

高鐵爭拗中，公共專業聯盟(聯盟)倡議錦上路作為高鐵總站的「新高鐵方案」(新方案)，以取代政府西九站的方案。在制訂公共政策時，「情景分析」(Scenario Analysis)是很重要的政策分析工具，通過考慮各種可能出現情景發生的機率及影響，分析未來發生的事件，讓政策制訂者可作更周全的考慮。本文嘗試由此角度，探討聯盟的新方案。

### 新方案忽略更多可能性

新方案賣點之一是「更快」。聯盟推算，乘客從錦上路站到市區可更快到達新界各區，以相同或接近的時間到達港九部分地區，令三百萬名市民便捷地使用高鐵，較政府方案僅一百三十五萬人為佳。

新方案可以「更快」，是建基於以下的情景。首先，是乘客以鐵路作為轉乘交通工具。第二，估算是以現時九龍站與外圍交通配套為基礎。第三，市民都是家居為出發點。很明顯，以上只是眾多情景之一，這些假設皆有不同的發展。首先，乘客除了用鐵路轉乘高鐵外，亦可選擇的士、巴士、小巴等。另外，日後西九總站與市區以及九龍站等配套將有全面的提升。第三，最重要是隨着中港經貿合作愈趨頻繁，到內地公幹的人口也日漸增多，他們出發地點不只限於居所，而是市中心的辦公地點。新方案的情景假設，很明顯沒顧及這些可能性。

對中港融合的情景分析，是判斷新高鐵方案是否「更好」的關鍵。興建高鐵一個重要目標，是接駁全國的高速鐵路，促進兩地商貿交流。使用者除香港市民，還有內地旅客，高鐵直達市中心等商業區和旅遊景點，對他們才是最大便利。

### 估算應該是「未來式」

新方案還忽略一點：隨着港深兩地融合進一步深化，通關配套更加方便，新界北市民可更方便地使用距離不遠的深圳福田站，但如仍執着於香港和深圳的「邊界」，則對於兩地融合發展，欠缺足夠的情景分析。

新方案強調造價僅為二百五十億，較政府方案逾六百億「更平」。但估算應該是「未來式」而非「現在式」。假若政府方案被推翻，重新諮詢，到時新方案的造價會否如政府方案，事隔兩年，漲價一倍？

從香港發展規劃來看，新方案認為，高鐵總站建於錦上路，可將元朗打造為香港的「副都」，發展新界北。但政府在七年的《香港二〇三〇：規劃遠景與策略》中，列明錦上路只會以郊區形式發展。情景分析的目的，是為政策制訂者提供最優和次優的選擇。當新界西北短期內都不作發展，但興建高鐵又刻不容緩，權衡輕重，與其堅持將高鐵總站建於缺乏配套的錦上路，西九龍這個次選會否較佳？

本文要旨是引用情景分析指出新方案的盲點，並無褒貶之意，亦不代表我們認為政府的方案有作全面考慮。民間面對團體資源缺乏，政府資訊封閉，要制定周全方案確有困難。若新方案能引發討論，促使政府增加透明度，提升公共政策的分析水平，對社會也是好事。

**新論壇義務秘書徐海山**