



公民黨 對全國高速鐵路香港段 實施情況的意見書

公民黨支持興建全國高速鐵路香港段，並同意盡快實施。由於項目費用高昂、影響深遠，所以政府在規劃、設計及施工階段均應該按照國際最佳守則，以促進可持續發展，擴大長遠經濟效益，保存社區網絡及自然景觀，善用土地資源為凌駕性原則。經考慮本項目至今的進度，本黨的意見如下：

一、 項目程序本末倒置

政府表示本項目的環評報告須待 2009 年中才完成，但地政總署已在 2008 年 11 月刊憲，在石崗菜園村一帶開始收地程序。根據環評條例，項目倡議人進行環境評價的目的是比較不同方案，從而選擇對環境和社會影響最少的方案，取得環境許可証，才能開始定案施工。過去港鐵公司的項目已有先例，在落馬洲支線因為環評報告未能通過而須要調整鐵路走線和設計方案。因此，政府今次在環評未完成和設計方案未確定前搶先收地，是把程序本末倒置，既可能浪費社會資源，亦已造成對菜園村村民不必要的傷害。

二、 資訊披露嚴重不足

政府在過去大半年的公眾諮詢過程中，只提供非常皮毛的資料，令公眾無法有效參與決策，更無法協助政府選擇最優方案，凝聚社會共識。為配合公眾的參與，政府部門應建立一套革新和標準更高的資料披露機制，以滿足公眾、公民團體以及民間專業人士參與決策的需要。

資料披露的新準則應該同時滿足下列兩個要求：（一）政府在公佈本身屬意的方案前向公眾提出多項選擇方案，例如工程計劃或交通管理計劃，並以簡明易懂的方法廣泛向公眾交代各項方案的利弊；（二）公眾應有清晰渠道隨時索取詳細的技術數據，好讓有意設計替代方案的公民團體能及時回應政府的建議，在需要時提供同等詳盡的替代設計方案。

三、 收地準則以偏蓋全

政府向居民解釋收地方案時，只表示該方案徵地最少或影响民居最少。由於政府未有提供不同方案的詳盡資料，公眾無從驗證這項結論是否真確。但更重要的，是政府明顯遺漏了兩項非常重要的考慮因素：1) 不同方案對居民的社區影響，及受影響居民是否願意搬遷的意願；2) 不同方案地段內的土地質量，徵用一些半發展、半廢棄的棕色地帶 (brownfield sites 例如廢車場、貨櫃場、廢料回收場)，遠遠優勝於徵用一些未受破壞的耕地 (greenfield sites)，不但可消除棕色地帶引起的污染，提高土地利用的經濟價值，更可同時保育鄉郊景觀。公民黨認為政府應按照上述兩項原則重新審視不同方案的優劣。

四、 忽略新界製造不公

廣深港鐵路的建設為新界的發展帶來新機遇，也為調整香港發展的空間佈局提供了一個難得的契機，但政府只準備在西九龍設一個總站，橫跨新界幾十公里的沿線竟然一個車站也沒有，以至居於新界三百多萬的市民要利用高速鐵路向北上時，須先花大半小時至個多小時向南走，先到西九龍轉車，這種不便等同剝奪了新界居民使用高鐵的權利。

政府聲稱若果要在新界多加一個車站，便會把廣州至香港的車程從 48 分鐘增加十四分鐘，即總共一小時零二分，打破了從廣州至香港不逾一小時的目標，「超標」兩分鐘。這種辯解犯了三項謬誤：

1. 高速鐵路的主要作用是聯接全國幾十個大城市，例如從香港到北京或上海都可以在十小時內完成，增加十幾分鐘對這些車程的影響微不足道。
2. 即使深圳市也分別在福田及龍華設有兩個車站以方便市民，為何在同一條高速鐵路線上，深圳市可以設兩個站，香港卻只能設一個站？若果減省幾分鐘車程是如此重要，特區政府是否應要求深圳市取消龍華站而增加新界站？
3. 事實上，從廣州乘車到了新界下車，亦等於是到了香港，而車程更少於 48 分鐘，完全符合「車程不逾一小時」的目標。須知道即使廣州站也只設於番禺區石壁鎮，距廣州市中心 14 公里，與一個設於新界的「香港北站」和九龍市區之間的距離相約。

若果政府因為「超標兩分鐘」這種似是而非的邏輯，而拒絕在新界加設一個「香港北站」，只會浪費新界居民的金錢和時間，在交通資源分配上，對新界居民非常不公道。

爲了彌補現時香港南、北發展的差異，以及扭轉對新界居民欠缺就業機會和服務設施的不公平現象，公民黨建議政府加設香港北站，與西鐵錦上路站相接，並帶動錦田、石崗、元朗一帶成爲香港副都市中心。

在目前的西鐵線中，從荃灣西站至錦上路站只需要 8 分鐘，而從元朗站至錦上路只需要 5 分鐘。設置香港北站不但便利兩個地區的居民往返內地，更可通過日後興建北環線連接新界東部的人口。若政府以人口不足作爲否決興建香港北站的理據，當日便不應該在西鐵線上加設錦上路站，因爲現時錦上路站的人流量仍然很低。相反，興建香港北站將可以連結現時的錦上路站，帶動該站的使用率，催生協同效應，更能善用資源。

錦上路站本身已經是發展副都市心的良好硬件配套，若日後在錦上路興建香港北站，將會爲副都市中心提供更完善及便利的交通網絡，強化與全國各地大城市的連結。

公民黨

14/5/2009