

二零零九年十二月四日
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

南港島線(東段)的進度報告

引言

本文件旨在向委員匯報擬議南港島線(東段)項目的最新進展。

背景

2. 南港島線(東段)是約七公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，沿途於海洋公園、黃竹坑及利東設站，該鐵路的走線圖見附件一。

3. 我們曾在二零零九年五月十五日及九月十七日向小組委員會匯報南港島線(東段)規劃工作的進展。鐵路方案已經於今年七月二十四日刊憲。

最新進展

4. 南港島線(東段)初步設計自2007年底開始以來，政府和港鐵公司展開了廣泛諮詢，向區議會及地區人士解釋擬議的鐵路方案。我們亦由二零零八年年初至今，出席了九次由南區區議會轄下的「港鐵南港島線計劃發展專責委員會」所舉辦的會議，就該項目相關的事宜交換意見。

5. 如上所述，南港島線(東段)鐵路方案已經刊憲，正式進入法定諮詢程序。在項目刊憲後，政府及港鐵公司繼續向南區區議會、關注團體、地區人士及個別土地權益受影響的機構代表講解方案內容和聽取他們的意見，並一直與區議會及社區保持溝通。港鐵公司亦已

於八月正式展開項目的詳細設計工作，並同時按《環境影響評估條例》進行評估。

6. 政府及港鐵公司已就小組委員會於九月十七日會議中通過下列動議作進一步檢討。

“本委員會要求港鐵及政府就南港島線(東段)重新檢討以下設施的選址及走線，包括：

1. 田灣臨時搭建物料躉船轉運站
2. 春坎山臨時爆炸品儲存倉庫
3. 東華三院賽馬會復康中心旁的鐵路走線

本委員會並要求港鐵及政府考慮以全隧道方式興建南港島線，並應就該鐵路的融資安排，包括上蓋物業，盡快諮詢本會及公眾。”

有關的檢討進展如下：

高架橋段對東華三院賽馬會復康中心(復康中心)的影響

7. 南港島線(東段)黃竹坑段的鐵路高架橋會於復康中心附近經過。院友家屬會代表提出下列要求，包括：該段高架橋必須全覆蓋、盡量移出復康中心及降低走線水平。

8. 我們十分理解復康中心及家長關注將來鐵路對院舍學員的影響，為增加彼此的理解，區議會及港鐵公司曾安排院方及院友家長實地參觀現有鐵路系統高架橋段的運作。過去數個月，政府及港鐵公司定期與復康中心及家長會面，解釋項目詳細設計的進展，亦積極回應復康中心及家長的訴求。

9. 經過多個月來努力優化詳細設計，港鐵公司建議在鄰近復康中心一段高架橋加建密封式隔音罩，將高架橋結構盡量遠離復康中心不少於 18 米，並降低高架橋的高度，隔音罩頂部定於復康中心地下部份水平附近，以減少鐵路建造對復康中心景觀上的影響。我們相信現時的鐵路走線修訂設計，已能滿足大部分院友及職員對高架橋設計的關注。

10. 港鐵公司亦根據院方所提供的電子醫療設備資料，就鐵路所產生的電磁波，包括磁場(Magnetic)及無線電(Radio Frequency)進行技術評估，結果顯示鐵路系統不會影響復康中心的電子醫療設備。港鐵公司已委派這方面的專家代表於九月十六日向院方詳細解釋評估結果。

11. 我們在十一月十三日與復康中心及家長的會面中，再次詳細解釋上述的優化設計，我們會繼續與復康中心保持密切聯繫。

擬於田灣海旁道設置臨時搭建物料躉船轉運站

12. 由於南港島線(東段)建造工程將無可避免產生大量泥石，而港島區的公眾搭建物料躉船轉運站並沒有剩餘容量足以應付南港島線(東段)的工程需要，港鐵公司建議於田灣海旁道(奇力灣)及鴨脷洲利南路設置臨時搭建物料躉船轉運站，以便將泥石由海路運走，減低運泥車對區內路面交通和環境影響。

13. 考慮到區議會及地區人士對在奇力灣設置臨時搭建物料躉船轉運站的關注，政府正尋找替代位置。港鐵公司現時建議在鋼綫灣海旁之渠務署地盤工地內，配合兩個項目的工程時間表，共用工地內已運作順暢了一段日子的臨時躉船轉運站。此方案地點較為遠離民居，在工地附近受影響人士會較少，港鐵公司會繼續仔細研究這方案，並再繼續諮詢區議會、居民及相關團體，希望區議會及市民能諒解此建議乃一個平衡方案。

擬於春坎山設置臨時爆炸品儲存倉庫

14. 由於南港島線（東段）部份工程，要以爆破方式配合其他建造方法進行，因此需要設置臨時爆炸品儲存倉庫。為配合項目時間表，港鐵公司在比較多個不同選址的可行性後，建議於春坎山一處偏僻地點設置臨時爆炸品儲存倉庫。

