

## 立法會參考資料摘要

### 北環線及廣深港高速鐵路香港段

#### 引言

在二零零六年一月十七日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指**令－

- (a) 應繼續推展擬建的北環線；
- (b) 應繼續推展廣深港高速鐵路香港段，以連接廣深港高速鐵路廣東段；
- (c) 廣深港高速鐵路香港段應與現有的西鐵、擬建的北環線以及現正施工的九龍南線共用路軌，終點站設於西九龍(走線見於附件 A “共用通道方案”)；
- (d) 北環線與廣深港高速鐵路香港段兩個項目應合併實施；
- (e) 應要求九廣鐵路公司(九鐵公司)就項目展開進一步的規劃工作；
- (f) 應與九鐵公司開始商議項目的範圍、成本及實施時間表；以及
- (g) 應要求九鐵公司於現正施工的九龍南線工程中進行保護工程，以確保日後建設廣深港高速鐵路香港段的技術可行性。

A

B 2. 北環線及廣深港高速鐵路的背景資料載於附件 B。

#### 理據

##### 建造北環線

3. 目前，新界西部的過境旅客前往內地，主要依賴路面交通工具。二零零七年年年初上水至落馬洲支線（支線）將落成啟用，在落馬洲提供新的鐵

路過境通道，以紓緩目前羅湖過境通道的擠迫情況。可是，若不建造北環線，從新界西部前往落馬洲總站的旅客，仍會繼續主要使用路面交通工具。

4. 擬建的北環線連接現有的西鐵錦上路站與支線的落馬洲站，支線將於二零零七年年初竣工。當局會預留設施，以便日後可在元朗的新田、牛潭尾及凹頭增設三個中途站，以配合有關已規劃的新發展區未來的發展(《香港 2030》的規劃研究現正檢討新發展區的計劃)。擬建的北環線會在新設的洲頭站與支線接合(見附件 A)，北環線的乘客可以經支線轉乘東鐵，前往東鐵沿線車站。由於北環線與支線在洲頭站相交，北環線的乘客無需等至落馬洲才轉乘東鐵，而可以在中途轉乘支線。

5. 計劃中九龍半島與新界之間的鐵路圈，獨缺北環線。當北環線建成後，鐵路乘客便可以輕鬆便利的在新界北轉乘東鐵或西鐵。乘客最遠可以從東面的東鐵羅湖站及馬鞍山鐵路烏溪沙站，沿鐵路前往西面的落馬洲站及西鐵屯門站。北環線配合西鐵走廊，為經落馬洲的出入境旅客，尤其是居於新界西者，提供更方便快捷的鐵路服務。此外，北環線通車後會增加西鐵的乘客量，使現有鐵路網絡的使用量更為理想。九鐵公司將會自行承擔這項工程的建造開支，而不需要政府的財政支持。

6. 一直以來，新界西居民及立法會均強烈要求盡早建造北環線。立法會曾通過動議，促請政府從速興建北環線，以便市民可乘坐西鐵直達落馬洲過境通道。

### 建造廣深港高速鐵路香港段

7. 內地已開始推行策略性鐵路網計劃，建造國家高速鐵路貫通全國主要城市，詳情見附件 C。國家鐵路網可容許的最高車速為每小時二百五十至三百五十公里。鐵路網內有兩條較重要的客運專線，服務範圍延至廣東省。這兩條專線分別為京廣客運專線(將延伸至深圳)及杭福深客運專線，終點站分別設於廣州石壁及深圳龍華。京廣客運專線武漢至廣州段屬國家高速鐵路網首批動工項目，工程已於二零零四年展開，將於二零零九年完竣。

8. 廣深港高速鐵路也屬於國家高速鐵路網的一部分，經龍華(新深圳站)連接香港與石壁(新廣州站)。這條城際鐵路走廊開通後，廣州與香港的行車時間，將會由目前九廣東鐵港穗直通車的一百分鐘，縮短到一小時之內。再者，開通這條連接鐵路後，香港將會成為國家鐵路網內的一個節點，大大改善本港與北京、上海及重慶等內地主要城市之間的交通。而且，廣深港高速鐵路的乘客可於龍華站轉乘杭福深客運專線或於石壁站轉乘京廣客運專線，讓乘客透過國家鐵路網通往泛珠三角的城市。廣深港高速鐵路石壁至龍

