

**南區區議會屬下  
港鐵南港島線計劃發展專責委員會  
第六次會議紀錄**

日期：2009年1月22日

時間：上午9時30分

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)  
柴文瀚先生  
陳富明先生  
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  
林啓暉先生 **MH**  
林玉珍女士  
梁皓鈞先生  
麥志仁先生  
麥謝巧玲女士  
徐遠華先生  
黃志毅先生  
周尙文先生  
羅錦洪先生  
梅享富博士  
卜坤乾先生  
黃才立先生

**缺席者：**

歐立成先生  
陳理誠太平紳士  
方俊鎮先生  
馮仕耕先生  
黃靈新先生

**秘書：**

廖安琪女士 南區民政事務處行政助理（區議會）1  
（民政事務總署）

**列席者：**

黃彥勳太平紳士 南區民政事務專員（民政事務總署）  
梁紫盈女士 南區民政事務助理專員（民政事務總署）  
林敏女士 南區民政事務處高級行政主任（區議會）  
（民政事務總署）  
何國輝先生 運輸及房屋局助理秘書長（運輸）7D  
陳景源先生 路政署鐵路拓展處高級工程師  
鄧伯洪先生 港鐵公司項目統籌經理  
黃招蓉女士 港鐵公司公共關係經理（工程項目及物業）

**開會詞：**

主席歡迎各委員出席南區區議會屬下港鐵南港島線計劃發展專責委員會（下稱專責委員會）第六次會議，並表示方俊鎮先生和馮仕耕先生因病未能出席是次會議，而歐立成先生、陳理誠太平紳士及黃靈新先生則因事未能出席是次會議。五位缺席委員均已於會前通知秘書處。

**議程一：通過在 2008 年 10 月 16 日舉行的港鐵南港島線計劃發展專責委員會第五次會議紀錄摘要**

2. 主席表示，上述紀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. 會議紀錄摘要獲得通過。

**議程二： 匯報南港島線的最新進展（包括第二階段公眾諮詢所蒐集的意見和初步設計的最新情況等）  
（專責委員會文件 7/2008 號）**

---

4. 主席歡迎運輸及房屋局和港鐵公司下列代表出席會議：
- (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 陳景源先生；
  - (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（包括海怡半島、利東邨、漁安苑及深灣軒等）代表。
6. 主席請港鐵公司（下稱港鐵）代表簡介南港島線（東段）第二輪公眾諮詢蒐集的意見、車站出入口、工地及卸泥口和爆炸品儲存倉庫選址的最新建議及安排。
7. 何國輝先生簡介有關南港島線（東段）初步設計方案的公眾諮詢概況。重點摘錄如下：
- (a) 政府十分明白公眾對南港島線（東段）項目的關注，例如項目走線、設計及環境影響等。為充分諮詢公眾和考慮市民的意見，港鐵自2008年起透過公眾諮詢和宣傳活動，加強公眾對設計方案的認受性，使工程項目能得以順利進行；
  - (b) 我們亦關注工程項目的進度，不能讓項目長期處於不斷討論但仍然原地踏步的階段。當項目獲得大部份的持份者基本支持工程項目時，我們便應雙腿走路，一方面繼續回應個別持份者的訴求，另一方面全速推行下一階段的具體工作，以便盡快展開工程；
  - (c) 政府近年十分重視公眾參與大型基建項目的討論。以南港島線（東段）為例，政府期望在項目刊憲前，加強前期的諮詢工作，盡量聽

取民意，將可行建議融入設計中，令方案能更加符合市民的訴求；以及

- (d) 按照現時工程項目的時間表，我們預計南港島線(東段)項目於 2009 年中根據《鐵路條例》將建議方案刊憲。希望工程可於 2011 年開始動工，2015 年或之前正式投入服務。

8. 鄧伯洪先生以投影片簡介第二階段公眾諮詢意見摘要、南港島線(東段)各個車站、工地及臨時卸泥口選址的建議，詳見專責委員會文件 7/2008 號及所載附件的簡報表。重點摘錄如下：

- (a) 港鐵與南區區議會於 2008 年 3 月和 9 月份，分別完成第一和第二階段的公眾諮詢工作，並合辦共十場公眾諮詢大會及 20 場巡迴展覽。此外，港鐵又出席逾 30 場地區居民諮詢會，與不同居民、團體和組織(如業主委員會、業主立案法團、地區委員會、學校等)代表會面；
- (b) 整體而言，市民希望南港島線(東段)能盡早竣工，並贊成鐵路的設計及走線、漁安苑至深灣軒段改為地下隧道，以及南風段方案二的建議。不過，部分壽臣山、深灣軒及黃竹坑居民卻關注鐵路的走線和設計。有關車站出入口方案、臨時工地及卸泥口安排的意見如下：

