

立法會交通事務委會
鐵路事宜小組委員會

廣深港高速鐵路香港段撥款安排

為推進高鐵香港段項目，當局希望在短期內提請工務小組向財務委員會建議批准以下項目的撥款：

- (a) 高鐵香港段鐵路建造工程（按付款當日價格計算，估計所需費用為 550 億 1,750 萬元）；
- (b) 高鐵香港段非鐵路建造工程（按付款當日價格計算，估計所需費用為 118 億元）；及
- (c) 就廣深港高速鐵路香港段項目發放的特設特惠津貼（估計所需費用為 8,600 萬元）。

2. 當局就上述(c)項擬備的工務小組委員會文件擬稿已在 2009 年 11 月 11 日提交。(a)項及(b)項的工務小組委員會文件擬稿現載於附件，供議員參閱及討論。

運輸及房屋局
二零零九年十一月

擬稿

PWSC(2009-10)68

財務委員會
工務小組委員會討論文件

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

我們需要為擬議的廣深港高速鐵路(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過境設施以應付鐵路運作。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過境設施。鐵路沿線設有8座通風樓和一個緊急救援入口，而緊急救援站和列車停放處則設置於元朗石崗。香港段擬議走線圖載於附件一。

4. **53TR**號工程計劃的範圍包括 —
- (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) 建造約26公里長，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個通風樓、1個緊急救援入口及相關的通風豎井和坑道入口。
 - (b) 採購列車、鐵路系統、安全和運作設備及維修設備；
 - (c) 支付顧問費，以監察和審核香港鐵路有限公司(下稱“港鐵公司”)在香港段的工作。

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，我們預計香港段鐵路建造工程可於2009年12月展開建造工程，並於2015年完工。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土地收回和清拆影響住戶特設的特惠安置方案(PWSC(2009-10)72)的費用。

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《二零零七年施政報告》所公布的十大基建項目之一。鐵路建成後，會連接香港和廣州，並於內地段的福田、龍華和虎門設置中途站(見附件二)。日後，乘坐鐵路由香港往來廣州的行車時間將由現時的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。因此香港段對香港來說是具有重大的策略性意義。

7. 就全國性而言，高鐵香港段將成為國家16,000公里的高速鐵路網的一部分，這國家高速鐵路網正在全速發展(見附件三)。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

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。

來說，在不須轉乘其他列車下，由香港出發的高鐵乘客只需4小時便可到達長沙；5小時可到達武漢、廈門及福州；而到上海和北京則分別只需8小時和10小時。

8. 在珠三洲的範圍內，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。高鐵乘客可於虎門及東莞轉乘珠三角城際高速軌道，故於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。按照目前計劃，由石壁至龍華的一段會於2010年初啓用，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，我們的目標是要在2009年動工，並於2015年完工。

經濟效益及乘客量預測

10. 根據現時規劃，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，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，並將逐漸增加至每天將有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；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. 上述(a)有關乘客的直接得益較易量化，但其他兩類(即上述(b)及(c))的效益則較難做到。然而，一般來說，上述兩種難以量化的效益，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。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)，已列於下文**表1**。

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	84,000人次
• 西九龍至廣州以外地方	15,000人次
合計	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)(已計及乘客節省的時間)	870億元

14. 我們的經濟效益預測只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，我們亦在上文指出高鐵對香港經濟帶來的更大效益。

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
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

16. 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僑，或會由於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，這在沒有高鐵接駁的情況下是不可能的。而這些新增的行程並未包括於這預測中。

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

² 包括在深圳/虎門/廣州轉車前往珠三角以外城市的乘客。

³ 社會貼現率為每年4%。

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，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			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

19. 2008年5月2日提交立法會鐵路事宜小組委員的立法會參考資料摘要中，香港段工程項目的預算建設成本(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)，按付款當日價格為440億元。表4載列該有關鐵路工程與非鐵路工程的預算與2009年9月最新預算之比較—

表4 — 工程項目預算比較(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)	工程項目 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

20. 高鐵香港段鐵路工程的成本預算由354億元升至537億元，增加了183億，建造價格上漲(106億)佔了其中的一半以上。2008年4月所公佈的預算是用了一套相對保守的通脹因數預測(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成本的實際價格上漲。

21. 過去三、四年，建造價格急升，高鐵香港段的造價亦不例外。高鐵香港段最新估計造價反映2006至2009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%的價格增幅屬合理。

22. 餘下的工程增幅(77億元)是爲了優化鐵路工程，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。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，爲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。

23. 財委會於2008年7月批准**52TR**號工程計劃，批出27億8,200萬元(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。於這項撥款中，鐵路工程和非鐵路工程的造價載列於**表5** —

表5 — 香港段鐵路工程和非鐵路工程造價

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

項目管理費

24. 2008年4月22日，行政會議決定採用服務經營權模式來落實香港段鐵路項目，在該服務經營權模式下，高鐵香港段工程將會由政府撥款興建。2008年7月，財委會批准撥款27億8,200萬元(按付款當日價格計算)，爲這個工程項目進行設計和地盤勘測工作。2009年10月20日，行政會議決定在港鐵公司日後會獲邀根據服務經營權模式承辦高鐵香港段的基礎上，要求港鐵公司進行香港段的建造、測試及試行運行。

25. 港鐵公司會受委託進行擬議的工程涵蓋鐵路的建造、測試及試運行，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。高鐵香港段鐵路建造工程(即53TR工程)港鐵公司的項目管理費⁴預計為32億6,100萬元(以2009年9月價格計算)。

由獨立工程顧問覆核

26. 我們曾向工務小組委員會呈交文件(PWSC(2008-09)6)，以就設計及地盤勘察工作的價格提供資料。當中,我們曾承諾會聘請獨立顧問,評估這個工程項目的成本預算(包括項目管理費)。路政署已聘請了兩間工程顧問公司對香港段的造價及項目管理費進行評估。

27. 其中一工程顧問查核了工程收費項目的數目及價格,並檢查了建造價格的走勢及擬議工程的規模,工程顧問完成評估後認為港鐵公司的成本預算是合理的。根據工程委託安排,政府須支付經合適的招標程序批出的工程的實際開支。路政署會密切監察招標過程。

28. 在評估及分析港鐵公司根據工程的性質及規模而提供的人力資源資料及參考其他鐵路工程的相關造價後,另一工程顧問認為項目管理費合理。整個鐵路建造工程及非鐵路建造工程的設計及建造的項目管理費,佔委託港鐵公司進行工程的費用及應急費用的7.3%,較最近的西港島線項目的9.8%為低。一般而言,政府與港鐵公司之間的委託工程項目管理費的標準率為16.5%。

對財政的影響

29. 按付款當日價格計算,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) 由港鐵公司執行的工程	46,876
(I) 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

⁴ 工程項目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開支。專責隊伍支援設計、項目管理、項目規劃、設計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、訂定推行時間表以及合約採購等工作。其他支援服務負責人力資源、法律、公關、財務和資訊科技等範疇。

— 緊急救援站和列車停放處	3,157	
(ii) 上述設施的建築工程	1,900	
(iii) 上述設施的屋宇裝備	2,500	
(iv) 鐵路機電工程	5,714	
(v) 列車	1,905	
(II) 付予港鐵公司進行建造工程規劃、管理、監督，以及港鐵公司經常費用和管理開支的項目管理費		3,261
(b) 政府指派顧問監察和審核港鐵公司工作的顧問費		95
(c) 應急費用		4,445.5
	小計	51,416.5 (按2009年9月價格計算)
(d) 價格調整準備		3,601.0
	總計	55,017.5 (按付款當日價格計算)

30. 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
	51,416.5		55,017.5

31. 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，港鐵公司會於工程招標時加入價格調整機制。我們會以總價合約並附有可調整價格條文的形式委聘顧問進行上文第29(b)段所述的工作。

32. 待我們與港鐵公司簽立上文第24段所述的服務經營權合約後，我們會以鐵路運作的收益，支付鐵路工程的經常開支。如有盈餘，我們可從港鐵公司收取經營權費用。根據最新客量預測作出的估算，在50年營運期內，經營權費用約為281億元。

公眾諮詢

33. 自行政會議批准香港段的規劃和設計工作後，我們已於2008年5月起就香港段工程計劃廣泛地諮詢公眾，並曾諮詢與工程相關的7個區議會(油尖旺、深水埗、荃灣、沙田、葵青、元朗和屯門)及其轄下的委員會、鄉議局和鄉事委員會。此外，我們亦與有關的社區和團體舉行個別會議，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。

34. 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日在憲報公布修訂後方案和對方案所作出的更正。我們共接獲119個就刊憲方案和修訂後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、香港段總站的位置、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期間的環境影響。經當局就上述事宜解釋政府的立場後，有9位反對者無條件地撤回反對意見⁵，而餘下的反對意見未有被撤回。

35. 菜園村的居民是當中最受影響的一群，因建造緊急救援站和列車停放處，將須清拆他們的住處。因此，我們曾廣泛地與菜園村居民溝通。運輸及房屋局局長亦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也曾多次探訪菜園村並與村民會面。路政署、地政總署及其他相關部門並港鐵公司亦經常以個別

⁵ 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。

或小組形式與菜園村居民會面，以了解其關注事宜和解釋香港段方案的細節。

36. 我們曾於2009年5月14日、9月17日、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，就香港段工程項目表達意見。菜園村居民的團體代表及其支持者反對收回及清拆菜園村土地，部分團體代表則為緊急救援站和列車停放處提出多個設置地點，並要求香港段在新界北設置一個中途站。保育團體代表認為這個工程項目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，以配合菜園村居民的需要。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，這個工程項目的環境影響評估(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，於工程建造時採取緩解措施，把對環境的影響減至最少。

37. 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》授權香港段方案、經修訂後方案和對方案所作出的更正。授權通知已於2009年10月30日在刊憲，又於2009年10月21就有關香港段授權方案發出的立法會概要中，詳述未能調解的反對意見。

38. 我們已在2009年11月XX日就香港段工程計劃的撥款申請進一步諮詢小組委員會。委員.....[有待提供]

對環境的影響

39. 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日發出香港段的環境許可證。該環評報告的結論是，香港段工程對環境造成的影響可以控制至符合《環境影響評估條例》和其《技術備忘錄》中所規定的準則。

