

**南區區議會屬下
港鐵南港島線計劃發展專責委員會
第八次會議紀錄**

日期：2009年10月30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
陳岳鵬先生
陳李佩英女士
張少強先生
林啓暉先生 **MH**
梁皓鈞先生
馮煒光先生
麥謝巧玲女士
徐遠華先生
黃靈新先生
周尙文先生
羅錦洪先生
梅享富博士
黃才立先生

缺席者：

陳理誠太平紳士
張錫容女士
馮仕耕先生
林玉珍女士 **MH**
麥志仁先生

議程一：南港島線（東段）項目刊憲後的最新進展

2. 主席歡迎下列政府部門及港鐵公司代表出席會議：
 - (a) 運輸及房屋局首席助理秘書長 陳志恩先生；
 - (b) 運輸及房屋局助理秘書長 何國輝先生；
 - (c) 路政署鐵路拓展處總工程師 伍德榮先生；
 - (d) 路政署鐵路拓展處高級工程師 陳景源先生；
 - (e) 運輸署優先鐵路發展部高級工程師 陳展榮先生；
 - (f) 港鐵公司高級統籌工程師 葉偉富先生；以及
 - (g) 港鐵公司項目傳訊經理 黃招蓉女士。

主席同時歡迎旁聽是次會議的地區及居民組織代表。

3. 主席表示，南港島線(東段)項目於 2009 年 7 月 24 日刊憲，相信局方在 60 日的諮詢期間，收到不少區內居民及各界人士就該項目提出的意見。主席請運輸及房屋局助理秘書長何國輝先生簡報有關的數據及最新進展。

4. 何國輝先生表示，在 60 天刊憲諮詢期完結後，各相關政府部門現正處理收到的反對意見書，並將於未來幾個月接見及回應提出反對意見書的市民或團體，安排與他們會面或進行實地考察，讓他們了解該鐵路方案。此外，局方會在會面後以書面回覆反對者，交待有關的程序及方案進展。其後，反對者或團體可考慮是否撤回最初發出的反對意見書。如反對者最終決定不撤回反對意見，政府會成立一個由獨立人士組成的聆聽委員會，並邀請有關人士或團體出席，以確保相關部門在處理反對意見時，是公平、公開及具透明度的。其後，該會將編寫一份聆聽會報告書予運輸及房屋局。運輸及房屋局會把該份報告書及有關的鐵路計劃，連同仍有效的反對意見書一併交予行政會議及行政長官，以考慮應否授權興建鐵路項目。南港島線(東段)項目計劃於 2011 年動工，不遲於 2015 年通車。在工程期間，政府會繼續與區議會緊密溝通，並安排實地考察，讓市民了解鐵路方案的內容。至於諮詢期間所收到的反對意見書的數據，由於有關資料可能觸及保密條例，因此未能透露。

5. 委員未有就上述報告提出查詢。

議程二：南港島線（東段）項目詳細設計的最新進展

6. 主席表示，專責委員會一直跟進南港島線（東段）項目詳細設計的最新進展，各委員及區議會亦在過去的會議上就該項目進行詳細討論。項目刊憲後，專責委員會就區內居民關注的事項與政府及港鐵進行了多次磋商及實地視察，希望能尋求最佳方案，使將來南港島線(東段)項目盡量符合區內居民的需要。是次會議會先就四個一直最受區內居民關注的議題進行討論，包括奇力灣卸泥口、賽馬會東華三院復康中心對出鐵路走線、黃竹坑段高架天橋走線及臨時爆炸品貯存倉庫選址。其後，委員可提出其他項目再作討論。

奇力灣卸泥口

7. 運輸及房屋局首席助理秘書長陳志恩先生以電腦投影片簡介奇力灣卸泥口的最新進展。重點摘錄如下：

- (a) 南港島線(東段)由北至南，自金鐘開始，經海洋公園、黃竹坑、利東至海怡半島。走線的其中兩段為隧道，包括金鐘至海洋公園大部份走線及鴨脷洲利東至海怡半島，黃竹坑段則為高架橋。由於挖掘隧道會產生大量泥石，現時香港維多利亞港內已沒有任何填海工程，因此所產生的泥石不能像以往般作填海之用。為此，必須好好處理工程產生的泥石；
- (b) 南港島線(東段)工程所產生的泥石須由南區運往不同的卸泥區，如最後接收泥石的地方（如屯門或將軍澳的卸泥區）位於南區以外，將會對南區區內的主要道路造成額外負荷，大大增加路面交通，特別是區內對外及中環灣仔一帶主要幹道的負荷及對環境的影響。港鐵公司建議在南區設立兩個躉船轉運站，以便將泥石由海路運走，並盡可能減少區內路面交通負荷。因此，建議在南區設置兩個卸泥口，擬議位置為奇力灣及鴨脷洲利南道工業區附近(即現時路政署工地的位置)；
- (c) 就一些曾考慮的卸泥口的選址方面而言，由於考慮到奇力灣卸泥口與華貴邨較接近，因此當初提出該項建議時，計劃在附近種植樹木，作為緩衝，以減低對附近居民的影響。當有關建議提出後，專責委員會對此亦非常關注，並曾與政府部門召開多次會議，反映居民的意見。考慮到附近居民對在該處設卸泥口的反對意見，政府內部作出跨部門協調，決定放棄奇力灣的位置作為卸泥口選址。然而

