

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2009 年 12 月 2 日

總目 706－公路

運輸－鐵路

53TR－廣深港高速鐵路香港段－鐵路建造工程

請各委員向財務委員會建議，把 **53TR** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 550 億 1,750 萬元，用以進行廣深港高速鐵路香港段的鐵路建造工程。

問題

我們需要為廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)香港段進行鐵路建造工程。

建議

2. 路政署署長建議把 **53TR** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 550 億 1,750 萬元，用以進行高鐵香港段的鐵路建造工程。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 高鐵香港段是全長 26 公里建於地底的鐵路走廊，其路線由西九龍總站往北面延伸，經油尖旺、深水埗、葵青、荃灣、元朗，至皇崗以南的邊界與高鐵內地段連接，提供無縫的直通鐵路服務。西九龍總站會設置香港的邊境管制設施。另外，我們已在西九龍總站的設計中，預留足夠地方設置在「一地兩檢」的情況下所需的內地邊境管制設施。沿著整條隧道走線設有 8 座通風樓和 1 個緊急救援入口，而緊急救援

站和列車停放處則設置於元朗石崗。高鐵香港段擬議走線圖載於附件1。

4. 53TR 號工程計劃的範圍如下－

(a) 進行高鐵香港段的鐵路建造工程，包括－

- (i) 建造西九龍總站的鐵路設施，包括車站大堂、乘客等候區、月台、控制及訊號系統等；
- (ii) 建造長約 26 公里，由西九龍總站延伸至皇崗邊界的隧道；
- (iii) 在石崗建造地下緊急救援站和地面列車停放處，並提供所需設施，以供緊急救援、乘客疏散、列車和基礎設施維修使用；以及
- (iv) 建造 8 座通風樓、1 個緊急救援入口及相關的通風豎井和隧道入口。

(b) 採購列車、鐵路系統和安全、運作及維修設備；以及

(c) 支付政府所委任顧問的費用，以監察和審核香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)在高鐵香港段鐵路工程方面的工作。

5. 詳細設計工作已大致完成。如得到財務委員會(下稱「財委會」)的批准，我們預計高鐵香港段鐵路建造工程可於 2009 年 12 月展開，並於 2015 年完成。我們會於另外兩份文件中，申請有關非鐵路建造工程(PWSC(2009-10)69)及專為受高鐵香港段收回土地和清拆影響住戶特設的特設特惠安置方案的費用(PWSC(2009-10)72)。

理由

高鐵對香港的策略性意義

6. 高鐵香港段是《鐵路發展策略 2000》¹建議優先發展的鐵路項目之一，亦是《二零零七至零八年施政報告》所公布的十大建設項目之一。鐵路建成後，會提供連接香港至廣州之間的高速鐵路服務，並於內地段的福田、龍華和虎門設置中途站(見附件 2)。日後，乘坐列車由香港往來廣州的行車時間將由現時的約 100 分鐘大幅縮短至 48 分鐘，高鐵的乘客並可於內地段的各個車站轉乘內地鐵路，接駁至市內、區域及全國的鐵路網。因此高鐵會大大加強香港與全國各地的聯繫，對香港來說是具有重大的策略性意義。

7. 就全國性層面而言，高鐵香港段將成為國家正在全速發展的 16 000 公里的高速鐵路網的一部分，這國家高速鐵路網 (見附件 3)。日後，由香港往來華中、華南及內地主要城市的乘車時間將大幅縮短。舉例來說，由香港出發的高鐵乘客只需 4 小時便可到達長沙及廈門；5 小時可到達武漢及福州；而到上海和北京則分別只需 8 小時和 10 小時，當中不須轉乘其他列車。

8. 在珠江三角洲(珠三角)的範圍內，高鐵將提供頻密的班次，往來廣州石壁的廣州新客站。該總站將接通高速鐵路線、城際快速軌道、廣州和佛山市內地鐵、主要高速公路，以及各項公共交通服務。高鐵乘客可於東莞虎門及車莞轉乘珠三角城際快速軌道，故從珠三角地區的主要城市可輕易到達香港。

9. 高鐵內地段工程已於 2005 年 12 月動工。按照目前的計劃，由石壁至龍華的一段會於 2010 年年初啟用，而餘下由龍華至福田的一段則會於 2011 至 2012 年間投入服務。至於香港段，我們的目標是在 2009 年動工，並於 2015 年完工。

¹ 《鐵路發展策略 2000》勾劃香港直至 2016 年的建議鐵路網擴展計劃。

經濟效益及乘客量預測

10. 根據現時的規劃，高鐵香港段啟用初年，每日將分別有 90 及 24 對穿梭列車往來香港與深圳及廣州地區。換言之，在大多數時間下，平均每 15 分鐘會有一班列車開往深圳(龍華)，每 30 分鐘有一班列車開往廣州。視乎國家鐵路時間表的發展，香港段啟用初年每天可有 24 對長途列車開往 15 個內地城市，並將逐漸增加，到了 2031 年左右，每天將有 33 對長途列車至 16 個內地城市。

