

立法會參考資料摘要

《鐵路條例》
(第 519 章)

觀塘線延線

收到反對書後授權進行方案

引言

A 在二零一零年十一月三十日的會議上，行政會議建議，行政長官指令根據《鐵路條例》第 11(4)條，批准進行附件 A 所述的觀塘線延線原方案及修訂方案。

背景

2. 二零零八年三月十一日，行政長官會同行政會議決定 -

- (a) 要求港鐵就推展觀塘線延線項目作進一步規劃和初步設計，該段延線會為何文田和黃埔區的居民提供服務；以及
- (b) 根據擁有權模式作為這個項目的融資方式，與港鐵進一步商討有關落實觀塘線延線項目的細節。

就該決議，我們於二零零八年三月二十七日向立法會交通事務委員會屬下的鐵路事宜小組委員會(小組委員會)滙報有關細節。隨後，我們分別於二零零九年九月十七日、二零一零年四月十六日、七月六日及七月十四日，就觀塘線延線項目諮詢小組委員會。二零一零年五月十七日，小組委員會前往各擬建車站的選址視察，並表示希望當局及早落實該項目。

方案

3. 觀塘線延線是現有港鐵觀塘線的延線，由油麻地站至黃埔，長約 2.6 公里，兩個新設車站位於何文田及黃埔。乘客可在擬建何文田站轉乘日後的沙田至中環線(沙中線)。行政長官會同行政會議批准進行觀塘線延線原方案及修訂方案，工程包括 -

- (a) 在何文田及黃埔興建地下鐵路車站和設施，以及相關的車站入口；
 - (b) 興建一條長約1.9公里的地下鐵路隧道，以及一條長約0.2公里的地下掉車／避車隧道；
 - (c) 進行鐵路軌道的基面工程、土方工程、土木及結構工程和機電工程，以及興建鐵路設施，包括鐵路軌道、列車控制及通訊設施、通風井和機電設備；
 - (d) 重建、修改及重新定線現有道路；進行預防或補救工程，包括鞏固現有建築物的地基及進行土地處理工程；進行附帶工程，包括相關的渠務工程、斜坡工程、環境美化工程，以及重置現有的管道和設施；
 - (e) 在港鐵紅磡站貨運碼頭建造臨時躉船轉運站；
 - (f) 在將軍澳第137區興建一個臨時爆炸品儲存庫；
 - (g) 進行主要基建工程，包括興建行人連接系統，計有行人天橋、行人隧道、有蓋行人道、連接鄰近的何文田邨、愛民邨及紅磡一帶至何文田站的升降機及扶手電梯，以及何文田站旁忠孝街的公共交通設施；以及
 - (h) 前期工程，包括在何文田站興建觀塘線延線與沙中線的共用設施及沙中線的土木工程。由於觀塘線延線早於沙中線通車，相關工程無法在觀塘線延線通車後進行，因為工程會嚴重干擾鐵路服務，建造工程也會嚴重影響公眾及環境。
4. 原來方案在二零零九年十一月二十七日刊憲。為配合詳細設計發展，以及釋除公眾在反對書提出的疑慮，當局修訂觀塘線延線方案，並在二零一零年六月二十五日刊憲。

5. 修訂項目主要包括更改方案界線，以便-

- (a) 在何文田站增設一個車站入口；
- (b) 把擬建行人天橋伸延至愛民邨；
- (c) 把擬建新行人天橋與橫跨漆咸道北的現有行人天橋合併；

(d) 修改擬建鐵路設施的布局，包括通風井、車站入口及緊急通道；以及

(e) 縮減黃埔開挖工程的範圍。

土地要求

6. 方案涉及的總面積約為 39 公頃，其中約 30 公頃為政府土地，九公頃為私人土地¹。觀塘線延線方案刊憲後，我們曾與受影響各方會面，闡釋方案詳情。

7. 收地方面，並無私人樓宇需要根據《鐵路條例》(條例)收回。當局須根據條例收回在 12 個私人地段內共兩公頃的土地及／或地層，以便興建鐵路隧道。土地清理方面，香港鐵路有限公司(港鐵)指出，為配合觀塘線延線的建造工程，當局需要清理一個持有食物環境衛生署所發小販牌照的報紙檔，以及一些用作擴展營業範圍的可拆除家具。相關政府部門稍後會安排遷移受影響的報紙檔和拆除上述家具。此外，預期當局無需就觀塘線延線承擔任何安置責任。

8. 大約 20 公頃政府土地及四公頃私人土地，會以短期租約／土地租用牌照方式批予港鐵，用作工地或施工區。方案會影響 13 個私人地段、一條行人天橋及大約兩公頃的遊樂場或休憩處，當局已諮詢有關區議會。現有 11 公頃政府撥地受到影響，另有四份短期租約需要終止。

9. 當局須根據條例就三個受影響的地段和一條行人天橋設定暫時佔用私人土地的權利，以進行土地處理工程、道路交通改道及公用設施改道工程，以及／或行人天橋修改工程。此外，當局會就位於紅磡黃埔花園的一個私人地段和上述行人天橋設定地役權及／或其他永久權利，以進行道路／行人天橋修改工程，設置未來的車站入口。

反對意見

10. 根據條例，當局須擬備鐵路方案，並把方案刊憲。條例第 10(1)條訂明，任何人士如反對刊憲的方案，可在關於方案存放於

¹ 該九公頃的私人土地中，約一半土地現由九廣鐵路公司或港鐵擁有。港鐵會與相關各方另行作出安排，以便利利用該幅土地興建觀塘線延線。

土地註冊處的公告首次刊登後 60 天內，向運輸及房屋局局長(局長)提交反對書。條例第 11(2)條訂明，局長須在 60 天反對期屆滿後的九個月內，又如方案經過修訂，則須就修訂提出反對的 60 天期限屆滿後的三個月內，把方案以及所有未撤回的反對個案提交行政長官會同行政會議考慮，但行政長官容許延期則作別論。

11. 當局合共接獲 50 宗反對個案，其中 30 宗反對原來方案，20 宗反對修訂方案。針對原來方案的反對書中，有四宗集體反對個案(包含 39 宗子個案)。三宗針對原來方案的反對個案其後無條件撤回，餘下 47 宗(包括集體反對個案)沒有撤回。

12. 我們已在實際可行的情況下盡力調解反對意見，並因應反對意見審慎探討可否修改方案。主要反對意見的評估摘要見下文第 14 至 20 段，當局對反對書的詳細評估及回應摘要表列於附件 B。反對書的內容涉及下列事宜 -

