

廣深港高速鐵路香港段 建議方案

1. 引言

- 1.1. 本文件旨在向深水埗區議會進一步介紹廣深港高速鐵路香港段工程項目現階段方案的進展，並徵詢區議員的意見，以便落實下一階段的細節。

2. 背景

內地高速鐵路的發展概況

- 2.1 國家策略性高速鐵路網規劃經年，計劃中將以每小時車速高達 300 公里的高速鐵路貫通全國主要城市，而擬建之鐵路長度達 12,000 公里以上。內地首段時速達 300 公里的京津城際高速鐵路已於 2008 年 8 月投入運作。
- 2.2 鐵路網內有兩條重要的客運專綫分別延伸至廣州和深圳。這兩條專綫分別為京廣客運專綫及杭福深客運專綫，其終點站分別設於廣州石壁及深圳龍華（見附圖一）。京廣客運專綫武漢至廣州段屬國家高速鐵路網首批動工項目之一，工程已於 2004 年展開，將於 2010 年完竣。
- 2.3 廣深港高速鐵路全長大約 140 公里，以香港西九龍和廣州石壁為終站，途經深圳福田、龍華和東莞虎門三個中途站（見附圖二）。整個高鐵項目分為內地及香港段，其中廣州至龍華站段的工程已於 2005 年 12 月開展，而龍華站至福田站段亦已積極開展。

廣深港高速鐵路香港段（以下簡稱高鐵香港段）

- 2.4 高鐵香港段（見附圖三）是香港特區 2007 年施政報告的十大基建項目之一，亦是國家高速鐵路網的一部份。當廣深港高速鐵路完成後，由香港前往廣州的車程將由現時的 100 分鐘縮短至約 48 分鐘。

- 2.5 特區政府行政會議在 2008 年 4 月 22 日批准由港鐵公司進行高鐵香港段項目的進一步規劃和設計。港鐵公司現正展開有關的規劃和初步設計，以便鐵路方案根據《鐵路條例》獲授權實施後，建造工程最早可於 2009 年年底展開，預計竣工日期為 2014/2015 年。
- 2.6 高鐵香港段建成後，將促進香港與內地更緊密的經濟聯繫，同時香港與內地城市往來更見方便，有助鞏固香港作為內地南大門的策略地位。來往香港與內地的交通更加暢達，不論是前來香港或途經香港轉往世界各地城市的內地遊客及商務旅客，均可受惠，有助促進本港旅遊業和商業的發展。此外，香港段的總站設於西九龍，將可延伸香港的主要商業活動至九龍中央部分，提升香港的可持續發展潛力。
- 2.7 另外，香港段將透過內地沿綫車站轉乘珠江三角洲城際快速軌道加強本港與珠三角的連繫，縮短來往香港與珠三角內地城市的車程。跨境旅程更為便捷，節省交通時間，更可提升香港的價值，加強本港作為區域交通樞紐的角色。
- 2.8 估計香港段每年為市民節省 4,000 萬小時的交通時間，初步估計在 50 年經營期內將創造 830 億元（以 2009 年價格計算）經濟效益。
- 2.9 在香港段施工期間，可創造大約 5,500 個職位。待該項目發展及運作成熟，整體上能提供更多就業機會，令香港與內地市場更緊密連繫而促進經濟增長和發展潛力。於營運期間，預計更可創造約 10,000 個職位。
- 2.10 此外，相比其他路面交通工具，鐵路是較環保的集體運輸工具。推動鐵路發展，有助交通運輸系統達至可持續發展。
- 2.11 根據可持續發展初步評估，高鐵香港段能使原先使用路面交通工具的乘客改乘鐵路，長遠而言，有助促進人流和改善空氣質素。

