

旅業：實現「地鐵化」 短途班次應加密 假日高鐵需求大 過關安排須優化



西九高鐵面面觀

高鐵路線和直達站點，但部分路線的班次較疏，例如連接江門至湛江西等五個新站點的新線，每日往返僅各一班列車。而直達深圳和廣東等站點的短途班次列車的需求日益殷切。

有旅遊業界人士表示，高鐵路途班次未算頻密，贊成大幅度加密班次，例如假期往來深圳北的列車班次，希望可加密至5至10分鐘一班，實現「地鐵化」。與此同時，客流量一定比現時更大，西九龍站過關安排及配套必須盡快優化。

大公報記者 易曉彤 王亞毛



▲西九龍站的安檢口昨日整天都大排長龍。大公報記者麥潤田攝

▲重陽節三日假期展開，不少港人回內地探親旅遊，高鐵路九龍站候車室坐滿旅客。大公報調查組攝

高鐵路今年先後增加了廣州東、成都東和湛江西線，接通的內地站點由開通時44個站點，增加至現時的73個。廣州東線服務為每日20班，而往來深圳的列車班次為184班。今年首8個月，高鐵路旅客超過1200萬人次，8月份每日乘客量平均近8萬人次，繼8月13日（星期日）創出單日超過10萬人次的疫情後新高，在9月30日國慶和中秋節長假期間，再創出超過10萬人次新高，是高鐵路開通以來的最高紀錄。

現時往湛江汕頭 每日僅一班

大公報記者翻查內地高鐵路部分站點的列車班次，與香港高鐵路西九龍站的直達列車班次比較，舉例深圳北往返湛江西的高鐵路班次每日有6班，而香港西九龍站往返湛江西僅得各一班；深圳北往返汕頭每日有32班列車，而香港西九龍站往返汕頭亦只有各一班。

在香港生活的江門人李小姐表示，自香港西九龍站可以直達江門站，乘搭高鐵路兩小時即可到達，大大節省回老家的時間，惟香港每天僅得一班早上10時18分出發的列車，時間上需要特別遷就，如果趕不上該班列車，只能改票到翌日，造成不便。

大航假期董事長陳燕萍昨日向《大公報》表示，高鐵路班次應根據客流量安排，對那些較受旅客歡迎的熱門目的地線路，就應增加班次，保證運力，「例如通往潮汕的高鐵路列車，早前每日班次很疏落，但隨着愈來愈多港人北上，現在也已加到每日有九班列車。」

深圳北廣州南 轉車接通全國

旅遊促進會總幹事崔定邦向《大公報》表示，深圳北站和廣州南站是超級轉車站，前往全國各站點的班次都很多，供應亦相當充裕。內地很多旅客會乘搭高鐵路到廣州南或深圳北，如果高鐵路香港段增加往返這兩個站點的列車班次，對增加訪港旅客有作用，市民北上遊玩亦更方便。

崔定邦認為，往來深圳北站的班次，在假期更可以「地鐵化」，靈活增加至5至10分鐘內一班。他指出，不少香港居民會前往粵西等地探親或旅遊，部分粵西站點列車需求大，期望每日的班次可以增至四班。

新線新站點 帶旺旅行團

方便出遊

周一是重陽節，上班族可享連着周末的三天小長假，有旅行社表示，重陽小長假生意較平常周末增三成，潮汕、中山等地的廣東省短線旅行團尤其受歡迎，高鐵路一開始預售，相關旅行團很快爆滿。部分市民多請幾日假，參加五日團前往北京等較遠城市賞金秋紅葉。

大公報記者日前以顧客身份向銅鑼灣多間旅行社查詢昨日周六啟程的團位，基本已售罄。其中一間旅行社的職員表示，去汕頭等廣東省內城市

的兩、三日團最受歡迎，「一星期前就已經爆滿！其實只要目的地的高鐵路票開始預售，報團名額就會很快售罄。」

旅遊界立法會議員姚柏良向記者表示，現在正值金秋十月，是出遊的好季節，很多市民會趁此次重陽節三日小長假出遊，亦有人重陽節返鄉掃墓，順便旅遊。「包括近期剛開通的湛江西高鐵路線，沿途經過的江門、開平等地都較以前有了很大變化，增設了多個文旅項目，同時這些新高鐵路線也帶動更多港人北上。」



江門的圭峰山國家森林公園是綠色旅遊景點。



開平碉樓是當地的著名景點。



湛江有不少歷史名勝，圖為廣州灣法國公使署和法軍指揮部舊址。



陽江總長度7.4公里的十里銀灘水清沙潔。

湛江西新站點 吸引旅客報團



茂名夜色優美吸引不少旅客到來。



湛江有不少歷史名勝，圖為廣州灣法國公使署和法軍指揮部舊址。



陽江總長度7.4公里的十里銀灘水清沙潔。



高鐵路是高效便捷的代名詞，誰曾想到，在香港，高鐵路的速度竟被通關流程拖了後腿？搭高鐵路與搭飛機一樣要提前數小時才安心？

本港自今年初全面通關以來，關於西九龍高鐵路站通關配套等問題的投訴，不絕於耳。而隨着客流量不斷創新高，問題越來越嚴重。有人形容，如今坐高鐵路，不僅要六、七個流程，甚至還要「脫層皮」。

今年1月15日，高鐵路恢復運行後，每日乘客量平均超過7萬人次，而「十一」、中秋節等假期，單日客量更超過10萬人次，是高鐵路開通以來最高紀錄。一方面是客流量不斷創新高，另一方面則是通關流程、配套服務遠遠未能跟上需求。問題存在於兩方面：