B

鐵路方案

- (a) 黃埔站的位置、出入口選址及接駁設施；
- (b) 何文田站的位置、出入口選址及接駁設施；

環境事宜

- (c) 擬建車站通風井的選址；
- (d) 建造工程對環境的影響；

交通事宜

- (e) 施工期間及工程完成後對交通的影響；

工程事宜

- (f) 挖掘工程及其對建築物／結構完整性的影響；
- (g) 臨時爆炸品儲存庫；

土地事宜

- (h) 收回土地及／或地層；

(i) 用作施工區和工地的政府土地／設施；以及

其他事宜

(j) 例如鐵路方案的整體規劃、項目的財務安排、豁免黃埔花園屋苑平台對公眾開放、黃埔花園內私家街道的使用，以及鐵路方案的公眾諮詢。

因應反對意見修訂方案的準則

13. 一般來說，當局如認為反對有效，會在考慮下列因素後修訂方案，務求盡量減輕或消除方案可能造成的影響-

- (a) 有充分理由、事實和文件支持反對者的關注；
- (b) 反對者的關注如屬合理，可透過技術或其他相關範疇解決，同時不會損害公眾安全(包括鐵路系統的建造和運作安全)；
- (c) 作出修訂以處理反對者的關注事項，不會導致觀塘線延線項目的成本增幅過大或進度不必要地延誤；以及
- (d) 作出修訂以處理反對者的關注事項，不會不必要地引來更多反對意見，或整體而言不會對區內人士造成更大干擾和不便。

主要反對意見評估摘要

(A) 黃埔站的位置、出入口選址和接駁設施

14. 二十七宗反對個案涉及黃埔站和車站接駁設施。反對者主要關注事項和要求扼述如下-

- (a) 擬建黃埔站的選址應由德安街改為戴亞街，為海逸豪園和鶴園區提供更方便的鐵路服務；
- (b) 興建行人隧道或加設車站入口，接駁鄰近地區；以及
- (c) 船景街及德安街的擬建車站入口應遷移至反對者建議的其他地點，以免附近商舖和住宅樓宇通道受阻，並保持足夠

的行人通道。反對者亦要求把擬建車站入口與鄰近商場地庫合併。

15. 我們就反對者主要關注事項及／或要求的回應和解釋如下-

- (a) 在第一輪公眾諮詢，港鐵就黃埔站選址提出兩項建議：德安街及戴亞街。港鐵平衡各項考慮因素後，包括公眾意見、服務居民人數、對現有構築物的影響及收回私人地段地層的需要，建議在德安街興建黃埔站；
- (b) 關於興建行人隧道或加設車站入口，我們已審慎考慮多方面的客觀因素，包括現有的行人網絡及設施、道路安全、行人流量估算、地理環境、技術可行性及成本效益等。我們向反對者解釋，紅磡道現有行人路能直接連接鶴園區、附近屋邨及工商業區至黃埔站，路面闊度亦足以配合日後新增的人流。此外，沿途已種植花木，能為行人提供適當的步行環境；以及
- (c) 我們已研究在反對者建議的地點興建車站入口是否可行。我們向反對者解釋，由於受到該地點地底的主要地下公用設施和現有地庫構築物等工地限制，在建議地點興建車站入口並不可行；上述地下公用設施包括 40 萬伏特高壓地下電纜接線位、大直徑食水管和鹹水管，以及多組冷卻水水管。我們向反對者解釋，通道的闊度將足以應付日後的行人需求。關於合併入口的建議，車站大堂與地面必須設有直接連接設施，以便在緊急情況下疏散人群，因此車站入口不能以連接現有商場地庫的綜合出入口代替。不過，港鐵會與商場管理公司保持聯繫，研究可否加設綜合入口，方便乘客。

(B) 何文田站的選址及接駁設施

16. 六宗反對個案涉及何文田站和車站入口接駁設施。反對者主要關注事項和要求扼述如下-

- (a) 擬建何文田站位於前山谷道邨，遠離區內主要屋邨，例如愛民邨和何文田邨；
- (b) 擬建接駁何文田邨的行人設施較迂迴，未能直達何文田站；以及

(c) 興建行人隧道接駁何文田站至何文田邨及愛民邨。

17. 我們就反對者主要關注事項及／或要求的回應和解釋如下-

(a) 擬建何文田站是觀塘線延線與日後沙中線的轉車站。為配合沙中線走線，以及油麻地站位置和擬建黃埔站的選址，該處觀塘線延線的走線呈雙彎角，兼屬急彎，因此更改何文田站選址的空間非常有限；以及

(b) 我們已因應上文第 16(b)及 16(c) 段的關注事項檢討方案，並在修訂方案中改善車站接駁設施。改善項目包括-

(i) 在佛光街(近東何文田配水庫遊樂場)增建車站入口，以行人隧道連接何文田站，方便何文田邨居民往來車站；以及

(ii)把忠義街擬建行人天橋伸延至愛民邨，並在嘉民樓旁的平台增設升降機，方便愛民邨居民往來車站。

(C) 車站擬建通風井的選址

18. 十七宗反對個案針對擬建通風井的選址。反對者主要關注通風井會釋出有害氣體及發出噪音，危害健康及干擾日常生活。我們解釋，觀塘線延線屬電動鐵路，不會燃燒化石燃料，因此通風井不會排放有害氣體。鐵路系統內的二氧化碳，只會來自乘客和站內工作人員呼出的空氣。現時鐵路設施內的空氣質素，完全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」指引的規定。至於發出噪音，通風井的運作必須符合《噪音管制條例》的規定。通風井的風扇排風速度不高，加上通風設施設有適當的吸音設備，因此通風井產生的聲響對附近公眾的影響輕微，並且符合《噪音管制條例》的規定。

(D) 建造工程對環境的影響

19. 二十三宗反對個案涉及觀塘線延線對環境的影響。反對者關注建造工程及鐵路運作引起的空氣污染、噪音，以及對景觀的影響。港鐵回應，觀塘線延線屬於《環境影響評估條例》(環評條例)的指定工程項目。港鐵已進行環境影響評估(環評)研究，評估觀塘線延線的建造工程及運作可能引致的噪音、空氣污染及破壞景觀等環境影響，以及視乎情況，建議合適的緩解措施。環評報告已評為符合「環評研究概要」和「環境影響評估程序的技術備

忘錄」的要求，並在二零一零年七月七日至八月五日供公眾查閱。環境保護署署長在二零一零年八月十九日核准觀塘線延線的環評報告，並在二零一零年九月二十七日向港鐵發出環境許可證。港鐵須確保該段鐵路的建造及運作符合環境許可證訂明的條件、環評條例的環保條文及其他相關法例的規定和標準。

(E) 施工期間及工程完成後對交通的影響

20. 二十宗反對個案涉及施工期間及工程完成後對區內交通的影響。部分反對者憂慮德安街及船景街擬建的車站入口會佔用路面，令區內交通擠塞情況惡化。港鐵已研究更改該區道路定線的設計及車輛流量，並解釋重新定線的路段，設計會符合相關法例及設計準則。德安街及船景街的道路會重新定線，而現有行車線數目會維持不變，以配合觀塘線延線項目完成後的交通需求。在施工期間會實施臨時交通安排，盡量減輕工程造成的干擾。相關政府部門如運輸署、香港警務處、路政署的代表會與港鐵成立地盤聯絡小組，負責審議各項涉及觀塘線延線的臨時交通管理措施，確保道路及行人交通維持正常。

