

東區區議員楊位醒

九龍灣宏通街2號寶康中心2樓13室

〈就廣深港高速鐵路香港段項目〉的意見書

經過西九廣深港高速鐵路香港段總站地盤的人，都會發覺有很多鐵臂橫空翻動，清楚告訴大家，經過冗長的爭議後，香港的高鐵已經上馬。立法會財務委員會是在今年一月十六日才通過高鐵項目的撥款申請，而建造工程隨即在一月底展開。

據了解，高鐵項目現正在進行預備工程、地基工程等前期施工，各項隧道工程將陸續展開。令人欣喜的是，當局早前提交了首份報告，介紹了廣深港高速鐵路香港段建造工程的進展和財務狀況，並就監察機制，創造就業機會等情況提供詳細資料。

本人認為，由於廣深港高速鐵路香港段的興建，曾引起很大的爭議，有人反對其造價高昂。高鐵建造工程的成本預算由2008年4月的354億元上升至2009年9月的537億元，非鐵路建造工程於同一期間亦由41億元上升至115億元。因此當局在處理高鐵項目更要小心翼翼，保持密切監察，增加透明度，讓公眾明白公帑用得其所。

值得注意的是，高鐵建造期間，要盡量減低對市民的滋擾，釋除市民的疑慮。例如高鐵香港段的隧道將於大角咀區舊海岸線地底深處的岩石層通過，隧道頂部會在地面以下約30米處。因此，當局須收回19幢樓宇的部分地層。受影響樓宇的居民會擔心影響大廈樓宇結構，政府和香港港鐵有限公司不能掉而輕心，要和居民保持聯絡，以充分的理據，釋除他們的疑慮。

眾所周知，廣深港高速鐵路香港段自2002年開始規劃，進展緩

慢。項目議論長達八年才於今年上馬展開工程，要在2015年方能完工。這比起內地段於今年完成的速度真是慢了很多很多。時間過去追悔無益，只有來者可追，當局有必須在今後幾年長期地監督高鐵工程的進度，嚴防超支和工程延誤，適時向公眾交代，以事實和數據來證明當局和顧問公司推算無誇大和差誤。

另一方面，希望香港的建築界能發揮國際級專業水平，把高鐵香港段工程理想地完成。只有把高鐵香港段造好，與內地的高鐵網絡無縫地連合，快速方便地接通內地的主要城市，才能達到當局估計的2016年89 000人次至116 000人次的乘客量，才能使香港和內地的經濟加快融合。高鐵香港段有助鞏固香港作為國家交通、金融和商業樞紐的地位，讓香港可以把市場擴展至內地，同時吸引內地人才。讓香港擺脫邊緣化，促進香港的經濟發展。

東區區議員
楊位醒
2010年9月20日