

2009年9月17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  
進展報告

## 引言

本文件旨在向各委員匯報廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的進展。

## 背景

2. 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。鐵路方案已於2008年11月28日及12月5日按《鐵路條例》刊憲，港鐵公司並在2009年1月展開高鐵香港段的詳細設計。因應諮詢期間收到的意見和詳細設計的要求，我們在2009年4月30日及5月8日就鐵路方案修訂部分刊憲。我們亦在2009年5月14日向鐵路事宜小組委員會匯報項目的情況。

## 廣深港高速鐵路簡介

3. 高鐵從香港到廣州全長約140公里，途經深圳福田、龍華和東莞虎門，廣州終點站位於石壁（下稱「廣州新客站」），是廣佛都市圈的中心。香港終點站設於西九龍，鄰近香港的商業區和旅遊區。高鐵香港段長約26公里，以隧道形式興建，於皇崗邊界與內地段連接。乘坐高鐵來往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約為14分鐘及23分鐘。

4. 廣州新客站將於2009年年底完工，預計於2010年春運啓用，首先服務武廣客運專線。高鐵內地段由石壁至龍華一段計劃於2010年正式營運，2011/12年延伸至福田站。至於接駁高鐵的京廣客運專線及杭福深客運專線則預計在2012至2013年通車。香港段

工程計劃於今年年底展開，並於2015年竣工。

## 廣深港高速鐵路的策略性意義和經濟效益

5. 外國的高速鐵路，如日本的新幹線、德國的ICE、法國的TGV及英國的Eurostar，使城市與城市之間有快速的接駁，效益明顯。國家國務院在2004年批准的《中長期鐵路網規劃》，建設長達1萬2千公里高速客運專線網絡，時速最高可達每小時350公里。完成後，高速鐵路網將覆蓋全國大多數大城市。高鐵香港段將連接全國的高速鐵路網，對香港有重要的策略性意義。高鐵連接全國高速鐵路網絡後，乘客可以乘坐高鐵迅速到達全國各大城市，如5小時內到達武漢和廈門，8小時到達上海和10小時到達北京。根據其他國家的經驗，高速鐵路網對中短途旅程的乘客來說比航空交通更具吸引力。我們相信高速鐵路將使往來很多華南、華中城市更方便和經濟。在區域層面，在全球化的影響下，單一城市難以獨力維持國際競爭力，香港與區內城市優勢互補愈益重要。高鐵將大大縮短香港和珠三角地區的交通時間，有利兩地共同發展，有助更多香港專業服務人士開拓珠三角市場，也吸引更多珠三角居民來港旅遊、購物、參觀文化表演等等，香港眾多行業皆可因而受惠。

6. 鐵路公司分別在2007年及2009年聘請顧問公司進行高鐵客運量的研究。在兩次的研究中，顧問公司利用電腦模型來進行推算。電腦模型考慮了兩地生產總值、人口及就業等資料及其增長、其他交通網絡的改變等等多種因素。根據最新的預測，高鐵於2016年的每日預測客運量為99,000人次。高鐵香港段在施工高峰期間和營運期間，預計可分別創造約11,000及10,000個職位。高鐵更可促進香港與珠三角更緊密連繫，帶動兩地經濟發展。

## 廣州新客站的規劃

7. 廣州新客站將與北京、上海、武漢成爲全國四大鐵路客運中心。該站位於廣州番禺區石壁鍾村鎮，距廣州和佛山市中心約15公里，距番禺區中心約10公里。新客站面積約20萬平方米（即約20公頃），建成後將會是亞洲最大的鐵路客運站。有關廣州新客站的設計，請參閱附件。

8. 整個客運站將設有28個月台，將成爲國內連接鐵路線路

最多的樞紐，接駁不同層次的鐵路和公路網，包括－

- 高速鐵路：廣深港客運專線（至香港）、武廣客運專線（至武漢）、貴廣鐵路（至貴陽）、南廣鐵路（至南寧）
- 城際軌道：廣州-珠海城際軌道
- 市內地鐵：廣州地鐵 2 號線（至廣州火車站和越秀區）、7 號線（至番禺區和黃埔地區）、12 號線（至沙灣鎮和廣州新城）及佛山 2 號線（至佛山高明區）
- 高速公路：東新高速(至番禺)、廣明高速(至高明)、廣珠西線高速(至珠海)、平南高速(至南沙)以及現有的高速公路網路
- 汽車客運：廣州新客站將有公交車服務，覆蓋珠三角主要城市

## 西九龍總站的規劃

9. 高鐵香港段的總站位於西九龍，佔地面積約 10 公頃，設有 9 個長月台及 6 個短月台。西九龍總站將會以行人天橋及隧道連接九龍南線柯士甸站及東涌線九龍站，方便乘客轉乘本港各條鐵路。此外，三號幹線鄰近西九龍總站，往來港島、九龍、新界西部以及大嶼山皆非常便捷；計劃中的中九龍幹線也以西九龍為起點，連接啓德發展區、九龍灣、觀塘、以至將軍澳。從西九龍總站可於 30 分鐘內到達香港大部分地區。