為未撤回反對個案召開聆聽會

21. 如上文所述，當局聯同港鐵與所有有興趣或能夠出席會議的反對者會面。所有反對者，不論有否出席會議，都收到當局的回覆。此外，由非官方人士組成的獨立委員會，在二零一零年九月二十七日及十月五日合共舉行四場聆聽會，處理未撤回的反對個案。委員會認為，當局已採取公平、公開且具透明度的方式處理反對個案。委員會亦同意，反對者已有充足機會表達意見，當局亦已因應反對者的意見，適當檢討方案。

呈交反對意見予行政會議

22. 處理未撤回反對個案的聆聽會召開後，我們把未撤回的反對個案、聆聽委員會的報告，以及反對者對報告有關內容所提出的意見，一併呈交予行政長官會同行政會議考慮。

財務安排

23. 二零零八年三月二十七日，當局告知鐵路事宜小組委員會，觀塘線延線是現有港鐵網絡的伸延，屬於港鐵項目，會根據擁有權模式推展。我們於立法會鐵路事宜小組委員會二零一零年十二月六日會議文件中，向小組委員會匯報此鐵路的財務安排最

新進展。

公眾諮詢

24. 過去數年，當局及港鐵廣泛徵詢公眾對觀塘線延線項目的意見。我們一直向九龍城區議會匯報該項目的主要進展。除了當局和港鐵舉辦的公眾論壇、會議和實地視察外，運輸及房屋局、路政署和運輸署的代表亦出席一連串由九龍城區議員和不同政黨舉辦的同類論壇、會議和視察，與區內居民溝通。九龍城區議會一直促請當局及早落實觀塘線延線項目。

25. 開展觀塘線延線工程之前，港鐵會成立社區聯絡小組，與受影響業主和居民等區內人士直接溝通，並處理查詢和投訴。

對環境的影響

26. 觀塘線延線屬《環境影響評估條例》(《環評條例》)的指定工程項目，須為該項目的建造和運作申領環境許可證。港鐵遵照《環評條例》的規定，完成觀塘線延線原來方案的詳細環境影響評估(環評)研究，在二零一零年四月三十日把環評報告提交環境保護署(環保署)，環評報告在二零一零年七月七日至八月五日供公眾查閱。在公眾查閱期間，當局接獲兩份市民意見書，主要關注大量樹木會因建造工程而遭砍伐。

27. 經考慮市民的意見，環保署署長在二零一零年八月十九日無條件核准環評報告。二零一零年八月三十一日，港鐵就環評報告評估的原來方案向環保署申請環境許可證，並在二零一零年九月二十七日獲批環境許可證。港鐵會落實核准環評報告各項建議緩解措施，並會遵行環境許可證的條件、修訂方案涉及《環評條例》的環保條文及其他有關環保的法例規定。

對可持續發展的影響

28. 根據我們進行可持續發展評估的結果，擬建的觀塘線延線能讓更多使用路面交通工具的乘客改乘鐵路，長遠而言，應有助改善客運流通和空氣質素。然而，推行觀塘線延線項目難免會對環境帶來若干不良影響，包括建造和運作期間產生噪音、工地及通風井造成空氣污染、空地面積減少、樹木減少，以及挖掘隧道產生廢物。我們會採取適當措施和臨時交通安排，盡量減少這些影響。

