

**南區區議會屬下
港鐵南港島線計劃發展專責委員會
第七次會議紀錄**

日期：2009年3月11日

時間：下午2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)
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
馮仕耕先生
林啓暉先生 **MH**
林玉珍女士
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：

方俊鎮先生
馮煒光先生
梁皓鈞先生
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
吳維篤先生 路政署鐵路拓展處高級工程師
陳展榮先生 運輸署優先鐵路發展部高級工程師
葉偉富先生 港鐵公司高級統籌工程師
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）第七次會議，並表示方俊鎮先生因病而馮煒光先生及黃靈新先生則因事未能出席是次會議，而他們三位已於會前通知秘書處。

（會後補註：梁皓鈞先生未有出席是次會議，但秘書處於會前並未收到有關缺席通知。）

議程一： 通過在 2009 年 1 月 22 日舉行的港鐵南港島線計劃發展專責委員會第六次會議紀錄摘要

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。秘書處在會前收到以下修訂建議：在第二頁列席者中，「林展翹」女士應改為「梁

紫盈」女士；而第七頁項目 8(d)的道路「容」量，則應改為道路「使用」量。此外，羅錦洪先生以口頭方式表示，在第六次會議紀錄中，海怡半島球場作為海怡半島站出入口的建議不應歸納為方案一。不過，秘書處及後並未收到有關書面修訂建議。委員如有其他修訂建議，可於是次會議後兩日內以書面形式向秘書處提出。

議程二： 匯報南港島線的最新進展（包括臨時爆炸品儲存倉庫的建議和初步設計的最新情況等）
（專責委員會文件 1/2009 號）

3. 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（南港島線）1 吳維篤先生；
 - (c) 運輸署優先鐵路發展部高級工程師（優先鐵路發展）3 陳展榮先生；
 - (d) 港鐵公司高級統籌工程師 葉偉富先生；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。

4. 主席同時歡迎旁聽是次會議的地區及居民組織代表。

5. 主席請港鐵公司（下稱港鐵）代表簡介南港島線（東段）項目刊憲計劃的進展和草擬方案的內容，包括車站出入口、工地及卸泥口和爆炸品儲存倉庫選址的最新建議及安排。

6. 葉偉富先生以投影片簡介南港島線（東段）項目刊憲計劃的進展和草擬方案的內容，詳見載於附件的簡報表、專責委員會文件 1/2009 號、海怡站建議方案比較及金鐘站擴建工程的補充資料文件。重點摘錄如下：
 - (a) 政府於 2007 年 12 月批准港鐵就南港島線(東段)展開初步規劃及設計。港鐵至今已和南區區議會合作進行兩輪公眾諮詢。此外，港鐵亦積極進行初步設計，並繼續與社區人士會面及回應居民意見；
 - (b) 政府預計於 2009 年中，根據《鐵路條例》將建議方案刊憲，以正式進行為期兩個月的公眾諮詢。按照建造時間表，南港島線（東段）將於 2010 年展開詳細設計及招標，2011 年動工，並於 2015 年落成啓用；

海怡站：方案一

- 位於海怡半島海怡路，鴨脷洲邨及海怡半島之間，充分覆蓋海怡半島及鴨脷洲邨兩個屋苑。車站設有兩個出入口，分別位於海怡半島第 2 座附近及利澤樓前。居民可使用地面行人過路設施到達車站；
- 明挖部分較大，由車站位置到鴨脷洲橋道也須以明挖方式翻開路段，全長約 300 米。此外，由於部分車站位於石層，工程進度較慢；
- 泥車由陸路經海怡半島將沙泥運至工業邨附近的臨時卸泥口。出泥口設於球場，泥車數量不但較多（高峰期每日約 280 架次），而且須經海怡半島至卸泥口；
- 施工期間對鴨脷洲邨居民影響及滋擾較大；以及
- 地下有多組超高壓電纜，施工前必須將之遷移。據港燈表示，申請遷移電纜需時 12 個月，而施工期則為 27 個月。因此，海怡半島站須延至 2018 年才可完成。此外，因為部分電纜位於海怡半島範圍，因此遷移有關電纜必須徵海怡半島居民的同意。

