

支持興建香港段高速鐵路

工程界社促會 嚴建平工程師

現今世界各國都認同高速鐵路的劃時代巨大價值。繼法國、日本之後，歐洲大陸各國及英國都趕緊興建高鐵。最近連美國總統奧巴馬也承認美國的火車鐵路系統落後，計畫未來幾年大力投資在高速火車鐵路系統。中國更規劃興建一點六萬公里的高鐵網絡，覆蓋全國各大城市。中國與東南亞聯盟國家亦有計畫建高鐵連接廣西、越南、老撾、柬埔寨、泰國、馬來西亞，以至新加坡。與香港環境相若的新加坡大力推動此項計畫。

香港作為國家的最重要特別行政區，處全國高鐵網絡的最南方。高鐵的建成，有利提升中港兩地融合，鞏固香港作為華南地區交通樞紐，促進香港的持續發展及強化香港作為一個金融與工商業中心的地位，為香港帶來莫大的經濟效益。因此，我們肯定政府高鐵路定案^[1]的決定。

西九總站方案最有價值

若然香港選擇不接駁上全國高鐵網絡，容易邊緣化，不能享受到高速鐵路帶來的經濟效益，更高層次交流互動和更高視野的建立。停留在低速火車系統，香港很快便落後於周邊國家及地區。

西九作為香港中心的中心點，我們看不出有其他選址比西九更適合。相信政府選址是經過深思熟慮的研究，配合總體城市規劃，集體交通運輸，未來西九文化藝術區的發展。西九的發展模式是集香港的文化、藝術、休閒、商業、觀光、購物、零售、娛樂、交通樞紐於一身的中心地區，便利本地及外地遊客，帶來非常龐大的有形及無形價值。新界北區、八鄉及錦田等根本不可能有西九那麼多的價值優點。

最近有團體要求總站設於新界錦田，再用其他本地鐵路接駁到市區，認為可省成本。然而其構思粗疏，立論錯謬百出。從以下七項缺失，可了解這方案不可取。

(1) 周圍為鄉郊發展，難學西九多元化的發展模式，經濟效益遠遠低於西九。非市中心的車站只方便新界部分市民，不便港、九、新界部分市民，更重要的是忽略外來旅客直接抵達城市中心的需要。

錦田總站方案不可取

- (2)建議連接錦田總站與青衣站的香港快^西加重機鐵^西客量負擔，影響機鐵^西的未來營運。
- (3)嚴重影響現有錦田鄉郊環境，破壞自然生態。此外須更改現行城市規劃。由於社會對未來新界發展規劃沒有共識，須重新進行研究及諮詢，費時失事。
- (4)需要更多的收地及賠償，影響錦田居民生活。
- (5)未有考慮錦田總站道路接駁、防洪、河流改動等相關配套設施。並嚴重低估興建香港快^西隧道、藍巴勒海峽大橋及與機鐵接駁的工程難度，須進行工程可行性研究來確定。
- (6)重新規劃、設計，進行工程可行性研究，公眾諮詢等，完工期必須再延遲三、五年。
- (7)成本估算粗疏，錯漏、不準確，誤差率極大。絕對不能跟現有方案經過多次勘探、參考近期投標的標價計算出來的預算準確相比較。

有關團體從未交代其成本估算、走^西和總站設計、接駁時間的估算又錯漏百出。大力吹噓未經核實的優點，絕非專業工程師的慣常做法，以「專家」的名義誤導市民，並非負責任的所為。

廣深港高速鐵路的方案自早年在《鐵路發展2000》中提及，經過十七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，因為有人提出似是而非、不可行的方案，把一切推倒，不知何日重來，恐怕香港的基建發展比鄰近地區，起碼又落後多十年！

現在是坐言起行的時間。任何阻止社會向前發展的行為，我們應該大力喝止。

(本文發表於11月6日的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會會議)