



Email: [REDACTED]

Tel: [REDACTED]

中西區區議會 主席，

西環碼頭 - 西區公眾貨物裝卸區是一個因政府規劃西區公共空間不足的情況下，由市民及碼頭商戶在互不干擾的默契中，在近十多年慢慢開拓的公共空間。「西環天空之鏡」、「Instagram Pier」等美名，在用家自行兼顧安全及互相包容下進行的各項（康民署場地內不能同場出現的）康樂活動，以及一望無際的海港景觀，成為了馳名中外的由下而上、約定俗成的公共空間。

可是在去年的12月，某位保皇黨區議員提出了要將這個約定俗成的公共空間，在缺乏社區諮詢的情況下，轉而成為短期租約的社區園圃。當日有與會者向政府部門多番追問碼頭用地的長遠計劃，卻未能得到任何答覆。這位區議員也在之後的2017年中放棄了她的選民，「榮升」政治助理。而「短租園圃」的計劃，也出現在新任特首的施政報告裡，作為「增加公共空間」、「還海濱於民」的願景下，成為新任特首的「新嘗試」。

不過這個假公共空間騙局，卻在今日被拆穿。2017年冬至，土木工程拓展署靜靜地在其網站中的「優化土地供應策略 - 維港以外填海及發展岩洞」部分，公布了在本年11月完成的「連接堅尼地城與東大嶼都會的運輸基建技術性研究」顧問報告。內容提到為了將東大嶼都會（交椅洲人工島）連到港島區，必須要在堅尼地城尋找落腳點，讓人工島的公路及鐵路交通可以與港島的交通網絡連接。

這份報告建議政府利用於干諾道西天橋原預留作1995年已取消的「青洲連接路」用途之預留位置，配合收回西環碼頭位於城西道外的所有泊位，用作連接交椅洲人工島的傳隧道出入口。同時計劃於西環碼頭延展四號幹線連接香港仔。堅尼地城泳池至卑路乍街巴士總站外的大部份海濱地方將會被收回並變成連接路或橋底空間，而受影響範圍其他位置的海濱長廊闊度只剩下最窄11米，更極可能要被欄杆及天橋馬路重重包圍！



Diagram 3.9 Possible Option H2-1B – Overall View (After Implementation of Route 4 Extension – Tunnel)

作為被收回公眾泊位的補償，顧問建議政府於前堅尼地城焚化爐用地填海並重設公眾泊位。可是由於高速船隻的關係，堅尼地城新海旁一帶一向風高浪急，故碼頭商戶一般都需要於防波堤後進行裝卸。建議於焚化爐原址填海重置，除了令原本於堅尼地城西部規劃時承諾給居民的海濱長廊消失，更會令碼頭商戶營業變得困難，連帶影響依賴該碼頭運送物資來往香港市區至離島及澳門的貨運業及離島居民的生活。

