

2009年5月14日
資料文件

立法會交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

廣深港高速鐵路香港段的最新進展

引言

本文件旨在向各委員匯報廣深港高速鐵路(高鐵)項目的進展。

背景

2. 2007年10月行政長官宣佈高鐵香港段為十大工程之一，行政長官會同行政會議於2008年4月22日批准由香港鐵路有限公司(港鐵公司)進行高鐵香港段項目的進一步規劃和設計，我們在2008年5月2日向鐵路事宜小組委員會匯報項目的情況。

3. 立法會財務委員會於2008年7月8日通過高鐵香港段的設計及地盤勘察工作所需撥款，有關高鐵香港段的鐵路方案已於2008年11月28日及12月5日按《鐵路條例》刊憲。高鐵香港段隧道的詳細設計已於2009年1月展開，現時進展良好。高鐵香港段工程計劃於今年年底展開，並於2015/2016年竣工。

高鐵香港段的整體情況及策略性意義

4. 高鐵連接香港、深圳和廣州的高速鐵路，可把往來香港與廣州的行車時間由現時約100分鐘縮短至48分鐘，到深圳福田及龍華則分別為約14分鐘及23分鐘。乘客在深圳的福田站和深圳北站（即龍華站）以及東莞的虎門站和廣州的終點石壁站，均分別可以接駁不同層次的本地、區域性或全國性的鐵路網絡(見附件

一)，令香港和全國接通，高鐵的策略性意義重大。

5. 高鐵會成為國家高速鐵路網的一部分(見附件二)，通過連接京廣客運專線和杭福深客運專線。由香港乘坐火車到華中、華南以及內地其他主要城市的時間將大大縮短。舉例來說，由香港到長沙只需 4 小時、到武漢、廈門、福州等其他內地城市只需 5 小時、到上海和北京也分別只需 8 小時和 10 小時。使用高鐵的乘客亦可透過珠三角城際快速軌道來往香港與珠三角主要城鎮，高鐵有助鞏固本港作為國家交通樞紐的地位，加強香港與內地的經濟合作和其他方面的交流，對香港未來發展十分重要。

6. 高鐵香港段長約 26 公里，走線全程皆設於地下。總站設於西九龍，途經油尖旺、深水埗、葵青、荃灣和元朗，並於皇崗邊界與內地段連接。沿綫將設八座通風樓及緊急救援入口，而緊急救援站及列車停放處則設於元朗石崗（走線圖見附件三）。

7. 高鐵香港段在施工期間，可創造約 5,500 個職位。待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及發展潛力。於營運期間，預計可創造約 10,000 個職位。

公眾諮詢

8. 我們認為市民的意見和支持，對高鐵香港段的發展十分重要。因此，我們自去年 5 月已展開諮詢工作。至今，我們共向 7 個有關的區議會或其轄下的委員會作諮詢，並同時諮詢了鄉議局和有關鄉事委員會。除此之外，我們還與居民團體會面。運輸及房屋局局長也曾於今年 1 月親自前往受項目收地影響的石崗菜園村視察和瞭解當地情況。此外，我們亦曾與立法會和區議會議員以及有關的地區人士舉行多次非正式會議，交流對項目的意見。

9. 在高鐵香港段方案刊憲後，我們共收到約 120 個反對個案、約 2000 份以相類似表格遞交的反對意見，以及 20 多個查詢。反對者主要的關注包括緊急救援站和列車停放處的選址、回收地層、土地補償和安置安排、設立中途站及施工期間對環境的影響等。

10. 有關政府部門和港鐵公司現正處理這些反對個案，因應所收集的意見和詳細設計的要求，適切地納入高鐵香港段的方案

中，並於今年 4 月 30 日就修訂部分刊憲。任何人士如欲反對方案的修訂部分，可於 2009 年 6 月 29 日前提出，說明其權益和受該方案的修訂部分影響的詳情。

市民的主要關注事項及跟進

11. 就諮詢及處理反對意見期間，有關區議會、鄉事委員會和地區人士及組織提出的主要關注事項及跟進，現匯報如下：

一、鐵路走線

12. 在諮詢期間，有意見表示希望改動方案中的走線詳情。高鐵香港段的鐵路走線設計，是以鐵路安全運作、減少對社區影響和提供高社會效益為原則，也考慮了對整體社區和環境影響最輕、地理環境及土質、與內地段接駁位置、鐵路配套及設施、走線鄰近的基建設施、鐵路營運、救援及防火、建造難度及風險等因素。平衡各方面後，我們認為現時建議的方案對社區影響最少，整體效益最為理想。

