

立法會參考資料摘要

廣深港高速鐵路香港段 撥款安排和特設安置方案

引言

在二零零九年十月二十日的會議上，行政會議建議，行政長官指令－

(a) 應落實廣深港高速鐵路(高鐵)香港段項目，並就項目向立法會財務委員會申請撥款，務求令有關工程可在二零零九年年底前動工；

A

(b) 通過只適用於受高鐵香港段土地收回及清拆影響住戶的特設特惠安置方案(見**附件 A**)(有關方案部分項目需得到房屋委員會同意，立法會財務委員會亦須同意就特設特惠安置方案提出的撥款申請)；

B

(c) 把高鐵香港段隧道淺層路段建成後收復的土地(見**附件 B**)，在運輸及房屋局的支持下，以象徵式租金租予一個非政府機構，用以經營一個非牟利社區農場；及

(d) 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營運高鐵香港段的基礎上，要求該公司進行高鐵香港段的建造、測試和試行運作。

行政會議先前就高鐵香港段所作的決定

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，宣佈高鐵香港段將採用專用通道方案。二零零八年四月二十二日，行政會議決定：

- (a) 高鐵香港段應採用中線方案¹；
- (b) 容許高鐵香港段總站佔用部分西九龍文化區地底範圍，總站的設計應假設佔用部分的上蓋會興建不需要特別先進減音和防震工程的中層建築物(不高於主水平基準以上 70 米)；
- (c) 在港鐵公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，要求該公司推展高鐵香港段的進一步規劃和設計；
- (d) 與港鐵公司進一步磋商高鐵香港段的推行細節；
- (e) 不會把用地A²的發展權授予港鐵公司，而政府應按現行土地政策，考慮用地A的處置方法，並力求用地A可與總站妥為配合；及
- (f) 就是否及如何在西九龍設置一地兩檢的邊界管制設施與內地當局進一步研究和討論。

3. 自二零零零年起，高鐵項目在社會引起廣泛討論。相關事序表載於附件 C。社會各界均支持高鐵香港段採用專用通道方案及早動工。

4. 我們的目標是高鐵香港段在二零零九年年底前動工興建，在二零一五年通車。

¹ 這是較短和較直接的方案，不會途經現時西鐵線錦上路站。

² 高鐵西九龍總站上蓋被劃為綜合發展區(1)的用地，將用作非鐵路發展。

理據

高鐵香港段策略意義綜覽

5. 高鐵香港段對本港非常重要。該段鐵路將接通香港、深圳和廣州，大幅減省行車時間。高鐵香港段亦將提供前往內地主要城市的長途客運服務。高鐵行走西九龍總站至廣州石壁總站，全程約 140 公里，設中途站於福田、龍華和虎門。經高鐵來往香港與石壁的車程只需 48 分鐘。國家高速鐵路網現正全速發展，全長 16,000 公里，而高鐵香港段正是其中一段，把香港接往京廣客運專線和杭福深客運專線(見附件 D)。

6. 高鐵香港段將為香港的中長期發展注入動力和開拓新機遇，在加強香港與內地經濟聯繫方面擔當著舉足輕重的角色。便捷的跨境交通，是本港服務型經濟的成功要素。高鐵香港段會鞏固香港作為國家交通、金融和商業樞紐的地位，促進四大傳統經濟支柱行業³及當局正大力推動的六項優勢產業⁴的持續發展，讓我們可以把市場擴展至內地，同時吸引內地人才。

7. 除上文所述為經濟活動注入動力外，高鐵香港段亦可節省乘客的交通時間、減省商戶的經營成本和改善道路安全，帶來可觀效益。估計高鐵香港段 50 年營運期內，可量化的經濟效益約達 870 億元(直至二零五九年的每年貼現率為 4%，按二零零九年價格計算)。短期而言，預計高鐵香港段施工高峰期創造的就業機會可達 11,000 個。工程完成後，高速鐵路系統加上相關的商業機構預計會聘用 10,000 人。

8. 高鐵會以廣州石壁的廣州新客站為總站。石壁站連同北京站、上海站和武漢站獲指定為全國四大鐵路客運中心。根據規劃，廣州新客站會發展為超級交通樞紐，接通高速鐵路線、城際高速軌道、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。

³ 即金融、旅遊、物流、及工商業支援和專業服務。

⁴ 即教育服務、醫療服務、檢測及認證、創新科技、文化及創意產業，以及環保產業。

9. 高鐵內地段自二零零五年十二月動工以來推展迅速。石壁至龍華段預定於二零一零年年初啓用，而餘下的龍華至福田段則於二零一一／一二一年投入服務。標示內地段工程進度的地圖載於**附件 E**。至於香港段，我們曾在二零零七年的施政報告及多個場合，公開表明目標是在二零零九年動工，二零一五年竣工，以配合整個國家高速鐵路網主線的目標完工日期。

經濟效益及乘客量預測

10. 根據現時規劃，高鐵香港段啓用初年，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 分鐘一班列車開往廣州。視乎國家鐵路時間表的發展，高鐵香港段啓用初年每天可有 24 對長途列車開往 15 個內地城市，並將逐漸發展至每天 33 對長途列車至 16 個內地城市。

經濟效益預測

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) 供應者的直接、間接及衍生得益－鐵路營運者及其主要供應商的增值及僱員的增聘、以至有關僱員的新增家庭開支；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、鐵路營運者及其主要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. 乘客的直接得益可輕易量化，但其他兩類效益則較難做到。然而，一般來說，上述兩種難以量化的效益，均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融合，為開拓本港長遠經濟發展機會創造條件。

13. 我們的經濟效益預測主要聚焦於為乘客帶來的直接效益，事實上單靠這些直接效益已足以證明高鐵香港段的成本效益。話雖如此，我們在上文已指出高鐵對香港經濟帶來的更大效益。

乘客量預測

14. 最近，我們根據香港與內地最新的規劃數據和發展，覆視乘客量預測。乘客量可分為兩部分：(a)長途服務(由西九龍至珠三角以外城市)；以及(b)穿梭服務(由西九龍至深圳／虎門／廣州)⁵。下文表 1 臚列二零零八年四月的立法會參考文件第THB(T)CR 1/16/581/99 號所載的乘客量預測與現時乘客量的預測，以作比較。

表 1－主要乘客量參數

鐵路項目的主要參數	二零零八年四月 公布的資料	二零零九年九月 的最新資料
每日乘客量預測(雙向)(二零一六年) • 西九龍至深圳／虎門／廣州 • 西九龍至廣州以外地方 合計	88,000 人次 11,000 人次 99,000 人次	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	9%	6%
50 年營運期內平均每年節省的交通時間	4,000 萬小時	4,200 萬小時
50 年營運期內的折現經濟效益 ⁶ (按二零零九年價格計算)(主要計及乘客節省的時間)	830 億元	870 億元

* 按鐵路工程成本的相關部分計算。一般來說，若經濟內部回報率高於政府項目所採用的社會貼現率(每年 4%)，項目可視為可行。

15. 上述比較顯示，二零一六年整體乘客量預測變化不大，只是預期長途乘客量所佔比重較大。兩組預測數字不同，主要原因撮述如下：

- (a) 香港和廣東省的人口略減，香港本地生產總值增長較慢，以致二零一六年的粵港跨境服務需求較前估計為低；

⁵ 包括在深圳／虎門／廣州轉車前往珠三角以外城市的乘客

⁶ 社會貼現率為每年 4%

- (b) 長遠來說，內地(包括廣東省)國內生產總值增長率較高(儘管部分增長因香港本地生產總值增長較慢和人口略減而抵銷)，造成較大的整體跨境服務需求；
- (c) 內地高速鐵路網發展及更全面的長途客車覆蓋，令長途列車的乘客有所增加。

16. 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
東莞	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

17. 應注意的是，上述數字僅顯示基本情況，演示出一個實際可行，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，這在沒有高速鐵路接駁的情況下是不可能的。

18. 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，二零一六年乘客量估計可達 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%。

19. 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(二零零九至二零一五年間為 7.6-9.8%)。即使如此，二零一六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
二零一六年客流預測									
	89,000			99,000			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%		

工程成本

20. 在二零零八年四月公布高鐵香港段項目將進行進一步規劃時，當時估計的工程建設成本為 395 億元(按二零零九年價格計算)。表 4 臚列二零零八年四月的估算和二零零九年九月的最新估算，以作比較：

表4－工程成本預算的比較

各項數字 (按二零零九年價格計算)	鐵路工程 ⁷ 成本 (億元)	非鐵路工程 ⁸ 成本 (億元)
二零零八年四月公布的估算	354	41
優化工程項目	77	50
價格上漲	106	24
二零零九年九月的估算	537*	115*

* 包括邊際開支(8%)及應急費用(10%)

⁷ 包括總站、緊急救援站、月台、列車停放處、路軌、支援系統、車輛等

⁸ 其他工程，包括西九龍道路改善工程、行人通道、行人天橋及隧道、公共交通角匯處、其他政府項目和資產的備置工程，以及相關政府部門的設施和系統等

鐵路工程

21. 高鐵香港段項目的鐵路工程成本預算由 354 億元升至 537 億元，增加 183 億元；逾半增幅(106 億元)的成因是價格上漲。

22. 我們於二零零八年四月公布的估算，採用了一套相對保守的通脹因數預測(即二零零七年的通脹率為 5%，二零零八年為 4.5%，二零零九年為 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成本的實際價格上漲。

