

立法會參考資料摘要

《鐵路條例》
(第 519 章)

南港島線(東段)

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所述的南港島線（東段）方案及修訂方案。

背景

2. 二零零七年十二月十八日，行政會議決定：

- (a) 應要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)展開南港島線（東段）的初步規劃及設計工作；
- (b) 應與港鐵公司開始磋商南港島線（東段）的詳細工程項目範圍、成本和實施時間表；
- (c) 應預留黃竹坑邨用地，以興建南港島線車廠連上蓋私人物業，以及預留海洋公園站以北的用地，作私人物業發展及設置泊車轉乘設施。以上兩幅用地均需得到改變土地用途的批准；以及
- (d) 應繼續檢討擬建的四號幹線和港鐵公司擬建的南港島線（西段）。

就上述決議，我們於二零零八年一月十一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。我們亦於二零一零年二月九日向小組委員會滙報南港島線（東段）規劃及設計工作的進展。

方案

3. 南港島線(東段)是來往金鐘及海怡半島長約七公里的鐵路系統，設有三個中途站，分別位於海洋公園、黃竹坑及利東邨。乘客可在擬建的金鐘站轉乘現有的港島線、荃灣線及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南港島線(東段)的方案及修訂方案工程包括：

- (a) 在金鐘、利東邨及海怡半島興建三個地下鐵路車站和設施；在海洋公園及黃竹坑興建兩個地面鐵路車站和設施，以及相關的車站入口；並在海洋公園站底下提供泊車轉乘設施；
- (b) 興建長約四公里的地下鐵路隧道和長約三公里的鐵路高架橋；
- (c) 在黃竹坑邨舊址興建面積約五公頃的鐵路車廠；
- (d) 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；
- (e) 重建、修改及重新定線現有道路；進行預防或補救工程，包括鞏固現有構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；
- (f) 在春坎角建造一個臨時炸藥庫；
- (g) 在鴨脷洲利南道建造臨時躉船轉運站；
- (h) 與西港島線項目共用位於堅尼地城的西區公眾貨物裝卸區的臨時躉船轉運站；
- (i) 於工程進行期間保留及修改根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第127章)獲批准作為渠務署香港西雨水排放隧道工程臨時躉船轉運站的現有鋼綫灣臨時碼頭及相關構築物，並於完工後將其拆卸及復修；
- (j) 進行主要基建工程，包括海洋公園道至南朗山道的現有香葉道明渠修改工程；香葉道路面擴闊工程；設於黃竹坑站的公共運輸交匯處；接駁香葉道及黃竹坑道的行人天橋；接駁鴨脷洲邨的行人

天橋；鴨脷洲徑道路改善工程；以及連接觀海徑及黃竹坑站的行人徑；及

- (k) 在金鐘站進行與沙中線相關的前期工程，包括興建綜合車站，以及約長二百米的月台隧道和掉頭隧道構築物。由於南港島線(東段)早於沙中線通車，相關工程無法在南港島線(東段)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七月二十四日刊憲。為配合詳細設計發展，以及回應公眾在反對書提出的部分關注，當局其後修訂南港島線(東段)方案，並在二零一零年六月四日刊憲。修訂項目主要包括：

- (a) 修改設於金鐘、海洋公園、黃竹坑及利東邨的鐵路車站的布局；
- (b) 修改南風道與鴨脷洲之間的鐵路高架橋的布局；
- (c) 檢討為鐵路方案收回土地、暫時佔用土地和設定地役權的建議及所涉範圍；
- (d) 在鋼綫灣而非原擬的奇力灣設置臨時躉船起卸設施，以及建議與西港島線鐵路方案共用位於西區公眾貨物裝卸區的臨時躉船起卸設施；
- (e) 取消位於金鐘的擬議地下單管道連接線；以及
- (f) 實施有關南港島線(東段)原來方案的其他技術性修訂。

土地要求

5. 方案涉及的總面積約為 90.5 公頃，其中 83.4 公頃為政府土地，5.9 公頃為私人土地，以及 1.2 公頃為附連在兩個私人地段的園景區。鐵路方案刊憲後，我們曾與區議會等受影響各方會面，闡釋方案詳情，包括土地要求。

6. 在受影響的 5.9 公頃私人土地中，當局須根據《鐵路條例》收回在兩個私人地段內 0.1 公頃土地，以便進行鐵路建造工程。沒有私人樓宇須予收回。此外，當局須另外收回 22 個私人地段內 4.7 公頃的地層。當局並會就三個涉及 0.2 公頃土地的私人地段設定地役權及／或其他永久權

利。當局須根據《鐵路條例》就七個涉及 0.9 公頃土地的私人地段，以及上述的 1.2 公頃附連在兩個私人地段的園景區設定暫時佔用土地或地層的權利。設定暫時佔用土地或地層的權利是為進行土地處理和基礎托換工程、建造擬設鐵路車站／鐵路設施／車站入口／通風及機房大樓，以及進行道路交通改道和公用設施改道的工程。工程完成後，該等須暫時佔用的土地會交還土地業權人。

7. 政府土地方面，大約 2.1 公頃的遊樂場或休憩處、現有約 30 幅政府撥地和約 10 份短期租約／土地租用牌照會受到影響，須要修訂或終止。房屋委員會會把黃竹坑邨舊址用地交還地政總署，用作興建鐵路車廠及相關施工區。根據方案，當局亦須在前濱或海床或其上進行填海或其他工程，以及清理政府土地上的花槽、神龕、實產和小型構築物。當局會根據《鐵路條例》及政府政策，視乎情況向受影響的合資格人士提供賠償及特惠津貼。沒有住戶受到影響。

反對意見

8. 根據《鐵路條例》，當局須擬備鐵路方案，並把方案刊憲。《鐵路條例》第 10(1) 條訂明，任何人士如反對刊憲的方案，可在方案首次刊憲後 60 天內，以書面形式向運輸及房屋局局長(局長)提出反對。《鐵路條例》第 11(2) 條訂明，局長須在 60 天反對期屆滿後的九個月內，又或如方案經過修訂，則就修訂提出反對的法定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。

9. 當局合共接獲涉及 86 宗反對個案的反對書，其中 62 宗反對原來方案，24 宗反對修訂方案。七宗針對原來方案及兩宗針對修訂方案的反對個案，屬於集體反對個案(包含 2 700 多宗個案，其中 201 宗沒有提供聯絡資料或資料不全)。針對原來方案中，九宗反對個案的反對書及集體反對個案中 562 份反對書，其後無條件撤回，餘下 77 宗個案的反對書(包括集體反對個案)沒有撤回。

10. 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檢討可否修改方案。主要反對意見的評估摘要見下文第 12 至 18 段，當局對反對個案的評估及回應摘要表列於**附件 B**。反對書的內容主要涉及下列事宜：

鐵路方案

- (a) 香港仔隧道收費站經黃竹坑至利東一段鐵路將以架空橋形式建造；
- (b) 鐵路車站出入口的其他或額外選址；

環境事宜

- (c) 鐵路工程期間及運作時對環境的影響；
- (d) 通風設施的建議選址；
- (e) 擬於鋼綫灣設置的臨時躉船轉運站；

交通事宜

- (f) 工程期間及完成後對交通的影響；
- (g) 擬於鋼綫灣設置的臨時躉船轉運站；

工程事宜

- (h) 挖掘／隧道工程及其對樓宇結構完整性的影響；
- (i) 春坎山的擬議臨時炸藥庫；以及

土地事宜

- (j) 收回土地及／或地層。

因應反對意見修訂方案的準則

11. 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，同時技術上或透過其他相關範疇可以解決，而不會損害公眾安全(包括興建和營運鐵路系統的安全)；
- (c) 回應反對者關注事項所作的修訂，不會導致南港島線(東段)項目的成本增幅過大或進度不必要地延誤；及

- (d) 回應反對者關注事項所作的修訂，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

12. 當局收到反對書後，與港鐵審慎研究反對者關注的事項。反對者主要關注的事項，以及當局和港鐵的回應扼述如下：

(A) 擬建高架橋的影響

13. 24 名反對者關注，興建由香港仔隧道收費站經黃竹坑至利東的高架橋會帶來噪音、空氣質素及視覺的影響，尤其是對東華三院賽馬會復康中心（下稱「復康中心」）的影響。反對者建議將整段南港島線(東段)鐵路建於地底。

14. 我們解釋，港鐵已詳細研究香港仔隧道收費站至鴨脷洲一段高架橋不同的設計方案。研究結果顯示，在現時的工地情況下，採用“全隧道”方案不是最佳的選擇。我們進一步解釋，假如南港島線(東段)鐵路全線經地底行走，黃竹坑車廠的水平須下調約 14 米，因而須額外挖掘 100 萬立方米岩石，使鐵路項目延期三至四年才可完工，有違市民對項目盡快落實的期望。此外，在建造橫跨香港仔海峽的隧道期間，約三分之二的航道須封閉三年，令可用航道只剩下約 35 米；香港仔海峽北岸數家船廠亦須永久收回，以便進行建造工程。在回應有關視覺、噪音和空氣質素的影響時，當局解釋，南港島線(東段)鐵路（包括相關車站、鐵路車廠和臨時炸藥庫）是《環境影響評估條例》的指定工程項目，港鐵須根據該條例的規定擬備《環境影響評估報告》(下稱「《環評報告》」)。我們亦進一步解釋當局會改善高架橋的設計，例如高架橋的橋身支柱會採用流線形設計，使高架橋與環境互相配合，並會採取適當的緩解措施。總括而言，當局建議採用與環境和諧配合及對環境影響最少的處理方法。

