

新高鐵「貫通南北方案」 更快・更平・更好

新高鐵專家組*

2009 年10月

* 成員：熊永達博士、黎廣德工程師、梁啓智博士、龐婉儀女士、吳永輝先生、泰萊工程師、司馬文先生 (公共專業聯盟的研究小組提供支援)。

www.procommons.org.hk

專業智慧・全民共享
Serving public interest with professional integrity

新高鐵「貫通南北方案」

更快・更平・更好

行政摘要

特區政府推動廣深港高速鐵路香港段的建設，面對社會各方越來越多的質疑：例如成本過高，每公里造價是全世界最貴的英法跨海隧道鐵路的 2.3 倍；當初估算的 395 億元更可能大幅飆升，達 630 億元之鉅；西九龍總站工程龐大，相當於一個旺角港鐵站的三十倍，延誤風險大增；再加上西九總站接駁不便，對西九和油尖區路面交通擠塞的負面影響，以至由茶園村引發的收地矛盾等等。政府亦一直未能就整個項目提供令人信服的成本效益分析，致使立法會在今年 9 月中通過動議，要求政府重新檢討整項工程建議。

由公共專業聯盟協調的「新高鐵專家組」（下稱「專家組」）經過詳細研究，為協助政府打破困局，建議採納一個「貫通南北方案」，達致「更快、更平、更好」的目標。由於新方案的工程簡單，施工時間大為縮短，只要政府下定決心，全部工程可以在預定的 2015 年落成。

「貫通南北方案」涵蓋兩段工程：

- *「北段工程」：由邊境以隧道方式建設廣深港高速鐵路的香港段專用線，至現時西鐵線錦上路站旁；
- *「南段工程」：由機場快線青衣站興建一條延伸線直至錦上路（稱為「港島快綫」），使錦上路成為一個包含了現時西鐵線錦上路站、高鐵總站和港島快綫終點站的三合一車站（稱為「香港交匯站」）。

「北段工程」和「南段工程」可以同步施工，完成後旅客乘高鐵抵達香港交匯站後，可以轉乘港島快綫或西鐵綫至全港各區。這個「貫通南北方案」比政府的「西九龍總站方案」優勝之處如下：

- 建設成本只需 250 億元，比西九龍方案節省逾 300 億元；
- 減低能源損耗和列車調度距離，營運成本大幅下降；
- 由於建設成本和營運成本大幅下降，市民可享受較低車資；
- 由於高鐵線隧道距離縮短 16 公里，毋須興建緊急維修站，減少徵地；
- 多達 420 萬香港居民（即 62% 的人口），使用高鐵時能縮短旅程時間；相對於西九總站方案，有 45 萬人因此增加旅程時間 4 分鐘；
- 可提供機場式服務：旅客可在香港站和九龍站辦理市區登車手續，然後再在香港交匯站上車往返內地；
- 香港交匯站有足夠空間設計成綜合車站，在三條線之間接駁方便，旅客轉車的步行時間不超過兩分鐘；

- 新界居民、港島區居民，和機場乘客可更快捷利用高鐵往返內地，高鐵的乘客來源因而增多。
- 毋須遷拆菜園村，可充分利用錦上路站旁邊的官地，徵地興建維修車廠亦可避開主要村落和民居；
- 政府可隨時拍賣西九龍 14 公頃的土地，毋須拖延 5 年

有關政府的西九龍站方案和貫通南北方案的對比，詳情見附表：

	西九龍站方案	貫通南北方案
建造成本	630 億元	250 億元
節省旅程時間	只有約 45 萬香港居民能較快抵達目的地	有多達 420 萬香港居民能較快抵達目的地
建造時間	目標完成期:2015 年 延誤工程機會頗大	目標完成期:2015 年 有可能提早完工
服務模式	只可從西九龍總站上下車	機場式服務: 可在香港和九龍辦理市區登機手續，然後再在香港交匯站 (即錦上路) 上車
車資	較高: 因停放車廠與車站之間的距離達 16 公里，導致較高投資成本和較高營運成本	較低: 因停放車廠與車站之間的距離只有 4 公里，能減投資成本和降低營運成本
道路交通	在施工期內，佐敦/尖沙咀一帶將受嚴重影響; 營運後西九龍交通擠塞的風險大增	對市區交通沒有影響 ; 營運後對路面交通亦沒有負面影響
收回土地	須收回在石崗菜園村的土地	毋須收回石崗菜園村的土地; 徵收車廠用土亦可避開大型村落或民居
對遊客的便利	從機場經西九龍站到邊境: 62 分鐘	從機場經香港交匯站到邊境: 50 分鐘

