

高鐵廣深段下月試鋪軌

年底全線鋪設 最快明年申開通



▲目前包括廣深港高鐵在內的珠三角城軌網建設進展順利。圖為工人開工現場 (本報攝)

備受關注的廣深港高速鐵路建設進展迅速。廣東省鐵路建設部門人士表示，廣深段作為一期工程開建至今已完投資逾一百一十億元人民幣，佔粵境段總投資的近七成；按計劃八月開始鋪設無砟軌道試驗段，十二月起啓動全線鋪軌階段，預計最快於明年七月開通運營。而計劃今年底動工建設的香港段，將從地下穿越深港邊境，二〇一四年竣工通車。【本報記者方俊明廣州二十六日電】

近年內地不少新建的鐵路俱鋪設了無砟軌道 (資料圖片)

被譽為「粵港經濟新走廊」的廣深港高鐵，北起番禺石壁廣州新火車站，經廣州、東莞、深圳三市，從地下穿越深港邊境，抵達香港西九龍站，全長一百四十二公里。其中，廣深段作為一期工程從〇五年十二月開工建設，至今已累計完投資達一百一十億八千五百萬元人民幣(下同)，佔到該鐵路粵境段總投資一百六十七億元的近七成。

完成投資逾110億

廣東省鐵路建設部門人士表示，目前廣深港高鐵建設全線進展順利：作為全線線路最長、工點最多、施工難度最大的標段，深莞境內約五十三公里的「綜合二標」段，雙線十八座隧道中已打通十六座；六月二十九日，重難點控制工程「蕉門水道橋」也成功合龍；次日，全線唯一實行單跨現澆、全國最高墩的鐵路提籃拱橋「沙灣特大橋跨市良路提籃拱」澆注順利完成；七月十四日，重難點、節點工程「馬鞍山隧道」全線貫通。

而全線重點控制性工程「獅子洋隧道」，由於要穿越小虎瀝、沙仔瀝及獅子洋三條海洋水道，全長逾一萬米，居全路隧道之首，被稱為「中國鐵路難度最大的世紀隧道」，至今已完投資逾十億七千萬元，佔該工程項目投資額十一億八千八百萬元的九成。目前正採用「雙向施工、地中對接、洞內解體」方式從隧道兩端頂進施工，已順利通過全隧最大風險點小虎瀝水道，預計明年四月前可全線貫通。

採內地研發無砟軌道

廣東省鐵路建設部門人士強調，「今年是廣深港高鐵建設進入攻堅克難、奪取全勝的關鍵性的一年」，繼上半年基本完成路基工程後，十月要完成橋樑工程，並開始接觸網施工；而從下月起將開始鋪設無砟軌道試驗段，十二月起將啓動全線鋪軌階段。據悉，廣深港高鐵廣深段將全部採用由內地最新自主研發的CRTS I型板式無砟軌道，取代傳統鐵路的道砟和枕木，以保障這條高等級雙線電氣化鐵路設計速度目標值為線下部分三百五十公里每小時，線上部分達二百五十公里每小時以上。

按最新工期，廣深港高鐵一期工程廣深段計劃於明年七月正式運營，而已於去年十一月動工的二期工程福田站及相關工程，預計二〇一二年九月建成通車。投資三百九十五億港元的香港段，預計今年十一月前各方將就項目設計、徵地拆遷和環保等問題達成最後共識，十二月可開工建設，修建長度二十六公里，最快於二〇一四年竣工。屆時，從西九龍站到福田站只需十四分鐘，而香港到廣州也將由現時的一百分鐘縮減至四十分鐘。

珠三角四城軌將銜接港澳

【本報記者方俊明廣州二十六日電】隨着《珠三角地區改革發展規劃綱要》今年全面實施，粵港同城化步伐大大提速。據最新出爐的《珠三角地區城軌網規劃(修編)》顯示，將預留四個軌道接口延伸至港澳，其中包括廣深港高速鐵路、穗莞深城軌聯通深港機場鐵路。而按廣東省政府關於珠三角區域經濟一體化的最新部署，將由原計劃的二〇一五年提早於二〇一二年形成以廣州為中心，連通區域內九個地級市的城際軌道交通網絡構架。

州、深圳、珠海、佛山、江門、東莞、中山、惠州、肇慶)的「三環八射」城軌網中，預留四個軌道接口延伸至港澳，其中廣深港高鐵廣深段將從福田站以地下隧道直通香港，直達西九龍站；而穗莞深城軌由前海灣站引出，經蛇口灣至香港的上白泥，形成聯通深港機場之間的直接聯繫通道。而銜接澳門方面，一是廣珠城軌的拱北口岸站與澳門輕軌首期工程起點關前站對接，二是廣珠城軌延長線經橫琴島與澳門輕軌銜接。

穗為中心形成城軌網絡

據廣東省政府辦公廳最近公布《關於加快推進珠三角區域經濟一體化的指導意見》，強調涉及跨地區基礎設施的線路、標準及建設進度等要協調一致，特別是按照總體規劃、分步實施、統一標準、統一建設的原則，大力推動城際軌道交通同城化，二〇一二年以前形成以廣州為中心，連通區域內所有地級以上城市的城際軌道交通網絡構架。對此，中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥說，這比原計劃的二〇一五年足足提前了三年時間，對CEPA進一步擴展實施、大珠三角一體化的意義將遠超這城軌網本身，由此帶來的粵港經濟騰飛將以倍數計算。

