

# 財務委員會討論文件

2011 年 1 月 14 日

總目 60－路政署

分目 700 一般非經常開支

新項目「《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂」

請各委員批准一筆為數 4,300 萬元的新承擔額，用以檢討及修訂《鐵路發展策略 2000》。

## 問題

我們需要全面檢討及修訂本港鐵路發展的策略，以應付直至 2031 年的鐵路運輸需要。

## 建議

2. 路政署署長建議開立一筆為數 4,300 萬元的新承擔額，用以委聘顧問進行檢討及修訂《鐵路發展策略 2000》。運輸及房屋局局長支持這項建議。

## 理由

3. 政府在 2000 年公布《鐵路發展策略 2000》，訂定適用至 2016 年的鐵路網絡擴展計劃，以配合香港的整體發展，滿足市民日常交通的需要，同時亦進一步落實以鐵路為骨幹的可持續公共運輸政策，為香港市民提供便捷、安全、價錢合理的交通服務。

4. 展望將來，我們會繼續以鐵路為骨幹的公共運輸政策，減低運輸造成的污染和對土地的需求，維持整體運輸系統的可持續性。在《鐵路發展策略 2000》的基礎上，我們需適時檢討和修訂鐵路網絡發展藍圖，配合社會最新的發展和各規劃因素的變更，包括－

**(a) 《香港 2030 研究》**

研究為香港至 2030 年的發展作出指引，建議制訂規劃策略應符合提供優質生活環境、提高經濟競爭力，以及加強與內地的聯繫三大方向。為更切合香港長遠的規劃需要，鐵路發展亦須作出相應配合；

**(b) 滿足人口增長的需求**

政府在 2010 年公布最新的人口推算數字，調整了人口預測、人口和就業分布等規劃參數。因此，鐵路網絡發展藍圖亦須作出相應調整；

**(c) 配合新發展區的規劃**

行政長官在《2007-08 年度施政報告》中，提出從速籌劃新發展區(包括古洞北、粉嶺北、坪輦和打鼓嶺以及洪水橋)的工作，以紓緩已發展地區的壓力，以及應付人口增長帶來的土地需求；因此鐵路發展亦須作出配合，滿足這些新發展區的交通需要；

**(d) 支援對外交通聯繫**

香港與內地以至世界各地的往來愈趨頻繁。2009 年，陸路跨界旅客量為平均每日 47 萬人次，香港國際機場的客運量為平均每日超過 12 萬 6 千人次，分別較 10 年前增加超過七成及五成。鐵路運輸規劃須作出相應調整，以配合香港國際機場、港珠澳大橋、各跨界口岸，以至珠三角地區的規劃及整體發展策略；以及

**(e) 地區意見**

社會各界(包括各區區議會以及其他地區人士)不時就香港的鐵路發展提供不同意見，當中包括建議延長或增加新線路／車站，優化現有鐵路服務等。我們認為有必要仔細研究這些意見，以考慮能否滿足社會各界的期望及回應大眾訴求。

5. 鑑於上述情況，我們須檢討及修訂《鐵路發展策略 2000》，包括檢討未落實的各鐵路網擴展計劃的優先次序，並作適當的增減，目標是修訂鐵路發展策略，以應付直至 2031 年的鐵路需求。

## 建議的《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂

### 6. 檢討及修訂將包括以下兩個主要部分 –

#### (a) 網絡發展研究

網絡發展研究會以《鐵路發展策略 2000》為基礎，考慮上述各種因素對未來鐵路服務需求的影響，全面檢討未來鐵路網的規劃，包括《鐵路發展策略 2000》提出而未落實的鐵路計劃，以及《鐵路發展策略 2000》公布至今由政府或市民提出的其他鐵路計劃及相關建議等。

網絡發展研究會就各鐵路項目作整體評估，從中挑選值得推展的項目，建議項目的緩急先後次序，並就這些項目進行各項初步研究。

#### (b) 專案研究

為了配合網絡發展研究，檢討內容會包括一系列專案研究。這些專案對制定網絡擴展策略有重要的影響，研究結果亦有助展開更詳細的鐵路規劃。

附件1 檢討及修訂的範圍詳載於附件 1。

7. 整個研究約需時 24 個月，我們會要求顧問分階段提交中期報告，以便就較急切、規劃年期較長的項目盡早諮詢公眾，及時滿足社會需求和配合香港整體發展。

## 對財政的影響

8. 我們建議委聘顧問進行檢討及修訂，估計所需費用為 4,300 萬元，分項數字如下 –

	百萬元	
(a) 顧問的員工開支		38
(i) 鐵路網絡發展研究		25
– 檢討《鐵路發展策略 2000》中提出而未落實的鐵路計劃	8	
– 評估其他新鐵路計劃及相關建議	17	
(ii) 專案研究		13
(b) 顧問的實報實銷費用(例如諮詢會場租、諮詢文件印刷費等)		1
(c) 應急費用 (上文(a)和(b)項開支約 10%)		4
		總計 43