他表示，為能以便捷方法把因興建南港島線(東段)所挖掘的泥石送往區外，政府希望在區內另覓新的卸泥口選址；

- (d) 除了奇力灣外，局方曾考慮整個南區海岸線的其他位置，並研究在該些地點設卸泥口的可行性，詳情如下：

黃竹坑明渠出口的避風塘位置（即逸港居對開）

- 由於該出口位置面積較細，而附近亦有船排，若把觀海徑用作泥車路線，可能會影響附近的休憩地方。此外，由於現時避風塘內的船隻泊位已非常擠迫，該處航道又十分繁忙，而卸泥船屬大型船隻(約長 50 米，闊 20 至 30 米)，在避風塘內行駛須使用雙拖躉（即躉船的前後均有一隻船拖著、纜索長達 10 至 20 米），會大量佔用航道。此外，由於避風塘內有很多小型船艇運作，當此類大型船隻運作時，會對該些船艇構成危險。因此，該處並不適宜用作設置卸泥口；

避風塘南岸(即鴨脷洲大街附近)

- 由於大街道狹窄而多車，因此不便泥頭車進出，而且近海濱的地方是公園，在該處設置臨時卸泥區會影響海濱公園的運作及市民使用休憩設施，因此不會考慮該處位置；

深灣道近黃竹坑

- 由於黃竹坑已有車廠，而深灣道與田灣道有類似情況，現時為雙線雙程行車道，路面十分狹窄闊度有限。如參考海洋公園以往運送泥石的方法，於山上運泥至以往海洋公園的卸泥位置，泥車便須駛經南朗山道往海洋公園，途經一段約 800 至 1000 米長的單線雙程路段，對海洋公園的運作及附近交通均有影響。經考慮後，局方認為此地點並非合適選址；

鋼線灣渠務署工程用地

- 局方正在積極考慮該選址的可行性。有關地點現為渠務署工程的卸泥碼頭。其中一個方案是與渠務署承辦商協商，在其工程完成前，借用一部份工地作為南港島線(東段)工程的卸泥碼頭，以紓緩對區內交通造成的影響。初部估計，由於該處本為卸泥

碼頭，如用作南港島線(東段)工程的卸泥口，附近交通亦只會與現時相約。

- 初步估計，如使用該處作新的卸泥口，工程進入高峰期時每日的車輛流量最多約為 300 架次。建議泥車將使用域多利道及沙灣徑出入，避免使用數碼港道。此外，為減低對附近交通的影響，卸泥口的運作時間可規範於早上 9 時至晚上 6 時，以避開上下班的繁忙時段及減低對域多利道的影響。局方會將交通影響評估報告提交予運輸署審核。
- 環境評估將會同步進行，並在完成後交予環境保護署作出審批。由於該處現為渠務署工地，因此繼續用作南港島線(東段)項目的卸泥口，相信不會對景觀造成太大改變。有關建議只涉及將部份現有的寫字樓拆卸及建造一些有高度限制的卸泥台，相信對附近民居的的景觀不會構成影響。至於紓緩措施方面，卸泥處會有覆蓋以避免產生泥塵，局方亦會視乎情況，要求承建商清洗泥車於運送時掉下的泥頭。此外，所有泥車均會加上機動帆布蓋，防止塵土飛揚，以確保對周遭環境的影響被減至最低。

8. 陳志恩先生續表示，局方會積極研究在鋼線灣設置卸泥碼頭的可行性。然而，即使該處選址可行，可以處理的泥石量可能較奇力灣少，因此對整個工程的進度可能有些微影響。為使工程依期完成，除了在建築期上作出配合外，如有需要，局方會與土木工程拓展署及有關部門商討，研究將部份泥頭送往區外的公眾填土轉運站，如柴灣及將軍澳等。局方會繼續與專責委員會商討有關事宜及報告該建議選址是否可行，並積極聆聽委員的意見，從而盡量將計劃優化及改善]

9. 主席請各委員就有關事宜發表意見。

10. 麥謝巧玲女士、陳岳鵬先生、陳富明先生、歐立成先生、梅享富博士、羅錦洪先生、柴文瀚先生、馮煒光先生、張少強先生及林啓暉先生MH等十位委員就奇力灣卸泥口的最新進展及擬議的鋼線灣選址提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 部分委員感謝局方聆聽市民的訴求，撤回在奇力灣設置卸泥口的建議；
- (b) 部分委員詢問鋼線灣的渠務署工程及擬議的卸泥口工程之間

的重疊時間爲何。此外，擬議的卸泥口工程會否與現時渠務署工程有合約上的衝突。有委員亦提醒局方，渠務署工程承辦商可能會就合約上的更改，要求高價賠償。有委員續提出，兩項工程同時進行可能較易發生工業意外，並產生保險責任誰屬的問題；

