

高鐵設站錦田並不可取

工程界社促會青年部主席 莫卓琛工程師

行政會議最近通過廣深港高速鐵路（香港段）的建造方案，將投放約600億港元興建全長26公里高鐵隧道接連西九龍至內地，將香港往來內地各大城市包括北京、上海和廣州等地的陸上交通時間大為減省。這條鐵路其實應該命名為全國策略性高速鐵路網絡香港段。最近有團體提出另一建造方案：要求總站設於新界錦田，再用其他本地鐵路接駁到市區，認為可以節省成本。可惜若從全國高速鐵路接駁、香港整體規劃、經濟利益、環境影響、人流吸引，以致收地保價等因素考慮，便了解這方案其實並不可取。

首先從全國高速鐵路網絡的接駁來看，由廣州至深圳的高鐵將於2011-2012年建成，香港段的接駁已是刻不容緩，因為有人提出初步的方案，而重新討論整個項目的走線和總站位置，只怕令工程再拖延4至5年。而且將城際鐵路的總站設於市郊，亦非外國大都會慣常的選址和設計，此舉令內地乘客到港接駁不便，無法令香港與內地大城市接軌。有人認為當局估計高鐵（香港段）落成後，每年有10萬人次使用高鐵過於樂觀，擔心高鐵項目會成為「大白象」。其實，將總站設於郊區的錦田，令香港與國內高鐵車站設計脫軌，這才是真正的「大白象」工程。

從環境保育來說，錦田一帶一向是鄉郊的規劃，環境優美，在這片土地上大興土木，必定引發一連串的環保及收地問題，現在單就菜園村的賠償，已令工程造价上升及引起社會矛盾。假設若要在私人地段興建同樣佔地18公頃的車站，收地問題必定更難以解決，令項目一拖再拖。此外，建議的接駁方法還包括機場鐵路的青衣站至錦田，當中總站的重新設計、解決青衣居民的影響問題、及各方的諮詢等工作，肯定拖延工程的進展，高鐵工程要上馬必定舉步維艱！

推倒重來不智

現有鐵路或公路往返內地經陸路邊境口岸除紅磡之外，全部都在新界北，計有：羅湖、落馬洲、落馬洲支線、文錦渡、沙頭角、深圳灣等，假若高鐵總站設在錦田，除了方便當地居民外，所有內地訪客與港島、九龍及新界東的市民都感到接駁不方便，他們只有選擇其他運輸工具進出本港，例如前往深圳福田乘搭高鐵，影響高鐵的成效，對香港整體的經濟發展，毫無裨益！

團體說，從成本上，錦田總站方案可便宜250億元，但未見有詳細的估算，誤差率可達百分之一百至二百，絕對不能跟政府與港鐵公司經過多次勘察、參考近期投標的標價計算出來的預算準確相比較，盲目聽從不確定的估價作為比較或參考，絕非專業工程師的慣常做法、亦非負責任政府的所為。

再者，廣深港高速鐵路的方案自早年在《鐵路發展2000》中提及，經過多年的討論（包括由17名來自各黨派的立法會議員組成的立法會鐵路事宜小組委員會經年的討論）才得到今日的方案，在這階段把一切推倒重來，恐怕香港的基建發展比鄰近地區，起碼落後十年！

作為一個有遠見、高瞻遠矚的政府，務必把握建造高鐵連貫內地各大城市的機遇，為社會創造財富，為建造業製造就業機會，帶動香港整體的發展。