

二零一零年一月二十二日
資料文件

立法會民政事務委員會與發展事務委員會
監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會

廣深港高速鐵路西九龍總站對西九文化區的影響

目的

本文件旨在向成員提供有關廣深港高速鐵路西九龍總站對西九文化區影響的資料。

廣深港高速鐵路

2. 廣深港高速鐵路（高鐵）是連接香港、深圳和廣州的高速鐵路，可把往來香港與廣州的行車時間由現時約100分鐘大大縮短至48分鐘。高鐵香港段的鐵路方案（包括建議收回的土地和地層），已於2008年11月28日及12月5日刊憲；項目的修訂方案於2009年4月30日及5月8日刊憲；並獲行政長官會同行政會議批准鐵路方案，有關公告亦已於2009年10月30日及11月6日刊憲。立法會財務委員會已於2010年1月16日批准撥款，預計高鐵香港段的建造工程，可在2015年竣工。高鐵於2016年的預計每日乘客量為99,000人次。

西九龍總站的設計

3. 西九龍總站是高鐵南方的總站，深入地底超過20米，設有9個長途列車月台、6個穿梭列車月台（見附件一及二）。西九龍總站座落於西九文化區以北，機場鐵路九龍站與西鐵柯士甸站之間，總站一部分將設於西九文化區的地底，範圍約3.3公頃。位於地底的總站主要分為五層，分別為地面層、售票大堂、入境層、離境層及站台層。

4. 根據香港鐵路有限公司（港鐵公司）的資料，西九龍總站

的整體設計願景，是營造充滿活力、低碳排放和往來便捷的環境，以便可同時作廣泛用途、舉行多元化的活動。港鐵公司指出西九龍總站的形象將卓然獨特，顯示其為內地南大門的地位，同時西九龍總站的設計將低調及素淨，以便與毗鄰的發展項目包括西九文化區融為一體。

5. 根據港鐵公司興建西九龍總站的設計，為了讓行人有舒適的步行環境，西九龍總站前將建有一個大型地面行人廣場，以及多條行人天橋和行人隧道，接通西九文化區、西九龍總站、九龍站和柯士甸站（見附件三及四）。行人廣場面積約8,000平方米，並將會大量綠化，提供一個寬敞的行人環境，配合西九龍一帶，包括西九文化區的大量人流，更可以為市民大眾提供優質的公共休憩空間。

高鐵西九龍總站對西九文化區的影響

6. 西九文化區管理局（管理局）董事局認為西九龍總站毗鄰西九文化區，位於九龍站與柯士甸站之間，是一個策略性位置，將會為香港帶來從珠江三角洲的訪客，並有助西九文化區匯聚人流。董事局認為高鐵西九龍總站在啟用後會對西九文化區帶來裨益。

7. 管理局知悉西九龍總站部份會伸延至西九文化區地底。港鐵公司並會就高鐵西九龍總站伸延入西九文化區的範圍進行地基、減低噪音和震動，以及轉換層等備置工程，以便管理局可在該範圍興建不高於主水平基準以上70米和不需要備有特別先進減音及防震功能的中層建築物（即約15-20層，亦即現時法定分區計劃大綱草圖在該範圍內的最高建築物高度規限）。文化區範圍內的高鐵總站地基及相關結構的設計，已考慮到上蓋不高於主水平基準以上70米中層建築物的最大可能載荷。此外，西九龍總站轉換層的設計亦會盡量靈活處理，以配合將來選定的西九文化區概念圖則。港鐵公司承諾倘若管理局日後認為預定用作建造轉換層的空間應作其他用途（如貨物裝卸區、停車場等），轉換層的設計及建造亦可作出改動，以配合西九文化區規劃的需要，而有關費用不需管理局承擔。

8. 另外，港鐵公司已就鐵路運作時由震盪轉化為經地底傳導的噪音，進行了環境影響評估。結果顯示，由於高鐵會採用適當的減震系統（隔離式道床），由震盪轉化的地底傳導噪音符合《環

境影響評估條例》及《噪音管制條例》的規定。視乎將來選訂的西九文化區概念圖則，倘若高鐵總站上蓋需要興建文化藝術設施，有關設施可在設計上加入適當消減震盪和噪音的措施，以符合有關標準。