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

41. 在規劃和設計階段，港鐵公司已考慮措施，以盡可能減少工程建造時產生的建築廢物。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。爲了減少棄置於公眾填料接收設施6的惰性建築廢物，港鐵公司會要求承建商盡可能在本工程的工地或其他合適的建築工地重用惰性建築廢物(例如挖掘所得的巖石和泥土)。此外，爲了進一步減少建築廢物，港鐵公司會鼓勵承建商盡量使用已循環或可循環的惰性建築廢物及非木材類模板物料。

42. 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，以避免及減少惰性建築廢物的產生，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，以便運至適當的接收設施處置。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棄置至堆填區的情況。

43. 港鐵公司估計香港段工程會產生大約20,215,200公噸建築廢物。當中，港鐵公司會把其中約1,444,500公噸(7.1%)及7,348,700公噸(36.4%)的惰性建築廢物分別用在本工程工地及其他工程工地，並把另外11,349,400公噸(56.1%)的惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。此外，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。本項工程在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約爲3億1,550.88萬元(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⁷。)

對文物的影響

44. 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(三級歷史建築)造成的震動影響。除了南慶里、梁屋村及大江埔的土壤受本工程影響外，本工程會採取紓緩措施，避免對有歷史性的建築物製造負面的影響。我們已諮詢當地村民，並已得村民同意可以遷置受本工程影響的土壤。

⁶ 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。

⁷ 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(估計爲每立方米90元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更爲高昂)。

土地徵用

45. 香港段工程的建造會收回約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。清拆和徵用土地會影響約160個家庭，涉及約520個居民及約43個商業和工業機構。

46. 這個工程項目會為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，該方案的價格估計為8,600萬，詳情已載於另一份文件中(PWSC(2009-10)72)。

47. 除了上述的特惠安置方案，其他徵用和清理土地所需的賠償費用(不包括特設的特惠安置方案)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。我們已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。徵用和清理土地費用的分項數字載於附件四。

背景資料

48. 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，以進行香港段的設計及地盤勘測工作。至今，我們已大致完成香港段的規劃和設計。

49. 我們在2009年10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。

50. 在工程範圍內現有11,800棵樹中，有5,500棵需要砍伐，5,200棵將予以保留，另外1,100棵樹會移植到別處或在本工程計劃的工地範圍內種植，上述樹木全非珍貴樹木⁸。我們會種植不少於5,500棵新樹及提供約74,000平方米綠化區，這些亦已納入工程計劃中。

⁸ 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) 百年或以上的樹木；
- (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。

51. 根據港鐵公司的評估，高鐵香港段施工高峰期創造的職位約有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



圖例
LEGEND

- + - 特別行政區界
BOUNDARY OF SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION
- 現有鐵路線
EXISTING RAIL LINE
- 擬建廣深港高速鐵路香港段
PROPOSED HONG KONG SECTION OF THE GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK
- - - 擬建廣深港高速鐵路內地段
PROPOSED MAINLAND SECTION OF THE GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK
- 通風大樓
VENTILATION BUILDING (VB)
- 大江埔緊急救援入口
TAI KONG PO EMERGENCY ASSESS POINT

ADVANCE COPY

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

設計 designed	繪圖 drawn	核對 checked	核准 approved
總工程師 CHIEF ENGINEER	日期 DATE		

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

總工程師
CHIEF ENGINEER

日期
DATE

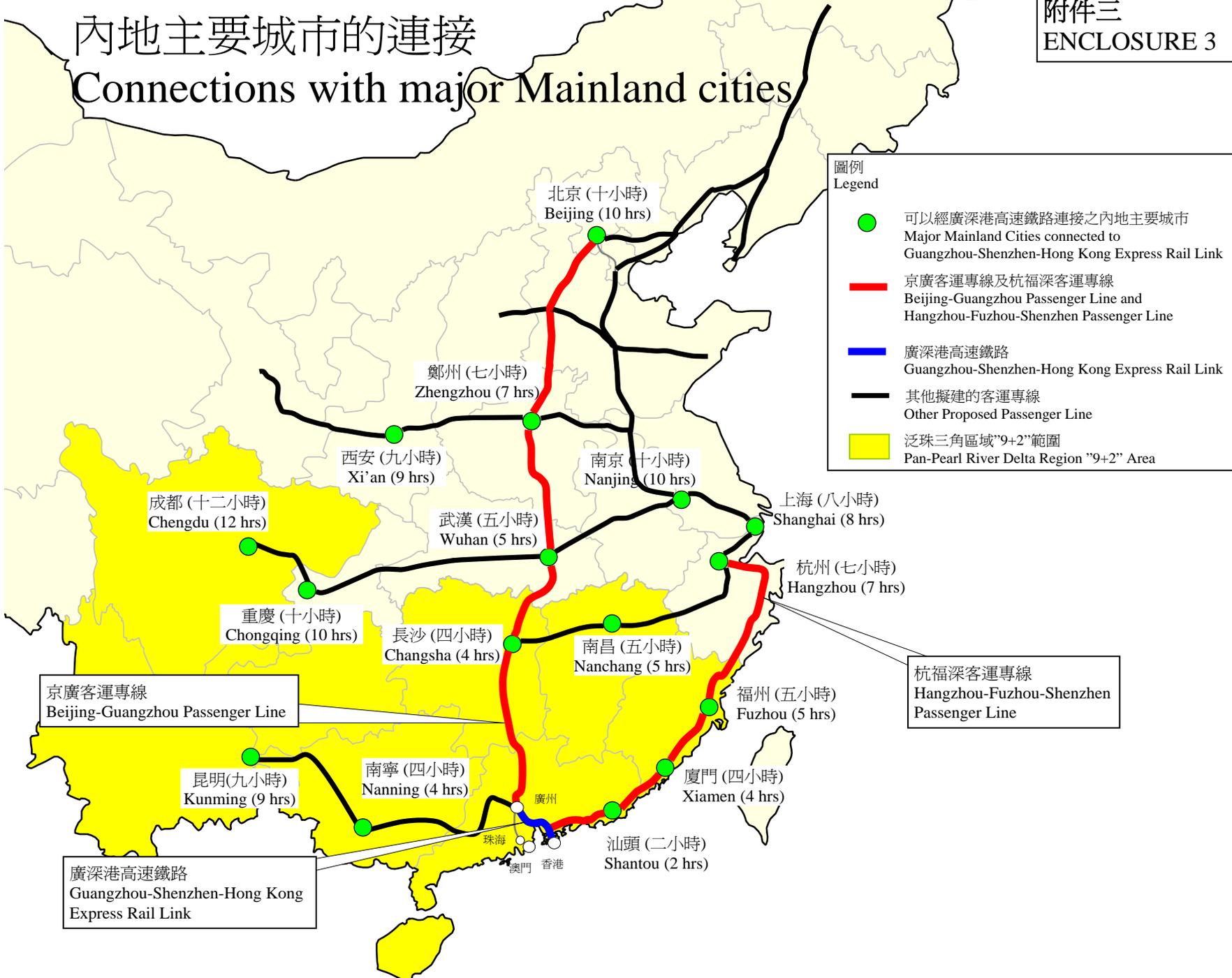
設計 designed
繪圖 drawn
核對 checked
核准 approved

圖號 drawing no.
HRWXRL002-SP0016
版權所有 COPYRIGHT RESERVED
鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

ADVANCE COPY

內地主要城市的連接

Connections with major Mainland cities



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(如躉符儀式、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	
		<hr/>
	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。

財務委員會 工務小組委員會討論文件

總目 706 — 公路

運輸 — 鐵路

57TR — 廣深港高速鐵路香港段 — 非鐵路建造工程

請各委員向財務委員會建議，把**57TR**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118億元，用以進行廣深港高速鐵路香港段的非鐵路建造工程。

問題

我們須要一併進行擬議的廣深港高速鐵路(下稱“高鐵”)香港段的鐵路工程和非鐵路工程。

建議

2. 路政署署長建議把**57TR**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118億元，用以進行高鐵香港段的非鐵路建造工程。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. **57TR**號工程計劃的範圍包括—

(a) 進行主要基建工程，包括—

(i) 3條連接九龍站的行人天橋，2條連接柯士甸站的行人天橋，1條連接佐敦道北面公共運輸交匯處的行人天橋和1條近文昌街跨越行車路D1A的行人天橋；

(ii) 2條連接柯士甸站和連翔道西行人路的行人隧道；

- (iii) 於柯士甸道西和連翔道建造一個地下的道路系統，並設置相關的地面道路及隔音屏障／隔音罩；
 - (iv) 建造新行車路D1A，重建匯民路及設置相關的隔音屏障／隔音罩。
- (b) 進行重置、補救及改善工程；
- (c) 為以下項目進行備置工程 —
- (i) 用地A¹上蓋物業發展；
 - (ii) 將來西九龍總站上蓋西九文化區的發展；
 - (iii) 將來於深旺道設置的行人天橋。
- (d) 建造及提供於西九龍總站內的政府設備，包括過境設施、特別的消防設備以供施工階段及運作階段於香港段隧道內使用及其他相關用具；以及
- (e) 支付顧問費，以監察和審核香港鐵路有限公司(下稱“港鐵公司”)在香港段的工作

主要基建工程，重置、補救及改善工程，以及備置工程的項目清單及相關圖則載於附件一、二及三。

4. 如得到財務委員會(下稱“財委會”)的批准，上述非鐵路工程可於2009年12月動工，並於2015年與鐵路工程同步竣工。我們會於另外兩份文件中，申請有關鐵路建造工程(PWSC(2009-10)68)及專為受高鐵香港段土地收回和清拆影響住戶特設的特惠安置方案(PWSC(2009-10)72)的費用。

理由

主要基建工程

5. 為了促進高鐵的運作，並提高到達西九龍總站的方便程度、及與附近地區和交通設施的連接，我們必須進行上文第3(a)段所述的主要基建工程。於柯士甸道西和連翔道建造一個地下的道路系統以把跨區道路交通與本區往返西九龍總站、西九文化區及附近發展區的道路交通分隔開，可以令西九龍的交通更為順暢，而且還可以創造地面行人區，將為西九龍總站、西九文化區、附近的鐵路站及發展區帶來舒適的行人環境。

¹ 西南九龍分區計劃大綱草圖編號S/K20/22A上已將該處劃為“綜合發展區(1)”用地，供西九龍總站上蓋作非鐵路發展。

6. 這個地下的道路系統是《西九龍填海發展區交通研究》所建議的其中一項工程。推行這些建議(見附件四)，西九龍區的主要路口的備用行車量將可一直維持於可接受水平直到2031年，當中已考慮西九龍總站、西九龍文化區及新發展項目一帶所引起的交通需求的增長。