負責人員

29. 負責人員為運輸及房屋局首席助理秘書長周進華先生(電話：2189 2187)。

運輸及房屋局

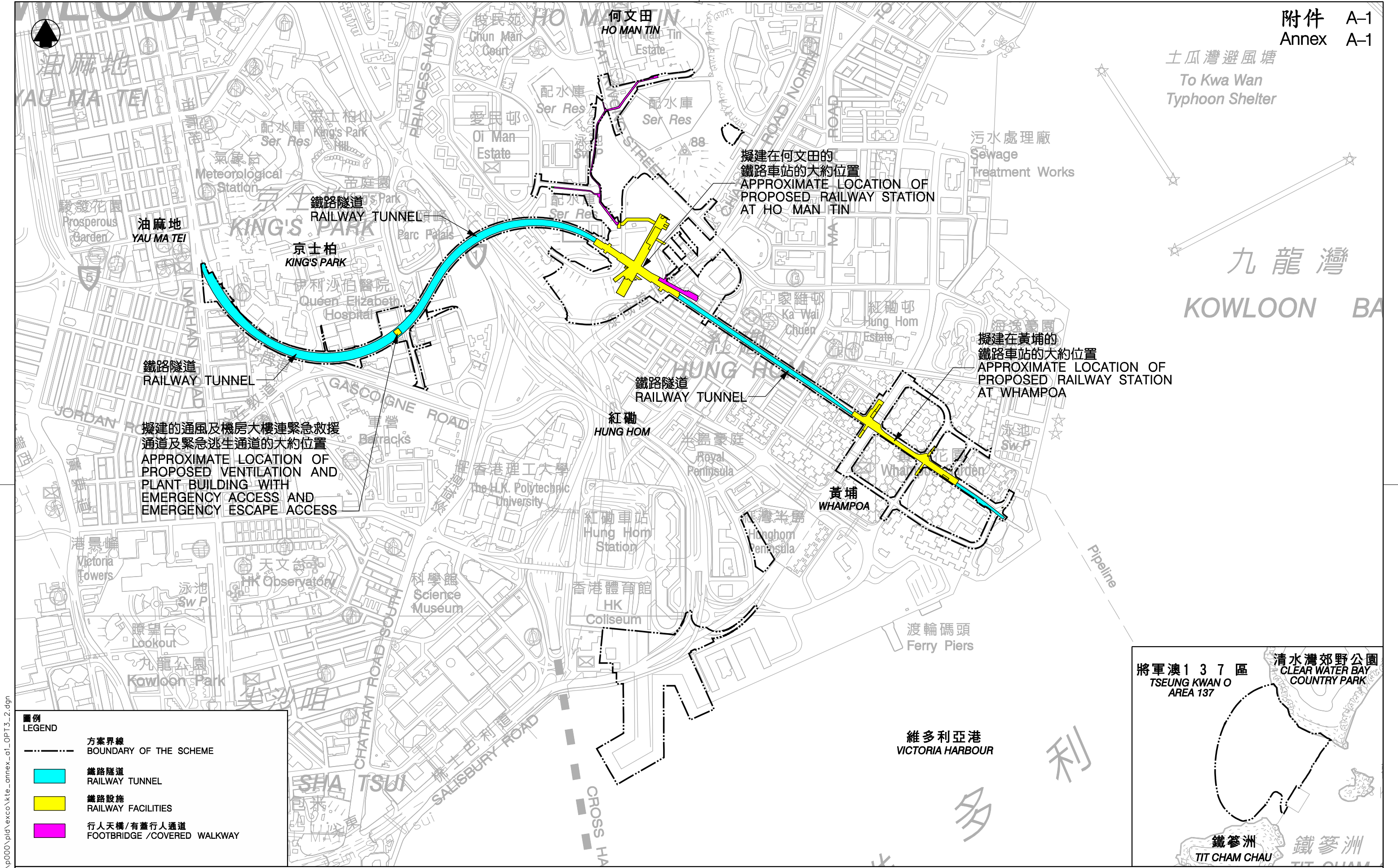
二零一零年十一月三十日

觀塘線延線的位置圖

KWUN TONG LINE EXTENSION LOCATION PLANS

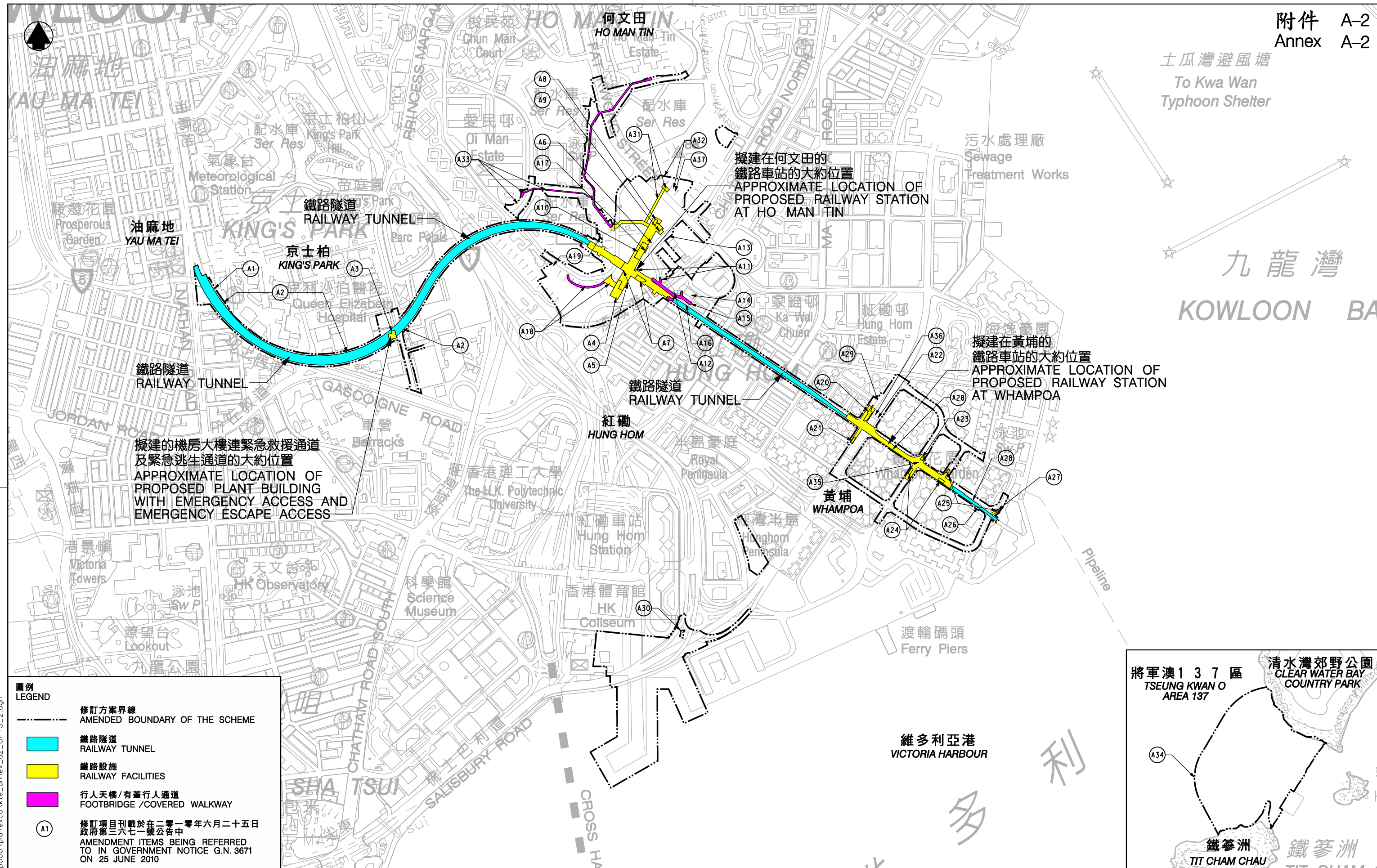
二零零九年十一月二十七日刊憲的觀塘線延線原方案	附件 A – 1
Location Plan for the original Kwun Tong Line	Annex A-1
Extension Scheme gazetted on 27 November 2009	

二零一零年六月二十五日刊憲的觀塘線延線修訂方案	附件 A – 2
Location Plan for the amended Kwun Tong Line	Annex A-2
Extension Scheme gazetted on 25 June 2010	



觀塘線延線 - 在二零零九年十一月二十七日刊憲的原方案
KWUN TONG LINE EXTENSION - ORIGINAL SCHEME GAZETTED ON 27 NOVEMBER 2009

CADD REF x:\land\kte\p000\pid\exco\kte_annex_a1_OPT3_2.dgn



觀塘線延線 - 在二零一零年六月二十五日刊憲的修訂方案
KWUN TONG LINE EXTENSION - AMENDMENTS TO SCHEME GAZETTED ON 25 JUNE 2010

