

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)462/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/04/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2004年11月19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, GBS, JP (主席)
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

其他出席議員：李鳳英議員, BBS, JP

缺席委員：何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
陳偉業議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)4
蕭偉全先生

環境運輸及工務局
總鐵路視察主任
魯建洪先生

運輸署助理署長／新界
葉文光先生

運輸署總運輸主任／特別職務
戴富源先生

路政署總工程師／鐵路
鄭劉寶玉女士

環境保護署
首席環境保護主任(評估及審核)
許一鳴先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局
副秘書長(運輸)1
周達明先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長(運輸)7
何偉富先生

路政署
鐵路拓展處處長
溫文隆先生

應邀出席人士：參與議程第IV及V項的討論

九廣鐵路公司

署理行政總裁
黎文熹先生

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

運輸高級總監
李殷泰先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

參與議程第V項的討論

九龍倉置業發展有限公司

業務發展董事
梁榮宗先生

助理工程總監
黃錦雄先生

首席經理(對外事務)
易志明先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)5
歐詠琴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)143/04-05 —— 2004年10月20日會議
號文件 的紀要)

2004年10月20日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)107/04-05 —— 新世界發展有限公司
(01)及(02)號文件 於2004年8月30日就
“九鐵九龍南線 ——
所採用的建造方法”致
環境運輸及工務局局
長的函件；

立法會CB(1)107/04-05 —— 立法會議員與九龍城
(03)號文件 區議會議員於2004年3
月4日就“沙田至中環
線的鐵路發展計劃”舉
行會議的紀要摘錄；

立法會CB(1)107/04-05 —— 九龍城區議會議員就
(04)號文件 沙田至中環線項目提
交的書面意見；及

立法會CB(1)229/04-05 —— 元朗區區議會主席就
(01)號文件 “九龍南線”致環境運
輸及工務局局長的函
件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III 2005年1月7日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)227/04-05 —— 待議事項一覽表；及
(01)號文件

立法會CB(1)227/04-05 —— 跟進行動一覽表)
(02)號文件

3. 委員同意於2005年1月7日的下次會議上，討論
以下事項：

(a) 沙田至中環線；及

(b) 鐵路事故及香港鐵路系統的表現。

4. 劉江華議員對區域快線的進展表示關注。主席
表示，據政府當局所述，九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)將於
2005年3月提交其北環線／區域快線的項目建議書。政府
當局隨後會向小組委員會簡介有關項目建議書的詳情。

IV 馬鞍山鐵路的最新進度及因應馬鞍山鐵路通車而加 強協調公共交通服務

(立法會CB(1)227/04-05 —— 九鐵提供的資料文件；
(03)號文件

立法會CB(1)227/04-05 —— 政府當局提供的資料
(04)號文件 文件；及

立法會CB(1)215/04-05 —— 立法會秘書處擬備有關
號文件 馬鞍山鐵路的背景資料
摘要)

5. 石禮謙議員申報利益，他是九鐵管理局的成員。

6. 九鐵新鐵路工程高級總監李鏡權先生以電腦投
影片，向委員介紹有關馬鞍山至大圍鐵路線(下稱“馬鐵”)
的工程進度，內容一如該公司提交的資料文件所述(立法
會CB(1)227/04-05(03)號文件)。

(會後補註：九鐵提供的簡報資料於會議席上提交，其後隨立法會CB(1)291/04-05(01)號文件送交委員參閱。)

7. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2概括地介紹了政府當局就“因應馬鞍山鐵路通車而加強協調公共交通服務”提供的文件(立法會CB(1)227/04-05(04)號文件)。

通車準備

8. 王國興議員詢問九鐵在確保新鐵路通車時運作順暢方面有何建議措施。林健鋒議員建議該公司應安排開放日及試乘活動，讓乘客熟悉新鐵路。

9. 九鐵運輸高級總監李殷泰先生表示，馬鐵列車的模擬運作已於2004年9月28日開始。列車的平均行車準時率及出車率均維持於99%至100%的水平。進行模擬運作的最後一個星期，列車將會根據日常行車時間表(由上午5時30分開始至大約凌晨1時30分結束)進行為期7天的模擬運作，預期模擬運作在2004年11月25日結束。在2004年11月21日晚上亦會進行模擬運作，以測試列車於特別節日提供通宵服務時各系統的可靠性。

