



miriamlau@liberal.org.hk
16/11/2009 09:43

To wcheng@legco.gov.hk
cc
bcc

Subject 轉寄: Supplementary Information and Request for Further Hearing

History: This message has been forwarded.

----- 從 Albert Lai <albert.lai@procommons.org.hk> 轉寄的郵件 -----
日期: Sun, 15 Nov 2009 15:42:20 +0800
寄件人: Albert Lai <albert.lai@procommons.org.hk>
回覆到: Albert Lai <albert.lai@procommons.org.hk>
主題: Supplementary Information and Request for Further Hearing
收件人: panel_t@legco.gov.hk

15 November 2009

Hon. Miriam Lau

Chair

SubCommittee on Matters Relating to Railways, Panel on Transport

Legislative Council

panel_t@legco.gov.hk <mailto:panel_t@legco.gov.hk>

Dear Hon. Ms. Lau,

Subject: Request for Information and Further Hearing

Further to our letter dated 10 November 2009, we are still awaiting Government's response to the questions raised, which were related to the Government paper tabled at your Subcommittee meeting on November 6.

Due to the complexity of the issues, we would like to iterate our request for a presentation at your next Railway Subcommittee meeting, so that we can offer Legco members a chance to hear our comprehensive response to Government comments.

We also attach here for your attention a press statement and two technical reports released by us on 15 November, 2009. We trust these are relevant to your members' deliberation on the issue, and hence we hope that they can be distributed to all your members prior to the Subcommittee meeting on Nov 16 morning.

Yours sincerely,

Albert Lai

Chairman, The Professional Commons

cc. All members of the Legislative Council

Attachments:

Annex I: Press Statement by Express Rail Expert Group on 15 Nov 2009
Annex II: Technical Document on Airport Railway Capacity, Express Rail Expert Group
Annex III: Technical Document on and Resumption and Construction Cost

Estimates, Express Rail Expert Group

----- 完成轉寄郵件 -----



unnamed



unnamed



unnamed



unnamed



Press Statement by Express Rail Expert Group on 15 Nov 2009.pdf



Airport Railway Capacity.pdf



Land Resumption and Construction Cost Estimates.pdf

新聞稿

2009年11月15日

高鐵浪費資源恐成機鐵翻版 專家組擬助立法會獨立評估

機場鐵路被揭發，在過去十二年來，位處中環地王的香港站，竟然有 22 萬平方呎的月台一直荒廢，而機場快線客運量則在十二年來並無實質增長，每日平均只有 29,000 人次，不及原來預測 2011 年 75,000 人次的四成。機場鐵路耗資 350 億元建成，按比例推算，約有 200 億元的資產一直荒廢棄置，政府卻從未向立法會和公眾交待。

「新高鐵專家組」指出，自從機場鐵路在 1998 年落成後，赤臘角機場客運量至今增長了五成，機場快線客運量卻沒有實質增長。若果按照政府規劃的高鐵方案，把人流集中在西九總站，200 億元的機場鐵路資產將一直荒廢下去，香港市民卻要負擔高昂車資，確保港鐵公司盈利。香港市民變成政府規劃失誤的最大受害者。

為了充份利用機場鐵路的剩餘運載力，「新高鐵專家組」提出了高鐵「貫通南北方案」，從錦上路加建一條支線接駁機場快線的青衣站(稱為「港島快線」)，使香港島和九龍區的居民，將來使用高鐵的錦上路總站時，猶如使用赤臘角機場一樣方便。

「新高鐵專家組」今天發表了兩份技術文件，駁斥了政府在 11 月 6 日立法會會議上的質疑，詳細解釋為甚麼「港島快線」不但在技術上可行，更能同時容許機場快線的載客量較現時增加八成，東涌線的載客量增加六成，應付未來的需求綽綽有餘。「新高鐵專家組」更列舉了兩份政府在九十年代初提交立法局的文件，指出機場鐵路的最高運載力是每小時 40 班車，與政府在 11 月 6 日聲稱只有每小時 32 班車的說法不符。

「新高鐵專家組」的文件提出了詳細的造價和收地分析，對於政府曲解了新方案，聲稱需要把錦田河和三號幹線改道，從而跨大了造價和收地估算的做法，表示遺憾。「新高鐵專家組」對於新方案造價 250 億元，再加上路面交通工程 20 億元的估算，維持不變。

「新高鐵專家組」成員，資深鐵路工程師泰萊(Ronald Taylor) 先生指出：「由於新方案充份利用機場鐵路的剩餘運載力，因此比政府 652 億元的方案節省 300 億元以上，即使按政府大幅跨大的估算，在 11 月 6 日立法會會議上聲稱需款 430 億元，新方案仍然比政府方案節省 220 億元。」

公共專業聯盟的義務司庫高德禮(George Cautherley) 先生指出：「我們贊成興建高鐵，但高鐵是龐大投資。驗證事實、找出真相，是政府和立法會對市民大眾的起碼責任。公共專業聯盟願意提供一切協助，包括專業支援和籌措資金，使立法會能夠聘請獨立專家評估方案，再作最後決定。立法會若果貿然以造成兩個月拖延為借口，放棄一個節省幾百億元公帑的機會，實在辜負市民所託。」

由於政府一直拒絕公開高鐵項目的可行性研究和經濟分析報告，公共專業聯盟已於上週五正式向申訴專員公署投訴，運輸及房屋局違反公開資料守則的規定，未有在規定時限內公開資料。運輸及房屋局一方面拖延公開資料，另一方面卻要求立法會加快審批高鐵撥款，是變相的愚民政策，更企圖把立法會變成橡皮圖章。

附件一： 立法會可考慮聘請進行獨立評估的顧問清單

附件二： 「新高鐵專家組」有關「機場快線容量」技術文件

附件三： 「新高鐵專家組」有關「收地及造價預算」技術文件

Press Statement
Nov 15, 2009

Express Rail on track to repeat Airport Railway wastage Expert Group ready to assist Legco in Independent Review

It was recently discovered that the Airport Railway has a platform of 220,000 square feet lying idle for 12 years at its Hong Kong Station, under a prime site in Central. The patronage of the Airport Express has remained practically unchanged since its opening. The current daily passenger volume of around 29,000 is less than 40% of the forecast volume of 75,000 by 2011. The Airport Railway cost \$35 billion to build. On a pro rata basis, about \$20 billion of railway asset has been laid waste – a fact that the Government has never fully explained to Legco or the public.

