

深圳擬連港珠澳橋 雙Y促聯通

或在前海引支線接大嶼山入琴澳 利四地合作區方案實施



●廣東提出研究建設深圳經港珠澳大橋至珠海、澳門通道。
資料圖片

香港文匯報訊(記者方俊明廣州報道)港珠澳大橋可望「單Y」變「雙Y」。廣東省政府官網近日發布《廣東省綜合交通運輸體系「十四五」發展規劃》(下稱《規劃》),明確提出「研究深圳經港珠澳大橋至珠海、澳門通道,更好發揮港珠澳大橋作用」。「按初步設想,可望從前海引出支線銜接大嶼山的港珠澳大橋。」廣東相關交通部門負責人對香港文匯報記者坦言,此舉在提升大橋使用率與效益的同時,有利於打造粵港澳大灣區樞紐集群,進一步促進珠江東西兩岸的互聯互通,也是目前大灣區發展、《橫琴方案》與《前海方案》實施的新需求。

關於港珠澳大橋的「單Y」與「雙Y」方案,其實在大橋建設之前曾引發粵港澳三地較大的爭論。

2004年「雙Y」方案新版

曾參與「港珠澳大橋工程可行性研究報告」的權威部門人士對香港文匯報記者透露,2003年8月初,國務院批准粵港澳成立由港方牽頭的「大橋前期工作協調小組」,全面開展各項前期工作,一開始便出現港粵政府「單Y」(一橋連港珠澳)與「雙Y」(一橋連港深珠澳)方案的爭論,最後以粵方「退一步」了結。大橋工程可行性報告中也提到,至2004年4月「廣東方面希望『一橋連四地』,但最終尊重特區意見,服從中央決定。」

而今次《規劃》公布緊跟《橫琴粵澳深度合作區建設總體方案》和《全面深化前海深港現代服務業合作區改革開放方案》。有分析人士稱,在兩大「合作區」驅動的背景下,先行一步的交通規劃必然對發展理念和城市定位作出一定的反映,成為新的風向標。

《規劃》明確「加強與港澳交通銜接」,提出「研究深圳經港珠澳大橋至珠海、澳門通道,更好發揮港珠澳大橋作用」。這也是港珠澳大橋建成運營後的新「雙Y」研究正式列入廣東省政府相關規劃文件。廣東相關交通部門負責人對香港文匯報記者分析說,此舉旨在更好發揮港珠澳大橋的作用,包括進一步提升大橋的使用率與效益;同時,可新增深圳到珠海、澳門的通道,滿足大灣區經濟聯繫日趨頻密,珠江東西兩岸連接互通的緊迫需求,對加強前海與橫琴兩大「合作區」、深圳與珠海等珠江西岸地區的合作具有重要意義。

專家倡與深中通道形成「內環」

廣東相關交通部門負責人表示,據初步設想規劃,可望從深圳前海引出支線銜接香港大嶼山的港珠澳大橋;但該支線的具體線路或可行性仍要待粵港澳三方進一步研究磋商。對此,中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥認為,該支線有望將香港機場、深圳南頭半島、前海自貿區、深圳機場等串聯起來,形成港珠澳大橋「雙Y」新走向。

鄭天祥認為,深中通道與港珠澳大橋之間是非「競爭」關係,兩者可以形成大灣區核心「內環」,是相互促進、共贏的關係。港珠澳大橋將港澳地區與橫琴粵澳深度合作區貫通,而與深中通道形成灣區「內環」後,還可將深圳前海、中山翠亨新區、東莞濱海灣新區、廣州南沙自貿區等灣區重點發展平台與產業園區連通。「這樣的『內環』區域不僅車流量繁忙,更好發揮港珠澳大橋作用,而且是大灣區的經濟重心,成為區域乃至全國發展的引擎。」