## 緊急救援站和列車停放處的其他新選址建議

10. 我們決定以隧道形式興建全長約 26 公里的高鐵香港段，希望把工程對環境及市民的影響減到最低。但由於西九龍站和福田站間的隧道總長約 30 公里，為保障乘客安全和讓消防處提供迅速的救援服務，有必要在走線中段設置緊急救援站。

11. 港鐵公司設計高鐵香港段於新界區內的走線方案時，已詳細研究走線的可能範圍。曾經考慮過的範圍覆蓋整個錦田及八鄉平原地帶（即西至錦田，東至水澗石），最終認為石崗一帶是設置

緊急救援站的最佳地點。技術上，現時緊急救援站的選址位於深圳福田站及香港西九龍總站走線中段的附近，地勢較低，擁有較廣闊和平坦的土地，加上兩端有公路接駁，有利救援和其他配套安排。

12. 此外，來自內地不同城市的列車皆有機會使用高鐵香港段。部分列車將須要在香港進行清潔、維修保養和停泊。因此，我們須要興建列車停放處，其中 8 條軌道用作容納列車停泊和例行清潔之用，另外 4 條軌道用作進行小型維修（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。

13. 我們建議把緊急救援站和列車停放處放在一起，好處是可共用接駁道路、電力消防等設施，減少整體所須徵收土地的面積和受影響居民的數目。據我們估計，現時的方案將影響約150個住戶，如將緊急救援站和列車停放處分開設置，受影響居民住戶數目將會更多。

14. 有建議指應多利用石崗附近的空地、停車場或廢棄房屋的土地來興建有關設施，以減少受影響民居的數目。就此，港鐵公司曾經詳細研究，由於上述用地與主綫隧道有一定的距離，須要興建淺層引路隧道以接駁主綫隧道和其他建議中的列車停放處，加上其他技術考慮，須要回收更多土地和影響更多住戶，因此這些建議方案並不可取。

## 公眾諮詢

15. 在高鐵方案去年11月初次刊憲前，我們已諮詢了有關的區議會或其轄下的委員會（包括元朗區、油尖旺區、深水埗區、荃灣區、沙田區及葵青區）以及鄉議局和有關鄉事委員會，以了解地區上對項目的整體關注。

16. 鐵路方案刊憲後，路政署隨即於2008年12月8日到因須要興建緊急救援站和列車停放處而受收回土地和清拆影響的菜園村參加居民大會，向居民解釋工程背景和內容。其後，我們收到了部分菜園村居民的反對書。運輸及房屋局局長和副局長亦曾分別於2009年1月和4月到菜園村進行實地視察和與居民會面。在2009年2月至5月期間，我們以個別或小組形式與菜園村居民進行了超

過40次會面，以了解居民的關注和解釋方案的細節，這些會面在大多數在元朗和便利居民的時間（包括晚上和周末）舉行。

17. 另外，我們於6月至今派發了5期菜園村居民通訊，亦和菜園村居民舉行了6次簡介會，以聆聽居民的意見以及向居民詳細解釋項目的最新情況，例如走線、建造緊急救援站和列車停放處的選址以及安置安排等。為了解個別居民的需要，我們亦以單獨或小組形式再與居民有10多次非正式會面。這些接觸因應居民的需要和意願，在不同的地點和時間舉行，務求聽取更多居民的聲音和意見。

## 環境影響評估

18. 環境影響評估報告詳細評估了高鐵香港段在建造及營運期間，可能在空氣質素、噪音、水質、廢物管理、風險、生態、歷史及文化遺產、土地污染、景觀及視覺等各方面的影響，並相應提出緩解措施。港鐵公司會確保高鐵香港段工程符合各環保法例的要求，並會根據環境許可證的要求採取各項緩解措施將對沿綫社區的影響減至最低。

19. 我們注意到有環保團體擔心高鐵隧道工程將影響地下水文。這也是我們非常關注的問題，因為如果隧道出現嚴重滲漏，除了對水文造成影響，也會影響列車運作和安全。鑽挖隧道時，鑽挖機每前進數米，便即時把新形成的隧道表層作防滲處理。防止鑽挖隧道期間對地下水位的影響。進行隧道結構鞏固工程時，會加入防滲漏材料，確保往後營運期間地下水不會滲入隧道，影響地下水的流動。事實上，落馬洲支線建造時已採用以上方法，證實效果良好，對農地的水文和地下水質沒有影響。

