

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)997/04-05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特別會議紀要

日 期：2004年12月11日(星期六)  
時 間：上午9時  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP (主席)  
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉江華議員, JP  
鄭家富議員  
石禮謙議員, JP  
陳偉業議員  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, SBS, JP  
劉秀成議員, SBS, JP

其他出席議員：方剛議員, JP

缺席委員：譚耀宗議員, GBS, JP  
張宇人議員, JP  
李永達議員

出席公職人員：環境運輸及工務局  
常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局  
副秘書長  
周達明先生

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

**應邀出席人士：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

公司事務總經理  
林黃碧霞女士

建造總經理(東鐵支線及九龍南線)  
蔡健鴻先生

**九龍倉置業發展有限公司**

業務發展董事  
梁榮宗先生

首席經理(對外事務)  
易志明先生

助理工程總監  
黃錦雄先生

**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

**I. 九龍南線的最新進展情況**

- (立法會CB(1)430/04-05 (01)號文件) —— 由政府當局提供的資料文件，當中夾附由九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)提供題為“九廣鐵路及九龍倉就建設廣東道站可行性之商討進度”；
- 立法會CB(1)430/04-05 (02)號文件 —— 九鐵於2004年12月6日發出的新聞稿；
- 立法會CB(1)430/04-05 (03)號文件 —— 九倉集團於2004年12月6日發出的新聞稿；
- 立法會CB(1)443/04-05 (01)號文件 —— 油尖旺區議會主席於2004年12月8日的來函；及
- 立法會CB(1)457/04-05 (01)號文件 —— 由九鐵提供的補充資料文件)

主席扼要重述，委員上次在2004年11月19日會議上討論有關事項時，普遍同意有需要促成盡早興建九龍南線項目的廣東道站。委員要求政府當局在2004年11月的限期屆滿後，匯報九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)與九龍倉置業發展有限公司(下稱“九倉”)就九倉位於廣東道的物業日後重建時興建廣東道站的可行性進行談判的結果。有關各方其後以書面告知委員，九鐵及九倉未能在上述限期屆滿時就此事達成協議。政府當局將會著手進行不設廣東道站的九龍南線規劃工作，並於12月中將鐵路方案刊憲。鑒於此事具迫切性及關乎公眾利益，她決定召開這次特別會議跟進此事。

2. 石禮謙議員申報利益，他是九鐵管理局的成員。
3. 方剛議員申報利益，他是九倉集團的非執行董事，而廣東道有很多零售業的店鋪東主及經營商均是他的選民。
4. 委員察悉在會議席上提交的下述文件：
  - (a) 九鐵提供顯示擬建的連接尖東站及廣東道隧道的地圖；
  - (b) 九鐵提供顯示尖沙咀區內現有及擬建的鐵路站服務範圍的地圖；及

- (c) 九倉於2004年12月11日提交題為“廣東道站：事件經過”的意見書。

(會後補註：上述文件其後隨立法會CB(1)480/04-05號文件送交委員參閱。)

5. 應主席的邀請，環境運輸及工務局常任秘書長簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)430/04-05(01)號文件)。他強調下述各點：

- (a) 是否興建廣東道站不會影響九龍南線把西鐵與東鐵連接起來的策略價值。《鐵路發展策略2000》所建議的九龍南線方案並沒有廣東道站。
- (b) 至於從交通角度有需要將鐵路車站與廣東道一帶範圍連接起來的問題，九鐵將會建造一條新的行人隧道，接駁現有東鐵尖東站的行人隧道和位於北京道與九龍公園徑交界的現有地下行人道(北京道行人隧道)。新行人隧道落成後，來自東鐵尖東站的乘客將不再需要橫過地面的路口，並可在約10分鐘時間內到達廣東道。
- (c) 至於財政方面，興建廣東道站的預計費用為18億元，而興建新行人隧道及改善現有隧道系統的費用則為3億元。前者令整個項目的成本增加22%，會對九龍南線在財務上的可行性構成重大影響。
- (d) 假如興建廣東道站，九鐵必須與一個真心實意的夥伴合作，尤其是考慮中的建議涉及龐大而複雜的重建計劃。

