

向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會

2009年5月14日會議

有關廣深港高速鐵路香港段提交的意見

熊永達

理工大學土木及結構工程系副教授

前言：

1. 我首先申明我的立場，我完全支持鐵路發展。我認為鐵路是區域發展中，最能達至可持續發展的交通公具。珠江三角洲有關政府必須採取以鐵路為主的交通策略才有可能達到可持續發展的目標。因此，區內的城際鐵路網絡必須全速發展，而且要優先於道路網絡的發展，才可能令鐵路有高的效益。
2. 廣深港高鐵是珠江三角洲城際鐵重要的主線，是香港鐵路與全國鐵路網接軌的命脈，不可能不建。我相信就算受到鐵路興建影響的市民也不會反對興建這條鐵路。
3. 現時我們要討論的是如何興建這條鐵路，令人人受益，符合可持續發展的原則。我恐怕一件原本是好事，卻由於政策的失誤，產生不必要的悲劇。

歷史：

4. 就這條廣深港高鐵的決策，政府曾出現過不只一次的錯誤。以下臚列一些決策的里程碑，以茲說明。
 - 2000年第二次鐵路發展研究報告提出建區域快線
 - 2002年當時政務司長曾蔭權與國家計委主任張國寶同意成立專家組研究建造這快線
 - 2002年底中港專家組成立
 - 2004年政府命令九鐵研究這條快線
 - 2005年12月政府向立法會提交九鐵的研究報告，提出共用路軌和專用路軌方案。港府亦清楚指出，京廣客運專線在2010年到達深圳。
 - 2006年1月17日特首會同行政會議決定採取共用路軌方案。
 - 2007年1月港府否決2006年決議轉移採用專用路軌方案，即現時方案。
 - 2007年8月特首曾蔭權宣布廣深港高鐵採用專用路軌方案，沿途五個站，香港站設在西九。

決策第一錯誤是反來覆去，損失了幾年時間。由於港府搞兩鐵合併，顧此失彼。如今，這條高鐵最快也要2014年才能建成，比國內廣深段慢了4年。決策第二個失誤是把總站設在西九。本人在2007年8月8日分別在信報和香港商報發表文章，批評這失誤。我認為

總站設在錦上路最為可取，無論對社會、環境和經濟都比西九選址好。我現在把有關文章附上，有興趣的議員可細讀。

目前難題：

5. 目前，港府已決定這條高鐵的走線，把總站設在西九，認為這條高鐵服務財經商務客人最為重要，寧願以納稅人的錢津貼也是值得。
6. 決定了的走線已經刊憲，而工程的準備工作已到最後階段。我明白再爭議只會造成更多時間和更大的社會及經濟損失。放下總站選址的爭議，是現實的選擇。我唯一的期望是政府不要再製造不必要的事端，令方案能早日得到社會認同，全速上馬。但往往事與願違，走線經過菜園村，港府打算強行清拆受影響的住戶，令事件再起爭端。

分析和解決方案

7. 菜園村居民住的是平房屋(當局叫寮屋)，雖然不是甚麼豪華大宅，但也安生立命多年，有些人已年紀老邁。強行搬遷他們，而又令他們的居住環境不是變好，而是變差，港府就算有百條道理，要他們犧牲小我，成全大我，但於情可忍？難道港府要高舉正義之旗，制造悲劇？
8. 在這種情況下，菜園居民提出不遷不拆，與港府抗衡，是完全可以理解的。他們提出幾個方案，把緊急救援站和列車停放處搬離他們的住所，希望當局能予以考慮，最終不拆他們的住所。
9. 建造 26 公里的鐵路隧道，救援站是必須的。否則意外發生就會成災難。西九地小，不足停泊長途列車，也必要找個地方安置。因此，總站在西九，就要有這兩項設施。現時定下的走線，我認同石崗是唯一的選址。政府提出的選址，無論在土地需求、影響範圍和人數、工程難度和日後運作都是最佳選擇。其他的方案都只能是次佳的選擇。
10. 興建這樣大型的基建設施，無可避免，一定有人受影響。拿西鐵為例，為什麼以往受影響的人沒有大規模的抗爭行動呢？答案很簡單，當時賠償合理，土地持有和使用的人接受。能接受的，當然是認為賠償能改善原有的生活。
11. 我認為無論當局最終採取最佳或次佳方案，方案的可行性取決於賠償是否合情合理。當局現時採取清拆寮屋的既定政策行事，是完全不合情理的。居民要入住中轉屋及公屋，不單改變他們的生活習慣，更令他們的生活空間大為縮小，生活質素下降。這才是問題的關鍵。
12. 我認為解決現時難題的唯一方法是改變這種強硬的政策。賠償的原則應為原區安置和不低於原先的生活空間和質素作為起點。石崗一帶有相當多空置土地，包括菜園居民提出的好幾塊。若果當局能提供足夠的賠償，讓受影響的居民能安置到這些鄰近的土地上，我相信能解決問題的機會，會大大提高。

