

立法會

Legislative Council

立法會FC146/09-10號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第七次會議紀要

日期：2010年1月8日(星期五)
時間：下午4時
地點：立法會會議廳

出席委員：

- 劉慧卿議員, JP (主席)
- 何俊仁議員
- 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
- 李卓人議員
- 李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
- 李華明議員, SBS, JP
- 吳靄儀議員
- 涂謹申議員
- 張文光議員
- 陳鑑林議員, SBS, JP
- 梁劉柔芬議員, GBS, JP
- 梁耀忠議員
- 黃宜弘議員, GBS
- 劉江華議員, JP
- 劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
- 劉健儀議員, GBS, JP
- 鄭家富議員
- 霍震霆議員, GBS, JP
- 譚耀宗議員, GBS, JP
- 石禮謙議員, SBS, JP
- 李鳳英議員, BBS, JP
- 張宇人議員, SBS, JP
- 陳偉業議員

馮檢基議員, SBS, JP
余若薇議員, SC, JP
方剛議員, SBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁君彥議員, SBS, JP
梁家傑議員, SC
梁國雄議員
張學明議員, GBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
甘乃威議員, MH
何秀蘭議員
李慧琼議員
林大輝議員, BBS, JP
陳克勤議員
陳茂波議員, MH, JP
陳健波議員, JP
陳淑莊議員
梁美芬議員
梁家騶議員
張國柱議員
黃成智議員
黃國健議員, BBS
葉偉明議員, MH
葉國謙議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
潘佩璆議員
謝偉俊議員
譚偉豪議員, JP

缺席委員 : 劉秀成議員, SBS, JP (副主席)
黃容根議員, SBS, JP
李國麟議員, SBS, JP
黃毓民議員

出席公職人員 ：	梁鳳儀女士, JP	署理財經事務及庫務局局長
	應耀康先生, JP	財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)
	甯漢豪女士, JP	財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1
	袁詠歡女士	財經事務及庫務局(庫務科)首席行政主任(G)
	鄭汝樺女士, JP	運輸及房屋局局長
	容偉雄先生, JP	運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
	韋志成先生, JP	路政署署長
	溫文隆先生, JP	路政署鐵路拓展處處長
	林世雄先生	路政署總工程師(鐵路拓展)2-3
	程錦昌先生, JP	運輸署副署長(策劃及技術服務)
	應芬芳女士	運輸署總工程師(運輸策劃)
	羅顯榮先生	地政總署助理署長(土地徵用)
	馬琮芳女士	地政總署總產業測量師(鐵路發展組／總辦事處)
	夏佳理議員, GBS, JP	西九文化區管理局發展委員會主席
	伍華強先生	西九文化區管理局發展項目總監
	紀彥琛先生	香港鐵路有限公司工程技術總管
	梁志立先生	香港鐵路有限公司總機電工程師
	蘇雯潔女士	香港鐵路有限公司項目及物業傳訊高級經理
列席秘書	： 李蔡若蓮女士	助理秘書長1
列席職員	： 薛鳳鳴女士	總議會秘書(1)5
	張渭忠先生	高級議會秘書(1)5

鄭頌欣小姐
胡清華先生
邱寶雯女士

高級議會秘書(1)7
高級議會事務助理(1)3
議會事務助理(1)1

經辦人／部門

主席表示，應政府當局要求，她決定在今天舉行3次財務委員會(下稱"財委會")會議，以便繼續討論未能在2009年12月18日的兩次財委會會議中審議完畢的項目。

項目1 —— FCR(2009-10)44

工務小組委員會在2009年12月2日和3日所提出的建議

總目706 —— 公路

**PWSC(2009-10)68 53TR 廣深港高速鐵路香港段
—— 鐵路建造工程**

**PWSC(2009-10)69 57TR 廣深港高速鐵路香港段
—— 非鐵路建造工程**

**PWSC(2009-10)72 35CA 就廣深港高速鐵路香港
段項目發放的特設特惠
津貼**

2. 主席表示委員會已於2009年12月18日的會議上就FCR(2009-10)44號文件附件1和2所載的項目進行表決，但未完成審議文件附件3所載的項目，即有關廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")香港段項目的PWSC(2009-10)68、69和72，以及有關北大嶼山醫院(第1期)項目的PWSC(2009-10)75。主席接着簡介3個項目，即PWSC(2009-10)68、69和72，並表示這些項目將會一併討論，但分開表決。她亦提醒委員申報金錢利益(如有的話)。就此，她告知委員，在財委會會議舉行期間，助理法律顧問4及議員個人利益監察委員會秘書將於辦公室候命，以回答個別委員有關披露／申報金錢利益的查詢。

3. 主席表示在這一輪(第一輪)提問中, 連同政府當局的回應在內, 每位委員有5分鐘發言時間。

4. 謝偉俊議員、陳淑莊議員、劉江華議員、梁家騮議員、李永達議員、何俊仁議員、梁家傑議員、陳健波議員、梁美芬議員、陳偉業議員、梁耀忠議員、馮檢基議員、葉國謙議員、劉健儀議員、湯家驊議員、鄭家富議員、梁國雄議員、甘乃威議員、余若薇議員、李慧琼議員及李卓人議員就高鐵項目發言。

5. 陳健波議員在開始發言時申報他是Munich Re Group一間香港附屬公司的受薪顧問及非受薪董事, Munich Re Group是一間跨國保險公司, 可能會參與承保高鐵工程計劃。

6. 運輸及房屋局局長、運輸及房屋局副秘書長(運輸)1、路政署署長、西九文化區管理局發展委員會主席夏佳理議員及香港鐵路有限公司項目及物業傳訊高級經理蘇雯潔女士回應委員提出的意見及問題。

7. 下午6時, 主席命令休會待續, 並表示財委會下次會議將於同日下午6時15分舉行, 以恢復討論項目PWSC(2009-10)68、69和72。

8. 會議於下午6時結束。

(這次會議過程的逐字紀錄本載於**附錄**。)

立法會秘書處
2010年8月5日

立法會財務委員會
第七次會議紀要

日期：2010年1月8日(星期五)
時間：下午4時
地點：立法會會議廳

總目 —— 公路

- PWSC(2009-10)68 53TR 廣深港高速鐵路香港段
—— 鐵路建造工程
- PWSC(2009-10)69 57TR 廣深港高速鐵路香港段
—— 非鐵路建造工程
- PWSC(2009-10)72 35CA 就廣深港高速鐵路香港
段項目發放的特設特惠
津貼

(逐字紀錄本)

Finance Committee of the Legislative Council

**Minutes of the 7th meeting
held at the Legislative Council Chamber
on Friday, 8 January 2010, at 4:00 pm**

Head 706 - Highway

**PWSC(2009-10)68 53TR Hong Kong section of Guangzhou–Shenzhen–
Hong Kong Express Rail Link - construction of
railway works**

**PWSC(2009-10)69 57TR Hong Kong section of Guangzhou–Shenzhen–
Hong Kong Express Rail Link - construction of
non-railway works**

**PWSC(2009-10)72 35CA Special ex-gratia payments in relation to the
Hong Kong section of the Guangzhou–
Shenzhen–Hong Kong Express Rail Link**

(Verbatim Transcript)

主席：現在夠鐘，我們財委會亦都夠法定人數，我宣布財委會開會。大家議員都知道，因為我們上次財委會開會未能完全處理很多事項，所以今天要開會。我亦都應局長要求，要我們開3節財委會，因為我們所訂下的規矩非常僵化，每一節只可以開兩小時，所以要大家事先同意才可以增加，而我同意了，大家亦已知悉。因此，我們在4時開會，第一節完結是6時，我會暫停會議，停15分鐘，然後再復會，再開兩小時；接着再暫停15分鐘，然後再開第三節。希望大家可以合作，用一個和平、理性、非暴力的方法今天在這裏開會。但是，我明白議員的發言權，《議事規則》已寫得很清楚。我亦都希望大家不要重複東西，或說一些與議題不相關的，如果是這樣的話，我會請議員停止發言。另外，秘書亦提到我說.....我們很多謝秘書處，由秘書長、法律顧問以至所有職員也全民皆兵，他們會全力協助我們這個委員會順利地履行我們的工作。

如果有議員有關利益衝突的問題希望秘書處協助，當然我們的法律顧問在此，但在地下我們亦有助法律顧問，以及我們議員利益監察委員會的秘書，亦都在下面，所以如果有需要的議員，隨時可以到地下，他們會協助你們的，即是如果有問題。在申報利益方面，昨天大家也做得非常好，我覺得越清楚、充分地披露是越好的，公眾亦希望立法會有很大的透明度。我們現在第一個項目.....

陳偉業議員：我想說一句，因為你昨天向記者提到，呼籲議員不要濫用程序，似乎你的評論有些暗示或偏袒的成分，我覺得你同時應該亦要呼籲所有議員投票時應盡責和監察公帑的使用.....

主席：是的，多謝。

陳偉業議員：我覺得這樣較為平衡些，好嗎？

主席：好的，多謝你，陳偉業議員。我們第一個項目是FCR(2009-10)第44號文件，委員會在去年12月18日的會議席上，已審議完附件1和附件2所載的工程項目，但未完成審議附件3所載的4個分開表決的工程項目，即PWSC(2009-10)第68、69、72和75號文件。有幾份文件有部分要分開表決的，譬如PWSC

第68、69和72號，均與廣深港高速鐵路香港段有關。按上次會議的做法，這3份文件會一併討論，然後分開表決。

第一份是第68號文件，建議將53TR號工程計劃提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用是550億1,750萬元，用以進行廣深港高速鐵路香港段的鐵路建造工程。第69號文件則建議將57TR號工程計劃提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用是118億元，用以進行廣深港高速鐵路香港段的非鐵路建造工程。第72號文件是建議支付特惠現金津貼及住戶搬遷津貼予受廣深港高速鐵路香港段收回土地和清拆影響的住戶，估計所需費用合共8,600萬元。

今天我們有非常多官員在座，我們歡迎他們。首先，我們當然是歡迎財經事務及庫務局副局長梁鳳儀副局長和應耀康秘書長。另外，我們歡迎運輸及房屋局的鄭汝樺局長和該局的副秘書長容偉雄先生，還有路政署署長韋志成先生、路政署鐵路拓展處處長溫文隆先生、路政署總工程師林世雄先生、運輸署副署長程錦昌先生、運輸署總工程師應芬芳女士、地政總署助理署長羅顯榮先生、地政總署總產業測量師馬琮芳女士、西九文化區管理局發展委員會主席夏佳理議員、民政事務局西九文化區辦事處發展項目總監伍華強先生、香港鐵路有限公司工程技術總管紀彥琛先生、香港鐵路有限公司項目及物業傳訊高級經理蘇雯潔女士、香港鐵路有限公司總機電工程師梁志立先生。

上一次已開始了發問時間，各位同事，有很多人正在排隊，亦都有部分排第二輪隊，我現在先讀出名字給大家聽，現在正在排隊輪候第一輪提問的有謝偉俊、陳淑莊、劉江華、梁家騮、李永達、何俊仁、梁家傑、陳健波、梁美芬、陳偉業、梁耀忠、馮檢基、葉國謙，以及劉健儀；另有6位同事正輪候第二輪提問。大家看到秘書有作出顯示，即第一輪有15位，第二輪有6位排隊。我們上次的做法是問與答為5分鐘，我希望大家掌握時間，如果問不完，你便可能要排第二次。我現在邀請第一位，謝偉俊議員，接着是陳淑莊議員。

謝偉俊議員：多謝主席。主席，我先說有4大項目，關於為何我認為這個項目是需要值得支持的。第一，我們現在談的可能是一個高鐵的項目，但其實在實質上，是一個機場項目，一個類似機場的項目。因為這牽涉到將香港連接大陸很多其他城市，將來會絕對取代了中短程的航班，佔一個很大的比例。第二大點，就是這不是純粹一項使費，好像我們維港巨星匯般，使了便沒有了的東西，並不是放煙花，這是一項投資，是一項基建

的投資，我們的後果看到可能是20、30年後的事。第三，我們不單是看一個所謂經濟效益，這當然絕對有很多，但更重要的是社會效益，關於工作、關於很多其他問題。第四，我們比較這項目，不單是關於香港的，而是與我們的鄰近城市、鄰近的區域作競爭，包括我們鄰近的澳門與我們有非常激烈的競爭。但是，爭取時間，在說到這4樣東西之前，或者我想先去到整個問題最多爭議的地方，便是究竟我們應該在錦上路，還是在城市中心這件事。先說說幾個觀察點，有機會、有時間，我希望可以再返回剛才那4大點。