15. 復康中心方面，我們十分理解家長及復康中心代表關注鐵路未來可能會對院舍造成影響。過去一年，當局和港鐵一直與家長及復康中心代表保持緊密溝通，定期會面。為盡量減低可能對復康中心造成的影響，港鐵已在修訂方案的修訂項目中，建議更改詳細設計，包括在復康中心附近的一段鐵路高架橋設置隔音屏障、將鐵路高架橋移離復康中心至最少相隔 18 米，以及將鐵路高架橋連隔音屏障的高度降低至與復康中心地面相若的水平，以減少視覺的影響。

(B) 擬建通風大樓／通風井產生的影響

16. 14 名反對者關注海怡半島擬建通風大樓／通風井的影響。反對者主要關注通風大樓／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。他們亦認為通風大樓／通風井會影響附近地方的景觀，因此應更改選址，不應在住宅區興建。為此港鐵已修訂設計，更改三分之二通風設施的選址，改於工業區興建，而其餘部分是車站基本設施。當局解釋，南港島線（東段）屬於電動鐵路，運作時不須燃燒化石燃料，因此通風大樓／通風井不會排放有毒氣體。同時，通風設施的運作必須符合《噪音管制條例》的規定。風扇排風速度不高，加上通風設施會設有適當的吸音設備，因此通風設施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。此外，通風疏格的導向亦會盡可能調校至遠離住宅單位。港鐵亦會盡力改善通風大樓／通風井的外觀設計，以期與周圍環境融合，盡量減低視覺影響。

(C) 擬設臨時躉船起卸設施及臨時炸藥庫的影響

17. 39 名反對者關注設置臨時躉船起卸設施及臨時炸藥庫，尤其強烈反對在鋼綫灣建設躉船轉運站。當局就此事與南區區議會、地區組織和關注團體保持密切聯絡。我們解釋，南港島線(東段)的建造工程將會產生大量挖掘物料；假如以陸路運送這些物料，會對交通及環境帶來不良影響。為減少上述影響及確保可將挖掘物料循環再用，以達至保護環境的目的，港鐵建議設置臨時躉船起卸設施，以便由海路運走挖掘物料，這樣可大大減少對路面交通及環境的影響。鋼綫灣居民尤其關注貨車往來可能會危及附近學生。我們澄清，貨車不會駛經鋼綫灣附近的學校。為進一步釋除區內居民的疑慮，港鐵正研究各種改善南港島線(東段)躉船起卸運作的方法。港鐵會限制來往挖掘工地至擬建鋼綫灣躉船轉運站的貨車數目，定為每個工作天不得超過 150 架次；以及縮短設施每日運作的時間，只在早上 9 時至下午 3 時運作，避開課後和黃昏的繁忙時段，亦不會在晚上或公眾假期運作。

18. 至於設置臨時炸藥庫，當局解釋，南港島線(東段)鐵路部分路段工程，須以岩石爆破方式進行。為確保南港島線(東段)能符合市民的期望，依時完成及投入服務，港鐵每天須進行兩次爆破。當局補充，建造工程使用的所有爆炸品，均儲存於大嶼山狗虱灣的爆炸品儲存倉庫，由土木工程拓展署礦務部監管。根據《危險品條例》的規定，晚上和清早不得在維多利亞港範圍運送爆炸品，因此須設置臨時炸藥庫，為南港島線(東段)工程通宵儲存爆炸品，以確保每天早上及黃昏均可進行一次爆破。港鐵向反對者保證會嚴格遵守《危險品條例》的規定，並會採取嚴密的風險控制和安全措施，以確保安全運送、儲存及使用爆炸品。

為未撤回反對個案召開聆聽會

19. 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。除沒有提供聯絡資料的反對者外(見上文第 9 段)，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，在二零一零年九月十四日至二十九日合共舉行八場聆聽會，處理未撤回的反對個案。委員會普遍認為，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

20. 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，一併呈交予行政會議考慮。

財務安排

21. 行政會議在二零零七年十二月十八日的會議決定，應預留黃竹坑邨用地，以興建南港島線車廠連上蓋私人物業，以及預留海洋公園車站以北的用地，作私人物業發展及設置泊車轉乘設施；兩幅用地均須得到改變土地用途的批准，讓政府可考慮向港鐵公司批出物業發展權，以解決南港島線(東段)資金差額的問題。我們於二零一零年十二月六日的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議文件中，向委員會匯報此鐵路的財務安排最新進展。

對環境的影響

22. 南港島線(東段)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。港鐵公司遵照《環評條例》的規定，完成南港島線(東段)的詳細環境影響評估(環評)，在二零一零年六月十一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八月十日至九月八日供公眾查閱。在公眾查閱期間，當局接獲 45 份市民意見書，提出意見者主要關注擬建的鋼綫灣臨時躉船轉運站的運作影響。其後，環評報告在二零一零年十月十一日獲環境諮詢委員會(環諮會)通過。

23. 經考慮環諮會和市民的意見，環保署署長在二零一零年十月二十六日有條件核准環評報告。當環保署因應港鐵公司申請而批出環境許可證

時，港鐵公司會落實核准環評報告內各項建議緩解措施，並會遵行環境許可證的條件，以及其他有關環保的法例規定。

對可持續發展的影響

24. 根據我們進行可持續發展評估的結果，擬建的南港島線（東段）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，推行南港島線（東段）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的噪音、工地及通風井引致的空氣污染、休憩用地的面積減少、永久損害綠化地帶及棲息地，以及挖掘隧道時產生廢物。我們會採取適當措施和臨時交通安排，盡量減少這些影響。

公眾諮詢

25. 過去數年，當局及港鐵公司廣泛諮詢公眾對南港島線（東段）項目的意見，南區區議會一直促請當局及早落實開展南港島線（東段）項目。我們就該項目的進展與區議會保持非常密切聯繫，亦出席一連串由區議會議員和不同政黨舉辦的公眾論壇、會議和實地視察，與區內居民溝通。

26. 開展南港島線（東段）工程之前，港鐵公司會成立社區聯絡小組，與受影響的業主及居民等區內人士直接溝通，並處理查詢和投訴。

負責人員

27. 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

二零二零年十一月三十日

附件 A
Annex A

南港島線（東段）的位置圖

SOUTH ISLAND LINE (EAST) LOCATION PLANS

二零零九年七月二十四日刊憲的南港島線
（東段）方案 附件 A-1

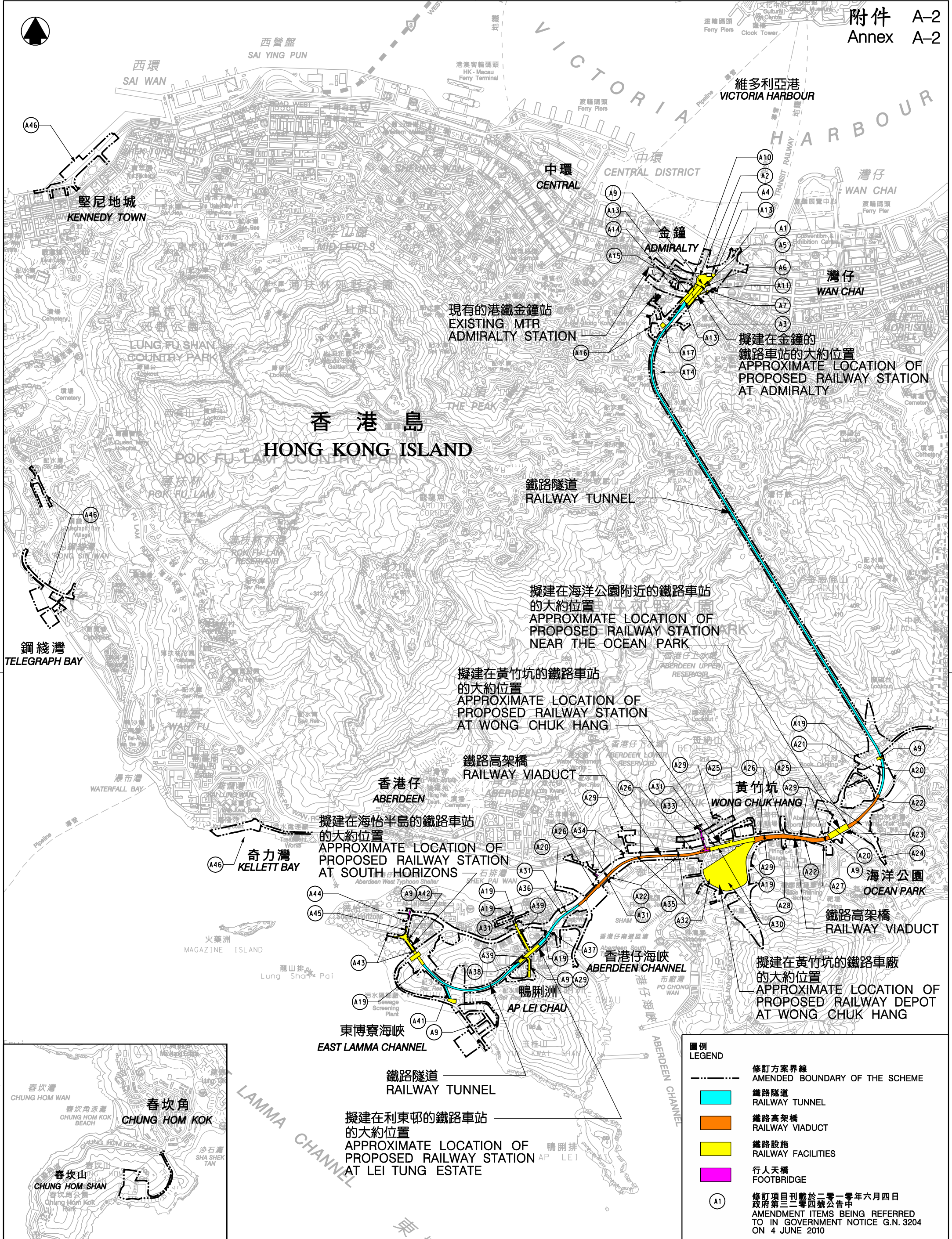
Location Plan for the South Island Line (East) Scheme
Gazetted on 24 July 2009 Annex A-1

