

致：立法會交通及鐵路事宜小組

由：西港島線居民關注組

日期：2009年6月4日

對西港島線的意見申訴書

西港島線居民關注組及 3000 名山道居民堅決反對港鐵在山道興建通風口

港鐵一直指山道通風口建成後與中環路邊空氣情況一樣，這是山道居民極為不能接受的。根據環保署在 5 月底在中環路鐵路事宜小組邊監測站的空氣污染指數一度錄得 133 度的甚高污染水平，僅次銅鑼灣的 135 度，醫生亦呼籲病患者切勿久留，可想而知，我們將住在毒氣地區生活。

山道天橋底建通風口危機四伏，天橋底建通風口實際不通風，相反巨型通風口阻礙空氣流通及擴散，令山道行車廢氣及街市垃圾站的空氣懸浮粒子「逗留水平」增加，有害的一氧化碳，二氧化硫濃度增加及更難擴散，令生活在天橋底水平下的居民天天受威脅，被迫吸入世衛標準以下的空氣，引致呼吸道毛病，哮喘病及肺癌等病，誰來負責，港鐵及政府會否賠償？

正如官員所說，西區是人口密集的地方，而山道天橋底是接近密封場地，是不合適及不適宜建通風口，由其是民居所在，也是人口密集的地方，請港鐵及政府再認真考慮其他較空曠的選址替代，這是居民的心聲。

再者，居民也擔心西港島線如西隧一般，政府出錢 8 成，把擁有權歸港鐵，政府無議價能力，票價任由港鐵魚肉，受苦的也是西區市民。

對於我們提出的意見，港鐵及局方只是重覆「總括來說，通風井不會影響空氣質素」，「通風井的建造及運作亦符合有關的環境保護條例的規定」，「已公開予公眾查閱及經環境諮詢委員會審閱及批准」等空泛內容作草率回覆，完全沒有實質理據或數據支持說明以下的質詢：

- (1)環評標準如何符合世界衛生組織的標準？
- (2)環評代表在聆聽會沒有交待為何反對意見 191 個變成 33 個？
- (3)環評代表在聆聽會沒有交待為何環評報告沒有詳細的中文版，歧視不懂英文人士。
- (4)環評代表在聆聽會沒有交待如何有條件地批准港鐵興建西港島線。
- (5)通風井為何在天橋底比空曠地點好？
- (6)為何山道密集民居除了承受天橋行車廢氣及市政大樓垃圾站外，政府為何還批准港鐵在山道興建通風井的落井下石行爲？
- (7)港鐵說優化通風井的設計對問題完全無幫助，我們重申說明通風井須遠離山道民居，而非要聽優化通風井的風涼說話。
- (8)大學站竟然沒有考慮在香港大學內找位置建通風井，香港大學不用一個仙便取得港鐵站之命名為「大學站」，設有出入口及昂貴的升降機，但是通風口就設在民居，難道大學站真是只為大學而起，香港大學還自詡要建「社區大學」的百週年紀念校園，為何與社區人士爭利，未來港大會大興土木，卻不肯與通風口一併設計及興建？來給社區人士一個方便。

我們在此嚴厲指責港鐵無意處理我們的意見，但興建西港島線是一項重大及長遠基建項目，有關工程完成後不但可以進一步改善港島西區的交通，亦為當區及香港社會帶來整體的經濟效益。本組織懇請政府及有關部門能更正港鐵的錯誤規劃，以令有關工程能盡快落實及保障山道居民健康，現附上建議「附表」部份以表達對通風口的興建地點附加詳細意見。

西港島線居民關注組

2009年6月1日

「西港島線居民關注組」聯絡人：

余瑞華先生 電話：62497752 E-mail：stevenyu@netvigator.com

聯絡處：明愛莫張瑞勤社區中心社工 張偉明先生 代轉

地 址：香港堅尼地城蒲飛路 27 號

電 話：2816 8032 傳真機：2816 8037 E-mail：waymondcheung@gmail.com

附表: 港鐵公司就山道設置通風井的研究 - 結果與事實不符

(6 個方案，5 個可行；只有閉門造車的人才認為不可行。)

