

反對興建廣深港高鐵項目(香港段)的意見

本組得悉 貴鐵路事宜小組將會討論廣深港鐵環評報告及經濟效益，提出以下質疑：

1. 環評基制先天不足，高鐵環評中立性成疑

a. 港鐵自己評自己，公信力何來？

在現時的環評基制下，工程申請人只需自己委託顧問公司進行環境影響評估，然後將報告交由環保署署長，署長一般都會先諮詢環境諮詢委員會意見，然後決定是否接納。這可謂一個根本性的問題，港鐵是高鐵項目申請人，它委託的顧問公司作出的環評報告，到底有幾中立？自己查自由，可以查出什麼來？

b. 走線一錘定音，中立何來？

在港鐵環評報告引言已清楚交代決定走線的三大原因(引言 Table 2.4)：一、工程因素(營運安全、可建造性、收地)、二、環境因素(生態、環境)、三、其他因素(包括對社區的影響)。由此可見，高鐵走線並非單純是環境因素影響，而是受著多個因素影響，而環評報告卻是在綜合各個因素，決定了高鐵走線(S2 與 N2)之後(引言 2.28 段)，才開始研究。走線既不可改，環評結論可謂昭然若揭。在此基礎下再進行環境影響評估，還有多少中立性？這份報告似乎是環境影響調查，多於環境影響評估。

2. 高鐵環評的問題

a. 沒有比較，何來結論？

承接上段的質疑，港鐵向政府遞交的環評報告，卻只就一條走線所作評估，其餘三條走線，統統無須研究。在沒比較的情況下，港鐵卻可總結出是次環評「在環境方面屬可以接受」(行政摘要 5.1)，實在難以令人信服。

b. 高鐵南線無須生態研究？

根據現時已決定的走線，高鐵全線 26 公里，在生態影響方面，港鐵的研究清楚指出由於南線部份位於市區，因此高鐵的生態研究焦點只在北線，因此由大帽山以南至西九龍的 10 公里，都不是研究範圍(生態 3.28 段)。這樣的研究，是否過於馬虎？

3. 未做全面的社區影響評估

當項目未展開先就高鐵的規劃影響所及，做全面而深入的社區影響評估，與受影響的居民作詳細的調查，進行不下數千次的家訪、工作坊、研討會及居民大會再就有關的資料作詳細分析，再決定如何避免工程影響社區和居民，最後才能達至

以人為本的目標。

城市化似乎對環境有絕對的影響，但是，好像高鐵這些項目，並不是一個城市的必須品，沒有了它，市民也一樣可以進入大陸，一樣可以到深圳接搭高速鐵路。所以，我們在環保和社區的要求，需要顧及更廣泛的層面。當我們說其他工程與項目工程做成的協同效應需要評估，它對環境和社區的影響，又說累積效應等可能會在很長時間之後才出現。如是，香港整體的生態環境和社區受到破壞，但深圳發展比香港更嚴重，香港的生境，將會受到更多的破壞，緩解措施不足以讓未來得到真正的可持續發展。一個一個工程的累積效應其實就是今天香港生態環境日漸破落的註腳。如果我們認真地考慮累積效應，則這個高鐵工程絕對在環評和社評上不能成立，因為它本身不是為環境更美好而設計，它帶引出的發展，包括人流，經濟發展就是絕對凌駕一切的意識形態，都是一種協同效應，都是累積效果，與將會發生及已經發生的項目，嚴重破壞香港的生態環境和社區。

高鐵項目 630 億造價過高，經濟效益成疑(預計 50 年帶來 830 億)，而本土農業不用政府投放大量資源，及不會破壞環境之餘，能每年為 10 億(五十年後為香港帶來 500 億)，這才是香港能夠永續發展的出路。

因此本組強烈反對興建高鐵香港段，要求立法會否決此項工程撥款。

二〇〇九年九月廿三日

天星之友

(聯絡人：馮炳德 94178344)