縱橫大灣區

深圳江門高鐵將接通廣深港

擬今年底開工 以隧道過珠江 貫通沿海通道

香港文匯報訊（記者 方俊明 江門報道）粵港澳大灣區將新增跨珠江口高鐵通道。香港文匯報記者19日從江門市發改局發佈的《新建鐵路深圳至茂名鐵路深圳至江門段環境影響評價徵求意見稿公示》獲悉，深圳—江門高鐵最新線路走向與站點設計曝光。其中，工程在跨越珠江口時將使用隧道下穿形式，並將新建聯絡線連接深圳北站並駁通廣深港高鐵。廣東省政府有關部門透露，該高鐵擬今年底開工，屆時不僅為珠江西岸帶來繼深中通道之後、跨越伶仃洋直連深港的快速通道，而且國家「八縱八橫」高鐵主幹道之「沿海通道」亦貫通。

■深江高鐵將新建聯絡線連接深圳北站，駁通廣深港高鐵。 香港文匯報記者方俊明攝

■江門新市容

據公示最新線路規劃，新建深茂鐵路深圳至江門段（下稱「深江高鐵」）工程建設標準為高速鐵路，設計速度目標值為正線「西麗至南沙」段及「深圳北至深圳機場」聯絡線每小時200公里，正線「南沙至江門」段每小時250公里；新建設西麗（不含）、深圳機場、濱海灣、南沙、中山北、橫欄、江門共7個車站。

隧道讓路郵輪 拉近灣區與西部

其中，東莞濱海灣站向西，將新建近14公里長的隧道下穿珠江口，連接廣州南沙站；而非之前討論的公鐵兩用大橋方案。業內人士分析，這對南沙港區超大郵輪母港、集裝箱貨輪的進出大有益處。

廣鐵集團有關負責人表示，該高鐵項目整體位於大灣區中心，東起深圳，中段經由廣州南沙、中山，溝通珠澳，西至江門樞紐，西端在江門樞紐組合銜接多條高鐵，輻射粵西、海南及西南廣大片區。「地理位置和徑路特點決定了該高鐵是深港及珠江西岸等地聯繫粵西、海南及西南等地的便捷客運新通道的重要組成，顯著拉近了大灣區與西部廣大片區的時空距離，進一步提升深港、珠澳發展極對外輻射帶動能力」。

其中，深江高鐵將在深圳西麗站與在建的贛深高鐵（連接香港的京九高鐵廣東段）交匯，並新建超20公里的聯絡線將深圳機場站與深圳北站連接，進一步駁通廣深港高鐵。而且，深圳段幾乎全部為地下段，屆時深圳北站、西麗站、深圳機場東站都可以始發終到。

北通廣州南站 最快2024建成

同時，深江高鐵江門站也將新建一條近2公里的聯絡線與廣珠城軌新會站連接，這意味着借道現有的廣珠城軌江門支線，可與廣州南站實現貫通。此外，江門站還將預留與廣佛江珠城軌之間的聯絡線，為日後開通更多跨線路列車預留空間。

更值得關注的是，深江高鐵是國家「八縱八橫」高鐵主幹道之「沿海通道」的重要組成部分。目前「沿海通道」深圳以東杭州至深圳段已運營數年；江門以西的江茂段、茂湛段也已通車；湛江至廣西沿海的合湛段已在建；「沿海通道」全線僅深江段未建。因此，深江高鐵的建設，將打通「沿海通道」跨珠江口「斷頭路」。

廣東省政府有關部門透露，目前深江高鐵項目籌建工作正在加緊推進，爭取今年內盡早開建。而按全線總工期5.5年算，該項目最快於2024年建成運營；屆時，將貫通遼中南、京津冀、山東半島、長三角、海西、珠三角和北部灣城市群，成為支撐全國「沿海發展軸」主要基礎設施。

深江高鐵規劃線路

整理：香港文匯報記者方俊明

沿海通道示意圖

兩樞紐站細節

深圳機場站

車站總規模：6站台14線，規模較之前規劃擴大；深圳機場成為大灣區首個明確引入國家鐵路幹線的機場

匯聚軌道線：深江高鐵、至深圳北站聯絡線（駁通廣深港高鐵）、廣深港新通道（廣深第二高鐵）、深圳地鐵一號線等

南沙站

車站總規模：14台30線，比肩廣州南站，將成為大灣區又一超級交通樞紐

匯聚軌道線：深江高鐵、南沙港鐵路、廣中珠澳鐵路、肇順南虎城際、廣州地鐵15號和18號線等

■整理：香港文匯報記者 方俊明

穗莞深城軌最快月底通車 銜接深江高鐵

香港文匯報訊（記者 方俊明 江門報道）作為珠三角城際軌道交通網的骨幹線路之一，穗莞深城軌已全面進入運營通車倒計時階段。香港文匯報記者19日從廣東省政府有關部門獲悉，目前穗莞深城軌正進入聯調聯試，靜態驗收報告順利通過專家評審，預計最快於9月30日開通運營，屆時可望每5分鐘就有一班列車，旅客幾乎實現「隨到隨走」。而該城軌還將在深圳機場站，與深江高鐵等線路實現銜接。

