

2009年9月23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
緊急救援站和列車停放處

引言

本文件旨在向各委員提供有關廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)香港段緊急救援站和列車停放處選址的資料。

背景

2. 在 2009 年 9 月 17 日的小組委員會會議上，我們向委員匯報高鐵香港段的最新進展，並承諾提交上述的補充資料。

高鐵香港段走綫

3. 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。高鐵香港段總站設於西九龍，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。

緊急救援站和列車停放處的必要性和選址

4. 高鐵香港段除了興建鐵路隧道和車站設施外，亦須要設置緊急救援站及列車停放處。緊急救援站供發生事故的列車作緊急停泊之用，使乘客能在安全情況下逃生及讓救援隊伍迅速進入隧道內進行救援工作。列車停放處則為列車提供地方以作停泊及簡單維修和清潔服務之用。港鐵公司設計高鐵香港段於新界區內的走綫方案時，已詳細研究走綫的可能範圍。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和列車停放處的最佳地點。

5. 石崗位於深圳福田站及香港段總站走綫中段的附近，該處地勢較低，擁有較廣闊和平坦土地，而且已有公路接駁，方便救援隊伍的工作，亦可作為乘客安全離開隧道之用。因此，在石崗興建緊急救援站將較為理想。

6. 另外，為確保鐵路服務的效率及質素，我們必須設置列車停放處以容納列車停泊和進行小型維修保養和清潔服務。我們預計到了 2020 年，在繁忙時間往返香港的列車每小時超過十對。由於西九龍總站的月台將非常繁忙，因此需要另覓地方以應付列車停泊、補給和基本維修(如日常檢查和更換零件等)的需求。

7. 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。

8. 緊急救援站和列車停放處應盡量和鐵路的綫路走向相配合。高鐵在元朗錦田及八鄉附近的走綫大約是南北走向的。由於石崗距離邊界皇崗（即與內地段銜接點）只有 7 至 8 公里左右，緊急救援站和列車停放處的位置及擺設方向會嚴重影響走綫設計。緊急救援站的位置及方向需符合高速鐵路綫路設計的要求，並可以和深圳段走綫連接，否則高鐵香港段的走綫會變得迂迴，除了增加綫路長度和行車時間外，也可能要增設通風樓等設施。

9. 建造緊急救援站和列車停放處的土地需要約 2 公里長和最闊約 150 米，面積約 27 公頃。雖然石崗有較多的平坦土地，但也有很多地方已經滿佈房屋。要在石崗找到合適的地方來容納緊急救援站和列車停放處，而同時能使香港段的走綫循合理的路徑行走和對市民的影響減到最少並不容易。現時的菜園村選址受影響的居民人數最少(約 150 個住戶)，兩旁均有公路到達（錦田公路和錦上路），能夠配合救援和疏散的需要，因此是興建緊急救援站和列車

停放處最理想的選址。

有關緊急救援站和列車停放處其它選址的建議

原八鄉選址

10. 我們於 2008 年 4 月向立法會提交相關的參考資料摘要中曾提及高鐵香港段的在初步走綫設計中，緊急救援站和列車停放處將設置於八鄉一帶。在進一步規劃及研究後，香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)認為把緊急救援站改為全露天設計，可以改善一旦隧道發生火災時的救援安排；此外，列車停放處的面積要求亦相應提高以增加香港段列車停放處的容量，以滿足高鐵香港段的營運要求。由於原八鄉的選址不足應付這些設計修改而須要增加收地，並將影響共 340 個住戶，比現時擬定方案下的 150 個住戶為多。因此，這個方案並不可取。

菜園村居民建議的選址方案

11. 政府當局及港鐵多次與菜園村居民和不同團體和人士會面，並對緊急救援站和列車停放處的選址作出解釋。在會面期間，我們收到菜園村關注組(下稱「關注組」)多個有關緊急救援站和列車停放處的其他選址建議。概括而言，這些建議是利用八鄉一帶其他空地、停車場用地或荒廢的土地來興建有關設施，藉以避免或減少收回及清拆菜園村的範圍。關注組共提交了兩輪的選址建議。有關他們的建議方案及我們的評估結果如下：

