



「本週熱賣」

本週主題：高鐵路之戰

將連接內地多個城市、全長 26 公里的廣深港高鐵路香港段項目，引起全城熱烈討論，政府官員、立法會議員、專業人士、壓力團體和市民各有不同關注點。立法會財務委員會需審議 4 天才通過 669 億元撥款，不同民調也反映了不同的民意。在這論述的戰場中，你對高鐵的討論有何回應？

《明報》編輯部和明報網站邀請了爭論兩方的 4 名代表，同日同地就同一系列問題，回應記者提問，如諮詢是否足夠、高鐵路是否必須，並且詳細比較官方的西九龍方案，以及民間團體的錦上路方案，就工程造價、收地影響、車程時間、方便程度等逐一比併解說。代表官方的是運輸及房屋局長鄭汝樺和路政署長韋志成，代表民間的是新高鐵路專家組成員黎廣德和梁啟智。公眾可以從這場辯論中深入了解整個高鐵路爭議的 14 個核心爭論議題，從而作出自己的獨立判斷。為讓更多關注事件的市民了解這場辯論，答問過程的錄像，連同兩方輔助說明的圖解，將悉數上載明報網站（<http://video.mingpao.com:80/xrl.htm>）和 YouTube。下文為當日雙方就 14 個爭論議題的觀點摘要。

(1) 西九方案工程造價為何達 669 億元？錦上路方案的 300 億元造價是否低估？	
官方：鄭汝樺、韋志成	民間團體：黎廣德、梁啟智
<ul style="list-style-type: none">● 669 億元的造價，較原來估算大升，其原因包括：不幸遇上通脹、政府認為西九站附近的道路改善工程應一併呈交立法會審議，否則並不公道；● 民間方案便宜近半，是因為其方案與政府的假設服務水平並不一致，故很難直接比較。民間方案缺乏數據解釋為何只需 10 個月台，政府故使用和西九總站相同、即 15 個月台規格的車站評估其造價，在這情況下工程量無法減少；而民間方案亦無考慮通脹因素；● 民間方案要於藍巴勒海峽建橋，必須用較昂貴的斜拉索橋，避免在海峽上建橋墩造橋而違反保護海港條例。因此，民間方案最後要 430 至 500 億元，與政府方案接近。● 因有可替代方案建橋，故不能以交通基建屬凌駕性公眾利益測試保護海港條例。	<ul style="list-style-type: none">● 估計西九方案的 669 億元造價不會是最終金額，因一些西九的道路改善工程，並無包括在「非鐵路項目」中，如廣東道隧道工程，就估計金額逾 20 億元；● 因高鐵路由福田來港的距離有限，難以加速，廣深港高鐵的行車速度最高只有約 200 公里，較高鐵路最高時速 300 公里有很大距離，只屬「中鐵路」，需考慮是否值得；● 聯盟倡議方案只有 10 個月台，政府以 15 個月台估計其方案造價並不合理，又加上許多聯盟無提出的設施，錦上路方案的工程量應比西九站少一半；● 因深入地底的隧道鑽挖費高昂，而錦上路站和邊境只有 19 公里距離，隧道縮短下總費用不逾 300 億；● 在灣仔填海爭議中，法庭曾判決交通需要能通過凌駕性公眾利益測試，故有可能以較便宜方法於藍巴勒海峽設橋墩建香港快線。

