

財務委員會 工務小組委員會參考文件

補充資料

- 53TR－廣深港高速鐵路香港段－鐵路建造工程
- 57TR－廣深港高速鐵路香港段－非鐵路建造工程
- 35CA－就廣深港高速鐵路香港段項目
發放的特設特惠津貼

引言

工務小組委員會在 2009 年 12 月 2 日及 3 日的會議上，審議了廣深港高速鐵路（下稱「高鐵」）香港段項目的撥款申請，並通過向財務委員會建議批准撥款。應工務小組委員會的要求，當局現提交下列補充資料，供各委員參考。

當局的回應

有關高鐵香港段工程招標的事宜

2. 香港鐵路有限公司（港鐵公司）已在去年被委託推展有關高鐵香港段的規劃和設計工程，而當局亦擬將高鐵建造工程委託予港鐵公司。香港特區政府的《物料供應及採購規例》旨在規管政府的採購活動，並不適用於港鐵公司。
3. 在過去三十年來，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。

4. 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。

5. 港鐵公司在甄選承建商、顧問及供應商為該公司鐵路項目提供服務時，會按照以下 4 個流程進行：

- i) 提交投標意向書
- ii) 預審資格
- iii) 甄選
- iv) 招標及標書評審

提交投標意向書

6. 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，若涉及規模較大的合約，資訊亦會廣發予各國駐港商會及領事館辦事處。公告中列明項目／服務範圍，以及提交投標意向書的程序。

預審資格

7. 有興趣投標的公司可申請獲發資格審查問卷，以填寫該公司的財務狀況、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最合適的投標者。一般而言，有關公司可於獲發資格審查問卷的四至五星期內，提交相關資料。

甄選

8. 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。技術資料和財務資料將分開作獨立處理。有興趣參與預審的公司，可從資格審查問卷中充分理解相關的審查範圍及標準。

9. 視乎合約規模，港鐵公司執行投標小組、投標委員會或部門總監獲授權批核甄選名單。獲甄選者為符合有關財務要求而技術得分最高的數個有意投標者。有關甄選程序需時數星期。

招標及標書評審

10. 通過資格審查並獲甄選為合格投標者的公司將獲書面通知，通知書會列明招標期限，並要求該公司確定是否會在截標前入標。規模較大的合約招標期限不少於六星期。

11. 投標者須以密封投標方式入標，技術資料及財務資料須分開放入兩個密封信封內。技術資料將由招標小組內的相關的合資格職員根據已訂定的評分準則作評審，負責評審技術資料的職員不會接觸到投標者所提交的財務資料。

12. 中標建議將送交港鐵公司執行投標小組及董事局、投標委員會或部門總監作最後批核。顧問合約將以投標公司的技術及財務得分而定，綜合得分最高者將獲批合約。工程合約則在能提供所需技術性工序的公司中，選取投標價格最低的公司。視乎合約規模，標書評審程序約需時兩至三個月。

高鐵項目的招標安排

13. 路政署代表會繼續出席高鐵項目招標小組及執行投標小組的會議，以審核所有收到的標書。

14. 高鐵香港段工程已分拆成上百份規模不一的合約，讓更多不同規模的公司可競投及參與項目。表 1 列出高鐵香港段項目的工程及顧問合約（包括已招標的合約）數目－

表 1－高鐵香港段項目的工程及顧問合約數目

合約項目	總數	相關工程費用
土木工程	28	450 億元
機電工程	30	110 億元
顧問服務(例如環境影響評估，項目設計等)	42	20 億元

環境影響評估

15. 為確保環境影響評估（下稱「環評」）準確無誤，《環境影響評估條例》已就各項範疇訂出客觀標準和列出負責各項範疇的有關政府部門。環境保護署會聯同各政府部門審閱所有環評報告，確定其內容和結果符合法例要求。法例還要求所有環評報告必須公開展示和提交環境諮詢委員會，讓公眾發表意見，確保依循完全公開和透明的環評程序。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。

乘客量預測及營運可行性

16. 高鐵乘客量主要分為兩部分：長途服務（由西九龍至珠三角地區以外城市），以及穿梭服務（由西九龍至深圳／虎門／廣州）。高鐵乘客量預測載於表 2－

表 2 – 高鐵乘客量預測

	2016 年的預計高鐵每日乘客量 (人次)
穿梭服務	84 000
西九龍至深圳	65 400
西九龍至廣州	18 600
長途服務	15 000
總計	99 000

17. 隨着香港與內地更緊密的合作和聯繫，我們預期跨界乘客量將會持續向上增長。

18. 來往西九龍及深圳的高鐵穿梭服務將十分頻密，在繁忙時段每 15 分鐘超過一班列車服務。高鐵穿梭服務將成為往返兩地商業中心區高時間價值商務旅客的一條高效率替代路線。此外，深圳地鐵的一號線、二號線、三號線和四號線將為高鐵福田站提供來往深圳商業中心區快捷便利的接駁服務，而四號線、五號線和六號線將快捷便利地連接深圳市郊和高鐵龍華站。配合深圳地鐵網絡，高鐵站的接駁服務範圍將覆蓋跨界乘客在深圳市內大部分目的地。香港與深圳毗鄰，兩地居民往返頻繁，來往兩地的乘客量估計佔高鐵整體乘客量大約 65%。

19. 在虎門和石壁方面，預計在 2016 年每日約有 18 600 人次旅客乘坐高鐵前往這兩個地方，其中包括前往兩地巡視業務和出席會議的商務乘客，以及接駁穗莞深城際線往珠三角其他地區，或接駁武廣客運專線往內地其他主要城市的旅客。由於兩地經濟發展迅速，估計前往這兩個地方的乘客量將會持續上升。

乘客量預測

運輸模型

20. 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。

21. 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。

22. 運輸模型中，內地及香港的研究範圍會劃分為多個小區，內地的研究範圍包括深圳、東莞、廣州、廣東省其他地區及其他城市。

23. 每個小區須按不同設計目標年份輸入各項設計資料，包括人口及社會經濟數據。模型內並須建立一個運輸網絡系統，當中包括鐵路和道路網絡，以及在網絡上營運的各種公共交通服務資料，例如路線、班次、收費、車站位置及轉乘安排等。