23. 過去三、四年，建造價格急升，高鐵香港段造價亦不例外。在高鐵香港段方面，最新估計造價反映二零零六至零九年工程成本上漲 42%，與港鐵西港島線工程造價上漲 48%的增幅相若。鑑於目前價格指數趨跌，42%價格增幅應屬合理。

24. 餘下的工程增幅(77 億元)是為了優化鐵路工程，以改善鐵路計劃或克服無法預知的工地限制，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共開放空間，改善與西九龍文化區的銜接和聯繫。不可預見的工地限制也導致須要調整隧道走線，增加所需的土地處理工程。

非鐵路工程

25. 高鐵香港段項目的非鐵路工程成本預算亦由 41 億元升至 115 億元，增加 74 億元。當中 24 億元的增幅成因是價格上漲，而另外 50 億元的增幅則來自對工程項目的優化。

對價格估算的審核

26. 路政署已細心評核港鐵公司為擬設高鐵香港段設施建議的標準，認為相關標準合理。以西九龍總站長途列車月台的數目為例，由於總站設於地底，日後無法擴建，因此必須顧及長遠需要。現建議設置 9 個長途列車月台，其中 1 個預留以應付二零三零年以後的需求，另 1 個用以應付偶然的列車延誤或其他特殊情況。根據標準的列車時間表，其餘 7 個月台須用以應付一般運作。該標準時間表是根據有關內地城市訪港長途乘客一般的通行習慣，在與鐵道部進行磋商後而定的。該時間表設想二零三零年的繁忙時段每小時將有 9 班次(5 班抵埗及 4 班離開)的流量。

為方便規劃而作出假設，每班列車將佔用約 30 分鐘月台時段，以進行必要程序。因此，假設列車按最理想的次序進出月台，理論上至少需要 4.5 個月台。倘若一個月台被前一小時抵達的列車佔用，另一月台則被下一小時開出的列車佔用，視乎列車駛進月台的確實次序，所需月台的總數應為 6 至 7 個。由此可見，若非對列車時間表施加不可取的限制，進一步減少長途列車月台數目的空間極小。

27. 另外，路政署亦委聘了獨立的工程顧問，協助審核港鐵公司的工作。該署根據專業判斷，認為在原擬服務水平和成效不受負面影響的大前提下，工程規模沒有進一步縮減的空間。獨立顧問亦認同相關判斷。

高鐵香港總站位置

28. 根據日本、法國及英國等外國經驗，高速鐵路總站應設於人口、就業及經濟活動聚集的市中心，以充分發揮高速鐵路的效益。西九龍是高鐵香港總站的最佳選址。它鄰近本港大部分主要經濟、商業、零售、酒店及住宅區，有完善的（已建或擬建）鐵路和公路接駁，日後更可與西九龍文化區產生極好的協同效應。

29. 部分社會人士曾提出不同的總站選址。其中一個例子是錦上路，乘客可於錦上路轉乘西鐵線至市中心，但會增長交通時間。最近有建議為解決上述問題，提出另建支線接駁錦上路站及青衣站，並利用機場快線／東涌線通道接送乘客至市中心，並聲稱造價為 250 億元。

30. 我們認為這只屬概念性質而沒有實質研究支持的構思並不值得考慮。另一方面，共用機場快線／東涌線通道將限制日後東涌線與擬建北港島線的接駁能力，將嚴重影響機場快線／東涌線日後應付機場發展及港珠澳大橋通車後乘客增加的需求。錦上路站附近有很多小屋；擴建該站以容納高鐵月台、機場快線支線、引路隧道、邊境管制設施、維修站及列車停放處，將比現時方案影響更多住戶。構思亦涉及一些仍未研究的主要技術困難。有關方案似乎並未考慮到應付這些困難的解決方法及相關成本。另外，現時如要就方案走線作出任何大幅改動，將無可避免拖延項目最少三年，亦很可能推高項目造價。

需要為高鐵香港段設置緊急救援站和列車停放處

31. 高鐵香港段會在本港境內全長 26 公里的地下隧道行走。為配合緊急救援行動，隧道沿線會設立九個緊急救援入口(經八座通風大樓和一個緊急救援專用入口)，並會在元朗石崗設置緊急救援站。如此長度的鐵路隧道，緊急救援站是不可或缺的安全設施。列車或隧道一旦發生火警或其他緊急事故需要疏散乘客時，緊急救援站可充當乘客緊急逃生出口，而消防員等救援隊伍亦可利用該站進出。

32. 香港須設置列車停放設施，以應付高鐵香港段的運作需要。現時西鐵線八鄉車廠的空間不足以設置停放設施。因此，我們認為應在緊急救援站旁邊另設列車停放處，為高鐵列車提供所需的停放、例行清潔和小型維修保養服務。需要使用更大地方的較複雜維修保養工作會在內地進行。

33. 石崗是設置緊急救援站的最適合地點。該選址約處高鐵香港西九龍至內地福田段的中間位置。緊急救援站設於石崗，可讓當局有效回應隧道內的事故。此外，建議選址地勢低而平坦，接通多條主要道路，方便救援隊伍前往緊急救援站，迅速疏散乘客。列車停放處與緊急救援站同設一處，可以共用通路、電源和防火設備等相關設施，因此可減少收地範圍和附近地區所受的影響。

在石崗菜園村設置緊急救援站和列車停放處

34. 根據現時方案，緊急救援站和列車停放處設於石崗菜園村可盡量減少受影響的住戶數目。為落實有關方案，我們需要清拆位於菜園村的土地。港鐵公司已評估菜園村村民建議的其他選址，認為其中兩個建議會佔用軍用機場，因此並不可行；其餘選址作為救援設施的成效較低，但會影響更多住戶，而且費用較高(撮要載於**附件 F**)。路政署信納港鐵公司的評估結果。菜園村選址需在二零一零年年底騰出施工，以期實現高鐵香港段在二零一五年完工的目標。

菜園村

35. 菜園村雖非原居民村落，但最少已有 40 年歷史。不少家庭均有長者成員。這些長者一旦遷離菜園村，將甚難適應非鄉村的生活方式。菜園村約有 150 個住戶，散居於面積約 27 公頃的土地。除了數個住戶居於私有屋地上所建的房屋外，多數村民把房屋建於私人農地，少數(約 10 戶)建於未批租政府土地。

36. 菜園村建於私人農地或未批租政府土地的房屋，多數屬於：

- (a) 建於未批租政府土地或私人農地上，或由地政總署所發牌照、修訂租約或其他形式的許可涵蓋的住用構築物(下文統稱「持牌構築物」)；或
- (b) 已在一九八二年寮屋登記中登記的住用構築物(下文稱為「一九八二年登記寮屋」)。

37. 「持牌構築物」屬臨時性質，如地政總署向佔用人送達通知書，佔用人即須自行清拆該等構築物。「一九八二年登記寮屋」是一九八二年前興建的非法寮屋，獲政府暫准繼續存在，直至受到公共工程影響，又或因其繼續存在將引起環境或安全問題，便須清拆。

38. 一如新界其他住戶，菜園村住戶如受收地或清拆工作影響，可根據現行政策獲補償及安置，相關安排見**附件G**。根據現行政策，土地補償只適用於私人土地(屋地或農地)的業權人。新界分為四個特惠補償分區，菜園村屬C區。規劃及土地發展委員會確認高鐵香港段是全港主要基建項目，因而同意把特惠補償率由C區提升至A區。因此，菜園村屋地的每平方呎特惠土地補償率由 433.75 元增至 1,041 元，農地的補償率則由每平方呎 219.5 元增至每平方呎 526.8 元⁹。

39. 然而，菜園村大多數村民並非其居住土地的業權人。有些村民於未批租的政府土地或租用原居民祖堂的土地，又或其他私人土地上建屋；其餘村民租住他人搭建的構築物。因此根據現行政策，他們沒有資格領取土地補償。不過，即使該等房屋在現行政策下視為臨時構築物或

⁹ 這是由二零零九年十月一日起生效的補償率。補償率每隔六個月檢討一次。

暫准構築物，很多村民以其房屋當作永久居所。他們擔心現時的補償和安置安排無助他們在別處重建居所；特別是有些村民即使可能符合資格，亦不想入住租住公屋，寧願繼續住在他們熟悉的鄉郊房屋。部分村民堅持不遷不拆的反對立場，並在就鐵路方案提交的正式反對書中表達上述意見。

高鐵香港段的建議特設特惠安置方案

40. 高鐵香港段項目直接連接貫通全國的高速鐵路網絡，對香港以至全國的發展極具策略意義。由於內地段將於二零一二年竣工，香港段如有延誤，會延遲鐵路項目可發揮的經濟效益；建造工程延誤一天，損失因節省交通時間而帶來的經濟效益估計約為 500 萬元，當中尚未計及高鐵縮短跨境車程所促進的經濟活動(例如為本港專業服務界開拓商機；吸引更多內地旅客訪港，惠及旅遊、零售和飲食業)，這方面的損失實難以量化。

