

南區區議會屬下
港鐵南港島線計劃發展專責委員會
第十四次會議紀錄

日期：2011年5月25日（星期三）

時間：上午10時

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

張少強先生

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

司馬文先生

張漢芬先生

梅享富博士

彭兆基先生

卜坤乾先生

鄧智偉醫生

缺席者：

張錫容女士

馮仕耕先生

梁皓鈞先生 MH

黃靈新先生

楊默博士

周尙文先生

秘書：

鍾益倫先生 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）
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）
羅兆聰先生 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
滑維清先生 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
蕭錦行先生 港鐵公司 項目傳訊經理
黃偉倫先生 港鐵公司 高級統籌工程師
黃健維先生 港鐵公司 建造經理

開會詞

主席歡迎各位委員出席會議，並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 羅兆聰先生；
- (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 滑維清先生；
- (d) 運輸署優先鐵路發展部高級工程師 陳展榮先生；

- (e) 港鐵公司項目傳訊經理 蕭錦行先生
- (f) 港鐵公司高級統籌工程師 黃偉倫先生；以及
- (g) 港鐵公司建造經理黃健維先生。

2. 主席表示，張錫容女士、馮仕耕先生、楊默博士及周尚文先生因事未能出席會議，並已於會前提出申請，請委員備悉。

(會後備註：梁皓鈞先生 MH 及黃靈新先生缺席是次會議，但並未於會前提出申請。)

(陳富明先生及徐遠華先生分別於上午 10 時 17 分及 10 時 20 分進入會場。)

議程一：通過在 2011 年 3 月 10 日舉行的港鐵南港島線計劃發展專責委員會第十三次會議紀錄初稿

3. 司馬文先生就會議紀錄第 48(a)段提出以下修訂：

「有委員認為，~~在工程完成後~~，港鐵應向公眾說明所有受工程影響的公共設施(例如卸泥口)還原後的情況及設計，並向專責委員會匯報。如還原方案得到專責委員會支持，則港鐵可提交相關部門審批；．．．」

4. 主席表示，會請秘書重聽該段會議的錄音，再決定是否接受上述的修訂。

5. 委員會原則上通過第十三次會議紀錄。

(會後備註：秘書重聽會議錄音後，發現上述修訂建議較符合當時的討論內容，因此在主席同意下於第十三次會議紀錄作出相應修訂。)

**議程二：南港島線（東段）項目的最新進展
（專責委員會文件 2/2011 號）**

6. 羅兆聰先生表示，與南港島線（東段）項目相關的法定程序、授權程序、撥款程序及財務安排已於 2011 年 5 月 18 日完成。獨立顧問評估結果指單以車費及其他非車費收入計算，南港島線（東段）項目的財務上並不可行。因此，政府決定將前黃竹坑邨用地批予港鐵發展上蓋物業，以填補鐵路項目的資金差額。此外，政府認為早前預留作此用途的海洋公園站以北用地較適合作其他發展用途，因此南港島線（東段）的上蓋物業發展只會集中於前黃竹坑邨用地。南港島線（東段）各段鐵路工程將陸續展開，預計於 2015 年通車。

7. 主席詢問稍後會否就黃竹坑的物業上蓋發展諮詢區議會。

8. 羅兆聰先生回應表示，港鐵會負責黃竹坑用地的規劃，並適時向區議會匯報最新進展。

9. 柴文翰先生、馮煒光先生、林啓暉先生 MH、林玉珍女士 MH 及 司馬文先生 共五位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示，一般鐵路上蓋物業發展需時約四至五年，現時預計黃竹坑上蓋物業會到 2023 至 2024 年才落成。他詢問該時間表是否最快的安排；
- (b) 有委員表示，由於香港仔隧道經常須間歇性封閉，加上南區各處的發展不斷加快，南區及香港仔隧道附近的交通擠塞情況將日益加劇，因此希望能減慢及減低黃竹坑上蓋物業的發展規模，待香港仔隧道的擠塞問題獲得改善後，才進一步發展黃竹坑；
- (c) 有委員表示，得悉港鐵須撤回沙田至中環線鐵路的環境影響評估報告（下稱「環評報告」），因此詢問黃竹坑上蓋物業發展是否需要通過同樣的環評報告才能開展；
- (d) 有委員擔心，如有市民要求就南港島線（東段）及黃竹坑物業發展項目的環評報告的合法性進行司法覆核，會延遲該項目的落成時間；
- (e) 有委員詢問車站上蓋的大型商場將預留多少面積予社會企業（下稱「社企」）使用；以及
- (f) 有委員查詢新鐵路通車後交通接駁安排研究的進展。

10. 主席表示，將於議程三討論就新鐵路通車後交通接駁安排進行研究事宜。

11. 羅兆聰先生回應如下：

- (a) 在發展新鐵路項目時同時給予鐵路公司車站上蓋及車廠物業發展權，是用以填補鐵路項目所需的資金差額。將鐵路項目與上蓋物業發展項目分拆，將影響整體規劃的完整性。在通車後才興建上蓋物業，亦會妨礙車站及車廠的日常運作；
- (b) 運輸需求評估已包括居住和就業人口、上蓋物業及其他區內發展等可能影響乘客量的因素；
- (c) 南港島線（東段）項目的環評報告及環境許可證是合法及有效的；以及
- (d) 將於黃竹坑上蓋物業預留約 1 500 平方米供社會企業用途。

12. 柴文翰先生及司馬文先生提出以下意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示，曾要求港鐵提交交通影響評估報告，但至今仍未收到；
- (b) 在建造西鐵時，沿途部分車站已預留樁柱位置興建上蓋物業。有委員詢問，黃竹坑站會否採用類似的安排，以加快物業的興建，使居民在通車後不須因上蓋物業及相關通道尚未建成，而斷續使用臨時通道往來車站及深灣道一帶；
- (c) 有委員認為，社福設施須於通車約 10 年後才陸續落實，步伐太緩慢；以及
- (d) 有委員詢問預留予社福設施的空間將如何分配及規劃。

13. 羅兆聰先生綜合回應如下：

- (a) 全港性的運輸需求評估報告會運用不同地區的人口及就業分布等規劃資料，以運輸模型評估新項目的交通流量及乘客量；
- (b) 運輸需求評估報告所載資料非常廣泛，並涉及社區的長遠規劃，而且部分內容可能較敏感，因此局方認為不宜全部公開，但相關的評估結果則可予專責委員會作參考；以及
- (c) 現階段只是要求發展商在黃竹坑上蓋預留空間予社會企業，至於日後的規劃及詳細分配事宜，會在設計階段再作諮詢。

