未能作出更改，因此申請人將來亦只能根據現行地契，盡力提供最多的泊車位。她期望將來若申請人提交新的規劃申請，各議員可支持有關申請。

33. 億京發展及策劃有限公司顧問表示，申請人知悉泊車位的問題。根據上次所提交的規劃申請，有關商業部分是由酒店及零售所組成，現時申請人已盡力提供最多的泊車位，在酒店方面，每 100 個房間只可提供一個泊車位，而現時建議提供的 920 個房間，則只可提供十個泊車位，他會考慮提交新的規劃申請以改變用途，而有關決定屬商業決定。同時由於有關的泊車位問題是整區的交通問題，若交由一個發展商負責處理，認為並不公平。此外，申請人已購買有關地段一年，但仍未動工，並需每日支付約數十萬元的利息，期望各委員給予支持及體諒其難處。他同意考慮更改有關用途，但需待這次規劃申請中的所有文件獲批准後，才能提出有關的更改用途建議，而且需再聘請顧問作出研究。

34. 陳恒鑾議員及鄒秉恬議員的意見、建議及提問摘錄如下：

- (1) 現時的行人天橋網絡未有連接到馬頭壩道。現時有關地盤臨時搭建的行人通道雖對市民有幫助，但工程完成後便會拆除，認為這並不理想，並建議應在現有規劃內增加有蓋行人天橋，並連接至行人天橋網絡；
- (2) 交通及運輸委員會荃灣行人天橋網絡工作小組會於九月十五日上午九時三十分舉行會議，以討論天橋延續發展的建議；
- (3) 即使申請人願意作出更改，但亦需有關部門批准。現時居民的要求很簡單，只是期望降低有關建築所造成的壓迫感，以及不希望將來再出現交通擠塞情況，因此詢問若申請人願意作出更改，有關部門會如何處理；以及
- (4) 認為申請人現時願意作出配合，包括興建林蔭大道、改善商業樓宇面積及增加泊車位，但仍需政府部門配合，為此詢問政府部門會否配合。由於這次會議是委員會於本屆任期內最後一次會議，明白若要求申請人繼續延後動工並不合理，因此若政府部門願意配合，期望有關地段得以合理發展。

(按：田北辰議員於下午三時五十五分退席。)

35. 規劃署高級城市規劃師回應，由於現時擬建商業部分地盤鄰近工業區及受交通噪音影響，因此該位置較適宜作非住宅用途。若申請人期望改變用途，該署需考慮申請人所提交的資料，以研究有關修訂是否屬大幅修訂，以及是否需要再次提交城規會及

供公眾查閱。

36. 地政處產業測量師回應，若申請人所考慮作出的修訂不需要修改任何如泊車位數目等地契條款，例如申請人考慮減少其商業樓面面積以用作泊車位用途，該處則沒有意見。但若涉及更改地契，該處則暫時未能接納有關申請。

37. 運輸署高級工程師回應，在收到申請人就有關修改提交的資料及相關交通影響評估報告後，該署會考慮有關增加泊車位或改變用途的申請，對鄰近交通網絡的影響，並就有關申請向規劃署提交意見，以作統籌。

38. 曾文典議員表示，申請人願意提供最大數目的泊車位，並願意修改有關計劃，他期望屆時政府部門能作出配合，並在合情、合理及合法的情況下，盡量加快處理有關申請，以免有關申請被一再拖延。此外，他期望申請人在種植樹木時，不要選擇太細小的樹木，以免多年後才能達到林蔭大道的效果。

39. 馬梁建築師事務所建築師表示，申請人會盡量考慮更改用途以增加泊車位，造福荃灣居民。但目前所討論的方案需要先獲得批准，才能進行下一步的修改。他期望委員先行支持有關項目，在有關項目獲批准後，申請人便會向城規會提交更改用途的申請。

40. 代主席表示，出席的委員沒有特別反對申請人現時提出的規劃，並要求申請人考慮增加泊車位等。他續詢問委員是否一致贊成申請人現時的規劃，並詢問有關發展項目的外圍是否會設有行人天橋。