主席，我們所說的是一個在48分鐘內可以由廣州來到香港的項目，不要看輕這48分鐘，1小時生活圈這個概念是非常重要的。我們要談的不是要節省多少錢，而是用了這筆錢之後，效益有多大，經濟效益、社會效益有多大。很多業界、運輸界的同業提供意見，便是我們每節省一半時間，便可增加4倍的流量……乘客量，這是他們一般的粗略估計。試想想，如果我們將節省在路上的時間乘4，便是我們流量的增加。另外，如果我們的流程……是1小時左右的旅程，便可大大地增加當天來回的旅客，這亦是非常重要的。我們談甚麼創意產業、香港的娛樂業、香港的零售業、香港的消費業，如果能夠將時間縮減至1小時或左右的話，便可大大增加當天的旅客量。

如果說為何我們不在錦上路便算呢？主席，我試問一下，為何我們的九廣鐵路不停在羅湖站便算呢？為何我們要花41億，將我們的紅磡站搬過來尖沙咀呢？因為我們希望可以直接有條線去尖沙咀。不要忘記，所用41億也只是為了香港市民，而不會把餅增大，但我們現在所談的數字，是可以大大增大這個餅，讓我們香港本身700萬名居民，發展至在1小時內去到3 000多萬、4 000萬的一個消費市場。

主席，我們每一份工作的背後都有一個老闆，如果我們永遠也說我們是官商勾結，只是益了有錢人，不要忘記，每一份工作背後都有老闆，而每一個老闆都僱用了或多或少的僱員，我們不要只說老闆賺錢，投資商人賺錢，而是在說香港的工作。單是旅遊界或相關行業，香港便有130多萬人，大部分也沒有特殊工作能力，當中很多新移民。我們常常說要創造就業機會，增加香港的GDP，這個便是最好的機會。

我們現在不是說把香港當作如台灣的沿島鐵路、日本的沿島鐵路，即使如英國這麼緊張自己的獨立，它也要駁一條Eurostar過去歐陸，原因為何？因為那是一條磁帶。主席，我們談的是

將來的趨勢，便是要越來越減少航空運輸交通，因為太污染，OK？高鐵可以很頻密地、很大量地，將源源不絕的市民、消費者，來回地帶來帶去。這對香港是很容易、很快地，將我們香港的750萬擴展至4 000萬，甚至很快地擴展至以億計的我們香港的一個市場，這不是說笑的。

因此，我再強調一次，我完全沒有任何懷疑，也完全沒有任何猶疑，我們應該要盡快做這件事。我亦絕對向現時在外面示威也好，或者"八十後"和"九十後"的也好，我很多謝在20、30年前，我的前輩幫我們興建了新機場、地鐵.....

主席：多謝你，謝偉俊議員，你再排隊吧，如果你想再發言的話。陳淑莊議員，接着是劉江華議員。

陳淑莊議員：多謝主席。政府在後期提交的文件，即在12月提交的文件，交代關於與西九文化區的關係，亦看到有應我們的要求，有說到工程的交叉影響。我另外亦看到有份文件，就是關於附件4，提到通風井和緊急逃生出口位置。老實說，這個除了有方向之外，沒有甚麼比例，我希望下次如果提供圖片，如果不介意可以大些少，因為我們只可看到一小部分的西九接駁至.....

主席：陳議員，你在說哪一份文件的附件？

陳淑莊議員：你等我一會.....

主席：提供號碼給我們吧。

陳淑莊議員：好的，我現在用電腦看看，不好意思，是PWSCI(2009-10)15，這是補充資料。在文件第10幾頁.....不好意思，因為我一直向下移.....講關於西九部分的，大概是第15頁，一直有提及不同顏色代表不同部分，在附件4中，有交代通風口。我想建議，政府可否提供一個較好.....或解釋一下該位置佔地多少？因為上次主要聽到夏佳理議員.....前議員介紹過那個size。此外，我想問問，那幅土地，因為要堆泥，整幅西九(用地)很大部分要用來堆泥，現在看到三艘躉船，將會有的影響.....那裏還會否包括運送炸藥呢？我亦都想理解一下。

主席：我找不到那份文件，不知道局長們能否找到該份文件？實在太多文件了，我們在整張桌上也找不到，局長，你知不知道陳議員所說的？或者你先回答吧。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，請副秘書長作答。

主席：副秘書長。

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：主席，陳議員所說的文件應該是PWSCI(2009-10)15，應該是12月份發出的……

主席：多少號？12月多少號發出的？

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：有一個月份是12月……

陳淑莊議員：那份……如果沒有記錯，是當天開財委會放在檯上的，12月……

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：這一份文件是我們應工務小組的要求提供的……

主席：找到了，是嗎？你請說，你請說吧。

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：稍後或者我請路政署署長就通風口以及剛才議員所問的臨時躉船轉運站方面，從工程角度來解釋。這方面，我想在此強調的是，這個通風樓的設計，我們很強調的是不會影響西九文化區本身的發展。

主席：為何不會影響呢？

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：那個通風樓的設計，其實我們會很着重在設計方面，是會能夠融入日後西九文化區的發展，譬如說利用大家商業建築物之間的互相配合。其實在香港來說，亦有現成例子，大家可以看到，在同一份文件的附件3，在一些現成的例子，是我們如何把一些通風設備與建築物互相融合，把通風設備的景觀上盡量做到和諧，以及與周遭環境的配合。在設計上，我們在日後推展這項目時，這一點，我們會特別着重的。

主席：可否請韋署長先說說通風口方面？

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：至於工程的角度，請署長補充。

主席：沒甚麼時間，你先說說，附件3，署長。

路政署署長韋志成先生：我補充的是，那個通風井的確在這幅圖是一個示意圖，在我們刊憲的文件內，亦有把其位置show出來。但是，我要強調的是，我們的那個位置是還未落實的，主要原因是，當西九文化區的設計落實後，我們的位置仍然可以作出調整，與它一起配合。

第二個問題，關於躉船的上落船位，我們是不會用來運送炸藥的。多謝主席。

主席：陳議員。

陳淑莊議員：是，都想問問，如果不用那個位置落炸藥，那會是如何運送呢？謝謝主席。剛才.....以及我想說不好意思，夏佳理議員，搞錯了，不好意思.....再澄清。

主席：署長，怎樣？不落炸藥，如何運送呢？哪位？哪位回答？

路政署署長韋志成先生：你能否回答？

主席：能否回答？我希望你能夠回答……當然……

路政署署長韋志成先生：如果……

主席：哪位回答呢，署長？

路政署署長韋志成先生：……運送炸藥，我們現時在小欖有一個躉船位，從小欖那裏運送來的。

主席：在小欖。我相信你沒有時間了，陳議員，5分鐘是非常快的，所以大家要掌握時間。

劉江華議員，接着是梁家驩議員。

劉江華議員：主席，這條高鐵的需要性，我想很多議員都覺得是應該去做的。另外一個問題是，對於選址，究竟在市區或在郊區呢？我們經過在去年的時間，在鐵路事宜小組，包括在工務小組，其實在一年裏，都已開了10次會議，亦有110個團體上來，包括很多專業的團體，大家上來做一些論證。最後來說，即我自己的看法，放在市區較在郊區更適宜。這方面，我想市民亦很明白。剩下來的問題，可能是價錢。有些市民可能會覺得，為何會那麼貴呢？雖然我們作為議員，特別在鐵路小組的成員，我們比較熟悉，我們知道來龍去脈，但市民未必知道那麼清楚。

所以，我希望在這時間，請政府可否澄清幾點：第一點，原來的構思可能是以西鐵作為一個共用的方案，這樣可能會便宜一點，但立法會要求，希望用一個打隧道的專線會快很多。在這點來說，即貴了多少呢？對比來說，優勢是甚麼呢？局長可否解釋一下？

第二方面是，我們在優化方面，又增加了一些款項。優化的項目方面，有些要求是議員提出，有些則是公眾提出。局長可否解釋一下，如果這些款項不做優化，會有些甚麼問題出來呢？

第三部分是款項增加了，是按通漲方面，是增加了百分之四十多。我想局長可否解釋一下呢？與其他的基建，這增加了的百分之四十多的通漲，是否很特別呢？其他的項目有否一些

是相類似的呢？可否就這三點有關價錢的上漲，可以解釋一下？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，在第一點方面，我們在2000年初，其實進行了很多研究，直至2005至07年——議員都很記得——就是在專用通道及共用通道方案的討論，兩個方案都是以西九為中心為終點，而之後批准的設計是一個專用方案，亦考慮到立法會當時的共識，就是說應該採用專用方案的。所以，先前我們在初步的評估，採用395億，已經是一個專用方案。不過，我們現時為何有537億元(09年的價錢)，以及115億元的非鐵路，537億元的鐵路工程呢？主要原因是，第一，剛才議員所說的通漲，我稍後會請路政署長替我們解釋，42%是否對呢？就着鐵路方面的工程上漲，當中57%是因為通漲的，其他是因為我們進行了土質勘察，發覺要避開一些斷層，以及其他的技術原因，非不得已，我們要這樣上升。而在文件方面，我們先前亦有一份文件，關於每一項的上調，為何要這麼做呢？我們均已詳細交代了。

另外有關優化方面，議員說得很對，有一些是不可以不做的，為甚麼呢？譬如我們剛才說的斷層的問題，以及有一些譬如在設計上，如何可以更好一些，亦因應社會的意見。另外，在非鐵路項目的優化方面，我們現時在西九龍方面，我們會做七橋二隧的行人接駁，這些都是優化項目之一。或者請署長解釋，為何現在的通漲，我們假設的42%，是一個合理的假設。

主席：署長。

路政署署長韋志成先生：如果我們與同期的鐵路項目，以及土木工程項目比較的話，我舉了兩個例子，一個是我們剛剛現在開始動工的西港島線，在同期比較，它的通漲是48%；屯門公路則大致上是47%。我們所以能夠把它降低至42%，主要原因是我們掌握到近期我們的物價已開始下調。雖然它有輕微上升趨勢，但它較高峰期，都是下調了，所以我們採用了42%。多謝主席。

主席：是，劉議員，行了，是嗎？下一位是梁家驩議員，接着是李永達議員。

梁家驩議員：謝謝主席。我看到文件，18號那次，是政府提供給我們的那份文件，看到第6段那裏，想澄清一點……

主席：文件number好嗎，梁議員？是多少號？

梁家驩議員：18號的文件是FC29。

主席：謝謝。

梁家驩議員：行不行？

主席：你請說。

梁家驩議員：有關營運效益方面，先說第6段，關於平均每日跨境總乘客量698 000人，看到嗎？

主席：我就找不到，局長你找到嗎？因為局長亦說得很對，是提供了很多文件給我們。

梁家驩議員：就是上次那份而已……

主席：我就有38……

梁家驩議員：……FC29啊。我想局長知道的了……

主席：你說，你說，你說。

梁家驩議員：698 000人那裏，我的理解是，2016年的跨境人次與興建高鐵與否是沒有關係的，即這是一個自然增長，不興建高鐵都會有這個人次的，是嗎？

主席：怎麼樣，梁議員，你說吧。

梁家驩議員：我的問題是，第一個問題是，那698 000人的跨境人次，是2016年的估計，是不興建高鐵都會有這個跨境人數的，是嗎？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：路政署長。

梁家驩議員：答案是？聽不到……是？

主席：是，請說，哪位回答？是否署長回答？是，署長，你請說。

路政署署長韋志成先生：答案"是"。

梁家驩議員：698 000，即不興建高鐵是不會影響那個跨境數目的人次。那麼，如果興建了高鐵的話，估計就會有大約12%的人流會經高鐵過境，是嗎？即這698 000人當中，有12%會用高鐵過境，是否這個意思呢？

主席：署長，抑或副秘書長？

路政署署長韋志成先生：在圖表中，其實大家可以看到自然增長，2016年跨境人數會達到698 000，高鐵所佔的比例是99 000人次。

梁家驩議員：高鐵的比例……

路政署署長韋志成先生：圖表中寫得很清楚的，高鐵是99 000人次。

梁家驩議員：那即是說高鐵只佔12、13%左右了，是嗎？即不興建高鐵的話，便會有其他的交通渠道，都可以take up這99 000人次，是嗎？即使不興建，其他的渠道，即譬如現時羅湖、落馬洲、西部通道，其他那些渠道都可以take up這99 000人次，是嗎？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我想……