2009 年 3 至 4 月收到的建議方案

12. 在本年 3 至 4 月期間，我們收到關注組提交第一輪的建議方案。這些方案大致可歸納為 4 個選址位置共 7 個方案。建議的方案主要是不把列車停放處和緊急救援站放在一起，而將列車停放處單獨放在一個可能影響較少民居的地方。有關的方案請參考附件一。其中方案 A、C、一及二主要以露天貨倉土地用作興建列車停放處；而方案 B 則在居住人口較稀疏的地方興建上述設施。方案 D 及三建議將列車停放處設於現時的石崗軍營內（下稱「軍營」）。

選址方案的技術考慮

13. 關注組提出的建議方案並未考慮到技術因素和對環境的影響，特別是需要興建引道隧道以接駁主行車隧道和位於地面的列車停放處。由於共有南行和北行兩條主行車隧道，故亦要興建兩條引道隧道。而主隧道內的路軌大約有 20 多米深，引道隧道則需要以最高百分之三左右的安全爬升坡度才能將路軌帶上地面，當引路隧道逐漸接近地面時，此段隧道將成爲淺層隧道。興建此段隧道時須要以明挖方式進行，需要收回更多土地。

14. 除此之外，關注組提出的建議方案亦需作出各項改動才使方案在技術上可行，例如增加建議選址的面積以容納所需之鐵路設施；如選址位於斜坡上，亦需要沿選址邊界建造斜坡才能平整列車停放處所需的土地等。源自關注組建議選址位置的改動方案所需用地現載於附件二。

影響住戶數目比較

15. 由於需要收地以興建淺層隧道，加上緊急救援站與列車停放處分開設置而不能共用接駁道路、電力消防等設施，故關注組建議的各方案須要回收土地面積較建議的方案爲多。港鐵已根據高解像度的高空照片、地政總署的調查資料和紀錄(例如新界小型屋宇、放寬租約牌照、政府土地牌照等紀錄)、以及實地視察所得的資料，估算每個方案受影響住戶的數目。各方案的收地範圍載於附件三至八，而相關方案影響住戶數目的估算如下：

估計影響住戶數目	緊急救援站	列車停放處	引路的淺層隧道	合共
港鐵現建議方案	100	50 ¹	0 ²	150
關注組方案A	100	170	50	320 ³
關注組方案一	100	80	50	230

¹ 因可與緊急救援站共用設施，列車停放處的額外影響較少。

² 列車停放處在主路軌旁邊，引路隧道需要的範圍減少。

³ 未計算因渠道改道工程而增加的受影響住戶。

關注組方案B	100	200	320	620 ³
關注組方案C及二	100	20	230	350
關注組方案D及三	100	0 (在軍營範圍內)	120	220

16. 從上表比較，不難發現港鐵目前擬定方案受影響住戶數目相比其他建議方案為少。因此，從盡量減低對社區影響的角度看來，現方案是最可取的。

17. 另外，其中方案 D 及三須要佔用約 13 公頃的軍事用地及清拆軍事用地內約 50 個構築物。軍營現時用於中國人民解放軍駐港部隊（下稱「駐軍」）作防務用途，亦是唯一設有跑道的軍事用地。據我們向駐軍了解，該方案影響的軍營土地，是確保軍用機場可以有效率地運作不可或缺的構成部分，而駐軍亦沒有將任何軍營土地改為非防務用途的計劃。假若當局採納有關選址方案，根據《中華人民共和國香港特別行政區駐軍法》第 13 條的規定，當局須先諮詢駐軍，然後尋求中央人民政府同意，在軍營附近土地重置軍用機場被收回的部份，或搬遷整個軍營（連軍用機場）至其他地方；而所有牽涉重置／搬遷軍營的費用由政府當局承擔。重置部分軍營設施或搬遷整個軍營，勢必比擬定方案涉及更多的土地收回，影響更多住戶。因此，方案 D 及三從實際考慮上也不可行及不應被採納。

18. 自從 2009 年 3 至 4 月期間從關注組分別收到上述 7 個建議方案後，政府及港鐵在不同的場合，包括居民會等，與受影響的居民、關注組等見面不下十數次，並解釋各方案的利與弊，**附件九**總結有關會面及日期。上述建議方案及其影響評估，我們亦曾在 2009 年 6 月 24 日出版的第一期《菜園村居民通訊》中詳述，居民通訊亦已放進菜園村住戶的信箱內。

