

立法會參考資料摘要

廣深港高速鐵路香港段

引言

在二零零八年四月二十二日的會議上，行政會議建議，行政長官指令—

 A (a) 採用附件 A 所載的中線方案建造廣深港高速鐵路香港段；

(b) 在香港鐵路有限公司（港鐵公司）日後會獲邀根據服務經營權模式承辦香港段的基礎上，要求港鐵公司推展香港段的進一步規劃和設計；

(c) 與港鐵公司進一步磋商香港段的推行細節；

 B (d) 用地 A(見附件 B)的發展權將不會批給港鐵公司；在決定該如何處置用地 A 時，政府應按照現行土地政策而行，並且應確保用地 A 與總站有適當的整合；

(e) 容許香港段的總站延伸入西九文化區(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七十米)；及

(f) 就是否在西九龍設置一地兩檢的邊界管制設施(一地兩檢)以及如何設置，作進一步研究。

理據

香港段的項目建議書

2. 行政長官於二零零七年八月二日，第十次粵港聯席會議後，宣佈廣深港高速鐵路香港段將採用專用通道方案。九廣鐵路公司(九鐵公司)按照專用通道方案製備項目建議書，並於二零零七年提交政府。兩鐵合併後，港鐵公司接辦九鐵公司為該項目進行的規劃工作，表一臚列了各項主要項目參數。

表 1 — 主要項目參數

主要項目參數	
每日客運量預測(雙向) (2016 年)	
• 西九龍至深圳／虎門／廣州	88,000 人次
• 西九龍至廣州以外地方	11,000 人次
合計	99,000 人次
造價 (按 2009 年價格計算)	395 億元 ¹
經濟內部回報率 (以實質計算)	9%
資金差額 (按 2009 年價格計算)	295 億元
最早竣工日期	2014/2015 年

香港段的走線

3. 建議的廣深港高速鐵路香港段的走線全程行經一條長約 26 公里，由西九龍延伸至皇崗邊界的地下隧道（見附件 A）。由西九龍至廣州石壁的總行車時間為 48 分鐘；由西九龍至深圳福田則需 14 分鐘。

廣深港高速鐵路香港段總站的位置

4. 廣深港高速鐵路香港段的總站將設於西九龍，加上九龍南線，西九龍將發展為一個主要鐵路樞紐。透過接駁現有鐵路網絡，這地區亦將與中環的心臟地帶達成點對點的連繫。加上位於九龍站上蓋的新商業發展，該區有發展為優質辦公室群的潛質。理論上，香港段總站可建於文化區範圍以外佔地 6 公頃的用地 A 的地底範圍內(附件 B – 西九龍總站基本設計)，可容納 12 個月台(8 長 4 短)，以及應付直至二零二零年的預測需求。另一設計是把總站擴建，並延伸入文化區地底範圍 3.3 公頃(附件 B – 西九龍總站替代設

¹ 按付款當日價格計算的相應成本為 440 億元。

計)，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。

5. 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。

6. 然而，當中涉及兩大協調問題。第一，如部分總站建於文化區地底範圍，我們必須確保文化區可用於發展設施的樓面總面積不受影響。城市規劃委員會(城規會)已同意更改相關的分區規劃大綱圖，以容許地底鐵路設施範圍豁免算入文化區整體地積比率的樓面總面積。因此，香港段項目內為滿足鐵路乘客日常需求而撥作地底附屬零售用途的空間，如獲《鐵路條例》批准，便可豁免算入樓面總面積。除上述附屬零售空間外，地底車站設施不應包括任何須算入樓面總面積的其他商業元素。

7. 第二，香港段與文化區的推行時間表並不吻合。由於廣深港高速鐵路內地段建造工程已在進行之中，香港段的設計須盡快敲定。然而，文化區發展計劃則要到二零零九至二零一零年才可完成²。換言之，我們在完成鐵路總站的設計時，該站延伸至西九的地底範圍，上蓋發展的性質將仍然有待確定。

8. 從規劃文化區的角度看來，應在香港段工程之中就延伸範圍進行地基、減低噪音和震動等適當的預留工程，為未來上蓋設施的性質和類別保留合理的彈性。然而，不同的發展，例如住宅樓宇相對於劇院，所需的預留和保護工程截然不同。理論上雖可建造多用途轉換層，容許上蓋進行任何發展，但這樣的轉換層造價卻極為高昂(約 30 億元)，而且體積巨大(約厚 5 米)，會耗去延伸範圍內不少寶貴空間。考慮到不同發展方案下的轉換層的造價及厚度，以及西九管理局發展西九需要足夠彈性，一個折衷的做法是假設有關範圍會興建不高於主水平基準以上七十米³，且不需要特別先進的減音及