The Express Rail Expert Group pointed out today that since the Airport Railway went into operation in 1998, the passenger volume of Chep Lap Kok Airport had risen by 50%. Yet there has been practically no increase in patronage for the Airport Express. If the Government goes ahead with its plan for Express Rail, passenger flows will be concentrated in West Kowloon and it is likely that this \$20 billion asset will continue to remain idle. At the same time, Hong Kong people will continue to pay higher fares to prop up the profit level of MTRC. The public will become the biggest victim of Government's planning errors.

In order to fully utilize the excess capacity of the Airport Railway, the Expert Group has proposed an Integrated Option which comprises the construction of a spur line from Kam Sheung Road to connect to the Airport Railway at Tsing Yi (called the Island Express line). In future, passengers from Hong Kong and Kowloon, when using the Kam Sheung Road Express Rail Terminus, will enjoy the same level of convenience as they use the Chep Lap Kok Airport.

The Expert Group released today two technical documents to refute the accusations of the Government at the Legco meeting on November 6th. The documents explain in detail why the Island Express is not only technically feasible, but also it can accommodate at the same time an 80% increase in carrying capacity for the Airport Express over the present, and a 60% increase for the Tung Chung Line. These increases are fully adequate to cope with future demands. The Expert Group also tabled two documents which were submitted by Government to Legco in early 1990s. The documents showed that the maximum capacity of the Airport Railway was 40 trains an hour, in contradiction to the Government claim of 32 trains an hour at the Nov 6th Legco meeting.

Another document released by the Expert Group set out a full analysis on construction cost and land resumption. The Expert Group regrets that Government has made a distorted claim at the Legco meeting, arguing that Kam

Tin River and Route 3 would need be diverted under the Integrated Option, hence jetting up the construction cost and land resumption requirements. The Expert Group maintains its estimate of \$25 billion for the railway infrastructure, and \$2 billion for roadworks under the Integrated Option.

Ir Ronald Taylor, a member of the Expert Group and an experienced railway engineer, commented, “The Integrated Option can save at least \$30 billion from the Government Option of \$65.2 billion because it is able to fully utilize the reserve capacity of the Airport Railway. Even if we recognise the Government’s distorted estimate of \$43 billion for the Integrated Option, we are also able to save \$22 billion which is a substantial amount by any count.”

Mr George Cautherley, Treasurer of the Professional Commons, pointed out, “We support building the Express Rail but this is a huge investment. Seeking truth from facts – an independent review is of vital importance to the community. The Professional Commons is willing to provide all possible assistance, including technical and funding support, to enable Legco to appoint an independent consultant for impartial assessment of the options. If Legco casually gives up the chance for saving tens of billions of public money for the excuse of a two-month delay, it will have failed in shouldering its minimum responsibilities.”

Since the Government has so far refused to disclose the feasibility study reports and the economic analyses of the Express Railway project, the Professional Commons has filed a formal complaint to the Ombudsman last Friday. The complaint alleged that the Transport and Housing Bureau had violated the Access to Information Code by not releasing information within the specified deadlines. On one hand the Bureau kept delaying disclosing information to the public, and on the other hand it urged Legco to speed up funding approval to the project. This has not only deprived the people its right to informed debate, but also laid bare its attempt to turn Legco into a rubber stamp.

Annex I: List of Possible Organisations with Experience who could conduct independent reviews for Legco

Annex II: Technical Document on “Airport Railway Capacity”, Express Rail Expert Group

Annex III” Technical Document on “Land Resumption and Construction Cost Estimates”, Express Rail Expert Group

附件一：立法會可考慮聘請進行獨立評估的顧問清單

法國 – SNCF (法國國家鐵路公司)

日本 - 日本鐵路集團 (新幹線營運商)

澳洲 - 昆士蘭鐵路公司 (多元化鐵路營運商)

德國 - Deutsche Bahn (德國國家鐵路公司)

Annex I: List of Possible Organisations with Experience who could conduct independent reviews for Legco

France – SNCF (French Railways)

Japan – Japan Railways Group (Operator of the Shinkansen high-speed rail system)

Australia – Queensland railways (Comprehensive railway operator)

Germany - Deutsche Bahn (Operator of German Railway system)

傳媒查詢:

公共專業聯盟主席

黎廣德先生

(電郵:alaihk@gmail.com 電話: 9125 6505)

明尼蘇達大學博士

梁啟智先生

(電郵:kaichil@hkucc.hku.hk 電話: 6024 3993)

機場快綫容量

甲、前言

新高鐵專家組為高鐵香港段提出新方案，當中包括將機場快綫由青衣延伸至錦上路，稱之為港島快綫。日後旅客於高鐵總站入境後，可乘搭港島快綫無需轉車直達港島。旅客更可以使用現機場快綫市區登機的模式，於市區預先寄存長途列車的行李。經電腦模擬計算，來自中環的旅客使用新方案前往深圳，需時與途經政府提出的西九站相若，卻能省卻步行轉車的路途，旅程更為便捷。

政府當局對新方案的其中一個質疑，為機場快綫的容量不足以應付新方案中港島快綫的列車，與日後機場快綫與東涌綫客量增長的需求。政府當局認為頻密的港島快綫列車會干擾機場快綫與東涌綫的列車節奏，但減少港島快綫的列車班次則會使新方案無法做到便捷接駁市區的承諾，固認為新方案並不可行。

本文的目的，在於解釋新方案中港島快綫的班次安排，如何既能為來往高鐵總站和香港島提供便捷服務，同時確保機場快綫與東涌綫有足夠的容量應付日後的客量增長。

乙、機場快綫設計

機場快綫的容量，受制於軌道和車站的安排，確保每輛列車和前面的列車之間有足夠的安全距離，容許緊急時刹停列車。

軌道方面，按照地鐵公司提交立法會的文件¹，來往港島與大嶼山的服務之最高班次為每4分30秒一班，即每小時13.3班；來往港島和青衣的服務之最高班次為每2分15秒一班，即每小時26.6班。兩者相加，即前往港島之最高班次為每小時40班。

車站方面，列車停靠車站可阻擾後面列車的前進，因而減低路綫的容量。不過機場快綫過海隧道和荃灣綫過海隧道不同，兩端之車站（即九龍站和香港站）均有四組月台（即機場快綫月台和東涌綫月台），列車停靠之容量相當充裕。因此，只要列車接發的節奏得宜，乘客於月台上落車時所可能產生的延誤將不會嚴重影響過海隧道之容量。

丙、班次數目

專家組的港島快綫班次數目設計，以為高鐵總站和香港島提供便捷接駁服務，同時確保滿足大嶼山和機場的未來需求增長為原則（見圖一及圖二）。

於專家組的建議班次當中，前往高鐵總站的班次為每小時7班，即約每8分半鐘一班。而從香港站前往高鐵總站，途中停靠九龍站和青衣站，需時為21分鐘。即使加上約4分鐘的平均候車時間，乘客從深圳前往中環的總行程需時，仍然與西九站方案相若（見圖三）。然而新方案當中的旅客既無需作長距離的步行轉乘，也無需繳付高昂的西隧隧道費，固較西九站方案便捷²。

¹ "Airport Railway Information Guide", (Hong Kong: Mass Transit Railway Corporation, 23 April 1992) (Call No.: TL 726.7.H6 M3612 1990Z pt.1; LegCo library).

