

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. CB1/f/1/10

香港中區  
昃臣道 8 號  
立法會大樓  
立法會財務委員會秘書處  
(經辦人：薛鳳鳴女士)

薛女士：

### 有關廣深港高速鐵路香港段的文件

謝謝你於 2009 年 12 月 14 日來信，夾附關注團體「人民規劃行動」(下稱「關注團體」)對廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)香港段的問題。

### 背景

2. 絕大多數問題的資料，可參閱我們早前向立法會提交的一系列文件(有關文件一覽表可見附件)和高鐵項目的環境影響評估(下稱「環評」)報告。為方便議員參閱，現整理如下：

### 一、**高鐵路乘客量預測、經濟效益及營運可行性 (問題 51-73)**

3. 當局日前就有關高鐵路香港段的乘客量預測、經濟效益及營運可行性，已向立法會提供參考資料(詳情可參閱立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 CB(1)503/09-10(02)及立法會財務委員會工務小組委員會資料文件 PWSCI(2009 -10)15)。

## 乘客量預測—運輸模型

4. 有關高鐵運輸模型作出的乘客量預測的詳情，可參考立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 CB(1)503/09-10(02) 及立法會財務委員會工務小組委員會資料文件 PWSCI(2009-10)15，現轉載有關資料如下：

「高鐵穿梭服務乘客量預測，包括前往深圳、東莞和廣州的乘客量預測，是採用 4 階段運輸模型，以多樣的調查數據和統計資料，並考慮香港與內地的最新規劃數據和發展，透過有系統的方法來進行。4 階段運輸模型是國際上規劃交通基建慣用的運輸模型，4 階段分別為—

- i) 行程需求；
- ii) 行程分布；
- iii) 運輸模式選擇；以及
- iv) 路線分配。」

香港鐵路系統的整體規劃和各鐵路項目的詳細乘客量預測亦是以四階段運輸模型為基礎。有關香港鐵路系統的發展研究及整體規劃資料，可參閱路政署的《第二次鐵路發展研究》撮要。而各鐵路項目的詳細乘客量預測資料，亦已詳列於政府就各項目規劃而向立法會提交的文件內。研究撮要和文件已上載至路政署及立法會的網頁。

5. 至於模型中小區的劃分，則可參考立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 CB(1)503/09-10(02)。為方便參閱有關詳情，我們現將有關表格轉載如下：

人口預測（百萬人）				
設計年份	2011	2016	2021	2031
深圳	9.2	10.2	11.2	13.2
東莞	6.4	6.5	6.5	6.6
廣州	10.8	12.1	13.4	16.0
廣東省	99.2	107.0	115.1	130.4
香港	7.5	7.8	8.3	9.0

香港及廣東省的生產總值增長率預測（年增長率）			
設計年份	近期 (2009-2015)	中期 (2015-2020)	遠期 (2020-2031)
深圳	10.8%	8.0%	4.0%
東莞	9.0-13.3%	9.0%	4.0%
廣州	8.5-10.9%	8.5%	4.0%
廣東省	9.6-11.8%	9.0%	4.4%
香港	2.0-3.5%	2.0%	

6. 這運輸模型已用以估算 2016、2021 和 2031 年的預測乘客量，我們已在立法會財務委員會工務小組委員會資料文件第 PWSCI(2009-10)15 號中作出介紹，有關資料如下：

	2016 (人次)	2021 (人次)	2031 (人次)
平均每日跨界總乘客量 <sup>1</sup>	698 000	837 500	1 134 300
每年增長率	3.7%	3.1%	
平均每日跨界鐵路乘客			
高鐵	99 000	119 700	160 000
直通車	5 200	6 700	12 200
邊界列車	315 900	368 000	470 500
鐵路乘客總計	<b>420 100</b>	<b>494 400</b>	<b>642 700</b>
每年增長率	3.3%	2.7%	
鐵路佔有率	60%	59%	57%

1 跨界總乘客量是指包括使用直通車、邊界列車、跨界巴士、跨界渡輪和高鐵往來香港與內地的跨界總乘客量。

7. 至於高鐵的於 2016、2021 及 2031 年就基本情況、低客流情況及高客流情況而作出的乘客量預測，這些資料已詳列於 11 月 27 日的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 CB(1)503/09-10(02)，有關表格如下：

(a) 2016 年高鐵乘客量預測

	低客流情況	基本情況	高客流情況
<b>穿梭服務</b>	<b>75,500</b>	<b>84,000</b>	<b>99,900</b>
深圳	59,800	65,400	75,000
虎門	5,000	5,900	7,700
石壁	10,700	12,700	17,200
<b>長途服務</b>	<b>13,500</b>	<b>15,000</b>	<b>16,500</b>
<b>合計</b>	<b>89,000</b>	<b>99,000</b>	<b>116,400</b>

(b) 2021 年高鐵乘客量預測

	低客流情況	基本情況	高客流情況
<b>穿梭服務</b>	<b>90,600</b>	<b>100,800</b>	<b>127,000</b>
深圳	69,000	75,500	92,500
虎門	6,200	7,400	9,800
石壁	15,400	17,900	24,700
<b>長途服務</b>	<b>17,000</b>	<b>18,900</b>	<b>20,700</b>
<b>合計</b>	<b>107,600</b>	<b>119,700</b>	<b>147,700</b>

(c) 2031 年高鐵乘客量預測

	低客流情況	基本情況	高客流情況
<b>穿梭服務</b>	<b>121,400</b>	<b>134,700</b>	<b>171,800</b>
深圳	92,200	102,100	128,500
虎門	8,000	8,900	11,000
石壁	21,200	23,700	32,300
<b>長途服務</b>	<b>22,800</b>	<b>25,300</b>	<b>27,900</b>
<b>合計</b>	<b>144,200</b>	<b>160,000</b>	<b>199,700</b>

8. 另外，在 2009 年 12 月 3 日的工務小組委員會的會議上，有議員要求就高鐵乘客量作最壞情況的評估。就此，當局在 12 月 14 日提交立法會財務委員會工務小組委員會的資料文件 PWSCI(2009 -10)15 中，嘗試以較基本情況低 30%的乘客量，進一步驗證高鐵的營運可行性，其內容如下：

	基本情況	低客流情況	比基本情況低 30%客流情況
2016	99 000	89 000	69,300
2021	119 700	107 600	83,800
2031	160 000	144 200	112,000

9. 就高鐵乘客行程目的估算的部分亦轉載如下：

乘客種類	行程目的	2007 年整體跨界 乘客（百份比）	2016 年 <sup>2</sup> 高鐵乘客 （百份比）
香港居民	商務	25%	24%
	非商務	56%	46%
	<b>合計</b>	<b>81%</b>	<b>70%</b>
非香港居民	商務	4%	12%
	非商務	15%	18%
	<b>合計</b>	<b>19%</b>	<b>30%</b>

## 車費假設

10. 有關高鐵的車費假設，我們已在立法會財務委員會工務小組委員會資料文件第 PWSCI(2009 -10)15 號中作出介紹：

<sup>2</sup> 各設計目標年份各類高鐵乘客所佔的百分比相若。

「在營運可行性評估方面，我們採用與乘客量預測相同的車費假設，高鐵的車費假設與現時邊界列車及直通車服務的車費相若，並具競爭力。」

有關的車費假設，可參閱下表：

目的地	高鐵車費假設 (港元)	火車(港元)	旅遊車 (港元)
深圳	45-49	34-41	10-45
東莞	131(虎門)	145	100
廣州	180(石壁)	190-210	80-100

按 2009 年價格計算

### 經濟效益預測

11. 有關高鐵運輸模型作出的經濟效益預測的詳情，可參考立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 CB(1)503/09-10(02)：

#### 高鐵乘客節省的時間及項目的經濟效益預測

	低客流情況	基本情況	高客流情況
50 年營運期 平均每年 乘客時間節省	3800 萬小時	4200 萬小時	5200 萬小時
50 年營運期 總經濟效益 (以 4% 折現率至 2009 年價值)	780 億元	870 億元	1060 億元

12. 另外，就內部回報率方面，詳情亦已在立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會參考文件編號 CB(1)503/09-10(02)敘述，現節錄如下：

「單純考慮上述的直接經濟效益，於基本情況下，高鐵五十年營運期經濟內部回報率約為6%，而於低客流及高客流情況下，高鐵五十年營運期經濟內部回報率則分別約為5%及7%。」

基建項目	經濟內部回報率
高鐵香港段	以現價計算
	6%（基本情況）
	7%（高客流情況）
	5%（低客流情況）

### 營運盈利

13. 另外，就高鐵的營運狀況預算方面，當局已在立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 CB(1)503/09-10(02)中作解釋，現轉載有關的估算如下：