14. 陳李佩英女士及司馬文先生提出以下意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示，會議文件並無夾附社區聯絡小組的會議紀錄，亦沒有提及鋼線灣段社區聯絡小組所討論的事情。他認為區議會應重視社區聯絡小組的意見，因此會議文件應包括各個社區聯絡小組的會議紀錄；
- (b) 有委員表示，海洋公園及春坎山段社區聯絡小組早前召開會議時，並未邀請部分受影響的地區代表，要到昨日舉行的會議才邀請他們出席。該些受影響人士對爆炸品貯存倉庫的運作感到憂慮，為此，該委員希望聯同一群關注春坎山臨時炸藥庫的居民向港鐵遞交請願信。

15. 主席回應如下：

- (a) 《會議常規》並無訂明主席可於會議進行期間接收請願信；以及
- (b) 曾向港鐵要求將社區聯絡小組過往的會議紀錄分發予專責委員會所有委員，但至今仍未收到有關文件。希望港鐵於會後盡快提交會議紀錄。

16. 蕭錦行先生回應如下：

- (a) 各社區聯絡小組已召開兩輪會議，第一次的會議紀錄已上載至南港島線（東段）網頁；
- (b) 會與秘書處討論向委員分發會議紀錄的方式；以及
- (c) 有關會議紀錄初稿須於下一次會議上獲成員通過後，方可正式發出，因此將於稍後先以口頭形式報告第二次會議討論事宜。

17. 蕭錦行先生播放介紹南港島線（東段）的宣傳短片，並表示短片的中英文版會上載至南港島線（東段）網頁，讓市民觀賞。

18. 蕭錦行先生及黃偉倫先生表示工程已於 2011 年 5 月下旬展開，並以投影片(參考資料)簡介前期工程，內容摘錄如下：

黃竹坑邨工地明爆工程

- (a) 會先移走黃竹坑邨工地內的樹木，以便進行爆破平整及斜坡鞏固工程。此外，已於明渠搭建臨時橋，以便由香葉道運送物料和泥石往工地；
- (b) 港鐵正就工程諮詢當區區議員及附近學校，並暫定由本年 8 月

起每天下午約 3 至 4 時，由西面起至東面進行爆破，屆時周邊的道路須暫時封閉，每次約 10 分鐘；

- (c) 工地外圍約 10 米範圍及明渠外圍的 40 米範圍不會進行爆破；
- (d) 爆破位置會以鐵籠圍封，鐵籠外會圍上厚車軌，外圍更有很高的鐵絲網（俗稱「排山」）包圍，排山上面再用濕布覆蓋，以減少泥塵飛揚；
- (e) 為確保爆破工程安全進行，承建商會使用振動監察儀器及空氣衝擊波監察儀器進行監察，並在有需要時根據錄得的數據微調爆破工程的安排；
- (f) 會實施一系列噪音緩減措施，例如於噪音源附近設置流動隔音屏障及使用隔音布料，以及在機器上安裝減音設備；以及
- (g) 安排定期灑水、蓋好地盤內的儲存物料、運泥車及出入工地的車輛在離開工地前須經過洗轆池，以減少塵土飛揚。

預計實施的臨時交通管理措施

港鐵已於 2011 年 2 月 14 日向交通及運輸事務委員會及各社區聯絡小組匯報擬實施的臨時交通管理措施。此外，港鐵會在正式落實前安排實地視察，警方亦會在地盤聯絡小組通過有關建議後才排期實施。在工程進行期間，會按實際情況適當地微調有關措施，務求盡量減低工程項目對區內交通造成的影響。

樓宇狀況勘察進度

已發信通知所有須進行樓宇勘察的大廈，除一幢工業大廈未能進入外，多幢受影響大廈的公共地方勘察工作已基本完成。就通知書作出回覆的單位共 1 800 個（佔發出通知總數的 18%），其中 1 500 個已完成勘察。港鐵會於本年 6 至 7 月將勘察報告發給有關業主。

社區聯絡小組

五個路段的社區聯絡小組已於 2011 年 4 月至 5 月期間舉行第二次會議。

南港島線（東段）卸泥口運作安排

- (a) 南港島線（東段）工程將產生約 110 萬立方米泥石，主要源自南風隧道、黃竹坑邨工地及鴨脷洲隧道的工程。經長時間

磋商後，最後確定該等泥石會運往利南道及鋼線灣兩個卸泥口，然後用船隻運走；

- (b) 鋼線灣卸泥口：
 - (i) 該卸泥口現正由渠務署管理，以供該署進行西區雨水排放工程。待上述工程完成後，卸泥口才可用以處理南風隧道工程的泥石；以及
 - (ii) 預計卸泥口可於 2012 年開始運作，為期約兩年，每日於上午 9 時至下午 3 時接收最多 150 架次的泥石。
- (c) 利南道卸泥口：
 - (i) 利南道對出碼頭會暫時封閉作卸泥口，預計於 2011 年年中至 2014 年年中投入服務，運作時間為星期一至六，上午 7 時至下午 7 時處理由海怡半島工程產生的泥石；上午 9 時 30 分至下午 7 時處理海面傳道會小學工地所產生的泥石，以避開鴨脷洲一帶的早上交通繁忙時段；而上午 9 時 30 分至下午 3 時 30 分則處理黃竹坑邨工地所產生的泥石，以避開早上及黃昏的交通繁忙時段；
 - (ii) 卸泥口每天最高可處理 400 架次的泥石，但港鐵每天最多只會處理 380 架次，預計首年工程平均每天須處理約 250 架次的泥石。由於預計黃竹坑邨地盤平整工程可於第一年完成，因此利南道卸泥口處理的泥石量會在第二年大幅降至平均每天 120 架次，最多亦不多於 240 架次；以及
 - (iii) 會在卸泥口實施緩解措施，以減低噪音及泥塵的影響。

車站設計

- (a) 海洋公園站有三個出入口，B 出入口設有天橋接駁海洋公園入口、車站亦會附設泊車轉乘設施；
- (b) 黃竹坑站有兩個出入口，車站下方為公共交通工具交匯處，香葉道會擴闊為東西兩線行車，並設停車位置讓公共交通工具上落乘客。為紓緩區內的交通情況，警校道及南朗山道的交通設施亦會優化。整體交通規劃會盡量與物業發展融合，以方便居民使用車站；
- (c) 利東站屬地下車站，設有兩個出入口。鴨脷洲大街出入口會有隧道連接車站，利東邨巴士總站出入口則會有四部高速升降機連接車站大堂。此外，車站會設有非付款區的通道連接利東邨及鴨脷洲大街兩個社區；以及
- (d) 海怡半島站有三個出入口，分別位於寶血小學門外、海怡半島 18 座對出及海怡半島巴士總站外，並配以扶手電梯及高速升降

