

# 新高鐵專家組

## 答客問

---

- 問01：你們支持還是反對興建高鐵？
- 問02：什麼是「貫通南北方案」？
- 問03：不把高鐵總站設於市區，會否感到市區搭客不便？
- 問04：除了商務旅客和長途旅客之外，還會有誰會用得上高鐵？
- 問05：新方案建成後的票價如何？
- 問06：西九站方案已經完成了規劃、刊憲和環境評估，如果現在才重新開始，會否推遲高鐵的完工日期？
- 問07：新方案的高鐵總站有多少個月台？
- 問08：新方案的高鐵總站會如何與高速鐵路連接？
- 問09：新方案的高鐵總站有否預留位置興建附帶設施？
- 問10：新方案有否預留位置興建北環綫？
- 問11：新方案高鐵總站的選址會否刺激錦田一帶的城市發展？
- 問12：新方案會否破壞吉慶圍？
- 問13：從香港站乘坐「港島快綫」前往高鐵總站，是否需要在青衣轉車？
- 問14：來往高鐵總站和香港站的列車會否影響機場快綫的班次？
- 問15：港島快綫的估計造價是如何計算出來的？
- 問16：港島快綫會否需要自設車廠？
- 問17：新方案的高鐵車廠選址將會在哪兒？面積是如何計算出來的？
- 問18：新方案的高鐵車廠運作會如何和現有的八鄉車廠協調？
- 問19：相對於西九站方案，新方案會否涉及更多收地？
- 問20：菜園村在新方案中會否受到影響？
- 問21：誰是「新高鐵專家組」？
- 問22：為什麼你們選擇現在站出來？
- 問23：怎樣可以知道更多新方案的信息？

## 甲、總綱

問 0 1：你們支持還是反對興建高鐵嗎？

答 0 1：我們支持興建高鐵。我們認同香港連接全國高鐵網絡的策略需要。

我們所反對的，是設總站於西九龍的設計。政府現有的高鐵方案問題眾多：高鐵香港段的造價為 6 7 2 億，超過沙中綫、南港島綫和西港島綫的總和，也足夠興建兩條青藏鐵路。每公里的造價也達 3. 2 億美元，是全世界最貴的英法跨海隧道的 4 倍，更是正在興建的京滬高鐵的 1 3 倍。

然而因為西九龍總站的選址錯誤和接駁差劣，不利多數香港人前往，西九龍總站建成後，更會為該區帶來嚴重的交通問題。而從社會和環境去看，整個項目都不符合可持續發展。眼見西九站方案成本高昂卻效用成疑，我們認為寶貴公共資源應可更用得其所。

問 0 2：什麼是「貫通南北方案」？

答 0 2：「貫通南北方案」的提出，是要為香港市民和政府提供另一個選擇，以更平的造價提供更快和更好的高鐵服務。這個方案包括兩部分：首先，我們會擴建現有的錦上路站為高鐵總站，向北接駁內地的高鐵網絡。我們同時會把機場快綫由青衣分支延至錦上路站，是為「港島快綫」。這個車站的特點是：一個車站大堂、三條接駁綫路、聯通內地香港的車站，我們稱為「香港交匯站」。



問03：不把高鐵總站設於市區，會否感到不便於市區的搭客登車？

答03：不會。新方案對市區搭客同樣便利。

高鐵是否方便，並非全取決於總站的位置，更在於總站的設計是否便於旅客到達其最終目的地。西九站方案的問題，在於西九龍總站的交通接駁差劣，旅客難以轉乘其他交通工具。

按環境影響評估的圖則，在西九站方案當中，旅客於高鐵總站完成入境程序後，要先向上爬十一層到車站大堂，再穿過九龍站上蓋商場的通道，之後向地底走九層，才能轉乘東涌綫往中環；整段路程需要步行12分鐘，也即是現時中環和香港站之間轉線需時的兩倍。就算按政府最新提出的改善接駁措施，也需要8至10分鐘。無論對「時間就是金錢」的商務旅客，或是帶同大型行李的長途旅客，政府的方案均是極不吸引。

