

廣深港高速鐵路香港段

2009年7月30日、7月31日及8月1日

座談會意見綜合報告書

甲) 座談會簡介

在廣深港高速鐵路香港段(簡稱「高鐵香港段」)修訂刊憲的60日諮詢期內，菜園村關注組、立法會及區議會議員遞交共一萬三千多封反對意見給運輸及房屋局。運輸及房屋局已書面回覆解釋該一萬三千多封的反對書並非就高鐵香港段的修訂及更正方案提出反對，因此不能按《鐵路條例》處理有關個案。雖然如此，政府非常重視有關意見，路政署安排了三場座談會，聆聽及收集與會反對人士的意見及關注事項。當局會將收集到的意見一併向行政長官及行政會議反映，讓他們在考慮是否批准高鐵香港段方案和《鐵路條例》下的反對個案時，一併考慮有關的意見。座談會安排在不同時段和地點舉行，以方便反對人士選擇參與。座談會第一場於2009年7月30日早上十時至十二時在元朗劇院舉行，而其餘兩場於2009年7月31日在尖沙咀街坊福利會及2009年8月1日在元朗劇院舉行，這兩場座談會的舉行時間均為晚上八時至十時。

2. 在每場座談會，路政署首先介紹高鐵香港段的策略性需要，而香港鐵路有限公司(簡稱「港鐵公司」)亦解釋緊急救援站及列車停放處的作用和選址考慮，以及匯報環境影響評估工作的情況，而地政總署亦說明收地程序和補償安排。上述有關的內容載於下列3—6段。

高鐵香港段的策略性需要

3. 高鐵香港段是策略性的跨境鐵路線，設計時速二百公里，從香港往廣州全程由目前需時100分鐘縮減至48分鐘。香港段亦是國家高速鐵路網的一部分。除連接廣州及深圳福田、龍華及東莞虎門外，亦透過內地的高鐵網絡，將香港與內地各大城市如北京、上海及武漢等地連繫。興建高鐵將鞏固香港作為華南地區交通樞紐的地位，使香港成為國家高速鐵路網絡的南大門。高鐵對將來內地及香港的持續經濟、社會發展有正面和積極作用。

緊急救援站及列車停放處的作用和選址考慮

4. 列車停放處用作列車臨時停泊、簡單維修、清潔及測試之用。而緊急救援站大約位於深圳福田站及香港段總站的中段附近，讓救援隊伍盡快入隧道內進行救援工作。選址因素除鐵路運作及安全考慮外，亦包括地理環境及對社區影響。至於菜園村關注組建議方案保留緊急救援站在菜園村而把列車停放處改放在其他位置。這些方案未有考慮其他因素如由主線隧道和引道隧道的接駁而須要增加收地；由於緊急救援站和列車停放處分處兩地，不能因共用部分設施而減少收地。因此，整體而言，菜園村關注組建議的方案比現有方案影響更多居民，因此現時選址更為適當。

環境影響評估工作的情況

5. 政府於 2008 年 4 月決定推展高鐵項目的進一步規劃和設計後，港鐵公司按已往初步研究結果遞交工程項目簡介，同年 11 月獲發環境影響評估研究概要，港鐵公司已按概要的要求完成環境影響評估報告（簡稱環評報告）。該環評報告評估了項目在工程進行期間及日後營運對鄰近環境及生態的影響，包括空氣、噪音及水文的影響，並提出相應的緩解措施，包括設置隔音屏障及種植樹木等。在工地選址方面，當局盡量選擇已發展地區，以及避免影響重要環境資源，如拉姆薩爾濕地等。在施工期及營運期間亦會進行環境監察和審核，以確保工程符合法定標準及緩解措施有效執行。另外，環評報告的公眾諮詢期由 7 月 21 日至 8 月 19 日，並歡迎公眾就報告內容提交意見。項目須獲行政長官會同行政會議批准及立法會撥款，工程才能展開。

收地程序和補償安排

6. 在項目獲授權及撥款批准後，政府會刊登收地公告、計算補償金額、發信給受影響業主、點算受影響農作物及向合資格人士發放特惠補償，而合資格人士亦可選擇「上樓」等。

7. 隨後開始討論，每次讓幾位與會人士先發言，然後政府及港鐵公司代表一併回應有關問題。

乙) 三場座談會中所得的公眾意見及政府代表/港鐵公司的回應

一) 處理 13,000 千多封反對書的程序

8. 有參加者詢問收到政府六千多人的名單，要求菜園村關注組(下稱「關注組」)通知有關人士出席座談會，政府應該正視近萬人的反對書，怎可請菜園村居民代表聯絡反對者？六月二十九日諮詢期完結，為何政府可以如此匆忙舉辦座談會？現在有萬人表達意見，究竟是真諮詢還是假諮詢？

9. 有參加者表示這一萬三千封反對書，當局認為沒有就修訂刊憲的內容範圍提出反對，所以不會當作反對個案處理。他質疑他們的每一個意見，當局會如何處理。他補充說因為政府在第一次刊憲中沒有接納他們提出的要求，所以再在修訂刊憲中反映他們的意見。另外，究竟有多少個反對書被接納，如何處理這些反對意見，參加者表示如不被接納，完全是漠視民意。

10. 有參加者表示他本人並不是菜園村居民。認為各出席代表用公關手段回應提問，感受不到代表們接收到反對者的意見。質疑政府會如何轉化收集到的意見，一萬份及數萬份的反對書或意見不合乎政府的觀點便不算數。整個座談會及諮詢過程沒有提供數據，認為應提供真確數據說服他們，亦應透過公共空間來討論。

