

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

廣深港高鐵 劃時代建設

基本問與答

劃時代的基建項目一直推動香港社會發展，造福市民。69年紅磡隧道動工，連接港九兩岸；79年地下鐵路啟用，「話咁快就到」；89年拍板興建的新機場，譽滿全球。2009年將盡，即將上馬的廣深港高鐵又會為香港帶來甚麼遠景？或許你仍想問：「甚麼是高鐵？」

1. 甚麼是高鐵？與普通鐵路有甚麼分別？

高鐵是「高速鐵路」的簡稱。一般鐵路列車時速為80至120公里；達200公里以上的，可謂「高速」。世界知名的高速鐵路包括英法的歐洲之星（時速約300公里）；日本的新幹線（時速270至300公里）；法國的TGV（時速約320公里）。

現時中國的高速鐵路是全世界先進的，列車在地面能以300至350公里時速奔馳，最近試車的武漢至廣州專線，高達每小時394公里，全球最快；而在城市隧道內的時速，則約為200公里。

2. 為甚麼香港要興建高鐵？

高鐵運輸是世界大趨勢，為了香港的長期發展和保持香港的競爭力，我們必須像以往地下鐵路和機場的建設那樣捕捉先機，盡快興建高鐵。

香港與內地的社會與經濟互動日趨頻繁，自1988年起各種跨境交通工具的乘客量差不多每十年增加一倍，由當年平均每天95,000人次增至去年每天平均458,000人次。隨著內地經濟不斷發展，不少香港居民經常往返珠三角地區或內陸城市工作，發掘商機，做生意，視察業務，專業人士也愈來愈多，「打工仔女」工作上需出差內地比比皆是。此外，來港手續越趨簡化，更多內地居民到香港探親和旅遊，舒適便捷運量大的跨境軌道交通需求將越來越大，推進跨境交通項目廣深港高鐵已是刻不容緩的事。

3. 現時跨境交通已經有很好的接駁，到內地很方便，還會有很多人去

坐高鐵嗎？

世界趨勢告訴我們，高速鐵路是中、短途旅客最喜愛使用的公共運輸工具。高鐵四個特點是快速、舒適、安全和環保，對旅客的吸引力，是其他交通工具不能比的。舉例說，現時乘坐直通車來往香港與廣州大概花兩小時，將來從西九龍總站出發，乘坐高鐵到廣州只不過是 48 分鐘，那種快捷、舒適、安全的乘車體驗，必定越來越受旅客歡迎。這有利於實現香港和珠江三角地區一小時生活圈的構想。

與飛機比較，高鐵方便而有彈性得多。飛機乘客需提前一兩小時到機場，抵步後要轉乘前往市區，旅程又容易受天氣影響而延誤，令一兩小時的飛行旅程，前後可能要花上四五小時才到達。高鐵從西九龍市中心出發，連接長達 16,000 公里的國家高鐵網絡，乘客可直達 16 個內地主要城市（包括北京、上海），五小時的車程範圍將會覆蓋華南和華中至少 8,000 萬城市人口，又或在廣東省內，接駁區域捷運系統，大大減低市民往來香港與內地的交通時間和出行成本。

此外，高鐵是十分環保的運輸模式，國內標榜為零污水、零廢氣。高鐵的碳排放量大約只是飛機和汽車／巴士的 15% 及 25%，將會是那些愛護環境的旅客的最佳選擇。

4. 高鐵夠客流嗎？

高鐵不但項目本身優點很多，票價也極具競爭力，客流將會隨著時間一起增長。高鐵香港段預計在 2016 年通車，估算每天 99,000 人次乘搭往返香港和內地。自 1988 年起跨界乘客量差不多每十年增加一倍（1988 年香港每日跨界總乘客量僅有 95,000 人次，於 1998 年增加至約 227,500 人次，2008 年再激增至 458,000 人次）。隨著內地經濟不斷發展及內地居民來港手續越趨簡化，我們相信跨界總乘客量的增長趨勢將會持續。因此，我們認為高鐵香港段的乘客量估算是偏向保守的。

單就乘客旅程時間、營運成本和安全的成本減省，50 年營運期內的折現經濟效益（按 2009 年價格計算）達 870 億。這估算還未計及其他衍生得益及鐵路通車帶來包括促進旅遊、商貿活動等等的催化效益。

5. 廣深港高鐵可通往哪些城市？班次有多密？

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

按現時規劃，高鐵香港段啟用初年，每日將分別有 90 及 24 對穿梭列車往來香港與深圳及廣州地區，即在大多數時間下，平均每 15 分鐘會有一班列車開往深圳（龍華），每 30 分鐘一班列車開往廣州。

香港段啟用初年每天可有 24 對長途列車開往 15 個內地城市，並將逐漸擴展至每天 33 對長途列車至 16 個內地城市。

6. 高鐵香港段時速為 200 公里，是否較內地的高鐵列車慢？

不是，廣深港高鐵香段與內地高鐵的規格要求是一致的。香港段 26 公里全是隧道，設計時速與內地的城市隧道段一樣是每小時 200 公里。

7. 造價是否太貴？香港的高鐵是全世界最貴嗎？

當然不是，與世界其他鐵路隧道比較，高鐵香港段的成本相當合理。橫跨英倫海峽的英法隧道，以 2009 年價格計算，每公里的成本約為 4.9 億美元，而高鐵香港段現時估價為每公里為 2.7 億美元。