重置、補救及改善工程

7. 上文第3(b)段所述的重置、補救及改善工程涉及高鐵香港段沿途因建造鐵路而需要暫時關閉或永久佔用的一些現有政府設施，因此我們須在建造香港段時重置這些設施。

備置工程

8. 2008年4月22日的行政會議中，決定不會授予港鐵公司用地A的發展權。在決定該如何處置用地A時，政府應按現行土地政策而行。政府也應確保用地A與高鐵總站有適當的整合。用地A在現時的規劃中，將會用作興建商用大廈。用地A的上蓋物業發展及西九文化區部分的發展將位於西九龍總站上，因此若不進行上文第3(c)(i)和3(c)(ii)段所述的備置工程，日後高鐵營運後，在興建上述兩項發展的地基時，將嚴重地影響高鐵的運作。

9. 高鐵的隧道與沿深旺道由土木工程拓展署規劃的3條行人天橋的地基十分接近。上文第3(c)(iii)段所述的備置工程，將先行打入部分行人天橋的樁柱，來保護隧道，以避免日後受行人天橋打樁所影響。

政府設備

10. 上文第3(d)段所述的政府設備主要包括建造西九龍總站內的過境設施(例如海關、出入境和檢疫設施)；提供支援香港段運作所需的緊急事故專責小組提供的設備及設施；提供相關的消防設備和道路鐵路兩用滅火車輛，供消防處在香港段的施工階段及運作階段處理緊急事故時使用；以及其他政府設施。

工程成本

11. 2008年5月2日提交立法會鐵路事宜小組委員的立法會參考資料摘要中，香港段工程項目的預算建設成本(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)，按付款當日價格為440億元。表1載列該有關鐵路工程與非鐵路工程的預算與2009年9月最新預算之比較—

表1 — 工程項目預算比較 (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)	工程項目 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

12. 高鐵香港段非鐵路工程的成本預算由41億元升至115億元，增加了74億，建造價格上漲(24億)佔了其中的一半以上。2008年4月所公佈的預算用了一套相對保守的通脹因數預測(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成本的實際價格上漲。

13. 過去三、四年，建造價格急升，高鐵香港段的造價亦不例外。高鐵香港段最新估計造價反映2006至2009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%的價格增幅屬合理。

14. 工程項目優化(50億)佔了價格上升的餘下部份。這些工程包括用地A的上蓋發展的備置工程、總站附近用以改善西九龍地區的道路系統優化、新增的政府設備和設施，以及於設計期間增加的主要基建工程和重置、補救及改善工程。這些工程對高鐵的安全及有效運作極為重要。這些費用未有包括在2008年4月公布的預算，因為當時未有這些設施的設計參數。這些參數須要在西九龍總站詳細設計階段才能確定。

15. 財委會於2008年7月批准52TR號工程計劃，批出27億8,200萬元(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。於這項撥款中，鐵路工程和非鐵路工程的造價載列於表2 —

表2 — 香港段鐵路工程和非鐵路工程造價

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

項目管理費

16. 港鐵公司會受委託進行擬議的工程涵蓋鐵路的建造、測試及試、進行主要基建工程和重置、補救及改善工程，以及受委託建造政府設施。我們估算，就高鐵香港段非鐵路建造工程(即57TR工程)，港鐵公司的項目管理費²預計為6億9,900萬元(以2009年9月價格計算)。

由獨立工程顧問覆核

17. 我們曾向工務小組委員會呈交文件(PWSC(2008-09)6)，以就設計及地盤勘察工作的價格提供資料。當中，我們曾承諾會聘請獨立顧問，評估這個工程項目的成本預算(包括項目管理費)。路政署已聘請了兩間工程顧問公司對香港段的造價及項目管理費進行評估。

18. 其中一工程顧問查核了工程收費項目的數目及價格，並檢查了建造價格的走勢及擬議工程的規模，工程顧問完成評估後認為港鐵公司的成本預算是合理的。根據工程委託安排，政府須支付經合適的招標程序批出的工程的實際開支。路政署會密切監察招標過程。

19. 在評估及分析港鐵公司根據工程的性質及規模而提供的人力資源資料及參考其他鐵路工程的相關造價後，另一工程顧問認為項目管理費合理。整個鐵路建造工程及非鐵路建造工程的設計及建造的項目管理費，佔委託港鐵公司進行工程的費用及應急費用的7.3%，較最近的西港島線項目的9.8%為低。一般而言，政府與港鐵公司之間的委託工程項目管理費的標準率為16.5%。

對財政的影響

20. 按付款當日價格計算，估計57TR號工程計劃的費用為118億元，分項數字如下 —

	百萬元
(a) 由港鐵公司執行的工程	9,835.8
(I) 進行主要基建工程	1,808.8
(i) 西九龍總站的7條行人 天橋	280.0

² 工程項目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開支。專責隊伍支援設計、項目管理、項目規劃、設計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、訂定推行時間表以及合約採購等工作。其他支援服務負責人力資源、法律、公關、財務和資訊科技等範疇。

(ii) 西九龍總站的2條行人 隧道	138.8	
(iii) 位於部分柯士甸道 西和連翔道的地下 道路系統、重建匯 民路及興建行車路 D1A	1,390.0	
(II) 進行重置、補救及改善工 程	1,200.0	
(III) 備置工程	3,519.0	
(i) 用地A的備置工程	1,880.0	
(ii) 西九文化區的備置工 程	1,604.0	
(iii) 深旺道行人天橋的備 置工程	35.0	
(IV) 過境設施	2,609.0	
(V) 付予港鐵公司進行建造工 程規劃和管理，以及港鐵 公司經常費用和管理開支 的間接費用	699.0	
(b) 政府指派顧問監察和審核港鐵 公司工作的顧問費		38.0
(c) 政府開支(包括消防設備、家 具及設備 ³ 和其他相關開支)		200.0
(d) 應急費用		953.8
	小計	11,027.6 (按2009年9 月價格計算)
(d) 價格調整準備		772.4
	總計	11,800.0 (按付款 當日價格 計算)

³ 根據所需家具及設備的指示表計算，並包括過境設施的家具及設備。

21. 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	22.1	1.00000	22.1
2010 – 2011	1,299.9	1.02000	1,325.9
2011 – 2012	2,755.7	1.04040	2,867.0
2012 – 2013	2,719.8	1.06121	2,886.3
2013 – 2014	2,076.6	1.08243	2,247.8
2014 – 2015	1,112.6	1.11220	1,237.4
2015 – 2016	777.3	1.14557	890.5
2016 – 2017	149.9	1.17993	176.9
2017 – 2018	43.6	1.21533	53.0
2020 - 2021	70.1	1.32802	93.1
	11,027.6		11,800.0

22. 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，港鐵公司會在工程加入價格調整機制。我們會以總價合約形式委聘顧問進行上文第20(b)段所述的工作。

23. 我們估計在主要基建工程、重置、補救及改善工程、備置工程和政府設施完成後，每年經常開支約為5億20萬元。

公眾諮詢

24. 除了就香港段鐵路建造工程項目進行公眾諮詢外，我們亦會就主要基建工程和重置、補救及改善工程廣泛地向公眾諮詢。我們於2008年5月展開公眾諮詢工作，2009年2月26日，我們特別就西九龍的主要基建工程諮詢油尖旺區議會，以了解區議會對於與西九龍總站有關的道路工程和相關的行人天橋及行人隧道有何意見。

25. 我們於2009年5月19日就深旺道兩條重置的行人天橋諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會⁴，委員會接納該兩條行人天橋的外觀設計。至於其他行人天橋、隔音屏障及隔音罩和行人隧道地面的出入口，我們會於2009年底至2010年初諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會。

26. 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，在憲報公布香港段(包括主要基建工程和重置、補救及改善工程)的方案，並於2009年4月30日及5月8日在憲報公布修訂後方案和對方案所作出的更正。我們共接獲119個就刊憲方案和修訂後方案提出的反對個案，反對書中有兩份是與主要基建工程和重置、補救及改善工程有關。當中，一名反對者對西九龍總站週邊的道路工程，於施工期間對其建築物出入通道的影響表示關注，我們曾回應反對者說明其出入通道不會受工程影響，惟該反對者仍維持其反對意見。另一名反對者對於我們擬把海輝道行人天橋重置到其地段所造成的影響表示關注，我們曾向反對者澄清天橋重置的必要性，並因應反對者的意見對設計作出少許修改，最後反對者對我們的回應表示滿意及撤回其反對意見。

27. 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》授權香港段(包括主要基建工程和重置、補救及改善工程)的方案、修訂後方案和對方案所作出的更正。授權通知已於2009年10月30日在憲報公告，又於2009年10月21日就有關香港段授權方案發出的立法會概要中，詳述未能調解的反對意見。

28. 我們已在2009年11月XX日就高鐵香港段工程計劃，包括主要基建工程、重置、補救及改善工程、備置工程和政府開支諮詢立法會交通事務委員會轄下的鐵路事宜小組委員會(小組委員會)。委員.....[有待提供]

對環境的影響

29. 非鐵路工程中的部份柯士甸道西和連翔道的地下道路系統，新行車路D1A及重建匯民路是屬於《環境影響評估條例》(第499章)附表2的指定工程項目，當局須就這些道路工程申領環境許可證。環保署署長已於2009年10月14日發出西九龍道路工程的環境許可證。該環評報告的結論是，西九龍道路工程在實施經核准的緩解措施後，其對環境造成的影響可以控制至符合《環境影響評估條例》所規定的準則。

⁴ 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑和其他與公用公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和半密封式隔音罩)的設計。委員會成員包括香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會、1個學術機構、建築署、路政署、房屋署和土木工程拓展署的代表。

30. 除上述第29段所述的道路工程外，其他非鐵路工程是屬於非指定工程項目，其施工對環境造成的負面影響不大。對於這些非指定工程項目，我們會於施工期間實施污染控制措施，以符合有關的環保標準和要求。我們亦已把實施緩解措施的費用，納入本工程的預算中。另外，我們會實施環境監察及審核計劃，以監控多項同時進行的工程施工時所累積產生的噪音和塵埃。

31. 在非鐵路工程的規劃和設計階段，港鐵公司已考慮措施，減少工程建造時產生的建築廢物。此外，為了減少棄置惰性建築廢物於公眾填料接收設施⁵，港鐵公司會要求承建商盡可能在本工程工地或其他合適的建築工地重用惰性建築廢物(例如挖掘所得的巖石和泥土)。此外，為了進一步減少建築廢物，港鐵公司會鼓勵承建商盡量使用已循環或可循環的惰性建築廢物及非木材類模板物料。

