

新聞稿
13/01/2010

高鐵面前的五座大山 - 高鐵西九方案目前難以克服的障礙

根據政府官員在 2009 年 12 月 18 日及 2010 年 1 月 8 日在立法會財委會會議上，就議員提問的答覆，「新高鐵專家組」進行了詳細分析，確認了以下範籌的問題，基於工程技術、法律和程序的障礙，政府不可能在短期內找出解決辦法，因此無法在未來一、兩個月內向立法會提交合乎情理的答覆：

一、「一地兩檢」難產 高鐵功能變質

由於現行法律限制，要有效地在香港境內實施「一地兩檢」，需要修改法律，甚至觸動基本法，而兩者均不可能在幾個月內完成，或至少獲得中港兩地的行政及立法機關確認可行方案。一旦「一地兩檢」無法落實，高鐵乘客(特別是長途車乘客)可能多花一、兩個小時在距離港境最近的內地車站下車接受檢查，使高速鐵路變成名不符實的中速鐵路，令高鐵服務吸引力大減，從而降低乘客量和削弱經濟效益。即使中港行政機關願意考慮電子預檢制度、列車內邊檢制度或流動檢查制度，仍然需要面對不確定的法律和操作障礙，不可能於短期內解決。

在沒有「一地兩檢」的情況下，高鐵的性質會產生根本性的變化，成為一條主要來往香港至深圳和廣州之間的區域快線，與目前「直通車」的運作模式相近。對很多長途車的乘客而言，往深圳福田站或廣州石壁站上車，可能較往西九總站上車更方便快捷。由於營運模式和收益來源的變化，整條高鐵的設計思維須從新檢討。若果只是興建一條策略位置大大降低的區域快線，如何調整方案、降低成本造價以維持營運效率，將會是至為重要的考慮因素。

二、九龍區交通擠塞和環境惡化

政府在 1 月 8 日在財委會上公開的「西九龍填海區發展交通研究」顯示：高鐵西九總站建成後，新增交通會嚴重影響九龍區內 18 個路口，佐敦道須拓寬至 13 條行車線，彌敦道上多個路口不准轉彎，強制車流駛入橫街，11 條內街交通流量大增，馬路切入公園及西九文化區，大舉破壞社區環境。報告承認部分建議改善措施在技術上不可行，但並無提出解決方法。

由於部份建議的改善措施 (例如廣東道與柯士甸道交界的行車隧道) 需要進行可行性研究及環境影響評估，兼且上述措施均未開始向區議會和油尖旺區居民進行諮

詢，未知市民是否接受，政府不可能於短期內向議會提交一套解決九龍區交通擠塞和環境惡化的方案。

三、西九文化區的環境破壞和工程延誤

根據「西九龍填海區發展交通研究」顯示，廣東道和柯士甸道西需要永久佔用西九文化區土地，同時在文化區東面地段，由於地底成為列車緩衝區，將來營運時的噪音和震動，構成無法克服的制約，使地面不能興建高標準的文化表演設施。在高鐵施工期間，更須徵用文化區三份一的土地和一半海岸線，使文化區難以按照原定 2014 至 2015 年的時間表落成，剝奪了市民使用的權利。

鑑於運輸局尚未把上述各種影響，正式知會西九文化區管理局諮詢會，更未有通過諮詢會向文化界和公眾諮詢，而負責總體規劃設計的三家建築師更未提交解決設計和延誤問題的報告，政府顯然無法在短期內向立法會完滿解釋，如何能夠紓緩和補償對西九文化區的破壞，和保證按照原定日期落成。

四、大角咀居民欠缺完整賠償機制

政府官員在 1 月 8 日的會議上首次披露，大角咀區共有 47 棟樓宇的區民，即數萬名市區居民，將會因建設高鐵隧道而損失潛在發展權益，而很多居民尚被蒙在鼓裡。鑑於終審庭在 2003 年 *Director of Lands v Yin Shuen Enterprises Ltd* 的裁決，這些居民即使向政府索償，也不會取得等同於正常更改地契、重新發展時所獲得的「期望價值」。更何況這些居民在索償前，先要付出大筆支付給測量師、工程師和律師的顧問費用。

鄭汝樺局長在 1 月 8 日的會議上考慮設立一個「索償委員會」，但尚未有細節，而政府若要訂立足以補償潛在發展權益損失的標準時，需要兼顧「鐵路條例」及上述終審庭在 2003 年裁決的規限，有可能須修改法例。因此，政府顯然無法在短期內向立法會及大角咀居民提交完整的賠償方案。

五、遷拆菜園村違背環境補償原則

菜園村村民在過去一年多來鏗而不捨的抗爭，即使賠償金額增加，仍然有不少村民堅持「不遷不拆」的訴求。這個罕有現象，正好印證了政府至今未有就不同收地方案進行「社會影響評估」的缺失。按照環境影響補償的優次原則，凡是對環境和社區有重大影響的方案，應先考慮替代方案，完全避免該項影響；只有在替代方案不可行而避無可避時，才考慮紓緩和補償措施。鑑於菜園村村民的反應，遷拆菜園村顯然屬於重大環境影響，應適用上述優次原則。

菜園村是一片完整的可耕農地，附近有很多土地質量差劣的廢車場和貨櫃場，從善用土地的角度考慮，政府是否應該率先徵用這些半發展、半廢棄的棕色地帶，遠勝於徵用一些未受破壞的耕地，以保護本土農業和鄉郊景觀？或乾脆考慮遠離菜園村，例如在錦上路建站的方案？

由於政府顧問並未有在環評研究內，就不同方案進行完整的「社會影響評估」，政府有必要補足欠交的評估，同時研究替代方案，包括「貫通南北」錦上路站方案的可行性。這些研究需時，政府顯然無法在短期內向立法會提供完整答案。

結論

鑑於上述五項工程技術、法律和程序的障礙，猶如高鐵面前的「五座大山」，政府不但無法在短期內向立法會提供合情合理的答案，即使高鐵撥款獲得通過，也難以順理進行。**新高鐵專家組**呼籲，政府明知無法就「五座大山」提供答案，便不應再浪費議員時間，在 1 月 15 日勉強向財委會申請撥款。**政府應該擱置撥款申請，以三個月為期，完成應做而未做的研究和程序，向市民大眾補足應該交待的資料，並啟動公眾參與機制，廣納民意；同時，立法會應聘請獨立顧問，評價「貫通南北」錦上路站方案的可行性，以便三個月後能夠與西九站方案作出公平客觀的比較，作出最符合公益的抉擇。**

公共專業聯盟
新高鐵專家組
2010 年 1 月 13 日