國家高鐵計劃修到台灣

激發兩岸網友暢想未來

到台北的高鐵會不會叫「統一號」買張高鐵票能否直達新疆甚至歐洲

2月底印發的《國家綜合立體交通網規劃綱要》提出，國家綜合立體交通網主骨架布局由6條主軸組成，其中「京津冀—粵港澳主軸」出現了「福州至台北」的支線，支線從安徽阜陽經黃山、福建福州到台北。

消息一經大陸媒體發布後，島內媒體和網友立刻注意到了這一為期15年至30年的規劃綱要。雖然有酸民跳腳說這是「天方夜譚」，島內綠媒還引用酸民評論寫道「又在做夢」，甚至「台獨」節目還說如果大陸建橋，台灣就去炸橋，但大陸媒體回應稱：「搞基建，我們是專業的；把路修到台灣，我們也是認真的。」這一表態，激發兩岸嚮往和平統一的網友們的熱烈討論。

很多網友相信大陸說到做到：共產黨說中國要有核武器，有了；共產黨說中國的國策是搞經濟建設提高人民生活水平，提高了；共產黨說，要有太空登月計劃，現在「嫦娥五號」連月球土壤也取回來了，更有「天問一號」探測器正擇機着陸火星……現在共產黨說要修高鐵到台北，不容易，但不會難過以上任何一個。

兩岸網友還一起暢想未來，有的說畫面很美，詢問未來從台北買一張火車票，能不能直達新疆甚至歐洲的巴黎。還有網友表示：就算暫時不能統一，也可以超越意識形態，提前規劃，盡早勘察，尋找時機及時開工，造福子孫後代的事情耽誤不得，更不能政治操弄，英法之間的英吉利海峽隧道27年前就開通了，如今雖然英國脫歐，但也無礙海底隧道照常運營。

台灣一位退休的高中地理教師留言說：至少20年前，我就跟學生提過這個構想，希望從家裏（高雄）的地下室就可以直接開車到北京，再到法國的巴黎，希望在我有生之年可以看到美夢成真！

●香港文匯報綜合報道

◀福建平潭到台灣新竹最近距離68海里。 網上圖片

熱點民議

留言精選

大陸有能力修路

l w
就是一個大號的港珠澳大橋。

space time
海底隧道、人工島做橋墩、高架橋和吊索橋等綜合建設，以大陸基建狂魔的特質，把路修到台北一點問題都沒有。

孤島遊客
世界三大風口之一的平潭海峽都建橋通車了，說明世界上最難的跨海建橋技術已經被大陸攻克了，所以從福州到台北的跨海大橋只有政治問題，不存在技術問題!!

暢想美好未來

納蘭鐵錘
以後開到台北的高鐵會不會叫統一號？

林小喬
我是退休的高中地理教師，很早以前（至少20年前）我就跟學生提過這個構想。~~希望從家裏（高雄）的地下室就可以直接開車到北京再到巴黎……更希望在有生之年可以看到這個美夢成真……

某某方
想想如果通了，台灣的產品可以直接走陸路高鐵去亞洲、歐洲大陸，運輸成本比現在低得多，速度快得多！

wenwennie
真的是很期待有這麼一天！搭乘高鐵從台北到北京，到歐亞大陸。

Soh Lai Ou
台北福州遊歐洲，時機成熟必可行。大陸台灣本一家，大統來臨慶團圓。

民進黨沒遠見

Jackie Lee
台灣人民敢於用愛發電（民進黨鼓吹廢除核電、「用愛發電」）、鑿井取水、一天吃18公斤鳳梨，大陸人民敢於修高鐵到台灣。

well wang
台灣現在的執政黨格局太小，無能，這樣下去，長遠看對台灣是災難。梁振英談香港問題時提到一句話「蘇州過後無艇搭」，各種發展再不跟上大陸，就要遙遙落後。

大陸說到做到

Victor Sun
共產黨說農村包圍城市最後武裝奪取全國政權。共產黨說要抗美援朝，與世界第一強大的軍隊作戰。共產黨說中國也要有核武器。共產黨說中國的國策是經濟建設提高全國人民的生活水平。共產黨說中國也要有太空登月計劃。現在共產黨說要把高鐵修到台北，不容易，但絕對不會難過以上任何一個。

