不遷不拆
我們的菜園村
廣深港高鐵特刊

再版印數50,000



編者的話

「廣深港高速鐵路香港段」是項影響深遠、也是近年最花錢的公共工程。根據最新報道，工程預計耗資六百三十億港元，為興建西九龍文化區費用的三倍、中九龍幹線費用的六倍。花公帑最多，諮詢過程卻是不成比例的粗疏，在去年四月特首決定開始鐵路規劃後，市民甚至議員不要說參與規劃，連討論的機會也極度缺乏。應不應該建、總站設在哪裏、加不加中途站、具體走線等重大問題，完全由政府高官說了算，記者則淪為政府傳聲筒。立法會僅有的討論集中於「一地兩檢」等枝節，元朗區議會全體通過的反對決議被當成耳邊風——政府已宣布計劃於今年年底開工。

更不堪的是石崗菜園村的遭遇。菜園村是二次大戰後建立起來的「非原居民」村落，人口五百，近半是已在石崗勞碌一生的長者。他們的家園被工程師選中用來修建鐵路車廠，然而政府和港鐵在設計路線期間，從沒派人到村裏了解村民的生活和意願，或跟大家商量減少影響的可能。工程師大筆一揮斷定了村民的生死，去年十一月，大隊地政總署人員突然殺到命令村民限時搬走，此後又經常有官僚擅闖民居騷擾，老人們遑遑不可終日。

在政府極為片面的宣傳下，輿論近年冒起一片基建熱，只要是基建，無論花多少公帑都值得，因為基建會帶來「新就業」，會帶來經濟效益。正是這股熱力，令一般市民連高鐵是什麼都搞不清楚就表示贊成，也對因此被消滅的家園、經濟活動、「舊就業」和生態環境視而不見。這令人想起幾年前香港經歷的另一次集體發燒，那時幾乎所有輿論都支持將政府資產私有化，阻止私有化公屋商場的人成了人民公敵。幾年過去，領匯的教訓提醒我們，面對「創造經濟效益」的宣傳時，我們起碼要問兩個問題，一〕那是誰的經濟效益？二〕創造「這個」經濟效益的同時犧牲了哪些價值?

這份特刊就是趁高鐵的諮詢期還未完結、立法會還未撥款時，把上面兩個問題引申的方方面面講清楚。

石崗菜園村支援組是由一班關心城鄉發展的青年組成，我們最初介入事件是因為不齒政府恃強凌弱，後來與村民相處久了，就愈加體會到他們對土地的感情。這感情孕育自五十年來以耕作護養土地的生活經驗，獨一無二。我們認定，拆菜園村以及陸續有來針對「非原居民」的新界土地開發，根本是繼市區重建後另一次對本土紮根力量的摧毀。我們將與菜園村村民共同進退，力抗到底，也希望有更多市民關注這件被行政當局刻意低調處理的公共大事。

目錄

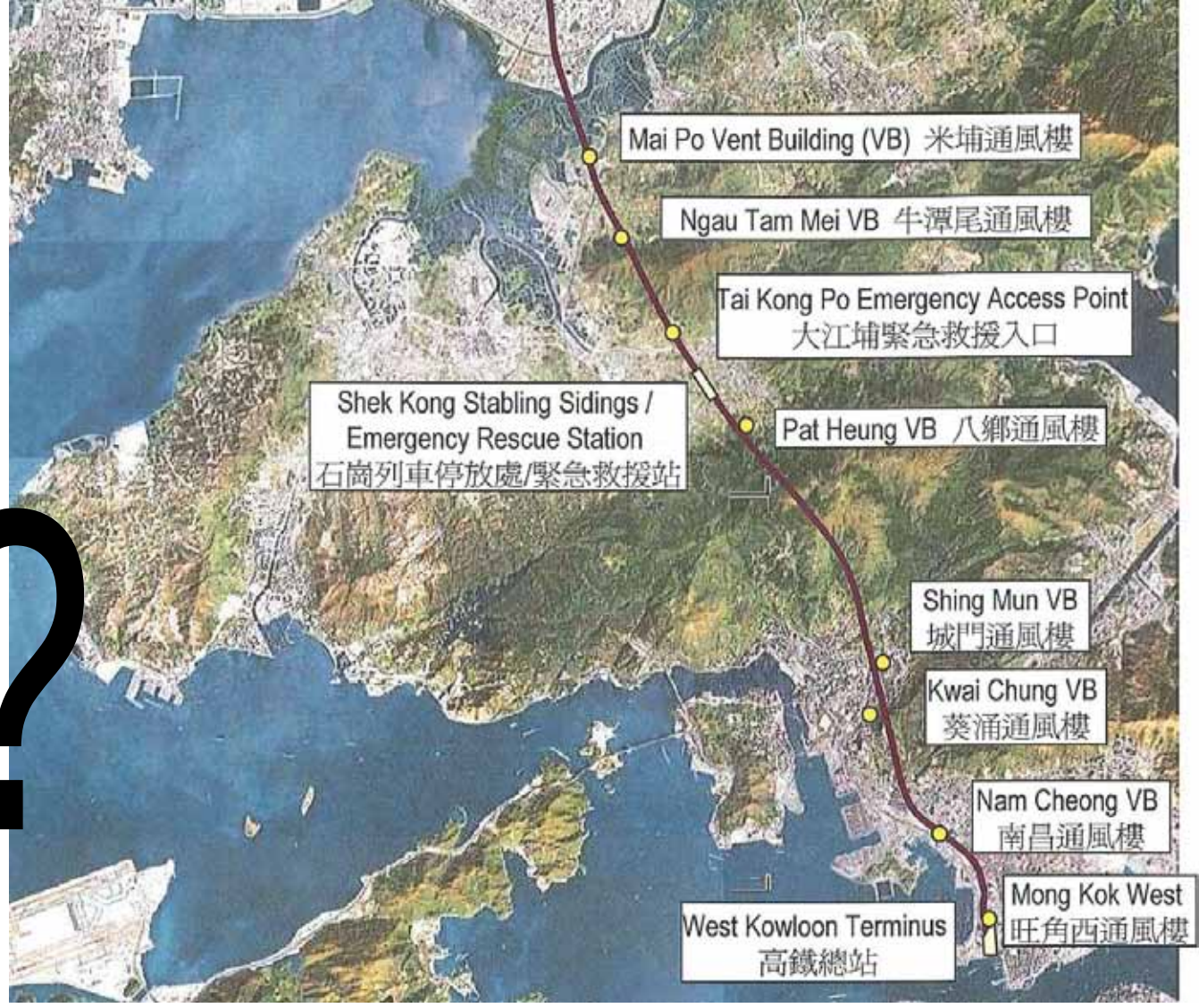
第二頁 鐵路規劃篇：你認識廣深港高速鐵路嗎？
第三頁 公民參與篇：解剖廣深港高鐵的「所謂諮詢」
第四頁 村民抗爭篇：半年抗爭歷盡艱辛
第五頁 車廠選址篇：資訊流通與另類方案
第六及七頁 村民心聲
第八頁 菜園生活篇：菜園地標
第九頁 菜園生活篇二：菜園廚房
第十頁 生態農業篇：菜園村的半農半X
第十一頁 鐵路規劃篇二：廣深港高鐵的公義問題
第十二頁 漫畫及反對書

出版：石崗菜園村關注組　　編輯：石崗菜園村支援組
設計：迪文、vicky、餅　　中間跨頁設計：羅文樂
鳴謝：柏齊、謝至德、施永青、袁易天、葉蔭聰、陳劍青、熊永達、杜立基、梁啟智、isabella
更多資訊請到http://ragingiron.wordpress.com、www.expressrailtruth.com、www.inmediahk.net、facebook「燒到埋身，忍無可忍；保我家園，育我大自然」群組等。

行動呼籲：

一〕零九年六月廿九日前填妥本刊封底的反對書，寄到運輸及房屋局
二〕將意見以手機短訊發到64765191〔或電郵至choiyuensupportgroup@gmail.com〕，並留下聯絡方法
三〕要求運輸及房屋局就廣深港高鐵各項重要議題認真諮詢公眾
四〕要求立法會議員積極跟進事件

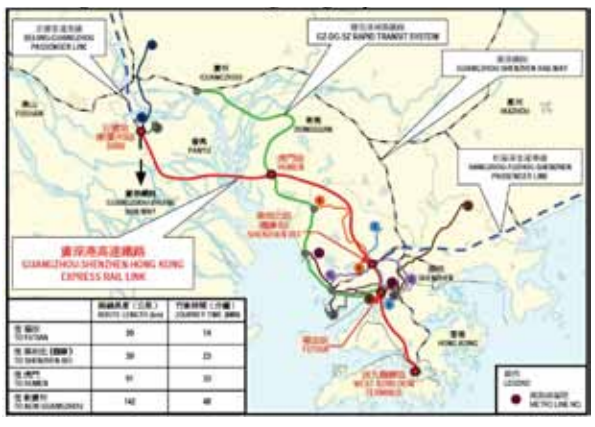
你知道廣深港高鐵嗎？



在六月九日公布，由城市大學專上學院進行的街頭調查，發現五成市民對這條鐵路全無認知，奇怪的是，同時有七成市民「大致贊成」興建這條鐵路。進行調查時，這條鐵路的報價為三百九十五億元，但根據《香港經濟日報》五月二十八日的報導，最新的報價已達六百三十億元。這條將耗用每個香港人近萬元、構思經年的鐵路，在零七年的《施政報告》中正式落實為十大基建之一。在振興經濟、創造就業的名義下，鐵路加速上馬，你我參與討論的權利都被扼殺。

