

香港法例第 499 章《環境影響評估條例》第 5 條(1)(a)

九龍南環線工程項目簡介

1. 基本資料

1.1 工程項目名稱

九龍南環線（以下簡稱「南環線」）

1.2 工程項目的目的及性質

擴展九廣鐵路公司鐵路網絡，以配合預期的人口增長以及鐵路運輸需求。

1.3 工程項目倡議人

九廣鐵路公司（以下簡稱「九鐵」）

1.4 工程項目的地點和規模以及場地歷史

1.4.1 工程項目的地點和規模

南環線的定線挨擬建的交通走廊而行，由尖沙咀車站的掉車隧道經廣東道及西九龍延伸至南昌站以南的掉車隧道。南環線為西鐵系統的延伸線，將設兩個分別名為西九龍及廣東道的新車站。當南環線全面連貫南昌站至尖沙咀車站後，西鐵列車服務將由屯門站直達紅磡一個新總站。西鐵乘客可以在紅磡站將來的集體運輸中心轉乘東鐵或沙田至中環線。

南環線總長約 3.7 公里，主要建於地底，全線只一百五十米長的車段建於地面一個密封結構中。南環線由尖沙咀車站的掉車隧道開始，沿梳士巴利道向西伸展，在九龍公園徑交界處北轉，穿過水警總部舊址的地底，進入廣東道走廊。廣東道站大致會建於廣東道與海防道之間的交界處。定線在該站以北經隧道穿過九龍公園徑天橋，再在廣東道的尖沙咀

消防局轉向西北方向，進入西九龍填海區。

將會興建一條行人隧道連接地鐵尖沙咀站與擬建的廣東道站，可選擇沿海防道或沿北京道而建。

1.4.2 工地歷史

擬建的南環線定線及車站大部分將建於九龍半島心臟地帶。當局一直大力發展該處作商業用途，而最近更把該處的新填海地主要發展作商業及住宅用途。早於一九六三年，沿廣東道海傍有一些工業設施，但其後已一一拆卸。約於三十五年前，該處進行填海工程，及後發展作商業用途。

1.5 擬建定線的背景及歷史

選定擬建的廣東道定線之前，曾經探討下列三個定線方案：

- i) 九龍公園徑定線；
- ii) 九龍角定線；及
- iii) 海港城定線。

附圖 1 顯示工程項目可供選擇的方案定線。

九龍公園徑定線

如採納九龍公園徑方案，雖然定線毋須穿過水警總部舊址的地底，但卻須收回位於梳士巴利道及九龍公園徑交界的男青年會大廈，而九鐵已接獲通知，尖沙咀並無合適地點重建男青年會大廈。由於這條定線會貼近或穿過海防道上跨路、香港歷史博物館、麗澤中學、廣東道官立小學及半島酒店的地底，這些建築物的地基必須予以加固。

擬建的九龍公園站將會佔用九龍公園一部分以及現有的九鐵公園徑兒童遊樂場和海防道臨時街市，因而在施工期間會干擾這些設施。此外，定線延伸至男青年會大廈時，須拐一個急彎（即低於標準的一百八十米行車半徑），以從梳士巴利道轉入九龍公園徑。因此，從收地需要及行車限制來看，九龍公園徑定線是不能接受的方案。

九龍角定線

九龍角定線方案取決於九龍角填海工程的進展，方案內容包括在計劃中的填海土地上興建一個新車站。然而，九龍角填海工程會繼續進行的機會甚微，而且必定不會在計劃中的九龍南環線施工期間進行。因此，不能在填海土地上興建一個為尖沙咀西服務的車站。

此外，在海底興建隧道須進行海床挖泥工程，這項工程會引致重大的環境及海港保護問題，而且亦很可能會造成海洋沉積物污染。由於海運大廈的地基於一九六零年代建成，倘現時興建九龍角定線，該大廈的結構須承受不少風險，因此該建築物必須進行大型的加固工程。定線施工期間，天星小輪及毗鄰巴士總站的運作將會大受影響。