41. 馬梁建築師事務所建築師補充，現行地契條款內已包含一條有蓋行人天橋橫跨馬頭壩道，並連接至爵悅庭現時的位置。申請人根據地契只能興建天橋至有關位置，而由爵悅庭連接至其他地方或需由政府部門再行處理。

42. 代主席表示，金泰線廠等其他位置並不屬於有關申請範圍內。此外，委員原則上同意有關規劃發展，但期望申請人作出修改並增加泊車位，以及期望有關部門作出配合。

43. 陳恒鑛議員表示，委員曾於早前的會議上討論包括移植樹木等問題，以及使用不反光玻璃等事宜，他期望申請人亦能作出考慮。若申請人願意增加泊車位及減少商業樓宇面積，他不特別反對有關申請，並期望有關部門能作出配合。

44. 代主席期望申請人及其顧問公司會接受委員的建議，而有關部門亦能相應提供協助。

45. 主席恢復主持會議。

(按：鄒秉恬議員於下午四時五分退席。)

V 第4項議程：規劃申請個案（截至2015年8月28日止）

（社區建設第12/2015號文件）

46. 規劃署高級城市規劃師介紹文件。

47. 林婉濱議員及曾文典議員的意見、建議及提問摘錄如下：

- (1) 關於 A/DPA/TW-CLHFS/2，根據規劃署的文件顯示，有關地段橫跨一條供市民使用的小路，詢問該條小路會否封閉，還是會予以保留供市民使用；以及
- (2) A/DP A/TW-CLHFS/2 與早前撤回的 A/DPA/TW-CLHFS/1 都是位於同一個地段的低密度住宅申請。是次申請涉及的樓面面積由約 1 800 平方米大幅增加至 5 950 平方米，並認為有關申請可能是由另一個團體以另一個名義所提出的同類申請。此外，川龍居民早前關注該計劃可能會造成環境和食水污染及交通問題等，但申請人卻沒有重新進行相關評估。雖然委員會一再反對有關申請，但仍擔心申請人往後會再以另一個名義於同一個地段繼續提出申請，並在委員沒留意時獲得通過。由於委員已多次反對有關申請，因此詢問規劃署可否不再接受有關該地段的同類申請。

48. 規劃署高級城市規劃師回應如下：

- (1) 根據 A/DPA/TW-CLHFS/2 的申請人最近提交的資料，有關小路會予以保留；以及
- (2) 該署同樣關注委員所提及的事宜，由於申請人已提交規劃申請，該署需按《城市規劃條例》訂立的程序諮詢各區議員的意見。

49. 主席、林婉濱議員、曾文典議員、黃偉傑議員及羅少傑議員的意見、建議及提問摘錄如下：

- (1) 關於 A/DPA/TW-CLHFS/2，申請人已於七月主動撤回另一個類似的項目。荃灣西分區委員會亦已就早前的申請進行討論，並已去信城規會反對有關發展項目。當區原居民曾自行召開會議討論有關申請，並提出多項關注及對有關項目有所保留，而當區區議員亦對此發展項目有所保留。鑑於現時新的申請與早前的申請均位於同一地段，而規劃上亦更具規模，委員表示關注及反對此項目；
- (2) 委員會早前已多次提出反對意見，由於城規會會議日期暫定為十月九日，即在區議會冷靜期期間，期望規劃署協助向城規會轉達委員會的意見；
- (3) 早前撤回的 A/DPA/TW-CLHFS/1 曾諮詢川龍村村公所等的意見，但是次申