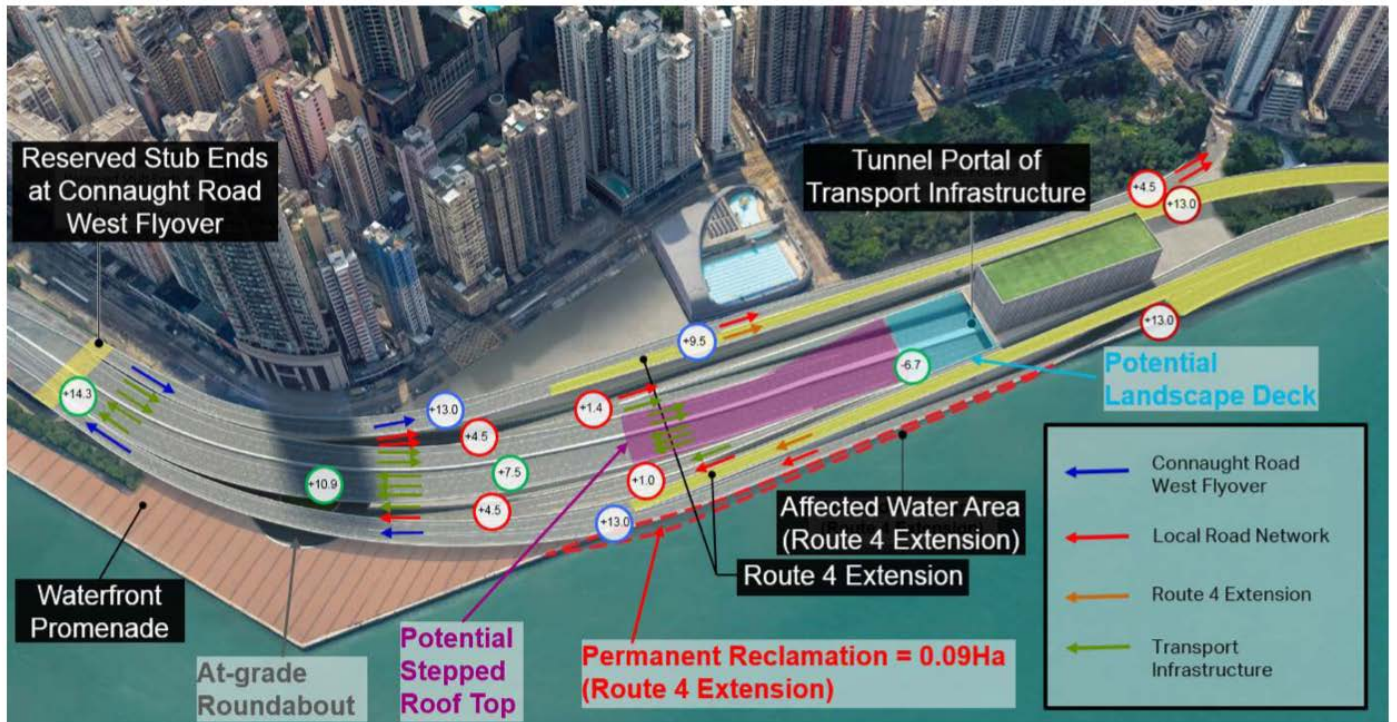
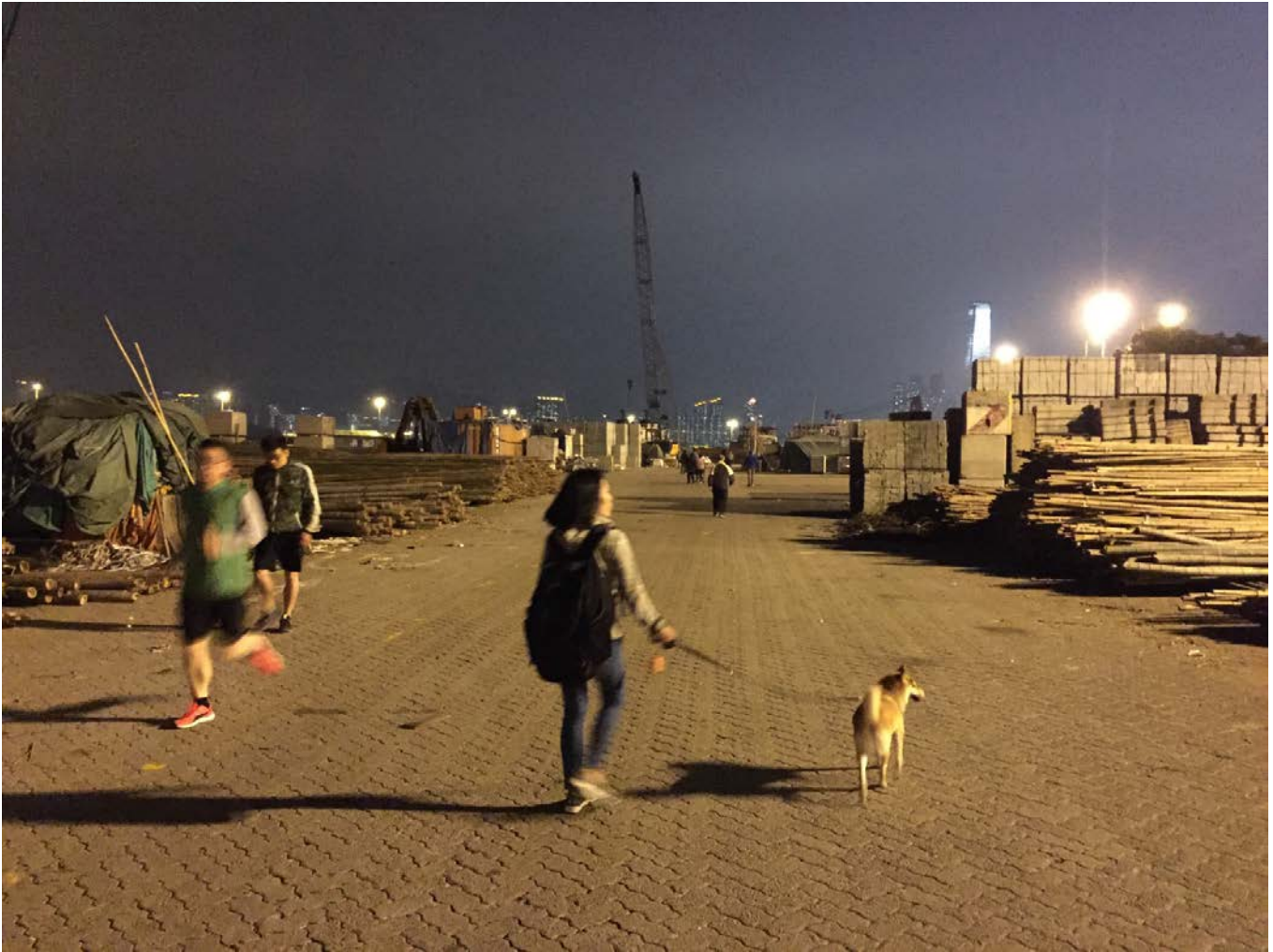