●廣東規劃五年內投資超2萬億元開建交通基建重大項目,圖為近日拍攝的高鐵列車。
香港文匯報記者方俊明攝



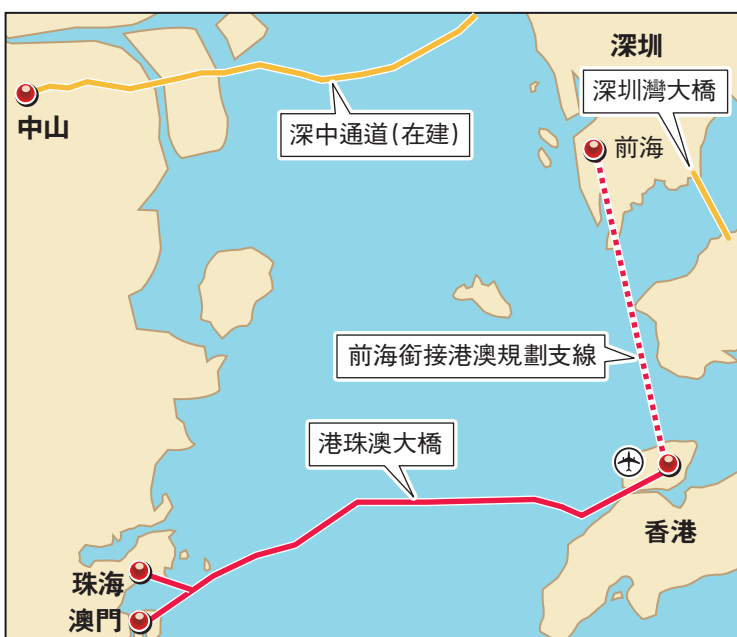
粵重提港深西部快軌 專家倡跨境磁懸浮

香港文匯報訊(記者方俊明廣州報道)《規劃》明確「研究港深西部快軌」。廣東相關交通部門負責人對香港文匯報記者表示,隨着《前海方案》出台實施,前海與香港的交通聯繫將更加緊密。目前港方也在洪水橋發展區預留位置,可望建設連接前海的跨境鐵路。有交通專家更建議,深港可前瞻性磋商規劃磁懸浮的接軌。香港文匯報記者了解到,深港雙方早

年曾研究連接香港機場和深圳機場的「港深西部快速軌道」,但港方後來以不符合經濟效益等原因而擱置。廣東相關交通部門負責人指出,隨着《前海方案》實施,特別是前海新增的土地有三分之一預留給港企落戶,同時吸引越來越多港人到前海創業就業,為香港融入大灣區發展拓展了新空間。如此,前海連接香港的跨境軌道項目需求大大增加,也有助於提升深港兩地的競爭力。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥表示,由於香港已投資約500億港

元建設屯門海底隧道連接大嶼山,短期內港方未必會與港方磋商港深西部快軌,但該快軌長遠而言仍有需求。他也建議,深港兩方其實可將眼光進一步放遠,可優先布局考慮接駁內地磁懸浮線的樞紐站。按目前廣東乃至內地的磁懸浮規劃,時速達600公里,到時從廣州至上海僅需3小時,到北京也只需3到4小時。他建議,深港可在兩地邊界規劃共用的磁懸浮樞紐站,可先多方案從造價、旅客便利、兩機場銜接等方面磋商。

深圳經港珠澳大橋至珠澳新通道規劃示意圖



廣東2萬億元交通規劃 攜港澳建灣區樞紐集群

香港文匯報訊(記者方俊明廣州報道)廣東省政府官網近日新發布《廣東省綜合交通運輸體系「十四五」發展規劃》(下稱《規劃》),明確提出聯合港澳共同打造「粵港澳大灣區樞紐集群」。「十四五」期間,廣東將安排交通基礎設施重大項目投資約20,020億元人民幣。到2025年,廣東將總體建成貫通全省、暢通國內、連接全球的現代綜合交通運輸體系。《規劃》對粵港澳大灣區內地城市在「十四五」時期如何推進交通運輸建設畫出了「藍圖」,以強化極點聯繫、聯通珠江口兩岸、連接內地與港澳

為重點,構建以高速鐵路、城際鐵路、高等級公路為骨幹的大灣區快速交通網。

推穗深珠「1小時通勤圈」

《規劃》提出,加快形成以粵港澳大灣區為中心,汕頭、湛江、韶關為極點的「一中心三極點」戰略樞紐布局。其中,依託國際航空樞紐、國際樞紐海港和國際鐵路樞紐建設,強化廣州、深圳國際性綜合交通樞紐功能,建設珠海「全國性綜合交通樞紐」,完善廣佛—深港、廣佛—珠澳以及跨珠江口通道布局,聯合港澳共同打造粵港澳大灣區樞紐集群。加快建設汕頭、湛江全國性綜合交通樞紐,提升韶關綜合交通樞紐能級,增強粵東粵西粵北地區聯繫粵港澳大灣區、輻射周邊地區的交通區位優勢。《規劃》進一步明確,以增強軌道交通、