15. 目前，所有建築工程用的爆炸品均儲存於政府設在大嶼山狗虱灣的政府儲存倉。政府與港鐵公司曾研究用水路一日兩次運送爆炸品到南港島線（東段）各爆破工地的可行性。但首先要解決在南區覓得一個合適的海旁地點興建臨時炸藥起卸碼頭。其基本條件是該臨時碼頭需符合礦務部的特定運載炸藥船使用，及與附近之建築物有適當的距離。就南港島線（東段）項目的需要，我們經過初步分析，目前仍然未能在南區沿岸找到適合地點，興建臨時爆炸品起卸碼頭。

16. 此外，《危險品條例》規定，爆炸品從狗虱灣運送至海港範圍，只能在日出至日落期間進行，而爆炸品從狗虱灣經水路再轉經陸路運送及在工地完成安裝，甚為需時。我們估計爆破最早只可於上午十一時才能進行。考慮進行爆破工程所需之工序流程，每次爆破工程之間的準備工作需時十至十二小時，因此每日第二次爆破時間只可在晚上九時至十一時進行。在晚上進行爆破工程，要特別考慮噪音的問題。基於以上理由，根據我們目前的工程計劃，南港島線（東段）如果不設置臨時爆炸品儲存倉庫，每日只能進行一次爆破工程，但此舉會對項目的完工時間表帶來約一年的延誤。

17. 港鐵公司亦曾研究石澳石礦場是否可作為爆炸品倉庫的選址。惟該處遠離爆破工程工地，運送過程途經石澳道與大潭道路窄多彎，而部份途經的路段與春坎山選址相若，但路程更長一倍。我們在考慮多方面因素，包括倉庫與附近民居距離、是否有道路可達與所需的運送路程後，認為春坎山的選址最為適合。

18. 經過詳細考慮各方面因素，我們認為有必要設置臨時爆炸品儲存倉庫。而春坎山的選址是平衡各項因素下：包括爆炸品貯存倉與附近民居距離、是否有道路可直達與所需的運送路程，最可取的方案。

19. 現時在春坎山建議的選址，距離春磡角路大約 250 米，與最鄰近的住宅距離超過 300 米，中間有高約 60 米的山坡分隔。港鐵公司將會在倉庫內興建兩個各設出入口的獨立房間，儲存炸藥及雷管，以減低發生意外的機會。同時，港鐵公司也會建造高達 2.7 米及底部厚達 3 米的土堤圍繞倉庫四周。倉庫內外將會設置消防及保安系統，並有警衛 24 小時看守。在運送過程中，炸藥及雷管會由不同車輛運送，由於炸藥必須通過雷管才可引爆，這種安排更能減低意外發生可能性。

20. 就居民十分關注擬議的春坎山臨時爆炸品儲存倉庫及相關運送的安全問題，港鐵公司現正就爆炸品的儲存及運送進行量化風險評估。報告會先經礦務部按法例要求審閱，而且會納入環境影響評估報告內。環評報告會公開讓市民在網上瀏覽。此外，港鐵公司將按《危險品條例》之標準，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、運送及使用符合安全。在香港進行的建築工程，使用炸藥已有很長的歷史。根據記錄，多年來涉及爆炸品的運送未有發生意外，證明炸藥的儲存、運送及操作一直以來都是非常安全。

高架橋與隧道方案的考慮

21. 關於全隧道興建南港島線(東段)的方面，港鐵公司曾就隧道方案進行研究，並於今年一月十六日及九月十七日向小組委員會匯報。

22. 政府與港鐵公司重新檢視了全隧道方案的建議，並就方案對地區整體的裨益和影響、相關的規劃和環境考慮，工程時間表的影響及技術上的可行性等各項影響因素作考慮，詳情見立法會鐵路事宜小組委員會二零零九年九月十七日的 CB(1)2582/08-09(03)會議文件。綜合來說，實施隧道方案會增加三至四年的建造期，對香港仔海峽繁忙的交通及漁業構成重大影響，並需要永久清拆香港仔海峽北面部分船廠。經分析後，現方案中建議黃竹坑至鴨脷洲段鐵路以架空橋形式建造，是較全隧道方案可取。

上蓋物業發展及鐵路融資安排

23. 南港島線（東段）項目在財務上是不可行，政府因此要補貼資金差額，路政署已委聘獨立顧問審核財務的細節。政府亦需研究車站及車廠用地的規劃參數及發展規模，同時亦會繼續研究批出車站及車廠上蓋物業發展權的建議，以填補資金差額。就此，我們建議預留黃竹坑邨及海洋公園以北的用地，作車廠連上蓋私人物業，港鐵公司就該項目需向政府支付市值地價。在進行改變土地用途的申請上，也要獲得城市規劃委員會的批准。

工程計劃

24. 南港島線（東段）的詳細設計工作、刊憲後處理反對意見及環境影響評估正在進行中，政府及港鐵公司會繼續與區議會及地區保持溝通及緊密聯繫，期望南港島線（東段）可於二零一一年動工，並於二零一五年竣工，服務市民。

25. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

二零零九年十二月