

致立法會交通事務委員會、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

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，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**，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、事實上，按政府方案，乘客前往西九龍站後，也需要轉港鐵至中環等市中心。然而從西九龍站步行至九龍站轉東涌線也需要一定時間，計算了此段步行時間後，以前往中環來說，政府的方案可能比本專屬列車方案還要慢。

七、在北港島線落成後，本方案的專屬列車還可以繼續由香港站經北港島線前往添馬、會展、銅鑼灣北和炮台山，途經會展將對展覽/貿易業有一定幫助。

八、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，另外還未計算直通車旅客。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）。

九、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。

十、如果說經常空空如也的西鐵日後人流會增加，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。

十一、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達的好評，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。

十二、高鐵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。

十三、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，高鐵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，大幅降低建造和營運費，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！

## 9月23日會議講辭：

好多人都話高鐵造價貴，但其實大家仲忽略左佢既維護費，仲貴！港鐵咁多人搭，但係未合併之前，鐵路既核心業務只係收支平衡，盈利只能靠地產收益，點解？因為地底設施的維護費用係非常之高既。我唔知道同樣起係地底既高鐵既維護費係幾多，有關官員從來都答唔到。不過我地最近睇到台灣高鐵營運兩年半蝕左675億台幣，香港高鐵起係地底，恐怕折舊費用更高。

佢成本好高，收益又點呢？呢條鐵路去深圳嫌佢貴，去廣州去唔到市中心，去遠D又唔夠飛機快，唔知邊個會搭，唔知有冇收入，加埋維護費咁高，兩樣野乘埋，佢唔只係一隻大白象，更係一隻大恐龍！馬英九政府而家要承接台灣高鐵呢個無底洞，香港高鐵無底洞第時又由邊個去填？各位議員唔好害左下一代！

要解決呢個問題，非常簡單，只要參考我既建議書，將總站擺起落馬洲，成本即刻少好多，而且仲可以方便新界居民，至於港島九龍，亦都可以乘搭我在意見書建議既，設有行李廂既專屬列車，列車經連接落馬洲同錦上路既北環線、西鐵線同機鐵既路軌——呢D都係現有既路軌，一程直達九龍香港，第日仲可以銜接北港島線去埋會展。相反，搭政府既高鐵，去到位於柯士甸既西九龍站，可以點去中環？由果度行去九龍站轉車？仲遠過尖東站去尖沙咀，咁鬼辛苦，而且仲分分鐘慢過我架專屬列車——我既方案慢政府十分鐘，但計埋佢係西九龍轉九龍站行果程，我可能快過佢。

落馬洲配專屬列車既方案，港九新界都能受惠，又慳錢，點解唔用？慳左六百三十億，同理第時既維護費，我地可以再考慮添加其他有利於香港既工程，何鍾泰議員唔需要擔心冇野做，更何況香港已經有好多工程等住上馬，中九龍幹線、藍田隧道、將軍澳跨海大橋、沙中線、南港島線之類，議員仲熟過我，如果仲唔夠，呢六百三十億，亦都可以用黎改善九龍舊區既其他問題，至少可以係旺角起多D地底通道，等市民有咁易俾灑水淋到，又或者係九龍起多D地底既單車徑，響應無車香港，鼓勵市民運動，呢D就真係工程界同香港市民都可以一齊受惠。用呢個方案，菜園村居民亦都有覺好訓，新界市民又唔會話高鐵益唔到佢地。劉江華議員，我知道你一向關心新界東市民既交通需要，為左新界東既居民，我相信你會認同我既方案，而新界東一百七十萬既居民亦都會感激你所做既決定。

大家千其唔好俾鄭汝樺既大話團隊耍你地，佢地一定話落馬洲有濕地，但佢地以前一樣未起左個站，仲連長春社都話起得好。我連列車停放處都幫佢諗埋，放係河套區就可以，果度唔係高科技產業區咩？

我起度唔只為菜園村居民講野，仲為全港既下一代講野，呢六百三十億，完全可以唔花，但做到相同甚至更好既野。多謝各位。