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：這是我們對客流的預測。當然，如果你說不興建高鐵的話，其他的界別是否可以容納呢？我們現時都可以看到，羅湖是一個非常繁忙的口岸，有很多旅客都是經過那邊的。所以我們先前亦解釋過，那個99 000，我們是以一個自然增長的形式，我們亦沒有把衍生的，即因為有了高鐵而多了人乘搭，多了來香港的那些，我們沒有放在內。所以，變成這是以一個運輸的模型，以致我們能夠預測高鐵的人次，但這不等於將來衍生的人次等於其他直通車、哪部列車，全部可以能夠招呼他們的，因為這是一個客流的預測。

梁家驩議員：是的，局長，我明白衍生的人次，因為這裏由頭至尾你都沒有數據，只是以一個願景來估計而已。我只可以看到你現時可以提供給我的數據，我的理解是，你這個2016年的698 000人，你不興建高鐵都會有這個人流的。第二點，如果你興建了高鐵，高鐵能夠take的market share是99 000人，只是十多個percent而已，對嗎？即是說高鐵興建與否，並不會令香港突然間變成沒有人到來，它其實只佔陸路人流的12%，而即使不興建它的話，每日的人次都會有69萬多這麼多，有這個自然增長，是沒有問題的，對不對？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我想議員應該這麼理解，就是如果憑自然增長，亦沒有一個高效的交通工具，我們遲些發覺其他的交通工具，以及其他的口岸會達到飽和，而且我們現時的高鐵是作為一個非常保守的一個人流的預測，我們是故意沒有把那些衍生的放進去。我們先前亦解釋過，根據外國的經驗，衍生的人流要大概達到20%至30%，但我們為了保守的緣故，我們並沒有放進我們的這個預測中。

主席：李永達議員，接着是何俊仁議員。

李永達議員：主席，我想問問關於造價的問題。

主席：你問哪份文件呢，李議員？

李永達議員：我不用.....一般性的政策便行了。因為在這4、5年中，香港有幾項大型的工程發展會進行的，西九應該是一、兩年之後開始工程開展，高峰期應該在13、14、15、16這幾年的；港珠澳大橋則應該在1至2年之內會開工，然後高峰期應該在13、14、15、16那幾年；高鐵如果要投標進行的話，大體上，工程的高峰期都是13、14、15這段時間。所有熟悉工程的人均知道，任何工程集中在一段短時間進行的話，它會令工程價的投標大幅增加。我過往在房委會工作時都試過這樣的。我想問局方或署方，其實你們自己有否進行過測試，即模式也好，或者內部也好，因為這幾項工程都是發展局和房屋交通運輸局一起進行的，如果這幾項工程一起在這短短3、4年進行的話，你們有沒有估計過，間接上，會導致這些工程價格可能會升10%或20%不等的幅度呢？這個情況，你們有否估算在內呢？

第二點，有些工程界的朋友對我說，你們這次所申請的款項是特別多的。其中一個原因可能是你們預計將來的價格上升，是不需要重新回到財委會申請額外撥款。我想問你，這個情況有否出現？多謝主席。

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，在最後的題目，剛才署長都有答過，我們是用42%這個。這個亦都是根據最近，尤其是

我們最適切作為比較的西港島線，因為它亦都有一些隧道的投標回來，所以我們用這個我們覺得是一個專業和一個合適的估算。至於你說到投標價格的增加，我們局和發展局是透過署長與工務科，有密切的聯繫。其中一個考慮點亦都是，其實現時在私人發展方面，工程其實是比較少。所以整體來說，我們所說的，香港的工程項目，現時都是工務比較多，我稍後請署長補充一下。

所以，現階段來說，我們覺得無論是價格上漲的判斷是合理，以及在我們的標價方面，我們覺得亦都是我們現時做的估算，是一個專業的評估。署長，請你補充。

主席：署長。

路政署署長韋志成先生：補充兩點，第一點就是在文件PWSC文件57TR，即69號文件，其實在21段，我們說過我們預算將來的價格是怎樣預算呢？基本上我們都是沿用其他工務工程項目，沿用.....我希望議員可能看到。

主席：哪一段呢，署長，你在說？

路政署署長韋志成先生：價格上的幅度那個因素，價格調整的因素是與其他的工務工程項目一樣，所以是.....

主席：署長，你在說69號文件的哪一段呢？

路政署署長韋志成先生：.....69號文件的第21段。

主席：21段.....

路政署署長韋志成先生：是。

主席：.....請你繼續。

路政署署長韋志成先生：我們用的價格調整因素是與其他工務工程項目一樣，所以我們沒有特別將這個分數調高。

第二點的補充，就是關於我們將來在14、15、16年的工程價格會否調高呢？我們其實是有看過在機場核心工程年代的時候，當有大量工程推出的時候，有否一個上升的趨勢呢？在那個年代，我們其實是看不到一個上升的趨勢。它仍然是波動得很嚴重，所以未來這數年究竟價格上升的趨勢是怎樣，是很難預測的。剛才局長亦都有提到，就是私人工程現在仍然在一個很低的水平，所以我們估計單在工務工程的項目，未必會將價格推到很高。多謝主席。

主席：李議員。

李永達議員：主席，我只是問個問題，就是積累性的效果，因為有些工程，當然是路政署負責的，但有些是其他署或有些是法定機構，夏佳理先生坐在這裏，它們如果200億元，就不知道有否落入你們的考慮中，因為積聚性的效果就可能在短時間，現在未必會出現。但出現的時候，即我們納稅人便要用更加多金錢，而所興建的東西其實是少了。我想問這個積聚性的效果，你有否研究或做過自己這些敏感測試或模式的研究，有否做過呢？

主席：署長。

路政署署長韋志成先生：我剛才其實都有回答這個問題，就是當天推出大量工程的時候，究竟對市場價格有甚麼影響，我們是很難預測的，正如在機場核心工程的時候，當時亦都有大量工程推出，不單是工務工程，私人工程也有。我們分析它的價格波動，並不能夠看到有一個明顯的趨勢。多謝主席。

主席：何俊仁議員，接着是梁家傑議員。

何俊仁議員：多謝主席。今次高鐵總站的選址引起很多爭論，除了有很多人覺得設在錦上路，對該區是有一個經濟發展的考慮，亦都有很多人說，對西九交通的影響；而另外一個擔憂，

亦都是對西九文化區的影響。那我便先問這方面，因為當中有好幾個問題。

西九文化區方面，大家都知道這個選址已經是一早定下來的，亦都是經過很多討論、辯論，最終成立了西九局，也有了一個發展計劃，但不幸的就是，這個遲來的高鐵選址的總站，可能會對整個西九未來的發展，我覺得會有頗大的影響。現在，我看到的就是，根據文件，就是現在你的……

主席：哪一篇，哪一份文件，何議員？

何俊仁議員：……我看到就應該是鐵路小組的一份文件。

主席：鐵路小組的文件？

何俊仁議員：不過，不要緊，因為我手頭上有太多文件。我想局長已很熟悉，不用我引用這些文件……

主席：你說吧，請說。

何俊仁議員：……應該有三分之一的西九文化區用地，地底下面是會由高鐵佔用。在它們一直動工期間，可能西九亦都在上面進行自己的工程，所以我不知道稍後，夏佳理先生可以再說一說，可能兩邊一起進行工程，我不知道有多大影響，其實我覺得有可能會，如果高鐵的工程現在說成這麼急，是否西九的工程又要再拖延呢？

第二，就算你現在覺得你全面完成了地質探討，覺得沒有問題，上面是可以有一個很高質素的文化設施在運作，下面是一條鐵路，可能是鐵路，我不知道，可能是一個總站，下面可能是大堂，還是入閘的地方，我不知道怎樣，但是你覺得是否完全沒有影響呢，即在聲響方面，會否有噪音造成了上面一些我們要求很高的文化表演場所，是否會不受影響呢？還有，擔心的是時間，其實到最後，我看來，西九可能又要延期。

主席：不如我們先讓他回答好嗎，何議員？

何俊仁議員：……是，不如你回答，我不知哪位回答。

主席：夏佳理議員，你有沒有資料給我們？就這件事，你知道西九是否又要讓路？

西九文化區管理局發展委員會主席夏佳理議員：主席，照我所瞭解，是不需要的，但是我或許回看剛才的文件，補充文件那裏。

主席：你在看哪一份，夏議員？

西九文化區管理局發展委員會主席夏佳理議員：是PWSCI(2009-10)15。

主席：15號嗎？PWSC……

西九文化區管理局發展委員會主席夏佳理議員：即剛才有一位議員，就提到通風系統那方面的該份文件。

主席：好的，好的。

西九文化區管理局發展委員會主席夏佳理議員：如果你看回附件2，並不是附件4，是附件2，你便看到整個西九文化區及高速鐵路的總站，以及文化區，即文化區的時間表和用途，全在這裏。那麼，看這個時間表的話，主席，應該就是高速鐵路在去年年尾開始使用該地盤，即10多項工程，14項工程。在這方面，事實上，在西九文化區局的概念圖的圖則方面，以及項目圖則都未有決定，現在都是在經一個諮詢的程序，諮詢之後，我們希望大約在今年年中，就有3個概念圖則交到西九管理局考慮。考慮之後，該3個圖則亦都有第二次公眾參與運作。去到年尾，希望西九管理局會有一個決定，就是選擇哪一個或有甚麼調整。然後，項目圖則便要準備交到城市規劃作批准。在時間表方面，我們自己的計劃圖則方面，時間與高速鐵路站它們在地底興建車站方面，工作時間應該不同。

主席：沒有時間跟進了，何議員，你再排隊。

何俊仁議員：好。

主席：梁家傑議員，接着是陳健波議員。

梁家傑議員：多謝主席。主席，我想集中討論一下，就是公共專業聯盟及Mr Ron TAYLOR的交替建議，所以我們叫作"香港交匯站方案"。首先說選址方面，政府提出了一個理由——為何不要在錦上路，而要在西九呢？就是因為在2016年時，西九將會有香港27%的人口及47%的就業機會，會在5公里範圍之內；而在錦上路，只分別有3%的人口及2%的就業機會。但是，主席，我想閣下都很清晰，如果在西九起計5公里，就要包括香港仔郊野公園，即是說，如果我在，譬如本會所在的地方，要到高鐵的西九總站，我當然可以選擇游泳，如果我不游泳，那我便乘坐MTR或我駕車前往，但如果是這樣，政府這一個比較是否比擬不倫呢？因為如果你說在錦上路，徒步可以行，當然我是明白的。但如果你在西九設總站，你徒步行，你也不能想像要別人拖着行李行5公里？那我想知道這樣一個理由，作為選擇西九而不選擇錦上路，我們應怎樣理解呢？這個5公里的半徑，這個圓圈，是否真的做出來，用作爭拗呢？而沒有真正與公共專業聯盟及Mr Ron TAYLOR作一個真正的交流呢？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：這個只是一個示意圖，當日亦都是回應有團體提出"究竟人口分布是怎樣？"等等。其實在我們的選址，並不是畫個圓圈5公里，我們便決定在哪裏選址。第一，就是高鐵的定位，我們是，剛才議員有提到，說我們是遲來的。其實我們在05年12月向立法會匯報有關廣深港高鐵時，當時已說車站會設在西九，還在討論專用通道和共用通道之前，已經說要設在那裏。所以，我們其實是有一個第一定位，是在市中心。市中心才可以體現高鐵在城市與城市中間發揮最高的效益。

第二，就是看客流。客流方面，我們亦都不是說找個圓圈的5公里，便決定這個客流，是有一些很科學的運輸模型，幫助我們去用估算，在不同的設計年份等等。以這個去解說的時候，

因為坊間亦都有一些意見，說究竟人口和工作人口的分布，居住人口分布是怎樣？這個是當日我們概括地解釋而已。多謝主席。

主席：梁議員。

梁家傑議員：那即是說這個5公里作為半徑的圓圈，聽來並不是一個非常有決定性、具說服力的理由。

主席，另外，我想問一問關於錦田河需不需要改道的問題。政府就說香港交匯站方案，即公共專業聯盟那個，不能節省這麼多金錢，因為我們要付錢改道，將錦田河改道。那麼，據我從 Mr Ron TAYLOR 及 ProCommons (i.e. The Professional Commons)理解，他們的方案，走線是不需要觸及錦田河改道的。那麼政府以一個這樣的選擇基礎來討論，是否又是一個無理性討論而純粹抹黑 ProCommons (i.e. The Professional Commons)及 Ron TAYLOR呢？