#### 基本方案的營運狀況預算

	2016 年	2021 年	2031 年
<b>營運收益</b>	<b>1.118</b>	<b>2.063</b>	<b>3.606</b>
票務收益	1.068	1.941	3.309
非票務收益	0.050	0.122	0.297
<b>營運開支</b>	<b>(0.733)</b>	<b>(0.880)</b>	<b>(1.418)</b>
能源	(0.137)	(0.158)	(0.235)
維修保養	(0.274)	(0.314)	(0.504)
員工薪金	(0.152)	(0.184)	(0.307)
支援服務	(0.152)	(0.187)	(0.305)
差餉	(0.018)	(0.037)	(0.067)
<b>EBITDA<sup>3</sup></b>	<b>0.385</b>	<b>1.183</b>	<b>2.188</b>
<b>營運毛利率</b>	<b>34%</b>	<b>57%</b>	<b>61%</b>

按付款當日價格計算的數字（十億元）

<sup>3</sup> 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的收益。

14. 提問表中問及有關西鐵及機場快線的相關資料。值得注意的是，這兩個項目跟高鐵香港段項目的設計年份、工程內容以至服務對象等各方面都不一樣。因此，不能將這三個項目作比較。

### 就業機會及旅遊業的發展

15. 就高鐵工程帶動本地服務業增加就業機會的事宜，政府於2009年11月提交立法會的補充文件 CB(1)503/09-10(02)作出補充。

「高鐵將為香港帶來更多旅客和大量商業活動機會。短期而言，預計高鐵香港段施工期平均可創造 5,500 個就業機會，高峰期更可達 11,000 個。按工種及時期細分，在高鐵香港段工程開展初期（預計由 2009 年 12 月開始至 2010 年 6 月），已可即時創造的職位已超過 1,500 個，當中包括超過 1,100 個建造工人，及超過 400 個一般文職和專業及技術人員的職位；在建造高峰期，職位更將超過 11,000 個，當中包括超過 9,100 個建造工人，及超過 2,400 個一般文職和專業及技術人員的職位。在廣深港高速鐵路通車後，預期亦可創造 10,000 個職位，包括鐵路營運、維修、車站管理、食肆、商舖、出入境管理等。」

「有學術研究指出，高鐵縮減珠三角地區與香港之間的交通時間，廣東居民赴港消閒的一日遊、週末二日遊將更為便捷和容易。長遠來看，珠三角居民赴港的消閒旅遊模式，或與港人赴深圳消閒渡假模式趨同。當中的分別，是香港的中高價零售行業會憑藉產品的多元性、可靠性和國際性，獲得內地旅客的青睞。這將形成香港、深圳與珠三角地區的零售市場層次分工。勞動密集型零售和飲食行業的發展，將創造更多就業機會予學歷較低的本港居民，其新增的社會效益或大於經濟效益。另一方面，先進服務業如法律、會計、顧問等知識密集服務業的市場覆蓋將隨着高鐵帶來的大量內地商務旅客大大擴張。因此，高鐵香港段可以惠及不同行業、不同學歷和技術水平的勞工。」

「香港的各行各業，包括餐飲、旅遊、會議展覽、專業服務界和工商業機構，都先後指出高鐵有助吸引更多中外旅客到



港消費及使用專業服務，亦可藉此吸引國際旅客經港往返內地，進一步推動各行各業的發展。」

16. 另外，就高鐵工程帶動旅遊業增加就業機會的事宜，政府於 2009 年 11 月提交立法會的補充文件 CB(1)503/09-10(02)中，亦已作出補充，有關部分節錄如下：

「旅遊業界人士指出，要進一步發展旅遊業，內地旅客將是本港旅遊業的主要市場。預期廣深港高鐵配合內地高鐵網發展，大大便利鐵路沿綫的訪港旅客，將可刺激更多內地居民來港探訪和旅遊。

同時，高鐵的連接有助香港和鄰近城市進一步接軌，互相補足，有利發展「點到點」的旅遊模式。本地和海外旅客可在港出發，再沿鐵路到內地不同城市，發展香港至內地「一程多站」鐵路遊，吸引更多海外旅客先來港消費，再北上旅遊，進一步鞏固香港作為中國南大門的地位。

另外，高鐵總站設於西九文化區旁，可與西九文化區產生協同效應，預期日後會有更多酷愛國際級文化藝術表演和展覽的旅客利用高鐵到港作文化藝術交流。

根據粗略而保守估計，如高鐵可以在現時沒有包括額外增加衍生客源的乘客量預測上，衍生 10%的內地乘客，每年便可為香港帶來約 30－60 億元的額外消費。」

## **二、高鐵路香港段西九龍道路工程的環境影響評估** **(問題 14,24,25,36,37,38,39,40,41,44 及 45)**

### **高鐵路香港段的環境影響評估**

17. 正如當局呈交立法會財務委員會工務小組委員會討論文件 (PWSC(2009-10)68、PWSC(2009-10)69 及 PWSC(2009-10)72) 提到：

「高鐵香港段屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，當局須就高鐵香港段的施工和運作申領環境許可證。環境保護署署長已於 2009 年 10 月 16 日發出高鐵香港段的環境許可證。環評報告的結論是，高鐵香港段工程對環境造成的影響可以控制，以符合《環境影響評估條例》和其《技術備忘錄》所規定的準則。

香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）會於高鐵香港段實施已獲批准的環評報告中建議的環境保護措施，並會遵從環境許可證下的有關條件和其他環保法定要求。」

18. 根據《技術備忘錄》的準則，指定工程項目的日間建築活動噪音，工程項目倡議人必須採取所有可行的噪音緩解措施，盡可能消減建築活動噪音影響。港鐵公司已在高鐵的環評報告內就工程項目日間建築活動的噪音影響作出評估，並建議採用所有可行的低噪音機器、減音設備、可移動隔音屏障、隔音罩等噪音緩解措施。環境保護署在聯同其他主管當局詳細審閱環評報告以及審慎考慮所有公眾人士及環境諮詢委員會的意見後，認為環評報告符合《環評條例》及上述技術備忘錄的要求，故此決定有條件地批准該份環評報告及發出環境許可證。

19. 高鐵工程的環境許可證已訂立相關條件，規定港鐵公司須確保高鐵的建造及營辦，按照環評報告內所說明的資料及建議辦理，當中包括落實為緩解日間建築活動噪音影響的各項措施，並在工程進行期間進行噪音監察及審核。環境許可證亦規定港鐵公司須成立社區聯絡小組，由相關及受影響團體代表組成，包括受影響地區的學校、地區委員會、業主立案法團及管理公司，以加強與有關人士就所有環境問題的溝通，及處理有關的查詢和投訴。

20. 根據《環評條例》，評估研究應由工程項目倡議人負責，當局則負責按《環評條例》審閱環評報告。根據港鐵公司就高鐵擬備的環評報告，港鐵公司除採用低噪音機器、減音設備、可移動隔音屏障、隔音罩等噪音緩解措施，以及成立社區聯絡小組外，亦會避免於學校考試期間進行工程，以減低工程對學童的噪音影響。

## 諮詢及聯絡

21. 另外，港鐵公司亦與受影響居民及學校的諮詢及聯絡記錄，以解釋工程的影響，並盡量就建造工程作出配合，以將影響減至最輕：

- (a) 在項目刊憲期間，港鐵公司曾聯絡走線沿線屋苑，村落及大廈，並向法團成員及管理公司解釋了項目及工程的影響。有關屋苑包括：
  - 元朗區的攸美山莊、葡萄園、翠巒、夏威夷豪園、碧豪苑、加州豪園、圍仔村、牛潭尾村等；
  - 葵青區的嘉翠苑、葵星中心、和記新邨、上葵涌村等；
  - 荃灣區的有象山邨、三棟屋村等；
  - 深水埗區的海麗邨等；
  - 油尖旺區的柏景灣／帝柏海灣、富榮花園、海富苑、擊天半島、漾日居、君臨天下、凱旋門、港景峯、君匯港，屯門區的海澄軒、冠峰台等；
- (b) 在2009年1月14日向香港管理專業協會李國寶中學及油麻地天主教小學（海泓道）校長派發單張介紹項目及工程；及
- (c) 在2009年11月期間，向深旺道附近的學校，包括英華書院、德貞女子中學、聖公會聖馬利亞堂莫慶堯中學、聖公會聖安德烈小學、基督教崇真中學及聖瑪利男女英文中小學校長及職員介紹項目工程、有關的環境影響及相應的緩解措施。

## 通風樓

22. 有關通風樓的各項資料，已刊印於環評報告中的圖表 2.8 及 2.13，其節錄如下：

通風樓位置	面積（平方米）	建築物高度（米）	預計施工日期	預計完工日期
米埔通風樓	25 x 33	14	2010年8月	2014年12月
牛潭尾通風樓	19 x 54	21	2010年8月	2014年12月
大江埔緊急救援入口	13 x 16	8	2009年12月	2014年12月
八鄉通風樓	32 x 42	13	2010年6月	2014年11月
城門通風樓	22 x 34	21	2010年5月	2014年6月
葵涌通風樓	30 x 35	20	2010年5月	2014年7月
南昌通風樓	20 x 42	14	2013年5月	2014年12月
旺角西通風樓	21 x 36	13	2010年5月	2014年6月