由於九龍角定線方案會削弱九龍南環線為尖沙咀西服務的能力，也會對海運大廈的地基帶來潛在的風險，而有關挖泥工程亦會造成環保問題，因此不能接受這方案。

海港城定線

興建海港城定線須收回星光行，並須為海運大廈、奧麗香港酒店及現有的碼頭進行加固工程，同時也會對海上活動、排水渠口及冷卻水進水口帶來干擾。以往多項研究的初步評估顯示，海床存有污染海洋沉積物，進行挖泥後需要處置污染物。上述種種限制之中，以收回星光行的問題最大，因為該幢建築物由多名業主擁有。

根據這定線方案，擬建的新車站須沿海港城對開的海傍興建，但卻不能直接與地鐵尖沙咀站相連。從乘客的觀點來看，要經廣東道來往兩個車站，實在相當不便。鑑於興建這定線所牽涉的收地量頗大，對渡輪營運的影響甚廣，再加上來往車站不方便，這方案亦不能接受。

1.6 工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數目及種類

是項工程屬單一工程，根據《環境影響評估條例》，為附表 2 第 I 部 A.2 所界定的鐵路及其相關車站。

1.7 聯絡人姓名及電話號碼

2. 規劃大綱及計劃的執行

2.1 規劃及執行

整個項目將由九鐵內部各部門聯同外聘顧問及承建商策劃及執行。建造工程將會由承建商在九鐵的工程管理下進行。

2.2 工程項目時間表

根據現有時間表，由顧問進行的環境影響評估將於二零零二年初展開，並計劃於二零零三年完成。項目建造工程將於二零零四年第二季動工，約需時四年。南環線將於二零零七年由南昌站通往西九龍站，而至二零零八年，該線可由南昌站通往紅磡站。通車初期，廣東道站將尚未供使用。計劃於二零零八年年中/年底為南環線將全面運作。

2.3 對其他工程項目的影響

當南環線動工時，附近的大型建造工程應已完竣，包括尖沙咀東站、梳士巴利道地下通道以及地鐵尖沙咀站改善工程。建議中的南環線工程項目不會對任何現有或計劃中的大型項目帶來重大影響。

3. 可能造成的環境影響

3.1 工序概覽

3.1.1 概況

南環線將會採用多種方法施工，包括明挖隨填、鑽爆或機械挖掘，以及隧道鑽挖機施工法。為沿廣東道建造行車隧道及興建廣東道站（即水警總部舊址至尖沙咀消防局的車段），現建議兩個方案，以供選擇：方案一 — 明挖隨填施工法；方案二 — 鑽挖隧道施工法。兩者的差別在於前者毋須徵收衡怡大廈及帝國大廈，但卻會給廣東道路面帶來較大干擾。

南環線各種建議施工法見載附圖 3a 及 3b。

3.1.2 兩個施工方案

方案一是以明挖隨填方法沿廣東道興建隧道。如採納這方案，將會使用以下各種不同的施工法：

- i) 在水警總部舊址地底以分層鑽爆施工法建造隧道；
- ii) 在北京道一號至廣東道站一段以分層明挖隨填施工法建造隧道；
- iii) 以明挖隨填施工法並用箱形結構興建廣東道站；
- iv) 以明挖隨填隧道施工法並用箱形結構興建廣東道站至尖沙咀消防局一段的上行管道；及
- v) 以鑽爆隧道施工法興建廣東道站至尖沙咀消防局一段的下行管道。

方案二是以鑽挖施工法沿廣東道興建隧道，並把隧道擴大作車站月台。如採納這方案，將會使用以下各種不同方法在廣東道施工：

- i) 在水警總部舊址地底以分層鑽爆或鑽挖施工法建造隧道；
- ii) 在北京道一號至廣東道站一段以分層鑽挖施工法建造隧道；
- iii) 擴大兩條分層鑽挖隧道以興建廣東道站；及
- iv) 以分層鑽挖隧道施工法興建廣東道站至尖沙咀消防局的車段。

3.2 潛在的環境影響 — 施工階段

3.2.1 空氣質素

南環線施工期間，挖掘、削土、填土、堆料及工程車輛行駛等活動可能會產生泥塵。隧道通風情況以及施工設備和工程車輛的運作亦可能會影響空氣質素。

3.2.2 噪音

南環線施工期間，很可能會產生空氣和地面傳導的噪音。空氣傳導的噪音由明挖隨填、挖掘、回填、修復道路及地面建築等工程產生，主要聲源包括軋碎機、打樁機、起重車、推土機及流動起重機等。地面傳導的噪音則可能來自隧道鑽挖機的操作及鑽爆工程。

