

南區區議會屬下  
港鐵南港島線計劃發展專責委員會  
第十次會議紀錄

日期：2010年6月30日  
時間：下午2時30分  
地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士 (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 MH  
梁皓鈞先生 MH  
麥志仁先生  
麥謝巧玲女士  
徐遠華先生  
黃志毅先生  
楊默博士  
周尙文先生  
張漢芬先生  
彭兆基先生  
卜坤乾先生  
梅享富博士

**缺席者：**

馮仕耕先生

黃靈新先生

鄧智偉醫生

(見會議紀錄第 2 段)

**秘書：**

湯惠敏女士

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

伍德榮先生

路政署鐵路拓展處總工程師

吳維篤先生

路政署鐵路拓展處高級工程師

譚茵元女士

港鐵公司助理公共關係經理－工程項目及物業

梁民發先生

港鐵公司設計經理－南港島線

鄧伯洪先生

港鐵公司項目統籌經理

黃健維先生

港鐵公司建造經理－南港島線土木工程

**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」) 第十次會議，並歡迎下列政府部門及香港鐵路有限公司 (下稱「港鐵公司」) 代表出席會議：

- (a) 運輸及房屋局助理秘書長 何國輝先生；
- (b) 路政署鐵路拓展處總工程師 伍德榮先生；
- (c) 路政署鐵路拓展處高級工程師 吳維篤先生；
- (d) 港鐵公司助理公共關係經理－工程項目及物業 譚茵元女

士；

- (e) 港鐵公司設計經理－南港島線 梁民發先生；
- (f) 港鐵公司項目統籌經理 鄧伯洪先生；以及
- (g) 港鐵公司建造經理－南港島線土木工程 黃健維先生。

2. 主席同時歡迎旁聽是次會議的地區及居民組織代表，並表示馮仕耕先生及黃靈新先生因病未能出席是次會議，而鄧智偉醫生則因事缺席會議，該三位委員均已於會前通知秘書處。

3. 主席表示，每位委員可就每項議題最多發言兩次，每次發言時間最多三分鐘。由於議程三包含多個事項的匯報，建議在討論該項議程時，每位委員可發言多於兩次。

4. 委員會接納上述建議。

(張漢芬先生和林玉珍女士 MH 於下午 2 時 40 分進入會場，而陳富明先生則於下午 2 時 45 分進入會場。)

#### **議程一：通過在 2010 年 3 月 8 日舉行的港鐵南港島線計劃發展專責委員會第九次會議紀錄摘要**

5. 主席表示，上述會議紀錄摘要初稿已於會前傳真予各委員參閱。秘書處未有收到委員對該會議紀錄的修訂建議。專責委員會通過第九次會議紀錄摘要。

#### **議程二：南港島線（東段）項目刊憲修訂後的最新進展**

6. 主席表示，專責委員會一直跟進南港島線（東段）項目的最新進展。自該項目於 2009 年 7 月 24 日首次刊憲後，專責委員會收到不少居民及各界人士的意見，各委員及區議會亦在過去的會議上多次討論有關事宜，並一直與區內團體保持溝通，了解居民關注的問題。其後，政府根據居民及專責委員會的意見，修訂南港島線（東段）項目，並在 2010

年 6 月 4 日將修訂方案刊登憲報。主席請運輸及房屋局助理秘書長何國輝先生簡介是項工程項目的最新進展。

7. 何國輝先生表示，過去一年多，南港島線（東段）項目進展良好。政府已參考公眾人士的意見，修訂南港島線（東段）項目，並在 2010 年 6 月 4 日及 11 日把修訂方案刊登憲報。根據《鐵路條例》的程序，公眾人士可在 60 天的刊憲諮詢期內，提出對修訂方案內容的意見。各相關政府部門在收到公眾的反對意見書後，會於三個月內接見及回應提出反對意見書的市民及團體（下稱「反對者」），聆聽他們的意見和關注的事項。其後，反對者可考慮撤回反對意見；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，並邀請未撤回反對意見的反對者出席聆聽會，以確保處理其反對意見的過程是公平、公開及具透明度的。該委員會在聆聽完成後，提交聆聽會的報告供運輸及房屋局局長參閱；該份報告書會連同相關的鐵路方案，以及未撤回的反對意見，一同提交行政長官會同行政會議，以便考慮應否授權興建南港島線（東段）鐵路項目。運輸及房屋局和港鐵公司均期望項目能於 2011 年動工，並按計劃最遲於 2015 年通車。何先生續稱，南港島線（東段）鐵路項目的最新進展載於專責委員會文件第 3/2010 號。