機等設施接駁車站大堂。機房大樓設於車站尾端近玉桂山位置，該車站出入口採用環保設計，顏色為綠色，以配合附近社區景觀。

19. 主席建議委員按不同部分提出意見及查詢。

(陳理誠太平紳士於上午 11 時 36 分進入會場。)

鋼線灣段社區聯絡小組

20. 柴文翰先生、張少強先生、馮煒光先生、林玉珍女士 MH、林啓暉先生 MH、麥志仁先生、黃志毅先生、司馬文先生及梅享富博士共九位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員指出，鋼線灣段聯絡小組主要關注的事項包括卸泥口的隔音屏障、泥頭車在卸泥口地段的運送路線，以及域多利道與沙灣徑交界路面擴闊工程；
- (b) 有委員認為，運輸署只擴闊沙灣徑近域多利道出入口南端（下行）的路面（即削去南端的小山丘）可能引致車輛下行往數碼港時車速過快。此外，社區普遍希望能擴闊北端（上行）的車道，以解決泥頭車進出該處時的越線問題，並期望運輸及房屋局和港鐵能於短期內同意有關建議及盡快增撥資源，以便在夏季完成修改北端的斜坡及擴闊車道工程；
- (c) 有委員歡迎工程完成後將卸泥口用地還原，但還原計劃仍須修改；
- (d) 有委員表示，雖然保養問題仍有待研究，但希望港鐵將來可建造連接數碼港至沙灣徑的通道；
- (e) 有委員認為，利南道卸泥口每天處理 380 架次的泥石會對附近居民造成滋擾，並會影響駕駛學院的日常運作和整個鴨脷洲早上及黃昏的交通；
- (f) 有委員指出，利東段社區聯絡小組並沒有提及利南道卸泥口會成為單一卸泥口。
- (g) 有委員指出，隨著近利東邨的海面傳道會小學用地被收回以進行工程及南灣發展項目陸續入伙，該處車輛流量將有所增加，途經卸泥口的泥頭車定必進一步加重鴨脷洲橋道的交通負擔。一旦發生事故，將嚴重影響整個鴨脷洲的交通；
- (h) 有委員要求港鐵解釋，為何利南道卸泥口每天處理的泥頭車架次會由 240 架次大幅增至 380 架次；

- (i) 有委員指出，港鐵已清楚海怡半島居民絕不接受利南道卸泥口作為單一卸泥口，因此要求利南道及鋼線灣卸泥口能同時使用，以發揮分流作用；
- (j) 有委員詢問海怡半島有多少受影響的居民將因建造機樓大房時噪音超標問題而須接受間接緩解措施及補償；
- (k) 有委員要求港鐵與渠務署研究，要求後者盡快交出鋼線灣工地，以減輕利南道卸泥口的壓力；
- (l) 有委員認為如鋼線灣卸泥口不能於工程展開時同時投入運作，可考慮改用香港其他卸泥口，以減低利南道卸泥口的壓力；
- (m) 有委員詢問鋼線灣卸泥口於星期日及公眾假期的運作時間及安排；
- (n) 有委員認為，在未能完全解決沙灣徑的問題前，不應使用鋼線灣卸泥口，以免影響該處的交通；
- (o) 有委員希望政府能解釋渠務署延遲交出鋼線灣工地的理由，並詢問如何改善或避免日後再次出現同類問題；
- (p) 有委員指出，港鐵工程如提供的資料不足、遲緩或有任何隱瞞，將會令市民非常不滿；以及
- (q) 有委員建議利用鋼線灣卸泥口處理黃竹坑工地的泥石，以紓緩利南道卸泥口的壓力及鴨脷洲的交通負荷。

21. 黃健維先生回應如下：

有關鋼線灣及利南道卸泥口事宜

- (a) 重申工程會有兩個卸泥口，並非單一使用利南道卸泥口；
- (b) 原計劃於奇力灣設置卸泥口，以處理黃竹坑工地產生的泥石，而鴨脷洲內產生的泥石（車輛數目為每天 240 架次）則由利南道卸泥口處理。其後因居民反對，於是以鋼線灣卸泥口取代奇力灣卸泥口。基於卸泥口的運作期未能配合，利南道卸泥口處理的泥頭車架次較原先預計為多；
- (c) 港鐵曾與渠務署討論共用工地的方案，但鋼線灣工地須待渠務署的排水口建造完成後才能騰出使用。為此，鋼線灣卸泥口須於 2012 年初才可運作；
- (d) 會根據交通影響評估的結果，盡量避免於上下午交通繁忙時間經鴨脷洲大橋運送泥石，以免影響鴨脷洲大橋的交通；
- (e) 鴨脷洲徑現時的交通運作安排將維持不變，直至 2012 年海面傳道會小學地段的工程全面展開後，才根據實際情況調整和實施臨時交通管理措施；
- (f) 在工程的第一年，主要是將黃竹坑工地的泥石運往利南道卸泥口，而泥石數量將於第二年逐步減少；至於鴨脷洲內的工程，則會於工程的第二年進入高峰期，屆時利南道卸泥口會主要處理鴨脷洲內工程所產生的泥石；

- (g) 泥頭車會盡量避免行經香港仔隧道，以減低對隧道交通的影響。

有關域多利道近沙灣徑出入口事宜

- (h) 域多利道與沙灣徑交界出入口的設計符合運輸署所訂標準，但可作改善，使道路運作更為暢順；
- (i) 備悉有委員指擴闊沙灣徑近域多利道出入口南端的路面會促使下行車速加快的意見，並會作進一步研究；
- (j) 如擴闊該出入口北端的路面及增加一條行車線，須擴大斜坡工程的範圍，砍伐樹木的數量亦會相應增加。此外，該項改善建議涉及的範圍已超出南港島線（東段）項目在憲報指明的範圍，因此港鐵較難接納此項建議；以及
- (k) 鋼線灣卸泥口運作只限星期一至六，星期日及公眾假期均會停止運作。

22. 陳理誠太平紳士、馮煒光先生、林啓暉先生 **MH** 及司馬文先生共四位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

