

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第四次特別會議記錄

日期： 2010 年 7 月 15 日(星期四)

時間： 上午 10 時正

地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席：	李 蓮議員, MH	
副主席：	黃以謙議員	
委員：	伍精民議員	(於上午 10 時 10 分出席)
	潘志文議員	
	陸勁光議員	
	勞超傑議員	
	張仁康議員	
	何顯明議員, MH	(於上午 10 時 50 分出席)
	蕭婉嫦議員, BBS, JP	(於上午 11 時 40 分出席)
	楊永杰議員	
	王惠貞議員, JP	(於上午 10 時 05 分出席)
	陳麗君議員	
	莫嘉嫻議員	
	廖成利議員	(於上午 10 時 50 分出席)
	梁美芬議員	
	梁英標議員, BBS, MH	(於上午 10 時 25 分出席)
	陳景煌議員	(於上午 10 時 15 分出席)
	左滙雄議員	(於上午 10 時 10 分出席)
	吳寶強議員	
	任國棟議員	
	劉偉榮議員, JP	
	葉賜添議員	(於上午 10 時 30 分出席)
	潘國華議員	(於上午 10 時 05 分出席)
	李慧琼議員, JP	

秘書：	林翠瑩女士	九龍城民政事務處行政主任(區議會)1
-----	-------	--------------------

<u>應邀出席者</u> ：	黃富榮先生	運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7A
	王協力先生	運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7B
	楊港生先生	路政署鐵路拓展處總工程師/鐵路拓展部1-3
	易鳴瑞先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師

陳芳婷女士

香港鐵路有限公司
公共關係經理-工程項目及物業

列席者： 蘇婉玲女士, JP 九龍城民政事務專員
黃寶儀女士 九龍城民政事務助理專員

缺席者： 尹才榜議員, MH

* * *

主席歡迎各委員、政府部門代表及香港鐵路有限公司(下簡稱「港鐵公司」)代表出席會議，特別歡迎九龍城民政事務專員蘇婉玲女士列席會議。

2. **主席**表示尹才榜議員在會前通知秘書處因事未能出席會議，他已書面授權吳寶強議員代為處理會務。

3. **主席**表示，由於是次會議討論的事項可能與委員的物業業權、職業或投資等個人利益產生利益衝突，委員應在討論議題前申報利益，以便主席考慮是否需要請有潛在利益衝突的委員在討論或表決的時候避席。**委員**申報利益如下：

李慧琼議員	— 在觀塘綫延綫及沙田至中環綫(下簡稱「沙中綫」)方案的沿線擁有物業
梁美芬議員	— 在觀塘綫延綫方案的沿線擁有物業
張仁康議員	— 在觀塘綫延綫方案的沿線擁有物業
劉偉榮議員	— 在觀塘綫延綫方案的沿線擁有物業
陸勁光議員	— 在觀塘綫延綫方案的沿線擁有物業
吳寶強議員	— 在觀塘綫延綫方案的沿線擁有物業

觀塘綫延綫進度報告 (文件第 33/10 號)

4. **運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7B 王協力先生**表示，觀塘綫延綫的原建議方案已於去年 11 月刊憲；經考慮公眾意見後，局方於本年 6 月 25 日把修訂方案刊憲。局方現正處理有關的查詢及反對個案，而港鐵公司亦正就項目進行詳細設計。局方明白公眾希望觀塘綫延綫盡快上馬，一俟刊憲完成及查詢和反對個案處理完畢後，局方便會把修訂方案提交行政會議審批，預計觀塘綫延綫工程最快可於 2015 年落成。

5. **港鐵公司高級統籌工程師易鳴瑞先生**表示觀塘綫延綫的環境影響評估報告(下簡稱「環評報告」)經已完成，並已上載至環境保護署網頁供市民查閱。他簡介觀塘綫延綫的修訂方案的要點如下：

何文田站

- (一)忠義街的行人天橋將會伸延至愛民邨嘉民樓側的平台以方便愛民邨的居民。現有停車場不會受影響；
- (二)靠近東何文田配水庫遊樂場的佛光街將增設一個出入口，經行人隧道連接何文田站；
- (三)擬建橫跨漆咸道北的有蓋行人天橋將與現有的行人天橋合併，現有的樓梯和三部升降機會被保留及修改；