新方案當中，由於整個「香港交匯站」是以三合一方式設計和建造，大大減低了轉線所需的時間。旅客於高鐵總站完成入境程序後，步行

2分鐘便可前往乘搭「港島快綫」，無需轉車便能直接從到達香港站。相對於政府的方案，新方案能更快把旅客帶到香港的商業金融中心：香港站。下列的數據顯示，如果選用西九站方案，引用政府提供的數據，從邊境到香港站需時42分鐘；新方案的需時同樣是42分鐘，與政府的方案一樣。

當然，旅客隨了乘搭港鐵接駁外，也可以從西九龍乘搭的士到中環。經實地考察，由香港站乘搭的士經西隧前往未來西九龍總站的位置，約需時11分鐘（車資連同隧道費為一百二十元），再假設日後由海關出口步行至的士站需時2分鐘，即總計需時為42分鐘，仍然和經「香港交匯站」乘「港島快綫」一樣。再者，這種依賴路面運輸的安排既違反高鐵作為環保交通的原則，也會加劇西九龍和中環的交通擠塞。

前往香港站	政府的方案	新方案
從香港境內的之高鐵行程	14分鐘	4分鐘
入境與海關	15分鐘	15分鐘
步行至接駁線路	8分鐘	2分鐘
乘搭本地列車至香港站	5分鐘	21分鐘
總計需時	42分鐘	42分鐘

西九龍總站和香港市區的空間距離雖近，時間距離卻相當遙遠。[高鐵的理念，正如政府的發言人所說，是要更快地把兩個城市的中心連結起來。然而按照這個政府自己提出的標準，新方案卻比政府的方案更為優勝。](#)

問04：除了商務旅客和長途旅客之外，誰會使用高鐵？

答04：高鐵是香港社會的一項重大投資，理應能直接惠及越多的香港居民越好。

按照上述的計算方法為全港 1 8 區高鐵乘客估計所需時間逐一推算，結果顯示全港 6 9 8 萬居民當中，新方案有 2 9 4 萬人使用新方案比西九站方案便捷；使用西九站方案比新方案便捷的，則只有 1 0 7 萬（見附表一及附圖一）。

在此，有兩個案例是值得提的。首先，現時不少來往內地和香港的跨境直通巴士均由旺角鴉蘭街和運動場道出發。由這兩個地方前往西九龍總站，並不如想像般的方便。搭客要先乘荃灣綫前往尖沙咀站，步行 1 1 分鐘轉往尖東站後，然後轉乘西鐵綫至柯士甸站，再步行 2 分鐘至西九龍總站。加上過關和高鐵的行程，全程需時 5 3 分鐘，對於原來於乘搭跨境直通巴士的旅客明顯缺乏吸引力。然而如果選用新方案，全程需時則可減至 5 0 分鐘。

另一個例子，則是居住元朗一帶的居民。設於西九龍的總站對他們來說，毫不吸引。然而新方案中從元朗到邊境，連同過關也只需要 2 4 分鐘，與乘坐小巴到皇崗口岸不相上下。也就是說，新方案即使對於新界西北的居民來說，也同樣具競爭力。

新方案的造價只是 2 5 0 億，比西九總站方案便宜超過一半。相對於新方案，政府堅持要全港市民一齊多花數百億建站西九龍，卻換來一個九龍中的旅客僅僅快五分鐘，港島區的旅客沒有好處，新界區的旅客卻被完全排除在外的結果。

問 0 5：新方案建成後的票價如何？

問 0 5：新方案的票價會低於西九站方案的票價。

票價的釐定取決於三個因素：建造成本、營運成本和旅客數目。

建造成本方面，新方案的預計造價為 2 5 0 億，遠遠低於西九站方案的 6 7 2 億。新方案的造價是基於香港政府最新公開的工程造價，按工程所需逐項計算出來。新方案造價低的主要原因，是無需如西九站

方案般興建一個深入地底，有如三十個旺角站的大型總站，而新開掘隧道的長度也遠遠來短得多。此外，由於無需興建二十多公里長的隧道，所以也無需要興建緊急救援站，再節省一筆費用。

