

紅磡站指示不清 轉車候逾15分鐘

南線通車 乘客怨聲載道

港鐵九龍南線昨正式啓用，但港鐵低估通車對乘客造成的影響，首日即「出師不利」，令乘客怨聲載道。當中作為東、西鐵線交通樞紐的紅磡站，昨早混亂頻生。新安排下，東鐵乘客需先在紅磡下車，往對面月台轉線才能抵達尖東，但東、西鐵線列車班次不一，有乘客為免白等，選擇跨月台乘車，不跨月台的乘客最長等候逾十五分鐘；而紅磡站的西鐵班次電子顯示屏曾經失靈，令西鐵乘客無所適從，紛紛批評港鐵指示不足。多個團體昨日前往柯士甸踩場抗議，令新站淪為示威區。

本報記者 黃俊鋒

未及一個月，港鐵啓用第二個新站——柯士甸站，象徵九龍南線正式通車，肩負連接東、西鐵線的重任，以後紅磡站成為東、西鐵線的總站，但尖東站被納入西鐵線。以後市民由屯門往紅磡只需三十八分鐘，由元朗往紅磡需二十七分鐘。九龍南線首班車，昨早五時五十三分由紅磡開出。為配合新線啓用，尖東往紅磡的列車以後會遲開早收，首班車延遲至昨早六時四分開出，較以往遲四十一分鐘；紅磡往尖東的尾班車，亦提早至午夜十二時八分開出，較以往早六十二分鐘。

大部分市民昨日仍未習慣新乘車安排，特別是紅磡站作東、西鐵線總站的措施，令不少市民感到混亂。現時紅磡站有四個月台，東鐵列車停泊一號和四號月台，西鐵列車則停泊二號及三號月台。港鐵原意在新安排下，東鐵乘客要先在紅磡下車，然後前往對面月台轉線前往尖東。

但昨日並非工作天，西鐵線班次疏落，加上東、西鐵線列車班次不一，東鐵列車較西鐵列車頻密，令東鐵乘客往尖東時，有如碰運氣，若趕到對面月台遇上西鐵列車當然最好；若不，就需於紅磡月台「白等」九分鐘至十五分鐘不等；若乘客趕時間，可選擇要跨月台，從身處月台乘扶手電梯上車站大堂，再乘扶手電梯至另一邊月台候車趕至，過程輾轉迂迴，不少乘客皆埋怨港鐵安排不當。

「等車等咁耐好誇張」

粉嶺居民趙太說，以往乘東鐵可直達尖東上班，現時要特地在紅磡站下車等待九分鐘，已感麻煩；她批評港鐵指示不足，電子顯示屏只顯示列車抵達時間及目的地，卻沒顯示列車的抵達月台，令乘客不知在哪個月台上車較快；沙田居民陳先生更直斥港鐵「不知所謂」，令他無故要在紅磡白等十二分鐘，才能去到尖東；中四學生葉小姐亦說：「等車等咁耐好誇張」，最終她亦等候十二分鐘；更有乘客選擇跨月台方式追車，但走至另一邊月台時，列車已經駛走，感到非常煩躁。

西鐵乘客亦批港鐵指示不足。紅磡站月台及大堂的電子顯示屏，昨早七時半至八時半曾一度故障，無法顯示西鐵列車班次，令西鐵乘客沒法得悉列車資訊，雖然港鐵加強人手廣播，但不少乘客仍感混亂，紛紛向月台服務大使查詢列車的目的地。

出現「短加長減」現象

此外，九龍南線通車後，出現短程車費比長程車費貴的現象，乘客由紅磡乘西鐵往柯士甸，單程收費為六元，但多乘一個站往南昌，單程收費為五元。港鐵解釋，由於柯士甸與東涌線九龍站位置相若，因此訂定該站票價時，



▲房屋署於大園隆亨邨推出主題園圃，以種植龍船花為主，並配合龍舟外形設計，令屋邨更有生氣（本報攝）



▲港鐵派職員舉指示牌，引導乘客搭車（本報攝）

▼紅磡站是東、西鐵線交流樞紐，但乘客不滿指示欠清晰（本報攝）



是參考以往紅磡往九龍收六元的票價。

港鐵車務主管蔡德賢表示，九龍南線首日運作大致暢順，港鐵已更新鐵路沿線的路線圖及指示牌。對於紅磡電子顯示屏故障造成不便一事，他說，顯示屏昨日在接收資訊時有誤，港鐵已通知承辦商即時維修，日後會再加強訊號廣播。他表示，由於昨天是假期，列車班次會較平時疏落，港鐵會盡量維持最長等候列車為九分鐘。他建議，東鐵乘客轉線至尖東，只需走過對面月台候車即可，不鼓勵乘客跨月台追車。由於今天是九龍南線通車後的首個工作天，他呼籲乘客提早出門，以適應新安排。