海怡站：方案二

- 車站位於海怡半島怡南路，海怡半島第三期和第四期之間，配合接駁的行人天橋，充分覆蓋海怡半島及鴨脷洲邨兩個屋苑。車站設有三個出入口，分別位於海怡東街市附近、海怡半島第 33A 座附近及第 19 座附近（此出入口可按居民意願取消）。關於將第 19 座出入口搬至第 20 座（即行人天橋底）的建議，由於該處有建築物、地基和地下停車場，所以無法於該處建出入口；
- 明挖範圍只局限於怡南路一段，而玉桂山部分則會以隧道挖掘方式建造，對路面影響較少。此外，由於車站位於軟土層，工程進度較快；
- 施工期間對海怡半島利南路附近的住戶影響較直接；
- 大部份泥石可直接以運輸帶經施工隧道運走，因此泥車相對減

少約三份之二（高峰期每日約只需 90 架次）；

- 施工期間，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；
- 興建地下車站必須設置通風口，並會按照《環境影響評估條例》和《噪音管制條例》的嚴格要求。由於整個鐵路系統均以電力推動，不涉及氣體燃燒，通風口不會排放廢氣。此外，臨時施工隧道可改建成永久的通風隧道，而大部分通風井會設於工業邨近利榮道；僅約三分之一的通風口設置在出入口附近（離民居一條馬路）。港鐵會配合環境，盡量將扇葉偏離民居，而且通風口排出的風速不高，不會影響居民；以及
- 臨時交通改道方面，路面會鋪設臨時行車板，而怡南路可以維持雙線行車和巴士總站的運作。

居民對海怡半島站的其他關注事項：

- 關於居民提出將車站移至鴨脷洲橋道及利南道之間的足球場的建議，此舉會使車站遠離主要服務對象，即約有四分之一居民遠離了車站 500 米的服務範圍。此外，列車進入車站後會有渡線位置（即交叉位），如交叉位設於彎位，列車便須減速，班次受到影響；
- 關於居民提出將車站建於地下較深的石層以避免採用明挖建造方式的建議，如果完全在石層挖掘，車站須建在地下 40-50 米深，但由於出入口仍須建在地面，亦不能完全棄用明挖方式。車站如只置深少許，仍會位於軟土層，即仍須採用明挖方式，所以建議並不可行；
- 關於居民提出將車站設於玉桂山的建議，此舉並不方便居民使用車站，而且車站會超越港鐵設計的標準，因為鐵路走線的彎位會更急，而列車必須減速，以致班次亦會受到影響，所以建議並不可行；
- 關於居民提出將車站設於海怡半島東商場並在西商場設置出入口的建議，此舉涉及拆卸或關閉部分商場。此外，商場屬於私人地段，而政府的政策是盡量減少回收私人地段。如在海怡半島西商場建出入口，明挖工程不但較大，而且車站亦會因該

處地下有超高壓電纜而延遲落成；以及

- 關於建設鐵路會否影響附近大廈地基及結構安全的事宜，根據屋宇署的資料，海怡半島所有大廈均建在石層，因此，港鐵深信工程不會對附近大廈構成任何結構上的影響。

利東站：

- 居民普遍屬意在利東商場對出巴士站設置出入口。雖然該出入口步程較遠，但由於位處交通交匯處，因此轉乘其他交通工具較為方便；
- 關於建造期間或之後會否影響利東邨巴士站或其他交通工具的接駁問題，在建造期間，部分巴士線會搬到鄰近地方，但預計現有的巴士服務可以維持。由於車站在建成後，出入口、升降機機房、通風井、消防設備、走火樓梯及其他機電設施仍會佔用一些地方，因此，預計須要搬遷現有的士站、部分巴士站和小巴上落客位，而部份巴士線亦須在附近地方永久重置；
- 利東站的出入口將會參考西港島線西營盤站的設計；地面會設有多部連接車站大堂的升降機；以及
- 關於在利東商場出入口加設地下大堂的建議，此舉除不方便乘客外，亦會增加明挖工程範圍，因為地面須預留空間建設扶手電梯及供傷健人士使用的電梯，而且由於亦有走火樓梯、機電設施及通風井，規模不會像現時的灣仔站，因此不單不能減少佔用地面空間，反而有所增加，對環境及交通影響更大。

