

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2202/02-03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

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2003年6月6日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：何秀蘭議員
李家祥議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長
何偉富先生

路政署

鐵路拓展處處長
溫文隆先生

應邀出席者：九廣鐵路公司

財務及管理高級總監
黎文熹先生

新鐵路工程高級總監
詹伯樂先生

東鐵支線總監
李鏡權先生

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

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

主任(1)2
朱漢儒先生

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1835/02-03號文件——2003年4月4日
會議的紀要)

2003年4月4日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉自上次會議後並無發出任何資料文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1836/02-03(01)號文件 —— 鐵路及工程計劃一覽表)

3. 委員閱覽鐵路及工程計劃一覽表(立法會CB(1)1836/02-03(01)號文件)，並同意在小組委員會2003年7月18日舉行的下次會議討論下列事項：

(a) 西鐵通車；及

(b) 因應西鐵通車而重整新界西北的輕鐵服務及其他公共交通服務。

4. 鑒於政府當局決定不會容許在位於添馬艦的新建政府總部及立法會大樓的地底，闢設任何鐵路車站、隧道或其他公共交通設施，陳偉業議員表示，小組委員會應跟進沙田至中環線的設計及轉車安排。小組委員會應邀請九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)的代表向委員簡報有關沙田至中環線的最新規劃。

政府當局

5. 經商議後，主席作出總結，表示首先應要求政府當局就沙田至中環線的進展情況提交文件，以供小組委員會進行研究。小組委員會於接獲政府當局提交的文件後，將決定如何跟進該工程計劃。

IV. 九龍南環線

(立法會CB(1)1836/02-03(02)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

6. 主席扼要重述在2002年9月27日會議上，政府當局及九鐵公司向小組委員會簡介九龍南環線的擬議路線，並同意於6至8個月後，向小組委員會匯報九龍南環線的詳細規劃及設計。

7. 環境運輸及工務局副秘書長向委員扼述政府當局提交的文件(立法會CB(1)1836/02-03(02)號文件)所載，推行九龍南環線計劃的最新進度。

8. 九鐵公司財務及管理高級總監黎文熹先生就九龍南環線的規劃及設計提供進一步資料。他表示，九龍南環線會在九龍半島南部提供一條方便的東西向鐵路線。在九龍南環線落成後，西鐵及東鐵的終點站均設於紅磡的集體運輸中心，乘客可在該處橫過月台轉乘該兩

條鐵路線，亦可在集體運輸中心轉乘沙田至中環線列車。他表示，九龍南環線的廣東道路線方案是較為可取的方案，因為該方案提供一條適當的鐵路運作路線，並可盡量減少收地及減輕對區內現有主要發展項目／設施所造成的影響。九鐵公司現正進行審慎研究，以期在鐵路建造及營運期間，在可行範圍內盡量避免對公眾人士、車流及需要特別注意的建築物帶來任何影響。

9. 東鐵支線總監李鏡權先生借助投影機，向委員扼述九龍南環線的設計。九龍南環線將設有兩個車站，分別位於西九龍及廣東道。由尖沙咀支線尖東站至水警總部舊址一段及在廣東道沿線，將會採用明挖隨填的建造方法。在水警總部舊址地下將會採用挖掘隧道的施工方法。至於西九龍站至南昌站一段，則會採用鑽挖隧道加明挖隨填的混合方式施工。為減低列車運行時所產生的聲浪或震動，隧道內將裝設一套特殊的雙重浮動軌道平板，以確保毗鄰的文化中心設施所受到的噪音或震動影響不會超出法定標準。

(會後補註：由九鐵公司擬備並於會議席上提交的一套簡介資料，其後已隨立法會CB(1)1900/02-03(01)號文件送交委員。)

