

南區區議會屬下
港鐵南港島線計劃發展專責委員會
第四次會議記錄

日期：2008年9月12日

時間：下午2時

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹先生 (主席)
馬月霞女士 BBS, MH (南區區議會主席)
歐立成先生
柴文瀚先生
陳富明先生
陳理誠太平紳士
陳岳鵬先生
陳李佩英女士
張錫容女士
張少強先生
馮煒光先生
馮仕耕先生
林啓暉先生 MH
林玉珍女士
梁皓鈞先生
麥謝巧玲女士
麥志仁先生
徐遠華先生
黃志毅先生
黃靈新先生
許湧鐘 BBS 太平紳士
羅錦洪先生
卜坤乾先生

2. 主席表示，上述記錄摘要初稿已於早前傳真予各委員參閱。秘書處在會前沒有收到修訂建議。

3. 會議記錄摘要獲得通過。

**議程二： 南港島線的最新進展（包括第二階段公眾諮詢的安排、走線及建造方法、工地位置等）
（專責委員會文件 5/2008 號）**

4. 主席歡迎下列運輸及房屋局和港鐵公司的代表出席會議：

- (a) 運輸及房屋局助理秘書長（運輸）7D 何國輝先生
- (b) 路政署鐵路拓展處高級工程師 吳維篤先生；
- (c) 港鐵公司項目統籌經理 鄧伯洪先生；
- (d) 港鐵公司設計經理（南港島線）梁民發先生；以及
- (e) 港鐵公司公共關係經理（工程項目及物業）黃招蓉女士。

5. 主席同時歡迎旁聽是次會議的地區及居民組織的代表，包括漁安苑、深灣軒及聖保羅男女中學附屬小學等。

6. 主席表示，港鐵公司（下稱港鐵）代表會逐一介紹南港島線（東段）經過首輪公眾諮詢後南港島線（東段）的走線及建造方法的最新建議、車站出入口安排、工地位置及第二階段公眾諮詢安排等。

7. 鄧伯洪先生以投影片介紹南港島線（東段）的最新進展，詳情載於簡報表（見附件）。重點摘錄如下：

- (a) 假如以深層隧道形式建造南港島線（東段），須鑽挖岩石層開鑿隧道，海洋公園站將會設於地底下 60 米，未能符合消防逃生的安全要求；
- (b) 假如以淺層隧道形式建造南港島線（東段），預計須面對以下的困難：
 - (i) 由於要進行黃竹坑車廠土地平整工程，南港島線（東段）須延遲最少三年方可落成啓用；

- (ii) 進行工程期間須收窄香港仔海峽的航道約三年；
 - (iii) 香港仔避風塘兩岸須興建通風大樓及防洪閘，並且須清拆部分船廠；
 - (iv) 須臨時佔用部分警察訓練學校；
 - (v) 海洋公園和黃竹坑兩個車站變為地下車站，不便乘客使用；
- (c) 港鐵建議由黃竹坑至利東一段鐵路採用架空路段的形式，新建議安排如下：
- (i) 利東站—漁安苑出入口：新方案建議把深灣軒至漁安苑一段改為地下隧道，經鴨脷洲徑地底進入漁安苑地底範圍。原建議在漁安苑內的出入口遷往利東邨東平樓附近，方便利東邨及漁安苑的居民使用；
 - (ii) 利東站—東昇樓出入口：以行人天橋連接該出入口及現時利東邨行人天橋系統，並以升降機接載乘客來往車站大堂及行人天橋；
 - (iii) 利東站—鴨脷洲大街出入口：原建議該出入口設於洪聖街，新建議的出入口設於華庭街附近的休憩公園，更接近鴨脷洲大街的中心位置。居民可以任擇一個出入口；
 - (iv) 海怡站—原建議在海怡路設置車站及兩個出入口（即「出入口 1」及「出入口 2」），但因選址地下有多條主要高壓電纜，必須先將電纜改道才能興建車站，而令海怡站將要延遲最少三年啓用。因此，新方案建議改於怡南路設地下車站，並以行人天橋接駁鴨脷洲邨。此方案須永久佔用怡南路其中一條行車線。三個出入口分別位於海怡東街市（即「出入口 3」）、海怡半島第 19 座（即「出入口 4」）及第 33A 座附近（即「出入口 5」）；
 - (v) 香港仔海峽的架空路段：建議在鴨脷洲大橋旁邊興建一條鐵路橋，大橋可採用不同的設計概念，例如可盡量配合現時鴨脷洲大橋的外觀或建造一條全新地標式大橋；
 - (vi) 黃竹坑站：新方案只作出輕微修改，建議用有蓋行人天橋連接車站和深灣一帶；另擬於車站下面設公共交通交匯處；
 - (vii) 海洋公園站：建議設置三個出入口，其中一個出入口與海洋公園入口直接相連，另外兩個出入口則可方便附近一帶包括壽臣山的居民使用；車站附近將設泊車轉乘設施；