24. 透過這些社會經濟數據及運輸網絡資料，運輸模型可以按乘客類別（如香港居民及非香港居民）及行程目的（如商務及非商務），估計每個小區產生的行程數量，並將這些行程數字分配成小區與小區之間的行程分布矩陣。根據不同交通模式的綜合交通時間成本，運輸模型會模擬出小區與小區之間各類行程的交通模式選擇，從而預測各種公共交通服務的使用情況，最後得出高鐵乘客量的估算。

25. 在預測公共交通服務分配時，運輸模型能考慮在不同混合模式（例如小巴轉乘鐵路、巴士轉乘渡輪等）、不同路線、不同交通工具的費用及不同的行程時間（包括轉乘及候車時間等），從而估計香港、深圳和廣州各高鐵鐵路站的人流、車費收益及總乘客量等數據。

26. 至於高鐵長途服務乘客量的預測，則以香港與內地的鐵路和航空服務的票價、行程時間、候車／候機時間、安檢時間、往返市中心的交通時間及服務班次等，估算出城際行程需求及高鐵所佔的比例。

高鐵乘客量的估算結果

27. 運輸模型已用以估算 2016、2021 和 2031 年的預測乘客量，結果載於表 3—

表 3— 2016、2021 和 2031 年的預測乘客量

	2016 (人次)	2021 (人次)	2031 (人次)
平均每日跨界 總乘客量 ¹	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	420 100	494 400	642 700
每年增長率	3.3%	2.7%	
鐵路佔有率	60%	59%	57%

估算結果的合理依據

28. 自 1988 年起，跨界乘客量差不多每 10 年增加一倍。每日跨界乘客量的統計數據載於表 4—

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。

表 4 – 自 1988 年起的每日跨界乘客量

	1988 (人次)	1998 (人次)	2008 (人次)	2016 (預測人次)
平均每日跨界 總乘客量	95 000	227 500	458 000	698 000
平均每年增長率	9.1%	7.2%	5.4%	
平均每日跨界鐵路乘客				
高鐵	-	-	-	99 000
直通車	7 000	4 000	9 000	5 200
邊界列車	75 000	181 000	273 000	315 900
鐵路乘客總計	82 000	185 000	282 000	420 100
平均每年增長率	8.5%	4.3%	5.1%	
鐵路佔有率	86%	81%	62%	60%

29. 香港在 1988 年的每日跨界總乘客量僅有 95 000 人次，於 1998 年增加至約 227 500 人次，2008 年再激增至 458 000 人次，20 年間大約增長 5 倍。首 10 年（1988-1998 年）平均每年增長率約為 9.1%。其後 10 年，縱然經歷上世紀九十年代末的金融風暴、2003 年的沙士疫情和 2008 年的金融海嘯，跨界總乘客量的平均每年增長率仍達 7.2%。2008 年港深西部通道落成後第二年，雖然車流未達預期，但在客流方面，平均每日已有超過 34 000 人次經此通路往來香港與內地，超過原估計每日約 31 000 人次的 10%；至 2009 年第二季，平均人流更已超過每日 42 000 人次，較原估計多 36%，由此可見跨界客運的需求不斷增加。事實上，政府統計處在 2009 年年初完成的統計顯示，在統計前的 12 個月內曾在內地工作香港居民已有近 22 萬（佔平均總就業人數的 6.2%，在廣東省工作的約佔 19 萬），當中超過三成在 12 個月內需前往內地超過 50 次，由此可見社會對跨界交通服務的龐大需求。

30. 隨着內地經濟不斷發展及內地居民來港手續越趨簡化，我們相信跨界總乘客量的增長趨勢將會持續。對比過往增幅，運輸模型預測的每年增長率，即 2008 年至 2016 年的 5.4%、2016 年至 2021 年的 3.7% 和 2021 年至 2031 年的 3.1%，可視為合理的預測。

鐵路乘客量

31. 模型預測鐵路乘客量的增長率亦較歷史趨勢為低。從跨界總乘客量的增長來看，在 2016 年將有約 60% 的跨界乘客使用鐵路過境，遠期則有 57%，鐵路佔有率大概維持在 2008 年的水平。按估算，約有一半使用現時直通車服務的乘客會轉乘高鐵。我們預測，跨界總乘客量在 2008 年至 2016 年期間會以較溫和的增長率上升，8 年合共增加 240 000 人次，年增長率約為 5.4%。隨着高鐵通車後，即使沒有新增乘客量²，鐵路佔有率也應維持在大約 60% 的水平。

32. 從跨界乘客量增長趨勢分析，在基本情況下估算的高鐵乘客量是合理可行的，甚至是偏向保守的。高鐵會提供快捷高效的跨界服務，而票價與其他跨界服務將具有競爭力，按運輸模型推算，在 2016 年使用高鐵穿梭服務的旅客，不超過整體預算跨界乘客量的 15%，相當於大概三成始發位置或目的地為港島及九龍區的跨界旅客，或 2008 年至 2016 年間新增跨界乘客中約四成。由於現時鐵路佔有率已佔約 60%，相信高鐵承接 40% 的新增乘客量不難實現。另外，參考世界各地經驗，因高速鐵路投入服務而衍生的人流可達總客流量的 20% 甚或 30% 以上；而現時高鐵的乘客量預測只考慮了跨界旅客的自然增長，並未計及這些衍生需求。因此，我們認為高鐵的乘客量估算是偏向保守的。

33. 另外，運輸模型亦考慮到高鐵乘客類別與行程的分布，並把推算出的數字與 2007 年實際跨界旅客情況作對比，詳情載於表 5—

表 5— 高鐵乘客類別與行程目的分布

乘客類別	行程目的	2007 年整體跨界乘客(百份比)	2016 年 ³ 預測高鐵乘客(百份比)
香港居民	商務	25%	24%
	非商務	56%	46%
	<i>總計</i>	81%	70%
非香港居民	商務	4%	12%