Xubin Cao
共產黨許下的願，大部分都實現了。所以台灣同胞最好了解這一事實。

超越政治盡快修路

jan lin
撇開政治，兩岸通車，高度期待。

Rse Tseyik
英法隧道也能通，只要執政者有善念。

魔子
其實如果鐵路不能通，為什麼飛機跟船能夠往來，本來只是交通系統連接，如果真的敵對，就先停掉飛機和船，本來就是同樣的東西，台灣那些「智障」叫什麼叫。

來源：YouTube媒體及台灣媒體

專家解讀

技術層面不存在不可逾越的困難

21世紀發展研究院台灣海峽隧道論證中心原主任、清華大學土木水利學院吳之明教授是台海通道的倡導者和推動者。他向香港文匯報記者表示，台海通道選址在國家交通規劃中，傾向北線方案，即由福建福清經平潭島、跨過海峽直達新竹，全長約130公里。從距離、工程地質條件、工程量相比，北線方案具有路網布局合理、地質相對穩定、線路短、工程投資較省等優點。

吳之明表示，台海通道還處於規劃階段，目前多種方案需要進行工程技術比較研究，其中既有公鐵兩用橋樑設計，也有全部隧道模式建設，還有橋隧人工島結合方案，總的工程方案還未最後選定。他說，目前傾向規劃建設公鐵兩用，「不僅汽車能夠過去，也希望高鐵能夠開過去，和台灣島內鐵路系統能夠聯結起來。」

吳之明稱，台海通道方案隨着科技不斷發展，在技術層面不存在不可逾越的困難。不久前吳之明剛考察了正在施工建設中的「深圳至中山跨江通道」項目（以下簡稱「深中通道」），在他看來，相較港珠澳大橋，「深中通道」又有了新的科學技術發展，未來台海通道除採用港珠澳大橋的科學技術方案外，「深中通道」呈現新的科學技術或也會加以採用。

●香港文匯報記者 蘇榕蓉 福州報道

台學者：顯示大陸兩岸必定統一的決心

島內中國文化大學龐建國教授向香港文匯報表示，京福高鐵經過平潭延伸到台灣的規劃，顯示了大陸方面認為兩岸必須統一和必定統一的期望和決心。在兩岸綜合實力明顯消長，時與勢往大陸方面傾斜的情況下，前述期望和決心的實現只是早一些或晚一點的問題，無論是2035年的遠景目標或者是2049年的新中國成立100年都有可能成為「統一時間表」的參考坐標。重要的是，希望這個過程可以透過融合發展和平地實現，不要出現兵戎相見、手足相殘的局面。

廈門大學台研院副院長張文生教授向香港文匯報表示，修建北京到台北高鐵的規劃或建議，由來已久，兩岸很多專家學者開過多次會議對該項目進行研討，甚至還規劃了北中南三條線路。這個規劃出台後作為一個長遠計劃，是值得研究和探討的。

●香港文匯報記者 蘇榕蓉 福州報道

媒體人暢想

台灣連接大陸 世界無比寬廣

台灣媒體人唐湘龍表示，台灣人習慣島嶼思維，以爲只有飛機和船舶才能出島，想像不到台灣島和大陸可以有高鐵通道，正如當年的英國人想像不到可以通過英吉利海峽海底隧道，用不到3小時的時間就可以到達巴黎，但如今，這已經成爲英國人的日常。甚至，連善於海上建橋的荷蘭人也想像不到港珠澳大橋能夠落成通車。

從發展的角度看，台灣高鐵路網一旦通到福州，如果中歐班列有一天客運化了，未來一定會高鐵化客運化，那麼就意味着從台北買一張高鐵票，就可以到法蘭克福，到巴黎，到倫敦。

過去人們的發展理念是誰靠海洋，誰就機會多，誰就會發展好。現在歐亞大陸抬頭，世界無比開闊。中歐班列一年開出12,400多班列，平均每天34班次。

如果技術上可以，台灣應不應該積極尋找和歐亞大陸聯通的可能性，而不是只靠海運和空運？你去問問日本、韓國、新加坡，他們想不想有一條陸路通道直接從自己的國家就可以進入到歐亞大陸。一個暢行無阻的陸地路網，對於這些國家來講，世界真的是無比寬廣。從台灣50年、100年、500年的長遠發展角度來講，台灣應不應該讓台灣島和大陸聯通。

陸權時代崛起，台灣變成了邊緣地區，台灣的電網、氣網、路網，本身應該有自己的想像，應該擺在比意識形態更高的位置，而不是一意孤行，處處表現出孤立主義和虛無主義的態勢。