二零一零年六月四日刊憲的南港島線（東段）
修訂方案 附件 A-2

Location Plan for the amended South Island Line (East)
Scheme Gazetted on 4 June 2010 Annex A-2



南港島線(東段) – 在二零零九年七月二十四日刊憲的原方案
SOUTH ISLAND LINE (EAST) – ORIGINAL SCHEME GAZETTED ON 24 JULY 2009



南港島線(東段) - 在二零一零年六月四日刊憲的修訂方案

SOUTH ISLAND LINE (EAST) - AMENDMENTS TO SCHEME GAZETTED ON 4 JUNE 2010

當局對反對者的觀點和建議所作的評估及回應摘要

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
鐵路方案	
(a) 由香港仔隧道收費站經黃竹坑至利東邨的一段高架鐵路段	
十一名反對者關注擬建的鐵路高架橋貼近東華三院賽馬會復康中心及鐵路運作會產生噪音和震動影響院內病人和工作人員。並要求把高架橋盡可能搬移往明渠上，以遠離復康中心、降低高架橋水平至不高於復康中心的地面及在高架橋上設置全覆蓋式隔音罩。亦關注鐵路運作會干擾復康中心的電子醫療設備。	自二零零九年年中，政府和港鐵公司已與復康中心緊密聯繫，並安排定期會議，回應他們的要求。港鐵公司在詳細設計階段修改了設計，把原計劃中二條高架橋合併為一，藉以增加高架橋與復康中心 A 座之間的距離至不少於 18 米，以及把高架橋結構的頂部降低到不高於主水平基準 27 米與 A 座的地面水平相約，在近 A 座的高架橋將設置全覆蓋式的隔音罩。如將高架橋建於現有明渠上，須要擴闊明渠來避免影響明渠的排水效率，擴闊明渠涉及大規模的斜坡工程，會嚴重影響現有 A 座對面山坡的樹木，對環境造成不良的影響；因此，這建議並不可行。根據復康中心提供的資料，港鐵公司已評估了鐵路運作時的電磁效應對復康中心的電子醫療設備的影響，發現對這些醫療設備不會造成影響。
十五名反對者關注由在南風道附近的鐵路隧道口至鴨脷洲的一段高架橋與南區四週的生活環境不協調，高架橋將限制了黃竹坑和香葉道的日後發展。反對者認為整個南港島線（東段）項目應建在地下。	倘若以隧道代替建議的高架橋，擬建的黃竹坑車廠將須要降低約 14 米及增加開挖一百萬立方米的岩石，額外的工程會導致項目延遲約 3 至 4 年。香港仔海峽將須要關閉 3 年，才可興建隧道，對海上交通做成不可接受的影響。為建造水閘門和隧道通風設備大樓，一些在香港仔海峽北岸的船廠和其土地將須要遷拆及收回。由於地形的限制，將車站設於地下將會使乘客的行程時間延長，以及不能快捷地乘搭鐵路。在隧道施工期間，香港警察學院的一部分及其運作也將受到影響。港鐵公司會根據收集到的意見，改善高架橋的設計，以減少對視覺和環境的影響。港鐵公司曾諮詢橋樑外觀及有關建築物諮詢委員會（ACABAS）和南區區議會對高架橋設計的意見。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者關注在聖神修院附近高架橋的高度會，對神學院的用戶的心理造成不良影響，並影響環境、空氣流通和觀景。反對者要求降低高架橋至聖神修院足球場的水平和在聖神修院附近的高架橋提供隔音屏障。	港鐵公司已經修改了設計，降低了高架橋的高度，使靠近聖神修院的大部分高架橋的高度，將低於院內足球場的地面水平。除了環境影響評估的要求之外，港鐵公司亦建議在聖神修院對面的高架橋安裝半封閉式隔音罩。
一名反對者關注接近大王爺廟的一段高架橋會影響廟宇的“風水”和觀景及妨礙善信和遊客進出廟宇。反對者要求把高架橋移建至明渠上或與廟宇保持至少 18 米的距離。	移建高架橋往現有明渠上，須要擴闊明渠來避免影響它的排水效率，相關安排將涉及大規模的斜坡工程，並會嚴重影響現有山坡的樹木，造成不良的環境影響，因此這建議並不可行。大王爺廟附近的高架橋已盡可能靠近明渠，並將與廟宇保持一定的距離；而高架橋的水平高於廟宇，並不會阻礙廟宇的景觀。在南港島線（東段）啟用時，廟前的一段明渠將會被覆蓋及美化。
一名反對者關注鐵路高架橋會威脅到白鷺棲息地，影響雀鳥的生態環境及現有的樹木。由於整段高架橋並沒有提供全覆蓋式隔音罩，反對者質疑噪音緩解措施的成效。要求提供未顯示在憲報圖則上的資料，包括橫跨香港仔海峽高架橋的寬度。反對者亦關注南港島線（東段）的高架橋的設計，限制了未來南港島線（西段）將須採用高架橋形式。	環境影響評估已包括鐵路對生態環境的影響、對白鷺的威脅、對鳥類居住環境的影響、現有樹木的影響，以及噪音的影響的充份研究，並提出適當措施緩解任何不良影響。由於詳細設計仍在進行中，港鐵公司未能向反對者提供確實數據，尤其是橫跨香港仔海峽高架橋的寬度。南港島線（西段）現仍在規劃中，當南港島線（東段）啟用後，政府會根據當時的交通情況檢討南港島線（西段）的規劃。
(b) 車站出入口位置	
四名反對者反對在海怡半島第一及二期沒有擬建車站的出入口。	二零零九年四月，南區區議會轄下南港島線（東段）專責委員會聯同當區區議員，就海怡半島站的選址向海怡半島及鴨脷洲邨居民進行問卷調查。回覆的問卷中，超過八成的海怡半島居民及超過七成的鴨脷洲邨居民，贊成車站設於怡南路的方案。現時擬建在海怡半島的車站共有三個出入口，相信可足以服務屋苑附近一帶的主要人口群。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者關注近海怡半島第四期的車站入口，會阻礙屋苑的樓梯和前往海怡東商場的通道，當發生火警時亦會妨礙消防員進出火場。	二零零九年四月，南區區議會轄下南港島線（東段）專責委員會聯同當區區議員，就海怡半島站的選址向海怡半島及鴨脷洲邨居民進行問卷調查。回覆的問卷中，超過八成的海怡半島居民及超過七成的鴨脷洲邨居民贊成車站設於怡南路的方案。 港鐵公司會與關注團體和有關政府部門聯絡，在推展南港島線（東段）項目時，會符合所有相關法例的規定，盡量減少對當地社區的滋擾及確保公眾安全。所有車輛及行人通道將會保持暢通，包括在鐵路方案範圍內及附近的樓宇的逃生通道。
五名反對者要求利東站增加入口，以服務漁安苑、深灣軒及新發展的住宅項目。	在規劃南港島線（東段）的車站和出入口位置時，港鐵公司須考慮多項因素，包括服務主要人口群、建造方法、技術可行性、成本效益等，以及施工期間對附近居民的影響等。在公眾諮詢中，大多數居民認為利東商場有良好的交通轉乘設施，在該處附近設置出入口足以服務區內主要人口群。 港鐵公司因而建議在利東商場附近及鴨脷洲大街，分別設置兩個利東站出入口。現時建議設置的兩個利東車站的出入口，配合其他交通工具，相信可足以服務利東一帶的主要人口群。
三名反對要求在跑馬地設置車站，因為這是唯一紓緩跑馬地、銅鑼灣及灣仔區的交通擠塞的機會。	港鐵公司曾檢視跑馬地站的方案。跑馬地區的人口估計約為 19,000 人，其中只有少數人會每日使用鐵路服務。在跑馬地設車站，會增加海怡半島與金鐘之間的車程和行車時間，降低項目的經濟效益。亦由於鐵路隧道長度增加，額外的挖掘工程會令整個項目的建造期延長由 10 個月至 31 個月不等。
兩名反對者反對利東站在漁安苑附近不設出入口。	在二零零八年的公眾諮詢中，漁安苑居民反對在漁安苑內設置出入口，並建議在利東商場外的土站，前海面傳導會小學或真光書院附近的水務署工地設置出入口。港鐵公司因應意見，將其中一個出入口改設於利東商場附近。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
兩名反對者關注利東站位於利東商場的出入口佔用現有巴士總站大部分位置。	港鐵公司會把受影響的部分利東邨巴士總站，搬遷至東興樓附近的現有花槽位置。在建造南港島線(東段)期間，現時的巴士路線將不會受到影響。
兩名反對者要求在華富邨和華貴邨設置車站。	按照現時的鐵路規劃，在華富邨和華貴邨設置車站將會在南港島線(西段)計劃中考慮。在南港島線(東段)方案中，港鐵公司將於黃竹坑站設置一個公共運輸交匯處，方便華富邨和華貴邨居民轉乘鐵路。
有關環境的意見	
(c) 鐵路工程及運作對環境的影響	
十二名反對者認為擬建高架車站及高架橋，會對黃竹坑及香港仔海峽附近的環境做成永久影響，亦嚴重影響南區的持續發展。他們建議應採用全隧道方案。	在考慮工程時間表，對地區的影響和裨益，以及相關的鐵路規劃和對環境的整體影響等各項因素後，南港島線(東段)不適合採用全隧道方案。首先，位於黃竹坑車廠須依照走線坡度的限制而降低，土地的平整工程涉及額外挖掘超過 100 萬立方米的泥石，增加 3 至 4 年的建造期。此外，須使用圍堰或沉管隧道方式建造香港仔海峽下的隧道，約三分之二海峽須局部封閉，對該處海上繁忙的交通構成難以接受的影響。其三，於香港仔海峽兩旁興建防洪閘及通風大樓，須永久遷拆海峽北面部分船廠及收回其用地。其四，因地勢的關係，地下車站須深入地底，將會大大增加乘客的上落時間，對乘客做成不便。最後，在興建隧道時須徵用香港警察學院的部分土地，影響警校運作。
六名反對者擔心擬建於黃竹坑一段高架橋對附近安貧小姊妹安老院，大王爺廟和聖神修院造成滋擾及影響該處的自然環境。	港鐵公司已完成南港島線(東段)的環境影響評估報告及擬備有關紓緩措施，以確保鐵路項目的設計、建造及營運，均符合《環境影響評估條例》及其他相關法例的要求、指引及標準。高架鐵路橋的設計將以減少對視覺及環境的影響為目標，亦會諮詢南區區議會，以及橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會(ACABAS)的意見。
一名反對者要求沿香葉道興建綠化行人徑以助旅遊發展。	港鐵公司將提交鐵路車站、沿香葉道走線的建議美化計劃，亦會沿黃竹坑南岸興建一條連接黃竹坑及香港仔海旁的行人徑。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
四名反對者關注擬建於黃竹坑鄰近賽馬會東華三院復康中心（下稱「復康中心」）一段高架橋帶來噪音、景觀及震盪問題，要求將該段高架橋搬移至明渠上。	自二零零九年年中起，政府及港鐵公司一直與復康中心及院友的家長保持緊密聯繫，而他們提出的要求，包括高架路軌與復康中心 A 座大樓的距離、高架橋連隔音屏障的高度及加建密封式隔音罩，已納入南港島線（東段）的設計。根據現時的設計，原方案中兩段高架橋已合併，復康中心 A 座附近的一段高架橋結構的最高點，亦降低至與復康中心 A 座大樓地下平台的高度相若，而高架橋結構與復康中心 A 座的距離將不會少於 18 米，從而減低鐵路運作對復康中心 A 座大樓的影響。同時，復康中心 A 座附近的一段高架橋，亦會設一道與 A 座跨度相若的密封式隔音罩。 如將高架橋整建在明渠之上，須大幅度擴闊現有的明渠，以保持現有明渠的排洪能力。同時，該建議亦涉及大規模臨時及永久斜坡工程，並須移除斜坡上的大量樹木，此舉對附近環境將產生嚴重影響。
三名反對者擔心鐵路運作會干擾附近的醫療器材。	港鐵公司已完成研究，結果發現鐵路系統的運作，不會對復康中心的醫療電子儀器構成影響。
一名反對者關注擬設於觀海徑的臨時施工通道，會為產生噪音及塵埃問題，影響逸港居。	於觀海徑網球場附近設置的臨時施工通道，會以圍板分隔，限制泥車的行走範圍。港鐵公司會直接監督建築工程，確保對附近居民的影減至最小。
一名反對者關注於金鐘的豎井對環境的影響，以及夏慤花園建造工程引致植物及具價值的樹木被砍伐。	環境影響評估報告已研究了施工時的潛在滋擾，而展開建造工程，須獲發環境許可證。港鐵公司須實施緩解措施，以確保項目的設計、建造和營運，均不會對附近的敏感受體做成不能接受的環境影響。港鐵公司將確保所有對環境的影響，均控制在《噪音管制條例》及《空氣污染條例》的許可範圍之內。進行南港島線（東段）項目，不須搬移任何載於古樹名木名單的樹木；受工程影響須被砍伐，搬移及保價種植的樹木亦須經相關部門審批。
一名反對者關注建造金鐘的鐵路車站期間，對相連的地下停車場造成環境滋擾。	
一名反對者關注擬建於利南道工業區的通風大樓，影響環境及附近商戶運作。	
三名反對者關注附近的建造工程，會滋擾深灣軒及漁安苑。	