### 建築廢物

23. 有關建築廢物方面，在當局提交立法會財務委員會工務小組委員會討論文件（PWSC(2009-10)68）中已提到廢物的總量及處置：

「港鐵公司估計高鐵香港段工程合共會產生約 20 215 200 公噸建築廢物。港鐵公司會把其中約 1 444 500 公噸（7.1%）及 7 348 700 公噸（36.4%）惰性建築廢物分別用於這項工程計劃的工地及其他建築工地，並把另外 11 349 400 公噸（56.1%）惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。港鐵公司會把餘下的 72 600 公噸（0.4%）非惰性建築廢物運到堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為 3 億 1,600 萬元（以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費 125 元<sup>4</sup>。）」

<sup>4</sup> 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本（估計為每立方米 90 元），亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本（所需費用應會更為高昂）。

## 空氣質素

24. 現時西九龍的空氣質素是參考環境保護署轄下深水埗空氣監測站的結果，有關詳情請參閱西九龍道路工程環評報告中的圖表 4.3，其節錄如下：

污染物	年度污染物濃度 (微克/立方米)
二氧化硫	23
二氧化氮	67
臭氧	27
總懸浮粒子	81*
可吸入懸浮粒子	57*

註：\*污染物濃度已超出環保署定下的空氣質素指標

25. 有關附近的空氣敏感受體及西九龍道路工程項目所評估的累積建築塵埃影響的詳情，請參閱西九龍道路工程環評報告中的圖表 4.12 及 4.13。簡單而言，時計總懸浮粒子濃度介乎  $107\mu\text{g}/\text{m}^3$  至  $200\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。

## 海水進出口暗渠工程

26. 有關海水進出口暗渠工程的提問，該工程包括興建混凝土箱形暗渠的海水冷卻喉管土木工程。由於只有少部分海堤磚需由海水冷卻喉管的混凝土箱形暗渠結構所取代，這對生態價值偏低的潮下生境造成的影響極為輕微。港鐵公司的顧問工程師曾就海水冷卻系統進行了全面的文獻查閱和實地生態調查。實地生態調查包括海底潛水和潮間帶調查於豐水期（2009 年 6 月）及枯水期（2008 年 12 月及 2009 年 1 月）進行。除因建造混凝土箱形暗渠的海水冷卻喉管土木工程而需要臨時移去及修補部分海堤磚外，高鐵香港段工程不需要變更西九龍海傍海堤的布局及走線。

27. 政府及港鐵公司曾就海水進出口暗渠工程於 2009 年 3 月 18 日諮詢共建維港委員會，諮詢詳情請參閱共建維港委員會網頁。

28. 水質方面，我們已參考環境保護署轄下的海水水質監測結果作為水質基線情況。根據水質模擬的評估結果，海水冷卻系統在運作時，只會對海洋生態造成輕微的局部影響。

### **有關對西九龍總站一帶的環境影響**

29. 高鐵香港段的環評已考慮了累積噪音影響，即各個工地施工計劃同時進行時所帶來的噪音及塵埃影響。詳情可參閱環評報告。

30. 根據高鐵香港段的環評報告及於 2009 年 5 月當局向立法會提交的文件中指出，未來因西九總站的運作所產生的噪音將不會影響西九文娛區於西九站上蓋以外的地方建設藝術表演場地。環評報告亦同時建議合適的緩解措施如設置隔離式道床等，藉以減輕西九站運作對西九文娛區的影響，並預留足夠彈性給與西九文娛區發展及設計。

31. 就西九文化區用作臨時工地時，附近的噪音敏感受體及所評估的建築噪音影響範圍，請參閱高鐵香港段的環評報告中的圖表 5.24。簡單而言，所評估的建築噪音介乎 47 至 78（分貝(A)）。

32. 另外，就西九文化區用作臨時工地時，附近的空氣敏感受體及評估的累積建築塵埃影響，請參閱高鐵香港段環評報告中的圖表 12.15，其時計總懸浮粒子濃度介乎 96 至 209 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。

33. 由 2012 年年初政府將會分階段把高鐵總站位於西九的臨時工地歸還管理局，以便配合西九文化區的發展時間表。視乎於 2010 年年底選定的概念圖則的需要，管理局會與政府的高鐵項目團隊共同合作進行相關的噪音及空氣質素影響評估。

34. 有關西九文化區噪音評估方面，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於高鐵總站範圍的影響。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。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。

35. 至於有關西九文化區的通風塔的噪音評估方面，通風塔的設計會以夜間噪音標準為準則，而夜間噪音標準比日間標準嚴謹。如有需要，通風塔會加上消聲器，把噪音聲級降低至《技術備忘錄》所規定的噪音標準。由於通風塔的噪音聲級降低至《技術備忘錄》所規定的噪音標準，所以不會對附近的樓宇造成影響。

36. 另外，西九龍總站及其道路工程預計將會產生約 10.1 百萬立方米的拆建物料，當中約有 3.86 百萬立方米是由西九龍總站及其道路工程所產生。根據環評的土地污染影響的評估，西九龍總站並沒有發現受污染泥土。

37. 此外，根據現時估計，高鐵預計將會產生約 0.31 百萬立方米的海泥（沉積物），當中約有 0.23 百萬立方米會是從西九龍填海區挖掘出的。大約有 0.1 百萬立方米從西九龍掘出的海泥屬於第一類別，將被棄置於南長洲或果洲的東部。至於其餘 0.13 百萬立方米的海泥，預計將被棄置於東沙洲。

### **西九龍道路工程**

38. 西九龍道路工程的環評報告已列出工程所引致的噪音影響。有關西九龍道路工程建築時所評估的建築噪音影響，請參閱該環評報告的圖表 3.7。根據環評報告，所評估的建築噪音介乎 49 至 74（分貝(A)）。

39. 西九龍道路工程的環評根據 2030 年交通流量的最壞情況方案，評估了西九龍道路工程項目的潛在道路交通噪音影響。在已知的噪音敏感受體處的未經緩解噪音聲級，估計會介乎 53 至 84 分貝（A）之間。預料西九龍道路工程項目及其他現有道路，會令部份噪音敏感受體的噪音聲級超過《環評技術備忘錄》的交通噪音準則。在採用低噪音路面物料和裝設隔音屏障後（有關工程費用約 2 億元），所有具代表性的噪音敏感受體的預測整體噪音聲級，均會符合噪音限制（個別位於文昌街、渡船街、廣東道，以及連翔道和佐敦道交界路口的噪音敏感受體除外）。詳情可參閱環評報告。

### 三、西九龍總站及西九文化區的協調 （問題 7,9,10,28,29,30,31,32,33,34,35,42,43,46,47,48,49 及 50）

40. 我們於 2008 年 5 月提交的立法會參考資料摘要中（THB(T)CR 1/16/581/99）已提到，將西九龍總站延伸入西九文化區的好處：

「西九龍總站延伸入文化區地底範圍 3.3 公頃，使總站可容納的長月台增加兩個，即合共 14 個月台（10 長 4 短）。這會為夜間列車停放安排提供更大的空間，除可令列車班次編排更為靈活，尤其是往廣東省外主要城市的長途列車服務外，擴建的總站長遠來說還可應付額外需求。這有助提升香港作為南中國地區的交通運輸樞紐的地位。」

「把總站擴建並延伸入文化區部分地底範圍，將使總站直接進入該文化區，而文化區的遊客亦可直接進入西九龍總站。假如西九管理局決定興建西九行人捷運系統，則總站更能與該系統有效接駁。把廣深港高速鐵路融入文化區，將大大突顯前者作為內地門戶和後者作為區域文化樞紐的優勢。旅遊事務署預料，如果兩者融合得當，將有助增加來港使用西九擬建藝術、文化和旅遊設施的旅客人次，從而促進文化旅遊。」



41. 路政署、運輸署及港鐵公司於 2009 年 1 月 14 日向西九文化區發展委員會簡介高鐵香港段項目，特別是西九龍總站的設計。除 2009 年 1 月 14 日的簡介，路政署及港鐵公司亦分別於本年 7 月 10 日及 11 月 12 日再向西九文化區發展委員會簡介高鐵香港段項目的最新進度。此外，我們亦於 2009 年 11 月 26 日出席西九文化管理局會議，簡介高鐵香港段項目。路政署、運輸署及港鐵公司已於 2009 年 8 月 6 日與概念圖則顧問及項目顧問的西九龍總站簡介會中介紹西九龍總站的進度等事宜。

### 高鐵及西九文化區項目的時間表

42. 當局提交財務委員會工務小組委員會參考文件 PWSCI(2009-10)15 第 52 段的時間表可見，高鐵與西九文化區的建造高峰期是分開的，高鐵工程不會拖慢興建西九文化區的文化設施。有關部分現轉載如下：