為期三周的《珠三角地區城際軌道交通同城化規劃(修編)》第二次環評公示日前結束。據新規劃顯示，覆蓋珠三角九市(廣

▼廣深港高鐵北起於番禺石壁的廣州新火車站，而該站將於今年底運營。圖為該站的鳥瞰示意圖



廣深港高速鐵路



康城站啟用 運作大致暢順

【本報訊】記者黃俊鋒報道：經過一星期的列車試行服務，港鐵將軍澳線康城站昨日正式啓用，吸引不少市民及鐵路迷清晨專程前來乘搭頭班車，見證歷史性一刻。康城站首日運作大致暢順，但有將軍澳的非康城居民擔心，新行車安排會令車廂更加擠迫，要求港鐵增加列車班次。

康城站正式開通，令一批市民及鐵路迷感到興奮。約二十多名市民及鐵路迷昨日清晨專程前往康城站門口等候，「搶斷」乘搭首班列車。頭班列車抵達後，不少市民立即從車站大堂跑入車廂，在車廂內拍照留念。頭班列車於昨日早上五時五十七分順利開出，更有市民即時開香檳慶祝及錄下車廂廣播。

鐵路迷專程乘搭頭班車

其中一名鐵路迷，十五歲的紀俊安表示，凌晨三時已從慈雲山住所出發，並相約四名朋友一起見證康城站啓用的歷史性時刻。他說：「很開心，與上次兩鐵合併後首班車(開出)一樣很興奮。」五人更穿後將軍澳線三至四次。紀俊安表示，未來當柯士甸站啓用後，將會專程前往乘搭頭班車。另一名鐵路迷黃太攜同兒子及侄兒專程前來，並教導他們如何搭車。

由於昨日是周日，並非繁忙時段，港鐵安排穿梭列車來往調景嶺站、將軍澳站及康城站，每十二分鐘一班。在平日早上及傍晚繁忙時段，港鐵將實施「三加一」的安排，每四班由北角開出的列車，首三班以寶琳為總站，第四班就開往康城，每兩分半鐘一班；而康城站開往北角的列車，則每十分鐘一班。

不少康城居民趁新站啓用前來觀察環境。日出康城首創業主之一的梁先生表示，特地在昨日前來觀察新站環境，他認為港鐵列車指示清晰，但希望港鐵增加列車班次。同樣是首創業主的蔣先生，昨日一家四口專程搭頭班車，他表示，自己上班時亦會較早出門，不會因此感到特別麻煩。

港鐵加派職員指示乘客

港鐵昨日加派職員，在調景嶺站和將軍澳站協助及教導乘客前往目的地，但有市民仍未適應新安排。寶琳居民葉先生表示，新安排「一定會有唔方便」。他說，以往上車時目的地只會前往寶琳站，現在需要在月台等候合適的列車，「時間浪費咗」，加上在將軍澳轉車時，可能有人心急，未必留意指示而搭錯車。坑口居民潘小姐表示，新安排減少列車班次開出，繁忙時間車廂將更擠迫，希望港鐵增加列車班次。

昨日早上期間，將軍澳站電子顯示屏一度故障，未能顯示列車的等候時間及目的地，有市民因此搭錯車。李小姐說，自己想前往康城站，但在將軍澳站看不到電子顯示屏，最後透過車站人員才知道那班車前往康城站。她希望港鐵加強指示及廣播，以免有乘客因此搭錯車。港鐵發言人表示，昨日首日康城站的整體列車服務大致暢順，沒收到乘客投訴。



▲康城站首日運作大致暢順，乘客多表滿意 (黃洋攝)

▲鐵路迷紀俊安專程乘搭康城站開出的頭班車 (本報攝)



▲石崗村村民到場請願 (本報攝)

菜園村民「踩場」請願

約五十名石崗菜園村村民，昨日趁着康城站啓用而前來請願，要求政府正視村民「不遷不拆」的訴求，並就廣深港高速鐵路重新諮詢公眾。

約五十名菜園村村民昨日早上前往康城站「踩場」，要求與運輸及房屋局局長鄭汝樺和港鐵主席周松崗會面，但因康城站啓用時沒有開幕儀式，村民只能在康城站高叫口號及派發傳單抗議。

菜園村關注組主席高春香表示，政府一直沒有正視村民「不遷不拆」的意願，而且政府當局與港鐵多次在沒有村民的同意下，擅闖菜園村，進行廣深港高速鐵路香港段的前期工程，認為政府及港鐵迴避民意。她說，廣深港高速鐵路對全港市民有直接影響，但諮詢行動卻草草了事，關注組認為政府應就鐵路重新諮詢公眾，並公布更詳細資訊。她說，不少村民擔心菜園村全部村屋將被清拆，將來無家可歸，因此會繼續捍衛家園。

此外，小業主權益大聯盟昨日亦前往康城站請願，希望港鐵將上蓋物業管理費中的經理人酬金，由百分之十降至百分之八。大聯盟代表林有燦表示，不滿港鐵向上蓋物業住戶，收取相當於一成管理開支的經理人酬金，但其他屋苑的經理人酬金只佔百分之七至八，小業主因此每月要繳交二千至三千元的管理費，認為比例過高。她選批評港鐵拒絕小業主查核屋苑賬項記錄，要求增加管理的透明度。