未撤回反對個案的評估摘要

反對者的意見及提議	政府的評估及回應
鐵路方案	
(a) 黃埔站的位置、出入口選址及接駁設施	
i) 在 4 個反對個案中，反對者反對黃埔站選址，認為現建議的選址遠離部分毗鄰黃埔的地區。兩名反對者並要求將車站設於戴亞街。	若將觀塘線延線的走線從蕪湖街延伸至戴亞街，便須佔用多幢建築物的地層以興建隧道。為盡量減少對現有建築物造成的影響，現建議的德安街方案是較可取的。 若將車站建在戴亞街，走線亦將須穿越橫跨紅磡道天橋的地基。為避免與該天橋的沉箱牆產生抵觸，戴亞街車站深度會比德安街方案的為深，所以對乘客而言不及設於德安街的車站方便。 德安街方案的服務範圍較戴亞街方案廣泛，可讓更多乘客受惠。
ii) 3 個反對個案涉及車站於德安街的選址。反對者關注把車站設於德安街會引起交通問題。1 名反對者建議將擬建車站設於德民街。	香港鐵路有限公司（下稱“港鐵公司”）已研究能否把車站設於德民街以避免進入黃埔花園。結果顯示車站會與擬建於蕪湖街下的交叉路軌不相容。再者，若車站設於德民街，其大部分的服務範圍將與何文田站的服務範圍重疊，未能有效率地服務黃埔區及紅磡灣的居民。港鐵公司已就車站設於德安街的建議進行交通影響評估，結果顯示毗鄰路口的交通影響是可以接受的。
iii) 在 8 個反對個案中，反對者認為兩個分開的黃埔站車站大堂會對黃埔區內的人流構成負面影響。	黃埔站的東大堂及西大堂將分別設置於船景街/德安街交界及紅磡道/德安街交界。如需連接兩個車站大堂，需要於德安街進行大規模明挖回填工程，對交通的影響亦更大。由於德安街兩邊部分行人通道狹窄，未能提供足夠位置設置車站大堂及其它有關機電設施。再者，黃埔站主要服務使用鐵路服務的乘客，如行人欲從黃埔花園前往民兆街方向，可使用現有行人路。現時於紅磡道至船景街一段德安街的地面行人路已能提供理想的步行環境。
iv) 3 個反對個案認為擬建的黃埔站出入口會阻礙商店舖面，以及令現有行人路和行車道收窄，以致施工期間和鐵路線通車後影響黃埔區的路面交通及人流。兩位反對者提議	四個車站的出入口會設置在策略性位置，以服務黃埔區。在建造黃埔站和相關的鐵路設施期間，港鐵公司將會分階段實施由地盤聯絡小組（由相關政府部門、港鐵公司及其交通顧問的代表等組成）所議定的臨時交通管理計劃，以確保可充分地容許現有的交通及行人流量。此外，港鐵公司亦會豎立部分透明的圍板及適當的標誌，以指示行人／顧客前往受影響的商店舖

未撤回反對個案的評估摘要

將車站出入口設於其他地方，如黃埔花園吉之島百貨地庫。另外 2 個反對個案認為非常值得繼續研究提供綜合出入口接駁至黃埔花園商場的地庫。	面。 港鐵公司會優化車站出入口的設計以減少其對附近環境在景觀上的影響。行車道和行人路將會維持足夠的闊度，以確保區內的路面交通和商店前的人流暢順。 關於綜合出入口的建議，車站大堂與地面必須設有直接連接設施，以便在緊急情況下疏散人群，因此車站出入口不得以連接現有商場地庫的綜合出入口代替。不過，港鐵已與商場管理公司聯繫，研究可否加設綜合出入口，當中包括直接連接車站與黃埔花園十一期地下商場，及連接吉之島百貨的地庫。然而，這些方案是否可行除取決於技術可行性外，亦必須獲得有關的業權人同意。港鐵公司會繼續跟進。
v) 10 個反對個案涉及在船景街 Esprit 商舖附近設置車站出入口，部分反對者要求將車站出入口設於其他地方，例如船景街另一邊毗鄰「黃埔號」的位置。	船景街毗鄰「黃埔號」的位置地底有一組 40 萬伏特的地下電纜及接駁位。港鐵公司曾與中華電力有限公司（下稱“中電”）舉行多次討論，其後亦曾開挖探槽以確定上述電纜及接駁位的準確位置。中電及港鐵公司認為將該組高壓電纜及接駁位改道的風險甚高，如有任何損毀，將會嚴重干擾尖沙咀、土瓜灣和紅磡區的電力供應。此外，進行上述改道工程須佔用路面一段頗長的時間，對公眾造成更多滋擾。總的來說，現時把車站出入口設於船景街另一邊毗鄰 Esprit 商舖的位置是較好的方案。 由於黃埔區人口密集，因此難以在其他地方設置車站出入口。港鐵公司曾研究反對者提出的各個不同提議，但考慮到各種因素，如提議的位置與車站的距離、工程可行性、對公用設施的影響及施工期間的交通影響等，現時建議的車站出入口選址方案是最合適的。
vi) 10 個反對個案涉及在德安街毗鄰吉之島百貨的位置設置車站出入口，認為此舉將修改德安街走線，影響現時繁忙的交通情況。部分反對者建議將車站出入口設於其他替代地方，如現有的吉之島百貨地庫或聖公會奉基千禧小學外。	車站大堂必須能直接連接地面，以便在緊急情況下疏散人群，因此車站出入口不能以連接車站和吉之島百貨地庫的綜合出入口代替。然而，港鐵公司會繼續與管理公司聯絡，商討能否設置一個綜合出入口以方便乘客。 聖公會奉基千禧小學外的德安街行人路地底有很多主要的公用地底設施，包括一條直徑 1.4 米的食水管、一條直徑 0.9 米的海水管及一系列冷水管。假如把出入口設於該處，便須進行額外的挖掘工程，以便把上述水管設於附近其他街道。此舉會對該區造成很大的滋

未撤回反對個案的評估摘要

	擾。因此，這個方案並不可行。
vii) 在 9 個反對個案中，反對者認為黃埔站的擬建車站出入口均設置近於黃埔花園，未能服務鶴園區及海逸豪園的居民。反對者要求在紅磡道／大環道東／佛光街交界處增設車站出入口或用行人隧道/有蓋行人通道連接車站。	政府在考慮興建行人通道以連接鐵路車站和鄰近地方時，會研究各種客觀因素，包括現有行人網絡及設施的狀況、路面交通情況、道路安全、行人使用量估算、地理環境、技術可行性及成本效益等。沿紅磡道而行的現有行人路已能把鶴園區及附近的住宅和工商業區接駁至擬建的黃埔站。這段平坦的行人路約 400 米長、3 米寬，沿途種植了樹木，不但能提供舒適的步行環境，而且足以應付日後的人流增長。由於反對者建議的行人隧道走線與現有行人路的走線大致相同，兩者在功能上將會重疊。 鶴園區的居民可使用位於紅磡道／民兆街交界處的擬建車站出入口；而海逸豪園的居民則可使用位於紅磡道／民兆街交界處的擬建車站出入口或德安街吉之島百貨附近的車站出入口。
viii) 3 個反對個案中，反對者要求改善海濱南岸及附近屋苑與黃埔站之間的行人接駁安排。反對者認為黃埔站的擬建車站出入口均設置近於黃埔花園，未能服務海濱南岸及附近屋苑的居民。1 名反對者建議在紅磡道及紅磡南道的交界處增設車站入口。另 1 個提交了兩個反對個案的反對者，建議於紅磡道的行人路提供更多綠化設施或加設上蓋。	現時橫跨紅磡南道的無障礙行人天橋，已能為海濱南岸和鄰近屋苑的住客提供妥善連接。公眾可以使用該行人天橋和沿紅磡道(部分附設上蓋)的行人路前往黃埔站。上述沿紅磡道的行人路既平坦，又能為區內居民提供直接而方便的通道前往黃埔站。至於半島豪庭及理工大學宿舍等屋苑的住客，除了可選擇上述路徑前往黃埔站外，亦可以使用現有的行人通道前往紅磡站。
(b) 何文田站的位置、出入口選址及接駁設施	
i) 6 個反對個案涉及擬建在前山谷道邨的何文田站位置。反對者認為車站位置遠離主要屋苑，包括愛民邨及何文田邨。	何文田站是觀塘線延線與日後沙田至中環線（沙中線）的轉車站。為配合沙中線走線，以及油麻地站位置和擬建黃埔站的選址，該處觀塘線延線的走線呈雙彎角，兼屬急彎，因此更改何文田站選址空間非常有限。
ii) 在 5 個反對個案中，反對	港鐵公司曾考慮反對者提出的各個不同提議，但考慮