² 西九管理局最早可在二零零八年年底成立(假設賦權法例在二零零八年夏季前通過)，估計西九發展計劃在二零零九至二零一零年才會完成。

³ 這是城規會同意的有關用地的高度限制。

防震工程⁴的中層建築物，即容許興建建築物如辦公室大樓、酒店或住宅大廈，但不能興建如歌劇院、演奏廳和博物館等設施。這個假設所需的轉換層的造價可減至約 15 億元。為了容許西九管理局有所需的彈性去規劃該區的發展計劃，使該區與毗鄰地方成為一個充滿活力及城市氣息的文化區，付出這個代價可以說是有必要和合理的。這個決定會成為香港段設計工作的基礎。興建轉換層所需的造價已計入廣深港高速鐵路項目之內，因此不會為西九管理局構成任何財務負擔。待西九管理局成立後，我們會與管理局緊密合作，處理各項協調問題。

鐵路營辦商

9. 港鐵公司表示，假如獲准日後經營該段鐵路，願意繼續接辦九鐵公司的規劃工作。兩鐵合併後，港鐵公司汲取了九鐵公司經營東鐵線直通車累積的經驗，並且擁有推行和經營內地鐵路的經驗，因此具備條件承辦香港段。

10. 另一個做法是透過公開招標批出鐵路項目，又或邀請第三方經營該段鐵路。不過，仍有眾多因素均有可能影響香港段項目的營運，包括行車時段的分配問題和邊境管制站設施的安排等，需要政府在很大程度上參與與內地有關當局的討論。鑑於涉及的風險及不明朗因素，目前不可能制訂一套招標方案。若待所有問題得到解決，情況完全明朗化，大概需時兩至三年。如此一來，香港段會延遲至二零一七年以後才告完成。工程延誤期間，經濟損失約達 60 億元(按二零零九年價格計算)。因此，權衡輕重後，把該項目直接批給港鐵公司是最實際可行的安排。

融資方式

11. 兩鐵合併後，政府可以採用擁有權模式或服務經營權模式來推展廣深港高速鐵路香港段。在決定香港段該採用哪種融資模式時，我們依循了附件 C 所載的一套準則。

12. 擁有權模式大致等同兩鐵合併前地鐵公司建造和經營鐵路項目的安排，港鐵公司會負責香港段和附屬基建的融資、設計、建造、經營及維修。根據港鐵公司的評估，項目本身在財務上不可行。假如採用擁有權模式推展項目，資金差額達 295 億元(按二零零九年價格計算)。

⁴ 這種中層建築物仍需基本的減音及防震措施。這將於西九龍總站的一般車站設計中提供，且不會對西九管理局構成任何財務負擔。

13. 根據擁有權模式，政府無需承擔建造和經營香港段項目的風險。然而，如果港鐵公司經營該項目的收益較預期為高，鐵路日後既屬港鐵公司所有，政府除了可以在該公司向股東派發股息時間接得益外(政府目前持有港鐵公司全部股份的 76%左右)，無從分享該項目的額外財務收益。

14. 根據服務經營權模式，政府會從基本工程儲備基金撥款建造鐵路和附屬基建，並最終擁有該段鐵路。鐵路項目的造價，估計高達 395 億元(按二零零九年價格計算)。鐵路建成後，港鐵公司將獲批服務經營權以營運該鐵路，而政府將會收取服務經營費。服務經營費視乎該段鐵路通車後的票價、實際客運量和非票價收入而定。預計五十年經營期間，整筆服務經營費約達 281 億元(按付款當日價格計算)。服務經營期完結、屆滿或終止時，港鐵公司需把仍能運作的鐵路歸還政府，估計該段鐵路將仍具可觀的剩餘價值。無論採取哪一種融資方式，估計香港段每年可為市民節省 4,000 萬小時的交通時間。按實質計算，每年經濟內部回報率為 9%。按二零零九年價格計算，該段鐵路 50 年經營期的經濟效益(包括節省的交通時間)，經折現為二零零九年價格後，預計約達 830 億元。我們估計上述經濟效益時，計及了鐵路跨境旅客和其他一般道路使用者節省的時間，以及營辦商減省的經營成本。香港段所帶來的整體經濟效益(包括在區域內引發的投資)，應遠高於以上估算，香港與內地城市同樣受惠。