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
四名反對者關注擬建於奇力灣的躉船轉運站，影響華貴邨附近的環境。	擬建於奇力灣的臨時躉船轉運站的建議，已經從刊憲修訂中刪除。
十一名反對者擔心擬建於利南道的通風及機房大樓，會長期產生滋擾，包括熱氣、熱島效應、空氣污染及噪音，亦須砍伐大量樹木。他們亦認為該設施會產生視覺影響。	南港島線（東段）的列車均為電力推動，無須燃燒汽油，所以鐵路系統不會釋出廢氣或有害氣體而經通風井排放。港鐵公司會定期清洗隧道及路軌，因此通風設施對空氣質素的影響非常輕微。事實上，鐵路系統內二氧化碳的唯一來源，是乘客和工作人員的呼吸。通風系統的作用，是保持地下車站內有足夠的空氣交換。根據現時鐵路的相關紀錄，車站內的空氣質素完全符合《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則－鐵路》指引要求的「良好空氣質素的水平」。此外，港鐵公司曾在鐵路車站進行空氣質素的測試，在港鐵中環站其中一個通風口所錄得的塵埃水平，與鄰近的環境保護署路邊空氣監測站的數據很接近，顯示通風井所排出的空氣與周遭空氣的質素相若。 通風大樓內將安裝噪音吸收面板，儘量減少噪音滋擾。供鐵路車站使用的冷卻系統，將設置在鴨利洲工業區附近的通風大樓。環境影響評估，已包括對景觀及視覺影響的研究；建議的通風及機電大樓的設計，將與周圍的環境融合。砍伐樹木的數量將減至最少，而相關的砍伐、移植和補償種植的建議，將提交有關政府部門批核。
一名反對者建議沿利南道加設隔音屏，減少噪音滋擾。	環境影響評估已研究項目建造及營運時產生的噪音，並提出相關的紓緩措施，包括在有需要位置設置隔音屏障。環境影響評估亦包括對空氣質素，景觀影響及塵埃水平的評估。
一名反對者關注擬建於海怡半島的車站出入口影響附近環境。	
三名反對者關注近黃竹坑綜合服務大樓的一段高架橋會引致噪音、震盪等環境滋擾，他們要求在高架橋提供隔音屏障或隔音罩。	