有關近域多利道近沙灣徑出入口事宜

- (a) 有委員表示，旅遊巴士轉入沙灣徑出入口時車身經常會越過反方向的行車線；另外，居民亦關注重型貨車由域多利道駛入沙灣徑時車速過快的問題；
- (b) 有委員指，車身較長的貨車由域多利道轉入沙灣徑時，須減速至每小時 10 公里或讓部分車身越過對面線才能駛入。若遇反方向行車線有大型巴士，其中一方便須停車讓路。該委員認為應平整該出入口南端的山丘，以提供空間擴闊路面；
- (c) 有委員表示，若沙灣徑出入口南端及北端路面同時進行擴闊工程，則該出入口可能需要封閉，因而影響數碼港及附近的居民；
- (d) 有委員認為，如擴闊沙灣徑路面後須建造護土牆（以鞏固斜坡），因而涉及經費問題，希望局方及港鐵可盡快就此達成協議；
- (e) 有委員認為，在研究改善沙灣徑出入口時，署方只著重討論如何擴闊該出入口南端的路面，以解決貨車及巴士的進出問題，並無全盤分析整個路段的情況，亦從未考慮擴闊北端路面的需要，以長遠解決整個薄扶林區的道路交通問題；
- (f) 有委員認為擴闊上述出入口北端路面，或會有更多在數碼港工作或居住人士選擇使用該出入口進出，帶來交通問題，擔心沙灣徑附近居民不滿。他建議多了解居民意見後才作決定；以及
- (g) 有委員重申，附近地區的居民及社區聯絡小組成員也曾提議擴闊北端路面。

有關鋼線灣及利南道卸泥口事宜

- (h) 有委員表示，港鐵往往在最後一刻才將事情通知區議會、社區聯絡小組及社區，此種溝通方式實有待改善；
- (i) 有委員不滿港鐵沒有直接回應為何利南道卸泥口在工程首年為單一卸泥口，以及海怡半島居民的反對意見；
- (j) 有委員指，港鐵當初表示工程期間每天須有 500 架次泥頭車，其中 2/3 由鋼線灣處理，利南道則處理其餘的 1/3（即約 150 架次）；
- (k) 有委員表示，在鴨脷洲區內泥頭車行駛架次增加，勢必影響鴨脷洲橋道的交通；
- (l) 有委員表示，重型車輛會對利南道一帶的居民造成嚴重的噪音滋擾，促請港鐵向居民交代及考慮實行緩減或補償措施；以及
- (m) 有委員建議運送黃竹坑邨工地泥石的時間延至上午 10 時才開始，以進一步減少對鴨脷洲橋道交通的影響。

23. 黃健維先生回應如下：

有關近域多利道近沙灣徑出入口事宜

- (a) 泥頭車的擬議行車路線只會途經沙灣徑出入口南端（即由域多利道左轉進入沙灣徑下行），故擴闊北端路面的建議與南港島線（東段）工程無關；
- (b) 在沙灣徑近域多利道轉彎位置建造護土牆需較大空間，亦可能阻礙視線及增加擴闊工程所需的時間，因而推遲鋼線灣卸泥口投入運作的時間；

有關鋼線灣及利南道卸泥口事宜

- (c) 由黃竹坑邨工地開出的泥頭車，只會經鴨脷洲橋道直接駛往利南道的卸泥口；
- (d) 在進行工程時，須平衡兩個卸泥口的交通安排；
- (e) 港鐵與渠務署達成協議，可共用渠務署在鋼線灣的工地。然而，渠務署在完成某階段的工程後，才可騰出地方予南港島線（東段）工程項目設卸泥口；
- (f) 交通影響評估報告指，在上午 9 時 30 分繁忙時間過後，南區的交通情況大致正常；以及
- (g) 泥頭車於上午 9 時 30 分才會駛出黃竹坑邨工地，行車路線亦與進入香港仔隧道的車龍相反。此外，泥頭車在卸泥後朝香港仔隧道方向返回黃竹坑邨工地，預計另外需時約 30 分鐘，因此擬議的安排應不會對早上繁忙時間的交通構成太大影響。為配合黃竹坑南朗山道附近學校的下課時段，運

送泥石的時間會在下午 3 時 30 分左右結束。

24. 陳展榮先生回應如下：

- (a) 在某次居民大會上，居民指工程車輛進出沙灣徑出入口時經常越過其他行車線。為此，署方同意改善域多利道轉入沙灣徑的彎位。然而，現時卻有意見認為擴闊路面會令進入沙灣徑車輛的車速加快，影響交通安全；
- (b) 他理解有居民認為擴闊沙灣徑近域多利道北端上行的路面，有助改善早上繁忙時間在該處出現車龍的問題，但解決此問題與港鐵公司改善彎位的臨時交通管理措施並無連帶關係；
- (c) 會與港鐵公司研究在擴闊出入口南端路面時，盡量縮小斜坡所須削減的面積，同時確保有足夠空間讓車輛轉彎；以及
- (d) 會繼續研究沙灣徑近域多利道出入口由雙線改為三線行車的可行性，但擴闊北端路面不屬南港島線（東段）工程臨時交通管理措施的範圍。

25. 林啓暉先生、MH及司馬文先生共兩位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員希望委員會、社區聯絡小組和居民的意見能盡量一致；
- (b) 有委員指出，沙灣徑出入口的問題存在已久，旅遊巴士進出數碼港時經常出現越線情況，對在該處過路的行人造成危險。原則上，居民是百分百反對在鋼線灣設置卸泥口。運輸署只集中研究擴闊該出入口南端下行路面的做法很有問題，而且對改善該處的交通問題於事無補，只會浪費大家的時間；
- (c) 有委員指出，平整沙灣徑南端路面附近的斜坡工程浩大，運輸署應適當地就南端及北端擴闊道路事宜進行可行性研究；
- (d) 有委員表示，居民及社區聯絡小組的立場非常明確，他們反對進行斜坡工程，並希望能一併解決沙灣徑長久以來的問題；
- (e) 有委員表示，如只為處理泥頭車由沙灣徑進出域多利道的問題，除了擴闊路面外，其實亦有其他方法，例如實施交通管理措施或設置交通燈，以調控旅遊巴士及泥頭車在兩條相反方向行車線上的行車情況；以及
- (f) 有委員表示，泥頭車的出入會影響海怡半島三及四期近利南路山邊的居民，因此詢問港鐵有否考慮分流及其他緩解措施，以減輕對該處附近居民的影響。

