



九龍倉

始創於一八八六年

二零零四年十二月六日

致傳媒的聲明

九龍倉置業發展有限公司 (九龍倉)今天獲悉九廣鐵路(九鐵)確定，其九龍南線計劃將不會興建廣東道站。

九鐵於二零零三年中首次主動與九龍倉接洽，商討九龍倉協助於海港城範圍內設立廣東道站的可能方案。

十二個區議會的正副主席於二零零四年十一月十八日向行政長官和立法會發出的聯署函件，指出興建廣東道站切合公眾的殷切期望，以及滿足集體運輸的需求（見附件一）。

假如不設廣東道站，擬建的西九龍站與尖沙咀東站的距離將會長達 1.7 公里 (1,700 米)，但綜觀東京、倫敦、巴黎及紐約等國際大都會，兩個市區鐵路車站的距離一般只有 500 至 800 米。廣東道處於九龍心臟位置，若乘客必須在路面及經由行人隧道步行 13 至 20 分鐘，才能由尖沙咀東站到達廣東道，實在難以令人接受。

在立法會鐵路事宜小組委員會於二零零四年六月三日及十一月十九日召開會議後，九龍倉已和九鐵就設立九龍南線廣東道站的建議進行了多番的商討。

惟九鐵仍然堅持廣東道站並非必要的交通設施，這論點見於九鐵在二零零四年十一月二十五日致九龍倉的函件中。在九鐵作出此不建廣東道站決定之前，九龍倉已竭盡所能，主動提出多項實質性的建議，希望促成興建廣東道站。九龍倉於二零零四年十二月二日致九鐵的函件，可見雙方討論的詳情（見附件二）。

新聞稿

簡要而言：

1. 九鐵要求九龍倉承諾若未能於雙方議定的時間內騰出土地建站，將需全數墊還九鐵為廣東道站預留設施工程估計約六億元的成本。九龍倉已接受此要求。

九鐵又要求九龍倉支付興建廣東道站(一個公共基礎設施)另一筆估計約六億元成本。九龍倉沒有接受此要求。

2. 九龍倉表示預備提前十年進行部分海港城重建計劃，以便騰空面積約二十八萬平方呎的土地和樓面予九鐵建站。有關土地和物業的市值達七億元以上，但九龍倉只會收取每年一元的象徵式租金。

假如落實興建廣東道站，九鐵顯然毋須耗資興建連接尖沙咀車站和廣東道的地下行人隧道系統，此可進一步為九鐵節省三億元開支。

為容納興建廣東道站，九龍倉將要承擔四年重建物業期間的實際成本，當中包括拆卸、重建及租務上的損失。九龍倉曾建議九鐵在上述所省下來的資金中，以其中 50%補償九龍倉大重建成本中的一小部分。

3. 作為一個折衷方案，九龍倉建議雙方停止要求對方分擔各自成本，即九鐵負責興建鐵路及車站的費用，而九龍倉則負責拆卸及重建旗下物業的費用。
4. 九鐵拒絕九龍倉的提議，並堅持九龍倉應分擔興建廣東道站的成本。

雙方因此未能達成協議，九龍南線也不會有廣東道站。

###

查詢詳情，請聯絡：
九龍倉集團有限公司
經理(企業傳訊)
吳淑秋
電話：(852) 2118 2196
傳真：(852) 2118 2028
電郵：pr@wharfholdings.com

致：香港特別行政區行政長官 董建華先生
立法會交通事務委員會主席 劉江華議員
立法會鐵路事宜小組委員會主席 劉健儀議員
環境運輸及工務局局長 廖秀冬博士

區議會正副主席聯署 - 促請特區政府預留位置以興建九龍南線廣東道站

我們得悉環境運輸及工務局局長廖秀冬接受報章訪問，透露九鐵九龍南線不設廣東道站，廖局長認為：「設計上不合理，存在工程困難，會很昂貴，會拖低整個回報率……乘客在尖東站下車，前往廣東道是很方便的」。