海怡站：方案一

- 按照現時法例要求，港鐵須待香港電燈有限公司(下稱港燈)搬遷電纜後，方可興建出入口。搬遷電纜工作需時 39 個月，如選擇該方案，則須延遲整項工程的進度；以及
- 車站若遷至鴨脷洲橋道和利南道交界的球場，乘客的平均步程將會增加，而大約四分之一的海怡及鴨脷洲邨居民所在地均不在車站 500 米的服務範圍之內，估計在該處設車站會影響他們選乘港鐵的意欲。

海怡站：方案二

- 車站若建於深處石層，會令鐵路的坡度超出標準，而且怡南路又須永久改為單程行車；若建於軟土層，施工期將會延長。車站不論建於石層或軟土層，均無法避免利用明挖方式興建出入口及隧道；

- 車站若移至玉桂山，不但乘客的平均步程會增加，令百分之二十五的居民離開車站的合理 500 米覆蓋範圍，而且渡線建於彎位，亦會因處理弧度問題而須減少列車班次；
- 有關因興建連接鴨脷洲邨行人天橋而須永久佔用怡南路其中一條行車線的問題，港鐵在設計上可以作出適當安排，使怡南路維持雙程行車；
- 對於居民擔心海怡半島第 19 座出入口影響校車和巴士上落客區的問題，港鐵認為可在現有彎位進行交通調配，遷移上落客區至第 17 座附近位置，以保留有關設施；
- 關於有居民關注海怡半島第四期巴士總站出入口對交通影響一事，港鐵建議參考市區的做法，於工程進行期間，分階段鋪設臨時行車夾板，以維持雙線雙程行車及巴士站的運作；
- 關於海怡半島第三和第四期居民關注通風口位置一事，港鐵解釋，興建地下車站必須設置通風口，但部分隧道的通風設施可遷移至利南道工業區（近利榮街），以減低對居民造成的滋擾；以及
- 曾有居民提議在其他地點（如海怡西商場）設置出入口，但基於技術上的困難，及須涉及拆除現有設施，港鐵認為建議不大可行。

#### 利東站：

- 居民普遍反對於東平樓斜坡及東昇樓設置出入口，主要原因是擔心有關工程於施工期間會對鄰近居民和幼稚園造成滋擾，以及車站落成後的人流管理問題；
- 居民提議出入口改設於利東邨商場，以減少對鄰近學校和居民的滋擾，但方案的出入口步程較遠，而且又須佔用部份現有巴士站和另覓地方重置部分巴士站；

- 部分居民建議在深灣軒附近（如水務署工地或海面傳道會舊址）增設車站出入口。港鐵認為必須審慎考慮乘客量和使用率等，以確保可符合成本效益；
- 關於香港仔海峽的鐵路橋，居民多屬意配合現時鴨脷洲大橋外觀的設計，而非具標誌性的大橋；
- 居民普遍贊成在鴨脷洲大街休憩處設置出入口；
- 部分居民關注東昇樓通風口位置；以及
- 部分居民關注連接利東邨東昇樓行人天橋的影響。

#### 黃竹坑站：

- 居民建議在深灣道增設出入口，方便南濤閣、雅濤閣及深灣一帶的居民；
- 居民擔心高架橋設計會破壞黃竹坑和南區其他地方未來的發展和規劃，因此反對這種設計。港鐵認為，鐵路不論以高架橋或隧道形式興建，均可配合和促進南區的發展，並有助推動旅遊事業；
- 居民關注工程對黃竹坑明渠生態的影響。港鐵指明渠覆蓋範圍並非白鷺活躍的下游出水口位置，並稱現正進行環境影響評估；
- 居民普遍支持興建有蓋行人天橋或通道；以及
- 居民普遍贊成覆蓋香葉道明渠，以設置公共交通交匯處，方便乘客轉乘其他交通工具。

