

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

九龍南線進度報告

引言

行政長官會同行政會議在二〇〇二年九月二十四日決定，邀請九廣鐵路公司(九鐵公司)就九龍南線項目展開詳細規劃和設計工作。上述規劃工作現已進展至後期階段，並可望在本年稍後時間或明年年初作出定案。本文件旨在向委員匯報九龍南線的最新發展。

九龍南線的方案

2. 九龍南線是西鐵的延伸部分，由南昌終點站經西九龍填海區直達紅磡站。該鐵路將會經九龍半島南部，提供一條方便的東西向鐵路線，並讓西鐵途經地區車站一公里範圍內約一百萬人口(在二〇一六年)有更直接的接駁，前往九龍市區的主要就業/商業區。在九龍南線落成後，乘客可在紅磡轉乘東鐵或沙田至中環線。

3. 根據最新的土地使用規劃數據，全港人口在二〇一六年約有 800 萬。按這個數據推算，九龍南線可為社區帶來的公共交通效益，以所節省的時間計，約為每年 2 200 萬小時，而以金錢效益計，則約為每年 19 億元(按二〇〇二年價格計算)。這條鐵路線會帶來的經濟內部回部率約為 14%，並為建造業和相關行業創造約 2 800 個就業機會。

4. 九龍南線的詳細設計已接近完成。鑑於廣東道站在施工期間會對市民造成廣泛滋擾，九鐵公司現建議押後興建該站，而只在西九龍闢建一個車站。在本年六月六日會議上，委員曾要求獲取九龍南線的補充資料，現把九鐵公司就最新發展擬備的詳細報告，以及有關的補充資料載於附錄。

下一步工作

5. 九鐵公司會繼續發展上述單一車站方案，並在日後尋找適當時機關建廣東道站。

6. 九龍南線的最後方案大概會在二〇〇四年年初敲定。屆時，我們會告知各委員有關方案。現計劃在二〇〇四年年初公開環評報告讓市民查閱，以及根據《鐵路條例》規定把方案刊憲。工程預計會在二〇〇四年年底開始，和在二〇〇八年年底/二〇〇九年年初完成。

總結

7. 請委員備悉實施九龍南線的最新進展。

環境運輸及工務局

二〇〇三年十一月十八日

立法會交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

有關九龍南線的資料文件

引言

本文件旨在向各委員匯報九龍南線項目的最新進展，並就委員於六月六日會議中提出的各項問題提供補充資料。

背景

2. 在六月六日的會議上，委員就立法會CB(1)1836/02-03(02)號文件進行討論後，表示有需要在鐵路方案刊登憲報前，與政府當局及九鐵公司檢討項目的設計方案。委員要求政府當局及九鐵公司進一步提供有關下述事項的資料，以供考慮：

- (a) 建議興建九龍南線的工程計劃，包括進行不同工程項目的編排、次序及時間；
- (b) 建議興建九龍南線的交通影響評估報告；
- (c) 建議興建九龍南線的營商環境影響評估，包括受影響各方提出騷擾補償金申索的安排；
- (d) 建議興建九龍南線的環境影響評估，特別是該鐵路線對文化中心設施保持運作所造成的影響；
- (e) 工程項目融資安排，包括是否需要政府注資；
- (f) 為九龍南線不同路段挑選建造方法的準則，以及各種建造方法所需的成本；及
- (g) 九鐵與地鐵的轉乘安排，以及如一旦實施將九鐵公司與地鐵公司合併的建議，是否需要修改九龍

南線的設計。

本文件提供九龍南線項目的詳細資料；此項目由九鐵公司建議，並會根據《鐵路條例》刊登憲報。此外，文件提供委員所要求的資料。

項目內容

3. 自從委員本年六月審視有關項目後，九龍南線的定線並沒有任何改動。整個項目唯一的主要改變，是九鐵公司決定只設置一個而非兩個車站¹。九龍西站將予以保留，而原本於廣東道設站的計劃將會擱置，原因將於下文詳述。附件一載有九龍南線的最新設計圖。

4. 根據初步設計及實地勘察，九鐵公司原先建議以明挖隨填的方式於廣東道建造車站。唯進一步的車站詳細設計顯示，明挖隨填方式不單對廣東道一帶的交通及行人構成嚴重滋擾，並會影響鄰近大廈的業主及住客。

