

探討高鐵 看清事實

廣深港高速鐵路香港段近日引起社會注視，各界都很熱烈討論，發表意見，體現香港是言論自由的民主社會，情況十分可喜。在眾多意見中，政府看到背後不同的理想，這也是健康的現象。每個人都有一定的理想，主導他努力的方向，不過理想畢竟須要建基於真理和現實，方能實踐。

對於香港是否需要興建高鐵，社會早有共識。要判斷廣深港高鐵路項目是否物有所值，必須從認識事實入手。

六百多億換來甚麼

政府建議的六百多億全隧道方案可為香港帶來甚麼好處？以下是部分效益：

- 把香港接駁到內地一萬六千公里的高鐵網，為港人提供多一個出遊方式，有飛機的便捷，卻無箇中繁複；
- 方便乘客從市中心到市中心，從西九總站出發，可直達內地十六個主要城市；
- 為 660 000 每星期穿梭於香港與內地之間最少一次的跨境乘客節省大量交通時間，讓他們有更多時間與家人共聚天倫、休息和消閒；
- 在西九龍開拓六公頃的公共空間和綠化步行區，美化環境；
- 減少環境污染（高鐵是十分環保的交通工具，碳排放只是飛機的 15%、汽車和巴士的 25%）；
- 全隧道形式興建不會加重市區路面負擔，也維護郊區寧靜綠化的環境，力求環保；
- 頻密的列車班次送來大量內地旅客，為香港整體帶來龐大的經濟利益，旅遊、零售、飲食等界別尤其受益；
- 創造約一萬一千個職位，包括建築、飲食、商舖、鐵路營運

等的工種；

- 為改善西九龍交通帶來新契機。政府將於西九龍文化區一帶進行的一系列道路和交通改善措施，如透過三層（地面一層，地下兩層）的道路網，分隔西九龍跨區和區內交通及連接鄰近幹道，改善該處的交通；至 2031 年，大部分車輛在各路口，都不需要等多過一次紅燈便能通過。

為甚麼一定要在西九而不在新界西北設高鐵總站呢？

環顧全球經驗，高速鐵路的總站設在人口和經濟活動集中的市內旺區，藉便利的交通配套連接旅客的目的地，最能方便旅客，也能帶來最大的效益。

「錦上路」不是高鐵方案

有民間團體提出新界西北錦上路設一個小規模的總站，興建一條香港快線接駁錦上路到青衣，然後再從青衣共用現有的機場快線和東涌快線到市區，這絕對是一個不可行的方案。

很明顯，這並不是一條高速鐵路。高速鐵路講求便捷，以最快的速度把旅客送到目的地，但該方案的效果卻與這基本原則背道而馳。主要原因是：

- 要乘客連番轉折接駁市區與總站，不能發揮高鐵的作用；
- 總站與邊界距離太短，列車速度不會超過平均每小時 120 公里，不算高速；

規模小不敷應用

民間建議的車站規模太小，只有一層的地面站和 10 個月台，不足以應付每天 99,000 的乘客量，也沒有顧及口岸及其他實際需要。政府認為高鐵總站須設 15 個月台，方足夠應付乘客對穿梭服務及長途服務的需求。

民間建議聲稱設車廠於總站附近可減少月台數目，亦非實情。月台數目取決於進入月台的列車在離開月台繼續行程／前往車廠前的停車時間。即使車廠貼近總站只可減少極少列車佔用月台的停車時間而且所減省的時間亦不規律，未能配合實際班次的需求，因此難以減少月台數目。

為了降低建造費而先建一個較小的車站，是一個不專業和不負責任的做法。正確的做法是先考慮實際需要，就所需處理的乘客量和持續發展的需要來決定車站的規模，而不該「見步行步」。

要知道，擴建一個已在營運中的車站會比興建一個新車站的工程的限制大，難以達到較圓滿的設計，興建亦勢將更昂貴和需時更長。現時錦上路車站周圍都是私人土地，收地本來已經不易，待擴建時收地難度就更大，成本也會更高。與該缺乏長遠目光及難以擴展的方案比較，政府的設計自始即照顧將來的需要。

共用路線引衝突

共用現有的機場快線和東涌線亦有其缺陷。計算每條路線的載運量，需考慮班次編排和剎車距離，並需根據國際鐵路聯盟的指引，預留一定的操作彈性以應付不同的實際行車情況，例如不同的列車在各站台停留的時間、乘客的衣物夾於門縫而需要重開車門所造成的延誤等。因此，現時機場快線和東涌線這兩條以混合模式營運的路線，載運量為不多於每小時共 32 班列車。假如要再加入民間團體建議的路線，肯定會引起列車班次衝突；要確保安全，就必須要減低每小時的行車班次，也就是說會影響鐵路的服務水平，長遠來說也不能配合機場和東涌的發展。

此外，若在錦上路建站，必須先進行大規模的道路工程，把一號和三號幹線的交通帶到該站，估計費用不會少於 30 至 50 億。要進行這些工程，還要收回附近的土地，保守估計會比政府的方案影響多一倍的住戶，對錦上路一帶的鄉郊環境和居民生活，必然產生很大的影響。

早日建高鐵 社會早得益

社會的普遍共識是盡早落實興建項目。政府希望大家以香港社會整體利益為重，早日總結意見，落實廣深港高鐵工程，令社會盡早得益。

廣深港高鐵小資料

高鐵往返香港和內地主要城市所需時間一覽	
至深圳福田	14 分鐘
至深圳龍華	23 分鐘
至廣州石壁（廣州新客站）	48 分鐘
至廣東汕頭	2 小時
至湖南長沙	4 小時
至湖北武漢	5 小時
至福建福州	5 小時
至上海	8 小時
至西安	9 小時
至北京	10 小時
至成都	12 小時
意向票價	政府計劃把高鐵的票價訂定在一個具競爭力及與其他跨境交通工具收費相若的水平。日後高鐵票價相信與直通火車和直通巴士的票價相若，

	往深圳約為45元至50元； 至東莞約為131元； 至廣州約為180元左右。
預計完成時間	2015年