41. 清拆菜園村以騰出用地是高鐵香港段建造工程要徑上的關鍵步驟。延遲清拆用地，可能引致各承建商提出申索。由於有需要早日落實高鐵香港段這一個具有獨特策略性意義的項目，和由此而起的凌駕性的公眾利益，我們提出特設特惠安置方案(見附件 A)，可因應菜園村住戶的特別安置需要而提供協助。這方案只適用於受高鐵香港段項目土地收回及清拆工作影響的住戶，相信有助清拆工作順利進行，讓項目適時落實和竣工。建議方案應同時適用於受高鐵香港段項目影響的菜園村住戶及另外約 10 戶住戶，但有關人士須符合下文第 47 段所述資格。

只適用於受高鐵香港段項目土地收回和清拆影響住戶的特設特惠安置方案

42. 為菜園村村民和其他受高鐵香港段項目土地收回及清拆工作影響人士建議的特設特惠安置方案，會超出附件 G 所述現時的補償及安置安排。總括來說，建議安排由以下兩個項目組成：

(a) 所有受影響住戶的住戶搬遷津貼

現行政策訂明，一九八二年寮屋登記中登記作住宅用途的住用構築物佔用人，有資格申領住戶搬遷津貼，以支付搬遷初期部分費用；津貼額介乎 3,000 元至 10,000 元，主要視乎家庭人口而

定。基於土地收回工作對住戶造成的干擾，我們建議，二零零八年十一月十一日清拆前登記所涵蓋受高鐵香港段項目影響的所有住戶，均有資格申領住戶搬遷津貼。

(b) 合資格住戶的特別援助(「特別援助」)

我們建議，受高鐵香港段項目清拆工作影響的「合資格住戶」可獲下述其中一個特別援助選項，以協助他們解決特別安置需要：

- (i) 特惠現金津貼 60 萬元(「僅特惠現金津貼選項」)；或
- (ii) 特惠現金津貼 50 萬元，同時有機會認購居者有其屋(居屋)單位，而毋須接受全面經濟狀況審查(「特惠現金津貼－居屋選項」)。

獲得上述任何一項特別援助的人士，須放棄根據現有的補償及重置安排，即放棄申請租住公屋(包括取代租住公屋的單身人士或二人家庭津貼)、入住中轉房屋或領取核准佔用人特惠津貼、及領取(為經核實身分農民而設的)農業遷置津貼的資格。選擇「僅特惠現金津貼選項」人士，由獲發津貼日期起計三年內，不得申請任何形式的資助房屋及相關福利；而選擇「特惠現金津貼－居屋選項」人士，除非常特殊情況外，將永久不得申請任何形式的資助房屋及相關福利。

43. 我們必須強調，建議方案的用意並非提供土地補償，而是因應菜園村及其他受高鐵香港段項目影響地區長期居民的情況，提供特惠援助，以協助他們另覓居所。住戶如欲在類似的鄉村環境居住，我們建議向他們發放特惠現金津貼（60 萬元）。「合資格住戶」損失了他們認定的永久居所，然而他們的房屋卻屬臨時性質，考慮到這兩個角度，我們認為這項津貼金額，將有助避免因延誤清拆菜園村而對高鐵香港段項目的財政和整體經濟造成更大的損失。

44. 住戶如欲購置居屋單位，我們建議，如房屋委員會(房委會)批准，相關住戶有權認購居屋單位和獲發 50 萬元特惠現金津貼。

45. 「特惠現金津貼－居屋選項」和相關條件細則須由房委會批准。我們建議，選擇「特惠現金津貼－居屋選項」的住戶毋須接受全面經濟

狀況審查。他們可選擇尚未售出的新界居屋單位。如有特別理由，運輸及房屋局局長可按個別情況容許住戶選擇其他地區的居屋單位。我們稍後會徵求房委會批准。

合資格住戶特別援助的申領資格

46. 為管制寮屋問題，政府於一九八二年為全港寮屋登記，並於一九八四至八五年度為寮屋佔用人登記。佔用人獲政府暫准繼續居住於有關寮屋，直至受到公共工程影響，或引起環境或安全問題。原則上，暫准作居住用途的寮屋構築物應為一九八二年寮屋登記涵蓋的住用構築物或持牌構築物¹⁰(「一九八二年住用構築物規定」)，寮屋佔用人應在一九八四至八五年度寮屋居民登記中登記(「一九八四至八五年度居民規定」)。上述兩項規定是現行寮屋管制政策的基石。我們認為如在建議的特設特惠安置方案內放寬「一九八四至八五年度居民規定」及「一九八二年住用構築物規定」，即使方案只適用於受高鐵香港段項目土地清拆工程影響的住戶，會有欠審慎。

47. 「合資格住戶」應符合的條件詳列於**附件 A**。總括來說。有資格申領第 42(b)段所述建議特別援助的「合資格住戶」應符合下述條件：

- (a) 住戶在清拆前登記日期居於受影響構築物；
- (b) 受影響構築物應為「一九八二年登記寮屋」或非建於屋地的「持牌構築物」；
- (c) 住戶應在一九八四至八五年度寮屋登記中登記或應提出證據證明在同一期間居於受影響構築物；
- (d) 住戶成員由清拆前登記日期至獲發特別援助日期期間，不得擁有或共同擁有本港住宅物業；亦不得擁有任何公司超過 50%的股份，而該公司擁有本港住宅物業；或簽定購買住宅物業的協議；

¹⁰ 自一九八二年起，除一些規範個案外，政府已停發新牌照。因此，一般來說，「持牌構築物」應為一九八二年前搭建的構築物。

- (e) 接受特別援助的住戶成員不得就同一構築物獲發任何形式的其他特惠津貼，上文第 42(a)段所述的住戶搬遷津貼除外；
- (f) 住戶成員現時不應享有任何形式的資助房屋或相關福利，或因為已於較早前享有資助房屋或相關福利而不可享有有關安排；
- (g) 所有選擇「僅特惠現金津貼選項」的住戶成員應承諾，由獲發特別援助日期起計三年內，不會申請任何形式的資助房屋或相關福利；
- (h) 所有選擇「特惠現金津貼－居屋選項」的住戶成員應承諾，除非常特殊情況外，永久放棄申請任何形式的資助房屋或相關福利的權利；及
- (i) 住戶需於指定日期內，申請特別援助及搬離需清拆的土地。

48. 如超過一個住戶居於同一「持牌構築物」或「一九八二年登記寮屋」，他們會被視為同一「合資格住戶」。另一方面，核心家庭(由父母和受供養子女組成)即使居於一個以上「持牌構築物」或「一九八二年登記寮屋」，將被視為同一住戶，除非地政總署署長基於相關住戶的情況，認為不應視為同一住戶。

運輸及房屋局局長的酌情權

49. 釐定領取「特別援助」的資格時，我們須符合作為寮屋管制政策基石的「一九八二年住用構築物規定」及「一九八四至八五年度居民規定」。然而，為了令這協助村民清拆的過程更具彈性，協助真正有需要但未能完全符合上述資格的菜園村村民，以解決他們特別的安置需要，我們建議賦權運輸及房屋局局長，決定某些住戶是否可如「合資格住戶」般，有條件獲取上文第 42(b)段所述的「特別援助」。

50. 為此，運輸及房屋局局長將按逐案審理原則，就住戶提出的申請，自行決定：

- (a) 是否仍有條件獲取「特別援助」，即使住戶未能符合上文第 47 段列明「合資格住戶」的條件；

- (b) 若住戶有條件獲「特別援助」，是否或應如何削減個別住戶的特惠現金津貼款額；及
- (c) 根據恩恤原則，是否准許選擇「特惠現金津貼－居屋選項」的「合資格住戶」，認購新界以外地區的居屋單位。

51. 我們將設立跨部門諮詢小組，就運輸及房屋局局長行使上述酌情權提供意見。相關住戶可以向諮詢小組和局長提交書面申述，以便考慮。局長的決定為最終決定。局長及諮詢小組在局長行使酌情權前可考慮的因素載於**附件 A 第 26 段**。局長行使酌情權時，應考慮**附件 A** 的指引，但不受其約束。諮詢小組亦可考慮其他需要酌情處理的個案，如租住公屋的分配。

在現有及建議安排下為受影響住戶提供的援助

52. 我們相信特設特惠安置方案，再加上現行政策下現有的補償及安置安排，可為受影響住戶提供適當、有彈性及充分的支援。視乎受影響住戶是否符合相關資格，他們可按各自的特別需要，選擇各種不同的援助方案－

- (a) 農地業權人－適用的特惠分區補償率由 C 區補償率提升至 A 區補償率；
- (b) 經核實農民身分的村民－他們可租用或購買私人農地繼續務農，並可申請短期豁免在農地上建造住用構築物（面積 400 平方呎、高 17 呎）；若他們為「合資格住戶」，「特別援助」可協助他們應付住用構築物及農耕設施的建造成本；
- (c) 選擇居住於租住公屋的村民－若他們通過全面經濟狀況評審，符合其他租住公屋的條件及「一九八二年住用構築物規定」，可獲租住公屋的優先安置；
- (d) 選擇購買居屋的村民－若他們為「合資格住戶」，則毋須通過全面經濟狀況評審；「特別援助」可協助他們應付在新界購買居屋的開支；

