

Hong Kong Interchange

香港交匯站

Faster - Cheaper - Better
更快 · 更平 · 更好

綱要

- * 政府現有的計劃施工困難而且造價高昂；西九龍總站的選址錯誤；整個項目從社會和環境去看都並不乎合可持續發展。
- * 一群來自不同界別的專家組成了「新高鐵專家組」，並設計了一份新方案。

綱要

- * 本方案包括兩部分：
 - * 於錦上路站旁興建接駁多條鐵路的高鐵總站，是為「香港交匯站」。
 - * 機場快線由青衣分支延至錦上路，與「香港交匯站」交接，是為「港島快線」。
- * 相對於政府現有方案，本方案能提供更快、更平、更好的服務。

內容

- * 檢討政府現行方案
- * 我們的方案
- * 優點：更快、更平、更好
- * 總結

西九龍總站

* 錯誤選址

- * 不便於多數香港人前往
- * 高鐵總站、九龍站和柯士甸站之間難以轉乘
- * 惡化西九龍的交通問題
- * 沒有擴建的空間
- * 限制西九文化區的設計

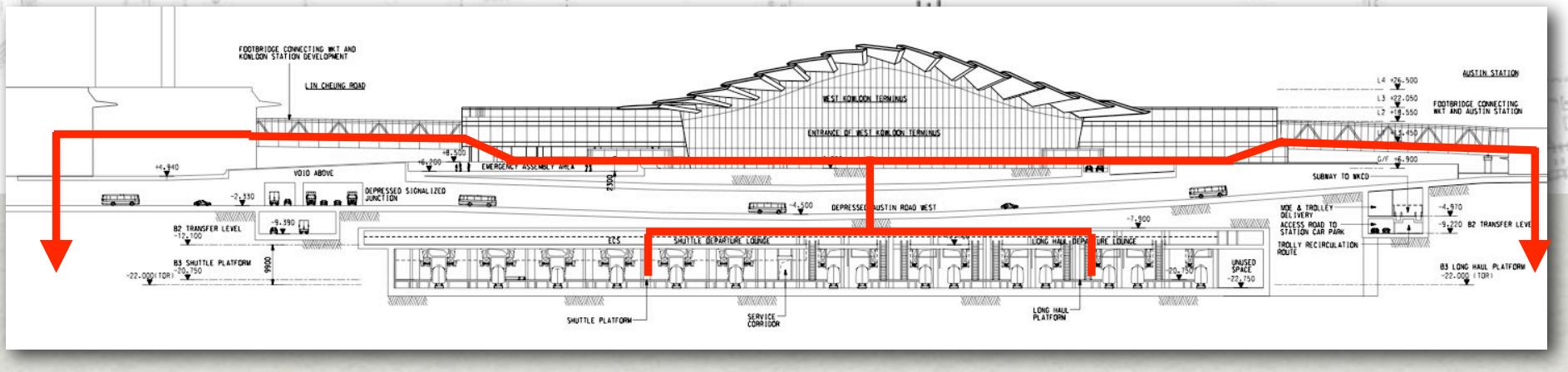
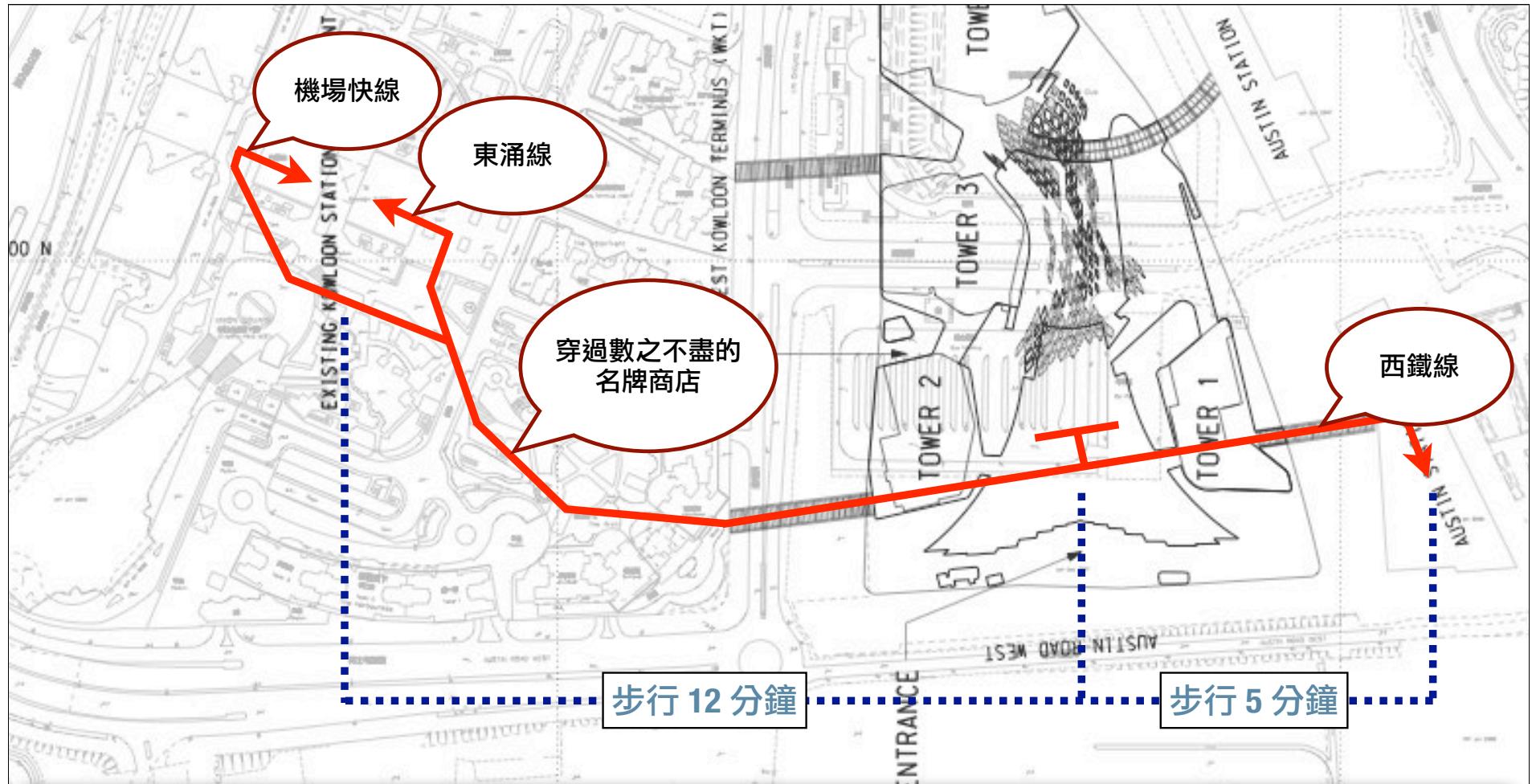