11. 有參加者認為不應因一萬三千多封反對書的意見不是反對修訂方案任何一項，而不當作反對個案處理。例如利東街重建計劃影響廈門街，因而舉辦公聽會，並向行政會議遞交意見，雖然最後方案通過，卻需要司法覆核。

12. 有參加者查詢甚麼是獨立聆聽委員會及那些人會獲邀出席？

13. 有參加者要求政府可否給予多一星期的時間，讓合資格出席聆聽會的人士回覆是否出席聆聽會？可否以電話通知合資格出席聆聽會人士政府的決定？

政府代表及港鐵公司的綜合回應

14. 政府代表解釋根據《鐵路條例》在修訂方案未有接納反對者在原方案提出的要求，反對者不需要就修訂方案提出反對，因為反對者對原方案的反對仍然有效。任何未撤回的《鐵路條例》下的反對意見（包括對原方案及修訂方案），會提交給由獨立人士組成的聆聽委員會進行聆聽。在聆聽會完結後，委員會撰寫報告，這報告會與未撤回的反對個案一併提交行政長官會同行政會議考慮。早前接獲的一萬三千多封反對書因並不是就任何修訂項目提出反對，所以並不能作為《鐵路條例》下的反對個案，提交人士亦不會獲邀出席獨立聆聽會。雖然如此，當局亦會將這一萬三千多封反對書的意見及三場座談會的紀要呈交行政長官會同行政會議考慮。

15. 政府代表表示政府很重視反對者的意見，由於六千多名反對者使用石崗菜站士多為通訊地址，故當局以郵寄方式通知遞交反對信人士有關三場座談會的詳情。在可能的情況下，當局亦已發短訊聯絡他們。

16. 就要求政府給予多一星期時間讓合資格出席聆聽會人士回覆，政府代表表示會向運輸及房屋局反映，及答應會以電話通知這位參加者。

二) 高鐵香港段的需求、客運量的預測、成本效益及票價

17. 有參加者表示當局預計高鐵於 2016 年每日客運量為十萬人次，但很多人不知道有關客運量是如何計算出來。內地段高鐵已在建造中，詢問香港段工程預計何時展開，並質疑政府做大型基建項目有否把握時間，曾否與內地溝通。現時由紅磡往羅湖的每日客運量只有三萬人次，以六百三十億建造的高鐵將會長期虧損，最終會導致加票價。自 2006/2007 年行政長官開始規劃高鐵方案，但議而不決，並認為高鐵項目能否令香港不被邊緣化成疑。

18. 有參加者質疑高鐵可否達到預期效益，以及有甚麼理據顯示乘客會選擇乘搭高鐵而不選擇乘搭直通車或飛機。高鐵與深港機場聯絡線會否重複興建？不希望將高鐵包袱留給下一代。另外，內地段的高鐵只往廣州石壁，乘客需要接駁地鐵到達市中心或商業區，需時半個鐘，其經濟效益成疑。

19. 有參加者指出落馬洲支線、西鐵線及西部通道客運量不足，是虧本項目。其他國家如日本，鐵路的作用是拉近地區之間的距離，增加公平性；例如內地龍華是荒蕪之地，但亦有設站。如高鐵仍按照現時走線設計，他會選擇在福田居住。若高鐵的單程票價為四百多元，新界居民為何要到柯士甸站轉乘高鐵？參加者表示羅湖到廣州亦大約只需七十多元車費，高鐵票價的競爭力相對低。

20. 有參加者表示高鐵每小時有十班車，但公眾亦可選擇在新界租旅遊巴士前往廣州番禺或石壁，質疑高鐵的需求是否足夠。認為「一小時生活圈」是否只針對商務旅客，或有很強購買力的旅客。而有關的客運量預測是否符合實際需求？有參加者詢問政府有否就預測客運量及需求，與技術上進行研究及調查？

21. 有參加者表示高鐵時速二百公里不算是高速，只是中速。他認為磁浮鐵路時速三百公里，高速應是指時速四至五百公里。他指出德國的鐵路仍然虧本，而現時紅磡站已有直通車前往廣州，質疑高鐵的效益。

22. 有參加者表示香港的基建重複建設，黑箱作業，浪費公帑，例如康城站比東涌站的人口為少，但卻設康城站。又例如柯士甸站、高鐵西九龍總站及九龍站都設在相近地點。

23. 有參加者表示南華早報已報導高鐵的成本效益不大，一小時生活圈只讓一小撮人受惠。另外，他指出應盡量以不犧牲任何人的利益才能持續發展，否則會令市民反抗。

24. 有參加者表示有關 2008 年 4 月 22 日運輸及房屋局向立法會遞交的資料，指出高鐵的客運量預測每日達九萬九千人次，詢問如何向市民證明及解釋有需要花費大筆金錢建造高鐵。

25. 有參加者指出根據永續農業的推算，若甚麼也不做，發展有機耕作，每年也有十億收入，五十年共有五百億；高鐵每天有十萬人次，收入是八百億，因此應評估高鐵項目的效益與損失。因為會破壞生態環境，認為高鐵項目構成的損失比得益大。但政府沒有支持農業。現階段高鐵項目建造與否都同樣不理想。此外，農業產值每年也有十億，為何不提供有關高鐵預計產值的基礎數字？