- (e) 選擇於鄉郊環境居住的村民－若他們為「合資格住戶」，「特別援助」將協助他們支付租住或購買這類居所的開支；
- (f) 不符合「合資格住戶」條件的村民－運輸及房屋局局長可酌情處理，為他們提供適當的援助；及
- (g) 所有村民均可以獲得住戶搬遷津貼，以協助搬遷至其他地方。

53. 我們認為特設特惠安置方案足以協助「合資格住戶」解決特別安置需要。特別是運輸及房屋局局長會獲賦酌情權，可彈性處理情況特殊的住戶。假如方案更加優惠，會對納稅人不公平。我們會向受影響住戶強調，由於當局純粹基於恩恤理由訂定特設方案，因此有關條件不容磋商。

出租收復的土地以經營社區農業

54. 高鐵香港段項目位於較淺層位置的一段隧道(在緊急救援站北面)完工後，當局可收復大約 2 公頃用地，一如**附件 B** 所示。視乎當局的進一步設計，部分土地或需用作往來鄰近地區的通道，其他未用土地會交回政府。如菜園村現址可在二零一零年年底騰出以便高鐵香港段項目施工，預計整幅用地最遲可在二零一四年年底收復以供使用。我們會研究可否早日收復部分用地。我們建議收復用地後把未用部分重整作農業用途(「社區農場用地」)。

55. 菜園村不少村民(尤其是長者)耕種數十年，如能在有關用地開闢社區農場，可滿足他們的訴求，讓有意維持原來生活方式的村民如願以償。就高鐵香港段項目諮詢公眾期間，我們亦留意到市民對在香港推廣有機和社區農業有清晰的訴求。耕種活動不但是老少咸宜的健康嗜好，更有潛質發展為本港一項可持續發展的行業。我們認為宜把用地重整至適合有機耕種的狀況，以重置部分因高鐵香港段項目而收回的農地。

56. 我們將以象徵式租金把「社區農場用地」租予非政府機構，營辦非牟利社區農場，藉此推動香港有機和社區農業發展，並讓菜園村村民(尤其是長者)和其他市民有機會培養耕種的興趣及／或務農賺取收入。我們會諮詢相關部門，制訂實施細節，包括所需的法定程序。

撥款方式

57. 行政會議在二零零八年四月二十二日決定，在港鐵公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，要求該公司推展工程項目的進一步規劃和設計；以及與港鐵公司進一步磋商高鐵香港段的推行細節。

58. 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。為進一步推展工程項目，港鐵公司會獲委託進行高鐵香港段的建造、測試和試行運作。路政署會全力監察項目的推行；由路政署政府工程師或以上職級人員出任主席的項目監督委員會會監察採購工作、負責批出標書後的成本控制，以及調解有關合約的申索。

59. 鐵路建成後，政府可把高鐵香港段歸予或以象徵式費用租予九廣鐵路公司(九鐵公司)，讓九鐵公司把高鐵香港段納入根據兩鐵合併與港鐵公司簽訂的服務經營權協議；另一個做法是與港鐵公司商定新的服務經營權，讓港鐵公司負責高鐵香港段的營運和維修保養。

60. 高鐵香港段的經常費用，將由港鐵公司負責。九鐵公司將根據二零零七年兩鐵合併時所訂定的條件，向港鐵公司收取服務經營費(視乎服務經營權協議及日後可能為此簽訂的其他服務經營權補充協議)。政府既為九鐵公司的唯一股東，日後九鐵公司派發股息時，政府可因服務經營費而間接得益。

61. 委託港鐵公司推展高鐵香港段項目，並無違反香港特區政府根據《世界貿易組織政府採購協定》(《協定》)須要履行的責任，因為港鐵公司是《協定》涵蓋的實體，為推行高鐵香港段項目採購所需服務和設備時，有責任遵行《協定》。

對財政的影響

高鐵香港段《方案》

62. 高鐵香港段的最新估算，按二零零九年九月價格計算，鐵路工程成本為 537 億元，非鐵路建造工程成本(當中包括必要的公共基建工程、重置和預留工程的開支)為 115 億元。

特設特惠補償方案

63. 根據二零零八年十一月十日清拆前登記所得資料，特設特惠補償方案的財務影響將少於 8,600 萬元。

土地需求

64. 在土地需求方面，根據現時的方案，受影響土地（即須收回或臨時佔用的土地及／或地層）包括約 49 公頃私人土地，226 公頃政府土地。受影響土地位於新界元朗、荃灣和葵青及九龍。

65. 我們估計，各項涉及收地和清拆的補償及特惠津貼總額約為 20 億元（按二零零九年九月價格計算）。特惠補償率的檢討、對經修訂鐵路方案的建議修改及其他優化特惠補償安排，均會影響上述預算金額。

出租收復的土地以經營社區農業

66. 高鐵香港段項目位於較淺層位置的一段隧道(在緊急救援站北面)完工後可收復的用地，若不進行特別的加固工程以保護地底的鐵路隧道，將並不適合作發展之用，只能作開放空間或農業用途。現時，鄰近有關用地的農地租金約為每年數千元。因此，以象徵式租金把「社區農場用地」租予非政府機構營辦非牟利社區農場，所放棄的收入極為有限。

對公務員的影響

67. 在以往經常開支方面的資源分配工作中，相關決策局／部門已獲批准增加額外人手及資源以推展多個鐵路項目，當中包括高鐵香港段的建造工程。此外，各有關的決策局／部門已預留款項以作高鐵香港段運作後的經常開支用途。至於因經常性原因而需要增加人手及資源，我們會按現行程序提出申請。

對經濟的影響

68. 擬建高鐵香港段對香港十分重要。它將連接香港、深圳及廣州，可大大縮短旅程時間，並提供長途旅程至其他內地主要城市。高鐵建成後，會促進香港與內地更緊密的經濟聯繫，為香港的中、長期發展帶來機遇，注入新動力。

69. 另外，高鐵將為乘客節省更多時間，為營運者節省成本，又可改善道路安全，這都為香港帶來不少的好處。我們估計鐵路項目施工期間，在高峰期可創造大約 11,000 個職位。預料廣深港高速鐵路通車後，可創造 10,000 個職位。

對環境的影響

70. 高鐵香港段屬於《環境影響評估條例》附表 2 的指定工程項目，須為高鐵香港段的建造和營運領取環境許可證。根據該條例的規定，港鐵公司完成了項目鐵路工程及西九龍道路工程的環境影響評估（環評）研究，並已向環境保護署（環保署）提交的環評報告。環保署署長於二零零九年九月二十三日及二十八日有條件批准這兩份環評報告。環評報告指出，透過在高鐵香港段建造及營運期間執行港鐵公司建議的緩解措施，工程對環境的影響可控制在現有標準及指引規範的水平。

對可持續發展的影響

71. 根據可持續發展評估，擬建高鐵香港段將帶來經濟正增長、便利原先使用路面交通工具的乘客改乘鐵路列車，以及長遠而言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，該項目短期內可能會對環境和生態造成多種問題，包括施工期間產生噪音、工地造成空氣及水污染、挖掘隧道時產生拆建廢料，損害自然棲息地、及對歷史及考古地點、景觀和視覺造成影響。當局須採取環評研究所建議的緩解措施，以減低對環境的潛在影響；亦應小心處理持份者對項目的不同關注及意見。

72. 在清拆的過程中，受影響住戶將須要另行尋找居所。這將影響居民間堅固的本地連繫及和諧的社區關係。部分弱勢群體，例如長者，將會於過程中感到困擾。故此，當局應採取一些緩解措施，例如建議的特設特惠安置方案，以協助受影響的居民重建生活。

公眾諮詢

概念階段的公眾參與

73. 公眾早於二零零零年政府公布《鐵路發展策略 2000》時開始討論高鐵項目，當時提議建造一條區域快線。當局與鐵道部成立聯合專家組，推展該鐵路線的策略規劃。二零零四至零七年間，我們定期討論區域快線各項概念建議，特別是應選擇共用通道方案抑或專用通道方案，傳媒亦經常報道。

鐵路計劃刊憲後的公眾參與

與受影響人士溝通

74. 建議走線在二零零八年十一月二十八日及十二月五日刊憲後，我們立即與受建議走線影響的居民展開對話，以完善走線設計。我們多次與受影響居民的代表會面，並舉行了數場公開簡介會，與受影響人士交換意見。

與菜園村村民溝通

75. 為興建緊急救援站和列車停放處，菜園村村民居住的地方須要清拆，所受的影響最深。我們已與村民全面溝通。運輸及房屋局局長在二零零九年一月及十月到訪菜園村，與不同的村民團體會面，聽取他們各類訴求。運輸及房屋局副局長也曾多次往訪菜園村。本年二月至五月，路政署、地政總署、其他相關部門和港鐵公司以個別或小組形式會晤菜園村村民超過 40 次，以了解他們的關注，並解釋高鐵計劃的細節。

76. 我們由二零零九年六月至今共派發了六期《菜園村居民通訊》，與村民舉行了六次公眾論壇，以聆聽居民的意見，並向他們解釋走線甄選及選址方面的考慮因素，並說明高鐵香港段項目的最新發展。為更深入了解個別居民的需要，以期為他們設計合理的特惠安置方案，我們以個別或小組形式與居民非正式會面超過 10 次。

