

南區區議會屬下
港鐵南港島線計劃發展專責委員會
第九次會議紀錄

日期：2010年3月8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)
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
馮仕耕先生
馮煒光先生
林啓暉先生 **MH**
林玉珍女士 **MH**
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
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：

歐立成先生

張少強先生
梁皓鈞先生
楊默博士
鄧智偉醫生
(見會議紀錄第 1 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
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 港鐵公司項目傳訊經理
梁民發先生 港鐵公司設計經理-南港島線

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)第九次會議，並告知議員歐立成先生因病，而張少強先生、楊默博士及鄧智偉醫生因事未能出席是次會議，四位缺席委員均已於會前通知秘書處。

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) 運輸署優先鐵路發展部高級工程師 陳展榮先生；
- (e) 港鐵公司高級統籌工程師 葉偉富先生；
- (f) 港鐵公司項目傳訊經理 黃招蓉女士；以及
- (g) 港鐵公司設計經理-南港島線 梁民發先生。

3. 主席同時歡迎旁聽是次會議的地區及居民組織代表。

(會後備註：梁皓鈞先生缺席是次會議，但未有於會前通知秘書處。)

(馮仕耕先生、陳李佩英女士、徐遠華先生及馮煒光先生分別於下午 2 時 40 分、2 時 43 分、2 時 50 分及 3 時 05 分進入會場。)

議程一：通過在 2009 年 10 月 30 日舉行的港鐵南港島線計劃發展專責委員會第八次會議紀錄摘要

4. 專責委員會通過第八次會議紀錄摘要。

議程二：南港島線(東段)項目詳細設計的最新進展

5. 主席表示，專責委員會一直跟進南港島線(東段)項目的進展，各委員及區議會亦在過去的會議上就該項目進行多次討論。項目刊憲後，專責委員會就區內居民的關注點與政府及港鐵進行了多次磋商及實地考察，希望尋求最佳方案。此外，專責委員會亦就港鐵建議使用渠務署設於鋼綫灣的臨時搭建物料躉船轉運站（躉船轉運站）方案，於 2 月 26 日舉辦了座談會，與當區居民及關注團體就有關方案及可能造成的影響交換意見。

6. 主席簡單介紹是次會議將由運輸及房屋局介紹南港島線(東段)項目的最新進展及相關時間表，再由港鐵代表就高架橋的詳細設計、東華三院賽馬會復康中心、鋼綫灣擬議躉船轉運站以及春坎山臨時爆炸品貯存倉庫事宜逐項介紹，最後請委員就有關事宜進行討論，及就南港島線(東段)項目其他方面提出查詢。

7. 主席表示，在會前收到張錫容女士、張少強先生、林啓暉先生MH、林玉珍女士MH及黃志毅先生共五位委員提出有關躉船轉運站的動議。為免重複，他建議在討論動議時才集中處理卸泥口事宜。委員同意有關建議。
8. 主席表示，是次會議將沿用一貫的安排，每位委員可就每個議題最多發言兩次，每次發言時間不多於 3 分鐘，並希望各委員發言盡量精簡。

南港島線(東段)項目的最新進展及相關時間表

9. 主席請運輸及房屋局助理秘書長何國輝先生介紹南港島線(東段)項目的最新進展及相關的時間表。
10. 何國輝先生表示，政府已於 2009 年 7 月將南港島線(東段)項目正式刊憲並進行諮詢。局方正積極處理及回覆刊憲諮詢期所收到的意見，與反對者保持溝通。現時有部份持反對意見人士已撤回反對意見書，但有部份仍然維持反對，亦有部分是有條件地撤回反對。自 2009 年 7 月刊憲後，各界就項目進行不少討論及提出意見。另外，為配合港鐵公司在詳細設計階段提出的最新建議和完善措施，項目設計亦須進行一些修訂，局方希望可於 2010 年中將有關的修訂建議進行刊憲修訂，並就修訂後的項目內容再次諮詢市民。在進行修訂刊憲後，市民將有六十天的時間就建議內容發表意見。局方的目標時間表仍然是於 2011 年動工、2015 年通車，但實際施工的時間仍須待年底將整個鐵路方案連同所有反對意見書一併提交行政會議及行政長官考慮，並獲授權興建後，才能落實。
11. 葉偉富先生表示，港鐵正跟進地區人士關注的議題，並繼續進行南港島線(東段)項目的詳細設計。他以電腦投影片簡介南港島線(東段)項目詳細設計的最新進展，詳情載於專責委員會文件 1/2010 號，重點摘錄如下：

