立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

九龍南線
廣東道站

引言

本文件就九廣鐵路公司(九鐵)和九龍倉置業發展有限公司(九倉)在廣東道站事宜上的商業磋商，向委員提供更多資料。

詳情

2. 二零零四年七月，九鐵和九倉就地庫方案的可行性展開研究，即是在海港城內現有建築物下面闢設廣東道站。鑑於這個方案涉及複雜的技術問題，加上相關風險極高，兩家公司在二零零四年九月初同意放棄採用地庫方案。自此之後，九鐵和九倉便集中研究物業重建方案，即是在日後重建海港城時一併闢設廣東道站。

3. 如採用物業重建方案，九鐵公司預計廣東道站的建造費總額爲 18 億元，有關分項數字如下：

	工程項目	億元
(a)	基本預留工程，包括把鑽挖隧道直徑由 7 米增至 8.6 米，以及建造月台、隧道內相關的通風結構和通風井	5.2
(b)	車站工程，包括固定裝置、機電設施和鐵路系統工程	5.0
(c)	車站外殼結構和相關工程	7.8
	預算工程費用總額	**18 億元**

4. 最後，九鐵向九倉提出的方案，是由九鐵承擔(a)項及(b)項的費用，而九倉則承擔(c)項的費用。爲確保九倉會落實進行重建計劃，九鐵要求九倉確切承諾，如該公司未能在議定的時間內提供興建廣東道站所需的用地，便須向九鐵悉數償付(a)項的費用。如落實進行重建計劃，九鐵公司會承擔 10.2 億元(或預算工程費用總額的 57%)，而九倉則會承擔 7.8 億元。

5. 經過一連串商討後，九倉於二零零四年十二月初向九鐵表示，如納入廣東道站後的新建築圖則獲政府批准，而九倉未能在議定的日期或之前提供興建廣東道站所需的用地，則該公司願意向九鐵償付(a)項的費用。至於(c)項的費用，九倉向九鐵表示，有關工程應由九鐵負責。換句話說，如按物業重建方案興建廣東道站，九鐵須負責進行上文第 3 段所載的全部工程。

6. 現夾附九鐵於二零零四年十二月六日發出的新聞稿，供委員參閱；同時亦夾附有關地圖，顯示位於尖沙咀區內的鐵路車站位置，以及該等車站的乘客覆蓋範圍。

7. 請委員備悉本文件的內容。

九廣鐵路有限公司
二零零四年十二月

新聞稿
Press release

九龍南線將不設廣東道站

（二零零四年十二月六日，香港）九廣鐵路公司（九鐵）今日宣佈九龍南線將不設廣東道站。有關決定是九鐵與九倉進行多月磋商後作出，政府亦有積極參與是項磋商。

九鐵發言人表示：「九鐵理解公眾和商界都希望能在廣東道設站。在各種限制下，九鐵已盡了最大努力，以期能滿足各界的期望。不幸地雙方未能達成協議。」

根據政府「鐵路發展策略 2000」的建議，九龍南線的項目計劃並未包括興建廣東道站。九鐵是在二零零一年七月向政府遞交初步建議時，才首次提及在廣東道設站。當時九鐵在建議中提出考慮以明挖隨填方式在廣東道地底建站，或徵收廣東道以東兩座多層大廈作站址。基於當時有限的資料，九鐵及政府均認爲明挖隨填的方法會較爲可行。

當時研究預測九龍南線包括西九龍站及廣東道站到了二零一六年的非假日客量每日可達 270,000 人次；若只興建西九龍站，非假日客量每日只可達 245,000 人次，換句話說，廣東道站可帶來的額外客量是 25,000 人次。根據這個客量，九鐵認爲廣東道站不單在財務上沒有收益，反而會拖低整個項目的回報率，但整項九龍南線計劃在財務上仍是可行的。有見及此，並考慮到廣東道站可能對社區帶來的利益，九鐵決定發展設有兩個車站的九龍南線方案。

及後九鐵在進行更詳細的研究及勘察工程後，發現無論用明挖隨填方式在廣東道地底建站，或是徵收廣東道以東物業建站，都會遇到難以克服的技術困難。九鐵遂於二零零三年十一月放棄即時設立廣東道站的計劃。二零零四年三月二十六日，九龍南線項目正式刊憲，當中並不包括廣東道站。