- (c) 有委員擔心一旦落實於鋼線灣設置卸泥口，可能會影響該處長遠的土地用途規劃，以致該處用地在將來繼續被用作放置厭惡性設施；
- (d) 有委員詢問，由於該處現已有卸泥工程，如將來在附近設置南港島線工程的卸泥口，對交通及環境有何影響及與現時有何分別。該委員希望局方能提供於工程高峰期及一般時間，於鋼線灣附近的交通流量及其他相關數字；
- (e) 有委員詢問港鐵會否仿效奇力灣的做法，於擬議鋼線灣卸泥口附近設植林區，以減低對周邊環境的影響；
- (f) 有委員表示將來由黃竹坑駛往鋼線灣的泥車必然會經域多利道至數碼港道而非經碧瑤灣至大口環道，他提醒將來進行交通影響評估時必須考慮上述路段的斜度；
- (g) 部分委員詢問於奇力灣選址刊憲後才考慮另覓選址的原因。此外，亦有委員質疑當初選擇奇力灣作卸泥口選址時，港鐵表示是因爲在區內已沒有其他合適選址，但現在港鐵卻表示會考慮鋼線灣爲選址，因此要求港鐵就此提供合理解釋；
- (h) 有委員詢問當局是否已進行初步環境影響評估，以及所得的結果爲何。有委員提醒所進行的環境影響評估必須是持續性的評估，以及必須連同該處的污水渠、雨水渠及供水設施一併考慮；
- (i) 部分委員提出是否已有諮詢附近居民的程序及時間表；
- (j) 部分委員關注若於鋼線灣設置卸泥口，會否有第二次刊憲，以及若進行第二次刊憲，會否引致南港島線(東段)工程延誤；
- (k) 有委員擔心將來會撤回鋼線灣的提議選址，恢復奇力灣卸泥口選址或以利南道卸泥口作唯一的卸泥口；
- (l) 部分委員關注撤回在奇力灣設卸泥口的方案對利南道卸泥口的影響，擔心若最終發現鋼線灣選址不適合作卸泥口，則利南道卸泥口將成爲區內唯一的卸泥口，以致來往利南道的泥車數量劇增，屆時鴨脷洲橋道的交通將不勝負荷。由於鴨脷洲橋道是鴨脷洲對外的唯一通道，該處一旦交通擠塞，整個鴨脷洲區均會受影響。因此，希望局方能提供具體數字，包括泥車可能增加的數量、及如使用建造隧道後，往利南道卸泥口的泥車數

量、若不使用建造隧道，往利南道卸泥口的泥車數量，以及提交有關的時間表；

- (m) 有委員指出由於利南道處於海邊，潮汐、水流及風向也會影響該處卸泥口，並提議當局參考其他國家的沿岸卸泥口設施；
- (n) 有委員表示當初選擇利南道為卸泥口選址時，海怡居民已十分關注對附近環境及交通帶來的影響，但也明白須分擔部分建造鐵路所產生的泥頭，所以才接受有關安排。然而，若最終所有泥頭均送往利南道的卸泥口，相信會引起該處居民的反對；
- (o) 有委員希望局方在工程上平衡區內各處居民的訴求；以及
- (p) 有委員表示於黃竹坑明渠出口至鴨脷洲橋底的位置乃整個南港島線(東段)工程的中心點，所以與各個工地的距離應該最近，若於該處設卸泥口，似乎最合乎經濟利益。雖然局方表示從海事處所得的初步資料顯示，躉船問題令該處不適合作卸泥口，但根據其個人經驗，這些應該不成問題。此外，該委員建議用漏斗及密封式運輸帶運送泥土，避免泥塵飛揚，但明白可能令成本上升。希望政府考慮黃竹坑明渠出口至鴨脷洲橋底的位置作卸泥口，及密封式運輸帶的可行性。

11. 陳志恩先生綜合回應如下：

- (a) 渠務署表示鋼線灣的工程用地合約將於 2012 年中完結，而南港島線(東段)工程則於 2011 年開始，當中會有一年的重疊時間。局方現正透過渠務署與承建商商討能否作合約上的調解，闢出一部分土地作南港島線工程臨時卸泥碼頭。在合約問題上，局方希望渠務署與有關承建商能重新訂立合約，以解除舊合約上的限制；
- (b) 在渠務署工程完成前，兩項工程將合用同一塊土地，待渠務署工程完成後，港鐵卸泥口將以單一合約形式繼續使用該土地。初部環境評估已經進行，相信該建議對附近的影響不大。建議選址附近的數碼港艾美酒店有空調設備，而工地距離碧瑤灣約 400 米、距離附近的港大宿舍距離約有 400 米、距離柏寧苑也有 200 至 300 米，因此情況較距離民居少於 100 米的田灣道選址為佳。局方會在會後向港鐵公司及其顧問公司要求一些實質的數字，再交予各委員及地區人士參考；
- (c) 至於交通影響方面，每日的產泥量須視乎工期、黃竹坑及南風道隧道挖掘數量以及爆破所產生的份量而定，剛才提及的 300 車是根據鋼線灣能夠徵用的位置、排隊區及運作情況而估計出的卸泥