- (viii) 南風段：新方案建議鐵路隧道口設於聖保羅男女中學附屬小學旁的空地；以及
- (ix) 工地位置：除了南港島線（東段）各車站及黃竹坑車廠位置外，工程亦須在區內設置工地，作為辦事處及存放機械和物料之用。

（麥謝巧玲女士、黃志毅先生和卜坤乾先生於下午 2 時 09 分進入會場，而陳岳鵬先生和林啓暉先生 MH 於下午 2 時 11 分進入會場。另外，陳富明先生、陳李佩英女士、許湧鐘 BBS 太平紳士分別於下午 2 時 19 分、2 時 25 分及 2 時 31 分進入會場。）

8. 主席請各委員就港鐵的修訂建議發表意見。

海怡車站

9. 主席、林啓暉先生 MH、馮煒光先生、林玉珍女士、羅錦洪先生及許湧鐘 BBS 太平紳士等六位委員就海怡車站的出入口排及設計提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員認為，大部分區內居民都希望南港島線（東段）能盡快落成啓用，並反對因按方案一興建海怡車站而延遲三年落成；
- (b) 部分委員指出，方案二中近海怡半島第 19 座的出入口（下稱「出入口 4」）和近海怡巴士總站的出入口（下稱「出入口 5」），均位於屬私家路的海怡路，並指出於該地點興建出入口將涉及業權問題，會引起較大爭議，希望港鐵深入研究；
- (c) 部分委員詢問，「出入口 4」將會以扶手電梯的形式接駁車站及地面，或是要額外搭建一座小型建築物作為出入口。此外，他們詢問港鐵將會採取甚麼措施以減低施工期間對鄰近居民的滋擾；
- (d) 部分委員憂慮，方案二中近海怡東街市（下稱「出入口 3」）須要封閉怡南路近海怡寶血小學的其中一條行車線，並詢問港鐵將如何疏導該路段交通；
- (e) 有委員批評港鐵於首輪地區諮詢時，未有提供有關海怡車站的數據及資料，令居民未能掌握有關資訊，有誤導之嫌。該委員要求港鐵盡快提供更多數據資料供居民參考；
- (f) 有關車站方案一，有委員質疑港鐵如何計算採納此方案須延遲三年方能落成海怡車站，到底是基於行政理由還是工程上的實際需要，

以作推斷；

- (g) 有委員認為「出入口 3」能服務海怡半島及鴨脷洲邨的居民；
- (h) 有委員建議港鐵考慮在近海怡半島第 19 座的怡南路（即近的士上落客處）設置車站出入口。由於該處不屬私家路，於該處設置車站出入口可避免因收地以引起的業權糾紛問題；
- (i) 有委員認為，「出入口 4」能方便海怡半島第一期至第三期居民，居民無須橫過馬路便能出入車站。委員亦憂慮，海怡半島第三期會因鄰近車站出入口及路經該處的人流增多而變得複雜；
- (j) 有委員建議，於海怡西廣場舉行的公眾諮詢會前，邀請港鐵代表出席於 2008 年 9 月 17 日舉行的海怡半島業主委員會（下稱海怡業委會）會議，向居民講解新方案的內容及作出討論；
- (k) 有委員希望港鐵能夠以不影響工程時間表為前提，並兼顧其他南區居民的意見，例如深灣軒和黃竹坑等居民的訴求，盡快落實興建南港島線（東段）；
- (l) 有委員關注以行人天橋接駁「出入口 3」和鴨脷洲邨的可行性。該委員詢問行人天橋的高度會否令附近樓宇部分低層單位居民的私隱受影響，並促請港鐵盡早向居民諮詢有關行人天橋的設計；以及
- (m) 有委員詢問，以正常速度由車站月台步行至「出入口 3」需時多久。

10. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 基於遷移地下超高壓電纜的技術性困難，若按方案一興建海怡車站最少需延遲 39 個月。遷移工程須由港燈公司進行，當中包括遷移高規格及以充油作保護的超高壓電纜；並必須要選擇合適的時間才能遷移電纜，例如非耗電高峰期。同時，據了解，單是訂購電纜需時已近一年。再者，要遷移電纜到其他合適位置將會是另一大挑戰。假設將之遷往鴨脷洲橋道，在進行土木工程時亦須封閉半段鴨脷洲橋道。因此，根本無法將工程時間縮短；
- (b) 感謝委員的邀請，希望藉此機會向海怡業委會作詳細介紹；
- (c) 港鐵將會就將怡南路由雙線行車變為單線行車的事宜作進一步諮詢；
- (d) 至於在「出入口 3」附近興建行人天橋，港鐵會於設計上作出特別考慮，例如採用磨砂玻璃覆蓋行人天橋等，盡量避免對周邊低層住戶造成影響；

- (e) 港鐵會小心處理收地的問題；
- (f) 港鐵在設計車站出入口時，會利用結構較為輕型的設計（例如採用金屬、玻璃等物料），以增強現代感，而設計亦會配合周邊的環境，例如中環站和尖沙咀站的出入口，設計較為新穎。待詳細設計落實後，港鐵會再向專責委員會作詳細介紹；以及
- (g) 港鐵進行明挖工程時將會利用行車夾板，維持交通暢順及阻隔噪音和泥塵，以符合環境影響評估（下稱「環評」）的要求，減低工程對市民的滋擾。

利東車站

11. 張少強先生、黃志毅先生、張錫容女士及陳岳鵬先生等四位委員就利東車站的出入口安排及設計提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 部分委員表示，倘若除高架橋外真的別無其他可行的興建方法，詢問港鐵會採取哪些措施減低高架橋對深灣軒或沿線居民的滋擾。有委員要求港鐵提供實質數據，以證明需要採用高架橋的原因；
- (b) 部分委員擔心，港鐵計劃在利東站東昇樓的出入口設置行人天橋接駁現時通往利東邨商場的天橋，會影響附近低層住戶的景觀和空氣流通。他們要求港鐵考慮以其他方法，例如以行人隧道接駁的可行性。有委員憂慮，行人天橋將會佔用利東邨現有的道路和影響鄰近環境的景觀；
- (c) 部分委員詢問，於新的設計方案中，漁安苑路面與地底車站的距離加深了多少米；
- (d) 有委員建議，把漁安苑出入口方案二的「出入口 5」移至利東邨道（近東平樓），方便深灣軒的居民；
- (e) 有委員詢問，港鐵會否考慮把東昇樓的車站出入口遷移至利東邨商場側的士站或利東邨巴士總站旁的山邊，方便利東邨居民和有助減低對東昇樓居民的影響；
- (f) 有委員質疑港鐵提出的修訂方案是否已經過深思熟慮，並擔心日後再遇到新困難時，又作出重大修改；
- (g) 有委員詢問港鐵如何計算出工程須延期三年；
- (h) 有委員詢問新設計方案中利東站的深度，並擔心於繁忙時間會增加乘客上落車站的時間；

- (i) 有委員指出，利東邨有獨立的業主立案法團，因此要求港鐵就新設計方案與利東邨業主委員會溝通；
- (j) 有委員指出，南區南分區委員會代表鴨脷洲十萬人口的利益，委員包括不少社區領袖。該委員要求港鐵派員出席南分區委員會於 2008 年 9 月底的會議，作介紹和諮詢；
- (k) 有委員詢問，第二輪公眾諮詢是否最後一次諮詢，是否之後便要落實所有方案；
- (l) 有委員表示，漁安苑居民不希望走線經漁安苑地底。此外，該委員詢問，現建議的走線會否影響漁安苑的地基、經過的範圍以及業權問題等；
- (m) 有委員詢問有關漁安苑車站出入口方案二的確實位置，是否位於霞安閣對面的山坡；
- (n) 有委員詢問，港鐵為何要把鴨脷洲大街的車站出入口位置，由洪聖街改為鴨脷洲大街的臨時休憩處，並詢問此改動對出入口與利東站之間的行人隧道的斜度有何影響；
- (o) 有關利東站鴨脷洲大街出入口的方案二，有委員詢問港鐵會以哪種方法接駁華庭街出入口至利東邨站；以及
- (p) 有委員要求，港鐵在原定的巡迴展覽中抽調一至兩天時間，於 10 月 6 日的公眾諮詢會前，在漁安苑範圍內加設巡迴展覽。

12. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 須因應地區的實際環境以決定在路面或地底興建鐵路。一般而言，假如路面有障礙物，可透過興建架空橋避開或跨越路面的障礙物，在決定興建隧道或架空橋，主要是因應當區的實際地理環境；
- (b) 港鐵有責任興建符合香港現行有關噪音管制條例的鐵路系統。由於香港人煙稠密，因此，有關噪音的管制標準甚為嚴格。港鐵在進行設計走線時，會盡量避免影響敏感的噪音受體。此外，新款列車的性能得到改良，以馬鐵及西鐵為例，路軌和月台均採用吸音物料興建，並設有以橡膠造的路軌墊，這些設施均能有效減低噪音。港鐵亦可利用隔音屏障或隔音罩把個別鐵路路段覆蓋，以減低對噪音敏感受體的滋擾；
- (c) 港鐵理解有市民擔心高架橋會破壞樓宇景觀，而工程對景觀的影響亦是環評的其中一個項目。港鐵在著手設計架空橋時，會盡量配合

現時鴨脷洲大橋的外觀，令鐵路橋段與現有社區設施相融。另外，亦可考慮建造一座地標式大橋，港鐵希望透過諮詢收集更多居民的意見；

- (d) 港鐵建議在東平樓增設出入口，以服務利東邨及漁安苑的居民；而在東昇樓設行人天橋，是希望能夠發揮分流的作用，讓乘客全天候都可使用現有的天橋系統；
- (e) 港鐵在進行走線設計時，同步進行諮詢工作。這種諮詢方法的弱點是進行初步設計時，部分建議方案的可行性仍在研究階段，最終不一定可行；但好處是在優化設計的過程中，可以不斷作出修改，以配合居民的需要。倘若待設計已到成熟階段才進行諮詢，雖然能掌握較確切的資料，但設計的可改動空間不大。港鐵在過去七個月進行了接近一百次地質勘察，設計現已相當成熟。加上第一輪諮詢收集到的意見，對居民的看法亦有所瞭解。因此港鐵對現時提出的新方案有信心。若非大幅度改動設計，現階段仍有作出修改的空間；
- (f) 關於漁安苑距離地底鐵路的深度，原建議方案提及的 3 米是指由漁安苑路面至地底鐵路隧道頂端的距離，並以明挖方式建造。經修改後，估計深度大約是 12 米，而距離地面最近的深度大約有 15 米（大概相等於 5 層樓高）。根據地質勘察所得的資料，漁安苑的石層相當堅固，即使在該處地底建造隧道，相信對樓宇結構亦沒有影響。而當車站出入口落成後，雖屬隧道保護區，但居民無需過份擔心，因為根據實際的行政安排，除了認可人士根據相關條例進入隧道保護區須事先諮詢港鐵外，其餘日常運作基本上是各自為政；
- (g) 港鐵再次表明走線途經漁安苑確實無可避免，否則無法服務當區的主要社群，而具體和詳細原因已於上一次諮詢時清楚說明；
- (h) 港鐵樂意接受邀請，與相關的地區組織會面；
- (i) 雖然利東站加深了約 10 多米，但這個深度可以接受。他指出，利東站的安排與西港島線部分車站的情況相近。利東站位置雖然深入地底，但另一邊卻接近鴨脷洲大街的水平，所以能解決消防逃生的問題。倘若利東站沒有鴨脷洲大街的出口，由於消防逃生不能單靠升降機，方案則未必可行。對上班的乘客而言，以專門為西港島線及南港島線設計的升降機速度計算，雖然車站加深了 10 多米，但上落地面的時間只比平常多出大約 3 至 4 秒，分別不大；
- (j) 同意於會議後補充有關出入口與車站大堂深度距離的資料；
- (k) 按照原定計劃只有兩輪公眾諮詢。倘若有些較具爭議性的問題無法