(2) 政府建議 15 月台，公專聯認為 10 月台已夠，如何比較？	
官方：鄭汝樺、韋志成	民間團體：黎廣德、梁啓智
<ul style="list-style-type: none"> ●15 個月台中，9 個短途、6 個長途，其中需預留一月台日後發展，另一個留作應急，以準備最高峰期容許 9 班短途列車同時入站； ●將來列車班次，並非完全由香港控制，要和內地城市協商，可能出現同一時間有較多班次來港，需預留月台應付； ●所有列車最終都要返回列車停放處清潔、維修，雖然錦上路方案的列車停放處和車站距離較短，但車程省下的時間不足以彌補月台不足； ●承認西九總站將來不會再有擴建空間，故現階段要建得較大，但錦上路站附近亦無發展空間，將來擴建亦有困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ●西九總站面臨維港，列車到終點即到壩頭路，無處前進，要佔用月台等候上客，但錦上路站前方，可再興建列車停放處，供列車前行停泊，增加發車月台效率； ●西九方案設於地底，無擴建可能，建 15 個月台屬「超前設計」，但以往例子如機鐵荒廢月台，顯示經常估錯數，相對而言，錦上路站旁邊較有擴建可能； ●廣深段車站眾多，列車速度較慢，只屬城際快線（時速 300 公里以下），故本港月台數目並非關鍵，估計車站可用至 2031 年，若日後需要擴建，可考慮現時西鐵錦上路站另一邊的政府用地。
(3) 是否必須興建高鐵？	
官方：鄭汝樺、韋志成	民間團體：黎廣德、梁啓智
<ul style="list-style-type: none"> ●高鐵可把本港和珠三角連成「一小時生活圈」，更連接內地 1.6 萬公里高鐵網，和中國高鐵規劃「四縱四橫」中的兩縱連接，即連接往上海及北京，即使遠距離旅客仍會選擇飛機，但武漢以南 1000 公里範圍內，高鐵有優勢，以此計算可吸引 8000 萬人口來港； ●全世界均想和中國這個發展得最快的國家連接。 	<ul style="list-style-type: none"> ●承認高鐵對本港發展有好處，而前往福田站乘車不方便，故不反對香港建高鐵連接內地，但興建鐵路亦要顧及成本效益，不應不惜工本，或誇大本港邊緣化危機。
(4) 兩方案落成時間有何分別？	
官方：鄭汝樺、韋志成	民間團體：黎廣德、梁啓智
<ul style="list-style-type: none"> ●為合乎法例要求，基建要進行環境影響評估，並必須全年即春夏秋冬四季的數據 ●藍巴勒海峽不能興建橋墩，需興建較貴的斜拉索橋，加上鐵路大橋需更多前期工夫如風力測試等，工程變數大，估計 	<ul style="list-style-type: none"> ●政府方案地底隧道長達 27 公里，施工延誤風險高，錦上路方案和西九方案規格不同，工程量是一半，而本港在香港快線沿線至藍巴勒海峽建造過多條隧道，有先例可循，香港快線較易建造； ●行政會議 08 年 4 月拍板興建高鐵，至

<p>按民間方案，鐵路 2018 年才能落成，比現計劃延遲 3 年；由於內地的高鐵網絡於 2015 年間相繼落成，各省市會競爭有利列車班次，香港將很難競爭。</p>	<p>09 年 10 月政府已完竣詳細設計，證明半年足以完成整個程序；</p> <ul style="list-style-type: none"> ●500 億元基建同一時間上馬，比以往每年平均 200 至 300 億元基建費大升，產生催谷效應，成本估計增加 20%，延後興建反可減成本。
------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(5) 西九方案對該區交通有何影響？錦上路附近又要如何改善交通？

<p>官方：鄭汝樺、韋志成</p>	<p>民間團體：黎廣德、梁啓智</p>
<ul style="list-style-type: none"> ●明白現時西九交通並非四通八達，政府已評估不同改善方案，如總站四周馬路會分為 3 層，分別服務區內、區外交通，令在較遠地方前往西九站的車輛，可以避免擠塞； ●有關改善非只服務西九高鐵站，而是針對整個西九，而即使沒有西九站，該地皮仍要發展，最終仍需要道路改善工程，至於交通建議方面，並非所有顧問建議都被採納，採用的建議會按程序諮詢區議會，這些工程有沒有高鐵或亦要上馬； ●錦上路站方案下，亦要進行道路改善工程，民間方案的造價無包括在內。 	<ul style="list-style-type: none"> ●政府委託顧問進行的交通評估研究，只容許立會議員瀏覽，應向公眾公布，而西九交通影響報告中，只展示了西九站興建後的 8 個路口情況，全都沒有問題，但事實上報告研究路口逾 40 個，若興建車站，顧問指西九其中 6 個路口將塞車，包括窩打老道、彌敦道交叉路口等； ●西九總站和附近區域，將會被寬闊的路面隔開，令社區割裂，增加噪音、熱島效應，而在錦上路站四周，預計花在改善交通的費用，只需約 20 億元。