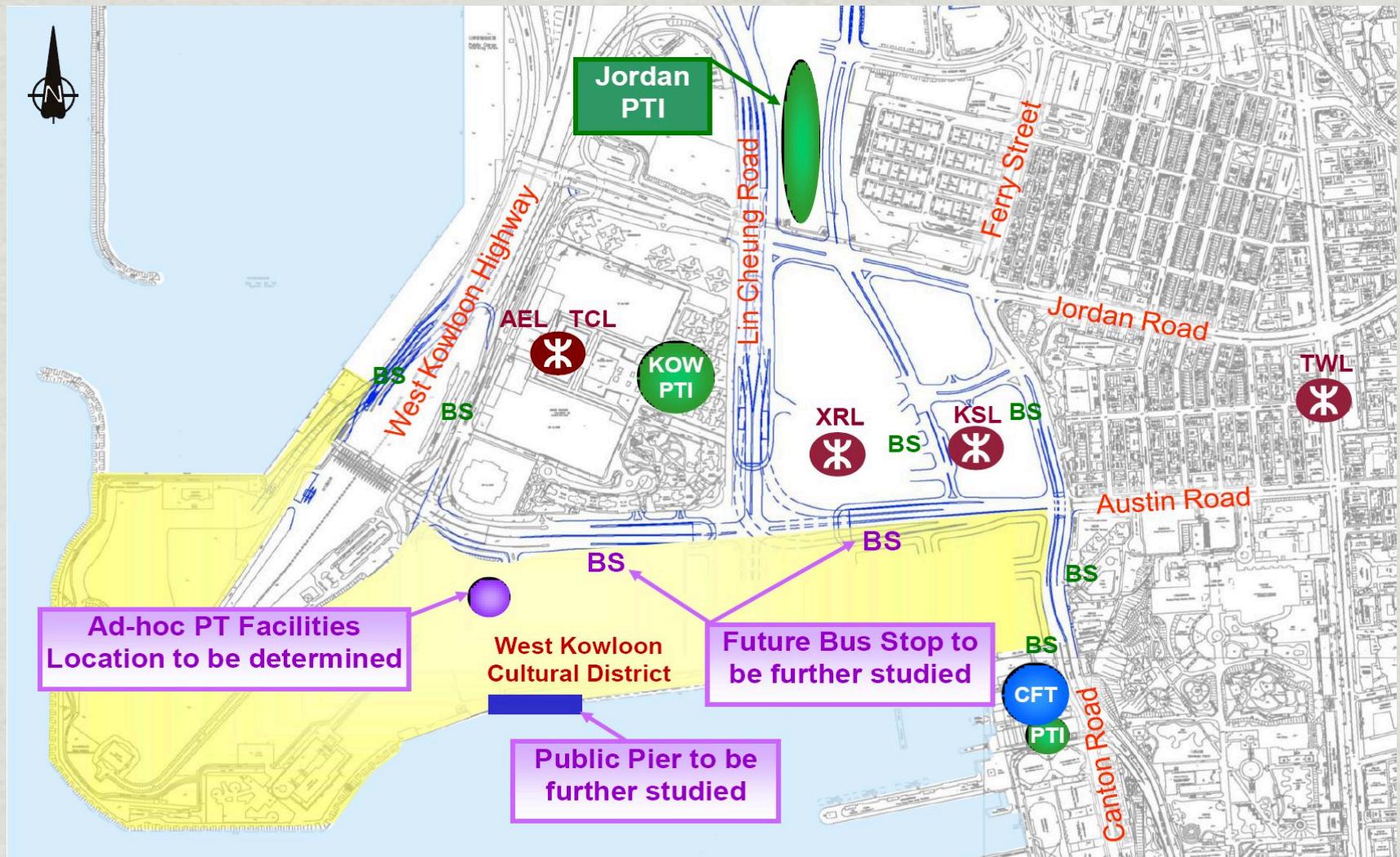
選址對多數港人極為不便！



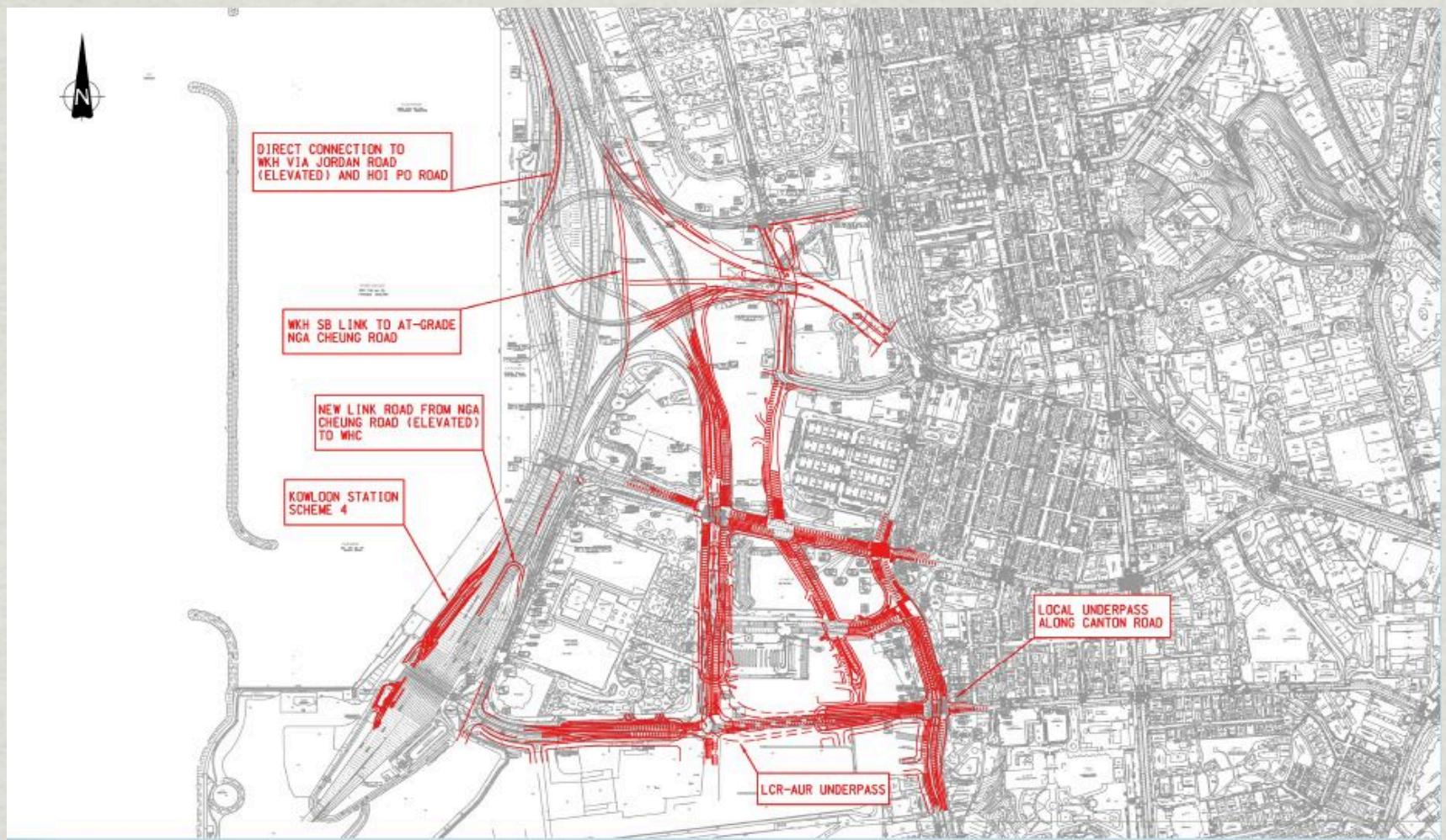
西九龍總站的轉乘困難



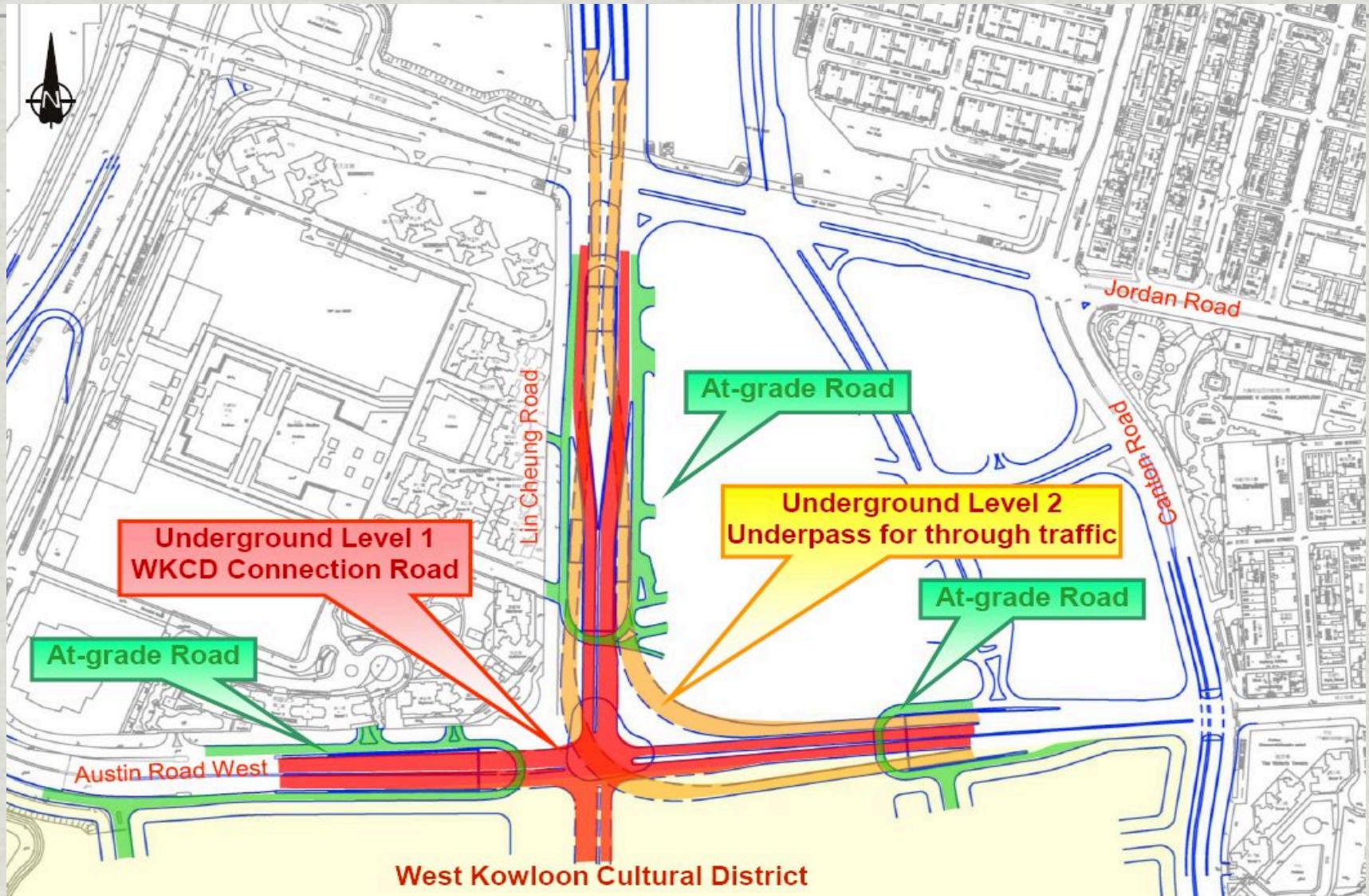




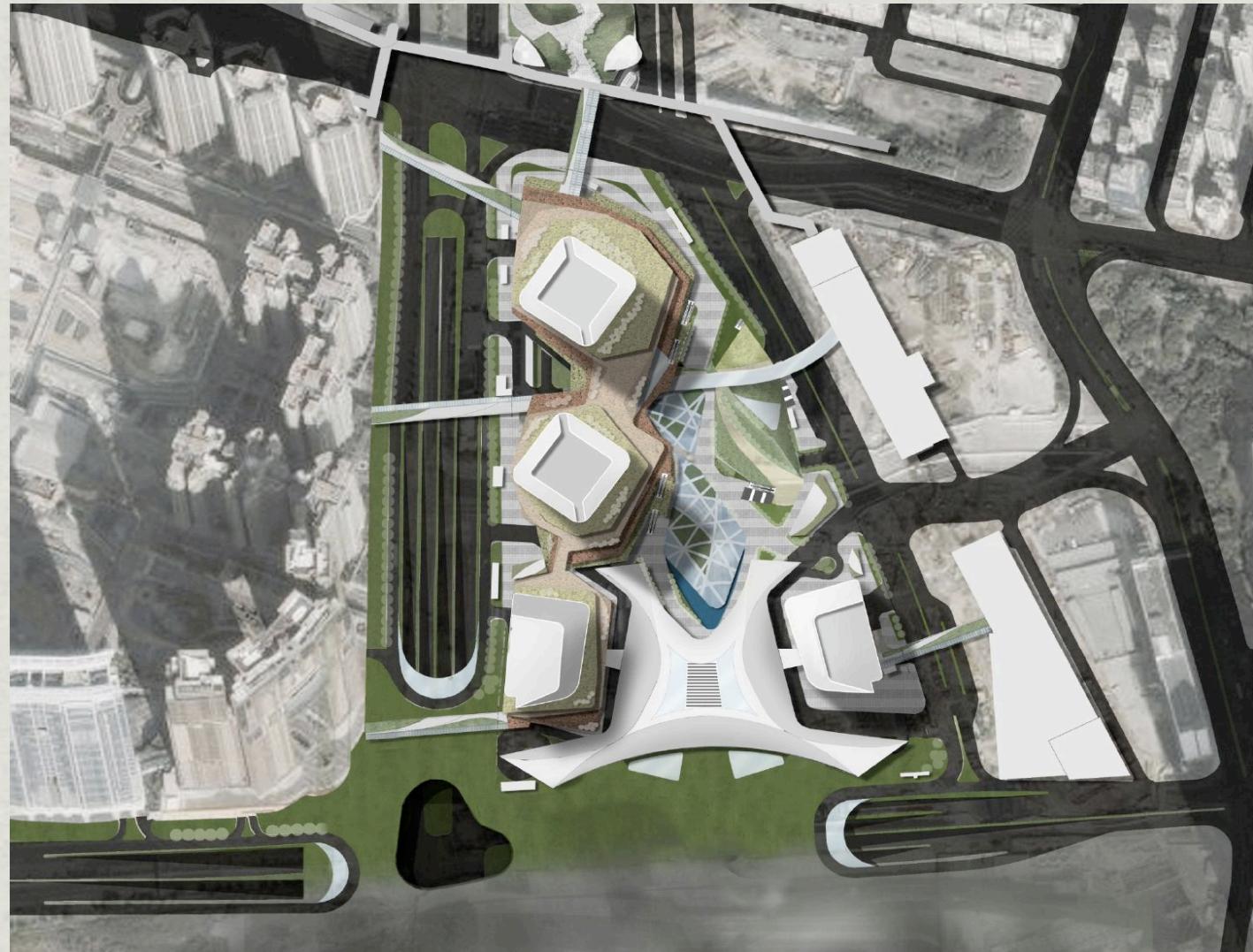
西九龍：各種交通工具互不連接



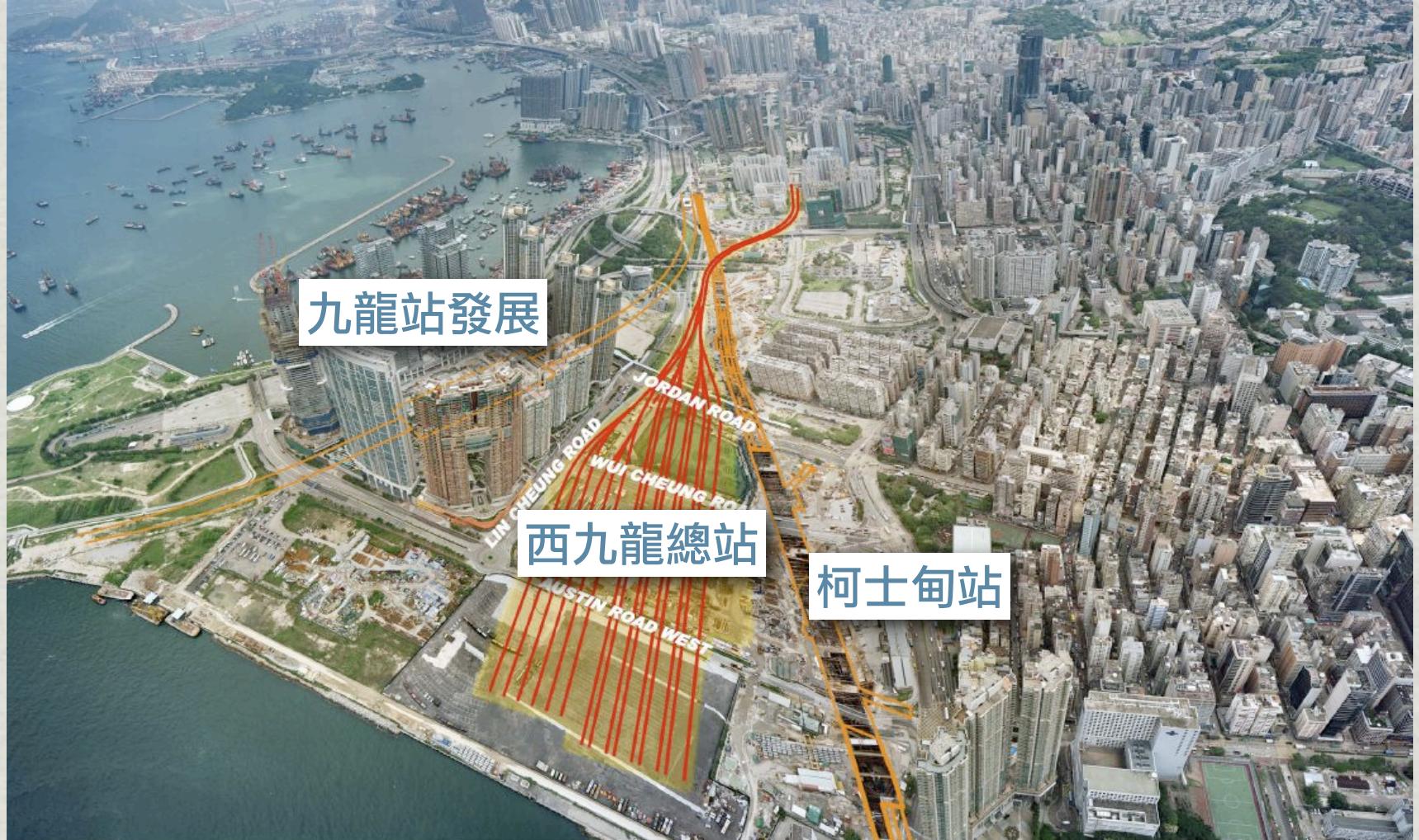
西九龍總站使交通更為混亂
興建新路卻會阻礙行人流通



西九龍總站使交通更為混亂
興建新路卻會阻礙行人流通

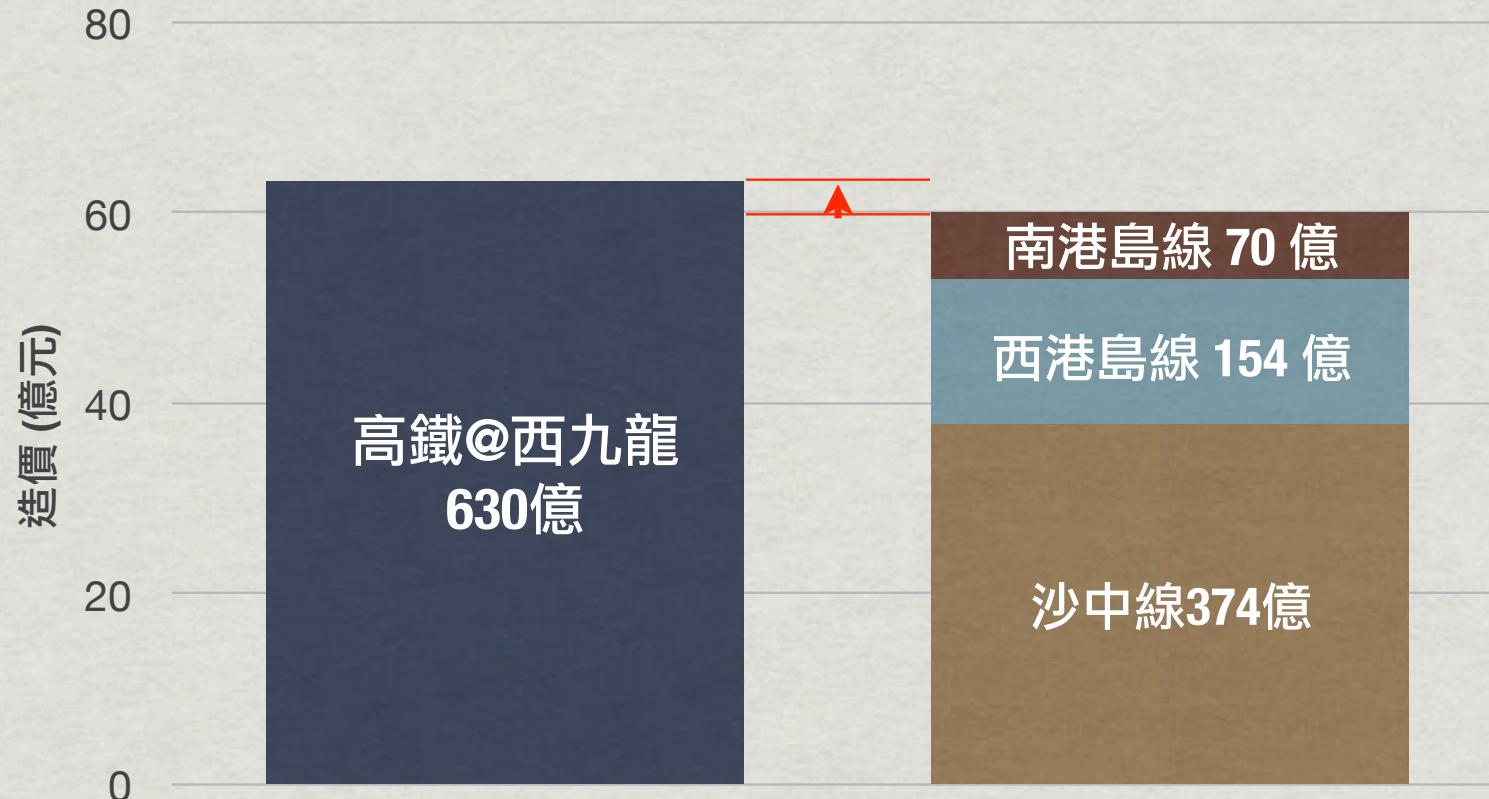


道路把九龍割成島嶼



西九龍總站限制西九文娛區的發展

造價



High-spend railway

How the costs compare (US\$m/km)

HK section of express rail link	US\$ 190m
Channel Tunnel, Britain/France	84
HSL-Zuid high-speed line, Netherlands	80.4
TGV South Korea	60.3
Taiwan high-speed rail	44.7
Mokpo high-speed railway, South Korea	34.3
Nuremberg-Munich high-speed line, Germany	30.8
Beijing-Shanghai high-speed line	24.5

Digging deep

Total volume of Two IFC, Hong Kong's tallest building

740,000 cubic metres

Total amount of soil to be excavated for express rail terminus

4.5m cubic metres

SCMP GRAPHIC



Engineers say the price tag of the express rail link's Hong Kong section will be inflated by the construction cost of the state-of-the-art terminus in West Kowloon (artist's impression pictured)