主席：局長，是否由你回答？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：好的。主席，或許我嘗試回答。第一，就是其實我們的研究團體提出這項議題，最主要我們覺得不可行的，其實是有數點的。第一，就是因為它停在錦上路，它始終要接駁我們的鐵路網絡，它就用一個叫做機場快綫，如果我沒有記錯，接駁到我們現在的東涌和機場綫，因為它的樽頸的緣故，還有我們已經向立法會鐵路事宜小組解釋，有不同的專業團體在當天亦都同意政府的意見，就是其實它有一個上限，就是32班車。因為這樣的原因，如果它"蝕"入東涌和機場綫，是窒礙東涌和機場將來的發展的，這其實是最主要最主要的原因。

另外就是，當然要設車站在錦上路，亦都因為有其地勢影響而要拆卸更多房屋，這亦都是一個很主要的考慮。至於錦田河改道，如果我沒有記錯，當然對於造價有影響，但其實最大的影響，反而是時間。在時間上、在工程上會是複雜，所以要延長。但總的來說，其實我們.....對不起，主席，我已經是超時。

主席：你簡單說完吧。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：.....總的來說，其實我們.....為何我們覺得不可行呢？不只單單是錦田河改道的問題。

主席：陳健波議員，接着是梁美芬議員。

陳健波議員：多謝主席。在發問前，我想再次申報，我是一個德國保險集團"慕尼黑再保險公司"香港一間分公司的受薪顧問及非受薪董事。"慕尼黑再保險公司"是世界上最大的再保險公司之一，全世界有47間辦事處，在國家或地區有辦事處，承保各類保險業務，包括工程險。全世界的工程保險，特別是大型工程，例如高鐵工程之類，慕尼黑再保險公司總行和各分行公司都會參加承保。我現時有一個問題，就是我在2009年12月1日作為立法會當值議員，以召集人的身份會見了大角咀高鐵關注大聯盟的代表，他們主要表達不滿政府沒有向受影響的大角咀居民進行充分諮詢。

第二，擔心地鐵工程會對樓宇結構造成影響。根據現時《鐵路條例》，受影響人士可在重建工程完成後一年內向當局索償。但是，申訴團體很擔心，一年內未必知道或發現樓宇的損毀情況。我知道這項條例其實是在很多年前訂立的，我想問一問，政府會否修改這項條例，令這羣大角咀關注聯盟或大角咀居民可以根據新條例，索償期由一年增至3年，令他們可以更放心。

此外，亦想政府回應，關於他們投訴沒有充分諮詢，政府的回應是怎樣呢？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：諮詢方面我請副秘書長回答。關於條例方面，其實一個工程項目不是等到最後一年問題才顯現，其實現時開始我們便會在設計上做工夫，在建造期當中亦會有監察，所以到最後一年，其實以過往的經驗來說，我們覺得已足夠，亦頗負責任地處理這些問題。當然，議員發表的意見我們也願意考慮，但現時來說，當然我們要用現行的法律來處理現時的問題。而諮詢方面，我請秘書長回答。

主席：秘書長。

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：是，多謝主席。有關高鐵諮詢的過程，其實與我們處理其他鐵路項目，例如現時開始動工的西港島線，我們所採取的模式是一致的。我們也盡力、盡量採用廣泛和實質的諮詢。有關油尖旺區議會或大角咀方面，舉例來說，我們在鐵路方案刊憲後，其實在去年2009年1月時，我們曾去信有關大廈管理處，包括現時有居民表達意見的十幾幢大廈的管理處，我們通知它們在1月份舉辦兩次公眾諮詢會，討論高鐵的工程。我們以往的會議也提過，我們顧及居民的意見，在過去個多月以來，我們亦多次與居民接觸，向他們解釋兩件事：第一，高鐵工程對他們的樓宇不會構成任何影響；第二，在高鐵工程實施的階段，我們亦會與有關居民保持密切聯絡，假設出現任何問題時，我們會盡快處理那些問題。多謝主席。

主席：陳議員。

陳健波議員：再補充的是，我希望政府明白，其實現時社會要求很高透明度，即如果做甚麼，我也希望盡量多作諮詢。事實上是困難的，我們看到香港越來越艱難，要做一些重建或會影響居民的事，但我想這亦是一個負責任的政府有需要做的工作。第二，我想局長真的承諾會檢討《鐵路條例》，因為該條例是很多年前定下的，以前社會對這些事的反應不是那麼大，但事實上，如果我們面對將來香港更多的建設，如果在很多人反對下也要做，必須向市民解釋清楚為何我們要做。因為我們很多時候為了香港的繁榮或將來製造更多就業，我們在被人罵的情況下也要做一個很艱難的決定。但是，這些情況如果與議員能多溝通，大家的阻力便更少，我希望政府這樣做。

主席：會否修例呢，局長？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我考慮一下。

主席：多謝陳議員，他已披露他的利益，大家也知道《議事規則》規定的，如果你有利益，請你在發言前先作披露。那是梁美芬議員，接着是陳偉業議員。

梁美芬議員：主席，我都要多說一次，我在九龍西有物業。我想今次的爭議性除卻總值外，便是選址。我本人對於總站設在九龍西是支持的。因為我們到外國，也可以看到所有高鐵總站一定設在最熱鬧的城市，我真是乘搭這些高鐵的支持者，我乘搭過多次，由香港往北京，是很舒服的。所以在理念上，我絕對支持在九龍西設置總站，這是第一點。

第二點，我自己亦覺得撥款不是便宜便一定好，我不是專業，但我們亦做過很多這樣的決定，最重要的是質素及最後做出的事情，我經常都說一句："物有所值"。因此，當然在專業的判斷上，我絕對相信自己的同僚，我很相信劉秀成議員、何鍾泰議員等的一羣工程師，他們多次向我們提到，在專業上，現時的選擇已經是最後、最好的抉擇。在這前提下，我今次的投票亦面對很大困難，我從來未遇過在我們的團體裏，雙方有這麼強烈的意見，我最得力的大角咀和九龍西其中一位地區幹事黃重，他是高鐵的大角咀工程監察組，他剛才致電給我，要求我投反對票。隔鄰3位同事，以及我收到很多支持者，要求我一定要支持，亦有e-mail提到，作為九龍西沒有理由不支持總站設在九龍西的。如果搬往錦上路，全部九龍西亦有很多得益的可能，出來又是反對的，因此，這件事其實可預計，根本選擇哪一地區設站，亦有一羣人一定會出來反對的。在這種情況下，我真的曾帶領工程界的同事去大角咀會見有關居民，我們也做過一些民調，剛才陳健波議員曾說，我都想跟進，其實，我想問一問政府，會否考慮我們建議的兩件事，有一件你已做了；在11月25日，我們很多居民要求政府派一名人員出來負責，肯蓋上一個紅印章，表示該結構沒有問題，將來便拿着這封信來追究賠償，亦真的有根有據。在11月25日，林國雄總工程師則願意負責。其實，這方面我覺得只做了第一步，所以，我也覺得你已回應市民的訴求。

但是，第二點是，我看到居民很擔心，的確，我覺得政府應該稍後說，將來會否檢討呢？諮詢工作的確做得不足夠，我們多次邀請局長或副局長，可能你們太忙、又要拉票，亦沒有正式向大角咀居民解釋，他們又看不懂有關lot number，更不幸的是，大角咀有些代理商不斷說他們的樓宇會變成危樓，whereas同期，有很多人想在該區進行大量收購，我相信這方面背後，

其實牽涉很多經濟的利益。我們建議可否考慮成立一個獨立委員會，當中有第三方委員不斷監察高鐵，現在我們得到一封信表示，這項工程的結構如果有問題，是沒有工程師肯擔保的，即他們的判斷一定沒有問題，但是如果真正出現追索，他們真的沒有錢去自己支付追索費用，請問可否有第三委員會，可包括例如較獨立的大學學者、工程專家、官方代表，如果受影響的居民要申索時，便避免去到法庭經歷很繁複的過程來追索，而可能有第三body做一個評估，究竟這是否屬於相關而引起的損失，有時候是並不相關的，如果訴訟，便大家也浪費金錢。

因此，我想請問局長，可否考慮這方面的建議呢？因為做了這件事，可能將來對於其他地點，因為高鐵會經過很多地點，而將來可能會省時，亦排解很多不必要的憂慮。

主席：你沒有時間讓局長回答，你再輪候，讓局長回答吧。現時還有十多名同事輪候第一輪，我再讀一次讓大家知道。陳偉業、梁耀忠、馮檢基、葉國謙、劉健儀、湯家驊、鄭家富、梁國雄、甘乃威、余若薇、李慧琼、李卓人、涂謹申、葉劉淑儀、吳靄儀。陳偉業議員。

陳偉業議員：主席，我希望局長能夠解釋她早前採用的數據，我覺得這些數據有誤導性的成分，當時說的是，如果這條鐵路不興建，香港每天便損失500億。我想首先澄清一些立場，很多團體包括社民連在內，以及現時反對高鐵的團體在內，他們是反對高鐵建至西九，不是反對九鐵到香港。社民連時至今天，由開始討論問題，我們已建議高鐵總站定在錦上路，然後接駁東西鐵，導致成本效益更加有利。

但是，局長說到，好像所有反對高鐵者，都是反對高鐵建至香港，如果你用完全沒有高鐵來計算，你的計算是每天500萬元，我希望你可說出來，因為基本上是誤導性，如果興建高鐵，高鐵本身也會虧損，高鐵的經營，如果不計算所謂經濟帶來的得益，純粹是高铁本身的票價收入支付經營成本的話，即如果再計算669億元可能得到的利息等事宜，高铁根本營運50年也不能回本，所以，高铁是一項虧本生意。因此，如果你向公眾說不興建高铁是每天虧損500萬元的話，我覺得這是嚴重的誤導和扭曲。局長可否說一說，如果高铁相對地興建在錦上路的站作為總站而不是西九的話，你可否提供數字，這實際為香港帶來的經濟得益？一方面，到來香港的人不會減少，因為來到錦上路可轉車到其他地方；第二，建築成本大幅下調，與

經營成本的減少，導致實際財政的得益，可能還多於500萬元，我不知道你有否計算這條數，如果沒計算，如今天的會議可以超過10時也不投票的話，我希望你在會後可以向我們提供資料文件，解釋數字上的分別。如果現時手邊有資料，我希望你告訴我們，如果將總站設在錦上路，實際的經濟得益，包括減少興建成本及經營成本，該得益是多少？有沒有計算過，如果沒有，為甚麼這麼簡單的數字也沒有呢？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，第一，要澄清的是，我們解釋為甚麼每天的經濟效益損失有500萬元，其實很簡單，因為我們最初在文件交代，我們採用最傳統及一直向立法會提供的都是用經濟內部回報率的計算方法，即是說，計算乘客的直接得益，即用其省下來的交通時間，我們估計高鐵香港段每年經濟內部回報率大概是6%，在折算後，50年經營期所產生的總經濟效益約是870億元，以870億元除以50年，再除以每年365天，便是說的500萬元，即是說，市民節省的交通時間，如果把它量化，以錢衡量的話，便是500萬元，這項計算的方法其實與我們以往用經濟內部回報率一模一樣，我們不是為了今次而發明這種計法的。

議員剛才說這會否是一個票價不足夠支持？正正因為我們選擇建造一個非常環保的26公里隧道，所以建造費比較高昂。但是，因為它得回的效益是非常環保的26公里的隧道。

另一方面，我們亦注意到，我們現時的西九龍車站是全部沉落在地下。

陳偉業議員：但基本上，該計算的財政，是完全沒有計算建築成本，你單是計算所謂的經濟得益，這其實是一個假設性的數字。沒理由在財政計算上，建築成本不計算，經營成本又不計算，只說所謂的經濟得益。新界西380萬市民如果要乘搭高鐵的話，要去西九龍，可能時間的損耗更多，那些損失又如何計算呢？譬如你住在元朗，要乘搭高鐵，便要去"西九"，轉過頭來，又要經元朗再到深圳，來回時間的總損失是更浩大的。

主席：好了……

陳偉業議員：主席，所以，整體的計算，我覺得政府是誤導的，多謝主席。

主席：你排隊再發言吧。梁耀忠議員，接着是馮檢基議員。

梁耀忠議員：局長最近在公開場合說過，相信爭取盡快動工是社會的共識。我想問局長，你這番話究竟是建基於甚麼資料而得到這個結論呢？因為一直以來，社會上對興建高鐵，其實根本大家所知的資料非常有限，例如特別是大角咀的居民，我說過很多次，在前兩個月才與他們做諮詢，在這麼短的時間做諮詢，只能夠.....居民究竟有多少資訊，能夠讓他們確定這條鐵路的興建是對還是不對呢？

主席：梁議員，副秘書長剛才說去年年初做了兩次，他是這樣說的。

梁耀忠議員：不好意思，主席.....