新聞稿
Press release

爲回應公眾及商界強烈的訴求，以及立法會今年六月提出的要求，九鐵聯同九倉及政府研究在海港城內加設車站的可行性。當時各方曾積極探討了兩個方案：一是地庫方案，即在現有世界商業中心南北兩座的地庫建站；一是物業重建方案，即在重建後的世界商業中心下建站。經過詳細研究後，九鐵及九倉雙方同意地庫方案會造成不能接受的風險，物業重建方案是唯一在技術上可行的方案。

九鐵在研究廣東道站的技術可行性時，亦同時對廣東道站的乘客量作出重新評估，當中特別參考了政府最新的人口預測和本地生產總值預測，與及西鐵通車後的實際客量。由於西鐵及九龍南線沿線的人口增長有所改變，九龍南線的乘客量預測亦會相應下調，估計到了二零一六年，只設九龍西站的九龍南線的非假日客量爲 190,000 人次，加設廣東道站的則爲 207,000 人次。由於預測廣東道站帶來的額外客量只有 17,000 人次，廣東道站的財務可行性較二零零一年的首次預測還要差，整個項目的回報率亦進一步下降。此外，九鐵現時的整體財務狀況亦較過往遜色，主要原因是西鐵通車之後在營運上出現虧損。

鑑於廣東道站在財務上未見樂觀，九鐵管理局曾就應否設立廣東道站進行討論。管理局一方面考慮到市民大眾的期望，一方面理解公司的財務狀況大不如前，最後決定只要廣東道站對九龍南線回報率的影響實質上不差於二零零一年第一次的預測，九鐵仍可建造廣東道站。但由於廣東道站的客量預測比原來減少，要維持廣東道站對整個項目的影響不比二零零一年差，就必須尋求資金，共同承擔建站的費用。

九倉在廣東道擁有最多的物業，並有計劃進行物業重建，興建廣東道站應該合乎九倉的利益。

九鐵管理局於是邀請九倉考慮合作興建廣東道站，並分擔建站的成本費用。

新聞稿
Press release

不幸地，九鐵未能得到九倉承諾分擔部分建站費用。

九鐵發言人表示：「作爲一間政府全資擁有的機構，九鐵要平衡社會及公眾的取向，及需按審慎商業原則經營的法例要求。因此，當興建廣東道站對九龍南線整體回報率的影響較二零零一年預測的差，我們就不能獨資興建這個車站。然而，考慮到公眾及商界的意見，我們提出承擔大部分建站的費用，可惜我們未能就此與九倉取得協議。」

發言人續稱：「沒有廣東道站，前往廣東道海港城一帶的市民可以使用尖東站，因爲九鐵已決定投資三億元，將現時位於中間道的行人隧道延伸至北京道，把來往尖東站至廣東道的步行距離縮短至 10 分鐘，行人亦毋須在路面橫過馬路。前往廣東道以北的乘客則可選擇使用九龍西站。」(見附圖)

對超過一百萬的新界西北居民而言，九龍南線將可爲他們提供一個快捷而直接的鐵路連繫。發言人說：「廣東道附近設有西九龍站及尖東站，又有方便的行人隧道，因此，即使沒有廣東道站，九龍南線的策略價值並沒有減低。」

九龍南線於今年三月二十六日刊憲後，九鐵因應公眾的意見及關注對項目作出修訂。預期政府將於十二月中根據鐵路條例有關修訂刊憲，並諮詢公眾。

九龍南線全長 3.8 公里，把西鐵南昌總站與東鐵尖東站連接起來，預期工程可於二零零五年展開，二零零九年完成。

－完－

查詢資料請聯絡

林黃碧霞（公司事務總經理）
辦公時間： 2688 1585
手提 : 9613 9976

勵吳麗娟 （公司事務高級經理）
辦公時間： 2688 1993
傳呼 : 7111 8218 *5258

N
九龍西站
WEST KOWLOON STATION
紅磡站
HUNG HOM STATION
尖東站
EAST TSIM SHA TSUI STATION
地鐵佐敦站
MTR JORDAN STATION
地鐵尖沙咀站
MTR TSIM SHA TSUI STATION
圖例
LEGEND :
鐵路車站覆蓋範圍
RAILWAY STATION CATCHMENT
0 150 300 450 600 750
米 METRES