

資料文件

## 立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

### 廣深港高速鐵路香港段

#### 西九龍總站的選址和配套

當局在 2009 年 10 月 22 日立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會的會議上，向議員簡介了廣深港高速鐵路（高鐵）香港段項目。現就議員提出的有關西九龍總站的選址和配套設施問題，提供補充資料如下—

#### 高鐵站應設於市中心

2. 市區的中心地點一般是人口、就業、交通、經濟活動密集的地方，已有理想的交通配套，連接旅客主要的出行起點和最終目的地。這樣的安排對旅客來說，應是最為方便的，可吸引更多旅客乘搭高鐵，發揮高鐵最大的效益。環顧全球經驗，高速鐵路的總站一般都設在市中心。

3. 就內地已建設或待建的高速鐵路車站的實際選址作出分析，不難發現內地也傾向將該等車站設於市中心，以便充分發揮高速鐵路的競爭力和可觀的經濟效益。有關例子包括深圳的福田站、在二環外側的北京南站、地處天津市和平、河東與河北三區交界的天津西站、南京市內的南京南站等。

4. 有些高鐵站即使選址於發展及運作初期屬市郊的地區，有關地區一般亦會按照綜合交通樞紐和中心區或新城區來規劃，並且會有不同的交通方式連接原市中心以及附近的城區或城市群，以配合日後的發展。就內地而言，當中的例子包括新廣州站、杭州東站、武漢站、新長沙站、鄭州東站等（有關詳情請參閱附件一）。

一

## 高鐵路香港段總站選址西九龍

5. 在香港方面，西九龍作為廣深港高鐵的香港總站選址，鄰近香港大部分的商業、零售、酒店及住宅區，接駁現有及規劃中的鐵路和道路網絡。以西九龍總站為中心，其 5 公里半徑範圍內已包括本港近三成居住人口，及接近五成工作人口。從西九龍總站出發，在約 15 分鐘內便可到達全港大部分商業區例如中環，並在約 30 分鐘內到達全港大部分住宅區例如太古城、沙田、荃灣及元朗等地區（詳圖請參閱附件二）。

二

6. 規劃署於 2007 年發表的「香港 2030：規劃遠景與策略」中指出，西九龍地區（包括計劃興建的高鐵總站所在地），連同位於九龍站上蓋興建中的新辦公大樓，將有潛力發展成為一個新的優質辦公室群，支援本地金融及商貿服務界的持續增長。在策略規劃層面來說，高鐵總站設在西九龍，將有助該區發展為新的優質辦公室地點。

## 西九龍交通配套

### 鐵路樞紐

7. 待高鐵建成後，西九龍總站將發展成為鐵路樞紐，通過地面行人區、多條行人天橋和行人隧道，接駁機場快線九

龍站和九龍南線柯士甸站。我們預計高鐵總站至九龍站的步行時間約 8-10 分鐘，至柯士甸站約 2-3 分鐘。這些天橋及隧道大都配有自動行人道、自動電梯和升降機，為市民大眾提供無障礙通道。

### **道路改善工程**

8. 為更好的配合當區的發展，當局為西九龍新發展區進行了交通研究。研究的目的是改善道路和行人接駁，解決現時西九龍部份路口出現的擠塞情況，為西九龍與附近地區提供直接的道路連接，以應付整個西九龍新發展區（包括未來西九文化區）和高鐵總站落成後的交通需求。交通研究提出的具體道路改善工程主要包括以下各項（有關工程的位置圖請參閱附件三）－

- a) 興建連接柯士甸道西（近廣東道）至連翔道（佐敦道以北）之地下行車道，這樣可把跨區道路交通與地區道路交通分隔開來，令西九文化區、高鐵總站和九龍站的出入通道暢通無阻；
- b) 進行柯士甸道和廣東道交界處改善工程，包括研究興建廣東道行車隧道及擴建現有的行人隧道系統；
- c) 進行其他道路改善工程，將西九龍新發展區直接連通附近的快速公路，減少地區交通網絡的負荷。有關工程包括：
  - ◇ 改動西區海底隧道九龍出口巴士站，令西區海底隧道北行車輛可直接經佐敦道高架路前往西九龍新發展區；