32. 港鐵公司也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，以避免及減少惰性建築廢物的產生，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，以便運至適當的接收設施處置。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棄置至堆填區的情況。

33. 港鐵公司估計主要基建工程和重置、補救及改善工程會產生大約1,399,800公噸建築廢物。當中，港鐵公司會把其中約65,000公噸(4.7%)惰性建築廢物用在本工程工地，並把另外1,327,400公噸(94.8%)的惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。此外，港鐵公司會把7,400公噸(0.5%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。本項工程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36,764,800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⁶。)

對文物的影響

34. 擬議的非鐵路工程不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點及歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

⁵ 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。

⁶ 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)。

土地徵用

35. 擬議的非鐵路工程無須徵用土地。

背景資料

36. 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，以進行香港段(包括非鐵路工程)的設計及地盤勘測工作。至今，我們已大致完成香港段的規劃和設計。

37. 我們在2009年10月把**57TR**號工程計劃“廣深港高速鐵路香港段 — 非鐵路建造工程”提升為乙級。

38. 在工程範圍內現有的390棵樹中，有120棵需要砍伐，270棵將予以保留，上述樹木全非珍貴樹木⁷。我們會把種植120棵新樹的建議納入工程計劃中。

39. 根據港鐵公司的評估，高鐵香港段施工高峰期創造的職位約有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

⁷ 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) 百年或以上的樹木；
- (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。

主要基建工程項目表

項目	位置	工程說明	圖則
1	西九龍	擬建 3 條行人天橋至九龍站	<p>附件一 (二張中的第二張)</p>
2	西九龍	擬建行人隧道至連翔道西面行人路	
3	西九龍	重建部分柯士甸道西及連翔道，擬建 D1 A 新道路，重建匯民路及擬建隔音屏障/隔音罩	
4	西九龍	近文昌街建造跨越行車路 D1A 的行人天橋	
5	西九龍	擬建行人天橋至佐敦道北公共運輸交匯處	
6	西九龍	擬建 2 條行人天橋至柯士甸站	
7	西九龍	擬建行人隧道至柯士甸站	

項目 (3) - 重建部份柯士甸道西和連翔道
擬建D1A新道路, 重建匯民路及
擬建隔音屏障 / 隔音罩
ITEM (3) - RECONSTRUCTION OF PART OF AUSTIN ROAD WEST AND LIN CHEUNG ROAD, PROPOSED ROAD D1A AND RECONSTRUCTION OF WUI MAN ROAD AND PROPOSED NOISE BARRIER / ENCLOSURE

項目 (1) - 擬建3條行人天橋至九龍站
ITEM (1) - PROPOSED 3 FOOTBRIDGES LINKING TO KOWLOON STATION

項目 (2) - 擬建行人隧道
至連翔道西面行人路
ITEM (2) - PROPOSED SUBWAY LINKING TO THE FOOTPATH AT WEST OF LIN CHEUNG ROAD

擬建的西九龍總站
PROPOSED WEST KOWLOON TERMINUS

項目 (7) - 擬建行人隧道至柯士甸站
ITEM (7) - PROPOSED SUBWAY LINKING TO AUSTIN STATION

項目 (4) - 近文咸街建造跨越行車路 D1A 的行人天橋
ITEM (4) - PROPOSED FOOTBRIDGE ABOVE ROAD D1A NEAR MAN CHEUNG STREET

項目 (5) - 擬建行人天橋至佐敦道北公共運輸交匯處
ITEM (5) - PROPOSED FOOTBRIDGE LINKING TO PUBLIC TRANSPORT INTERCHANGE AT NORTH OF JORDAN ROAD

項目 (6) - 擬建2條行人天橋至柯士甸站
ITEM (6) - PROPOSED 2 FOOTBRIDGES LINKING TO AUSTIN STATION

圖例 LEGEND:

-  廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
-  擬建行人天橋
PROPOSED FOOTBRIDGE
-  擬建行人隧道
PROPOSED SUBWAY
-  擬建行車道 / 地下行車道
PROPOSED ROAD / DEEPRESSED ROAD
-  擬建隔音屏障 / 隔音罩
PROPOSED NOISE BARRIER / ENCLOSURE

圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第5711K號 - 廣深港高速鐵路香港段 非鐵路建造工程

主要基建工程

項目 (1)、(2)、(3)、(4)、(5)、(6)及(7)

Item No. 5711 KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS

ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

ITEM (1), (2), (3), (4), (5), (6) & (7)

HWRL002-SP0001.DWG

ADVANCE COPY

CHIEF ENGINEER
DATE

設計

繪圖

校核

批准

圖則編號

HWRL002-SP0001

所有權利保留

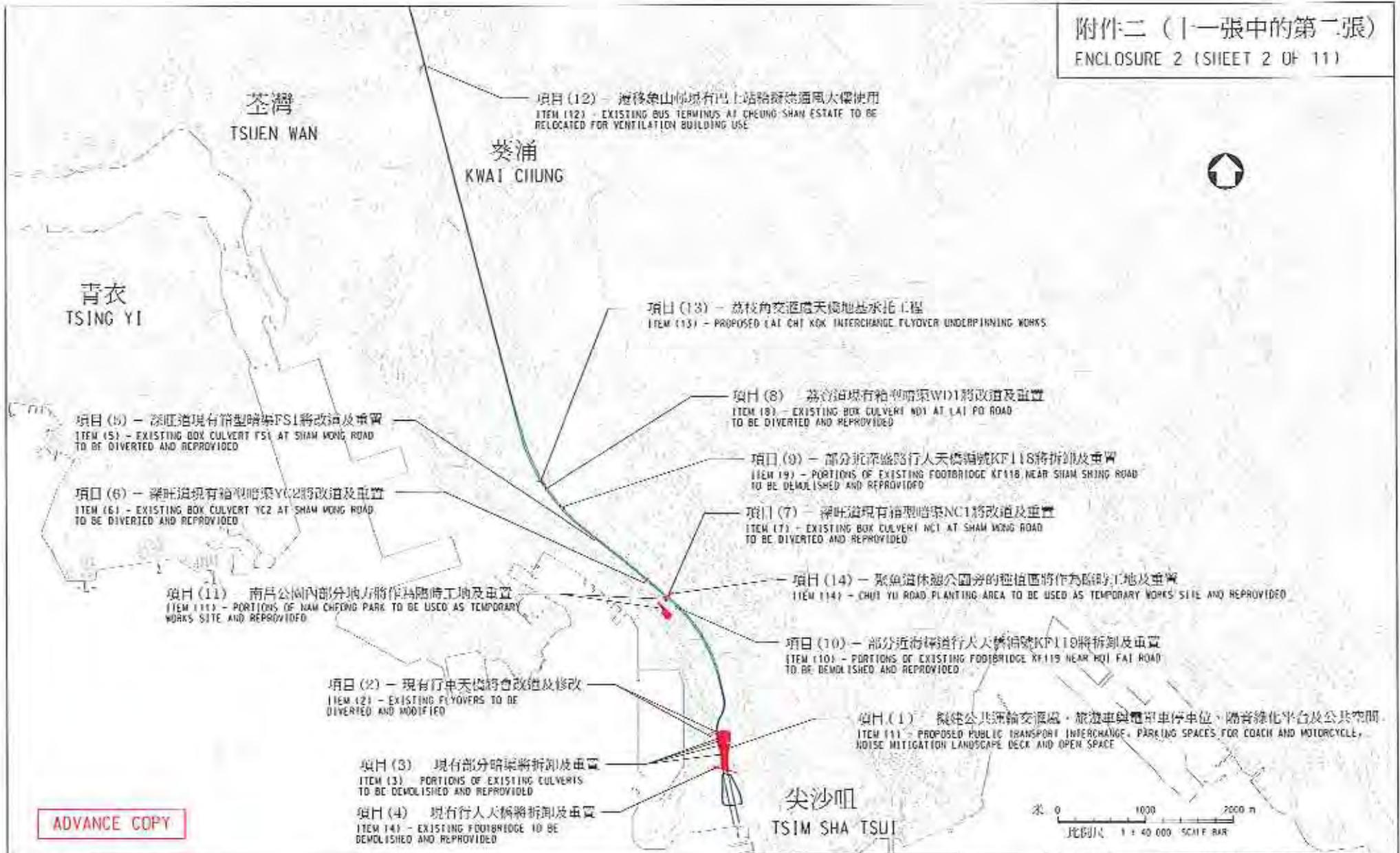
鐵路發展辦公室

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

重置、補救及改善工程項目表

[各項目位置見附件二(十一張中的第二張)]

項目	位置	工程說明	圖則
1	西九龍	擬建公共運輸交匯處、旅遊車與電單車停車位、隔音綠化平台及公共空間	附件二 (十一張中的第三張)
2	西九龍	現有行車天橋將會改道及修改	
3	西九龍	現有部分暗渠將拆卸及重置	
4	西九龍	現有行人天橋將拆卸及重置	
5	深水埗	深旺道現有箱型暗渠 FS1 將改道及重置	附件二 (十一張中的第四張)
6	深水埗	深旺道現有箱型暗渠 YC2 將改道及重置	附件二 (十一張中的第五張)
7	深水埗	深旺道現有箱型暗渠 NC1 將改道及重置	
8	荔枝角	荔寶道現有箱型暗渠 WD1 將改道及重置	附件二 (十一張中的第六張)
9	大角咀	部分近深盛路行人天橋編號 KF118 將拆除及重置	附件二 (十一張中的第七張)
10	深水埗	部分近海輝道行人天橋編號 KF119 將拆除及重置	附件二 (十一張中的第八張)
11	深水埗	南昌公園內部分地方將作為臨時工地及重置	附件二 (十一張中的第九張)
12	荃灣	遷移象山邨現有巴士站給擬建通風大樓使用	附件二 (十一張中的第十張)
13	荔枝角	荔枝角交匯處天橋地基承托工程	附件二 (十一張中的第十一張)
14	大角咀	聚魚道休憩公園旁的種植區將作為臨時工地及重置	附件二 (十一張中的第九張)



ADVANCE COPY

圖則名稱 Drawing title
工務計劃項目第57TR號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
填塞、補救及改善工程
位置圖
PWP ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS
LOCATION PLAN