26. 有參加者表示明白村民的困惑及深深感受到他們的難處。最終村民可能會像反對清拆皇后碼頭人士一樣被拖走，希望在座各代表站在他們的陣線，向決策高層提問為何犧牲菜園村居民。他經常乘搭落馬洲支線，所見搭客不多，因此認為高鐵亦不會有人乘搭，而落馬洲支線及西鐵線是錯誤的建設。高鐵沒有經濟效益。

27. 有參加者質疑為何急於推展模糊不清的高鐵項目？由於立法會半數是功能組別，因此他認為應以公投方式決定應否建造高鐵。

28. 有參加者表示他對菜園村來說是局外人，對香港人來說是局中人，並認為已有落馬洲支線，為何仍然建造高鐵？高鐵項目與全港利益有關，如果未來半年及一年不能將高鐵成為公眾議題，此項目是不會有改變的，只要有足夠的正義便可作改變。

29. 有參加者詢問可否不建造高鐵及作進一步諮詢工作。他曾乘搭東鐵線往落馬洲，發覺乘客很少；西鐵線在非繁忙時間更可以在車廂內的座位橫臥，因此對高鐵的需求量有很大疑問。香港與內地口岸和運輸基礎建設的使用量已達飽和的說法只是當局評估及研究所得出的結果，事實上並非飽和。若政府提出的需求量及評估數字不成立，便不須要建造高鐵。

30. 有參加者認為高鐵是重複建設，並沒有效益可言。政府不給市民一千元的消費卷，卻要求他們拿出一千元建造高鐵。質疑所有數據都是假的，包括過境旅客有二、三十萬人次的證據。政務司司長唐英年先生常說香港不要被邊緣化，不理解有甚麼急切性要建造高鐵。

31. 有參加者表示羅湖口岸有很多「水客」，因此根據二十六萬過境旅客的基礎作預測是錯誤的。若高鐵票價是四至五百元，五十年便可回本，不用虧蝕。

32. 有參加者表示在菜園村居住的長者要搬遷是很不人道的。在深圳居住及上班人士未必需要乘搭高鐵。而前往廣州的人亦未必會乘搭高鐵，因高鐵到達石壁站後，仍要轉乘地鐵才抵達廣州市中心；最便宜的直通巴士由廣州前往香港只需一百元。因此，高鐵除方便和節省時間外，如何能滿足載客量及達至收支平衡？香港市民是否要補貼票價？香港生活水平已高，不想高鐵像無底深潭般要市民不斷投放金錢。

33. 有參加者表示高鐵項目的代價會否大於好處，若在落馬洲設站可節省數百億元。高鐵收入可否彌補財政負擔？據南華早報報道，高鐵不會到達廣州市中心，有多少人會乘車往番禺？保養隧道的成本很高。

34. 有參加者表示高鐵花費政府 26 億元進行設計及勘察等工作，所出的報告是隱惡揚善，說高鐵經濟效益達至 890 億元。質疑有多少人會前往西九文化中心。高鐵往返的城市偏遠，廣州總站在番禺，到廣州市中心需時 40 分鐘。港鐵公司有 50 年經營權，回報率很高。

35. 有參加者表示西鐵線的車站設計方面錯誤，例如在朗屏站及兆康站，無論在哪裏下車，同樣要走很遠的路才到達樓梯，因為樓梯位置是配合十一卡的列車，但西鐵線列車只有七卡；此外，上星期在兆康站車返元朗時，剛巧有車到達卻未能趕及上車，因要步行兩卡車廂的距離，而列車停站只兩、三秒，所以錯過列車，需要等候二十分鐘才有下一班。至於朗屏站亦相同，要走很多不必要的路。另外，他說對於高鐵，港龍、國泰，以至國內的航空公司都沒有意見，這就表示高鐵根本沒有高的經濟效益，不會對航空事業造成打擊；反而只有菜園村的居民一直抗爭，因為高鐵項目擾民。九龍南線柯士甸站於 8 月 16 日通車，九龍巴士公司 500 個職位因裁減巴士線而流失，九巴真正受到損害。現時乘飛機往上海，可以便宜至 280 元，高鐵的票價可以如此低嗎？請政府代表向當局反映，請為香港市民着想，再三考慮高鐵是否有經濟效益。高鐵 600 億的建造費是個大包袱，西鐵線直至現在也是個大包袱，為何不繼續實行集體運輸，為何要孤立興建高鐵，要令香港繼續邊緣化？

36. 有參加者表示將來高鐵的車費可能高達 400 元、500 元，因此他寧願坐飛機。

37. 有參加者要求具體解釋如何估計每年九萬九千的乘客量。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

38. 政府代表表示外國的高速鐵路如日本的新幹線、德國的 ICE、法國的 TGV 及英國的 Eurostar，使城市與城市之間有快速的接駁，經濟效益亦很明顯。高鐵香港段需以長遠角度去看，由西九龍到廣州全長一百四十公里，在廣州石壁可接駁京廣客運專線，在龍華可接駁杭福深客運專線，加上建造中的四縱四橫的鐵路網絡，將會大大縮短香港往到內地城市的旅行時間。政府代表表示高鐵項目是策略性的跨境鐵路，接駁內地主要城市如武漢、上海及北京。興建高鐵可提供另一種運輸模式選擇，並非大白象工程，而且鐵路亦是環保的集體運輸工具。

39. 政府代表表示六十年代日本開始興建新幹線，其後高鐵在台灣、南韓、歐洲等發展，整個網絡有幾千公里，而內地高鐵的一萬六千公里將於 2016 年左右完成，內地段已開放高鐵服務的城市如京津、合肥至武漢等。高鐵建成後，可為香港市民或跨境乘客提供另外一些選擇，有效地連接內地高鐵網絡。