9. 在西九文化區內的高鐵站上蓋將會設置兩個通風井及緊急逃生出入口，以配合高鐵運作上的需要（包括確保月台通風良好），並為消防員提供往來總站重要部分的出入口。通風井的固定機器將採用適當的處理以控制其噪音低於所容許的最高聲功率級，務求使噪音敏感受體所感受到的噪音聲級能夠符合《環境影響評估條例》的噪音準則。路政署和港鐵公司會與管理局就轉換層的布局保持緊密聯繫，以便這兩個逃生出入口的相關逃生通道能盡量利用轉換層的空間來減少對文化區的影響。通風井及緊急逃生出入口的初步位置，請參閱附件五。港鐵公司已向董事局以及董事局轄下的發展委員會簡介兩個通風井的位置及需要。董事局明白兩個通風井是有需要的，但關注兩個通風井會影響西九文化區的整體外觀。參考香港及外地有不少的成功例子，高鐵項目團隊會與管理局緊密聯絡，確保通風井及緊急逃生出入口的設計將與未來的西九文化區建築物妥為融合。

對西九龍新發展區交通計劃的意見

10. 為配合西九龍的發展，運輸署表示於2009年完成了《西九龍填海發展區交通研究》，目的是要改善西九龍區道路網，解決該區部分路口目前的擠塞情況，應付整個西九龍發展區（包括西九文化區和高鐵總站）未來的交通需求。研究的基本原則，主要是利用三層（即地面一層、地下兩層）的道路網絡，當中包括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，把跨區道路交通與地區道路交通分隔，直接連接區內主要道路與鄰近主要幹道，令西九文化區、高鐵總站和九龍站的出入通道暢通無阻。

11. 管理局董事局轄下的發展委員會亦有聽取運輸署匯報有關西九龍區道路和行人接駁計劃的進展，委員會認為任何交通及行人接駁計劃須預留彈性，以配合西九文化區的顧問擬備西九的概念圖則方案。此外，在設計行人連接時需顧及方便、直接和舒適的要求，並需提供適合的環境及配套設施以增加吸引力，及應注意有關結構的外觀需與周邊的發展及建築物（包括西九文化區）融合。委員會亦建議運輸處研究在西九文化區海上交通接駁問

題，讓市民可從香港其他地區（如香港島）經水路前往西九文化區。

12. 董事局除了聽取發展委員會有關討論西九文化區與周邊地區的交通接駁的匯報外，亦於 2009 年 11 月 26 日的董事局會議上聽取了運輸署匯報西九龍填海發展區交通研究的進展及有關西九龍區新發展區的道路、公共運輸和行人設施的總交通規劃及這些設施與西九文化區的關係。董事局同意發展委員會的意見，並要求運輸署考慮於接駁佐敦站及柯士甸站的地下行人隧道內興建自動行人運輸系統。此外，管理局亦安排了運輸署在 2009 年 12 月 9 日向管理局聘請的概念圖則顧問和項目顧問就該計劃作了實地講解，讓顧問了解有關計劃的詳情，並在擬備概念圖則時作出配合或向政府提出修訂的建議。運輸署會與管理局及其顧問保持聯繫，包括更詳細解釋交通影響評估及公共交通交匯處，使西九文化區與周邊地區的交通及行人接駁能配合西九文化區的發展。

高鐵在西九文化區的工地範圍及時間

13. 高鐵香港段在西九文化區的工地大致可分為3個區域（見附件六） -

(a) 臨時工地（如附件六綠色部分所示）

高鐵項目擬於西九文化區內設置臨時工地，面積為7.5公頃。這幅臨時工地將用作支援興建整個總站之用，包括兩個躉船轉運站和工地與躉船轉運站的運泥道路等。

高鐵香港段工程展開時，便需要運用這幅臨時工地。為配合西九的發展，港鐵公司及路政署已與管理局協調，雙方同意高鐵項目可利用這幅工地至2012年3月，其後將按管理局的需要，分階段交還這幅工地。

