

二零零九年九月十七日
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

南港島線(東段)的進度報告

引言

本文件旨在向委員匯報擬議南港島線(東段)項目的最新進展。

背景

2. 南港島線(東段)是約七公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，沿途於海洋公園、黃竹坑及利東設站[走線圖見附件一]。

3. 我們曾在二零零九年五月十五日向小組委員會匯報南港島線(東段)規劃工作的進展，並聽取約三十組團體代表對該項目提出的意見。

最新進展

4. 政府於二零零九年七月二十四日及三十一日按照《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報刊登南港島線(東段)鐵路方案，正式進入法定諮詢程序。港鐵公司亦已正式展開該項目的詳細設計工作，並同時按《環境影響評估條例》進行評估。我們會繼續與港鐵公司就項目的詳細設計、成本及財務安排等進行磋商。整項工程預計會於二零一一年動工，於二零一

五年投入服務。

5. 於初步設計階段，政府及港鐵公司與南區區議會於二零零八年進行了兩輪廣泛的公眾諮詢活動，就方案的各個範疇包括走線、車站、出入口和工地位置等諮詢地區意見。在聽取居民的意見後，港鐵公司已在設計上作出一些修訂。現時的刊憲方案，已經盡量吸納在初步設計階段的兩輪公眾諮詢時所收集到的意見，平衡了居民就鐵路系統設計、車站和出入口選址的建議，與及鐵路建造、營運和技術上的各項考慮因素。政府與港鐵公司將繼續就居民及團體對南港島線(東段)的關注及意見進行磋商，並與區議會及地區人士保持密切聯繫，繼續考慮居民對項目提出的意見。

6. 根據南港島線(東段)的擬議鐵路方案，部份政府及私人土地會受到影響，當中只有兩個私人地段涉及約 0.14 公頃的部份土地將被回收，並且不會影響於該地段內的建築物。其他受影響的私人土地主要涉及收回地層、設定地役權和其他永久權利，與及暫時佔用地權。政府會根據《鐵路條例》的規定程序，與可獲補償權益的人商討有關安排。政府及港鐵公司亦於方案刊憲後與地權受影響的機構代表、業主立案法團和業主委員會會面，解釋方案對他們的影響和聽取他們的意見。

市民的意見

7. 在與區議會及地區人士接觸時，我們得悉市民以下的主要關注及意見：

擬於田灣海旁道設置臨時拆建物料躉船轉運站

8. 南港島線(東段)建造工程將無可避免產生大量泥石，港鐵公司建議於奇力灣海旁道及鴨脷洲利南路設置臨時躉船轉運站以便將泥石由海路運走。此舉可大大減低對路面交

通，特別是區內對外及中環灣仔一帶主要幹道的負荷及對環境的影響。此外，兩個臨時躉船轉運站更可適當地將泥石運送分流，把整項工程施工時對區內交通影響減至最少。

9. 我們理解有部份居民十分關注在奇力灣設置臨時躉船轉運站及其他設施對附近環境的影響，當中包括交通、空氣和噪音等各方面。就此，港鐵公司在進行初步設計時，已研究過該建議對交通的影響，結果顯示田灣海旁道的交通影響在接受範圍內。

10. 至於對空氣和噪音的影響，港鐵公司已按《環境影響評估》條例，聘請獨立顧問公司進行「環境影響評估」。有關報告會詳細評估項目可能造成的環境影響及提出緩解措施，及相應的臨時交通安排，以減低工程對社區及環境的影響；此外亦建議綠化奇力灣海旁空地。港鐵公司預期在二零一零年年初完成該環境影響評估報告(簡稱環評報告)提交環境保護署審批，其後公開讓公眾查閱。此拆建物料躉船轉運站乃屬臨時性質，該位置在南港島線(東段)工程完成後將復修歸還政府。

擬於春坎山設置臨時爆炸品儲存倉庫

11. 南港島線(東段)部份工程須以爆破方式配合其他建造方法進行。為配合項目時間表，港鐵公司建議於春坎山一處偏僻地點設置臨時爆炸品儲存倉庫，並曾比較多個不同選址的可行性，再就其中五個選址包括哥連臣角、摩星嶺徑、春坎山、置富及域多利道進行較詳細的研究。當中哥連臣角和摩星嶺徑選址皆缺乏可供運送爆炸品車輛及消防車輛直達的通道；置富選址則貼近現有之供水設施及民居，可供貯存的炸藥份量不足以應付項目的需求，而域多利道選址則已被用作為西港島線的臨時爆炸品儲存倉庫。