HRWXRL002-SP0010.DGN
T:\HXRL002-SP0010.dwg 20-10-2009

設計者 DESIGNED	圖號 DRAWING NO.
繪圖者 DRAWN	HRWXRL002-SP0010
校核者 CHECKED	版權所有 ALL RIGHTS RESERVED
批准者 APPROVED	鐵路發展局 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
項目主任 CHIEF ENGINEER	日期 DATE
路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT	



項目 (2) - 現有行車天橋將會改道及修改
ITEM (2) - EXISTING FLYOVERS TO BE
DIVERTED AND MODIFIED

廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRI SCHEME

項目 (3) - 現有部分暗渠將拆卸及重置
ITEM (3) - PORTIONS OF EXISTING CULVERTS
TO BE DEMOLISHED AND REPROVIDED

項目 (1) - 擬建公共運輸交匯處、旅遊車與電單車
停車位、隔音綠化平台及公共空間
ITEM (1) - PROPOSED PUBLIC TRANSPORT INTERCHANGE,
PARKING SPACES FOR COACH AND MOTORCYCLE, NOISE MITIGATION
LANDSCAPE DECK AND OPEN SPACE

項目 (4) - 現有行人天橋將拆卸及重置
ITEM (4) - EXISTING FOOTBRIDGE TO BE
DEMOLISHED AND REPROVIDED

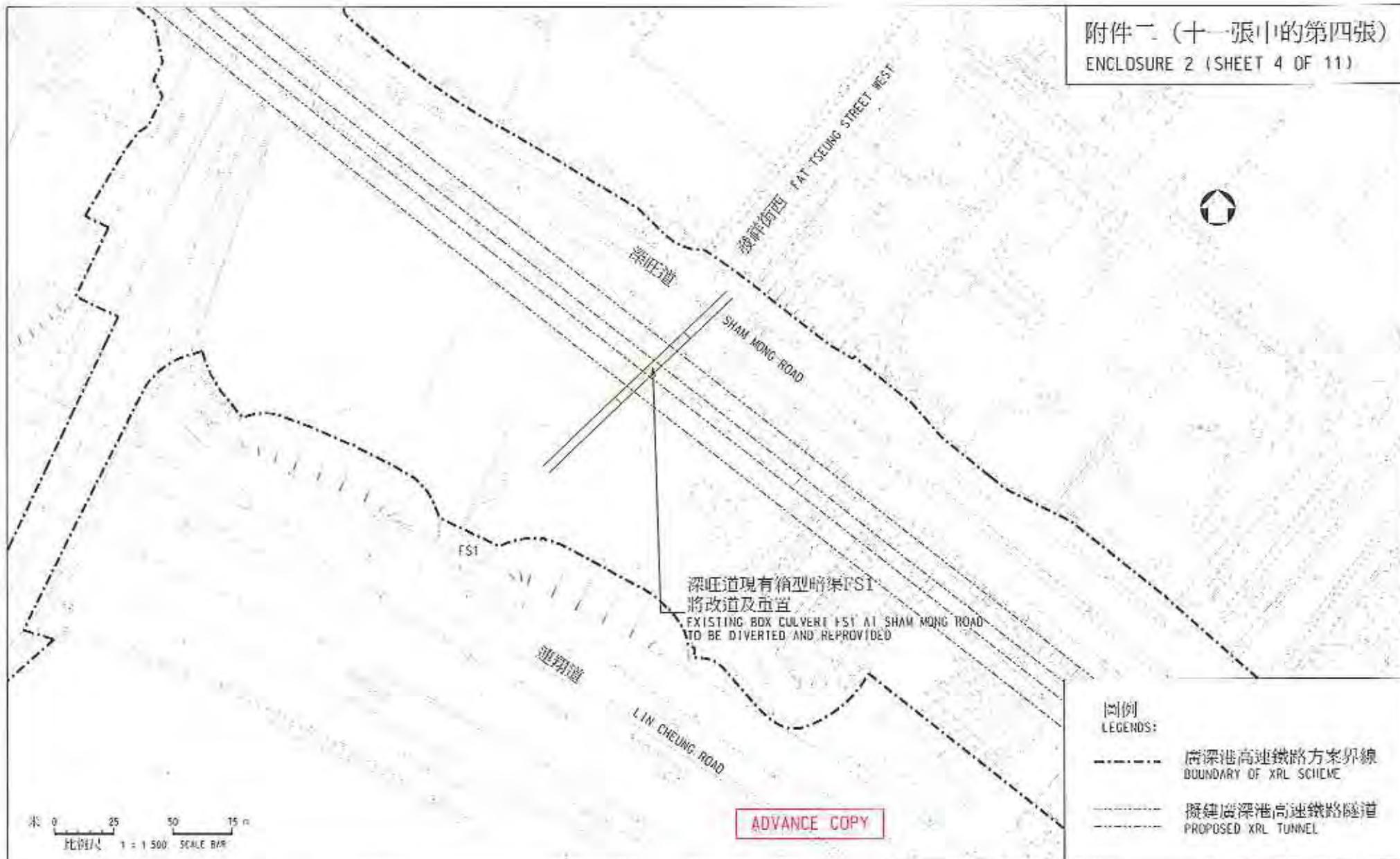
米 0 50 100 150 m
比例尺 1 : 5,000 SCALE 1/5000

ADVANCE COPY

圖則名稱 drawing title
工務計劃項目第57TR號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
車道、補救及改善工程
項目 (1)、(2)、(3)及(4)
PWP ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS
ITEM (1), (2), (3) & (4)

designed
drawn
checked
approved
IN-CHARGE
CHIEF ENGINEER
DATE

圖則編號 drawing no.
H1RWRL002-SP0008
版權所有 COPYRIGHT RESERVED
鐵路發展局 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
路政處 HIGHWAYS DEPARTMENT



ADVANCE COPY

- 圖例
LEGENDS:
- 廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
 - 擬建廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL

圖則新 drawing title
 工務計劃項目第57TR號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
 重置、補救及改善工程
 項目(5) - 深旺道現有箱型暗渠FS1將改道及重置
 PWP ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
 REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS
 ITEM (5) - EXISTING BOX CULVERT FS1 AT SHAM MONG ROAD TO BE DIVERTED AND REPROVIDED

DESIGNED
 DRAWN
 CHECKED
 APPROVED

CHIEF ENGINEER
 DATE

PROJECT NO.
 DATE

圖則 drawing no.
HRWXRL002-SP0007
 版權所有 COPYRIGHT RESERVED
 鐵路發展局 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
 路政署
 HIGHWAYS DEPARTMENT



深旺道現有箱型暗渠YC2
將改道及重葺
EXISTING BOX CULVERT YC2 AT SHAM MONG ROAD
TO BE DIVERTED AND REPROVIDED

深旺道現有箱型暗渠NC1
將改道及重葺
EXISTING BOX CULVERT NC1 AT SHAM MONG ROAD
TO BE DIVERTED AND REPROVIDED

圖例
LEGENDS:

- 廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
- 擬建廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL

ADVANCE COPY

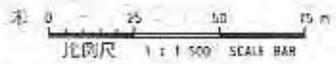
圖名/drawing title
工務計劃項目第57TR號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
重葺、補救及改善工程
項目(6)及(7) - 深旺道現有箱型暗渠YC2及NC1將改道及重葺
PWP ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS
ITEM (6) & (7) - EXISTING BOX CULVERT YC2 AND NC1 AT SHAM MONG ROAD TO BE DIVERTED AND REPROVIDED

設計 DESIGNED	日期 DATE
校核 CHECKED	日期 DATE
批准 APPROVED	日期 DATE

圖號/drawing no.
HRWXRL002-SP0006
SUSPENDED COPYRIGHT RESERVED
鐵路發展局 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
 路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



荔寶道現有箱型暗渠WD1
將改道及重實
EXISTING BOX CULVERT WD1 AT LAI PO ROAD
TO BE DIVERTED AND REPROVIDED



ADVANCE COPY

- 圖例
LEGENDS:
- 廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
 - 擬建廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL

圖則/ Drawing title
工務計劃項目第57TR號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
重實、補救及改善工程
項目 (8) - 荔寶道現有箱型暗渠WD1將改道及重實
PWP ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON RAILWAY WORKS
REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS
ITEM (8) - EXISTING BOX CULVERT WD1 AT LAI PO ROAD TO BE DIVERTED AND REPROVIDED

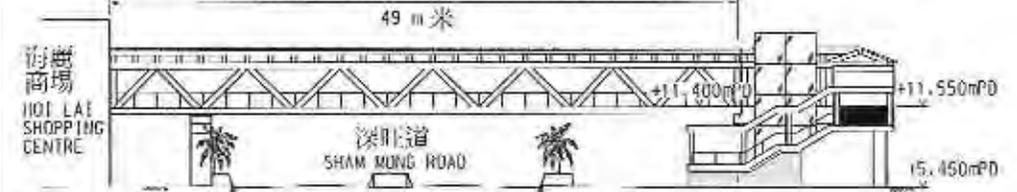
設計人
DESIGNED
校核人
CHECKED
日期
DATE

圖則/ Drawing no.
HRWXRL002-SP0015
版權所有 - 版權保留
所有權利均歸鐵路發展局
RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
 路政處
HIGHWAYS DEPARTMENT

附件二 (十一張中的第七張)

ENCLOSURE 2 (SHEET 7 OF 11)

