

沿海事務委員會第六次（四／一六至一七）會議記錄

日期：二零一六年十一月四日

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

林琳議員（主席）

伍顯龍議員（副主席）

古揚邦議員，MH

李洪波議員

林婉濱議員

陳崇業議員，MH

黃家華議員

黃偉傑議員

葛兆源議員

鄒秉恬議員

鄭捷彬議員

羅少傑議員

譚凱邦議員

增選委員

鍾浩然先生

政府部門代表：

張浩榮先生

荃灣及西九龍規劃處城市規劃師／荃灣 2 規劃署

鍾德有先生

荃灣區副康樂事務經理 1 康樂及文化事務署

麥穗榮先生

牌照及關務組海事主任／牌照及關務 2 海事處

梁錦文先生

荃灣葵青地政處地政主任／土地管理 4 地政總署

葉競女士

荃灣區潔淨及防治蟲鼠組高級衛生督察（潔淨／防治蟲鼠）

食物環境衛生署

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

潘宗澤先生（秘書）

行政主任（區議會）3 荃灣民政事務處

應邀出席者：

討論第3項議程

林立德先生

總工程師／新界西 2（新界西） 土木工程拓展署

曾立基先生	高級工程師／2（新界西） 土木工程拓展署
李傑峰先生	工程師／14（新界西） 土木工程拓展署
陳嘉樂先生	董事 奧雅納工程顧問
梁貫宇先生	助理董事 奧雅納工程顧問

討論第4項議程

鄭弘毅先生	高級城市規劃師／荃灣 規劃署
-------	----------------

缺席者：

區議員

文裕明議員，MH

增選委員

忻賢雯女士

鄭彩蓮女士

會議內容

I 歡迎及介紹

主席歡迎各議員、增選委員及政府部門代表出席沿海事務委員會第六次會議。

2. 主席報告，鄭彩蓮女士因身體不適未能出席是次會議，並會於會議後提交醫生證明書。委員根據《荃灣區議會常規》（下稱“《常規》”）第 37(1)及第 51(1)條批准其缺席申請。此外，忻賢雯女士因事未能出席是次會議。

（會後按：鄭彩蓮女士已於會議後提交醫生證明書。）

3. 主席提醒各委員，根據《荃灣區議會常規》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。

II 第 1 項議程：通過九月二日委員會會議記錄

4. 上次會議記錄無須修訂，委員一致通過。

III 第 2 項議程：續議事項

5. 主席表示，是次會議並無續議事項。

IV 第 3 項議程：268RS 號工程計劃 - 荃灣至屯門單車徑

（沿海第13/16-17號文件，由土木工程拓展署提交）

6. 主席歡迎特別出席是次會議的政府部門代表，包括：

- (1) 土木工程拓展署（下稱“土拓署”）總工程師／新界西 2（新界西）林立德先生（下稱“總工程師”）；
- (2) 土拓署高級工程師／2（新界西）曾立基先生；

- (3) 土拓署工程師／14（新界西）李傑峰先生；
- (4) 奧雅納工程顧問（下稱“工程顧問”）董事陳嘉樂先生；以及
- (5) 奧雅納工程顧問助理董事梁貫宇先生。

