

致：立法局秘書處

交通事務委員會鐵路事宜小組

主席及各委員

(FAX:21210420)

(email:wcheng@legco.gov.hk)

Flat 1, G/F., Pik On House, Yue On Court  
3 Yue On Court Road, Apleichau, H.K.  
Tel: 2874 1319  
Fax: 2874 2328

### 漁安苑居民對港鐵公佈最新走綫設計的關注問題

承蒙立法局交通事務委員會鐵路事宜小組委員會於 2009 年 5 月 15 日，就“南港島綫”召開之會議。使本立案法團能有機會就漁安苑因“南港島綫”鐵路計劃所引發之問題及憂慮發表意見。

現就本苑於該會議中之陳述，以書面形式提交 貴會，以作補充。多謝 貴會聽取本苑之訴求。

本苑歡迎港鐵“南港島綫”鐵路之興建，但根據港鐵於 2009 年 1 月 22 日在南區區議會中匯報 2 輪之公眾諮詢結果及有關最新設計方案：

(一)將位於利東站之漁安苑噴水池廣場的地鐵出入口取消，此舉已解決漁安苑業戶(居民)之部份問題，包括：避免了阻塞消防通道，減低了屋苑保安工作方面的工作壓力，亦可保留本苑唯一之休憩空間。

(二)但是最新方案，仍沒有關注到漁安苑居民反對該段鐵路之行車管道貫穿漁安苑地底經過之訴求，及擔憂此項設計所引發之連串問題。

我們強烈要求主席劉健儀小姐及各立法局議員能夠聆聽我們的聲音。關注我們的居住權益，亦希望港鐵一盡社會責任及商業責任，不能只顧公司已賺錢而不顧我們往後長期可能要承受之外來干擾。安居樂業是每個香港人所祈望的，若不能安居，那又如何穩定？又如何樂業？

對最新方案(即以架空形式跨過香港仔避風塘水道後，再以隧道於鴨脷洲「海面傳道會小學」舊址下之地底進入鴨脷洲島，經漁安苑之下平台位置 F 座旁及上平台之 C 及 D 座間貫穿本屋苑地底至利東站。)本苑居民之憂慮，包括：

## 一. 行車管道接近地基令居民擔憂(見附件)

- 雖然港鐵計劃已將管道深度由原先 3 米改至以珊安閣地面計，深入地底 15 米，但港鐵經漁安苑關注組多次追問有關實際與珊安閣距離有多遠，及多深之數據時，仍以「拖字訣」沒有正面回答。
- 經本苑取得的數據顯示 - 管道與珊安閣之其中「最深之一條樁柱」只有 0.3 米之深度距離，而「最接近管道之一條樁柱」亦約只有 2 米距離（即 6 呎，約 1 扇門之高度）。加上珊安閣接近管道之山坡，並非全為石質地，而是部份為鬆散之泥坡。

基於以上資料及數據：

- (a) 港鐵之施工如何確保珊安閣之穩定性不受工程影響？
- (b) 如何確保大廈不會出現傾側情況？
- (c) 如何確保大廈日後抵受颱風之能力及地震能力不被削弱。此等問題，均是本苑關注。

## 二. 業權被侵佔

漁安苑公眾地方之業權，會因鐵路條例，可被政府「強制性收地」以供港鐵發展鐵路，但港鐵是一間上市公司，要本苑犧牲業權可能是滿足港鐵之營利，實對本苑居民非常不公平。(因此路線並非唯一可行之方案)

## 三. 增加本苑於維修費用之開支及延誤維修

- (a) 長期及密集之鐵路行車所帶來之震動力，難免為已有 20 年樓齡之本苑設施造成慢性破損，加重大廈維修方面之壓力。
- (b) 受「鐵路條例」之「保護界限」條款限制，於地鐵建築物外圍對開約 30 米內或更闊區域，整個地段均為鐵路保護區，而於區內進行所有建築工程，必須經過港鐵公司批准及符合有關要求。因此，雖然管道由原來與地面距離 3 米深，改為 15 米深，但本苑整個範圍仍有可能列入受管制之區域。

#### 四. 日後維修責任誰負？

「建樓」是房署，「收地」是政府，「建鐵路」是港鐵。日後真的問題出現，三者可互推責任，然後不了了之，苦的是漁安苑之小業主，日後要承受龐大之維修支出，這是否合理？

業權問題：

何謂只收「地底」業權，不收「地面」業權，如何分出界線：「這部份屬漁安苑，那部份屬港鐵」？

這些問題都是「港鐵」要向漁安苑業主交代及清楚解釋的。

#### 五. 居民日後將受震動滋擾

港鐵公司雖保證大廈結構安全，但居民亦難免日後無限期受到震動之滋擾。

以第二輪諮詢設計，噪音滋擾是可以減少，但「震感」相信是無可避免，「震感」於繁忙地區之工商大廈還可接受，但對於處於長期安寧之小屋苑，居民是難以接受的，對日常作息相信會造成一定程度之影響。