解決，港鐵仍會於兩輪公眾諮詢後安排洽談。為免工程無了期地拖延，港鐵希望經過兩輪諮詢後能普遍取得共識，以便按既定的時間表進行刊憲工作。港鐵會盡量滿足居民的意見；如果有些建議並不可行，亦會向公眾解釋，目標是能盡早提交方案讓局方作出審批；

- (l) 第二階段諮詢後如再有新方案，港鐵將交給政府審批前會向區議會匯報及介紹；
- (m) 漁安苑出入口是位於霞安閣斜坡及東平樓之間，選擇此地點作為車站出入口是希望能盡量服務最多的居民，讓更多人受惠；而華庭街和洪聖街兩個出入口對連接車站與出入口的通道的斜度沒有太大影響，通道設計會盡量接近鴨脷洲大街的水平；
- (n) 關於在漁安苑加設巡迴展覽的要求，港鐵會盡量作出配合；
- (o) 選擇隧道或架空的形式需要考慮能否克服工程上的主要困難及時間性問題；淺層隧道方案需要額外延遲三年的原因是，為使車廠的水平隨著隧道而下降，車廠最少要下降 14 米，以一個七公頃的地盤來計算，單是打鑿及運走泥石所需的額外時間，樂觀估計最少亦需要三年；
- (p) 隧道在漁安苑地底下經過，會影響漁安苑業主的業權。私有土地不單指地面，也包括地底。港鐵須要依照法定程序，先收回土地的業權，才能進行工程；以及
- (q) 港鐵已收到不少建議，要求在利東商場旁邊的士站、巴士站或在商場內設置出入口，但首先要考慮選址的可行性。以海怡站為例，由於車站的出入口佔地大，而且需要於站內設置升降機，所以進行工程時需要佔用較大的工作空間。如要在現有的商場內設站，相信要遷拆了商場才能做到；如要在巴士站設出入口，亦需要封閉現時的巴士站。港鐵考慮到興建鐵路時需要佔用利東區現時僅有的設施，認為有關建議難以付諸實行。此外，車站設計的基本原則會盡量設於屋苑中心位置，希望乘客能最快及最短距離到達車站。

黃竹坑站

13. 徐遠華先生、柴文瀚先生、馮煒光先生及麥謝巧玲女士等四位委員就黃竹坑車站及出入口安排提出意見及問題，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員對港鐵最終決定採用高架橋興建此路段表示失望，認為港鐵忽略了高架橋對整個南區景觀所造成的破壞和影響；

- (b) 部分委員認為港鐵不應因採用隧道形式興建可能付造價成本上升，而忽視南區整體的長遠利益，並要求港鐵提供有關隧道方案所需的額外資金數據資料；
- (c) 有委員批評新方案中有關黃竹坑段只有輕微改動，建議的車站出入口位置仍然不便黃竹坑及深灣一帶的居民；
- (d) 有委員擔心高架橋方案對東華三院賽馬會康復中心的影響，並詢問港鐵會否採用其他隔音物料興建該路段或在路段上興建隔音屏障；
- (e) 有委員關注高架橋對逸港居居民的影響，並指出除南港島線（東段）外，日後發展南港島線（西段）時，亦有機會採用高架橋形式。長遠而言，逸港居有機會被兩條高架鐵路橋包圍，噪音及污染問題將會更加嚴重。該委員促請港鐵妥善處理相關的規劃；
- (f) 由於黃竹坑車站距離主要民居甚遠，有委員建議港鐵考慮設置智能行人系統，方便乘客；
- (g) 有委員表示，公眾沒有資源以獨立評估港鐵提供的方案，因此只能信賴港鐵的專業判斷，該委員希望港鐵能審慎研究每個方案；
- (h) 有委員指出，當南港島線（東段）通車時，黃竹坑車站上蓋的物業發展仍未完成，因此查詢與車站相關的行人天橋網絡系統將於何時建成；
- (i) 有委員關注黃竹坑邨快將清拆，然後港鐵會展開鐵路工程及物業發展，由於施工期長達十年，該委員請港鐵備悉相關工程對附近居民的影響；以及
- (j) 有委員指出，近年有不少事件，例如：天星碼頭、皇后碼頭、灣仔街市等市區重建項目，在最初諮詢時普遍意見都認為可行，但後來卻有不少專家和民間團體提出各種理據表示不可行，最終令方案暫停或擱置。該委員希望港鐵認真審視居民的意見，以免最後在南區出現大規模抗爭行動，拖慢工程進度。

14. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 南港島線（東段）是由港鐵和相關政府部門（如運輸及房屋局、路政署等）一同發展和規劃，務求令整項工程符合相關法例的要求。他歡迎公眾以專業角度提出意見；
- (b) 公眾普遍誤以為，隧道相對高架橋所產生的噪音及對景觀的破壞較少。他強調，其實興建地底隧道比高架橋所耗費的資源更多，而且工程會產生大量泥石，不符合環保的理念。考慮到建造隧道的困

難，因此認為架空路段的方案會較為可取；

- (c) 在進行詳細設計時，會考慮鐵路沿線機構所關注的噪音問題，例如東華三院賽馬會復康中心及聖神修院等；
- (d) 因應深灣區居民的訴求及配合興建車廠的需要，港鐵建議興建一條有蓋行人通道連接黃竹坑站及深灣一帶。另外，因應黃竹坑的地形，建議以行人天橋連接駁車站及附近工業區的物業，方便乘客；
- (e) 港鐵表示難以估計興建隧道較興建架空路段需要多少額外成本，而且隧道方案是否可行亦須進一步研究。例如：興建淺層隧道須搬遷香港警察學校，即使警方願意配合，亦要面對重置警校設施等問題；
- (f) 是項工程相關的環評工作已經展開，但須與鐵路設計同步進行，預計會至刊憲後才會完成有關報告；
- (g) 雖然部分居民認為高架橋是不可接受的，但其實架空橋與鄰近設施並無衝突。他以逸港居為例，雖然屋苑旁有鴨脷洲大橋，但對該屋苑居民的影響不大；以及
- (h) 淺層隧道方案並非完全不可行，但由於方案受到很多限制，港鐵需要克服不少困難和障礙，包括業權和收地問題、改變航道及延遲鐵路的落成啓用的時間等，令方案的可行性存疑。

南風段及海洋公園站

15. 主席、馮仕耕先生及馬月霞女士 BBS, MH 等三位委員就南風段、海洋公園車站及出入口的設計提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示，壽臣山的居民希望港鐵採用淺層隧道方案，對港鐵堅持採用高架橋的建議感到失望；
- (b) 有委員查詢，途經南風徑及新圍村一帶是否由隧道形式興建改為架空路段；
- (c) 有委員查詢，港鐵是否打算在香港仔隧道旁興建另一隧道；
- (d) 有委員指出，南風徑非常狹窄，因此擔心日後在進行鐵路工程時，會影響該路段的交通；
- (e) 有委員建議於海洋公園站附近建造行人接駁設施，方便壽臣山及新圍村一帶的居民；以及
- (f) 有委員建議興建一條行人天橋接駁海洋公園站及黃竹坑道，方便居民出入。

16. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 方案一建議南風段全段以架空橋形式興建；而方案二則建議以隧道及架空橋混合形式行經南風段；
- (b) 他建議在南風道山下挖掘一條約 4 公里長的隧道。由於需要一幅較大的工地以存放工程器械及泥石等，並考慮到該處一帶的土質問題及配合實際施工安排，港鐵認為方案二比方案一更加理想；
- (c) 南風徑曾進行路面擴闊工程，因此，他相信在該處進行工程對交通不會有太大影響；以及
- (d) 由於黃竹坑道（近香港仔隧道收費廣場）一段沒有足夠位置進行明挖隧道工程，而且工程涉及封路和其他交通改道安排，因此明挖隧道的方式並不可行。

