

二零一零年二月九日
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，該鐵路走線圖見附件一。

3. 我們曾在二零零九年九月十七日及十二月四日向小組委員會匯報南港島線(東段)規劃工作的進展。南港島線(東段)的建議方案已於二零零九年七月刊憲，正式進入法定諮詢程序。

最新進展

4. 南港島線(東段)初步設計自二零零八年初開始以來，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或其轄下的「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。港鐵公司亦已於二零零九年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。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。

6. 在二零零九年十二月四日的會議上，委員要求我們提供下列事項的進一步資料：

- (a) 擬於鋼綫灣設置臨時搭建物料躉船轉運站；
- (b) 擬於春坎山設置臨時爆炸品儲存倉庫；
- (c) 東華三院賽馬會復康中心(復康中心)外的高架段安排；
- (d) 擁有權模式及服務經營權模式的比較，及
- (e) 南港島線(東段)的財務安排。

擬於鋼綫灣設置臨時搭建物料躉船轉運站（下稱“躉船轉運站”）

7. 南港島線(東段)建造工程將無可避免產生大量泥石。為減少對交通及環境的影響，及將泥石循環再用，港鐵公司建議在南區設立兩個躉船轉運站，以便將泥石由海路運走。此舉可大大減低對路面交通，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。此外，兩個臨時躉船轉運站更可適當地將泥石運送分流，把整項工程施工時對區內交通影響減至最少。在項目初步設計階段，建議於鴨脷洲利南道及田灣海旁道奇力灣兩個地點設置躉船轉運站。

8. 在詳細設計階段，我們和港鐵公司重新審視運送泥石的整體安排，認為可與渠務署承辦商研究共同使用現有鋼綫灣的工地。由於渠務署的躉船轉運站已順暢運作了一段日子，建議共用工地作臨時躉船轉運站，可避免增加額外的躉船轉運站，及對鄰近社區影響最低的平衡方案。雖然南港島線(東段)的建造工程需要約四年時間完成，但預計只須在施工期的首兩年處理產生的泥石。

9. 若未能在南區物色合適地點設立兩個臨時躉船轉運站，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。

10. 目前，港鐵公司正就兩個擬設置的躉船轉運站（利南道及鋼綫灣）進行環境影響評估（下稱“環評”）和建造工程交通影響評估，以評估項目對環境的影響及提出緩解措施，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，確保妥善運作。

11. 至於建造工程交通影響評估研究，則會檢討擬議躉船轉運站選址附近現有道路網絡的交通容量。在有需要時亦會進行改善工程，以確保有關道路網絡有足夠的交通流量。我們亦會監督運送泥石貨車的營運，確保嚴格遵守安全程序，及令區內交通不受影響。

12. 我們和港鐵公司一直與區內人士保持溝通，亦會繼續聽取意見。我們在二零零九年十一月至今，與物業管理公司代表、地區人士及居民作了多次會面，對鋼綫灣選址的建議互相交換意見。我們知悉附近居民表示關注就該建議對附近環境的影響。我們會繼續與不同的持份者保持溝通，並會繼續研究可行的方案去處理工程產生的泥石，盡力把工程計劃對市民和環境造成的影響減至最低。

擬於舂坎山設置臨時爆炸品儲存倉庫

13. 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，建議於舂坎山一處偏僻地點設置臨時爆炸品儲存倉庫。

14. 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。就南港島線（東

段)項目的需要,我們經過研究分析,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,以作夜間儲存少量爆炸品供早上的爆破工程使用。

15. 除了建議的春坎山選址,港鐵公司亦正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。

16. 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,包括評估春坎山及石澳石礦場的量化風險評估。當港鐵公司完成上述量化風險評估後,我們會考慮爆炸品倉庫選址的因素,包括爆炸品儲存倉庫與鄰近民居距離、是否有道路可直達及所需的運送路程,作出平衡建議,並會繼續諮詢南區區議會,聽取意見。該報告會先經礦務部按法例要求審閱,而且會納入環評報告內。根據《環境影響評估條例》,環評報告會公開讓市民查閱。