時間	文化區的發展	高鐵香港段的發展
2009 年 10 月 8 日	展開為期三個月的第一階段公眾參與活動聽取公眾對規劃西九文化區的意見。三個概念圖則顧問會考慮公眾及持份者的意見並各自擬備一個概念發展方案；而項目顧問亦會參考公眾及持份者的意見並擬備西九文化區文化藝術設施的初步設施用途分配表。	
2009 年年底		高鐵香港段工程動工  需要運用西九龍總站延伸至西九文化區部分和其他相關工地，以及臨時工地
2010 年夏季	展開第二階段公眾參與活動諮詢公眾對三個概念發展方案及西九文化區設施的初步用途分配表的意見。	
2010 年 10 月		需要運用躉船轉運站

2010 年年底	<p>第二階段公眾參與活動結束後，管理局會選出一個較合適的概念發展方案。</p> <p>項目顧問會根據獲選的概念發展方案擬備詳細的發展圖則，並進行詳細的技術可行性研究例如環境影響評估，工程技術評估和交通影響評估等。</p>	
2011 年	展開第三階段公眾參與活動，諮詢公眾對詳細發展圖則及西九文化區設施的詳細用途分配表的意見。	
2011 年年底	把詳細發展圖則提交城市規劃委員會（下稱「城規會」）考慮。	
2012 年 3 月		按管理局的需要陸續交還臨時工地及交還躉船轉運站
2014 年	西九文化區設施的詳細設計將會在詳細發展圖則提交城規會後隨即開展，一俟發展圖則獲批准後設施的建造將會立即上馬。	開始把西九龍總站延伸至西九文化區部分及其相關工地分階段交還
2015 年	文化區第一期設施開始分階段落成； 高鐵香港段同步落成	

## **西九文化區的規劃**

43. 現時，西九文化區的規劃仍然在公眾參與活動的階段，西九管理局已聘請了顧問公司進行市場調查了解市民／遊客對西九文化區文化藝術設施的需求，研究將會約於明年年中前完成。概念圖則顧問還未就西九文化區開始設計，管理局現正進行第一階段公眾參與活動，蒐集公眾及持份者對西九規劃的期望及訴求，以及對文化藝術設施的要求，包括市民對到訪西九文化區設施的意向及前往西九的交通模式，這些資料將會作為概念圖則顧問擬備概念發展方案時的參考。當第一階段公眾參與活動於 2010 年 1 月初完成後，三個概念圖則顧問將各自擬備一個概念發展方案，並須就各自的方案進行有關的初步技術評估，包括交通、人流以及財務方面的評估，以初步確定方案是可行的。預計三個概念發展方案可於明年年中完成。管理局將會於 2010 年夏季諮詢公眾對三個概念發展方案的意見，並會在諮詢結束後選出一個比較合適的方案，以作為發展圖則的基礎。

44. 第二階段公眾參與活動完成後，項目顧問將根據獲選取的概念發展方案和公眾諮詢中搜集到社會各界的意見，擬備詳細的發展圖則，並進行相關的詳細技術可行性研究，包括進一步深化及分析交通、人流以及財務方面的評估。所以有關西九文化區的規劃，包括每個建築物設計及高度、土地及建築物的用途，要待詳細的概念發展方案／圖則完成後，才可提供。

## **有關《西南九龍分區計劃大綱核准圖編號 S/K20/22》的修訂**

45. 根據《城市規劃條例》，所有新圖則、核准圖的修訂或草圖的修訂，都會予以展示，為期兩個月。任何人均可以在這個展示期內，向城規會就草圖作出申述。所有在圖則展示期內收到的申述，均會供公眾查閱。在申述供公眾查閱的首三個星期，任何人可就該等申述向城規會提出意見。城規會或其申述聆訊小組委員會會舉行聆訊，以考慮所收到就草圖提出的申述和意見。作出申述的人及提出意見的人，均可出席聆訊及在聆訊上陳詞。條例並沒有要求在修訂圖則前需向個別團體進行諮詢。

46. 在修訂《西南九龍分區計劃大綱核准圖編號 S/K20/22》前，有關政府部門如運輸署、路政署及規劃署，已對工程進行相關評估。城規會在 2009 年 5 月 29 日修訂《西南九龍分區計劃大綱核准圖編號 S/K20/22》，規劃署亦已在 2009 年 6 月 25 日諮詢油尖旺區議會。諮詢的紀錄可參考區議會的網頁。

### *西九龍一帶的人流預測*

47. 西九文化區與西九龍總站、圓方和柯士甸港鐵站之間將來會設置大型的地面行人廣場，連接各主要建築群。除此之外，西九龍總站、圓方和柯士甸港鐵站亦預留行人天橋或地道連接點，能提供額外的行人通道。詳細規劃可留待西九文化區管理局（下稱「管理局」）設計。故此，由尖沙咀廣東道、柯士甸道及西九龍海濱長廊一帶往西九文化區的人流及路線，取決於將來西九文化區的內部設計和規劃。

48. 根據運輸署今年完成的交通研究初步估計，於 2031 年每天往返西九文化區之每小時最高人流大約：

- (a) 經地面行廣場往返西九龍總站及九龍港鐵站：16,000 人
- (b) 經天橋往返九龍港鐵站：4,000 人
- (c) 經天橋往返柯士甸港鐵站：16,000 人

49. 西九文化區的顧問在擬備概念發展方案時，將會考慮西九文化區與周邊地區連接的通道，相信亦會考慮是否需要提供一條臨時繞道由西九海濱一帶引入人流。根據現時的時間表，三個概念圖則方案預計於明年年中完成。

## **道路改善工程**

50. 為配合西九龍的發展，運輸署於 2009 年完成了發展區的詳細交通研究，研究的目的，是要改善西九龍區道路網，解決該區部份路口目前的擠塞情況，並應付整個西九龍新發展區（包括西九文化區和高鐵總站）未來的交通需求。交通研究的詳細資料已提交給立法會交通事務委員會資料文件「西九龍總站的選址及配套」（CB(1)389/09-10(01)）及「西九龍總站的交通配套」（CB(1)503/09-10(03)）。詳細情況請參考上述立法會文件。

## **西九龍總站轉換層工程**

51. 政府已於 2008 年 9 月和管理局的會面中簡介轉換層事宜。而有關西九文化區於西九龍總站所佔用地底範圍上興建文化建築物的回覆，請參閱政府提交財務委員會工務小組委員會參考文件 PWSCI(2009-10)15，即如下：

「政府會就高鐵項目中總站延伸至西九文化區的範圍進行地基、減低噪音和震動，以及轉換層等備置工程（估計費用分別為 8 億 7 千萬元、6 千萬元和 6 億 7 千 4 百萬元），以便管理局可在該範圍興建不高於主水平基準以上 70 米和不需要備有特別先進減音及防震功能的中層建築物。在設計文化區範圍內的總站地基及相關結構時，已考慮到上蓋不高於主水平基準以上 70 米中層建築物（即 15-20 層）的最大可能載荷。」

如上文所述，管理局現正進行第一階段公眾參與活動。預計概念圖則顧問可於 2010 年年中完成擬備概念發展方案。屆時，公眾便會清楚轉換層所在的土地位置上是否設有文化藝術設施。概念圖則顧問從招標階段已知悉高鐵總站的規劃及初步設計背景資料，在擬備概念發展方案時會考慮這些因素。

## **西九總站的備置工程**

52. 有關用地 A 的備置工程，當局已於 2009 年 11 月 27 日提交交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件中（CB(1)503/09-10(01)）作出介紹，現將有關這些備置工程的內容轉載如下：

- (i) 西九龍總站的額外地基和結構工程（7 億 7 千萬元）
- 西九龍總站上蓋為用地 A。在初步設計時，當時的造價預算並沒有包括上蓋物業的備置工程費用。在 2008 年 4 月，政府決定不將用地 A 的發展權交予港鐵公司。
  - 用地 A 日後會根據土地政策在公開市場拍賣，而有關於用地 A 的建築工程日後不能在無需暫停列車運作的情況下進行，因此未來上蓋物業發展的備置工程(包括加固總站的地基和結構)，須與總站一同興建。而工程費用將會根據負荷分配原則就上蓋物業發展及總站工程之間攤分。
- (ii) 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（5 億 8 千萬元）
- 為上蓋物業提供地下停車場是符合現行規劃指引的做法。與加固西九龍總站地基和結構工程的原因一樣(見上文項目(i))，將來的地下停車場樓板備置工程亦須與高鐵項目一同建造。至於地下停車場所佔的總站挖掘數量和地下連續牆工程的費用分擔，則會按樓面面積比例計算。
- (iii) 未來上蓋物業海水冷卻喉管的土木工程（1 億 3 千萬元）
- 由於西九龍總站周邊的新道路已納入高鐵項目下，將有關的海水冷卻喉管土木工程與高鐵項目一併建造會更為合適，否則將來進行海水冷卻喉管的土木工程時，將須挖掘新建成的道路，對公眾帶來不必要的滋擾。
- (iv) 建造業價格的上升（4 億元）。

