

# 兩地研短途高鐵「地鐵化」

## 探討推月票及「企位」

【香港商報訊】記者林駿強報道：運輸及物流局局長林世雄昨日透露，港鐵與內地鐵路單位一直有研究短途高鐵路班次「地鐵化」的可行性，並已成立專責小組跟進有關事項；雙方亦有研究推出月票等不同票種的可行性，希望為乘客提供出行便利。至於高鐵路設「企位」方面，他稱要考慮兩地鐵路安全條例等因素，特區政府與港鐵會繼續與內地相關部門及鐵路營運單位緊密溝通，持續優化高鐵路香港段服務，使其發揮更大的互聯互通效用。



運輸及物流局局長林世雄（小圖）昨表示，一直有與內地研究短途高鐵路班次地鐵化的可行性，並設有專責小組跟進事項。圖為旅客在高鐵西九龍站排隊買票。

### 港鐵與內地已設專責小組跟進

昨日立法會大會上，實政圓桌立法會議員田北辰提出口頭質詢。他說，現時高鐵路香港段全面復運，有助香港融入國家「十四五」規劃；然而，香港現時有關安排及配搭仍未能與內地完全接軌，因而未能全面釋放高鐵的潛力，以及促進香港與內地人民的交流協作。他特別關注政府會否與國家鐵路當局商討高鐵路「地鐵化」的安排，例如仿效上海及蘇州等地就短途高鐵路行程售賣「企位」車票的做法，讓乘客可隨時購票登車。

回應上述質詢時，林世雄表示，作為高鐵路香港段的港方營運者，港鐵公司一直與中國國家鐵路集團有限公司及中國鐵路廣州局集團有限公司積極溝通，緊密協作，持續優化高鐵路香港段各項營運安排。

林世雄說，當中，港鐵與內地相關鐵路單位一直在研究及商討短途高鐵路班次「地鐵化」的可行性，讓持有車票的旅客可靈活改乘當日來往同一內地地點任何班次的列車，以提高乘客行程安排的彈性。就此，港鐵公司與內地相關鐵路單位已成立專責小組跟進有關事項。他又承諾會與港鐵公司緊密溝通，並與內地相關單位研究及磋商以推展有關方案，進一步提升高鐵路服務的靈活性，促進兩地人員高效流動。

### 以確保安全為前提推出便捷服務

與此同時，港鐵公司一直與內地相關鐵路單位密切監察高鐵路服務營運狀況，按乘客需求推出不同措施，以吸引及便利乘客使用高鐵的便捷服務。當局與港鐵公司會繼續與內地相關單位保持密切聯繫，按高鐵路服務的營運情況及乘客需求，研究推出不同票種例如月票的可行性，為經常使用高鐵路來往香港及內地的乘客提供出行便利。

林世雄強調，鐵路行車及乘客安全為高鐵路服務的重中之重。在考慮於短途跨境高鐵路設立「企位」一事上，須考慮因素包括內地及香港鐵路運作及安全的相關規例、列車型號及設計、車速、相關路段的運行情況、緊急事故處理等。當局與港鐵公司將繼續和內地鐵路相關單位探討，在確保營運及乘客安全的大前提下，提升跨境高鐵路服務的方案，以便利乘客及促進兩地人員流動。

### 高鐵路香港段票務系統全面提升

今年1月15日重新恢復服務的高鐵路香港段，票務系統已全面提升，透過實施電子車票，令車票與旅遊證件合二為一，乘客入關乘車更加簡單快捷。在運作初期，乘客需要時間適應及熟悉新開機的操作，港鐵公司以及內地鐵路營運單位亦加設指示及加派人手，指示及協助乘客正確使用開機。據港鐵公司最近跟內地相關單位了解，知悉現時持「回鄉證」的高鐵路乘客，在內地車站的出入關過程大致順暢。當局及港鐵公司會繼續密切留意有關情況，讓旅客有更舒適便捷的高鐵路體驗。

林世雄亦指，在逐步有序地恢復來往香港及內地的高鐵路短途及長途服務後，當局與港鐵會繼續與內地相關部門及鐵路營運單位緊密溝通和協調，持續優化高鐵路香港段的服務，充分發揮高鐵路香港段的效益，聯通內地高鐵路網絡，促進兩地人員在不同層面有更深、更廣的交流和合作，讓高鐵路香港段發揮更大的互聯互通效用。

### 提升跨境高鐵路便利性

#### 地鐵化

作為高鐵路香港段營運者，港鐵一直與中國國家鐵路集團及中國鐵路廣州局集團有限公司積極溝通，一直研究短途高鐵路班次地鐵化可行性，讓有車票乘客當日改乘來同一內地地點任何班次列車，並成立專責小組跟進事項。

