

收地及造價預算

甲、前言

新高鐵專家組為高鐵香港段提出新方案，高鐵總站設於西鐵錦上路站旁。新方案由於建設過程遠較西九站方案簡單，建造需時和造價也遠較西九站方案為低。相對於西九站方案的六百多億造價，新方案只需約二百多億。新方案的社區影響也較低，相對於西九站方案的160個住戶，新方案約需遷移50個住戶。

政府當局質疑新方案的收地和造價，認為要把高鐵總站設於專家組的選址，需要把錦田河和青朗公路改道。此等改道會大幅增加收地範圍、造價和建造時間。基於這點，政府當局認為專家組低估了新方案的社區影響、造價和建造時間。

本文的目的，在於指出政府對新方案的誤解，解釋新方案的社區影響、造價和建造需時之實情。

乙、走線設計及錦田河改道

專家組於十月十二日與政府及港鐵代表會晤，提出初步走線概念，並未談及詳細走線設計。及後，政府及港鐵代表拒絕再與專家組會面，專家組無從直接提供詳細走線設計。政府代表一方面基於對新方案的理解不足，同時又受到政治上的壓力，對新方案作出甚為粗疏的假設，包括認為錦田河需於建造期間大規模改道（見圖一）。

政府當局誤以為新方案的高鐵走線取道高埔村和旭日花園以東，並以走線與錦田河重疊為由，提出錦田河需要改道。而政府當局提出的錦田河改道方案，又需要於錦田市收回大量土地，使方案的社區影響大為增加。按政府當局提交立法會的文件所述，估計新方案影響約300個住戶，當中250戶是受隧道和高架橋的建造影響¹。

專家組的建議走線，其實取道高埔村以西而非以東，對錦田河的影響遠遠低於政府模擬。新方案當中只有高鐵總站北端扇形路段有少部份會與錦田河重疊，然而由於此路段將以架空結構形式建造，不會對錦田河帶來任何影響（見圖二）。也就是說，建造新方案不會導致錦田河需要改道，所以政府估計由此衍生的社區影響、造價和建造需時問題均全數不成立。

撇除上述的250個住戶，政府對新方案的社區影響估計其實恰恰確認專家組一直堅持約50個住戶受影響，引證了新方案的社區影響遠低於西九站方案（160戶）。

丙、總站面積及青朗公路改道

政府當局認為新方案中高铁總站的選址佔地不足需求，需要佔用現青朗公路（三號幹線）的位置，因而提出重建青朗公路。此一假設使政府估計新方案之收回土地、造價和建造需時均大為增加。

新方案中的高铁總站佔地，是基於六個長途線月台加四個短途線月台的設計；而政府當局的佔地假設，則是基於九個長途線月台加六個短途線月台的設計。專家組認為新方案比西九站方案更能有效運用月台空間，固新方案的月台數目足夠。於新方案中，列車到達和落客後可隨即從南面離開車站前往車廠停放，騰出月台位置予下一班到達的列車。於西九站方案當中，列車於落客後卻需要停放於月台之中，變相浪費了原本可作上落客的月台空間。

¹ http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1106cb1-322-1-c.pdf, p.43

如果我們引用政府提交予立法會的例子，假設於同一小時內有四列長途列車離站和五列長途列車進站²，新方案中的六個長途線月台已足夠應付有餘。於此例子中，可安排兩個月台予離站列車上客，和四個月台予進站列車落客。進站列車從南面的列車停放處開出，到達車站後可有30分鐘上客和離開車站，時間相當充裕。至於進站列車方面，由於列車落客後便會從南面離站，以四個月台於一小時內讓五列列車落客，時間同樣是相當充裕。由於新方案中的列車停放處設於車站以南，以西九站方案的列車停放處卻設在車站以北，所以上述的安排可在新方案中實施，在西九站卻不可以；政府以西九站的月台需求強加於新方案之上，有欠實事求是。

事實上，政府當局在提交立法會的文件當中列明，就算是在西九站的困難環境中，目前只需要七個月台予長途列車，其餘皆為備用。如果於遠期發展當中需要更多的月台空間，新方案容許高鐵總站作相應的擴建。這相對於西九龍方案中需要預先興建未知何時有用的月台，然後讓它們於建成後長期荒廢，明顯更為合理。

按照新方案對月台空間運用的分析，高鐵總站選址的佔地充足，無需佔用現青朗公路的位置。因此，政府基於青朗公路改道引伸出來對收回土地、造價和建造需時起質疑均全數不成立。