11. 根據上述服務水平，高鐵將有效加強香港與珠三角主要城市以至其他珠三角以外地方的聯繫，為香港帶來可觀的經濟效益。有關效益可大致歸納至以下範疇－

- (a) 乘客的直接得益－節省的時間成本、道路交通意外減少等；
- (b) 直接、間接及衍生得益－鐵路營運者及其主要系統及服務供應商的增值及其增聘的僱員，以及僱員的家庭開支；以及
- (c) 催化效益－促進旅遊、商貿、專業服務及其他行業。單靠追蹤乘客、鐵路營運者、其供應商及有關僱員的資金流向，不能反映出這些附帶效益。

12. 上述(a)項有關乘客的直接得益可以容易量化，但其他兩類(即上述(b)及(c)項)的效益則較難量化。然而，一般來說，上述兩種難以量化的效益，整體上應遠遠超越可為乘客帶來的直接效益。這情況對香港作為珠三角地區以服務業為本的經濟體系尤為明顯。高鐵香港段通車後將加速大珠三角的經濟融合，為開拓本港長遠經濟發展機會創造條件。

13. 我們按乘客量預測評估高鐵香港段為乘客帶來的直接經濟得益。乘客量預測可分為兩部分：(a)穿梭服務(由西九龍至深圳／虎門／廣州)²；以及(b)長途服務(由西九龍至珠三角以外城市)。2016 年乘客量的預測及於 50 年營運期內可為乘客帶來的直接經濟得益(主要因節省交通時間而得到)，列於下文表 1。

² 包括在深圳／虎門／廣州轉乘城際快速軌道及其他市內地鐵前往珠三角以外城市的乘客。

表 1－主要乘客量參數

每日乘客量預測(雙向)(2016 年) • 西九龍至深圳／虎門／廣州 • 西九龍至廣州以外地方 合計	84 000 人次 15 000 人次 99 000 人次
按實質計算的經濟內部回報率	6%
50 年營運期內平均每年節省的交通時間	4 200 萬小時
50 年營運期內的折現經濟效益 ³ (按 2009 年價格計算) (乘客節省的時間而言)	870 億元

14. 我們的經濟效益預測主要考慮為乘客帶來的直接效益，這是因為單靠這些直接效益已足以證明高鐵香港段有足夠的成本效益。話雖如此，我們亦有考慮到在上文指出高鐵對香港經濟帶來的更大經濟效益。

15. 乘客量預測易受高鐵票價水平影響。我們假設高鐵票價與其他交通工具的票價相若。假設票價載於下文表 2。

表 2－為預測乘客量而假設的各類交通工具單程票價

目的地	高鐵	跨境／直通車	巴士
深圳	45 元(福田)- 49 元(龍華)	34-41 元	10-45 元
車莞	131 元(虎門)	145 元	100 元
廣州	180 元(石壁)	190-210 元	80-100 元

敏感度分析

16. 應注意的是，上述數字僅顯示基本情況，屬於一個實際可行，但相對保守的預測。舉例來說，部分在內地工作的港商，或會由於高鐵香港段通車後交通時間大減，因商務或家庭團聚理由而增加回港次數；部分珠三角居民或增加到香港的即日來回行程，這在沒有高鐵接

³ 社會貼現率為每年 4%。

駁的情況下是不可能的。這些新增的行程並未包括於預測中。

17. 為全面掌握相關情況，我們採用較樂觀的假設制訂高客流情況。我們就廣東和香港每年本地生產總值增長作出較高但仍屬合理的假設(表 3 臚列有關本地生產總值增長的假設)。根據高客流方案，2016 年乘客量估計可達 11.6 萬人次，50 年期的折現經濟效益為 1,060 億元，經濟內部回報率為 7%。

18. 另一方面，我們亦考慮低客流情況。我們把廣東省的本地生產總值增長率假設在一個較低水平(2009 至 2015 年間為 7.6% 至 9.8%)。即使如此，2016 年乘客量估計仍達約 8.9 萬人次，50 年期的折現經濟效益為 780 億元，經濟內部回報率為 5%。由此可見，高鐵香港段在經濟上是可行的。

表 3 – 三個客流情況所作的本地生產總值增長假設

	低 客 流 情 況			基 本 情 況			高 客 流 情 況		
本地生產總值增長率(%)									
	近期 (2009-2015)	中期 (2015-2020)	遠期 (2020-2031)	近期 (2009-2015)	中期 (2015-2020)	遠期 (2020-2031)	近期 (2009-2015)	中期 (2015-2020)	遠期 (2020-2031)
香 港	2.0-2.5	2.0		2.0-3.5	2.0		2.5-4.0	3.0-4.0	2.0-3.0
廣 東	7.6-9.8	7.1	3.4	9.6-11.8	9.0	4.4	11.6-13.8	11.0	6.4
2016 年 客 流 預 測									
	89 000			990 00			116 000		
50 年營運期內的折現經濟效益(億元，按 2009 年價格計算)									
	780			870			1 060		
按實質計算的經濟內部回報率									
	5%			6%			7%		