主席：大角咀.....

梁耀忠議員：.....其實他曾與一些人士做了諮詢，甚至與區議會，但真正向受影響的居民進行廣泛性諮詢是兩個月之前才做的，這是鐵一般的事實。

此外，不單止大角咀，還有的就是我那區的地方，包括葵芳、上葵涌等一帶.....和記新村一帶，都是在這段時間，近一、兩個月才進行諮詢。還有，就是在某些地方，更令我覺得驚訝的，就是他只與村長見面，並沒有與村民見面。同時，與村長說話時說些甚麼呢？那條鐵路是不會穿過村內，而會繞圈的，怎知現時真正的方案卻是穿過那條村，他所說的話並不正確。試問一下，如果說真正是社會有共識的話，會否是在並沒有全面掌握正確資訊的情況下做出這個所謂的共識呢？這是第二點。

第三點，令到.....

主席：梁議員，你可否放下你的牌，我看不到你的樣子。在你發言的時候，請先放下一會兒。

梁耀忠議員：請在計算發言時間時扣除剛才的時間。

主席：你發言吧。

梁耀忠議員：第三方面，最令我們擔心的是，今次用了接近700億元。政府不斷說這會有經濟效益，剛才才說每天有500萬元的經濟效益。但是，這又是建基於甚麼基礎呢？我最擔心的是，過去政府所有的估量，在數據方面，通常都是不準確和失誤的，包括了我們最簡單的，很多同事都說過了，便是機場快線。政府預計機場快線在2011年應該有75 000人次。但是，在08年，每天客量只有29 000人次，連3萬也不到，那怎可以在一兩年之間達致這個水準呢？

還有就是，在香港站的地下已預留了21萬平方呎的地方，打算將來擴建機鐵站。但是，這地方荒廢了12年，主席，那裏正在養老鼠了。這些做法，是否你現時所說未來的廣深港鐵路，一個如此發達的發展會否也是在誤導市民，令市民收到錯誤信息，這就是你所謂的共識呢？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：廣深港高鐵當然不是地區的鐵路，我們現時說的是接駁全國16 000公里的一個高鐵網絡，現時我們要接駁的武廣段已開通了，京廣段亦會在2013年左右開通。所以，為何我們覺得社會上亦有很多意見，認為我們必須與內地的網絡接軌，便是這個原因。當我們說覺得社會有共識，最近有很多不同的調查，好像今天亦有人發表，接近七成市民支持香港建造高鐵，連接全國鐵路，這與其他調查的結果都是吻合的，亦有很多人認為，有六成多的人認為，很希望盡快完成撥款等等。所以，我們覺得其實都有民意基礎。

至於議員說我們對數據的掌握等等，不同的基建項目有不同的考慮，好像有些基建項目可能我們"超標"，譬如我們現時說深圳灣的人流，其實較我們當初的預測已經增加了66%，即每一個

項目均有其原因，為何會多了或少了，亦不可以一概而論。至於諮詢方面，我請秘書長解釋一下，其實我們用盡所有方法、渠道，亦不是最近一兩個月才做的。

主席：秘書長。

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：多謝主席。簡單地說，在去年，對不起，應該是2008年立法會撥款通過高鐵的設計費用時，我們已經開始就走線上的每一個區諮詢有關區議會、鄉事會或其他地區人士，開展諮詢工作。當然，這個公眾參與的過程，是一個延續不斷的過程。由08年年中開始直到現時，以至日後再推展這個項目時，這個公眾參與過程亦會繼續。個別居民如果有甚麼關注，特別關注的，我們亦都很樂意隨時與他們討論。多謝主席。

主席：馮檢基議員……

梁耀忠議員：主席。

主席：……接着是葉國謙議員。

梁耀忠議員：他沒有回答我的問題，我排隊再提問。

主席：我知道，就……排隊吧。馮檢基議員。

馮檢基議員：主席，我想由局長以至副秘書長容偉雄，對諮詢過程是完全不知道的。你說已用盡了所有方法和渠道，但我相信我更清楚知道你們做過甚麼，反而你作為局長是不知道的。所謂大型諮詢，只是最近這兩個月才做的，那時已經定了局。那個不是諮詢，而是通知。真正的諮詢，便是09年1月你剛才說的那兩次。你知不知道那兩次諮詢的地點在哪兒呢？局長，你能夠說出來嗎？

主席：局長知不知道，局長？抑或副秘書長？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：蘇小姐。

主席：蘇小姐知道。蘇小姐說吧，蘇小姐是港鐵的。

香港鐵路有限公司項目及物業傳訊高級經理蘇雯潔女士：是的，多謝主席。

馮檢基議員：你盡快回答，不要浪費我的時間。

香港鐵路有限公司項目及物業傳訊高級經理蘇雯潔女士：我們是在當區的一些會堂裏進行諮詢的。

馮檢基議員：那連蘇小姐都不知道。

主席："阿基"，你說吧。你不要考她了，你說.....

馮檢基議員：我在問問題，主席。我在提問，證明他們根本不知道，卻不斷說自己知道。

主席：在哪兒呢？你告訴我們。

馮檢基議員：在童軍總會。

主席：還有呢？

馮檢基議員：還有餐廳。

主席：在餐廳做諮詢，那還有東西吃哦。

馮檢基議員：還給我們海報貼在辦事處，貼在電梯大堂。我想與你比較的是舊區重建，市建局一樣有做(諮詢)。市建局進行諮

詢時，給資料每一戶受影響的街坊。他們在區裏借用會堂或學校的會堂做諮詢。在深水埗某一次的舊區重建K20，市建局遺漏了諮詢的程序，過了半年後重新補做那些諮詢。你要知道，大角咀有7個舊區重建，深水埗有11個舊區重建。他們經歷過市建局這類諮詢方式，而你們卻用一些如此"馬馬虎虎"的做法，沒有人可以接受說你這個是羣眾性的諮詢工作。

我問第一個問題：可否好像K20般，重新再做大角咀的諮詢工作？第二，如果你對索償這麼有把握，覺得不會影響那14座大角咀的樓宇的話，那我便想問，如果真的有事件發生，現時通常要上到法庭，都是由業主聘請律師的，你可否包起律師費？贏輸都是由政府支付？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：秘書長。

主席：秘書長。

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：主席，在索償方面，如果是因為隧道影響到樓宇的重建.....其實如果索償得直的話，賠償是包括那些專業費用的，即剛才所說.....

馮檢基議員：贏了就是，輸了怎樣？

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：如果索償得直的話，便會包括專業的費用。剛才所說.....

馮檢基議員：主席，他沒有回答我，他肯不肯"包底"呢？

主席：你讓他回答吧。

馮檢基議員：但他是沒有回答嘛。

主席：副秘書長。

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：那些諮詢場地等，對我們來說，我們當然盡量希望方便居民，譬如說我們盡量利用區內的場地。當然，也要因應人數，看看哪些場地適合。其實有一次公眾諮詢會，我們是在油麻地區，即油尖旺區內進行的。

馮檢基議員：不是大角咀區。

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：所以亦都盡量……

馮檢基議員：你說是在九龍區也可以的……在深水埗辦也可以，在美孚辦也可以。

主席：馮議員，你讓他說吧，我知道你很氣憤。

馮檢基議員：他根本不是回答問題，在油麻地區……油麻地區這麼大。

主席：這你又是對的。人家跟你說大角咀，你又說到另一處。若你不知道便說不知道，是童軍便說童軍，餐廳便說餐廳。他現時問你可否再做，做得好一點，好像甚麼K20般，可不可以呢？

運輸及房屋局副秘書長(運輸)容偉雄先生：剛才亦說過，這是一個延續不斷的過程，如果居民有些甚麼特別的關注，我們很樂意隨時與居民會面。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席。

馮檢基議員：即你的諮詢做得不好。

主席：局長……局長想答下去，局長，你說。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：或許我補充一下，正正是我們都明白居民的憂慮，現時我們在大角咀區設立了一個諮詢中心。

馮檢基議員：但你已經作出了決定。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：剛才的那個問題就是說……

馮檢基議員：這便叫作通知了。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：……我們可否盡量做好一些……

主席：那你的中心做些甚麼呢，局長？如果已經決定了所有事。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：不是，主席，其實這是一個過程。在設計時，我們已經要和居民溝通，告訴他們發生甚麼事，我們會到他們家中，拍攝在做工程之前……

馮檢基議員：那不是諮詢，主席。

主席：你繼續說下去。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：這是一個溝通的渠道……希望繼續溝通……

馮檢基議員：她在浪費我的時間，想我不能再問。

主席：好了，馮議員，你覺得這個中心沒有用，對嗎？

馮檢基議員：那個不是諮詢。

主席：你想政府如何，你的問題是……

馮檢基議員：我希望它好像市建局K20在深水埗那般，當發現遺漏了程序時，願意重新再做一次。

主席：可不可以，局長？

馮檢基議員：希望這個都是這樣。

主席：局長，你知不知道K20是甚麼？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我想我們都要明白，我們已經走過一個法律過程，這亦是一個法定的過程，當中大角咀居民亦有根據他們的權利提出反對，亦有獨立人士看過我們如何處理反對，才來到今天我們撥款的階段。但是，議員的憂慮，我明白，我們會盡量在溝通方面做好一點。

馮檢基議員：主席，她沒有回答我可否學K20那般？學市建局那樣呢？

主席：好了，好了，兩個都不能說了，時間夠了，再排隊吧。
葉國謙議員，接着是劉健儀議員。

葉國謙議員：多謝主席。有些同事剛剛說這些是通緝犯，我都愕然，為甚麼呢？原來我支持高鐵，在外面已經寫了出來。我剛剛走了一趟，發覺到原來我在這兒說話，外面……即我們在這兒有自由發言，不過，在外面便沒有自由，因為那些聲音就全部蓋過。我現時在發言，可能外面聽不到，我很譴責這些，這樣便叫作言論自由。

對高鐵這方面，我感覺到我們現時在這方面的討論其實有很多，我們亦有一個專責的鐵路事宜小組委員會，都表達了，亦審議了，亦有詳細的討論。其實這些討論，在過往香港的大型基建是經常出現的，譬如說以前的機場、地鐵，即現時我們在世界上取得很多人的讚賞的地鐵的興建等，這些都是一個……

當提及選址或做不做的時候，會有很多看法，這是很正常的。所以，對於這些爭議，每一個人都有這方面的判斷。確實，現時高鐵如何能夠從全國或現時整個世界各地大家交通的便利而造成一個物資、人流等，那是非常重要的。我為何會支持呢？我很確認這點。有些具體的問題其實已說了很多，亦不想太花一些具體性，即重複又重複我們很多同事都說過的東西。反而我想問一下，因為現時的其中一個考慮點，有些提及到錦上，有些現時提到西九，錦上那個我是不會同意的，即我是不贊成的，主要原因，你說要在錦上做總站，倒不如不做，加強我們現時的交通網絡去到深圳，接駁得到便可以。不過，這很容易便會將自己整個香港邊緣化。

但是，我想問，如果西九的車站設置在這兒，如何與周邊的、我們現時的交通接軌呢？因為當中提及到，下車之後或許與其他交通接軌，要花十多分鐘，是否這樣的情況？是否要走到路面，日曬雨淋，抑或是連接到周邊各方面，例如地鐵或交通的其他網絡。這部分可否提供多一些資料呢？多謝主席。

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：現時我們有個很完備的，無論是道路或行人方面。在道路方面，我們在非鐵路項目裏，已經有一個三層的道路網絡，即是說現時我們看到的塞車情況，因為要經過那個區以至去到尖沙咀、紅磡，我們將來有繞道，是不需要與區內的車流一起的。