黃竹坑站：

- 港鐵會繼續就社區關注的事項，如環境、噪音及景觀方面，和地區人士接觸；
- 在環境評估方面，港鐵已展開了環境影響評估，並收集到有關明渠小白鷺的初步調查結果。顧問公司的初步評估與香港觀鳥學會的資料均指有關白鷺只是普通品種，而且明渠一帶只是白鷺覓食和棲息而非繁殖之處。港鐵會繼續進行生態評估，待有結果再向區議會匯報；以及

- 在減低噪音影響方面，港鐵在過去的鐵路項目有不少架空橋設計可作參考，部分項目如落馬洲支線及馬鞍山鐵路採用了各項不同的緩減噪音或減音設施，包括使用不同的吸音方法或隔音屏障，列車方面也有裙腳遮擋噪音。此外，港鐵會嚴遵《噪音管制條例》的規定，使噪音維持在一個可接受的水平。

臨時爆炸品儲存倉庫：

- 南港島線(東段)的走線多在石層及需進行黃竹坑車廠地盆平整工程，所以須要使用爆破方法建造。由於爆炸品的運送過程受嚴格規管，礦務部不能在夜間運送炸藥，所以港鐵有需要設立臨時爆炸品儲存倉庫，以便承建商將爆炸品運往工地；
- 港鐵現擬選址是春坎山一個棄置平台，預計可儲存只有約 800 千克爆炸品。雖然該選址遠離民居，但港鐵會在環境影響及運送安排等各方面進行風險評估，並須通過相關部門審批。港鐵會按照《危險品條例》使用、儲存和運送爆炸品。礦務部初部認為上述選址合適；
- 運送爆炸品安排方面，工業用炸藥和引爆炸藥用的雷管會完全分開儲存和運送。所有運送車輛均經礦務部嚴格審批，而炸藥亦只會於非繁忙時間運送。再者，整個臨時爆炸品儲存倉庫均 24 小時駐有保安人員，並受到警方和消防處的監管；以及
- 港鐵亦有相當多使用爆破方式建造鐵路的經驗，包括北角、太古等車站。

臨時卸泥口：

- 臨時卸泥口將設於鴨脷洲利南道及奇力灣海旁；
- 就奇力灣海旁卸泥口而言，港鐵知悉附近居民非常關注泥車出入田灣海旁道一事，但認為該道路足以應付港鐵每天數百架次的泥車；
- 環境影響方面，港鐵會在建議的奇力灣臨時卸泥口工地旁一併進行植樹工作，以改善附近環境，盡量減低對居民的影響；以及
- 港鐵對泥塵管制相當嚴格，以鯽魚涌的臨時卸泥口為例，泥車傾

倒泥石的位置會被遮蓋。

(c) 南港島線(東段)會以金鐘為總站，同時沙中線也會有金鐘站，屆時金鐘站將會是四條鐵路線（即沙中線、南港島線(東段)、港島線和荃灣線）的轉車站。由於現時金鐘站月台不敷應用，港鐵須要加建四個新月台，兩個特為沙中線而設，兩個則供南港島線(東段)專用；以及

(d) 就此港鐵向南區區議會提供了一份有關金鐘站擴建工程資料文件，並曾在中西區區議會討論有關擴建工程。

（陳理誠太平紳士和麥志仁先生分別於下午 2 時 40 分及 47 分進入會場。）

7. 黃招蓉女士表示，港鐵已另擬備兩份關於海怡站建議方案比較及金鐘站擴建工程的資料文件，以供各委員參考。

8. 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

9. 林啓暉先生MH、羅錦洪先生、林玉珍女士、柴文瀚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) 部分委員表示，諮詢工作不可或缺，因此必須全面諮詢整個海怡半島及鴨脷洲西邨的居民。有委員認為諮詢期須予延長；
- (b) 部分委員認為問卷中的撮要資料並不客觀公正，而方案的比較則流於兩極及隱惡揚善。具體而言，方案一的資料較為負面，方案二的資料則較為正面；
- (c) 有委員表示，是次由港鐵提供的資料實屬可取。不過，該委員建議，問卷除列舉兩個方案所帶來的影響外，還須指明有關資料由港鐵提供，並且問卷只屬初步諮詢結果；
- (d) 有委員指出，問卷有必要作出修改，例如方案一的通風口會影響海怡半島第二座而非第二期；此外，問卷亦須涵蓋方案二對海怡半島第三及第四期的影響，並且指明設於海怡半島第 17 座的出入口接近花槽，致使校巴上落位的規模會被縮減；
- (e) 有委員表示，問卷的內容必須經海怡業主委員會審核及通過，但有委員指出，程序上應由專責委員會就問卷去信諮詢上述業主委員會，並讓該會各委員發表意見；