(b) 西九龍總站伸延至西九文化區部分及其相關工地（如附件六藍色部分所示）

現時西九龍總站在設計上將伸延至西九文化區地底範圍約3.3公頃，與總站其他部分一樣，這部分土地將涉及複雜的施工程序，包括土力工程、地基和結構建築。此外，伸延範圍兩旁約2.2公頃的土地，亦需用以提供施工空間，興建伸延至西九文化區部分的總站設施，以及部分柯士甸道西地下行車道。當局將於2013年年底開始把這幅土地分階段

交還管理局。

(c) 臨時躉船轉運站（如附件六橙色部分所示）

在處理總站挖出泥土的高峯期，高鐵需要另外1公頃的臨時工地供3個躉船轉運站之用，佔用時間預計為2010年10月至2012年3月。董事局希望港鐵公司能減少所需的躉船轉運站數目及佔用的時間，盡量騰出一些沿海的地方讓管理局亦能在有需要時，於該沿海地段舉辦文化藝術活動。應管理局要求，路政署將與港鐵公司覆檢躉船轉運站的數目及使用時間表，以進一步減低對將來可能在西九舉辦文化藝術活動之影響。

高鐵與西九文化區發展時間表

14. 有關西九文化區與高鐵香港段的工程時間表載於下表：

時間	西九文化區的發展	高鐵香港段的發展
2009 年年底 / 2010 年年初	第一階段公眾參與活動：聽取公眾及持份者對規劃西九文化區的意見。 3 個概念圖則顧問會考慮公眾及持份者的意見，並各自擬備一個概念發展方案；而項目顧問亦會參考公眾及持份者的意見並擬備西九文化區文化藝術設施的初步設施用途分配表。	高鐵香港段工程動工 需要運用西九龍總站伸延至西九文化區部分和其相關工地(如附件六藍色部分所示)，以及臨時工地(如附件六綠色部分所示)
2010 年夏季	展開第二階段公眾參與活動：諮詢公眾對 3 個概念發展方案及西九文化區設施的初步用途分配表的意見。	
2010 年年底	在第二階段公眾參與活動結束後，西九管理局會選出一個較合適的概念發展方案。 項目顧問會根據獲選的概念	(2010 年 10 月至 2012 年 3 月)高鐵西九龍總站挖掘工程的高峯期，須要使用額外的躉船轉運站臨時工地（如附件

	發展方案擬備詳細的發展圖則，並進行詳細的技術可行性研究，例如環境影響評估，工程技術評估和交通影響評估等。	六橙色部分所示)
2011 年	<p>展開第三階段公眾參與活動：諮詢公眾對詳細發展圖則及西九文化區設施的詳細用途分配表的意見。</p> <p>把詳細發展圖則提交城市規劃委員會考慮</p> <p>展開設施的詳細設計工作</p>	
2012 年	發展圖則獲批後，設施的建造工程會立即展開	<p>(2012年3月起)</p> <p>挖掘工程大致完成</p> <p>按管理局的需要，陸續交還臨時工地及躉船轉運站（如附件六綠色及橙色部分所示）</p>
2013 年年初	建造工程進行中	<p>西九龍總站及周邊道路的地基工程完成</p> <p>工程重點轉向建造地底設施及西九龍總站的上蓋設施</p>
2013 年年底	西九龍總站伸延入西九文化區部份的地基已經逐步完成，管理局可以立即展開該地段的任何地面工程	2013年年底開始分階段交還5.5公頃伸延部分土地（如附件六藍色部分所示）
2015 年	<p>高鐵香港段落成；</p> <p>西九文化區第一期設施開始分期落成</p>	

15. 從以上的時間表可見，高鐵香港段挖掘工程的高峯期將於文化區建造工程開始前大致完成。因此，兩項工程可以互相協調，如期完工。

高鐵與西九文化區項目的協調工作

16. 管理局於2008年10月成立之時，已得悉政府已決定將高鐵香港段總站設置於西九龍，而部份總站會伸延入西九文化區地底。由於兩個發展項目關係密切，管理局董事局轄下的發展委員會於去年進行了三次有關高鐵與西九文化區的討論，並聽取路政署及港鐵公司匯報高鐵西九龍總站的設計進展，務求令兩個項目接駁更加完善。發展委員會認為由於行人交通的接駁與環境美化很重要，因此，西九龍總站的設計尤其是行人交通的接駁與環境美化兩方面的設計要與西九文化區互相呼應。高鐵項目團隊將繼續聽取管理局的意見，並會向管理局經常講解高鐵西九龍總站的設計概念。