6. 九鐵署理行政總裁請委員參閱九鐵提供的補充文件(立法會CB(1)457/04-05(01)號文件)。他強調，作為一間由政府擁有的公司，九鐵必須在社會及公眾的考慮與法例規定其須按照審慎商業原則經營業務兩者之間取得平衡，而九鐵一直認為，興建廣東道站在財政上未必可行。一如顯示尖沙咀區內現有及建議的鐵路站服務範圍的地圖所示，若興建廣東道站，只能惠及沿廣東道一帶一處很少的新服務範圍。東鐵尖東站及地鐵站將可應付前往廣東道海港城的乘客的需要。九鐵亦已承諾用3億元，進一步擴充及改善位於中間道及北京道地底的現有行人隧道，從而將尖東站與廣東道站之間的步行距離縮短至只需10分鐘，且無須在地面橫過馬路。對於打算前往廣東道站更為偏北的地點的乘客而言，西九龍站將會是一個方便的選擇。

7. 九鐵署理行政總裁進一步表示，未能與九倉達成協議令人可惜。一方面，九鐵明白到公眾希望在廣東道設站；但另一方面，九鐵亦需小心行事，避免被批評向私營機構作“利益輸送”。九鐵已在力所能及的範圍內，盡力滿足公眾的期望，並積極探討彌補興建該站所需資金差額的可行方案。但在未得到九倉作出分擔興建廣東道站費用承諾的情況下，九鐵無法單獨進行建站的工程，否則會對九龍南線項目在財務上構成更壞的影響。在這種情況下，他籲請委員支持早日興建九龍南線，為新界西北居民帶來交通方面的效益。他表示，不設廣東道站並不會削弱九龍南線在策略上的重要性。

8. 九倉——對外事務首席經理易志明先生請委員參閱九倉於會議席上提交的意見書。他表示在過往進行的討論中，九鐵曾要求九倉作出兩項承諾：

- (a) 九倉必須就騰空土地興建廣東道站一事提出清晰的時間表；而九倉須作出財務承諾，若未能於雙方議定時間內騰出土地建站，須向九鐵全數墊還估計達6億元的廣東道站預留設施工程成本。
- (b) 九倉必須分擔另一筆建站成本，據九鐵估計約為6億元。

易先生報告，九倉接受(a)項，但不接受(b)項，因為九倉認為，九鐵作為公營基礎設施機構，理應肩負興建鐵路及車站的責任，以滿足市民的交通需求，而九倉作為私人土地業主，在此事上的角色是拆卸及重建其建築物，以騰出土地予九鐵興建廣東道站。九倉認為，捍衛此項重要原則符合公眾利益。易先生補充，九倉已作出多項實質性的讓步，嘗試促成興建廣東道站。重建工程涉及非常龐大的承擔，甫開始，九倉便承受現金流出現30至60億元負數的後果，並對海港城帶來相當大的風險及滋擾。若九倉應九鐵的要求分擔該站的建造費用，便違反了商業原則。

9. 易先生亦表示，一如12個區議會的正、副主席聯署的意見書，以及廣東道逾1 200名店鋪經營者及東主聯署的請願信所顯示，市民強烈要求興建廣東道站。儘管從交通需求的角度而言實有必要興建廣東道站，但九鐵仍然決定不設該站，九倉對此感到失望。若不設廣東道站，擬建的西九龍站與尖東站之間的距離將會長達1.7公里。日後乘客必須經由多條行人隧道及路面步行13至20分鐘，才能由尖東到達位於九龍心臟地帶的廣東道，這樣的前景確實難有吸引力。

10. 林健鋒議員提及市民對興建廣東道站的強烈訴求，並認為擬建的接駁隧道並非可取的替代方案。他詢問政府當局可否擔當促成者的角色，進一步提供協助，以便彌補興建該站所需資金的差額，例如向九鐵注資或向私營機構尋找其他的財政支援。

11. 王國興議員提述由12個區議會聯合提交的意見書，並表示認同興建廣東道站會在交通方面帶來龐大效益的意見。他籲請九鐵考慮有否其他方案，彌補興建該站所需資金的差額，例如延長回本期。鑒於此事影響到公眾利益，他詢問九鐵及九倉會否考慮作進一步的努力，以便就此事達成協議。

12. 九鐵署理行政總裁在回應時強調，《鐵路發展策略2000》所建議的九龍南線方案並沒有廣東道站。在擬備九龍南線項目的相關財務評估時已採用50年作為回本期。考慮到雙方的重大分歧，九鐵認為鑒於九龍南線在接駁東西鐵方面具策略性功能，故應進行只設西九龍站的該項工程，不應再進一步延誤，以便早日惠及新界西北的居民。