(6) 西九方案對大角嘴居民有何影響？

<p>官方：鄭汝樺、韋志成</p>	<p>民間團體：黎廣德、梁啓智</p>
<ul style="list-style-type: none"> ●明白大角嘴居民擔心樓宇結構及日後發展潛力受損，故已派工程師審視該區樓宇結構安全，就結構問題去信區議會作書面承諾，保證政府會承擔一切損失，並向所有居民送上有關副本； ●至於發展潛力受損，政府政策已作出無限期保證，並設有索償機制，只要受影響的有關大廈重建，並證明受損就可獲賠，但具體個案要按個案處理，因舊區重建情況複雜，要逐個個案處理，保證政府不會逃避責任。 	<ul style="list-style-type: none"> ●大角嘴居民去年底才獲知物業地底要挖掘隧道，政府諮詢不足。

(7) 若一定要建高鐵，菜園村可否全村搬遷？	
官方：鄭汝樺、韋志成	民間團體：黎廣德、梁啓智
<ul style="list-style-type: none"> ●政府已努力制訂最佳安置方案，明白對菜園村民影響甚大，給予每戶 60 萬元合資格特惠金，亦容許他們以現行復耕政策重新務農，屬影響最少的方法，但若果要全體搬遷，則要考慮部分村民的居所只是臨時牌照屋，若開先例，日後新界地區的所有臨時牌照屋要一體處置，甚為棘手； ●若有村民希望一起搬遷，維持社區網絡，鄉議局亦願意作為中介幫助他們購買較大幅土地，據理據，在七星崗就有一些土地，但要視乎是否足夠； ●對地主的補償只按現政策，反而特惠金是為租客或牌照屋居民而發放。 	<ul style="list-style-type: none"> ●菜園村村民未必一定收到賠償就滿足，應先考慮避過菜園村的可能，再考慮賠償； ●政府對地主的賠償亦過分慷慨，令「打釘」的地主或地產商獲豐厚盈利。
(8) 西九方案迫遷菜園村，錦上路方案收地範圍如何？	
官方：鄭汝樺、韋志成	民間團體：黎廣德、梁啓智
<ul style="list-style-type: none"> ●因高鐵要使用較長隧道，其中段必須尋找位置建救援站和列車停放處，故要回收菜園村等土地，約影響 150 戶居民； ●民間方案現使用的土地約為 5、6 公頃，西九站的樓面面積則達 30 公頃，然而若錦上路方案要提供和政府方案一樣的服務規格，所需樓面不應相差太遠，故錦上路站要增加收地，無論選擇地底或是地面建站，都會影響約 300 戶，包括吉慶圍等； ●民間方案無提供具體走線，又屢作更改，要政府自行評估，走線將影響錦田河、三號幹線等。 	<ul style="list-style-type: none"> ●政府評估時強行加大錦上路車站規模，亦加入許多民間方案不存在的設施； ●根據民間方案的設計，毋須經過錦田河，收地範圍只涉 50 戶。
(9) 兩個方案，哪個較方便港人？	
官方：鄭汝樺、韋志成	民間團體：黎廣德、梁啓智
<ul style="list-style-type: none"> ●政府以「四階段」模型評估高鐵西九站的客量和使用人流，即先以中港經濟活動確定兩地居民的行程目的，再得出其 	<ul style="list-style-type: none"> ●政府以直線距離計算人口，並不合理，如中環和西九一水之隔，但無人會徒步至西九站，根據地理學，500 米以外的