#### 六. 利東站出入口問題

利東站為地底設計之車站，原計劃之出入口數量是 3 個，其中一個被選取之地點為漁安苑噴水池廣場，該位置因本苑居民反對建設出入口而被取消(原因包括：該地為唯一消防通道、休憩地、業權問題及保安問題)但我們曾多次致函港鐵及南區專責委員會表示歡迎於漁安苑附近設置出入口卻未被接納。

但最新方案，只餘鴨脷洲大街及利東商場之 2 個出入口，為顧及本苑及鄰近屋苑居民的需要及安全理由，希望能於合適之地點增設出入口。

正如於公眾諮詢會議中多位立法局議員所提出的意見，由於是項工程對港島南區以致整個港島區部有深遠的影響。故此港鐵及政府應對有關設計不應單以費用及成本作為準則，反之以減低對區民的影響，並有利於長遠發展作為目標。

假若港鐵及政府能持著上述的態度去考慮，以全隧道形式興建「南港島線(東段)鐵路」才作刊憲，相信將來遇到的反對聲音及阻力必然會大大減低。

本會/法團認為「南港島線(東段)鐵路」以全隧道形式興建的好處甚多，現列舉如下，供 貴鐵事宜小組委員參考：

### 「南港島線(東段)鐵路」以全隧道形式興建之好處

全段鐵路只餘由香港仔隧道出口至鴨脷洲大橋末端為架空路段，全長約 1.2 公里(即 1,200 米)

#### 一. 日後可因應南區發展而延伸鐵路：

南港島線鐵路，原設計是分東、西兩段，現方案是放棄了(西段)之安排。(西段)是香港仔經華富村，連接至西環站之鐵路系統。使港島區之鐵路網絡更完整。

若現在該段鐵路以「架空形式」興建，則難作發展。

誰願意看到日後香港仔海傍有架空火車經過？

#### 二. 人流與物流之問題；

鐵路之興建會帶動南區之居住人口及流動人口迅速增長，增加交通之需求，但鐵路系統只能舒緩「人流」。

至於「物流」方面，仍需要用道路方法作運輸。

現時，由華富邨，經香港仔至黃竹坑、香港仔隧道入口，只有一條黃竹坑道作連接。長遠而言，保留黃竹坑明渠留作日後發展，是確有需要的。

### 三. 現有設計，未有計算鐵路沿線之人口增加而作配合；

- (a) 鴨脷洲東部船廠區，現正興建深灣軒 2 期合共 9 座樓宇之大型屋苑。
- (b) 黃竹坑邨地皮，是日後港鐵「南港島線」鐵路之車廠，相關之地皮日後將成為南區最大型之商場及商住樓宇。
- (c) 沈寂多年之黃竹坑工廠區復蘇後之商貿活動。

### 四. 未有較長遠之規劃，南區之旅遊相關項目難有發展；

南區向來可用地之面積非常有限，區內可供發展之旅遊景點亦因旅遊車，停泊位不足而難以發展，如：香港仔漁人碼頭項目、鴨脷洲大街之手信街計劃、鴨脷洲海濱公園及長廊等……

鐵路改以地底形式建造，可保留較多之地面空間作運用。

### 五. 未能配合鴨脷洲人口增加後之交通改善；

鴨脷洲島以鴨脷洲大橋作對外之交通連接，(鴨洲島已被列入世界紀錄為居住人口最稠密之小島)

橋之入口處是樽頸地帶，是通往整個鴨脷洲島之交通命脈，多年來都因該要道傍邊之「海面傳道會小學」舊址而不能擴闊或改善道路。

但該址荒廢多年，最近已被政府收回，該地實應預留作改善道路之用，以配合日後人口增長及旅遊業之發展。但該地可能因港鐵利東站之設計，而用作出入口，此舉確非明智之舉。

### 六. 現在是以隧道形式興建的一大楔機。

港鐵提供之「地底」方案，是以黃竹坑明渠為主線，並以照顧鴨脷洲大街及利東邨人口羣而產生之高度差距(兩者高度相差 60 米)，自制框架，形成很多不可能使用「全地底方案」之理據。

其實由黃竹坑香港仔隧道出口至拆卸中之黃竹坑邨，距離只有數百米，而且全程均無建築物，(因不是球場、運動場，就是在拆卸中之黃竹坑邨)不須擔心影响樓宇結構之顧慮。

## 七. 環保、綠化問題：

假若地鐵以隧道形式興建於環保及綠化問題上均不會產生任何負面的影響。

## 八. 噪音滋擾問題：

假若地鐵以隧道形式興建，沿線噪音問題可減致最低。

九. 香港仔區是南區人文活動之集散地，但計劃未有顧及。(計劃中之走線與香港仔擦身而過，相距不足 50 米，而香港仔海濱走廊全長都只是 300 至 400 米，且已橫跨整個香港仔海旁地帶。)


總結：花上多一點的資源及時間，而能長遠保留南區現有之寧靜與特色，不是更值得考慮嗎？

最後本會/本立案法團祈望透過 貴鐵路小組委員積極與港鐵公司及政府相關部門作出商討和研究，反映本苑居民之憂慮及意見，克服技術困難，以便將來能設計出一條均符合各方利益、適合長遠發展的鐵路。