- (f) 關於方案二的通風口位置，部分委員詢問通風口的最終設計，並要求通風口不要設於利南路山邊，以免廢氣直接吹向海怡半島第 23A 座；
 - (g) 關於港鐵指方案一要在 2018 年才可竣工一事，有委員詢問為何搬遷電纜不可與興建鐵路同步進行；以及
 - (h) 有委員指出，設於海怡半島第 19 座的出入口涉及業權問題，因此，港鐵有必要了解有關居民的意願。
10. 黃招蓉女士就港鐵所提供的問卷資料回應，指為免過於複雜，問卷開端屬撮要資料，之後才是詳細的比較資料。雖然如此，港鐵同意修改有關文字。
11. 葉偉富先生綜合回應如下：
- (a) 除了提供詳盡的資料外，問卷旨在回應居民提出的問題和向他們解釋不明之處，而港鐵亦在方案中作出了許多修訂，以回應居民的意見。現在港鐵的做法是提供更多有關實際情況或建造工程的詳細資料，以便居民進行客觀分析及清晰判斷。雖然如此，港鐵會聽取各委員的意見，修改問卷；
 - (b) 通風口現仍屬初步設計階段，因此港鐵未能提供具體資料，但承諾通風口會盡量偏離民居，並且大部分將設於海怡半島利南道及利榮路的工業區；
 - (c) 位於海怡半島第 19 座的出入口建造工程不會影響該座側面的停車場。校巴會改於第 17 座附近讓學生上落，會影響部分花槽。雖然新址不及現址寬闊，但相信仍敷使用；
 - (d) 港鐵曾與香港電燈公司（下稱港燈）商討，港燈必須首先知道方案何時落實進行才可正式搬遷電纜。在實際工程中，由於該出入口採用明挖方式挖掘，而有關多組電纜又是非常敏感的超高壓電纜，因此，搬遷電纜與興建鐵路的工程不能同時進行。總括而言，港鐵認同港燈的看法，搬遷電纜需時 39 個月，海怡站要在 2018 年才可竣工；以及
 - (e) 政府政策要求鐵路規劃應盡量減少收回私人地段。不過，由於土地有限，港鐵在迫不得已的情況下，會收回部分私人土地。另一方面，港鐵亦已收到海怡半島部分居民的意見，明確表示對在第 19 座設置出入口的方案有所保留，並且不希望鐵路設施進入其屋苑所屬地段。港鐵已經解釋，如有需要，可以取消該出入口。

12. 主席表示，由於問卷的觀點必須客觀持平，所以要審慎研究，以作修改。此外，主席詢問各委員是否同意由專責委員會去信邀請海怡半島業主委員會和三位當區議員一起進行問卷調查。由於委員一致同意，主席請秘書處跟進有關事宜。

利東站的出入口設計及安排

13. 主席、黃志毅先生、麥謝巧玲女士、張少強先生、張錫容女士、柴文瀚先生、林啓暉先生MH、馬月霞女士BBS,MH、麥志仁先生及陳理誠太平紳士等十位委員就利東站的出入口設計及安排提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 就方案一而言，部分委員查詢東昇樓出入口的規模會否與利東商場出入口一樣，即類似西營盤站出入口；
- (b) 部分委員關注東昇樓出入口會影響聖伯多祿小學及聖文嘉幼稚園，因而會引起家長反對。該等委員更提醒港鐵該處原屬公園範圍；
- (c) 就方案二而言，部分委員表示，最初認為利東商場出入口只須佔用的士站，與現在港鐵提交的方案大有出入。由於建設該出入口須佔用半個巴士總站，因此須開發利東邨東興樓山邊花槽，以搬遷部分巴士線。部分委員關注巴士總站的佔用情況及巴士線會否受影響；
- (d) 由於有委員指出現在利東邨東興樓山邊有四條落車線及四條上車線、巴士總站有三條巴士線及四條落車線，而另有三條小巴線及兩條通宵小巴線也在該巴士總站附近，所以有委員質疑花槽位置能否容納以上路線；
- (e) 有委員指出，由於上述花槽屬利東邨業主立案法團所有，因此須知所佔用的面積；
- (f) 有委員擔心開發花槽或會造成空氣污染及噪音、縮窄居民的公共空間，以及影響鴨脷洲街坊學校的出入位置；
- (g) 有委員詢問，為何不能在利東商場出入口設扶手電梯而要採用升降機，並質疑港鐵在該出入口建造大型上蓋的目的，是以港鐵而非市民的利益為主；
- (h) 部分委員表示，利東站只設一個出入口並不足夠，因此強烈要求另設一個出入口，以應付漁安苑及深灣軒一帶居民的需要，同時亦可疏導利東商場或東昇樓出入口的人流；
- (i) 有委員建議考慮基督教海面傳道會小學或水務署臨時工地作為利東站另一出入口的選址；