此外，新方案的設計有利減低營運成本。西九站方案當中，列車落客後的空車要佔用高鐵隧道駛回設於車站以北十多公里的列車停放處，不利營運效率。新方案的列車停放處則會設於車站以南約四公里處，連結路線不和高鐵重疊，提高了營運效率。新方案的整體工程規模比西九站方案細，建成後的維修費用也較低。新方案中的「香港交匯站」以三合一方式運作，也會減低管理營運的成本。

如上文所述，新方案比西九站方案更有利於大多數香港居民乘搭，也即是潛在乘客更多。乘客數目增加，更多乘客攤分建造和營運開支的固定成本，有助降低每位乘客所需付出的票價。

新方案的另一優點，是乘客可以選用不同服務前往市區。如果乘客選擇「港島快綫」，則可享用等同機場快綫的舒適服務，到達香港站的旅程比西九站方案更為便捷舒適；如果乘客較重視票價，則可選擇使用既有的港鐵網絡。現時港鐵連接錦上路和香港站之成人八達通收費為二十元八角。

問 0 6：西九站方案已經完成了規劃、刊憲和環境評估，如果現在才重新開始，會否推遲高鐵的完工日期？

答 0 6：不會。相反，新方案有可能早於西九站方案完工。新方案的啟動雖然會比西九站方案遲，卻同樣可於 2 0 1 5 年建成，甚至有可能比西九站方案更早完工，這是因為新方案的工程規模和難度遠遠比西九站方案要來得低。

新方案並不需要任何新的工程技術，香港的工程業界能勝任有餘。以穿越大欖的隧道為例，穿越同一地段的隧道已有兩條（西鐵綫及三號幹線），業界對該區的地質結構經已相當了解。高鐵總站的設計也遠



遠比政府設於西九龍的方案來得簡單，可以大大縮短施工所需的年期。

以下為新方案的預計施工時程：

項目	需時
設計、刊憲與環評	1 年半
土木工程	3 年
系統建築	1 年
應急安排	半年
總計	6 年

## 乙、香港交匯站

問 0 7：新的高鐵總站有多少個月台？

答 0 7：「香港交匯站」當中的高鐵總站將會設有六個長途線月台和四個短途線月台，合共十個高鐵月台。

新方案的月台數目比西九站方案中的西九龍總站為少，是因為新方案的高鐵總站運作比西九站方案更有效率。於新方案當中，列車從高鐵總站的北面進站，落客後便立即可以從南面駛離，所有清潔車廂廁所和補充餐點的工作都無需在校內進行。列車停留在校內的時間越短，每個月台就便能處理更多的列車班次。

問 0 8：新方案的高鐵總站會如何與高速鐵路連接？

答 0 8：高鐵總站以北將會有一段扇形路軌，把高鐵列車引領到各個月台。此路段將大約設於現時西鐵錦田大樓的位置，不會影響民居。離開扇形路段後，高速鐵路將於錦田河以北穿過現有的西鐵高架橋。就此，專家組已設計了數個工程上可能的選擇。

問 0 9：新方案的高鐵總站有否預留位置興建附帶設施？

答 0 9：現錦上路站以東已有路面交通交匯處，供公共巴士、的士和旅遊巴士停泊。我們可在路面交通交匯處興建上蓋，提供餐飲購物和多層停車場。如有需要，也可動用錦上路站東南面的土地。

問 1 0：新方案有否預留位置興建北環綫？

答 1 0：「香港交匯站」的設計保留了現時的西鐵錦上路站東面的北環綫預留位置。北環綫通車後，「香港交匯站」將會成為四線轉乘的綜合車站。屆時由上水、粉嶺一帶經「香港交匯站」乘坐高鐵長途列車，將會比經羅湖口岸和深圳地鐵到深圳福田站乘坐更為方便。

問 1 1：新方案高鐵總站的選址會否刺激錦田一帶的城市發展？

答 1 1：高鐵總站設於錦上路，提升錦田一帶城市發展的潛力。如果市民支持，可在車站附近作適度發展，減輕市區的土地壓力。如果市民認為錦田應該保留農村風貌，則只要政府當局有效規劃和管理，相信可以有序開發。

