

香港交匯站 「新高鐵方案」

我謹代表「公共專業聯盟」和「新高鐵專家組」，歡迎各位蒞臨廣深港高鐵路「貫通南北方案」發布會。

很少人會質疑政府興建高速鐵路直接連接全國高速鐵路系統的需要和其價值，但大家要知道，即該條鐵路的內地總站是設在廣州的「石壁」，才能到達廣州市中心需要途經十八個地鐵站之遠。

然而大部份人都會期望這條鐵路是否符合成本效益和具備高效率。

屯門、元朗、天水圍、粉嶺、上水或其他新界地區的居民，你們總不希望長途跋涉到西九龍，然後折返新界才能接駁上全國高鐵路系統。你們更不願意回程時繞通西九，還穿過百米長的車站大堂，再上落十多層樓，才能轉乘坐其他交通工具返回新界的家中。

約十五年前，香港花費數以十億元的金錢，把數以百萬立方米的泥土堆填出西九龍填海區。現在，我們將要再花費數以千萬計的金錢，從該填海區上挖走數百萬立方米的泥土，再在這個沒有擴展空間的地方澆注數以噸計的水泥以建設鐵路終點站。

我不相信大家會希望香港這條新鐵路的因高昂造價而被列入健力士世界紀錄－價錢最昂貴的鐵路。

不過這就是政府給我們的一個多麼不智的方案。

政府一向喜歡從上而下行政主導大型基建工程，滿以為可以拯救市民大眾，實質上從未細心聆聽市民的聲音。這次事件正好反映了政府對於公眾諮詢的忽視。

任何一個問題都難以有正確或完美的解決方法。每個問題都有不同的因數，只視乎有關方面重視哪些因數而定。政府對於基礎建設計算準則只著眼於有多少萬公噸混凝土被使用和有多少超出預算的費用。今次對政府來說，能夠進行一次徹底的大眾諮詢及一次對社會，經濟及環境的評估報告。

我們的專家組稍後將會鋪陳事實及展示有力的理據。說明香港可以建一條優於政府建議的高鐵路，這個新鐵路方案可以減省一半建設成本，可以大大降低票價和減少車程時間，更可以減低對環境的負面影響。

事不疑遲，將以下時間交給高鐵路專家。