- (j) 部分委員詢問，港鐵一直沒有提及不能在深灣軒附近增設出入口，是因為技術問題、財政問題，還是人流不足問題；以及港鐵評估人流的方法；
- (k) 有委員表示，漁安苑的居民並非不需要地鐵出入口，只是不滿擬議的出入口設於水池位置，佔用該屋苑的公共空間。事實上，利東邨、漁安苑及深灣軒的居民均歡迎港鐵在深灣軒一帶增設出入口；
- (l) 大部分委員認為港鐵提供的具體資料不足，且欠缺實質數據，令居民難以了解。因此，有委員質疑港鐵是否輕視利東站；
- (m) 部分委員表示，利東站的出入口應交由居民決定，所以提議參考海怡半島的做法，讓居民填寫問卷，表達意願，從而有利日後刊憲和改善方案以切合居民需要；以及
- (n) 部分委員要求港鐵提供有關比較東昇樓出入口及利東商場出入口兩個方案的詳細資料，讓居民參考。有委員提議由當區議員設計問卷，而問卷也應調查居民對深灣軒增設出入口的意願，以及增設出入口對利東商場出入口和東昇樓出入口的影響。

14. 黃招蓉女士及葉偉富先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵最初選擇東昇樓為利東站的出入口，原因是該出入口步程較近，對市民較為方便，但亦考慮到施工時對民居的滋擾亦較大。分別進行的兩次公眾諮詢大會後，許多市民均反對在東昇樓設出入口，並提議在利東商場設出入口，經研究設計上的要求、技術上的考慮和公眾的意見後，港鐵也認為利東商場選址是可行的，因此回應地區的意見及要求，提出利東商場的方案；
- (b) 利東商場出入口的規模與東昇樓出入口大致差不多；
- (c) 要興建利東商場的出入口，遷移部分巴士站實在無可避免。港鐵最初提出有關方案時，已向委員說明部分巴士線將受影響。港鐵須待完成詳細評估及確定建造方法後，才可知悉有關受影響巴士線的數據。但港鐵承諾，在建造鐵路期間，雖然部分巴士線會遷到花槽或附近路面，但港鐵會盡量保留原有巴士線及巴士站，以減少對居民的影響，並會在工程完成後，盡量將巴士站重置原址。另外，港鐵亦會與顧問公司考慮利東商場出入口對巴士線的影響；
- (d) 花槽位置預計能容納部分巴士線，但若干巴士線則須搬往附近位置。雖然如此，花槽位置最適宜用作臨時巴士站，因其最接近巴士總站。細節方面，港鐵須與運輸署再進行磋商；
- (e) 港鐵由最初建議在東昇樓設置出入口時，也表示將會採用升降機連接出入口及車站大堂。因為利東站設於地下深處，離地面約 60 米，所以

採用升降機是最直接的方法；如果採用扶手電梯，不但挖掘面積較大，對巴士站及現有設施影響較大，而且不便乘客使用。因此，採用升降機的建議並非成本問題，而是技術和實際應用的問題。另一方面，關於有委員質疑港鐵建造大型上蓋是為本身利益着想一事，港鐵解釋利東商場不屬港鐵公司物業，與港鐵利益並沒有關係；