13. 環境運輸及工務局常任秘書長指出，在過往數月，有關各方已審慎及周詳地考慮此事。儘管未能就興建廣東道站一事達成協議，但不應再讓九龍南線項目拖延下去。政府當局打算在2004年11月中將經修訂的九龍南線方案刊憲，以便各項建造工程可於2005年年中動工，並於2009年完成。

14. 易志明先生堅持九倉的立場，即堅持維護公、私營機構在責任方面必須有清晰及具透明度的分工此項原則。要求九倉應九鐵的要求，分擔該站的建造費用，是不合理的做法。

15. 林健鋒議員進一步詢問，九鐵管理局的政府代表對此事的立場如何。主席亦認為，鑒於市民有強烈訴求，政府在考慮此事時，應採取行動保護公眾利益。

16. 環境運輸及工務局常任秘書長在回應時表示，政府積極參與有關的討論過程，在不同層級共舉行50多次會議。他向委員保證，在進行討論期間，有關各方均顧及到公眾對興建廣東道站的意願，並曾探討落實此事的各項方案。然而，大家須明白到，應讓雙方在不受政府任何干預的情況下，自行決定能否達成商業協議。環境運輸及工務局常任秘書長補充，九鐵管理局的意見是，興建廣東道站與否不會影響九龍南線的策略性價值。

由於九龍南線項目本身在財政方面是可行的，政府不會考慮向九鐵提供任何財務資助，以興建對九龍南線的策略功能沒有影響的廣東道站。關於可否尋求其他財政資助的問題，環境運輸及工務局常任秘書長表示，即使九倉在該區擁有大量物業及計劃進行重建，經過長期商討後亦無法取得成果。因此，九鐵不大可能在短期內與其他私營機構達成任何財務安排。

17. 周梁淑怡議員強調興建廣東道站在交通方面帶來的效益，並認為有關各方應作出更大努力，就興建廣東道站達成協議，以方便乘客。為此，她打算提出一項議案，促請政府當局押後將九龍南線鐵路方案刊憲，讓雙方有更多時間作進一步討論。

18. 然而，鄭家富議員擔心九龍南線項目若進一步拖延，會對西鐵的財政狀況產生更多不利影響。他詢問，在雙方作進一步商業談判的同時，政府可否著手進行九龍南線鐵路方案刊憲的工作。

19. 環境運輸及工務局常任秘書長答稱，若要日後能夠興建廣東道站，有關的預留工程便須作為九龍南線修訂方案的一部分刊憲，以便這些工程可以作為九龍南線的組成部分進行。若九鐵及九倉未能就興建廣東道站達成協議，九龍南線方案內便不會納入有關的預留工程，日後亦不會設廣東道站。

20. 劉秀成議員建議九鐵應重新研究在九龍公園內興建廣東道站在技術上的可行性。九鐵新鐵路工程高級總監李鏡權先生解釋，九龍公園徑定線是九鐵當初考慮的4個定線方案之一。然而，此定線方案在工程及土地方面受到各種各樣的限制，因此被認為並非值得選取的方案。應劉秀成議員的要求，九鐵將於會後提供詳細資料，說明所涉及的技術困難。九鐵新鐵路工程高級總監亦察悉劉議員的建議，即在可能的情況下，行人隧道內應提供舖位。

21. 石禮謙議員認為，儘管公眾期望興建廣東道站，但九鐵有責任按照審慎的商業原則經營，並已在顧及所有相關的因素，包括運作安全、工程及財務可行性後，在可能情況下就九龍南線項目採用最佳的規劃方案。展望將來，最重要的是早日完成該項目，以便為西鐵及東鐵提供策略性的連接。

## 財務安排

22. 鄭家富議員注意到問題的癥結在於如何分擔興建廣東道站的成本。他認為有關各方應為廣大乘客的利益著想而加倍努力，他詢問興建連接地鐵銅鑼灣站出口及亦屬九倉物業的時代廣場的行人隧道的財務安排如何，並認為雙方應積極探討可否為廣東道站採用類似安排。

23. 陳偉業議員認為，九龍南線項目不設廣東道站違反了公眾意願。然而，他亦非常關注，倘若不理會廣東道站的財務可行性而興建該站，公眾及九鐵便要付上沉重的代價，而受惠的只會是該區的多個發展商。他認為有關各方在此事上應公平分享利益及承擔責任，他詢問政府有否任何措施或先例，規定私營機構分擔與興建鐵路車站有關的費用。