房署綠化屋邨添生氣 隆亨邨龍船花成地標

【本報訊】為綠化屋邨，房屋署在不同屋邨推行主題園圃，本年最新完成的園圃，則位於大園隆亨邨，該屋邨的園圃以種植龍船花為主，並配合龍舟外形的設計，令屋邨更有生氣。

房屋署高級房屋事務經理曾陳月貞表示，選擇在隆亨邨種植龍船花，是取其「龍」的音義，「寓意好好」，而龍船花開花年期長，可由五月綻放至十一月，並且容易打理，在乾旱、陽光曝曬的環境下，亦可健康生長，加上龍船花顏色鮮艷，有紅色、黃色、粉紅色等選擇，令整個園圃「望落去好冇生氣」。園圃內共種植約四千棵龍船花，面積約有一百平方呎，園圃剛於本月完成，成本約五萬元。

鐵路迷搶搭頭班車

不到一個月，港鐵已啓用第二個新車站。有鐵路迷凌晨四時已來到紅磡站，專程乘搭頭班車；更有一名六十歲的王婆婆特地前來，成為首個購買「屯門—紅磡全月通」的乘客。

九龍南線首班車在昨早五時五十三分，由紅磡開出駛至屯門。一批鐵路迷天亮已在紅磡站苦苦守候，務求乘坐頭班車。年僅八歲、東區居民葉小朋友（下圖）亦是其中一名鐵路迷，他表示，自己昨夜只睡一小時，於凌晨四時特地與父親前來，「希望做到第一班車嘅乘客」。在列車緩緩駛出一刻，他與其他鐵路迷沉醉在新線正式啓用的喜悅中，不停拍照留念，並錄下車廂錄音以作紀念。



她說，園圃完成後，不少隆亨邨居民都感到滿意，認為可成屋邨的地標。

房屋署園藝參事梁明華說，除龍船花外，園圃內亦種有其他植物，包括天冬、洋紫蘇、錦葉薔仁、花葉蘭杜鵑、龍柏、龍柏球等，「到冬天就到佢哋開」，令居民一年四季都有不同的色彩。

他表示，園圃的外形是龍舟，亦是配合「龍」的主題，同時有「神龍見首不見尾」的效果。

他透露，房屋署計劃在石排灣邨推行主題園圃，以「芬芳花園」為主題，種植茶花等有香氣的花卉，現時為設計階段，希望可於秋季完成。

顯然，如果只着眼於香港本地市場，一定炮製不出這樣的音樂劇來。但《蝶》的破繭而出，可以給我們一些啓示。內地電影市場開放後，香港電影製作上了一個台階，儘管有成有敗，電影人的視野、抱負已不一樣。香港的音樂劇創作是否也可以上新台階？

我知道，黃霑生前在完成《酸酸甜甜香港地》之後，還躍躍欲試要創作另一部音樂劇《方世玉》。這自然已難如願了，不然把香港擅長的功夫、功夫電影與音樂劇嫁接，說不定可以創作出新的音樂劇品種來。最近，美國一位華裔劇作家正在創作一齣叫做《李小龍，前往西方的旅程》的百老匯音樂劇，這是不是更可以令人得到啓發？



▲音樂劇《蝶》早前在香港演出多場（資料圖片）



▲柯士甸站開通首日，人流稀落（本報攝）

新站啓用人流少 商舖「十室九空」

【本報訊】相比人流極多、情況混亂的紅磡站，柯士甸站整天都是冷冷清清，至昨日下午才有好轉，但車站商舖「十室九空」，只有一部銀行櫃員機供市民使用。有專程前往車站的市民批評車站外指示不足，要求港鐵改善。

柯士甸站昨正式啓用，但早上人流極少，氣氛非常冷清，至下午才有較多人流，主要都是車站附近的居民，因新站開啓，好奇前來湊湊熱鬧。柯士甸站雖然闊大，但站內商舖「十室九空」，全都拉上鐵閘，並未有人租用，只有一部銀行櫃員機可供市民使用，市民在車站內幾乎無事可做。有專程前來的市民批評車站的指示不足。陳先生由佐敦站前來柯士甸站，認為沿途寶靈街指示不足，希望港鐵加以改善。

此外，港鐵昨起取消K16免費轉乘優惠。南昌鐵路站K16總站昨日起幾乎已無人排隊乘搭。有駕駛K16的巴士司機說，昨日人流已較平時減少七至八成，班次亦因此較平時疏落，由平時五至十二分鐘一班，改為八至十五分鐘一班。港鐵將在九龍南線通車後一個月，正式取消K16。

民建聯踩場促降票價

【本報訊】首日啓用的柯士甸站，在貫通九龍南線之餘，亦成為昨日地區團體的示威區。民建聯昨日在柯士甸站踩場示威，要求港鐵降低九龍南線票價，並保留K16接駁巴士，期間更有區議員絕食抗議，要求約見港鐵行政總裁周松崗。