丁、整體造價及需時

政府當局對建造新方案需要把錦田河和青朗公路改道的假設均不成立，因此對新方案造價和建造需時的估算同樣不成立。

專家組已詳細列舉了各個分項的造價，以支持250億的造價預算（表一）。另一個審議新方案造價的方法，則是與西九站方案比較：

西九站方案	新方案
興建2.6公里長的隧道	興建1.26公里長的隧道 （包括高鐵路段及港島快線）及 900米長的橋樑
15個月台的地底車站	10個月台的架空車站
需要興建緊急救援站	無需興建緊急救援站
550 億	250 億
大量配套改善工程	簡單配套改善工程
118 億	20 億

西九站方案的工程建設相當複雜，單是地底車站的造價就達95億，興建隧道則需要190億³。新方案涉的工程建設則簡單得多，例如港島快綫善用現有基建減少重覆建設，架空車站的建造遠比地底車站容易，而高鐵路段較低則無需興建緊急救援站；此外，西九方案由於港鐵接駁不便，半數旅客會使用路面交通接駁，以致需花巨款作大量配套工程，此問題在港鐵接駁便捷的新方案中則不存在。新方案涉及的工程建設不足西九站方案的一半，造價也因

² http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1106cb1-322-1-c.pdf, p.29

³ 見立法會文件 PWSC(2009-10)68

而少於西九站方案的一半。如果政府當局認為新方案的估計造價過低，無疑等於自相矛盾地批評其西九站方案的估計造價過低。

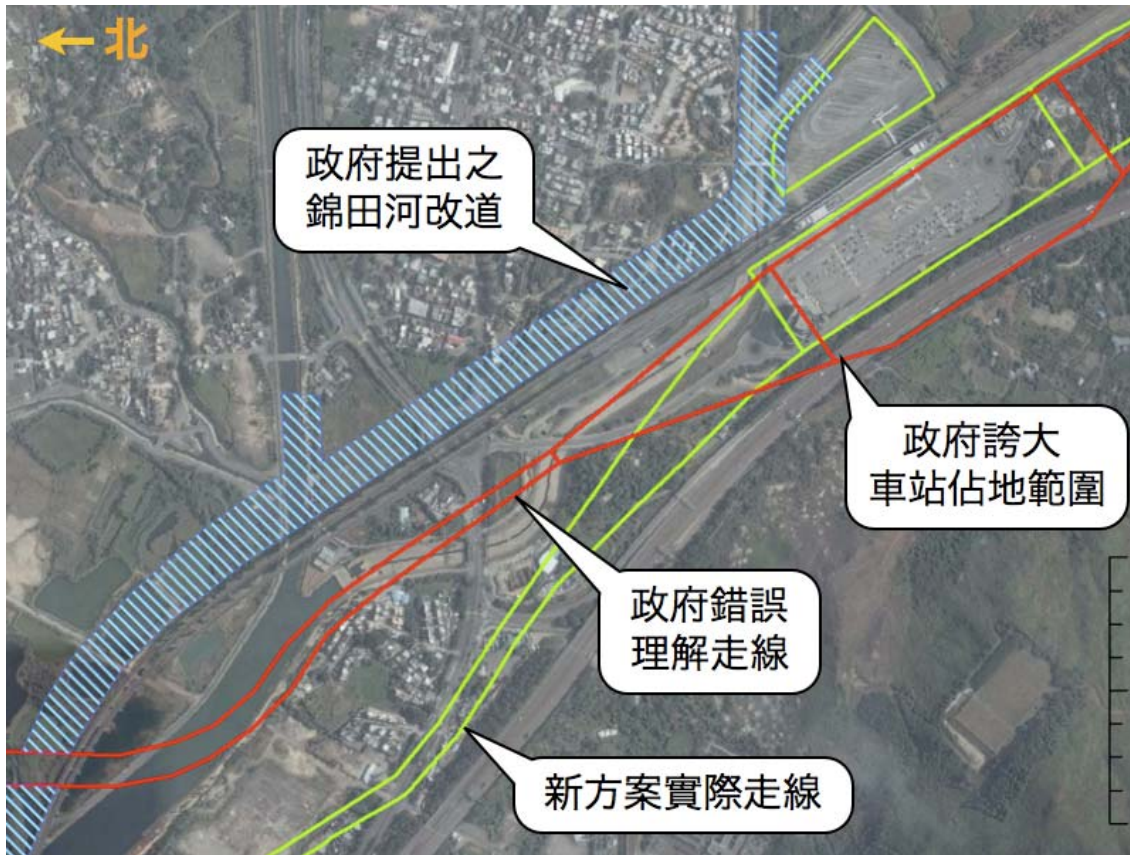
由於新方案涉及的工程建設不足西九站方案的一半，所需的建造需時也較西九站方案為短。西九站方案需要六年的建造需時，而新方案則預計需要約四年時間建造。將節省的建造需時投放於設計、環境評估和公眾參與，則新方案可望與西九站方案同樣於二零一五年完工。