新方案的另一優點，是無論在建造過程或日後的營運都可為新界西北帶來大量的就業機會，順帶刺激當區的本土經濟。

問 1 2：新方案會否破壞吉慶圍？

答 1 2：不會。「香港交匯站」與吉慶圍的直線距離約四百米，鐵路走線和吉慶圍也沒有任何重疊之處，不會為該處帶來任何直接影響。至於私人發展的影響，由於吉慶圍屬一級歷史建築，政府有責任盡一切努力予以保存。



## 丙、港島快綫

問 1 3：從香港站乘坐「港島快綫」前往高鐵總站，是否需要在青衣轉車？

答 1 3：不需要。「港島快綫」的運作模式，類似東鐵綫的落馬州支綫。屆時由香港站開出的列車，會由同一月台出發，分別開往機場和「香港交匯站」。

「港島快綫」與機場快綫共用設施的一大好處，是可把市區登機的模式引進高鐵長途列車。舉例說，如果旅客要乘坐晚上的通宵列車前往北京，可以下班後先把行李拿到香港站或九龍站辦理托運手續，然後在市區吃晚飯和消遣，再乘「港島快綫」到「香港交匯站」登車。

問 1 4：來往高鐵總站和香港站的列車會否影響機場快綫的班次？

答 1 4：不會。現時機場快綫的班次，受制於青馬大橋的設計限制。基於安全規定，青馬大橋同一時間只容許一班列車通過。至於青衣和香港站之間的路段，一方面有四組路軌、又沒有類似青馬大橋的限制，所以列車班次的容量也較多。因此，就算日後因為機場的發展和港珠澳大橋通車，以致機場快綫的班次增加至青馬大橋可接受的最高水平，青衣和香港站之間的路段仍然會有剩餘容量供來往香港站和「香港交匯站」之間的列車使用。

問 1 5：港島快綫的預計造價是如何計算出來的？

答 1 5：港島快綫的預計造價是 7 0 億元，此造價是按照現時政府工程造價計算出來的。相對來說，和「港島快綫」隧道段地理位置相若的西鐵綫大欖隧道，其造價為 1 7. 9 億，該數字包括與開掘隧道無關的其他

工程。而在新方案當中，我們已預留了22億開掘隧道。因此，我們有信心70億是一個合理的預計造價。

項目	造價(元)
隧道	22億
跨海橋	8億
連接路段	5億
架空車站	15億
系統	20億
總計	70億

問16：港島快綫會否需要自設車廠？

答16：不需要。機場快綫的小蠔灣車廠有足夠的容量給予新增的機場快綫和「港島快綫」列車。

## 丁、高鐵車廠選址

問17：新方案的高鐵車廠選址在哪兒？該選址的面積是如何計算出來的？

答17：新方案的車廠選址將會設於「香港交匯站」以南，三號幹線大欖隧道北面入口的東側。車廠將會包括8條520米長的路軌供列車停放，和4條480米長的有蓋路軌供列車維修。這些路軌連同所需的機電和控制設施，約需闊100米的空間。

問18：新方案的高鐵車廠怎樣和現有的八鄉車廠協調運作？

答18：連接高鐵總站和高鐵車廠之間的路段，將會興建一條分支接駁現有的八鄉車廠。接駁兩條線路的目的，是要方便停放在八鄉車廠的工程車輛有需要時可以駛進高鐵路段協助維修工作。

高鐵的客運列車將不會駛進八鄉車廠，也不會影響八鄉車廠於沙中線通車後的服務容量。

## 戊、收地安排

問 19：相對於西九站方案，新方案會否徵收更多土地？

答 19：收地問題之所以重要，在於其社會影響。因此，問題的重點該是涉及土地的質量而非數量，和方案中空間利用的效益。

「香港交匯站」的大部分範圍建於現西鐵錦上路站以西的露天停車場之內。在露天停車場以南，有少量位處農業地段的農地和村屋。新方案的造價已包括收地所需的預算。「香港交匯站」的範圍內現時並無類似菜園村的大型居民聚落。

