

政府總部  
運輸及房屋局  
運輸科  
香港花園道美利大廈



CB(1)2152/09-10(01)  
Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat  
Transport Branch  
Murray Building, Garden Road,  
Hong Kong

本局檔號 Our Ref.  
來函檔號 Your Ref.

電話號碼： 2189 2187  
傳真號碼： 2868 5261

傳真： 2121 0420

香港花園道三號  
花旗銀行大廈三樓  
立法會文通事務委員會秘書處  
鐵路事宜小組委員會秘書  
(經辦人：麥麗嫻女士)

麥女士：

交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

二零一零年二月九日的會議  
南港島線(東段)臨時搭建物料躉船轉運站  
及臨時爆炸品倉庫的跟進事宜

政府當局就小組委員會在二零一零年二月九日  
會議上通過有關南港島線(東段)項目的兩項動議，匯報如  
下：

甘乃威議員動議："本小組委員會強烈要求政府及港鐵取消  
選擇鋼綫灣作為臨時搭建物料躉船轉運站，以免對薄扶林區  
包括碧瑤灣及貝沙灣居民及附近學校產生巨大不良影響。"

我們了解議員的關注，政府及港鐵公司一直與相  
關的持份者保持溝通，我們於二月二十六日出席南區區議會  
就擬議於鋼綫灣設置臨時躉船轉運站選址舉辦的座談會，與

居民及其他持份者交換意見，進一步解釋有關建議。我們亦於三月八日諮詢南區區議會南港島線專責委員會。另外，我們亦與當區區議員及鋼綫灣一帶居民代表在三月十七日到香港仔避風塘及海洋公園大樹灣等地點作實地考察，探討其他曾考慮用作躉船轉運站的地點的可行性。我們與港鐵公司於三月四日及四月二十三日與海洋公園代表會面，就議員及市民建議於海洋公園內設置臨時躉船轉運站的可行性研究，進行了深入討論。港鐵公司於四月初向薄扶林區一帶居民寄出一份南港島線(東段)通訊，闡述有關建議及其他曾建議替代選址的考慮點。運輸及房屋局副局長於四月二十七日與「鋼綫灣設置臨時躉船轉運站關注組」會面，就有關建議交換意見。

就上述動議，政府及港鐵公司已再深入探討及研究南區其他地點或方案取代擬議的鋼綫灣躉船轉運站，得出的結果如下：

#### 香港仔避風塘內不同位置

- ▶ 由於現時避風塘內的船隻泊位已非常擠迫，航道又十分繁忙，大型運泥躉船在避風塘內行駛須使用雙拖躉，會佔用大部份航道，嚴重影響漁業及避風塘的運作。
- ▶ 避風塘內有很多小型船艇運作，當此類大型運泥躉船進出避風塘時，會對該些船艇構成危險。
- ▶ 沿岸亦沒有適合設置躉船轉運站的位置及供運泥車操作。
- ▶ 此建議是不可行。

### 海洋公園大樹灣(曾研究三個不同方案)

方案一：從南港島線(東段)工地將泥石用運泥車沿深灣道運送到海洋公園大樹灣內的前臨時躉船轉運站

- ▶ 由於深灣道現時是一條既狹窄、又多彎的道路，而且交通繁忙，其容量不足以應付擬增加的車流。
- ▶ 深灣道沿路有多座住宅大樓、多間船廠和學校，會直接受建議的影響。

方案二：從南港島線(東段)工地將泥石用運泥車經南朗山道運到海洋公園的山上，再重建以往海洋公園在其擴建工程時，曾使用的運輸帶設施，把泥石運送到設置在大樹灣內的前臨時躉船轉運站

- ▶ 運泥車須行經一段約八百米長的南朗山道，該路段是一條單綫雙程行車兼且路窄多彎的行車道，容量不足以應付增加的車流，此安排亦將嚴重影響附近一帶之交通及鄰近社區，包括三間國際學校、一間安老院舍(需要救護車會不時提供緊急支援)及其他特殊設施。
- ▶ 港鐵公司及政府曾與海洋公園商討上述方案，但知悉南朗山道現已用作海洋列車及山上旅遊設施的緊急逃生及車輛通道，若在山頂設置運輸帶的設施，會影響南朗山道在緊急事故時疏散遊客的效率。

方案三：興建超過兩公里長的運輸帶從南港島線(東段)南風道及黃竹坑的工地運送泥石跨越南朗山至設置在大樹灣的躉船轉運站

- ▶ 南風道及黃竹坑的工地沒有足夠地方興建臨時運輸帶及相關設施。

- ▶ 運輸帶途經路線迂迴曲折及須經過陡峭天然山坡，並須沿走綫興建大型支撐塔。建造支撐塔須砍伐大量現時天然山坡上的樹木並進行挖掘，對自然景觀造成嚴重影響。運輸帶運作時亦會對海洋公園、香葉道及南朗山道一帶社區的日常運作帶來負面影響。
- ▶ 事實上，經多次溝通解釋，鋼綫灣一帶居民亦大致同意使用運輸帶的建議方案不可行。