此外，在行人方面，我們有七橋二隧，亦都在那個非鐵路項目裏包括了這一個撥款申請。或許我請署長解釋一下七橋二隧，其實之前大家可能有影像見到，拖着行李箱要走十多分鐘，現時我們會大量減少那方面的接駁，因為以那時候來說，當然是未有我們現時提議的行人接駁。署長，請補充一下。

主席：署長。

路政署署長韋志成先生：我簡單補充一下，七橋二隧其實是分布在整個西九站上不同的位置。假設我們要去現在的柯士甸站，其實我們在數分鐘內已可以走到隔鄰。如果你不是使用

柯士甸站，而是使用的士或汽車的話，你下車後，現在已經可以接駁至站裏一些上落客的位置。

至於前往港鐵站那邊，以前一直有市民或議員關注到，是否需要步行很遠呢？現在，事實上，我們有兩個不同的方法可以到達。一個是走出路面，在不需要過馬路的情況下，便可以到達現在的港鐵站。另一個是，可以經過地底的行人隧道到達港鐵站。關於這兩個，我們都會盡量設置一些方便行人的自動行人設施，方便市民使用。多謝主席。

主席：葉議員，是，葉議員。

葉國謙議員：與港鐵方面的接駁，是否也需要步行十多分鐘呢？

主席：署長。

路政署署長韋志成先生：據我們現在的估計，是大約8分鐘左右。

葉國謙議員：哦，8分鐘左右。

主席：8分鐘左右。

葉國謙議員：OK。

主席：是，怎樣呢，局長？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：柯士甸站是兩分鐘。

主席：哪裏，是哪裏呢？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：柯士甸站那邊，經隧道的話，兩分鐘便可到達高鐵站。由高鐵站前往我們現在東涌線的九龍站，大概是8分鐘左右。

主席：下一位是劉健儀議員，接着是湯家驊議員。

劉健儀議員：是，謝謝主席。高鐵由我們鐵路發展策略2000開始，當時叫區域快線。提出後，一直到2005年開始有這個共用方案。一直以來，這麼多年來，我們掌握得到的，以及議會裏，都非常支持高鐵的興建。到了今時今日來到財委會，似乎社會上有許多不同的聲音，以及議員之間有這麼多分化，我覺得是非常不幸的，因為我深信高鐵不是說我們這一代，其實是說下一代，是說未來數十年對香港有多麼重要、如何能夠令香港和內地珠三角融合，這項基建非常、非常重要。

所以，現在，其實由鐵路發展策略2000直至現在，已經過了10年時間。我們知道內地的高鐵網絡在2011年、2012年已經會到達深圳。即使今天能夠通過，我們最快也要待2015年才能有高鐵，而且是在2015年年底，當中有三、四年時間的空隙。政府是否要考慮一下，在這3年的空隙期間，內地已經有了高鐵，香港有許多心急的人士可能會將他們的公司上移至福田，或者有另外一些交通網絡，譬如巴士等等，已經能提供接駁，直接抵達深圳的高鐵站。如果這些設施或這些安排能落實的話，這3年期間香港的損失便會很大。如果別人已這樣做，他們在2015年又會否將公司遷回香港，在香港西九站再乘車前往呢？又或者這些公共巴士會否取消它們的服務呢？如果不會的話，我們的高鐵會不會至少在建成後，開始時會遇上一些困難？因為許多乘客已習慣了其他交通工具。政府有沒有想過這方面呢？

主席：那怎麼樣呢？你是否叫它不要興建？

劉健儀議員：不是，我是問如何處理，不是叫它不要興建。這是一個事實。我說的是，我們興建它不是為了今天，不是為了明年，不是為了3年後，是為了往後30年我們的下一代，為了香港的建設，所以我一定支持。但是，我覺得政府也要想一想如何處理這個問題。

另外，關於諮詢方面，在過往的日子我們興建過不少鐵路，例如九龍南線、南港島線，或是其他鐵路。每次興建時市民大眾都會有越來越多的意見，都會考慮有一些，譬如現在有大角咀中心——諮詢中心。但是，高鐵並非只在大角咀興建，還會經過很多地區。這樣是否要照顧整體受高鐵沿線影響的居民？

就他們的意見、就他們的需要成立一個委員會也好，或是經民政事務署處理也好，整體來處理接納他們這方面的意見或投訴，而非只在大角咀一個地區這麼簡單，而是有一個經民政事務署就高鐵成立的委員會，或是一個中心來接收這方面的意見。會否這樣做好，即做好這方面的諮詢工作或接受投訴的工作呢？謝謝主席。

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我們在區裏主要是通過該區的區議會。其實許多區議會都會為了這個項目，根據以往的經驗，它們會成立一些工作小組。我們以西港島線為例，它先成立了一個工作小組，然後我們再在該區，譬如再分3個組別跟居民進行持續的溝通。我們都願意在高鐵方面沿用這類模式。待高鐵成事後，在落實的階段，我們便會做這些工作。但是，當然，亦因應大角咀居民的擔心，我們便提早成立這個諮詢中心。

至於議員所說，在我們建成之前，內地段其實已經通車，可能市場會有一些短期接駁服務。如果這些能方便市民的話，我們當然會考慮在發牌方面可以怎樣做。但是，當高鐵完成後，我們相信因為無論在時間、環保及準時等等方面，它其實是一種很具競爭力的交通工具。我們現在說的是，因為內地不斷提速，我們以前說不停站由香港到武漢要5小時，但原來現在4小時左右已經可以。所以，如果我們在票價方面低於飛機票，又這麼省時、準時，譬如完全不受大風雪這些影響，我們覺得它開通之後，其實應該是一種比較吸引，尤其是中距離的交通工具。

當然，短距離方面，我們現在的票價假設是跟直通車一樣的話，我們相信使用它前往廣東省亦有一定的吸引力。多謝主席。

主席：湯家驊議員，接着是鄭家富議員。

湯家驊議員：主席，我想問一問，政府現在有許多專家坐在這裏，不知道哪位適合回答這個問題，是關於技術性方面的。我知道高鐵最高可以達至時速300里——300公里。我想問一問，現在你們研究的規格，高鐵由靜止達至最高時速，需要多久和行走多遠呢？

主席：哪位可以回答？有沒有哪位專家？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，署長。

主席：署長。

路政署署長韋志成先生：最高達至300里，其實最高可以達至三百八十多，現在內地正在研究。但是，在香港來說.....

湯家驊議員：那麼，由靜止達至380里需要多快、多久和行走多遠呢？

路政署署長韋志成先生：如果達至最高速的話，其實要視乎環境。在香港來說，我想提一提議員，在香港來說，我們不是用300里來設計，我們香港的隧道用的是200公里。200公里，我們估計由大約3公里便可以達至200公里。

湯家驊議員：即由3公里便可以達至200公里？

路政署署長韋志成先生：是。

湯家驊議員：即由靜止至開車？

路政署署長韋志成先生：是，由靜止達至200公里。

湯家驊議員：由靜止達至200公里，那即是多久呢？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我想補充一點，就是這200公里亦是跟內地的設計規格接軌。因為我們說的是隧道，隧道裏不同現在說的350、380等情況。通常是一些高架、很直的露天情況才可以達至這麼高速，因為隧道裏也有它的限制。所以，在內地，如果是城市隧道段的話，它也是以大概200公里行駛。

主席：湯議員。

湯家驊議員：即換句話說，我們現在花這麼多錢興建，只是一條一半內地高鐵速度的鐵路，是否這個意思呢？

主席：署長，署長你回答是不是。

湯家驊議員：你說最高可以達至380公里，但在香港只能以200公里行駛。

路政署署長韋志成先生：在香港以200公里行駛，剛才局長已經解釋得很清楚。舉例來說，譬如我們由香港前往北京，它從北京回來時，當它進入廣州抵達龍華站的時候，由於它已經開始進入隧道，福田站仍然位於地底，都是通過隧道，它會慢慢減速至220才進入香港境內。所以，我們以200公里行駛的原因，就是要配合內地福田和龍華的路段，大家都是設計使用隧道以200公里行駛。倘有1 000公里這麼長，我們只用3公里來起動的話，其實對整體的運作速度影響不大。多謝主席。

湯家驊議員：問題就是，如果香港不可以達到"一地兩檢"，你的車要在深圳境內停站來辦理入境手續和過關手續的話，其實你在深圳站開出來，最快也只是200公里。這個效益其實等於內地高鐵的一半效益，對嗎？是否這樣計算呢？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我想這個問題其實是兩個問題。第一，就是它本身能夠達至這麼高速，而且我們說的是兩個服務，我們說的一個是由香港停站，譬如在福田、龍華、虎門、石壁停站，但仍是高速，因為它在14分鐘內已經抵達福田，不停站的話，48分鐘便抵達廣州。這是廣東省以內的兩個服務，亦關乎長途，即我們說的直通車，在西九龍上車便可以前往國內不同的城市。我們現在的規劃中大概有16個內地城市，我們可以做到有直通車的服務。

所以，可能議員說的，譬如抵達深圳後是否需要下車呢？這是將來究竟可以怎樣做的安排。其實上一次，我記得上一節我們也回答過關於"一地兩檢"的問題，湯家驊議員其實已經提問過，我們說過，我們明白法律的複雜性。所以，現在我們一方面自己內部正在進行研究，另一方面，我們要看看若果不能夠做到的話，有沒有一些中途不同的中期安排呢？這事我們正在研究中。

主席：湯議員。

湯家驊議員：主席，問題就是，最低限度我目前看不到一個解決的方法，因為如果你勉強要在香港境內進行"一地兩檢"，可能會直接沖擊"一國兩制"整個模式。如果做不到的話，即一定要在深圳停站。問題是，我們拿這麼多錢出來興建一個這樣的鐵路系統，而其實根本去不到剛才.....即你請了那麼多記者去哪裏呢？去武漢，對嗎？又說乘坐時這麼寧靜、這麼快。其實是不能做到這個效果的，但我們仍然要拿669億元出來。你覺得這樣值得嗎？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我們說過，我們會研究"一地兩檢"。另一方面，亦會參考.....

湯家驊議員：你不覺得應該有一個答案，然後才來申請撥款嗎？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：我們也會參考其他國家其他的處理模式。即使是"一地兩檢"也有不同的模式，有些叫預檢模式，有些是兩邊，即另外一地的法律完全可以由另一方面來實行等等。但是，亦有一些不同方法，當然這未必是最有效和最有效率，我們現在仍未有"一地兩檢"，但我們仍然有直通車前往上海、北京，這亦是可行的。所以，我們現在還有時間，我們覺得可以研究一個可行的方法來處理這個問題。多謝主席。

主席：鄭家富議員，接着是梁國雄議員。

湯家驊議員：主席，其實她沒有回答我的問題。

主席：是，排隊吧，沒有辦法。

吳靄儀議員：你不要理，你排隊吧。

主席：鄭家富議員。

鄭家富議員：主席，局長曾說過，而剛才同事亦問過，如果遲一天興建高鐵，香港的經濟便會損失500萬元。我想與局長探討一下，過去我們也問過這個問題，西九總站帶來的交通擠塞成為香港龐大社會成本的問題。

主席，9年前，運輸署自己聘請顧問進行一個香港堵車情況的研究，這是政府找顧問做的。9年前，這份報告告訴我們，香港人每天在堵車問題上要支付740萬元的社會成本，一年便是27億元。

主席，這是一個龐大的數字。為何我們過去對西九總站這麼緊張，就是因為你把總站設置在那裏，便會導致該區嚴重交通擠塞。如果以當年，9年前運輸署做的這份顧問報告來說，今天可能我們香港人每日付出的成本就是1,000萬元一天，因為堵車而付出的成本。相比起局長說，遲一天興建高鐵是500萬元，是一半。

於是我們再看政府給我們的文件，我們最擔心的其中一處是廣東道和柯士甸道的行車隧道。主席，我們已經說過很多次，單是該區的交通網，便已經要花13億元來改善。改善過後，主席，請局長看看CB(1)503/09-10(03)號文件第5頁的表一，當中它說，如果廣東道、柯士甸道的行車隧道建成，2031年的剩餘容量，在傍晚，有沒有這條行車隧道都是8%。我覺得看完這些數字，很老實說，主席，政府的數字一直以來都令我們覺得過去前車可鑒不可盡信。你單看這個，有沒有行車隧道，傍晚的剩餘容量都是8%，我已經摸不着頭腦。早上，行車隧道有34%的剩餘容量。如果沒有行車隧道，便是12%，主席，我想再問，因為政府沒有認真完善地回答上次我提出的問題。廣東道行車隧

