

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2481/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB1/PS/2/00/1

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6月24日(星期四)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
何俊仁議員
陳國強議員, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：涂謹申議員

缺席委員：朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
梁富華議員, MH, JP

出席公職人員：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

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)
蔡健鴻先生

個別人土

油尖旺區議會主席
陳文佑先生

油尖旺區議會議員
陳健成先生

油尖旺區議會交通及運輸委員會副主席
陳少棠先生

油尖旺區議會議員
黎自立先生

廣東道協會

廣東道協會主席
莊智華先生

九龍倉首席經理(對外事務)
易志明先生

九龍倉業務發展董事
李振和先生

九龍倉助理工程總監
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5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 九龍南線

- (立法會CB(1)2179/03-04(01)號文件 —— 油尖旺區
議會議員
黎自立先
生 2004 年
6 月 6 日的
意見書；
- 立法會CB(1)2179/03-04(02)號文件 —— 政府當局
提交的補
充資料文
件；
- 立法會CB(1)2007/03-04(02)號文件 —— 政府當局
就2004年6
月3日會議
提交的資
料文件；
- 立法會CB(1)2044/03-04(02)號文件 —— 廣東道協
會所提交
有關“九
龍南線”的
發言稿；
- 立法會CB(1)2044/03-04(03)號文件 —— 九龍倉所
提交一套
有關“九龍
南線”的
圖表；及
- 立法會CB(1)2044/03-04(04)號文件 —— 廣東道協
會 2004 年
5 月 24 日
致環境運
輸及工務
局局長，
表示該會
反對憲報
所刊登的
九龍南線
鐵路方案
的函件)

主席歡迎與會的個別人士及團體代表出席是次會議。她扼要重述在2004年6月3日舉行的上次會議上，小組委員會曾聽取廣東道協會、屬廣東道協會成員的九龍倉置業發展有限公司(下稱“九倉”)及油尖旺區議會主席陳文佑先生(以個人身份出席會議)對於在九龍南線工程計劃下興建廣東道站的意見。是次會議是該次會議的延續，目的是讓委員與政府當局及九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)跟進有關事宜。此外，油尖旺區議會的代表亦獲邀出席是次會議，就此事提出意見。

2. 石禮謙議員申報利益，表明本身是九鐵公司管理局成員。

3. 委員察悉4名油尖旺區議會議員是以個人身份出席是次會議。

代表團體／個別人士的意見

4. 油尖旺區議會主席陳文佑先生表示，油尖旺區議會交通及運輸委員會先前就九龍南線工程計劃進行討論期間，已就支持興建廣東道站一事達成明確的共識。此外，沿梳士巴利道進行的九龍南線建造工程應採用鑽挖隧道方式，俾能盡量減輕對附近商戶造成的滋擾。他提述規劃中多項將會在尖沙咀推行的旅遊業措施，並強調首先須興建廣東道站，以應付預期有所增加的乘客需求。鑒於此事會對區內居民造成影響，油尖旺區議會議員一致要求當局作出安排，向油尖旺區議會匯報和設立廣東道站有關的任何進一步發展，然後才就此作出決定。

5. 油尖旺區議會議員陳健成先生強調，興建廣東道站預期可帶來公共交通及經濟方面的效益。他並質疑九鐵公司何以決定在較為偏遠的西九龍一帶設站，而押後興建有迫切需要設立的廣東道站，以便為屬於繁忙旅遊業、商業及娛樂地段的廣東道提供交通服務。

6. 油尖旺區議會交通及運輸委員會副主席陳少棠先生亦重申，區內店鋪東主及商戶強烈要求在興建沿梳士巴利道一段九龍南線時，應採用鑽挖隧道的方式建造，因為他們的生意已因為九鐵公司尖沙咀支線的建造工程而長期受到嚴重影響。

7. 油尖旺區議會議員黎自立先生闡述其意見書(立法會CB(1)2179/03-04(01)號文件)的重點，並表示只有在有關方面於九龍南線工程計劃下興建廣東道站，以及興建一個為富榮及富柏兩個九龍西選區內33 000人口及3間學校提供服務的車站，他才會支持該工程計劃。九鐵

公司建造總經理(東鐵支線)蔡健鴻先生回應時扼要解釋，九鐵公司已就此事進行詳細研究。然而，富榮及富柏此兩個地區已享有由地鐵奧運站及其他公共交通工具提供的良好交通服務。有見及此，加上涉及其他技術問題，九鐵公司已決定不會在九龍南線工程計劃中在該處設立車站。涂謹申議員認為，九鐵公司應確保採取若干措施，以便循行政途徑保護有關用地，俾能在日後出現足夠的乘客需求時可建造有關車站。九鐵公司察悉其意見。

