

深圳新機場滿月 港客行到腳軟

最遠登機口30分鐘路程 冀設行人輸送帶

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報道)深圳機場新航站樓(T3)今日(28日)正式啟用滿月,新航站樓在硬件設施、美觀、寬敞方面都具備優勢,不過人性化服務短板仍未改善,對需要「經深飛」的港客來說,交通配套不足是死穴,無論是出境還是入境大堂都欠缺行人輸送帶,令旅客「行到腳軟」。

深圳機場11月28日轉場後,由於新航站樓位於雙跑道中間的位置,減少了飛機地面滑行時間,有效提高了航班正常率。運行首月,深圳機場順利運送旅客260多萬人次,保障貨郵約8萬噸,航班起降超過2萬架次。機場整體運行持續平穩。

經深圳灣前往倍增

同時,經陸路往返香港的旅客數量大為增加。伴隨着廣深沿江高速的開通,坐大巴前往香港的路程更為便捷,由機場前往深圳灣口岸的行程時間由之前的40分鐘縮短到目前的20多分鐘。轉場運行一個月以來,乘坐機場冠忠環島和中港巴士往返香港的客運量已達到3萬多人次,同比增長了約一倍。

音響差致趕不上機

新候機樓啟用後期間,記者多次採訪發現,曾在新航站樓遇到各種狀況的旅客不在少數。胡先生趕不上飛機的經歷最讓人意想不到,「飛機延誤後,航空公司幫忙進行了改簽,哪會想到會因為新機場的音響設備不好,導致改簽後的飛機已經飛走了仍沒聽見提示,再次誤機。」

老人累極坐地喘氣

絕大多數旅客是在深圳機場的「大」上吃了虧,遭遇

到因找不到登機口、未能及時登機而被迫改簽的情況。記者發現,新航站樓的面積為舊址的2.5倍,過完安檢,經過候機大廳步行到最末端的登機口需時30分鐘,沿途僅有兩條50米長的人行步梯。不少腿腳不便和趕時間的旅客對此怨聲載道,更有老人因路遠走不動,坐地上大口喘氣。

港人陳氏夫婦說,香港機場在候機大廳內有「無人駕駛」穿梭列車,旅客來往各登機口均十分方便。「深圳機場的候機廳雖然也有電瓶車,對老弱病等免費,其餘則要收費10元,且不能中途上客,很不合理,未能解決旅客的實際需求。」

中途休息座椅不足

同樣因為距離帶來的不便還有下飛機後,在抵達口到提取行李出口之間長達近1公里的路程中,不僅缺少「行人輸送帶」,就連可以提供給走累的旅客途中休息的座椅都明顯數量不足,更沒有提供相應的電瓶車服務。

「提取行李那段路中,行人只能走兩側,每側約5米寬,一路上沒有商舖,也沒有代步工具,只能拖着手提行李趕路,因為一停下來,就會擋道。差不多有長達20分鐘的步行距離。」曾幾次經新航站樓來往內地城市的港人詹先生表示,「如果乘客感覺不方便不舒服,就算再大再漂亮又有什麼用呢?」



■深圳機場新航站樓T型設計,縱軸很長走路需時。郭若溪攝

指示不清晰 旅客易迷路

香港文匯報訊(記者 郭若溪、實習記者 任傑 深圳報道)一個月以來,新航站樓飽受詬病的服務短板仍未得到太大改善,由於指示標識不夠人性化,部分抵港旅客進入GTC(地面交通中心)後容易迷失方向,單單找轉乘交通出口已十分費時。

換乘交通 花一句鐘

由於車輛暫不能從停車場直接開到出發區,乘客下機後要步行20多分鐘提取行李、15分鐘穿過GTC找

停車場,耗時十幾分鐘找車,如果加上等待行李和尋找指示牌時間,整個過程差不多要1個多小時。

從候機樓出來到公交站乘車,必須穿越整個GTC。根據本報記者在場測算,從接機大廳步行至GTC的巴士換乘出口,即使沒有任何行李,最快也要10到15分鐘。由於換乘出口太多,很多乘客需要不停的抬頭看指示牌,在停車場、的士、巴士和渡輪的各個出口之間進行識別,也耗費了不少時間。

地鐵直達 還需三年

目前深圳地鐵不直達機場,顯然是新航站樓最明顯的軟肋。地鐵要到2016年6月底才能正式開通。在此之前,乘地鐵前往機場的乘客只能到一號線的後瑞站下車,然後換乘M416路公交前往機場。香港、北京、上海、廣州的機場均有地鐵快捷銜接,唯獨深圳的機場未有。