穿越新界 總站設西九龍

廣深港高速鐵路香港段，將經過落馬州、米埔地底、牛潭尾、雞公嶺、八鄉、石崗、大帽山，再經西九龍填海區至西九龍總站，途中不設分站，路線放棄與港鐵西鐵線共用路軌，採專用路軌，香港段全長二十六公里。政府表示，乘客將來由西九龍往來深圳及廣州，分別只需十五及四十八分鐘，而往來上海及北京的時間，則可縮短至八小時及十小時。工程預計在二零零九年展開，二零一四年落成。在去年十一月二十八日第一次刊憲時，政府表示建造期及營運期可分別創造五千五百個及一萬個職位，經濟效益為八百三十億元。



上述這些最簡單的資訊，也許大家都未必知道。是的，政府在刊憲拍板這條鐵路之前，不過聊聊做了數次展板式的「諮詢」。**這條天價鐵路，其實你和我是否用得著呢？如果你根本用不著的話，你仍然會「大致贊成」嗎？**

沒你份的「一小時生活圈」

葉蔭聰在本刊頁十一《流動壓倒地方——廣深港高鐵的公義問題》一文中說，高速鐵路穿過新界，把沒效益的車廠及緊急救援站置於石崗菜園村，中途不設車站，是明顯的地方排斥。研究區域發展和基建的學者楊汝萬教授在提交給立法會的意見書中指，高速鐵路是用以代替六百至八百公里內的飛機行程，票價將會與機票十分接近。他又指，高速鐵路的目標客群，除了旅客外，更主要的是商務及行政旅客，便利的乘客，是那些「大量在珠三角投資的本地和國際企業和商家」。

以往來香港及廣州為例，高鐵的票價預計可以達到四百元，來回已經是八百元了，哪個階層付得起這樣高昂的票價？廣深港一小時生活圈只對這一群人有意義。例如港島及九龍區的商務旅客，例如是西九龍一帶豪宅的居民，例如是南來觀看西九龍文娛藝術區節目的觀眾。大部份香港市民，都不會是這條鐵路的常客，都不能從「高速」中節省時間。

這條號稱為香港重要的基礎建設，實際上是具有極強的排斥性，進一步將人口增長速度最快的新界西居民在地理上邊緣化。**高速鐵路穿過新界，要迫遷收地，如石崗菜園村，亦會造成環境破壞。興建鐵路的代價，卻大都由新界所負擔。市區人搭快車，新界人埋單。**

更公平的發展

前名區域快線的廣深港高鐵，曾計劃以錦上路或近落馬州的州頭為終點站，再利用現有的西鐵線及最近決定興建，造價約為一百億元的北環線連接高鐵站與市區，這一點與內地段的想法相近，廣州的石壁站及深圳的龍華站，均是位於現廣州市及深圳市的邊緣，再由發展中的廣州地鐵及深圳地鐵連接。將車站設於城市的邊緣，是有助城市更公平及均衡地發展。西鐵線將在今年內將延長至尖東站，中途設柯士甸站（近佐敦道渡船角），這個新站就在建議的西九龍總站旁，加上現有東涌線及機場快線共用的九龍站，西九龍豪宅群及文娛藝術區一帶將有三個鐵路站，共四條路線經過，再加上旁邊碩大的三號幹線（包括西區海底隧道、西九龍快速公路及大欖隧道）。我們難免要問，西九龍幹麼需要這麼多的基建設施？要知道，現時西鐵線及東涌線均有大量的剩餘運載能力，以及車輛流量不高的三號幹線。即便把總站設在新界，西九龍及港島的乘客都可以利用鐵路或其他陸路交通迅速抵達設於新界的高鐵站。

高鐵是否需要興建，它的定線、選址，其實均有很＋多合理不過的提議及疑問，在社會尚沒有得到充份討論。港鐵及政府所宣傳的方便，是你和我都不能享受到的。匆匆上馬所犧牲的，除了那六百億元公帑外，就是在不同市民的使用權、平衡地區發展、保護新界鄉村及土地上得到的更佳方案。

你仍然會「大致贊成」這條鐵路嗎？

高鐵規劃反反覆覆

重新審視高鐵的籌劃過程，我們會發現政府在決定這條影響重大的鐵路時所依據的分析及理據，實在十分草率。二零零六年初，政府依據九鐵提交的報告撰成的文件，表示傾向共用路軌，理由為西鐵線有剩餘的使用空間，足以容納預計中的班次。鐵道部亦能在車身闊道上加以配合，亦因為是九鐵的報告，在運作上傾向審慎，如文件中表示難以估計二零三零年後的乘客量，故先採共用通道是比較合理的做法。到零七年，兩鐵正計劃合併，立法會的文件上仍主要依據零六的文件，其中有兩個重要的改變，第一是預計的班次略為增加，第二是政府指鐵道部要求車身闊度必須為3.4米，如採共用方案則須修改西鐵線月台，文件表示這個改動是可行的。

至零八年，政府突宣佈決定採專用路軌方案，這時地鐵已與九鐵合併成港鐵公司。再沒有競爭之下，預計回報率由17%大跌至9%，鐵路亦須全由港府融資。政府決定專用路軌的理據主要為高鐵班次估計每日可達二百班，改動西鐵線又突然變得不可行。期內改由港鐵營運的西鐵線，班次是有所減少。

要留意的是，零八年拍板的文件，竟然欠缺了決定採用哪一個方案的最重要資料——未來高鐵的班次估計，只草率地概述「成熟時」每日可達二百班，只草率地表示有多少城市「有興趣」開辦每日來回香港的班次。要知道，在全國鐵路網的計劃之中，廣州石壁站及深圳龍華站均屬大型中轉站，大部份的列車均是以此兩站為終點站，最終直達香港的班次是否會如預計之多，實成疑問。此外，未來多條鐵路的興建，均會影響到高鐵的客量。深圳機場至香港機場的城際軌道，可接駁其他四條珠三角城際線，路線直入廣州市中心，乘客亦可利用此線到內地高鐵換乘；深圳地鐵將直達深圳灣，屆時使用深圳灣口岸的人數將會上升；北環線將接駁西鐵線至落馬州口岸（見下圖）；新落成的東部蓮塘口岸。這些影響，在文件中均沒有詳細交代。



另一點，三份有關高鐵的文件均沒有提及對環境及沿線居民的影響，只集中討論經濟效應，定線只概要討論共用或專用路軌，詳細定線的討論均欠奉。這正正呼應了城市大學的調查，市民只知鐵路的經濟效應，不知鐵路其他方面的影響，誤導了市民支持興建鐵路。



解剖廣深港高鐵的「諮詢」災難

六百億工程動工在即 半數港人不知情

城市大學專上學院社會科學學部在零九年六月八日公布一項有關香港市民對廣深港高速鐵路香港段認知程度的調查結果，數字令人吃驚。高鐵香港段是回歸以來花公帑最多的單一項目，據港鐵消息人士指，預算高達六百三十億港元，計劃年底開工，但在一千名受訪市民中，僅一半曾聽聞這項工程。更誇張的是，在曾聽聞工程的人中，僅有3.4%認識港鐵和政府的「諮詢安排及詳情」〔十七人〕，認識高鐵對環境的影響〔21.8%〕／對沿線居民的影響〔19.2%〕／對社會資源分配的影響〔18%〕／對受影響人士的賠償及安排〔4.2%〕的受訪者百分比亦非常低。

為什麼會這樣？如果你了解到港鐵和政府自去年四月至今做的公關工作，如何極力不讓市民知道計劃的不同面向，你就不會再驚訝。你應該很憤怒才對。

翻查立法會的文件，廣深港高速鐵路香港段在零一、零二年時已約略提及，但多年來討論只限於立法會和個別專業界之間。造價高昂的高速鐵路關乎城市的發展策略，因為它有能力大大促進邊緣地區的經濟發展，車站放哪裏，那裏便會出現大變動，事實上，有專研交通的學者說，政府當初一直計劃將高鐵香港段的總站設在錦上路，直到後來才由特首曾蔭權力排眾議，將香港段唯一的車站設在西九，以遷就現時的商務旅客。有輿論時常埋怨香港政府議而不決、決而不行，可是，像高鐵這類重要基建與地區發展的關係，根本從來都未清楚地「議」過，只是由極少數高官「決」了算。

從設計到開工僅預年半時間

九鐵因管理問題引發兩鐵合併，本來應由九鐵負責的高鐵規劃遭擱置，政府直至在合併完成後才突然加速進度，特首會同行政會議於零八年四月批准由港鐵公司做規劃和設計，當時政府官員已講明計劃於零九年底開工。一項花費如此龐大、對經濟發展影響深遠、之前在公眾間沒有任何廣泛討論的大型基建，政府從開始設計到開工只預留一年半，說明他們根本不準備讓市民參與討論，更不要說改變政策。