#### 海洋公園站：

- 市民普遍支持港鐵建議的方案；及
- 海洋公園站若取消，將無法為每年 500 萬名海洋公園遊客提供服務。

鴨脷洲卸泥口：

- 市民普遍認為有關安排合理。

奇力灣卸泥口：

- 居民關注卸泥口對環境及交通的影響，但暫時並無其他合適替代位置。

臨時工地通道：

- 居民關注黃竹坑道花園及逸港居附近的臨時工地通道。港鐵解釋，由於有關通道佔地不大，透過臨時交通管制，相信能夠作出妥善安排。

- (c) 港鐵進行的問卷調查總共收回 293 份問卷。結果顯示，逾百分之五十的受訪者支持南風段方案二及海怡方案二的鐵路設計；約百分之四十五的受訪者支持鴨脷洲大街方案二及深灣軒至漁安苑段興建隧道。部分受訪者關注利東站出入口的安排；約百分之四十的受訪者贊成配合現時鴨脷洲大橋外觀的鐵路橋設計；逾超過百分之七十的受訪者贊成經海路運送泥石；
- (d) 現時田灣海傍道的道路使用量為每日 850 架車次。預計高峰期時，黃竹坑及南風段工地每日將約有 500 架次的泥頭車，運載泥石到奇力灣卸泥口。至於鴨脷洲工地的泥石，則將會運往利南道工貿區的卸泥口。若使用建造通道，預計高峰期時每日運載的泥石數量約為 120 架車次，與不使用建造通道的 400 架車次相比，對利南道的影響輕微；
- (e) 法例規定，礦務部只可於上午從大嶼山總倉庫運送炸藥往工地。為趕及工程進度，每日必須進行兩次爆破，因此，南區有必要設置臨時爆炸品儲存倉庫，而擬議選址為春坎山一個棄置平台，位置偏僻。預計爆炸品存量約為 800 千克；以及
- (f) 工程進展方面，港鐵已完成初部土地勘察，並正進行環境影響評估。初步設計工作亦近尾聲。項目即將進入刊憲階段，若獲通過，可於 2011 年動工，並可望於 2015 年落成啓用。

( 梁皓鈞先生、陳李佩英女士、柴文瀚先生和徐遠華先生分別於上午 9 時 35 分、9 時 36 分、9 時 48 分及 9 時 51 分進入會場。 )

9. 主席請各委員就港鐵建議的最新安排發表意見。

#### 海怡站的出入口設計及安排

10. 林啓暉先生MH、馮煒光先生、林玉珍女士、羅錦洪先生及麥謝巧玲女士等五位委員就海怡站的出入口設計及安排提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 部分委員指出，方案二對海怡半島第三及第四期居民的影響深遠，而方案一的爭議性較小，獲較多海怡居民支持。有委員詢問港鐵，除上述兩個方案外，日後會否再推出其他方案；
- (b) 部分委員查詢，港燈搬遷電纜與港鐵興建鐵路兩項工程可否同步進行。他們表示，若港燈能夠提早於 2011 年之前開始搬遷電纜，即使採用方案一，項目仍可按原定計劃於 2015 年落成啓用，而無須延遲 39 個月，因此不應抹殺方案一的可行性。有委員建議邀請港燈出席會議，介紹搬遷電纜的方法、所需時間及縮短工序的可行性等；
- (c) 部分委員擔心，雖然港鐵建議將部分通風口設施遷至鴨脷洲工貿中心（近駕駛學院），但餘下部分通風口設施仍會對海怡半島第三及第四期居民造成滋擾。他們詢問港鐵將所有通風設備遷離民居是否可行；
- (d) 部分委員指每日上午海怡半島第 19 座對出避車處交通尤為繁忙，因此不贊成在該處設置車站出入口，以免阻礙學童上落校巴。即使港鐵建議將上落客區稍作遷移，仍要處理徵收海怡半島部分私人路段及停車場等業權問題。有委員建議將出入口改設於海怡半島巴士總站對面，近的士站或行人天橋橋底等位置；
- (e) 有委員反映，部分海怡半島業主擔心鐵路工程會影響樓宇結構；
- (f) 有委員質疑興建連接鴨脷洲邨的行人天橋是否必要，但亦有委員認為，港鐵應為該邨提供完善的行人設施，以便居民往來車站；
- (g) 有委員要求港鐵解釋，不考慮在鴨脷洲邨增設車站出入口的原因；
- (h) 有委員指諮詢報告未能徹底反映海怡居民的意見，因此，要求港鐵於刊憲前提交更詳盡的資料，包括通風口、連接鴨脷洲邨的行人天