40. 政府代表表示上海乘坐磁浮列車，時速四百三十公里。德國高鐵時速是三百

二十公里。而高鐵香港段時速二百公里，是因為途程短和要配合內地深圳段的車速。高鐵香港段列車維持在最高速的時間不多，所以沒有需要再提高高鐵香港段的設計時速。例如上海磁浮鐵路以四百三十公里的時速行駛亦只維持數十秒時間。高鐵將來一定有競爭力，因它能打通另一條廣深段的通道，不會與其他通道重複。深港機場聯絡線的目的是結合深圳機場及香港機場，可將深圳機場跑道作為香港機場的三號客運大樓，與高鐵有不同的定位和功能。

41. 有人士認為羅湖、落馬洲及西部通道口岸已可以滿足跨境客運量的需求，政府會尊重此意見。政府會聆聽公眾對是否有需要興建跨境運輸、港珠澳大橋和港深機場聯絡線的意見。政府代表指出以往過境旅客大部分在羅湖、皇崗；羅湖口岸的設計可以應付現時大約二十五萬客流量。皇崗及深圳灣令羅湖口岸得以紓緩。數據代表實際需要，現時的高鐵通道可直通內地各大城市，希望能夠滿足人流的跨境需要。穿梭內地及香港兩地公幹的人士有很高增長，預期為高鐵帶來很多收益。

42. 政府代表表示香港是多元社會，每人對每個項目有不同意見，有人認為某些項目有需要，亦有人持相反意見，這是成熟社會的表現。政府會就項目做評估，公眾對項目會提出很多意見。項目的功能及需要是需要經時間考驗，例如當香港在七十年代興建地下鐵路，很多人亦不明白為甚麼有此需要。

43. 政府代表表示現時港鐵每日有十多班直通車往返香港與廣州，現時的規劃數據預測將來高鐵的需求高峯每小時超過十對，全日超過一百對，預計在 2016 年的客運量每日達十萬人次。至於項目的實施時間，香港段希望可於 2009 年年底動工，以配合內地高鐵網絡的發展。政府補充，數年前羅湖每日跨境客運量超過二十五萬人次，興建深圳灣大橋及落馬洲支線紓緩了羅湖的擠塞情況。從客運量顯示香港與內地融合的需求十分明顯，而政府策劃跨境運輸基建項目亦包括港深機場聯絡線以配合需要。另外，內地一萬六千公里的高鐵網絡將於 2015 年左右建成，希望高鐵香港段可盡快與內地高鐵網接駁。

44. 政府代表解釋有關高鐵客運量的預測，是香港及內地一起研究，其考慮因素包括未來經濟狀況、人口增長的預測及香港與內地將來交往等。政府代表補充有關的客運量預測是利用電腦模型進行四個層次的重複運算推算出來的，是普遍預測運輸基建項目的客運量的方法。此外，高鐵是一項為整個社會而建造的鐵路，乘客亦是全方位的。

45. 就參加者指高鐵每人單程票價可能達四百元之說法，政府代表表示現時票價尚未釐定，鐵路的車費會在通車前不久才釐定，而考慮因素包括競爭力、運輸需求及經濟狀況等一籃子因素。

46. 政府代表解釋有關高鐵項目會否影響航空發展的問題，可參考以下數據：2004 年全港出入境人數一億八千萬人次、2008 年全港出入境人數二億二千萬人次，即四年內增長百分之五點二。同期的陸路出入境人數增長為百分之七。隨著跨境的需求增加，所以政府銳意推展跨境基礎設施。

47. 政府代表指出高鐵項目是策略性工程，在社會上具爭議性，明白各人對效益可能有不同看法，會向行政長官與行政會議反映，亦會帶往有關議會討論。

三) 要求設置中途站

48. 有參加者詢問會否在元朗區設中途站。不設中途站的意見會否不當作反對個案而不獲獨立聆聽會處理？

49. 有參加者詢問高鐵項目的規劃中，為何在深圳的福田及龍華設中途站，但於新界西北或元朗（如錦上路）卻不設置中途站？由於二至三百萬的新界居民不能夠受惠，所以反對聲音很大。政府收到的 14,000 份反對書，是要求在錦上路設站。

50. 有參加者表示運輸及房屋局局長說以西九龍為中心，但龍華至福田十多公里的路程卻設有兩個站，亦可能興建光明站，當局如何提供良好交通網絡給新界的二至三百萬居民。

51. 有參加者表示內地段也在深圳的福田及龍華連接其他鐵路，那為何不將高鐵香港段連接西鐵線？

政府代表及港鐵公司的綜合回應

52. 政府代表表示有關加設中途站的意見，石崗菜園村關注組和其他反對者亦曾提出，而且其反對意見並沒有撤回，因此這個意見會遞交給行政長官及行政會議考慮。

53. 政府代表表示已接獲就新界設中途站的訴求。惟因考慮到高鐵具跨境策略性意義，是連接城市與城市之間的鐵路，而香港至廣州的行車時間會由現時的一百分鐘縮短至四十八分鐘。香港段只有二十六公里，若設置中途站會影響其策略性意義及行車時間，亦失卻了高速鐵路的原意，故不建議設中途站。而在深圳有兩個站即福田站及龍華站是分別接駁穗莞深城際鐵路及杭福深客運專線，利便乘客通往國內其他城市。又例如內地規劃中的京滬客運專線由北京南站至上海虹橋站，全長一千三百公里，在北京和上海祇設一個車站。此外，若在西鐵錦上路站設中途站，亦會涉及大量收地，對社區影響不少。