道的技術性、可行性研究仍有待核實，你便告訴我們："西九沒問題，你先給我們撥款，先通過吧！我們會在該處設總站，我們會辦妥的。"可是，原來很多可行性研究還有待核實，還未完成。不過，關於柯士甸道，你竟然可以告訴我們，不論是否在該處設總站，傍晚時候也有8%剩餘容量，那麼，你在該處設總站幹甚麼呢？若你不在該處設總站，就更加沒用，但若設了總站，數字仍然是這樣。老實說，難怪你給我們那份300多頁的文件，很闊的那一份，不讓我們影印，不准公開，這就更令我們相信你"身有屎"，你很擔心。香港人塞車已經十分痛苦，主席，我們為何對西九總站如此不滿，我們不是一定說.....關於高鐵，過去我們民主黨說了很多遍，高鐵，我們是贊成興建的，但既然有專家說過，若不在西九設總站，可節省一半金錢，作為一項完備的運輸政策，要興建一條鐵路，就應該求取平衡。真正的成本需要669億元這麼昂貴，接着是社會成本，每天的塞車成本要1,000萬元——這是政府做的研究結果——接着帶來了甚麼經濟效益，你必須相對地取得平衡，才能說服立法會撥款。因此，我希望局長真的要三思，現在社會已分化得很厲害，我仍然懇請政府使用一份獨立的專家報告，再作更詳細的研究，是否真的要在西九城市市中心設總站，令該區污煙瘴氣、交通擠塞、環境污染，但你仍要在這樣做呢？這是令我們十分擔心的問題。多謝主席。

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：第一，主席，我們願意公開有關的交通研究結果。其實，我們一貫的做法是，由於該項研究本身非常技術性，所以我們一向的做法是以行政摘要的方式把資料上載於網上。現時資料已上載於網上，我們是以這個方式公開資料的。我們諮詢區議會時，有人反映說不明白該份數百頁的報告，並認為必須用他們能夠消化的方法去解釋，所以我們便以行政摘要的方式，現在已上載於網上，歡迎議員瀏覽。

我們現在的研究其實已全面地照顧西九路面的交通情況。所有主要路口的交通將有明顯改善，到了2031年，在大部分路口上，使用者只須等候一個交通燈轉燈時間，便可通過。

另外，剛才議員所說的剩餘能力，是把2008年與2031年的情況作比較，就是說由2008年到2031年，情況是有改善的，只不過到了2031年，便回到現在接近飽和的情況，因為屆時該區是一個比較舊的地區，我們是否可以採取其他交通管理方法呢？

在未來20年交通情況會有改善，不過到了2031年，便會回到現在比較飽和的情況。當然，屆時我們會有其他交通管理方法。不過現時來說，我們在非鐵路項目中提出的撥款建議，亦包括了一些道路網絡，這些網絡能真正幫助紓緩西九龍的交通，關於這方面，我們已解釋過很多遍，我記得先前已解釋過，如怎樣以3層的方式、興建繞道、區內和區外的交通不再交流等等，我們已在這方面做了工夫。多謝主席。

主席：局長，你是不是說那份研究可以公開？雖然有些人不明白該份研究，但不明白不表示不應該公開。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：同意，所以我們已把行政摘要放於網上……

主席：該份行政摘要已放於網上，這一點明白，但很多市民都想看，包括議員在內，他們覺得很麻煩，要去……你現在這樣說，即表示可以公開？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：可以，沒問題。

主席：既然可以公開，秘書處便無須要求議員只能到秘書處那裏查閱，大家可以瀏覽了。

好了，下一位是梁國雄議員，接着是甘乃威議員。

梁國雄議員：主席，我主要是詢問上次我向局長提出的問題，你今次有沒有那份文件？那份叫甚麼……CB(1)503/09-10(02)，是你們在2009年11月提交立法會的補充文件。現在有沒有？我那天問你，為甚麼要找陳文鴻這個人呢？陳文鴻在六四後被稱為"擠提13行"，為甚麼要找他？你不怕他有陰謀嗎？他所做的學術研究，我完全不……我不相信有學術性。他先親共，後反共，接着又親共，怎麼一回事呢？你曾說有學術研究指出，他是學人嗎？我再說一遍，這個人是在六四之後，公開呼籲全香港的人到中資13行擠提。他做的學術研究，你也要嗎？現在又說中國大有作為，回去可發達。這個學術研究是他做的，為甚麼你們要找他做呢？

主席：局長。

梁國雄議員：而且我說過很多遍，他那間甚麼中國經濟研究中心，其實是靠掛的、是學店。為甚麼會找這樣的學術.....為甚麼不找他的友好曾樹基？他是浸會經濟教授，教你們用外匯貼現窗那位仁兄，為甚麼兩個之中，你要選他呢？

主席：局長。

梁國雄議員：有學術研究指出.....

主席：你讓局長先回答吧，梁國雄。

梁國雄議員：不，我要說清楚，我怕那人一再反覆，一會兒又說不是，他連"擠提13行"的話都能說出來。

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我覺得不適宜這樣評論學者或者他們所屬的學術研究中心。

梁國雄議員：那你為甚麼選他呢？

主席：對了，你說一說為甚麼選他呢？為甚麼他是最適當的人選呢？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，關於高鐵的研究，尤其是它所衍生的經濟效益，研究此事的人不是很多，其實高鐵是一個比較新的事物，既然有這方面的學術研究，而我們亦覺得值得拿來參考，所以我們便把它放在文件內。

主席：梁議員。

梁國雄議員：他在研究中完全沒有提供數字，你看一看，一項數字也沒有。"有學術研究指出"那一段，在你們提供的那份文件，即立法會FC29/09-10號文件第8頁，該頁並無提供數字，"有學術研究指出"那一段 —— 即陳文鴻的研究 —— 是完全沒有數字的，完全像大陸的官樣文章。甚麼"多元性、可靠性、國際性、勞動密集型零售和飲食行業的發展更創造了....."，沒有數字的。"有學術研究指出"那一段，在第8頁和第9頁均沒有數字。為甚麼會這樣呢？

主席：你的問題是甚麼，梁議員？

梁國雄議員：我讀出一段吧，真是歎為觀止："另一方面，先進服務業和法律會計顧問等知識密集服務業的市場覆蓋將隨着高鐵帶來的大量" —— 有多大量呢？"內地商務旅客大大擴張"，這些肯定大陸民風。我們香港立法會秘書處擬備的文件也不會是這樣的水平，當然要提供數字，甚麼是"大量"、"大大"呢？你拿出這樣的文件，便說是學術研究。幸好我上次問你，才得知那人是陳文鴻，不然我會被嚇死，你又會說是甚麼甚麼學術泰斗做的。你向立法會提供這份文件，接着謝偉俊又說可以創造多少、多少、多少.....你是否受他啟示呢？你不要相信他，他連"13行擠提"的話也能說出來。他說：要打倒中共政權，13行擠提，號召全香港人。為甚麼我知道呢？因為當時他說是"四五行動"號召的，其實那個人是他。

主席：你說今天的議題吧。

梁國雄議員：不，不。他沒有學術誠信、朝秦暮楚、朝三暮四，他算甚麼學者呢？"有學術研究指出"那一段，由第8頁至第9頁，均沒有提供數字，這是詭辯術還是學術呢？是魔術還是幻術呢？這叫學術？各位官員.....

主席：多謝你。

梁國雄議員：你們寫報告，用不用提供數字呢？

主席：甘乃威議員，接着是余若薇議員。

(有議員說話)

主席：甘乃威議員。

甘乃威議員：主席，上次有一份文件，即上次的補充資料PWSCI(2009-10)15。我上次問及如果預計的乘客量低40%，究竟最差的情況會怎樣呢？是否需要補貼呢？結果局長在這份文件第12頁預計了一個最低的乘客量——即基本乘客量低30%的客流量。他在估算的時候，說到2016年實際上營運的毛利率只有6%，假如基本乘客量，即高鐵的99 000乘客量。我想問的是，第45段說，即使高鐵的乘客量低30%，即比99 000低30%，是不是也無須補貼和支援高鐵的營運？實際上，你們與鐵路公司簽訂的協議是怎樣的呢？是否無論低多少，也不用補貼呢？這是第一個問題。

第二個問題是關於車費。基本上去羅湖的車費那麼昂貴，大家也知道，是因為要補貼鐵路的本土線，令本土線無須收取那麼昂貴的車費，這是政府一向的說法。我看到的資料顯示，高鐵的乘客量在某程度上會影響羅湖線，即東鐵線——原本乘客量有增長的線路。高鐵實際上會影響東鐵，令東鐵沒有巨幅增長。正因為這樣，高鐵會否影響本地、本港的車費，即高鐵會否間接地影響本地線的車費呢？

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我記得上次已回答過，本地線的票價增長是有規範的，大家也記得那個方程式，即0.5乘以某數"直接推動"的。因此，高鐵不會影響本地線的收費。我們之前也曾回答，我們相信將來跨界鐵路的客流會增長，只是增長多在高鐵，較少在羅湖那邊，東鐵線仍會有增長，只是速度慢下來。我們認為情況是平穩的，不會引起任何負面的問題。

另外，議員提問將來究竟會否出現補貼的情況。關於敏感度測試，我上次已經回答。在最壞、最壞的情況下，壞至甚麼程度呢？我們假設香港未來20年的生產總值低至1.5，並把廣東省現時雙位數字的增值調低，調低至甚麼水平呢？低至2.5至4.5。若把廣東省如此急速的增長調至這麼低水平時，所得出的高鐵乘客量較基本情況減少約20%至25%。即使把它當作30%的話，

仍然得出一個正面的毛利率。這鐵路本身有別於其他負債較高的鐵路，我們會以一個服務經營權的方式來營運，若你問將來是否需要補貼，我認為在最壞的情況下評估，也沒需要這樣做，因為它本身具有比較健康的財務情況。多謝主席。

主席：甘議員。

甘乃威議員：我問的是在最差的情況下，根據你們與鐵路公司的協議，港府是否需要再補貼下去呢？是不是說，如果今天撥出這669億元，就會"封頂"，亦即在日後的營運中，政府不用再補貼？因為這牽涉到.....你提交的另外一些文件說到車費如何攤分的問題，實際上你還沒有具體指出車費如何與內地分攤，這方面還不是很清楚。

主席：你給局長時間回答。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，關於攤分方面，我們有說過。我們現在假設的是起步點，經過與內地溝通後，建議用里程來攤分，與客流無關。我們假設客流是一半一半，一半車是他們的，一半車是我們的，然後把收益用里程來攤分，這些已計入現時的數據內。整體來說，我們不覺得在現金流方面會出現負面的影響。我剛才已經說過，現在再重複。由於我們沒有負債，而這條鐵路要在10年，或者20年後，才開始需要較大型的資產再投資，譬如更換車等，屆時的盈利情況會較好，因此整體來說，我們覺得是一個健康的情況。主席，對不起，我又超過了很多時間。

主席：余若薇議員，接着是李慧琼議員。

余若薇議員：謝謝主席。主席，首先局長剛才回答另一位同事時表示有七成人支持興建高鐵，我想局長可能是在引述——即今天亦有一些報道，就是智經研究中心委託嶺南大學進行的研究。我希望如果是的話，局長或者說清楚，因為該調查——如果我再看，我現在對着這項調查，其實它說大概七成人支持，是包括兩類人。一個是完成訪問了773份問卷調查。其實當中有四成人支持在西九，有三成人支持在新界北，另有兩成人不

知道其位置所在。所以我希望局長發言時要說清楚，因為這令我想起當時二十三條也是同樣道理，政府進行的諮詢出來指大家都贊成二十三條立法，但其實當中也包括很多人原則上不反對二十三條立法，但覺得你現在的諮詢草率，會引起很多問題。所以我希望局長當她引述這些數字時，比較全面些說清楚，因為很多人，譬如好像我們公民黨般，我們不是反對你有高鐵，但覺得你是否一定要興建得這麼龐大、是否一定要在西九設站，即引起很多問題，包括西九的交通，剛才也有同事提到，也引起西九文化區的發展等許多這樣的問題，以及還有，就是現在剩餘的一些資源應該可以利用。所以基於這個理由，我們覺得你現時的方案很有問題，並不是我們原則上反對高鐵。所以，你引述這些數字時，希望較為公道一點。

主席，我想問局長的問題，其實我上次在11月已問過，但可能當時回答的時候時間不夠，便是利益衝突的問題。即西九方面，我很擔心，因為政府今次以同一個集團的公司進行環境評估，以及做西九站的設計，所以我當時就問，這樣是否應該會有利益衝突呢？因為你要做一個環境評估，一定要獨立，如果同一個集團的另一間公司承包你那個站的設計的話，你那份環境評估總會希望它做得成，很明顯有利益衝突。同時我上次也讀出，就是說政府自己有關採購方面的指引也清楚說明，就是在這種情況下有潛在利益。但政府回答我們時，它的文件FC29/09-10第29頁中，它的回答是這樣。主席，它說："經過公平、公開競爭後，由同一個顧問公司投得工程項目環評及工程設計合約的情況"。它說："實屬尋常，例子也不少。"我希望局長告訴我們哪些例子，因為尤其是從環評的角度，我很關心這個問題。其實事後，主席，開完會之後，12月開完會之後，我有寫信給環境局方面，特別是王倩儀署長，我亦將副本抄送給鄭汝樺局長，就說請你告訴我這些例子，因為你自己的文件說例子也不少。但是，主席，到今時今日我仍未收到答覆，局長可否向我們說說究竟這些是甚麼例子，為何可以很明顯地違反政府自己的採購守則，會有利益衝突的問題可能會出現呢？

主席：局長，你回答還是署長，上次署長回答。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我先回答，然後才請署長補充，或者要很快。

第一，就是議員剛才說很擔心西九站的大小，車站的大小與服務的水平有關，因為與需要多少月台有關的，因為服務越頻

密，班次越高，便需要更多月台，所以當中亦有這個考慮。交通方面，我剛才已詳細回答鄭家富議員。至於環評方面，其實已回答余若薇議員，我也有這一份，就是1月7日副本抄送給我們的，你需要我們說出例子，是嗎？

余若薇議員：是啊。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：環評的.....