黃埔站

- (四)黃埔花園第十一期紫荊苑旁的行人天橋無須拆卸，惟該天橋的梯級位置須有所調整，該天橋在工程期間亦須暫時封閉；
- (五)船景街近黃埔花園第八期的通風井等鐵路設施，將與連接車站大堂及路面的升降機合併，以期減省鐵路設施佔用路面空間；
- (六)原擬建於德安街葛量洪校友會黃埔學校外的緊急救援通道將遷至環海街海名軒外，與原擬建於該處的通風井合併；
- (七)位於紅磡道與德安街交界及船景街與德安街交界地底的車站部分將改用地底挖掘方式興建，以減低對區內交通的影響；
- (八)原擬建於船景街黃埔號旁的出入口將遷至船景街近黃埔花園第二期路面，該段船景街在工程前後均可維持行車；

臨時支援工地

- (九)仁風街休憩花園須被徵用作興建行人天橋的臨時工地，其西南面部分則會被永久徵用以設置該天橋的結構；
- (十)蕪湖街臨時遊樂場亦須被徵用作興建上述天橋的臨時工地。其南面部分(近蕪湖街)則會被永久徵用，用作設置天橋的升降機

和樓梯等設施；

(十一) 佛光街遊樂場須被徵用作興建鐵路隧道的臨時工地及施工豎井；

(十二) 小部分的東何文田配水庫遊樂場須被徵用作興建有蓋行人通道的臨時工地；設置了上蓋的土地(約 270 平方米)則會被永久徵用；及

(十三) 工程的詳細設計已於去年展開，現正進行招標工作，招標程序於 2011 年完成；預期工程最快於 2011 年動工及在 2015 年落成啓用。

6. **梁美芬議員**希望港鐵公司向市民簡介修訂方案，並優化車站的接駁設施，方便黃埔周邊海逸豪苑和家維邨等居民。另外，她建議港鐵公司參考其他地區的通風井設計，並要求港鐵公司澄清會否負責工程範圍內的私家街道的維修保養費用。

7. **劉偉榮議員**要求港鐵公司澄清德安街一段工程的建造方式、研究搬遷地下設施以減少車站出入口所佔用的行車路面、連接車站出入口至鄰近商場，以及合併位於德安街及船景街的通風井。他不滿港鐵公司並未設立由車站通往紅磡填海區和鶴園海逸區的通道，並要求它盡量避免砍伐漆咸道北旁斜坡的 800 多棵樹木。

8. **張仁康議員**表示港鐵公司至今尚未全面回應公眾對項目的訴求和意見，故質疑工程能否如期動工。他支持於黃埔的中心地帶即德安街設站，否則可考慮把車站位置稍移至德民街。他又要求港鐵公司進行工程時要注意工程安全和質量，並按時完成工程。

9. **陸勁光議員**不滿佛光街出入口以及何文田站的選址並未照顧何文田居民的需要，並預測現時的車站選址會影響鐵路的使用率。

10. **莫嘉嫻議員**同意劉議員對砍伐樹木的關注，要求港鐵公司簡介環評報告。另外，她亦希望港鐵公司積極考慮以行人輸送帶連接車站與何文田中心地帶。

11. **勞超傑議員**認為港鐵公司並未回應議員的訴求。他重申要求港鐵公司增加鄰近紅磡邨和家維邨的車站出入口以方便屋邨居民，並關注港鐵公司徵用大量區內的休憩用地作工地。