- ◇ 興建由雅翔道高架路至西區海底隧道南行的連接路；
- ◇ 興建由雅翔道經海寶路前往西九龍公路北行的直接道路；
- ◇ 興建由西九龍公路南行前往雅翔道的直接道路；
- ◇ 擴闊部分柯士甸道西、佐敦道及連翔道；
- ◇ 擴闊及加建高鐵總站及柯士甸站之間的匯民路，並伸延及連接欣翔道至海泓道，以提供額外之南北行道路；及
- ◇ 進行其他較小型改善措施，例如擴闊路面等。

9. 當局亦會實施地區性交通管理方案，以改善現時佐敦道及廣東道一帶的交通擠塞問題。

10. 上述道路改善工程，相信可配合該區直至 2031 年交通量的增長。這些道路網完成後，將有紓緩西九龍區內數個主要路口－包括佐敦道／連翔道、佐敦道／渡船街／廣東道、連翔道／柯士甸道西等－的交通壓力（工程實施前後主要路口的剩餘容量<sup>1</sup>請參閱附件四）。

#### 四

11. 改善方案不但可使綜合鐵路運輸更方便、更具效率及維持鐵路運輸的發展，亦能提高西九龍區道路網絡的負荷量，應付日後的需求。除廣東道擬建的行車隧道外，大部分改善工程預計可在 2015 年或之前完成，以配合高鐵及西九

---

<sup>1</sup> 現時六個路口中有五個的剩餘容量少於 5%。道路改善工程完成後，所有路口的剩餘容量均不少於 5%。

文化區<sup>2</sup>的落成及啓用。

12. 高鐵總站施工期間將實施臨時交通改道安排，高鐵總站及道路工程所增加的車輛流量對工地附近的道路交通只會有輕微的影響，我們會與運輸署及警務處緊密配合，以減低因高鐵工程對區內交通的影響。

### 行人設施

13. 為加強高鐵總站與周邊的鐵路站、西九文化區及其他發展區的連繫，我們將會以地面行人區、多條行人天橋和行人隧道，貫穿全區；並會改善現時廣東道及柯士甸道路口行人隧道。我們亦正考慮擴展行人隧道連接高鐵總站和港鐵佐敦站及廣東道購物區一帶，進一步優化行人通道系統，除方便新發展區的道路使用者外，亦有助新舊區的行人通道融合。(有關工程的位置圖請參閱附件五。)

### 五

14. 而為了讓行人有舒適的步行環境，往西九龍總站以南的人流將與車流分隔。由於連翔道－柯士甸道行車隧道建於地底，行人可以享用一個接通高鐵總站地面樓層、九龍站、柯士甸站和西九文化區的大型地面文娛廣場。該廣場面積約 8,900 平方米，將以大量草木及植物予以綠化。寬敞的行人環境，不但可配合西九龍的發展需要和大量人流的需求，更可以為市民大眾提供優質的公共休憩空間。

### 與西九文化區的協調

15. 高鐵香港段總站鄰近西九文化區，可以充分發揮兩者的效益。藉高鐵帶來交通便利的優勢，可吸引更多珠三角地

---

<sup>2</sup> 往西九文化區的道路接駁將取決於其日後布局。我們與西九文化區管理局保持緊密聯絡，以期有關道路改善工程可與鄰近西九文化區妥善融合。

區旅客到西九文化區參與文化藝術活動；西九文化區亦可為高鐵到來更多的乘客，增加高鐵的成本效益。兩者相互配合，協調發展，將可產生協同效應，為香港經濟帶來更大效益。按目前的計劃，高鐵香港段將與西九文化區第一期發展將同步於 2015 年完成。

