

南區區議會(2008-2011)
第三次特別會議紀錄

日期：2009年9月3日
時間：下午2時35分
地點：南區區議會會議室

出席者：

馬月霞女士 **BBS, MH** (南區區議會主席)
朱慶虹先生 (南區區議會副主席)
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
馮煒光先生
林啓暉先生 **MH**
林玉珍女士 **MH**
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
黃靈新先生
楊默博士

秘書：

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)

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）
鄭慧芬女士	南區民政事務處高級行政主任（地區管理） （民政事務總署）
陳源寶儀女士	南區民政事務處高級聯絡主任 （民政事務總署）
何國輝先生	運輸及房屋局助理秘書長（運輸）
何偉富先生	路政署鐵路拓展處副處長
陳景源先生	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
范恒基先生	土木工程拓展署礦務部高級土力工程師
賴國強先生	土木工程拓展署礦務部土力工程師
葉偉富先生	港鐵公司高級統籌工程師
黃招蓉女士	港鐵公司項目傳訊經理
胡美鳳女士	港鐵公司助理公共關係經理（工程項目及物業）

致詞

1. 主席歡迎各議員及以下部門和港鐵代表出席南區區議會第三次特別會議：

- 路政署鐵路拓展處副處長 何偉富先生
- 運輸及房屋局助理秘書長（運輸）何國輝先生
- 路政署鐵路拓展處高級工程師 陳景源先生；
- 運輸署優先鐵路發展部高級工程師 陳展榮先生
- 土木工程拓展署礦務部高級土力工程師 范恒基先生
- 土木工程拓展署礦務部土力工程師 賴國強先生
- 港鐵公司高級統籌工程師 葉偉富先生；
- 港鐵公司項目傳訊經理 黃招蓉女士；以及
- 港鐵公司助理公共關係經理（工程項目及物業）胡美鳳女士。

2. 主席同時歡迎旁聽是次會議的港鐵南港島線計劃發展專責委員會增選委員、地區及居民組織代表。

3. 主席表示，是次會議討論範圍較廣，建議每位議員就每個車站及配套設施項目最多發言兩次，每次發言時間不多於三分鐘。議員同意有關安排。

(陳理誠太平紳士及黃靈新先生分別於下午 2 時 53 分及 3 時 10 分進入會場。)

**議程一： 簡報南港島線(東段)刊憲之鐵路方案及程序
[下午 2 時 38 分至 3 時 04 分]**

4. 柴文瀚先生表示，南港島線(東段)的刊憲工作已經展開，並可於路政署網頁查閱相關資料，此外，刊憲的諮詢期內已有既定的程序讓市民提出反對意見，因此希望了解是次會議的討論範圍。

5. 主席回應表示，南區區議會一直關注南港島線(東段)項目的發展，並成立了專責委員會跟進有關事宜。有關方案刊憲後，南區區議會有責任召開會議，讓各議員有機會向政府當局及港鐵公司提出意見及查詢。

6. 何國輝先生簡介南港島線（東段）鐵路方案的刊憲程序及相關事宜，重點摘錄如下：

- 政府已於本年 7 月 24 日及 31 日根據《鐵路條例》將南港島線(東段)項目刊憲，並正式進入法定諮詢程序，市民及各團體於刊憲後 60 日內(即至本年 9 月 22 日)如對該項目之建議持反對意見，可向運輸及房屋局提出反對意見書，局方會按既定程序處理；
- 自 2008 年年初至今年年中該項目刊憲前，政府與港鐵公司已進行了廣泛的公眾諮詢工作，期間出席多個居民大會及區議會會議，與市民保持溝通及就不同建議方案交換意見。政府在諮詢過程中聽取了市民提出的意見，並在審視港鐵提交項目發展書時，作出多方面的考慮，才達至現時刊憲的鐵路方案建議，正式諮詢公眾意見；
- 該項目於刊憲後便進入正式諮詢程序，我們在未來的日子仍會繼續與市民保持溝通，聽取不同的意見，並盡量找出平衡點，

盡量讓該鐵路項目能順利於預期的時間表，即 2011 年動工及不遲於 2015 年落成，服務市民；以及

- 將於會上介紹南港島線(東段)鐵路項目刊憲的細節，並解釋區內居民特別關注的項目。

7. 葉偉富先生以投影片簡介南港島線（東段）項目刊憲方案，重點摘錄如下：

- 港鐵於南港島線（東段）項目諮詢上已進行兩輪諮詢工作，也吸納了地區及區議會的意見，最終得出於本年 7 月 24 日刊憲的方案。現時已有確實時間表，希望可於 2015 年完成整個項目；
- 鐵路項目走線由金鐘開始，沿途有五個車站(金鐘、海洋公園、黃竹坑、利東及海怡半島)，全長七公里，大部份是屬於地底走線；
- 由於刊憲圖則頗技術性，港鐵製作了項目的單張，方便市民理解整個刊憲方案的內容、整體規劃、工地和車站的整體概念及有關安排；
- 金鐘站建成後，將成為四條鐵路線(南港島線(東段)、港島線、荃灣線及沙中線)的轉乘站；
- 鐵路走線經海洋公園站及黃竹坑站的走線為高架橋路段，過了海峽後的利東站及海怡半島站則為地底車站；
- 一些現有設施於工程期間需要被臨時重置或受到影響；
- 刊憲方案提出一些主要的公共建設工程，包括於黃竹坑香葉道明渠上加建公共運輸交匯處及附近道路改善工程、接駁黃竹坑站及接駁海怡半島站的行人天橋等；
- 金鐘站位於夏慤花園下，港鐵已另外諮詢中西區區議會意見。車站會有新出入口於夏慤公園，鄰近的英國文化協會附近會有機電設施及通風井等；
- 海洋公園站會有行人天橋接駁未來海洋公園擴建後的設施，乘客可行經天橋方便地進入海洋公園；
- 黃竹坑站建於現有明渠上，清拆後的黃竹坑邨用地將成為未來維修列車的車廠。該站的出入口在香葉道位置，港鐵會加設主要基礎建設如行人天橋以連接工業區；
- 利東站位於利東邨地底下，將有行人隧道通往鴨脷洲大街。利東商場外巴士總站需設置機電設施及通風井；