12. **伍精民議員**不滿港鐵公司並未於何文田站設置單軌鐵路或地底的行人輸送帶接駁車站與佛光街香港公開大學一帶。
13. **左滙雄議員**歡迎忠義街行人天橋將伸延至嘉民樓側平台，並希望工程盡快上馬。為方便市民上落斜路，他要求港鐵公司在愛民邨提供車站出入口以及研究以行人輸送帶連接何文田站及何文田廣場。
14. **李慧琼議員**要求港鐵公司增加何文田站及黃埔站的出入口、優化行人接駁設施、妥善安排通風井等設施，並設立與居民的溝通機制。
15. **陳景煌議員**認為車站未能惠及何文田居民，要求港鐵公司正面回應何文田居民的訴求。
16. **楊永杰議員**指差館里及蕪湖街一帶業主聞說觀塘綫延綫走線將微調至經過戴亞街並穿越該處物業地層，他希望港鐵公司澄清傳聞。
17. **任國棟議員**不滿港鐵公司沒有全面披露工程的資料。他要求港鐵公司澄清以鑽爆方法興建鐵路的位置以及工程的細節，並設立與鐵路沿線業主的溝通平台。另外，他反對港鐵公司徵用休憩用地作支援工地、要求盡量減輕工程對附近環境的影響，以及將家維邨一併納入環評報告的評核範圍。
18. **陳麗君議員**不滿修訂方案中何文田站選址及車站出入口位置未能充分照顧何文田居民需要，以及港鐵公司因走線問題否決設立何文田北站的建議。
19. **潘志文議員**不滿港鐵公司以車站深度為由調整鐵路走線。他要求港鐵公司在紅磡邨增加車站出入口以及在德民街出入口增設電梯上戴亞街。
20. **王惠貞議員**指何文田站名稱有誤導之嫌。她亦對港鐵公司依靠發展鐵路上蓋物業以達致收支平衡的做法有所保留。她希望港鐵公司積極考慮和回應各方意見，以期鐵路可如期落成。
21. **葉賜添議員**要求港鐵公司參考尖沙咀站和尖東站的接駁，設置隧道和行人輸送帶以便居住於何文田的基層市民往返何文田站。
22. **梁英標議員**認為何文田站選址遠離人口密集的地方，並關注港鐵公司日後或會以客量不足為由調整票價。

23. **吳寶強議員**認為修訂方案未能惠及愛民邨居民，希望港鐵公司改善行人接駁設施。他亦關注以鑽爆方式進行工程對舊樓的影響，故要求港鐵公司研究相關緩解措施。另外，他詢問港鐵公司有否為受鐵路工程影響而須搬遷或停業的商戶設立賠償機制。

24. **何顯明議員**建議港鐵公司考慮將佛光街出入口伸延至靠近何文田邨，以及在信用街增設出入口，並以附設行人輸送帶的隧道連接車站與何文田邨及愛民邨。他並要求港鐵公司在進行工程前，通知相關政府部門清拆鐵路沿線舊式樓宇的僭建物，免生危險。

25. **路政署鐵路拓展處總工程師/鐵路拓展部 1-3 楊港生先生**備悉委員希望工程盡快上馬的訴求，他預期工程可於 2011 年動工，2015 年落成啓用。政府部門及港鐵公司會繼續研究以優化車站接駁系統。另外，就委員對以鑽爆方式進行工程的關注，他表示港鐵公司具備相關經驗，亦設有嚴謹的監察及設計工序，工程亦受《建築物條例》及其他相關條例規管，港鐵公司在工程設計和施行時均須嚴格遵守法例規定。

26. **港鐵公司易鳴瑞先生**綜合回應委員關注如下：

(一)為配合地形、不同走線鐵路的交接以及避免影響地下設施，鐵路走線及車站深度均有所限制；

(二)何文田站沙中綫(東西走廊)其中一段位於軟土層和岩石交界，以明挖方式興建車站為最佳選擇。惟忠孝街地勢較仁風街高，以明挖方式興建何文田站必定影響漆咸道北旁斜坡的樹木；港鐵公司會在工程完成後盡快在該斜坡重植樹木以及綠化車站外露地方。為重置忠孝街附近巴士站等公共交通設施，港鐵公司須在附近斜坡興建護土牆並會在其上進行綠化。樹木專家建議先移除漆咸道北旁斜坡現有的樹木，再於工程後重新種植；

(三)觀塘綫延綫隧道深度較深，於蕪湖街一段更深入石層。若以明挖方式興建鐵路會嚴重影響交通。故此，他希望委員支持徵用區內休憩用地作為爆破工程的支援工地，以便盡快完成鐵路工程及減低對地區所構成的滋擾。他補充指港鐵公司過去曾在全港各區以爆破方式建造北角至太古站等多條隧道，並於石層以爆破方式興建鰂魚涌等車站；經驗顯示爆破方式建造鐵路是安全可靠的方法。港鐵公司進行爆破工程時會遵守相關條例及與相關部門聯繫，萬一發現任何樓宇或設施受鐵路工程影響，港鐵公司與其承建商會妥善跟進。港鐵公司亦會成立地區協調小組，於施工前及工程期間與各持份者及地區人士保持緊密溝