19. 除此之外，相比其他跨境交通工具，高速鐵路提供環保的鐵路服務。在英國，以每位乘客每公里的碳排放量計算，高速鐵路(Eurostar)的碳排放量只是飛機或汽車/巴士的 15%及 25%⁴。高速鐵路同時亦消耗較少能源及排放較少污染物，程度與上述比較相若⁵。高鐵香港段走線全程為隧道，亦可減低對環境及本地社區的影響。這些效益都未被量化，亦未包括於以上的經濟效益的分析中。

工程費用

20. 2008 年 5 月 2 日提交立法會鐵路事宜小組委員會的立法會參考資料摘要中，高鐵香港段工程計劃的預算建設費用(包括鐵路工程和非鐵路工程的設計和建造費用)為 395 億元(按 2009 年價格計算)，按付款當日價格計算則為 440 億元。表 4 載列該有關鐵路工程與非鐵路工程費用的預算與 2009 年 9 月最新預算的比較－

表 4－工程計劃預算費用比較(包括設計費用)

所有數字按 2009 年價格計算	2008 年 4 月 公布的預算 (億元)	工程計劃 的優化 (億元)	建造價格 上漲 (億元)	2009 年 9 月 的預算 (億元)
(a) 鐵路工程總額	354	77	106	537
(b) 非鐵路工程總額	41	50	24	115

21. 高鐵香港段鐵路工程的預算費用由 354 億元升至 537 億元，增加了 183 億元。建造價格上漲(106 億元)佔了增幅的一半以上。2008 年 4 月所公布的預算是用了一套相對保守的通脹因數假設(即 2007 年的通脹率為 5%，2008 年為 4.5% 及 2009 年為 3.5%)。這套由港鐵公司擬備的通脹因數，雖然已高於當時政府經濟顧問的預測，但仍遠低於近年建造費用的實際價格上漲。

⁴ 資料來源：英國環境、食品及鄉郊事務部。

⁵ 資料來源：韓國運輸部部長 Dong-Chun Shin 於 2005 年在美國加州柏克萊大學發表的《韓國高速鐵路最新經驗和前景：從全球角度探討運輸系統和區域發展的影響》。

22. 過去三、四年，建造價格急升，高鐵香港段的造價亦不例外。高鐵香港段的最新估計造價反映 2006 至 2009 年工程費用整體上漲約 42%，與港鐵西港島線工程計劃造價上漲 48% 的增幅相若。鑑於目前有關建造價格指數趨跌，我們認為 42% 的價格增幅實屬合理。

23. 餘下的工程費用增幅(77 億元)是為了優化鐵路工程，以改善鐵路方案或克服無法預知的工地限制，以及符合內地銜接要求。鐵路方案的改善工程，包括善用西九龍總站的地下空間，務求使地面土地可用作公眾休憩用地，從而改善與西九龍文化區的銜接和聯繫。由於一些不可預見的工地限制，我們也需要調整隧道走線，因而增加所需的土質處理工序。另外，為了配合內地對乘客舒適度的最新要求，我們也增加了高鐵香港段隧道的直徑。

24. 財委會於 2008 年 7 月批准 52TR 號工程計劃，批出 27 億 8,260 萬元(按付款當日價格計算)，當中包括鐵路工程和非鐵路工程的設計費用。將此筆款項從表 1 的總數中減除後，鐵路工程和非鐵路工程的造價載列於下文表 5—

表 5— 高鐵香港段鐵路工程和非鐵路工程造价

	預算 (按 2009 年 9 月價格計算) (億元)	預算 (按付款當日價格計算) (億元)
鐵路工程造价	514	550
非鐵路工程造价	110	118

項目管理費

25. 2008 年 4 月 22 日，行政會議決定採用服務經營權模式以落實高鐵香港段鐵路項目。在該服務經營權模式下，高鐵香港段工程將會在工務計劃下由政府撥款興建。2008 年 7 月，財委會批准撥款 27 億 8,260 萬元(按付款當日價格計算)，為這項工程計劃進行設計和地盤勘測工作，而這項工作已委託港鐵公司進行。2009 年 10 月 20 日，行政會議決定，要求港鐵公司根據服務經營權模式進行香港段的建造、測試及試行運作。

26. 港鐵公司會受委託進行在 **53TR** 號工程計劃中的工程涵蓋鐵路工程的建造、測試及試行運作，包括所有土木、建築、屋宇裝備、消防安全設施、鐵路、機電系統、路軌工程及列車、設備和系統的採購。在這項 **53TR** 號工程計劃中港鐵公司的項目管理費⁶預計為 32 億 6,100 萬元(按 2009 年 9 月價格計算)。

由獨立工程顧問覆核

27. 我們曾向工務小組委員會呈交文件(PWSCI(2008-09)6)，以就高鐵香港段設計及地盤勘察工作的撥款申請提供資料供委員考慮。當中，我們曾承諾會聘請獨立顧問，評估這項工程計劃的預算費用(包括項目管理費)的合理性。路政署已聘請了兩間工程顧問公司對高鐵香港段的造價及項目管理費進行評估。