有兩點是特別令人難以接受的。一〕政府在新界決定收地位置時只跟原居民商量，於零八年十一月底刊憲公布鐵路詳細走線及收地範圍前，關鍵持份者〔被收地的石崗菜園村村民〕完全沒有機會了解事件、提意見或參與制定方案，只能在刊憲後根據法例提出明知無效的反對。二〕政府官員宣稱在零八年五月至十一月曾進行「廣泛性諮詢，大家對整條鐵路的效益、大約走向，設施，如有多少個站，哪兒有救援站，這些大問題的諮詢」〔運輸局副局長邱誠武本年四月接受港台鏗鏘集記者訪問〕，完全與事實不符。根據港鐵網站資料，這段期間港鐵做過的，只是到六個區議會和三個鄉事委員會簡報工程內容，並且在零八年九月廿七至十一月七日在六個港鐵車站舉行題目為「廣深港高速鐵路　　擴闊生活新體驗」的巡迴展覽〔每站一星期〕。八塊展板單向地推銷「專用路軌以西九為終站」方案，只提新鐵路帶來的經濟效益，隻字不提「專用/共用路軌」、「應否將終點站設於新界」，以及「新界應否設中途站」等重要討論，也不提鐵路對生態環境和沿線居民可能帶來的災難。市民就算「有幸」遇上展覽，亦根本沒有基礎提出意見。如此低調兼具強烈引導性的所謂公眾諮詢，擺明是公關交差之作，城大調查結果顯示絕大部分市民對高鐵諮詢安排全不知情，也不了解鐵路除經濟效益外帶來的問題，應該都在政府預計之內。

無論政府和港鐵如何玩弄公關辭令，也無法掩飾事實：高鐵規劃既沒有認真地徵詢於香港市民，更沒有問過將被趕離家園的石崗村民。我們可以拿這項工程與同樣由路政署負責的中九龍幹線規劃，以及同樣涉及收地的觀塘市中心重建規劃作一比較，「廣深港高鐵」規劃對公民參與的忽視，一目了然〔見附表〕。

立法會少討論 區會決議當耳邊風

除了把市民當成白痴，以輿論誤導市民盲目地支持基建發展，議會的討論空間亦被香港政府嚴加限制。無論是立法會還是區議會，討論的議程和議員獲得的資訊都嚴密地被行政當局控制，再加上議會內親政府議員的配合，都令全面的討論難以發生。立法會由去年四月至今，從小組委員會到大會，只有約四次列在議程上的討論，包括由菜園村關注組極力爭取下才成事立法會公聽會。區議會更可憐，去年發展局要為把皇后碼頭重置海邊造勢，竟要求全部十八個區議會花大量時間輪流討論。廣深港高鐵則只有六個區議會獲安排討論過，反對聲音也被當作耳邊風——元朗區議會於去年六月和十月的反對決議沒得到任何正面回應。

開放公民參與絕不應是門面工夫，而是一個政府把人當成人的必要工作。香港輿論不時都會羨慕國內基建搞得快，認為香港政府應該在決策速度上「迎頭趕上」，他們大概忘記了，國內的決策速度是以剝削公民權換來的。回到石崗菜園村，將心比己，如果任何一位港鐵工程師或決策官員在菜園村務農五十年，他大概也不會容許自己如此不明不白地犧牲掉。



附表：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	廣深港高速鐵路〔香港段〕
負責部門／法定機構	路政署	市區重建局	港鐵及路政署
涉資	100億港元	300億港元〔收購業權〕	630億港元
非法定公眾諮詢	2007年底至起碼2009年底，至少兩年	2006年初至2006年10月，為期10個月	沒有〔港鐵僅於2008年9月27至11月7日在六個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	2個月
關鍵持份者能參與的諮詢	〔油麻地居民〕由頭至尾，至少兩年	〔觀塘居民〕由頭至尾，15個月	〔石崗菜園村民〕最後兩個月法定諮詢



廣深港高速鐵路香港段五問：

廣深港高鐵係咪起俾我搭架?

答：要看你是什麼階層的人。廣深港高鐵的總站設於西九龍，目標客群為高檔遊客及商務旅客，票價將參考同等路程的機票價格。以往來廣州及九龍為例，目前廣九直通車票價為230元，有估計指快一倍的高鐵票價應在400元上下。香港政府推銷的「珠三角一小時生活圈」，即在同一日之內，坐高鐵北上吃一個飯、看一場電影然後即日回港的生活方式，當然不是一般市民負擔得起。

起高鐵要花幾多公帑?

答：去年政府公布的造價為395億元，全資由政府負擔，然後交港鐵公司營運。惟近來工程造價大升，據五月廿八日《經濟日報》報導，高鐵的造價將升至近630億元，即每名港人需為此負擔9,000至10,000元。政府在2009/10年度預算投放於教育上的總開支，才不過530億元。

點解我一直都無聽過呢條鐵路?

答：這一點不奇怪。城市大學於零九年六月八日公布的民意調查結果，只有一半受訪香港市民聽過這項工程。政府在零八年十一月第一次將鐵路走線刊憲前，僅由港鐵以為期一個半月的巡迴展覽代替公眾諮詢。除了媒體偶爾的報道外，香港市民根本難以理解這條鐵路的來龍去脈，更不要說給意見。

石崗菜園村村民依家點樣爭取不遷不拆呢?

答：自去年菜園村村民成立關注組起，已舉行過多起行動，包括拒絕向當局登記、組織示威遊行、舉辦論壇、出版特刊、約見政府官員及立法會議員等。關注組目前繼續努力向公眾講解他們的訴求，包括出版這份特刊，接受傳媒訪問等，他們亦正呼籲各位在法定反對期前將意見書交予有關當局。

聽落件事都好有問題喎，咁我可以點樣表達意見呀?

答：運輸及房屋局在零九年四月底，無聲無息地就高鐵走線作第二次刊憲，法定反對期將在六月廿九日結束。想把握機會發聲，你可以參考本特刊封底的反對書，向當局提交意見。另外，港鐵稍後亦要按《環境影響評估條例》向環境諮詢委員會提交環境影響評估，到時亦會有公眾諮詢期。在行政長官拍板後，工程還要得到立法會財務委員會撥款才能開工，你也可以向各議員表達意見。

半年抗爭歷盡艱辛
村民誓保菜園村

二零零八年十一月底，廣深港高鐵香港段進入刊憲諮詢前，政府的文件裡面，一直聲稱鐵路工程全於地底進行，不需要收地。但在刊憲諮詢前夕，大批地政處人員包圍菜園村，在村屋牆上貼上清拆令，勒令村民在二零一零年年底前遷出。村民這時才知道，自己住了五、六十年的家園被無聲無息地劃入了廣深港高速鐵路香港段的範圍，用作興建車廠及緊急救援站。



七老八十走上街頭

出於對家園的愛和對自身權益的維護，菜園村村民很快走出了最初的徬徨，組織自救運動，爭取不遷不拆。石崗菜園村位處偏遠，很難吸引傳媒關注，村民決定堅強地走出去，先於零八年十二月發起慢駛遊行，並在西鐵錦上路站舉行集會遊行，接着再於零九年一月到元朗市中心擺街站，爭取新界西北市民一起反對目前的廣深港高鐵規劃。關注組在零八年十一月底至零九年一月底兩個月的刊憲反對期內，成功蒐集了數以千計的反對信。除了在元朗區有行動，村民也多次千里迢迢到中環的特首府、政府總部和立法會示威，過百村民亦在零九年的五一勞動節亦參加了職工盟五一勞動節遊行，高舉「勞動人民最愛家」的旗幟（左圖）。菜園村村民很多都是七、八十歲的長者，他們一生在田裏勞碌，為市民生產糧食，老來卻遭遇如此大劫，還要不斷親自到市區的官府抗爭。享盡高薪厚祿的特區高官，你們情何以堪？

政府在四月底公布路線修訂方案，依然要拆菜園村，如今村民又忙於在六月廿九日反對期前，到各區派發特刊，爭取市民的支持。村民於六月七日在元朗舉行「有車廠、無車站」遊行，為這一輪的街頭爭取掀起序幕。



向官員和議員據理力爭

官員一聲令下要毀人家園，自己卻躲起來不敢與村民對話，只懂不斷向傳媒發放對自己有利的消息。在僅有的幾次會面上，官員也只顧重複既定的立場，反過來埋怨村民不乖乖合作。主責工程的運輸及房屋局局長鄭汝華於一月十一日到八鄉巡視高鐵選址後就再沒有和村民對話，也對村民的邀請不聞不問。所謂上樑不正下樑歪，有害怕人民的特首，才有害怕人民的官員。零九年一月十八日，在元朗墟蒐集簽名的菜園村民巧遇特首曾蔭權，但他不肯接村民的請願信，也不肯花丁點時間與村民談話，急忙像賊一樣上車逃去。

政府經常將所有對發展的異議抹黑為無知的盲動，實情是官方壟斷資訊、拒絕溝通，也拒絕以更公開和民主的方法解決問題。港鐵單方面劃定在菜園村興建車廠，漠視民情，但村民仍然本着極大的耐性，在規劃師和學者和協助下提出減少影響民居和農地的新車廠選址，並且要求政府提交更多技術文件，讓更成熟的官民互動得以開展。〔**詳見本刊第五頁**〕然後，港鐵在路政署在受到專業挑戰時仍然只管保住官府的權威，以粗疏的電腦簡報否決方案，又一直對交文件的要求支吾以對。

政府在高鐵規劃上一方面迴避公眾諮詢，一方面對菜園村民大耍公關手段，立法會遂成為村民唯一能夠依賴的民意機構。村民於零九年三月向立法會申訴部投訴，一直到五月十四日，立法會鐵路事宜小組委員會終於召開公聽會，讓受影響市民有機會在議會上發聲（右圖）。一共有五十一個個人/團體發言，除了居民，還有關注環保、農業、民主規劃及基本人權等團體出席，所有發言的議員，包括王國興、李卓人、鄭家富、梁國雄、張學明、張國柱和湯家驊都與村民站在同一陣線。但官員的表現繼續令人失望，運輸及房屋局副局長邱誠武變身「人肉錄音機」，說話毫無新意，還強說「大家都肯定鐵路興建的重要」，轉換視線。