- 口容量。此外，有關 300 架次會否再增加的問題上，當工程進行了一段時間後，出泥量將逐步遞減，而車次亦會相應減少；
- (d) 由於鋼線灣的選址須與渠務署的承建商共用，因此未必能騰出空間進行綠化工作，但如各委員認為有需要進行有關工程，局方初步認為可效法以往西區臨時躉船轉運站的做法，於卸泥口四周種植一些植物，如竹樹等，以作出有限度的阻隔；
 - (e) 由於鋼線灣並不包括在原來的南港島線(東段)計劃內，因此有需要進行修訂刊憲，但有關程序會在盡可能不影響南港島線(東段)進程的原則下進行；
 - (f) 在保險問題上，政府會適時地與渠務署承建商作出相應的調解；
 - (g) 當日政府曾考慮鋼線灣選址，但由於當時該處正由渠務署工程使用，考慮到合約問題，因此沒有進一步考慮該選址。得悉專責小組及當區居民對奇力灣卸泥口的關注後，當局便再積極研究其他可行方案。如可與渠務署的承建商達成協議，政府或港鐵亦須作出賠償；
 - (h) 政府已決定撤回奇力灣卸泥口的方案，委員不必擔心卸泥口會重返奇力灣；
 - (i) 放棄在奇力灣設卸泥口的方案後，政府正積極搜尋新的選址，包括積極研究在鋼線灣設卸泥口的方案是否可行。即使若最終發現以鋼線灣作卸泥口的方案不可行，亦不會把所有泥石運送往利南道卸泥口，因為該處的容量有限，根本不可能處理更多泥石。政府希望能夠以不同的方式處理多出的泥頭，並考慮以不同的組合模式處理及運送該些泥頭，例如將部份泥石送往區外卸泥口(例如柴灣及九龍區的臨時躉船轉運站)。在完成整體報告後，便可確定泥車的數目和分配，希望屆時可以釋除委員的疑慮。然而，若將泥石由黃竹坑送出區外，泥車便須行經跑馬地或香港仔隧道，因此會增加香港仔隧道的負荷，亦會令其他地區的交通承受壓力，因此政府必須作出適當平衡；
 - (j) 若單靠一個卸泥口，整項工程恐怕無法在 2015 年完成。要尋找一個既不影響南港島線(東段)進度，又不影響海怡半島的環境及鴨脷洲橋道交通的方案，實在不容易；
 - (k) 有關運泥時引致的塵埃及空氣質素問題，現時的運泥車已加設很多改善設施，如車斗有機械蓋遮蓋，以防止車輛超載(因為若泥頭過多，機械蓋便不能蓋上)；而機械蓋亦可確保不會有泥塵在車輛兩旁漏出。此外，運輸及房屋局會要求港鐵把為泥車清理泥塵的措施做到最好。至於利南道卸泥口的泥塵問題，會要求食環署多清洗街道，並要求隧道承建商增加洗街次數。屆時可以邀請各委員到現場視察，並於區議會上再作研究及討論；
 - (l) 同意將卸泥口的初步環境影響報告交予專責委員會參考；

- (m) 如要在黃竹坑區建造運輸帶往卸泥口，則須環繞黃竹坑道、香葉道及深灣道，連綿數公里，因此該方案並不可行；以及
- (n) 如要將泥石運往其他區的卸泥碼頭，須先諮詢有關的區議會，困難亦會擴大，因此希望各委員可以同心協力，處理卸泥問題。

12. 黃招蓉女士表示在早前進行諮詢時，也曾表示現時的走線偏向利南道，因此可透過建造隧道及密封式運輸帶將大部份在鴨脷洲產生的泥石直接運到利南路卸泥口，以減少泥車的數量，減輕道路的負擔。

13. 主席表示於修訂刊憲前會諮詢居民意見。專責委員會會密切注視有關進展，希望局方有任何新進展時，可盡快通知專責委員會，以便委員諮詢居民。

（會後備註：梅享富博士於席上致函港鐵南港島線計劃發展專責委員會主席，就鋼線灣擬議卸泥口事宜提出查詢。有關信函已即時轉交運輸及房屋局處理，當局亦於 2009 年 11 月 16 日以書面回覆梅享富博士。）

賽馬會東華三院復康中心對出的鐵路走線

14. 主席請 港鐵代表葉偉富先生以投影片簡介賽馬會東華三院復康中心（下簡稱“復康中心”）對出的鐵路走線的最新進展。重點摘錄如下：

- (a) 項目刊憲後，港鐵於 2009 年 8 月開始整個項目的詳細設計。期間，港鐵與復康中心及病人家屬進行多次會面，並作實地視察以了解中心的運作。
- (b) 考慮到高架橋段鐵路在建造及營運時對該中心的影響，港鐵在走線方面作出了改善—根據刊憲設計，在靠近復康中心的斜坡上，兩條路軌將座落於兩條不同的橋墩上，而中間則預留位置予將來南港島線(西段)作接駁之用。為了回應復康中心就鐵路的走線、高度及噪音方面的關注，港鐵將縮小高架橋段的結構體積，並把兩條行車路軌合併到同一橋墩上，使鐵路盡量遠離復康中心。經修改後，高架橋將距離復康中心不少於 18 米；
- (c) 合併兩條高架橋路軌後，南港島線(西段)的轉車安排將要有所改變，乘客將不能直接到對面月台轉車，而須步行一段較長的距離；
- (d) 港鐵會在接近復康中心的路段採用全覆蓋式隔音罩，以避免噪音對復康中心造成影響；
- (e) 為盡量減少高架橋對復康中心的景觀及光線的影響，港鐵已盡量把高架橋的高度降低。由於高架橋走線會橫跨香港仔海峽，而該位置有航道的最低高度限制，而黃竹坑站高架橋的高度又受車站

附近的建築物如南朗山熟食中心的限制，因此可以降低的幅度有限；

- (f) 就復康中心早前表示擔心鐵路運作可能會產生一些電磁波或電波，影響復康中心的醫療設備，港鐵進行了評估，確定鐵路營運不會對復康中心醫療設備產生任何影響。港鐵技術人員就有關結果與院方的醫療人員進行討論，經解釋後，院方對是項問題的回應是正面的；
- (g) 在進行環境影響評估時，會仔細評估鐵路建造時及通車後對復康中心的影響。有關的評估預計可於 2010 年初完成，並交予環境保護署審批，屆時也會公開予市民瀏覽；以及
- (h) 港鐵會繼續與復康中心保持溝通。