28. 其中一間工程顧問公司檢討了工程收費項目的數目及價格，並查核了建造價格的最新走勢及擬議工程的規模。該公司完成評估後認為目前的預算建造費用是合理的。根據工程委託安排，政府須支付經合適的招標程序批出的建造工程的實際開支。路政署會密切監察付款過程。

29. 在檢討及分析港鐵公司根據工程計劃的性質及規模而提供的人力資源預算資料並參考其他鐵路工程的相關造價後，另一間工程顧問公司認為項目管理費合理。鐵路建造工程及非鐵路建造工程的設計及建造的整個項目管理費，佔委託港鐵公司進行相關工程的費用及應急費用約 7.38%，較最近的西港島線項目的 9.8% 為低。作為一般參考之用，政府與港鐵公司之間的委託工程項目管理費最高為委託工程總開支的 16.5%。

⁶ 工程計劃的項目管理費包括專責隊伍、總部專責隊伍和其他支援服務的員工、辦公室及設施、及公司開支。專責隊伍支援項目規劃和管理和施工階段的監管工作。總部專責隊伍支援項目監控及規劃、訂定推行時間表、合約、採購等工作。其他支援服務負責人力資源、法律服務、公關、財務和資訊科技等範疇。

對財政的影響

30. 按付款當日價格計算，我們估計 53TR 號工程計劃的費用為 550 億 1,750 萬元，分項數字如下－

	百萬元
(a) 鐵路建造工程	43,615
(I) 土木工程	31,596
－總站	9,454
－隧道和相關構 築物	18,985
－緊急救援站和 列車停放處	3,157
(II) 建築工程	1,900
(III) 屋宇裝備	2,500
(IV) 鐵路機電工程	5,714
(V) 列車	1,905
(b) 付予港鐵公司進行建 造工程規劃、管理和監 督，包括經常費用和管 理開支的項目管理費	3,261
(c) 付予由政府指派負責 監察和審核港鐵公司 工作(包括開支)的顧 問的費用	95
(d) 應急費用	4,445.5
小計	51,416.5 (按 2009 年 9 月 價格計算)

	百萬元
(e) 價格調整準備	<u>3,601.0</u>
總計	<u>55,017.5 (按付款當日 價格計算)</u>

31. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2009 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)
2009-2010	102.9	1.00000	102.9
2010-2011	6,060.9	1.02000	6,182.1
2011-2012	12,848.6	1.04040	13,367.7
2012-2013	12,681.2	1.06121	13,457.4
2013-2014	9,682.3	1.08243	10,480.4
2014-2015	5,187.3	1.11220	5,769.3
2015-2016	3,624.1	1.14557	4,151.7
2016-2017	699.1	1.17993	824.9
2017-2018	203.4	1.21533	247.2
2020-2021	326.7	1.32802	433.9
	<u>51,416.5</u>		<u>55,017.5</u>

32. 我們按政府對 2009 至 2021 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。此外，港鐵公司會於擬議工程招標時視乎情況需要加入價格調整機制。我們會以總價形式委聘顧問進行上文第 30(c)段所述的工作，合約會訂定可調整價格的條文。

33. 待我們與港鐵公司簽立服務經營權合約後，港鐵公司將負責鐵路營運的經常開支。根據以上安排及最新客量預測作出的初步估算，在 50 年營運期內，服務經營權費用約為 281 億元。

公眾諮詢

34. 自行政會議批准高鐵香港段工程計劃的規劃和設計工作後，我們已由 2008 年 5 月起就高鐵香港段工程計劃廣泛地諮詢公眾，並曾諮詢 7 個相關區議會(油尖旺、深水埗、荃灣、沙田、葵青、元朗和屯門)及／或其轄下的小組委員會、鄉議局和相關鄉事委員會。此外，我們亦與地方社區和有關團體舉行個別會議、公眾論壇和簡介會。在修訂工程計劃細節時，我們已把諮詢公眾時收集到的意見考慮在內。

35. 我們在 2008 年 11 月 28 日及 12 月 5 日根據《鐵路條例》(第 519 章)的規定，在憲報公布高鐵香港段(包括鐵路和非鐵路工程)的方案，並於 2009 年 4 月 30 日及 5 月 8 日在憲報公布經修訂方案和對方案所作出的更正。我們共接獲 119 宗就刊憲方案和經修訂方案提出的反對個案。反對者有不同的關注事宜，諸如這個鐵路項目的整體規劃和需要、走線的選取、高鐵總站的位置、緊急救援站和列車停放處的選址、土地和地層的收回、有關的安置和賠償安排、設置中途站以及施工和運作期間的環境影響。經當局就有關方案和對上述事宜的關注解釋政府的立場後，有 9 位反對者無條件地撤回反對意見⁷，而餘下的反對意見未有撤回。

36. 菜園村村民是當中最受影響的一羣之一，因為建造緊急救援站和列車停放處，將須騰空和清拆該村。因此，我們曾廣泛地與菜園村村民溝通。運輸及房屋局局長曾到訪菜園村與不同的村民組織會面及聽取其意見。另外，運輸及房屋局副局長曾多次探訪菜園村並與村民會面。路政署、地政總署、其他相關部門和港鐵公司亦經常以個別或小組形式與菜園村村民會面，以了解其關注事宜和解釋高鐵香港段方案的細節。