12. 港鐵公司亦曾研究石澳石礦場是否可作為倉庫選址。惟該處遠離所需運送工地，運送路線途經路段與舂坎山選址相約，但路程更長一倍，路面狹窄多彎。在考慮多方面因素，包括倉庫與附近民居距離、是否有道路可達與所需的運送路程後，舂坎山的選址最為合適。

13. 就居民十分關注擬議的舂坎山臨時爆炸品儲存倉及相關運送的安全問題，港鐵公司現正就爆炸品的儲存、運送及使用進行量化風險評估。報告會先經礦務部審閱，再納入環評報告內。此外，港鐵公司將按《危險品條例》之標準，嚴格執行風險控制和安全措施，以確保施工期間爆炸品的儲存、運送及使用符合安全。

14. 所有運載爆炸品的車輛及其駕駛者均須獲得礦務處處長審批。這些車輛須設有分隔雷管和條裝炸藥之儲存空間及滅火設備。駕駛者亦經須接受滅火及處理爆炸品的培訓，按安全駕駛程序運送爆炸品。此外，承建商亦須向礦務處處長申領移走許可證，方可進行運送。在香港進行的建築工程，使用炸藥已有很長的歷史。根據記錄，多年來涉及爆炸品的運送未有發生意外，証明炸藥的儲存、運送及操作一直以來都是非常安全。

高架橋段對東華三院賽馬會復康中心的影響

15. 根據現時的方案，在黃竹坑段的鐵路高架橋會於東華三院賽馬會復康中心附近經過，我們十分理解復康中心家長關注將來鐵路對院舍學員的影響。我們與港鐵公司一直與復康中心及家長保持溝通，多次與院方及學員家長會面，並到訪中心了解其實際運作，亦安排院方及家長實地參觀現有鐵路系統，讓院方及學員家屬對現有高架鐵路運作有更多認識，以釋疑慮。

16. 由本年六月起，我們定期與復康中心及家長會面，就詳細設計的進展保持溝通。中心及家長表達要求降低高架橋的高度、走線需盡量遠離復康中心及需加設隔音屏障的訴求。港鐵公司在詳細設計階正積極研究這些訴求，同時考慮多方面的因素及環境限制。

17. 港鐵公司正就項目進行「環境影響評估」，當中會包括就復康中心對開的一段的高架橋作仔細研究，並將建議採取合適的緩解措施，如積極考慮設置隔音屏障，減低噪音的影響，確保鐵路的設計、建造及營運均符合有關的環境保護條例及守則。

高架橋與隧道方案的比較

18. 我們了解仍有部份團體對擬建於黃竹坑至鴨脷洲的鐵路高架橋段表示關注。港鐵公司曾就隧道方案進行研究，並於今年一月十六日及五月十五日向小組委員會匯報。實施隧道方案會面對以下各項影響和問題：

- (i) 位於黃竹坑車廠須因應走線坡度的限制而下調 14 米。車廠的平整工程須額外挖掘超過 100 萬立方米的泥石，增加三至四年的建造期。
- (ii) 在建造香港仔海峽下隧道的數年間，三分之二海峽需分段封閉，只剩下約 35 米闊的航道可供使用，對該處繁忙的交通及漁業均會構成重大影響。
- (iii) 興建跨海隧道段需建造通風大樓和防洪閘，涉及永久清拆香港仔海峽北面部分船廠。
- (iv) 海洋公園站和黃竹坑站是架空車站，其設計是以行人道貫連鄰近地方，可於繁忙時間疏導大量人流。

如該兩站變為地下車站，車站與地面有較大水平落差，對乘客造成不便。

- (v) 在興建隧道時需徵用香港警察學院的部份土地最少三年，而戰術訓練綜合大樓亦需拆卸，影響學院的運作。

19. 基於上述原因，在衡量方案對工程時間表的影響、對地區整體的裨益和影響，相關的規劃和環境考慮，與及技術上的可行性後，我們認為黃竹坑至鴨脷洲以架空橋形式設計，較為可取。

20. 在進行詳細設計時，港鐵公司會就噪音影響制訂緩解措施，並就高架橋段外型，諮詢橋樑及有關建築外觀諮詢委員會及區議會等，以配合周圍環境，務求能達得到一個能融合多方訴求的設計。