Diagram 3.10 Possible Options H2-1A & H2-1B – Tunnel Portal & Landfall (After Implementation of Route 4 Extension – Tunnel/Bridge)

而作為失去公共空間的「補償」，顧問報告建議於隧道口提供「高架平台」及「橋底空間」，但眾所周知，建設於交通平台下的公共空間一般都有廢氣、日照等問題，而且要到達如建議中的高架平台或橋底的公共空間，居民需想辦法穿越眾多繁忙的行車線，在數量有限的出入口進入這些空間受限的地方，才能於焗促的環境下進行有限度的活動。對比起現時開揚、寬闊、自由的公共空間，這些「小恩小惠」絕對不能補償公眾的損失，更不需提大眾原本就能自由享受這個空間。

包括本人在內的社區關注組織，一直都在跟進西環碼頭及周邊海濱用地的發展。為何碼頭用地要短租做社區園圃而不是永久規劃的公共空間，我們一直都只能估計是與2030+計劃有關，但苦無證據。這份顧問報告證實了居民所言非虛，更撕破了保皇黨及政府口講「還海濱於民」，實為「發展大過天」、「先斬後奏打橫黎講」。當保皇黨不斷重覆短租臨時社區園圃是公共空間，而避談長遠規劃及市民應得的人均公共空間時，其實一切可能都只是騙局。



西環碼頭是港島區碩果僅存沒有遮擋的開放式海濱，更是由各界市民共同開拓，香港少有 24 小時都能充份運用的公共空間。本人希望政府能懸崖勒馬，停止不必要的大白象工程，聆聽市民的聲音，保護屬於全港市民的海濱。

西環飛躍動力 召集人 葉錦龍 謹此陳詞