

立法會參考資料摘要

九龍南環線

引言

在二零零二年九月二十四日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**：

- (a) 要求九鐵公司就九龍南環線着手進行詳細規劃和設計工作；以及
- (b) 就九龍南環線的詳細範圍、成本和實施進度表與九鐵公司展開商議，以期在二零零四年擬定工程項目協議。

背景和論據

一般

2. 九龍南環線是《鐵路發展策略 2000》建議的六個鐵路項目之一，是西鐵的延伸部分，連接南昌站與九鐵尖沙咀支線，定於二零零八至二零一三年間建成。九龍南環線會為西鐵途經地區車站一公里範圍以內的大約 100 萬人口(二零一六年人口)提供更直接的接駁，前往位於九龍市區的就業／商業區。此外，九龍南環線也會經九龍半島南部，提供一條方便的東西向鐵路線。在九龍南環線落成後，西鐵和東鐵的終點站均位於紅磡的集體運輸中心，並在該處設有橫過月台的交匯處；乘客也可轉乘沙田至中環線，而廣深港高速鐵路也可能會在該處設有交匯處。

3. 經行政長官會同行政會議在二零零一年一月九日批准，我們邀請九鐵公司就九龍南環線提交工程項目建議書。九鐵公司其後在二零零一年七月十三日提交建議書。

4. 有關九鐵公司建議書的主要特色，以及我們的評審結果，現概述如下：

九鐵公司提交的九龍南環線建議書

(A) 鐵路路線

A 5. 西九龍站和南昌站之間的路段(附件 A)實際上並無其他路線可供此項目選擇。至於西九龍站和尖東站之間的路段，九鐵公司曾考慮以下四個方案：

- (a) 廣東道路線：沿廣東道行走，然後在水警總部舊址的地底向東轉入梳士巴利道；
- (b) 九龍公園徑路線：沿九龍公園徑行走，並在基督教男青年會的地底向東急轉入梳士巴利道；
- (c) 九龍角站路線：經九龍角海牀的底下，然後在海運大廈的地底向東轉入天星小輪碼頭附近的梳士巴利道；以及
- (d) 海港城路線：與海港城沿岸現有海堤並行，然後在海運大廈、奧麗香港酒店和星光行的地底向東轉入梳士巴利道。

B 6. 顯示上述四個路線方案的圖則載於附件 B。我們同意九鐵公司的意見，認為廣東道路線的方案較為可取，因為該方案提供一條適當的鐵路運作路線，更妥善地連接主要的商業區，並可盡量減少收地及對現有的主要發展計劃／設施造成影響。此外，也可避免在海港進行工程。我們已評估在施工期間沿廣東道實施臨時交通措施的大綱，認為有關措施原則上可以接受。由於尖沙咀是主要的商業和旅遊區，在九鐵公司制訂施工計劃期間，我們會詳細研究有關的交通安排，以盡量避免影響路面交通。

(B) 車站

7. 九鐵公司建議的廣東道路線設有兩個車站，一個位於西九龍，另一個位於廣東道。

C 8. 廣東道路線有兩個建造方案，即明挖回填式和鑽挖隧道方案，兩者都需與車站的設計配合。兩個方案的車站規劃圖現載於附件 C。如採用鑽挖隧道方案，則車站的設計會對乘客造成不便，因為車站大堂與月台會有一段距離。此外，也須收回廣東道沿路的兩幢多層大廈，並影響計劃作為旅遊景點的水警總部舊址文物用地，尤其是該處兩座具歷史價值的消防局。雖然鑽挖隧道方案在建造期間，對地面和交通造成的影響較少，但如上文第 6 段所述，明挖回填式方案所造成的阻礙是可以接受。總的來說，我們同意九鐵公司的意見，認為明挖回填式方案較為切實可行。

(C) 與沙田至中環線的配合

9. 九鐵公司建議重新調度紅磡現有的月台，以便如上文第 2 段所述，作為西鐵(包括九龍南環線)的終點站。九鐵公司並建議，在沙田至中環線項目下，將紅磡車站進一步改建，以提供東鐵、西鐵和沙田至中環線之間一個更妥善的接駁。

(D) 土地需求

10. 此項目無須收回大量私人土地，而只須收回一幅地底層，以便建造一條通風隧道。此外，也可能須收回一幅約 550 平方米的非建築用地，以便闢設一個可能位於廣東道西面的車站入口。