橋、以往相類工程導致沉降記錄等資料，以比較不同方案的優劣；以及

- (i) 有委員詢問，港鐵會否對受明挖工程影響的居民作出賠償。

11. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵曾考慮居民提出的方案，但最終認為只有方案一和方案二較為可行，因此不打算推出其他方案。從工程時間及服務居民的角度衡量，港鐵認為方案二較可取；
- (b) 港鐵過去為興建鐵路而改動地底設施的情況屢見不鮮，但港燈搬遷電纜過程需時長達 39 個月卻屬罕見。港鐵曾研究修改車站位置以避開電纜，但受客觀地理環境所限，始終無法覓得其他合適位置。按照現行法例規定，方案須經刊憲程序，並獲政府正式通過後，港鐵才能要求港燈改變電纜的路線。由於方案至今尚未落實，而港燈亦不會於南港島線（東段）動工前將電纜遷移，因此，港鐵不能強逼港燈提早搬遷電纜。另外，根據《供電電纜（保護）規例》的規定，於港燈搬遷電纜期間，港鐵不能在工地進行工程。由於兩項工程不能同步進行，如選擇方案一則無可避免會延遲竣工時間；
- (c) 若採取方案(二)，部分（約三分之二）通風設施可遷至車站以外的地方，但有關具體細節（包括通風口佔地面積等），須在詳細設計階段才可提供；
- (d) 港鐵建議，只須在海怡半島第 19 座對面彎位附近，改動部分現有設施（如花槽）以設置車站出入口，海怡半島停車場及私人設施則不受影響；若居民整體意見認為無須設置三個車站出入口，則可容後再議；
- (e) 由於海怡半島的地基坐落石層，港鐵認為明挖工程對樓宇結構的影響輕微；
- (f) 為讓市民無須橫過馬路往來車站，港鐵建議興建行人設施（如接駁車站和鴨脷洲邨的行人天橋），避免人車爭路的問題；
- (g) 港鐵表示，不論以明挖或隧道形式興建車站出入口，在建造期間均會造成一定滋擾，因此，以行人天橋連接車站及鴨脷洲邨，更勝在該邨增設車站出入口；以及
- (h) 港鐵表示，現階段初步設計工作已近尾聲，一切尚待方案落實後交由相關政府部門審批及刊憲，以便了解公眾對方案的整體意見，才作詳細設計。屆時港鐵會向專責委員會和居民提供更詳盡的資料。

港鐵將會繼續進行諮詢工作及回應市民的查詢。

## 利東站的出入口設計及安排

12. 主席、黃志毅先生、張少強先生、陳岳鵬先生、張錫容女士、柴文瀚先生、麥謝巧玲女士及林啓暉先生MH等八位委員就利東車站的出入口設計及安排提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 大部分委員歡迎在利東邨商場設置車站出入口的建議，但要求港鐵在刊憲前，就新方案的設計和內容諮詢居民；
- (b) 大多數委員認為，單靠利東邨商場一個車站出入口，並不足以服務整個利東區的居民；港鐵除考慮成本效益等商業因素外，亦應兼顧社會道義和責任。他們建議在深灣軒附近（如現時水務署工地、海面傳道會舊址等）增設車站出入口，以服務附近的居民。有關要求主要基於以下的考慮：
  - (i) 深灣軒附近將會發展新的大型屋苑和物業，為配合未來的人流增長，須增設車站出入口；
  - (ii) 漁安苑居民只是反對以噴水池作為出入口選址，而並非要求取消出入口。利東邨商場出入口與漁安苑及深灣軒的距離，比東昇樓出入口更遠。港鐵須在深灣軒一帶增設車站出入口，才能方便當區居民；
  - (iii) 現時位於真光書院對出的巴士站，經常有大量市民擠在斜路候車，險象橫生。若在該處增設車站出入口，應有助改善有關問題；
- (c) 有委員查詢，新方案的升降機大堂將會設於地面或地下。部分委員擔心，電梯大堂若設於地面，大量乘客將聚集該處等候升降機往月台，容易造成混亂。為疏導人流，建議車站大堂分為兩層，以分散在地面等候電梯的乘客；
- (d) 有委員查詢，利東邨商場出入口須佔用現時巴士總站多少面積，以及在工程期間對巴士總站的交通造成影響。委員質疑港鐵指興建出入口須佔用利東邨道、的士站及巴士總站大部分地方的說法，並要求港鐵盡量減少佔用現有的道路設施，縮窄受影響的範圍；
- (e) 有委員表示，居民普遍認為鐵路橋設計應盡量配合現時鴨脷洲大橋的外觀，以免影響香港仔海峽的景觀和漁港風貌；
- (f) 有委員查詢，港鐵將會採取甚麼措施，以減低工程帶來的滋擾；