² 新增乘客量指因高鐵通車而新增的跨境乘客量。

³ 各設計目標年份各類高鐵乘客所佔的百分比相若。

乘客類別	行程目的	2007 年整體跨界乘客(百份比)	2016 年 ³ 預測高鐵乘客(百份比)
	非商務	15%	18%
	<i>總計</i>	<i>19%</i>	<i>30%</i>

34. 表 5 所指的商務行程包括「上班」及「公幹」行程。其中「上班」行程是往返固定工作地點的行程；而「公幹」行程則指為工作而往來香港和內地的行程，包括出席會議、與顧客會面或驗貨等。商務行程的旅客不一定是企業的高級管理層，大多是任職於兩地都有業務往來公司的一般員工。

35. 表 5 所列數據顯示，在 2016 年高鐵乘客中，非香港居民的比例較 2007 年整體跨界乘客的比例為高，這是基於內地經濟不斷發展而內地居民來港手續越趨簡便所致。同時，由於高鐵在交通時間上較具競爭力，對商務旅客吸引力較非商務客更高，因而商務旅客佔高鐵乘客的比例較整體跨界乘客為高。我們認為運輸模型得出的上述乘客組合大致合理。

36. 因此，即使我們的預測是由運輸模型推算所得（如上文第 20 至 27 段所述），這個預測與現時跨界總乘客量和跨界鐵路乘客量的增長趨勢是一致的。

營運可行性

37. 評估高鐵的營運可行性必須區分項目的建造成本和營運成本。參照世界各地經驗，雖然高速鐵路的建設成本較高，一般須要政府以不同形式投資建造成本；但這些項目的營運開支一般相對較低，既可維持具競爭力的票價，又能爭取理想的營運毛利率。因此，我們建議以公共工務工程形式建造高鐵香港段，由基本工程儲備基金（而非借貸）支付有關建造成本；在高鐵香港段的營運期，營運商的營運資金來源包括分攤高鐵的票務收益及高鐵香港段的非票務收益；而營運商則須負責支付高鐵香港段的日常營運成本。在這樣的安排下，由於高鐵香港段在營運期內不需要償還借貸及負擔巨額利息開支，因此出現負現金流而須政府按年補貼高鐵營運開支的機會極低。

車費分攤假設

38. 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。有關車費假設載於表 6—

表 6— 車費假設

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

39. 高鐵車費收益將由內地及香港的高鐵營運商分攤。我們一直與鐵道部及廣東方面的營運商就鐵路項目的規劃保持緊密合作。我們與鐵道部已成立聯合工作小組，監督高鐵項目的實施，包括制定有效的營運安排，以期高鐵盡量發揮對乘客、鐵路營運商及區域經濟的效益。我們將繼續與鐵道部及廣東方面的營運商討論有關營運的安排。

40. 為預測高鐵香港段的收益，我們假設往東莞及廣州服務的車費分攤安排與現時直通車服務採用以里程為本的機制相若；而往深圳的服務，則參考紅磡至羅湖服務的收入情況。高鐵香港段收益載於表 7—

表 7— 高鐵香港段收益

目的地	高鐵車費假設(港元)	香港段可分攤的車費(港元)
深圳	45-49	31
東莞	131(虎門)	45
廣州	180(石壁)	45

按 2009 年價格計算

敏感度測試

41. 我們早前進行了低生產總值預測增長率的敏感度測試，稱為低客流情況。測試假設生產總值增長率較基本情況低約 2%。高鐵的預計每日乘客量在 2016 年由基本情況的每日 99 000 人次下跌至 89 000 人次，跌幅約 10%。

42. 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。為此，我們嘗試把香港及廣東省的生產總值增長率的假設調低至極低水平，即香港未來二十年(2010 至 2031 年) 維持每年 1.5% 的增長，廣東省未來十年 (即 2010 至 2020 年) 為每年 4.5%，以後為每年 2.5%，所得出高鐵的乘客量較基本情況減少 20% 至 25% 左右。對正在急速發展的廣東省而言，以上假設的低增長率相信難以出現⁴。因此，我們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。高鐵在較基本情況低 30% 情況的每日乘客量與基本情況和低客流情況的對比載於表 8—

表 8— 比基本情況低 30% 客流情況下每日乘客量與基本情況和低客流情況的對比

	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

營運盈利

43. 根據上述乘客量預測及假設可分攤的車費，我們推算出各設計目標年高鐵香港段的車費收益。根據港鐵公司提供的參考數據，我們估算出相關的非票務收益及營運開支。我們推算出高鐵香港段在各設計目標年基本情況、低客流情況及比基本客流低 30% 客流情況下的營運收益、營運開支、營運盈利 (以息稅折攤前收入 (EBITDA) 形式表

⁴ 在過去 10 年 (即 1999-2008 年)，廣東省的生產總值增長率介乎 10.1% 至 14.8%。

達⁵) 及營運毛利率。有關數據載於表 9—

表 9— 基本情況、低客流情況及比基本情況低 30% 客流情況下的營運收益、營運開支、營運盈利及營運毛利率

	基本情況			低客流情況			比基本情況低 30% 客流情況		
	2016	2021	2031	2016	2021	2031	2016	2021	2031
營運收益	1.118	2.063	3.606	1.002	1.850	3.250	0.783	1.444	2.524
營運開支	(0.733)	(0.880)	(1.418)	與基本情況相同					
息稅折攤前收入	0.385	1.183	2.118	0.269	0.970	1.832	0.050	0.564	1.106
營運毛利率	34%	57%	61%	27%	52%	56%	6%	39%	44%

按付款當日價格計算的數字(十億元)

44. 營運收益包括票務及非票務收益。非票務收益包括一般與鐵路相關的商業活動，如廣告、店鋪和設置電訊設備的租金收入等。營運開支方面，則包括能源、維修保養、員工薪金和支援服務等。我們假設為了維持同等的服務水平，高鐵的營運開支在低客流情況及比基本情況低 30% 客流情況下，仍與基本情況相同。

