

立法會 *Legislative Council*

LC Paper No. CB(1)2582/08-09(02)

Ref. : CB1/PL/TP

Panel on Transport

Subcommittee on Matters Relating to Railways Meeting on 17 September 2009

Background Brief on Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (Hong Kong Section)

Purpose

This paper provides background information on the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link (XRL) (Hong Kong Section) project and summarizes the major views and concerns expressed by Members about the project at previous meetings of the Subcommittee on Matters Relating to Railways (the Subcommittee).

Background

2. XRL is an express rail service, which will link up Hong Kong, Shenzhen and Guangzhou. The Mainland section of XRL will start from Shibi in Guangzhou with stations at Humen in Dongguan, and Longhua and Futian in Shenzhen before entering Hong Kong via Huanggang. The terminus of the Hong Kong section will be located in West Kowloon. The alignment plan of the Hong Kong section is at **Appendix I**.

3. In October 2008, the Chief Executive announced the proposed Hong Kong Section of XRL as one of the ten major infrastructure projects. On 22 April 2008, the Chief Executive in Council decided to invite the MTR Corporation Limited (MTRCL) to proceed with the further planning and design of the Hong Kong Section of XRL. The Finance Committee of the Legislative Council (LegCo) approved the funding for the design and site investigation of the Hong Kong Section of XRL on 8 July 2008. The railway scheme of the Hong Kong Section was gazetted under the Railways Ordinance (Cap. 519) on 28 November and 5 December 2008. Detailed design commenced in January 2009. It is the Administration's plan to start construction of the Hong Kong Section of XRL in end 2009 for completion in

2015-2016.

Strategic importance and economic benefits of XRL

4. According to the Administration, XRL will shorten the journey time between Hong Kong and Guangzhou significantly from about 100 minutes to 48 minutes. The journey time from Hong Kong to Futian and Longhua in Shenzhen is about 14 and 23 minutes respectively. Through the Futian Station in Shenzhen, Shenzhen North Station (Longhua), Humen Station in Dongguan and its terminus at Shibi in Guangzhou, XRL passengers can interchange with various domestic, regional and national railway networks (see **Appendix II**). Thus, XRL, connecting Hong Kong with the whole country, is of great strategic importance.

5. The Hong Kong Section of XRL will become part of the national rail network (see Appendix I), connecting the Beijing-Guangzhou Passenger Line and Hangzhou-Fuzhou-Shenzhen Passenger Line. Journey time between Hong Kong and the Central and Southern Mainland and various major Mainland cities will be greatly shortened. For example, XRL passengers departing Hong Kong will take four hours to arrive Changsha, five hours to Wuhan, Xiamen and Fuzhou, and eight and ten hours to Shanghai and Beijing respectively. Through interchanging with the Pearl River Delta Rapid Transit System, XRL will also connect Hong Kong with major cities of the Pearl River Delta.

6. As set out in the LegCo Brief (File Ref.: THB(T)CR 1/16/581/99) issued in April 2008, it is estimated that the XRL will save the public 40 million hours per annum with an Economic Internal Rate of Return of 9% per annum in real terms. The economic benefits including time saving over 50 years of operation of XRL discounted to year 2009 are estimated to be about \$83 billion in 2009 prices. The above economic benefits estimate has taken into account time savings to cross-boundary rail passengers and other general road users, and cost savings to operators arising from the Hong Kong section of the XRL. The entire economic benefits, including induced investments to the region, should be far greater to the mutual advantages of both Hong Kong and the Mainland cities.

Recent discussions of the XRL project by the Subcommittee

7. The Administration briefed the Subcommittee on 2 May 2008 on the Hong Kong Section of XRL and consulted members on the Administration's funding application for the design and site investigation for the proposed Hong Kong section. The Subcommittee further discussed progress of the project on 14 May 2009. The major concerns expressed by members are summarized below.

Site selection for emergency rescue station and stabling sidings

8. The Hong Kong Section of the XRL will be a 26-km long underground rail corridor. Along the whole tunnel alignment, there will be eight ventilation buildings and emergency access points. An emergency rescue station (ERS) and stabling sidings (SSS) will be located at Shek Kong of Yuen Long. As a result, the site currently occupied by Choi Yuen Tsuen at Shek Kong will be affected by land resumption and clearance.

9. Members noted that a Concern Group of Choi Yuen Tsuen in Shek Kong had lodged a complaint to the Complaints Division of LegCo in March 2009 expressing strong dissatisfaction with the public consultation regarding the alignment and facilities of XRL and objecting to the land resumption and clearance of Choi Yuen Tsuen. They criticized that the public consultation on the proposed alignment and railway facilities of XRL had only lasted for two months after the gazettal of the Hong Kong Section of XRL on 28 November 2008, and very little information had been provided to the affected residents, such as the alignment of the Hong Kong Section which was not clearly set out. Choi Yuen Tsuen residents had put forward alternative proposals on the site locations of ERS and SSS, which were, however, considered infeasible by the Administration as these proposals would affect even more households than that in the current scheme and increase the travelling distance of the Hong Kong Section of XRL. Details of the complaint case and relevant progress reports were circulated to the Panel on Transport vide LC Paper No. CB(1)1332/08-09 and LC Paper No. CB(1)2597/08-09 on 20 April 2009 and 14 September 2009 respectively. A summary of the complaint case and the latest progress report on the case are at **Appendix III** for members' easy reference.