37. 我們曾於 2009 年 5 月 14 日、9 月 17 日和 9 月 23 日諮詢立法會交通事務委員會轄下的鐵路事宜小組委員會(下稱「小組委員會」)。在 2009 年 5 月 14 日的會議上，共有 51 個團體代表及獨立人士出席，就高鐵香港段工程計劃表達意見。菜園村居民的團體代表及其支持者反對清拆菜園村和收回土地的建議，部分團體代表則為緊急救援站和列車停放處提出多個代替地點，並要求為高鐵在新界北設置一個中途

⁷ 根據《鐵路條例》，反對意見如無條件撤回，即視作反對者從未遞交反對意見處理。沒有撤回的反對意見或有條件撤回的反對意見，則視為未能調解的反對意見，隨後會提交行政長官會同行政會議考慮。

站。保育團體代表認為這項工程計劃會對環境有負面影響和影響生態平衡。小組委員會成員則關注菜園村的清拆，並促請政府提供合理的賠償及靈活處理有關事宜，以配合菜園村村民的需要。在整個公眾諮詢過程中，我們經常與菜園村居民和一些有關團體保持密切的聯繫，以處理他們關注的事宜，又向他們解釋如按其建議在其他地點建造緊急救援站和列車停放處，或是會對附近社區造成更多滋擾，或是根本不可行。至於設置中途站一事，我們在回應時已說明這樣做會大大削弱高鐵香港段的策略性價值。另一方面，這項工程計劃的環境影響評估(下稱「環評」)已處理了施工和運作階段的影響，而港鐵公司亦會依環評報告中的建議，採取緩解措施，把對環境的影響減至最少。

38. 行政長官會同行政會議經考慮未能調解的反對意見和擬議的修訂後，於 2009 年 10 月 20 日根據《鐵路條例》授權進行高鐵香港段方案、經修訂方案和對方案所作出的更正。授權公告已於 2009 年 10 月 30 日刊憲。2009 年 10 月 21 日就高鐵香港段授權方案發出的立法會參考資料摘要，已詳述未能調解的反對意見。我們於 2009 年 10 月 22 日向小組委員會簡介鐵路方案。而小組委員會亦於 2009 年 11 月 6 日及 13 日接見團體代表。

39. 我們在 11 月 16 日和 17 日以工務小組委員會文件擬稿的形式，進一步就高鐵香港段工程計劃的撥款申請諮詢小組委員會。小組委員會不反對高鐵項目向工務小組委員會和財務委員會申請撥款。有些委員要求當局就高鐵工程的造價增加、經濟效益、客流量預測及營運可行性提交更詳細的資料。我們將會另行提交補充資料供委員參閱。

對環境的影響

40. 高鐵香港段屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，當局須就高鐵香港段的施工和運作申領環境許可證。環境保護署署長已於 2009 年 10 月 16 日發出高鐵香港段的環境許可證。環評報告的結論是，高鐵香港段工程對環境造成的影響可以控制，以符合《環境影響評估條例》和其《技術備忘錄》所規定的準則。

41. 港鐵公司會於高鐵香港段實施已獲批准的環評報告中建議的環境保護措施，並會遵從環境許可證下的有關條件和其他環保法定要求。

42. 在規劃和設計階段，港鐵公司已考慮採取措施，以盡可能減少進行工程時產生的建築廢物。有關的措施包括使用鑽挖隧道法而不是明挖回填法，以減少工程挖掘規模；縮小非沿線機房的大小和數目；以及有效地設計機房大樓和隧道布局，把機房大樓和隧道剖面縮至最小。為了盡量減少棄置於公眾填料接收設施⁸的惰性建築廢物，港鐵公司會要求承建商盡可能在這項工程的工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖拙所得的巖石和泥土)。為了進一步減少建築廢物，港鐵公司會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

43. 港鐵公司會要求承建商提交計劃，列明各項廢物管理措施，供當局批核。計劃須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。港鐵公司會確保工地的日常運作與經核准的計劃相符。港鐵公司會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。港鐵公司亦會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

44. 港鐵公司估計高鐵香港段工程合共會產生約 20 215 200 公噸建築廢物。港鐵公司會把其中約 1 444 500 公噸(7.1%)及 7 348 700 公噸(36.4%)惰性建築廢物分別用於這項工程計劃的工地及其他建築工地，並把另外 11 349 400 公噸(56.1%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。港鐵公司會把餘下的 72 600 公噸(0.4%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為 3 億 1,600 萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 27 元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費 125 元⁹。)

⁸ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表 4 訂明。任何人士都須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