若政府不惜任何代價興建九龍南線，西九龍文娛藝術區預計 2007 年施工，最快在 2010 年至 2011 年才有部份項目完成，而九龍南線在 2008 年底或 2009 年初就完成通車，九龍西站在西九龍文娛藝術區旁，即是說最少有超過兩年時間，九龍南線才可配合西九龍文娛藝術區啓用，在建造時間上，現階段沒有迫切興建九龍南線。

九鐵原先計劃在鐵路途經的廣東道加設車站，惟由於技術及成本問題，最終告吹，有關的走線方案已在今年 3 月刊憲，該區的大業主九龍倉卻提出反建議，並表示願意騰空停車場供九鐵建站。但按廖局長日前的言論，即決定九龍南線不設廣東道站，根據 2004 年 6 月環境運輸工務局文件檔號：ETWB(T)CR12/1016/99 在第 2 段稱：「九廣鐵路公司(九鐵)指出，最佳時機是在毗鄰地段重新發展時興建廣東道站」。故此假若不幸廣東道站，因技術困難而未能落實，我們要求九廣鐵路公司要在興建九龍南線廣東道的路段時，設計上加以調整，預留位置

及一定空間，包括擴闊隧道、增設通風口等，以待廣東道一帶的物業重建時，再行興建車站，以確保日後能讓廣東道站「復活」。因此請環境運輸及工務局於再度刊憲時會作適度的調整，預留位置(例如在北京道/廣東道一帶位置預留通風口)及適當的空間，為興建廣東道站作準備。

據了解九龍南線西九龍站與尖東站的路面距離約 1.7 公里，而市區地鐵站一般的距離平均不超過 800 公尺，因此若不興建廣東道站是違反常理。九廣鐵路公司作為公營機構，必須重視公眾利益，九鐵在相對人流稀疏及位置偏僻的九龍西設站，廣東道人流及車輛頻繁卻不設站，構思令人費解；當局計劃在 2006 年或 2007 年搬遷尖沙嘴天星碼頭巴士站，又不設九龍南線廣東道站，屆時廣東道一帶缺乏公共交通配套設施，既不乎經濟效益，也與民意背道而馳。

元朗區議會主席	<u>張水榮</u>	副主席	<u>梁志輝</u>
荃灣區議會主席	<u>周志偉</u>	副主席	<u>鍾偉華</u>
葵青區議會主席	<u>周奕希*</u>	副主席	<u>梁永權</u>
屯門區議會主席	<u>胡志安</u>	副主席	<u>梁建文</u>
深水埗區議會主席	<u>沈明</u>	副主席	<u>梁繼</u>
油尖旺區議會主席	<u>陳文佑</u>	副主席	<u>梁偉權</u>
沙田區議會主席	<u>黃國強</u>	副主席	
北區區議會主席		副主席	<u>周錦超</u>
南區區議會主席	<u>李卓人</u>	副主席	<u>李卓人</u>
離島區議會主席		副主席	<u>周錦超</u>
中西區區議會主席	<u>吳仕福</u>	副主席	<u>吳仕福</u>

* 若非親身簽名，但已同意簽署

附件二

二〇〇四年十二月二日

沙田
火炭
樂景街 9 號
九廣鐵路大樓
九廣鐵路公司
行政總裁(署理)
黎文熹先生

(中英文版本如有任何歧義，
一概以英文版為準。)

受合約規限及無損權利

黎文熹先生：

首先，就你指稱並無交通需要去興建廣東道站，我們仍然感到疑惑。其實，我們大可參考其他國際主要城市，市區地底集體運輸鐵路站與站之間的平均距離。(我們已知香港地鐵站的平均距離約為 800 米。)在紐約和倫敦，市區地鐵站之間的平均距離分別為 700 米及 800 米。至於東京和巴黎，市區地鐵站之間的平均距離更分別只有 650 米及 550 米。故此，在尖東站與西九龍站相距達 1.7 公里(一千七百米)的情況下，指稱在交通繁忙、人多擠擁的廣東道並無興建「集體運輸」鐵路站的需要，實在是不能成立的。事實上，九廣鐵路去年主動聯絡我司，查詢九廣鐵路在本集團物業地底興建車站所需費用一事，足以說明一切。