（按：譚凱邦議員及鄒秉恬議員於下午二時四十二分到席，鄭捷彬議員於下午二時四十四分到席。葛兆源議員於下午二時四十五分退席。）

7. 土拓署總工程師及奧雅納工程顧問董事介紹文件。

（按：鄒秉恬議員於下午三時退席，黃家華議員於下午三時五分退席。）

8. 鄭捷彬議員、黃偉傑議員、譚凱邦議員及鍾浩然先生的意見、提問及建議摘錄如下：

- (1) 關於深井段的單車徑走線設計，政府於數年前曾提出沿海走線及隧道方案，當時因為居民反對而暫停計劃。是次土拓署提出的方案與當年的很相似，詢問現時方案中經改善之處為何，若提出與當年相似的方案，居民依舊會反對；
- (2) 很多居民擔心興建單車徑後景觀會受影響，特別是沿海走線或高架橋方案，詢問土拓署如何減低對景觀的影響；
- (3) 居民擔心如果通過填海興建單車徑，政府會借此機會填海以興建樓宇，詢問土拓署能否保證不會於該些地域填海以興建樓宇；
- (4) 居民反對填海，希望盡量維持自然景觀，並減低對原有居民的滋擾；
- (5) 希望土拓署提供更多圖則及設計圖以供參考，並詢問土拓署能否提供環境評估及造價等資料；
- (6) 是次部門提出的屬較初步的設計，並受到硬件及地理的限制，希望於未來修訂計劃時會考慮沿海居民的意見；
- (7) 關注汀九段單車徑的走線設計會對泳灘造成影響，例如在汀九段附近的近水灣泳灘面積不大，並設有很多泳屋，詢問土拓署使用單車橋設計會否對泳屋造成影響；
- (8) 汀九段單車徑的走線設計其中一段會經過雙仙灣。由於該海灣現時已經被青山公路遮蓋了一半，如果使用單車橋設計，擔心安裝橋墩後，沙灘便不復存在，並詢問土拓署會如何興建該段單車徑；
- (9) 在青山公路汀九段和新汀九段的單車徑走線設計下，擔心會砍伐很多樹木，詢問土拓署會如何補償，例如會否補種樹木，於單車徑完工後會否於附近進行綠化工程等；
- (10) 在考慮是否值得推行計劃時，應考慮需要砍伐多少樹木，以及會有多少段單車徑位處民居旁邊等因素；
- (11) 詢問汀九段單車徑截斷後，兩節單車徑相距多少。如果騎單車者需自行推

車的路段太長，他們可能會改於馬路上騎單車，結果衍生其他問題；

- (12) 繼二零一零年政府就單車徑計劃進行諮詢後，這是政府第一次於荃灣區議會討論第一及第二階段單車徑的走線及施工方法，並就部分較難處理的路段提出可行方案。第一階段單車徑的位置問題主要以興建單車橋解決，這個建議較二零一零年政府提出的單車徑計劃中以沿海走線圍繞樓宇的方案為更恰當；
- (13) 詢問土拓署是否已考慮把現有路面收窄三至四米，以騰出地方興建單車徑的方法，並確定不能透過收窄現有路面的方法後，才決定使用興建單車橋方案；
- (14) 如要使用單車橋的施工方法，希望單車橋的高度與青山公路成一水平，使單車橋可連接現有青山公路，而並非另加的構築物，否則設計礙眼，可用性亦受限。使用這個方法可能會令該段單車徑的斜度較土拓署設計的更大，但應該可以接受；
- (15) 根據運輸署的設計指引，單車徑的闊度可以是3.5米，而不一定是四米，詢問較窄的單車徑設計會否令工程較易進行；
- (16) 傾向接受與現有道路成一水平的設計，因為這樣便無需再重新興建行人路，亦建議考慮部分行人路的闊度由兩米減至1.5米；
- (17) 反對興建單車徑，因為當年政府提出這項工程前並沒有進行詳細勘探；
- (18) 單車屬環保交通工具，騎單車也是消閒的好方法。雖然成功興建單車徑是好事，但明白興建整條單車徑的困難，因此期望單車徑可與周邊環境融合，並在興建的過程中不會造成太大影響。如經過詳細研究後發現工程難度太高，又或對周邊環境的影響太大，認為可考慮不興建有關的單車徑分段；
- (19) 單車徑有不少分段會經過大型屋苑，特別是深井地段，希望可制訂妥善的規劃，令一些近民居的位置不會有太多人流聚集；以及
- (20) 居民希望可在單車徑增設康體設施或休憩用地，令這條單車徑除區外人士可享用外，當區及鄰近居民亦可受惠。

（按：李洪波議員於下午三時十七分到席。）

9. 土拓署總工程師回應如下：

- (1) 關於深井段單車徑的設計，以往出現較多爭議的是在深井數個屋苑，有關意見認為在碧堤半島及縉皇居旁邊海上架設單車橋會影響景觀，因此部分居民表示不接受該個設計方案。現時方案會沿着現有的海堤和海岸興建單車徑，佔地面積不大，除了單車徑會使用紅色的路面外，景觀與單車徑興建前後基本上沒有太大分別；
- (2) 這個單車徑項目涉及填海的工程部份將不會用作興建房屋；
- (3) 該署暫時未能提供詳細圖則、環境評估及造價等資料；
- (4) 在興建單車徑時，由於環境的限制，部分樹木會受影響；該署會在詳細設

