

安全整改完成 廣深高鐵就緒

本報記者親歷試運行 39分鐘深圳到廣州



深圳北站：乘客轉車「零距離」

深圳北站位於深圳市寶安區民治街道，距深圳市中心約9.3公里，目前是華南地區佔地面積最大的交通樞紐。作為深圳鐵路「兩主三輔」的客運格局最为核心的車站，深圳北站銜接廣深港客運專線、廈深鐵路，深圳通往全國各大省會和主要城市的長途列車以及深圳地鐵4、5、6號線均在此接駁，乘客可以在這裡「零距離」換乘。

深圳北站未來將是全國重要的區域性鐵路客運樞紐，也是國內當前建設佔地最大、建築面積最多、接駁功能最為齊全的一個具有口岸功能的特大型綜合交通樞紐。

光明站：進入深圳第一站

光明站位於深圳市光明新區，是廣深港高鐵進入深圳的第一站。車站首層為進站層，由此乘客可以上到夾層，隨後進入高架層候車。按照廣深港鐵路客運專線2020年列車通行能力規劃，通過光明站的列車每天最多可達156對。

虎門站：「空中火車站」

被稱為「空中火車站」的虎門站，位於東莞虎門鎮白沙村，是高鐵在東莞的唯一車站。車站站台離地面超過22米，雨棚最高點接近40米，底下3層為售票廳、候車室和設備區，站房

建築面積1萬餘平方米，頂部為站台和6車道的火車軌道。

慶盛站：車站建在田野裡

慶盛站位於廣州市番禺區東涌鎮慶盛村慶盛路，地處廣州番禺區與南沙區交界處，車站周邊目前還是大片的農田。車站採用側式站台，4股道，車站由一個三層站房和站前廣場組成。售票處在一層，候車、進站區在二層，三層為站台。

廣州南站：地鐵接駁欠便捷

廣州南站位於廣州市番禺區鐘村鎮石壁村，距離廣州市中心17公里，啟用至今主要運行武廣高鐵和廣珠城際輕軌。

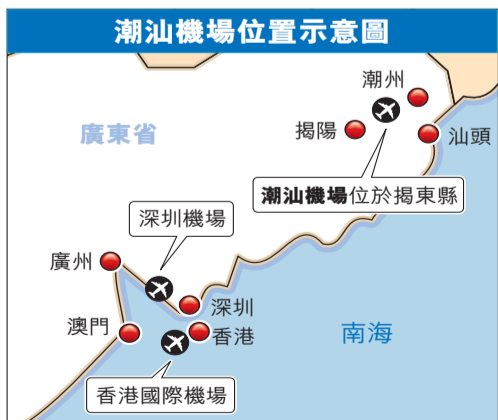
廣州南站總建築面積達到37萬平方米，面積之大令所有旅客驚歎，但卻欠缺一個便捷的地鐵接駁。根據規劃，2號線、7號線、20號線和佛山軌道交通2號線等地鐵線路在廣州南站地底或附近設廣州新客站。廣州南站的地鐵站屬地鐵2號線(嘉禾望崗至廣州南站)，已於2010年9月28日開通，F出口位於一層大廳。地鐵站距離廣州南站需要步行10分鐘之久，許多乘客寧可選擇的士或巴士。

地上一層未來還將設立口岸。除了辦理出境手續外，未來港人還可以在地面一層辦理機場聯運手續。

乘車小貼士

1. 深圳北站候車室距離站台較近，可坐在靠近檢票口的座位上等待，列車在開車前3分鐘停止檢票。而乘客從廣州南站進站檢票則需提前最少4分鐘。
2. 一等車廂座位在前方椅背下設有腳踏墊，乘客可隨意調試到合適的高度。腳踏墊下設有一個方形插座，可同時插入圓頭及三角頭的電源插頭。港人乘車還是需要自備轉換插頭。
3. 車廂座位可180度旋轉，車內還配有寬敞的嬰兒護理室、殘疾人廁所、茶水間，以及音樂、影視系統，閱讀燈等設備。