8. 廣東道協會主席莊智華先生指出，廣東道是極受港人及遊客歡迎的商業、購物及娛樂地點。因此，該協會對於不在此繁忙地帶設立接達九龍南線的車站設施完全不感信服，特別是考慮到天星碼頭外的巴士總站將於數年內遷往尖沙咀東部。此外，該協會亦相信設立廣東道站會令九龍南線更具成本效益，因為它可有助提升九鐵公司的西鐵乘客量。經考慮上述種種因素，該協會籲請政府當局確保在進行九龍南線其他建造工程時一併興建廣東道站，俾能盡量減輕對受影響店鋪東主及商戶造成的滋擾。

9. 九倉首席經理(對外事務)易志明先生表示，小組委員會於2004年6月3日舉行上次會議後，九倉曾就其設立廣東道站的最新建議與九鐵公司進行討論，以期找出解決所涉各項技術問題的方法。根據建議，該站將佔地50 000平方呎，而有關用地現時屬九倉位於廣東道一個物業發展項目的地下停車場。視乎九鐵公司就建造方法及施工期所作的最後決定，以及有關決定對九倉物業的影響，九倉估計有關費用僅約為九鐵公司原來建議收回兩項九倉物業所估計約30億元的成本的15%至20%。易先生強調九倉在此事上擔當的是協作者的角色，並向委員保證九倉的立場是願意在沒有損失的基礎上跟進此事。

最新發展

10. 環境運輸及工務局首席助理秘書長表示，經所涉及有關各方同意，政府當局擬備了一份文件(立法會CB(1)2179/03-04(02)號文件)，向委員闡述擬議九龍南線工程計劃廣東道站的最新發展。他表示，經考慮委員在小組委員會上次會議席上提出的意見，政府同意作出協調，讓九倉與九鐵公司商討能否及如何進一步發展九倉的最新建議。有關各方成立了一個由環境運輸及工務局領導的督導小組，以及一個由路政署領導的工作小組，該兩個小組的成員包括九鐵公司及九倉的代表。政府當局的目標是在2004年9月或之前完成研究工作，以免影響推行九龍南線工程計劃的時間表。

11. 九鐵公司新鐵路工程高級總監李鏡權先生繼而匯報各項研究中事宜的進展情況，詳情載於九鐵公司所提交有關“九龍南線——廣東道設站建議——第一階段研究進展簡報”的補充資料文件。他告知委員，由九鐵公司及九倉人員組成的聯合小組現正積極工作，以期在極緊迫的時間內進一步發展有關建議。有關各方同意分3個階段進行商議。第一階段為期約3個星期，目的是制訂符合車站運作及安全規定的概念圖則。第二階段為期約數個星期，目的是研究按上述設計建造車站的可行性，以及確定有關工程所需的成本。在最後階段則會研究有關商業效益、財務安排及土地使用等方面的事宜。

(會後補註：上述補充資料文件已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)2261/03-04(01)號文件送交委員。)

12. 九鐵公司署理行政總裁黎文熹先生重申，九鐵公司願意探討興建廣東道站的任何可行方案，只要有關方案符合運作及安全規定，且具有商業效益。雖然在過去數個星期取得良好進展，但他籲請委員明白，在尖沙咀廣東道此種繁忙及已發展市區地段興建鐵路車站，實涉及重大的技術困難及土地限制。由於九龍南線是西鐵由南昌總站至紅磡站的延線，及早建造該鐵路線應可為新界西北居民帶來重大的交通效益。因此，推行是項工程的計劃不應因為廣東道站問題而受到不良影響。

興建廣東道站

13. 鄭家富議員支持政府當局、九鐵公司及九倉繼續為興建廣東道站作出努力，因該站預計可為乘客帶來重大的交通效益。他強調由於此事涉及公共開支，九鐵公司及九倉的商討過程應維持高透明度，特別是和該項建議的財務事宜方面有關的討論。由於補償金額是問題的關鍵所在，他籲請九鐵公司及早就有關建議的商業效益作出研究，而非待至商議工作的最後階段才研究有關事宜。另一方面，在研究所要求的補償金額時，九倉亦應充分考慮此事所涉及的公眾利益。在此方面，他詢問九倉可能要求支付的補償金額上限，會否介乎4億5,000萬元至6億元之間，亦即九鐵公司所作出30億元原來成本估計的15%至20%。

14. 陳偉業議員認為委員需要更多資料，才可評估設立廣東道站的成本效益，從而評定設立該站是否可取。在此方面，他要求九鐵公司向委員提供補充資料，說明設立廣東道站預計可帶來多大程度的乘客量增長，以及建造該站所需的額外成本為何。鑒於此事與所涉地

九鐵公司

區的利益攸關，九鐵公司亦應將相同的資料提交油尖旺區議會參閱。

15. 劉江華議員表示，設立廣東道站會為廣大乘客、九鐵公司及九倉帶來三贏的局面。由於九倉持有的物業亦會因為附近建成主要鐵路車站，令往返更為便利而受惠，他籲請九倉考慮此事所關乎的公眾利益，從積極的一面就此作出研究。

16. 涂謹申議員亦強調此事關乎公眾利益，並籲請有關各方基於合作精神跟進此事。他特別表示，政府當局應擔當較積極的協調角色，確保廣東道站所帶來的公共交通效益可得以實現。