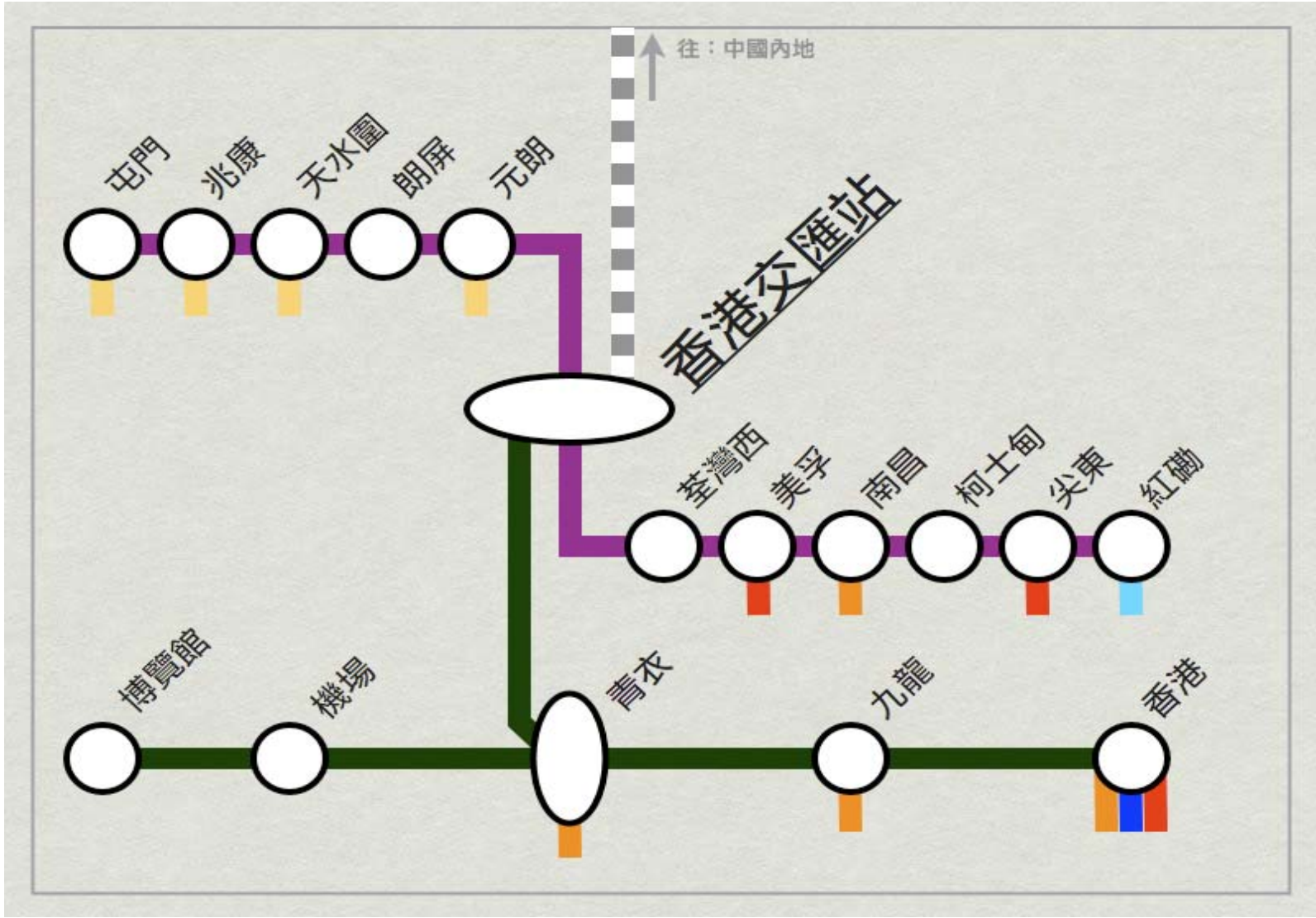
站與站之間的轉換	來往西九站與九龍站須步行 12 分鐘，包括約 20 層樓高的垂直距離	在一個綜合站內，步行 2 分鐘便可轉乘高鐵與港島快線或西鐵線，包括約二層樓高的垂直距離
土地用途	在西九龍佔用了 14 公頃的土地；土地拍賣起碼延遲了至少五年	在西九龍的土地拍賣可隨時進行；在錦上路，政府土地可被充份利用
乘客來源	對新界居民和機場乘客而言 沒有太大吸引力	對新界居民、港島區居民，和機場乘客而言，比較吸引，乘客來源因而增多

傳媒查詢:

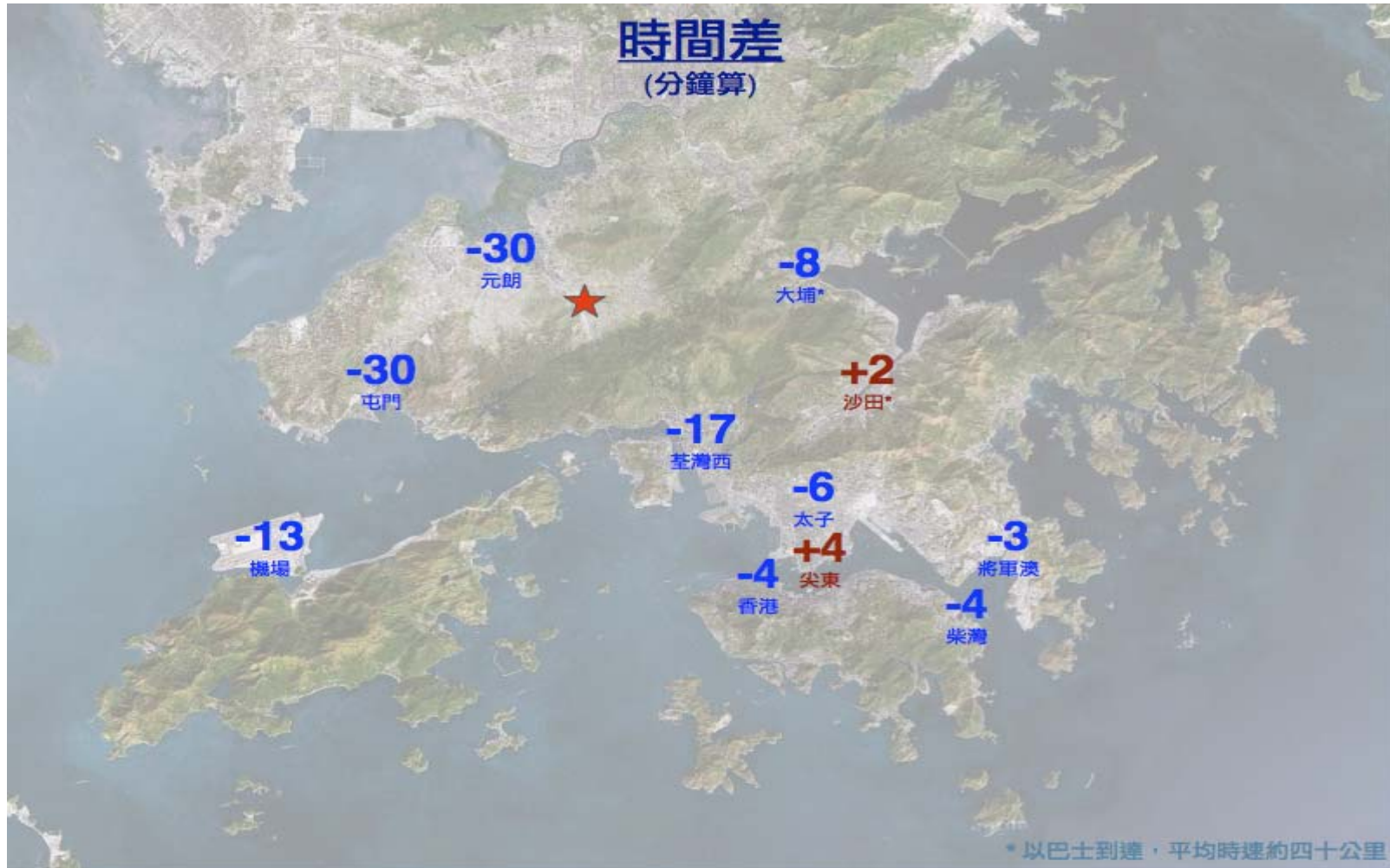
黎廣德工程師 (9125 6505)

梁啓智博士 (6024 3993)





貫通南北方案與西九龍方案比較 - 乘客可節省的旅程時間



本報告由**新高鐵專家組**撰寫，**新高鐵專家組**成員包括：

- 熊永達博士 (交通工程)
- 黎廣德工程師 (基建政策)
- 梁啓智博士 (都市地理)
- 吳永輝先生 (城市規劃)
- 龐婉儀女士 (城市規劃)
- 泰萊工程師 (鐵路發展)*
- 司馬文先生 (海濱發展)

並由公共專業聯盟研究小組提供支援。

*泰萊工程師是香港第一個鐵路發展策略 (1992 年) 的共同起草人，和第二個鐵路發展策略 (2000 年) 的顧問。在過去 30 年，他參與過本港各項的基建計劃，其中在過去 20 年參與各項鐵路規劃。他曾是規劃現時西九龍道路交通網絡的研究團成員。