九龍南線首班車先成示威區。油尖旺區議員陳偉強聯同十多名人士，在首班車發起示威，示威人士舉起標語紙牌，要求港鐵保留K16接駁巴士。其後元朗區議會交通及運輸委員會十多名成員，亦在柯士甸站靜坐抗議。委員會主席陸頌雄批評港鐵新全月通的票價太高，增加區內居民交通費的負擔，要求港鐵降低九龍南線的票價。其後他更聯同所有成員，絕食抗議，要求約見港鐵行政總裁周松崗。

民建聯北區支部十多名成員則在紅磡舉行示威。北區區議員交通及運輸委員會主席劉國勳指出，現時市民乘西鐵線由屯門往南昌，收費只需十二元九角，而且可在南昌享用免費接駁巴士K16前往尖東；但九龍南線通車後，市民由屯門往尖東需十六元八角，變相加價三成。他要求港鐵繼續維持屯門往尖東收費十二元九角的準則，並保留K16，以減輕乘客的負擔。



▲民建聯要求九龍南線減車費（本報攝）

中日財富觀念調查 港青從小學習理財

【本報訊】港人愛錢唔愛命。一項涉及中國內地、香港和日本年青人財富觀念調查發現，只有近四成半港青年視健康為「最重要」的財富，遠少於內地中山和日本大阪的大成八和七成六；有二成六港青年更認為金錢最重要，較中山和大阪只有百分之七和一成三，分別高出五倍和三倍。不過，調查顯示，香港人最懂得積穀防饑，有四成一本港青年認為應該從小就學習理財，而中山和大阪分別只有兩成和百分之七認同。

金融海嘯對全球經濟造成嚴重衝擊，不過亦令不少人發覺審慎理財的重要性。為了解內地、香港和日本三地青年人對財富的觀念，以及金融海嘯對他們的影響，浩洋青年商會於五至八月在香港、日本大阪吹田市和內地城市中山，成功訪問了三百二十一名年齡介乎十四至二十一歲的青年人，其中一百四十五名為香港人。結果發現，香港有四成四青年人認為健康是最重要的財富，另有二成六和二成人則分別認為金錢和生活質素是最重要，相比起中山和大阪分別有六成八和七成六認為健康最重要，香港青年更顯得實際和重視物質生活。

或許重視金錢和物質生活，港人更早學習理財。調查顯示，逾八成半港青年認為在中、小學是理財的最好時機，而中山和大阪均只有二成二。其中，中山更有七成九的青年認為工作時才是理財最好時機。

期望香港音樂劇上新台階

民政事務局局長 曾德成



內地來頭不小的音樂劇《蝶》到香港演出多場，觀看的人不少。從觀眾的反應來看，香港人對音樂劇相當熱情。

音樂劇的形式很多樣化，各種不同類型的流行音樂元素、風格，各種舞台藝術都可以加入，可以說是現代舞台表演藝術的綜合體。這使音樂劇可以十分多姿多彩，娛樂性十足，能迎合各種不同觀眾的口味。倫敦、紐約一些成功的音樂劇因而可以盛演不衰、賣座經年。這兩個城市既是國際金融中心，又是文化中心，不論什麼時候都必有一台叫好叫座、受到本地和來自世界各地觀眾歡迎的音樂劇上演。音樂劇於是成為它們作為國際文化中心的標誌之一。我相信不少香港人到這兩個地方旅行，會把觀看音樂劇列為重要節目。

對於《蝶》，香港觀眾可能有不同評價，但我相信他們都一定會有所震動，如劇評人石琪所言，「果然是重本大製作，「精裝新派」，「水準頗高」。這與《蝶》的製作起點高，從一開始就瞄準「國際水平」，着眼於世界市場分不開的，創作班子因而是國際化的一流班子。這樣做，需要有雄心壯志和廣闊視野。我與為了中國

要有自己國際水平的大型音樂劇不但投下巨資而且投下多少少年心血的曾慶榮女士交談過，深深感受到這個團隊對音樂劇的熱誠。他們不但有藝術的執著，還有商業的眼光，目的是要讓這個新的表演形式能在中國持續發展。

香港演藝界多年來也創作過不少音樂劇，算起來可能有十幾齣。早在上世紀七十年代就有過潘迪華的《白娘》、後來又有張學友的《雪狼湖》。幾年前的《我和春天有個約會》還掀起過一陣熱潮，從舞台演到電影、電視。

香港的音樂劇還曾演到「出埠」。早幾年，香港話劇團、香港中樂團、香港舞蹈團三個專業藝團曾破天荒攜手，加上顧家輝、黃霑，創作了《酸酸甜甜香港地》，到過內地幾個城市上演。

這樣算起來，華人社會中，搞音樂劇出力最早、最多的，或者是香港了。

不過如果同國際級的大型音樂劇，例如到過香港演出的《孤星淚》、《歌聲魅影》、《貓》等相比，香港的音樂劇不可否認從各方面都還落後一段距離。原因應當是多方面的。一個大型的國際級音樂劇，需要各方面的一流人才，涉及龐大投資，更重要的是，要有足夠大的市場需求支持。