⁹ 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

對文物的影響

45. 港鐵公司會委派一位持牌考古學家進一步調查大江埔和石崗考古遺址，並進行發掘以保存任何發現到的考古遺物及作詳細記錄。藉着震動監測，我們會控制工程進行時，對前荔枝角醫院(一座三級歷史建築)可能造成的震動影響。除了南慶里、梁屋村及大江埔的土壤受這項工程計劃影響外，當局會就這項工程計劃採取緩解措施，避免對歷史建築造成直接的負面影響。我們已諮詢當地村民，並已得村民同意可以由村民自行遷置受本工程影響的土壤。

土地徵用

46. 整個高鐵香港段工程計劃的建造工程會收回約 24 公頃私人土地和約 19 公頃地層。我們亦會為約 8 公頃土地和約 0.7 公頃地層設定暫時佔用土地的權利。總計約 226 公頃位於元朗、荃灣及葵青等新界及九龍的政府土地會受影響。收回土地和清拆會影響約 160 個住戶，涉及約 520 名居民及約 43 個商業和工業機構。

47. 我們建議為在這項工程計劃下受收地及清拆影響的住戶(包括菜園村的住戶)，特設一個特惠安置方案，該方案的費用估計約為 8,600 萬元，詳情載於另一份文件中(PWSC(2009-10)72)。

48. 我們就這項工程計劃的設計進行檢討，以盡量減少徵用和清理土地的費用。除了上述的特設特惠安置方案，為高鐵香港段工程計劃徵用和清理土地所需的補償費用估計為 18 億 4,350 萬元。這筆費用會在基本工程儲備基金總目 701「土地徵用」項下撥款支付。徵用和清理土地費用的分項數字載於附件 4。

背景資料

49. 我們已在 2008 年 7 月把 52TR 號工程計劃「廣深港高速鐵路香港段－設計及地盤勘測工作」提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 27 億 8,200 萬元。至今，我們已大致完成高鐵香港段的規劃和設計。

50. 我們在 2009 年 11 月把 53TR 號工程計劃「廣深港高速鐵路香港段－鐵路建造工程」提升為乙級。

51. 在工程計劃範圍內有 11 800 棵樹，其中 5 500 棵需要砍伐，5 200 棵將予以保留。為進行擬議工程，有 1 100 棵樹會移植到別處或在工程計劃工地範圍內重植。上述樹木全非「珍貴樹木」¹⁰，我們會把種植樹木的建議納入工程計劃中，包括種植不少於 5 500 棵新樹及提供約 74 000 平方米草地。

52. 根據港鐵公司的評估，高鐵香港段施工高峯期創造的職位約有 11 000 個(包括 9 200 個工人職位和另外 1 800 個專業／技術人員職位)，共提供 377 800 個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

2009 年 11 月

¹⁰ 「珍貴樹木」包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 百年或逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人或大事的樹；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾1.0米的樹木(在高出地面1.3米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍等於或超逾25米。



附件 1
ENCLOSURE 1



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第53TR號
廣深港高速鐵路香港段 — 鐵路建造工程
香港段位置圖

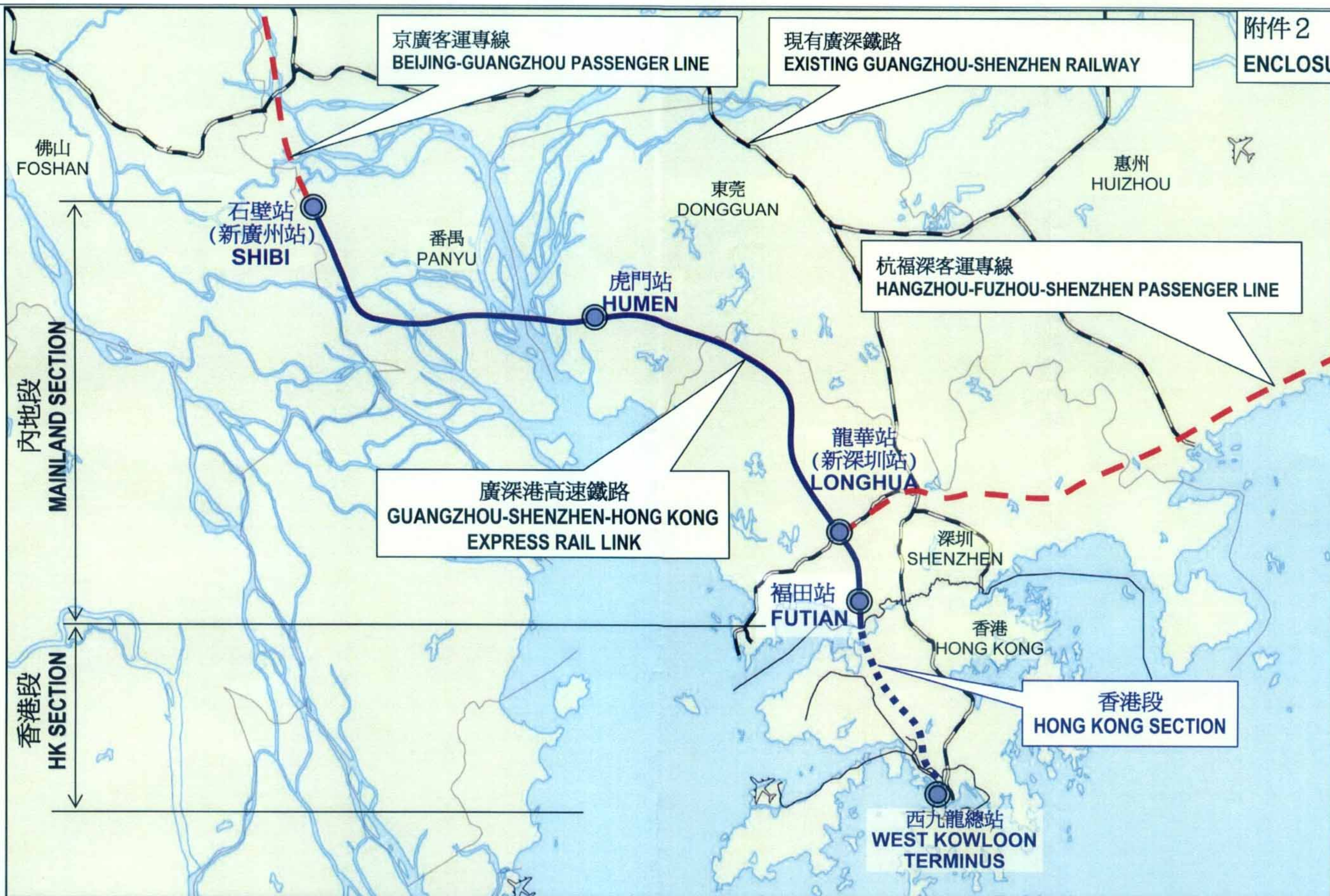
PWP ITEM NO. 53TR
HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF RAILWAY WORKS
LOCATION PLAN OF HONG KONG SECTION

