



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

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

本署檔案 Our Ref. : (2Q39) in RD 6/5/8/4
來函檔號 Your Ref. :
電 話 Tel. : 2762 4086
圖文傳真 Fax : 2761 1508

楊浩然議員辦事處
香港皇后大道西540-546號
寶德大廈地下E舖
(楊浩然議員)

楊議員：

對西港島線的意見

關於 楊議員 2009 年 5 月 14 日及 26 日給行政長官和立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會的信件，就西港島線所提出的意見，本署及港鐵公司現綜合回應如下。

在「寶翠園」地基下面用炸藥爆破方式（或其他方式）挖掘隧道

根據已獲行政會議批准的西港島線方案，一條連接擬建於香港大學附近的車站及位於卑路乍街之車站出入口的永久行人隧道和一條臨時工程隧道將會經過「寶翠園」下面的部分地層。

有居民曾建議把卑路乍街之車站出入口設於西祥街以南的斜坡或日富里，令其接連的行人隧道走線不需穿越「寶翠園」地段。港鐵公司亦已研究過有關選址的可行性。港鐵公司解釋，日富里的建議地點的空間並不足夠興建車站出入口。根據現設計方案，有關車站出入口的寬度大約為 9 米，車站出入口的寬度因需要配合容納車站疏散乘客時的要求而不能減少，但日富里可供興建的位置只有大約寬 5 米，不足夠興建車站出入口。此外，該建議的地點與港鐵公司早期研究的南里方案類同，同樣因與山道的車站出入口十分接近，將不能有效服務居住於卑路乍街附近的乘客，所以並沒有採納。

至於在西祥街以南的斜坡設置車站出入口的建議，港鐵公司亦已研究過其可行性。港鐵公司解釋，這建議會令其中一段行人隧道非常接近列車隧道，增加建造風險至不可接受的水平。此外，因位置不太便利，該建議車站出入口會較難服務由皇后大道西至歌連臣街一帶的乘客。而在陡峭的斜坡興建車站出入口，亦會涉及興建大型永久護土牆和斜坡平整工程，及須長時期臨時封閉附近的道路，嚴重影響當區的交通。因此，現時的選址是審慎衡量各方因素，包括設計標準及規格、鐵路服務範圍、施工時對社區所帶來的影響、建造技術、造價和對工程進度的影響等因素後最為合適的選擇。

鑑於擬建的行人隧道走線彎曲，採用隧道鑽挖機興建該隧道並不適合；而採用機械挖掘建造方法（即打石）將會大大增加工程時間及對附近居民造成更大滋擾。此外，隧道亦位於堅硬的石層中，並與「寶翠園」各住宅大樓地基的水平最少有 10 米的垂直距離。據港鐵公司的評估，設計及建造有關隧道時，隧道以上的樓宇不會受到影響。

.../2



採用炸藥爆破方式在地底挖掘及在石層內興建隧道是香港常用的建造方法。港鐵公司有超過 30 年的經驗，在建築物林立的地區使用炸藥爆破方法興建地下鐵路。部分使用炸藥爆破方式興建的港鐵車站包括銅鑼灣站、鰂魚涌站、太古站、砲台山站、北角站及北角站後期擴建工程，以及其他多條位於港九及新界區的行車隧道。由於寶翠園地底經過的有關隧道深入地底的石層內，使用炸藥爆破興建是最合適及最有效的建造方法。

根據環境影響條例的要求，港鐵公司經已就建造西港島線時需要存放、運送和使用炸藥所涉及的風險進行量化風險評估，評估報告已經完成，並已獲有關部門批准。評估結果顯示，風險都是在可接受的範圍以內。項目的環境影響評估報告及夾附於報告內附件十的量化風險評估報告可於環境保護署網頁供公眾人士查閱。網址是：

http://www.epd.gov.hk/ea/register/report/eiareport/eia_1532008/EIA-pdf/Appendix/app%2010.pdf