26. 主席總結如下：

- (a) 多名委員不滿港鐵在沒有預先通知的情況下，大幅增加使用利南道卸泥口的泥頭車架次，以及工程首年只有利南道卸泥口可投入運作；

- (b) 促請運輸及房屋局、港鐵及渠務署磋商提早交還鋼線灣工地事宜；
- (c) 港鐵應在海怡半島站居民大會上向海怡半島及鴨脷洲邨居民詳細解釋突然增加泥頭車架次的原因，並與他們商討相關的緩解措施；
- (d) 由於沙灣徑近域多利道出入口北端路面旁的斜坡屬私人擁有，建議運輸署徵詢業主的意見後再作處理及跟進；以及
- (e) 建議在社區聯絡小組跟進及商討沙灣徑的改善安排。

海洋公園及春坎山段社區聯絡小組

27. 陳李佩英女士提問及查詢如下：

- (a) 春坎山臨時爆炸品貯存倉庫關注小組及當地居民強烈反對於下午 4 時的繁忙時間運送爆炸品。她建議改為在非繁忙時段運送，例如下午 1 時正；以及
- (b) 要求港鐵提供爆炸品車輛由北角碼頭駛往赤柱的路線及時間、臨時爆炸品貯存倉庫興建時間表，以及其他與爆破工程相關的資料。

28. 黃健維先生回應如下：

- (a) 爆炸品會由礦務部運送到倉庫，每天的運送時間表須視乎當天由礦務部負責運送的運送點而定，而行車路線亦非固定，會按地區的環境和情況作出調整；
- (b) 鴨脷洲隧道及南風隧道每天分別會在清晨及黃昏進行兩次爆破，因此會分別運送爆炸品兩次。由於炸藥和雷管須分開運送，因此須使用四部車輛，對交通影響輕微；
- (c) 根據礦務部的規定，港鐵不得在工地內貯存爆炸品，故爆炸品在運抵工地後須盡快安裝及引爆。為此，不可能將下午的運送時間提早至下午 1 時。然而，港鐵會盡量避免下午的運送時間與市民下班及放學時間重疊；
- (d) 建造臨時爆炸品貯存倉庫的工程於 2011 年 6 月開始，預計於 2011 年第四季完成；以及
- (e) 在設定爆破時間時，須考慮爆破地點的環境，並顧及居民生活，避免造成滋擾。因此，最早的爆破時間為上午 7 時正。由於需要足夠時間清走上次爆破產生的泥石、進行臨時加固工程，以及在石層上鑽小孔來重新放入炸藥，隧道爆破通常會相隔最少 12 小時才可進行一次。

29. 陳李佩英女士認為，港鐵在制訂固定陸路的行車路線及落實最終行車路線的時間方面有所隱瞞，要求港鐵提供詳情。她重申，下午 3 時至 5 時屬繁忙時間，不應在該時段運送爆炸品。

30. 黃健維先生回應如下：

- (a) 政府礦務部負責運送爆炸品至臨時爆炸品貯存倉庫，故港鐵未能提供相關資料；
- (b) 由臨時爆炸品貯存倉庫運送爆炸品往工地的行車路線由港鐵負責，港鐵亦曾向社區聯絡小組報告詳情；以及
- (c) 已就整個運送爆炸品過程進行量化風險評估，各項工序亦符合環境保護署發出的環境許可證的要求。礦務部會根據相關法例嚴格監管爆炸品的運送，確保安全，希望委員及居民放心。

31. 陳李佩英女士及麥謝巧玲女士共兩位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為港鐵應加強與各政府部門的溝通，並盡量披露資料以提升透明度。議員如能清楚了解工程的最新情況，便可協助向居民解釋；以及
- (b) 有委員表示，在工程進行期間，多條巴士及小巴路線均會受到影響。港鐵應作出妥善的交通安排，並與巴士公司商討車站的分流，以減少造成混亂。

32. 主席建議邀請相關部門代表出席社區聯絡小組會議。

33. 黃健維先生表示，如社區聯絡小組成員認為有此需要，港鐵會代為邀請相關部門派員出席會議。

(陳富明先生、陳理誠太平紳士、陳李佩英女士、林啓暉先生 MH、張漢芬先生及梅享富博士分別於中午 12 時 33 分、12 時 25 分、12 時 35 分、12 時 38 分、12 時 07 分及 12 時 17 分離開會場。)

黃竹坑段社區聯絡小組

34. 歐立成先生、柴文翰先生、徐遠華先生及司馬文先生共四位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員擔心黃竹坑邨工地進行爆破時，須暫時封閉工地附近的道路共 10 分鐘，會嚴重阻礙交通，並對居民出入安全構成影響；
- (b) 有委員認為港鐵應盡量安排每天在相同時段進行爆破，避免於不同時間封閉工地附近的道路；
- (c) 有委員建議港鐵在工地附近路口設置告示牌，讓市民得悉每天進行爆破的時間，盡量避免於該時段駕車往該處；

- (d) 有委員表示，港鐵在處理噪音及灰塵的問題上，只推出常規性的緩解措施，但黃竹坑邨工地非常接近社區，噪音及灰塵均會滋擾居民，故希望港鐵採用更高標準的緩解措施，以減低影響；
- (e) 有委員擔心，搬遷南朗山巴士總站會影響當地的交通；
- (f) 有委員希望運輸署提供南朗山道巴士總站在搬遷前後，各條巴士路線的最新安排；
- (g) 有委員表示，希望政府部門及港鐵提供資料，說明在黃竹坑站設公共交通交匯處對當地交通帶來的影響，以便委員會能及早討論其詳細設計；
- (h) 有委員表示，居民廣泛關注南朗山巴士總站、黃竹坑車站、公共交通交匯處及交通工具轉駁安排等設計，並希望能作深入了解和提出意見。他期望港鐵在落實最終設計前能諮詢區議會；
- (i) 有委員表示，上一次會議曾要求港鐵提交黃竹坑站模型以供討論，詢問港鐵何時能提交有關模型；
- (j) 有委員希望政府及港鐵能就南港島線（東段）通車進行前瞻性規劃，將黃竹坑與附近社區（例如香港仔中心及石排灣一帶）連在一起，方便附近社區居民使用車站；以及
- (k) 有委員表示，預計南港島線（東段）通車與黃竹坑上蓋物業發展項目落成之間會相隔一段頗長時間，因此希望了解港鐵在該段期間有何措施，以方便居民來往車站及使車站能配合社區發展。

