

# 港深西部鐵路延至南沙 研建超大城市間磁浮線

## 穗交通新藍圖 廣深港將增五大通道



廣州市政府辦公廳17日印發《廣州市綜合立體交通網規劃（2023-2035年）》（下稱《規劃》），提出強化廣州與深港聯繫，布局「廣深港通道」。記者梳理發現，在現有廣深城際、廣深港高鐵的基礎上，廣深港可望新增軌道5大通道。港深西部鐵路可望延伸至南沙站，而穗莞深城際南延皇崗口岸工程正在加速建設，同時規劃廣深中軸城際連通皇崗口岸；還將新建廣深高鐵路新通道，預留廣深港高速磁懸浮線路，超前謀劃廣州與其他超大城市間高速磁懸浮通道布局及實驗線建設。

大公報記者 方俊明廣州報道



▲《規劃》謀劃研究京廣高鐵路廣州南至南沙延伸線工程。圖為旅客在廣州南站搭乘高鐵。大公報記者方俊明攝

《規劃》明確廣州構築高效的綜合立體交通網主骨架，強化廣州在粵港澳灣區的核心引擎地位。其中，加強廣州與深港聯繫，重點布局「廣深港通道」，超前謀劃廣州與其他超大城市間高速磁懸浮通道布局及實驗線建設。在軌道方面，廣深港可望新增5大通道。

### 廣深港三大機場實現一線互通

最新納入《規劃》的港深西部鐵路延長線備受關注。《規劃》提出，積極爭取港深西部鐵路延伸至南沙站，建立南沙樞紐與香港的直接交通聯繫。目前南沙站定位為「全國型綜合交通樞紐」，規劃引入廣中珠澳高鐵路、肇順南城際等；並謀劃研究京廣高鐵路廣州南至南沙延伸線工程，新增引入京廣、貴廣、南廣等高鐵路，港深西部鐵路未來可望在南沙站與這些線路銜接貫通。港深西部鐵路已被納入《廣東省綜合交通運輸體系十四五發展規劃》。記者了解到，港深西部鐵路項目現時已完成首階段研究工作，並擬定項目的初步可行方案，配合公路網絡次階段研究預計今年年中完成。

據規劃，港深西部鐵路由香港洪水橋至深圳前海，在前海站擬引入穗莞深城際等城際線。未來港深西部鐵路可通過穗莞深城際接駁深圳、廣州兩機場，並有望南下連通香港機場，實現廣深港三大機場一線互通。

### 佛穗莞城際延至皇崗 連通香港

而港深西部鐵路延伸至南沙站，將實現南沙樞紐片區與深圳前海、香港北部都會區、香港機場的直連直通；同時加強南沙科學城與香港北部都會區、深圳科技創新走廊的銜接，使南沙成為珠江東西兩岸交通走廊的策略性樞紐。

作為「廣深港通道」內中部走廊重要的城際線路，廣深中軸城際目前亦加速規劃建設。記者獲悉，佛穗莞城際將對接常龍城際（東莞常平至深圳龍華）而銜接深圳，打造廣深中軸城際，並有望延至皇崗口岸連通香港。該城際線將形成佛穗莞深中心城區以及「廣深港科技創新走廊」快速聯繫的城際軌道，特別是打成為聯繫大灣區內地經濟最為發達的穗深佛莞4個萬億級城市的「黃金走廊」，進一步牽引大灣區一體化發展。

同樣直達皇崗口岸的城際線，還有穗莞深城際南延線，目前「前海站至皇崗口岸站」段正在加緊建設。作為灣區城際鐵路網廣深主軸重要組成部分，穗莞深城際南延線還規劃在福田站與廣深港高鐵路交匯連通香港；而向北途經深圳機場站，並經新塘站與擬今年建成的新白廣城際貫通，屆時廣深機場之間軌道直通僅需40分鐘。

納入《規劃》的廣深高鐵路新通道也連通廣深兩大機場。隨着東莞中心站今年明確選址南城站片區，該高鐵路線也基本選定，東莞段可望最快今年率先啟動建設。未來廣深兩大機場最快只需20分鐘可互達；而該新線還規劃通過南延線與廣深港高鐵路在深圳北站交匯，從而連通香港。