24. 環境運輸及工務局常任秘書長在回應時解釋，若鐵路車站被視為屬必要的公共交通設施，政府或有關的鐵路公司將會支付有關的建造費用。然而，他重申，興建廣東道站與否不會影響九龍南線在連接西鐵及東鐵方面的策略性價值，而《鐵路發展策略2000》所建議的九龍南線方案並沒有廣東道站。至於分擔興建鐵路車站的成本問題，他表示據其理解，九倉曾分擔附屬的車站大堂及連接地鐵銅鑼灣站與時代廣場的行人隧道的建造費用。

25. 九鐵署理行政總裁表明，據他所知，九倉曾支付時代廣場附屬車站大堂的興建費用，供地鐵乘客通過已由地鐵興建的行人隧道使用。九鐵基本上要求就廣東道站採用類似安排。

26. 九倉助理工程總監黃錦雄先生解釋，以時代廣場的情況而言，所涉及的建造工程相對來說規模較小，因為附屬車站大堂及通往地鐵銅鑼灣站的行人隧道設於打算用作時代廣場停車場的地庫樓層的其中一層。因此，該等設施很容易便可納入時代廣場建築計劃的一部分。九倉業務發展董事梁榮宗先生補充，至於建議的廣東道站，九倉被要求進行整個車站的結構工程。在此情況下，重建計劃中所涉及的地庫建造工程會遠較原先需要的為深，即在深入地底約30米處，以便專門為九鐵提供土地興建廣東道站。

27. 易志明先生指出，最重要的是，上述兩個個案的主要分別在於時代廣場當時是一個新項目，原先已計劃在其地底興建地庫樓層。但為了提供土地興建廣東道站，

同時又保持海港城作為綜合建築物的全面完整性，九倉須拆卸6幢帶來租金收入的大廈，以便為興建該站提供額外的樓面面積。這樣會令整個重建計劃變得極度複雜，而且在建造工程進行期間，會令九倉在拆卸、重建及租金損失方面承擔巨大的成本。

28. 周梁淑怡議員重申，她對於九龍南線項目不設廣東道站以服務位處九龍心臟地帶的廣東道一帶繁盛的商業及購物中心區，深感不滿。她提及興建廣東道站預計達18億元的高昂費用，並詢問有否興建廣東道站的其他費用較低的方案或地點。

29. 九鐵新鐵路工程高級總監回應時表示，九鐵已竭盡所能探討其他興建廣東道站的方案，包括信和集團提出的另一個方案，當中涉及在中港城內或其毗鄰興建車站。經過審慎研究後，該方案被認為並不可行，因為當中涉及遷移中港城下面現有的公共交通轉乘設施，但又未能物色到適合的地點。環境運輸及工務局常任秘書長亦表示，據政府當局的評估，在中港城下面興建廣東道站所涉及的風險不會少於九倉的重建方案。

30. 劉江華議員對於有關方面未能就興建廣東道站達成協議一事表示非常失望。他認為乘客每天須由尖東站步行超過10分鐘前往廣東道站，實屬不可接受之事。考慮到九龍南線連接西鐵及東鐵的策略性功能，以及為新界西北及東北三百多萬居民提供服務，他強烈認為，廣東道站從運輸角度而言屬必須的設施，而九鐵應履行其在2001年7月向政府提交的方案內所作的承諾，興建廣東道站。劉議員認為，與其耗費80億元興建只有一個車站的九龍南線，倒不如額外動用18億元加建確能方便乘客的廣東道站，這樣做事實上更符合成本效益。

31. 何鍾泰議員對政府當局聲稱廣東道站並無任何策略性功能的說法完全不信服。他強調有需要確保鐵路網絡能互相連接，並強烈認為政府當局在回應一如12個區議會聯署的意見書中所顯示公眾對興建該站的訴求時，應採取更積極進取的態度。方剛議員贊同他的意見，並表示廣東道站會為社會帶來龐大的經濟利益，尤其是對尖沙咀區旅遊業的發展而言。

32. 九鐵署理行政總裁回應時表示，九鐵一直打算興建廣東道站，但前提是該站可符合相關的運作及安全規定，並且從商業角度而言屬可行。雖然鐵路乘客會覺得，廣東道站由於位於旅遊及購物中心內，故有一定作用，但其只會為九龍南線帶來很少的額外乘客量，因為九鐵及地鐵系統現時已為該區提供非常足夠的良好服