高架橋的詳細設計

- 南港島線(東段)有部份路段會採用高架橋設計(由南風道、海洋

公園至香港仔海峽的一段)，其設計的大方向是盡量美化高架橋，以優化設計配合附近環境；

- 高架橋的設計會盡量採用流綫型設計，將橋樑結構盡可能縮小，例如把配電予鐵路的高壓電纜支架置於高架橋上蓋，令整個結構外型更一體化，同時縮小橋樑體積及加強流綫型的外觀。此外，現時構思的橋樑設計亦會將橋墩結構縮小，柱身亦會採流綫型設計，並盡量配合附近的綠化工作；
- 考慮到附近規劃作為醫院用地及現時為聖保羅男女小學的用地，至於香港仔隧道收費廣場附近的高架橋段由壽臣山眺望會見到醫院及小學，建成後會種植植物，希望綠色的橋身可配合附近環境；
- 設計中的海洋公園站是一個架空車站，有行人天橋與海洋公園相連，乘客出閘後可以沿天橋到達海洋公園新發展的部份，附近亦會進行綠化。由於位處海洋公園道迴旋處的走綫須橫跨部分馬路，港鐵會美化橋墩的設計，並小心選擇適合的位置放置橋墩。此外，港鐵亦會盡量綠化香葉道沿綫；
- 黃竹坑車站的設計構思與架空的海洋公園站類似，但車站下將有一個交通交匯處，方便乘客轉乘其他車輛及鐵路；
- 走綫會沿香葉道明渠地勢而建，並建議覆蓋部份明渠興建公共交通交匯處，但明渠下游部份則不會有覆蓋。在建造工程完成後，港鐵會沿高架橋進行綠化。此外，為配合車站的運作，港鐵會重新評估及設法改善附近的交通和配套設施；
- 當高架橋建成後，港鐵會在明渠下方及高架橋附近一帶設置園景，為市民提供新的休憩空間；
- 橫過避風塘海峽的高架橋橋墩的位置將參照鴨脷洲大橋橋墩的位置，而設計方面，港鐵會根據居民及地區提供的意見，採用比較低調、與附近環境配合的設計；及
- 在明渠近避風塘出口位置，走綫會沿著行車橋而行，附近位置則會進行綠化及開放予居民使用，並會有行人橋連接至觀海徑，方便市民由逸港居前往綠化地帶。

東華三院賽馬會復康中心(下簡稱“復康中心”)外的高架橋安排

- 與院方溝通及了解有關關注後，港鐵已將高架橋的設計作出相應修改，包括合併兩條東西行車綫於同一條橋上及在相關路段加上全覆蓋的隔音罩等。根據修訂後的設計，高架橋與復康中心的距離將不少於 18 米，頂部水平則會與復康中心 A 座相若。

鋼綫灣臨時搭建物料躉船轉運站：

- 南港島線(東段)興建時有需要設置兩個躉船轉運站處理工程產生的泥石，以減低運送泥石對南區路面及港島區其他主要幹道的影響，並配合於 2015 年落成整個項目的時間表；
- 港鐵現建議於鴨脷洲利南道及鋼綫灣(現時渠務署的臨時拆建物料躉船轉運站)設臨時躉船轉運站；
- 在諮詢地區對在鋼綫灣設置躉船轉運站的意見時，港鐵曾多次接觸當區居民、機構及團體，得悉他們對此有很大關注和憂慮；及
- 港鐵曾考慮多個躉船轉運站選址，並仔細研究每個選址的可行性。設置躉船轉運站的首要考慮是盡量接近挖掘泥石的地方，如南風道、黃竹坑及鴨脷洲等，因此港鐵曾研究在香港仔避風塘、海洋公園、南朗山道及鋼綫灣設置躉船轉運站的可行性，結果如下：

香港仔避風塘

香港仔避風塘內船隻來往頻繁，如設置躉船轉運站，躉船的運作會影響避風塘的運作及影響附近小艇的安全，而且兩岸亦沒有合適地點供泥車操作及傾倒泥石往躉船。港鐵因此認為在該處設躉船轉運站的方案並不可行。

海洋公園

港鐵曾考慮將泥石由挖掘點運送至海洋公園現時的躉船轉運站。由於海洋公園設置該躉船轉運站時，是以輸送帶將泥石由公園內的工地直接運到躉船轉運站，因此園內並沒有配合經陸路或園外運送泥石往該處的設施及空間。

此外，由南港島線(東段)工地前往海洋公園間的陸路通道只有深灣道與南朗山道，而該兩處路段的交通已十分擠塞，很難再容納泥車出入，而且後者是海洋公園的消防及緊急通道，並不適宜作為泥車出入的通道。此外，園內亦沒有足夠空間予泥車傾倒泥石到躉船，以及供泥車排隊及掉頭的空間。另一方面，由於海洋公園的工程已大部份完成，目前已沒有足夠的合適空間可容納運輸帶、夾碎泥石的工具及供泥車運作。