易受噪音影響的地方，包括面對著擬建的明挖隨填段和廣東道站的廣東道以北住宅樓宇、廣東道官立小學、麗澤中學及文昌樓，預期均會受影響。

3.2.3 水質

潛在的水質污染來源包括工地徑流以及經隧道、地基和廢土脫水工序排出來的污水。這些污水很可能含有從車輛、工程裝置及儲存物料地方而來的小量油污及大量懸浮固體。

其他潛在的水質污染來源包括建築工人產生的污水以及從機器及貯料場而來的油質徑流。

3.2.4 廢物

南環線施工期間將會產生的廢物可以分為下列幾類：

- i) 進行隧道工程時挖掘出來的惰性廢料；
- ii) 拆卸現有結構而遺留的拆建廢料；
- iii) 從建築設備及機器流出的殘餘機油及潤滑劑等化學廢料；
- iv) 一般垃圾；及
- v) 從可能受污染的工地而來的受污染泥土；及
- vi) 沿線舊填海區地底的海洋沉積物。

估計本工程項目須棄置共七十萬立方米的廢土。挖掘出來的惰性廢料及拆建廢料將會恰當地分別處理。根據認可的廢物管理計劃以及與土木工程署的協議，這些廢料可以在工地裡再用，或棄置於公眾堆填區。

3.2.5 歷史及文化遺產

南環線的工程項目可能會對水警總部舊址和梳士巴利道三幢消防局大樓的舊址等兩個具歷史價值的地點造成影響。古物古蹟辦事處已分別把前為水警總部的建築物列為古蹟以及前為消防局大樓的建築物列為受保護文物。

預期工程項目不會直接影響半島酒店，而其間接影響則可以隨時紓緩。

3.2.6 土地污染

土地污染對南環線項目似乎並非嚴重的問題，也不會帶來任何掣肘。鄰近南環線定線的一個油站、一幢工廠大廈以及尖沙咀消防局車輛維

修場，均可能會受到潛在的污染問題影響。

3.2.7 生態

在九龍公園徑兒童遊樂場劃出地方作工地，會對海防道三棵冠軍樹以及該遊樂場內一受保護的樹木品種帶來影響。

3.2.8 風險

隧道工程可能會影響地底的煤氣管。

3.2.9 視覺景觀

由於建議中的發展會引致樹木減少，尤其是受保護及珍貴的品種，因此對自然景觀及景觀特色會造成不同程度的影響。明挖隨填隧道工程、挖掘工程、工地臨時隔音屏障以及工地內的照明均可能會對景觀造成短期的不良影響。

3.3 可能產生的環境影響 — 營運階段

3.3.1 空氣質素

在南環線上行走的將全是電動列車，因此不會產生塵埃及排放廢氣，不致對空氣造成不良影響。

3.3.2 噪音

列車在隧道內行走會產生經地面傳導的噪音及震動。其他潛在的噪音來源包括隧道通風井傳出的行車聲浪、隧道通風機、抽氣扇及環境控制系統。

3.3.3 水質

水質污染主要來自地面建築物流出的雨水徑流以及站務人員及乘客產生的生活污水。

3.3.4 廢物

擬建的南環線營運時，將會產生一些都市廢物。這些廢物包括垃圾、食物、塑膠、木屑、辦公室廢物以及集油器溢出的小量油污。

3.3.5 文化遺產

預期擬建的南環線營運時，不會對歷史文物帶來影響。

3.3.6 土地污染

預期擬建的南環線營運時，不會帶來土地污染問題。

3.3.7 生態

預期擬建的南環線營運時，不會對生態帶來影響。

3.3.8 風險

預期擬建的南環線營運時，不會有潛在風險。

3.3.9 視覺景觀

永久喪失樹木對景觀會有潛在影響。

此外，潛在的景觀影響亦會來自地面車站入口、車站及隧道的通風井結構和機房。

4. 周圍環境

4.1 現有及計劃中易受影響的地點

4.1.1 噪音

《環境影響評估程序的技術備忘錄》已鑑別易受噪音影響的地點，其中具代表性的包括：

- i) 住宅大廈（如尖沙咀消防局員工宿舍、文昌樓、廣東道以北及南昌附近的大廈）；
- ii) 學校（如廣東道官立小學及麗澤中學）；
- iii) 未來的政府／團體／社區用途用地；
- iv) 表演場地（如香港文化中心、太空館）；及
- v) 連翔道以東的住宅物業發展項目。