45. 在評估與高鐵相類基建項目營運表現時，息稅折攤前收入是合適而廣被採納的指標，用以顯示是否需要經常現金補貼，以維持鐵路的營運可行性。上述資料顯示，高鐵在比基本情況低 30% 客流情況下，息稅折攤前收入及營運毛利率仍維持正數，表明高鐵營運不需要補貼支援。事實上，在比基本情況低 30% 客流情況下，高鐵營運初期的營運毛利率仍有 6%，並於五年間增加至 39%，以至 2031 年的 44%。項目的營運收益跌至低於營運開支而出現營運虧損的可能性不大。

⁵ 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的收益

錦上路站的規劃

46. 1994 年 12 月，政府公布第一次鐵路發展策略，當中包括興建一條鐵路途經荃灣及錦田，連接西九龍及屯門，提供本地客運服務。此外，亦擬在西九龍至錦田段建造另一條鐵路伸展至邊界，提供過境客運服務（見附件 1）。其後，九廣鐵路公司在 1995 年 11 月向政府提交建造西鐵的建議書，擬議的本地客運線會按策略中的規劃提供服務，而過境客運線方面，則建議建造一條鐵路，提供由錦上路站至落馬洲站的穿梭服務（這項安排與 2000 年 5 月公布的鐵路發展策略中的北環線相似）。經考慮後，政府在 1996 年 12 月公布優先興建西鐵，連接屯門至市區，提供本地客運服務。

47. 西鐵的建造工程在 1998 年 10 月展開，並在 2003 年 12 月開始運作，連接南昌站至屯門站。錦上路站的設計與其他西鐵車站相同，提供兩個月台供乘客上落，並在車站旁設置停車場及公共交通交匯處設施。為了考慮未來的擴展，在錦上路站預留土地作為將來北環線（錦上路站至落馬洲站）與西鐵的轉乘車站。北環線將連接現時新界東北和西北地區，以及將來的發展區，對未來新界的規劃非常重要。我們沒有打算改變錦上路站的發展方向，否則會影響北環線的規劃和新界的發展。

48. 在 2000 年 5 月公布的鐵路發展策略中，首次提出區域快線（後來發展成為現在的高鐵香港段）。當時，區域快線的總站擬建於九龍市區。

49. 因此，現時的錦上路站在西鐵項目中是按照本地客運線的需要而設計及建造的，並提供本地客運服務；而預留的土地，則用作建造北環線。當局在建造西鐵項目時，並沒有考慮把錦上路站規劃成為設有邊境管制設施的過境直通車車站。

與西九文化區的協調

50. 根據行政會議在 2008 年 4 月 22 日的決定，容許高鐵香港段總站延伸至西九文化區部分地底範圍，並假設總站上蓋會興建不需要特別先進的減音和防震工程的中層建築物（不高於主水平基準以上 70 米）。政府亦在同日向立法會提交參考資料摘要，解釋有關決定。

高鐵香港段在西九文化區的臨時工地範圍及使用時間表

—— 51. 高鐵香港段在西九文化區的工地大致可分為 3 個區域（見附件 2）

— 臨時工地（如附件 2 綠色部分所示）

高鐵項目亦擬於西九文化區內設置臨時工地，面積為 7.5 公頃。這幅臨時工地將用作支援興建整個總站之用，包括兩個躉船轉運站和工地與躉船轉運站的運泥道路等。

高鐵香港段工程展開時，便需要運用這幅臨時工地。為配合西九的發展，我們已與西九文化區管理局（下稱「管理局」）協調，雙方同意高鐵香港段項目可利用這幅工地至 2012 年 3 月，其後將按管理局的需要，分階段交還這幅工地；並會在不影響高鐵工程的情況下，盡量配合在該處舉行臨時文化或展覽活動的需要。

— 西九龍總站延伸至西九文化區部分及其相關工地（如附件 2 紫色部分所示）

現時西九龍總站在設計上將延伸至西九文化區地底範圍約 3.3 公頃，與總站其他部分一樣，這部分土地將涉及複雜的施工程序，包括土方工程、地基和結構建築。另外，兩旁約 2.2 公頃的土地，亦需用以提供施工空間，興建延伸至西九文化區部分的總站設施，以及部分柯士甸道西地下行車道。當局將於 2013 年年底開始把這幅土地分階段交還管理局。

— 躉船轉運站（如附件 2 紅色部分所示）

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在西九舉辦文化活動之影響。

52. 有關西九文化區與高鐵香港段的工程時間表載於表 10—

表 10—西九文化區與高鐵香港段的工程時間表

時間	西九文化區的發展	高鐵香港段的發展
2009 年年底	<p>第一階段公眾參與活動：聽取公眾及持份者對規劃西九文化區的意見</p> <p>3 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</p>	<p>高鐵香港段工程動工</p> <p>需要運用西九龍總站延伸至西九文化區部分和其相關工地(如附件 2 紫色部分所示)，以及臨時工地(如附件 2 綠色部分所示)</p>

時間	西九文化區的發展	高鐵香港段的發展
2010 年夏季	展開第二階段公眾參與活動：諮詢公眾對 3 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 年年底	<p>在第二階段公眾參與活動結束後，西九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>	<p>(2010 年 10 月至 2012 年 3 月)</p> <p>高鐵西九龍總站挖掘工程的高峯期，須要使用額外的躉船轉運站臨時工地(如附件 2 紅色部分所示)</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	

時間	西九文化區的發展	高鐵香港段的發展
2011 年年底	<p>把詳細發展圖則提交城市規劃委員會考慮</p> <p>展開設施的詳細設計工作</p>	
2012 年年中	<p>發展圖則獲批後，設施的建造工程會立即展開</p>	<p>(2012 年 3 月起)</p> <p>挖掘工程大致完成</p> <p>按管理局的需要，陸續交還臨時工地(如附件 2 綠色部分所示)</p> <p>交還躉船轉運站臨時工地(如附件 2 紅色部分所示)</p>
2013 年年初	<p>建造工程進行中</p>	<p>西九龍總站及周邊道路的地基工程完成</p> <p>工程重點轉向建造地底設施及西九龍總站的上蓋設施</p> <p>繼續逐步交還臨時工地</p>