## 社會影響評估

20. 港鐵公司委托了顧問公司為高鐵香港段的不同方案對社區的影響作出初步研究。報告指出，現時走線方案將會影響菜園村約150戶，村內構築物大部份為70至80年代在農地上建造的兩層式臨時構築物，當中並無新界常見的重要社區設施如祠堂、鄉公所和墳地等。報告同時探討了其他走線方案對社區造成的影響，並指無論採用任何一個走線方案均會對社區造成影響，因此應採用「對社區影響最少」為主要原則。根據此原則，由於其他

走線方案影響戶數更多，而且會影響更多重要的社區設施，因此現時經石崗菜園村的走線方案已符合上述「對社區影響最少」的原則而應予以採納。為減低現時的走線方案對社區的影響，報告建議採取一些緩解措施，例如加強與受影響村民的溝通和盡早安排補償方案，以減低村民因要遷離現時居住地方的不安。

## 搬遷安置方案

21. 政府正積極研究方案，以妥善協助受影響菜園村村民搬遷安置的安排。這次收地清拆主要涉及私人農地，也有一部份是政府土地。一般情況下，市民不可以在農地和政府土地上興建房屋。因此，大多數菜園村村民居住的房屋是現行土地政策下的持牌構築物或寮屋，屬臨時性質。話雖如此，我們接觸過不少村民，明白他們不同的情況。我們現時的方向是希望創造條件，讓合資格的受影響村民可以按其情況作出選擇，協助他們建立新生活。由於涉及公共資源，我們必須小心設計方案，確保在協助村民搬遷安置和善用公共資源兩個目標上，皆能做到公道合理。

## 下一步工作

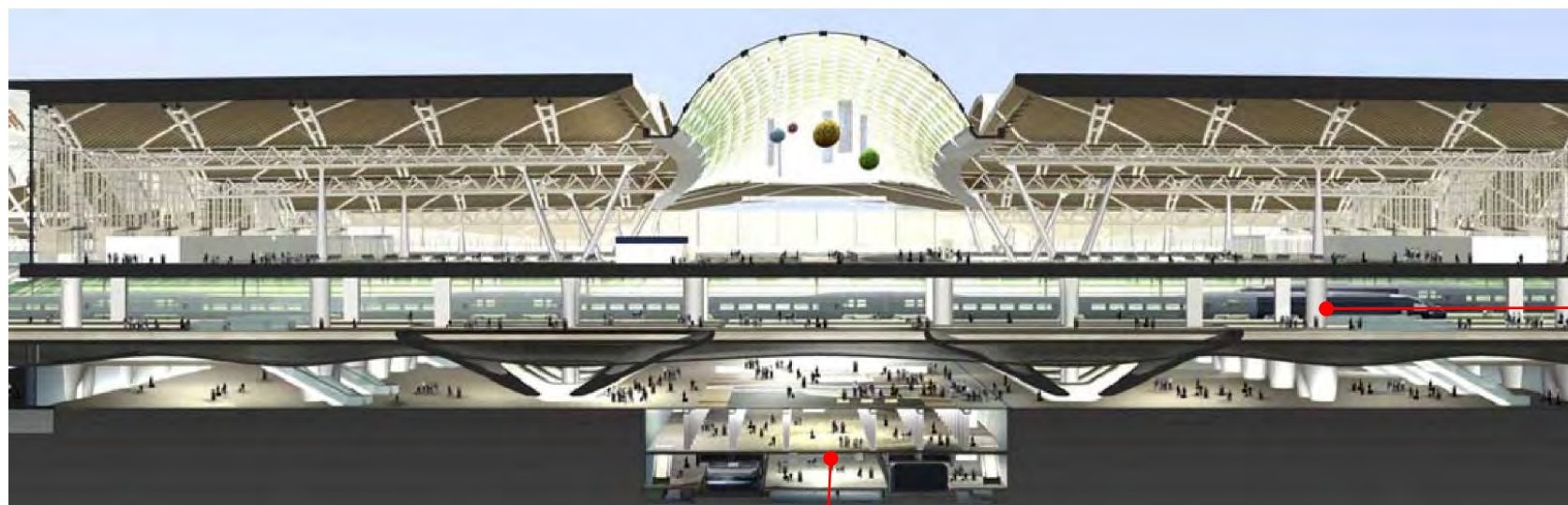
22. 我們會繼續與受影響村民溝通，妥善協助他們搬遷安置。高鐵香港段的設計和預備工作已大致完成，我們希望盡快把高鐵方案及反對意見一併提交行政長官會同行政會議考慮。我們會全力推展高鐵香港段項目，盡早完成這極具策略性意義的跨境鐵路。

運輸及房屋局

2009年9月

# 廣州新客站 - 電腦模擬圖

## New Guangzhou Station - Artistic View



月台  
Platform

地鐵站  
Metro Station

# 廣州新客站 - 月台佈置圖

## New Guangzhou Station - Platform arrangement