54. 政府代表表示內地段的光明站是內地的規劃，往來香港的高鐵列車不會停留該站。

四) 共用通道及高鐵總站的選址

55. 有參加者表示為何不利用東鐵線的紅磡站作為高鐵的總站？

56. 有參加者表示如高鐵不能與西鐵線共用通道，可否與北環線共用通道？

57. 有參加者認為高鐵的總站應設在錦上路，在錦上路再轉車不是問題，認為只有政府高層才能決定是否將總站設在錦上路，希望局長能親耳聽到意見及意見能夠上達。

58. 有參加者表示居住在深水埗區。擔心鐵路的保養費用很高，不明白高鐵總站設在西九龍或落馬洲有甚麼分別。如需前往很遠的地方，會選擇乘坐飛機而不是鐵路。跨境人次的數據，當中大部分的旅客可能只前往深圳，他們不會到西九龍乘搭高鐵，他們可選擇其他交通工具。在西九龍設站，很少人會使用，在落馬洲設站，可令全港受益。現在高鐵的優點只是由政府所說，並非由獨立的第三者進行，有監守自盜之嫌，應設立其他監察機構。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

59. 港鐵公司表示在 8 月 16 日九龍南線投入服務後，紅磡站將會成為東鐵線及西鐵線的總站。而未來的沙中線也是先由大圍站興建至紅磡站，再伸延至香港島，紅磡站已沒有空間再容納高鐵總站。

60. 政府代表表示曾考慮共用通道方案。但後來，因高鐵列車跟西鐵不同，若兩種服務同在西鐵運行，西鐵的月台及隧道內的救援通道需要作大幅度的修改，這會對西鐵線乘客造成影響。此外，共用通道會影響西鐵線的列車班次，而且鐵路的運載量亦會很快飽和。屆時，需要另外建造行車通道。

61. 政府代表表示就高鐵與東鐵線兼用的問題，高鐵的通道跟現時的港深鐵路不同，港深鐵路位於東面，而高鐵線位於較西面，使香港前往深圳及東莞的不同地區更方便，亦兼顧各地的乘車需要。北環線在 2000 年 5 月包括在鐵路發展的規劃內，它連接西鐵線、東鐵線及落馬洲支線。政府現正進行新界新發展區的規劃研究，待研究工作完成後，政府將會決定北環線的未來路向。

62. 政府代表解釋曾有提議將總站設在邊界，例如落馬洲，不過落馬洲是濕地，建造大規模的車站及設施會對環境造成很大影響，環保方面風險很高；而且，高鐵香港段亦要考慮和內地段在邊界位置的接駁。這些事項亦曾在立法會上討論，有資料可供查閱。至於項目成本方面，政府會聘請獨立顧問來評估成本是否合理。

五) 緊急救援站及列車停放處的選址考慮

63. 有參加者查詢為甚麼在路政署發出的《菜園村居民通訊》沒有提供其他選址建議方案的資料？通訊中的字體很細小，不能看清楚走線。他認為《菜園村居民通訊》第一期沒有詳細及清楚解釋為何關注組建議方案的受影響住戶數目比現時擬定方案為多。因此要求當局重新仔細考慮有關設計。

64. 有參加者指出《菜園村居民通訊》有誤導成分，關注組提供的方案曾提到徵用石崗機場，該處已無軍事用途，應可交還給特區政府。

65. 有參加者指出李永孝先生在 4 月 23 日元朗區議會會議中表示房屋的點算只在初步階段，但沒有提供確實數字。政府現時仍在呼籲居民登記，質疑怎能說現時擬定方案下，受影響的住戶數目較少。她因此要求鄭汝樞局長及林鄭月娥局長會見居民及到菜園村作實地視察。

66. 有參加者要求李永孝先生回答政府及港鐵有否到菜園村逐家逐戶拍門計算各選址方案估計受影響的住戶數目。

67. 有參加者表示政府沒有逐家逐戶拍門計算受影響住戶，如沒有準確的實質人數，不明白如何計算出實際受影響的住戶數目。沒有圖則顯示列車停放處所佔地面範圍，怎能說服居民？

68. 有參加者指出在錦上路設站是不錯的選擇，成本可以減少，挖掘的地方及影響減少了；錦上路站附近有平房及村屋，若收回這些房屋，補償方案可以考慮以樓換樓，另外提供全年免費乘搭高鐵優惠。他強調不是一定反對政府；工程項目需要具有效益。《菜園村居民通訊》提及的建議方案 D 是不錯的方案，但對此方案的受影響住戶數目 220 戶存疑。有關佔用部分軍營，或許可以作一嘗試。如爬升角度不可行，可否向地下挖掘，做一個凹入的地方。

69. 有參加者表示錦上路站有很多空地，當中的 D 出口面向一座山，其實山也可變為地。落馬洲支線證明鐵路可與濕地並存，洲頭亦可以由山變成地；這些地方亦可建鐵路。

70. 有參加者查詢內地是否有列車停放處，位於哪裏？為何列車停放處一定要設在香港。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

71. 港鐵公司表示已仔細考慮關注組每個選址建議方案及作實地視察，亦已計算各方案的受影響住戶數目，現時擬定方案的受影響住戶數目是最少的。

72. 港鐵公司表示根據地政總署的清拆前住戶登記、土地註冊處的紀錄及在現場視察，現時擬定選址方案對菜園村的受影響的住戶數目約為 150 戶。

73. 港鐵公司表示政府及他們一直努力希望接觸菜園村居民。

74. 政府代表表示若關注組認為當局的估計粗疏，建議與村民一起前往各方案地段視察，現場核實各方案受影響的住戶數目。雖然政府已多次提出，但仍未收到關注組的正面回應。高鐵的走線方案及政府的看法，政府亦與區議員、關注組及關注組支援者提出多次一起討論，亦在菜園村舉行多次居民會，與居民溝通及對話。