10. 九鐵運輸高級總監亦表示，直至目前為止，該公司曾進行約185次演習及練習，當中有部分與各政府部門一起進行，以加強職員處理意外及緊急事故的能力。九鐵署理行政總裁黎文熹先生補充，待所有的法定驗收程序完成後，公司很快便會為乘客安排慈善乘搭活動。

11. 劉秀成議員關注馬鐵各站有否提供足夠設施，方便殘疾人士使用。九鐵署理行政總裁答稱，馬鐵各站已遵照《建築物條例》(第123章)的有關規定，提供方便殘疾人士進出所需的設施。

12. 王國興議員問及選擇鐵路的定線，以及因而在列車行駛期間引起的振盪問題，九鐵新鐵路工程高級總監在答覆時解釋，由於馬鐵兩旁均已有相當的發展，故此鐵路無法以直線行走。鐵路沿線共有6處急彎。九鐵署理行政總裁補充，該公司將會考慮對鐵路的運作程序作出微調，以確保乘客的舒適度。

噪音影響

13. 鄭家富議員指出，由於馬鐵沿線的居民習慣了寧靜的社區環境，因此，噪音水平即使在法定限制之內，但鐵路運作所產生的噪音影響卻特別令人感到滋擾。由

於九鐵可以遠低於原來預算的成本完成馬鐵工程，他強烈促請該公司考慮在受鐵路運作噪音影響最嚴重的各處位置，例如第一城及博康邨，實施額外的噪音消減措施，以盡量減低當地居民所受的噪音影響。

14. 林健鋒議員詢問，該公司會否因應不斷改變的情況及當地的環境，考慮為馬鐵採用額外的噪音消減措施。

15. 九鐵署理行政總裁回應時表示，該公司與委員同樣關注噪音對當地居民的影響。他特別強調遵守法定噪音限制的重要性，並指出馬鐵一開始便從設計及工程的角度，在根源處減少鐵路運作的噪音。馬鐵採用多重隔音系統，透過多項相輔相承的吸音及隔離組件盡量減低噪音，包括在路軌兩旁的吸音器、車廂下的吸音物料及沿高架橋護牆加設的吸音器，以便從根源處盡量減少噪音的傳播。他解釋，由於在馬鐵的規劃階段，馬鞍山的發展已頗為成熟，因此，消滅噪音的相關規範指標大多仍然有效。

16. 九鐵署理行政總裁又表示，自2004年7月以來，九鐵已動用額外1億元實施進一步的噪音消減措施。該公司的目標是令鐵路運作的噪音水平較法例所訂為低，並留有若干餘地。他承諾，九鐵將會在未來數月考慮在關鍵位置安裝進一步消滅噪音設施的可能性。

17. 儘管九鐵明確表示已將鐵路運作的噪音水平維持在法定限制之內，但李永達議員重點指出列車在深夜時分駛過時突然發出的巨響，對附近居民造成的滋擾及健康影響，並就此類路過的列車產生的鐵路噪音對附近居民的睡眠所帶來的影響，尋求環境保護署(下稱“環保署”)的專家意見。為了飽受此類持續性滋擾的居民的利益著想，他強調即使一至兩個分貝的輕微改善亦值得爭取，並籲請九鐵作為一個良好的企業公民，考慮在各關鍵地點裝設額外的隔音屏障。

18. 在回應李永達議員關於量度單位及最高噪音水平的詢問時，環保署首席環境保護主任(評估及審核)表示，所有有關量度噪音的工作，目的均是為了檢查有關噪音是否符合法定的規定，並以“30分鐘平均值”來表達。就他的記憶所及，在列車經過時量度所得的單一次噪音水平可達70分貝。為了讓委員感受有關的噪音水平，他舉例表示，彌敦道路旁的最高噪音水平可達80分貝，而閒談約為60分貝。他一方面強調噪音所帶來的影響因人而異，並表示要將熟睡中的人弄醒，其所處地方的最低噪音水平需為60至70分貝。

