

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)809/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/00/1

## 交通事務委員會

### 研究和推行鐵路發展計劃 有關的事宜小組委員會會議紀要

日 期 : 2002年9月27日(星期五)  
時 間 : 上午10時45分  
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 劉健儀議員, JP (主席)  
何鍾泰議員, JP  
劉千石議員, JP  
鄭家富議員  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
黃成智議員  
劉炳章議員

缺席委員 : 陳國強議員  
劉江華議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
梁富華議員, MH, JP

其他出席議員 : 何秀蘭議員  
陳婉嫻議員, JP  
胡經昌議員, BBS, JP

出席公職人員 : 參與議程第II及III項的討論

#### 環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)  
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)  
溫文隆先生

路政署

路政署鐵路拓展處處長  
蔡新榮先生

**應邀出席者：參與議程第II及III項的討論**

九廣鐵路公司

行政總裁  
楊啟彥先生

新鐵路工程高級總監  
詹伯樂先生

財務及管理高級總監  
黎文熹先生

新鐵路項目總監  
梁國新先生

新鐵路工程策劃總經理  
戚偉強先生

公司事務總經理  
丘李賜恩女士

**參與議程第II項的討論**

黃大仙區議會

黃大仙區議會主席  
林文輝先生

黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會副主席  
張仁康先生

沙田區議會

沙田區議會轄下交通及運輸委員會主席  
楊祥利先生

沙田區議會轄下教育及福利委員會主席  
何厚祥先生

沙田區議會議員  
莫偉雄先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

經辦人／部門

## **I. 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)2436/01-02號文件 —— 2002年3月4日會議的紀要；及  
立法會CB(1)2555/01-02號文件 —— 2002年6月27日會議的紀要)

2002年3月4日及2002年6月27日會議的紀要獲得確認通過。

2. 主席表示，行政會議於2002年9月24日決定邀請九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)就九龍南環線着手進行詳細的規劃和設計工作。應政府當局要求，是次會議的議程已作修改，加入有關九龍南環線的事項，以便政府向委員作出簡報。

## **II. 沙田至中環線**

與區議會／政府當局／九鐵公司舉行會議

3. 應主席所請，環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，政府當局於2002年6月25日把沙田至中環線的營辦權批予九鐵公司後，曾要求該公司就提供更多車站或連線接駁沙田至中環線至更多人口密集區的可行性，在技術和財務上進行研究。九鐵公司於8月建議一項修訂方案，詳情載於政府當局提交的文件(立法會CB(1)2556/01-02(01)號文件)。政府當局正與九鐵公司商討，以制訂更確切的工程時間表及修訂方案的詳情。當局擬於本年年底就有關路線作出定案，以便於2004年動工，使鐵路線可於2008年年底／2009年年初前通車。

4. 九鐵公司行政總裁楊啟彥先生表示，九鐵公司主席因為另有事先已安排的事務需要處理，所以無法出席是次會議。他代表九鐵公司主席向委員致歉。

5. 九鐵公司新鐵路項目總監梁國新先生借助投影機，向委員簡介經修訂的沙田至中環線方案，包括在慈雲山興建新車站、在地下建造用作連接紅磡站與黃埔區的旅客捷運系統(下稱“捷運系統”)，以及為日後在顯徑增設車站作準備。他表示，興建沙田至中環線後，乘客無需轉車，便可來往馬鞍山與中環。東鐵的乘客亦可在大圍或紅磡轉乘沙田至中環線。日後西鐵的乘客可由屯門經擬建的九龍南環線到達紅磡，並轉乘沙田至中環線前往中環。紅磡站會改建為集體運輸中心，方便乘客轉乘沙田至中環線、西鐵和東鐵，並直接連接本地和跨境鐵路服務。

(會後補註：在會議席上提交的一套有關沙田至中環線的簡介資料，其後已隨立法會CB(1)2614/01-02(01)號文件送交委員參閱。)