擬重置現有行人天橋
PROPOSED REPROVISIONING OF EXISTING FOOTBRIDGE

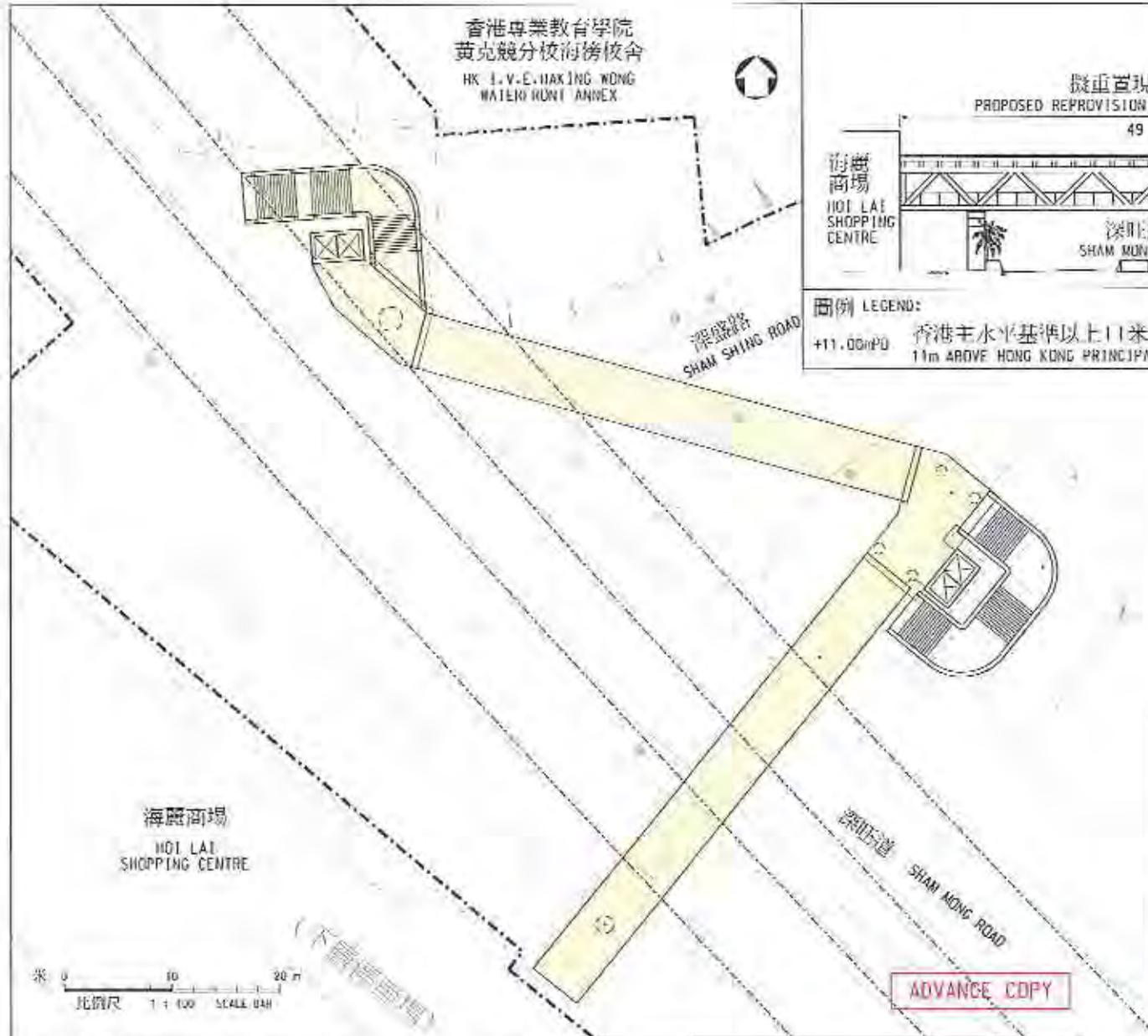


圖例 LEGEND:

+11.00mPD 香港主水平基準以上11米
11m ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM

切面圖 SECTION

比例 SCALE 1:400



圖例

LEGENDS:

--- 廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME

--- 擬建廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL

部份現有行人天橋將予臨時拆卸/移除
並在廣深港高速鐵路隧道建成後重置
PORTIONS OF EXISTING FOOTBRIDGE TO BE TEMPORARILY
DEMOLISHED/REMOVED AND REPROVIDED UPON
COMPLETION OF THE XRL TUNNELS.

米 0 10 20 m
比例尺 1:400 SCALE BAR

ADVANCE COPY

圖則圖名 Drawing Title

工務計劃項目第57TR號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
重置、補救及改善工程

項目(9) - 部分近深盛路行人天橋編號KF118將拆卸及重置

PWP ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON RAILWAY WORKS

REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS

ITEM (9) - PORTIONS OF EXISTING FOOTBRIDGE KF118 NEAR SHAM SHING ROAD TO BE DEMOLISHED AND REPROVIDED

CHIEF ENGINEER
DATE

設計

繪圖

校核

批准

圖則圖號

HRWXRL002-SP0002

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

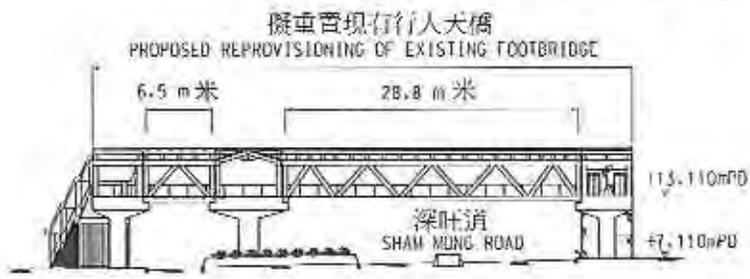
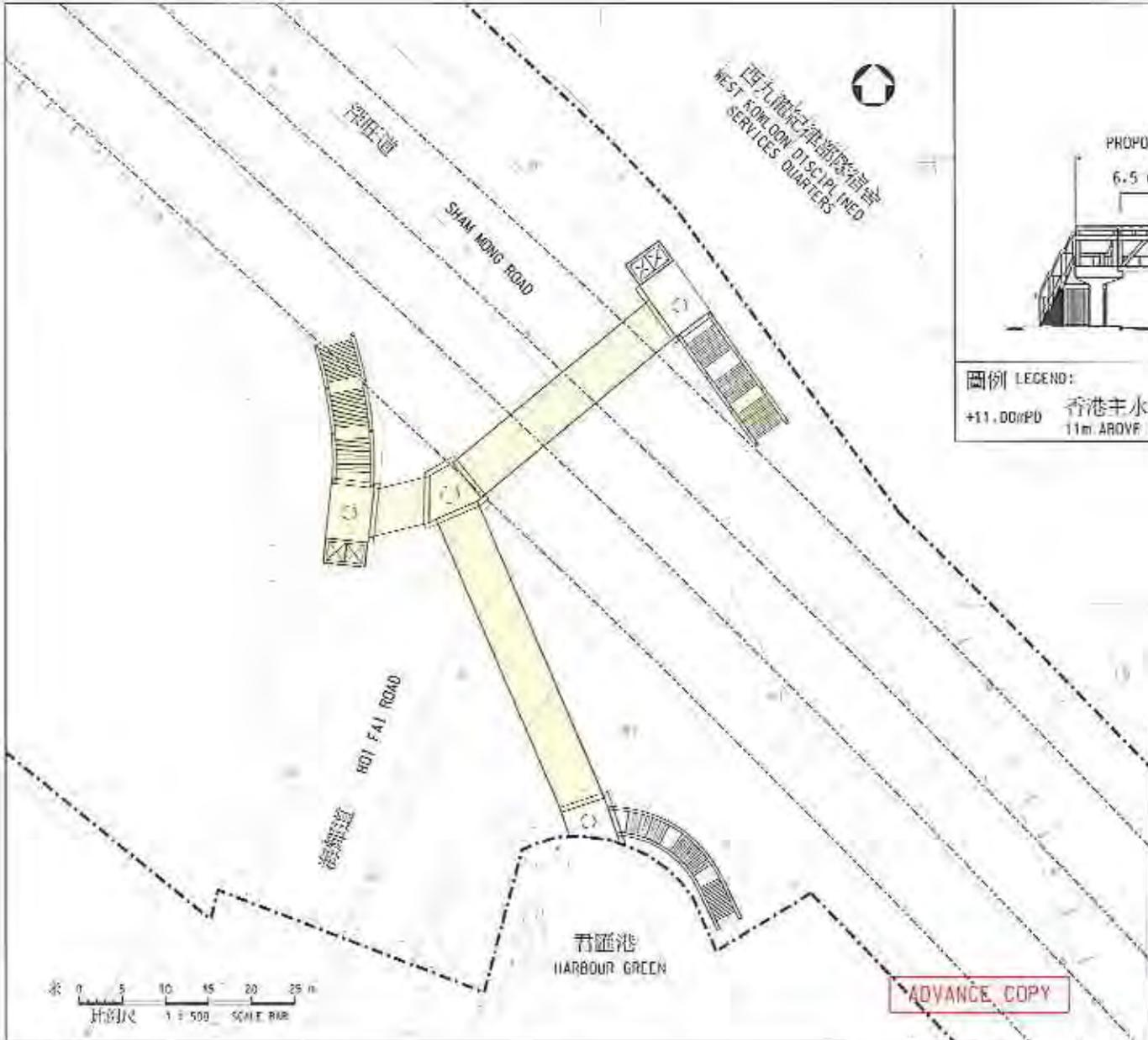
鐵路及公路發展局 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT

HRWXRL002-SP0002

HW20102-810194.dwg 23-11-2009

A3 297X420

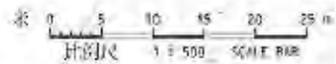


圖例 LEGEND:
+11.00mPD 香港主水平基準以上11米
11m ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM

切面圖 SECTION
比例 SCALE 1:500

圖例 LEGENDS:
 - - - 廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
 - - - 擬建廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL
 部份現有行人天橋將予臨時拆卸/移除
並在廣深港高速鐵路隧道建成後重置
PORTIONS OF EXISTING FOOTBRIDGE TO BE TEMPORARILY
DEMOLISHED/REMOVED AND REPROVIDED UPON
COMPLETION OF THE XRL TUNNELS