除陸路運輸外，港鐵亦曾與海洋公園商討及研究興建覆蓋式運輸帶的可行性，但因總長度超過兩公里，沿途又沒有適合位置設運輸帶的支架，因此認為有關方案並不可行。此外，建造運輸帶的工程十分浩大，當中牽涉建造大型建造通道、地盤平整

及斜坡工程等，相信會對深灣道附近居民及學校造成極大滋擾。再者，由於該處已有高架橋走綫，如要建造運輸帶，須暫停建造高架橋，令整項工程延誤。港鐵因此認為在海洋公園設躉船轉運站的方案並不可行。

利南道

利南道的躉船轉運站主要處理鴨脷洲工地所挖掘的泥石。港鐵會建造一條比較短的運輸帶，由玉桂山將泥石直接運送至躉船轉運站。

鋼綫灣

港鐵明白附近居民及學校非常關注在鋼綫灣設置躉船轉運站可能引致的交通及環境滋擾，並擔心泥車的出入會威脅到學童的安全。港鐵已就此檢討有關方案，並預計在該處設躉船轉運站只須由 2011 年下半年運作至 2013 年，即約兩年的時間。為將對附近的影響減至最低，港鐵認為可以將運作時間改為由早上 9 時至下午 6 時，以避開早上的繁忙時間，而預計泥車數量平均每日少於 200 車次。此外，港鐵與政府部門亦有就該建議方案進行交通評估，並於現場視察及收集數據。

現時建議的運泥路綫是由工地至薄扶林道，進入域多利道後再左轉至沙灣徑，最後經數碼港道離開。該運作路綫不會途經附近學校，預計每日流量只有 200 架次，與現時渠務署躉船轉運站每天 100 架次來回運作的泥車流量相若。此外，港鐵會就躉船轉運站安排紓緩措施，包括採用全面覆蓋車斗的泥車、在躉船轉運站設隔塵罩、嚴密監控泥車於地盤的進出及確保行人安全等。泥車的運作將由港鐵直接監控。

春坎山臨時爆炸品倉庫選址：

- 在了解關注團體對臨時爆炸品倉庫選址及對周邊影響的意見及訴求後，港鐵曾考慮其他選址，包括域多利道、石澳石礦場用地及歌連臣角等；
- 受危險品條例規管，礦務部無法於晚上運送炸藥至海港，因此有需要貯存小量爆炸品於臨時爆炸品倉庫，供每日兩次爆破時使用；
- 港鐵曾考慮以水路直接由礦務部爆炸品倉庫運送炸藥至工地，但因南區沒有合適位置將爆炸品運送上岸，因此無法實行有關方案；

- 有委員曾提出將爆炸品倉庫設於石澳的石礦場用地。雖然石澳與春坎山的位置同樣偏僻，但運送路程卻較春坎山長一倍，並會途經更多民居，因此港鐵認為該處並非合適的選址；及
- 量化風險評估仍在進行中，結果將列於環境影響評估報告內，並會於稍後公開給公眾查閱。

高架橋的詳細設計

12. 主席請委員先就高架橋的設計(包括復康中心外走綫的安排)及橋底美化工程提出意見。
13. 馮仕耕先生、陳富明先生、陳岳鵬先生、徐遠華先生、黃志毅先生、張錫容女士、麥謝巧玲女士、黃靈新先生、林玉珍女士MH 及柴文瀚先生等十位委員就高架橋詳細設計提出意見及查詢如下：
 - (a) 部分委員關注大部分高架橋橋段均無採用全覆蓋式設計，可能對周邊居民、護老院及學校造成噪音滋擾，因此希望港鐵考慮將整條高架橋均用全覆蓋式設計，並詢問是否有相關措施紓解噪音問題。此外，亦有委員擔心噪音問題會影響黃竹坑一帶的長遠發展；
 - (b) 有委員希望港鐵解釋為何只有復康中心 A 座對開的路段才有隔音罩；
 - (c) 有委員表示希望整個南港島線(東段)項目均以地底形式建造；
 - (d) 部分委員關注鴨脷洲橋橋段的設計，擔心列車駛過的噪音和震動會影響附近一帶的居民，並希望港鐵為該路段設置隔音屏障。此外，有委員希望可以有更多關於鴨脷洲橋橋段設計的詳細資料，例如由香港仔海峽高架橋到隧道路段的長度及橋段外貌等；
 - (e) 有委員詢問高架橋段附近的綠化工程完成後的管理問題，並擔心種植在高架橋下的植物會因缺乏足夠陽光而枯萎；
 - (f) 部分委員詢問高架橋設計會否影響南港島線西段的興建，亦有委員擔心若南港島線西段在地面興建，會影響香港仔的景觀及引起居民反對；