19. 就此，九鐵署理行政總裁表示，九鐵公司亦關注鐵路附近的居民對鐵路的運作噪音有何感受。他曾於深夜及清晨時分親自進行實地視察，調查噪音水平，並發現他在沒有分散注意力的情況下，才感受到駛經列車所發出的噪音；有時亦難以區分鐵路噪音及其他的交通噪音。

20. 至於馬鐵的工程成本問題，九鐵署理行政總裁表示，由於仍有未支付的款額有待與承建商商議，故他在現階段未能提出準確的數字。粗略估計，馬鐵的建造成本約為100億元。

21. 不過，鄭家富議員認為，既然馬鐵的成本遠低於原來的預算，該公司應使用餘下的資金，在各個飽受噪音影響的地點採取額外的噪音消減措施。他促請政府當局確保所涉及的公帑會如他所建議般用得其所。

22. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2回應時表示，政府當局將會確保九鐵符合法定噪音水平的規定，然後才准許馬鐵開始運作。環保署首席環境保護主任(評估及審核)補充，環保署一直關注馬鐵的噪音影響。該署曾於2004年9月及10月聯同九鐵量度噪音水平，以監察鐵路運作的噪音水平。該署將於馬鐵進行通宵模擬運作時，再聯同九鐵進行另一次量度，以確保其符合法定限制。

23. 就此，劉江華議員表示，環保署及九鐵應選擇博康邨內其他較接近鐵路定線的地點來量度噪音，以便可較準確地掌握附近居民感受到的噪音滋擾。為了盡量減輕對附近居民造成的滋擾，鄭家富議員要求九鐵將通宵模擬運作押後至馬鐵通車後才進行，屆時居民可能較為習慣鐵路運作時發出的噪音。

24. 九鐵運輸高級總監雖然察悉委員的意見，但他解釋，為確保馬鐵已準備就緒為乘客提供通宵服務，必須進行通宵模擬運作。該公司的目標是在馬鐵開始正式投入載客服務前，完成所有相關的測試。

25. 劉江華議員憶述，交通事務委員會日前往馬鐵參觀期間，九鐵公司曾表示，若干地點的鐵路運作噪音水平高達57分貝。他因而詢問該公司有否違背其在2000年相關的財務委員會會議上就馬鐵工程項目尋求批准撥款時所作的承諾，即馬鐵沿線居民承受的噪音水平不會超過55分貝。

26. 九鐵署理行政總裁答覆時強調，該公司並無違背其根據適用的相關法定噪音限制而作出的承諾。他請委員參閱在會議席上提交的有關“馬鐵消滅噪音措施”的補充資料文件，並指出，55分貝的噪音水平適用於大部分位於馬鐵沿線的地區，而某些位置的背景噪音較高，法定的噪音限制是60分貝。資料文件內載列的噪音數據是九鐵及環保署在模擬運作期間，分別在6個具代表性及噪音感應最強的位置共同量度所得。結果證實符合有關的法定限制。

(會後補註：補充資料文件其後隨立法會CB(1)291/04-05(02)號文件送交委員參閱。)

27. 九鐵署理行政總裁又表示，除了聯同環保署進行量度外，該公司亦自行監察行駛中列車的噪音水平。根據九鐵量度噪音的結果，馬鐵沿線只有一處地點的噪音水平達57分貝，但該地點的法定噪音限制是60分貝。

28. 然而，劉江華議員仍不信服九鐵的解釋，並堅持認為，該公司未能履行承諾，將馬鐵沿線的噪音水平維持在55分貝以下。他亦籲請九鐵考慮在富寶花園前面裝設隔音屏障，因為對面的雅典居已裝設隔音屏障。

議案

29. 鄭家富議員堅持認為，九鐵應利用工程成本剩餘的資金，在關鍵的位置裝設額外隔音屏障。他提出下列議案供小組委員會考慮，該議案並獲得李永達議員附議：

“本小組委員會強烈要求於馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)沿線超過55分貝的位置加設隔音屏障，以減低市民受馬鐵噪音的影響。”