務。九鐵曾檢討預計的載客量，尤其是參考了政府近期人口規劃及本地生產總值增長預測的變化，以及自從西鐵通車後的實際載客量。與2001年所作的預測比較，由於西鐵及九龍南線沿線一帶的人口增長減少，九龍南線到了2016年的非假日邊際乘客量已向下調，若只興建西九龍站，乘客量已由245 000人次調低至190 000人次；若興建廣東道站，乘客量則由270 000人次調低至207 000人次。由於目前預計廣東道站只會額外帶來17 000人次的乘客量，廣東道站的財務可行性較2001年的首次預測還要遜色。

### 議案

33. 委員察悉並同意處理周梁淑怡議員提出的以下議案：

“小組委員會促請政府當局把有關九龍南線的刊憲行動暫時押後，並促請政府當局立即與九鐵、九倉切實商討建設九龍南線廣東道站的解決方案。”

34. 王國興議員對周梁淑怡議員的議案表示支持。然而，考慮到時間問題，他建議對雙方進行的討論設定3個月的限期。

35. 周梁淑怡議員同意設定3個月的限期。

36. 然而，鄭家富議員認為，鑒於兩間鐵路公司的合併建議，政府應確保審慎運用公共資源，因為該區已有3個鐵路車站。但他察悉廣東道站在交通方面的效益，他同意有關各方應盡最後一刻的努力作出嘗試，消除他們之間的分歧。然而，他認為3個月的限期將會對九龍南線的實施時間表帶來不利影響。因此，他建議修訂周梁淑怡議員的議案如下：

“小組委員會促請政府當局立即與九鐵、九倉切實商討建設九龍南線廣東道站的解決方案。”

37. 陳偉業議員亦認為3個月的期限太長，並建議將有關時限縮短至一個月。

38. 經商議後，王國興議員建議設定兩個月限期，以修訂周梁淑怡議員的議案如下：

“小組委員會促請政府當局把有關九龍南線的刊憲行動延遲不超過兩個月至2005年2月11日，並促請政

府當局立即與九鐵、九倉切實商討建設九龍南線廣東道站的解決方案。”

39. 陳偉業議員堅持己見，認為不應長時間押後將九龍南線鐵路方案刊憲，並建議進一步修訂有關議案如下：

“小組委員會促請政府當局把有關九龍南線的刊憲行動延遲不超過一個月至2005年1月11日，並促請政府當局立即與九鐵、九倉切實商討建設九龍南線廣東道站的解決方案。”

40. 周梁淑怡議員及劉江華議員對王國興議員就原議案提出的修訂建議表示支持。

41. 鄭家富議員對陳偉業議員的修訂建議表示支持，並撤回其修訂建議。

42. 何鍾泰議員表示，雖然他不希望見到刊憲行動被押後，但他支持陳偉業議員的修訂建議，給予有關各方一個最後機會，作出嘗試及妥協。

43. 石禮謙議員表示關注押後實施有關項目對九鐵整體財政狀況帶來的影響。因此，他個人而言會投票反對有關議案及其修訂。但鑒於他已申報其作為九鐵管理局成員的身份，他不會參與投票。

44. 王國興議員的修訂建議付諸表決，結果贊成者及反對者數目相等。秘書表示，交通事務委員會先前曾通過，小組委員會的行事方式及程序應依從交通事務委員會的行事方式及程序，因此主席除了其本身的一票外，有權作決定性表決。為了可以就有關議題作進一步討論，慣例是主席在作決定性表決時，會對付諸表決的議題投反對票。然而，如何投這一票，則由主席自行決定。過往亦有先例，主席在作決定性表決時，對付諸表決的議題投贊成票。主席表明，她會依從慣例，在作決定性表決時，對王國興議員的修訂建議投反對票，原因如下：

- (a) 她認為一個月屬合理時間，讓有關各方就此事作進一步討論。
- (b) 較短的時限會向有關各方施加更大壓力，盡快就此事達成協議。

45. 陳偉業議員的修訂建議其後付諸表決，並獲通過。

政府當局  
46. 委員同意，小組委員會將於2005年1月7日舉行的下次會議上跟進此事。考慮到涉及公眾利益，委員要求環境運輸及工務局局長出席有關會議，向委員簡報有關此事的最新情況。此外，陳偉業議員要求政府當局提供補充資料(如有的話)，述明以往在私人物業發展項目(如地鐵金鐘站及太古站)內或毗鄰興建鐵路車站、大堂及／或出口接駁通道在成本分擔方面的安排。

## **II. 其他事項**

47. 議事完畢，會議於上午11時30分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2005年2月25日