

立法會
Legislative Council

立法會 FC59/09-10 號文件

檔 號：CB1/F/1/5

電 話：2525 4354

日 期：2010 年 1 月 19 日

發文者：財務委員會秘書

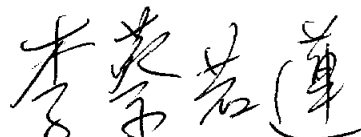
受文者：財務委員會各位委員

財務委員會

於 2010 年 1 月 16 日會議席上提交的文件

隨文附上鄭家富議員於 2010 年 1 月 12 日就項目 PWSC(2009-10)68、69 及 72 向政府當局發出的函件及政府當局的回覆(該等函件只備中文本)，供委員備存。該等函件已在上述會議席上提交委員省覽。

財務委員會秘書


(李蔡若蓮女士)

連附件

立法會
Legislative Council

LC Paper No. FC59/09-10

Ref : CB1/F/1/5

Tel : 2525 4354

Date : 19 January 2010

From : Clerk to the Finance Committee

To : Members of the Finance Committee

Finance Committee

Papers tabled at special meetings on 16 January 2010

I attach for members' retention a letter dated 12 January 2010 from Hon Andrew CHENG Kar-foo and the Administration's reply (both in Chinese only) in relation to items PWSC(2009-10)68, 69 and 72. The letters were tabled at the above meetings.



(Mrs Constance LI)
Clerk to the Finance Committee

Encl.



民主黨立法會議員秘書處

Secretariat of Legislative Councillors of The Democratic Party

立法會 FC59/09-10(01)號文件

LC Paper No. FC59/09-10(01)

Rm. 401-409, West Wing,
Central Government Offices,
11 Ice House Street, Central, HK

電話 Tel 2537 2319
傳真 Fax 2537 4874

香港中環花園道
美利大廈
14至16樓
運輸及房屋局
運輸及房屋局局面!
鄭汝樺女士, JP

鄭女士：

本人是次來信，是希望政府提供更多有關西九龍交通狀況及廣深港高速鐵路(高鐵)的資料。

是次撥款項目涉及高昂的公共開支及西九龍的發展規劃，民主黨希望能夠在資料充足的情況下作出對香港市民最有利的決定。就此，本人希望了解：

1. 在政府估計的 118 億元高鐵香港段的非鐵路工程中，是否包括廣東道/柯士甸道改善工程及廣東道行車隧道方案本身和其後備方案(擴闊地面路口)?
2. 財委會工務小組 2009 年 12 月 2 日 PWSC(2009-10)69 號文件第(20)中，備置工程的詳情是什麼? 可否簡單列出各項工程及其費用?
3. 政府現時有沒有實施「一地兩檢」的具體方案? 若有，詳情為何；若無，為什麼? 而於上述文件 20(d)中表示會預留 26 億 900 萬興建邊境管制設施，而當中是否包括設置「一地兩檢」的費用詳情? 26 億 900 萬是怎樣計算出來?
4. 備置工程中應該包括減低噪音及震動工程，若將來這些工程未能把鐵路所產生的噪音和震動對車站上蓋的影響限制至可接受的水平，而結果車站上蓋的物業需要額外改善工程，該額外改善工程會由誰負擔?
5. 車站上蓋的物業建築有沒有高度限制? 詳情為何? 若於上蓋興建地標式建築物，而該建築物的高度超出高度限制，政府會怎樣處理?
6. 政府表示於施工期間會有臨時措施和替代道路以改善和疏導西九交通，詳情為何? 請列舉說明。
7. 政府提供了西九於工施期間會實行的短期方案會協助疏導車輛流量，本人希望了解流量中有沒有把工程車輛計算在內；如有，詳情為何? 如無，為什麼?



民主黨立法會議員秘書處

Secretariat of Legislative Councillors of The Democratic Party

香港中環雲咸街11號
中區政府合署西翼401-409室
Rm. 401-409, West Wing,
Central Government Offices,
11 Ice House Street, Central, HK

電話 Tel: 2537 2319
傳真 Fax: 2537 4874

8. 政府表示若廣東道行車隧道的方案不可行，當局將會有一個後備方案(即進一步擴闊地而路口)。政府有沒有為這個後備方案進行諮詢和研究？若有，詳情為何？若無，為什麼？
9. 政府曾表示高鐵總站設在市中心(即西九龍)才可以體會到高鐵把各城市連繫起來；本人希望了解局長對廣深港高鐵在廣州市的總站不是設在市中心，而是設在距離廣州及佛山市中心 15 公里的「石壁」的意見；
10. 局長曾表示高鐵建造費之高昂是因為高鐵隧道的地質問題面。本人希望了解當局會否考慮把高鐵從福田至大冒山腳這段鐵路改為地面架空鐵路，如西鐵元朗段的架空鐵路，這便可以減省建造費；
11. 高鐵從國內福田站起至廣州石壁站，大部份都是架空鐵路，但高鐵港段卻全程建於地底隧道內，這不但令建造價高昂，日後每年營運和維修費也相當高昂。本人希望了解政府預計高鐵香港段每年營運和維修費是多少；
12. 高鐵方案在錦田菜園村興建一個為面積達 27 公頃地下車廠的原因；政府能否承諾日後不會在這地下車廠上發展和興建住宅和商業樓宇等地產項目？

希望政府能夠在下次財務委員會會議前答覆，讓民主黨能夠對有關高鐵的資料有所掌握。謝謝！

謝謝 閣下對此事的垂注

立法會議員 鄭家富
(高天禮 代行)

2010 年 1 月 12 日

回覆請傳真至：2537 1469 / 2537 4874。(收件人：高天禮)

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB(T)CR 1/16/581/99
來函檔號 Your Ref.