九龍南環線的規劃

10. 何鍾泰議員擔心，由於西九龍填海區南端的文化藝術區的發展藍圖尚未落實，九龍南環線的設計或須於日後作出修改，因而導致工程費用飆升，情況一如沙田至中環線。

11. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，規劃署對於建議推行九龍南環線工程計劃一事亦知情，並已進行足夠的保護工程。九鐵公司新鐵路工程高級總監詹伯樂先生補充，雖然西九龍填海區的發展計劃尚未有決定，但有關的道路網絡設計已經落實。此外，九鐵公司及其顧問一直與政府當局攜手合作，並有信心九龍南環線的西九龍站不會因為區內的日後發展而受到影響。

12. 何鍾泰議員提醒政府當局及九鐵公司必須預早作出較佳規劃，以避免在最後一刻才對工程範圍作出修改，以致工程費用飆升。陳偉業議員贊同何議員的意見，並認為應在工程計劃說明書內加入所需條文，訂明如區內的土地用途規劃在最後一刻才出現變更，九鐵公司可要求政府作出賠償。

13. 何鍾泰議員及陳偉業議員認為有需要設置便捷的行人通道系統，以方便行人往來。為達到此目的，九鐵公司應興建行人通道，不僅是為連接鐵路車站，同時亦連接公共交通交匯處／巴士總站及鄰近建築物。此外，行人通道系統及鐵路系統的竣工日期亦必須互相配合，以確保有關的建造工程可如期一併完成，以期盡量減低對區內居民及店鋪東主／商戶造成的滋擾。

諮詢地區團體

14. 陳偉業議員強調有需要在鐵路工程計劃於憲報刊登前，就其定線、設計及車站位置諮詢有關的區議會。九鐵公司東鐵支線總監察悉陳議員的意見，並表示九鐵公司會安排在鐵路工程計劃刊憲前，於適當時諮詢有關地區的區議會。

收地及賠償機制

15. 陳偉業議員以荃灣華基工業中心為例，指出有部分受政府收地影響的廠戶，須在賠償問題獲得妥善解決前遷出或將其廠房結束。因此，他認為有必要改善收地程序、簡化上訴機制、提高賠償金額計算方法的透明度等。儘管立法會曾在2001年7月5日的會議上通過有關“檢討收地賠償政策”的議案，但在此事上並沒有多大進展。他促請政府當局加快有關的工作。

16. 石禮謙議員對陳議員的意見表示贊同，並批評政府當局處理受影響各方提出的賠償申索的手法。他認為在推行鐵路計劃時，環境運輸及工務局應擔當統籌各部門工作的領導角色，從而盡量減低對受影響各方造成的損失及滋擾。

17. 環境運輸及工務局副秘書長表示，收地賠償政策屬房屋及規劃地政局管轄範圍內的事務，他會向該局轉達委員的關注事項。

營商環境影響評估

18. 譚耀宗議員促請政府當局及九鐵公司採取措施，盡量減輕有關工程對店鋪東主及商戶造成的不良影響，並協助他們在施工階段繼續營業。此外，張宇人議員及石禮謙議員亦深切關注到有關工程對區內營商環境的影響。他們要求政府當局及九鐵公司就建議推行九龍南環線計劃進行營商環境影響評估，並為受影響各方訂定詳細的賠償計劃。張宇人議員亦促請政府當局及九鐵

公司諮詢受影響店舖東主及商戶，並知會他們擬議工程計劃及賠償安排的詳情。

19. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局並沒有就九龍南環線進行營商環境影響評估，但九鐵公司會安排諮詢受影響店舖東主及商戶，並訂出建議以減輕對他們造成的騷擾。

20. 九鐵公司東鐵支線總監補充，雖然廣東道的建造工程將為時16個月，但有關工程將以分段方式進行。因此，在沿路個別商舖前設置圍板或圍欄的期限將縮短至4個月。九鐵公司亦會就圍板的設計諮詢店舖東主及商戶。

21. 關於社區聯絡方面，九鐵公司東鐵支線總監表示，九鐵公司將會成立社區聯絡小組。目前，九鐵公司正與有關的區議會聯絡，並會在本年7或8月與受影響店舖東主及商戶進行商討，以期確定有何方法盡量減低對其造成的滋擾。

