

- 高鐵由 2000 年開始策劃，在 08 年 4 和 5 月經立法會交通委員會認同並推介給公眾說深水埗為唯一最佳可行走線，到 08 年 9 月突然以一條疑似大角咀舊區線作為工程項目簡介資料。
 - 為甚麼要放棄耗資 22 億公帑、規劃 8 年的深水埗線而突然採用疑似大角咀線？
 - 在 AECOM 公司於 09 年 5 月發出專為解釋突改走線的報告中，提及要避開已發展的深水埗區。
 - 大角咀有大量樓高十多層而樓齡在 40 年以上的建築，不但在工程項目簡介中沒有被提及是主要敏感受體，在這份報告中也沒有被列為已發展的區域，為甚麼？
 - 報告中又有提及深水埗人口密集，大角咀同樣人煙稠密且長者眾多，請就兩條走線沿線人口給出數據及證明。
 - 地鐵只簡單地表示不會造成噪音、樓宇結構的影響，但對會否造成煤氣管和地底電纜爆炸等則沒有提及。請提供更清楚的報告，說明有關方面是根據怎樣的數據才得出“絕對安全無誤，當局沒有妄顧人命”的結論？
-
- 深水埗走線無需徵收私人土地，而大角咀走線有 38 幢建築物受到影響，被政府強行收回地層而不作任何補償，明顯違背基本法第 105 條。
 - 地鐵回應收回的地層在地底 30 米，不會影響業主擁有地段餘下地層的權益，但只有餘下地層的權益是没用的，我們要求保留業主應有的全部權益。
 - 地鐵回應，根據基本法，業主只擁有土地使用權。請說清楚是不是“只擁有土地使用權”即等於地層就不包括在我們的利益之內？
 - 再請說明“業主只擁有土地使用權，所以收回地層並沒有違背 999 年期的地契，不用作出賠償”這種說法是否有先例和合法性？
 - 地鐵只表示日後重建項目受高鐵走線影響的話，業戶可按鐵路條例提出申索——走線範圍內的建築受影響的話，不就表示業主的權益已受到損害，基本法和地契已遭受違背，那我們為甚麼不能向政府和地鐵提出除鐵路條例以外、更進一步的賠償？
-
- 地鐵表示深水埗走線部分樓宇樁較深，而大角咀走線則可與樓宇地基有相當距離；在計劃 8 年後突棄深水埗走線，理由也是鑽挖工程在 30 米深會出現 3.4 Bar 高氣壓。
 - 但以中興樓為例，它最長的樁柱有 25 米深，而高鐵隧道頂部離水平基準約 26.1 米，兩者相距只有 1.1 米。地鐵又稱隧道頂離地面約 30 米，那樣它與中興樓的樁柱也只相距 5 米。這樣是不是很有可能會地陷、塌樓？
 - 更過分的是，既然鑽挖工程在 30 米深會有高風險，為甚麼在淨化海港計劃

- 中，採用同樣的技術，工程可以深入地底 80 和 160 米？
- 此外，部分大角咀樓宇沒有樁柱，而地鐵以九龍南綫穿過的廣東道水警基地地底也沒有樁柱來證明高鐵對大角咀樓宇的結構沒有影響。這種說法完全沒有說服力，水警基地沒有事故發生，但和高鐵隧道同樣的鑽挖技術亦曾使將軍澳出現沉降。
 - 請不要用類比和舉例來解釋，而要給出大角咀本區的實質數據，證明高鐵興建時和運作後的震動對樓宇完全無害，證明當局沒有妄顧人命。
 - 地鐵回應高鐵工程收回地層不會導致樓價下跌，理由是大角咀區物業交投量及樓價走勢並沒有出現異常波動。是根據甚麼數據才得出“沒有出現異常波動”？樓價走勢需要長期觀察，請就大角咀樓價“在現在和將來都不會因高鐵興建和運行而出現異常波動”的預測給出有力證據。
 - 此外，收回地層亦很可能影響該地段的重建價值，這種影響是長遠的。地鐵聲稱重建價值受鐵路條例第 519 章保障，業主可在工程完成起計一年內提出書面申索。
 - 只有一年時間，高鐵興建和運行對該地段的重建價值的負面影響可能還未完全展現出來，時間限制對業主是不公平的。
 - 請公開可以證明高鐵對大角咀沿綫的重建價值沒有影響的證明，並取消一年內就要提出申索的限制。
 - 此外，所有樓宇勘察和測量，只能交由路政署及地鐵聘用的公司，即使居民一再質疑其有效性和專業性，地鐵也表示“居民無須另行聘請測量公司進行現況勘察”，政府亦不會出資讓業戶自行聘請。事實上，只有在損害已經發生而要申請索償時，居民才有可能在申索成功後獲發還相關聘請費用。
 - 大角咀居民在財務上應獲全數全面資助，以聘請專業測量師做獨立測量。

陳惠玲

大角咀角祥街閣理組

9月16日 2010年