行程的終點起點，以此計算他們將會使用現存哪種交通工具或是選用高鐵，計算出 9.9 萬人次客量；

- 根據政府文件，至 2016 年，以 5 公里範圍計算，錦上路站僅可服務 27 萬人口、當中 8 萬為工作人口；而西九站可服務 210 萬人口、當中工作人口 167 萬；整體而言西九站比錦上路站將吸引更多 500 萬人口及 300 萬工作人口使用；
- 民間方案無考慮港人出行規律，計算車程時亦只以港鐵站而非民居為出發地，亦估計他們的轉車時間無法快捷如 2 至 3 分鐘；
- 若把車站設在新界西北，只給新界居民多一個選擇，若在錦上路設站，部分西北居民會到深圳福田乘車，而錦上路以南居民則未必用高鐵，用高鐵的客量必大幅減少，但暫無實質數據；
- 在西九站轉車方面，政府已更改了設計，加裝行人輸送帶，令轉車時間減至 8 分鐘，而政府估計使用東涌線轉車的乘客，只佔高鐵客量約 10%。

範圍即無大會步行，所以應計算實際車程，錦上路將方便全港六成居民，包括大部分新界居民，在港九車程會大致打成平手，即上下差距不多於 3 分鐘，只有西九一帶輸給西九站方案；

- 早前曾實地量度西九站，轉車往東涌線需時 12 分鐘，即使政府表示會改善，但因其後公布的詳細設計中，車站出口位於柯士甸站一面，比原本估計更遠，改善效果估計有限；
- 因政府誇大了錦上路站方案，故層數不會太多，轉車時間估計不長，而在錦上路高鐵站轉車往港鐵站的距離、上升高度，都無政府方案那麼多，若在西九站只花數分鐘可以走至柯士甸站，他們亦可，但具體時間，要待詳細車站設計方案出台才可知道。

（10）錦上路方案中的香港快線，對東涌線和機鐵線有何影響？

官方：鄭汝樺、韋志成

民間團體：黎廣德、梁啓智

●東涌線車站較機鐵線多，行車速度較慢，故要使用不同路軌，即大部分路段有 4 條路軌。但為免阻礙機鐵，在藍巴勒海峽和九龍站過海至香港站兩段只有兩條軌，兩線要共用路軌，成為樽頸，故部分列車要調頭行駛，若加設香港快線列車，三組不同速度列車使用同一路軌系統，按國際標準須預留 25% 時間彈性運作，在計算列車停站時間、最少安全間距後，只剩下 32 班運力，未能做到民間方案所指可行 35 班車，否則會撞車；

●機場現時每年有 4860 萬旅客，機鐵每小時只有 5 班，過去兩年發現機鐵客量略增，至 2020 年機場客量多達 7000 萬

●過去 10 年，機場客量上升約 50%，但機鐵客量平穩，政府誇大了未來需求；而東涌新市鎮受環境、空氣質素所限，亦未必適合再發展；

●根據專家組設計的圖表，列車間距調整至每小時 35 班，則可解決撞車的技術問題，若要再下調至 32 班車亦可，因東涌線列車可以再增加車卡，而道路公共交通亦可分擔東涌的交通壓力。