6. 關於日後興建的顯徑站，九鐵公司行政總裁表示，顯徑是以住宅為主的地區，目前該區鐵路線載客範圍人口約有3萬人。基於地理上的限制，該區人口預期到2009年也只會達到35 000人，此數字仍低於5萬人這個最低規劃人口界限。因此，九鐵公司認為現時並無充分理由支持在該區興建車站。然而，該公司在設計上已作出準備，以便在日後乘客量達到合理水平時興建顯徑站。與此同時，當局會考慮在顯徑站興建前，調配更多由顯徑往鄰近大圍站的接駁巴士，以方便該區居民使用沙田至中環線。

#### 黃大仙區議會

(立法會CB(1)2556/01-02(02)號文件 —— 3名黃大仙區議會議員  
聯名提交的意見書)

7. 黃大仙區議會主席林文輝先生表示歡迎九鐵公司決定在慈雲山為沙田至中環線增設新車站，以應付該區居民的交通需要。黃大仙區議會將繼續跟進車站的規劃及設計，以確保能作出最方便乘客的交通及運輸安排，例如車站出口的位置、提供接駁交通服務等，以配合區內的房屋發展項目及旅遊景點。

8. 黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會副主席張仁康先生亦籲請九鐵公司及政府當局就慈雲山站的詳細設計及施工計劃，及早諮詢黃大仙區議會。

沙田區議會

(立法會CB(1)2588/01-02(01)號文件 —— 沙田區議會通過的動議)

9. 沙田區議會轄下交通及運輸委員會主席楊祥利先生指出，發展鐵路時應以符合社會整體利益作為目標，故此沒有理由純粹因載客範圍人口未達最低的規劃界限，而漠視顯徑區內居民的交通需要。楊先生關注馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鐵”)通車後會加劇大圍站的擠塞情況。他認為及早興建顯徑站，可以分散乘客流量，並有助減輕問題。在此情況下，九鐵公司應認真重新考慮其立場，以便就顯徑站及沙田至中環線的其他車站一併進行規劃及施工。

10. 楊先生亦表示，倘若沙田至中環線在啟用時沒有顯徑站，則政府當局應確保批准在區內經營足夠的對外專營巴士服務。否則，顯徑區的居民會別無選擇，惟有使用接駁交通服務返回大圍站，再經沙田至中環線前往九龍。

11. 沙田區議會轄下教育及福利委員會主席何厚祥先生向委員提述沙田區議會所通過，促請當局一併興建顯徑站及沙田至中環線其他車站的議案。他對於九鐵公司不顧區內居民的強烈要求而作出的決定表示失望。他指出，由於預期該區大部分人口會使用新鐵路線，九鐵公司應依據預計乘客量而不是載客範圍人口作出決定。此外，他告知委員，政府即將在顯徑興建一個新泳池，服務整個新界東北的人口。基於顯徑站在功能上的需要，九鐵公司一開始便應興建此車站。考慮到沙田至中環線所帶來的額外乘客量，何先生表示，興建顯徑站在財務上應該可行。

12. 何先生提述東鐵的九龍塘站和大學站及馬鐵的車公廟站，並質疑九鐵公司在興建鐵路車站方面，有否貫徹採用載客範圍人口的標準。他質疑若顯徑區的載客範圍人口一如政府所預測，到2016年也只能達到35 000人，則為一個至少在未來10年不會興建的車站預留珍貴的土地資源，將會造成極大浪費。他重申，基於顯徑站在功能上的需要，因此一開始便應興建此車站。

13. 沙田區議會議員莫偉雄先生贊同何先生及楊先生的意見，並認為作為政府全資擁有的公共交通服務機構，九鐵公司有責任從公眾利益的角度考慮興建顯徑站。他表示，計及所有現有及計劃中的住宅發展項目，顯徑區的人口將遠超35 000人，確有迫切需要興建顯徑站，以滿足當區居民的交通需要。他補充，若能同時興建顯徑