華段已於二零零五年十二月動工，可望於二零一零年完工。至於龍華至邊界一段工程的時間表，則有待與香港段一併確定。

9. 除與京廣及杭福深客運專線相連外，廣深港高速鐵路還可以銜接珠三角的城際快速軌道系統。珠三角是全國經濟發展最迅速的其中一個地區，因此廣東省計劃利用快速軌道系統貫通珠三角城市。擬建的城際快速軌道的網絡框架將以廣州為中心、廣州至深圳及廣州至珠海為主軸，並有支線連接其他珠三角的城市。城際快速軌道網全長約三百九十公里，預計於二零一零年建成。到二零二零年時，城際快速軌道網的總長度將增加至約六百公里。按照現有規劃，城際快速軌道網會從石壁站放射，覆蓋佛山、肇慶、東莞、江門、珠海等珠三角主要城市。廣深港高速鐵路的乘客可以轉乘城際快速軌道系統，使用方便快捷的鐵路服務前往珠三角各主要城市，這有助提升香港作為進出珠三角及泛珠三角門戶的地位。

#### 廣深港高速鐵路香港段與西鐵、北環線及九龍南線共用路軌

10. 正如我們於二零零五年十二月十二日向立法會交通事務委員會的鐵路事宜小組委員會解釋，廣深港高速鐵路香港段的設計現有兩個方案。一是鋪設專用路軌，由西九龍總站通往邊界(專用通道方案)，二是利用廣深港高速鐵路西九龍總站與西鐵錦上路站之間現有的西鐵路軌、北環線路軌以及為連接廣深港高速鐵路內地段而新鋪設的路軌(共用通道方案)。兩個方案的資料見附件 A。據九鐵公司的估算，專用通道方案的北環線及廣深港高速鐵路香港段的建設成本將會是共用通道方案的合併項目的一倍半，金額頗大，兩者相差約為數十億元。兩個方案在預計的經濟效益及其他資料方面的比較如下－

	共用通道方案 (北環線 + 廣深港高速 鐵路共用路軌)	專用通道方案 (北環線 + 廣深港高速 鐵路專用路軌)
實質經濟內部回報率	17%	15%
最早完工日期	2013 年	2014/2015 年
行車時間		
(a) 西九龍至邊界	25 分鐘	13 分鐘
(b) 西九龍至廣州	60 分鐘	48 分鐘

11. 根據九鐵公司的估算，單靠車票收入，廣深港高速鐵路香港段在財務上是不可行的。九鐵公司已要求政府作財政上的支持。共用通道方案的建造成本遠低於專用通道方案，以及政府將要承擔的資助金額亦相應大幅減

少。再者，專用通道方案涉及建造長達三十公里的隧道，將會成為全球最長鐵路隧道之一。這類隧道在施工期間以及通車之後的風險都會極高，必須在防火及通風方面實施極為嚴格的規定。此外，專用通道方案每年的營運成本將會比共用通道方案高出很多。