<p>人，估計機鐵亦要加密班次至 8 班；剩下東涌線 24 班列車的運力，現時用上 15 班，但因未來北港島線和東涌發展，預計要用上 23 班運力，只剩下一班列車予港島快線使用；</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 若要增加巴士班次，未必環保。 	
<p>(11) 若發展錦上路，對附近鄉郊的影響？</p>	
<p>官方：鄭汝樺、韋志成</p>	<p>民間團體：黎廣德、梁啓智</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 規劃署研究早已指出，錦上路不宜作大規模發展，因工程將影響旁邊鄉郊環境，以至吉慶圍； ● 質疑民間方案無考慮將來車站的發展配套，包括道路網能否建成等，若不准錦上路站一帶發展，就和高鐵本身拉動地區發展的宗旨違背； ● 設站在西九，可令西九文化區成為地區文化中心。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 發展與否要視乎香港市民的意願，亦有規劃手段可令地區分階段均衡發展，這屬規劃署的份內工作，無論是否興建錦上路都要做好；○政府並非不發展新界，現時在壆原等地已有不少發展計劃，一樣影響鄉郊，可以考慮把它們集中至錦上路，以減少其他地區的影響。
<p>(12) 政府諮詢是否足夠？能否再多花幾個月討論？</p>	
<p>官方：鄭汝樺、韋志成</p>	<p>民間團體：黎廣德、梁啓智</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 高鐵概念於 2000 年公布的《鐵路發展策略 2000》已提出，其中專用通道和共用通道討論多時，最終決定使用專用通道，由 08 年 7 月起，當局已向立法會解釋，若要再詳細討論，議員要考慮有何具體項目，政府已做好所有程序，高鐵的高昂造價中，有 57% 是因通脹所致，已盡力向立法會解釋； ● 政府已舉行了 120 場諮詢會，但會考慮是否有更好的方式，讓公眾人士參與，例如製作網上版本等，歡迎社會建議； ○ 留意到現行法律程序中，本有讓市民發展反對意見的機制，但高鐵完成刊憲後，反對意見才出台，或會考慮方法，令日後在類似的工程中，能夠更早得知反對意見，而政府因應民意，做了許多工夫，包括制訂現時的賠償方案，若市 	<ul style="list-style-type: none"> ● 若民眾不理解高鐵，即使政府獲 100% 支持亦沒意思；在整個高鐵計劃醞釀過程中，市民只是被知會，沒有參與決策，若政府強行作表決，亦不代表矛盾消失，可能激起更大衝突； ● 政府應考慮新一代要求新的發展模式，考慮人和土地關係、持續發展的呼聲； ● 政府應雙管齊下，把所有研究報告、財務資料公布，重新諮詢社區，亦應尋找專家獨立評估，最終兩方案應涉及一些價值判斷問題，若香港市民選擇政府方案，亦會尊重，而這過程已捍衛了香港的核心價值，如追求知識、民主公眾參與等； ● 專家組就錦上路方案與政府的交流

<p>民有聲音願意聆聽；</p> <ul style="list-style-type: none"> ●和民間團體的討論中，因涉及很多專業判斷，政府已有專家詳細與對方一起審視方案，但討論已達至需要為民間方案進行詳細設計才可進一步作比較，故考慮到公共資源運用是否恰當，以及是否能達至建設性的意見交換下，沒有再與新高鐵專家組再討論； ●對於年輕人要求改變發展模式、不要重商輕民的呼聲，政府亦已作回應，而商民之間並非對立，將來高鐵用家中，大部分為「打工仔」，亦可令港人生活質素提升。 	<p>中，感覺政府應盡量套取詳情，然後加以駁斥，在第一次會面後政府已把溝通大門關上，若立法會鐵路事宜小組委員會再提出邀請，願意再和政府同場討論兩方案。</p>
<p>(13) 高鐵能否解決一地兩檢問題？</p>	
<p>官方：鄭汝樺、韋志成</p>	<p>民間團體：黎廣德、梁啓智</p>
<ul style="list-style-type: none"> ●若有一地兩檢，在交通運作上是理想，但政府不會低估法律的複雜，故研究的同時會考慮折衷方案，相信亦未必影響效果，如流動檢查口岸或電子預檢等方式，有信心在完成工程前解決問題； ●現時每日 9.9 萬人次的客流，是未有一地兩檢下的估算。 	<ul style="list-style-type: none"> ●若一地兩檢無法成事，高鐵將失去長途車的意義，因民眾搭長途車時，中途要落車檢查，變成區域快線功能居多，但如此，則使用一半成本去興建高鐵，顯得更為合理； ●即使可以在車上檢查乘客的護照，但行李檢查問題仍難以解決。
<p>(14) 可否兩全其美，既設西九龍站亦設錦上路站？</p>	
<p>官方：鄭汝樺、韋志成</p>	<p>民間團體：黎廣德、梁啓智</p>
<ul style="list-style-type: none"> ●長遠而言，若發現有需求可考慮，但中途停站會對影響高鐵車速，而錦上路站亦要預留用地供北環線發展，未必能兩全其美。 	<ul style="list-style-type: none"> ●若錦上路站可達至西九站的效益，就毋須建設西九站；而建設兩個車站，隧道長、造價高、塞車等問題仍存在，不會支持。