- 海怡半島站須以明挖方式興建，於海怡東商場附近設三個出入口。接近玉桂山的位置會設置機電設施及通風口，並加設一條行人天橋連接鴨脷洲邨；
- 為配合工程，港鐵須設置臨時爆炸品貯存倉庫。經研究不同地點後，港鐵認為遠離民居的春坎山較為合適作為臨時爆炸品貯存倉庫，因此於刊憲方案中建議採用春坎山選址；
- 由於整個鐵路項目的走線多為地下隧道及地下車站，因此建造時無可避免會產生大量泥石(例如隧道挖掘及車廠地盤平整工程)。港鐵建議利用海路運走泥石，以減少泥頭車對路面交通造成的負荷；
- 港鐵建議設置兩個臨時卸泥口。鴨脷洲利南道的卸泥口主要以地下通道直接從玉桂山隧道將泥石運到海邊，再利用架空運輸帶由海邊運送泥石至卸泥口。而海怡半島明挖工程及利東站隧道工程所產生的泥石，亦有部份會以車路運送至該卸泥口；
- 奇力灣卸泥口位於華貴邨及嘉隆苑對出海邊，主要處理南風段工程和黃竹坑工程所產生的泥石，同時避免泥石經陸路運往其他區域而涉及的交通問題。為減低對周邊環境的影響，建議於卸泥口附近補種樹木，增加綠化地帶。港鐵會小心評估卸泥口對環境及交通的影響，確保對附近居民滋擾可減至最低；
- 由於鐵路規劃是在已發展的社區中進行，有關工程無可避免會涉及私人地段，需要進行土地回收，但數量及影響均屬輕微—(a) 高架橋有小部份斜坡位置進入了聖神修院範圍，因此須回收此部份土地；(b) 利東站出入口會佔用利東商場外巴士總站部份巴士線及行車線，因此須將巴士總站改劃至附近花園位置，並回收有關位置以搬遷巴士站；另外，走線將穿越 21 個私人地層，需要回收有關地層以興建鐵路設施，而大部份隧道位於地底深處，對上面的建築物並沒有影響；
- 有需要臨時佔用某些土地以興建鐵路設施，會於建成後交還原有使用者，包括—(a) 金鐘地下停車場於工程時須暫時重置其水缸；(b) 金鐘政府合署側須臨時關作施工井；(c) 須臨時佔用聖神修院附近及附近地底，但預計有關工程不須進入修院內的通道，只會於斜坡外施工；(d) 須佔用深灣軒部份地面及地下位置以明挖工程建造隧道；以及 (e) 海怡半島 19 座附近部份地面及奇力灣臨時卸泥口位置亦須被臨時佔用。

- 政府會於所需私人地層設置地役權，以便進行有關工程，並已分別與各受影響人士/單位會面及解釋情況；
- 隨著方案刊憲，港鐵已全面展開詳細設計工作，並在區內進行新一輪的土質勘探工作；
- 環境影響評估工作會繼續進行以配合整個設計進度；以及
- 港鐵會按《鐵路條例》的程序與政府部門處理在刊憲諮詢期收到的反對意見，同時亦會於詳細設計階段繼續進行諮詢工作，希望項目設計更能切合市民的需要。

議程二： 就簡報內容進行討論

[下午 3 時 04 分至 5 時 35 分]

8. 主席請港鐵南港島線計劃發展專責委員會(下稱「專責委員會」)主席朱慶虹先生簡介地區人士對南港島線(東段)項目的主要關注，並請他簡介與徐遠華先生聯署遞交予港鐵的信件。有關信件及港鐵的書面回覆已置於案上，供議員參考。

9. 朱慶虹先生指港鐵一直表示黃竹坑站架空路段會於明渠上興建，但在刊憲前才突然表示有關路段會建於斜坡上，而且非常貼近東華三院復康中心的院舍。由於復康中心內的 200 多名殘障人士均對噪音非常敏感，列車不斷在院舍旁經過，可能刺激到他們的情緒及影響其睡眠，嚴重時可能使他們作出一些不正常行爲，因此專責委員會提出以下要求：

- 港鐵公司向區議會或專責委員會交待為何黃竹坑高架路段位置會有改變；
- 港鐵公司於修訂刊憲圖則時，應盡量將高架路段靠近明渠興建，並將高架路軌的高度降低；
- 應盡量使用可減低噪音的物料和考慮在該路段設置全覆蓋式的隔音屏障；以及
- 對途經敏感受體路段的噪音指標應設有較一般為高的標準。

10. 朱慶虹先生續表示，田灣海旁道是唯一進出華貴邨的通道，雖然田灣混凝土廠已經停產，但其土地用途仍未改變，政府亦不斷強調有需要保留該混凝土廠。如在奇力灣海旁同時設置臨時卸泥口和混凝土廠，對該區

交通將產生不能承受的壓力，因此，他希望港鐵考慮在其他地點設置卸泥口。

11. 朱慶虹先生表示，臨時爆炸品貯存倉庫選址暫時定於春坎山，由於選址及運送爆炸品的路程比較接近民居，周邊居民對此十分憂慮。他希望港鐵考慮是否有其他更適合的地點，如沒有替代地點，則要求港鐵公開讓市民知道臨時爆炸品貯存倉庫的詳情如每日的貯存量、運送爆炸品路程、詳細次數等，以消除居民的疑慮。他詢問港鐵是否每天都需要 800 公斤炸藥進行工程。

12. 朱慶虹先生表示，專責委員曾於早前向深灣軒及漁安苑居民進行問卷調查，調查結果顯示有百分之八十七點九的回覆者認為應該在深灣軒或漁安苑附近設置車站出入口，以切合該處居民的需要。大部份回覆者均傾向以基督教海面傳道會學校舊址作為出入口，也有部份選擇水務署工地作為出入口。他希望港鐵考慮有關要求，以免利東邨、漁安苑及深灣軒居民均集中使用利東商場外巴士總站的出入口，對利東邨造成太大負擔。

