

CB(1)2638/08-09(02)

致交通事務委員會、鐵路事宜小組委員會
「反對廣深港高速鐵路行動組」意見書

謝冠東 21/9/2009

本行動組反對政府現有方案，並建議高鐵改於落馬洲設置總站（以下簡稱「本方案」），原因如下：

一、本方案一樣可連接香港，但同時又無須動用 630 億元興建落馬洲至西九龍的一段高鐵。

二、本方案同時可省卻該段 24 公里地底隧道日後的維護費。要知道 630 億元只是造價，隧道的維護費也是驚人的。港鐵在合併之前，核心業務一直不能賺錢，就是給維護和折舊費所累，它只能依靠地產收益。然而，他日高鐵的客量不能和地鐵相比，又缺乏地產收益，虧蝕恐怕相當嚴重，那將造成連年財赤，成為香港子孫的連年負擔！根據 9 月 21 日《明報》A10 南方朔所寫的《台灣高鐵的慘痛教訓——「政治正確的代價」》，台灣高鐵現時每月虧損 10 億台幣。香港的高鐵建於地底，折舊費將更嚴重，香港市民未準備好每月如此虧蝕。

三、於落馬洲設站，新界西乘客可乘日後興建的北環線至錦上路站轉西鐵；新界東乘客可乘東鐵。此方案較能方便新界乘客，就此一點，新界東和新界西議員要向居民交代。

四、至於前往西九龍的乘客，港鐵可安排設有行李廂的專屬列車，載乘客經北環線和西鐵線前往西九龍。根據港鐵網站，現時使用西鐵由柯士甸站前往錦上路站，只需 18 分鐘，相信把路線延長至落馬洲站，也僅需多花 5 分鐘，全程共 23 分鐘，只比高鐵只多花 10 分鐘，但可節省很多費用，而對新界乘客，使用本方案更是節省了時間。

五、上述專屬列車可以由落馬洲直達柯士甸（西九龍），也可以考慮同時使用北環線、西鐵和機場鐵路，採取以下路線：落馬洲→荃灣西→美孚→南昌→九龍→香港，讓乘客直達港島，並且在美孚和南昌轉用其他路線，例如可在美孚轉荃灣線，在南昌轉乘東涌線往迪士尼以及轉乘機鐵往機場（吸引深圳乘客使用香港機場），相信比高鐵只載乘客到天殘地缺的柯士甸更為方便。

六、目前東鐵每日乘客流量約為一百萬，其中包括二十六萬往羅湖旅客，三萬往落馬洲旅客，另未計算直通車旅客。西鐵目前每日乘客流量僅二十萬，相信有非常足夠的剩餘能力，接載高鐵轉專屬列車的乘客（政府估計為九萬九千，而且可能屬高估）。

七、現時已有西鐵線和大欖隧道穿越大帽山，兩者流量均嚴重偏低，實在無須建第三條穿越大帽山的高鐵隧道。應善用已有的設施，以免它們成為大白象。政府現在花錢，其實並不是建前往香港的高鐵，只不過是多興建由落馬洲至西九龍的一段專屬鐵路，是否值得，實成疑問。

八、如果說西鐵日後流量增加，將無法承接高鐵轉專屬列車的乘客，所以要開鑿新的隧道管道，那只等同說現時沒多少車走的大欖隧道要立即動工擴充一倍至十二線行車，以承接日後可能增加的流量一樣荒謬。

九、落馬洲的濕地並不是問題，九鐵於落馬洲建設的車站，也獲長春社理事熊永遠的好評，高鐵應能在同一位置設站，更何況高鐵本來也要經過落馬洲。

十、如果仍需要列車停放處，河套區的空地可以考慮，洲頭附近也有地方。

十一、事實上高鐵往深圳車費太貴（機鐵也要\$100，高鐵恐怕更貴，新界和九龍東搭客也不會有興趣先往柯士甸轉高鐵往深圳），往廣州則無法到市中心，往上海則要八小時難和飛機競爭，到最後可能很少人乘搭，但建造和營運費用卻十分高昂。把高鐵總站設於落馬洲，減少建造費，是減少香港風險的上佳辦法。根據內地《新快報》，「廣州東至上海南的 Z83 次直達列車在 5 月 3 日停運，距離 4 月 2 日的首開剛滿一個月。據瞭解，這趟全軟臥列車停運是因為票價太高導致上座率不高。」、「每天在東站上車人數只有 100 多人」，可見長距離的豪華鐵路的吸引力很低。（資料來源：<http://bbs.hasea.com/viewthread.php?tid=337644>）

懇請一眾議員，為庫房長年負擔、為新界乘客之便、為善用現有西鐵大白象，以及為減少無法逆轉的環境破壞等的方向著想，把高鐵總站改設於落馬洲，我代表所有香港的下一代向議員說聲感謝！