- (g) 有委員要求港鐵提供有關地下隧道與漁安苑地基樁柱的距離、樓宇結構影響評估及其他後備方案等詳細資料，並查詢有關漁安苑一段的走線是否有任何改動，以及若車站出入口設於現時水務署工地，有關通風設備的位置和佔地面積為何；
- (h) 有委員建議港鐵聘請獨立機構或顧問公司評估鐵路工程對樓宇結構的影響；以及
- (i) 有委員查詢，利東站是否設有非付費區，以連接利東邨及鴨脷洲大街出入口。

13. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 現階段只是前期諮詢工作，及至刊憲才是正式諮詢。港鐵進行初步諮詢的目的，是希望能盡早聽取民意，制訂切合地區需要和期望的方案，使刊憲過程順利。隨著工程項目的推展，港鐵會繼續徵詢地區及居民的意見；
- (b) 由於車站的設計及規劃能應付繁忙時段的人流，而每個車站出入口亦將設置足夠升降機，港鐵認為利東邨及鴨脷洲大街兩個車站出入口已足夠服務整個利東區。與此同時，港鐵將會積極研究在深灣軒一帶增設車站出入口的可行性。不過，對漁安苑居民而言，利東邨商場出入口可能會更近，因此港鐵對深灣軒出入口的使用率持保留態度；
- (c) 升降機大堂若設於地下，便須進行更大範圍的挖掘，而乘客則須先利用升降機從月台往車站大堂，然後再經自動扶手電梯到達地面出入口。為方便乘客從月台直達地面，升降機大堂設於地面較為理想。以西港島線的設計作為參考，車站電梯大堂與一般商廈大堂的設計相若。至於電梯的電力，則由兩家電力公司提供，以減低因電力突然中斷而影響服務的風險。港鐵會關注人流控制及升降機損耗的情況；
- (d) 利東站是設於地面約 60 米以下的深層車站，須靠升降機接載乘客往來月台和地面。除升降機外，車站還須配備樓梯、機電系統、消防設備、通風系統等。這些設施均須佔用空間。由於現時仍屬初步設計階段，有關車站須佔用巴士總站的面積及其他具體資料，須在詳細設計階段才能提供。其實，原擬的東昇樓出入口位處地區的中心，對居民最為方便，而且只涉及封閉兒童遊樂設施，對周邊的影響亦較輕微。但基於居民的訴求，現建議出入口改設於利東邨商場，選址距離主要服務人口群較遠，並須佔用現有巴士總站位置。港鐵將繼續研究巴士總站的安排，以確保工程期間巴士服務維持正

常；

- (e) 港鐵備悉居民對香港仔海峽鐵路橋設計的意見；
- (f) 港鐵會因應環境影響評估的要求採取紓緩措施，例如利用隔音屏障覆蓋整段或部分鐵路，以確保居民不受噪音和震動的滋擾；
- (g) 港鐵解釋，走線必須經過漁安苑地下，但由於漁安苑地基坐落較高位置的石層，而隧道鑽挖工程卻是在深入地下的石層進行，預料有關工程不會影響大廈地基的安全。此外，港鐵將會就鐵路沿線的建築物進行樓宇結構影響評估，並於工程開展前，在得到業主同意的情況下，港鐵會聘請獨立測量師為鐵路沿線的樓宇進行實地勘察；以及
- (h) 車站內將設有非付費區和通道，以連接利東邨及鴨脷洲大街出入口。

#### 黃竹坑站的出入口設計及安排

14. 徐遠華先生、柴文瀚先生及陳岳鵬先生等三位委員就黃竹坑站的出入口設計及安排提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 部分委員不滿港鐵只計劃設置兩個車站出入口在未來的酒店商貿區，而忽略了深灣一帶居民的需要。他們表示，現時黃竹坑區約有七成人口居於深灣一帶，因此強烈要求港鐵考慮在深灣道增設車站出入口或興建行人天橋接駁系統；
- (b) 部分委員指出，海怡站有行人天橋連接鴨脷洲邨，但黃竹坑站卻沒有任何車站出入口或行人設施連接深灣道，認為港鐵的做法並不一致。有委員認為，行人天橋系統若伸延至深灣甚至南朗山附近，將有助減少地面人流，使道路行車更為暢順。另有委員促請政府部門介入，要求港鐵為深灣居民興建行人設施，以免他日須由區議會撥款興建；
- (c) 部分委員關注在明渠上興建車站對小白鷺和生態環境的影響，並詢問港鐵進行環境影響評估的進度。有委員認為，港鐵應先完成環境影響評估報告，然後才按報告結果修訂設計方案；
- (d) 部分委員關注架空路段對大廈景觀和鄰近環境會造成負面影響，特別是對東華三院賽馬會復康中心及聖神修院造成的噪音滋擾問題；
- (e) 有委員建議在惠福道加設升降機接駁行人天橋系統，方便東華三院賽馬會復康中心的輪椅使用者乘搭港鐵；以及
- (f) 由於架空橋須佔用地面空間，部分委員擔心黃竹坑未來土地規劃和發展會受到限制，因此促請港鐵提供全面的交通配套以配合將來黃竹坑