13. 葉偉富先生回應表示，港鐵於諮詢過程中一直與地區人士保持溝通，因此也相當了解以上的問題。他就朱慶虹先生提出的意見綜合回覆如下：

- 在前期諮詢時開始，黃竹坑車站的一向構思是建於明渠上，而高架橋路段的走線受其他限制如香葉道的地下設施，需設於斜坡附近而非明渠上，刊憲方案並沒有突然改變；
- 港鐵與復康中心代表有定期會面，以匯報整個項目的進度和設計上的考慮等事宜。港鐵相當清楚復康中心的關注，明白他們希望高架橋盡量遠離復康中心、高架橋高度盡量降低及須加設全覆蓋的隔音罩。詳細設計剛剛展開，港鐵會積極考慮康復中心的要求，並將繼續與復康中心代表及有關家長保持密切的溝通，希望可以平衡各方面的訴求；
- 現時刊憲範圍函蓋了整個明渠，預留了彈性以調節有關設計；
- 港鐵清楚居民在奇力灣卸泥口問題上的要求，及對同時在該處設混凝土廠可能對附近交通、泥塵、環境所帶來影響的關注。由於工程需處理大量泥石，如不設置卸泥口，反而會將交通問題延伸至區內其他地方。港鐵會透過嚴格監控地盤的操作來減

低可能造成的滋擾。由於承建商由港鐵直接管轄，因此可因應交通狀況控制泥頭車進出及使用卸泥口。港鐵已就田灣海旁道交通流量進行初部評估，認為有關方案不會令該處交通超出現時的負荷；

- 港鐵也曾考慮不同臨時爆炸品貯存倉庫選址，但其他選址均因不同理由而未被採納。建議的春坎山臨時爆炸品貯存倉庫的最高貯存量為 800 公斤，預計每個工地位置每天最多進行兩次爆破工程。貯存倉庫的實際貯存量會由承建商因應工程需要向礦務部取得許可，因此貯存量將按當時承建商獲批的貯存量而定，但一定不超過最高貯存量為 800 公斤；以及
- 利東站的設計也因應居民的訴求作出了頗大的修改，現時建議的出入口位置分別為鴨脷洲大街及利東商場外的巴士總站。港鐵理解深灣軒居民希望加設出入口的要求，由於利東商場外巴士總站的出入口本身已有一個很完善的交通交匯處，預計其覆蓋位置足夠服務附近的居民。此外，現有的行人天橋系統，可方便漁安苑居民往來利東站。

海洋公園站

14. 馮仕耕先生表示，雖然南港島線（東段）可為居民帶來方便，但不少居民均反對海洋公園至黃竹坑路段採高架橋的建造形式。他與陳岳鵬先生早前也曾去信反對高架橋的方案，並詳述原因如下：

- 高架橋會遮擋現時香港仔隧道出口的翠綠景觀；
- 黃竹坑道現有的行車天橋已遮擋了陽光，令四周光線不足，影響附近商戶的生意。將來再加上高架鐵路，整個黃竹坑便會面臨相同情況，大大影響該區未來的轉型及活化；以及
- 高架鐵路會影響東華三院復康中心內的院友。

他認為將鐵路建於地底，便可解決以上問題，並保留南區的優美環境。

15. 陳岳鵬先生對上述意見表示支持。他進一步解釋，由於南區的整體規劃仍未清晰，而黃竹坑及海洋公園的基建及規劃亦未落實，讓鐵路佔用地面面積，會阻礙該區日後發展的彈性及南區的長遠發展，有違當初發展鐵路的原意。此外，高架橋也會破壞區內的優美環境，影響壽辰山與海洋

公園等地區的美麗景觀。另一方面，東華三院復康中心亦已明確表示對高架橋的憂慮。儘管如此，政府和港鐵並未提出有效針對上述問題的緩減措施。因此，他堅決反對海洋公園至黃竹坑路段的高架鐵路方案。

16. 葉偉富先生回應表示，港鐵曾用很多時間研究高架橋及隧道方案，最終因採用全隧道方案將帶來更多問題而選擇了前者。採用全隧道方案須將整個走線降低，黃竹坑車廠亦會須建於地下，有關的地盤平整工程須多挖 100 萬立方米的泥石，落成日期亦會延遲三至四年。另一方面，建造海底隧道時須封閉香港仔海峽的三分之二，並永久收回部份船廠用地，令整個海峽的運作均受影響。此外，將車廠建於地下時亦須同時更改進入車廠的軌道設計，工程並須進入警察訓練學校範圍，影響該處的現有設施。除此之外，降低走線會令所有車站成為深層車站，不便乘客出入。以海洋公園站為例，現時的設計是利用行人天橋接駁車站和海洋公園，乘客出站後可直接前往公園，如將車站降低，則乘客上落車站的時間會增加，而且不利疏導人流。

黃竹坑站

17. 徐遠華先生就以下幾方面提出意見：

- 有關高架橋鐵路太接近東華三院復康中心的問題，港鐵的回應太含糊，而且一直未能提供初步數據予議員及東華三院復康中心參考，實在難以令受影響者放心。港鐵一直表示會定期和東華三院復康中心代表會面，但事實上，有關會面是出於議會壓力，而非由港鐵主動接觸中心代表。
- 按港鐵最初的設計，走線應位於明渠上，與刊憲方案的位置並不相符；
- 希望運輸及房屋局積極回應有關事宜，並向東華三院復康中心解釋為何走線如此接近該中心；
- 認為港鐵故意選取區議會及立法會休會前的一天刊憲，港鐵與運輸及房屋局亦就鐵路興建的設計互相推卸責任；
- 不滿刊憲內容沒有包括詳細設計及環境評估報告；
- 先前曾多番要求在南港島線（東段）計劃內，加入一條沿南朗山道接駁至黃竹坑巴士總站的行人天橋，結果有關建設卻未有出現在刊憲圖則內。雖然港鐵口頭表示將來興建車站上蓋物業