計階段考慮綠化設計及補償，並於日後到區議會報告詳細設計；

- (5) 該署會盡量利用現有路面以闢設單車徑，並在施工期間，在路面作出妥善的臨時交通安排；
- (6) 同意單車橋的高度需盡可能配合現有青山公路的水平；
- (7) 《運輸策劃及設計手冊》中 3.5 米闊的單車徑為最低設計要求，然而該署須因應實際環境，在將來詳細設計時確保單車徑設計切合幹線路段的有關要求；
- (8) 行人路的設計需要考慮預計的行人流量，以提供相應闊度的行人道。但如有需要收窄部分行人路段並得到區議會和運輸署接受，該署會因應情況調整設計；
- (9) 以往的鑽探安排是因應初步設計的需要，日後進行詳細設計時，該署會安排更詳細的鑽探；
- (10) 該署會在設計上盡量顧及沿海居民的意見，包括希望盡量保留自然景觀及遠離民居；以及
- (11) 關於在單車徑增設康樂設施或休憩處的提議，現時已完成或施工中的單車徑路段均設有基本的設施，以供騎單車者使用。至於其他康樂或休憩設施可交由相關部門，如康樂及文化事務署（下稱“康文署”）作出安排。該署會留意在其他地區發展中如出現與單車徑工程相配合的安排，該署會在設計上盡量配合。

10. 奧雅納工程顧問董事回應如下：

- (1) 土拓署之前曾建議於深井市中心建單車徑，收到附近居民的反對意見。另外，該處部分行人路段設有巴士站，行人路闊約兩至三米，未必適合興建單車徑；
- (2) 依山而建的走線方案不可行，屯門公路旁的山很高，如要興建斜路，斜度可能超出限制；
- (3) 近水灣的大部分泳屋都在擬建的單車徑前面，不受影響。其中康文署的辦事處及一至兩間泳屋與單車徑位置重疊，土拓署正與康文署商討有關拆卸及重置安排；
- (4) 建議的單車徑在維港範圍內不涉及任何填海工程；
- (5) 汀九段的單車徑會在青山公路新路和舊路之間興建，不會影響附近房屋及沙灘；
- (6) 騎單車者可能需在汀九段自行推車，實際距離需待詳細設計完成後才能確定；
- (7) 考慮改建現有的青山公路新、舊路行人天橋的橋柱，以供單車徑通過。該處道路狹窄，設計上有困難，因此或需考慮使用 3.5 米闊的單車徑及 1 至 1.5 米闊的行人路設計；以及
- (8) 在雙仙灣設置單車橋橋墩會盡量減少對沙灘影響。