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
十六名反對者關注擬建於鋼綫灣的躉船轉運站影響該區環境。	港鐵公司已完成相關的環境影響評估研究，環境影響評估報告亦於二零一零年八月十日公開讓公眾查閱。環境影響評估報告中，已包括擬建躉船轉運站對空氣及噪音影響的評估，並建議合適的紓緩措施，確保建造及營運均符合相關的環境保護條例的要求。此外，港鐵公司會有周詳計劃安排運送泥石，確保過程中對環境的影響減至最小。港鐵公司會實施一系列緩解措施，如覆蓋運泥車貨斗、在工地設置清洗輪胎設施及覆蓋臨時躉船轉運站傾倒泥石位置等，同時會密切監督臨時躉船轉運站的運作。
四名反對者提出，南港島線（東段）修訂方案刊憲諮詢期完結後，項目的環境影響評估報告才讓公眾查閱，做法不當。	
三名反對者認為薄扶林居民已經忍受了渠務工程的滋擾三年，現再建議使用鋼綫灣的躉船轉運站，會令滋擾延續。	經研究各個躉船轉運站的選址方案及審慎考慮後，現時擬建的鋼綫灣臨時躉船轉運站是平衡社區及各項交通及環境因素的方案。南港島線（東段）工程的建造期約為四年，當中鋼綫灣臨時躉船轉運站只須運作約兩年時間。地鐵公司已進行評估，估計相關道路的容量，能夠應付施工期間該處的運泥車的數目。
兩名反對者關注運泥車運送泥石時，須燃燒更多燃油並，產生更多廢氣及懸浮粒子，污染空氣。	根據南港島線（東段）的環境影響評估報告，在擬建鋼綫灣臨時躉船轉運站附近敏感受體的塵埃水平，預計可控制於法例要求標準之內；而全年的塵埃水平的平均值，亦和周邊的空氣質素相若。
一名反對者認為現有環境相關的法例已不合時宜。	由二零零六年十月一日開始，所有新登記重量超過三噸半的重型車輛，須符合歐盟四型標準。港鐵公司會鼓勵承建商使用符合歐盟四型標準的運泥車。
五名反對者關注於薄扶林區同時有多項工程進行，會造成更大環境影響。	「港島西雨水排放隧道」的挖掘工程時間表將不會與南港島線（東段）的挖掘時間表重疊。進行中的「淨化海港計劃」第二期甲的挖掘工程，大約於二零一二年中完成，運送南港島線（東段）工程產生的泥石往鋼綫灣臨時躉船轉運站的高峯期在二零一三年，所以兩者之間的運泥車運作高峯期不會重疊。現時水務署建造中的海水抽水站的挖掘工程將於二零一一年，即鋼綫灣臨時躉船轉運站開始運作前完成。區內因其他建造工程所增加的交通流量不多，港鐵公司將與附近工程項目的承建商緊密聯繫，確保躉船轉運站妥善運作和附近道路暢順。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
(d) 通風設施的位置	
兩名反對者關注擬建於香港公園內通風大樓的體積。	通風及機房大樓是地下鐵路不可或缺的部分，其功能是為地下車站及隧道提供足夠的通風，因此須設於靠近車站及隧道的位置。此外，其選址亦須考慮工程上的可行性、與車站的距離、對附近環境的影響，以及各選址建議的造價等等。選擇於香港公園內建通風大樓，主要是因為金鐘站附近缺乏可用的政府土地及盡量避免回收私人土地，而香港公園是區內最合適的選址。港鐵公司正進行南港島線（東段）的詳細設計，而擬建於香港公園內的通風大樓的細節，須待設計完成後方可提供。
一名反對者關注擬建於利南道工業區的通風大樓對駕駛學校的影響。	擬建於利南道工業區的通風大樓，主要服務利東至海怡半島的一段隧道。南港島線（東段）的列車均為電力推動，無須燃燒汽油，因此該鐵路系統不會釋出廢氣或有害氣體而經通風大樓排放。
十一名反對者關注擬建於利南道的通風及機房大樓對鄰近海怡半島民居的影響。反對者認為屋苑樓價會受影響。	通風設施及機電大樓是鐵路地下車站不可缺少的部分，因此須設於靠近車站的位置。約三分之二海怡半島車站的通風設施，將設於利南道工業區附近。其餘在海怡半島近利南道的設施，則為地鐵車站提供服務。
九名反對者提議於利南道的通風設備大樓向南遷移到較遠離居民的位置。	港鐵公司曾研究其他通風及機房大樓選址的可行性，包括在利南道現時油庫對面的位置。如將這些設備遷移至該處或其他離站更遠的地點，須要興建額外的通風管道，通風效能會大受影響，亦不符合環保原則。此外，通風設施的覆蓋範圍及體積亦會相應增加，涉及更多斜坡工程，對周邊環境的影響亦會更大。現時建議的選址已盡量平衡運作需要，亦已考慮與海怡半島民居的距離。
一名反對者認為擬建於利南道的通風及機房大樓不符合相關的地區規劃大綱圖則。	擬建的通風及機房大樓是鐵路的一部分，並已根據《鐵路條例》刊憲。根據《城市規劃條例》，得到《鐵路條例》刊憲之下授權的鐵路工程項目，須同時視作獲得《城市規劃條例》授權。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
(e) 鋼綫灣臨時躉船轉運站及相關意見	
四名反對者提出關注有關在奇力灣設置躉船轉運站，加上未來混凝土配料廠，會導致華貴邨及嘉隆苑居民受噪音、塵埃和交通的影響。	考慮到居民的關注，港鐵公司已確認使用渠務署在鋼綫灣的現有臨時躉船起卸設施作替代方案。置設奇力灣臨時躉船起卸設施的建議，已在修訂方案中刪除。
一名反對者關注南港島線（東段）擬議的臨時躉船轉運站數目過多，運泥車往返躉船轉運站會帶來不便，建議南港島線（東段）共用西港島線在堅尼地城海旁的臨時躉船轉運站作。	為減低對南區路面交通的影響，須要在南區設立靠近工地的躉船轉運站。此外，西港島線在堅尼地城海旁的臨時躉船轉運站，已包括在修訂方案中，以便使用該設施處理南港島線（東段）金鐘站挖掘工程產生的泥石。
兩名反對者提出關注有關在利南道設置臨時躉船轉運站產生的噪音和交通影響。	鴨脷洲區內部分泥石會由密封式運輸帶直接運送到利南道臨時躉船轉運站，以便減低噪音和交通的影響。港鐵公司已完成相關的環境影響評估，以及正進行交通影響評估，有需要時會制定相關的噪音緩解及交通改善措施。
一名反對者提出關注，南區區議會沒有同意在奇力灣設置躉船轉運站反者。反對者認為該處應設置休憩設施。	有關在奇力灣設置躉船轉運站的建議，早已諮詢南區區議會，而區議會同意延遲實施在該處興建休憩設施的計劃。考慮到居民的關注，港鐵公司已確認使用渠務署在鋼綫灣的現有臨時躉船起卸設施作替代方案。置設奇力灣臨時躉船起卸設施的建議，已在修訂方案中刪除。
三名反對者提出關注在鋼綫灣設置臨時躉船轉運站。反對者關注如鋼綫灣選址被否決，將有大量運泥車使用利南道躉船轉運站運送泥石。	考慮到居民的關注，港鐵公司已確認使用渠務署在鋼綫灣的現有臨時躉船起卸設施作替代方案。置設奇力灣臨時躉船起卸設施的建議，已在修訂方案中刪除。
兩名反對者提出關注在奇力灣設置躉船轉運站，加上未來混凝土配料廠，會導致華貴邨及嘉隆苑居民受噪音、塵埃和交通的影響。	考慮到居民的關注，港鐵公司已確認使用渠務署在鋼綫灣的現有臨時躉船起卸設施作替代方案。置設奇力灣臨時躉船起卸設施的建議，已在修訂方案中刪除。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者提出關注在修訂方案中，刪除在奇力灣設置躉船轉運站的建議，會增加使用利南道躉船轉運站的運泥車。	刪除在奇力灣設置躉船轉運站的建議後，在修訂方案中仍會為南港島線（東段）的施工設置三個躉船轉運站，包括鋼綫灣、利南道及堅尼地城海旁。部分泥石會由密封式運輸帶直接運送到利南道臨時躉船轉運站，以便減低交通及環境的影響。港鐵公司已審視並確定運送泥石時駛經的道路，足以應付因鐵路工程而增加的運泥車流量。
十六名反對者提出關注在鋼綫灣設置躉轉運站會對居民做成交通、道路安全及環境的影響，應考慮其他選址。	為減低對路面交通及對環境的影響，須要在南區利南道及鋼綫灣兩個地點，設置臨時躉船轉運站，將泥石由海路運走。港鐵公司曾考慮南區內其他選址，包括奇力灣、香港仔避風塘及海洋公園大樹灣。平衡各因素下，選擇鋼綫灣作臨時躉船轉運站是較可行的方案。使用位於南區以外的躉船轉運站，會對南區路面交通造成影響。考慮到居民的關注，運泥車會經域多利道及沙灣徑前往鋼綫灣臨時躉船轉運站，並經數碼港道及域多利道離開；運泥車每次運送只會途經沙灣徑及域多利道一次，從而減少對附近居民的滋擾。 沙灣徑是一條標準的行車道及不是交通黑點。港鐵公司會利用雷射測速儀，以及要求承建商提供如車速記錄儀等裝置，以便密切監察運泥車的車速。 為減低空氣污染，港鐵公司會鼓勵承建商使用符合歐盟 IV 期廢氣排放標準的泥車，以及實施煙塵控制措施。預計平均每一工作天前往鋼綫灣臨時躉船轉運站的運泥車數量，已減少至每日一百五十架次，而運作時間縮短至由上午九時至下午三時，以避開學校下課和晚上的交通繁忙時段。
一名反對者提出關注在鋼綫灣設置躉船轉運站及認為應考慮“零卸泥”方案。	為減低對路面交通及對環境的影響，須要在鋼綫灣設置臨時躉船轉運站將泥石由海路運走。 港鐵公司曾考慮其他臨時躉船轉運站選址，包括奇力灣、香港仔避風塘及海洋公園大樹灣。平衡各因素下，鋼綫灣選址是較可行的方案。“零卸泥”方案下，須把工程產生的泥石堆填在前加拿大醫院用地，影響該用地將來醫院項目的發展；該建議亦影響景觀和環境，對地區人士做成滋擾，因此建議不可行。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者提出關注在鋼綫灣設置躉船轉運站及認為應減少因工程產生的泥石和研究循環再用泥石，從而減少泥車數量。	為減低對南區路面交通及環境的影響，須要在鋼綫灣設置臨時躉船轉運站，將泥石由海路運走。 預計平均每一工作天前往鋼綫灣臨時躉船轉運站的泥車數量，已減少至每日一百五十架次，而運作時間由上午九時至下午三時，以避開學校下課時段和晚上的交通繁忙時段。港鐵公司會致力減少工程產生的泥石及將泥石循環再用，亦會與其他進行中或將開展的建造工程，如港珠澳大橋、中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第 II 期等工程項目協調，轉運泥石往這些工程的工地。
有關交通的意見	
(f) 鐵路工程及運作對交通的影響	
六名反對者關注擬建的奇力灣臨時躉船轉運站所引致的交通影響。	考慮當區人士的關注後，在奇力灣設置臨時躉船轉運站的建議，已在南港島線(東段)的修訂方案中取消。
一名反對者關注擬建的觀海徑臨時施工通道對交通的影響。	港鐵公司預計在施工時，少量工程車輛會駛經觀海徑，但不會停留或佔用觀海徑。該路段有足夠容量，容納每小時最多只有八架次工程車輛的流量。
五名反對者關注運送爆炸品的車輛往返擬建的春坎山臨時爆炸品貯存倉對交通的影響。	港鐵公司預計每日少於六次的爆炸品運送，不會影響途經的淺水灣道和春磡角道的交通。運輸署的資料顯示，該兩條道路並不是交通黑點。在香港建造工程使用爆炸品已有悠久的歷史，過往紀錄顯示，運送爆炸品的政府車輛，從沒有發生過任何涉及爆炸品的交通事故，可見爆炸品的儲存和運送一直以來都是十分安全。
一名反對者關注利南道上運泥車增加往返擬建的臨時躉船轉運站，對駕駛學校的初學駕駛者構成危險。	根據港鐵公司的初步交通影響評估，臨時躉船轉運站的運作對利南道交通的影響可以接受。在南港島線(東段)建造工程期間，所有臨時交通管理措施須獲得一個由運輸署、警務處、路政署、港鐵公司及其交通顧問工程師等組成的地盤聯絡小組審批及監管，以保持現有利南道交通暢順。
三名反對者關注利南道上運泥車往返擬建的臨時躉船轉運站對交通的影響。	