站及沙田至中環線的其他車站，工程項目成本或會較低。

與政府當局／九鐵公司舉行會議

(立法會CB(1)2556/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

興建顯徑站

14. 鄭家富議員察悉沙田區議會提出的強烈要求，並表示既然已就興建顯徑站作出準備，九鐵公司應認真考慮提前建成該車站，以方便區內居民。何秀蘭議員及陳偉業議員均認為，由於沙田至中環線在路線上已作重新設計，以配合途經顯徑站，故此並無理由拖延興建此車站。陳婉嫻議員贊同他們的意見，並表示政府當局及九鐵公司應尊重沙田區議會表達的意見。劉千石議員亦指出，如顯徑站與沙田至中環線的其他車站一併興建，工程項目成本或會較低，而建造工程亦會較為容易。

15. 考慮到決定因素應是顯徑區的預計乘客量而不是載客範圍人口，黃成智議員質疑九鐵公司在作出決定前，有否在此方面進行任何研究。鑒於顯徑站在功能上明顯有重大需要，他亦詢問政府當局對此事的立場。

16. 九鐵公司行政總裁回應時強調，該公司並非擱置顯徑站的建造工程。然而，鐵路發展需要大量的前期投資，因此必須小心考慮興建車站在財政上的可行性。鑒於顯徑是以住宅為主的地區，載客範圍人口會是有用的指標。在考慮此事時，該公司亦會審慎研究所有相關因素，並就乘客量作出預測。

17. 九鐵公司新鐵路項目總監亦解釋，最低規劃人口界限定為5萬人並非絕對要求。如預測人口低於此數，該公司會從功能上的需要來考慮應否興建車站。舉例而言，東鐵的大學站是為了應付大學的需要而興建、九龍塘站是九廣鐵路(下稱“九鐵”)與地下鐵路(下稱“地鐵”)的主要交匯站，而馬鐵的車公廟站則是為遊客提供服務。九鐵公司新鐵路項目總監回應委員的關注事項時表示，該公司亦承認有需要在日後某個時間興建顯徑站。雖然這很大程度上會取決於鄰近地區的人口及活動的日後增長，但該公司已在設計上作出準備，以便在乘客量到達合理水平時興建該車站。

18. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，政府當局察悉九鐵公司有意在日後乘客量達到合理水平時在顯徑興建車站。為此，該公司已在修訂的沙

田至中環線方案中相應作出準備。他向委員保證，政府當局會從規劃角度跟進興建顯徑站的時間，例如透過額外的住宅發展項目增加載客範圍人口。與此同時，政府當局亦會確保在顯徑站未興建前提供足夠的接駁交通服務，方便居民使用沙田至中環線。

九鐵公司 19. 然而，對於在現階段未有充分理由支持興建顯徑站的說法，黃成智議員仍不感信服。就此，他要求九鐵公司提供補充資料，說明其根據預計乘客量而不是載客範圍人口就日後興建顯徑站曾作過甚麼研究。

#### 票價

20. 委員察悉，加設慈雲山站及捷運系統所需的額外成本，不會導致沙田至中環線本身的票價上升。上述所增加的成本，部分會因收入隨着乘客量增加而得以抵銷，而部分則會由九鐵公司承擔。

21. 鑒於乘客因需要轉乘不同營辦商提供的公共交通服務，以致面對沉重的交通費負擔，鄭家富議員認為公共交通機構應互相合作，並向乘客提供轉乘折扣票價優惠。他提到輕鐵與西鐵之間，以及捷運系統與沙田至中環線之間的轉車安排，並詢問九鐵公司有否計劃向使用八達通卡的乘客提供一星期票或月票優惠，以減輕轉車乘客的負擔。鄭議員又提出一個相關事項，他表示擬建的捷運系統日後的載客範圍人口預期達85 000人，九鐵公司應確保該系統足以應付所需。