請卻未有同樣作出諮詢。若規劃署將來再收到同類申請但又不作出諮詢，加上區議會冷靜期即將來臨，恐怕屆時有關申請便會獲得通過，並認為這種情況並不符合諮詢民意的意向；

- (4) 關於 Y/TW/8，委員已多次提出意見，委員會亦曾在上次會議後去信城規會，但城規會在書面回覆中表示，無意就有關申請不會在區議會冷靜期期間獲通過一事作出承諾，對此表達強烈不滿，並表示雖然城規會不擬作出承諾，但期望城規會認真考慮委員的意見；
- (5) 申請人會提供往返荃灣西鐵站的穿梭小巴服務，並會提供 13 個私家車車位、兩個電單車車位及一個上落客貨車車位，因此詢問有關小巴可否在靈灰安置所內掉頭，還是會沿老圍路行駛至圓玄學院外掉頭。若有關小巴會使用圓玄學院外的位置掉頭，則有關安排會有問題，期望運輸署及規劃署關注有關問題；以及
- (6) 城規會在回覆中表示需在收到申請或進一步資料後的三個月內答覆。假設城規會在九月十八日的會議上因委員會提出反對而不批准有關申請，詢問其後的有關程序為何，包括申請人需提交的進一步資料及有關資料需符合的條件。

50. 規劃署高級城市規劃師回應如下：

- (1) 關於 A/DPA/TW-CLHFS/2，該署可向申請人反映有關委員期望申請人諮詢川龍村的意見，而委員亦可於法定展示期（三星期）內把其意見提交城規會秘書處；以及
- (2) 關於 Y/TW/8，假設城規會在九月十八日的會議上否決有關申請，申請人如其後不作修改並把原先計劃再次提交城規會，在一般情況下，未有提供新資料的重覆申請將不予獲批；相反，申請人一般都會根據上次不獲批准的原因作出相應改善。根據過往的做法，有關方面會考慮有關發展申請對鄰近地方會否造成負面影響，該署為此會邀請各技術部門協助作出評估，並綜合考慮有關規劃申請。

（會後按：規劃署高級城市規劃師表示，就着林婉濱議員要求申請人諮詢川龍村村公所的意见，規劃署已於九月十四日通知了申請人。）

51. 運輸署高級工程師回應，關於 Y/TW/8，申請人於六月二十九日提交的資料中建議，永盛園內原先規劃為泊車位的地方在春秋二祭等較繁忙的日子會暫停使用，並改為供穿梭巴士及的士停泊及上落客之用。該署對申請人於六月二十九日所提交的建議仍有不少意見，並已於八月中旬經規劃署把該署意見轉交申請人考慮及跟進。申請人剛於日前透過規劃署遞交最新資料，該署會盡快研究有關資料，並向規劃署反映意見，以供城規會在九月十八日的會議上參考。

52. 主席詢問運輸署是否不同意申請人的建議。

53. 運輸署高級工程師回應，申請人提出的建議暫時未能符合該署的要求。

VI 第 5 項議程：委員會轄下工作小組及獲資助團體的工作進展報告

(A) 社區建設活動工作小組

54. 黃偉傑議員報告，小組於本年度與地區團體合辦的“南 Teen 板球訓練計劃”及“家家樂滿分”均已順利完成。

(B) 社區發展及規劃工作小組

55. 主席報告，“老圍路周邊發展研究報告”會於九月完成印製及派發。

(C) 工商業發展工作小組

56. 秘書報告，小組於本年度與地區團體合辦的“工商業講座”已順利完成。

(D) 荃灣區節日燈飾籌備委員會（下稱“燈飾會”）（獲資助團體）

57. 羅少傑議員報告，在籌募工作方面，籌募小組已向各大機構及地區人士發出邀請贊助信，並會繼續跟進相關籌募工作，以及直旗和行人天橋上的宣傳海報製作事宜。在燈飾工程方面，燈飾工程監察小組已落實燈飾工程的承辦商，預計本年度國慶和節日燈飾將分別於九月中旬和十二月上旬亮起。在除夕倒數活動方面，除夕及倒數典禮小組會於九月一日召開會議，揀選今年倒數活動的承辦商，並就活動的其他籌備工作進行討論。

VII 第 6 項議程：其他事項

58. 委員備悉下列資料文件的內容：

(1) 社區建設、規劃及發展委員會截至二零一五年八月二十一日止的撥款財政報告

（社區建設第 13/2015 號文件）。

VIII 會議結束

59. 主席表示，是次會議是委員會在本屆任期內最後一次會議，他感謝各委員作出的貢獻。

60. 議事完畢，會議於下午四時二十三分結束。

荃灣區議會秘書處

二零一五年十二月八日