

致：元朗區議會主席

由：黃偉賢、鄭俊宇

日期：2009 年 1 月 24 日

事由：建議議程於 26-2-2009 會議上討論

議程：廣深港高速鐵路的諮詢

政府曾於 2008 年 10 月 23 日就廣深港高速鐵路諮詢區議會的意見，但當時完全沒有提供有關鐵路的詳細資料，包括建議走線等。

不久後，政府便就上述鐵路計劃刊登憲報，進行為期兩個月的諮詢，但此期間，區議會沒有會議，而諮詢期於 2009 年 1 月 29 日便屆滿。

茲請有關部門解答：

- 1、 為何區議會在憲報註明的法定諮詢期內不獲正式的諮詢？區議會意見如何表達？
- 2、 政府有關部門於 2008 年 10 月 23 日的區議會上為何說謊，指稱沒有有關鐵路計劃的詳細資料？並會否就此失誤向區議會道歉？
- 3、 就有關鐵路計劃，我們強烈要求：
  - (i) 修改部份路線，避免清拆民居，特別是石崗菜園村。
  - (ii) 增設元朗站，方便元朗及新界地區居民乘搭有關鐵路。

聯絡人：黃偉賢



HIGHWAYS DEPARTMENT  
RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE  
1st FLOOR, HO MAN TIN GOVERNMENT OFFICES  
88 CHUNG HAU STREET, HOMANTIN, KOWLOON, HONG KONG  
Web site : <http://www.hyd.gov.hk>

路政署  
鐵路拓展處  
香港九龍何文田志孝街八十八號  
何文田政府合署一樓  
網址: <http://www.hyd.gov.hk>

本署檔案 Our Ref. : (2B8J) in RD 6/17/8/4  
來函檔號 Your Ref. : HAD YLDC  
電 話 Tel. : 2762 3564  
圖文傳真 Fax : 2714 5297

元朗區議會  
元朗橋樂坊2號  
元朗政府合署13樓  
元朗區議會秘書  
鍾洪發先生

鍾先生:

2009 年  
元朗區議會第1次會議

### 有關廣深港高速鐵路的諮詢

貴會二月十日傳真及有關的討論文件內容備悉。

在諮詢新界地區意見方面，我們按一貫的做法，除經區議會外，亦會透過鄉事委員會及簡介會等，與議員、村代表及居民會面，徵詢及聽取他們的意見。上述的諮詢工作，與憲報的法定諮詢同時並行。

至於修改部分路線避免影響石崗菜園村及增設元朗站的要求，我們正按程序處理反對者的意見。待與大部分的反對者會面後，我們將掌握更多的資料，進一步了解整體的實際情況，在平衡各方的意見後，將進一步優化鐵路方案，減少對居民的影響及提供便捷、高效的跨界高速鐵路服務。

有見及此，我們建議在四月舉行的元朗區議會會議向議員匯報。我們現夾附廣深港高速鐵路香港段的資料文件，介紹工程項目現階段方案的進展，供議員參考。謝謝！

路政署鐵路拓展處  
總工程師/鐵路拓展2-3

(黎國輝 黎國輝 代行)

副本送：  
香港鐵路有限公司  
公共關係經理譚錦儀女士 傳真: 2795 9991

二零零九年二月廿三日



# 廣深港高速鐵路香港段 鐵路設施方案

## 1. 引言

- 1.1 本文件旨在向元朗區議會進一步介紹廣深港高速鐵路香港段(高鐵)工程項目現階段方案的進展。

## 2. 背景

- 2.1 高鐵全長約 140 公里，以香港西九龍和廣州石壁為終站，途經深圳福田、龍華和東莞虎門三個中途站。當高鐵完成後，由香港前往廣州的車程將由現時的 100 分鐘縮短至約 48 分鐘。高鐵香港段將促進香港與內地更緊密的經濟聯繫，同時香港與內地城市往來更見方便，有助鞏固香港作為內地南大門的策略地位。另外，通過與珠江三角洲（珠三角）城際快速軌道的連繫，使來往香港與珠三角內地城市的旅程更為便捷。
- 2.2 路政署和港鐵公司曾分別於 2008 年 6 月 26 日及 10 月 23 日向區議會簡介項目的內容及徵詢區議員對高鐵項目的意見，亦向相關的鄉事委員會進行諮詢。在諮詢期間，區議員及鄉事委員建議我們就停車側綫及緊急救援站選址石崗方面提交更多資料。本文件將解釋上述鐵路設施及有關細節。