交通影響評估

22. 鄭家富議員對於尖沙咀區的交通在九龍南環線施工期間可能受到的影響表示深切關注。鑒於在九龍南環線不同路段將採用不同建造方法，他詢問九鐵公司會否考慮在繁忙交通走廊採取鑽挖隧道方案，從而盡量減低對交通造成的干擾。

23. 九鐵公司新鐵路工程高級總監解釋，在決定應採用明挖隨填方案還是鑽挖隧道方案時，九鐵公司會考慮多項因素，包括收地需要、可供使用的道路及行人路空間、地盤狀況及其他技術方面的考慮因素。成本並非唯一的決定因素。根據現時的大綱設計，九鐵公司擬採用明挖隨填的方法進行挖掘及建造工程。屆時，廣東道及梳士巴利道將會暫時鋪設路板約48個月，以供車輛行駛，並同時進行建造工程。其間，該兩條道路至少會保留兩線車道供道路使用者經過，並會另外騰出空間，讓車輛上落客貨及進出商業大廈和停車場。

環境影響評估

24. 何秀蘭議員及劉江華議員關注到在鐵路線的建造及營運期間所產生的噪音及震動，會影響文化中心的設施。

25. 九鐵公司新鐵路工程高級總監回應時表示，九鐵公司會從根源處解決噪音問題。隧道內將裝設一套特殊的雙重浮動軌道平板，以確保毗鄰的文化中心設施所受到的噪音或震動影響不會超出法定標準。此方面的規劃意向是，身處文化中心設施內的人士不會察覺到九龍南環線正在建造或營運。

26. 環境運輸及工務局副秘書長表示，在九鐵公司進行的環境影響評估(下稱“環評”)研究完成後，環境保護署(下稱“環保署”)將會就擬議緩解措施是否足以達到上述目的諮詢康樂及文化事務署。九鐵公司新鐵路工程高級總監補充，待有關的環評報告備妥後會公開讓市民查閱，屆時各界人士可就此事提出意見及建議。

27. 劉江華議員察悉九龍南環線的鐵路線距離文化中心設施只有50至100米，加上建造馬鞍山鐵路對鄰近建築物造成影響的前車之鑒，因此，他對上述回覆不感信服。儘管九鐵公司必須遵守各個易受噪音影響地方的法定噪音上限規定，但以文化及演藝設施的獨特性質而言，有關的噪音上限規定未必足夠。此外，他亦詢問震動水平是否須受到任何法定上限所規管。為此，他詢問九鐵公司是否願意作出絕對的承諾，保證文化中心設施無論如何也不會因為建造九龍南環線而受到影響。

28. 九鐵公司東鐵支線總監澄清，在建造近文化中心的九龍南環線路段時，會採用以水壓式壓力機豎立板樁的新建造方法。此方法有別於建造馬鞍山鐵路時所採用的方法。因此，文化中心設施將會受到保護，而不會受到所產生的震動及噪音影響。雖然他不能百分百保證鄰近設施不會受到任何影響，但現時的設計已加入足夠及必需的預防措施，並採用了最新的科技，以減低鄰近設施因為所產生的噪音或震動而受到的影響。

29. 此外，環境運輸及工務局副秘書長亦表示，環保署會詳細研究九鐵公司所擬備的環評報告。倘環保署署長不信納該報告所載的調查結果及補救措施，他將不會向九鐵公司發出環境許可證。

30. 關於劉江華議員就擬備環評報告的進度所作的查詢，九鐵公司東鐵支線總監回應時解釋，環評報告尚未有最後定稿，故未能按原定計劃於2003年5月發表，以供公眾查閱。環境運輸及工務局副秘書長亦表示，當局尚未決定發表環評報告及在憲報刊登有關工程項目的時間。

31. 何秀蘭議員始終認為，考慮到演藝場地設施在聲學上須符合的嚴格要求，當局確有需要邀請政府以外的專家，評估九龍南環線的建造及營運對尖沙咀演藝場地的影響是否可以接受。