30. 小組委員會同意處理此項議案。

31. 周梁淑怡議員代表屬自由黨的委員表示，自由黨極度關注鐵路運作對附近居民造成的噪音滋擾。然而，她指出，法例已清楚訂明該公司必須遵守的標準及規定。臨時改變規則及任意要求該公司符合更嚴格的噪音水平規定的做法並不恰當。因為採取更多消滅噪音的措施，難免會涉及額外的成本，而這樣可能轉化為對票價的壓力。鑒於涉及公眾利益，此事須審慎考慮。因此，自由黨的委員會投棄權票。

32. 譚耀宗議員對該項議案表示支持，並籲請九鐵實施額外的消減噪音措施，以減少受影響居民所受的噪音影響。

33. 何鍾泰議員代表泛聯盟的委員對該項議案表示支持。

34. 劉江華議員雖然支持該項議案，但他表示，除了裝設隔音屏障外，九鐵亦應考慮其他消減噪音的措施，以盡量減輕關鍵位置(包括噪音水平在55分貝以下的位置)的噪音對附近居民的影響。他因而建議對鄭家富議員的議案作出以下修訂：

“本小組委員會強烈要求於馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)沿線超過55分貝的位置加設有效的隔音設施，以減低市民受馬鐵噪音的影響；並在有嚴重影響居民的地方，縱使不超過55分貝水平，亦可積極考慮再加強消減噪音的設備。”

35. 鄭家富議員支持劉江華議員建議的修訂。

36. 修訂議案在會議席上付諸表決，並獲得通過。

37. 作為初步回應，九鐵署理行政總裁強調，該公司一直致力盡量減輕噪音對受影響居民的影響。結果，現時的噪音水平完全符合法定限制。該公司會因應委員表達的意見及關注，並視乎技術上的可行性及資源方面的影響，研究可否實施進一步的措施。然而，他指出，採取高於法定規定的額外消減噪音措施，必須審慎考慮，因為此舉會影響該公司未來規劃的新鐵路工程。應委員的要求，九鐵將於馬鐵通車前，就有關議案提供書面回應。

九鐵

公共交通計劃

38. 鄭家富議員重申其關注，即當局在實施建議的公共交通計劃時，最重要的是確保乘客有合理選擇，以便馬鐵沿線的當區居民不會被迫使用馬鐵作為對外交通工具。就此，他指出，馬鐵由烏溪沙至大圍的票價應訂於10元以下，以便與其他公共交通工具比較具有競爭力。不過，他歡迎政府當局有關維持過海巴士路線第680及681號的服務的決定。

39. 王國興議員亦強調，應容許鐵路與其他公共交通工具共存，以確保乘客有合理選擇。他詢問當區居民對於取消5條行走區內及來往九龍市區的巴士路線的建

議，以及把巴士路線680號的總站由中環遷往金鐘的建議有何意見。

40. 劉江華議員轉達了當區居民對於在馬鐵通車後公共交通服務的水平被削減的關注，並認為在實施第二階段的公共交通計劃前需要更長的觀察期，例如兩至三個月。他特別詢問會否推遲就取消5條巴士路線的建議作最後決定，例如在馬鐵通車8星期之後。

41. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2答稱，鐵路是較為環保及高效率的集體運輸工具。新鐵路通車後將會增加公共交通的載客量。公共交通計劃的目的是在交通供應量因新鐵路通車而有所增加後，為乘客提供一個協調得宜的公共交通系統。政府當局會盡力維持交通服務提供者之間的良性競爭，確保乘客有合理選擇。她在回應委員提出的關注時表示，當局會充分顧及乘客乘車模式和需求的轉變，以循序漸進的方式實施公共交通計劃，以免服務供求錯配。當局會因應實際交通情況，在諮詢包括當區居民在內的有關各方後，對公共交通計劃及／或其實施計劃作出修訂。

42. 關於就實施公共交通計劃進行地區諮詢一事，運輸署助理署長／新界表示，當局於2004年9月30日就最新的公共交通計劃諮詢沙田區議會時，該區區議員認為最新的計劃大致可以接受，他們唯一關注的是把過海巴士路線第680號的總站由中環遷往金鐘的建議。他們要求運輸署在作最後決定前，先就該項建議進行檢討及向沙田區議會作出匯報。運輸署回應時，同意在公共交通計劃第三階段期間(即馬鐵通車後兩個月)，就有關建議的擬議未來路向進一步諮詢沙田區議會。