16. 在規劃方面，由於西九文化區正在制定發展總綱藍圖，因此我們在西九龍總站的設計上預留了充分彈性，以便更完善地配合文化區日後的創意規劃，例如在建造總站時將同時進行所需的預置工程，容許總站上蓋會樓高不超過主水平基準以上 70 米的中層建築物；在設計道路和行人設施時，我們盡力提供不同的選擇，增加西九文化區的規劃空間。

17. 在公共空間的設計和綠化方面，總站地面的休憩空間將以鼓勵自發或即興活動為設計概念，讓市民大眾可全天候在該處享受悠閑時光；該處亦可用作舉辦表演藝術、文化展覽等各類活動，與毗連的西九文化區相呼應。我們亦與西九文化區管理局保持緊密聯絡，務求空間的綠化設計能與西九文化區的設計妥為融合，合力為市民打造優美的綠色空間。

18. 在施工方面，我們已與西九文化區管理局充分溝通，協調兩者的工程。按現時規劃，高鐵工程將在 2009 年 12 月至 2014 年年底期間使用西九文化區部分土地作為臨時工地，並在 2012 年年初開始逐步交還有關用地，以便西九文化區的工程展開，務求高鐵香港段將可與西九文化區第一期發展均可如期於 2015 年落成。

運輸及房屋局

二零零九年十一月

## 在內地以高鐵站帶動郊區發展的例子

### 廣州

新廣州站（即高鐵的廣州總站）位於石壁，石壁位於番禺「北部調整完善區」，雖然現時並非市中心，但按照廣州市城市發展策略，該區是廣州城市「南拓」的重點地區，其周邊有大學城發展區、廣州新城發展區、南沙經濟技術開發區及龍穴島深水港等，極具發展潛力。

2. 在地理上，石壁亦位處珠三角的中心地帶，將來會成為大型客運中心。根據鐵道部的規劃，未來位於石壁的新廣州站將與北京、上海和武漢成為全國四大客運中心，而且有多條鐵路和公路接駁。交通換乘方面，只需通過廊道，就可直接換乘地鐵和其他交通工具，抵達珠三角其他城市，非常方便。

3. 事實上，多年前廣州的天河區亦和現在的石壁的情況相若。由於廣州東站設置在天河區，加上城市規劃的配套，天河區現已成了廣州的中心區。相信明日的石壁亦會成為另一個新的中心區。