附件2 我們會以總價形式委聘顧問，有關顧問費的分項數字載於附件 2。

9. 如獲委員批准，我們計劃分期支付有關開支，安排如下－

年度	百萬元 (按2010年9月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2011-12	15.1	1.04250	15.7
2012-13	19.9	1.09463	21.8
2013-14	4.8	1.14936	5.5
	39.8		43.0

10. 擬議的研究不會引致額外的經常開支。

## 公眾諮詢

11. 我們在 2010 年 11 月 4 日及 12 日分別就有關建議諮詢立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會和交通諮詢委員會。兩個委員會的委員均對建議表示支持。

## 背景

12. 政府在 1994 年制定首份鐵路發展策略，以配合因人口增長以及跨境的經濟活動和兩地往來日益頻密而增加的需求。在優先發展的鐵路計劃當中，將軍澳支線及西鐵線這兩個項目已分別在 2002 年及 2003 年通車；東鐵馬鞍山線及尖沙咀延線於 2004 年通車；而落馬洲支線亦在 2007 年通車。原先不包括在首份鐵路發展策略之內的迪士尼線，也已於 2005 年通車，以配合迪士尼主題公園落成。1998 年，政府委聘顧問進行第二次鐵路發展研究，進一步探討直至 2016 年擴展本港鐵路網絡的策略性規劃。政府根據第二次鐵路發展研究的結果，於 2000 年制定《鐵路發展策略 2000》，訂定適用至 2016 年的鐵路網絡擴展計劃。

13. 《鐵路發展策略 2000》建議優先發展 6 個鐵路計劃，包括九龍南環線(即現時的九龍南線)、北環線、西港島線、北港島線、沙田至中環線(下稱「沙中線」)及區域快線(即現時的廣深港高速鐵路(下稱「高鐵香港段」))。另外，《鐵路發展策略 2000》也建議考慮興建港口鐵路線，連接羅湖及葵涌貨運站。

14. 上述的 6 個優先發展鐵路計劃，其中九龍南線已在 2009 年通車。經進一步的詳細研究及公眾諮詢後，西港島線、高鐵香港段現正施工，預計於 2014 至 15 年間落成。為回應社會需要和優化整體網絡，我們從沙中線研究中發展出觀塘線延線，並提前發展南港島線(東段)。觀塘延線及南港島線(東段)已於 2010 年 11 月在《鐵路條例》下獲得授權進行，工程計劃於 2011 年展開，預計 2015 年通車。此外，沙中線亦已在 2010 年 11 月刊憲，正式進入法定的諮詢程序，工程預計在 2012 年展開，到 2018 年和 2020 年分兩階段完成。至於北環線和北港島線的計劃，將再作檢討；而由於跨境貨運主要採用水路和公路，鐵路貨運量持續下降，我們已決定擱置興建港口鐵路線。

附件3 15. 自 2000 年以來鐵路項目的發展情況詳載於附件 3。

-----

運輸及房屋局  
2011 年 1 月

## 《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂 建議的研究範圍

《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂的研究範圍將包括網絡發展研究及專案研究兩個主要部分，詳情如下－

### (a) 網絡發展研究

2. 網絡發展研究會以《鐵路發展策略 2000》為基礎，全面檢討下列鐵路方案－

- (i) 《鐵路發展策略 2000》提出而仍在規劃的優先發展項目(如北港島線及北環線)；
- (ii) 《鐵路發展策略 2000》提出的長遠方案(如第五條過海鐵路線、西部外走廊、后海灣線、赤鱸角線、東西九龍線等)；及
- (iii) 其他政府或市民提出的建議(如港深西部快速軌道、東涌線往港珠澳大橋香港口岸的支線或延線、屯門至荃灣的沿海鐵路線、現有鐵路線新增鐵路站等)。

3. 鐵路網絡發展研究會因應運輸規劃、陸路跨境旅客及航空旅客的鐵路交通需求、土地用途和發展、現有鐵路系統的營運能力及載客量等多方面的參數進行整體規劃研究，檢討各項鐵路方案(包括上述的鐵路方案、其他在公眾參與過程中提出的建議等)是否合乎香港整體需要；然後從中挑選值得優先推展的項目，進行工程規劃、土質評估、策略性環境評估、可持續發展、經濟和財務評估等各方面的初步研究，評定項目的可行性。研究亦會就項目的發展時間表提出建議。