二、緊急救援站和列車停放處的用途和選址

13. 我們建議在石崗建造緊急救援站和列車停放處，土地需求約 2 公里長和最闊約 150 米，面積約 27 公頃。有市民表示希望了解緊急救援站和列車停放處設於石崗的原因及用途。

14. 高鐵香港段全線約 26 公里皆於地底隧道行車，為確保一旦發生意外能及時作出救援，走線沿途將會設置八個緊急救援入口和一個緊急救援站，以配合救援工作。此外，來自內地不同城市的列車皆有機會使用高鐵香港段。部分列車將須要在港進行清潔、維修保養和停泊。因此，我們須要興建列車停放處，以容納列車停泊和進行小型維修（如日常檢查及更換零件等），其餘較複雜及需要更多土地的列車維修工序則會在內地進行。因此，現時規劃中的列車停放處所需的土地面積已減至最小。

15. 我們建議把緊急救援站和列車停放處放在一起，好處是能減少徵收土地，並同時可以減少對附近居民和社區的影響。因為這樣的安排能共用一部分設施和配套，例如道路接駁、設施的通道、緊急車輛通道、辦公和控制中心、電力及消防裝置或設施等。

16. 在研究緊急救援站位置時，我們考慮過的範圍覆蓋整個錦田及八鄉平原地帶（見附件四）。由於石崗位於深圳福田站及香港段總站走線中段的附近，在石崗設置緊急救援站，可以有效應付隧道內不同位置發生的意外。而且，該處有公路接駁、地勢較低、土地較廣闊和平坦，有利救援工作，亦可作為乘客安全離開隧道之用，是興建緊急救援站的理想位置。

17. 然而，石崗很多地方亦佈滿民居和房屋，要找到合適的地方來容納緊急救援站和列車停放處，並同時能使香港段的走線循合理的路徑行走和對市民的影響減到最少，並不容易。現址確實可以達到以上幾個方面的要求。而且，現址兩邊均有公路到達（錦田公路和錦上路），能夠配合救援和疏散的需要。

三、有關緊急救援站和列車停放處的其他選址建議

18. 在高鐵項目的諮詢期期間，我們收到一些有關緊急救援站和列車停放處選址的建議。概括而言，這些建議主要是希望可以多用石崗附近的空地、停車場或廢棄房屋的土地來興建有關設施，以減低現時走線所需收回有民居的土地。

19. 經詳細考慮後，我們認為這些建議的方案不可行，主要原因如下：

- 其他建議方案所影響的住戶數量比現時的方案更多；
- 若緊急救援站和列車停放處放在一起，有些建議方案的走向大幅偏離高鐵走線的南北走向，難與內地段銜接；及
- 這些方案會令高鐵香港段的途程增長，並需考慮增設通風樓等設施，增加對市民的滋擾。

四、回收地層

20. 由於高鐵以隧道行車，因此需要收回沿線地層。高鐵香港段隧道深入地底，在八鄉、錦田和新田一帶收回的地層離地面由 5 米至 55 米。根據港鐵公司的評估，由於收回的地層離地面最少 5 米，在一般情況下，高鐵隧道應不會影響其地面的日常活動和農業用途。

21. 政府亦了解居民擔心一旦鐵路保護區設立後，興建小型屋

字的申請手續會變為繁複。若建築工程屬須向地政總署署長申請發出豁免證明書的類別，地政總署會要求港鐵公司及有關部門提交意見，並會迅速處理有關申請。由於興建小型屋宇所需的地基不深，在有關地段興建不用打樁的小型屋宇不會對高鐵隧道構成影響。若要在鐵路保護區內進行屬須事先獲得建築事務監督的批准及同意的建築工程，屋宇署會審視有關申請，並會諮詢港鐵公司的意見，港鐵公司也同樣會從速處理。

五、中途站

22. 有意見認為高鐵香港段應該在新界增設中途站。高鐵香港段的最高時速為 200 公里，從西九龍到深圳福田和廣州分別只需 14 分鐘和 48 分鐘，這正是高鐵能夠提高優質服務的一個十分重要的因素。在新界增設中途站不單會延長整體的行車時間，也減低列車維持在高速的時間，大大減低其策略性的意義，不能達到預期經濟效益，失卻興建高鐵香港段的原意。因此，我們不建議設置中途站。