8. 各委員並無就上述的最新進展提出查詢。

### **議程三： 南港島線（東段）項目詳細設計的最新進展**

9. 主席請港鐵公司項目統籌經理鄧伯洪先生介紹南港島線（東段）項目詳細設計的最新進展。

10. 鄧伯洪先生以電腦投影片重點介紹是次刊憲的修訂方案及項目的詳細設計，內容摘錄如下：

#### **(a) 金鐘站擴建工程及優化附近設施**

- 由於南港島線（東段）和沙中線項目將同樣以金鐘站為終點站，因此港鐵公司現計劃在進行金鐘站的工程時一併建造沙

中線的保護工程。雖然這項建議會擴大工程所須佔用的地底範圍，但能有助減低兩項工程分開進行所造成的滋擾。港鐵公司已就有關建議諮詢中西區區議會，並已獲得支持；

- 為配合日後金鐘站的地面車站建設，如通風設施或機房等，港鐵公司建議復建金鐘夏慳花園的佈局，從而增加公園的可使用空間，並接駁區內的行人天橋；以及
- 日後金鐘站將成為多條港鐵線的轉車站，預計屆時夏慳公園的人流會大幅增加，成為區內的一個重要地標。

#### **(b) 黃竹坑站至鴨脷洲橋道之高架橋走線**

- 考慮到賽馬會東華三院復康中心（下稱「復康中心」）的關注，建議將原來計劃中的兩條行車路軌合併設在同一橋墩上，以拉遠距離。經修改後，高架橋將距離復康中心 A 座大樓至少 18 米，而接近復康中心的一段路軌的高度亦會盡量降低，頂部的高度將與復康中心 A 座平台的水平相若；
- 接近復康中心 A 座的路段會採用全覆蓋式隔音屏障；以及
- 另外，會建造一條行人路徑連接逸港居至黃竹坑明渠另一岸，亦會進行綠化，方便居民前往黃竹坑站。

#### **(c) 減少收回聖神修院斜坡土地**

- 由於黃竹坑站高架橋走線的改動，原刊憲方案所建議收回聖神修院的斜坡土地的面積將會減少，數目亦由兩個減至一個。

#### **(d) 遷移鴨脷洲橋道旁之通風設施**

- 高架橋在進入鴨脷洲後，將會轉為隧道，而相關的通風設施則會建於鴨脷洲橋道旁，即現時護土牆的位置，令其影響減至最低。

#### **(e) 優化利東站出入口的佈局**

- 由於(d)項的改動，使設於利東商場出入口的通風設施及機房

面積得以縮減，使商場出入口的整體地面結構的面積亦相應減少，令結構位處於兩條行人天橋之間。

**(f) 優化海怡半島近第 33A 座附近車站的出入口佈局**

- 海怡東商場出入口附近的升降機將移至海怡半島第 33A 座出入口附近，而以上變更可減少大型的地下管線改動，但因此需要增加臨時佔用的土地作工程安排。

**(g) 刪除於華貴邨附近之臨時搭建物料躉船轉運站**

- 華貴邨奇力灣海旁四號幹線預留地設立躉船轉運站的建議已被取消；以及
- 由於項目涉及搬遷樹木，建議將四號幹線預留地用作臨時植物苗圃。此外，考慮到地區希望將該處改為休憩用地，港鐵公司會與區議會磋商將設植物苗圃的建議與地區互相配合的可能性。

**(h) 建議於鋼線灣設置臨時搭建物料躉船轉運站**

- 建議使用渠務署現時在鋼線灣的臨時碼頭處理南港島線（東段）項目所產生的泥石。

**(i) 擬訂與西港島線項目共用於西區公眾貨物裝卸區的臨時搭建物料躉船轉運站**

- 是項修訂已得到中西區區議會同意。金鐘站工程所挖出的泥石，將經由西區公眾貨物裝卸區的臨時搭建物料躉船轉運站運走。

11. 鄧伯洪先生補充表示，為配合修訂方案，港鐵公司擬議收回金鐘道統一中心的部份地層。此外，港鐵公司原先提出暫時佔用土地權利的建議亦有所改變，包括增加兩個地面（即部分海洋公園和鴨脷洲地段）及一個地底（英國文化協會地段）的暫時佔用土地，以興建鐵路車站、

