



THE UNIVERSITY OF HONG KONG

Department of Geography

香港大學地理系

James, Jixian WANG, Associate Professor

王緝憲 博士，副教授

PhD (Toronto), MPhil (HK), BEco (People's U, China), FCIT.

Pokfulam Road, Hong Kong SAR, China

中國香港薄扶林道

Tel: (852) 2859-7026

Fax: (852) 2559-8994

E-Mail: jwang@hku.hk

2009年11月3日星期二

尊敬的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會：

注意到貴會將召開專門會議，聽證與討論香港興建高速鐵路事宜。本人認為此事對於香港未來的發展極為重要。但在近來的傳媒上看到一些關於中國內地高鐵站選址的說法，有不少與事實出入極大。為此，本人及香港中文大學地理與環境資源管理系的助理教授徐江博士在《信報》上刊文，提出反駁。由於報章篇幅所限，我們的觀點未能盡表。為了更進一步向各位委員說明我們所瞭解的內地高鐵站建設和選址的情況，我們特別隨此信附上一個‘加長版’。我們在這份書面材料中列出了內地城市高鐵站與香港高鐵站在規劃與選址上的四個重要差別，供各位委員參考。

順祝

秋安！

王緝憲

附件：《內地城市高鐵車站選址的實情》

內地城市高鐵車站選址的實情

王緝憲*（博士，香港大學地理系副教授），徐江（博士，香港中文大學地理與資源管理學系助理教授）

近日於報上讀到公共專業聯盟發言人梁啓智先生提出中國內地 15 個城市多數高鐵車站不設在市中心的論點和論據（明報十月十七日 A12 版），並以此論證香港高鐵站應該選址郊區。我們對此感到十分不安。作為研究中國城市交通與中國城市規劃的香港學者，我們過去幾年內參與過該 15 城市中 7 個城市的規劃發展研究或者交通發展戰略研究，包括對個別城市的高鐵規劃項目之分析。我們完全不認同上述論據，特此提出反駁。本文的簡要本刊登在 11 月初的《信報》。我們認為，完全不應以內地高鐵站的選址證明香港選址是否合理，因為香港與內地城市的高鐵站選址有四個重要差別。

第一，內地建設高鐵站的城市本身規模尺度上差別極大，許多城市比香港大很多（見附表），而且城市面積還在迅速擴大，并可能出現多中心的情況。因此‘到達市中心的距離’并不能說明是否在市內。比如梁文提到鄭州市高鐵站位於市區外。其實，該市近年市域面積擴大到 7446 平方公里（比六個香港還大）。對於這樣大的一個都市，距離市中心 12 公里，還是相當中心的地段。鄭州曾是一個以鐵路樞紐及相關重工業為主的省會，為了避開被舊鐵路嚴重分割的老市中心而在東部投資數百億建成了非常龐大的新市中心，以圖發展其他較高端的產業和服務業，而其高鐵站恰恰是放在新舊雙中心之間。試問，為何將其列為‘市區外’？再如，高鐵的潮汕站與在建新機場為近鄰，都設在了潮汕地區的三個主要城市（潮州、汕頭、揭陽）的中心。這三個城市歷史上曾是同一個城市。目前，高鐵在粵東僅設一個站。鐵道部從成本角度、廣東省從粵東整體發展平衡角度考慮，批准了將新高鐵站建於這三個城市中心交界地帶（在潮州境內并涉及揭陽部分土地），恰恰是把整個粵東對外聯絡的樞紐放在了該地區的中心。上述幾個城市的情況說明，高鐵是否建在市區的建成區，不可一概而論，因為它與每個城市的規模、單中心或多中心的城市形態甚至城市群形態等都有密切關係。