通；

- (四)何文田區屋苑分佈山上各處，造成車站選址困難。何文田站是沙中綫與觀塘綫延綫的轉乘站，其位置必須設於兩綫的交接點，同時受制於走線的弧度，該站須設於前山谷道邨的位置；
- (五)爲方便乘客往返何文田站，港鐵公司在何文田站設立了行人接駁系統，以天橋及升降機連接車站。由於漆咸道北交通繁忙，故港鐵公司將設立有蓋行人天橋並將其接駁至現有的升降機和樓梯以方便乘客，同時改善地區過路設施。何文田站的其他行人接駁系統，可連接何文田邨及愛民邨，屆時市民亦可選擇經何文田站的非繳費區步行到紅磡一帶。港鐵公司會在詳細設計階段研究在紅磡道建立有蓋行人通道的建議及其設計；
- (六)車站出入口理應設置在區內人流密集的重要通道，惟設立車站出入口往往要佔用行車線或行人路，影響區內交通，港鐵公司須在兩者之間取得平衡；
- (七)回應委員有關鐵路走線的查詢，他表示由於差館里路面比較狹窄，加上位處差館里的觀音廟爲二級歷史建築，經考慮各種因素，港鐵公司選擇鐵路走線途經蕪湖街。他澄清港鐵公司並無計劃將走線再次修訂至差館里；
- (八)倘把黃埔站由德安街移至德民街，其與何文田站的服務範圍會大量重疊，影響鐵路整體服務效益。加上須於何文田站設調頭隧道，而設置此隧道須佔用相當空間，故在德民街設黃埔站在技術上並不可行；
- (九)環評報告的內容爲推算結果，港鐵公司會在工程進行前量度噪音水平和空氣質素指標，再根據量度結果制定施工程序，並與區內人士緊密聯繫，務求將工程對環境的影響減至最低；及
- (十) 其權益受鐵路設施影響的持份者可按《鐵路條例》的機制索償，港鐵公司將向地區持份者講解有關安排。

27. **主席**指出由於會議時間有限，如委員對修訂方案有其他意見，可於 8 月 24 日或以前直接向運輸及房屋局提出。

沙田至中環綫進度報告 (文件第 34/10 號)

28. **運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7A 黃富榮先生**表示，自行政會議於 2008 年 3 月批准沙中綫作進一步規劃和設計工作後，政府和港鐵公司隨即展開沙中綫九龍城段的有關工作。基於啓德和東南九龍原計劃有大規模填海工程，故沙中綫走線原擬行經土瓜灣道。後來因《保護海港條例》的有關判決，導致大規模的填海工程並不可行，因此我們有需要重新檢討沙中綫九龍城段的走綫，以配合新的規劃。所以當我們取得立法會撥款後，港鐵公司便聘請了顧問公司進行研究和土地勘察工作，研究發現將鐵路走線移至馬頭圍道具可行性，而修訂走綫比原有走綫能直接服務更多居民，因此從運輸政策的角度來說是值得支持的。局方連同港鐵公司於去年 5 月向委員會介紹修訂方案後，隨即展開公眾諮詢。他重申鐵路作為集體運輸系統，應以直接服務大部分居民為原則，市民可透過其他交通接駁系統前往鐵路車站 500 米步行範圍以外的地方。

29. **港鐵公司易鳴瑞先生**向委員介紹沙中綫九龍城段的最新進度。重點如下：

- (一)過去一年港鐵公司就沙中綫進行公眾諮詢，市民一般關注鐵路走線、車站出入口、接駁設施、臨時支援工地位置，以及工程進行期間對附近建築物和交通的影響；
- (二)政府及港鐵公司確定在刊憲方案沿用馬頭圍道走線。他表示土瓜灣一帶闊道足以容納車站及其配套設施的有馬頭圍道和土瓜灣道，惟兩者中間的道路比較狹窄，若要在這些街道設立車站，必須先徵收附近大量樓宇。為了盡量減少徵收土地以降低工程風險，鐵路走線不會途經那些街道；
- (三)啓德隧道入口和東九龍走廊位處九龍城道。由於該路地底有隧道和混凝土牆，若鐵路走線途經此路，鐵路便須深入地底，令沙中綫在紅磡站不能攀升至與西鐵綫走線接軌的高度；
- (四)啓德站設於啓德發展區內，共設有 3 個車站出入口；土瓜灣站設於馬頭涌道以東，共設有 4 個出入口；而馬頭圍站設於馬頭圍道，共設有 4 個出入口；及
- (五)為配合鐵路工程，港鐵公司建議在啓德舊機場範圍內設置泥石儲存庫、碎石設施及混凝土廠等興建沙中綫必需的配套設施。其中混凝土廠擬建於啓德新發展區內靠近啓德河，而躉船轉運站將設於啓德舊機場跑道，以減低施工期間九龍城區路面交通的負荷；港鐵公司會在混凝土廠外圍進行綠化，躉船轉運站亦