- (f) 關於在深灣軒附近增設出入口的建議，港鐵必須考慮使用量的問題。出入口須設於人流稠密而且方便市民出入的地方，所以要再作研究；
- (g) 港鐵非常重視利東居民的意見，但由於現在仍屬初步設計階段，港鐵須定下大的框架，例如出入口的選址，才能得出詳細的資料；
- (h) 港鐵理解諮詢利東居民意見的需要，亦就此和政府及區議會進行了兩輪諮詢工作。在上一輪諮詢大會中，許多居民均反對在東昇樓設出入口，而現在的情況是，利東商場方案深受支持；居民只是在細節上，例如巴士站所受的影響，居民有一些關注。港鐵會盡量提供更多資料，讓委員會及議員再進行諮詢；以及
- (i) 港鐵表示重視市民的意見，亦歡迎議員向港鐵反映市民的意見。港鐵除考慮技術要求外，亦會盡量吸納社區意見，從而作出適當的平衡。另一方面，港鐵亦希望鐵路方案能按時間表於本年中刊憲，正式諮詢公眾意見。刊憲後，港鐵仍會繼續聽取居民及委員意見。

15. 陳展榮先生回應表示，利東商場出入口及所佔利東巴士總站的確實面積均未有定案，須再與港鐵商討。

黃竹坑站的出入口設計及安排

16. 主席、徐遠華先生、歐立成先生、柴文瀚先生及梅享富先生等四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) 部分委員擔心興建上述項目會引致噪音及景觀的問題；
- (b) 有委員表示，由於東華三院賽馬會復康中心住有 250 名嚴重智障人士，而另一座在南風徑附近的長期護理院亦住有精神病康復者，如果鐵路太接近該些機構，或會影響以上對噪音較為敏感的人士；
- (c) 有委員詢問，港鐵會否制訂一些針對醫院或復康中心的特別措施，以避免噪音造成的影響；另外，一般噪音管制標準對特別機構，例如醫院或復康中心兩者之間有否分別；
- (d) 有委員詢問港鐵有關環境影響評估報告的進度，以確保上述復康中心不受影響；
- (e) 有委員表示，最初曾要求港鐵在黃竹坑設置出入口，但現階段只希望退而求其次，將港鐵的行人天橋系統延伸至深灣道；如港鐵不

負責這方面的事宜，則欲知政府會否負責該項工程；

- (f) 有委員要求有關方面在惠福道路口設置一些設施，以方便復康中心的病人使用行人天橋系統；
- (g) 有委員相信港鐵的進行可行性評估，應該有少許有關對環境影響的確實資料；
- (h) 有委員指港鐵應提出一些以往在醫院或療養院附近興建鐵路的做法，以加深市民的有關概念；以及
- (i) 有委員詢問港鐵為何使用原本計劃興建社區中心的地方。

17. 葉偉富先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵會審慎衡量鐵路對有關人士的影響。現時一些建造鐵路系統的先進方法(例如在落馬洲支線使用的設計)可大幅減低噪音。此外，港鐵會視乎其後進行的環境影響評估，再決定是否有需要將鐵路的護欄升高或全面覆蓋路段。港鐵明白復康中心的病人對噪音較為敏感，因此會進行噪音評估，以照顧該些人士及符合有關法例要求。架空路段方面，港鐵會徹底進行評估，並繼續與院舍保持聯絡；
- (b) 港鐵已開始進行環境影響評估，當中亦會考慮一些對噪音較為敏感的受體，但整項評估工作必須與詳細設計同步進行，而生態影響評估亦需時較長，故暫時未能提供完整報告；
- (c) 港鐵已屢次解釋有行人天橋及行人過路設施連接車站，因此無意延長天橋；
- (d) 由於諮詢期間，部分居民的意見認為明渠下游部分應予保留，港鐵表示會考慮各方面的意見；
- (e) 港鐵指，黃竹坑站將會提供無障礙通道，以便居民使用鐵路；
- (f) 港鐵表示在可行性研究階段作了一個初步的環境影響評估，分析了建議的方案是否技術上可行。而整個環境影響評估報告則要與詳細設計同步進行；
- (g) 港鐵會在下一次會議提供《噪音管制條例》有關醫院及復康中心的噪音限制水平(分貝)予各委員；以及
- (h) 施工期間，港鐵須佔用前黃竹坑邨對出的巴士站，為若干巴士線進行臨時改道，但在鐵路完成後，港鐵會將該巴士站交還政府。此外，港鐵建議使用海面傳道會小學用地作為工地，而該址的隧道會以明挖方式進行。待鐵路建成後，港鐵會將工地鋪平，將之歸還政府。