為民辦實事 改善高鐵路通關流程

一是安排不周，欠缺必要引導。乘客進入驗票閘口前，需要大排長龍等候，現場又缺乏必要的引導，在節假日「打蛇餅」成了常態；即便入了閘，還要排隊進行安全檢查；完成了檢查，還要等候掃健康碼；其後還要過香港特區海關和內地海關過關機以及邊防檢查；最後還要排隊坐升降梯到站外。算下來，上上下下、左排右排，要排五、六次隊伍、過五、六個關卡。平日人少則已，周末或節假日，旅客被折騰得疲憊不堪，怨聲載道。有市民形容，坐高鐵路要提前三小時到達，否則「好容易上唔到車」。

二是配套不足，服務意識不夠。早在今年夏天，就有議員向有關部門轉介市民投訴，指過關配套跟不上需要。例如，高鐵路重開後以電子車票取代了實體車票，但B1離港層的票務大堂及行李檢查大堂，只設置了10個「自助閘機」及6個「輔助通道」，大型行李檢查機也不夠。另一方面，離境等候區的座位嚴重不足，許多長者及小孩被迫席地而坐。排隊時間已經夠長，還沒有足夠的等候設施，只會加劇混亂。

高鐵路擁有高效、便捷、快速的優勢，這也是兩地民眾選擇高鐵路作為出行首選交通工具的主要原因。如今「坐高鐵路」有如「做噩夢」，體驗越來越差，怨氣越來越大，如何能方便兩地往來、如何能減少兩地民眾不必要的誤解？特區政府有關部門以及港鐵，需切實掌握真實情況，優化通關流程，提升旅客通關便捷度。例如行李檢查是否能一次過完成？對長者兒童的「禮遇通道」能否增加？周末能否增加人手，等等。如果涉及到內地有關部門的，應該主動提出來研究解決，不能高高在上，若無其事。

「切實排解民生憂難」不是一句空話，需用更多實際行動來踐行。有香港知名媒體人感慨：「實在太需要改善通關流程了！需要更人性化。官員宜微服私訪，在周末以及黃金假期體驗一下百姓的滋味。」其實，不必「微服私訪」，只要在周末搭次高鐵路便知民間冷暖了！

李俊

用好維港海濱寶地



透視鏡

蔡樹文

海濱事務委員會主席吳永順在電台節目稱，維港海濱要做到朝氣蓬勃，不能單單是公園角色，管理模式上必須更有彈性。他指出，近年海濱長廊各段落逐漸駁通，維港海濱已變成連成一線的「一個海濱」，現時26公里長的海濱，絕對有足夠空間為市民提供更多元的選擇。

維多利亞港是上天賜給香港的寶藏，優美的港灣世上獨一無二，如何善用維港資源，是一個重要課題。政府近日推動「夜繽紛」搞活夜經濟，在灣仔、西環和觀塘等3個海濱場地搞市集，是利用維港美麗的夜景作舞台，吸引市民及遊客前往。

維港海濱發展藍圖上該填上什麼特色？能否用好維港資源？連成一線的海濱，其功能除了海濱公園外，要因地制宜按照不同區域的特點，在海濱加入不同元素，發展成為具休閒、運動、經濟、人文文化特色的區域。

香港必須用好維港海濱這張名片，除了是市民休閒空間，亦讓維港海濱成為推動香港旅遊、經濟的新力量。

政府擬打造北都「15分鐘生活圈」

【大公報訊】記者王亞毛報道：政府正積極推展北都會區，發展局局長甯漢豪表示，希望將北都會區在城市設計上打造成「15分鐘生活圈」，讓市民有寬敞的居住空間，亦有充足的配套設施。多間學校的中學生通過創作比賽，亦提出新舊區結合、「青銀共居」概念，以及興建度假村等建議，就北都發展提供創新規劃思維，希望為城市規劃盡一分力。

學生規劃賽 綠色流浮山奪冠

順德聯誼總會梁詠珺中學的四位同學把創作重點放在流浮山，建議興建多功能運動場、家庭農場和度假村，以提升旅遊業競爭力，同時使用綠色輕軌系統連接多個景點，實施停車浮動政策，減少交通擁塞。他們的規劃建議在香港測量師學會舉辦的「構建『你』想北都會區」創作比賽中，奪得3D模型組別冠軍。

奪冠團隊成員高銘謙同學說，團隊初時對北都了解不多，但透過實地考察、資料蒐集，

發現在流浮山至下白泥一帶，有很多寶貴的土地資源被棄置，還有交通不便等問題，由自身生活經驗出發，開始策劃度假村、高效環保的綠色輕軌等，融入作品內，「希望自己的作品能為政府帶來一些靈感，我們的努力就是值得的。」

多媒體影片組別冠軍由迦密柏雨中學的三位同學奪得，她們運用互動式地圖功能，把北都會區分為三個區塊，包括以洪水橋新發展區為重心的「青銀共居圈」、以新田科技城為核心的「中港交匯圈」，以及坐落東邊的「生態旅遊區」，打造宜居環境、促進經濟發展並提供便利的旅遊設施。

甯漢豪昨日在頒獎禮上致辭，讚揚學生的作品充滿創意，設計前衛，包

括「青銀共居」概念、「鼓油樽」形狀的構築物等，都為政府團隊帶來不少靈感。她期望在北都打造「15分鐘生活圈」，除了有足夠土地照顧住屋和經濟需要，也有充足配套設施，並希望未來人均休憩用地能由現時的2.7平方米增至3.5平方米。



掃一掃 有片睇



▲香港測量師學會舉行「構建『你』想北都會區」創作比賽2023頒獎典禮。