六、共用通道

23. 另外，有意見認為應該採用與西鐵線共用路軌的「共用通道」方案。事實上，高鐵內地段曾出現數項規劃方面的變動，當中包括可能開辦的長途列車服務大增、高鐵增設福田站，以及城際快速軌道擬加設一條鐵路線。因此，我們估計高鐵香港段的需求很大。

24. 若採用「共用通道」的話，共用路段的處理量在高鐵香港段通車後不久便達飽和，對西鐵線的服務有很大的影響。另外，我們將須要改建現時三個西鐵線車站的月台（包括南昌站、美孚站及荃灣西站），方能符合最新頒布的國家高速列車標準。這些高速客運列車的車廂可達 3.4 米寬，但上述西鐵線月台目前僅能容納 3.1 米寬的列車。改建工程主要涉及削月台邊、把月台幕門後移，以及在月台安裝機械月台踏板，整項工程將需時三年左右。如進行上述改建工程，受影響的月台部份須關閉約六個月，每日約有 3 萬名乘客受影響。

七、土地補償和安置安排

25. 香港鐵路項目的收地及補償，是根據《鐵路條例》而安排的。任何就被收回土地擁有可獲補償權益的人，可根據《鐵路條例》(第 519 章)的規定，提交補償申索。

26. 高鐵香港段項目所涉及收回私人土地及清拆土地上的構築物，大部分是在新界，特別是在元朗區。我們會依據政府一貫的政策，在新界區收回土地時，發放有關的特惠分區補償。任何就被收回土地擁有可獲補償權益的人，亦可根據《鐵路條例》(第 519 章)提交補償申索。

27. 為確保市民有棲身的居所，對於居於受清拆構築物內的人士，我們會依據政府一貫的政策，為合資格人士安排申請入住租住公屋或中轉房屋。持牌住用構築物和 1982 年寮屋登記為居住用途及擁有 1984/85 年寮屋登記的核准佔用人，若未能通過全面經濟狀況審查但合乎其他申請租住公屋資格，可選擇以市值暫准證費入住中轉房屋不超過一年或申請領取「持牌住用構築物和已登記住用寮屋的核准佔用人」之特惠津貼。獲發這項特惠津貼的住戶將沒有資格就其構築物申領任何其他特惠津貼(包括住戶搬遷津貼)，及在兩年之內沒有資格申請任何形式的公屋或同類特惠津貼。

28. 在安置方面，清拆戶一般可獲原區安置。我們會按現行安置準則安排他們入住租住公屋或中轉屋。不合資格入住租住公屋/中轉房屋的受影響人士，如有短暫住屋需要，可要求入住臨時收容中心。而具有特殊健康或家庭理由必須入住租住公屋者亦可向社會福利署申請「體恤安置」。

29. 已核實符合入住租住公屋資格的有關人士，亦可選擇向房屋署申請綠表資格證明書以購買「居屋第二市場單位」/「出售剩餘居屋單位」，惟他們須符合有關的申請資格和視乎上述計劃有否接受申請。

30. 無論受影響居民是否獲得房屋署的公屋安置，只要他們所居住的構築物已在 1982 年登記作住宅用途、並無擁有住宅物業及符合其他有關要求，便可獲發搬遷津貼，以助他們應付基本的搬遷費用。

31. 此外，符合入住租住公屋資格的單身人士及二人家庭，如選擇不接受安置，可向房屋署申請領取現金津貼。居民在接受現金津貼後兩年之內，均沒有資格再度領取津貼或申請任何一類公屋。

32. 受寮屋清拆影響的人士申請入住公屋的安排，會較一般公屋申請人獲得優先處理。在地區選擇方面，如願意接受編配翻新的租住公屋單位，可獲提升一級，即由新界提升至擴展市區，或由擴展市區/離島提升至市區。未能符合申請公屋資格的清拆戶，如有特殊的健康理由或社會因素支持，可即時入住公屋，透過社會福利署的「體恤安置」獲得適切的住屋幫助。

33. 受寮屋清拆影響的務農人士，可申請「農業用途遷置」，以便繼續務農。惟申請人必須，取得一幅合適且獲政府接受的私人土地，並獲得漁農自然護理署確認為真正務農人士。合資格的務農人士會就其私人土地獲簽發短期豁免書。另外，如申請人符合有關的準則，可獲發放特惠「更生津貼」，以協助他們重建臨時住用構築物。倘若地政總署批准有關申請，他們將不會獲得安置。地政總署會按個案的實際情況評核有關申請。