- (g) 部分委員關注環境影響評估報告的進程及進行的時間，亦有部分委員希望有關工程採用的標準高於環評標準，將對附近居民及環境的影響減至最低；
- (h) 有委員詢問修訂刊憲的程序及時間表，並關注修訂刊憲內容會否與現時建議的修訂內容不一致。該委員希望局方在修訂刊憲前先知會區議會及關注團體(如復康中心)有關內容；
- (i) 有委員詢問於逸港居附近會否有行人通道連接至黃竹坑站，以方便香港仔、逸港居及附近一帶的居民前往車站；
- (j) 有委員詢問黃竹坑站及海洋公園站的車站外貌為何；以及
- (k) 有委員希望車站接駁的距離及時間可以縮短。

14. 葉偉富先生綜合回應如下：

- (a) 港鐵是根據環境影響評估影響條例要求及地區人士的需要(例如復康中心及聖神修院等位於走綫附近的敏感受體)考慮在那些路段設置隔音屏障或隔音罩。至於隔音屏障的長度及規範，則主要按環評要求而定。現時有關南港島線計劃的環評仍在進行中，待有關報告完成後，將設有 30 天的公眾諮詢期，港鐵公司亦會向區議會介紹評估結果。至於整條高架橋走綫均採用全覆蓋式隔音罩的提議，由於建造鐵路的其中一個目標是希望帶動南區旅遊，如果整條走綫均採用全覆蓋式隔音罩，無論景觀、營運及乘客的感受均未必理想。高架橋路段的詳細設計要待年中的環評完成後，才可確定，屆時港鐵會再就此諮詢區議會；
- (b) 由於復康中心 A 座最接近走綫，所以會考慮修改在 A 座附近的走綫及加上隔音罩；
- (c) 跨海高架橋段上的拱型結構是用作懸掛架空電纜，而圓拱型設計主要是令有隔音屏障與沒有隔音屏障的高架橋段均有較統一的外觀；
- (d) 橋墩的綠化工作及維修安排，需視乎最終負責的部門。橋墩的綠化項目會選擇一些合適的植物種植在橋墩旁邊；

- (e) 黃竹坑站的設計已預留了未來南港島線(西段)的轉車位置，但因黃竹坑段須將兩條高架橋走綫合併在同一橋墩上，未來第三條走綫只可以加在旁邊，而非跨月台式轉乘的設計；
 - (f) 環評報告預計可 2010 年中完成，會提交環保署審閱，屆時有關報告會公開予公眾查閱，港鐵亦會再向區議會介紹詳細內容；以及
 - (g) 港鐵將建造一條新的行人橋連接逸港居至明渠走綫旁的綠化地區，方便居民前往黃竹坑站。
15. 何國輝先生表示，局方的目標是在本年年中進行刊憲修訂，政府及港鐵會在刊憲修訂的圖則上，盡量將曾經承諾的修訂包含在修訂文件內。刊憲後，屆時市民會有六十天時間就有關內容發表意見。在諮詢期結束後，局方希望可在本年底前將項目提交予特首和行政會議成員通過。政府會在符合法定條例的大前題下，盡力使工程如期開展及竣工。

春坎山臨時爆炸品倉庫選址

16. 主席、陳李佩英女士及陳富明先生等三位委員就春坎山臨時爆炸品倉庫選址提出以下的意見及查詢：
- (a) 有委員表示春坎山及赤柱一帶居民及團體均極力反對在春坎山設置臨時爆炸品倉庫；
 - (b) 有委員詢問為何不可以在爆破地點附近尋找一個碼頭運送爆炸品上岸，以縮減陸路運送的路程；
 - (c) 有委員表示即使設置臨時爆炸品倉庫於石澳，亦會影響該處居民，希望可以慎重考慮另覓選址；
 - (d) 有委員表示由於赤柱是旅遊區，而且只有一條對外道路，如在運送途中發生意外，將會造成交通癱瘓，後果嚴重；
 - (e) 有委員詢問，如炸藥在碰撞及火燒的情況下也不會爆炸，則運送炸藥的車輛一旦發生交通意外，又會否引起爆炸；

- (f) 有委員表示有市民指出實際的爆破工時並非港鐵所指的 10 小時，因此懷疑是否因為合約問題而需要在指定時間進行爆破，因而令工時延長；以及
- (g) 有委員詢問港鐵有否與附近居民及電訊營運商分享所得的理據及資料。