穗莞深城軌位於大灣區廣深港主軸，連接廣州、東莞、深圳三市。該項目工程正線全長近74公里，設計時速為每小時140到160公里，設新塘南、中堂、望牛墩、東莞西、洪梅、東莞港、厚街、虎門北、虎門東、長安西、長安、沙井西、福海西、深圳機場北、深圳機場15個車站。

5分鐘一班車 廣州至深圳1小時

值得關注的是，開通後的穗莞深城軌將實施公交化運營管理模式。運營初期將開通跳站停車模式，每兩站經停一次，可望平均每隔5分鐘就有一趟車；旅客可直接手機掃碼進站，幾乎實現「隨到隨走」。屆時，從廣州新塘站到深圳機場全程運行時間為60分鐘左右；從東莞西站到廣州新塘站最快僅需10分鐘，而從東莞西站到深圳機場最快也僅30分鐘。

廣鐵集團有關負責人表示，穗莞深城軌規劃連接琶洲支線，將引入廣州中心城區，未來還可以直達廣州白雲機場；而經深圳機場至前海段，也將進入前海自貿區；並通過佛莞、莞惠、廣佛環線和新塘至白雲機場城際等線路連通珠三角地區其他城市。該項目對促進區域一體化、提升綜合競爭力具有重要意義。

兩地民眾有話說

港青 郭先生：深江高鐵將讓港人到粵西、西南地區更便捷，而深圳西麗站與在建的贛深高鐵（京九高鐵廣東段）交匯，連通香港；還新建聯絡線與深圳北站連接，進一步駁通廣深港高鐵，這使到港人北上擁有四通八達的高鐵網。

廣州市民 黎先生：深江高鐵建設，讓大灣區高鐵網絡更完善。譬如在江門站規劃新建聯絡線接上廣珠城軌新會站，與廣州南站實現貫通。而該高鐵南沙站的優勢凸顯，匯聚至少4條高鐵城軌線，成為廣州又一交通樞紐。

中山市民 張先生：深江高鐵為中山「賦能」，成為深中通道之後，中山與珠江東岸城市取得快速聯繫的又一補充。這條跨越伶仃洋直連深港的快速通道，將讓中山居民更快捷融入灣區生活圈。

江門市民 鄒先生：江門在大灣區屬後發地區，繼廣珠城軌、江門至湛江高鐵之後，深江高鐵讓江門高鐵網進一步完善，而江門站規劃可望成為珠江西岸綜合交通樞紐，這有利於江門地區加速發展。

中國建交通強國 聚焦三網兩圈

香港文匯報訊 據新華社報道，中共中央、國務院近日印發《交通強國建設綱要》，明確到2035年，基本建成交通強國，形成「三張交通網」、「兩個交通圈」。

三張交通網快速完善廣泛

中國交通運輸部黨組成員、綜合規劃司司長王志清表示，「三張交通網」即發達的快速網，主要由高速鐵路、高速公路、民用航空組成，服務品質高、運行速度快；完善的幹線網，主要由普速鐵路、普通國道、航道、油氣管道組成，運行效率高、服務能力強；廣泛的基礎網，主要由普通省道、農村公路、支線鐵路、支線航道、通用航空組成，覆蓋空間大、通達程度深、惠及面廣。

兩個交通圈覆蓋全國全球

王志清說，「兩個交通圈」是指圍繞國內出行和全球快貨物流建立的快速服務體系。一是「全國123出行交通圈」，即都市區1小時通勤、城市群2小時通達、全國主要城市3小時覆蓋；二是「全球123快貨物流圈」，即國內1天送達、周邊國家2天送達、全球主要城市3天送達。

綱要明確，到2020年，完成決勝全面建成小康社會交通建設任務和「十三五」現代綜合交通運輸體系發展規劃各項任務，為交通強國建設奠定堅實基礎；到2035年，基本建成交通強國；到本世紀中葉，全面建成人民滿意、保障有力、世界前列的交通強國。

王志清表示，下一步，交通運輸部將聯合各部門扎實推進各項工作。建立統籌協調的交通強國建設實施工作機制，深化交通投融資改革，增強可持續發展能力，部署若干重大工程、重大項目，鼓勵有條件的地方、企業在交通強國建設中先行先試，建立交通強國評價指標體系，確保交通強國建設扎實有序，行穩致遠。