11. 至於政府土地，九鐵公司會配合鐵路的設計和建造，重置受影響的公共設施。

12. 此外，九鐵公司建議徵用多幅政府用地，作為臨時工地。我們會在進入詳細規劃和設計階段，與九鐵公司進一步商定實際的需求。

13. 九鐵公司估計，如採用明挖回填式的廣東道方案，九鐵公司需承擔的補償和清拆成本約為四億元(按二零零零年十二月價格計算)，但實際金額須視乎最終所需土地而定。

(E) 估計成本

14. 九鐵公司估計，如採用明挖回填式的廣東道方案，九龍南環線的建設成本(不包括財務費用，並按二零零零年十二月價格計算)為 92 億元，《鐵路發展策略 2000》估計的成本則為 70 至 80 億元(按一九九八年價格計算)。成本增加的原因是增設廣東道站。上述估計成本的分項數字如下：

| | 億元 |
|------------------|-----------|
| 建造工程 | 70 |
| 設計、工程項目管理和其他一般費用 | 13 |
| 土地成本 | 4 |
| 應急費用 | 5 |
| 總額 | 92 |

15. 估計相關的主要基建工程的建造成本約為五億元(按二零零零年價格計算)。詳情載於下文第 19 和 20 段。

(F) 票價

16. 九鐵公司的建議書建議，九龍南環線的收費結構容許西鐵西北新界的乘客在南昌站的擬議票價上加五角至一元，便可到達南九龍和紅磡的目的地。九鐵公司的建議書並假設收費結構會隨着通脹而向上調整。

(G) 乘客量預測和內部回報率

17. 根據九鐵公司提交的建議書，二零一六年的平日邊際乘客量預測為 270 000 人次。乘客量最多的路段為南昌站和西九龍站之間，繁忙時間的單向需求為每小時 48 000 人次。九鐵公司認為即使沒有物業發展收益支持，這個項目仍然在財務上是可行的。

(H) 財務安排

18. 九鐵公司認為，九龍南環線所有資金均可以內部資源和舉債方式籌措。該公司估計，在二零零五和二零零六年需為這個項目額外舉債港幣 73 億元。九鐵公司的敏感度分析確定，在一系列

不利的測試情況中，這個項目仍然符合財務效益，以及該公司仍能維持穩健的財政狀況。

(I) 主要基建工程

19. 九鐵公司曾研究政府為配合九龍南環線的運作而須撥款進行的主要基建工程。該公司建議沿海防道關設一條行人隧道，連接廣東道和地鐵尖沙咀站。由於我們正就整個地區的行人連接路進行研究，因此上述行人隧道的需要、可行性、路線、兩個車站之間的連接，以及施工安排等，會在日後與兩家鐵路公司作進一步研究。

20. 此外，九鐵公司建議可建造兩條隧道，連接西九龍站與佐敦道和柯士甸道現有的隧道。如因交通理由而有需要建造，這三條隧道連同主要基建工程的其他小型項目，估計成本(包括九鐵公司的間接成本)約為五億元(按二零零零年十二月價格計算)。

(J) 工程項目實施時間表

21. 九鐵公司原先假設會在二零零二年一月取得由政府發出的進行項目指示，並如下文第 22 段所述安排前期工程；因此，原建議九龍南環線在二零零四年四月動工，並在二零零七年年年底至二零零八年年年底期間分階段通車。九龍南環線全線落成日期與《鐵路發展策略 2000》建議的二零零八至二零一三年完成時間配合。我們會與九鐵公司就分階段啟用日期進行研究，並落實有關的時間表。顯示這條鐵路線的有關主要工作，以及在二零零八年年年底至二零零九年年年初全線落成的最新工程總綱計劃，現載於附件 D。

D

(K) 前期工程

22. 為方便進行主要建造工程，九鐵公司建議在九龍南環線的鐵路方案根據香港法例第 519 章《鐵路條例》獲得批准前，安排進行前期工程，包括暫時搬遷海防道臨時街市，移植九龍公園徑兒童遊樂場的樹木，暫時遷置佐敦道行人天橋，為油麻地交匯處的高架道路進行基礎托換工程，以及在奧運站地盤 D 預留用地，以供發展鐵路線。

23. 在適當情況下，以及為配合工程計劃進度，我們會在諮詢各方並取得同意後，安排實施上述前期工程。這些工程費用由九鐵公司支付，而在方案根據《鐵路條例》獲得批准前，我們對九鐵公司無須承擔責任。特別是涉及運輸基建的前期工程，我們會在實施前與九鐵公司確定有關工程不會對任何私人權利造成影響，以及只會對交通造成輕微影響。

(L) 整體評估

24. 西鐵明顯地有需要由南昌站延伸至尖東，以完成與東鐵的連接，這樣可使西鐵乘客更方便地到達南九龍的商業中心區，有助促進本港西部的發展。此外，兩條九鐵鐵路通過九龍半島南部的連接，加強東西向鐵路的接駁，並使紅磡的集體運輸中心交通更加方便。