53. 就用地 A 的備置工程主要規劃參數方面，規劃署在 2009 年 6 月 25 日曾諮詢油尖旺區議會。用地 A 的備置工程主要規劃參數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。」

## 用地 A

54. 為保護鐵路設施的操作及安全，政府在現行政策下，為鐵路保護區內新批出土地作發展用途，或處理更改土地契約申請時，會徵詢鐵路公司意見，加入適當的「鐵路保護」條款在土地契約內。其中條款包括要求發展商在施工前諮詢鐵路公司及確保工程不會干擾鐵路的建造，使用及操作。在鐵路保護區範圍內的新批出土地或鐵路上蓋物業發展項目的土地契約，均會加入適當的鐵路保護條款，例如九龍站上蓋物業發展（九龍內地段編號 11080）及尖沙咀前水警總部（九龍內地段編號 11161）。日後在預備用地 A 的賣地條款時，政府亦會採取相應程序。

55. 西九文化區上的建築物，須按照《建築物條例》提交屋宇署批核。屋宇署已有現行機制訂定個別建築工程是否需要諮詢港鐵公司。有關鐵路的防護措施指引和規定已訂明於屋宇署發出的《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考 APP-24 號》。

56. 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。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。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，則可考慮放寬建築物高度限制。

57. 港鐵公司會為用地 A 上蓋物業發展進行備置工程。但日後發展商在設計上蓋建築物時，必須考慮西九龍總站的操作及安全，土地契約條款，城市規劃要求，相關法例要求及其他因素。現時，政府沒有打算為上蓋物業發展設計舉辦公眾參與及公開設計比賽，相信留待發展商日後決定比較合宜。

### **躉船轉運站**

58. 政府將於 2009 年年底及 2010 年 10 月分兩階段使用西九文化區內的海濱地帶用作躉船泊位。有關安排，請參閱政府提交財務委員會工務小組委員會參考文件 PWSCI(2009-10)15 第 51 及 52 段，部分節錄如下：

「在處理總站挖出泥土的高峯期，我們需要另外 1 公頃的臨時工地供 3 個躉船轉運站之用，佔用時間預計為 2010 年 10 月至 2012 年 3 月。路政署將與港鐵公司及管理局覆檢躉船轉運站的數目及使用時間表，以進一步減低對將來可能西九舉辦文化活動之影響。」

## **四、大角咀隧道建造工程（Q15,16,17,18,19,21,22 及 26）**

### **高鐵香港段方案各類的收地圖則**

59. 有關高鐵香港段方案/修訂方案/批准方案的收回土地圖則、收回地層圖則、暫時佔用土地權利圖則、控制建築圖則及工程展開圖則已上載至路政署的網頁（<http://www.hyd.gov.hk/chi/major/road/rail/xrl/index.htm>）給公眾閱覽。上述的有關圖則已清楚顯示高鐵香港段項目須要收回土地、收回地下層、暫時佔用土地權利及鐵路保護區的情況。



60. 有關收回土地及地層或設定暫時佔用土地的權利的範圍已在方案說明中（第 3 段及第 4 段）提及，並在收回土地圖則（第 XRL-L01 號至 XRL-L14 號）、收回地層圖則（第 XRL-U01 號至 XRL-U26 號），及在設定暫時佔用土地權利圖則（第 XRL-T01 號至 XRL-T14 號）中詳細列出及標示。另外，受收回地層影響的地段編號、地址及物業名稱，亦已在收回地層圖則（第 XRL-U26 號）中詳細列出。至於受影響樓宇的樁柱或地基深度、建造與落成日期，以及屋宇署最後批准圖則的日期，可向於屋宇署的樓宇資訊中心查閱。

### *經審查的樓宇*

61. 爲了充分掌握及了解現存樓宇的地基情況，港鐵公司曾經審查高鐵路大角咀段走線附近樓宇的相關圖則。港鐵及其顧問公司職員曾於 2009 年 2 月至 8 月間向屋宇署索閱有關樓宇的圖則。取得資料後有關專業隊伍如土力、結構、建造負責設計，設計的步驟亦由獨立的專家團審閱。港鐵公司已於 2008 年 10 月至 2009 年 6 月期間完成了在大角咀一帶的土地勘察。結果顯示大角咀一帶地質（由填土、海洋沉積、沖積物及花崗岩組成），適合由隧道鑽掘機興建隧道。至於防護工序方面，則包括盡快安裝隧道襯砌，以承托已鑽挖的隧道，並且在有需要的地層進行灌漿。

### *施工前的審查工作*

62. 就施工前的審查工作方面，港鐵公司聘請了 Atkins China Ltd. 爲市區段的高鐵路隧道段進行了詳細設計及評估。這是一所國際性的顧問公司，聘用了 105 名各範疇的專業人士（包括土木工程、機械工程、建築、地質、工程管理及工料測量等）。合約名稱如下：  
「廣深港高速鐵路香港段  
顧問合約編號 C802  
隧道(南)及有關結構的詳細設計」

63. 港鐵公司聘請獨立的專家團隊於 2009 年 5 月對設計顧問公司之「結構相容評估」進行了獨立覆審。結論是擬建之高鐵路隧道不會影響大角咀一帶樓宇結構安全。

## **樓宇勘察**

64. 在獲得業主同意下，樓宇勘察以目視方法勘察樓宇的所有公共及私人地方，並進行視察、拍照、量度及記錄有關勘察。勘察工作已於 2009 年 10 月展開，整項勘察工作的預計開支為 1,250 萬元。

65. 港鐵公司之承建商將於施工前於大角咀一帶樓宇設置沉降監察點。沉降監察點用以於隧道建造期間進行定時及緊密監察。所有工程將由港鐵公司具專業資格及有相關經驗之員工根據法列進行監督。有關承建商的合約項目尚待審批。

## **第三者保險**

66. 就如其他港鐵工程一樣，港鐵公司為高鐵香港段整體工程提供與所有承建商及相關分包商有關本工程的綜合保險及第三者責任保險。

## **重建潛力**

67. 正如我們於致立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會的信件（CB(1)464/09-10(01)）提到，重建潛力會否受影響，須視乎不同的因素，而政府亦設有索償機制：

「考慮因素包括該土地地質狀況、重建發展的方案及設計、該土地的面積、高鐵隧道在該處地下的深度及位置。必須留意的是，收回或暫時佔用地層絕對不會影響有關地段的使用年期權限，亦不會影響該地段現時所准許的地積比率。倘若現有物業的樓面面積已發展至該地段內准許的地積比率，任何重建將不會增加其地積比率。另外，樓宇的重建潛力亦受制於政府批地條款、城市規劃、《建築物（規劃）規例》、樓宇業權分佈及其他經濟因素影響等。」

「任何聲稱因被納入鐵路保護區而在物業重建上蒙受損失的業權擁有人，則可根據《鐵路條例》附表第 II 部第 9 項，在該等重建建築工程完成後一年內，向運輸及房屋局局長送達書面申索。申索理據，是建築事務監督為避免受鐵路保護區影響地段在重建時，出現與為建造高鐵香港段而進行的工程不相容的情況，而要求修訂重建建築工程的圖則，或在批准該等建築工程的圖則或同意該等建築工程的展開時施加條件。」

68. 根據《鐵路條例》，政府有責任向因鐵路隧道而蒙受損失的人士作出賠償。故此，政府未有因建造鐵路隧道而受司法挑戰。而過去亦有不少成功重建的例子：

「事實上，本港亦有不少地段與日後大角咀的情況相若，而且成功在鐵路隧道保護區上重建的例子。例如在上環永樂街的重建物業便建於港島線隧道之上，重建物業樓高 25 層；隧道深約 23 米，隧道所處地層是土質。另外一個成功重建的實例位於英皇道，該物業亦是位於港島線隧道的上面，有關隧道是於地底下 22 米的石層建造，該物業成功重建為 32 層高的大廈。」

## 五、高鐵香港段工程招標（問題 6,12 及 13）

69. 有關高鐵香港段工程招標的事宜，當局已在財務委員會工務小組委員會參考文件編號 PWSCI(2009-10)15 作出闡釋，有關部分撮要如下：

(i) 就招標程序方面，

「……港鐵公司根據國際最佳實務守則，訂定了清晰及全面的採購及招標程序，有關程序過往在本港進行的多個鐵路項目中證實行之有效。港鐵公司根據這些程序，為其鐵路工程項目採購顧問服務及制訂建造工程合約，同時透過市場競爭，甄選最能達致成本效益的服務供應商。有關的招標程序與香港特區政府的《物料供應及採購規例》相若，也符合世界貿易組織的《政府採購協定》。高鐵香港段項目（包括已招標的合約）亦採用相同的招標程序，符合世界貿易組織《政府採購協定》的相關規定，並與香港特區政府的《物料供應及採購規例》相若。」

「路政署委聘的獨立顧問亦認同港鐵公司的採購及招標程序是穩妥的，並在各方面與政府載於《物料供應及採購規例》的招標程序相若。此外，港鐵公司主動邀請廉政公署定期審閱公司的採購及招標程序。最近一次的審核在 2008 年 5 月進行。廉政公署多年來的報告，都顯示港鐵公司的招標及採購程序有適當制衡。」

