

南區區議會
南港島線計劃發展專責委員會
南港島線（東段）項目詳細設計的最新進展

引言

本文件旨在向專責委員會介紹南港島線（東段）項目詳細設計的最新進展。

背景

2. 政府於二零零九年七月，將港鐵南港島線（東段）建議方案刊登憲報，正式諮詢公眾意見。
3. 在項目刊憲後，港鐵公司及政府向南區區議會、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，並一直與區議會及社區保持溝通。法定之反對期限已於二零零九年九月完結，港鐵公司及政府現正處理公眾提交之意見。
4. 項目的詳細設計已於二零零九年八月展開，並同時按《環境影響評估條例》進行評估。港鐵公司理解地區對南港島線（東段）的不同意見，並會在詳細設計中加以考慮。

最新進展

高架橋詳細設計

5. 經過多月來詳細設計及考慮各方關注及要求，南港島線（東段）黃竹坑段的鐵路高架橋已作出一些相關的修訂，優化高架橋的設計及外觀，盡量縮小其體積，使其外觀與周邊環境融合。當中包括橋墩外形將採用流線形設計，並會於適合的位置種植植物，進行綠化。隔音屏障也採用和諧的色調組合及不同種類的物料配搭。
6. 配合高架橋的設計，港鐵公司建議沿高架橋底進行園景美化工程，在適合的位置種植植物，改善路面環境。此外，我們亦建議優化黃竹坑一帶環境，於沿著香葉道明渠南岸的土地上改善行人環境及進行綠化，美化環境及增加公共休憩空間。
7. 港鐵公司除了覆蓋部份香葉道明渠，在黃竹坑站下興建公共交通交匯處外，亦建議在黃竹坑一帶建造行人天橋以連接鐵路車站和附近地區。待有關工程完成後，黃竹坑一帶的道路網絡連接會更加完善。

東華三院賽馬會復康中心

8. 東華三院賽馬會復康中心非常關注中心附近高架橋的設計。經過多月來的討論及港鐵設計團隊努力優化詳細設計，現建議合併南港島線（東段）的兩條高架橋，將高架橋結構盡量遠離復康中心至不少於十八米，及在鄰近中心 A 座一段高架橋加設隔音罩，並將隔音罩頂部的高度調整至與中心 A 座的地下平台水平相若，盡量減少鐵路建造對復康中心的影響。港鐵公司及政府會繼續與中心及家長就隔音屏障的詳細設計保持溝通。

9. 此外，港鐵公司及政府亦繼續與鐵路沿綫的機構及持份者保持溝通。現時的修訂設計已考慮及盡量吸納居民的意見，以減少鐵路建造對南區景觀上的影響。我們亦會就高架橋的設計及外觀，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會及區議會。

擬於鋼綫灣設置臨時拆建物料躉船轉運站

10. 南港島線（東段）建造工程將無可避免產生大量泥石，港鐵公司建議在鋼綫灣及鴨脷洲利南道設置臨時拆建物料躉船轉運站（躉船轉運站），以便將泥石由海路運走。減低運泥車對路面交通，特別是區內對外及中環灣仔一帶主要幹道的負荷及對環境的影響。

11. 港鐵公司及政府理解附近居民關注在鋼綫灣設置躉船轉運站及對附近環境的影響。港鐵公司及政府會繼續與不同的持份者保持溝通，盡力把工程計劃對市民和環境造成的影響減至最低。就此，港鐵公司曾考慮過其他選址，如香港仔避風塘臨海位置、海洋公園卸泥口等。然而，這些替代位置均不可行。詳情如下：

香港仔避風塘位置

- 由於現時避風塘內的船隻泊位已非常擠迫，航道又十分繁忙，大型運泥船隻在避風塘內行駛須使用雙拖躉，會佔用大部份航道，嚴重影響漁業及避風塘的運作。
- 避風塘內有很多小型船艇運作，當此類大型運泥船隻運作時，會對該些船艇構成危險。
- 沿岸沒有合適的位置設置卸泥設施及供運泥車操作。
- 此建議不可行。

海洋公園大樹灣躉船轉運站(曾研究三個不同方案)

- 方案一：沿深灣道以運泥車從工地運送泥石至此地點，但深灣道狹窄多彎及十分繁忙，並沒有足夠土地設置躉船轉運站設施及供運泥車操作。港鐵公司及政府曾與海洋公園商討，由於方案與公園大樹灣項目的工程在時間和空間都未能相容，此方案不能實施。