² 至於前往九龍和新界西的旅客則可選用西鐵綫，候車時間和西九站方案中於柯士甸站乘搭西鐵綫相等。

此外，專家組建議將前往機場的服務增加至每小時 7 班，前往東涌的服務則增加至每小時 1 4 班，港島至青衣的服務則增加至每小時 2 1 班（即約每 2 分 5 0 秒一班），以應付未來的旅客增長。

上述建議合乎機場快綫的容量。來往大嶼山與機場的建議班次總數為每小時 2 1 班，低於最高容量的 2 6 · 6 班。來往港島的建議班次總數為 3 5 班，低於最高容量的 4 0 班。如港鐵方面堅持來往港島的容量不可以超過 3 2 班，則只需要把建議的班次節奏週期略為延長，即可合乎要求。

車站容量方面，建議香港站機場快綫月台每小時接發 1 4 班列車，即每班列車約 2 5 0 秒。配合適當的月台管理措施，專家組認為每班列車 2 1 0 秒已足以滿足乘客登車所需。至於東涌綫月台方面，建議每小時接發 2 1 班列車，低於設計的 2 7 班列車。總的來說，建議的班次合乎機場快綫月台和東涌綫月台的容量。

丁、班次節奏

上述的班次數目需配合適當的班次節奏，以確保運行中的列車不會互為干撓。政府早前模擬專家組的方案時，聲稱班次節奏不可行；其實只要把班次節奏略為調節，問題可以相當輕易解決。

專家組現建議從香港站出發的列車班次以每 8 分半鐘為一循環，發車次序為：往機場、往青衣、往東涌、往錦上路、往東涌。把上述的班次節奏配以政府當局提供的行車需時設定³，即可繪畫出行車時間圖（圖四）。圖中可見，列車從香港站前往九龍站時不會互為干撓，從青衣前往大嶼山和機場時也不會互為干撓。至於九龍站和青衣站之間由於該路段設有四組路軌，前往機場（灰線）和錦上路（綠線）的列車可並行超越行走東涌綫（紅線）的列車，而不影響其服務。也就是說，專家組提出的列車節奏切實可行。

戊、客量需求

首先，地鐵公司對機場快綫的需求向來有高估的紀錄。於機場快綫通車之前，地鐵公司曾估計機場快綫於一九九七年的繁忙日客量為 3 萬 9 千人；而到了二零一一年，更會增加至 7 萬 5 千人⁴。然而到了二零零八年，機場快綫的平均每日客量只有約 2 萬 9 千人，明顯低於預期⁵。現時機場快綫的客量之低，以致香港站的其中一個月台被棄用，佔地 2 1 萬呎的月台和相關設施被荒廢十二年久，浪費公共資源⁶。

政府當局認為隨着機場一帶的進一步發展，機場快綫的需求將會進一步增長。其實新機場開始營運和機場快綫通車以來，機場的旅客數量雖有明顯增長，機場快綫的客量卻並無增長。機場快綫於一九九九年的每日客量為 2 萬 9 千人，二零零八年的每日客量仍是 2 萬 9 千人；然而在同一段時間，機場的客量卻增加了五成（圖五及圖六）。

專家組雖然對政府當局的機場鐵路客量預測存疑，仍然預留空間給予可能的旅客增長。現時機場鐵路每小時 5 班，每班列車搭載 7 架載客車廂；專家組建議把班次增加

³ http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1106cb1-322-1-c.pdf, p.15

⁴ "Agreement for the Design, Construction, Financing and Operation of the Airport Railway," (Agreement between the Hong Kong Government and the Mass Transit Railway Corporation), (Call No. : TF 847.H6 H45 1995; LegCo library).

⁵ MTR Annual Report 2008.

⁶ “機鐵高估客量 月台荒廢 12 年” 明報 2009 年 11 月 13 日

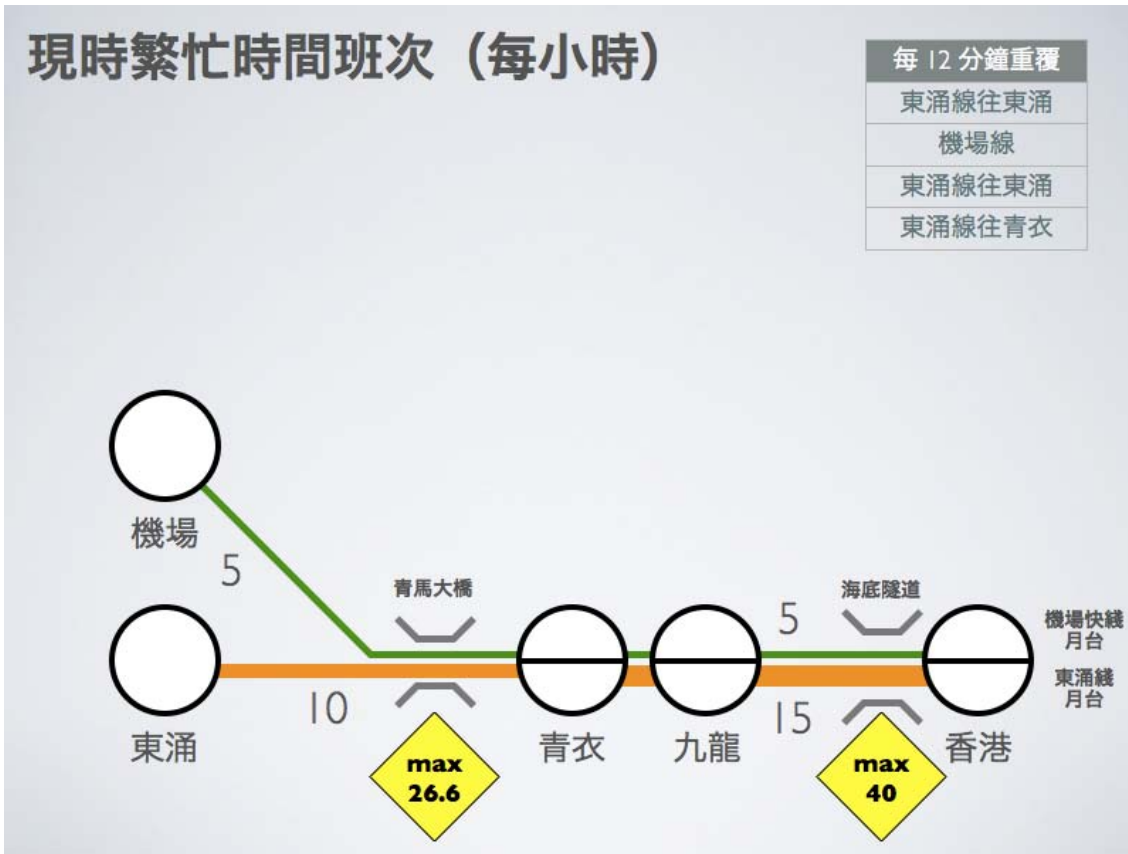
至每小時7班，每班列車搭載9架載客車廂。如是者，機場快綫的容量可增加百分之80（從35架車廂增加至63架車廂）。考慮到現時機場快綫的列車搭客疏落，此建議足以應付未來的旅客增長。

