

# 粵明年「市市通時速350高鐵」

## 兩新線貫通省內東西 2025年穗至灣區各市1小時通達

灣區融通，路通財通。隨着粵港澳大灣區高鐵網不斷完善，灣區活力進一步激活。記者5日從廣鐵相關部門獲悉，繼贛深高鐵通車、廣東進入「市市通高鐵」之後，廣東在全國可望率先實現「市市通時速350高鐵」。其中，廣汕高鐵最快今年9月開通，廣湛高鐵擬明年通車，灣區高鐵網延伸貫通粵東、粵西地區。據最新規劃，到2025年，廣東高鐵通車里程將佔到全省鐵路超53%，將實現廣州與灣區各市1小時通達，與省內其他地級城市間2小時內通達，與鄰近省會城市3小時內通達。



■近年來，大灣區高鐵網不斷完善。圖為旅客在廣州南站站台候車。資料圖片

近年廣東鐵路網絡不斷織密，「軌道上的大灣區」正從藍圖變為現實。據廣鐵數據顯示，截至去年底，廣東地區鐵路營業里程達到5,341公里，十年間大增近88%，其中時速200公里及以上鐵路增至2,448公里，增長近3.4倍，增速位居全國鐵路建設第一。中鐵二十五局廣湛項目部建設者李洪濤說：「這幾年我深刻感受到，廣東省交通建設發展速度之快，粵港澳大灣區綜合立體交通網絡越織越密，『1小時生活圈』基本形成。」

目前，廣東高鐵建設加速步入「快車道」。作為「軌道上的大灣區」高鐵骨幹網的重要一環，廣汕高鐵總投資逾432億元（人民幣，下同），全長超206公里，將連通京廣、廣深、杭深、京港等高鐵線。該項目即將進入聯調聯試階段，擬最快今年9月底開通；屆時成為大灣區通往粵東乃至海西經濟區的快捷通道，廣州到

汕尾運行時間將由目前的2小時縮短至1小時內。

同時，汕汕高鐵首開段「汕尾至汕頭南段」亦擬年內建成，進一步將鐵路高速大通道向粵東延伸。而且，汕汕高鐵還與即將建設的汕漳高鐵連接，從而在珠三角、海西、長三角之間構築起新一條南北向大能力客運通道，填補沿海通道縱向千餘公里無時速350公里高鐵布局的空白。

作為連接大灣區和海南自貿區、北部灣城市群的高鐵大通道的重要組成部分，廣湛高鐵也加快建設。該項目工程總投資約998億元，正線全長超400公里，為廣東省內建設里程最長、投資最大的高鐵項目，也是途經粵西各地市的第一條350公里時速高鐵。該高鐵擬明年建成開通，屆時廣州至湛江通勤時間將由目前3個多小時縮短至1個半小時以內，實現廣州中心城區至湛江中心城區90分鐘互達，亦將助推粵西

沿海地區融入大灣區聯動發展。

「值得關注的是，廣汕、廣湛兩大高鐵線設計時速均達350公里，將促使灣區高鐵網延伸貫通粵東、粵西地區。繼贛深高鐵於2021年底開通，實現廣東全省『市市通高鐵』之後，廣東在全國可望率先實現『市市通時速350高鐵』。」廣鐵相關部門負責人說。

### 高鐵將成區域經濟發展「新引擎」

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥認為，廣東「市市通時速350高鐵」將為粵港澳地區經濟發展注入強大動力，屆時高鐵將成為沿線民眾出行的「主通道」、區域經濟發展的「新引擎」、鄉村振興的「加速器」；而且還將接入國家「八縱八橫」高速鐵路網，進一步發揮粵港澳大灣區的輻射作用，帶動周邊地區高質量發展。

# 深江高鐵擬2028年建成投運

作為國家「八縱八橫」高鐵網沿海通道的重要組成部分，深圳—江門高鐵珠江口隧道盾構段目前已經掘進過半。該項目建成後，廣東省沿海高鐵主通道由此全線拉通，進一步打造「軌道上的大灣區」，帶動粵東粵西與珠三角的區域協調發展。

據了解，深江高鐵線路起自新建深圳西麗站，向西經東莞、廣州、中山、江門，接入鐵路江門站。作為深江高鐵先行段及控制性工程，珠江口隧道從東莞虎門入地穿越珠江口，連接東莞與廣州南沙。該隧道高水壓施工區域約110米，是中國最大水壓、最大埋深的海底隧道工程，盾構段最大水壓力為世界之最；海域段地質、水文條件複雜多變，施工難度在全世界範圍內也是罕見的。目前，隧道盾構段已掘進過半，距全線貫通的目標又近了一步。