15. 馬月霞女士、徐遠華先生、陳岳鵬先生、柴文瀚先生、張少強先生及馮煒光先生、林啓暉先生MH及柴文瀚先生等八位委員就復康中心對出的鐵路走線的最新進展提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 部分委員感謝港鐵聆聽復康中心的訴求，並修改該段的鐵路走線，但亦有委員表示有關修改未能令復康中心完全滿意，希望走線可以距離復康中心再遠一點，將影響減至最少；
- (b) 部分委員表示高架橋走線行經黃竹坑大王爺廟之上，運作時產生的噪音會對廟內人士造成滋擾；
- (c) 部分委員表示於早前諮詢中，港鐵和運輸及房屋局並未向專責委員會交待高架橋對南朗山熟食市場及大王爺廟的影響。他詢問為何專責委員會到刊憲後才獲得有關資料；
- (d) 有委員查詢是否會設一條臨時行人通道於黃竹坑，並表示港鐵在先前的專責委員會會議上，只表示會考慮建造該臨時行人通道，而沒有確實表明會執行；
- (e) 有委員要求港鐵就修訂設計以及日後接駁南港島線(西段)的安排再作詳細解釋；
- (f) 有委員希望港鐵考慮以隧道形式建造黃竹坑段鐵路，因為於地面興建鐵路會長期影響沿線居民。該委員詢問，如最終須以高架橋形式興建鐵路，港鐵會否採用隔音及其他減低滋擾的措施；
- (g) 有委員表示修改後的設計收窄了明渠，有關方面曾否諮詢渠務署，確認收窄了的明渠能否負荷一般的降雨量及在雨季時足以疏導雨水；
- (h) 有委員希望港鐵能提供修改鐵路走線後，對復康中心的噪音影響可減低多少，及鐵路與復康中心的距離增加了多少的數據，讓復康中心院友及其家長、醫護人員和公眾可以有更多了解；

- (i) 有委員希望了解是否會在明渠上進行打樁工程，以及若進行打樁工程，香港仔避風塘的水質會否受到影響；
- (j) 有委員查詢於明渠上建高架橋是否可行，是否有技術上的困難；
- (k) 有委員認為明渠現時排水量不足是因為周邊的排水渠老化所引致，並提議在明渠上加建堤壩以增加排洪量；
- (l) 有委員詢問不能擴闊明渠及不能把高架路軌放置於明渠上的原因是否與復康中心對面的地皮有關，因現時有發展商申請在該處興建酒店。如果明渠是移向該地皮位置時，該地皮的擁有者會提出強烈反對；
- (m) 有委員表示在有關修改鐵路設計的事宜上，港鐵及政府應該盡量照顧多方利益。雖然有改善是好事，但自 2007 年宣佈南港島線(東段)計劃後，到現時才有改良方案，似乎是要有關團體向立法會申訴小組提出反對，政府及港鐵才積極研究改良方案。該委員認為有關方面處理居民的需要及訴求的態度須要改善。此外，該委員擔心將來有其他團體表達不滿時，鐵路方案會再次更改，而令鐵路延遲落成；
- (n) 有委員認為專責委員會非常關注南港島線的發展，亦花了很多時間聆聽居民意見，向政府及港鐵反映和爭取各種訴求，委員應公道評價專責委員會付出的努力；
- (o) 部分委員表示港鐵及局方應加強宣傳南港島線優化後的設計，並繼續與市民溝通，讓整個南區的居民知道政府及港鐵在興建鐵路上，有聽取民意及進行修正，使鐵路項目更加符合大部分居民的利益；以及
- (p) 有委員查詢港鐵會否考慮於整條黃竹坑的高架橋路軌加設隔音罩，以配合將來黃竹坑的發展。

16. 黃招蓉女士及葉偉富先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵於諮詢階段時一直有跟復康中心代表接觸，也是專責委員會過去一直與港鐵合作進行諮詢的成果。於過去兩年，諮詢工作不斷進行，而整個項目也作出許多改善及優化，以切合地區的需要。港鐵在規劃過程中發現有持份者可能受影響時，亦會設法與他們聯絡及解釋，而在該過程中，許多委員均有協助港鐵進行協調工作；
- (b) 由於在早期規劃，許多細節仍未落實，而詳細設計亦於 2009 年才正式展開，因此港鐵要在較後的時間才能向受影響人士交待有關的改善或優化措施。港鐵過去也有製作不少有關走線設計的印刷

品，供市民及委員參考，並且在每一階段均盡可能以較易理解的方法向公眾交待最新的進展；

- (c) 至於大王爺廟方面，受到走線、車站高度及明渠限制，所以高架橋須置於大王爺廟旁邊。然而，由於大王爺廟的高度在高架橋之下，而聲音是向上傳播的，因此只要於高架橋加上隔音罩，情況便會得到更大的紓緩。港鐵與政府人員在刊憲前曾與大王爺廟代表接觸及向他們作出解釋，明白他們的關注。港鐵會在詳細設計上再研究減少對廟宇影響的可行方法；
- (d) 計劃中連接黃竹坑車站到南朗山道的行人通道將與有關物業發展一併規劃，在物業發展未開始時，港鐵會在黃竹坑車站落成後提供一條臨時有蓋通道；
- (e) 有關南港島線（東段）及（西段）的接駁，港鐵現時希望預留空間，以連接兩條路線，但修改後的高架橋設計，須更改轉乘安排。具體細節將在未來有需要規劃南港島線(西段)時，再作深入的研究；
- (f) 環境影響評估仍在進行中，但復康中心路段的全覆蓋式隔音罩已是最好的阻隔聲音設施；
- (g) 在明渠上建造高架橋會對復康中心帶來更大的影響。港鐵向渠務署了解後，知悉明渠上游是一個水浸黑點，若將高架橋放置在明渠上，便需要補償明渠的闊度。由於明渠另一邊有高壓電纜未能進行擴闊，而若要於斜坡位置進行擴闊工程，將對復康中心的環境造成更大的影響。因此，港鐵不建議採用該方案；以及
- (h) 一般使用全覆蓋式隔音罩是需要根據環境影響評估的結果而決定，但由於復康中心情況特殊，因此港鐵未等待環境影響評估報告結果，已計劃提供全覆蓋的隔音罩，以照顧復康中心的特殊情況。