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者關注前海面傳導會小學舊址改作臨時交通交匯處，影響鴨脷洲區交通和對深灣軒造成噪音滋擾。	海面傳道會小學舊址會用作臨時路面改道及鐵路工程的工地。在南港島線（東段）建造工程期間，所有臨時交通管理措施，須獲得一個由運輸署、警務處、路政署、港鐵公司及其交通顧問工程師等組成的地盤聯絡小組審批及監管，以確保現有鴨脷洲區的道路交通可保持暢通。
兩名反對者關注擬建的鋼綫灣臨時躉船轉運站所引致的交通影響。	港鐵公司初步研究顯示，道路的容量足以應付因建造南港島線（東段）而增加的額外運泥車流量。考慮到居民的關注，運泥車會經域多利道及沙灣徑前往臨時躉船轉運站，並經數碼港道及域多利道離開。運泥車每次運作只會途經沙灣徑及域多利道一次，以便減少滋擾。在南港島線（東段）施工期間，所有臨時交通管制措施，須獲得到一個由運輸署、警務處、路政署、港鐵公司及其交通顧問工程師等組成的地盤聯絡小組審批及監管，以保持現有鋼綫灣一帶的道路暢通。 為減低空氣污染，港鐵公司會鼓勵承建商使用符合歐盟 IV 期廢氣排放標準的運泥車，以及實施煙塵控制措施。前往鋼綫灣臨時躉船轉運站的建議運泥車數目，將減至每日一百五十架次；運作時間縮減至由上午九時至下午三時，以避開學校下課和晚上的交通繁忙時段。港鐵公司會密切監察與工程相關的交通，確保遵守安全程序及不影響附近的交通。
一名反對者關注擬建的黃竹坑站及其下的交通交匯處在施工時及工程完成後對交通的影響。	港鐵公司初步研究顯示，有關道路的容量足以應付因建造南港島線（東段）而增加的額外運泥車流量。在南港島線（東段）施工期間，所有臨時交通管制措施，須獲得到一個由運輸署、警務處、路政署、港鐵公司及其交通顧問工程師等組成的地盤聯絡小組審批及監管，以保持現有黃竹坑區內的道路暢通。為改善行人通道，並促進與南港島線（東段）鐵路的轉乘，黃竹坑車站將置設行人天橋接駁周邊地區；而香葉道及南朗山道附近將實施大幅度的道路改善工程。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
(g) 鋼綫灣臨時躉船轉運站及相關意見	
四名反對者提出關注有關在奇力灣設置躉船轉運站，加上未來混凝土配料廠，會導致華貴邨及嘉隆苑居民受噪音、塵埃和交通的影響。	考慮到居民的關注，港鐵公司已確認使用渠務署在鋼綫灣的現有臨時躉船起卸設施作替代方案。在奇力灣設置臨時躉船起卸設施的建議，已在修訂方案中刪除。
一名反對者提出關注南港島線（東段）建議的臨時躉船轉運站數量太多，產生的泥車運作會帶來不便。應盡量使用西港島線在堅尼地城海旁的臨時躉船轉運站，處理南港島線（東段）的泥石。	為減低對南區路面交通的影響，須要在南區設置靠近工地的躉船轉運站。西港島線在堅尼地城海旁的臨時躉船轉運站，已包括在修訂方案中，以便使用該設施處理南港島線（東段）金鐘站挖掘工程產生的泥石。
兩名反對者提出關注有關在利南道設置臨時躉船轉運站產生的噪音和交通影響。	部分泥石會由密封式運輸帶直接運送到利南道臨時躉船轉運站，以便減小交通及環境的影響；有需要時將實施緩解措施，以及交通改善工程。
一名反對者提出關注區議會沒有同意在奇力灣設置躉船轉運站，該工地應關作休憩用途。	有關在奇力灣設置躉船轉運站的建議，早已知會南區區議會，而區議會同意延遲實施在該處興建休憩設施的計劃。考慮到居民的關注，港鐵公司已確認使用渠務署在鋼綫灣的現有臨時躉船起卸設施作替代方案。置設奇力灣臨時躉船起卸設施的建議，已在修訂方案中刪除。
三名反對者提出關注在鋼綫灣設置臨時躉船起卸設施。反對者關注到如鋼綫灣建議觸礁，利南道躉船轉運站將被過份運用。	考慮到居民的關注，港鐵公司已確認使用渠務署在鋼綫灣的現有臨時躉船起卸設施作替代方案。使用鋼綫灣臨時躉船轉運站的建議，已包括在修訂方案中。
兩名反對者提出關注有關在奇力灣設置躉船轉運站，加上未來混凝土配料廠，會導致華貴邨及嘉隆苑居民受噪音、塵埃和交通等的多方面影響。	考慮到居民的關注，港鐵公司已確認使用渠務署在鋼綫灣的現有臨時躉船起卸設施作替代方案。置設奇力灣臨時躉船起卸設施的建議，已在修訂方案中刪除。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者提出關注在修訂方案中刪除奇力灣設置躉船轉運站會增加利用利南道躉船轉運站的泥車。	刪除在奇力灣設置躉船轉運站的建議後，南港島線（東段）在修訂方案中，仍會設置三個躉船轉運站以便進行項目的工程。部分泥石會由密封式運輸帶直接運送到利南道臨時躉船轉運站，以便減低噪音和交通的影響。港鐵公司已審視並確定泥石運送所駛經的道路，足以應付因鐵路工程而增加的運泥車流量。
十七名反對者提出關注在鋼綫灣設置躉船轉運站會對居民做成交通、道路安全及環境的影響，應考慮其他選址。	為減低對路面交通及對環境的影響，須在利南道及鋼綫灣兩個地點設置臨時躉船轉運站，將泥石由海路運走。港鐵公司曾考慮其他臨時躉船轉運站選址，包括奇力灣、香港仔避風塘及海洋公園大樹灣。 平衡各因素下，選址於鋼綫灣作臨時躉船轉運站是較可行的方案。使用南區區外的躉船轉運站，會對南區及香港島整體路面交通做成影響。考慮到居民的關注，運泥車會經域多利道及沙灣徑前往臨時躉船轉運站，並經數碼港道及域多利道離開；運泥車每次運作只會途經沙灣徑及域多利道一次，以便減少滋擾。 沙灣徑是一條標準的行車道及不是交通黑點。港鐵公司會使用雷射測速儀及要求承建商提供如車速紀錄儀的裝置，密切監察運泥車的車速。 為減低空氣污染，港鐵公司會鼓勵承建商使用符合歐盟 IV 期廢氣排放標準的運泥車，以及實施煙塵控制措施。預計平均每一工作天前往鋼綫灣臨時躉船轉運站的運泥車的數量，已減少至每日一百五十架次，以及每日運作時間縮將減至由上午九時至下午三時，以避開學校下課和晚上的交通繁忙時段。
一名反對者提出關注在鋼綫灣設置躉船轉運站及認為應考慮“零卸泥”方案。	為減低對路面交通及對環境的影響，須要在鋼綫灣設置臨時躉船轉運站將泥石由海路運走。 港鐵公司曾考慮其他臨時躉船轉運站選址，包括奇力灣、香港仔避風塘及海洋公園大樹灣。平衡各因素下，鋼綫灣選址是較可行的方案。“零卸泥”方案下，須要把工程產生的泥石堆填在前加拿大醫院用地，影響該用地將來醫院項目的發展；該建議亦影響景觀和環境，對地區人士做成滋擾，因此建議不可行。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者提出關注在鋼綫灣設置躉船轉運站及認為應減少因工程產生的泥石和研究循環再用泥石，從而減少泥車數量。	為減低對南區路面交通及環境的影響，須要在鋼綫灣設置臨時躉船轉運站將泥石由海路運走。 預計平均每一工作天前往鋼綫灣臨時躉船轉運站的泥車數量，已減少至每日一百五十架次，而運作時間由上午九時至下午三時，以避開學校下課時段和晚上的交通繁忙時段。港鐵公司已完成評估，預計相關道路的流量，足以應付工程期間運泥車的數量。港鐵公司會致力減少工程產生的泥石及將泥石循環再用，亦會與其他進行中或將開展的建造工程，如港珠澳大橋、中環灣仔繞道及灣仔發展計劃第 II 期等工程項目協調，轉運泥石往這些工程的工地。
工程相關的意見	
(h) 挖掘／隧道工程對樓宇結構的影響	
九名反對者關注鐵路隧道經過漁安苑地層，將影響樓宇結構的健全性和穩定性。兩名反對者分別關注對太古廣場一座和金鐘停車場類似的影響而一名反對者關注為車站入口擬設立地役權對海怡半島第 19 座的影響。	為了確保建造鐵路隧道時，不會影響相關建築物的結構，地鐵公司會聘請合資格人士進行詳細設計，以及評估擬建隧道施工時的影響，並建立必要的監測計劃和緩解措施，以符合建築物條例及相關法例的安全標準。在工程開始前，港鐵公司進行樓宇勘察，記錄接近港島線（東段）的建築物當時的狀況。 根據鐵路條例，任何人擁有可獲補償權益的土地或建築物受到鐵路工程造成的實質或結構損失，有權要求申索賠償。
(i) 春坎山擬議臨時炸藥庫	