ADVANCE COPY

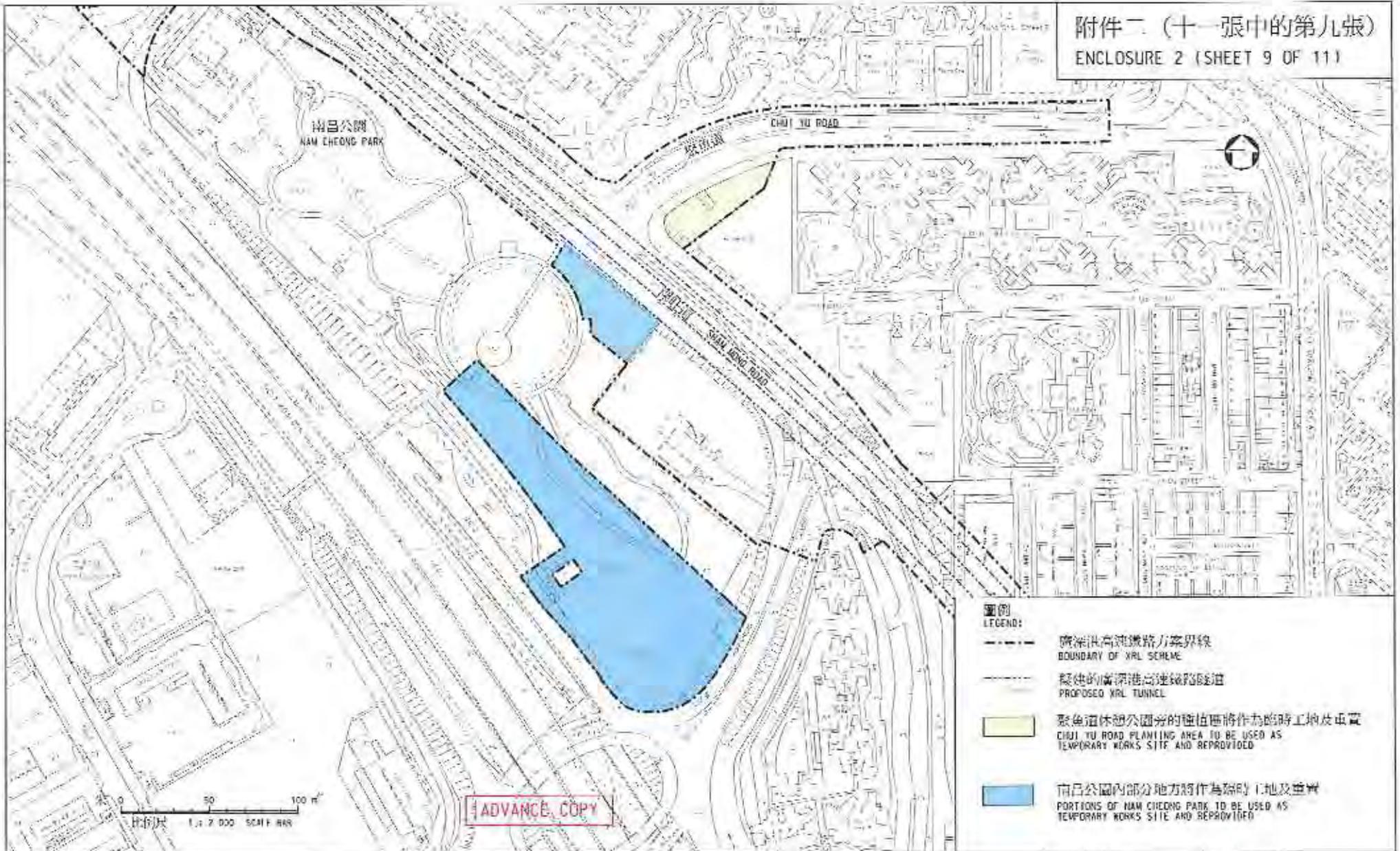


Project drawing title
 工務計劃項目第57TR號 廣深港高速鐵路香港段 非鐵路建造工程
 重置、補救及改善工程
 項目 (10) 部分近海輝道行人天橋編號KF119將拆卸及重置
 P/W ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
 REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS
 ITEM (10) - PORTIONS OF EXISTING FOOTBRIDGE KF119 NEAR HOT FAI ROAD TO BE DEMOLISHED AND REPROVIDED

設計 DESIGNED	日期 DATE
繪圖 DRAWN	日期 DATE
校核 CHECKED	日期 DATE
批准 APPROVED	日期 DATE

CHIEF ENGINEER

圖號 drawing no.
HRWXRL002-SP0003
 版權所有 COPYRIGHT RESERVED
 鐵路發展辦公室 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
 路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT



圖例
LEGEND:

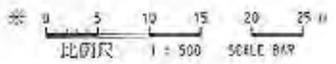
-  廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
-  擬建的廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL
-  聚魚道休憩公園旁的種植區將作為臨時工地及重實
CHU YU ROAD PLANTING AREA TO BE USED AS
TEMPORARY WORKS SITE AND REPROVIDED
-  南呂公園內部分地方將作為臨時工地及重實
PORTIONS OF NAM CHEONG PARK TO BE USED AS
TEMPORARY WORKS SITE AND REPROVIDED

ADVANCE COPY

圖則/圖樣編號 工務計劃項目第57TR號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程 重實、補救及改善工程 項目(11)及(14) - 南呂公園內部分地方及聚魚道休憩公園旁的種植區將作為臨時工地及重實 PWP ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS ITEM (11)&(14) - PORTIONS OF NAM CHEONG PARK & CHU YU ROAD PLANTING AREA TO BE USED AS TEMPORARY WORKS SITE & REPROVIDED	1:1 DESIGNED 1:1 DRAWN 1:1 CHECKED 1:1 APPROVED	圖則/圖樣編號 HRWXRL 002-SP0005 版權/所有權 ALL RIGHTS RESERVED 運輸及房屋局 HIGHWAYS DEPARTMENT
	1:1 CHECKED CHIEF ENGINEER	日期 DATE



- 圖例**
LEGENDS:
- 廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
 - 擬建廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL
 - 擬建巴士掉頭處
PROPOSED BUS TURNING AREA
 - 將予重建的行人路
FOOTPATH TO BE RE-CONSTRUCTED
 - 擬建重置的巴士站
PROPOSED RELOCATED BUS STOP
 - 現有的巴士站將會遷移
EXISTING BUS STOP TO BE RELOCATED



ADVANCE COPY

圖號 (Drawing Title)
 1. 務計劃項目第5/1TR號 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
 設置、補救及改善工程
 項目 (12) - 遷移沙田村現有巴士站給擬建通風大樓使用
 PWP ITEM NO. 5/1TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
 REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS
 ITEM 112) - EXISTING BUS TERMINUS AT CHEUNG SHAN ESTATE TO BE RELOCATED FOR VENTILATION BUILDING USE

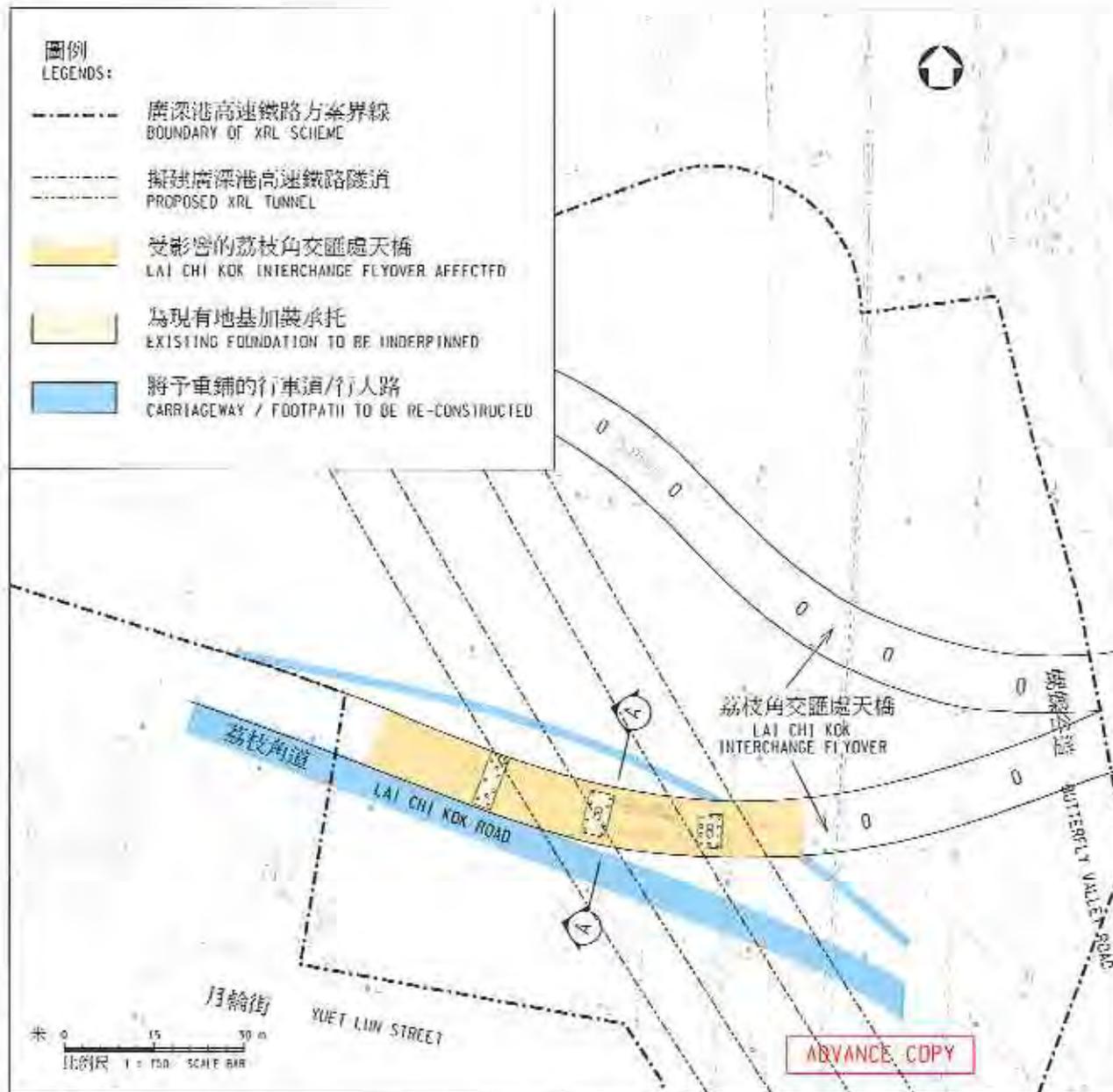
設計人
 校核人
 批准人
 日期

設計編號
 校核編號
 批准編號

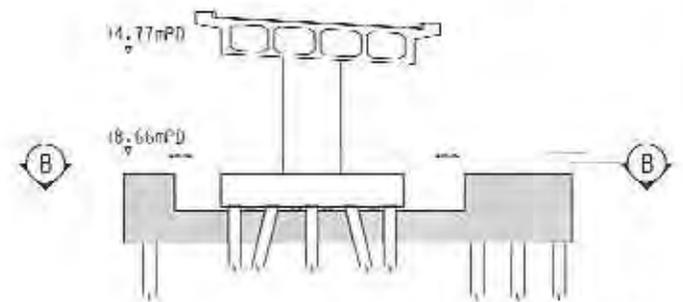
圖號 (Drawing No.)
 HIRWXRL002-SP0012
 版權所有 (COPYRIGHT RESERVED)
 鐵路發展局 (RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE)
 路政署 (HIGHWAYS DEPARTMENT)