3. 建議方案

- 3.1 高鐵香港段全長 26 公里，全綫建於地底。總站設於西九龍，沿綫將設 8 座救援及通風樓，而停車側綫及緊急救援站設於新界石崗（見附圖四至六）。

- 3.2 建議方案中考慮到在香港段加設中途站會減低高速列車提速至每小時 200 公里的能力，增加行車時間之餘更失去高速鐵路的原意，故香港段將不會設中途站。

總站

- 3.3 西九龍總站是個地下車站，坐落於西九文化區以北，及機場快綫九龍站與九龍南綫車站之間，總站月台結構部分會伸延至西九文化區地下。
- 3.4 總站佔地約 10 公頃，車站內除月台、出入境大堂及車站大堂外，站內將預留空間，以配合將來實施一地兩檢所需的設施。預計在 2016 年車站每日的客運量約為 100,000 人次，客運量可媲美現時香港國際機場。
- 3.5 西九龍總站是將來往來內地旅客的新交通樞紐，總站將與毗鄰之九龍站及九龍南綫的車站連接，方便乘客轉乘港鐵系統。鄰近並會設置公共運輸交匯處，方便乘客轉乘其他接駁交通工具。

鐵路走綫

- 3.6 高鐵香港段南段路綫雖途經九龍市區，隧道走綫將沿西九龍道路之下，避免經過樓宇密集的地方，減少對民居及交通的影響，而北段走綫亦以最短距離穿過新界中部直達內地。
- 3.7 除了西九龍總站和石崗停車側綫及緊急救援站外，高鐵香港段全程均建於地底 30 米至 600 米深處（大帽山段），建議的隧道走綫將沿下述地底通過：西九龍的連翔道、海泓道和深旺道，在荔枝角呈祥道下旁轉入金山，經青山公路／昌榮路再進入大帽山；北段隧道將穿過石崗盆地，進入錦田雞公嶺，在牛潭尾以西，途經米埔經深圳河連接高鐵內地段（見附圖四至六）。
- 3.8 途經深水埗區高鐵隧道全長約 3 公里，隧道走綫將沿南昌公園旁向西北延伸在深旺道地下約 30 米深處通過。途中隧道將在深旺道地下越過荔枝角區的雨水排水隧道及港鐵荃灣綫的行車隧道。而走綫穿越荔枝角收押所後將進入葵青區內九華徑及金山範圍。

高鐵設施

- 3.9 石崗緊急救援站位於福田和西九龍隧道中間位置，設計上當列車發生事故時能提供緊急逃生出口，除讓乘客安全離開外，更讓救援人員能盡快到達事故現場。石崗停車側綫及緊急救援站均設於石崗軍營東面地段，偏離八鄉民居和店鋪，以減低對環境的影響。
- 3.10 深水埗區內之通風樓將位於深旺道、鄰近港鐵南昌站公共運輸交匯處旁（見附圖七）。

4. 建造方法

- 4.1 除西九龍總站和石崗緊急救援站及停車側綫將採用明挖隨填方式建造外，由於高鐵全綫隧道都深入地底，故此設計上在軟土層、填海區及混雜地層將以隧道鑽挖機方式挖掘，而岩層則採用炸藥爆破方式建造隧道。根據現時掌握的土質資料，深水埗區的隧道主要將以鑽挖方式進行。而呈祥道以北的一段金山隧道將以炸藥爆破方式從美荔道工地向西北建造。
- 4.2 為配合高鐵隧道的走綫和施工，荔枝角行車交匯處附近部分行車天橋及位於深旺道的排水渠需要進行地基加固或進行改動。確實的施工方法和其覆蓋之地段有待土質勘察報告和詳細設計完成後，再經承建商落實建造方法後，另行詳細匯報。
- 4.3 預計工程對附近之樓宇結構，地面馬路，地下設施及周圍環境（包括噪音、震動、水質、空氣污染、生態等）都影響輕微。港鐵公司與其環保顧問公司研究，並推行一系列之紓緩措施，減少對環境之影響。
- 4.4 在車站和隧道挖掘工程中需要運走之泥石，規劃上將會用陸路以最短的路綫運往沿海之駁運站以海路運往指定的卸泥區。港鐵公司將與運輸署、警方、路政署等有關部門協調商討運泥車運送之路綫及交通安排，減低運作上對區內交通影響。