建議車廠選址的現有主要土地用途為豬場、廢置房屋和回收物料儲存場，並無類似菜園村的大型居民聚落。

按照初步點算，我們預計新方案影響約 50 戶民居，遠低於菜園村的 150 戶。

問 20：菜園村在新方案中會否受到影響？

答 20：新方案的走線、車站和車廠的位置都不會經過菜園村。相對於西九站方案，菜園村一帶的民居和農地於新方案中可全數保留。

## 己、新高鐵專家組

問 21：誰是「新高鐵專家組」？

問 21：專家組由一群關心香港社會發展的學者和專業人士組成，成員有：熊永達博士、黎廣德工程師、梁啟智博士、吳永輝先生、龐婉儀小組、

泰萊工程師和司馬文先生。他們來自不同的專業背景，但都對香港的城市發展議題有深入的認識。以資深鐵路工程師泰萊為例，他在香港過去二十年的鐵路規劃中扮演關鍵角色，曾直接參與鐵路發展策略的編制規劃工作。公共專業聯盟為專家組提供了研究支援。

問 2 2：為什麼你們選擇現在站出來？

答 2 2：其實專家組的成員一直都十分關注高鐵。公共專業聯盟於一年前就撰寫報告提出新高鐵總站設於錦上路可改善新界西北的經濟和就業；司馬文先生在年初就在立法會提出了西九總站轉線困難；梁啟智博士和熊永達博士則於年初開始參與幫助菜園村的村民。很不幸，我們的努力未有得到政府的正面回應。今次來自不同專業的學者和專業人士走在一起，希望能把高鐵的討論帶回擺事實、講道理的基礎之上。

問 2 3：怎樣可以知道更多新方案的信息？

答 2 3：如果想知道更多新方案的信息，或是希望支持我們的工作，歡迎登入我們的網址：

<http://betterrail4hk.org/>

## 註釋

答 1：沙中綫的造價為 3 7 4 億、西港島綫的造價為 1 5 4 億、南港島綫的造價為 7 0 億；青藏鐵路於 2 0 0 1 年的總投資額為 3 3 1 億人民幣，按當時匯價折為 3 1 2 億港元。

(二零零九年十月二十二日)

附表：西九站方案和新方案的時間距離參照（往邊境、分鐘算）

地區	參照港鐵站	西九站方案	新方案	時間差	新方案更佳
屯門	屯門	64	37	-27	是
元朗	元朗	53	24	-29	是
北區	上水*	75	52	-23	是
大埔	大埔墟*	65	57	-8	是
沙田	沙田*	54	57	+3	接近
西貢	將軍澳	74	74	0	接近
荃灣	荃灣西	43	29	-14	是
葵青	葵芳 / 青衣	48; 48	47; 31	-1; -17	是
觀塘	觀塘	65	68	+3	接近
黃大仙	黃大仙	54	59	+5	否
九龍城	九龍塘	44	52	+8	否
油尖旺	太子 / 尖東	53; 35	50; 42	-3; 7	否
深水埗	深水埗	53	48	-5	是
離島	東涌	63	52	-11	是
中西區	香港	42	42	0	接近
灣仔	灣仔	52	53	+1	接近
東區	柴灣	72	72	0	接近
南區	海怡半島	59	60	+1	接近
機場	機場	58	49	-9	是

基本設定：

西九總站轉綫至九龍：8分鐘

西九總站轉綫至柯士甸：2分鐘

香港交匯站內轉綫：2分鐘

青衣站內轉綫：5分鐘

香港交匯站至青衣：10分鐘

西九總站巴士轉乘：5分鐘

沙田乘巴士至西九龍（八號幹線轉三號幹線）：20分鐘

沙田乘巴士至香港交匯站（九號幹線轉三號幹線）：35分鐘

大埔乘巴士至香港交匯站（林錦公路）：35分鐘

上水乘巴士至香港交匯站（九號幹線）：30分鐘

海怡半島至金鐘：9分鐘

青衣至香港站：15分鐘

附圖一：新方案與西九站方案的分區比較