時間	西九文化區的發展	高鐵香港段的發展
2014 年年初	由於地基已經完成，可以立即展開延伸部分的上蓋工程	2013 年年底開始分階段交還延伸部分(如附件 2 紫色部分所示)
2015 年	高鐵香港段落成； 西九文化區第一期設施開始分階段落成	

53. 從表 10 的時間表可見，高鐵香港段挖掘工程的高峯期將於文化區建造工程開始前大致完成。因此，兩項工程可以妥為協調，如期完工。

54. 上述的工地使用建議是根據現時的工程規劃而訂定的。待西九文化區的發展細節落實，當局將與管理局更深入地討論有關工地的使用，並讓兩個項目的承建商因應工程的進展，覆檢並適當微調有關安排，確保土地有效運用，兩項工程如期推展。

西九文化區的高鐵總站延伸部分

55. 西九龍總站在設計上已預留西九文化區的出入口，讓西九龍總站和西九文化區得以連接起來，方便往來西九文化區的旅客。

56. 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。

57. 另外，港鐵公司已就鐵路運作時由震盪轉化為經地底傳導的噪音，進行了環境影響評估。結果顯示，由於高鐵會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。類似措施已在其他建有上蓋物業的鐵路站中採用，效果令人滿意。

58. 此外，上蓋的文化藝術建築物若在設計上加入適當消減震盪和噪音的措施，可把鐵路所產生的噪音和震盪控制在可接受的水平內。建於西鐵線旁的葵青劇院亦安裝了這些防震措施，效果良好。

59. 西九龍總站的設計亦已盡量靈活處理，以配合將來選定的西九文化區概念圖則。西九龍總站外殼的頂部將位於主水平基準以上 0.6 米左右，其上的地底空間已預留用作建造轉換層。倘若管理局的顧問認為該地底空間應作其他用途（如貨物裝卸區、停車場等），轉換層的設計及建造亦可作出改動，以配合文化區規劃的需要。

60. 為配合高鐵運作上的需要，我們有必要在西九文化區內設置兩個通風井及緊急逃生出入口。通風井及緊急逃生出入口的設計將會和未來的西九文化區建築物融合一起（港鐵香港站通風井與國際金融中心二期的融合設計例子，請參閱附件 3）。至於通風井及緊急逃生出入口的初步位置，請參閱附件 4。

61. 民政事務局已成立一個由資深首長級人員領導的跨部門常設聯絡小組，成員包括運輸及房屋局、路政署、運輸署等代表。這個聯絡小組會協調西九文化區與周邊的基建項目（包括高鐵的規劃和工程），確保這些項目得以順利推行，同時發揮最大的協同效應和減少相互的影響。

62. 路政署和港鐵公司亦一直與民政事務局和管理局保持緊密聯繫，商討西九文化區和高鐵兩個大型項目的配合事宜，包括項目的進度、高鐵總站的設計報告、高鐵在西九文化區內的工地和工地的佔用範圍和時間表等，確保高鐵香港段及西九文化區第一期發展都可在 2015 年如期完成。

有關遷置整條新界非原居民村

63. 關於過往政府有否因工務工程而需要遷置整條新界非原居民鄉村（例如漁民村），地政總署已翻查有關檔案，以下兩宗個案可供參考：

大埔鹽田仔的三門仔新村

64. 1965 年，政府為興建大埔船灣淡水湖，將聚居於當時碼頭島三門仔村沿岸的 36 戶漁民，遷徙至附近的鹽田仔。根據紀錄，當地漁民在戰前已經長期定居於三門仔村。為使他們能繼續捕魚作業，政府在鹽田仔官船坳灣海邊的政府土地上，建造了一座兩層樓房共 40 個單位（註：每個單位面積約為 324 平方呎），用來安置這批漁民，並發出租用官地牌照給一個漁民合作社作為持牌者。

沙田亞公角漁民村

65. 政府在上世紀七十至八十年代發展沙田新市鎮時，曾兩次遷置原居住於沙田海靠近河東樓的 63 戶漁民。第一次搬遷漁民住戶是由於 1976 年發展沙田馬場而進行填海工程，數年後再次因馬鞍山新市鎮發展而遷置該批受影響的漁戶，到沙田海旁亞公角現址。

66. 大部份受影響的漁戶都是長期在沙田海作業，他們亦有參與沙田鄉事委員會的工作，並設有漁民代表。由於情況特殊，當年新界政務司同意不宜以一般寮屋政策去安置受影響漁戶到公共或臨時房屋。

67. 為了解決漁戶搬遷及捕魚活動受影響的問題，當年政府同意發出短期租約，讓漁民自資興建住用構築物，但後來因承建商財務出現問題，建造漁民村工程陷於停頓。政府鑑於事件的特殊情況，並因應當時的撥地政策，向漁民批出土地，以便他們可即時向銀行申請按揭貸款，恢復興建漁民村及繼續從事捕魚活動。

68. 以上的個案，受影響的都是漁民，而根據紀錄，自沙田亞公角漁民村案例之後，再沒有類似由政府安排的非原居民鄉村或漁民村以整條村遷徙的個案。

69. 就工務小組委員會會議上所提問的其他兩個地點，即坪洲與對面海，地政總署沒有發現類似的個案。至於另一個地點馬灣，政府曾在 1997 年就落實馬灣分區計劃大綱圖和馬灣的發展，與私人發展商簽訂協議。發展商需要為受私人發展計劃影響的村民，包括聚居於馬灣的非原居民及漁民，提供適當居所，其安排與政府一般在公共計劃下安置非原居村民的安排不盡相同。