## 3. 鐵路走綫及沿綫的鐵路設施

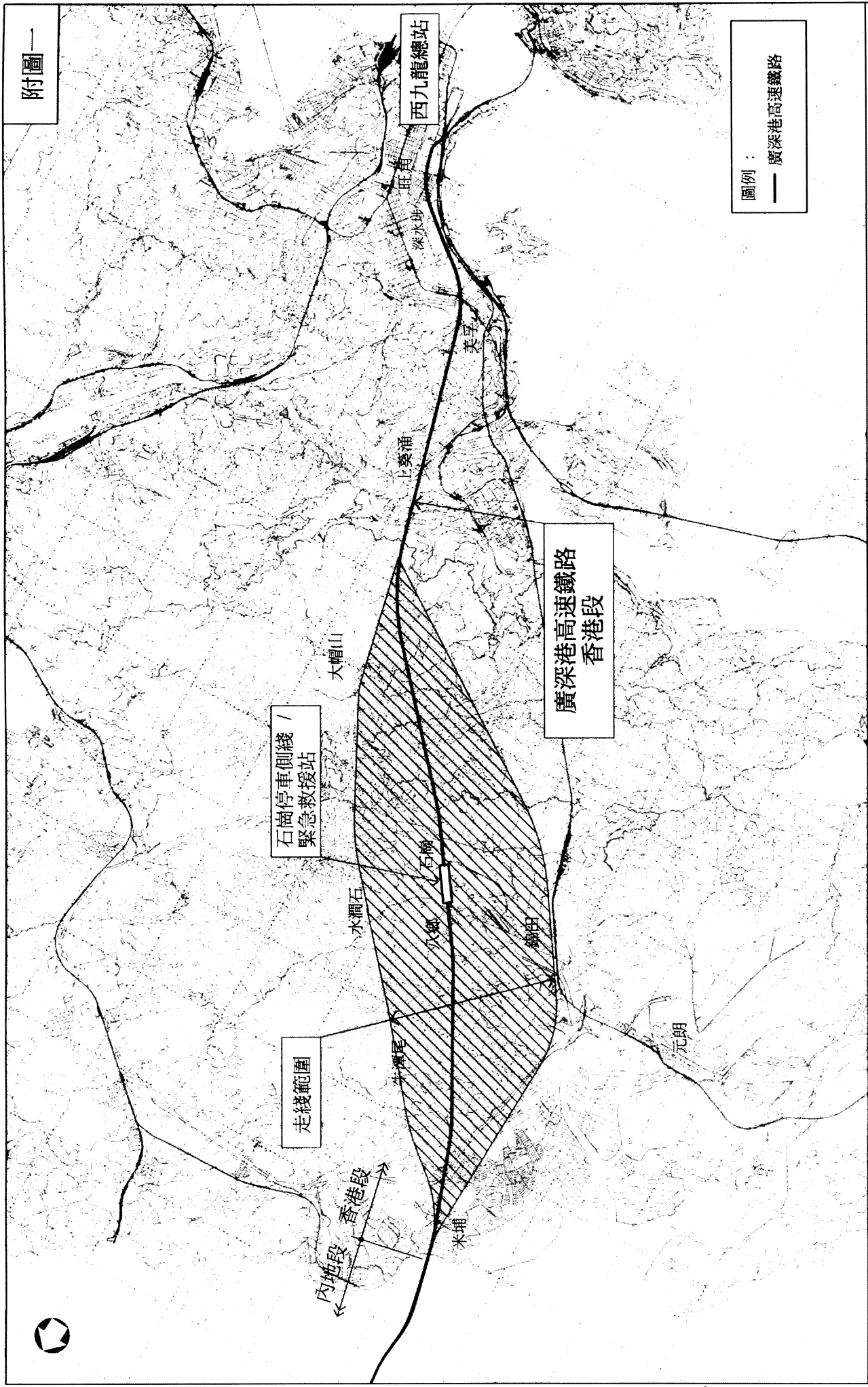
- 3.1 在港鐵公司設計高鐵香港段於新界區內的走綫方案時，有關走綫的可能範圍已作審研，即西至錦田，東至水澗石（見附圖）。
- 3.2 在研究走綫方案期間，我們已考慮多個因素，包括對鄰近居民及社區的影響、徵收土地情況、地理環境、地質、建造可行性、對社區設施及公共設施之影響、環境保護、建造風險、建造工期、鐵路運營、行車時間、走綫長度、緊急救援安排等。
- 3.3 因高鐵香港段列車時速高達 200 公里，為確保行車安全，對走綫弧度設計有嚴格的要求，所以高鐵的設計可以變動的空間相對很低。因為受走綫弧度設計的限制，要接駁內地段走綫（沿益田路至深圳福田站），走綫可調校的空間十分有限。
- 3.4 另外，為減低走綫沿途對區內公眾及社區的影響，走綫採用地下隧道興建模式。