將盡量採用密封式設計，並設有灑水系統以減少泥塵。

30. **楊永杰議員**希望政府盡快為沙中綫刊憲及動工。他要求港鐵公司考慮於天光道、農圃道一帶以及高山道公園增設車站出入口，並於鄰近樂民新邨的車站出入口設置升降機。另外，他認為港鐵公司應勘察沙中綫沿線全部樓宇的狀況。

31. **潘國華議員**表示九龍城居民均希望沙中綫工程盡快上馬，但土瓜灣道一帶居民對沙中綫方案感到失望。他強烈反對港鐵公司在啓德區內設立支援工地及設施，要求支援土地及設施必須設於遠離民居位置，並須設立嚴密的監管機制和空氣質素監察器。另外，他不滿港鐵公司以涉及機密資料為由未有公開走線方案可行性報告，以及馬頭圍站並未設有行人接駁系統連接車站至土瓜灣道一帶。

32. **勞超傑議員**要求局方於今年內為沙中綫刊憲，定出沙中綫(紅磡至金鐘段)的落實時間表，並盡快展開工程。

33. **蕭婉嫦議員**認為沙中綫無論新舊方案均未能直接惠及鶴園海逸區居民，希望港鐵公司考慮以隧道連接馬頭圍站至馬頭圍道與新柳街交界以方便該區居民。

34. **王惠貞議員**要求工程盡快上馬，以期配合啓德發展區第一期房屋於 2013-2015 年落成的時間表。另外，她讚賞港鐵公司以行人隧道連接南角道，認為此舉可以紓緩九龍城舊區的交通壓力。

35. **莫嘉嫻議員**希望港鐵公司提供沙中綫預計完工日期、伸延北帝街的行人接駁通道至馬頭角道 1 號位置，及詢問會否在炮仗街設車站出入口。

36. **吳寶強議員**感謝港鐵公司於南角道增設車站出入口，加快九龍城舊區的經濟發展，並希望它進一步考慮在貴州街、牛棚藝術村、富寧街、盛德街以及高山道公園等地增加出入口，以及在南角道出入口設行人輸送帶連接衙前圍道和南角道。他建議將土瓜灣站易名為宋皇臺站。

37. **左滙雄議員**認為沙中綫應盡量於年底前刊憲。他指何文田站未有設立足夠行人接駁通道，查詢港鐵公司設立通道的準則。

38. **張仁康議員**憂慮沙中綫走線或會令區內居民分化，建議港鐵公司考慮於馬頭圍站及啓德站設立旅客捷運系統接駁土瓜灣道一帶，並

於土瓜灣道設立土瓜灣南站。

39. **廖成利議員**贊成沙中綫的走線，惟關注啓德站的設計能否妥善疏導人流，並要求局方盡快就其他公共交通工具的配套安排諮詢區議會。他理解港鐵公司因應工程需要擬選擇啓德區內設立混凝土廠等支援設施，但要求港鐵公司採取適當措施減低混凝土廠運作對附近居民的滋擾。

40. **潘志文議員**質疑沙中綫走線尚未敲定，又關注項目會影響舊區規劃重建。他不滿局方去年未經諮詢便修訂鐵路走線，要求局方公開走線可行性報告的數據，而港鐵公司積極考慮於馬頭圍站增設行人接駁通道。

41. **何顯明議員**同意吳議員對土瓜灣站命名的意見，他並查詢局方可有探討沙中綫與擬建啓德環保運輸系統的協調，以照顧土瓜灣道一帶居民。他要求港鐵公司研究伸延馬頭圍站及土瓜灣站的出入口。

42. **劉偉榮議員**表示居民均希望工程可盡快上馬。他支持目前的走線，惟港鐵公司應研究接駁設施以方便土瓜灣道一帶居民。他又希望港鐵公司為觀塘綫延綫各車站出入口提供概念設計圖，以及因應香港環境設計通風井。