10. The Subcommittee received views from 47 deputations/individuals on the XRL project at its meeting on 14 May 2009. A number of these deputations were affected residents of Choi Yuen Tsuen. Having noted the residents' concern, members considered that the Administration should not push through the clearance plan for Choi Yuen Tsuen against the wishes of Choi Yuen Tsuen residents as they strongly wanted to preserve their homes and their present way of living. Some members urged the Administration to explore making use of the Shek Kong Barracks as an alternative site for provision of ERS/SSS. Some members suggested that the Administration should allow flexibility in offering land compensation to the affected residents, and the option of land swap should be considered to enable residents to continue with their present way of living at another site in the New Territories. They also requested the Secretary for Transport and Housing to pay a visit to Choi Yuen Tsuen as soon as possible to listen to the views of the residents and address their concerns.

Funding approach

11. At the Subcommittee meeting on 2 May 2008, members noted that the estimated capital cost for XRL was \$39.5 billion (in 2009 prices). Some members expressed concern about the Administration's adopting the "concession approach" for implementing railway projects including the XRL Hong Kong Section, as the Government had all along adopted the "ownership approach" by granting property development rights to MTRCL to fill the funding gap for railway projects. These members opined that there should be wide public consultation on the change of funding arrangements for railway projects. To address members' concern, the Administration provided an information paper on the pros and cons of the ownership and concession approaches in financing railway projects (LC Paper No. CB(1)1749/07-08(01)).

Connectivity of the West Kowloon Terminus of XRL, the Austin Station of the Kowloon Southern Link and the Kowloon Station of the Airport Express Line

12. According to the Administration, the new West Kowloon terminus will become a new transport hub for Mainland visitors. To support such an important transport function, a new public transport interchange will be planned at the Terminus to facilitate inter-modal change for XRL passengers. Members consider it necessary for MTRCL to provide convenient and adequate passenger linkage with the nearby Airport Express Line Kowloon Station as well as the Kowloon Southern Link Austin Station. The Administration has been requested to keep in view the connectivity of these stations in the detailed design stage, so as to provide maximum convenience to passengers. At the meeting on 21 November 2008, the Administration was requested to provide an overall plan showing the pedestrian linkage system connecting the Airport Express Line-Kowloon Station, the XRL-West Kowloon Terminus and the Kowloon Southern Link-Austin Station before the end of 2009 for members' consideration.

Latest developments

13. When the XRL project was last discussed at the meeting on 14 May 2009, members agreed that a further meeting should be held to follow up on the concerns raised by the deputations and the progress of the project. The Subcommittee has scheduled to further discuss the project at its meeting on 17 September 2009.