4.1.2 空氣質素

《環境影響評估程序的技術備忘錄》已鑑別空氣質素易受影響的地點，其中具代表性的包括：

- i) 住宅大廈（如尖沙咀消防局員工宿舍、文昌樓、廣東道以北及南昌附近的大廈）；
- ii) 學校（如廣東道官立小學及麗澤中學）；
- iii) 未來的政府／團體／社區用途用地及演出場地（如香港文化中心、太空館）；及
- iv) 酒店及辦公室（如半島酒店）。

4.1.3 水質

《環境影響評估程序的技術備忘錄》已鑑別水質易受影響的地點如下：

- i) 油麻地避風塘
- ii) 廣東道各商業大廈的冷卻水入口

擬建的定線附近沒有海魚養殖場、商業漁場或貝類養殖場等海洋生物環境易受影響的地點。

4.1.4 文化遺產

在定線附近的主要歷史及文化遺產包括：

- i) 水警總部舊址及其下的防空隧道
- ii) 前消防局
- iii) 半島酒店

4.1.5 視覺景觀

在定線附近已鑑別下列景觀易受影響的主要地點：

- i) 沿梳士巴利道這個酒店、購物及文化設施齊備的主要旅遊區各景觀易受影響的地點；
- ii) 沿廣東道這個酒店及購物設施兼備的主要旅遊區各景觀易受影響的地點；
- iii) 毗鄰海防道臨時街市的休憩處的景觀易受影響地點；及
- iv) 沿西九龍的明挖隨填隧道挖掘工地的景觀易受影響地點。

4.2 周圍環境的主要元素，以及可能影響擬建工程地區的目前及／或過往有關的土地用途

定線附近的背景噪音主要由梳士巴利道、廣東道、九龍公園徑及西九龍公路等繁忙道路上的車輛發出。

南環線的定線與油麻地交匯處以北的地鐵東涌線及機場快線十分接近。定線亦很接近一座消防局、一個油站及一幢工廠大廈。

廣東道海旁於三十五年前轉作商業用途之前，曾經設有不少工業設施。

5. 環境保護措施及對環境的其他影響

5.1 減少環境影響的可行措施

建議採取下列各種紓緩措施，以盡量減少對環境的影響。至環境影響評估的較後階段時可能會進一步改善這些措施。

5.1.1 施工階段

5.1.1.1 空氣質素

《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》中訂明的標準減少塵埃措施，應該足以控制塵埃對附近空氣質素易受影響地點的影響，有關的措施包括：

- i) 限制工地車輛的行駛速度，並先把車輛清洗才駛離工地；
- ii) 小心覆蓋易生塵埃的物料或向其灑水；及
- iii) 對外露的地面經常灑水或將之覆蓋，並盡快把工地恢復原狀。

所有建築工地都會採取這些一般的良好工地管理措施，以確保能控制潛在的排放塵埃機會，盡量減少對空氣質素易受影響地點的影響。

5.1.1.2 噪音

九鐵設計了一連串紓緩措施以控制建築噪音的影響，這些措施雖然不足以完全解決預期的噪音影響，但一般良好的工地管理措施將有助控制餘下的影響。有關措施包括：

- i) 小心把嘈吵的機器放置在遠離易受噪音影響的地方；
- ii) 使用及正確安裝滅聲器、滅音器及隔音屏障；及
- iii) 定期維修機器及設備。

九鐵已確定一系列的進一步紓緩措施，包括使用低噪音形機器、隔音屏障及減少同時使用的機器數目。這些措施應足以在大多數易受噪音影響的地方把日間的噪音影響減少至符合既定限制。在噪音水平仍超出標準的易受噪音影響的地方，可通過改善建築工作計劃、使用隔音屏障及進一步限制機器數目及使用時間，把影響減至可接受的水平。

西鐵使用的隧道鑽挖機技術可減少噪音，並把操作隧道鑽挖機時由地層傳導的噪音影響減至最少。鑽爆工程產生的噪音及震動轉瞬即逝，可藉著適當編排建築工作計劃，盡量減少對附近易受噪音影響地點的影響。

