

大公報社評

井水集

京廣直通八小時 高鐵何日到香江

全國也是全世界最長的高速鐵路：京廣高鐵，昨日正式通車，首批乘客早上九時在北京西站登車，下午五時許已到達廣州，全程約八小時，比原來的二十一小時快了十三個小時。

港人一向喜歡試「新嘢」，雖然高速鐵路對經常出門的人來說已經不是什麼新鮮事物，但八個小時就能夠從廣州到北京，相信不少港人都會有興趣嘗試。眼下新年和春節假期，相信不少港人北上會選擇以高鐵代替飛機，旅行社也會推出京廣高鐵團以作招徠，雖然票價不比機票便宜，但頭等、商務位比飛機的經濟艙寬敞舒適，而且省卻往返機場路上的時間，又可飽覽沿途二千公里六省風光，值得一試。至於未來長遠是否具有競爭優勢，高鐵是否會成為港人北上的首選，則是另一回事了。

而對港人來說，京廣高鐵已經通車，腦海中立即會聯想到的一個問題就是：高鐵何日到香江？

事實是，按照國家鐵道部總體規劃和施工進度時間表，昨天京廣高鐵首發列車是一直從北京開到香港、開到西九文化區新車站為終點的，同樣，港人明

天已經可以從西九坐上高鐵去北京。

然而，由於反對派政客和抗中亂港傳媒出於阻撓香港和內地進一步融合的需要，兩年前煽起「反高鐵大行動」，政府和港鐵公司需要徵用上水菜園村作為日後興建高鐵車廠及維修站之用，他們就唆使村民群起反對，政府已經一再提高收地賠償，反對派和部分激進青年還是千方百計阻撓，「公民黨」一夥「大狀」更代村民出頭告政府，禁止港鐵在菜園村開工。結果一拖再拖，雖然最終政府官司獲勝，但整個港段高鐵工程已經延誤了足足兩年時間。今天，京廣高鐵已經以時速三百公里的速度在飛馳大地上，可憐香港高鐵西九站、菜園村車廠都還在挖地打樁，最快也要到二〇一五年才能通車、接上京廣高鐵。

過去，港人一向以高速、高效見稱，一些人還譏諷內地辦事是「蝸牛速度」；但今天，在反對派政客和亂港傳媒的阻撓和破壞下，不僅「獅子山下」精神失色，就連「香港速度」也快要成為港人的「集體回憶」了：一條京廣高鐵，內地路段已通到深圳，我們還在建車站；一條港珠澳大橋，珠海、澳門

段已經建到海中央，我們港段還在陸地上，而原因同樣也是反對派和亂港傳媒作祟。高鐵不等人、大橋不等人，港人社會就在這些荒謬的「政治官司」中錯失了搭上內地經濟列車高速發展前進的時機，錯失了連上珠三角經濟轉型升級大發展的全橋，港人能不痛定思痛，還能再讓同類事件繼續發生？

眼前，梁振英政府已經提出了落實拓展新界東北的整體規劃方案。香港已經十多年沒有提出過這樣大規模的整體拓展方案。未來新界東北不僅會出現大批公共房屋和新市鎮，還會和深圳、前海更緊密地連結在一起，前海還將會全面引入香港的法律、會計、審計、廉政和出入境制度，成為全國的國際金融中心和改革先行先試區。新界東北拓展規劃一旦付諸實施和完成，不僅可大幅解決住屋問題、提供大量就業機會，還可令香港經濟更好融入內地、進一步鞏固和提高香港國際金融中心的地位。

高鐵和大橋，前車之鑑，港人不能再讓反對派阻撓梁振英依法施政、不能再讓破壞新界東北規劃的陰謀得逞。

市民也反對「遊行大晒」

警方已就明年一月一日於港島區舉行的七個公眾活動發出「不反對通知書」，但基於公共安全以及公共秩序的考慮，在有關活動中施加了若干條件，包括要求主辦單位盡力協助警方確保參加者的籌款活動、販賣活動或其他宣傳活動的攤位，不會設置於遊行路線上及不會對遊行隊伍前進造成不合理的阻礙。

警方的有關聲明，是因應某亂港傳媒的報道而作出的。該傳媒指警方增設苛刻條件，不許發起一月一日「倒梁大遊行」的「支聯會」和「人民力量」等在示威路線中擺檔，是有意為難和打壓示威遊行，云云。警方不得已才作出回應。

反對派和亂港傳媒真是「惡人先告狀」，自己不遵守遊行規則或協議，還要倒打一耙，指警方打壓。

事實是歷來的示威遊行，警方發出「不反對通知書」，批准的只是某一主題的集會遊行，而不是「賣物會」或籌款活動。但近年反對派不僅進行集會和遊行，還在維園和沿路擺設大量的賣物攤檔，仿如年宵市場般擺