### 其他地區

4. 內地不少城市的高鐵站，情況亦與石壁新廣州站相類，例如：

- ◇ 杭州東站－位於規劃中的城東新城。東站建成後，將成為長三角重要的現代化綜合交通樞紐中心，並成為浙江省及杭州市規模最大的現代化綜

合交通樞紐中心；

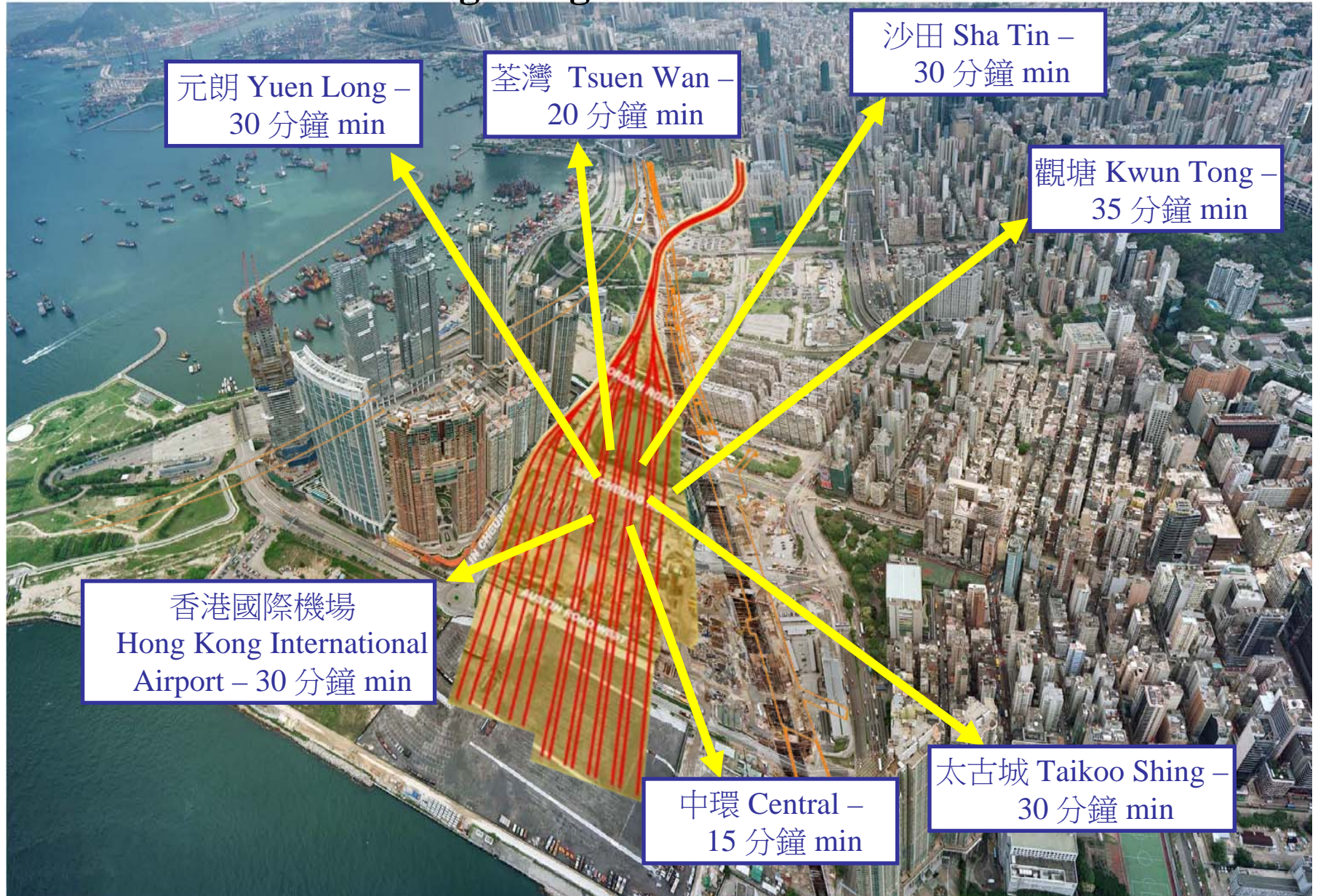
- ◇ 武漢站－位於楊春湖地區，按規劃會成為武漢市三個中心區之一；
- ◇ 新長沙站－周邊地區將按規劃會成為新城區，與現有長沙城市高度融合；及
- ◇ 鄭州東站－位於鄭東新區的商業中心東南約 3 公里處，建在鄭州地鐵站之上，將規劃成綜合交通樞紐。