(ii) 就甄選承建商、顧問及供應商方面，

「在甄選承建商、顧問及供應商時，港鐵公司會按照以下 4 個流程進行：

- (1) 提交投標意向書<sup>5</sup>
- (2) 預審資格<sup>6</sup>
- (3) 甄選<sup>7</sup>
- (4) 招標及標書評審<sup>8</sup>」

---

<sup>5</sup> 資料文件 PWSCI(2009-10)15 亦提到，「港鐵公司會在其公司網頁刊登公告，邀請業界提交投標意向書」。

<sup>6</sup> 資料文件 PWSCI(2009-10)15 亦提到，「有興趣投標的公司需填寫資格審查問卷，內容包括該公司的財務狀況、過往經驗、安全紀錄、環保表現、風險管理、主要職員及相關資源等詳細資料，讓港鐵公司的招標小組能夠評估和甄選」。

<sup>7</sup> 資料文件 PWSCI(2009-10)15 亦提到，「甄選程序包括根據已訂定的評分準則，評估資格審查問卷上提交的資料」。

<sup>8</sup> 資料文件 PWSCI(2009-10)15 亦提到，「投標者須以密封投標方式入標，分開提供技術資料及財務資料作評審」。

(iii) 就環評及西九設計招標方面，

「環評的其中一個重要目的，是透過工程項目的設計工作，避免和減少工程項目的環境影響。因此，環評和工程項目的設計工作需要經常互動和相互影響，我們認為兩者並不構成利益衝突。事實上，在經過公平公開的競爭後，由同一顧問公司投得工程項目環評及工程設計合約的情況實屬尋常，例子也有不少」

70. 另外，管理局於 2008 年 11 月就概念圖則顧問以及項目顧問研究發出的招標文件中，已載有高鐵總站建議位置及該車站的一部分延伸入西九文化區範圍的資料。有關的招標文件可參閱西九管理局的網址。

71. 管理局於 2008 年 12 月中收到 40 份意向書，並於 2009 年 1 月初步選出了 16 家顧問公司邀請他們在 2 月 27 日前提交技術及費用建議書。為讓這 16 家顧問公司更了解研究範圍及要求，以便他們擬備提交技術及費用建議書，管理局於 2009 年 1 月 23 日舉辦一個提交技術及費用建議書前的會議，而會議的其中一個議程是安排路政署、運輸署及港鐵公司向初步選出的 16 家顧問公司詳細講解總站的初步設計構思。管理局於 2009 年 7 月委任顧問後，顧問一直與路政署、運輸署以及香港鐵路有限公司舉行多次會議就高鐵站的最新規劃及設計保持密切溝通。

72. 有關合約為監察高鐵沿線施工噪音方面，這項工程涉及兩個階段的投標程序。第一階段在 9 月開始，主要是邀請有興趣者提交投標意向書。第二階段邀請已通過第一階段的公司提交「技術建議書」和「收費建議書」。有關邀請在 11 月 18 日發出，原定於 11 月 27 日截標，最後延至 12 月 4 日。第二階段前後有 17 天左右，與《物料供應及採購規定》中建議的 3 個星期大致相若。

73. 由於港鐵公司是《世貿採購協定》的《承諾表》內其中一個表列公營機構，所以港鐵在為有關工程招標和批出合約時，必須遵守《世貿採購協定》的規定。在《承諾表》中已表明顧問工程和約 5,800 萬元以下的建造工程，都不受《世貿採購協定》規範。由於監察施工噪音合約本身價值不超過 5,800 萬元，所以不受《世貿採購協定》的規範。

74. 港鐵公司至今仍未有批出過屬《世貿採購協定》內之高鐵香港段合約。如批出屬《世貿採購協定》內之港鐵公司的合約，港鐵公司會刊載於其網頁上。

## 六、一地兩檢（問題 8 及 11）

75. 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)號所提到，當局已成立專責小組<sup>9</sup>，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。

76. 在計劃列車的營運服務及評估高鐵的經濟效益時，我們是採用「兩地兩檢」的出入境檢查方式為基礎。而估算高鐵的經濟效益時是基於高鐵項目所帶來的直接經濟效益，當中只計算乘客旅程時間節省的價值、其他公共交通工具營運作節省的成本和交通意外減少的價值，大部份（95%以上）的直接經濟效益都是來自乘客時間節省的價值。因此，在實施「一地兩檢」後，乘客會更感方便，將有更多乘客選擇高鐵的服務，高鐵乘客量及經濟效益將較現時估算為高。

77. 無論在「兩地兩檢」或「一地兩檢」的安排下，高鐵旅客都需要辦理內地和香港的出入境手續，我們相信若在西九龍總站安排「一地兩檢」的口岸設施，集中處理兩地的口岸檢查會對高鐵乘客更為方便及吸引，而高鐵的列車安排亦會更具靈活性及效率。

78. 在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」，涉及不少複雜的法律及憲制問題。專責小組與有關政府部門會繼續商討，研究如何克服當中涉及的問題，並與內地當局進行磋商，在符合《基本法》的大前提下，研究各種可行方案，盡量方便高鐵乘客過境。

---

<sup>9</sup> 專責小組由運輸及房屋局牽頭，成員包括律政司、保安局、政制及內地事務局、路政署等相關部門。

79. 至於出入境人士在深圳灣管制站辦理出入境手續所需的時間，乃因應客量而決定的。就港方而言，絕大部分香港居民的出入境手續可在 15 分鐘內辦妥；至於訪客方面，超過九成的訪客能夠在 30 分鐘內辦妥出入境手續。另外，在深圳灣口岸實施「一地兩檢」安排下，旅遊車乘客在辦理兩地通關手續時，上落車由兩次減至只須一次，每名旅客所需的通關時間可減省約 5 至 10 鐘。

## 七、高鐵路香港段的諮詢工作（問題 1-5）

80. 有關高鐵路香港段的諮詢工作時序詳列如下：

- (a) 2008 年 4 月政府宣布港鐵公司就高鐵路項目作進一步規劃及設計後，就展開項目的諮詢。
- (b) 我們於 2008 年 5 月諮詢立法會及有關鄉事委員會（包括新田、八鄉及錦田），並於 6 月諮詢走線沿途有關之區議會（包括油尖旺、深水埗、葵青、荃灣、元朗及沙田區議會）。在 5 月和 6 月的諮詢時，均夾附了立法會參考資料摘要（CB(1)166/09-10(01)）供議員參閱。
- (c) 在 2008 年 9 月和 10 月，我們再次諮詢各有關鄉事委員會（包括新田、八鄉及錦田），及區議會（包括油尖旺、深水埗、葵青、荃灣、元朗、沙田及屯門）。在這一輪的諮詢，當局提供了項目的進一步的資料，包括走線、通風樓和工地的初步資料。
- (d) 當局於 2008 年 11 月 28 日及 12 月 5 日為項目進行刊憲，並收集居民對項目的意見。在刊憲期間，當局共收到共 119 份反對意見，收到反對意見後，當局和港鐵公司已審慎探討修改方案的空間，並處理有關反對意見。當局和港鐵公司亦就部份意見再進行研究，並對方案作出修改。修改的部份亦已包括在修訂方案中。有關處理反對意見的詳情，可參閱於 2009 年 10 月 21 日發出的立法會參考資料摘要（CB(1)166/09-10(01)）。

- (e) 當局於 2009 年 4 月 30 日及 5 月 8 日為修訂方案進行刊憲，期間向有關區議會（包括油尖旺、深水埗、葵青、荃灣、元朗及屯門）和鄉事委員會（包括新田、八鄉、錦田及屯門）發出文件，介紹修訂方案對有關地區的影響。2009 年 7 月，環評報告公開給公眾人士查閱期間，當局亦向有關區議會及鄉事委員會提交文件，簡述環評報告內有關當區的內容，並在 9 月份出席了油尖旺及屯門區的區議會會議。
- (f) 高鐵方案於 2009 年 10 月 20 日獲行政會議授權通過後，當局亦已向有關區議會及鄉事委員會提交文件，夾附了立法會的參考資料摘要（CB(1)166/09-10(01)）作為參考資料。
- (g) 有關出席區議會及鄉事委員會的日期如下：

2008 年 5 月 30 日	錦田鄉事委員會
2008 年 6 月 6 日	八鄉鄉事委員會
2008 年 6 月 6 日	新田鄉事委員會
2008 年 6 月 17 日	深水埗區議會
2008 年 6 月 26 日	元朗區議會
2008 年 6 月 26 日	油尖旺區議會
2008 年 7 月 3 日	沙田區議會交通運輸委員會
2008 年 7 月 7 日	荃灣區議會交通運輸委員會
2008 年 7 月 10 日	葵青區議會
2008 年 8 月 28 日	油尖旺區議會
2008 年 9 月 11 日	葵青區議會
2008 年 9 月 17 日	深水埗區議會
2008 年 9 月 25 日	新田鄉事委員會
2008 年 9 月 25 日	錦田鄉事委員會
2008 年 9 月 30 日	荃灣區議會
2008 年 10 月 3 日	八鄉鄉事委員會



