

二零零九年六月四日會議
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

西港島線通風井

目的

本文件向委員匯報西港島線通風井的背景資料。

背景

2. 通風井是地下鐵路系統必須有的設施，以確保地下鐵路空氣流通。鐵路隧道與汽車隧道不同，鐵路並不會產生污染，通風井不會排放不良的氣體。鐵路通風井排出的空氣，質素與戶外的空氣、隧道內或乘客在車站公眾地方呼吸的空氣是一樣的。

3. 地下鐵路系統的通風設備共有三部分：

- 甲) 車站與車站之間的隧道，
- 乙) 車站旁的隧道，以及
- 丙) 車站的公眾地方。

4. 這三部分的通風設備是獨立分開運作的。在一般運作情況下，隧道的通風是透過列車在隧道行駛時所產生的活塞效應，空氣進出通風井，達至通風效果。當列車停在車站時，活塞效應則未能發揮作用，要靠車站隧道內的機械性風槽和風扇達至通風的效果。至於車站的公眾地方則設有冷氣及獨立的通風系統，冷氣系統排出的空氣，不會與未經空調的空氣混和在一起。

5. 一般來說，以上三種通風設備須設在每個車站的兩端，所以每個車站合共可以有六個通風井。然而，有時亦可以集合幾個通風設備在同一個地點，而大學站及西營盤站的通風設備則分別設在三個地方，而不是六個地方。每種通風設備的出風所需面積約 15 至 50 平方米，視乎與車站的距離和佈局、承建商所選用

的通風設備的種類、聲響和景觀方面的要求而定。通風井的設計亦須獲有關政府部門如消防處及機電工程署的批准。而大學站及西營盤站分別需要約 100 至 150 平方米的面積設置通風井。

6. 位於山道的通風井共有三部分的通風設備，即車站與車站之間的隧道、車站旁的隧道及車站的公眾地方。根據現時的設計方案，該通風井的所需面積約 70 平方米。港鐵公司會盡量採納公眾的意見，繼續研究減少位於山道通風井的結構。其中一個可行性是考慮將部分通風設備遷往同樣設有大學站通風設備的位置，估計山道通風井的出風口面積可縮小最多百分之四十。然而，此建議仍有待承建商上任後，研究是否可以確保搬遷通風設備後，其通風效應能夠達到指定的水平，如速度、聲響及營運上的靈活性方可確實。雖然這項工作有一定的困難，港鐵公司仍承諾積極探討減少山道通風井結構的可能性。

7. 位於般咸道的通風井同樣設有三部分的通風設備，由於其他被考慮的位置未能符合要求及會引起其他問題，例如永久佔用空地、需要額外的成本及建造時對地區的滋擾，確定其他的位置都不是可行的選擇。應 2009 年 3 月 31 日的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議的要求，政府及港鐵公司已於 2009 年 5 月 27 日提交文件中詳列有關的研究。

8. 總的來說，港鐵公司明白居民對通風井位置的關注。正如本文所指，通風井是地下鐵路不可或缺的一部分，經通風井而排出的空氣對周圍的空氣並無造成任何不良的影響。港鐵公司會繼續研究減少山道通風井結構的可能性，以回應居民的訴求。

9. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局
二零零九年六月