# 西九龍總站至香港各區交通時間

## Travelling time from the West Kowloon Terminus to various districts in Hong Kong

### 附件二 Annex II



# 西九龍總站5公里半徑範圍內的居住及工作人口

## Population and working population within 5 km radius from the West Kowloon Terminus

2016

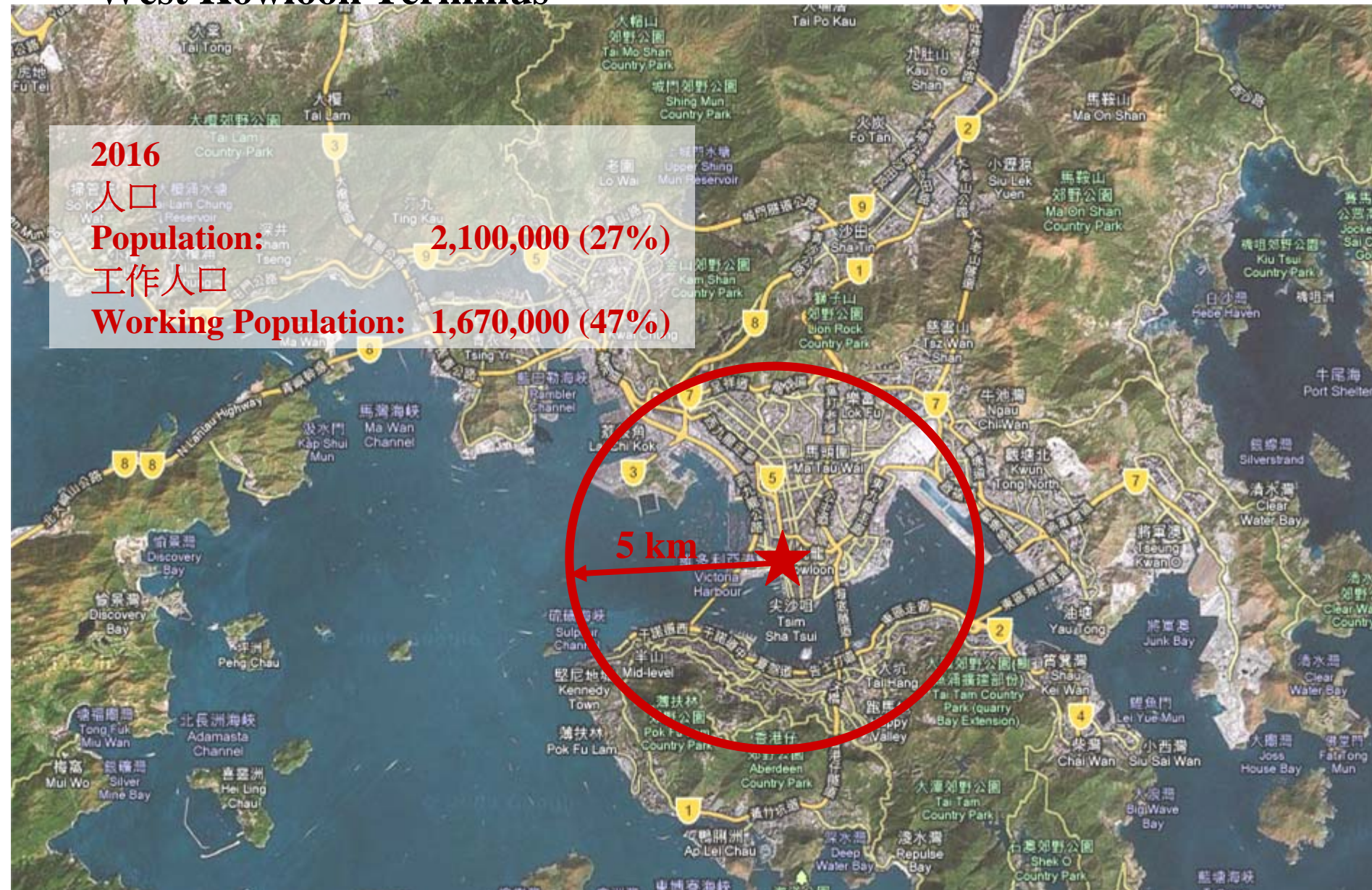
人口

**Population: 2,100,000 (27%)**

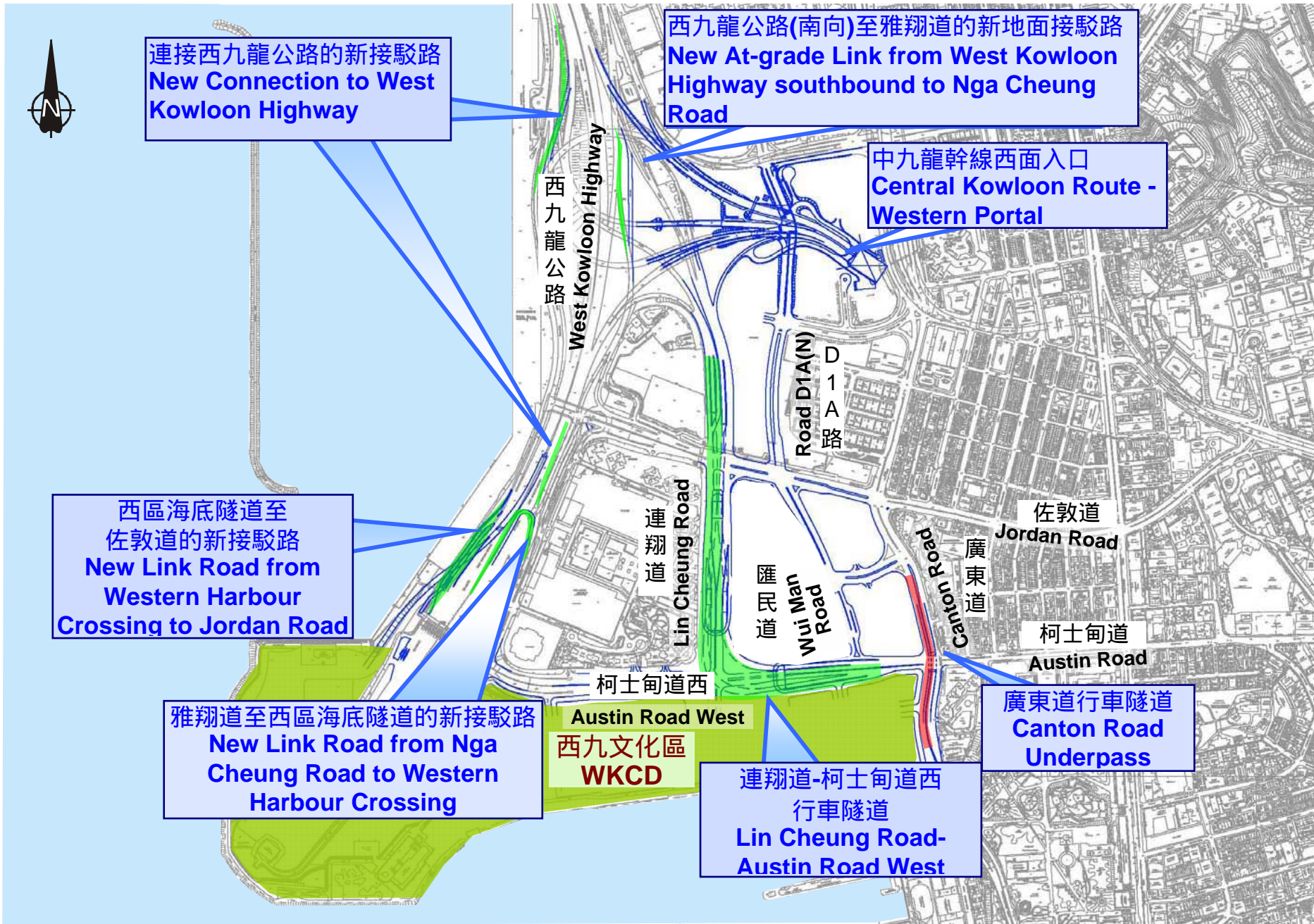
工作人口

**Working Population: 1,670,000 (47%)**

5 km



# 道路改善計劃 Road Improvement Schemes



# 現時路口容量 Existing Road Junction Capacity