Express rail link to be world's most costly

南華早報

可持續發展

- * 社會不可持續
 - * 大多數香港人不能直接受惠
 - * 收回菜園村民居用地

可持續發展

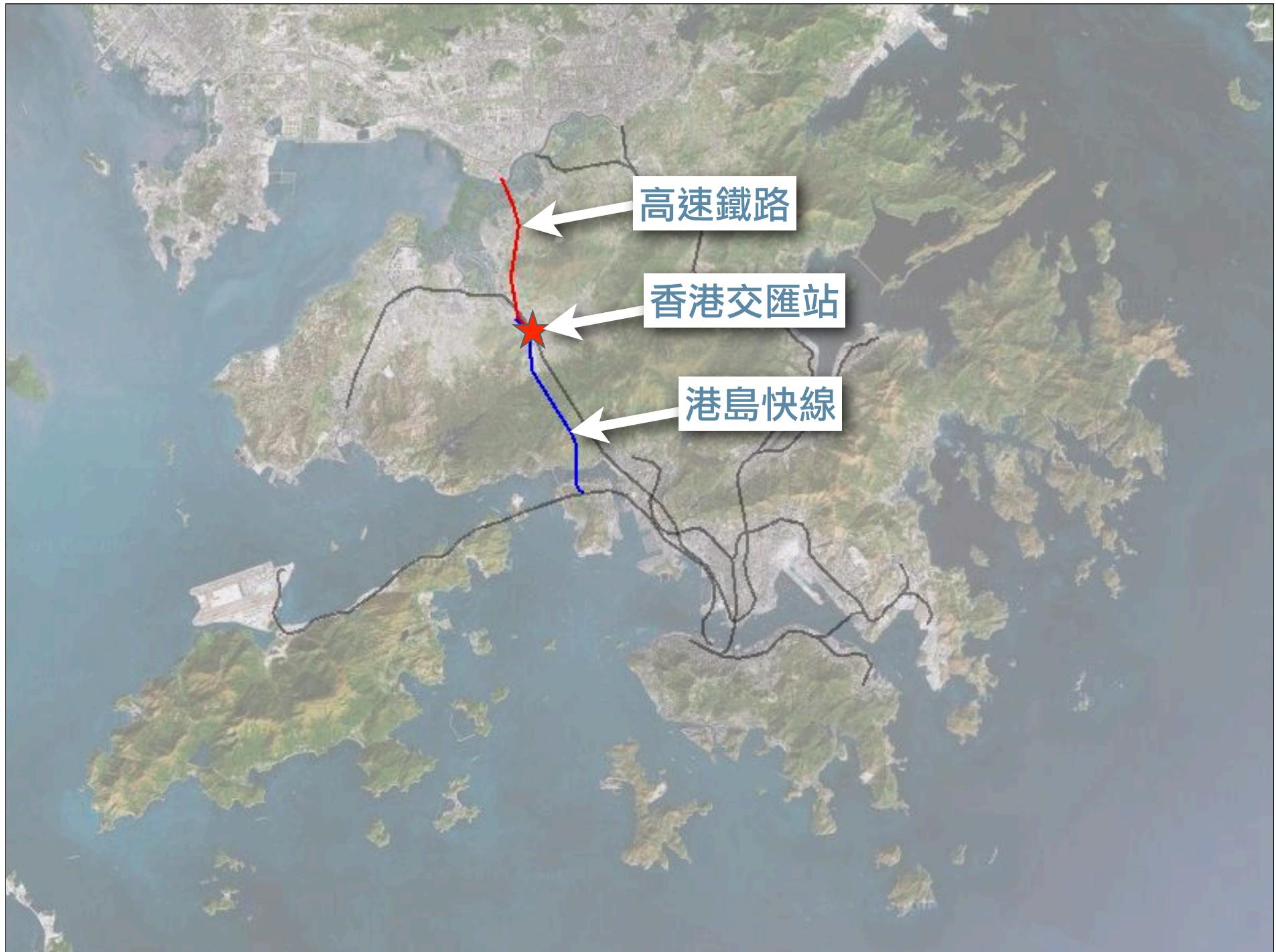
- * 環境不可持續

- * 西九龍的交通問題惡化
- * 短期內再次於西九龍大型挖土
- * 製造大量建築廢料
- * 營運成本：高
- * 總碳足印：高

香港交匯站









一個車站大堂
連接內地香港

直達新界西北

高速鐵路

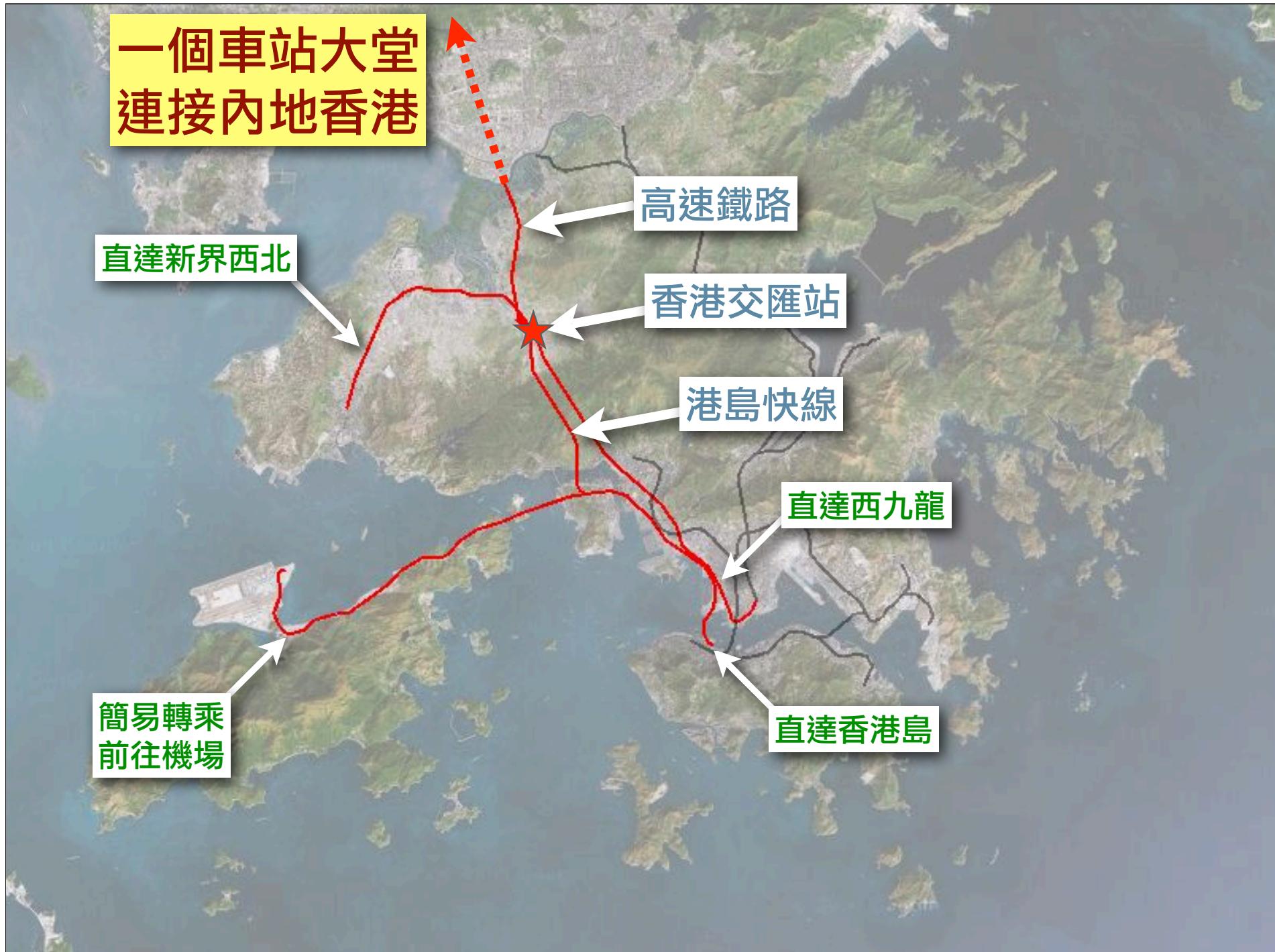
香港交匯站

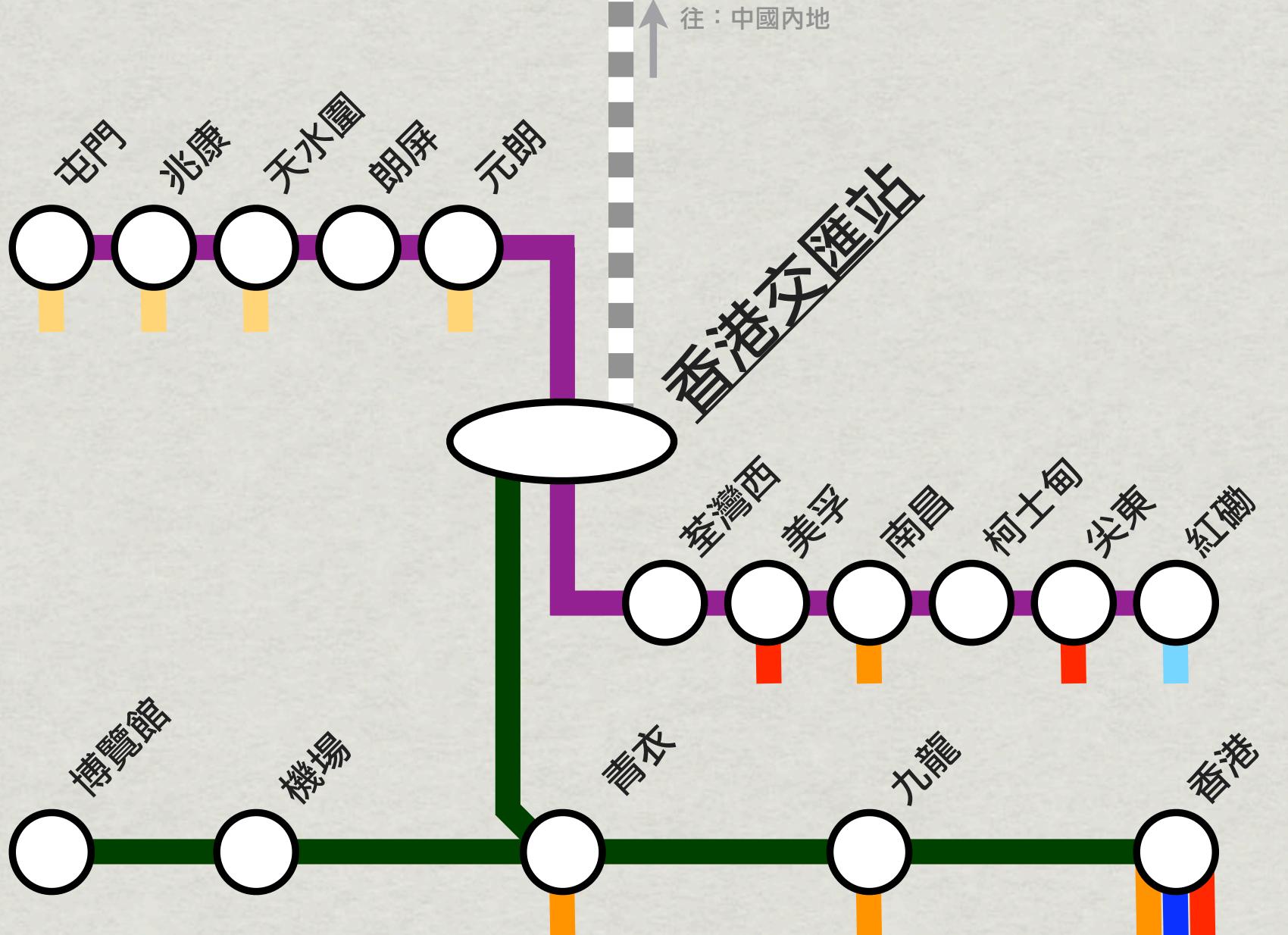
港島快線

直達西九龍

簡易轉乘
前往機場

直達香港島



