

西九文化區管理局董事局

二零零九年十一月二十六日

WKCDA Board/41/2009

討論文件

廣深港高速鐵路西九龍總站簡介 路政署鐵路拓展處

目的

本文件旨在向成員簡介廣深港高速鐵路(高鐵)西九龍總站的最新設計。

背景

2. 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。由西九龍總站到深圳福田站及龍華的深圳北站的行車時間，將分別為約14分鐘及23分鐘。高鐵乘客可在福田站、深圳北站、東莞的虎門站和廣州的終點石壁站，分別接駁不同本地、區域性或全國性的鐵路網絡。故此，高鐵香港段的策略性意義重大。

3. 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10月30日及11月6日刊憲。如獲得立法會財務委員會批准撥款，我們計劃在2009年年底或之前，展開高鐵香港段的建造工程，以期在2015年竣工。

4. 由於高鐵總站設於西九龍，高鐵香港段項目須與西九文化區妥為銜接。為此，我們已與西九文化區管理局(管理局)充分溝通，以期訂出銜接安排，從而確保兩個項目均能順利實施。我們明白，管理局董事局的成員十分關注西九龍總站的設計，因此我們不時在發展委員會會議

上，向成員匯報有關的最新進展。在2009年，我們曾分別在1月14日、7月10日和11月12日的會議席上，向該委員會的成員作出簡報。

西九龍總站

引言

5. 西九龍總站作為高鐵南方的總站，將會是大型的地下車站，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，在不同樓層均會設有入口，以配合毗鄰的發展項目。

6. 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帶來更多的乘客，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同步於2015年完成。

西九龍總站的都市設計願景及連繫

7. 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。雖然西九龍總站的形象應卓然獨特，以顯示其為內地南大門的地位，但其設計應低調、素淨，以便與毗鄰的發展項目(特別是西九文化區)融為一體。

8. 在設計道路和行人設施時，我們亦會盡力提供不同的選擇，增加西九文化區的規劃空間。為加強西九龍總站與周邊的鐵路站、西九文化區及其他發展區的連繫，使各項發展融為一體，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(見附件三及四)；並會改善現時廣東道與柯士甸道路口的行人隧道。我們亦預留彈性，為西九文化區營造適當的氛圍，令往來鄰近地區的高鐵乘客更感賞心悅目。

9. 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西九龍總站地面樓層、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。

10. 在公共空間的綠化方面，西九龍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閒時光；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。

總站

11. 位於地底的總站主要分為五層，分別容納香港特區和實施一地兩檢後內地當局的海關、出入境及檢疫設施；離境候車室；地下路軌範圍和月台；乘客入境和離境大堂；免稅品店；餐飲設施，以及車站泊車和上落客貨設施等。

12. 總站內會預留寬敞的空間，既可讓天然光照射入室內，更方便乘客辨別方向。乘客透過四周的玻璃，看見地面樓層周圍的環境，可讓乘客感受到已抵達目的地。這個設計概念旨在以天然光源，引領抵埗的乘客由月台離開車站(見附件五和六)。

延伸入西九文化區的部分

13. 西九龍總站一部分將設於未來西九文化區的地底。對地面範圍構成的影響，已盡量減至最低—地面只會設有兩個通風塔和緊急車輛通道，以確保月台通風良好，並為消防員提供往來總站重要部分的出入口。

14. 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。舉例來說，現時的方案容許在車站設施上蓋進行西九文化區的未來發展項目。通風塔可融入任何未來發展項目，總站亦設有轉換層，使文化區內的車站設施上蓋的未來發展，享有最大的靈活性。西九龍總站的設計，是假設總站上蓋會興建不需要特別先進的減音和防震工程的中層建築物(不高於主水平基準以上 70 米)。

逐步交還工地及施工區

15. 我們需要利用毗鄰西九龍總站的土地，存放機械、物料及設置相關設施，以便興建總站。我們可按獲選的西九文化區概念圖則建議的土地用途設計，安排由 2012 年年中開始，逐步將施工區交還管理局。至於用作興建位於地底的西九龍總站的土地，我們可安排由 2014 年開始逐步交還。在有關機構緊密合作下，我們相信這兩項毗鄰的大型工程項目將可按計劃如期落成。

各有關機構的協調

16. 管理局和路政署一直保持密切聯繫，並且定期舉行會議，以便妥善協調兩個項目的設計和工程。此外，香港鐵路有限公司和管理局的顧問亦經常舉行會議，以解決銜接方面的問題。

徵詢意見

17. 請成員備悉西九龍總站的最新設計。

路政署

二零零九年十一月