17. 葉偉富先生及黃招蓉女士綜合回應如下：

- (a) 如以水路運送爆炸品，必須有適合的登岸碼頭，而且位置須配合進行爆破工程的地點。由於南區內適合作登岸碼頭的地方不多，而且進行爆破工程的地點分散(例如南風道、鴨脷洲部分、黃竹坑道的大型地盤平整工程，以及一些隧道挖掘工程)，即使找到合適的登岸點，也須以陸路把炸藥運至工地。再者，由於受到危險品管制條例的規限，於晚間不能以水路運送炸藥，因此水路運送亦難以符合每日進行兩次爆破的需要。總括而言，以水路運送炸藥的方案並不可行；
- (b) 臨時爆炸品倉庫的選址必須遠離民居及接近工地。石澳和春坎山兩個地點均遠離民居，而且由於兩個地點份屬同一區，所以居民的關注點亦相類似。然而，在距離方面，春坎山較為接近工地，因此更符合選址要求；
- (c) 現時用於爆破工程的工業用條裝炸藥必須連接雷管才會產生爆破，在一般情況下，沒有雷管引爆是不會發生意外爆炸的。炸藥及雷管將以柴油車分開運送，並分開儲存於不同的倉庫。此外，礦務部多年的運送紀錄(從未發生爆炸意外)亦可證明現時的運送及貯存方法是安全的；以及
- (d) 就民居和電訊營運商的關注，港鐵曾多次與關注團體會面，詳細交代臨時爆炸品倉庫的風險問題。事實上，爆炸品倉庫發生意外，圍着倉庫的土墩會令意外爆炸時的氣流向上噴出，加上擬議選址有天然山坡阻隔，根據評估，在二百米範圍以外地方，爆炸所產生的氣流已減弱。香港建築物的一般結構亦足以應付八號至十號風球的風力，因此臨時爆炸品倉庫絕不會對附近的民居或電訊設備構成威脅。

18. 何國輝先生表示，局方明白市民及委員對設置臨時爆炸品倉庫的關注。他於過去半年亦曾出席兩次立法會個案會議，知悉陳李佩英女

士及有關團體曾就有關選址向立法會申訴部提出申訴，並要求部門及工程公司交代整個規劃的過程。立法會議員曾要求政府和工程公司研究用水路運送的可行性，剛才港鐵已解釋為何有關方案不可行。此外，礦務部在過去多年的運送爆炸品經驗中，並沒有任何意外事故紀錄。由此可見，礦務部的監管相當嚴謹。工程公司會就於春坎山設置臨時爆炸品倉庫的建議提交數據，以供礦務部審批。根據過往經驗，只要安全措施及監管足夠，承建商甚至獲批准在工地內設置臨時爆炸品倉庫，並在附近設置臨時辦公室。現時擬議的春坎山選址跟民居相距 300 米，與電訊營運商的設施亦相距 200 米，中間更有一座 60 米高的山相隔，因此在安全方面應該沒有問題。

19. 主席請港鐵備悉陳李佩英女士的關注，並再作考慮。

**動議辯論：反對把利南道卸泥口成爲港鐵南港島線(東段)整個工程項目單一的卸泥口，並重申港鐵必須按時於 2015 年通車
(專責委員會文件 2/2010 號)**

20. 主席表示，在會前收到林啓暉先生MH、林玉珍女士MH、黃志毅先生、張錫容女士及張少強先生等五位議員提出以下動議：

「鑑於鴨脷洲島人口稠密，而鴨脷洲島只靠一座鴨脷洲橋作爲唯一通外的交通要道，只要在橋道出現交通意外或堵塞，整個鴨脷洲便會陷於癱瘓。本會反對把利南道卸泥口成爲港鐵南港島線整個工程項目單一的卸泥口。同時本會重申港鐵必須按時於 2015 年通車！」請有關議員就動議內容作簡單介紹。

21. 林啓暉先生MH、林玉珍女士MH以及黃志毅先生向委員簡介動議內容如下：

- (a) 當初海怡半島居民知悉南港島線(東段)將於利南道設置卸泥口時，亦非常關注有關工程可能引致的滋擾如噪音及空氣污染等。隨著港鐵及有關當局與業主委員會代表及海怡半島居民的會面及溝通，居民了解到南港島線(東段)項目是南區的重要工程，亦是南區區議會多年來一直爭取的交通設施，而且對疏導南區交通非常重要。居民亦明白興建鐵路必須面對處理泥石的實際問題，考慮到部分泥石會經運輸帶直接由工地運往利南道卸泥口，及會有其他卸泥口分擔工程產生的泥石，海怡居民最終決定顧存大局，同意在利南道設置卸泥口。由於運泥車到達利南道卸泥口時必須