43. 至於建議取消的5條路線，運輸署助理署長／新界表示，這些主要是乘客量低、有足夠替代路線或與馬鐵覆蓋範圍相若的路線。當區居民察悉，有關的改動會逐步進行，故原則上同意予以實施。

44. 運輸署助理署長／新界回應劉江華議員有關延長觀察期的建議時表示，在第一階段的首兩星期，除了因應需求調整接駁服務外，有關的運輸服務實際上並無改動。由第三個星期開始，當局會以循序漸進的方式調整受馬鐵影響的巴士路線的班次。第二階段將由馬鐵通車第四個星期結束時開始。其後會實施在諮詢期間獲有關各方同意的重大路線改動。他強調，運輸署在整個過程中，密切監察乘客需求的變化，並在有需要時諮詢當區居民，對擬議的改動作出調整。若馬鐵通車後乘客需求維持不變，運輸署亦會考慮維持現有的服務水平。

45. 運輸署助理署長／新界補充，運輸署會與公共交通營辦商及有關的區議會合作，在馬鐵通車前舉辦活動，宣傳有關的公共交通服務改動情況。運輸署會在馬鐵通車首數天啟動緊急事故交通協調中心，適當地協調交通安排。該署亦會調派觀察組實地監察交通及運輸情況，包括乘客需求的改變，以便在出現問題時可即時作出反應。

對其他公共交通服務的影響

46. 李鳳英議員對於馬鐵通車對其他公共交通服務在就業方面帶來的負面影響深表關注。就此，她詢問環境運輸及工務局有否評估這方面的情況，並詢問政府當局會採取何種措施，盡量減低這方面的負面影響。

47. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)2答稱，政府當局明白到，一條新鐵路投入運作難免會影響其他運輸行業所提供的服務。故此，運輸署一直與有關行業保持對話，以確保公共交通計劃下建議的變動將會互相協調。她強調擬議公共交通計劃下的各項服務變動已獲得有關各方同意。雖然現有的公共交通服務有需要作出合理化調整，以避免造成資源浪費的競爭的同時，但亦可藉此帶來新的商機，例如由專線小巴及的士業提供新的接駁服務。

48. 運輸署助理署長／新界補充，運輸署一直與有關行業(包括專營巴士、專線小巴及的士行業)保持聯絡，並一直有知會他們公共交通計劃下擬作出各項變動。有關營運者因而已作好準備，以實施獲各方同意的服務變動。他亦表示，根據運輸署獲得的資料，專線小巴營辦商及專營巴士公司均沒有計劃因為馬鐵通車而裁員。

V. 九龍南線進度報告

- (立法會CB(1)248/04-05(01) —— 九龍倉置業有限公司提交的意見
號文件 書；
- 立法會CB(1)227/04-05(05) —— 政府當局提供的
號文件 資料文件；及
- 立法會CB(1)216/04-05號文 —— 立法會秘書處擬
件 備有關九龍南線
的背景資料摘要)

49. 主席請委員察悉12個區議會正副主席聯署的意見書，當中要求政府當局及九鐵為日後的九龍南線興建廣東道站進行前期工作。

(會後補註：該聯署意見書在是次會議席上提交其後並隨立法會CB(1)291/04-05號文件送交委員。)

興建廣東道站

50. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1講解了政府當局就九龍南線的進度提交的資料文件(立法會CB(1)277/04-05(05)號文件)。關於在該項目下設置廣東道站的問題，他表示，九鐵會繼續與九龍倉置業有限公司(下稱“九倉”)商討，研究待九倉位於廣東道的物業日後重建時，一併興建廣東道站。為了能將日後興建廣東道站而作出的修訂與回應所收到的反對意見而建議的其他修訂一併在憲報刊登公告，以及為免九龍南線項目受到延誤，當局已限定九鐵及九倉在2004年11月底前要決定能否達成協議。政府當局計劃在下月初刊登憲報。