至於東涌綫方面，建議班次由現時每小時10班增加至14班，每班列車搭載由7架增加至8架。如是者，東涌綫的容量可增加百分之60（從70架車廂增加至112架車廂），足以應付東涌新市鎮未來的旅客增長。

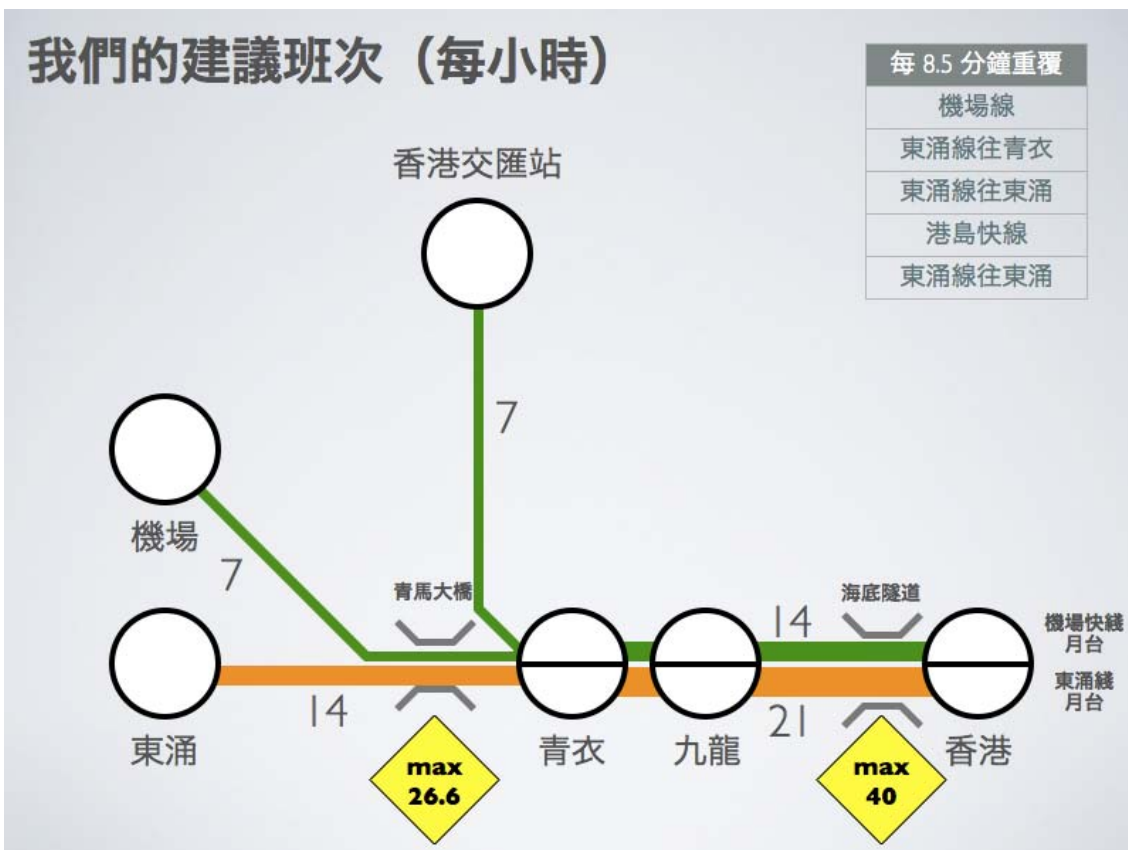
己、總結

機場快綫現時有大量的剩餘容量，足以應付港島快綫的列車和機場一帶未來的旅客增長。按照專家旅客從香港站出發，可乘搭便捷的列車直達機場和高鐵總站。以使用只要班次節奏設計得宜，前往機場、東涌、青衣和錦上路的列車不會互為干撓。專家組所提出的港島快綫，無論從工程技術和實際運作上均為切實可行。