11. 主席、副主席、陳崇業議員、黃偉傑議員、鄭捷彬議員、譚凱邦議員及古揚邦議員的意見、提問及建議摘錄如下：

- (1) 自上一次進行關於單車徑工程的公眾諮詢至今，已過了很久，土拓署有需要重新進行諮詢，以了解居民最新的意見；
- (2) 認為現時由部門自行設計方案，未必為居民所接受，而且浪費時間，因此建議部門應先進行地區諮詢，收集意見，再考慮如何設計方案，並詢問該署會否再次進行地區諮詢，有關諮詢的安排為何，例如座談會、公眾諮詢會、以一戶一信形式向受影響居民收集意見等，以及該署會否約見當區的持份者，例如業主委員會及法團等簡介計劃；
- (3) 深井居民的意見主要關乎工程對環境的影響。工程顧問在介紹方案時提及填海，荃灣區議會曾於二零一二年詢問發展局會否於荃灣至深井任何地方填海，當時發展局表示沒有這方面的考慮。荃灣區議會多年來一直反對任何填海方案，不可能為了興建單車徑而同意填海。於區議會介紹計劃等同向公眾交待，對於工程顧問以相對輕佻的態度，討論填海和拆除建築物等問題，表示非常不滿；
- (4) 居民關注單車徑對交通配套的影響，以及對海灣、海堤、海岸和海灘的破壞程度；
- (5) 現時沒有單車徑，騎單車者會在馬路上騎單車，部分騎單車者不跟從交通燈號的指示，與行人發生衝突，對騎單車者和駕駛者都有危險，因此任何可改善目前情況的建議都值得實行；
- (6) 單車徑是消閒和健體設施，亦有助解決現時道路上騎單車者及駕駛者的矛盾，認為單車徑工程的問題在於定線及設計方面；
- (7) 土拓署是次提交的計劃不完整，部分地方不能興建單車徑，部門未能清楚交代情況，令委員難以提供具建設性的意見；
- (8) 深井主要是住宅區，並連接旅遊區，建議土拓署考慮把深井設計為休息站，騎單車者在深井推單車前進，經過深井後才繼續騎單車；
- (9) 在深井段單車徑工程方面，可考慮使用沿岸架設單車橋的方案，但該些單車橋應與碧堤半島及麗都花園的平台成一水平，令景觀不受影響。土拓署亦需考慮每逢颱風季節是否需要封閉單車橋，以免海浪於潮漲時可能會波及騎單車者。希望深井段的單車橋可於十年內落成；
- (10) 知悉土拓署設計深井段單車徑時曾考慮兩個方案，包括在青山公路興建高架橋及隧道。前者會令景觀受損，後者雖較難興建，但反對聲音會較少。此外，土拓署現時沒有提及隧道方案，詢問土拓署關於隧道方案的可行性；
- (11) 曾有市民建議，單車徑沿海邊連接機場核心計劃展覽中心外的馬路後依山而建，該處的馬路落斜路後會到達深井。如在該處沿水平行走應會到達深井東村，及後可穿過清快塘新村、深井新村、深井村及排棉角村，然後到達青龍頭。希望土拓署考慮這個方案；

- (12) 麗城花園的單車徑前期工程爭議不大，工程亦已經刊憲，詢問土拓署有關工程的時間表。原以為工程可於上屆區議會展開，但發現土拓署在介紹汀九段及深井段的單車徑工程時甚感困惑，希望土拓署周詳考慮工程計劃；
- (13) 認為土拓署應展開由海濱花園至麗城花園的單車徑前期工程；
- (14) 詢問土拓署為何不在會議前向委員提供相關資料，並認為部門只提供少量橫切面圖，未必能有效在社區傳遞資訊及進行諮詢。認為部門未有動力解決問題，對此表示失望；
- (15) 如部門就新方案進行諮詢，便需準備足夠的資料及橫切面圖。如只提供簡單的圖則，方案又欠缺新元素，相信效果不佳；
- (16) 如在麗都花園外圍興建單車徑，騎單車者於使用該單車徑時會發出聲浪，包括在單車上的揚聲器及騎單車者聊天的聲音，這可能會滋擾附近居民。建議土拓署考慮於該段單車徑加設小型隔音屏障，以減少對民居的滋擾，並考慮該段單車徑不設行人路，因為該些地方不應容許市民逗留；
- (17) 從部門的介紹中理解，如單車徑未能依青山公路興建，便需提供四米闊的單車徑及兩米闊的行人路。考慮到麗都花園可能面對的滋擾問題，詢問土拓署是否可收窄其附近的單車徑，例如只提供單車徑，不興建行人路，令騎單車者需要盡快通過，以免造成阻塞，從而減少滋擾問題；
- (18) 青山公路部分路段較高，公路下方因地勢較低，很少人會留意。如在這些地方鋪設單車徑，可減少對居民滋擾；
- (19) 明白汀九段單車徑工程的難度較大，並需砍伐部分樹木，土拓署可考慮在其他地方補種樹木，以及多加進行綠化工程；
- (20) 希望利用現有的地面空間建造單車徑，以減少對居住和生態環境的影響，但明白並非沿海所有地方都可以實行這個方案，並認為可考慮單車橋方案。由於實行海堤方案需於部分地方填海，加上居民很關心海洋的生態環境，因此反對填海，而且不希望為興建單車徑而減少海面的面積；
- (21) 認為土拓署及工程顧問不應再使用“填海”這個敏感詞語，理解土拓署的方案是把現有的海堤向外延展四至六米；
- (22) 認為把現有海堤向外延展四至六米，以及建設單車橋的橋墩均需填海。土拓署亦應考慮興建單車橋後對景觀的影響。數年前，居民擔心海上的單車橋會很高，因此當時有很多人反對。現時，不少居民反對海堤向外延展四米的方案，原因包括反對填海，並且擔心填海後會興建樓宇，認為部門需多加保證及解釋情況，以釋除公眾疑慮；
- (23) 認為市民明白“海堤向外延展四至六米”等同填海，改變字面上的說法無補於事；
- (24) 關於第二乙階段工程，海堤向外延展四至六米的方案其實是指填海，希望土拓署切勿為了單車徑工程而填海，否則便會反對工程；
- (25) 如要興建單車徑，應在陸上而非海上興建；
- (26) 市民於六年前的單車徑諮詢文件中曾看到在青山公路中間高約五米的單車