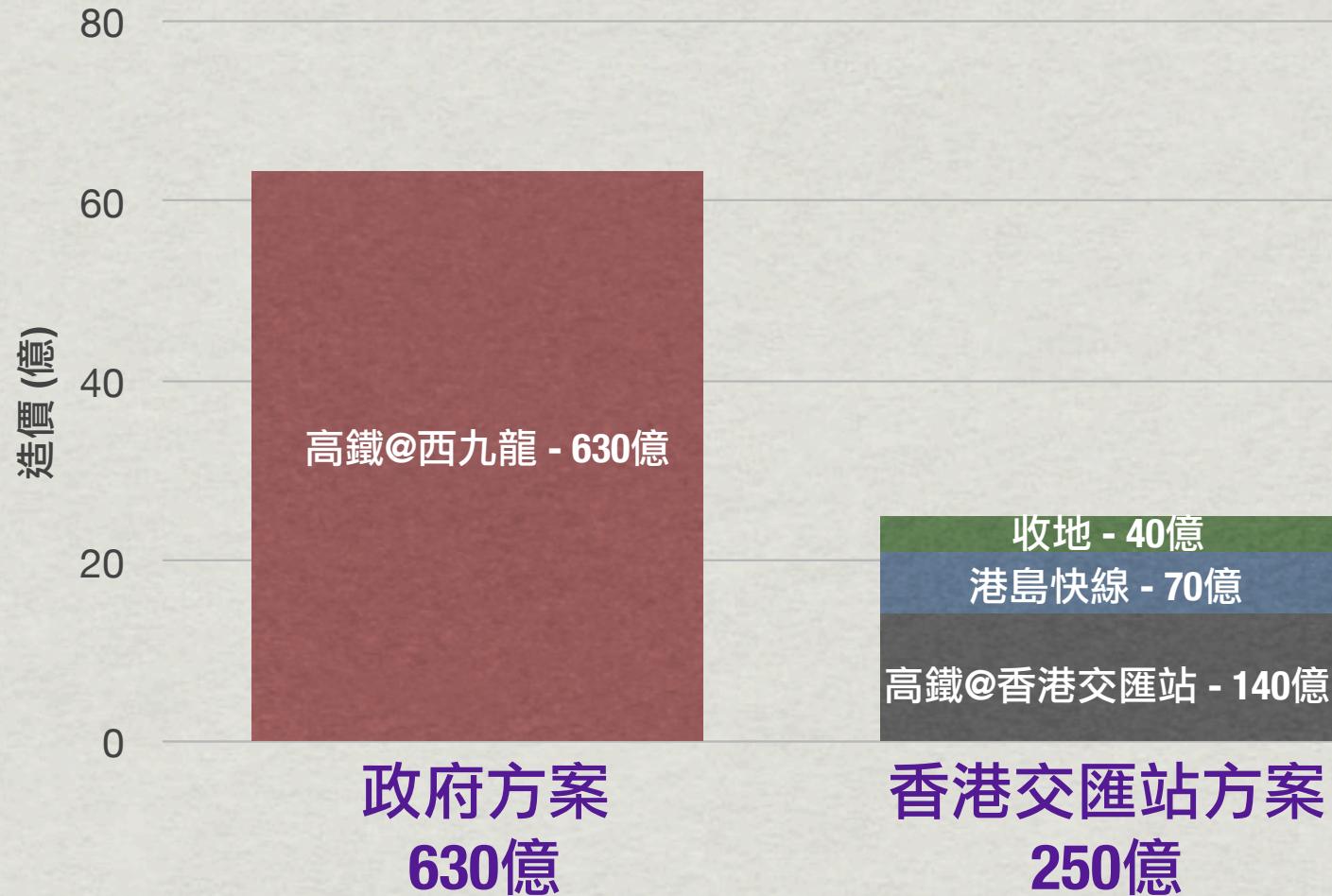


優點

- * 更平
 - * 減低造價
 - * 減低營運成本
 - * 減低票價
- * 更快
 - * 簡便本地轉乘
 - * 大多數香港人的「總行程需時」會縮短
- * 更好
 - * 減低工程延誤的機會
 - * 增加客量
 - * 減少社會和環境影響

更平

造價



營運成本

- * 減低營運成本
 - * 縮短行程距離
 - * 減低保養成本
 - * 綜合設計管理
 - * 列車停放處貼近總站
 - * 減低能源消耗
 - * 更有效利用現有基建
- * 減低票價

更快

高鐵行程需時
入境和海關手續
前往轉乘接駁交通
本地行程需時

+

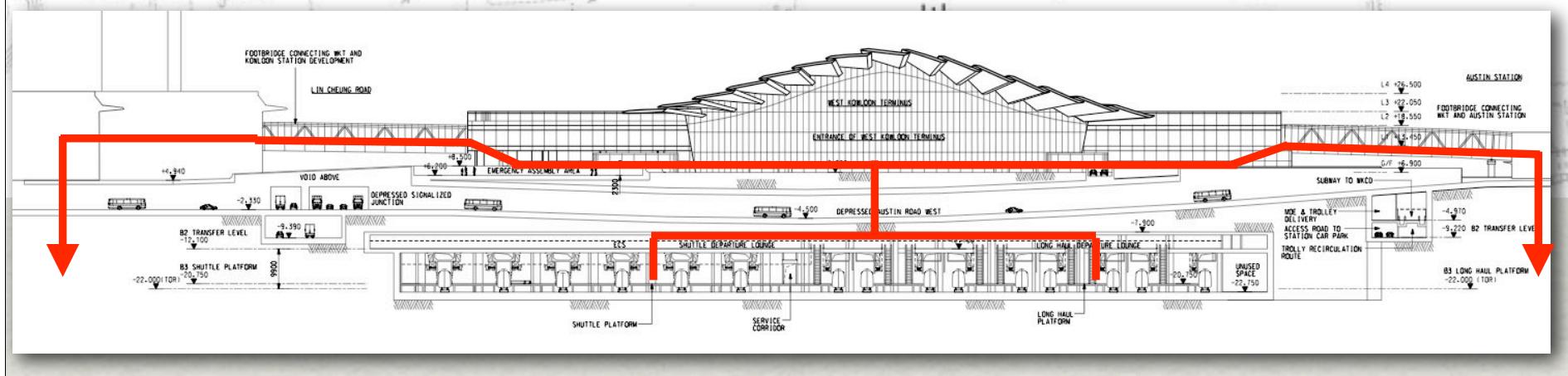
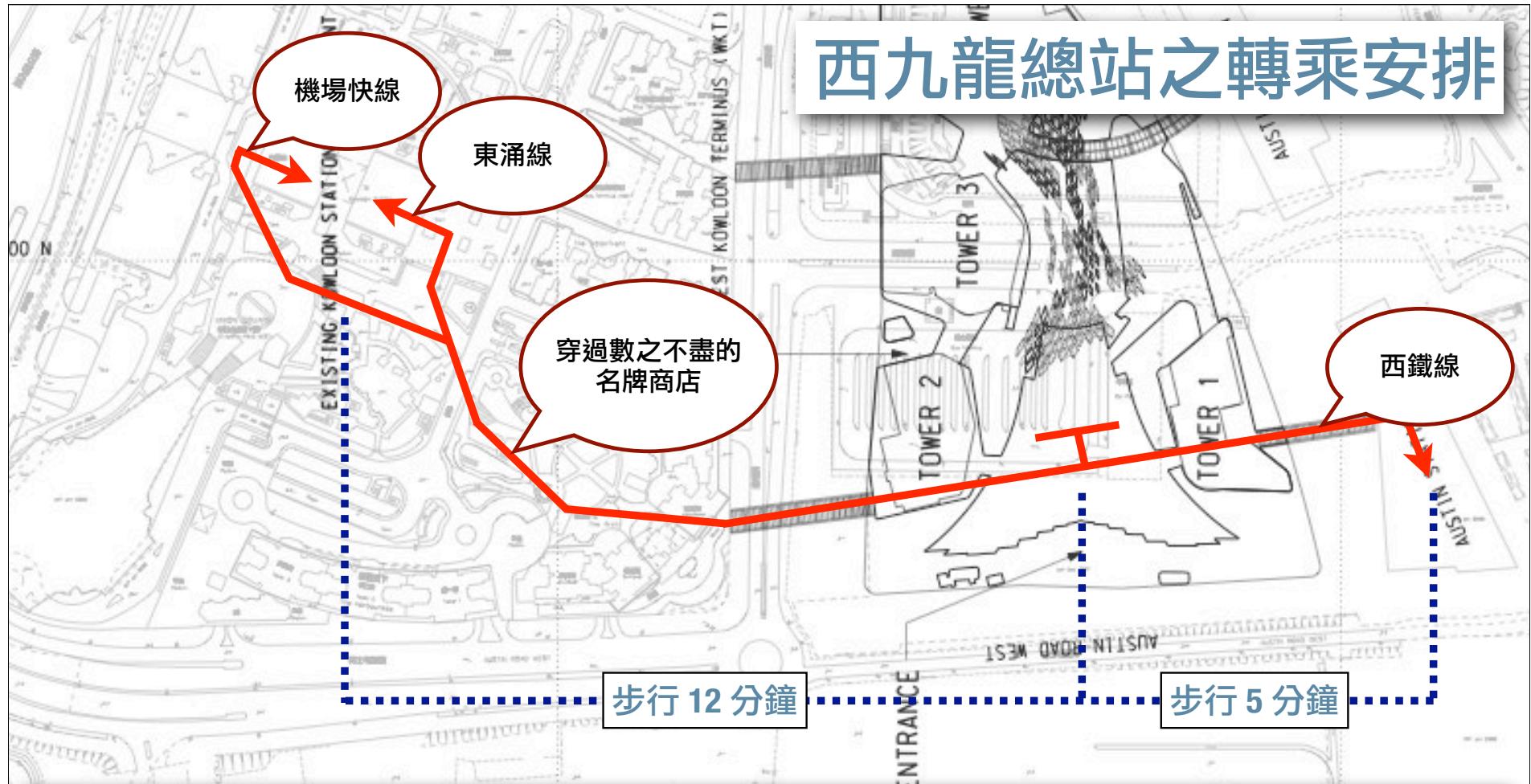
+