工程計劃

21. 南港島線（東段）是南區的一項重要基礎建設，方案刊憲，標誌著該項目向前邁進一大步，期望南港島線（東段）可如期於二零一一年動工，並於二零一五年竣工，服務市民。

22. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

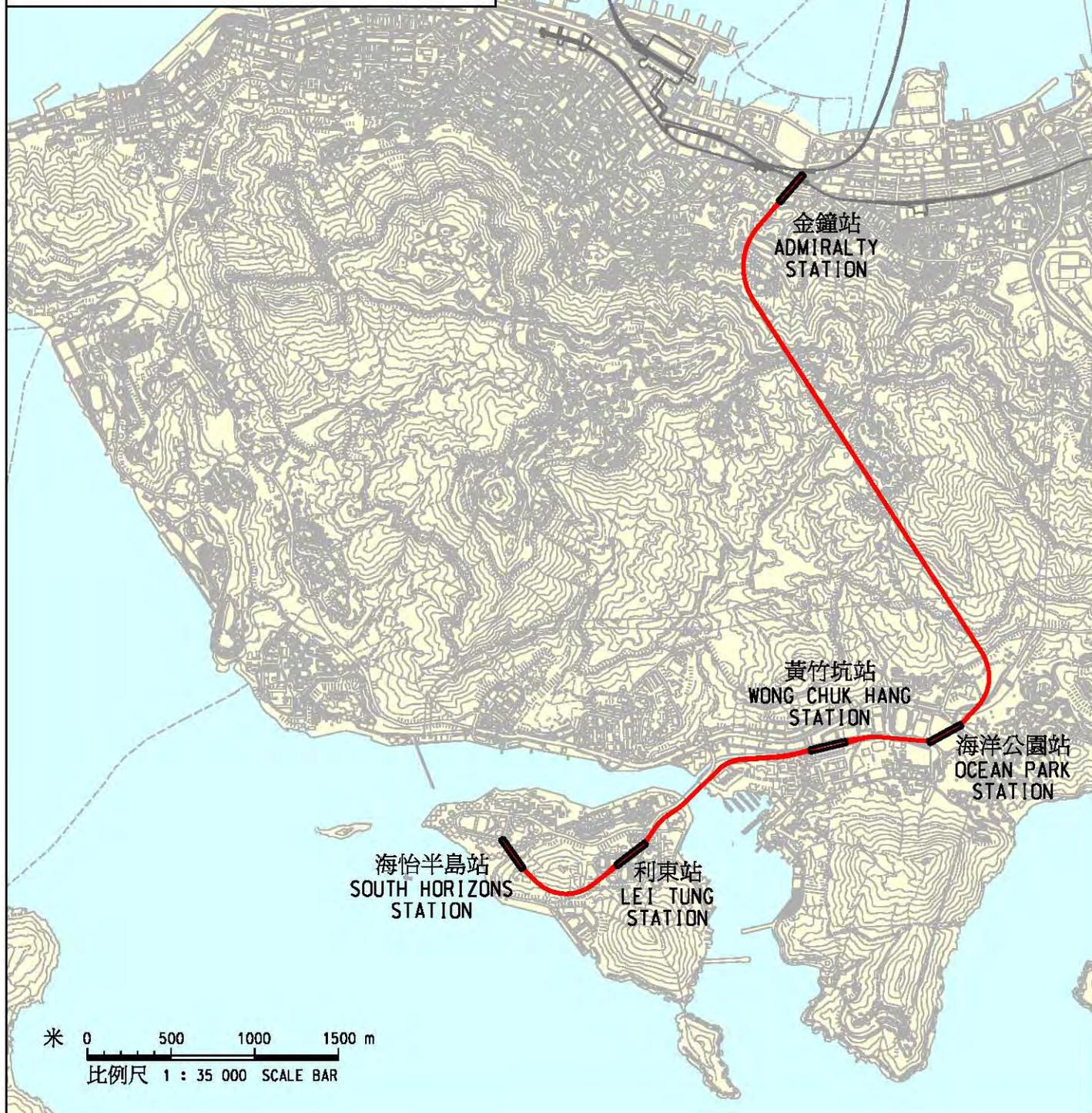
二零零九年九月

圖例
LEGEND

— 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE

— 擬建南港島線（東段）
PROPOSED SOUTH ISLAND LINE (EAST)

附件一
Annex 1



南港島線（東段） SOUTH ISLAND LINE (SIL) (EAST)