其他曾研究的 選址地點	研究結果	研究結果與事實不符
薄扶林道香港大學 黃克競樓旁的山坡	該地點位於山坡上，如要設置通風井，需要佔用斜坡旁的行車通道作為工地，因而要長時間封閉港大校園內一段行車道，與此同時，通風井需要穿越斜坡前端護土牆的地基，技術上有極大困難。	建設時影響交通已非新事，可用行車管制道路解決，何況比起山道居民永遠面對通風井影響健康問題，實在是小巫見大巫；而技術上穿越斜坡前端護土牆有困難，是可以克服，而非不可行。
德輔道西近 <u>屈地街</u> <u>電車迴旋處</u> 位置	建議地點距離計劃中的香港大學車站超過三百五十米，因遠離車站，通風效應有限。而且，建造通風井與車站之間的管道需沿山道、皇后大道西及德輔道西一帶進行大範圍的道路挖掘工程，當中涉及地下管線和地下水道的改道，施工時會嚴重影響該處區交通。	地點遠離車站問題，除了活塞效應，也可加風扇解決，若說要環保，何不把大學站設於山道，不單不用加風扇，更可減去 8 部大學站不停運作的高速升降機，不是更環保更慳多幾十億公帑嗎？至於道路挖掘工程影響交通已是市民預期之內，難道山道天橋底就不影響交通？
城西道臨時停車場 位置	該建議地點距離車站超過四百米，通風效應有限。同時，該地點已擬定為堅尼地城游泳池重置的地點，並無多餘空地騰出加建通風井。	
<u>山道公園內</u>	通風井會佔用部份公園用地，休憩地方因而大為減少，亦有附近居民表示反對，此建議實不能解決通風井搬離山道的訴求。	佔用部份公園休憩用地，可用山道天橋底位置替代，而反對居民亦比較少。（註：山道天橋底影響適安大廈，富賢閣及兆禧閣，山道公園內只影響部份適安大廈，而NSR更多於 5 米至 10 米之多。）

<p>香港大學薄扶林道<u>任白樓旁</u>的空地</p>	<p>該地點將會設置香港大學車站機電大樓，沒有足夠額外空間。</p>	<p>機電大樓位置是薄扶林道往大學天橋旁向寶翠園方向，而非近任白樓旁，而且任白樓旁空地面積比山道天橋底通風井面積為大，為何說沒有足夠額外空間建造通風井，請局方用面積數據等解釋及說明。</p>
<p>香港大學<u>百週年校園內</u></p>	<p>由於校園位置處於薄扶林道之上，若在校園內設置通風井，豎井深度將需約100米。這需要一幅很大的工地及供工程車輛出入口的通道，以運送工程器械及作卸泥之用。這條件未能配合香港大學百週年校園的工程和發展。</p>	<p>豎井問題與興建8部大學站的高速升降機相若，為何建升降機給大學就無問題，而建一個相若深度通風井就有問題呢？而港鐵說需要一幅很大的工地及出入口通道實在是多大，建8部大學站的高速升降機又需用多少工地及出入口通道呢？難道山道天橋底通風井面積比該等工地及出入口面積為大？而香港大學百週年校園比山道天橋底通風井面積為小？請局方用面積數據等解釋及說明。至於要配合香港大學百週年校園的工程和發展，港鐵公司可以專長的優化通風井技術盡量配合，達至雙贏的結果。</p>



大學站機電大樓位置是薄扶林道往大學
天橋旁向寶翠園方向。



任白樓旁空地

大學站機電大樓位置是薄扶林道往大學天橋旁向寶翠園方向，而非近任白樓旁，而且任白樓旁空地面積比山道天橋底通風井面積為大，為何說沒有足夠額外空間建造通風井？

港鐵大學站在山道天橋底建通風口，「永久霸佔」居民「公共空間」。



你會開窗嗎？
港鐵優化通風口後，

港鐵回應：「香港大學是私人土地，只可建大學站的出入口及8部高速昇降機，而且香港大學要建百週年大學，沒有空間放置通風口」。合理嗎？

運輸署回應：「香港大學校園並不是合適的替代選址」。



大學站通風口
推往山道天橋
底於理不合。

山
道

港鐵大學站

香港大學

K FU LAM ROAD

HONG KONG UNIVERSITY

自從政府計劃建西港島線，地產商已四出高價達每呎 8 千元收購西區物業作長遠發展，為何港鐵預期未來人口及人流減少，而大幅增加政府注資 6 5 億至 1 5 4 億？

