

敬啟者：

廣深港高速鐵路香港段之意見

因應 貴委員會徵求市民對高鐵項目意見之事宜，本人就以下幾方面欲提出之意見如下：

1. 立法會邀請提交意見宣傳不足

本人欣悉 立法會鐵路事宜小組委員會邀請市民就高鐵項目提交意見。惟此意見徵集只見於立法會網頁，其他地方未見提及，宣傳不足。本人建議下一次之徵集活動，除在立法會網頁公布外，也要在其他相關網站公布（如港鐵、運輸及房屋局、路政署等），也要發新聞稿透過傳媒宣傳，以吸引更多市民表達意見。

2. 高鐵西九龍總站與九龍站之行人接駁

本人從港鐵公司已公開的有限資料中得悉高鐵總站與九龍站之間並無如高鐵總站和柯士甸站之間一樣方便的地底行人隧道接駁。兩站皆深入地底，若無方便連接，甚至須返回地面，安排並不理想。乘客若從地面進入九龍站大堂，途中更要穿越像迷宮般的大型商場「圓方」，使情況更壞。

本人明白兩站之間的連翔道將改建為地底多層車道，而高鐵總站大堂又遠離九龍站的一邊，如要增加方便的行人隧道會有一定複雜性，惟本人仍促請港鐵公司為了乘客方便著想再三考慮加設方便的行人隧道的可行性，如需要應盡早修改連翔道改建設計配合。行人隧道最好能直接接駁高鐵總站的出、入境大堂和九龍站的東涌綫及機場快綫大堂，方便不同方向的乘客轉車。

假如港鐵公司仍不願意興建此方便的行人隧道，至少在設計現有的地面或地下通道時要加強通道的方便程度，例如全程加設上蓋及加裝空調、設置自動行人走道、確保有足夠指示、改建九龍站一邊通道的設計令乘客毋須穿過「圓方」迷宮等等。由於兩車站距離較遠，港鐵公司也可考慮開設免費穿梭巴士，直接接載乘客來往兩個車站大堂。

3. 西九文化區建築與高鐵西九龍總站之關係

對總站的景觀影響

港鐵公司於介紹西九龍總站設計時強調乘客可在高鐵總站內（透過巨形玻璃天幕）和弧形天台欣賞維港景色，惟於八月二十日公布的西九文化區三個概念設計當中有些是安排在總站南面放置文化建築甚至是較高的商住樓宇。西九龍總站作為國家高鐵網絡的南大門，是值得擁有一個開揚的維港景觀，使旅客抵港後第一時間就能見得到我們引以為傲的維港。本人希望港鐵公司能與西九文化區管理區協調磋商，安排整個高鐵總站（包括戶外廣場和總站建築）面向維港的景觀完全不受文化區建築遮擋，這亦確保高鐵總站這個地標建築可從維港上都欣賞得到。

西九文化區渡輪服務

西九文化區概念設計當中有建議設渡輪碼頭往來港島。查高鐵總站前往西九文化區最近海邊距離並不遠，跟高鐵總站與九龍站距離相若，比高鐵總站與高鐵公共交通交匯處的距離還要短。西九文化區渡輪或可為高鐵甚至柯士甸站旅客帶來多一個往返港島的選擇。本人建議當局可評估高鐵與港島渡輪接駁之需求，並協調西九文化區管理局把碼頭設於最近高鐵站之岸邊，及提供合適的接駁設施（如有蓋及空調通道及自動行人走道等），也可考慮開辦免費接駁巴士穿梭渡輪碼頭與高鐵總站和九龍站之間。

4. 西九龍總站之正式命名及公眾參與

總站命名

本人明白「西九龍總站」非最終正式命名。無論如何，本人認為「西九龍」名字是不妥的，原因它位處「九龍站」以東，除會引起誤會，更會招人笑柄。香港人一般方向感較弱或覺得沒什麼問題，但我們祖國的同胞對辨認方向十分厲害，即使在一棟大樓的室內樓層，他們也能分得出東南西北，他們腦中彷彿就長有一個指南針。試想像一名內地乘客從「西九龍」站離開欲往「九龍」站，本以為「九龍」站必在「西九龍」站以東，但向東走卻到了柯士甸站，向九龍站走的話下午陽光卻迎面照來，他或許會恥笑我們香港人為何這樣都可以弄錯，做事為何會那麼不嚴謹。

高鐵總站與現九龍站性質相近，都是接待外來旅客的車站，而位置總算接近，本人建議使用同一名字，例如一起稱做「九龍站」、或「西九龍站」、或「九龍西站」等。而為免混淆二站，高鐵總站的名字可以特別加上「高鐵」二字而成為「高鐵九龍」、或「高鐵西九龍」、或「高鐵九龍西」以作和現九龍站的區分。因應內地仍把「紅磡」站稱為九龍站，若高鐵站也稱「九龍」或會引起內地方面混亂，似乎九龍站和高鐵站均稱「西九龍」、或「九龍西」較理想（「西九龍」是本港對該區的慣常稱呼，「九龍西」則配合內地車站命名習慣）。柯士甸站則不須一起劃一改名，因為它只屬本地車站級數，也和現九龍站距離太遠，不宜使用同一名字。