S. H. LAM
總工程師
CHIEF ENGINEER

23/11/09
日期
DATE

設計 designed
K. K. LEI
繪圖 drawn
Y. L. MA
核對 checked
K. K. LEI
核准 approved
C. W. YUNG

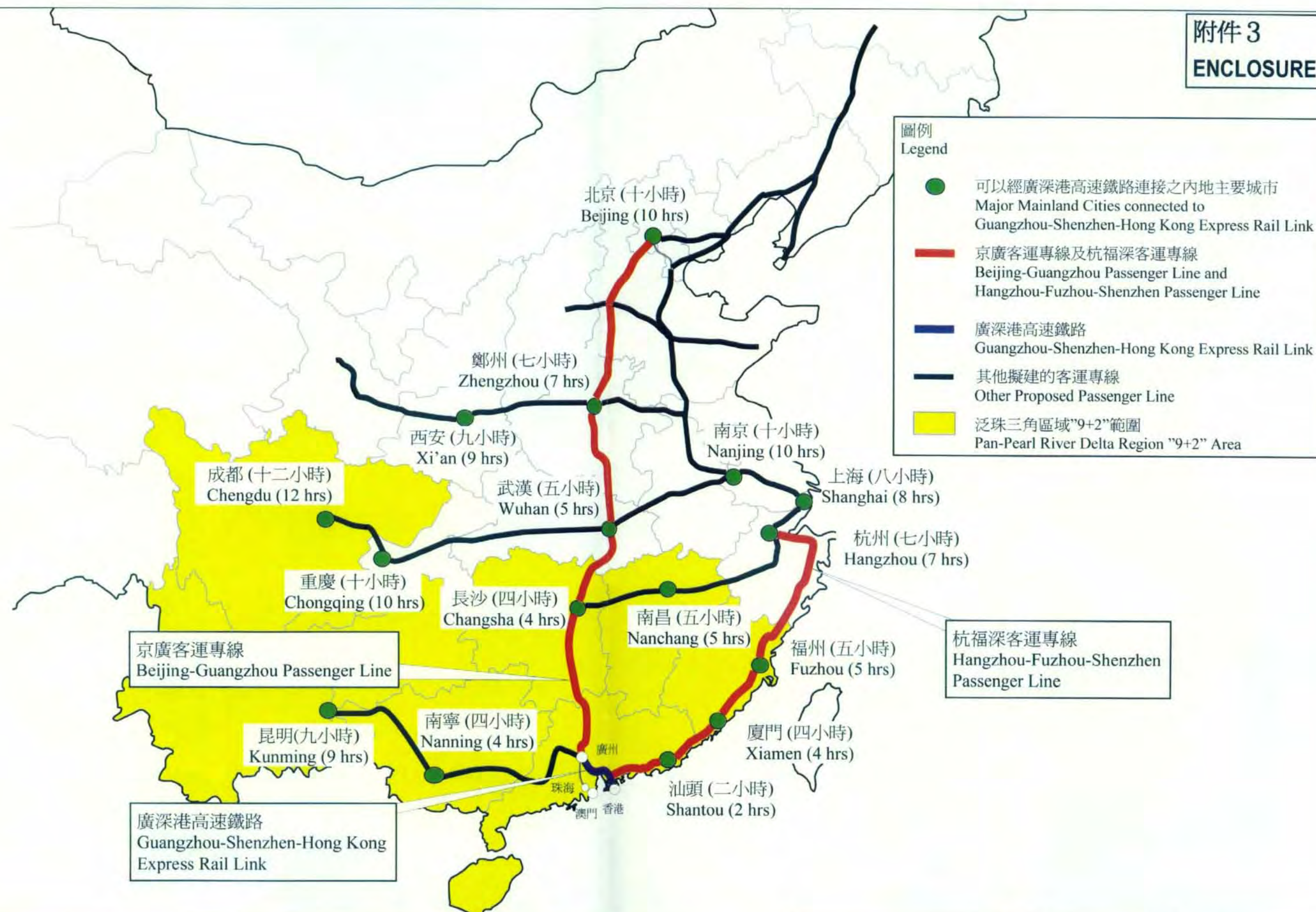
圖號 drawing no.
HRWXRL002-SP0009
版權所有 COPYRIGHT RESERVED
鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