2009 年 9 月收到的建議方案

19. 雖然我們已多次向關注組和受影響居民解釋上述分析結果，由於部份人士不認同有關結果，並質疑港鐵的評估，我們已就此多次在不同場合邀請關注組，進一步

討論他們提出的方案，及進行實地考察以查實有關分析結果。

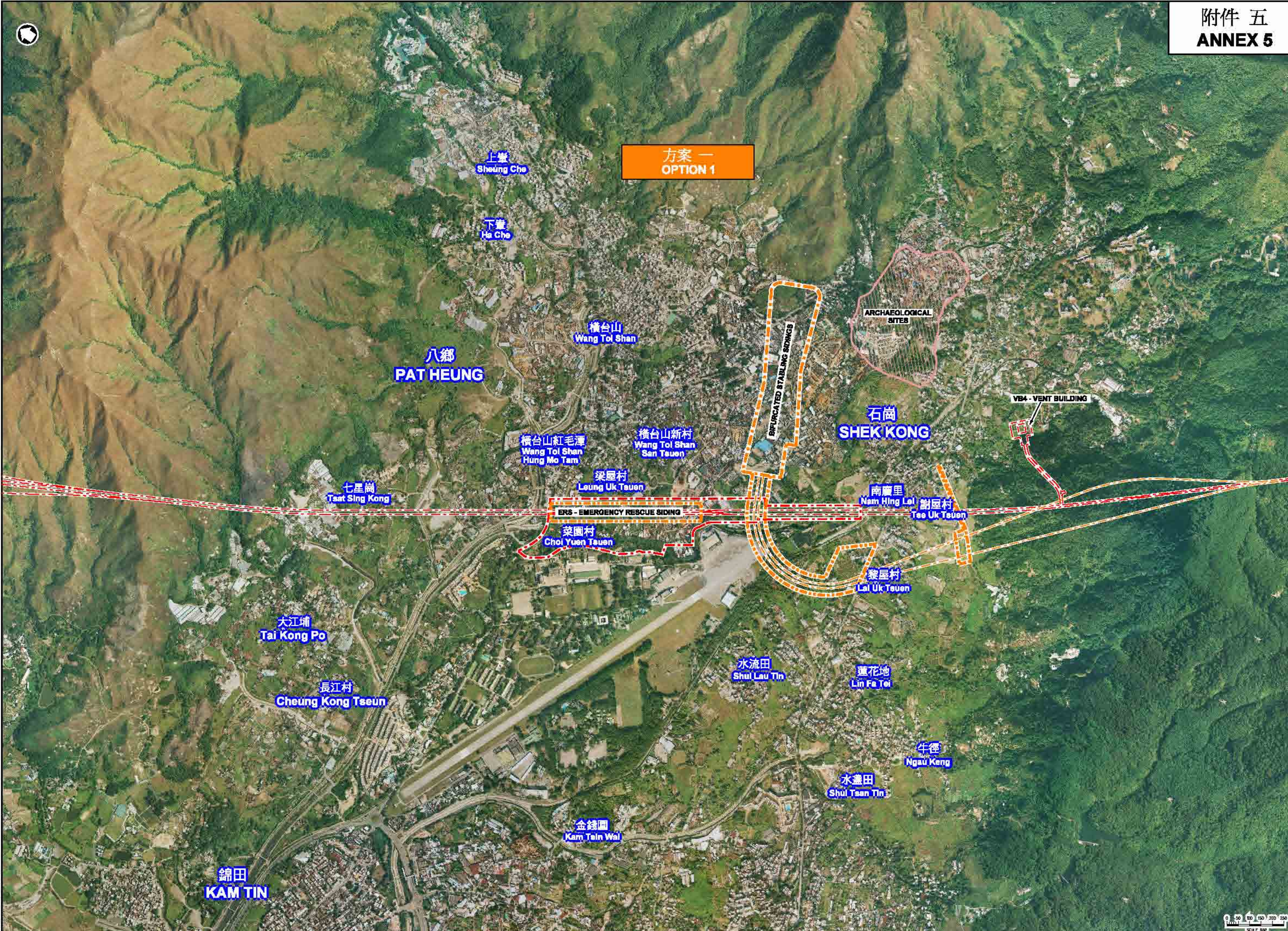
20. 而關注組於本年 9 月初亦提交兩個修改建議。這次的建議主要是就其中兩個舊方案作出進一步修正。方案 E 調整了列車停放處的位置，而方案 F 則改善了隧道連接(參考附件十)。港鐵採用與第 15 段提到的方法進行評估，結論是建議方案 E 影響的住戶數目約為 200 戶。至於建議方案 F，影響的住戶數目約為 100 戶，但建議方案須要佔用約 13 公頃的軍事用地及清拆軍事用地內約 50 個構築物，就如我們在第 17 段所述，建議方案並不可行。