橋設計圖，印象深刻，現時提及單車徑總會聯想到高架單車橋；

- (27) 興建闊四米的單車橋十分勞師動眾，建議利用現有路面興建汀九段的單車徑，以節省資源。現時，很少人會使用靠近青山公路東行方向的行人路，而較多跑步者及其他運動人士會使用靠近青山公路西行方向的行人路，因此詢問土拓署如收窄靠近青山公路東行方向的行人路，並於部分單車徑路段採納 3.5 米闊度的設計，是否會有足夠空間建造單車徑；
- (28) 由於青山公路汀九段的行人不多，使用者主要是運動人士，建議容許提供部分路段予行人及騎單車者共用；
- (29) 現時，很少人會使用汀九段靠近青山公路東行方向的行人路，詢問土拓署如收窄靠近青山公路東行方向的行人路，例如把行人路的闊度減少兩米，把青山公路稍為移向山的方向，並於部分單車徑路段採納低於四米闊度的設計，是否會有足夠空間建造單車徑，另認為興建單車橋方案太複雜；
- (30) 原則上不反對第一和第二期的單車徑工程。支持單車運動，但如果一眾居民擔心的事情未能解決，則無法贊成方案；
- (31) 贊成單車徑前期工程，但對第一及第二階段的單車徑工程有保留，因為當初提出計劃時，並沒有進行詳細設計及勘探。工程部門以往在處理大部分工程時會先進行勘探，並在進行檢測後才提出工程。但單車徑工程是因行政長官意志而提出，而這項工程的難度實在太高；
- (32) 有關單車徑的討論已持續多年，過程中有很多爭論；
- (33) 很多國家在設計單車徑時會一併規劃道路及城市，但是次討論的單車徑工程是後來規劃的，這會令部分單車徑不美觀，例如第二乙階段工程中，單車徑的結構會由多條支柱加托架組成，外觀並不理想；
- (34) 知悉元朗至上水段的單車徑工程即使採納闊 3.5 米的單車徑和闊兩米的行人路，建造工程也十分困難。該段單車徑旁邊就是公路，令騎單車者在汽車的廢氣中騎單車。荃灣單車徑部分位置會出現相同情況。興建單車徑目前尚在計劃初段，認為仍有空間考慮是否興建有關單車徑；
- (35) 興建荃灣至屯門單車徑十分困難，得悉大埔至屯門單車徑是透過擴闊現有道路建設單車徑，方案較為簡單，認為應使用原有馬路設施簡單地把單車和汽車分隔；
- (36) 前期和第二階段的工程因人煙較少，工程較容易，詢問土拓署能否提早處理青龍頭至屯門的單車徑，單車徑中段工程則需要再作研究；
- (37) 單車徑最吸引之處是沿路的海岸線，可研究何處景觀優美，並把該些地方設計作休息處，例如於深井附近地點觀賞日落；
- (38) 交通的流動性十分重要，但汀九段單車徑因中途一個橋柱而需中斷，騎單車者需推車步行一段路，十分不便。如可加大該條天橋的橋跨結構，並使用桁架，則可移除有關橋柱，並認為應使用資源改善在這個位置的工程，令單車徑更加流暢；
- (39) 如使用太多高架橋，既不美觀，亦可能出現安全問題。詢問土拓署有否考