17. 董事局除了聽取發展委員會有關討論高鐵與西九文化區項目的協調的匯報外，亦於2009年11月26日的董事局會議上聽取了政府及港鐵公司就高鐵西九龍總站的最新進展。董事局在當日會議上，要求路政署和港鐵公司準時交回於西九文化區的工地、減少沿海所需的躉船轉運站數目及佔用的時間，以及承擔所有就西九龍總站伸延入西九文化區範圍內的地基、減低噪音和震動，以及轉換層等有關工程的費用。

18. 管理局已在概念圖則顧問及項目顧問招標過程中，把西九龍高鐵總站伸延入西九文化區的相關資料告知了顧問。路政署和港鐵公司亦在2009年1月23日向所有獲管理局邀請提交技術及顧問費建議之顧問介紹高鐵西九龍總站的初步設計構思。管理局在聘任三家概念圖則顧問及項目顧問後，亦不時安排他們與相關政府政策局和部門以及港鐵公司會面，讓他們得悉有關高鐵總站的最新規劃及設計的訊息。

19. 路政署和港鐵公司一直與管理局保持緊密聯繫，商討西九文化區和高鐵兩個大型項目的配合事宜，包括項目的進度、高鐵總站的設計報告、高鐵在西九文化區內所需的工地和工地的佔用範圍和時間表等。此外，一個跨部門常設聯絡小組已經成立，成員包括民政事務局、運輸及房屋局、路政署、運輸署、土木工程拓展署、西九文化區管理局以及港鐵公司代表。這個小組提供一

個平台，使各有關方面能夠就西九文化區與周邊基建項目包括高鐵的規劃和工程，進行溝通及協調。

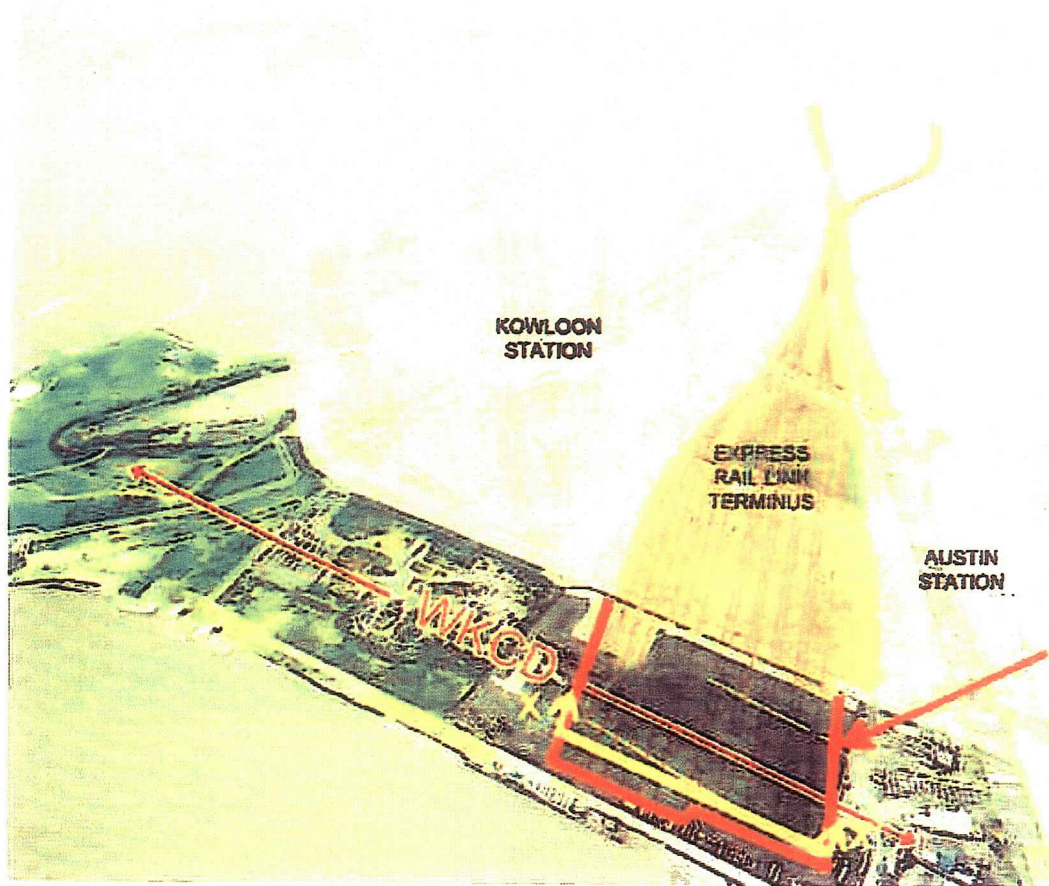
20. 上文所述的協調工作將會一直維持下去，確保高鐵香港段及西九文化區第一期發展都可在**2015**年如期完成。