潮汕機場通航 日日有機往返香港



香港文匯報訊(記者 戰宏、唐苗苗 揭陽報導)廣東省揭陽潮汕機場昨日舉行落成通航慶典。本航季該機場將保持運營飛廣州、曼谷、新加坡、香港等城市的航線23條，其中每天均有兩個航班往返香港，航程只需55分鐘，經濟艙票價在700元(人民幣，下同)左右。

55分鐘飛抵本港

潮汕機場15日首航，當天共進出港44個航班，主要包括北京、上海、廣州、寧波、青島、桂林、重慶、義烏、南京、成都、武漢、香港等地的航班。據廣東省機場集團汕頭機場管理公司黨委書記劉德華稱，原汕頭機場有飛

廣州、曼谷、新加坡、香港等城市的航線23條，轉場至揭陽潮汕機場後，本航季這些航線將繼續保持。2012年3月28日航季調整後，航線將會調整。

目前，潮汕機場每天有航班往返香港，其中，CZ311航班是每天9時20分從潮汕機場起飛，10時15分到達香港機場，經濟艙票價約為690元；CA312航班是每天11時15分從香港起飛，12時10分到達揭陽，經濟艙票價約為770元。採用的是南航波音737-300機型，航程均為55分鐘。

拓多條國內航線

劉德華稱，潮汕機場將力爭多開拓東南亞方向的航線。此外，內地的一些區域中心城市航線也將進一步拓展。預計2012年將新增飛往重慶、昆明、鄭州、合肥、三亞、貴陽以及仰光等國內國際航線，2013至2015年將增加飛往天津、無錫、黃山、武夷山、蘭州、石家莊、張家界、煙台、溫州、烏魯木齊、麗江等國內航線，並增加韓國、日本、吉隆坡、澳洲等國際航線。

根據預測，潮汕機場在投產2年後，旅客吞吐量有望快速攀升到300萬人次以上，貨郵吞吐量可望超過2萬噸，比目前的汕頭機場增長約70%和100%。



廣深港高鐵建設時間表

| | |
|--------------|--|
| ■2005年12月18日 | 廣深段正式動工興建 |
| ■2006年8月18日 | 廣深港客運專線有限責任公司正式成立 |
| ■2007年11月9日 | 廣深段全段控制性工程—獅子洋隧道開工。獅子洋隧道全長10.8公里，是世界上行車速度最高的水底隧道 |
| ■2008年3月29日 | 全長4,772米的羊台山隧道深圳端貫通 |
| ■2008年8月20日 | 深圳福田站動工 |
| ■2011年3月12日 | 全長10.8公里的獅子洋隧道貫通 |
| ■2011年6月13日 | 全線通電 |
| ■2011年6月26日 | 開始試車，深圳北站投入使用 |
| ■2011年7月26日 | 廣深段試運行 |
| ■預計2012年9月 | 開通至深圳福田站 |
| ■預計2015年 | 開通至香港西九龍站 |

資料來源：《廣州日報》

即將開通的廣深港高鐵廣深段已完成安全排查整改工作，昨日起進入模擬實際運作，按運行圖試運行。香港文匯報獲悉，廣鐵集團、深圳北站等相關單位準備就緒，只待鐵道部一紙命令即可通車。昨日，本報記者乘坐廣深港客運專線，從深圳北站至廣州南站，僅需39分鐘，全程時速不超過310公里。

■香港文匯報記者 郭若溪

「7·23」甬溫線動車追尾事故發生後，全國鐵路系統隨即展開安全排查。今年9月初，由中國鐵道科學研究院編制於8月12日的《廣深港客運專線(廣州至深圳段)復測完成項及存在的問題》的報告中，共發現了57個問題，其中19個屬於試運行過程的技術偏差，已及時調整有關參數；至於其它38個問題涉及軌道、道岔、信號設備、接觸網等方面。

高峰期13分鐘一趟

記者向多個相關部門求證獲悉，廣深港客運專線有限責任公司已在9月20日前完成23個需整改問題，剩餘15個問題和最後的動態整改驗收工作也於近日完成。深圳市軌道辦負責人稱，列車試運行的各項指標正常，已經達到高鐵開通要求。

