



澳珠中新快道

連通深中通道深珠通道港珠澳橋 香港到中山僅需50分鐘

香港文匯報訊（記者 方俊明 珠海報道）澳門—珠海—中山將新增快速通道。香港文匯報記者12日從珠海交通部門獲悉，該快速通道包括金琴快線一期、二期北延段，南至橫琴新區連通港珠澳大橋連接線，北接中山東部外環高速等線路，構建粵港澳大灣區西岸同時連通深中通道、規劃中的深珠通道、港珠澳大橋三大跨江通道的縱向聯絡線。屆時，港人港車北上將更便捷，而港深中珠澳將構成一個「圈」型都市區，對於推動珠江口東西兩岸融合互動發展具有重要意義。

據珠海交通部門透露，金琴快線一期長24.7公里，南至橫琴新區連通港珠澳大橋連接線，北接金鼎片區，是珠海市第一條全線沒有設置紅綠燈的市政快速幹道，目前該線建設已進入最後的收尾階段，有望最快於今年國慶前通車。

金琴快線二期北延段長4.3公里，為雙向六車道，無紅綠燈設計；將北延至珠中邊界並對接中山縱一線、中山東部外環高速等線路，連通深中通道。目前北延段也已先行開展橋樑樁基工程建設，全線將在深中通道2024年通車前完工。

促珠江東西岸融合互動發展

值得關注的是，金琴快線北延段還預留設置全互通立交對接規劃中的深珠通道（伶仃洋通道）條件。金琴快線項目全線通車後，不僅是貫穿珠海主城區的南北向重要幹道，還將成為澳珠連接中山又一快速通道，同時通過銜接中山東部外環高速二期，構建粵港澳大灣區西岸同時連通深中通道、深珠通道、港珠澳大橋三大跨江通道的縱向聯絡線。

「如此，港深中珠澳構成一個『圈』型都市區，有助於進一步提升粵港澳大灣區基礎設施互聯互通水平，對於推動珠江口東西兩岸融合互動發展具有重要意義。」珠海交通部門有關負責人表示，隨著金琴快線、深中通道的建成，屆時從珠海到深圳路程將從現在的2.5小時縮減至40分鐘，待深珠通道建成，從珠海唐家灣到深圳前海更僅需要20分鐘到30分鐘。

港人至中山置業投資增多

在珠海、中山有投資的港人胡先生表示，自從有了港珠澳大橋，從香港陸路到珠海、中山等珠江西岸城市快了不少；但途經珠海到中山這一段，遇到高峰期容易塞車。但如果金琴快線建成後，南北向直接貫穿珠海主城區，而且全線不設紅綠燈，預計要比現在路程節省一小時左右，屆時從香港到中山等地最快僅需50分鐘左右。

隨着香港與深中珠等城市互聯互通進一步完善，港澳居民北上置業、投資增多。據相關地產研究中心數據，在過去三四年間，港人北上內地置業，選擇中山購房位居首位；主要包括投資和退休需求的中老年港人，希望到內地發展的港青人才、香港生意人。

據珠海市統計局最新數據，今年上半年設立外資企業1,249家，同比增逾1.2倍；來自港澳的實際外資金額近108億元人民幣，佔全部外資近97%。而中山市商務局不完全統計也顯示，近年香港直接投資中山的項目佔全市新設項目的80%左右，中山從廣深港澳科技創新走廊其他區域引進的創新企業與項目，也呈增長趨勢。

金琴快線示意圖

來源:受訪者供圖



香港至中山線路及時間



整理：香港文匯報記者 方俊明

湛江新機場航站樓擬2022年3月投運

香港文匯報訊（記者 敖敏輝 廣州報道）作為廣東省機場集團在建省重點項目之一的湛江機場遷建工程正在加速推進。香港文匯報記者9月12日獲悉，經近一年的施工建設，湛江新機場航站樓主體工程已經基本完成，並將於2021年底完成全部工程建設，2022年3月投入使用。湛江新機場定位為國內幹線機場，是目前全國唯一在地級市建設的省會標準機場，飛行區等級達到4E，規劃2030年旅客吞吐量達到510萬人次，貨郵吞吐量3.06萬噸。屆時，湛江新機場將主要服務湛江、茂名、陽江、雲浮等在內的粵西地區，並成為廣東跨海連接東盟的重要樞紐。