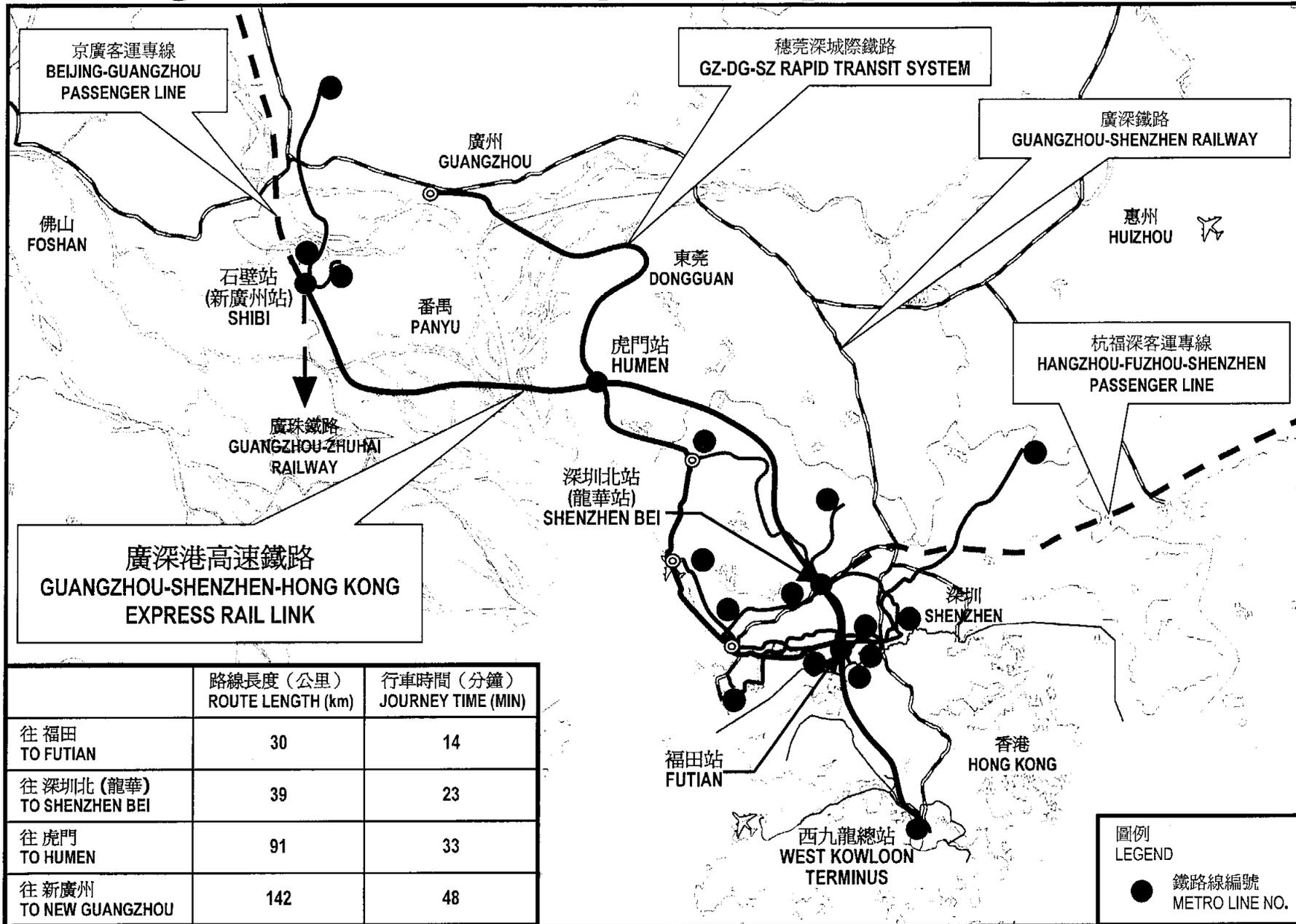
Relevant papers

14. A list of relevant papers is attached at **Appendix IV**.

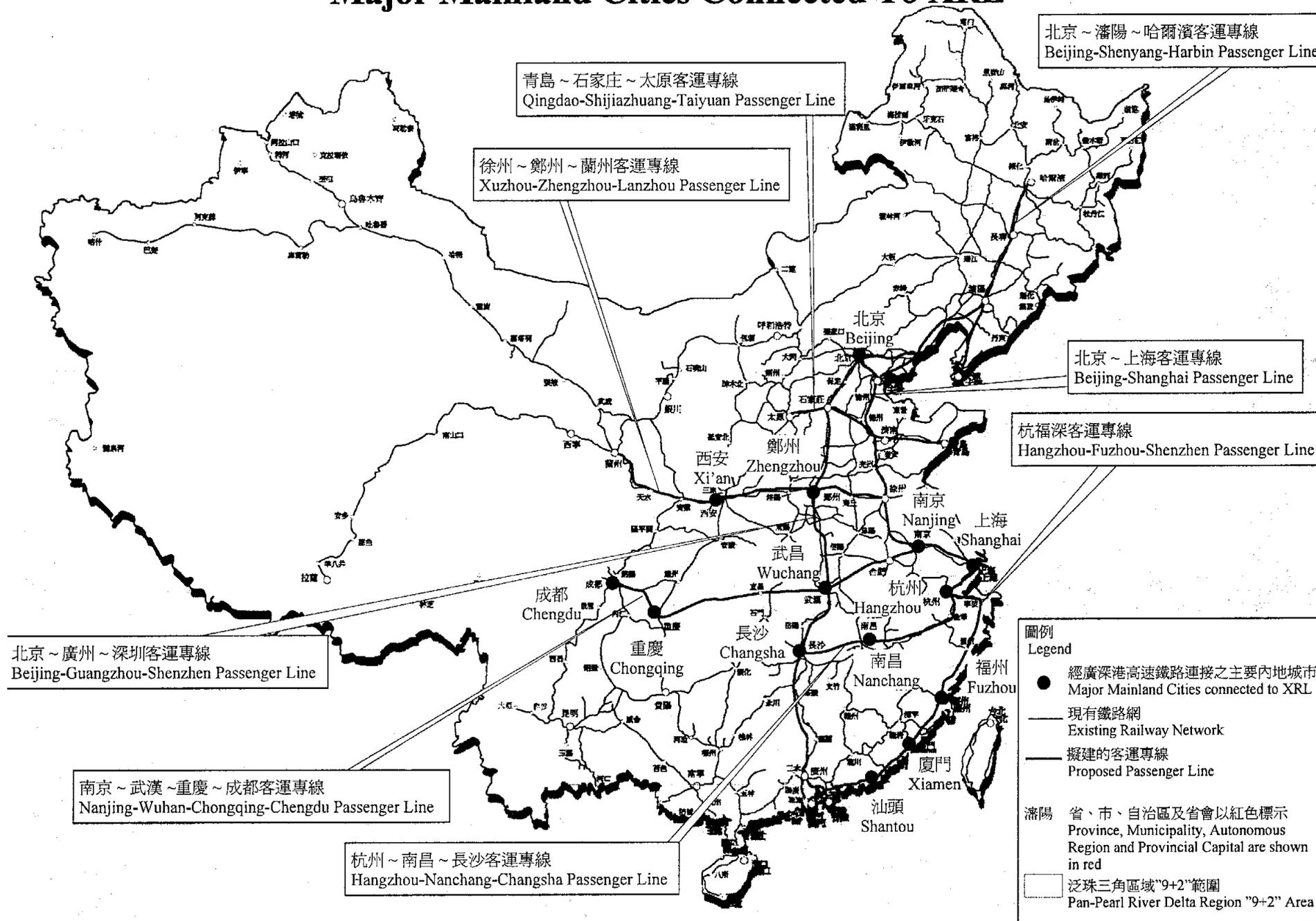
Council Business Division 1
Legislative Council Secretariat
14 September 2009