5. 如附件二的切面圖所示，工程進行期間，廣東道不能保持兩條行車線，也不能在任何一旁保持兩米闊的行人通道。此外，廣東道東面的行人路的主要部分須要不時封閉，而工地圍板與商舖之間只可保持約一米闊的通道。就是工程完成後，廣東道亦必須永久減少至兩線行車，行人通道的闊度亦須同時減少，以騰出空間設置車站出入口及通風大樓等設施。

6. 從施工角度而言，較值得關注的是九鐵公司發現廣東道東面某些大廈的樁柱深度位於石層之上。這種明挖隨填的建造方法將影響大廈結構及造成不可接受的風險。

7. 倘若不使用明挖隨填的方法建站，唯一的選擇是在廣東道改用隧道鑽挖的方式，並把位於廣東道的車站

¹ 這並不包括尖東站。尖東站現時為東鐵的延伸車站，但當九龍南線建成後，西鐵將會以紅磡站為南面終點站，屆時，由南昌站起計算，尖東站就會成為南環線的第三個車站。

大堂改移至其東面或西面。唯有關方案須徵收一定數量的大廈，以騰出位置挖掘及建造車站大堂，收地過程定必對店舖東主及商戶造成滋擾。此外，廣東道附近有兩個車站，包括現有的地鐵尖沙咀站及即將落成的九鐵尖東站，這些車站位於廣東道步行範圍之內，與廣東道相距不超過600米，從運輸需求的角度而言，並沒有足夠的理據支持在廣東道徵收物業設站。

8. 有見及此，九鐵公司對廣東道設站一事重新評估。以政府鐵路發展研究所採用的人流預測計算，九鐵公司預測至2016年，使用九龍南線兩個車站的非假日人流增長約為207,000人次²。倘若九龍南線只設一個九龍西站，有關數字會下降約百分之八至190,000人次，但是因此而增加的車費收入則只會下降約百分之三，理由是原本使用廣東道站的乘客預料會轉用九龍西站或新建的尖東站，這些車站均位於廣東道的合理步行範圍內。

9. 九鐵公司因此擱置在廣東道設站的計劃。但九鐵公司理解，雖然現時就交通需求而言並沒有必要在廣東道設站，但倘若施工上的實際困難可以解決，以及建造成本下降至不會對項目的回報率造成負面影響，在廣東道設站仍然是可取的方案。日後，在環境許可的情況下，九鐵公司會繼續尋求可行的方案，例如與一些將會在廣東道合適地點進行重建計劃的私人發展商合作，在廣東道設站。

10. 目前，九鐵公司正致力研究如何讓往返廣東道的乘客可以方便地使用其他車站，比如設置行人隧道連接廣東道和其他車站，而該行人隧道如果有足夠空間更可配備自動人行道。九鐵公司亦考慮在九龍西站設置通道，連接西九龍文娛藝術區及地鐵九龍站。九鐵公司正就此事與政府磋商，進展良好。

11. 沿廣東道行走的兩條鐵路隧道將會以鑽挖形式建造。此舉將有助減低工程對交通及行人的滋擾，及避免將廣東道的行車線永久減少至兩條。但是，部分工程需要

² 人流增長率是指使用九鐵系統的新增乘客量，但並不包括現有的九鐵乘客及該等使用九龍南線作延伸其鐵路行程的乘客。

在地面上以明挖隨填的方式進行。這些工程包括：廣東道近北京道一號的三座豎井，這些豎井是用以取出鑽挖機的機殼；新港中心對開的通風井；以及港威大廈對開的隧道通風井。

12. 此外，由於兩條行車隧道將十分接近，兩者之間必須灌漿以鞏固，而灌漿工程必須從地面開始進行，故廣東道會在一段時間內逐漸局部收窄至兩線行車（然後重開），以配合灌漿及隧道鑽挖的工程。

13. 九鐵公司正研究不同方案，把工程影響減至最低；這亦是負責建造及設計此項目的承建商在進行詳細設計時須要研究的課題之一。

14. 九鐵公司期望在設計細則落實後，九龍南線項目可根據鐵路條例在二零零四年年初刊憲，並同時展開環境影響評估條例的程序。

按委員要求提供補充資料

15. 以下是委員要求的補充資料：

工程施工時間表及工序

16. 附件三為九龍南線的最新施工時間表。如表所示，九龍南線預計於二零零八年年底竣工，二零零九年年初投入服務。

17. 建造工程大部分會採用設計及建造合約的形式批出，由九鐵工程師直接監管。工程次序方面，九鐵公司計劃在以下四段主要路段同時施工：-

- (a) 尖東站至廣東道
- (b) 廣東道至佐敦道，包括九龍西站
- (c) 佐敦道至油麻地通風大樓
- (d) 油麻地通風大樓至南昌站備用隧道

交通影響評估

18. 在廣東道使用隧道鑽挖的建造方法，將會大大減少工程對路面交通及行人的整體影響。然而，部分路段仍須實施臨時交通改道措施。這些措施由多個政府部門審批，當中包括運輸署、警方及路政署，以確保因工程影響的路段能配合交通需求。預計將會實施臨時交通改道措施的主要地段如下：-