第二，興建廣東道站定可為九廣鐵路整體系統帶來增值效益。我們深信，九廣鐵路將如眾區議會般(請參閱眾區議會於十一月八日發出的聯署函件)，同意興建廣東道站對全港市民和九廣鐵路都是必需的。

如果九廣鐵路及港府此刻依然認為並無需要興建廣東道站的話，將難禁使人質疑九廣鐵路在過去數月期間，在立法會要求下與我司舉行多番會議及研究，當中究竟有多少誠意，這亦讓對事件抱有合理期望的所有有關人士大感失望。

昨天你我的電話對話，以及同日隨後你的來函中，你要求九龍倉就下列兩項事件作出回覆 -

(1) 預留工程保證金

在本集團十一月十二日發出的函件中，已建議為九廣鐵路作出保證：如九龍

倉未能在議定時間內，提供預留地方興建廣東道站的話，九龍倉願意向九廣鐵路墊還預留工程費用的 25% 或港幣一億二千五百萬元(以較低者為準)。

昨天，你指出如九龍倉未能在議定日期前，騰空地盤興建廣東道站的話，九廣鐵路要求九龍倉墊還預留工程的全數費用(即約港幣六億元)。你亦提到有關墊還費用將在九龍倉隨後或最終騰空地盤後退還九龍倉。根據我司在本星期最新修訂的計劃中，我們現準備向董事會建議接納你的建議安排，惟有待政府批核我司配合廣東道站而重新送審的建築圖則(非我司所能控制)以及下述(2)事項作準。

(2) 車站結構建築費

九廣鐵路堅稱九龍倉應支付車站建築費用。我們一直重申九龍倉不能接受此要求。

事實上，九龍倉在海港城重建地盤預留地方作興建廣東道站(約 280,000 平方呎)，並只象徵式收取每年一元的租金安排，已對整個廣東道站項目的建築成本作出龐大而重要的貢獻。根據九龍倉這項建議，九廣鐵路可大大節省在鬧市建設車站的時間及減少項目的複雜性，而節省了的成本估計逾港幣七億元。

此外，九鐵構思中所興建連接尖東站至廣東道的地下行人隧道所帶來的財務負擔，亦可因九龍倉所提方案得以紓緩。這方面預計可為九鐵節省約港幣三億元。

為配合提前建站，我司旗下兩幢大廈(環球金融中心南北兩座)由於要預留地下空間作興建廣東道站之用，其最新重建計劃亦因此提前近十年。這表示我們將承受相當大的商業風險，包括拆卸和重建費用、施工期四年內的租金損失及對受影響的商戶可能需予提供的優惠。我們估計每平方呎成本將達港幣三千多元。我們計劃以八年時間拆卸幾近一百八十萬平方呎的建築樓面，以配合興建廣東道站並且確保維持海港城的完整性。

故此，我們相信，即使九龍倉要求九廣鐵路撥出一半因九龍倉的配合而節省的建築成本，作為對九龍倉提前重建的賠償，亦非不合情理。提前重建對我們來說是個複雜的重大商業決定。我們在顧及海港城整體設計的完整性之餘，更必須顧及公司所有股東的利益。

然而，在顧及公眾利益及雙方為此項目作出的努力為前提下，我們已準備建議如下的折衷方案：雙方同時放棄要求對方為自己攤分成本。就是說，雙方將各自進行其工程：九廣鐵路將負責興建其鐵路及火車站；九龍倉則負責拆卸及重建其海港城物業。

總括來說，雙方洽談已到尾聲，我們不能同意九廣鐵路於十二月一日發出的函件中所列的全部要求，廣東道將不設車站。我們亦已收到環境運輸及工務局昨晚發出的電郵。感謝你邀請我司與貴司向立法會及媒體作聯合公佈，惟我司計劃自行發放新聞稿向公眾交待事件及其始末。感謝貴司就這項有意義的項目主動接觸九龍倉。

九倉置業發展有限公司(代表)

高級副主席
李唯仁

副本抄送：
環境運輸及工務局
首席助理秘書長
何偉富先生