就收回大角咀部分地段地層的諮詢工作

70. 2008 年 4 月，政府在公布港鐵公司會就高鐵香港段項目作進一步規劃及設計後，隨即展開公眾諮詢，當中包括諮詢區議會、地區團體及居民，以收集公眾對高鐵香港段的意見，務求項目能夠切合社區的需要。

71. 2008 年 8 月，大角咀區的走線設計完成後，當局已在 2008 年 10 月 9 日油尖旺區議會轄下交通及運輸委員會會議上，向各委員解釋高鐵香港段的走線，以及在沿線需要收回的地層。

72. 高鐵香港段項目其後在 2008 年 11 月刊憲（這是法定的公眾諮詢程序），並在大角咀區內主要地段設置刊憲公告告示牌（詳見附件 5）。

73. 為了讓當區居民更了解高鐵香港段項目，當局已在 2009 年 1 月 16 日及 1 月 20 日在西九龍區舉行了兩場公眾諮詢會，向公眾解釋高鐵方案。諮詢會的邀請信亦在 2009 年 1 月 14 日由專人送達 14 幢受影響大廈的業戶（見附件 6 及附件 7）。

74. 2009 年 1 月，政府接獲 3 個有關高鐵鐵路方案收回大角咀區部分私人地層的反對意見。當局分別在 2009 年 3 月及 4 月作出回覆。

75. 在 2009 年 1 月至 9 月期間，當局以文件形式向油尖旺區議會匯報高鐵香港段項目的進度，並派員出席了 2 月 26 日的區議會會議，以及區議會轄下交通及運輸委員會在 4 月 23 日及 9 月 10 日舉行的會議，當時與會人士並沒有提出大角咀區的關注。其後，交通及運輸委員會和西分區委員會分別在 2009 年 11 月 5 日及 11 月 20 日的會議上，討論有關大角咀區的關注。

76. 因應大角咀區居民在 2009 年 10 月提出對收回地層的關注，當局與港鐵公司分別在 10 月 28 日、10 月 29 日、11 月 10 日、11 月 11 日、11 月 21 日、12 月 3 日、12 月 5 日和 12 月 12 日，與有關的居民代表及法團主席會面，解釋高鐵項目的影響和居民的權利；並在 11 月 11 日向所有受影響住戶，以及在大角咀道和受影響大廈外派發合共超過 3 000 份單張，解釋居民的關注事項。此外，政府亦在 11 月中向油尖旺區議會發出文件，及在 11 月 25 日向大角咀區受影響大廈住戶發出信件，解釋收回地層的相關事宜。

77. 為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。為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。為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，在工程開展前將會為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。

78. 另外，當局亦會向受影響居民公開有關樓宇結構影響評估結果及專業人士覆檢報告等相關資料的簡易版本，方便居民了解報告資料，消除他們的疑慮。部分議員指出，政府應資助居民另行聘請獨立專業人士覆檢設計，以便將來可追討專業人士的責任問題。如有關地段或建築物因工程或在施工過程中遭到任何實質性或結構性的損壞，港鐵公司會聯同承建商跟進及妥善處理，亦會就高鐵香港段工程施工期間可能對附近樓宇造成的損壞投保第三者責任保險。居民所屬的地段或建築物一旦因工程受損，港鐵公司和承建商會作出跟進和處理，而當局亦會嚴肅處理個別專業人士的責任問題。因此，居民的權益會受到保障，但向個別專業人士追索並非目前的核心理題。

運輸及房屋局
2009 年 12 月

1994 年 鐵路發展策略 (本地客運服務 及 過境客運服務)