12. 有鑑於此，我們將會推展共用通道方案，把北環線與廣深港高速鐵路香港段合併為一個項目進行。作出這項建議前，我們已研究過下列各個考慮因素－

- (a) 車廂闊度：西鐵車站月台是為配合不超過 3.1 米闊的車廂而設計的，這個闊度少於目前內地部分鐵路車廂的標準。國家鐵道部亦很清楚這點，因此已承諾日後考慮內地段的設計以及安排合適的列車駛往香港時，會規定車廂的闊度。事實上，現已向鐵道部提議的廣深港高速鐵路直通車型號，其車廂闊度是不超過 3.1 米的。
- (b) 對西鐵服務的影響：就短期至中期而言(至二零三零年)，西鐵走廊有足夠的容車餘量來容納廣深港高速鐵路列車的往來。在沒有廣深港高速鐵路的情況下，在二零一六年，在西鐵行走的列車服務在繁忙時間會維持每三分鐘一班。引入廣深港高速鐵路服務後，由於需要容納廣深港高速鐵路列車的班次，所以西鐵列車班次相隔的時間會縮短至略高於約兩分鐘。根據評估的結果顯示，在繁忙時間引入廣深港高速鐵路服務後，大約百分之七十的時間裡，如果下一班車是西鐵列車，西鐵乘客的候車時間會縮短約一分鐘。在其餘百分之三十的時間裡，如果下一班車是廣深港高速鐵路列車，西鐵乘客的候車時間則會增加一至兩分鐘。至於在非繁忙時間，西鐵列車一般會維持在每五分鐘一班，而引入廣深港高速鐵路服務不會影響西鐵的乘客，因為兩班西鐵列車之間有足夠的時間加插一班有固定班次的廣深港高速鐵路列車。但是，如果引入廣深港高速鐵路長途列車(開往廣東省以外的城市)，由於運作的實際情況，兩班西鐵列車之間相隔的時間需要延長。因此，西鐵乘客的候車時間會相應增加一至兩分鐘。為避免影響西鐵的服務，廣深港高速鐵路的長途列車只安排在西鐵非繁忙時段行走。
- (c) 車速：正如第七段所述，新建的國家鐵路網最高的車速將會是每小時二百五十至三百五十公里。就廣深港高速鐵路內地段而言，儘管車速可在龍華至石壁之間某些較直的部分達到每小時二百五十公里，但由龍華至深港分界線大部分路線都是隧道，而其設計只是容許最高車速每小時二百公里。而在香港段方面，如果我們採用專用通道方案，我們則可以提升隧道設計至最高車速每小時二百公里，

以配合龍華至深港分界線的內地段車速。然而，預算建造成本會因此大大增加數十億元，而資助金額亦會相應提高。原因是隧道需要建得更大來抵受高速列車的車身與隧道壁之間所產生的巨大風阻力。不過，即使鐵路最高時速可每小時多提升 40 公里，行車時間只能由十三分鐘縮短至十一分鐘，全程只是減少兩分鐘。花數十億元來節省兩分鐘的車程是不合理的。再者，廣深港高速鐵路的目的是將乘坐鐵路列車往來香港至廣州的時間縮短至一小時之內，而共用通道已能夠達到這個目的。

- (d) 最理想的彈性：推展共用通道方案並不等於完全放棄專用通道方案。如西鐵的乘客量在二零二零年以後接近飽和，屆時，西鐵將需要加密班次，而我們則可以考慮在這個時期在西九龍總站和邊界之間興建一條廣深港高速鐵路的專用路軌。因此，現在推展共用通道方案正可以為我們提供最理想的彈性。事實上，我們很難準確預測在二零二零年後的鐵路乘客需求。因此，先採用共用通道方案是最為審慎的做法。

D 13. 至於廣深港高速鐵路香港段總站的問題，我們會把總站設在西九龍，位置在附件 D 以黃色標示。總站位於九龍的商業及遊客區的中心，將會成為紅磡以外第二個過境旅客集體運輸中心。總站位置方便，待二零零九年九龍南線完工後，乘客就可以經九龍南線以及地鐵東涌線轉車，乘搭本港各條鐵路。此外，廣深港高速鐵路的乘客轉乘機場快線往香港國際機場亦非常輕鬆方便。

14. 我們亦曾考慮過把總站設在靠近邊界的地點(如錦上路)。但是若實行這個方案，廣深港高速鐵路就無法達到提供城際快速鐵路服務這個主要目的。我們亦曾考慮過在紅磡設總站，**但是**，九龍西站至紅磡的隧道走線會經過極急的路彎，為配合行車安全，列車必須保持低速行駛。總站若設在紅磡，行車時間會增加五分鐘，無法達到港穗之間行車時間縮短在 60 分鐘之內的目標。此外，紅磡站可發展的空間和可提供的服務是很有限的，位置偏離“中心點”，而且缺乏空間和彈性讓廣深港高速鐵路香港段的總站發展成一個主要的交通樞紐。

### 九龍南線保護工程

15. 廣深港高速鐵路在西九龍的路軌須鋪設在現正施工的九龍南線之下，因此九龍南線施工合約須加入保護工程。進行這類保護工程，能夠確保九龍南線竣工後，隧道內的列車可正常運作，不會受到廣深港高速鐵路施工

