

探讨高铁 看清事实

广深港高速铁路香港段近日引起社会注视，各界都很热烈讨论，发表意见，体现香港是言论自由的民主社会，情况十分可喜。在众多意见中，政府看到背后不同的理想，这也是健康的现象。每个人都有一定的理想，主导他努力的方向，不过理想毕竟须要建基于真理和现实，方能实践。

对于香港是否需要兴建高铁，社会早有共识。要判断广深港高铁项目是否物有所值，必须从认识事实入手。

六百多亿换来甚么

政府建议的六百多亿全隧道方案可为香港带来甚么好处？以下是部分效益：

- 把香港接驳到内地一万六千公里的高铁网，为港人提供多一个出游方式，有飞机的便捷，却无个中繁复；
- 方便乘客从市中心到市中心，从西九总站出发，可直达内地十六个主要城市；
- 为 660 000 每星期穿梭于香港与内地之间最少一次的跨境乘客节省大量交通时间，让他们有更多时间与家人共聚天伦、休息和消闲；
- 在西九龙开拓六公顷的公共空间和绿化步行区，美化环境；
- 减少环境污染（高铁是十分环保的交通工具，碳排放只是飞机的 15%、汽车和巴士的 25%）；
- 全隧道形式兴建不会加重市区路面负担，也维护郊区宁静绿化的环境，力求环保；
- 频密的列车班次送来大量内地旅客，为香港整体带来庞大的经济利益，旅游、零售、饮食等界别尤其受益；
- 创造约一万一千个职位，包括建筑、饮食、商铺、铁路营运

等的工种；

- 为改善西九龙交通带来新契机。政府将于西九龙文化区一带进行的一系列道路和交通改善措施，如透过三层（地面一层，地下两层）的道路网，分隔西九龙跨区和区内交通及连接邻近干道，改善该处的交通；至 2031 年，大部分车辆在各路口，都不需要等多过一次红灯便能通过。

为甚么一定要在西九而不在新界西北设高铁总站呢？

环顾全球经验，高速铁路的总站设在人口和经济活动集中的市内旺区，藉便利的交通配套连接旅客的目的地，最能方便旅客，也能带来最大的效益。

「锦上路」不是高铁方案

有民间团体提出新界西北锦上路设一个小规模的总站，兴建一条香港快线接驳锦上路到青衣，然后再从青衣共用现有的机场快线和东涌快线到市区，这绝对是一个不可行的方案。

很明显，这并不是一条高速铁路。高速铁路讲求便捷，以最快的速度把旅客送到目的地，但该方案的效果却与这基本原则背道而驰。主要原因是：

- 要乘客连番转折接驳市区与总站，不能发挥高铁的作用；
- 总站与边界距离太短，列车速度不会超过平均每小时 120 公里，不算高速；

规模小不敷应用

民间建议的车站规模太小，只有一层的地面站和 10 个月台，不足以应付每天 99,000 的乘客量，也没有顾及口岸及其他实际需要。政府认为高铁总站须设 15 个月台，方足够应付乘客对穿梭

服务及长途服务的需求。

民间建议声称设车厂于总站附近可减少月台数目，亦非实情。月台数目取决于进入月台的列车在离开月台继续行程 / 前往车厂前的停车时间。即使车厂贴近总站只可减少极少列车占用月台的停车时间而且所减省的时间亦不规律，未能配合实际班次的需求，因此难以减少月台数目。

为了降低建造费而先建一个较小的车站，是一个不专业和不负责任的做法。正确的做法是先考虑实际需要，就所需处理的乘客量和持续发展的需要来决定车站的规模，而不该「见步行步」。

要知道，扩建一个已在营运中的车站会比兴建一个新车站的工程的限制大，难以达到较圆满的设计，兴建亦势将更昂贵和需时更长。现时锦上路车站周围都是私人土地，收地本来已经不易，待扩建时收地难度就更大，成本也会更高。与该缺乏长远目光及难以扩展的方案比较，政府的设计自始即照顾将来的需要。

共用路线引冲突

共用现有的机场快线和东涌线亦有其缺陷。计算每条路线的载运量，需考虑班次编排和刹车距离，并需根据国际铁路联盟的指引，预留一定的操作弹性以应付不同的实际行车情况，例如不同的列车在各站台停留的时间、乘客的衣物夹于门缝而需要重开车门所造成的延误等。因此，现时机场快线和东涌线这两条以混合模式营运的路线，载运量为不多于每小时共 32 班列车。假如要再加入民间团体建议的路线，肯定会引起列车班次冲突；要确保安全，就必须减低每小时的行车班次，也就是说会影响铁路的服务水平，长远来说也不能配合机场和东涌的发展。

此外，若在锦上路建站，必须先进行大规模的道路工程，把一号和三号干线的交通带到该站，估计费用不会少于 30 至 50 亿。要进行这些工程，还要收回附近的土地，保守估计会比政府的方案影响多一倍的住户，对锦上路一带的乡郊环境和居民生活，必然产生很大的影响。

早日建高铁 社会早得益

社会的普遍共识是尽早落实兴建项目。政府希望大家以香港社会整体利益为重，早日总结意见，落实广深港高铁工程，令社会尽早得益。

广深港高铁小资料

高铁往返香港和内地主要城市所需时间一览	
至深圳福田	14 分钟
至深圳龙华	23 分钟
至广州石壁（广州新客站）	48 分钟
至广东汕头	2 小时
至湖南长沙	4 小时
至湖北武汉	5 小时
至福建福州	5 小时
至上海	8 小时
至西安	9 小时
至北京	10 小时
至成都	12 小时
意向票价	政府计划把高铁的票价订定在一个具竞争力及与其他跨境交通工具收费相若的水平。日后高铁票价相信与直通火车和直通巴士的票价相若，

	往深圳约为 4 5 元至 5 0 元； 至东莞约为 1 3 1 元； 至广州约为 1 8 0 元左右。
预计完成时间	2015 年