第二，宏觀上香港與上述內地城市一個本質上的不同，是兩者處於不同發展階段：內地大量地區都處在迅速城市化的階段。這些具有建設高鐵條件或者需求的城市，更不少已經成為面積龐大的大都會或者正在通過各種手段拉動新城市中心區的建設。我們不需要認同這種做法，即使內地學者和市民對這種都市區擴張和新市中心建設的所謂城市發展戰略也有不同看法。但無論對錯，上述內地城市化的手段和過程是事實。我們今年 7 月在北京特地採訪了參與某城市高鐵站選址與規劃的中國城市規劃設計研究院一總規劃師。他指出，某城市政府已經後悔當初沒有把高鐵站設在更市中心的位置，因為發現當高速客運專線開通以後，超過 50% 原來乘飛機到附近省主要城市的乘客都選擇改乘高鐵。高鐵站在市中心效果可能更好。相比之下，香港已進入後工業化社會，聚集大量新移民形成新製造業中心已經

是昔日黃花，城市也不可能有疆域擴張。而以香港目前的政府體制和格局，由政府推動另一個龐大次市中心的發展也不現實。因此將內地城市高鐵站推動新市中心建設的做法與香港比較，并不合適。

第三，內地高鐵站建設與香港另一個本質上不同之處，是其由鐵道部、省、所在城市三方出資。在大多數情況下，鐵道部是最大的投資者，因而在三方協調決策中占上風。由於全國高鐵網整體投資龐大，借貸龐大的鐵道部之首要目標就是把最貴的城市拆遷部分減到最低，而不是從所在城市的整體利益出發。因此，相對弱勢的城市很難將站場建在他們自己希望的地點，除非他們恰好有用高鐵站推動新市中心發展的構思。不只個別城市在與鐵道部選綫選站時，爲了爭取在這第一輪高鐵網振布時就於本市設站，而犧牲自己城市整體利益（例如江蘇無錫、河北唐山）。而比較強勢和富裕的城市，就可能通過負擔更大比重的投資份額，實現將站建到更近市中心的的地方。例如上海曾有三個備選點：上海火車站（市中心），虹橋機場（市區內），七寶鎮（A20 公路外，即市區外）。上海市傾向同時改建老上海站和新建虹橋樞紐，鐵道部則傾向七寶鎮，最後落實在虹橋建設含機場、地鐵、高鐵、公路并預留磁懸浮站的綜合樞紐。深圳更可說明投資者對選址的影響：深圳特區外的龍華高鐵站（被梁文列爲市中心的站）是鐵道部爲主出資者（占 50%）。深圳市意識到該站偏離了剛剛建成不久的福田中心區，遂決定自己全資在福田加設了另一高鐵站，才出現了內地極少數城市兩個高鐵站的情況，恰恰體現了深圳從城市自身立場對高鐵選址之看法。

第四，從微觀看，正如有文章已經指出，香港是高鐵的終端站，不是中間站。因此，在綫路走向設計和站場設計時，并不需要考慮與多個城市的多方向聯接。而梁氏表中內地高鐵出都是中間站，而很多都是多方向聯接的重要樞紐（廣州、武漢、上海、北京、鄭州等）。這些樞紐不僅本身需要征占龐大土地，而且如果設在市中心的位置，更涉及多方向走綫穿越城市的問題，非常難以實現，除非利用現有通道。這恰恰是北京、杭州等採用舊站改造的原因。而上海和武漢都採取選擇盡可能同時接近市中心或機場設站、通過地鐵聯繫全市并從市區擦過的走綫設計。而上海高鐵站和虹橋機場都是上海虹橋綜合交通樞紐的整體設計的一部分，而虹橋地區已經成爲上海市區的一部分，更不存在梁說的高鐵站比虹橋機場更遠的問題。