余若薇議員：你沒有答覆我。除非，除非那封信不知道去了哪裏？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：.....那封信，我們給你.....

余若薇議員：因為我在12月寫給你的，卻沒有答覆.....

主席：我們好像也沒有。

余若薇議員：.....接着 —— 主席，我是寫給環境局方面以及寫給 —— 抄送給鄭汝樺局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：或者這樣，主席，議員問的是一些例子嘛。

主席：是。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：我舉數個例子。

主席：你告訴我們。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：淨化海港計劃第二期甲、望後石污水處理改良工程、西港島線灣仔發展計劃第二期及中環灣

仔繞道、地鐵尖沙咀北行人隧道、新界北部雨水排放系統改善計劃C部分、半山區寶珊地段防止山泥傾瀉……

主席：好了，好了，局長。不如這樣吧，因為余議員的時間已用盡，你給那份 —— 我們秘書去拿取那份文件，因為大家也沒有。

余若薇議員：主席，她是否說她收 —— 她已送那封信給我？因為我沒有收過。

主席：無辦法了，現在大家也沒有。不過不要緊，你再排第二輪吧，因為你已沒有時間。

余若薇議員：或者她可以給我一份副本。如果她說已給我這封信，但我沒有收過，她可以補給我。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：不，余議員，你要同意才行，因為是給你的。

主席：她同意。你是否同意給我們各人呢？

余若薇議員：同意。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：那我現在給你的同事。

主席：我們去影印，所有在場的人都有。余議員已經發問完畢。李慧琼議員，接着是李卓人議員。

李慧琼議員：多謝主席。我想瞭解一下，其實就是建造成本方面。其實很多市民電郵給我們，覺得需要興建高鐵，但也覺得今次的建造價非常昂貴。當然，我理解局方亦進行了一些工作來核實究竟是否須要這些價錢，亦有一個說法，就是說我們今次的高鐵建造成本是全球最貴，甚至較英國至法國一段還要昂

貴。我不知道政府這方面有否做一些資料的掌握，讓大家知悉其實我們今次高鐵每公里的建造成本較其他國家，又或者我們現在國家也建成了一些，其實對比起來，實際情況是怎樣呢？

主席：局長，你答還是哪位同事？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：署長回答。

主席：署長。

路政署署長韋志成先生：我或者說說數個數字……

主席：是否在我們有的文件中？

路政署署長韋志成先生：……你們沒有的。

主席：你請說，署長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：之前在幻燈片，可能那時……

路政署署長韋志成先生：在幻燈片那時……

主席：你現在說，你說。

路政署署長韋志成先生：我們跟英法隧道作過比較，英法隧道在1992年建成，其價格——1992年的價格每公里平均造價是16.5億港幣。如果將由1992年提升至2009年的價格便是38億港幣。在我們稱為CTRL，即是將英法隧道連接去St. Pancras那一段的高鐵，它分為兩段，第一段是地面隧道，所以這個不可作比較；第二段它有地面加上隧道，如果我們看隧道那一截的平均價格，在2004年的價錢是每公里平均是20.5億，提升至2009年便是26.5億。我們現時高鐵2009年的價格平均每公里是20億，所以我們其實比另外兩截便宜。

主席：李議員。

李慧琼議員：主席，有沒有比較過國內的建造成本呢？因為我們現時與國家接軌，我相信有些技術都會與國家有交流。有沒有這方面的資料呢？雖然我理解大家的生活水平不同，但有沒有這方面的資料呢？

主席：署長。

路政署署長韋志成先生：我相信李慧琼議員正正說出大家生活水平相當不同，香港不單是鐵路，香港一般的公共工程、土木工程與國內比較，大約是它的八分一至十分一。

李慧琼議員：多少？Sorry，聽不到。

路政署署長韋志成先生：國內是我們的八分一至十分一。

李慧琼議員：OK，明白。我也想瞭解一下，關於效益的估算。剛才不少同事都質疑效益的估算，我自己過去經常有份參與做這些效益估算，坦白說，你說要完全準確估算是很不公道的，大家也是基於很多假設去估的，當然會有估計正確或估計不正確，我覺得最重要是看背後的假設是否一個保守和合理的假設。剛才局長也說，我想你再告訴我們，在最壞最壞的情況，其實你最根本的假設是有多少個項目，讓大家也知悉，看看這假設是否一個合理和保守的假設。

主席：署長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：嗯。

主席：局長。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：我想瞭解議員的問題，她想我們說最差的情況……

李慧琼議員：最差的情況便是得6%毛利那個，是嗎？據我的理解。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：那個其實不是，那個是因為因應議員要求我們找一個最極壞、最差的而已，我們有一個低客流的情況……

主席：那個有多差？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：那個是不差的。到2031年每日乘客量有14萬人次，營運毛利率也有56%。

李慧琼議員：但我想瞭解你背後的假設，你用了甚麼假設去得出這個收益的估算呢？因為假設才是最重要。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：最重要的，主席，我們查看生產總值增長率，那是一個推動客流我們覺得最重要的考慮點。我們將香港未來20年的生產總值率調低至每年2%至2.5%，亦將廣東省的增長率調低至每年3.4%至9.8%。因為我們說的是現時它增長到11%、12%，所以我們調低至譬如廣東省是3.4%至9.8%，這是我們低客流情況下的主要假設。

主席：李議員。

李慧琼議員：明白。即是說現在你給我們的低客流情況已經是基於這個較為保守的假設而達致，我個人信服這是一個保守的假設。不過，我想利用最後的時間，我希望局長——上次其實我也提過這個要求，即今次高鐵變成政治事件，其實其中一個諮詢過程確實做得不太理想，尤其是你們對於收回地層、區域附近居民的反應是低估的，我希望你承諾，第一，始終高鐵是第一條在香港興建，即第一條高鐵，雖然你說有很多地鐵，可否有特事特辦的精神，處理居民對於重建價值的影響，以及

高鐵建造期間對他們可能影響的事情的處理，可否有一些特別的
安排？

主席：局長，你會做的吧。

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，我們當然會盡力做，但
另一方面我們都要依法做，這兩點，我們會特別在溝通方面，
我同意多做工夫。

主席：下一位李卓人議員，完結後，我們便會休息15分鐘。
李議員。

李卓人議員：多謝主席。剛才李慧琼議員說高鐵變成一個政治
事件，我真的完全不可以接受現時很多人說政治化。公帑本身
的分配，即使是一元一毫也是政治事件。政府不肯給低收入交
通津貼是一件政治事件，政府用天價700億，難道不是政治嗎？
任何公帑的使用、分配都是一個政治事件。主席，在香港我知道
燒鈔票是犯法的，但政府燒鈔票是否應該同樣是犯法呢？其實
現在說700億，正在燒公帑，正在燒市民的鈔票，是否犯法呢？
700億等於財政預算案的四分之一，等於大約3個月整個香港的
開支，現在說的這個價值。

我最大的問題在哪裏呢？主席，便是整個天價 —— 700億
—— 為了甚麼呢？只是為了一點，便是為了要設車站在西九。
我不明白為何我們可以說要付出如此大的代價，單單為了一樣
東西，便是西九站。因為，眾所周知，其實有錦上站方案，錦上
站方案等於大約300億，與西鐵、西九站方案相差數百億，所以
我們不是反對興建高鐵，而是在哪裏興建、為何一定要在西九
興建，這是我們最難明白的地方。好了，可能局長稍後答覆我時，
她就說錦上路，錦上站有很多技術問題，但我相信其實不是這
樣。其實，局長我想問你，其實你們是否純粹為了一點 —— 要
在西九興建 —— 是一個政治決定？該政治決定為何定要在
西九興建呢？不是方便香港人，而是覺得內地人一去到西九，
便是最漂亮或者最"威"，是否為了這個"威"，我們香港人要付出
多數億 —— 數百億的代價？

主席：是嗎，局長？先讓她回答一下。

李卓人議員：我最希望知道你為甚麼一定 —— 這是否一個政治決定，一定要設在西九？

主席：是否北京說希望在西九呢，局長？

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：主席，這件事發生在2000年"鐵路發展研究策略"已經有這個區域快線。在2005年12月，我們已經回來 —— 去匯報時，車站已經在西九，我們不是忽然西九，我們已經進行很多研究。亦因為高鐵，城市與城市中間接駁，發揮最高效益，便是將車站設在市中心。剛才有議員說得很正確，等於把中距離的機場設在市中心一樣。我們不久前去過武漢，便是說從西九作出發點，根本乘飛機比乘高鐵 —— 高鐵更快更準時，所以我們所說的很合乎經濟效益便是這樣。不是為一小撮人，因為我們其實每星期要返內地一次或以上有66萬人，當中有很多"打工仔女"要回內地公幹等等，如果你問他們有一個高效的方式讓他們到內地工作等等，是否應該是一件好事呢？這當然是一件好事。所以我們覺得長遠對香港本身的策略性是很重要的，不單說與廣東省以內，我們說的是全國。我們希望將來可以有直通車由市中心直達人家的城市，我們說的是16個內地城市。因此，整體而言，議員剛才提到.....這個使費我們明白是一個很高的使費，但另一方面，這是一項基建的投資，是說未來數十年，我們有這個最環保的集體運輸工具，讓我們連接國內廣東省和廣東省以外的地區。當中的537億元是2009年的價格，是關於鐵路的；非鐵路的，與鐵路無關的是115億元。你剛才說全部是由於總站設於西九是不正確的。因為主要的使費.....我請署長補充一下，其實那條26公里的隧道，是主要的原因。

主席：那條隧道都是去西九的.....

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士：當然，無論是去哪裏也好，以香港現時的环境來說，最環保的方法當然要興建隧道。現時國內例如武廣段，七成是高架，我們香港是不可能再以高架的方式興建高速鐵路。

李卓人議員：主席，餘下十幾秒，我一定要再講，你常常也說"打工仔"，其實"打工仔"本身，有一位市民寫給我，他問我在旺角

怎樣去西九？他想了很久之後，發現原來是很麻煩的，去西九還要比自己去福田慘……

主席：好了，多謝，李卓人議員。

李卓人議員：所以其實根本不是方便市民，不是方便"打工仔"，你千萬不要這樣說。

主席：你可以再排隊……

李卓人議員：再排過隊吧……

主席：在兩小時內，有21位議員提問了，現在有7位仍然輪候第一次提問，有11位輪候第二次提問，排隊的有涂謹申、葉劉淑儀、吳靄儀、何鍾泰、張文光、何秀蘭和潘佩璆。我現在宣布休會15分鐘。(有人說話)是的，全部定下來了，我們很僵化的，多謝你。