未撤回反對個案的評估摘要

者要求於何文田邨及於愛民邨增設車站出入口，以方便這兩個屋邨的居民。	到提議位置與車站的距離、工程可行性、對公用設施的影響及現有行人路網絡等，現時建議的車站出入口選址方案是最合適的。
iii) 在 5 個反對個案中，反對者認為方案建議連接何文田站及何文田邨、愛民邨、鄰近屋苑及樓宇的行人接駁通道太迂迴，並要求當局可利用行人隧道式天橋，把車站與何文田邨及愛民邨直接連接起來。	在二零一零年六月二十五日及七月二日刊憲的修訂方案中，已提出改善何文田站連接愛民邨及何文田邨的接駁設施，包括擴大擬建的行人天橋網絡，以橫跨孝民街，連接愛民邨；以及建造一條橫跨佛光街的行人隧道，連接在佛光街增設的出入口。 港鐵公司曾考慮反對者提議的其他行人接駁設施，但考慮到該等設施的工程可行性、對公用設施的影響、現有的行人網絡、有關設施的效用等，現時為連接何文田站和鄰近屋苑及地方所建議的行人網絡方案是最合適的。

環境事宜**(c) 擬建車站通風井的選址**

i) 17 個反對個案涉及黃埔一帶通風井的位置。大部分反對者認為通風井對居民和社區造成環境影響（包括空氣、噪音及視覺影響），影響居民健康。部分反對者要求港鐵公司將通風井移離民居，並建議替代位置；部份反對者建議合併部分通風井。此外，亦有建議要求採納地下通風井的設計，或參考外國通風井結構的外觀設計，以減少視覺影響。1 名反對者對擬建的通風井及地面的鐵路設施未向獲城市規劃委員會申請表示關注。	通風井是地下鐵路不可或缺的部分，其主要功能是透過抽入車站外面的空氣和抽出車站或行車隧道內的空氣，以保持空氣流通。觀塘線延線是電氣化鐵路，故此不會從通風井排放有害氣體。此外，港鐵公司亦會定期清洗路軌和隧道，以保持行車隧道清潔。透過通風井的運作，乘客和站內工作人員所呼出的二氧化碳都能充分地以新鮮空氣稀釋，不斷與車站外的空氣交換。現時鐵路設施的空氣質素，完全符合環境保護署（下稱“環保署”）公布的《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則 — 鐵路》中的最高標準，即第 1 級的標準。 通風井的設計、建造及運作會符合《噪音管制條例》及《環境影響評估條例》的要求，以確保其噪音不會超出法定標準；而港鐵公司亦會監察通風井在運作階段的噪音聲量，以確保不會超出《噪音管制條例》規定的標準。通風扇會設於地底深層，遠離設於街道水平的開口。由於氣流速度不高，並安裝合適的吸音物料，將可把噪音影響減至最少，以及符合《環境影響評估條例》的規定。 通風井的位置受鐵路的設計及走線所局限。由於黃埔區人口密集，因此難以在其他地方設置通風井。港鐵公司曾研究反對者提出的各個不同替代建議，但考慮到有關位置與車站的距離、工程可行性、對附近居民
---	--

未撤回反對個案的評估摘要

	造成的滋擾、施工期間對公用設施及交通的影響等，現時建議的通風井選址方案是最合適的。 根據《城市規劃條例》(第 131 章)第 13A 條，任何按照《鐵路條例》(第 519 章)批准的方案，須當作為根據《城市規劃條例》獲得核准，不論該方案是否構成行政長官會同行政會議根據第 9 條所核准的圖則的一部分。
ii) 兩個反對個案關注將通風井及緊急救援通道設置在葛量洪校友會黃埔小學外，他們認為這些設施會導致行人路收窄，因而對學生及行人構成不便。	在修訂方案中，已建議設於原本擬建於葛量洪校友會黃埔學校外設置的通風井和緊急救援通道與環海街的擬建通風井合併。
(d) 建造工程對環境影響	
i) 17 個反對個案涉及觀塘線延線工程構成的環境影響，包括視覺、噪音及空氣質素影響。反對者關注觀塘線延線工程進行期間對區內構成的不便及環境影響。1 名反對者亦擔心將來鐵路於其物業範圍地下運作時會產生噪音。	觀塘線延線屬《環境影響評估條例》的指定工程項目。港鐵公司已根據該條例的規定進行環境影響評估（下稱“環評”）研究，以確定觀塘線延線的建造和運作可能造成的環境影響（包括噪音、空氣質素、水質、廢物管理、景觀和視覺影響），並建議所需的緩解措施。環保署署長已於二零一零年八月十九日批准觀塘線延線的環評報告；並在二零一零年九月二十七日發出環境許可證。港鐵公司會實施合適的緩解措施，盡量減少噪音、塵埃和其他滋擾對該區造成的影響。有關措施包括使用有蓋運泥車、低噪音機器和設備等。此外，亦會在合適地點豎立部分透明的圍板和適當的標誌，把建造工程對鄰近商店宣傳造成的影響減至最少。港鐵公司將按照《環境影響評估條例》的規定進行環境監測。 現時的鐵路線，如觀塘線、港島線及荃灣線，已運作超過三十年，證明對沿線建築物影響輕微。擬建的觀塘線延線行車隧道，將位於深入反對者屋苑的地底，行車時不會為屋苑帶來震動及造成滋擾。
ii) 6 個反對個案表達關注觀塘線延線工程使用紅樂道、佛光街及蕪湖街的政府土地作為施工區或工地所引起的環境影響，包	觀塘線延線屬《環境影響評估條例》的指定工程項目。港鐵公司已根據該條例的規定進行環評研究，以確定觀塘線延線的建造和運作可能造成的環境影響包括噪音、空氣質素、水質、廢物管理、景觀和視覺影響，並建議所需的緩解措施，藉以把建造和運作鐵路線所