廣深港高速鐵路

Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link



經廣深港高速鐵路連接之主要內地城市 Major Mainland Cities Connected To XRL



有關興建廣深港高速鐵路(香港段)的事宜

申訴團體的意見及要求

申訴團體不滿政府當局未有就高鐵是項大型基建工程進行全面及充分諮詢包括：

- (a) 受影響的菜園村居民對政府當局擬建高鐵的走線及設施(包括緊急救援站及列車停車處)的諮詢毫不知情；個別居民於2008年9月開始察覺有工程人員在菜園村附近測量；11月11日數百名地政總署的人員在村內張貼收地通告及隨即進行人口登記；11月28日政府在憲報刊登高鐵(香港段)方案，反對期為兩個月已於2009年1月29日屆滿；
- (b) 雖然政府當局向多個區議會進行諮詢，但提供的資料甚少及重要資料例如高鐵走線圖亦有欠清晰；政府當局至今未能充分回應個別區議會提出的關注，使區議員感到不受政府當局尊重，並質疑政府當局諮詢的誠意；
- (c) 政府當局於2008年11月向立法會鐵路事宜小組委員會提供的資料，只提及會收回高鐵走線那些地段的地層，並沒有提到會收回路面的農地，有誤導立法會議員之嫌；
- (d) 政府當局只在香港站、紅磡站、九龍站和東涌站舉行了介紹高鐵(香港段)的展覽，有漠視新界居民知情權之嫌；
- (e) 高鐵工程費用龐大遠高於西九龍文化計劃、中九龍幹線及重建觀塘市中心項目收購物業的費用，但政府當局就高鐵進行的諮詢期卻遠較上述的其他項目為短，亦沒有及早讓關鍵持份者參與討論；
- (f) 高鐵是本港與內地鐵路網連接的重要基建工程，意義重大。但政府當局只諮詢七個區議會(刊憲前只諮詢六個)，及沒有就高鐵(香港段)的整體策略諮詢18區區議會或舉行公眾人士可參與的諮詢大會；及
- (g) 政府當局未有積極及充分回應居民／地區團體／區議會提出有關高鐵的走線、會否設中途站、高鐵設施的設計

對市民影響及經修訂的走線是否需要再刊憲及進行諮詢等關鍵問題，便計劃在2009年第四季向立法會申請撥款，然後於2009年年底展開工程，實在過於倉卒及有“假諮詢”之嫌。

2. 申訴團體聲稱，受影響的菜園村居民約500人，超過40%是60歲或以上的長者。政府當局收回及清拆菜園村的決定對他們非常不公平。居民並提出以下不滿：

- (a) 地政總署人員進行的登記包括進入住戶的房間及視察衣櫃等地方，對居民造成極大滋擾。不少長者至今仍恐懼會隨時被陌生人闖進居所；
- (b) 部門沒有向所有因上述事件受到精神滋擾的居民提供支援，及在決定清拆菜園村前進行社會影響評估；
- (c) 政府當局不應採用盡量減少收回或臨時佔用私人土地的準則，作為考慮選擇興建高鐵緊急救援站及列車停放地點的關鍵因素，只着重保護原居民利益。政府當局應「以民為本」，尤其對居住於菜園村已數十年的長者造成的影響，盡量減少居民需要搬遷及其家園被清拆，及盡量保存菜園村的農地；及
- (d) 政府當局只根據現行一貫的政策向受影響的居民提供安置及特惠津貼，並沒有就那些歷代在菜園村以耕種為生的居民日後的生計作出適合的安排，對他們有欠公允。

3. 申訴團體認為，政府當局應慎重考慮採用共用通道方案(約270億)或是專用通道方案(約400億)，及有效監管政府當局向鐵路公司提供的土地用途。

4. 申訴團體提出以下要求：

- (a) 政府當局重新考慮興建高鐵走線的其他方案(緊急救援站及列車停放處的範圍)，盡量保留菜園村居民的家園。就此，居民請政府當局考慮他們提出的方案(見附件一圖二、圖四及圖六)，避免清拆鄰近石崗機場的民居，及錦田公路兩旁的民居；
- (b) 政府當局應提供更多有關高鐵工程的資料，包括高鐵石崗部分的設施圖則；擬建高鐵緊急救援站及列車停放處