- 方案二：將泥石由運泥車從南港島線（東段）工地經南朗山道運上海洋公園山上，再由運輸帶把泥石運送到前海洋公園大樹灣躉船轉運站。運泥車須行經一段約八百米長的南朗山道，該路段單綫雙程行車兼路窄多彎，容量不足以應付增加的車流，將嚴重影響附近一帶交通及鄰近社區。港鐵公司及政府曾與海洋公園商討，探討在大樹灣重新設置躉船轉運站的可行性。我們知悉南朗山道現為海洋列車的緊急逃生及車輛通道，若設置運輸帶，會影響南朗山道作為公眾緊急逃生通道之用。另外，海洋公園現正進行擴建工程，在山上的工地有限，並沒有額外空間可供港鐵設置運輸帶和其相關的設施，同時亦會產生方案一對大樹灣項目工程的影響。因此，此方案並不可行。
- 方案三：興建超過兩公里長的運輸帶由南風道及黃竹坑的工地再跨越南朗山運送泥石至大樹灣躉船轉運站，途經路線迂迴曲折及須經過陡峭山坡，須沿運輸帶走綫興建大型支撐塔，對香葉道及南朗山道一帶的交通及鄰近居民和社區日常運作做成重大影響。此外，也需於海洋公園內進行大型平整及斜坡工程，此舉不但影響海洋公園的運作，同時亦會產生方案一對大樹灣項目工程的影響。因此，此方案並不可行。

12. 政府和港鐵公司自去年十一月起不斷就擬議於鋼綫灣設置躉船轉運站與附近居民及機構溝通，知悉其關注後亦已作出相應的改善措施，例如縮短躉船轉運站運作的時間、減少運泥車數量、及修訂擬議運送路綫，沿途將不經過鋼綫灣附近學校，有需要時會進行道路改善措施。確保工程計劃對市民和環境造成的影響減至最低。港鐵公司亦會直接監督運送泥石貨車的營運，確保嚴格遵守安全程序。

13. 目前，港鐵公司正就兩個擬設的躉船轉運站（利南道及鋼綫灣）進行環境影響評估和建造工程交通影響評估，並會提出緩解措施，如覆蓋運泥車貨斗、在工地設置洗車池清洗輪胎及覆蓋躉船轉運站傾倒泥石的位置等，確保躉船轉運站運作對環境和交通的影響減到最低。

14. 擬設於鋼綫灣的躉船轉運站預計在二零一一年至二零一三年期間運作，每天前往轉運站的運泥車數量平均少於二百架次，遠低於路面交通容量。按初步交通影響評估，南港島線（東段）所增加的車輛對附近交通網絡的影響輕微。另外，擬議每天運作時間將由上午九時至下午六時，避免影響早上上班及上學時間的路面交通。

15. 若未能在南區物色合適地點設立兩個躉船轉運站，工程期間將對南區整體交通構成影響，泥石將無可避免須由陸路經薄扶林道或

香港仔隧道，甚至紅磡海底隧道運往區外處理，對南區區內的主要道路造成額外負荷。而南港島線（東段）工程進度亦將受到影響，未能於二零一五年竣工。

擬於春坎山設置臨時爆炸品儲存倉庫

16. 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。

17. 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。港鐵公司與政府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爆炸品起卸碼頭。其基本條件是該臨時碼頭需符合礦務部的特定運載爆炸品船使用，及與附近之建築物有適當的距離。經過研究分析後，未能在南區沿岸找到適合地點，興建臨時爆炸品起卸碼頭。因此，南港島線（東段）項目必須設有臨時爆炸品儲存倉庫，以儲存少量爆炸品供早上的爆破工程使用。

18. 除了建議的春坎山選址，港鐵公司亦研究石澳石礦場是否可作為爆炸品倉庫的選址。該選址雖然遠離民居，惟該處比較遠離爆破工程工地，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。

19. 港鐵公司正就南港島線（東段）項目所需的爆炸品儲存倉庫，以及爆炸品的運送及儲存進行量化風險評估。當完成上述量化風險評估後，會繼續諮詢南區區議會。

20. 若南港島線（東段）未能做到每天進行兩次爆破，整項工程將延遲約一年。

結語

21. 南港島線（東段）的詳細設計現正進行中，港鐵公司及政府會繼續就此與區議會及地區保持溝通，期望南港島線（東段）可如期於二零一一年動工，二零一五年竣工，服務市民。

運輸及房屋局 及 港鐵公司
二零一零年三月