的影響。因此，我們將會要求九鐵公司負責有關保護工程，並作為九龍南線工程的一部分。

## 其他有關事項

### 對鐵路以外公共交通服務營辦商業務的影響

16. 這個項目會影響其他公共交通工具營運的相近路線，特別是行走新界西的路線。我們會研究評估影響的幅度，適當時制訂計劃重組路線，務求公共交通網絡能達致平衡，過境旅客及本地乘客都能享用有關的服務。

## 項目對財政及公務員的影響

17. 正如在第十一段提及，北環線及廣深港高速鐵路這個合併項目如沒有政府的財政支持，在財務上並不可行。我們會與九鐵公司商討合併項目的詳細造價以及財務安排。

18. 除地政總署外，所有相關的局/部門都會由現有的資源及人手編制來應付因落實北環線及廣深港高速鐵路香港段而額外增加的工作量。地政總署方面已獲發資源。

## 項目對經濟的影響

19. 陸路交通是跨境運輸一個很主要的運輸模式，各個陸路管制站在二零零五年的首十一個月內所錄得來往香港與內地的人流，佔所有來往香港與內地的人流百分之九十。由於預期未來因旅遊和公幹的過境交通流量會變得更加活躍，市民對快捷且可靠的過境交通運輸的需求會增加，北環線和廣深港高速鐵路項目將能滿足這方面的需要。

20. 擬建的北環線及廣深港高速鐵路香港段會共用西鐵現有的路軌，這有助改善資源分配的效率和乘客使用量的效能，更有效利用現時使用量不足的西鐵。利用共用通道方案，我們可以避免專用鐵路在早期使用率不足的問題。而按照未來運輸的需求而押後投資大量資金在廣深港高速鐵路香港段上，我們便能省下資金成本利息。較高的西鐵使用量應該會對西鐵的票價和九鐵的財政狀況有正面的作用。

21. 九鐵公司在二零零五年八月提交的建議書中估計，北環線及廣深港高速鐵路香港段合併項目將會帶來每年百分之十七的的實質經濟內部回報

率。這些經濟效益包括過境旅客及道路使用者節省的時間、營辦商可節省的營運成本，以及安全方面的效益。

22. 除上述經濟效益外，落實北環線及廣深港高速鐵路香港段可推動粵港兩地的經濟活動，促進香港與珠三角地區經濟融合。

## 對環境的影響

23. 在二零零零年，政府完成了第二次鐵路發展研究的策略性環境評估。這次策略性環境評估得出的結論是，相比其他路面交通工具，鐵路是較環保的集體運輸工具，而提倡使用鐵路能有助達到一個可持續發展的交通運輸系統。

24. 九鐵公司在二零零五年七月所進行的技術性研究顯示，該項目將對環境有潛在影響，包括噪音、空氣、水質、生態、危險、文化遺產、景觀及視覺的影響。在這些影響當中，以建築和運作時所產生的噪音問題最受關注。而且，建議的走線可能會穿過易受破壞的生態地帶和集水區，故此，需要解決生態和水質受影響的問題。高架橋部分將經過平坦的鄉郊地區，可能造成景觀和視覺的影響。

25. 然而，有關合併項目是屬於《環境影響評估條例》附表二的指定工程項目。建造和營運有關項目時，需要領取環境許可證。九鐵公司會根據《環境影響評估條例》就這個合併項目進行環境影響評估(環評)，以處理潛在的環境問題，並且研究及評估該項目在環境影響方面的接受程度。我們將考慮不同的走線、最佳的建造方法和最合適的緩解措施，將負面的影響盡可能減至最低。根據《環境影響評估條例》，當局必須就環評的結果諮詢公眾及環境諮詢委員會。

26. 至於在九龍南線進行的保護工程，我們會嚴格遵守《環境影響評估條例》的法定要求，才開始進行工程。

## 對可持續發展的影響

27. 根據初步可持續發展評估，北環線及廣深港高速鐵路香港段合併項目利便更多路面交通工具的乘客轉乘鐵路，長遠而言，有助改善人流及空氣質素。但是，可持續發展評估亦指出了環境和生態方面的各項潛在問題，包括施工及運作時產生的噪音、工地造成的空氣污染、挖掘隧道產生的廢物以及對自然生態的負面影響等。正如在第二十五段提及，我們會審慎處理這些問題，並且在進行下一步規劃及環評研究工作時，找出適當的緩解措施。