車站命名的公眾參與

根據過去經驗，港鐵公司通常會在車站投入使用前很短時間才去最後確定車站名字，過程閉門造車，公眾無從提供意見，當名字較冷門時更令人難以接受，去年兩個新車站「康城」和「柯士甸」就是最佳例子。鐵路車站命名有如地方名字，對於周圍地方的名稱影響非常大和深遠，過去亦不乏命名不當的車站多年來令市民習非成是混淆實際地名的反面例子，例如長沙灣站和荔枝角站，因此我們不能再接受港鐵公司黑箱作業的手法。上面提及的命名只屬個人提議，本人希望港鐵公司持開放和創新的態度，盡早進行全面諮詢以徵集公眾對此站命名的意見。高鐵總站是全港性的大車站，即使是諮詢地區組織（如油尖旺區議會）也是不足夠的。本人期望港鐵公司能就這全港性的車站作全港性的諮詢，以前九廣鐵路公司採用的車站公開命名比賽方式也值得考慮。

5. 高鐵項目之整體公眾參與

跟其他公共項目比較，高鐵項目的公眾參與程度可算低無可低，例如一街之隔的西九文化區的公眾參與程度在比較之下就十分之高。港鐵公司曾說高鐵是高度複雜和專業的項目，例如總站設計就因要符合鐵路運作而不能有太多變化和彈性，但其實高鐵總站樓層均在地底，地面以上的建築，設計上的彈性和變化本來是可以很大的。現在總站設計已大致敲定，說多無謂，但其實今後整個高鐵項目仍有很多地方可以交給市民去給予意見甚至由市民決定的。舉例說高鐵總站內部裝修用什麼色調之類就可以透過公眾參與去了解市民意見，這將類似西港島綫透過公開攝影比賽徵集相片以布置車站內牆的活動。按港鐵公司影片，高鐵總站現以白色為站內主色，其實也可以考慮使用一些暖色（如木的顏色）而減少車站給人冰冷的感覺。本人也想到另外一些可引入公眾參與的部份：例如高鐵列車的命名（以跟內地「和諧號 CRH」區別）、高鐵列車車身塗裝用色和設計、高鐵服務的標誌、以及上述總站命名等等。希望港鐵公司可以認真學習其他公共項目考慮引入更多公眾參與的元素，以及盡早交待公眾參與方面的未來計劃和時間表。

6. 高鐵項目的網上資訊發放及宣傳

港鐵公司

本人樂見港鐵公司為高鐵項目架設專用網站 (www.expressraillink.hk) 及豐富其內容，比過去港鐵網頁過於簡單和過時資料以及蚊型圖片的情況有明顯進步，惟仍有可改善之處。回想 1990 年代新機場項目，當局專門設立一個圖書館，內有非常多、非常豐富和詳細的工程項目文件，每本報告至少都有數百頁紙。相比之下，高鐵項目所發放的資料仍然十分之少和流於簡單。社會隨年月進步，我們不能接受現時的做法比十多二十年前還要倒退。今天我們或許不再需要設立一個圖書館，因為所有文件都可電子化及上網，其實比以前更方便省錢。本人希望港鐵公司能就高鐵項目發放足夠的資料，至少達到十幾二十年前的水平。

本人也留意到港鐵公司在更新該高鐵專用網站時不夠及時。例如「社區聯絡小組」的幻燈片簡介理應會議進行前已備妥，卻要一兩個月後才上載網頁，又例如港鐵公司羅普慶先生於八月十七日公布的「西九龍總站藍圖」，新聞稿和其他資料也要三天後的八月二十日才於網頁上展示。假如新聞稿遲了三天才登出來，哪就不是新聞了。本人促請港鐵公司認真看待這專用網站，所有新消息應該和其他渠道同步發放，現在已是互聯網的時代，港鐵公司管理網頁的態度不應如此落伍。

此外，羅普慶先生於八月十七日公布的所謂「西九龍總站藍圖」，其實在去年十一月在立法會貴委員會文件上已作披露，除一段影片和幾張電腦想像圖較新鮮外，其餘的都已曝光近一年，本人對於港鐵公司這些「雷聲大、雨點小」、「炒冷飯」的宣傳十分失望，而所謂「藍圖」卻連一幅詳細的樓層平面圖都欠奉。本人希望港鐵公司能公開更多西九龍總站的詳細圖則，以及建造車站實體模型公開展出，令市民更具體掌握車站的設計。

路政署

除港鐵公司網站外，路政署亦另設高鐵網站 (www.hyd.gov.hk/xrl/xrl_home_chi.html)，內裡載有一些和港鐵網站重覆的資料，但同樣出現更新不及時的情況，有時港鐵網頁較及時，有時路政署網頁較及時，令人混亂。本人不明白相同的項目，為何不同的組織會有內容相近的網頁，這實在令人無所適從。本人希望港鐵公司和路政署能把資源集中放在單一網站上，以免浪費人力物力，亦方便公眾只到一個網站就能找到最新的資料。

本人希望有關當局能認真考慮以上各項建議，如認為合適者請加以落實改善。謝謝。

此致

立法會鐵路事宜小組委員

一名關注高鐵項目的市民 啟

2010年9月6日