高鐵香港段全程採用隧道運作，目的是減低對環境及社區的影響，造價費難免會比在地面建造的鐵路較高。此外，過去三、四年建造材料

價格高企，2006至09年建造行內工程費用整體上漲42%，環球工程均受影響，香港不可能獨善其身。政府聘請獨立的工程顧問作評估，確認鐵路工程的537億造價預算和非鐵路工程（包括服務西九及跨區車流的道路網）的115億預算是合理的。

8. 只為內地遊客而設的嗎？

這說法是不合邏輯的。既然是跨境交通基建，廣深港高鐵當然是為來往香港和內地的人士而設；現時估計，高鐵服務的對象七成是港人，三成來自內地。香港和內地在社會和經濟層面的交往日益頻繁，愈來愈多香港居民經常往返兩地工作。同時，受惠於《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》，更多公司和專業人士在珠三角以至廣東做生意或返工，蔚然成勢。時空的壓縮不單為香港人節省寶貴旅程時間，騰出更多時間與家庭團聚，亦大大方便港人探親、旅遊、假日北上消閒。

9. 總站設在西九是為帶旺當區樓盤嗎？

正如機場不是只為東涌或大嶼山的居民而建一樣，總站設在西九的高鐵絕對不是只為當區的居民服務。高鐵帶給香港的經濟效益是整體的、跨行業、跨區域的。它在營運期直接創造的一萬個職位，當中約7,000個是零售、飲食業和物流業，這些行業聘用大量基層勞動力。

西九龍鄰近香港大部分的商業、零售、酒店及住宅區以至將來的西九文化區，亦有完善的鐵路系統和道路網絡，為旅客提供完善的接駁前往香港各個區域。

藉高鐵帶來交通便利的優勢，可吸引更多珠三角地區旅客到西九文化區參與文化藝術活動；西九文化區亦可為高鐵帶來乘客，兩者產生協同效應，為彼此帶來更大效益。

10. 車站該設在市中心西九龍，還是新界錦上路？如在錦上路設站，是否不用拆菜園村？

環顧全球經驗，高速鐵路的總站一般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。總站的選址兼顧與主要住宅區、寫字樓區、酒店區及購物區的連通。以西九龍總站為中心，其5公里半徑範圍內，包括本港近三成居住人口(約210萬)，及近五成工作人口(約170萬)，況且西九龍附近酒店林立集中。

至於在新界錦上路設總站之議，政府在該區未有規劃作大規模發展，亦因鄉郊屋宇發展需要，故沒有條件為高鐵設站和配套設施。

事實上，在考慮鐵路走線時已把涉及的石崗菜園村收地範圍減至最少(受影響戶數有150)，盡可能減低對社區的影響。根據估計，假如採用錦上路總站方案，收地範圍更廣，受影響住戶數目比現時方案多一倍。

11. 為什麼不容許菜園村搬村？

菜園村現有住所多為在農地上建屋，法律上屬臨時性房屋，村民大多數不擁有土地或房屋的業權，政府既定政策是要防止這類臨時性房屋、寮屋數目增加。現時新界區已存在約四十萬已登記的寮屋(包括住用及非住用)，一旦這方面的政策出現放寬，便給日後在新界區推行發展項目帶來嚴重後果。

為照顧菜園村居保持緊密聯系的意願，政府除了居所的安排外，亦計劃讓非政府組織承辦日後在收復的土地上開辦社區農場，讓村民有機會繼續耕種，並維繫彼此人際網絡。政府提出的特惠補償安排，至今已登記的村民已超過八成，有關部門正核實他們的資料。

12. 高鐵走線會經過市區的一些大廈的地層，會否影響這些樓宇的結構安全和居民利益？

港鐵公司在市區興建鐵路隧道經驗豐富。在設計鐵路設施時，港鐵已詳細審查樓宇地基紀錄圖則，並作工地勘察，充份掌握現有樓宇的地基設計，採取適當的防護工序，保障附近樓宇安全。高鐵隧道的結構設計，須承托現有樓宇的地基荷載。建造隧道採用地底鑽挖方式，鑽挖機將與樓宇地基保持安全距離，對樓宇結構不會構成不良影響。

《鐵路條例》容許該土地或建築物擁有可獲補償權益的人士，就收回

或暫時佔用地層而遭受的損失提出申索。有關人士可在收回或暫時佔用日期起計的一年屆滿前，向運輸及房屋局局長書面申索。如有關地段或建築物因為有關工程或工程施工過程中遭到實質上或結構上出現任何損壞，港鐵公司會聯同承建商作出跟進，妥善處理，受影響人士也可以按《鐵路條例》在高鐵香港段工程完成後的一年內向政府申索。

13. 高鐵建造成本高，票價是否也會很貴？

政府計劃把高鐵的票價訂定在一個具競爭力及與其他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，即往深圳約為45元至50元、至東莞約為131元、至廣州約為180元左右。

14. 高鐵香港段能否收回建造成本？還是要納稅人年年補貼？

參照世界各地經驗，雖然高速鐵路的建設成本較高，一般須要政府以不同形式資助建造成本；但這些項目的營運開支一般相對較低，可以既維持有競爭力的票價，又能爭取理想的營運毛利率。按現時偏向保守的客運量預測估算，高鐵香港段每年的營運毛利率約為34%-61%。即使假設粵港經濟增長放緩，以致實際客運量較預測為少，而營運成本仍然不變，高鐵香港段營運初期的營運毛利率仍有27%，並於五年間增加至52%及2031年增至56%。因此，高鐵香港段的營運收益低於營運開支，而需要納稅人年年補貼營運虧損的可能性是不大的。

完