75. 政府代表表示社會有不同聲音，他亦已在座談會中再次解釋受影響住戶數目的資料來源，惟參加者仍對資料懷疑。

76. 政府代表表示據了解，解放軍無計劃放棄石崗軍營或將該地改作非軍事用途。若在石崗軍營設列車停放處及緊急救援站，亦需要引道隧道接駁主線隧道，亦會對附近居民造成影響。

77. 港鐵公司表示錦上路站沒有足夠空間設置列車停放處，如要建大型車站，需要收回附近其他住戶的土地，其他住戶將受影響。現時建議的方案影響較少居民，故較為理想及可行。此外，方案 D 需要佔用軍營。另外，如挖深地面一些，將列車停放處放置於地底，亦需要做護土牆及其他設施，這亦會影響附近民居。即使不計算軍營在內，方案 D 的引道影響的住戶已達 120，再加上緊急救援站需徵收的土地，合共影響的住戶約為 220，對比現有方案，影響更大。至於在錦上路站移山作列車停放處的建議，惟附近亦需要進行土地平整，對社區影響更大。

78. 政府代表表示內地亦設有列車停放處，在石壁、深圳龍華都有。港鐵公司補充說內地列車停放處除處理內地段的列車，亦會幫助處理部分使用香港段的列車停放要求，惟仍須在香港設置列車停放處供列車停泊及日常維修及檢查之用。此

外，西九龍總站的空間亦不容許設置足夠規模的列車停放處。

六) 高鐵項目的諮詢工作

79. 有參加者表示舉辦座談會不能解決問題，希望可直接與政務司司長唐英年先生及運輸及房屋局局長鄭汝樞女士會面。

80. 有參加者詢問有否檢討高鐵諮詢期過長，規劃時應與內地接洽及配合，亦應仔細研究客運量及經濟效益。高鐵在 2009 年才動工顯示步伐過慢，不能與西鐵線共用通道，是前港英政府留下來的問題。

81. 有參加者表示於 2009 年 7 月 30 日要求與運輸及房屋局局長鄭汝樞女士及副局長邱誠武先生會面，亦於同日發電郵給鄭局長，但他們卻沒有出席於 2009 年 7 月 31 日的座談會。

82. 有參加者指出石崗菜園村居民要求與鄭汝樞局長會面，但大半年都沒有獲得答覆，認為政府欺負新界居民，特別是非原居民。政府動用全香港市民的金錢建造高鐵，所以鄭汝樞局長應與全港七百萬人民解釋。

83. 有參加者表示她們非常樂意與政府對話，但卻被指她們不溝通，她們建議應在「不遷不拆」的基礎上進行溝通。

84. 有參加者質詢高鐵項目的進度可否不要過於急進？如果六百人中有一人反對高鐵方案，可否促使當局面對公眾及重新作諮詢？

85. 有參加者表示政府的諮詢只注重鄉事委員會，但有元朗區議員要求更多資料卻不獲理睬。

86. 有參加者指出政府從沒有交代高鐵項目，很多人只在最近兩、三個月才知道將要興建高鐵。根據城市大學的調查顯示，有五成市民不知道高鐵項目。這麼多人不知道高鐵方案，不應那麼容易便通過興建。

87. 有參加者表示高鐵項目具社會性及啓發性，是通識科必修科目。相信在座代表曾經有誠意溝通，與會人士亦不應針對政府代表，因為政府是集體的縮影。今天的座談會是集體思考，政府的智囊不知道民情。香港的將來不應由高官決定，應讓市民參與。早前行走二十六公里並途經菜園村讓他看到香港，令他感到有根。鐵路不能不通情要收、不達理要改，不希望做到官逼民反的地步，要求不要

用惡法欺騙市民。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

88. 政府代表表示會盡快落實高鐵香港段方案，以提供一個便捷的跨境通道滿足跨境運輸的需求。

89. 政府代表表示 2009 年 1 月鄭汝權局長曾在菜園村和受影響人士會面，其後副局長邱誠武先生亦曾和受影響人士討論他們關注的事項。與會人士的提問及要求會向運輸及房屋局反映。

90. 政府代表表示一向有到菜園村視察、了解居民的訴求及舉辦簡介會。今次出席座談會前亦剛到菜園村跟居民溝通，表示歡迎任何的溝通方式，如有需要一定會作出改進。

七) 高鐵項目對自然環境的影響及評估

91. 有參加者表示政府在簡介中敘述高鐵項目對環境的影響太粗疏，不見有提及在石崗有河流。另外，單是菜園村內已經有一萬一千棵樹而不是五千棵樹受到高鐵項目影響。要求不要砍伐樹木，可移植受影響樹木。