進行地下鑽挖或挖掘隧道工程、建造高架橋和鐵路設施等。此外，港鐵公司將取消暫時佔用金鐘政府合署附近的一片土地。

12. 主席請各委員就上述修訂方案提出意見。

### 金鐘站擴建工程及優化附近設施

13. 主席、梁皓鈞先生、MH及柴文瀚先生等三位委員就金鐘站及夏慤花園擴建工程提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員詢問港鐵公司曾否就此方案諮詢中西區區議會；
- (b) 如南港島線（東段）項目於金鐘站的工程與沙中線項目的工程一併進行，會否將部分興建沙中線的成本轉移到南港島線（東段）項目上，令後者的成本增加；以及
- (c) 在金鐘站轉車的安排、距離及時間上，修訂後的方案與原先的方案有何分別。

14. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵公司已就優化夏慤花園和金鐘站擴建工程與沙中線工程一併進行的計劃諮詢中西區區議會，並獲得支持；
- (b) 南港島線（東段）和沙中線是兩個財政獨立的項目，兩者的建設成本並無關連。此建議不會影響南港島線（東段）項目的興建成本及工程時間表；以及
- (c) 是項修訂方案不會改動金鐘站的轉車安排。首次刊憲方案中提出的金鐘站轉車安排已十分方便，乘客只需經過一條扶手電梯，便可轉乘港島線或荃灣線列車。

### 黃竹坑站至鴨脷洲橋道之高架橋走線

15. 徐遠華先生、梅享富博士及張錫容女士及柴文瀚先生等四位委員就黃竹坑站至鴨脷洲橋道之高架橋走線提出以下的意見及查詢：

- (a) 有委員表示，局方及港鐵公司一直就此事與復康中心保持溝

通，但復康中心的要求是整條高架橋路段採用全覆蓋式隔音罩。他要求局方及港鐵明確解釋未能延長復康中心 A 座隔音罩至 170 米的原因，並承諾高架橋會距離復康中心 A 座至少 18 米；

- (b) 有委員歡迎港鐵公司建造連接黃竹坑至香港仔逸港居的行人路徑。他建議港鐵或政府關注並優化有關的無障礙設施，以方便殘疾人士使用該行人路徑往來黃竹坑站。該委員又認為港鐵可將行人徑中黃竹坑明渠口的行人橋往內移，而非如構思圖中靠向海邊的位置，從而方便市民使用附近的寵物公園；
- (c) 有委員要求港鐵承諾在歸還黃竹坑及鴨脷洲橋道下的土地前建造寵物公園，並就公園的設計諮詢區議會；
- (d) 有委員認為高架橋與復康中心 A 座的距離只有 18 米，擔心即使設有全覆蓋式隔音罩亦不能完全消除對周邊居民造成的噪音滋擾，他希望港鐵可在通車前提出其他措施紓解噪音問題；
- (e) 有委員理解設置全覆蓋式隔音罩必須符合消防處的規定。他希望港鐵和政府能在符合《消防條例》的情況下，將全覆蓋式隔音罩的範圍伸延至 170 米，以進一步減低對復康中心的影響；
- (f) 有委員詢問，連接黃竹坑至香港仔逸港居的行人路徑日後的保養及維修工作，是否由港鐵公司負責；以及
- (g) 有委員希望了解採用全覆蓋式隔音罩與沒有隔音屏障，在產生的噪音方面有何差別及其量度準則。

16. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 根據環境影響評估報告（下稱「環評報告」），當中已包括噪音評估，而評估指半覆蓋式隔音屏障已可緩解於復康中心的高架橋的噪音影響。但政府及港鐵公司理解復康中心的特殊情況，將在復康中心 A 座一段高架橋加設全覆蓋式隔音罩。若要在整段高架橋加設全覆蓋式隔音屏障，情況會與隧道一般，需要提供通風設施，而高架橋的高度亦可能會對復康中心造成影響。港鐵公司務求在不需要通風設施而又符合消防規定的情況下將之延長至約 100 米，但有關長度仍有待相關部門同意方可落實。港鐵公司已安排與復康中心代表會面，



- 以解釋情況和就作出書面承諾書一事進行詳細討論；
- (b) 港鐵公司會確保鐵路範圍內的設施符合現時無障礙通道的要求，並會就鐵路範圍以外與各車站的接駁行人設施與相關政府部門作出協調；
  - (c) 計劃中連接黃竹坑至香港仔逸港居的行人路徑，是為配合鐵路工程而建造。港鐵公司已在過去的會議上簡介有關行人路徑的園景設計，並會在日後建造寵物公園時與區議會聯繫，以了解市民的意見；
  - (d) 南港島線計劃的環評仍在進行中。港鐵公司會按《環境影響評估條例》的要求，對位於走線附近的敏感受體作詳細的噪音影響評估，而數據亦會在環評報告中列明。該份環評報告已提交環境保護署，預計可於今年暑假公開讓公眾查閱及提出意見；以及
  - (e) 連接黃竹坑至香港仔逸港居的行人路徑將交由港鐵公司建造，至於日後的保養維修，則由相關政府部門負責。