25. 整體來說，雖然有若干事項仍有待確定，九鐵公司的九龍南環線建議書在技術和財務方面都屬合理，尤其是這個項目財政穩健，九鐵公司有能力和通過商業信貸和內部資源進行融資。因此，我們建議邀請九鐵公司着手為九龍南環線進行詳細規劃和設計，以便這個項目能早日完成。此外，我們建議就工程的詳細範圍、成本和實施進度表，與九鐵公司展開商議，以便在二零零四年就九龍南環線擬定工程項目協議。

未來路向

26. 我們會在未來數日邀請九鐵公司着手進行這個項目，並會就上文第 25 段所述，就有關的工程項目協議與該公司展開商議。根據**附件 D**所載的計劃，我們擬在二零零三年上半年根據《鐵路條例》在憲報刊登有關的鐵路方案，並在二零零四年上半年根據《鐵路條例》把方案提交行政長官會同行政會議，尋求批准。此外，我們預期有關的環境影響評估(環評)報告會在方案刊憲的同時公開讓市民查閱，以便全面地處理公眾的意見。主要建造工程計劃在二零零四年年中展開，並在二零零八年年底/二零零九年年初左右完成。

對財政和人手的影響

27. 除可選擇是否實施約五億元的主要基建工程外，政府無須就九龍南環線項目向九鐵公司提供任何財務支持。我們會在進一步制定鐵路方案的詳細規劃和設計階段，落實有關的主要基建工程，並以慣常的方式就所需資源提出撥款申請。

28. 九龍南環線會加強西鐵的競爭力和經營條件，對九鐵公司日後上市的財政狀況有利。

29. 過去數年，運輸局、路政署、運輸署、拓展署、消防處、規劃署和地政總署等多個部門，均已預留撥款，以支付實施九龍南環線所需的每年員工費用和營運開支。

對經濟的影響

30. 九龍南環線是《鐵路發展策略 2000》建議的六個鐵路項目之一，對應付本港未來的運輸和經濟所需極其重要。這個項目尤其有助促進本港西部的發展，以及為該地區提供多一個連接九龍市區的鐵路服務選擇。此外，對加強南九龍地區的發展也有幫助。

31. 我們估計九龍南環線所帶來的經濟內部回報率超過 15%。這個項目在實施期間，會為建造業和相關行業創造約 3 000 個就業機會。

32. 按照《鐵路發展策略 2000》的建議，九龍南環線是九鐵系統的延伸部分，理應由九鐵公司營辦，因此不存在考慮其他營辦機構的問題。

對環境的影響

33. 按照九鐵公司的規劃，九龍南環線全程均設於隧道之內，而且在可行情況下，會以挖掘隧道方式建造。九鐵公司在擬備九龍南環線的工程項目建議書時，曾進行初步的環境影響評估，並發現一些潛在的環境影響，尤其是可能會產生的地底噪音，以及在有需要和可行的情況下，須對成長樹木的保留。上述潛在的影響會在詳細規劃階段加以解決。

34. 九龍南環線是香港法例第 499 章《環境影響評估條例》規定的指定工程項目，因此必須獲得環境許可證才可建造和運作。我們會在進行九龍南環線的詳細規劃、設計和實施時，為鐵路和相關的隧道選取最適合的路線，建議最切實可行的建造方法，找出潛在的環境影響，並制定有效的緩解措施，以盡量減少對環境的影響。在上述方面，我們會完全遵守《環境影響評估條例》的規定。同時，環境保護署已根據《環境影響評估條例》發出環評研究概要。九鐵公司為加快工程的實施進度，亦已根據該份研究概要展開環評研究，並預期在本年年底左右完成。

35. 九龍南環線有助鼓勵乘客由路面交通轉往鐵路，這對改善環境起着積極作用。

對可持續發展的影響

36. 在長遠來說，擬建的九龍南環線有助改善沿線地區的客運流通和空氣質素。而全港的也會略有改善。至於所發現的潛在問題，包括在九龍南環線運作和建造期間可能導致的地底噪音，來自工地的噪音和空氣污染，隧道挖掘工程所產生的廢物，以及有需要保留成長的樹木等，我們會在詳細規劃的階段，與有關部門商議，仔細處理這些問題。此外，我們會在施工期間實施臨時交通措施，盡量避免交通受阻。

公眾諮詢

37. 在推展九龍南環線的過程中，我們會遵照《環境影響評估條例》和《鐵路條例》的規定，讓市民行使法定權利，分別就有關的環評報告和鐵路方案表達意見。除上述法定機制外，我們也會安排進一步諮詢有關的法定和諮詢機構、地區人士和其他有關方面，以制定具體的方案。我們將會盡快進行第一輪諮詢。