### 前海南沙半小時互聯互通

按最新工期，深江高鐵計劃2028年4月全線建成通車，將把深圳、東莞、廣州、中山、江門這5座大灣區城市更緊密連接在一起，深圳前海自貿區與廣州南沙自貿區將實現半小時高鐵互聯互通。屆時，港人從深圳搭乘高鐵到珠江西岸乃至粵西地區，將不再「繞道」廣州南站，而是通過深江高鐵直接橫貫珠江口，深圳與江門可實現1小時內通達；而且深江高鐵還將連通江門—湛江高鐵，珠江東岸與珠江西岸乃至粵西地區的融合互動發展將更加密切。

## 重慶萬州洪澇致15死4失蹤

記者從應急管理部獲悉，重慶7月3日起的連續暴雨致萬州區發生洪澇災害，截至目前已有15人死亡、4人失蹤。5日晨，國家防總派出由應急管理部副部長、水利部副部長王道席帶隊的工作組赴萬州指導防汛搶險救災工作。目前，防汛救災工作仍在有序進行中。

7月3日起，萬州區遭受連續兩日的暴雨襲擊，截至4日9時，24個鎮鄉街道達到暴雨等級，16個鎮鄉街道大暴雨，長灘鎮特大暴雨，最大雨量（長灘站）261.2毫米，突破當地歷史極致。降雨導致萬州區五橋、長嶺、白羊等36個鎮鄉街道受災，受災人口37,226人，緊急避險轉移11,578人，緊急轉移安置779人；因災死亡15人，失蹤4人。農作物受災面積1,949.96公頃，成災面積1,112.17公頃，絕收面積568.82公頃。倒塌房屋50戶138間，損壞房屋112戶221間。全區直接經濟損失22,784.474萬元（人民幣，下同）。



■4日，消防救援人員用衝鋒舟轉運被困人員。中新社

財政部、應急管理部5日緊急預撥3.2億元中央自然災害救災資金，支持重慶、四川等16個省份做好洪澇、地質災害救災工作。其中防汛救災資金2.5億元，地質災害救災資金0.7億元，由地方統籌用於應急搶險救援和受災群眾救助，重點做好搜救轉移安置受災人員、排危除險等應急處置、開展次生災害隱患排查和應急整治、倒損民房修復等工作。

## 「港車北上」應盡速簡化申請程序



街談巷議

劉韋璋  
資深傳媒人

市民期待的「港車北上」終於在本月一日正式開始了。不過，順利獲批的申請首日只得百餘宗，比預期相差太遠了。歸究因由，繁複的申請手續，沒有靈活的折衷方案，結果獲批申請有限，也有不少車主因而卻步。

首先是「港車北上計劃」的成本相當高，必要收費包括：港珠澳大橋車輛通行費、申請「封閉道路通行許可證」費、驗車費、內地汽車保險費、換領內地車牌費，以及安裝RFID卡機等。綜合收費項目，估計一年的成本2,000至3,000元。對於只作閒時出遊、短期逗留的港人車主而言，成本較高，變相影響大家參與的意慾。

此外，參與計劃的車主須向運輸署申請俗稱「禁區紙」的「過境車輛封閉道路通行許可證」。目前不論是首次申請或者續期，都要親身遞交或者郵寄所

需文件到上環海港政府大樓的運輸署過境服務分組，極不方便。還有一項令車主更加頭痛的是「驗車」，凡車齡達6年或以上的香港私家車須前往中國檢驗有限公司完成驗車程序，通過後無須另行前往內地進行驗車。由於「中檢」是唯一指定的粵港車輛驗車中心，目前只有元朗一處，每日名額經常爆滿，令不少跨境車主未能及時驗車，因而未能參與計劃。

綜合上述種種問題，希望本港當局與廣東省政府進一步簡化程序。交通基建的互聯互通，是粵港兩地產業對接和發展的必要條件，「港車北上計劃」是一個新開始，當局應進一步以創新辦法便利跨境人員和貨物流動，讓灣區融合不斷朝向縱深發展。隨着交通基建互聯互通的不斷深化，大灣區內的跨境人流、物流、資金流、文化交流定會愈來愈順暢。