

東部沿海全覆蓋 西延至蛇口前海 港人北上更便捷

深圳地鐵擴建 2020通沙頭角



■深圳地鐵8號線海山站主體工程開工，標誌着地鐵8號線一期工程開工。 記者郭若溪 攝

深圳地鐵集團建設總部副總經理雷江松表示，目前，深圳地鐵運營里程達178公里，日均客運量突破300萬人次，佔公共交通總量近30%。

六條新線昨齊開工

6條地鐵線路開工後，預計到2020年底深圳將建成450公里軌道網絡，全面提高全市軌道網絡覆蓋，對改善城市出行環境、緩解交通擁堵，打造國際化、現代化城市發展目標具有戰略性支撐作用。

記者在地鐵8號線海山站施工現場獲

悉，8號線一期工程（蓮塘至鹽田）線路全長12.34公里，設6站，投資約97.36億元。全線為地下軌道，將採用輪軌技術，放棄此前計劃使用的磁懸浮技術。建成後與既有地鐵2號線（蛇口赤灣至羅湖新秀）、2號線三期工程（新秀至羅湖蓮塘）貫通運營，計劃2020年建成運營通車，標誌着深圳市東部地區將進入「軌道交通時代」。

蛇口至葵涌僅90分鐘

深圳市軌道交通建設指揮部副總指揮趙鵬林表示，8號線一期的建成將大

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）深圳軌道交通建設又有大動作。覆蓋深圳前海及蛇口自貿區、中部發展組團、東部沿海等區域的8號線一期、10號線、2號線三期、3號線南延、5號線延長線、9號線延長線共6條地鐵線路昨日同日開工建設，總投資610億元（人民幣，下同），全長66公里，共51站。其中，8號線的開建不僅改寫深圳東部沿海沒有地鐵的歷史，更將深港間兩大陸路口岸串聯至軌道交通，改善港人北上出行條件，緩解東部沿海假日交通擁堵。

大方便沙頭角蓮塘片區居民的往返家中和工作地點，對於緩解東部旅遊交通壓力起到重大作用。未來與2號線貫通後，將成為深圳最長的地鐵線，從蛇口始發到葵涌，全程耗時超90分鐘。同時，該線路是東部唯一一條軌道交通線路，未來將與8號線二期聯繫，促進東部旅遊資源開發，緩解東部交通擁堵。

蓮塘口岸2018年投用

記者採訪了解到，與8號線一期同期建設的2號線三期將在羅沙路設立蓮塘

口岸站，目前該口岸建設進展順利，旅檢大樓部分工程完工，有望於2018年投入使用。待2、8號線於2020年建成通車後，全線將經過蓮塘口岸和沙頭角口岸兩大深港間陸路口岸，極大便捷港人北上深圳的出行。

每年清明都北上祭祖掃墓的港人孫先生表示，以往都是在九龍塘、粉嶺乘搭跨境巴士從沙頭角口岸過境深圳，再轉乘大巴去東部的華僑墓園，遇到祭祖高峰期都會擁堵數小時。今後有了地鐵，出口岸後，20至30分鐘就能直達大鵬。

新列車亮相 減噪更可靠

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）深圳軌道交通地鐵9號線首列車昨日運抵福田橋東車輛段，標誌全線進入車輛調試、系統調試階段，新車採用6節編組A型車，設計時速80公里，最大載客量2,502人，2016年12月底全線開通。

9號線西起南山區紅樹灣，東至羅湖區文錦，途徑南山、福田、羅湖三區，全長25.38公里，共22站。目前土建主體工程、軌道工程全部完成，並按計劃實現了洞通、軌通、電通目標，正進行附屬工程、常規機電安裝裝修工程施工，投資已完成90%以上。

車輛採用無觸點邏輯控制方式（LCU），提高了車輛控制的可靠性，此技術在全國地鐵列車尚屬首次大範圍使用。列車採用車輪降噪阻環等多種減噪技術，比普通列車噪音低2-3分貝，使乘客接聽電話更方便。

福田至龍崗建新線 紓緩中部城區擁堵

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）為緩解深圳縱向交通出行擁堵問題，深圳規劃新建了一條與既有地鐵4號線平行並行的地鐵10號線。該線連接深圳中部發展軸和福田中心城區，不僅能帶動沿線城市更新，促進區域交通一體化的形成，更成為港人經福田口岸入境深圳後的另一條地鐵出行新選擇。