賣大量T恤、帽子、衣物、玩具以至食品，逼人購物，而且到處擺設捐款箱，逼人捐錢，說是支持什麼「民主運動」。

但是，這些沿途售賣的物品，到底來歷如何，質量是否安全？價錢是否合理？所得利潤到底又落到何人口袋裡？還有那些到處都是的捐款箱，但既無證明、又無收據，「善款」到底往何處去了？是真的用到什麼「民主運動」上？還是拿了去抗中亂港？捐錢的人完全一無所知，被蒙在鼓裡。

因此，警方此次不容許遊行主辦單位沿路擺攤檔賣嘢和籌錢，不僅對維持秩序大有必要，對市民的權利也是一種保障。

更重要的是，「支聯會」、「人民力量」等等反對派政黨團體近年的集會遊行，動輒衝出馬路，佔據多條行車線，大大阻礙來往交通，增加市民不便，車主、司機和市民都希望警方要嚴加執法，不能「遊行大晒」。

關 昭

便捷舒適 百姓受益

高鐵引領「快行慢活」時代



京廣高鐵開通

【本報訊】世界最長高鐵線路京廣高鐵26日貫通運營，這距離中國第一條高鐵線路武廣高鐵開通僅3年時間。隨着高鐵新線路的開通，高鐵逐漸融入老百姓的日常生活。中國社會正步入高鐵帶來的「快行慢活」時代。

新華社廣州二十六日電，京廣高鐵北起北京，南至廣州，經過28個城市、六省市，全長達2298公里，是目前世界上最長的高鐵線路。

京廣高鐵設計時速350公里，初期運營時速300公里，這使得京廣之間的旅行時間從20多小時縮短到8小時左右。

出行方式多樣化

「京廣線是一條百年老線，連接多個重要城市，如北京、鄭州、武漢、長沙、廣州等，一直以來客流壓力巨大，從綠皮車時代一票難求，許多乘客都是站着度過幾天幾夜，高鐵開通前，最快的直達列車也要20多個小時。」北京鐵路局石家莊客運段高級餐吧部幹事常靜說。

京廣高鐵推動了沿線高鐵網絡的融合，給人們的出行方式提供更多樣化的選擇，也帶來不一樣的乘車體驗。常靜說：「從前，每當火車停站，乘客迫不及待地下車透氣抽煙買零食。現在高鐵停站少、時間短、座位舒適，就像公交車一樣便捷。」

從北京到廣州旅遊的劉綺麗返程時就選擇了京廣高鐵。她說，加上前往機場路途，坐飛機和乘高鐵的時間相差無幾。京廣高鐵串聯環渤海經濟圈、中原經濟區、武漢都市圈、長株潭城市和珠三角城市群，輻射近4億人口。縮短了時空距離甚至親情距離的高鐵正悄悄改變着人們的生活，「快行慢活」時代正在來臨。

休閒旅遊線路廣

最典型體現在休閒旅遊上，高鐵將人們的旅遊半徑、出行半徑擴大了一倍，「短線遊」不再局限於本省，而休閒的步履也不再匆匆。「因為路途時間大大減少了，可以騰出更多時間遊山玩水，品味文化。此外，旅客可以安心停留的時間增加，多住幾晚也不會耽誤回程。」廣東鐵青公司總經理臧煜說。

隨着京廣高鐵的開通，京廣航線票價直降，最低與高鐵二等座票價相當，沿線城市的公路客運線路和票價也有所調整。鐵路、民航、公路的有序競爭給中國百姓的出行帶來了優惠、快捷的多樣化選擇。

廣東省長期從事高鐵研究學者連少麗說：「京廣高鐵改變了原來的交通出行結構，對沿線航空客運、公路客運都帶來一定影響，有助於提高出行的整體效率，最終受益的是百姓。」



▲一名兒童26日在北京開往廣州高鐵興奮不已 新華社

▲26日，一輛開往北京方向的動車組列車駛出鄭州東站 新華社



▲26日，在北京西站，乘坐京廣高鐵的乘客檢票進站 新華社

便民出行 鐵路編新運行圖

【本報訊】據中新社北京二十六日消息：北京西站專為京廣高鐵開通了南廣場檢票口，設立了多排閘機，安檢人員在此對進站乘客進行安檢。乘客由南廣場進站，可直接通往京廣高鐵出發的18站台，而在北廣場檢票口外也開闢了一條快速通道。

根據旅客出行規律，鐵路機構編制了日常、周末和高峰期等運行圖，以適應不同時期旅客乘車需求。日常為周一至周四，周末為周五至周日，高峰期為春暑運、黃金週、小長假期間。

鐵道部稱，京廣高鐵全線安排開行動車組列車155對，其中本線列車97對、跨線列車58對。鐵路部門同步調整了石太、鄭西高鐵運行圖，石太高鐵動車組列車由11對調整為18對，鄭西高鐵動車組列車由18對調整為28對。