地政不斷入村騷擾
村民拒絕鑽探登記

按法定程序，廣深港高鐵香港段目前仍屬於待決項目，第一輪反對期到六月底才完結，港鐵未按法例交出環境影響評估報告，特首未批准，立法會財委會也未撥款。政府一邊廂向傳媒說討論還在繼續，但另一邊廂卻不斷派人入村做各類所謂「前期工作」，包括登記住戶資料、在農地鑽探和測量、點算農作物數目等。這些工作都是為製造菜園村民不搬不可的既定事實。菜園村關注組知道政府的詭計，一直堅拒合作，據理力爭。在六月初，村民兩次成功阻止港鐵在村內鑽探（左圖）。有了這些經驗，村民現在更懂得保護自己，抵抗港鐵無理開工。然而，政府人員經月的滋擾，也實在嚴重地影響村內長者的生活，不少人寢食難安，生病了。

雖然辛苦難捱，不過自救運動也為村裏帶來正面的影響，村民之間的關係變得更緊密，大家也愈來愈珍惜這個家園。菜園村關注組自二月起，多次在村裏舉行聯誼會、農作物義賣會、社區導賞團，支援組的義工也開始了菜園村口述歷史計劃，並將成果在主流媒體發展，讓更多人知道菜園村及新界鄉郊的歷史和價值。

事件簿

零八年十一月十一日



地政總署大隊人馬殺入村，下令村民搬走

零八年十一月開始

各部分的政府人員多次擅闖民居

零八年十二月廿一日



於西鐵錦上路站舉行『保我家園 育我大自然』記者招待會

零九年一月十日



運輸局長鄭汝樺、鄉議局正副主席劉皇發和張學明到菜園村與村民對話

零九年一月十八日



在元朗勝利牛丸巧遇曾蔭權，特首拒接信

零九年三月十日



到中環美利大廈見運輸局副局長邱誠武

零九年三月十八日



到中環參加立法會申訴大會，向議員求助

零九年四月十一日



於石崗菜站舉行廣深港高鐵工程影響問題答問大會，港鐵及路政署均未能解答居民疑問

零九年五月一日

參與勞動節遊行

零九年五月十四日

到立法會出席公聽會

零九年六月開始

港鐵人員入村開展鑽探工程

資訊流通與另類方案

開放社會首重資訊流通，如果沒有足夠資訊，公民根本難以參與政策的討論。在廣深港高速鐵路的規劃上，特區政府和港鐵延續殖民地的統治策略，壟斷了所有資訊和專業知識，意圖令受影響人士毫無還手之力。面對如此劣勢，菜園村關注組必須與此雙重壟斷對抗，尋找突破點。本文簡述政府和港鐵發放廣深港高鐵相關資訊的過程，以及村民如何在規劃師的協助下，提出初步的反建議。

〔一〕二零零八年四月至十一月：只管收地的政府圖則

特首在四月指令港鐵開始廣深港高鐵香港段的設計後，運輸局向立法會提交了政策文件，內容主要是解釋選擇以專用通道興建高鐵並不設中途站的原因、鐵路的經濟效益，以及西九鐵路總站的土地安排。關於走線，則只以非常簡單的地圖來顯示〔**圖一**〕。運輸局到十一月底刊登憲報，當中的圖則包括了收地範圍和工程範圍〔**圖二及圖三**〕，並沒有進一步披露工程範圍的細節。這類圖則的目的是令村民僅能知道其土地將被收回，但不會知道詳細原因，也不會有基礎反駁，藉此建立工程設計不能改動的印象。

1



2



3



〔二〕二零零九年三月至四月：民間以「最少破壞民居」原則重新選址

廣深港高鐵香港段大部分以隧道興建，地面設施包括位於西九龍的車站、石崗車廠及緊急救援站，還有新界北一至兩個小型通風樓。西九總站位於新填海區的官地，沒有居民，整項工程絕大部分涉及收地及遷走居民的，正是石崗車廠選址一帶。

關注組發現，港鐵在石崗選地方建車廠和緊急救護站時，刻意選上非原居民的「散村」〔**圖四**〕開刀，卻不敢碰鄰近的解放軍石崗軍營的空置地帶〔**圖五**〕和橫台山村的露天貨倉地〔**圖六**〕。一名曾參與新界土地開發的註冊規劃師表示，「非原居民」散村及附帶的耕地一直被政府視為進行工程的便宜犧牲品，因為「原居民」在土地制度上受到多重的保障，包括丁屋權、拆屋時必須另外安排土地遷村等，工程師在選址時都盡量避開。另外，近年生態保育多受關注，《環境影響評估條例》的訂立令所有觸及生態敏感地帶的開發變得困難，於是規劃師便更傾向對沒有特別法例保護的散村及附帶農地埋手。「將選址定在非原居民村，一來不用賠償，二來不用安排搬村，只需由政府安排上公屋。」在政府眼中，露天貨倉比農地「矜貴」、也比散村民居「矜貴」。

協助菜園村村民的學者和規劃師認為，政府應改以



「最少破壞民居」原則選址。菜園村的土地在港鐵的規劃中主要有三個用途，一是車廠、二是救援站、三是坑渠以疏道原來天然河道的水。按照「最少破壞民居」選址原則，專業者提出民間方案的幾個重點：

1〕選擇較少民居的地帶興建車廠〔可能選址包括雙贏方案一的「橫台山露天貨倉地帶」、雙贏方案二的紅毛潭荒地及雙贏方案三的解放軍軍營空置部分〕〔圖七〕；
2〕車廠遷址後，應保留菜園村旁的天然河道，並放棄收地建坑渠的工程；
3〕將「緊急救援車站」、「緊急逃生集結地點」和「通風樓」等全部南移二百公尺，以避開菜園村的主要民居；
4〕由於上述改動，明挖回填範圍可由目前約一點五公里縮短至六百公尺。

〔三〕二零零九年四月至今：拒交文件，溝通難繼續

菜園村關注組在規劃師協助下提出幾個新方案選址，港鐵於四月廿三日在元朗區議會上以非常簡單的電腦簡報回應，聲稱所有新選址都會令更多人受害。但這個「令更多人受害」的單方面結論，全是建立在一連串的推測、誇大和扭曲之上——港鐵統籌工程師李永孝在四月廿八日與村民對話時承認，「令更多人受害」的數據不是基於實地調查。關注組本着耐心，多次要求港鐵提交否決新選址的詳細書面報告，以及它過去曾考慮的車廠選址的可行性報告，讓專業者能與港鐵一起找出更適合的方案，但至本刊截稿時仍未有確實答覆。

總結：

上述的時序顯示，政府和港鐵並無打算開放其資訊壟斷和決策權，他們仍然想老調重彈，一邊壟斷資訊令民間倡議不可能發生，另一邊又取笑村民無知和考慮不周詳。在這場不對等的角力中，如何利用不同的政治壓力迫使政府提供更多資訊，將是民間新方案能否推進的關鍵。

4



5



6



菜・根・談



羅有泉
我倆勞苦一生，夫婦靠雙手自力更生，供養子女成才，
各自成家，艱辛五十載，只求生活安穩。
但家園被毀，奈何！前路茫茫，徬徨惶惶！

福音農莊霞姐溫馨提示
一草一木悉心護 睦鄰共享陽光
代代相傳家家頌 溫馨隨處在菜園

鄧小姐
以政府為首欺壓弱勢社群
全無諮詢 漠視民意
強行收地 搶掠民產
摧毀家園 猶如土匪
政府如何保障村民及全港市民的生命財產？

謝華
本人一家在石崗已居住了半個世紀，去年十一月中，
這個無良特區政府在沒有詳細諮詢下草率決定，忽然間在每家每戶
大門上貼上一張清拆令就想來一個拆屋奪地搶奪居民財產。
本人堅決反對這個不知民間疾苦的無良特區政府的做法。

劉素梅
不遷！不拆！不移！本人已在石崗菜園村居住了五十年，
辛苦養大了七名子女。本打算在此村安享晚年，
豈料政府無理收地，本人極度難過！

謝生
本人居住在石崗菜園村已四十五年了，與本村已建立了一份像
母子般的深厚感情，現時政府要收回清拆，本人心裏有說不出
的難過，寢食難安！

馮廣業
政府諮詢過區議會，間過鄉事會，但係從來沒間過我這個受害人。
一聲令下，就要搶走我塊田，使我成為忤逆仔，連父親唯一留給我
紀念的「一塊小田」都比政府搶走。豈有此理！天理何存！

陳錦清
我本人陳錦清，五、六十年代來港打拼幾十年，不靠政府，
自己定下在香港新界石崗菜園村，安居樂業，政府無厘頭興建
地下鐵，罹直勞民傷財，把我家園拆散，我千萬個反對。
不走，不遷，不拆，不搬，是本人的願望！

游伯
我是八鄉橫台山菜園村居民，我已住五十八年多。我們要住落去，
我們希望政府不要叫我們走。我七十八歲，我們幾代人都住這裏。
這是我一家的心聲。

曹送娣
我在這條村裏，已經住咗五十年，由小童到現在。由於這條村對我來說是不可分開，
每一件事都令我刻骨銘心。直到有一天，惡夢來了，就是拆我村，毀我屋，
令到我及我家人在惶恐中渡過，每晚都發惡夢，就是拆！