2008年10月9日	油尖旺區議會
2008年10月23日	元朗區議會
2008年10月31日	鄉議局會議
2008年11月4日	沙田區議會交通運輸委員會
2008年11月4日	深水埗區議會
2008年12月9日	新田鄉事委員會
2009年1月16日	屯門區議會環境、衛生及地區發展委員會
2009年2月26日	油尖旺區議會
2009年3月9日	新田鄉事委員會
2009年3月25日	錦田鄉事委員會
2009年3月28日	屯門鄉事委員會
2009年3月31日	荃灣區議會
2009年4月17日	八鄉鄉事委員會
2009年4月23日	元朗區議會
2009年4月23日	油尖旺區議會
2009年5月5日	屯門區議會
2009年7月7日	屯門區議會
2009年7月9日	葵青區議會
2009年7月20日	新田鄉事委員會
2009年9月1日	屯門區議會
2009年9月10日	油尖旺區議會交通運輸委員會
2009年11月5日	油尖旺區議會交通運輸委員會
2009年11月20日	油尖旺西分區會
2009年12月10日	油尖旺區議會

## 處理鐵路方案反對意見聆聽委員會

81. 至於有關處理鐵路方案反對意見聆聽委員會方面，該委員會的成員共有 18 位（包括 5 名召集人）。任期由 2008 年 1 月 1 日至 2009 年 12 月 31 日。爲了讓公眾可了解該委員會的資料，當局已將該委員會的成員名單及職權範圍上載至其網頁。有關成員名單及職權範圍的內容轉載如下：

### 成員名單

陳麗雲教授	(召集人)
陳耀棋先生	(召集人)
陳旭明先生	(召集人)
周淑嫻女士	(召集人)
劉佩瓊女士	(召集人)
周賢明先生	
何淑賢女士	
許錫恩先生	
高美懿女士	
李志強先生	
李漢城先生	
廖榮定先生	
盧偉國博士	
麥秉良先生	
伍美琴博士	
施家殷先生	
鄧煥儀女士	
黃志明先生	

## 職權範圍

- (a) 根據《鐵路條例》（該條例），運輸及房屋局局長須在公眾就方案提出反對意見的 60 天期限屆滿後的 9 個月內（或就方案的修訂提出反對意見的 60 天期限屆滿後的 3 個月內），把根據該條例在憲報公布的鐵路方案及/或其修訂連同所有未被撤回的反對意見提交行政會議考慮。在進行上述程序之前，由運輸及房屋局局長委任獨立人士組成的委員會，會就所有未被撤回的反對意見進行聆聽。這項行政措施是爲了確保處理反對意見的過程是公開、公平和具透明度的。
- (b) 委員會將特別就下述事宜向運輸及房屋局局長提供意見：
- i) 政府有否按照承諾，處理有關反對意見；
  - ii) 政府有否給予反對者充分機會表達其意見；
  - iii) 政府有否因應反對者的意見，適當地檢討有關方案；以及
  - iv) 政府有否向反對者充分解釋檢討的結果。
- (c) 委員會須負責就所有未被撤回的反對意見，以集體方式進行聆聽，以期達致下述目標：
- i) 聽取反對者的意見；
  - ii) 聽取政府和有關鐵路公司的意見；
  - iii) 確定政府有否公平、公開和迅速地處理有關反對意見；以及
  - iv) 就聆聽結果編撰報告，並提交運輸及房屋局局長考慮。

上述成員當中，共有 14 名成員（包括 4 位召集人）參與該 5 天聆聽會，聆聽所有舉行聆聽會時仍未撤回反對意見合共 111 宗個案，其中有 42 宗個案的反對者或其代表出席聆聽會及發言。

82. 委員會須負責就所有未被撤回的反對意見，以集體方式進行聆聽，以期聽取反對者的意見；聽取政府和有關鐵路公司的意見；確定政府有否公平、公開和迅速地處理有關反對意見；以及就聆聽結果編撰報告，並提交運輸及房屋局局長考慮。舉行聆聽會純粹是一項行政安排，並非《鐵路條例》下的法定程序。委員會成員及反對者均明白有關的聆聽會的委員會報告是會提交給行政長官會同行政會議考慮，而由於報告涉及反對者的個人資料，我們只向反對者提供相關報告，不會公開其內容。

83. 在當局就高鐵香港段授權進行方案向立法會提交的參考資料摘要（CB(1)166/09-10(01)）中，已就該委員會處理反對意見的情況作出闡釋，現將有關部分轉載如下：

「如上所述，當局聯同港鐵公司，已與所有願意而又能安排時間出席的反對人士會面。此外，由非官方人士組成的獨立委員會，就未有撤回的反對個案，先後於 2009 年 8 月 4 日、6 日、7 日、11 日及 12 日舉行了 5 個全日的聆聽會。委員會認同，當局已採取公平、公開且具透明度的方式處理反對個案。委員會亦同意，反對人士已有充足機會表達意見，當局亦已因應反對人士的意見，適當檢討方案。」

## 公眾討論會

84. 另外，有關於 2009 年 7 月 30 日、7 月 31 日及 8 月 1 日的三場公眾討論會方面，我們亦於就高鐵香港段授權進行方案向立法會提交的參考資料摘要（CB(1)166/09-10(01)）中，詳細交待了舉行討論會的背景和目的。在 2009 年 4 月 30 日及 5 月 8 日修訂方案刊憲後，當局收到 13 700 封以標準格式寫成的反對信件，表達對高鐵香港段的反對。由於他們的意見書並非反對任何一項刊憲的修訂，這些意見不應根據《鐵路條例》第 10 條處理。然而，我們重視聆聽市民的意見，故為他們在 2009 年 7 月 30 日、7 月 31 日及 8 月 1 日安排了三場公眾討論會，共約 130 位相關人士出席。

85. 在該參考資料摘要中，當局亦反映了參加者的意見及政府的回應。參加人士查詢當局處理這 13 700 封信件的方法，亦提出多項與其他反對個案類似的問題及要求，例如設立中途站、修改緊急救援站和列車停放處的位置、延長諮詢時間及高鐵的成本效益和車資。當局已向參加人士解釋相關的考慮因素。

86. 上述提及的三場座談會除了有反對者參與外，當中亦有其他市民參與討論，而三場座談會的討論內容亦以「座談會意見綜合報告書」的形式上載於路政署的網頁（<http://www.hyd.gov.hk/chi/major/road/rail/xrl/index.htm>），給公眾閱覽。會上，我們亦向參加者表明有關的反對意見將呈交行政會議考慮，有關的內容節錄如下：

「早前接獲的 13 000 多封反對書因並不是就任何修訂項目提出反對，所以並不能作為《鐵路條例》下的反對個案，提交人士亦不會獲邀出席獨立聆聽會。雖然如此，當局亦會將這 13 000 多封反對書的意見及 3 場座談會的紀要呈交行政長官會同行政會議考慮。」

87. 當局已經將收集到的意見一併向行政長官及行政會議反映，讓他們在考慮是否批准高鐵香港段方案和《鐵路條例》下的反對個案時，一併考慮有關的意見。因此是次座談會的討論是屬於高鐵香港段項目公眾諮詢的一部分。另外，是次座談會的公眾諮詢及討論與獨立人士組成的「聆聽委員會」並沒有任何關係。

88. 最近，大角咀居民就收回地層提出的關注。為了讓油尖咀區議會及大角咀居民進一步了解高鐵香港段工程對當區的影響，我們在 2009 年 11 月 20 日就高鐵有關收回地層的事宜向油尖旺區議會提交文件，說明高鐵香港段工程不會影響走線附近樓宇的結構安全，並解釋《鐵路條例》對居民的保障。路政署鐵路拓展處亦於 11 月 25 日致函大角咀區受影響樓宇的各業主、住戶及業主立案法團，夾附這份區議會的文件。另外，當局亦於 2009 年 11 月 23 日將這份文件呈交立法會，供公眾參閱。

89. 為了更直接回應居民的關注，我們於 2009 年 10 月 28、29 日和 11 月 10 日、11 日多次與大角咀居民會面：

日期	活動名稱及主辦單位	地點	出席部門/機構名單	出席人數
2009年10月28日	居民大會	大角咀埃華街76號大成商場	運輸及房屋局 路政署 地政總署 屋宇署	約20人
2009年10月29日	居民大會	旺角街坊會禮堂	運輸及房屋局 路政署 地政總署 屋宇署	約400人
2009年11月10日	港鐵公司與居民組織的非正式會議	大角咀區	港鐵公司	6人
2009年11月11日	港鐵公司與居民的非正式會議及在街上派發單張	大角咀區	港鐵公司	6人
2009年12月12日	居民大會	旺角街坊會陳慶社會服務中心	運輸及房屋局 路政署 地政總署 民政事務署 香港測量師學會 香港工程師學會 港鐵公司	約350人

