



公民黨就港鐵南港島綫(東段)之意見書

港島南區有居住人口約廿九萬，擁有著名沙灘及多個旅遊景點，例如海洋公園、淺水灣和海鮮舫等。南區更有香港資訊科技旗艦的「數碼港」。但可惜南區的交通只以狹窄的山路貫通東西；擁有世界居住人口最多的小島 - 鴨脷洲，出入就只靠一條鴨脷洲橋道為車道接駁香港仔，主要使用香港仔隧道到港島的中、東區或九龍。由此可見，當日的城市規劃欠缺長遠目標，只著重地產市道，沒有計算人口劇增下的民生配套設施和日後的經濟發展，浪費資源。

現時港鐵積極籌建南港島綫(東段)，以金鐘為起點至海洋公園、黃竹坑、利東達海怡半島為止，這項工程確實能為南區居民解決部份交通擠迫的問題及免每天受封香港仔隧道之苦，而且更為南區的旅遊和經濟發展帶來動力。

南港島綫(東段)建議採用隧道和架空橋形式建造。建築時間，估計需時約五年，即 2015 年竣工後全線投入服務。

公民黨就港鐵港島南綫(東段)提出以下的關注和表達意見：

1) 鐵路由利東至海怡半島一段以地底行車，需挖隧道。如以海怡路及鴨脷洲橋道(簡稱橋道)的明挖工程，淤泥將利用泥車經海怡路及怡南路運送到利南道的臨時卸泥口。估計建造高峰期每日約有近 300 車次。如於玉桂山挖隧道，淤泥可利用地下通道運送淤泥，雖可減輕鴨脷洲橋道運的用量，但估計每日亦有約近百次的流量。我們以在首段說明鴨脷洲橋道是島上居民唯一的車道出入口，為免屆時引起交通擠塞，特別是每年夏天的雨季和颱風季節，極有可能造成交通混亂。政府應作出充份的準備及適當的應變措施，為這約五年的施工工程，可能帶來的不便減至最低。

2) 公民黨建議加設水路疏導人口流量，可考慮將海怡半島碼頭及鴨脷洲原有之碼頭改為臨時碼頭，既可讓居民有選擇，亦可疏導人流，以減輕「橋道」的運輸負荷。

3) 鐵路出口位置，以服務效益為優先考慮，但公民黨要求政府同時以利民便民的思維去決定，尤其是長者聚居較多的屋邨，最終應以無障阻鐵路目標為依歸。

4) 通風口位可能會對市民造成滋擾，讓市民感到困擾及不安因此引起較多爭議。因此，通風口的設計和選址應以居民的福祉為先。公民黨要求港鐵盡快公佈有關通風口的設計、排放量和對空氣質素影響，主動向鄰近通風口位置的居民解釋，廣泛諮詢居民，聽取意見，做到真正不擾民和造福社群。

5) 鐵路沿線的建築地段，學校林立，港鐵應評估施工期間所造成的嘈音量、運輸流量和時段等將可能影響課堂正常運作的詳細資料，盡早提交學校及家長教師會參考，更不時與校方聯絡，瞭解施工有否對師生造成不便，並全力與校方協調和合作。尤其於上、下課時段及考試期間。

6) 公民黨要求港島南綫以綠色經濟思維推行有關工程，在實施項目時效法昂平 360 項目，成立 Sustainability Advisory Panel(可持續發展諮詢小組)，邀請社區組織和環保團體的代表，共同為南港島綫項目成立「綠色社區發展小組」，將整項計劃由設計、施工及建築等各方面均以環境保育、生態保護、拓展綠色效能為原則，加強持份者的全程參與，積極在地區推動綠色新經濟。

最後，公民黨亦要求政府盡快籌劃港島南綫(西段)工程，為港島區居民提供盡善盡美的鐵路服務。

二零零九年五月十五日