羅崇音
我生於潮州，二十八歲來香港後一直住在這裏。今年八十四歲，都住了五十六年了。
我行動不便，一隻眼又動過手術，平時沒什麼地方去，只是一個星個去一次教堂。
這裏我人人都認識，擔心如果被遠搬到公屋，連搭電梯都不會。

Simon Yip
本人要求不遷不拆。如非拆不可，則要求：
1.給予合理賠償
2.另換土地建屋搬村
3.於錦田建鐵路上落站以方便新界居民來回國內，內地民眾也方便來新界探親

嬌姐
我一九六二年開始在這裏居住，已住了四十七年，又在這裏開士多。
我們「死慳死抵」，弄到這裏好好的，本來想安享晚年，誰知無聲無息之下，
突然「過唔到世」。現在我們不用交租，安居樂業，政府無良，逼我們走，
難道想人無以維生，耗盡老本，人人依賴政府拿公援？

劉太（玉英姐）
我在這裏住了五十多年，我們家的舊木屋，相信是全村最舊的。
九十年代擴建石圍時，全家自己推沙推石興建，兒子當時讀中一，
一放學丟下書包，便去幫忙推沙石，推到喊。這裏有我們的感情，
不想離開。去年十一月我剛出院，那些政府人員成隊軍隊一樣
衝入屋周圍寫記號，很過份。

謝綺婷
我今年讀中五，在菜園村出生，我覺得住在這裏很特別的，
因為同學都住樓，我住村屋，夠大，又可吃到婆婆種的
無農藥蔬菜，出面那些樓那麼小，我不喜歡。
要遷拆感到驚訝，無想過鐵路會揀在這裏興建。

明哥
我搬來這條村住了十五年，與妻子的父母兄弟做鄰居，
經常幾代同堂一起吃飯，很熱鬧很開心。政府說要收地這兩個月，
我們人人都不開心，拜年都不featured。由政府在十一月來做
凍結人口登記，到今年三月中，事情才開始露出曙光，
到立法會申訴後，議員都多了幫忙，主動跟進。

珍姐（傳媒珍）
我出生至今五十年，一直住在這裏，父母已經過世，
三姐弟相依為命，打算在這裏養老，現在真是死無葬身之地。
我被迫得很辛苦，左想大想，常常睡不好。其實我們沒要求什麼，
只是不想居無定所，希望官員三思，聽聽我們的心聲。

葉校長
我今年九十五歲，在這間屋住了三十多年。當初建這間屋很難，
因為貪污情況不可想像。我買了農地後，申請由農地變屋地，
但申請了很久都不批，後來聽人說，是因為我無走後門。
後來換了一個官，再申請才成功。想當年我們千辛萬苦來建屋，
現在無諮詢，忽然就要我們走。

小羅太（羅老太媳婦）
我是嫁入這條村的，都三十年以上了。我們是大家庭，幾代同堂一起住，
很開心，但現在我們都變得不開心。為了還拆這事，我先生的弟弟
憂鬱成疾，肝衰歇病逝。我奶奶現在還常常哭。如果這裏被拆，
被分散安置去公屋，到時阿嫂和兩個侄子侄女都無人照應。

曾生
我今年三十八歲，相信是一出生就住在這裏。這裏的屋、道路，
都是村民自己興建的，希望政府不要收這片土地。是否不收地
就無辦法呢？有學者都有寫文章，指根本不用動這裏的地。
最難接受的是，政府當初說不會收地，但不足兩個月後，突然又說要收。
我們不求賠償，希望政府找地方安置我們六、七人。

陳水
我不喜歡 不要收我屋 不要收我地

鍾太（林麗芳）
最好唔好拆，住了三、四十年，共有二十人、三代人。
有得住，就繼續住，上樓有地方企。

葉萃禮
本人七十年人生，年少時經歷一段本人畢生難忘的慘劇，目睹自己的家園
給一群暴民搗毀，事情雖過去數十年，夢迴當中的慘況，依然歷歷在目，
心有餘悸。今天歷史重演，政府如暴民，打我家，劫我舍，
令我無家可歸，惡夢牽連三代。



從錦田公路南望菜園村收地範圍。

菜園地標

❶石崗菜站



新界本地和客家圍村以宗族祠堂或廟宇為中心，戰後新移民則以農務為聚合的焦點——石崗菜園村的中心就是協助村民運銷作物的石崗蔬菜產銷合作社〔石崗菜站〕。

戰後殖民政府為減少對大陸輸入新鮮糧食的依賴，推行兩項新政鼓勵蔬菜生產。一是成立蔬菜統營處，從蔬菜欄商手中取回蔬菜銷售的管制權力，由農民自己主持，以此增加菜農的收入，吸引更多人入行。一九四六年蔬菜市場正式成立，從此九龍及新界蔬菜的運銷就由該市場管制，所有新界生產及外來的蔬菜須由政府車輛運載至蔬菜批發市場售賣。第二項政策是在新界成立蔬菜產銷合作社，社員可以向由政府資助的基金貸款，促進生產。由於貸款利息低，合作社又協助運銷蔬菜，農民可免受菜欄商控制。

五十年代開始，來自廣東各地的農民陸續經人介紹來到八鄉。受惠於政府的蔬菜產銷政策和嘉道理農業輔助會，他們開始租田種菜。一九五九年，菜農們成立石崗蔬菜產銷合作社，八十多歲的高軒伯伯說，合作社成立後，附近菜農紛紛將菜交來運出市區，這些把菜交到石崗菜站的新移民家庭，慢慢就形成一個新的互助社群。「大家都種菜，咪叫菜園村囉。」石崗菜站至今仍然運作，社員剛剛才以優惠價到華東旅遊，菜園村自救運動開始後，村民也很自然地來到站前的空地開大會。

● 港鐵的計劃不用遷拆石崗菜站，但前來交菜村民卻可能各散東西。

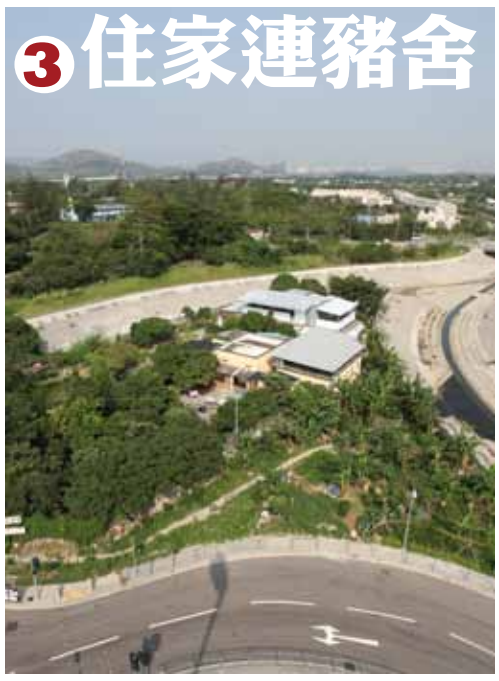
有地理學者這樣形容六十年代的香港農業：「一九六一年的人口統計中，只有百分之四十四的香港農民據報在本地出生。這反映難民移入並從事耕作已將新界的土地使用和土地擁有模式大大改變。粉嶺是全港最多難民農夫聚居的地區。在那邊，氏族對土地的控制相對其他地區較弱，亦因此促進了難民在那裏租田落戶。難民租下的地非常小〔平均每個家庭只有三分一英畝，即約零點一三公頃〕，租金貴，只有密集地種植蔬菜賣出市區才能維生。透過雙手謹慎耕種、頻密施肥和淋水，一年的收成可以多達八次，令粉嶺地區成為全世界耕種活動最密集的地方。」八鄉石崗的情況跟粉嶺差不多，五十年代新移民開始落腳新界時，土地絕大部分是稻田，新移民為了增加收入，將新租來的土地改種菜和果樹。菜園村民阿竹說：「四周圍都蒔禾〔即插秧〕，一啲特色都冇，錢又少，種蕃薯同埋插秧係一般村民農耕的作物，但係我哋就選擇種時菜，按季節去種。但係要冒個險就係打颱風囉。我地唔止種菜，後期仲養豬，我地最多嗰陣時，養豬養到四、五百隻架。」菜園村民的養豬牌在八十年代已被收回，前幾年連散養家禽也被禁，菜價又暴跌，到了二零零九年，仍在撐着的農戶只有零零散散地種些瓜、蕉、菜或者富貴竹一類觀賞植物。

● 港鐵計劃將圖中的菜田鏟平，「以明挖回填」方式興建隧道。

❷菜田



❸住家連豬舍



戰後來到新界的大陸移民，在殖民政府的政策導引下跟原居民租地種菜，五、六十年代的新界鄉村有一不成文規定，外來農夫〔又稱「來路人」〕只能租地耕田，不可以住在圍村裏，新移民農民遂在菜田旁邊搭屋棲身。由這些菜田屋組成的外來人「散村」，一戶與一戶相距較遠，跟本地和客家村落一戶貼一戶的形態不一樣。新移民農夫生養眾多，兒女小時候幫忙農活，待他們長大後，家庭經濟漸好，便在原來的位置增建房屋，讓一家人能繼續住在一塊兒。七、八十年代，除了住家，村民通常會在屋旁蓋搭豬舍和雞舍，增加收入，早年種下的果樹也漸漸成長——那是石崗菜園村人丁最旺、生產力最盛的年代。