## 宣傳安排

28. 我們會發新聞稿公布行政會議的決定。

## 負責人員

29. 負責人員是本局首席助理秘書長(運輸)陳志恩先生(電話: 2189 2187)。

環境運輸及工務局  
二零零六年二月



# 立法會參考資料摘要附件

## 北環線及廣深港高速鐵路香港段

- 附件 A — 廣深港高速鐵路香港段的路線方案示意圖
- 附件 B — 北環線及廣深港高速鐵路背景資料
- 附件 C — 內地規劃中的客運專線網絡
- 附件 D — 建議以西九龍為廣深港高速鐵路的總站



北環線  
NORTHERN LINK

擬建專用隧道至邊境  
PROPOSED DEDICATED TUNNEL  
TO BOUNDARY

西鐵  
WEST RAIL

共用通道方案  
SHARED CORRIDOR OPTION

九龍南線  
KOWLOON SOUTHERN LINK

專用通道方案  
DEDICATED CORRIDOR OPTION

- 圖例:  
Legend:
- 北環線  
NORTHERN LINK
  - 西鐵  
WEST RAIL
  - 九龍南線  
KOWLOON SOUTHERN LINK
  - ■ ■ ■ 共用通道方案  
SHARED CORRIDOR OPTION
  - ■ ■ ■ 專用通道方案  
DEDICATED CORRIDOR OPTION

廣深港高速鐵路香港段的線路方案示意圖  
ALIGNMENT OF HONG KONG SECTION OF THE ERL

## 北環線及廣深港高速鐵路

### 背景資料

I 北環線及廣深港高速鐵路(當時稱為區域快線)在《鐵路發展策略 2000》中列為可被考慮推行的項目。附錄 I 載有《鐵路發展策略 2000》建議採用的設計。《鐵路發展策略 2000》展望北環線於二零一一年至二零一六年間建成，建造區域快線的時間則視乎過境旅客需求的增長情況而定。

2. 我們自二零零二年起與國家鐵道部進行聯合論證，研究可否興建一條高速鐵路連接廣州、深圳、香港三地，把來往港穗之間的行車時間由現時的一百分鐘縮短至一小時以內。《鐵路發展策略 2000》提出的區域快線現已改稱廣深港高速鐵路香港段。

II 3. 廣深港高速鐵路的論證研究現已大致完成，雙方同意採用的走線見於附錄 II。廣深港高速鐵路內地段以廣州番禺的石壁為起點，經東莞虎門至深圳龍華後，再由皇崗經地底跨過邊界到達落馬洲。鐵路越過深圳河邊界後往南走，駛過一段短程隧道後與擬建的北環線、西鐵及九龍南線共用路軌，最後沿分岔路軌轉入西九龍總站。廣深港高速鐵路香港段的走線載於附件 A。下表比較廣深港高速鐵路內地段與香港段的主要特點：

	廣深港高速鐵路	
	內地段	香港段
大約長度(公里)	110	30
車站數目	3 個(石壁、虎門、龍華)	1 個(西九龍)
大約行車時間(分鐘)	35	25

我們從聯合論證研究得悉，內地段(龍華站與石壁站之間路段)的施工日期可能早於香港段。此外，內地段進行規劃時已預留設施，以便日

後與香港段銜接。根據我們與鐵道部協定的假設，廣深港高速鐵路將會提供以下服務：

- (a) 西九龍至龍華每小時來回方向各開出四班列車；
- (b) 西九龍至石壁每小時來回方向各開出一班不停站列車；
- (c) 西九龍至石壁每小時來回方向各開出一班途經虎門的列車；  
以及
- (d) 西九龍至廣東省外城市(包括北京、上海)每日來回方向開出七班長途列車。

4. 九鐵公司應政府邀請提交北環線項目建議書，在二零零四年五月展開北環線可行性研究。研究進行期間，我們在二零零四年十一月請九鐵公司在研究北環線時，一併研究利用北環線／西鐵／九龍南線走廊作廣深港高速鐵路香港段的方案是否可行。九鐵公司分別在二零零五年六月及七月提交北環線項目建議書及廣深港高速鐵路的可行性研究報告。九鐵公司擬備建議書時，假設兩個項目是各自營運的，因此我們再請九鐵公司假設兩個項目合併進行，提供運輸、經濟及財務表現方面的補充資料。九鐵公司其後在二零零五年八月提交補充資料。