《規劃》亦明確「預留京港澳高速磁懸浮」，廣州經東莞、深圳至香港預留1條磁懸浮線路。據了解，目前廣東攜手中國工程院等單位開展「大灣區高速磁懸浮鐵路預研」等重大課題研究，對廣深港先行路段開展工程預可行性研究。據初步研究，廣深港高速磁懸浮鐵路形成多個線站位研究方案，從廣州中心城區途經東莞或南沙，再經深圳的前海或福田，連接香港九龍。



▲《規劃》提出預留廣深港高速磁懸浮線路。圖為國產時速350公里高速磁浮交通系統於2023年7月在山東青島下線。新華社

### 話你知 港深西部鐵路

又稱「港深西部快軌」，該項目已被納入《廣東省綜合交通運輸體系「十四五」發展規劃》。據規劃，港深西部鐵路北上的「前海站」擬引入穗莞深城際、深惠城際等4大城際線，香港將更緊密地融入「軌道上的大灣區」。



▲港深西部鐵路初步構思走線。

### 廣深港可望新增5大通道

#### 港深西部鐵路延伸至南沙站

● 規劃由香港洪水橋至深圳前海，在前海站與穗莞深城際等線路交匯，並延伸至南沙站。而南沙站謀劃建設廣州南至南沙延伸線，港深西部鐵路可望在南沙站與京廣、貴廣、南廣、廣中珠澳等高鐵路、肇順南城際等銜接。

#### 廣深中軸城際

● 佛穗莞城際規劃對接常龍城際（東莞常平至深圳龍華）而銜接深圳，途經佛山、廣州天河中心區、東莞中心區、松山湖、深圳光明科學城、龍華中心、福田中心區等，並擬延至皇崗口岸連通香港；屆時廣州至深港地區一小時互達。

#### 穗莞深城際南延線

● 穗莞深城際經深圳機場站向南延伸，經前海站至皇崗口岸而連通香港，前段目前正在建。穗莞深城際向北，在廣州新塘站與擬今年建成開通的新白廣城際（新塘經白雲機場至廣州北站）交匯貫通，屆時廣深機場之間僅需40分鐘。

#### 廣深高鐵路新通道

● 線路起自廣州北站，經廣州白雲機場、黃埔站、東莞中心站等，引入深圳機場站，屆時廣深兩大機場只需20分鐘可互達；還規劃通過南延線與廣深港高鐵路在深圳北站交匯，從而連通香港。

#### 廣深港高速磁懸浮

● 初步形成多個線站位研究方案，目前廣州考慮的始發站在廣州東站、廣州站、珠江新城3個地方備選，線路途經東莞或南沙，再經深圳的前海或福田，連接香港九龍；屆時可望實現廣深港半小時真正同城化。

大公報記者方俊明整理

### 廣深港磁懸浮5條備選線路

廣州東—東莞虎門—前海—香港九龍

● 預計年運量約3300萬人次；在廣州東站可以與至少4條地鐵換乘，在前海可與3條地鐵線換乘。

廣州站—南沙—前海—香港九龍

● 預計年運量約2800萬人次；在廣州站與4條左右地鐵換乘；在南沙、前海分別可與兩到三條地鐵線換乘。

廣州珠江新城—南沙—前海—香港九龍

● 預計年運量約2900萬人次；在珠江新城與2條左右地鐵換乘；在南沙、前海分別可與兩到三條地鐵線換乘。

廣州東—莞城—（深圳福田）香蜜湖—香港九龍

● 預計年運量約3500萬人次；在廣州東站可以與至少4條地鐵換乘，在香蜜湖可與8條左右地鐵線接駁換乘。

### 線路構想



大公報記者方俊明整理

### 磁懸浮列車五大優勢

傳統輪軌列車	VS	磁懸浮列車
可達350km/h	速度	可達600km/h
傳統鋼軌易受機械磨損，且磨損速度會迅速增加，導致增加維護費用	維護	只需最低限度軌道維護，保養簡單
接觸系統易受惡劣天氣影響	天氣	非接觸系統，極少受天氣影響
軌道與車輛間有物理接觸，產生阻力	效率	軌道與車輛之間沒有物理接觸，磁浮列車無滾動阻力，只有空氣和電磁阻力，電力效率高
主要來源於車輪接觸軌道，噪音較大	噪音	主要來源是空氣流動，噪音較小