17. 陳志恩先生希望各委員能同心協力，使鐵路盡快興建。在區議會的帶領下，相信建造過程中的任何問題均可協調及緩解，令項目能盡快完成，讓市民享用港鐵的服務。

18. 主席表示，根據港鐵的回應，鐵路走線應該不會再有更改，因此港鐵應採用何種緩減措施以減少有關人士可能受到的滋擾才是最重要。有關高架橋的噪音問題，港鐵正研究使用全覆蓋隔音罩的可能性。他本人曾與委員參觀沙田馬鞍山支線的情況，發現該支線雖與醫院及民居非常接近，卻未有採用全覆蓋隔音罩，只在鐵路側採用了隔音屏。他認為現在還有時間作出跟進，亦希望港鐵就此再作考慮，委員亦可參考其他鐵路的做法。此外，港鐵和運輸及房屋局一直與專責委員會衷誠合作，亦非常重視專責委員會的意見。南區是第一個成立專責委員會與港鐵及政府共同跟進鐵路興建、並進入社區進

行諮詢的地區，相信港鐵及政府將繼續與區議會合作，探討及研究方案解決各項富爭議性的議題。

黃竹坑高架橋走線

19. 主席表示，早前有團體致函表示，南港島線(東段)即使以全地底方式興建也不會延誤通車日子，有關意見已交予港鐵作研究。他請港鐵代表就此作出回應。

20. 葉偉富先生回應表示，港鐵不同意以全隧道形式興建南港島線(東段)不會影響落成時間。刊憲方案內的高架橋段方案是經港鐵的設計隊伍長時間研究才達成的方案，港鐵亦曾考慮隧道方案，但受到車站安排及車廠設置的限制，最終才決定以高架橋形式興建該部份路段。若以淺層形式興建隧道，走線的高度必須降低，隧道的深度亦須足夠經過香港仔海峽底部，車廠的高度及水平亦須降低 14 米，這樣不但會產生多 100 萬平方米的泥石，因而加重卸泥口的負擔，而且鐵路落成時間亦須延遲 3 年。建造經過香港仔海峽的淺層隧道時，須分階段進行為期數年的海面工程，在此期間，航道將收窄三分之二，最窄部份只有 35 米寬，對避風塘及漁民的海上作業影響嚴重。與此同時，海峽兩岸也須設置工地，因此須搬遷船廠或其他岸上設施。如以明挖方式挖掘，則須佔用警察訓練學校用地，目前亦難以另覓選址重置有關的訓練設施。如將整個走線再降低，雖然可避免於香港仔海峽進行海面工程，但車站便會再降低數十米，以致未能符合消防要求，同時亦會對乘客造成不便，特別是海洋公園站等人流較多的車站。現時建議的海洋公園站設於地面，遊客只須橫過天橋，便可到達海洋公園，較地底車站方便得多。此外，利東站現時已設於地底 60 米深，若把車站位置再加深，同樣不便乘客及不符合消防要求。基於上述原因及技術困難，港鐵最終認為現時的高架橋方案是最可行的。

21. 主席詢問為何於較早前轉交有關團體的信函後，港鐵一直未有回應。此外，如以隧道形式取代高架橋，是否無論採用淺層或深層隧道方案均不可能於 2015 年完工。

22. 葉偉富先生回應表示，政府曾與有關團體會面，並解釋有關情況及技術困難。若以隧道取代高架橋方案，南港島線工程將不能於 2015 年完成。

23. 陳岳鵬先生認為全隧道走線的最主要問題是在車廠方面，但有關團體表示有工程師指在其他國家已有車廠能以地面車廠配合地底鐵路。因此他希望港鐵就車廠問題再詳加解釋。

24. 葉偉富先生回應表示港鐵已向該團體清楚解釋，未能採用全隧道走線的原因是受到走線的限制。他不排除在其他國家如沒有走線限制，有可能將車廠設於地底，但亦會有其他因素需要考慮，例如通風問題及營運上的不便等。他強調，當整個走線降低而車廠仍設於地面時，坡度便會超出設計範圍，因此有必要將車廠水平位置降低。雖然降低車廠的技術問題可以克服，但會產生 100 萬平方米的泥石，並令整項工程延遲三年落成。此外，香港仔海峽的航道亦會有大約三年時間受到影響，因此港鐵不認為這是一個好的選擇。

