

六月三日立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組關於九龍南線的討論
廣東道協會發言重點

根據今年三月二十三日政府憲報指出，政府計劃建造九鐵南線以串通東鐵和西鐵，並提供一個可以讓新界東西居民直接到達九龍市中心的集體鐵路運輸系統。然而，根據憲報，南線的工程雖然是路經廣東道，但最終卻不會提供一個廣東道車站，因此很多本會會員都對這個工程表示不滿，並已透過本會正式去信環境運輸及工務局局長提出反對。

廣東道協會透過本會會員海港城的業主九龍倉集團得悉，由二〇〇三年初開始，該集團已經開始和九鐵商討在海港城內提供一個技術上可行的廣東道車站方案。本會於九鐵在刊憲時決定不提供廣東道站表示困惑和失望。所以我們希望透過今日的會議，可以向各位議員和公眾提供一些非常重要的資料，而這些資料在從前相關的會議上，相信未被公開及討論的，希望藉此，議員及各界人士可以重新確認南線廣東道站是必須的、技術上可行的、並且符合公眾利益的，從而促使九鐵重新考慮保留原構思中的廣東道站。

各位議員，旅遊業是香港經濟一個舉足輕重的支柱，而今時今日的廣東道，在各業主、商戶的努力及旅遊發展局的大力推動下，已成為一個公認的遊客必到消費熱點。此外，廣東道作為九龍最重要的商業及購物中心之一，亦是無數本港居民購物、消費及工作的地點，我們不能想像南線這條或可令西鐵「起死回生」（六月二日太陽報 A8 頁報道）的重要公共運輸系統，會選擇「飛站」，即是整條南線，只在偏遠的西九龍設站，卻不在商業人口高度集中的廣東道，提供車站的便利，這個決定完全漠視了對旅客的方便、對尖沙咀一帶以至整體香港經濟利益的影響，在這方面，我們質疑從公共運輸政策角度上，是不是一個合理的決定；在公共資源的運用上，是不是一個善用公共資源的做法。

本會會員海港城的業主九龍倉曾與九鐵商議的可行方案，有以下的優點：-

- 1) 由於建議的車站設於海港城的地段內，所以並不涉及收樓。
- 2) 車站的出入口將座落於海港城現時的花園通道上，所以並不需要佔用廣東道的地面而引致廣東道永久性地由三線減至兩線。
- 3) 即使不建廣東道站，鐵路工程對廣東道一帶居民及商戶所帶來的滋擾，與建站工程比較，其實並不顯得減少。

..... 接下頁

- 4) 根據九龍倉顧問所提供的資料，如果九鐵不在建造南線時提供廣東道站，待通車後，再加建車站，在技術上是十分之困難，再者，到時再帶給本區另一次滋擾是本會所不能接受的。

本會覺得，九鐵南線路經廣東道而不建廣東道站是漠視以下的公眾利益：

- 1) 廣東道現已發展成遊客首選的觀光熱點之一，加上最近開始啓用的星光大道，發展中的舊水警總部翻新計劃，以及海運大廈的觀光摩天輪，將會進一步鞏固整個尖沙咀南部，作為香港旅遊熱點的地位，加上得到旅遊發展局大力推介，但欠缺完善的公共交通網絡，廣東道一帶的旅遊設施吸引力將大大下降，將對香港的旅遊收益帶來負面的影響。
- 2) 廣東道商場商廈林立，除上班一族外，亦是市民遊客購物的熱點，南線若決定不設廣東道站，將對在此工作的龐大人口及購物的廣大人士，帶來極大不便。單以海港城計算，商場每日人流達十五至十八萬，在此上班人士數目，亦達五萬。
- 3) 不設廣東道站，目前廣東道的種種交通問題，將無從因南線通車而改善。
- 4) 廣東道或尖沙咀南部的交通網絡在二〇〇六年，當天星碼頭前面的巴士總站搬遷後，將更顯不足，完全無法滿足這一帶的使用者對公共交通的需求。欠缺完善公共交通網絡，長遠來說，將令廣東道一帶的商業活動漸漸萎縮。
- 5) 若以目前的構思，即不設廣東道站，加上天星碼頭巴士總站的遷移，新界地區的市民前往尖沙咀南部，亦即目前尖沙咀最興旺的文娛購物及商業中心區，將極為不方便。反之，若加設了廣東道站，將有助紓緩這方面的需求，屆時廣東道路面長期被行走新界及尖沙咀之間的村巴佔用的情況，必有重大改善。

此外，廣東道上的中港城為往來香港及南中國港口的海上交通樞紐，每日經中港城北上的人士，為數不少，在南線廣東道設站，理所當然。

..... 接下頁

- 6) 建設南線期間，廣東道一帶居民及商戶將飽受交通不便及其他各種因施工而產生的滋擾，到了最後，卻連享有一個較為方便的廣東道車站這權利也失去，對居民和商戶，是雙重打擊，也極不公平。
- 7) 目前建議的南線將耗資 83 億港元之巨，卻僅在西九龍相對較偏遠位置設一個車站，令人質疑此構思是否善用公共資源。維持原有的廣東道站只會輕微增加建築成本，但由於廣東道一帶對此公共交通服務的龐大需求，將有助紓緩西鐵/南線的財政壓力。

基於以上的理由，本會希望政府及九鐵能夠重新考慮南線工程於廣東道設站。

廣東道協會

二零零四年六月二日