據介紹，地鐵10號線起於福田口岸站，終於龍崗區平湖中心站，途經福田區崗廈片區、梅林片區、龍華新區及華為、華南城所在的龍崗區，設站24座，線路全長29.22公里，全部為地下線路，總投資約286.96億元。計劃2020年建成通車。

此外，為緩解福田保稅區交通擁堵，支持保稅區產業轉型升級，深圳啟動軌道3號線南延線建設，該線長1.45公里，投資約10.1億元，計劃2019年建成通車。

高鐵路福田站今起售票 往廣州最平82元

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）記者從廣鐵集團了解到，亞洲最大的地下火車站——廣深港高鐵深圳福田站將於12月30日正式通車運營，車票從29日上午10時起開售。

運營初期，福田站只開行前往廣州南站方向的動車組列車，從通車首日至2016年1月9日，每天將有11對動車組列車開行，1月10日起，列車開行對數將增加至23對。市民可通過12306網站、車站窗口、代售點等多種渠道購買車票。福田站至廣州南站的二等票價82元，一等票價108元。



■廣深港高鐵福田站下一層換乘大廳。 記者郭若溪 攝

香港文匯報訊（記者 敖敏輝 廣州報道）繼2010年11月3日首通段（魁奇路-西朗段）開通運營後，廣佛地鐵又迎來一項重大利好。廣佛線延長線西朗至燕崗段昨日正式開通運營。至此，廣佛地鐵將廣州海珠區、荔灣區與佛山南海區、禪城區四區串聯。這也意味着，廣州和佛山的中心城區，實現了地鐵直達，全程40分鐘，日均客流量將達到30萬人次。

廣佛地鐵作為國內首條城際地鐵線路，是在珠三角一體化和廣佛同城大背景下誕生的。首通段於2010年開通，但線路僅覆蓋廣州荔灣區與佛山南海區、禪城區。西朗至燕崗段開通後，把兩市的四個中心城區串聯，從佛山的禪城區魁奇路，不用換乘，可直達抵達廣州中心城區海珠區。

記者從廣佛地鐵起點站燕崗站乘車，一路抵達佛山終點站魁奇路站，全程耗時僅為40分鐘。而在此前，從海珠區前往魁奇路站，多次換乘後，全程需要80分鐘，比現在多出一倍。

記者得知，廣佛線的終點並不是燕崗站，而是位於番禺區滘滘。由於滘滘村的拆遷問題沒有得到有效解決，廣佛線全線貫通期限也被推遲，預計2017年底貫通。

廣佛40分鐘互達 地鐵延長線開通



深圳地鐵新路線規劃



■9號線新車。郭若溪 攝



■深圳地鐵9號線首列新車抵達。 記者郭若溪 攝



■深圳地鐵列車。 資料圖片

直達自貿新城 催生亞洲最大交通樞紐

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）前海深港現代服務業合作區開發建設如火如荼，但因一直未有軌道交通直接開進，目前在合作區內上班及辦事人員的出行十分不便，只能依靠公共交通，平均耗時30分鐘才能換乘至最近的地鐵站。隨着5、9號線延長線開工，未來將有兩條地鐵線開進前海與蛇口片區，計劃2020年建成通車。前海蛇口亦成為全亞洲在建規模最大的綜合交通樞紐。

東通羅湖 北接機場

5號線南延線連接前海現代服務合

作區和南山蛇口等地區，通過已運營的線路連接至寶安、深圳北、布吉、羅湖的軌道幹線。線路長7.6公里，設7站，投資72億元。前海段包括前桂區間至前海公園站，共3站3區間，已於去年底開工建設。

9號線西延加強前海、南油片區、科技園片區與福田、羅湖中心區聯繫。線路長10.8公里，設10站，投資112億元。其中，前海段包括臨海路站、振海路站和航海路站，該線距離前海港貨中心最近，從振海路站出站即可便捷抵達前海最核心的商業辦公區域。

同時，根據規劃，前海綜合交通樞紐及上蓋物業項目也將於2020年完成土建。該樞紐是德莞深城際線、城市軌道交通1、5、11號線交匯的樞紐，東通福田和羅湖中心區，北接深圳機場，集城際軌道、城市軌道、常規公交、出租、社會車輛等多種交通接駁方式於一體，預留出入口口岸及機場值機服務設施、上蓋物業開發的綜合性客運交通樞紐，是目前亞洲在建的規模最大的綜合交通樞紐，列為前海蛇口自貿新城十大建設工程的重點。建成後，樞紐每天客流量預計將達75萬人次。