

立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會
2009年5月14日特別會議

楊汝萬教授就「廣深港高速鐵路香港段」議程提供的書面意見

作為長期研究區域發展和基礎建設的學者，本人現就廣深港高速鐵路香港段在車站選址和車站數量方面，向交通事務委員會鐵路事宜小組委員會各成員議員提出專業意見。

第一，高速鐵路講求省時和高運量。高速鐵路一般是指營運速率達到每小時 200 至 250 公里或以上的鐵路系統，具有快速、省時，以及將大量人流由一個城市運送到另一個城市的特點。以上特點明顯與本港目前營運的香港鐵路和「城際直通車」有別。速度上，港鐵和直通車的速率分別不足每小時 100 公里和時速只有 100 多公里；車站數量亦比高速鐵路為多。雖然「直通車」也是城際鐵路，但車速和車站數量無法與高速鐵路直接比較。坊間有傳廣深港高速鐵路香港段的速率設計將低於廣東段，但作為全國高速鐵路網絡的重要組成部份，香港段必須擁有基本的營運速度，以發揮高速鐵路省時、高運量、優質運輸的特點。其中，車站的選址和車站數量是重要因素。

第二，吸引目標客源。高速鐵路省時、高運量、穿梭於大城市的特點，無疑對一般旅遊人士是個不錯的選擇，但對商務、行政旅客來說更是個上佳的選擇。特別是高速鐵路能有效替代 600-800 公里或以下的飛機航程，允許商務旅客進行即日來回的行程。而在大珠三角區域，可通過廣深港高速鐵路構建「一小時生活圈」，極為便利大量在珠三角投資的本地和國際企業和商家。因此，車站的選址，宜以便利大部份目標客源為條件。中環無疑是最好的選擇，但基於實際用地的考量，以及考慮到西九龍將與中環和尖沙咀的行政和商業中心以至全港鐵路系統有完善的接駁，而且西九龍也是未來城市發展核心之一，因此西九龍是廣深港鐵路香港段總站的理想地點。相反，北區遠離行政、金融和商業中心，難以吸引商務旅客的使用；也對抵港商務旅客構成極度的不便，甚或加重北區交通系統的負荷。國際上也缺乏相近的發展案例。

第三，價格與質量成正比。高速鐵路建造成本高，又能發揮替代中短途飛機航程的作用，因此收費定價一般較高，與中短途機票價格接近。可以說，價格必須與質量成正比，其中省時和舒適絕對是最重要的質量指標。對高速鐵路而言，車站越少，越可發揮省時的效益，也可減少列車離站起動加速和減速入站所帶來的震盪的頻次，為乘客帶來更舒適的旅程。

第四，環顧全球各地高速鐵路的發展，除了東京都這個特大城市外，其餘不論是日本、歐洲、國內或台灣，都是一個城市只有一個高速鐵路車站。而車站與

車站的間距都有數十公里，以至過百公里，以發揮高速鐵路時速 200 公里或以上的特點。觀乎香港，並非東京般的特大城市，市中心在維港兩岸已發展區。其中西九龍與深圳市福田區的直線距離只有約 29 至 30 公里，福田區與上水和元朗的直線距離更只有 9 至 11 公里左右。可以說，在西九龍設廣深港高速鐵路總站，並直達深圳的第二站是合理的設計。相反，在北區設總站是不能發揮到廣深港高速鐵路香港段的任何功能；就算是設中途站，也將大幅減低西九龍至北區的行車速率，更使北區至深圳一段變得與港鐵無異。此舉將嚴重浪費高速鐵路的功能，更影響全國高速鐵路網絡的發展。

總括而言，廣深港高速鐵路是全國性和區域性的交通基建項目，應該用宏觀的、全盤性的角度，考慮它的規劃和發展。高速鐵路在車站選址和車站數量是有其特殊性和要求，絕不能與一般城市鐵路交通同樣看待。香港是中國南方的最重要的金融城市，因此廣深港高速鐵路香港段的車站選址應為商業活動集聚的地方，以便利目標客源在最短時間內直達深圳、廣州以至全國各大城市。而基於各項現實，西九龍是最合適的車站選址。其次，考慮到香港的面積、經濟活動集聚點的分佈和使用者的需求，為求發揮廣深港高速鐵路的最理想功能，香港段是無設置第二個車站的需要。因此，西九龍絕對是廣深港高速鐵路香港段的唯一車站。

2009 年 5 月 12 日