

今日是連接珠三角西岸的廣(州)珠(海)城軌開通一周年，但南端的站點仍然只通到位於珠海金鼎郊區的珠海北站，乘客抵站後還需乘接駁巴士到還有約50分鐘車程的拱北口岸。何時能接通規劃中的拱北口岸至今仍是未知數。不少珠海政協委員對城軌「斷尾」感到失望，指影響到珠海經濟發展。有消息透露，從目前情況看，廣珠城軌全線開通仍可能一拖再拖。記者向廣珠城軌所屬廣鐵集團查詢，並未得到相關回應。

■圖/文：香港文匯報記者 古寧、張廣珍

去年1月7日，廣珠城軌正式開通運營，但只通車至珠海郊區珠海北站，珠海段其餘4個站點未能通車，不少乘客因嫌廣州南站到珠海北站再轉車麻煩，甚至回流乘坐廣珠大巴。記者昨日從廣州南站乘坐廣珠城軌到珠海北站時發現，當城軌過中山北站後，車廂內剩下的乘客尚不及之前的三分之一。有珠海網友發帖戲稱，廣珠城軌歷時多年，至今尚未全線通車，可評為最大的「爛尾工程」。

網友指為最大「爛尾工程」

此前有消息指，廣珠城軌珠海段遲遲未竣工，主要是因為廣珠城軌珠海站自2009年動工以來，因用地拆遷問題導致工程在很長一段時間內停滯不前。此前坊間指，建設單位之一中建八局稱受資金問題困擾，相關公司有9,000萬資金尚未到位，令施工處於半停工的狀態。據稱，中鐵八局負責廣珠城軌珠海站主體橋樑部分，原計劃在去年底完工，在資金不到位的情況下，工期將延遲到何時還無法確定。中建八局廣珠城軌珠海站項目部相關人士昨日也向記者證實，從去年下半年以來就已出現資金到位緊張問題。知情人士預計，出現這樣的問題，2012年何時通車難料。

乘客不便 資源浪費

昨日適逢珠海市舉行政協會議，政協委員曾志在接受本報訪問時直言「這項工程也拖得太久了」，拱北站遲遲未通不僅給乘客帶來諸多不便，還造成資源浪費，因為這個項目前期投資巨大，資源堆積成了擺設。「我本人出差時喜歡選擇乘坐城軌，因為比較方便，坐到廣州站即可換乘高鐵。然而僅僅從珠海市區前往珠海北站就花半個多小時。」政協委員王玉琦則稱，去年珠海政協曾就「廣珠城軌通車到拱北」組織過專題議政，前任市長鐘世堅曾承諾年底通車到珠海拱北，但前不久就此詢問珠海市有關部門，但得到的答覆總是類似困難重重，但未說困難來自何方。不過，珠海澳門籍政協委員何武全則表示，溫州動車事故令人心有餘悸，希望施工方不要為了趕工期而忽視安全方面的要求，而要按客觀規律辦事，求安全可靠。

記者昨日體驗廣珠輕軌，從廣州南站坐到珠海北站，與開通時媒體報道的全程最快45分鐘有所不同，實際車速有所下調，全程用時大致為60分鐘。部分乘客向記者表示，「要是廣珠城軌直接到拱北就好了」。由於廣珠城軌目前只到珠海北站，乘客要到珠海市區不方便，不少乘客仍情願乘大巴。目前珠海北站到市區的接駁車已有所增加，但乘客反映總體來說需要轉幾趟車仍顯麻煩。記者從珠海北站乘坐K1線到拱北，用時大約50分鐘左右。

乘客情願貴價坐大巴

記者乘坐廣珠城軌11點40分從廣州南站出發，沿途經順德、容桂、小欖、東昇、中山北和南朗，12點40分左右到達珠海北站。列車所在的2號車廂啟程時幾乎是坐滿的，但是到中山北站時，車廂內只剩下差不多三分之一乘客。車廂服務員表示，這樣的情形已出現一段時間。乘客張女士則稱，目前廣珠城軌還沒有修到拱北，只到珠海北站，而珠海北站距離珠海市區有30多公里，在公車接駁上也存在盲點。儘管目前接駁公交通車已增加到4條，但是好多區域到珠海北站也是轉幾次車，「非常不方便」。

「這不像廣珠城軌新會支線，江門站在江門主城區，且接駁的公車有6條線，讓乘客感覺到很便利。」經常往來珠三角區域的黃先生指，從乘坐的舒適度來說，廣珠城軌要好得多，價格也更便宜。廣州到珠海大巴大約兩個小時，和城軌所用時間差不多；大巴價格為60元左右，城軌二等座僅為36元。然而，不少乘客仍寧願選擇大巴。「因珠海北站離市區太遠了，確實造成很多不便」。



■從廣州南站到珠海北站，過中山北站後乘客已少大半。



廣珠城際軌道交通

簡稱廣珠城軌，規劃由北面的廣州市廣州南站途經佛山市順德區、中山市，南至珠海市拱北口岸的珠海站，並經延伸線連接珠海機場，又設一支線由中山市小欖鎮經中山市古鎮，跨西江，連接江門市新會區會城街道東甲。該線和廣深城際軌道交通是珠三角城際快速軌道「A」字形網絡中的兩條主幹線，2011年1月7日正式通車。