## 附件四 Annex IV

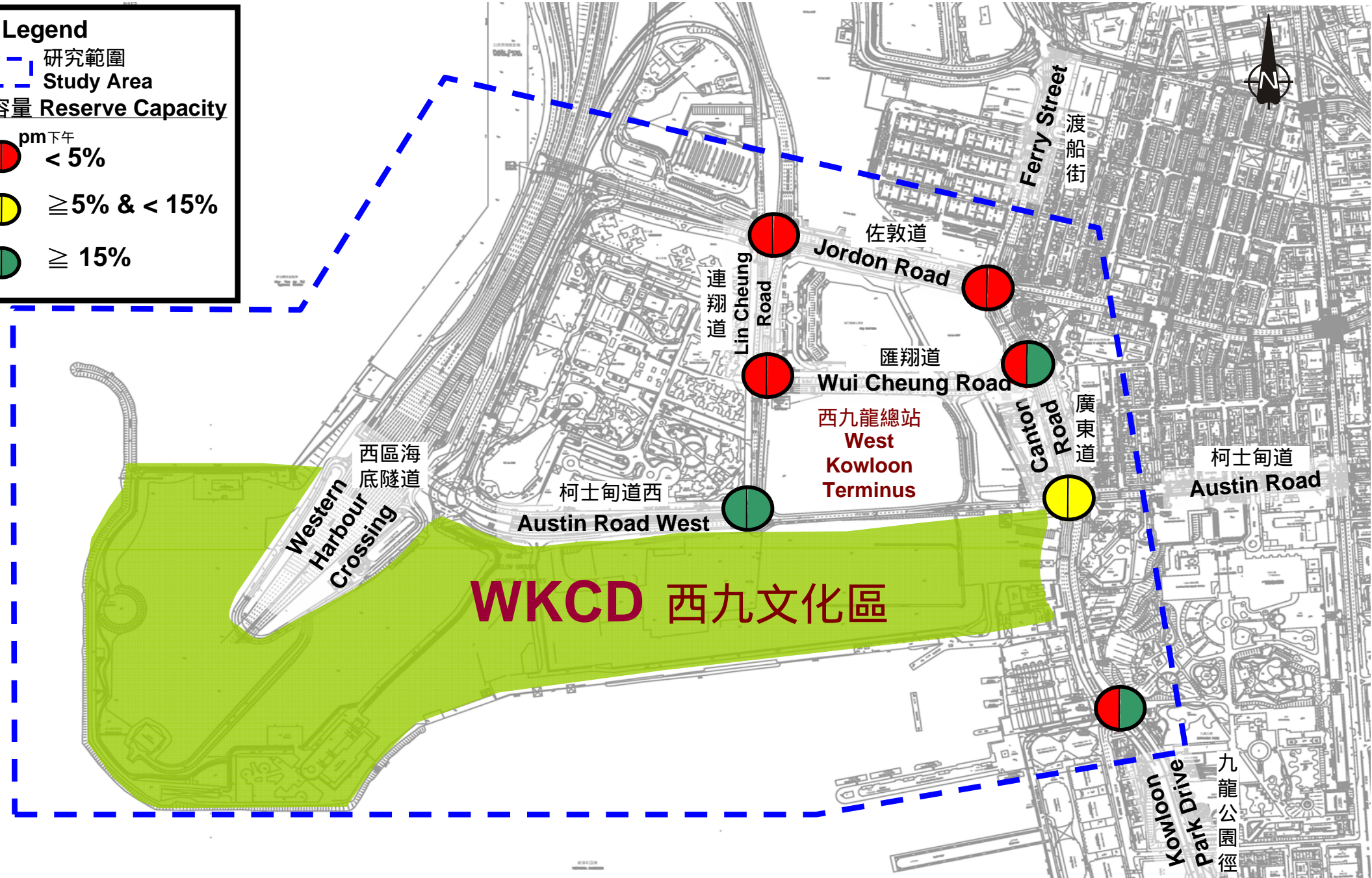
**圖例 Legend**

研究範圍 Study Area

剩餘容量 Reserve Capacity

am 早上 pm 下午

- < 5%
- $\geq 5\% \text{ \& } < 15\%$
- $\geq 15\%$



# 日後路口容量 (道路改善工程實施後於2031年的情況)

## Future Junction Capacity (with