使用鴨脷洲大橋，而該橋為整個鴨脷洲唯一的對外通道，利南道卸泥口絕不能成為整個南港島線(東段)項目的唯一卸泥口；以及

- (b) 是項動議與港鐵建議在鋼綫灣設卸泥口的方案無關。委員提出動議的目的是希望利南道卸泥口不會成為整項工程的唯一卸泥口，並希望港鐵盡快尋覓多一個合適選址以設置卸泥口。

22. 主席表示剛收到由柴文瀚先生、馮煒光先生及徐遠華先生提出的修訂動議，內容如下：

「鑑於鴨脷洲島人口稠密，而只靠一座鴨脷洲大橋作為唯一通外的交通要道，只要在鴨脷洲大橋出現交通意外或堵塞，整個鴨脷洲便會陷於癱瘓。本會反對把利南道卸泥口成為港鐵南港島線整個工程項目單一的卸泥口。同時本會要求港鐵必須按時於 2015 年或前通車！」

23. 柴文瀚先生、馮煒光先生及徐遠華先生表示，政府在 2007 至 2008 年的施政報告內提及南港島線(東段)計劃將不遲於 2015 年通車，因以希望在動議中加入要求該項目能如期於 2015 年或之前完成字眼。此外，有關委員亦詢問港鐵及當局於 2015 年之前通車的可能性有多大，以及若項目再有任何爭議，會否拖遲工程的完成時間。

24. 陳岳鵬先生、麥謝巧玲女士、張漢芬先生及梅享富博士等四位委員就擬議鋼綫灣卸泥口提出以下意見及查詢：

- (a) 有委員表示，港鐵必須按時於 2015 年通車，但不應為了如期動工而忽略居民的訴求及工程造成的影響；
- (b) 有委員表示自 2009 年底政府提出擬議鋼綫灣卸泥口選址後，附近的屋苑、學校及機構一直對有關方案表示反對。然而，港鐵及有關當局並未聽取民意，亦沒有向關注團體解釋為何鋼綫灣會是設置另一個卸泥口的必然及唯一選擇，或解釋就附近交通環境及道路使用者而設的安全設施；
- (c) 有委員表示鋼綫灣在過去數年已進行了很多工程，而未來數年亦會有其他工程，當局應考慮區內居民已忍受各項工程造成的滋擾多年；
- (d) 有委員表示於會前一個星期的立法會會議中，港鐵曾表示會繼續研究其他選址，包括海洋公園，而海洋公園亦同意研究有關建議。然

而，局方剛才卻表示會於今年年中進行修訂刊憲，並加入在鋼綫灣設卸泥口的方案，可見政府及港鐵根本沒有誠意探討其他可行方案。該委員要求安排區內的工程師與政府及港鐵進行實地考察，一同研究各個方案的可行性；

- (e) 部分委員希望港鐵研究以隧道形式運走泥石；
- (f) 有委員關注擬議卸泥口對數碼港道和域多利道交界造成的交通影響，並擔心在繁忙時段可能引致交通擠塞；以及
- (g) 部分委員詢問局方如計劃在年中修訂刊憲，若居民提出反對，是否會影響工程的進度。此外，有委員表示局方如在去年九月刊憲前做好諮詢工作、技術研究及項目設計，便不會引起居民的反對，並需要於今年修訂刊憲。因此，工程項目若最終被延誤，當局亦不可將責任推卸給居民。

25. 葉偉富先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 港鐵一直與市民及相關團體保持緊密溝通，並在項目內容上作出相應的改動，以回應市民的訴求和關注；
- (b) 擬議的鋼綫灣躉船轉運站會在上午九時後才開始運作，以避開早上的交通繁忙時間。此外，雖然泥頭車的數量在高峰期為每日 300 架次，但港鐵會檢視整個工程的規劃，盡量把高峰期的時間拉長，令每日的平均泥車數字降到 200 架次。港鐵曾與運輸署實地視察路面情況，並收集了相當多數據，運輸署更連續三日在沙灣徑路口錄影該處的交通情況，以了解實際的交通流量。據觀察所得，建議的泥車行駛路綫將不會對該路段造成擠塞。另一方面，港鐵會考慮將該處路口稍為擴闊及進行改善工程，希望令交通更暢順；
- (c) 建議的泥車路綫不會途經學校，港鐵已就此與附近學校溝通。港鐵非常樂意安排數碼港及其他當區代表進行實地視察，並詳細解釋在其他曾考慮的選址設躉船轉運站會遇到的技術問題。如有其他更佳的可行方案，港鐵十分樂意考慮；
- (d) 有關以運輸帶運送泥石至海洋公園躉船轉運站的建議，除深灣道的交通狀況不允許泥車行駛外，興建兩公里長的運輸帶亦會遇到不少技術困難，包括須在狹窄的香葉道及陡峭的山坡上建造大型支撐塔、在海洋公園內進行大型的平整斜坡工程及移除大量樹木等。此