18. 陳展榮先生指就有關延長行人天橋至深灣道及包玉剛游泳池一帶的建議，須待港鐵制訂詳細計劃後，才能評估是否有此需要。由於港鐵會建設一條有蓋行人通道，而且如天橋延伸太遠，行人一般亦不會採用，加上將來黃竹坑站下面會有一個巴士交匯站，因此，運輸署屆時會一併考慮如何將深灣居民接駁到地鐵站。

海洋公園站的出入口設計及安排

19. 馮仕耕先生表示，由於地鐵之前並沒有提及任何有關海洋公園站的資料，所以不能確定港鐵是否已開始考慮居民的訴求。不過，他感謝港鐵接見了不同的市民和機構，包括聖保羅男女中學附屬小學及東華三院的復康中心。他指出，景觀及噪音方面的影響最受市民關注，希望港鐵重視有關訴求。

金鐘站的出入口設計及安排

20. 柴文瀚先生詢問，在金鐘站要行多少公尺才能到達沙中線及荃灣線月台；另外，現時的設計是否仍有自動行人系統。

21. 葉偉富先生回應指，現時的設計是擴建金鐘站東面；新建月台只略低於現時的金鐘站，但兩者相當接近並且相連。

22. 主席請各委員備悉金鐘站的資料，並盡快就海怡半島站及利東站進行諮詢，以便居民的主流意見轉達港鐵。

臨時爆炸品儲存倉庫

23. 主席、陳李佩英女士、馮仕耕先生、周尚文先生、徐遠華先生、麥志仁先生、麥謝巧玲女士、陳富明先生、柴文瀚先生、林玉珍女士、卜坤乾先生、歐立成先生及陳理誠先生等 13 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) 大部分委員均不贊成以春坎山的平台作為臨時爆炸品儲存倉庫，因為來往春坎山的春坎角道較為遙遠、崎嶇及狹窄，而且運送路程途經一些繁忙地區，例如淺水灣及赤柱。一旦發生爆炸，對居民及遊客均會構成危險；

(b) 部分委員建議與海洋公園磋商，將炸藥存放於海洋公園的爆炸品儲存倉庫，但亦有委員對此建議有保留，因為海洋公園入口有更

多市民，附近亦有數家國際學校，而南朗山道又較淺水灣及赤柱等地點的交通更為繁忙；

- (c) 部分委員詢問為何不能將爆炸品儲存在一些與工地較近的地方；
- (d) 部分委員欲知炸藥不能直接由大嶼山的礦務部儲存倉運至工地的原因；
- (e) 有委員建議經水路將炸藥由春坎角運到逸港居碼頭，然後再運至黃竹坑及鴨脷洲，以避免由陸路運送而產生的問題；
- (f) 有委員建議使用現時用以儲存西港島線所需炸藥的域多利道臨時爆炸品儲存倉庫，因為該倉庫將可以使用；以及
- (g) 有委員指港鐵提供資料的時間太接近開會時間，以致未有足夠時間諮詢居民，因此認為港鐵根本漠視居民利益，而且所提供的資料除了隱惡揚善外，亦非常不足。

24. 黃招蓉女士及葉偉富先生綜合回應如下：

- (a) 關於臨時爆炸品儲存倉庫的選址問題，港鐵必須經礦務部分發爆炸品作工業用途，而由於南港島線大多建於石層，必須運用爆破方法，因此有必要設立一個臨時爆炸品儲存倉庫，而倉庫必須遠離民居，但卻可以讓車輛到達，因此，春坎山是區內較理想的選址；
- (b) 整個選址以及儲存、運送和使用爆炸品方面均受法例嚴格規管。此外，港鐵須就整個運送過程進行風險評估，並將評估報告提交予礦務部及環境保護署審批。該份報告也會納入整個環境影響評估報告內，讓公眾查閱。此外，運送炸藥的車輛經過特別設計，即使發生輕微碰撞也不會產生危險，並且須經礦務部批准及符合相關法例才可行駛。另一方面，火藥和雷管會分開儲存及運送。總括而言，爆炸品的整個運送過程及處理方法均有嚴格規定，以確保安全，而過去並無發生意外的紀錄便是最佳證明；
- (c) 港鐵曾與海洋公園接洽，要求借用其爆炸品儲存倉庫，但未獲應允；
- (d) 根據《危險品條例》的規定，晚間不得經水路運送炸藥。如果每天靠礦務部運送炸藥至工地，每天只可進行一次爆破工程，但由於現在需要每天進行兩次爆破工程，在晚上進行的第二次爆破工程須從臨時爆炸品儲存倉庫取出炸藥使用，因此，炸藥不可經水路運送；
- (e) 負責有關審批的部門只准許域多利道臨時爆炸品儲存倉庫存放僅足夠西港島線所需使用的炸藥分量。如要該倉庫一併儲存南港島