機場方面稱已就指示標識不夠人性化進行多項改進,如對離港大廳五樓餐飲服務區和GTC的標識牌進行了改善;增加志願者數量等,力求確保機場進出港秩序不出現混亂。

吞港所棄線 拓國際業務

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報道)新航站樓啟用後,深圳機場方面強調,未來將全力增拓國際航線業務,所有亞洲以外新航線均可獲市政府2,000萬財政補貼。深圳機場股份航空業務部總經理龍強認為,香港機場因跑道數量受限,業務已接近飽和。深圳機場將可補充香港機場的業務發展。「香港機場目前已逐步放棄和外移其亞洲地區的短程航線業務,而深圳將有力的承接下這部分航線。」

重點發展東南亞線

目前,深圳機場今年的國際航線增幅已達38%,有5家航空公司經營東南亞航線,每周65班航班分別飛

往新加坡、曼谷、吉隆坡等東南亞城市。深圳機場副總經理張淮曾表示,深圳機場夾在廣州和香港兩大機場之間,只有在國際化方面進行差異化發展,即重點發展3至4小時的東南亞等國際客運航線,才能逐步建設成為內地最具競爭力的機場。

引入新企新開航點

張淮指出,深圳機場計劃以「引入新承運人新開航點、加密現有航線班次」方式積極開闢國際航線。「印尼、印度、澳洲、新西蘭等地是深圳機場航線開闢的核心潛在市場。而通過利用星洲聯盟航班中轉銜接優勢,深圳計劃增拓至中東、北美、歐洲國際遠程航線。」



■候機大廳走廊超過1公里。郭若溪攝

多條鐵路今開通 緩春運壓力

香港文匯報訊(記者 郭若溪、實習記者 任傑 深圳報道)包括廈深、滬哈、桂京、西寶在內的多條鐵路今日同時開通,一次性開通里程總計達2,258公里,創內地鐵路一次性開通里程新紀錄,也為下月中開始的內地春運緩解不少壓力。

廈深鐵路南接深圳 北通上海

廈深鐵路自廈門北端起,至深圳北終,連接廈門、汕頭和深圳三大經濟特區,並通過甬台溫、杭甬等沿海鐵路線向北連接至上海。廈深鐵路開通初期,中國鐵路總公司將安排開行動車組列車34對,其中,上海至深圳的旅行時間將從原來的18小時壓縮至12小時。

連接陝西西安至寶雞的西寶客運專線也將於28日同時開通。此外,連接廣西省內的柳州、南寧、北海、欽州與防城港等多個重要城市的三條鐵路線柳南線、衡柳線和欽防線,以及連接重慶市和湖北利川市的渝利線也將於28日一併開通。

「四縱四橫」高鐵基本成網

上述鐵路線路開通不僅使「四縱四橫」高鐵網絡基本建設成網,也將鐵路運輸一直欠發達的廣西納入內地高速鐵路網的範圍。據鐵路部門公佈的消息,廣西境內的幾條鐵路線開通初期,將安排開行動車組列車12對,其中「G」字頭動車組列車3對。未來,桂林至北京之間搭乘鐵路的最快旅行時間將由原來的23小時壓縮至10小時,南寧至桂林之間的行程時間也將從5個小時壓縮至2小時40分。

滬哈開通 成為最長高鐵列車

此外,中鐵總公司還將利用已經開通運行的京哈高鐵和京滬高鐵,在哈爾濱與上海之間增開兩對「G」字頭動車組列車。該線路全程2,421公里,超過先前運距最長的「北京西—深圳北」G71次,成為中國最長高鐵列車。

據廣鐵集團稱,截至27日下午3點,已售出2.8萬張廈深鐵路開通首日車票,開通首日廣州南、深圳北始發的車票已基本售罄。預售期20日內的多趟廈深春運車票也僅剩百餘張。



■福州火車站旅客前日準備進站候車。中新社

東莞投750億建地鐵 連接穗深

香港文匯報訊(記者 何花 東莞報道)國家發改委日前正式批准《東莞市城市軌道交通建設規劃(2013—2019年)》,未來7年間,廣東省東莞市將再投資747.56億元,建設126.9公里的城軌交通(地鐵)。建成後將形成連接廣州、深圳的軌道交通基本骨架,從廣州到深圳僅需一小時。

東莞軌道辦負責人稱,東莞正在建設中的軌道交通是R2(北接廣州增城,向南貫穿東莞9個鎮區,南端與深圳地鐵相連)線路,預計可於2015年通車運營。至於國家發改委新批覆的

線路為R1一期工程、R2三期工程和R3一期工程,全長126.9公里,加上目前正在建設的R2一、二期工程,東莞地鐵已有164.6公里獲批。

規劃資料顯示,R1線西端可連接廣州,經過自西向東延伸至東莞黃江鎮。R3線從長安鎮自西南向東部經謝崗可與惠州相連,與穗莞深城際軌道、莞惠城際軌道、廣深鐵路及京九鐵路連接。

據《東莞市軌道交通網絡規劃》,東莞地鐵總共將由4條線路構成,全長194.37公里,設立車站55座。