所需的面積及路軌的設計；和曾考慮的其他高鐵走線及
高鐵設施的選址資料；及

- (c) 政府當局應就高鐵(香港段)的計劃加強進行諮詢，搜集公眾人士及地區團體的意見。

議員的關注

5. 處理此個案的議員關注政府當局就高鐵(香港段)的計劃進行的諮詢工作；政府當局收回菜園村作為高鐵緊急救援站和列車停放處的範圍；政府當局通知菜園村居民收地及進行人口登記的安排；清拆菜園村對居民生計造成的影響；及政府當局可向受影響的居民提供的援助。

當局的回應

6. 政府當局就此個案分別於2009年3月13日及3月17日提供的資料載於附錄一及二。

並無附載

立法會秘書處
申訴部
2009年3月19日

立法會
Legislative Council

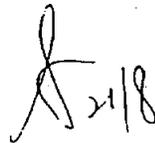
立法會CP 1341/08-09號文件

檔 號：CP/C 138/2009 II

電 話：2869 9228

日 期：2009年8月21日

發文者：高級議會秘書(申訴)5
經由首席議會秘書(申訴)轉呈



受文者：譚耀宗議員, GBS, JP —— 召集人)
劉慧卿議員, JP) 當值議員
李卓人議員
梁耀忠議員
陳偉業議員
張學明議員, GBS, JP
何秀蘭議員

**反對清拆石崗菜園村作為興建廣深港高速鐵路站
(香港段)緊急救援站及列車停放處的事宜**

繼於2009年7月31日發出立法會CP 1255/08-09號文件後，申訴部已將政府當局及香港鐵路有限公司就此個案向議員提供的資料函覆申訴團體“石崗菜園村關注組”。本文旨在向議員匯報申訴部跟進此個案的進展。

個案進展

2. 申訴部於2009年8月10日收到申訴團體的來電，表達不滿政府當局處理反對興建廣深港高速鐵路(香港段)(下稱“高鐵”)計劃的意見，並要求當局安排較適合的時間舉行聆聽會，聽取反對者的意見。申訴部已將有關意見向有關當局反映，予以考慮。該函件載於CP 1341/08-09(01)號文件。其後，申訴團體於2009年8月14向申訴部提交一份致各大傳媒機構的新聞稿，陳述他們對政府處理高鐵反對書的意見。有關資料載於CP 1341/08-09(02)號文件。

並無附載

3. 此外，立法會交通事務委員會轄下的鐵路事宜小組委員會將於2009年9月17日舉行特別會議，進一步討論高鐵的事宜。

跟進行動

4. 鑒於上文所述，申訴部會繼續留意此個案的進展。待收到政府當局就申訴團體提出的申訴作出的回應後，申訴部會再向議員匯報。

高級議會秘書(申訴)5

俞沈淑娟

(俞沈淑娟女士)

連附件

副本致：何俊仁議員
總議會秘書(1)2



2009/08/14 09:52 AM

To

cc

bcc

Subject 政府冷處理高鐵反對書; 不公開、不公平、不透明 - 有關廣深港
 高深鐵路幾大疑問 (編號OMD2009/1372及
 OMB2009/0217-0219)

新聞稿

由：石崗菜園村關注組
 致：各大傳媒機構 / 採訪主任

政府冷處理高鐵反對書

拒絕近14,000份申請，聆聽會通知期極短、時間不便

在菜園村及其他支援者的努力下，在本年6月底廣深港高鐵的第二輪諮詢期結束前，關注組合共收集到14,000份反對書。今年7月底，部份填寫反對書的市民陸續收到政府來信，內容指由於反對書的內容不是針對任何一項修訂，因此未能按《鐵路條例》第10(2)及10(3)條處理，14000份反對書中只剩下約120份申請書按以上條例處理，其他的反對者就只是草率地通知他們出席30、31及8月1日舉辦的反對書「座談會」，然大部份市民的收信日期均為27、28日，距「座談會」僅得3-4日通知期。當局亦沒有逐一聯絡反對者，只透過含糊不清、連座談會的地點及時間都沒有提及的手機短訊，向近5,000人發出通知，訊息內容如下：「運輸及房屋局收悉你就高鐵的反對，現誠邀出席座談，本局已去信反對書的通訊處——元朗石崗菜站對面的新園士多公佈詳情，請電路政署2762-3552查詢。」結果，當局如何演譯「座談會」中反對者的意見，如何撰寫「座談會」的報告，反對者都無從得知，當局就可以順利「交功課」，在會上官員對與會者提出有關高鐵對生態的影響、乘客量估計等問題都未能回應，更枉論回應菜園村村民不遷不折的訴求，這種「意見接受，方法照舊」的做法，實際上並沒回應反對者的意見。

此外，關注組在街頭收集到的6,000份反對書，均統一格式以村內的新園士多為地址。當局藉此只把一封附上6,000人名字的信件，而非6,000封獨立的信件投於新園士多，意圖將聯絡的責任推於關注組身上。