慮如使用單車橋，在橋上發生意外時可如何提供救援；

- (40) 希望盡快展開單車徑前期工程，以美化整個海旁沿岸及改善公共空間。區議會為了單車徑項目而保留了很多美化海濱的構想和資源，例如預留了地區小型工程撥款，多年來從未使用，因此詢問土拓署何時會提供前期工程的詳細設計，希望該設計除單車徑以外，亦考慮如何提升荃灣的海濱範圍；
- (41) 青山公路旁的山林，環境天然，而且長有原生樹木。如果單車徑走線需經過這座山，需要砍伐大量樹木，後果嚴重。如單車徑走線跨過深井村，便需要在屯門公路旁邊多建設一條橋，詢問土拓署會否使村民需要搬遷。希望土拓署在設計走線時多考慮方案對環境和居民的影響；以及
- (42) 自二零一零年的諮詢後，區議會並不了解部門就第一及第二階段工程的進展，詢問土拓署可否讓區議會參與關於技術層面的討論，以及詢問運輸署為何不派代表出席是次會議。

12. 土拓署總工程師回應如下：

- (1) 該署在設計方案時會考慮委員提出的意見及關注，不會貿然拆卸任何設施。如要拆卸設施，該署亦會與康文署商討按實際需要重置設施；
- (2) 關於填海的問題，該署會小心使用字眼，避免混淆，並重申填海只是希望提供空間建設單車徑。他同意最妥當的方案為使用現有路面的空間，但部分地方因環境限制需要在現有的海堤外進行工程；
- (3) 該署會在詳細設計時注意在麗都花園對出單車徑和行人路可能造成的噪音滋擾；
- (4) 在處理深井段單車徑的設計時，如需使用海堤方案，該署會顧及海浪及海平面等因素，作出考慮；
- (5) 如採用收窄靠近青山公路東行方向行人路以提供空間的建議，則需要遷移整條青山公路。青山公路使用日久，如未來需要重鋪路面，該署或會嘗試安排重建工程與興建單車徑互相配合；
- (6) 該署曾邀請工程顧問研究以往提出的隧道方案的可行性；
- (7) 該署會研究從機場核心計劃展覽中心往深井東村的走線方案是否合適；
- (8) 在處理這個項目時，有見一個已設有公路、基建和民居的環境，該署會盡力減低單車徑造成的影響，並會考慮景觀問題；
- (9) 如單車徑可在原有公路旁邊興建，騎單車者可於現有行人路上休息。如未能配合使用現有行人路，單車橋會包括闊四米的單車徑和闊兩米的行人路，如在橋上發生緊急事故，設計上須容許緊急車輛於單車橋上行駛；以及
- (10) 該署會適時諮詢居民的意見，可能需聯絡議員提供協助。該署正在為前期工程準備詳細設計，並會盡量爭取資源盡快推展，但暫時仍未有確實日期。第一及第二階段的工程則未有具體的推展時間，因為多項細節尚待確定。

13. 奧雅納工程顧問董事回應如下：

- (1) 該公司曾研究數個隧道方案，包括在機場核心計劃展覽中心下方建設隧道，但有關方案造價較高，因此並不合適。該公司亦曾研究於深井段單車徑加設隧道，但該處有兩條相隔 280 米的明渠，隧道需要於明渠下方穿過，深度達 4 至 5 米，加上隧道的斜路斜度限制，兩端的連接斜路很長，難以配合附近環境；
- (2) 如單車徑可在原有公路旁邊興建，如有緊急事故，緊急車輛會沿青山公路行車至有關位置。但如果單車橋與青山公路未能連接，該單車橋的設計須能承受救護車等的重量。