負責人員

77. 負責人員為運輸及房屋局首席助理秘書長陳偉偉先生 (電話：2189 2188)。

運輸及房屋局

二零零九年十月

專為受廣深港高速鐵路香港段 土地收回和清拆影響住戶特設的特惠安置方案

背景

廣深港高速鐵路(高鐵)香港段是一項對全港具有策略性意義的工程。為切合香港的最大利益，我們必須確保高鐵項目適時展開和落實。

2. 這個特設的特惠安置方案只適用於受高鐵香港段土地收回和清拆影響的住戶(「受影響住戶」)。方案的目標是幫助受影響住戶應付他們特別的安置需要，務求盡快清拆用地，讓工程適時落實。

3. 為免產生疑問，這個特設的特惠安置方案並不適用於受其他土地收回和清拆項目影響的寮屋或其他臨時構築物的居民。

4. 下述的特設特惠安置方案的條款和條件是不可商議的。

釋義

5. 除文意另有所指外：

- (a) 「持牌住用構築物」指按牌照、修訂租約或其他由地政總署發出的相類形式政府許可的規定，在未批租政府土地或私人農地上興建或存在的住用構築物；
- (b) 「一九八二年登記寮屋」指一九八二年寮屋登記所涵蓋的住用構築物；
- (c) 「已登記住戶」指在一九八四至八五年度寮屋居民登記中登記的一九八二年登記寮屋的佔用人；
- (d) 「清拆前登記日期」指二零零八年十一月十一日；

(e) 「局長」指運輸及房屋局局長；

(f) 「署長」指地政總署署長。

特設特惠安置方案

6. 特設特惠安置方案由以下項目組成：

(a) 為合資格住戶提供的特別援助(「特別援助」)；及

(b) 為所有受影響住戶提供的住戶搬遷津貼。

(A) 為合資格住戶提供的特別援助

特別援助的資格準則

7. 任何住戶如屬於以下類別，則視為合資格住戶，可接受特別援助(如下文第 11 段所述)：

(a) 居於根據高鐵項目將會清拆的用地並涵蓋於地政總署所進行的清拆前登記；

(b) 目前居住的受影響構築物為一九八二年登記寮屋或持牌構築物；

(c) 受影響構築物並非建於屋地上；及

(d) 為已登記住戶，或可提供證據證明在清拆前登記日期 23 年前或更早便居於以上 (b) 段提及的受影響構築物。

8. 由清拆前登記日期至獲發特別援助日期，住戶如有任何成員屬於以下類別，不得視為合資格住戶：

- (a) 擁有或共同擁有本港住宅物業；
 - (b) 擁有任何公司超過 50%的股份，而該公司擁有本港住宅物業；
 - (c) 簽訂任何購買住宅物業的協議；或
 - (d) 享有任何形式的資助房屋或相關福利，或因為已於較早前享有資助房屋或相關福利而不可享有有關安排。
9. 如超過一個合資格住戶居於同一持牌住用構築物或一九八二年登記寮屋，就申領特別援助而言，他們視為同一合資格住戶。
10. 核心家庭(由父母和受供養子女組成)即使居於一個以上持牌住用構築物或一九八二年登記構築物，仍視為同一住戶，除非地政總署署長提出不同意見。

特別援助詳情

11. 每個合資格住戶可選擇以下一項特別援助，以應付其特別安置的需要：
- (a) 特惠現金津貼 60 萬元(「僅特惠現金津貼選項」)；或
 - (b) 特惠現金津貼 50 萬元，同時有權認購居屋單位而無須接受全面經濟狀況審查(「特惠現金津貼－居屋選項」)。
12. 選擇「特惠現金津貼－居屋選項」的合資格住戶可在房屋委員會指定的出售居屋計劃中，優先選購新界居屋單位。除非局長根據下述第 17 段運用酌情權，合資格住戶只可選擇位於新界區的居屋單位。

避免享有雙重利益

13. 選擇上述第 11 段任何選項的合資格住戶，須放棄領取現行補償及安置政策下其他適用補償，即出租公屋（包括取代租住公屋的單身人士或二人家庭津貼）、中轉房屋、核准佔用人特惠津貼，以及為真正務農人士而設的農業遷置津貼的資格。

14. 選擇「僅特惠現金津貼選項」的合資格住戶，由獲發津貼日期起計三年內，不得申請任何形式的資助房屋或相關津貼，包括但不限於出租公屋。

15. 除非情況十分特殊，選擇「特惠現金津貼－居屋選項」的合資格住戶將永久不得申請任何形式的資助房屋和相關福利。

(B) 所有受影響住戶的住戶搬遷津貼

16. 所有涵蓋於清拆前登記的受影響住戶，不論是否有資格申領上文第 11 段所述的特別援助，一律有資格根據現行補償及安置政策領取住戶搬遷津貼。

局長酌情權

17. 只為實施這項由行政長官會同行政會議批准的特設特惠安置方案，在住戶提出申請後，局長可以運用其酌情權決定-

- (a) 住戶如不符合上文第 7 至 10 段所述有關合資格住戶要求的住戶，是否可以獲得特別援助；
- (b) 如果住戶可以獲得特別援助，是否削減特惠現金津貼金額以及削減的幅度；及
- (c) 考慮恩恤原因，是否容許「特惠現金津貼－居屋選項」的合資格住戶，選擇新界以外地區的居屋單位。

18. 局長的決定為最終的決定。

局長酌情權的權限

19. 局長並無酌情權把給予合資格住戶的特惠現金津貼提高至超越上文第 11 段訂明的水平。

20. 局長只可就受高鐵項目土地清拆工作影響的住戶行使上文第 17 段所述的酌情權。

21. 為免產生疑問，對於根據其他公共工程項目的土地回收和清拆行動，局長無權行使酌情權。

跨部門諮詢小組

22. 局長在行使上文第 17 段所述的酌情權時，須徵詢由運輸及房屋局和相關部門合適職級的官員所組成的跨部門諮詢小組的意見。

23. 跨部門諮詢小組須就局長就第 17 段作出的決定向局長提出意見。

24. 跨部門諮詢小組不會就其他公共工程項目擔當任何角色。

局長和跨部門諮詢小組會考慮的因素

25. 局長會按個別住戶在申請時提出的證據和跨部門諮詢小組的意見，考慮每宗就上文第 17 段所述向其提出的申請。

26. 局長和跨部門諮詢小組亦可考慮下列因素，然後才由局長作出上文第 17 段所述的決定：

- (a) 住戶居於清拆用地的時間長短——一般來說，居住時間越長，住戶對清拆用地的感情越深，因此應較體恤這類住戶；
- (b) 住戶居住的構築物的狀況——一般來說，居住於由非居住用途的構築物改建的住用構築物的住戶較難獲體恤。除非情況十分特殊，否則居於在一九八二年後搭建的構築物的住戶所提出的特別援助申請，不應獲局長批予特別援助；
- (c) 住戶成員的年齡——一般來說，長者較難適應新環境，應較體恤這類住戶；

- (d) 住戶人口——一般來說，住戶人口越多，越需要更大的居所；住戶人口越少，則需要較小的居所；
- (e) 住戶現時的居住環境；
- (f) 其他可能值得體恤的理由(如有的話)；
- (g) 局長和跨部門諮詢小組認為相關的其他因素。

運作模式及程序

- 27. 在收地命令刊憲後，收地命令通知將會送達受影響住戶。
- 28. 住戶須由現時至上述收地命令發出的兩星期內，向署長提交填妥由地政總署所訂明的申請表和所有證據，證明其為合資格住戶的聲稱屬實。
- 29. 住戶將有機會在申請表上表明，如果根據上文第 7 至 10 段有關住戶並不是合資格住戶，是否願意其個案轉交予局長，以考慮是否接納住戶為合資格住戶。
- 30. 署長須在收到住戶提交最後一項證據後三星期內，書面通知該住戶是否合資格住戶。
- 31. 對於並不符合合資格住戶的資格，並已表明欲就上文第 17 段將其申請轉交予局長再作考慮的住戶，署長須轉交住戶的申請予局長和跨部門諮詢小組。
- 32. 局長會在收到署長轉介後的三個星期內，決定住戶是否可以獲得特別援助。局長如決定住戶可獲得特別援助，會徵詢跨部門諮詢小組的意見並決定發放的特別援助特惠現金津貼的金額。
- 33. 為達到上述的目的，跨部門諮詢小組會召開會議考慮有關申請。提出申請的住戶將不會出席有關會議。