到了八、九十年代，本地農業大幅萎縮，受大量入口菜衝擊，本地菜價暴跌，另一邊廂深港物流愈見興旺，錦田和八鄉的菜田被地主改為露天貨倉和車場。菜園村的第二代別無選擇，大部分轉到市區打工，村裏剩下老人和小孩。老一輩如果還走得動，仍然會在僅剩的土地上種點蔬菜自己吃，亦有拿去元朗和荃灣的路邊賣。經歷兩代人五、六十年的營造，菜園村每一個家庭就像一條小村莊。

● 港鐵計劃將圖中的家園鏟平，「以明挖回填」方式興建隧道。

石崗河是錦田河的支流，從大帽山經過八鄉平原，再在石崗軍營旁邊由南流向北，在錦田公路旁與錦田河匯流。石崗河在夏天暴雨時經常氾濫，本地和客家的圍村都不會選在河旁蓋房子，到二次大戰後來港的大陸移民，別無選擇，唯有在河邊租田落腳。在菜園村度過童年的村民都記得，六〇年代的石崗河很清澈，河的彎角水潭可游水，魚也極多。

石崗河每逢雨季都氾濫，當老樹頭被洪水沖下山卡在河道狹窄處，就會發大水。村屋周圍水深及腰，村民要逃上離河較遠的田地避難。然而大水也將沙粒由上游沖至，暴雨過後，村民會將堆積的沙粒擔回家蓋豬舍。這些都是菜園村家家戶戶的集體回憶。

七十年代起，八鄉的村屋愈蓋愈多，沒經處理的家居廢水、豬舍雞舍沖下的糞便、還有山寨廠的污水，令石崗河淪為臭坑。今天周邊的豬舍雞舍大部分已空置，但橫台山的露天貨倉地帶成為新的污染源。近年的治水工程已將錦田河變成渠道，石崗河是整個八鄉平原僅剩的天然河道，只要好好管制污染源頭，生態就有恢復的可能。

● 港鐵計劃將石崗河填平，在高鐵車廠旁另開渠道疏通雨水。

❹石崗河





從南慶西路北望菜園村收地範圍。

菜園廚房

由今年年初開始，菜園村關注組已經舉行過多次的特產義賣，原來的目的是希望籌集更多資金用作支持未來漫長抗爭之路，另一方面也希望更多人認識菜園村的特產。不知不覺，義賣活動還成了村民表演廚藝的機會。大家各施各法，奉上自家撚手小菜。我們這群好食的小孩隨後登門拜訪，發現餸菜獨特之處在於它們和菜園的關係。關係可以是食物和菜園土地的關係，亦可以是人與土地的。

攝：花苑
食譜提供：馮汝竹、王桂珍
文：葉寶琳、花苑、李俊妮



阿竹小故事

阿竹全名馮汝竹，這款菜式的名字「相聚在菜園」是她起的，簡單的魚餅，材料卻是來自元朗和菜園村不同的角落，可見她改名也「別有用心」，這個心就是希望「菜園村咩都可以走埋一齊」，她說這次用的是她和親戚種的粟米和香葉，其實也可用菜園村同樣有生產的蕃茄、紅蘿蔔和韮菜。生活在城市的主婦或會在市場邊走邊想今晚煮乜餸，而菜園村的「一家之煮」就可以在自己或鄰居的家看看有何農作物可成材料。阿竹說這就是菜園主婦會發揮的創意。

菜園村民要捍衛自己的家園，就是要捍衛她們的自主與創意。阿竹可以種芋煲水治感冒，可以種蔗煲竹蔗茅根水，可以種車厘茄摘下來即吃，就是因為她在田間擁有了工作自主權，「我想塊田點樣發展，種咩品種，安排邊一個地種咩野都得。」自己吃不完的，還可以與朋友分享。

聖經訴說的那個時代，規定農主搬運農作物時掉下的麥穗不可拾回，就是讓有需要的人作餬口。當今港府非但沒把麥穗留下，還要把菜園村民手上的麥穗和對生活的自主權拿走。

「我想塊田點樣發展都得。」政府就是要把這話置換成自己說的話。



相聚在菜園

材料：

1.	新鮮菜園粟米	一條
2.	元朗魚肉	四両
3.	洋蔥	半個
4.	豆渣	一碗
5.	油	適量
6.	雞蛋	一只

準備：

一。粟米烚熟起粒；
二。洋蔥切粒，大小如黃豆；
三。打蛋，攪勻；



阿竹說我們一般在魚檔買的都是鯪魚肉有泥味，在元朗的店可買到由咸水魚攪出來的魚肉，一方面咸水魚魚骨少多了，而且肉也更滑，只可惜全港現在除了那間店之外，就難以找到咸水魚肉了。

步驟：

一。首先將雞蛋、魚肉、粟米、洋蔥混在一起，倒進一個大湯碗，把它們攪勻，直至所有材料混成一塊，不可散漏漏，必須完全混和；

二。燒熱平底鍋，或者一般家用的鍋，用兩湯匙村料放上香葉（其實阿竹都忘了是什麼，只知就是那種越南食品中常用的香葉），對摺包好，放上鑊上煎，把火調至最小，由於魚肉隔了一層葉，不要放太多材料，以免難弄熟；

三。反覆煎煮，直至香葉顏色變深，整塊材料變得小小硬，又挺直，此時就可以上碟。







一生跟煮飯結緣的「村長珍」

「村長珍」，原名王桂珍，有此稱號是因為她自小在菜園村長大，夠「八卦」，無事不知又無人不認識她。她的家，是由五、六間小屋組成的屋群，裏面住着包括她夫家四兄弟的四個家庭，和她老爺奶奶的房子，這些年來，不分男女，一磚一瓦慢慢一起建 搭起來的家。

說「村長珍」一生跟「煮飯」結下不解緣並不為過，小時已經要擔起煮飯給家人吃的工作，現在菜園村每逢有甚麼活動，隨時要為五、六十人預備食物。近年小兒子升小學，她多了點時間找工作，連那份半職的工，都是在車廠為二、三十個工人煮飯。「妳有無覺得厭？」「……咁我鍾意煮嘢食，我對食物有要求　，咩都好奇，出街食到啲好食嘅嘢，就會返屋企諗吓點煮。好似我今日去街市見到啲筍靚，哈，就想返嚟煮回鍋肉。」「你第一次整？」「係呀？」「點整？」「用個腦整囉！」







在菜園村的聚會裡經常吃到的小食就是「清明仔」（俗稱「雞屎籐」）了，從市區來的朋友吃過這個小食之後都念念不忘，有回到家鄉的感覺。這個小食每次都是由村長珍負責，做這個小食的理由非常簡單，就是因為「清明仔」的主要材料是雞屎籐，是菜園村隨手可得的野生植物。

問五個人都會有三至四個人以為「雞屎籐」名字的由來是因為它墊在茶粿底下的蕉葉，或是因為它的外型和顏色極像雞屎。他們不知道，雞屎籐的真身，這些就個普通葉子的樣了。

材料還有黑芝麻、粘米粉、糯米粉和花生，加上用片糖煮成的糖水。

把粘米粉、糯米粉和切碎了的雞屎籐混好，倒入糖水，慢慢揉成粉團。村長珍說不用大力，只需要耐心把它慢慢揉好，以感覺和經驗就能辨別怎樣才算好了。



「清明仔」
（又稱「雞屎籐」）



用攪拌機打碎花生，加入粉團裡，揉勻。

把粉團分成很多小團，幾個一份的放在蕉葉上。（注：蕉葉也是來自菜園村的蕉樹呢！）

弄了一堆就可以一併拿去隔水蒸約30分鐘便成。

菜園村的半農半X

——港府愚人自愚政策

袁易天　香港永續農業關注協會

日本人塩見直紀發表 <半農半X> 一書之後，半農半X的概念在日本及台灣近年多有所聞。有些人望文生義，以為半農半X裏面的X即是任何職業的代號。換句話說，一個人的生活，一半是務農，一半是其他職業。但是塩見直紀說得很清楚，X代表個人與社會的交錯關係。這個X是，除了務農，另外的生活應該與自己身處的社區和社會有所扣連，是正面的扣連。塩見直紀的說法是，我們目前面對的種種問題：包括了食物不安全、環境破壞、溫室效應、消費主義、人際關係疏離、醫療系統失效失職、社會不公義、經濟不景、失業、教育政策混亂、政府無能等等，都可以由我們自身生活主動地作出積極回應。在半農半X的生活裏，自然而然，我們明白社區每一吋土地都與人性和生命有關係，任何一個社區被剷平之前，我們都應該為自己的半農半X生活站出來，支援別人的半農半X生活。



香港農業的半農半乜乜狀態

八十年代開始，香港農業走下坡。農業生產受壓於大陸大量的廉價農產品，使本地農民難以維生。與此同時，地產又長足發展，農地被視為還沒有地產項目的發展用地，新界農地被地產商大量收購作為土地儲備。這些被收購的土地長期荒廢。另一方面，農業人口急遽消減，土地業主將土地轉租與其他行業，我們可以見到整個元朗平原及新界西北區的農地在短短二十年內，由本來風景優美空氣潔淨，搖身一變為毫無監管的污染行業所盤踞，包括廢車業及電子產品回收場。又或是與社區規劃毫無關係的中、小型丁屋住宅群。香港的農業區域日漸縮減，農民的平均年齡是六十五歲。

年老的農民辛勤一生，子女成才或自立，老農夫耕種維生的壓力漸減，但卻不是不需要生計。他們大都可以自食其力。冬季是香港種植的黃金季節，他們可以生產多一些，夏天經常風雨，農民可能丟下田裏工作，出外打散工兼職，夏天風季過後，又回到農地裏耕種。每家屋前屋後總有一點果樹，夏天減少勞動，也一致於說沒有收成，一點瓜果豆角是少不了的。這是新界農民的半農半乜乜狀態。也就是說，半職農民半職任何工作。