+

=

總行程需時

西九龍總站之轉乘安排



例一：從邊境至香港站

(高鐵總站設於西九龍)

+

高鐵行程 14 分鐘

+

入境與海關 15 分鐘

+

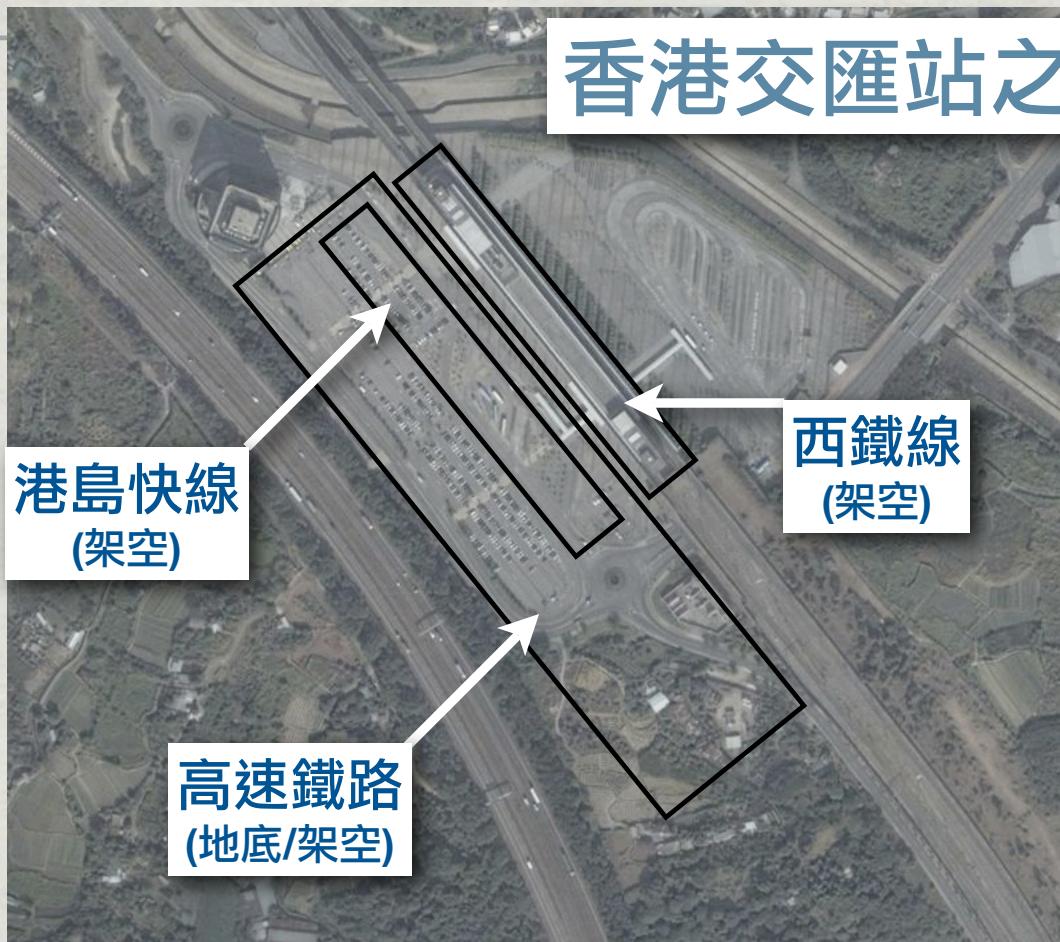
步行至九龍站東涌線 12 分鐘

乘搭列車至香港站 5 分鐘

=

46 分鐘

香港交匯站之轉乘安排



例二：從邊境至香港站

(高鐵總站設於香港交匯站)

+

+

+

高鐵行程 4 分鐘

入境與海關 15 分鐘

步行至港島快線 2 分鐘

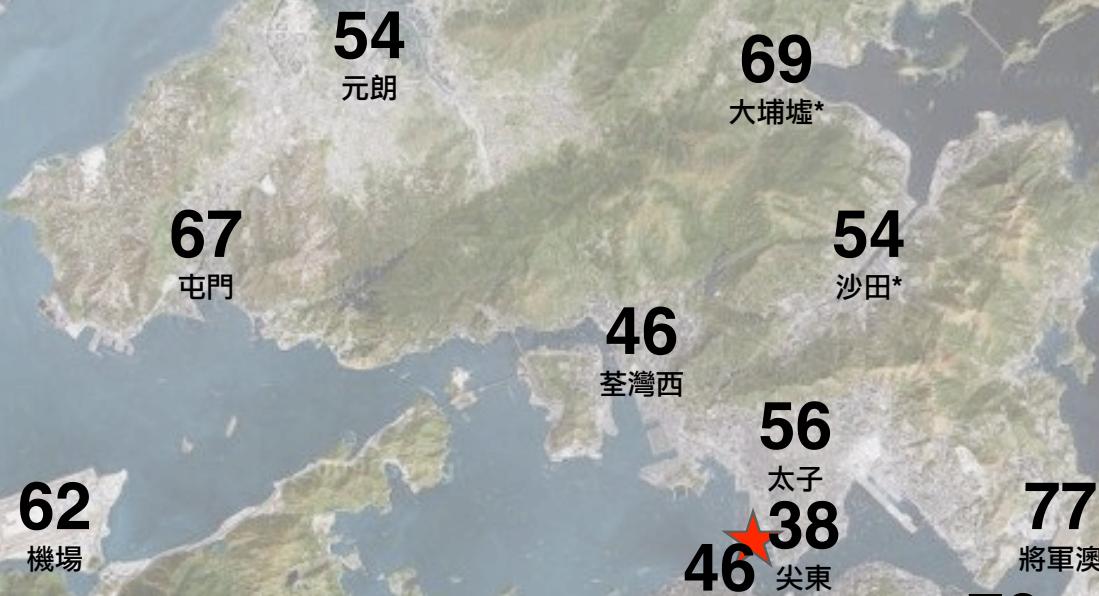
乘搭列車至香港站 21 分鐘

=

42 分鐘

從邊境到香港各地

(總行程需時，高鐵總站設於 西九龍，分鐘算)



* 以巴士到達，平均時速約四十公里

從邊境到香港各地

(總行程需時，高鐵總站設於 香港交匯站，分鐘算)



* 以巴士到達，平均時速約四十公里

時間差

(分鐘算)

A map of Hong Kong showing travel times from various locations to the Central business district. The locations and their travel times are:

- 元朗 (-30 minutes)
- 大埔* (-8 minutes)
- 沙田* (+2 minutes)
- 荃灣西 (-17 minutes)
- 太子 (-6 minutes)
- 尖東 (+4 minutes)
- 香港 (-4 minutes)
- 將軍澳 (-3 minutes)
- 柴灣 (-4 minutes)
- 機場 (-13 minutes)
- 屯門 (-30 minutes)

A red star marks the location of the travel times.