90. 至於有關港鐵公司設立的資訊中心，我們亦已於立法會提交的資料文件（CB(1)464/09-10(01)）作出簡介。當局亦於立法會財務委員會工務小組委員會資料文件（PWSCI(2009-10)15）作介紹，有關內容轉載如下：

「爲了進一步解答居民的疑問，高鐵市區資訊中心於 11 月 11 日在廣東道政府合署開始運作（並於同日派發單張，通知居民）。截至 12 月 3 日，共收到 32 個查詢。爲了方便大角咀區居民及提供更佳服務，資訊中心已於 12 月 11 日遷至鄰近相關樓宇的新九龍廣場。爲了保持與居民的溝通，高鐵市區資訊中心將會繼續運作。與此同時，在工程開展前將會爲大角咀區居民成立高鐵社區聯絡小組，並設有社區聯絡處及定期出版通訊，派送至受影響單位。」

## 八、其他有關高鐵香港段工程的提問（問題 20, 23 及 27）

### *施工時間表*

91. 現時項目的申請撥款還未批准，各施工工地的開工日期還未確定。若撥款申請落實的話，我們希望在政府土地的工地會首先開展工程。如工程可在 2009 年尾開工，項目可望於 2015 年完工。

### *九龍南線工程的影響*

92. 九龍南線於 2005 年 8 月開始施工，到 2009 年 8 月通車，主要分明挖隨填及用隧道鑽挖機建造。期間工程隊伍與區議會充份合作，使交通改道和工程盡量切合當地居民的要求並減少不便的影響。

93. 利用隧道鑽挖機建造的一段隧道與現時市區段高鐵香港段的隧道興建情況相若。九龍南線隧道鑽挖機於 2006 年 8 月到 2008 年 3 月期間走過尖沙咀廣東道及轉入梳士巴利道，其時未有影響水警基地及其鄰近古蹟和文化中心的運作，可見施工方法安全可行。高鐵在西九龍的工程將會用相近的建築方法，我們有信心亦可以達到滿意的效果。

## 炸藥用量

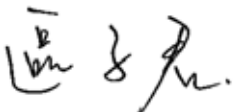
94. 港鐵公司及有關政府部門已於不同場合向區議員及有關居民講解爆炸品的資料、運送、儲存、安全措施、使用以及地底爆破地點等。現複述有關資料如下：

- 爆炸品主要分類為條狀乳化炸藥、爆管引爆裝置及炸藥雷管。
- 運送及儲存方面，條狀乳化炸藥、爆管引爆裝置及炸藥雷管均屬第一類危險品，經外地輸入存放在本港位於大嶼山鄰近坪洲狗虱灣的政府爆炸品倉庫，其後經土木工程拓展署礦務處批准及運送到兩個將持有許可牌照的臨時甲類爆炸品儲存倉庫。屯門掃管笏及元朗大樹下將興建兩個臨時爆炸品儲存倉庫，儲存量分別為 1 200 公斤及 800 公斤。承辦商會負責運送爆炸品從儲存倉庫到工地。條狀乳化炸藥、爆管引爆裝置及炸藥雷管需於運送工地後立即使用，不能在工地隔夜儲存。承辦商需按《危險品條例》之標準，嚴格執行風險控制和安全措施，所有運載爆炸品的車輛及其駕駛者均須獲得礦務處處長審批。嚴格的安全標準如下：
  - 所有起爆信管和條裝炸藥必須用兩部車輛分別運送；
  - 在有需要時必須執行全面的緊急應變措施；
  - 已被批准及可有效分隔外界環境之貨艙規格，及；
  - 足夠之滅火設備。
- 駕駛者亦須經接受滅火及處理爆炸品的培訓，按安全駕駛程序運送爆炸品。此外，承建商亦須向礦務處處長申領移走許可證，方可進行運送。
- 安全措施方面，港鐵公司已經就爆炸品的儲存及運送進行量化風險評估。報告已由土木工程拓展署礦務部及環境保護署審閱，並納入環評報告內。此外，港鐵公司將按《危險品條例》之標準，嚴格執行風險控制和安全措施，以確保施工期間爆炸品的儲存及運送符合安全。



- 炸藥使用方面，港鐵公司於 2011 年至 2013 年中主要在以下地點進行地底爆破，總長度約 15 公里；而實際炸藥使用量需按施工程序及地質情況而定：
  - 雞公嶺地下隧道（牛潭尾至大江埔段）；
  - 大帽山地下隧道（謝屋村至石蔭段）；及
  - 金山地下隧道（石蔭至荔枝角美荔道段）。

運輸及房屋局局長

(區子君  代行)

2009 年 12 月 17 日

當局就高鐵香港段項目提交立法會的資料

日期	文件	摘要
2008年5月2日	立法會參考資料摘要 [CB(1)166/09-10(01)]	高鐵香港段的立法會參考資料摘要
2008年5月2日	立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 [CB(1)1376/07-08(01)]	高鐵香港段的設計及地盤勘測研究的資料
2009年5月14日	立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 [CB(1)1550/08-09(01)]	高鐵香港段的匯報資料
2009年9月17日	立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 CB(1)2582/08-09(01)	高鐵香港段的進展匯報
2009年10月21日	立法會參考資料摘要 [CB(1)166/09-10(01)]	高鐵香港段授權進行方案的資料
2009年10月21日	立法會參考資料摘要 [CB(1)166/09-10(01)]	高鐵香港段撥款安排和特設安置方案的資料
2009年10月22日	立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件	高鐵香港段項目匯報(電腦投影片資料)

日期	文件	摘要
	料文件 [CB(1)166/09-10(01)]	
2009年11月6日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)322/09-10(01)]	有關當局對錦上路 方案的可行性的資 料 (電腦投影片資 料)
2009年11月11日	致立法會交通事務委員 會鐵路事宜小組委員會 的信件 [CB(1)356/09-10(01)]	當局提供的文件，當 中夾附分別有關鐵 路建造工程和非鐵 路建造工程的安排 的工務小組委員會 文件擬稿
2009年11月11日	致立法會交通事務委員 會鐵路事宜小組委員會 的信件 [CB(1)356/09-10(01)]	當局提供的文件，當 中夾附因高鐵工程 而發放特設特惠津 貼的安排的工務小 組委員會文件擬稿
2009年11月13日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)389/09-10(01)]	西九龍總站的選址 和配套
2009年11月13日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)356/09-10(02)]	土地及地層收回的 安排

日期	文件	摘要
2009年11月13日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)400/09-10(02)]	因高鐵工程而發放 特設特惠津貼的安 排的資料
2009年11月13日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)400/09-10(03)]	因高鐵工程而發放 特設特惠津貼的安 排的資料
2009年11月16日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)398/09-10(01)]	高鐵香港段造價估 算的資料(電腦投影 片資料)
2009年11月17日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)399/09-10(01)]	高鐵香港段營運可 行性
2009年11月17日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)423/09-10(01)]	西九龍總站介紹提 供的文件(電腦投影 片資料)
2009年11月17日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件 [CB(1)423/09-10(03)]	跨境乘客量預測的 資料(電腦投影片資 料)
2009年11月17日	立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會資 料文件	西九龍新發展區區 內與鄰近路發展方 案提供的文件(電腦

日期	文件	摘要
	[CB(1)423/09-10(02)]	投影片資料)
2009年11月23日	致立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會的信件 [CB(1)464/09-10(01)]	大角咀區地層回收的安排 *信件夾附了油尖旺區議會資料文件 [油尖旺區議會交通運輸委員會第74號文件]
2009年11月23日	立法會財務委員會工務小組委員會討論文件 [PWSC(2009-10)68]	鐵路建造工程的詳情
2009年11月23日	立法會財務委員會工務小組委員會討論文件 [PWSC(2009-10)69]	非鐵路建造工程的詳情
2009年11月23日	立法會財務委員會工務小組委員會討論文件 [PWSC(2009-10)72]	有關因高鐵工程而發放特設特惠津貼的安排
2009年11月26日	西九文化管理局董事局資料文件 [WKCDA Board/41/2009]	高鐵西九龍總站及西九文化區的安排
2009年11月27日	立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 [CB(1)503/09-10(01)]	有關鐵路及非鐵路建造工程費用增加的詳情

日期	文件	摘要
2009年11月27日	立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 [CB(1)503/09-10(02)]	高鐵乘客量預測、經濟效益及營運可行性的資料
2009年11月27日	立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會資料文件 [CB(1)503/09-10(03)]	西九龍總站的交通配套
2009年12月14日	立法會財務委員會工務小組委員會資料文件 [PWSCI(2009 -10)15]	高鐵香港段工程的各項補貼資料，包括招標程序、營運可行性、不以錦上路為總站的原因、與西九文化區的協調、搬村例子及就大角咀地層回收作出的諮詢工作