結語：

13. 我們不應一錯再錯，讓好事不單多磨，而且制造不必要的悲劇。政府和立法會是要改善民生，而不是令民不聊生。

廣深港鐵路固港南大門地位

香港理工大學土木及結構工程系副教授 熊永達

名家指點

我認為港府應當機立斷，考慮把廣深港區域快線終站設在錦上路，使香港更好地扮演中國南大門的角色。

8月2日，在廣州召開的第十次粵港合作聯席會議結束，如往年一樣，公布粵港雙方合作項目，當中以廣深港鐵路最受傳媒關注，成為各大電台、電視及報章的頭條。特首曾蔭權宣布廣深港高速鐵路香港段將以專用通道方案建造，落成後，從香港至廣州只需48分鐘，較現時東鐵節省近一半車程。這條鐵路將可鞏固香港作為中國南大門的地位。

與全國鐵路網相連

這條廣深港鐵路有五站：香港站設在西九龍，深圳有兩站，一個在福田，另一個在龍華，中途還有虎門站，終點站在廣州市南部，離市中心差不多30公里的番禺區石壁小鎮。鐵路全長約160公里，廣深段約佔120公里，港段約佔40公里；廣深段已動工，將於2010年完工，而港段還在計劃階段，最快要到2014年才完工。港段由於車站設在西九龍，要興建一條約30公里長的隧道，費用因而高達300億元，估計比廣深段還要貴。

從珠江三角洲以至全國鐵路客運來看，廣深港鐵路對香港的確十分重要。這條鐵路把香港直接聯繫到全國的鐵路網：全國南北主幹線快速鐵路京港專線將於2008年建成到廣州石壁，沿海的杭福深客運專線亦會在2009年建成到深圳的龍華，將來石壁和龍華就成為南中國鐵路的交匯處。

據政府提交立法會的文件透露，已有二十多個內地大城市計劃開通直通車到香港，而這些直通車的需求還在增加。將來從香港往內地，除了飛機外，更可乘坐運專線列車，直達上海、杭州、天津、長沙、昆明、西

安和北京等名城：

終站應設在錦上路

香港能否把南大門的角色演好，要視乎兩方面：一是我們能否配合全國鐵路一盤棋的發展？二是我們能否有足夠空間，應付不斷增長的需求？

據知，京廣客運專線和杭福深客運專線的設計時速是每小時250公里，將來更有可能增加至350公里，相當於日本和法國的子弹列車，半天車程，就可從廣州到達北京。

目前建的廣深港專線香港段，雖然採用專用軌道，仍然只能達到時速160公里，遠低於全國的標準。香港作為國際大城市，自比內地任何一個城市都先進，設計一條鐵路，卻達不到全國現時的標準，如何跟上未來的

發展？是不是令港人面目無光？

在應付未來不斷增加的需求方面，似乎港府也考慮不周：我們把區域快線的終點站設在西九龍，雖然是比較接近市區，卻諸多掣肘：

首先，油尖旺交通擠塞，總站設在這區會令道路負荷百上加斤，亦令進出車站的時間增加。其次，西九的土地有限，火車數量只能應付初期的需求，一旦需求增加（可能性極大），我們無法在西九擴建（西九會擠倒林立）