資料來源：騰訊新聞

## 白雲機場升級客運系統 1小時通達灣區主要城市

### 全面布局

新印發的《規劃》明確建設世界一流的國際航空樞紐，構建廣州市多機場體系；而「白雲國際機場集疏運系統」亦正式亮相，引入「6條高鐵路+5條城際+2條地鐵+1條專用軌道」等，實現機場與廣州中心城區30分鐘通達、與大灣區主要城市1小時通達、與鄰近省會城市3小時通達。

《規劃》提出，推進廣州白雲國際機場三期擴建工程，建成三個航站樓、五條跑道，至2030年機場旅客吞吐能力1.2億人次、貨郵吞吐能力380萬噸，終端2045年旅客吞吐能力1.4億人次、貨郵吞吐能力600萬噸。

### 打造「空鐵聯運一體化」典範

同時，完善廣州白雲國際機場集疏運系統。強化白雲機場與國家鐵路、城際鐵路、城市軌道、高（快）速路等銜接聯通，推動白雲機場與各種交通方式深度融合。結合白雲機場T3航站樓新建「T3高鐵路」，規劃預留廣州北站T4航站樓和專用軌道，將白雲機場和廣州北站等鐵路樞紐打造成為「空鐵聯運一體化」發展的典範。通過正線及聯絡線引入廣河、廣湛、廣深高鐵路新通道

等6條高鐵路；加快建設廣佛環、穗莞深等5條城際鐵路；2條地鐵為地鐵3號線、36號線；1條專用軌道為廣州北站至廣州白雲國際機場空側專用軌道。

《規劃》還明確構建廣州市「多機場體系」，加快珠三角樞紐（廣州新）機場建設，推動與白雲機場協同分工，共建廣州國際航空樞紐，引領大灣區世界級機場群發展。規劃建設番禺、增城等5個通用機場，統籌推進直升機起降點布局，提升低空飛行服務保障體系能力，構建城市低空飛行服務網絡。



▲廣州構建多機場體系，規劃建設5個通用機場。圖為廣州白雲機場。大公報記者方俊明攝

## 穗港澳合作 南沙建灣區航運聯合交易中心

### 互聯互通

新印發的《規劃》提出，強化南沙「灣區交通中心」功能，增強國際航運物流樞紐功能，攜手港澳在南沙共建大灣區航運聯合交易中心。同時，南沙要打造直通灣區的綜合交通網，深化南沙客運港與琶洲港澳客運口岸、穗莞客運港等航運聯動，提升「一票式」聯程和「一卡通」服務水平，穩妥推進粵港澳遊艇自由行。

### 打造國際海事服務產業集聚區

《規劃》明確，推進以南沙港為核心的廣州市港口型國家物流樞紐建設。推動南沙港區五期工程、南沙港區國際海鐵聯運碼頭工程等建設，進一步提升港鐵聯運能力。加密「南沙—中亞—歐洲」的中歐直達集裝箱班列。還攜手港澳在南沙共建大灣區航運聯合交易中心，加快發展船舶管理、檢驗檢測、海員培訓、海事糾紛解決等海事服務，打造國際海事服務產業集聚區，提升國際航運綜合服務能力。

同時，構建南沙中心區直達大灣區主要城市中心區、重點平台和重大交通樞紐的半小時交通圈，助力打造環珠江口100公里「黃金內灣」。研

究將中南海城際及肇順南城際提升為高鐵路、城市軌道22號線東延，強化與珠江東西兩岸的快速連通，形成以南沙站、慶盛站為核心，全方位對外放射的高速鐵路、城際鐵路網絡。

南沙還將構建「四橫四縱」高快速骨架路網，加快連通南沙的跨江通道建設，謀劃「穗深通道」，打通南沙輻射東西兩岸的高速通道。此外，推進廣州至珠海（澳門）高鐵路、地鐵22號線、4號線複線線規劃建設，與廣州地鐵18號線等形成多通道軌道布局，實現30分鐘到市中心，1小時通達市域各組團。



▲乘客在南沙客運港口岸過海關。