圖例
LEGENDS:

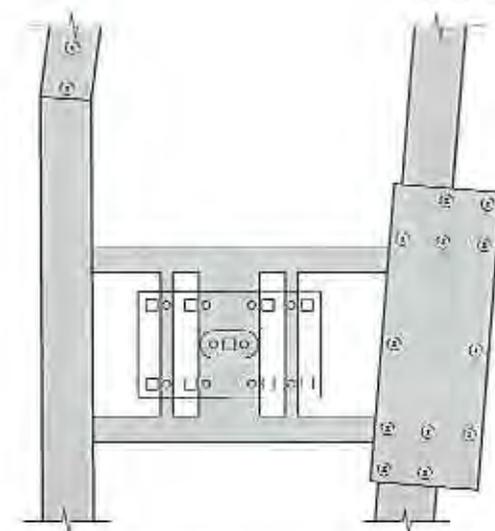
-  廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
-  擬建廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL
-  受影響的荔枝角交匯處天橋
LAI CHI KOK INTERCHANGE FLYOVER AFFECTED
-  為現有地基加裝承托
EXISTING FOUNDATION TO BE UNDERPINNED
-  將予重鋪的行車道/行人路
CARRIAGEWAY / FOOTPATH TO BE RE-CONSTRUCTED



附件二 (十一張中的第十張)
ENCLOSURE 2 (SHEET 11 OF 11)



切面圖 SECTION A-A
比例 SCALE 1:200



切面圖 SECTION B-B
比例 SCALE 1:200

圖例 LEGEND:

18.66mPD 香港主水平基準以上11米
8.66m ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM

圖則及 drawing title
工程計劃項目第(13)項 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
重置、補救及改善工程
項目(13) - 荔枝角交匯處天橋地基承托工程
PNP ITEM NO. 57TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
REPROVISIONING, REMEDIAL AND IMPROVEMENT WORKS
ITEM (13) - PROPOSED LAI CHI KOK INTERCHANGE FLYOVER UNDERPINNING WORKS

CHIEF ENGINEER

DATE

DESIGNED

DRAWN

CHECKED

APPROVED

Drawing no.

HRWXRL002-SP0004

COPYRIGHT RESERVED

RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE

TRA

HIGHWAYS DEPARTMENT

備置工程項目表

項目	位置	工程說明	圖則
1	西九龍	用地甲上蓋物業發展的備置工程	附件三 (三張中的第二張)
2	西九龍	將來西九文化區發展的備置工程	
3	西九龍	用地甲上蓋物業發展的冷卻喉管	
4	深水埗	深旺道未來行人天橋的備置工程	附件三 (三張中的第三張)



- 圖例 LEGEND:**
-  廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
 -  項目(1) - 用地甲上蓋物業發展的備置工程範圍
ITEM (1) - EXTENT OF ENABLING WORKS FOR TOPSIDE PROPERTY DEVELOPMENT AT SITE A
 -  項目(2) - 將來西九文化區發展的備置工程範圍
ITEM (2) - EXTENT OF ENABLING WORKS FOR WEST KOWLOON CULTURAL DISTRICT DEVELOPMENT
 -  項目(3) - 用地甲上蓋物業發展的冷卻喉管
ITEM (3) - COOLING MAINS FOR TOPSIDE PROPERTY DEVELOPMENT AT SITE A

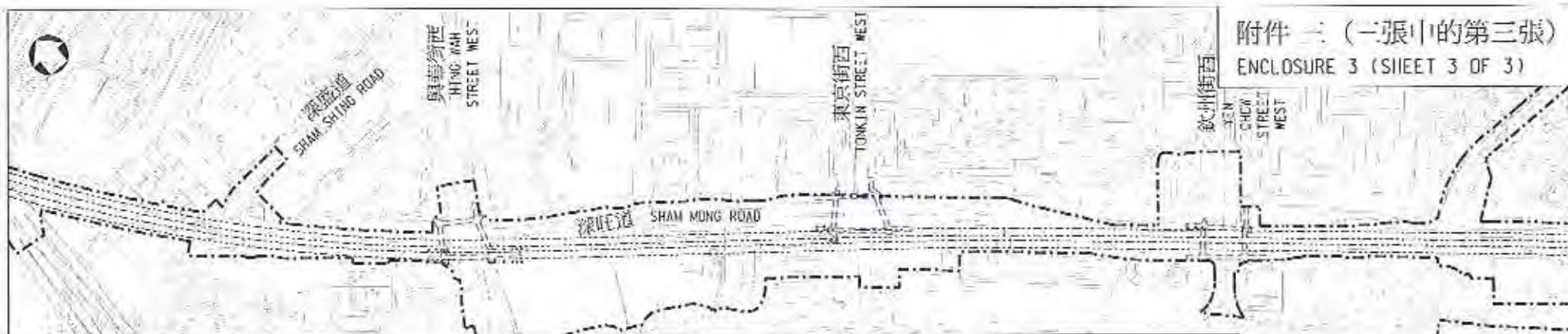
ADVANCE COPY

圖則名稱 drawing title
工務計劃項目第37TR號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
備置工程
項目(1)、(2)及(3)
PWP ITEM NO. 37TR - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
ENABLING WORKS
ITEM (1), (2) & (3)

designed	drawing no.
drawn	HRWXRL002-SP0014
checked	VERMAY COPYRIGHT RESERVED
approved	鐵路發展局 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
CHIEF ENGINEER	日期 DATE

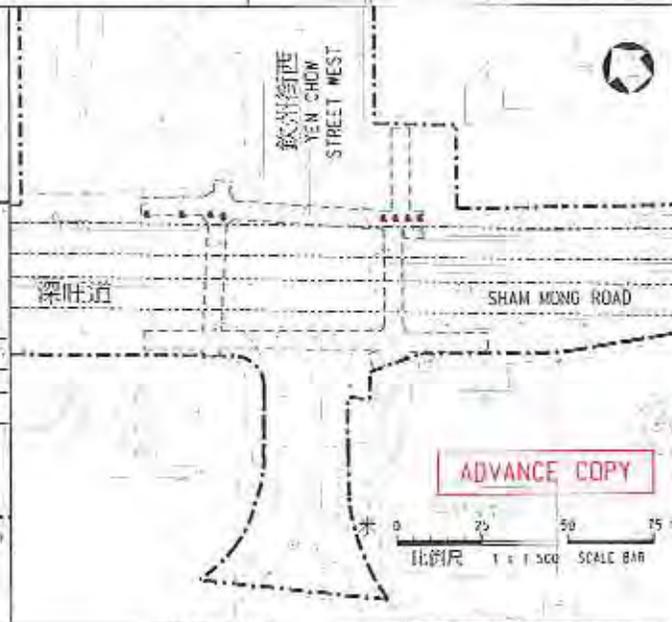
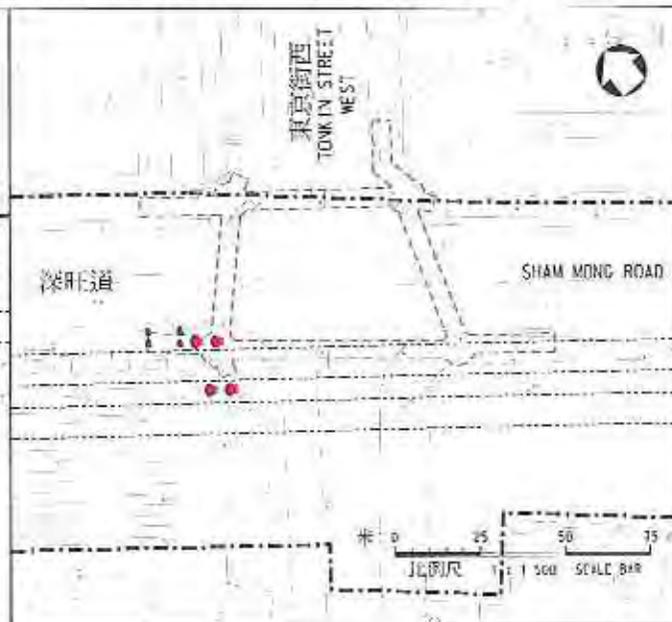
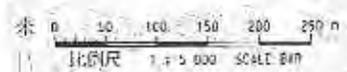
designed	drawing no.
drawn	HRWXRL002-SP0014
checked	VERMAY COPYRIGHT RESERVED
approved	鐵路發展局 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
CHIEF ENGINEER	日期 DATE

附件三 (三張中的第三張)
ENCLOSURE 3 (SHEET 3 OF 3)



圖例
LEGENDS:

- 廣深港高速鐵路方案界線
BOUNDARY OF XRL SCHEME
- 擬建廣深港高速鐵路隧道
PROPOSED XRL TUNNEL
- 規劃中的公眾行人天橋佈局
PROPOSED LAYOUT OF THE PLANNED FOOTBRIDGES
- 深旺道未來行人天橋的備置工程 (1.2米/2米直徑鑽孔樁)
ENABLING WORKS FOR FUTURE FOOTBRIDGES AT SHAM MONG ROAD (1.2m / 2.0m DIA. BORED PILES)



ADVANCE COPY

圖則名稱 drawing title
工務計劃項目第571R號 - 廣深港高速鐵路香港段 - 非鐵路建造工程
備置工程
項目 (4) - 深旺道未來行人天橋的備置工程
PWP ITEM NO. 571R - HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - CONSTRUCTION OF NON-RAILWAY WORKS
ENABLING WORKS
ITEM (4) - ENABLING WORKS FOR FUTURE FOOTBRIDGES AT SHAM MONG ROAD

設計 designed
繪圖 drawn
校核 checked
批准 approved
CHIEF ENGINEER
日期 DATE

圖則圖號 drawing no.
HRWXRL002-SP0013
版權所有 COPYRIGHT RESERVED
鐵路發展局 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT

道路網-其他道路改善



前往西九龍公路北行的
直通路線

由西九龍公路南行
前往雅麗道

中九龍幹線 - 西九
龍出口

改動巴士站後新路

西九文化區

新的接駁道路

廣東道行車隧道(技術
可行性有待核實)



西九龍新發展區主要路口的交通燈容量 (2031年)-新路網

圖例:

-  研究焦點範圍
-  擠塞 (預留交通燈容量 < 5%)
-  尚可 (預留交通燈容量 ≥ 5% 至 < 15%)
-  暢順 (預留交通燈容量 ≥ 15%)
-  上午/下午交通情況