improved Road Network in 2031)

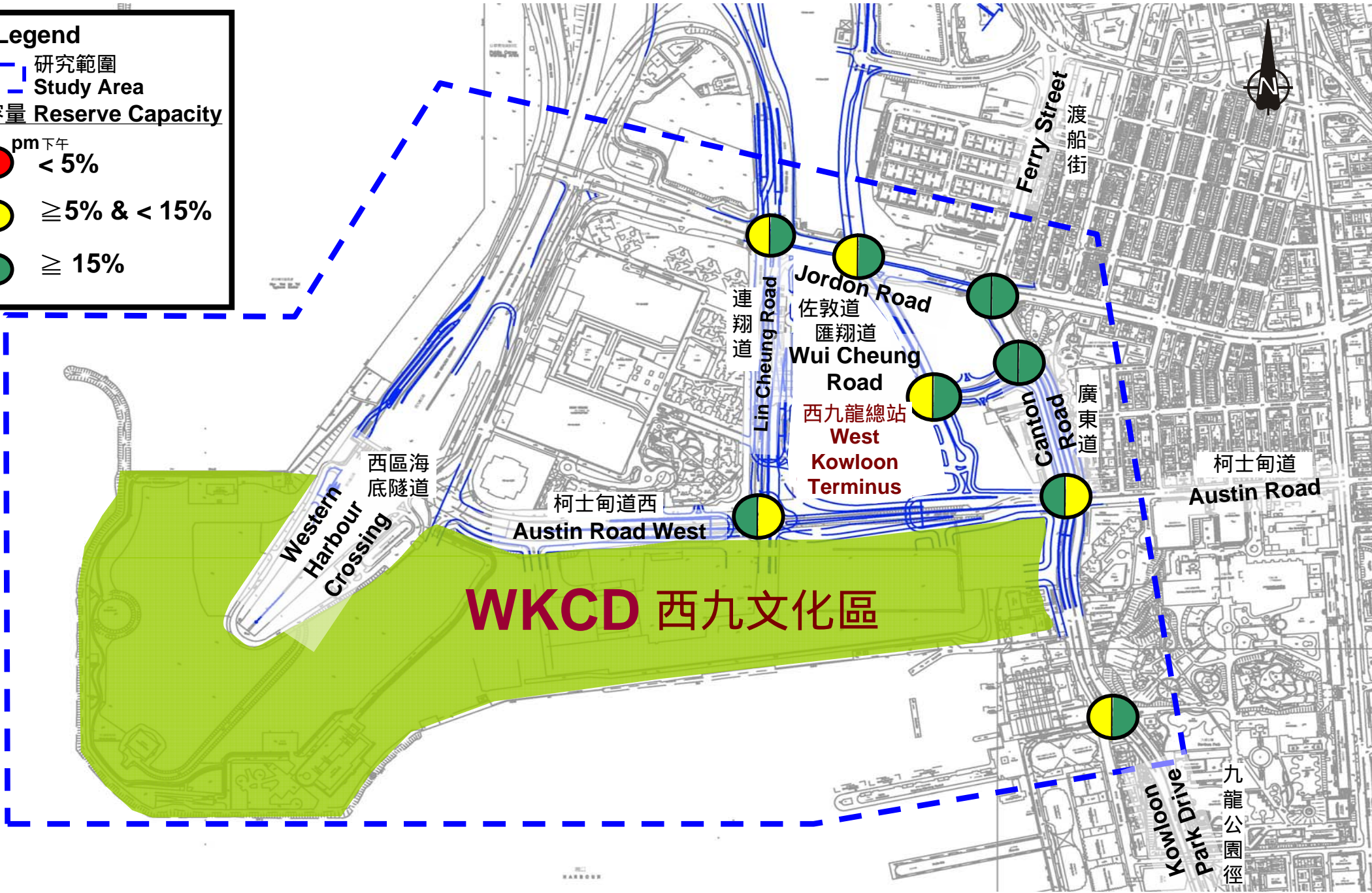
**圖例 Legend**

研究範圍 Study Area

剩餘容量 Reserve Capacity

am 早上 pm 下午

- am 早上 < 5%
- pm 下午 ≥ 5% & < 15%
- ≥ 15%



# 西九龍總站的行人接駁 Pedestrian Connectivity at West Kowloon Terminus