5. 臨時設施及工地

- 5.1 雖然高鐵香港段主要工程在地底進行，但工程上無可避免將佔用地面以建造豎井及作為支援工地，以便運送掘出之泥石及送運建造器材。
- 5.2 深水埗區內下述地點將建議設置臨時工地（見附圖七）：
- 1) 土木工程處於南昌公園內現時港鐵九龍南綫之工地（興建豎井及支援工地）
 - 2) 深旺道與欽州街西交界的休憩用地（排水隧道加固工地）
 - 3) 連翔道鄰近長沙灣副食品批發市場側之海旁用地（貯存建築物料及機械設施）
 - 4) 深旺道鄰近興華街西之臨時停車場（建造通風樓及豎井）
 - 5) 深旺路與深盛路交界之公用空間（排水隧道加固工地）
 - 6) 美荔道近中電變電站之臨時停車場（金山隧道工地入口）

躉船轉運站

- 5.3 荔枝角海旁鄰近現時之貨櫃起卸區將設置躉船轉運站，以便從隧道鑽挖出之泥土經海路用躉船運往指定的卸泥區傾卸，以減低運泥車對路面交通的影響。而連翔道旁橫跨西九龍公路之一段將設置密封式輸送帶運載挖出之泥土。

臨時搬遷之設施

- 5.4 位於南昌公園南端深旺道與海輝道及深盛路橫跨深旺道的兩條行人天橋，可能於工程施工期間需要臨時遷移及加固。有關詳情會於落實建造方法後再向行匯報。

6. 土地徵用

- 6.1 高鐵香港段的主要部份均建於地底 30 米以下深處，除石崗停車側綫及緊急救援站，與及各通風樓外，地面沿綫之建築物及土地將不受隧道施工影響。而走綫經過的私人地段，只涉及徵用地層，而不需收回地面土地或建築物。

6.2 至於石崗緊急救援站及停車側綫，以及沿綫各通風樓之用地，將根據《鐵路條例》進行徵用有關之土地，港鐵將按照政府政策，儘少徵用私人土地。

7. 環境保護

7.1 是項擬建工程項目為指定工程項目，港鐵公司會根據《環境影響評估條例》向環境保護署提交環境影響評估報告（環評報告）。環評報告完成後，公眾可公開查閱，發表意見。

7.2 在環評報告中，將會就環保方面詳細評估工程建造和鐵路運作階段對周遭環境（包括噪音、震動、景觀、水質、空氣質素、土地污染、漁業、歷史及文化遺產、生態等）之影響及建議相應的緩解設施。同時，港鐵公司亦正進行生態研究，待研究完成後，可落實所需之緩解計劃。

8. 土地勘察

8.1 為取得土層之資料以作詳細設計之用，探土工程現正在鐵路走綫上展開。鑽探工程將會與各政府部門商討，減低對市民的影響。

9. 時間表

2007 年	施政報告宣佈高鐵香港段項目為十大基建項目之一
2008 年	展開初步設計
2008 年底	項目刊憲
2009 年	展開詳細設計
2009 年底	項目授權及工程展開
2014/2015 年	工程完成

10. 公眾諮詢

- 10.1 政府及港鐵公司會繼續適時向立法會，及相關議會介紹有關的建議及匯報工程的進展。
- 10.2 政府及港鐵公司亦計劃安排展覽、講座等活動，向公眾介紹高鐵香港段及內地高速鐵路網的發展。

11. 結語

- 11.1 興建高鐵香港段將帶動本港與內地的經濟發展，從而為本港帶來莫大裨益。將來香港亦納入國家高速鐵路網的一部分，政府及港鐵公司會加快在今年內完成鐵路的規劃和設計工作，爭取於 2009 年動工，並於 2014/2015 年完成。

港鐵公司
二零零八年九月