34. 就受到收回或清理土地影響的農作物及農場設施（如灌溉管道及水井等）而言，政府會根據現行政策，向真正耕種人士發放特惠津貼。此外，政府亦會就私人農地上受影響及符合規定的農場構築物發放相關特惠津貼。

35. 我們明白興建高鐵香港段會影響走線沿途的部分居民。我們承諾按現行政策盡力處理各補償和安置申請，為受影響居民提供合適協助。

八、社會工作服務支援

36. 在諮詢的過程當中，有意見表示希望政府能夠對個別受影響戶提供相應的支援。就此，我們已聯絡元朗博愛醫院社會工作服務隊伍，為有需要的村民提供服務。另外，社會福利署亦會提供相應服務，幫助有需要的家庭。

九、環境影響評估

37. 高鐵香港段的環境影響評估報告現正進行中，預計會在2009年中完成並公開讓公眾查閱及發表意見，港鐵公司將在環境影響評估報告完成後向區議會及有關鄉事委員會匯報。

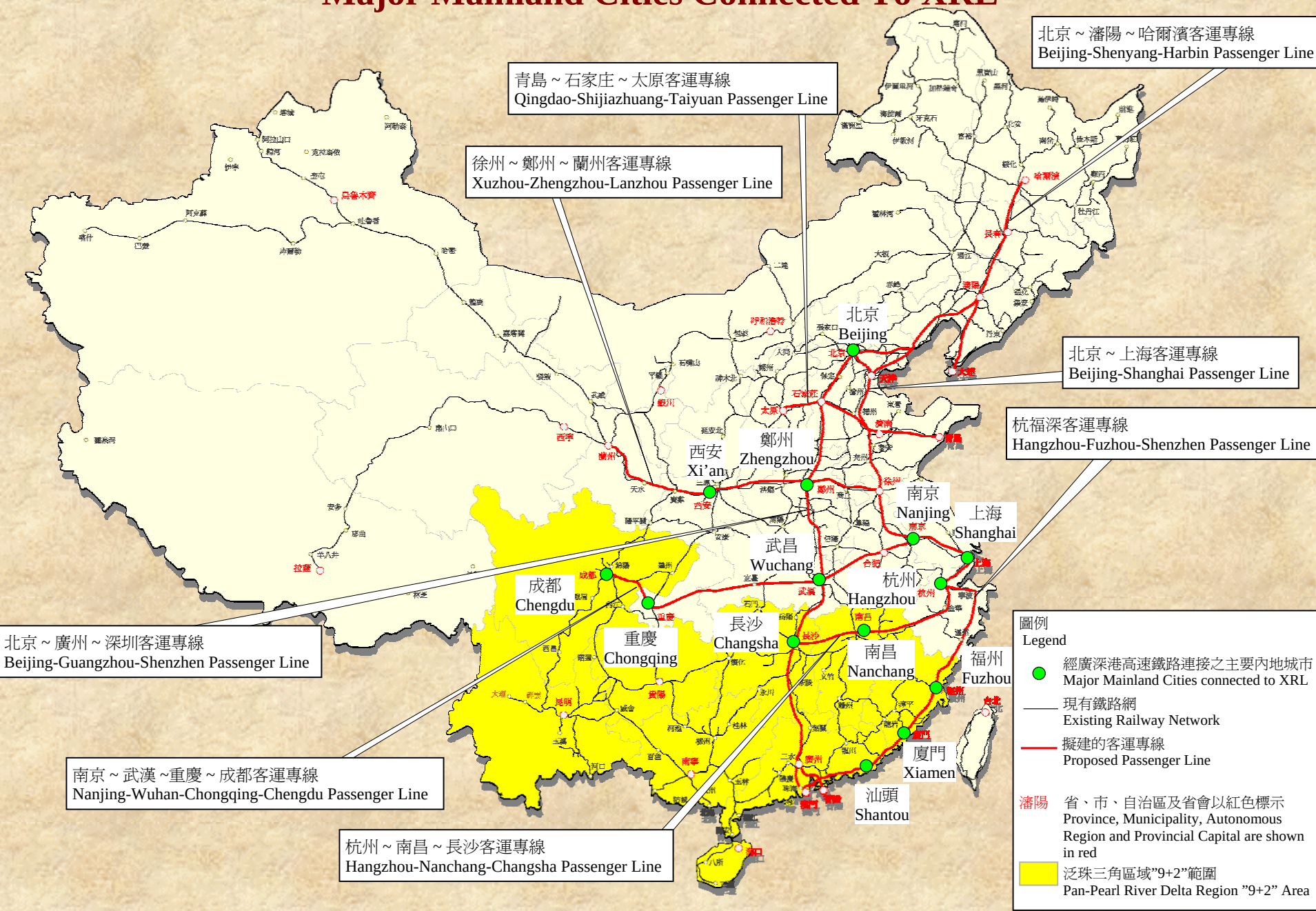
下一步工作

38. 有關政府部門將繼續與港鐵公司商討高鐵香港段之詳細設計，並按進度適時諮詢立法會、區議會及有關鄉事委員會，並會與地區人士保持聯絡，聽取意見。我們亦會處理刊憲後公眾人士提出的意見。我們預計於今年第四季向立法會財委會申請撥款，以建造高鐵項目。