時會建設通道以方便深灣居民來往車站，但一直未能明確提供興建行人通道的時間；

- 刊憲方案將黃竹坑巴士總站納入南港島線（東段）計劃內，但該巴士總站其實並不屬於黃竹坑邨範圍。他擔心港鐵日後會長久佔用該巴士總站，並於其上興建物業；
- 刊憲圖則顯示，架空路軌的橋墩會興建在大王爺廟正前方，但有關廟宇負責人卻希望該橋墩可盡量遠離大王爺廟；以及
- 希望政府能積極回應有關工程可能對聖神修院造成的滋擾問題，並給予具體回覆，平衡各方利益。

18. 何國輝先生就以上意見回應如下：

- 局方非常關注復康中心的訴求。港鐵自本年 8 月初展開詳細設計工作後，我們已指示港鐵在進行詳細設計時，必須充分考慮復康中心對高架橋設計的關注，包括研究將高架橋盡量遠離該中心、降低鐵路走線的水平及在該段高架橋設置全覆蓋隔音罩的可行性。現時我們仍一直與港鐵保持溝通，以期在詳細設計上回應市民的關注；
- 由於港鐵計劃在黃竹坑站上蓋物業發展中加設通往深灣的通道，因此有關設計並未包括在鐵路方案刊憲內容內；以及
- 黃竹坑巴士總站將會涵蓋在將來黃竹坑車廠的範圍，是為配合施工期間的需要及確保巴士服務不會中斷。在建造完成後，現有黃竹坑巴士站會重置。

19. 葉偉富先生回應如下：

- 港鐵早於 2008 年作第一輪諮詢時，已獲悉東華三院復康中心的訴求，並一直與有關方面保持溝通。為使中心多了解路線的設計，港鐵亦曾在本年初與中心代表實地視察現有鐵路系統，並與中心代表多次會面，交代鐵路項目設計的進展；
- 港鐵在項目初步設計階段已開始諮詢工作，目的是盡量吸納各方意見及確定項目的可行性，經初步設計後定出現時的設計方案，並提交予政府以刊憲形式進一步諮詢公眾意見。隨著項目刊憲，詳細設計亦已展開；
- 由於現時尚未有興建物業的時間表，暫時難以確定興建連接深灣有蓋行人通道的時間；

- 有關黃竹坑巴士總站的事宜，局方已在文件中解釋，由於須在地下放置車廠設施，在施工期間須將現時巴士站重置(遷往原來巴士站對面)，以闢出地方放置車廠。待工程完成後，巴士站將重置原來位置；以及
- 港鐵已和大王爺廟的負責人接觸，了解他們對高架橋建於香葉道的關注。

20. 柴文翰先生提出以下意見：

- 關注第二次刊憲和修訂刊憲方案的安排及時間表，並要求把黃竹坑接駁天橋列入第二次刊憲文件內。根據過往西鐵建行人天橋的經驗，由動工至完成需兩年時間，其中柯士甸站在早期規劃時，曾商議建行人通道連接海港城，最終卻未能實現。他認為柯士甸站的事例是由於沒有將鐵路和相關配套設施一同刊憲所致，因此希望籌建南港島線(東段)時可吸取教訓，將鐵路和物業以及相關配套設施的方案一起刊憲。
- 認為刊憲內容和港鐵最初的設計不符，有必要作第二次刊憲或修訂刊憲方案；以及
- 在東華三院復康中心附近一段的鐵路，如沒有第二次刊憲或修訂刊憲方案，港鐵便須按刊憲內容建造鐵路，工程亦不會有任何修改或改善。

21. 馮煒光先生提出以下意見：

- 海怡半島居民均希望鐵路能盡早完工；
- 政府應讓市民明確知悉興建接駁行人通道的時間表；以及
- 雖然港鐵表示會盡量考慮大王爺廟和復康中心的訴求，但未有承諾會修改有關方案或提供時間表。

22. 歐立成先生表示，黃竹坑巴士總站如搬往香葉道，南濤閣、金寶花園及警校道一帶的居民便要步行較遠的距離才可乘搭巴士，十分不便。

23. 葉偉富先生回應指港鐵會在黃竹坑物業發展規劃內，一併考慮接駁天橋的設計，並考慮於鐵路項目完成後，提供往南朗山道及深灣道的臨時有蓋通道。此外，他澄清臨時巴士站將設於巴士總站原址對面，待工程完

畢後，巴士站便會搬回原處。

24. 何偉富先生表示，局方會視乎需要決定是否要修訂刊憲方案及作第二次刊憲。

25. 林啓暉先生 MH詢問是否設計方案有細微修改亦須再次刊憲，例如海怡半島站旁的升降機位置若在詳細設計時有所修改，是否也會有第二次刊憲。他表示，刊憲方案內的設計仍在初步階段，一定會有很多細節需要修改，海怡半島站的升降機位置亦有調整的必要。他認為大幅度的改動才有需要作第二次刊憲。

26. 何偉富先生回應表示，如因方案改動而需再次刊憲，海怡半島站旁的升降機位置如有改變也會包括在內。

27. 主席表示，如有須要再次刊憲，相信任何改動均會包括在內。

28. 葉偉富先生補充，海怡半島站的升降機建議設於海怡東商場地面附近，目的是照顧行動不便人士。港鐵知悉有居民認為該升降機位置並非最理想，但港鐵於上一次與居民會面時亦有解釋，為符合無障礙通道的要求，有必要建設升降機，而升降機的位置及設計也須配合地下車站的佈局。港鐵會再研究有關設計，決定是否有需要作出修改。

利東站

29. 主席表示，黃志毅先生、張少強先生及張錫容女士就利東站問題遞交了請願信，有關內容已置於案上。她請幾位議員簡介信件內容。

30. 黃志毅先生就利東站提出以下意見：

- 要求港鐵就利東站出入口提供更多詳細資料，包括所佔用的巴士站及近山邊花槽的面積、工程期間及建造後對居民的影響，以便令居民了解該鐵路及出入口對利東邨的長遠影響；
- 要求在深灣軒附近增設出入口，以滿足漁安苑及深灣一帶居民的需要，同時舒緩利東邨出入口的人流壓力；以及
- 希望在工程開展之前成立由當區議員、當區業主立案法團代