圖3-3 近郊客運線

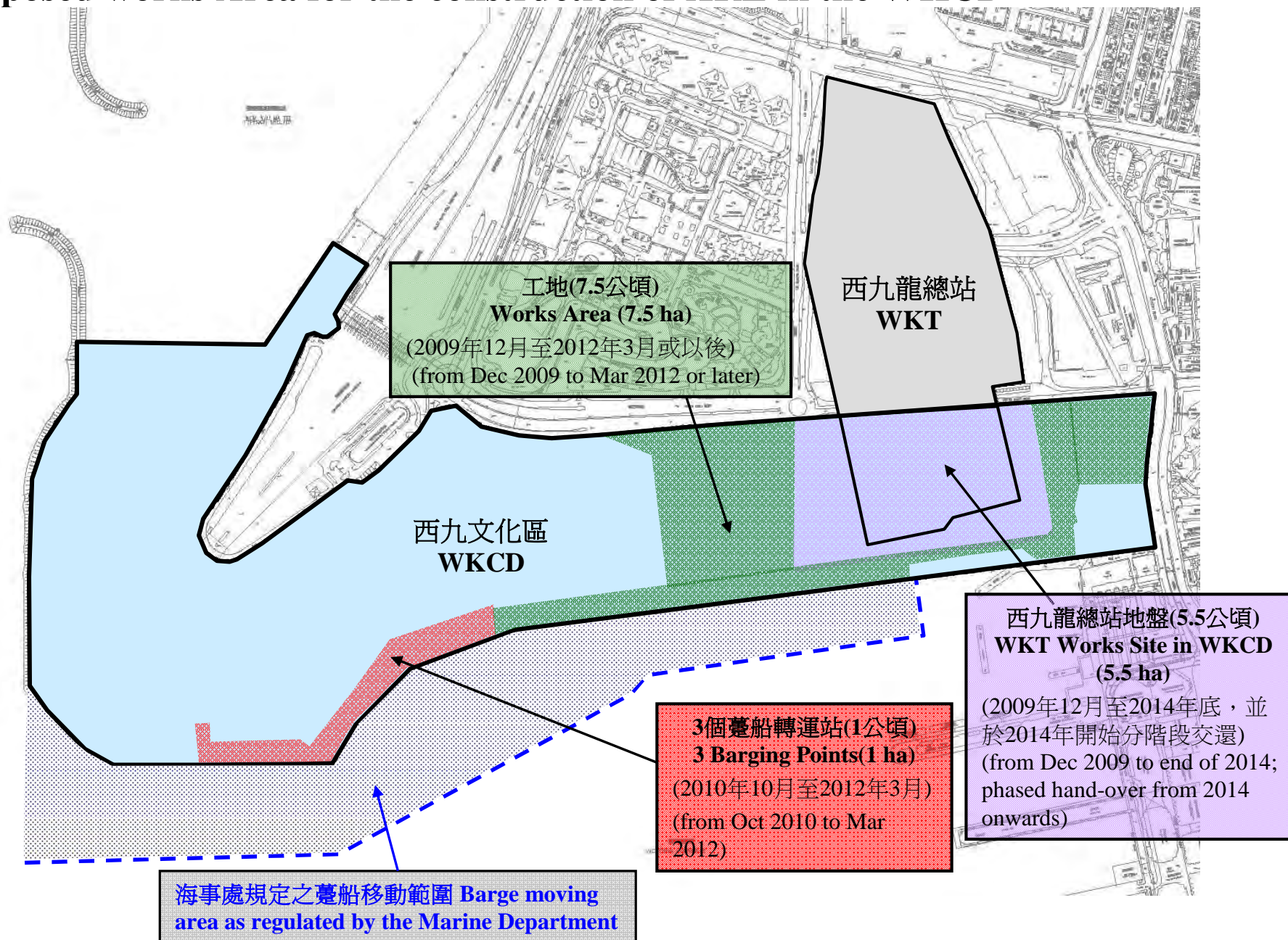


圖3-2 過境客運線

擬於西九文化區設置之高鐵工地/地盤

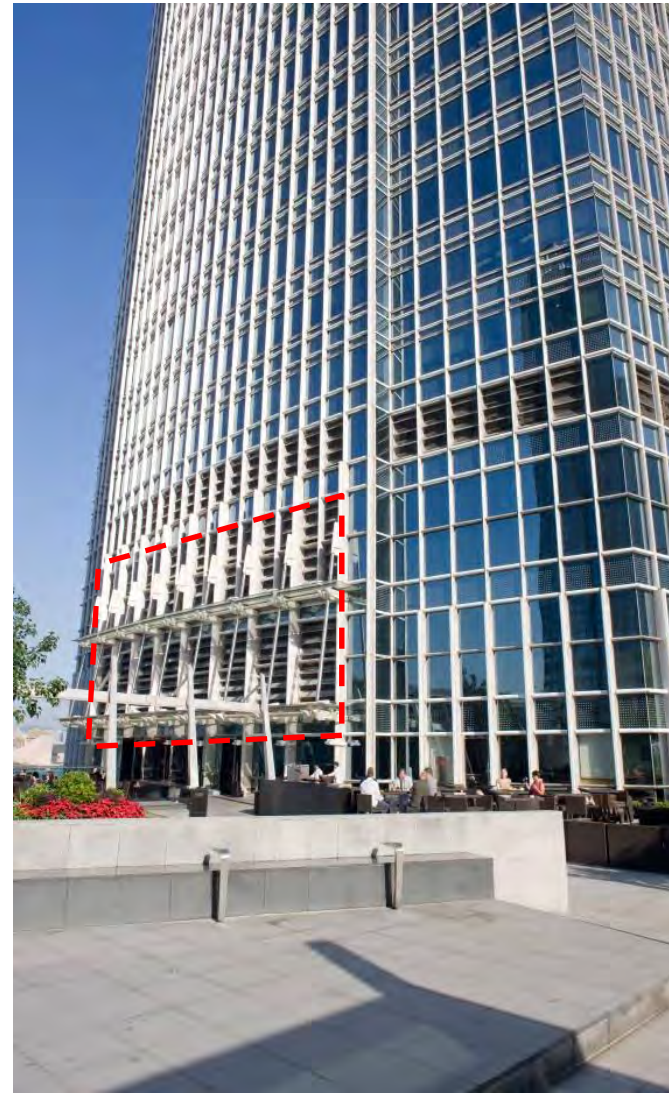
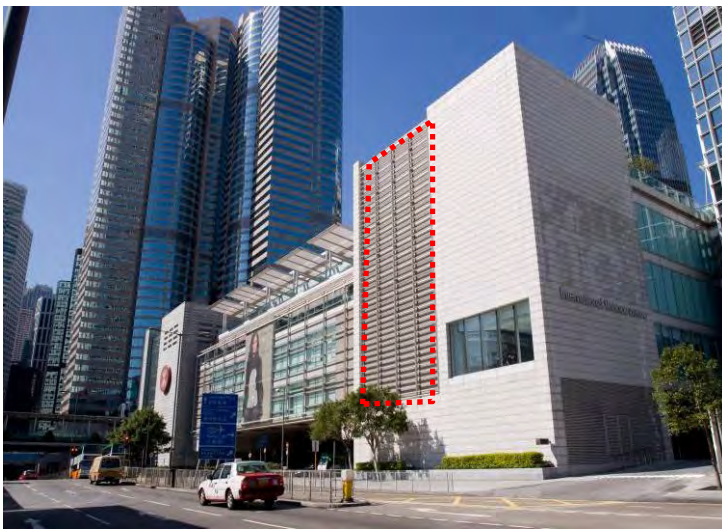
Proposed works Area for the construction of XRL in the WKCD