35. 主席表示，南區居民對南港島線（東段）的設計及發展極為關注，因此希望港鐵能交代新車站的設計及規劃。

36. 黃偉倫先生回應如下：

- (a) 上次會議提及在黃竹坑辦事處擺放的模型，是黃竹坑車站的早期設計。港鐵正進行車站的詳細設計，待有最新的設計，會再及諮詢專責委員會。
- (b) 港鐵與運輸署擬訂巴士站搬遷時間表的工作已進入最後的設計階段，在確定各個工程階段的巴士站及巴士線搬遷時間後，會向專責委員會報告及進行諮詢。
- (c) 由於不同持分者受到的噪音及灰塵的影響不同，因此會諮詢個別受影響的持分者，以便就個別情況制定適當的緩解措施。
- (d) 黃竹坑邨工地爆破工程所使用的爆炸品由礦務部負責運送，到達時間約為進行爆破工程當天中午至下午 3 時左右。
- (e) 會與礦務部商討並盡量配合在固定時間進行爆破。

37. 歐立成先生、柴文翰先生、馮煒光先生及徐遠華先生共四位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示，有居民及巴士司機關注巴士如何能駛入新設置的南朗山臨時巴士總站，以及臨時巴士總站會否佔用南朗山道其中一條行車線，因而阻礙交通；
- (b) 有委員強調，黃竹坑邨工地與民居十分接近，因此在進行爆破時應採取更嚴格的措施；
- (c) 有委員表示，早前提提供的公共交通交匯處設計圖，只概括地交代泊車地點、扶手電梯位置等硬件，並無說明居民如何前往車站、有關的轉乘安排及微調改善事宜等。由於南港島線（東段）將來通車會對黃竹坑附近的社區有重大影響，希望港鐵在作出最終公共交通交匯處設計前，能向區議會提交圖則，以作諮詢；
- (d) 有委員詢問，逸港居附近的明渠及出水口在工程後期是否也會蓋著；以及
- (e) 有委員明白進行爆破是必須的，但希望港鐵承諾貫徹一致，並改善溝通態度。他指港鐵給予社區很多合理期望，希望最終不會有大幅調整（例如加大爆破所用的炸藥份量）。

38. 主席請港鐵代表備悉委員的意見，並於交通及運輸事務委員會會議上跟進南朗山道臨時巴士總站的安排。

39. 黃健維先生回應如下：

- (a) 會在黃竹坑邨工地爆破工程的範圍附近設置監察點，以監察爆破對周邊地方的影響，並會根據礦務部的要求進行震盪監察，確保其他建築物的結構安全；
- (b) 會根據以上監察工作所得的數據及資料，調較爆破設計及炸藥份量，令爆破工序符合安全標準；
- (c) 會根據礦務部的嚴格要求，盡可能減少爆破時使用的炸藥份量；以及
- (d) 在施工時會與社區保持緊密溝通，並在展開爆破工程前，向居民派發單張講解詳情。

40. 主席總結表示，社區及區議會十分關注在黃竹坑邨工地進行的爆破工程，希望港鐵與社區聯絡小組緊密合作及溝通，並在諮詢居民意見後，盡量作出微調。

利東段社區聯絡小組

41. 馬月霞女士 **BBS, MH**、柴文翰先生、張少強先生、麥志仁先生、麥謝巧玲女士、黃志毅先生及司馬文先生共七位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為，社區聯絡小組能有效解決工程期間在地區產生的問題；
- (b) 有委員表示，港鐵在社區聯絡小組會議上從沒有提及利南道及鋼線灣卸泥口的運作，因此無從得知會否對當地交通及居民造成影響；
- (c) 有委員表示，居民對收回利東邨東興樓旁花圃（下稱「花圃」）作為臨時巴士總站沒有太大意見，但由於花圃與旁邊的斜坡相連，過往在分配業權時，也是因為斜坡與花圃相連而一併交予利東邨業主立案法團管理。在花圃的業權被收回後，斜坡四周的工地將全屬政府所有，因此認為斜坡的業權、管理及維修責任不應再由利東邨業主立案法團及業主承擔。如果斜坡因花圃工程影響而須維修，對業主甚不公平；
- (d) 有委員指出，斜坡的業權及管理維修責任問題是由南港島線（東段）工程而起，如未能得到妥善處理，必定使利東邨工程受到拖延，影響利東邨、漁安苑及深灣軒一帶的居民。利東邨附近現時有數個屋苑，人口近二萬人。預計在利東邨落成後會有更多人進出利東邨和使用其範圍內的公共設施。這些地方及設施的維修保養均由利東邨業主立案法團負責，如果斜坡業權及管理維修事宜處理不善，利東邨居民定必無法接受，反對有關工程；
- (e) 有委員表示，居民曾就斜坡的業權及管理責任發起遊行抗議，認為政府應一併收回斜坡業權，並承擔斜坡管理及維修責任；
- (f) 有委員指，利東邨附近有部分斜坡屬於路政署，上述斜坡亦應交由路政署負責管理及維修；
- (g) 有委員表示，過往港鐵及地政總署與利東邨居民召開會議時，居民及當地議員均詢問收回利東邨東興樓旁花圃可會引起問題，地政總署多次回覆表示收回花圃的程序沒有問題；
- (h) 現時已設有申訴機制，就收回地面進行鐵路項目工程的個案作補償。有委員詢問在技術層面上，利東邨業主能否以此申訴機制解決斜坡的責任問題和提出索償。另外，以往是否有類似案例可作參考；
- (i) 有委員表示，當區兩位議員及利東邨業主立案法團曾在 5 月 13 日去信地政總署，反映政府在收回花圃時並無一併收回相連斜坡的地權問題。地政總署至今尚未回覆；
- (j) 有委員建議專責委員會就利東邨斜坡的業權、管理及維修責任問題去信立法會及行政長官辦公室，以尋求解決方法；
- (k) 有委員表示港鐵最近才透露，利東邨位於鴨脷洲大街的出入口會興建一座約三層高的建築物，希望了解該建築物的實際高度及面積；
- (l) 有委員要求鴨脷洲大街出入口的雨水渠工程能盡量以密封方式進行；以及
- (m) 有委員表示，海面傳道會學校舊址會用作南港島線（東段）工地，而工地出入口將設於鴨脷洲徑。他認為此安排會影響鴨脷洲徑與附近道路的交通，並建議以人手控制該處的交通燈號。

42. 羅兆聰先生回應如下：

- (a) 政府部門經審核後，認為南港島線(東段)工程只須佔用現有花圃的位置，因此不會收回無須進行任何工程的斜坡業權；以及
- (b) 政府若要收回由利東邨業主立案法團擁有的斜坡業權，須經過法定程序。
- (c) 局方會與地政總署研究有關事宜。