運輸及房屋局

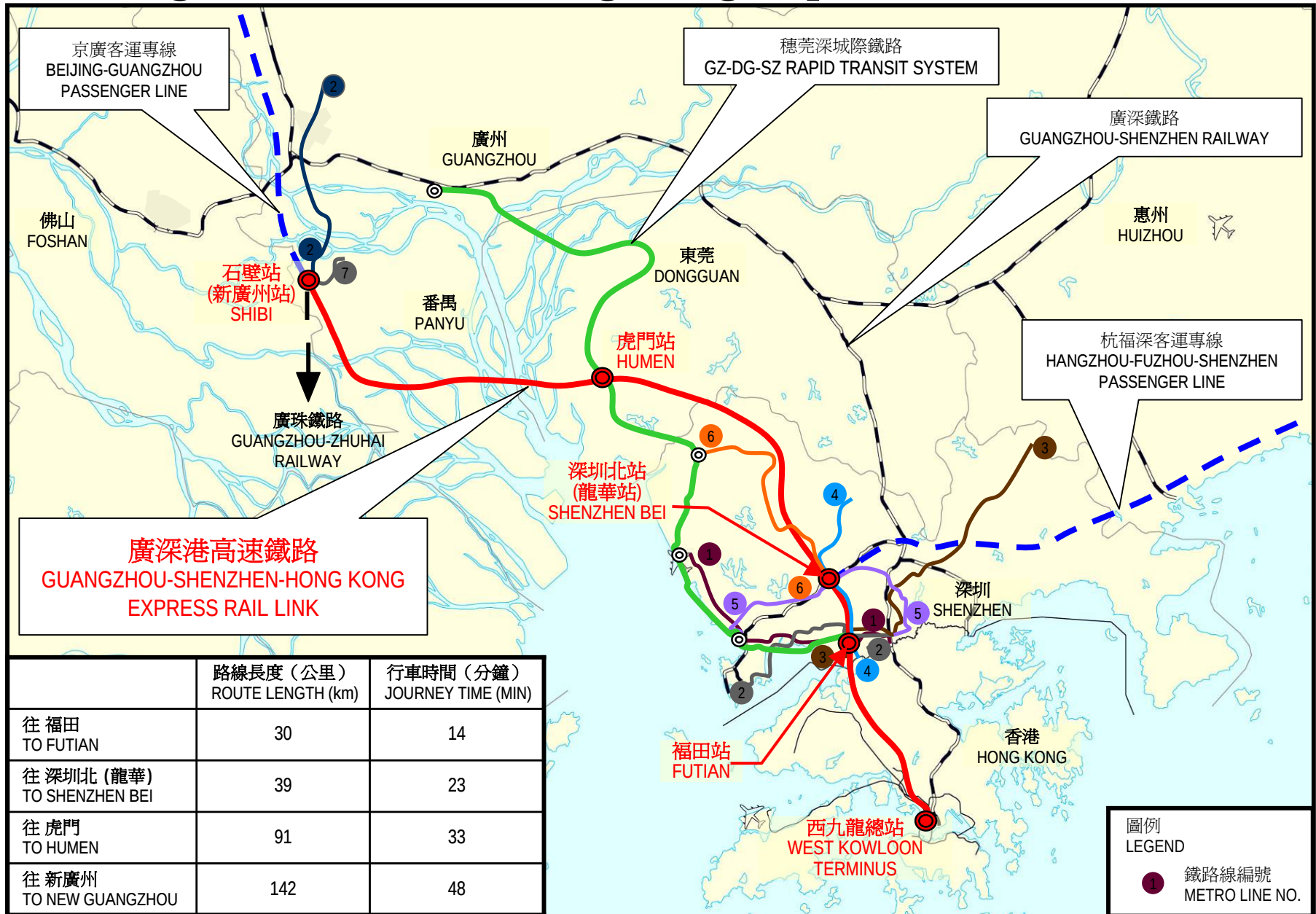
2009年5月

經廣深港高速鐵路連接之主要內地城市 Major Mainland Cities Connected To XRL