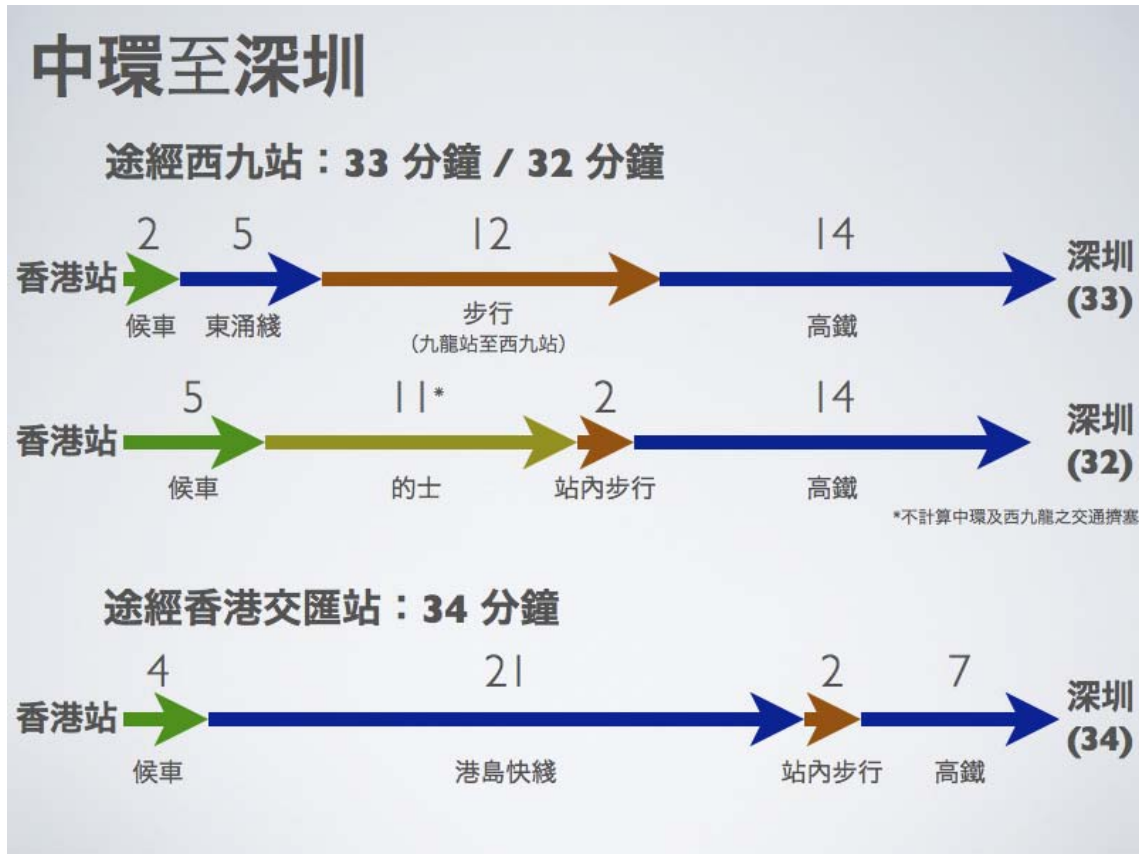
圖一：機場快綫現時繁忙時間班次



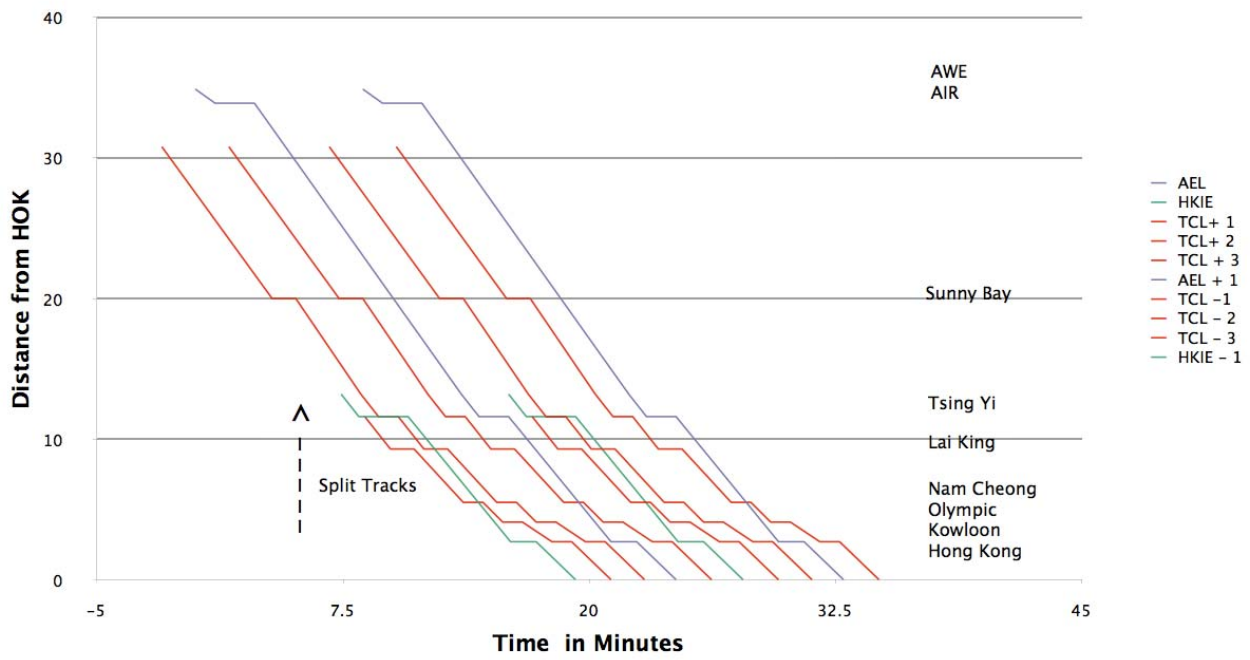
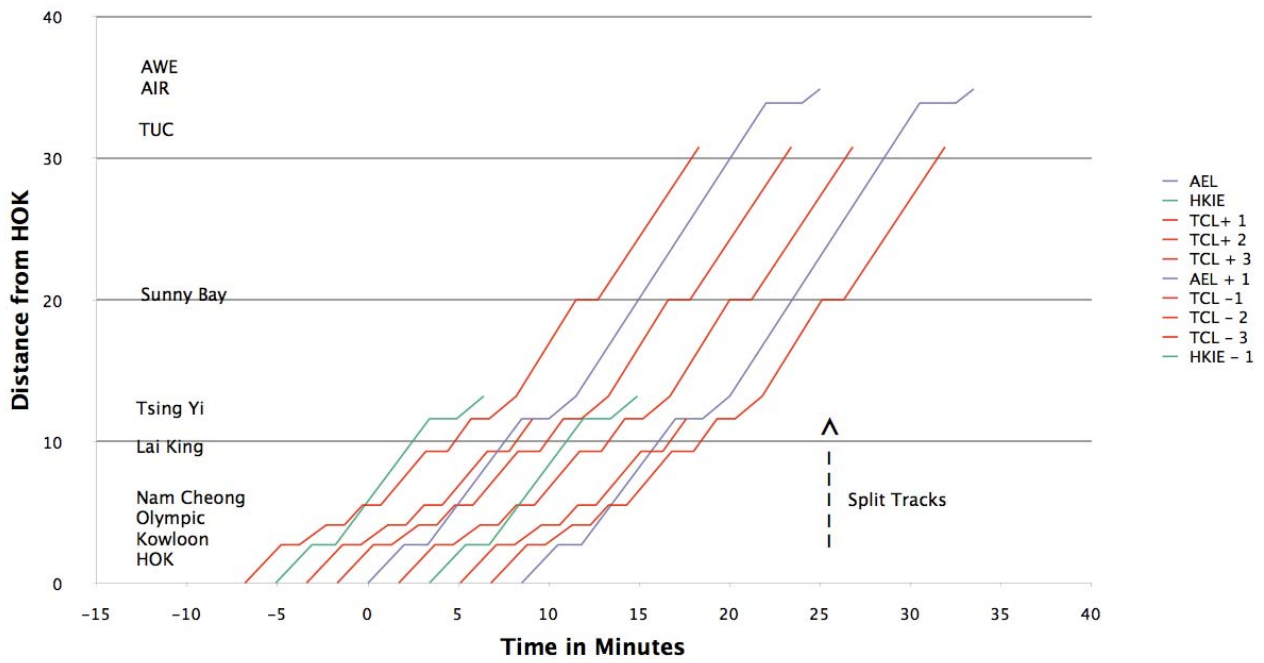
圖二：專家組的建議班次