5.1.1.3 水質

水質影響紓緩措施包括裝置適當的渠務設施以控制工地徑流；採取妥善的工地管理防止碎礫及有害物質流入水體的排水設施；提供足夠的洗手間設施；聘請認可的廢物處置公司適當地處置污水；以及提供有足夠容量的處理設施，把隧道工程排放出來的污水經適當處理後才棄置。

5.1.1.4 廢物處理

控制廢物的緩解措施包括：

- i) 一般良好的工地管理措施；
- ii) 把廢物分類及分隔，以備循環再用或棄置；
- iii) 遵守處置許可證的要求；及
- iv) 遵守《廢物處置條例》的要求。

此外，將考慮在工地內外把挖掘出來的隋性物料循環再用，建築及拆除廢料中的有用物料會在可行的情況下循環再用。廢物沒有其他處理方法，才會棄置於公眾堆填區。九鐵將採取分級處理廢物制度，盡量減少製造廢物以及盡量回收廢物循環再用，並將會就使用躉船把挖掘出來的物料運往遠離工地的地點棄置一事，作進一步調查。

化學廢料將根據環保署的指引處理，倘若需要暫時儲存化學廢料，將按照《包裝、標識及存放化學廢物的工作守則》處理。

5.1.1.5 文化遺產

施工期間將會監察震動情況，確保對附近具歷史及文化價值的建築物不會帶來不良影響。

5.1.1.6 土地污染

將會採取適當措施，給污染土地作出補救或確保能把污染物棄置於適當地點。

在接觸泥土的工程中，盡量減少建築工人直接接觸泥土的機會、要求工人穿著防護衣物、提供適當的衛生及清洗設施、禁止吸煙及飲食，均可減少接觸受污染物質的機會。

只會聘用持牌的廢物收集公司收集及棄置受污染的物質，有關車輛會被適當地覆蓋，防止產生泥塵或排放受污染的廢水。在運送途中或下雨時，車身及尾板會被封好以防滲水。

5.1.1.7 生態

通往工地的通路會注意樹木的位置，盡量減少相關的影響。在可行的情況下，會盡量移植或保留珍貴的冠軍樹及九龍公園徑遊樂場內受保

護的樹木品種。

5.1.1.8 風險

將把現有的煤氣管改道，特別是與明挖隨填段及隧道鑽挖機的灌漿過程交匯的喉管。

5.1.1.9 視覺景觀

建議採取的視覺景觀影響紓緩措施包括：

- i) 盡量減少臨時工地，避免對鄰近的樹木造成影響，並選擇合宜的地點作工地，以及選取適當的工地設計；
- ii) 避免影響現有已成長的樹木；
- iii) 為任何受工程影響的公眾休憩地方暫時重置休憩地方；
- iv) 控制晚間的燈光；及
- v) 架設裝飾性圍板。

5.1.2 營運階段

5.1.2.1 空氣質素

毋須採取任何特別紓緩措施。

5.1.2.2 噪音

採用適當的軌道設計，包括使用浮動平板軌道，可紓緩由地層傳導的噪音。至於由空氣傳導的噪音，將採用適當的噪音控制方法，如減聲器、隔音屏障、低噪音形的機器，及加厚機房的牆壁。

5.1.2.3 水質

徑流將被引導入淤泥及油污收集器濾去油污及潤滑劑，才排出現有的渠務系統。此外，各車站將設有集油器，處理可能受污染的徑流。由於營運中污水的排放將須符合《水污染控制條例》，因此不會產生不良影響。

5.1.2.4 廢物處理

營運階段中產生的化學廢料會根據環保署的指引處理，倘若有需要暫時儲存化學廢料，將按照《包裝、標識及存放化學廢物的工作守則》處理。

實行妥善的日常管理措施及遵守《廢物處置條例》的要求均可防止不良影響。

5.1.2.5 文化遺產

採用適當的軌道設計及浮動平板，可紓緩對鄰近歷史及文化資源的震動影響。

5.1.2.6 視覺景觀

在永久的園林及景觀設計中將採用下列措施紓緩對園林的影響：

- i) 把被削去或受影響的斜坡恢復原狀，盡量避免影響有植物的斜坡。
- ii) 在所有受建築工程影響的路旁、公眾休憩地方及美化市容地帶補種樹木。
- iii) 考慮在工地外永久重置任何永久失去的公眾休憩地方。
- iv) 精心設計所有地面建築物如通風大樓、機樓及車站入口。