表、港鐵及有關政府部門組成的公眾監察小組，以跟進工程的進展及影響。

31. 張少強先生認同黃志毅先生要求在深灣軒附近增設出入口的意見，並表示深灣軒第二期正在建造中，將來附近一帶也會發展旅遊項目，因此有必要增設出入口。此外，他亦關注深灣軒附近須要進行明挖工程的部分，因為該處較接近民居。他詢問港鐵有關工程的挖掘時間、環境評估報告及可能對居民造成的影響。另一方面，他認為將利東邨兩條巴士線遷往花槽及在該處進行工程會影響附近的鴨脷洲街坊學校，並關注學生經過時的潛在危險及工程產生的噪音。

32. 張錫容女士對刊憲方案及港鐵的回應感到擔憂，並認為工程理應完全按照刊憲內容進行，如區議會對南港島線（東段）計劃提出任何修改建議，均須作第二次刊憲。此外，她認為深灣軒、漁安苑、利東邨及鴨脷洲大街的所有人口和海怡半島不相伯仲，所以有必要增設多一個出入口，以切合地區的需要。此外，她詢問南港島線（東段）走線經鴨脷洲大橋及深灣軒轉往漁安苑地底的深度及量度方法。

33. 葉偉富先生及黃招蓉女士就上述提問綜合回應如下：

- 港鐵會在工程開展前成立社區聯絡小組，匯報工程進度，並提供一個與社區直接溝通的渠道；
- 利東站的設計已盡量回應居民的訴求，利東站的出入口亦因應居民的意見再重新選址，最後改設在人流較集中、離民居較遠及有完善交通配套的利東邨巴士總站附近。此外，深灣軒附近原先的走線設計為高架鐵路，但聽取了居民的意見後，已把該路段改為明挖隧道，並將深度盡量降低。由於涉及交通改道，有關工程難以在短時間內完成，須與承建商磋商後才可提供具體資料；
- 明白居民對工程的憂慮，港鐵會進行詳細的交通影響評估及環境影響評估，並交予政府部門審批後才落實有關安排。工程期間亦會有地盤建造監控措施，如安裝緩減噪音的設施、使用產生較少噪音的機器等，以減低對居民造成的滋擾；
- 就鴨脷洲街坊學校附近的工程，除了上述安排外，港鐵亦會與該學校代表會面溝通；以及

- 有關利東站出入口的設計，港鐵須考慮車站人流及其他交通工具的接駁模式。由於利東站是一個較深的車站，因此使用升降機連接地面及地下車站是比較有效的做法，市民也可使用非收費通道前往鴨脷洲大街。

34. 黃志毅先生詢問港鐵會否在深灣軒附近增設出入口，並就此進行研究。

35. 主席表示港鐵應已知悉有關訴求，區議會也認為有此需要，因此希望港鐵慎重考慮有關建議。

海怡站

36. 林玉珍女士 MH、林啓暉先生 MH及馮煒光先生就海怡站的出入口設計及配套設施提出以下意見及查詢：

- 有關在海怡半島第 19 座附近設車站出入口事宜，由於該處屬海怡半島物業範圍，因此會涉及土地權問題。出入口不但佔用地面面積，而且須改動現有的地下設備。此外，該處的行人天橋下也有不少設備，如擋土牆、高壓電纜、渠槽、污水井位、雨水桶及冷氣喉等。將來因建車站出入口而搬遷及改建該些設備時，港鐵會如何處理搬遷費用、日後維修保養責任及賠償問題；
- 由於車站通風口是永久設施，居民並普遍反對將之設置在 23A 座及 25 座附近。此外，居民擔心通風口會對玉桂山及附近的樓宇產生屏風效應，影響附近的氣溫及空氣質素。因此，建議將通風口搬往石油庫轉運站附近；要求提供車站通風口排放的氣體種類資料及建造通風口時用以減低塵土飛揚的措施；
- 由鴨脷洲卸泥口駛出的運泥車會對利南道的交通造成負荷。建議在其他地點增設卸泥口，以減輕該處的交通負擔；
- 要求提供途經利南道的運泥車數目及發生交通擠塞時的應變措施；
- 連接鴨脷洲邨及海怡半島的行人天橋太接近海怡半島第 31 及 32 座低層，可能影響相關住戶的私隱；
- 查詢上述天橋是否有上蓋；

- 對車站旁的升降機位置表示關注，因現時的選址可能會影響海怡東商場的營商環境。建議在第四期附近建升降機；
- 要求港鐵確保有足夠列車班次服務各站乘客；
- 查詢是否有措施確保鴨脷洲卸泥口不會令周邊環境塵土飛揚；
- 居民普遍希望鐵路項目盡快落成，但刊憲內容仍有多處需要修改。詢問何時方決定會否有第二次刊憲，第二次刊憲又會否影響項目進度；
- 工程開展及完成後，怡南路會否保持雙線行車；以及
- 港鐵將佔用鴨脷洲橋道球場作為工地。在使用完畢後，會如何歸還有關的土地及設施。

37. 葉偉富先生及黃招蓉女士綜合回應如下：

- 就 19 座附近建出入口而引起的地役權及地下設備改動問題，港鐵已委託顧問公司取得地下管線的資料，也實地視察了有關情況。如有改動，亦會與海怡半島管理公司預先商討，工程期間須維持屋苑的水電供應不受影響。港鐵會與海怡半島管理公司保持溝通；
- 港鐵會負責鐵路設施的維修。如居民認為權益因鐵路工程受損，可循《鐵路條例》索償；
- 重申通風口只是為保持車站有良好通風而設，流通的空氣亦不含有害氣體。由於鐵路以電力推動，因此不涉及燃料燃燒產生廢氣。港鐵會嚴格遵守環保署的專業守則及指引。另一方面，通風口位置已盡量遠離民居，而且扇葉會盡量不面向民居。噪音及通風口排風速度亦須符合相關要求。港鐵會優化通風口的設計，減低對景觀的影響；
- 除所有泥頭車均採用有蓋車斗外，港鐵會定期監測附近的空氣質素，包括泥塵及噪音等，確保卸泥口的運作符合環境影響評估報告的要求；
- 選擇於海怡東商場外的位置設置升降機主要是配合車站的佈局，港鐵會因應居民的意見再進行檢討。港鐵會確保有足夠的通道通往商場，並會於建造期間與商戶保持溝通，並設置清晰路標和安排該處的過路設施，以減低對附近商舖的影響；
- 連接鴨脷洲邨的是有蓋天橋，就低層住戶對私隱的關注，港鐵會考慮使用磨沙玻璃或於天橋側加建圍板；