17. 石禮謙議員認為，鑒於此事關乎公眾利益，政府當局有責任確保設立廣東道站。由於政府是九鐵公司的股東，當局應採取較強勢的立場，以縮短雙方的距離，進而達成協議。

18. 九鐵公司署理行政總裁回應時表示，九鐵公司一直表示在九龍南線工程計劃下設立廣東道站確有其效益。然而，鑒於各項工程方面的考慮因素及施工期間對市民造成的廣泛滋擾，九鐵公司建議押後興建廣東道站。然而，九鐵公司對任何設立廣東道站的可行方案持開放態度，只要有關方案符合運作及安全規定。在跟進此事時，九鐵公司會仔細評估預期可為九鐵網絡帶來的額外乘客量及票價收入，從而確保審慎運用公帑。此外，設立廣東道站不應對整項工程計劃的回報率造成不良影響。

19. 易志明先生表示，九倉一直以誠懇的態度與九鐵公司進行有關的討論。他重申九倉所擔當的是協作者的角色，並表示九倉並非志在圖利。只要九倉本身及其租戶的財務權益獲得保障，九倉會繼續努力跟進此事。易先生回應鄭家富議員的詢問時表示，九倉所提最新建議涉及的估計款額，僅為九鐵公司原來收地建議所需費用的一小部分。然而，確實數額將視乎眾多尚待確定的因素而定，當中包括建造工程所需的時間及施工方法；建造工程可能對九倉所持物業構成的影響等等。他表示，倘能與九鐵公司原則上達成協議，九倉會公布有關的款額。

20. 環境運輸及工務局首席助理秘書長表示，雖然商議工作會分數個階段進行，但雙方會竭力在相對較短的時間內完成整個商議過程，以免對推行九龍南線工程計劃造成不良影響。他向委員匯報現正進行的法定程序

的最新進展，並表示自九龍南線工程計劃在憲報刊登以來，當局共接獲66份反對書。政府當局現正處理該等反對書，並預計可能需要對已刊憲的方案作出若干更改。倘九鐵公司與九倉就廣東道站進行的磋商工作可於2004年9月之前完成，所需修改將可連同因應反對書所提意見而作出的更改一併處理。至於商議工作的透明度，政府當局相信九鐵公司及九倉會按照商業運作的公平原則，以積極的方式處理有關事宜。

其他事宜

21. 張宇人議員雖原則上支持設立廣東道站，但他指出由於興建廣東道站會對廣東道及北京道的現有商戶和店鋪東主構成重大影響，此事亦同時涉及其他有關各方。他提述受到尖沙咀支線建造工程影響的商戶及店鋪東主的投訴和不滿，並籲請九鐵公司確保作出較佳的補償安排，特別是在業務損失方面，藉以保障小商戶的權益。九鐵公司署理行政總裁回應時表示，九鐵公司會竭盡所能，確保所有受影響商戶及店鋪東主獲得公平對待。然而，此事涉及政府有關支付補償方面的政策。九鐵公司會連同有關的政府部門一起檢討此事。

22. 劉江華議員表示，鑒於出現此等最新發展，政府當局應慎重考慮就區域快線採用西鐵路線方案，以便新界西北的乘客能享有直接及便利的鐵路服務，可往來屬繁忙市區中心的尖沙咀及位於珠江三角洲的廣州。如有可能採取上述路線方案，政府當局應確保向九鐵公司及九倉作出適當的知會，以便相應就將廣東道站作為區域快線總站一事，在車站設施及安全規定方面作出規劃。

23. 環境運輸及工務局首席助理秘書長回應時證實，現正考慮的其中一個方案，是使用西鐵路軌及基礎設施提供區域快線服務。他答允在政府當局就區域快線工程計劃作出決定後，會於適當時向委員作出匯報。

24. 劉江華議員亦認為，即使設立廣東道站，九鐵公司仍須遵守其先前作出的承諾，提供一個連接九鐵尖沙咀東站與廣東道的行人隧道網絡，藉以改善尖沙咀區內各處的接連。九鐵公司署理行政總裁回應時表示，九鐵公司會繼續探討此事。

25. 劉江華議員提述油尖旺區議會議員對於在梳士巴利道沿路一帶，採用明挖回填的方式施工所造成的滋擾表示深切關注，並籲請九鐵公司重新研究有關事宜，探討如何可解決他們的關注事項。他要求九鐵公司以書面清楚列明，在此路段採用鑽挖隧道方案並不可行的理

由何在，以及打算就明挖回填的建造方式作出何種改善。有關資料亦須提交油尖旺區議會，以便盡早作出諮詢。

26. 主席在總結有關的討論時，請政府當局、九鐵公司及九倉察悉委員就九龍南線工程計劃下興建廣東道站一事所提出的關注。待九鐵公司與九倉現時所作的討論於2004年9月完成後，政府當局及九鐵公司須向小組委員會作出匯報。

政府當局／
九鐵公司

II. 其他事項

27. 議事完畢，會議於下午12時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年8月18日