17. 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。

東華三院賽馬會復康中心(復康中心)外的一段高架橋

18. 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。

19. 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。

20. 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。

21. 在二零零九年十一月十三日與復康中心的會面中，部份院友家屬要求把高架橋進一步降低及遠離復康中心 A 座大樓。港鐵公司經過仔細研究，於二零零九年十二月十七日的會面中，向院友家屬詳細解釋。現時經修改後的高架橋高度，對將來從復康中心 A 座大樓各層外望的景觀影響已很輕微。由於走綫坡度一定程度上受制於黃竹坑車站及鴨脷洲大橋的高度，可再下調的空間有限。

22. 有部分家屬希望該高架橋段能盡量遠離 A 座大樓，要求高架橋墩能移向明渠上貼近香葉道，並認為可考慮鏟去復康中心 A 座外斜坡至明渠邊約 5 米闊的通道。事實上，復康中心 A 座大樓對出斜坡與明渠間之行人路闊度，並不足以補償香葉道向明渠邊擴闊之用。即使在香葉道進行擴闊工程，其擴闊幅度亦不足以作興建橋墩，如要於該處建造高架橋橋墩結構，須先遷移香葉道接近明渠邊地底之超高壓電纜，遷移電纜會導致南港島線（東段）項目延遲數年落成。

23. 我們曾考慮將明渠改道，但這建議須於 A 座大樓對出斜坡作大規模鞏固工程，屆時將會有大量臨時及永久斜坡工程，包括建造大型擋土樁柱結構，並須移除大量現時在斜坡上的樹木，對附近環境（特別是復康中心）產生嚴重的影響。此外，鐵路走綫受地勢、坡度及弧度之限制，在此建議下，橋墩的位置於整條走綫而言所構成的弧度已超出技術可行範圍。因此，上述建議並不可行。

24. 在二零零九年十二月十七日的會面當中，東華三院賽馬會復康中心之管理人員表示，部份院友及職員對我們和港鐵公司在過去數個月就復康中心對開一段高架橋優化設計的努力感到滿意。他知悉有部分人士希望該高架橋段能盡量遠離復康中心 A 座大樓，建議我們必須繼續與院友及職員保持溝通，並進一步討論隔音罩的設計。我們已經預約復康中心代表在二月

下旬就高架橋的詳細設計繼續交換意見。

擁有權模式及服務經營權模式的比較

25. 政府在推展新鐵路項目時，可以考慮採用擁有權模式或服務經營權模式進行。根據擁有權模式，港鐵公司會擁有該段鐵路項目，並負責融資、設計、建造、經營和維修。在服務經營權模式下，鐵路由政府擁有，港鐵公司須向政府，即鐵路的擁有者，提交服務經營費，以取得相關鐵路的服務經營權。而與擁有權模式比較，政府需要承擔建造風險及分擔營運鐵路的風險。

26. 考慮新鐵路項目的融資安排時，政府會視乎個別情況，繼續審慎研究應否提供財政資助，確保鐵路發展能為市民帶來最大的效益。政府會為個別項目研究最佳的融資方式，包括批出鐵路附近的物業發展權或實行其他措施。

南港島線(東段)的財務安排

27. 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。由於沿着鐵路走線有合適的地皮可作私人物業發展用途，就此，我們建議預留前黃竹坑邨及海洋公園站以北的用地，作車廠及車站連上蓋私人物業，港鐵公司就該項目需向政府支付市值地價(估值不計及鐵路發展)。政府現正與港鐵公司研究上述用地的發展規模及規劃參數。我們會在適當時候就發展建議諮詢地區人士，並提交城市規劃委員會考慮。鐵路加物業發展模式不單可填補鐵路項目的資金差額，更可以締造方便、優質的社區，為車站與鄰近社區提供更佳的連接。

28. 政府會十分謹慎處理南港島線(東段)的財務安排。我們會繼續詳細考慮及審核港鐵公司的建議，並充份顧及有關地皮的規劃要求，盡量使物業發展權的價值，不會與鐵路項目所需的資金差額嚴重脫節，務求確保政府對該項目的補助公道合

理，但也不能影響鐵路營運的審慎商業原則，我們希望在各持份者間的利益達到最佳平衡。

工程計劃

29. 南港島線(東段)的詳細設計工作及環境影響評估現正進行中，政府及港鐵公司會與南區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。

30. 請委員備悉本文件的內容。

運輸及房屋局

二零一零年二月

圖例
LEGEND

—— 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE

—— 擬建南港島線（東段）
PROPOSED SOUTH ISLAND LINE (EAST)

附件一
Annex 1



南港島線（東段）
SOUTH ISLAND LINE (SIL) (EAST)