中心地帶的新貌。另有委員查詢有關遷移黃竹坑巴士總站的交通影響評估。

15. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵明白深灣道居民的訴求。由於出入口和服務範圍均受制於車站的位置，因此建議設置有蓋行人通道，服務深灣一帶的居民；
- (b) 黃竹坑站是架空車站，如從明渠建行人天橋連接深灣一帶，則往車站方向會是向上的斜坡。港鐵認為建議的有蓋通道位置接近地面，對乘客較為方便。此外，黃竹坑站與深灣道（如南濤閣一帶）相距超過 500 米，按照乘客的乘車習慣和模式，他們一般會利用其他公共交通工具前往車站，而較少選擇步行；
- (c) 港鐵解釋，擬議的工地並非位於小白鷺聚居的樹林，即使有工程影響小白鷺的生態環境，尚有其他地方可供牠們棲息。港鐵現正進行環境影響評估，以研究工程對附近生態的影響。有關報告將與詳細設計方案完成時間相若；
- (d) 環境影響評估報告會包括高架橋對東華三院賽馬會復康中心及聖神修院的影響。港鐵會視乎報告的最新進展，再決定是否須提供額外的隔音設施；
- (e) 港鐵將繼續與東華三院賽馬會復康中心負責人商討，並為殘疾人士提供車站配套設施，方便他們使用港鐵服務；以及
- (f) 港鐵表示，車站擬設於黃竹坑明渠上蓋，不會佔用路面空間。

16. 黃招蓉女士補充，由於環境影響評估報告是建基於詳細設計階段的具體資料，因此環境影響評估和設計工作將會同步進行。

17. 何國輝先生指出，自去年 3 月至今，局方與港鐵和區議會一直保持緊密溝通，參與公眾討論和聆聽公眾不同的意見。局方理解居民的關注。由於港鐵的設計工作仍在進行中，局方會繼續密切監察，要求港鐵認真考慮居民提出的建議，並積極研究每個建議的可行性。局方期望初步設計方案可於今年年中前完成，再交予區議會討論。

#### 海洋公園站的出入口設計及安排

18. 柴文瀚先生、周尙文先生及陳岳鵬先生等三位委員就海洋公園站的出入口設計及安排提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員建議將車站的出入口從香港仔隧道（前香港駕駛學院）遷至警校道（近警察訓練學校），並將香港仔隧道收費亭至海洋公園的架空路段改以隧道形式興建；
- (b) 有委員建議在車站興建大型停車場或泊車轉乘設施，方便居於赤柱和淺水灣的駕駛人士轉乘港鐵；以及
- (c) 有委員反映，曾有居民提議取消海洋公園站，改以扶手電梯連接黃竹坑站及海洋公園，設計類同於中環連接半山蘇豪區的扶手電梯，希望可以帶動黃竹坑區的人流。