17. 主席希望政府及港鐵公司繼續與復康中心保持溝通。

#### 減少收回聖神修院斜坡土地

18. 各委員並無就有關的修訂內容提出意見。

#### 遷移鴨脷洲橋道旁之通風設施

19. 梁皓鈞先生、MH、張少強先生、黃志毅先生及柴文瀚先生等四位委員就遷移鴨脷洲橋道旁之通風設施提出以下的意見及查詢：

- (a) 部分委員表示，交通及運輸事務委員會（下稱「交運會」）已通過利用海面傳道會小學部分土地增設一條連接路接駁鴨脷洲橋道及鴨脷洲徑，以紓緩鴨脷洲橋道一帶的交通。他們希望路政署能盡早將詳細計劃提交區議會討論；
- (b) 有委員詢問，擬於護土牆上加設的通風設施，其體積、排出的空氣和發出的噪音會否對附近民居造成滋擾；以及
- (c) 有委員表示，路政署或港鐵公司在實施大型臨時交通改道措

施前，應盡快制訂長遠的方案並提交區議會研究，以減低工程期間對利東邨一帶交通造成的影響。他又期望港鐵能縮短完工後的復修時間。

20. 鄧伯洪先生及伍德榮先生綜合回應如下：

- (a) 由於會在海面傳道會小學附近以明挖方式建造隧道及須進行管線改道工程，因此在建造期間須在該處實施較大規模的臨時交通改道措施。在完成隧道工程後，港鐵公司會負責將道路恢復原狀，然後才將土地歸還政府。若政府計劃在該段期間制訂長遠的交通安排，港鐵公司樂意配合及進行商討；
- (b) 通風設施將藏於斜坡之內，所以不會有結構向外伸延，而在外觀上只會露出通風口；
- (c) 鐵路列車是以電力推動，不會產生廢氣，故通風口不會排放廢氣。列車運作的噪音會符合環保條例的標準，相關數據將詳列於環評報告中；
- (d) 由於得知路政署已計劃於該路段增設一條連接路，港鐵公司正與相關部門研究，以便在臨時交通改道措施結束後能一併進行復修路段和建造連接路的工程；以及
- (e) 港鐵公司十分理解委員的關注，會在規劃時詳加考慮有關意見。此外，如情況許可，港鐵公司在臨時交通改道期間會盡量配合政府建造新連接路的工程。

21. 主席表示，各委員均希望在落實大型交通改道前能制訂較長遠的方案，以免交通安排一改再改。他詢問是否有進行連接路規劃及諮詢區議會的時間表。

22. 鄧伯洪先生及伍德榮先生表示，可先進行連接路的初步設計，但具體方案仍須留待 2011 年批出承建商合約後，才可由承建商根據工程的情況制定詳情，並再諮詢區議會。就是項工程項目而言，路政署已有較長遠的方案，稍後會連同南港島線(東段)項目一併提交區議會討論。

### 優化利東站出入口的佈局

23. 張少強先生及黃志毅先生兩位委員就利東站出入口的佈局提出以下的意見及查詢：

- (a) 有委員詢問港鐵公司未有在深灣軒附近設出入口的原因。另有委員認為，若深灣軒不設出入口，預計半數鴨脷洲居民（包括利東邨、深灣軒、南灣及漁安苑的居民）均會使用利東商場出入口乘搭港鐵，因此擔心在繁忙時段車站附近的空間及配套不足以應付人流，對乘客造成危險；
- (b) 有委員詢問，港鐵公司是否只會於鴨脷洲橋道高架橋路軌的一小段加設隔音罩，又深灣軒至迴旋處一段的隧道是否以明挖回填的方式建造及其具體方案為何；
- (c) 有委員詢問利東站出入口的設計及車站內升降機的數目，並欲知悉利東站通風口的改動對居民的影響；以及
- (d) 有委員查詢將部分巴士線搬遷至利東邨東興樓山邊花槽的計劃及搬遷方案的諮詢時間。

24. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 在選擇車站出入口位置時，已諮詢居民的意見。現時建議的出入口足以服務當區主要的人口群；
- (b) 環評報告會詳述在高架橋設置隔音屏障的安排。另外，鴨脷洲橋道往漁安苑的一段和深灣軒斜坡至迴旋處的一段將會以明挖回填的方式建造；
- (c) 港鐵公司已完成大部分車站的詳細設計，可以改動的幅度並不大，原則上車站的高度不會高於周邊的建築物。此外，利東商場車站將設有四部升降機，每部均有兩組機門。按照初步構思，乘客會從一邊機門進入，由另一邊離開，以有效控制人流和縮短出入時間。港鐵公司曾派員調查該處的人流，認為擬議的車站空間足以應付上下班高峰時的人流；
- (d) 部分通風設施已設於鴨脷洲橋道旁，以減少利東商場出入口機房及通風口佔用的面積。按現時的設計，地面五米以上的高度都不會設有通風口，以避免排放的空氣直接吹向行人；以及
- (e) 有關巴士站遷移計劃須待工程動工前方可落實。港鐵公司預

計該項工程合約會於 2011 年批出，屆時承建商會擬訂具體方案，然後向委員介紹詳情。此外，雖然巴士站會被遷移，但原有的巴士線數目大致上會維持不變。

25. 柴文瀚先生、黃志毅先生、張錫容女士、張少強先生及麥謝巧玲女士等五位委員就遷移鴨脷洲橋道旁的通風設施提出以下意見及查詢下：

- (a) 有委員關注高架橋隔音屏障的設計，指橋道橫跨兩岸，會嚴重影響南區的景觀，因此希望港鐵公司在完成初步設計後能與區議會討論有關事宜；
- (b) 有委員就港鐵公司不設深灣軒出入口一事提出改善方案，包括要求運輸署或相關政府部門在南港島線（東段）通車前，研究如何利用現有的道路設施接駁車站出入口，以方便深灣軒的居民前往區內出入口，例如利用行人天橋或隧道接駁至鴨脷洲大街的車站出入口等。另有委員認為，港鐵公司可考慮縮小利東邨出入口的面積，此舉既可減少佔用巴士站，並要求增設深灣軒出入口；
- (c) 有委員詢問升降機疏導人流的詳細安排；
- (d) 有委員關注為配合利東邨工程而設的巴士路線遷移方案，並查詢有關方案是否由運輸署擬訂；
- (e) 部分委員要求港鐵公司在落實各項與鴨脷洲工程相關的方案前，例如臨時交通管制方案或巴士線的遷移等，應先諮詢專責委員會／交運會及區內居民；
- (f) 有委員表示，隨鴨脷洲區的發展，居民將集中使用利東商場或鴨脷洲大街的出入口，會增加該的壓力；
- (g) 有委員關注鐵路運行對鄰近居民造成的噪音滋擾，並認為設置隔音屏障，而其外觀設計亦非常重要；
- (h) 有委員指進行明挖回填工程的路段交通非常繁忙，因此關注屆時在該路段所實施的臨時交通安排，以及會採取哪些紓緩措施來減少工程所產生的噪音和沙塵等；以及
- (i) 有委員指出，港鐵公司原先的設計包括有三個出入口，現改為兩個，是漠視鴨脷洲未來發展的需求。他又表示，若決定不設深灣軒出入口，便應在現時海面傳道會小學附近增加通

往鴨脷洲大街的行人過路設施，並以升降機接駁，以解決深灣軒及南灣居民的需求。

26. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 從服務居民的角度而言，越多出入口當然越方便，但出入口的安排不能單以數目衡量，也須考慮出入口的空間及佈局等。現時經修訂的佈局是經過諮詢而得出的結果；
- (b) 為應付預期的人流，港鐵公司已調整車站的空間大小，而利東商場出入口的升降機數目亦由原先計劃的兩台增至四台；
- (c) 進行明挖回填工程難免會對居民及駕駛者造成交通不便、噪音或灰塵等滋擾。然而，在衡量工程的利弊及諮詢各委員和居民後，現時的方案是最理想的安排。港鐵公司強調會按法例要求做好每個工序，以減低工程造成的滋擾。工程項目所帶來的各項影響會在環評報告中詳述；
- (d) 環評報告亦提到南港島線（東段）工程對景觀的影響，當中包括在高架橋設置隔音屏障的影響；以及
- (e) 現時連接深灣軒和鴨脷洲大街的隧道及行人設施，可能因上落不便而未能吸引居民使用，但隨着周邊交通設施及配套的落成，該隧道的使用量可望在南港島線（東段）通車後增加。港鐵公司亦會繼續聽取委員的意見，並在可行的情況下作出協調。