戊、總結

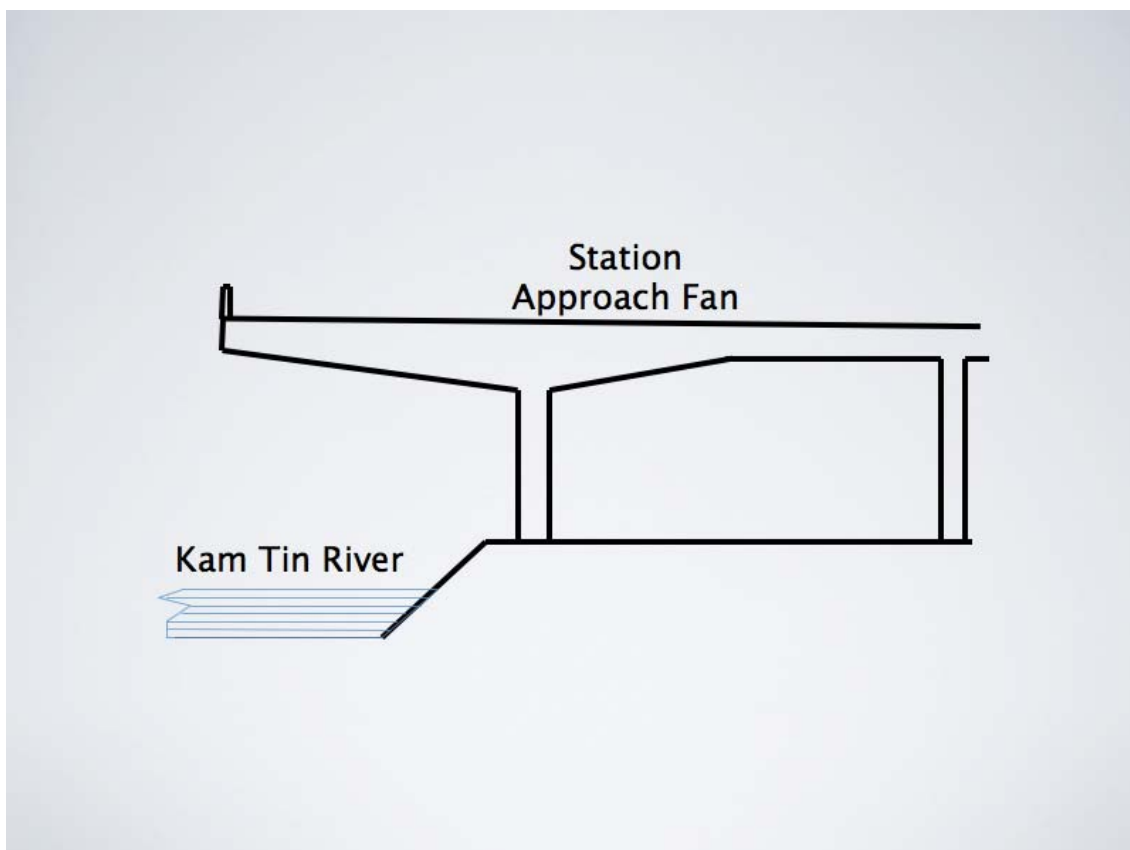
政府對新方案的社區影響、造價和建造需時的估算均出於錯誤的理解和假設，所以對新方案的相關質疑均全數不成立。上述的討論清楚指出，錦田河與青朗公路均無需因為興建新方案而改道。

按照新方案的詳細設計，新方案的影響住戶數目只是西九站方案的三成，造價只是西九站方案的四成，卻同樣能把香港接駁到中國內地的高鐵網絡，並能比西九站方案更便捷地接駁到香港的商業中心。由是觀之，造價六百多億的西九站方案並不是一個明智的公共投資選項。

圖一：政府當局對新方案詳細設計的錯誤理解



圖二：於錦田河建造扇形路段之方法



表一：新方案造價列表（十億）

	Express Rail Link	Hong Kong Island Express	Totals
Tunnels	4	2.2	6.2
Bridge		0.8	0.8
At Grade	1	0.5	1.5
Station	4	1.5	5.5
Depot	2		2
Systems	3	2	5
Resumption and Compensation			1.5
Contingencies			2.5
Total			25