圖則名稱 drawing title
工務計劃項目第53TR號
廣深港高速鐵路香港段 — 鐵路建造工程
廣深港高速鐵路全段位置圖
PWP ITEM NO. 53TR
HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK — CONSTRUCTION OF RAILWAY WORKS
LOCATION PLAN OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK

設計 designed K. K. LEI 23/11/09	圖號 drawing no. HRWXRL002-SP0016
繪圖 drawn Y. L. MA 23/11/09	版權所有 COPYRIGHT RESERVED
核對 checked K. K. LEI 23/11/09	鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
核准 approved C. W. YUNG 23/11/09	路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT

附件 3
ENCLOSURE 3



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第53TR號
廣深港高速鐵路香港段 — 鐵路建造工程
內地主要城市的連接

PWP ITEM NO. 53TR
HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK – CONSTRUCTION OF RAILWAY WORKS
CONNECTIONS WITH MAJOR MAINLAND CITIES

S. H. LAM
總工程師
CHIEF ENGINEER

日期
DATE

設計 designed
K. K. LEI
繪圖 drawn
Y. L. MA
核對 checked
K. K. LEI
核准 approved
C. W. YUNG

圖號 drawing no.
HRWXRL002-SP0017

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

53TR－廣深港高速鐵路香港段－鐵路建造工程

估計收回和清理土地費用的分項數字

百萬元

(I) 估計收回土地費用 1,600.95

(a) 農地特惠補償 1,338.27

— 將收回位於新界區 352 個農地地段和 1 個混合用途地段 [見註 1] (總面積為 236 008.8 平方米)

(236 008.8 平方米 X 每平方米 5,670.43 元)
[見下文註 2 和註 3]

(b) 屋地補償

(i) 屋地特惠補償 28.34

— 將收回位於新界區 5 個建屋地段和 1 個混合用途地段 [見註 1] (總面積為 2 528.8 平方米)

(2 528.8 平方米 X 每平方米 11,205.23 元) [見下文註 2 和註 3]

(ii) 土地估價 40.15

新界區 5 個建屋地段和 1 個混合用途地段及九龍區 1 幅面積為 249.3 平方米的土地

(c) 收回地層	194.19	
— 將收回總面積約 19 公頃的地層 [見下文註 4]		
(II) 估計清理土地費用		29.55
(a) 青苗補償特惠津貼	11.00	
(b) 農場構築物、農場雜項永久改善設施和漁業經營特惠津貼	2.46	
(c) 原居村民雜項事宜(如薨符儀式、遷移墳墓／金塔和神龕)的特惠津貼	2.86	
(d) 住宅佔用人和商業經營特惠津貼	13.23	
(III) 設定暫時佔用土地權利的補償	28.30	28.30
[見下文註 4 和註 5]		
(IV) 騷擾補償	30.00	30.00
[見下文註 4]		
(V) 利息和應急費用		154.65
(a) 支付私人土地各種特惠補償的利息	102.12	
(b) 上述開支的應急費用	52.53	
	總計	1,843.45
		(約 18 億 4,350 萬元)

註：

- 1 1 個混合用途地段，同時涉及農地特惠補償和屋地特惠補償。
- 2 前行政局在 1985 年和 1996 年批准就收回新界的土地訂定 4 個特惠補償區，即“甲”、“乙”、“丙”和“丁”區。這些補償區的界線載於計算補償率的分區圖內。53TR 號工程計劃 — “廣深港高速鐵路香港段”須收回的土地由補償區“丙”提升至補償區“甲”。
- 3 根據 2009 年 9 月 15 日有關新訂收回土地特惠補償率的第 5982 號政府公告，“甲區”農地的特惠補償率為每平方呎 526.8 元(即每平方米 5,670.43 元)；而“甲區”屋地的特惠補償率則為每平方呎 1,041 元(即每平方米 11,205.23 元)。不過，上述金額會因應補償率檢討而調整。
- 4 這個數字是根據現有資料所估算的，並會隨着接獲的有效法定申索而改變。
- 5 將會為約 8 公頃土地和約 0.7 公頃地層設定暫時佔用權利。