附件2
Annex 2



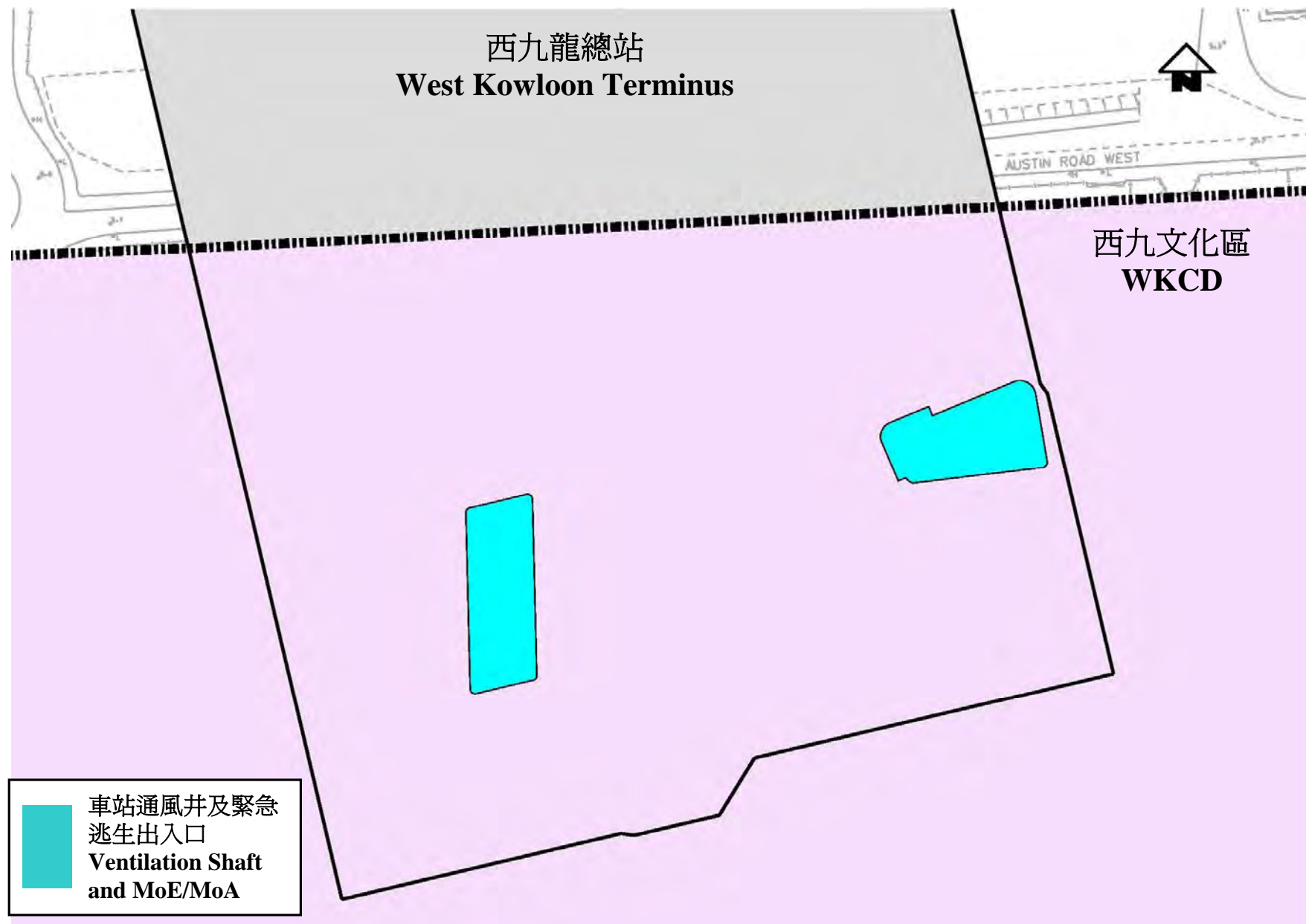
通風井與周圍建築物融合的例子

Integrated Vent Shaft Examples



於西九文化區的高鐵通風井及緊急逃生出入口位置 Locations of XRL Ventilation Shafts & MoE/MoA in WKCD

附件4
Annex 4



憲報公告在大角咀區的張貼位置

Locations of Gazette Notice in Tai Kok Tsui Area

附件5

Annex 5





檔案編號: XRL/2009/0013

致: 大廈管業處

廣深港高速鐵路香港段項目刊憲

政府已於十一月二十八日按照《鐵路條例》(第 519 章) 規定, 在憲報刊登廣深港高速鐵路香港段(下稱“高鐵”)的鐵路方案, 通知公眾。

高鐵項目將包括一個設在西九龍的總站, 以及一條由西九龍延伸至皇崗邊界的專用隧道, 以連接鐵路的內地段。擬建的高鐵走綫將會在 貴大廈附近的地底深處通過, 而有關的方案內容及圖則現存於中西區、元朗、屯門、荃灣、葵青、深水埗和油尖旺民政事務處的諮詢服務中心, 以及元朗、屯門、荃灣及葵青和九龍西區地政處, 供公眾於辦事處一般開放時間內免費查閱。公眾亦可於路政署網頁 (<http://www.hyd.gov.hk/chi/major/road/rail/index.htm>) 瀏覽。

為讓油尖旺區居民進一步了解高鐵項目, 我們將舉辦兩場居民簡介會, 與居民交流高鐵項目工程最新資訊, 收集居民對高鐵項目的意見, 歡迎油尖旺區居民出席。詳情如下:

日期	時間	地點
2009 年 1 月 16 日	晚上 8 時	九龍旺角西海庭道 香港理工大學 專業及持續教育學院 西九龍校園北座 N203 室 (近富榮花園)
2009 年 1 月 20 日	晚上 8 時	九龍柯士甸道童軍徑 香港童軍中心 11 樓 1106 室 (近龍堡國際賓館)



如有任何查詢，歡迎致電 2993-2996 與公共關係主任胡定嘉小姐聯絡。

公共關係經理－項目及物業

A handwritten signature in black ink, reading '谭锦仪' (Tan Kin-yee).

谭锦仪

二零零九年一月十四日

連附件：高鐵簡介單張

分發清單－有關高鐵刊憲及在油尖旺舉行公眾論壇事宜

**Distribution List – Letter re XRL gazettal and Public Forum for
YTM district**

分發日期 Distribution Date:

14/1/2009, 14:00-16:00

大滿樓	Tai Moon Building
大豐樓	Tai Fung Building
大榮樓	Tai Wing Building
大成樓	Tai Shing Building
大同物業管理有限公司	Cosmopolitan Housing Management Company Limited
中耀樓	Chung Yiu Building
中星樓	Chung Sing Building
中興樓	Chung Hing Building
千歲大廈	Tsin Shui Building
興旺大樓	Hin Wong Mansion
牡丹大廈	Peony House