三名反對者提出關注春坎山作為臨時爆炸品儲存倉庫的選址及運送爆炸品會對附近住宅區交通的影響。	港鐵公司曾比較港島多個不同選址的可行性，認為選址春坎山設置臨時爆炸品儲存倉庫較為可行。每日運送爆炸品往返儲存倉庫的車次不會多過六次，對淺水灣道和春磡角道的交通影響極小。所有運送爆炸品的車輛，必須獲得礦務部審批及參照礦務部的特定安全規格。根據過往紀錄，爆炸品的儲存和運送一直以來在香港都是十分安全。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者提出關注為何臨時爆炸品貯存倉庫會選址春坎山及運送爆炸品對附近住宅區交通的影響。	港鐵公司曾比較港島多個不同選址的可行性，包括石澳石礦場及海洋公園。石澳石礦場與工地距離太遠，而海洋公園則缺乏合適的通道。春坎山選址比較接近各工地，距離春磡角道亦只有二百五十米；選址的位置與附近民居的距離有三百多米，並有一個六十米高山坡分隔。因此，春坎山是設置南港島線（東段）臨時爆炸品儲存倉最合適的選址。運送爆炸品的次數，預計每日少於六次及不會對淺水灣道和春磡角道交通做成嚴重影響。所有運送爆炸品車輛，必須獲得礦務部審批，以及參照礦務部的特定安全規格。根據過往紀錄，爆炸品的儲存和運送一直以來在香港都是十分安全。
一名反對者提出關注為何南港島線（東段）不能共用西港島線的臨時爆炸品儲存倉庫。	西港島線的臨時爆炸品儲存倉庫，沒有足夠儲存量應付西港島線及南港島線（東段）兩項工程的需要。
三名反對者提出關注在春坎山設置臨時爆炸品儲存倉庫的安全問題、倉庫對附近電訊設施的影響及電磁波對雷管的影響。	為確保南港島線（東段）可如期通車，必須每日進行兩次爆破，因而須要設置臨時爆炸品倉庫作夜間貯存，以保證在早上及黃昏均可進行一次爆破。春坎山是平衡各因素下作為南港島線（東段）爆炸品倉庫可行的選址。有關安全問題，港鐵公司已進行量化風險評估，以及會嚴格執行風險控制和安全措施，以確保施工期間爆炸品的儲存、運送及使用都要符合安全原則。根據有關設計，由於發生意外爆炸的機會極微，而產生的震動對附近的建築物的影響極為輕微。儲存在春坎山臨時爆炸品倉庫的雷管屬非帶電雷管，不會受電磁波的影響。
五名反對者提出關注選址春坎山作臨時爆炸品儲存倉，認為爆炸品應經海路運往工地附近臨時碼頭，避免及減低陸路運送的風險。	礦務部只能在日出後及日落前之間，經海路運送爆炸品，所以未能配合建造南港島線（東段）每日兩次爆破的需求。 港鐵公司曾比較多個香港島上不同選址的可行性，春坎山選址與工地距離比較近及與最近電訊設施距離有二百米，並有山坡分隔。爆炸品的運送預計每日少於六次，以及不會對淺水灣道和春磡角道交通做成嚴重影響。所有運送爆炸品車輛必須獲得礦務部審批及參照礦務部的特定安全規格。過往記錄顯示，爆炸品的儲存和運送一直以來在香港都是十分安全。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
有關土地的意見	
(j)土地／地層收回，暫時佔用土地權利及設定地役權	
四名反對者提出關注有關在海怡半島設定地役權及／或其他永久權利及設定暫時佔用土地權利會侵佔其私人權利及物業，使其蒙受損失。	建造海怡路及怡南路車站出入口，須要在海怡半島的私人地段設定地役權及／或其他永久權利及設定暫時佔用土地權利。就海怡半島站出入口選址，地區居民大致表示贊成。由於與現有公用設施有牴觸及應消防處要求，須要修訂出入口設計及在修訂方案修改設定地役權範圍。按照鐵路條例，任何就設有地役權及／或其他永久權利的土地及／或被暫時佔用的土地擁有可獲補償權益的人，均有權申索補償。
一名反對者提出關注有關在安貧小姊妹會聖瑪利安老院設定地役權及／或其他永久權利，會嚴重影響未來建造及重新發展該地段的權利。	港鐵公司須要在有關土地內，裝置與南港島線(東段)運作相關的水務及渠務設施及其他公用設施。設定地役權／或其他永久權利的範圍是經過小心研究，務求減少其影響。港鐵公司會就南港島線(東段)工程的安排與業權人緊密聯絡，務求對該地段的重新發展計劃影響減至最小。按照鐵路條例，任何就設有地役權及／或其他永久權利的土地擁有可獲補償權益的人，均有權申索補償。
一名反對者提出關注有關收回太古廣場地層，會影響現有地基及未來建造及重新發展該地段的權利。反對者也關注在太古廣場旁的一段金鐘道設定暫時佔用土地權利會影響現有緊急車輛通道、行人路及享用現有園景美化地方權利。反對者也關注部分收回地層範圍是用作沙中線工程而不是用作南港島線(東段)工程。	為了向鐵路乘客提供暢順的轉乘安排，未來南港島線(東段)的鐵路月台及車站大堂，將會建於夏慤花園及金鐘道地底，連接現有港鐵金鐘站的東端。未來的月台將會座向東北至西南方向，以便配合南港島線(東段)的鐵路走線，因此須要收回太古廣場的相關地層。港鐵公司確定收回地層範圍不會包括現有太古廣場地基，該公司已進行初步技術評估，認為地下鐵路設施對未來重新發展太古廣場的影響很微。須要收回太古廣場地層的平面及垂直範圍是經過小心確定，而現有走線選擇會對重新發展太古廣場影響最小。同時，因設計上的改動，在太古廣場旁的一段金鐘道不須要被用作工地，該暫時佔用建議已在修訂方案中刪除。按照鐵路條例，任何就被收回地層而擁有可獲補償權益的人士，均有權申索補償。 為提供方便和快捷的轉乘安排，未來南港島線(東段)及沙中線的金鐘車站，將同置於單一建築結構內。為減少建造期及對社區的干擾，南港島線(東段)金鐘站工程將包括相關的沙中線保護工程。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者提出關注有關收回夏慤花園地下停車場下的地層，會影響現有地基及未來重新發展該地段的權利。反對者也關注有關停車場設定暫時佔用土地權利條文，未有提供有關時限。反對者也關注部分收回地層，是用作沙中線工程而不是用作南港島線(東段)工程。	為了向鐵路乘客提供暢順的轉乘安排，未來南港島線（東段）的鐵路月台及車站大堂將，會建於夏慤花園及金鐘道地底，連接現有港鐵金鐘站的東端。未來的月台，將會座向東北至西南方向，以配合南港島線(東段)的鐵路走線，因此須要收回地下停車場下的相關地層。港鐵公司確定，收回地層範圍不會包括現有停車場的地基。 政府會個別考慮任何重新發展的建議，包括考慮相關契約條件、與鐵路計劃的兼容性、鐵路安全和維修，以及樓宇和城市規劃管制法例。為提供方便和快捷的轉乘安排，未來南港島線（東段）及沙中線的金鐘車站，將同置於單一建築結構內。 為減少建造期及對社區的干擾，南港島線（東段）金鐘站工程，將包括相關的沙中線保護工程。有關暫時佔用停車場土地的時限，地政總署將在南港島線（東段）鐵路方案授權後通知業主。
一名反對者關注聖神修院所屬地段內的全部土地，被設定為鐵路保護區會嚴重影響該地段的再發展潛力。	南港島線（東段）的刊憲圖則-《控制建築圖則》及《工程展開圖則》- 所示任何地段內的任何部分土地位處於鐵路、車站及相關設施的 30 米範圍內，其地段內全部土地都會設定為鐵路保護區，這項安排符合屋宇署發出的作業備考內的一般指引。政府會從土地契約的條款、與鐵路方案相容性及鐵路運作及維修等各方面，對重訴發展項目作個別考慮。任何私人重新發展項目的設計及施工都要按照建築物條例提出申請，並完全符合條例內的程序。 按照鐵路條例，任何就被收回及／或暫時佔用的土地擁有可獲補償權益的人，均有權申索補償。
兩名反對者提出關注有關收回漁安苑地層會影響現有地基及未來屋苑維修工程。	考慮南港島線（東段）的鐵路走線前，已經過小心確定及考慮各方面因素和其局限，包括地理、現有房屋及其他技術因素。為了連接未來利東站及橫過香港仔海峽的鐵路高架橋，一段南港島線(東段)鐵路隧道須走經漁安苑地底。港鐵公司確定收回地層範圍不會包括現有漁安苑地基，而屋苑結構及未來屋苑維修工程不會受到不良影響。按照鐵路條例，任何就被收回地層而擁有可獲補償權益的人士，均有權申索補償。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
一名反對者提出關注在深灣軒的花園設定暫時佔用土地及地層權利，會影響居民享用該地方，特別是飼養寵物的居民。	相關暫時佔用土地及地層，是為了建造南港島線（東段）鐵路隧道及進行土地處理和斜坡鞏固等工程。食物環境衛生署會諮詢深灣軒居民，有關在鄰近深灣軒的公眾地方設置有關設施（如寵物排泄物收集箱等）的意見。
一名反對者提出關注有關收回御花園地底地層會影響未來重新發展該地段的權利及導致相關物業減值。	為了給鐵路乘客提供方便及快捷的轉乘安排，將來南港島線（東段）的車站月台及車站大堂，將建於夏慤花園及金鐘道地底，連接現有港鐵金鐘站的東端。月台將會座向東北至西南方向，以配合南港島線（東段）的鐵路走線，因此須要收回御花園的相關地層。港鐵公司確定，收回地層範圍不會包括御花園現有地基。 鐵路隧道的結構及御花園的地基相隔約 60 至 70 米深的石層，因此地下鐵路設施對御花園重新發展的影響將會很輕微。任何受建造南港島線（東段）影響人士，可按鐵路條例的規定申索補償。 按照鐵路條例，任何就被收回地層而擁有可獲補償權益的人士，均有權申索補償。
