

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

九龍南線的工程進度

目的

本文件旨在告知委員九龍南線項目的進度。

背景

2. 九龍南線是政府在《鐵路發展策略 2000》中建議推行的鐵路項目之一，其主要功用是在九龍半島南部把東鐵和西鐵連繫起來。九龍南線由現時的東鐵尖東站延伸至西鐵南昌站。九龍南線建成後，新界西北部約 100 萬居民可乘搭鐵路直達九龍市區範圍。他們亦可在現時的紅磡站轉乘東鐵前往新界東北部。九龍南線會為鐵路走廊沿線居民帶來更大交通便利，並可為本港市民帶來顯著的運輸交通利益。

3. 當九龍南線項目仍在建議階段時，小組委員會曾討論過與這個項目有關的事宜。其中一個討論事項，是九龍南線除了會在現時廣東道政府合署旁興建計劃的九龍西站外，可否在九龍公園所佔用土地內加設一個車站。九廣鐵路公司(九鐵公司)已擬備摘要(見附件 A)，列出這個方案並不可行的原因。正如委員在二零零五年六月從有關的立法會參考資料摘要得悉，獲行政長官會同行政會議根據《鐵路條例》批准的九龍南線方案，將會在西九龍設有一個中途站。九龍南線方案的定線載於附件 B。

進度

4. 九龍南線項目工程已於二零零五年九月展開，並且進度良好。地盤平整和豎設圍板的工程已經完成。土地改善工程、改移公用設施的工作和現有樓宇結構的前期環境勘察工作則正在進行中。九龍西站的鑽孔樁和隔牆的建造工程，以及在廣東道政府合署旁供鑽挖隧道機械使用的進口豎井的建造工程亦已展開。九鐵公司預期主要的建

造工程，將會在二零零六年下半年全面展開，並預期會在二零零九年完成。

5. 隨着工程推展，九鐵公司取得更多有關地盤實際狀況的詳細資料。根據這些資料，九鐵公司會在可行的情況下考慮選擇採用一些對公眾構成較少滋擾的建造方式。在這方面，他們決定採用現代化的淤漿式隧道鑽挖機進行隧道工程，因應這種鑽挖隧道的方法，由九龍西站至廣東道／梳士巴利道交界的一段鑽挖隧道，便能延伸至梳士巴利道／彌敦道交界。這類隧道鑽挖機最適合該處的柔軟地質，而在近期東南九龍的渠務工程中，便體現該機械發揮的卓越成效。由於建造方式有所變更，道路交通、行人、商舖、香港文化中心和太空館所受到的滋擾亦會大為減少。此舉更可讓梳士巴利道，在為期 36 個月的施工期內，繼續維持東西向各三線行車。

6. 九鐵公司會在二零零六年二月三日的小組委員會會議上，更詳細講解工程的進度。

7. 至於其他施工用地，相關的臨時交通管理計劃，包括鋪設臨時路面讓車輛可以繼續行駛，亦正相繼實施，為即將進行的局部封路和挖掘工程作好準備。由路政署及九鐵公司代表一同擔任主席，成員包括警務處、運輸署、民政事務總署及地政總署代表的地盤聯絡小組，不時舉行會議，審議和批核有關臨時交通管理計劃的建議。在決定臨時交通管理計劃前，九鐵公司會諮詢有關區議會及社區聯絡小組（成員包括附近商住樓宇的代表、區議員及政府有關部門代表），並適當考慮所收集的意見。此外，該公司亦會向他們匯報工程的最新進度及有關的臨時交通管理計劃。九鐵公司會繼續與有關社區保持聯繫，以處理他們關注的事項和盡量減輕建造工程帶來的影響。