下一步工作

21. 我們會繼續與受影響居民保持溝通，以期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未撤回的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



方案一
OPTION 1

八鄉
PAT HEUNG

石崗
SHEK KONG

錦田
KAM TIN

上嶺
Sheung Che

下嶺
Ha Che

橫台山
Wang Toi Shan

橫台山紅毛潭
Wang Toi Shan Hung Mo Tam

橫台山新村
Wang Toi Shan San Tauen

梁屋村
Laung Uk Tauen

七星崗
Taat Sing Kong

菜園村
Choi Yuen Tauen

南廂里
Nam Hing Lei

謝屋村
Tse Uk Tauen

黎屋村
Lai Uk Tauen

大江埔
Tai Kong Po

長江村
Cheung Kong Tseun

水流田
Shui Lau Tin

蓮花地
Lin Fa Tei

牛徑
Ngau Keng

水蓮田
Shui Tsan Tin

金錢圍
Kam Tin Wai

ARCHAEOLOGICAL SITES

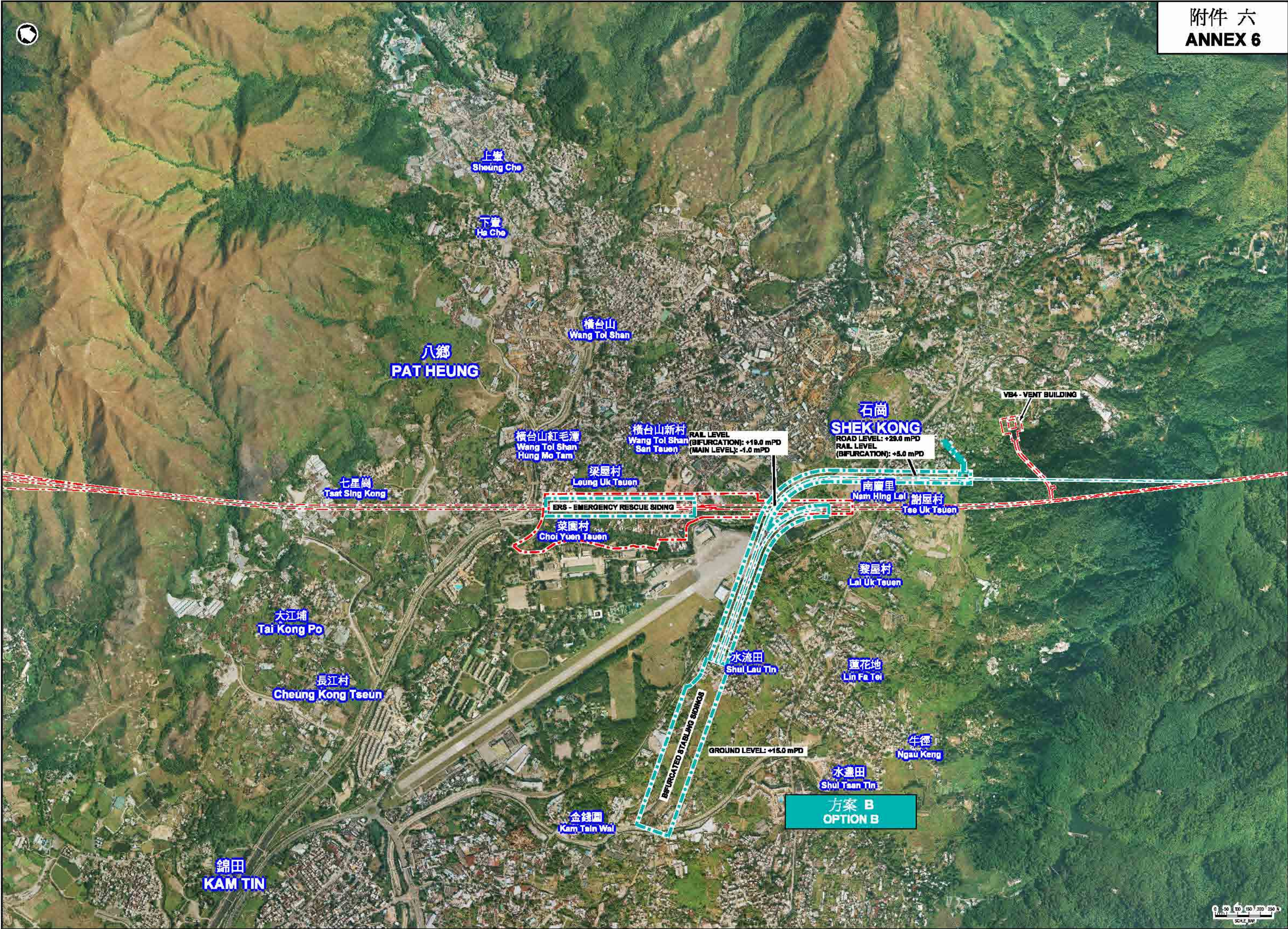