雖然我們對內地城市的交通發展規劃與建設有一定認識和參與，但對港府及相關諮詢機構考慮設高鐵站於西九龍的細節尚欠瞭解，所以我們對此持中立立場。本文只是希望還香港市民一個公道，讓大家更加瞭解內地城市高鐵站選點的過程。我們認爲，內地近年加速推動城市化和高鐵發展，一方面有越來越嚴格的規劃設計要求，另一方面加速鐵路基建發展（特別是金融風暴後）而又無法加速征地等困難下，內地高鐵站選址問題複雜多變。上述四點再加上每個城市不同的地理環境（如武漢市是由三個跨長江的城市漢口、武昌、漢陽組成），分析判斷必須因地制宜。而內地城市化之迅速，城市之龐大，構成外國專家錯判中國城市規劃問題的一大障礙。筆者就聽到世

界著名規劃大師 J. Friedman 親口說，外國城市規劃師到中國最頭痛的就是不知如何對付如此大尺度的城市。

對照內地高鐵站選址面臨的種種問題而反觀香港，我們認為，有以下幾點特別值得關注：

1. 對於香港這個依賴貿易和人員交流為本的服務經濟型城市，高鐵站猶如一個巨大的‘磁力中心’，其所在位置的重要性必然會被其與內地城市的高可達性而大大提高。我們到底希望未來幾十年裡香港哪個地方的重要性被大大提高？
2. 與內地不同，香港駁接內地高鐵網的一個重要優勢，是在於一方面可充分利用國家高鐵網的效益，另一方面又不需要在選址時聽命於鐵道部，而可以香港自身最大利益為歸。
3. 如果一個特大城市（如香港、北京、上海）僅設一個高鐵站，則該站與城市內部多運輸方式的銜接便至關重要。銜接得好，高鐵站就可以成為綜合樞紐（如荷蘭阿姆斯特丹的中心火車站和上海虹橋）並得到很大的社會和經濟效益，包括該樞紐本身成為巨大的就業中心地，以及在此轉乘不同交通方式帶來的時間節約。上海虹橋樞紐為此付出近 200 億人民幣的成本去建設，也是考慮到這種市內/城際合一的樞紐通過“hub-and-spoke”形成其一個高鐵和多線地鐵的交匯站，同時起到優化城市內部交通網絡連接的作用。當然，這必然會扯動整個城市發展的總體佈局，即我們上面第一點所指出的。

最後，我們堅信，討論如此重要的基礎設施建設議題，專業人士和學者的首要責任是將事實盡可能準確地告知廣大市民。我們完全認同專業人士和學者積極參與本地社會重要議題，從而盡自己對社會貢獻的本分。這次高鐵熱議中，看到很多觀點不同甚至立場不同但都言之成理的文章，包括公共專業聯盟成員的文章，我們非常欣慰，感到香港社會之文明和在香港作為知識分子之幸運。但是，如果通過特別手法支羅證據來支持自己的觀點，不僅會誤導廣大香港市民，更背離了社會對我們專業人士和學者自身品格的期望與要求。

（全文完，附表在下頁）

*作者聯繫方式：電子郵箱：jwang@hku.hk 電話：28597026

附表：內地部分高鐵站所在城市的空間規模（2007-2008）

	全市域面積 (平方公里)	主城區面積 (平方公里)	主城區建成 面積 (平方公里)	梁啓智資料中的 高鐵站與市中心 的距離 (公里)
上海	6,341	6,341	886	16 公里 (虹橋)
北京	16,410	12,187	1,289	
石家莊	15,848	554	187	
溫州	11,784	397	153	
寧波	9,365	778	221	
杭州	16,590	924	344	
福州	2,669	1,043	170	
廣州	7,263	3,848	844	15 公里
武漢	8,494	2,718	222	13 公里
廈門	1,638	220	180	19 公里
深圳	2,050	1,953	764	
東莞	2,465	2,465	682	22 公里
長沙	11,819	556	181	10 公里
汕頭/潮州/揭陽	2,289	399	252	17 公里
鄭州	7,446	1,010	321	12 公里
對比：香港	1,104		198	

資料來源：中國城市統計年鑒（2007），各個城市政府網站。