建議工地位置

17. 麥謝巧玲女士、徐遠華先生、柴文瀚先生、張錫容女士、陳理誠太平紳士及梁皓鈞先生等六位委員就建議工地位置提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員詢問，港鐵是否擬在華薄區四號幹線預留地設置工地；
- (b) 有委員指出，現時已有不少重型車輛行經田灣海旁道。倘若在該處設置工地，將會引致更嚴重的交通擠塞問題；
- (c) 有委員詢問，假如在華薄區四號幹線預留地設置工地，預計每日有多少輛泥頭車須行經田灣海旁道運走泥石；
- (d) 有委員關注，在逸港居附近興建橋躉對香港仔網球及壁球中心的影響；
- (e) 有委員詢問，建議在鴨脷洲大橋橋底設置工地的確實位置；
- (f) 有委員憂慮，港鐵在南風徑一帶進行工程會對附近交通造成嚴重影響，因此建議港鐵在南風道設臨時工地出口；以及
- (g) 有委員擔心，工程會對整個南區的交通，特別是華貴邨一帶造成影響。該委員建議港鐵在鴨脷洲大橋橋底或其他位置設臨時設施，用躉船把泥石運走，以減少沙石、灰塵對居民的影響及避免泥頭車阻塞交通。

18. 鄧伯洪先生及梁民發先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵建議在田灣海旁道混凝土廠旁興建躉船碼頭以運送泥石，避免泥頭車行經香港仔隧道，以減輕陸路交通的負荷；
- (b) 根據現時的構思，在逸港居附近建橋躉不會對香港仔網球及壁球中心造成影響；
- (c) 鴨脷洲大橋橋底的工地位置是指位於深灣軒附近現時水務署的工地；
- (d) 預計高峰期每小時大約有 30 至 40 輛泥頭車進出工地。港鐵明白工程期間無可避免會對鄰近地區造成滋擾，但會採取一切可行措施以減低對附近居民的影響；以及
- (e) 港鐵明白鴨脷洲大橋、香港仔隧道及薄扶林道是南區的主要交通幹道，會盡量避免使用陸路運送工程產生的泥石，以減輕工程對南區造成的交通影響。港鐵現正積極尋找合適的位置作為躉船泊位和工地位置。

其他建議

19. 陳李佩英女士查詢南港島線（東段）會否增設跑馬地站以及加設跑馬地站能否改善香港仔至灣仔一段的交通擠塞問題。

20. 何國輝先生表示，局方現正審閱港鐵提交的方案，經考慮各項因素後才能決定是否增設跑馬地站。

21. 鄧伯洪先生補充，加設跑馬地站會令南港島線（東段）的路程增長。另外，他表示，當南港島線落成啓用後，能有助改善整體的路面交通。

第二階段公眾諮詢

22. 黃招蓉女士介紹第二階段公眾諮詢的安排，詳情載於文件 5/2008 號。她補充如下：

- (a) 一如既往，公眾諮詢大會的形式將會由專責委員會主席主持，並邀請當區區議員出席，港鐵代表會向居民作出介紹南港島線（東段）的最新資料；

- (b) 有關漁安苑要求在屋苑內增設巡迴展覽，港鐵將會盡量配合；
- (c) 南區區議會和南區民政處將協助發信邀請分區委員會和相關業主立案法團代表出席公眾諮詢大會；
- (d) 港鐵將於區內懸掛橫額及印製小冊子，讓更多居民得悉第二輪公眾諮詢安排及最新方案的內容；以及
- (e) 於公眾諮詢大會期間，港鐵亦會派發問卷讓居民填寫，以便收集更多居民的意見。

23. 陳理誠太平紳士、陳岳鵬先生、麥志仁先生及柴文瀚先生等四位委員就第二階段的地區諮詢工作提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示，由於中型鐵路比大型鐵路的滋擾較少，因此建議港鐵在第二階段諮詢時，向市民提供有關資料；
- (b) 有委員提出，有屋苑代表要求與港鐵就新方案作出更深入的討論；
- (c) 有委員要求港鐵於第二輪諮詢後，向專責委員會交代有關刊憲的事宜；以及
- (d) 有委員要求港鐵準備有關各車站新方案出入口及行人天橋等模擬圖，讓市民更瞭解有關資料。

24. 主席總結時表示，多謝港鐵向專責委員會詳細介紹南港島線(東段)最新方案，並歡迎相關屋苑的代表在公眾諮詢會前與港鐵溝通。他表示，希望各委員收集居民對新方案內容的意見，並呼籲委員踴躍出席公眾諮詢大會。

議程三： 其他事項

25. 主席表示沒有收到委員提出其他事項的建議。

議程四： 下次會議日期

26. 主席表示，秘書處稍後會通知各委員下次會議日期。

27. 議事完畢，會議於下午 5 時 20 分結束。

南區區議會秘書處
2008年10月