34. 局長作出決定後的一個星期內，運輸及房屋局會以書面形式通知有關住戶局長的決定。

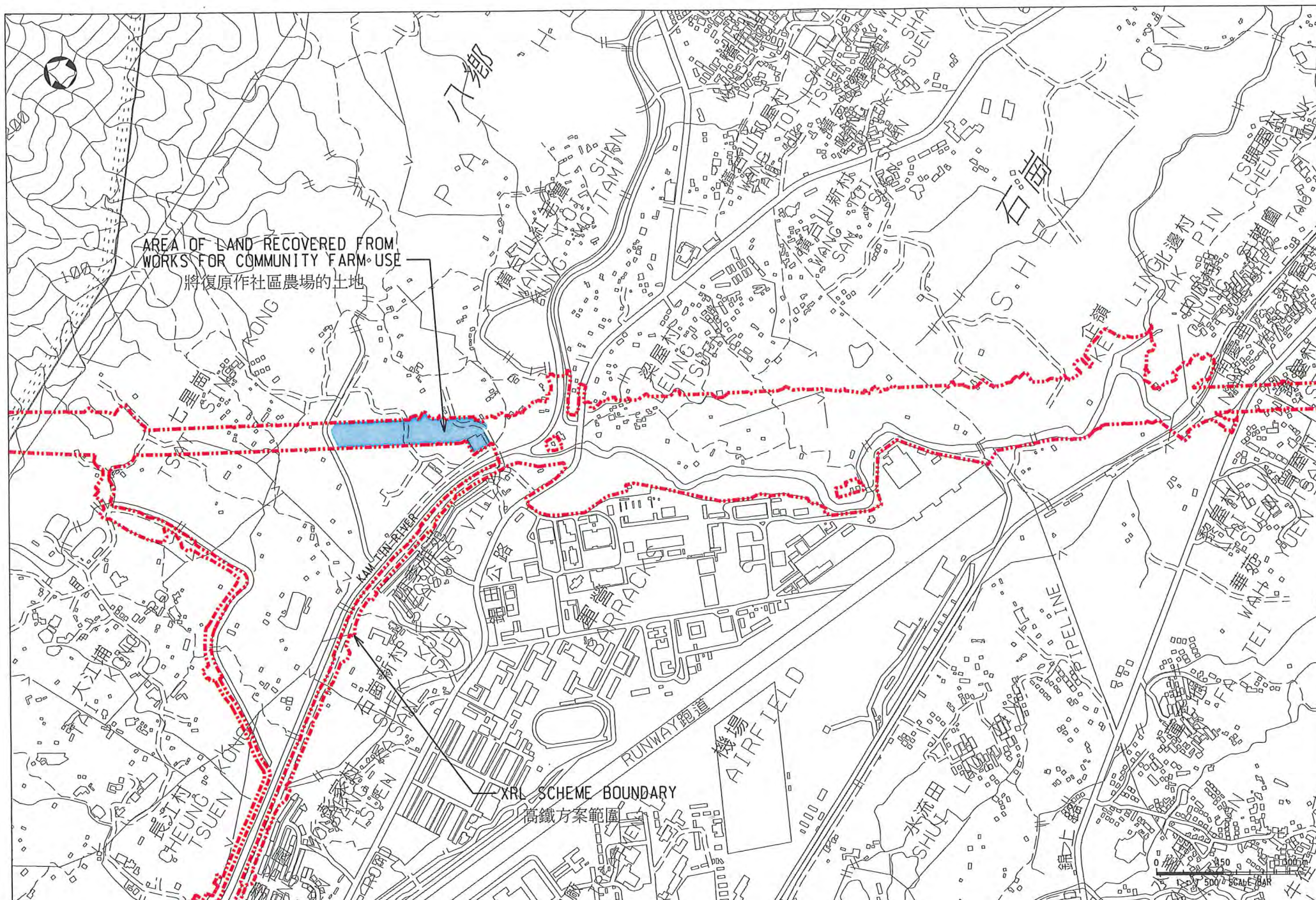
35. 提出上述申請的住戶，可能須按署長、跨部門諮詢小組及／或局長的要求提供進一步證據支持其申請。

喪失獲發特別援助的資格

36. 住戶必須按上文第 28 段所述的限期前向署長提交申請，否則會被視作放棄獲發特別援助的資格及向局長申請成為合資格住戶的機會。

37. 接受特別援助的住戶必須於二零一零年十月十五日遷出受清拆影響的土地。住戶如在二零一零年十月十五日或之前未遷出受清拆影響的土地，政府有權向住戶收回已發放予住戶的任何金額的津貼。

38. 雖有上文第 36 段和第 37 段所述規定，住戶根據現行補償及安置政策可享有的其他權益將不受影響。



高鐵主要發展時序

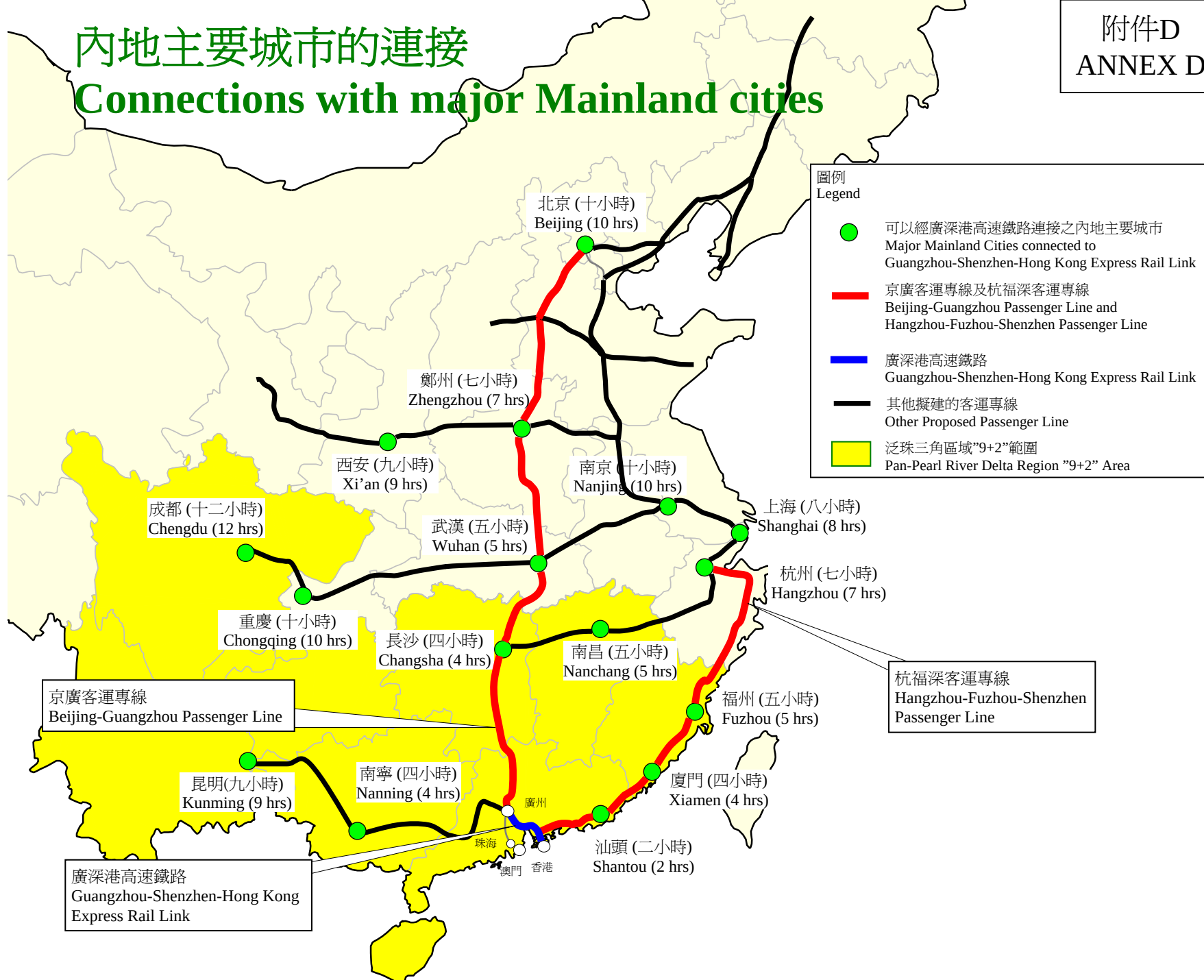
- 二零零零年，在《鐵路發展策略 2000》建議落實高鐵(前稱區域快線)。
- 二零零五年三月，特區政府與國家鐵道部完成聯合論證後，決定高鐵以香港西九龍和廣州石壁為終站，途經深圳龍華和東莞虎門兩個中途站。
- 二零零五年七月，九廣鐵路公司建議兩個走線方案，即建造一條從西九龍總站至邊界，全新的專用路軌(專用通道方案)；或與九龍南線、西鐵及擬建的北環線共用路軌，再加上一條鋪設至邊界的新建路軌(共用通道方案)。
- 二零零六年一月十七日，行政會議考慮了當時的各項環境因素，包括財務、對西鐵線服務的潛在影響及就當時的規劃假設而作出的載客量預測，決定以共用通道方案繼續推進高鐵香港段的發展。
- 其後，高鐵內地段出現了各項的規劃變動，包括—
 - 有機會大幅度增加長途列車服務；
 - 於福田設站，連接新建議的城際鐵路線；及
 - 鐵道部要求高鐵車廂闊度增至 3.4 米。

因此，若採用共用通道方案，高鐵載客量及列車數目的增加會使西鐵線在高鐵通車後不久達飽和。另外，由於當中有關的三個西鐵線月台的設計只可容納 3.1 米寬的列車，不能容納 3.4 米的車廂闊度要求，因此，月台須進行改建。改建工程需時 3 年，每個受影響的月台亦須關閉 6 個月。