5.2 潛在環境影響的嚴重性、分佈及時間性

預期工程將於二零零四年動工，至二零零八年竣工。在施工期間，對空氣、噪音及震動、水質、廢物、生態、文化遺產、視覺景觀將帶來影響。其嚴重性及分佈已於上文第 3 及 4 節載述。

對空氣質素的影響最嚴重的階段是進行土方工程及挖掘工程期間；受到最嚴重的噪音及震動影響時期則為進行挖掘、打樁、灌漿及鑽挖隧道期間；而對水質的影響最嚴重的階段為進行挖掘及鑽挖工程期間。倘若在擬建的位於半島酒店之下的地底停車場、中九龍幹線、地鐵奧運站工地 D 發展項目、水警總部舊址的修復及改善工程計劃及拓展署的道路合約 WK30 之中，任何一項工程與南環線同時進行，均可能對環境帶來累積影響。

5.3 其他影響

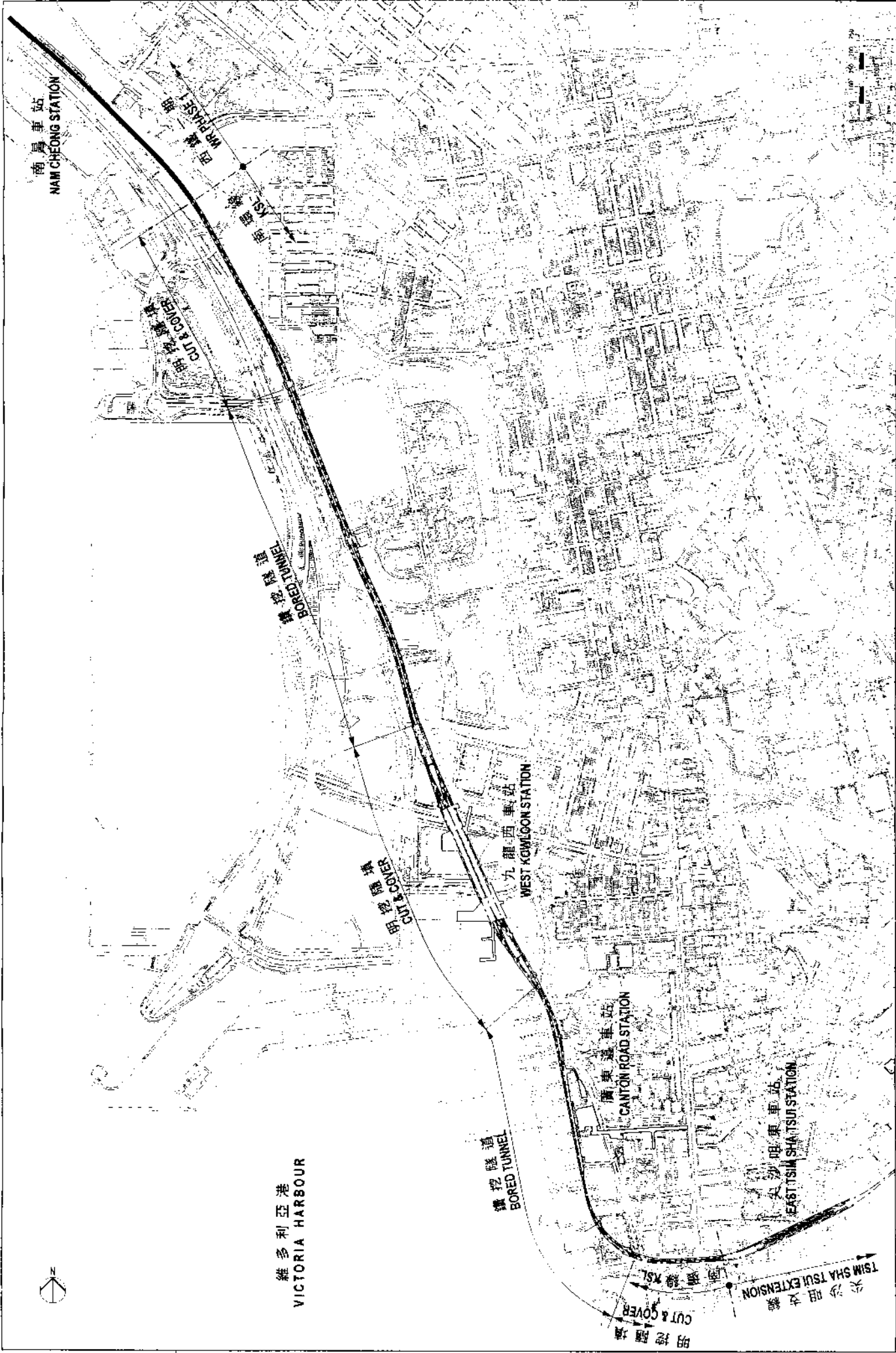
由於這段定線將會經過一個主要商業區，對區內多個商業及住宅物業，包括水警總部舊址、香港文化中心及香港太空館，會造成短暫影響，並且會在短期內減少九龍公園徑兒童遊樂場內的休憩地方及現時已成長的樹木。因此相信公眾會在一定程度上關注這個項目。然而，這條鐵路對公眾將大有裨益，既可締造大量就業機會，又可推動附近的食肆、商鋪及酒店的生意。