## 未來路向

8. 九鐵公司會繼續研究其他可行的建造方式，以進一步減低對公眾造成的滋擾。政府有關部門會繼續與九鐵公司密切合作，處理區議會及區內居民和商戶關注的事項。

9. 請委員備悉本摘要的內容。

環境運輸及工務局  
二零零六年一月

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

九廣鐵路公司  
九龍南線  
摘要

## 引言

本摘要旨在告知小組委員會委員，早前就九龍南線鐵路項目於廣東道東面九龍公園內設站的考慮要素。

## 細節

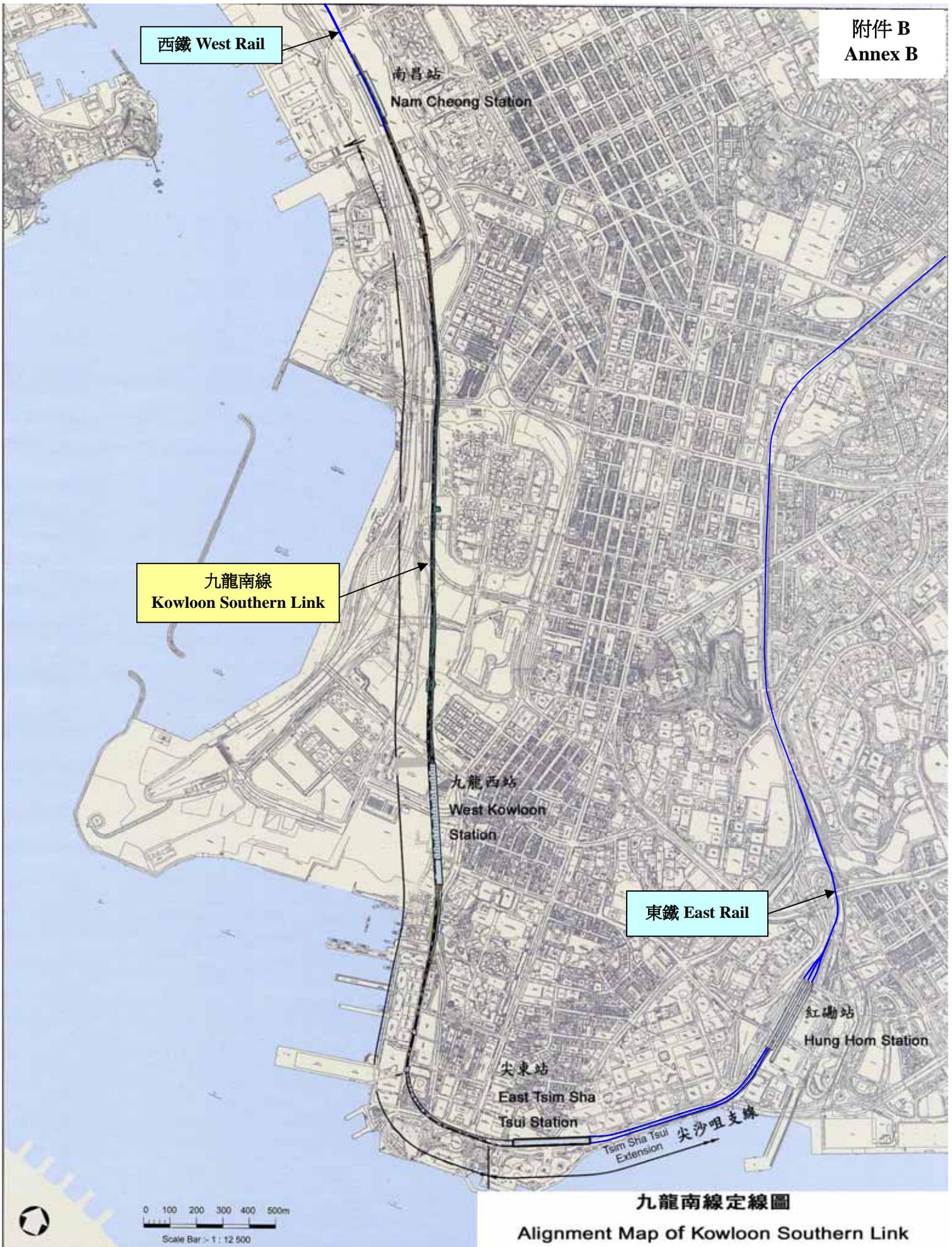
2. 九廣鐵路公司（下稱『九鐵公司』）於 2001 年進行的九龍南線初步研究，曾就在介乎東鐵尖東站及擬建的九龍南線九龍西站之間的廣東道設站，探討過兩個方案。其中一個方案建議將車站大堂設於廣東道東面，此方案須佔用兩座現有大廈及部分九龍公園。及至進入初步及詳細設計階段，九鐵公司曾就此方案的三個不同安排作出詳細研究，內容如下：

- (a) 安排一：建造一幢五層的地庫建築物，座落於廣東道 54A 至 66 號及 68 至 80 號（該兩座大廈的業權由不同人士持有）及九龍公園位於九龍公園徑以西的部分。
- (b) 安排二：建造一幢六層的地庫建築物，座落於方案一所述的兩座大廈及另外兩座大廈（廣東道 82 至 84 號及 86 至 98 號）的地底；此方案的優點，是可減少對九龍公園的長遠影響。
- (c) 安排三：建造一幢五層的地庫建築物，完全座落於九龍公園地底。這方案可避免全面徵用及拆卸上述四座大廈。惟有關大廈須進行支撐加固工程，以便建造乘客通道連接車站大堂及月台。施工期間，低層商用範圍須空置長達兩至三年之久，並可能影響通往高層的通道及高層單位的安全。

3. 上述每種安排都存在下列所有或大部分的缺點及問題：
- (a) 由於須收回多座大廈或其中部分地方，當中有相當數量的業主、租客及商戶需要因此而遷移。
  - (b) 即使無須如(a)所述徵用有關大廈，但沿著該等大廈旁邊及在摩擦樁下建造地庫車站大堂及乘客通道，亦會對該等大廈構成不能接受的建築風險，以及影響有關土地未來的發展潛力。
  - (c) 雖然可以在大堂結構上興建一園景層，以重置受影響的九龍公園，惟當中大約一半的空間會被位於地面的重要鐵路設施，例如：通風井、電力分站及逃生樓梯等佔用。
  - (d) 施工期間，須佔用九龍公園位於九龍公園徑以西的整個部分作為工地，為期四年。
  - (e) 位於九龍公園範圍內的三棵冠軍樹將受影響，其中一棵須被遷移，其餘兩棵雖可保留在原址，但有關工程對其生存構成頗高的風險。
  - (f) 在所有安排下，承建商均須要在車站月台的北端，即廣東道及九龍公園徑交界處的地底，以明挖隨填的方法建造連接行車隧道的通風系統及設施，此舉會對路面交通造成嚴重影響。
  - (g) 在所有安排下，承建商均須要在廣東道，車站月台的南端位置，以明挖隨填的方法，建造連接行車隧道的通風系統和機房，以及位於新港中心地底的通風通道，此舉會對行人及路面交通造成嚴重影響。

4. 九鐵公司曾就上述因素作出風險分析，結論是即使實施廣泛的緩解措施，以減少在該區建造車站所帶來的影響，亦會對該項目造成不能接受的建造風險，以及大大增加項目的建造成本。故此，於廣東道東面、九龍公園的範圍內設站的建議，沒有納入九龍南線鐵路項目。

**2006 年 1 月**  
**九廣鐵路公司**



九龍南線定線圖

Alignment Map of Kowloon Southern Link