



**HIGHWAYS DEPARTMENT
RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE**

1st FLOOR, HO MAN TIN GOVERNMENT OFFICES
88 CHUNG HAU STREET, HOMANTIN, KOWLOON, HONG KONG
Web site : <http://www.hyd.gov.hk>

路政署

鐵路拓展處

香港九龍何文田忠孝街八十八號
何文田政府合署一樓
網址: <http://www.hyd.gov.hk>

本署檔案 Our Ref. : (2J7F) in RD 6/5/8/4
來函檔號 Your Ref. :
電話 Tel. : 2762 4086
圖文傳真 Fax : 2761 1508

香港堅尼地城滿飛路27號
明愛莫張瑞勤社區中心
(經辦人: 社工張偉明先生
代轉山道富賢閣
余瑞華先生)

余先生:

西港島線山道通風井

關於 閣下二〇〇九年三月三十一日給立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會的信件, 就西港島線山道通風井所提出的意見, 運輸及房屋局已轉交本署跟進, 本署現就信中所提出的意見一併回覆如下。

1. 刊憲諮詢程序

根據《鐵路條例》(第519章)第4條的規定, 運輸及房屋局局長在擬備鐵路方案中須列明工程的一般性質及其影響, 並提供劃定方案界線的圖則。而方案的存放及公布, 亦在該條例的第6條有所規定。刊登有關方案公告的目的, 是通知公眾有關工程方案已經向公眾公告, 並通知公眾可到公告內列明的指定地點, 查閱該方案的詳細內容及有關的圖則。任何人士對工程方案有查詢或疑問, 亦可致電公告內提供的政府部門查詢電話, 進一步了解工程方案的有關細節。至於方案內容, 會簡述例如道路封閉、進入私人土地或建築物進行與工程相關的工作、公用事業設施改動、永久或臨時拆除私人建築物突出部分等項目, 並在有關圖則標示方案的範圍。

就西港島線鐵路方案而言, 方案於2007年10月26日及11月2日根據《鐵路條例》在憲報刊登(第6865號政府公告), 並根據在2008年9月12日及19日刊登的第6294號政府公告中所提述的修訂項目作出修訂, 及按2009年1月9日及16日刊登的第135號政府公告中提述的更正項目加以更正。上述有關公告亦按《鐵路條例》所訂於在香港出版的中、英文報章各一份刊登, 並在方案界線內顯眼公眾位置張貼。有關方案內容及圖則(中、英文版), 亦存放在中西區民政事務處諮詢服務中心, 和港島西及南區地政處供公眾查閱。公眾亦可在路政署網頁瀏覽有關方案和圖則。

總括而言, 我們認為該刊憲公告已向公眾人士提供清晰及足夠的資料與聯絡方法, 讓公眾了解該方案的內容。

我們在鐵路方案刊憲前及刊憲後, 一直與地區保持聯絡, 向居民解釋方案的內容。

.../2



由於西港島線的詳細設計仍在進行中，山道通風井的最終設計仍有待落實。但港鐵公司已承諾會盡量優化通風井的設計，與四周融合，將對居民的影響減至最少。

2. 通風井對環境的影響

空氣質素

西港島線的列車均為電力推動，不涉及汽油燃燒，故此該鐵路系統不會釋出廢氣或有害氣體而經通風井向外排放。同時，軌道和隧道會進行定期清洗，以確保行車隧道的清潔。

鐵路系統內二氧化碳的唯一來源，是乘客和站內工作人員所呼出的空氣。根據港鐵公司的設計標準，車站會透過通風系統不斷於站外引入足夠的新鮮空氣，稀釋二氧化碳含量。現時在鐵路車站及車廂內的空氣質素，均符合環境保護署公布的《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則 - 鐵路》指引的要求，屬於良好空氣質素的水平，即二氧化碳濃度一小時平均值，低於百萬分之2,500。事實上，即使在最繁忙車站的繁忙時段，車站及車廂的二氧化碳濃度，都遠低於守則的要求。

此外，為進一步釋除公眾就通風井對空氣質素的影響的疑慮，港鐵公司亦監察港鐵中環站一個通風井的塵埃水平，並將其錄取的數據，與鄰近的環保署路邊空氣監測站所錄取的數據比較。數據顯示兩者的塵埃水平在所有時間(包括聖誕及新年期間)均非常接近，顯示通風井所抽出的空氣質素與周遭的空氣相約，地區的空气質素並不會受通風井所排出的空氣所影響。

噪音

通風井的運作必須符合《噪音管制條例》的規定。由於西港島線的車站一般深入地底，而設置風扇的機房亦會在地底較深位置，與通風井有一段長距離，而排風速度亦不高，加上採用適當的吸音設施，相信風扇的聲響對附近民居的影響輕微。

