

立法會交通事務委員會

九龍南線進度報告

引言

本文件旨在向委員匯報擬建的九龍南線項目的最新進展。

背景

2. 九龍南線是二零零零年五月公布的《鐵路發展策略 2000》(《策略 2000》)所建議的優先發展鐵路項目之一。《策略 2000》建議的九龍南線方案是西鐵的延伸部分，連接西鐵南昌站與東鐵尖東站，並在西九龍設有一個車站。九龍南線在落成後，會為新界西北的居民提供便捷的鐵路連線，直達尖沙咀區，更為公眾帶來顯著效益。

3. 九廣鐵路公司(九鐵)在二零零一年年初接獲政府邀請進行九龍南線工程計劃的初步可行性研究，並在二零零一年七月向政府提交計劃書。在計劃書中，九鐵建議應考慮在該鐵路大綱設計中加入一個位於廣東道的車站。

4. 九鐵在進一步制訂九龍南線方案的細節時，認為按原定計劃採用明挖隨填的方式建造廣東道下面的隧道，將會對該區的道路使用者、行人、商戶和居民構成嚴重滋擾。另外最令人關注的，是九鐵發現廣東道東面某些現有樓宇的樁柱地基位於石層之上。這種明挖隨填的建造方法可能會導致樓宇結構不穩及出現不可接受的風險。此外，為興建擬議的廣東道站，廣東道某些路段會長期被九龍南線的出入口建築物和通風井佔用。相信公眾將不大可能接受這個方案。九鐵因此須重新考慮鑽挖隧道的建造方法。該公司的結論是，就嚴重程度和時間而言，鑽挖隧道的建造方式均可減低對該區的滋擾，並可讓廣東道在九龍南線落成後恢

復原貌。

5. 如採用鑽挖隧道方式建造沿着廣東道路的鐵路隧道，廣東道站便須設於鐵路隧道旁邊的其中一方。不過，廣東道兩旁已大廈林立。如廣東道站的建造工程須與九龍南線項目工程一併進行，當局便須收回數幢現有的樓宇。再者，地鐵尖沙咀站和九鐵尖東站已位於廣東道步行範圍之內，因此沒有足夠的交通運輸需求支持收回該等物業。因此，九鐵決定押後興建廣東道站，並在二零零三年十一月告知立法會交通事務委員會轄下的鐵路事宜小組委員會有關上述決定。在鐵路事宜小組委員會會議中，有委員建議九鐵進行探討日後闢設廣東道站的可行性，例如與將會在廣東道合適地點進行重建計劃的私人發展商合作。九鐵接納該項建議並一直在研究有關方案。我們曾在今年六月向鐵路事宜小組委員會委員作出簡報，特別是有關與九龍倉置業發展有限公司(九倉)商討能否在其日後重建廣東道物業時興建廣東道站一事的進展。我們更承諾會向委員不時匯報此事的進展情況。由九鐵公司擬備有關廣東道站以往和最新發展的進度報告載於**附件 A**。

#### **附件 A**

### 鐵路條例

6. 九龍南線方案於二零零四年三月二十六日根據《鐵路條例》刊憲。該方案包括在西九龍興建一個車站。有關詳情載於**附件 B**。我們共收到56項反對意見和八項查詢。有些反對者(包括九倉)強烈要求當局闢設廣東道站。

#### **附件 B**

7. 我們曾與各反對者會面，研究如何可在九龍南線的最後方案中把他們的反對意見考慮在內，以便他們考慮撤回反對意見。到目前為止，三名反對者已確定會撤回反對意見。與此同時，九鐵公司正着手修訂九龍南線方案，以盡可能回應反對者的關注。在所需的修訂完成定案後，政府便會根據《鐵路條例》在憲報刊登修訂方案，以便諮詢公眾。

## 下一步工作

8. 九鐵會繼續與九倉商討，研究待九倉位於廣東道的物業日後重新發展時，一併闢建廣東道站。為着能將日後闢建廣東道站而作出的修訂，與回應所收到的反對意見而建議的其他修訂，一併在憲報刊登公告，以及為免九龍南線項目受到延誤，我們已限定九鐵與九倉在二零零四年十一月底前要決定能否達成協議。我們計劃在下月初發出憲報公告。按照目前計劃，九龍南線項目的工程會在二零零五年年中動工，預計在二零零九年竣工。至於梳士巴利道沿路的鐵路隧道建造方法，我們已委聘香港城市大學進行獨立研究，考慮可否採用鑽挖隧道方法。該研究會在二零零四年年底前完成。這不會影響九龍南線的修訂方案下月初在憲報刊登的程序。

9. 請委員備悉本文件的內容。

環境運輸及工務局  
二零零四年十一月

## 九龍南線（南環線）

### 計劃進展

#### 引言

此文件簡述廣東道站的歷史發展及九廣鐵路公司（九鐵）與九倉集團有限公司（九倉）就於九倉屬下物業發展內建造車站進行的磋商。

#### 背景

2. 九龍南線方案將提供一條長 3.8 公里的客運鐵路線，以連接西鐵南昌站及新落成的尖東站，並於西九龍區興建一個新車站。待有關項目落成後，西鐵會由南昌站延伸至紅磡，並途經西九龍和尖東。屆時，紅磡站會成為東鐵和西鐵的終點站，並設有方便的轉車月台。