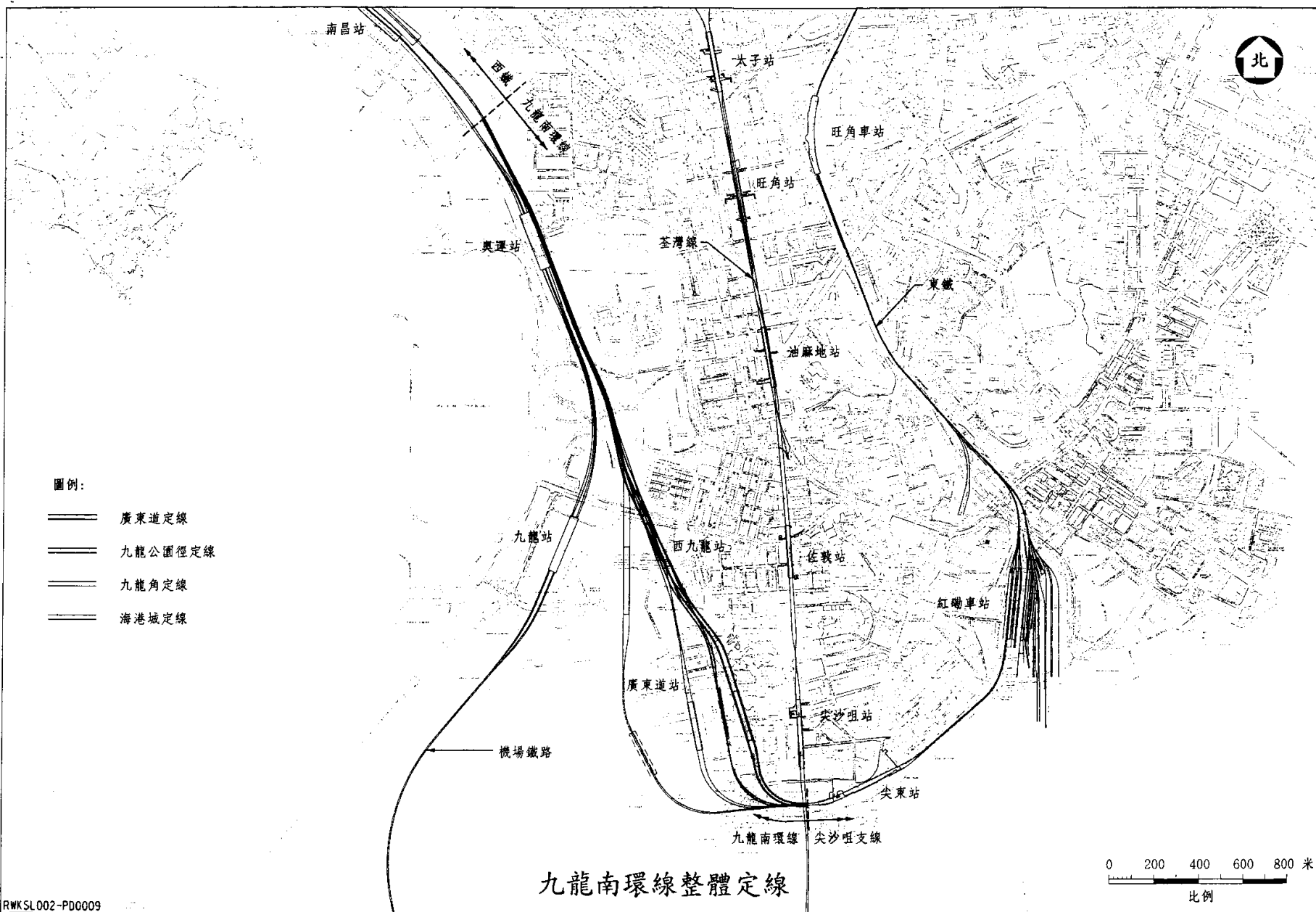
宣傳安排

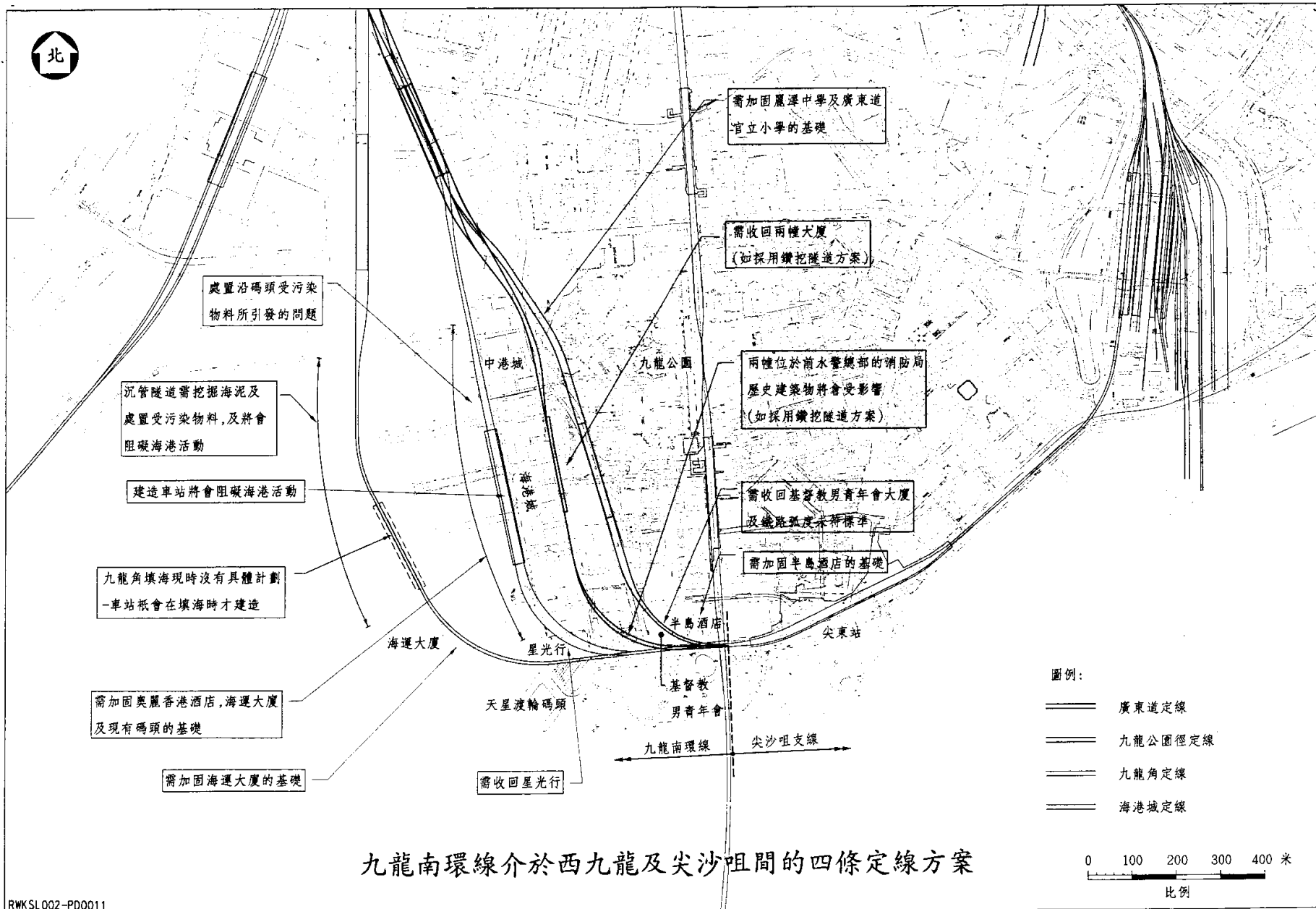
38. 除發放立法會參考資料摘要外，我們會在今日發出新聞稿。此外，也會安排盡快向立法會交通事務委員會作出簡報。

負責人員

39. 負責人員是本局首席助理秘書長溫文隆先生(電話：2189 2187)。

環境運輸及工務局
二零零二年九月二十四日
(ETWB(T)CR 12/1016/99)





九龍南環線計劃總綱

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <p>* 工程計劃開展</p> <ul style="list-style-type: none"> - 政府發出指示繼續進行工程計劃 - 環境影響評估條例 <ul style="list-style-type: none"> • 環境影響評估條例程序 • 公眾展覽環境影響評估研究報告 • 簽發環境許可證 - 鐵路條例 <ul style="list-style-type: none"> • 在憲報公布鐵路方案 • 提出反對意見期 • 鐵路條例程序 • 批准實施方案 - 工程項目協議 | ▼ | ▼ | ▼ | | | | | |
| <p>* 設計/建造/驗收</p> <ul style="list-style-type: none"> - 初步設計 - 詳細設計 - 收地/清拆 - 初步評選/投標/合約判授 - 建造 | ▬ | ▬ | ▬ | ▬ | ▬ | ▬ | ▬ | ▬ |