再者，總站設在西九，令新界居民極不方便，明顯吸引不了這些乘客。

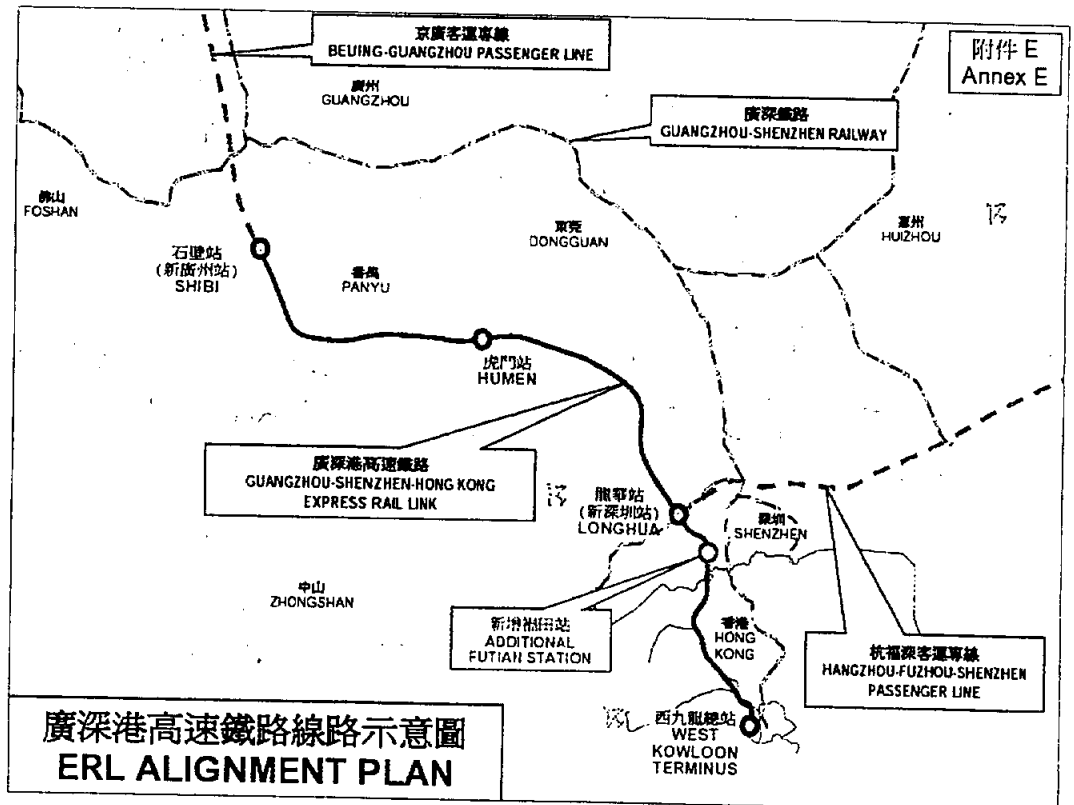
其實，港府是有選擇餘地的，可把終站設在錦田，即現時西鐵的錦上路站。終站在這裏的好處多的是：

首先，這個站的發展空間遠遠大於

西九，有足夠空間應付未來增長的需求。其次，這不但方便新界居民使用這條鐵路快線，對新界的發展，有重大的刺激作用，經濟上的收益自然遠超把站設在西九。再者，我們不需要建30公里的隧道，可能節省一百多億元，減少港府的注資，亦大大減少票價的壓力。

最重要的是，沒有了隧道的考慮，軌道的設計速度大有可能達到時速250公里，與內地標準接軌。我們更可提前完成香港段，若果港府全速推動這項工程，而收地等工作順利的話，有可能在距離2010年不遠，接上廣深段。