- 3.5 高鐵香港段全綫於地底行車，基於安全及運作上的需要，走綫沿途將會設置 8 個通風樓及逃生出口，以及一個位於石崗的停車側綫及緊急救援站。緊急救援站將用作高鐵列車在深圳及香港之間的緊急逃生出口，可讓乘客迅速安全離開，讓消防人員盡快到達現場。
- 3.6 石崗緊急救援站位於深圳福田站及香港段總站走綫的中段的附近，該處地勢較低，擁有較廣闊和平坦土地，而且有公路接駁，方便日後救援隊伍入內進行救援工作，亦可作為乘客安全離開隧道之用。基於以上運作安全上的考慮，以及石崗的地形及地質，在石崗興建緊急救援站將較為理想。
- 3.7 我們選址於石崗設置停車側綫，是由於高鐵運作會涉及來自內地不同城市的列車，而且班次頻密，部分列車將需要在港進行維修保養和停泊。因此，我們需要興建停車側綫和維修中心以容納眾多列車停泊和進行小型維修。事實上，石崗的停車側綫只用作初步維修工序，如日常檢查及更換零件等，其餘複雜及需要更多土地的列車維修工序則會在內地進行，故此現時規劃中的停車側綫所需的土地面積已較一般為小。
- 3.8 就停車側綫及緊急救援站設於地底或穿過山坡的建議方面：首先，停車側綫需要提供多條路軌供列車停泊，所以我們需要採用明挖隨填的方法，這與採用隧道鑽挖機挖掘隧道並不一樣，我們將會在軟土層上挖掘面積偌大的地方，這將涉及相同面積的土地回收問題，即使在工程完成後能將地面填平，我們仍需清拆現時地面上的構築物，方能開展工程，故此停車側綫設於地底或穿過山坡的建議不可行。另外，緊急救援站為露天設計，這可使煙霧更快疏散及在緊急事故時讓乘客更安全地離開。

#### 4. 總結

- 4.1 綜合以上各方面的考慮，我們認為新界北段隧道應定案由大帽山出，穿過石崗盆地，進入錦田雞公嶺，穿過米埔經深圳河連接內地段之鐵路系統。
- 4.2 政府及港鐵公司會繼續與相關議會及鄉事委員會保持溝通，進行諮詢及匯報工程項目的進展。

附圖一



圖例：  
 —— 廣深港高速鐵路

廣深港高速鐵路  
 香港段

石崗停車側綫 /  
 緊急救援站

走綫範圍

內地段 香港段

廣深港高速鐵路香港段 - 走綫範圍

Map reproduced with permission of the Director of Lands, (L) Hong Kong Government.