線所需的炸藥，有關安排不但須經中西區區議會討論，亦須經各部門審批，因此預計難於實行；以及

- (f) 港鐵曾為多個車站（包括鰂魚涌、太古及炮台山等）進行爆破工程，因此在這方面可謂經驗豐富。

25. 吳維篤先生回應表示，政府理解各委員的關注。路政署已就有關事宜與礦務部聯絡。礦務部原則上不反對就春坎山平台選址作進一步研究，但現階段仍要展開詳細的環境影響評估及量化風險評估工作。在諮詢公眾同時，必須考慮爆炸品在儲存、運送和使用方面是否符合《危險品條例》的所有規定。由於整個評估程序還未完成，因此現時的選址只屬初步性質，尚未作實。

26. 主席表示，許多委員均擔心爆炸品在儲存方面和運送途中所產生的危險，並關注有關運送路線。因此，主席希望港鐵和運輸及房屋局能積極與海洋公園進行磋商，要求後者在完成擴建工程後，讓地鐵借用其已有充足安全措施的儲存倉庫，以減低市民的顧慮。

奇力灣海旁臨時卸泥口

27. 麥謝巧玲女士、陳富明先生及柴文瀚先生等三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) 部分委員反對在奇力灣海旁設置臨時卸泥口；
- (b) 有委員表示曾與嘉隆苑業主立案法團就有關事宜開會。該法團強烈反對該選址，並指該選址遠離工地，因此不理解為何地鐵作此選擇。此外，由於港鐵不會於華貴邨設置車站，所以當區居民不但未能受惠，還要忍受卸泥口帶來的滋擾；
- (c) 有委員表示，石排灣道交通繁忙，如果在奇力灣海旁設置臨時卸泥口，每天將有 500 架次泥頭車經石排灣道往返工地及卸泥口，對交通造成負擔；
- (d) 有委員表示，現時鴨脷洲橋底有一家廢置船廠，因此提議使用躉船及運輸帶，由工地經水路運送泥石到卸泥口，以減低陸路運送對居民造成的滋擾；以及
- (e) 有委員詢問現時有關設置厭惡性設施的規劃準則。該委員表示，目前因為全長只有數百米的田灣海旁道已有兩個厭惡性設施，即混凝土廠(廠方已表示 2009 年 3 月底不再續租)及污水處理廠。在淨化海港計劃第二期甲下，該處將會設置排污隧道。因此，該處如再設置卸泥口，便會共有四個厭惡性設施，嚴重影響附近的居民。

28. 葉偉富先生回應時表示，港鐵亦留意到石排灣道交通擠塞的情況，因此現正考慮安排泥頭車將來盡量避免途經該處。港鐵會與運輸署及有關部門再研究運送路線，並稍後匯報結果。至於利用上述廢置船廠的建議，港鐵亦會與當區議員進行研究。

29. 何國輝先生回應有關設置厭惡性設施的規劃準則時表示，大部份提交的方案均會經規劃署審批，然後再交由有關部門研究可行性並作全盤考慮。至於現時田灣海旁道的規劃準則，亦是一致。

30. 主席表示，由於田灣已設有一些厭惡性設施，如奇力灣再設置卸泥口，田灣附近的居民將大受的影響。因此，主席希望港鐵和運輸及房屋局再考慮其他選址。

31. 主席總結時表示，經過一年多的前期諮詢後，儘管現時仍有不同意見，但分歧已大大縮窄。由於任何方案均無法獲得百分百的支持，前期諮詢工作不可以無限期進行。因此，主席希望可以按照年中刊憲的時間表，進行正式諮詢。結果，委員一致贊成於 2009 年中刊憲。

議程三： 其他事項

32. 沒有委員提出其他事項。

議程四： 下次會議日期

33. 主席表示，秘書處稍後會通知各委員下次會議日期。

34. 議事完畢，會議於下午 6 時 10 分結束。

南區區議會秘書處

2009 年 6 月