臨時爆炸品貯存倉庫選址

25. 主席請港鐵代表葉偉富先生以投影片簡介臨時爆炸品貯存倉庫選址的最新進展。重點摘錄如下：

- (a) 港鐵現時建議於春坎山設置臨時爆炸品貯存倉庫，預計貯存量不多於 800 千克；
- (b) 港鐵明白區內居民對臨時爆炸品貯存倉庫的關注，居民對爆破工程可能不太熟悉，因此港鐵於不同場合中盡量向居民及專責委員會介紹設置臨時爆炸品貯存倉庫的需要及安排；
- (c) 爲了配合工程進度，每日須作兩次爆破工程。現時全香港的爆炸品均由政府的礦務部管轄，按申請及危險品條例規限分發至工地。由於晚上不能在海港範圍運送爆炸品，所以需要貯存炸藥以供早上進行爆破；
- (d) 港鐵在選址時已盡量尋求位置遠離民居、能有車輛直接到達該貯存倉庫、有足夠貯存量以及接近使用爆炸品的工地。除春坎山外，港鐵曾考慮多個選址，包括歌連臣角、摩星嶺、置富、域多利道（即現時西港島線的臨時爆炸品貯存倉庫）及石澳等，最終因該些地點離開工地太遠、沒有車路、沒有適合道路供消防車輛出入、太接近民居及水務設施等原因，而被認爲不是適合地點。現時域多利道的臨時爆炸品貯存倉庫由於只供西港島線使用，沒有剩餘容量，因此亦未能使用。石澳石礦場的容量雖然較大，但路程比春坎山多一倍，而且較多彎路及需經過大潭水壩。因此，港鐵認爲春坎山是最能夠符合選址要求的地點；
- (e) 港鐵理解居民關心運送爆炸品時的安全問題。香港的建造工程運用炸藥已有相當悠久的歷史，而港鐵亦有 30 年興建鐵路及車站的經驗。在運送時，港鐵會將工業用的爆炸品（約 2 吋至 3 吋粗的條裝炸藥）及雷管分開運送，運送車則是特別設計，具多種安全措施，如滅火裝置及使用油渣等，而司機及參與運送人士亦須經礦務部批准，並曾受特別的訓練。在貯存方面，也有嚴謹的規格，

800 千克炸藥會分開三個位置存放，有土牆作分隔，並會有分隔雷管、鐵絲網及避雷裝置等；以及

- (f) 爆破的工作包括不少工序及安全檢查程序，因此每天只能進行兩次爆破。礦務部的運送可配合於早上 11 時進行第一次爆破，相距 10 至 12 個小時後，方可進行第二次爆破。由於不能縮短兩次爆破期間的工序時間，因此有必要在區內設置臨時爆炸品貯存倉庫。

26. 陳李佩英女士就臨時爆炸品貯存倉庫選址最新進展提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 代表赤柱區大部份居民、商戶、所有使用淺水灣道路而受牽連人士，以及 3000 多名簽名反對人士，表達強烈不滿，並希望當局能撤回在春坎山建設臨時爆炸品貯存倉庫的計劃；
- (b) 反對赤柱春坎山設置臨時爆炸品貯存倉庫關注組（下簡稱“關注組”）不同意港鐵剛才提出由於早上 11 時進行爆破，而第二次須於晚上 9 時至 11 時進行，因此便需要建設倉庫的說法。立法會議員劉秀成先生表示，如果港鐵提早爆破預備工作，便可把部份工序同時進行，因而減少兩小時的預備時間，將第二次爆破提早至晚上 7 時進行，符合日落前經海路連送炸藥的法定要求。如此便可無須於春坎山建臨時爆炸品貯存倉庫；
- (c) 赤柱的道路十分狹窄，如每天 6 次來往春坎山運送炸藥，擔心在運送途中會出現意外；
- (d) 不滿直到現時仍未向居民提供爆破工程的時間詳情、運送時間、行車時間表及車輛行走路線等資料；
- (e) 如不使用海路運送，是否便不需興建臨時爆炸品貯存倉庫於春坎山，以及工程是否將延遲七個月；
- (f) 有關建議將影響赤柱的居民及商戶；
- (g) 擔心將來政府會以臨時爆炸品貯存倉庫及完成港鐵工程為由，阻止巴士站交通總匯於赤柱興建；
- (h) 如爆炸品的運送如港鐵所指般安全，為何不准有關車輛進入隧道？由此可見有關的運送並非絕對安全；
- (i) 詢問純以海路運送炸藥是否可行；以及
- (j) 淺水灣道為單線雙行道路，一旦在該路段發生問題，便完全阻塞該處的交通，因此居民對此感到非常擔憂。

27. 葉偉富先生綜合回應如下：

- (a) 有關縮短兩次爆破中相距時間的問題，早上的一次爆破是關鍵所在，如果沒有臨時爆炸品貯存倉庫時，可能要延至早上 11 時才能

進行爆破，而第二次爆破則須在晚上進行，造成運送時的困難。而且兩次爆破之間，港鐵需要進行多項工序，待每次爆破完成後，除了清理泥石外，亦須進行許多安全檢測，由於牽涉安全問題，因此無法將有關工序大幅縮減，令爆破之間的時間少於 10 至 12 小時。若每日只進行一次爆破，整個項目的落成時間可能須延遲多於一年；

- (b) 整個運送方面是相當安全的，本港在過去 30 年均不曾發生意外，也沒有事故發生。除在運送時按條例採取安全措施外，港鐵須提交一份風險影響評估報告予礦務部及環境保護署審批，確保運送時的安全；
- (c) 每天六次於春坎山運送炸藥到三個工地的時間表及路線圖等資料，已於上次區議會特別會議中派發予議員參考；以及
- (d) 炸藥一般會早兩小時到達工地，若早上 11 時進行爆破，9 時便須將之運抵工地。