定線及與地鐵的接連

32. 石禮謙議員詢問，九鐵公司有否考慮將鐵路線移離文化中心，以減低九龍南環線可能對該處的文化及演藝設施造成的影響。

33. 九鐵公司東鐵支線總監回應時表示，九鐵公司曾考慮多個路線建議。在九鐵公司曾考慮的4個定線方案中，現時的方案是最可取的方案，因為該方案提供一條適當的鐵路運作路線，而對現有主要發展項目／設施造成的影響亦屬最少。

34. 石禮謙議員又認為，由於地鐵有限公司與九鐵公司可能會合併，因此，政府當局應檢討九龍南環線的設計，以及它與地鐵系統的轉乘安排。此舉可提高該工程計劃的價值，並避免浪費公共資源。劉江華議員贊同石議員的意見，並對地鐵及九龍南環線的定線和服務出現重疊表示關注。

35. 環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，合併建議尚在研究階段。無論如何，當局也須建造九龍南環線，以便將西鐵及東鐵連接起來，而現時的定線已是所能得出的最佳方案。該鐵路線亦可有助紓緩地鐵彌敦道走廊沿線一帶的擠塞情況。因此，上述合併建議不會影響建造九龍南環線的需要。九鐵公司新鐵路工程高級總監表示，九鐵公司已同時考慮乘客轉乘地鐵的需要。此外，由於地鐵及九鐵是兩套不同的鐵路系統，因此並不可能將兩套系統直接連接起來。

招標安排

36. 劉炳章議員認為，根據建議的“設計及建造”模式，承建商只會按照可接受的最低標準進行有關工程。此外，他表示如在招標文件中指明使用某種建造方法，無疑阻礙了中小型公司參與競投有關工程的機會。

37. 九鐵公司財務及管理高級總監表示，九鐵公司會將所需的所有技術規定及規格納入招標文件。九鐵公司會按照一套預先設定的準則，就所接獲的標書進行評審。九鐵公司新鐵路工程高級總監補充，“設計及建造”模式會給予承建商一定程度的彈性，使他們可在設計過

程中運用本身的專業知識，並得出可符合九鐵公司所訂嚴格要求的解決方法。就標書作出的技術及財務評審，將會分別由兩個小組獨立進行。

38. 九鐵公司財務及管理高級總監回應劉炳章議員時表示，九龍南環線的估計成本為103億元，當中已包括財務費用。九鐵公司新鐵路工程高級總監表示，有關工程可提供3 000個就業機會。

日後工作路向

39. 主席在總結時表示，委員對於九龍南環線的設計及建造極表關注，特別是在建造階段對交通情況及營商環境造成的影響，以及在其建造和營運期間對其他文化和演藝設施的影響。委員認為有需要在有關工程刊登憲報前召開另一次會議，與政府當局及九鐵公司檢討該項工程的設計。委員要求政府當局及九鐵公司進一步提供有關下述事項的資料，以方便他們進行研究：

- (a) 建議興建九龍南環線的工程計劃，包括進行不同工程項目的編排、次序及時間；
- (b) 建議興建九龍南環線的交通影響評估；
- (c) 建議興建九龍南環線的營商環境影響評估，包括受影響各方提出騷擾補償金申索的安排；
- (d) 建議興建九龍南環線的環境影響評估，特別是該鐵路線對文化中心設施保持運作所造成的影響；
- (e) 工程項目融資安排，包括是否需要政府注資；
- (f) 為九龍南環線不同路段挑選建造方法的準則，以及各種建造方法所需的成本；及
- (g) 九鐵與地鐵的轉乘安排，以及如一旦實施將九鐵公司與地鐵公司合併的建議，是否需要修改九龍南環線的設計。

40. 陳偉業議員及石禮謙議員亦要求政府當局檢討收地及賠償政策、騷擾補償金的計算方法和上訴機制。

41. 此外，委員亦籲請政府當局在有關工程項目於憲報刊登前，諮詢區內團體及店鋪東主和商戶。

經辦人／部門

政府當局／
九鐵公司

42. 政府當局及九鐵公司察悉委員的要求。環境運輸及工務局副秘書長亦承諾在有關工程刊登憲報前，進一步向委員作出匯報。

V. 其他事項

43. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年7月15日