6. 參考以往通過的環境影響評估報告

將會以下列環境影響評估報告中有關鐵路建造和營運以及工地位置的內容，作擬建九龍南環線項目的參考資料：

- 九廣東鐵支線—紅磡至尖沙咀—環境影響評估報告
- 九廣西鐵環境影響評估最後報告—西九龍至屯門市中心
- 地鐵尖沙咀站改建工程
- 梳士巴利道下通道及有關道路改善工程（包括中間道循環系統）

此外，亦會參考名為尖沙咀水警總部舊址發展機會研究的策劃研究報告。



<p>南港線 KOWLOON SOUTHERN LINK 廣東通定線 CANTON ROAD ALIGNMENT ■ 3A : 鑽挖隧道工法 FIG. 3A : BORED TUNNEL CONSTRUCTION METHOD</p>		<p>新鐵路規劃 KCR 新鐵路 New Railway Projects</p>		<p>DATE: 11/11/2007 SCALE: 1:1000 DRAWN BY: J. CHEN CHECKED BY: J. CHEN IN CHARGE: J. CHEN DATE: 11/11/2007</p>	
<p>南港車站 NAM CHEONG STATION</p>		<p>九龍西車站 WEST KOWLOON STATION</p>		<p>廣東通車站 CANTON ROAD STATION</p>	
<p>鑽挖隧道 BORED TUNNEL</p>		<p>鑽挖隧道 BORED TUNNEL</p>		<p>鑽挖隧道 BORED TUNNEL</p>	
<p>明挖橋樑 CUT & COVER</p>		<p>明挖橋樑 CUT & COVER</p>		<p>明挖橋樑 CUT & COVER</p>	
<p>尖沙咀文藝 TSM SHA TSUI EXTENSION</p>		<p>尖沙咀車站 EAST TSM SHA TSUI STATION</p>		<p>尖沙咀車站 EAST TSM SHA TSUI STATION</p>	
<p>維多利亞港 VICTORIA HARBOUR</p>		<p>維多利亞港 VICTORIA HARBOUR</p>		<p>維多利亞港 VICTORIA HARBOUR</p>	