51. 九鐵署理行政總裁表示，經過詳細研究後，政府、九倉及九鐵均同意，地庫方案會對地庫以上的建築物造成不能接受的風險。因此，各方轉而探討物業重建方案。鑒於九倉現時尚未訂定重建計劃的時間表，各方研究並同意了一些為未來建站而進行並需納入九龍南線項目之內的基本預留工程，同時就這些工程的費用作出評估。當九鐵及九倉就商業上的安排取得共識後，上述工程將包括在九龍南線的修訂方案內，並於2004年12月初刊登憲報。為使日後能夠興建廣東道站，有關的預留工程須納入九龍南線項目內。

52. 九鐵署理行政總裁進一步表示，由於九倉無法為重建海港城及於廣東道設站提供任何時間表，九鐵其後告知九倉，由於九倉的重建計劃存在不確定因素，九鐵必須先獲得九倉就預留工程的開支作出明確的承諾。若未能得到有關的承諾，九鐵會要求九倉先行承擔有關的工程費用，並與九倉共同研究日後退款的機制。他強調，雖然九鐵會盡力為乘客提供利便的鐵路服務，但確保公共資源用得其所亦同樣重要。

53. 九倉首席經理(對外事務)易志明先生請委員參閱九倉就此事提交的文件(立法會CB(1)248/04-05(01)號文件)。他表示，九倉早前在11月初已告知九鐵，在深入研究有助早日確定興建廣東道站時間表的重建計劃後，現時可就重建計劃作出相對較為確切的時間表，但仍須

視乎重建計劃是否獲得所有有關的政府部門批准，而此方面九倉並非可完全控制。關於墊款問題，若九倉未能在協議限期內為車站提供場地(非九倉控制範圍以內的因素)，該公司承諾會墊還預留工程的部分成本予九鐵。

54. 劉江華議員重申其意見，即興建廣東道站對於乘客、九鐵及九倉而言屬三贏方案。他強調有關各方有迫切需要在九龍南線鐵路計劃刊登憲報前達成協議，並詢問墊款問題是否令雙方未能達成協議的主要障礙。就此，他詢問預留工程的預計開支，以及九倉對於若未能如雙方協議一樣騰出所需土地，就墊款一事作出明確承諾的立場。

55. 九鐵署理行政總裁表示，根據很初步的估計，預留工程約需6億元。

56. 易志明先生答稱，九倉對於墊款問題的立場已在立法會CB(1)248/04-05(01)號文件第(4)及(5)段中，向委員清楚交代。由於現時正進行涉及敏感商業資料的談判，他不宜再作評論。

57. 鄭家富議員強調，早日興建廣東道站符合公眾利益。就此，政府當局應確保有關各方以合理的進度推動此事。政府當局亦應考慮成立跨部門小組，研究九倉的重建計劃。林健鋒議員及劉江華議員表達了類似意見。

58. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1回應時表示，環境運輸及工務局負責九龍南線項目的順利實施。至於九倉的重建問題，現時已有審批重建申請的既定程序，有關部門須予遵守。不過，他承諾，環境運輸及工務局會提供所需的協助，令有關程序更為順暢。

實施時間表

59. 何鍾泰議員認為，若九龍南線項目不設廣東道站實有欠理想。因此，他支持區議會的要求，即進行預留工程，以便為日後設站作好準備。何議員亦詢問正進行的商討會否對項目的實施時間表造成負面影響。

60. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1回應時表示，九鐵與九倉的商討必須在2004年11月的限期前結束。根據現時的計劃，九龍南線的工程將於2005年中展開，並於2009年完工。九鐵新鐵路工程高級總監補充，招標文件已加入進行預留工程的規定，作為可在有需要時落實的方案。

沿梳士巴利道進行隧道工程

61. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，關於沿梳士巴利道興建鐵路隧道的方法，政府當局已委聘香港城市大學進行獨立研究，考慮可否採用鑽挖隧道方法。該項研究將於2004年年底前完成。這將不會影響九龍南線的修訂方案在下月初刊登憲報的程序。

政府當局

62. 主席在總結討論時，請有關各方注意委員有關九龍南線需要早日設立廣東道站的意見，她並要求政府當局在2004年11月的限期過後匯報九鐵與九倉談判的結果。

VI. 其他事項

63. 議事完畢，會議於下午12時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年12月10日