廣珠城軌線路總長為177.3公里(110英里)，其中廣州南站—珠海站116公里，小欖站—新會站26.328公里，珠海機場支線35.3公里。全線最終設定的車站途經城市有：廣州(廣州南)、佛山順德(碧江、北滘、順德、順德學院、容桂)、中山(南頭、小欖、古鎮、中山北、中山、南朗、翠亨)、珠海(珠海北、明珠、唐家灣、前山、珠海)、江門(江海、江門、禮樂、新會)。

2005年12月18日，廣珠城際軌道交通正式全線動工。線路建設採用高架的形式，橋樑段佔全線的92.25%。2010年9月20日，主線廣州南站—珠海金鼎段的鋪軌工程；而支線小欖至新會段的鋪軌工程於10月3日也全部完成。

廣珠城軌全線通車料再拖

「斷尾」一年未通拱北 政協委員批影響發展



■曾志

■王玉琦

■一列廣珠城際列車駛出廣州南站。資料圖片



■位於拱北口岸西邊的廣珠城際軌道珠海站工地。

多重因素 致珠海段通車延遲



■從江蘇運來建材的貨車停在工地。



■珠海站工地裡未見工人。

知情人指，廣珠城軌遲遲未全線開通主要是由廣珠城軌珠海站建設的滯後所造成。珠海站位於拱北口岸西邊，是廣珠城軌在珠海的起點站，亦是珠海段最大的一個站點。此前，相關工程受拆遷問題困擾。目前，又傳出珠海站建設出現資金問題，2012年何時通車也難有具體時間。記者6日在珠海站施工現場，並沒有看見施工的工人，似乎證實坊間所指的處於半停工狀態傳言。相關人士則指，有工人在橋樑上施工，而記者希望去拍照時，卻被拒絕。

記者在現場看到，高架橋的鋪設已經接近珠海站的站台位置。中鐵八局內部人士透露，從去年下半年開始就

出現相關單位資金不到位的情況，有施工單位甚至出現施工人員討薪的場面，該項目最早需2012年上半年才可完成橋樑主體工程。而中鐵建廣珠城軌珠海站項目部書記王紅捷則稱，其負責的地下換乘中心的地下室已基本完工，不存在資金不到位的問題，其負責施工的部分，要與中鐵八局負責施工的主體工程交叉施工，因此主體工程的進度，將直接影響到地下換乘中心和地上站房部分的進度，估計2012年通車。

拆遷問題4月已解決

珠海政協委員劉芳稱，如今大型基礎設施建設出現資金不到位的現象很

正常，這主要是受國家貨幣政策的影響。2008年國家為刺激經濟，投放4,000個億大興基礎設施建設，並放開信貸，現在國家為應對通貨膨脹實施穩健、適度從緊的貨幣政策，這樣一來，很多大項目的銀行貸款會受到影響。

此前，坊間傳言廣珠城軌珠海站自2009年動工以來，因用地拆遷問題導致工程在很長一段時間內停滯不前。有關人士透露，工程拆遷問題已在2011年4月得到基本解決。據稱，拱北口岸有多家中央駐珠單位在此辦公，用地拆遷涉及到的單位有20多家，協調難度大。此外，該地的地下管線繁多，有多條管線屬於城市主幹線或通澳管線，遷改難度大。

專家：輕軌不通拱北 難見效益

「廣珠輕軌遲遲不開通拱北，珠海北站在相對偏遠的金鼎郊區，轉車很麻煩。」廣珠城軌開通一周年，讓專門研究交通且經常往來廣州、珠海的中山大學教授鄭天祥也發出感慨。鄭天祥經常到中山大學珠海分院上課，之前也乘坐輕軌，不過現在也又改回乘坐大巴。由於種種原因，廣珠輕軌連通到市區拱北被延遲。這讓鄭天祥非常着急，現在廣珠輕軌的客流量還不是很大，從理論上說，每天3萬人客流才有效益。如早日將廣珠城軌連通到拱北，更多的澳門人

將選擇搭乘，屆時每天的客流量肯定會有更好的效益。

深圳廣州澳門本可無縫轉接

鄭天祥指，當初規劃廣珠城軌的時候，也考慮到了澳門的因素，是廣州到澳門的主要幹線。目前，拱北口岸是僅次於深圳羅湖口岸的內地第二大過境口岸，內地每年有超過1,000萬人到澳門旅遊，大多數是乘飛機到廣州，然後轉車到澳門。若廣珠輕軌通到了拱北，再加上珠三角的客流量，輕軌每天迎客3

萬人根本不成問題。但是現在沒有連通，很多人嫌轉車麻煩，玩過幾次新鮮之後，則繼續乘坐直達巴士，這使得廣珠城軌的效益降低。

「本來廣深港高鐵路深段通車是一個很好的契機，可以將深圳和澳門連接起來。」鄭天祥稱，如果廣珠城軌通車到了拱北，深圳的乘客到廣州南站可以無縫轉車到澳門。此外，若深圳、廣州、澳門打通的話，馬上來臨的春運高峰，也將給廣珠輕軌增加客流，快速提高運營效益。



■珠海北站目前只有4條公交接駁線。