

二零零五年十二月十二日  
補充文件

**立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會**

**北環線及廣深港高速鐵路**

為跟進於本年 12 月 12 日的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會的會議，我們現按議員的要求，將當日我們簡報有關「北環線及廣深港高速鐵路」所作的投影片介紹以書面提供給議員參考。

附件

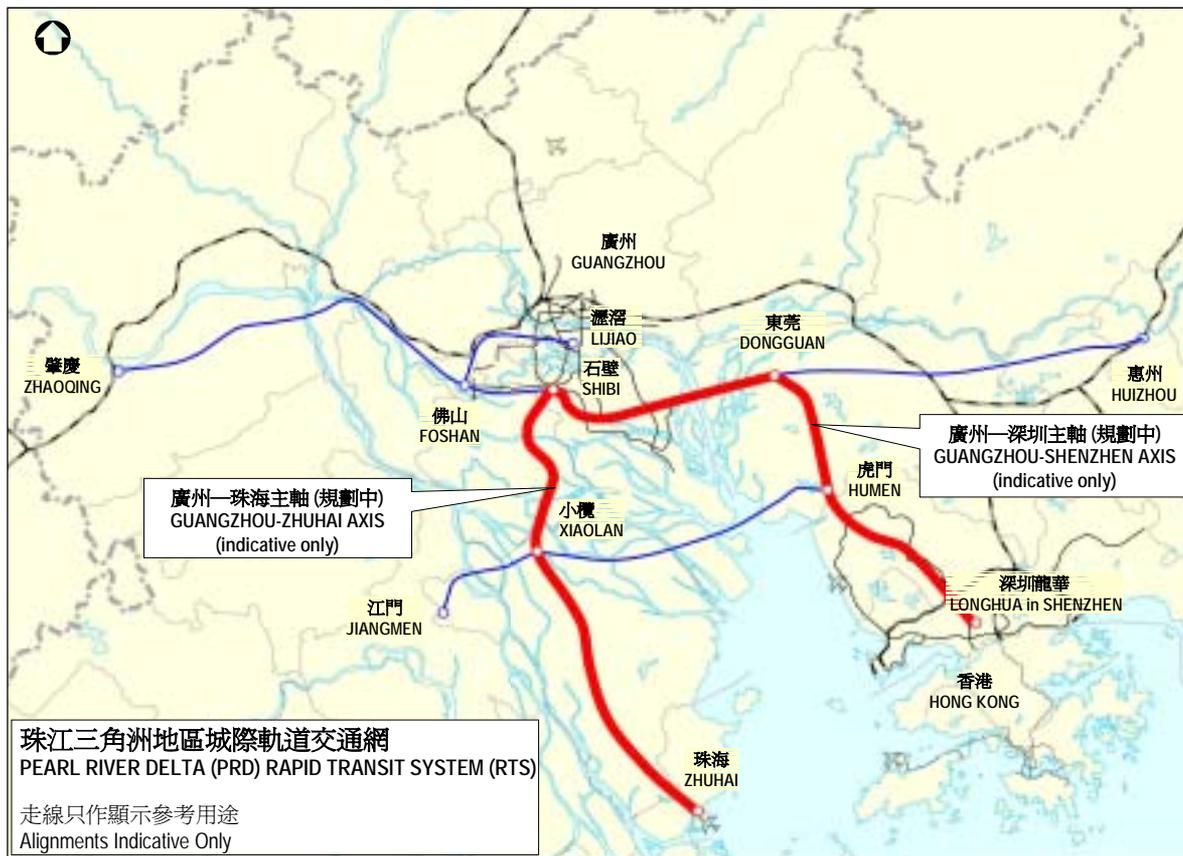
環境運輸及工務局  
二零零五年十二月十五日



- 香港的運輸政策其中的一項是以鐵路作為客運系統的骨幹。
- 政府制定的鐵路發展策略，羅列了發展本港以及粵港鐵路網絡的計劃。
- 特首在2005-06的施政報告中，提到政府正研究九廣鐵路公司的北環線建議，以及該公司已就廣深港高速鐵路香港段提交的建議書。
- 圖中顯示，北環線是要把西鐵和東鐵透過落馬洲支線連起來。北環線是覆蓋九龍及新界的鐵路網絡圈的最後一個項目。
- 建議中的北環線是由現時西鐵的錦上路站延至洲頭，與正在興建的落馬洲支線連接。將來北環線的乘客可在洲頭站接駁到東鐵，而無需先到落馬洲站，再乘回頭車以接駁到東鐵。北環線建成後，由新界西及西北地區前往落馬洲過境的人士便可選擇乘坐鐵路，不像現時只可乘坐路面交通工具。
- 至於廣深港高速鐵路，環境運輸及工務局與國家鐵道部在2002年成立專家小組，就項目進行前期論證工作，並在專家小組下成立了技術小組，就有關的技術問題進行研究。研究範圍包括項目建設的逼切性、功能、區域運輸需要、路線走向、站位、過境位置、運量預測和技術方案等。



- 前期規劃研究的結論之一是這個跨境項目有很大的策略性意義，能夠將香港接駁到規劃及興建中的國家級高速鐵路網絡。
- 其中京廣客運專線將以廣州石壁為終站，但將伸延至深圳龍華。另外，規劃中的杭福深客運專線亦將以深圳龍華為終站。
- 京廣客運專線的武廣段已於2004年動工，可望於2009年落成。而由廣州至深圳龍華一段亦將於短期內動工，可望於2010年完成。至於杭福深客運專線，根據現時國家鐵路發展規劃，工程預期在2010年展開，大約需要5年時間完成。
- 廣深港高速鐵路項目將可以使香港有效連接到深圳龍華及廣州石壁，亦即可連接至京廣及杭福深客運專線。



- 珠三角亦已開展了珠三角城際快速軌道的規劃編制工作，包括由廣州至珠海及由廣州至深圳兩條主軸，覆蓋珠三角內的主要城市。預計兩條主軸及部分支線可於2010年完成。通過廣深港高速鐵路，香港將來可以更直接利用鐵路到達珠三角各重要城市。



- 我們與國家鐵道部早段的研究均依照兩地早期的構思，假設香港段和內地段的設計為全新的獨立專用鐵路。但評估結果顯示，香港段若採用這樣的設計，其財務表現可能會不理想。其後，因應國內及香港城市規劃和鐵路發展的最新情況，雙方再就鐵路的設計提出新構思。內地方面建議將珠三角城際軌道網的廣深段與廣深港高速鐵路合併，而港方則利用西鐵和規劃中的北環線及興建中的九龍南線作為香港段，將香港市區連接到新界西北，然後再增建一條隧道下穿深圳河經皇崗到龍華。
- 因應內地方的車站選址與及香港方的構思，我們亦建議以西九龍為港方車站選址。
- 我們在2004年11月委託九鐵公司就香港段這個新構思進行可行性研究，九鐵公司已按我們的要求，完成了研究。有關研究除了涵蓋新構思（即共用通道）方案外，亦對專用鐵路方案作了探討。