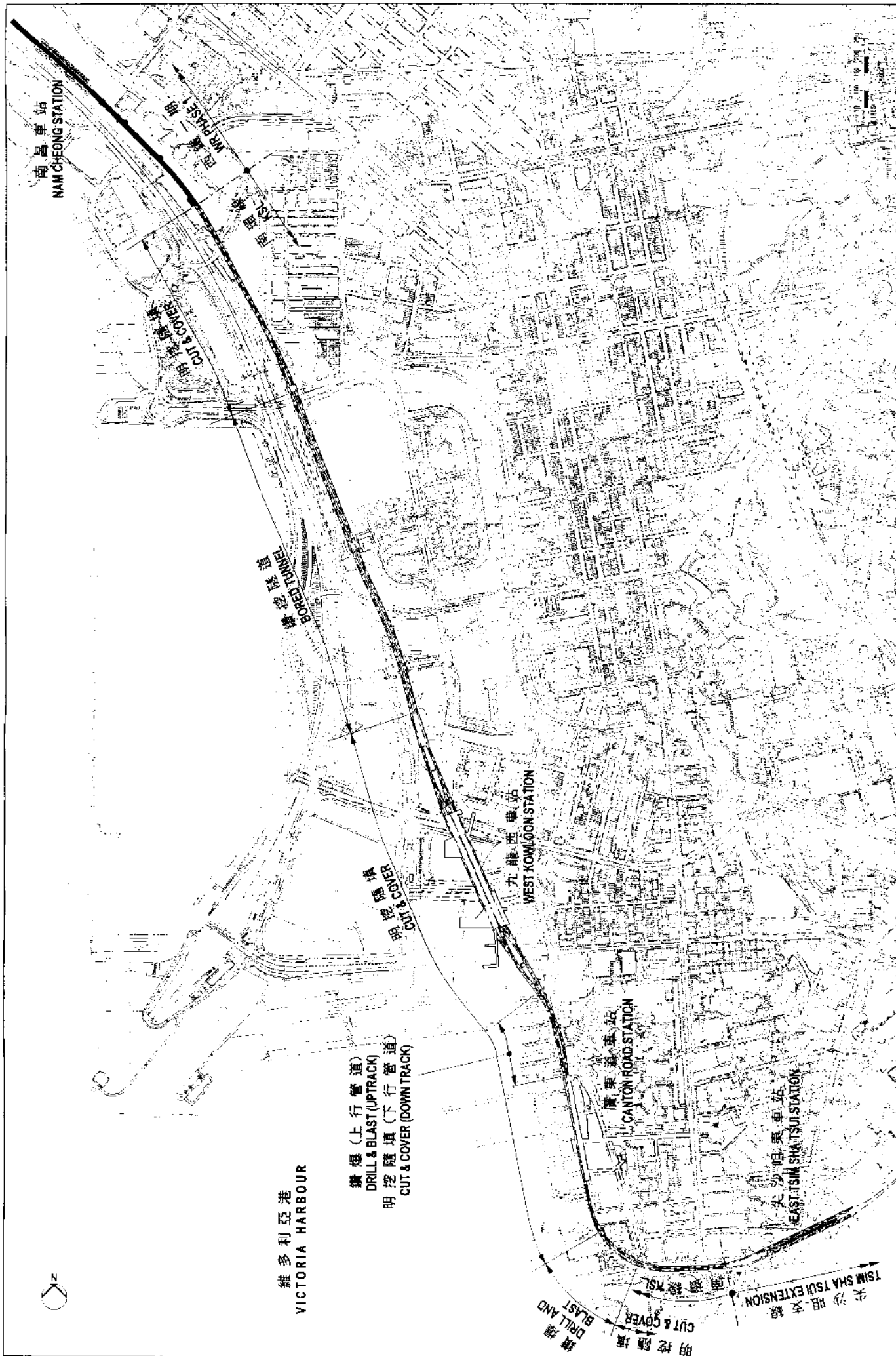


FIGURE 35

Planning Number:

Map 2010 reproduced with the permission of the Director of Lands, 151 Hong Kong

Approved by: 22/08/09
 Date: 2009-10-29
 Scale: 1:2000
 Project: Kowloon Southern Link

<p>南港線 KOWLOON SOUTHERN LINK 廣東道支線 CANTON ROAD BRANCH LINE ■ 明挖覆蓋施工法 ■ 鑽挖埋填 ■ 鑽挖埋填 ■ 鑽挖埋填</p>		<p>南港線 KOWLOON SOUTHERN LINK 廣東道支線 CANTON ROAD BRANCH LINE ■ 明挖覆蓋施工法 ■ 鑽挖埋填 ■ 鑽挖埋填 ■ 鑽挖埋填</p>	
<p>新鐵路策劃 KCR New Railway Projects</p>		<p>南港線 KOWLOON SOUTHERN LINK 廣東道支線 CANTON ROAD BRANCH LINE ■ 明挖覆蓋施工法 ■ 鑽挖埋填 ■ 鑽挖埋填 ■ 鑽挖埋填</p>	
<p>DESIGNED BY DRAWN BY CHECKED BY DATE</p>	<p>DATE</p>	<p>DATE</p>	<p>DATE</p>