

2009年12月1日

# 新聞稿

## 高鐵廿三條

### 政府還在隱瞞甚麼？

政府本週將向立法會申請撥款 668 億元，興建只有一個西九龍總站，卻比全球最貴鐵路還貴三倍的高速鐵路。下列 23 條基本問題，政府卻仍一直未能解答：

1. 政府一直聲稱高鐵帶來巨大經濟效益，卻違反政府自己的「公開資料守則」要求，拒絕公開可行性研究和經濟分析報告，使市民無從評估政府的分析存在多少水份。為甚麼？
2. 政府估計有九成半旅客抵達西九總站後，必須轉車才能到達目的地，可是接駁不便，有半數旅客將被迫使用路面交通工具，但政府竟然聲稱這是最方便市民的車站，製造「市中心迷思」。為甚麼？
3. 政府明知交通專家測算車站用量時，不會考慮超過五百米步行距離的人流，但卻聲稱西九總站最方便，是因為在五公里的半徑範圍內，有二百萬市區人口(包括須游泳至對岸的港島區市民)，掩飾西九只是一個設於市區的接駁站的事實。為甚麼？
4. 政府聲稱西九總站的吸引力，在於為內地旅客提供一個良好的第一印象，卻未有說明四成旅客須在地底轉車，一成旅客須步行 12 分鐘穿過商場轉車，四成半旅客在地面轉車時須面對連翔道的廢氣排放口；政府電腦模擬圖的園林景觀明顯誤導。為甚麼？
5. 政府明知西九道路規劃失誤，造成塞車死症，難以容納西九總站每天五萬多的地面人流，更何況西九文化區還未完成設計，難以預測車流。政府建議多花 118 億元改造道路，聲稱能解決塞車，卻又在開會前幾天才容許議員查閱交通評估報告，使民間專家無法參與評核。為甚麼？

6. 高鐵須征用西九文化區約三份一土地作為施工用地至 2015 年，以及近半的海濱地段，用來搬運相當於六棟國金二期體積的泥頭，但政府卻聲稱文化區將於 2014 年落成。互相矛盾的時間表，引證了西九總站與文化區根本不宜並存。為甚麼？
7. 高鐵的延伸隧道座落在西九文化區地底，列車造成的震動和噪音使地面難以興建表演劇場，但政府卻拒絕解釋詳情，更禁止負責設計 的三組建築師向外透露半點訊息。為甚麼？
8. 政務司司長兼西九管理局主席唐英年在 11 月 26 日的會議中，對高鐵工程將會佔用西九文化區用地，向運輸局和路政署表達強烈不滿；既然政府內部仍未解決對高鐵工程的重大分歧，卻急於申請撥款。為甚麼？
9. 專家組建議的新方案把高鐵總站設於錦上路，另從機場快線的青衣站新建一段支線直達錦上路，估計較政府方案節省逾 300 億元。即使政府曲解專家組建議，也承認新方案能節省 238 億元，但政府卻拒絕聘請獨立顧問深入研究。為甚麼？
10. 機場鐵路中環站有 22 萬平方呎的月台荒廢 12 年，而機場快線的客運量在 1998 年啓用以來沒有增長，以致相等於 200 億元的資產廢置了 12 年。政府至今沒有提出改善方法，反而聲稱未來 11 年機場快線客運量會激增一倍，因此不能開展由香港站至錦上路的新服務。為甚麼？
11. 專家組的新方案利用新建的港島快線，使香港站和九龍站的旅客可以在市區辦理登車手續，然後乘快線直達錦上路轉乘高鐵。政府明知這方案可以充份利用廢置了 12 年的 200 億元機場鐵路資產，卻寧願繼續容許港鐵公司增加車費，以補貼虧本的機場快線。為甚麼？
12. 政府聲稱每日 99,000 人次的預測已經很保守，卻拒絕公開客運估算的詳細報告，又沒有交待今天直通車只有 9000 人次，和過去交通流量估算的敗績：深港西部通道的車流量只有原先估算的兩成，西鐵及機場快線的乘客量分別只有一半及四成。為甚麼？
13. 政府聲稱啓用後的營運利潤率達 31%，但有關估算是以完全不回收 668 億元投資及永遠不計利息為前提，更何況有關估算是假設跨境客運量從 2008 年至 2016 年間，每年須有 5.4%增長，若果增長率輕微下降 0.5%至 4.9%，高鐵便很可能出現虧損，需要市民每天補貼。為甚麼？

14. 由深圳去尖東，無論經西九龍還是錦上路，旅客同樣需轉一次車，同樣要坐西鐵接駁。比較而言，經西九龍只不過比經錦上路快七至十分鐘。政府寧願為了少量九龍區的旅客節省幾分鐘的時間而多花 300 億元。為甚麼？

15. 政府認為多花 300 億元投資，讓少量九龍區的旅客節省七至十分鐘，是物有所值；卻不願投入同等資源解決過海塞車的問題，或者回購東隧和西隧，使數量更多的旅客省回更多時間。為甚麼？

16. 專家組方案不但方便新界三百多萬市民，更使轉乘高鐵的機場旅客節省十分鐘；政府棄而不用，認為方便內地來港旅客更重要，即使他們只佔全部旅客的三成，而且大部份並非以西九龍為目的地，也在所不計。為甚麼？

17. 政府明知專家組方案可以帶動新界發展，為元朗、屯門、天水圍區民提供更多就業機會，有助降低貧窮率，卻堅持遷就權貴，把總站設在欠缺發展空間的西九，使市區與新界的發展更加失衡。為甚麼？

18. 政府在提交立法會的文件內認只需要 6 至 7 個長途車月台，但又堅持要興建 9 個長途車月台，自相矛盾，又沒有交代很多樓面面積的具體用途，造成西九站的體積比旺角站龐大 30 倍之多。為甚麼？

19. 專家組的新方案不用回收菜園村，因興建錦上路站而受影響的零散村民少於 50 戶，不及政府方案的三份之一，但政府卻蓄意曲解走線，聲稱要把錦田河改道，誇大影響範圍至 300 多戶。為甚麼？

20. 政府明知菜園村村民「不遷不拆」的訴求，和他們多年來對土地的感情，並非用金錢賠償可以簡單解決，卻拒絕考慮毋須遷拆菜園村的專家組方案。為甚麼？

21. 政府方案須鑽隧道入市區，影響大角咀 14 棟舊樓，5 座葵涌及葵芳屋苑，更對西九豪宅造成噪音污染，官員卻一直淡化影響和迴避居民質詢，更根本的問題是政府拒絕考慮能夠避免所有上述影響的專家組方案。為甚麼？

22. 政府明知工程標價趨勢正在回落（例如鋼根價格已在過去一年內下跌四成半），工程界亦不希望政府工程過份集中，引致勞工短缺和推高標價，但政府卻以延誤開工會抬高造價和導致每天損失五百萬元為理由，以不符合經濟邏輯的空話唬嚇市民。為甚麼？

23. 政府一方面表示了解市民憂慮，不願見到樓價過高，卻另一方面把幾百億資金硬塞在西九龍，間接推高市區樓價，讓市民百上加斤。為甚麼？

高鐵廿三條 通通未解決

立法會三思 向市民負責

詳細資料: [www.betterrail4hk.org](http://www.betterrail4hk.org)