外，建造運輸帶亦會對附近居民、醫院、學校以及周邊環境造成滋擾及影響。另一方面，由於海洋公園正於大樹灣進行工程，因此在時間及空間上亦不容許在該處設置南港島線項目的躉船轉運站；以及

- (e) 建造隧道以運送泥石的建議不但需要較多時間，而且會產生更多泥石，因此港鐵不建議選擇此方案。

26. 何國輝先生就委員的查詢綜合回應如下：

- (a) 局方在 2009 年 10 月的專責委員會會議上已表示不會在奇力灣設卸泥口，並會考慮在鋼綫灣設卸泥口的可行性。局方在會議後的三個星期，已展開地區諮詢工作，聆聽市民意見。期間，港鐵及局方了解到當區居民及團體對該方案有三大關注點—(一)附近道路能否負荷泥車的數量；(二)設置卸泥口會否令塵埃增加及影響附近居民；及(三)泥車會否對附近學校的學生造成危險。局方在聽取有關意見後，已即時處理及進行必要的研究；
- (b) 局方在 2009 年 12 月中旬請運輸署在居民最關注的交通路段，即域多利道轉入沙灣徑的路口，連續三日由早上 7 時至晚上 7 時實地視察及拍攝該處的實際交通情況，並將錄影帶於 2 月 26 日的座談會上播放予關注團體代表參考。有關短片反映在該處每兩分鐘增加一架泥車亦不會對交通造成壓力。事實上，該路段是可以負荷超過一千車次的流量，而視察當日的數字顯示，在上午的繁忙時段、非繁忙時段及晚間的繁忙時段，只有二百多輛車由域多利道轉入沙灣徑，而非繁忙時段則每個小時只有 20 至 25 架次。由此可以判斷擬議增加的泥車不會對當地交通造成很大影響；以及
- (c) 港鐵曾向居民解釋擬議卸泥口的位置是現時渠務署工程的卸泥口，該處已運作超過一年，而且運作順暢。此外，該卸泥口的位置對附近大多數住宅群的景觀並沒有太大影響，其中影響較大的是位於山上的愛琴苑。港鐵與各屋苑代表溝通後，發現他們最關注的是現時卸泥口長時間運作引致的噪音滋擾。港鐵已向居民解釋南港島線(東段)工程的運作時間是由早上 9 時至下午 6 時，並保證不會在晚間在該處進行工程。此外，工地會在下午 6 時後關燈，亦不會在屋苑附近進行鑽探工程。港鐵會採取措施以確保工程引致的泥塵和噪音不會超出標準，並不斷與居民溝通及跟進他們的關注和訴求。

27. 陳展榮先生就實地視察的錄影帶及交通問題綜合回應如下：

- (a) 運輸署拍攝的三天為星期一、二及三，時間由早上 7 時至下午 7 時，共拍攝了 38 盒錄影帶。委員可隨時借閱任何時段的錄影帶或與署方安排前往實地視察；
- (b) 港鐵最新的建議是以單向行車，即泥車只會駛入而不會駛出沙灣徑。現時大部份車輛都是駛出沙灣徑，駛入的車輛並不太多，因此署方認為建議的行車路綫不會對該路段的交通造成太大影響；
- (c) 有學校指學生會在沙灣徑附近跑步，因而擔心泥車在該路段行駛會對學生構成危險。然而如影片所見，該路段的行人並不多，亦沒有很多學生在該處跑步或經過；以及
- (d) 在 2 月 26 日的座談會上，有市民問及沙灣徑的路口是否交通黑點。運輸署對交通黑點的定義是於十二個月內，發生六宗或以上涉及行人受傷或九宗或以上有人受傷的交通意外，而該些交通意外是在同一路口或同一路段五百米範圍以內發生。因此，沙灣徑路口並非交通黑點。根據過往兩年在該路段一帶(即由簿扶林道至域多利道經沙灣徑及數碼港道返回域多利道及簿扶林道)的交通意外紀錄，於 2008 年共有 21 宗，於 2009 年則有 27 宗，但大部份交通意外均不是在沙灣徑路口發生。事實上，沙灣徑路口在 2008 年沒有發生交通意外，2009 年亦只有一宗交通意外，而且大部份的交通意外並不涉及貨車或運泥車。該些交通意外主要發生在數碼港道，涉及的車輛亦以私家車及的士為主，其次為電單車，不少交通意外是當的士落客後掉頭時與其他車輛碰撞所致。
28. 何國輝先生補充表示，在 2 月 26 日的座談會上，曾有代表詢問為何局方不與海洋公園商討在大樹灣設置臨時躉船轉運站的可行性。其後，局方曾於 3 月 4 日上午與海洋公園及港鐵公司代表召開會議，研究有關方案。在會上，海洋公園方面表示園內未必有足夠空間予泥車出入及操作，而且南朗山道是緊急逃生及消防通道，因此不能在該處建造運輸帶。他強調局方收到居民的建議後，已盡快研究其可行性，再向各委員匯報結果，絕非草草了事。
29. 陳岳鵬先生及張漢芬先生表示就運輸署在會上播放有關沙灣徑路口交通情況的影片反映提出意見及查詢，表示在影片中，不少有許多大型校巴在駛出沙灣徑該路段時均需要越綫，而其他車輛則需要停車等待予校巴經過。委員因此詢問局方會否在該路段進行道路改善工程，以確保將來泥車駛進時不會影響對面行車綫。此外，希望局方及港鐵會有一些具體計劃解決各項交通問題，以釋除居民的疑慮。有委員質疑為何連