27. 何國輝先生強調，現有的巴士服務水平不會受鐵路工程或巴士線搬遷所影響，並會在有關計劃實行前諮詢專責委員會。

28. 主席表示，希望有關部門能盡快規劃搬遷巴士線的方案，然後諮詢專責委員會或交運會。

### **優化海怡半島近第 33A 座附近車站出入口的佈局**

29. 馮煒光先生、林啓輝先生、MH及張漢芬先生等三位委員就海怡半島近第 33A 座附近車站出入口的佈局提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員得悉，港鐵公司將在利南道進行爆破工程，由於該處接近民居，故詢問工程的詳情。他又表示，港鐵公司將於海怡半島巴士總站出入口進行明挖回填工程，擔心施工期間會對乘搭巴士及小巴的市民造成不便，因此希望了解港鐵公司會採取甚麼紓緩措施，以減少對居民的影響；
- (b) 有委員關注港鐵公司將於玉桂山進行的工程；
- (c) 有委員詢問擬在海怡半島第 33A 座出入口附近安裝的升降機的詳細資料，並希望了解升降機的高度會否高於第 33A 座的平台；
- (d) 有委員認為，海怡半島第 33A 座出入口現時的設計未能切合區內的整體環境，而第 19 座出入口的建築物則遮擋了海怡東商場。另一委員亦有同感並指出，第 33A 座出入口的建築物遮蓋了海怡半島管理處的入口。他們認為港鐵公司應優化各出入口及其建築物的設計；以及
- (e) 有委員指出，居民現時可利用海怡半島第 33A 座兩邊的通道前往巴士總站，他詢問將來車站的位置會否影響居民往返巴士總站。他又提醒運輸署，應在升降機出入口附近加設無障礙配套設施，以方便傷殘人士。

30. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵公司須在玉桂山進行爆破工程建造相關隧道，並須先取得礦務部批准。因玉桂山為石山，無須進行加固工程；
- (b) 通風及機房大樓將建於玉桂山山內；
- (c) 港鐵公司同意要在有限的路面空間進行工程，必需有完善的臨時交通管理。為此，港鐵公司在批出工程合約後，會要求承建商詳細研究適當的臨時交通改道方案，確保施工期間交通暢順。港鐵公司將維持交通情況良好及確保巴士總站運作正常；
- (d) 通風設施的規格和升降機結構均受消防處規管。一般而言，設有升降機的車站出入口會較不設升降機者高，而第 33A 座出入口約七至八米高。如有需要，可進一步優化該車站出入口的設計，港鐵公司亦樂意提供其他車站的設計圖供委員參考；以及

- (e) 港鐵公司會就車站出入口周邊的配套設施與相關政府部門商討，以確保乘客能更安全及方便地到達車站。

31. 主席建議港鐵公司就海怡半島站繼續與當區區議員商討。

### **刪除於華貴邨附近之臨時搭建物料躉船轉運站**

32. 柴文瀚先生、麥謝巧玲女士及陳富明先生等三位委員就上述事項提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員同意將擬議的植物苗圃及區議會提出的公園或休憩設施交由港鐵公司一併進行規劃，並指出區議會已於 2008 年通過將該處的土地用途改為興建公園，但有關計劃因鐵路項目而一直擱置。該委員詢問港鐵公司何時完成公園的設計，並表示不希望公園要到 2015 年通車時才落成；
- (b) 有委員表明，一直都反對將該幅用地一分為二，由港鐵公司及區議會分開佔用和各自規劃。他又表示，相對於臨時苗圃，興建公園需要較具體的規劃，因此促請港鐵公司把有關規劃提交區議會討論，並諮詢區內的相關團體；
- (c) 有委員歡迎港鐵公司在是次刊憲修訂中刪除在華貴邨附近設置躉船轉運站的方案，並要求港鐵公司在規劃植物苗圃及公園時，應顧及居民的意願；
- (d) 有委員要求港鐵公司明確制訂公園的完工時間。公園的工程早在 2008 年已獲批准，不應讓港鐵公司的工程延誤公園的落成時間；以及
- (e) 有委員表示，區議會只同意將部分四號幹線預留地的土地用途改為公園，未有談及當中的規劃及撥款細節。現因鐵路工程需要而將樹木遷移至該處，應該將植物苗圃及公園一併交由港鐵公司進行規劃。

33. 鄧伯洪先生回應時表示理解區議會的計劃，較佳方案是將港鐵公司及區議會的計劃合併，既可為社區提供休憩地方，亦解決重覆遷移樹木的安排。如區議會原則上同意有關安排，港鐵公司可充當顧問構思合適的方案，然後諮詢區議會。而遷移樹木的工作須於鐵路工程的初期階