農民的住屋

農民耕種，日日夜夜與土地為伴，收割蔬菜也必多在清晨三、四點，因而也必須住在農地旁邊。前朝政府體恤民情，真正農民，可以在農地上搭建小屋居住，政府發予臨時住屋牌照。地主明白農業情況，亦讓農民在農地上建築小家園。以前農民與地主不大關心是否文字立約，農民租地，每年交租，非特殊原因，從不驅走農民，一心為農，可以一生為農，不會出現耕者失其田的情況。

在新界農地上耕種的農民，很多都是非原居民的香港農民，可能原居民所佔還是小數。共產黨統治大陸之後，大陸人偷渡來港無日無之，新移民不少落戶新界，成為原居民地主的農地租戶，是新界上世紀五十年代以來的農業主力，僅憑一雙手以耕種養生送死。新界石崗菜園村的情形即是典形，農民在農地上耕種數十年，兩代人的生活經驗。但是，田地業權非農民所擁有。有些是新界原居民的土地，有些是政府的官地。你擁有住屋，但你卻沒有土地業權，土地被收回，你的住屋同時會消失。新界很多農民，都是處於這種狀態。

城市規劃與製造貧窮

半生為農，一個規劃，農民一無所有。政府的賠償，並沒有包括農民下半生的養生送死。政府把人家規劃走，卻不打算賠償，這是民之盜賊。你說條數唔係咁計。我理得你點計。因為我不打算搬，我不打算拿綜緩我不打算貧賤夫妻百事哀，替補鑊補到周身唔得閒的政府再增加麻煩。你不規劃我，我可以繼續用我雙手找生活。我從來沒有問過你要一分一毫，但我擁有自己可以把握的生活。我有自己種的菜，有自己的小小的散工維持基本開支。我還在交間接稅呢。你把我規劃上樓，不出街都是開支，但我不能種菜，要每月交租，你視新界的農民為可　牲可欺凌的對象，對不起，你每一次規劃，就為社會製造數以千計的失業人口，你是愚人自愚，自找麻煩。



鐵路祇有菜園村受影響嗎？

表面上，鐵路在地底走過，地面上祇有菜園村影響最大。實際上，農民種植需要大量用水，由石崗到錦田一帶的農地，大部分天然河道的灌溉系統都被丁屋、地產發展項目、防洪排污系統等工程完全破壞。錦田一帶仍在運作的農業區，主要靠井水耕種。據說鐵路從牛潭尾雞公山那邊穿越地底而來，也就是說，把錦田區的地底打橫切成兩半。鐵路工程動工，農民如何半農半乜乜？留下的祇有一個乜乜！乜乜是甚麼？政府回答不來，因為今天，政府就是沒有措施可以回應已經開始擴大的失業數字。今天的政府已經沒有挽救經濟的方案，祇可以說出紓緩經濟困難四個字。既如此，為何還是拿石頭砸自己的腳，首先製造菜園村的貧窮人口，然後又去陰乾大江埔農業區，把農民推向絕路？不尊重一個行業，不尊重這個行業的人，政府當然看不到這個行業的重要性，看不到這個行業與社區社會的關係。單從一個行業的經濟產出數字看它是否有存在的價值，對不起，條數唔係咁計。

香港的半農半X

我家務農，我自己有機耕種十多年，一直是半農半X狀態。我其實不想半農半X，我祇想實實在在做一個農民。但是環境不許可。你要做一個農民，你得先替農業找一個存在的空間。因為你經營的土地在三五年內會被規劃掉，你進行有機生產的土地可能被別的外來行業污染，一心為農未必可以一生為農，而且耕種土地合約與環境的不定不停困擾者農民。傳統的銷售渠道不足以吸收你的產品，你要自行開拓市場。凡此種種，我們的無奈是，你祇可以半農半X!

十多年的經驗係，每年都有市民接觸我，問我可不可以教他們耕種。這幾年，想在土地裏討生活的人數大大增加，不單是中年轉職有困難人士，不少中產階層也實在對當前的社會狀態感到憤怒及無奈，政府無力協助香港走出困局。我無能力協助他們成為全職農夫，但我想，半農半X是很適合想改變生活困局的香港人。問題是，半農半X需要一定的社會環境才可以存在，尤其是恒久的土地條件。

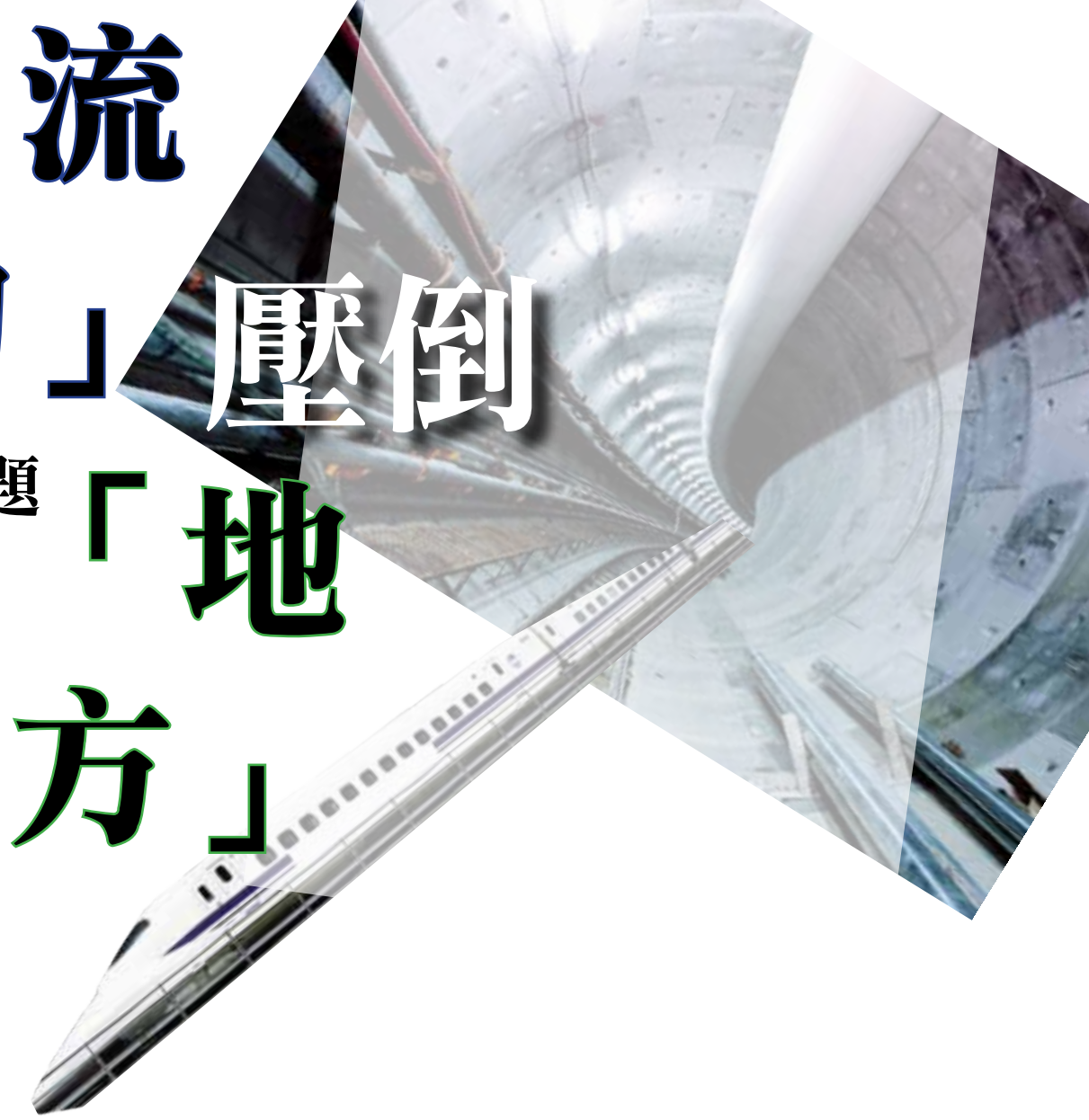
如果今天我們小心地使用土地，先讓它在農業使用上有優先權，讓市民可以慢慢加入農業生產的行列，社會大眾就會自己發展自己的半農半X，那個X可以對社區經濟產生正面的提升作用。那個X可以增加社會和諧。那個X可以製造就業。那個X可以帶來食物安全。那個X可以保護環境生態。那個X可以減少醫療開支。這個X為香港政府面對又不懂解決的問題進行療治。而香港政府需要做的是，全面地檢討土地政策，把土地發展的方向及與規劃藍圖，與社會大眾一起討論，放下地產、基建是救命草的迷思。真真正正以人為本地與香港市民一起管治香港。



「流動」壓倒「地方」

——廣深港高鐵的公義問題

文：葉蔭聰



金融海嘯迫使西方國家大力「干預」，人民對凱恩斯主義的興趣隨之大增，世界主導思潮發生轉變；救市措施令人想起當年的「新政」及「福利國家」等等。至於香港，可能哼了幾十年「自由放任」的調子，好像有點抗體，所以我們看不見社會對「干預」有多少共識，不過，事情總有例外，唯一共識可能就是「加快基建」。