#### 研月票

特區政府及港鐵將與內地保持密切聯繫，按高鐵路服務營運情況及乘客需求，研究推出不同票種例如月票的可行性，為經常使用高鐵路來往香港及內地的乘客提供出行便利。

#### 增企位

根據現行規定，跨境旅客須按車廂座位編號乘車，所有乘客需有效車票及指定座位才能乘坐。短途跨境企位須考慮安全問題，涉及內地及香港鐵路運作安全相關規例、列車型號、設計、是否設有扶手、車速及緊急事故處理等因素。政府與港鐵會繼續與內地部門探討。

#### 回鄉證

回鄉證晶片方面，港鐵查詢了解到，持回鄉證乘客在內地車站出入關過程大致順暢，會繼續留意情況。

資料來源：林世雄回應議員質詢

## 立會首讀一讀三隧分流草案

【香港商報訊】記者林駿強報道：立法會昨日首讀及二讀有關三隧分流方案修例草案，再交由內會處理。運輸及物流局局長林世雄發言時稱，修例已考慮政府收集的意見以及管理交通的需要。

林世雄於二讀發言時指出，現時三條過海隧道在繁忙時間流量遠超總容車量，平均達126%。他說：「政府有決心把握這個機會提出全盤調整三條過海隧道收費方案，目標是改善駕駛人士的出行習慣，從而理順過海交通、紓緩過海隧道的擠塞情況。」

林世雄指，修例目標是改變駕駛人士的出行習慣。修例會涵蓋政府在8月2日接收西隧後的安排以及相關的「633方案」，即下調私家車使用西隧收費至60元，同時調高紅隧及東隧的收費至30元，的士使用任何隧道過海劃一為25元，其他車種收費維持不變。

政府下一步目標是：今年內，在三條過海隧道實施不同時段不同收費，以遏抑及分散在繁忙時段出行的車流，並鼓勵在繁忙時段以外使用隧道。林世雄又說，政府會繼續推展其他相關配套設施，包括增加泊車轉乘設施，以及在過海隧道增設巴士專用入口等。

林世雄稱，運輸及物流局和運輸署去年已就過海隧道收費的原則和建議諮詢立法會交通事務委員會，並與不同持份者和組織交換意見。政府相信新的收費方案可改善過海交通擠塞的情況，對駕駛私家車的人士、公共交通運輸業、商運車運輸業、過海巴士乘客，以至整個社會均帶來裨益。

另外，立法會「A4聯盟」楊永杰、梁文廣、張欣宇和林素蔚聯同C15+議員，昨日約見林世雄和運輸署署長羅淑佩，就三隧分流方案交換意見。當局承諾會改善公共交通工具的服務和配套，並增設更多泊車轉乘措施，期望改變市民出行習慣。

# 民建聯倡三原則優化「三鐵三路」



民建聯昨日回應政府「三鐵三路」規劃，呼籲增設多個鐵路站。

【香港商報訊】記者林駿強報道：民建聯昨早召開記者會，就政府《運輸基建迎未來》6個交通項目（3條策略性鐵路+3條主要幹道）提出優化建議，當中包括：將港深西部鐵路連接現有鐵路線，發揮更大連鎖效應；興建北都快速通道，以完善北都公路設計；優化沙田繞道，在吐露港公路合適位置設立交匯處等。該黨建議遵循三大原則，包

含基建先行推動香港未來發展、訂立興建工程時間表及超前規劃並預留擴展空間。

### 建議港深西部鐵路連接現有鐵路

民建聯副主席陳克勤聯同該黨立法會議員陳恒鐘、劉國勳、李世榮等出席記者會介紹該黨優化建議。

就洪水橋至前海的港深西部鐵路，陳恒鐘提出，西部鐵路應連接現有鐵路線，並建議增加天水圍北站以服務天水圍北居民。

中鐵線方面，陳恒鐘指應設計為北環線的延伸線，將新界東西北全面連接起來，構成新界環迴鐵路網；該線亦應匯合多條鐵路線，除主力將東鐵與西鐵連接起來外，同時與荃灣線接駁；相關接駁可考慮現行尖沙咀站（荃灣線）與尖東站（屯馬線）接駁模式。

李世榮介紹了將軍澳線南延線優化建議：除現有「康城站」外，於現有將軍澳站與康城站之間增設「百勝角站」，繼而再通往將軍澳「工業邨站」，總站則可保留政府建議的「佛堂澳站」。他說，日後如因未來規劃發展導致人口增加或交通需求急升時，政府應研究籌劃第五條過海鐵路隧道，連接新設「小西灣站」，以及於寶琳段延伸總站至「科大大站」，改善往來大學交通。