- 南港島線(東段)屬中型鐵路，在規劃時亦有考慮到南區人口和未來發展。預計行駛列車將有三至四卡，一卡列車約可載 200 至 300 人，相信每兩分鐘一班的列車足夠應付居民的需要；
- 港鐵有需要臨時佔用鴨脷洲橋道球場作為工地，在使用完畢後，會修復球場並交還予社區；
- 就海怡路行車的問題，只要適當改動該處的路肩，相信可有足夠空間在建造期間及工程後皆保持雙線行車；以及
- 為提供無障礙通道，港鐵必須在海怡站設置升降機，但升降機的位置則可在詳細設計時再考慮是否須作修改。

38. 主席詢問是否有預留時間作第二次刊憲。

39. 何偉富先生表示路政署並沒有制定第二次刊憲的時間表，但 2015 年的目標完工時間應足夠容許在當中提出修訂方案。

40. 主席表示，為配合在 2015 年落成南港島線（東段）項目，如有需要作第二次刊憲，必須盡快進行。

41. 馮煒光先生對沒有第二次刊憲的時間表表示不滿，並再次詢問何時才得知會否有第二次刊憲。

42. 何偉富先生表示，如須作第二次刊憲，應會在 2010 年 1 月左右。

43. 何國輝先生回應指根據《鐵路條例》的既定程序，局方會在刊憲後 60 天內接收反對意見書，再於接下來的九個月處理收到的反對意見書。換言之，政府會在刊憲後約一年的時間將鐵路方案遞交行政長官會同行政會議審議，以決定是否授權興建該鐵路項目。

44. 馮煒光先生指何偉富先生先前提及的 2010 年 1 月與何國輝先生說的刊憲後第 11 個月，時間上有矛盾。

45. 主席解釋，運輸及房屋局的回覆是指進行修訂刊憲的最後期限，如有需要，則最快可於 2010 年 1 月進行修訂刊憲的工作。相信於 2015 年通車的時間表是不會延遲或更改的。港鐵及政府部門代表已於會上聽取了議

員對南港島線(東段)的要求，希望他們能積極考慮居民的訴求，並在進行詳細設計時作出適當的修改。

臨時爆炸品倉庫

46. 主席表示於會前收到陳李佩英女士有關臨時爆炸品倉庫的意見書，副本已置於案上。主席請陳李佩英女士簡介有關內容。

47. 陳李佩英女士就臨時爆炸品倉庫的選址提出以下意見及查詢：

- 港鐵對運送爆炸品及相關事宜透露的資料不足，她指立法會申訴組就有關事宜於 8 月 29 日召開會議，並提出有關運送爆炸品時間的查詢，但港鐵一直到 28 日黃昏才作口頭回覆。
- 根據港鐵的回覆，爆炸品的運送時間為下午 2 至 4 時，如經北角碼頭運送往春坎山，需時兩小時，而且期間運送車輛不可進入隧道。她質疑如爆炸品沒有危險，為何不可進入隧道；
- 不同意港鐵指春坎山遠離民居的說法，因為運送途中會經過淺水灣和赤柱等繁忙地區，一旦發生意外，後果將不堪設想。事實上，赤柱、石澳及淺水灣近日經常發生交通事故，令居民倍加憂慮；
- 認為港鐵並沒有就爆炸品的運送路線、車次等諮詢居民，亦沒有提供風險評估及發生意外時的應變安排，難以令附近居民安心；以及
- 建議港鐵應建造碼頭，使用海路運送爆炸品。

48. 范恒基先生回應表示，礦務部並沒有參與臨時爆炸品倉庫的選址工作，他們只會就擬議選址是否符合安全條件作出考慮。

49. 賴國強先生補充指，礦務部不反對港鐵就春坎山作為臨時爆炸品倉庫進行比較詳細的環境影響評估和風險評估。日後環保署考慮有關的環境影響評估報告時，如認為有需要，礦務部會再提供建議及專業意見。

50. 主席表示，現時仍未確定是在春坎山設置臨時爆炸品倉庫，須待環境影響評估報告完成後才能作出決定。

51. 葉偉富先生回應如下：

- 港鐵明白市民對臨時爆炸品倉庫的位置及運送爆炸品的憂慮，但為配合工程進度，港鐵必須每日進行兩次爆破；
- 春坎山的位置偏離民居，而且政府對貯存爆炸品有非常嚴格的規管，火藥會分批貯存於特殊設計的倉庫內，並且與雷管分開存放；
- 港鐵已就建議地點進行充分的風險評估，包括可能發生的特殊事故及對附近居民的影響等。港鐵會確保爆炸品的運送過程和使用均符合法例和相關安全要求，有關的環境影響評估報告亦會供市民查閱；
- 港鐵對爆炸品的運送及使用已有超過 30 年的經驗，如銅鑼灣站、北角站及鰂魚涌站等也是以爆破方式建造；以及
- 在運送方面，由於火藥需要雷管配合才能產生爆破效果，因此兩者將由不同車輛運送。此外，運送爆炸品的特殊車輛及司機均須獲礦務部批准，司機亦經過特別培訓。運送車輛亦有足夠的安全設計，包括使用油渣、發生意外時會自動截斷油源及設有滅火裝置等。
- 港鐵有一套完善的監控制度，可確保運送安全。