BIFURCATED STABILING SIDINGS

ERS - EMERGENCY RESCUE SIDING

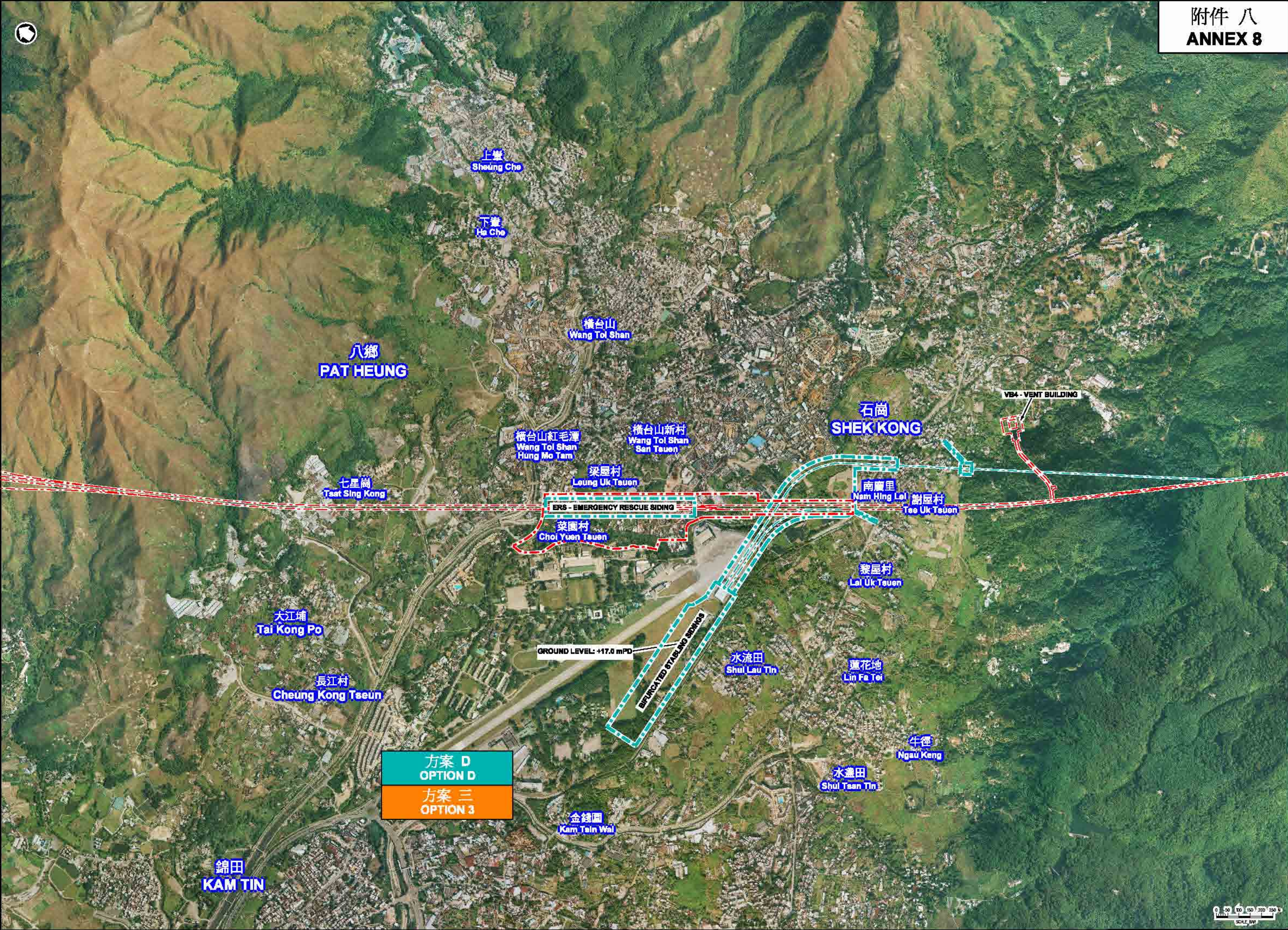
VB4 - VENT BUILDING



I:\Projects\2011\20110815\20110815_01\20110815_01_01\20110815_01_01_01\20110815_01_01_01_01.dwg
 PLOT: D:\PLOT\2011\20110815_01\20110815_01_01_01_01.dwg
 PRINTED BY: 2011/08/15 21:08:59 31:01:01 PM
 MICROSOFT VISUAL STUDIO .NET



I:\proj\2011\proj\2011_03_23\2011_03_23_01\2011_03_23_01.dwg
 PLOT: D:\proj\2011\proj\2011_03_23\2011_03_23_01\2011_03_23_01.dwg
 PRINTED: 2011/03/23 15:51:51
 PLOT: D:\proj\2011\proj\2011_03_23\2011_03_23_01\2011_03_23_01.dwg
 PRINTED: 2011/03/23 15:51:51