43. **任國棟議員**不滿車站的選址，以及港鐵公司未有披露沙中綫臨時支援工地的詳情。他要求局方及港鐵公司盡快為沙中綫刊憲、落實沙中綫時間表、確保沙中綫過海段於 2019 年落成、提供更多關於何文田站及紅磡站的資料、出席委員會常設會議，以及考慮伸延土瓜灣站的車站出入口至炮仗街。

44. **葉賜添議員**欣賞土瓜灣站與九龍城舊區的行人接駁通道，希望港鐵公司於何文田站增設同類設施。他亦希望港鐵公司於啓德站增設車站出入口連接擬建的多用途體育場館，以及提供關於臨時支援工地的可行性報告。另外，他認同吳議員及何議員對土瓜灣站命名的意見。

45. **陸勁光議員**認同委員對土瓜灣站命名的意見，亦認為何文田站應該易名。他希望港鐵公司為馬頭圍站增設行人接駁通道，以及適時向沿線的舊樓業主等受影響人士發放最新資訊以釋除他們的疑慮。

46. **路政署楊港生先生**明白委員希望工程盡快上馬，並備悉委員關於車站出入口、行人接駁設施及配套設計的訴求。他表示未來數月政府和港鐵公司會再就一些具爭議性議題與地區團體和居民討論，若一

切順利，預計沙中綫可於下年年初刊憲。至於沙中綫的大圍至紅磡段和紅磡至金鐘段兩段工程的施工時間表，須待諮詢工作完成並敲定方案後才可確定。按目前進度，這兩段沙中綫的工程應未能分別於 2015 年及 2019 年完成。

47. 他續指出現時建議的九龍城段修訂走線可服務更多區內居民。就委員對土瓜灣站的接駁設施的關注，他表示政府和港鐵公司會繼續研究優化車站行人接駁系統的工作。政府和港鐵公司同時亦會優化舊啓德機場範圍內將設置的支援工地設施。他又表明啓德環保運輸系統尚在初步策劃階段，路政署會與土木工程拓展署等相關部門保持緊密聯繫，研究彼此協作的空間。

48. **港鐵公司易鳴瑞先生**綜合回應委員提問如下：

(一)倘在馬頭圍站設置行人隧道接駁高山劇場及農圃道，便須回收土地，而且部分行人隧道十分接近沙中綫的行車隧道，影響行車隧道的安全，亦涉及技術上的困難。因此，他建議往返高山劇場及農圃道的市民可經由現有的路面設施步行至車站；

(二)目前的走線將有助疏散啓德新發展區多用途體育場館的人流：場館使用者可選擇經地面行人通道前往土瓜灣站或啓德站；加上啓德隧道行經啓德新發展區，故相關的地底行人接駁通道將深入地底，在技術上並不可取。港鐵公司建議為有關的行人通道加設上蓋；

(三)車站出入口的選址主要為便利乘客往返人流密集地方；如車站與人流密集地方相距較遠，港鐵公司會考慮設立行人接駁通道，各方面的考慮包括設立通道對原有地面商鋪的影響等。土瓜灣站及馬頭圍站目前擬設的車站出入口位置及行人接駁通道已可方便乘客往返人流密集地方。研究結果亦顯示有關出入口及接駁設施足以應付將來需要；及

(四)港鐵公司會確保通風井等設施的設計符合香港相關法例及配合香港的地理環境及氣候等因素。

49. **主席**綜合委員的意見，敦促港鐵公司繼續研究進一步改善車站出入口及配套設施的位置和設計，以及優化接駁設施。同時，港鐵公司及相關政府部門應繼續商討臨時或永久徵用區內的休憩及康樂用地，以及重置受影響設施的安排，盡可能減少對區內居民的影響。總結而言，委員會希望兩項鐵路工程盡快上馬，早日投入服務，回應九

龍城區的居民多年來的期望。

(李慧琼議員、潘國華議員、黃以謙議員、王惠貞議員及陸勁光議員分別在上午 11 時 45 分、11 時 55 分、下午 12 時 20 分、12 時 25 分及 12 時 30 分離席。)

50. **主席**在下午 12 時 50 分宣布會議結束。

51. 本會議記錄於 2010 年 9 月 28 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2010 年 9 月