43. 黃健維先生回應如下：

- (a) 在利東站鴨脷洲大街出入口興建的建築物為消防用的緊急升降機，該項設施是應消防處要求加入的。該建築物樓高三層，會接駁鴨脷洲橋道路面，以便在進行大型救援時，消防車無須駛入鴨脷洲大街，消防員亦可利用該升降機到達鴨脷洲大街出入口及進入利東站；
- (b) 由於會在鴨脷洲大街設出入口，為了將該出入口的雨水接駁至渠務署的雨水渠系統，因此會在該處實施臨時交通管理措施，以便進行工程。待有較詳細的規劃時，會於社區聯絡小組會議討論；以及
- (c) 在南灣入伙後，出入鴨脷洲徑的私家車數目或會有所增加。港鐵在估算車流量時已計及此項因素，至於是否須以人手調較交通燈號，會與運輸署商討再作決定。

44. 伍德榮先生回應表示，鐵路項目已根據《鐵路條例》刊憲，市民如因上述工程受到影響，可向政府索償。有關個案將交由地政總署處理。

45. 柴文翰先生、張少強先生、黃志毅先生及彭兆基先生共四位委員提出意見及提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員指過往曾多次提出花圃及斜坡的問題，故不滿局方的回應。他強調斜坡與花圃是相連的，因此工程定必影響斜坡，港鐵必須負責斜坡的維修保養；
- (b) 有委員認為局方在審議收回花圃的事宜上失職；
- (c) 有委員詢問，政府以往在私人斜坡下進行工程時，有否一併收回私人斜坡的業權，以及港鐵曾否接管該類斜坡；以及
- (d) 鴨脷洲大街居民一直要求有升降機連接大街至鴨脷洲橋道，因此有委員詢問位於鴨脷洲大街的利東邨出入口消防升降機可否開放予公眾使用，以及消防升降機旁是否設有樓梯。

46. 黃健維先生回應如下：

- (a) 根據斜坡名冊的界定，斜坡下的花圃不屬斜坡範圍之內；以及

(b) 鐵路沿線的消防升降機只供消防員於緊急時使用，因此不會開放予公眾使用。此外，在該建築物裝置消防升降機後，難以再加建樓梯。但政府會考慮興建升降機連接大街及鴨脷洲橋道。

47. 伍德榮先生回應表示，就斜坡訂立地契或租售斜坡時，政府會成立跨部門委員會，專責決定該斜坡的業權及維修保養等事宜，而利東邨花圃並不在斜坡名冊之內。此外，根據《鐵路條例》通過刊憲程序收地時，必須確保只收回所需最少的土地。根據此項原則，政府及港鐵並無收回花圃旁的斜坡。

48. 黃志毅先生要求專責委員會致函要求地政總署處理花圃旁斜坡的業權問題，並表示利東邨業主願意交回斜坡的業權。

49. 主席總結表示，該斜坡的業權及維修責任屬於利東邨業主立案法團，是因為該斜坡與花圃相連；而在刊憲時，港鐵因斜坡不屬工程範圍而只收回花圃作為工地，這點遭利東邨居民強烈反對。由於此個案性質屬業權移交，因此專責委員會建議利東邨業主立案法團繼續與地政總署商討，同時專責委員會亦會致函發展局，要求跟進有關事宜。

海怡半島段聯絡小組

50. 馮煒光先生及林玉珍女士 MH 共兩位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員詢問，連接鴨脷洲邨至海怡半島站出入口的行人天橋會以組件式還是其他方式建造；
- (b) 有委員認為，在海怡半島東商場的工地，應裝設透明圍板及魚眼鏡，使駕駛者的視線不會受到阻擋，保障行人安全。

51. 黃健維先生回應如下：

- (a) 承建商在研究行人天橋的施工方法時，會以盡量避免影響市民出入為前提。港鐵會在有進展時，向社區聯絡小組匯報；
- (b) 港鐵在市區的工程也有採用透明的地盤圍板，但有時在道路實施臨時交通管理措施時，只會使用水馬分隔。港鐵會考慮加設魚眼鏡的建議，有關細節則會於社區聯絡小組討論。

52. 主席要求港鐵盡快在海怡半島及鴨脷洲邨舉行居民大會，以了解居民的意見，並按有關意見調整臨時交通管理措施及工程安排。

將前四號幹線預留地改劃為休憩用地

53. 黃偉倫先生以電腦投影片（參考資料）簡介四號幹線預留地的最新安排。此外，運輸及房屋局已去信區議會，表示奇力灣臨時苗圃用地將改為休憩用地，港鐵會負責建造及管理維修工作。顧問公司現正就有關用地進行詳細設計，預期於本年 6 月諮詢區議會，待設計獲得通過後，會盡快開展工程。

54. 柴文翰先生、麥謝巧玲女士及司馬文先生共三位委員提出意見及提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員支持將上述前四號幹線預留地永久改劃為休憩用地；
- (b) 有委員認為，規劃中的奇力灣休憩用地是香港仔至堅尼地城海濱沿岸的一部分，港鐵在設計時，必須考慮如何將北面、西面及東南面的行人路及步行徑連接起來；
- (c) 有委員關注用地植樹與休憩用地的比例；
- (d) 有委員詢問有關用地可容納的樹木數目，以及須移植的樹木如過多，會如何處理餘下的樹木；
- (e) 有委員詢問港鐵將於區議會還是屬下委員會的會議上提交詳細規劃設計；
- (f) 規劃署將於本年 6 月 3 日舉行會議，以決定前四號幹線預留地用途。因此詢問港鐵會否於城市規劃委員會（下稱「城規會」）批准更改該土地的用途後才進行規劃；
- (g) 有委員詢問港鐵如何配合，以便將休憩用地的行人路接駁至休憩用地外的行人路，從而連成一條海濱步行徑；
- (h) 有委員詢問，在四號幹線預留地建設的休憩公園會否分階段開放，以便居民能盡早享用部分的公共空間；以及
- (i) 有委員詢問港鐵能否在本年 6 月交代工程時間表。

55. 羅兆聰先生及黃健維先生回應如下：

- (a) 四號幹線預留地將改為休憩用地。港鐵將會管理有關用地十年。規劃署將檢討薄扶林的分區規劃大綱圖，並就該用地進行長遠規劃；
- (b) 港鐵於城規會審批改變土地用途申請前，已進行詳細設計，預期在本年 6 月下旬或 7 月諮詢區議會。另外，在落實設計後，將盡快安排遷移樹木，以免受影響的樹木須一再遷移；
- (c) 會研究將休憩用地與區議會建議的海濱步行徑連接；以及
- (d) 在建設休憩用地的最初階段，會先遷移樹木，然後才開展建造工程，預計可在南港島線（東段）通車前開放。