(a) 彌敦道至水警總部舊址的一段梳士巴利道

為配合在路面安裝臨時行車鋼板，九條行車線中的兩條須封閉約九個月，其後的工程會在地底進行。此外，小部分路面會闢作出口，用以運送挖出物，為期約三年。

(b) 星光行至海防道的一段廣東道

正如前文第十二段所述，在隧道鑽挖的一段，大約有三百米長的地方須要進行灌漿工程，屆時廣東道會局部由三線改為兩線行車。工程將分六期進行，每段為五十米長，每期需時約三個半月。每期工程完成後，該段路面會重開予駕駛人士使用。

營商環境影響評估

19. 在廣東道使用隧道鑽挖的建造方法，將大大減低工程對附近商戶的影響。明挖隨填的方法只局限於三小段路面進行，影響約二十間店舖及其他商業樓宇。九鐵將就工程的影響與業權人及使用者接觸，減少商業索償的問題。

環境影響評估

20. 九鐵已就工程計劃的環境影響進行評估。正如委員理解，特別值得關注的是鐵路在建造以至日後營運期間對文化中心及太空館的影響。

21. 九鐵公司正為文化中心及太空館可能遭受的影響，包括地層傳送的聲浪及震動進行研究，並與政府就可接受標準及緩解措施的原則達成共識。九鐵公司正研究這些緩解措施的細節，有關資料將收錄於環評報告內。由於環評條例並未包括震動的影響，九鐵公司正研究另一套緩解措施，尋求康樂文化事務署的共識。

22. 建造期間，九鐵公司會與康樂文化事務署就每星期的施工安排進行協商，避免影響在大型活動中使用有關設施的市民。當九龍南線投入服務後，九鐵公司會利用特別浮動平板來消減列車行走時所引致的聲浪及震動。

財務安排

23. 一般由政府或其他公共設施機構委托九鐵公司進行的工程，成本會由委托人負擔。但九龍南線的成本（包括資本成本及營運成本）會由九鐵公司自行負責，政府無須注資或作任何形式的財務支援。九龍南線的最新造價約為八十三億（以完工日造價計算），這並不包財務費用及其他委托工程的費用，唯預計此等委托工程所費甚微。

建造方法

24. 九龍南線的工程將以設計/建造合約方式批出，九鐵公司會就建造方法定出基本要求，中標的承建商可以在不違反九鐵公司基本要求的情況下，提議其他建造方法。以下是九鐵公司認為須要採用的建造方法。

25. 梳士巴利道地底的兩條行車隧道十分接近，加上各種地理環境的限制，須採用明挖隨填。水警總部舊址地底的隧道須採用暗挖方式。沿廣東道一直至九龍西站南面會採用隧道鑽挖，而如前文所述，部分地方會採用明挖隨填以興建三座豎井。九龍西站會採用明挖隨填方式。九龍西站以北至油麻地通風大樓的一段可以採用明挖隨填或隧道鑽挖，其中以明挖隨填較大可能。由油麻地通風大樓至南昌站的一段，因為受到現有建築物、結構及公用設施的限制，須採用明挖隨填，不過在櫻桃街地底的一小段

會採用暗挖方式。

九鐵-地鐵交匯安排

26. 九龍南線在政府「鐵路發展策略 2000」中被定為主要的工程項目，因此無論兩鐵合併與否，均不會影響是項計劃。九龍南線除在南昌站及尖東站與地鐵接駁外，並無其他車站與地鐵直接交匯；而南昌站及尖東站的接駁安排已納入在西鐵及東鐵支線項目內。

27. 九龍南線啓用時，唯一連接地鐵的新通道，是位於九龍西站北端橫跨佐敦道的行人天橋，該天橋會與現有通往地鐵物業的天橋相連。不過，車站的設計可容許將來在西面的大堂層和地面層，或/及車站兩端的行人天橋/行人通道，增設連接機場鐵路的通道。