段進行。

34. 主席請港鐵公司先行制訂初步的概念設計方案，再交由地區設施管理委員會跟進有關的維修管理及費用等問題。

#### 擬訂於鋼線灣設置臨時拆建物料躉船轉運站

35. 主席表示，在會前收到匯賢智庫主席及其顧問就上述計劃提交的意見，內容摘錄如下：

- (a) 基於持續的卸泥活動已對區內的環境造成不良影響；躉船起卸設施（或其關連設施）的選址應以最接近出泥的位置為佳；及有關的環評報告至今尚未完成等三項理由，匯賢智庫建議：
  - 以海洋公園大樹灣替代鋼線灣作為臨時躉船起卸設施的替代選址；
  - 以水務署位於大口環的一幅用地作為鋼線灣臨時躉船起卸設施的替代選址，並利用淨化海港計劃的地下運輸管道運送泥土到大口環；以及
- (b) 希望能將諮詢時間延長兩個月至 2010 年 10 月 3 日，以便收集進一步的資料及提出更具體可行的方案。

36. 主席表示，曾於早前與南區區議會主席馬月霞女士 **BBS, MH** 會見貝沙灣業主立案法團代表。該法團提出的建議大致與上述團體的意見相同。此外，專責委員會亦收到碧瑤灣業主立案法團來函，要求與局方及港鐵公司會面，會面日期暫定為 2010 年 7 月 7 日。

37. 張漢芬先生、林啓暉先生 **MH**、徐遠華先生及麥謝巧玲女士等四位委員提出以下意見：

- (a) 有委員表示，貝沙灣業主立案法團一直反對在鋼線灣設置臨時拆建物料躉船轉運站（下稱躉船轉運站）。現時運泥車進出躉船轉運站已對交通造成一定阻塞，居民擔心有關方案會影響將來域多利道及數碼港交界的交通，並在繁忙時段引致交通擠塞。該委員查詢，如在鋼線灣設置躉船轉運站，來往該



- 處及途經有關路段前往西區躉船轉運站的運泥車數量為何；
- (b) 有委員歡迎港鐵公司或任何團體就設置躉船轉運站的選址提出其他可行方案或選址，令整項工程無須依靠利南道躉船轉運站作唯一的選址。他希望政府及港鐵公司能另覓多一個合適的地點設躉船轉運站，盡量減低有關工程對南區居民的影響；
  - (c) 有委員對有團體提出在海洋公園大樹灣設置躉船轉運站表示強烈不滿，指有關團體提出的反對理由同樣適用於南區其他地點。他又表示，過去的會議亦曾表明在海洋公園大樹灣設躉船轉運站會對附近居民造成滋擾，而且深灣的交通狀況亦不容許運泥車行駛，因此認為有關建議並不合理；以及
  - (d) 有委員認為處理泥石是興建鐵路必須面對的問題，港鐵公司應研究有關團體的建議是否可行。

38. 黃健維先生綜合回應如下：

- (a) 擬議鋼線灣躉船轉運站的運作時間將限制於早上 9 時至下午 6 時，預計每日進出的運泥車平均少於 200 架次；
- (b) 修訂刊憲內容中已加入與西港島線共用西區公眾貨物裝卸區設置的臨時躉船轉運站。雖然兩項鐵路工程動工的時間不同，但經協調後，將可共用有關設施。以最短的運輸路程為大原則，該躉船轉運站將用以處理金鐘工地的泥石；而南風隧道的泥石則會運至擬議鋼線灣躉船轉運站，這樣可起分流作用及避免影響交通；
- (c) 港鐵公司早前已深入研究於海洋公園大樹灣設臨時躉船轉運站的建議，並已向專責委員會作出詳細解釋。海洋公園大樹灣的卸泥口以往是利用輸送帶運走海洋公園內工地的泥石，過程中並無涉及陸路運送。如使用該處作為南港島線（東段）工程的躉船轉運站，必須以運泥車把泥石運進海洋公園內，或需要興建約兩公里長跨越南朗山的運輸帶；以及
- (d) 由於港鐵公司與渠務署的淨化海港計劃工程會有一年時間重疊，若利用後者的地下運輸管道運送泥石，或會影響有關工程的進度。此外，大口環現時沒有躉船轉運站，此建議會影響附近的居民、學校及復康中心等。

39. 主席表示，各委員及南區居民都希望能將躉船轉運站對居民的滋擾減至最低，但不論在任何地點設有關設施，都會影響附近居民。他希望可以兩害取其輕，選擇對南區影響最小的地方，但若找不到其他更好的替代選址，則鋼線灣會是唯一選擇。