52. 馮煒光先生詢問不能經水路運送爆炸品的原因。

53. 范恒基先生及賴國強先生表示，礦務部的爆炸品一向由大嶼山狗虱灣經水路運往北角近屈臣道的公眾碼頭，但這公眾碼頭因灣仔填海計劃而將於明年年初停止使用，因此須改為利用將軍澳特定卸貨地點，再轉經陸路至觀塘危險品車輛渡輪碼頭，乘危險品車輛渡輪至北角碼頭，然後運往春坎山的臨時爆炸品倉庫。由於南港島線工程須一日進行兩次爆破，而礦務部每日只能運送一次爆炸品，因此港鐵需要設置臨時爆炸品倉庫。雖然春坎山選址較為遠離民居，但也須待風險評估報告完成後，才可研究該選址是否合適。關於建造碼頭再以水路運送炸藥到工地的建議，由於春坎山山下是懸崖峭壁，興建碼頭的可行性不高，相信港鐵亦會就可行性作出評估。此外，時間及金錢也是考慮因素。礦務部可提供的服務是將爆炸品運至港島，並視乎工程需要將爆炸品運到有關地點。

54. 朱慶虹先生表示，陳李佩英女士的建議是完全不須設臨時爆炸品倉庫，只以水路將爆炸品運送至工地。

55. 葉偉富先生回應如下：

- 港鐵在考慮臨時爆炸品倉庫的選址時，除了春坎山，也曾考慮其他地點如歌連臣角、摩星嶺、置富等。此外，港鐵也曾考慮使用設於摩星嶺域多利道的臨時爆炸品貯存倉庫，但該處已規劃作西港島線之用，如要增加容量，便要再修改設計、進行所有風險評估及諮詢有關的區議會；
- 此外，港鐵也曾詳細考慮石澳選址。雖然該處亦偏離民居，但運送經過的路段與春坎山相若但路程卻長一倍有多，而且路線亦有較多彎位及須經過大潭水塘，因此認為並非合適選址；
- 設置臨時爆炸品倉庫是爲了每日進行兩次爆破，時間早晚各一次。每做完一次爆破，工程人員便須檢查先前安裝的火藥是否悉數用完，並由土力工程師及工程人員入內視察爆破面的狀況，進行安全檢測，並在有需要時，於爆破後的岩石面安裝臨時支撐，完畢後還要清走泥石及進行其他工序和安全檢測，才可以準備進行第二輪爆破。要在石層中開闢隧道，首先要由機械在需要爆破的隧道面鑽出數十至百多個小孔，將火藥分佈在內後引爆，引爆時亦不會將所有火藥同一時間內引爆，而是在數秒間持續於中間逐步爆破開去，由當中產生大量氣體的膨脹力迫裂旁邊的岩石，如此方完成一次爆破。由於完成爆破工序及檢測需要 10 至 12 小時，因此須分隔在早上及黃昏進行爆破；以及
- 由海路運送爆炸品受法例規管。由於法例規定晚上運送爆炸品的船隻不可駛進港口，港鐵必須設置臨時爆炸品倉庫以確保可以完成一日兩次的爆破，否則，完工時間便會延遲超過一年。

56. 何國輝先生表示，局方知悉各議員及居民的意見，多個政府部門會監察有關項目，而港鐵也須遞交風險評估報告及環境影響評估報告。他希望透過溝通渠道，讓大家多了解以爆破方式建造車站的詳情及臨時爆炸品倉庫的運作，以釋疑慮。

57. 陳李佩英女士擔心有關計劃刊憲後便會落實。她詢問為何不能在臨時爆炸品倉庫附近設置碼頭，以水路將炸藥運送至工地。她認為港鐵只著重完工時間，不顧市民安全。

58. 陳理誠太平紳士表示，臨時爆炸品倉庫的爆炸品貯存量應是視乎每日爆破工程需要而定，並要求港鐵提供有關數字。

59. 葉偉富先生表示，建議的臨時爆炸品倉庫的最高容量為 800 公斤，每日的貯存量須視乎當時施工需要並經礦務部審批。

奇力灣卸泥口

60. 主席表示，陳富明先生及麥謝巧玲女士已就奇力灣卸泥口問題遞交請願信，有關內容已置於案上。她請兩位議員簡介信件內容。

61. 麥謝巧玲女士表示，雖然已向港鐵多次表達意見，但港鐵也沒有聽取及修改奇力灣卸泥口選址，她對此感到氣憤。她於會上展示 4 000 位居民簽名，反對在奇力灣設卸泥口，並就奇力灣卸泥口方案提出以下意見：

- 在卸泥口處理的是泥頭而非沙石，對附近居民的健康一定會造成影響，卸泥時產生的噪音亦會對居民造成很大滋擾；
- 進出華貴邨的主要通道是單線雙向行車的田灣海旁道，如行車線受阻，華貴邨的居民及華愛樓的長者，便須步行到華富邨乘車。由於連接兩邨的升降機經常發生故障，如發生上述情況，居民便難以進出華貴邨；以及
- 要求港鐵另覓地點作卸泥口。

62. 陳富明先生關注石排灣道可能出現的交通擠塞情況。他表示於高峰期，每天有 400 至 500 架次泥頭車出入田灣石排灣道及田灣海旁道，如混凝土廠再投入運作，便會增加每日 300 至 400 架次的混凝土車。此外，每日一早至下午 2 時，約有 380 架次的漁車經過香港仔海旁道及田灣海旁道進入漁市場，再加上其他往香港仔隧道方向的車輛，一旦有交通擠塞，影響便非常嚴重。以往漁市場進行改善工程時，也曾影響華貴邨居民。如有關方案落實，往漁市場的車及泥頭車有機會造成交通擠塞，他因此希望可於第二次刊憲時修改卸泥口選址。

63. 歐立成先生指出，雖然田灣海旁道是單線雙程，但十分狹窄，往卸泥口的泥頭車會使道路出現嚴重擠塞。即使沒有交通事故，平日排隊進入漁市場的車輛也偶爾會令田灣海旁道擠塞。考慮到該處的道路情況，他認為奇力灣實不宜作卸泥口選址。

64. 陳岳鵬先生認為是次事件反映香港政府在市規劃上的失誤以及與市民期望的落差。他指政策局之間欠缺溝通，令很多厭惡性設施(如卸泥口和混凝土廠)皆集中於田灣，對該處居民不公平。厭惡性設施固然有存在的必要，但應由香港市民共同承擔而非集中於某幾個地點。他認為政策局應好好溝通，積極研究厭惡性設施的選址及規劃。他重申反對集中設置厭惡性設施於田灣的立場。