28. 陳志恩先生補充回應如下：

- (a) 有關臨時爆炸品貯存倉庫選址的問題，港鐵公司曾在整個香港島不同地方嘗試找尋適合的地點，最終認為春坎山是較適合的選址。事實上，西港島線亦在興建中，也需要一日進行兩次爆破及設置倉庫。當時，政府也是在十分困難的情況下，選擇在西環域多利道設置臨時爆炸品貯存倉庫。當時該處的當區區議員也有類似的提問及擔憂，然而經政府及港鐵解釋後，在互諒互讓的情況下，最終也能達成共識，確定運送路線及臨時爆炸品貯存倉庫選址。希望南港島線(東段)同樣可在南區覓得合適選址；
- (b) 除了南港島線(東段)外，也有相當多的鐵路項目陸續展開，包括觀塘延線及沙中線等。政府也就著這兩條路線而走訪了九龍城區議會、沙田區議會及西貢區議會，而各區議會的主要關注均在於設立臨時爆炸品貯存倉庫是否安全，及運送炸藥途中的安全問題；
- (c) 就設立臨時爆炸品貯存倉庫的安全問題，土木工程拓展署屬下的礦務部設有一系列的安全指引，而港鐵及有關承建商亦須嚴格遵從有關指引。臨時爆炸品貯存倉庫與民居的距離，以及爆破工程進行時的炸藥量及炸藥距離均有指引。此外，臨時爆炸品貯存倉庫的上蓋中間是沒有鋼筋的混凝土，即使遇有任何意外，爆破的沖擊氣流衝力會向上將上蓋推開，將爆炸威力影響減至最低。爆破位置旁貯存倉庫四周亦有土墩圍著，若有橫爆即使有意外發生，土墩也可以承受爆炸的威力。此外，炸藥需要與雷管結合，再通電才可引爆，而炸藥亦會與雷管分開貯存，中間有牆相隔。若擬爆破隧道直徑是七公尺，約需要有 50 至 60 個、甚至百個鑽

孔，孔內放置雷管及炸藥，再加上電線互相牽引，直至連接出去隧道口才引爆，爆破工程在密封環境下進行。因此無論爆破或貯存均十分安全；

- (d) 在運送過程中，運送車輛設有特別裝置，並且使用油渣。因此即使車輛翻側也不會漏出電油，引致爆炸。雷管會放置於木箱，以將任何金屬磨擦引致爆炸的機會減至最少。即使燃燒炸藥，炸藥也不會爆炸。而在一般地盤工地，未爆的炸藥亦會銷毀，以免被非法使用。事實上，相同的運送及處理炸藥的方法亦會應用於西港島線、觀塘延線及沙中線；
- (e) 環境影響評估中會進行量化風險評估，量化風險的數字必須是正數或以上，但不會是零。待完成量化風險評估時，會把所得結果通知委員；
- (f) 有關隧道不能讓爆炸品運送車輛經過方面，局方也曾與土木工程拓展署研究，雖然在運送途中發生爆炸的風險很低，但若在隧道爆炸，後果較在馬路上行走時發生爆炸嚴重，因此即使風險十分低，運載爆炸品的車輛仍不能進入隧道；
- (g) 港鐵及政府會繼續與關注組及當區議員溝通，並向炸藥供應商要求提供更多資料，以便委員更了解有關安全措施的詳情；以及
- (h) 以水路運送炸藥不但要尋找適合的登岸碼頭，而且由於工地（包括黃竹坑及南風道等）離岸甚遠，最終仍要以車輛由登岸碼頭運送爆炸品到工地。

29. 主席表示居民的憂慮是可以理解的，如陳李佩英女士所說，雖然港鐵及政府說運送炸藥的過程十分安全，但運送車輛卻不能經過隧道，臨時爆炸品貯存倉庫亦須遠離民居，因此感覺上似乎很危險，但經講解後相信能減低居民疑慮。主席表示政府及港鐵除了要讓專責委員會明白外，亦應多與關注組溝通，使他們了解詳情。

其他關注項目

30. 林啓暉先生MH表示，海怡半島（包括業主委員會）一致要求港鐵認真處理通風口的問題，並在進行詳細設計時考慮有關問題。

31. 張少強先生表示，他與黃志毅先生均希望了解會否在深灣軒附近增設出入口，並強調他與黃志毅先生強烈要求在深灣軒增設出入口。他相信港鐵及局方也應清楚收到深灣軒、利東邨、漁安苑及鴨脷洲居民對此的訴求，希望有關方面認真考慮。

32. 葉偉富先生回應表示，就海怡半島站通風口問題，港鐵一直與海怡半島居民溝通，亦了解居民對這方面的訴求。然而，鐵路設施及車站始終需要設置通風口。在設計上，港鐵已將大部份通風設施設於利南路附近，並且盡量優化設計、縮小通風井的體積、扇葉盡量偏離民居，以及盡量減低景觀上的影響。至於深灣軒出入口方面，港鐵設置車站出入口的位置時除了諮詢居民意見外，亦須考慮整區的規劃，務求車站能照顧絕大部份當區居民，而深灣軒的居民可步行到利東站。此外，利東商場外的出入口有完善的交通配套，包括巴士站及其他接駁交通工具，並有行人天橋系統連接鄰近屋邨。港鐵認為在整體規劃上，現時建議的出入口足夠服務當區主要的人口群。就深灣軒居民希望增設出入口的訴求，港鐵表示備悉建議。

(梅享富先生、黃才立先生及陳富明先生分別於下午 4 時 8 分、4 時 13 分及 4 時 19 分離開會場。)

議程三： 其他事項

33. 沒有委員提出其他事項。

議程四： 下次會議日期

34. 主席表示，秘書處會於稍後通知各委員下次的會議日期。

35. 議事完畢，會議於下午 5 時 41 分結束。

南區區議會秘書處
2010 年 1 月