

檔號：ETWB(T)CR 12/1016/99

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

九龍南線

引言

在上次二零零四年十一月十九日的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議上，我們向委員匯報擬建的九龍南線的最新進展。有關增設廣東道站一事，我們告知委員，九廣鐵路公司(九鐵)正繼續與九龍倉置業發展有限公司(九倉)商討，研究待九倉位於廣東道的物業日後重新發展時，一併興建廣東道站。我們亦告知委員，為日後關建廣東道站而須作出的修訂，以及為回應在上次刊憲時所收到的反對意見而建議的其他修訂，均可同時在憲報刊登公告，以及為免九龍南線項目受到阻延，我們已限定九鐵與九倉在二零零四年十一月三十日前達成協議，或作出其他決定。我們承諾會向委員匯報九鐵與九倉的商討結果。

九鐵與九倉商討的進展

2. 雖然政府、九鐵和九倉在過去數月一直努力不懈，但是九鐵和九倉並未能在二零零四年十一月三十日的期限前，就關建廣東道站達成協議。九鐵提供的報告列於附件。

下一步工作

3. 正如我們曾向委員解釋，在二零零零年五月公布的《鐵路發展策略 2000》中，建議的九龍南線並沒有廣東道站。建議方案只包括一個設於西鐵南昌站與東鐵尖東站之間的西九龍站，九龍南線的策略功能是把西鐵與東鐵連接起來，同時亦可為新界西北的居民提供便捷的鐵路連線，直達尖沙咀區。因此，關建廣東道站與否不會影響九龍南線的策略價值。

4. 基於上述發展，我們會繼續進行九龍南線的規劃工作，但不會包括廣東道站。我們會在本月中旬在憲報刊登修訂方案，以回應在上次刊憲時公眾提出的一些反對意見。九龍南線項目仍計劃在二零零五年年中動工，並於二零零九年竣工。該鐵路會由現時的西鐵南昌站延伸至東鐵尖東站，中途設有一個西九龍站。

5. 為方便乘客，九鐵會建造行人隧道，接駁與東鐵尖東咀站在十月份啓用時開放的行人隧道和由北京道與九龍公園徑交界至廣東道的北京道行人隧道。新行人隧道落成後，乘客如在東鐵尖東站下車，他們便可在 9 至 11 分鐘時間內到達廣東道，無需像目前般要用 11 至 13 分鐘的時間，在路面橫過漢口道和亞士厘道到達北京道行人隧道，前往廣東道。

6. 請委員備悉本文件的內容。

環境運輸及工務局  
二零零四年十二月

九龍南線  
九廣鐵路及九龍倉  
就建設廣東道站可行性之進度

1. 立法會交通事務委員會之鐵路事宜小組委員會於 2004 年 6 月 3 日會議中要求九廣鐵路公司（九鐵）與九倉集團有限公司（九倉）一同研究興建廣東道站之可行性。
2. 雙方於會後隨即展開有關研究計劃，並成立了一個三級管理制度，以管理有關研究計劃的過程：
  - 策劃小組，由環運工局主持
  - 技術小組，由路政署主持
  - 技術工程會議，由九鐵公司主持

以上各小組均由九鐵、九倉及其顧問、及政府代表全力參與。

3. 有關研究分為三個階段進行：
  - 工程限制、車站佈局設計及所需符合的標準
  - 建築可行性、施工計劃及成本
  - 商業因素
4. 最初是研究如何於海港城內的地庫興建廣東道站（地庫方案）。根據這個方案，車站大堂雖建於現時海港城的各座建築的地基之間，以盡量減少佔用地下及閣樓的空間，以便在工程進行期間，海港城仍可維持正常作業。
5. 經過八星期的深入研究，所得結論是：若將車站大堂由海港城地庫伸延至廣東道可滿足最低的營運需求，這是一個可行但不理想的方案。
6. 經過第二階段研究後，發現有關結構的建造工程起碼長達五年，期間會對海港城及廣東道一帶造成無法紓緩的滋擾。再者，研究亦發現此方案將面對許多非常嚴重的建造風險，而任何一項都會導致災難性的後果。
7. 於 2004 年 9 月 3 日的會議中，策劃小組決定終止對“地庫方案”的可行性作進一步研究。
8. 其後，小組就較早前提議的“重建方案”重新再作商討。有關方案需要拆卸部分海港城，以便騰出空位興建車站大堂。

9. 經過初步審視各項建議後，總結認為廣東道站可設於馬可勃羅港威酒店及太子酒店之間，該處毗連現時的環球金融中心南北兩座，無論就車站月台或將來連同物業發展興建的大堂而言，都是最佳選址。
10. 為興建將來的廣東道站，隧道擴闊和車站預留等前期工程必須於九龍南線工程首階段進行。
11. 策劃小組於 2004 年 9 月 3 日會議中要求雙方就商業考慮展開討論。在其後的多個會議中，雙方分別表述及討論己方立場。
12. 九倉於 2004 年 11 月 9 日向九鐵表示，他們能承諾於獲得政府批核及與九鐵訂立協議後的 3 至 5 年內，讓九鐵在海港城物業施工，開展廣東道站月台之興建工程，唯全數費用要由九鐵承擔。
13. 九鐵於 2004 年 11 月 12 日向九倉重申九鐵立場，表示九倉必須承擔廣東道站之部分興建費用。同時，假如九倉無法於合理時間內提交興建廣東道站之用地，就必須承擔全數隧道擴闊和車站預留等前期工程費用。
14. 九倉於 2004 年 11 月 12 日向九鐵表示，他們雖能提交廣東道站之發展用地，但不能對時間有任何承諾；他們建議若無法在協定時限內提交興建用地時，九倉會承擔前期工程費用的四分之一或一億二千五百萬港元兩者之間較低的數目。
15. 九鐵於 2004 年 11 月 25 日向九倉重申九鐵於 11 月 12 日向對方提出的立場。
16. 九倉於 2004 年 11 月 26 日回覆信函，重申他們立場不變。
17. 於 2004 年 11 月 30 日，九鐵與九倉高級管理層會面，盡最後努力解決雙方在意見上的分歧，結果雙方仍保持立場不變。2004 年 12 月 1 日，九鐵向九倉表明，必須要雙方共同承擔工程費用才會興建廣東道站。九鐵同時重申，假如九倉無法於合理時間內提交未來廣東道站之興建用地，便須向九鐵賠償全部前期工程費用。雙方同意九倉須於 2004 年 12 月 2 日作出回覆。
18. 九倉於 2004 年 12 月 2 日回覆，指現正考慮向其董事局建議如九倉無法於協議時間表內提交興建廣東道站所需之用地，便會支付前期工程的全數費用，條件是政府會批核將來會設有廣東道站之建築結構計劃。然而，九倉拒絕分擔廣東道站之興建費用，並知悉因為雙方無法達成共識，九龍南線將不設廣東道站。