4. 顧問將會就研究提出的結果，適時諮詢公眾，以期令香港的鐵路發展更能切合社會需求和配合香港整體需要。

### (b) 專案研究

5. 為了配合網絡發展研究，檢討內容會包括一系列的專案研究。這些專案對制定網絡擴展策略有重要的影響，研究結果亦有助展開更詳細的鐵路規劃。

6. 這些專案研究包括 –

**(i) 現有鐵路網絡的載客量及負荷問題**

研究鐵路網絡的穩固性和營運能力，包括鐵路網絡上現有和預期的樽頸路段及負荷、乘客可接受的擁擠程度。研究會提出相應的紓緩及改善措施。

**(ii) 優化鐵路服務研究**

研究會比較香港與其他海外主要城市於鐵路發展及土地運用整體規劃上的表現，檢討鐵路服務的可優化空間，並研究各項優化及改善建議可行性，例如引入快車服務、進一步延長鐵路服務時間及優化直通車服務等。

**(iii) 跨界鐵路運輸需求研究**

內地(特別是珠三角地區)的社會經濟發展一日千里，香港與內地的交流將更趨頻密。因此，我們有必要評估跨界客運的鐵路服務需求，從而研究應付此需求的可行方案。

**(iv) 鐵路項目的財務和資助安排研究**

探討現行鐵路項目的財務和資助安排，並研究和評估適用於日後新鐵路項目的其他可行財務資助方式。

**(v) 「泊車轉乘」研究**

檢討現有「泊車轉乘」計劃，並分析有關計劃如何能進一步配合香港的鐵路運輸發展。研究會參考內地及海外城市例子，建議適用於香港鐵路規劃的「泊車轉乘」計劃概念及提出設計「泊車轉乘」設施的基本原則。

7. 顧問會根據上述的研究結果，檢討《鐵路發展策略 2000》，修訂整體鐵路發展策略，並按實際需要及市民期望，建議各方案的優先次序及發展策略，以應付直至 2031 年的本地及跨界鐵路需求。

-----



估計顧問費的分項數字<sup>1</sup>

		預計的 人工作 月數	總薪級 <sup>2</sup> 平均 薪點	倍數 <sup>3</sup>	估計費用 (百萬元)	
					按2010年9月 價格計算	按付款當日 價格計算
<b>(a) 顧問的員工開支</b>						
<b>(i) 鐵路網絡發展研究</b>						
— 檢討《鐵路發展策略 2000》中提出而未落實的鐵路計劃	專業人員	55	38	2	6.4	6.9
	技術人員	30	14	2	1.2	1.3
— 評估其他新鐵路計劃及相關建議	專業人員	110	38	2	12.8	13.8
	技術人員	70	14	2	2.8	3.0
						25.0
<b>(ii) 專案研究</b>						
	專業人員	95	38	2	11.1	11.9
	技術人員	25	14	2	1.0	1.1
						13.0
						38.0
<b>(b) 顧問的實報實銷費用 (例如諮詢會場租、諮詢文件印刷費等)</b>						1.0
<b>(c) 應急費用(上文(a)和(b)項開支約 10%)</b>						4.0
<b>總計(按付款當日價格計算)</b>						<b>43.0</b>

<sup>1</sup> 有關數字為預算數字，我們須待透過一貫的競投方式選定顧問後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。

<sup>2</sup> 目前，總薪級第 38 點的月薪為 58,195 元，總薪級第 14 點的月薪為 19,945 元。

<sup>3</sup> 採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額(包括顧問間接費用和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作。

## 自 2000 年以來鐵路項目的實施情況

自 2000 年以來，本港的鐵路發展情況簡述如下(見附圖)－

## 已通車項目

鐵路項目	通車時間
將軍澳線	2002 年
西鐵線	2003 年
東鐵馬鞍山線及尖沙咀延線	2004 年
迪士尼線 <sup>註</sup>	2005 年
落馬洲支線	2007 年
九龍南線	2009 年

## 規劃／興建中項目

鐵路項目	進度
西港島線	已於 2009 年動工，預計於 2014 年落成。
廣深港高速鐵路香港段	已於 2010 年動工，預計於 2015 年落成。
南港島線(東段)	項目已於 2010 年 11 月獲授權進行，計劃於 2011 年動工，以期在 2015 年落成。
觀塘線延線 <sup>註</sup>	項目已於 2010 年 11 月獲授權進行，計劃於 2011 年動工，以期在 2015 年落成。
沙田至中環線	項目已於 2010 年 11 月刊憲，正式進入法定的諮詢程序。

<sup>註</sup> 不包括在《鐵路發展策略》及《鐵路發展策略 2000》內。

## 其他

鐵路項目	進度
北港島線	實施時間表需作進一步研究
南港島線(西段)	實施時間表需作進一步研究
北環線	正就新界新發展區的土地規劃及工程的研究，評估北環線的成效，期望北環線與各項新發展妥善配合。
港口鐵路線	由於跨境鐵路貨運量持續下降，政府已於 2009 年 10 月 16 日經濟發展委員會上宣布不會進一步發展港口鐵路線。

-----

附件3 附圖