至近月，有部份村民收到邀請，出席高鐵的聆聽會，通知期同樣極短，例如有村民8月10日收到通知，即日便需回覆是否出席。關注組向運輸及房屋局查詢為何不是所有村民都早早收到聆聽會的出席邀請，答覆竟是未及寄出，這是明顯的處理有別。第二，曾填寫反對書的人士，理應收到一份個案反對簡介，綜合反對意見的內容，讓反對者查看是否正確及有否補充，惟大部份村民至今仍未收到此項重要文件。第三，聆聽會亦安排亦平日下午進行，大部份上班的村民及市民均沒法出席，關注組曾發電郵向運輸及房屋局陳偉偉要求將聆聽會改於8月12日及14日晚上進行，均被拒絕。當局亦沒有逐一通知要求於晚上接受聆聽的人士。

關注組認為，當局這是刻意將高鐵諮詢期的反對書「冷處理」，忽視諮詢應有的公平、公義的程序，只求草草通過諮詢，放棄合理的程序。關注組明日將出席聆聽會，向處理鐵路方案反對意見聆聽委員會委員，表達上述的抗議，並重申菜園村村民「不遷不折」的訴求，歡迎傳媒採訪。

廣深港高鐵反對意見聆聽會

日期：八月十二日星期三

時間：下午三時四十五分

地點：元朗劇院演講廳

二零零九年八月十一日

石崗菜園村關注組

不公開、不公平、不透明 有關廣深港高速鐵路規劃的疑問——致聆聽委員會

各聆聽委員會成員，我們明白委員會的設立「是爲了確保處理反對意見的過程是公開、公平和具透明度的」，然而我們認爲當局處理我們對廣深港高鐵提出的反對意見及質疑共並沒有回應以上三點。懇請你們向特首就廣深港高速鐵路的規劃提交報告前，運用你們的權力跟進以下問題：

一) 不公開：公眾諮詢期極短、程序粗疏

廣深港高速鐵路香港段是回歸後斥資金額最高的公共工程，但無論在提供資訊、刊憲前後的公眾諮詢，以至立法會的討論都是不成比例的粗疏，較中九龍幹線、市區重建以至地鐵西港島線等本地工程遠遠不如。特首和行政會議於零八年四月才決定開始鐵路設計工作，卻下令要於本年年底開工，所有法定程序因此淪爲橡皮圖章。城市大學本年六月公布的調查指，居然有一半受訪香港市民從未聽聞這項斥資六百三十億的大工程。

近年三項重要計劃的諮詢程序比較

計劃/工程名稱	中九龍幹線	觀塘市中心重建	廣深港高鐵香港段
負責部門/ 法定機構	路政署	市區重建局	路政署及港鐵
斥資金額	100億港元	300億港元 (收購業權)	630億港元 (政府5月底向傳媒披露的消息)
非法定公眾諮詢	2007年底至起碼 2009年底，至少2 年	2006年初至2006年 10月，為期10個月	沒有於新界區作公眾諮詢 (港鐵早期僅於香港站、東涌 站、九龍站及奧運站設置簡陋 展板；當中並無講解員，亦無 資料派發，公眾必須入閘後， 方能看見；完全忽略新界區居 民的知情權，卻聲稱做了公眾 諮詢) 部分鐵路站舉行巡迴 展覽，然後聲稱做了公眾諮 詢)
法定諮詢/ 反對期	沒有	5個月	第一次走線刊憲有2個月反對 期；本年4月底作修訂刊憲， 又有2個月反對期，但運輸局 拒絕接納約一萬四千份反對 書
關鍵持份者能參 與的諮詢 / 反對 期	(油麻地居民) 由頭至尾，至少2 年	(觀塘居民) 由頭 至尾，15個月	(石崗菜園村民) 刊憲前完 全沒有諮詢，第一次刊憲反對 期內可提反對；第二次刊憲 時，幾乎全部由村民遞交的反 對書都不被接納

二) 不透明：為何龐大跨境基建的使用量評估如此粗疏？

按照《城市規劃條例》，凡發展「綜合發展區」都要提交公眾可以查閱的詳細交通影響評估。政府對城市內一項小工程的人流車流評估尚且如此重視，但為何斥資六百三十億公帑的廣深港高速鐵路，只用一個簡表交代客運量預測，不提供詳細的客運量預測報告予公眾監察？

主要項目參數	
每日客運量預測(雙向) (2016年)	
• 西九龍至深圳／虎門／廣州	88,000 人次
• 西九龍至廣州以外地方	11,000 人次
合計	99,000 人次

(運輸及房屋局於零八年四月給立法會的參考文件
http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp-thbtr1165819-9-c.pdf)

廣深港高鐵客運量評估涉及珠三角的規劃進度、預計車資等複雜因素，政府必須公開這些參數，市民才能有效監察。《南華早報》七月廿五日的報道已指出，以廣州市中心為目的地的香港乘客，對新鐵路不感興趣，因為省時不多，車資卻肯定急升。政府過往預計落馬洲支線口岸及深圳灣口岸的使用量時均出現明顯誤差。深圳灣口岸，2011年預計的車流是46,100，目前只為7,000左右，這個數字在零八更低。至於落馬洲支線管制站，目前使用量約為60,000左右（因此每月有180萬），亦不及08年的預計數字。落馬洲的東鐵支線，使用量更低，只有30,000+，比預期的5至6萬低。