### 擬訂與西港島線項目共用於西區公眾貨物裝卸區的臨時拆建物料躉船轉運站

40. 各委員並無就有關的修訂內容提出意見。

### 其他關注項目

41. 主席詢問委員對工程的其他項目是否有意見，並徵詢委員對在黃竹坑明渠口建造行人徑及行人橋以連接香港仔觀海徑的意見。

42. 徐遠華先生歡迎港鐵公司提出建造黃竹坑明渠旁行人路徑及黃竹坑行人橋的方案。

43. 主席歡迎港鐵公司及相關政府部門積極回應區議會的訴求，建議改善現時黃竹坑香葉道明渠旁之行人環境，並在明渠口建造行人橋連接香港仔觀海徑，改善兩區的行人網絡，並期望該行人徑及行人橋建議能早日落成，方便市民使用。

44. 陳李佩英女士、林啓輝先生 MH、柴文瀚先生、林玉珍女士 MH及徐遠華先生等五位委員就修訂方案提出其他意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員對港鐵公司不顧居民的反對和訴求，仍將臨時爆炸品儲存倉庫設於春坎山的計劃表示失望，並指港鐵公司未有就選址附近的民居或電訊設施作詳細的風險評估或提出賠償安排。她希望港鐵公司能從技術層面，研究可否以水路運送炸藥至石澳石礦場，再運至港鐵公司的施工點，以避免陸路運送可能產生的問題；

- (b) 有委員關注海怡半島站的通風口位置，並表示海怡半島居民及業主委員會早在第一次刊憲時已表明反對在海怡半島第 23A 及 25 座之間的利南道山邊設通風口。該委員希望港鐵公司能解釋未能遷移該通風口的原因，並要求港鐵公司盡快提交海怡半島站通風設施的具體資料，包括其設計、通風井的體積和排風系統數據等；
- (c) 有委員詢問，為配合南港島線（東段）的工程，專責委員會日後會否就部分港鐵公司表明不會建造的設施進行討論。他亦認為應開始研究 2015 年通車後各區的交通接駁安排。此外，為使工作更具成效，區議會應在運輸署進行規劃的過程主動提出意見，而非等待署方提出方案時才反映意見；
- (d) 有委員詢問，若是次修訂獲得批准，港鐵公司會於何時向專責委員會提交項目的草圖和詳細資料，例如工地及鐵路設施的位置等；
- (e) 有委員就黃竹坑高架橋的走線提出意見。他詢問現行的走線對大王爺廟及南朗山道熟食中心有何影響，以及局方與有關團體商討的進展。他亦關注在施工期間搬遷巴士站的詳細安排，並重申應避免對區內交通造成影響；以及
- (f) 有委員指出，港鐵公司早前曾表示連接黃竹坑站至南朗山道的行人通道會與有關的物業發展一併規劃，他詢問有關通道的詳細設計和該物業發展項目進行前的臨時行人通道安排。

45. 鄧伯洪先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵公司理解委員對在春坎山設置臨時爆炸品儲存倉庫的憂慮，但認為該處已是區內較理想的選址；
- (b) 港鐵公司在設計海怡半島站通風口時已盡量回應海怡居民對環境影響及景觀的關注，並已將部分鐵路設施遷至利榮街工業區。他指出，車站必須設有通風設施，港鐵公司會與當區區議員保持聯絡，解釋有關情況；
- (c) 由於港鐵公司現正分階段進行南港島線（東段）項目的詳細設計，而部分施工點的規劃須由實際負責工程的承建商進行，因此，預期要到 2011 年方可完成擬備詳細施工草圖的工作。港鐵公司會適時向專責委員會報告最新進展；

- (d) 港鐵公司會繼續與受黃竹坑站高架橋走線影響的組織或團體代表接觸，包括大王爺廟及南朗山道熟食中心的代表，以了解他們關注的問題。此外，港鐵公司計劃將黃竹坑邨巴士總站遷至對面空地和重置現有巴士路線，估計對乘客的影響不大；以及
- (e) 現時深灣道的行人路在施工期間將不受影響，待相關物業發展項目落成後，居民可使用經優化的連接通道往來黃竹坑站及南朗山道。

46. 主席總結時表示，各委員如對上述南港島線（東段）項目已刊憲的修訂方案有任何反對意見，可在 2010 年 8 月 3 日前以書面向運輸及房屋局提出。

#### 議程四：其他事項

47. 各委員並無提出其他事項。

#### 議程五：下次會議日期

48. 主席表示，秘書處會於稍後通知各委員下次會議日期。

49. 議事完畢，會議於下午 5 時 15 分結束。

南區區議會秘書處

2010 年 8 月