14. 奧雅納工程顧問助理董事回應如下：

- (1) 最理想的方案是在現有行人路及馬路的空間興建單車徑，但大部分現有行人路及馬路都很狹窄，不太可能闢設闊四米的單車徑。青山公路旁的斜坡陡峭，而且有大量樹木，開挖斜坡興建單車徑有困難；
- (2) 根據運輸署的指引，如單車徑旁邊設有牆身或任何障礙物，便需加設半米闊的緩衝區，以保障騎單車者安全。如單車徑未能沿現有的行人路旁興建，便需在單車徑旁加上行人路，讓騎單車者可以在途中休息；
- (3) 沿青山公路有很多加筋擋土牆，這些牆需要經常檢查，因此需預留空間以供檢查之用。從工程的角度來說，“填海”指任何為將海床或前濱形成為土地而進行或擬進行的工程。因此在海上建造橋面也涉及“填海”。以及
- (4) 現單車徑走線已考慮多方面因素，盡量減低工程造成的影響。

15. 主席的意見、提問及建議摘錄如下：

- (1) 委員基本上支持前期工程；
- (2) 第一及第二階段工程有很多未明朗的地方，部門於會議上卻提供大量資料，委員未必能完全了解有相關內容，未能即時給予肯定的意見；
- (3) 在草擬單車徑工程方案的過程，以及與運輸署的討論，區議會均沒有被邀請參與。議員不知道工程計劃的細節如何制定，因此在部門介紹計劃時，委員只能提供很外行的意見；
- (4) 建議土拓署、運輸署及工程顧問向委員會提交單車徑工程季度報告，以匯報計劃的進展；
- (5) 重申單車徑計劃不能涉及填海；
- (6) 要求土拓署重新進行諮詢。以往的公眾諮詢會可能較為單向，部門在介紹計劃後詢問大眾意見，現時的諮詢則較多採雙向的溝通，希望部門與居民之間多加討論。她建議土拓署可參考外地的諮詢方法，例如於紐約興建“高架公園”時採用的公眾諮詢方法。她相信現時市民希望多加參與，而荃灣西區的居民學識相對較高，有很多專業人士，希望土拓署能多舉行公眾參與程度較高的諮詢；以及

- (7) 詢問土拓署是否已訂立標準，以決定在甚麼情況下會繼續推行計劃，在甚麼情況下會放棄計劃，還是只會不斷進行研究。工程項目使用公帑，因此應清晰界定是否值得動用一大筆金錢以推行這個項目。

16. 土拓署總工程師表示，該署早前曾就不同的方案向部分議員介紹，藉着沿海事務委員會成立，希望向委員略為介紹技術上可行的初步方案，以及經諮詢的細節。該署會整理各委員的意見，並適時安排諮詢以了解地區的關注。如方案會影響現有道路網絡及其配置，又或工程未能符合一般設計標準，該署亦需與相關部門商討後，才可進行諮詢及向區議會匯報。

17. 主席表示，由於委員關注這項工程，因此決定把有關項目列入續議事項處理，希望土拓署於委員會下一次會議上提供更多資料。

V 第 4 項議程：要求興建麗城至荃灣西鐵站有蓋行人走廊
(沿海第14/16-17號文件，由林琳議員提交)

18. 主席歡迎特別出席是次會議的政府部門代表，包括：

- (1) 規劃署高級城市規劃師／荃灣鄭弘毅先生(下稱“高級規劃師”)；
- (2) 規劃署城市規劃師／荃灣 2 張浩榮先生；以及
- (3) 康文署荃灣區副康樂事務經理 1 鍾德有先生(下稱“副康樂事務經理”)。

此外，土拓署及運輸署已於會議前就有關事宜提交覆函，請各委員參閱。

19. 主席表示，由於有關議程由她提出，請副主席代為主持會議。

20. 林琳議員介紹文件。

21. 規劃署高級規劃師表示，規劃署一向重視海濱的規劃，有關議員於文件中提及的地方屬休憩用地，原本預留予康文署興建公園，部分位置亦需預留作興建單車徑，而行人走廊由運輸署負責，規劃署對議員的有關提議持開放態度。他留意到運輸署在提交的覆函中表示，運輸署會於十一月七日的交通及運輸委員會會議上討論相關的議程。