22. 陳偉業議員表示，乘客因需要轉乘不同營辦商提供的服務，以致被不公平地徵收額外票價，政府當局卻一直視而不見，他對此深表不滿。陳議員擔憂在沙田至中環線與九龍南環線之間轉車的乘客亦會被徵收額外票價，並認為政府當局在政策上應清楚表明，鐵路票價應根據車程距離計算，以及不應就轉乘服務徵收隱藏費用。只有此政策事宜獲得解決，他才會支持興建沙田至中環線，特別是捷運系統。否則，他表示把預留作興建捷運系統之用的20億元設立一個基金，資助公共小巴為區內居民營辦免費的穿梭小巴服務，可能更有效益。

23. 九鐵公司財務及管理高級總監黎文熹先生回應時向委員保證，九鐵票價是根據車程距離計算，而使用九鐵系統內不同路線的乘客只須支付一次上車費。參照現行的收費架構，預期由大圍至中環的單程票價將約為11.8元。然而，使用輕鐵、接駁巴士及捷運系統的乘客將需要支付合理的票價。

24. 關於票價優惠方面，九鐵公司財務及管理高級總監表示，九鐵公司一直向東鐵及輕鐵的乘客提供各種優惠計劃。該公司會繼續研究有何方法向乘客提供其他票價優惠。然而，他不能就鄭家富議員所建議的一星期票或月票優惠作出任何承諾。

25. 陳偉業議員察悉九鐵公司的解釋，但他指出，鐵路路線有時可能會採用迂迴的路線。因此，鐵路票價應根據站與站之間的實際距離而不是鐵路路軌的距離釐定。九鐵公司財務及管理高級總監察悉陳議員的意見，並表示該公司向來明白有需要將票價維持在具競爭力的水平，以吸引乘客量，從而維持票價收入。

26. 陳婉嫻議員指出，黃埔居民一直要求在該區直接興建沙田至中環線的車站。然而，基於各種限制，該車站不能興建，取而代之的是擬議的捷運系統。在此情況下，捷運系統不應視作與沙田至中環線分開的系統。此外，考慮到乘客量增加所帶來的額外收入，沙田至中環線乘客應可免費使用捷運系統。劉千石議員贊同陳議員的意見，並且表示，向使用捷運系統轉乘沙田至中環線的乘客徵收雙重車費並不公平。

27. 九鐵公司財務及管理高級總監回應時重申，九鐵票價是根據車程距離計算的。就捷運系統而言，列車在抵達紅磡終站前，會在兩個新車站靠站，一個位於德民街，另一個位於民裕街。單程票價預期約為2元。相比於來往黃埔與紅磡之間的其他公共交通服務現時所收取的費用，此票價水平實屬合理及具有競爭力。九鐵公司行政總裁亦表示，若原則上不就九鐵支線服務徵收費，該公司的收入會受到嚴重影響。

28. 劉千石議員提出一個相關事項，並詢問有關為兩條鐵路引入單一收費架構的可行性，兩間鐵路公司所進行的討論有何進展。環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應時表示，兩間鐵路公司進行此種討論，屬商業決定。九鐵公司財務及管理高級總監表示，引入單一收費架構，是兩間鐵路公司所探求的長遠目標。短期而言，鐵路公司曾就向轉車乘客聯合提供票價折扣優惠進行商討，有關工作正取得進展，希望在年底前能達致若干實質成果。

29. 何秀蘭議員提述現時來往慈雲山與何文田之間的專營巴士路線，並表示她擔憂在沙田至中環線通車後，政府當局或會迫使專營巴士公司調高此等重疊路線的車費，藉以維持沙田至中環線的乘客量。倘發生此情況，乘客的利益便會受到嚴重影響。



30. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應時表示，一如地鐵將軍澳支線的情況，政府當局會實施公共交通服務計劃，以配合新鐵路的啟用。通過對當區的公共交通服務作出必要的改動，一方面會維持服務機構之間的良性競爭，另一方面則為乘客提供合理的選擇。當局會就即將通車的西鐵及日後的沙田至中環線作出同樣安排。