廣深港高速鐵路

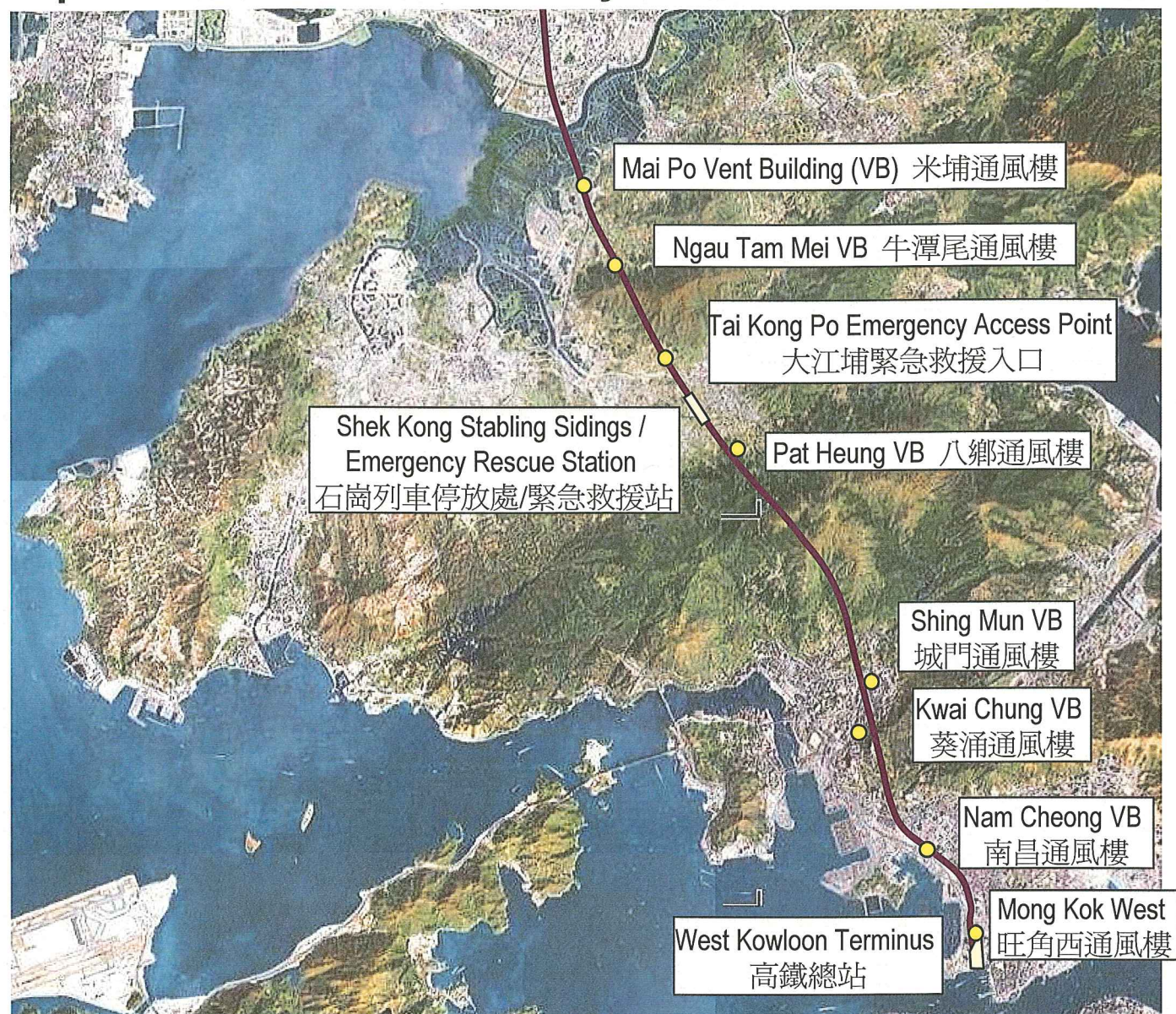
Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link