15. 在考慮香港段應採用擁有權抑或服務經營權模式時，我們考慮了下列因素：

(a) 廣深港高速鐵路是大型跨境基建。香港段將會連接內地段，而內地段將會成為全國鐵路網的一部分，由內地政府擁有。香港段由香港特區政府擁有，有助協調和解決香港段與內地段在施工和經營期間的協調問題，當中包括為確保兩個鐵路系統在運作上互相配合而採用的標準、行車時段的分配，以及消防和緊急疏散安排等。香港段的擁有權歸香港特區政府所有，與現時另一條跨境鐵路線的情況相符；

(b) 我們建議這個鐵路項目時，採取了供應主導的前瞻模式，以符合《「十一五」與香港發展》經濟高峰會後由航運、物流及基礎建設專題小組在二零零七年一月建議的行動綱領。廣深港高速鐵路的財務表現，將視乎很多因素，例如票價、票價調整機制和收入分帳機制問題，需與經營內地段的公司磋商，另外，行車時段分配和跨境設施安排，亦需香港特區政府與內地當局進一步磋商。鑑於上述種

種因素，在評估該項目的財務效益時，難免採用較保守的方法，因而推算出龐大的資金差額；及

- (c) 如果採用服務經營權模式，當項目表現理想時，政府可根據收入分帳機制分享鐵路項目收入增加的好處，並在服務經營期屆滿或提早終止時收回一個可全面運作的香港段鐵路系統。基於我們對香港與內地長期融合的承諾和信心，加上我們較易與內地當局建立聯繫，商討行車時段分配和一地兩檢安排等問題，以提升該項目的長期盈利能力，因此長遠而言，採用服務經營權模式在財務上可能更符合政府的利益。

16. 鑑於上述考慮因素，政府決定採用服務經營權模式推行香港段。現時估計的造價為 395 億元（按二零零九年價格計算）。在進一步規劃和詳細設計完成後，港鐵公司便更能確定有關的造價，而我們也會進一步加以核實。財經事務及庫務局和路政署會委聘獨立顧問評估該項目的預算成本以及計算服務經營費的其他相關財務參數是否合理。在現階段，我們會按照既定的資源分配程序，為必須進行的設計及地盤勘測申請所需資金。按二零零七年價格計算，該筆資金估計約 26 億元。

用地 A 的發展權

17. 此外，我們也曾考慮如何處理總站上蓋用地 A 的發展權。在服務經營權模式下，政府將由基本工程儲備基金撥款興建此鐵路。故此，就廣深港高速鐵路香港段的財務安排而言，政府並沒有需要將發展權批給港鐵公司。相關各局和部門會一起研究處理用地 A 發展權的最佳方法，並會按照現行土地政策原則，確保總站以及用地 A 的發展有適當的整合和協同效應。

邊境管制站設施

18. 我們會積極研究在西九龍總站實施一地兩檢。一地兩檢有助提供來往香港與廣東省以外內地主要城市的直通車服務。我們已成立一個專責小組，深入研究有關問題。

19. 與此同時，內地方面在規劃和設計石壁站、龍華站、虎門站及福田站時，已預留地方以應付各自設置邊境管制站設施的需要。不論研究一地兩檢的結果如何，西九龍總站已預留地方，可供實施一地兩檢。

公共運輸交匯處以及為乘客提供的接駁安排

20. 新建的西九龍總站會成為內地訪客的新交通樞紐。為支援這項重要的交通功能，我們計劃在總站設置新公共運輸交匯處，方便廣深港高速鐵路的乘客轉乘各種交通工具。此外，港鐵公司需要提供充足方便的接駁安排，以便乘客前往附近的機場快線九龍站及現正興建的九龍南線九龍西站。我們會與港鐵公司商討設置這個公共運輸交匯處以及為乘客提供接駁安排的問題，並會研究上述設施如何全面支援西九的發展。

西九龍交通情況

21. 運輸署會為西九龍進行全面的交通研究，當中會考慮廣深港高速鐵路西九龍總站，以及研究範圍內其他發展項目，包括文化區及九龍南線的九龍西站等項目的累積影響。研究將就西九龍的道路網絡提出建議。這研究有助確保各發展項目在施工階段適時實施所需的交通管理措施，與及相關交通基建的規劃能夠符合各發展項目的需要。是項研究的第一階段將於二零零八年五月展開，二零零八年十二月完成。

建議的影響

22. 建議對經濟、財政、公務員、環境及可持續發展的影響載於附件 D。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對生產力並無影響。