#### *沙田至中環線的設計*

#### 轉車站

31. 何鍾泰議員提述在九龍塘站及旺角站的轉車安排殊不方便，並籲請政府當局確保在規劃沙田至中環線的九鐵與地鐵轉車站時，即鑽石山、會展及金鐘，兩間鐵路公司更通力合作，以便能建立連貫的鐵路網絡服務乘客。他表示，轉車乘客原則上應無須步行一段長距離，否則便應裝設行人輸送帶。出入閘的安排亦應在實際可行的情況下盡量簡化。就此，何議員詢問兩間鐵路公司在此事上的討論進度為何。

32. 九鐵公司新鐵路項目總監回應時向委員保證，該公司會確保向乘客提供最方便的轉車安排。雖然預料鑽石山站及會展站的工程應不會遇到太大困難，但金鐘站的情況會較為複雜，因為現有地鐵車站的東面在地底已敷設主要的電力裝置。為早日制訂解決方法，九鐵公司已主動與地鐵有限公司展開討論。

33. 何議員察悉九鐵公司的答覆，但他特別指出，政府當局須在此事上擔當協調的角色，以維護公眾利益。路政署鐵路拓展處處長回應時向委員保證，政府當局會監察兩間鐵路公司的合作情況。

34. 就九鐵與地鐵的轉車安排而言，何秀蘭議員認為，如兩間鐵路公司能充分合作，便根本無須興建新的沙田至中環線車站。擴展現有的地鐵車站可能會更具成本效益，亦為乘客帶來方便。在此方面，她詢問當局為何沒有作出安排，以便沙田至中環線在現有的中環站與地鐵接駁。

35. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應時解釋，沙田至中環線的中環西站將設於雪廠街附近，在設計上會服務中環蘭桂坊一帶的乘客。

36. 在此方面，主席表示，政府當局可以透過批地予鐵路公司興建新車站，擔當協調的角色。

#### 慈雲山站

37. 何鍾泰議員察悉擬建的慈雲山站將在地底下約100米，並提醒九鐵公司在設計車站時，應加倍注意消防安全的要求。就此，他亦籲請政府當局密切監察九鐵是否符合有關的法定規定。

38. 陳婉嫻議員建議九鐵公司可考慮把車站發展為地下購物商場。為促進旅遊業的發展，她建議九鐵公司可把獅子山的著名景觀融入車站的設計內。

#### 啟德站

39. 張宇人議員提述九龍城聚集了大量小型商舖，並強調有需要為此地區與擬建的啟德站提供較佳的接駁。九鐵公司新鐵路項目總監回應時表示，若要由啟德站穿過太子道然後接駁至九龍城一帶，當中涉及規劃方面的事宜，須由政府當局處理。環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)察悉張議員的意見，並同意就此事與九鐵公司聯絡。

40. 劉炳章議員問及沙田至中環線與東南九龍發展計劃的連接事宜。九鐵公司新鐵路項目總監回應時表示，東南九龍發展計劃將設有環保運輸系統。規劃中已把此運輸系統連接沙田至中環線的啟德站。

### **III. 九龍南環線**

(檔號：ETWB(T)CR 12/1016/99——立法會參考資料摘要)

41. 九鐵公司行政總裁應主席所請，簡介九龍南環線工程項目。此項目是西鐵的延伸部分，連接南昌站與九鐵尖沙咀支線(下稱“尖沙咀支線”)。他特別指出西鐵有需要由南昌站延伸至尖沙咀東部，以完成東鐵與西鐵的接駁，並強調九龍南環線會更方便西鐵乘客到達南九龍的商業中心區，因而加強西鐵的競爭力和經營條件。乘客亦會因為使用九龍南環線令行車時間縮短及車費降低而受惠。待該路線於2008年建成後，乘客將只須使用一個運輸系統便可前往新界各區，以及往返新界、九龍及港島之間。