答覆：

落馬洲支線管制站及深圳灣管制站的每日流量規劃參數，以及實際每日平均旅客及車輛流量載列如下：

交通		每日流量規劃參數 (首年 - 2007年)	實際每日平均流量		
			2007年落成 啓用首月	2008年 1月	2008年2月 (包括農曆 新年)
落馬洲 支線管制站	旅客	79 684	30 042 (8月)	40 045	40 812
深圳灣 管制站	旅客	30 800	20 617 (7月)	26 097	30 193
	車輛	29 800	1 292 (7月)	4 934	4 288

(立法會文件http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/fc/fc/w_q/sb-c.pdf)

三) 不公平：為何偏袒新界原居民欺負菜園村非原居民？

在廣深港高速鐵路香港段的規劃中，受政策影響最大的是被迫離開家園的石崗菜園村非原居民、其次是被收去農地的新界原居民地主、再其次是鐵路沿線附近的居民和議會代表。但香港特區政府和港鐵在零八年五月至十一月期間卻完全漠視了石崗菜園村居民的知情權和表達權，只跟新界原居民討論走線。

二〇〇八年十月三日八鄉鄉事委員會會議紀錄第廿四段指出：

「雷公田村居民代表張日華發言，路政署在雷公田村進行探土時事先亦未有任何通知，村民只見一群陌生人隨意在校內鑽地，令一些老人家十分驚恐，他身為村代表亦不知情。他表示從報章獲悉高鐵經過八鄉，主動聯絡路政署林世雄先生，及早反對停車側設於八鄉古廟前，停車側的位置才得以作出現階段的修改。他指現時的村代表是經政府的選舉條例產生，應該獲得政府部門的尊重。」 (http://www.patheung.com/SOURCE/23rd_4AM.pdf)

以上的會議紀錄說明，特區政府和港鐵在零八年十一月第一次刊憲前，曾經因為八鄉原居民的反對而修訂鐵路走線，但石崗菜園村的非原居民並沒有得到同等的權利。特區政府和港鐵涉嫌偏袒原居民的利益，犧牲在該區居住了數十年的石崗菜園村非原居民。

此外，石崗菜園村是一個建立了五十年的社群，但在目前的政策下，他們作為一個社群和維持現時生活環境的權利都不被承認，收地後只能被個別安置上多層公共房屋，生活質素肯定大降。反觀，如果是原居民村落被徵收，則政府會替他們覓地集體遷村，生活質素得以維持。此不平等政策令非原居民成為便宜的規劃犧牲品。

四) 不被諮詢：為何區議會議員及立法會議員亦被蒙在鼓裡？

政府代表曾於元朗區議會會上談論廣深港高速鐵路香港段之問題，議員要求提交更詳細資料以便討論；然而，截至二零零八年十二月為止的法定諮詢期仍未見有關代表提交資料，後更知悉新界區並無車站設立。但民政事務署及地政署官員已於同年十一月十八日，進入石崗菜園村村內各戶張貼清拆令，並於極短時間內開始村內鑽探工程。事實上：港鐵李永孝先生亦曾當眾表示其統計受影響之人數粗疏及不準確，於點算-口數量時，亦無界定戶口之定義。他們更只用了兩個星期時間作研究，表示民間提供之選址並不適當。

立法會於四月份文件中表示興建此鐵路時不用拆一村或毀一樹，然而多位立法會議員於五月十四日出席廣深港高速鐵路香港段之公聽會時，才由村民申訴中恍然發覺要將整條石崗菜園村剷平！為何議員們不被諮詢？作為市民們喉舌的亦要被蒙在鼓裡？被毀家園的村民要到官員張貼清拆令時，才驚覺事態的發展!!

五) 不公平：為何沒有社會影響評估？為何在其他選址不做實地調查？

市區重建局目前在強制收回土地前，都會在重建區內進行社會影響評估 (social impact assessment)，詳細了解居民的生活、就業、社區關係、對計劃的意見等，以判斷重建工作是否進行，或進行後仍提供怎樣的補償及安置，令居民的生活質素不致於大幅降低。廣深港高鐵在石崗徵地蓋車廠和救護站，要趕走幾百名紮根幾十年的菜園村民，卻完全沒有進行嚴格和獨立的社會影響評估，現行的《環境影響評估條例》亦只要求檢視動植物生態。結果，菜園村的樹木得到的關注比菜園村的人還多。

另外，運輸局、路政署和港鐵不斷聲稱菜園村是所有走線可能選址中影響最少人的地方，因此不可能改換。可是，政府和港鐵根本沒有在車廠的其他可能選址進行實地考察和戶口調查，亦沒有考慮眾多關鍵因素（包括社會影響評估中的居民意願、就業狀況、社區關係、政府對安置原居民和非原居民的不同政策、土地是否已被大地產商收購等），其宣稱的結果就如「客運量評估」一樣難以令人信服。