- 二零零七年一月五日，當局向立法會交通事務委員會下的鐵路事宜小組委員會匯報高鐵的進展。議員傾向採用專用通道方案。

- 二零零七年一月，於《「十一五」與香港發展》經濟高峰會中，航運、物流及基礎建設小組建議考慮以前瞻的角度及促進區域發展的思維，規劃跨界交通基建和運輸網絡，其中包括考慮以「專用通道」方式接駁國家高速鐵路網絡。
- 二零零七年二月七日，立法會在《從速落實興建香港與內地跨境交通基建》的議案辯論中，通過動議，要求當局從速落實興建香港與內地跨境交通基建，當中包括高鐵項目。多數議員支持專用通道方案，並強調這工程須有具前瞻性的規劃。
- 二零零七年四月十七日，行政會議考慮了上述各點，並了解專用通道方案可更有效接駁至國家鐵路網，及其對提升香港成為國家南大門的策略重要性，原則同意高鐵香港段採用專用通道方案。
- 二零零七年六月，九廣鐵路公司因應專用通道方案，向政府提交高鐵香港段項目的工程/業務建議書。
- 行政長官於二零零七年八月二日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。

內地主要城市的連接 Connections with major Mainland cities



高鐵工程進度(內地段)

Express Rail Link Work Progress (Mainland Section)



選址菜園村以興建緊急救援站及列車停放處的論據

在決定高鐵走線和緊急救援站及列車停放處的位置時，港鐵公司考慮了一系列的理由。他們包括在技術、營運、安全及地質上的考慮，以至與內地段的連接、對社區的影響等。在初步設計階段時，我們考慮了共四個走線方案(見**附錄 1**)，所有緊急救援站及列車停放處均設在石崗/八鄉一帶。港鐵公司認為，把緊急救援站及列車停放處設置在菜園村的 N2 走線在技術和營運因素方面表現較佳，亦對社區帶來最少的影響。路政署亦同意這考慮結果。

2. 菜園村部分村民在二零零九年三月/四月和九月左右提出數個替代選址。這些替代選址可分為共 6 個替代方案，包括列車停放處不同的選址(全部位於主要走線以外)和緊急救援站在主線上位置的修正。**附錄 2** 展示出這 6 個替代方案(替代方案 A 至 F)。港鐵公司詳細研究了這些方案，並在有需要的情況下，輕微修正這些方案，使列車停放處的設置是技術上可行的。港鐵在高解像度的高空照片、地政總署的調查資料和紀錄、以及實地視察所得資料的協助下，估算了每個方案受影響住戶的數目。這個獲路政署認可的方法，能在不影響相關選址居民的日常生活下，根據客觀的資料以評估不同方案(包括現時港鐵公司的建議方案)影響的住戶數目。

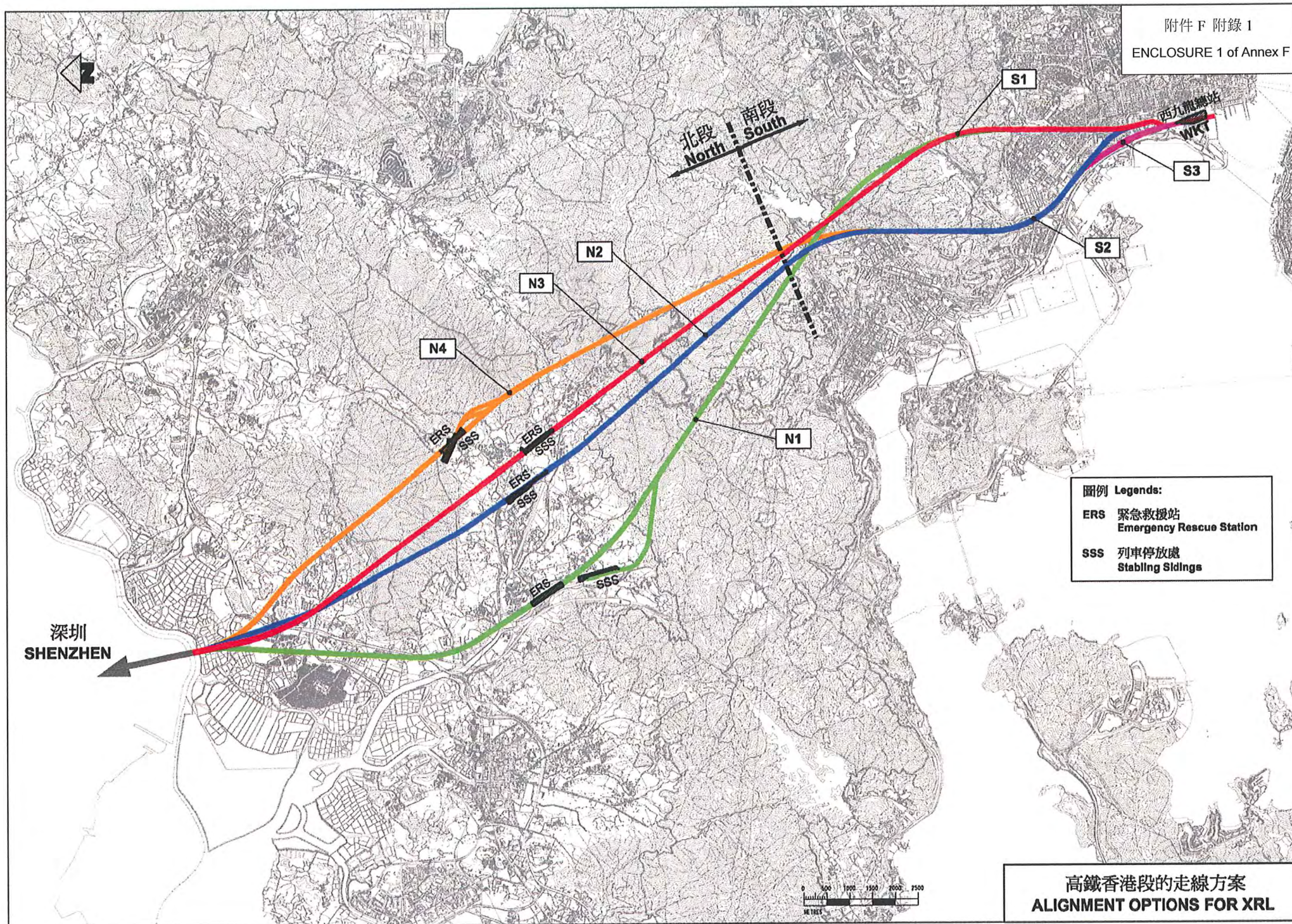
3. 上述提及的 6 個方案中，方案 D 及 F 須要佔用軍營內約 13 公頃的土地及清拆軍營內約 50 個構築物。這會嚴重影響軍營內軍用機場的有效運作。如果採納這些方案，須重置有關軍用設施或整個軍用機場，需要收回更多土地和影響更多住戶，並延誤高鐵項目的進度。所以，方案 D 和方案 F 是不可行的，不應予以考慮。