公眾諮詢

23. 我們會向立法會交通事務委員會及相關區議會講述有關建議。我們曾在二零零七年一月諮詢立法會鐵路事宜小組委員會，當時委員普遍贊同以專用通道形式推展香港段。

宣傳安排

24. 我們會發出新聞稿，清楚解釋當局作出有關決定時考慮過的因素，並且會召開記者招待會。我們亦會向有關的區議會及諮詢團體匯報項目的最新發展。

背景

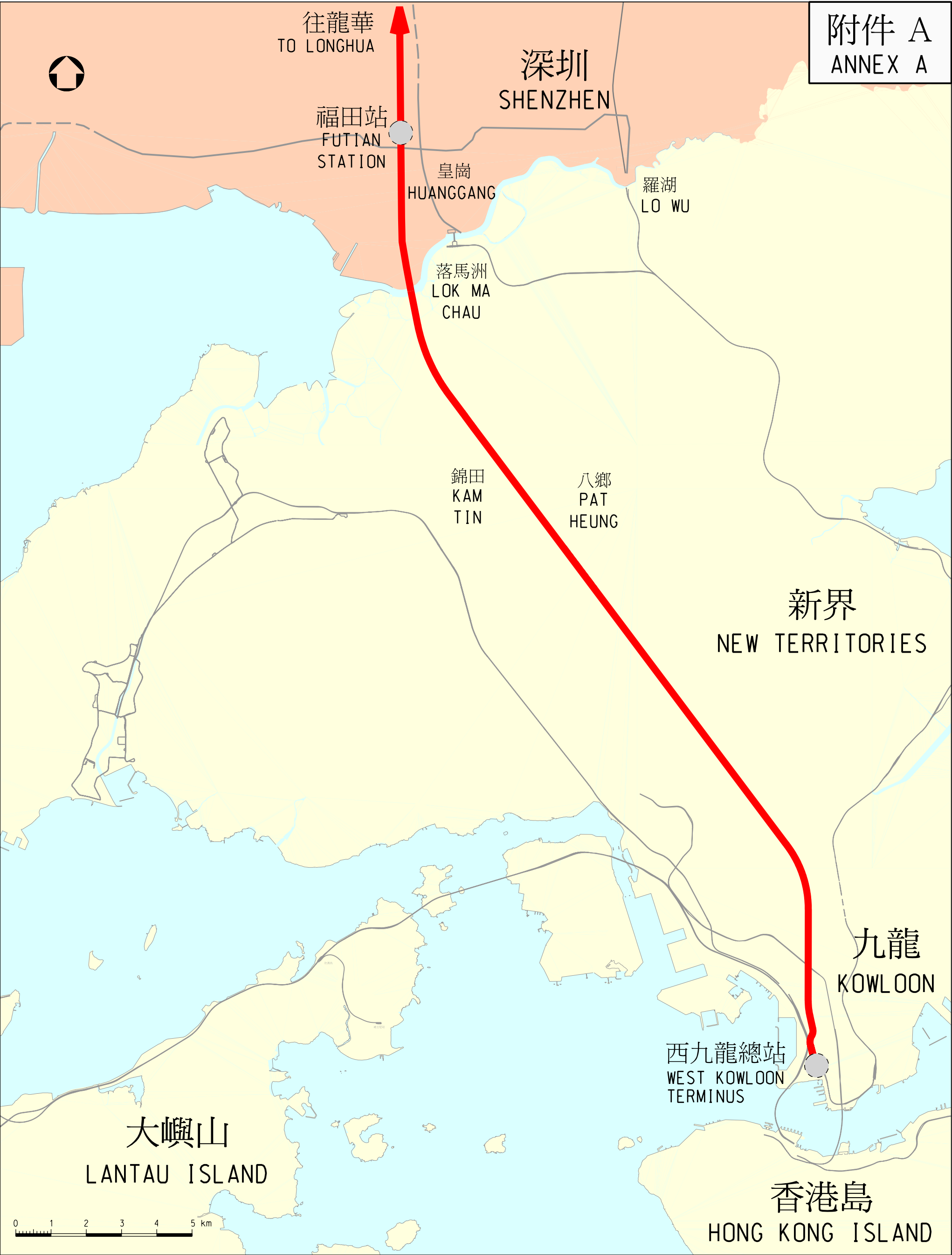
E 25. 廣深港高速鐵路香港段的背景資料載於附件 E。

負責人員