92. 有參加者表示高鐵工程會挖掘出大量泥石，有建議將泥石用在港珠澳大橋項目上，但該項目其實已經有足夠的物料作填海之用，況且填海對環境會構成影響。

93. 有參加者表示對可持續發展的經濟表支持。她指出環評報告只評估項目對噪音、水質、空氣、生態及文化遺產的影響，並沒有就電纜經過的地方及輻射的影響進行評估。她說她現時住所位於大角咀詩歌舞街變電站旁邊，此變電站供應西九龍、油尖旺、南昌及九龍站的用電。環境影響評估報告沒有評估因高鐵項目而增加用電及其對環境的影響。住所旁的變電站釋放的輻射超過國際標準三千六百八十倍，高壓電纜距離民區只有一百米。因輻射關係，一杯水放在桌上三至四個小時已經有泡沫，亦影響電視的音量時大時細、數碼相機的畫面不清楚及手機訊號亦受到干擾。附近兩座大廈的住戶亦陸續患癌症及白血病，更有三十多歲的居民已患有腎衰竭的個案。此外，受影響的學校包括莊啓程書院、九龍三育中學、油麻地天主教小學及聖方濟愛德小學。她已將上述問題通知衛生署，但回應是變電站對人體健康沒有構成影響。若高鐵通車後，變電站需增大電量輸出，釋放的輻射便會更加嚴重。高鐵工程將會影響很多人，可否將項目擱置？

94. 有參加者表示他手持的照片顯示居住的地方周圍原是一片綠油油，但因為在吐露港建造豪宅，一片綠色的地方已被建築物及車輛覆蓋，因此想搬家。現在他食用大江埔的有機菜，農民說在建造西鐵線時地下水位已下降及受污染。高鐵香港段的隧道長二十六公里、深十五米，事實上是會有影響的。

95. 有參加者表示以鑽挖方式建造隧道並不是最環保的建造方法。

96. 有參加者查詢政府有否到雞公嶺視察及評估水文是否受影響？要求所有出席代表由雞公嶺到西九龍的二十六公里路段視察所有受影響的地方，若發現資料不齊全，應重新再做詳細的環評報告，若因重新做評估而推遲施工亦不是問題。

97. 有參加者質疑由港鐵公司聘用專家做的環境影響評估報告沒有公信力及客觀性，報告內容亦只符合當局的心意。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

98. 港鐵公司表示若部分河道因工程而受影響，會有環境補償方案，而部分受影響樹木會被移植，並會按照有關規定來決定樹木補償方案。

99. 港鐵公司表示根據環評報告，當中不包括輻射的評估。政府代表補充有關詩歌舞街發電站釋放嚴重輻射的問題，會聯絡事主及有關部門跟進。

100. 港鐵公司回應就高鐵項目的環境問題，走線全以隧道形式，對生態環境、地下水位及農作物造成的影響較低。

八) 社會影響評估及菜園村的社工服務

101. 有參加者表示政府不應只做環境影響評估，由於現階段已不能做應該做的 Social Impact Assessment (社會影響評估)，所以要做 Social Impact Review (社會影響檢討)。外國經常用這種方法評估項目是否有效益及對社區的影響是否最少，而落實興建的項目應不影響任何人的利益。社會影響檢討應該進行數百或數千場的居民大會，評估會否讓少數人得益而犧牲大眾利益，應仔細研究項目對人的影響。

102. 有參加者認為不應由政府及路政署安排社工，應由街坊安排。

103. 有參加者強調菜園村居民不需要社工。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

104. 港鐵公司表示現正進行社會影響評估，待有關報告完成後，會與相關人士商討研究結果。

105. 政府代表表示博愛醫院的社工是由路政署安排，若村民不需要服務，可以自行選擇不使用。

九) 高鐵香港段物業發展事宜

106. 有參加者表示位於西九龍的物業，每呎價格約一萬五千元。政府如何處理有關方面有推高物業價格的嫌疑？他又補充政府工程即是使用香港市民的金錢，上市公司獲得的好處很多，建議找審計處查數。

107. 有參加者認為高鐵項目徵收的土地面積大，日後會將石崗河邊的土地賣出興建豪宅，只為賺取金錢。

108. 有參加者表示不應在西九龍總站上蓋建屏風樓。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

109. 政府代表強調與其他鐵路項目不同，高鐵項目是政府工程，港鐵公司只負責設計、規劃及營運管理。政府代表補充每個項目有其獨特背景及考慮因素。

110. 政府代表表示在石崗收回土地是因為建造緊急救援站及列車停放處的工程需要，當中沒有涉及任何上蓋物業發展計劃。由於西九龍的總站的用地為分區計劃大綱圖的「綜合發展區」，因此總站可以容許發展上蓋物業。除此以外，其他走線路段包括石崗均沒有任何物業發展計劃，而西九龍的總站地段上蓋的物業發展權屬於政府擁有而非港鐵公司。

111. 政府代表表示西九龍總站上蓋規劃的地積比率已於 2009 年 7 月 29 日刊登憲報。設計會與各方面配合，及須要經由城市規劃委員會通過。他表示西九龍總站上蓋規劃的地積比率原本與九龍站上蓋接近，現時刊憲的地積比率已作下調。

十) 土地補償、清拆及安置安排

112. 有參加者詢問有關高鐵項目收地的賠償的方案、工程展開日期、是否已完成收地程序、是否已進行探土工序、是否已完成設計、以及設計及施工建造的標書是否已批出?若標書圖則尚未公開，承建商如何落標？由於在溶洞進行探土是一項很危險的工作，必須注意。

113. 有參加者查詢政府將在 2010 年進行收地，但若村民不滿意政府提出的補償方案，是否雙方可作具體協商？如果可以，何時開始商討？另外，是否農民才可獲復耕安排？

114. 有參加者表示內地政府徵收土地前已提供賠償方案，提供補地或補錢給予選擇，詢問地政總署何時會提供補償方案。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