民政事務局
二零一零年一月

西九龍總站位置

Location of the West Kowloon Terminus

附件一
Annex 1

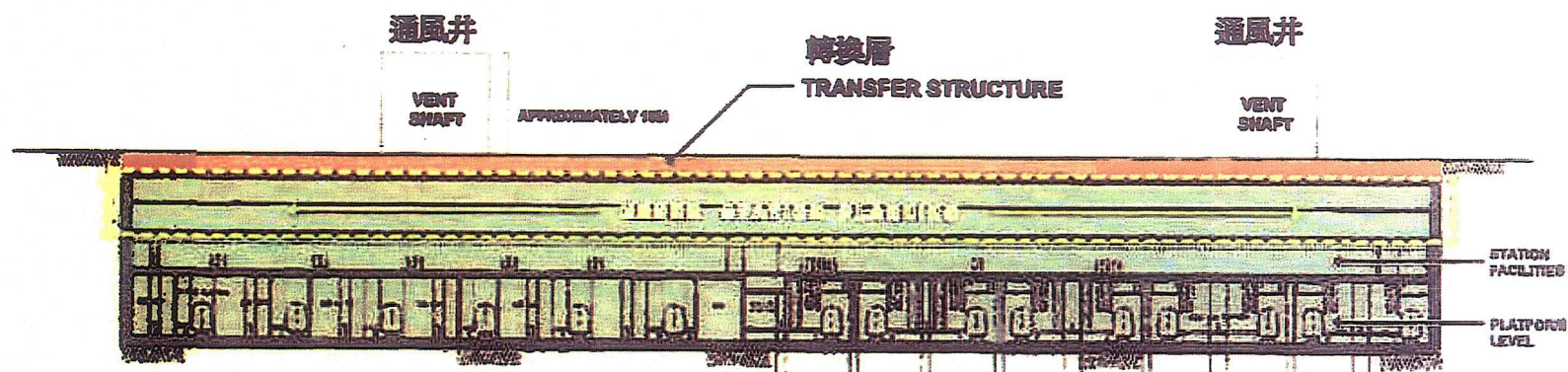


位於西九文化區內的
西九龍總站
Location of the WKT
within the WKCD

位於西九文化區內的西九龍總站

附件2
Annex 2

Cross Section through WKCD



Cross Section X - X'