26. 負責人員是本局首席助理秘書長（運輸）趙慰芬女士（電話：2189 2188）。

運輸及房屋局

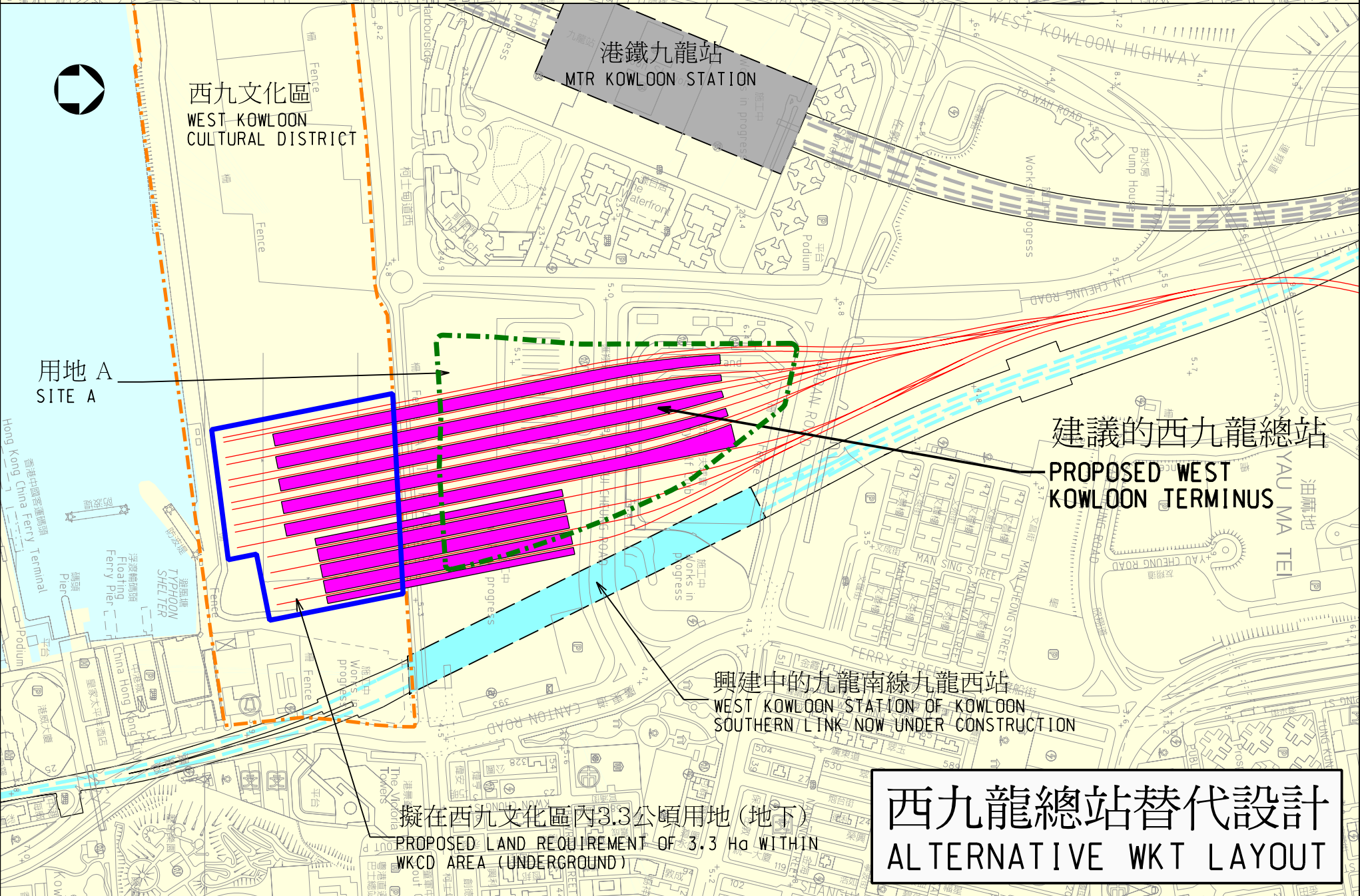
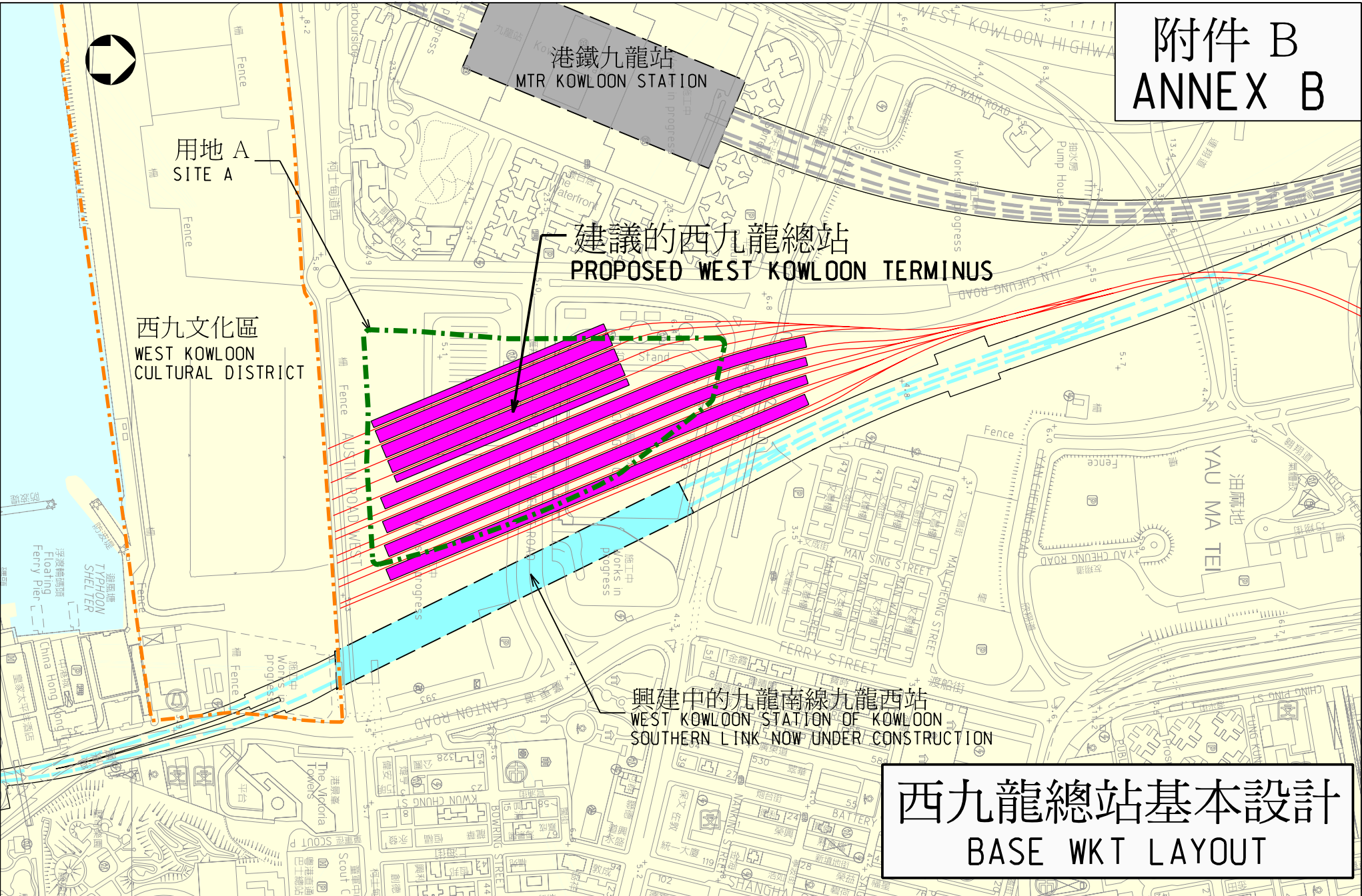
二零零八年四月二十二日