難怪香港政府打算投資四百億興建廣深港高速鐵路香港段，沒有引起社會多少爭議，除了位於元朗石崗一條小小的菜園村的村民，他們抗議鐵路工程要清拆他們的家園之外，大部份媒體及立法會議員（聽說只有社民連反對）竟好像乖乖地把這條鐵路視為必需。或許，即使有人認為有問題，亦怕被人批評為「阻住地球轉」，阻礙政府增加就業機會，故此只好選擇沉默。

按道理，我們不應再如此沉默，因為，過去數年，香港很明顯經著「空間轉向」，簡言之，就是連小市民也對我們城市空間敏感起來。環保團體指控的「屏風樓」，成為日常語言，化成抬頭必見的日常夢魘。至於「集體回憶」及「文化保育」的熱潮，亦聚焦在史建築及社區環境之上。市民在持續及急劇的空間變動裡，不單重新批判地認識及思考香港文化，還進一步想像及投身參與改造城市空間。而基建，既關乎流動的金錢，，亦是實實在在佔據實質空間的，並造成空間與社會關係的重構，故此，大眾的關注本應是順理成章的。而且，這條高速鐵路的空間尺度與觸及的範圍，以及受影響的群體，可能超過天星／皇后碼頭或利東街等等，但是，我們何以會如此沉默？

我沒有肯定答案。不過，這種「沉默」，似乎說明這個「轉向」還沒有到達質問空間公義（spatial justice）的問題。

鐵路的空間公義

所有基礎建設都涉及公義，不只是該不該投資的問題。因為，政府運用公共財政投資基建，不只是簡單的投資，而是去解決、促進、改造現代經濟的生產與流通系統。不過，它究竟對社會哪一部份人有利？對不同群體帶來的機會及限制是否合理？似乎不能「發展」二字便算了。在本來便不平等的社會，以及不均衡（uneven）的地理空間裡，基建所引發的空間改造，是更不平等，還是能扭轉不平等？

廣深港高速鐵路的原意，類似近年歐洲的城際（intercity）高速鐵路，令珠三角都會區整合成為更緊密的經濟圈。珠三角的都會區早於九十年代已為一些地理學家提出，後來更由社會學家卡斯特（Manuel Castells）用來說明「流動空間」（spaces of flow），成為流行術語與意念。不過，這些術語通常掩蓋了卡斯特提及的一點：「流動空間」令一些區域連結成為更重要的節點，但連結不上的呢？通通被繞過，被排斥（exclude）了。

高速鐵路可能是最典型的例子，因為速度要快，不能設太多車站，傾向專用通道，不能接合原有鐵路系統。像廣深港高速鐵路，香港段只有西九站，接著便是深圳的福田與龍華，經過東莞的虎門，另一端的終站是廣州的石壁。以香港段為例，鐵路經過也跨過了新界西，但沒有一個站，如果新界西居民將來要享用鐵路，則要反方嚮往南，到西九站才行。很明顯，人口增長最快、基層人口比例高的新界西是被排斥的。

新界西的屯門以及天水圍，一直被視為邊緣社區，只要想一想這兩個地區，便更會發現這條鐵路，繼續強化排斥效果。反過來，高速鐵路卻進一步西九這個市中心的節點，令香港原本的地區差異進一步拉大。

空間排斥、不均衡換來的是甚麼？是發展？進一步融入大珠三角地區？增強競爭力？但只要稍為對空間敏銳一點，便可能發現，最直接的發展，不是西九文娛藝術區，而是在西九土地上「長」出來的豪宅，而將來的鐵路更高速地帶來許多國內的有錢同胞作買家。

退一萬步，即使我們接受這項工程真的很必要，但它的諮詢過程也是兒戲得可怕；政府完全沒有學會之前中環填海工程的教訓，沒半點程序公義。政府選擇採取「專用通道」的決定，是二零零七年八月在粵港聯席會議上才為公眾知道，之前與「共用通道」方案的比較與辯論，市民與媒體無從參與，只能從「消息人士」中聽聞，無法掌握資料與討論。而具體路線，市民要到幾個月前才知道。據朱凱迪於二月七日《明報》的文章指出，菜園村居民要到二零零八年十一月才知道，因為要建車廠，所以政府要他們搬遷。所謂「諮詢」，則只有刊登憲報後的兩個月，現在提交反對意見的限期亦已過了，一旦立法局財委會批准撥款，四百億（註：最新修訂金額為六百三十億）工程便正式上馬。所以，在政府眼中，反對意見永遠是「太遲」。

只為資本服務的高鐵

歐洲規劃界早已指出，高速鐵路作為「超級走廊」（mega-corridor），作為「流動空間」，經常與地方空間（space of places）發生矛盾衝突。因為，高鐵等基建容易變成只為資本流動服務的工具，如果地方市民無法參與基建重大決定的商議，共同規劃與管治，地方社區居民的利益則很容易會被犧牲，「流動空間」只會淪為一隻為地產資本與工程公司生金蛋的鵝。

例如布魯塞爾在選擇高速鐵路站位置時，便經細心考慮，分析城市內不同區域的差別，最後決定設在南部，原因是嘗試利用鐵路來振興破落的舊工業區。可惜，後來車站附近的土地徵收與規劃失控，被地產商把週遭地皮過份炒賣，導致大量舊區的基層移民未嘗其利，便被迫要遷走。

事實上，不少歐洲規劃師，以至歐盟高層，曾提出高速鐵路的建設目的之一，就是為了振興歐洲的邊緣地區，而不應是進一步強化原有的中心城區。從規劃理念來看，已比廣深港鐵路進步不少，為甚麼缺乏就業機會、經濟發展的新界區竟然是缺席？

菜園村村民也許關心的只是自己的家園，但他們的行動可以說是為空間及社會不公義的呼喊。公義的訴求，並不是要「阻住地球轉」，而是把城市空間運動推向更大的尺度，質問更龐大的公共資源到底該如何分配。

延伸閱讀：Ek, Richard. 2004.「From Democracy to Dromocracy: The European Citizen in an Age of Mega-Corridors.」



請填寫你的反對書！ 支持菜園村不遷不拆！

致：運輸及房屋局　鄭汝樺局長
(填妥後請於2009年6月29日前遞交或寄回香港花園道美利大廈15樓或傳真至2523-9187)

廣深港高速鐵路(香港段)反對書

姓名：_____電話：_____
地址：_____

本人反對於零九年四月底刊憲的廣深港高速鐵路香港段的方案修訂：

〔理由一〕反對逼遷菜園村：方案修訂仍然選擇於石崗菜園村地段興建車廠及緊急救護站，引致數以百計紮根菜園村幾十年的村民失去家園。菜園村村民大多年紀老邁，畢生勤勞務農，為香港市民提供糧食，貢獻良多；他們一手一腳建立起緊密而融洽的社區，辛苦了幾十年，現在方才息勞，享受多年來勞動的成果。村民有過好生活的權利，不容政府剝奪。

〔理由二〕反對針對新界農地：方案修訂仍然是針對石崗平原僅餘的、正在耕作的農地。農地對香港的可持續發展非常重要，不單提供優質農產品給市民選擇，也令新界難得的鄉郊風貌及生態得以維持，並為愈來愈多市民提供就業機會。政府既然提倡城市可持續發展，就應帶頭保護新界農地，而不是動輒用農地來興建破壞生態的基礎建設。

〔理由三〕反對歧視新界居民：方案修訂仍然抱持歧視新界居民的態度，令城市規劃利益進一步向市區傾斜。高鐵香港段只設一站在西九龍市區，政府用的是公帑，但選址時卻厚此薄彼，具經濟效益的車站放在市區，沒有經濟效益、只會破壞環境的車廠則棄於新界，反映政府賤視新界人和新界土地。

〔理由四〕反對重複建設、浪費資源：廣深港高鐵將會接連全國高鐵系統，但廣州和深圳已建有非常大型的高鐵車站，香港政府沒有提供具說服力的數字，證明日後會有大量南下的高速鐵路選擇香港、而不是廣州和深圳作終點站。三個城市互相爭逐，極有可能導致重複建設。

〔理由五〕反對漠視市民意見：方案修訂漠視菜園村及元朗市民在去年十一月第一次刊憲後提出的意見。政府在第一次刊憲的反對期內，收到數以千計的反對意見，大部分是新界西居民要求在新界西加設分站，以及菜園村村民反對車廠及緊急救護站的選址，但政府在提出修訂方案時完全漠視。

〔理由六〕反對消滅天然河道：方案修訂將繼續引致石崗河一段天然河道消失。本港的天然河道在多項渠務工程後已愈來愈少，菜園村兩旁的石崗河是錦田平原少數剩下的天然河道，政府應該盡力保護，阻止污水流入，令石崗河的生態得以恢復，而不是把天然河道消滅。

〔理由七〕反對地下管道破壞天然水源：方案修訂採用地下管道興建高鐵，以為眼不見為淨，但貫穿錦田平原的龐大地下管道將嚴重破壞當地的地下水系統，令農業難以可持續發展。

〔建議一〕將車廠搬出市區，節省資源：政府若決定不在新界設高鐵分站，則應把車廠一併搬到市區貼近西九龍車站的地方，一方面增加高鐵系統的效益，另一方面也令新界鄉村土地和農地得以保護。

〔建議二〕將緊急救護站設在石崗軍營或石崗露天貨倉地：應在石崗軍營或石崗露天貨倉地帶興建緊急救護站，兩地都是已開發地帶，軍營四周有道路接駁，在該處興建救護站，能減低對環境的破壞。

我要求不遷不拆菜園村！

其他建議請自行加頁填寫。

簽署：_____　　日期：_____