#### 廣東道站的歷史發展

3. 根據政府「鐵路發展策略 2000」中的建議，九龍南線計劃內並不包括廣東道站。九鐵在 2002 年 9 月提交的九龍南線詳細計劃中，首先提出於廣東道興建車站。九鐵隨後建議以明挖隨填方式於廣東道興建鐵路隧道及車站。然而，經過詳細研究後，九鐵發現有關工程會對該區公眾構成嚴重的影響，並會對鄰近部份大廈的結構安全帶來很大的風險，故九鐵放棄採用明挖隨填方式。

## 建造廣東道站的其它方案

4. 取而代之的唯一可行方法是以隧道鑽挖方式沿廣東道一帶建造鐵路隧道及車站。採用這個方法，車站大堂須建於廣東道以東或西，而毗鄰車站的多座大廈因此須被徵收，以便騰出空位建造車站。由於現時尖沙咀區已有東鐵及地鐵服務，因此並無足夠的理據徵收私人土地以建造新車站。九鐵於是主動聯絡九倉，探討把廣東道站納入其物業重建計劃內的可行性。惟九鐵並未能就此與九倉達成任何協議，因九倉表示其將索償的金額過高，令建站的計劃變成財務上不可行。

5. 九鐵亦同時研究由信和集團提出的兩個建議方案：於中港城內或毗鄰中港城的地方興建車站。

6. 第一個建議是計劃將車站大堂建於中港城之下的公共交通交匯處。按照這方案，該交匯處須移至中港城以北的尖沙咀消防局工地位置。另一建議則提出將車站大堂設於尖沙咀消防局內。由於未能取得尖沙咀消防局的用地，故上述兩個方案均列為不可行。

## 九鐵公司就廣東道站的研究

7. 廣東道位處旅遊及購物中心，在該處設站無疑會相當受歡迎。但由於現時地鐵及九鐵系統經已廣泛地滿足尖沙咀區的交通需求，廣東道站所帶來的邊際利潤相當有限。考慮到九龍南線的整體交通利益，較急切的是盡快落實有關項目，故九鐵在 2003 年 11 月決定擱置即時建造廣東道站的計劃。

## 就廣東道站與九倉的磋商

8. 九龍南線於 2004 年 3 月刊憲後，立法會於 2004 年 6 月 3 日要求九鐵與九倉一同研究如何於九倉的海港城內設

站。

9. 及後九鐵與九倉及政府緊密合作，共同研究有關計劃。期間共舉行了 14 次策劃小組會議（由環境運輸及工務局主持）、20 次技術小組會議（由路政署主持）及 15 次技術工程會議（由九鐵公司主持），研究有關建議項目。這些會議九倉均有全力參與，而所有相關的單位均盡了最大的努力，提供最專業的意見。

10. 兩個建議方案的詳情如下：-

- a. 地庫方案：於現有的環球金融中心地底興建車站。
- b. 物業重建方案：與上述方案相同，但將車站建於毗連於重建後的環球金融中心。

11. 經過詳細研究後，政府、九倉及九鐵三方面均同意縱使是實施各種複雜及費用高昂的緩解措施，地庫方案依然會對地庫以上的建築物造成不能接受的風險，因此大家轉而研究物業重建方案。鑑於九倉現時尚未訂定重建計劃的時間表，各方研究並同意了一些為未來建站而進行並需納入九龍南線項目之內的基本預留工程，同時就這些工程的費用作出估計。當九鐵及九倉就商業上的安排取得共識後，上述工程將包括在九龍南線的修訂方案內，並根據鐵路條例於 2004 年 12 月初刊登憲報。為使日後能夠建造廣東道站，有關預留工程必須納入九龍南線項目內。

12. 九倉於 2004 年 9 月 23 日的策劃小組會議中確認，其集團較傾向選擇物業重建方案，並表示無法承諾為重建海港城及於廣東道設站提供任何時間表。及後九鐵亦向九倉表示，由於其重建計劃存在不明朗因素，九鐵必須先獲得九倉的承諾及保證，才可落實斥資進行預留工程。如未能得到有關的承諾，

九鐵會要求九倉先行承擔有關的工程費用，並與九倉共同研究日後退款的機制。

### 九龍南線的施工時間表

13. 九鐵於 2004 年 7 月決定延遲九龍南線的招標事宜，以顯示九鐵的誠意，並希望讓雙方有時間就建造廣東道站達成共識。但是，目前較急切的要按照原定計劃於 2009 年建成九龍南線，因此無論有否廣東道站，九鐵亦必須於 2004 年 12 月為九龍南線的各项合約進行招標。然而，車站的基本預留工程會作為一個選項包括在工程合約內，以便招標及與九倉的商業磋商可同時進行。

九廣鐵路公司  
2004 年 11 月



九龍南線定線圖  
Alignment Map of Kowloon Southern Link