



城際鐵路地鐵化 灣區五市一線通

八達通聯名卡可拍卡入站 車來即走

◆大灣區已形成一條東西走向的「最長地鐵」。圖為新開通城際列車的東莞麻涌站。中新社



粵港澳大灣區城際交通網進一步拓展，廣佛南環、佛莞城際鐵路於昨日正式投入運營，與已運營的莞惠、佛肇城際串聯貫通，在大灣區形成一條東西走向、全長258公里的交通大動脈，連接惠州、東莞、廣州、佛山、肇慶五市。同時，該城際鐵路全面啟用「站站停+大站快車」運營模式，被譽為目前灣區「最長地鐵」，亦成為全國「最長跨市地鐵」。港人持八達通與全國交通一卡通或嶺南通其中一張聯名，即可拍卡入站，車來即走，無須提前購票。目前南珠（中）城際正加快建設，規劃與深南中城際等貫通運行，當灣區城際網成形，廣州地鐵將直達深圳市中心並經深港口岸銜接香港，便捷「1小時通勤圈」。

◆香港文匯報記者 方俊明 廣州報道



◆廣東城際「四線」貫穿五城。圖為城際列車運行中。香港文匯報廣州傳真



廣東城際線網示意圖

昨晨，廣州地鐵集團在廣州番禺站舉行「四線貫通·五城聯動·暢遊灣區」貫通運營活動。經常往返灣區內地城市商務出行的港人程建華表示，「四線」貫通後，時間間隔更短、直達列車更多、旅客出行更便捷，例如從番禺站出發可30分鐘直通佛山、東莞；60分鐘抵達肇慶、惠州，相信日趨便捷的「1小時通勤圈」將吸引更多港人北上工作和生活。

邊界模糊 交往更便利

廣東居民金強坦言，「四線」貫通「模糊」了各個城市之間的行政邊界，對於灣區城市群內的商務、旅遊等生活提供很大的便利，也使得沿線地區迎來新的發展機會。

「四線」貫通運營後，多個車站與國鐵車站實現安檢互認，與鄰近的國鐵、地鐵車站便捷換乘，多層次軌道交通進一步融合。「全線與國鐵、地鐵實現換乘的車站有7個。」廣東城際運營公司相關負責人說。

逐步實現1小時生活圈

同時，線路全面啟用「站站停+大站快車」公文化運營模式，支持「中國鐵路12306+城際鐵路公文化多元支付」雙票務系統，旅客搭乘城際鐵路將與地鐵一樣便捷，隨買隨進、隨到隨走。

其中，12306票務系統實現車票「當日一次有效」，「城際鐵路公文化多元支付票務系統」則支持實名認證的廣州地鐵App城際乘車碼、全國交通一卡通、普通羊城通、嶺南通，以及八達通與嶺南通、全國交通一卡通「聯名卡」等多種支

付方式進站乘車。

廣州地鐵集團宣傳部負責人表示，「四線」貫通運營，相當於大灣區形成一條「最長地鐵」，能夠有效加強廣州、佛山、肇慶、東莞及惠州等城市的聯繫，推動灣區「一體化」，打造「一張網、一張票、一串城」的交通發展新格局，逐步實現大灣區1小時生活圈。

廣州地鐵未來通深珠

值得關注的是，「四線」貫通後的城際鐵路仍未能深入廣州市區，但未來隨着「首條可實現粵港澳大灣區城際與廣州地鐵網互聯互通的軌道交通項目」——南珠（中）城際的建成開通，並與廣州地鐵18號線實現兩條線路貫通運營後，城際線路將深入廣州市區。遠期南珠（中）城際將與深南中城際的銜接貫通運行，廣州市民可通過廣州地鐵直達深圳市中心乃至深港口岸而連通香港。

同時，作為廣佛環線其中一段的廣佛南環如今已通車，待廣佛環線最後一段廣佛東環建成後，廣佛環線項目正式成環，該項目將進一步串聯粵港澳大灣區城際軌道線網，連通白雲機場、廣州南站、廣州北站及佛山西站。

此外，廣清、穗莞深、佛肇、佛莞等城際未來會接入到廣佛「大環線」中，推動大灣區資源互聯互通互享。

根據測算，未來從廣州市區到中山市中心、珠海市中心、深圳市中心的運行時間分別約為50分鐘、60分鐘及75分鐘。廣州各個區域的市民也無須先至廣州東站、廣州南站等火車站集中出發，從家門口出發就能實現跨城通行。

「廣州南站+番禺站」成「灣區十字路口」

香港文匯報訊（記者 方俊明 廣州報道）隨着廣東城際「四線」貫通運營，串聯起粵港澳大灣區十一座城市中的近一半，並串起多個重要功能組團。例如佛山順德北滘鎮被稱為「宇宙最牛小鎮」，92平方公里的土地上誕生兩家「世界500強」；東莞松山湖科學城則集羣一批掌握前沿技術的新型研發機構和頂尖人才，連成一條科創、科研、樞紐、生產要素齊聚的走廊。

「四線」貫通後，肇慶、惠州等地旅客可直達廣

州番禺站，而番禺站毗鄰華南最大樞紐、被譽為世界上最繁忙的火車站——廣州南站。「京廣、廣深港、貴廣、南廣和廣珠多條城際高鐵線在廣州南站交匯。廣州是全國唯一的東西南北四個方向均有延伸出省高鐵幹線的城市。」廣州地鐵集團負責人表示，「廣州南站+番禺站」的組合，成為廣佛肇莞惠的一個重要交通樞紐，也等於是華南最大的高鐵+城軌+地鐵交通樞紐，將會帶來更大的客流。

疊加廣州南站和城際番禺站的輻射，廣州番禺

區也真正成為「大灣區的十字路口」。番禺往北對接廣州珠江新城、琶洲、萬博商務區，往南連接南沙自貿區，形成對內串聯CBD商務中心，對外輻射佛山、東莞。業界人士指出，番禺在大灣區此一輪基建潮中成為最大贏家之一，將帶動生產要素和資源的流通和集聚，促進區域經濟增長。

乘地鐵像坐城際，無須提早購票，隨到隨走，刷碼進站……「地鐵+城際」復合巨型網絡正推進「灣區1小時通勤圈」向前拓展。隨着灣區軌道交通迎來新變革，新的軌道時代逐步到來，亦在悄然改變粵港澳居民的出行方式。

目前，廣州與灣區城市間日均出行突破307萬人次，佔灣區城市間出行比例的44%。跨城通勤人口逐年增多，廣佛間日均出行量達到36萬人次，廣莞、廣深間則分別為49萬及21萬人次。從內地首條跨城地鐵廣佛線，到廣佛南環、佛莞、莞惠、佛肇城際「四線」昨天貫通運營，被稱為粵港澳大灣區的「大號地鐵」。

「四線」均由廣州地鐵集團建設和運營，其貫通的背後是城際軌道和地鐵運營權的貫通，意味灣區多層次軌道交通加快銜接融合，城際與地鐵的差異正在逐漸消弭，也是灣區持續「試水」探索軌道交通多元融合發展的一大創新。如今城際「四線」貫通，讓「無須對號入座、刷碼即進、進站即走」的出行方式覆蓋更多的灣區跨城出行客流。大灣區愈來愈像「一座城」，可實現一票互達。

◆香港文匯報記者 方俊明

◆香港文匯報記者 聶曉輝

撤 | 辣 | 樓 | 市 內地人來港 買樓 全攻略



◆番禺站客流如潮。中新社



記者手記

城際四線貫通 灣區一票互達