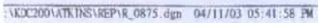
28. 此外，九鐵公司認為沿柯士甸道延長部分興建行人天橋，並配以高速自動人行道，可有效連接兩鐵及未來西九龍文化區。然而，此建議可在未來適當時候再加以規劃。

總結

29. 九鐵公司一方面要建造鐵路線，把西鐵和將來的紅磡集體運輸中心連接起來；另一方面要把工程項目在建造及營運期間對社區的影響減至最低。九鐵公司有信心九龍南線能在兩者間取得充分的平衡，並成為一項具有成本效益的計劃。

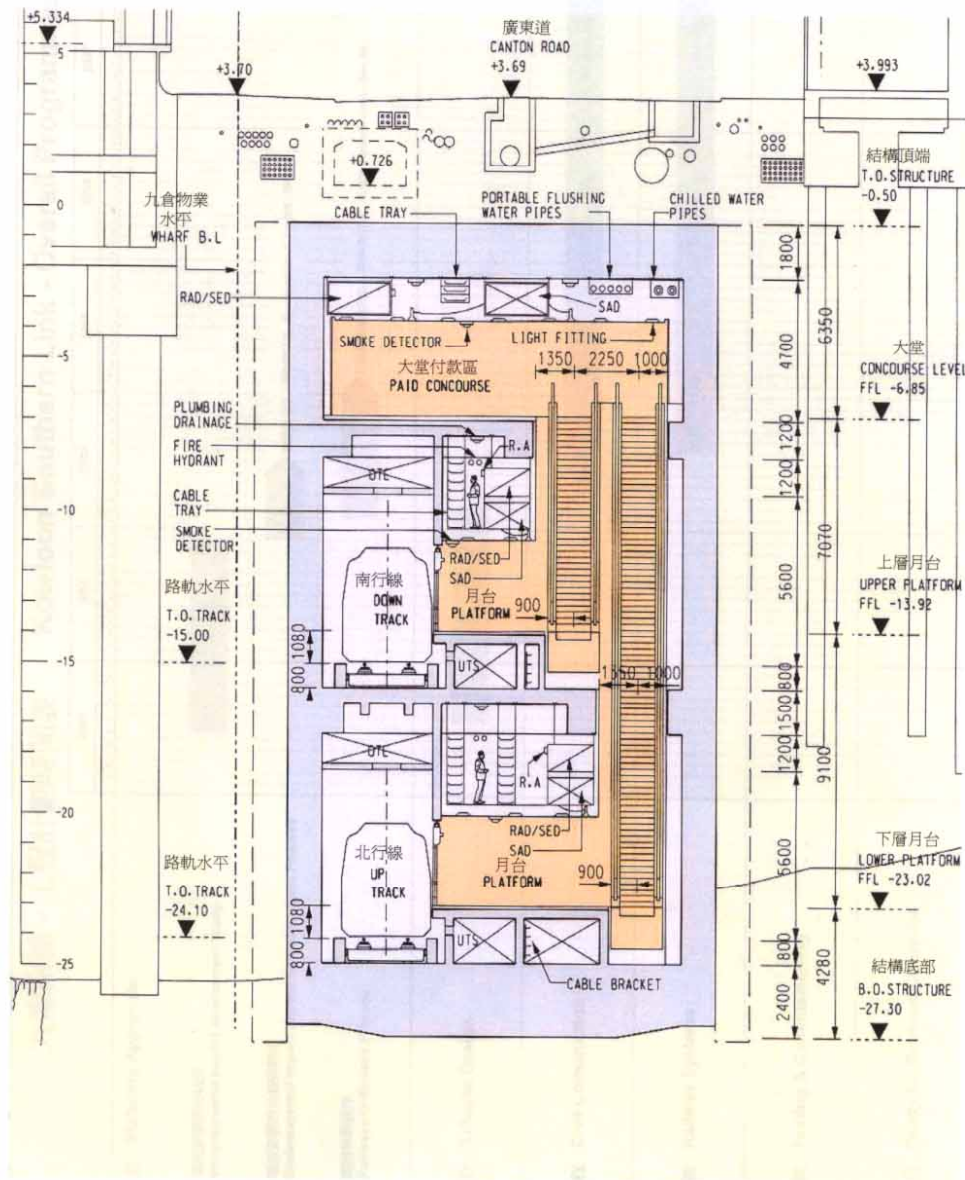
九廣鐵路公司

二零零三年十一月十二日



切面圖 Typical Section

附件二 Annex B



[illegible]