六和） 不公開、不公平、不透明：為何把萬四封市民反對書扔進垃圾筒？

我們知道聆聽委員會其中職能是要向運輸及房屋局局長提供意見，「政府有否按照承諾，處理有關反對意見」及「政府有否因應反對者的意見，適當地檢討有關方案」，但零九年四月廿四日，運輸局再次就廣深港高鐵走線刊憲，提出些許修訂，可見政府並沒有理會第一階段二千多份反對書，繼續要強行清拆菜園村。此漠視民意的修訂走線惹來更多市民的反感，石崗菜園村關注組在一個月內蒐集到約一萬四千份反對書，反對修訂繼續對社區和環境造成不可彌補的破壞。

但運輸局卻指反對者未能按《鐵路條例》第10(2)及10(3)條處理，14000份反對書中只剩下約120份申請書按以上條例處理，其他的反對者就只是草率地通知他們出席7月30、31及8月1日舉辦的反對書「座談會」，然大部份市民的收信日期均為27、28日，距「座談會」僅得3-4日通知期。當局亦沒有逐一聯絡反對者，只透過含糊不清、連座談會的地點及時間都沒有提及的手機短訊，向近5,000人發出通知，訊息內容如下：「運輸及房屋局收悉你就高鐵的反對，現誠邀出席座談，本局已去信反對書的通訊處——元朗石崗菜站對面的新園士多公佈詳情，請電路政署2762-3552查詢。」

至近月，有部份村民收到邀請，出席高鐵的聆聽會，通知期同樣極短，例如有村民8月10日收到通知，即日便需回覆是否出席。關注組向運輸及房屋局查詢為何不是所有村民都早早收到聆聽會的出席邀請，答覆竟是未及寄出，這是明顯的處理有別。第二，曾填寫反對書的人士，理應收到一份個案反對簡介，綜合反對意見的內容，讓反對者查看是否正確及有否補充，惟大部份村民至今仍未收到此項重要文件。第三，聆聽會亦安排亦平日下午進行，大部份上班的村民及市民均沒法出席，關注組曾發電郵向運輸及房屋局陳偉偉要求將聆聽會改於8月12日及14日晚上進行，均被拒絕。當局亦沒有逐一通知要求於晚上接受聆聽的人士。

關注組認為，當局這是刻意將高鐵諮詢期的反對書「冷處理」，忽視諮詢應有的公平、公義的程序，只求草草通過諮詢，放棄合理的程序，可見運輸局處理反對意見的過程絕非「公開、公平和具透明度」。

以上種種，都不是個別住戶的問題，而是我們共同提出的質疑。這些關乎重大公眾利益的質疑未解，個別問題根本無從談起。希望各委員明察。

石崗菜園村關注組

二零零九年八月十一日

Hong Kong Section of Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link

List of relevant papers

Date of meeting	Committee	Minutes/Paper	LC Paper No.
12.12.05	SC on Railways	<p>The Administration brief members on the latest development of the proposed NOL and the Hong Kong section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link</p> <p>Minutes of meeting</p>	<p>CB(1)380/05-06(03) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1212cb1-380-3e.pdf</p> <p>CB(1)562/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1212cb1-562-1e.pdf</p> <p>CB(1)783/05-06 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd051212.pdf</p>
21.4.06	SC on Railways	<p>Legislative Council Brief on Northern Link and Hong Kong Section of Guangzhou - Shenzhen - Hong Kong Express Rail Link</p> <p>Minutes of meeting</p>	<p>File Ref: ETWB(T)CR 1/16/581/99 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1-16-581-99-e.pdf</p> <p>CB(1)1821/05-06 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd060421.pdf</p>
5.1.07	SC on Railways	<p>The Administration's paper on Northern Link and Hong Kong Section of Guangzhou - Shenzhen - Hong Kong Express Rail Link</p> <p>Minutes of meeting</p>	<p>CB(1)573/06-07(04) http://www.legco.gov.hk/yr06-07/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0105cb1-573-4-e.pdf</p> <p>CB(1)1206/06-07 http://www.legco.gov.hk/yr06-07</p>

Date of meeting	Committee	Minutes/Paper	LC Paper No.
			7/english/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd070105.pdf
2.5.08	SC on Railways	<p>The Administration's paper on the design and site investigation for the Hong Kong Section of Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link.</p> <p>Legislative Council Brief on Hong Kong Section of Guangzhou - Shenzhen - Hong Kong Express Rail Link</p> <p>Minutes of meeting</p>	<p>CB(1)1376/07-08(01)</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0502cb1-1376-1-e.pdf</p> <p>THB(T)CR 1/16/581/99</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp-thbtr11658199-e.pdf</p> <p>CB(1)1747/07-08</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd080502.pdf</p>
14.5.09	SUBC	Administration's paper on Hong Kong Section of Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link	<p>CB(1)1550/08-09(01)</p> <p>http://www.legco.gov.hk/yr08-09/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0514cb1-1550-1-e.pdf</p>