廣深港客運專線昨日正式按實際運行圖試車。據深圳市軌道辦相關負責人介紹，按圖試車也就是模擬高鐵開通運營時的發車班次來跑車，在此之前試運行的列車並沒有嚴格的發車管理制度，但是從昨日起廣深港客運專線將按照未來正常運行的運行圖試運行。

記者在深圳北站所見，廣場液晶顯示屏顯示從廣州南發往深圳北的列車到站時間。從廣州南開往深圳北的所有列車狀態均為「正點」，發車密度最緊湊的時段為11時至13時，其中G6225次列發於12時42分到達深圳，G6275次列車則於12時55分到達深圳，這也意味著從廣深港客運專線最緊湊時僅13分鐘便有一趟列車。據工作人員透露，高鐵開通初期考慮到客流量的問題，有可能會以8節車廂編組列車運行，而待客流量成熟後再考慮16節車廂編組。目前，CRH380A與普通的CRH3型列車交替上線試行。

廣深段單程票價或90元

至今，鐵路部門仍未正式公佈廣深港客運專線票價。而深圳市領導在大運會前試乘高鐵路車時曾透露稱，開通後的廣深港客運專線二等單程車票或為90元。若此價屬實，全程104.5公里的廣深港客運專線，平均每公里票價為0.86元，比武廣高鐵路票價貴一倍。鐵路部門表示，廣深港客運專線須經國家發改委最終批覆，預計價格將與廣深和諧號動車組二等票全程80元接近。

港人福田入境轉乘最快

因廣深港客運專線香港段尚未通車，港人若想乘坐廣深港客運專線，則須在深圳地鐵4號線上的深圳北站進行換乘。目前港人共有兩種便捷乘車方案可供選擇，如從落馬洲站出境至福田口岸入境，則可直接搭乘4號線，經過9個站後可達深圳北站，預計乘車時間19分鐘，車資4元。若從羅湖口岸入境，則需先乘坐深圳地鐵1號線，於會展中心站換乘4號線後到達深圳北站，全程共14站，約耗時30分鐘，車資5元。

途經隧道多 手機訊號欠佳

■一等座包間內部可上鎖。香港文匯報記者郭若溪攝



記者體驗

香港文匯報記者昨日從深圳北站9號站台上登開往廣州南的G6240次CRH380A型列車。12時30分，列車正點啟動，記者坐在座位上感覺比廣深和諧號更加平穩，也不會因列車高速運行而產生耳鳴。但因要通過多條隧道，手機訊號並不穩定。

該型列車曾以時速每小時380公里刷新了世界鐵路最高運行時速。車內工作人員告訴記者，廣深段試運行以310公里的時速為上限，正式運行後會根據運行情況逐步提速。

記者乘坐的列車設有8個車廂，共超過1,000個座位，其中1、8號車廂設有最昂貴的VIP觀光坐席；3、4號車廂為一等坐席，同時設有能容納6個人的一等VIP包間。與二等車廂每排設5個座位相比，一等車廂每排只有4座位，且車廂上方設有多

部液晶電視。每節車廂有兩個衛生間，分別設有母嬰設施和殘疾人專用衛生間。

廣深段設5站 通車後非全停靠

據工作人員透露，廣深段雖設5個車站，但在正式運營後並非所有列車都會停靠，譬如光明站和慶盛站在記者試乘的此次往返中便分別未有停靠。

列車駛出虎門站後，很快由高架轉入地下，駛入長達10.8公里的獅子洋隧道。該路段曾屢次返工，亦影響了廣深港客運專線的建設進展。在隧道中行駛時，記者感覺到車速開始明顯加快，隧道內一片漆黑，並無任何輔助燈光設備，運行時間不到兩分鐘。

從深圳北至廣州南去程時經停光明站和虎門站，總耗時39分鐘，比8月初試運行全程逐站停車快了7分鐘。在廣州南站短暫停留後，記者乘坐G6241次列車返回，於13時40分從廣州南站駛出，並於14時15分抵達深圳北站，途中經停虎門站，全程耗時為35分鐘，與試運行時刻表完全一致。

■CRH380A型列車在外觀上比普通和諧號更具流線型。香港文匯報記者郭若溪攝