如有查詢，請致電 9082 1803 聯絡本法團秘書楊小虹小姐或 2874 1275 聯絡屋苑經理王志豪先生。




漁安苑居民協會

  
主席 - 楊小虹



漁安苑業主立案法團

  
主席 - 梁國  
2009 年 5 月 26 日

行車管道由黃竹坑進入鴨脷洲島  
及鄰近地區之顯示圖



—— 計劃中，鐵路經鴨脷洲大橋之架空路段

- - - 計劃中之隧道管道

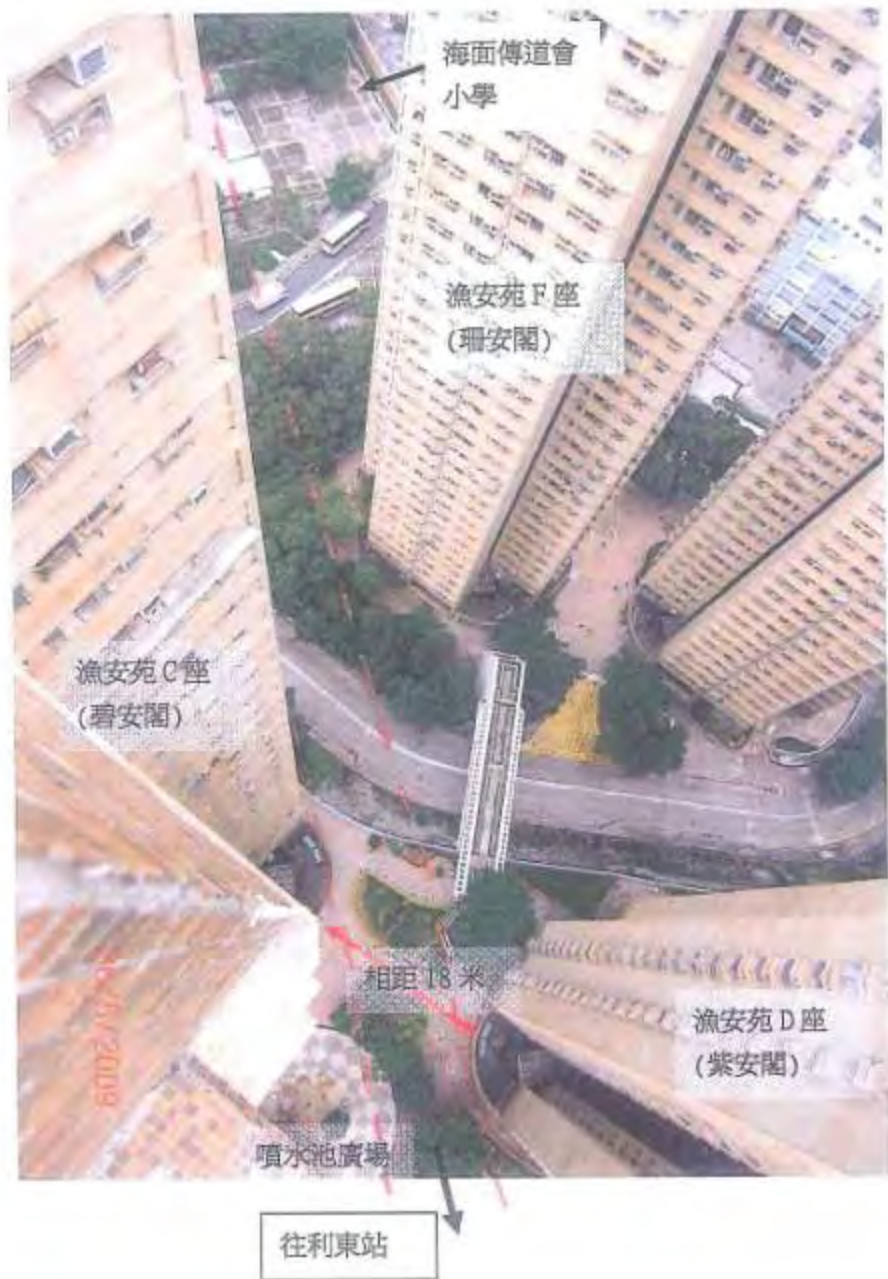
(1) 黃竹坑之深灣珍寶海鮮舫碼頭

(2) 拆卸中之黃竹坑邨

(3) 船廠

(4) 香港仔(逸港居)公眾碼頭

計劃中港鐵行車管道貫穿  
漁安苑之模擬圖





# 附件(三)

## 計劃中鐵路由黃竹坑進入鴨脷洲島路線之平面



## 鴨脷洲大橋之擠塞情況

於14/3/2008之放學時段發生之輕微交通意外，可見當時車龍往鴨脷洲島方向嚴重擠塞。  
車龍一端為黃竹坑道，另一端則至香港仔海旁巴士總站

車龍

交通意外位置