56. 柴文翰先生、林玉珍女士 MH、麥謝巧玲女士及司馬文先生共四位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員要求港鐵在設計休憩用地的行人徑時，顧及當地社區使用鄰近公共設施（例如行人徑及海邊）的需要，盡量避免對經常行經華貴及華富等地的人士造成影響；
- (b) 有委員認為休憩用地不應逐步開放，此外，植樹及規劃應同步進行，以盡量減低對居民造成的滋擾；
- (c) 四號幹線預留地近海邊是行人路，而近行車路的一邊則種植了樹木，有委員認為，隨著鐵路工程展開，移植往該處的樹木會不斷增加，因此建議先進行休憩用地近海一帶的建設工程，以及早開放予市民使用；
- (d) 有委員認為，應在港鐵提交詳細設計後才討論開放公園的程序；
- (e) 有委員認為休憩用地面積頗大，最近的廁所是在路程頗遠的商場，因此建議在設計休憩用地時加入廁所設施；以及
- (f) 有委員認為港鐵應在華貴及華富地區召開諮詢會議，聽取居民的意見。

57. 黃健維先生回應表示，休憩用地最基本的用途，是用來安置受南港島線（東段）工程影響而須遷移的樹木，而如何讓這些樹木配合周邊環境，讓居民受惠至為重要。休憩用地的設計會盡量簡化，但因該處屬工地範圍，故須於建造工程完成後才可開放予公眾使用。

58. 主席建議在本年 7 月 14 日舉行的區議會第二十三次會議上，詳細討論和議決休憩用地的詳細設計。

59. 馬月霞女士 BBS, MH建議在區議會會議前召開工作坊，以作出初步討論及得出共識，然後才將議程納入區議會會議上討論及議決。

60. 黃健維先生表示，可於本年 6 月中旬提交設計方案，供區議會作初步討論。

工地圍板設計

61. 黃偉倫先生以電腦投影片（參考資料）簡介工地圍板的設計，內容摘錄如下：

- (a) 南港島線（東段）工地的圍板，會採用具南區色彩的特別設計；
- (b) 在經常有市民經過的地方會採用比較多樣化的圍板設計，而在特定位置的圍板會有指示性或安全性的圖案。
- (c) 部分圍板會加上代表該車站所在地區的圖案；以及
- (d) 港鐵歡迎市民就上述建議及圍板的設計提出意見。

62. 黃志毅先生及司馬文先生共兩位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員歡迎圍板設計，並認為利東邨商場外的工地面積較大，可利用圍板展示未來利東站的外貌和介紹工程各階段的情況，讓居民知悉設計內容及工程詳情；
- (b) 有委員認為，在圍板上加上工程的資訊，應包括投訴電話及其他查詢工程的聯絡方法；以及
- (c) 有委員認為，海洋公園站的圍板設計不應過度宣傳海洋公園。南港島線(東段)能讓當地居民往返海洋公園至中環及尖沙咀更為便捷，因此圍板應反映此方面的訊息。

63. 黃偉倫先生回應表示，現建議的圍板設計是屬初步構思，圍板上會註明工程查詢熱線，並會考慮將車站內部設計的資料顯示在圍板上。

64. 司馬文先生表示港鐵在議程開始時播放的短片，聲稱南港島線(東段)可解決香港仔隧道的擠塞問題，但他指出運輸署和運署及房屋局曾表示該隧道的擠塞問題源於中環及灣仔的交通問題。他認為南港島線(東段)只是南區及香港居民進出港島北及南的其中一個選擇，短片內容應作更正。

65. 主席認為，興建南港島線(東段)能有助紓緩香港仔隧道交通擠塞問題是毋庸置疑的。

議程三： 新鐵路通車後南區公共交通接駁安排研究 (專責委員會文件 3/2011 號)

66. 主席簡介上述文件的內容。

67. 歐立成先生、徐遠華先生及司馬文先生共三位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員支持進行問卷研究；
- (b) 有委員同意西港島線及南港島線(東段)應一併納入此研究範圍內；
- (c) 有委員認為在問卷中，可詢問居民會使用大學站還是黃竹坑站轉駁港鐵往目的地。他認為有關數據對運輸署或港鐵日後設計黃竹坑區公共交通交匯處時，甚具參考價值；
- (d) 有委員認為問卷研究能提供黃竹坑站及大學站轉乘需求的數據；
- (e) 有委員認為應先根據其他已進行的調查結果找出市民對南港島線(東段)轉乘模式的初步需要，並搜集資料以進行需求推算，然後再集中找出有多

少居民會因新鐵路通車而改變現有乘車模式。區議會可根據這些數據，促請政府及營運者提供適當的轉乘配套；

- (f) 有委員認為附件內容十分複雜；
- (g) 有委員認為問卷對象應包括碧瑤灣、瑪麗醫院及大口環一帶的居民；
- (h) 有委員認為，由香港仔至置富及碧瑤灣一帶，在西邊和在東邊居住的人士意見未必一致，因此建議分區進行調查；以及
- (i) 有委員詢問港鐵能否支持是次研究，並提供專業意見，使研究更具專業性，而港鐵亦能更快取得地區對轉駁安排的意見。

68. 黃偉倫先生回應如下：

- (a) 港鐵亦會進行類似的研究工作。一般而言，港鐵會在新鐵路通車前與運輸署商討如何重組區內運輸設施，並以鐵路作為運輸骨幹；
- (b) 通常不會在興建新鐵路初期進行類似的研究，因為鐵路在數年後落成時，交通情況可能已有很大變化；以及
- (c) 港鐵持開放態度，並樂意協助早期研究。

69. 林敏女士表示，如委員會通過進行有關問卷研究，秘書處會跟進招標和報價的工作，並根據各委員的意見修訂招標條件。在正式進行招標前，秘書處會以電郵諮詢委員對招標條件的意見。

70. 委員會支持上述安排，主席期望盡快向區議會申請撥款。

(會後備註：由於最終只有一個承辦商提供報價，而且價格遠超區議會的預留撥款，故上述研究將暫時擱置。)

議程四： 其他事項

71. 馬月霞女士 BBS, MH表示，黃竹坑舊圍村居民對工程及封閉出入道路的情況不甚了解，希望港鐵向居民作出交代。

72. 黃偉倫先生回應表示，會與舊圍村居民聯絡及跟進有關事宜。

73. 黃偉倫先生表示，南港島線（東段）的工程項目將於本年 6 月 22 日舉行動土儀式，屆時將邀請議員抽空出席。

議程五： 下次開會日期

74. 主席表示，秘書處稍後會通知各委員下次會議日期。

75. 議事完畢，會議於下午 2 時 11 分結束。

南區區議會秘書處

2011 年 8 月