未撤回反對個案的評估摘要

括噪音、空氣質素及衛生等問題。	造成的環境影響減至最少。環保署已於二零一零年八月十九日批准觀塘線延線的環評報告；並在二零一零年九月二十七日發出環境許可證。港鐵公司會採取工地管理措施及監控衛生環境，以確保附近環境不受施工區或工地影響。 擬議的施工區位處接近黃埔站，是用作存放供建造黃埔站所需的物料與設備。如將施工區設在遠離黃埔站的地方，除運送物料時會加重路面的負荷，影響區內交通，亦增加運輸物料的時間，影響工程的進度。 我們亦有考慮反對者提出的其他土地作施工區的意見，但由於建議的土地均已被使用、或政府已有計劃於短期內發展、或已被列入可供申請售賣土地表內，因此建議的土地皆不適合用作觀塘線延線的臨時施工區。
iii) 在 1 個反對個案中，反對者關注在循道中學附近進行斜坡鞏固工程會對學校構成環境影響，包括噪音和空氣質素。	港鐵公司已進行環評研究，包括評估觀塘線延線的建造可能造成的噪音及空氣質素影響，並將實施在該研究報告中建議的緩解措施，把建造鐵路時所造成的環境影響減至最少。不僅如此，在修訂方案中，已把在原方案中擬於循道中學進行的斜坡鞏固工程刪除。
iv) 1 個反對個案涉及拆除一條現位於紅磡道行人天橋所造成的環境影響。反對者提議把近民兆街的擬建黃埔站出入口的位置調整，以避免拆卸該行人天橋。	在修訂方案中，該行人天橋的橋身將會保留，而部分梯級則會因應民兆街車站出入口的設計而作出修改。
v) 在兩個反對個案中，反對者認為須將家維邨納入環評報告的涵蓋範圍內。	與家維邨比較，紅磡官立小學更接近佛光街遊樂場的擬議工地及施工區，而該校已在環保署批准的環評報告中被選作為代表性敏感受體，以進行噪音及空氣影響評估。評估結果顯示，在採取建議的相應緩解措施後，建築噪音及空氣質素均不會超出有關的標準。
vi) 1 個反對個案涉及環評報告的諮詢過程。反對者表達關注環評報告未能包含修訂方案中的修訂項目，因修訂方案是於提交環評報告後刊憲的。	港鐵公司根據《環境影響評估條例》第 6 條的規定，向環保署提交環評報告，而環保署亦已准許把報告公開予公眾查閱。根據《環境影響評估條例》第 7 條的規定，公眾可在環保署所批准及公布的地點查閱該份獲接納的報告，為期 30 天。其後，港鐵公司已由二零一零年七月七日起計的 30 天公眾查閱期內，每 10 天便於兩份

未撤回反對個案的評估摘要

	本地報紙刊登廣告，說明把有關環評報告公開予公眾查閱的安排。 港鐵公司會遵照《環境影響評估條例》訂明的指引及規定，處理在提交環評報告後刊憲的修訂方案，因修訂方案中的項目可能與環評報告的內容不一致。
交通事宜	
(e) 施工期間及工程完成後對交通的影響	
i) 20 個反對個案涉及建造鐵路期間對黃埔區造成的交通影響。反對者關注在工程進行期間會令區內繁忙時段交通擠塞的情況進一步惡化。	港鐵公司已就建造鐵路期間對黃埔區造成的交通影響進行評估，評估結果認為交通影響是可以接受。港鐵公司會制定詳細臨時交通管理計劃，以盡量減少施工期間的交通影響。此外，施工期間亦會成立地盤聯絡小組。小組成員包括相關政府部門的代表，以覆核港鐵公司所建議的交通管理計劃。政府會確保所有建造工程都在協調的情況下施行，而不會影響現有的路面交通及人流。 為了盡量減少交通影響，港鐵公司會採用鑽挖／挖掘隧道法在地底施工，以盡量減少受明挖回填式建造法影響的路面範圍。在修訂方案中，已減少德安街受明挖回填建造影響的範圍。
ii) 在 15 個反對個案中，反對者認為擬於德安街及船景街設置的車站出入口會阻礙路面交通和人流，並引起安全問題。反對者提議把車站出入口設於其他地方。部分反對者關注為環海街重新定線會影響環海街及毗鄰的德豐街的路面交通和人流。	德安街及船景街將會按照相關的設計要求及安全標準重新定線。現有行車線的數目將會維持，以確保道路有適當的容車量。修訂後的道路設計將會提交給相關的政府部門審批。 由於黃埔區人口密集，因此難以在其他地方設置車站出入口。港鐵公司曾研究反對者提出的各個不同提議，但考慮到提議的位置與車站的距離、工程可行性、施工期間對公用設施及交通造成的影響等，現時建議的車站出入口選址方案是最合適的。
工程事宜	
(f) 挖掘工程及其對建築物／結構完整性的影響	
i) 19 個反對個案涉及為建造觀塘線延線而在樓宇／構築物下面或毗鄰地方進行的挖掘工程。反對者關注挖掘工程，特別是	觀塘線延線的設計及建造由港鐵公司監督，並須符合《建築物條例》及相關規例。在詳細設計階段，港鐵公司會聘用合資格的專業人員進行詳細設計工作，及向屋宇署提交設計圖則。而屋宇署會根據《建築物條例》的技術規定及安全要求進行審查。屋宇署將傳送

未撤回反對個案的評估摘要

以鑽爆方法進行，會影響樓宇的結構安全和造成滋擾。	有關土力和爆破事宜的圖則至土木工程拓展署土力工程處及礦務部審批。 港鐵公司在詳細設計的提案中，會評估擬議隧道鑽挖或挖掘工程對毗鄰樓宇所造成的影響，以及建議所需的監察和緩解措施。 在工程展開前，港鐵公司會進行狀況勘測以記錄受影響樓宇的狀況，並會確保在毗鄰構築物已設置足夠的監測點，以監察建造工程對該等建築物所造成的結構完整性影響，以及確保建造工程完全符合設計的法定標準及安全要求。在工程進行期間，港鐵公司會安排工地督導人員監督爆破工程，以及定期監察工程所造成的震動和噪音，以確保它們並無超越指定上限。有關政府部門會到工地查察建造工程是否符合規定。
ii) 在 4 個反對個案中，反對者關注在修訂方案中橫跨紅磡道的行人天橋的修改，會對該天橋的結構完整性構成影響。	在進行修改工程時，該行人天橋橋身會有臨時支撐。港鐵公司在設計時已考慮到現有行人天橋的狀況，以確保修改樓梯不會影響行人天橋的結構完整性和安全性。在動工前，該項臨時工程的設計會提交屋宇署審批，以確保符合《建築物條例》的技術規定。
(g) 臨時爆炸品儲存庫	
i) 1 名反對者關注擬在將軍澳 137 區設置的臨時爆炸品儲存庫的運作，及關注該地點會長期用作大型基建項目的爆炸品儲存庫。	爆炸品儲存庫的設計、建造和運作會符合由相關政府部門制定的條款及條件。我們會按《危險品條例》（第 295 章）就爆炸品的運送及貯存制定嚴格的風險控制和安全措施。由港鐵公司進行的定量風險評估顯示，貯存及運送爆炸品的風險是可以接受的。此外，亦會實施緩解措施，例如運送爆炸品的貨車會採用安全設計（如使用柴油引擎、不易發燃和不會產生火花的貯存櫃、油缸受保護免受意外損毀）。爆炸品會與雷管分開貯存和運送。處理爆炸品的人員一律須持有牌照，並曾接受適當的訓練。 經徹底尋覓合適用地，並徵詢相關政府部門的意見，港鐵公司認為將軍澳第 137 區的擬議選址最為合適。
土地事宜	
(h) 收回土地及／或地層	
i) 5 個反對個案涉及收回海濱廣場二期及海名軒地	港鐵公司在詳細設計階段，根據最新的資料，就受影響構築物周圍須收回的地層作出檢討，以確保能將收