一名反對者提出關注有關收回馬己仙峽道 27 號物業的地層，會影響未來重新發展該地段的權利及希望保留未來索償的權利。	鐵路隧道的結構及馬己仙峽道 27 號物業的地基相隔超過 300 米，因此地下鐵路設施對該物業重新發展的影響將會極輕微。 按照鐵路條例，任何就被收回地層而擁有可獲補償權益的人士，均有權申索補償。申索須在由該等建築工程完成的日期起計的一年屆滿前提交。
(k) 其他	
三名反對者擔心南港島線（東段）設計會影響南港島線（西段）的可行性。	南港島線（西段）正在規劃當中，政府會視乎南港島線（東段）通車後南區的整體交通情況，檢討南港島線（西段）的需要。南港島線（西段）的可行性，不會受南港島線（東段）設計影響。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
十一名反對者建議應採用全隧道方案。	在考慮工程時間表，對地區的影響和裨益，以及相關的鐵路規劃和對環境的整體影響等各項因素後，南港島線（東段）不適合採用全隧道方案。首先，位於黃竹坑車廠須依照走線坡度的限制而降低，土地的平整工程涉及額外挖掘超過 100 萬立方米的泥石，增加 3 至 4 年的建造期。此外，須使用圍堰或沉管隧道方式建造香港仔海峽下的隧道，約三分之二海峽須局部封閉，對該處海上繁忙的交通構成難以接受的影響。其三，於香港仔海峽兩旁興建防洪閘及通風大樓，須永久遷拆海峽北面部分船廠及收回其用地。其四，因地勢的關係，若海洋公園及黃竹坑的架空車站變為地下車站，車站與地面有較大水平差距，會大大增加乘客的上落時間，對乘客做成不便。最後，在興建隧道時須徵用香港警察學院的部分土地，影響學校運作。
五名反對者建議興建跑馬地站，認為增加的效益可彌補額外的建築成本及建造時間。	港鐵公司曾就跑馬地設站，研究四個不同選址方案，包括於鳳輝台、跑馬地電車總站、馬場草坪內和馬會看台的選址。研究發現這些方案均會嚴重影響南港島線（東段）的造價及時間表。此外，跑馬地區的服務人口預計只有約一萬九千人，而估計將來的乘客量亦不多。工程期間會對當區交通造成嚴重影響，加上由於鐵路隧道長度會增加約三公里，較現時建議方案增加約五成。有關建議會大幅增加工程造价，以及增加行車時間；增加的隧道長度，令挖掘工程增加及延長建造時間，並不符合公眾對南港島線（東段）盡早完成的期望。因此，在跑馬地設置車站的建議，沒有包括在南港島線（東段）方案中。
一名反對者關注擬建的南港島線（東段）、西港島線、沙中線，與現有的港島線及荃灣線於金鐘的轉車安排，認為在繁忙時段會造成人流擠塞。反對者建議北港島線應與上述項目一同興建，並認為南港島線（東段）於金鐘的鐵路保護工程會限制沙中線的走線設計。	根據最新的人口及就業預測，港島線的設計流量將可應付直至二零二零年後的需求。因此，在擬建的南港島線（東段）及未來的沙中線項目中，將包括金鐘站的配合擴建工程，以配合將來的乘客轉車安排。港鐵公司曾根據最新的人口及就業預測，進行分階段興建新港島線（東段）、西港島線、沙中線及北港島線項目的鐵路系統模擬，發現目前提出的工程項目優次安排，符合交通需要；惟當中涉及港鐵公司的運作及商業數據，不便向公眾透露。在金鐘的沙中線鐵路保護工程建議，可避免重覆挖掘，減少工程對社區的影響。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
三名反對者要求於華富、華貴及置富設站。	規劃中的南港島線（西段）中包括擬建於華貴及華富的鐵路站，政府會視乎南港島線（東段）通車後南區的整體交通情況，檢討南港島線（西段）的需要。在南港島線（東段）方案中，建議在黃竹坑興建公共交通交匯處，方便華貴邨及華富邨的市民轉乘鐵路。
三名反對者關注擬建鐵路工程影響地段重新發展的空間。	如果業權人有任何重新發展土地的建議，政府將根據土地租約條款、與鐵路的相融性與安全保養運作，以及相關的城市規劃和法例等各種考慮因素，個別詳細審視。
兩名反對者關注現時於金鐘的車輛緊急通道和休憩設施會就車站建造工程影響。	南港島線（東段）建造工程期間，所有緊急車輛通道，將不會因工程而封閉。在工程進行期間，港鐵公司將負責保養維修工程範圍內的休憩設施，並會盡量減少砍伐樹木及會進行樹木評估。
一名反對者關注於金鐘地下停車場消防及樓宇設施，會被相鄰的南港島線（東段）建造工程影響。	在南港島線（東段）工程進行期間，金鐘地下停車場的消防水缸須暫時搬遷。港鐵公司會確保停車場的所有消防安全及通風系統正常運作。擴建的金鐘將設有獨立的消防系統，該地下停車場的消防系統不會受影響。
一名反對者建議將鴨脷洲的駕駛學校，搬遷到其他地區。	擬建於利南道的臨時躉船轉運站不會佔用駕駛學校的土地，港鐵公司會盡力減少工程對駕駛學校運作及其學員的影響。有關駕駛學校的搬遷建議，不屬於南港島線（東段）項目範籌，而在香港島設立駕駛學校則由運輸署及地政總署負責。
一名反對者關注於海怡寶血小學旁擬建行人橋的設計。	港鐵公司會在詳細設計階段，就行人天橋外型，諮詢橋樑及有關建築外觀諮詢委員會(ACABAS)。行人天橋及升降機的設計與外觀等，將按相關標準進行；港鐵公司亦會就此與社區及有關政府部門保持溝通，以確保設計能保障鄰近居民的私隱，以及盡量減低噪音和景觀方面的影響。
兩名反對者要求預留足夠的空間在海怡半島站以備未來的擴展。	目前設計的南港島線（東段），已考慮到南區人口和就業的預測數字，港鐵公司亦可以調整列車服務以配合乘客量的增長。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
三名反對者關注沿南朗山道建設有蓋行人道及其與黃竹坑站的連接。	該有蓋行人道的設計及安排，將聯同前黃竹坑邨用地物業發展一起進行。在完成物業發展前，港鐵公司將沿南朗山道提供圍板及有蓋行人通道。深灣地區居民，可以使用目前的行人路，從陳白沙書院沿南朗山道前往擬建的黃竹坑站。
一名反對者要求提供位於前黃竹坑邨用地的物業發展資料。	前黃竹坑邨用地的物業發展，並不包括在南港島線（東段）鐵路方案中。
三名反對者要求沿香葉道創建一個綠化的行人專用區。	沿香葉路鐵路路線將會有園景發展計劃，新的行人通道將沿黃竹坑明渠的南岸，建造一條通道，連接黃竹坑及香港仔海旁。
一名反對者認為南港島線（東段）的乘客量少，不應興建該鐵路。	南港島線（東段）項目不僅加強現有的鐵路服務，亦可將進一步改善南區的交通情況。除了運輸效益，南港島線（東段）將方便廣大旅客及市民，帶來巨大的經濟利益，以及促進香港的進一步發展。
一名反對者要求在香港仔隧道收費廣場附近提供額外的出入口。	海洋公園站及黃竹坑站都是高架車站。當南港島線（東段）建成後，市民可在現有的海洋公園巴士總站，以及日後的黃竹坑公共運輸交匯處轉乘鐵路。運輸署會檢討交通需求，並依需要調整公共交通服務。
一名反對者關注破壞大王爺廟的“風水”，並建議高架橋興建在黃竹坑明渠上。	如果將高架橋建於現有的明渠上，須要擴闊明渠以免影響明渠的排水效率，擴建工程將涉及大規模的斜坡工程，並會嚴重影響現有山坡的樹木，對環境造成不良影響。港鐵公司將在大王爺廟附近進行園景工程，改善該處的環境。
一名反對者認為黃竹坑明渠加蓋不是最好的安排。	修改部分的黃竹坑明渠，有助建造公共運輸交匯處及相關道路；而有關設施將成為擬建黃竹坑站的重要配套設施。
兩名反對者要求使用低噪音物料興建高架橋，和關注影響到復康中心的操作。	港鐵公司在技術可行範圍內，將鐵路高架橋盡量維持在遠離黃竹坑綜合大樓的位置，並預計與大樓的距離不會少於三十米。根據環境影響評估報告的建議，港鐵公司將在綜合服務大樓前面的一段鐵路高架橋，設置半覆蓋式隔音罩，用以紓緩鐵路運作噪音對綜合大樓的滋擾。港鐵公司將繼續與黃竹坑綜合服務大樓就高架橋的設計和使用物料的事宜，保持緊密聯絡。

反對者的觀點和建議	當局的評估及回應
三名反對者關注今後的維修費用將因受到鐵路運作的震動影響而增加，以及物業價值會受到影響。	港鐵公司已進行了評估，認為在鐵路施工及運作時，不會破壞建議走線及隧道附近的建築物結構。儘管如此，擁有可獲補償權益的人士，可根據《鐵路條例》的有關規定申索賠償。