19. 鄧伯洪先生表示，現時設計方案中的車站主要出入口會面向海洋公園，並鄰近警校道，對乘客和附近居民同樣方便。

20. 主席請港鐵備悉委員提出的意見，並於刊憲前繼續諮詢地區居民，務求能盡早就南港島線（東段）的設計達成共識，切合社區的需要。

#### 鴨脷洲臨時卸泥口

21. 林啓暉先生MH、馮煒光先生及羅錦洪先生等三位委員就鴨脷洲卸泥口位置及設計提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為，由於擬設的卸泥口選址位於海怡半島的東南面，每年受夏季季候風影響的時間平均長達九個月，而卸泥口產生的沙塵泥石則會直接吹向海怡半島。此外，該處對出海面為主要航道，船隻駛經時會造成強烈水流，因此不適合用作卸泥口；
- (b) 有委員建議在鴨脷洲大橋橋底位置設置卸泥口，因為該處不受海流影響，而且四周均有建築物作遮擋和保護，可免受風勢影響。他要求港鐵約同海事處人員往該處作實地視察，研究是否適合作卸泥口選址；
- (c) 有委員建議港鐵利用利南道駕駛學院現址，經地下運送泥石，減少運泥車駛經利南路；
- (d) 有委員建議，為免太多泥石集中於鴨脷洲唯一的卸泥口，應在其他位置增設卸泥口，以分散運泥車的車次和減輕利南路的交通負荷；以及
- (e) 有委員要求港鐵向遭受卸泥口影響的海怡半島第三和第四期居民作出賠償。

22. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵建議在鴨脷洲利南道工貿區設置卸泥口，以便利用該處的地理優勢，經輸送帶將泥石直接運走，減少運泥車駛經路面，紓緩陸路交通的壓力；以及
- (b) 港鐵會跟進建議的其他卸泥口選址。

### 奇力灣海旁臨時卸泥口

23. 陳富明先生及麥謝巧玲女士兩位委員就奇力灣海旁卸泥口位置及設計提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員查詢，上述預計奇力灣卸泥口每天須處理約 500 車泥石的數字，是單指石排灣道，還是包括香港仔海傍道在內；另外，港鐵是否有就此進行交通影響評估報告。該委員表示，石排灣道交通素來繁忙，而黃竹坑工地與奇力灣卸泥口的路程相距甚遠，若太多運泥車駛經該路段，交通擠塞問題恐會變本加厲，而路面損耗情況亦會加劇。因此，該委員強烈反對在奇力灣海旁設置卸泥口；
- (b) 有委員擔心，若在上址設置卸泥口，大量運泥車輛將駛經田灣海旁道，令華貴邨和華富邨一帶出現人車爭路的情況，易生意外；
- (c) 有委員表示，現時不少旅遊巴停泊在田灣海旁道附近的停車場，因此，若再加上大量運泥車，恐會對當區的交通造成壓力；以及
- (d) 有委員擔心，運送泥石會令沿途塵土飛揚，加上受風向影響，石排灣、華貴和田灣一帶的居民將飽受沙塵泥石的滋擾。該委員促請港鐵考慮在其他位置設置卸泥口。

24. 鄧伯洪先生回應時表示，現階段只是掌握了初步交通評估的數據。倘若不在該處設置卸泥口，而單靠運泥車經陸路運送泥石，將會引致更嚴重的交通擠塞問題。港鐵明白居民的關注，現正與有關政府部門密切商討，務求作出妥善的交通安排，並趁機改善道路的狀況。此外，港鐵會採取一切預防措施（如覆蓋運泥車的車身），防止塵土飛揚，盡量減低對地區環境的滋擾。

### 兩個卸泥口的整體意見

25. 主席、張少強先生及柴文瀚先生等三位委員就兩個擬議卸泥口的位置及設計提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員查詢，南港島線工程是否必須設立兩個卸泥口以及是否有其他卸泥口選址可供選擇；
- (b) 港鐵擬議的鴨脷洲和奇力灣兩個卸泥口附近，分別設有南丫島索罟灣和鹿洲養魚區。有委員擔心，隨著風向和水流，卸泥口鄰近水域養魚區會受工程造成的海水污染或泥漿影響。他要求港鐵為受影響的漁戶提出賠償方案；以及
- (c) 有委員指出，卸泥口屬厭惡性設施，不論遷往何處也會遭受反對。因此，他認為港鐵應考慮補償受影響人士的損失。

26. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 從工程產生的泥石數量而言，確有需要在南區設置兩個卸泥口。港鐵曾考慮不同選址，包括香港仔避風塘，但因躉船運作會影響避風塘內的現有使用者，因此，除鴨脷洲工貿區和奇力灣海旁外，並無其他合適的卸泥口選址；以及
- (b) 根據《鐵路條例》，若證實因鐵路工程而導致居民有金錢上的損失或樓宇結構受損等，受影響的居民可向政府提出索償。

### 臨時工地通道

27. 徐遠華先生就黃竹坑工地的臨時工地通道提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 位於香港仔網球及壁球中心（近觀海徑）的其中一條臨時工地通道太近民居，而香葉道城巴車廠附近又已設有一條臨時工地通道，他質疑港鐵是否有必要設置兩條臨時通道；以及
- (b) 港鐵設立臨時工地通道的用途，是供運送大型機器和工程物料，還是作為工作人員的停車場。