政府及港鐵公司十分理解居民希望可以探討在海洋公園大樹灣設置臨時躉船轉運站的可行性，但與海洋公園商討後，實在無法找到一個可行的方案。

港鐵公司了解鋼綫灣附近居民及機構的關注，亦已就擬議的鋼綫灣臨時躉船轉運站作出相應的改善建議：

- 交通管理 - 按港鐵公司初步的工程交通影響評估，南港島綫(東段)施工期間所增加的車輛對擬議運送路綫附近交通網絡的影響輕微。每日增加的運泥車次亦遠低於路面交通容量。考慮到居民的關注，擬議運送路綫已作修訂：運泥車將經域多利道及沙灣徑前往擬議的鋼綫灣躉船轉運站，並經數碼港道離開，減少路綫重複。另外，擬議每天運作時間將由上午九時至下午六時，避免影響早上及黃昏上下班時段及學校上下課時間的路面交通，躉船轉運站亦不會在公眾假期運作。
- 安全考慮 - 當區居民十分擔心運泥車可能造成的交通安全問題，特別對鄰近學校學童使用道路的影響。港鐵公司指出，修訂後的擬議運送路綫，沿途將不經過鋼綫灣附近學校。港鐵公司亦會直接監督運送泥石貨車的營運，確保嚴格遵守安全程序。另外，每天前往轉運站的運泥車數量將限制至不多於二百架次，而運送路綫及行駛車速亦會於工程合約內訂明。

- 環境影響 - 港鐵公司現正就兩個擬設的臨時躉船轉運站（利南道及鋼綫灣）進行環境影響評估，並會提出緩解措施，如覆蓋運泥車貨斗、在工地設置洗車池清洗輪胎及覆蓋躉船轉運站傾倒泥石的位置等。港鐵公司會繼續探討其他處理及傾倒泥石的技術，確保躉船轉運站運作對環境和交通的影響減到最低。

港鐵公司預計於建造南港島線（東段）的隧道及工地平整過程中，將產生約一百五十萬立方米的泥石。港鐵公司遂建議在南區沿岸位置設置兩個臨時躉船轉運站，將泥石由海路運走作循環再用。現時建議的兩個適合設置躉船轉運站的位置，包括鴨脷洲利南道及鋼綫灣。若未能在南區物色合適地點設立兩個躉船轉運站，工程期間將對南區整體交通構成更大影響，泥石將無可避免須由陸路經薄扶林道或香港仔隧道，及過海底隧道運往區外處理，對南區區內的主要道路造成額外負荷。而南港島線（東段）工程進度亦將受到影響。

由於沒有其他可行地點代替鋼綫灣選址，而擬議的躉船轉運站亦與鄰近社區保持一定距離，我們認為現時建議已是平衡了不同持份者意見的最佳方案。政府及港鐵公司會繼續就此建議諮詢南區區議會及向相關的持份者解釋，希望他們理解及接納擬議方案。

葉劉淑儀議員動議："本小組委員會強烈要求政府及港鐵放棄以春坎山作為臨時爆炸品倉庫的選址，並盡快向本會匯報其他可行安排。"

為配合南港島線（東段）項目部份工程的時間表，須要每日進行兩次爆破並配合其他建造方法進行，因此需要設置臨時爆炸品貯存倉庫。港鐵公司在比較多個不同選址的可行性後，建議於春坎山一處偏僻地點設置臨時爆炸品貯存倉庫。

就上述動議，政府及港鐵公司已進一步探討將爆炸品由狗虱灣運往石澳石礦場及於該處設置臨時爆炸品倉庫的可行性。港鐵公司亦已完成就在春坎山及石澳石礦場設置臨時爆炸品倉庫，以及爆炸品的貯存及運送進行的量化風險評估，並取得以下結果。

基於《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件四所列出的「在合理而實際可行的情況下把風險盡可能減至最低(As Low As Reasonably Practicable)」及按環境保護署發出南港島線(東段)的環境影響評估概要(下稱環評概要)的要求，須確定及評估可行及具成本效益的緩解措施，包括考慮由臨時爆炸品倉庫到工程工地的「最短的可行運送距離」的條件。由於春坎山選址的運送路線較石澳石礦場的路線為短，將臨時爆炸品倉庫設於春坎山在相比下較符合環評概要的要求。港鐵公司會致力監管承建商，把爆炸品的貯存、運送和使用的風險減至最低。

量化風險評估結果亦顯示若以石澳石礦場作臨時爆炸品倉庫選址，其個人風險及群體風險均較春坎山的建議顯著為高。石澳石礦場雖然遠離民居，惟該處距離爆破工程工地較遠，整體距離與春坎山選址相比下長大約一倍，當中部分運送路程亦與春坎山選址重疊。

運送爆炸品車輛須途經石澳道、大潭道及赤柱峽道，這些道路狹窄多彎。此外，更途經大潭篤水塘水壩，此路段非常狹窄，不能讓重型車輛並行。

港鐵公司建議的春坎山選址地點偏僻及遠離民居，與最鄰近的民居及電訊設施分別距離300米及200米，中間有天然山坡分隔，適合設置臨時爆炸品倉庫。

由於沒有其他更適合的地點代替春坎山選址，政府及港鐵公司會繼續就此建議諮詢南區區議會，向相關的持份者解釋設置臨時爆炸品倉庫，以作夜間貯存少量爆炸品供早上的爆破工程使用。若南港島線(東段)項目未能做到每天進行兩次爆破，整項工程將延遲約一年。

如小組委員對上述資料有任何意見或須要補充，  
請聯絡本人或路政署高級工程師吳維篤先生(電話：2762  
4088)。

運輸及房屋局局長

(周進華  代行)

副本送：

路政署署長	(經辦人：陳志恩先生)	2714 5297
香港鐵路有限公司	(經辦人：黃招蓉女士)	2798 8822

二零一零年六月三日