

新聞稿

二零零九年十月十一日

政府高鐵數據誤導 妨礙市民理性討論

由公共專業聯盟召集的「新高鐵專家組」，上週三公佈了新高鐵方案的詳細內容。此方案的造價比政府的方案少一半，而能惠及的市民則增加數百萬。少於一小時內，政府當局便就新方案提出了一系列的評擊。很不幸，這些評擊包含許多誤導的數據和假設。政府的此等作為有違公眾利益，剝奪公眾基於良好科學和專業分析，來考慮客觀資料的權利。

專家組列舉了以下政府指控當中的嚴重錯誤，以作例證：

一、港島快綫的預計造價

政府聲稱專家組過分低估港島快綫（即機場快綫從青衣至錦上路的延線）的造價。據稱，由於全長三十五公里的機場快綫的造價為三百四十億，所以政府質疑為何十公里長的港島快綫的預計造價只需七十億。

此等比較沒有考慮到數個關鍵事實：

- a) 機場快綫計劃包括十個機場快綫和東涌綫車站（機場、東涌、兩個青衣、南昌、奧運、兩個九龍、兩個香港），當中有四個屬地底站（兩個九龍、兩個香港）。相對來說，來往錦上路和青衣的港島快綫只需要興建一個新車站。
- b) 機場快綫於香港站和青衣站之間鋪設了四組路軌，而港島快綫只需鋪設兩組路軌。
- c) 兩個項目的地盤條件和地質結構均完全不同。

更合適的做法，是以和港島快綫大欖隧道平行，距離也相若的西鐵綫大欖隧道作比較。該隧道的造價為十七億九千萬，而且隧道切面較大，而造價又包括和基本開掘工程無關的開支。雖然如此，專家組考慮到通脹因素，已預留了二十二億興建隧道。港島快綫的分項造價如下：

項目	造價
穿越大欖的隧道	2 2 億
藍巴勒海峽橋	8 億
路面路段	5 億
架空車站	1 5 億
系統及列車	2 0 億
總計	7 0 億

二、機場快綫的容量

政府聲稱港島快綫所需的班次容量，會使機場快綫的容量超出負荷。

此等批評忽視了一些必要事實：

- a) 機場快綫的班次容量受制於青馬大橋的設計，每小時不可以有多於十三班列車從青衣開往大嶼山。事實上，由於機場快綫的客量需求較預期低，現時每小時只有六班列車開往大嶼山，而且未有掛滿全數車廂。
- b) 港島快綫的列車只會使用青衣和香港之間的路段，不受青馬大橋的限制。再者，青衣和香港之間現有四組路軌，用量全數都低於負荷。未來預計每小時六班，來自「香港交匯站」的列車，只會更有效地使用現有基建。

新高鐵專家組成員梁啟智博士表示：「我們十分錯愕，為何政府還未有充分理解新方案的詳情，便如此條件反射地回應。我們會在明天的會議中要求政府解釋其他並非基於事實的指控。」

另一位專家組成員黎廣德工程師則指出：「我們關注高層官員正向政府和港鐵的工程師施壓，指令他們不計成本地為政府的方案辯護。如果這導致任何事實的扭曲，和窒礙一場基於事實和科學的公眾辯論，公眾會是最大的輸家。」

高鐵專家組的成員還包括資深鐵路工程師泰萊，他在香港過去二十年的鐵路規劃的角色關鍵。專家組的成員將會於週一早上與政府官員和港鐵的工程師會面。

專家組將於十月十二日（週一）下午四時，於公共專業聯盟位於灣仔道 1 3 3 號 1 0 A 的會址召開記者會，歡迎所有新聞媒體出席。

* * *

新聞查詢：梁啟智博士 60243993
黎廣德工程師 91256505