與高速鐵路相鄰 靠近市區

據悉，舊湛江機場有80多年歷史，是粵西唯一的民航機場。不過，由於所處位置偏僻以及航班少、票價貴、飛機小等因素，發展受到極大制約。根據此前規劃，新機場將從現在湛江霞山區遷至縣級市吳川市境內。機場北靠G15高速、南靠茂湛鐵路，距湛江市直線距離32公里，距茂名市直線距離38公里。根據規劃，湛江新機場是廣東構建「一核一帶一區」區域發展新格局、促進全省區域協調發展的一項重要舉措，也是推進全省「5+4」骨幹機場布局建設、推動廣東民航高質量發展的一個重大項目。目前，廣東省機場集團在建、擴建機場有12個，湛江新機場是其中一個重點項目，也將是省內繼白雲機場、深圳寶安機場之外第三大國際機場。

據悉，湛江機場遷建工程本期航站區工程建設包括航站樓、高架橋、停車場、景觀及綠化工程等；飛行區工程建設包括道面工程、排水工程、站坪工程等場道工程及助航燈光工程、機坪照明、機務用電工程等；機場消防救援工程建設包括機場消防執勤點、飛行區消防供水系統、救援(急救)中心、消防、救援車輛等。疫情之下，湛江新機場於2月14日率先復工復產。在湛江市府支持下，施工材料、人員早在2月份已經能夠滿足工程建設需要。

據介紹，湛江機場遷建工程於2019年開工建設，預計總投資54億元人民幣，首期工程建設為一條長3,200米的跑道和一條等長平行滑行道，30個停機位，一座建築面積約為6萬平方米的航站樓。目前，新機場航站樓主體工程已基本完成，預計2022年第一季度可投入

服務粵西輻射東盟 利經濟發展

據廣東省機場管理集團消息，遷建後，湛江機場的國內重點航線和國際航線將會得到快速增長，航線網絡進一步輻射全國乃至東南亞、東北亞地區，努力拓展歐美航線，機場吞吐量有望大幅提升。同時，湛江新機場軟硬件設施也將明顯增強，與機場配套的高速公路、軌道交通和高鐵將構築一個立體式的湛江新機場綜合交通樞紐體系。

使用。

湛江新機場定位為國內幹線機場，主要服務於湛江、茂名及粵西地區其他城市的航空運輸業務，兼顧應急救援和通用航空使用。機場的飛行區指標為4E，主要使用機型為B737、A320系列C類飛機及B777、A330等E類機型，具備直航歐美的能力。本項目設計目標年為2030年，預測旅客吞吐量510萬人次、貨郵吞吐量3.06萬噸、飛機起降量4.74萬架次。

業界指，湛江機場未來客運和貨運的體量與白雲機場（2030年目標年旅客吞吐量1.2億人次）、深圳機場（2030年旅客吞吐量8,000萬人次）不可同日而語，但其定位服務粵西、輻射東盟這一「小而精」的特點，使其角色同樣重要，對促進粵西地區與國內、國際交流、促進當地經濟發展有重要作用。

據廣東省機場管理集團消息，遷建後，湛江機場的國內重點航線和國際航線將會得到快速增長，航線網絡進一步輻射全國乃至東南亞、東北亞地區，努力拓展歐美航線，機場吞吐量有望大幅提升。同時，湛江新機場軟硬件設施也將明顯增強，與機場配套的高速公路、軌道交通和高鐵將構築一個立體式的湛江新機場綜合交通樞紐體系。



■ 湛江新機場航站樓主體結構已基本完成。網上圖片

廣東三大國際機場

湛江新機場	白雲機場	深圳機場
定位： 國內幹線機場，主要服務於湛江、茂名及粵西地區其他城市的航空運輸業務	定位： 世界級國際航空樞紐	定位： 面向亞太、輻射全球的國際航空樞紐
飛行區等級： 4E，即跑道長度大於等於1,800米，翼展大於等於52米小於65米，可起降波音747、空中客車A340等四發遠程寬體客機的機場	飛行區等級： 4F（高於4E，與香港同級別），能起降所有寬體機	飛行區等級： 4F
設計2030年目標： 年旅客吞吐量510萬人次，年貨郵吞吐量3.06萬噸	設計2030年目標： 年旅客吞吐量1.2億人次，年貨郵吞吐量380萬噸	設計2030年目標： 年旅客吞吐量8,000萬人次，貨郵吞吐量260萬噸
跑道： 1條	跑道： 至2030年有5條	跑道： 至2030年有3條

■整理：香港文匯報記者 敖敏輝