42. 九鐵公司新鐵路項目總監借助投影機，介紹九龍南環線擬建的兩個車站，一個位於西九龍，另一個位於廣東道路線範圍的廣東道。他表示，儘管在施工期間

需要封閉廣東道的一條行車線約一年，但該公司初步認為明挖回填式方案較為可取，因為該方案可提供一條適當的鐵路運作路線、更妥善地連接主要商業區、盡量減少收地及對現有的主要發展計劃／設施造成影響，以及避免在海港進行工程。至於鑽挖隧道方案，雖然在建造期間對地面和交通造成的影響較少，但車站的設計會對乘客造成不便，因為車站大堂與月台會有一段距離。該方案亦須收回廣東道沿路的兩幢多層大廈，並影響計劃作為旅遊景點的水警總部舊址文物用地。該公司會進一步研究兩個方案的利弊，然後才作出最後決定。

(會後補註：在會議席上提交的一套有關九龍南環線的簡介資料，其後已隨立法會CB(1)2614/01-02(02)號文件送交委員參閱。)

### 路線選擇

43. 何鍾泰議員詢問，為盡量減輕施工期間造成的影響，九鐵公司有否考慮九龍公園徑路線方案。九鐵公司新鐵路項目總監回應時解釋，選取廣東道路線是因為車站將位於最繁忙的地區，可以為最多乘客提供服務。九鐵公司新鐵路工程高級總監詹伯樂先生補充，九龍公園徑路線將沿九龍公園徑行走，並在基督教男青年會的地底向東急轉入梳士巴利道。此路線幾乎可以肯定需要收回並拆卸基督教男青年會會址。他向委員保證，在4個可行路線方案中，就交通受阻、乘客方便及避免收回現有建築物而言，廣東道明挖回填式方案是最佳的方法。

### 對受影響人士作出的賠償

44. 委員注意到九龍南環線沿廣東道進行的隧道工程相當複雜，他們普遍深切關注到，有關工程會延長地方社區及鄰近商鋪所受到的滋擾；目前不少商鋪的生意已由於正在進行的尖沙咀支線工程而受到影響。

45. 九鐵公司行政總裁就因興建尖沙咀支線而造成各種不便對所有受影響人士深表遺憾。由於尖沙咀是重要的商業及旅遊區，他向委員保證，該公司會盡一切努力，把施工期間可能造成的影響減至最少。為此，他承諾九龍南環線沿廣東道進行的建造工程只會在2004年年中，即尖沙咀支線土木工程的預計完成日期後6個月才展開。

46. 對於政府當局決定加快規劃並推行九龍南環線，以加強西鐵在財務上的可行性，陳偉業議員表示讚賞，但他擔憂興建九龍南環線，無論是採取哪個方案，

亦難免會影響頗多商舖東主及經營者，特別是在廣東道一帶的商戶。他提述政府為興建西鐵而收回華基工業大廈的處理方式殊不理想。就有關人士的利益因鐵路工程項目的推行而受到影響，但卻沒有公平的法定機制以處理他們所提出的合理賠償申索，他亦深表不滿。他認為根據現時法例所訂，政府獲賦予過大權力，可以漠視受影響人士所提出的反對及賠償申索。

47. 此外，陳議員關注到，現時難以令九鐵公司就其隧道工程對鄰近建築物造成的結構損害負責。受影響人士在提出證據方面往往遇到極大困難。因此，他強烈認為，除非及直至訂立較公平的機制以處理上述賠償申索，否則他不會支持在如此繁忙的地區進行建造工程。

48. 九鐵公司新鐵路項目總監回應時表示，現時已有法定機制處理上述申索。根據《鐵路條例》(第519章)，凡任何人進出其土地的途徑因封路而受到不良影響，均可就上述封路實際招致的開支及金錢損失申索賠償。有關申索會交由地政總署考慮。

49. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，政府當局並無計劃就現行機制作出任何修訂，但他強調，政府當局會依法處理受影響人士提出的所有賠償申索。如對地政總署所作的決定有爭議，申索人或政府當局均可將申索提交土地審裁處裁決。