公路等連接性貫通性為重點,建設廣州、深圳、珠江口西岸等都市圈「1小時通勤圈」。加快廣佛環、深圳至惠州等城際鐵路建設,增強廣州、深圳中心城區與周邊城市的快速軌道交通聯繫。

此外,《規劃》還首次提出建設「環珠江口直連鐵路通道」。結合深圳至江門高鐵路同步建設廣珠城際中山聯絡線,形成珠海經南沙至深圳的「環珠江口直連鐵路通道」。同時,完善粵港澳大灣區鐵路樞紐布局,強化高速鐵路、城際鐵路、城市軌道交通高效銜接,推動城際鐵路與城市軌道交通系統互聯互通。

打造大灣區樞紐集群四大措施

1. 打造「軌道上的大灣區」

建設廣州至珠海(澳門)高鐵、珠海至肇慶高鐵等項目,推動廣深港高鐵和廣珠城際進入廣州中心城區,研究廣州至深圳高鐵新通道,建設廣深、廣珠快捷走廊等。

2. 完善跨珠江口通道布局

推動形成以公路、軌道交通、水上高速客運等多方式跨江通道格局。加快深中通道、黃茅海跨海通道、獅子洋通道、蓮花山通道等公路通道建設;研究論證以鐵路功能為主的伶仃洋通道,謀劃深圳至中山城際鐵路。

3. 增強高快速路網功能

推進南沙至中山、南海至新會等高速公路建設;着力化解廣深高速、廣澳高速等局部路段常态化擁堵問題。優化廣深沿江高速與沿線港口集疏運道路銜接;推動解決灣區城市「進城難、出城難」的問題。

4. 加強與港澳交通銜接

加快深圳東部過境公路建設,規劃研究港深西部快軌,研究深圳經港珠澳大橋至珠海、澳門通道。推動實現內地高鐵、城際鐵路與澳門輕軌在珠海站、橫琴站便捷銜接。推進皇崗口岸重建以及羅湖、深圳灣、沙頭角等口岸改造升級。

整理:香港文匯報記者 方俊明

專家解讀

廣東省新規劃提出「研究深圳經港珠澳大橋至珠海、澳門通道」。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥對香港文匯報記者表示,要提升大橋的使用率,他建議「一放一收」。其中,「一放」就是放寬港珠澳大橋上橋牌照的申請條件,同時降低收費,增加上橋吸引力。譬如,公眾申請上橋牌照不再受目前兩地牌關於投資額等條件限制,合規合法的車主均可提出申請。

對進港車輛推收費管理

至於港方擔心的環保、塞車問題,鄭天祥稱,新能源車是目前的發展趨勢,對於入港市區的車輛可提出新能源車等條件。同時,可借鑒新加坡的做法,對於進入香港市區的車輛進行收費管理,並在不同入口處設立式停車場,如此將可增加港珠澳大橋的車流量。

倡小船舶改經大橋運輸

同時,鄭天祥建議「一收」,即收緊中流作業。中流作業是指船隻不透過貨櫃碼頭,而直接在貨船上分派貨櫃,並利用躉船將貨櫃運送到附近的中流作業區卸卸。在香港,中流作業區包括公眾貨物起卸區以及私營倉庫碼頭。現時除了香港以外,中流作業基本上已經式微。

鄭天祥說,現在內地到香港中流作業的船隻包括大船和內河船,船多且中流作業時易出事故。他建議,出台規定不再允許小於3,000噸的船舶到香港中流作業,而改為經港珠澳大橋直達香港,以此提升大橋使用率。鄭天祥算了一筆賬,目前內地到香港中流作業每天船舶日均1萬標箱左右,而轉變成經過港珠澳大橋車次,往返程日均2萬車次;而現在經大橋車次最高日均6,000輛,加上放寬上橋牌照新增的車流量,屆時可達到大橋設計車流量日均3萬車次以上。

鄭天祥稱,同為跨珠江口通道的虎門大橋平時車流量日均達10萬車次,高峰期更達20萬車次。因此,一旦港珠澳大橋全面放寬上橋牌照申請條件,並與深中通道形成灣區「內環」後,港珠澳大橋的使用率與效益將大大提升。

●香港文匯報記者 方俊明 廣州報道

提升大橋使用率：放寬兩地牌 收緊中流作業