115. 政府代表表示地政總署將於 2009 年年底至 2010 年年初刊登收地公告，隨即進行收地。然後，便開始安排清拆及安置、收地補償及點算農作物等程序。港鐵公司表示探土工序已大部分完成。在 2009 年年初，高鐵項目的詳細設計合約已批出給顧問公司，要待高鐵項目獲行政長官會同行政會議批准及立法會財務委員會的撥款，方可批出工程合約給承建商。政府代表補充，港鐵公司已於網頁公佈有關高鐵工程合約招標的資訊予有意參與甄選的公司。

116. 政府代表表示已聽到居民的意見，當局將很快與受影響居民就補償方案進行協商。政府代表補充現行政策有既定的收地補償及安置安排。儘管如此，現時政府正研究方案可以滿足居民的訴求。另外，合資格的農戶亦可獲復耕安排。

十一) 其他意見

117. 有參加者表示高鐵全線以隧道建造，由於建造隧道是一項很危險的工作，需要注意環保及安全事項。他擔心高鐵會像鴨利洲大橋（可能指為昂船洲大橋）工程般，因工程延遲達一年之久，成本需要增加數十億，但現在仍未開通。因此提醒要確保顧問公司的設計及探土工作安全進行。

118. 有參加者詢問座談會的資料以甚麼形式發放，並強烈要求將座談會的紀錄上載到路政署或港鐵網頁，因為市民發表的意見應公開讓公眾參閱。

119. 有參加者表示高鐵項目的座談會之準備工作相對地差，合和中心二期項目的居民會，有座位編排及 PowerPoint。今次座談會沒有提供詳細設計圖則，沒有文

件列出政府及港鐵公司代表的名字及職位。(後記：出席政府及港鐵公司代表的名單已於當晚放在會場入口登記處供與會人士取閱)。另外，有參加者投訴在港鐵公司的網頁找不到項目的詳細資料。建議有關方面應讓市民容易接觸資訊。另外，有參加者詢問港鐵公司有否每家每戶派發《菜園村居民通訊》。《菜園村居民通訊》第三期中有講述支持政府的居民，好像暗指菜園村居民不與政府溝通，要求不要抹黑部分居民；並重申若未經居民批准，政府人員不應進入居民住所。

政府代表及港鐵公司的綜合回應

120. 港鐵公司表示安全一定是首要目標，走線沿途均需進行探土工作，以獲得到所需要的地質資料以完成詳細設計。

121. 政府代表表示已聽到與會者的意見，並會考慮將座談會的紀要及運輸及房屋局的書面回覆上載到有關網頁。

122. 港鐵公司表示多謝提出有關港鐵網頁的意見。為了方便居民，亦明白大家關心有關菜園村的諮詢工作，《菜園村居民通訊》會派發到每家每戶的信箱、元朗區議會鄧貴有議員辦事處及元朗光華廣場廣深港高速鐵路香港段諮詢中心。

- 完 -

附錄

座談會政府及港鐵公司代表出席名單

第一場座談會

日期：2009年7月30日（星期四）
時間：上午十時正
地點：元朗劇院演藝廳
元朗劇院元朗體育路9號

出席者：

政府部門

林世雄先生（主席） 路政署鐵路拓展處總工程師/鐵路拓展
黎國輝先生 路政署鐵路拓展處高級工程師/廣深港高速
蘇錦貝女士 民政事務總署元朗民政事務處聯絡主任主管（鄉郊）東
歐陽承劭先生 地政總署地政處高級地政主任/鐵路發展
袁敬強先生 地政總署地政處地政主任/鐵路發展
許耀生先生 地政總署地政處助理經理/清拆

港鐵公司

譚錦儀小姐 公共關係經理 - 工程項目及物業
李永孝先生 高級統籌工程師
葉麗嫻小姐 一級環境工程師
王漢基先生 高級土地事務主任

第二場座談會

日期：2009年7月31日（星期五）
時間：晚上八時正
地點：九龍彌敦道136號A尖沙咀街坊福利會禮堂

出席者：

政府部門

林世雄先生（主席） 路政署鐵路拓展處總工程師/鐵路拓展
黎國輝先生 路政署鐵路拓展處高級工程師/廣深港高速
容河偉先生 民政事務總署元朗民政事務處聯絡主任（八鄉）
歐陽承劭先生 地政總署地政處高級地政主任/鐵路發展
袁敬強先生 地政總署地政處地政主任/鐵路發展
姚錦全先生 地政總署地政處經理/清拆

港鐵公司

譚錦儀小姐 公共關係經理 - 工程項目及物業
李永孝先生 高級統籌工程師
葉麗嫻小姐 一級環境工程師
王漢基先生 高級土地事務主任

第三場座談會

日期 : 2009年8月1日 (星期六)
時間 : 晚上八時正
地點 : 元朗劇院演藝廳
元朗劇院元朗體育路9號

出席者 :

政府部門

陳偉偉先生 運輸及房屋局首席助理秘書長
林世雄先生 (主席) 路政署鐵路拓展處總工程師/鐵路拓展
黎國輝先生 路政署鐵路拓展處高級工程師/廣深港高速
容河偉先生 民政事務總署元朗民政事務處聯絡主任 (八鄉)
許耀生先生 地政總署地政處助理經理/清拆

港鐵公司

譚錦儀小姐 公共關係經理 - 工程項目及物業
李永孝先生 高級統籌工程師
葉麗嫻小姐 一級環境工程師
王漢基先生 高級土地事務主任

秘書及紀錄

李偉全先生 路政署鐵路拓展處工程師/廣深港高速