爆炸品的使用受《危險品條例》嚴格規範，受土木工程拓展署礦務部、消防處及警務處監管。港鐵公司將會按照該條例規定，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。港鐵公司必須向土木工程拓展署轄下的礦務部提交爆破評估報告以供批核。報告內羅列有關爆破方法的詳細資料、敏感受體、評估爆破的影響、及將會實施的紓緩措施，以確保鄰近樓宇結構安全。

港鐵公司會聘用合資格的專業人士進行爆破工程，並受《建築物條例》及相關法例的規管。在工程展開前，港鐵公司會安裝監測點，監測工程對附近樓宇的影響。屋宇署及礦務部將進行監測，確保符合有關法例要求。在西港島線工程展開前，毗鄰工程範圍的所有樓宇均會進行樓宇勘察，以記錄樓宇當時的狀況。

在鐵路沿線進行炸藥爆破工程前，負責爆破的承建商亦須向礦務部申請燃爆許可證及提交有關每次爆破工程的詳細內容。每次爆破的劑量將受嚴格控制，確保樓宇結構安全。

此外，港鐵公司會在爆破工程開始前通知居民，並定時透過社區聯絡小組與居民會面，解釋工程的細節及進展。

收回「寶翠園」部分地層及暫時佔用「寶翠園」部分土地

港島西區屬高密度發展的地區，樓宇密集。在盡量避免收回私人土地及佔用道路的原則下，西港島線的地面鐵路設施如車站出入口及通風井等將會盡量利用現有的政府土地、行人路或公眾休憩用地。過去數年，港鐵公司已盡力探討不同的工程方案，盡量縮小收地範圍，而最終亦須要收回或暫時佔用非常少數在區內的私人土地，以便進行建造工程及設置車站出入口，期間政府和港鐵也和中西區區議會和居民團體保持密切溝通，盡力解釋工程安排。

將會收回及暫時佔用的寶翠園部分地層將用作興建卑路乍街車站出入口、一條連接香港大學附近車站和卑路乍街車站出入口的永久行人隧道及一條臨時工程隧道。

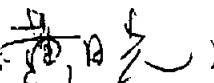
為減輕西港島線建造時對區內路面交通網絡的影響，西營盤及香港大學附近車站和由西營盤至堅尼地城的行車隧道所產生的挖掘物料將會經該臨時工程隧道和密封式輸送系統運往西區公眾貨物起卸區的臨時躉船轉運站，經海路運走，這條臨時工程隧道將於工程完成後回填。中西區區議會亦支持上述運送挖掘物料方案。

現時「西寶城」外的公園的土地約一半是位於「寶翠園」的地段，而其他部分則為政府土地並由「寶翠園」業主根據地契的要求負責維修和管理。建議的卑路乍街車站出入口將位於上述的政府土地內，根據現方案「寶翠園」業主將來不需要再負責維修和管理有關土地。雖然卑路乍街的車站出入口位於政府土地內，但是在建造其間，港鐵公司需要暫時佔用車站出入口旁邊屬於「寶翠園」地段內的土地，以便建造有關車站出入口。「西寶城」外的公園將於車站出入口建成後原址重置。港鐵公司亦會把車站出入口及重置公園的外觀設計盡量配合四周的環境以減低對景觀的影響。

就被收回土地而言，任何擁有該土地產業權或權益的人士，均有權根據《鐵路條例》所訂定的程序向政府提出補償申索。另外，就被設定暫時佔用權利的土地，任何擁有可獲補償權益的人，也可根據該條例向政府提出補償申索。政府會按該條例的規定評定有關補償。

本署感謝楊議員及寶翠園居民對西港島線鐵路項目的關注。

路政署鐵路拓展處
總工程師/鐵路拓展1-1

(黃日光 )

副本送：

運輸及房屋局 (經辦人：王協力先生)
行政長官辦公室 (經辦人：許希蓓女士)
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：2509 0580
傳真號碼：2121 0420
傳真號碼：2795 9991

二零零九年七月十七日