III 5. 根據九鐵公司提交的北環線項目建議書(載於附錄 III)，北環線的走線與《鐵路策略發展 2000》所顯示的大致相同，唯一相異之處是取消新田與古洞之間連接西鐵和東鐵的直通路線，改為在洲頭設置轉乘站。此外，《鐵路策略發展 2000》所建議沿北環線所設的三個車站(即新田、牛潭尾及凹頭)，將暫時擱置，待這些新發展區定出確實的發展時間表後才動工興建。不過，九鐵公司會預留設施，配合日後興建這三個車站。

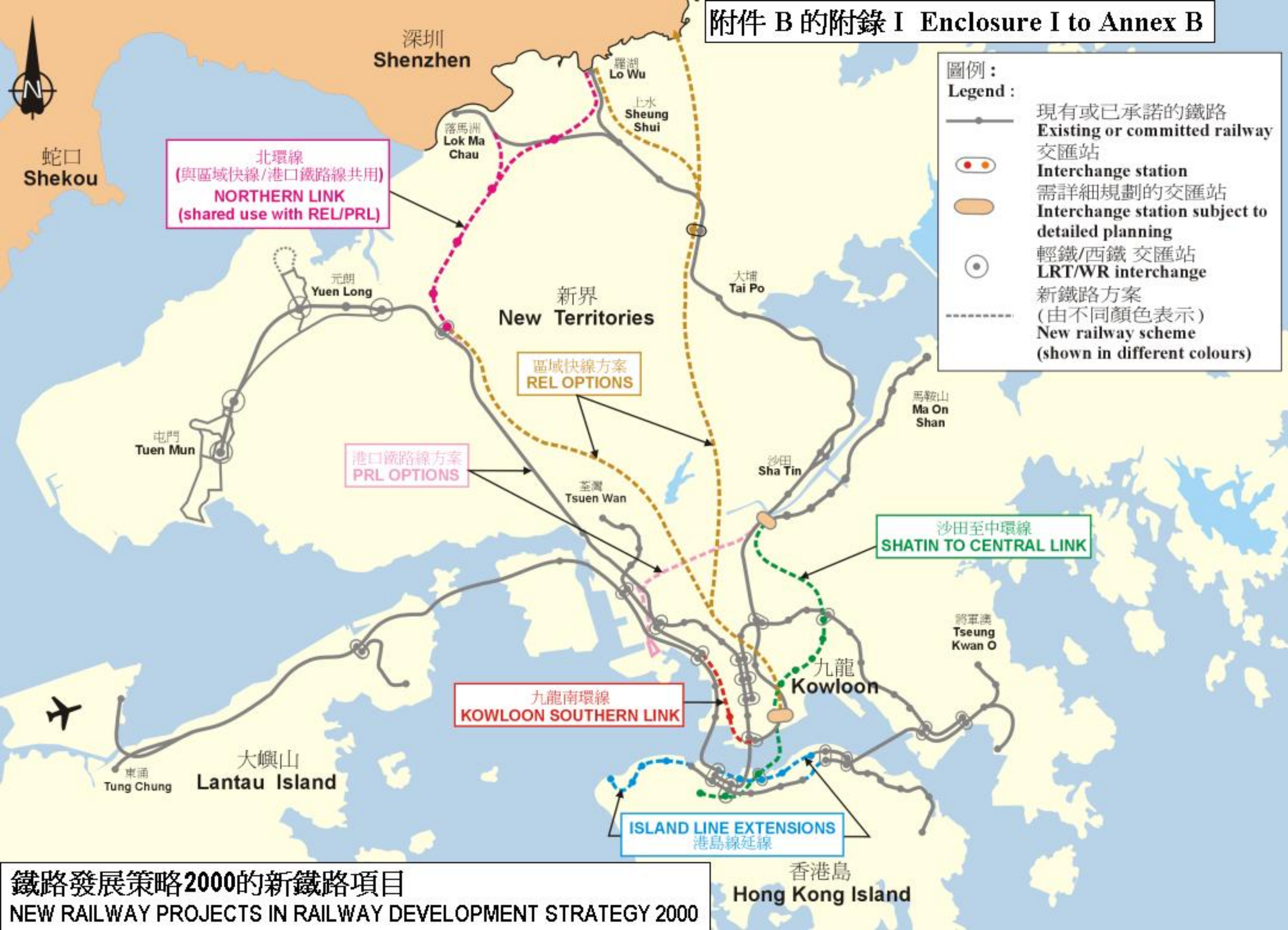
6. 我們於二零零五年十二月十二日諮詢立法會交通事務委員會的鐵路事宜小組委員會就北環線及廣深港高速鐵路香港段的意見。立法會議員強烈支持建造北環線及廣深港高速鐵路香港段，並促請政府盡快落實有關項目，尤其是廣深港高速鐵路香港段，立法會議員都希望香港段能早日落實，以趕上內地段的工程完成進度。