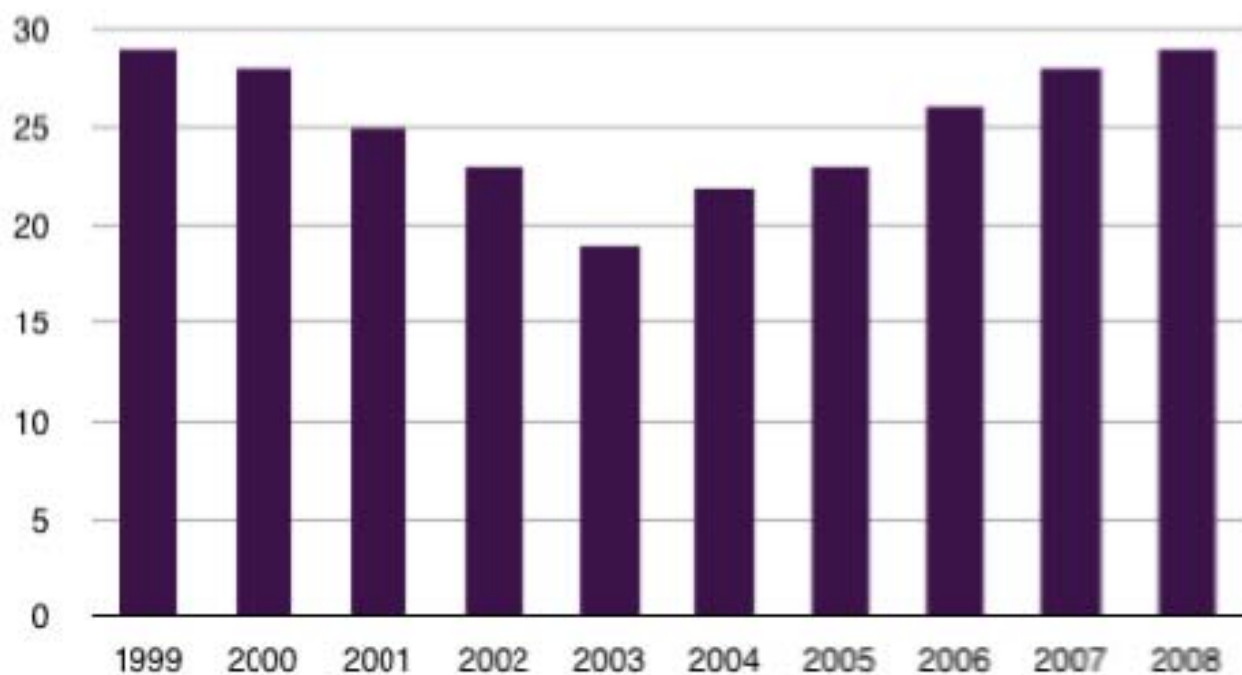


圖三：從中環前往深圳的總行程需時

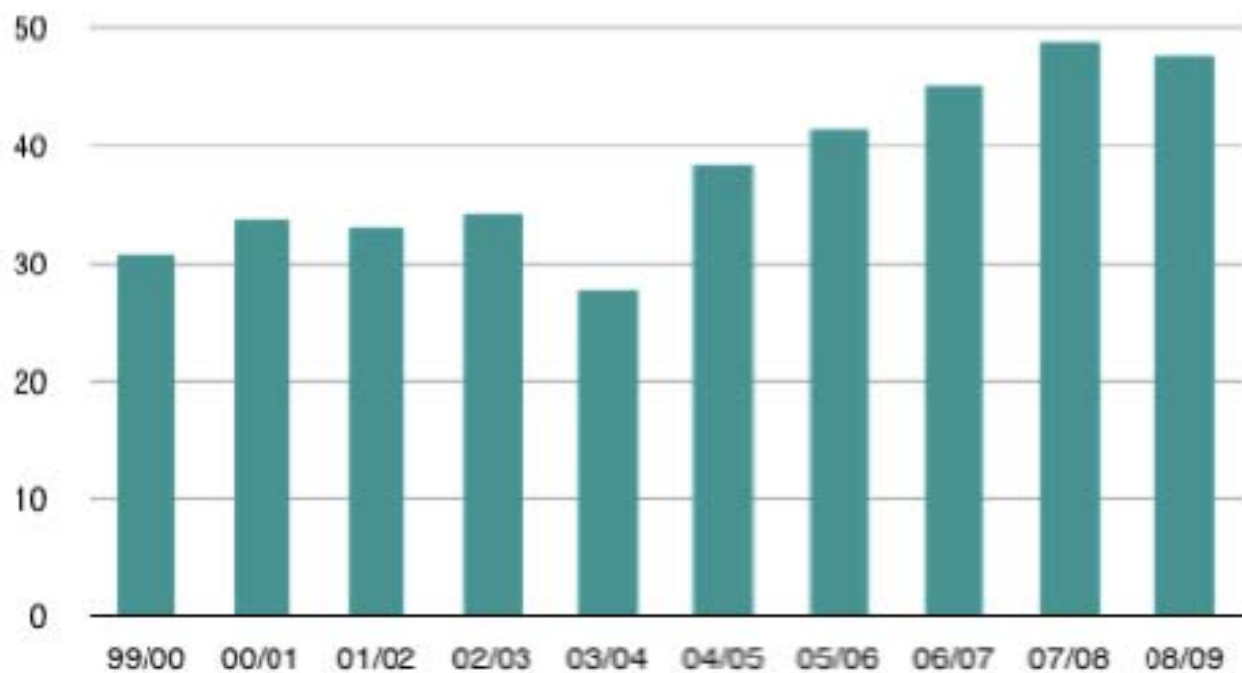


圖四：專家組的建議班次節奏





圖五：機場快綫每日客量（千）



圖六：機場每年客量（百萬）

收地及造價預算

甲、前言

新高鐵專家組為高鐵香港段提出新方案，高鐵總站設於西鐵錦上路站旁。新方案由於建設過程遠較西九站方案簡單，建造需時和造價也遠較西九站方案為低。相對於西九站方案的六百多億造價，新方案只需約二百多億。新方案的社區影響也較低，相對於西九站方案的160個住戶，新方案約需遷移50個住戶。