附件 A
ANNEX A

圖則名稱 drawing title

廣深港高速鐵路香港段中線方案
CENTRAL ALIGNMENT SCHEME FOR HONG KONG SECTION OF XRL



圖則名稱 drawing title

建議的西九龍總站設計 PROPOSED WEST KOWLOON TERMINUS (WKT) LAYOUTS

為推展新鐵路項目選擇融資方式的準則

在選擇擁有權模式抑或服務經營權模式作為廣深港高速鐵路香港段的融資方式時，須考慮下列因素：

- (a) 政府應否從較長遠的角度考慮鐵路基建的投資，保留鐵路的擁有權，從而保留鐵路的剩餘價值；
- (b) 政府是否準備投入更多資源，包括人手和現金開支，根據服務經營權模式推展鐵路項目；
- (c) 政府是否準備承擔服務經營權模式所涉及的建造和營運風險，例如乘客量低於預期以致收益下跌的風險；
- (d) 對政府財政的影響；
- (e) 所選融資方式能否讓港鐵公司有效協調鐵路與車站／車廠上蓋物業發展的規劃和推展；及
- (f) 新鐵路由政府擁有，會否有助鐵路網的順利推展。

廣深港高速鐵路香港段的影響

對財政及公務員的影響

待港鐵公司於二零零九年完成廣深港高速鐵路香港段(香港段)的進一步規劃和詳細設計後，便會確定該段鐵路的預算成本。與此同時，我們會按照既定的資源分配程序，為必須進行的設計及地盤勘測申請所需資金。按二零零七年價格計算，該筆資金估計約 26 億元，有關工程料會委託港鐵公司進行。待該項目的建造成本確定後，我們會為鐵路建造工程及其他相關工程(包括轉換層)所需的資金申請撥款。

2. 地政總署已獲分配人員¹以應付為規劃和推行各個鐵路項目(包括香港段)所增加的工作量。

3. 路政署亦獲分配人員²以執行各新鐵路項目(包括香港段)的相關職責。行政長官在二零零七年《施政報告》公布，政府銳意發展，致力推動十大基建工程上馬，其中四項是鐵路工程。隨這些鐵路項目的推展，路政署會檢討涉及的工作量，必要時會按照既定程序申請額外資源。

4. 我們需要額外資源，規劃和建造香港段西九龍總站的邊境管制站設施，並為香港段政府的跨境設施進行裝修及設置固定裝置、傢具和設備，包括出入境櫃位、清關處、電腦／電子系統，以及維持秩序和治安所需的其他設施。我們會計算邊境管制站設施的預算建設成本，然後按照既定的資源分配程序申請所需資源。此外，我們需為前線作業部門³撥備每年經常開支(包括人手開支)，以支付有關設施的測試、運作和維修費用。相關各局／部門會視乎需要，按照既定程序申請經常費用。

5. 其他相關各局／部門料會利用現有撥款，應付該項目涉及的額外資源需求，但仍可視乎需要，根據既定的資源分配程序申請額外撥款。

¹ 包括三十四個非公務員合約人員和十個有時限的公務員。

² 包括八個需於二零一五至一六年檢討的公務員職位。

³ 包括香港警務處、入境事務處、香港海關和消防處。

對經濟的影響

6. 擬建香港段最大的效益，是可藉京廣客運專線進一步北上，連接更多內地省市，並藉杭福深客運專線與東面的內地省市相連，大大加強香港與內地兩條客運專線沿途主要城市(例如北京、上海、長沙、杭州和南京)的鐵路連繫。

7. 香港段建成後，會促進香港與內地更緊密的經濟聯繫，同時香港可更深入內地腹地，有助鞏固香港作為內地南大門的策略地位。來往香港與內地的交通更加暢達，不論是前來香港抑或途經香港轉往世界各地城市的內地遊客及商務旅客，均可受惠。根據項目建議書，隨鐵路連繫日益改善，服務更為便捷，到了二零一六年，內地來港的旅客會增加 90 至 120 萬人次，有助促進本港旅遊業和商業的發展。此外，香港段的總站設於西九龍，可增加該區的吸引力和發展潛力。

8. 另外，值得注意的是，香港段會加強本港與珠江三角洲(珠三角)城際快速軌道之間的連繫，縮短來往香港與珠三角內地城市的車程，例如有大量港商及工人聚居的東莞。跨境旅程更為快捷，節省交通時間，可提升香港的價值，加強本港作為區域樞紐的角色。

9. 估計香港段每年可為市民節省 4,000 萬小時的交通時間。按實質計算，每年經濟內部回報率為 9%。按二零零九年價格計算，該段鐵路 50 年經營期的經濟效益(包括節省的交通時間)，經折現為二零零九年價格後，預計約達 830 億元。我們估計上述經濟效益時，只計及鐵路跨境旅客和其他一般道路使用者節省的時間、營辦商減省的經營成本，以及因香港段引致的道路安全方面的效益。香港段所帶來的整體經濟效益(包括內地一方的經濟效益)，應遠高於以上估算，香港與內地城市同樣受惠。

10. 根據項目建議書，估計在香港段施工期間，可創造大約 5,500 個職位。待該項目發展及運作成熟，相信整體上能提供更多就業機會，反映出與內地市場更緊密連繫而促進經濟增長和發展潛力。於營運期間，預計可創造約 10,000 個職位。