50. 鑒於建造工程相當複雜，鄭家富議員認為不少商舖均會受到影響。政府應採取較主動積極的做法，訂定以仲裁方式解決爭議的機制，而非就每項賠償申索均訴諸法庭。

51. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應時澄清，受影響人士索取賠償的權利在法例中已清楚列明。地政總署會根據申索人提交的證明文件考慮賠償申索。他強調，只有在雙方不能就賠償金額達成協議時，才會將申索交由土地審裁處決定。就此，主席籲請九鐵公司及政府當局注意委員提出的關注事項，以便受影響人士的利益獲得充分保障及補償。

52. 就陳偉業議員關注工程可能對鄰近建築物造成的結構損害，九鐵公司新鐵路項目總監回應時表示，與新界村屋不同，廣東道一帶的建築物是打樁建造的堅固構築物。因此，建造工程不大可能會對此等建築物造成結構損害。

53. 張宇人議員提述他接到不少店舖東主及經營者投訴，由於進行尖沙咀支線的建造工程，令他們的生意蒙受重大損失。張宇人議員認為，香港為未來努力建設的同時，亦應確保小商人作出的投資獲得充分保障。他強調當局向受影響人士支付公平的數額作為賠償之餘，亦應盡早向小企業發放應支付的賠償。為盡量減輕對地方社區造成的干擾，張議員亦籲請九鐵公司加快建造工程的進度。

54. 主席特別指出，九鐵公司有需要在推展工程項目時，及早諮詢地方社區及其他受影響人士。她提述馬鐵及尖沙咀支線工程項目的經驗，並詢問九鐵公司會否考慮為九龍南環線工程項目成立社區聯絡辦事處。九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，該公司會與可能受影響地區的所有商業建立溝通方法。實際上，雙方曾展開初步討論。政府既已邀請九鐵公司進行有關工程，上述討論現可正式進行。

55. 關於支付賠償金的時間安排，九鐵公司新鐵路工程高級總監表示，該公司須按政府程序及先例行事。在此方面，九鐵公司會與地政總署緊密合作。然而，他向委員保證，如有任何賠償事宜，該公司會第一時間與政府當局合作，以便盡早找出解決問題的方法。

#### 鐵路公司之間的合作及協調

56. 關於政府當局提交的文件附件A所顯示，九龍南環線與機場快線在西九龍地區所提供的服務出現重疊，何秀蘭議員重申，她認為如兩間鐵路公司能充分合作，九鐵公司確實無需花費額外金錢興建車站設施。她認為上述惡性競爭所造成的資源浪費情況，會導致鐵路票價上升，繼而加重市民的交通費用負擔。

57. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應時指出，九龍南環線及機場快線發揮不同的功能。興建九龍南環線的目的，是為西鐵乘客提供更直接的接駁，前往位於九龍市區的主要就業／商業區。如此一來，整個鐵路網絡的乘客量會有整體增長。因此，政府當局並不認為興建九龍南環線會出現惡性競爭。

58. 鑒於九龍南環線的廣東道站與地鐵在彌敦道的尖沙咀站非常接近，何秀蘭議員始終認為沒有理由提供重疊的服務及車站設施。就此，她要求獲得更多資料，說明九龍南環線與機場快線／東涌線沿彌敦道／廣東道走廊所提供的重疊服務如何互相協調。

政府當局／  
九鐵公司

59. 主席表示，最重要的是，九鐵公司須確保向乘客提供最方便的九鐵與地鐵轉車安排。她注意到，在九龍南環線的西九龍站與機場快線的九龍站之間轉車的乘客須步行頗長的路程，並詢問能否改善有關情況，例如修改路線。

60. 九鐵公司新鐵路工程高級總監察悉主席的意見，並解釋機場快線的九龍站周圍是一項非常大型的住宅發展項目。目前的規劃已把西九龍站盡量貼近該住宅項目的平台架構。

61. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應主席時表示，九鐵公司下一步會着手進行詳細規劃，並展開地方社區諮詢工作。他同意於6至8個月後，向小組委員會匯報九龍南環線工程項目的實施進度表及進展情況。

政府當局／  
九鐵公司

## **II. 其他事項**

62. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年1月27日