65. 柴文瀚先生表示，他已於 2008 年地區設施管理委員會上要求在有關位置建造公園，並獲得通過。他要求有關部門解釋政府的土地規劃程序，澄清有關用地的規劃是以先到先得形式還是由政府部門自行決定。

66. 主席表示，席上沒有適合的政府部門代表可以回答柴文瀚先生的問題，秘書處將跟進有關查詢。

(會後備註：根據地區設施管理委員會的記錄，委員會雖然在 2008 年 7 月 17 日會議上原則上同意在四號幹線預留地加建休憩設施的提案，但因南港島線(東段)工程或需使用該處設卸泥口及工地，委員會於本年 6 月 4 日的會議上通過待區議會獲悉有關事宜的最終決定及詳細資料後，才跟進加建休憩設施的提案。)

67. 麥志仁先生反對於奇力灣設置卸泥口，認為港鐵應聽取市民意見，在第二次刊憲中修改有關建議。

68. 黃招蓉女士及葉偉富先生綜合回應如下：

- 港鐵理解居民擔心卸泥口對附近環境及交通的影響；
- 港鐵是基於工程需要而設置卸泥口，目的是減少運送工程所產生的泥石對路面交通和與南區對外交通造成的壓力。卸泥口只是臨時設施，預計運作時間短於三年，工程完成後便會馬上予以清拆並將土地交還政府；

- 為減輕運送泥石造成的交通壓力，卸泥口的選址必須與工地接近。由於在香港仔避風塘設置卸泥口會影響漁業，港鐵與海事處商討後，也認為不適合在該處設卸泥口。港鐵經多方考慮後，才建議奇力灣和利南道的選址；
- 港鐵已於田灣海旁道搜集了初步的交通數據，並考慮高峰期所需的泥頭車數量及各種可能發生的情況，初步評估認為該處的交通容量足以應付需要。此外，由於整項工程均由港鐵直接監控，當現場交通出現特殊情況時，港鐵有信心可以迅速處理，並安排泥頭車暫停駛往田灣；
- 環境影響評估工作有嚴格監控，相關部門也會把關。只要做好地盤管理，相信可將滋擾減至最低；
- 港鐵會於奇力灣卸泥口附近進行綠化和植樹，以減低對環境的影響

69. 何國輝先生回應表示，運輸及房屋局與發展局一直有就田灣的問題保持緊密溝通。政府當局知道市民對有關設施的關注，亦希望可透過實施緩減措施減少對附近的影響。現時整個項目仍須作環境影響評估，如有關設施須實行，局方亦會有相應的緩減措施。他重申，有關當局明白居民的關注，會盡力做好相關的設施及再作諮詢。

70. 麥謝巧玲女士質疑植樹對緩減泥塵的效果，並表示居民只希望維持現狀，不希望有卸泥口，亦不希望政府在該處進行綠化。此外，她認為嘉隆苑的嘉昇閣與擬議的卸泥口位置十分接近，因此卸泥口對居民必定有影響。即使卸泥口在運作時有遮蓋，其噪音仍會造成滋擾，三年的施工期亦不短暫。她擔心在奇力灣建設卸泥口，會令該處用地將來亦繼續被用作擺放厭惡性設施。

71. 陳富明先生表示，各決策局只考慮與自己相關的事宜，並沒有互相協調及作宏觀考慮。

72. 主席表示，相信政府部門、運輸及房屋局和港鐵也清楚知悉議員對每個車站的意見，希望有機會就區議會的意見修改有關方案。她特別關注黃竹坑走線對復康中心的影響，希望港鐵可將走線盡量修改，及如有需要作第二次刊憲，必須先就有關的修改諮詢專責委員會。

(林啓暉先生 MH 及黃志毅先生於下午 5 時 8 分離開會場。)

議程三：南港島發展專責委員會下次會議日期

[下午 5 時 35 分至 5 時 40 分]

73. 主席詢問各議員及四位旁聽的專責委員會委員(周尙文先生、梅享富博士、卜坤乾先生及黃才立先生)是否希望於稍後再就刊憲方案召開專責委員會會議。議員及四位委員一致認為暫時不須再召開專責委員會會議。

74. 主席表示，專責委員會的增選委員如有其他意見，可隨時以書面方式向有關當局及港鐵提出，或經專責委員會主席代為轉達。

75. 朱慶虹先生表示，按照正常程序，專責委員會應於刊憲期間或之前召開會議，並於區議會會議上通過刊憲方案。為避免兩個會議重複討論相同議題，專責委員會將在方案有新進展時，再召開會議。

76. 主席感謝各部門及港鐵代表出席會議。

議程四：其他事項

[下午 5 時 40 分至 5 時 47 分]

慶祝中華人民共和國成立 60 周年暨香港 2009 東亞運動會亮燈儀式

77. 主席報告，慶祝中華人民共和國成立 60 周年暨香港 2009 東亞運動會的亮燈儀式將於 9 月 17 日晚上 7 時 30 分在香港仔海濱公園舉行，請各議員預留時間出席。

「全城清潔全城動」

78. 主席表示，民政事務總署為答謝區議會在地區協助推廣全城清潔運動，特別預留了 21 張本年 9 月 7 日晚上 7 時 30 分於將軍澳無線電視城舉辦的「全城清潔全城動」節目門票予南區區議會。有興趣的議員可向秘書處索取有關門票。

極限飛盤公開賽

79. 主席表示，2009 旅遊推廣工作小組於本年 9 月 3 日會議上通過向區議會建議支持香港飛盤總會於本年 10 月 24 日及 25 日假黃竹坑運動場舉辦的極限飛盤公開賽。區議會同意支持該活動及協助派發該有關的傳單及張貼海報。

將港鐵南港島線計劃發展專責委員會會議議程及紀錄上載至區議會網頁

80. 徐遠華先生建議將專責委員會的會議議程及紀錄上載至區議會網頁。議員一致贊同有關建議。

81. 議事完畢，會議於下午 5 時 47 分結束。

南區區議會秘書處

2009 年 9 月