* 以巴士到達，平均時速約四十公里

更好

建造年期

高鐵總站設於西九龍

2015年完工

工程延誤機會：高

香港交匯站方案

北段工程：高鐵隧道及總站

6年足夠，工程延誤機會：低

南段工程：港島快線

6年足夠，工程延誤機會：低

如有足夠決心，2015年可以完工

建造年期

同期建造

北段工程：高鐵隧道與總站

南段工程：港島快線

設計、環評與刊憲	1.5 年
土木工程	3 年
系統建築	1 年
應急安排	0.5 年
總計	6 年

可持續發展

- * 社會影響

- * 更公平：大多數香港人的「總行程需時」會縮短
 - 便於從元朗、屯門、荃灣和機場乘搭
- * 保留菜園村
- * 只需於錦田和八鄉收回少量土地

預計收回土地

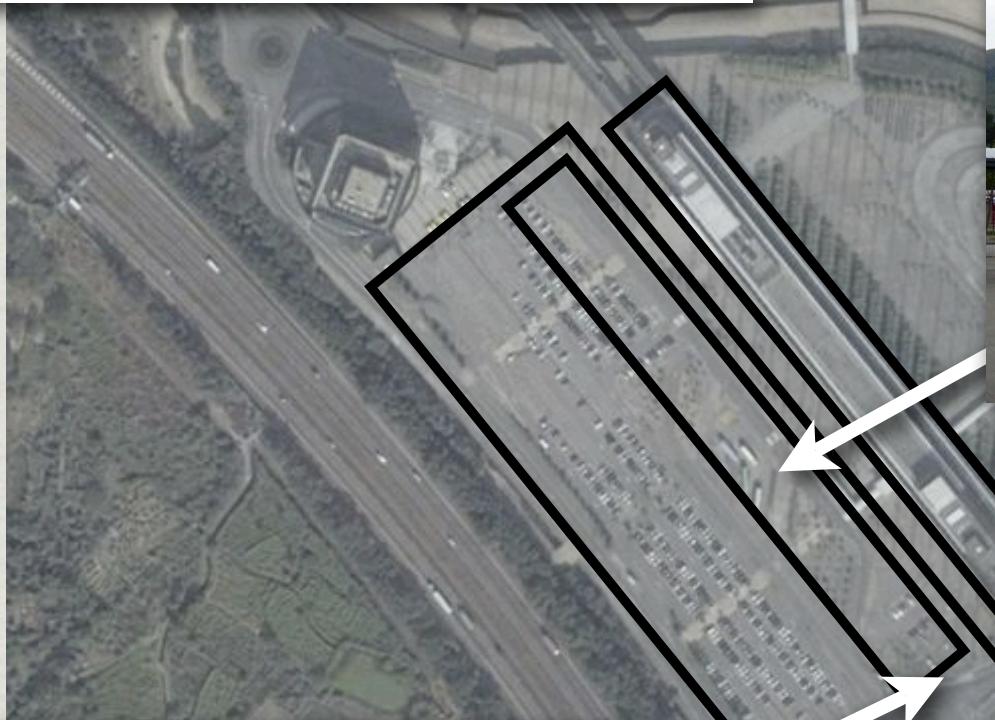
- * 香港交匯站
- * 停車場
- * 變電站
- * 少數鄉郊房屋
- * 建議車廠
- * 豬場
- * 回收儲存
- * 荒棄房屋



香港交匯站



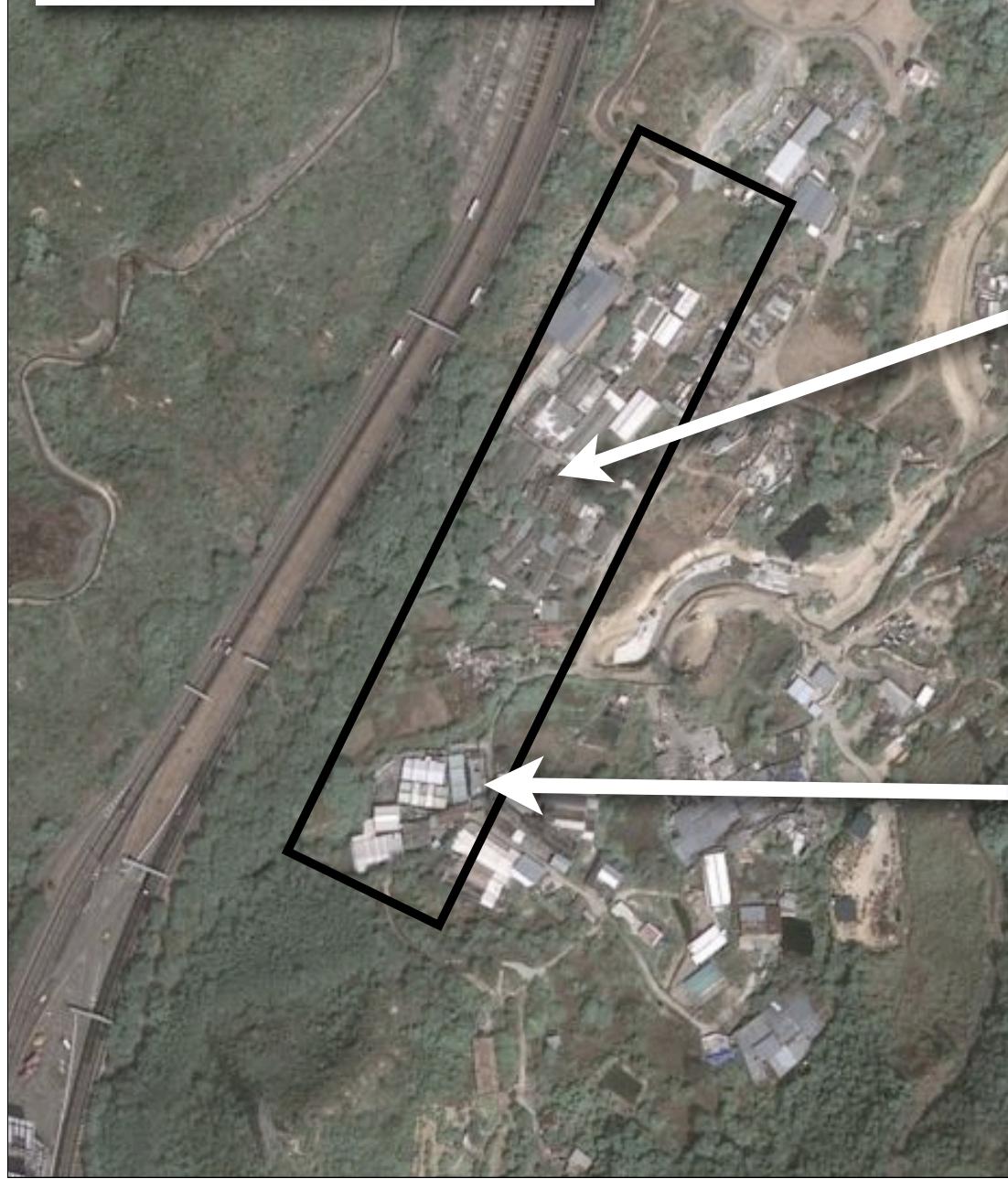
香港交匯站



建議車廠



建議車廠



可持續發展

- * 環境影響

- * 建造過程簡單
 - * 無需再次掘開佐敦道
 - * 無需興建緊急救援站
 - * 減少建築廢料
 - * 更有效使用空間
- * 更多乘客會使用鐵路作本地接駁
- * 減輕西九龍的交通問題

其他優點

- ＊ 使用現有機場快線模式，乘客可預先於市區代辦長途列車的登車手續
- ＊ 總站可按需要分期興建
- ＊ 西九龍的土地可隨時拍賣
- ＊ 簡化西九文化區的設計和興建





我們的建議車廠選址



政府的建議車廠選址
(菜園村)

總結

優點

- * 更平
 - * 減低造價
 - * 減低營運成本
 - * 減低票價
- * 更快
 - * 簡便本地轉乘
 - * 大多數香港人的「總行程需時」會縮短
- * 更好
 - * 減低工程延誤的機會
 - * 增加客量
 - * 減少社會和環境影響

新高鐵專家組

- * Dr Hung Wing-tat 熊永達
- * Ir Albert Lai Kwong-tak 黎廣德
- * Dr Leung Kai-chi 梁啟智
- * Mr Stanley Ng 吳永輝
- * Ms Pong Yuen-ying 龐婉儀
- * Ir Ronald Taylor 泰萊
- * Mr Paul Zimmerman 司馬文