如果旅客不願意選擇票價相對較高的高鐵車票，京廣方向的旅客還有多種選擇，既有京廣線還將保留客運列車183對。

值得一提的是，京廣高鐵的設施人性化水平進一步提升，各車站和各次動車組列車全部實現殘疾人無障礙服務，高鐵車站設置無障礙售票窗口、輪椅坡道、無障礙電梯等設施，有的配備輪椅升降平台。動車組列車均設有無障礙廁所、輪椅存放處等無障礙服務設施。

旅客爭嘗首班車

本報實習記者 步瀟瀟



特稿

清晨7點，京城氣溫低至零下10度，西客站前廣場上往來的人不免瑟瑟發抖。「歡迎您乘坐高鐵」，售票大廳的公告信息持續滾動着。專門發售京廣高鐵車票的窗口前，有人因買不到車票而失落，手握一張首發車G801次車票的戚曉華特別興奮，因為他下午5點就能見到家人了。

7點半剛過，京廣高鐵的候車室漸漸熱鬧起來。北京西站首次迎來高鐵入駐，新裝修的高鐵候車室也正式啟用，持非高鐵車票的乘客不能入內，10名安檢人員「嚴陣以待」。一小時後檢票開始，井然有序的進站隊伍旁，電視台架起了攝像機，記錄這一歷史時刻。

戚曉華長期在北京從事項目工程方面的工作，每三個月往返北京和廣州是延續多年的生活節拍。為何會選擇高鐵？時間是他最先考慮的因素。戚曉華說，對於兩千公里的遠程旅途，一天之內相差3、4個小時問題不大。而這班高鐵朝發夕至，「下午回到廣州，還有時間處理一些公務、陪家人吃頓飯。」

像戚曉華一樣，乘坐京廣高鐵的旅客多是前往石家莊、鄭州、武漢、長沙等地出差的商務人士。過去飛機是他們的不二選擇，高鐵的開通讓

飛機的時間優勢「黯然失色」。而高鐵技術發展迅速，也讓乘客不會為安全問題擔憂。「高鐵平穩舒適，不會產生乘機出現的不適應」。戚曉華說，「尤其其高鐵路活動空間更寬敞，如果累了，還能隨便走走動動。在座位上也能夠方便使用電腦，今天手頭上沒處理完的工作，路上就能完成」。這些細微之處的改進，帶來的是日臻優越的出行體驗，這是飛機難以超越的。

在對價格並不敏感的商旅人士看來，不菲的高鐵票價與飛機票相比依舊具有一定位勢。每個月都要到鄭州出差的徐兆坤計算過，高鐵在800公里以內都要比飛機省錢。「以後多半就坐這個了」。低價機票需提前很長時間訂票，時間緊急情況下，只能買到折扣很高的票。「這樣並不如坐高鐵方便也不實惠。」戚曉華說，為了體驗京廣高鐵的首班車，託朋友買了G801次一等座的車票。「選擇二等座票還會更加實惠。」

穿梭在手握拉桿箱的商務人士之中，背着一米高登山包的田曉娟十分顯眼。兩周前從廣州到北京旅遊時，京廣高鐵的開通日期還未確定。她說，來時坐12個小時動車太辛苦，高鐵回去舒服多了。「坐高鐵可跨越很多我理想中的旅行目的地，還可以一天之內盡盡四季景色」，這種體驗讓背包客田曉娟很是期待。【北京二十六日電】

車票充足緩春運壓力

【本報記者黃寶儀廣州二十六日電】京廣高鐵全線貫通，將為2013春運釋放新活力，稍緩春運「一票難求」狀況，不少在廣州工作的白領都表示春節回鄉將選擇乘高鐵。

魏暢1997年到廣州讀書並留下工作，每年至少回北京一次，或春節或清明，基本都是飛機往返。他告訴記者，雖然高鐵的價格和時間優勢都不明顯，但車票充足，以後即使機票售罄，也不擔心春節回不了家。

翻開全國春運歷史畫卷，在「百萬民工潮」、「千萬務工流」的衝擊下，廣鐵客流總量一直呈跳躍式上升：1982年發送旅客870萬，1985年首破1000萬，2009年突破2000萬，2010年春運由於有武廣高鐵加盟突破2400萬，2012年春運突破3000萬，2013年春運將突破3200萬，30年間客流增長了近4倍。

鐵路客流增長的背後，是全社会對鐵路運能的需求越來越旺盛。事實上，在2012年春運中，武廣高鐵、廣深高鐵、廣珠城際、海南東環4條高鐵路里程僅為1700餘公里，尚未完全融入高鐵路網運輸，已經充當春運主角，佔總運量近3成。粗略估算，京廣高鐵貫通後，每日雙向運能

合計可運20餘萬人，一年可運7000多萬人，必將釋放春運新活力。與此同時，京廣高鐵將推動客貨大分流，把既有京廣鐵路的貨運能力騰出來，不僅全面保證了春節粵港澳地區重要物資供應，而且有力保障了節日期間關國計民生的糧食、電煤、石油等重要物資運輸。



▲靚麗的高鐵乘服員在26日開通的一班京廣高鐵車廂內為旅客提供飲料 新華社