政府當局質疑新方案的收地和造價，認為要把高鐵總站設於專家組的選址，需要把錦田河和青朗公路改道。此等改道會大幅增加收地範圍、造價和建造時間。基於這點，政府當局認為專家組低估了新方案的社區影響、造價和建造時間。

本文的目的，在於指出政府對新方案的誤解，解釋新方案的社區影響、造價和建造需時之實情。

乙、走線設計及錦田河改道

專家組於十月十二日與政府及港鐵代表會晤，提出初步走線概念，並未談及詳細走線設計。及後，政府及港鐵代表拒絕再與專家組會面，專家組無從直接提供詳細走線設計。政府代表一方面基於對新方案的理解不足，同時又受到政治上的壓力，對新方案作出甚為粗疏的假設，包括認為錦田河需於建造期間大規模改道（見圖一）。

政府當局誤以為新方案的高鐵走線取道高埔村和旭日花園以東，並以走線與錦田河重疊為由，提出錦田河需要改道。而政府當局提出的錦田河改道方案，又需要於錦田市收回大量土地，使方案的社區影響大為增加。按政府當局提交立法會的文件所述，估計新方案影響約300個住戶，當中250戶是受隧道和高架橋的建造影響¹。

專家組的建議走線，其實取道高埔村以西而非以東，對錦田河的影響遠遠低於政府模擬。新方案當中只有高鐵總站北端扇形路段有少部份會與錦田河重疊，然而由於此路段將以架空結構形式建造，不會對錦田河帶來任何影響（見圖二）。也就是說，建造新方案不會導致錦田河需要改道，所以政府估計由此衍生的社區影響、造價和建造需時問題均全數不成立。

撇除上述的250個住戶，政府對新方案的社區影響估計其實恰恰確認專家組一直堅持約50個住戶受影響，引證了新方案的社區影響遠低於西九站方案（160戶）。

丙、總站面積及青朗公路改道

政府當局認為新方案中高铁總站的選址佔地不足需求，需要佔用現青朗公路（三號幹線）的位置，因而提出重建青朗公路。此一假設使政府估計新方案之收回土地、造價和建造需時均大為增加。

新方案中的高铁總站佔地，是基於六個長途線月台加四個短途線月台的設計；而政府當局的佔地假設，則是基於九個長途線月台加六個短途線月台的設計。專家組認為新方案比西九站方案更能有效運用月台空間，固新方案的月台數目足夠。於新方案中，列車到達和落客後可隨即從南面離開車站前往車廠停放，騰出月台位置予下一班到達的列車。於西九站方案當中，列車於落客後卻需要停放於月台之中，變相浪費了原本可作上落客的月台空間。

¹ http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1106cb1-322-1-c.pdf, p.43

如果我們引用政府提交予立法會的例子，假設於同一小時內有四列長途列車離站和五列長途列車進站²，新方案中的六個長途線月台已足夠應付有餘。於此例子中，可安排兩個月台予離站列車上客，和四個月台予進站列車落客。進站列車從南面的列車停放處開出，到達車站後可有30分鐘上客和離開車站，時間相當充裕。至於進站列車方面，由於列車落客後便會從南面離站，以四個月台於一小時內讓五列列車落客，時間同樣是相當充裕。由於新方案中的列車停放處設於車站以南，以西九站方案的列車停放處卻設在車站以北，所以上述的安排可在新方案中實施，在西九站卻不可以；政府以西九站的月台需求強加於新方案之上，有欠實事求是。

事實上，政府當局在提交立法會的文件當中列明，就算是在西九站的困難環境中，目前只需要七個月台予長途列車，其餘皆為備用。如果於遠期發展當中需要更多的月台空間，新方案容許高鐵總站作相應的擴建。這相對於西九龍方案中需要預先興建未知何時有用的月台，然後讓它們於建成後長期荒廢，明顯更為合理。

按照新方案對月台空間運用的分析，高鐵總站選址的佔地充足，無需佔用現青朗公路的位置。因此，政府基於青朗公路改道引伸出來對收回土地、造價和建造需時起質疑均全數不成立。

丁、整體造價及需時

政府當局對建造新方案需要把錦田河和青朗公路改道的假設均不成立，因此對新方案造價和建造需時的估算同樣不成立。

專家組已詳細列舉了各個分項的造價，以支持250億的造價預算（表一）。另一個審議新方案造價的方法，則是與西九站方案比較：

西九站方案	新方案
興建2.6公里長的隧道	興建1.26公里長的隧道 （包括高鐵路段及港島快線）及 900米長的橋樑
15個月台的地底車站	10個月台的架空車站
需要興建緊急救援站	無需興建緊急救援站
550 億	250 億
大量配套改善工程	簡單配套改善工程
118 億	20 億

西九站方案的工程建設相當複雜，單是地底車站的造價就達95億，興建隧道則需要190億³。新方案涉的工程建設則簡單得多，例如港島快綫善用現有基建減少重覆建設，架空車站的建造遠比地底車站容易，而高鐵路段較低則無需興建緊急救援站；此外，西九方案由於港鐵接駁不便，半數旅客會使用路面交通接駁，以致需花巨款作大量配套工程，此問題在港鐵接駁便捷的新方案中則不存在。新方案涉及的工程建設不足西九站方案的一半，造價也因

² http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1106cb1-322-1-c.pdf, p.29