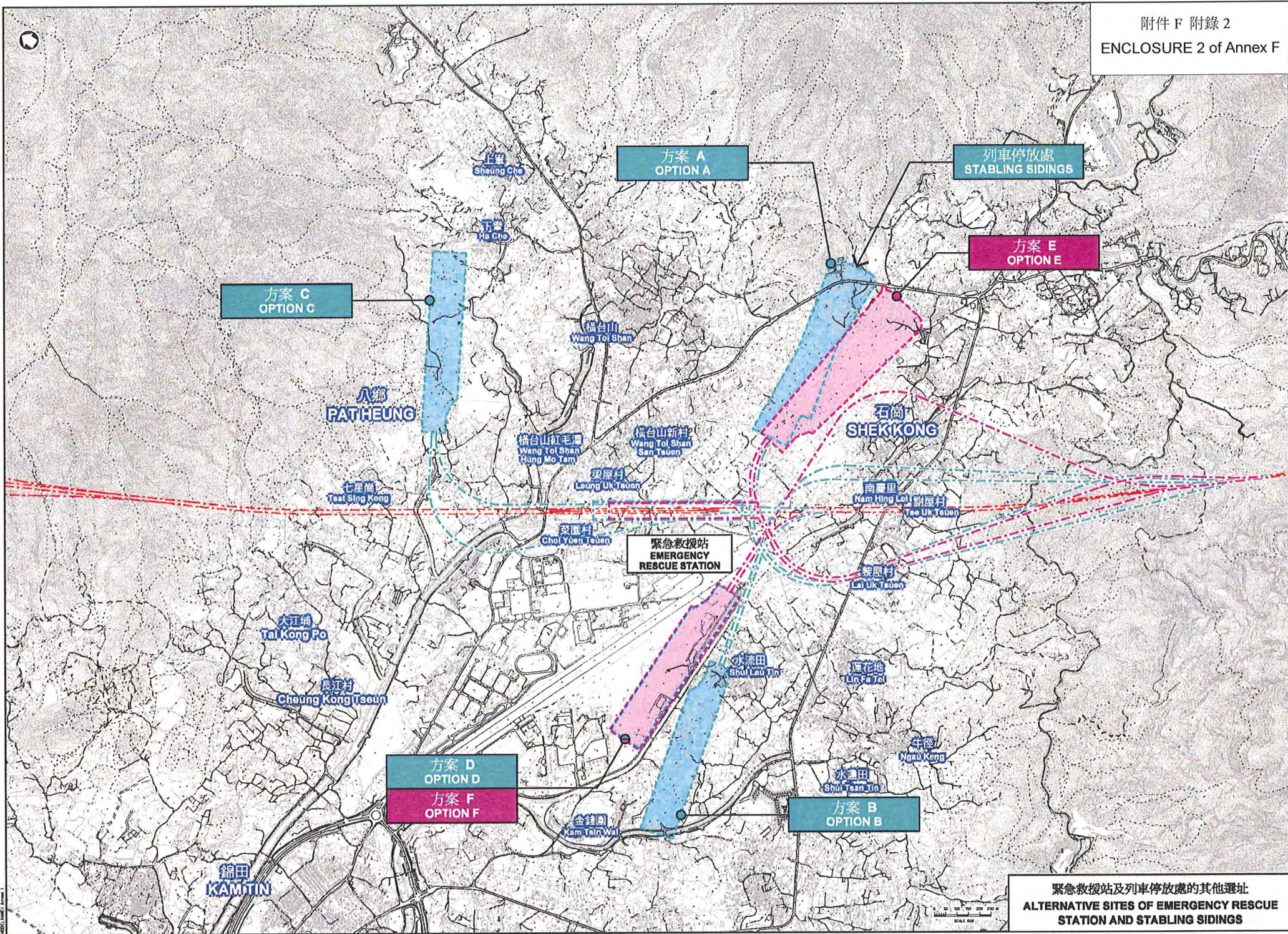
4. 現時提出的方案比另外四個替代方案更可取，因為替代方案—

(a) 影響更多住戶(所有替代方案)；

- (b) 更昂貴成本(所有替代方案)；
- (c) 由於引路弧線急轉而帶來運作上的複雜性(所有替代方案)；
- (d) 由於引路更長令緊急救援工具需要更多時間到達主線隧道，使鐵路的安全性下降(所有替代方案)；和
- (e) 列車停放的地方易受水浸影響(替代方案 A、C 和 E)

5. **附錄 3** 列出了詳細的比較。我們的結論是，與菜園村提出的所有替代方案比較，現時方案對社區影響最少，同時在技術上和營運上達到更佳的效果和更具成本效益。





對比現時方案與反對者提出的替代方案

考慮因素	現時方案	方案 A 及 E	方案 B	方案 C	方案 D 及 F
技術	在較為平坦的地面興建	- 需進行大型深層開挖工程，涉及多達 16 米的深度差距 - 方案並不可取，因為列車停放處低於地面的範圍容易受水浸影響	部分引路路軌會佔用軍營內跑道末端地面用地	- 需進行大型深層開挖工程，涉及多達 7 米的深度差距 - 方案並不可取因為列車停放處低於地面的範圍容易受水浸影響	佔用軍營部分用地
運作	經平直的引路駛入列車停放處	經急轉的引路駛入列車停放處	經急轉的引路駛入列車停放處，或會影響鐵路主線的容量	經急轉的引路駛入列車停放處	經急轉的引路駛入列車停放處，或會影響鐵路主線的容量
安全	引路長約 1 公里，緊急軌道巴士到達隧道需時約 1 分鐘	引路長約 3 公里，緊急軌道巴士到達隧道需時約 4.5 分鐘	引路長約 2.5 公里，緊急軌道巴士到達隧道需時略少於 4 分鐘	引路長約 2 公里，緊急軌道巴士到達隧道需時 3 分鐘	- 引路長約 2.5 公里，緊急軌道巴士到達隧道需時略少於 4 分鐘 - 列車爭用軍營的跑道

環境	● 對農地有影響	● 進行深層開挖工程會影響永久地面水位 ● 佔用考古遺址 ● 方案 E 非常貼近八鄉古廟(二級歷史建築)	● 對農地有影響	● 對天然山坡有影響	● 對農地有影響
土地	● 菜園村受影響 ● 合共 1 個墓地／神龕受影響 ● 需清拆約 27 公頃土地	● 包括菜園村在內的 4 條鄉村受影響 ● 合共 2 個墓地／神龕受影響 ● 需清拆約 35 公頃土地(方案 A 或 E 其中之一)	● 包括菜園村在內的 7 條鄉村受影響 ● 合共 4 個墓地／神龕受影響 ● 需清拆約 28 公頃土地	● 包括菜園村在內的 3 條鄉村受影響 ● 合共 14 個墓地／神龕受影響 ● 需清拆約 35 公頃土地	● 包括菜園村在內的 7 條鄉村受影響 ● 合共 8 個墓地／神龕受影響 ● 需清拆約 29 公頃土地
額外成本 (土地成本除外)	--	● 較現時方案多約 6 億元	● 較現時方案多約 4 億元	● 較現時方案多約 3.5 億元	● 較現時方案多約 4 億元

根據現行政策在新界收回土地及清拆的補償和安置安排

本附件撮述現行政策下，當局現時在新界收回土地及清拆的補償及安置安排。

鄉村遷移

2. 為了尊重新界的傳統，在第二次世界大戰前擁有或繼承屋地的原居或非原居村民，在有關用地被收回時，可提出鄉村重置。

農業用地重置

3. 由於務農是很多新界居民的傳統職業，受收回土地或清拆影響的新界「農民」，可獲特別為農民而設的特惠補償安排，當中包括以莊稼在收成後市場價格為基準而定的農作物補償；為建於私人土地上合資格農用構築物而設的特惠津貼(津貼參考面積及性質相類構築物的標準單位租金減去折舊值作出估算，折舊值則按有關構築物的狀況而定)；及另外因應農地上的雜項永久改善工程而設的特惠津貼(津貼將按更換有關項目的標準價格減去折舊值而定)，改善工程可包括農場設備及裝置，如水池、井、圍欄、灌溉管道/渠道、圍牆、大閘、土堤及其他小型附設裝置。

4. 經漁農自然護理署(漁護署)核實身分的農民，即使他符合申請租住公屋的資格，如堅持在其他地方繼續務農，並放棄其在申請租住公屋方面的優先權，可選擇以農業遷置津貼形式發放的特惠津貼。有關農業遷置津貼將參考清拆及建造暫時替代建築成本的標準價格而定。

5. 經核實身分的農民，如選擇在其他地方繼續務農，將符合遷置農地的資格。換言之，有關農民可租用(或購買)私人農地繼續務農，並可申請短期豁免，容許農民以每平方呎 43 元的年租，在有關農地上建造面積 400 平方呎、高 17 呎的住用構築物。

土地補償

6. 只有私人土地(屋地或農地)的業權人，在政府收回其私人土地作公眾用途時，可獲土地補償。新界可分為四個補償分區(A、B、C及D區)。屋地的業權人，可獲的補償將根據專業估價而定，再加上按有關分區的特惠補償率而定的金額。至於農地的業權人，補償將按有關分區的特惠補償率

而定；而由於農業用地(有別於屋地)上不應有任何構築物，所以不會就有關農地上的構築物作出估值。

構築物

7. 下述構築物將不符合任何形式的補償或特惠津貼的資格：

- (a) 政府牌照或修訂租約(牌照的其中一種形式)涵蓋的暫准構築物；或
- (b) 一九八二年寮屋登記下獲允許，但未經授權興建的寮屋；或
- (c) 未經授權興建的構築物。

佔用人

住戶搬遷津貼

8. 雖然，住用構築物本身(建於屋地的住用構築物除外，而那些具用作農民居所的構築物也值得商榷)並不符合補償或特惠津貼的資格。然而，在當時房屋署進行一九八二年寮屋登記中，登記為住所的住用構築物佔用人將符合資格，可獲 3,000 至 10,000 元的住戶搬遷津貼(金額視乎家庭人口而定)，以應付即時的搬遷開支。

租住公屋、中轉房屋及核准佔用人特惠津貼

9. 為應付真切的住屋需求，現時以下類別的核准住戶可能符合資格遷置租住公屋/中轉房屋，或領取核准佔用人特惠津貼以取代中轉房屋：

- (a) 在未批租政府土地或私人農地上持牌住用構築物的核准住戶，若通過全面入息審查及符合其他相關資格，可獲配租住公屋。若住戶未能通過全面入息審查，亦可獲安排入住中轉房屋，或領取核准佔用人特惠津貼以取代中轉房屋。有關金額應參考面積相同、性質類似構築物的標準租值而定，並容許佔用人租住有關替代居所三年；及
- (b) 在未批租政府土地或私人農地上的住用寮屋的核准住戶，如有關寮屋已在一九八二年作出登記，而住戶亦已在一九八四／八五住用搭建物住戶登記中登記，並通過全面入息審查及符合其他相關

資格，可獲配租住公屋。若住戶未能通過全面入息審查，亦可獲安排入住中轉房屋，或領取核准佔用人特惠津貼以取代中轉房屋。

10. 現時，獲發核准佔用人特惠津貼人士，將不可就同一構築物領取任何其他特惠津貼，包括上文第 8 段所述的住戶搬遷津貼；而有關人士亦將被禁止在獲取津貼後的兩年內，申請任何形式的公共房屋或相關福利。根據清拆前登記時的適用價格，400 平方呎寮屋的核准佔用人特惠津貼約為 13 萬元。