22. 康文署副康樂事務經理表示，該署只負責麗城花園至荃灣西鐵站海旁位置植物保養的工作，對於其他部門建議加設有蓋行人通道的工程並無意見。

23. 黃偉傑議員及副主席的意見、提問及建議摘錄如下：

- (1) 支持文件中的建議，附近居民期望有蓋行人走廊可改善荃灣海旁；
- (2) 曾向運輸署提出興建行人走廊的要求，但該行人走廊長約 800 米，在現有政策下較難落實興建。另外，由於行人現時在該處行走會遭日曬雨淋，因此進行人流評估並不實際；

- (3) 越來越多商業大廈在柴灣角工廈區落成，在繁忙時間很多人使用該路段，因此有實際需要推行這個項目；
- (4) 運輸署在提交的覆函中表示，施政報告中提出這個項目，值得期待。運輸署曾表示使用現有資源 3,000 萬元，便可興建 200 米長的行人走廊，即平均每 15 萬元可建造一米長的行人走廊，為此建議於十一月七日的交通及運輸委員會會議上再行討論；以及
- (5) 希望可為荃灣西提供優美的步行環境，也明白是次提出的有蓋行人走廊項目佔用較長位置。得悉康文署負責樹木的保養，詢問康文署於該處有否空間種植更多樹木，可提升步行環境至更佳水平。

24. 康文署副康樂事務經理表示，根據規劃署二零一五至二零二四年的人口分布推算，現時荃灣區人口數目約為 308 000 人。根據《香港規劃標準與準則》，荃灣區應提供約 68 公頃公眾休憩用地，而現時荃灣區約有 86 公頃公眾休憩用地，已符合《香港規劃標準與準則》的建議。該署未有計劃在荃灣區增設公眾休憩設施，但仍會密切留意荃灣區的發展並諮詢區議會的意見，並根據為區內提供各種康樂體育設施的先後緩急次序，為優先進行的工程展開籌備工作。

25. 規劃署高級規劃師表示，路政署正在研究連接柴灣角至荃灣西站的行人天橋。改善行人步行環境需由相關部門推行，該署備悉有關意見。

VI 第 5 項議程：委員會轄下各工作小組的工作進展報告

(A) 沿海形象推廣工作小組

26. 主席表示，“香港荃灣海濱活動推廣冊”預計於十二月完成印製及派發。

(B) 沿海設施管理工作小組

27. 副主席表示，小組於本年度與地區團體合辦的“荃灣海濱空間營造計劃”會於十一月至十二月期間舉行。

（按：譚凱邦議員於下午五時四十二分退席。）

VII 第 6 項議程：其他事項

28. 主席詢問海事處為何藍巴勒海峽一帶的垃圾於六月至九月特別多，而荃灣一帶於九月的海上漂浮垃圾較八月的下跌不少。

29. 海事處牌照及關務組海事主任／牌照及關務 2 表示，由於六月至九月是雨季，雨水可能會把垃圾沖入海中，以致海上漂浮垃圾增加，而一月至四月是旱季，雨量較少，因此海上漂浮垃圾亦相應較少。他會就有關問題於會議後提交書面回覆。

(會後按：海事處已於會議後提交有關海上漂浮垃圾的書面回覆，並已轉交委員參閱。)

30. 委員知悉以下資料文件的內容：

- (1) 海事處在荃灣區收集的海上漂浮垃圾數量
(沿海第 15/16-17 號文件，由海事處提交)；
- (2) 於荃灣進行的宣傳活動及反棄置垃圾落海執法行動
(沿海第 16/16-17 號文件，由海事處提交)；以及
- (3) 沿海事務委員會截至二零一六年十月二十日止的撥款財政報告
(沿海第 17/16-17 號文件)。

VIII 會議結束

31. 主席提醒委員，下次會議日期為二零一七年一月四日，而討論文件的截止遞交日期為二零一六年十二月十五日。

32. 議事完畢，會議於下午五時三分結束。

荃灣區議會秘書處

二零一六年十二月九日