對環境的影響

11. 二零零零年，政府完成第二次鐵路發展研究的策略性環境評估。該項評估得出的結論是，相比其他路面交通工具，鐵路是較環保

的集體運輸工具，推動鐵路發展，有助交通運輸系統達致可持續發展。

12. 九鐵公司在 2006-07 年度進行的環境研究顯示，該項目對環境會有潛在影響，包括噪音、空氣、水質、廢物、生態、危險、文化遺產、景觀和視覺的影響。在這些影響當中，以施工和運作期間產生噪音及挖掘隧道時產生大量建築廢料的問題最受關注。此外，建議的走線可能穿過易受破壞的棲息地和集水區，故需解決生態和水質受影響的問題。

13. 另一方面，香港段屬於《環境影響評估條例》附表 2 的指定工程項目，須為該項目的建造和營運領取環境許可證。港鐵公司會根據該條例進行環境影響評估(環評)研究，以處理種種潛在的環境問題，並研究和評估該項目在環境影響方面是否可以接受。我們會考慮最實際可行的建造方法和最合適的緩解措施，盡可能把負面影響減至最低。根據該條例，當局須就環評研究的結果諮詢公眾和環境諮詢委員會。

對可持續發展的影響

14. 根據初步的可持續發展評估，香港段應能利便原先使用路面交通工具的乘客改乘鐵路列車，長遠而言，有助促進人流和改善空氣質素。不過，可持續發展評估的結果顯示，該項目可能會對環境和生態造成多種問題，包括施工和運作期間產生噪音、工地造成空氣污染、挖掘隧道時產生廢物，以及破壞自然棲息地。正如上文所述，港鐵公司進行環評研究和詳細項目規劃時，會審慎處理這些問題，並會制訂適當的緩解措施。

廣深港高速鐵路香港段的背景資料

廣深港高速鐵路香港段(香港段)前稱區域快線，會提供來往邊界與市區的快速鐵路服務。該項目最早由《鐵路發展策略 2000》建議落實。

2. 我們曾與國家鐵道部進行聯合論證，研究可否興建一條高速鐵路連接廣州、深圳、香港三地，其後並同意在深圳市中心增建一站。廣深港高速鐵路以香港西九龍和廣州石壁為終站，途經深圳福田、深圳龍華和東莞虎門三個中途站。鐵路走線載於**附錄**。

3. 廣深港高速鐵路屬於國家高速鐵路網的一部分，連接擬於石壁興建的京港客運專線及擬於龍華興建的杭福深客運專線，另外亦會接駁珠江三角洲(珠三角)城際快速軌道。廣深港高速鐵路建成後，會有往來香港與廣州、東莞和深圳的穿梭列車服務，亦會有往來北京、上海、重慶等內地主要城市的快速長途列車服務。該段鐵路通車後，往來港穗的行車時間會縮減至一小時以內，而香港與內地多個主要城市的交通聯繫亦會大大加強。此外，廣深港高速鐵路的乘客可轉乘珠三角城際快速軌道，前往珠三角多個主要城市，十分方便。

4. 在二零零五年七月提交政府的可行性研究報告中，九鐵公司建議兩個香港段走線方案：一是建造一條從西九龍總站至邊界的專用路軌(專用通道方案)；二是與現正施工的九龍南線、現有的西鐵及擬建的北環線共用路軌，再加上一條鋪設至邊界的新建路軌(共用通道方案)。

5. 當局曾經考慮財務問題、西鐵線服務可能承受的影響，以及根據當時的規劃假設所作的乘客量預測。二零零六年一月，行政會議建議，行政長官指令，香港段應按照共用通道方案與北環線合併推展。

6. 二零零六年一月行政會議給予批准後，廣深港高速鐵路內地段曾出現數項規劃方面的變動，對香港段選用哪個通道方案，有重大影響。這些變動包括可能開辦的長途列車服務大增、廣深港高速鐵路增設福田站、城際快速軌道擬加設一條鐵路線，以及鐵道部規定採用較闊的列車行走廣深港高速鐵路。這些規劃變動，令香港段的乘客量大增。如果採用共用通道方案，香港段乘客量和班次的增幅，會加重西鐵線共用路段的負擔，甚至令共用路段的處理量在香港段通車後不久便達飽和。此外，香港段會採用符合最新頒布的國家標準的高速列車，車廂可達 3.4 米闊，但這套列車規格與西鐵線南昌站、美孚站和荃灣西站的月台設計不符，因為三個車站的月台只供最闊 3.1

米的列車使用。

7. 鑑於上述各點，行政長官於二零零七年八月在粵港合作聯席會議第十次會議後公布採用專用通道方案建造香港段。