未撤回反對個案的評估摘要

層。反對者關注收回地層及進行挖掘工程可能會影響其樓宇的停車場結構及其他公共設施。	回地層的範圍減至最少。 其後，當局已修訂方案，以縮細收回地層的範圍及避免影響停車場構築物。 在目前設計中，有關建築物內的設施將不會受影響。假如樓宇有任何設施因觀塘線延線工程而損毀，港鐵公司須負責進行修復和修葺工程。 至於受收回地層影響的土地，任何擁有可獲補償權益的人士均可在指定的時限內根據《鐵路條例》提出申索。
ii) 兩個反對個案涉及地下挖掘工程對黃埔花園造成的影響。反對者要求港鐵公司提供詳細的施工圖則及暫時佔用土地收回地層的賠償細則。	黃埔區屬已發展地區，人口密集。大部分的觀塘線延線行車隧道及車站將會深入地底，以盡量避免與地面設施有抵觸。當局只須收回及暫時佔用小部分土地及地層，以建造車站、出入口和相關的鐵路設施。待鐵路工程完成後，港鐵公司會把暫時佔用的黃埔花園私家路修復及交還。 至於受鐵路工程影響而要收回的土地或地層，任何擁有可獲補償權益的人士均可在指定的時限內根據《鐵路條例》提出申索。該條例的條文還訂明就實施鐵路計劃所引起的其他事宜（例如臨時封路等）提出的申索。
iii) 在 1 個反對個案中，反對者建議取消收回君頤峰部分地層。	政府是在絕對需要時才選擇收回私人土地的地層。觀塘線延線現時的走線是一個平衡各種不同因素的方案；而為了建造該鐵路線，政府有需要收回君頤峰部分地層。任何擁有可獲補償權益的人士，如因收回地層而受影響，均可根據《鐵路條例》的規定，向運輸及房屋局局長提出申索。
(i) 用作施工區和工地的政府土地／設施	
在 3 個反對個案中，反對者認為暫時佔用佛光街遊樂場及蕪湖街臨時遊樂場會影響公眾使用上述設施，並影響一些本土傳統文化活動。	為了實施觀塘線延線工程計劃，以及盡量把該項目在施工時對公眾造成的影響減至最少，當局必須使用有關施工區和工地，以進行建造工程和貯存物料及設備。該處一帶可用作施工區和工地的露天空地極少。港鐵公司已嘗試盡量減少暫時佔用該區的設施，並會在詳細設計和施工階段嚴謹地檢討能否減少擬佔用的範圍。

未撤回反對個案的評估摘要

其他事宜	
(j) 鐵路方案的整體規劃	
兩個反對個案涉及鐵路的整體規劃。反對者建議將觀塘線延線由黃埔站延伸至港島東。	根據現時的鐵路規劃，日後的沙田至中環線（下稱“沙中線”）將會把東鐵線由現有的紅磡站延伸過海至金鐘站，成為第四條過海鐵路。前往港島區的乘客可乘坐觀塘線延線列車在擬建的何文田站轉乘沙中線列車，藉現時仍在規劃中的第四條過海鐵路到達港島區。
1 名反對者關注觀塘線延線通車後對現有公共交通造成的影響。	在觀塘線延線通車前，當局會就新鐵路對各種公共交通工具的影響進行研究。這項研究會檢討現時公共交通的運作，制定一套公共交通服務重組計劃。政府在適當時候會諮詢受影響的路面公共交通業界和相關區議會。
(k) 項目的財務安排	
兩個反對個案涉及觀塘線延線的融資及財務安排。反對者(同時提交以上兩個個案)查詢政府與港鐵公司就有關問題的討論內容，及上蓋物業發展是否足以填補資金差額，以及哪一方將要承擔風險。反對者要求提供將來車站上蓋物業發展的詳情。	行政會議已在二零零八年年初決定以擁有權模式推展觀塘線延線計劃，並採用“鐵路加物業模式”填補項目中的資金差額。政府已委託一個獨立顧問查核該項工程計劃的財務安排。政府現正與港鐵公司商討有關財務安排。
(l) 豁免黃埔花園平台對公眾開放	
4 個反對個案關注觀塘線延線通車後會吸引更多人前往黃埔花園，令屋苑平台的維修保養費用增加。反對者要求政府豁免把黃埔花園的平台開放予公眾使用。	鐵路通車後不會對人流造成負面影響，反而有利於黃埔區的商業活動。相關要求已轉交地政總署考慮。而地政總署正與有關居民跟進此事。
(m) 黃埔花園內私家街道的使用	
在 4 個反對個案中，反對者表示觀塘線延線通車後會有更多人經過黃埔花園內的私家街道，因此要求政府接管這些私家街道，並由政府負	當局已解釋，鐵路通車後會有更多人乘坐鐵路進出黃埔區，故此不會對黃埔的私家街道構成負面影響，路面交通將會更加暢順。 此外，《道路交通條例》(第 374 章)及其他相關規例

未撤回反對個案的評估摘要

責維修保養。	中有關安全的事項，一般適用於私家街道。該條例第 117 條已列出適用於私家街道的段落。警方可就在私家街道干犯的交通違例事項採取執法行動。假如有車輛停泊在私家街道，對其他道路使用者造成不必要的妨礙或危險，警方亦可就此採取執法行動。此外，私家街道的擁有人也獲賦權劃定限制泊車區、扣留或拖走任何無人看守的未經許可而停泊在私家街道的車輛。從交通運輸管理角度而言，政府無意接管黃埔花園的私家街道。 至於受收回土地及地層、設定地役權及其他永久權利及暫時佔用影響的土地，任何擁有可獲補償權益的人士均可在指定的時限內根據《鐵路條例》提出申索。
(n) 鐵路方案的公眾諮詢	
5 個反對個案認為鐵路方案的諮詢工作可以進一步改善，他們建議與地區設立更多溝通渠道。	當局與港鐵公司一直與有關的地區代表維持緊密溝通，並於 2008 年初初步設計完成後，已就鐵路方案進行廣泛的公眾諮詢。工程展開前，亦會成立地區聯絡小組繼續向地區代表告知鐵路工程的詳細資料。