7. 在論證期間，我們曾考慮廣深港高速鐵路採用其他鐵路技術(例如磁懸浮技術)在技術及財政上是否可行。由於廣深港高速鐵路的內地段及香港段都與現有或擬建鐵路共用路軌，這些路軌全部都採用輪軌技術，因此廣深港高速鐵路無法使用磁懸浮技術。此外，假如採

用磁懸浮列車方案，項目成本會大大增加，以財政角度而言，廣深港高速鐵路將會更不可行。

8. 廣深港高速鐵路涉及直通車服務以及與內地城際快速軌道系統的連接，因此雙方要處理不少技術、財政、運作、施工時間及配合銜接等問題。我們除了循常設的渠道與鐵道部溝通之外，最近還與深圳方面成立聯合工作小組，商討皇崗過境隧道的走線及龍華站的規劃等涉及兩地配合銜接的事宜。

9. 我們會繼續與內地當局合作推展北環線及廣深港高速鐵路合併項目，有需要時更會聯同九鐵公司一同商討。我們也會視乎需要，在適當的層面設立其他工作小組，處理不同範疇的工作。



**圖例 :**  
**Legend :**

- 現有或已承諾的鐵路  
Existing or committed railway
- 交匯站  
Interchange station
- 需詳細規劃的交匯站  
Interchange station subject to detailed planning
- 輕鐵/西鐵 交匯站  
LRT/WR interchange
- 新鐵路方案  
(由不同顏色表示)  
New railway scheme  
(shown in different colours)

北環線  
(與區域快線/港口鐵路線共用)  
**NORTHERN LINK**  
(shared use with REL/PRL)