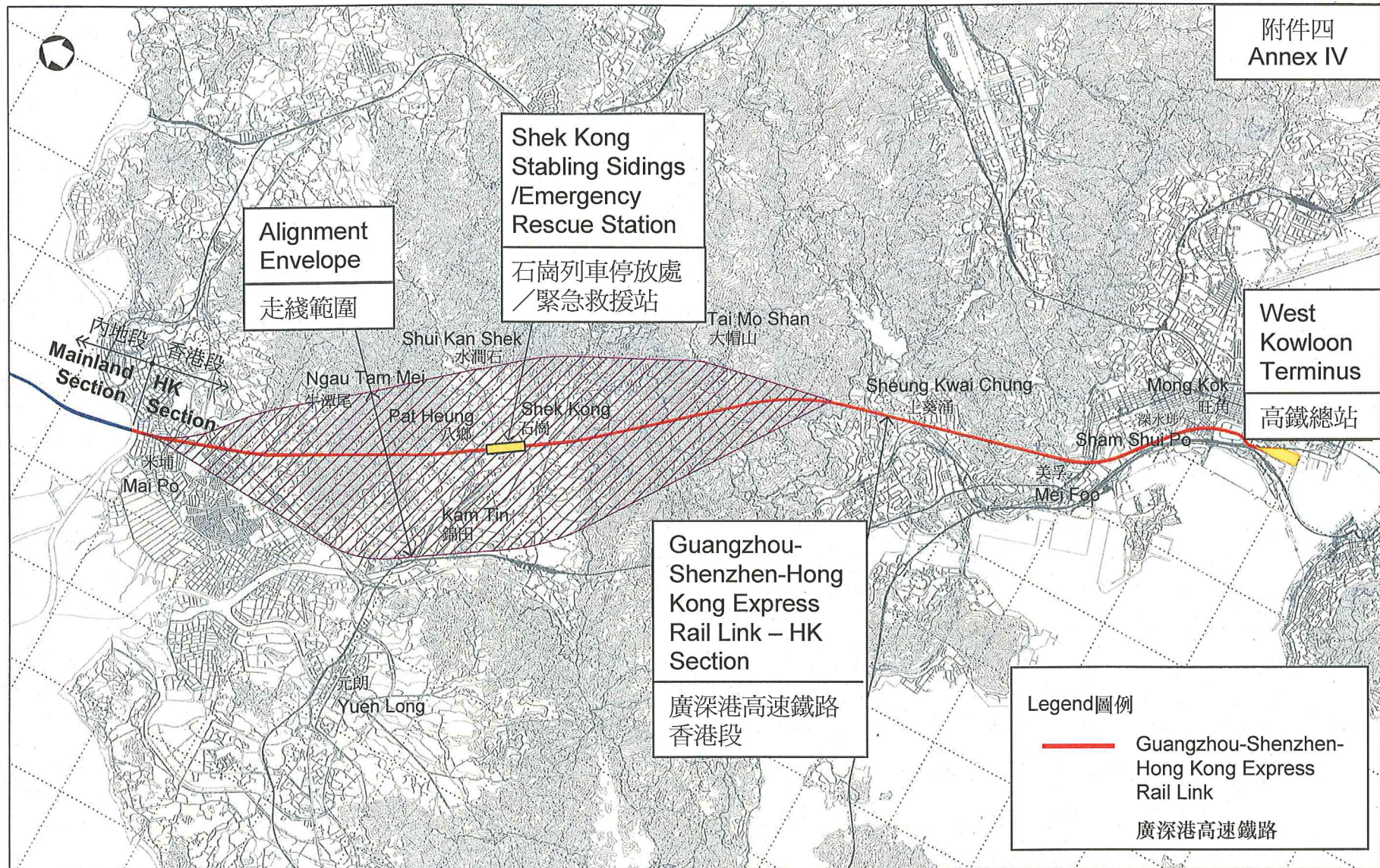


廣深港高速鐵路（香港段）—— 整體規劃

Express Rail Link – General Layout

附件三
Annex III





廣深港高速鐵路（香港段）——走綫範圍研究
Express Rail Link – Alignment Envelope Studied