電話 Tel.: 2189 2188
傳真 Fax.: 2136 8016

香港 中環
雪廠街 11 號
中區政府合署西翼 401-409 室
鄭家富議員
(經辦人：高天禮先生)

傳真：2537 1469
2537 4874

鄭議員：

廣深港高速鐵路香港段

謝謝你在 2009 年 1 月 12 日給運輸及房屋局局長的傳真，表達對廣深港高速鐵路（高鐵）香港段項目的關注。我現獲授權回覆如下：

高鐵香港段的工程

非鐵路工程的涵蓋範圍 (Q1)

2. 來信提到有關非鐵路工程的涵蓋範圍，高鐵香港段的非鐵路工程中已包括了緊接西九龍總站而供西九文化區和跨區車輛使用的道路改善工程，並不包括廣東道/柯士甸道改善工程及廣東道行車隧道方案本身和其後備方案（擴闊地面路口）。

備置工程 (Q2)

3. 有關備置工程方面，正如文件 PWSC(2009-10)69 號文件第(20)段提到，備置工程共有三類，詳情如下：

- (a) 用地 A 的備置工程 (總費用約 19 億元), 包括西九龍總站的額外地基和結構工程 (約佔費用 50%)、就未來上蓋物業地下停車場有關工程攤分所需的總站挖掘、地下連續牆和結構工程的費用 (約佔費用 40%) 和未來上蓋物業海水冷卻喉管的土木工程 (約佔費用 10%);
- (b) 西九文化區的備置工程 (總費用約 16 億元), 包括西九龍總站的額外地基和結構工程 (約佔費用 55%)、減低噪音和震動工程 (約佔費用 5%) 和轉換層工程 (約佔費用 40%); 及
- (c) 深旺道行人天橋的備置工程主要是天橋的樁柱工程 (3 千 5 百萬元)。

噪音及震動 (Q4)

4. 就來信提出 議員就工程的噪音及震盪的關注, 政府已就鐵路運作進行環境影響評估, 包括由震盪轉化為經地底傳導噪音對西九龍高鐵總站一帶範圍的影響。評估結果顯示, 高鐵採用適當的減震系統 (隔離式道床), 由震盪轉化的地底傳導噪音符合《環境影響評估條例》及《噪音管制條例》的規定。而類似措施已在其他擁有上蓋物業發展的鐵路車站中採用, 效果令人滿意。

5. 西九管理局聘請的顧問亦認為, 上蓋建築物若在設計上加入適當震盪和噪音緩減措施, 可把鐵路引致的噪音和震盪控制於可接受的水平以內。興建於西鐵線旁的葵青劇院亦安裝了類似防震措施, 效果良好。

架空鐵路的可行性 (Q10)

6. 來信問及能否把高鐵從福田至大帽山腳這段鐵路改為地面架空鐵路, 以減省建造費。我們在規劃高鐵項目時, 已考慮了多方面的要點。我們認為, 香港段應採用高架或隧道形式興建不能單從減省建造費的角度出發, 也須要考慮到空間的限制、對環境的影響 (特別是噪音和景觀方面)、私人土地的收回及對社區的影響等。採用隧道形式興建高鐵香港段實屬切實可行。

維修 (Q11)

7. 有關高鐵香港段預計的營運及維修費可參閱下表：

營運開支	2016年	2021年	2031年
能源	1.37	1.58	2.35
維修保養	2.74	3.14	5.04
員工薪金	1.52	1.84	3.07
支援服務	1.52	1.87	3.05
差餉	0.18	0.37	0.67
總營運開支:	7.33	8.80	14.18

按付款當日價格計算的數字（億元）

西九龍的交通 (Q6-8)

施工期間臨時措施和替代道路

8. 在興建西九龍總站和連翔道-柯士甸道西行車隧道期間，除了維持原來路口的交通設施，包括行車線數目和交通燈號控制方法外，在封閉部份匯翔道和連翔道前，會先完成 DIA (S) 路，把跨區交通由原來的連翔道-匯翔道-廣東道通道，轉移到新的連翔道-DIA (S) 路-匯翔道-廣東道通道。另外，沿連翔道、佐敦道和廣東道的路口進行改善擴闊提升容車量。

9. 就施工期間最繁忙時間（即西九龍總站、西九文化區和連翔道隧道同時施工的）的臨時交通管理方案，我們已作出上述的建議安排。工程所產生的車流和區內持續發展的新增車流亦已經考慮在內。