3. 行人安全

現時建議通風井的位置，是處於山道天橋橋墩之間的空地上，但不會佔用現有行車道的空間。在當建議的通風井建成後，其位置的行人路闊度仍將維持大約有3米至8米的闊度。根據運輸署的評估，現時及將來的山道行人路有足夠空間，供行人使用，不會阻礙附近居民出入。於通風井建造期間，港鐵公司將與各有關政府部門，共同研討行車路和行人路之安排，確保不會對公眾構成危險。

此外，待政府收到港鐵公司的通風井詳細設計，我們會一併檢討現有的行人設施，包括在合適的地點，提供行人過路處及「望左、望右」路面標誌，以進一步加強行人安全。

4. 意外及風險

港鐵公司十分著重鐵路系統的安全，從系統設計、車站設備、緊急應變程序、與消防處及警務處定期聯合演練、員工訓練及宣傳教育活動等，保障鐵路系統安全。此外，《港鐵附例》亦禁止乘客攜帶危險品進入鐵路範圍。設置通風井並不會增加發生緊急事故的風險。

再者，通風井之設計須符合消防條例中需要與有門窗的建築物最少保持5米的要求。

.../3

5. 爆破工程

至於爆破工程方面，環境影響評估報告亦有包括建造西港島線時需要存放、運送和使用炸藥所涉及的風險評估，評估結果顯示，風險都是在可接受的範圍以內。此報告亦包括在環評報告內，供市民查閱。事實上，採用炸藥爆破方式在地底石層內興建隧道是香港常用的建造方法，港鐵公司過去亦普遍採用炸藥爆破方法興建多個位於石層內的車站及多條行車隧道。

港鐵公司將會按照土木工程拓展署轄下的礦務部、消防處、警務處的規定，採取嚴謹的風險控制和安全措施，確保在建造期間運送、使用和存放爆炸品的安全。待委任承建商後，港鐵公司會進行額外的評估工作，尤其是爆破工程對附近樓宇和設施的評估。而有關的報告將會提交土木工程拓展署及屋宇署等部門審批。

為確保附近的樓宇的結構安全，港鐵公司將在施工期間實施一套嚴謹有效的監察機制，以符合《建築物條例》及相關法例要求的安全標準。港鐵公司在施工前亦會進行一系列監測措施，確保附近樓宇結構的安全。在香港使用炸藥作爆破工程，將會按《危險品條例》受到土木工程拓展署礦務部的監管。港鐵公司須取得使用炸藥的牌照，才可進行工程。在申請使用炸藥的牌照時，港鐵須就爆破工程對附近的樓宇和設施的影響作出評估。此外，施工時亦會聘用合資格的專業人士進行相關的工程，並按照評估嚴格規定每次爆破的炸藥用量，確保爆破工程附近樓宇的結構安全。

此外，在西港島線的工程展開前，港鐵公司已委託顧問公司在毗鄰工程範圍的樓宇進行樓宇勘察，以記錄樓宇目前的狀況。

6. 環境影響評估(環評)報告

根據《環境影響評估條例》的規定，西港島線是「指定工程項目」，須進行環境影響評估程序，港鐵公司須要根據該法例的規定，按環境影響評估研究概要和有關的技術備忘錄的規則，擬備及向環境保護署署長提交西港島線的環評報告。有關環評報告已經過既定程序公開予公眾查閱及諮詢「環境諮詢委員會」。報告已於2008年12月底獲環境保護署署長批准。

有關報告已詳細評估工程項目在建造和營運期間，對附近環境可能造成的影響，以及提出建議和應採取的紓緩措施。環評報告指通風井在營運期間對空氣質素的影響，並不是一個主要的環境問題。

在提交環評報告時，港鐵公司除提供英文版的環評報告外，亦提供中英文版的環評報告行政摘要，而該報告及行政摘要亦已按規定在指定期間供公眾查閱。

此外，港鐵公司須遵守由環境保護署署長發出的環境許可證上所載條件，把對環境造成的滋擾減低至可接受的水平。

7. 地區諮詢

西港島線項目已於2009年3月獲行政長官會同行政會議批准授權進行。在工程期間，港鐵公司會繼續與社區保持緊密溝通，定時透過社區聯絡小組與居民會面，介紹項目的細節及進展。

.../4

本人代表路政署感謝閣下對西港島線鐵路項目的關注。

路政署鐵路拓展處
處長

(黃日光  代行)

副本送：

運輸及房屋局 (經辦人：王協力先生)
立法會秘書處
香港鐵路有限公司 (經辦人：黃招蓉女士)

傳真號碼：2868 5261
傳真號碼：2521 7518
傳真號碼：2795 9991

二零零九年五月六日