我認為港府應當機立斷，考慮把廣深港區域快線終站設在錦上路，使香港更好地扮演中國南大門的角色。



廣深港區域快線何以慢如蝸牛

熊永達



七年過去，RDS-2提出的六條鐵路線，貨運專線無限期擱置。

特首曾蔭權日前宣布港府決定廣深港鐵路香港段，採用專用路軌方案建造。大部分傳媒都以頭條報道，興奮莫名。

對於廣深港鐵路，人們在期望它能加強香港和大陸聯繫的同時，不禁要問兩個問題：一、為什麼香港建短不足四十公里的一部分，會比大陸建長達約一百三十公里慢，慢不是一年半載，而是四年，以至五年？是不是我們突然睡醒，知道廣州要建鐵路快線南下，我們急急趕上？二、為什麼短短四十公里鐵路會這麼貴？對通車後的票價是否有影響？有沒有其他便宜一點的方法？

廣深港鐵路於二〇〇〇年的第二

次鐵路發展研究報告 (RDS-2) 中提出，當時名為區域快線。為推動RDS-2提出的鐵路發展大計，當局向立法會要求撥款，開設五個首長級的崗位，一年增加支出接近一千萬。

多年議而不決

七年過去，RDS-2提出的六條鐵路線，即港島線延線、沙中線、南環線、北環線、區域快線及貨運專線，只有一條(南環線)可以上馬興建，貨運專線無限期擱置，其他四條線都是議而不決，區域快線就是其中之一。若要市民就政府在這方面的工作評分，一定不及格。政府投有大量人力物力，為可交不出

成績？特區政府有必要解釋箇中原因。曾蔭權早在二〇〇二年三月以政務司司長身份與國家計委副主任張國寶會面後，發表新聞公報，特別提及中港雙方會成立專家組，研究這條鐵路，並說二〇〇二年底有公告。二〇〇四年六月港府向立法會交代鐵路項目進展的文件中，指出國家鐵路部與港方在二〇〇二年底成立的專家組，並正研究區域快線連接內地的技術和財務可行性，研究有結果後，會討論下一步工作。往後，這條連接廣州的鐵路，定名為廣深港區域快線。

強烈批評，認為港府目光太短，共用路軌方案不能應付中港客運的迅速增長。二〇〇七年一月港府向立法會報告新進展，說明四方面變化：一、全國各大城市計劃來港的客運直通車比預期多，二、深圳決定在廣深港線增加福田站，三、珠江三角洲城域鐵路線增加了一條支線，經龍華和虎門站，四、全國快速列車車箱闊度為三點四米，比西鐵車箱三點一米闊。因此，港府要重新考慮共用路軌方案。二〇〇七年八月二日在粵港會議結束的新聞發報會上，特首曾蔭權終於宣布決定專用路軌方案。

融資仍未解決

路政署長二〇〇四年十一月答覆立法會鐵路小組提問時，指出九鐵正研究區域快線與西鐵共用路軌方案，二〇〇五年三月將提交報告。二〇〇五年七月九鐵向政府提交了報告，而政府則等到二〇〇五年十二月，才向立法會提交九鐵的報告，包括共用路軌方案和專用路軌方案。政府同時指出，兩條全國的南北主幹鐵路：即京廣客運專線和杭福深客運專線已經動工，在二〇一〇年和二〇一五年到達深圳。不過，港府還未就香港段作決定，當時認為專用路軌方案財政上不可行，正積極研究較便宜的共用鐵軌方案。

港府用了足足五年時間，反反覆覆才作出一個常人都認為最明顯不過的決定。歸根究柢是一個錢字。客氣講，港府審慎理財。但嚴厲講，港府眼光短淺，不懂長遠投資，對珠江三角洲，以至全國發展無承擔。目前，這條港方段的鐵路融資還未解決，港府還是一貫態度，注資愈少愈好。這樣下去，相信融資問題還會拖延一段時間，尤其是在兩鐵合併還未塵埃落定，恐怕到曾特首落任之時，我們還未見到港段鐵路動工。

要廣深港鐵路香港段盡早上馬，相信首先港府的鐵路融資政策要作根本性的改變。

理工大學土木及結構工程副教授