### 完善北都公路設計

劉國勳介紹北都公路優化建議時提出，興建「北都快速通道」完善「北都公路」設計，建議走線延伸至打鼓嶺、羅湖南、馬草壟、新田科技城（河套）、洪水橋及廈村一帶；建議在藍地隧道北出口位置新增支路，以接駁至元朗南發展區，以及通往新界北部的9號幹線頭圍位置，增強幹線與新界北的連接性。

提到沙田繞道優化建議，陳克勤認為可提升吐露港公路接駁功能，建議於吐露港公路合適位置設立交匯處，分別向北及向南接駁新建議的新南北幹線；吐露港公路向北興建跨海橋跨海或海底隧道連接大埔工業邨一帶，再建支線隧道直達打鼓嶺一帶。

陳克勤說，吐露港公路向南新建支線，於科學園附近開闢沙田快速繞道，繞過吐露港公路直接前往8號幹線，繼而連接長沙灣現有網絡；須預留位置接駁到未來馬料水填海區直達馬鞍山，方便北都車流直接前往港九市區，大大紓緩現行吐露港公路車流。他稱，新南北幹線興建後，科學園、大埔工業邨及連塘口岸將形成串連帶，有助配合本港創科產業發展；又說可擴闊鹿頸路，連接新娘潭路、汀角路，增跨海大橋接駁吐露港及市區。

## 時評

# 高鐵地鐵化 灣區暢行易

運輸及物流局局長林世雄昨日表示，港鐵與內地相關鐵路單位一直研究短途高鐵路班次「地鐵化」的可行性，讓持有車票的旅客可靈活改乘當日來往同一內地地點任何班次的列車，並已成立專責小組跟進有關事項；雙方還研究推出月票等不同票種的可行性，為乘客提供出行便利。高鐵路短途實現買票有車即上，既便利乘客出行，方便靈活安排行程，也有助提升列車的上座率，能更有效挖掘釋放高鐵的潛力，為大灣區城市的「一小時生活圈」提供有力支撐，加快大灣區融合發展。希望兩地相關機構加強溝通協商，制定具體執行細節，爭取盡快落實高鐵路「地鐵化」，力促灣區暢行易。

往來香港與內地的主要交通工具之一，在新冠疫情前的2019年3月，高鐵路每日乘客量高達5萬人次，可見其重要性。而在高鐵路開通不久，社會已有很多聲音呼籲高鐵路「地鐵化」或「公交化」，以提升使用效率及方便乘客，港鐵亦與內地方面持續商討，更一度傳出好事將近的消息，無奈遭疫情被迫中斷。如今隨着兩地全面恢復通關，高鐵路重開復運，從4月1日起，高鐵路香港段每日來往兩地的班次將由現時的102班增加至164班，基本回至疫情前水平，將高鐵路「地鐵化」提上議程也是題中之義。

目前，香港接通的內地短途站點共有10個，從西九龍站至深圳福田站，車程需要14分鐘，到深圳北站需23分鐘，到廣州南站最快可以48分鐘，十分高速快捷。不過，如果算上乘客須提早計劃行程，選搭指定班次，並且提前45分鐘抵達西九車站的要求，高鐵的優勢和便捷程度則大打折扣，搭乘高鐵路往深圳、廣州等大灣區內地城市，節省不了多少時間，加上票價相對較貴，無疑降低了短途乘客搭乘高鐵的意願。高鐵路「地鐵化」變成「即到即走」模式，免卻提早購票和候車之苦，將大大提升高鐵的便利化程度，極大方便趕時間的乘客，亦可增加高鐵的吸引力，令潛力得到更充分的發揮。

設，推動大灣區高質量發展。香港也能藉此加融融入國家發展大局，更好地發揮背靠祖國、聯通世界的優勢，以己之所長，貢獻國家所需，增強「興」的動能，實現強勁復蘇。

港鐵推出高鐵路「地鐵化」安排的進度應加快。推出不同票制產品、引入無座票、按需增加班次，以及優化售票安排，用好「一地兩檢」簡化通關等，都應一併考慮。例如票種組合可以更加多樣性，增加月票、計次票、會員積分免費乘坐、折扣換乘等，進一步方便大灣區商務差旅及通勤人士出行；再如售賣「企位」，在確保安全的前提下，不防先從西九龍來往福田、深圳北「先試先行」。最大程度發揮高鐵路效益，從落實「灣區一小時暢行」着手是一個好的開始。

香港商報評論員 蘇信