28. 鄧伯洪先生回應如下：

- (a) 施工期間，近香葉道城巴車廠附近的臨時工地通道或須間歇封閉，因此須在香港仔網球及壁球中心附近的觀海徑休憩處另設一條臨時工地通道，以便運送工程物料往來對岸的黃竹坑工地；以及



- (b) 臨時工地通道雖近似停車場出入口，但實際用途並非作為工作人員的停車場或泊車處，而是讓工程物料和車輛出入。港鐵會在該處作出適當的管制，以確保不會阻礙該路段的使用者。

### 其他意見

29. 柴文瀚先生及陳岳鵬先生兩位委員就刊憲及港鐵車站上蓋物業發展提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示，設計方案一經刊憲，基本框架已定，屆時能夠作出改動的空間不大。他擔心方案未能切實反映居民的意見和訴求；以及
- (b) 有委員關注黃竹坑車站及海洋公園車站上蓋物業的發展，擔心樓宇密度過高，會造成屏風效應。

30. 何國輝先生就刊憲前後期的公眾諮詢作出回應。他表示，政府近年特別著重大型基建工程的前期諮詢工作，希望於工程項目刊憲前，廣徵民意，以便將可行的建議盡量納入設計方案，令刊憲過程更加順利。刊憲是正式諮詢的開始，其後仍會繼續聽取公眾意見。雖然方案未必能獲所有人支持，但希望透過前期諮詢，及早處理居民關注的問題，尋求共識。

31. 鄧伯洪先生回應有關車站上蓋物業發展的事宜。他表示，由於現時黃竹坑的土地劃作公共屋邨用途，若政府同意在該處發展物業，港鐵亦須向城市規劃委員會申請改變土地用途。港鐵稍後會就此諮詢區議會。

32. 由於多位委員對擬議的卸泥口選址均有保留，主席希望港鐵研究其他合適的卸泥口地點。同時，因工程產生的泥石必須處理，他呼籲各委員積極提出可行建議。

### 臨時爆炸品儲存倉庫

33. 陳李佩英女士、麥謝巧玲女士、羅錦洪先生、陳岳鵬先生及周尙文先生等五位委員就爆炸品儲存倉庫的選址提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 部分委員查詢有關臨時爆炸品倉庫的炸藥存量、工程每日所須的炸藥量、儲存和運送爆炸品的安全措施，以及應付緊急事故的應變計劃等。有委員不滿港鐵未有就擬議選址事先知會當區議員，並要求

港鐵提供更多有關資料；

- (b) 有委員擔心爆炸品倉庫接近民居，會對居民構成危險。部分委員建議考慮其他地點（如香港仔水塘道和堅尼地道附近的棄置防空洞）或向海洋公園商借其爆炸品儲存倉庫；以及
- (c) 有委員認為，春坎山一帶道路迂迴曲折，離工地頗遠，運送炸藥的車輛會令當區交通更為擠塞，因此，春坎山不適合用作爆炸品儲存倉庫。

34. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 由於興建隧道和豎井均須使用炸藥，為趕及工程進度，港鐵預計每日須要進行兩次爆破工程。由於礦務部的爆炸品倉庫位於大嶼山，而按現行法例規定，運載爆炸品的船隻不可在日出前及日落後於海港範圍內航行，因此須在南區設置臨時爆炸品儲存倉庫，以確保鐵路能如期落成和啓用。臨時爆炸品倉庫的炸藥存量約為 800 公斤。港鐵將於會後補充有關的詳細資料；
- (b) 擬建的臨時爆炸品儲存倉庫位於春坎山，附近為電訊公司的衛星接收站，地處偏僻，遠離民居。港鐵於貯存、運送及使用爆炸品方面，均受《危險品條例》的嚴格管制，並須符礦務部的要求。此外，港鐵更須評估風險，確保爆炸品倉庫不會對鄰近地區和居民造成太大影響；以及
- (c) 雖然港鐵曾考慮其他地點，但經商議和研究後，認為春坎山的選址最為可行。

35. 主席請港鐵在會後把補充資料經秘書處分發給各委員，並於下次開會時再予以討論。

### **議程三： 其他事項**

36. 沒有委員提出其他事項。

### **議程四： 下次會議日期**

37. 主席表示，秘書處會於稍後通知各委員下次的會議日期。

38. 議事完畢，會議於下午 1 時 45 分結束。

南區區議會秘書處

2009 年 3 月