區域快線方案  
**REL OPTIONS**

港口鐵路線方案  
**PRL OPTIONS**

九龍南環線  
**KOWLOON SOUTHERN LINK**

沙田至中環線  
**SHATIN TO CENTRAL LINK**

ISLAND LINE EXTENSIONS  
港島線延線

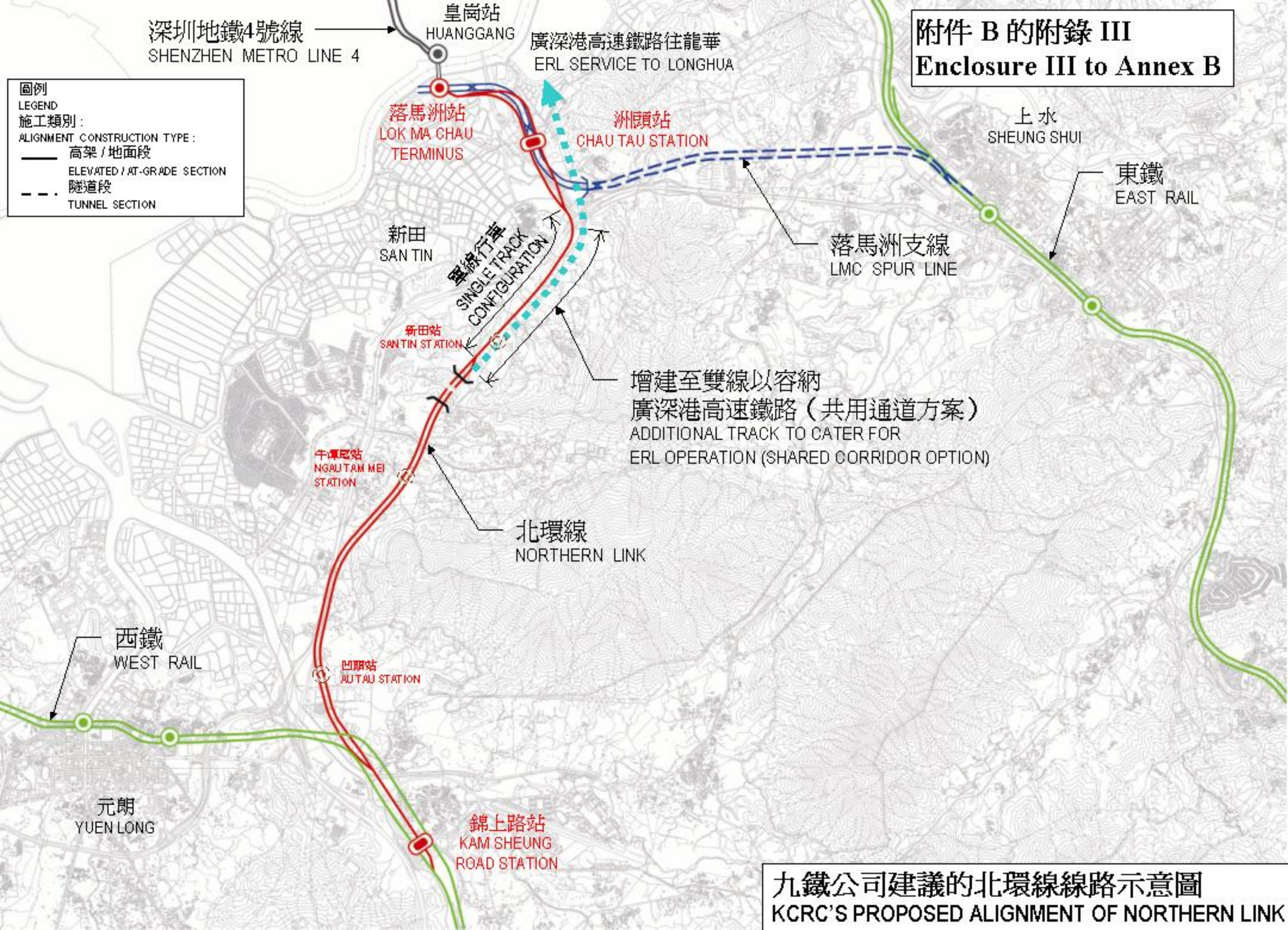


附件 B 的附錄 II  
Enclosure II to Annex B

廣深港高速鐵路  
GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK

廣深港高速鐵路線路示意圖(石壁-龍華-西九龍)  
ERL ALIGNMENT PLAN (SHIBI - LONGHUA - WEST KOWLOON)

圖例  
LEGEND  
施工類別：  
ALIGNMENT CONSTRUCTION TYPE：  
—— 高架 / 地面段  
ELEVATED / AT-GRADE SECTION  
- - - 隧道段  
TUNNEL SECTION



九鐵公司建議的北環線線路示意圖  
KCRC'S PROPOSED ALIGNMENT OF NORTHERN LINK





京廣客運專線  
BEIJING-GUANGZHOU  
PASSENGER LINE

杭福深客運專線  
HANGZHOU-FUZHOU-SHENZHEN  
PASSENGER LINE

內地規劃中的客運專線網絡  
MAINLAND'S PLANNED NETWORK OF DEDICATED PASSENGER LINES



廣深港高速鐵路  
ERL

機場快線/東涌線  
AIRPORT EXPRESS LINE/  
TUNG CHUNG LINE

九龍南線  
KOWLOON SOUTHERN LINK

九龍站  
KOWLOON STATION

西九龍站  
WEST KOWLOON  
TERMINUS

九龍西站  
WEST KOWLOON STATION

(大約位置)  
(approximate location only)

西九龍文娛藝術區  
WEST KOWLOON  
CULTURAL DISTRICT

建議以西九龍為廣深港高速鐵路的總站  
PROPOSED ERL TERMINUS AT WEST KOWLOON