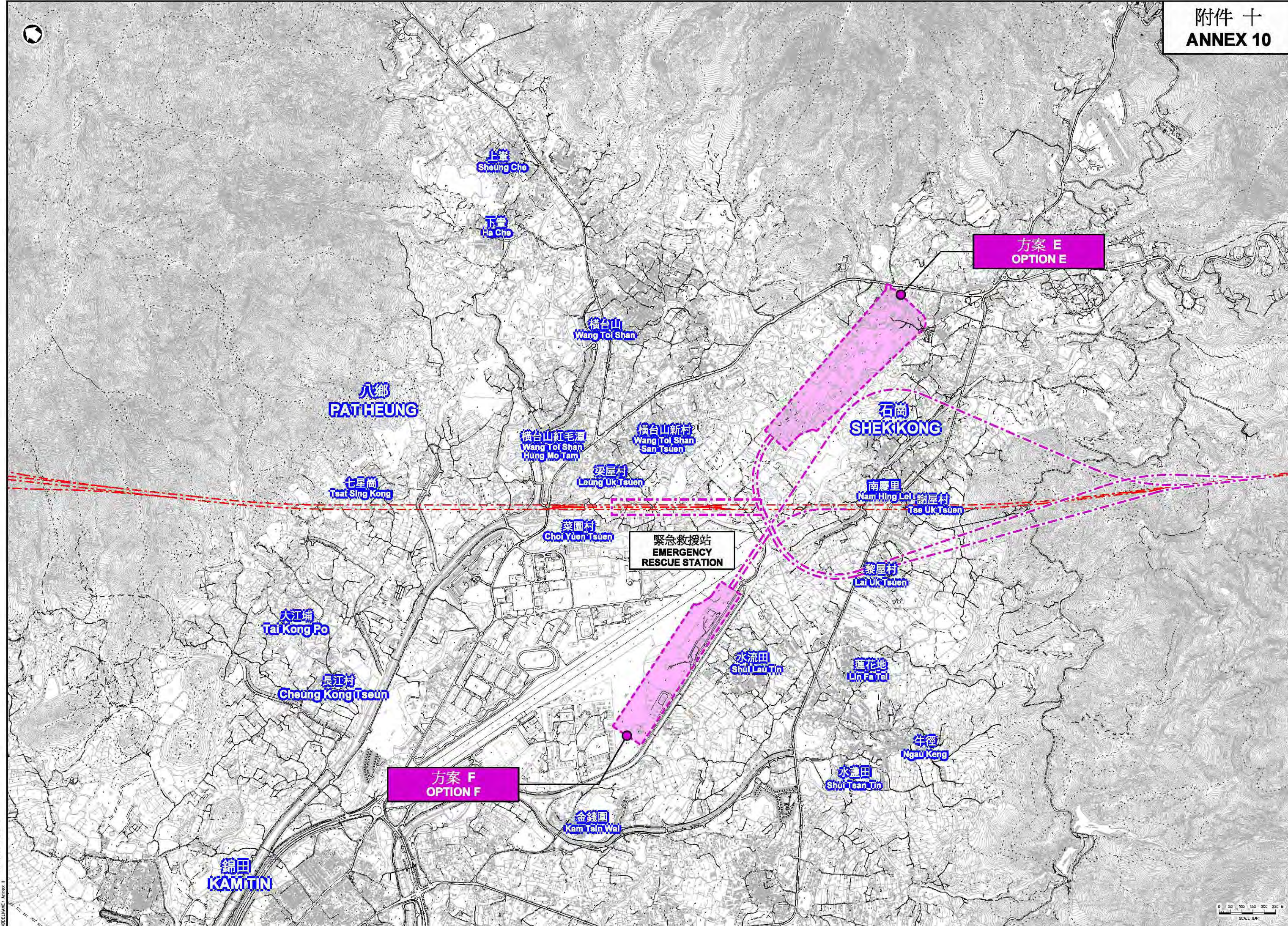


就有關緊急救援站及列車停放處其他選址建議

與關注組、菜園村居民和有關團體/人士討論或書面回覆

	有關團體/人士	日期 (2009 年)	與會代表
會面	元朗區議會	4 月 23 日	運輸及房屋局、路政署、地政總署、民政事務總署、港鐵和有關政府部門
	居民會	4 月 28 日 6 月 5 日 6 月 28 日 7 月 27 日	運輸及房屋局、路政署、地政總署、民政事務總署、港鐵和有關政府部門
	與有關團體/人士會面	6 月 18 日 6 月 24 日 7 月 17 日	運輸及房屋局、路政署和港鐵
	座談會	7 月 30 日 7 月 31 日 8 月 1 日	路政署、地政總署、民政事務總署、港鐵和有關政府部門
	反對意見聆聽會	8 月 12 日	運輸及房屋局、路政署、地政總署、民政事務總署、港鐵和有關政府部門

書面 / 電郵 回覆	關注組及有 關團體/人士	4月24日(3封電郵) 4月27日(1封電郵) 5月22日 6月12日 7月31日	港鐵回覆
		5月29日 9月16日	運輸及房屋局 回覆
	《菜園村居 民通訊》 第一期	6月24日	路政署回覆



方案 E
OPTION E

方案 F
OPTION F

緊急救援站
EMERGENCY
RESCUE STATION

上峯
Sheung Che

下峯
Ha Che

橫台山
Wang Toi Shan

八鄉
PAT HEUNG

石崗
SHEK KONG

橫台山紅毛潭
Wang Toi Shan
Hung Mo Tam

橫台山新村
Wang Toi Shan
San Tsuen

七星崗
Tsat Sing Kong

梁屋村
Leung Uk Tsuen

南慶里
Nam Hing Lei

謝屋村
Tsa Uk Tsuen

菜園村
Choi Yuen Tsuen

黎屋村
Lai Uk Tsuen

大江埔
Tai Kong Po

長江村
Cheung Kong Tseun

水流田
Shui Lau Tin

蓮花地
Lin Fa Tai

牛徑
Ngau Keng

水邊田
Shui Tean Tin

錦田
KAM TIN

金錢圍
Kam Tin Wai