³ 見立法會文件 PWSC(2009-10)68

而少於西九站方案的一半。如果政府當局認為新方案的估計造價過低，無疑等於自相矛盾地批評其西九站方案的估計造價過低。

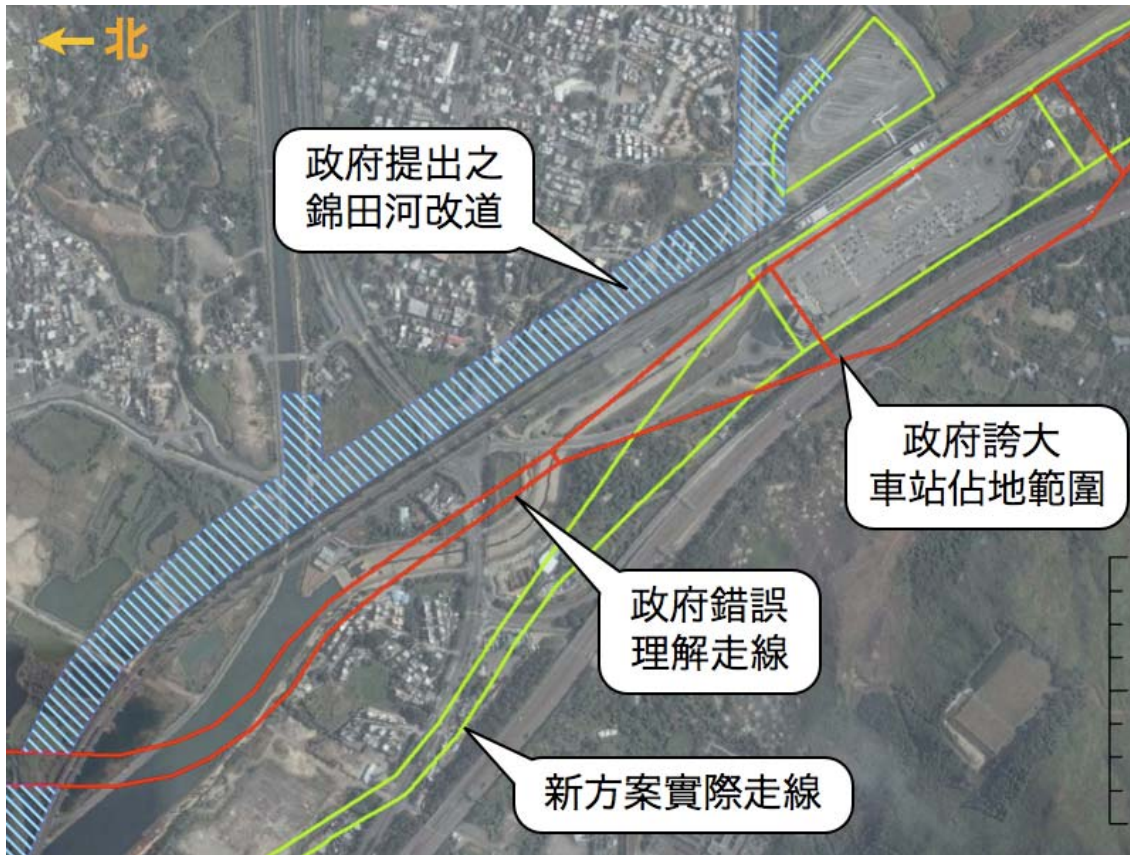
由於新方案涉及的工程建設不足西九站方案的一半，所需的建造需時也較西九站方案為短。西九站方案需要六年的建造需時，而新方案則預計需要約四年時間建造。將節省的建造需時投放於設計、環境評估和公眾參與，則新方案可望與西九站方案同樣於二零一五年完工。

戊、總結

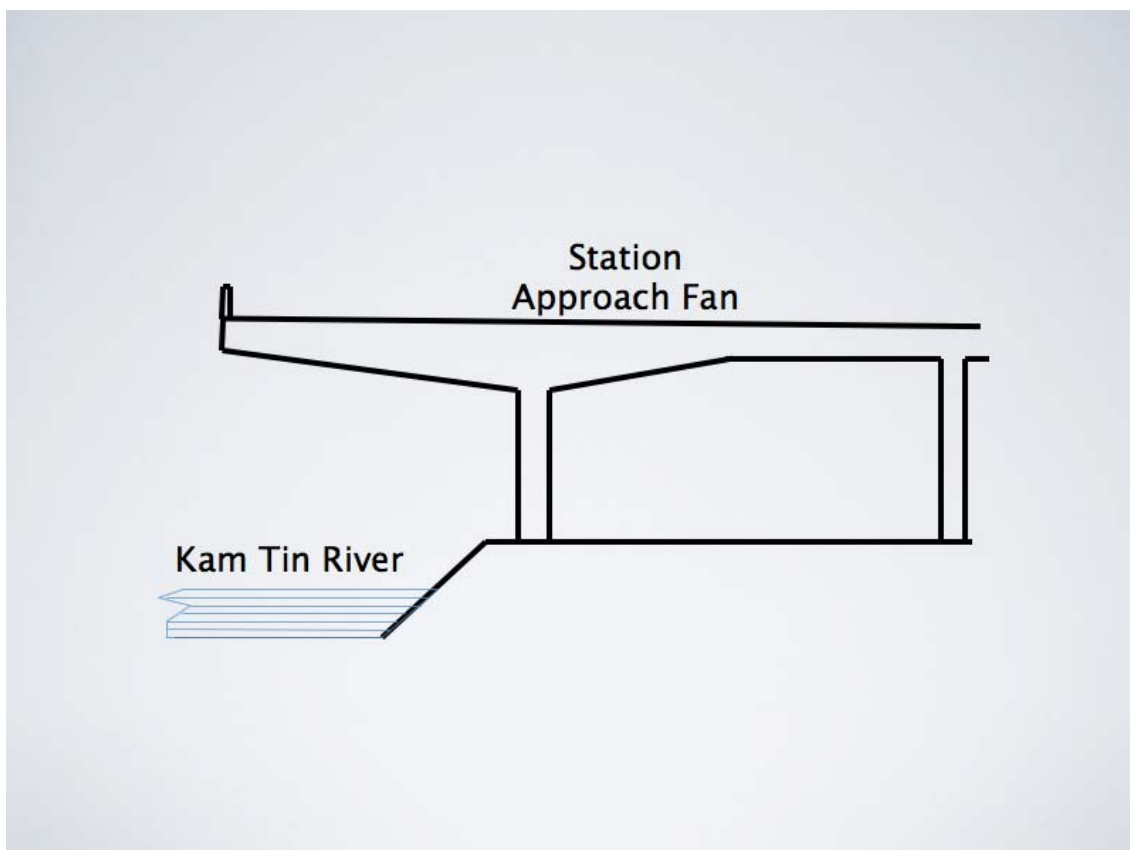
政府對新方案的社區影響、造價和建造需時的估算均出於錯誤的理解和假設，所以對新方案的相關質疑均全數不成立。上述的討論清楚指出，錦田河與青朗公路均無需因為興建新方案而改道。

按照新方案的詳細設計，新方案的影響住戶數目只是西九站方案的三成，造價只是西九站方案的四成，卻同樣能把香港接駁到中國內地的高鐵網絡，並能比西九站方案更便捷地接駁到香港的商業中心。由是觀之，造價六百多億的西九站方案並不是一個明智的公共投資選項。

圖一：政府當局對新方案詳細設計的錯誤理解



圖二：於錦田河建造扇形路段之方法



表一：新方案造價列表（十億）

	Express Rail Link	Hong Kong Island Express	Totals
Tunnels	4	2.2	6.2
Bridge		0.8	0.8
At Grade	1	0.5	1.5
Station	4	1.5	5.5
Depot	2		2
Systems	3	2	5
Resumption and Compensation			1.5
Contingencies			2.5
Total			25