行人網絡 Connectivity Network

附件三
Annex 3

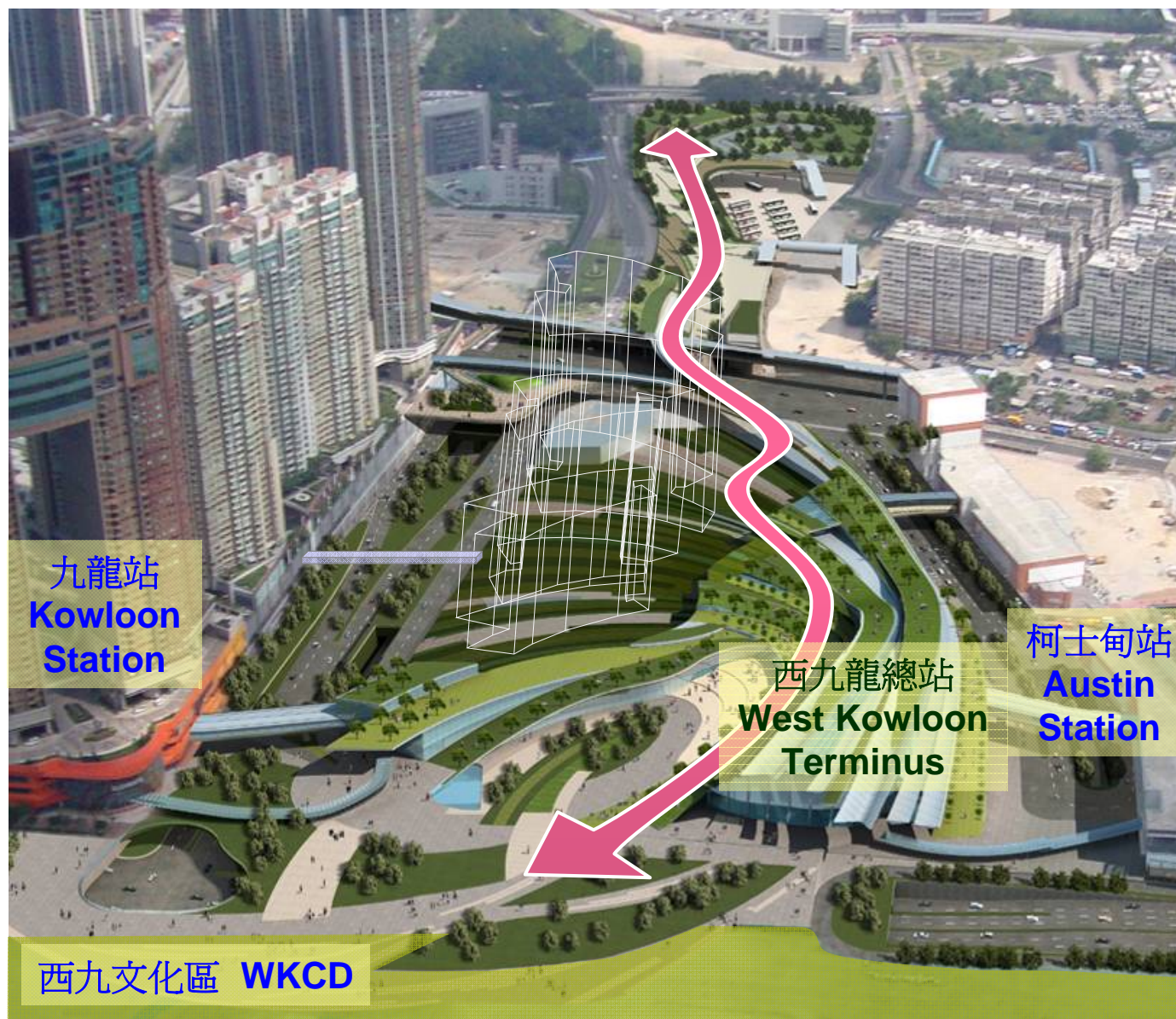


行人天橋 Footbridge	連接點 Connecting Location
①	西九龍總站及圓方的東南角 WKT and the southeast corner of Elements
②	西九龍總站及圓方的正東部 WKT and the east part of Elements
③	西九龍總站及圓方的東北角 WKT and the northeast corner of Elements
④	西九龍總站及佐敦道以北的公共運輸交匯處 WKT and PTI at north of Jordan Road
⑤	西九龍總站及柯士甸站北部 WKT and the north of AUS
⑥	西九龍總站及柯士甸站南部 WKT and the south of AUS
⑦	公共運輸交匯處及八大文樓等 PTI and Man Cheong Buildings etc