10. 政府聘請的顧問為廣東道/柯士甸道/柯士甸道西路口作出兩個遠期改善方案建議—興建廣東道隧道或擴闊路口。擴闊路口的建議雖然能提供足夠容車量，但隧道方案卻可令廣東道直行車流不受燈號阻延，並可縮短燈號前等候的車龍，及更切合早上繁忙時間的交通需求。故此，隧道方案的效益較高。我們會在完成可行性研究後諮詢相關區議會。

11. 這些改善工程並不是單為高鐵西九龍總站而設。建議的道路網絡改善工程，是為了照顧西九龍所有現有及日後的發展，包括西九文化區、高鐵西九龍總站、辦公室大廈、住宅大廈等。藉著興建高鐵西九龍總站的機會，同時進行鄰近的道路改善工程，可以加強成本效益，並減少工程對

社區的影響。鑑於區內交通正在不斷增長，我們須要盡快進行改善工程，以配合西九文化區一期於 2015 年啟用。

規劃發展

西九龍總站上蓋 (Q5)

12. 就西九龍總站用地 A 的上蓋物業的主要規劃參數，規劃署在 2009 年 6 月 25 日曾諮詢油尖旺區議會。詳情可參考區議會的網頁，其部分內容節錄如下：

「主要規劃參數包括用地面積約 5.88 公頃、最高地積比率不超過 5 倍及發展採用梯級狀的高度輪廓，把 3 個分區的最高建築物高度限制，分別訂為主水平基準上 90 米、100 米和 115 米。」

13. 西九龍總站的用地 A 在《西南九龍分區計劃大綱草圖編號 S/K20/23》劃為「綜合發展區(1)」地帶。

14. 根據《城市規劃條例》第 4(A)1 及 4(A)2 條，在「綜合發展區」地帶內進行的任何發展計劃，必須根據條例第 16 條提出規劃申請並取得城規會的許可。申請人須擬備總綱發展藍圖，並連同環境評估報告及《大綱草圖》《註釋》指定的其他資料，呈交城規會核准。

15. 西九龍總站上蓋發展與西九龍文化區、西九龍總站和海旁環境息息相關，為了讓發展的建築物設計更具靈活性，使之成為可持續發展的標誌式建築物，城規會如接獲根據條例第 16 條提出的申請，而方案又極具規劃或設計優點，城規會有權考慮放寬建築物高度限制。

緊急救援站及列車停放處 (Q12)

16. 建議興建的車廠並不是建於地底，有關的 27 公頃的用地將用作興建一個露天(但低於地面高度)緊急救援站及一個地面列車停放處，當中不涉及任何上蓋物業發展計劃，有關設施的地基工程規模也不能承托大型建築物。

高鐵內地段總站—新廣州站 (Q9)

17. 至於有關對高鐵內地段總站選址的意見方面，正如我們在立法會 CB(1)389/09-10(01)號文件中提到，新廣州站(即高鐵的廣州總站)位於石壁，石壁位於番禺「北部調整完善區」，雖然現時並非市中心，但按照廣

州市城市發展策略，該區是廣州城市「南拓」的重點地區，其周邊有大學城發展區、廣州新城發展區、南沙經濟技術開發區及龍穴島深水港等，極具發展潛力。

18. 在地理上，石壁亦位處珠三角的中心地帶，將來會成為大型客運中心。根據鐵道部的規劃，未來位於石壁的新廣州站將與北京、上海和武漢成為全國四大客運中心，而且有多條鐵路和公路接駁。交通換乘方面，只需通過廊道，就可直接換乘地鐵和其他交通工具，抵達珠三角其他城市，非常方便。

19. 事實上，多年前廣州的天河區亦和現在的石壁的情況相若。由於廣州東站設置在天河區，加上城市規劃的配套，天河區現已成了廣州的中心區。相信明日的石壁亦會成為另一個新的中心區。

一地兩檢 (Q3)

20. 有關一地兩檢的安排，正如我們於立法會文件第CB(1)166/09-10(01)號提到，當局已成立專責小組，深入研究「一地兩檢」的安排，並會與內地相關部門展開討論。我們已在西九龍總站的設計中，預留足夠地方設置「一地兩檢」的口岸設施。

21. 財委會工務小組2009年12月2日PWSC(2009-10)69號文件第(20d)中的26億900萬元邊境管制設施費用包括有關土木、建築及屋宇裝備等工程及有關設備。內地口岸所需的空間亦已包括在上述預算內。

22. 值得注意的是，現時乘客量預測，經濟效益並未考慮「一地兩檢」帶來的額外效益，在未實施「一地兩檢」前，福田、龍華、東莞和廣州站會設有邊檢服務；也會有折衷方案處理長途列車服務，乘客毋須在深圳中途下車進行邊檢。因此，「一地兩檢」雖然可以發揮高鐵的最大效益，但不是先決條件。

運輸及房屋局局長

(陳偉偉



代行)

二零一零年一月十四日