續數天的影片中均沒有兩輛大型車輛同時駛進及駛出該路段的情況。

30. 葉偉富先生回應表示，港鐵知悉居民的關注後，已修訂有關安排，以確保泥車不在早上繁忙時間行駛，並將車輛的數目減至平均每日 200 架次。此外，泥車的行駛路綫亦由雙向改為單向。
31. 陳展榮先生表示，改善工程的詳細設計仍在進行中，主要是擴大路口範圍，讓車輛進出時有足夠空間轉彎。此外，在 2 月 26 日的座談會上播放的只是其中一個時段的情況，期間並沒有兩輛貨車同時駛入及駛出該路口，但在 12 月 16 日上午 11 時 06 分至 07 分的影片中，曾有一輛貨車及一輛混凝土車在該路口。他歡迎任何有興趣人士向運輸署借閱錄影帶。
32. 黃招蓉女士就整項工程的時間表作出回應，指按照現時情況及修訂刊憲程序，南港島線(東段)計劃預計於 2011 年動工，2015 年落成啓用。
33. 主席請各委員就修訂動議作記名投票。在座 21 位委員中，有 4 位委員（馮煒光先生、徐遠華先生、張漢芬先生及柴文瀚先生）贊成該修訂動議；12 位委員（馬月霞女士BBS MH、張錫容女士、林玉珍女士MH、麥志仁先生、陳理誠太平紳士、陳李佩英女士、馮仕耕先生、林啓暉先生MH、麥謝巧玲女士、黃志毅先生、周尙文先生及彭兆基先生）反對；及 5 位委員（朱慶虹博士、陳岳鵬先生、黃靈新先生、卜坤乾先生及梅享富博士）棄權。
34. 主席宣布修訂動議不獲通過。
35. 主席請各委員就動議作記名投票。在座 21 位委員中有 19 位委員（馬月霞女士BBS MH、張錫容女士、馮煒光先生、林玉珍女士MH、麥志仁先生、徐遠華先生、黃靈新先生、張漢芬先生、卜坤乾先生、彭兆基先生、周尙文先生、黃志毅先生、麥謝巧玲女士、林啓暉先生MH、馮仕耕先生、陳李佩英女士、陳理誠太平紳士、柴文瀚先生及朱慶虹博士）贊成動議；及 2 位委員（陳岳鵬先生及梅享富博士）棄權。
36. 主席宣布動議獲得通過。

(陳富明先生於下午 5 時 3 分離開會場。)

議程三： 其他事項

37. 主席詢問委員是否有其他事項提出。
38. 黃志毅先生表示他和其他代表利東邨及深灣軒一帶的議員對港鐵沒有在深灣軒增設出入口表示失望，因為整個利東邨只有一個地鐵站出入口，並不足以服務整個利東邨及深灣軒的居民，所以希望港鐵在修訂刊憲時在深灣軒增設出入口。
39. 主席請港鐵備悉有關意見。
40. 柴文瀚先生表示剛才港鐵的介紹並沒有包括由黃竹坑工廠區通往黃竹坑巴士總站的臨時有蓋行人通道，希望港鐵能就此提供更多資料。
41. 葉偉富先生表示在南港島線(東段)項目完成後，港鐵會設置一條由黃竹坑巴士總站到警校道附近的臨時有蓋行人通道，而永久的行人通道則會連同黃竹坑站上蓋物業一併規劃。

議程四： 下次會議日期

42. 主席表示，秘書處會於稍後通知各委員下次的會議日期。
43. 議事完畢，會議於下午 6 時結束。

南區區議會秘書處
2010 年 6 月