	Footbridge 行人天橋
	Subway 行人隧道
	At-grade Walkway 地面行人區

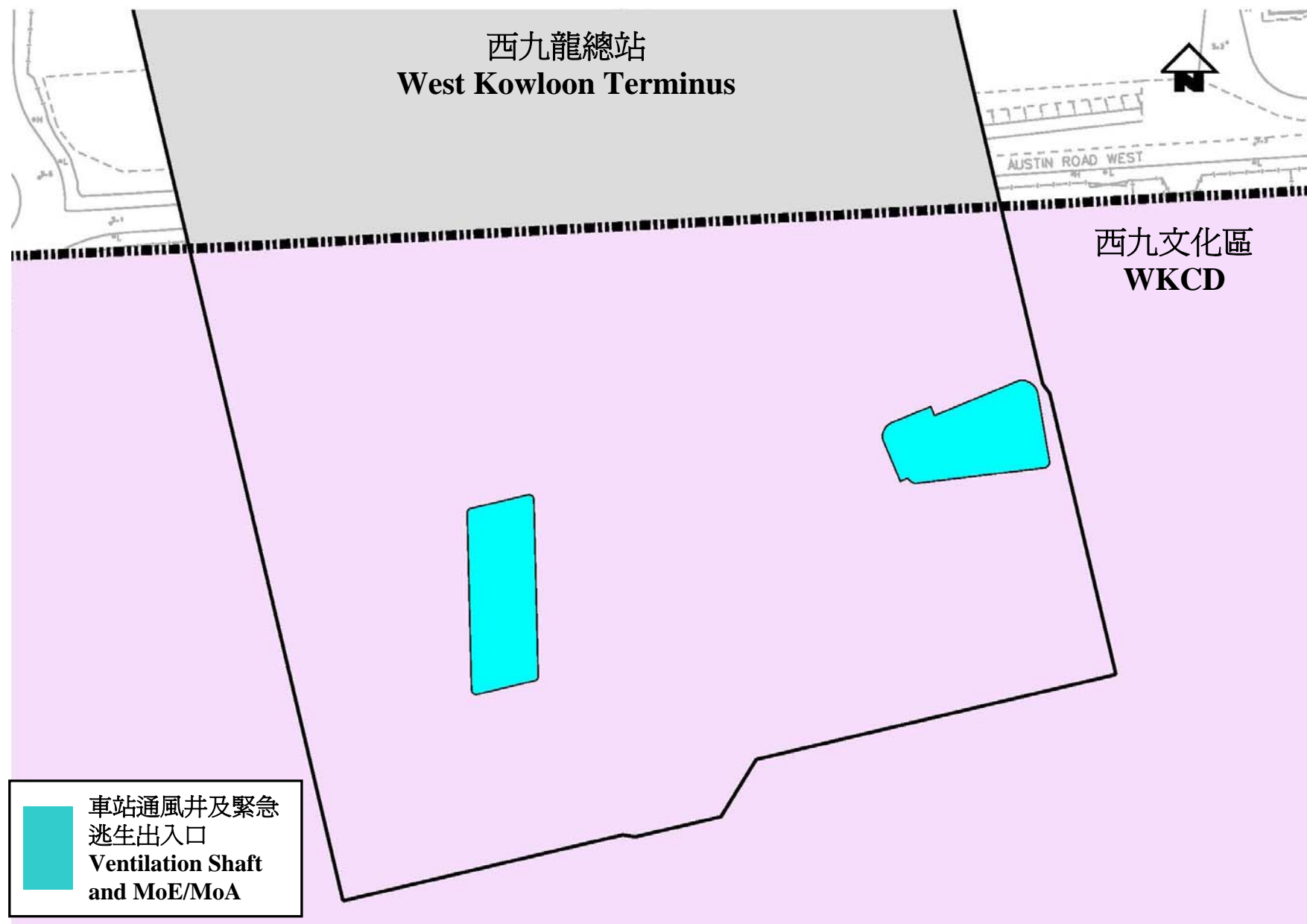
行人網絡 Connectivity Network

附件四
Annex 4



於西九文化區的高鐵通風井及緊急逃生出入口位置
Locations of XRL Ventilation Shafts & MoE/MoA in WKCD

附件五
Annex 5



擬於西九文化區設置之高鐵工地/地盤

Proposed works Area for the construction of XRL in the WKCD

附件六

Annex 6

